

先導的な事例に学ぶ、PPP/PFIセミナー (平成27年1月28日～2月13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

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

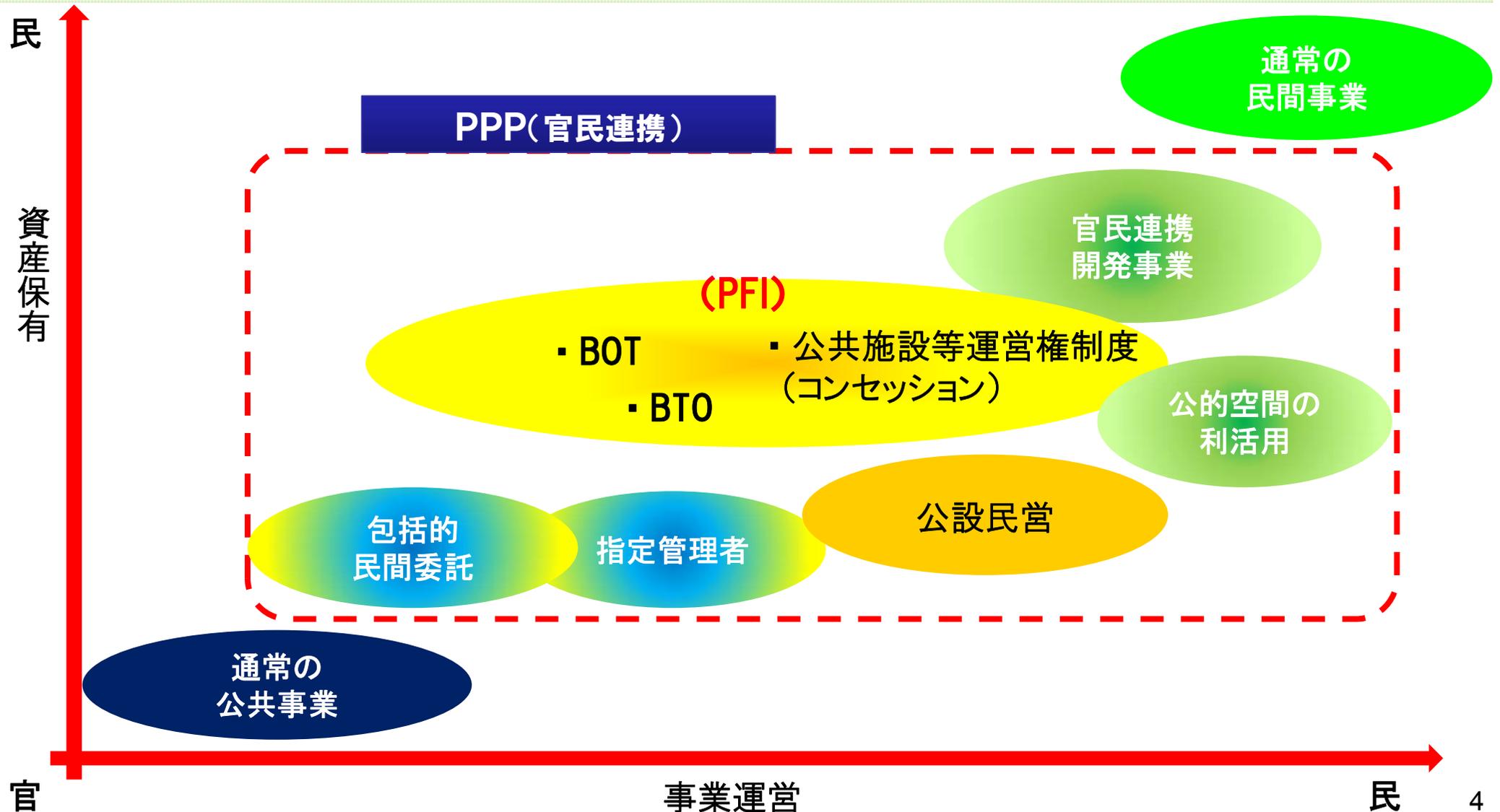
(1) PPPとは

- 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・包括的にを行う手法。

| | | |
|------|-------------------------------|----|
| 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) | | | |

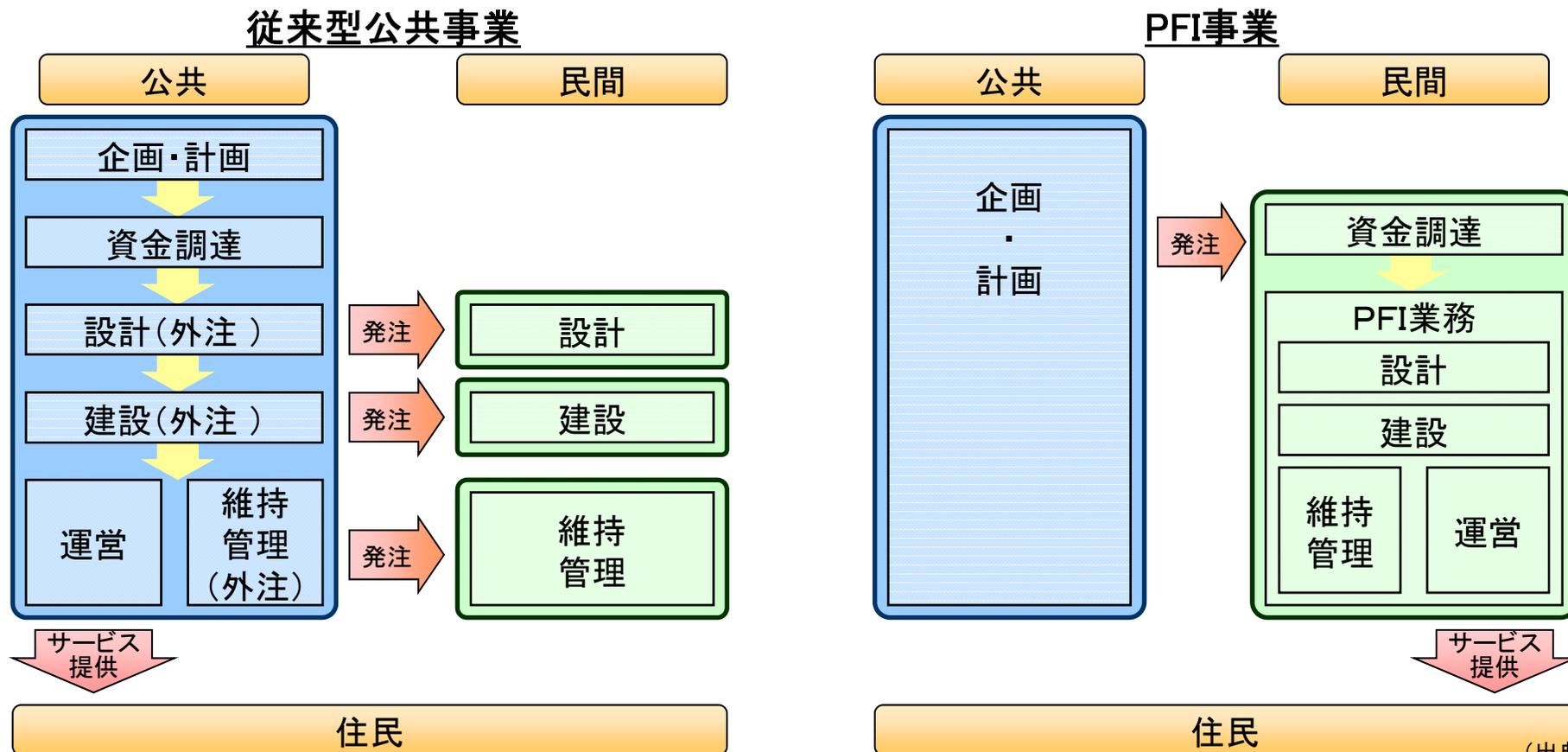
(2) PFIの基本的な考え方

- 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



【参考】PFI法の概要（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）

目的(第1条)

民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して公共施設等の整備等の促進を図るための措置を講ずること等により、効率的かつ効果的に社会資本を整備するとともに、国民に対する低廉かつ良好なサービスの提供を確保し、もって国民経済の健全な発展に寄与する

対象施設(公共施設等)(第2条)

- 公共施設(道路、鉄道、港湾、空港、河川、公園等)
- 公用施設(庁舎、宿舎等)
- 賃貸住宅及び公益的施設(教育文化施設、廃棄物処理施設、医療施設、社会福祉施設、駐車場等)
- 情報通信施設、熱供給施設、研究施設等
- 船舶、航空機、人工衛星等

公共施設等の管理者等(第2条)

- 各省各庁の長(衆議院議長、参議院議長、最高裁判所長官、会計検査院長含む)
- 地方公共団体の長
- 独立行政法人、特殊法人その他の公共法人

基本方針(第4条)

特定事業の実施に関する基本的な方針(閣議決定)

株式会社民間資金等活用事業推進機構(第31条～第67条)

利用料金を自らの収入として徴収する公共施設等の整備等に対して出融資等を実施

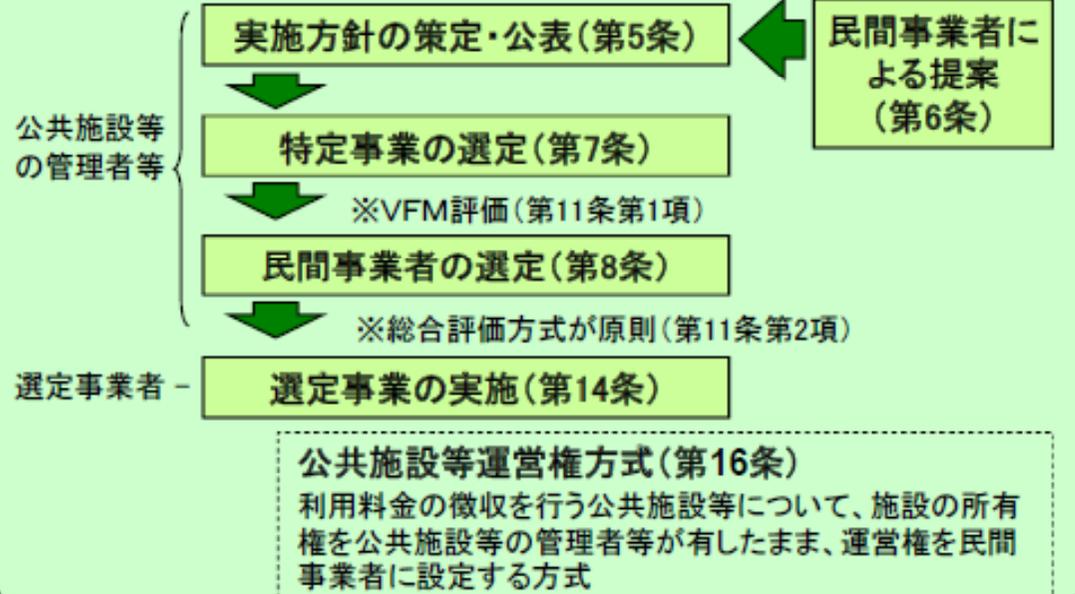
PFI推進会議(第81条)

会長:内閣総理大臣 委員:国務大臣
基本方針の案の作成、関係行政機関相互の調整

PFI推進委員会(第83条)

委員:学識経験者から内閣総理大臣が任命(9名)
基本方針の審議、PFIの実施状況の調査審議

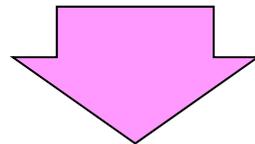
事業の実施



支援措置等

- 国の債務負担5年→30年(第68条)
- 行政財産の貸付け(第69条、第70条)
PFI事業に供するため、国・地方の行政財産(土地・建物等)の貸付けが可能。
- 国公有財産の無償使用等(第71条)
PFI事業に供するため、国公有財産の無償・低廉な対価での使用が可能。

| | 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

【参考】PFI方式導入の動機およびメリット／デメリット

| PFI方式の特徴 | PFI方式導入の動機 | メリットの例 [VFM発現の源泉] | デメリットの例 [懸念される事態] |
|---------------------------|---|---|---|
| ◇ 複数年 に及ぶ契約期間 | 《民間部門》 ・長期安定的経営 《公共部門》 ・財政負担の平準化 | ◇ライフサイクルコストの縮減 ◇事業の早期供用 | ◆契約後に競争原理が働かない場合、公共サービスの質の低下が懸念 |
| ◇同一の事業者に 包括的に性能発注 | 《民間部門》 ・新技術やノウハウの活用等による業務改善余地の拡大 《公共部門》 ・適切な対価やペナルティ賦課による質の高い公共サービスの提供 | ◇ライフサイクルコストの縮減 | ◆監督牽制効果が薄れ、個別業務工事間の責任の所在が不明確になる懸念 |
| ◇公共と民間とで リスクを事前に分担 | 《民間部門》 ・担務するリスクに見合った収益(リターン)の確保 《公共部門》 ・民間ノウハウの活用による、リスク対応の効率化 | ◇リスク管理の徹底 (リスクの顕在化に伴い事業に与える損失の発生を抑制) | ◆事業の進捗や収支に大きな損失が発生する懸念 ◆公共サービスの利用者や住民が不利益を被る懸念 |
| ◇ 民間部門が資金調達 | 《民間部門》 ・ - 《公共部門》 ・追加的な財政支出の抑制 ・財政負担の平準化(割賦払) | ◇コスト管理の徹底 (事業費増大の抑制) ◇早期事業着手 (特に、独立採算型では公共部門からの支払いが生じない) | ◆事業の途中で破綻する懸念 ◆将来世代への過度の負担、財政の硬直化等の懸念 |

