

民間資金等活用事業推進委員会  
第22回合同部会

議事録

内閣府  
民間資金等活用事業推進室

## 民間資金等活用事業推進委員会第22回合同部会議事次第

日 時： 平成 14 年 5 月 24 日（金） 9:30～11:30

場 所： 中央合同庁舎 4 号館共用第 4 特別会議室

### 1．関係省庁からのヒアリング

第 1 部 国土交通省（中央合同庁舎第 7 号館を除く）ヒアリング

第 2 部 国土交通省（中央合同庁舎第 7 号館に限る）、文部科学省ヒアリング

### 2．その他

### 出席者

#### 【委員・専門委員】

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 P F I 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

西野部会長 時間になりましたので第 22 回合同部会を開会したいと存じます。

議事の進行上、会議の進行は私が務めさせていただきます。前回の会合開催後に事務局に委員と専門委員の方からご提出いただきました課題のメモについては、私と山内部会長が拝見をいたしました。ただいま私と山内先生との指示で事務局に整理をさせております。このことをお伝えしまして今日の議事に入りたいと思います。

本日は、今後の検討テーマ等の抽出のための関係省庁からの第 1 回目のヒアリングとしまして、議事次第に示してありますとおり国土交通省と文部科学省の担当者の方にお越しいただいております。

本日のヒアリングは、進行の都合上議事次第のとおり二部構成とさせていただきます。前半 1 時間は国土交通省より 20 分程度、資料 1 の説明を行っていただいた後に国土交通省に対する質疑を行わせていただきます。後半 1 時間では、同様に国土交通省、文部科学省より資料 2 の説明をいただき、引き続いて文部科学省から資料 3 の説明をいただいた後質疑に移ることといたします。

本日ご説明いただく方々の所属等のご紹介につきましては、お手元に配付資料があります。それに記載されておりますので、それにかえさせていただきます。前半の質疑終了後、前半の説明者の退室があると思っております。お許しいただきたいと存じます。

それでは、早速でございますが、国土交通省より 20 分程度で説明をお願いいたします。よろしく申し上げます。

国土交通省 国土交通省の政策課長の平山でございます。私の方から、お手元にお配りしてございます資料 1、国土交通省におきます P F I 事業の推進状況についてという資料を用意させていただきました。これに基づきまして、部会長の方からお話いただきましたように 20 分程度でご説明をさせていただきます。

それでは、資料 1 を 1 枚はねていただきますと、国土交通省におきます P F I 事業の推進状況についてということで、最初に P F I 事業の実施に向けた取り組みについて記載をさせていただきます。

国土交通省におきましても P F I 事業、非常に効率的かつ効果的に社会資本を整備し、管理できる、また、あるいは質の高い公共サービスを提供できるその手段として非常に有効なものだと理解をいたしておりまして、積極的に推進していきたいと考えておりま

す。

また、なかなかこの制度は難しいところもございまして、事業の具体化に対しましていろいろなところでご理解も進んでいないところもあり、なかなか事業が出てこないということもあるものですから、特に我が省といたしましては、平成14年2月、今年の2月でございますが、副大臣をトップに省内に局長級の会議を設置いたしました。

これは、各局からそれぞれの所管事業についてPFIに適する事業というのはどんなものがあるかを、ぜひ各局で真剣に考えてほしいということで、副大臣を筆頭に各局長さんにハッパをかけるという趣旨もございまして、こういう会議を置きまして定例的に会議を開いております。実際の会議では、官・室長級、今日来ておりますような担当責任者レベルの会合を何回か開きまして、それぞれの事業におきますPFI事業の進捗状況、あるいは問題点の抽出、こういうものに積極的に取り組んで、さらに今後事業の具体化を図っていきたいということでございます。

また、PFI法に基づきます事業で、実施方針が策定公表され、事業の具体化が進んでいるものというのが、5月23日現在、全国で51事業あると承知をいたしております。後ほど別紙をご覧くださいながらご説明したいと思います。そのうち国土交通省の所管に係ります事業が13事業でございます。

内訳を別紙2に書いてございますので、3枚ほどはねていただきますと別紙1という表を載せてございます。これは「基本方針策定以降に実施方針が策定・公表されたPFI事業」ということで、先ほど言いました全国で51事業ということで、この表がちょっと細かくて恐縮でございますが、一番左側の「NO」というところに、1番から51番までついておる、これだけの51の事業がいわゆる実施方針が策定された事業だと承知をいたしております。

そのナンバーの中に がついているものがございます。例えば1番、5番、12番、13番と、これが国土交通省所管の事業ということでございまして、もう1枚これをめくっていただきますと別紙2ということで、今の13事業をもう少し大きい字で、どんなところの事業かということ、どんな場所でいつ実施方針が公表されたかということを表にまとめさせていただいております。

ご覧いただきますと、港湾のコンテナターミナル事業が2事業、駐車場事業が4事業とあります。あとは都市公園、下水道、市街地再開発、廃棄物処理関係、公営住宅と、

かなりバラエティーに富んだメニューがそろそろ出始めているということでございまして、この13事業が今国土交通省の関係の事業で進んでいる事業でございます。

恐縮でございますが1ページにまた戻っていただきまして、平成14年度におきまして具体的な進展が見込まれます国土交通省が直接実施をいたしますPFI事業というのは、この3)にございますように2つございまして、後ほど第2部の方でご説明がございまして中央合同庁舎7号館、いわゆる文部科学省、会計検査院の建物が入った部分の街区のPFI事業。それから、九段の第3合同庁舎、これは仮称でございますが、もともとは九段に竹平住宅という住宅がございました。その跡地につくる合同庁舎でございますが、これは平成14年度にPFI方式による整備のための必要な調査を実施する予定でございます。

また、地方公共団体が実施いたしますPFI事業ということで、2番目にその取り組みを書かさせていただいております。現在、平成14年に具体的な進展が見込まれております地方公共団体が実施するPFI事業、例えば北九州港のひびきコンテナターミナル、これは非常に早い事業でございまして、平成15年度には供用開始される予定になっております。また、神奈川県立湘南海岸公園、これは都市公園の中に体験学習施設とか水族館をつくる事業でございますが、そういうものについては平成14年度に工事着手する予定となっております。

さらに2ページをちょっとご覧いただきますと、檀原市の近鉄の八木駅前、ここの地下駐車場事業、これは平成14年度にPFI事業者と事業契約をいたしまして工事着手するということまで進んでおります。東京都におきましては森ヶ崎の水処理センターでございますが、これにつきましても発電設備につきまして平成14年度に工事着手する予定になっております。

また、都市再開発関係でございますが、西国分寺駅の東地区市街地再開発事業、これは国分寺の市民文化会館というものをその中につくる事業でございまして、この市民文化会館につきまして、14年度にPFI事業者の募集及び選定を行いまして、平成16年度に工事着手するという予定になっております。また、横浜市の戸塚駅西口の再開発事業でございますが、これにつきましては仮設店舗につきまして、平成14年度に事業者の募集、選定並びに工事着手までいくということを予定しております。

それから住宅関係でございますが、広島県営の、これは「かみやす」と読みますが上

安住宅、これは平成 14 年度に P F I 事業者の募集及び選定を行いまして、平成 15 年度に工事着手をする予定になっております。

このような事業がかなり具体化されているといいますが、スケジュールがかなり固まってきた事業ということでございます。

これ以外の事業につきましても、いろいろな事業の立ち上がりに即応できますよう都市公園、あるいは下水道、市街地再開発、公営住宅につきましても、予算の確保がありませんと補助等が出せませんので、そういう部分についても積極的に推進しているところでございます。

別紙 3、これは予算の一覧になっておりますが、基本的には公共事業の補助事業でございますのでかなり多額の予算の中の内数として確保されておりますので、事業が立ち上がれば補助をすることは難しくないという理解をいたしております。

それから 3 番の 2 ) でございますが、先ほどもちょっと申し上げましたように、P F I 事業というものは非常に皆さんから期待が大きくて、いろいろ問い合わせがあるんですが、実際に事業の具体化にいく段階まで相当なプロセスがございます。また、どういうふうにそういうものを行ったらいいのかということについて、県レベルまではかなり浸透しているんですが、なかなか事業者、あるいは自治体、特にさらにその下のレベルの自治体あたりに理解が進んでいないということもございまして、この辺につきましてもできるだけ広く理解を進めようという取り組みをいたしております。

別紙 4 をご覧いただきたいと思いますが、これは国土交通省が行っております P F I セミナーの平成 13 年度に行いましたセミナーの一覧を書かさせていただいております。全国 9 つのブロックをそれぞれ回しまして、そのそれぞれのところで P F I とはどのようなものかと、またどういう事業について P F I が現在進んでいるのかと、いわゆる先進事例などを紹介するとともに、その P F I に関する最近の話題、コーディネーター、国土交通省から P F I 事業というのはいかなるふうに進んでいますよとか、例えば P F I 法の改正の結果こういうことができるようになりましたとか、新しいトレンドを含めた現状の P F I についての国の方針等をまずご説明をいたします。

それと、実際に先進事例としてこういうものが P F I 事業として進んでいると、その際にこういうことが問題になりましたというような具体的な例をかなりご説明をしまして、あと、会場の方から質疑を受けながらいろいろなその問題点をご説明していくとい

う取り組みですが、ここにございますように全国9都市を回りました約2,300名の方々にお話を聞いていただきました。こういうところにおいていただいた方がやはり地元に戻りまして、自分のところの事業をPFIでやるという時にさらにお問い合わせをいただくとか、ご相談をいただくという地道な取り組みが重要だということでございまして、こういうものを実施いたしております。

また、その後に、こういうところでお話を聞いていただいた方が問い合わせをする先がわかりませんとなかなか事業が進みません。そういうことで、もう1枚はねていただいて別紙5というのがございます。これは「国土交通省PFI相談窓口の設置について」ということでございまして、全般のものも当然でございますが個別事業についてそれぞれ事業別に窓口を決めてありまして、こういうセミナーの会場なんかでそれぞれの事業についてもし何かわからないことがあればお問い合わせをここにくださいと、また、それぞれ地方整備局なり地方運輸局にも窓口を置いてございますのでそちらにもお伺いをしていただきたいということで、できるだけ幅広くご相談に応じる体制をつくり、それをオープンにしてご相談に応じるという体制をとっているところでございます。

