

公民連携定住対策推進自治体連絡会

第4回 公民連携セミナー

(平成27年5月12日)

国土交通省のPPP/PFIへの取組みと案件形成の推進

総合政策局 官民連携政策課 課長
徳永 政道

1. PPP/PFIとは

2. 政府・国土交通省における取組み

3. PPP/PFI推進の背景にあるもの

4. 取組事例

5. 具体的な案件形成に向けて

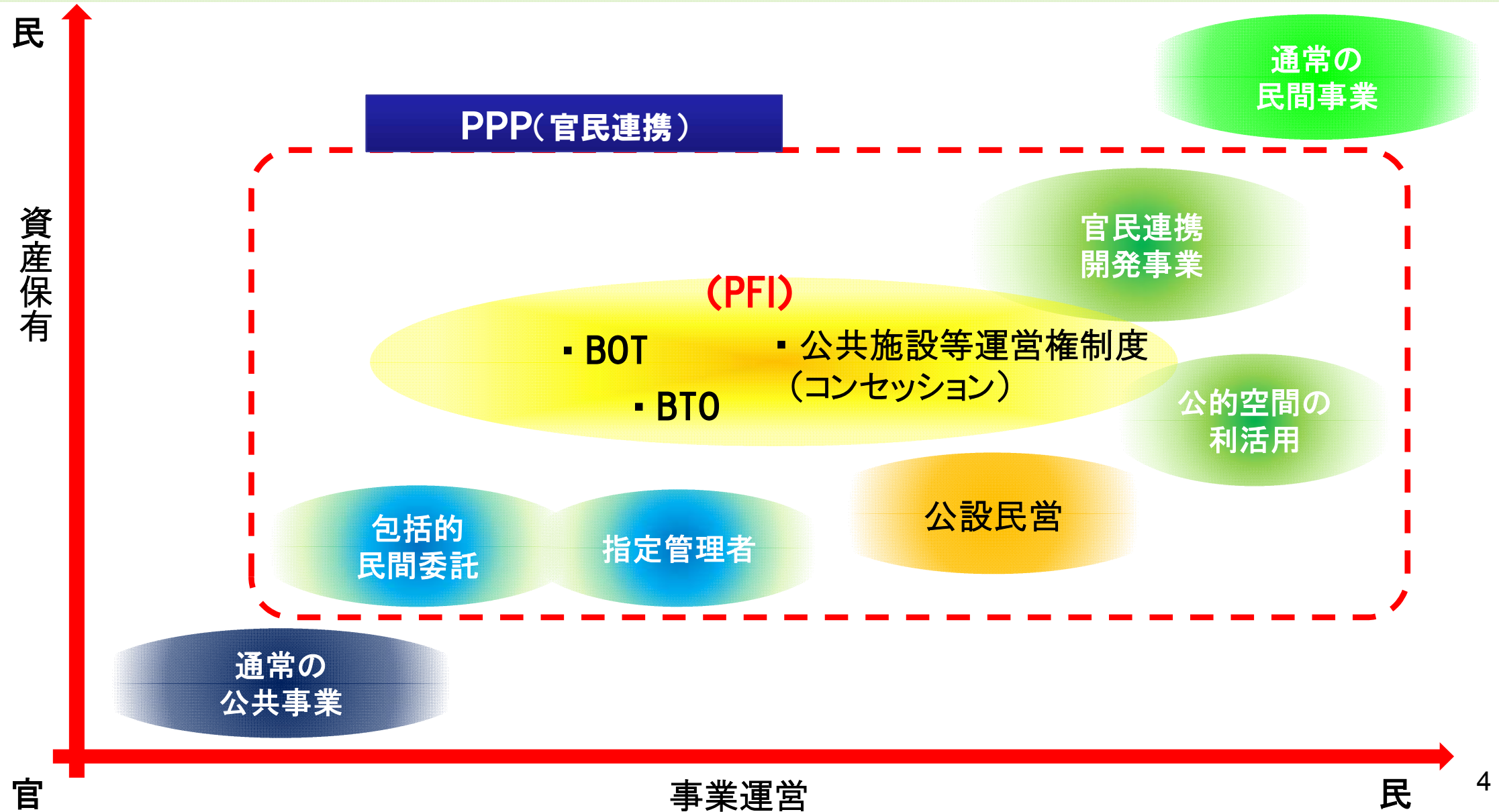
(1) PPPとは

- 公共サービスの提供において何らかの形で民間が参画する手法を幅広くとらえた概念。
- 今回は、特に『公共施設等の建設、維持管理、運営等を、民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して、同一水準のサービスをより安く／同一価格でより上質のサービスを行う』事業手法等について説明。

PPP(Public Private Partnership)とは (イメージ)

英・ブレア政権が誕生(1997年保守党→労働党)し、PPPの概念を導入。

PPPとは、公共サービスの提供において、何らかの形で民間が参画する手法を幅広くとらえた概念で、PFIのほかに、部分民営化やアウトソーシング、行政財産の商業利用などの手法が含まれる。



【参考】PPP手法の分類①

実施方法の上段は各業務内容の発注者(公共又は民間)を、下段は公共との契約関係(委託契約、請負契約、PFI契約等)を示す。

【参考】従来方式

業務内容	設計	建設	維持管理	運営
実施方法	公設		公営	
	設計会社に委託	建設会社に発注	直営・維持管理会社に委託	直営・運営会社に委託

①通常PFI：民間事業者がPFI事業の契約に基づいて、公共施設等の設計・建設・維持管理・運営等を一括発注・性能発注・長期契約等により行う手法。

業務内容	設計	建設	維持管理	(運営)
実施方法	民設		民営	
	PFI事業者が事業契約に基づき包括的に実施			

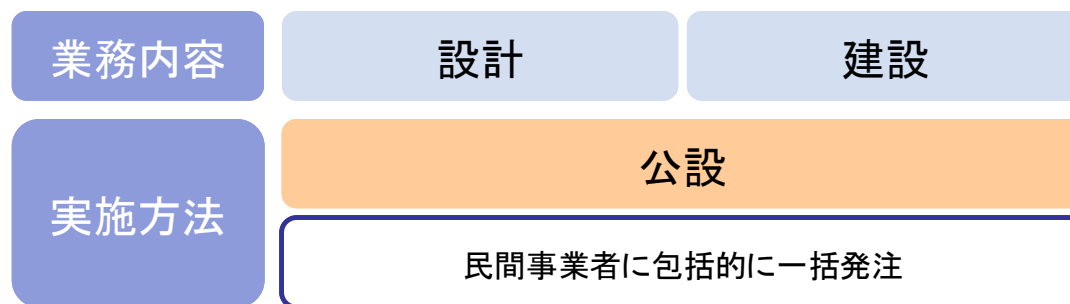
②PFI(公共施設等運営権制度)：民間事業者がPFI事業の契約に基づいて、公共施設等の運営権を取得し、公共施設等の維持管理・運営等の事業を長期的・包括的に行う手法。

業務内容	維持管理	運営
実施方法	民営	
	PFI事業者が公共施設等運営権実施契約に基づき包括的に実施	

【参考】PPP手法の分類②

実施方法の上段は各業務内容の発注者(公共又は民間)を、下段は公共との契約関係(委託契約、請負契約、PFI契約等)を示す。

③デザインビルド(DB) : 民間事業者に設計・建設等を一括発注・性能発注する手法。



④包括的民間委託 : 民間事業者に維持管理(・運営等)を長期契約等により一括発注・性能発注する委託手法。



⑤指定管理者制度 : 地方自治法に基づき、公の施設の維持管理・運営等を、民間事業者等を指定して実施させる手法。



【参考】PPP手法の分類③

実施方法の上段は各業務内容の発注者(公共又は民間)を、下段は公共との契約関係(委託契約、請負契約、PFI契約等)を示す。

⑥民設公営：民間事業者が施設の設計・建設等を行い、公共主体が維持管理・運営等を行う手法。

業務内容	設計	建設	維持管理	(運営)
実施方法	民設		公営	
	民間事業者が設計・建設業務を実施		直営・維持管理会社に委託	直営・運営会社に委託

⑦民設民営：民間事業者が施設の設計・建設・維持管理・運営等を行う手法。

業務内容	設計	建設	維持管理	(運営)
実施方法	民設		民営	
	民間事業者が設計・建設・維持管理・運営業務を実施(PFIを除く)			

【参考】民間委託等の考え方

	概要	民間に委ねる業務内容	契約期間	要求水準
従来型の民間委託	民法に拠る ・請負契約(※1) ・準委任契約(※2)	専門性などに応じ、 業務は細分化(分割)されて複数発注 されることが多い。 (注)民間の方が効率的・効果的に実施でき、かつ民間委託を推進することが法令上可能な業務(※3)。いわゆる「 事実行為 」とされる、清掃、警備、保守管理、植栽管理等の業務など。	単年度 であることが多い。	仕様規定 であることが多い。

「業務包括化」や「複数年契約」、「性能規定の導入」で民間ノウハウ等を最大限活用

	概要	民間に委ねる業務内容	契約期間	要求水準
包括的民間委託	従来型と同様、 民法に拠る (注) 一般的な定義はない	細分化(分割)されていた業務を包括化して発注 するもの。 (注)法令上可能な業務が対象。 (注)同一施設(事業分野)における複数業務を包括する場合以外に、複数の施設(事業分野)をまたいで包括する場合がある	複数年 度とすることもある。	性能規定 とすることもある。
【参考】指定管理者制度	地方自治法に拠る ・協定 (注)指定の 手続や、管理基準、業務範囲 その他必要な事項は 条例で定める	細分化(分割)されていた業務を包括化して指定管理者と協定を締結 するもの。 (注)公権力行使のうち、 公の施設の料金の設定及び直接收受、施設の使用許可を、委ねることが可能 。ただし、使用料の強制徴収や不服申し立てに対する決定など、法令上、地方公共団体あるいは長に専属的に付与された行政処分は行えない。 (注)各事業分野における公物管理法の規定を踏まえて、業務範囲の考え方が通知されている。	複数年 度とすることもある。	—

(※1) 当事者の一方がある仕事を完成することを約し、相手方がその仕事の結果に対してその報酬を支払うことを約する契約(民法第632条)

(※2) 法律行為でない事務を委託する契約(民法第656条)

(※3) 法令上可能な業務であっても、業務の性質などから民間委託に適さないと考えられる業務が存在するとの指摘もあり、民間に委ねられる業務内容について明確な整理がなされている状況ではなく、今後とも様々な議論が展開される可能性がある。

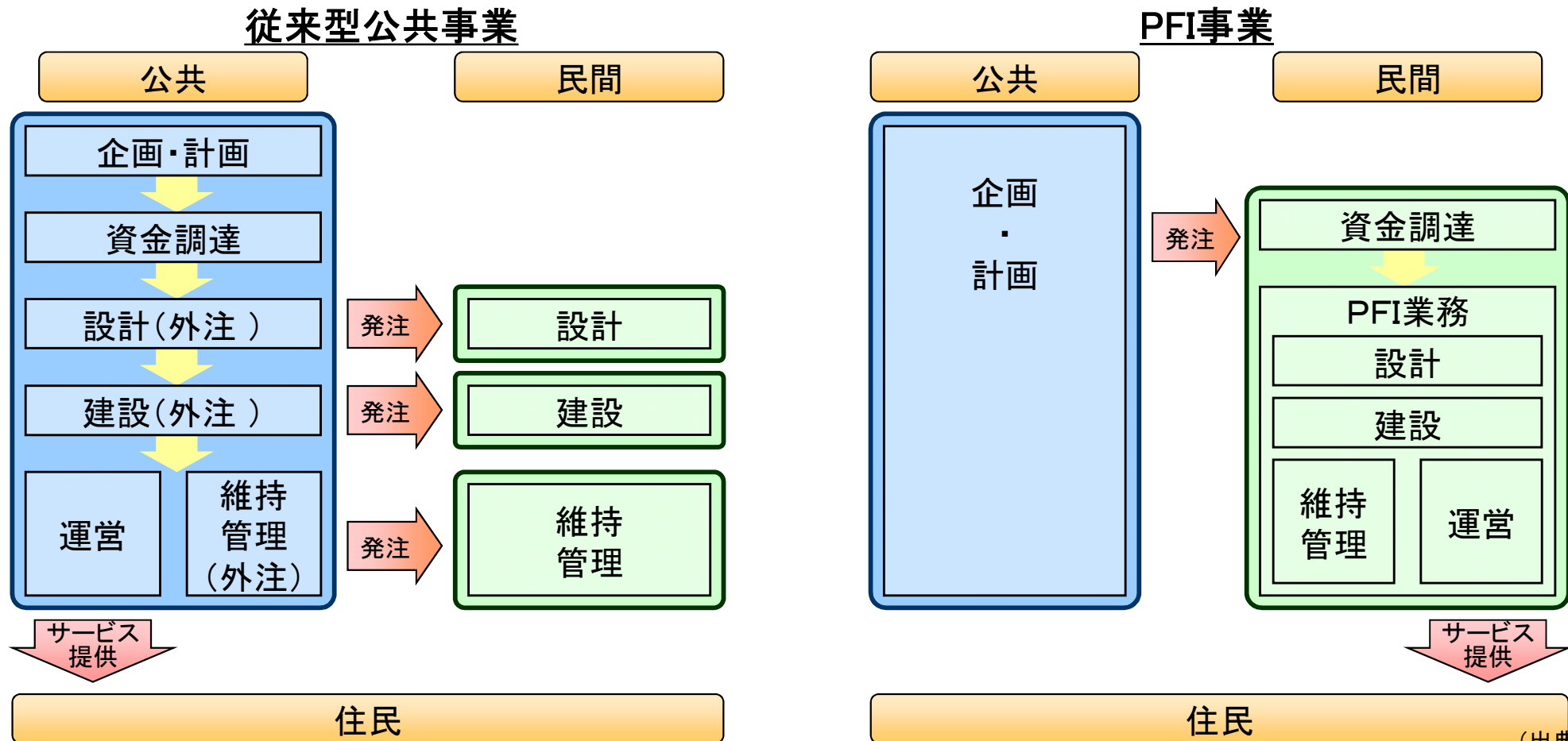
(2) PFIの基本的な考え方

- PFIは、PPPの手法のひとつ。
- 日本では、「民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律」（平成11年施行）（通称PFI法）に拠る。
- 以下では、法制度や基本的な考え方を解説。

PFI (Private Finance Initiative)とは

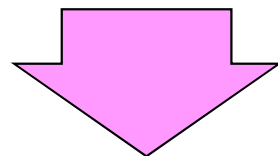
- 公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う新しい手法
- 民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律(PFI法、平成11年法制定)に基づき実施

- ＜期待される効果＞
1. 低廉かつ良質な公共サービスが提供されること
 2. 公共サービスの提供における行政の関わり方の改革
 3. 民間の事業機会を創出することを通じ、経済の活性化に資すること



PFI方式と従来方式の比較①（契約内容等）

	PFI方式	従来方式
契約期間	◇長期、複数年に及ぶ	◇基本的に単年度
規定	◇同一の事業者に 包括的に性能発注	◇個別業務／工事毎に分離し、 仕様発注
リスク分担	◇契約書等に基づき、公共と民間とで リスクを事前に分担	◇公共がリスク負担、 又は顕在化した時点で甲乙協議
資金調達	◇民間部門	◇公共部門（一般財源、起債等）



個別でも実施できるが、まとめて実施できるのがPFIの特徴

PFI方式と従来方式の比較②（事業スキーム）

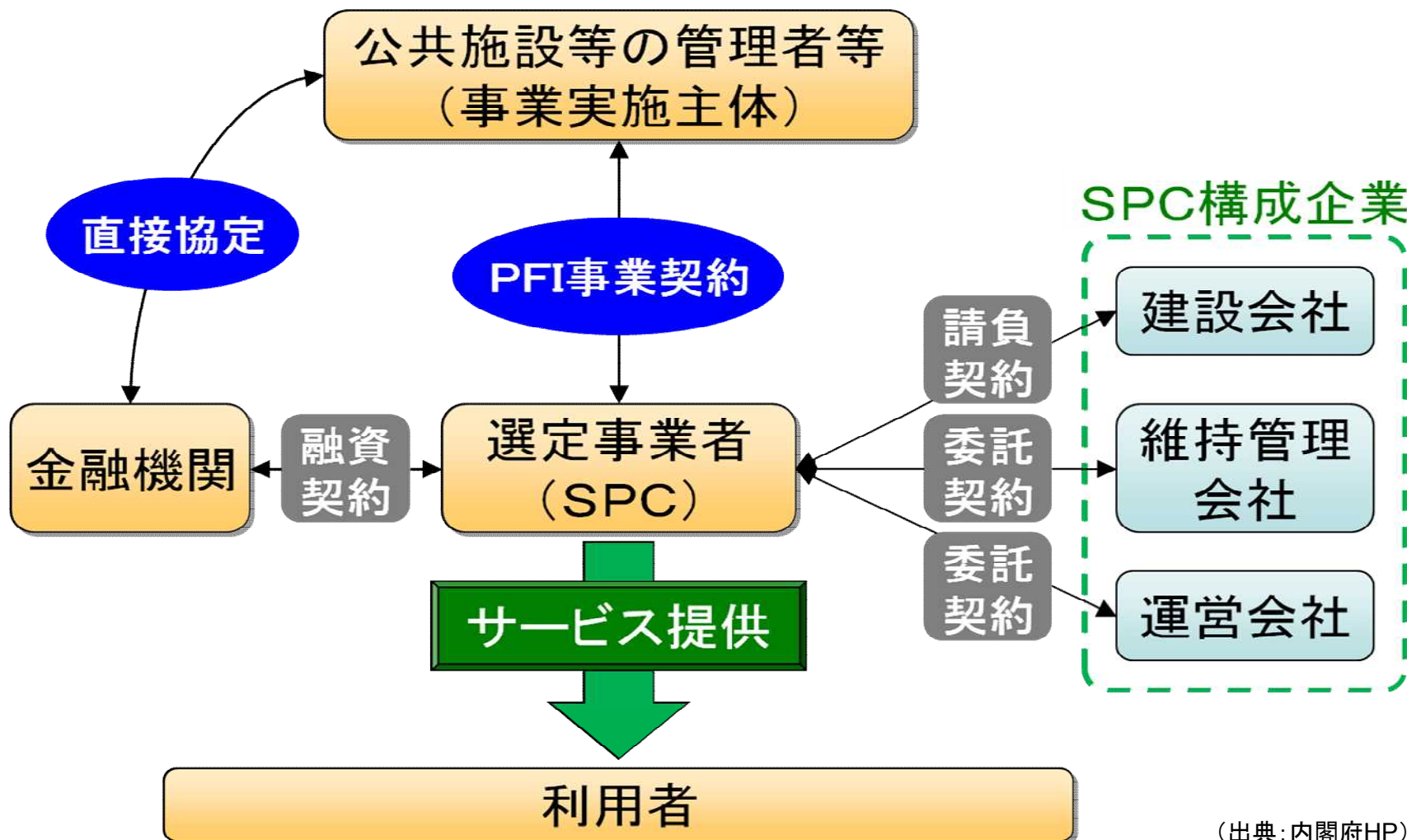
	PFI方式	従来方式
資金調達	民間部門	公共部門
公共の契約相手方	SPC	個別企業

【用語解説(内閣府HPより)】

● **SPC** (specific purpose company / 特定目的会社)。
 ある特別の事業を行うために設立された事業会社のこと。PFIでは、公募提案する共同企業体(コンソーシアム)が、新会社を設立して、建設・運営・管理にあたることが多い。

● **直接協定**

選定事業者による選定事業の実施が困難となった場合などに、管理者等によるPFI事業契約の解除権行使を融資金融機関等が一定期間留保することを求め、資金供給している融資金融機関等による選定事業に対する一定の介入(Step-in)を可能とするための必要事項を規定した管理者等と融資金融機関等との間で直接結ばれる協定。要求水準の未達や期限の利益の喪失(※)等一定の事項が生じた場合の相互の通知義務や選定事業者の発行する株式や有する資産への担保権の設定に対する管理者等の承諾などについて規定される。



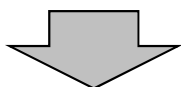
(出典:内閣府HP)

VFM (Value For Money)

支払に対するサービスの価値
VFMの最大化がPFI事業の目的の一つ

VFMがある(出る)

公共がサービスを直接提供するよりも、民間に委ねた方が効率的

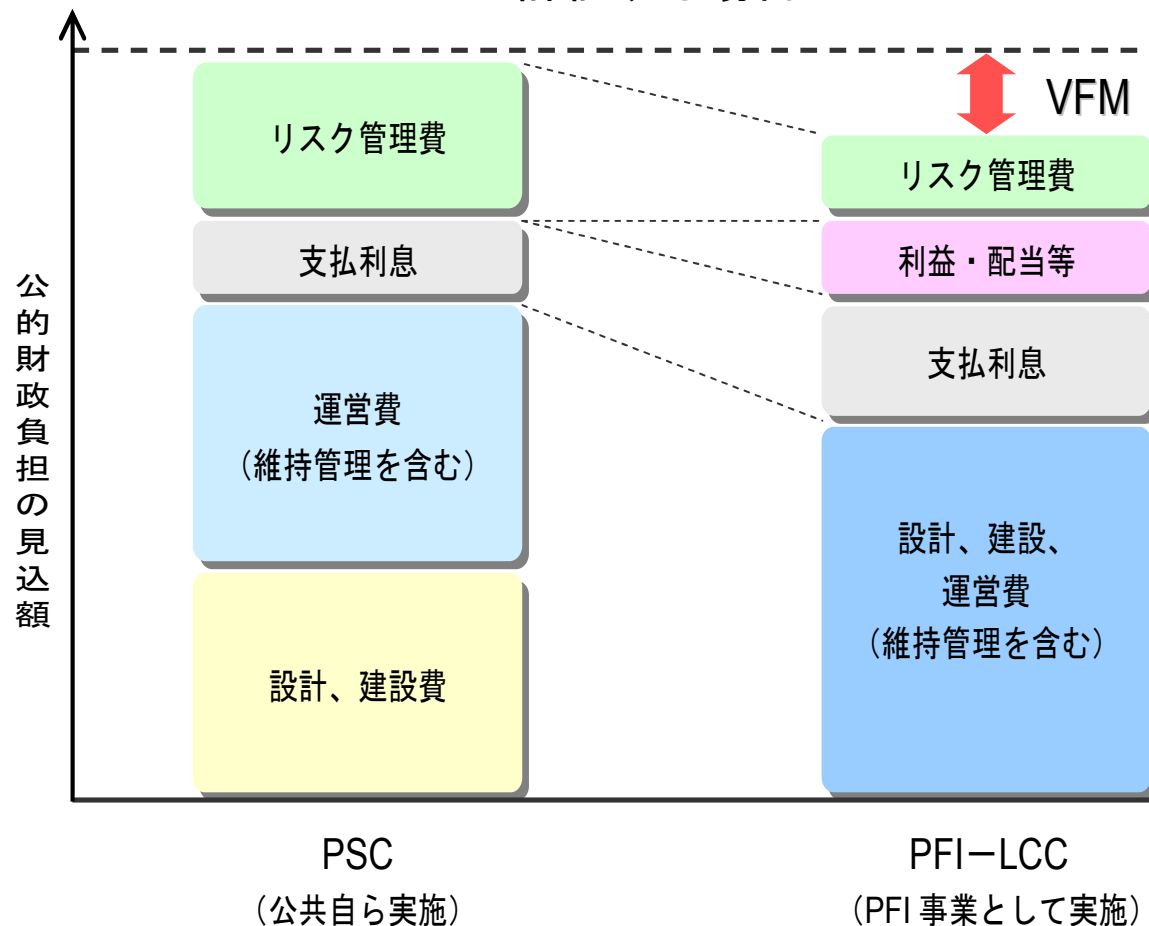


同一水準のサービスをより安く
同一価格でより上質のサービスを

VFMの源泉

- ① 性能発注
- ② リスクの最適配分
- ③ 業績連動支払い
- ④ 競争原理

同一の公共サービスの提供水準の下で
評価する場合



公的財政負担の見込額

- ※LCC: 設計・建設費、事業期間中の維持管理費・運営費等事業に関わるすべての費用(ライフサイクルコスト)
- ※PSC: 公共自らが実施する場合の事業期間全体を通じた公的財政負担の見込額の現在価値
- ※PFI-LCC: PFI事業として実施する場合の事業期間全体を通じた公的財政負担の見込額の現在価値

官民のリスク分担（リスクの種類）

共通	不可抗力 物価・金利・為替レートの変動、税制の変更 関連法令（施設等の設置基準、管理基準等）の変更 許認可の取得	等
調査・設計段階	設計等の完了の遅延 設計等費用の約定金額の超過 設計等の成果物の瑕疵 長い期間を要しかつ大きな変更が加えられる可能性のある手続き	等
用地確保	用地確保の遅延 用地確保費用の約定金額の超過	等
建設段階	工事の完成の遅延 工事費用の約定金額の超過 工事に関連して第三者に及ぼす損害 工事目的物の瑕疵	等
維持管理・運営段階	運営開始の遅延 公共サービスの利用度の当初の想定との相違 維持管理・運営の中断 施設の損傷 維持管理・運営に係る事故 技術革新 修繕部分等の瑕疵	等
事業終了段階	事業終了時の修繕や撤去・原状回復	等