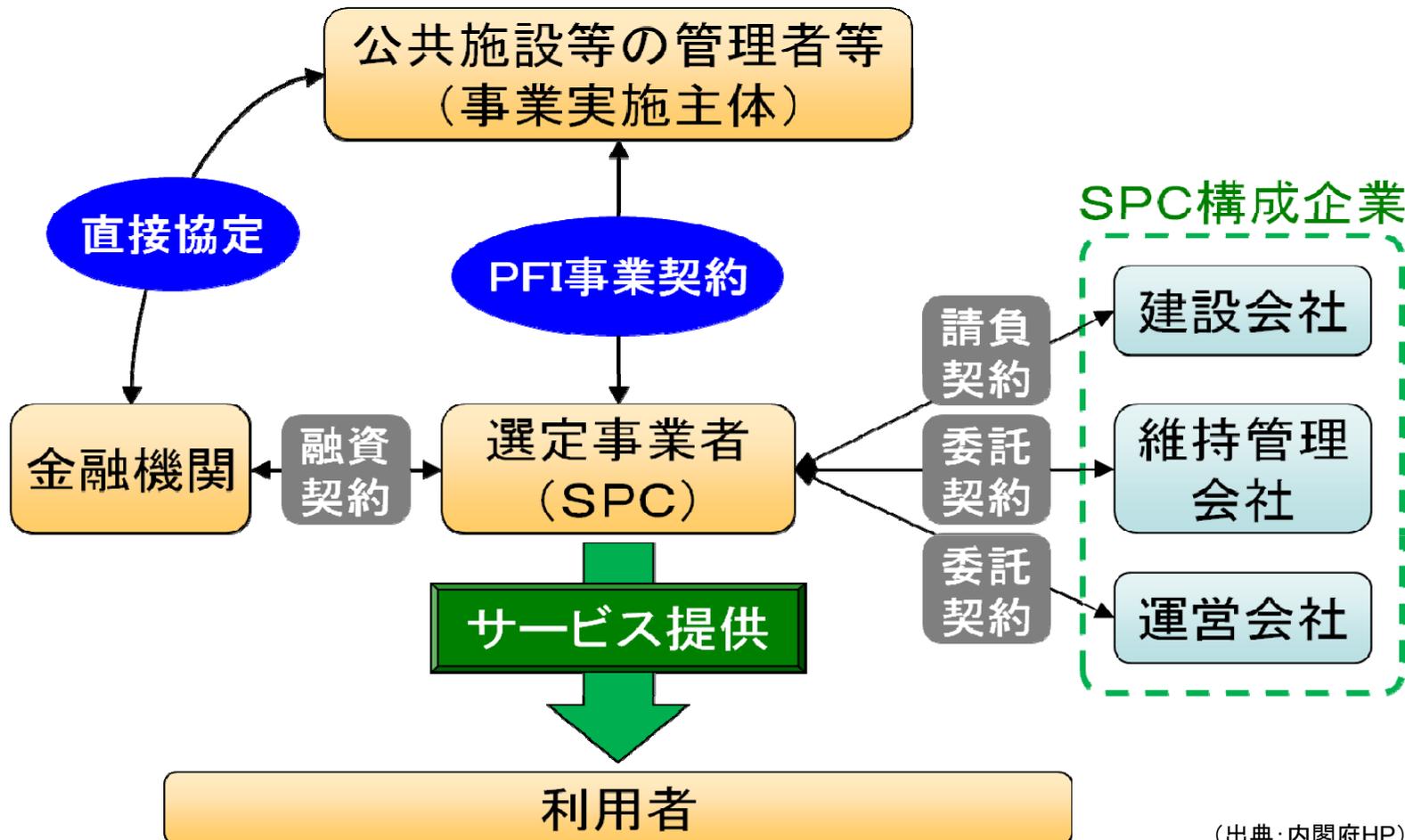
PFI方式と従来方式の比較②（事業スキーム）

| | 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 |

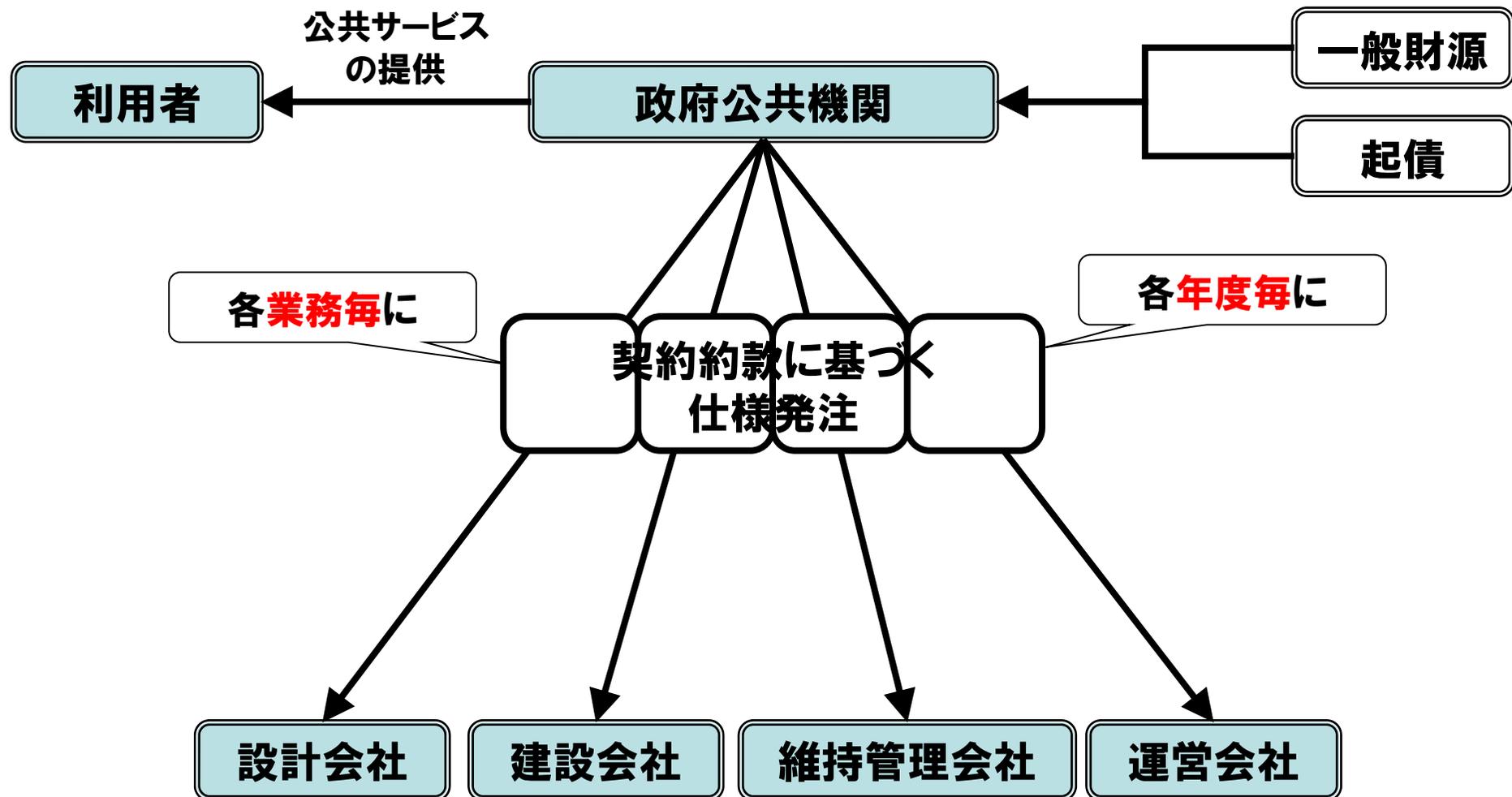
【用語解説(内閣府HPより)】

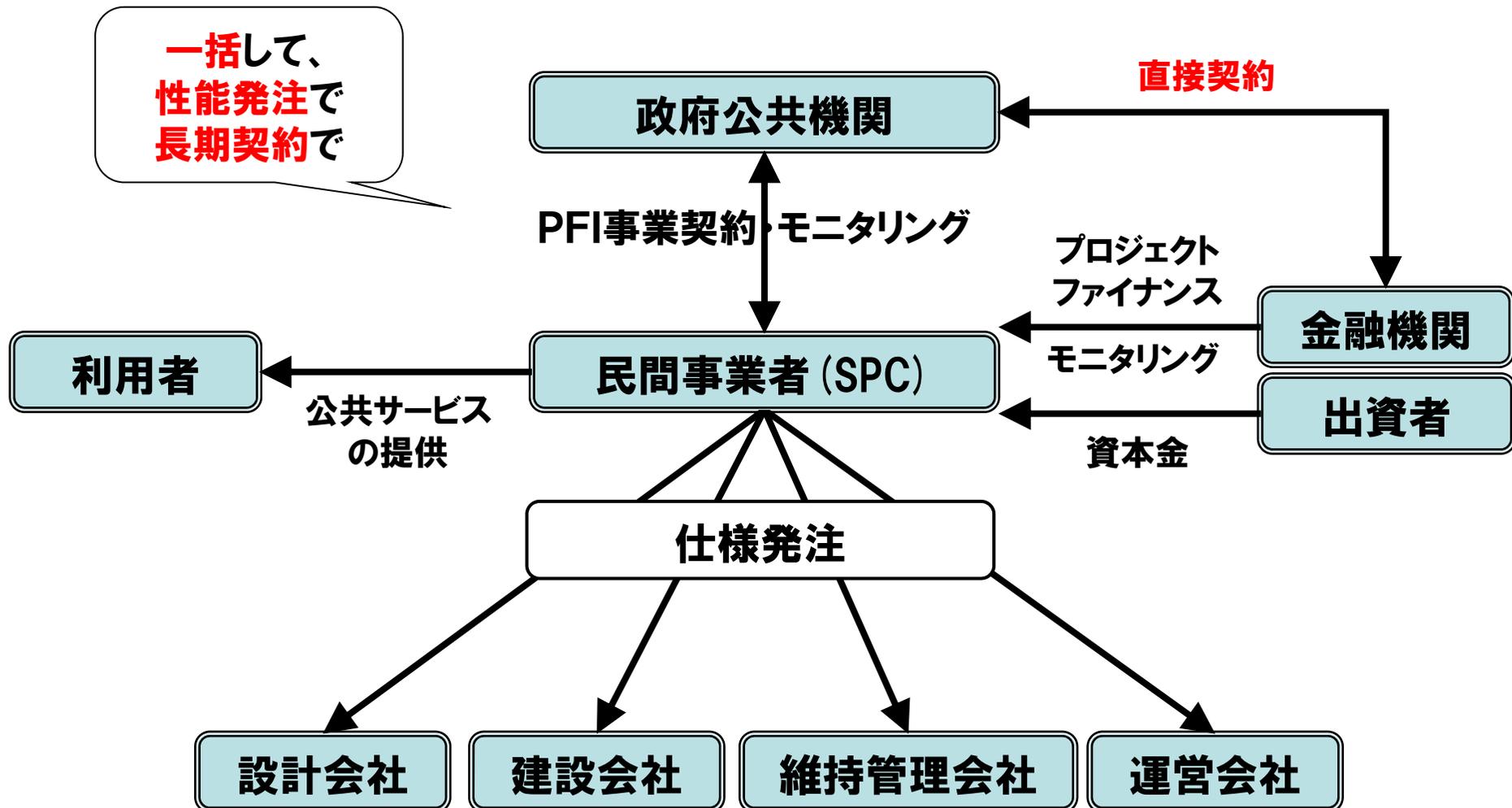
● **SPC**(specific purpose company／特定目的会社)。
 ある特別の事業を行うために設立された事業会社のこと。PFIでは、公募提案する共同企業体(コンソーシアム)が、新会社を設立して、建設・運営・管理にあたることが多い。

● **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)





| | プロジェクトファイナンス | コーポレートファイナンス |
|---------------------------------------|--|---|
| 概要 【出典：PFI事業導入の手引き(内閣府HP)】 | 特定のプロジェクト(事業、以下PJ)に対するファイナンスであって、そのファイナンスの利払い及び返済の原資を原則として当該プロジェクトから生み出されるキャッシュフロー(収益)に限定し、そのファイナンスの担保を当該プロジェクトの資産に依存して行う金融手法。 | 従来型企業貸付の主流で、企業活動全体が債務返済の原資となる資金調達形式。特定のプロジェクトの採算性等が問われるプロジェクト・ファイナンスに対して、企業の持つ人、物、金(カネ)全体が信用力となる。 |
| 借入主体 | SPC | 法人 |
| 返済原資 | PJからのキャッシュフロー(以下CF) | 法人が実施する事業全体からのCF、法人が有する資産 |
| デフォルト(債務不履行)時の遡及の有無 | 原則、出資者等への遡及なし(ノンリコース) | 原則として全面遡及あり(リコース) |
| 担保対象 | SPCの有する全資産、権利、契約上の地位 | 主に不動産 |
| ステップイン (デフォルト時等における金融機関等によるPJへの介入) | あり | なし |
| 債務償還 | 原則としてPJ終了時において完済 | 運転資金はリファイナンスを前提 |
| 金融機関等の判断基準 | PJから発生する収益と、SPCが有する資産 | 法人のゴーイングコンサーンを前提 |

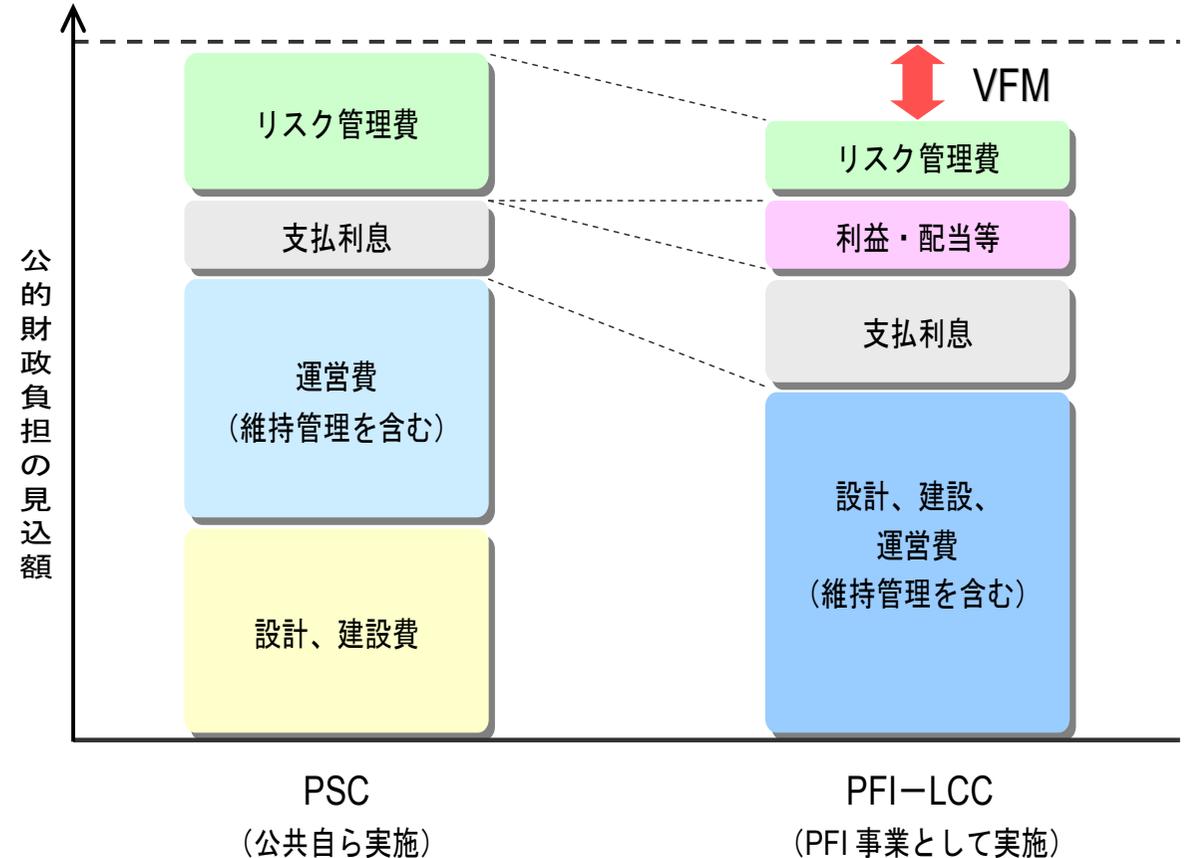
【用語解説(東京証券取引所HPより)】

●継続企業の前提(ゴーイングコンサーン)

会社が将来にわたって事業を継続するとの前提をいい、ゴーイングコンサーン(going concern)とも言います。

企業の経営破綻などを背景として、平成15年3月期から、継続企業の前提に関して経営者と監査人(公認会計士・監査法人)が検討を行うことが、監査基準の改訂等により義務づけられました。経営者及び監査人が継続企業の前提について検討対象とする事象・状況としては、債務超過等の財務指標、債務返済の困難性等の財務活動、主要取引先の喪失等の営業活動、その他巨額の損害賠償負担の可能性やブランドイメージの著しい悪化などです。経営者は、継続企業の前提に関する重要な疑義を認識した場合には、その内容を財務諸表等に注記し、これらの事象・状況を解消又は大幅に改善させるための対応又は経営計画を策定し、監査人に説明しなければなりません。監査人は、これらの検討も含めて監査意見を表明することとなります。

同一の公共サービスの提供水準の下で
評価する場合

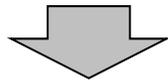


VFM (Value For Money)

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



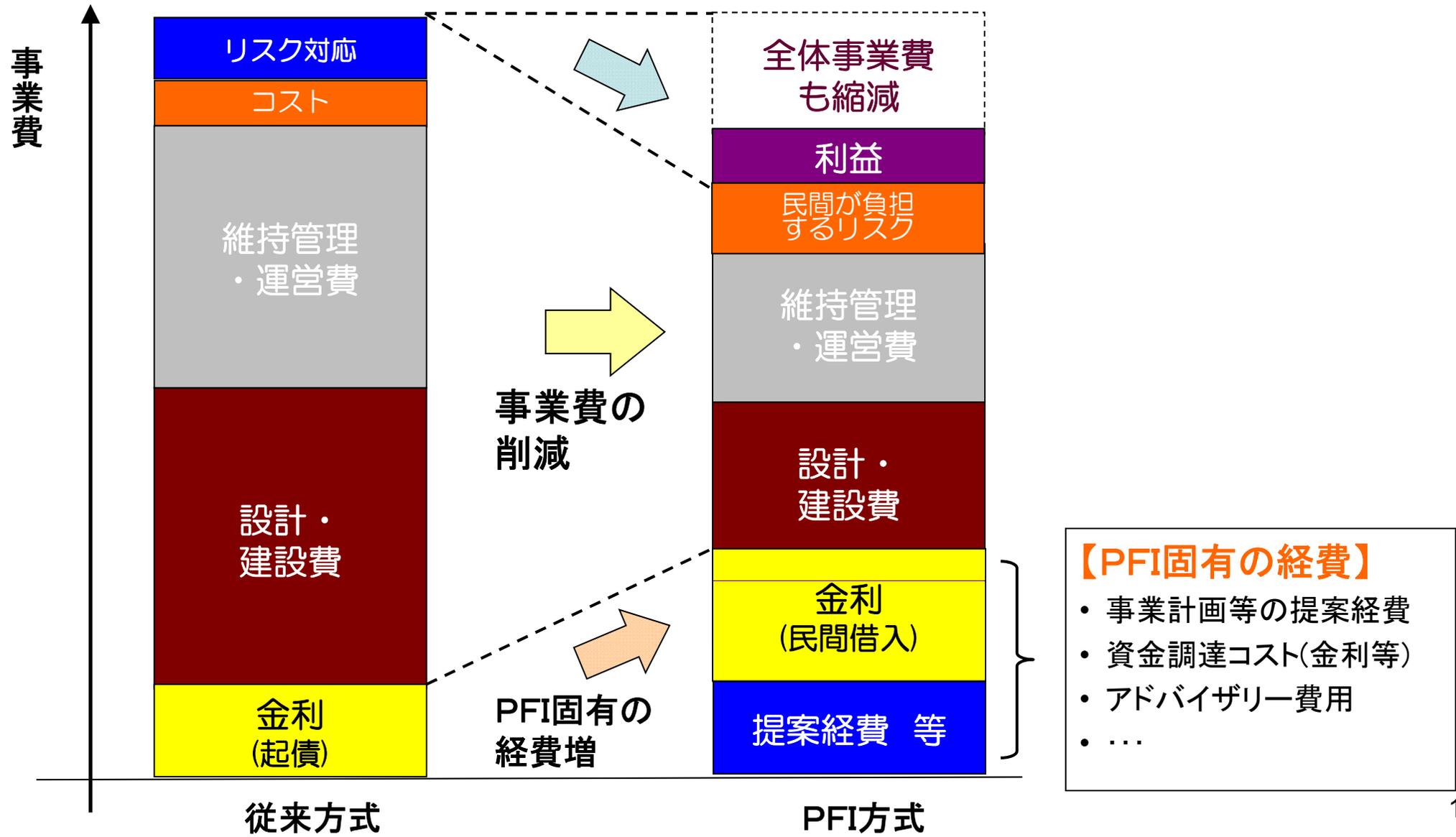
同一水準のサービスをより安く
同一価格でより上質のサービスを

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

- ※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

PFI方式の導入には、**PFI固有の経費**以上のコスト縮減が必要。



| | | |
|-----------|--|---|
| 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】リスク分担の参考例（下水道）

| 段階 | リスクの種類 | リスクの内容 | 負担者 | | リスク分担の考え方 | 補足 |
|------------|--------------|--|-----|------|---|--|
| | | | 管理者 | 運営権者 | | |
| 共通 | 不可抗力 ... | | | | | |
| 整備 | 測量・調査 ... | | | | | |
| 維持管理 運営 | 未払料金 | 下水道利用料金の滞納による減収 | | ○ | 原則として運営権者がリスクを負うことになる。 | |
| | 水量の変動 | 人口減少・節水による流入水量の減少に伴い、当該事業の収入が減少する場合 | (○) | ○ | 事業の前提条件として用いる水量について、管理者の予測値、または運営権者の予測値のいずれを用いたかによって、負担者が異なることも考えられる。 | 一定の水量減少については運営権者が負担とする。ただし、予め契約時に想定できなかった大規模工場の撤退や開発計画の中止等、予め定めた一定量を超えて著しく水量が減少する場合には、管理者と運営権者が負担等について協議することを規定することも考えられる。 |
| | | 施設能力を超えて流入水量が増加した場合 | ○ | | 施設能力を明らかに超える流入がある場合には、施設増設が必要であり、管理者側の責任と考えられる。 | コンセッション方式では設置（新設）に伴う行為は業務対象外である。 |
| | 水質の変動 | 流入水質の変動に伴う処理費用の増減（要求水準書等定めた範囲内の場合） | | ○ | 要求水準書等で設定しているので、その範囲内では運営権者がリスクを負うことになる。 | |
| | | 流入水質の変動に伴う処理費用の増減（要求水準書等で設定した範囲を超える場合） | ○ | | 施設能力を明らかに超える水質であった場合には、管理者側の責任と考えられる。 | |
| ... | | | | | | |
| 付帯事業 | | | | | | |
| 契約解除 | ... | | | | | |

【出典】「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)」(平成26年3月31日) より抜粋。

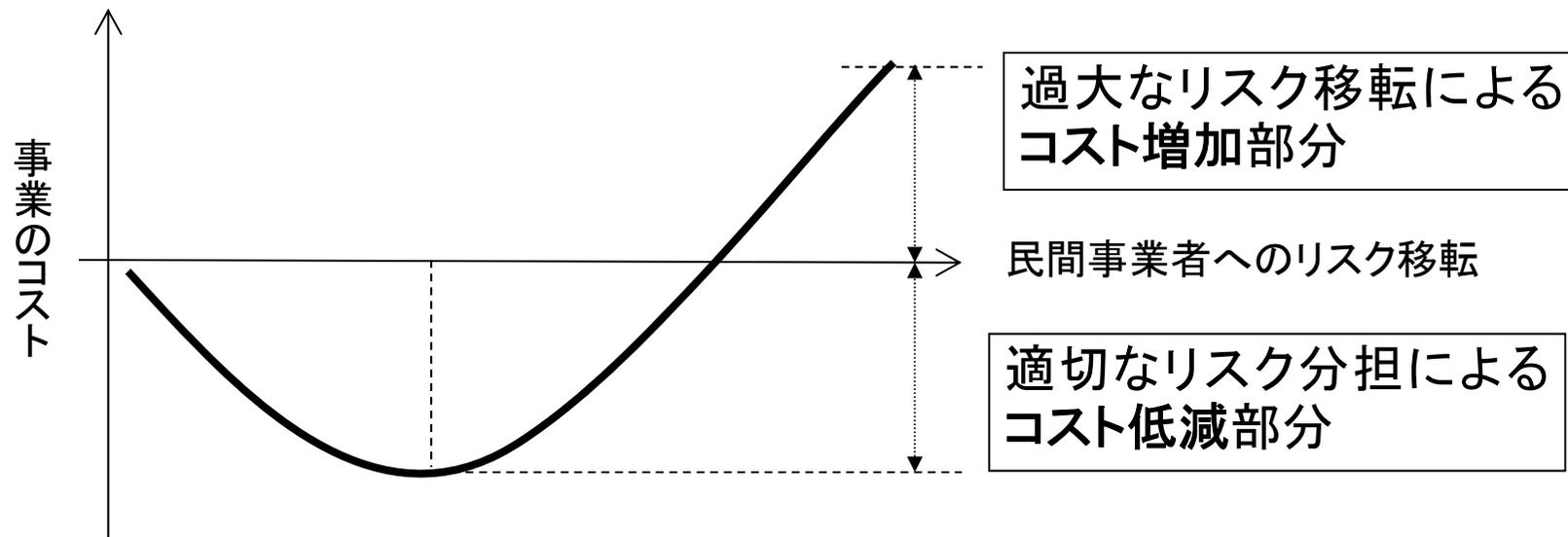
最も適切にリスクをコントロールできる者が、そのリスクを負担



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



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



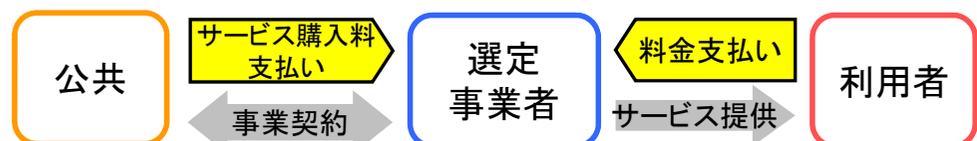
● 独立採算型

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）

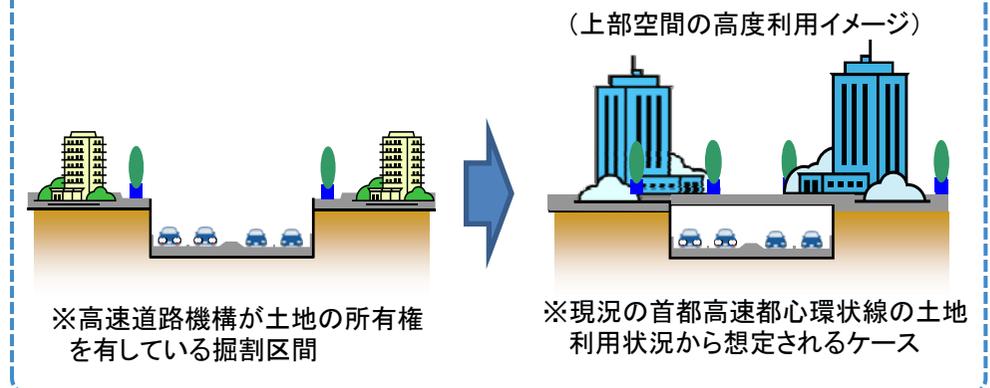
利用料金を徴収する既設の公共施設等について、施設の所有権は公的主体が引き続き有しつつ、施設を運営する権利を運営権者に対して長期間にわたって付与



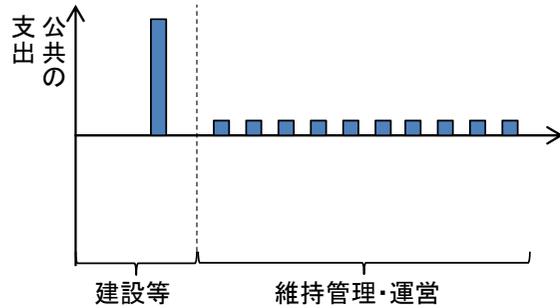
2. PPP

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。

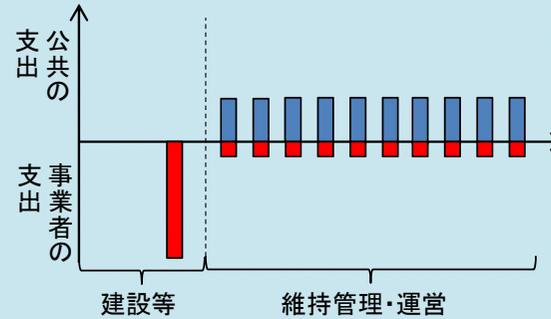
PPPの例： 都市再生と連携した高速道路の老朽化対策



1 従来の公共事業



2 PFI事業 (1) サービス購入型

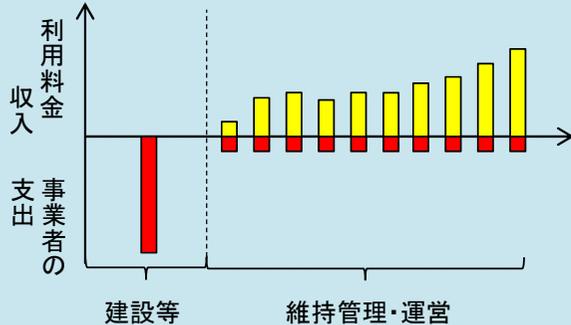


公共施設等の整備等(公共施設等の建設、製造、改修、維持管理若しくは運営又はこれらに関する企画をいい、国民に対するサービスの提供を含む。)に関する事業であって、民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用することにより効率的かつ効果的に実施されるものをいう(PFI法第2条第2項)。

