

平成 27 年 10 月 9 日（金）

中央合同庁舎 3 号館 4 階特別会議室

16：00～17：40

第 37 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政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況について
- ②政策レビューの実施状況及び予定について

（2）審議事項

- ①平成 27 年度取りまとめ政策レビューの中間報告について
 - （i）国際協力・連携等の推進
 - （ii）国際コンテナ戦略港湾政策
 - （iii）住生活基本計画
 - （iv）道路交通の安全施策

3 閉会

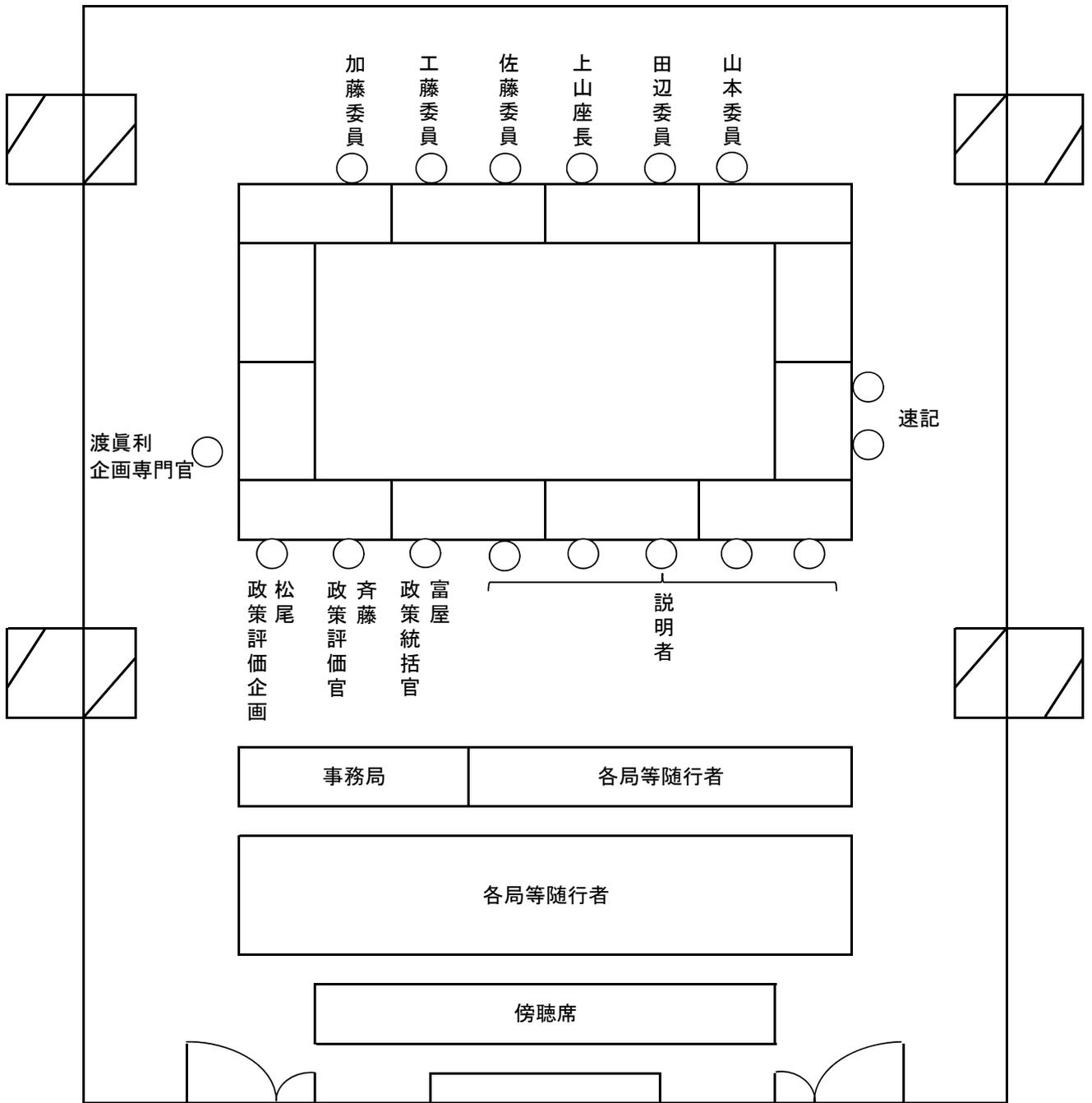
国土交通省政策評価会委員名簿

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27年10月9日現在）

第37回国土交通省政策評価会 配席図

平成27年10月9日(金)16:00~17:40
合同庁舎3号館4階特別会議室



第37回 国土交通省政策評価会

資料一覧

資料1-1 政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況

資料1-2 政策レビューの実施状況及び予定

資料2-1 平成27年度取りまとめ政策レビューのスケジュール

資料2-2 国際協力・連携等の推進

資料2-3 国際コンテナ戦略港湾政策

資料2-4 住生活基本計画

資料2-5 道路交通の安全施策

各議題の説明者一覧

(1) 報告事項

- ①政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況について
- ②政策レビューの実施状況及び予定について

【政策統括官付政策評価官室 政策評価企画官 松尾和巳】

(2) 審議事項

- ①平成 27 年度取りまとめ政策レビューの中間報告について

- (i) 国際協力・連携等の推進

【総合政策局国際政策課 課長 大高豪太】

- (ii) 国際コンテナ戦略港湾政策

【港湾局港湾経済課 課長 片山敏宏】

- (iii) 住生活基本計画

【住宅局住宅政策課 課長 住本靖】

- (iv) 道路交通の安全施策

【総合政策局総務課交通安全対策室 室長 西村大司】

<趣旨>

- ・国土交通省政策評価基本計画を平成26年3月に改定し、政策レビューによる評価結果がその後の担当局等の取り組みに反映されていることを確認することを目的として、政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況を確認することとした。
- ・具体的には、担当局等が、政策レビュー評価書決定の原則3年後に、それまでの取り組み状況をとりまとめ、政策評価官室が政策評価会に報告するとともにホームページ等で資料を公表する。
- ・今回、平成23年度末に評価書を決定した以下の9テーマについて、政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況を確認した。

<平成23年度取りまとめ政策レビューテーマ一覧>

テーマ	局等
仕事の進め方改革-第2回フォローアップ-	政策統括官(政策評価)とりまとめ
美しい国づくり政策大綱	都市局とりまとめ
指定等法人に対する国の関与等の透明化・合理化 ー指定等法人が行う事務・事業の検証ー	大臣官房とりまとめ
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)	総合政策局とりまとめ
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	総合政策局とりまとめ
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

政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況確認票

テーマ名	仕事の進め方の改革 -第2回フォローアップ-	実施時期	平成22年度～平成23年度 (平成17年度～平成18年度)	担当課	政策統括官付 政策評価官室
対象政策	国土交通省発足時に定めた「仕事の進め方の改革」に基づく一連の取組み。				
政策の目的	「仕事の進め方の改革」に基づき、国民の視点に立って、より質の高い行政サービスを、より低コストで、より早く提供することを目指した、総合的な国土交通行政の発展。				
評価結果の概要	<p><成果主義> 成果主義については、平成18年度時点よりも進捗が見られた。職員アンケートにおいては、アウトカムを意識する職員の割合が増加しており、特に非管理職への意識の浸透が進んでいる。また、担当業務において、目標設定がなされている職員の割合や、その目標に対するフィードバックを受けている職員の割合も増加しており、業務における目標設定と、その振り返りという習慣が根付いてきていると評価できる。他方、業務の目標設定については、庶務業務など一部職種で、目標設定がしにくいという現状がみられた。</p> <p><局横断的な取組み> 局横断的な取組みについては、引き続き取組みの促進、内容の改善を図っていくべきである。省庁合併による国土交通省発足以降に入省した職員の増加もあり、職員アンケートにおいては国土交通省として仕事を行うという意識が醸成されていることが確認できた。他方、国民アンケート、自治体アンケート、民間事業者アンケートにおいては、必ずしも局横断的な取組みが進んでいないとの意見もあった。</p> <p><国民参画> 国民参画については、平成18年度時点よりも進捗が見られたが、さらに取組みの促進、内容の改善を図っていくべきである。職員アンケートにおいて、より一層、国民参画に係る取組みを促進すべきという意見が多いものの、その際には、意思決定や業務完了の遅れ等が出ないよう作業量やコストの増加を最小化すべきという意見もまた多かった。他方、国民アンケートでは、国民参画の機会について、参画機会が増えているという回答があった一方で、国民参画の取組みについて、「敷居の高い印象がある」といった理由により参加を阻害する要因となっているということであった。</p> <p><アカウントビリティ> アカウントビリティについては、平成18年度時点よりも進捗が見られたが、引き続き取組みを進めていくべきである。職員アンケートにおいてはアカウントビリティ意識の改善が見られた。他方、国民アンケートにおいては、情報提供、特に分かりやすい情報の提供について改善を求める声が見られるものの、肯定的な意見の割合が増えるなど、国民と職員の認識の差が縮まる等改善傾向が見られる。また、職員のマスメディアに対する認識については、情報共有等について改善が見られ、苦手意識についても改善が見られる。</p> <p><国民本位で効率的な質の高い行政> 国民アンケートや国民グループインタビューでは、実施施策に対する批判がある一方、国土交通省の事業や施策を知ることで、イメージが良くなったという意見も多く寄せられた。特に、職員とコミュニケーションを取ることが、イメージ改善の要因となっている。自治体、民間事業者アンケートにおいても、仕事を共に実施する国土交通省に対する満足度は平成18年度時点と比べて改善されている。特に、国土交通省の「対応の真摯さ」や、「相手のスケジュールや対応力への配慮」について、以前よりも改善したという結果であった。</p> <p>東日本大震災における評価として、職員の仕事に対する意識の向上が見られ、自治体、民間事業者アンケートにおいても、国土交通省への対応についても、評価する意見が約6割を占めていたが、他方コミュニケーションやスピードについての改善を指摘する意見も存在した。また、平時からの訓練が震災対策に役に立ったといった事例も存在した。</p>				

レビュー取りまとめ時点での政策への反映の方向(予定) (「とりまとめ後の対応方針」等)	レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況 (「これまでの取り組み」もしくは「今後の取り組み方針」)
<p><成果主義></p> <ul style="list-style-type: none"> ・職員や組織のアウトカム意識の徹底を図る。 ・業務目標が設定しにくい職種において、どのように成果主義、アウトカム意識の浸透を進めていくか検討を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> ・職員全体における政策のマネジメントサイクルへの理解を促進するために、職員研修において政策評価に関連する講義を実施している。 ・アウトカム意識の徹底の観点から政策チェックアップにおいて指標の見直しを随時行っている。例えば、平成24年度に「都市公園の整備、公共施設等の緑化等による温室効果ガス吸収量」等のアウトカム指標を設定した。 ・研究開発課題評価において、可能な限りアウトカム指標の設定に努めるよう平成25年度以降に国土交通省研究開発評価指針の改定を行うなどアウトカム意識の浸透を図っている。 ・平成27年度政策レビューとりまとめの「国際協力・連携の推進」において、多国間・二国間会議、経済連携・交渉等の取組についても当該政策の推進にあたり効果的なものとなっているか検証する予定であるなど、目標が設定しにくい業務についても政策評価をとおしてアウトカム意識の浸透を図っている。
<p><局横断的な取組></p> <ul style="list-style-type: none"> ・普段から他部局との情報交換、交流を促進し、有事の際にも効率的に業務を遂行できるような情報共有の方法等について、引き続き検討を行う。 	 <ul style="list-style-type: none"> ・平成27年9月より地震や風水害などの自然災害発生時に、いち早く現場から災害情報を集約して地図上にわかりやすく表示することが出来る、統合災害情報システム(DiMAPS)の運用を開始した。本システムの運用により、災害現場からの情報収集や防災関係機関との情報共有、国民への情報提供等、様々な場面での活用が期待されている。 ・公務員及び民間企業に勤務する者で構成した官民交流の研修を設け、官(国・地方)民が共通して直面する課題について、関連する講義等により知見を修得させるとともに研修員相互で行う班別討議をとおして、相互理解を通じた人的ネットワークの形成を図っている。 ・平成25年度事後評価実施計画において設定した政策レビューテーマ「津波防災地域づくりに関する法律(平成29年度実施予定)」など複数部局もしくは省全体に関係する横断的な政策についても、省全体の総合性に留意して評価を実施している。

<国民参画>

・国民参画の取組みの内容の改善(魅力付けや、参加しやすい雰囲気作りなど)や、取組みの情報発信により、多くの国民が積極的に参加したいと思える状況を創出する。

(作業量やコストの増加に配慮した、効率的な対応という点にも配慮)

<アカウントビリティ>

・「社会資本整備のアカウントビリティ向上行動指針」に沿って国民への情報提供を引き続き進める。

<国民本位で効率的な質の高い行政>

・自らの取組みについて 国民に知ってもらえるような情報発信を行う。
・自治体、民間事業者等とのより一層の連携を図る。

・報道機関や国民に向けて発信する情報の内容や発信方法を工夫し、分かりやすい情報を効果的に発信する等、広報戦略の強化を図るため、平成24年4月に大臣官房に「広報戦略室」を設け、各局等から「広報戦略官」を任命し広報に関するミッションの明確化を図っている。

・アカウントビリティ向上に資する広報のあり方に関する講義や市民との信頼関係を構築するための考え方・技法、並びに市民参画を前提とした計画プロセスを修得し、コミュニケーション技術の向上を図ることを目的とする研修を実施している。

・平成24年11月からツイッターの運用を開始し、情報発信機会の増加を図っている。
※平成27年10月1日現在 1,017ツイート、87,600フォロワー

・平成25年8月から国土交通省の動きを迅速かつ国民に分かりやすく伝えるため、ホームページのトップページに「トピックス」を設置するなど、随時ホームページのトップページを改修し分かりやすい情報の提供を図っている。

・出前講座等については、公共性・公益性のある団体・機関等の要望を受け、国土交通本省の担当者が依頼先に出向き、施策や各種の知見等の情報を積極的に提供するとともに、質疑等を通じ各種ニーズの把握や情報交換に努め、施策の立案、改善等に反映させている。なお、平成24年度は88件、平成25年度は111件、平成26年度は136件実施し、年々増加傾向となっている。

・国土地理院に併設している「地図と測量の科学館」において、業務紹介ビデオの上映、地理院地図の紹介、出前講座等での普及・啓発を行っており、平成24年以降は測量体験教室や中学生の職場体験学習の受け入れ等、体験型の啓発活動に力を入れている。また、年数回、地図と測量に関する企画展を開催するなどしている。

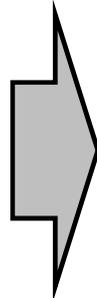
・政策チェックアップにおいて、行政事業レビューと政策評価の一覧性を確保し、それぞれの関係が国民にとってわかりやすいものとなるよう、平成25年度より政策評価官室のホームページにおいて各施策目標ごとに行政事業レビューシートへのリンクを設けている。

・政策チェックアップにおいて、施策目標「水害・土砂災害の防止・減災を推進する」の業績指標として「リエゾン協定締結率(国土交通省等とリエゾン(現地情報連絡員)派遣に関する協定を締結している全国の市町村の割合)」を設定するなど、自治体との連携に係る施策について定量的目標を設定し、進捗状況を評価するなどしている。

政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況確認票

テーマ名	美しい国づくり政策大綱	実施時期	平成22年度～平成23年度	担当課	都市局 公園緑地・景観課 景観・歴史文化環境整備室 都市局 公園緑地・景観課 緑地環境室 大臣官房 技術調査課 大臣官房 事業総括調整官室 総合政策局 公共事業企画調整課 総合政策局 公共交通政策部 交通計画課 総合政策局 政策課 水管理・国土保全局 下水道部流域管理官付 道路局 環境安全課 住宅局 住宅政策課 土地・建設産業局 不動産市場整備課
対象政策	美しい国づくりに向け、各主体による取り組みを深化させるため、特に実効性確保を主眼においた具体的に展開する施策として美しい国づくり政策大綱に示された「15の具体的施策」を対象にレビューを行う。				
政策の目的	美しい国づくりに向け、特に実行性確保を主眼においた「15の具体的施策」を具体的に展開する。				
評価結果の概要	主な評価結果は、以下のとおり。 ・国による、景観に関する基本法制の確立及び関連する諸制度の充実・強化について、着実な取り組みがなされている。 ・改正屋外広告物法の活用が着々と進んでおり、屋外広告物の適正化に対する国民の意識が高まっている一方で、違反物件への対応強化、事業者の理解の深化、地方公共団体の体制や屋外広告物に対する意識啓発等の充実が必要となっている。 ・地方公共団体アンケートにおいて、景観ポータルサイトの課題として、「ポータルサイトの存在の周知」とする回答が多いが、景観形成に取り組む景観行政団体においては、必要な場面で閲覧されている。等				
レビュー取りまとめ時点での政策への反映の方向(予定) (「とりまとめ後の対応方針」等)					レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況 (「これまでの取り組み」もしくは「今後の取り組み方針」)
①今後も景観検討の運用を継続し、実績を積み重ね、事業段階の進展にあわせて適切な運用が図られるよう努める。					①国土交通省所管公共事業における景観検討の基本方針(案)に基づき景観検討を運用し、実績を積み重ねている。今後も取り組みを継続し、事業段階の進展にあわせて適切な運用が図られるよう努める。
②景観形成の取り組みの効果をより精緻に把握する方策や市町村の取り組みの促進方策、広域的な景観形成のあり方、景観形成基準等の効果的な運用方策等の検討・周知や、先進的な取り組み等の収集・周知等を実施。					②平成24年度より景観形成基準等の効果的な運用に向けて、基準設定にあたって活用した科学的根拠などの知見を収集し、ホームページで周知している。

<p>③都市緑地法等に基づく既存制度の一層の活用に向けた普及啓発を図っていくため現在実施している都道府県、市町村の担当者を対象とした都市緑地法に基づく各種制度等を説明する説明会を、継続・拡大する等、制度の周知に努める。</p>
<p>④事業者等の意識啓発、制度周知方策、許可制度や違反広告物に対する措置の効果的な運用のあり方の検討、成果事例の収集・周知の実施。</p>
<p>⑤消波ブロックの除却、干潟の再生及び放置艇等景観阻害要因の除去等の政策を引き続き推進。</p>
<p>⑥水域の特性に応じた水質改善のための取り組みを推進。</p>
<p>⑦沿川のまちと一体となり良好な河畔を確保するための支援制度のより一層の普及促進。</p>
<p>⑧コスト縮減方策の検討を行うと同時に、地域住民や電力事業者・通信事業者の協力を得ながら、同時整備(道路の新設又は拡幅と一体的に行う電線共同溝の整備)や軒下・裏配線等のコスト縮減のための無電柱化手法を積極的に活用しつつ、無電柱化を推進。</p>
<p>⑨良好な景観形成に関する活動への参加を促進するため、多様な担い手が活動できる場の提供数の拡大及び活動に関する情報の国民への周知。</p>



<p>③都道府県、市町村の担当者を対象とした都市緑地法に基づく各種制度に関する説明会を継続して行っており、平成26年度は関東の1都3県で行ったほか、平成26年10月には東京みどりの研究会のPRイベントで制度の紹介を行う等、制度の周知に努めている。</p>
<p>④毎年9月1日～10日の「屋外広告物適正化旬間」において、全国の関係団体と連携して屋外広告物法の普及啓発、違反屋外広告物に対する国民や事業者の意識啓発、安全対策の推進等を行っており、平成24年度からは旬間を中心とした地方公共団体の取組事例を収集し、ホームページ等で周知している。また、平成26年度からは、全国において、地方公共団体と事業者など官民連携によるタウンミーティングを開催し、更なる意識啓発を図っている。</p>
<p>⑤について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・引き続き消波ブロックの除却を推進している。 ・放置艇対策については、平成25年5月に「プレジャーボートの適正管理及び利用環境改善のための総合的対策に関する推進計画」を策定しており、それに基づいて、平成26年度にプレジャーボート全国実態調査を行い、平成27年6月に結果を公表した。 ・港湾整備事業等により発生した浚渫土砂等を活用し、干潟の再生を行っている。
<p>⑥について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・流域別下水道整備総合計画の策定・見直しを進め、これに基づく下水処理施設における高度処理や合流式下水道の改善対策等を推進している。 ・水域の特性に応じた水質改善のための取り組みを引き続き推進している。
<p>⑦引き続き、河川空間とまちの空間の融合が図られた、良好な空間形成を目指す取組として「かわまちづくり」支援制度を推進している。</p>
<p>⑧良好な景観の形成や観光振興、道路の防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保を図るため、新たな無電柱化推進計画を策定し、同時整備の実施、道路の占用禁止の実施、低コスト手法の導入等により本格的な無電柱化の推進を図る</p>
<p>⑨住民参加型の取組みに対して活動拠点となる施設あるいは地区の登録及び歩道の清掃活動や植樹等の管理などに対する協定の締結等、制度的にも多様な担い手の参加を促している。</p>

<p>⑩住宅ストックの質の向上を図る取り組みや、市場における適正な取引の実現に資する施策等を通じ、適切に維持管理された住宅ストックが円滑に流通する市場環境を整備する。</p>
<p>⑪地域景観の点検を促進する取り組みを継続するとともに、点検結果を効率的かつ効果的に事業に反映させるため、効果の高い事業へ重点化した改善の推進及び景観改善の成功事例の収集・周知。</p>
<p>⑫先進事例をはじめとする景観形成の取り組み状況や事例、顕彰など、国民や地方公共団体が求めている情報の充実を図るとともに、より一層の周知と適切な維持管理を行うことにより、閲覧者の増加と情報の充実の好循環につなげる。</p>
<p>⑬今後の各技術群の技術開発成果の活用状況等に留意しながら、必要に応じて今後の技術開発の企画・立案等に反映するものとする。</p>

<p>⑩平成25～26年度においては、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長期優良住宅に対する税制上の特例措置を延長。 ・買取再販事業者により一定の質の向上を図るための改修工事が行われた中古住宅を取得する場合の登録免許税の特例措置を創設。 ・管理不全マンションに対し専門家を派遣する等により、長期修繕計画の見直し等を行う取組等を支援する「マンション管理適正化・再生推進事業」を実施。また、老朽化マンションの建替え等を促進するため、マンション敷地売却制度及び容積率の緩和特例の創設等を内容とする「マンションの建替えの円滑化等に関する法律の一部を改正する法律」を、平成26年12月に施行。 ・より多くの取引価格情報を収集するため、アンケートの電子回答の導入や、関係団体に対し、アンケートの周知依頼等を行った。 <p>平成27年度においても、日本再興戦略にKPIとして掲げられた「中古住宅流通・リフォーム市場の規模を倍増(2020年)」等に向け、新たな施策や、既存の取組の拡充を引き続き推進する。</p>
<p>⑪日本風景街道の推進等、住民、NPO、企業など地域が主体となって、行政と連携し、各地域において景観の改善に向けた取り組みの促進を実施している。 (日本風景街道の登録件数：H24.3 127ルート→H27.8 136ルート)</p>
<p>⑫平成24年度に「景観ポータルサイト」を全面的に改善し、新たな情報掲載を含めて体系化された情報提供を行っている。また、景観行政団体や景観地区、景観計画など景観法に関する情報を収集し、公表している。</p>
<p>⑬各技術群の技術開発成果の活用状況等に留意しながら、必要に応じて技術開発の企画・立案等に反映している。</p>