（注）「PFI事業におけるリスク分担等に関するガイドライン」（H25.9内閣府）に基づき国交省にて作成。

【参考】官民のリスク分担の考え方

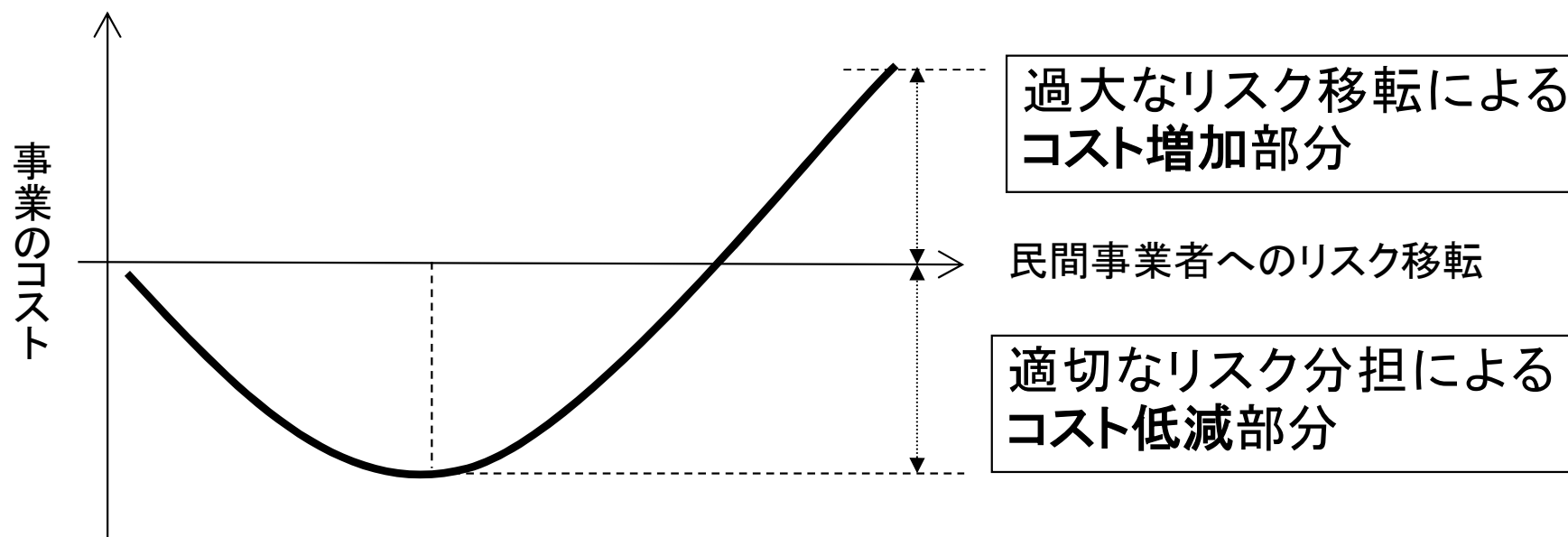
最も適切にリスクをコントロールできる者が、そのリスクを負担



従来方式で官が分担していたリスクを、民間事業者に適切に移転



リスク負担額の軽減を図り、トータル・コストを縮減



PPP/PFIの事業類型①（事業費の回収方法による分類）

1. PFI

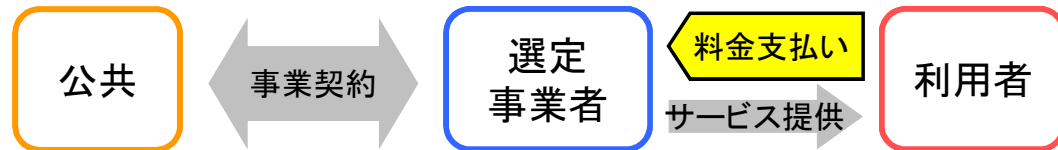
● サービス購入型（延べ払い型）

公共施設の整備等に係る選定事業者のコストが、公共部門から支払われるサービス購入料により全額回収される類型



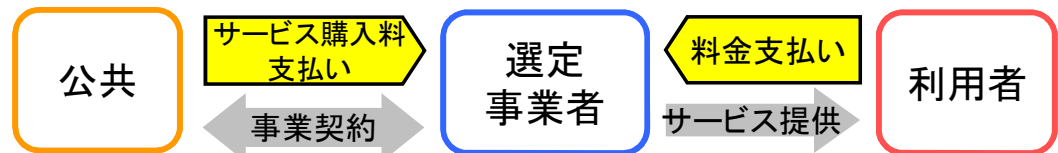
● 独立採算型

公共施設の整備等に係る選定事業者のコストが、利用料金収入等の受益者からの支払いにより回収される類型



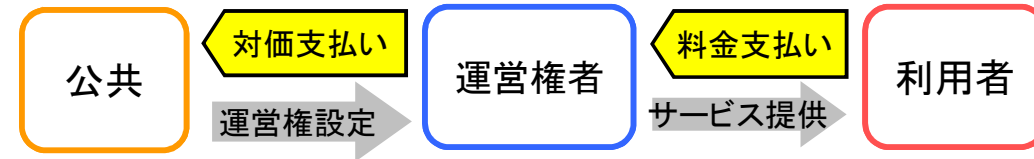
● 混合型

公共施設の整備等に係る選定事業者のコストが、公共部門から支払われるサービス購入料と、利用料金収入等の受益者からの支払の双方により回収される類型



● コンセッション方式（公共施設等運営権制度）

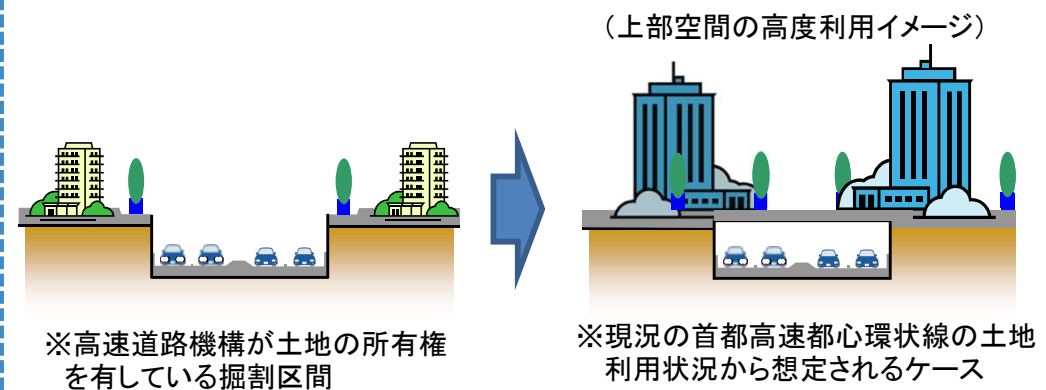
利用料金を徴収する既設の公共施設等について、施設の所有権は公的主体が引き続き有しつつ、施設を運営する権利を運営権者に対して長期間にわたって付与



2. PPP

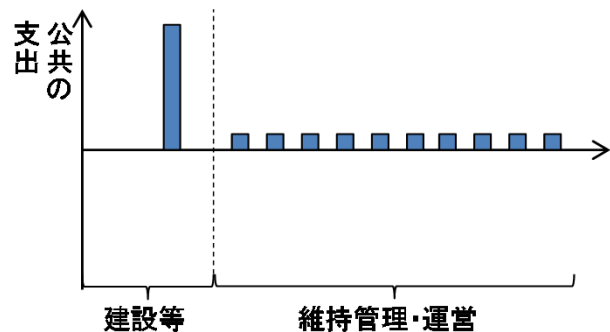
PPP(官民連携)とは、公共施設の整備等において、民間の資金・ノウハウを活用する手法を幅広くとらえた概念で、包括的民間委託、指定管理者制度、公的空間の利活用等の手法が含まれる。

PPPの例：都市再生と連携した高速道路の老朽化対策

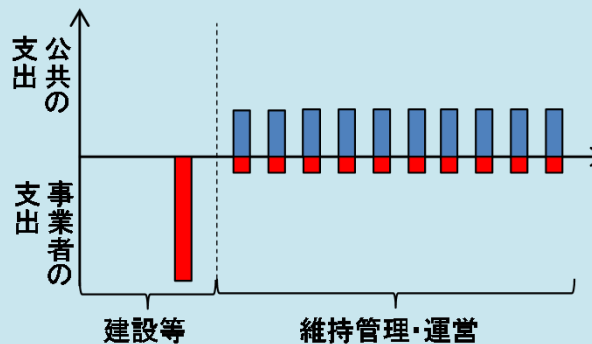


【参考】PFIの収支パターン

1 従来の公共事業



2 PFI事業 (1) サービス購入型

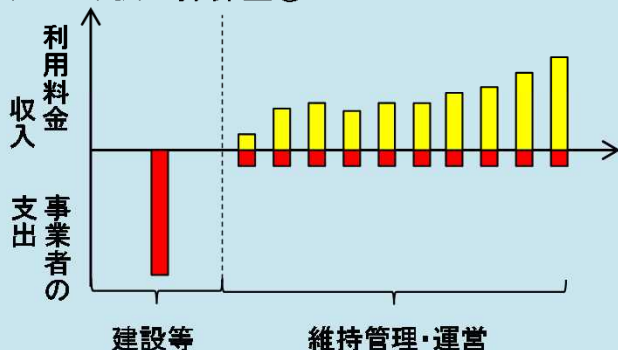


公共施設等の整備等(公共施設等の建設、製造、改修、維持管理若しくは運営又はこれらに関する企画をいい、国民に対するサービスの提供を含む。)に関する事業であって、民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用することにより効率的かつ効果的に実施されるものをいう(PFI法第2条第2項)。

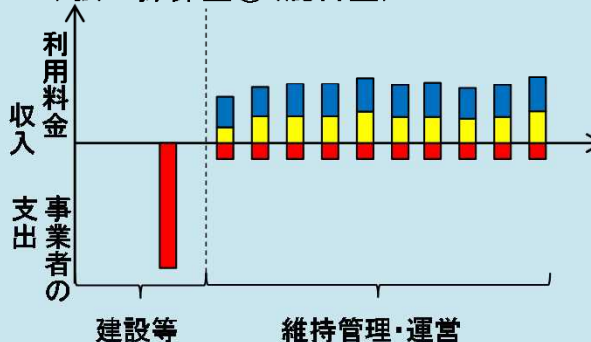
- 公共の支出
- 事業者の支出
- 利用料金収入

<事業者が利用料金収入で費用を回収する方式>

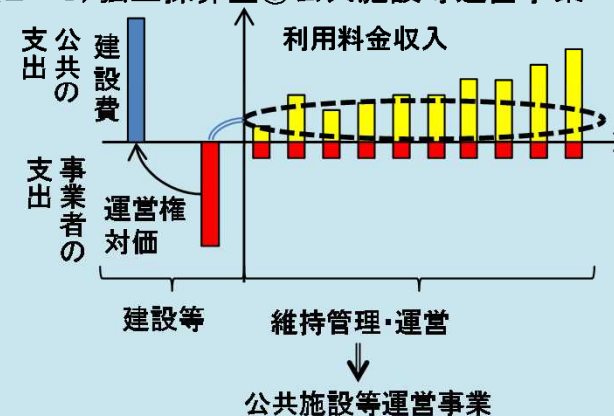
(2-1) 独立採算型①



(2-2) 独立採算型②(混合型)



(2-3) 独立採算型③公共施設等運営事業



(事業例)
羽田空港国際線旅客ターミナルビル



(事業例)
高尾の森わくわくビレッジ

公共施設等の管理者等の設定を受けて、公共施設等の管理者等が所有権を有する公共施設等(利用料金を徴収するものに限る。)について、運営等(運営及び維持管理並びにこれらに関する企画をいい、国民に対するサービスの提供を含む。)を行い、利用料金を自らの収入として收受するものをいう(PFI法第2条第6項)。

【参考】割引率とは

割引率

割引率とは、将来の価値を現在の価値に直すために用いる率のこと。支出または歳出する時点が異なる金額についてこれらと比較するために用いる。

現在価値換算の計算方法

割引率を $r\%$ (年率)とした場合、基準年の n 年先の X 円を現在価値化(Y 円)するためには、以下の式から算出する。

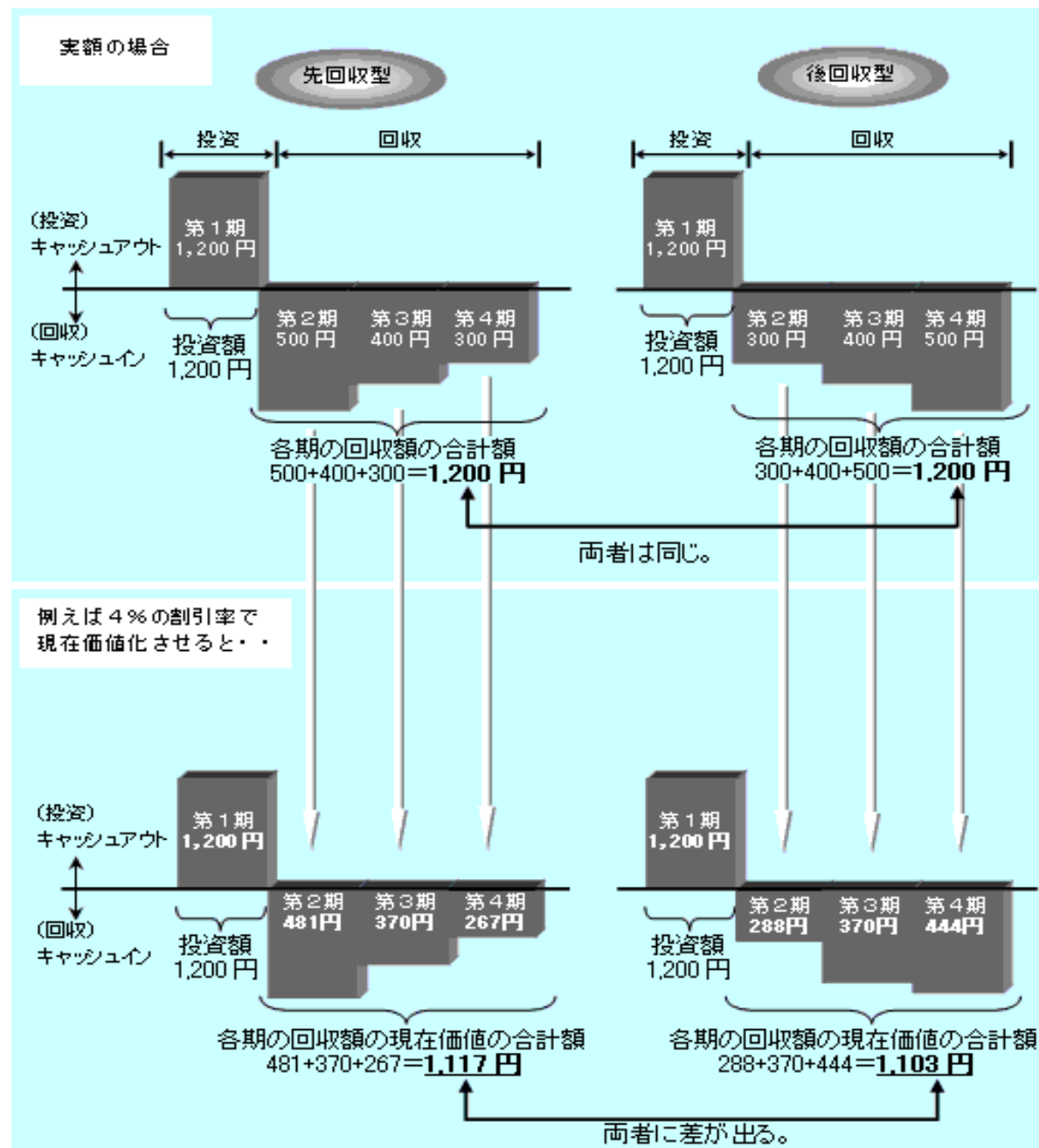
$$Y = X \div (1 + r/100)^n$$

【事例1】 割引率を4%とした場合、「3年後の100円」の現在価値。

$$100円 \div (1 + 4\% / 100)^3 = \underline{88.90円}$$

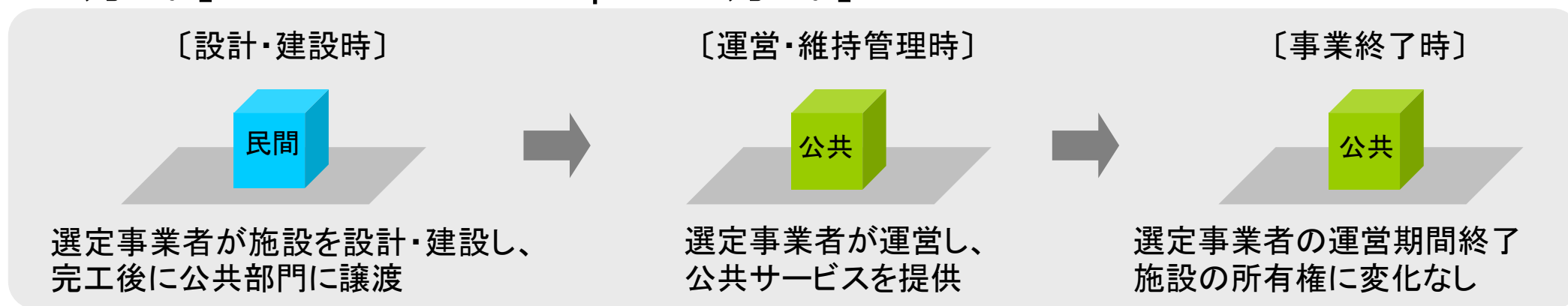
【事例2】 割引率を4%とした場合、投資額1,200円を第1期に投資し、第2~4期で回収。回収パターンで現在価値は変化する。

(右図参照)

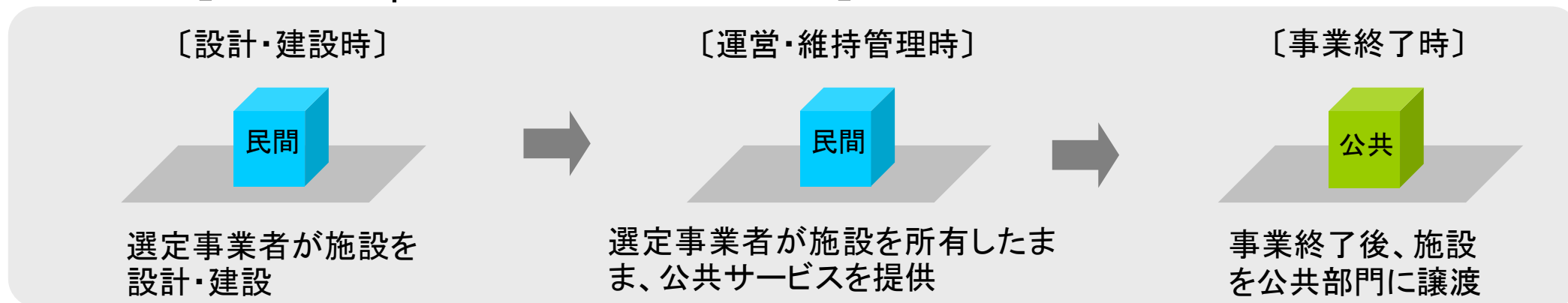


PFIの事業類型②（施設の所有形態による分類）

●BTO方式 [Build-Transfer-Operate方式]



●BOT方式 [Build-Operate-Transfer方式]



●BOO方式 [Build-Own-Operate方式]

選定事業者が対象施設を設計・建設し、これを所有したまま維持管理及び運営を行い、事業終了時に、選定事業者が対象施設を解体・撤去する事業方式

●RO方式 [Rehabilitate-Operate方式]

選定事業者が対象施設を改修した後、その施設の維持管理及び運営を行う事業方式

PFI事業の主な流れ①

基本方針等（法第4条）

（内閣総理大臣が策定、PFI推進委員会の議決）

民間提案（法第6条）

（制度上可能な手続きとして、①民間から実施方針の策定の提案、及び②公共から遅滞なく検討結果を通知）

事業の発案
導入可能性検討

（**必要性の検証**、PFIで行う場合の枠組みを検討）

実施方針の策定・公表（法第5条）

（公共施設等の管理者が事業内容・リスク分担のあり方等を公表）

特定事業の評価・選定、公表
（法第7条）

（管理者が公的財政負担の見込額算定・公共サービス水準の評価）

- PFI事業として**実施することが適切であると認める特定事業を選定**
- 客観的評価とその結果の公表（法第11条）

入札前

PFI事業の主な流れ②

入札・契約

民間事業者の募集、評価・選定、公表
(法第8条)

(公共：募集・評価・選定
民間：応募・提案)

契約、協定の締結等

※ 競争性の担保、手続きの透明性の確保が重要
※ 事業破綻時の措置等の規定が必要

契約後

事業の実施・監視

(公共：監視
民間：事業の実施)

事業の終了

(終了手続きを事業契約に沿って実施)

【期間満了後も施設の継続使用を予定する場合】

- 施設内の事業者所有の物件の撤去、事業者から事業を継承する者に対する業務の引き継ぎ、実施に必要な一切の書類の引き渡し等について事業契約に規定

【期間満了後、事業そのものの終了を予定する場合】

- 施設の撤去と現状復帰義務等について事業契約に規定

真に必要な事業が先にありき。

- PFIは公共サービスの調達方法。
- 「調達方法のPFI」と「事業の実施採択」とは別問題。
- 公共事業を実施するか否か（事業の実施採択）の意志決定は、**事業そのものの必要性に基づいて別途判断**。



- × 「PFIを活用するために事業を実施する」のではない。
- × 「PFIを活用すれば全ての事業でより安くなる」訳ではない。

(3) PFI 制度の新たな取組み

- 平成23年度法改正

- **公共施設等運営権制度**

(利用料金の徴収を行う公共施設について、施設の所有権を公共主体が有したまま、施設の運営権を民間事業者に設定する方式)

- 民間提案制度

- 平成25年度法改正

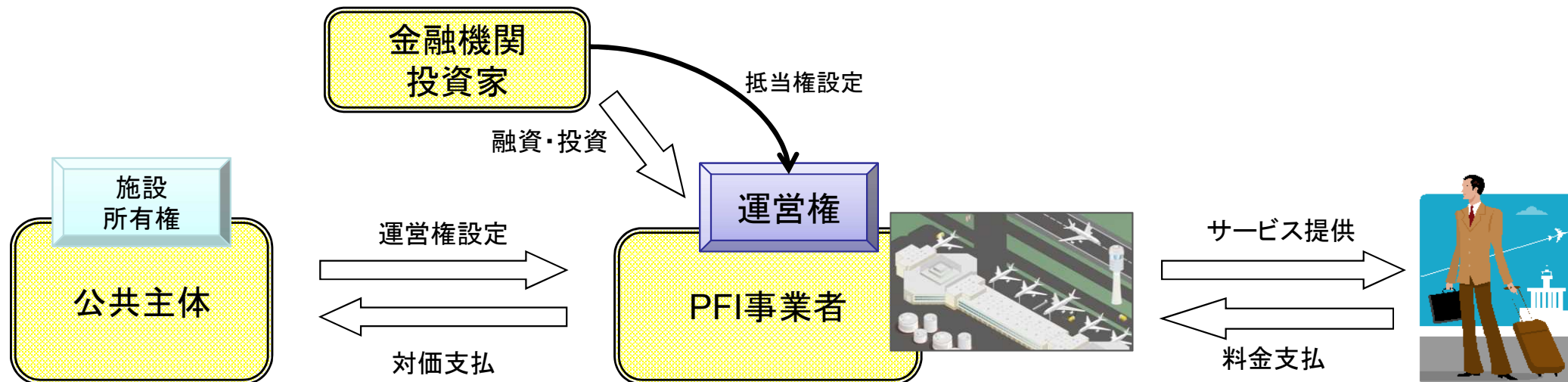
- 官民連携インフラファンド

平成23年度改正（公共施設等運営権の導入等）

民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律(PFI法)の一部を改正する法律

H23.5.24成立
H23.6.1 公布

①公共施設等運営権制度の導入（H23.11.30施行）



○利用料金の徴収を行う公共施設について、施設の所有権を公共主体が有したまま、施設の運営権を民間事業者に設定する方式

○公的主体が所有する公共施設等について、民間事業者による安定的で自由度の高い運営を可能とすることにより、利用者ニーズを反映した質の高いサービスを提供

②民間事業者による提案制度の導入（H23.11.30施行）

○民間の創意工夫の一層の活用を図るため、民間事業者によるPFI事業の提案について制度化

③その他

○賃貸住宅、船舶・航空機・人工衛星をPFIの対象施設として追加（H23.6.1施行）

○民間資金等活用事業推進会議（会長：内閣総理大臣）を創設し、政務主導の推進体制を整備（H23.6.30施行）

【参考】 公共施設等運営権の導入によるメリット

（公共主体のメリット）

- ・事業主体から対価を徴収することにより、**施設収入の早期回収を実現**
- ・事業収支及びマーケットリスクが公共主体から事業者へ移転

（事業者のメリット）

- ・**運営権を独立した財産権**とすることで、**抵当権の設定等が可能となり、資金調達が円滑化**
- ・**自由度の高い事業運営が可能**
- ・運営権の取得に要した費用は減価償却が可能

（金融機関・投資家のメリット）

- ・運営権への抵当権設定が可能となり、**金融機関の担保が安定化**
- ・運営権が譲渡可能となり、**投資家の投資リスクが低下**

（施設利用者のメリット）

- ・事業者による自由度の高い運営が可能となり、利用者ニーズを反映した**質の高い公共サービスが提供**

【参考】民間のアイデアのさらなる活用

民間事業者による提案制度 【第6条】

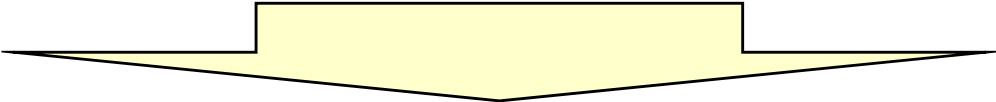
○特定事業を実施しようとする民間事業者は、公共施設等の管理者等に対し、当該**特定事業に係る実施方針を定めることを提案することができる。**

○提案を受けた公共施設等の管理者等は、当該提案について検討を加え、遅滞なく、その**結果を当該民間事業者に通知しなければならない。**

技術提案 【第10条】

○公共施設等の管理者等は、・・・**特定事業に関する技術又は工夫についての提案を求めるよう努めなければならない。**

(公共工事の品質確保の促進に関する法律を準用)



民間事業者のアイデアを活用した新たな事業の発掘が図られるとともに、民間のノウハウを十分に活用し、公共サービスの質の向上を図る

平成25年度改正（官民連携インフラファンドの創設）

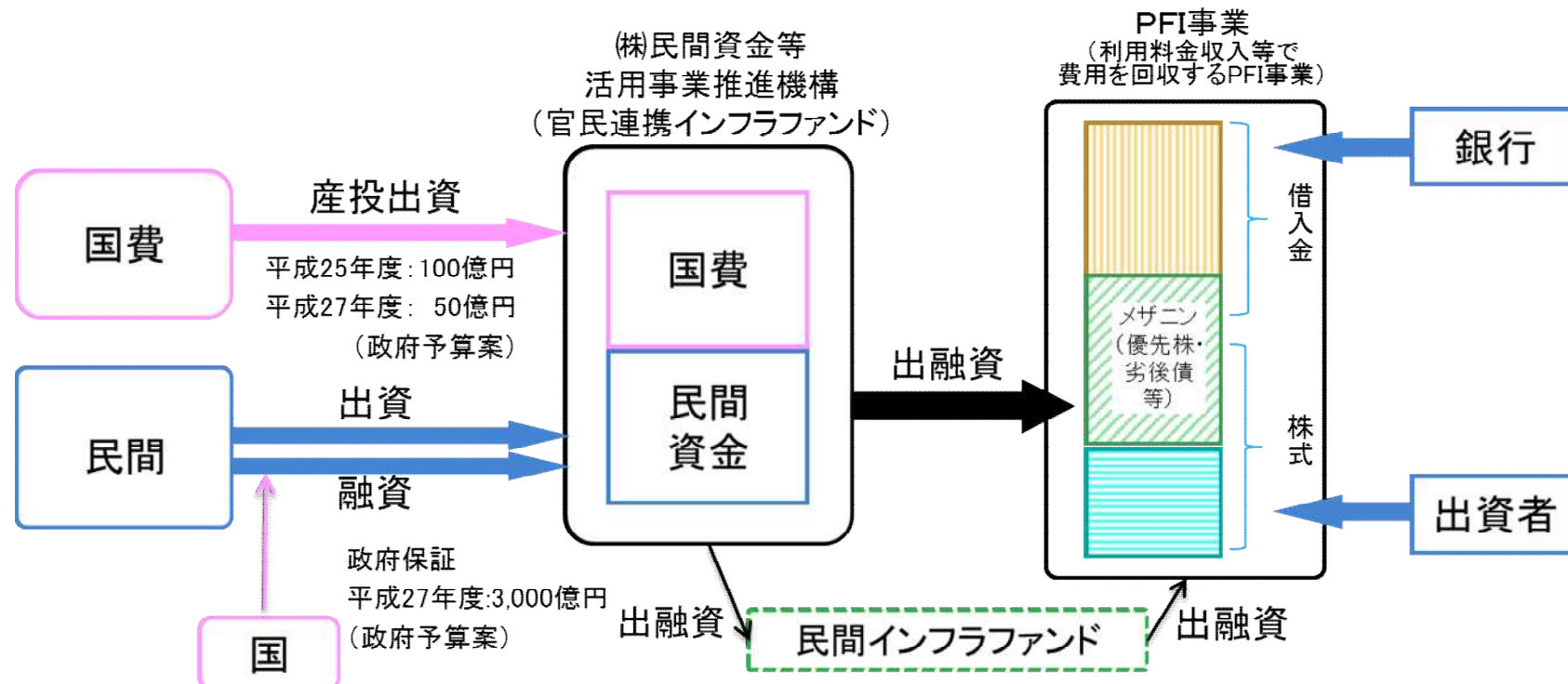
○国と民間の共同出資によって、平成25年10月7日に**（株）民間資金等活用事業推進機構**を設立

