

エ 港湾施設の維持管理等における民間の資金・ノウハウの活用

現状	図表番号
<p>【制度の概要等】</p> <p>新成長戦略において、高度経済成長期に集中投資した社会資本ストックが今後急速に老朽化することを踏まえ、維持修繕、更新投資等の戦略的な維持管理を進め、国民の安全・安心の確保の観点から、リスク管理を徹底することが重要であり、さらに、社会資本ストックについては、厳しい財政事情の中で、維持管理のみならず、新設も効果的かつ効率的に進めるため、P F I、P P Pの積極的な活用を図るとされている。</p> <p>国土交通省では、効率的かつ効果的に社会資本を整備・維持管理し、質の高い公共サービスを提供するため、民間の資金・能力を活用する観点から、「国土交通省におけるP F I推進の基本的な方針について」（平成17年2月21日国土交通省総合政策局政策課）に基づき、P F I方式の導入を積極的に推進することとしている。</p> <p>また、「国土交通省成長戦略」（平成22年5月17日国土交通省成長戦略会議）において、インフラ整備や維持管理への民間の資金・ノウハウの活用を推進することとし、従来の制度下で少なかった空港や港湾などの経済的インフラにおけるP F I、P P Pの活用を拡大するなどの視点が重要であるとしている。</p> <p>さらに、港湾施設については、平成15年6月に、地方自治法が改正されたことから、都道府県に対し「指定管理者制度（注1）による港湾施設の管理について」（平成16年3月29日付け国港管第1406号国土交通省港湾局管理課長通知）により、指定管理者が行うことができる業務の範囲（注2）を周知している。</p> <p>（注1）指定管理者制度とは、地方公共団体が指定する法人その他の団体（指定管理者）に公の施設の管理を行わせることができる制度をいう。</p> <p>（注2）指定管理者が行うことができる業務の範囲は、公の施設たる港湾施設の管理に係る事務で、使用料の強制徴収、不服申立てに対する決定、行政財産の目的外使用許可等法令により地方公共団体の長のみが行うことができるもの以外の事務（使用許可、自らの収入とする利用料金の收受、事実行為（自らの収入としない利用料金の收受、清掃、保守点検、植栽等）等）とされている。</p>	<p>表(1)-エ-①</p> <p>表(1)-エ-②</p> <p>表(1)-エ-③</p>
<p>【現状等】</p> <p>港湾施設の維持管理等における民間の資金・ノウハウの活用状況を調査した結果は次のとおりである。</p> <p>① 調査した17港湾管理者における港湾施設の維持管理等に係る民間の資金・ノウハウの活用状況をみると、P F Iを活用しているものはみられず、指定管理者制度を活用しているものが2港湾管理者（3事業）となっている。</p> <p>指定管理者制度を活用している2港湾管理者では、その効果として、i）民間事業者のノウハウの活用が可能である、ii）経費の削減が可能である、iii）効率的な施設の維持管理等が可能であるなどとしている。</p> <p>民間の資金・ノウハウを活用していない港湾管理者では、その理由として、i）新たな施設整備もなく、収益が期待できる事業もないため、ii）全国的</p>	<p>表(1)-エ-④</p>

<p>に港湾利用が低迷し、民間からの応募確保が困難であるためなどとしている。</p> <p>調査した港湾管理者からは、i) 地方港湾は、取扱貨物量が少なく、民間企業にとって事業参入するメリットがないのではないか、ii) 港湾施設は、災害などの影響を受けることから、年度ごとのコストに大きな差が生じ、民間の資金・ノウハウの活用になじまないなどの意見がみられた。</p> <p>② なお、国土交通省から、全国の港湾施設における民間の資金・ノウハウの活用状況を調査した結果、PFIを活用しているものが2港湾管理者（2事業）みられ、指定管理者制度を活用しているものは不明であるとしている。</p>	<p>表(1)-エ-⑤</p>
--	-----------------

表(1)ーエー① 民間活力の活用の推進に関する規程等

○ 「新成長戦略」(平成 22 年 6 月 18 日閣議決定)(抜粋)