政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況確認票

テーマ名	指定等法人に対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―	実施時期	平成22年度～平成23年度	担当課	別紙
対象政策	指定等法人(法令等に基づき国の指定、認定、登録等を受けて、法令等で定められた特定の事務・事業を実施する法人(独立行政法人、特殊法人、認可法人、共済組合、特別の法律により設立される民間法人及び「公益法人に対する行政の関与の在り方の改革実施計画(平成14年3月29日閣議決定)において事務・事業の改革の対象となった法人を除く。))が行う事務・事業を対象とする。				
政策の目的	確実な事務・事業の実施の確保や民間のノウハウや知識を活用した効率的な実施の観点から、法令等において、事務・事業の実施方法や事務・事業実施主体の要件等を明記し、法人を指定・登録等して特定の事務・事業を実施するものである。				
評価結果の概要	評価の結果、約半数の事務・事業について何らかの見直しを実施しており、いくつかの事務・事業については、廃止や終了を予定しているものも見られた。しかし、多くの事務・事業については、引き続き当該事務・事業を継続することが必要であり、指定等の形態により実施することが妥当と判断されている。				
レビュー取りまとめ時点での政策への反映の方向(予定) (「とりまとめ後の対応方針」等)		レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況 (「これまでの取り組み」もしくは「今後の取り組み方針」)			
今後、事務・事業を継続していくに当たり、引き続き「競争環境の確保、民間参入の拡大」「事務・事業の有効性の把握」「社会的ニーズの把握とそれを踏まえた検討」について取り組む。また、事務・事業の必要性や有効性、指定等の妥当性等についても不断に検証し必要な見直しを引き続き図っていくこととする。		<p>指定等法人が行う事務・事業については、左記の対応方針に基づく検証・見直しを順次実施して、行政の一層の透明性・効率性・厳格性の確保に努めてきたところ。</p> <p>特に以下の取組みについては、政策レビューとりまとめ(平成24年3月)以後の検証の結果等を踏まえて、新たに制度改定等の見直しを実施した(予定している)ところ。</p> <p>その他の事務・事業についても引き続き検証をすすめ、必要に応じて見直しを行うこととしている。</p> <p>【民間気象業務の支援】 受益者負担原則の下、気象庁の保有するデータを気象を扱う民間事業者が適切に情報を入手できるよう、所要経費の節減、利用者数増加などを踏まえた負担金について検討を行い、平成27年4月より配信負担金の改定(減額)を行った。(社会的ニーズの把握とそれを踏まえた検討)</p> <p>【自動車整備士の養成】 自動車技術の動向及び整備技術の状況を踏まえ、平成27年3月に自動車整備士技能検定規則の一部を改正し、平成27年4月に自動車整備士養成施設の実習用設備の基準を緩和した。 (競争環境の確保・民間参入の拡大、社会的ニーズの把握とそれを踏まえた検討)</p>			

【特定都市鉄道整備積立金の管理・証明・支出確認に関する事務】

本事務・事業は、鉄道の大規模な輸送力増強工事を緊急に推進するため実施するものであり、政令で定める認定の申請期間は平成18年で終了とされており、最後の認定工事に係る積立金管理事務の終了に伴い、平成27年5月に終了した。(社会的ニーズの把握とそれを踏まえた検討)

【監理技術者資格者証交付事業】

技術者制度検討会(座長:小澤一雅 東京大学大学院教授)における意見等を踏まえ、平成27年秋に省令を改正(予定)し、監理技術者資格者証と講習修了証を統合し、技術者等への負担軽減を図る。(社会的ニーズの把握とそれを踏まえた検討)

【自動車の点検及び整備についての検査】

自動車技術の動向及び整備技術の状況を踏まえ、平成26年度に道路運送車両法施行規則等を改正し、指定整備工場に必要な検査整備機器を44から38と簡素化した。(競争環境の確保・民間参入の拡大、社会的ニーズの把握とそれを踏まえた検討)

【建築確認、中間検査、完了検査事務】

指定確認検査機関における書類管理の適正化を目的として、平成24年7月に確認検査業務規定認可基準を改正し、書類管理責任者の設置等を明確に定めた。また、指定確認検査機関における、確認検査業務の適正化を目的として、平成27年3月に指定確認検査機関指定準則を改正し、確認検査業務の引き受け要件等を明確に定めた。(社会的ニーズの把握とそれを踏まえた検討)

「規制・制度改革に係る対処方針」(平成24年7月10日閣議決定)の検討を踏まえ、仮使用承認制度における民間活用を目的として、平成26年6月に建築基準法を改正し、指定確認検査機関による仮使用認定制度を創設した。(社会的ニーズの把握とそれを踏まえた検討)

【民間都市開発推進機構が行う各業務】

民間の都市機能への投資や居住を効果的に誘導するための土俵づくりを行い、市町村によるコンパクトなまちづくりを支援する目的で、平成26年に都市再生特別措置法を改正した。それに伴い、市町村が立地適正化計画を策定することにより、当該計画に記載された都市機能誘導区域内における都市開発事業に対して民間都市開発推進機構からの金融支援を受けられる制度を創設した。(社会的ニーズの把握とそれを踏まえた検討)

【旧外貿埠頭公団が建設した外貿埠頭の貸付け及び改良、維持、災害復旧その他の管理】

平成24年4月1日付けで、横浜港の外貿埠頭の管理運営主体を財団法人(指定法人)から株式会社(指定会社)に変更した。(競争環境の確保・民間参入の拡大)

【事業用自動車運転者に対する適性診断(貨物)】

独立行政法人改革等に関する基本的な方針(平成25年12月24日閣議決定)を踏まえ、適性診断業務の民間参入の促進の取組を推進しているところ、主な取組は以下のとおりである。

- ①平成24年に、貨物自動車運送事業輸送安全規則を改正し、認定制度を明確化するとともに認定要件を合理化した。(競争環境の確保・民間参入の拡大)
- ②平成27年に、貨物自動車運送事業輸送安全規則に基づく適性診断の認定に関する実施要領(告示)を改正し、更なる民間参入の促進を図った。(競争環境の確保・民間参入の拡大)

【事業用自動車運転者に対する適性診断(旅客)】

独立行政法人改革等に関する基本的な方針(平成25年12月24日閣議決定)を踏まえ、適性診断業務の民間参入の促進の取組を推進しているところ、主な取組は以下のとおりである。

- ①平成24年に、旅客自動車運送事業運輸規則を改正し、認定制度を明確化するとともに認定要件を合理化した。(競争環境の確保・民間参入の拡大)
- ②平成27年に、旅客自動車運送事業運輸規則に基づく適性診断の認定に関する実施要領(告示)を改正し、更なる民間参入の促進を図った。(競争環境の確保・民間参入の拡大)

【自賠償保険・共済からの保険金・共済金の支払いに係る紛争の調停業務】

①調停業務及びこれに付随する相談業務に係る利便性の向上を図るため、平成24年度以降、毎年7月～9月に調停結果を通知した調停申請者(代理申請を除く)を対象に、申請経緯及び事務局の対応状況等についてアンケート調査を実施し、業務改善に取り組んだ。(社会的ニーズの把握とそれを踏まえた検討)

②相談者の利便性向上を図るため、平成26年7月にフリーダイヤルを導入した。(社会的ニーズの把握とそれを踏まえた検討)

③調停(紛争処理)事案の処理日数を短縮するため、申請処理システム(電子)を更新し平成26年5月から本格運用、申請受付から調停結果通知に至るまでの一連の事務処理についてさらに迅速化した。(社会的ニーズの把握とそれを踏まえた検討)

④有無責等事案に係る調停(紛争処理)業務を効率化するため、平成26年4月から、大阪支部受付の当該事案についても東京本部に集約して調停(紛争処理)業務を実施することとした。(社会的ニーズの把握とそれを踏まえた検討)

平成 23 年度政策レビュー

指定等法人に対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―

(担当課)

○ 取りまとめ

大臣官房総務課

○ 評価担当課

土地・建設産業局不動産業課

土地・建設産業局建設業課

都市局まちづくり推進課

住宅局安心居住推進課

住宅局住宅生産課

住宅局建築指導課

住宅局市街地建築課

鉄道局都市鉄道政策課

自動車局安全政策課

自動車局保障制度参事官室

自動車局自動車情報課

自動車局旅客課

自動車局貨物課

自動車局整備課

海事局総務課

海事局船員政策課

港湾局港湾経済課

港湾局産業港湾課

港湾局技術企画課技術監理室

航空局航空ネットワーク部 航空ネットワーク企画課

航空局航空ネットワーク部 航空ネットワーク企画課 近畿圏・中部圏空港政策室

航空局安全部運航安全課

航空局安全部航空事業安全室

航空局安全部航空機安全課

北海道局総務課アイヌ施策室

観光庁観光産業課

観光庁観光地域振興部観光資源課

気象庁総務部情報利用推進課

政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況確認票

テーマ名	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)	実施時期	平成22年度～平成23年度	担当課	総合政策局 安心生活政策課 (主担当)
対象政策	バリアフリー法に基づく旅客施設、車両等、道路、路外駐車場、都市公園及び建築物の一体的・総合的なバリアフリー化				
政策の目的	高齢者、障害者等の移動及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的とする。(バリアフリー法第1条)				
評価結果の概要	<p>① 整備目標に照らし、バリアフリー化は着実に進捗してきているところ。しかし、地方部では、バリアフリー化が十分に進捗していない地域があるほか、大都市部においても様々な課題が残存しており、例えば鉄道においては、整備困難駅への対応やホームドアの設置等一層の高度化への対応が課題として顕在化している。</p> <p>② 基本構想の作成数は順次増加してきているものの、全国の市町村の数に比較すると十分な数の構想が作成されているとは言えない状況にある。</p> <p>③ 「バリアフリー教室」の参加人数は順調に増加しており、公共交通事業者等においても独自の取組が行われているところ。ただし、「バリアフリー教室」自体に効果はみられるものの、参加できる人数が限られているため、「心のバリアフリー」の周知度は未だ十分ではない。</p>				
レビュー取りまとめ時点での政策への反映の方向(予定) (「とりまとめ後の対応方針」等)		レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況 (「これまでの取り組み」もしくは「今後の取り組み方針」)			
<p>地方部においてもバリアフリー化がなされるよう、全国展開を推進するための方策について検討を行う。また、大都市部において残存している課題についても対応を行うことが必要であり、例えば鉄道について、整備困難駅への対応やホームドア等の設置等の高度なバリアフリー化を促進するための方策について検討を行う。</p>		<p>鉄道駅、バスターミナル等の旅客施設における段差解消や、ノンステップバスの導入等のバリアフリー化については、交通事業者等に対する補助金の交付等による支援を実施しているほか、毎年度の「移動等円滑化実績報告」等により、バリアフリー化の進捗状況を把握し、交通事業者・地方自治体等に対してバリアフリー化の推進を指導しているところ。</p> <p>平成23年3月の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」改正により、一日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上の旅客施設について、平成32年度末までに、段差の解消等の移動等円滑化について原則100%実施するという整備目標を設定し、対象施設を拡大したことで、地方部における旅客施設においても着実にバリアフリー化の一層の促進を図っている。</p> <p>とりわけ、ホームドア等の設置については、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」、「ホームドアの整備促進等に関する検討会」中間とりまとめ、「社会資本整備重点計画」、「交通政策基本計画」に基づき、その設置を推進している(ホームドアについては、平成26年度末で全国615駅に設置済)。</p>			

<p>基本構想作成の提案制度の活用や、各市町村における基本構想作成状況の公表といった、市町村の取組みを促す方策についてより一層の取組みを行う。</p>	<p>基本構想作成の提案制度の活用については、「バリアフリー基本構想の提案制度活用方策検討会」を立ち上げ、平成24年3月に当該提案制度の促進方策を取りまとめるとともに、広く周知を図るためのパンフレットを作成した。バリアフリー法において提案者として規定されている施設設置管理者や高齢者、障害者団体等に配布し周知を図るとともに、提案を受け基本構想を作成する市町村に対しても、当該制度の一層の理解の促進を図った。</p> <p>市町村の取組みを促す方策については、各市町村における基本構想の作成状況を平成19年度より毎年度公表するとともに、基本構想やバリアフリー化に関する支援制度等や基本構想の作成事例を取りまとめ、各市町村における基本構想の作成の一助となるよう公表した。また、平成25年度に重点的・一体的なバリアフリー化のあり方とその波及効果についての調査研究、平成26年度にバリアフリー基本構想作成に関する隘路打開方策検討調査研究を実施した。今後、これらの結果も踏まえながら、市町村が取組を行う際に活用される「バリアフリー基本構想作成に関するガイドブック」の改訂に向けた検討を行う。なお、基本構想数(累計)は、平成23年度381件、平成24年度399件、平成25年度426件、平成26年度449件と増加している。</p>
<p>「バリアフリー教室」について、全国の小中学校をターゲットとするような取組について検討。また、公共交通事業者等において教育訓練の徹底や訓練内容の質の向上がなされるよう、事業者等に対する助言・指導等にも力を入れて取り組む。</p>	<p>全国の小中学校をターゲットとするような取組みについては、市町村の教育委員会に働きかけを行い、小中学校の課外活動等に位置付けたバリアフリー教室を実施している。小中学生を対象としたバリアフリー教室開催実績は、平成23年度:107件、平成24年度:103件、平成25年度:113件、平成26年度:131件と推移している。</p> <p>公共交通事業者等における職員教育訓練については、交通エコロジー・モビリティ財団と連携して障害当事者参加による事業者研修の実施に取り組んでおり、事業者にはその研修への参加を呼びかけているところ。さらに、今後一層の教育訓練を普及・促進させるため、事業者研修内容の充実や普及・促進に向けた検討を行うこととしている。</p>

政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況確認票

テーマ名	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	実施時期	平成22年度～平成23年度	担当課	総合政策局公共交通政策部交通計画課
対象政策	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、地域の関係者による地域公共交通に関する総合的な計画の策定・推進を通じて地域公共交通の活性化・再生を促す政策。				
政策の目的	地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とする。				
評価結果の概要	<p>○市町村において、人材や連携計画の策定方法等に係るノウハウ不足(取組みに対する目標・指標が未設定等)といった点が計画策定に当たった課題。</p> <p>○法に基づく計画の策定・実施等により、担当職員や住民の意識に変化が見られ、地域公共交通について主体的かつ積極的に考えるようになったと評価。</p> <p>○計画を策定し、地域公共交通の確保・維持に取り組んでいる事例を分析すると、住民ニーズの把握に取り組んだ、利用促進に向けて住民の巻き込みを図った、既存路線の再編を図った等の事例は、利用者数が増加したり、利用者からの評価が高い。(反対に、該当しない事例や一時的な観光需要やイベント開催による誘客のみを目的とした事例は、利用者数が伸び悩んでいたり、利用者からの評価は芳しくない。)</p> <p>○同法の枠組みを通じて、様々な取組が行われるようになったことを踏まえると、同法は引き続き必要。しかしながら、今後さらにこのような取組を広げていくとともに効果的な取組を行っていくためには、①連携計画の策定プロセス、②連携計画の内容、③連携計画のフォローアップに係るノウハウの共有が必要。</p>				
レビュー取りまとめ時点での政策への反映の方向(予定) (「とりまとめ後の対応方針」等)		レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況 (「これまでの取組み」もしくは「今後の取組み方針」)			
○これまでの事業の分析を踏まえた地域公共交通に係る計画策定等のための「手引き」を作成し、これを地域に提供する。					
		<p>平成23年度政策レビューにおいて、連携計画において取組に対する目標・指標が未設定であること等の課題や、フォローアップの必要性が指摘されたことも踏まえ、平成25年9月より、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会において、これらの課題等への対応も含めた、地域公共交通の充実に向けた新たな制度的枠組みについて審議を行い、平成26年1月に、当該部会の中間取りまとめ「地域公共交通の充実に向けた新たな制度的枠組みに関する基本的な考え方」が公表された。</p> <p>当該中間とりまとめ等を踏まえた「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律(平成26年法律第41号)」が平成26年5月に成立し、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携し、持続可能な地域公共交通網の形成を進めるための地域公共交通網形成計画等の制度が創設され、同計画には、「地域公共交通網形成計画の評価に関する事項」の記載を義務づけることとした。</p> <p>同法の成立以降、地方運輸局、地方整備局合同のワンストップ相談窓口の設置、全国での説明会の実施や、「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」の公表、地方公共団体の職員向けの研修の充実など、地方公共団体に対するノウハウ面での支援を実施している。</p>			

政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況確認票

テーマ名	土砂災害防止法	実施時期	平成22年度～平成23年度	担当課	水管理・国土保全局 砂防部砂防計画課
対象政策	土砂災害防止法に基づく基礎調査、土砂災害警戒区域等の指定及び土砂災害警戒区域等において実施される警戒避難体制の整備や一定の開発行為（以下、「特定開発行為」という。）の制限等の土砂災害防止対策を対象とする。				
政策の目的	土砂災害から国民の生命及び身体を保護するため、土砂災害のおそれのある区域について危険の周知、警戒避難体制の整備、住宅等の新規立地の抑制、既存住宅の移転促進等のソフト対策を推進することを目的とする。				
評価結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・基礎調査の進捗状況は都道府県毎に大きな差。 ・警戒区域等の区域指定進捗状況は都道府県毎に大きな差。 ・すべての都道府県で土砂災害警戒区域等をインターネットで公開。 ・うち44都道府県で指定の範囲が分かる図面も公開する一方、未公開の県もあり。 ・警戒区域が指定された市町村の9割で、地域防災計画へ警戒避難に関する事項を記載。 ・避難勧告、避難所に関する事項への反映は相対的に低調。 ・避難勧告発令基準に土砂災害警戒情報を活用していない市町村が見られる。 ・土砂災害警戒区域が指定された市町村において、土砂災害ハザードマップを公表している市町村は約4割で低い水準。 ・開発許可申請前の事前相談により、安全対策を講じたり、開発計画の見直しに至る事例が認められたが、件数はまだ少ない。 ・全国で30件の移転事例があり、すべての事例で移転支援制度を活用。 ・独自の支援制度を設けていたり、住民説明会で移転支援制度を周知している県では、移転件数が多い。 ・移転勧告の事例はない。 				
	レビュー取りまとめ時点での政策への反映の方向（予定） （「とりまとめ後の対応方針」等）		レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況 （「これまでの取り組み」もしくは「今後の取り組み方針」）		
予算面からの支援			○土砂災害防止法に基づく基礎調査を確実に実施するために、平成27年度に防災・安全交付金に優先配分枠制度を創設。		
基礎調査や区域指定が遅れている都道府県への助言・支援等			○平成26年に一部改正された土砂災害防止法に定められている土砂災害防止対策基本指針では、各都道府県は、おおむね5年程度で基礎調査を完了させることを目標とし、完了予定年も含めた実施目標を速やかに設定することとされた。各都道府県において基礎調査完了予定年を検討した結果、全ての都道府県で、平成31年度末までに、基礎調査を完了させる目標を設定。 ○各種会議等を通じて都道府県より事例を集約し、全国で情報共有を実施。		
法律に基づく報告制度等の適用			○基礎調査及び区域指定の進捗について、国は都道府県から報告を受け、指定状況等をホームページで公表。		
情報の公開			○国交省による都道府県別情報（基礎調査、区域指定）の公表に加え、都道府県による市町村別情報の公表を要請。 ○土砂災害の危険性のある区域を明らかにするために、平成26年に土砂災害防止法が一部改正され、都道府県に対し基礎調査結果の公表を義務付け。		

2回目以降の基礎調査に関する方針の提示	<p>○平成26年に土砂災害防止法が一部改正され、当該法律に基づき定められた土砂災害防止対策基本指針では、2回目以降の基礎調査の実施についての事項が記載された。</p>
市町村への周知等	<p>○平成26年に土砂災害防止法が一部改正され、市町村への周知等に関する取り組みを強化。具体的には、以下の通り。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土砂災害警戒情報に基づく、迅速な避難勧告等の発令に資するため、土砂災害警戒情報を法律上に明記し、都道府県に対し市町村への通知及び一般への周知を義務付け。 ・土砂災害に対する安全な避難場所の確保等、避難体制を充実・強化するために、市町村地域防災計画において、土砂災害に対する避難場所・避難経路に関する事項、避難訓練に関する事項等を定めることを義務づけ。また、社会福祉施設、学校、医療施設等に対する情報伝達等を定めることを義務づけ。 <p>○文部科学省と厚生労働省及び国土交通省の3省連名で、関係部局の連携について都道府県・市町村に対して再度徹底の要請をした。</p> <p>○市町村の警戒避難体制整備を支援するため、土砂災害防止法が一部改正されたことなどを踏まえて、「土砂災害警戒避難ガイドライン」を改定。</p>
ハザードマップ作成に係る予算面からの支援(交付金制度の周知や活用事例の紹介)	<p>○交付金制度の活用事例について、国から都道府県へ周知。各種会議等を通じて都道府県より事例を集約し、全国で情報共有を実施。</p>
移転支援制度の周知支援等	<p>○移転の勧告を行う際の考え方や、その他参考となる事項等について基本的な考え方をとりまとめ、平成27年に都道府県へ通知。</p> <p>○各種会議等を通じて都道府県より事例を集約し、全国で情報共有を実施。</p>



政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況確認票

テーマ名	住宅・建築物の耐震化の促進	実施時期	平成20年度～平成23年度	担当課	住宅局建築指導課・市街地建築課市街地住宅整備室
対象政策	住宅・建築物の耐震化の促進のための施策				
政策の目的	地震による建築物の倒壊等の被害から国民の生命、身体及び財産を保護するため、建築物の耐震改修の促進のための措置を講ずることにより建築物の地震に対する安全性の向上を図り、もって公共の福祉の確保に資する。				
評価結果の概要	<p>①耐震化に係る目標の達成状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成20年の全国の耐震化率は約79%であり、平成20年に達成すべき目標より約2%下回っている。 ・大都市や、地震により甚大な被害を受けた都道府県において耐震改修が進捗している。 ・旧耐震基準の住宅の多くを占める木造住宅の耐震化を重点的に促進する必要があり、その居住世帯の半数は家計を主に支える者の年齢が65歳以上である。 <p>②建築物の耐震化促進のための施策の効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・耐震化に係る補助制度を整備している地方公共団体は増加しているものの、財政負担などを理由に半数近い地方公共団体において耐震改修に関する補助制度が整備されていない。 ・多くの地方公共団体において、相談窓口の設置や広報誌等による普及啓発に取り組んでいるものの、居住者に直接働きかける個別訪問等に取り組んでいる地方公共団体は少ない。 ・耐震化に係る補助制度を整備している地方公共団体において、耐震改修による耐震化の割合は高く、普及啓発など耐震化促進のための様々な施策に取り組んでいるほど、その割合は高くなる。 <p>③耐震化のボトルネック</p> <ul style="list-style-type: none"> ・耐震化の主な阻害要因は、①耐震化の必要性に関する認識、②耐震化コスト、③業者・工法等に対する信頼性の3つ。 ・また、共同住宅における合意形成も課題。 <p>④耐震技術の開発及び普及等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安価で効果的な耐震改修工法の開発促進は、実際の負担額を支払い可能額に近づけるために有効。 ・耐震改修工法へのニーズとしては、安価であることより、耐震性能や居住性に与える影響等へのニーズが高く、開発の動向としても、居住性や施工性を重視する傾向がある。 <p>⑤東日本大震災を踏まえた対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ・被害調査を行った建築物の中では、新耐震基準の建築物よりも旧耐震基準の建築物のほうが大規模な被害が多い。 				
レビュー取りまとめ時点での政策への反映の方向(予定) (「とりまとめ後の対応方針」等)		レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況 (「これまでの取り組み」もしくは「今後の取り組み方針」)			
地震防災マップの策定・公表の推進等により地震リスクに関する情報等を積極的に発信し、国民に耐震化の必要性を浸透させていくことが必要。		国民の耐震化の必要性に関する認識を高めるため、耐震診断・耐震改修に係る努力義務の対象を住宅や小規模建築物に拡大することや、多数の者が利用する大規模建築物等の所有者に対して耐震診断を義務付け、所管行政庁が結果を公表すること等を内容とする「建築物の耐震改修の促進に関する法律の一部を改正する法律」を平成25年11月に施行。耐震診断・耐震改修にかかるパンフレット・事例集の作成や講習会の実施など、広報活動を実施。			

