

平成 28 年 4 月 22 日（金）

経済産業省別館 1 階 108 各省庁共用会議室

13 : 00 ~ 15 : 00

第 38 回 国土交通省政策評価会

議 事 次 第

1 開会

2 議題

（1）報告事項

①平成 27 年度に取りまとめた政策レビューについて

（2）審議事項

①平成 28 年度取りまとめ政策レビューの取組方針について

（i）社会資本ストックの戦略的維持管理

（ii）官民連携の推進

（iii）LCC の事業展開の促進

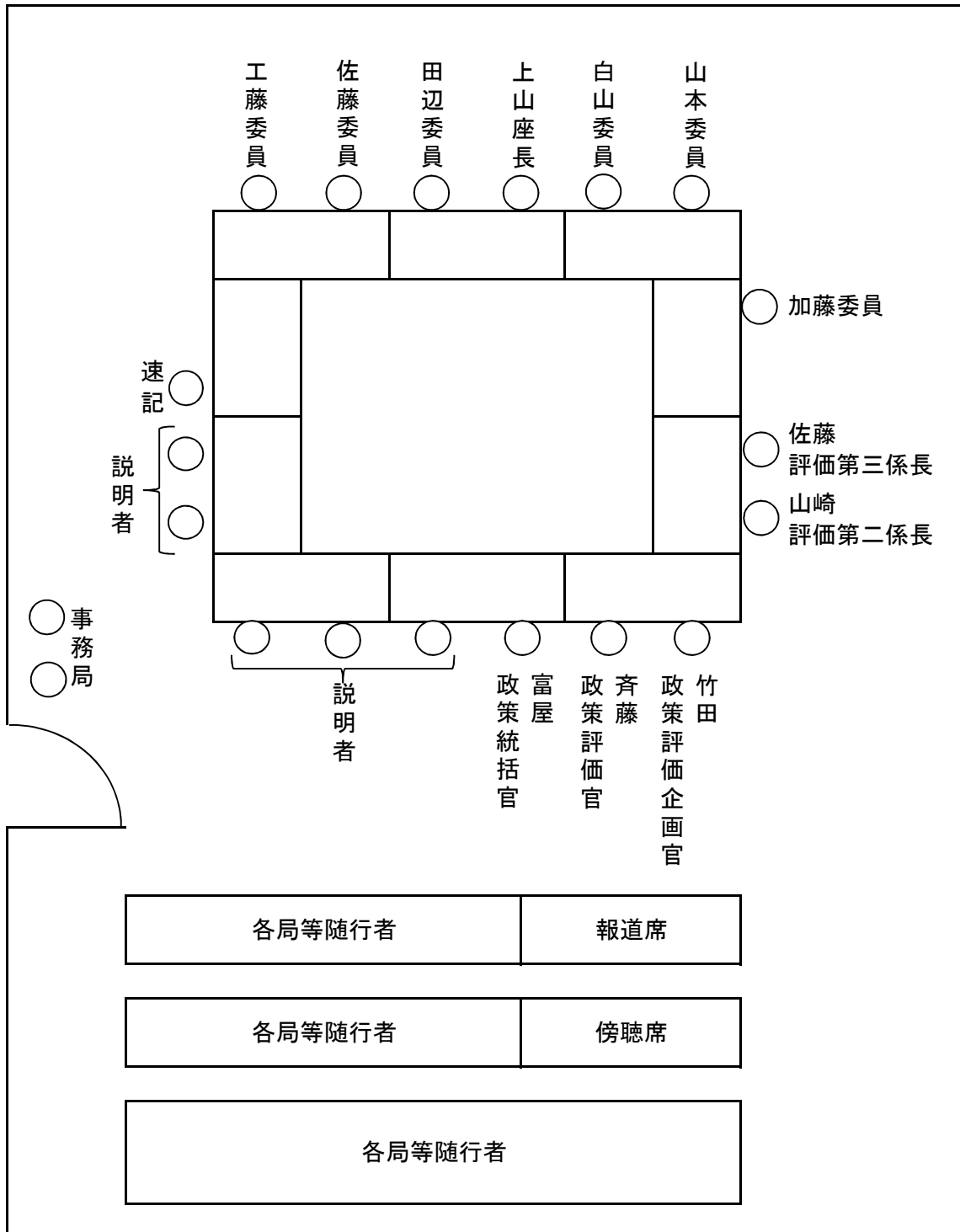
（iv）MICE 誘致の推進

3 その他

4 閉会

第38回国土交通省政策評価会 配席図

平成28年4月22日(金) 13:00~15:00
 経済産業省別館1階 108各省庁共用会議室



国土交通省政策評価会委員名簿

(○：座長)

- | | |
|---------|----------------------------|
| ○ 上山 信一 | 慶応義塾大学総合政策学部教授 |
| 加藤 浩徳 | 東京大学大学院工学系研究科教授 |
| 工藤 裕子 | 中央大学法学部教授 |
| 佐藤 主光 | 一橋大学大学院経済学研究科・政策大学院教授 |
| 白山 真一 | 有限責任監査法人トーマツ パートナー (公認会計士) |
| 田辺 国昭 | 東京大学大学院法学政治学研究科・公共政策大学院教授 |
| 村木 美貴 | 千葉大学大学院工学研究科建築・都市科学専攻教授 |
| 山本 清 | 東京大学大学院教育学研究科教授 |

(五十音順：平成 28 年 4 月 22 日現在)

平成 28 年 4 月 22 日

国土交通省政策評価会の開催について

1 目的

国土交通省における政策評価制度、評価方法等について改善・向上を図るため、学識経験者等の第三者からなる国土交通省政策評価会を開催し、その知見を活用する。

特に、基本計画又は実施計画の策定等、政策評価についての基本的かつ重要な決定又は変更等を行おうとする場合には、政策評価会の意見等を聴取した上でこれを行う。

2 構成員

政策統括官は、政策評価会を開催するため別紙の構成員の参集を求める。また、政策統括官は、必要があると認めるときは、別紙の構成員以外の者に政策評価会への出席を求め、その意見を聴取することができる。

同一の有識者に参集を求める期間は、1年とする。ただし、再度、参集を求めることを妨げない。

3 座長

政策評価会に座長1人を置く。

座長は会務を総理する。

4 その他

政策評価会の庶務は、政策評価官室において処理する。

この他政策評価会の運営に関して必要な事項は座長が定める。

政策評価会の議事録及び資料は、事後にホームページにおいて公表する。

(別紙 省略)

第38回 国土交通省政策評価会

資料一覧

資料1-1 平成26~27年度政策レビュー評価書（委員限り）

資料2-1 平成28年度取りまとめ政策レビューのスケジュール

資料2-2 平成28年度取りまとめ政策レビューテーマ一覧

資料2-3 社会資本ストックの戦略的維持管理

資料2-4 官民連携の推進

資料2-5 LCCの事業展開の促進

資料2-6 MICE誘致の推進

資料3-1 目標管理型の政策評価の改善方策について（平成27年度）（概要）

資料3-2 目標管理型の政策評価の改善方策（平成27年度）

平成28年度取りまとめ政策レビュー年間スケジュール

- 4月22日 第38回政策評価会(キックオフ)
- (5月～6月 政策レビューに関する個別指導(適宜開催))
《資料:評価会意見を踏まえた追加データ(現状に係るもの)、追加基礎データ、目次構成(案)、評価会意見と対応方針を整理した資料》
- 10月上旬(予定) 第39回政策評価会
・平成28年度とりまとめ政策レビュー中間報告等
- (10月～12月 政策レビューに関する個別指導(適宜開催))
- 12月中旬 政策レビュー評価書(一次案)作成、委員送付【担当委員】
- (1月 一次案に対する意見集約、評価書(案)修正)
- 2月上旬 政策レビュー評価書(二次案)作成、委員送付【全委員】
- (2月中旬 二次案に対する意見集約、評価書(案)修正)
- 2月下旬
～3月上旬 二次案に対する反映状況送付【全委員】
- 3月中旬 平成28年度とりまとめ政策レビュー評価書決定

平成28年度取りまとめ政策レビューテーマ一覧

テ　　マ		担　当　局　等
①	社会資本ストックの戦略的維持管理	関係部局等（大臣官房及び総合政策局取りまとめ）
②	官民連携の推進	総合政策局とりまとめ
③	LCCの事業展開の促進	航空局
④	MICE誘致の推進	観光庁

政策レビューテーマ一覧

	テーマ	担当局等
平成14年度	ダム事業 ー地域に与える様々な効果と影響の検証ー	河川局
	都市圏の交通渋滞対策 ー都市再生のための道路整備ー	道路局、都市・地域整備局
	都心居住の推進 ー良好な居住環境の形成ー	住宅局、国土計画局、都市・地域整備局
	空港整備 ー国内航空ネットワークの充実ー	航空局
	国際ハブ港湾のあり方 ーグローバル化時代に向けてー	港湾局、海事局
	総合保養地域の整備 ーリゾート法の今日的考察ー	都市・地域整備局、総合政策局、観光部、港湾局
	低公害車の開発・普及 ー自動車税グリーン化等による取り組みー	総合政策局、大臣官房、自動車交通局
	道路交通の安全施策 ー幹線道路の事故多発地点対策及び自動車の安全対策等ー	道路局、自動車交通局、総合政策局
	貨物自動車運送のあり方 ーいわゆる物流二法施行後の事業のあり方の検証ー	自動車交通局、政策統括官（物流）
	内航海運のあり方 ー内航海運暫定措置事業の今後の進め方ー	海事局
河川環境保全のための水利調整 ー取水による水無川の改善ー	河川局	
平成15年度	都市鉄道整備のあり方 ー新たな社会的ニーズへの対応ー	鉄道局
	都市における緑地の保全・創出 ー都市緑地保全法等による施策展開の検証ー	都市・地域整備局
	流域と一体となった総合治水対策 ー都市型豪雨等への対応ー	河川局、都市・地域整備局、下水道部
	海洋汚染に対する取り組み ー大規模油流出への対応ー	総合政策局、港湾局、海事局、気象庁、海上保安庁
	流域の水環境改善 ー都市内河川等の環境悪化と汚濁物質への対応ー	下水道部、河川局
	火山噴火への対応策 ー有珠山・三宅島の経験からー	河川局、気象庁
	みなとのパブリックアクセスの向上 ー地域と市民のみなとの実現に向けてー	港湾局
	土地の有効利用 ー土地の流動化への取り組みー	土地・水資源局、総合政策局
平成16年度	国内航空における規制緩和 ー改正航空法による規制緩和の検証ー	航空局
	道路管理の充実 ー路上工事の縮減ー	道路局
	台風・豪雨等に関する気象情報の充実 ー災害による被害軽減に向けてー	気象庁
	訪日外国人観光客の受け入れの推進 ー国際交流の拡大に向けてー	総合観光政策審議官
	今後の物流施策の在り方 ー新総合物流施策大綱の実施状況を踏まえてー	政策統括官（貨物流通）、道路局、大臣官房、総合政策局、国土計画局、都市・地域整備局、河川局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局、航空局、北海道局、政策統括官（国土・国会等移転）、海上保安庁、国土交通政策研究所
平成17年度	バリアフリー社会の形成 ー交通バリアフリー法等の検証ー	総合政策局、官庁営繕部、都市・地域整備局、河川局、道路局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局、航空局
	総合的な海上交通安全施策 ー海上における死亡・行方不明者の減少ー	海上保安庁、海事局、気象庁、総合政策局
	プレジャーボートの利用改善 ー放置艇対策等の総合的な取り組みー	総合政策局、河川局、港湾局、海事局、海上保安庁
	水資源政策 ー水資源計画の在り方ー	水資源部
	国土政策 ー国土計画の在り方ー	国土計画局
	住宅の長期計画の在り方 ー現行の計画体系の見直しに向けてー	住宅局
	港湾関連手続のワンストップ化の推進 ー港湾E D Iシステムに関する検証ー	港湾局、政策統括官（貨物流通）、海上保安庁
	国土交通行政におけるテロ対策の総合点検	全部局等（政策統括官（危機管理）取りまとめ）
	行政委託型公益法人等に対する国の関与の在り方 ー行政委託型公益法人等が行う事業等の検証ー	大臣官房、総合政策局、都市・地域整備局、河川局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、国土地理院、気象庁、海上保安庁
平成18年度	行政行動の改革 ー改革はどこまで進んだかー 改革のポイント①成果主義②局横断的な取り組み③国民参画（住民参加等）④国民への説明責任（アカウンタビリティ）	全部局等（総合政策局及び政策統括官（政策評価）取りまとめ）
	北海道総合開発計画の総合点検 ーこれまでの施策の検証と今後の在り方ー	北海道局
	直轄工事のゼロエミッション対策 ー建設リサイクル法の検証ー	総合政策局、大臣官房、官庁営繕部、都市・地域整備局、河川局、道路局、港湾局、航空局

政策レビューテーマ一覧

	テーマ	担当局等
平成19年度	環境政策・省エネルギー政策 -環境行動計画を踏まえて-	全部局等 (総合政策局取りまとめ)
	不動産取引価格情報の開示 -土地市場の条件整備-	土地・水資源局
	河川環境の整備・保全の取組み -河川法改正後の取組みの検証と今後の在り方-	河川局
	船舶の運航労務に係る事後チェック体制の強化策	海事局
	安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出 -ふくそう海域における大規模海難の防止及び航行時間短縮への取組み-	海上保安庁、港湾局
平成20年度	総合評価方式	大臣官房、官庁営繕部、関係局 (北海道局含む)
	まちづくりに関する総合的な支援措置	都市・地域整備局、道路局、住宅局
	小笠原諸島振興開発のあり方	都市・地域整備局特別地域振興官
	次世代航空保安システムの構築	航空局
平成21年度	住宅・建築物の耐震化の促進	住宅局
	第5次国土調査事業十箇年計画	土地・水資源局
	総合的な水害対策	河川局、都市・地域整備局
	住宅分野における市場重視施策	住宅局、総合政策局
	総合物流施策大綱 (2005-2009)	政策統括官 (物流)、道路局、大臣官房、総合政策局、国土計画局、土地・水資源局、都市・地域整備局、河川局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局、航空局、北海道局、政策統括官 (国土等)、海上保安庁、国土交通政策研究所
平成22年度	運輸安全マネジメント評価	大臣官房運輸安全監理官
	道路交通の安全施策	総合政策局、道路局、自動車交通局
	観光立国の推進	観光庁、総合政策局
	申請・届出等手続きのオンライン利用の促進	総合政策局、道路局、自動車交通局、海事局、海上保安庁
	首都圏整備法等に基づく大都市圏政策の見直し	国土計画局
	LRT等の都市交通整備のまちづくりへの効果	都市・地域整備局、道路局、鉄道局
	都市再生の推進	都市・地域整備局
	住生活基本計画 (全国計画)	住宅局
	鉄道の安全施策	鉄道局
平成23年度	仕事の進め方の改革-第2回フォローアップ-	全部局等 (総合政策局及び政策統括官 (政策評価) 取りまとめ)
	美しい国づくり政策大綱	全部局等 (都市・地域整備局取りまとめ)
	指定等法人に関する国の関与等の透明化・合理化 -指定等法人が行う事務・事業の検証-	大臣官房、土地・建設産業局、都市局、住宅局、鉄道局、自動車局、海事局、港湾局、航空局、北海道局、観光庁、気象庁
	バリアフリー法 (高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律)	総合政策局、官庁営繕部、都市局、水・国土保全局、道路局、住宅局、鉄道局、自動車局、海事局、港湾局、航空局、政策統括官 (国土等)
	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	総合政策局、都市局、道路局、鉄道局、自動車局、海事局、港湾局
	土砂災害防止法	水管理・国土保全局砂防部
	住宅・建築物の耐震化の促進	住宅局
	港湾の大規模地震対策	港湾局
	市町村の防災判断を支援する気象警報の充実	気象庁
平成24年度	技術研究開発の総合的な推進	全部局等 (大臣官房及び総合政策局取りまとめ)
	トン数標準税制の導入による安定的な国際海上輸送の確保	海事局
	航空自由化の推進	航空局
	環境政策の推進	全部局等 (総合政策局取りまとめ)
	国土形成計画 (全国計画)	国土政策局
	新たな北海道総合開発計画の中間点検	北海道局
	新たな船舶交通安全政策の推進	海上保安庁
緊急地震速報の利用の拡大	気象庁	

政策レビューテーマ一覧

	テーマ	担当局等
平成25年度	不動産投資市場の条件整備	土地・建設産業局
	人口減少や少子高齢化の進展と乗合バスのネットワークやサービスの確保・維持・改善	自動車局
	地理空間情報の整備、提供、活用	国土地理院
平成26年度	環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全の推進	大臣官房官庁営繕部
	水資源政策	水管理・国土保全局水資源部
	自転車交通	道路局、都市局
	貨物自動車運送のあり方	自動車局、物流審議官
平成27年度	道路交通の安全施策	総合政策局、道路局、自動車局
	住生活基本計画	住宅局
	国際コンテナ戦略港湾政策	港湾局
	国際協力・連携等の推進	国際統括官
平成28年度	社会資本ストックの戦略的維持管理	関係部局等（大臣官房及び総合政策局取りまとめ）
	官民連携の推進	総合政策局とりまとめ
	LCCの事業展開の促進	航空局
	MICE誘致の推進	観光庁
平成29年度 (予定)	津波防災地域づくりに関する法律	総合政策局とりまとめ
	強い経済の再生と成長を支える物流システムの構築 －総合物流施策大綱（2013-2017）－	物流審議官とりまとめ
	離島地域における振興施策	国土政策局
	海運からの温室効果ガス排出削減策	海事局
平成30年度 (予定)	景観及び歴史まちづくり	都市局
	下水道施策	水管理・国土保全局（下水道部）
	鉄道の防災・減災対策	鉄道局
	タクシーサービスの改善による利用者利便の向上	自動車局
	台風・豪雨等に関する防災気象情報の充実	気象庁
平成31年度 (予定)	国土形成計画（全国計画）	国土政策局
	中古住宅流通市場の活性化	土地・建設産業局、住宅局
	港湾における大規模地震・津波対策	港湾局
	地震津波災害時における水路に関する情報提供の充実	海上保安庁

