

## 第6回国土交通省成長戦略会議

平成22年1月15日

【中原政策官】 それではただいまより、第6回国土交通省成長戦略会議を開催させていただきます。

皆様方にはお忙しいところお集まりいただきまして、ありがとうございます。

まず初めに、前原大臣よりごあいさつをいただきたいと思います。よろしく申し上げます。

【前原大臣】 新年初めてでございますので、明けましておめでとうございます。本年もよろしくお祈り申し上げます。長谷川座長様はじめ、委員の皆さん方には、ご多用にもかわりませず、わざわざお集まりいただきまして、ほんとうにありがとうございます。

今日は安委員、また、福田委員からご報告いただくということでございますが、従来から申し上げておりますように、財政出動にできるだけ頼らない成長戦略をとることを、私は皆さん方をお願いしておるわけでございまして、そういう意味におきましては、特に今日は福田さんからなるのでしょうか、PPPというものをやはりしっかりとやっていかなくてはいけないと思っておりますし、また日本での成功事例というものが海外にも生かされる分野であろうと思っておりますので、どうか基本は財政出動にできるだけ頼らない、そして皆様方のお知恵によって国土交通省の所管分野において経済成長をどう生み出していくか、そういう観点から熱心なご議論を賜りますように、よろしくお願い申し上げます。ありがとうございます。

【中原政策官】 ありがとうございます。

それでは以後の議事進行は、長谷川座長、よろしくお願いいたします。

【長谷川座長】

はい。それでは本日の会議を開催させていただきたいと存じます。

それではまず、安さんと福田さんから、国土交通省の成長分野についてそれぞれ20分程度プレゼンテーションいただき、その後、一括してフリーディスカッションを20分程度行いたいと考えております。

また、各委員からのプレゼンは本日で一巡いたしますので、これから本日も含めて3回程度で、各分科会で議論していただいた成果を踏まえ、各分野の論点整理を行いたいと存

じます。本日は観光分野についての論点整理を行います。論点整理の発表は、同じく20分程度と考えておりますが、その後、それに対する質疑を30分程度行いたいと思います。

なお、各分野の論点整理につきましては、まだ議論途上であり、各方面との調整が必要なことも考えられます。そのため、現段階での無用な誤解や混乱を招かぬよう配慮することが必要だと考えております。さらには委員から自由闊達なご議論をいただけるよう、資料についてはこの会議内限り、いわゆる非公表とし、論点整理の概要及び主なご意見については、私、すなわち座長から会合後の記者ブリーフにおいて言及させていただくことといたします。

また論点整理部分については、委員からの発言についても、これまでのような詳細な議事録はこの段階では作成せず、議論の要点のみを公表させていただくことにしたいと存じますので、どうぞご了承のほどよろしくお願いいたします。

それではまず、安さんからよろしくお願いいたします。

**【安委員】** それではよろしくお願いいたします。

お手元の資料2ページから始めます。人口減少・少子高齢化・地球環境問題の深刻化・老朽化・財政の逼迫等、課題が山積しております。また、近隣諸国、大都市の成長もあり、国際競争力の低下が懸念されております。ただ、人口減少局面にありましても都市人口は増加いたします。したがって、都市整備は成長戦略のかぎを握ると考えます。人に優しくサステナブルな都市と地域整備に民間の力を集中する、そのために国ができることは何か、このように国土交通省（住宅・都市分野）の成長戦略というものをとらえました。

次に参ります。それを考える手がかりを若干整理してみました。まず、豊かさ・先進性であります。わが国には世界の最先端を行く産業力・技術力があります。また、約1,400兆円と言われる個人金融資産を持ち、世界の成長センターである東アジアに位置しております。

次に優しさ・安心感であります。世界に誇れる治安レベルを持つ安全なビジネス・生活環境、発達した鉄道網を基礎にしたすぐれた環境性能を持つ、地球に優しい都市構造。日本の都市の環境性能は、アメリカの2倍、中国の10倍の効率を持つと言われております。

次が美しさ・繊細さであります。森林、水など、自然資源に恵まれた国土、はっきりとした四季を有する季節感、歴史と伝統文化、受け継がれてきたもてなしの心、このような成長ポテンシャルを背景に、具体的な施策についてのイメージを、極めて個人的な考えであります、ご披露させていただきます。

まず4ページ、まちなか居住であります。日本中の中小都市が中心市街地の空洞化に直面しております。そもそも住宅地、集落の配置が分散的であり、土地利用、行政サービスの効率が問題視されておりますが、さらに要介護高齢者がその問題を著しく深刻化させています。そこでまず第1に、日本全国津々浦々に共通するテーマとして、中心市街地への人とサービスの移動を誘導し、魅力的な近隣社会をつくろうという方策を提起したいと思っております。中心市街地の公共施設・公共用地の利用状況を総点検し、集約・再編することによって生み出された空地、施設を活用して、モデルプロジェクトを組み立てるという考えであります。

5ページでは、公共施設のアセットマネジメントを行い、集約・再編で生み出される空地や施設を最大限に活用して、まちなか居住を推進できないかという仕組みを説明しております。

6ページに参ります。まちなかに高齢者対応の住宅、ケア環境、就労、生きがい環境を総合的に整備します。しかも拠点型で、すべてオールインワンパッケージで整備するというやり方ではなくて、ネットワーク型で住宅、学校、商業施設、文化施設を整備し、それらをつなぐ各種のイベントを編み上げていく。公民の連携のさまざまなすぐれた事例がありますが、そういうネットワーク型で組み立てるというイメージはいかがでしょうか。農山村の孤立性の高い高齢者住居をまちなかへ誘導するわけですから、限界集落の問題、あるいは空き家の減築の問題というものも視野として入ってまいります。

7ページ目です。この方策の実現に向けての国の役割ですが、まず将来に向けた方向性（ビジョン）の明確化が求められると思っております。コンパクトシティ化により、都市全体のクオリティー・オブ・ライフを上げていくというメッセージが重要です。

次に、各省庁にまたがるさまざまな措置を総合化して、居住地移転のメカニズムを働かせるべきだと。区域指定のようなことを行い、中心区域への買いかえの優遇であるとか、固定資産税の減免であるとかということも考えられるでしょうし、また将来への不安を市街地全体で解消するという一方で、あきらめや自己防衛で動かない高齢者資産を動かす契機をつくることも重要だと思っております。フランスではビアジェのように、高齢者資産を買い取るような仕組みがあります。日本でも、特定区域の永久的な資産へ置きかえていくという方向が考えられないでしょうか。

また、これもやや荒唐無稽かもしれませんが、大都市部のプロジェクトとの連携も考えていく必要があると思っております。後ほど出てまいります。大都市の容積率緩和などで得ら

れる開発利益の一部を、減築や緑化、自然への復旧、あるいは高齢者資産の買い取りなどの原資、あるいはその一部に利用できないかという考えであります。

次8ページに参ります。2つ目の問題提起は建て替えの促進であります。建物ストックの改善は、既に年初の大臣の方針の中でも大きく取り上げられていますが、今後広範な新規供給が見込めない中で、建て替えとリニューアルについて重点的に取り組んで、ストックを改善していくということですが、特にここでは再開発による建て替えの促進について問題提起したいと思います。1つは木造密集市街地内の住宅の建て替え促進。2つ目はペンシルビルの建て替え促進。3点目はコンバージョンの促進によるまちの活性化であります。

9ページに参ります。まず住宅です。戸数は数字的に充足しておりますが、質的な水準はあまり高くありません。更新時期を迎えている住宅は、あまり豊かでない時代にできたものが多いわけですし、現在築30年以上の住宅ストックが全体の3分の1を占めております。したがって、特に在来工法による木造住宅等、リニューアルよりも建て替えたほうが明らかによいというものが多いのも事実であります。

そういう住宅の建て替え促進は、例えば木造密集市街地の耐火性能の向上でありますとか、住宅市街地の省エネ性能を抜本的に改善するという事に直結いたします。

10ページ目に参ります。木造密集市街地では、建て替えを阻んだり、躊躇させたりしている要因としては、例えば容積が足りないでありますとか、あるいは建ぺい率がいっぱいであるとか、前面道路の幅員がないとかなどの理由によって、次の世代にうまく引き継げないということが起きております。既にご当局では、ある程度対応されてはいるということについてはもちろん承知しておりますが、一層の法律の柔軟な運用ということが考えられないでしょうかということでもあります。