- 公共の支出
- 事業者の支出
- 利用料金収入

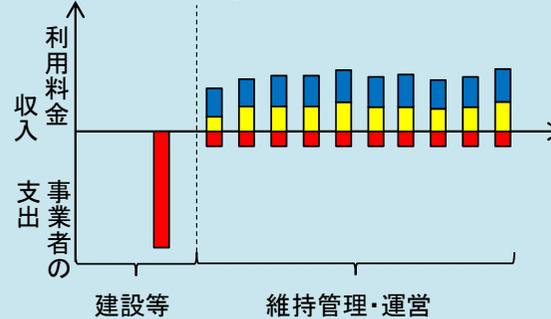
<事業者が利用料金収入で費用を回収する方式>

(2-1) 独立採算型①



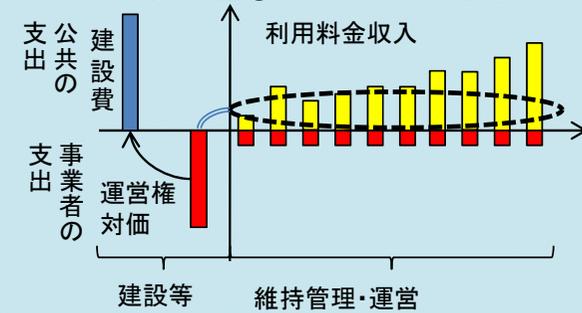
(事業例)
羽田空港国際線旅客ターミナルビル

(2-2) 独立採算型②(混合型)



(事業例)
高尾の森わくわくビレッジ

(2-3) 独立採算型③公共施設等運営事業



公共施設等運営事業

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。

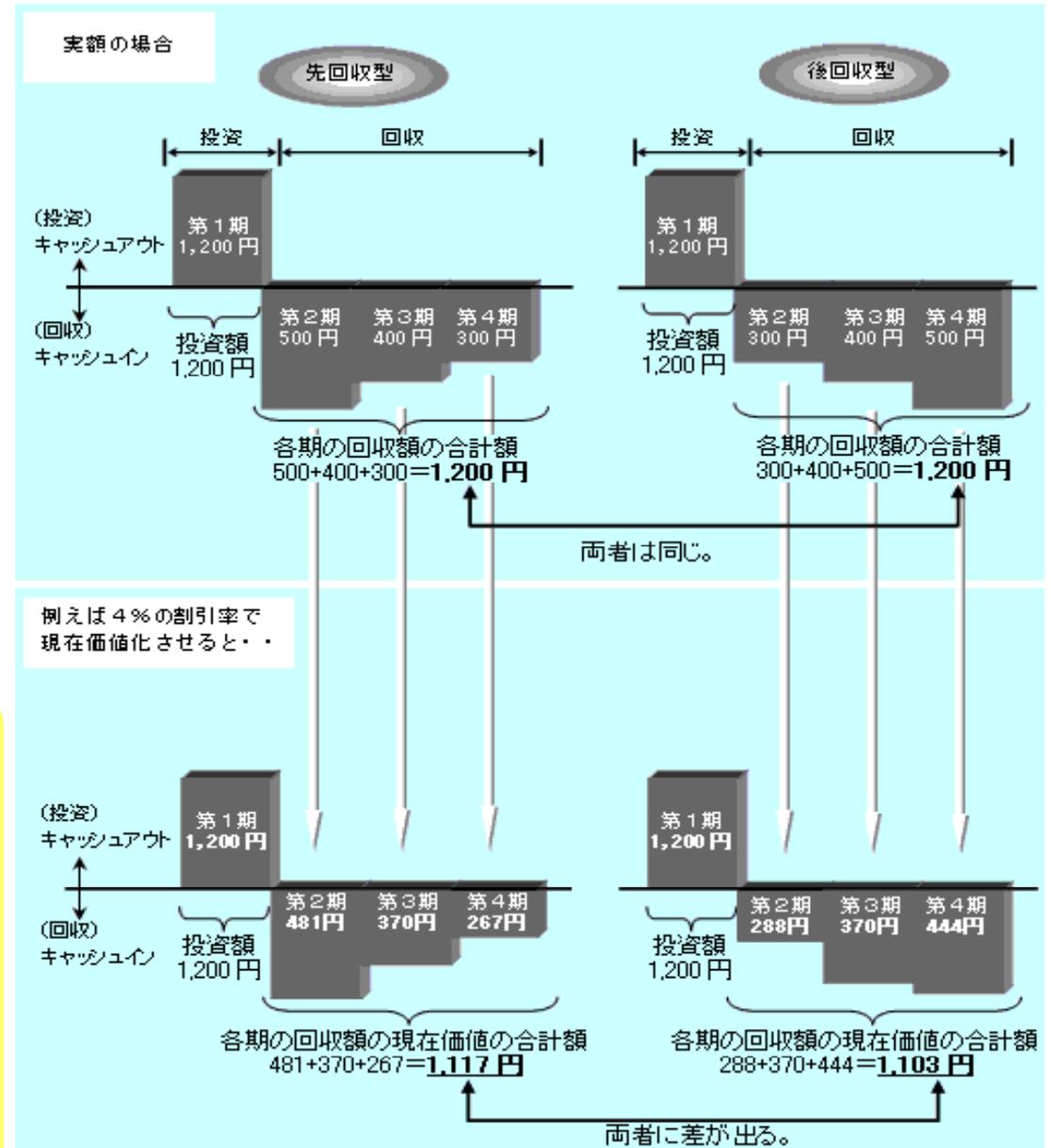
$$Y = X \div (1 + r/100)^n$$

【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。

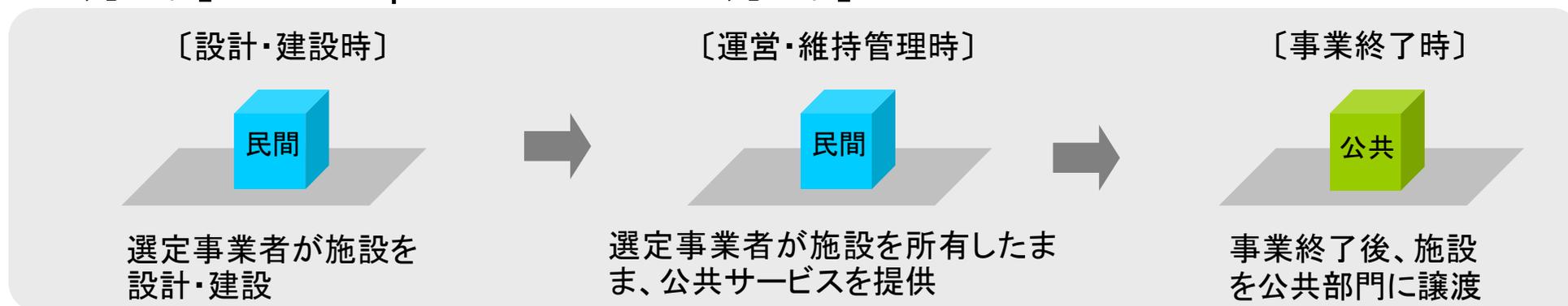
(右図参照)



●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

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）

入札前

民間提案

（制度上、可能な手続き）

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・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)

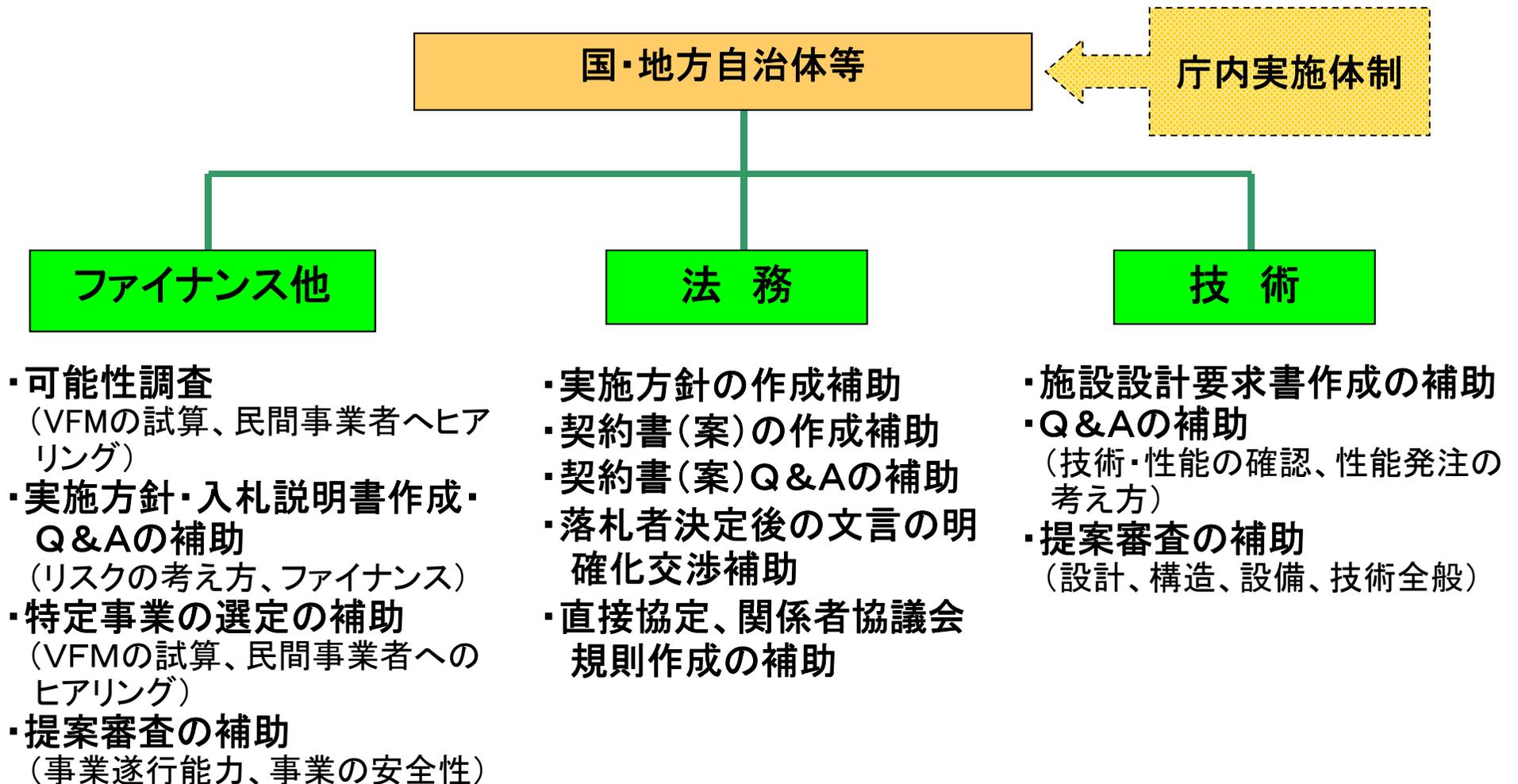
【期間満了後も施設の継続使用を予定する場合】

- 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

PFI事業の案件形成を進めるにあたっては、専門家をはじめとした民間人材を活用することも有効である。



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

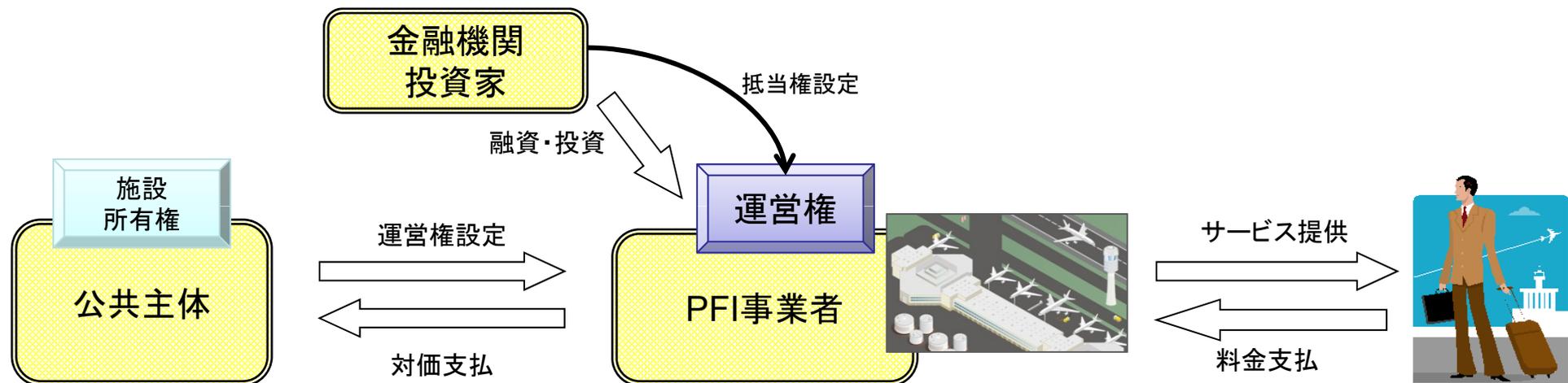
- 平成25年度法改正

- ・ 官民連携インフラファンド

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**

- 平成25年6月6日、民間資金等活用事業推進会議において、本ガイドラインが決定した。
- 本ガイドラインは、公共施設等運営権を活用したPFI事業の推進を図るため、現時点で判明している論点等をまとめたもの。

【ガイドラインの概要】

○ポイント

- ・運営権は、利用料金の徴収を行う公共施設等について、当該施設の運営を行う権利を民間事業者に設定。
- ・民間事業者による自由度の高い事業運営を可能とすることにより、民間事業者の創意工夫が活かされ、既存インフラの価値が高まり、利用促進が図られる。
- ・運営権を財産権と認め、その譲渡を可能とするとともに、抵当権の設定、減価償却等による資金調達の円滑化等が図られる。

○留意事項

運営権についての留意事項は以下のとおり。

- | | | |
|-----------|-------------|------------|
| ・実施方針 | ・VFMの評価 | ・運営権の移転 |
| ・民間事業者の選定 | ・運営権の設定 | ・運営権の取消し等 |
| ・リスク分担 | ・モニタリング | ・運営事業の終了 |
| ・利用料金 | ・更新投資・新規投資 | ・運営権のスキーム |
| ・土地等の賃貸借 | ・運営権者に係る | ・運営事業のプロセス |
| ・運営権対価 | 株式譲渡及び再建流動化 | |

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。**

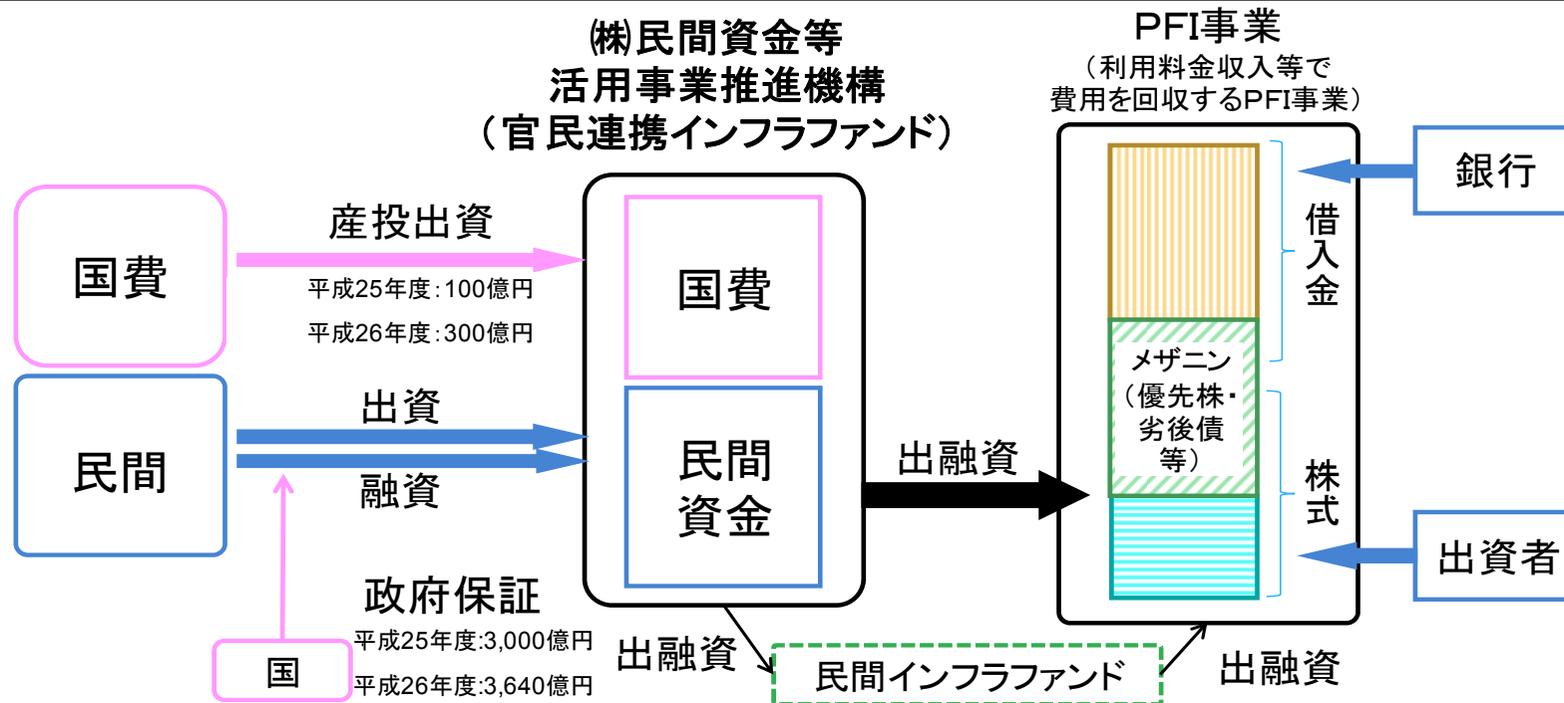
技術提案【第10条】

- 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

- 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



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 ―未来への挑戦― (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)
において、**今後10年間(平成25年～34年)で12兆円規模***(それまで14年間の実績約4.1兆円の約3倍)の**PPP/PFIの推進**という目標を設定。



*12兆円の内訳は次のとおり

- ① 公共施設等運営権方式(コンセッション方式)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)
- ・「『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)

において、向こう**3年間(平成26年～28年)を集中強化期間**とし、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**することが掲げられた。

PPP/PFIの抜本改革に向けた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
- **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

【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)、平成27年度中の運営権者による運営開始を目指す
- ・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)、平成27年度中の運営権者による運営開始を目指す
- ・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: 愛知県からの提案に基づき、構造改革特区において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の法案を閣議決定(H26.10.31)

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

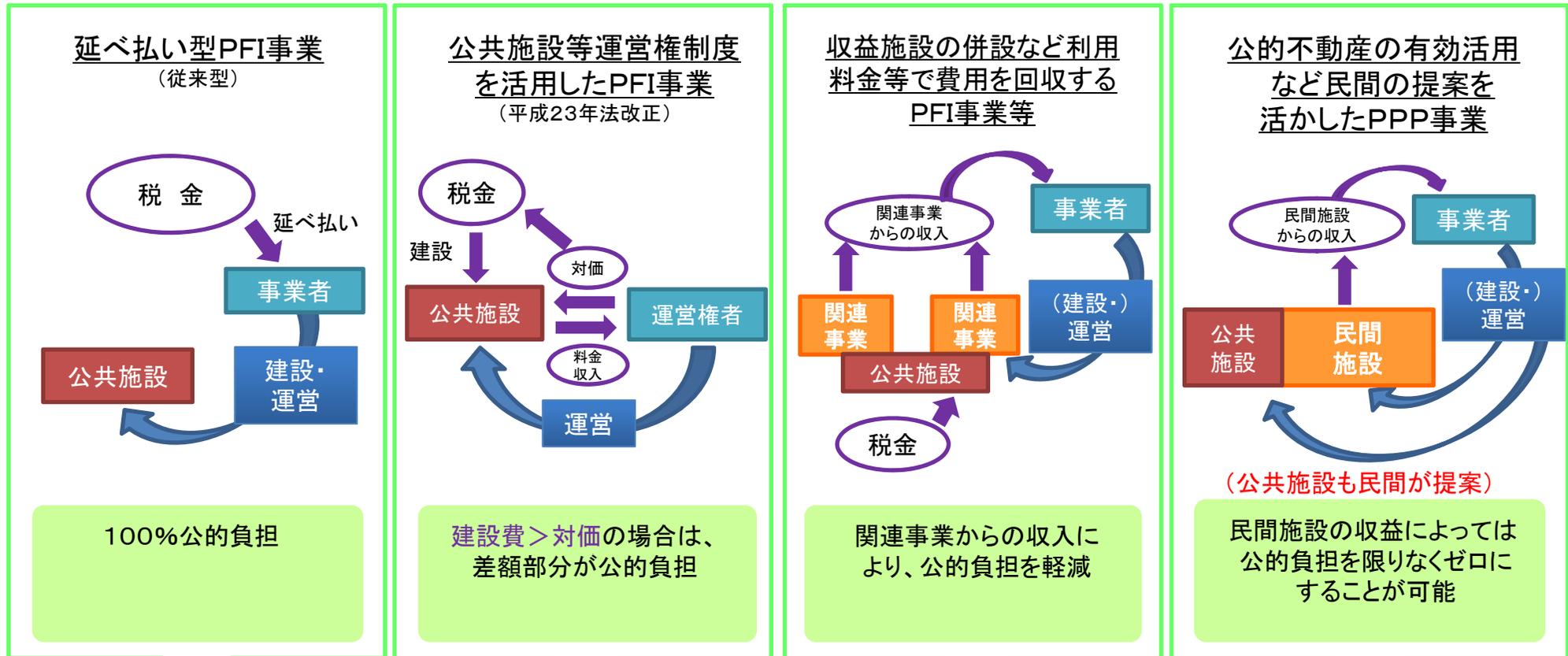
(参考)