<p>テーマ名</p>	<p>社会資本ストックの戦略的維持管理</p>
<p>対象政策の概要</p>	<p>平成25年11月に政府全体の「インフラ長寿命化基本計画」がとりまとめられた。これを受けて、国土交通省ではインフラの維持管理・更新等を着実に推進するための中長期的な取組の方向性を明らかにする計画として、平成26年5月に「国土交通省インフラ長寿命化計画(行動計画)(以下、行動計画という)」を策定するなど、積極的にインフラ老朽化対策を推進している。</p>
<p>評価の目的、必要性</p>	<p>インフラの老朽化対策については、高度成長期以降に整備したインフラが今後、一斉に老朽化することから、計画的な維持管理・更新を推進し、国民の安全・安心の確保や維持管理・更新に係るトータルコストの縮減・平準化等を図る必要がある。そのため、本政策レビューでは、インフラ老朽化対策の各種施策について、これまでの実施状況や効果について評価を行い、今後の施策に反映させることを目的とする。</p>
<p>評価の視点</p>	<p>基準類の整備、インフラの点検の実施、個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定、技術の開発・導入、地方公共団体への支援等について、それぞれの施策の実施状況等から評価する。</p>
<p>評価手法</p>	<p>行動計画や「今後の社会資本の維持管理・更新のあり方について」(答申)及び第4次社会資本整備重点計画のフォローアップ等によって把握される定量的・定性的なデータを元にして評価を行う。</p>
<p>検討状況</p>	<p>インフラ老朽化対策の進捗状況について、以下の計画や答申のフォローアップを実施しているところ。 ・行動計画(平成26年5月策定) ・今後の社会資本の維持管理・更新のあり方について(答申)(平成25年12月) ・第4次社会資本整備重点計画(平成27年9月閣議決定)</p>
<p>第三者の知見の活用</p>	<p>・「社会資本整備審議会・交通政策審議会技術分科会技術部会 社会資本メンテナンス戦略小委員会」、「次世代社会インフラ用ロボット開発・導入検討会」、「社会インフラのモニタリング技術活用推進検討委員会」などにおいて、学識経験者等から助言を頂いているところ。 ・第4次社会資本整備重点計画の策定にあたり、インフラ老朽化対策についても「社会資本整備審議会計画部会・交通政策審議会交通体系分科会計画部会」で学識経験者等から助言を頂いているところ。 ・また、国土交通省政策評価会における本テーマに対する意見及び個別指導の際の助言等を活用する。</p>
<p>備考</p>	

平成28年度政策レビュー資料

平成28年4月22日

国土交通省の所管・管理するインフラ

分野	対象施設
道路	道路施設(橋梁、トンネル、大型の構造物(横断歩道橋、門型標識、シェッド等)等)
河川・ダム	河川管理施設(ダム、堰、水門、床止め、樋門・樋管、閘門、陸閘、揚排水機場、浄化施設、管理橋、堤防、護岸、樹林帯等)
砂防	砂防設備 地すべり防止施設 急傾斜地崩壊防止施設
海岸	海岸保全施設(堤防、護岸、胸壁、水門及び樋門、排水機場、陸閘、突堤、離岸堤、砂浜等)
下水道	下水道(管路施設、処理施設、ポンプ施設等)
港湾	港湾施設(水域施設、外郭施設、係留施設、臨港交通施設、荷さばき施設、旅客乗降用固定施設、保管施設、船舶役務用施設、廃棄物埋立護岸、海浜、緑地、広場、移動式旅客乗降用施設)
空港	空港土木施設(滑走路、着陸帯、誘導路、エプロン、排水施設、共同溝、地下道、橋梁、場周・保安道路、のり面、擁壁、護岸、道路・駐車場等) 航空保安施設 空港機能施設(航空旅客の取扱施設)
鉄道	鉄道(線路、停車場、電気設備、運転保安設備) 軌道(軌道、線路建造物、電力設備、保安設備、通信設備) 索道(索道線路等、停留場、原動設備、握索装置等、保安設備)
自動車道	橋、トンネル、大型の構造物(門型標識等)等
航路標識	航路標識(灯台、灯標、立標、浮標、無線方位信号所等)
公園	都市公園等(都市公園、特定地区公園(カントリーパーク))
住宅	公営住宅 公社賃貸住宅 UR賃貸住宅
官庁施設	官庁施設(庁舎、宿舍等)
観測施設	測量標(電子基準点、験潮場) 気象レーダー施設

社会資本の老朽化の現状

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。

※施設の老朽化の状況は、建設年度で一律に決まるのではなく、立地環境や維持管理の状況等によって異なるが、ここでは便宜的に建設後50年で整理。

《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。

インフラの維持管理(道路の事例)

維持 : 道路の異常等を日常的に確認し、交通に支障を及ぼさないよう対応
補修等 : 道路施設や構造物の健全性を確認し、機能を回復及び強化

維持

巡回



清掃



除草



設備点検



補修等

舗装補修



橋梁補修



トンネル補修



耐震補強



インフラの維持管理(河川の事例)

維持 : 河川管理施設の異常等を日常的に確認し、治水上支障を及ぼさないよう対応
補修等 : 河川管理施設の健全性を確認し、機能を回復

維持

堤防巡視



水門の点検



排水機場の点検



貯水池の巡視



補修等

堤防の補修



水門の補修



排水機場の補修

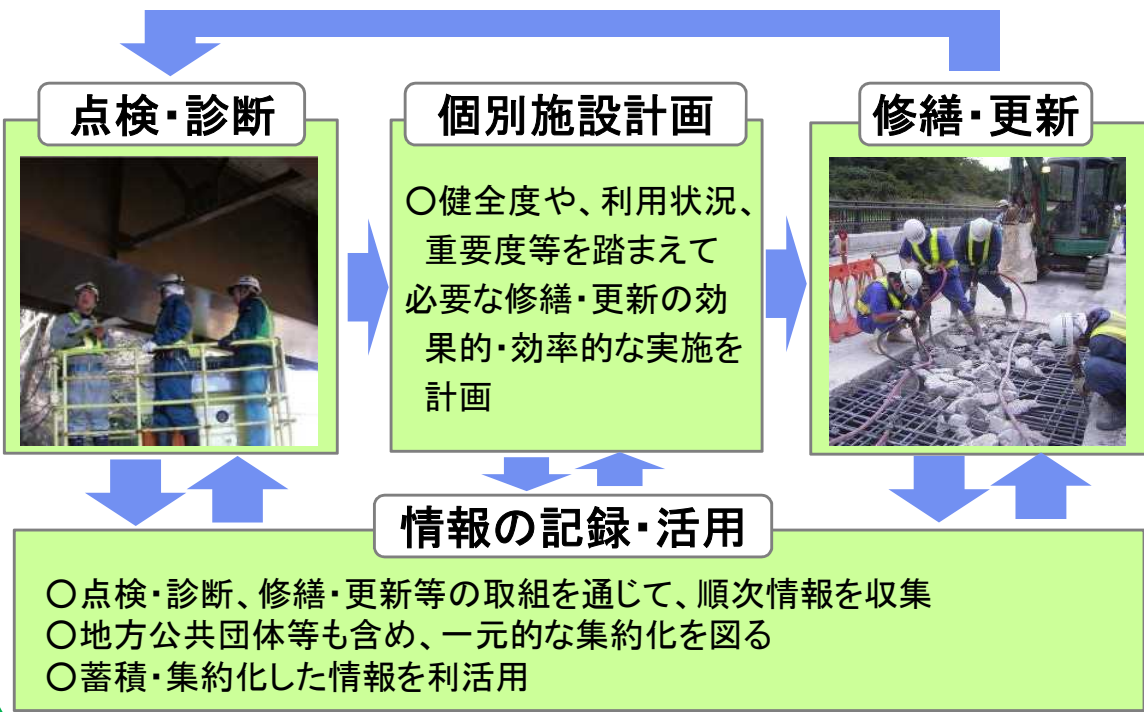


ゲート水密ゴムの交換



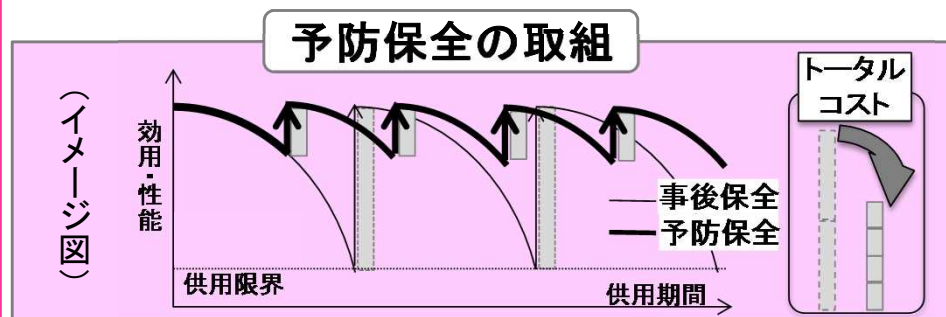
メンテナンスサイクルの構築

個別施設計画を核として、点検・診断、修繕・更新、情報の記録・活用といったメンテナンスサイクルを構築

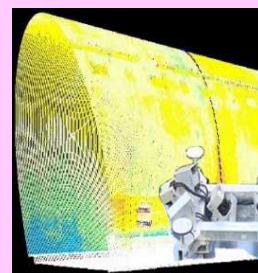


トータルコストの縮減・平準化

予防保全の考え方に基づく長寿命化の推進や、新技術の開発・導入により、トータルコストを縮減・平準化



新技術の開発・導入



＜新技術の事例＞

高精度MMSレーザを用いた
コンクリート構造物を3次元
計測する技術

地方公共団体等への支援

研修の充実・強化、資格制度の構築、基準類の体系的整備、技術的助言、財政支援 等

＜研修の様子＞



＜技術的助言の事例＞



国による直轄診断を実施
・大渡ダム大橋
(高知県仁淀川町管理)等

＜財政支援の例＞

防災・安全交付金

基準類の整備①

○各分野の点検マニュアル等を策定し、メンテナンスサイクルの確実な実行を支援。

施設分野		現行マニュアル等※ 策定・改定時期	点検方法	健全性評価	点検サイクル
河川 分野	堤防、可動堰、水門、樋門等	H28年3月	目視点検	4段階	毎年 [政令:H25年12月～施行]
	ダム	【定期検査】H28年 3月	計測記録確認、 目視点検等	4段階	概ね3年 [通知:H28年3月～施行]
		【総合点検】H25年10月	現地調査、 劣化・損傷調査等	5段階	30年 ※管理開始後30年以上経過した施設は、 H28年度までに一巡 [通知:H25年10月～施行]
下水道 分野	処理場・ポンプ場 (機器ごと)	H27年11月	目視等	5段階	適切な時期 [政令:H27年11月～施行]
	管路(スパンごと)		目視等	3段階	5年 排水施設のうち、硫化水素の発生による 腐食のおそれの大きい箇所 [政令:H27年11月～施行]
道路 分野	橋梁、トンネル等	H26年6月	近接目視	4段階	5年 [省令:H26年7月～施行]
港湾 分野	港湾施設	H26年7月	陸上、海上から目視 及び計測等	4段階	5年以内(重要な施設は3年以内) [告示:H26年3月～施行]

※マニュアル等は都道府県等へは技術的助言として通知している。

※日常点検等については本表の対象外。

【事例：道路橋定期点検要領】

道路橋定期点検要領

平成26年6月
国土交通省 道路局

コンクリート部材の損傷		④ひびわれ	3 / 4
判定区分 IV	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。 (緊急措置段階)		
		例	主桁の支点部近傍に顕著なひびわれが生じており、支承部としての機能も著しく低下している場合
		例	主部材に多数のひびわれが生じており、各所で内部鋼材の破断が生じていると考えられる場合
		例	主部材の受梁など、その破壊が構構に直接つながる部位で、顕著なひびわれが生じている場合
		例	下部工の梁や柱に顕著なひびわれが生じており、進展すると落橋する可能性も疑われる場合
備考	■ひびわれの原因や部材への影響が容易に判断できない場合には、詳細調査を行う必要がある。		

(例) 道路橋点検表記録様式 その1

別紙3 点検表記録様式 様式名・所在地・管理番号等 様式1(その1)

橋梁名		路線名	所在地	起点側	緯度
(フリガナ)					
管理者名	点検実施年月日	路下条件	代替路の有無	自導道or一般道	緊急輸送道路
占用物件(名称)					
点検者		点検責任者			
部材名	判定区分 (I~IV)	変状の種類 (II以上の場合に記載)	備考(写真番号、位置等が分かるように記載)	措置後の判定区分	変状の種類
上部構造					
主桁					
横桁					
床版					
下部構造					
支承部					
その他					
道路構造の健全性の診断(判定区分I~IV)		措置後に記録			
(判定区分)	(所見等)	(再判定区分)	(再判定実施年月日)		
全景写真(起点側、終点側を記載すること)					
架設年次	橋長	幅員			

※架設年次が不明の場合は「不明」と記入する。

【事例：港湾の施設の点検診断ガイドライン】

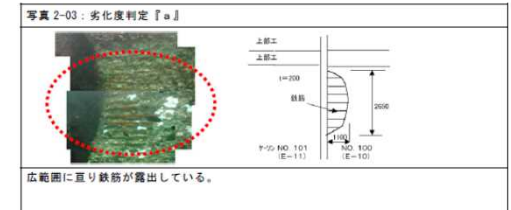
港湾の施設の点検診断ガイドライン

【第1部 総論】

平成26年7月

国土交通省
港湾局

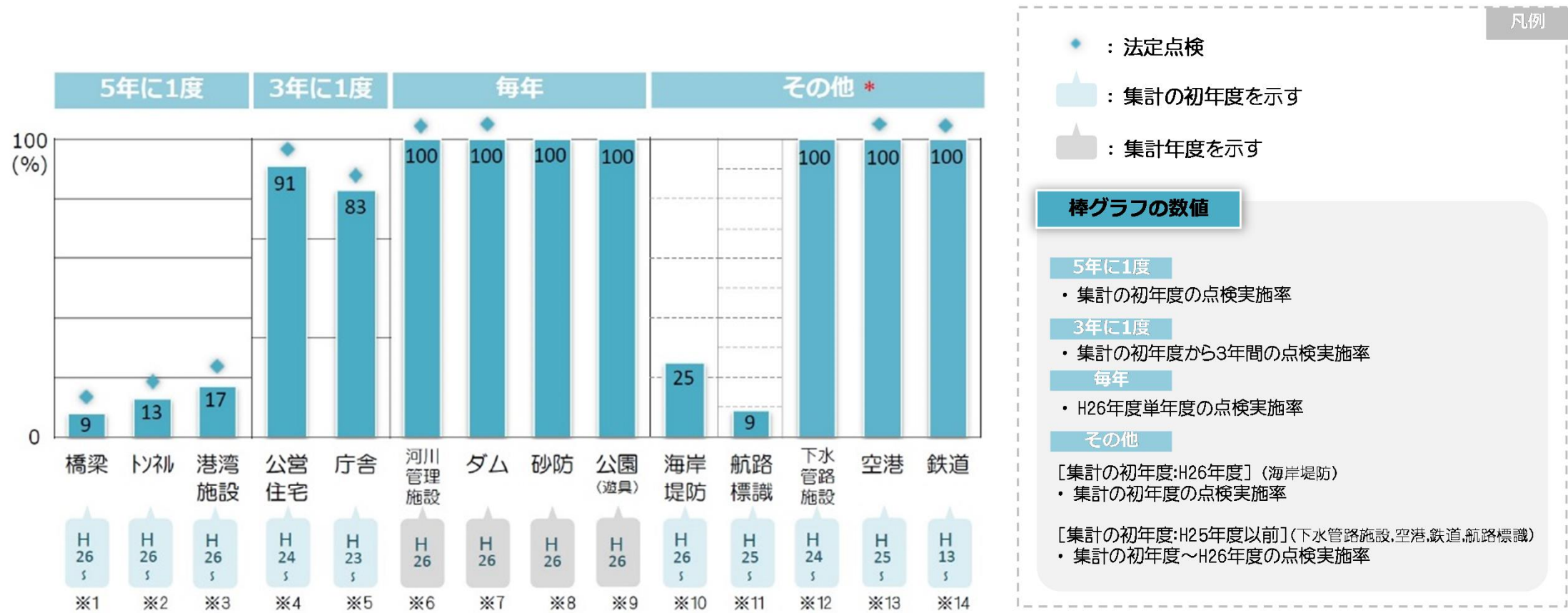
点検項目	点検時期	点検方法	劣化度の判定基準
1類	岸壁法線	目視・移動量	<input type="checkbox"/> 隣接ケーソンとの間に20cm以上の凹凸がある。 <input type="checkbox"/> 隣接ケーソンとの間に10~20cm程度の凹凸がある。 <input type="checkbox"/> 上記以外の場合で、隣接ケーソンとの間に10cm未満の凹凸がある。 <input type="checkbox"/> 変状なし。



一般定期点検診断様式(点検診断の項目及び劣化度の判定基準:ケーソン式係船岸)

対象施設	点検診断項目の分類	点検診断の項目	点検方法	劣化度の判定基準
ケーソン式係船岸	I類	岸壁法線 凹凸、出入り	目視・移動量	<input type="checkbox"/> 隣接ケーソンとの間に20cm以上の凹凸がある。 <input type="checkbox"/> 隣接ケーソンとの間に10~20cm程度の凹凸がある。 <input type="checkbox"/> 上記以外の場合で、隣接ケーソンとの間に10cm未満の凹凸がある。 <input type="checkbox"/> 変状なし。
ケーソン式係船岸	I類	エプロン 沈下、陥没	目視	<input type="checkbox"/> ケーソン背後の土砂が流出している。 <input type="checkbox"/> ケーソン背後のエプロンが陥没している。 <input type="checkbox"/> 車両の通行や歩行に重大な支障がある。 <input type="checkbox"/> エプロンに30cm以上の沈下(陥没)がある。 <input type="checkbox"/> エプロンと背後地の間に30cm以上の沈下(陥没)がある。 <input type="checkbox"/> ケーソン目地(上部工含む)に顕著な開き、ずれがある。 <input type="checkbox"/> エプロンに30cm未満の沈下(陥没)がある。 <input type="checkbox"/> エプロンと背後地の間に30cm未満の沈下(陥没)がある。 <input type="checkbox"/> ケーソン目地(上部工含む)に軽微な開き、ずれがある。 <input type="checkbox"/> 変状なし。