また、マンションの建て替えの促進も緊急の課題であります。そこに書いてありますが、築50年を超えるマンションは20年後には100万戸に達し、爆発的に増加しますので、抜本的な制度設計が必要となってまいります。

11ページに参ります。住宅の建て替えを促進するための方策として、建築基準法の集団規定の問題でございますが、建て替えの優良性や社会貢献の程度に応じて、総合的な判断で緩和するというシステムを考えていただけないでしょうかということでもあります。

例えば、基準を大きく超えていく建物性能でありますとか、雨水の地中浸透で、公的な防災システムの負担をかけないでありますとか、卓越した環境性能でありますとか、塀や

垣根の除去、庭のオープンスペース化などを総合的に評価して緩和していくという考え方があります。その際には、建て替え行為の優良性の評価システムが必要になるわけですから、CASBEEのような考え方も必要だし、自治体のほか、幅広いステークホルダーの関与が必要となってまいります。

12ページに参ります。次にペンシルビル問題であります。住宅の場合と同じく、大都市圏の大半のオフィスのストックは優良とは言えません。大都市において国際競争に打ちかつよう、オフィス環境の整備を進めるためには、容積率の緩和や街区の大型化など、利用効率、環境性能の高いオフィス開発が急がれます。

13ページでございます。オフィスの建て替えの促進方策であります。オフィス街における街区の大型化による、優良なオフィス開発を支援するということが重要です。特に交通ネットワーク上可能ならば、区画道路を廃止して、敷地を大型化する。また、できたらその用地をエリアマネジメントの原資にし、お金にかえるなどのことが考えられます。

また、開発の優良性に着目した容積緩和が必要です。現在、容積率の緩和につきましては各種の制度が用意されておりますが、各種の特例制度を総点検し、開発の優良性の評価基準などを一本化する必要があるのではないかと思います。その際、現在の優良性の大きな根拠となっておりますのが、空地確保基準であります。その空地確保基準であるとか、あるいは駐車場の附置義務については、現在の諸情勢に合わせて見直していく必要があると思います。空地がまちのにぎわいの形成の障害になっているというケースなどが散見されます。そのかわりにとっては何ですが、環境性能を重視すべきであります。

さらに容積率の利用効率を高めるために、容積の移転の仕組みをもっと開発していくべきでしょう。現在、ある特定のゾーン内の移転、例えば大丸有の区域でありますとか、そういうところでは事例が出始めておりますが、さらに都心と郊外部でありますとか、あるいは都心とずっと離れた農山部とかのプロジェクトリンケージというものも、考えていく必要があるかもしれません。

14ページではコンバージョンについて触れました。必ずしも街区の大型化をしないほうがよい市街地や、大型化が難しい市街地では、魅力アップのためのコンバージョンを積極的に進めるべきだと思います。このことにつきましては、国交省においても取り組まれてきた経緯がありますが、コンバージョンによりまして、単調な市街地に多様な用途と、それを支える人材が集まる魅力的なまちへと変身することが可能になるわけですが、現在、採光基準であるとかいう、非常に細かいところかもしれませんが、技術的なところに基準

法上の制約が多くて、コンバージョンをあきらめる例が非常に多いと仄聞しております。基準法見直しの検討の視点に加えていただくことはできないでしょうか。

15ページは、3つ目の提案で、組織整備に関することでもあります。成長戦略を進めるワンストップ型の組織の必要性についてであります。国内外の投資を集約できる、魅力あるプロジェクトを開発し、幅広く関係するステークホルダーと連携をとって、プロジェクトの円滑な実行を支援する、ワンストップ型の組織を整備すべきであろうということです。

そのような趣旨でつくられたものに都市再生本部がございます。次のページですが、都市再生特別措置法ではそこに書かれておるような実績を上げてこられております。10年間の特別立法で65地域、12兆円の民間投資と、25兆円の経済効果を生み出しているということであって、そもそもPPPの旗印のもとに設置された組織ではありますが、もう一度設立の趣旨に立ち返って、期間の延長、あるいは制度の拡充という形での検討をしてはどうかということです。

17ページでは、漫画ですが、その組織イメージをかかせていただきました。成長戦略プロジェクトにかかわるステークホルダーが連携するプラットフォームとして、成長戦略プロジェクトの内容や区域、整備のスケジュール等を明確化して民間投資を促していく。その際、教育・医療・福祉など各分野の総合化のために、行政の縦割りや、あるいは公益事業者間の縄張り意識を克服する、また、プロジェクトの戦略性のために必要となる各種の規制を大幅に緩和する、さまざまなファイナンス上の措置を検討するということが考えられますが、これらを可能にするためには強いリーダーシップが不可欠であり、政治主導のワンストップ型の組織を目指すべきと思います。

18ページに参ります。このようなワンストップのリーダーシップで優良性の原則、あるいは地域戦略、リージョナル戦略に基づいて、戦略的なプロジェクトを展開するための成長戦略ゾーンを指定し、プロジェクトの円滑な推進を図り、方向性を示し、民間投資を呼び込んでいくということでもあります。

イギリスの enterprise zone という考え方は大変有名ですが、最近では韓国において free economic zone を指定し、民間都市開発を特にソウル郊外の仁川市において、積極的に進めています。

19ページでは、そういう成長ゾーンの開発利益を地方の再生、あるいは国土の再構築のために再配分するという仕組みのイメージが書いてあります。税による富の再配分だけによらない、国土的な環境対策の原資として期待できるのではないかという思いつきであ

ります。

20ページに参ります。4つ目の提案はシティ・セールスであります。競合する諸国、諸都市に比べて、我が国、あるいは我が国の諸都市は、投資やツーリズムの呼び込みのための幅広い働きかけというのが、著しく弱いと思います。やはり官民が連携して積極的な外交を展開すべきだろうと思います。さまざまなイベントへの参加、イベント起こしが必要であるわけで、その最たるものがオリンピックの誘致であろうと思います。不成功に終わったことは大変残念ですが、今でももちろんその意義は変わらないわけで、再チャレンジすることも検討すべきではないかと思います。そのほかのグローバルイベントの誘致をてこにした成長戦略の攻略も考えてみるべきでしょう。

21ページに参ります。具体的な行動につながる議論の素材を提供させていただきたいということで、成長戦略ゾーンを明示して、そこでのプロジェクトファイディングをしようというご提案です。これはこれからこういう会議で皆さんの英知を集約していくということではありますが、幾つか例示させていただきます。

22ページに参ります。まず、世界都市東京であります。都心機能を一層高度化し、グローバルフロンティアと勝手に名前をつけましたが、東京への国内外の人と資金の流入を図る。シンガポールなど、近隣大都市との競合状態が熾烈化しておりますが、東京は新しいグローバル秩序の構築に乗りおくれるわけにはいかないわけでして、そのために世界都市にふさわしい位置づけと、国民的な合意形成、ソフト及びハードインフラの整備が必要です。

ここでは特に指摘しておりませんが、骨格的なインフラの整備はやはり不可欠でして、空港、港湾についてはこの会議で検討されていますが、幹線道路の問題は取り扱われていません。首都圏3環状などについては、整備促進の明確なメッセージが必要なのではないかなという印象を持っております。

もう一つの例としては、人と地球に優しい、次世代型の環境配慮型都市総合システム開発と名前をつけましたが、沖縄をフューチャーフロンティアとするということを提案しております。那覇軍港であるとか、あるいは普天間基地の返還により、大規模な土地開発が可能、あるいは開発しなければならないということを前提にしておりますが、沖縄の立地を生かしまして、再生可能エネルギー開発、スマートグリッドの構築、新しいライフスタイル、都市システムを開発して世界に発信していく。新しいビジネスや雇用創出に有効に働くのではないかと思います。世界の成長センターである東アジアとの経済的な連携強化