- | | |
|---|-------------------------------|
| ○ 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 |

10～12兆円[※]

※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。

: 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
42

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イングを図るため、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・充実に努める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いたします。

(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

【参考】国土交通省の組織と主な業務（H26.8時点）

| 組織 | 主な業務 | 備考 (主な公共施設) |
|-----------|---|----------------|
| 大臣官房 | 法令、人事、予算などの調整役や、国土交通省全般の業務運営などの中心的な役割 | 国の庁舎 |
| 総合政策局 | 国土交通省の総合的かつ基本的な方針の策定や、各局横断的な施策のとりまとめ | |
| 国土政策局 | 国土の利用、開発及び保全の推進 | |
| 土地・建設産業局 | 土地政策の推進、建設業や不動産業の育成・振興 | |
| 都市局 | 都市の再生、多様性のある個性的なまちづくりや地域づくりの推進 | まちづくり |
| 水管理・国土保全局 | 災害の防止、防災対策、河川・ダム・海岸島の維持管理、水資源、下水道、砂防等の施策の推進 | 河川 下水道 |
| 道路局 | 幹線道路網の構築、IT社会の基盤形成、都市の新生・再構築、交通連携の推進 | 道路 |
| 住宅局 | 国民の住生活および建築物の質の向上、安全で快適な生活環境の確保 | 公営住宅 |
| 鉄道局 | 鉄道の高速化、都市鉄道の整備、利用者利便の向上・移動制約者の利用円滑化の推進 | 鉄道 |
| 自動車局 | 安全と利便性の高い交通システム、自動車の環境及び安全対策の推進 | |
| 海事局 | 外航海運の強化、内航海運の活性化、造船業・船用工業の発展、船員労働行政全般 | |
| 港湾局 | 港湾物流ネットワーク構築の推進、生活を支える港湾、ウォーターフロントの創造 | 港湾 |
| 航空局 | 空港の整備、航空交通の安全確保および利用者利便の向上と航空運送事業の発展 | 空港 |
| 北海道局 | 日本の発展に貢献する北海道の総合開発計画の企画・立案および推進 | |
| 政策統括官 | 国土交通省の政策の的確な評価を通じた見直し・改善 | |
| 国際統括官 | 海外における高速鉄道整備等プロジェクトをはじめとする交通プロジェクトの推進 | |

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

地元の意見・要望

民間委託の検討開始

一体化スキームの検討

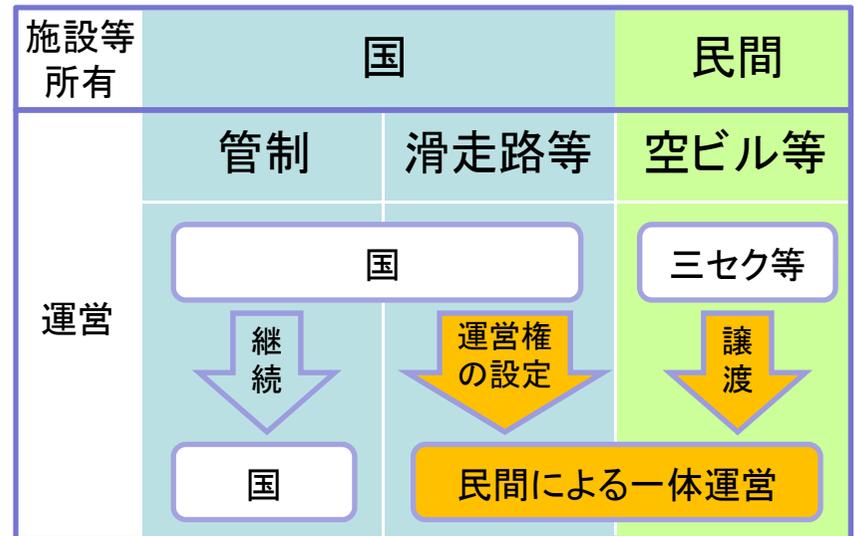
実施方針等の策定

運営権者の選定

民間委託の開始

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 |

※ 地方管理空港等についても、公共施設等運営権の活用が可能となるよう法制上措置。

【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】

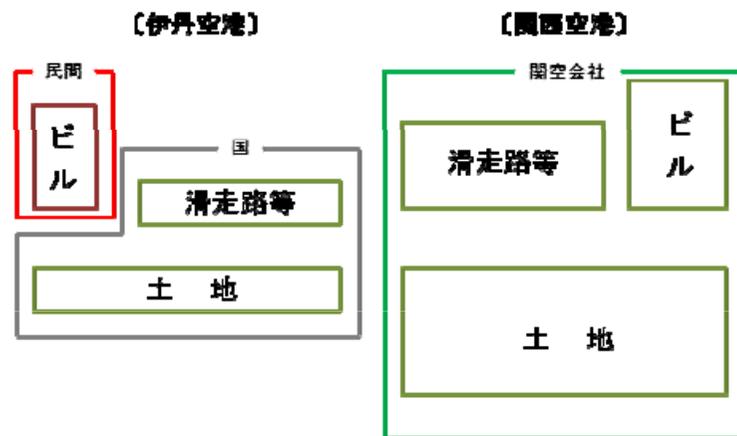
- 関西国際空港(関空)及び大阪国際空港(伊丹)の設置・管理を行う**新関西国際空港株式会社(国出資100%)**を設立するとともに、**公共施設等運営権の設定(コンセッション)**を通じた**関空債務の早期かつ確実な返済**を図る。
- これにより、**関空の我が国の国際拠点空港としての機能の再生・強化**及び**関空・伊丹の適切かつ有効な活用**を通じた**関西における航空輸送需要の拡大**を図り、我が国の国際競争力の強化及び関西経済の活性化に寄与する。

【新関空会社の責務】

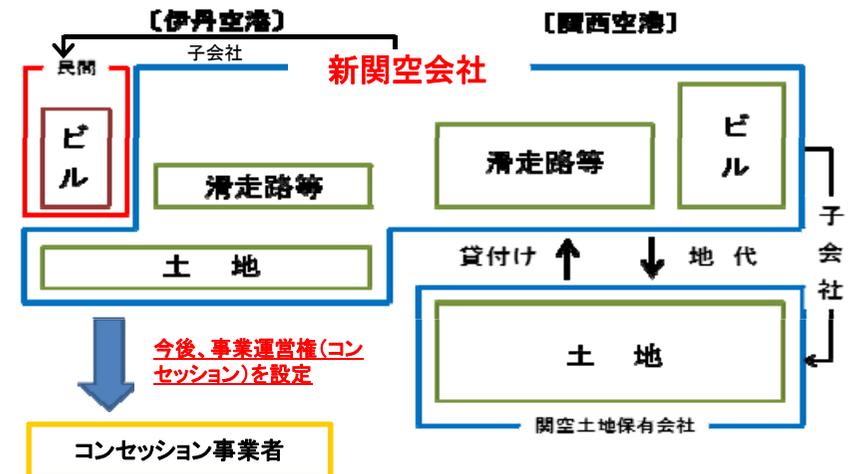
- 会社は、…両空港に係る公共施設等運営権の設定を適時に、かつ、適切な条件で実施する…よう努めなければならない。

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。
- 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**。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26年12月現在

- **ピーチ・アビエーション** **国内線:9路線、23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、16便/日**
就航都市：新千歳、成田、福岡、大分、熊本、那覇

<関空に乗り入れているその他のLCC(国際線)>

- ・チェジュ航空
- ・エア부산
- ・イースター航空
- ・香港エクスプレス航空
- ・春秋航空
- ・セブ・パシフィック航空
- ・ジェットスター・アジア航空
- ・エアアジアX
- ・ジェットスター航空
- ・タイエアアジアX

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

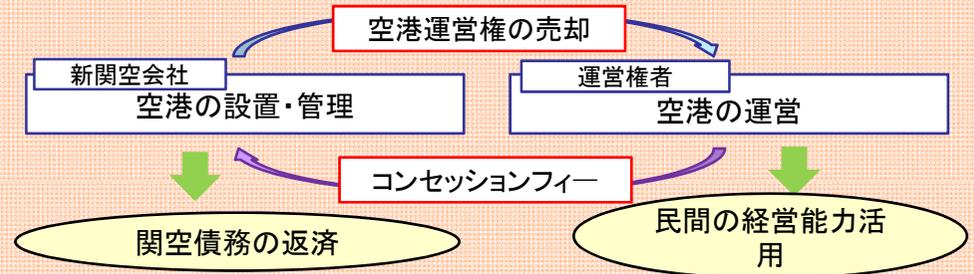
- 関空第1ターミナルの改修(免税店舗の増床等)(平成26年度末完成予定)
- 伊丹ターミナルビル会社(OAT)の完全子会社化(平成25年)

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**
- ⑤ EBITDA：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。

可能な限り速やか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。」

【空港】 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)



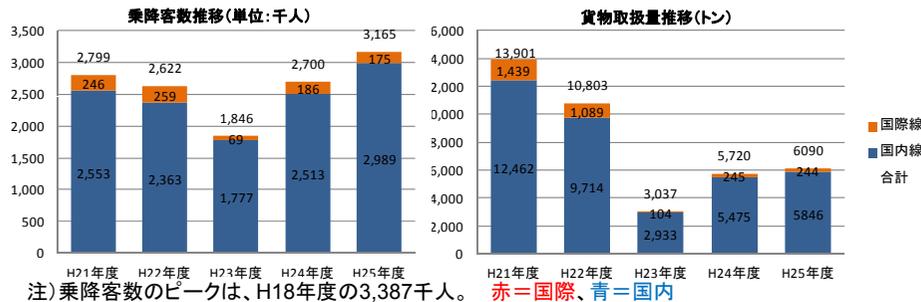
○ 航空ネットワークの状況

(平成26年4月時点)

- 国内線
10路線61往復/日
- 国際線
5路線13往復/週

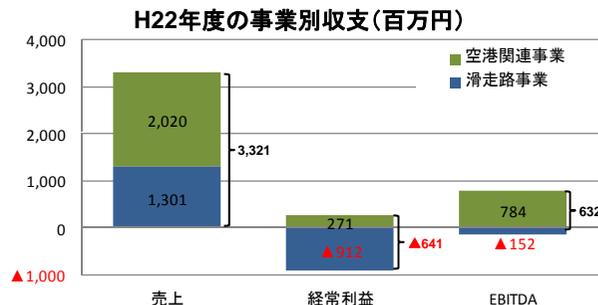


○ 空港の利用状況(乗降客数・貨物取扱量推移)



○ 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。



サポーター会議の様子(出典:宮城県HP)

➢ 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。

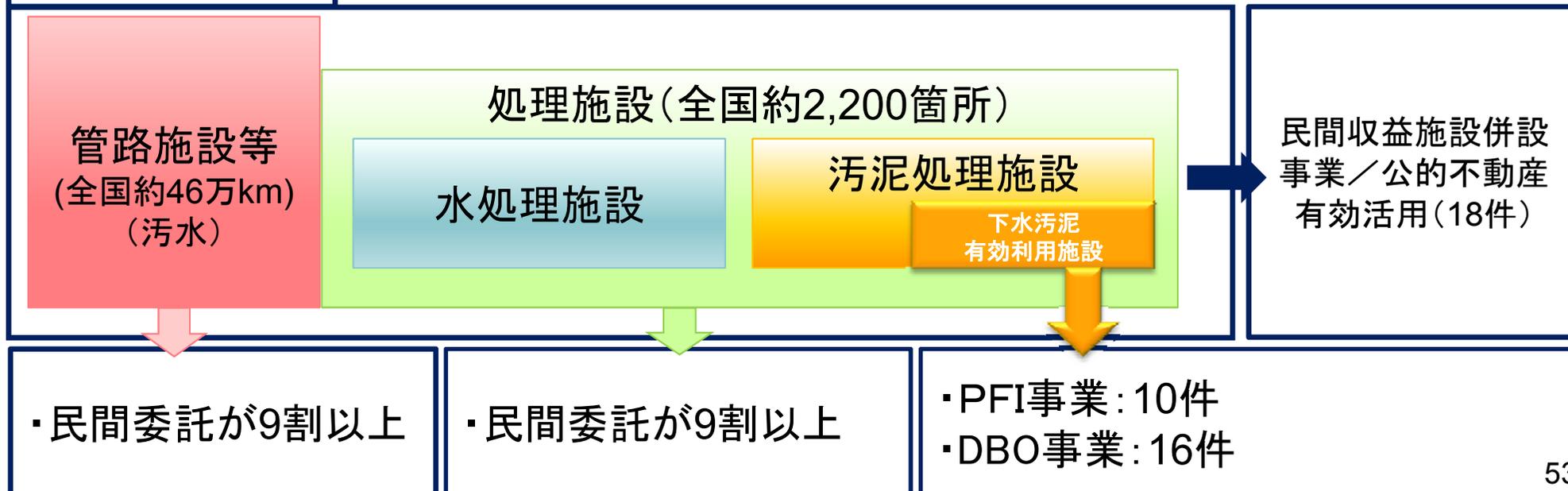
➢ 平成26年4月25日に、民活空港運営法に基づき**仙台空港特定運営事業等実施方針**を策定。5月2日に説明会を実施し、156団体(内民間企業121社)が参加。

➢ 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。

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9割以上が民間委託を導入済み。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。
- コンセッション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。
- 積極的にPPP/PFI事業に取り組む地方公共団体や民間企業を重点支援する制度(民間活力イノベーション補助金)を平成26年度に創設。

下水道施設



【下水道(参考)】下水道分野におけるPFI実施箇所

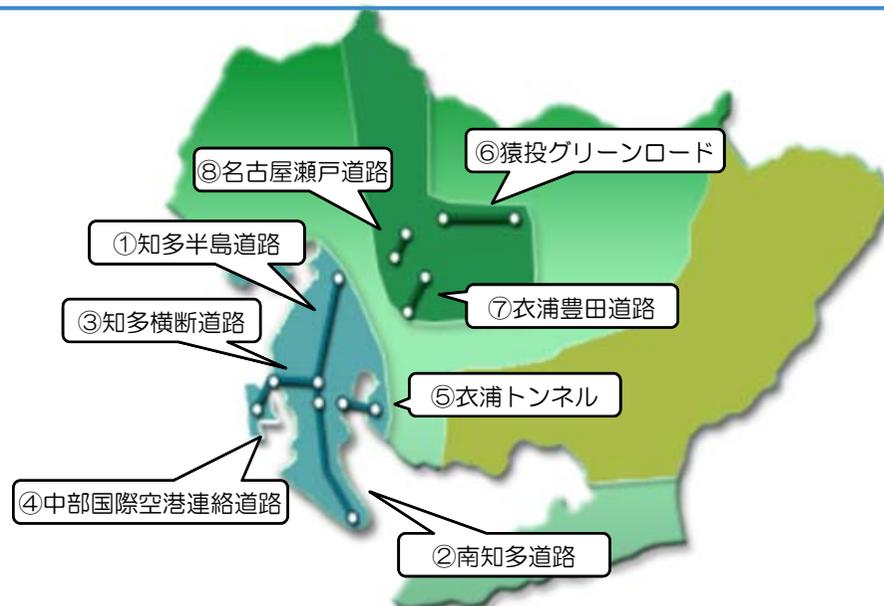
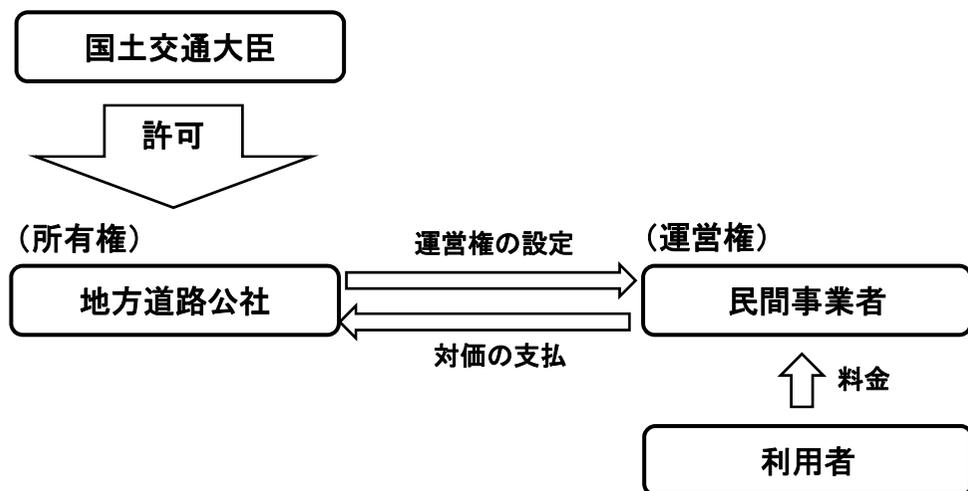
| 地方公共団体 | 事業名 | 事業方式 | 供用開始 | 事業期間 | SPC | 有効利用先 |
|-------------|------------------------------|------|---------|-------------------|--|--|
| 東京都区部 | 森ヶ崎水再生センター 常用発電設備整備事業 | BTO | H16.4 | H36.3まで (20年間) | 森ヶ崎エナジーサービス(株) ・東京電力(株) ・三菱商事(株) | ・施設用電力 ・汚泥消化槽用温水 |
| 神奈川県 横浜市 | 改良土プラント増設・運営事業 | BTO | H16.1 | H31.3まで (15年間) | 横浜改良土センター(株) ・奥多摩工業(株) ・JFEエンジニアリング(株) ・奥多摩建設工業(株) | ・公共工事 ・公益工事 ・民間工事 |
| | 北部汚泥資源化センター 消化ガス発電設備整備事業 | BTO | H21.12 | H42.3まで (20年間) | (株)bay eggs ・JFEエンジニアリング(株) ・(株)東芝 | ・施設用電力 ・汚泥消化槽用温水 |
| | 南部汚泥資源化センター 下水汚泥燃料化事業 | BTO | H28.4予定 | H48.3まで (20年間) | (株)バイオコール横浜南部 ・電源開発(株) ・月島機械(株) ・月島テクノメンテサービス(株) ・バイオコールプラントサービス(株) | ・石炭火力発電所 ・セメント工場 (石炭代替燃料) |
| 富山県 黒部市 | 下水道バイオマスエネルギー 利活用施設整備運営事業 | BTO | H23.5 | H38.4まで (15年間) | 黒部Eサービス(株) ・水ing(株) ・(株)荏原製作所 | ・県外電力会社 (発電代替燃料) ・県内の花の農場 (培養土原料) |
| 大阪府 大阪市 | 津守下水処理場 消化ガス発電設備整備事業 | BTO | H19.9 | H39.3まで (20年間) | 大阪バイオエナジー(株) ・関西電力(株) ・メタウォーター(株) ・(株)関電エネルギーソリューション ・メタウォーターサービス(株) ・日立造船(株) | ・施設用電力 ・汚泥消化槽用温水 |
| | 平野下水処理場 汚泥固形燃料化事業 | BTO | H26.4 | H46.3まで (20年間) | (株)バイオコール大阪平野 ・電源開発(株) ・月島機械(株) ・バイオコールプラントサービス(株) | ・石炭火力発電所 (石炭代替燃料) |
| 栃木県 | 秋山川浄化センター 再生可能エネルギー発電事業 | BOT | H28.4 | H48.3まで (20年間) | 名称未定 ・(株)大原鉄工所 ・(株)西原環境 | ・県外電力会社 |
| 愛知県 豊橋市 | バイオマス資源利活用施設 整備・運営事業 | BTO | H29.10 | H49.9まで (20年間) | 名称未定 ・JFEエンジニアリング(株) ・鹿島建設(株) ・鹿島環境エンジニアリング(株) ・(株)オーテック | ・未公表 |

【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
- H26.10.31 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

2. 検討体制

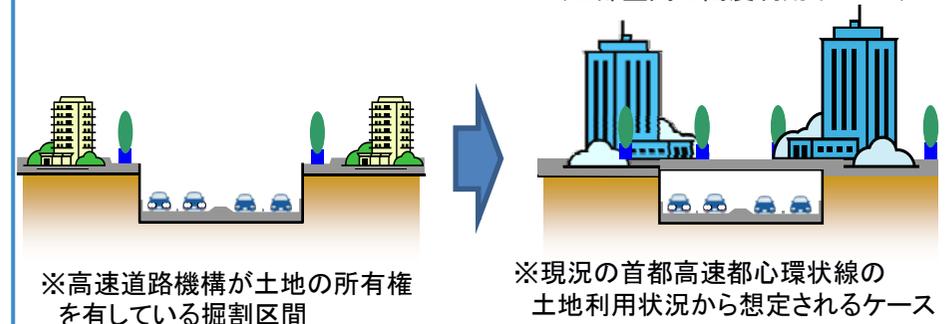
| | |
|---|--------------------|
| 【首都高速の再生に関する省内検討委員会】 設置目的：省内連携体制の確保 メンバー：国土交通省幹部・局長 | H25.6.12設置 1回開催 |
| 【首都高速の再生プロジェクト検討委員会】 設置目的：首都高速の再生プロジェクトの具体化に向けた検討 メンバー：国土交通省関係課長、東京都、中央区、首都高速会社等 | H25.7.4設置 2回開催 |
| 【築地川WG】 設置目的：築地川区間の具体化について検討 メンバー：国土交通省関係官・補佐、東京都、中央区、首都高速会社等 | H25.7.30設置 4回開催 |
| 【日本橋WG】 設置目的：日本橋区間の具体化について検討 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 | H26.8.29設置 1回開催 |