○機構の主な業務

- ・利用料金収入等で費用を回収するPFI事業（コンセッション方式を含む）に対する**出融資（優先株・劣後債の取得等）**を実施
- ・PFI事業者等に対する**専門家の派遣及び助言**を実施

○機構への出資等

- ・官民による共同出資（国の出資は1/2以上）、政府保証等



※ 機構への支援委員会の設置や国による監督等により、ガバナンスを確保
 ※ 機構は15年間（平成40年3月末）を目途に業務を終了

注) (株)民間資金等活用事業推進機構の設立に係るPFI法改正が平成25年9月5日施行。

1. PPP/PFIとは

2. 政府・国土交通省における取組み

3. PPP/PFI推進の背景にあるもの

4. 取組事例

5. 具体的な案件形成に向けて

(1) 総論

- 政府における関係計画
 - ・ 「PPP/PFIの抜本改革に向けたアクションプラン」
(H25.6.6 民間資金等活用事業推進会議決定)
 - ・ 「日本再興戦略」改訂2014 ー未来への挑戦ー (H26.6.24 閣議決定)
 - ・ 「経済財政運営と改革の基本方針2014」 (H26.6.24 閣議決定)

- 公共施設等総合管理計画の策定要請 (H26.4.22 総務省)

政府全体の取組

「PPP/PFIの抜本改革に向けたアクションプラン」

(H25.6.6 民間資金等活用事業推進会議決定)

今後10年間(平成25年～34年)で12兆円規模の
 PPP/PFIの推進という目標を設定
 (それまで14年間の実績約4.1兆円の約3倍)

重点的に推進する4つの事業類型:

- ① 公共施設等運営権方式を活用したPFI事業: 2～3兆円
- ② 収益施設の併設・活用など事業収入等で費用を回収するPFI事業等: 3～4兆円
- ③ 公的不動産の有効活用など民間の提案を活かしたPPP事業: 2兆円
- ④ その他の事業類型: 3兆円


 「PPP/PFIの抜本改革に向けたアクションプランに係る
 集中強化期間の取組方針について」

(H26.6.16 民間資金等活用事業推進会議決定)

- ・向こう3年間(平成26年～28年)を集中強化期間に設定
- ・コンセッション方式を活用したPFI事業について、**重点分野毎の数値目標(空港6件、水道6件、下水道6件、道路1件)**を設定するとともに、**10年間の事業規模目標(2～3兆円)**を集中強化期間に前倒し実現

国土交通省の主な取組

- **公共施設等運営権方式(コンセッション)を活用したPFI事業**
 - ・関西空港・伊丹空港、仙台空港等の国管理空港等におけるコンセッションの活用
 - ・下水道事業におけるコンセッションの活用を含めた官民連携の推進
 - ・地方道路公社の有料道路事業におけるコンセッションの活用

【最近の動き】

- ・仙台空港: 実施方針公表(H26.4.25)、募集要項公表(H26.6.27)、国による第一次審査の開始(H26.12.5)等、事業者の公募に関する手続を進めている
- ・関西空港・伊丹空港: 実施方針公表(H26.7.25)、募集要項配布開始(H26.11.12)、参加資格審査通過者の公表(H26.12.26)等、事業者の公募に関する手続を進めている
- ・下水道: コンセッション等の実施に関するガイドライン公表(H26.3)
- ・道路: 今国会に提出予定の構造改革特別区域法改正法案の成立を前提に、平成27年度税制改正において特例を措置

- **収益施設の併設・活用など事業収入等で費用を回収するPFI事業等**
 - ・高速道路(特に大規模改修が必要な首都高)など、公共施設の維持・更新にPPP的手法の導入検討
- **公的不動産の有効活用など民間の提案を活かしたPPP事業**
 - ・道路占用制度の弾力化による道路維持管理への民間活用

PPP/PFIの抜本改革に向けたアクションプランの概要

(平成25年6月6日民間資金等活用事業推進会議決定)

民間と地域の双方にとって魅力的なPPP/PFI事業として、**今後10年間(平成25～34年)で12兆円規模**に及ぶ下記の類型による事業を重点的に推進することとし、目指す類型ごとの事業規模及びその推進のための具体的取組は、下記のとおり。

(1) 公共施設等運営権制度を活用したPFI事業 : 2～3兆円

< 具体的取組 >

- 空港、上下水道事業における運営権制度の積極的導入 等

(2) 収益施設の併設・活用など事業収入等で費用を回収するPFI事業等 : 3～4兆円

< 具体的取組 >

- 高速道路(特に大規模改修が必要な首都高)など、公共施設の維持・更新にPPP的手法の導入検討 等

(3) 公的不動産の有効活用など民間の提案を活かしたPPP事業 : 2兆円

< 具体的取組 >

- 民間提案に係るガイドラインの発出や提案窓口の整備
- 政府横断的な案件形成支援のため、英国のInfrastructure UKを参考とした官民連携体制の構築 等

(4) その他の事業類型(業績連動の導入、複数施設の包括化等) : 3兆円

< (1)～(4)の類型を通じた具体的取組 >

- PPP/PFIの抜本改革に重点的に取り組む各省庁及び地方公共団体に対する適切な評価を踏まえた各種補助金・交付金の重点化 等

10～12兆円^{*}

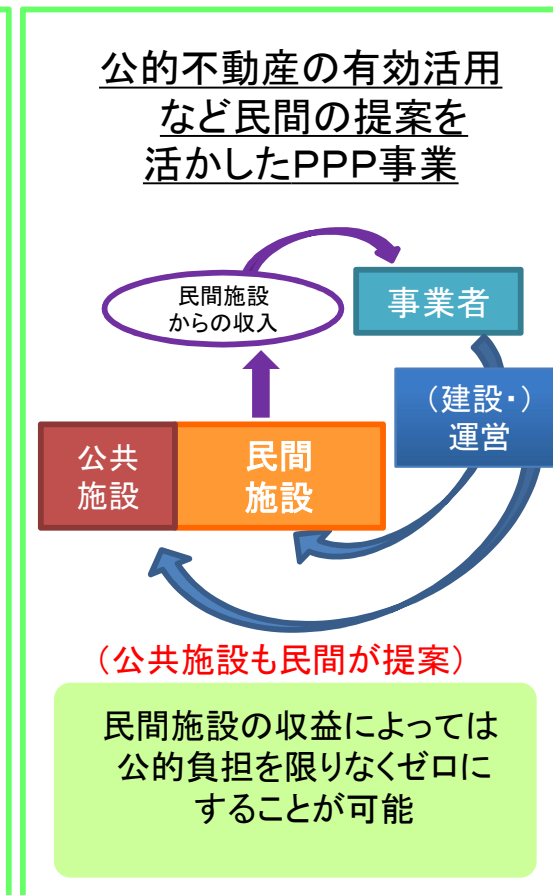
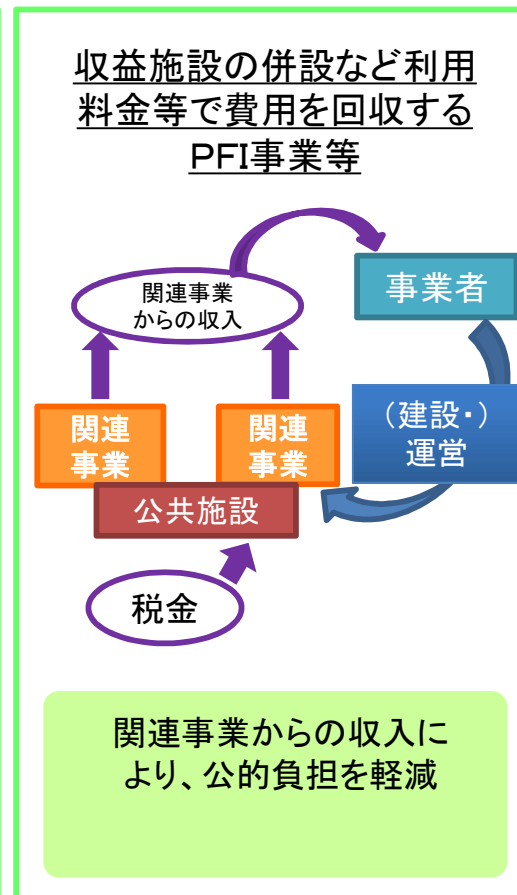
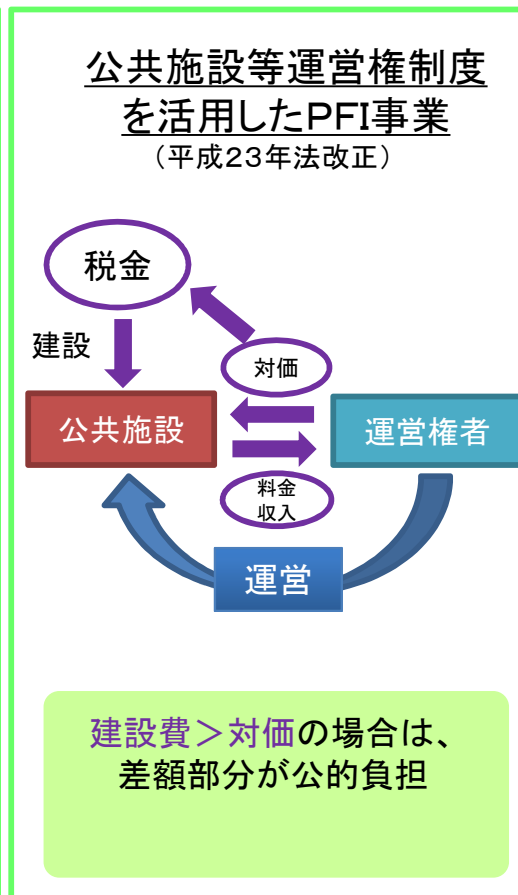
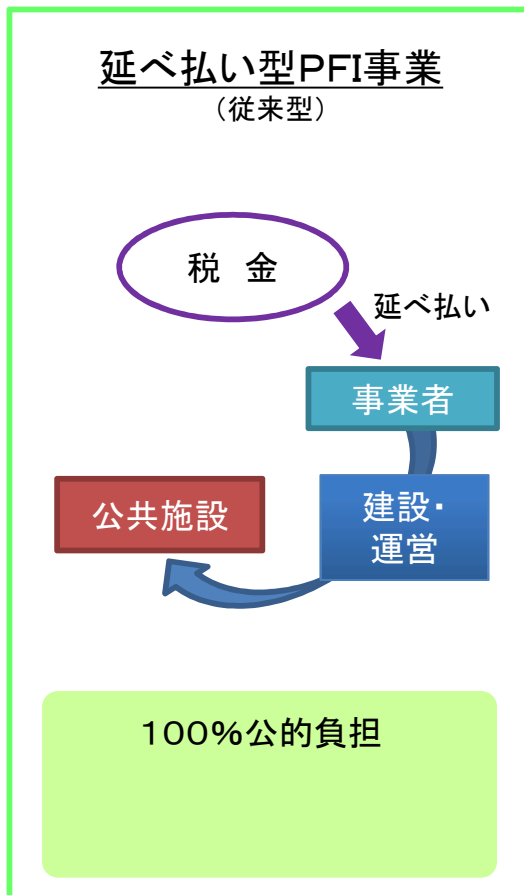
(参考)

- | | |
|---|-------------------------------|
| ○ 我が国における法制定後のPFI事業の実施状況(平成11年度～24年度) | 418件(実施方針を公表した件数)、契約金額約4兆1千億円 |
| ○ 世界の空港での直近18年間のコンセッションの状況(1995年～2012年) | 24件、1,074万ドル(約10兆円) |
| ○ 英国における直近10年間のPPP/PFI事業(2003年～2012年) | 上下水道、空港等を合わせて約2兆円 |

※事業規模目標については、民間の提案、イニチアチブを最大限尊重することから、具体の事業計画を精緻に積み上げたものではなく、各府省による取組の推進やインフラ投資市場の活性化等が図られることを前提に、官民で共有するべきものとして設定したものである。

【参考】アクションプランにおける類型

: 民間投資



民間の創意工夫・シナジー効果

アクションプランに係る集中強化期間の取組方針について①

(平成26年6月16日民間資金等活用事業推進会議決定)

- PPP／PFIアクションプラン(平成25年6月策定)における公共施設等運営権方式(コンセッション方式)の今後10年間の事業規模目標を3年間に前倒し。
- 向こう3年間の集中強化期間における重点分野及び数値目標の設定とともに、集中強化期間における重点的な取組について規定。

集中強化期間における重点分野及び数値目標の設定

- ① 向こう3年間(平成26年から28年度)を集中強化期間とする。
- ② 空港、水道、下水道、道路を公共施設等運営権方式の事業を推進する重点分野とする。
- ③ 集中強化期間における公共施設等運営権方式の事業の数値目標は以下のとおりとする。
 - (1) 事業規模目標: 2～3兆円
 - (2) 事業件数目標: 空港6件 水道6件 下水道6件 道路1件

※参考1 事業規模目標は、民間の提案、イニチアチブを最大限尊重することから、具体の事業計画を精緻に積み上げたものではなく、各府省による取組の推進やインフラ投資市場の活性化等が図られることを前提に、官民で共有するべきものとして設定したものである。また、事業件数目標は、地方公共団体が事業主体であること等を踏まえ、個別案件の状況を斟酌しつつ、事業実施の決定に至る前の段階の案件についても対象とすることとし、①集中強化期間に実施契約を締結する予定の案件、②実施方針公表段階となる予定の案件のほか、③事業実施に向けて具体的な検討を行っている段階の案件を対象とする。

※参考2 集中強化期間における公共施設等運営権方式以外の事業規模目標は2～3兆円とする。

集中強化期間における重点的な取組

(主なもの)

集中強化期間における公共施設等運営権方式の事業等の拡大に向け、各府省が連携しつつ、地方公共団体の協力も得ながら、取組を推進する。

【事業環境の整備等】

- 公務員出向等に関する、仙台空港等の先行事例の検証や法的根拠の整理等を進め、必要に応じ所要の措置の実施
- 下水道における会計上の処理方法に関し、実務的な観点から整理
- 地方道路公社の有料道路事業における公共施設等運営権方式の導入に向けた法制上の措置
- 首都高PPPの推進(道路上部空間の利用等により、首都高築地川区間をモデルケースとし、PPPの活用について検討を推進)

等

【地域への支援等】

- 地方公共団体が行う公共施設等運営権方式の準備事業等に関する負担について、国・地方による支援のあり方の検討
- 重点分野を所管する省庁及び総務省における標準的な資産台帳の整備及びアセットマネジメントに係る達成目標の設定や支援の方策の検討

等₃₄

第二 3つのアクション

一. 日本産業再興プラン

5. 立地競争力の更なる強化

5-1. 「国家戦略特区」の実現/公共施設等運営権等の民間開放(PPP/PFIの活用拡大)、空港・港湾など産業インフラの整備/都市の競争力の向上

(1) KPIの主な進捗状況

《KPI》「今後10年間(2013~2022年)でPPP/PFIの事業規模を12兆円に拡大する(2012年度まで4.1兆円)。」

⇒ 2014年6月に向こう3年間の取組方針を策定し、公共施設等運営権方式を活用したPFI事業については、2022年までの10年間で2~3兆円としている目標を2016年度末までの集中強化期間に前倒すことや重点的な取組を設定。

(3) 新たに講ずべき具体的施策

PPP/PFIについては、一層の活用促進を進めるために、集中強化期間における目標の設定や課題解消を行うなど、本格的な取組に着手する。

iii) PPP/PFIの活用

公共施設等運営権方式については、厳しい財政状況の下での効果的・効率的なインフラ整備・運営を可能とするとともに、民間企業に大きな市場と国際競争力強化のチャンスをもたらす観点から、「取組方針」に基づき、2016年度末までの3年間で集中強化期間と位置づけるとともに以下の取組を行い、その進捗をフォローアップする。

①集中強化期間における重点分野、件数等の数値目標の明示

・集中強化期間における公共施設等運営権方式を活用したPFI事業の案件数について、重点分野毎の数値目標（空港6件、上水道6件、下水道6件、道路1件）を設定する。また、公共施設等運営権方式を活用したPFI事業について2022年までの10年間で2~3兆円としている目標を集中強化期間に前倒しする。

②事業環境整備等

- ・運営権者への公務員の派遣等について、仙台空港等の先行事例の検証や民間ニーズの把握に併せて法的根拠の整理等を進め、必要に応じ所要の措置を講ずる。
- ・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において、更新投資の償却や税金などの費用処理について実務的な観点から整理を行う。
- ・地方公共団体の事業実施に向けて、公共施設等運営権制度における指定管理者制度や地方公営企業法上の取扱い等について、通知の発出やガイドライン・手引き等の改訂等を行う。
- ・水道分野において、既存の事業とイコールフットリングを図るため、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。
- ・地方道路公社の有料道路事業における公共施設等運営権制度の導入に向けて、「構造改革特別区域の第24次提案等に対する政府の対応方針」（平成26年5月19日構造改革特別区域推進本部決定）に基づき、早期に法制上の措置を講ずる。

③制度活用のためのインセンティブ付与

- ・地方公共団体が行う公共施設等運営権方式の準備事業等に関する負担について、国・地方による支援の在り方を検討する。
- ・地方公共団体が管理する公共施設等に関して、標準的な整備手法による資産台帳整備やアセットマネジメントのための仕組みづくりについて、達成目標の設定や支援の方策を検討する。

④運営権事業推進のための体制強化

- ・関係府省において、法務、会計等の専門人材を民間からの登用を推進するなど、体制の強化を図る。

第3章 経済再生と財政健全化の好循環

2. 主な歳出分野における重点化・効率化の考え方

(2) 社会資本整備

(民間能力の活用等)

民間の資金・ノウハウを活用し、できるだけ税財源によらずに効果的・効率的なインフラ整備・運営を可能とするため、集中強化期間や数値目標を設定し(コンセッション方式について今後3年間で2~3兆円)、その実現に向けて国・地方が連携して取り組むことで、「PPP/PFIの抜本改革に向けたアクションプラン」⁹³の実行を加速する。

コンセッション方式を空港、上下水道、道路等へ積極的に導入するとともに、道路上部空間の利用等により、都市再生と一体的な高速道路の大規模改修を可能とする法律の改正を踏まえ、PPPを活用した具体的な事業実施に向け、民間投資を喚起する観点からの容積率の緩和等を含め、検討を加速する。地方公共団体へインセンティブとなるよう官民連携効果の高い投資へ重点化する。

収益施設等を活用したPPP/PFI事業による維持管理・更新を推進するとともに、公営住宅分野において事業に先立ってPPP/PFIの導入を検討する地方公共団体の取組を推進する。

地方公共団体の取組を支援するため、国の体制を強化するとともに、国と地方公共団体が連携しつつ、地方公共団体におけるPPP/PFI事業の案件形成機能の強化・充実を図る⁹⁴。

また、地域金融機関における取組強化、上場インフラファンド等の市場創設・整備等を通じてPPP/PFI市場への民間資金の流入を促進する。

地方公共団体におけるPPP/PFIの推進を支援するため、固定資産台帳を含む地方公会計や公営企業会計の整備推進等を通じ、地域企業を含めた民間事業者によるPPP/PFI事業への参入を促進する。また、地方公共団体が行う公共施設等運営権方式の準備事業等に関する負担について、支援の在り方を検討する。

93 「PPP/PFIの抜本改革に向けたアクションプラン」(平成25年6月6日民間資金等活用事業推進会議決定)

94 官民連携体制の確立、民間資金等活用事業推進機構の活用による案件形成の強力な推進、**民間提案等の促進に資する関連情報の提供に向けた環境整備、地域プラットフォームの形成促進、地方公共団体間のネットワークづくりやノウハウの共有**など広域的な活用等。

【参考】公共施設等総合管理計画の策定要請の概要

(平成26年4月22日 総務省 報道発表資料)

(1) 公共施設等の総合的かつ計画的な管理の推進について

総財務第74号(平成26年4月22日) 総務大臣から各都道府県知事、各指定都市市長あて

(2) 公共施設等総合管理計画の策定にあたっての指針の策定について

総財務第75号(平成26年4月22日) 総務省自治財政局財務調査課長から各都道府県・指定都市・市区町村 担当部長宛

【抜粋】

標記については、「公共施設等の総合的かつ計画的な管理の推進について」(平成26年4月22日付総財務第74号総務大臣通知)により公共施設等総合管理計画(以下「総合管理計画」という。)の策定を要請しているところですが、今般、総務省において別添のとおり「公共施設等総合管理計画の策定にあたっての指針」を策定しました。

各地方公共団体におかれては、本指針を参考とするほか、「インフラ長寿命化基本計画」(平成25年11月29日インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議決定)を参考として総合管理計画を策定し、公共施設等の総合的かつ計画的な管理を推進されるようお願いします。

(3) 公共施設等総合管理計画の策定にあたっての指針

平成26年4月22日 総務省

【抜粋】

第二 総合管理計画策定にあたっての留意事項

五 PPP/PFI の活用について

公共施設等の更新などに際しては、民間の技術・ノウハウ、資金等を活用することが有効な場合もあることから、総合管理計画の検討にあたっては、PPP/PFI の積極的な活用を検討されたいこと。また、公共施設等の情報を広く公開することが民間活力の活用にもつながることが予想されることから、公共施設等に関する情報については、積極的な公開に努めること。

(2) 事業分野毎の取組み

- 国土交通省の組織と主な業務
- 各分野における取組状況
 - ・ 空港分野における取組
 - ・ 下水道分野における取組
 - ・ 道路分野における取組
 - ・ まちづくり分野（公的不動産）における取組

【空港】 空港経営改革の概要

空港経営改革の概要

方向性

地域の交通基盤としての空港を活用し、内外の交流人口拡大等による地域活性化を図る必要

現状と課題

特別会計のプール管理のもとで全国一律の着陸料等

国が運営することにより地元感覚、経営感覚が不足

滑走路等の航空系事業とターミナルビル等の非航空系事業で運営主体が分離

地元の意見・要望に基づく
地方自治体と国による空港経営改革

地域の実情を踏まえた機動的な着陸料等設定

民間の知恵と資金の活用

航空系事業と非航空系事業の一体的経営

地域の実情を踏まえた民間による経営の一体化

災害対応等において国が適切に関与できる民間委託手法の採用

民活空港運営法の成立(H25.7.25施行)

期待される効果

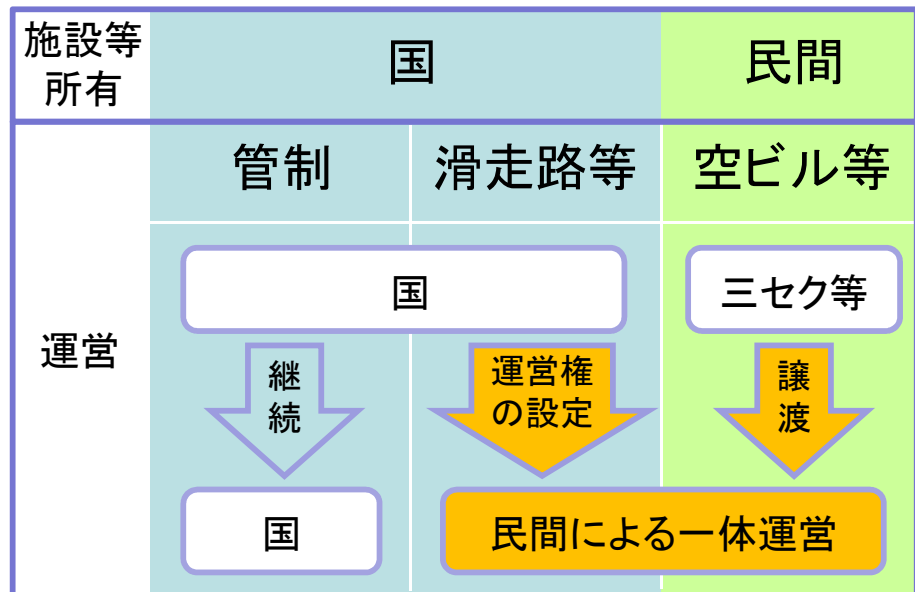
- 航空需要の拡大等による地域活性化
- 民間の資金と知恵等による利用者利便の向上
- 我が国の産業、観光等の国際競争力の強化

民間委託までのプロセス



民間委託手法

国が土地等の所有権を留保しつつ、民間に運営権を設定し、航空系事業と非航空系事業を一体経営



「日本再興戦略」改訂2014 中短期工程表(抜粋)

	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度~
公共施設等運営権等の民間開放	通常国会 「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律」が成立(2013年6月)、同法に基づく基本方針を公布(2013年11月) ・仙台空港特定運営事業等実施方針の公表(2014年4月) ・仙台空港及び関西国際空港、大阪国際空港以外の国管理空港等における公共施設等運営権の活用について具体的に検討開始	概算要求 税制改正要望等 仙台空港における公共施設等運営権者の公募・選定		仙台空港における運営権者に対する業務の引継ぎ及び運営委託の開始	
		仙台空港及び関西国際空港、大阪国際空港以外の国管理空港等における公共施設等運営権の活用について具体的に検討			

空港経営改革

【空港（参考）】 空港経営改革の対象空港（国管理28空港）

	空港会社管理	国管理	地方自治体管理
拠点空港(28) (国や空港会社が設置する拠点空港)	成田、関空・伊丹、中部 (計4空港)	羽田、新千歳、稚内、釧路、函館、仙台、新潟、広島、高松、松山、高知、福岡、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、那覇 (計19空港)	旭川、帯広、秋田、山形、山口宇部 (計5空港)
地方管理空港(54) (地方自治体が設置する重要な空港)			中標津、紋別、女満別、青森、大館能代、花巻、庄内、福島、静岡、富山、能登、福井、松本、神戸、南紀白浜、鳥取、出雲、石見、岡山、佐賀 (計20空港) <離島空港> 利尻、礼文、奥尻、大島、新島、神津島、三宅島、八丈島、佐渡、隠岐、対馬、小値賀、福江、上五島、壱岐、種子島、屋久島、奄美、喜界、徳之島、沖永良部、与論、粟国、久米島、慶良間、南大東、北大東、伊江島、宮古、下地島、多良間、新石垣、波照間、与那国 (計34空港)
その他の空港(15) (自衛隊等との共用空港、コミューター空港等)		札幌、千歳、百里、小松、美保、徳島、三沢、八尾、岩国 (計9空港)	調布、名古屋、但馬(※)、岡南、大分県央、天草 (計6空港)
合計 (97)	4	28	65