や、基地問題で微妙なアメリカとの関係においても有効に働くのではないのでしょうか。

成長させるプロジェクトを発掘して、この記述のような仕組みを駆使して、速やかに着手していくべきであろうと思いますが、こういう例示をしたほかにもたくさんの成長戦略ゾーンが考えられます。大都市を中心とする広域経済圏、これはメガリージョンと最近では呼ばれておりますが、そういうものに着目し、産官学の連携による新しい担い手による戦略実現の必要性が指摘されております。世界の多くの成長センターにおいて、このような取り組みが進められております。

23ページに参ります。ここから東京のグローバルフロンティアの成長戦略プロジェクト例を、ざざっとご紹介します。

まず、国のおぜん立てで東京都心の河川を活性化させようというのはいかがでしょうか。大手町の再開発でありますとか、日本橋エリア、東京スカイツリーなど、今ここに赤く書いてあるのはそういうところですが、そういう拠点を連携する、あるいは拠点の開発を後押しするという効果があると思います。また、エネルギー源としての水というのも注目すべきだろうと思います。

次に参ります。これは国有地の有効利用プロジェクトの例ということで、日比谷公園を挙げました。日比谷公園の地下を大々的に活用した JAPAN TOURISM の拠点整備というものが考えられるということです。

大規模公園の活用としては、ほかに神宮外苑なども考えられると思います。これは国民スポーツの聖地として構想されたものでありますが、施設の老朽化がご存じのように進んでおりまして、再整備の必要性が高まっています。周辺の民間のポテンシャルも非常に高いと思います。

25ページでは、公共施設整備のチャンスというのを最大限に生かす取り組み例を挙げております。環状2号の整備が進められておりますが、それにあわせて、全く新しい次世代型のシンボル・ブルーパールと呼びましたが、公園道路的な空間として、さまざまな施策を総合化させていくということを考えてらどうかということです。

その次は新宿副都心の再生という例を挙げました。これは規制誘導手法の抜本的な見直し例として挙げました。昭和40年から建設がスタートしており、大規模更新の時期を迎えておりますし、こんなまちは楽しくないという時代にもなっております。当時とやはり大分市民の受けとめ方が変わってきております。また、地域冷暖房施設を先進的に取り



組んでおりますが、そのグレードアップも必要。新宿中央公園の配置、あるいはその機能についてもやはり現代的な見直しが必要かと思えます。

27ページでは駅を取り上げました。日本の大都市のすぐれた環境性能が鉄道ネットワークにより支えられております。鉄道を拠点とする大規模開発の必要性、その効果について述べております。メガミックスプロジェクトの成立性はこういうところでありまして、例えば汐留の再開発の場合には、建設投資額が6,700億、生産誘発額がその倍の1兆3,000億、これに対して投入された補助金が500億。つまり補助金の27倍の生産が誘発されたということになります。

28ページでは、そういう開発の特に重点的なエリアとして、羽田から東京駅周辺に至るエリアを示しました。品川にはリニアの駅が想定されております。また、品川～東京駅間の鉄道施設は老朽化しており、骨格インフラの更新が課題となっております。鉄道事業者との連携で、このゾーンの機能開発を集中的、総合的に行おうという提案でございます。

29ページでは、今まで申し上げてきたようなことの内容のコンセプトの取りまとめを試みました。

30ページでは、このプレゼンテーションをまとめるに当たって頭の中にあったキーワードを、ざざっとABC順に書きました。既に皆さんのレポートの中でも上がっているものばかりですが、ONE STOP というのは、私にとっては縦割りの排除、はやりの言葉で言うと政治主導であるということです。

QUALITY OF LIFE というのは、この成長戦略会議の議論の究極の目標と心得ております。そのためには、今日は触れることができませんでしたが、歴史とか伝統についての議論を加えていくことも重要なのではないかと考えております。

最後の TOLERANCE というのは、メガリージョンを主張しているリチャード・フロリダが、都市の成長において重要な要素、要因として挙げている言葉であります。規制緩和、あるいは産官学がお互いに連携し合うときの心の作用であるとか、あるいは市民の行動原理などで、お互いを認め合い、許し合うというような示唆に富むキーワードだと考えました。

以上です。すいません、失礼いたしました。

**【長谷川座長】** 安さん、どうもありがとうございました。それでは引き続いて福田さんからお願いします。

**【福田委員】** じゃ、私のほうから続いて。大臣にもご指名いただいたとおり、成長戦略とPPPの関係についてお話しさせていただきます。

1 ページおめくりいただいて、1 ページ目、今日お話ししたいことをざっと項目で並べていますが、根本的にPPPという、一般的にどこの国でも財政再建の手法としてとらえられることが多いと思うんですが、なぜこれが成長戦略と関係するのかというところを頭で整理しておきたい。それに基づいて、実はそういう動きをしている国がアジアにあります。その事例についてご紹介します。

翻って一方で日本の状況、これはどうなのか。一言で言ってお寒い状況ですが、そのお寒い状況について確認させていただくと。じゃ、お寒い状況を寒くなくするにはどうするかというときに、どういうターゲットで、どういう仕組みがそろうとできるのかという具体的なお話。

最終的にはやはりそこにだれがお金を出すのかという話があると思いますので、お金の出し手に関する動向。

最後に、それを具体的に進めていくためにこれから必要なことという、大きく6点お話しさせていただきたいと思います。

2枚めくっていただいて、まずは成長戦略とPPPの意味です。3ページ目をごらんいただければと思いますが、これは最近新聞報道等でも出てきていますけれども、もはやインフラというのは、ある意味においてはドメスティックな産業ではない。アジアにおいて、これからむしろ中心的な 이슈になってきている。これはADBの資料ですが、10年間で日本円で800兆円を超えるインフラ整備のニーズがある。

一方で、日本の商社等のプレーヤーがバランスシートに載せているインフラのアセットというのは、これに比べると全然小さい。これだけのボリュームの事業のニーズがあるというのが、まず1つ成長戦略との関係でございます。

続いて、次の4ページ目。インフラというものにはいろんな整備手法があるわけですが、そのワン・オブ・ゼムとしてのPPP、これは過去の世銀のデータでございます。2008年に金融危機がありましたので大きく落ち込んでいますけれども、東南アジアと南アジア、インドと東南アジアで、おおむね2007年時点で年間5兆円程度のプロジェクトがPPPで実行されている。

これは足元のデータはないんですが、格付会社等が最近出しているレポートで言うと、プロジェクトファイナンスは戻ってきつつあるという状況。前のページのADBのレポートでもそうですが、基本的にはやはり民間資金を使っていく必要性があるというのが域内の声でございます。やはりこういう外需としてのインフラ整備と、実はそこでPPPが方

法論としてかなり中心的に据えられてくる可能性が高まっているというのが、ある意味においては国内の議論とのつながりということかと思えます。

次の5ページ目のほうに行っていただきたいと思うんですが、じゃ、その国内と国外が具体的にどうつながってくるのかという観点で見たときに、一番左側が一番オーソドックスな公共事業のやり方であります。政府が債券を発行して、これは償還原資が税込である、その債券に基づいて調達された事業がインフラに投下されていくという、これが日本のオーソドックスなやり方であります。

ただ、PPPに移行していくということは、やはりまずプロジェクトに対して民間のお金がダイレクトに入ってくる。その償還の原資、投資回収の原資というのは、利用者が払うフィーであると。ここで諸外国でPPPに社会資本整備を切りかえていく際に、大きなポイントというのは、ユーザーというのは利用の必要があるからフィーを払うという観点です。逆に言うと、利用の必要のないものにはユーザーはフィーを払いません。だとすると、それを整備するか否かというのは、まさに公共性の問われるポイントになってきますから、そこは堂々と税金で必要性を議会で議論して決めていくと。

必要性がある意味においては、ユーザーのほんとうの意味での利用がどこまで必要とされるのかのベンチマークを民間のお金でやっていくという考え方に、社会資本の整備の考え方を切りかえていくというのが、やはり大きな考え方が変わってくるポイントかなと思います。

さらに成長戦略という観点でいくと、実は国内でこういう経験を蓄積して、民間の投資家がインフラとなじむ、その経験をもとに海外に出ていくという話が、その向こうに成長戦略として見えてくる。国内における社会資本政策のある意味再整理と、その先に見える海外への展開、この2点というのがPPPと成長戦略の関係なんではないかと考えています。この辺は事例もありますので、後ろでまた触れます。

