

# 社会資本ストックの戦略的維持管理

## 政策の効果等

### 評価の目的・必要性

国民生活や社会経済活動の基盤であるインフラについては、高度成長期以降に整備したものが今後、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。

### 対象政策

国土交通省では、厳しい財政状況の下、今後、一斉に老朽化するインフラに対応するため、

- 1.メンテナンスサイクルの構築
- 2.トータルコストの縮減・平準化
- 3.地方公共団体に対する支援

等の総合的なインフラ老朽化対策に取り組み、戦略的な維持管理・更新を推進している。

そのため、本政策レビューでは、平成26年5月に定めた「国土交通省インフラ長寿命化計画（以下、行動計画という。）」に基づく施策を中心として、国土交通省が取り組んでいるインフラの戦略的な維持管理・更新に関する施策を対象とする。

### 政策目的

国民の安全・安心を確保し、中長期的な維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減や平準化を図るとともに維持管理・更新に係るメンテナンス産業の競争力を確保する。

### 評価の視点・評価の手法

1. メンテナンスサイクルの構築、2. トータルコストの縮減・平準化、3. 地方公共団体に対する支援の3つの柱に基づき、以下の施策の実施状況等から評価する。

視点① 基準類の整備

視点② インフラの点検の実施

視点③ 個別施設ごとの長寿命化計画（個別施設計画）の策定

視点④ 新技術の開発・導入

視点⑤ 地方公共団体に対する支援

#### 1. メンテナンスサイクルの構築

視点①: 基準類の整備

視点②: インフラの点検の実施

視点③: 個別施設ごとの長寿命化計画  
（個別施設計画）の策定

#### 2. トータルコストの縮減・平準化

視点③: 個別施設ごとの長寿命化計画  
（個別施設計画）の策定【再掲】

視点④: 新技術の開発・導入

#### 3. 地方公共団体に対する支援

視点⑤: 研修の充実・強化、メンテナンス体制の強化、直轄診断等の実施、防災・安全交付金等による財政支援等

本レビューにおいては、国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）（平成26年5月）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。

## 評価結果

### 【視点①: 基準類の整備】

これまでに得られた知見等を踏まえ、点検・診断の実施や、個別施設計画の策定に関する基準類について、各分野で、メンテナンス元年である平成25年以降、策定・改定

### 【視点②: インフラの点検の実施】

基準類に基づき点検を実施しており、分野によって差はあるものの、一定程度進捗

### 【視点③: 個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定】

予防保全型維持管理の考え方を前提とした個別施設計画を策定することとし、平成32年度までの計画策定に向けて、着実に進めているところ

### 【視点④: 新技術の開発・導入】

管理ニーズと技術シーズのマッチングや、新技術の円滑な現場展開の推進を目指して取り組みを実施しており、現場実証段階や普及段階に至っている技術も出てきている

### 【視点⑤: 地方公共団体に対する支援】

「研修の充実・強化」、「メンテナンス体制の強化」、「直轄診断等による支援」、「防災・安全交付金等による財政支援」等、人員・技術・財政面で様々な支援を行っているところ

## 主な課題と今後の対応方針

### 【視点①: 基準類の整備】

これまでに得られた知見等を踏まえ、各分野で基準類を策定・改定

基準類の適切な運用と、必要に応じた適時・適切な改定を実施

### 【視点②: インフラの点検の実施】

基準類に基づき点検を実施しており、分野によって差はあるものの、一定程度進捗

地方公共団体に対する支援を行いながら、点検の実施を推進

### 【視点③: 個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定】

平成32年度までの計画策定に向けて、着実に進めているところ

計画の策定を推進し、健全度や利用状況、重要度等を踏まえた効果的・効率的な修繕・更新の実施を促進

### 【視点④: 新技術の開発・導入】

現場実証段階や普及段階に至っている技術も出てきている。地方公共団体における新技術の導入推進が必要

管理者のニーズと技術シーズのマッチングや、オープンイノベーションによる多様な産業の技術連携を推進

### 【視点⑤: 地方公共団体に対する支援】

人員・技術・財政面で様々な支援を行っているが、さらなる技術職員の減少や財政の縮減が予想される状況

民間の資金・ノウハウの活用や複数の管理者の連携強化等により、インフラメンテナンスに係る体制強化を促進

- 以上の取組に加え、社会全体として取組を加速させるための「インフラメンテナンス国民会議」も活用
- 今後もインフラ老朽化対策の取組のフォローアップを毎年実施

# 官民連携の推進

## 政策の効果等

### 評価の目的・必要性

「PPP/PFI推進アクションプラン」(平成28年5月18日民間資金等活用事業推進会議決定)が策定され、公共施設等運営権制度(コンセッション)の活用をはじめ、多様なPPP/PFIの取組を通じ、10年間(平成25年～34年)で21兆円のPPP/PFIの事業規模の達成を目指すという目標が新たに掲げられた。