3. 築地川区間

（都心環状線の周辺）



（上部空間の高度利用イメージ）

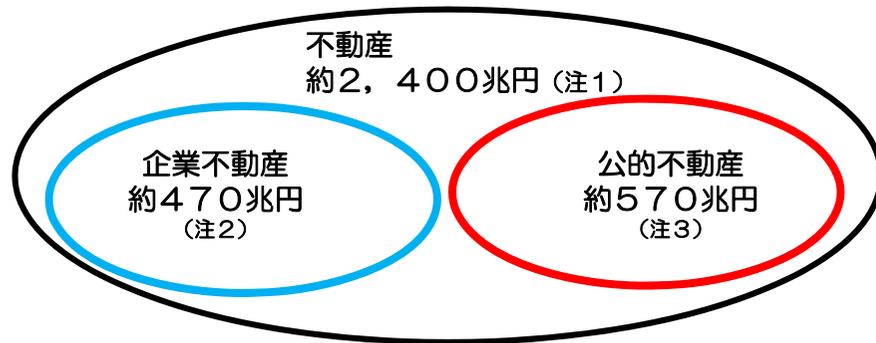


公的不動産 (PRE※) の現状

※ 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



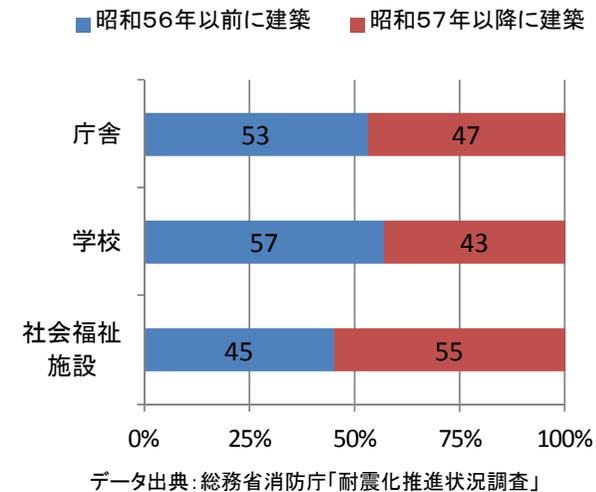
注1：国民経済計算（平成24年度確報）

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

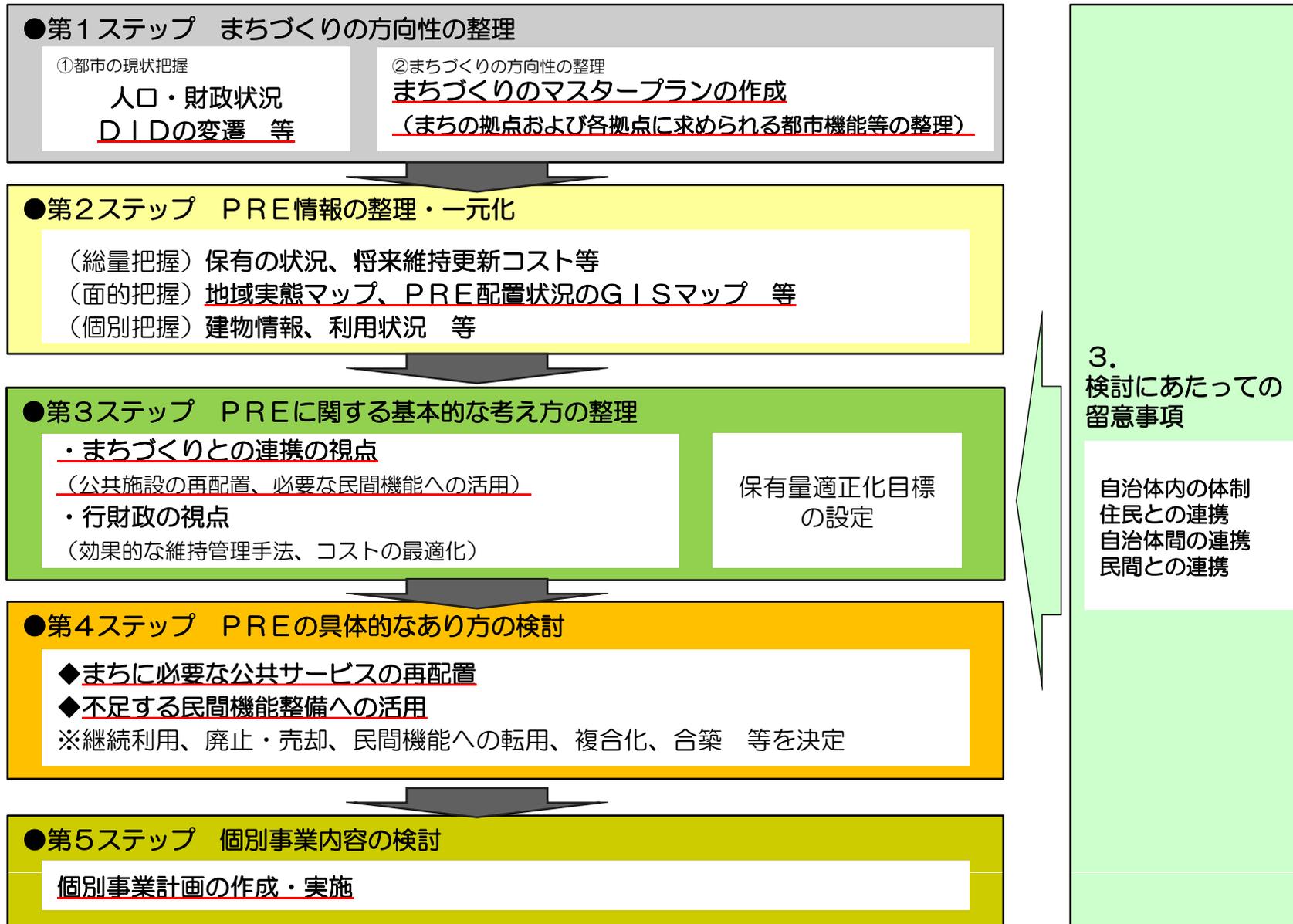


老朽化した公共施設

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

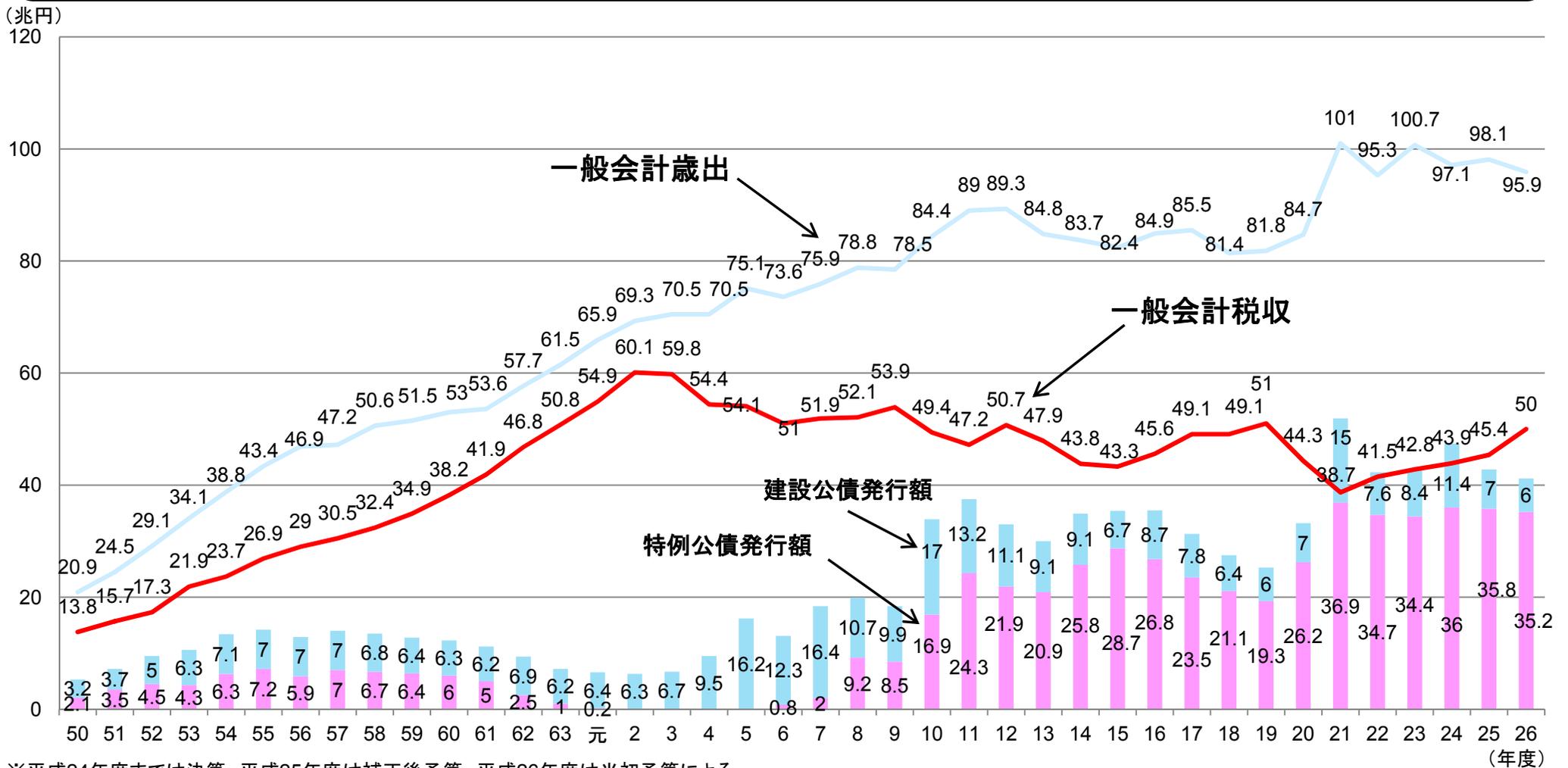
- 「まちづくりのための公的不動産 (PRE) の有効活用ガイドライン」(H26.4月)の普及促進等を通じて、地方公共団体における取組を促進



※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

一般会計歳出は年々増加傾向にあるが、一方、税収はバブル崩壊以降低迷。これに伴い、公債発行額も増加している。

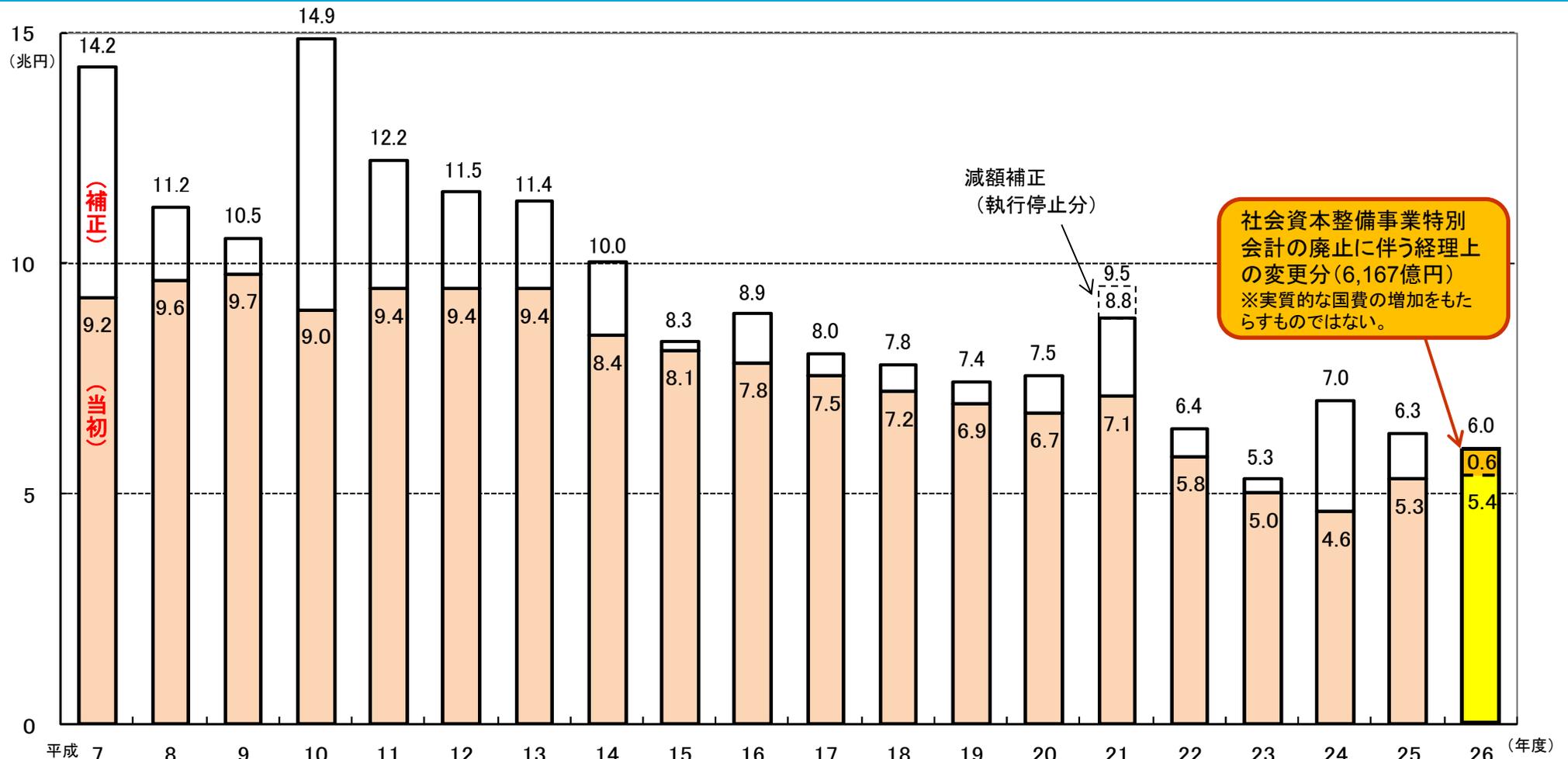


※平成24年度までは決算、平成25年度は補正後予算、平成26年度は当初予算による。

※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例公債、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例公債を除いている。

(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。

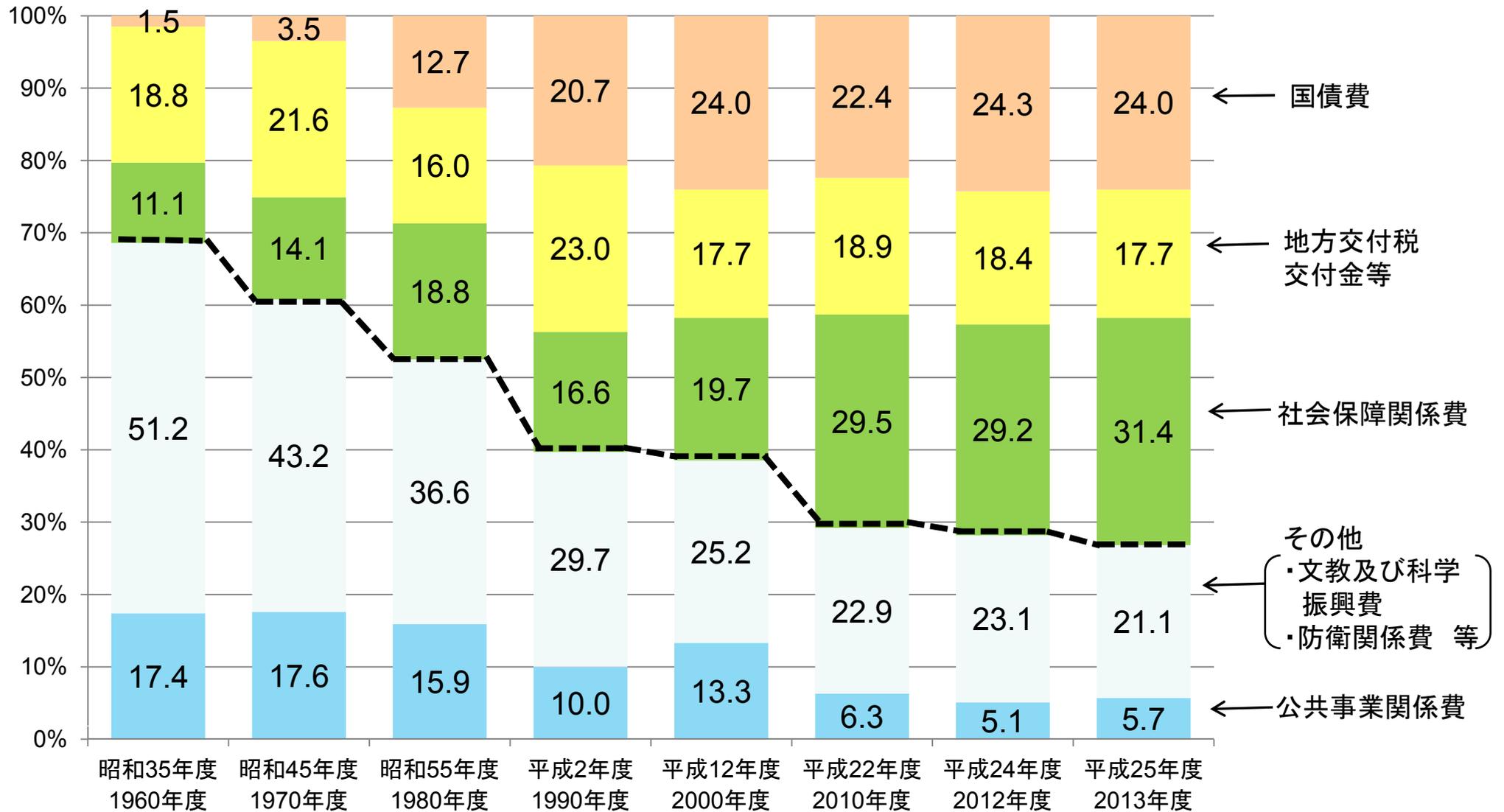
H23一次補正: 1.2兆円、H23三次補正: 1.3兆円、H24当初: 0.7兆円、H24一次補正: 0.01兆円、H25当初: 0.8兆円、H25一次補正: 0.1兆円、H26当初: 0.9兆円

(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+1,022億円(+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割合の推移

国の一般会計歳出における国債費、地方交付税交付金等、社会保障関係費を除いた政策的な支出の割合は、年々減少している(昭和35年度 68.6% → 平成24年度 26.8%)



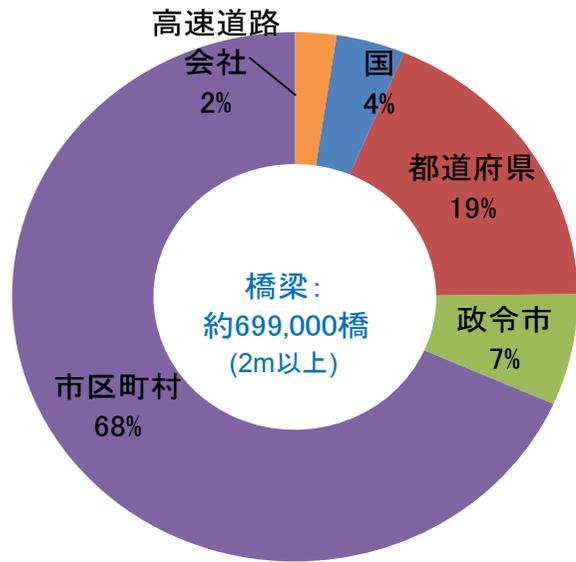
※平成12年度までは決算、24年度以降は政府案による。

(財務省公表資料を元に作成)

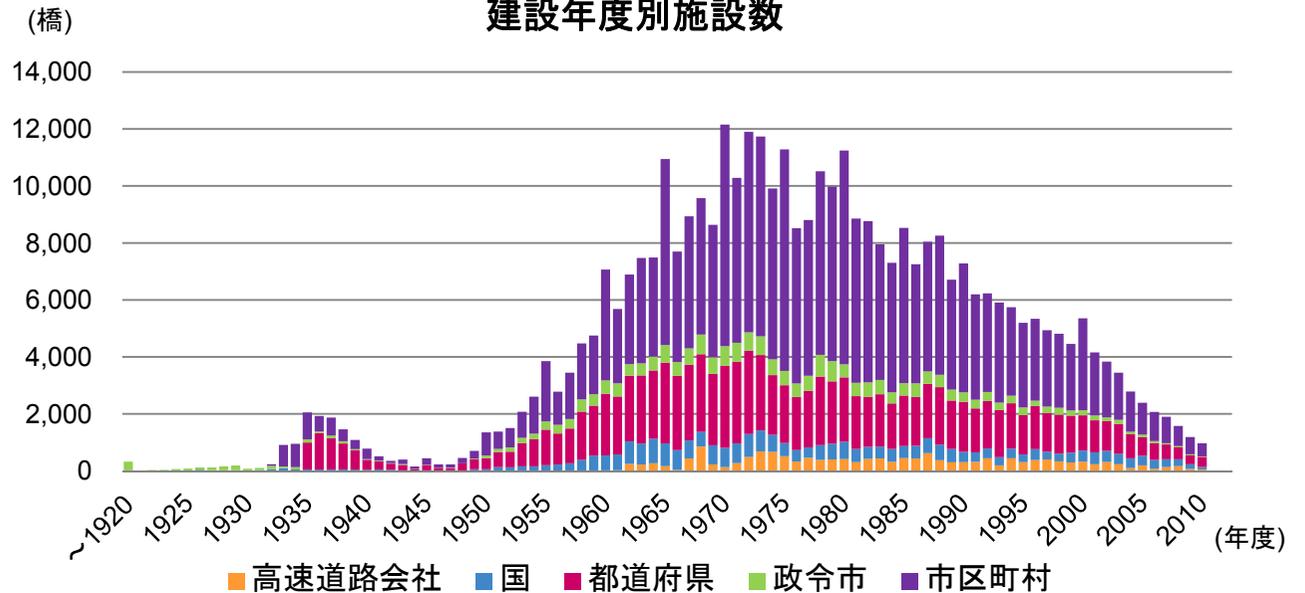
道路構造物の現状(橋梁)