実際具体的に見ていきますと、6ページですけれども、PPPという観点で見たときに、日本勢が海外でどういう分野で出ていっているかという点で、現状で言うと、アジアで中心的に取り組まれているのはIPPと言われる電力分野。この分野については商社、電力会社等は広範に出ていっています。

ここは国内で電力の規制緩和を進める中で、プレーヤーの育成が行われたというのは大きいと思うんですが、ほかの領域、経済的インフラと言われる領域には、鉄道もあれば、有料道路もあれば、空港、上下水、ほかにも幅広い分野があるかと思えますけれども、現

状でプレーヤーと言える人たち、商社がごく一部薄くカバーしていますけれども、彼らのバランスシートにも限界があることを考える中で、先ほどの膨大な需要にだれが資金提供者となって出ていくか。やはり国内のマーケットの議論が整理されないと、なかなか外に行けない。

上を見ていただくとおり、国内で独占的に事業をやっているプレーヤーがここをやっている限り、なかなか外に出ていくインセンティブというのはないということになると思います。そういう 이슈があるのかなというのが、成長戦略とPPPの関係でございます。

一方で7ページ、これは言うまでもないことではありますが、一応私の思い入れとして、まだまだ若造ではありますけれども、私自身PPPという分野を研究対象に選んだ理由としても、おそらく我々の世代は向こう40年、政府の債務をどうするのかという問題につき合っていかなざるを得ないであろうという中で、多少なりともそれに貢献できるものを研究しようということで、このテーマを選んだんですけれども、ぜひともやはりこの財政再建という問題に正面から向き合っていただきたいというのが、おそらく我々の同世代の多くの声でもあると思いますので、ここは一つ触れさせていただきます。

【長谷川座長】 ちなみにお幾つですか。

【福田委員】 私は30です。

【長谷川座長】 30。それはなるほどですね。(笑)

【福田委員】 あと40年、50年近くはこの国で生きていかなければならない身としては、どうしてもここらあたりでけりをつけていただきたいというのは、切実な思いとして言わせていただきます。

次のページで具体的な問題として財政の観点で見ても、やはりもう2020年以降、社会資本の更新のタイミングが来るということは明らかに、これは国交省さんのデータからとってきている問題でありまして、もう10年でこの問題が来るとわかっているという局面でもありますので、やはり先ほど言った、ほんとうに整備する必要があるインフラが何かを、民間のお金をベンチマークしながら精査していくというのを考えていただく局面じゃないかなと。

すいません、これはページが飛んでいますね。次のページ、実際自治体に対して弊社でアンケートをとってみると、社会資本はもう、おそらく維持管理が十分にできなくなると答えている人が72%という数字になっていまして、これは約1,700の自治体に対して

サンプルは464で少し少ないですが、それでも多くの自治体が、もうおそらく財政的に限界だろうということを感じている、そういう状況であります。

実際、次のページを見ていただければと思うんですが、新規の投資をやめただけじゃなくて、もう維持管理費自体削らないといけないということで、手をつけ始めている自治体も2割にわたるといことでありまして、やはりこのあたりの考え方の整理というのは、自治体という一番末端の現場でも、相当切実な問題になっているというところについて考えていく必要がある。財政再建という、ある意味においては必要性が災い転じて福となるという形で、海外でのニーズを取り込んでいくというつながりになっていく成長戦略というのがあればと思います。

11ページ以降で、ライバルであるアジアの国における状況というのを少し整理しております。オーストラリアと韓国の例を入れております。ここにはオーストラリアにおけるPPPの活用と財政再建というお話がありまして、オーストラリアも1990年代というのは、非常に政府のGDP比での財政収支は赤字でありまして、これは棒線が国債の発行額で、線グラフがGDP比の財政収支ですが、非常に悪かった状況から2000年にかけて、これを改善していくためにPPPというのを使っていると。

実際オーストラリアは国の規模が小さいのであれですけども、3兆円ぐらいのプロジェクトが実行されている。イギリスで同時期で大体10兆円。これは韓国でもそうなんですけど、大体社会資本整備の10%から15%ぐらいがPPPになっているというのが、先進的な国でのウエート感でございます。

次のページにありますけれども、オーストラリアの場合は、有料道路であるとか交通システム、トンネルの分野というのが、このPPPの対象となっているウエートが高いということでありまして、彼らの強みというのはこういう分野の社会資本にある。あと、waterということで、水みたいなものも上から5番目にありますけれども、こういう分野がオーストラリアで取り組まれている。

じゃ、ある意味においてはオーストラリアにおいても、当初財政再建のためにやっていたPPPの取り組みというのが今何になっているかというと、次の14ページでありまして、大々的に海外に展開しようとしている。

具体的に言うと日本もターゲットになっています。実際、10月の日豪貿易経済大臣会合の中で、ぜひPPPをアジアで日本と一緒にやろうとオーストラリア側は提案していて、オーストラリアはファイナンスが強いので、そこをやらせてくれと。ほんとうは日本もそ

こをやるべきだと私は思いますが、そういう提案をしてきているということでありまして、あと、これは私も参加して、向こうでプレゼンしましたけれども、オーストラリアに日本の企業の人を100人ぐらい連れて行って、1週間、オーストラリアのPPPノウハウについて、30人ぐらいプレゼンターが出てきて、ある意味においては研修づけ、オーストラリアのPPPはこういうフレームワークでやっているとという話をひたすらやる。

これは実は8月の前に3月に、もう日本でやっていて、そのときにはオーストラリアの関係者が60人ぐらい日本までやってきて、経団連会館でセミナーをやって、さらにすごいのは、その後彼らは、政府の人もそうなんですけど、自治体を回っているんです。大阪に行って、北海道に行って、福岡に行って、自治体の担当者に直接オーストラリアのPPPを売り込むということをやっているということで、オーストラリア政府もアジアをも見据え、日本も見据え、国内でのノウハウの輸出を始めている。これは一つコンペクターと言えるんじゃないかなと思います。

次のページに韓国がございます。韓国もオーストラリアと同様に、実はオーストラリアがPPPのパッケージの最初の外販に成功したのは韓国だったりするんですが、2000年前後の金融危機、1997年のアジア通貨危機以降の韓国の経済的な危機の中で、韓国政府もやはり国債に依存していると、金融市場が悪化したときに外国の資金が逃げてしまうという中で、インフラ整備が難しくなる中で、少しでも国内の投資家に魅力的な形でインフラ整備のためのお金を集めたいということで、PPI法と向こうでは呼びますがけれども、そういう法律を制定して急速に普及を進めている。

社会資本整備に占めるPPPの比率が急速に上がっていつているのが、01年から08年まで見ていただけるとわかると思いますが、これはオーストラリアにもかなり学び、ただ彼らが賢いのは、オーストラリアだけに学ばずに、日本にも何度も視察団を送って研究している。財務省の所管している開発研究員という専門家集団が、ある意味においては政府の官庁なんですけど、民間から専門家を100人集めて、この問題に徹底的に取り組ませているという形でノウハウを集めてやっています。

結果として見ると、韓国というのは名目GDP比で見た財政収支というのは一貫して黒字が続いていまして、やはり日本を見て、国債に依存するとある意味においてはとまらなくなると、彼らは彼らで見ながら、かなり早い段階で公債の依存よりもPPPに傾斜したほうが、重点的に幾らか整備できるという形で政策転換をしているというのが状況。これは先週ソウルに行って、開発研究員の担当者と議論をしてきまして、そのときに彼らがじ

かに言っていた話でございます。

具体的に韓国でやっている分野としては、有料道路であるとか、港湾、鉄道、あとは上下水がここに入りますけれども、環境施設が多くなってまして、特に有料道路を対象にしているのは、建設会社にPPPの経験を積ませるには、やはりオペレーションにあまり複雑な技術が要るものと、建設会社よりもオペレーションのノウハウがある人たちが主導してくることになりますので、建設会社がノウハウを積むには道路というのは比較的いいということで、この分野をやっている。

資本力に問題がある建設会社、要は建設会社というのはバランスシートに載せるビジネスモデルじゃないので、投資ファンドが所有して、その中で建設会社が共同投資をしてやっていくという形でやっているケースが多い。