それからその次、また2ページに戻っていただきまして、ご指摘いただきました事項、いわゆる補助制度のPFIへの適用状況はどうなっているかというご指摘でございますが、別紙6をご覧くださいと思います。

PFI方式に対する「補助制度の適用状況について」という紙がございます。もう委員の皆様方よくご存じのとおり、PFI方式にはBTO、BOT、あるいはBOOというような形の類型がいろいろございます。その類型別にそれぞれ現在の状況を簡単にご報告いたしますとBTO方式、すぐ物が完成した後トランスファー、いわゆる所有権が公的主体に移る場合でございますが、こういう方式につきましてPFIで整備されました公共施設に、これは公共団体等に移転される際、補助金を一括して交付するということが可能になっております。いわゆる普通の補助制度と同様の扱いでできるだろうと考えております。

ただ、BTOでも交付を複数年に分ける分割交付という方式、これにつきましては補助要綱を新たに、そのための補助要綱をつくらなければなりません。その1つの事例といたしまして、「交通安全施設等整備事業費補助」という長い名前が書いてありますが、いわゆる駐車場関係の補助ですが、これにつきまして分割補助で実施すべく、現在新た



な補助要綱の改定といいますが、これを財務省とも相談しながら策定をしているところでございまして、これが一つのモデル事例になると思いますが、いわゆる分割交付も可能であろうと理解をいたしております。

一方、BOT方式の方でございまして、これも特にそれができないということはないということで、次の紙に書いてございまして、BOTについてはそれぞれ個別にかなりBOTの方式が異なるということもございまして、いわゆるイコールフットィングの原理、原則ということを持しながらどのような形の補助ができるかということにつきまして、それぞれの事業ごとに個別の補助要綱をつくらなければいけません。この部分につきまして、具体的なBOT方式の事業が出てまいった段階でご相談を受けながら補助要綱の改正に取り組むということを考えておりまして、BOT方式については、ぜひそれを検討されている事業者の方々、あるいは公共団体の方々からご相談をしていただきたいと、それぞれの事業部局がその話を聞いてどういう形の補助ができるかということについてご相談を受けるということを今考えておりまして、基本的にはBOT方式についても補助は可能だろうと考えております。

それから、補助制度の適用状況の公表でございまして、いわゆる国土交通省ホームページにおきまして窓口を公表しております。その際、地方公共団体が実際にPFI事業を検討する際に役立ちますよう、補助制度の適用状況一覧というものを、次のページのもので、BTOは大丈夫ですよと、BOTは個別にご相談をまずしてくださいということホームページに載せる予定にいたしております。

それから、もとに戻りまして3ページでございまして。

最後に、「今後の取組方針について」でございまして、所管の各事業分野で具体的なケーススタディを実施するなど、積極的に調査をやりたいというふうに考えておりまして、できるだけ多くのPFI事業を発掘していきたいと考えております。

また、従来も行ってまいりましたが、具体的なPFI事業のアイデアにつきまして公共団体あるいは民間企業等から幅広く意見をお聴きするという意見聴取の手法につきまして、その各PFI窓口が当然直接お伺いするというのもございまして、ホームページ等への投稿といいますが、パブリック・インボルメント等を活用するというような形で、できるだけ幅広い意見の把握を図っていきたいと考えております。

それから、地方公共団体を含めましたPFI事業の先進事例を調査することによりま

して、実施方針の策定・公表、あるいは事業の評価・選定・公表、民間事業者の募集、評価・選定、公表、いわゆるこういうプロセスですね、こういうプロセスごとのノウハウをできるだけたくさん蓄積するということが重要だろうと考えております。

いずれにいたしましてもPFI事業は非常に期待の高い事業でございます、特に財政状況が厳しい中でいかに社会資本整備を効率よく実施していくかという非常に大きなツールの一つであると考えておりました積極的に活用していきたいと考えております。

以上簡単でございますが、私どもの説明とさせていただきます。

西野部会長 どうもありがとうございました。

それでは、今の説明に関する議論に移りたいと思います。一応10時30分を限度にと思っております。皆様からの意見をどうぞお願いいたします。

A 専門委員 PFIの第一義的な目的は財政支出の削減といいますが、効率化ということが挙げられると思いますが、その中でやはり事業規模が大きなものほど削減額はかなり大きなものになるはずだと思います。当然道路事業はそういう形のものの代表例だと思うんですけれども、英国では、ご存じのとおりDBFOと呼ばれるようなものだとか、あるいは独立採算型のものだとか、いろんな形で進められております。

国土交通省でも有料道路だとか、それに対していろんなご検討をなさっていることは私も承知しておりますけれども、広く一般道路も含めてどのようなご検討をなさっているのかということについてお教えいただければということと、当然英国と我が国で道路行政がかなり違うことも承知しておりますけれども、その中で、英国の方法で必ずしもVFMが出るかどうかというのは難しいところがあるかとは思いますが、どこまでそういうことを検討されているのかということについて教えていただきたいこと、もう一つは道路も含めてやはりVFMを考える時に、いわゆるPSCという、従来型ではどれぐらいかかっていたのかということに対してのデータの収集、ストックに関してどう取り組んでおられるのかということについて教えていただければ非常にありがたいと思います。

国土交通省 すべてにちょっとお答えできる準備ができておりませんが、当初道路局では有料道路制度をメインにイメージしまして、地方公共団体の方に実施方針としてはこういうひな形があり得るのではないかとということで、必ずしもこれにこだわる必要はないけれども、参考にしてそういった希望があるのであれば積極的にお出しいた

だきたいということで道路局の方から働きかけた経緯がございます。

ただ、ご承知のとおり、例えば現在地方公共団体の有料道路事業というのは、地方道路公社等によって道路整備特別措置法に基づいて実施されておりますもののかなり採算的に厳しい事例が多いということもございまして、その中からどうやってPFI事業者が利益を生み出していくかということで相当苦慮しているようでございます。結果的には、有料道路事業に関してPFI事業を適用したいという事例は今までのところは上がってきていない状況でございます。

ただ、有料道路事業ではないわけですが、先ほどちょっとご紹介事例の中にありました駐車場事業でこれまで数件の事例が出てきていて、先ほどの説明の中にございました檀原市の駐車場につきましては、有料道路制度の枠組みではございませんが、交通安全事業の枠組みの中で、しかも駐車場でございますので料金を徴収することができるという枠組みの中で今事例が上がってきております。

これにつきましては、現在具体的に、先ほどの話のとおり単年度で予算を措置するというのが地方公共団体の財政上若干無理があるということで、公共団体側からはトランスファーした後数年間に分割して補助金をもらえないだろうかという要請が来ておりますので、私どもとしてはそれにぜひ対応して差し上げたいということで、例えば具体的に何年間であれば自治体の財政に無理がないのか、そういったことをお聞きして財務省の方をお願いしてそれで枠組みが決まれば、これを当該事例だけではなく同様のお話が出てきた時の要綱にも適用できるのではないかと考えているところです。

あと、有料道路については先ほど申し上げたような状態ですが、むしろ地方公共団体からいろいろお話をお聞きしてみますと、一般道路事業について当該年度は財政的に非常に苦しいんだけど、一方でその道路は早く必要だと。予算的にはここ数年は苦しいが、将来になるとある程度目途が立つので、そういった場合にこの制度を適用できないだろうかという要請が非常に多いわけでございます。

したがって、そういった話が出てくれば、もちろんある意味では借金になりますから、総務省、その自治体行政を預かっているところとよく調整しなければならないと思っておりますけれども、道路局としてはそういった一般道路について将来お金を出したい、ただし道路は今ぜひ必要だという個別の案件があればぜひそういったものをかなえてあげたいという気持ちでおりますので、案件が上がってくれば積極的に対応したいと思っ

ています。

そのほかのV F Mの話は今準備ができておりません。

B 専門委員 ご説明いただきました資料 10 ページをあけていただきまして、この中でB O T方式の場合の補助金に関しまして、目的外使用の制限や、財産処分の制限等が生じるとされておりますが、事業がうまくいかない場合に金融機関はステップインをいつもお願ひしてございまして、このステップインや、それに至る前の担保の取得、このあたりにどのような影響があるのか、もし今おわかりであればお教えいただきたいということと、いずれにせよ、そのあたりについて金融機関の立場もぜひご考慮、ご配慮いただきたいと思ひます。

国土交通省 まず、いわゆる目的外使用の話ですが、これは当然に公共事業ですから、公共事業のために支出した補助金が、公共事業と全然関係ないものに使われるとなりますと補助金等適化法違反になります。

そういう意味で、補助金をもらった事業については、少なくとも何らかの公的目付で使うという制限を大幅に逸脱するようなことはできないという意味で一般論として書かせていただいております。具体的にどこまでが目的外使用で、何をしてはいけないかというのは具体的な事業がないとはっきりわかりません。ですから、附帯事業で行われるものが目的外使用になるのかどうかということは、協定なりの具体的なP F I事業を決める際に、いわゆる事業施工者とP F I事業者の間で協定を結んでいただくわけですが、その中である程度明確にしておく必要があるのではないかと思っております。

それから担保権の話ですが、これはB O Tの場合、所有権はトランスファーするまでそのP F I事業者にあるわけですね。だからそれを担保に取れないということはないと考へております。ただ我々が理解してございましてのは、その担保権の関係で、P F I事業というのは事業に対するプロジェクトファイナンスだと基本的には思っております、まず、民間の金融機関の方もあまり資産の担保とかそういうことで金融をしていただくものではないのではないかと理解をしておりますので、そこは従来型の融資とは若干違ふ性格があるのではないかなと半分期待もしてございまして、逆にぜひ私たちはP F I事業をやる際、金融機関の方々には、プロジェクトの採算性なり有用性を理解して融資の方の検討をお願いしたいと逆にお願ひをしたいところでございます。

B 専門委員 言わずもがなですけれども、私どもが担保を要求するのは、それが金銭

的価値にするとどうかという話ではなくて、対抗要件といいますが、第三者が入ってこないためなので、違う目的でやはりこれは非常に重要なことだと思っております。

国土交通省 そういう意味では、所有権がPFI事業者にある場合、そこに担保と設定できないということはないと理解をいたしております。

C 専門委員 関連したご質問ですが、先ほどその契約次第によって変わってくるというのは、あらゆる契約手法であっても、当然のことながら補助金等適正化法は適用されるわけで、今おっしゃられた説明は契約行為の中で、例えば行政目的、目的外使用というのは実施方針等々であらかじめ定まっているわけですから、幾らでも契約的な対処の手法がある。なぜここで、その契約次第ということで白紙にするのか私は概念的に到底理解できない。それに対応する実務的な手法があるのではないですか。