※ 但馬空港においては、平成27年1月より運営委託を開始済み。

【空港】 関西国際空港と大阪国際空港の経営統合

背景・課題

<関西国際空港(関空)>

[開港日] 平成6年9月4日 [滑走路] 2本 (3,500m, 4,000m)
 [総発着回数](※) 13.3万回 [総旅客数](※) 1,812万人
 { 国際 1,205万人 / 国内 607万人 }
 (※)平成25年度(回転翼機を含む)

関空会社管理



<大阪国際空港(伊丹)>

[開港日] 昭和33年3月18日 [滑走路] 2本 (1,828m, 3,000m)
 [総発着回数](※) 13.9万回 [総旅客数](※) 1,410万人
 (※)平成25年度(回転翼機を含む)

国管理



- 関空については、早期に政府補給金への依存体質から脱却し、1.2兆円(平成22年度末時点)を超える債務を返済することにより、**健全なバランスシートを構築することを目標とし、これを通じて前向きな投資の実行、競争力・収益力の強化**を行う必要がある。
- バランスシート改善にあたっては、関空のキャッシュフローから生み出される事業価値のみならず、伊丹のキャッシュフローから生み出される事業価値や不動産価値も含めてフル活用**する必要がある。
- 関空・伊丹の事業価値の最大化とキャッシュ化の手法としては、**両空港の事業運営権を一体で民間にアウトソース(いわゆるコンセッション契約)する手法を基本**にその可能性を追求する。

「関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律」(平成23年5月25日法律第54号)

【目的】

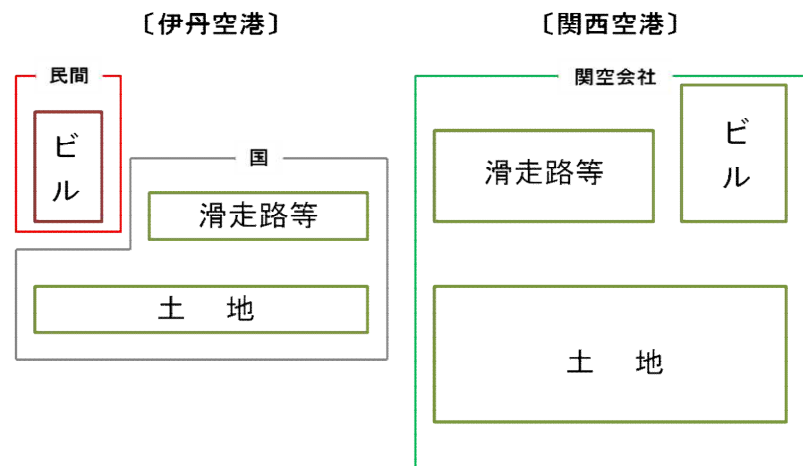
- 関西国際空港(関空)及び大阪国際空港(伊丹)の設置・管理を行う**新関西国際空港株式会社(国出資100%)**を設立するとともに、**公共施設等運営権の設定(コンセッション)**を通じた**関空債務の早期かつ確実な返済**を図る。
- これにより、**関空の我が国の国際拠点空港としての機能の再生・強化及び関空・伊丹の適切かつ有効な活用**を通じた**関西における航空輸送需要の拡大**を図り、我が国の国際競争力の強化及び関西経済の活性化に寄与する。

【新関空会社の責務】

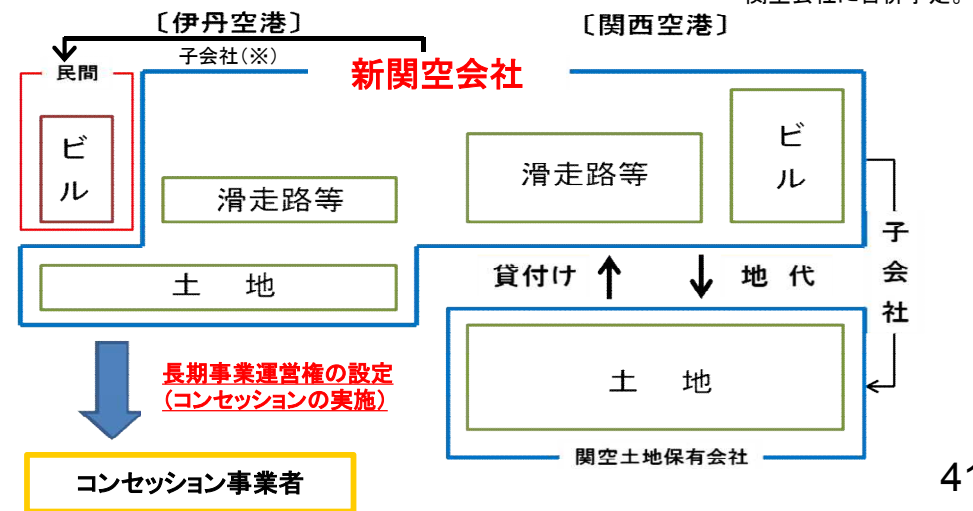
- 会社は、…両空港に係る公共施設等運営権の設定を適時に、かつ、適切な条件で実施する…よう努めなければならない。

関空・伊丹の一体的運営(平成24年7月1日～)

○経営統合前



○経営統合後



【空港】 関空・伊丹のコンセッションに向けた取り組み

- 関西空港・伊丹空港のコンセッションは、経営統合法に基づき、**関西空港の国際拠点空港としての再生・強化、両空港の適切かつ有効な活用を通じた航空輸送需要の拡大、関空債務の早期・確実な返済**等を目的としている。
- 新関空会社は、関空・伊丹両空港を一体的に運営し、**LCCによる関空拠点化**や**米国フェデックス社の北太平洋地区ハブ化**等事業価値の向上を図るとともに、**平成27年度中のコンセッションによる運営委託**を目指す。
- 平成26年7月25日に、新関空会社は**PFI法に基づく実施方針を策定・公表**。同年11月12日に、新関空会社は**関心表明書を受け付けた者に募集要項等を配布開始**。

事業価値の最大化に向けた具体的取り組み

関空のLCC拠点化

LCCの関空拠点化

※平成27年4月現在

- ピーチ・アビエーション **国内線:9路線、27便/日 国際線:5路線、63便/週**
就航都市：新千歳、仙台、成田、松山、福岡、長崎、鹿児島、那覇、新石垣、ソウル、釜山、台北、高雄、香港
- ジェットスター・ジャパン **国内線:6路線、14便/日 国際線:1路線、3便/週**
就航都市：新千歳、成田、福岡、大分、熊本、那覇、香港

<関空に乗り入れているその他のLCC(国際線)>

- | | | |
|-------------|----------------|------------|
| ・チェジュ航空 | ・春秋航空 | ・ジェットスター航空 |
| ・エアブサン | ・セブ・パシフィック航空 | ・タイエアアジアX |
| ・イースター航空 | ・ジェットスター・アジア航空 | ・ジンエアー |
| ・香港エクスプレス航空 | ・エアアジアX | ・ティーウェイ航空 |

LCC専用ターミナルの整備

- 第2ターミナル(LCC専用)の供用開始(平成24年10月28日)
- 第3ターミナル(LCC専用)の整備(平成28年下期供用開始予定)

フェデックスによる関空の北太平洋地区ハブ化の概要

- 延床面積25,000㎡のフェデックス専用施設を新関空会社が建設。
- 2014年度夏スケジュールからの運用開始。

魅力ある商業エリアの創造

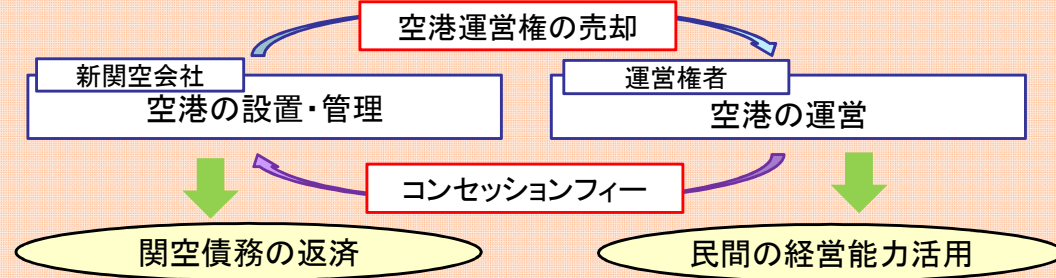
- 関空第1ターミナルの改修(免税店舗の増床等)(平成27年3月完成)
- 伊丹ターミナルビル会社(OAT)の完全子会社化(平成25年)
- 伊丹ターミナルビルの改修(商業エリアのリニューアル等)(平成32年度オープン予定)

新関空会社中期経営計画(平成24年10月公表)における成長目標 (平成26年度までの目標)

- | | | | |
|---------|-----------|---|---------|
| ①発着回数 | : 23.1万回 | ⇒ | 30万回 |
| ②旅客数 | : 2,677万人 | ⇒ | 3,300万人 |
| ③貨物量 | : 82.5万トン | ⇒ | 100万トン |
| ④売上 | : 1,188億円 | ⇒ | 1,500億円 |
| ⑤EBITDA | : 426億円 | ⇒ | 605億円 |

・数値は全て関空・伊丹の合計。
 ・赤字の数値は平成26年度目標値。
 ・黒字の数値は平成23年度実績値。
 ・ただし、売上については、伊丹のみ平成22年度実績値。
 ・EBITDAは営業利益+減価償却費で算出。

平成27年度中にコンセッションを実現



「日本再興戦略」改訂2014(平成26年6月24日閣議決定)の具体化

「PPP/PFIの活用については、我が国における独立採算型等のPFI事業の推進等を行うために…関西空港・伊丹空港等における取組が先行して進められている。」
 「公共施設等運営権方式について、2016年度末までの3年間を集中強化期間に設定し、この期間内に達成すべき数値目標(空港6件、上水道6件、下水道6件、道路1件)を設定する。さらに2022年までの10年間で2~3兆円の事業規模を達成する目標を2016年度末までの3年間に前倒しする。」

仙台空港における取組状況

空港概要

○ 空港施設等

- 設置管理者: 国土交通大臣
- 面積: 239ha
- 滑走路: 1,200m × 45m, 3,000m × 45m
- 運用時間(利用時間): 14時間(7:30~21:30)

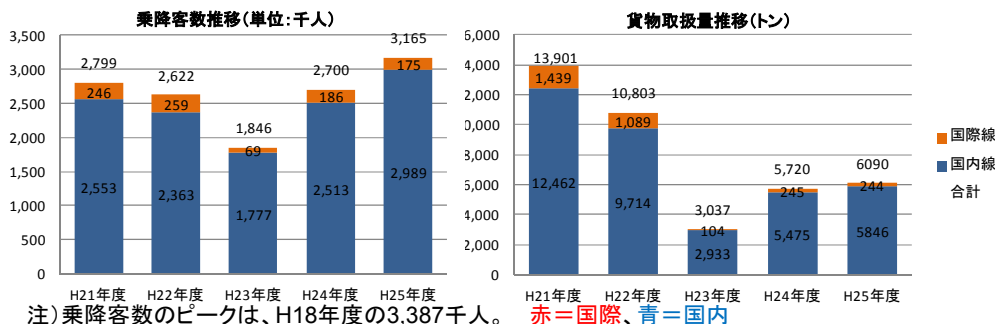


○ 航空ネットワークの状況

(平成27年4月時点)

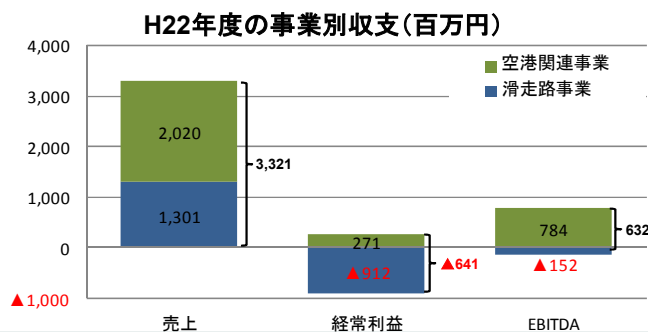
- 国内線 10路線54往復/日
- 国際線 6路線17往復/週

○ 空港の利用状況(乗降客数・貨物取扱量推移)



○ 収支状況

(空港別収支)



最近の取組み

- 地元・宮城県では、早くから民間運営による活性化を震災復興の起爆剤と位置づけ、官民の関係者による検討を開始。
- 平成24年10月には、仙台空港の経営改革に関する宮城県の基本的な考え方等をまとめた『仙台空港の経営改革に関する宮城県基本方針』を策定。仙台空港のあるべき姿として、
 - (1) 多くの旅客や貨物でにぎわう空港
 - (2) 東北地方の復興と発展をけん引する空港
 - (3) 民間の力を活用した地域と共に発展する空港

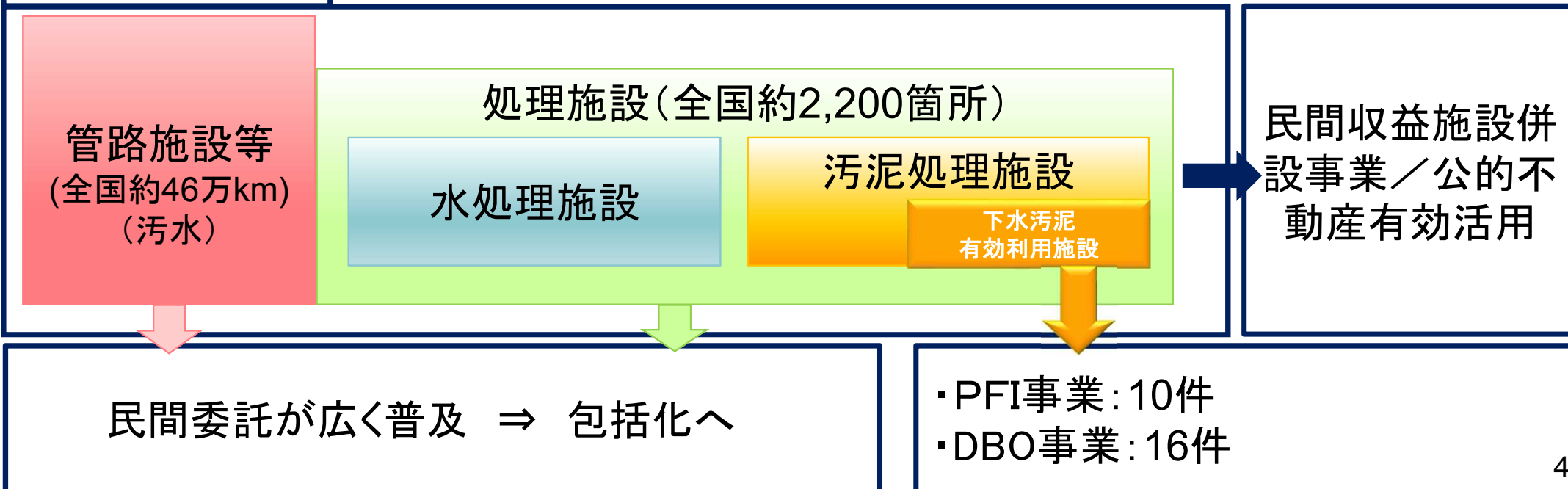
を掲げるとともに、将来的には、過去のピーク時の2倍にあたる旅客数600万人/年、貨物量5万トン/年を目指すこととしている。

- また、平成25年7月には、官民の関係者から構成される『仙台空港600万人・5万トン実現サポーター会議』が設置され、仙台空港の民間委託と空港周辺地域の活性化に向けた機運醸成、情報発信を実施。
- 国では、平成25年11月には、仙台空港の具体的な運営形態や経営手法について幅広く意見を募集するマーケットサウンディングを実施。
- 平成26年4月25日に、民活空港運営法に基づき仙台空港特定運営事業等実施方針を策定。5月2日に説明会を実施し、約150団体が参加。
- 平成26年6月27日に、優先交渉権者の選定に当たり、仙台空港特定運営事業等募集要項を策定。7月4日に説明会を実施し、142団体(内民間企業115社)が参加。
- 平成26年12月より優先交渉権者の選定手続を開始。

PPP/PFI推進への取組状況

- 管路施設や下水処理施設の管理については民間委託が広く普及し、包括化へ進んでいる段階。また、下水汚泥の有効利用のPFI事業などを積極的に導入しているところ。
- 公共施設等運営権方式の導入を促進するため、平成26年3月「下水道事業における公共施設等運営事業等の実施に関するガイドライン(案)」を策定・公表。現在、導入を検討している浜松市及び大阪市に対して支援を実施中。

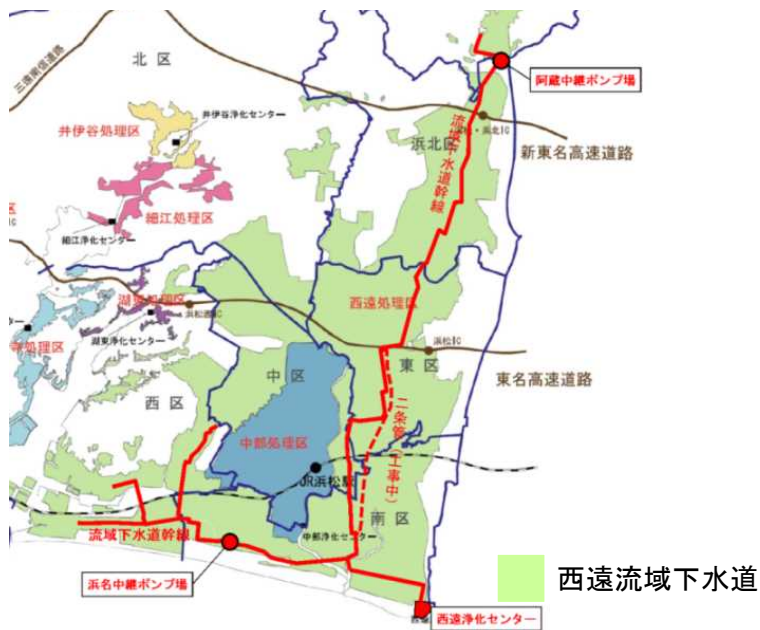
下水道施設



【下水道】下水道事業における PPP/PFI の推進について②

公共施設等運営事業の立ち上げに向けた支援

- 公共施設等運営権方式を含むPPP/PFIの導入について先行的に検討を開始した浜松市に対し、平成23年度より国が財政的支援（全額補助）を含めた支援を実施。
- 平成26年度は、浜松市のニーズを踏まえ、国の調査として（地方公共団体負担なし）要求水準・実施契約の項目とその考え方の検討等に関する支援を実施するとともに、資産情報の整備等についても、国の財政的支援を実施。浜松市においては、平成27年度に実施方針（案）を公表すべく取組を推進。
- 大阪市においては、平成24年11月に「大阪市下水道事業の経営改革～基本方針と実施計画～」(案)を策定し、公共施設等運営権方式の導入による経営形態の見直しを進めているところ。スキームが確定次第、速やかに同方式への移行を目指す。
- 現在も浜松市及び大阪市と密に打合せを実施し、実務的な課題に対して助言を行うなど、事業の立ち上げに必要な支援に丁寧に取り組んでいるところ。
- このほか、平成26年度において、滋賀県大津市等のスキーム検討に対しても、国が財政的支援を実施しているところ。
- 今後とも以上のような必要な支援を実施していく所存。



＜浜松市の事例＞ ○西遠流域下水道について

- 平成28年3月末に静岡県から浜松市に移管 (※)
- 浜松市下水道事業の6～7割(汚水処理水量)を占める最大の処理区
- 浄化センター、中継ポンプ場、幹線管路等の資産が移管

➡ 移管に伴い、管理体制の確立、民間の創意工夫による事業効率化のため、公共施設等運営権方式の活用を検討

(※)複数の市町村にまたがる下水道は、流域下水道として都道府県が管理を行う。
 浜松市の場合、市町村合併に伴い流域が浜松市のみ(合併前:浜松市、浜北市、天竜市、舞阪町、雄踏町)となったため、合併特例法の適用により合併後10年後(平成28年3月末)に静岡県から浜松市に移管されることとなっている。

案件形成に向けた取組

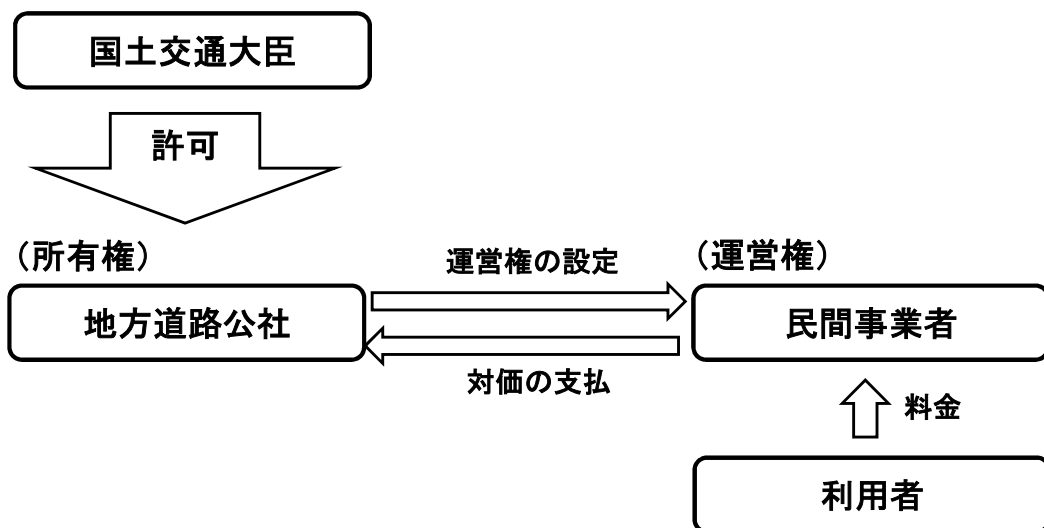
- 公共施設等運営権方式を含むPPP/PFIの活用に積極的な地方公共団体に対し、浜松市、大阪市における検討の成果の普及促進を図るなど、今後も、地方公共団体のニーズを適切に把握しつつ、案件形成に必要な支援を実施していく。

【道路】 高速道路におけるPPPの活用

経緯(愛知県からの構造改革特区提案) (地方道路公社の有料道路事業におけるコンセッション方式の導入)

- H24.3 愛知県から、有料道路分野に民間企業が参入できる特別の措置を求める構造改革特区提案
- H24.12 愛知県における有識者検討会での報告書とりまとめ(国土交通省もオブザーバーとして参加)
- H25.5 愛知県より「民間事業者による有料道路事業の運営の実現について」の提案
 - 1. 民間事業者による有料道路事業の運営
 - 2. 民間事業者へのインセンティブの付与
 - 3. 道路の利便性向上・維持のための料金徴収継続
- H26.4 愛知県において「民間事業者による有料道路事業の運営に関する意見募集」の開始(〆切:6月30日)
- H26.5 構造改革特区推進本部決定
 - 別表1 新たに構造改革特区において講じるべき規制の特例措置
 - 「民間事業者による公社管理有料道路の運営を可能とするため、公共施設等運営権を有する民間事業者に料金徴収権限を付与する等の道路整備特別措置法の特例を設けることとする。」
- H26.6 日本再興戦略(改訂) 構造改革特区推進本部決定に基づき早期に法制上の措置を講ずる
- H27.4.3 国家戦略特別区域法及び構造改革特別区域法の一部を改正する法律案 閣議決定 道路整備特別措置法・PFI法の特例を含む

コンセッション(公共施設等運営権)方式 (イメージ)



①～⑧: コンセッション方式対象予定路線(72.5km)

【道路】 高速道路におけるPPPの活用（首都高速再生）

○ 道路上部空間の利用等を可能とする道路法等の改正を踏まえ、首都高速道路築地川区間等をモデルケースとし、都市再生と連携した高速道路の老朽化対策の具体化に向けた検討を進める。

1. 経緯

- H24.9 首都高速の再生に関する有識者会議 提言書とりまとめ
※委員長：三宅久之（平成24年11月逝去） 政治評論家
- H25.1 首都高速道路構造物の大規模更新のあり方に関する調査検討委員会 提言書とりまとめ
※委員長：涌井史郎 東京都市大学教授
- H25.5 経済財政諮問会議
【総理指示】 PPPを活用した高速道路の大規模改修方策について検討を進めていただきたい。
- H25.6 日本再興戦略
今年度から、首都高速道路築地川区間等をモデルケースとして検討を実施
- H25.10 成長戦略の当面の実行方針
築地川区間等をモデルケースとした検討に前倒しで着手し、制度上の課題と対応策をとりまとめる
- H26.5 道路法等の一部を改正する法律の成立
立体道路制度の既存の高速道路への適用拡大

3. 築地川区間

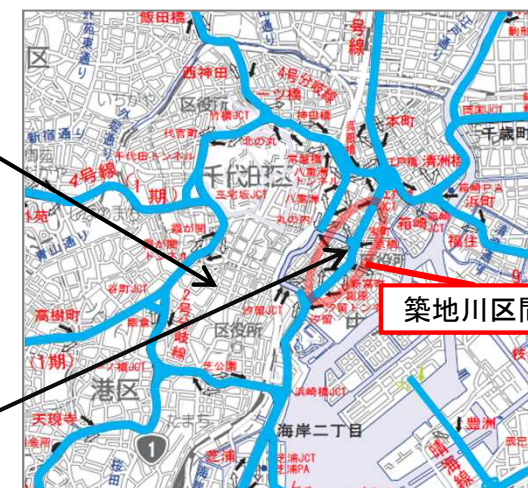
（都心環状線の周辺）

虎ノ門ヒルズ



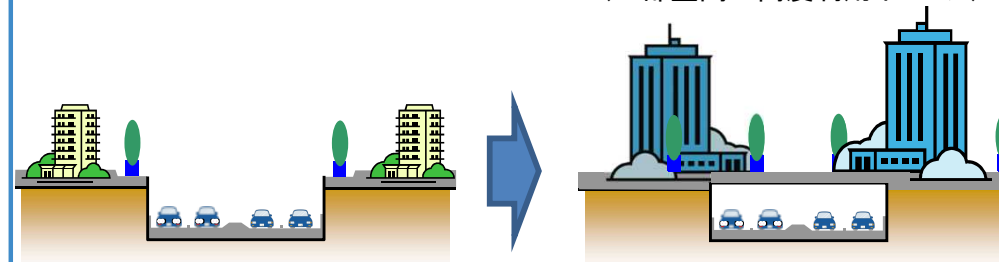
環状2号線

新金橋付近



築地川区間

（上部空間の高度利用イメージ）



※高速道路機構が土地の所有権を有している掘割区間

※現況の首都高速都心環状線の土地利用状況から想定されるケース

2. 検討体制

【首都高速の再生に関する省内検討委員会】 H25.6.12設置
設置目的：省内連携体制の確保 1回開催
メンバー：国土交通省幹部・局長

【首都高速の再生プロジェクト検討委員会】 H25.7.4設置
設置目的：首都高速の再生プロジェクトの具体化に向けた検討 2回開催
メンバー：国土交通省関係課長、東京都、中央区、首都高速会社等