あともう一つ、韓国の特徴というのは、国民年金の資金を直接こういうプロジェクトに入れるということをやっています。日本で言うとGPIFですけども、そこのお金を直接こういうものに入れる形で活性化を図っている、そういう特徴もございます。

で、次のページに付随的な効果ということで、下のデータに載せているのは韓国の建設業の海外受注額の推移ですけども、二千五、六年から急速に海外受注を増やしている。その原因としては中東が大きいので、非常に中東がバブっていたからという部分はあるんですが、これは韓国企業が5兆円ぐらい、年間足元で海外受注がありますけど、日本の同じ数字って、足し上げても大体年間1兆です。韓国の建設市場というのは大体10兆円ぐらいの市場ですから、国内市場の半分近い海外受注をとっている。日本は40兆近くあって1兆円という状況があります。

もちろんこれにはいろんな要因があるんですが、1つ向こうでも言われていることとしては、PPPのプロジェクトを通じて建設会社のリスク管理のノウハウというのがついてきた。さらに言うと、お金を持っている投資ファンドと投資家とのリレーションができたので、そういう人たちとのパートナーシップが組みやすくなって、役割分担しながら海外に出ていくことができるようになったということも、一応は言われています。

それ以外にも韓国政府もオーストラリアをまねて、本格的に海外へのパッケージ展開を始めてまして、先ほど申し上げた開発研究員に専門家を入れて、研修プログラムを提供するであるとか、ベトナムで韓国の投資家を現地の政府と結びつける、IRの説明会をやるとか、そういうことをし始めているということであるとか。

あと、次のページにあるんですけども、これはインフラではなくて資源なんですけれ

ども、民間の投資ファンドを使って、政府が持っている貿易保険を信用補完という形で使う形で資源開発のファンドをつくる。産業銀行というのは日本で言うとDBJさんみたいなところですが、外国のファンドマネジャーと国内の金融機関を必ずセットにして、お金を集めさせて海外投資をさせるという形で、これはある程度ノウハウを国内の金融機関にも落とすというねらいもあるようですけれども、そういう形で金融スキームをうまく生かして、官民共同で海外投資をしていくということもやり始めているということでございます。そういうのがアジアにおける、韓国、オーストラリアの展開でございます。

すいません、長くなってきていますけれども、19ページ以降で、日本の現状をあまり細かく話す必要は私はないと思っております、3兆円ぐらい、1999年にスタートして以来、PFIという法制度のもとで事業をやっています。それが、またページが抜けています、すいません、PFI事業の規模というところにあるんですけれども、何を見ると明らかかという、2ページめくっていただいて、受注企業の構成というところを見ていただければと思うんですけれども、大体受注企業の半分は日本の場合、建設会社がPFIでは占めている。

もちろん建設会社が占めることが悪いというわけではないと思うんですが、次のページにありますけれども、事業スキーム、事業の内訳が問題ではないかと思えます。そういうのも、PFI事業の大体全体の7割はサービス購入型と言われる、政府が対価を払うタイプの事業。要はこれは実質的に言うと、ある公共事業をやったお金を20年、30年の割賦払いにしているだけという形になっていまして、いわゆる利用者から料金を取るタイプの事業というのは全体の5%にすぎないということで、建設会社と政府の間で建設対価を割賦で払う仕組みとして、ある意味実質PFIが機能してしまっている部分もある。

これではなかなか事業に参画してリスクをとるということを、民間がインフラの中でやっていくのは難しいであろうということが、現状の問題として挙げられるのではないかと思います。

24ページ、じゃ、どういう領域でどういう仕組みでという具体的なお話として、25ページ目に幾つか書かせていただきましたけれども、やはり社会資本の主要な部分というのは国交省がまさにかかわっているということで言えば、こういう分野でこういう新しい手法を導入するかどうかのきざしというのは、国交省が握っていると言えるんじゃないかと思えます。もちろん自治体が持っているものもありますけれども、そこについても規制等を通じて密接にかかわってきているという意味で言うと、少なくとも利用者からペイがあ



ることが現状で明らかな事業、ここの上に挙がっているような事業というのは、比較的早く移行させることができるんじゃないか。

社会的なインフラ、下にあるもの、これは今までいわゆるサービス購入という隠れ借金になっていた分野ですけれども、こういう分野であっても例えば庁舎とか、具体的にほんとうに政府が所有しなければならないのかという議論はできるんじゃないかということで、次のページで少し具体的なお話を書いております。

経済的なインフラにおけるリスク移転ということでありまして、この辺はもう釈迦に説法な部分もあるかと思えますけれども、やはり従来ですと、収益性の高い事業から入ってきたお金が、特会であるとか特殊法人にプールされて、それが新規の建設事業であるとか、整備済みだけれども低収益の事業に充当されるというメカニズム、これは道路でもそうですし、空港でもそうですし、港湾でもそうだと思います。

この事業、このフレームワークが生きている限り、なかなかPPPというのは難しい。それはなぜかという下にございますけれども、やはり民間のお金が入るのは、ちゃんと収益が立つところであるという前提があります。そういう意味で言うと、高収益事業というのが低収益事業とひもづけられていては、なかなかお金というのは入らないと思います。

ただ、もうかるどころだけをやるのではなくて、もう一つ重要なのは右側の、今は低収益だけれども、改善によってはちゃんと事業として独立する可能性があるもの、これはある種市場化テストの側面があると思えますけれども、民間の目線で見れば、もっとちゃんと事業としてやれるものを掘り起こしていく機能、この2つがある意味、PPPが持っている機能なのかなと私は思います。

それでも難しいものというのは、もうかっている事業を政府が手放したお金で一部整備をしていくか、どうしても必要なものというのは、予算措置を通じて必要性を国民であるとか政治家の皆さんが議論して判断していくという、やはりここの切り分けをしていかないと、なかなかこういうコンセプトというのは入っていきにくいんじゃないかと思えます。

27ページにオーストラリアや韓国の例というのを少し挙げています。

さらに28ページに社会インフラにおけるリスクの移転の考え方も少し書いてありますけれども、例えば政府の持っている庁舎、これも事業仕分けで少し切り分けられましたけれども、庁舎を30年自分で持つという投資をしてしまった瞬間に、今、国債は60年かけて償還することになっていますから、60年間満額負債として政府のバランスシートに計上されることとなります。

ただ一方で、もう無理に全部が全部、政府がじかにつくったものじゃなくてもいい、民間がつくったものに、ある意味テナントとして長期契約で入ると割り切れれば、例えば民間からすると、政府が20年の長期契約で借りてくれるだけでも十分魅力的でありまして、別にそれで総額の投資が回収できないとしても、民間に転用できる仕様で施設をつくっておけば、いい立地のものであれば、そのまま民間が別のテナントを探しに行くという形にすれば、要は負債として全額計上する必要というのはないわけでありまして。

そういう意味で言うと、社会インフラに関してもそういう形でリースの考え方をうまく入れて、転用可能性、ほかの用途に使えるように仕様を柔軟にしていくことによって、負債を落とすことというのはできるんじゃないかと思えます。

実際29ページに、アメリカでそういう、ある意味リートの仕組みの中に政府庁舎専門のビルだけを抱えて、リートとしてやっていて上場しているファンドというのもありまして、これも去年、私は直接行って話を聞きましたけれども、大体10年ぐらいの期間で民間が、そのビル会社と政府が賃貸借契約を結んでいると。当然10年じゃ投資回収できませんから、ほかの用途に転用できる形でそもそもビルは用意するし、そういう場所を選んでやるということをやっている、そういう事例もございます。

30ページ以降、具体的にそういう個別の事業の条件を整えていけば、国内にある金融資産、現状で言うとかかなりの額が国債に回っているわけですけども、国債であるとか預金に回っているお金というのを、もっと収益性の高い方向に振り向けていくというきっかけになるんじゃないかなと思っています。

32ページ目以降に、そういう投資家のお金を直接インフラと結びつける投資ファンドというの世界的に見ると出てきていて、投資ファンドという、これは一見何だという話になりますけど、彼らのお金の出どころというのは基本的に年金基金です。年金基金が長期でお金を運用する。その年金基金の長期性とインフラの長期性というのが、ある意味一致してくる。