このような状況の中、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。

### 対象政策・政策目的

国土交通省所管の社会資本整備に係る多様な官民連携に関する導入調査をはじめとする官民連携政策課の政策とする。具体的には、地方公共団体等の取組を直接支援する先導的官民連携支援事業に焦点を絞って、分析・評価することとする。

先導的官民連携支援事業の政策目的は、国土交通省所管の社会資本整備に係る多様な官民連携をより一層推進することであり、具体的には、支援した地方公共団体等での案件形成を推進するとともに、今後PPP/PFI手法の導入を検討する地方公共団体等のモデルとなることを目指している。

### 評価の視点・評価の手法

#### ■視点

「PPP/PFI推進アクションプラン」の数値目標を踏まえつつ、政策が

- ✓地方公共団体等のニーズに即したもとなっているか
- ✓PPP/PFI事業化に向けて必要十分なもとなっているか

といった点から評価する。

#### ■手法

過年度(平成23年度(2011年度)～平成27年度(2015年度))の支援の分析、これまでの調査やヒアリングの分析を通じて、PPP/PFIを推進するに当たっての課題を整理する。

### 評価結果

先導的官民連携支援事業については、平成23年度から平成27年度まで、計111件の案件に対して支援を実施してきており、49件がPPP/PFI手法により事業化している。49件のうち、発注金額等が明らかとなっている30件について事業規模を概算すると計1,481億円となっている。また、これまで実施した先導的官民連携支援事業が一定程度他のPPP/PFI案件に活用されていると評価できる。

一方、先導的官民連携支援事業の分析、地域プラットフォーム等における関係者の指摘から、PPP/PFI推進に係る課題については、以下のとおり整理できる。

#### ○政府全体の課題

- ・PPP/PFIのメリットに対する理解が不十分
- ・専門知識等が不足している
- ・事務負担が大きい
- ・住民、地元企業、議会への対応 等
- ・民間の優れたアイデアの募集と公平性の確保

#### ○官民連携政策課の課題

- ・他の地方公共団体への横展開が不足
- ・知識・ノウハウの整理が不足
- ・先導的官民連携支援事業のフォローアップ不足 等

## 主な課題と対応の方向性

- **先進自治体公務員の活用**:平成28年度から試行実施している「地域サポーター制度」(PPP/PFI事業の経験豊富な自治体職員等を他の自治体に派遣)を来年度から本格運用し、案件化の促進を図る。
- **マニュアル・ガイドの作成**:地方公共団体での公共調達における公平性・公正性を確保しつつ、有意義な提案をした民間事業者に対してインセンティブを与えることを明記した運用ガイド(平成28年10月策定)について、全国9ブロックに設置した地域プラットフォーム、研修等を通じた普及啓発を図るとともに、必要に応じて改定を検討する。
- **知識、事例等の体系的整理と関係者間での共有**:PPP/PFI政策に携わる者として必要な知識を体系的に整理し、地域プラットフォームや研修等を活用した情報の共有や、PPP/PFIの事例を効率的に情報収集できるデータベースの整備を行う。
- **先導的官民連携支援事業の運用改善**:地方公共団体のニーズや課題を把握し、事業の横展開の強化を行うとともに、事業開始後のフォローアップの充実・強化を図る。

