

民間資金等活用事業推進委員会第22回合同部会議事概要

日 時：平成14年5月24日（金） 9：30～11：30

会 場：中央合同庁舎4号館共用第4特別会議室

出席者：西野部会長、山内部会長、小幡委員、高橋委員、前田委員

阿保専門委員、小澤専門委員、中村専門委員、広井専門委員、光多専門委員、
美原専門委員、宮本専門委員、森専門委員

説明者：（国土交通省）総合政策局政策課平山課長、寺前政策企画官、堂園課長補佐
都市・地域整備局市街地整備課座間対策官、公園緑地課 鈴木
補佐、下水道部下水道事業課増田企画官
河川局河川計画課谷本河川事業調整官
道路局有料道路課吉崎有料道路調整官
住宅局住宅総合整備課橋本公共住宅事業調整官
鉄道局総務課佐藤鉄道企画室長
港湾局開発課小室民間活力推進室長
航空局飛行場部計画課佐藤地域航空施設計画官
官庁営繕部営繕計画課坪田特別整備企画室長
（文部科学省）大臣官房政策課小田課長、会計課雨笠専門官
文教施設部計画課整備計画室佐藤専門官

事務局：竹内民間資金等活用事業推進室長、有木参事官、嶋田企画官、大塚参事官補佐、
菅野参事官補佐、丹野参事官補佐、濱田参事官補佐

議事概要

関係省庁からのヒアリング

国土交通省より資料1に基づき国土交通省の取り組みについて説明。

【質疑】

・事業規模が大きなものほど財政支出の削減効果が大きい。その代表例である道路事業分野におけるPFIの検討状況を伺いたい。

（国土交通省）道路局では有料道路制度をメインにイメージをつくり、地方公共団体に対して実施方針のひな形案を示し、案件の提案を働きかけた経緯がある。

しかしながら、現在、地方公共団体の有料道路事業には採算的に厳しい事例が多く、そのなかからPFI事業者が利益を確保するにはどうしたらよいかという点で相当苦慮している。未だ、有料道路事業に関するPFI事業の提案はなされていないが、今後も地方公共団体からの要望には積極的に対応したい。また、交通安全事業の枠組を活用する駐車場事業は、これまで数件の事例が出てきている。

・BOT方式の時に、補助金交付に際して目的外使用の制限等が生じるというが、これは金融機関の担保取得等にどのような影響があるのか。

- (国土交通省) BOTの場合、所有権は公に移転するまでそのPFI事業者にあるため、上物を担保に取れないということはない。
- ・補助金交付の可否については、公開情報として具体的に周知するべきなのでは。また、BOTの場合に補助金の一括交付はできないのか。
- (国土交通省) 具体的な補助金交付可能事例の公開は、事例が積みあがるまでは難しい。方針としては公開する。BOTの補助金一括交付の問題は、所有権の問題等があり難しい。一括交付を行うには補助金交付要綱等の改正が必要であり、具体的な事例が未だ無いなか、はっきりとした見解を示すことは難しい。
- ・現行の枠組みにおいてPFIを推進する上で制約となっている部分はどの辺りか。
- (国土交通省) 制度の問題以前に、事業要望が出てこない点に苦勞。リスクが大きい事業は取り組み難いと考えられるので、まずは小さな事業の実績を積み上げていければと考えている。
- ・民間事業者がリスクテイクをする上で、建物以外の資産の権利関係がはっきりしないことがネックとなっている。
- (国土交通省) 例えば、道路関係では、道路法に基づく処分権等、根源的な部分は、本来の管理者に委ねておく必要があるが、民間事業者に実質的な行為の相当部分を委ねることは十分あり得る。また、道路占用制度には2つのパターンがある。駐車場関係では、道路附属物としての駐車場をPFI事業として展開する場合、この道路附属物は占用許可をとる必要すらない。道路附属物としてではなく駐車場を整備する場合、技術的に問題がなければ占用を許可しなければならないことになっている。その場合の占用期限は現在5年を限度としているが、実際は5年後にかなり軽微な手続をもってほぼ自動的に更新されるというのが現在の実態。PFI事業を進める上で、そこがハードルになっているとはいえないのではないか。
- ・使用許可は借り手にとって不安定な契約。金融機関が上物を担保とする際には担保物権に資産価値があるのかという問題となるため、リスクを恐れる民間事業者が参画しないのではないか。そのあたりも今後検討願う。
 - ・需要予測等のデータを充実させることで、民間事業者側のリスク管理をサポートしてはどうか。
- (国土交通省) 民間側がシビアな視点で需要を予測するほうが、効率的な事業をつくることができる。PFIの事業効果もそのあたりから現れるのではないか。
- ・道路をPFIで整備する際に、道路法上どのような整理がなされるのか。また、災害復旧法の対象となるのか。
- (国土交通省) PFIによる道路の整備も、道路法とは全く矛盾しない。公への所有権移転が契約上何らかの形で確定している、BOTの扱いについてはまだ整理がついていない。現在のところ、BTOについての相談はあるが、BOTについての相談は無い。今のところ矛盾無く行われている。BTOの場合、道路法に基づく処分権等は、基本的にその道路本来の道路管理者に委ねておきつつ、その道路法上道路管理者が持っている権限の一部をPFI契約によってPFI事業者に行わせて、それに見合ったフィーを払っていくというのが、道路法体系の中で全く矛盾しないと整理している。