そこを詳しく書いているのが37ページ。ちょっと飛んでしまって恐縮ですが、時間もあれなので少し飛ばさせていただいて、37ページに少し絵をかいてありますけれども、年金というのは当然ずっと掛金を払って行って、受給できる期間というのはリタイアした後ですから何十年も先になる。預かっている側というのは、その預かっている期間に一定の利回りで、それを膨らませる約束を加入者に対してしている。そういう意味では20年、30年かけて、安定的だけれども低いリターンでインフラで運用することで、年金の投資

家からすると非常によい運用先になる。

来年どうなるかわからない企業に投資するよりは、発電であるとか有料道路のようなプロジェクトに、多少リスクをとってもお金を入れたい投資家はいるということでありまして、次の38ページに、これは10月に日本の主要な年金基金、生命保険会社等にアンケートをすると、大体4割ぐらいの投資家というのが、このインフラに対する投資、ファンドであるとか債券という形——エクイティなのかデットなのかありますが——に対して興味を持っていると回答してしまっていて、これはなぜかという、今外国の投資ファンドが積極的に日本の投資家に、インフラにお金を出さないかとセールスに来ている。

ただ、これらが持っていつているのは海外のインフラに投資しないかというセールスに行っている。ただ、日本の投資家はまず国内でやらせてくれと言っている。これは先ほどの議論でもそうですけれども、国内で投資経験を日本の投資家が積むことで、やっとそこでこの事業がわかってきて、わかった経験をもとに海外に出ていく。これは建設会社だけではなくて、機関投資家であるとか年金基金に関しても同じような筋書きができる。ただ国内でまだ現状でやれないので、やったことのある投資家というのは、インフラファンドでも3%ぐらいというのが現状であります。

次の39ページを飛ばしていただいて40ページ。あと、個人投資家にもアンケートをとったりしているんですけど、公共施設の建て直しとか補強、環境対策にお金を出してくれませんかとか聞かれたらどうしますかという問いかけをすると、多少リターンが低くてもお金を出してもいいよという個人投資家の方も、30%ぐらいいるということでありまして、やはりこういう人たちが国債という形じゃなくて、事業に直接お金を入れられるようにしてあげるのも、仕組みとして重要なんじゃないかということでもあります。

41ページ目、今後必要な検討でありまして、42ページ、1枚めくっていただいて、書いていますけれども、やはり具体的に道路とか空港とか鉄道とか港湾とか、個別の事業で、今の仕組みに対してどう移行していくか、個別に組み立てをしていく必要があるんじゃないか。今の仕組みもありますから、そこの整合性をどうとるのかという議論が必要であることに加えて、やはり私もこの分野をずっとやってきてあるのは、PFI法の弱いところというのは、現状の法律で民間が施設所有者になれないと書いてあると、PFIの事業であってもそれは乗り越えられないので、事業が結局できない。

例えば例で言うと、下水道という分野であれば、下水道法に事業者は明確に市町村と書かれていますから、そうするといかにそこにPFIを適用しようと思っても、民間事業者

は事業者になれないという段階で、本業をやれない。韓国の制度というのは非常によくできていて、そういう個別の事業法で事業主体が公共と規定されていても、P F Iの事業の法律で認定を受ければ、同じだけの権限を民間が持てるという形の特例法に、韓国のP F I法は全部なっている。

やはりこういう形で分野を横断して、P F Iを適用する際に、今のフレームワークの前提じゃない形で考えられるようにしないと、結局今のP F Iというのは、この個別法を乗り越えられない結果として現状に均衡しているのです、じゃ、この現状の均衡を変えようとする、そこの余条件を取り去ってあげるとことをしない限り、要は新しい仕組み、踏み込んだ仕組みというのは出てきようがないという状況があると思いますので、個別の分野で考えることとともに、ある意味分野を越えてP F Iという事業を使いやすくしていく、従来の公共がやるのと同じような余条件で使えるような、そういう法制度整備が必要じゃないか。

具体的にそのために必要なことというのを、43ページに9点ほど具体的に。これは今までこういうことを事業に適用したときに、これがひっかかってやれませんかといって、今まで私が挫折し続けてきたことのある意味集大成として、43ページにあるようなことを具体的に措置していけば、私が今日しゃべったようなことは適用可能になるというのを整理させていただいています。この辺はこれから分科会等でも議論をさせていただくことになろうかと思っています。

すいません、少し長くなって早足になってしまいましたけれども、最後にまとめだけしていくと、44ページですが、アジアのインフラ整備の中でP P Pというのは一定の役割を果たしそうである。また、国内でもやはり財政再建であるとか社会資本整備に向けて、どう財源を賄っていくのかという議論はある。こんな中で、韓国だとかオーストラリアはP P Pを使って制度整備を進めて、財政再建と成長戦略の両立を図るような、そういう動きがある。

日本では、現状非常に制度上の制約があって、適用分野がある意味においては限られている。この状況を改善するような措置が必要じゃないか、そういうお話ということで、非常に早口でお聞きづらいところもあって恐縮ですけれども、私の説明とさせていただきます。

【長谷川座長】 安さん、福田さん、限られた時間で、大変示唆に富んだプレゼンテーションをしていただきまして、ありがとうございました。

それではこれからお二人のプレゼンテーションに基づくフリーディスカッションを、15分から20分程度行いたいと思いますので、どなたからでも結構でございますので、挙手の上、発言をお願いいたします。どうぞ。

**【委員】** ありがとうございます。福田委員のご説明にあった、このPPPは、非常に重要な、これからのインフラをやっていくためのものだと思うんです。福田委員のほうは成長戦略との関連でいくと、海外でうまくやっていくのに非常に成長に役立つんだというお話がありましたけれども、私はこれは国内のインフラでも、やはりかなり成長に寄与するんだと思うんです。その部分は、やはりインフラをいかにうまく効率的にやるか、どうやってそこでいいサービスをやっていくかということが、国内事業者にとっても非常に大きなプラスであります。

そういうことがうまく回っていくと、経済全体が成長していくわけです。そうすると、やはりPPPとかPFIの一つの役割というのは、国内のインフラをより便利なものにし、より効率的なものにして、より使い勝手のいいものにする、そういう形で回す。そうすると国内の成長に非常に寄与するということなんだと思います。

逆に言うと、ある意味でPPPをやっても、そこにある種のサービスを改善したりだとか、インフラをよくしたりとか、そういうことに回らないと、単純に財政の負担は軽くなるかもしれませんが、本質的な意味での成長にはつながらないということだと思うんです。

そこが最後のほうにご指摘なされたことだと思うんですけれども、やはりここは民間の事業者のインセンティブだとかやる気をそこにつぎ込んでいく、そのこと自体がある意味で投資家を呼び込むことにもなる。こういうことだと思うので、細かいことはまたお伺いしたいと思いますけれども、ぜひそういう形で、民間の事業者のインセンティブが引き出せるようなスキームをつくっていくということが重要じゃないか。そのときにどこまで政府がお金をそこに出すのか、保証するのか、そういう問題ではないかと思っています。

**【長谷川座長】** ありがとうございます。福田さん、何かコメントございますか。

**【福田委員】** まさに同感でありまして、特にやはり過去10年間の中で、相当いろいろなことをやろうとして実現できなかった10年があるんです。大体多くの民間企業は、いや、とはいってもまた規制があるとか、事業主体は公共じゃないとだめとかそういう話で、またやらないんでしょうと、ちょっと引いて見ている部分も残念ながらあるのかなと。

逆に言うと、民間に対する投げかけとしても、こういう規制は、要は今までこういうこ

とがある意味障壁になっていたけれども、ここはなしで考えたときにどこまでやりますかという働きかけをしないと、なかなかいいアイデアが出てこない状況というのが正直あると思いますので、そういう民間から提案を求めるときの条件づけ、そこは非常に考えないといけないポイントだと思います。