分析・課題		対応
a	事業化したものには以下の事項が共通してみられる。 ・地域の課題を明確に把握している ・実現に向けたシナリオを有している	応募様式の改正、ヒアリング等により、課題を明確に把握しているか、実現に向けたシナリオを有しているか確認し、必要に応じ指導。
b	人口規模が小さい自治体ほど事業化率が低い傾向	事業化率を確保するため、採択の要件として「実施体制の構築」「進捗状況等の報告」を明記し、事業開始後においてもボトルネックが解消されるよう、必要な助言等を行う。特に小規模自治体については重点的に対応する。
c	先導的官民連携支援事業をPPP担当窓口以外の部局が認知していない可能性がある。	PPP担当窓口以外の部局にも周知を図る。
d	先導的官民連携支援事業を参考にして、事業化にまでつながった事例が必ずしも多くない。	自治体が事業を検討する際に実務上必要な情報や事業化につながる情報を報告書に盛り込むとともに、HPの検索性を向上させる。
e	マッチングする事業分野・類型がなかった可能性がある。	先導的官民連携支援事業の事業分野・類型の幅を広げる。

⇒上記の具体的な施策を推進するにあたって重要な役割を果たすこととなる地域プラットフォームについても、今後、運用の改善を図っていく。



# LCCの事業展開の促進

**【評価の目的・必要性】** 本政策レビューの目的は、これまでのLCC事業展開促進政策の進捗と影響を評価し、今後の政策に反映させることにある。

1. LCCは、世界の多くの地域で輸送旅客数を伸ばしてきている。
2. 我が国では、LCCの成長を促すべく、事業展開促進政策を実施してきた。
3. 「明日の日本を支える観光ビジョン」(平成28年)でも、インバウンド振興の主要施策として、LCCの地方空港への就航促進が挙げられている。
4. 本政策レビューでは、これまでの政策の評価を踏まえ、LCCの更なる振興を図る上で対応が必要となる課題を整理し、今後の対応を示す。

対象政策		政策の目的	
LCC事業展開促進政策を評価対象とする。		LCCの参入促進と事業振興を目的とする。	
1.	オープンスカイ政策と国際航空運賃規制緩和	国際航空網の拡充と参入ボトルネックの解消	
2.	空港整備・運営	低廉な空港オペレーションコスト等の実現	
3.	規制の見直し	コスト低減、機材回転向上等への寄与	
4.	着陸料軽減	国内外のネットワークの充実	
5.	乗員(操縦士)政策	操縦士等の養成・確保	
評価の視点		評価の手法	
これまでの施策が以下の事項に与えた影響を評価の視点とする。		左記の事項について、以下の手法により施策の影響の評価を行う。	
1.	参入社数、路線数、就航率、運賃等の実態	データ集計による年次推移分析	
2.	LCC就航空港の旅客・収支等の状況	同上	
3.	航空旅客の利用実態	アンケートによる実態調査	
4.	地域経済	ケーススタディと経済波及効果の推計	

## 施策の取組状況

平成29年2月1日時点

国	<b>【オープンスカイ推進】</b> ・ H22年10月以降各国と首都圏空港を含むオープンスカイに合意 ・ 地点、便数、指定航空会社要件の緩和 <b>【国際航空運賃の規制緩和】</b> ・ H20年4月 IATA・PEX(正規割引)運賃の下方70%設定ゾーンの下限撤廃 ・ H22年10月 「上限認可制」を導入 <b>【コンセッション推進】</b> ・ H28年7月1日より仙台空港の運営を民間に委託 ・ 高松空港、福岡空港、北海道内の国管理空港に必要な手続中 <b>【地方空港における受入体制整備】</b> ・ 新千歳空港： 国際線ターミナル地域再編事業 発着枠拡大 H29年夏ダイヤより開始予定	・ 那覇空港、福岡空港： 滑走路増設等 <b>【規制の見直し】</b> ・ 旅客在機中給油が可能であることを明確化 H24年4月開始 ・ 機体登録記号の打刻方法の見直し H25年4月開始 <b>【着陸料の引き下げ】</b> ・ 100t以下の機材の着陸料引下げ H25年4月開始 ・ 地方空港のインバウンド拡大に向けた着陸料軽減 H28年4月開始 <b>【操縦士等】</b> ・ 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)
	<b>【ターミナル整備】</b> ・ 成田空港： 第3ターミナル H27年 4月供用開始 ・ 関西空港： 第2ターミナル(国内線) H24年10月供用開始 第2ターミナル(国際線) H29年 1月供用開始 ※ 現在は、国際線・国内線ともに就航	・ 中部空港： エプロン拡張部 H28年度末供用開始予定 LCCターミナル H31年度供用開始予定 <b>【機能強化】</b> ・ 成田空港： 高速離脱誘導路の整備 H29年度供用開始予定 時間値の向上 H30年度末予定 <b>【コンセッション推進】</b> ・ H28年4月1日より関西空港の運営を民間に委託
航空会社	<b>【LCC会社】</b> ・ 更なるコスト削減等、経営基盤の安定化に向けた取組み	