第 3 章 7 つの戦略分野の基本方針と目標とする成果

(4) 観光立国・地域活性化戦略

我が国の道路は高度経済成長期に集中的に整備され、現在、50 年以上経過した橋梁は 8%、トンネルは 18%であるが、20 年後には橋梁は 51%、トンネルは 47%に急増すると言われており、農業用水利施設は 500 箇所前後の施設が毎年更新時期を迎えることになり、今後は、国・地方の財政状況の逼迫等により、社会資本ストックが更新できなくなるおそれがある。このように高度経済成長期に集中投資した社会資本ストックが今後急速に老朽化することを踏まえ、維持修繕、更新投資等の戦略的な維持管理を進め、国民の安全・安心の確保の観点からリスク管理を徹底することが必要である。さらに、社会資本ストックについては、厳しい財政事情の中で、維持管理のみならず新設も効果的・効率的に進めるため、P F I、P P P の積極的な活用を図る。

14 公共施設の民間開放と民間資金活用事業の推進

国、地方ともに財政状況が極めて厳しい中、必要な社会資本整備や既存施設の維持管理・更新需要に最大限民間で対応していく必要がある。そのため、P F I 制度にコンセッション方式(※)を導入し、既存の法制度(いわゆる公物管理法)の特例を設けることにより公物管理権の民間への部分開放を進める。あわせて、公務員の民間への出向の円滑化、民間資金導入のための制度整備、地方公共団体への支援体制の充実など、P F I 制度の拡充を 2011 年に行う。

これにより、P F I 事業規模について、2020 年までの 11 年間で、少なくとも約 10 兆円以上(民間資金等の活用による公共施設等の整備等に関する法律施行から 2009 年末までの 11 年間の事業規模累計約 4.7 兆円の 2 倍以上)の拡大を目指す。

(※) 公共施設の所有権を民間に移転しないまま、民間事業者に対して、インフラ等の事業権(事業運営・開発に関する権利)を長期間にわたって民間に付与する方式。

○ 「国土交通省成長戦略」(平成 22 年 5 月 17 日国土交通省成長戦略会議)(抜粋)

4. 国際展開・官民連携分野

2. インフラ整備や維持管理への民間資金・ノウハウの活用(P P P / P F I など)

～民間の資金とノウハウで社会資本の充実に～

1. 現状の課題・問題点

厳しい財政状況の中で民間資金の活用を拡大し、真に必要な社会資本の新規投資及び維持管理を着実に進めていくため、従来の P F I 制度に基づく事業を拡大するとともに、新たな P P P / P F I 制度の構築を図る必要がある。

(1) 成長戦略につながる戦略的な P P P / P F I の活用拡大

今後も厳しい財政状況が続く中で、民間資金も活用して必要な財源を確保し、真に必要な社会資本の新規投資や維持更新を行うことが、我が国の持続可能な成長に必要不可欠である。このための方法論としての P P P / P F I 制度を充実させ、中央政府や地方自治体が活用しやすい環境を整える必要がある。

また、P P P / P F I の推進に当たっては、民間のノウハウと経営努力により、民間のリターンと国民・利用者の負担抑制を両立しつつ、より高いサービスの提供を実現すべきである。

その際には、従来の制度下では少なかった空港や港湾などの経済的インフラにおける P P P / P F I の活用を拡大するとともに、P F I 制度の主たる適用対象であった社会的インフラでも従来以上のリスク移転を進めるという視点が重要である。

さらに、前述の国際展開に関する現状の課題・問題点で示されているとおり、今後、

拡大が予想される世界のインフラ整備において、PPP/PFIは一定の役割を果たすと考えられる。この中で我が国の建設・運輸産業やインフラ関連産業、投資家の事業活動を拡大させ、我が国の成長につなげていくためには、相対的にリスクの低い国内市場を整備し、ここを通じて企業が必要とする人材の育成やノウハウ取得を可能とすることが重要である。

このため、国際的にPPP/PFIが活用されている経済的インフラの分野では、可能な限り、海外と同内容で導入していくという視点も重要である。

2. 課題に対応した政策案

政策1：PPP/PFIを推進するための制度面の改善

民間の創意工夫を最大限に引き出して社会資本の新規投資や維持管理が実施される仕組みとなるよう、コンセッション方式を新たに導入することも含めて、PPP/PFIに係る共通制度の改善を図るとともに、公物管理についても個別プロジェクトに対応した見直しを行う。

(注) 下線は当省が付した。

表(1)－エー② PFI推進に関する規程等

○ 「国土交通省におけるPFI推進の基本的な方針について」(平成17年2月21日国土交通省総合政策局政策課)(抜粋)