インフラの点検の実施（各施設の点検の実施状況（～平成26年度））



※1 道路法に規定する道路における橋梁。点検対象総数723,495橋（平成26年12月31日時点）

※2 道路法に規定する道路におけるトンネル。点検対象総数10,878箇所（平成26年12月31日時点）

※3 主要な港湾施設（係留施設、外郭施設、臨港交通施設）に限る。点検対象総数約42,000施設。

※4 建築基準法に基づく点検（敷地・構造に限る）の対象施設。点検対象施設を有する606（被災3県及び県下市町村を除く）事業主体の実施状況。

※5 建築基準法等に基づく点検（敷地・構造に限る）の対象施設。点検対象総数5,255施設。

※6 河川堤防を除く河川管理施設（可動堰、閘門、水門、揚排水機場の取排水口、樋門・樋管、陸閘等）。点検対象総数22,176施設。

※7 河川管理施設のダム。点検対象総数551施設。

※8 砂防関係施設（砂防設備、地すべり防止施設、急傾斜地崩壊防止施設）について、流域特性や施設の重要性に応じて必要な定期点検を実施した直轄砂防事業施工箇所及び都道府県の割合。直轄砂防事業施工箇所47箇所及び47都道府県。

※9 遊具が設置されている都市公園。点検対象公園数74,742箇所。

※10 長寿命化計画策定対象の地区海岸の海岸堤防等（堤防・護岸・胸壁）。点検対象総延長約5,500km。

※11 航路標識(灯台、灯標等)の鉄筋コンクリート造に限る。点検対象総数2,400基。（平成35年度までに完了予定）

※12 平成24年度末現在において布設後50年以上経過した管きよ。点検対象総延長約8,700km。

※13 空港土木施設（滑走路、誘導路、エプロン）に限る。点検対象空港等数114施設。

※14 技術基準省令（平成13年度施行）に基づき定期検査を実施している鉄道構造物等。点検対象総数180事業者。

* [海岸堤防, 航路標識 : 法定の頻度はなく、目安として頻度を-----で表示。
 下水道施設, 空港, 鉄道 : 施設管理者又は事業管理者ごとに頻度を設定。]

個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定

- 個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)は、平成32年度までに策定予定。
- 第4次社会資本整備重点計画(H27.9.18閣議決定)において、計画策定率をKPIとして設定。
- KPIその他の指標については、毎年度進捗状況のフォローアップを実施。

＜第4次社会資本整備計画で設定した個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定率＞

	現状			目標		
	年度	数値		年度	数値	
道路(橋梁)	平成26年度	— ※1	→	平成32年度	100%	
道路(トンネル)	平成26年度	— ※1	→	平成32年度		
河川 [国、水資源機構]	平成26年度	88%	→	平成28年度		
	平成26年度	83%	→	平成32年度		
ダム [国、水資源機構]	平成26年度	21%	→	平成28年度		
	平成26年度	28%	→	平成32年度		
砂防 [国]	平成26年度	28%	→	平成28年度		
	平成26年度	30%	→	平成32年度		
海岸	平成26年度	1%	→	平成32年度		
下水道	平成26年度	— ※2	→	平成32年度		
港湾	平成26年度	97%	→	平成29年度		
空港(空港土木施設)	平成26年度	100%	→	平成32年度		
鉄道	平成26年度	99%	→	平成32年度		
自動車道	平成26年度	0%	→	平成32年度		
航路標識	平成26年度	100%	→	平成32年度		
公園 [国]	平成26年度	94%	→	平成28年度		
	平成26年度	77%	→	平成32年度		
官庁施設	平成26年度	42%	→	平成32年度		

※1 これまでも、国土交通省及び地方公共団体等において、橋梁の長寿命化修繕計画等を策定し、計画的な点検・修繕を実施しているところ。
平成26年度に、橋長15m未満の橋梁やトンネル等についても、個別施設計画を策定することとしたため、現在、橋梁(約72万橋)・トンネル(約1万本)等の道路施設について、個別施設計画の策定に向け調整中であり、平成27年度末時点の計画策定状況を調査して把握する予定。

※2 これまでも、下水道施設の長寿命化計画を策定し、計画的な点検・修繕を実施しているが、平成27年度の改正下水道法において、維持修繕基準を創設するとともに、計画内容の拡充を行い、新たな計画策定マニュアルを策定したところ。
今後、新たなマニュアルに基づいた平成27年度末時点の計画策定状況を調査して把握する予定。

今後増大するインフラ点検を効果的・効率的に行い、また、人が近づくことが困難な災害現場の調査や応急復旧を迅速かつ的確に実施する実用性の高いロボットの開発・導入を促進する。


施策の内容

○我が国の社会インフラをめぐっては、老朽化の進行、地震及び風水害の災害リスクの高まり等の課題に直面している。

○ロボット開発・導入が必要な「5つの重点分野」(維持管理:トンネル・橋梁・水中、災害対応:調査・応急復旧)を明確化し、これらに対応できるロボットを民間企業や大学等から公募し、直轄現場で検証・評価を行うことにより、開発・導入を促進する。

I 維持管理

- ① 橋梁
 - ・近接目視を支援
 - ・打音検査を支援
 - ・点検者の移動を支援
- ② トンネル
 - ・近接目視を支援
 - ・打音検査を支援
 - ・点検者の移動を支援
- ③ 水中(ダム、河川)
 - ・近接目視を代替・支援
 - ・堆積物の状況を把握



II 災害対応

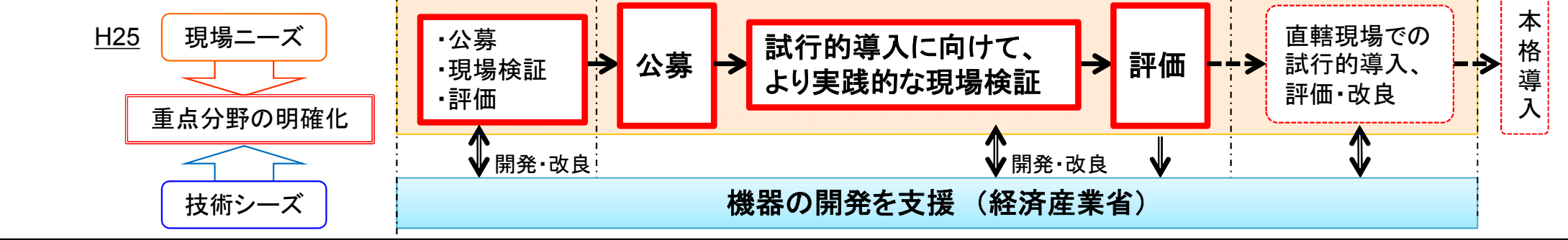
- ④ 災害状況調査 (土砂崩落、火山災害、トンネル崩落)
 - ・現場被害状況を把握
 - ・土砂等を計測する技術
 - ・引火性ガス等の情報を取得
 - ・トンネル崩落状態や規模を把握
- ⑤ 災害応急復旧 (土砂崩落、火山災害)
 - ・土砂崩落等の応急復旧
 - ・排水作業の応急対応する技術
 - ・情報伝達する技術



施策の効果

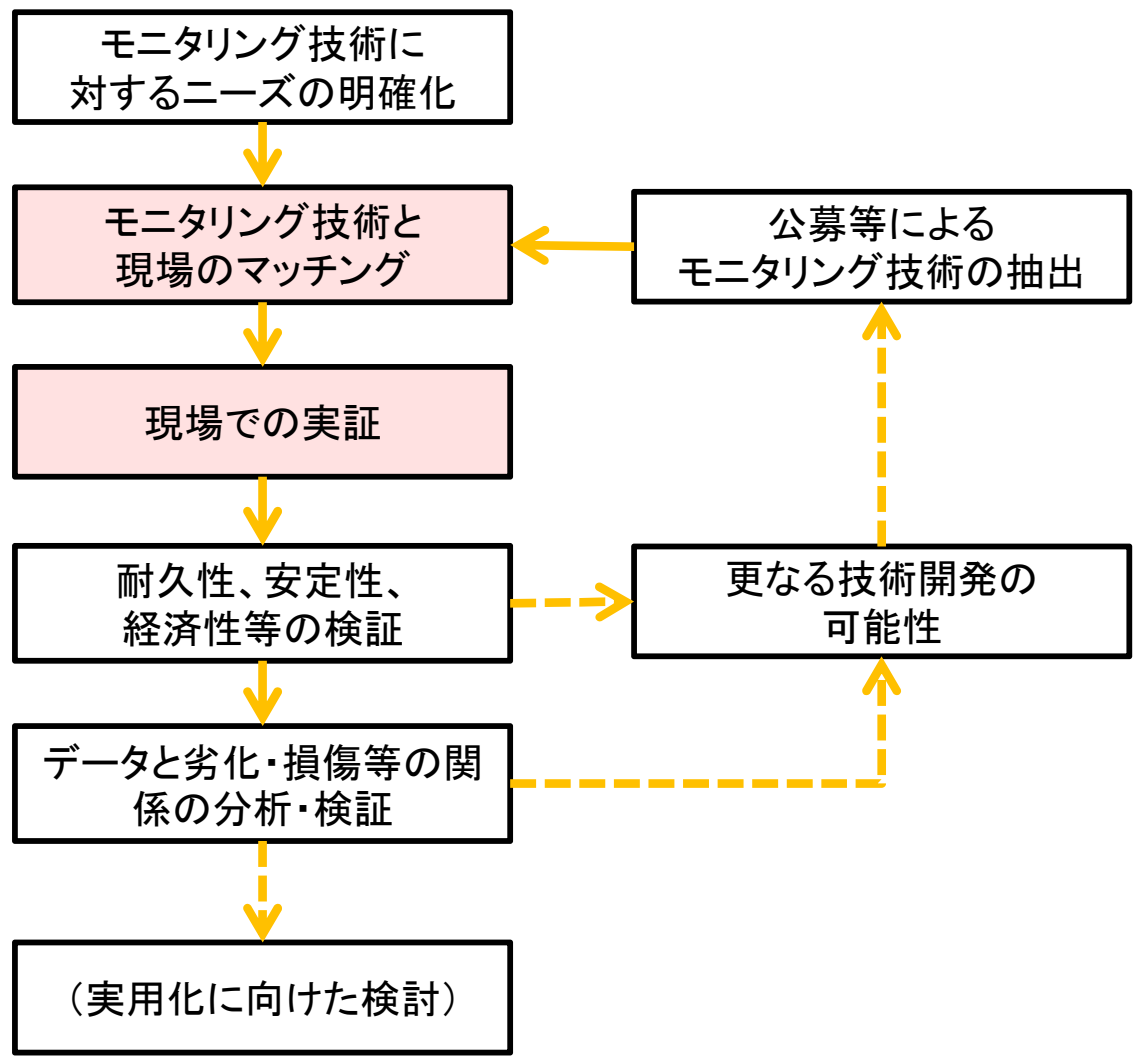
- 《安全確保》 人の立入が困難な現場における迅速且つ的確なインフラ点検、災害対応
- 《効率化》 人の作業を代替・支援するロボットにより、点検作業の効率化
- 《産業創出》 国内外でのインフラ維持管理・災害対応に係る市場を創出

実施フロー

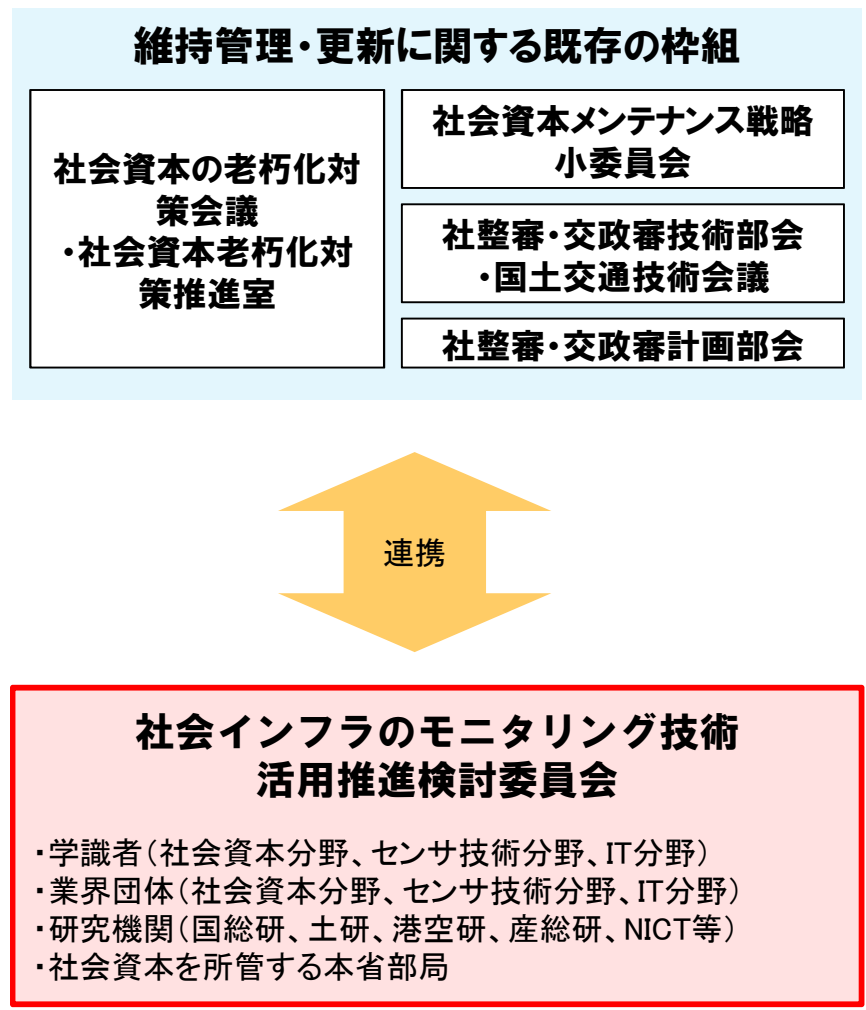


モニタリング技術等について、維持管理等に対するニーズを踏まえたIT等の先端的技術の適用性等の検討を行い、インフラでの実証等により検証。

検討の流れ



検討体制



行政部局による地方公共団体の人材育成について

○社会資本の維持管理に係る研修の充実・強化

技術者不足が指摘されている地方公共団体等への技術的支援として、国・地方公共団体等で維持管理に関する研修を実施(H26実績4,407人)。



道路・河川における維持管理の研修の様子 (近畿地方整備局)

(道路、河川分野の研修)

各地方整備局等の技術事務所等を利用した全国的な研修体制を敷くことで、維持管理に係る能力を特に強化



港湾における維持管理の研修の様子

(港湾分野の研修)

国土技術政策総合研究所において全国の国及び港湾管理者の職員を対象にした研修の実施をもって、維持管理に係る能力を特に強化

地方公共団体への支援②(直轄診断等)

国や都道府県等による技術的支援

点検・診断、補修・修繕に関する技術的支援

・地方公共団体への支援策の一つとして、緊急かつ高度な技術力を要する橋梁等に対する「直轄診断※」を平成26年度から実施し、各道路管理者からの要請を踏まえ、平成27年度より修繕代行事業等を実施

※地方公共団体の技術力等に鑑みて支援が必要なものに限りに、国が地方整備局、国土技術政策総合研究所、国立研究開発法人土木研究所の職員で構成する「道路メンテナンス技術集団」を派遣し、技術的な助言を行うもの。

直轄診断実施橋梁等

平成26年度

<p><small>みしまおおはし</small> 三島大橋 所在地: 福島県三島町 路線: 町道 宮下・名入線 橋種: 綱アーチ橋 橋長: 131m 建設年: 昭和50年</p>	<p><small>おおまえばし</small> 大前橋 所在地: 群馬県嬬恋村 路線: 村道 大前細原線 橋種: PC橋 橋長: 73m 建設年: 昭和33年</p>	<p><small>おおど</small> 大渡ダム大橋 所在地: 高知県仁淀川町 路線: 町道 仁淀吾川線 橋種: 吊り橋 橋長: 444m 建設年: 昭和58年</p>
---	---	---

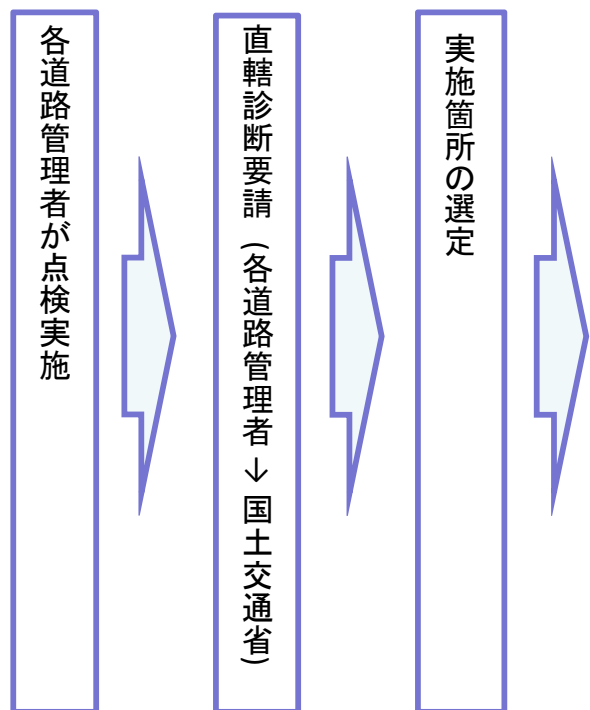
平成27年度

<p><small>さるかいばし</small> 猿飼橋 所在地: 奈良県十津川村 路線: 村道 平谷竹筒線 橋種: 綱ランガー桁橋 橋長: 138m 建設年: 昭和49年</p>	<p><small>よぶこおおはし</small> 呼子大橋 所在地: 佐賀県唐津町 路線: 市道 呼子大橋線 橋種: 箱桁橋・斜張橋 橋長: 728m 建設年: 平成元年</p>	<p><small>ぬまお</small> 沼尾シェッド 所在地: 福島県下郷町 路線: 町道 沼尾線 延長: 189m 幅員: 4m 建設年: 昭和33年頃</p>
---	---	--