【築地川WG】 H25.7.30設置
設置目的：築地川区間の具体化について検討 4回開催
メンバー：国土交通省関係官・補佐、東京都、中央区、首都高速会社等

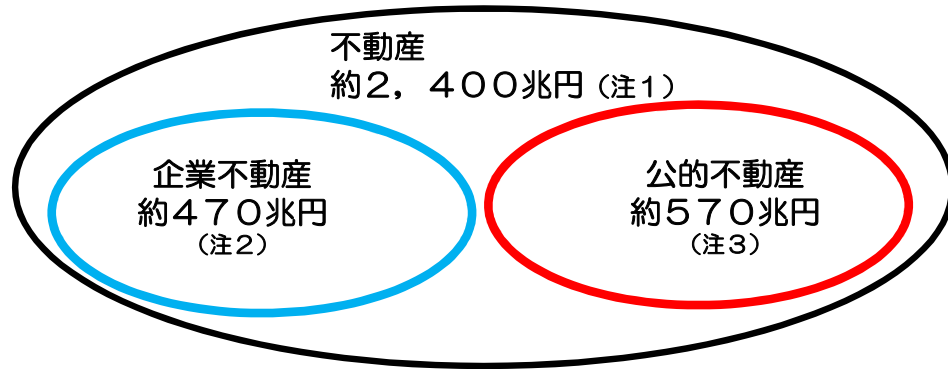
【日本橋WG】 H26.8.29設置
設置目的：日本橋区間の具体化について検討 1回開催
メンバー：国土交通省関係官・補佐、東京都、中央区、千代田区、首都高速会社等

公的不動産 (PRE※) の現状

※ PRE: Public Real Estate

◆PREの資産規模

- 国や地方公共団体が所有している不動産 (PRE) の資産規模は約570兆円であり、我が国全体の不動産 (約2,400兆円) の約1/4と大きな割合を占める



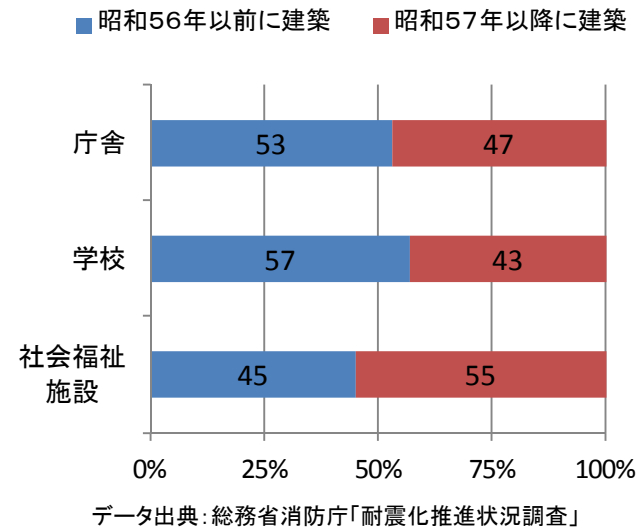
注1: 国民経済計算 (平成24年度確報)

注2: 土地基本調査に基づく時価ベースの金額 (平成20年1月1日時点)

注3: 国民経済計算確報に基づく固定資産及び土地の総額 (平成24年末時点)

◆PREの老朽化と維持更新コストの増加

- 公共施設の約半数が老朽化しており、急速な人口減少や少子高齢化に伴う地方財政を考慮すると、現在の水準で公共施設の維持更新を継続することは困難

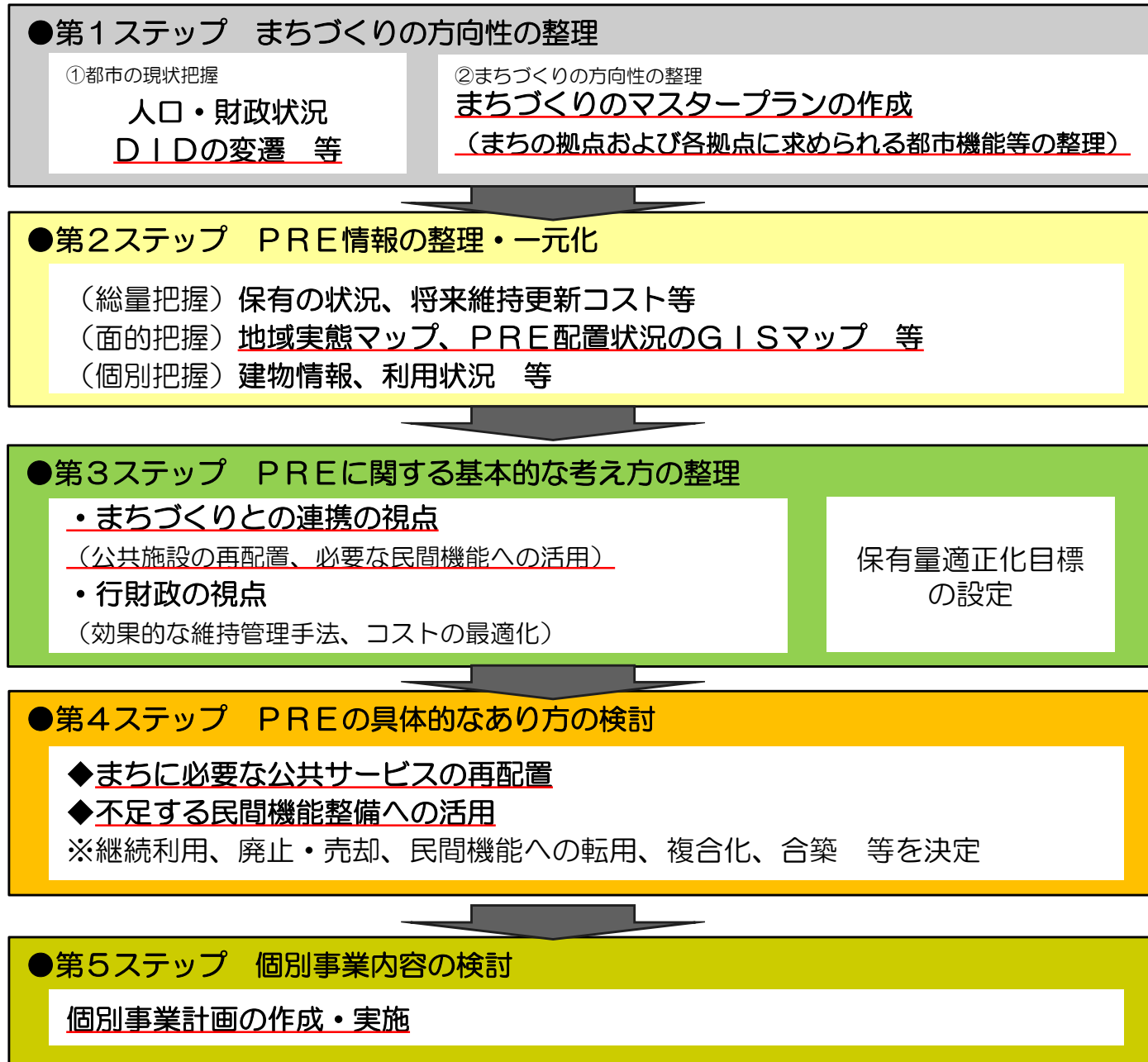


老朽化した公共施設

まちづくりとの連携

コンパクトシティの推進には、
これらのPREの再構築の動きを、都市機能の計画的な配置・集約に取り込むことが有効

- 「まちづくりのための公的不動産 (PRE) の有効活用ガイドライン」(H26.4月)の普及促進等を通じて、地方公共団体における取組を促進



3. 検討にあたっての留意事項

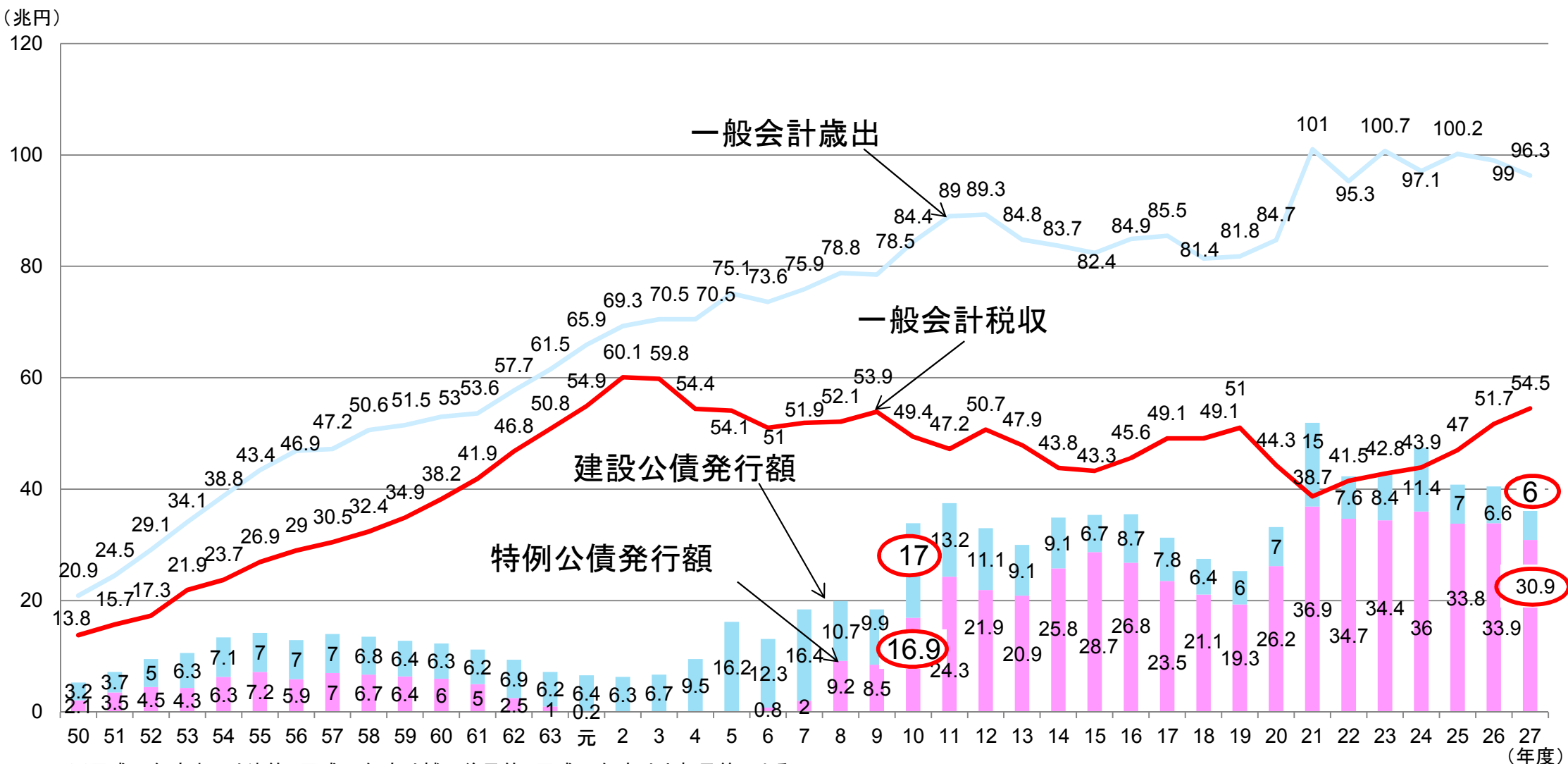
自治体内の体制
住民との連携
自治体間の連携
民間との連携

※下線はまちづくりの視点から実施するもの
※まちづくりのマスタープランには第3ステップの内容を記載することも考えられる

1. PPP/PFIとは
2. 政府・国土交通省における取組み
- 3. PPP/PFI推進の背景にあるもの**
4. 取組事例
5. 具体的な案件形成に向けて

一般会計税収、歳出総額及び公債発行額の推移

○ 平成10年度と比較して、平成27年度の特例公債発行額は2倍以上に。一方で建設公債発行額は、半分以下に。

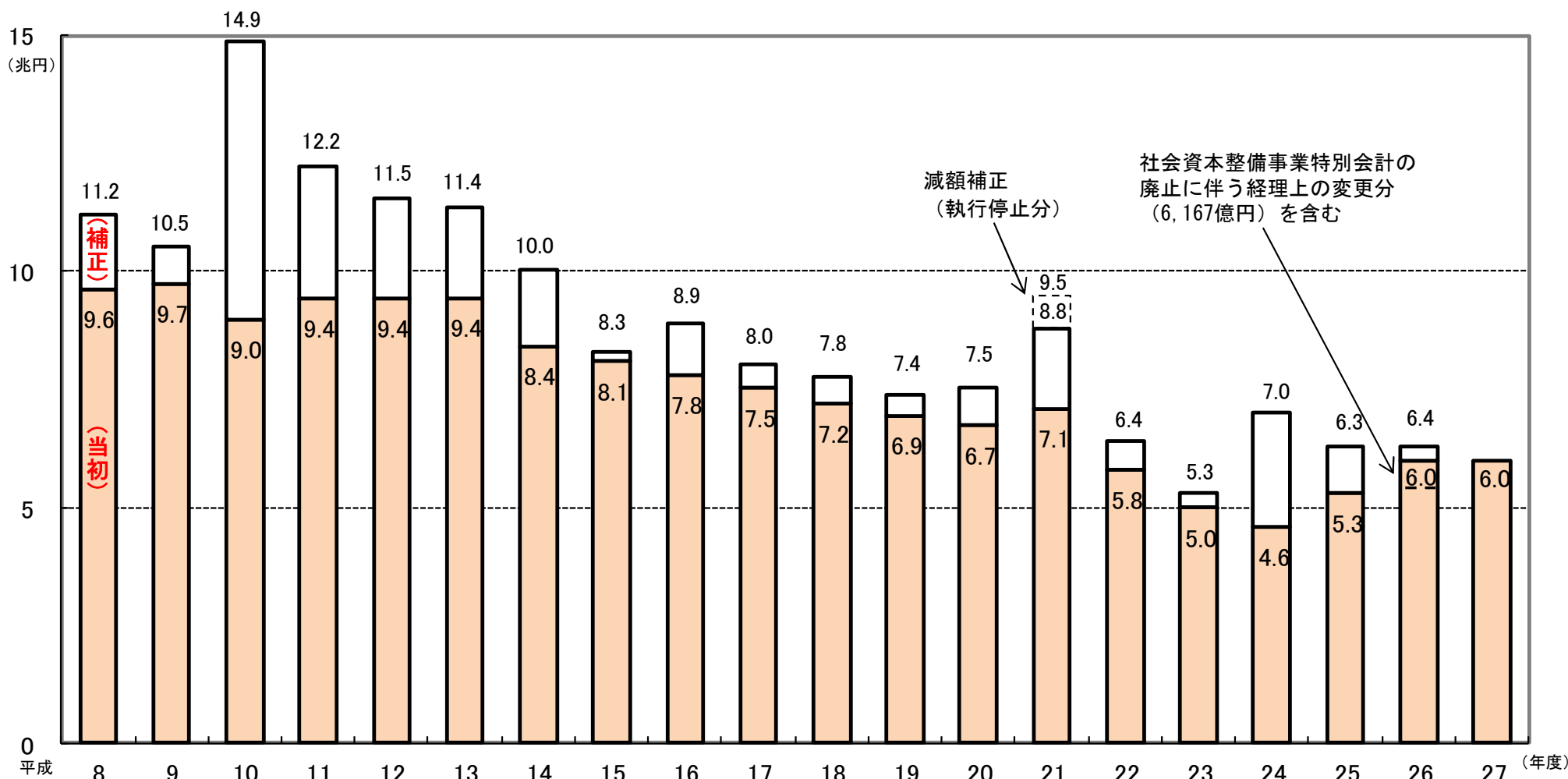


※平成25年度までは決算、平成26年度は補正後予算、平成27年度は当初予算による。

※公債発行額は、平成2年度は湾岸地域における平和回復活動を支援する財源を調達するための臨時特別公債、平成6～8年度は消費税率3%から5%への引上げに先行して行った減税による租税収入の減少を補うための減税特別公債、平成23年度は東日本大震災からの復興のために実施する施策の財源を調達するための復興債、平成24年度、25年度は基礎年金国庫負担2分の1を実現する財源を調達するための年金特別公債を除いている。

(財務省公表資料を元に作成)

公共事業関係費(政府全体)の推移



※本表は、予算ベースである。

※平成21年度は、平成20年度で特別会計に直入されていた「地方道路整備臨時交付金」相当額(0.7兆円)が一般会計計上に切り替わったため、見かけ上は前年度よりも増加(+5.0%)しているが、この特殊要因を除けば6.4兆円(▲5.2%)である。

※平成23年度及び平成24年度については同年度に地域自主戦略交付金へ移行した額を含まない。

※平成25年度は東日本大震災復興特別会計繰入れ(356億円)及び国有林野特別会計の一般会計化に伴い計上されることとなった直轄事業負担金(29億円)を含む。また、これら及び地域自主戦略交付金

の廃止という特殊要因を考慮すれば、対前年度+182億円(+0.3%)である。

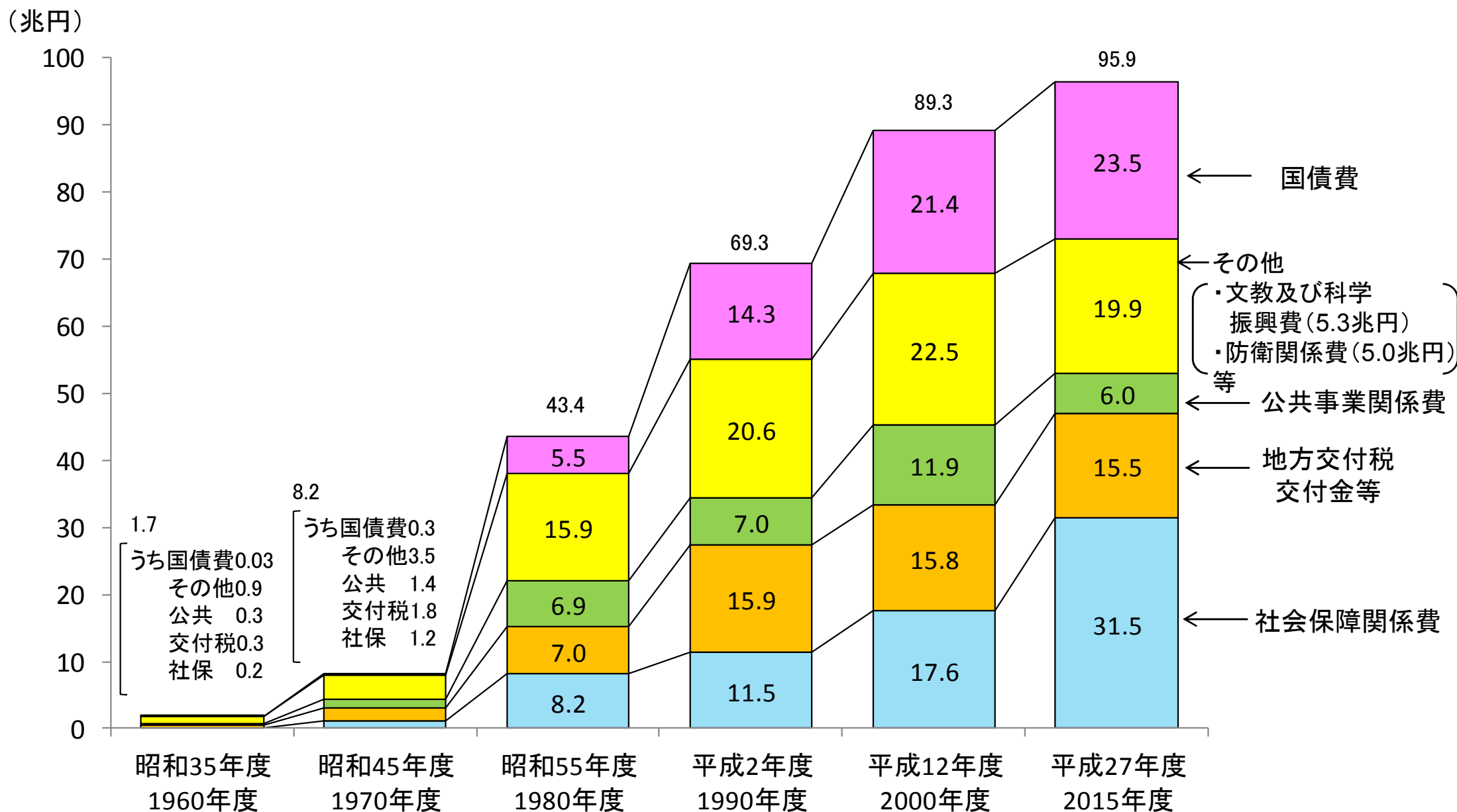
※平成23・24・25・26・27年度において、東日本大震災の被災地の復旧・復興や全国的な防災・減災等のための公共事業関係予算を計上しており、その額は以下の通りである。

H23一次補正:1.2兆円、H23三次補正:1.3兆円、H24当初:0.7兆円、H24一次補正:0.01兆円、H25当初:0.8兆円、H25一次補正:0.1兆円、H26当初:0.9兆円、H26補正:0.002兆円、H27当初:1.0兆円

(平成23年度3次補正までは一般会計ベース、平成24年度当初以降は東日本大震災復興特別会計ベース。また、このほか東日本大震災復興交付金がある。)

※平成26年度については、社会資本整備事業特別会計の廃止に伴う経理上の変更分(これまで同特別会計に計上されていた地方公共団体の直轄事業負担金等を一般会計に計上)を除いた額(5.4兆円)と前年度(東日本大震災復興特別会計繰入れ(356億円)を除く)を比較すると、前年度比+1.022兆円(+1.9%)である。なお、消費税率引き上げの影響を除けば、ほぼ横ばいの水準である。

一般会計歳出に占める主要経費の推移



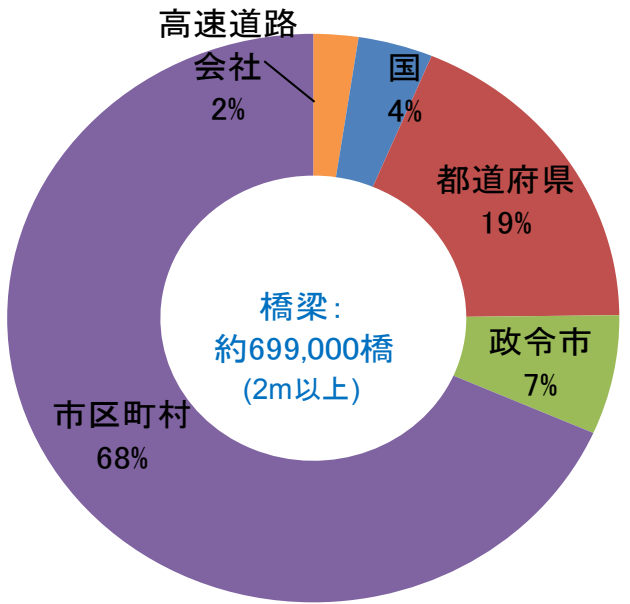
※平成12年度までは決算、平成27年度は政府案による。

(財務省公表資料を元に作成)

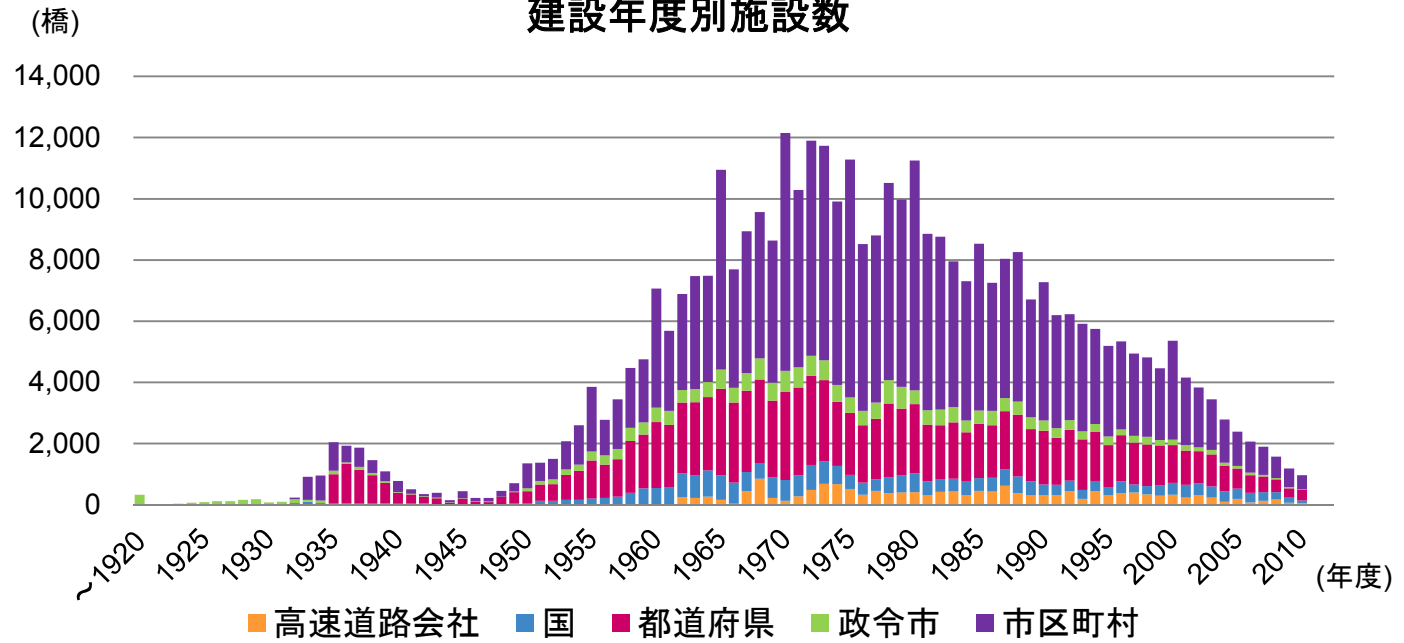
道路構造物の現状(橋梁)