## 【評価結果】 <実績と評価結果>

1. 競争活性化、国内外ネットワーク充実に貢献した。
2. サービス水準(定時出発率・就航率)の改善もしくは高いレベルでの維持に寄与した。
3. 間接的運賃競争によりFSAの運賃引下げを促した可能性がある。
4. 航空旅客数増加を牽引し、空港収支改善に寄与した可能性がある。
5. 旅客の航空機利用と消費活動を活性化させた可能性がある。
6. 大規模イベント等に匹敵する経済波及効果をもたらした可能性がある。

評価の視点	実 績		評価結果
L C C 参 入 社 数	平成24年(11月下旬) ・ 本邦3社 / 外航11社	平成28年(11月上旬) ・ 本邦4社 / 外航15社	競争活性化
L C C 就 航 路 線 数	平成24年(国内12月下旬 / 国際11月下旬) ・ 国内9路線 / 国際26路線	平成28年(国内12月下旬 / 国際11月上旬) ・ 国内26路線 / 国際102路線	ネットワーク 充実
定 時 出 発 率	平成24年 ・ FSA平均 92% ・ LCC各社 43%~87%	平成28年 ・ FSA平均 89%~92% ・ LCC各社 73%~92%	サービ ス 水 準 改 善
就 航 率	平成24年 ・ FSA平均 98%~99% ・ LCC各社 96%~99%	平成28年 ・ FSA平均 98%~99% ・ LCC各社 97%~99%	高サービ ス 水 準 維 持
運 賃 ( 価 格 帯 )	平成24年8月【例】関西=新千歳 ・ FSA 18,200円~43,500円 ・ LCC 4,590円~33,190円	平成28年8月【例】関西=新千歳 ・ FSA 13,700円~48,800円 ・ LCC 4,890円~36,490円	間接的運賃 競争効果
運 賃 ( イ ー ル ド )	平成24年度 ・ FSA加重平均 17.0円 ・ LCC加重平均 6.7円	平成27年度 ・ FSA加重平均 16.6円 ・ LCC加重平均 7.7円	同上
LCCの旅客 シ ェ ア ( 国 内 ・ 国 際 )	平成24年 ・ 国内 2.1% ・ 国際 5.2%	平成27年 ・ 国内 10.0%(約760万人増) ・ 国際 13.5%(約680万人増)	航空旅客数 増加を牽引
空 港 収 支 ( 営 業 利 益 )	平成24年度【例】 ・ 成田空港 347億3,400万円 ・ 関西空港 209億3,300万円	平成27年度【例】 ・ 成田空港 433億 800万円 ・ 関西空港 592億9,600万円	空港収支 改善に寄与
旅 客 利 用 実 態	平成25年9月アンケート調査 ・ FSAからの乗換が60%超 ・ 約60%の旅客が利用回数増	・ 約90%の旅客がLCC利用により浮いたお金により消費を活性化	航空機利用 と消費活動 の活性化
経 済 波 及 効 果 ( 生 産 額 ) ( 推 計 値 )	【国内線】 ・ 奄美大島(H26年7月~H27年6月) ・ 北海道(H25年度) ・ 愛媛県(H25年度) ・ 大分県(H25年度) 【国際線】 ・ 茨城県(H25年度) ・ 香川県(H25年度)	42億5,500万円 70億3,600万円 7億7,200万円 9億6,200万円 5億2,700万円 3億7,300万円	大型イベント 等に匹敵す る経済波及 効果

## 主な課題

### 受入環境のボトルネックの解消

#### [ 参入障壁としてのコスト ]

低コスト運航をビジネスモデルとするLCCの更なる参入を促すためには、着陸料の引き下げ等のコスト支援が重要な課題。

#### [ 不十分なCIQ 体制 ]

訪日外国人旅行者の更なる増加に対応するためには、外国人旅行者の出入国を円滑かつ快適に行える体制を整備させることが重要な課題。

#### [ 不十分なグランドハンドリング業務体制 ]

地方部では、グランドハンドリング業務を行っている事業者において、人手不足などの問題が見受けられており、更なるLCC就航を促すためには、グランドハンドリング業務体制の整備が重要な課題。