直轄診断の流れ(平成26年度直轄診断実施橋梁)

《直轄診断》

《措置》



■三島大橋




ボルトの脱落

■大前橋




鉄筋の腐食

■大渡ダム大橋




ケーブルのケーブル部の腐食

《首長への診断結果報告》



大渡ダム大橋
(平成27年1月13日)
四国地方整備局から仁淀川町長へ診断結果を報告

※三島大橋
平成27年1月15日
三島町長へ報告

※大前橋
平成27年1月14日
嬬恋村長へ報告

直轄診断の結果等を踏まえ、各道路管理者が措置方針を決定

- 三島大橋(三島町)
- 大渡ダム大橋(仁淀川町)

⇒修繕代行事業

- 大前橋(嬬恋村)

⇒大規模修繕・更新補助事業

いずれもH27年度事業着手

地方公共団体への支援③(メンテナンス体制の強化)

○管理するインフラが多く、人員・技術力が不足している市町村の維持管理体制に対して、民間のノウハウ等の投入や関係機関の連携等により体制を強化。

民間資格の登録制度を活用

- ・人員・技術力の確保のため、点検・診断等に必要となる知識・技術を登録要件として明確化し、登録要件等に適合すると確認された既存の民間資格を登録
- ・発注する業務に、登録した民間資格が活用されることで、点検・診断等業務の質を確保

【主なスケジュール】

H26.11 制度創設

H27.1 50資格を登録

H27.4～ 活用開始

H28.2 49資格を追加登録(※)

発注者による資格の活用

○入札・契約時に登録資格保有者を評価

※維持管理分野の登録数

その他 計画・調査・設計分野あり

包括的民間委託の導入に向けた検討

- ・民間企業の技術・ノウハウやスケールメリットを活かして、効率的な維持管理を図るため、複数の分野や施設の維持管理業務を包括的に民間に委託する手法について、地方公共団体と協力して具体的な検討を実施

維持管理における包括委託の実施を目指す市町村等において具体的に検討

【検討内容】

- 三条市：道路、上下水道、農道、公園等の維持管理の包括委託
※高齢者による有償ボランティア制度の構築
- 府中市：道路と公園の維持管理の包括委託
※インフラ管理ボランティア制度の構築
- 宇部市：上下水道とガス(民間)の連携による包括的運営管理
- 福島県：道路、河川、砂防、除雪等について、マネジメントを含む維持管理の包括委託

国・地方公共団体の施設管理者が一堂に会する会議の開催

- ・関係機関の連携により課題の状況を継続的に把握・共有し、効果的な老朽化対策の推進を図ることを目的に、国、地方公共団体等の施設管理者が一堂に会する会議を開催

【各分野の取り組み】

- ・道路メンテナンス会議：H26年度中に全都道府県に設置済み
- ・港湾等メンテナンス会議：H26年度よりブロック毎で開催
- ・空港施設メンテナンスブロック会議：H27.9.7に、第1回目を開催

地方公共団体への支援④(防災・安全交付金)

○長寿命化計画の策定を防災・安全交付金による老朽化対策の支援要件とし、地方公共団体による計画的・効率的な老朽化対策を支援。

＜インフラ長寿命化計画を踏まえた老朽化対策(イメージ)＞

平成28年度予算 1兆1,002億円

◆道路施設の老朽化対策



定期点検

橋梁の修繕



トンネルの修繕

橋梁の撤去

◆下水道施設の老朽化対策



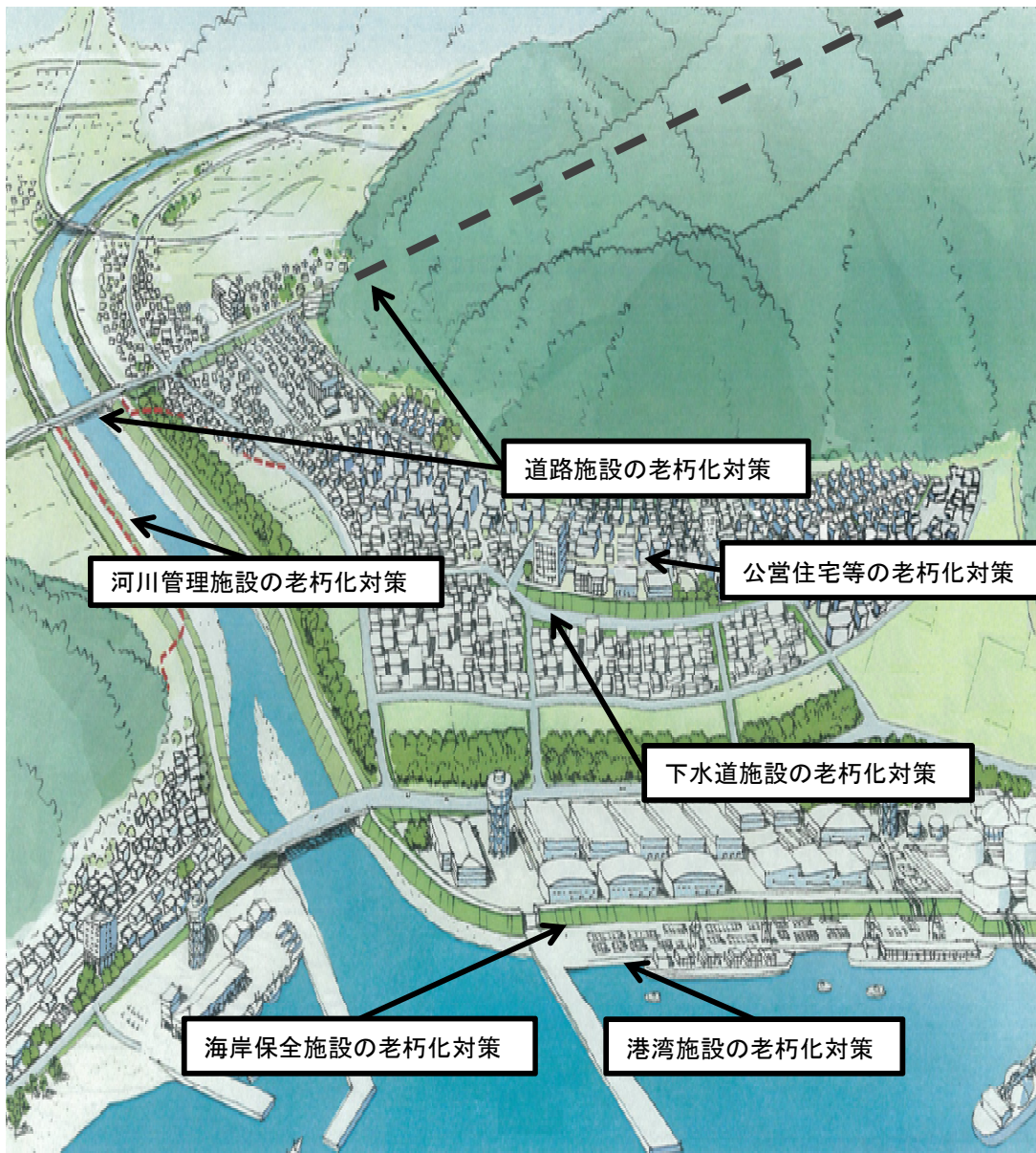
更生工法による対策

道路陥没

◆港湾施設の老朽化対策



係留施設の補修



◆海岸保全施設の老朽化対策



コンクリートの劣化



空洞化調査

◆河川管理施設等の老朽化対策

排水機場のポンプ設備の更新

水門等のゲートの更新



平成28年4月

参考資料

社会資本ストックの戦略的維持管理

インフラ長寿命化に向けた計画の体系(イメージ)

インフラ長寿命化基本計画 (国)

H25.11 関係省庁連絡会議決定

○インフラの長寿命化に関する基本方針

- ・目標とロードマップ
- ・基本的な考え方
- ・インフラ長寿命化計画の基本的事項
- ・必要施策の方向性
- ・国と地方の役割
- ・産学界の役割 等

インフラ長寿命化計画 (国の全分野)

※省庁毎に策定

H26. 5.21 国土交通省決定
 H26. 8.19 農林水産省決定
 H27. 1. 8 法務省決定
 H27. 3.19 警察庁決定
 H27. 3.31 経済産業省決定
 H27. 3.31 厚生労働省決定
 H27. 3.31 文部科学省決定
 H27.10.1 防衛省決定
 H28. 2. 4 内閣府決定
 H28. 3.25 外務省決定
 H28. 3.31 環境省決定
 H28. 3.31 財務省決定
 H28. 3.31 総務省決定

○基本計画の目標達成に向けた行動計画

- ・対象施設
 - ・計画期間
 - ・所管インフラの現状と課題
 - ・中長期的な維持管理・更新コストの見通し
 - ・必要施策の具体的な取組内容と工程
 - ・フォローアップ計画
- ※施設特性に応じて必要施策を具体化

(施設毎の長寿命化計画)

インフラ長寿命化計画 (自治体レベルの全分野)

※自治体毎に策定

公共施設等 総合管理計画

道路

河川

公共建築物

道路

河川

公共建築物

○施設の状況に応じた詳細な点検・修繕・更新の計画

インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議

(平成25年10月4日 関係省庁申し合わせ)

設置主旨

インフラの老朽化対策に関し、関係府省庁が情報交換及び意見交換を行い、連携を図るとともに、必要な施策を検討・推進するため、インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議を設置。

構成員等

議長

内閣官房副長官補

構成員(局長級)

内閣官房

内閣府

警察庁

復興庁

総務省

法務省

外務省

財務省

文部科学省

厚生労働省

農林水産省

経済産業省

国土交通省

環境省

防衛省

オブザーバー(局長級)

衆議院

参議院

国会図書館

最高裁判所

※議長は、必要があると認めるときは、構成員を追加することができる。
※連絡会議の下に幹事会(課長級)を置く。
※連絡会議の庶務は、関係行政機関の協力を得て、国土交通省において処理する。

開催状況

○第1回連絡会議(平成25年10月16日)

・インフラ老朽化対策の推進に関する
関係省庁連絡会議の立ち上げについて

○第2回連絡会議(平成25年11月29日)

・インフラ長寿命化基本計画の取りまとめ

○第1回連絡会議幹事会(平成26年7月31日)

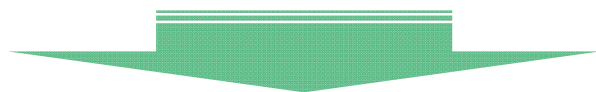
○第3回連絡会議(平成26年12月 3日)

・行動計画の策定時期、地方公共団体等に対する支援策の取りまとめ

○第2回連絡会議幹事会(平成27年8月28日)

国土交通省 社会資本老朽化対策推進室について

- 戦略的に維持管理・更新を推進するため、適切な点検と対策の実施、維持管理基準の改善、データベースの構築、新技術導入、予算・制度面の見直し・検討等について、効果的かつ総合的に取り組むことが必要。



国土交通省の所掌事務に係る社会資本の老朽化に関する対策を効果的かつ総合的に推進するため、国土交通省に、事務次官を室長とする社会資本老朽化対策推進室を設置。

社会資本老朽化対策推進室 (H25.3.21設置、H26.5.14改正)

室長(事務次官)

次長

(総合政策局長、大臣官房技術総括審議官、大臣官房技術審議官)

室員(各局担当課長)

道路

河川

ダム

砂防

下水道

海岸

港湾

空港

鉄道

自動車道

公園

住宅

航路標識

官庁施設

観測施設

分野の横断的取組を推進

国土交通省インフラ長寿命化計画(行動計画)の概要と行動計画を踏まえた取組

- 「社会資本メンテナンス元年」の取組を踏まえ、インフラ長寿命化基本計画に基づく行動計画をとりまとめ
- 行動計画を踏まえ、「メンテナンスサイクルの構築」、「トータルコストの縮減・平準化」、「地方公共団体等への支援」に重点的に取り組む
 (主に、取組の方向性の1関連) (主に、取組の方向性の4. 5関連) (主に、取組の方向性の1. 2. 6関連)

国土交通省インフラ長寿命化計画(行動計画)の概要 (平成26年5月21日社会資本の老朽化対策会議決定)

1. 国交省の役割

○各インフラに係る体制や制度等を構築する「所管者」としての役割

○インフラの「管理者」としての役割

2. 計画の範囲

- 対象: 国交省が制度等を所管する全ての施設
- 期間: 平成26～32年度(2014～2020年度)

3. 中長期的なコストの見通し

○維持管理・更新等の取組のため、施設の実態の把握や個別施設計画の策定により、中長期的な維持管理・更新等のコストの見通しをより確実に推定する必要

4. 取組の方向性と主な取組内容

【取組の方向性】

1 点検・診断／修繕・更新等

- ・全施設のメンテナンスサイクルの構築
- ・施設の必要性、対策内容等の再検討
- ・交付金等による支援の継続・充実

2 基準類の整備

- ・基準類の体系的整備
- ・新たな技術や知見の基準類への反映

3 個別施設計画の策定

- ・計画策定の推進と内容の充実

4 新技術の開発・導入

- ・産学官の連携とニーズ・シーズのマッチング
- ・新技術を活用できる現場条件などの明確化

5 予算の管理

- ・トータルコストの縮減・平準化
- ・受益と負担の見直し

6 体制の構築

- ・資格制度の充実、高度な技術力を有する技術者の活用
- ・管理者間の相互連携体制の構築

7 法令等の整備

- ・責任の明確化、社会構造の変化への対応

【主な取組内容】

○新たな基準・マニュアルの運用開始
例: 道路橋等の5年に1回の近接目視 等

○必要に応じた施設の集約化・撤去等
例: 社会構造の変化に伴う橋梁等の集約化・撤去への助言 等

○資格制度の充実
例: 必要な能力と技術の明確化、関連する民間資格の評価・認定 等

○高度な技術力を有する技術者の活用体制の構築
例: 道路分野等において、国の職員等の派遣等の技術的支援体制の確立 等

○管理者間の相互連携体制の構築
例: 国・地公体で構成される支援組織による市町村への技術的支援 等

5. その他

○計画のフォローアップにより、取組を充実・深化

○ホームページ等を通じた積極的な情報提供

平成28年度取りまとめ政策レビューの取組方針

資料2-4

テーマ名	官民連携の推進
対象政策の概要	国土交通省行政分野における官民連携政策
評価の目的、必要性	<p>平成25年6月、PPP/PFIの推進に係る政府全体の取組として、「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(総理が会長、全閣僚が委員)決定)が策定され、今後10年間(2013年～2022年)で12兆円規模のPPP/PFIの推進という目標が設定された。また、平成26年～28年を集中強化期間とし、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、水道6件、下水道6件、道路1件)が設定され、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すこととされた。</p> <p>このような状況の中で公共事業の大宗を占める国土交通省所管事業についても官民連携を一層強力に推進する必要があるため、国土交通省の官民連携政策を点検・評価し、官民連携政策の一層の推進に向けた課題の抽出、今後の基本的方向性の提示を行う。</p>
評価の視点	<p>PPP/PFIの政府の目標・計画の状況から評価する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「PPP/PFIの抜本改革に向けたアクションプラン」 「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」 ・「骨太の方針」 ・「成長戦略」
評価手法	国土交通省所管のPPP/PFI事業等を把握、整理分析し、上記「評価の視点」を踏まえ評価する。その上で、今後重点的に取り組むべき方向性を提示する。
検討状況	国土交通省PPP/PFI導入の実績(H25年度・H26年度)の把握を実施している。
第三者の知見の活用	国土交通省政策評価会における本テーマに対する意見及び個別指導の際の助言等を活用する。
備考	

平成28年度政策レビュー資料

平成28年4月22日

総合政策局官民連携政策課

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(コンセッション)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、官民で共有すべきものとして設定したものである。

◆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の抜本改革に向けたアクションプラン」の取組を加速化し、地域における事業機会の創出や効率的なインフラ運営、サービスの向上、さらには、民間投資の喚起による経済成長を実現するため、公共施設等運営権方式について、集中強化期間・重点分野・数値目標を設定し、アクションプランの事業規模目標(10年間で2～3兆円)を前倒しし、政府一体となって取り組む。

○重点分野及び数値目標

集中強化期間

向こう3年間(平成26年度から28年度)

重点分野

空港、水道、下水道、道路

数値目標

(1) 事業規模目標 : 2～3兆円 (今後10年間の目標を前倒し)(2) 事業件数目標 : 空港6件 水道6件 下水道6件 道路1件

○重点的な取組

【事業環境の整備等】

- ・ 関空・伊丹空港及び仙台空港に係る公共施設等運営権の設定による事業の着実な実施
- ・ 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 等

【地域への支援等】

- ・ 地方公共団体への働きかけ等による制度趣旨の理解や事業推進に向けた機運の醸成
- ・ 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の支援のあり方の検討
- ・ 地域企業のノウハウ習得や地域人材の育成に向けた、地域プラットフォームの形成促進
- ・ 事業遂行力向上のための地方公共団体間ネットワークの創出 等

※ 事業規模目標は、民間の提案、イニシ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、官民で共有すべきものとして設定。

※ 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。

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4.2兆円(2014年3月時点の数値))。このうち、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しする。」

⇒ 2013年度のPPP/PFIの事業規模は、2,289億円(2015年5月時点の数値)。

※公共施設等運営権方式を活用したPFI事業となる仙台空港については、昨年6月に事業者の公募に関する手続を開始。関西国際空港及び大阪国際空港については、昨年11月に事業者の公募に関する手続を開始。今後、それぞれの空港において今年度末までに事業開始予定。

(3) 新たに講ずべき具体的施策

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ものであることから、「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」(平成26年6月16日民間資金等活用事業推進会議決定)に掲げられた数値目標の達成に向けた取組を強化する必要がある。

また、PPP/PFIを推進することは、産業競争力の強化のみならず財政健全化を図る上でも極めて重要な施策であり、公共施設等運営権方式を含めPPP/PFI全体について取組を強化する必要がある。