例えば民間事業者が所有権を保持している場合、当然のことながら所有権は民法上民間事業者なわけですから担保は設定できる。ですけれども、その担保権の行使について協定上一定の枠組みを設ければ、いわゆる補適法上ないしは何ら一般論として問題はないはず。もう少し実務的な手法を考慮されるべきであって、一般論としてBOT方式は個別の契約を見なければだめだというのはご検討が足りないのではないのでしょうか。

国土交通省 BOT方式について契約を見なくてはだめだと申し上げているつもりはさらさらないので。逆に言いますと、協定で何でも書けるものではないですということをおっしゃっているわけですか。補助金等適正化法を逸脱したような協定は結べないわけですから、その協定で何でも書けるということはないと、ご注意的にここに記載させていただいているとご理解いただければいいと思います。

C 専門委員 それでは、前向きにやはりBOTにも補助金を検討されると、こういう方向性は変わらないわけですね。

国土交通省 変わりません。

D 委員 同じように10ページですけれども、イコールフットィングの観点から、BOTであろうとBTOであろうと補助金が出ますというお言葉は非常にありがたいです、これが第1点目です。第2点目、その補適法があるところで担保権を設定できると。これもずっと明文ではっきりしたものがなかったので、今日このように説明を頂戴したことは非常にありがたい。3番目、その補助金の分割交付が可能であると。これも随分大胆なおっしゃっていただいて非常にありがたかった。3点とも非常にありがたい

お話です。

2つお願いがあるのです。

1つは、B専門委員とC専門委員がおっしゃったことと同じなのですけれども、フェアネスの観点から見た時に、どの辺のことまでが認められるのかということの情報が公開情報として手に入るかどうか。要は限られた少しの人たちが知っている、あるいは窓口に行かないとわからない。これでは普段使っていないとなかなかよくわからない。ご説明のように、すべて契約で自由にと言っても限度があるというのは、要は、これは別に日本だけの問題ではなくてどこの外国でも同じような問題があるわけですが、交渉の論点はどこまで可能なのか事前に明らかにしてくださいということです。行政の方から言うと、当然に、将来のことをすべて見通して全部を公表することはできませんとなります。これは当然で日本だけの問題ではないのです。要は、どこまでが大体において可能なのかというガイドラインがあらかじめ示されているかどうか、その1点だけなのです。それを事例が積み上がってきたら、私、ホームページがいいかわかりませんが、客観的なこういう資料のもとでこれについてはこうしていますという説明を、今後とも検討して下さるようお願いいたします。

それから2点目ですけれども、分割交付ですが、これは非常にありがたいお話ですけれども、逆に素朴な質問で、頭で一括交付することは不可能なのだろうか。どのような問題意識から来ているかと申しますと、これは補助裏の話が絡んでくると理解しているのですが、例えば起債で補助裏を充てた場合には、地方債でそれを10年なり何年なりかで返済していくこととなります。その場合、地方自治体は、いずれにせよBOTかBTOかわかりませんが、何年間かで分割して返済する、その構造においては実は変わりがないわけです。そうすると、分割交付か一括交付かという点に、私には差があるようには実は見えないのです。そこのところはいかがなものでしょうか。

国土交通省 まず、情報がどのように公開されていくかという点でございますが、基本的に、今申し上げましたようにまだ事例が少ないものですから、今の段階でどの程度まで前もってこういうガイドライン的にできますよということを公表するというのは、各事業部局それぞれ実際にどういうのが出てくるかわからないというまだ不安を抱えている中でそう簡単ではないのですが、事例が積み上がってきますと自ずからある程度そのモデルにしたガイドラインというのはでき上がってくるのだらうと思います。そういう

段階においては、そういう情報をクローズするのではなくオープンにすることは、今の時代当然のことだろうと考えておりますので、どういう形でオープンにするのがいいのか、そこも含めてやはり、当然ある程度ガイドライン的なものができ上がった段階でそれをオープンにするという方針はまず決めておきたいと、このように考えております。

それから一括交付か分割交付かの話というのは、実は予算制度上も非常に難しい話がございます、補助裏の話もあるのでしょうか、BOTの場合には所有権がすぐには移らないものですから、所有権のないものに対して一括補助があるのでしょうかということがまず今の予算制度上の問題としてかなり詰まっています。

それで、逆に言うとどういう形でそのBOTでトランスファーされていないものについて補助金を出すのか、じゃあ何を対象に出すのか。これは、逆に言うと将来を縛るような予算というものが本当に国会承認もなしにできるのか、いろんな問題があると思うのです。そこは、具体的にどういう形で、例えば事業者が自分たちの補助金を欲しいと考えているのか、この仕組み、それと現在ある制度をどう組み合わせていくのか、この辺のところを具体的に構成をしていきませんかなかなか補助金要綱を改正できないという問題がありまして、しかも補助金要綱については、財務省も積極的にその改正についてご相談を受けますというところまではいただいているのですけれども、どういうようにというところは具体的な事例を持ってきてくださいと、こういうお話になってしまっていて、各事業部局もご相談を受けたら前向きに対応するように、財務省と相談をするということでは一致しているのですが、なかなか具体的にどうでしょうかと言われると今の段階でお答えするまで積み上がっていないというのが正直なところだと考えております。

E 専門委員 今の点については、私自身は、PFIという手段を通じて最初に言われた効率的、効果的な社会資本サービスを提供するというのが究極の目的だということで、現行の制度や枠組みに縛られ過ぎないで、逆に究極の目的を達成するためであれば新しいやり方をそこから作り出していくようなことをぜひお願いしたい。

そういう意味でいろいろな苦勞をされていると思うのですが、質問は、そういう意味で今の補助金の部分もそうだと思うのですが、それ以外に現行の制度、枠組みでPFIを一つの手段として新しく生み出していく時に制約となっている、あるいはこういうところをこういうふうに変えるともっといいものが生み出されるという可能性がある部分

について、つまり今最もご苦労されていると思われる部分についてお聞かせいただければと思うのです。例えば事業者にいい提案を出してもらって、それを受け付ける、それを選ぶというところでは、現行の会計法や予決令の制約もあるかと思うのですが、その辺で何かご苦労されている点、こういうようにしたらもっとうまくいい人が選べる、あるいはいい契約、あるいはいい契約交渉ができるという部分があれば教えていただきたいのですが、いかがでしょうか。

国土交通省 なかなか難しいご質問ですけれども、率直に言いますと、一番苦労しているのは事業が出てこないということです。多分リスクをとる風習が日本の世の中にないのではないのでしょうか、これは民間を含めてです。

P F I 事業者にしてみるとリスクは当然伴うわけです。リスクをゼロにすることになったら別に P F I でやる必要は全くないので、リスクと V F M というのはどこか天秤があって、そこでリスクはあるけれどもこの事業なら多分 V F M が相当出るから P F I でやろうというのが P F I 事業の最大の点だと思います。先ほど道路局からもありましたが、例えば道路事業というのは非常に期待されているのですが、要望自体がほとんど出てまいりません。たまに出てくるものも全くないとは申しませんが、皆さんが期待されているほど出てこない。特に大きい事業は出てこない。これは、事業が大きくなればなるほどリスクも多分大きくなる。そういう意味でいきますと、地道といいますが、できるだけあまり大きくない事業から入って実績を積まないとなかなか大きい事業にいかないのかなと思っています。

そういう意味で、私たちは小さい事業でもいいからできるだけたくさんの事例をまず積み上げたい。そういう意味で、何でもいいですからできるだけご相談くださいと言っているのですが、P F I は、もともと公共事業ですから、公共事業をされる事業主体は基本的に自治体です。そういう意味で、自治体の方もこれではなくてはどうしてもというところが少ないのか、事業があまり出てこないということが最大の悩みであります。逆に言いますと、いろんな事例の蓄積がないということで、なかなかガイドラインまでたどり着けない。そこを何とかしないといけないというのが一番です。先ほど言いましたセミナーを行ったりいろいろやっているのですけれども、できるだけそういう意味では初めから自主規制をしないで、事業者はそこを相談をしていただければもしかしたらうまくやれることがあるのではないかと思っています。



ですから、制度上もいろいろあるかもしれませんが、制度上の問題点に行き着く前が一番今問題になっているものですから、まず制度上にどんな問題があるか、こういう制度を解決してくれたらうちの事業をやれるのだけどもというものを持ってきてくれるような積極的なところがあると、非常にうれしいというのが正直な感想です。

F委員 今の件に多少関係してくるのだらうと思います。かねてから甲乙間の両方の制約というのが非常に大きな課題として指摘されていまして、残念ながらまだその辺の検討が進んでいないのですが、今のお話の中でリスクテイクするところが出てこないのが事案が上がってこないというようなお話ですが、ちょっと別の面から見ますと、はっきりしないからリスクがわからないと。だから踏み込めないということも実はありまして、いろんな事業がございますけれども、中でも国土交通省の管轄のところが多いのかなと思うのは建物以外の資産です。道路もそうでしょう。駐車場も今度お始めになるので非常にいいのですが、その時の権利関係が民間からすると非常にわからない。それをやったとしてファイナンスがきちっとできるかどうかもわからない。事例が少ないと言えばそうなのですが、一方、わからない原因としまして、行政側が従来道路ですと使用許可とか非常に短期の一時的なものが主体だったものですから、権利あるいは物としてではなくて無形固定資産なりの資産としての価値が出てくるのかどうか、その辺のところの検討が進まないと、民間としてやりようもないという側面が強い分野だろうと思うのです。

それについて、今どうお考えになるのか、あるいは今後どういうご検討をお進めになるお考えなのか、その辺をお聞かせ願いたい。

国土交通省 特に公物管理の関係では道路と公園がよく典型的な例として挙げられるので、それぞれ担当に来てもらっていますので、それぞれの部局からその辺の公物管理について簡単にご説明をさせていただきたいと思います。