<p>住宅を選ぶ際に耐震性の有無を考慮できる環境を整備することが必要。</p>	<p>耐震診断により耐震性を有することが判明した建築物や、耐震改修により耐震性を確保した建築物等について、耐震性を有している旨を表示する制度を創設すること等を内容とする「建築物の耐震改修の促進に関する法律の一部を改正する法律」を平成25年11月に施行。</p>
<p>地方公共団体の補助制度の創設の働きかけや、安価な耐震改修工法の開発の促進により、耐震改修コストについて実際の負担額を支払い可能額に近づけることが有効。</p>	<p>所有者の負担軽減がより図られるよう、補助制度のない地方公共団体等に対して、補助制度の整備・充実を図るよう協力を要請。また、耐震改修に要した費用や工法等をまとめた事例集を作成。</p>
<p>耐震アドバイザーの派遣、耐震改修工法の表彰等により、業者・工法等に対する信頼性を補完することが有効。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・既存建築物安全性確保推進事業において、現地に技術者を派遣しての相談対応を実施。(平成25年度から27年度) ・「建築物の耐震改修の促進に関する法律」に基づき指定した耐震改修支援センターにおいて、優れた耐震改修を実施した建築物等を表彰する「耐震改修優秀建築・貢献者表彰制度」を実施。(平成23年度から)
<p>これまでも一定の施策を講じてきたが、耐震化目標の達成に向けより一層補助制度等の効果をあげるために、これらの方向に沿った更なる施策展開が必要。</p>	<p>平成25年度予算において、耐震改修促進法の改正により耐震診断の義務付け対象となる建築物に対して、国単独でも補助を行えるようにするとともに、通常の社会資本整備総合交付金等による支援に加え国の補助率の引き上げを措置。</p>

政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況確認票

テーマ名	港湾の大規模地震対策	実施時期	平成21年度～平成23年度	担当課	港湾局海岸・防災課
対象政策	①被災地域への緊急物資等の円滑な輸送の確保 ②広域かつ甚大な被害への対応 ③基幹的な国際海上コンテナ輸送等の確保 ④大規模津波に対する防護				
政策の目的	緊急物資の輸送・保管等の防災拠点機能、被災地域における物流拠点機能、津波災害に対する防護機能を確保し、災害に強い海上ネットワークの構築と地域防災力の向上を図る。				
評価結果の概要	主な評価結果は以下のとおり。 ①被災地域への緊急物資等の円滑な輸送の確保 ・耐震強化岸壁の整備は進捗しつつあるが、全国整備率は65%であり、未だ道半ばである。 ②広域かつ甚大な被害への対応 ・民間事業者、国の関係機関等と訓練を行い、個々の作業について、関係機関の役割や作業手順を確認してきた。 ③基幹的な国際海上コンテナ輸送等の確保 ・耐震化を進めることとしていた国際海上コンテナターミナル43バースのうち、耐震強化されているものは17バース。 ④大規模津波に対する防護 ・想定津波高より高い海岸堤防等の割合は約60%であり、依然として対策が必要な地域がある。				
	レビュー取りまとめ時点での政策への反映の方向(予定) (「とりまとめ後の対応方針」等)			レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況 (「これまでの取り組み」もしくは「今後の取り組み方針」)	
	①被災地域への緊急物資等の円滑な輸送の確保				
	○国として、応急復旧等に係るガイドラインを策定し、協定の締結や訓練の実施を港湾管理者に働きかけていく。			・各港湾において応急復旧対策等を定める港湾BCPの策定を進めており、これを支援するため、27年3月に「港湾BCP策定ガイドライン」を作成した。また、各地方整備局から港湾管理者に対して災害協定の締結について働きかけや調整を行うとともに、社会資本整備重点計画において訓練の実施状況を指標として登録し、港湾管理者に訓練実施を促している。	
	○東日本大震災での耐震強化岸壁の効果を検証し、全国の配置計画を検討する。			・東日本大震災における耐震強化岸壁の効果等について、平成24年3月交通政策審議会 第48回港湾分科会において報告した。切迫する南海トラフ地震や首都直下地震等の大規模地震に備え、各港湾において耐震強化岸壁の計画について順次見直しを進めている。	
	○オープンスペース確保のため、岸壁周辺の民間用地所有者等と発災時の利用協定を締結するよう港湾管理者に働きかけていく。			・各港湾において応急復旧対策等を定める港湾BCPの策定を進めており、これを支援するため、27年3月に「港湾BCP策定ガイドライン」を作成した。また、各地方整備局から港湾管理者に対して災害協定の締結について働きかけや調整を行っている。	
	②広域かつ甚大な被害への対応				
	○今後の訓練では、緊急物資の取扱能力等の定量的な検証を実施するとともに、より多くの機関の参加を得て、物資の供給可能範囲の広域化を図る。			・東扇島基幹的広域防災拠点において、平成23年度に関係機関全体が連携し、「物資取扱能力検証訓練」を実施し、緊急物資の取扱能力等を総合的に分析・検証を行った。堺2区基幹的広域防災拠点においても平成28年度に実施予定。	
	○中部圏において、名古屋港周辺地域における基幹的広域防災拠点の整備の具体化を関係機関と協働で行っていく。			・中部圏広域防災拠点ワーキンググループが、平成25年3月に「中部圏広域防災ネットワーク整備計画(第一次案)」を、平成26年3月には同第二次案を公表するなど、中部圏における基幹的広域防災拠点の検討が進められている。	

<p>③基幹的な国際海上コンテナ輸送等の確保</p>	
<p>○全国の国際海上コンテナターミナル・フェリーターミナル・ROROターミナルの耐震化に係る方針を定め、整備を計画的に進める。</p>	<p>・「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」(平成26年12月改訂)等に基づき、港湾が被災した場合にも一定の海上輸送機能を確保して、経済活動等への影響を最小限に止められるように、岸壁や関連施設の耐震強化を推進している。</p>
<p>○国際戦略港湾については、重点投資により早急に耐震強化岸壁等の整備を図る。</p>	<p>・平成27年4月に横浜港南本牧ふ頭MC3岸壁(耐震)が供用開始されるなど、国際戦略港湾において、耐震強化岸壁の整備、荷捌き施設の液状化対策等を重点的に推進している。</p>
<p>○コンテナクレーンの耐震化を促進するための財政上の方策等を検討する。</p>	<p>・国際戦略港湾等において、耐震性を有する荷役機械の整備に対し、無利子貸付による支援を実施している。</p>
<p>④大規模津波に対する防護</p>	
<p>○地方整備局、地方自治体や民間団体などが参画する協議会において、施設の耐震性の向上、避難対策の強化、漂流物対策等のソフト・ハードを組み合わせた総合的な津波対策などの検討を行い、地震・津波対策基本方針を策定する。</p>	<p>・平成25年6月に港湾法を改正し、平成26年3月に国・港湾管理者等から構成される港湾広域防災協議会を設立し、ソフト・ハードを組み合わせた総合的な津波対策の検討を行っている。</p>

政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況確認票

テーマ名	市町村の防災判断を支援する気象警報の充実	実施時期	平成22年度～平成23年度	担当課	気象庁予報部業務課
対象政策	気象警報等の防災気象情報の提供				
政策の目的	市町村が行う避難勧告等の防災判断を支援するため、大雨等により重大な災害が起こるおそれのある旨の警戒を呼びかけることで、台風・豪雨等に伴う災害を防止・軽減することを目的とする。				
評価結果の概要	<p>① 情報の分かり易さや内容の高度化 自治体等防災機関からは「分かりやすくなった」「防災対応をとりやすくなった」との評価がある一方、防災気象情報に基づく防災対応の地域防災計画への記載が不十分、また、防災気象情報が想定する防災対応と地域防災計画への記載が必ずしも一致しない(「気象警報で自主避難」等)市町村があるという状況が見とれた。 加えて、記録的な大雨となる段階で状況の切迫性が十分に伝わっていない(平成 23 年台風第 12 号)との課題や、合併により広域化した市域に対して避難勧告等の地域をしぼるための情報についての要望が明らかとなった。</p> <p>② 自治体等への伝達手段の拡充 すべての自治体に対して防災気象情報が確実に伝達されており、多くの市町村では都道府県の防災情報システムや、気象庁の防災情報提供システムにより詳細な内容を取得していることが見て取れた。 その一方で、5km メッシュごとの土砂災害の危険度など詳細な情報についてはさらに活用促進の必要が見られる他、携帯電話など多様なメディアによる情報提供への要望、高齢者など弱者への配慮への要望が明らかとなった。</p> <p>③ 自治体や国民への周知・広報 災害時の気象状況の解説等に関する気象台の取組みを、自治体の9割以上が満足と捉えていることが見て取れた。 一般住民の8割が防災気象情報を避難の際に参考としている一方で、市町村ごとの気象警報の発表についての認知度は 27%に留まっており、防災気象情報への知識の啓発が必要となっている。</p>				
レビュー取りまとめ時点での政策への反映の方向(予定) (「とりまとめ後の対応方針」等)		レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況 (「これまでの取り組み」もしくは「今後の取り組み方針」)			
重大な災害をもたらす記録的な大雨等の現象が発生もしくは予想される場合に、よりの確に自治体及び住民に伝わるよう改善		気象台の抱く危機感を効果的に住民等へ伝えるため、平成24年6月27日より、見出しのみの短文で伝える気象情報を開始した。 さらに、確実な伝達の措置を担保し住民の避難行動につながるよう気象業務法を改正し、平成25年8月30日より、特別警報の発表を開始した。			
住民の防災行動の観点から情報の体系を検証し、防災行動の各段階により適合した防災気象情報となるよう改善		防災行動と防災気象情報との関係については、内閣府が平成26年に改定し公表した「避難勧告等の判断・伝達マニュアル作成ガイドライン」により明確化されたところ。 今後、防災気象情報を色分けするなど分かりやすい形で提供するなどの改善を予定している。			

<p>市町村内の土砂災害や洪水の危険度を表したメッシュ情報の活用の促進</p>	<p>気象庁が防災情報提供システムにより市町村等防災関係機関へ提供している土砂災害警戒判定メッシュ及び規格化版流域雨量指数について、警戒の必要な地域の絞り込み等、市町村等が防災判断に活用する場合の留意点等を解説することで防災対応への活用の促進を図っている。</p> <p>また、土砂災害警戒判定メッシュ情報については、平成25年6月27日から気象庁ホームページで公開するとともに、その活用方法について、「気象業務はいま2015」や気象庁ホームページに掲載するなど、周知・広報に努めており、「避難勧告等の判断・伝達マニュアル作成ガイドライン」においても、避難勧告等の対象地域の絞り込みへの土砂災害判定メッシュ情報の活用について明記されているところ。</p>
<p>災害時の円滑な防災活動に備えるため、防災機関、一般住民を含めた社会全体における理解、普及の促進</p>	<p>平成23年度に策定した地方公共団体の防災対策への支援の手引き、及び平成24年度に策定した普及啓発のための方針に基づき、以下の取組等を実施している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○災害に備え、地元気象台長が市町村長を訪問する等、平時からの助言・支援を通じた顔の見える関係を構築するとともに、緊急時には即時的な気象状況の解説・助言を実施。 ○地域防災力アップ支援プロジェクトとして、教育機関や、日本赤十字社、日本気象予報士会や防災士会等の民間団体と連携し、住民に対する安全知識の普及啓発に関する取組を実施。 ○防災啓発ビデオ「急な大雨・雷・竜巻から身を守ろう！」を制作し、平成25年4月に気象庁HPで公開するとともに都道府県、市町村及び全国の小中学校に配布。あわせて、積乱雲に伴う激しい現象の住民周知に関する自治体向けガイドラインを作成し、平成25年4月に公開（平成27年3月改訂）。

政策レビューの実施状況及び予定

	テーマ	担当局等
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 (予定)	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）－	総合政策局とりまとめ
	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

※赤字は今年度政策レビューテーマ追加予定。

平成31年度とりまとめ政策レビューテーマ

1 平成31年度とりまとめ政策レビューテーマの選定

以下の観点からテーマの選定を行う。

- ア 国土交通省の政策課題として重要なもの
- イ 国民からの評価に対するニーズが特に高いもの
- ウ 他の政策評価の実施結果等を踏まえ、より掘り下げた総合的な評価を実施する必要があると考えられるもの
- エ 社会経済情勢の変化等に対応して、政策の見直しが必要なもの

2 政策レビューテーマ追加予定

(平成30年度とりまとめ)

① 台風・豪雨等に関する防災気象情報の充実 【気象庁】

平成26年8月の広島における記録的な豪雨による土砂災害などを踏まえ、交通政策審議会気象分科会において「新たなステージに対応した防災気象情報と観測・予測技術のあり方」を審議いただき、平成27年7月29日に提言がとりまとめられた。同提言を踏まえ、平成29年度を目途として気象情報の充実等を図る予定であり、施策の効果を速やかに検証するため平成30年度に政策レビュー評価書を取りまとめる。

(平成31年度とりまとめ)

① 国土形成計画（全国計画） 【国土政策局】

国土形成計画法に基づいて、国土形成計画の公表の日から4年を経過した年度に、政策レビュー評価書を取りまとめることとしていることから、平成27年8月14日に閣議決定された新たな国土形成計画について、平成31年度に政策レビュー評価書を取りまとめる。

② 中古住宅流通市場の活性化 【土地・建設産業局、住宅局】

中古住宅流通市場の活性化については、住宅ストックの有効活用や地方の創生等の観点から重要な課題となっていることから、土地・建設産業局及び住宅局において講じた施策の進捗状況及びその成果を検証するため、平成31年度に政策レビュー評価書を取りまとめる。

③ 港湾における大規模地震・津波対策 【港湾局】

港湾の大規模地震・津波対策については、東日本大震災の教訓等を踏まえ、防波堤の粘り強い構造への改良、津波避難施設の整備、コンビナート港湾の強靱化などのハード対策を講じるとともに、併せて円滑な航路啓開体制の構築や港湾BCP、地域における避難計画の策定などのソフト施策を講じてきたところ。これらハード・ソフト施策の連携による取り組みを踏まえ、施策の進捗状況及びその成果を検証するため、平成31年度に政策レビュー評価書を取りまとめる。

④ 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】

地震津波災害時においては、船舶交通の安全確保と緊急輸送ルートの早期確立を図るため、迅速な水路測量による海図の整備や水深、航路障害物の位置等の情報提供が必要である。海上保安庁が推進している地震津波災害時における水路に関する情報提供について効果の確認及び改善点の洗い出しのため、平成31年度に政策レビュー評価書を取りまとめる。

平成27年度取りまとめ政策レビュー年間スケジュール

4月24日	第35回政策評価会(キックオフ)※
(5月～7月	政策レビューに関する個別指導(適宜開催))※
(6月末	第36回政策評価会(政策チェックアップ)※)
10月9日	第37回政策評価会 ・平成27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27年度とりまとめ政策レビュー評価書決定

※は既に終了

(評価書の要旨)

テーマ名	国際協力、連携等の推進	担当課 (担当課長名)	総合政策局 国際政策課 大高豪太 海外プロジェクト 推進課 平井節生
評価の目的、 必要性	<p>我が国ODAは、港湾、空港、鉄道、道路等の社会基盤の整備等による開発途上国の自立と発展に重要な役割を果たしており、これには JICA が実施している技術協力（研修員受入、専門家派遣等）等への国土交通省の協力が不可欠である。</p> <p>また、世界のインフラ市場は、新興国等の急速な都市化と経済成長により、今後の更なる拡大が見込まれている一方、我が国の経済社会状況を踏まえれば、新興国等の成長への貢献を強化するとともに、我が国の技術とノウハウを活かして世界のインフラ需要を取り込むことが不可欠である。特に昨今の政府全体の動きとして「インフラシステム輸出戦略」を策定するとともに、インフラ海外展開が日本再興戦略に位置付けられ、国として我が国企業の海外展開を強力に推進しているところであり、政策としてのインフラ海外展開の重要性が急速に高まっている。</p> <p>更に、国際連携を強化し、日本が国際ルール作りを主導するとともに、日本の経験・成果・政策を外国に発信すること等により、国際社会における日本のプレゼンスを高め、あるいは先進国として世界的課題の解決に貢献することも重要である。</p> <p>今般、これらの目的を達成すべく取り組んでいる国際協力、連携等を推進するための施策について評価を行うことで、より効果的な政策立案につなげていく必要がある。</p>		
対象政策	<p>①開発途上国の自立的発展を促進するため、研修員受入、専門家派遣、各種調査等の協力・支援を推進。</p> <p>②我が国企業の海外展開推進という観点から、関係機関と連携し、トップセールス等の多面的な戦略的外交を推進。</p> <p>③良好な国際関係を構築するため、経済連携交渉や相手国・国際機関との多国間・二国間会議等を継続的に実施するとともに、対外情報発信を推進。</p>		
政策の目的	<p>①国際協力を通じた開発途上国における港湾、空港、鉄道、道路等の社会基盤の整備等に対する支援を行うことで、当該開発途上国の自立と発展に貢献。</p> <p>②我が国企業の海外展開を推進し、世界のインフラ需要を取り込むことで、我が国の経済成長に貢献。</p> <p>③国際連携を強化することにより、国際社会における日本のプレゼンスを高めるとともに、先進国として世界的課題の解決に貢献。</p>		
評価の視点	<p>国際協力（研修員受入、専門家派遣、調査等）、インフラ海外展開（トップセールス、企業支援、ソフトインフラの展開・人材育成等）、国際連携・情報発信（経済連携交渉、国際機関・会議を通じた情報発信等）に係るこれまでの取組を中心に、対象政策が国際協力、連携等の推進にあたり効果的なものとなっているかを検証する。</p>		

評価手法	国土交通省でこれまで実施してきた取組について、ケーススタディ等の手法により実績を整理するとともに、必要に応じて企業等の関係者へのアンケート・ヒアリング調査等を行うことにより、政策の実施状況・効果を整理し、分析する。
評価結果 又は 作業報告	<p>①国際協力の実績・評価</p> <p>《国土交通省は相手国の発展に寄与できているか》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・円借款に占める国土交通分野の割合は約 40～50%。 ・国土交通省から 18 カ国へ 55 名の JICA 専門家を派遣中。 ・国土交通分野の研修員受入は毎年約 700～1500 名で近年増加傾向。 ・災害発生時の国際緊急援助隊に国土交通省から人員を派遣。 <p>②インフラ海外展開の実績・評価</p> <p>《トップセールスは所期の効果を挙げているか》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新幹線、橋梁技術等の売り込むべき日本の強みを整理。 ・東南アジア新興国を中心に、多数のトップセールス案件が受注に結実。 <p>《海外に進出する企業への支援は十分な効果を挙げているか》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JOIN は具体的案件の支援に向けて取組中。(出資相談 69 件) ・海外建設プロジェクトにおけるトラブル相談を実施。(6 年間で 71 件の相談があり、27 件が解決済み) ・企業に対するアンケートでは、約 9 割の企業が国土交通省のインフラ海外展開施策を「評価できる」と回答。また、約 8 割の企業が 5 年前と比べて「評価できるようになった」と回答。(※集計中につき速報値) <p>《ソフトインフラの展開・人材育成は進んでいるか》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国土交通分野に関する規格の国際標準化、人材育成研修、制度整備支援等を主導的に推進。 <p>③国際連携・情報発信の実績・評価</p> <p>《我が国の立場を十分に反映した国際ルール作りができているか》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国土交通分野の経済連携交渉では、WTO 協定の合意内容を目安とし、これに上乘せする際は、安全・安心、国内秩序への影響等を考慮して対応。 <p>《我が国からの情報発信は効果的に行われているか》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「防災協働対話」や「質の高い交通」等の新たな枠組み・概念を提案。 ・G7、APEC 交通大臣会合等の国際会議を日本で開催。
政策への 反映の方向 (想定方向)	①国際協力を通じた開発途上国の自立的発展の促進、②我が国企業の海外展開の推進、③良好な国際関係の構築を達成すべく取り組んでいる国際連携・情報発信を推進するための施策を引き続き進め、一層の強化を図るよう反映していく。
第三者の 知見の活用	加藤委員及び白山委員による個別指導を実施。
実施時期	平成 26 年度～平成 27 年度

国際協力、連携等の推進 (案)

平成 27 年〇月
国土交通省

目 次

第1章 評価の概要

1. 評価の目的、必要性
2. 対象政策
3. 評価の視点
4. 評価手法
5. 第三者の知見の活用

第2章 国土交通省の国際業務

1. 国土交通省の役割
 - ・ 国土交通省全体の業務概要を述べる。
2. 国土交通省の国際統括官の設置経緯
 - ・ 平成23年度に国際統括官が設置されるまでの経緯を述べる。
3. 国土交通省の国際業務の内容
 - (1) 国際統括官の体制・予算
 - ・ 国際統括官の関連組織、国際統括官と各局国際部門との関係について述べる。
 - ・ 国際統括官の関連予算の概要について述べる。
 - (2) 各局国際部門の業務
 - ・ 各局国際部門の業務について述べる。
 - ・ 関連する外郭団体の概要について述べる。

第3章 国際協力

1. 政府開発援助(ODA)の概要
 - ・ ODA全体について概略、予算・法令等の根拠を整理する。
2. 国土交通省と国際協力について
 - (1) 政府開発援助(ODA)における国土交通省の役割
 - ・ ODAに関する国土交通省の取組内容・意義について述べる。
 - (2) 国土交通省の政府開発援助(ODA)協力事例
 - ・ 国土交通省が取り組んでいる専門家派遣、研修員の受入れ、国際緊急援助隊等の事例について述べる。

第4章 インフラ海外展開

1. 国土交通省におけるインフラ海外展開の概要
 - ・ 国土交通省が取り組んでいるインフラ海外展開に関する施策の全体像・概要を述べる。

2. 分野別の日本の強み

- ・ 質の高いインフラの考え方について述べる。
- ・ 分野ごとに日本の先進技術・ノウハウを紹介。

3. 日本の強みに関する具体事例

- ・ 日本の先進技術・ノウハウがいかに優れているかを示す貢献事例について述べる（鉄道、橋梁、管制、防災、安全性（事故件数の少なさ、航空セキュリティ）等）。

4. トップセールス

- ・ トップセールスの実施状況について述べる。

5. 企業支援

- ・ 国土交通省の企業支援施策の概要を述べる。
- ・ 官民連携の取組としてJOINや官民連携協議会を紹介。

6. ソフトインフラの展開と人材育成

- ・ 国際基準や制度整備支援の取組、人材育成に関するセミナー・研修等の取組について述べる。

第5章 国際連携と情報発信

1. 国土交通省の国際連携

(1) 国土交通分野における国際連携

- ・ 国土交通省で取り組んでいる国際連携に関する取組の全体像を述べる。

(2) 経済連携協定等の状況

- ・ 我が国の経済連携協定等の締結・交渉状況と国土交通省に関連する分野について述べる。

2. 国土交通省と国際機関・会議

(1) 国土交通省関連の国際機関・会議

- ・ 国土交通省の業務に関連する国際機関・会議を紹介。

(2) 国際機関への貢献

- ・ 国土交通省から国際機関への派遣職員数、拠出金等について述べる。

3. 国際機関・会議の活用

- ・ 国際機関・会議の活用方法（国際ルール作りの主導、日本の成果・政策の情報発信、外国情報の入手、諸国との連携確保、国際的な公益事業への貢献）について述べる。

第6章 実績・評価

1. 国際協力

- ・ 円借款供与、専門家派遣、研修員受入等における国土交通分野の実績を整理する。

2. インフラ海外展開

- ・ これまでの日本の技術・ノウハウの優位性、諸外国における貢献を評価し、課題を抽出する。
- ・ トップセールス、企業支援、ソフトインフラの展開・人材育成に関する実績を整理する。
- ・ 国土交通省のインフラ海外展開施策に関する企業アンケート結果を整理・分析する。