※精査中 ※東日本大震災の被災地域は一部含まず
 ※都道府県・政令市は、地方道路公社を含む

道路管理者別ごとの施設数

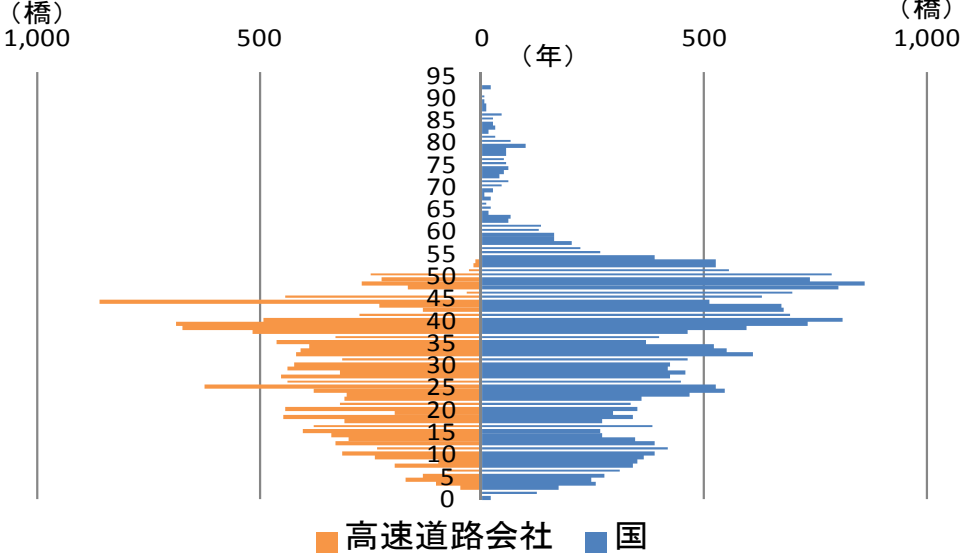


建設年度別施設数



平均年齢: 29年

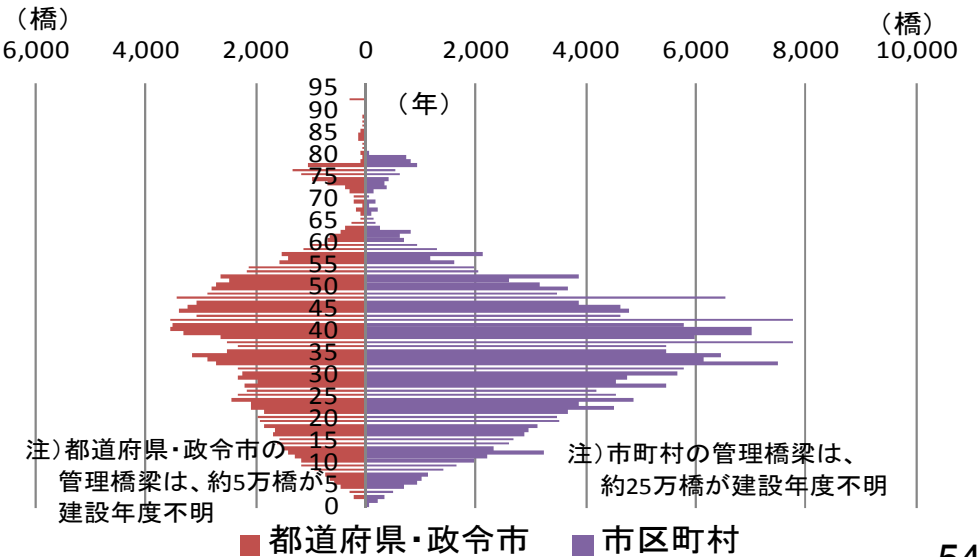
ストックピラミッド



平均年齢: 35年

平均年齢: 38年

ストックピラミッド



注) 平均年齢は、建設年度が把握されている施設の平均

高度成長期以降に整備された道路橋、トンネル、河川、下水道、港湾等について、今後20年で建設後50年以上経過する施設の割合が加速度的に高くなる

《建設後50年以上経過する社会資本の割合》

	H25年3月	H35年3月	H45年3月
道路橋 [約40万橋 ^{注1)} (橋長2m以上の橋約70万のうち)]	約18%	約43%	約67%
トンネル [約1万本 ^{注2)}]	約20%	約34%	約50%
河川管理施設(水門等) [約1万施設 ^{注3)}]	約25%	約43%	約64%
下水道管きよ [総延長:約46万km ^{注4)}]	約2%	約9%	約24%
港湾岸壁 [約5千施設 ^{注5)} (水深4.5m以深)]	約8%	約32%	約58%

注1) 建設年度不明橋梁の約30万橋については、割合の算出にあたり除いている。

注2) 建設年度不明トンネルの約250本については、割合の算出にあたり除いている。

注3) 国管理の施設のみ。建設年度が不明な約1,000施設を含む。(50年以内に整備された施設については概ね記録が存在していることから、建設年度が不明な施設は約50年以上経過した施設として整理している。)

注4) 建設年度が不明な約1万5千kmを含む。(30年以内に布設された管きよについては概ね記録が存在していることから、建設年度が不明な施設は約30年以上経過した施設として整理し、記録が確認できる経過年数毎の整備延長割合により不明な施設の整備延長を按分し、計上している。)

注5) 建設年度不明岸壁の約100施設については、割合の算出にあたり除いている。

我が国の不動産市場とREIT・PFI

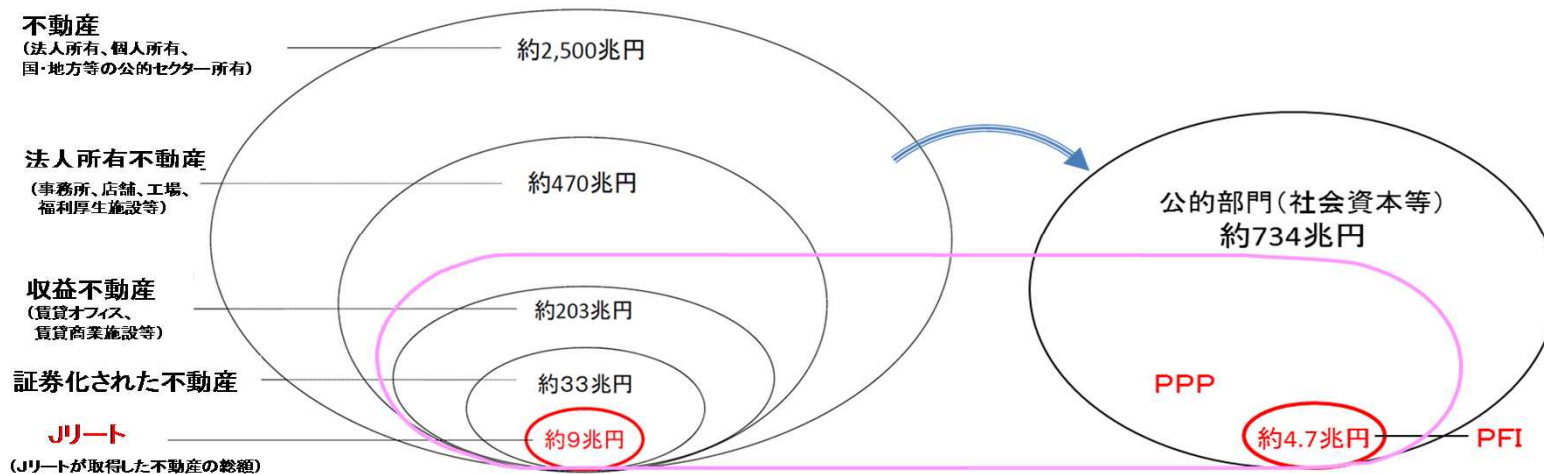
公的部門の管理する社会資本(約734兆円)のうち、PFIの事業規模は、わずか約4.7兆円に過ぎない。

個人金融資産・グローバル資金

資金の流れの円滑化

不動産・インフラ投資ファンド

＜出典：不動産・インフラ投資市場活性化方策に関する有識者会議(第1回) (平成24年11月2日)資料5の図1＞



活用の基本方向

- ・民間開発、PPP
- ・ストックの有効活用、維持・更新

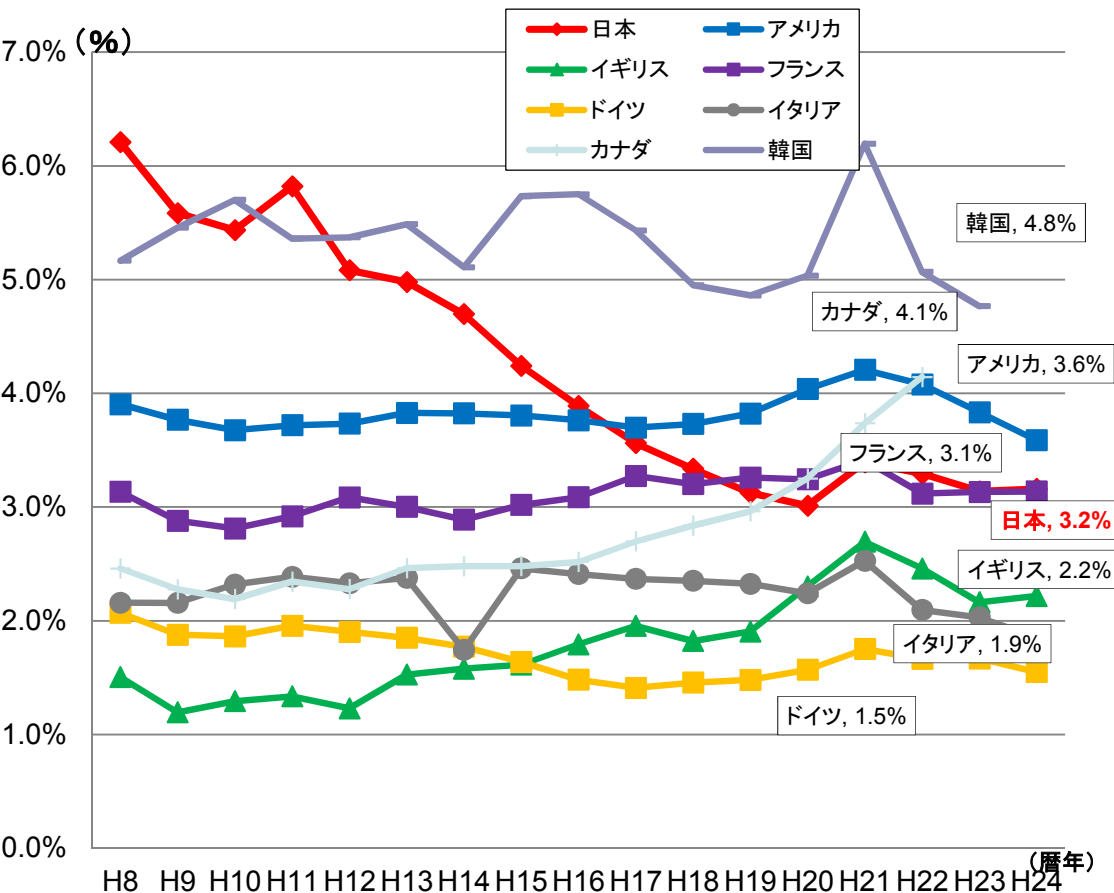
- ・環境不動産(グリーン)
- ・耐震防災 等

公共投資水準の国際比較①

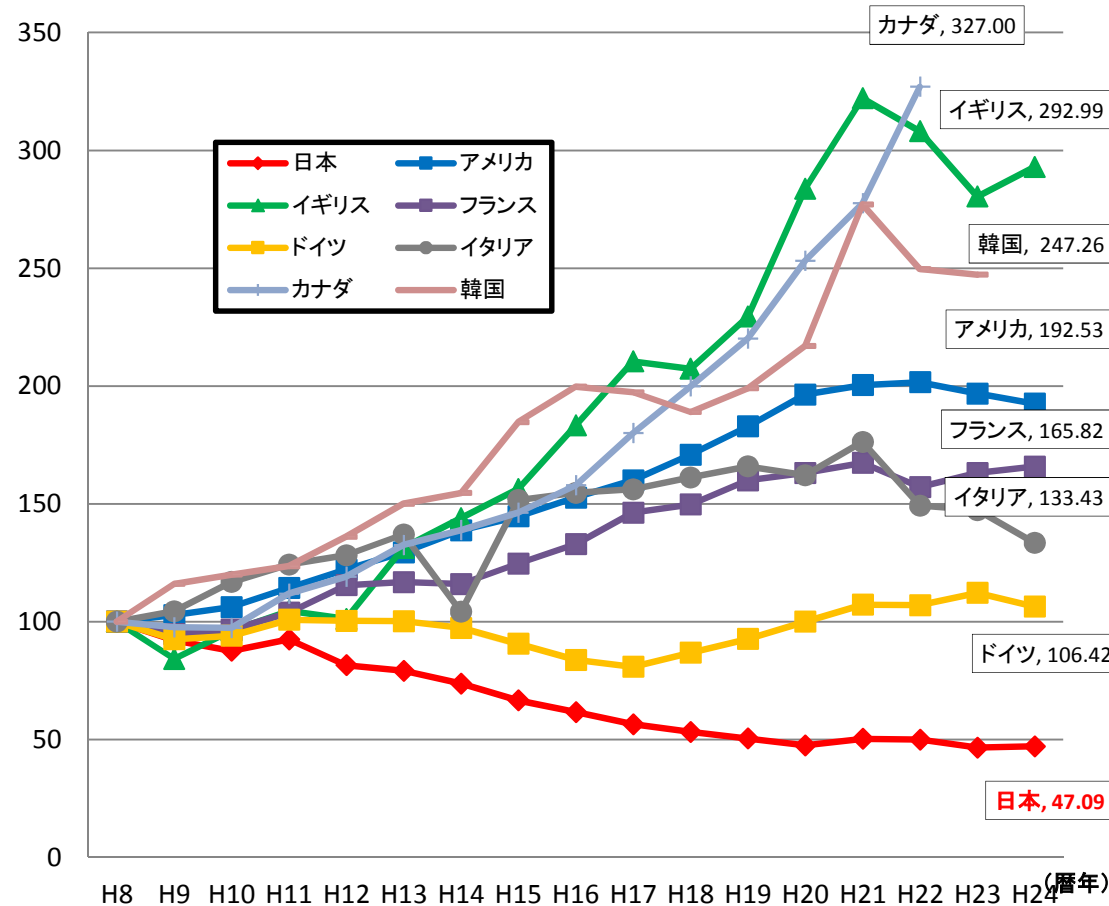
- 我が国の一般政府公的固定資本形成(注)の対GDP比は減少してきており、近年は欧米諸国と同等の水準。
- OECD主要国における一般政府公的固定資本形成は増加傾向。他方、我が国はこの15年で半減。

(注: 国と地方公共団体の行う社会資本の新設、改良等。公営企業が行うものは含まれない。また、用地費、補償費は含まれない。)

一般政府公的固定資本形成のGDPに占める割合



一般政府公的固定資本形成の推移(平成8年を100とした割合)



※諸外国のデータはOECD.Stat: National Accountsによる。

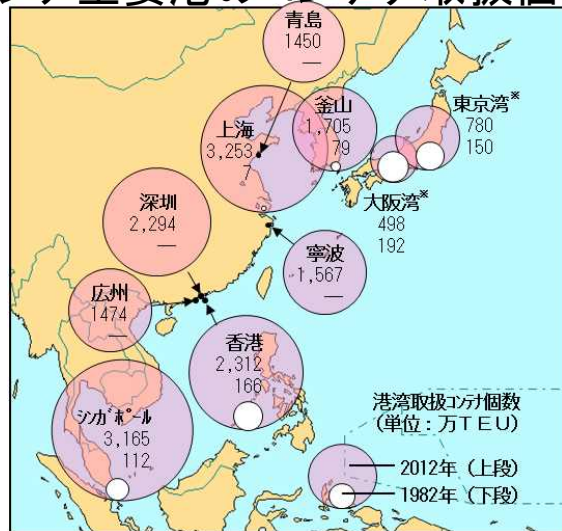
日本については、内閣府「2012年度国民経済計算(2005年基準・93SNA)」(確報)による。全て名目値を用いた。

※英国平成17年の一般政府IG値は、英国核燃料公社(BNFL: British Nuclear Fuels plc)から原子力廃止措置機関(NDA: Nuclear Decommissioning Authority)への債務承継156百万ポンドの影響を除外している。

公共投資水準の国際比較②

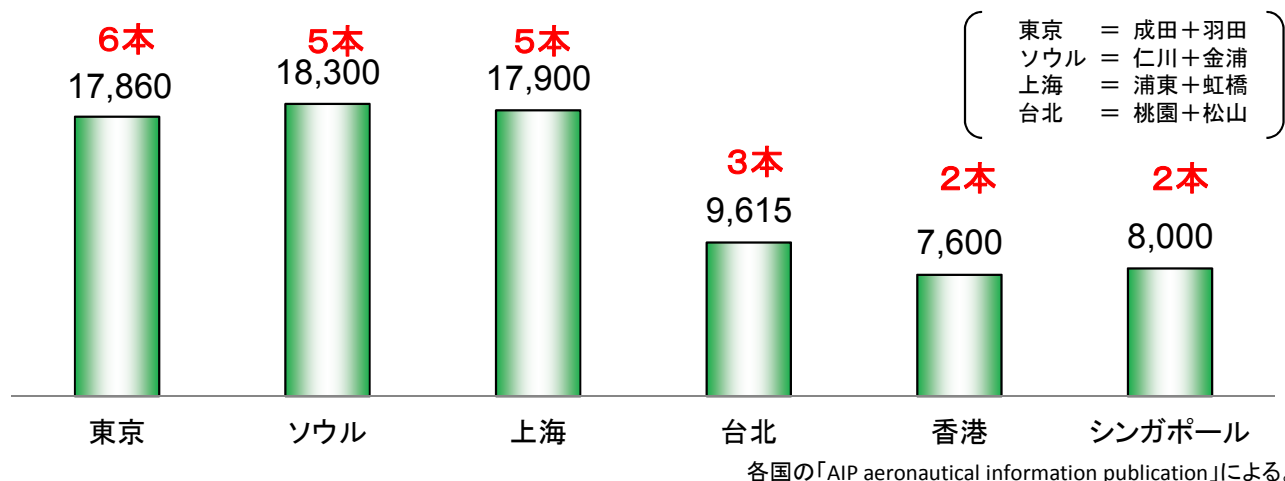
中国・韓国の産業基盤は急速に整備され、港湾や都市環状道路では、既に我が国の整備水準を大きく上回っている。

【アジア主要港のコンテナ取扱個数】



出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL Yearbook1984 及びLloyd's List資料を基に国土交通省港湾局作成

【滑走路総延長(m)及び本数】

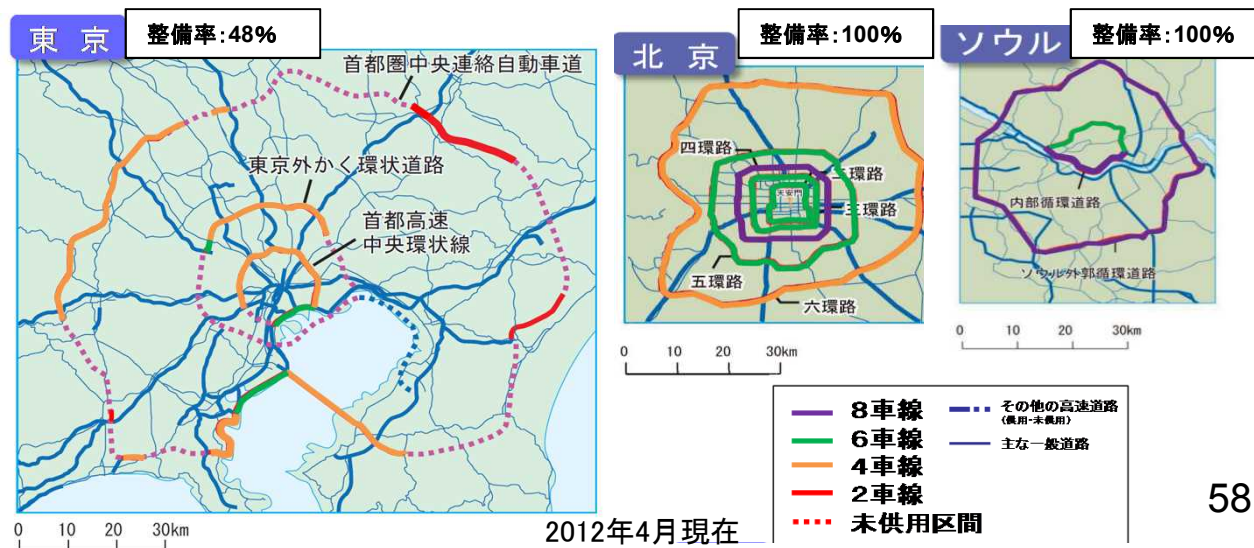


【日・中・韓主要港の水深16m以上の岸壁整備状況】

国名	港湾名	水深16m以上の岸壁
日本	東京	0バース
	横浜	3バース
	名古屋	2バース※1
	大阪	1バース※2
	神戸	4バース※3
韓国	釜山	21バース
中国	上海	16バース

※1: 航路水深15mで暫定供用中。 ※2: 航路水深14mで暫定供用中。 ※3: 岸壁水深15mで暫定供用中。
 出典: 各港HP、港湾管理者ヒアリング等に基づく国土交通省港湾局調べ(2013年4月時点)

【都市環状道路の整備】



1. PPP/PFIとは
2. 政府・国土交通省における取組み
3. PPP/PFI推進の背景にあるもの
- 4. 取組事例**
5. 具体的な案件形成に向けて

(1) 総論

- 取組実績の推移（政府全体／国交省関連事業）
- 取組実績の分野別内訳（政府全体／国交省関連事業）

【政府】PFI事業の実施状況（事業数及び事業費の推移）

（平成26年9月30日現在）



（注1）事業数は、内閣府調査により実施方針の公表を把握している事業の数であり、サービス提供期間中に契約解除又は廃止した事業及び実施方針公表以降に事業を断念しサービスの提供に及んでいない事業は含んでいない。

（注2）事業費は、実施方針を公表した事業のうち、事業者選定により公共負担額が決定した事業の当初契約金額であり、内閣府調査において把握しているものの合計額。

（注3）グラフ中の事業費は、億円単位未満を四捨五入した数値。

（出典：内閣府HP）

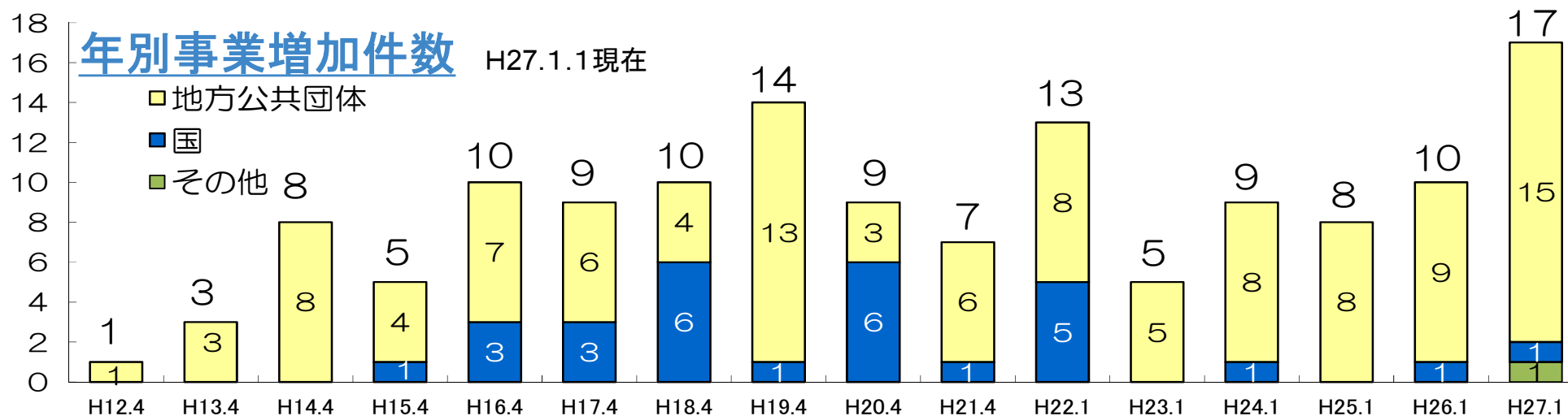
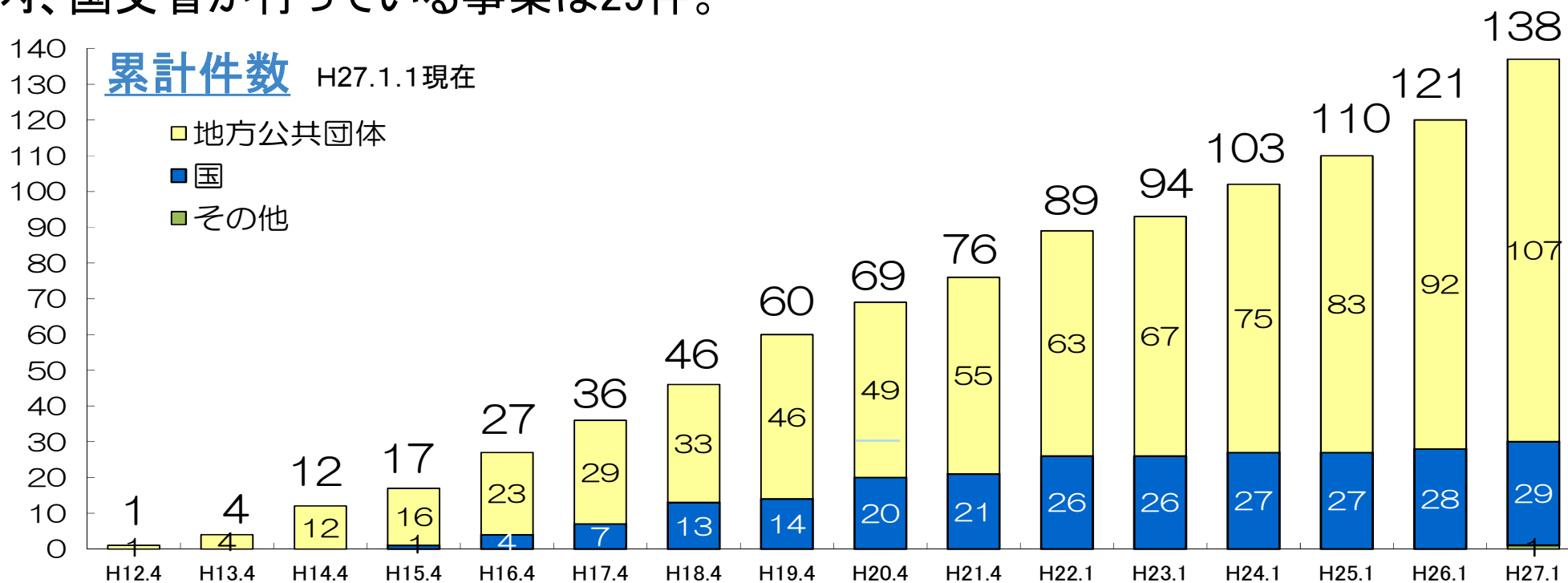
（平成26年9月30日現在）

分野	事業主体別			合計
	国	地方	その他	
教育と文化（文教施設、文化施設 等）	2	117	37	156
生活と福祉（福祉施設 等）	0	22	0	22
健康と環境（医療施設、廃棄物処理施設、斎場 等）	0	77	3	80
産業（観光施設、農業振興施設 等）	0	14	0	14
まちづくり（道路、公園、下水道施設、港湾施設 等）	10	59	0	69
安心（警察施設、消防施設、行刑施設 等）	8	15	0	23
庁舎と宿舎（事務庁舎、公務員宿舎 等）	41	12	2	55
その他（複合施設 等）	6	43	0	49
合計	67	359	42	468