#### [ 空港運営の硬直化 ]

国管理空港等の運営主体分離(航空系事業と非航空系事業)が、着陸料の弾力的な設定を妨げるなどの課題がある。

### 人材ボトルネックの解消

#### [ 操縦士の不足 ]

近年のLCCの急速な事業拡大や大量退職等により大幅な不足が見込まれている。LCCが事業を安定的に実施するためには操縦士不足への対応が重要な課題。

## 今後の対応方針

●受入環境の高度化に向けて、平成29年度予算に計上した「**地方空港におけるLCC等の国際線就航加速パッケージ**」を中心に対応。今後はLCCネットワークの拡充に向け、**地方自治体、関係官庁等の航空関係者と連携し、これら取組を効果的に活用していく。また、予算の執行状況を踏まえ、不断に見直しを図っていく。**

#### [ パッケージのポイント ]

##### (コスト低減)

- ・国際線着陸料の補助
- ・新規就航等経費支援
  - ▶チケットカウンター設置・使用料等の支援
  - ▶グランドハンドリング経費等の支援

##### (CIQ体制の充実)

- ・空港ビル会社等によるCIQ施設の整備への支援
- ・CIQ関係省庁の物的・人的体制整備との協調

##### (航空旅客の受入環境高度化)

- ・バゲージハンドリング、ボーディングブリッジ等の施設整備

#### ●グランドハンドリング体制の充実

- ・地方部で、グランドハンドリング体制がLCC就航のボトルネックとならないように、引き続き体制を強化することとし、未登録自走車両の整備要件の見直しや、ランプパスの見直し等に取り組むとともに、「**訪日誘客支援空港**」に対し、**グランドハンドリング経費の一部支援を実施していく。**

#### ●空港運営の改善

- ・現在検討中の高松空港、福岡空港、北海道内の空港等に加え、**その他の空港についても空港運営の民間委託(コンセッション)を進め、地域の実情に応じた空港経営改革を推進する。**

- 自衛隊操縦士の割愛再開、外国人操縦士の在留資格要件の緩和、操縦士の年齢上限の引き上げ等を実施済。引き続き、操縦士の養成・確保を図るため、平成29年度予算等に計上した下記の取組等を進める。

- ▶航空大学校の入学定員の拡大(72人→108人)
- ▶操縦士志望者の操縦適性の測定手法の開発、教育訓練レベルの向上を通じた私立大学等の供給能力拡充

# MICE誘致の推進

## 政策の効果等

### 評価の目的・必要性

近年、国際会議誘致を巡る国際競争は激化してきており、我が国においても国際会議の誘致競争力の強化が求められている。本政策レビューは、これまで取組を行ってきた国際会議の誘致・開催を推進する施策の進捗状況や効果について評価・分析を行うことで、今後の施策立案に寄与することを目的とする。

### 対象政策・政策の目的

国際会議の誘致・開催には、「人が集まる」という直接的な効果はもちろん、人の集積や交流から派生する付加価値や大局的な意義があり、海外から日本に対し、多くの人や優れた知見、投資を呼び込むことが期待される。国や日本政府観光局が、これまで実施してきた国際会議誘致政策は、「我が国のMICE国際競争力の強化に向けて」（平成25年「MICE国際競争力強化委員会最終とりまとめ」）に基づくものであるところ、当該とりまとめにおいて提言された国際会議の誘致・拡大に係る施策について、評価を行う。

### 評価の視点・評価の手法

「2030年にはアジアNO.1の国際会議開催国としての不動の地位を築く」という目標達成に向けて、「我が国のMICE国際競争力の強化に向けて」で提言されたテーマと、それに紐づく具体的な施策について、国際会議の誘致・開催に効果的に寄与しているか、国際会議協会（ICCA）等の統計を利用して、我が国における国際会議開催件数の達成状況を検証するとともに、各施策の進捗状況や課題について、評価・分析を実施する。