3. 国際連携と情報発信

- ・ 経済連携交渉の取組状況、国際機関・会議の活用実績・対処方針を整理する。

第7章 今後の方針

- ・ 国土交通分野における国際協力・連携等の推進について総括し、今後の展望を述べる。

国際協力、連携等の推進

国際統括官

平成27年10月

国土交通省の国際業務

【概要】第2章

国土交通省の主な国際業務

	各局の主な国際業務
国土政策局	国連ハビタット
土地・建設産業局	建設・不動産の海外展開、不動産市場の国際化の促進
都市局	都市開発・都市交通システムの海外展開、日本の都市の魅力の発信
水管理・国土保全局	水関連技術の海外展開、下水道の海外展開
道路局	道路の海外展開
住宅局	住宅・建築分野の海外展開、建築設計資格の国際化の推進
鉄道局	高速鉄道、都市鉄道の海外展開、国際標準化の推進
自動車局	自動車基準認証の国際標準化推進
海事局	海事産業の海外展開、二国間海事政策対話
港湾局	港湾インフラの海外展開、港湾管理・運営に関する人材育成
航空局	航空インフラの海外展開、航空関係交渉
北海道局	寒冷地技術に関する世界との交流、国際会議等の北海道開催の推進
国土地理院	測量技術の海外展開、南極観測
観光庁	訪日旅行促進事業、MICE誘致・開催促進、二国間の観光交流、日本人の海外旅行の促進
気象庁	気象技術の海外展開、地球環境問題への取り組み
海上保安庁	海洋権益の確保、情報交換、二国間連携

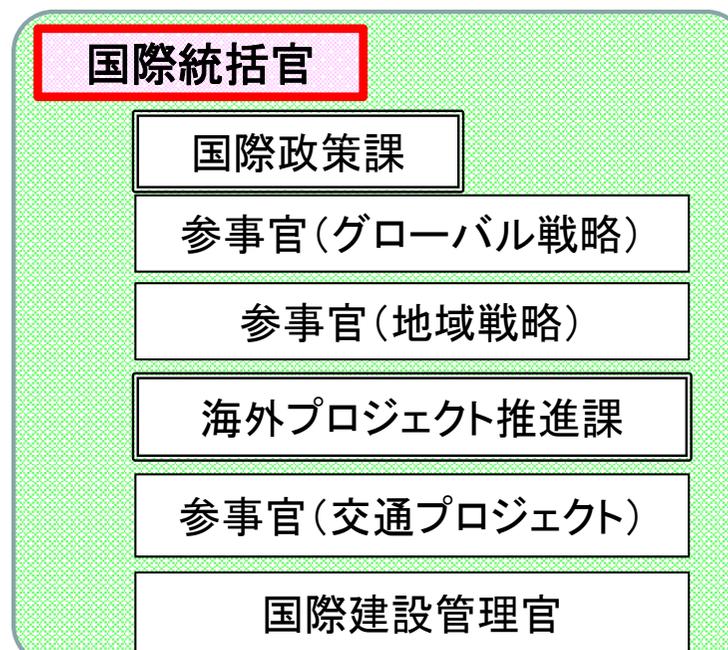
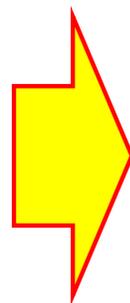
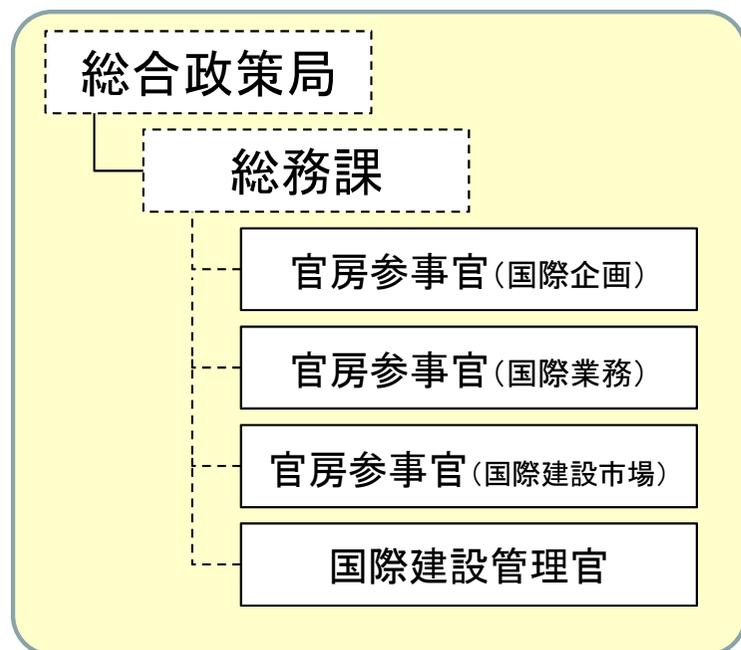
- ◆ 国際統括官設置前は、各部門が国際政策を個別に立案
- ◆ 世界各国で、鉄道、道路、水インフラ、港湾等のインフラ整備需要が急増
 - アジアだけでも向こう10年間で8兆ドルの需要(アジア開発銀行)
- ◆ 我が国の優れた技術・システムを積極的に海外展開し、アジア等の成長の果実を取り込むことは国家的課題
 - 国土交通省成長戦略(平成22年5月)、新成長戦略(平成22年6月)

- ◆ 国際政策を総合的に立案・展開し、戦略的な二国間・多国間関係の構築
- ◆ 高速鉄道、港湾、高速道路、水インフラ等の戦略的な国際展開の支援の強化のための国際分野に係る省内横断的体制の確立

国際関係業務を横断的に総括し、総合的・戦略的な対外関係の構築に当たる「国際統括官」を設置

< ~H23年6月30日 >

< 現 行 >



- 国土交通省の国際政策を総合的に立案・展開する課を新設

- ➔ 変動するグローバル社会に的確かつ戦略的に対応

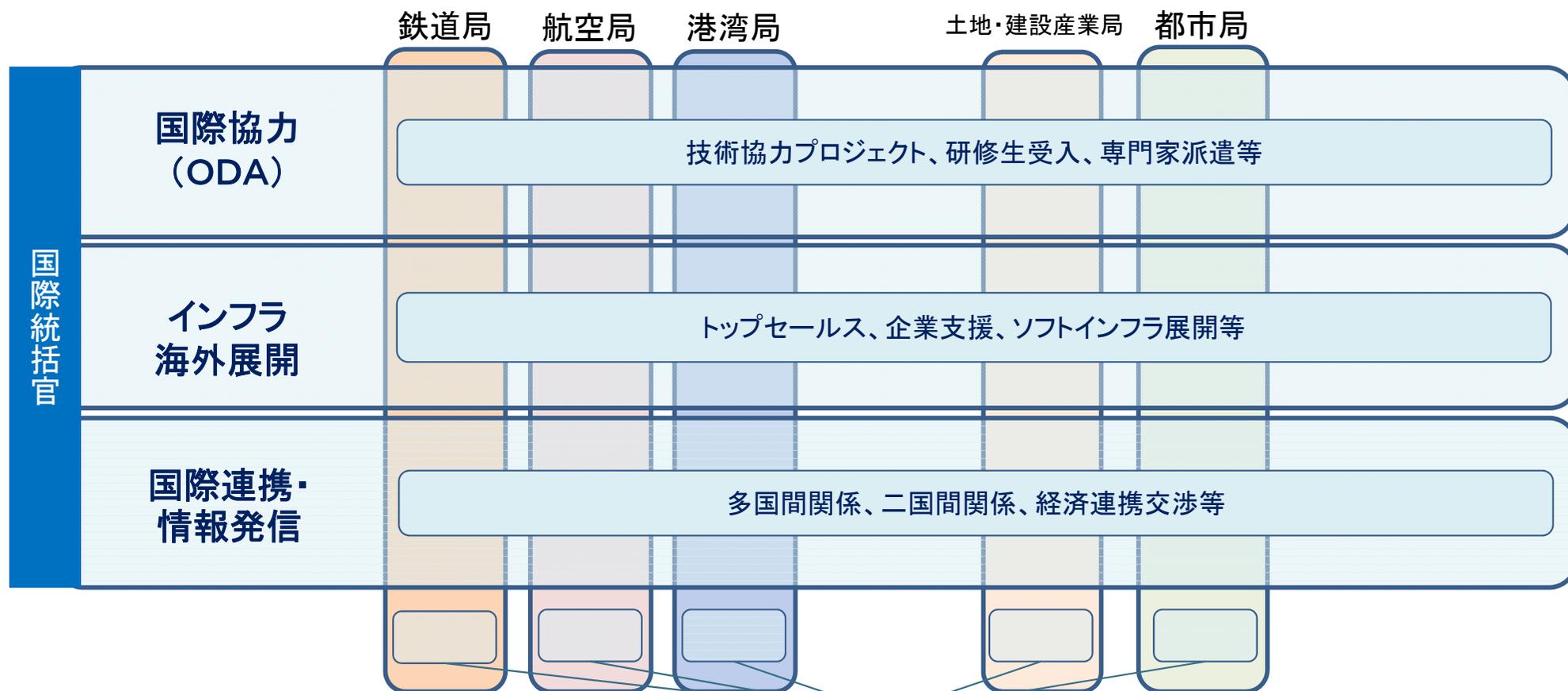
- 海外プロジェクト推進を専担する課を新設

- ➔ 3人の課長級が世界各国のプロジェクトに機動的に対応

国土交通省の国際関係組織

概要

- 国土交通省の国際関係組織は、国際統括官及び各局等の国際担当部局で構成。
- 国際統括官は、関係局等と連携しつつ、次の役割を果たす。
 - ① 省全体として戦略的な方針が必要な事案を担当する。
 - ② 国際事案についての省の窓口機能を果たす。
- 一局内で完結する国際案件は当該局等で処理する。



一局内で完結する案件

例) 個別分野の企業等支援、調査・セミナー等

国際統括官と関連組織

国際統括官

大臣官房審議官 3名、大臣官房技術参事官

2課、3参事官、1管理官（総勢 60名）

国際政策課

（国際関係事務を総括）

28名

【主な業務】国際政策の企画・立案、二国間・多国間の
ハイレベル協議の総括、経済連携、
インフラ海外展開・トップセールス
（APEC、G7、日ASEAN大臣会合、TPP・EPA等）

参事官（地域戦略）

5名

【主な業務】JOINの監督、支援決定の認可、
案件形成・民間事業者の参画支援

参事官（グローバル戦略）

11名

【主な業務】建設分野に係る二国間・多国間の協議、
経済連携
（シテイツアー、大使会議、
日露都市環境問題作業部会等）

海外プロジェクト推進課 ・ 国際建設管理官

12名

【主な業務】海外プロジェクト（日本企業の海外事業活動）
の推進・総括、
社会資本整備分野に係るインフラ海外展開、
国際協力、外国人研修生の受け入れ等
（トップセールス、次官級会合、防災協働対話、
JICA研修、JICA専門家派遣等）

参事官（交通プロジェクト）

4名

【主な業務】新興国・未開拓地域を中心とした
交通インフラ海外展開
（日露運輸作業部会等）

国際統括官と関連予算

●平成27年度予算

インフラシステム輸出等の推進 10.4億円

- トップセールスの展開
- 我が国に有利なインフラビジネス環境の形成
- 国際標準化や制度整備支援 等

主要国国土交通担当大臣会合関連施策 0.9億円

- ITF(国際交通フォーラム)
- APEC交通大臣会合
- 日EU間における交通分野の連携強化 等

交通分野における国際協力の推進 0.2億円

- 日ASEAN交通大臣会合
- 日ASEAN交通次官級会合
- 日中韓物流大臣会合
- 日中運輸ハイレベル協議
- 日韓運輸ハイレベル協議 等

国際社会における交通連携の確保 0.5億円

- 海賊対策能力向上支援事業
- 環境基盤整備・普及支援事業
- 交通分野における防災対策に係る協力事業
- 航空セキュリティ体制支援事業
- 航行安全対策能力向上支援
- 内航船の代替促進プロジェクト 等

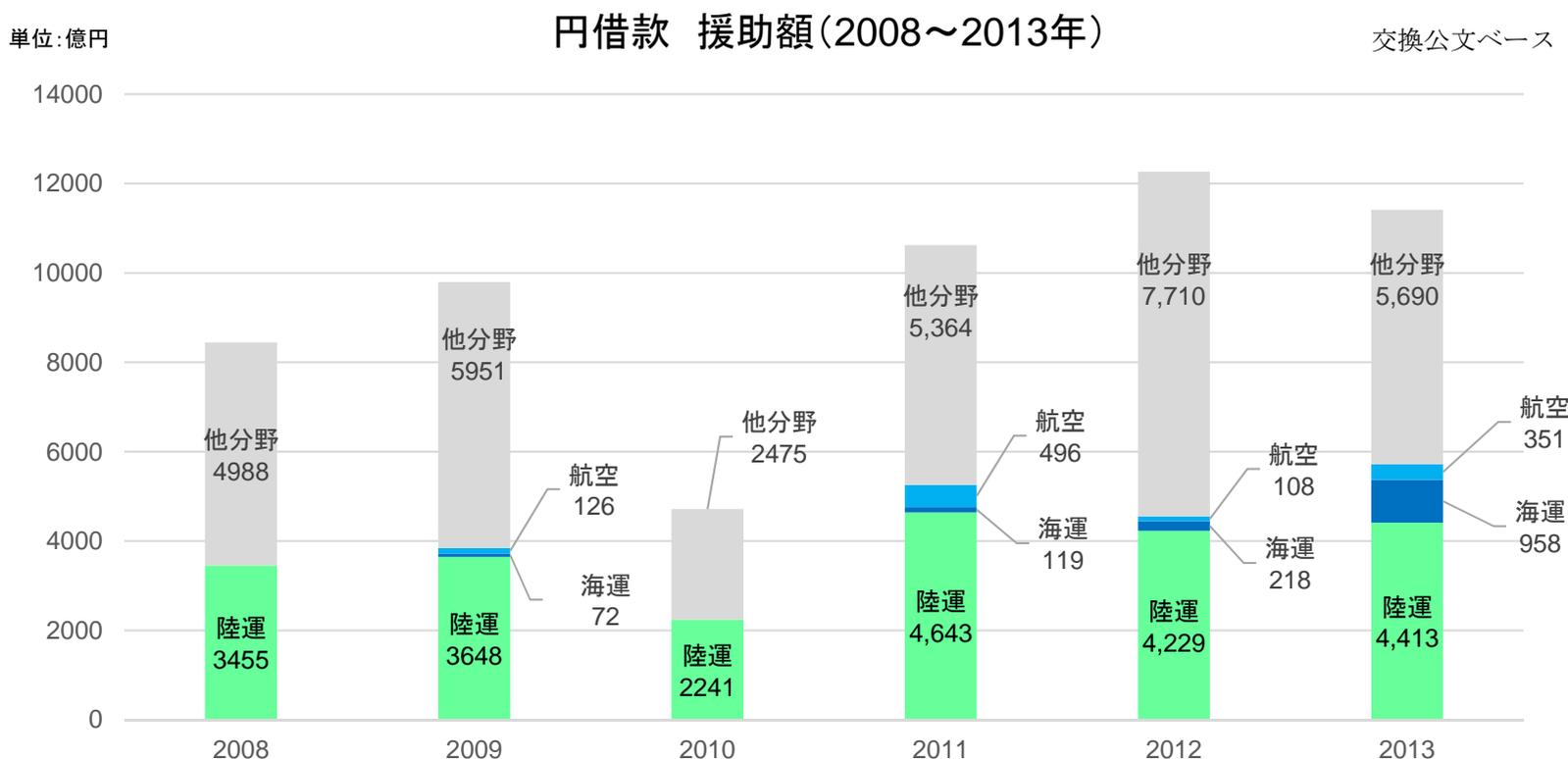
国際協力

【概要】第3章 / 【実績・評価】第6章

ODAにおける国土交通省の役割

● ODAに占める国土交通分野の割合

○ 円借款に占める国土交通分野の割合は、40%から50%程度。



注) 国土交通分野: 外務省資料において「農林水産業」・「鉱工業」・「経済インフラ」(陸運、海運、航空、電力、ガス、通信)・「社会インフラ」(上下水道、医療施設、教育施設、環境、消防等)・「構造調整」・「その他」と分類されている中で、実績値が抽出可能な「陸運」(道路、鉄道、橋梁)、「海運」(港湾施設、船舶)、「航空」(空港建設)を指す。

ODAにおける国土交通省の役割

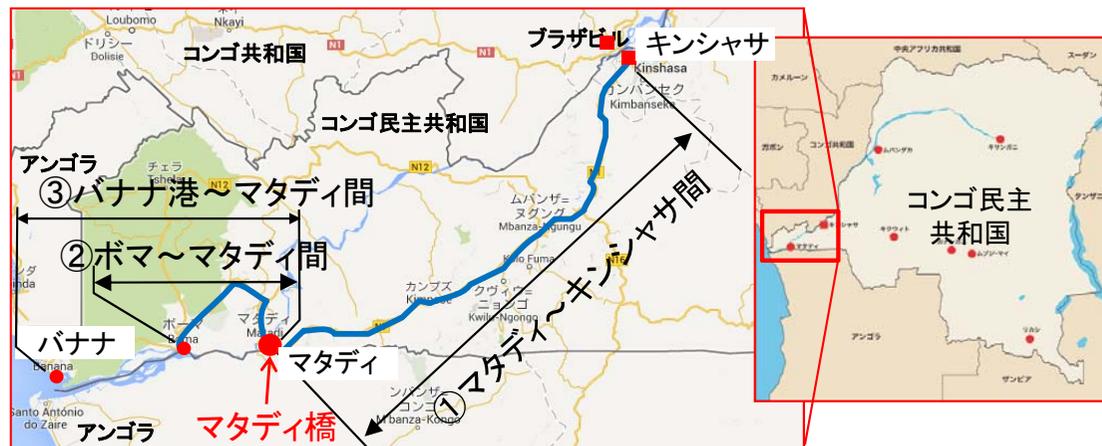
● 国土交通分野のODAプロジェクト事例：コンゴ民主共和国「マタディ橋」

- マタディ橋は、日本の援助（円借款）により建設されたコンゴ川下流に架かる唯一の橋。かつアフリカで唯一の長大吊橋（中央径間500m以上）。
- マタディ橋建設時に、同時に維持管理の技術を移転。それらの技術を用い、バナナ・キンシャサ交通公団（OEBK※）が30年間維持管理を実施。
- OEBK総裁からはマタディ橋に対する今日に至るまでの日本の協力に謝意表明がなされている。

※Organization pour l'Équipement de Banana-Kinshasa

○マタディ橋の概要

- ・構造：吊橋
- ・橋長：722m(中央径間520m+側径間91m×2)
- ・スキーム：円借款
- ・工期：着工：1979年、竣工：1983年
- ・施工：IHI、三菱重工、川崎重工等
- ・運営組織：バナナ・キンシャサ交通公団(OEBK)



○バナナ・キンシャサ交通公団（OEBK※）

- ・組織人員：約110名
- ・料金収入：年間約3.5億円。(2010年度)
- ・課題：建設時の技術者の多くが引退している。現在の公団職員のうち、開通時を知る職員は2名であり、後継者の育成が必要。



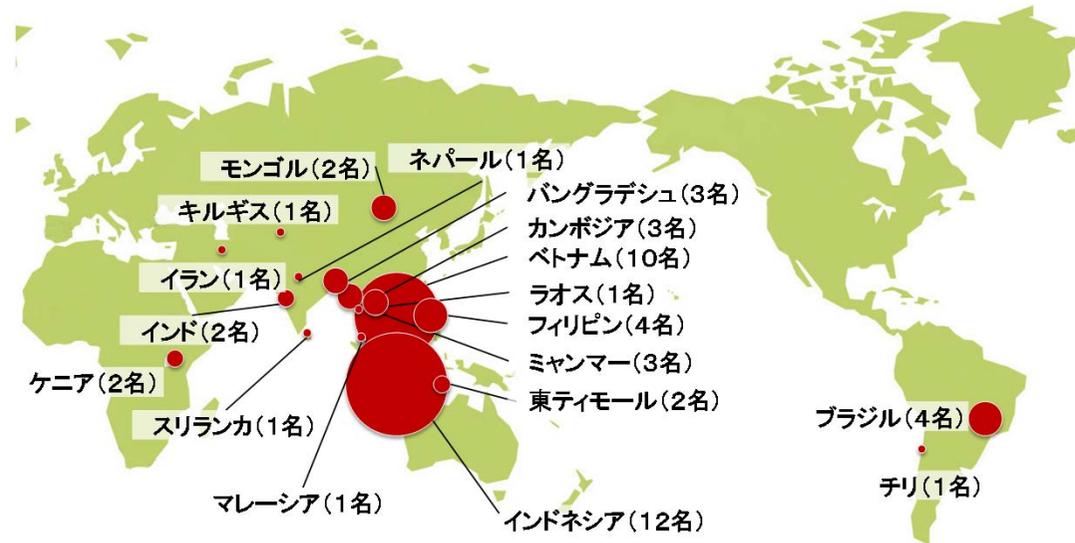
マタディ橋全景



マタディ橋のたもとは両国の国旗

ODAにおける国土交通省の役割：専門家派遣

国土交通省および関係機関による長期専門家の派遣国(人数) (平成27年10月現在)



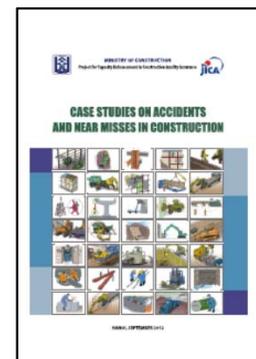
- 平成27年10月現在、国土交通省等からJICA専門家を18カ国へ55名派遣中。
- これらの専門家は、派遣国への技術協力はもちろんのこと、案件の形成、トップセールスやセミナー開催における相手国との調整、プロジェクト受注後の日本企業への支援など、海外インフラプロジェクト推進の各段階において重要な役割を果たしている。

【事例】ベトナム・建設品質管理能力向上プロジェクト

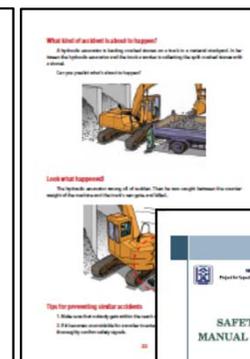
- **プロジェクト名称**
インフラ工事品質確保能力向上プロジェクト
- **プロジェクト目標**
 - (1) 建設事業管理、建設品質確保の能力強化
 - (2) 事業管理及び品質管理の技術開発
 - (3) プロジェクト成果の普及、トレーニングの提供
- **プロジェクト期間**
2010.5 ~ 2013.12 (3年7ヶ月)
- **カウンターパート**
ベトナム国 建設省建設品質検査局



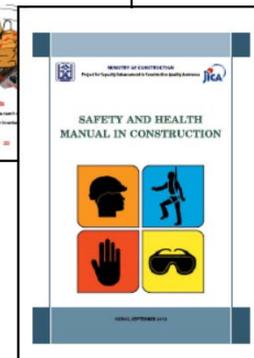
平坦性の悪い橋梁の床版
(ベ国自国資金案件)