【長谷川座長】 ありがとうございます。私からちょっと1つだけ。PFIとPPPはどう使い分けるのですか。

【福田委員】 非常によく聞かれて、結構答えに窮するところもあるんですが、一般的な定義として言われているのは、PPPのほうがかなり定義としては広い。日本国内で言えば、PFIというのはPFI法という法律がありますから、この法律によって認定されている事業がPFI事業であるということになるんですが、それ以外に例えば指定管理者制度であるとか、個別のインフラでは包括委託であるとか、いろんな民間活用の手法というのがここ10年間ぐらいある。ある意味公共サービス改革法もその一つかもしれません。

そういうのを集合して、民間の活力を引き出す公共サービスも、方法論全般をPPPと定義する。要はPFIのほうが狭くて、PPPというのはもうちょっと広い集合であるというふうに使われるのが一般的だと思います。

【長谷川座長】 そうですか。

【委員】 5点ほどあるんですけども短くやります。

まず、これは確実に実現していくということが重要だと思っていて、例えば、安さんが言われた都市再生本部を強化してということなんですけれども、実際それをやっても、ほんとうにワンストップサービスになっているのかというフォローアップをきちっとしていく必要があるので、何かをモデルプロジェクトにしてでもほんとうにそうなるのか。今まで実際つくりましたが、法体系をやっても、ふたをあけるとできないことはこれだけありますということが大変多かったわけです。そこをきちっとやっていくということが重要だと思います。

それから建築基準法の問題で言いますと、優良な住宅をストックしていくという話がこの中にあるんですけども、しかし今の建築基準法というのは、一たん建てたパッケージを、次に何かを改装したり、いろいろ変えていくということには全然向いていない建築基準法になっているわけです。

ですからその点も、例えばイギリスであれば200年の住宅を、持ち主が20年ごとに変わっていてもきちっと変えて、使っていけるわけですけども、今、50年前の建物

というのは、建築基準法はだめだ、何がだめだと、絶対にコンバージョンもできないようなことになっています。そこをきちっと見ていく必要があるのかなということが2つ目です。

それからもう一つは、PPPとPFIで、じゃ、新しいプロジェクトでやるのかということもあって、結果をやっぱりすぐ出す必要があるのかと。であれば、極端なことを今言っていたのは、国土交通省の新しい建物、庁舎をまずPFIで出してしまう。これはもうすぐできるわけです。結果が出るわけです。

例えば橋で言えば、アクアラインを、橋ですからこれを出してしまうということもあり得るわけで、そこにまたサービスがうまくくっついて、いろんなことができるということで、変な話ですけれども、例えば日産自動車でも、一番最初は銀座の本社を売って、それで今のPFIみたいなことを民間でやっているわけです。それをまずやる。やっぱりすぐに結果を出していくということが重要なんじゃないか。

それからもう一つは、この前ちょっと下水道局のプレゼンテーションを受けたんですけども、何か聞くところによると、東京都の下水道局のある施設の入札にフランスの企業が応募しようとしたら、フランス大統領の親書をすぐに持ってきたというんです。鳩山さんの親書をどれぐらいのスピードで企業に、そういった海外の入札に出せるのかというシステムが、トップセールスというのがほんとうにできるのかと。ぱっぱっぱ親書を出してもらって、入札に一挙に渡してやっていってやるぐらいのスピードをフランスは持っているので、そういう制度をやっぱりきちっとつくっていく必要があるのではないかと。

このフランス大統領の親書は、下水道局に聞いていただいて、見ていただければわかりますので、そういうことをやる必要があるのではないかと、以上、5点ですけれどもあります。

**【委員】** すいません、1つほどちょっと先生の話に、追加じゃないんですけども。おそらくPPPをやっていく上で、外に対する説明というのは非常に重要になってくると思うんです。そういう意味で言うと、PFIというものと、ある意味市場化テストというものの考え方というのは、私は融合し得ると。特に先生がおっしゃられた既存のものをやるのであれば、要は官民競争でどういう効率性があるのかというのが、明確に立証されるというプロセスを通じてやっていく。

これは逆に言うと、メリットが明らかに民間側から提案されなければやらない。このどうい透明的なプロセスでそれをやっていくのかというのは重要だと思いますし、この

辺の議論というのは、おそらく分科会でも議論していかなくちゃいけないと思います。ただ、透明なプロセスをつくることは可能だと私は思っているということでもあります。

【長谷川座長】 ありがとうございます。ほかにどなたかご意見ございますでしょうか。

【委員】 今の話でちょっとほんとうに簡単ですけど、金融機関は魅力的な案件があればお金は出てくるんです。だからそういった魅力的な案件をどうつくり出していけるか。先ほど言っていたような、橋を売るというのもいいでしょうし、とにかく期間が短くて、利回りなり、アップサイドがある案件をやっぱり出さないと、お金は搾り出そうとしても出てこない。それだけは理解して、何らかの魅力的な案件を最初に出すということに集中したらいいんじゃないかなと思います。

【長谷川座長】 ありがとうございます。

【委員】 福田さんの概念ではPPPの中に普通の単純な民営化というのは入っているんですか。

【福田委員】 PPPの中には入っていると思います。ただ、日本でどういう進め方をやるかというのは、やはりPPPという、そういう意味でPFIの……。すいません、ちょっと話が混乱していて恐縮なんですけど、公共性が高い案件について言うと、例えばオーストラリアでも有料道路とかというのは、資産所有権を民間に移転していない形って結構多いんです。運営の権利だけを民間に与えていて、30年間の運営権だけでやらせているというケースも結構多かったです。ちょっとここに事例として出しているものというのは、民営化してもその事業から政府が撤退するというものよりは、もうちょっと公共に近いところのものが中心にはなっていたと思います。

【委員】 30年、50年、使用权を売るんだったら、これは基本的に全部売るとはほぼ変わらない話です。私はここにプレゼンされたことについて、何も反対はないんですけども、まずやらなきゃいけないのは、とにかく単純に民営化できるものを、単純にまずは民営化しましょうということ。まず最初にそれをやるのが一番やりやすい話で、例えば全国で100近くある空港を民営化するという、この仕事だけでもかなりの大変な仕事だと思います。空港が一番民営化しやすいですから。もちろんBOTだとかPFIなどいろんなやり方もあると思いますけれども、なるべく単純に、なるべく簡単にできるところは単純に民営化する。そういうところからやる。それでもって成長の糸口に結びつける。そうすると、それに続いていろんなものが出てくると思います。



あと1点だけ、安さんのプレゼン内容について、私は反対することは全くありません。容積率の緩和だとか、当然進めていく話だと思います。ただ、けど、都市計画をどのように考えていくかということです。住宅の話をするときにはどうしても必要になってくるだろう。都市計画とそれから社会資本のインフラの整備のあり方、あるいはその費用負担のあり方、その部分の議論がないと、住宅の話はいいとしても、都市分野、都市計画、都市の議論というのはできないんじゃないかなと。そこを議論する必要があるかなと思いました。

以上です。

【長谷川座長】 特に何かございますか。

【委員】 都市計画のあり方についての議論というのは、まさに今都市計画法の改正ということをやっている最中で、さっき分科会の中でも私は申し上げたんですが、今回の成長戦略会議のターゲットは、民間の金と知恵をいかに搾り出すかという長谷川座長のお言葉に焦点を絞って、都市計画がやはり日本国土全体の均衡であるとか、あるいは均質性、公平性というところをベースにしているとするならば、今回は優良性に着目して、優良なプロジェクトを引き上げることによって、成長戦略というのを具体的に走らせようという観点に立っておる。そういうある意味で視点の狭さを持っているということであります。

【委員】 先ほどPPPとかPFIをやるときのプロセスの透明化と言われていたのですが、私もやっぱりそれがすごく大事なことだと思います。そこをちゃんと透明にしないと、効果的であるほど、どこかでインチキしているんじゃないかとか、だれか特定の人だけがもうかるんじゃないかという、よからぬ疑いを受けますよね。ですから透明化はすごく大事なところだと思います。

それともう一つ、今やっている事業をPPPとかPFIでやるだけじゃなくて、個人にとってのPPPというか——寄附ですよね。その点が日本はもっと盛んになってほしいかなと思った。

アメリカなんか盛んにありますけれども、例えば事業を成功して、もうお金を残す必要がないから自分の生まれたところに公共施設を寄附するとか。例えばカーネギー道路みたいな感じで自分の名前を道路につけちゃっていますよね。