（注1）サービス提供期間中に契約解除又は廃止した事業及び実施方針公表以降に事業を断念しサービスの提供に及んでいない事業は含んでいない。

【国交省関連】PFI事業の実施状況（事業件数の推移）

- H11年のPFI法制定以降、国交省関連PFI事業（H27.1.1現在）は累計138件。
- 内、国交省が行っている事業は29件。

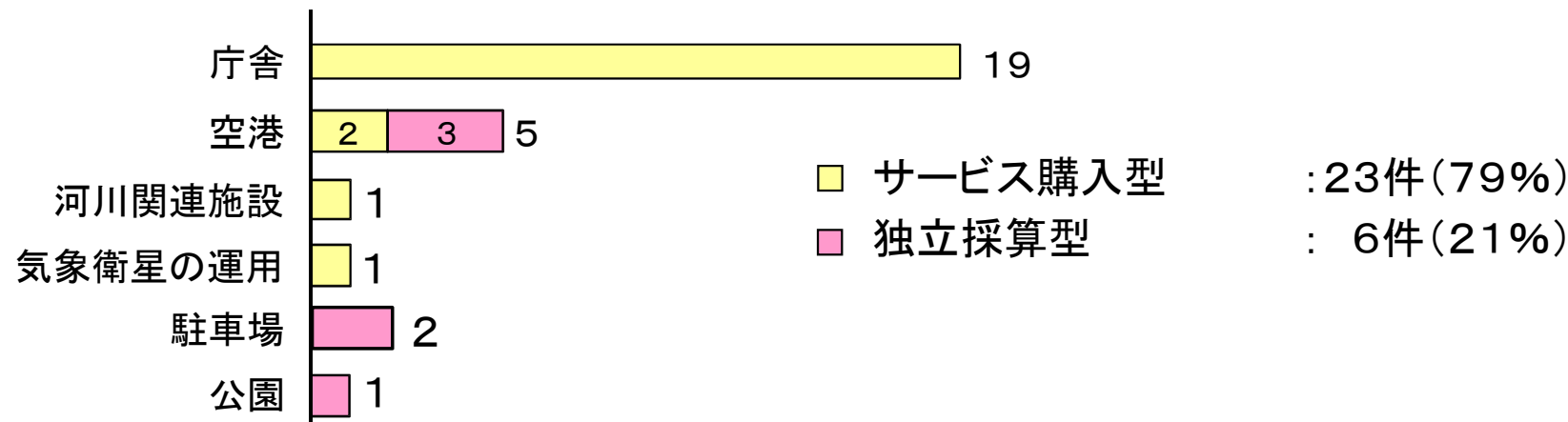


※PFI法に基づくPFI事業のうち、国土交通省所管の公共施設等に係る事業又は国土交通省所管の補助金等（北海道局分を含む）に係る事業について掲載している。

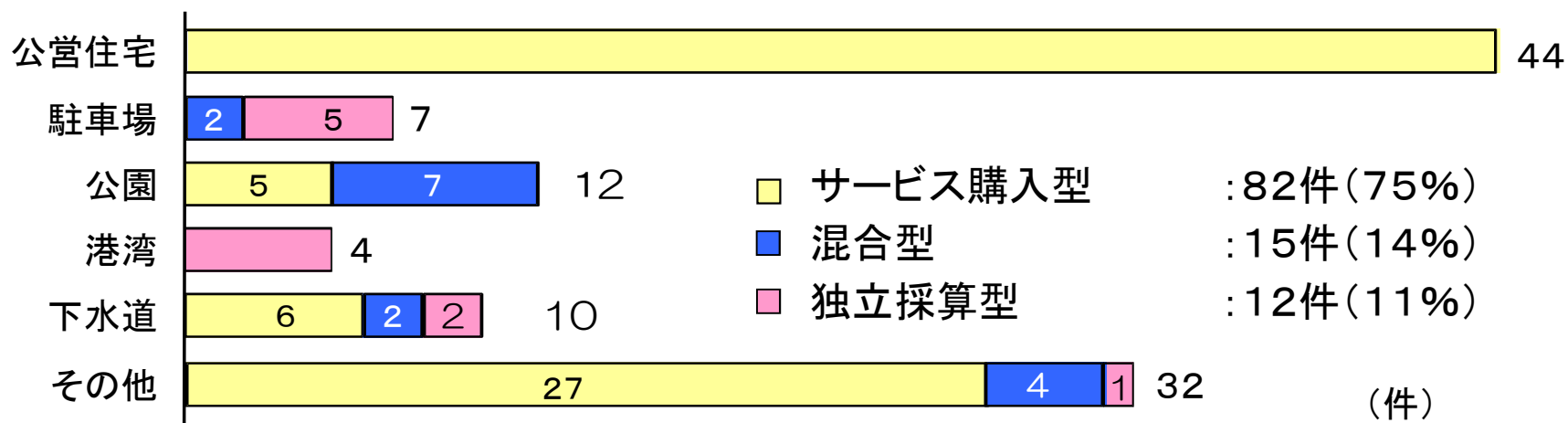
【国交省関連】PFI事業の実施状況（事業類型別事業件数）

- 事業内容は、土木施設がほとんどなく、建築物が中心。
- 事業形態は、「サービス購入型」が76%を占める。

■直轄 H27.1.1現在



■地方公共団体等 H27.1.1現在



(2) 個別事例

<PFI>

- 庁舎 (中央合同庁舎第7号館 (国))
- 公営住宅 (大阪府、徳島県)
- 空港 (羽田空港 (国))
- 駐車場 (箕面市)
- 道の駅 (指宿市、国と香取市)
- 下水道 (神戸市)
- 静止地球環境観測衛星の運用等 (気象庁)

<PPP>

- まちづくり (紫波町)

【PFI】中央合同庁舎第7号館整備等事業①

事業概要

目的	築70年以上を経た、文部科学省庁舎、会計検査院庁舎の経年劣化及び狭隘の解消、執務環境の改善、高齢者・障害者の円滑な利用等の新たなニーズ等への対応の他、土地の有効・高度利用等に向けた官庁施設整備をするとともに、効率的な維持・管理運営を図る。
事業箇所 施設概要	東京都千代田区霞が関三丁目2番1～3号 官庁棟 地上33階地下2階 官民棟 地上38階地下3階(うち官庁3～18階) 全体延床面積 約25万㎡
事業方式・類型	BTO方式
業務内容	中央合同庁舎第7号館の設計、監理、建設、維持管理・運営
事業者・事業費	霞が関7号館PFI株式会社・約921億円

進捗状況(予定含)

平成14年6月	実施方針公表
平成15年6月	事業契約
平成17年1月	着工
平成19年9月	先行引き渡し
平成20年1月	供用開始
平成34年3月	事業終了

現況



官民棟(地上38階地下3階)
官庁棟(地上33階地下2階)

旧庁舎一部保全補修

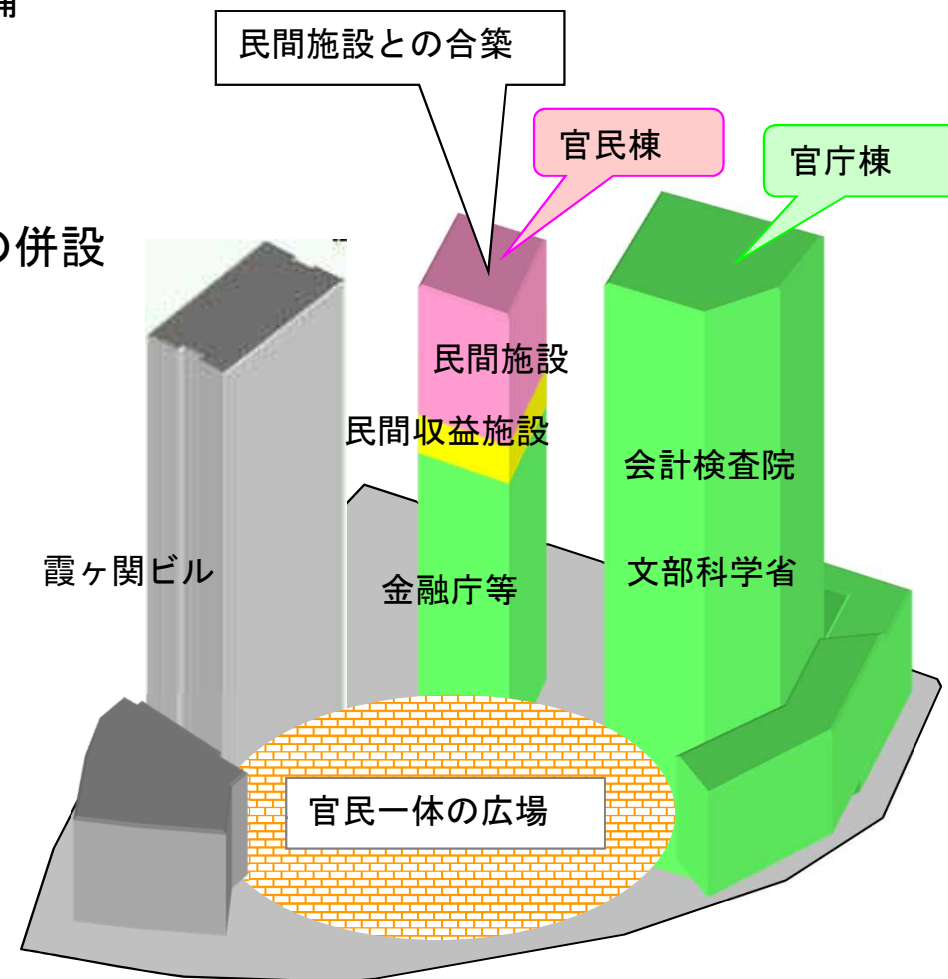
官庁と民間が協力して、にぎわいのある新たな官民交流拠点を形成

街区内の官民の地権者等からなる協議会により一体的なまちづくりを推進

- ・市街地再開発の実施
- ・地区計画による容積率の割増(950%)
- ・街区の中央に潤いのある都市景観を生み出す広場を整備

PFI事業による官庁施設整備

- ・延べ面積25万㎡のうち、民間施設(約41,400㎡)を合築
- ・PFI事業の特性を活かした民間収益施設(約19,300㎡)の併設



PFI手法を活用し、府営住宅の建替え（建物の高層化）によって創出された余剰地に、地域ニーズに沿って戸建住宅やサービス付き高齢者向け住宅を一体的に整備。

・従前敷地面積	2.36ha	➔	{	・建替後敷地面積	0.95ha	(府営住宅)
				・創出余剰地等面積	1.41ha	(戸建住宅、サービス付き高齢者向け住宅等)
						※市道等 0.44ha を含む

* 余剰地活用の対価として約3.2億円が大阪府の収入

● 府営住宅
(0.95ha)

全景イメージ

● 余剰地 → サービス付き
(0.16ha) 高齢者向け住宅

建替後の府営住宅と戸建住宅



● 余剰地 → 戸建住宅
(0.81ha)



【PFI】 徳島県営住宅集約化PFI事業(徳島県徳島市)

- 公営住宅団地の集約・再編の機会をとらえ、福祉施設を併設し、避難施設としても地域に開かれた県営住宅を整備。
- 公営住宅として全国初となるBOT方式での民間活用の事例（一定期間民間が管理後、県に引渡し）

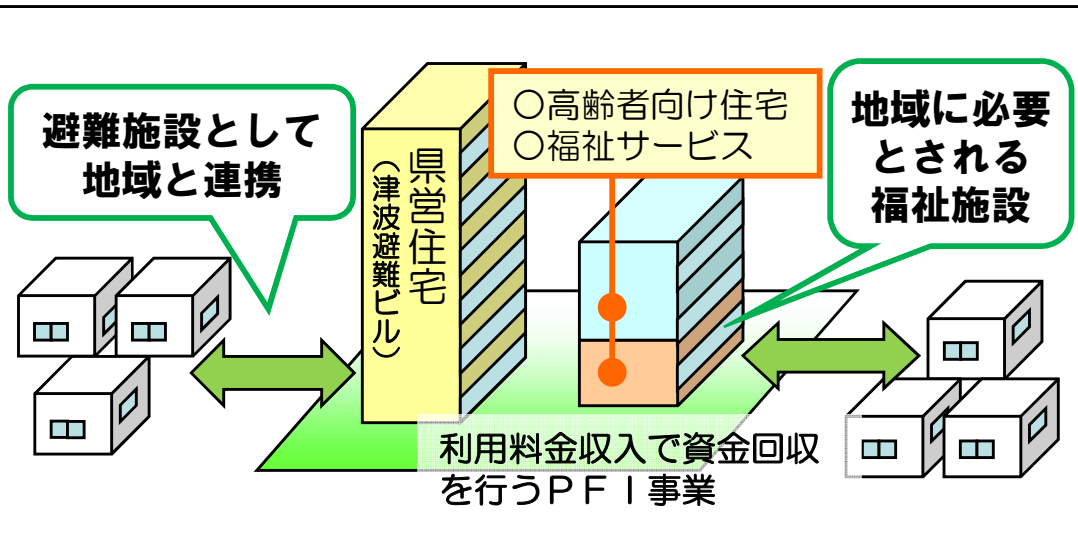
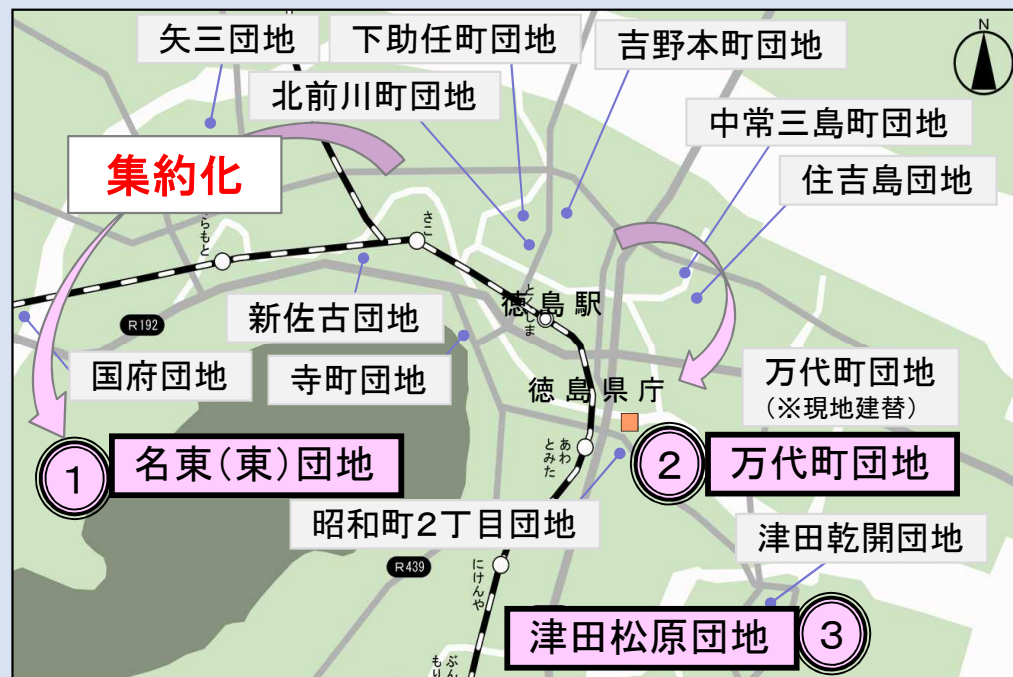


外観

<建替前> 12団地 / 県営住宅：645戸（うち入居戸数…約360戸）

↓ 集約化（平成25年から事業実施）

<建替後>
3団地（県営住宅：300戸、高齢者向け住宅：61戸）＋福祉施設



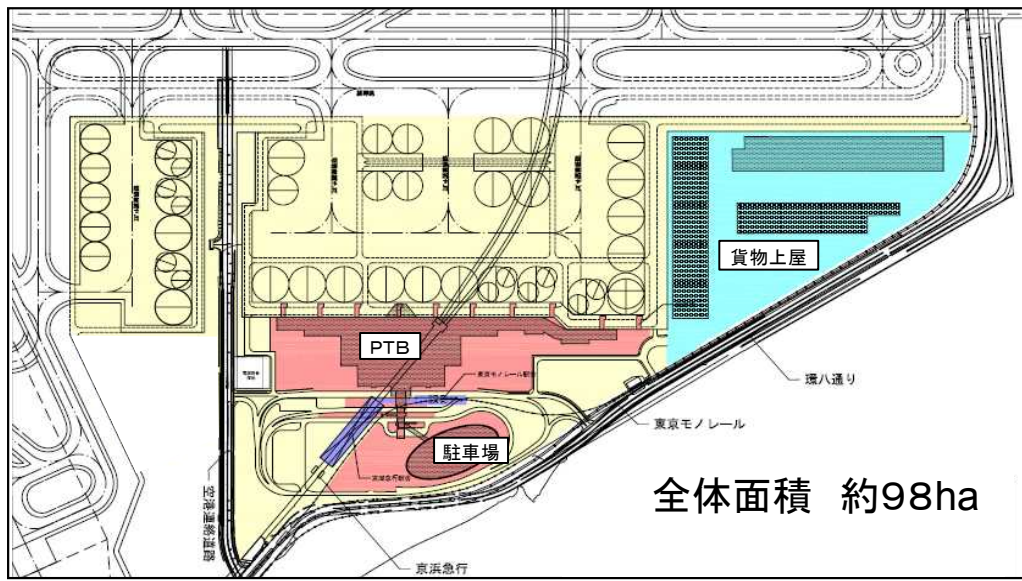
○県営住宅事業：サービス購入型 ○福祉施設等事業：独立採算型

【PFI(独立採算型+サービス購入型)】羽田空港国際線地区の整備

民間のノウハウを活用した効率的・効果的な施設整備を行うため、国際線地区については、①旅客ターミナル等整備・運営事業、②貨物ターミナル整備・運営事業、③エプロン等整備事業について、PFI手法を活用。
 (*旅客ターミナルビルの拡張部分については、2014年3月末供用開始)

PFI手法を活用した国際線地区の整備・運営

- 民間のノウハウを活用した効率的・効果的な施設整備
- 空港利用者に対するサービス水準の向上



- 国際線地区の整備は以下の3事業に区分してPFI手法で実施
 - ・旅客ターミナル等整備・運営事業 (約 13ha)
 - ・貨物ターミナル整備・運営事業 (約 17ha)
 - ・エプロン等整備事業 (約 68ha)

○これら国際線地区の整備にあわせて、京浜急行電鉄・東京モノレールが新駅の整備事業を実施

国際線地区の整備手法について

	旅客ターミナルビル等 整備・運営事業	貨物ターミナル 整備・運営事業	エプロン等整備等事業
特別目的会社 (SPC)	東京国際空港ターミナル(株) <代表企業:日本空港ビルディング(株)>	東京国際エアカーゴターミナル(株) <代表企業:三井物産(株)>	羽田空港国際線エプロンPFI(株) <代表企業:大成建設(株)>
施設概要	敷地面積 約13万㎡ 旅客ターミナルビル*	敷地面積 約17万㎡ 貨物上屋 3棟	エプロン 34スポット
業務概要	旅客ターミナルビル等の運営、設計、施工監理、維持管理	貨物ターミナルの運営、設計、施工監理、維持管理	エプロン等の設計、施工、維持管理
事業方式	独立採算型 (国費は投入せず、SPCがPSFC(旅客取扱施設使用料)やテナント料収入等により施設整備費等を回収する。)		サービス購入型 (国が施設整備費等の対価を支払う。)
事業期間	約30年間		

(注)ターミナルの運営事業者と建設施工者の選定手続を分離し、競争促進を図る。建設施工者については、SPCが一般競争入札により選定する方式を採用することとし、ターミナル建設費の低減を図る。

【PFI】指宿地域交流施設整備等事業(指宿市)

対象施設：都市公園・道の駅



【PFI】佐原広域交流拠点PFI事業①

○香取市全体の活性化に向けた展開を図っていく中で、その一つとして利根川下流部の防災拠点を形成するとともに、佐原地域の都市再生に寄与する広域交流拠点を整備する。その際にPFIを活用して整備を推進する。



歴史的街並み(重要伝統的建造物群保存地区)



伊能忠敬旧邸



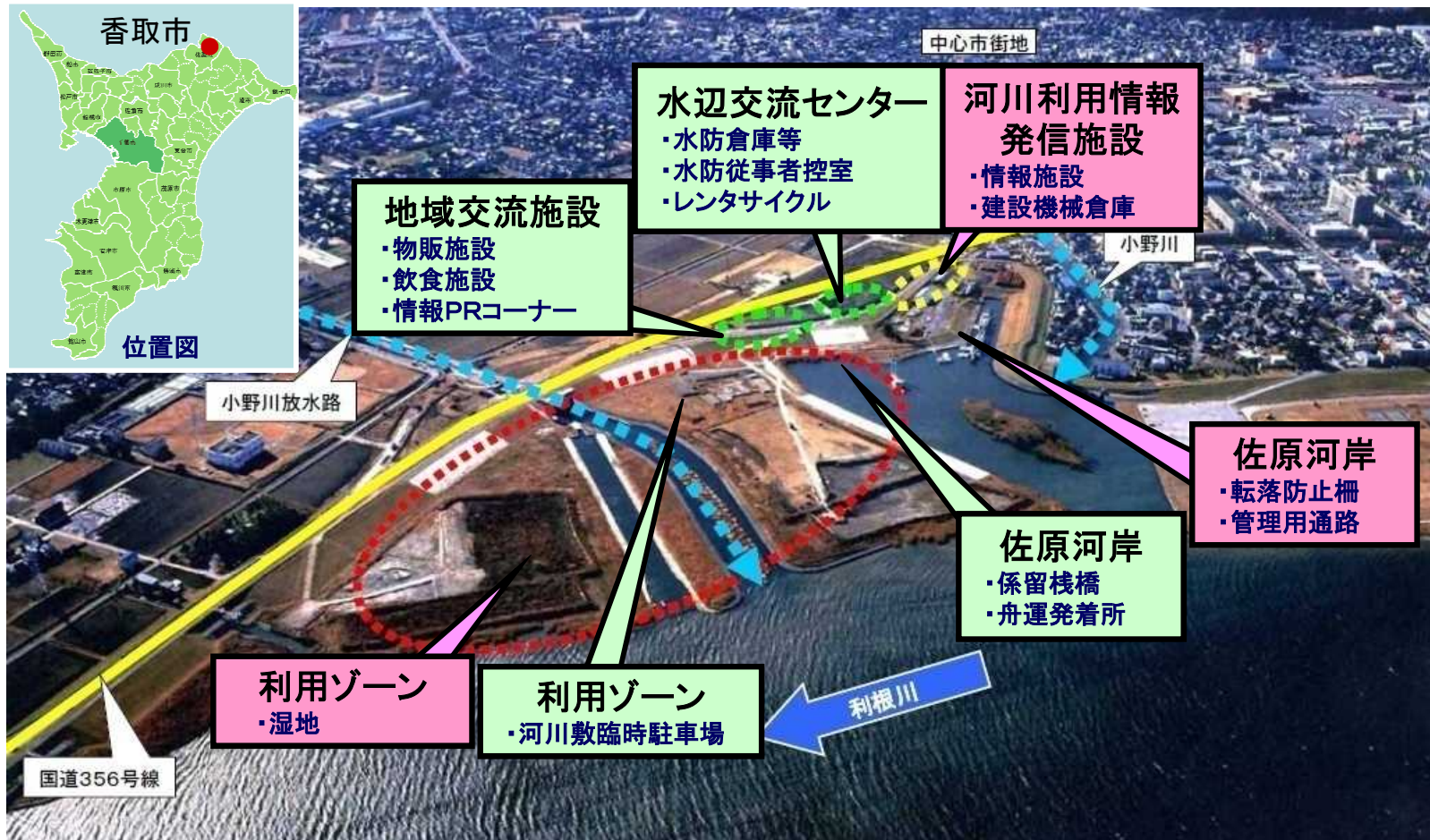
佐原の大祭



位置図

【PFI】佐原広域交流拠点PFI事業②

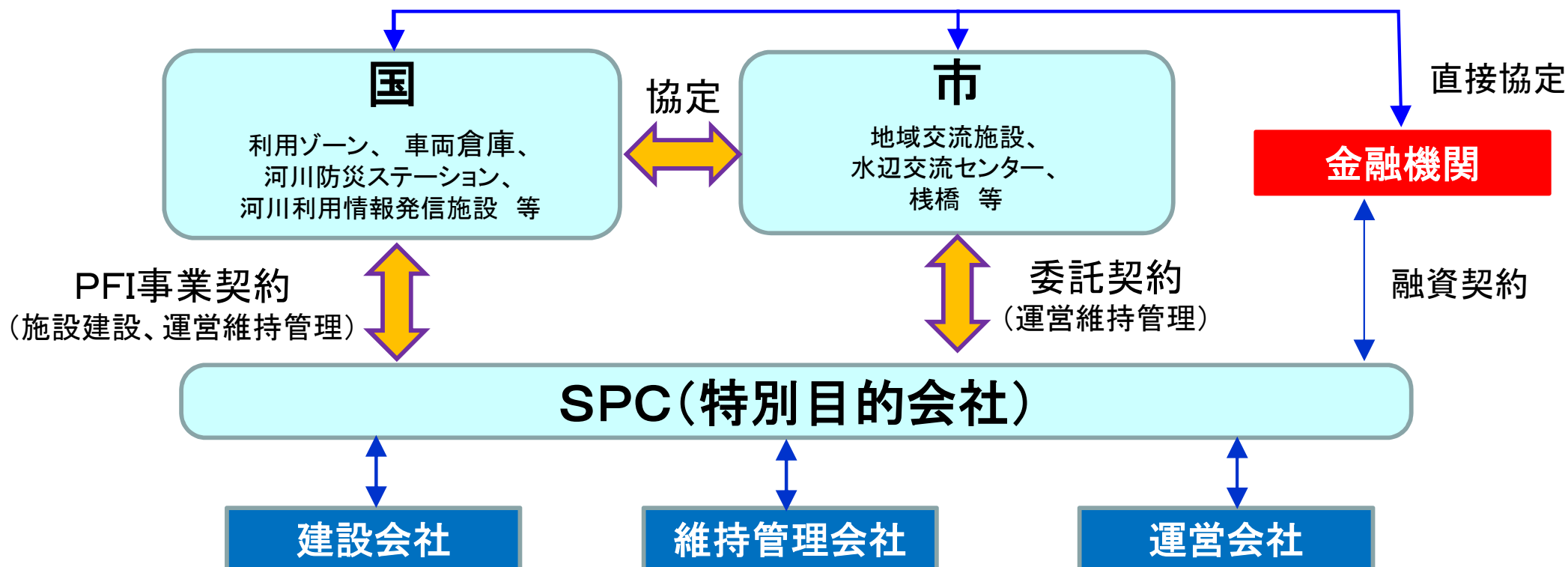
- 香取市と連携して、佐原地域の防災・水辺利用・文化交流・交通の4つの拠点機能を併せ持つ広域交流拠点の建設、維持管理、運営をPFI(サービス購入型・BTO方式)を活用して一体的に整備。
- 平成22年2月に供用し、運営・維持管理を開始



事業期間	
平成20年度～36年度(17年間)	
<ul style="list-style-type: none"> ・設計・建設 2年 ・維持管理・運営15年 	
主な整備主体・事業類型	
国土交通省 香取市	佐原河岸(管理用通路等)
	利用ゾーン(湿地)
	河川利用情報発信施設
	水辺交流センター
	地域交流施設
	佐原河岸(係留棧橋等)
PFI方式整備対象範囲	
	国PFI
	香取市PFI

事業スキーム

	建設	管理・運営
地方公共団体 (香取市)	香取市が整備主体となる施設の建設を国交省に委託 施設整備費用を15年間割賦で払う	香取市が管理主体となる施設に関し SPCと管理・運営に係る契約を締結 15年間にわたりサービス対価を支払う
国土交通省	香取市が整備主体となる施設の建設を香取市より受託 国交省・香取市が整備主体となる施設に関しSPCと建設に係わる契約を締結 施設整備費用を15年間割賦で払う	国交省が管理主体となる施設に関し SPCと管理・運営に係わる契約を締結 15年間にわたりサービス対価を支払う
PFI事業者 (SPC)	施設の建設を国交省と契約 施設の建設を実施	施設の管理・運営を国交省・香取市と契約し施設の管理・運営を実施