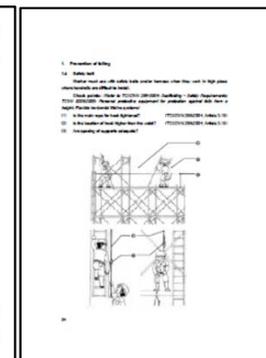
建設工事ニアミス事例集



労働安全マニュアル



プロジェクトの中で作成されたマニュアル・ガイドライン

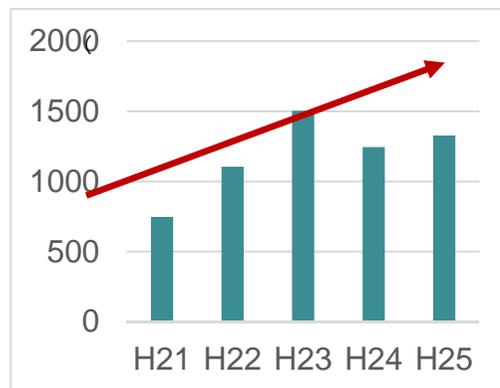


活動内容：

- (1) 建設工事管理手法の改良等
- (2) 工事品質検査制度の改善
- (3) 建設業者・コンサルタントの選定・登録・評価制度の改善
- (4) 技術者資格制度の改善
- (5) 建設工事に係る共通仕様書、品質管理マニュアルのためのガイドライン等の作成
- (6) 建設工事安全管理マニュアル等の作成
- (7) 研修等の実施及び研修プログラム作成
- (8) プロジェクト成果も踏まえた関連法制度の整備

ODAにおける国土交通省の役割：研修員受入

- 研修員受入制度は、開発途上国から、国づくりの担い手となる研修員を受け入れ、行政、農林水産、鉱工業、教育、保健・医療、運輸、通信等多岐にわたる分野の人材育成支援や課題解決に貢献することが目的。
- 途上国の個別の具体的な要請に基づき実施する「国別研修」、日本側から途上国に提案し、要請を得て実施する「課題別研修」等の種類がある。
- 課題別研修21コース(平成27年度実施予定分)については、国土交通省が研修内容を提案し、内容の策定に深く関与。



国土交通分野の研修参加者数の推移

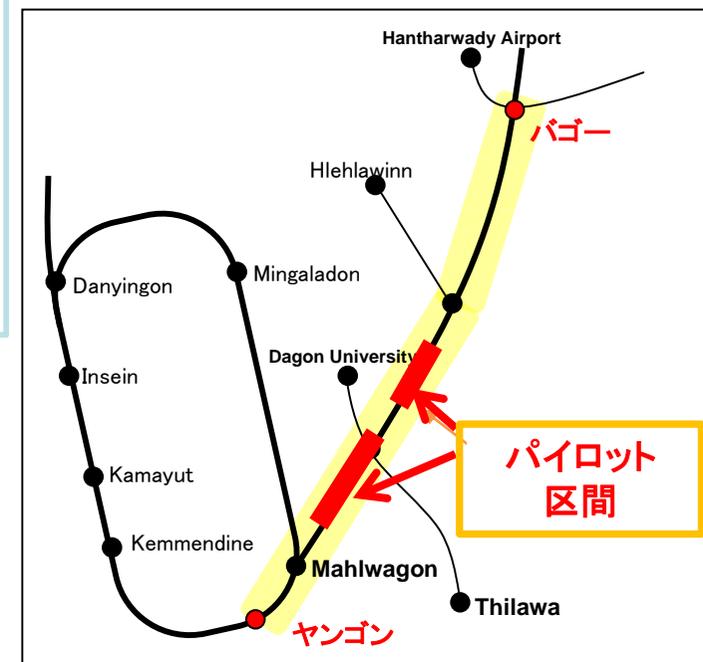
【事例】ミャンマー・鉄道安全性・サービス向上プロジェクト

実施期間：2013年5月～2016年3月

対象区間：ヤンゴン＝バゴ間(約70km)の内、約20kmをパイロット区間として選定

業務内容：パイロット区間における保線に係る技術指導を行うとともに、安全性・サービス向上に資する改善課題を整理することを通じた技術能力向上を図る。

実施状況：2013年 10月 現場実習開始(11名参加)
 2014年 6～7月 保線実務者対象の本邦研修(11名参加)
 10月 管理者対象の本邦研修【東京、秋田等】(11名参加)



バラスト突き固めによる保守作業
(ヤンゴン＝バゴ間)



本邦研修：レール交換の実習
(JR東日本東京支社技術訓練センター)



安全性・サービス向上Workshop討議
(MR本社：ネピドー)

ODAにおける国土交通省の役割：国際緊急援助隊等

- 日本は、地震や台風などの自然災害が多いため、これまでに豊富な経験と技術的なノウハウを蓄積してきている。こうした経験を途上国の災害救援に活かすべく、1970年代後半より国際緊急援助活動が開始。
- 国土交通省では、「国際緊急援助隊専門家チーム」に対して人材を派遣。被災地の被害状況の調査や復興に向けた技術的なアドバイスを提供している。
 - ※専門家チーム：建物の耐震性診断や、火山の噴火予測や被害予測など、災害に対する応急対策と復旧活動について被災国政府と協議・助言を実施。

【事例】ネパール・地震被害からの復旧・復興への協力

- 2015年4月25日にネパールで大地震が発生。震源に近いカトマンズ周辺地域を中心として、建物の倒壊・全半壊、橋梁等の道路構造物や、ダム等のインフラ施設への被害、地すべり被害等が発生。
- JICAの『ネパール国復興支援調査に係る調査団』への協力依頼を受け、国土交通省から、2015年5月20～7月15日等にかけて4名の専門家を派遣し、現地での被災地現地調査を実施。また、ネパールが実施する地震復興計画策定等に対して、我が国の知見・教訓を踏まえて助言・指導を実施。

■被害の概要

地震規模：	Mw7.8(本震)
死者：	8,000人超
家屋損壊(全半壊)：	約77万戸
地すべり箇所：	3,300箇所以上

<主な活動内容>

- 5月25日：ネパール政府への復興にあたっての取組方針を提供するセミナー（Build Back Better Reconstruction Seminar for Nepal）が実施され、専門家から日本の知見とネパール地震の復興の方向性を示した。
- 6月25日：第1回ネパール支援国会合に参加。モデル復興住宅展示等を行った。



出発前の太田大臣による激励



現地調査



セミナーでの講演（5月25日）



PDNA委員長との会談
(PDNA:震災後ニーズアセスメント)

インフラ海外展開

【概要】第4章 / 【実績・評価】第6章

分野別の日本の強み：「日本の新幹線システム」

技術の概要・特徴

- 優れたシステム（※）を構築するとともに、これを安全かつ安定的に運行させるための運用保守体制を確立。
 - ※システム：専用線、信号システム、運行管理システム、地震対策等
- これらの組み合わせにより、新幹線の「安全性」「高頻度の輸送サービス」「信頼性」「環境性能」「効率性」を実現。

「質の高いインフラ」技術としての特徴

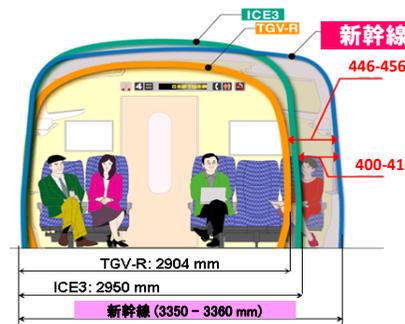
- 車両が軽量で、小さな土木構造物で済むため、建設・維持管理・運営コストの低減が可能。
- 高い信頼性、安全性を誇る。
- 車両が軽量であり、省エネ、小さな沿線騒音を実現。
- 車体の幅が広く、他国の車両に比べ多くの座席の設置が可能。

○大きく軽量な車両

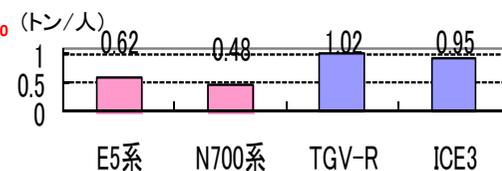
	新幹線 (E5系)	新幹線 (N700系)	TGV(仏) (TGV-R) ^(注1)	ICE(独) (ICE3) ^(注1)
最高時速(km/h)	320	300	320	320
車体幅(mm)	3,350	3,360	2,904	2,950
座席間隔(mm)	1,040	1,040	900	920
編成長(m)	253	405	400	400
編成両数	10	16	20	16
定員(人)	731	1,323	750	858
編成重量(t) ^(注2)	454	635	766	818
編成重量/定員(t/人)	0.62	0.48	1.02	0.95

広幅車体の適用

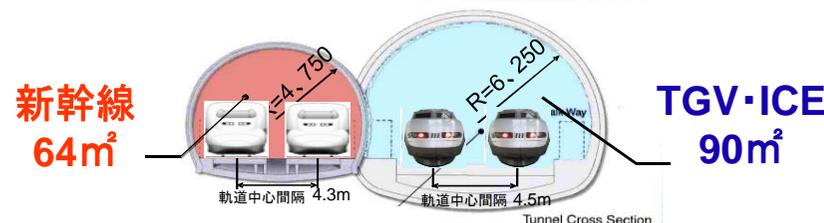
注1) 2編成の併結時
注2) 空車時、N700系はおよその重量



定員1人当たり編成重量の比較



○小さな構造物 トンネル断面積の比較



用地幅 小 大

新幹線は、車両の気密性が高いなどの理由から、トンネルの断面積が小さい。

分野別の日本の強み：「橋梁の建設・管理技術」

技術の概要・特徴

- 高機能鋼材： 日本で開発・規格化（JIS G3140）された橋梁用高降伏点鋼板は、従来よりも高い強度と施工性（溶接予熱の短縮・省略）を実現。耐候性鋼材では塗装の塗替が不要
- 急速施工技術： 都市内の渋滞対策として実施するフライオーバーを短期間で施工する各種工法
- 長寿命化技術： 本州四国連絡橋の長寿命化を図るために開発された吊橋ケーブル内の湿度を管理する防錆システム
- 効率的点検技術： 走行中の車両や橋梁下のボートから撮影した画像によりコンクリートの0.2mmのひび割れを判別する非破壊検査システム



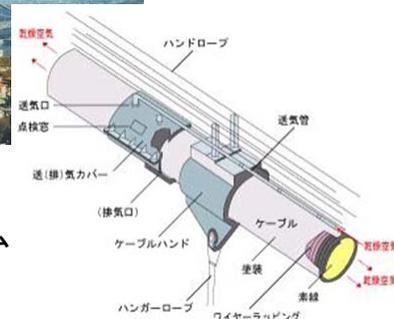
東京ゲートブリッジ：橋梁用高降伏点鋼板



小坂交差点立体化(松山市)：急速施工



第2ボスプラス橋
ケーブル防錆システム



「質の高いインフラ」技術としての特徴

- 各地の現場状況に応じ、高強度材料による合理的橋梁形式の採用、鋼材使用量の削減による建設費の縮減、耐候性鋼材による橋梁のメンテナンスコスト低減と長寿命化が可能
- 短期間でのフライオーバーの施工により、現場の安全性を確保しつつ交通規制に伴う渋滞コストを低減
- 交通規制を伴わない非破壊検査システムにより、橋梁の安全性確保とライフサイクルコストの低減

分野別の日本の強み：「地下放水路技術」

技術の概要

- 地下放水路とは、地上部が高度に利用されている都市部において、地下にトンネル河川を整備することにより浸水被害軽減を行う施設。
- 日本の先進的なトンネル掘削技術（シールド工法、推進工法）が活用可能であるとともに、東南アジア等の人口過密都市での抜本的な浸水対策として、今後の需要が見込まれる。

「質の高いインフラ」技術としての特徴

- 首都圏等の人口密集地の浸水対策に有効
高密度に発展し、かつ、浸水被害に対する脆弱性を抱える東南アジア等の都市の対策として有効。
- 非開削の施工による社会的コスト等の低減
日本が比較優位性を持つ地下掘削技術を活用することにより、大規模な住民移転や経済活動への影響無しに施工が可能。



首都圏外郭放水路

国内実績と海外実績

【国内】

- 首都圏外郭放水路（利根川水系中川・綾瀬川）等
※地底50mに建設された世界最大規模の放水路
（内径最大10.9m、総延長6.3km）

【海外】

- チリウン川地下放水路事業（インドネシア国ジャカルタ特別州）等



チリウン川放水路建設事業

日本の強みに関する具体事例：「ノイバイ国際空港」等

- 円借款事業により、ハノイのノイバイ国際空港第2旅客ターミナル、ノイバイ国際空港－ニャットン橋間連絡道路、ニャットン橋（日越友好橋）を一体的に整備した。日本企業が受注した。本年1月、完成式典を開催。
- ①完成施設の高い機能と品質、②高度な施工、③施工等を通じた技術移転、④両国友好の象徴にふさわしい姿、が質の高いインフラとして、相手国に高く評価された。

①高い機能と品質

（ニャットン橋）

- 先端技術による東南アジア最長の連続斜張橋
- 首都の美しい景観の形成

（ノイバイ国際空港）

- 空港の容量不足を解消
- ベトナム初のハイドラント給油システムの導入

②高度な施工

（ニャットン橋）

- 工期遵守
- （ノイバイ国際空港）
- 工期前倒し
- 死亡事故ゼロ
- 供用中の空港に支障をきたすトラブルゼロ

③施工等を通じた技術移転

- 日本の熟練技術者（鉄筋・とび・左官等）がベトナムの技術者に技術を移転
- 成田空港の運営ノウハウを移転（ノイバイ国際空港）

④両国友好の象徴

- 「日越友好橋」の通称（ニャットン橋）

工期前倒し（施工中のチェックイン訓練）



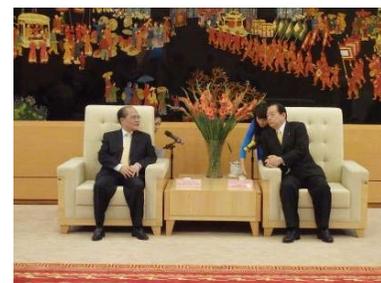
日本人機械エンジニアによる技術移転



ニャットン橋ネームプレート除幕



ベトナム要人の発言



フン国会議長と太田国土交通大臣

- 日越協力の素晴らしい成果として立派な施設ができた。
- ベトナムと世界を結ぶインフラである。
- ベトナムを支援してくれた日本のお気持ちに感謝する

（フン国会議長）



ハイ副首相（ノイバイ国際空港）

- 一千年の歴史を持つ文化首都であるハノイのゲートウェイに相応しい空港
- 工期内に完成させ、質が高く完全に効率的な事業が確保されたことを評価

（ハイ副首相）



チュオン交通運輸副大臣（ニャットン橋）

- ハノイのシンボルである5つの門という文化の美しさと、ベトナムの象徴である竜が天に登る姿を表現。日越両国の友好関係に相応しい。

（チュオン交通運輸副大臣）

- 空港職員と日本人専門家は昼夜を問わず密接に協力した。

- 一番機が飛び立った時、ベトナム人と日本人が抱き合った。涙を流す者もいた。

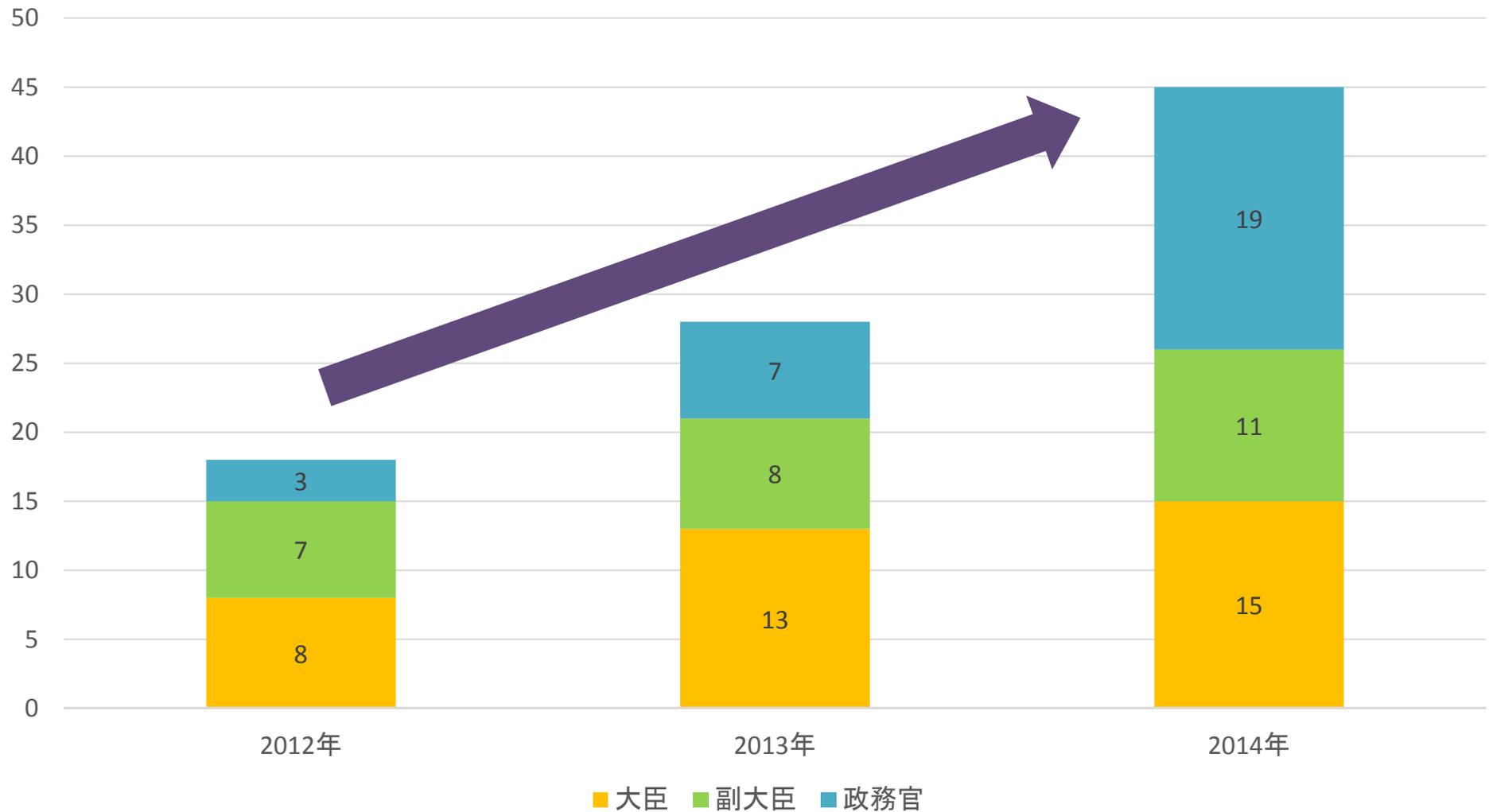
- 日本の友人に特別な感謝を申し上げる。

（フン空港会社会長）

トップセールス件数の推移

○ 国土交通省幹部によるトップセールス件数は年々増加傾向にある。

国土交通省幹部によるトップセールス実施件数(外国訪問・表敬)



トップセールスが受注に結びついた事例

● トップセールスの成功事例

英国都市間高速鉄道プロジェクト(IEP)

プロジェクト概要



- 老朽化した主要既存路線向けの高速鉄道車両の全面的な更新プロジェクト (IEP: Intercity Express Programme)
- 英国鉄道史上最大規模(合計で約57億ポンド、866両の車両調達・約30年の保守等)
- 車両製造工場を建設し、英国の投資・雇用に貢献。

経緯

- 2010.5 国交副大臣、ヴィリアーズ運輸閣外大臣と会談
- 2010.6 日英首脳会談(キャメロン首相)
- 2010.11 国交政務官、ハウエル外務閣外大臣と会談
- 2011.9 国交相、ハモンド運輸相と会談(来日)
- 2012.4 日英首脳会談(キャメロン首相)
- 2012.7 **日立が受注**
- 2013.2 国交副大臣、バーンズ運輸閣外大臣と会談
- 2014.4 **追加受注決定**

タイ都市鉄道「パープルライン」

プロジェクト概要



- 都市鉄道整備(高架鉄道)プロジェクト(総延長23km、2016年8月開業予定)
- バンコクの都市鉄道プロジェクトにおける初の日本製車両導入案件
- 我が国鉄道事業者による初の海外車両等メンテナンス事業受注案件

経緯

- 2012.10 国交相、インラック首相・チャチャート副運輸相を表敬(於: バンコク)
国交省とタイ運輸省の間で鉄道分野の協力に関する覚書(大臣間)を締結
- 2013.3 第1回日タイ鉄道次官級会議 (於: バンコク)
- 2013.5 国交相がチャチャート運輸大臣と会談 (於: 東京)
- 2013.7 第2回日タイ鉄道次官級会議 (於: バンコク)
- 2013.9 国交相がチャチャート運輸大臣と会談 (於: バンコク)
- 2013.11 **日本企業連合による鉄道システム(車両、信号等)供給・保守請負契約業務の受注が決定**