それでは、最初に道路の関係で申し上げますと、道路法に基づく処分権と申しますか、例えば土地を売ったりとかそういった根源的な部分については、本来の管理者にやはり委ねておく必要があると思っております。ただ、その事実行為と申しますか、現在でも公共団体であれ国であれ、例えば業務を委託して業者に実質的な行為をしていただいている部分は相当あるわけがございます。当然PFIの契約の中でそういった分担をはっきり決めておけば、事実行為の相当部分を、PFI事業者に委ねることは十分あり得

ると、問題はないのではないかと考えております。

ただ、最終的に道路管理瑕疵が問われる部分については、もちろんそれも契約の中である部分をPFI事業者、例えば損害賠償とか、ある部分を契約上持たせるということはあると思いますけれども、根源的な部分は別として契約でお互いに分担し合うということはあると思います。

それから、先ほど占用といいますか、使用させているとおっしゃっていましたが、例えば私どもで言えば道路占用という制度がございます。

これは2つのパターンがあるかと思えますけれども、そもそも例えば私どもはPFIで出てきそうなのは駐車場関係が多いと思っておりますが、そもそも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には、この道路附属物はそもそも占用許可をとる必要すらない。したがって、地方公共団体がPFI事業を立ち上げて道路附属物としてPFI事業者はその駐車場を建設させ、あるいは管理させる。この場合は占用手続はまず不要だということになります。道路附属物としてではなく駐車場を整備する場合、例えば地下駐車場の場合ですが、技術的に問題がない場合には占用を許可しなければならない義務占用と呼ぶものになっております。

ただ、その場合でも占用の期限は5年を限度とするようになっておまして、実際はどうなっているかと言いますと、5年が経ちますと更新手続が行われるわけですが、実は地下駐車場の場合ですと当初に慎重な検討がありますので、相当な図面なりを出していただいております。したがって、5年経った時にはかなり軽微な手続をもってほぼ自動的に更新されるのが現在の実態でございまして、PFI事業を進めていただく時に、そのところがハードルになっていることは現実的にはないのではないかと考えております。

都市公園の場合ですと、PFI事業者は法律行為をどこまでおろすかという考え方につきましては道路局と同じですが、都市公園の場合、従来から設置管理許可という制度が法律の中にございまして、例えば日比谷公園の中の松本楼をイメージしていただくとわかりやすいのですが、そういった形でPFI法ができる以前から民間を利用した公園施設の整備に取り組んできております。

それ以外には、通常公園管理者が園地の部分などにPFIを活用する場合、その地代の取り扱いや、公園施設内でのいろいろな制限は発生しないのですけれども、この都市

公園法第5条第2項で設置管理許可を与えることとPFIとの関係が、整理をしなければいけない事項として浮上するわけです。ヒアリングの指摘の中でも、地代の取り扱いや公園施設内での販売物品の許可制に係る事項が課題だと整理がされているのですが、こういった問題はすべてこの設置管理許可で行う場合のご指摘なのかと考えております。

どのような制度であるかという、都市公園法において設置管理期間は最長で10年という規定がございます、例えばPFI契約で事業期間が30年になっている時にこのところとの整合性がとれるのかとか、そういったご懸念があると思うのです。しかし、この設置管理許可期間の10年というのは、10年を超えたら別の人に許可を与えますよとか、10年で打ち切りですよという趣旨で定められているわけではなく、10年ごとに設置管理者に対して適正に管理がなされているかという、そういう機会を設けるといような趣旨の規定ですので、その期間を更新して同一の者が10年を超えて設置管理の許可を受けることを排除する規定ではないものです。そのため、実質上、この設置管理の規定がPFIを推進する上で大きな支障になるということはあまり考えられないのではないかと考えております。

F委員 ちょっとよろしいですか。実は、この件というのはなかなか難しい問題で、今すぐの回答というのは正直言って期待もしていないのですが、残念ながら今のお答えは、一言で言いますと、サービスに対してフィーも払うし許可もするというだけのお話でございますので、当初の私の質問の趣旨等にはちょっとお答えが十分ではないのではないかとだけ申し上げます。私の方で検討願いたいと思いますのは、事例を申し上げますと、例えば都市で地下鉄をつくっている時にどうしているかと。これは地上権を設定しているんですね。地上権を設定できればそこに担保を設定できるわけです、登記上ですね。

先ほどお話がありましたけれどもなぜ担保をとるかというのは、それをとって横取りしようとかそういうことではなくて、一体として事業としての永続性なりその事業としての安定性を確保するというのが第一義だと思いますが、そういうための制度の整備が必要ではないかと、こういうことを考えておまして、それでご質問を申し上げたわけです。

今後検討を進めなければいけない分野なのでお答えの方は結構かなとは思いますが

ども、使用許可というのはいつでも首切られてしまうわけでございます。そういうことではなくて、担保として認めた時に一体どういう問題が起きるのか、担保権の処分ができるのかと、処分というのは一体どういうことなのか、そういうこととの関連で制度が整備されないと実は民間、あるいは私なんかの金融証券市場から見ましてこれは資産価値があると言えるのかと、そういう問題につながってしまう。そうするとリスクというのが、先ほどのお話の中でリスクを恐れて民間の人が出てこない。確かにそういうところはあると思います。しかし一方で、今のお話を聞いておわかりのように今までの制度がリスクを大きくしているのだと。そういう側面もあるのだということをちょっとご理解願いたいと思います。

G 専門委員 ただ今、制度のわかりにくさがリスクを大きくしていて、それでもって事例が出てこないのではないかという話になってきていたと思うのですけれども、わかりにくいのは法律的な問題だけでなく経済的な問題、例えば交通 P F I の場合は需要予測が非常に大事になってくると思うのです。これは質問というよりお願いなのですが、その需要予測をするに当たってのモデルや、そのモデルをつくるに当たっての情報を充実させれば、採算の問題も合わせて考え、リスクをとってみようかという事業者も出てくるのではないかと思いますので、その辺の情報提供を厚くしていただきたいということが1つお願いです。

あと1つ、私がちょっと不思議に思ったことは、資料1の別紙1で廃棄物処理事業が、事業所管は環境庁と注書きしてあるのですが、ご説明いただきたい。

国土交通省 2点ご質問がありまして、まず情報の話ですが、逆に言いますと、いわゆる交通需要予測、今も当たらないと、厳しいご批判を受けています。私は交通関係の需要予測にもいろいろ携わっているのですが、当たらないというご批判は甘受せざるを得ないというのが正直なところです。予測モデルも最新のものを使っているということは間違いなのですが、そのモデルが完成されたモデルかと言われると、多分そうではないのだろうと思います。

そこで、実は私は P F I では、民間事業者が自分で交通需要予測をするとかなり効果的になるのではないかと考えております。民間事業者は、リスクを加味してモデルで出てきた需要予測の数字を何掛けかするかはわかりませんが、例えば 100 出てきたら 60 ぐらいにしておこうとか、それが正しいかどうかは別にして、リスク管理の観点から

かなり厳しめに見るだろうと思っているのです。民間事業者はそれでも採算が合うように事業を組み立てる、それが逆に効率的な事業になるという意味で、PFIは事業費を下げるだろうと期待をしているのです。

ですから、民間事業者は情報をもろうというよりは自分でモデルを開発するぐらいの意欲がないと、公共の需要予測は危ないから参加できないということになるのではないかと思います。公的主体の方は、あまりリスクを考えずにある程度委託をして出てきた数字をそのまま使うか、悪い言葉で言うところのできるだけ都合よく数字を使っている可能性がないわけではないので、逆にPFI事業が行えばその辺にシビアな目が入って、より良い需要予測ができるのではないかと期待をしているというのが正直なところです。そういうものが出てくれば、そういう情報もどんどん公開していくことが大事だろうと思っております。

それから2点目の廃棄物処理事業の関係ですが、国土交通省は、建設省、運輸省、国土庁が一緒になったのですけれども、実は北海道開発庁という地域官庁も一緒になっております。そのため、北海道関係の事業予算はすべて国土交通省に計上されることになっております。それで事業の所管は環境省ですが、国土交通省の予算に計上されていて、ちょっとわかりにくい姿になっております。

H専門委員 ちょっと前に戻らせていただいて、F委員のご質問の関連ですが、確かにプロジェクトが出ないという側面がありますが、鶏と卵みたいな感じもございまして、例えば道路事業、これは大変難しいということは重々存じ上げておりますが、道路のPFIのスキームにどういうイメージを持っておられるのか。例えば道路のPFIは実際に民間事業者が行った場合に、それは道路法上どういう形の解釈となるのか、道路法から外れるのか、道路法上取り組める形でのスキームがあり得るのか。それから、災害復旧法の対象となり得るのか、そのあたりについての何らかのスキームがないと恐らくプロジェクトが出てこないのではないかなという感じがするのですけれども、これについてのご検討はいかがですか。

国土交通省 道路で言えば、PFI事業で行われても、道路法上の道路だと思いますから、通常どおりの補助もさせていただき、通常どおりその管理の法律も適用されるという考えですので、道路法とは全く矛盾しないといえますか、その範疇の中でやっていただいているという感じです。

H 専門委員 そうすると、例えば、民間事業者が所有して経営している場合でも、これは道路法で読めるということですね。

国土交通省 ですから、B O T の場合の整理については、先ほど説明がございましたとおり、トランスファーされることがその契約上何らかの形で確定しているという時に、その扱いをどうするか、私有財産が道路法上の道路として認められるかどうかという点についてまだ整理ができておりません。

したがって、既に地方公共団体からお聞きしている相談でも B O T の O の部分まで含めてどうしてもしてもらわなければならないという話は今のところあまり出てきていないわけです。B T O については具体的に考えているという話を私どもも幾つか相談承っておりますので、そこを積極的に応援するのがまず第一のステップかと思っております。そうしますと、B T O の T の段階で道路法上の道路と確定させることはできると思っておりますので、今のところは矛盾なくやれているのですが、B O T の部分についてどう整理するかというのはこれからの話です。

H 専門委員 そうすると B T O の場合のオペレート部分でも道路法で読めて災害復旧法の対象にもなるということか。

国土交通省 ですから、B T O の場合は、先ほども申し上げましたが、道路法に基づく処分権、道路の土地を売払ったり、道路用地の区域の変更をするといったところについては、基本的にはその道路本来の道路管理者に委ねておきつつ、道路管理者が持っている権限の一部を P F I 契約によって P F I 事業者に行き渡らせて、それに見合ったフィーを払っていくというのが現在の道路法体系の中で全く矛盾しないことだと整理しているわけです。