こうした観点から、以下の取組を行う。

①公共施設等運営権方式の推進強化のためのインセンティブ付与

・匿名組合等を用いるスキームについて、匿名組合等の成立・継続に必要な一般的な要件の整理を行い、その内容を関係する施設管理者等に周知するなど、導管性の安定的な確保に向けた事業環境を整備する。

・公共施設等運営権方式に取り組む際に、事業スキームによっては、地方公共団体自ら行う場合に比べて部分的に負担が重くなる場合があることから、このような地方公共団体に対し国による支援措置を検討する。

・運営権対価の一括払いを阻害する要因を解決するため、地方公共団体の具体的な事業スキームを踏まえ、幅広い観点から具体策を検討し、半年を目途に結論を得る。

・地方公共団体が重点分野で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、支援の枠組みが整っていない分野での国・地方による支援の在り方を検討する。

・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。

・公共施設等運営権方式を実施する国管理空港においては、国に運営権対価が生じることも考慮した施設整備を行う。

・運営権対象施設の柔軟な事業計画及び周辺地域も含めた整備構想を実現するため、特区を活用するなど、運営権者の提案に係る規制緩和や整備構想に係る規制緩和を推進する。

・水道事業においては、公共施設等運営権方式を推進する観点からも、事業の効率性を高める必要があることから、水道事業の広域化を含む基盤強化を更に推進するための施策を検討する。

②公共施設等運営権を含むPPP/PFI全体の取組強化

・PPP/PFI全体についてより一層の推進を図るため、「PPP/PFIの抜本改革に向けたアクションプラン」に掲げられた事業規模の目標の見直しと、目標達成のための具体策について検討し、本年度内を目途に結論を得る。

・文教施設や公営住宅等の利用料金の存在する公共建築物については、公共施設等運営権方式の実現可能性について半年を目途に検討を進めるとともに、付帯事業の併設・活用および公的不動産の活用なども含めた枠組みの中で、重点分野として位置付ける施設の決定と数値目標の設定について本年度内を目処に結論を得る。

・地方公共団体や運営権者からの要望を受けて関係省庁等と調整を行う窓口について、内閣府において一元化を図る。

iv) 都市の競争力の向上と産業インフラの機能強化

①都市の競争力の向上

大規模優良な民間都市開発事業の推進等に併せ、エネルギーの自立化・多重化や密集市街地の整備改善等の防災機能の強化を図るとともに、高齢化等の先進課題に対応した官民連携まちづくりを推進する。

第3章 「経済・財政一体改革」の取組－「経済・財政再生計画」

5. 主要分野毎の改革の基本方針と重要課題

[2] 社会資本整備等

(民間能力の活用等)

民間の資金・ノウハウを活用し、効率的なインフラ整備・運営やサービス向上、民間投資の喚起による経済成長を実現するため、を可能とするため、「PPP/PFIの抜本改革に向けたアクションプラン」¹の実行を加速する。このため、日本版「資本のリサイクル」として、コンセッションや公的不動産の利活用、公共施設の集約化や複合利用、公共施設集約に伴う余剰地の売却再投資などの公的ストックの有効活用、包括的民間委託や上下水道など複数分野の一体的な管理委託など、多様なPPP/PFI手法の積極的導入を進め、民間ビジネスの機会を拡大する。

PPP/PFIの飛躍的拡大のためには、公的負担の抑制につながることを前提としつつ、PPP/PFI手法について、地域の実情を踏まえ、導入を優先的に検討することが必要である。具体的には、国や例えば人口20万人以上の地方公共団体等において、一定規模以上で民間の資金・ノウハウの活用が効率的・効果的な事業については、多様なPPP/PFI手法導入を優先的に検討するよう促す仕組みを構築するとともに、その状況を踏まえつつ、適用拡大していく。その一環として、通常の公共施設整備・運営とのイコールフットイングの更なる確保等コンセッションをはじめとするPPP/PFIの円滑な導入に資する環境整備を進めるとともに、それらの地方公共団体等への周知を図る。また、会計・税務等の高度な専門家チームの派遣やPFI手続の一層の簡素化を行うなど、地方公共団体の案件形成促進に向けて事業フェーズに応じた切れ目ない支援を図る。さらに、PPP/PFI手法の開発・普及等を図る地域プラットフォームについて、全国的な体制整備を計画的に推進し、地域の産官学金による連携強化、優良事例の全国への普及、地方公共団体や民間の能力向上等を図る。PPP/PFIを活用して行う地方創生の深化について検討する。

¹ 「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)

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12兆円規模に及び下記の類型による事業を重点的に推進する。

(1) 公共施設等運営権制度(コンセッション)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(業績連動の導入、複数施設の包括化等) : 3兆円

※事業規模目標については、民間の提案、イニシアチブを最大限尊重することから、具体的な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。

公共施設等運営権方式(コンセッション)を活用したPFI事業の進捗状況は以下のとおり。

	重点分野	2014年度	2015年度	2016年度以降
空港	仙台空港	実施方針 募集要項	選定期間	運営開始予定
	関西空港・伊丹空港	実施方針 募集要項	選定期間	運営開始予定
	高松空港		マーケット サウンディング	実施方針 募集要項 選定期間 2018年 運営開始 予定
下水道	浜松市	2014年3月 コンシッション ガイドライン公表	実施方針案 実施方針案 条例改正 実施方針	募集要項等 選定期間 2018年 運営開始 予定
道路	愛知県 道路公社	民間対話	実施方針 募集要項	選定期間 2016年 運営開始 予定

空港

但馬空港

平成27年1月から民間事業者による運営を開始。

仙台空港

平成27年度末までの事業開始に向け、平成26年4月に実施方針、6月に募集要項等を公表、27年9月に優先交渉権者を選定、12月に運営権を設定・実施契約を締結、28年2月からビル事業を開始。

関西国際空港・大阪国際空港

平成27年度末までの事業移管に向け、平成26年7月に実施方針、平成27年6月に第1次審査結果を公表。11月に優先交渉権者を選定、12月に運営権を設定・実施契約を締結。

高松空港

平成30年4月頃の事業開始に向け、平成27年10月からマーケットサウンディングを実施。

道路

愛知県道路公社

有料道路事業へのコンセッション導入へ向け、平成27年通常国会において、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構造改革特別区域法一部改正法が成立・施行。

平成27年8月に愛知県が国家戦略特別区域に指定、9月に国家戦略特別区域計画が認定。10月に実施方針、11月に募集要項を公表し、現在、事業者の選定手続きを実施中。

下水道

浜松市下水道

平成30年度からのコンセッション導入に向け、28年2月に下水道条例を改正し、実施方針を公表。

大阪市下水道

平成27年2月に「大阪市下水道事業形態見直し基本方針(案)」を公表し、コンセッション導入に向け、具体的に検討しているところ。

奈良市下水道

コンセッション導入に向け、具体的に検討しているところ。

地方公共団体におけるPPP/PFIの取組状況

PPP/PFI推進に当たっての隘路

※ 国土交通省では、全1,789の地方公共団体を対象に、PPP/PFIに関するアンケート調査を実施(平成25年10月)

○ PPP/PFIを推進している地方公共団体は15%にとどまり、約7割の地方公共団体では推進する具体的な予定はない。

○ 多くの地方公共団体において、PPP/PFIの専門部署は設けられていない。

PPP/PFIの推進状況

	団体数	(割合)
・以前から推進している	173	(15%)
・今後は推進する予定である	120	(11%)
・ 推進する具体的な予定はない	745	(65%)
・その他、不明	100	(9%)
(回答者数 1,138)		

PPP/PFI事業の推進体制

	団体数	(割合)
・PPP/PFI推進の専門部署がある	16	(1%)
・PPP/PFIの専門部署はないが担当部署が決まっている	415	(38%)
・ PPP/PFI推進の担当部署は決まっていない	645	(59%)
・その他	17	(2%)
(回答者数 1,093)		

○ PPP/PFI推進に当たっての大きなボトルネックとして、地方公共団体にノウハウがないこと、そして、地方公共団体側がそもそも必要性を認識していないことが挙げられる。

○ PPP/PFIを実施して判明した課題としては、事務負担が大きいこと、事業化までに時間がかかることが指摘されている。

PPP/PFIを推進していない、もしくは、しない理由(複数回答)

	団体数	(割合)
・ ノウハウなし	459	(58%)
・ 必要性を感じていない	285	(36%)
・地元受注減少	108	(14%)
・その他	148	(19%)
・わからない	44	(6%)
(回答者数 789)		

PPP/PFIを実施して判明した課題(複数回答)

	団体数	(割合)
・ 公共側の事務負担が大きい	32	(47%)
・ 事業化までに時間がかかる	31	(46%)
・定量的・定性的効果なし	4	(6%)
・地元理解が得られず	2	(3%)
・その他	23	(34%)
(対象事業数 68)		

- ・ このため、地方公共団体における先導的なPPP/PFI事業の検討経費に対する支援や、先導的な事例・ノウハウを普及するためのセミナーの開催等により、案件形成の働きかけを行っているところ。

○ 更に地域においてPPP/PFIを推進するためには、地方公共団体における実施体制の不備やノウハウ不足、実施手続き面における課題等を解決するための環境整備が必要。

地方公共団体及び民間事業者におけるノウハウ・情報の不足及び官民間での対話・提案の場の不足等の現状を踏まえて、PPP/PFIに関する情報・ノウハウの共有・習得、関係者間の連携強化、具体的な案件形成を図るための産官学金の協議の場(地域プラットフォーム)を全国をカバーするブロックごとに形成することとし、H27年度より取り組んでいる。

地域プラットフォームにおいては、コンパクトシティへの取組、地域課題の解決に向けたまちづくり等の地域づくりへの展開にも活用。

地域プラットフォームのイメージ

地方ブロックプラットフォーム

(注) 全国をカバーするよう地方ブロック単位で形成

- 産 民間事業者、専門家(コンサルタント、会計士、弁護士等)
- 官 地方公共団体(都道府県、市町村)
- 学 大学 等
- 金 地方銀行 等



地方ブロックプラットフォームの役割

PPP/PFIの案件形成等に係る情報・ノウハウの横展開

- ・セミナー・シンポジウムの開催
- ・実践的研修の実施 等

※人口20万人以上の地方公共団体をはじめ広く参加を要請

全国8ブロックで設置・セミナーの実施

- ・北海道、東北、関東、中部、近畿、中国、四国、九州で産官学金コアメンバー会議の設置(H27年度)(産:32団体 官(自治体):153団体 学:20名 金:61行)
- (H28年度早期に北陸ブロックで設置予定)
- ・全国6カ所で優良事例を紹介するセミナーを実施(参加者合計約1,100名)



専門家の派遣や
助言等



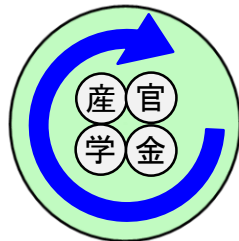
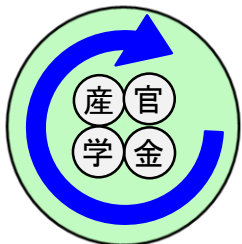
事例報告等



ニーズに幅広く対応

A県地域プラットフォーム

B市地域プラットフォーム



地域プラットフォームの役割

官民間の対話を通じた地域における官民連携事業の案件形成の推進

- ・個別具体的な案件の掘り起こし、形成及び推進
- ・PPP/PFIの事業化候補の案件リストの作成
- ・民間からの提案、官民間の意見交換の場 等

※案件形成後、地方ブロックプラットフォームにおいて報告

地域プラットフォームの設置

- ・各自治体の要望に基づき順次設置予定

全国6カ所で、優良事例・取組を紹介するセミナーを開催した。

ブロック名	開催概要	参加者数	講演者	演題
北海道 /東北	H28.1.21(木) 仙台市	約100名	大滝精一教授(東北大) 東根市 紫波町 (株)東邦銀行 金子建設工業(株)	<ul style="list-style-type: none"> ・基調講演 ・山形県東根市PFI事業の取組み ・公民連携による公有地活用 ～オガールプロジェクトの取組み～ ・東邦銀行における官民連携・地域貢献の取組 ・PFI事業の取組み
中国 /四国	H28.2.4日(木) 広島市	約140名	三浦房紀教授(山口大院) 岡山市 神石高原町 (株)中国銀行 (株)四電工	<ul style="list-style-type: none"> ・基調講演 ・岡山市版地域プラットフォームにおけるPPP連携の基盤づくり ・仙養ヶ原森林公園整備等事業 ・PPP/PFIの取組みにおける地域金融機関の役割 ・PPP/PFI事業への参画の取組と事例について
関東 /北陸	H28.2.16(火) 東京都内	約300名	根本祐二教授(東洋大) さいたま市 習志野市 (株)常陽銀行 (株)大成有楽不動産	<ul style="list-style-type: none"> ・基調講演 ・さいたま市におけるPPPの具体的施策と取組事例 ・習志野市公共施設再生プラットフォーム形成事業 ・公有不動産を活用した地域活性化策 ・PPP公民連携型包括管理
九州・沖縄	H28.2.18(木) 福岡市	約170名	谷口博文教授(九州大) 福岡市 豊後高田市 九州フィナンシャルグループ [®] 西日本鉄道(株)	<ul style="list-style-type: none"> ・基調講演 ・福岡市における公共施設整備事業手法の検討体制について ・子育て支援住宅等整備PFI事業をはじめとしたPPPの取組について ・金融機関主導によるPPP/PFIプラットフォームの取組について ・PPP事業への西鉄の取組
近畿	H28.2.22(月) 大阪市	約180名	林宜嗣教授(関西学院大) 神戸市 川西市 (株)滋賀銀行 平田建築設計(株)	<ul style="list-style-type: none"> ・基調講演 ・神戸市におけるPPP/PFIの取組(ハード・ソフト事業を対象とした取組) ・川西市におけるPFI事業について ・滋賀銀行の官民連携事業推進に向けた取組みについて ・地場企業参画型の公民連携事業について
中部	H28.2.25(木) 名古屋市	約210名	奥野信宏教授(中京大) 浜松市 函南町 (株)百五銀行 鈴与建設(株)	<ul style="list-style-type: none"> ・基調講演 ・公有資産活用の取組 ・道の駅・川の駅PFI事業 ・地域金融機関としてのPFI/PPP事業への取組みについて ・地元企業によるPPP/PFI事業への取組
6会場	—	約1,100名	—	—



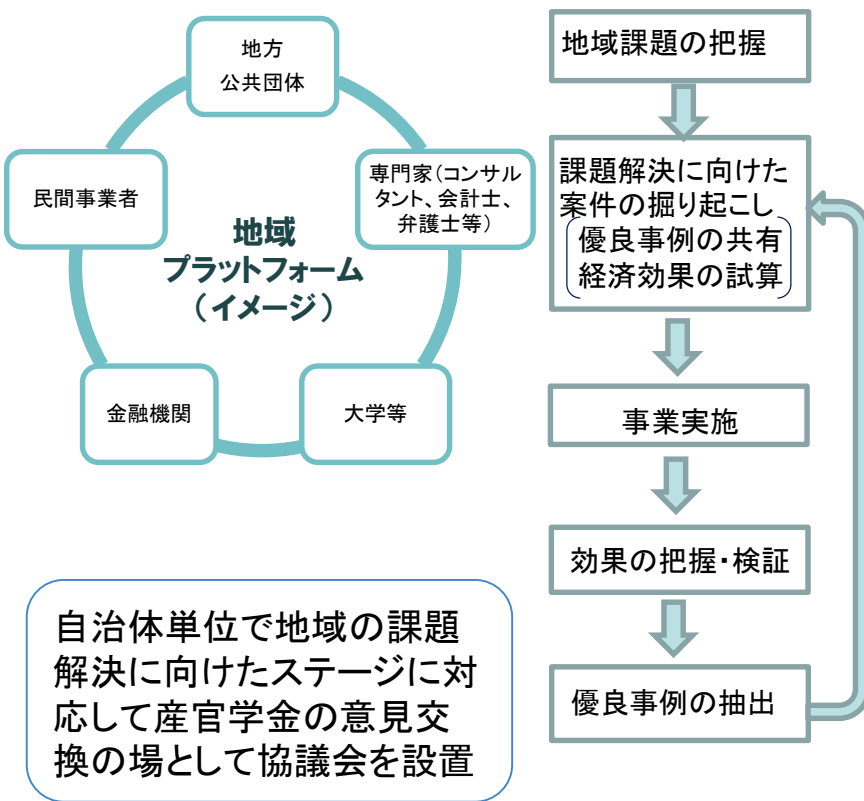
H28.2.4 中国四国セミナー



H28.2.25 中部セミナー

自治体単位の地域プラットフォームは、地方ブロックプラットフォームを通じるなど各自治体の要望に基づき設置。

地域プラットフォームを活用した ノウハウの共有・横展開の促進



<PPP/PFIの推進事例>

	大阪府宮城方田ノ口住宅建替え事業 (大阪府)	宮崎駅西口拠点施設整備 (宮崎県・宮崎市)	神戸市 垂水処理場 (兵庫県・神戸市)
		<p>■ 外観</p> <p>■ 施設概要</p>	<p>太陽光発電 2,000kW</p> <p>バイオガス発電 350kW</p>
類型	○公的不動産の有効活用	○収益施設の併設 ○公的不動産の有効活用	○収益施設の併設
事業概要	PFI手法を活用し、府営住宅の建替え（建物の高層化）によって創出された余剰地に、地域ニーズに沿って戸建住宅やサービス付き高齢者向け住宅を一体的に整備。 〔創出余剰地の売却の対価として約3.2億円が大阪府の収入〕	宮崎県及び宮崎市が所有する駅前未利用地を活用し、交通センターとともに新しい拠点施設を整備。特定目的会社を設立し、事業用地定期借地権設定契約を締結。 〔県・市に約4,000万円/年の賃料収入〕	メガソーラーとバイオガスのダブル発電（H26.3運転開始） ・神戸市は、民間企業に下水処理場の敷地、消化ガスを提供。 ・民間企業は発電事業を行い、売電収入の一部を市に支払い。 〔年間収入約1.7億円のうち約2割が市の収入〕