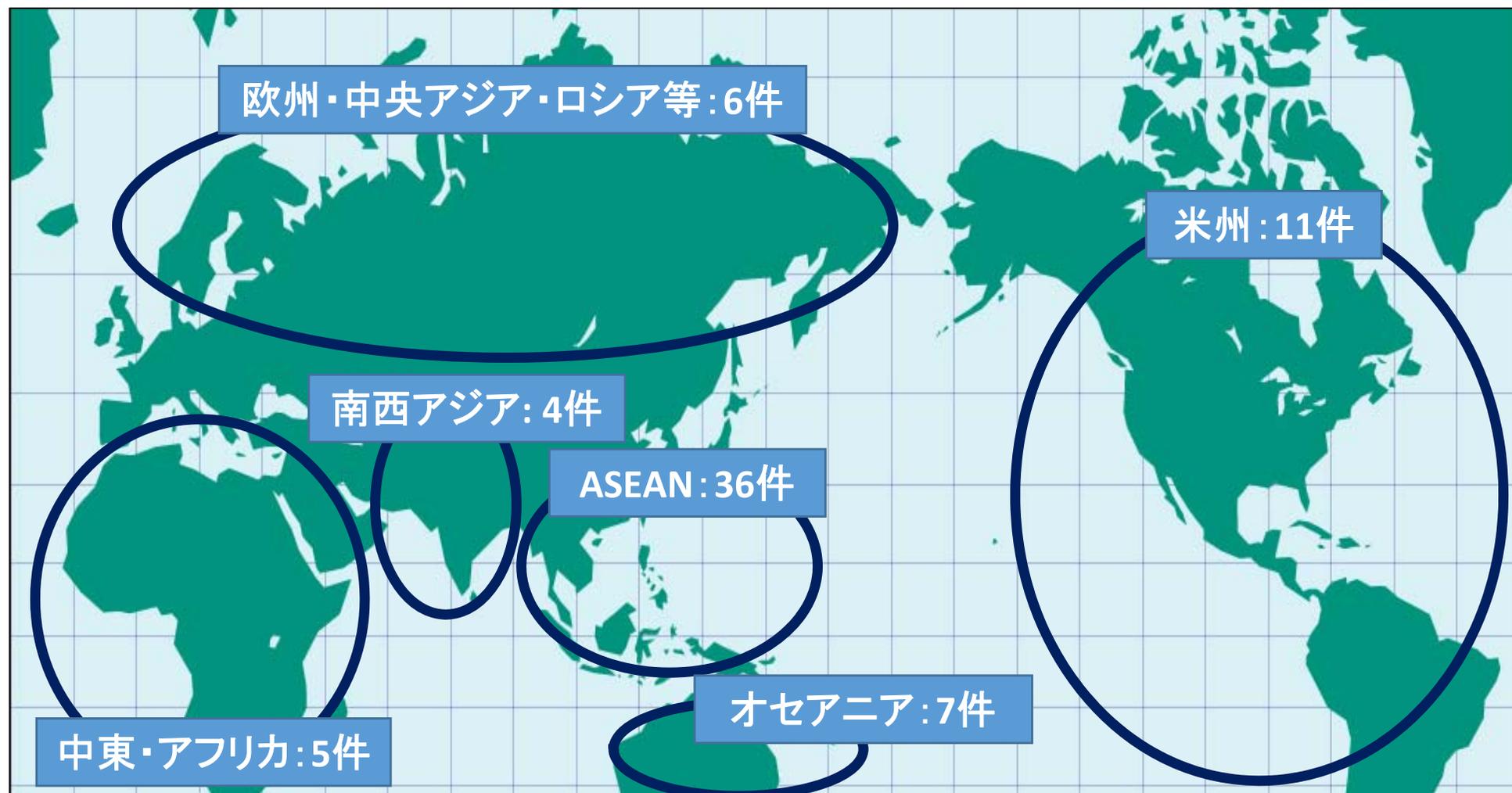
企業支援の取組状況：JOINへの出資相談件数

■ **出資相談件数**（平成26年10月～平成27年6月）： 69件

（分野別内訳）

鉄道15件、港湾14件、道路/橋梁10件、都市開発10件、船舶/海洋開発9件、空港7件、物流3件、その他1件

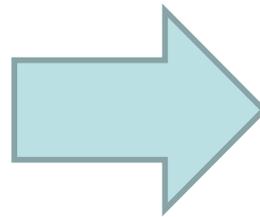
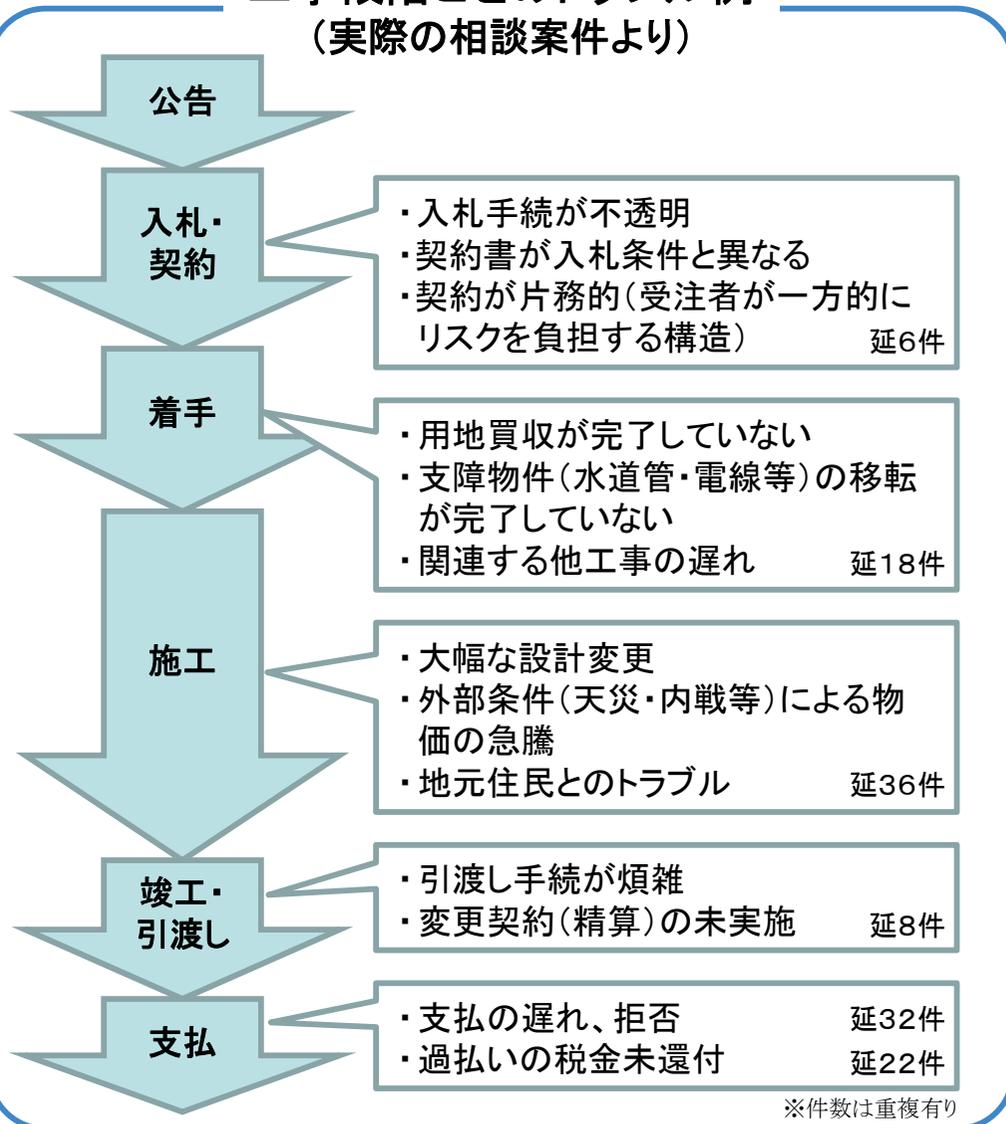
（地域別内訳）



企業支援の取組状況：海外建設ホットライン

- 海外建設プロジェクトにおける各種トラブルの相談窓口として、H21.5から「海外建設ホットライン」を開設
- 案件に応じ、トップクレーン（閣僚等から相手政府高官への直接の働きかけ）を含む働きかけ・専門家派遣等を実施

工事段階ごとのトラブル例 （実際の相談案件より）



相談案件 : 71件
うち解決済み : 27件

【トラブル事例】

【工事内容】

ベトナムにおける橋梁整備（円借款）

【トラブル内容】

契約書にも記載されている、先方政府による支障物件の移設に遅れが生じる。
支障物件移設の遅れにより、工期延長・追加経費が必要となるが、先方政府審査に時間を要す。

【対応】

- ・副大臣・国交省幹部等が先方政府副首相・担当大臣と会談を行った際、再三に亘り改善を申し入れ。
- ・工期延長、追加経費支払いについて合意がなされ、現在、追加経費が順次支払い中。

ソフトインフラの展開・人材育成の取組状況

- 国際規格等の制定に向けた議論に参画して我が国規格等を反映させる。
- 相手国における技術者・技能者層の育成を支援することにより、現地における持続的なインフラの運営・維持に貢献する。
- 相手国の制度整備に際し、我が国の経験・知見を活用して相手国に貢献するとともに、我が国企業の事業環境を改善する。

国際標準化に関する委員会(日本開催)

平成25年11月	汚泥の回収、再生利用、処理及び廃棄に関する国際規格案を作成するISO/TC275 の第1回会議
平成25年11月	鉄道分野専門委員会(TC269)の第2回総会
平成26年1月	「水の再利用」に関するISO専門委員会(TC282)第1回会議

人材育成に関する研修等

平成25年5月～平成28年3月	ミャンマー鉄道安全性・サービス向上プロジェクト(JICAへの協力)
平成25年7月	ナカラ港運営改善プロジェクト(モザンビーク)
平成25年9月	港湾経済研修(エジプト)
平成26年2月～3月	ASEAN気象レーダーワークショップ(バンコク)
平成26年3月	下水道推進工法に関するセミナー(ハノイ、ホーチミン)
実施中(平成26年7月～平成30年6月)	ブラジル人造船技能研修(JICAへの協力)
平成26年8月～12月	港湾ターミナル運営・荷役訪日研修、海外港湾EDIシステム関連研修等
実施中(平成27年4月～)	技能実習制度等を活用した建設人材育成

制度整備支援のためのセミナー

平成26年2月	ベトナム天然資源・環境省との土地・不動産分野法制度セミナー
平成26年10月	ベトナム天然資源・環境省との公共用地取得補償セミナー
平成27年1月	第2回日緬建設次官級会合及び建設業関連制度セミナー
平成27年6月	カンボジア国土整備・都市化・建設省との建設業関連制度セミナー

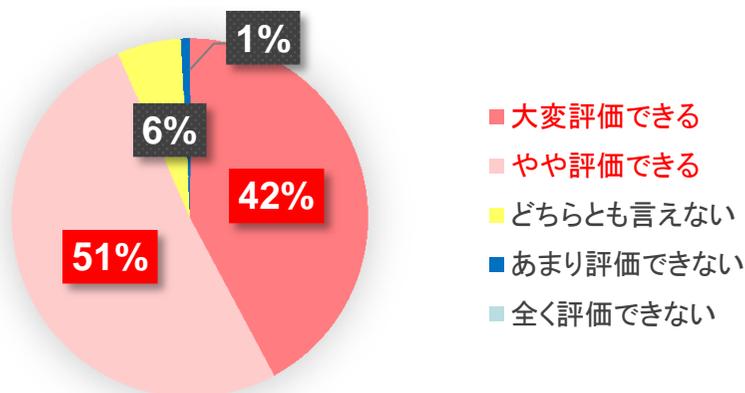
企業アンケート結果（※集計中につき速報値）

- インフラ関連企業633社を対象に、国土交通省のインフラ海外展開施策に関するアンケート調査を実施。

※アンケート回答社数：平成27年10月現在125社（集計中）

- **約9割**（速報値）の企業が国土交通省のインフラ海外展開施策を「**評価できる**」と回答。
- **約8割**（速報値）の企業が5年前と比べて「**評価できるようになった**」と回答。
- 一方、そもそも企業にあまり認知されていない企業支援の取組も存在し、周知・広報活動が課題。

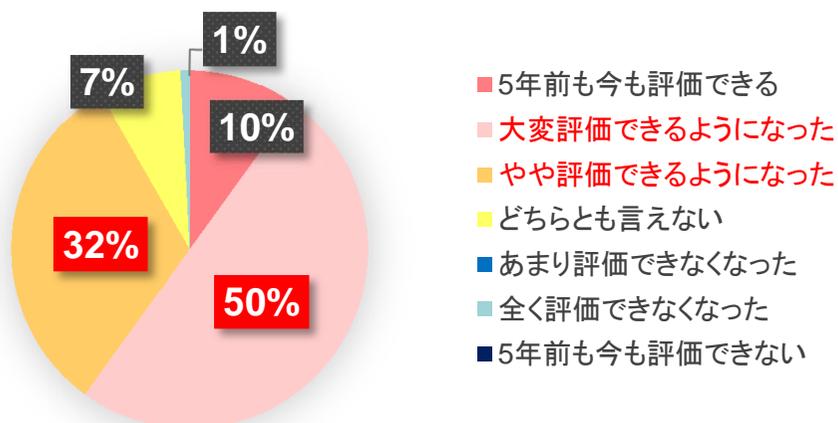
■ 国土交通省のインフラ海外展開施策に対する評価



■ 知っている国土交通省のインフラ海外展開施策 ※複数回答あり

施策	回答数	認知度
相手国要人とのハイレベル協議	118	94.40%
海外PPP協議会の開催	120	96.00%
相手国要人への情報発信	103	82.40%
海外進出企業の事業リスク軽減支援	88	70.40%
未開拓地域への進出支援	67	53.60%
海外ビジネストラブル対処支援	50	40.00%
国際ルール形成	81	64.80%
相手国の制度整備支援	49	39.20%
その他	22	17.60%

■ 5年前と比較した国土交通省のインフラ海外展開施策に対する評価



■ 強化すべき施策（※回答の一例、括弧内は業界）

- JOINの果たす役割を相手国に積極的にアピールすべき。（道路）
- 相手国の制度に関する知識のサポートや事業リスクの軽減支援を拡充してほしい。（鉄道）
- 相手国政府とのファイナンスを含めた枠組みを形成してほしい。（エンジニアリング）
- 日本仕様の国際標準化を進めてほしい。（建設業）
- トップセールスの訪問国、頻度を高めてほしい。（商社）
- 官民で現状・課題をよく意見交換し、共通の方向性を持つべき。（商社）

国際連携と情報発信

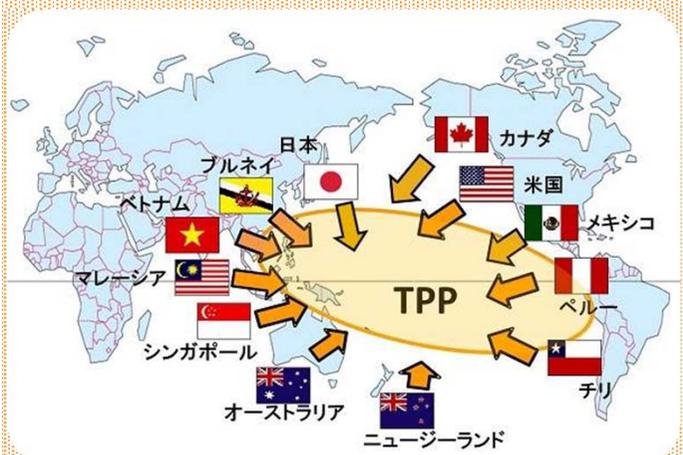
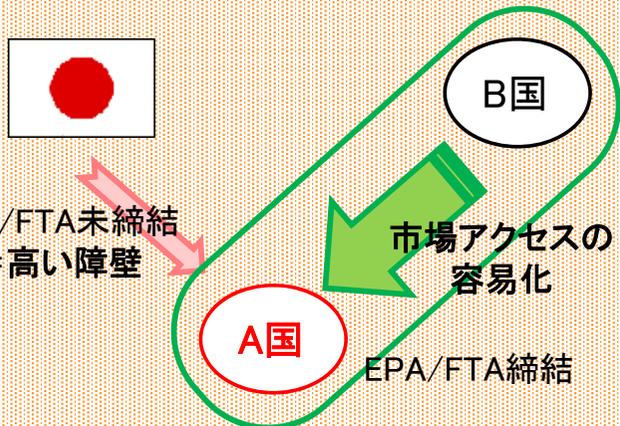
【概要】第5章 / 【実績・評価】第6章

国土交通省の国際連携

国土交通分野における国際連携を強化し、地球的課題の解決、日本の経験・成果・政策の情報発信等を通じ、我が国の存在感を高める。

経済連携・交渉

TPP、日EU EPA等の経済連携交渉において、国益を最大限に実現する。



多国間関係

多国間の枠組みに主導的に参画して、国際的課題解決への貢献や情報発信を図る。



- ・国際交通大臣会議 (ITF)
- ・APEC交通大臣会合
- ・日ASEAN交通大臣会合
- ・世界水フォーラム
- ・PIARC世界道路会議



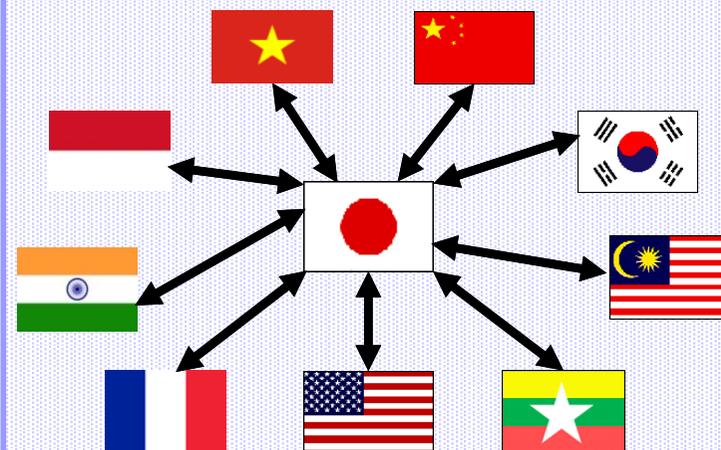
第8回APEC交通大臣会合



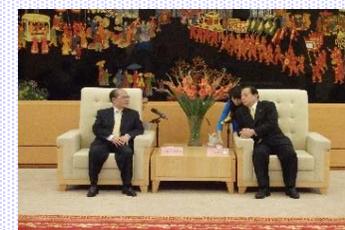
第7回世界水フォーラム

二国間関係

二国間会合を通じて、懸案の解決、政策の共有、協力関係の推進を図る。



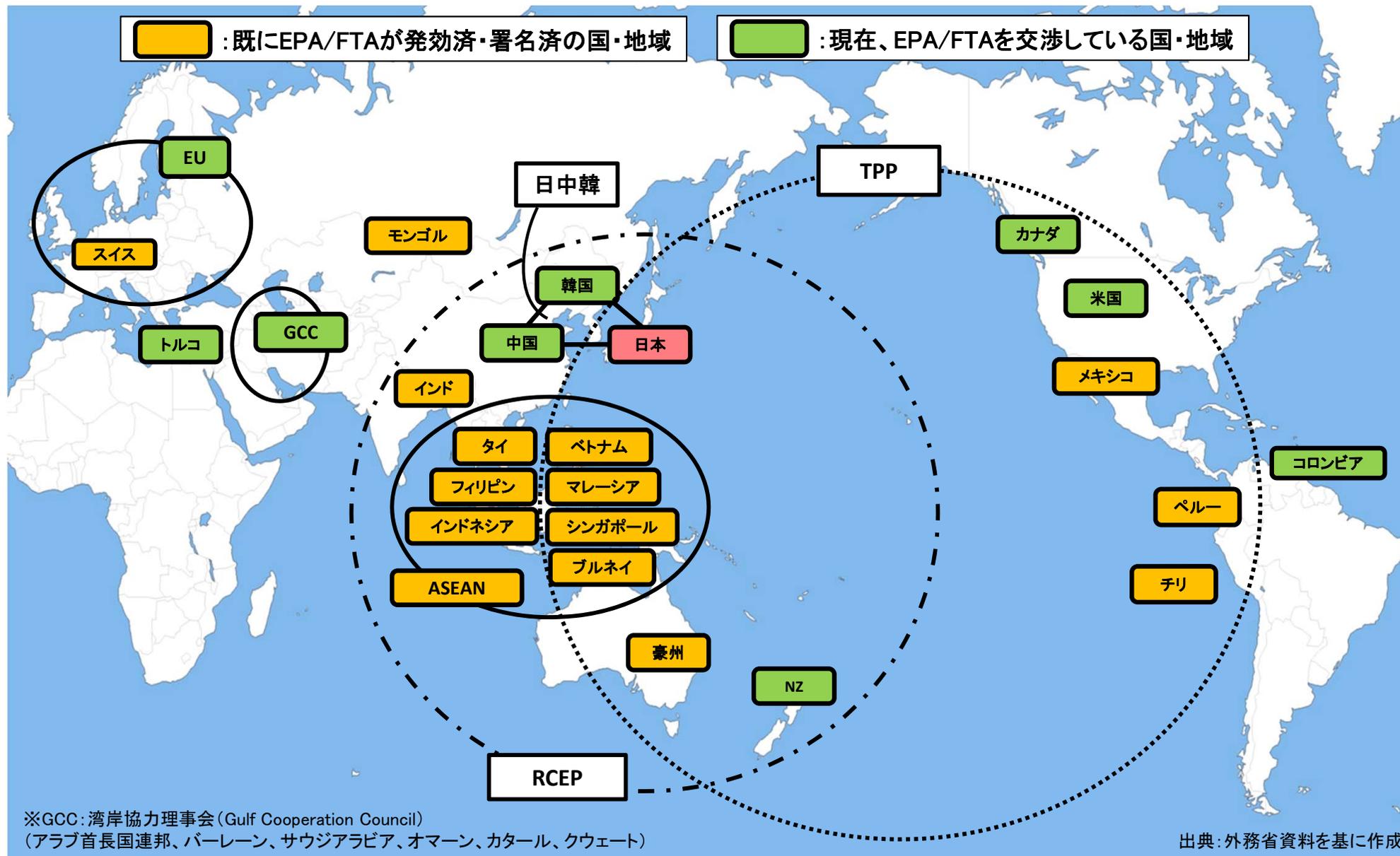
マレーシア国
公共交通委員会議長との会談



ベトナム国
国会議長との会談

経済連携協定等の状況

- ASEAN諸国を中心に15か国・地域との経済連携協定(EPA)が発効済・署名済。
- 国土交通分野については、①WTO協定の合意内容を目安とし、②これに上乗せする際は、安全・安心、国内秩序への影響等を考慮して対処する。



国土交通省から職員を派遣

• 経済協力開発機構 (OECD)	3名
• 世界気象機関 (WMO)	3名
• アジア開発銀行 (ADB)	3名
• 国際民間航空機関 (ICAO)	2名
• 国際海事機関 (IMO)	3名
• 国連教育科学文化機関 (UNESCO)	2名
• 国際水路機関 (IHO)	1名
• アジア海賊対策地域協力協定 (ReCAAP) 事務局	1名
• 世界銀行 (WB)	1名

計 19名

※2015年9月現在

国土交通省が拠出金・分担金を負担

• 世界気象機関 (WMO)	7億5,909万円
• 国際民間航空機関 (ICAO)	6億7,866万円
• 経済協力開発機構 (OECD)	1億6,846万円
• 国際海事機関 (IMO)	1億5,564万円
• 世界観光機関 (UNWTO)	7,236万円
• ASEAN貿易投資観光促進センター	6,889万円
• 国連経済社会局 (UNDESA)	4,560万円
• 主要執行理事会 (CEB)	1,940万円
• 国連人間居住計画 (UN-HABITAT)	1,843万円
• 北西太平洋地域海行動計画 (NOWPAP)	1,455万円
• 国連開発計画 (UNDP)	1,213万円
• 国際水路機関 (IHO)	1,071万円
• 国際コスパス・サーサット委員会	395万円
• 世界道路協会	257万円
• 国際航路標識協会 (IALA)	184万円
• 国際航路協会 (PIANC)	122万円
• 国際港湾協会 (IAPH)	79万円
• アジアオーストラレイシア道路技術協会	3万円
• 国際荷役調整協会 (ICHCA)	3万円

計 20億3,432万円

※2014年度実績

国際機関・会議の活用

○ 国際機関・会議の活用例

国際ルール作りを主導（国益に適う国際規則）

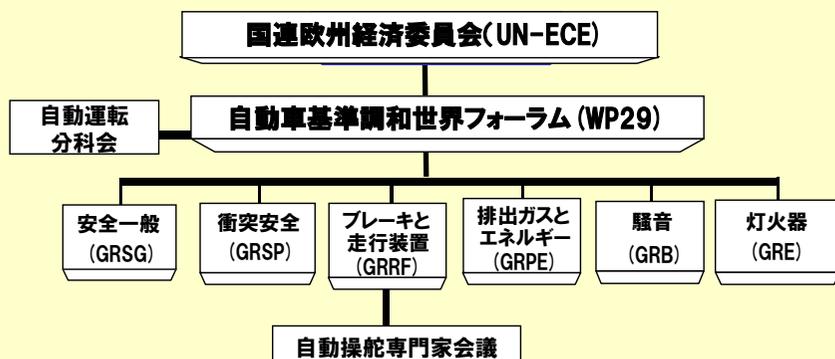
国連WP29における自動車基準の国際調和

目的

安全で環境性能の高い自動車を容易に普及させる観点から、自動車の安全・環境基準を国際的に調和することや、政府による自動車の認証の国際的な相互承認を推進することを目的としている。

参加国・地域等

欧州各国、EU、日本、米国、カナダ、オーストラリア、南アフリカ、中国、インド、韓国等、OICA（国際自動車工業会）、IMMA（国際二輪自動車工業会）、ISO（国際規格協会）、CLEPA（欧州自動車部品工業会）、SAE（自動車技術会）等



日本はWP29に積極的に参加し、安全・環境基準の国際調和を推進するとともに、安全・環境性能に優れた日本の自動車や新技術を国際的に普及させていくこととしている。

日本の成果・政策を外国に発信

APEC交通大臣会合

概要

- ・APECは、アジア太平洋地域の持続可能な成長と繁栄に向けて、貿易・投資の自由化、ビジネスの円滑化、経済・技術協力等の活動を行う経済協力の枠組み。
- ・大臣会合では、APEC域内における運輸分野に関する様々な問題について議論を行い、大臣共同声明を発出する。

加盟国・地域

オーストラリア、ブルネイ、カナダ、チリ、中国、中国香港、インドネシア、日本、韓国、マレーシア、メキシコ、ニュージーランド、パプアニューギニア、ペルー、フィリピン、ロシア、シンガポール、チャイニーズ・タイペイ、タイ、米国、ベトナム

開催実績

- 第1回：1995年6月（米国・ワシントンDC）
- 第2回：1997年6月（カナダ・ヴィクトリア）
- ⋮
- 第8回：2013年9月（日本・東京）
- 第9回：2015年10月（フィリピン・セブ）