B 専門委員 何らかのスキームがないとなかなかプロジェクトが出ないという話については、そのとおりかと思えます。金融機関の立場から申し上げますと、特にプロジェクトファイナンスを行う時の最第の関心事の一つはやはり需要予測、マーケットリスクなのです。

3 年や 5 年であれば資金は出しやすいのですが、10 年、15 年となると、需要がどうなるか見通しがたちにくいことも事実です。例えば、道路や航空の 10 年、15 年、20 年先の需要はどれも予測がつかないのではないかなということは、もうご承知かと思えます。そうしたものはリスクがあるけれども、そのリスクをどこまで公の方である程度保

証してくれるのか。

すなわち、リスクがあるから引き受けて、うまくいけば大もうけしたらいいではないかというビジネスチャンスは民間に与えることでなくて、そもそも、公共事業というのはなくてはならないものなのですから、民間が入ってくる理由は大もうけするためではなくて、それをいかに効率よく管理運営するかという点にあることをもう少し重視していただきたいのです。イギリスの例あるいは韓国の例でもあるように、道路の料金の取り方、あるいはミニマムギャランティーといったことをもう少し前もってお示しいただくと、事業者が少しずつ手を挙げて私ども金融機関もついていけるのではないかなという気がいたします。

I委員 1つ大きい問題が、ヒアリングの中に出ておりました技術進歩による陳腐化リスクです。今言われたのですが航空運賃の方がうんと安くなり、鉄道と航空の距離の分担が急に変わるというような問題が取り上げられておまして、インフラの整備のそうしたリスクについては、公共と民間の両方での分担ルールがおのずからあるのではないかというような気がしております。

J委員 先ほどからの委員の発言に対して制度上の問題はPFI推進の障壁にはほとんどなっていないのではないかとこのお答えがございましたが、やはり現実に、例えば地方公共団体がPFIをやろうと思った時に、それに対する個別法でどのように定まっているかというところの障壁は実はかなり、少なくとも頭を悩ませている一つでございます。そのあたりはもうヒアリングにも出てきているところでございますので、認識していただきたいと思うわけです。

F委員のおっしゃったように、占用許可の地位として担保権まで認めるというのは、私はそこまではなかなか難しいとしても、やはり都市公園もそうですけれども10年という期間限定があり、これは必ず自動的に延びますと言っても法的には何の保障もないわけです。通常自動的に更新されると言われるだけでは、例えば外資にはなかなか信用されないわけございまして、やはり法制度上の仕組みというのは、PFIをやる場合、外国の企業や金融機関も入ってまいりますと、なかなか説明が付きにくい場合が多いという実態も考える必要があると思います。

そうなりますと、そもそもPFIのように公共がやるべきものを民間事業者にやってもらう形になるものを占用許可という受け皿でいくのがいいのかどうか、占用許可

という形を使うにしても非常に特殊だと思いますので、それについて何らかの手当、これは省令レベルでもいいですけども、そういう手当ができないものかなということをおもっております。

それから、占用許可の場合、PFI業者がさらに転貸したい時に、どう整理するのかなど、そこも気にしております。

それからもう一つは、先ほど補助制度の話がございましたけれども、補適法はもちろん財務省所管の法律でございますが、私がほかのところでも財務省にこの補適法の運用についてははっきり明文中で法律に書いてもらえないかという話をした時に、いや、もうほとんど補助金についてはその運用を各省の各補助金の部局に任せているので、そこで対応できるはずだというのが財務省の言い方ございました。自治体にとっては、PFI事業の場合に補助金がつくかどうかというのは非常に大きな問題で、先ほどから話がございますように事前にある程度それがわかっているということが非常に大事なわけです。

ですから、事業が出てきてみなければわからないということではなくて、もう例示でもよろしいのですけれども、補適法というのはかなり大枠の法律ですので、その枠内で自分のところではこら辺まで認めるということを各部局がホームページなりにあらかじめ明示しておくとかいふやりやすくなるのではないかという気がします。

国土交通省 最後の補助金等適正化法の話だけお答えします。

補適法自体は大したことが書いていないというのはおっしゃるとおりですが、実際の補助金交付は要綱ですべて決まっています。その要綱はすべて財務省協議です。当省だけで自由に要綱を書きかえることはできません。今の要綱をこう変えないとできないという問題がある場合に、こう変えたらいいではないかというのはご指摘のとおりで、私たちもそれを変えたいのですよ。ただ、それを変えるには、具体的に適用するタマがあるのかということが重要なのです。タマもないのに要綱を変えようとしても、検討するのに困るというのが実態です。

そういう意味で、できるだけ早めにご相談をいただいて、こんな事業もあると、だからこう変えたらいいではないですかと、これが実務として大事だと思います。これが積み重なっていくと、そこで要綱が変わる。今先生がおっしゃったように、あの要綱が変わってこんなものができるようになったのだとなるものですから、そういう意味でできるだけご相談を早くいただきたい。我々も積極的に財務省とその辺を協議したいと思



っています。タマが全くないと、現状から踏み出してここまでいいのではないですかとはなかなか言えないというのが正直なところでして、私たちも苦しいところです。

国土交通省 道路で言いますと、電気やガスといったものもは技術的に問題がなければ必ず占有許可しなければならないとなっていますが、その場合でも、10年という期間で運営しているわけです。

P F I 事業に限ってそれを未来永劫認めるとか、未来永劫ではなくても、例えば30年、40年認める場合、その根拠、理由をどこに求めるかという、恐らくこれは大議論につきり占有行政の根幹にかかわる部分の議論になり得ると思います。

例えば、1つの考え方としては、例えば監督処分によって無理やり撤去されるといった事例が非常に少ないとすれば、そのリスクをP F Iの契約の一方の当事者である公共団体が監督処分にかかわるリスク、通常であれば限りなく少ないと思いますけれども、そういったリスクをあらかじめ引き受けておくという考え方もあって、むしろその方が当面進めていく上では現実的ではないのかという気がしております。

P F I 事業者に限って占有の特例を設けることを検討することを否定するわけではないのですけれども、大議論になるのはこれは必至であるとすれば、むしろそういった契約の中であらかじめその分担を明らかにしておく方が現実的ではないかという気が道路局としてはしております。

F 委員 お話のようにいろいろやっていると、財務省とのバッティングと云っていいのかわかりませんが、実は法律ができて、推進委員会ができて、そういう過程の中で総合調整機能というのがありますので、我々としなくてもそういうご要望を、国土交通省がありますけれども、ほかの省も当然ありまして共通の問題もあると、それはぜひとも取り上げるべきだと思っておりますが、そういう意味でどういう役割をご期待、あるいは要求があるかちょっとお伺いしたいんですが。

国土交通省 基本的に、内閣府の方で全体の問題は取りまとめをいただいていると思います。

それで、いろんな課題が出てきてこれから法的にも担保をしなければいけないとする、できる場所は多分P F I 推進法の中で書く、特例法を書くということで担保するのだと思うのです。各省がそれぞれP F I法のP F I事業者だけを特例扱いするというのは、先ほどの道路局の説明にもありましたけれども、現実的にはなかなか難しい問題

があると思います。だから、P F I 事業は何でそれだけ特例扱いできるのかというやはり根拠がないと、現業部局としてはなかなか難しいところもございます。そのあたりは本当に必要な部分であれば、そういう統一法なりの中で扱っていただくのが一番好ましいと思っております。

A 専門委員 交通需要予測の話に関してはコメントがございますがそれは横に置きまして、先ほど道路でも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なかなかうまく進まないようなことをおっしゃっていますけれども、イギリスの場合、道路はD B F Oという、一応国の道路で、国から発意してやっている事業でございます。

ですから、民間や地方から発意がないからだめだという話ではなくて、やはり国の方からも積極的にご検討いただきたいというのがお願いでございます。

西野部会長 どうもありがとうございました。

それでは、第2の議題に移りたいと思います。

(説明者の交代)

西野部会長 よろしゅうございますでしょうか。

次の話題は、中央合同庁舎7号館の建て替えでございます。それから、文部科学省でございます。

まず、中央合同庁舎7号館についての資料2の説明からお願いをしたいと存じます。大変に時間が短くて恐縮ですけれども、10分程度でお願いできればありがたいと思っております。よろしくお願いいたします。

国土交通省 国土交通省の官庁営繕部企画室長の坪田でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、お手元の資料2に従ってご説明させていただこうと思えます。

恐縮でございますけれども、1ページから5ページまでございまして、最初に、5ページをご覧いただければと思っております。

既にご承知かとは思いますが、この中央合同庁舎7号館、文部科学省、会計検査院の建て替えについての検討の経緯を簡単に記してございます。

これにつきましては、(1)に書いてございますように、昨年4月6日に緊急経済対策で、政府の方でP F Iの積極的な活用及び公務員宿舍の跡地の再開発を行うという文言がございまして、その中に中央官庁の庁舎等について、民間施設と一体的な整備、開

発を含めて、P F I方式の検討に着手すると、こう謳われた経緯がございます。

さらにそれを受けまして、( 2 )に書いてございますように、緊急経済対策の一環として都市再生プロジェクトに位置づけられた経緯がございます。

一次決定が昨年6月14日になされておまして、その中には中央官庁施設等公共施設等の建設、維持管理等にあたりまして、民間の資金やノウハウ等を活用して、低廉・良質なサービスの提供と民間の事業機会を創出するためP F Iを積極的に導入するということと、特にその下の行になりますが、「このため、文部科学省、会計検査院についてP F I手法による建替えと、これらの官庁施設を含む街区全体の再開発について、必要な調査を実施する。」と、されました。

ここにございますように、このプロジェクトにつきましては、単純にP F Iで建物を建替えだけでなく街区全体、後でまたご説明申し上げますけれども、街区全体のまちづくりもあわせて行うというところが一つの大きな特徴になっているということがございます。

検討状況といたしましては、この決定を受けまして昨年5月に関係の府省からなりますプロジェクトチームを発足させまして鋭意検討を進めてきている経緯がございます。さらに7月には関係の民間も含めた地権者等が集まりまして、その街区の中で霞が関三丁目南地区まちづくり協議会というものをつくりまして、その中で官民のいろんな調整等を行いながらどういうものをつくるべきかということについて議論を進めてきております。そのまちづくり協議会が昨年12月に提案書という形でプロジェクトの計画の内容を取りまとめて、東京都ないしは千代田区の方に提案してきているという経緯がございます。