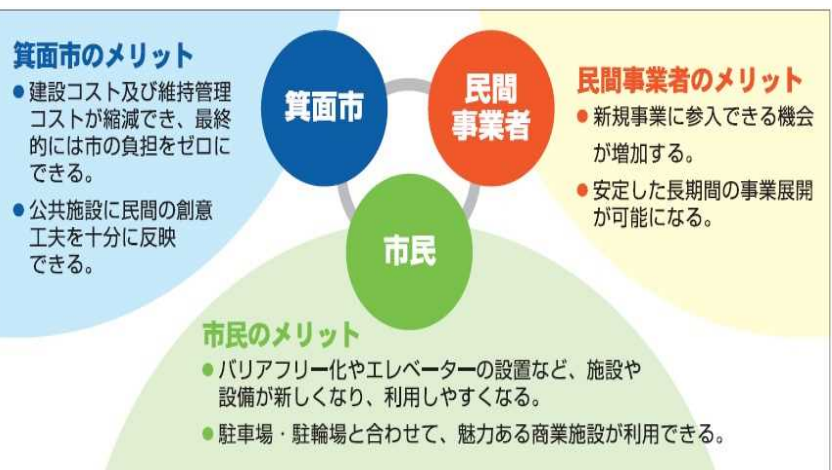
【PFI(混合型)】箕面市立箕面駅前駐車場・駐輪場等再整備運営事業

箕面駅前の第一駐車場・駐輪場を再整備するにあたって、地域活性化施設を一体化した複合施設としてPFI手法により整備する事業（平成28年4月供用開始予定）

事業概要

- 目的** : 老朽化した第一駐車場・駐輪場について、民間事業者の提案による地域活性化施設を一体とした複合施設としてPFIにより再整備し、10年間に渡って維持管理、運営を行う。
(近接の第二駐車場の大規模修繕も併せて実施)
- 事業箇所** : 大阪府箕面市箕面6-4-10(複合施設)、同5-12-67(第二駐車場)
- 施設概要** : 複合施設:約11,143㎡・普通車:290台・自転車:729台
- 事業方式(類型)** : BTO方式およびRO方式(混合型)
- 事業者、事業費** : 白青舎・日本駐車場サービスグループ、約12億円 (VFM 38.3%)

特徴



PFI事業者の収入:

- ・駐車場・駐輪場の利用料金や、複合施設のテナント賃料
- ・施設整備費用に係る市からサービス購入費

⇒ 混合型の事業



【PFI】 下水汚泥の有効活用等の事例

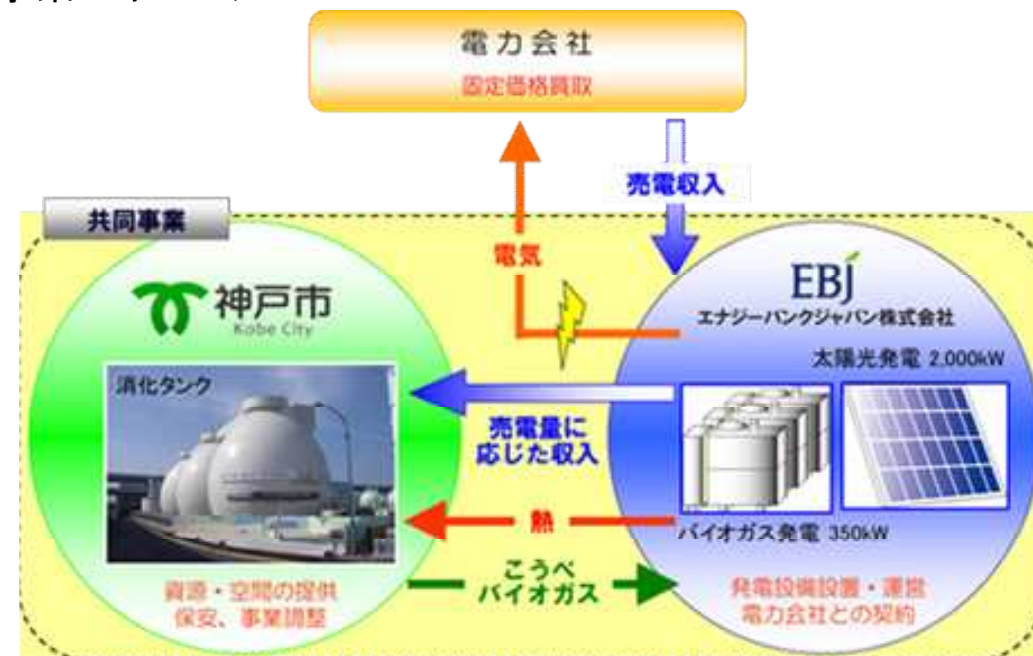
処理場上部空間・バイオガスの有効利用事例：神戸市 垂水処理場



メガソーラーとバイオガスのダブル発電
(H26.3運転開始)
 <年間売電収入 約1億7千万円(見込み)>
 ※上記の約2割が市の収入。

- 神戸市は、下水処理場の施設上部空間と下水汚泥処理時に発生するバイオガスを提供。
- 民間事業者は太陽光及びバイオガスによる発電事業を行い、売電収入の一部を市に支払う。

<事業スキーム>



<事業の特徴>

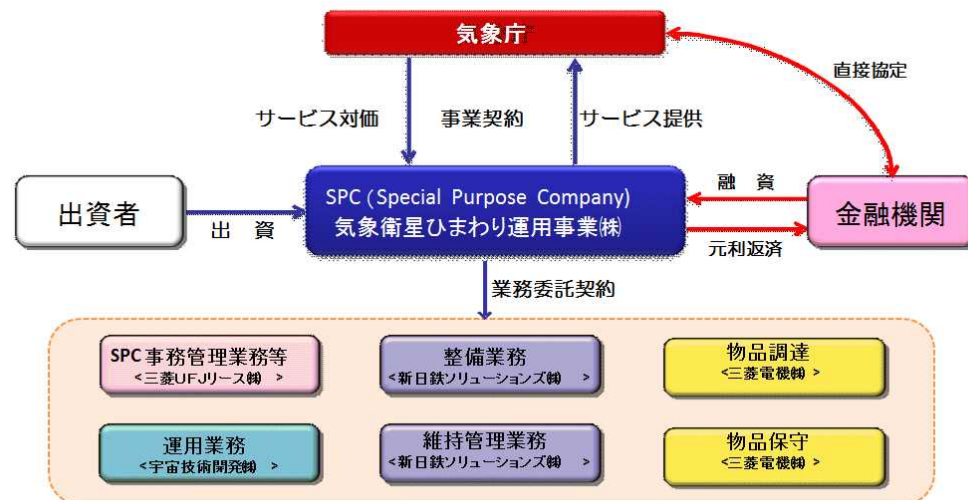
- ・メガソーラーとバイオガスの安定したダブル発電事業
- ・神戸市が資源と空間を提供し、民間資金を活用して再生可能エネルギーを創出(神戸市の投資ゼロ、収益重視)
- ・国の再生可能エネルギーの固定価格買取制度を活用(20年間)

【PFI】 静止地球環境観測衛星の運用等事業

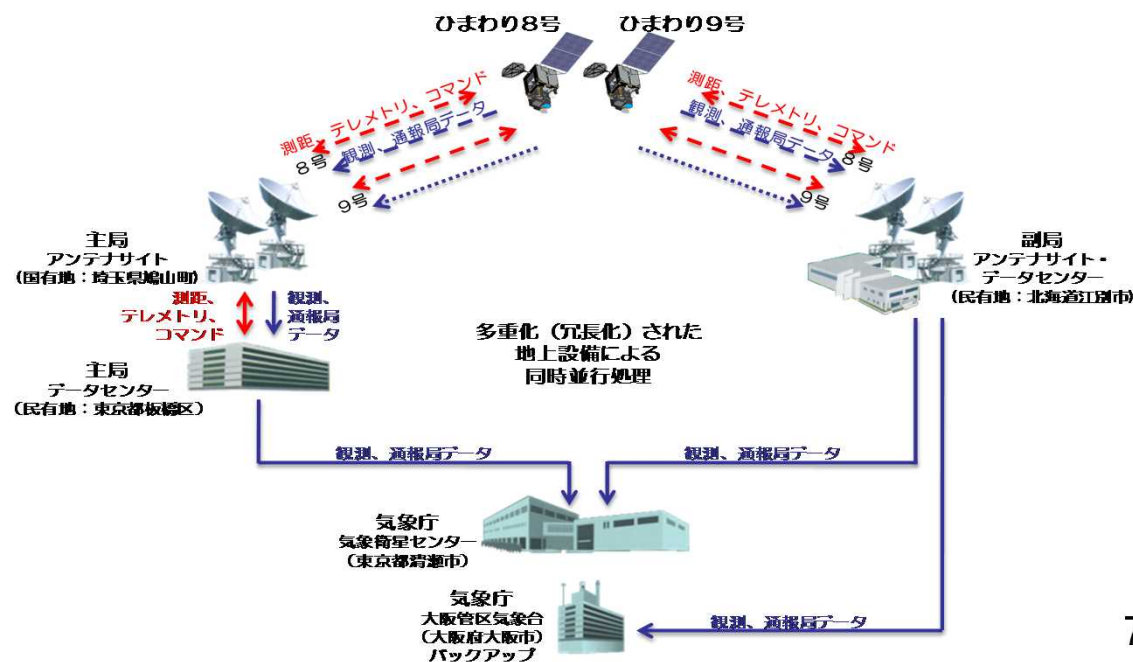
事業概要等

事業概要	静止地球環境観測衛星「ひまわり8号・9号」の衛星管制及び観測データの受信・処理・伝送に必要な施設・設備の整備・維持管理、両衛星の運用
事業場所	主局: 東京都板橋区(民有地)、 埼玉県比企郡鳩山町(国有地) 副局: 北海道江別市(民有地)
事業方式	BOO方式等(サービス購入型)
契約期間	平成22年9月13日 ～平成42年3月31日(予定)
運用開始	平成27年4月1日
事業者	気象衛星ひまわり運用事業(株) <ul style="list-style-type: none"> ・三菱UFJリース(株) ...SPC事務管理、FA ・新日鉄住金ソリューションズ(株) ...整備・維持管理 ・宇宙技術開発(株) ...運用 ・三菱電機(株) ...物品調達、物品保守
事業費	約293億円
VFM	約29%

事業スキーム



事業概要(整備)



事業概要

町有地の利活用について、民間からの自由な提案を募った上で、財政負担の最小化と住民サービスの最大化を図る。

＜整備方針(抜粋)＞（平成21年3月）

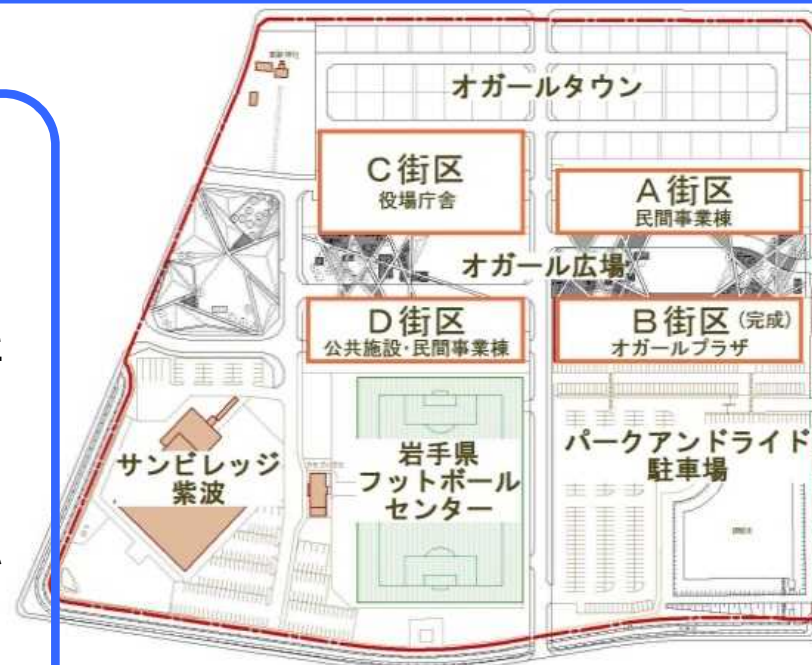
- 多様な用途に活用できる公共空間
- 公共投資を誘発材として民間投資を促進
- 雇用機会を創出し快適な環境を提供する民間投資を推奨

民間のアイデアを用いて、紫波中央駅前町有地を整備することによって、町の中心部が賑わう仕組みや、町全体に経済活動が波及する仕組みをつくり、持続的に発展するまちを目指す。

具体的な取組み

※紫波町HP(H27.5.8現在)より

- 日本サッカー協会公認のグラウンドとなる岩手県フットボールセンターの整備に併せ、県サッカー協会本部の誘致に成功。県サッカー協会がフットボールセンターを運営。
- 民間施設と情報交流館(図書館、地域交流センター)を併せたオガールプラザ(B街区)を官民が出資する株式会社が整備(H24.6竣工)。町は会社への出資で施設内に子育て応援施設を整備。
- ビジネスホテル事業、アリーナ事業、スポーツアカデミー事業を展開する店舗・オフィス系テナントが入居する民間複合施設(オガールベース(A街区))がH26.7にオープン。
- PFI方式を採用して、新庁舎(C街区)を整備中(H27.5開庁予定)。
- D街区の一部の土地活用事業については現在検討中。



紫波中央駅

新しい官民連携
(Local Asset Backed Vehicle(LABV))

公共部門は土地等を、民間部門は資本金を出資。

1. PPP/PFIとは
2. 政府・国土交通省における取組み
3. PPP/PFI推進の背景にあるもの
4. 取組事例
- 5. 具体的な案件形成に向けて**

○ PPP／PFIの推進

598百万円(1.01)
※道路局分を含む

直轄調査

- ① 官民連携事業の推進に関する調査検討（継続）
PPP/PFIの推進に係る制度・運用上の課題や導入に当たり各事業に共通する論点等の調査・検討等を実施する。
- ② 地域におけるPPP推進の包括的な枠組み形成支援の調査検討（拡充・優先課題推進枠）
地方公共団体における案件形成機能の強化・充実（骨太方針2014）のため、PPP/PFI分野における専門家、経営・財務・法務等に精通した実務家、案件形成の実績のある地方公共団体職員や国等、官民の関係者からなる包括的な検討・協議の場を設置を支援し、地域における自律的な案件形成を加速する。

補助事業

- ③ 先導的官民連携支援事業（継続）
先導的なPPP/PFI手法の活用を検討する地方公共団体等に対し、導入可能性調査に係る支援を実施する。
- ④ PPPの導入や実施に必要な情報基盤整備支援事業（継続）
民間からの提案や地方公共団体等のPPP導入判断等に必要となる情報基盤の整備を支援し、案件形成の促進効果の高い民間提案や官民対話等の方法の確立を図る。

○ 被災地におけるPPP／PFIの推進

160百万円(0.80)

- 震災復興官民連携支援事業（継続）
東日本大震災からの復興の基本方針を踏まえ、PPP／PFIを活用した復興事業を実施する被災地の地方公共団体等を支援する。

【参考】支援実績

	H23	H24	H25	H26
補助事業	11件	35件	45件	39件
直轄調査	18件	14件	11件	8件

平成27年度 PPP/PFI推進のための案件募集(第1次)について

案件募集の目的

国土交通省では、経済財政運営と改革の基本方針2014(平成26年6月24日閣議決定)、日本再興戦略改訂2014(平成26年6月24日閣議決定)、PPP/PFIの抜本改革に向けたアクションプラン(平成25年6月6日民間資金等活用事業推進会議決定、別添資料4参照)等を踏まえ、財政状況が厳しさを増す中で、インフラの老朽化対策や大規模災害に備える防災・減災対策等の課題に取り組みつつ、真に必要な社会資本の整備・維持更新を的確に進めるため、新たな官民連携事業に係る具体的な案件の形成等を推進しています。

このため、新たな官民連携事業の導入等を目的とした具体的な検討課題についての調査・検討や、官民連携事業の導入や実施に向けた検討に要する地方公共団体等の調査委託費への助成を実施しています。

このたび、平成27年度の調査・検討及び助成を実施するにあたり、以下のとおり案件募集(第1次)を行います。

(注) 今回募集は、平成27年度予算の成立を前提に行うものであり、国会における予算審議の状況によっては調査・検討及び助成事業の内容等を変更する場合があります。

(注) 下記1. 及び2. については、平成27年6月から7月頃に、第2次募集を行う予定としています。

1. 官民連携事業の推進に関する検討調査

<募集時期> 平成27年3月3日～4月17日
<募集対象> 地方公共団体等・民間事業者

新たな官民連携事業の導入にあたって具体的な検討課題を広く募集し、それらについて国土交通省が調査・検討を行うことで、新たな官民連携事業の普及促進を図ります。
(国土交通省による調査実施)

(注) 対象となる案件は、以下の7類型のいずれかに該当する官民連携事業を検討するものとします(別添資料1参照)。

I 公共施設等運営事業型、II 収益施設併設・活用型、III 公的不動産利活用型、IV エリア開発推進型、V 包括マネジメント型、VI 官民連携インフラファンド活用型、VII その他の先導的事業

2. 先導的官民連携支援事業

<募集時期> 平成27年3月3日～4月17日
<募集対象> 地方公共団体等

先導的な官民連携事業を実施しようとする地方公共団体等に対し、下記(イ)又は(ロ)に係る業務に要する調査委託費を助成することにより、官民連携事業の案件形成を促進します。
(地方公共団体等による調査実施への補助)

(イ) 事業手法検討支援型 : 施設の種類、事業規模、事業類型、事業方式等の面で先導的な官民連携事業の導入や実施に向けた検討のための調査

(ロ) 情報整備支援型 : 先導的な官民連携事業の導入判断等に必要情報の整備等のための調査

(注) 対象となる案件は、上記「1. 官民連携事業の推進に関する検討調査」と同様です。

3. 震災復興官民連携支援事業

<募集時期> 平成27年3月3日～4月17日
<募集対象> 東日本大震災復興特別区域法の対象区域内の地方公共団体等

震災復興において官民連携事業を実施しようとする地方公共団体等に対し、官民連携事業の導入や実施に向けた検討に要する調査委託費を助成することにより、震災復興における官民連携事業の案件形成を促進します。

(地方公共団体等による調査実施への補助)

【参考】 地方公共団体におけるPPP/PFIの取組状況

PPP/PFI推進に当たっての隘路

※ 国土交通省では、全1,789の地方公共団体を対象に、PPP/PFIに関するアンケート調査を実施(平成25年10月)

○ PPP/PFIを推進している地方公共団体は15%にとどまり、約7割の地方公共団体では推進する具体的な予定はない。

○ 多くの地方公共団体において、PPP/PFIの専門部署は設けられていない。

PPP/PFIの推進状況

	団体数	(割合)
・以前から推進している	173	(15%)
・今後は推進する予定である	120	(11%)
・ 推進する具体的な予定はない	745	(65%)
・その他、不明	100	(9%)
(回答者数 1,138)		

PPP/PFI事業の推進体制

	団体数	(割合)
・PPP/PFI推進の専門部署がある	16	(1%)
・PPP/PFIの専門部署はないが担当部署が決まっている	415	(38%)
・ PPP/PFI推進の担当部署は決まっていない	645	(59%)
・その他	17	(2%)
(回答者数 1,093)		

○ PPP/PFI推進に当たっての大きなボトルネックとして、地方公共団体にノウハウがないこと、そして、地方公共団体側がそもそも必要性を認識していないことが挙げられる。

○ PPP/PFIを実施して判明した課題としては、事務負担が大きいこと、事業化までに時間がかかることが指摘されている。

PPP/PFIを推進していない、もしくは、しない理由(複数回答)

	団体数	(割合)
・ ノウハウなし	459	(58%)
・ 必要性を感じていない	285	(36%)
・地元受注減少	108	(14%)
・その他	148	(19%)
・わからない	44	(6%)
(回答者数 789)		

PPP/PFIを実施して判明した課題(複数回答)

	団体数	(割合)
・ 公共側の事務負担が大きい	32	(47%)
・ 事業化までに時間がかかる	31	(46%)
・定量的・定性的効果なし	4	(6%)
・地元理解が得られず	2	(3%)
・その他	23	(34%)
(対象事業数 68)		



・ このため、地方公共団体における先導的なPPP/PFI事業の検討経費に対する支援や、先導的な事例・ノウハウを普及するためのセミナーの開催等により、案件形成の働きかけを行っているところ。

○ 更に地域においてPPP/PFIを推進するためには、地方公共団体における実施体制の不備やノウハウ不足、実施手続き面における課題等を解決するための環境整備が必要。

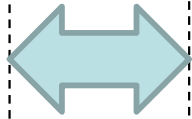
【参考】 地域におけるPPP/PFI推進体制構築・案件形成

地方公共団体において不足するノウハウ

- 担当部局内における人材
- 担当部局内におけるPPP/PFIの専門知識
- 庁内の合意形成の仕組み (PPP/PFI推進体制を含む)
- 必要となる他の行政機関との調整・協議事項
- 議会、市民を説得する「術」
- 受け皿となる民間事業者とのコミュニケーション方法

地方公共団体に必要とされる事項

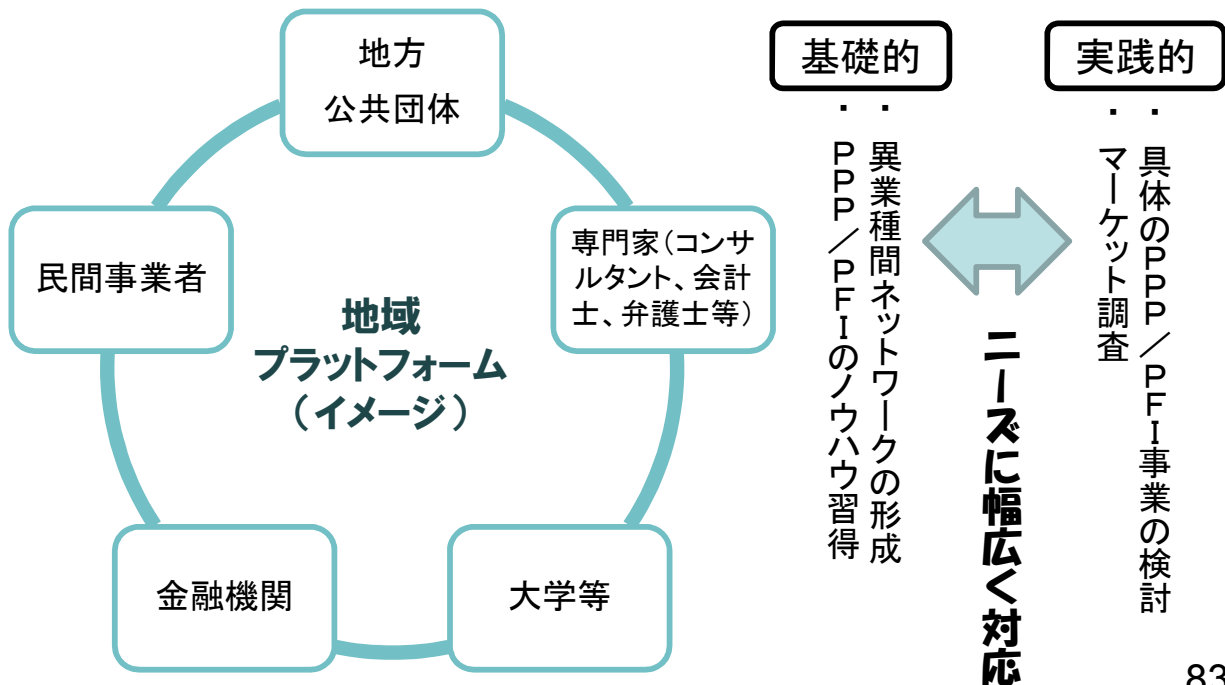
- PPP/PFI事業を経験した地方公共団体職員の知見の共有
- コンサルタント、会計士、弁護士等による実務支援
- 組織改革事例を紹介・議論できる専門家による支援
- 庁内幹部・部課長クラス職員への啓発、研修等の実施
- 地方公共団体間ネットワーク
- 官民による対話



地域におけるPPP/PFI推進体制構築・案件形成

地域プラットフォーム： PPP/PFIの導入を目指す地域における実務者のための、知識・ノウハウを共有等するための取組み

- 構成メンバー： 地方公共団体、民間事業者、専門家、金融機関、大学等の実務者
 - 取組内容：
 - ・ 地方公共団体の事務遂行力の強化
 - ・ 民間事業者の対話・提案能力の強化
 - ・ PPP/PFI案件の発掘・形成の促進
 - ✓ 金融機関の持つ、地域に根ざしたネットワークの活用
 - ✓ 専門家、大学等の持つ、経営・技術ノウハウの活用
- (ex. 福岡市「福岡PPPプラットフォーム」と「九州PPPセンター」)



- ◆直轄調査の成果を踏まえ、PPP/PFIに関する事例集・参考書を策定（平成26年7月）し、国土交通省HP（総合政策局官民連携政策課）において公表中。
- ◆補助事業の成果（概要版）も、同様に公表中。
- ◆公共施設の整備・維持管理・運営にあたっての参考資料とされ、官民連携事業手法の積極的な活用を図っていただきたい。

	事例集・参考書名	概要	収録事例
1	PPP/PFI事業・推進方策事例集	国土交通省の所管事業分野を中心とするPPP/PFIの先進的な50事例を取りまとめた。PPPの類型を整理するとともに、事例ごとに、事業の概要、事業化の経緯、事業の特色、官民連携手法を活用したことによる効果、留意点、他の地方公共団体等に対するアドバイス等について記載。	中央合同庁舎第7号館整備等事業（国土交通省）など、50事例
2	公共施設の集約化・再配置に係る官民連携事業 事例集	公共施設の集約化・再配置に先行して取り組まれた官民連携事業の20事例を取りまとめた。各事例を、集約化・再配置の官民連携のあり方ごとに分類整理するとともに、事例ごとに、事業の背景や経緯、集約化・再配置の概要、官民連携手法の概要とその特徴、官民連携手法導入による効果や留意点等について記載。	県営住宅集約化PFI事業（徳島県）など、20事例
3	公的不動産の有効活用等による官民連携事業 事例集	公的不動産を有効活用した官民連携事業に先行して取り組まれた20事例を取りまとめた。公的不動産の有効活用の考え方を整理するとともに、事例ごとに、基本データ、事業実施の背景・経緯、施設整備概要、官民連携の仕組み、事業実施の流れ、事業の成果等について記載。	県営上安住宅整備事業（広島県）など、20事例
4	公共施設管理における包括的民間委託の導入事例集	公共施設管理における包括的民間委託に先行して取り組まれた14事例を取りまとめた。本事例集における包括的民間委託の定義を整理するとともに、事例ごとに業務の概要、発注者が要求した管理基準、リスク分担、老朽化対策・長寿命化に関する要件の有無等について記載。	第二阪奈有料道路 道路維持業務（奈良県道路公社）など、14事例
5	多様な民間事業者の参入に向けて - 公共施設等運営権制度の活用 - 参考書	公共施設等運営事業への参入検討を進めるにあたって参考となる基礎的事項や先進的な海外事例を取りまとめた。公共施設等運営権制度の概要、PFI基本方針・ガイドラインの内容、海外におけるインフラ事業への民間事業者の参入事例・参入モデル等について記載。	ロンドン・ルートン空港の運営事業（英国）など、3事例

※ 上記事例集・参考書は、下記URLに掲載しています。

http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/kanminrenkei/sosei_kanminrenkei_fr1_000024.html

ご清聴ありがとうございました。

(PPP／PFI全般に関するお問合せ先)

国土交通省 総合政策局 官民連携政策課

<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/kanminrenkei/index.html>