第9回会合では、我が国の考え方が反映された大臣共同声明及び我が国提案の運輸分野に係る3つのプロジェクト（コネクティビティマップ・PPPベストプラクティス、質の高い交通事例集）を各国に向けて発信。

日本から提案した新しい考え方の例

「防災協働対話」

- 相手国と産官学で連携し、平常時から防災分野の二国間協力関係を強化する。
- タイ(H25.9)をはじめ、6か国と枠組みを構築。

「質の高い交通」

- より安全で、より環境にやさしく、より利便性の高い交通システムを目指す。
- APEC交通大臣会合で提唱。(H25.9)

「質の高いインフラ」

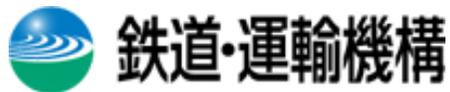
- 一見、値段が高く見えるものの、使いやすく、長持ちし、環境に優しく災害の備えにもなるため、長期的に見れば安上がりになる。
- 安倍総理が提唱。(H27.5)

日本で開催した大臣会合

2009	<ul style="list-style-type: none"> ● 環境エネルギー交通大臣会合 ● 日中韓観光大臣会合
2010	<ul style="list-style-type: none"> ● アジア太平洋地域インフラ大臣会合 ● 航空保安アジア太平洋地域大臣会合
2011	—
2012	—
2013	<ul style="list-style-type: none"> ● APEC交通大臣会合
2014	<ul style="list-style-type: none"> ● 日中韓物流大臣会合
2015	<ul style="list-style-type: none"> ● 国連防災世界会議 ● 日中韓観光大臣会合
2016	<ul style="list-style-type: none"> ● G7交通大臣会合

参考資料

主な国土交通省関連外郭団体について



独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

- 職員数：1,604名(平成27年8月現在)
- 鉄道の建設や、鉄道事業者、海上運送事業者などによる運輸施設の整備を促進するための助成などの支援を行う。



独立行政法人 国際観光振興機構

- 職員数：105名(平成27年4月現在)
- 海外14事務所のネットワークを活かし、観光庁と一体となって、海外における訪日プロモーション事業、国際会議等の誘致・開催支援を行うとともに、海外現地の市場分析等を実施する。



一般社団法人 日本旅行業協会

- 正会員：1,140社(平成27年9月現在)
- 旅行者に対する旅行業務の改善並びに旅行サービスの向上等を図るとともに、会員相互の連絡協調につとめ、もって旅行業の健全な発展に寄与すること。



独立行政法人 都市再生 機構

- 職員数：3,201人(平成27年4月現在)
- 民間による都市再生の推進、団地の総合的な再生・活用の実施、復興事業や都市の防災機能の強化の支援を行う。



一般社団法人 海外建設協会

- 正会員：48社(平成27年5月現在)
- 海外の建設事業等に関する調査・研究、セミナー・海外要因等の要請のための講座等の開催、建設業を通じた国際貢献及び国際交流を促進するための活動を実施。



株式会社 海外交通・都市開発事業支援機構

- 職員数：37名(平成27年9月現在)
- 我が国に蓄積された知識、技術及び経験を活用し、我が国事業とともに海外の交通インフラ・都市開発事業を行う現地事業体に出資し、ハンズオン支援を行う。

ODAの概要：日本のODAの歩み

ODA(Official Development Assistance: 政府開発援助)とは
 政府・政府関係機関が、開発途上国の経済・社会の発展や福祉の向上のために行う国際協力のこと。

1954～1960年代：日本のODAのはじまり

- 1954 コロンボ・プランに加盟し、技術協力開始
- 1958 円借款開始(最初の供与先はインド)



←1958年、コロンボ・プラン会議に日本代表として出発する池田国務大臣(右)。左は見送りの佐藤大蔵大臣(ともに役職は当時)

1960年代～1980年代：日本のODAの拡充と多様化

- 1965 青年海外協力隊創設
- 1974 JICA(国際協力事業団、現:国際協力機構)設立
- 1978 ODA第1次中期目標(ODAを3年間で倍増)発表
従来のアジア集中からグローバル展開へ
- 1987 国際緊急援助隊の派遣に関する法律が成立
- 1989 米を抜き、トップドナーとなる



1990年代：トップドナーとしての取組

- 1992 ODA大綱策定
- 1993 TICAD(アフリカ開発会議)プロセスの開始(オーナーシップとパートナーシップ)

2000年代～：21世紀の新たな開発課題への対応

- 2003 ODA大綱改定

2014年：ODA60周年

- 2015 ODA大綱改定 名称を開発協力大綱に変更

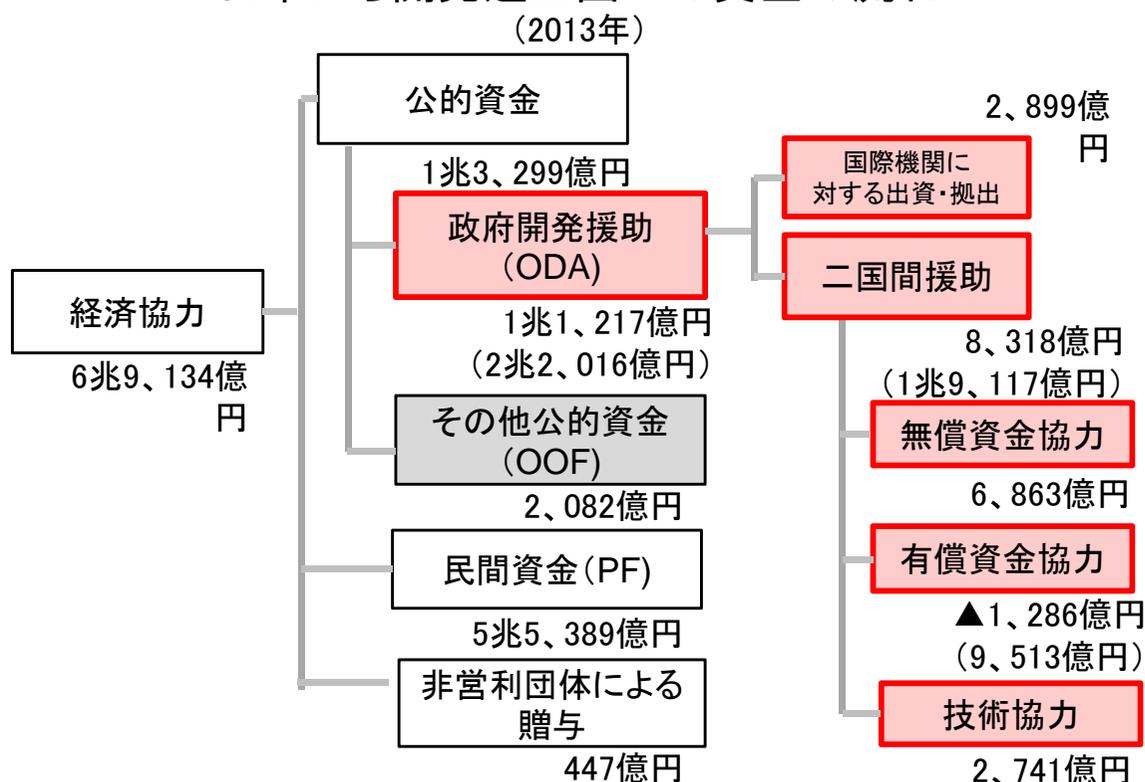


ODAの概要：日本のODAの現状

● 経済協力におけるODA、二国間ODA地域別配分推移

- 経済協力のうち、政府開発援助(ODA)は、開発途上国の「開発」のために、政府または政府の実施機関によって、開発途上国または国際機関に対し、公的資金を用いて資金・技術提供を行うもの。
- 二国間援助は、アジア地域が約6割前後で推移し、最も割合が多い。

日本から開発途上国への資金の流れ

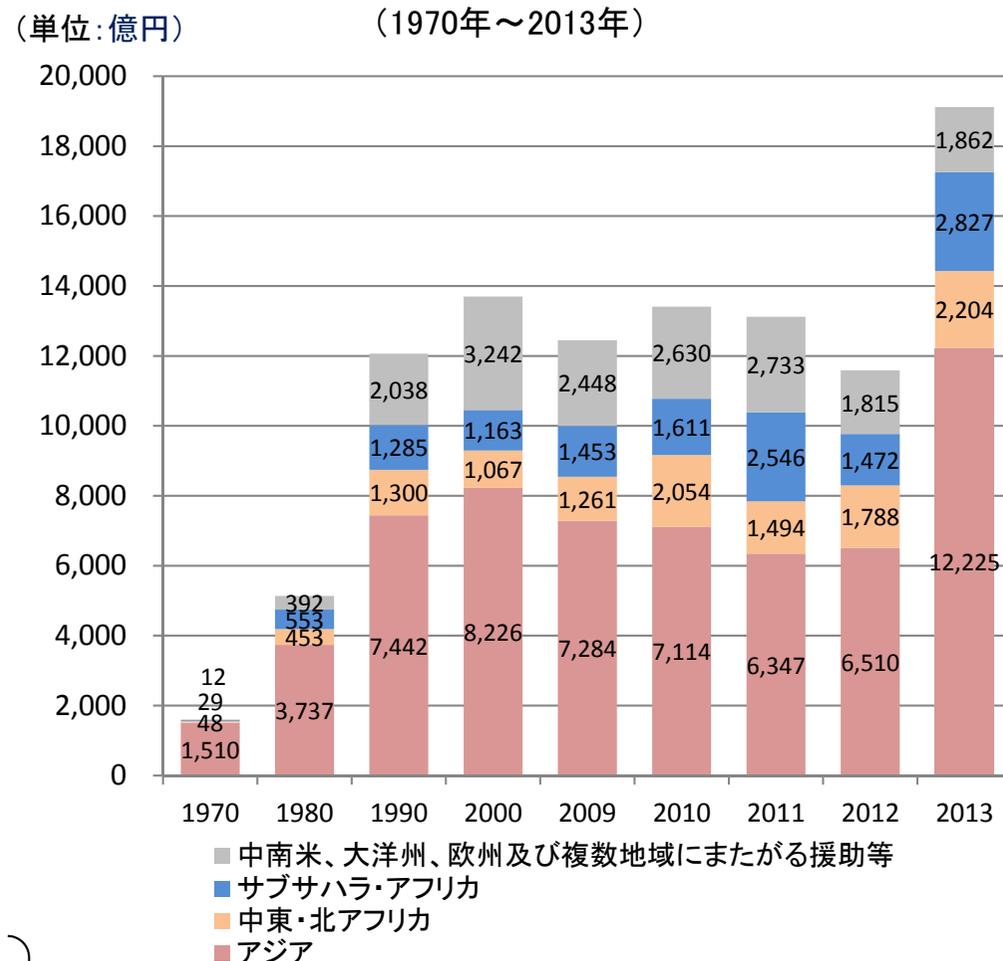


出典：2014年版 政府開発援助(OOA)白書図表Ⅲ-9より作成
 注：円借款は支出純額、カッコ内は支出総額(債務救済除く)
 2013年=97.591円/ドル(OECD-DAC指定レート)で計算

<参考>

支出総額(グロス)	当該年に実施した贈与、貸付等の総額(=支出総額(グロス))
支出純額(ネット)	支出純額(ネット) 過去の貸付の返済額

二国間ODAの地域別配分の推移



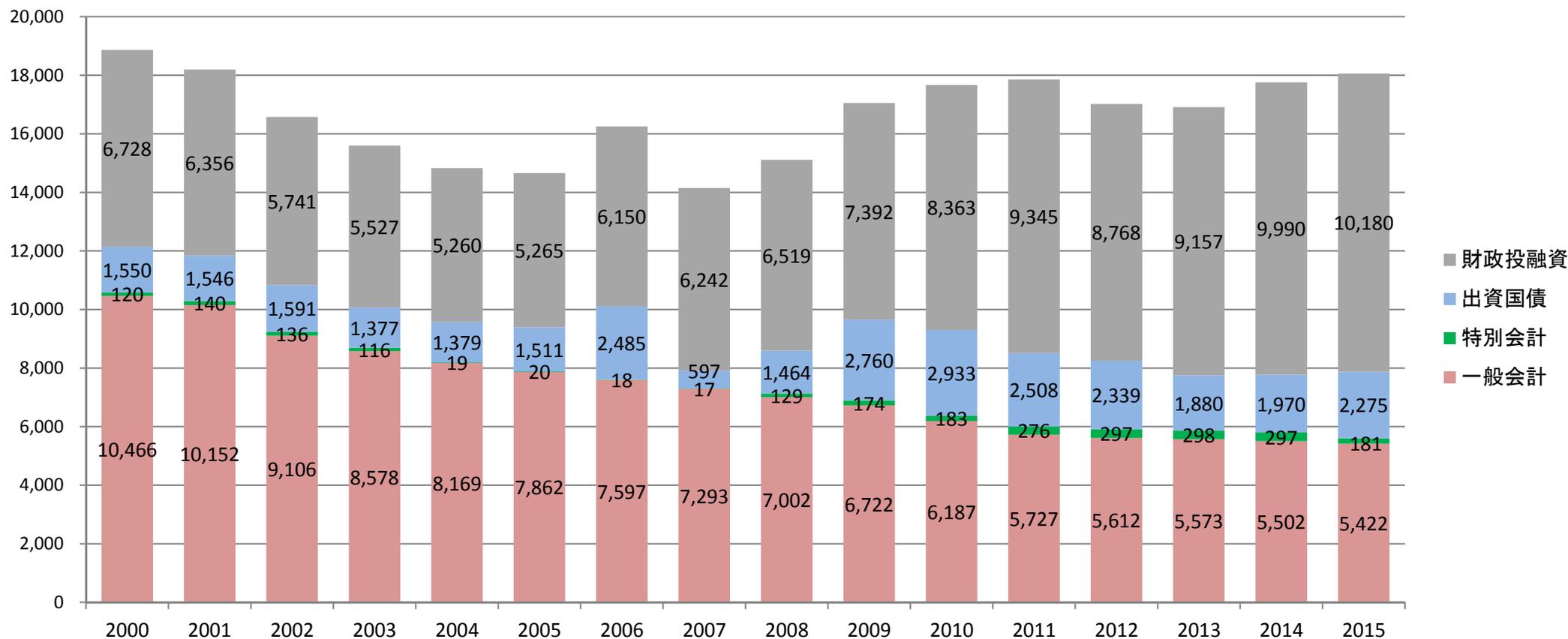
出典：2014年版 政府開発援助(OOA)白書 図表Ⅱ-2より作成
 注：円借款は支出純額(ネット)

ODAの概要：日本のODAの現状

● 我が国のODA予算の推移

○ODAの財源は、一般会計、特別会計、出資・拠出国債、財政投融资等の大きく4種類に分かれている。
 ○一般会計のODA予算は減少傾向にある一方、財政投融资が増えている。リーマンショック後(2009年以降)、全体としてみると1.7兆円から1.8兆円、ほぼ一定の規模を維持している。

(単位: 億円)



出典：外務省政府開発援助(ODA)白書2001～2014年度版、2015年は平成27年度 ODA事業予算(当初予算)の概要とその財源

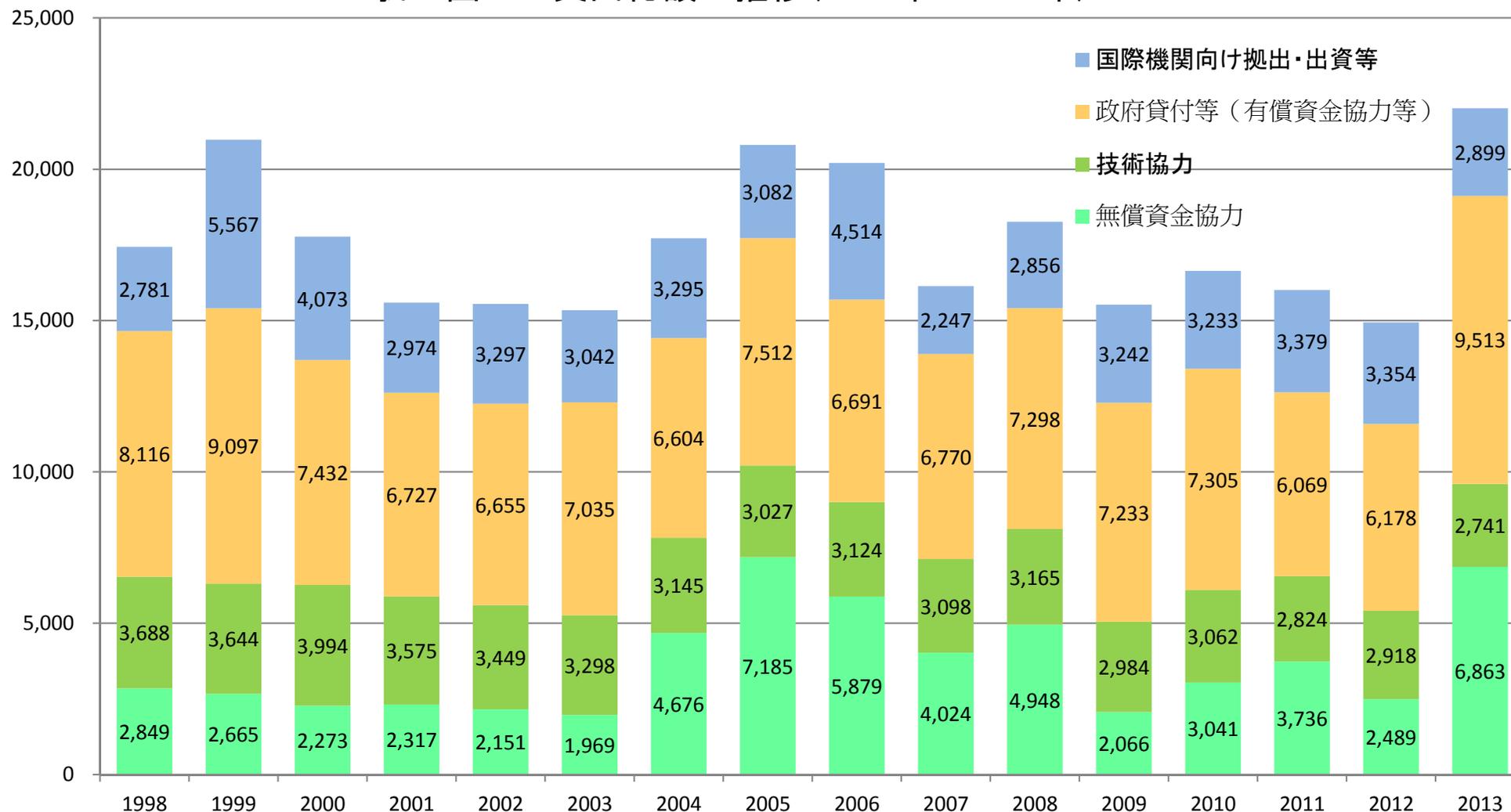
ODAの概要：日本のODAの現状

● ODA支出総額の推移

○我が国ODA支出総額ベースは、概ね1兆千億円から2兆円の間で推移していたが、2013年に大幅に増加し、約2兆2千億円の水準となった。

(単位: 億円)

我が国ODA支出総額の推移(1998年～2013年)



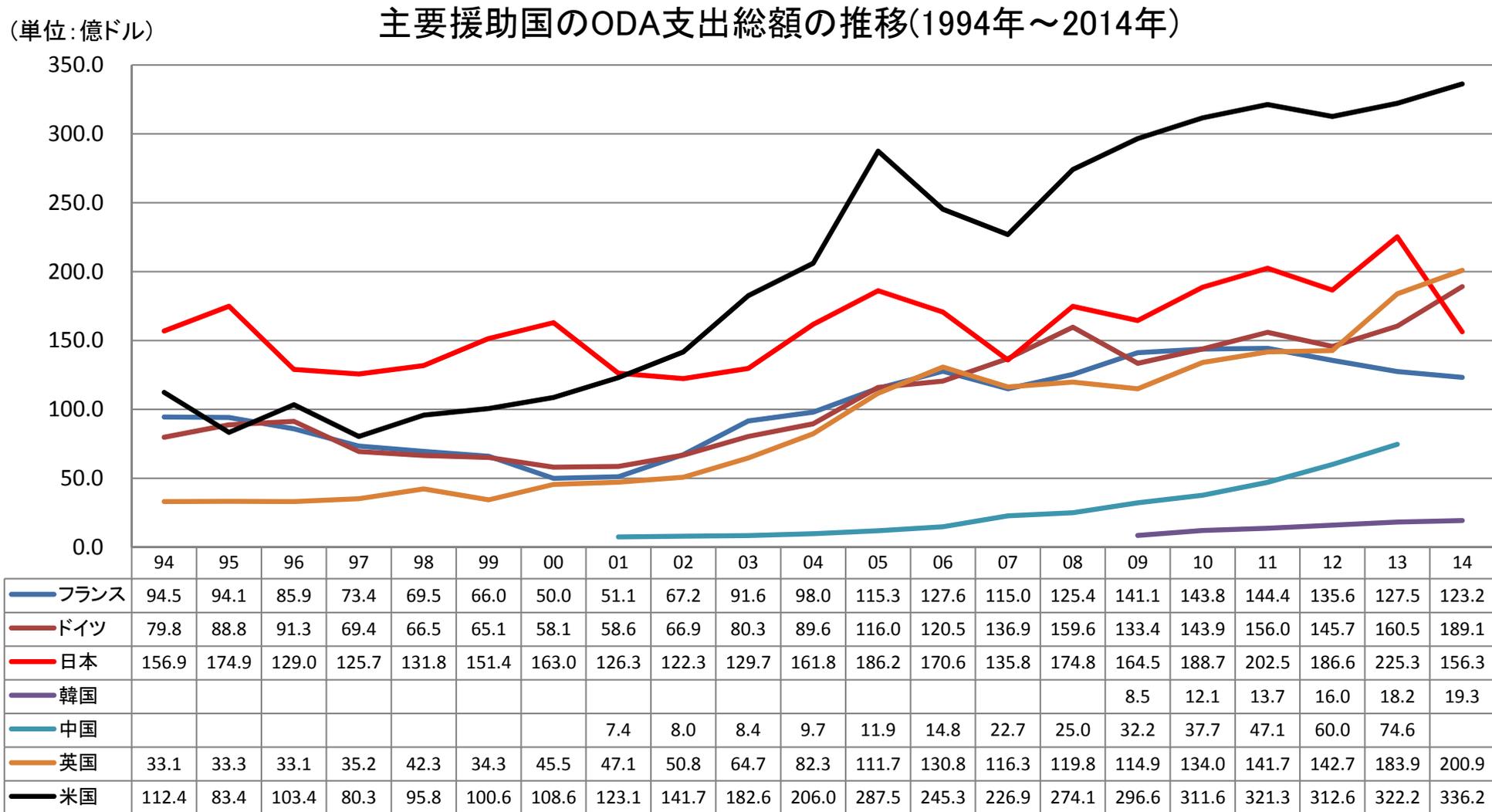
出典: 外務省政府開発援助(ODA)白書 1998年度～2014年度版

注: 支出総額ベース

ODAの概要：日本のODAの現状

● ODA支出総額の推移

○支出総額で見た我が国のODAが米国の半分程度、英独仏と同程度、中国の2倍程度である。



出典: 外務省ODA白書 図表Ⅱ-3 主要DAC加盟国の政府開発援助実績の推移(中国以外)、JICA Estimating China's Foreign Aid 2001-2013(中国)より作成