経緯といたしましては一応そういうことがございますけれども、ちょっとさかのぼる格好で恐縮でございますけれども4ページをご覧くださいますと、今話題になっております街区全体の現状が示してあります。これにつきましては、扇状の三角形の形の街区、これが今回の対象になる街区全体でございます。そのうち国の関係のところは紫色とございますが、青い破線で囲っております。文部科学省、それから旧国立教育会館、会計検査院というところでございます。ここがいわゆる国有地の区域でございます。この辺に官庁施設等を建てるということがございます。

それから、その隣にオレンジ色で霞が関ビル、東京倶楽部ビルというのがございます。

これは関連の民間の土地でございます。さらにその一番下のところに霞山ビルと、ピンクの小さな区画がございますけれども、こういったところも含めて全体でやっているところでございます。

関係の地権者等につきましては、四角で囲んだところにそれぞれ名前が振ってございますけれども、こういった方々が集まっているいろいろ検討を進めてきているということでございます。

なお、この区画の中の赤い破線で囲んだところがございますけれども、これにつきましては、昭和30年代の末頃に特定街区という形で第1号の特定街区が一応設定されておりまして、以来この形で容積率の増なども検討されてきておりますけれども、今回はこの街区全体の都市計画の見直しも行うという方向で考えておりまして、いわゆる都市再開発法で言います再開発地区計画というものを適用いたしまして、全体の都市計画を見直そうと考えております。

ちなみに現状の国有地の部分につきましては、容積率が500%でございますが、これをもう少し増やそうと考えておりますし、霞が関ビルと東京倶楽部ビルの部分、これにつきましては既に特定街区がかかっておりますので910%程度の容積率が設定されております。これにつきましても若干増やそうかという話もございます。

それから霞山ビルにつきましては、現状700%の容積が適用されておりますが、こういったものも含めて都市計画の見直しをしようということでございます。

それで、2ページをご覧くださいますと、まちづくり協議会でいろんな議論を展開してきたわけがございますけれども、そういった流れの中で街区全体の将来像と申しますか、これはあくまで構成図ということで概念的なイメージでございまして全くこのとおりになるということでは必ずしもございませんけれども、先ほど申し上げましたまちづくり提案書の中で将来整備するイメージとして皆さんの合意が得られた絵ができております。

この中で、橙色の四角が2つございますが、これは見かけ上2棟に分かれておりますけれども、下の方ではつながるような形で一体のビルとして整備することを考えております。

これがいわゆる中央合同庁舎7号館で、これと霞山会館というような民間の施設を、官民融合という観点から、例えば、現在会計検査院がいるところに合築といえますか、区

分所有ビルの形で一緒になった整備を行ったらどうかと考えられてきております。

それから、都市計画の見直しとあわせて、官民融合を図るという観点から青い線で囲った部分を市街地再開発事業という手法をとりまして今後整備をしていったらどうかと現在検討しているところでございます。

それから文部科学省のところ、ねずみ色で黒っぽく、コの字型がちょっと崩れたような形になっておりますけれども、これには、昭和初期の古いものでして現状の建物の一部を保存活用してはどうかという意見が出ておりまして、そういう前提で整備を行おうと思っております。

それから、この街区全体の整備の考え方として、中央にオープンスペースをとりまして、区画全体が一般の方々も非常になじみやすいもの、それからランドマークになるような目玉部分として空間をとることも考えている次第でございます。

次の3ページでございますけれども、先ほどの絵のオレンジ色で2棟に分かれたようなところですが、これにつきまして概念的にその断面図を示しておりまして、下の方ではつながった形で考えておりますけれども、上の方では一応ツインタワー的な格好で整備を進めようと考えております。

緑色の部分がいわゆる国の庁舎部分でございます。これにつきましては会計検査院、文部科学省、それから最近の増員などの事情もございまして、各所に分散しているという事情もございまして、金融庁もあわせてこの際一緒に合同庁舎の中に入れて整備しようという動きになっております。それもあわせて、そこに書いてございますように約19万㎡分ぐらいの国の施設と、それから容積を増やした結果、黄色い部分でございますが、若干当面使わない部分がございますので、そこは将来国が使うという前提ではありますけれども、PFIのいわゆる附帯事業としてPFI事業者収益施設をあわせて整備してもらおうと考えております。

それから、市街地再開発事業ということでピンク色の部分に霞山会館というところでございますが、これとあわせて保留床が一部できる形になりますので、この合計3万㎡分ぐらいを上に乗せる形で区分所有ビルを整備しようとして現在考えております。

最初のページに戻っていただきまして、現在このような形でプロジェクトの調整及び検討を進めているというものでございますけれども、これにつきまして簡単にご紹介をさせていただきます。入居官署は先ほど申し上げましたように、文部科学省、検査院、

金融庁であります。

それから2番目のところがございますように、公共施設等の管理者等では、国土交通大臣が庁舎の整備を担当し、庁舎の維持管理・運営につきましては入居者の方で行うという予算上の制約とかございますけれども、文部科学大臣が管理官署という立場でそれらを代表する形でこういう公共施設等の管理者等になるということがございますので、両者の連名によって事業を進めていきたいと思っております。

庁舎規模等がございますけれども、これにつきましては、先ほどの絵にございましたようにいわゆる庁舎部分で19万㎡、それからPFI事業者が自発的に提案することによって整備されると考えられます民間収益施設、これがおよそ2万㎡、それから合築によります市街地再開発事業の民間施設、これが3万㎡ぐらい、都合24万㎡ぐらいということがございますので、相当大規模な施設になるであろうと考えております。

事業の内容は先ほど申し上げましたように庁舎の整備と維持管理運営、それから民間収益施設をPFI事業者が整備します。それから、民間権利者の施設も1つの建物であるのでPFI事業者が整備をお願いするというのが合理的であろうということで、これにつきましてもPFI事業者をお願いする考えでおります。

PFIの方式でございますけれども、BOT方式、20年で考えております。方式につきましては、固定資産税などの問題もございますので、いわゆる国の支払い、VFMを考えますとBOT方式が望ましい方向かと思っておりますのでございます。

それから20年ということにつきましても、国がいわば分割払いでお金を払っていく際、金利の負担といったことを考えますと、かなり長期になればキャッシュとしては相当大きな金をさらに払わなければならないという問題も生じますし、逆に短い期間で支払うとすれば金利は減りますけれども各年度の元本の支払い分が相当な額になるということもございますので、我々の予算の枠の制約もございますので、そのあたりのことを考えますと、20年ぐらいが適切かなと考えております。加えて民間のファイナンス問題も考えますと、一般的には15年前後ぐらいの比較的短い期間の方が割と融通がきくということも伺っておりますので、この年数にしております。

なお、この20年のうち完成に至るまでの期間としてはおよそ5年程度と考えておりますので、その後、国が使うと、あるいはそのお金を支払い始めるという意味では実質15年程度の期間が残るのではないかと考えております。

それから6番目のところでございますけれども、街区全体の都市計画の見直しということでございまして、先ほどもご紹介しましたように、既存の特定街区を廃止し再開発地区計画とすることを考えております。容積率につきましては、全体を910%超に見直しまして、土地をできるだけ高度利用していきたいと思っております。

それから市街地再開発事業でございますけれども、先ほど申し上げましたようにまちづくり協議会の合意によってこういう手法を使っていこうと考えております。国の庁舎部分につきましては、PFI方式で国土交通省が整備をします。いろいろな権利者の調整等が生じますけれども、これにつきましてはノウハウでありますとか、公平性、透明性ということも考え、都市基盤整備公団に全員合意という形をお願いしようと考えております。

プロジェクトの特色といたしましては、街区全体の整備ということ踏まえ、街並み、都市景観への配慮、それから歴史的な資産の活用を心がけたいと考えております。それから、環境対策、バリアフリー機能の充実、あるいは行政情報提供機能の充実といったことを考えておまして、これらについてもPFI事業者の方から提案を受けたいと思っております。

それから、最後にスケジュールでございますけれども、実施方針の公表を5月下旬近々のうちにできれば行いたいと、現在、関係のところと最終の調整を進めているところでございます。

それから、実施方針公表後、いろいろな意見を受けたいと思っておりますけれども、その手法の1つとして公募という形で意見を出してもらおうかと思っております。そういう中でVFMを出すためのいろいろなアイデアなども受ける形で、できるだけ効率的な整備ができるよう考えていきたいと思っております。

その後は、8月ごろに事業者の募集、入札公告を行いたいと思っております、今年度末にはPFI事業者の選定手続きを行いたいと思っております。

以上でございます。

西野部会長 どうもありがとうございました。

引き続き文部科学省から資料3のご説明をいただきたいと思っておりますが、20分程度を予定していたのですが、だいぶ時間がおしてございまして、大変恐縮でございますができるだけ簡潔に行っていただければ幸いです。

文部科学省 文部科学省大臣官房政策課長の小田でございます。

このPFIに関しましては、幅広い観点からの対応が必要でございますので、会計課と文教施設部の担当2人がご質問についてはお答えします。私の方からは、文部科学省におけるPFI事業への取り組みといたしまして、本省が直接やっておりますPFI事業の取り組み、国立大学等施設の整備と、それから地方公共団体が行う公立学校への補助などについてご説明いたします。

お手元の資料を見ていただきたいわけですが、中央合同庁舎の7号館の整備につきましては先ほど国土交通省が説明したとおりでございます。文部科学省は施設の維持管理の方を担当するというところでございます。

その次に、国立大学等の施設につきましては、特に老朽化・狭隘化が非常に大きな課題となっております。お手元に別添資料として「国立大学等施設緊急整備5か年計画」が4枚紙であるかと思っております。老朽化・狭隘化の改善といった点につきましては、第1期科学技術基本計画でも課題となっていたわけですが、残された課題として、昨年4月から始まった第2期科学技術基本計画で、国の最重要課題として位置づけられております。その基本計画を受けまして、文部科学省として策定したものがこの5か年計画でございます。

5か年計画では、施設整備の実施に当たりまして、PFI等新たな整備手法の導入についてもその検討を行うということを提言してございます。別添資料の4ページ目、最後のページをあけていただければ、具体的実施方針の一つとして、PFI等新たな整備手法等の導入を検討するということが謳われてございます。