## 評価結果

### 1. 「グローバルMICE都市」の育成

グローバルMICE都市を選定し（平成25年7都市、平成27年5都市）、①市場/競合都市調査分析、②アドバイザー派遣、③広告宣伝支援、④ステークホルダーの連携促進に関する支援を実施。外国人アドバイザーによるコンサルティングの結果等から、今後取り組むべき課題の抽出等が図られた。

グローバルMICE戦略都市（平成25年選定）	東京都、横浜市、京都市、神戸市、福岡市
グローバルMICE強化都市（平成25年選定）	大阪府・大阪市、名古屋市・愛知県
グローバルMICE強化都市（平成27年選定）	札幌市、仙台市、千葉県千葉市、広島市、北九州市

### 2. ユニークベニューの開発・利用促進

歴史的建造物を活用したモデルイベントの実施、国内外の事例を紹介したハンドブックやベストプラクティス集の作成、ユニークベニューリストのウェブサイト掲載等を実施。平成28年度には実際の国際会議やインセンティブでのユニークベニュー活用支援を実施し、利用に関する課題や解決策の検討を行った。これらの結果、ユニークベニュー活用のニーズの高さが確認されるとともに、一部を除き施設の開発が進まない実態と今後取り組むべき課題が抽出された。



ユニークベニュー活用モデルイベント事例  
（小倉城天守閣前広場での国際会議レセプション）



### 3. 国際会議分野の人材育成

国際会議に関する人材不足の解消と国際会議産業に精通した知識を有する人材の育成を目的として、日本政府観光局が毎年、初級者向け及び実務者向けの2コースのセミナーを実施している。実務者向けセミナーでは、国際会議開催における専門能力を示す国際認証の一つであるCMP育成プログラムを実施しているが、我が国のCMP取得者数はアジアの競合国に比べ少ないのが実態であり、取組の強化が求められる。

### 4. 研究者等の国際会議誘致環境の改善／MICE誘致アンバサダープログラムの導入

国際会議の潜在的需要の掘り起こしのため、平成25年度から、学術分野や産業界において国内外に発進力やネットワークを有する、或いは具体的な国際会議誘致活動に携わっている方をMICEアンバサダーとして認定し、国際会議誘致活動への支援等を行うアンバサダープログラムを実施している。これまで39人をアンバサダーとして認定し、一定程度誘致成功に貢献するなど成果を上げているものの、アンバサダーやコンベンションビューロー等へのアンケート結果からは、今後に向けた課題も指摘されているところ。

### 5. 政府の横断的体制の構築・在外公館や関係府省との連携

在外公館による国際会議開催地決定権者に向けたロビー活動や、各府省所管分野の国際会議誘致に大臣招請レター発出等の協力を得て、誘致成功に貢献した事例も出ているが、誘致活動全体件数に比べてこうした実績は必ずしも多くなく、関係府省の連携強化が求められている。

### 6. 新しいMICEブランドの構築／MICEを活用した日本の情報発信・ブランディング活動の展開

国内のMICE関係者が共有する共通理念や目的意識を持つため、また海外から日本にMICEを呼び込む際に海外のMICE主催者に対して日本開催の意味・意義を訴求するため、平成27年4月に新たなMICEブランドを構築した。合わせて同ブランドの普及啓発の取組を進めているが、ブランドの更なる浸透に向けては取組の強化が必要である。

新たなブランドロゴ



### 7. 成長分野をターゲットとした国際会議誘致・開催に向けた連携

日本が優位性を有し、更なる発展が期待される科学、技術、医学分野の国際会議開催件数の推移を見ると、我が国の同分野の伸びに比べ、アジア・大洋州主要国の伸びが上回っており、成長分野の会議を十分に取り込めていない。今後は、成長分野に重点を置いた取組を強化していくことが求められる。

分野別国際会議開催件数の伸び(2006年→2015年)

	科学系会議	技術系会議	医学系会議
日本	1.28倍	1.01倍	1.04倍
アジア・大洋州主要国	1.34倍	1.52倍	1.47倍

### 8. 国際会議誘致・開催の実施体制

国際会議誘致活動の司令塔であるコンベンションビューローの組織・財源強化や、ステークホルダーとの連携強化は国際会議誘致力強化に当たって重要な課題であるが、我が国の都市の多くは、これらの課題解決が進んでおらず、司令塔としての役割も果たせていない実態がある。海外の成功事例等も参照しながら、より一層の取組の強化が必要である。