それとか、趣味のコレクションでもう博物館級のものを買っちゃったので、最後に博物館を建てて、運営ファンドも作って、入場無料でもって全部公開なんていうような、すご

い人がいるじゃないですか。あれは聞くと、ほとんど税金は全部ただとなっているわけですよ。そういうのも書いてあったような気がしたんですけど。

【福田委員】 40ページのところに。

【委員】 難しい事業をPPP、PFIでやるというのも、もちろん検討して全然異論はないですけど、もうちょっと個人寄附というものに対して議論してもらえると、かなり社会にとって役に立つものができるんじゃないかと思います。

東大の安田講堂だって、安田財閥に建ててもらって安田講堂ってつけた。最近東京大学なんかでもしているんですけど、個人で寄附した場合には建物に名前をつけちゃうとか、そのぐらいの感謝で済むので、それで何十億、何百億出してくれといたら、もうがんがんやればいい。今よく日本で個人的な資産が余っているというんだったら、どンドン国に寄附してもらってやったら、非常にいいことになるんじゃないかなという感じはしました。

それともう一つ、20ページに書いてあったシティ・セールスというのは非常に大事だと思って、少し宣伝が足りないんじゃないかと思うんです。もっと日本は魅力的なところにあるのに、これは観光なんかともリンクすると思うんですけど、もっと都市自体を宣伝してもいいと思う。

特に大臣にお願いしたいのも、とにかく大臣クラスの方がいろいろの機会にいいと言ってくただけでも全然違う。大臣が外へ行って「日本がいい」と言ってくるのはただですから、それをおやりになったらと思う。もう一つ、時間がなかったのが具体的にあまり言われなかったけど、やはり目玉になるようなプロジェクトをやった方がいい。そうじゃないとわかりが非常に悪くて。専門用語の投資の話だけだと何をやっているんだか普通の国民にわからなくなっちゃうわけ。ですからそのためにも、いい事例となるようなことを都市に関してやるのはいいと思いました。

【長谷川座長】 ありがとうございます。まだまだ論議は尽きないのですが、少し時間が押しておりますので、本件はこのあたりで打ち切りにさせていただきたいと思います。先ほどご指摘のありました都市計画のあり方については、直ちにということにはならないかもしれないけれど、やはり分科会のほうで少し述べていただければありがたいと思います。

それから皆さんが共通しておっしゃっているのは、どうも残念ながら官と民の間に信頼関係がないから、具体的な成功例を1つでも2つでもつくっていかにかそれを波及させていくかが重要だということだと思います。ぜひそれぞれの分科会から提案いただければと思

いますので、そういった点も頭の中に入れていただければと思います。

～ 以下、観光分野の中間論点整理 概要 ～

【平田委員からの発表】

- 観光戦略の最大目標は訪日外国人 3,000 万人の早期達成だが、真に有益なインバウンド振興のためには、国内観光の充実による観光基盤の強化も不可欠。国内外の観光振興策を車の両輪として推進していくことが必要。
- また、観光は単なる余暇ではなく人生を楽しむ重要な「目的」であること、観光は日本の基幹産業となるもので特に地域の雇用に大きく貢献するもの、といった「観光マインド」の形成を国民一般に促すことも必要。
- このような観点から、観光分野では以下の 5 つを中間的な論点として整理。

・ 休暇分散取得の推進

GWなど特定の時期に集中している休暇取得を分散化

・ 海外出先機関におけるワンストップサービスの提供

海外出先機関の縦割りを排し外国人旅行者の視点に立った海外プロモーションを推進

・ 地域特性を活かした観光振興のための制度等の見直し

地域の創意工夫を活かした観光地づくりを促進するため、関連制度の見直し、規制緩和等を実施

・ メディア戦略

ツイッターやブログ、映画、TV番組など、より広範な媒体による海外プロモーションの実施と、最新の情報通信技術を活用した情報提供、翻訳、字幕提供等の「観光支援のための高度な情報インフラ」の導入を推進

・ 魅力的な観光拠点の形成促進、観光マインドの育成など

文化施設などとの連携による地域の特色を活かした魅力的な観光拠点の形成を促進するとともに、国民の「観光マインド」の形成を促進

【発表に対する委員からの主なコメント】

- 親は子供の休みにあわせて有給休暇を取ることで、子供の休みの日（学校休暇）を地域でずらして取れるようにすることが重要。まずは、外国でも行われているような夏

休みを少しずつずらすことを考えるべき。

- 有給休暇については、まず国交省職員が率先して取得すべき。
- 良い観光地を支援するのではなく、競争力のない観光地への支援をやめるということを考えるべき。結果としてがんばったところが損をする仕組みにならないように。
- 外客誘致の観点から、国際会議やイベントを作り出していくということも重要である。また、日本の国際会議場は世界的に見て非常に貧弱である。
- ジャパン・デーなどの海外のイベントに大臣等がもっと積極的に出て行くべき。
- 観光分野の中だけで成長戦略を考えるのではなく、他の成長分野との関連についても検討していくべき。

～ 以 上 ～

【長谷川座長】 最後に大臣から一言お願いいたします。

【前原大臣】 熱心なご議論いただきまして、ありがとうございました。

福田さんにずっと質問したかったんですけど、皆さん方がおっしゃるように、やはり早くに成功例をつくっていくということは大事で、それでPPPなんかをやっていくということは私も大賛成なんですけど、福田さんがこれにかかわってこられて、最後今日ご提案の中で、法改正をしないと、律速段階というか、問題がありますよという話がありました。

具体的な成果を得るためには、卵が先なのか、鶏が先なのか、どちらなのか。つまりはそういう具体的な成功例を出すためには、やはり今のPFI法というものを見直さないと、なかなかうまくいきませんよというお考えなのかどうなのか。その点につきまして、ちょっと伺いたかったんですけど。

【福田委員】 わかりました。もちろん早くできればいいと思います。ただ、今までPPPを取り組んでいない、いわゆる経済的なインフラ、特に国交省さんが所管しているような主要なインフラでやろうとすると、やはり既存法がひっかかるところは多いと思います。やはりそれを乗り越える法的な手当てがないと、今まで以上のものに適用していくことは、私は難しいと思っています。

【前原大臣】 なるほど。

【福田委員】 これは率直に申し上げさせていただくところです。

【前原大臣】 私も今までのPFIと言われているものを見てみると、これは当座の金がないためのリース方式みたいな形になっていて、割賦方式と言ってもいいかもしれませ

んが、結局トータルで金がかかっている例というのはいっぱいあると思うんです。私はこれは本来のPPPなりPFIではないと思っているので、やはり今日のお話を伺っていて、早くその成功例をつくることも大事ですけれども、根本である法律を見直さないと、いいPFI、PPPはできないのではないかという思いを持ちました。そこはまたぜひ分科会で少しご議論いただければありがたいと思いました。

【福田委員】 わかりました。

【前原大臣】 それから最後に観光についてでございますが、年末、政府としてまとめた成長戦略の中に、この観光というのが入っていて、インバウンド、休日の平準化、そして省庁連携という内容が入っているので、私、最後にまとめられたときに、総理がおられる前で言ったんです。ほんとうにみんな総論賛成、各論反対じゃなくてやるんだねということは念押しをして、それについては合意が得られています。やるということを合意しているんです。

ただやはり、私も短い期間でありますがこの仕事をさせていただいて、役所というのは、ほかの役所がやることについては極めて非協力的であることは間違いない。その場合、やはり国土交通省から出していくものについては、できるだけ文句は言われぬような仕組みをつくっていくということが大事で、もう少し中身を内部（分科会）でお詰めいただいて、少なくともこのメンバーで納得するようなものを他省庁の場に持っていかないと、あ のとき総論賛成、各論反対じゃないと言ったじゃないかといっても、私が非難されそうでございますので、その点については少ししっかりとご議論いただければ、僭越ながらありがたいなと思いました。いずれにしても、皆さん方のご努力、心から感謝申し上げたいと。ありがとうございます。

【長谷川座長】 どうもありがとうございました。それでは本日の会議は終了させていただきます。

それと同時に、来週予定しておりました会合は延期させていただきまして、次回は2月2日ということでございます。よろしく申し上げます。

— 了 —