平成28年度取りまとめ政策レビューの取組方針

資料2-5

テーマ名	LCCの事業展開の促進
対象政策の概要	平成22年5月に取りまとめられた「国土交通省成長戦略」により、LCCの就航促進に資する政策の検討が本格的に開始され、平成26年6月の「交通政策審議会 航空分科会 基本政策部会」においても更なる取組みが確認されている。本政策レビューでは、国土交通省が所管するLCCの事業展開の促進政策を評価対象とする。
評価の目的、必要性	近年、欧米諸国やアジア諸国で展開された新たなビジネスモデルであるLCCは航空旅客数を着実に伸ばしている。我が国ではLCCの成長を促すべくLCCの事業展開の促進政策を実施してきた。特に本年3月30日に総理主催の「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」が取りまとめた「明日の日本を支える観光ビジョン」でもインバウンドの更なる振興策としてLCCの地方空港への就航に大きな期待が寄せられている。本政策レビューの目的は、これまで実施してきたLCC事業展開の促進政策の進捗や効果、もたらした影響について評価を行うことにある。また、得られる評価結果は今後の政策立案に反映させる必要がある。
評価の視点	LCC事業展開の促進政策としてこれまで実施してきた施策の進捗や施策による効果が航空需要に与えた影響を評価の視点とする。
評価手法	LCC就航前後の旅客数やシェアの推移データ、新規参入路線数データ等の分析により航空需要全体に与えた影響や効果を評価する。
検討状況	関係部課と協力しデータ収集や分析を進めている。また、諸外国の便数やLCCシェア等のデータ収集を行うことや、消費者への効果を検証するためにアンケート調査を実施することを検討している。
第三者の知見の活用	交通政策審議会 技術・安全部会において施策が継続協議されているため、その結果や知見を活用する。また、政策評価会及び当レビュー担当委員より個別指導を頂く予定である。
備考	-

平成28年度政策レビュー 「LCCの事業展開の促進」

平成28年4月22日
国土交通省航空局

1. LCC概要
2. LCC就航促進への取り組み
3. LCC参入効果・取り組み成果
4. 今後の取り組み

1. LCC概要

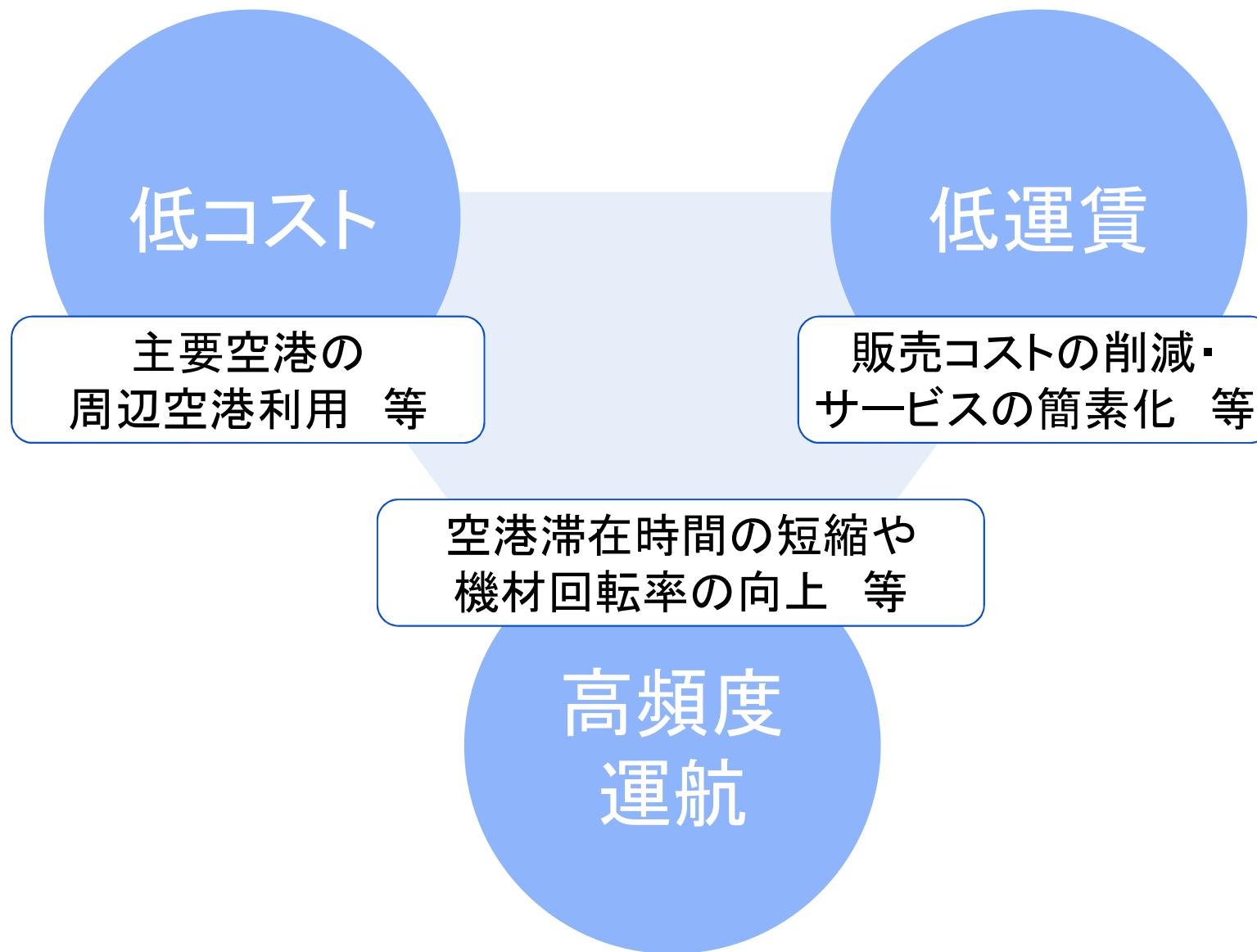
LCC(Low Cost Carrier:低コスト航空会社)とは
世界の主なLCC

2. LCC就航促進への取り組み

3. LCC参入効果・取り組み成果

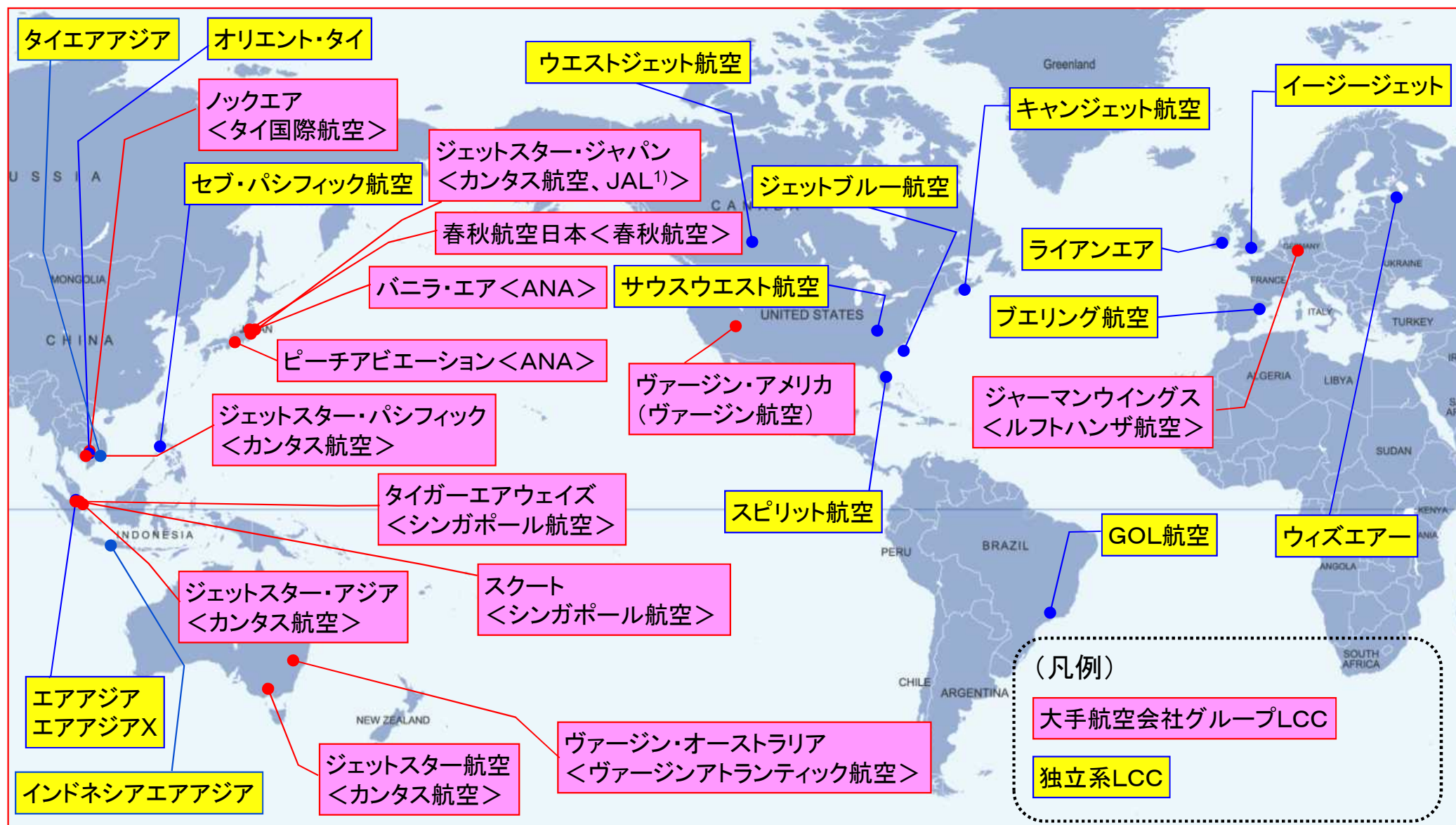
4. 今後の取り組み

ビジネスモデル



世界の主なLCC

LCCは、大別して、大手航空会社が資本を持つ形態と独立系の形態に分けられる。



1) カンタスグループとJALが各々33.3%の株を保有 出典: 各社ウェブサイト等より航空局作成

1. LCC概要

2. LCC就航促進への取り組み

LCCの持続的な成長に向けた取り組み

LCC施策 空港ターミナル整備

LCC施策 技術規制の見直し

LCC施策 着陸料の軽減措置① ②

LCC施策 乗員政策

3. LCC参入効果・取り組み成果

4. 今後の取り組み

施策

国

空港会社

【着陸料の引き下げ】

- ・ 100t以下の機材の着陸料引下げ
平成25年4月開始

【空港】

- ・ 成田空港の機能強化
高速離脱誘導路の整備 平成29年度供用開始予定
時間値の向上 平成30年度末予定
- ・ 地方空港における受入体制の整備
那覇空港および福岡空港における滑走路増設等

【ターミナル整備】

- ・ 成田空港：第3ターミナル 平成27年4月供用開始
- ・ 関西空港：第2ターミナル 平成24年10月供用開始
第3ターミナル 平成28年度供用開始予定
- ・ 中部空港：エプロン拡張整備 平成28年度供用開始予定
(平成27年12月エプロンの一部供用開始)
新ターミナル(LCC対応)整備 平成31年度
供用開始予定

国

【規制の見直し】

- ・ 旅客在機中給油の実施
- ・ 機体登録記号の打刻方法の見直し

【操縦士等】

- ・ 即戦力となる操縦士の確保(短期的方策)
- ・ 若手操縦士の供給確保(中・長期的方策)

航空会社

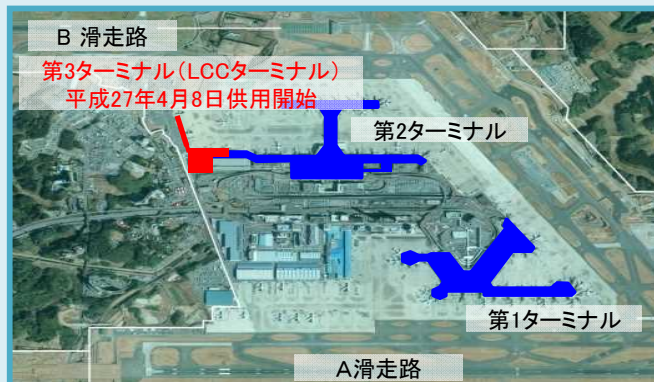
【LCC会社】

- ・ 更なるコスト削減等、経営基盤の安定化に向けた取り組み

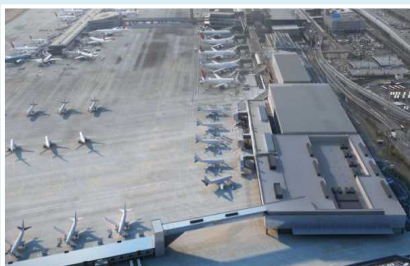
施策内容

成田国際空港 LCCターミナル整備

○平成27年4月、第3ターミナルの供用開始。



※完成イメージ図



関西国際空港 LCC専用ターミナル整備

○平成24年10月、T2の供用開始。

(当年3月、本邦初就航のLCC ピーチ・アビエーションの拠点化に資するため)

○平成28年度中、新たなLCC専用ターミナル(T3)を整備

(LCCの就航拡大に伴うもの)

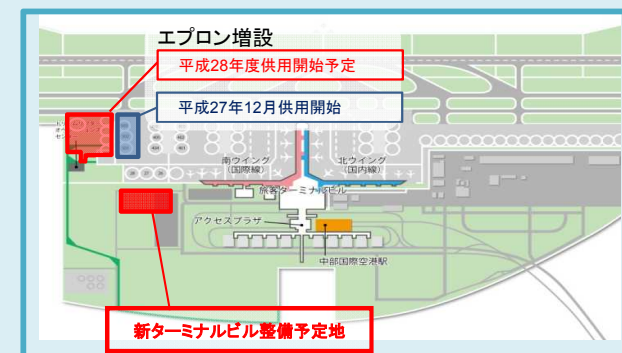


中部国際空港 LCC拠点化対応整備

○平成28年度、エプロン拡張 供用開始予定
平成27年12月、エプロン拡張整備の一部供用開始。

(LCC等の新規就航、増便対応のため)

○平成31年度LCC対応の新ターミナル供用開始予定。



期待される効果

低コストの空港オペレーションを実現

拠点LCC社の事業拡大、
拠点化する新規LCC社誘致に貢献

機体駐機スペース確保による
運航の効率化

LCC施策 技術規制の見直し

施策内容

実技試験のシミュレータ化

副操縦士昇格のための実技試験について、シミュレータ使用を許容。
H24年9月～



(内部)



旅客在機中給油の実施

旅客在機中に給油を行うことが可能であることを明確化。 H24年4月～



打刻方法の見直し

打刻位置の範囲を拡大し、航空機本体に「直接」打ちつける以外の打刻方法（金属プレートの貼付など）を許容。
H25年4月～



期待される効果

実機運行コスト削減

ターンアラウンド時間短縮で効率運航

損傷による機体価値低下の回避
(=リース返却時の査定に貢献)

施策内容

国際線

- 羽田以外の国管理空港について、国際定期便の着陸料を7/10に軽減。
- 羽田以外の国管理空港について、国際チャーター便の着陸料を1/2に軽減。

国内線

- 主に地方路線やLCCに使われる機材(100t以下)に着目した着陸料の引き下げにより、首都圏空港等に来訪した外国人旅行客の国内線乗り継ぎも推進。

【地方路線に係る着陸料軽減】
出発空港及び到着空港に応じて着陸料の軽減を実施。

【小型機に係る着陸料軽減】
平成25年度より小型機の1tあたりの単価を軽減。

※那覇・離島路線を除く		到着空港		
		羽田	福岡、新千歳	その他の国管理・共用空港
出発空港	羽田、伊丹、福岡、新千歳	本則		1/2
	関空、広島、高松、松山、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、小松	3/4		
	釧路、函館、高知、米子(美保)、岩国、徳島	1/2		
	旭川、帯広、秋田、山口宇部、女満別、青森、庄内、富山、神戸、鳥取、出雲、岡山、佐賀	2/5		
	稚内、紋別、中標津、三沢、大館能代、山形、能登、南紀白浜、石見、その他	1/5		

	H24年度	H25年度	H26年度※～
～25t	950円	850円	750円 (▲20%)
25t～100t	1,380円	1,330円	1,150円 (▲20%)
100t～200t	1,650円	1,650円	1,490円 (▲10%)
200t～	1,800円	1,800円	1,610円 (▲10%)

例)ボーイング737-500 (53t)
H24:51,714円→H26:42,235円

※H26年度より着陸料の一部を旅客数に比例して徴収する制度に移行していることから、単価を一律に下げている。

※H26年度の軽減率は対H24年度比。

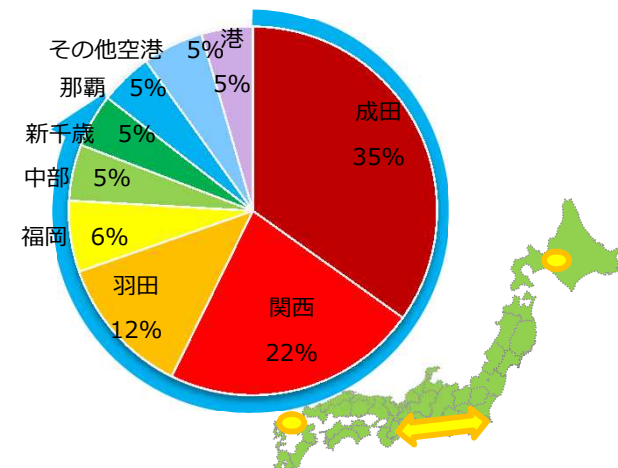
インバウンド新時代に向けた地方空港への誘客施策

- **全国の各地方に外国人旅行者を直接呼び込み、交流人口の増大・旅行消費の拡大を通じて、地域経済の活性化・地方創生を図る**
- **広域観光周遊ルートの形成促進等、外国人旅行者の受入環境改善に積極的な地域に存する空港への国際旅客便の就航を促進**

広域観光周遊ルートの形成促進

- 「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2015」（平成27年6月観光立国推進閣僚会議決定）に基づき、外国人旅行者の地方への誘客を図るため、7つの周遊ルートを国土交通大臣が認定し、関係自治体等の取組を支援