## 主な課題

### <都市の誘致競争力の強化>

#### ●グローバルMICE都市の育成

- ・コンベンションビューロー(CB)の人的・財的資源の不足、定期的な人事異動による専門人材の育成不足
- ・JNTOと各CBの役割分担
- ・地域内のステークホルダー(ホテル、旅行事業者、会議運営事業者(PCO)等)間の連携不足等

#### ●ユニークベニューの開発利用・促進

- ・施設側にユニークベニューとしての活用の意義・メリット等の理解が浸透しておらず、新たな施設の開放が限定的等

### <MICEプレイヤーの強化>

#### ●MICE分野の人材育成

- ・専門ノウハウを中長期的に蓄積していくために不可欠な人材育成プロセスがなく、JNTOによる年1~2回のセミナーがあるのみ

### <チームジャパンの誘致体制の構築>

#### ●研究者等のMICE誘致活動の改善/MICEアンバサダープログラムの導入

- ・アンバサダーによる発掘案件数等が諸外国に比べると低い等

#### ●政府横断的体制の構築・在外公館や関係府省との連携

- ・招請レターや在外公館によるロビー活動等の実績はあるものの、件数は少なく拡大の余地大等

#### ●日本の新しいMICEブランドの構築・強化/MICEを活用した日本の情報発信・ブランディング活動の展開

- ・新たに導入したMICEブランドについて、そのコンセプトに対するCB・PCO等の理解が低い

### <国・都市の戦略実現ツールとしてのMICEの活用>

#### ●成長分野をターゲットとしたMICE誘致・開催に向けた連携

- ・成長分野に特化した誘致戦略、誘致体制が不十分等

#### ●国際会議誘致・開催の実施体制

- ・地域での誘致活動の司令塔役を担うべき都市・CBが、地域の大学・学会・産業界等との連携が不十分なため、その役割を十分果たせていない等

## 今後の対応方針

#### ●課題解決に積極的な都市への優先的支援

- ・CBが抱える予算や人事ローテーション等の課題に具体的な対策を講じようとする都市を優先して支援し、それら都市の競争力向上を優先的に促進

#### ●JNTOの体制強化

- ・国レベルの司令塔としての役割を明確化し、個別案件は各都市のCBに委ねる等、役割分担を徹底
- ・JNTOでプロモーション一般を担う人材とは区別したMICE専門人材の育成・配置を制度化
- ・国際会議に関するデータベースを構築して活用を促進

#### ●ステークホルダーの組織化・ユニークベニュー活用の推進

- ・国レベル・都市レベルの双方で、JNTO・CBを中心としたステークホルダーの組織化を推進
- ・ユニークベニュー活用を定着させるため、ステークホルダーの組織を活用し、実績を積み重ねながら、施設・利用者双方におけるノウハウ蓄積や認知度向上を促進

#### ●JNTOによるトレーナー向けトレーニングの導入

- ・各都市の人材育成を継続的・効果的に推進するため、JNTOにおいて各都市におけるMICE人材育成の担い手(=トレーナー)に対する研修制度を導入

#### ●アンバサダープログラムにおける役割分担の見直し

- ・当面は、アンバサダーを通じた学会等の会議開催意欲の啓発・向上や、表彰等によるアンバサダーの位置づけの向上(※将来的には各都市への移管に向けた戦略構築が課題)

#### ●府省連絡会議を通じた情報共有促進・支援強化

- ・「MICE推進関係府省連絡会議」を中心に、各府省にまたがる課題の解決や支援体制の強化を推進

#### ●MICEブランドの活用促進

- ・国レベルのブランドを補完する都市レベルのブランドの構築を促進し、国レベルのブランドと組み合わせ、効果的なプロモーションを実施

#### ●成長分野をターゲットとした国際会議誘致策

- ・医学・科学・技術分野の国際会議を優先的に誘致する方針を、国・都市の誘致戦略の中で明確化し、誘致活動に反映

#### ●海外事例を踏まえた誘致実施体制の抜本的見直し

- ・各誘致案件では都市のCBが司令塔役を担うことが不可欠なことについて、JNTOが関係者を啓発するとともに、そのような体制の都市を支援する仕組みを構築