国立大学の施設につきましては、別添資料の2ページ目に書いてございますように、全体で約1,100万㎡の整備がこの5か年間で必要と見込まれているわけですが、その中でも特に600万㎡を緊急に整備すべき対象としております。この600万㎡を従来の手法で整備した場合の所要経費は最大約1兆6,000億円と見積もっておりまして、こしたことからPFI事業等に対する我々の期待は大きいわけでございます。

具体的な現在の取組状況でございますが、16事業について必要な調査、検討を行っているところでございます。具体的な事業の中身は2ページに学校名、キャンパス等、事業名が書いてございます。これはトータルで約19万㎡、事業規模で言いますと大体約700億円規模と見積もっております。



16事業につきましては、国立大学等施設整備のPFI実施準備経費として、平成13年度1次補正予算において1億円、今年度の当初予算においては2億5,000万円を計上いたしまして、必要な調査を行っているわけですが、スケジュールといたしましては、ここに書いてございますように現在導入可能性調査を実施しているところであり、この結果を踏まえて、今後は、VFMの算定なども含めまして実施方針案の策定、検討、編成作業を行い、9月ごろには実施方針を取りまとめる予定にしております。

その後、12月ごろには特定事業の選定・公表を実施する予定でありまして、さらに来年の1月ごろには民間事業者の募集ができるものと見込んでおります。民間事業者の評価、選定、それから協定等の締結等につきましては、来年の4月以降に予定しております。

以上、16事業につきまして事業化に向けた調査、検討がなされているわけですが、施設の老朽化への対応につきましては喫緊の課題であり、PFIが大変重要な有効な手法の一つと認識しておりますので、現在進めています16事業以外にもPFIによる整備が可能である施設があれば積極的に導入に向けた検討を進めていきたいと考えてございます。

3ページ目でございますが、文部科学省におけるもう一つの大きな事業といたしまして、「地方公共団体が実施するPFI事業の推進に向けた取組と課題」をご覧ください。

公立学校は基本的に地方公共団体が整備を実施しておりますが、施設整備に必要な経費の一部を国が負担または補助する制度がございます。「公立学校施設整備費国庫負担(補助)制度」でございますが、その制度におきまして、PFI手法を用いました施設整備についても補助を可能とし、PFIを推進しているところでございます。

具体的には、BTO方式による公立学校の施設整備について、文部科学省では従来から補助金の交付は可能だと判断しておりまして、いち早くホームページなどでもその旨を明らかにしてきているところでございますが、昨年9月のPFI関係省庁連絡会議で補助金の交付の取り扱いについての指摘を受けて、このたび補助金の運用上の細目を定めている公立学校施設費国庫負担金等に関する関係法令等の運用細目を改正し、PFIによる事業も補助の対象となる旨を明記したところでございます。

平成14年度においては、具体的にはPFI手法を用いた整備事業について1件の国庫補助申請がなされる予定と聞いております。

また、ここに記載している調布市以外に、滋賀県の野洲町でも 15 年度に交付申請をするための準備を進めているという話がございます。

今後の方針としては、地方公共団体が P F I 事業をより一層推進しやすい環境整備について引き続き検討を進めていきたいと考えています。現在、内閣府の P F I 推進室に対して、P F I を活用した公立学校施設の整備及び運営手法に関する調査の実施のための推進費の配分を要求させていただいておりますので、これを活用して制度的、実務的な課題の調査や実施方針策定のためのガイドラインの策定などをいたしまして、P F I を活用した公立学校施設の整備を推進させていきたいと考えております。

最後に、資料には記載しておりませんが、P F I 事業実施における課題については、我々もまだ取り組んでいる初期の段階であり税制、金融、保険制度などいろいろな点で課題が出てくることは予想しておりますが、現時点ではまだ格段に支障となっている問題はないわけでございます。けれども、国立大学において P F I 事業を担当している部局からは、V F M の算定や契約書作成等の実務上の作業量が大変大きく、従来型の公共事業に比べ予想以上に人的、時間的コストがかかるというようなことも聞いております。

こういったことは我々も経験、実績を積み重ねる中で解決していくことができるのではないかと考えておりますが、様々な分野の P F I 事業についていろいろなケースがありますので、国立大学の標準的なモデルができてノウハウが共有されることが事業の進展のために必要ではないかと考えております。

西野部会長 どうもありがとうございました。

今日は 11 時 30 分までを予定しておりまして、今 11 時 5 分ですのであと 25 分ぐらいでございます。できれば質疑時間を中央合同庁舎 7 号館と文部科学省で半々ぐらいに割り振りしたいと思います。多少の偏りはやむを得ないかと思います。

まず、中央合同庁舎 7 号館について何かご質問、その他ございましたら発言をいただきたいと思っております。

B 専門委員 合築についてですけれども、プロジェクトファイナンスを行う場合に気になることは、先ほども申し上げたマーケットリスクでして、民間施設の収益がどの程度のものであるかということに非常に興味があります。つまり、P F I 事業そのものに民間収益事業の失敗が影響するようなものであれば困ります。公共事業としての P F I 事業が崩れてしまうわけですから、民間収益施設がどの程度のボリュームを占めるのか、

またそれが事業として立ち行かなくなることに對して国として何らかの支援を行う用意があるのか、このあたりが関心のあるところです。

もう一つは、この地図を見ますと、民間が土地を所有しているので、仮に事業全体のプロポーザルを出す時に所与の条件となる土地あるいは建物の価格を、悪く言えばダンピングさせれば、PFI事業全体についての低いコストのプロポーザルができてしまう。PFIのプロポーザルの質が問われているところで、コスト的に大きなウエートの占める土地をダンピングさせると、それをもってPFI事業の質が補われてしまうということがあるのではないかという懸念があります。

つまり、公募ですから土地はあくまで所与の問題として、コストをあらかじめ決めて、PFIの提案の中ではなるべく公平に公募をかけてご判断されるのがいいのではないかと思います。この2点についてよろしければご意見をお願いしたいと思います。

国土交通省 まず、3ページの立体図で、民間収益施設、その上に民間のオフィスが乗ってくる形がございますけれども、これらにつきましては、基本的にPFI事業と違うと思っております、我々といたしましては当然収益計算上切り離された形で、緑色の国が行う部分だけをPFI事業として行うつもりでございます、黄色の民間部分の収益を前提にするということは考えておりません。したがって、どういった支援を行うことが必要かというご指摘がありました、基本的にはそういった支援を特に考えるつもりはございません。

また、このピンク色の部分につきましては、PFI法とは違う部分でございます、民間の事業者が再開発という手法の中で加わってくるところでございます。これにつきましては、事業の中の関わりのある部分としてPFI事業者の方にお示しするわけでございますけれども、実際の契約といたしましては、再開発事業として、先ほど申し上げましたように都市整備公団が施行者として入ってくることになりますので、都市整備公団が施行者の立場でPFI事業者と契約することを想定しております。そういう意味では、一体の建物ではございますけれども、契約相手が公団と国ということになりますので、その辺の調整を図りながら実際の整備を行うという考えでございます、再開発事業部分につきましても、直接こちらとリスクを交えるような形にならないようにするという前提で考えております。

それから、周辺の土地のお値段について、ダンピングというお話もございましたけれ

ども、基本的には2ページの青い線で区画した部分だけが基本的に今回直接対象になる事業であり、例えば霞が関ビルの部分とは直接リンクはしないと思っておりますので、土地のダンピングの問題ということとは直接関わりはないのではないかと考えております。

C 専門委員 確認ですが、この民間収益施設から上がる収益というのは全体のPFIの事業のキャッシュフローとは全然関係がないということですか。

国土交通省 基本的にはそういう方向で考えております。私ども聞いておりますのは、一般的には、いわゆる民間収益事業とPFI事業とを合わせた場合は、リスクが非常に混在することも考えられます。例えば収益部分で利益が出ている時はいいのですけれども、そうでない時は公共の部分にまでいろいろな問題が及んでくることも考えられますので、PFI事業と民間収益事業は基本的には切り離れた形で考えます。

C 専門委員 今のB 専門委員のお話ともかかわるわけですが、そのような土地利権者がいるということは、一旦リスク分担を決めても土地利権者との関係が競争上明確に隔離されて、公平かつ透明な入札ができるということでしょうか。それを1つだけ確認させてください。

それともう1点お聞きしたいのは、国の案件でございますので、会計法・予決算で予見されていない様々な事務的な問題がございます。特に入札手続の問題、入札保証金の問題、いわゆる落札者たる応札者とSPC、すなわち選定事業者の問題、どのように制度的に整理されてどういうお考えなのでしょうか。あるいは現状においてもまだ制度的な問題があるのか、国土交通省の現在のスタンスをお聞きしたいと思います。

国土交通省 まず近隣との関係ということでは、先ほど申し上げましたように一応市街地再開発事業の部分とそれ以外の部分が明確に分離されるような扱いになるかと思っております。法定の市街地再開発事業というスキームを使いますので、いろいろな意味で公平性、透明性は確保されると思っております、透明性、公平性という意味では問題ないと思っております。

それから、入札の手順というお話もございました。ちょっと説明が抜けてしまったかもしれませんが、先ほどの1枚目のペーパーの5番目のところに記載しており総合評価落札方式を考えておまして、提案内容と提示金額を総合して評価したいと考えております。

基本的には2段階の審査を想定しておりまして、1段階目では簡単な過去の業務実績などを判断してスクリーニングし、その上で2段階目で具体の提案を行っていただきまして、その内容を審査して最終的にPFI事業者を選定していこうと考えているわけでございます。

それから、連帯保証というような保証金の制度につきましては、基本的には入札時の保証金など従来から要求しているものについては同じようにやっていきます。それから、連帯保証については、そこまでやりますとにそれぞれの会社の体質といたしますか、評価にかかわる部分があるということもございまして、基本的には求めないと考えております。プロジェクトファイナンスを前提に本体となる会社との切り離してSPCをつくるということを基本的にはお願いしようと思っております。