観光政策・地域の取組みと連携 エリア内の空港間の連携等に関する提案



訪日外国人の85%がゴールデンルートを含む特定の空港に集中

地方空港におけるインバウンド拡大に向けた着陸料軽減措置（28年度より実施）

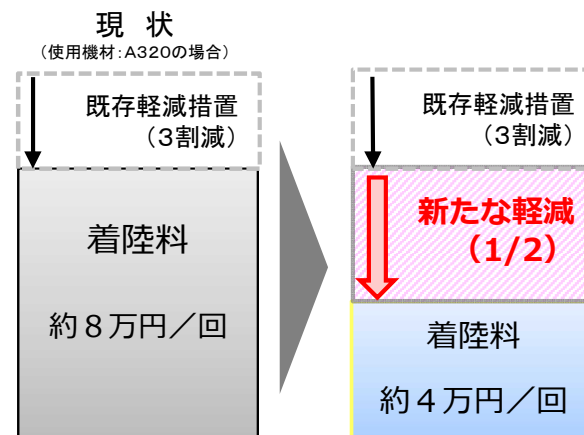
【対象空港】 羽田、新千歳、福岡を除く国管理空港・共用空港（全国25空港）

【対象便】 国際旅客定期便の新規就航・増便、国際旅客チャーター便の増加分

→地域が実施する誘致策と協調して、着陸料を軽減

【軽減率】 1/2

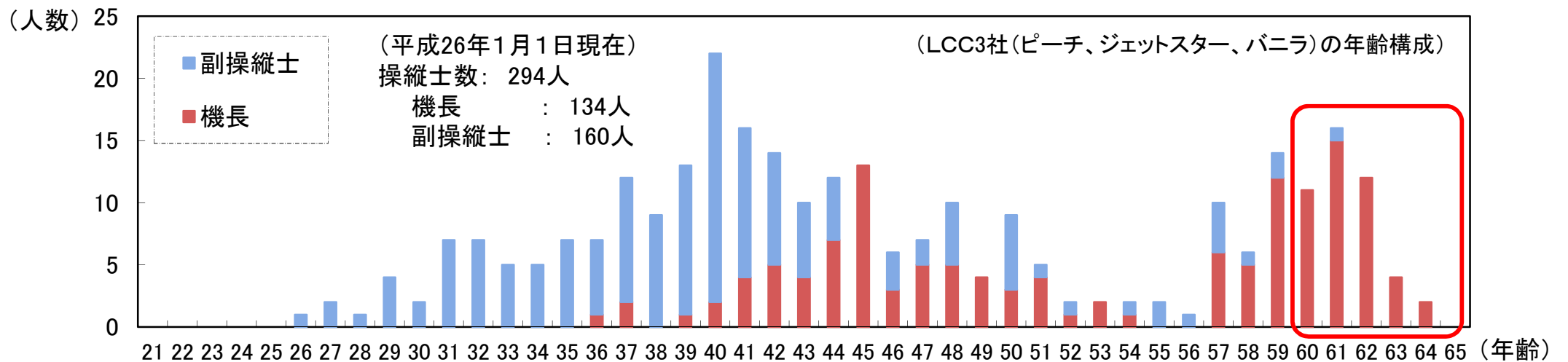
※地方管理空港については、地域が行う国際線誘致の取組に地方創生の新型交付金をあてられる措置を実施予定



地方空港発着の国際線を充実させ、地方イン・地方アウトの流れを作る

施策の背景

我が国LCC等は、急速な事業拡大等により、現実に深刻な操縦士不足に直面している。



(出典: 国土交通省航空局 就労実態調査による)

期待される効果

○ 短期的課題の解消

「自衛隊操縦士の民間における活用(割愛)」再開H26.3~
 「安全確保前提に68歳未満への年齢制限引き上げ」H27.3~ 等

□ 中・長期的課題の解消

私立大学の高額な学費負担を軽減するため、奨学金制度の充実等を検討 等

○ 人材流動や雇用延長等による人員確保

□ 人材供給拡大等による乗員増加

1. LCC概要

2. LCC就航促進への取り組み

3. LCC参入効果・取り組み成果

我が国への外航LCC就航状況

本邦LCC事業の概要

LCC旅客数の推移

航空旅客数の推移

国内線旅客数の推移(空港への影響)

LCCに搭乗している旅客の特徴(利用客へのアンケート調査結果)

LCC利用による行動／消費活動の変化(利用客へのアンケート調査結果)

5. 今後の取り組み

我が国への外航LCC就航状況

定期便 (15社)

赤字 = 施策実施以降の新規就航社と新規就航路線






(2016.1月上旬)

国・地域	航空会社	乗入年月日	日本就航路線	備考
韓国 	济州航空	09年3月20日	仁川 = 成田・関西・中部・福岡・那覇 釜山 = 関西・福岡・那覇 金浦 = 関西	
	エアプサン	10年3月29日	釜山 = 成田・関西・新千歳・福岡	アジアナ航空46%出資
	ジンエアー	11年7月15日	仁川 = 関西・新千歳・福岡・那覇 釜山 = 関西・那覇	大韓航空100%出資
	イースター航空	11年5月5日	仁川 = 成田・関西・那覇 釜山 = 関西	
	ティーウェイ航空	11年12月20日	仁川 = 関西・新千歳・福岡・佐賀・大分・那覇 仁川 - 関西 - 大邱 大邱 - 関西 - 仁川 大邱 = 関西 = グアム	
中国 	春秋航空	12年6月23日	上海 = 羽田・関西・新千歳・旭川・茨城・高松・佐賀 成都 = 関西 蘭州 = 上海 = 関西 武漢 = 関西 - 天津 天津 = 関西 - 武漢 天津 = 関西 - 重慶 重慶 = 関西 - 青島 青島 = 関西 - 武漢 泉州 = 関西 - 西安 西安 = 関西 - 鄭州 ハルビン = 中部 - 合肥 合肥 = 中部 - 上海 フフホト = 石家荘 = 中部 - ハルビン フフホト = 石家荘 = 中部 - 上海 上海 = 中部 - 石家荘 = フフホト 鄭州 = 関西 - 長春 長春 = 関西 - 泉州 銀川 = 常州 = 中部 鄭州 = 関西 - 泉州 泉州 = 関西 - 鄭州 銀川 = 常州 - 中部 - 上海 鄭州 = 関西 - 西安 西安 = 関西 - 泉州 寧波 = 中部 - 貴陽 貴陽 = 中部 - 常州 = 銀川 銀川 = 常州 - 中部 - 寧波	
香港 	香港快運航空	13年11月8日	香港 = 羽田・成田・関西・中部・福岡・広島	
台湾 	タイガーエア台湾	15年4月2日	台北 = 羽田・那覇 台北 = 関西 - 高雄 高雄 = 関西 - 台北 台北 = 成田 - 高雄 高雄 = 成田 - 台北	
	Vエア	15年12月15日	台北 = 中部	
シンガポール 	ジェットスター・アジア航空	10年7月5日	シンガポール = 台北 = 関西 シンガポール = マニラ = 関西 シンガポール = ドンムアン = 福岡	カンタスグループ 49%出資
	スクート	12年10月29日	シンガポール = 台北 = 成田 シンガポール = ドンムアン = 関西 シンガポール = 高雄 = 関西	シンガポール航空 100%出資
マレーシア 	エアアジアX	10年12月9日	クアラルンプール = 羽田・関西・新千歳	
フィリピン 	セブ・パシフィック航空	08年11月20日	マニラ = 成田・関西・中部・福岡 セブ = 成田	
タイ 	タイエアアジアX	14年9月1日	ドンムアン = 成田・関西	
オーストラリア 	ジェットスター航空	07年3月25日	ケアンズ = 成田・関西 ゴールドコースト = 成田 メルボルン = 成田	カンタスグループ 100%出資

本邦LCC事業の概要

- 平成24年より、我が国においてもLCCが事業参入している。
- 平成26年度の国内線におけるLCC旅客シェアは8.2%となっている。

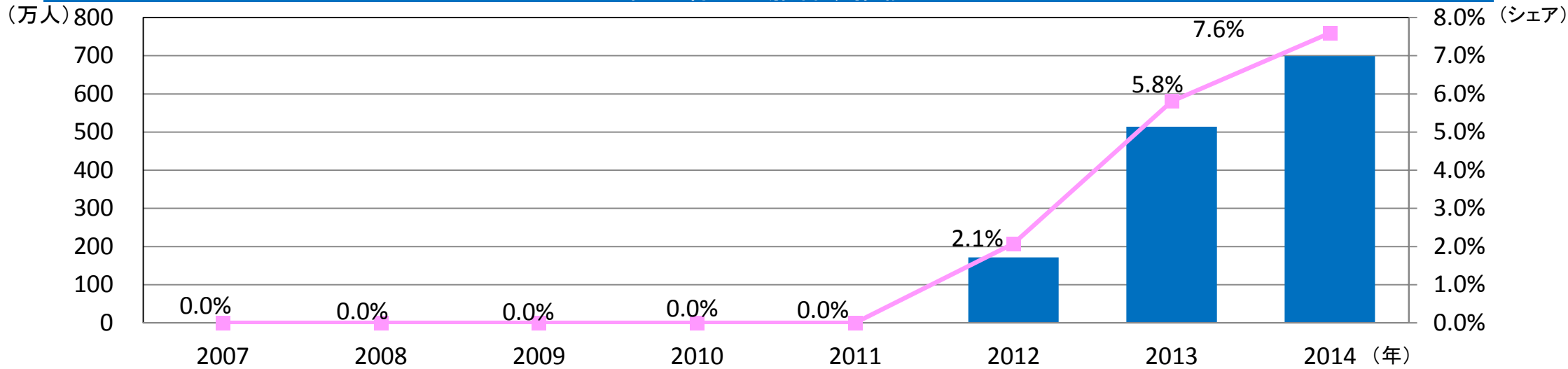
(2016.3.27)

会社名	Peach Aviation(株)	バニラ・エア(株)	ジェットスター・ジャパン(株)	春秋航空日本(株)	エアアジア・ジャパン(株)
主要株主	<ul style="list-style-type: none"> ・ANA ホールディングス 38.7% ・First Eastern -Aviation Holding Limited 33.3% ・産業革新機構 28.0% 	<ul style="list-style-type: none"> ・ANA ホールディングス 100% 	<ul style="list-style-type: none"> ・カンタスグループ 33.3% ・JAL 33.3% ・三菱商事16.7% ・東京センチュリーリース16.7% <small>※比率は議決権ベース</small>	<ul style="list-style-type: none"> ・春秋航空股份有限公司 33.0% 他 	<ul style="list-style-type: none"> ・AirAsia Investment 33.0% ・楽天 18.0% ・ノビアホールディングス 18.0% ・アルペン 18.0% ・フィンテック グローバルトレーディング 13.0% 他 <small>※比率は議決権ベース</small>
拠点空港	関西国際空港、那覇空港 成田国際空港	成田国際空港	成田国際空港 関西国際空港	成田国際空港	中部国際空港
使用機材	エアバスA320型機(180席)	エアバスA320型機(180席)	エアバスA320型機(180席)	ボーイング737型機(189席)	エアバスA320型機(180席)
運航開始	平成24年3月1日	平成25年12月20日	平成24年7月3日	平成26年8月1日	平成28年夏頃(予定)
運航路線	(国内線) 関西＝札幌、仙台、成田、松山、福岡、長崎、鹿児島、那覇 新石垣、宮崎 那覇＝福岡、成田 成田＝札幌、福岡 計14路線 (国際線) 羽田＝桃園、仁川 関西＝仁川、釜山、桃園、高雄、香港 那覇＝桃園、香港、仁川 計10路線	(国内線) 成田＝札幌、奄美、那覇 計3路線 (国際線) 成田＝桃園、香港、高雄 関西＝桃園(H28.4.27) 計3路線	(国内線) 成田＝札幌、関西、高松、松山、福岡、大分、熊本、鹿児島、那覇 関西＝札幌、福岡、那覇 中部＝札幌、福岡、鹿児島、那覇 計16路線 (国際線) 成田＝香港、桃園、マニラ 関西＝香港、桃園、マニラ(H28.4.7) 中部＝桃園、マニラ(H28.4.1) 計6路線	(国内線) 成田＝広島、佐賀 計2路線 (国際線) 成田＝武漢、重慶 計2路線	(国内線) 中部＝札幌、仙台(予定) (国際線) 中部＝台北(予定)
事業形態の特徴	ANAから独立した事業運営 	ANAの連結子会社。連携・調整が図られる事業運営 	JALから独立した事業運営 	春秋航空(中国)のネットワークを活かした事業運営 	エアアジアグループによる再参入 

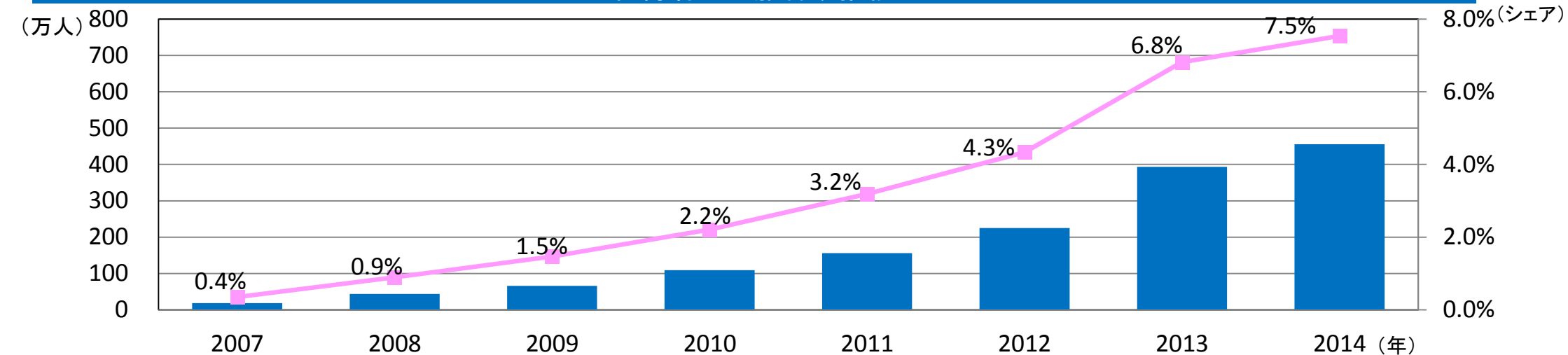
LCC旅客数の推移

LCC旅客数のシェアは国内線で7.6%、国際線で7.5%

国内線LCC旅客数推移



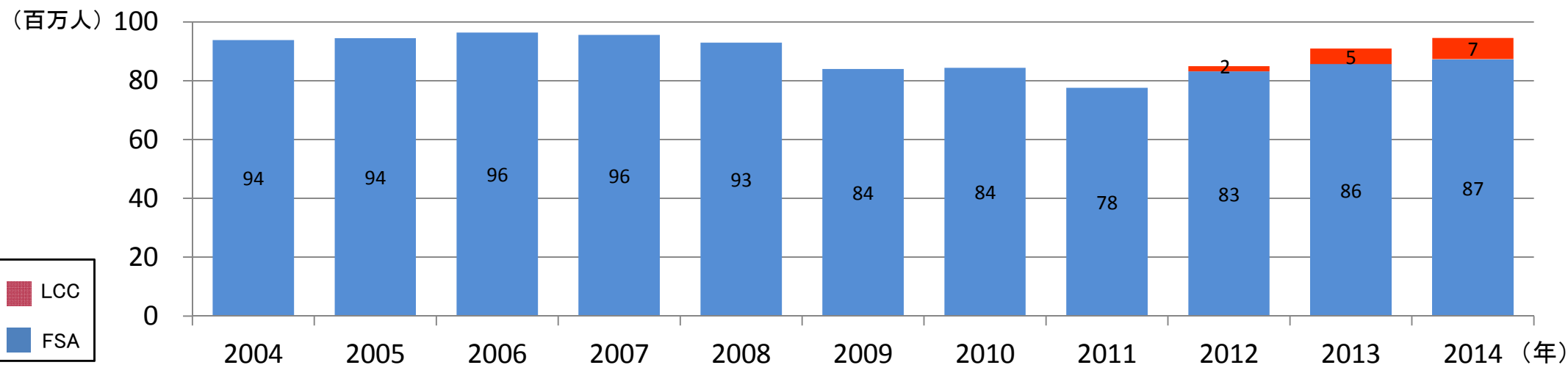
国際線LCC旅客数推移



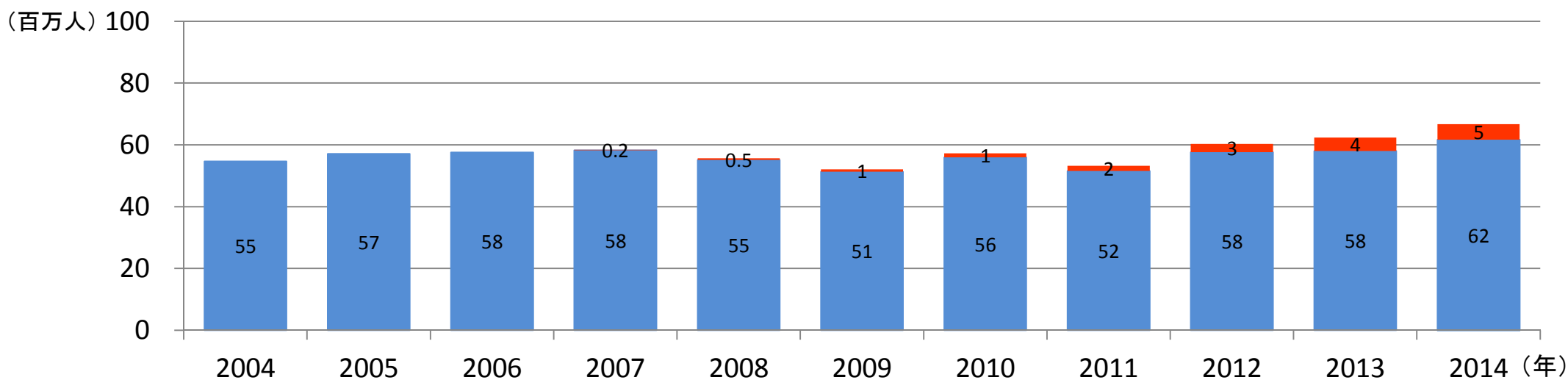
航空旅客数の推移

LCCの就航は新たな航空需要を創出し旅客数増加に寄与している

国内線旅客数推移



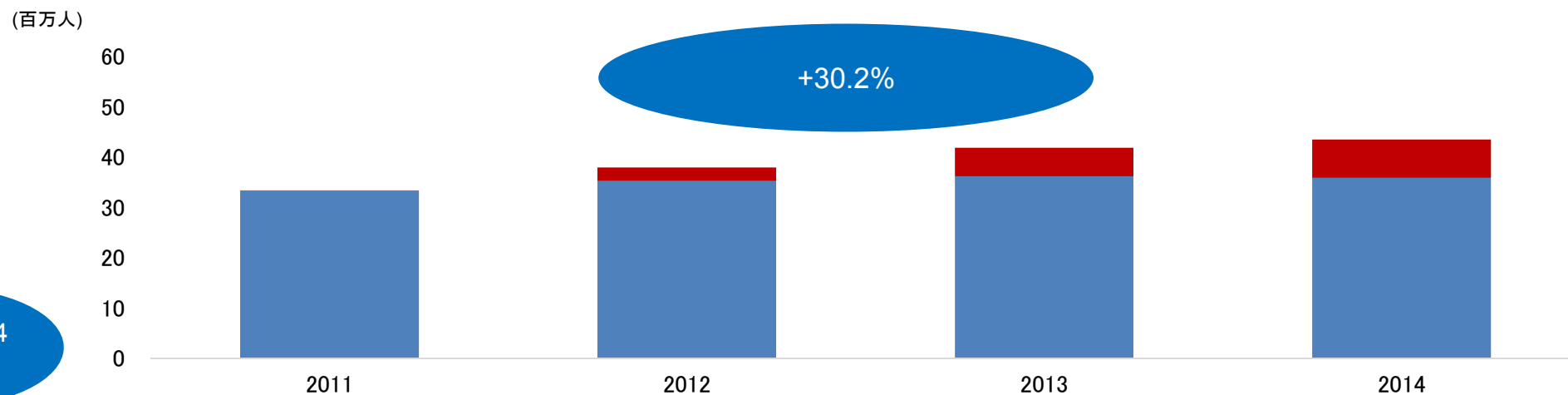
国際線旅客数推移



国内線旅客数の推移(空港への影響)