※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



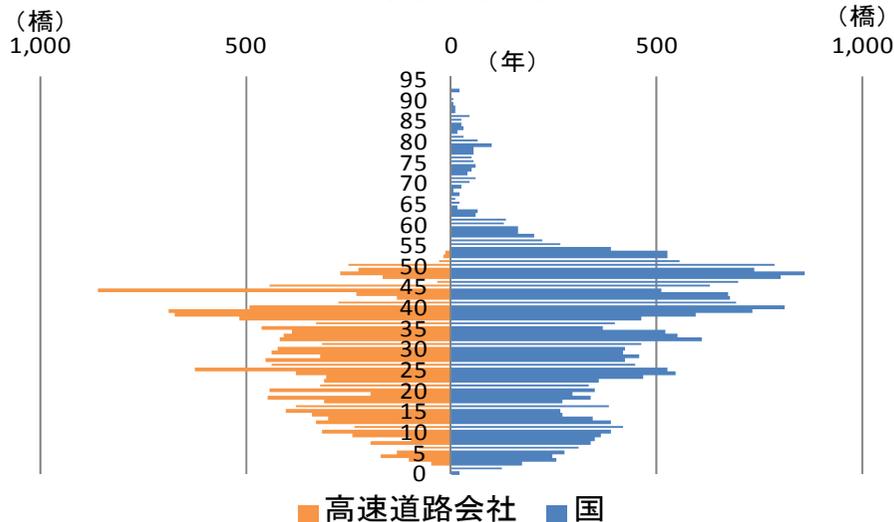
建設年度別施設数



注)この他、古い橋梁など記録が確認できない建設年度不明橋梁が約30万橋ある ※2011~2012年度はデータ無し

平均年齢: 29年

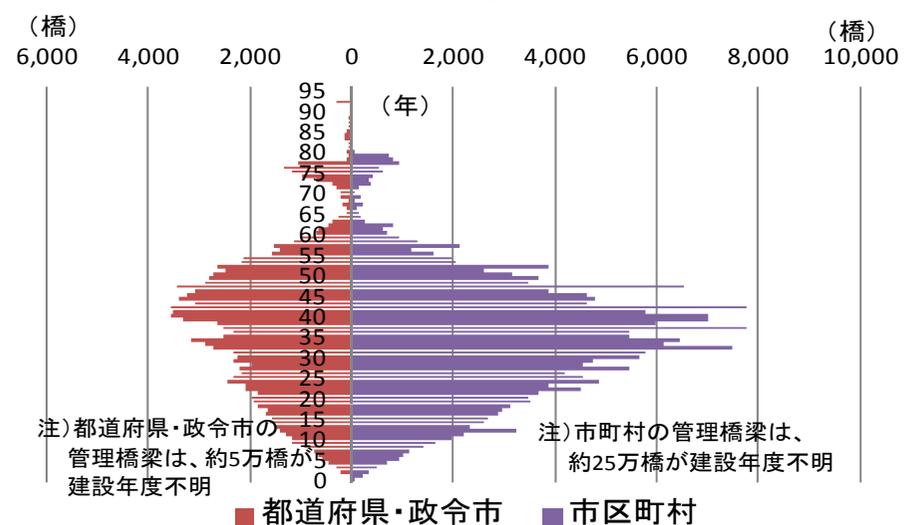
ストックピラミッド



平均年齢: 35年

平均年齢: 38年

ストックピラミッド



注) 都道府県・政令市の管理橋梁は、約5万橋が建設年度不明
 注) 市区町村の管理橋梁は、約25万橋が建設年度不明

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45万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。

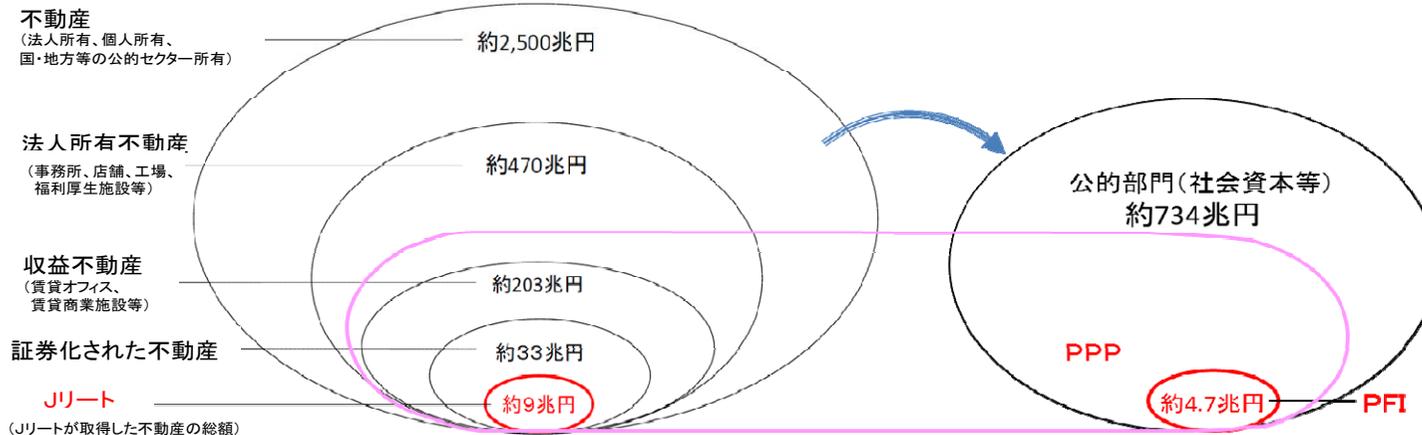
公的部門の管理する社会資本(約734兆円)のうち、PFIの事業規模は、わずか約4.7兆円に過ぎない。

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

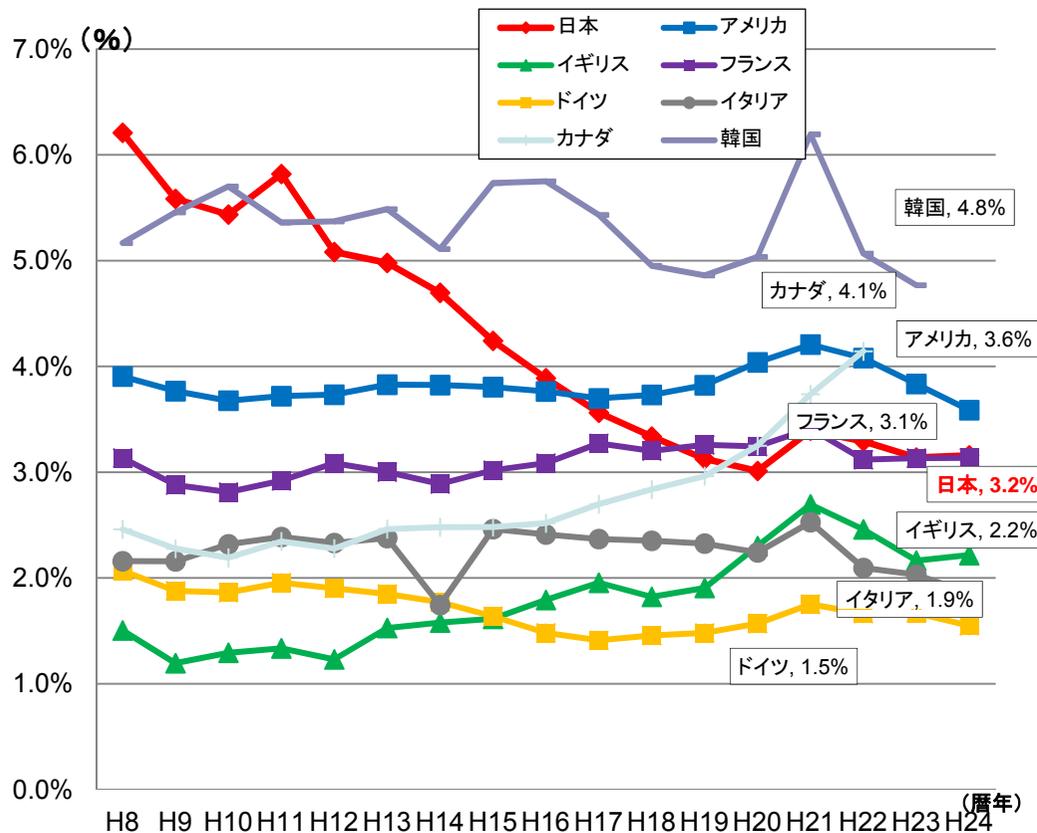
- ・環境不動産(グリーン)
- ・耐震防災 等

公共投資水準の国際比較①

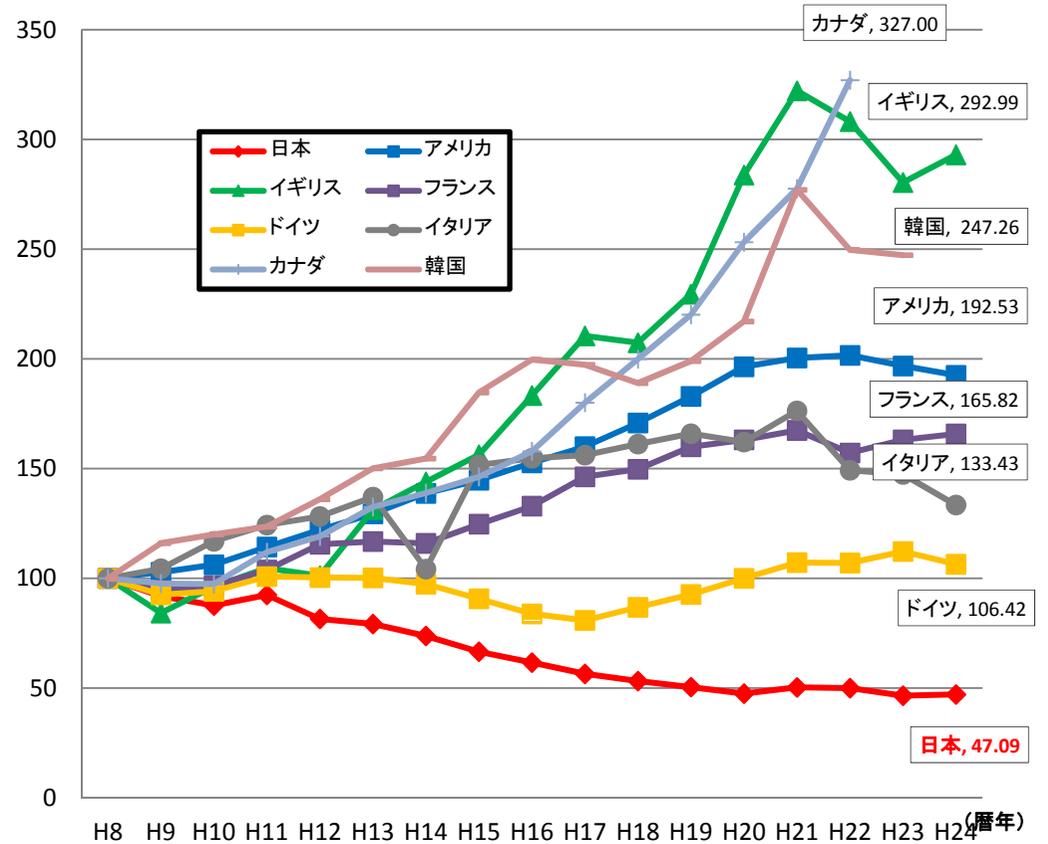
- 我が国の一般政府公的固定資本形成(注)の対GDP比は減少してきており、近年は欧米諸国と同等の水準。
- OECD主要国における一般政府公的固定資本形成は増加傾向。他方、我が国はこの15年で半減。

(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)



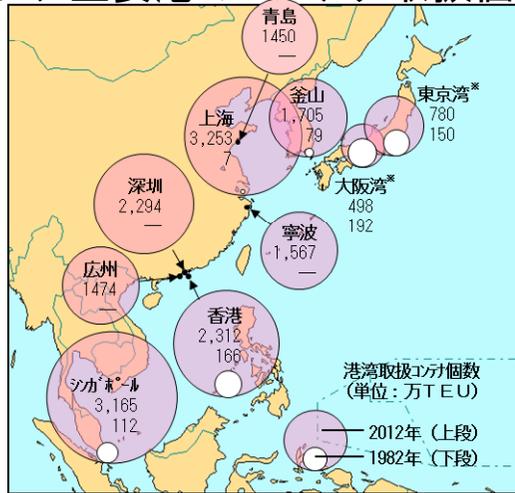
※諸外国のデータはOECD.Stat: National Accountsによる。

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。

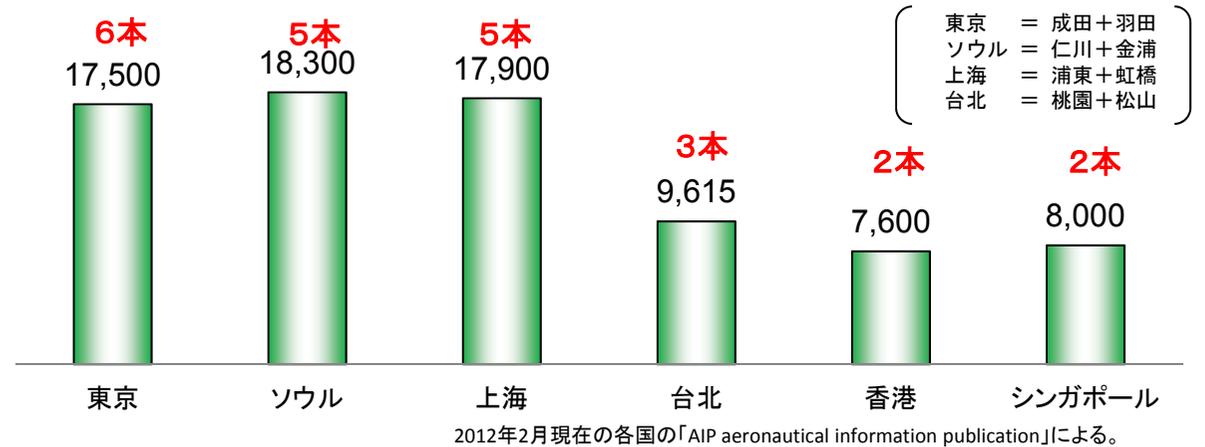
中国・韓国の産業基盤は急速に整備され、港湾や都市環状道路では、既に我が国の整備水準を大きく上回っている。

【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】



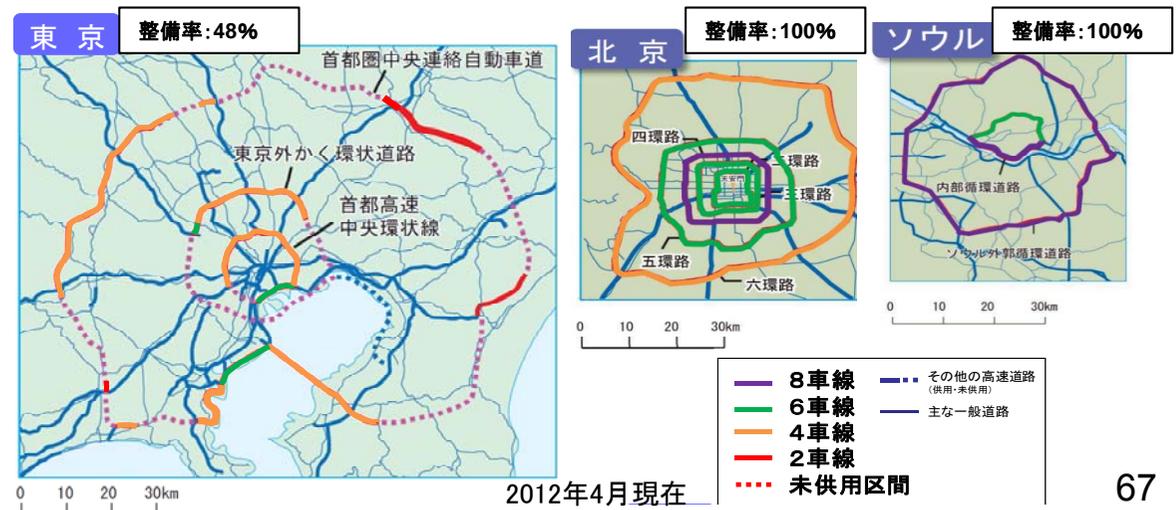
【日・中・韓主要港の水深16m以上の岸壁整備状況】

| 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】



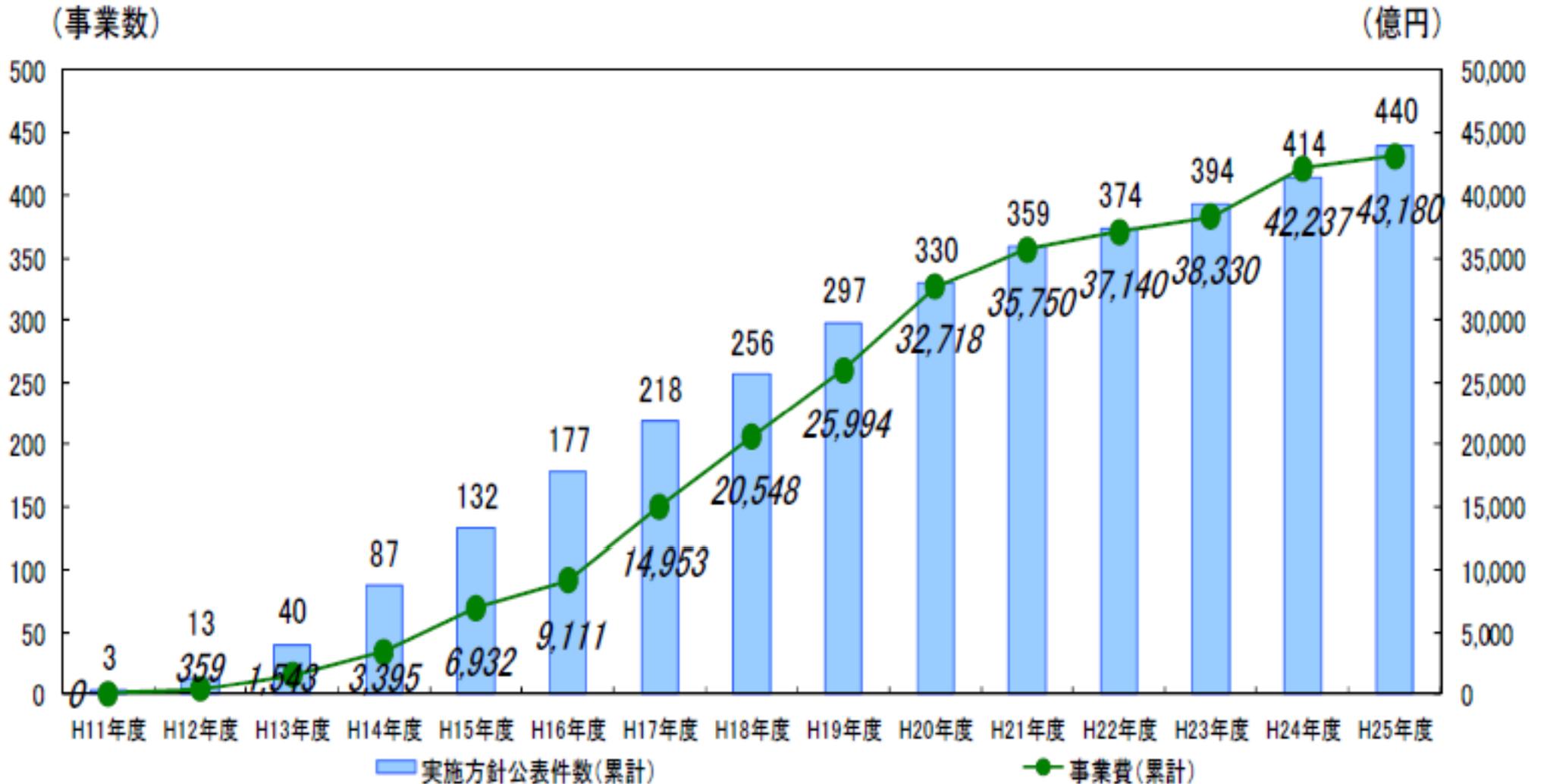
1. PPP/PFIとは
2. 政府・国土交通省における取組み
3. PPP/PFI推進の背景にあるもの
- 4. 取組事例**
5. 具体的な案件形成に向けて