H専門委員 確認ですが、2段階審査というのは、今おっしゃったところだと資格審査と本審査という、そういう審査体制ですね。

国土交通省 通例の一般競争の場合でも、1回目は過去の実績や会社の性格などを含めて資格について特に問題がないかどうかという審査を行います。

H専門委員 そういことですね。

国土交通省 ええ、それで結果として絞り込まれることもありますし、一定のハードルをクリアしていればすべて通過するということになるろうかと思えます。

H専門委員 要するに、予決令第72、73条に則って行うということですね。

国土交通省 そうです。

F委員 民間の収益施設が入ってくるという意味で、国の事例としては最初のものになりますのでみんな注目しているケースだと思います。これは、今回の法律改正の理由の大きな一つの原因だろうと思います。PFI法第11条の2の第3項でございまして、ここの対象になるべきところかなと思います。この時に、この文言にあります用途、目的を阻害しないということについては、この施設は公用施設ですよ。もともとPFIの対象になる部分が隣接して、あるいは将来公用になるような部分だろうと思いますので、何でもできるということには多分ならないだろうと思うのです。ある程度そういう意向が反映されるのは当然だと思いますが、そのあたりの条件といたしますか、こういうものはだめというのか、あるいはポジティブなクローズになるのかちょっとわかりませんが、その辺のお考えがあるのかどうかお聞かせ願いたい。

国土交通省 この黄色の民間収益施設の部分でございますけれども、これにつきましては将来国が取得することを前提にしておりますけれども、場所柄ということも考えますとやはり、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のようなものがお使いになるのが最も望ましく、少なくとも行政を行う上で支障にならないようなテナントが入ってくることが望ましいということで、民間の通常のオフィスなどでおおむねいいのではないかなと思っておりますけれども、誰でもいいというわけにはいかなくなるのではないかなと思っております。

西野部会長 それでは、少し時間が詰まってまいりましたので、文部科学省関係の案件に移らせていただきたいと思います。

C 専門委員 だいぶ前向きにご検討されて結構だと思いますが、これは大学設置基準の廃止を前提にして考えておられるのでしょうか、これが第1点。

それと16施設で、特に高等教育施設ですが、ご検討されるのは非常に結構なことだと思いますが、どうもこれは、ただ単なる箱モノの維持管理だけでどうしてこれでVFMが出てくるのでしょうか。大学というのは教職員や学生などへの多様なサービスを含むものですから、もう少し大学というものをPFIで夢のあるようなものに計画されるような、そういうご検討を、例えば、これは文部科学省の責任ではないかもしれませんが、政策的に図りながら単なる箱モノではない大学教育施設のPFIをお考えになられたらどうでしょうか。そういう政策的検討はなされないのでしょうか。

文部科学省 まず、1点目のご質問の大学設置基準との関係についてでございますが、担当部局が高等教育局でございますけれども、基本的にはこのPFIとの関係で大学設置基準を廃止するということは考えておりません。

それから、VFMの話の関係で、今考えている16事業はもう少し広い視点での検討が足りないのではないかと、あるいはもう少し夢のあることがほしい、どちらかという箱モノ的な感じがするというところでございますが、まず、我々は最初に国立大学の施設の老朽化、狭隘化という視点でとらえてこれに取り組んでいるわけでございます。基本的には、科学技術基本計画の中でも書かれているように、老朽化対応が非常に遅れ、築20年以上のところでもう雨漏りがしているといったこともあり、一方で、今の科学技術の最先端を担うような施設整備がなされていないという背景がございます。そういうわけで、我々はここを優先的にやっているということで、決して今ご質問の点について排

除しているわけではないのでございます。今特にその点について検討しているということとはございませんが、そういった点についてはむしろ当然あってしかるべきだと個人的には思っております。大変大事な話ではないかという考えでございます。

H 専門委員 ちょっと今の C 専門委員と関係しますが、これはこれからでしょうけれども B T O、要するに直ちにトランスファーして、あと維持管理を民間に任せるというスキームで大体考えておられるのですか。

文部科学省 基本的には、先生のおっしゃるように B T O で維持管理を任せると考えております。

H 専門委員 そうですか。そうすると、今 C 専門委員が言ったように、確かに今つくり変えて、そこを例えば V E など整備した場合とそんなに差が出ないかもしれませんね。それはこれからの検討でしょうか。

文部科学省 はい。基本的には、設計から P F I 事業に入れ込んでいこうと考えておりますので、その設計の部分で民間のノウハウが入ってくるのではないかと考えております。

H 専門委員 そうですか、わかりました。一応どっちにしろ B T の後で一定期間、何年ぐらいになるかわかりませんが、一応メンテナンスという形で民間がその中に入り込んでいくという形をとられるわけですね。

文部科学省 そうでございます。

H 専門委員 事業期間は大体何年ぐらいを考えておられるのですか。

文部科学省 先ほどの国交省さんがおっしゃったような近隣の問題、また、特に国立学校は教育研究の高度化、多様化とともにかなり短期間のうちに施設の使い方が変わっていくことが考えられますので、余り長期間の P F I 事業は好ましくないだろうと考えていますが、一方、財政負担の問題もありますので、今のところは 15 年もしくは 20 年ぐらいの期間と考えております。

C 専門委員 当然のことながら独法化後の体制も考えておられますよね。独立行政法人化しますとさまざまな制度が変わってくる。その中において、本来大学 P F I がどうあるべきか、その辺のご検討を踏まえた上でこれをやっているんでしょうね。

文部科学省 ご指摘のとおり、大学の独法化につきましては、この 3 月に独法化の基本的な方針を取りまとめて、早ければ平成 16 年度から独法化を行うということで、今

まさにその具体的な運営の問題などにつきまして委員会の方で検討している次第でございます。

その点等とPFIとの関係でございますが、現在検討しているこの16事業そのものについてはむしろこれまでの施設、特にここに書いてございますような研究などの施設を緊急に整備するという視点で対応している認識であります。ご指摘の独法化対応の中でこのような施設の整備につきましてどう考えていくかという点は、大学の主体性、自立性を基本的に考え学長以下の経営という視点で民間手法も取り入ることが独法化の基本でございますので、その一環として当然とらえていくべきものと考えてございます。

事務局 この大学の16事業は、結構研究棟のようなものがあるかと思うのですが、いわゆる官民の研究棟のようなものはお考えですか、それとも完全にそれぞれの大学だけの研究棟であり、共同研究棟のようなものは全く視野にないのでしょうか。

文部科学省 大学の独法化については、その成果をどう活用していくかという点が非常に大きな一つの視点になっているわけでございますが、その中でまさに民間との共同の利用研究センターなどの整備が一つの大きな課題になってございます。

新しくこれから考えていくようなものですのでこれからむしろ課題が出てくるということで、ここに出てきているのはむしろ従来から緊急に整備する必要があり、そこにPFIの仕組みが乗っかってきたということであって、おっしゃるようなものはむしろこれから我々は出てくるものだろうと考えております。

I委員 実は私の大学も少し関係しておりますので、C専門委員の発言に対して少し大学人としての見方を申し上げますと、東京大学時代にだいぶ見ていたのですが、大学の整備というのは従来はほとんど文部科学省でやっており、ユーザーという概念が余りなかったのです。今度こういう形で独立行政法人化しますとまさにユーザーがはっきりしておりますので、ユーザーの意見を聞くとVFMが出る可能性がかなりあります。つまり、例えば維持費が安くつくとか、大学の建築は世界的に見ると今非常に変り発展しておりますが日本の大学ではほとんどまだ反映されていないので、場合によってはユーザーと設計者の間でうまく話し合いがつかますとVFMが出るという可能性が箱モノであってもある、非常に特殊な案件かなと解釈をしております。

肩を持っているわけではないのですが、逆に言いますと、16案件ありますので、ぜひ



今までと違いユーザーの意見をよく聞いていただき、そして独立行政法人化して維持費その他が格段に安くなることや使い勝手がよくなることなどに配慮されますと従来型のものとは違ったものができるのかなと期待をしているというのが実態です。

D委員 部会長にご質問を差し上げた方が適切だと思うのですが、ユーザーの意向を活かすということですが、実は事業者選定の過程でスペックを明示して、事業者を選定し、設計段階から民間事業者に委ねることになります。こうして決まった後で、先生方のご意向をお伺いした時に先生方が仮に勝手気ままなことをおっしゃいますと金額が大きくなるのではないかと気が私はしてならないのです。入札というのが本当にできるのだろうかという気がします。プロポーザル方式としても片一方で金額を見せていますので、設計変更等々が多発しますとこれはなかなかいいのだろうかという問題が出てくると思います。先生いかがなものでしょうか。

I委員 私が理解しておりますのは、一応大学の場合ですからサービス購入型になるのだらうと思います。施設の性格によって違いますが、財務省の現在の平米単価によって金額の上限と、それから現在の定員と面積の中で考えるものですから、それに入札の時には上限が書いてあります。

私が申し上げたのはそういう意味ではなくて、大学が独立行政法人化されますと、例えば、今までほとんど秘書というような概念がなかったのですが、外国の大学に行きますと秘書がいるわけです。今までは大学の教員が秘書の役割をやっているのです。独法化すると、今度は大学の教員3人に1人秘書がついた方がいいとか、4人に1人秘書がついた方がいいと、そういうことができるのだらうと思います。そういう形で、非常に人件費も減り、同じ床面積であっても人の使い方がよくなるとかいろいろなことが考えられるのではないかと、そういう意味で申し上げたわけです。

H専門委員 その関係もあってこの大学の中の全体だったらいいのですが、大学の中の一つの建物だけをPFIでやるとすれば、せめてその維持管理は大学全体をやるとすればもう少し効率的にバリューが出るのかなという感じがいたします。

西野部会長 大変ありがとうございました。

そのことは私も普段から言っておりまして、今はまだ始まったばかりですからPFIが終わった後どうするかというようなことはまだ話題になっていないのですが、私はリハビリテータのオペレーターなどという言い方をしておりますが、PFIが終わ

った後で同じような契約に入るとすれば既存の施設を使うというのも全くおかしくはなくて、そこまで検討がいくかどうかはわかりませんが一つの課題かなと、良いご指摘かなと聞いておりました。

今日は少し遅れ気味になりまして大変恐縮でございますが、この辺で議論を終わりたいと思います。説明者の方にはご多忙のところご出席いただきありがとうございました。

それでは、次回のスケジュールについて事務局からご説明をお願いします。

事務局 それでは次回でございますけれども、今日は1回目でしたが、第2回目の関係省庁からのヒアリングということで、総務省、厚生労働省からのヒアリングを予定しております。開催日程でございますが、既にご案内させていただきましたとおり5月29日水曜日、15時から17時の日程でございます。隣の会議室で行う予定でございます。

以上でございます。

西野部会長 どうもありがとうございました。

それでは、今日の第22回の会合をこれで終わりにしたいと思います。ありがとうございました。