LCCが就航している空港は、国内線旅客者数の増加率が高い

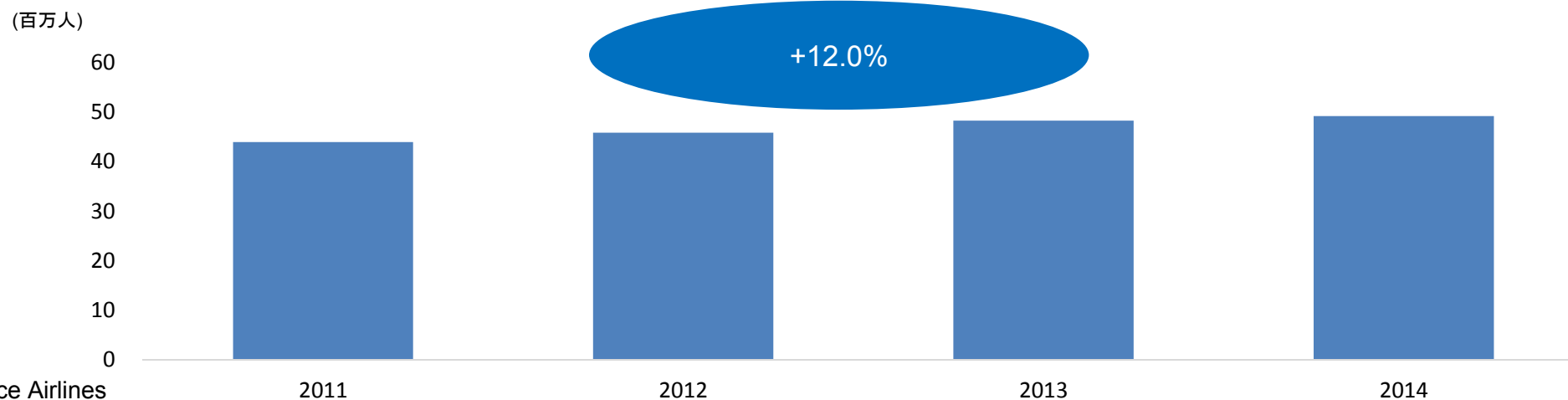
LCCが就航している空港



2011⇒2014
増加率

■ LCC旅客数
■ FSA旅客数

LCCが就航していない空港



(注) FSA: Full Service Airlines

2011

2012

2013

2014

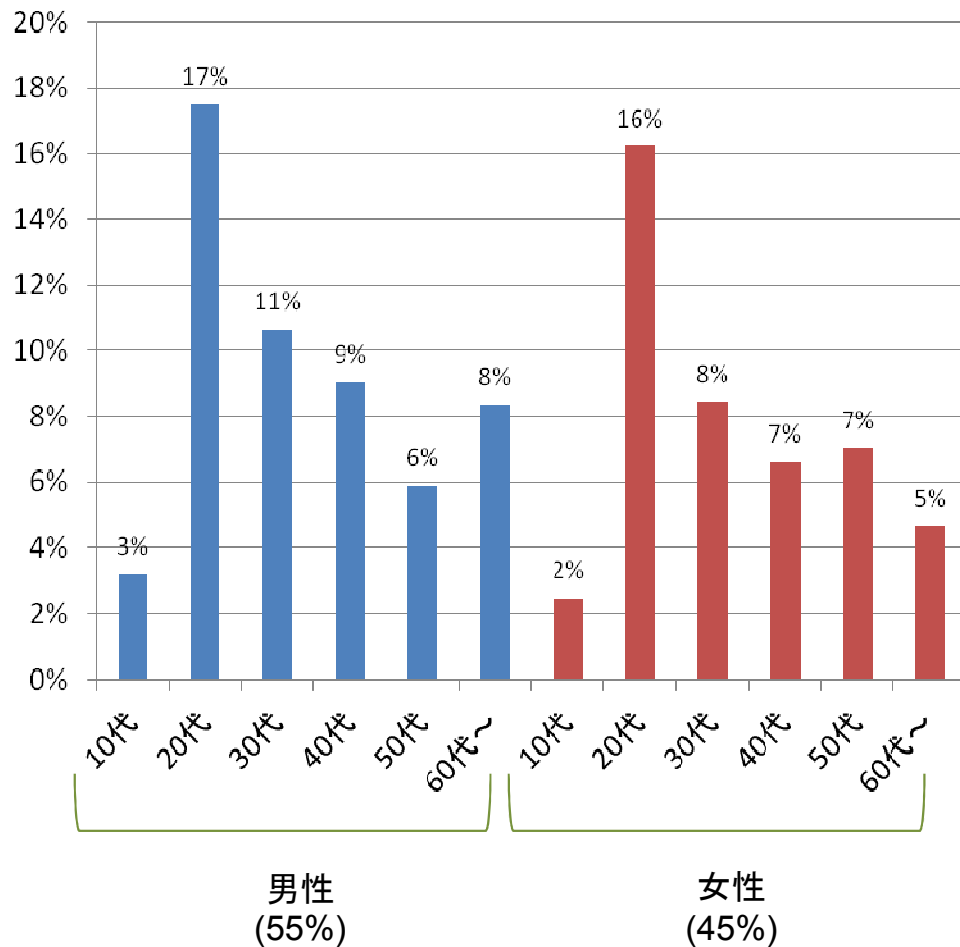
出典: 国土交通省航空局作成 各年度の統計

LCCに搭乗している旅客の特徴

利用者へのアンケート調査結果

- LCCに搭乗している旅客は20代が最も多い
- 男性はどの世代も観光目的が最も多いが、年齢が上がるにつれ親族への訪問/ビジネス用途も多くなっている
- 女性はどの世代も観光目的が最も多いが、年齢が上がるにつれ親族への訪問が多くなっている
- 概ねどの世代もLCCを複数回利用経験があり、特に男性では年齢が高くなるにつれリピート率が高くなっている

LCC利用者の性別/年齢別の搭乗率割合¹⁾



目的別/利用頻度別割合²⁾



1)アンケートに記入頂いた方及び、家族などの同乗者を含む(N=2,060) ; 2)アンケートに記入いただいた方対象(N=1,296)

出典:国土交通省航空局作成。アンケートは、ピーチアビエーション、エアアジアジャパンの成田、関空発の国内線利用者を対象にH25年9月に実施。回収率は約40%

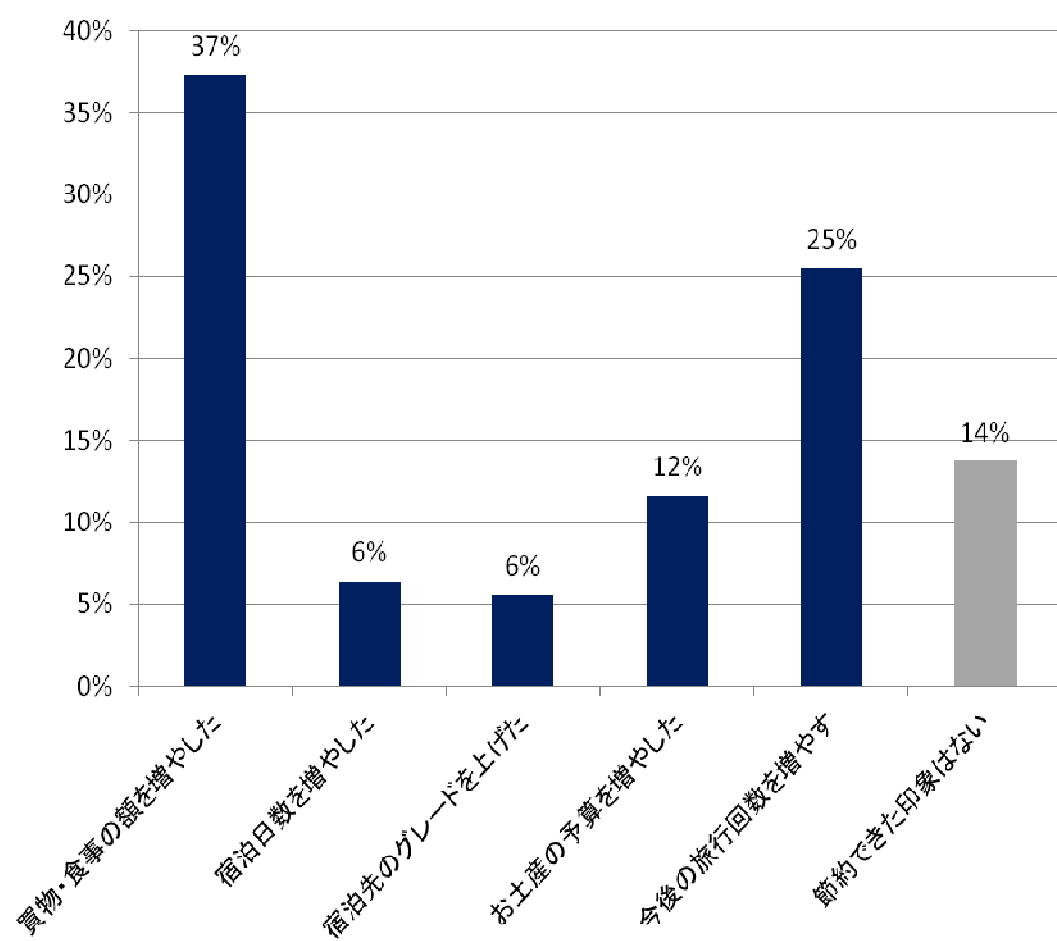
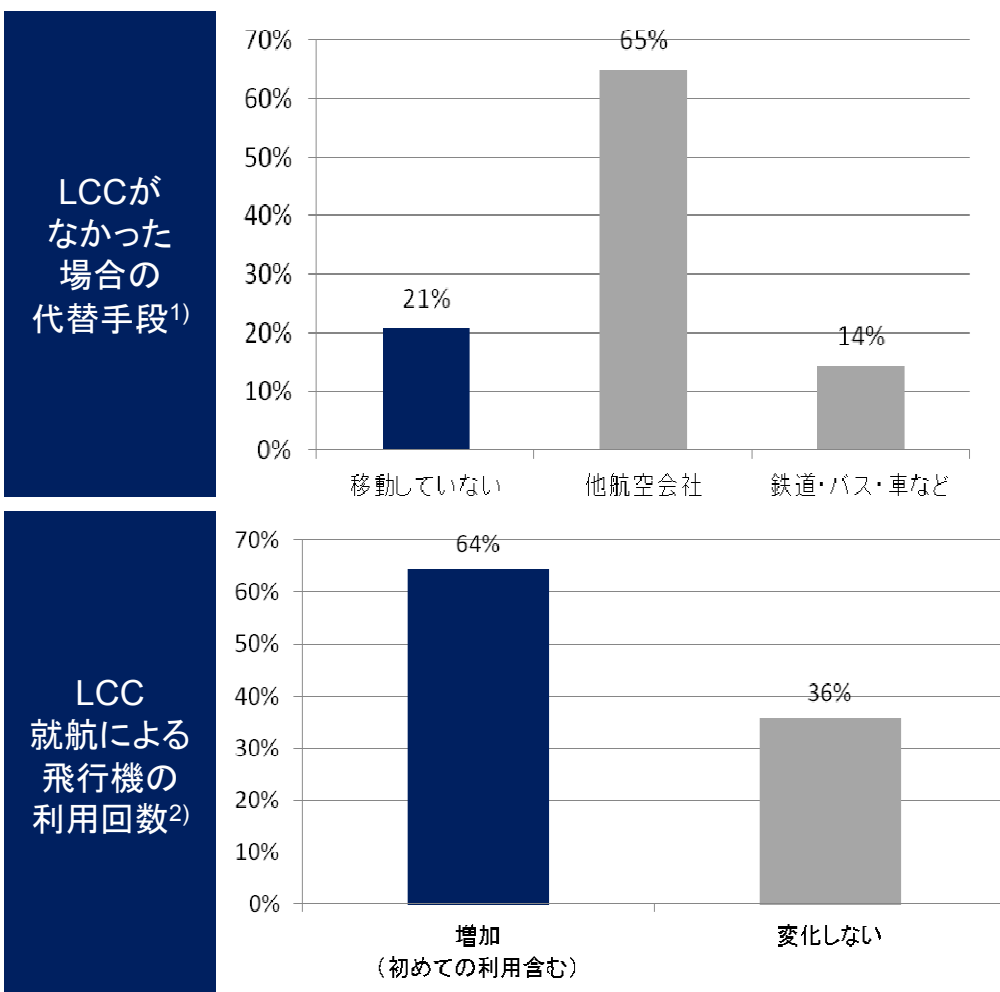
LCC利用による行動/消費活動の変化

利用者へのアンケート調査結果

○LCC利用客は、FSA(Full Service Airline)からの乗り換えも見られるが、LCCが登場したことにより飛行機に乗る回数が増えた旅客は60%程度存在
 ○また、LCC利用で浮いたお金を他の消費活動に充てる旅客は多く存在し、消費活動が活発化していることが分かる

LCC利用による行動の変化

LCC利用による消費活動の変化²⁾



1. アンケートに記入頂いた方及び、家族などの同乗者を含む(N=2,060) ; 2. アンケートに記入いただいた方対象(N=1,296)
 出典: 国土交通省航空局作成。アンケートは、ピーチアビエーション、エアアジアジャパンの成田、関空発の国内線利用者を対象にH25年9月に実施。回収率は約40%

1. LCC概要

2. LCC就航促進への取り組み

3. LCC参入効果・取り組み成果

4. 今後の取り組み

今後の取り組み

地方空港のゲートウェイ機能強化とLCC就航促進

明日の日本を支える観光ビジョン構想会議 資料

今後のインバウンド需要に適切に対応するためには、首都圏空港の機能強化を図る一方、ゴールデンルートに集中する観光需要を地方に分散させる観点から、地方空港の活性化を図ることが必要です。このため、戦略的な空港間連携や地方空港へのLCC・チャーター便の就航促進に取り組みます。

目指すべき将来像

現状・課題および今後の対応

ブリストル空港（英国）

空港民営化を契機として、

- ① LCC誘致に絞った戦略（**空港使用料の値下げ**）
- ② 空港使用料を下げて採算の採れる空港経営（**駐車料金や小売販売等の非航空系収入を強化**）
- ③ 地域内の学校への助成事業（修学旅行、社会科見学、遊び場の設置等）などの**地域戦略と一体となった運営**

等により、多くのLCC誘致・利用者増を実現し、著しく成長。

現状・課題

- 我が国の最大のゲートウェイである首都圏空港の容量が逼迫。
- 現状、訪日外国人の85%がゴールデンルートを含む特定の空港に集中。需要の分散を図るとともに、地方創生を推進する観点から、**地方イン・地方アウトの流れを作ることが必要**。その際、徹底したコスト削減を目指すLCCにとって、**空港使用料等の低減は重要**。
- **グランド・ハンドリング要員の確保が難しいこと**や、**不十分なCIQ機能**が、受入環境面のボトルネック。
- チャーター便の個札販売の制限が画一的かつ複雑。

今後の対応

地方空港のゲートウェイ機能強化とLCC就航促進に向け、以下の取組を実施。

- **複数空港の一体運営**（コンセッション等）の推進（特に北海道）
- **地方空港の着陸料軽減**を実施
- **首都圏空港の容量拡大**（羽田空港の飛行経路の見直し 等）
- **首都圏におけるビジネスジェットの受入環境の改善**
- **地方空港のLCC・チャーター便の受入促進**（グラハン要員の機動的配置を可能にする基準の柔軟化、CIQ機能の強化、地方空港チャーター便の規制緩和、操縦士・整備士の養成・確保 等）
- コンセッション空港等における**到着時免税店制度の研究・検討**
- 新規誘致に係る**JNTOの協働プロモーション支援**

戦略的な空港間連携のイメージ

各空港がバラバラにポートセールスを行い、ネットワークを生かし切れていない。