(1) 総論

- 取組実績の推移（政府全体／国交省所管事業）
- 取組実績の分野別内訳（政府全体／国交省所管事業）

【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3月31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）

【政府】PFI事業の実施状況（分野別実施方針公表件数）

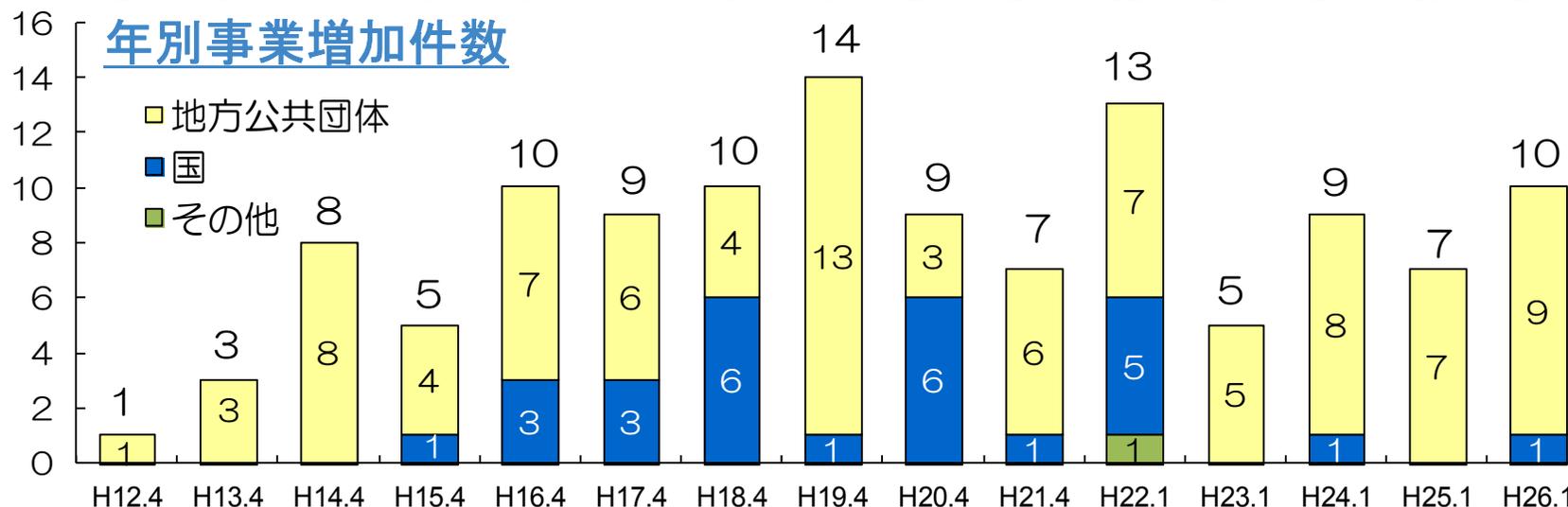
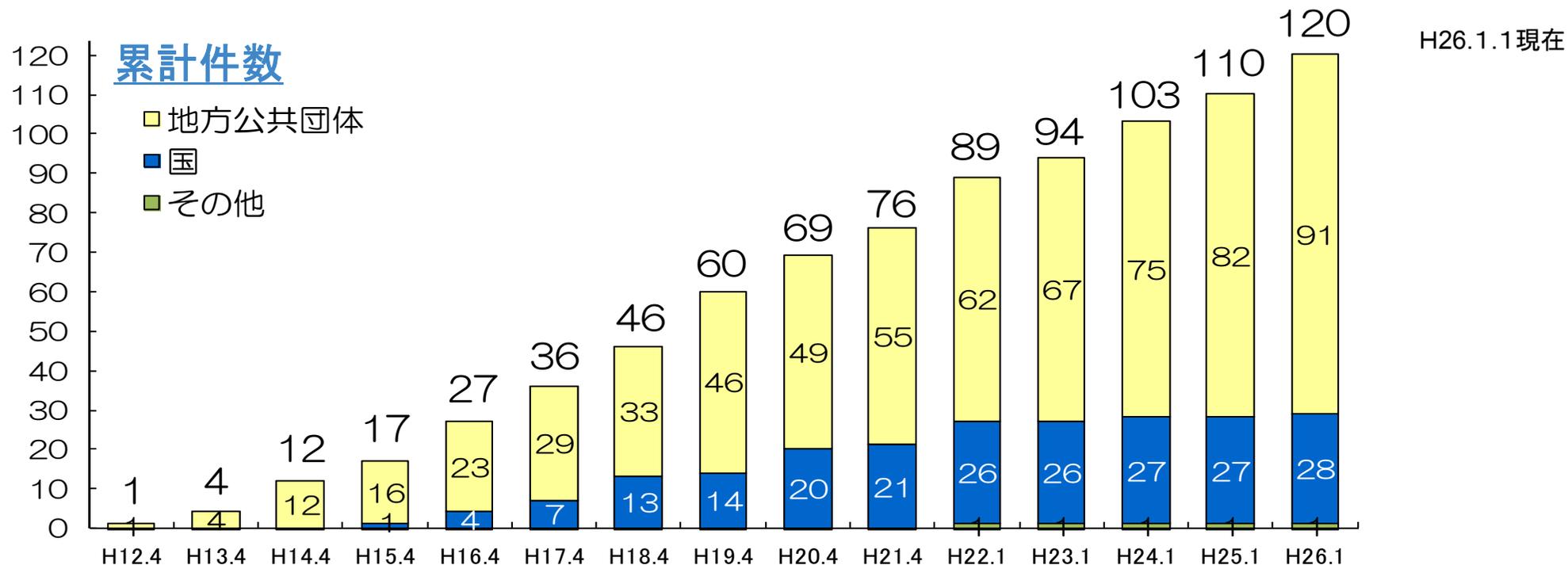
（平成26年3月31日現在）

| 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 | 111 | 37 | 150 |
| 生活と福祉（福祉施設 等） | 0 | 20 | 0 | 20 |
| 健康と環境（医療施設、廃棄物処理施設、斎場 等） | 0 | 75 | 3 | 78 |
| 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） | 8 | 48 | 0 | 56 |
| 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 | 10 | 2 | 53 |
| その他（複合施設 等） | 6 | 40 | 0 | 46 |
| 合 計 | 65 | 333 | 42 | 440 |

（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。

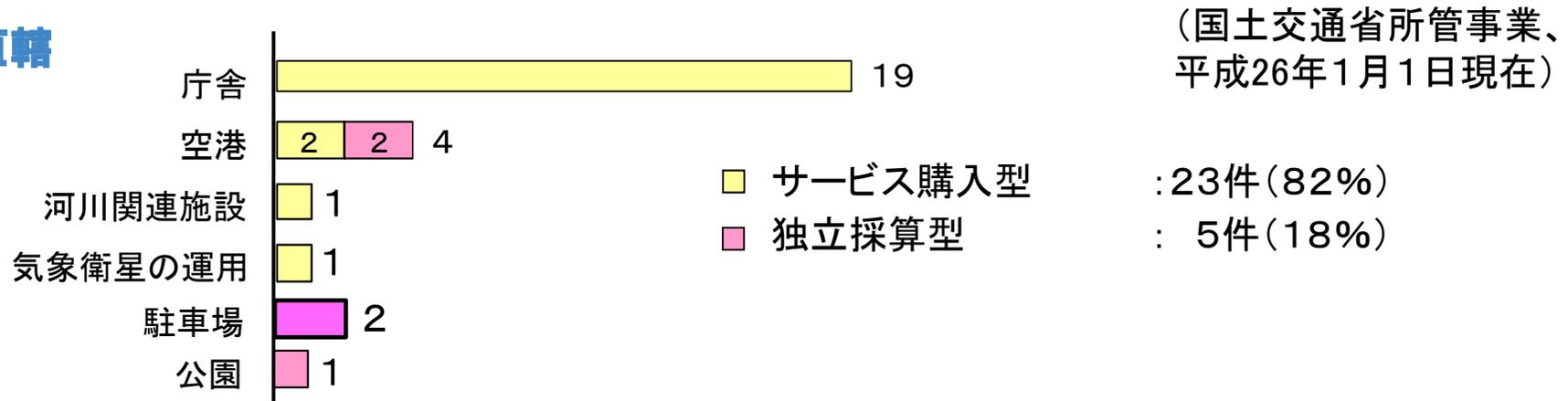
【国交省】PFI事業の実施状況（事業件数の推移）

H26年1月時点で国土交通省所管PFI事業は累計120件。内、国土交通省が行っている事業は28件。



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78%を占める。

■直轄



■地方公共団体等



(件)

【国交省（参考）】PFI事業の実施状況（独立採算型）

国交省所管の120事例のうち、独立採算型は下表15件（平成26年1月1日現在）。

| 事業名称 | | 事業方式 | 実施主体 | 事業地点 | 実施方針公表 | 事業類型 | |
|------|----------------------------------|---------|-----------------|--------------|-------------|-----------|------|
| 1 | 常陸那珂港北ふ頭公共コンテナターミナル施設の整備及び管理運営事業 | 港湾関連施設 | BOT | 茨城県 東海村 | H12.3.23 | 独立採算 | |
| 2 | ひびきコンテナターミナルPFI事業 | 港湾関連施設 | BOT | 北九州市 | 福岡県 北九州市 | H12.5.11 | 独立採算 |
| 3 | 江坂駅南立体駐車場整備事業 | 駐車場 | BOO | 大阪府 | 大阪府 吹田市 | H13.1.30 | 独立採算 |
| 6 | 竹の塚西自転車駐車場整備運営事業 | 駐車場 | BOT | 足立区 | 東京都 足立区 | H13.9.10 | 独立採算 |
| 12 | 横浜市下水道局改良土プラント増設・運営事業 | 下水道関連施設 | BTO | 横浜市 | 神奈川県 横浜市 | H14.9.10 | 独立採算 |
| 13 | 鯖江駅周辺駐車場整備事業 | 駐車場 | BOT | 鯖江市 | 福井県 鯖江市 | H14.9.30 | 独立採算 |
| 20 | ポートパーク広島整備運営事業 | 港湾関連施設 | BOO | 広島県 | 広島県 広島市 | H15.11.20 | 独立採算 |
| 22 | 名古屋港ガーデンふ頭東地区臨港緑地整備等事業 | 交流施設 | BTO、BOT、ROT | 名古屋港 管理組合 | 愛知県 名古屋市 | H15.11.26 | 独立採算 |
| 26 | 大竹市自転車駐車場施設整備・運営事業 | 駐車場 | BOT | 大竹市 | 広島県 大竹市 | H16.4.16 | 独立採算 |
| 35 | 新北九州空港駐車場整備等事業 | 駐車場 | BOT | 国土交通省 | 福岡県 北九州市 | H16.12.17 | 独立採算 |
| 39 | 東京国際空港国際線地区旅客ターミナルビル等整備・運営事業 | 空港関連施設 | 契約終了後の扱いは協議 | 国土交通省 | 東京都 大田区 | H17.4.15 | 独立採算 |
| 40 | 東京国際空港国際線地区貨物ターミナル整備・運営事業 | 空港関連施設 | 契約終了後の扱いは協議 | 国土交通省 | 東京都 大田区 | H17.4.15 | 独立採算 |
| 56 | 長洲駅南側周辺駐車場整備等運営事業 | 駐車場 | BOT | 長洲町 | 熊本県 長洲町 | H18.11.1 | 独立採算 |
| 101 | 直轄駐車場維持管理・運営事業 | 駐車場 | 維持管理・運営後国等に無償譲渡 | 国土交通省 | - | H23.9.15 | 独立採算 |
| 113 | 海の中道海浜公園海洋生態科学館改修・運営事業 | 都市公園 | RO | 国土交通省 | 福岡県 福岡市 | H25.6.17 | 独立採算 |

【国交省（参考）】PFI事業の実施状況（混合型）

国交省所管の120事例のうち、混合型は下表12件（平成26年1月1日現在）。

| 事業名称 | | 事業方式 | 実施主体 | 事業地点 | 実施方針公表 | 事業類型 | |
|------|-----------------------------|------------------|-----------|-------------|---------------------|-----------|----|
| 4 | 海洋総合文化ゾーン体験学習施設等特定事業 | 都市公園 | BTO、BOO | 神奈川県 藤沢市 | H13.2.9 | 混合 | |
| 14 | 指宿地域交流施設整備等事業 | 都市公園、道の駅 | BTO | 鹿児島県 指宿市 | H15.1.14 | 混合 | |
| 16 | 道立噴火湾パノラマパークビジターセンター等整備運営事業 | 都市公園 | BOT、BTO | 北海道 八雲町 | H15.4.10 | 混合 | |
| 19 | 新浦安駅前複合施設整備運営事業 | 自転車駐車場 | BTO | 千葉県 浦安市 | H15.9.3 | 混合 | |
| 45 | (仮称)墨田区総合体育館建設等事業 | スポーツ施設 (都市公園) | BTO | 墨田区 | 東京都 墨田区 | H17.12.2 | 混合 |
| 73 | 熊本城桜の馬場観光交流施設(仮称)整備運営事業 | 都市公園、観光施設 | BTO | 熊本市 | 熊本県 熊本市 | H20.9.18 | 混合 |
| 75 | 新神戸ロープウェー再整備等事業 | 都市公園 | RO | 神戸市 | 兵庫県 神戸市 | H20.12.15 | 混合 |
| 98 | 新県営プール施設等整備運営事業 | 都市公園 | BTO | 奈良県 | 奈良県 大和郡山市 川西町 | H22.10.20 | 混合 |
| 109 | 箕面駅前駐車場・駐輪場等再整備運営事業 | 駐車場・駐輪場等 | BTO、RO | 箕面市 | 大阪府 箕面市 | H24.9.10 | 混合 |
| 116 | 木更津市庁舎整備事業 | 官庁庁舎 | BTO | 木更津市 | 千葉県 木更津市 | H25.10.31 | 混合 |
| 117 | 豊橋市バイオマス資源利活用施設整備・運営事業 | 下水道関連施設 | BTO | 豊橋市 | 愛知県 豊橋市 | H25.11.25 | 混合 |
| 120 | 豊川浄化センター汚泥処理施設等管理・運営事業 | 下水道関連施設 | RO BTO | 愛知県 | 愛知県 豊橋市 | H25.12.26 | 混合 |

(2) 個別事例

<PFI>

- 庁舎 (中央合同庁舎第7号館 (国))
- 公営住宅 (広島県、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 (大田区)
- 静止地球環境観測衛星の運用等 (気象庁)

<PPP>

- まちづくり (紫波市)

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1～4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

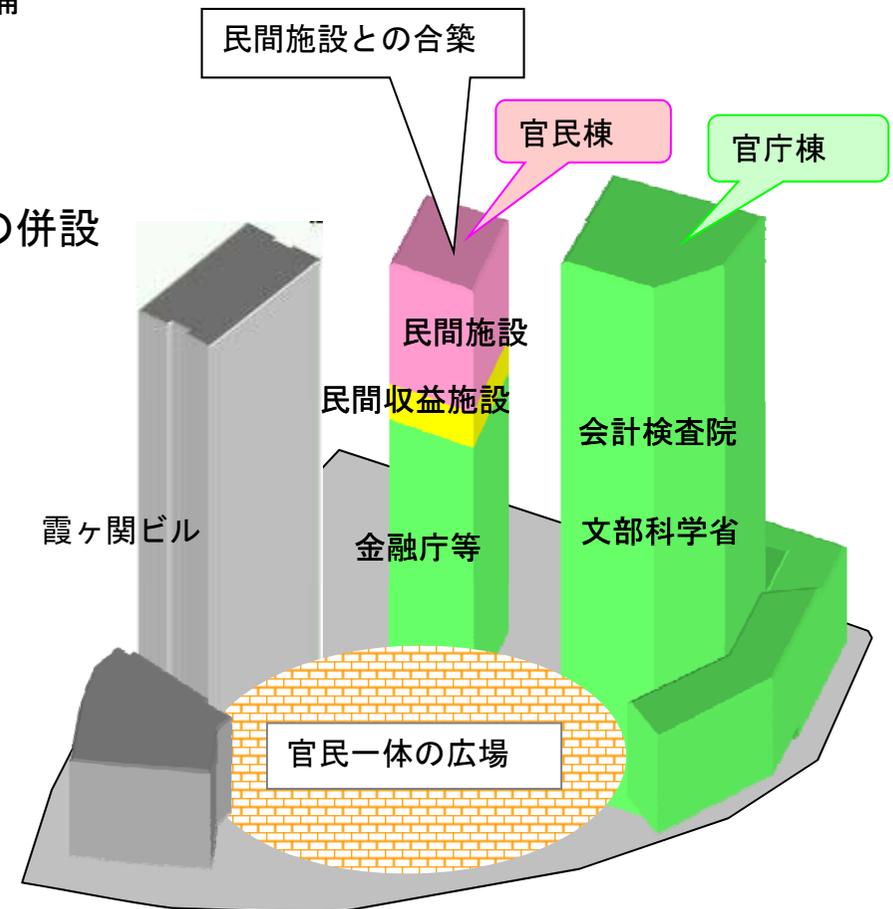
官庁と民間が協力して、にぎわいのある新たな官民交流拠点を形成

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



◇事業内容

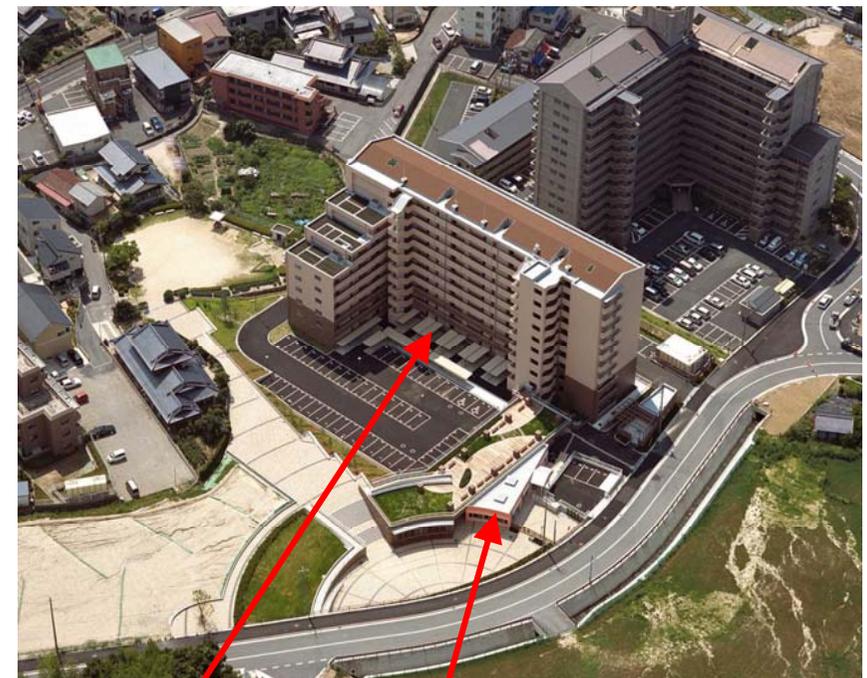
県営住宅統廃合計画に基づく建替事業に際し、PFI方式を使って宅地造成、公営住宅建設及び未利用地活用(高齢者福祉施設、託児所、書籍店舗等)の整備・運営を一体的に進める。

◇事業主体 : 広島県

◇事業方式 : BTO

◇事業スケジュール

- H14. 3: 実施方針の公表
- H15. 1: 優先交渉権者等の決定
- H15. 10: 基本協定の締結
- H15. 10: 宅地造成工事着手
- H15. 10: 県営住宅の設計着手
- H16. 6: 県営住宅の建築工事着手
- H17. 10: 供用開始



公営住宅

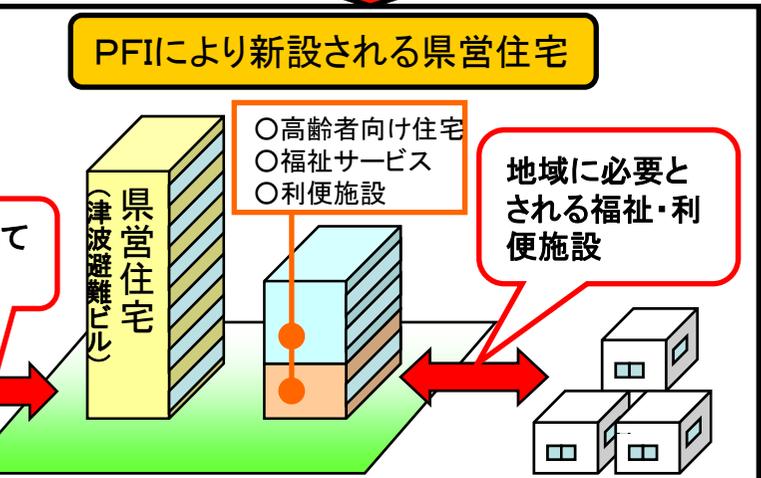
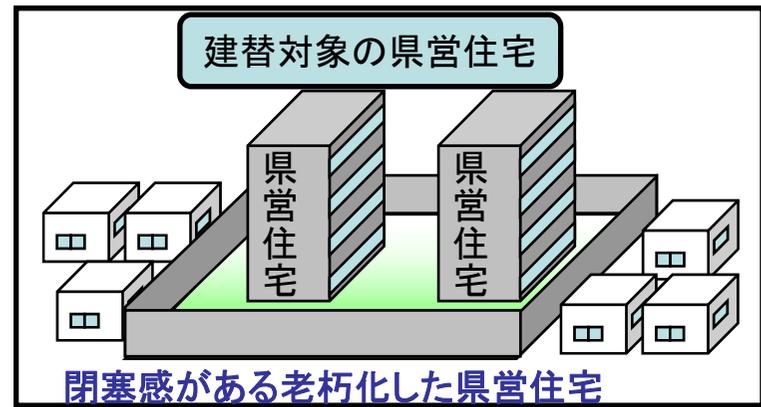
未利用地活用(託児所)