1. 基本的な考え方

国土交通省においては、効率的かつ効果的に社会資本を整備・管理し、質の高い公共サービスを提供するため、民間の資金・能力を活用する観点から、PFI方式の導入を積極的に推進する。

2. 支援方策

地方公共団体の実施するPFI事業については、通常の事業方式と同様に補助金を交付することや、PFI事業についての情報発信を実施すること等により、支援する。

3. 推進目標

推進にあたっては、平成17年度に創設される税制その他の制度的枠組みを活用しつつ、事業分野・事業類型等の拡大を図る。

また、PFI事業件数(実施方針公表ベース)について、平成14年度末時点の件数に対し、平成16年度末までに2倍、平成18年度末までに3倍とすることを目標とする。

4. フォローアップ

PFI事業の推進状況については適宜フォローアップを実施する。

(注) 下線は当省が付した。

表(1)－エー③ 港湾施設における指定管理者制度の活用に関する規程等

○ 「指定管理者制度による港湾施設の管理について」(平成16年3月29日付け国港管第1406号国土交通省港湾局管理課長通知)(抜粋)

平成15年9月2日に施行された「地方自治法の一部を改正する法律」(平成15年法律第81号)において指定管理者制度が創設されたところです。各都道府県においては、指定管理者制度による港湾施設(港湾法(昭和25年法律第218号)第2条第5項各号に掲げる港湾施設をいう。)の管理について、下記の事項に留意の上、適切に対応されるようお願いいたします。

記

1. 指定管理者制度が創設されたことにより、地方自治法(昭和22年法律第67号、以下「法」という。)第244条の2第3項の規定に基づき、指定管理者に対し、公の施設たる港湾施設の管理に係る事務を行わせることができることとされました。
2. 指定管理者が行うことができる業務の範囲は、公の施設たる港湾施設の管理に係る事務で、使用料の強制徴収(法第231条の3)、不服申立てに対する決定(法第244条の4)、行政財産の目的外使用許可(法第238条の4第4項)等法令により地方公共団体の長のみが行うことができるもの以外の事務(使用許可、自らの収入とする利用料金の収受、事実行為(自らの収入としない利用料金の収受、清掃、保守点検、植栽等)等)です。
3. 指定管理者に行わせる業務の範囲については、法第244条の2第3項及び第4項の規定に基づき、各都道府県の条例において明確に定める必要があります。

この際、港湾施設の使用許可等の公権力の行使に係る事務を行わせることについては、国民の権利義務の制限になることにかんがみ、慎重に判断を行う必要があります。

(注) 下線は当省が付した。

表(1)－エー④ 港湾施設の維持管理等における指定管理者制度の活用状況

管理者	施設名	主な業務内容	導入による効果
横須賀市	うみかぜ公園、海辺つり公園他	公園(うみかぜ公園、海辺つり公園他)の管理、駐車場の運営	民間のノウハウ活用、経費削減、効率的な施設管理
	深浦ボートパーク	深浦ボートパークの管理、駐車場の運営	
岡山県	岡山港福島・高島地区港湾施設	港湾施設の占用許可及び使用許可、利用料金の徴収、維持管理等	民間の能力の活用による住民サービス向上と経費削減

(注) 当省の調査結果による。

表(1)－エー⑤ 港湾施設の維持管理等におけるPFI事業の活用状況

港湾管理者	港湾名	供用開始時期	事業方式	主な維持管理業務内容
茨城県	常陸那珂港	平成12年6月	BOT	コンテナターミナルの施設整備及び管理運営
広島県	広島港	平成19年10月	BOO	ボートパークの施設整備及び管理運営

- (注) 1 国土交通省の資料、内閣府ホームページ及び広島県ホームページに基づき当省が作成した。
 2 常陸那珂港は、平成20年12月に日立港、大洗港を港域に含め、同時に港名を茨城港へ改称した。
 3 「BOT」(Build Operate Transfer)とは、PFI事業のうち、民間事業者が施設等を建設し、維持・管理及び運営し、事業終了後に公共施設等の管理者等に施設所有権を移転する事業方式をいう。
 4 「BOO」(Build Own Operate)とは、PFI事業のうち、民間事業者が施設等を建設し、維持・管理及び運営し、事業終了時点で民間事業者が施設を解体・撤去する等の事業方式をいう。