- ・金融機関にとって、マーケットリスクは重要な関心事。そこをどこまで公が保証するのかを示すことで、事業者の参画を促せるのでは。
 - ・占用許可の民間事業者の地位は、法的になんら証がないもので、外国企業や金融機関に対して説明し難い。省令レベルでよいので何らかの手当てをできないか。自治体にとって補助金交付は非常に大きな問題。実際の補助金運用が任されている各省がそのあたりを明示するべきではないか。
- (国土交通省) P F I で実施する事業にも補助金を交付するには、事業毎にある補助金交付要綱の改正が必要で、それには財務省協議が必要。この協議にあたり、具体的な事業提案の有無が重要。よって、できるだけ早期に相談を頂いて対応していくことが大事。
- ・民間発意がないから、地方発意がないから事業が出てこなくてなかなかうまく進まないという発言があったが、イギリスの場合には、道路は国からの発意で行われている。国の方からも積極的にご検討いただきたい。

国土交通省より資料2に基づき中央合同庁舎7号館の建て替えについて説明。
 続いて文部科学省より資料3に基づき文部科学省の取り組みについて説明。

【質疑】

<中央合同庁舎7号館の建て替えについて>

- ・合築する民間収益施設について、事業が立ち行かなくなった場合に公からの支援等は想定されているのか。

(国土交通省) 民間収益施設はP F I の附帯事業であり、収益計算上も切り離す。支援する考えは無い。

- ・入札手続について、制度上どのような整理を行っているのか。

(国土交通省) 総合評価落札方式一般競争入札を考えている。

- ・P F I 法11条の2に照らし民間収益施設の内容については条件等を検討しているのか。

(国土交通省) 将来、民間収益施設については、国が取得することを前提にしている。場所柄を考慮すれば、例えば産官学の連携が十分できるような機能を備えたテナントが望ましいが、少なくとも行政に支障とならないテナントであればと考えている。

<文部科学省の取り組みについて>

- ・大学施設整備へのP F I 導入は、大学設置基準の廃止を前提としたものか。また、P F I の利点を活かした大学施設整備を目指すべきと考えるがいかがか。

(文部科学省) P F I を導入する関係で大学設置基準を廃止するという考えはない。

今回の取り組みについては、やはり国立大学の施設の老朽化、狭隘化という視点でとらえており、その改善を優先的に対応しているが、ご指摘の点も重要と考えている。

(事務局) 16事業で、いわゆる官民の研究棟等の整備は想定しているのか。

(文部科学省) 16事業は従来施設の整備の必要性に、P F I の仕組みが乗っかってきたもの。一方、独立行政法人化の流れの中で、民間との共同利用研究センター等の整備は大きな課題の一つ。今後、そのような形は増えるものと考えている。

- ・従来の大学施設整備にはユーザーという概念があまりなかった。今度、独立行政法人化し、ユーザーが明確になることで、ユーザーの意見を取り入れVFMを高めることができる可能性があるのでは。
- ・ユーザーの意向を取り入れる場合、そのタイミング次第では、入札の問題が生じるのでは。
- ・例えば、日本の国公立大学では今までほとんど秘書というような概念がなく、大学の教員がそれに代わっていたが、ユーザーの提案で秘書を付けることで、人件費等のコストが縮減できるのではということ。
- ・大学の中の一建物のみをPFIで整備するのであれば、VFMの観点から、せめて維持管理は大学全体について行うべきでは。

次回の民間資金等活用事業推進委員会合同部会について

平成14年5月29日に開催予定。

以上

[問合せ先]

内閣府 民間資金等活用事業推進室

TEL. 03-3581-9680, 9681