【PFI】 徳島県営住宅集約化PFI事業(徳島県徳島市)



集約化対象団地
 ・県営住宅12団地
 (36棟、645戸)
 370戸入居
 (H24.8.23現在)

A~C
 集約先の団地
 ・県営住宅3団地
 (300戸)
 ・サービス付き高齢者
 向け住宅
 +
 ・社会福祉施設
 ・便利施設等
 (事業者からの提案)



避難施設として
 地域と連携

- 福祉・利便施設の併設に加え、避難施設として地元との連携による地域に開かれた県営住宅を整備
- 公営住宅としては全国初となる入居者管理を含む一括発注やBOT方式でのPFI事業を導入

想定スケジュール

| | H21 | H22 | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 |
|---------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 有識者委員会 パブリックコメント | | | | | | | | |
| 導入可能性調査 | | | | | | | | |
| 要求水準書策定 事業主体選定 | | | | | | | | |
| 集約化団地の整備 | | | | | | | | |
| 入居者説明・住替あつせん | | | | | | | | |
| 既存住宅 解体 土地売却等 | | | | | | | | |

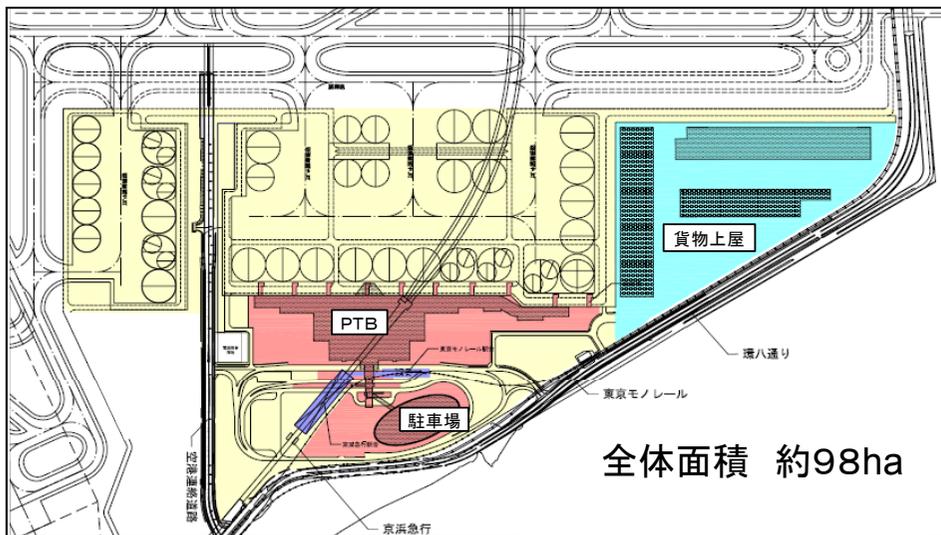
津田松原団地

【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 国土交通省

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月末供用開始予定)

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。

対象施設：都市公園・道の駅



- ◇BTO、ジョイント・ベンチャー型
- ◇地域交流施設の整備運営、都市公園・トイレ・情報施設の維持管理
- ◇平成16年10月供用開始

○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

(出典)香取市ホームページ

(出典)YahooJapan

【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)
 ・設計・建設 2年
 ・維持管理・運営15年

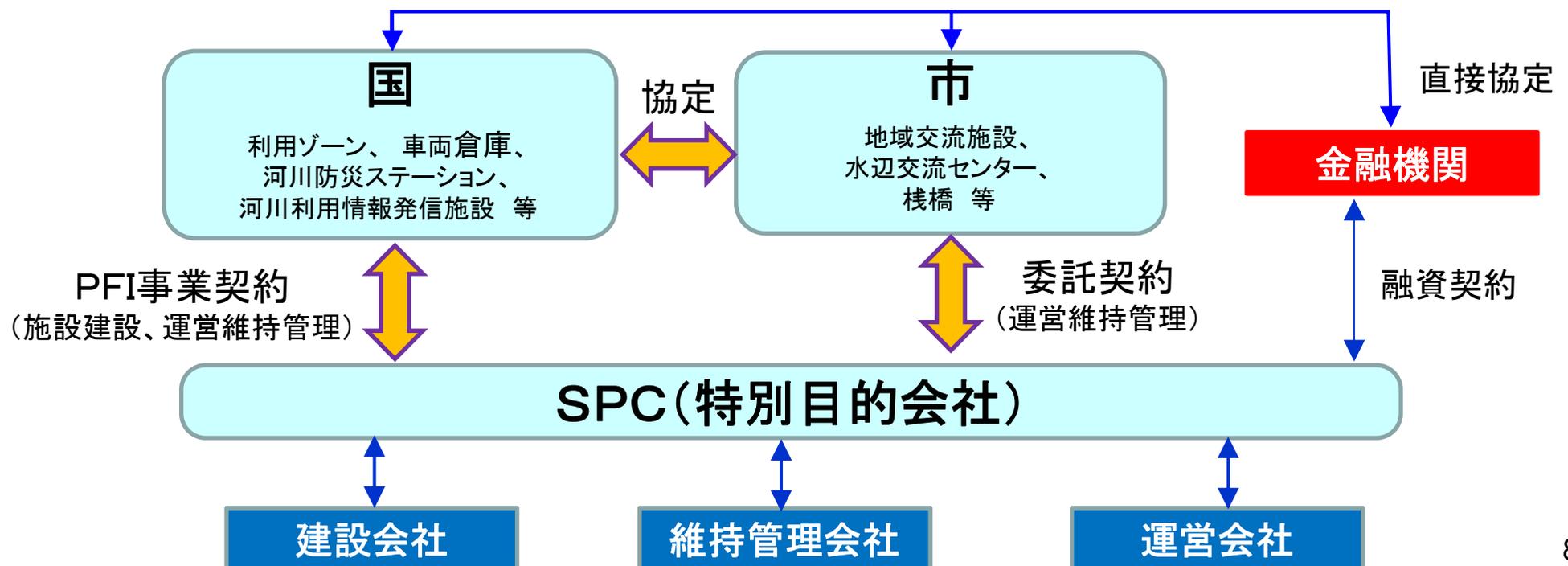
主な整備主体・事業類型

| | |
|--------------|--------------|
| 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 (Pink box)
- 香取市PFI (Green box)

| 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 |
| 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 | | |

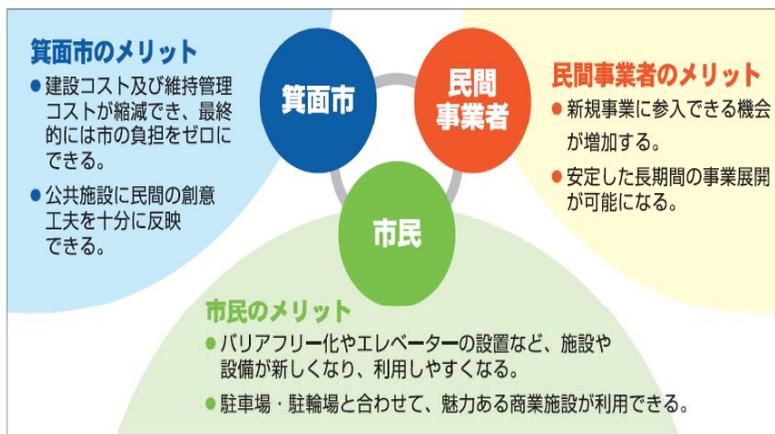


箕面駅前の第一駐車場・駐輪場を再整備するにあたって、地域活性化施設を一体化した複合施設としてPFI手法により整備する事業（平成28年4月供用開始予定）

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

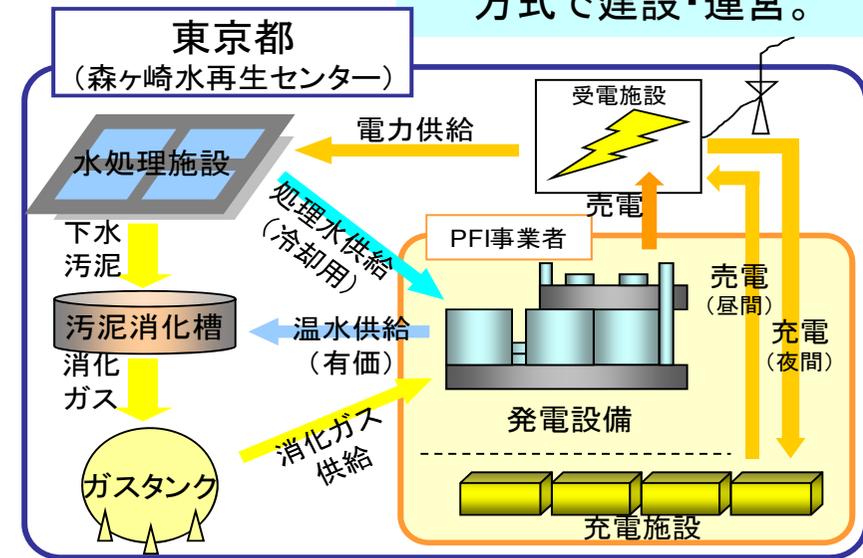


【PFI】下水汚泥の有効活用の事例

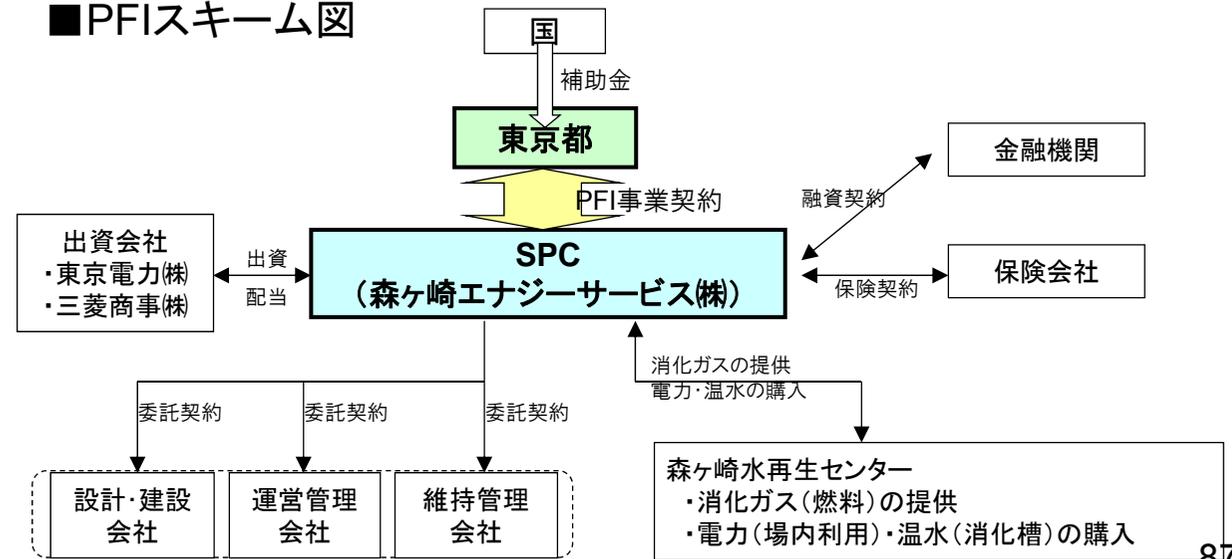
| | |
|--------------|---|
| 事業方式 | BTO方式(サービス購入型) |
| 契約期間 | 平成14年10月～平成36年3月 |
| 供用開始 | 平成16年4月 |
| 事業箇所 | 東京都大田区 |
| 受注者 (SPC) | 森ヶ崎エナジーサービス(株) 東京電力(株)(80%)、三菱商事(株) (20%) |
| 事業費 | 約138億円 |
| VFM | 約43%のコスト削減 |
| 事業概要 | 汚泥消化ガスを燃料とする常用発電設備を設計・建設・運営し、施設用電力及び汚泥消化槽用の温水を供給。 また、NaS電池、非常用発電設備の建設・運営を実施。 |
| 施設概要 | ○常用発電設備 ・ガスエンジン:3,200kW ・NaS電池:8,000kW ○非常用発電設備 ・ガスタービン:9,150kW |

○ 下水汚泥の処理過程で発生する消化ガスを燃料とした発電施設等をPFI方式で建設・運営。

■事業概要図



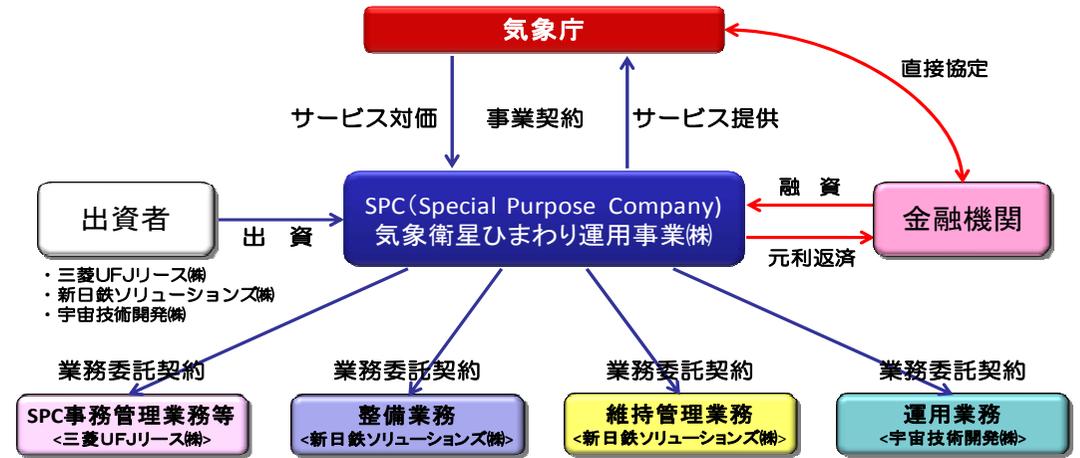
■PFIスキーム図



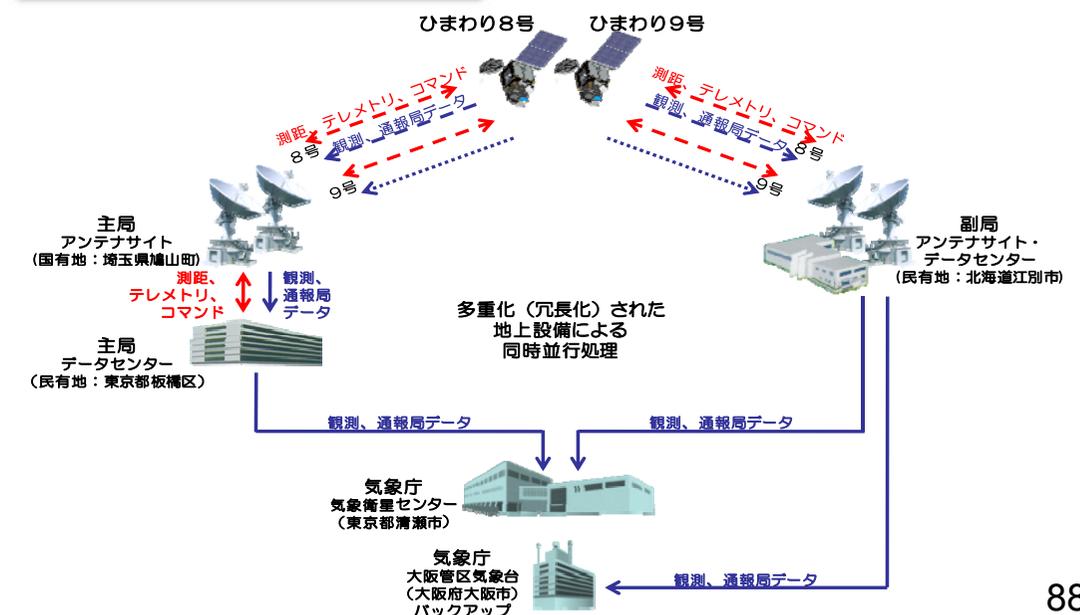
事業概要等

| | |
|---------|--|
| 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(予定) |
| 受注者(構成) | 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 新日鉄ソリューションズ(株) ...整備・維持管理 宇宙技術開発(株) ...運用 |
| 事業費 | 約293億円 |
| VFM | 約29% |

事業スキーム



事業概要(整備)

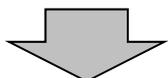


事業概要

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



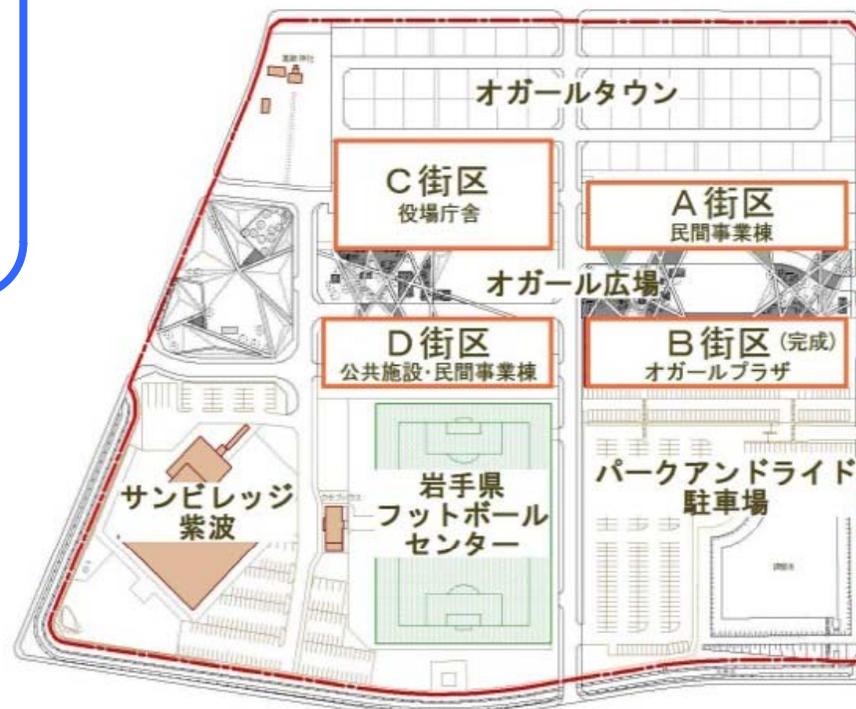
民間のアイデアを用いて、紫波中央駅前町有地を整備することによって、町の中心部が賑わう仕組みや、町全体に経済活動が波及する仕組みをつくり、持続的に発展するまちを目指す。

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。

具体的な取組み

- 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)を併せた施設を官民が出資する株式会社が整備。また、町は会社への出資で施設内に子育て応援施設を整備。



紫波中央駅

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**

優れたプロジェクトの形成の推進

平成23～26年度

案件形成支援・課題検討

| | H23年度 | H24年度 | H25年度 | H26年度 |
|------|--------|--------|--------|--------|
| 補助事業 | 11件 | 35件 | 45件 | 39件 |
| 直轄調査 | 18件 | 14件 | 11件 | 8件 |
| 予算額 | 7.12億円 | 7.94億円 | 7.94億円 | 7.95億円 |

平成27年度(政府予算案)

「PPP/PFIの推進」
7.58億円

案件形成支援・課題検討

コンセッション方式の活用

- 関空・伊丹空港のコンセッション方式の活用に向けた環境整備
- 「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」が平成25年7月25日に施行、仙台空港等でのコンセッション方式の活用を推進

様々な官民連携手法の活用

- 空港、下水道、有料道路等の分野において、収益施設の併設・活用や、公的不動産の有効活用等の様々な手法の活用について推進

内閣府における取組み

PFI制度の拡充／アクションプランの推進

- コンセッション方式の導入に係るPFI法改正
- PPP/PFIの抜本改革に向けたアクションプランを踏まえ、今後10年間(平成25年～34年)で12兆円規模に及ぶ事業を重点的に推進

アクションプランの推進

- PPP/PFIの抜本改革に向けたアクションプランを踏まえ、今後10年間(平成25年～34年)で12兆円規模に及ぶ事業を重点的に推進

○ 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。

- ・従来のPFI制度に基づく事業を拡大するとともに、新たなPPP/PFI制度の構築と具体的案件形成を推進するため、以下の3つの分野で案件の募集を実施し、**計102件**の応募。
- ※ 募集期間 (第1次)平成26年3月4日～4月18日、(第2次)同年7月7日～8月20日
- ・第三者委員会の意見を踏まえて案件を選定し、補助金交付及び案件調査を実施。

①官民連携事業の推進に関する検討調査

17件(第1次)

12件(第2次)

新たな官民連携事業の導入にあたって検討課題を有する具体的な案件を広く募集し、それらを題材とし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るもの。
(国土交通省による調査実施)

- 応募のあった案件を基に検討課題を設定し、国による調査を実施。

②先導的官民連携支援事業

30件(第1次)

31件(第2次)

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：施設の種類の、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な情報の整備等のための調査

- 1次募集については、**14件**の案件を採択し、補助金を交付。
- 2次募集については、**14件**の案件を採択。

注) 1次募集では(イ)のみが対象。

③震災復興官民連携支援事業

9件(第1次)

3件(第2次)

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、官民連携事業導入の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するもの。

(地方公共団体等による調査実施への補助)

- 1次募集については、**8件**の案件を採択し、補助金を交付。
- 2次募集については、**3件**の案件を採択。

- ◆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>