※2014は暫定値。我が国の2014年の数値が減少しているのは、為替レートが円安となった影響が大きい。

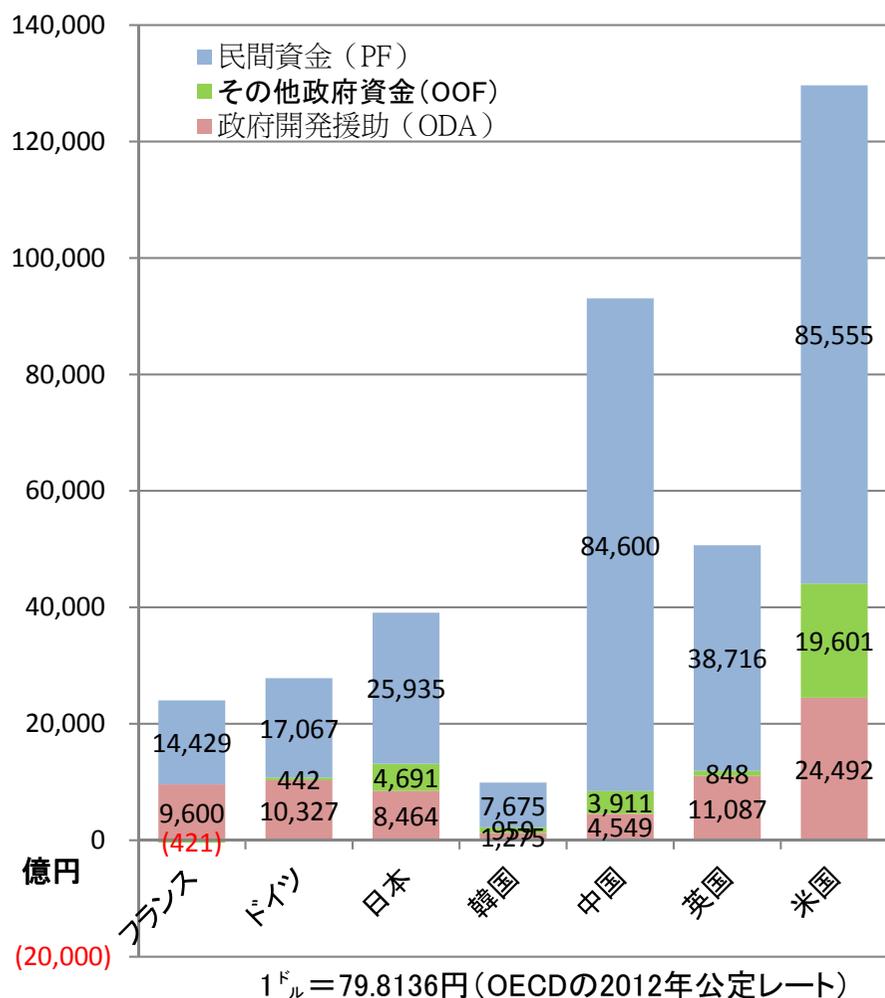
※※ 支出総額ベース。韓国のデータは2009年DAC加盟以降。

ODAの概要：日本のODAの現状

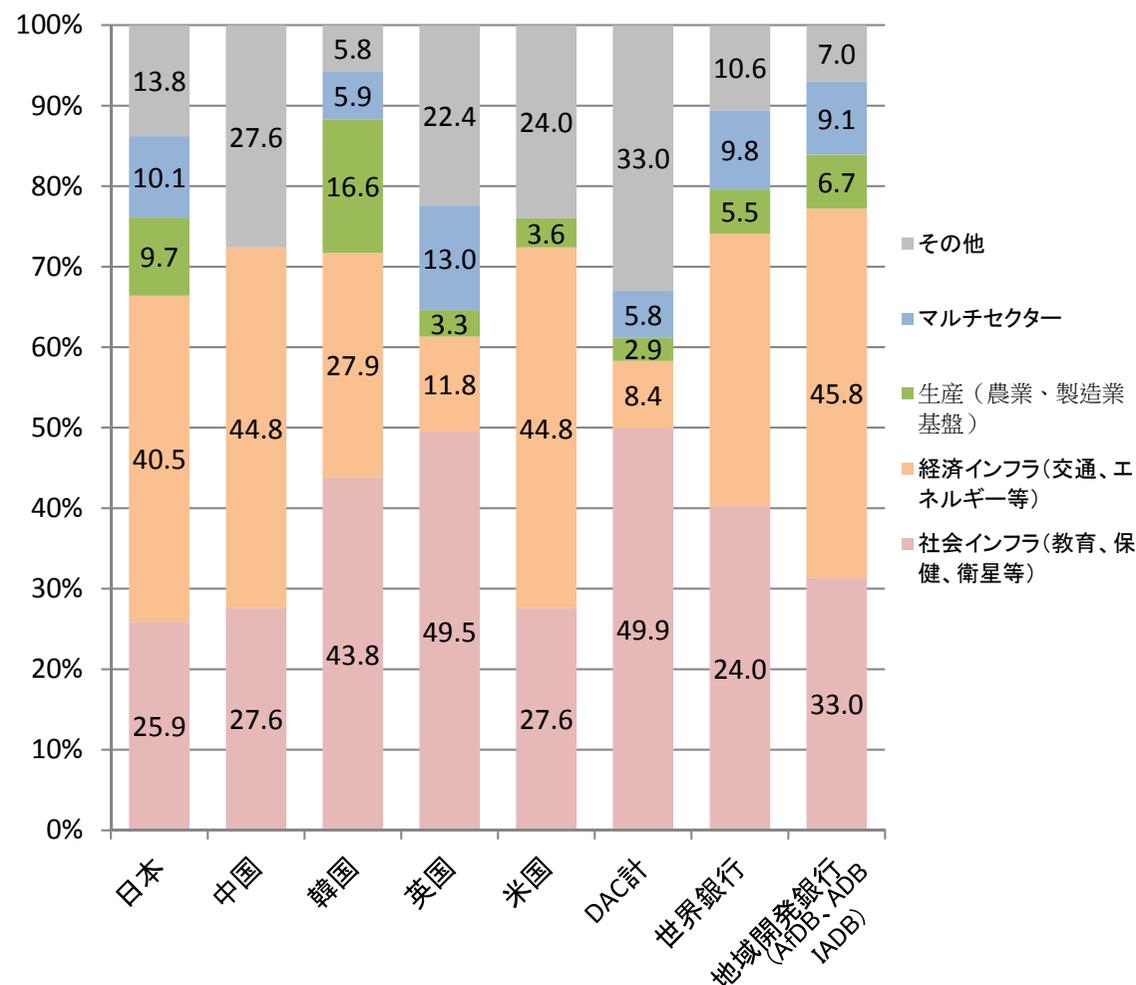
● 先進国、中韓との比較

○ODA支出額は米国、英国、ドイツの順であるが、民間資金の流れはODAを大きく上回る
 ○欧米及び韓国のODAは社会インフラに重点がある一方、日中は経済インフラに重点がある

国別の途上国向けODAや民間資金等の流れ(2012年)



主要国・国際金融機関ODAの対象分野(2013年)



出典：OECD Development Co-operation Report 2014(中国以外)、JICA Estimating China's Foreign Aid 2001-2013(中国)
 ※支出純額ベース。支出純額 = 支出総額 - 回収額(被援助国から援助供与国への貸付の返済額)。

国土交通省におけるインフラ海外展開

- 世界の膨大なインフラ需要を積極的に取り込むことにより、我が国の経済成長につなげていく。
- インフラシステム海外展開を強力に推進。(2020年に30兆円(2010年:約10兆円)の受注を目指す)

「川上」からの参画・情報発信

官民一体となった**トップセールス**の展開や**案件形成**等の推進、**情報発信**の強化

- トップセールス、相手国政府とのハイレベル協議、相手国要人の招聘等
- 官民連携による案件形成、海外PPP協議会の開催等
- 情報発信：
 - ・国際会議の機会等を活用



平成26年9月
インド・モディ首相との会談



平成27年3月
第2回シティツアー
(在京大使による
ゆりかもめ試乗)

ビジネスリスク軽減

我が国企業のインフラシステム海外展開・海外進出を行う**企業支援**

- 企業の事業リスク軽減のための支援：
 - ・(株)海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)の活用等
- ビジネストラブルの解決支援：
 - ・「海外建設ホットライン」の設置
 - ・二国間対話等



平成26年10月
JOIN設立



平成27年6月
日越建設次官級会合
品質管理WG

ソフトインフラの展開と人材育成

国際標準化の推進、制度整備支援、相手国人材の育成等

- 国際機関・標準化団体へ参画
- 相手国の制度整備支援：
 - ・セミナー・研修開催、専門家派遣等
- 相手国人材の育成支援



平成26年12月
ISO(国際標準化機構)
/TC269(鉄道分野専門
委員会)第3回総会



平成25年9～12月
JICA研修(下水処理
施設・都市排水)コース

- 日本は、4本柱からなる「質の高いインフラパートナーシップ」を通じて、各国・国際機関と協働し、「質の高いインフラ投資」を推進
- そのため、機能を強化したADBと連携し、今後5年間で従来の約30%増となる、約1、100億ドルの「質の高いインフラ投資」をアジア地域に提供
- これが触媒となり、可能性溢れるアジアに、世界中から、民間の更なる資金とノウハウが流れ込み、質・量ともに十分なインフラ投資が実現

背景

- アジア地域が、世界経済をけん引する成長センターとなるには、膨大なインフラ整備と、そのための莫大な資金が必要
- この点、国の持続的な発展と、人々に幸福と利益をもたらすためには、インフラの質をしっかりと確保することが大切

「質の高いインフラ投資」の提唱

- 「質の高いインフラ」とは、一見、値段が高く見えるものの、使いやすく、長持ちし、そして、環境に優しく災害の備えにもなるため、長期的に見れば安上がり
- 現地の人々の雇用を生み出し、スキルを高め、暮らしを改善することにも貢献

民間資金動員を通じた「質と量」双方の追求

- 「量より質」という発想ではなく、「質も量も」追求
- 「質と量」双方の追求は、民間資金がアジアのインフラ投資に流れ込む仕組みをつくりあげることで、可能性は大きく拡大
- 日本は、これを実現するために、4本柱からなる「質の高いインフラパートナーシップ」を展開、アジア各国による「質の高いインフラ投資」をサポート

「質の高いインフラパートナーシップ」を支える4本柱

- **第一の柱：**
日本の経済協カツールを総動員した支援量の拡大・迅速化
- **第二の柱：**
日本とADBのコラボレーション
- **第三の柱：**
JBICの機能強化等によるリスク・マネーの供給倍増
- **第四の柱：**
「質の高いインフラ投資」の国際的スタンダードとしての定着

トップセールスの実施状況

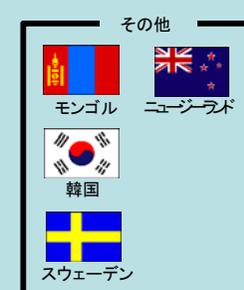
- 官邸において、総理による強力なトップセールスを実施。(2013年:64件、2014年:44件)
- 国土交通省においても、大臣、副大臣、政務官によるトップセールス(インフラに関する相手国政務との会談)を実施。
- 2014年は23か国、延べ84件につき実施。2013年(43件)に比べてほぼ倍増。
- 地域別では、ASEAN(41件)、南西アジア(16件)、中東(10件)が多い。(2014年)

国土交通大臣によるトップセールス

2014年(1月-12月): **27件**

2015年(1月-8月): **26件**

【2014年～2015年 トップセールス実施国(含む先方訪日)】

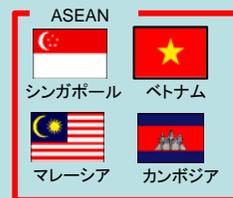


国土交通副大臣によるトップセールス

2014年(1月-12月): **21件**

2015年(1月-8月): **17件**

【2014年～2015年 トップセールス実施国(含む先方訪日)】



国土交通大臣政務官によるトップセールス

2014年(1月-12月): **36件**

2015年(1月-8月): **19件**

【2014年～2015年 トップセールス実施国・団体(含む先方訪日)】



(株)海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)は、我が国に蓄積された知識、技術及び経験を活用し、我が国事業者とともに海外の交通インフラ・都市開発事業を行う現地事業体に出資し、ハンズオン支援を行う。(平成26年10月20日設立)

《設立の背景》

- 新興国をはじめ、世界のインフラ事業の需要は膨大。
- 民間の資金とノウハウを期待する民間活用型が増加。
- 交通や都市開発のプロジェクトは、長期にわたる整備、運営段階の需要リスク、現地政府の影響力といった特性があるため、民間だけでは参入が困難。
- インフラシステム輸出戦略等、政府の方針に位置づけ。

【政府方針】

- ・ インフラシステム輸出戦略(平成25年5月17日 経協インフラ戦略会議決定)
- ・ インフラシステム安倍総理施政方針演説(平成26年1月24日)
- ・ 質の高いインフラパートナーシップ(平成27年5月21日)
- ・ 「日本再興戦略」改訂2015(平成27年6月30日 閣議決定)

《主な業務》

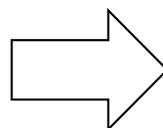
- 出資(民間との共同出資)
- ハンズオン支援(役員・技術者の人材派遣等)
- 相手国側との交渉

《支援対象事業》

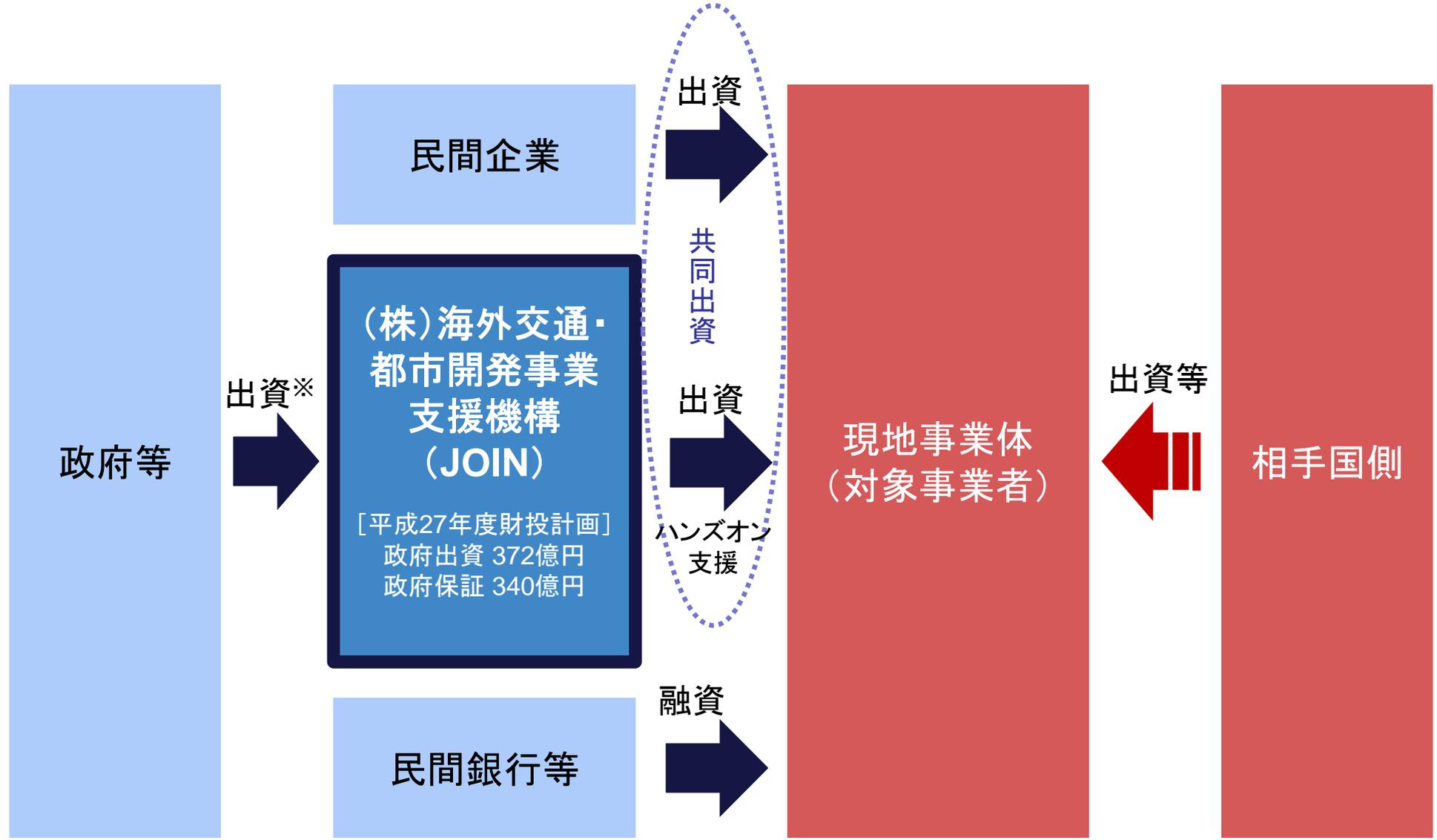
- 交通事業
 - ・ 鉄道、船舶、航空機による旅客・貨物運送事業
 - ・ 鉄道、道路、港湾、空港施設の維持、管理 等
- 都市開発事業
 - ・ 住宅、ホテル、オフィス等の建築物の建設
 - ・ 公園、下水道の運営・維持管理 等
- 上記の事業を支援する事業

《支援の効果》

- 海外市場への参入により世界の成長を取り込む
- 事業運営への参画により関連産業の受注機会を拡大する
- インフラ整備により日本企業の海外事業環境を改善する



我が国経済の持続的な成長に寄与



※政府から60億円、民間から59.45億円が出資

官民連携協議会等の取組状況

○官民連携による海外プロジェクトを「ジャパン・パッケージ」として推進するため、官民が広く参加し、海外PPP(パブリック・プライベート・パートナーシップ)案件等について、情報共有・意見交換を行う協議会を設置するとともに、トップセールスやセミナーを実施。

○海外道路PPP協議会

金融、商社、ゼネコン、高速道路会社等の民間企業及びJICA、JETRO、関係機関等、官民が広く参加し、海外道路PPPプロジェクトを推進。具体的な案件の推進に向け、国別WGで議論。

事務局：国土交通省道路局企画課
海外プロジェクト推進課

参加企業数：62

平成22年5月19日

第1回協議会開催

平成23年2月14日

第2回協議会開催

平成24年2月16日

第3回協議会開催

平成25年2月26日

第4回協議会開催

平成26年3月14日

第5回協議会開催

平成27年3月13日

第6回協議会開催



○海外水インフラPPP協議会

水源確保から上下水道事業までの水管理をパッケージとして捉え、国土交通省、厚生労働省、経済産業省など6省、関係機関、民間企業等とともに官民連携による海外展開を積極的に推進。

事務局：国土交通省海外プロジェクト推進課
厚生労働省水道課

経済産業省国際プラント・インフラシステム・水ビジネス推進室

参加企業数：181、参加地方自治体：12

平成22年7月6日

第1回協議会開催

平成23年2月14日

第2回協議会開催

平成24年2月16日

第3回協議会開催

平成25年2月1日

第4回協議会開催

平成26年1月30日

第5回協議会開催



○海外港湾物流プロジェクト協議会

今後も大きな需要が見込まれる海外港湾物流プロジェクトにおいて、官民連携による海外展開に向けた取組を積極的に行うための場として平成22年11月に設置。また、国別WGの設置、官民共同セミナーの開催等、海外プロジェクトの獲得に向けた取組を推進。

事務局：国土交通省港湾局産業港湾課
参加企業数：85

平成22年11月5日

第1回協議会開催

平成23年6月14日

第2回協議会開催

平成24年7月25日

第3回協議会開催

平成25年7月17日

第4回協議会開催

平成26年3月25日

第5回協議会開催

平成27年6月11日

第6回協議会開催



○海外エコシティプロジェクト協議会

アジア等の新興国において高まる環境共生型都市開発へのニーズに一元的に応えるため、幅広い業界にわたる国内企業が“ジャパンチーム”を形成し、構想・企画の川上段階から官民一体となって環境共生型都市開発事業の推進に貢献。

参加企業数：56



平成23年10月27日 第1回任意団体設立総会開催

平成24年10月31日 第2回総会開催

平成25年10月17日 第3回総会開催

平成26年7月15日 第4回臨時総会開催

平成26年11月28日 第5回総会開催

任意団体解散決議

平成26年11月28日 第1回一般社団法人設立総会開催

○海外鉄道推進協議会

我が国鉄道システムの海外への普及促進を図っていくための民間の母体として鉄道事業者、メーカー、商社等の鉄道関係者が幅広く参加して平成22年4月に発足。国土交通省等の関係省庁・関係機関と協議会の共催により高速鉄道セミナーを開催する等、官民の連携体制を強化。

平成26年1月29日
日印鉄道セミナー開催 参加企業数：54

平成26年4月8日

スウェーデン高速鉄道セミナー開催

平成26年5月1日

ミャンマー鉄道運輸大臣との意見交換

平成27年2月28日

インド高速鉄道セミナー開催

平成27年5月11日

日スウェーデン鉄道産業ビジネス・フォーラム開催



○航空インフラ国際展開協議会

海外における航空インフラプロジェクトは今後も大きな需要が見込まれているなか、国土交通省、外務省、財務省など3省、関係機関、民間企業とともに官民連携による海外展開を積極的に推進。

事務局：国土交通省航空局航空戦略課
国際企画室

参加企業数：70

平成25年4月25日

第1回協議会開催

平成26年6月2日

第2回協議会開催

平成27年5月28日

第3回協議会開催



○日本防災プラットフォーム

防災関連の海外プロジェクトに関連する国内の産官学の連携の促進、国内外の防災に資する製品・技術・知見を有する産官学の関係者による「検討の場」の構築により、防災分野における我が国の国際貢献の推進及び国際的プレゼンスの向上を図る。

防災協働対話等の政府間対話を通じて得られた諸外国のニーズを踏まえ、官民で連携した迅速な検討を実施。

参加企業数：111

平成26年6月4日

設立総会開催

平成26年9月11日

第1回年次総会開催

平成27年5月25日

第2回年次総会開催



ソフトインフラの展開と人材育成

- 国際規格等の制定に向けた議論に積極的に参加することにより我が国規格等を反映させるほか、我が国規格等のデファクト・スタンダード化を進める。
- 相手国の制度整備に際し、我が国の経験・知見を活用して相手国に貢献するとともに、我が国企業の事業環境を改善する。
- 相手国における技術者・技能者層の育成を支援することにより、現地における持続的なインフラの運営・維持に貢献する。

国際標準化の推進

- 国際機関の専門委員会における日本人の議長就任を後押し
(下線部:日本人が議長又は日本が幹事国)
- 各専門委員会の総会を日本で開催

【例】

- ISOに関する各専門委員会への参加
 - 設計・施工技術の規格制定
 - 水の再利用に関する専門委員会 (ISO/TC282)
 - 汚泥の回収、再生利用、処理及び廃棄に関する専門委員会 (ISO/TC275)
 - 高度道路交通システム(ITS)に関する専門委員会 (ISO/TC204)
 - 鉄道分野専門委員会 (IEC/TC9、ISO/TC269)
 - 地理情報に関する専門委員会 (ISO/TC211)

- 国際海事機関(IMO)における復原性に関する新基準策定を主導

- 国連自動車基準調和世界フォーラム(WP29)傘下の自動運転分科会及び国際的な車両型式認証の相互承認制度(IWVTA)専門家会議等における議論を主導

制度整備支援

- 相手国の制度整備を専門家派遣、セミナーの実施等により支援

【例】

- 建設・不動産分野の制度整備支援による新興国における効率的なインフラ整備への貢献、現地及び日系建設・不動産企業の事業環境改善
 - ベトナム天然資源・環境省との公共用地取得補償セミナー(平成26年10月)
 - カンボジア国土整備・都市化・建設省との建設業関連制度セミナー(平成27年6月)



平成27年6月
カンボジア国土整備・都市化・建設省との
建設業関連制度セミナー

人材育成

- 相手国において、インフラの整備・運営・維持管理を担う技術者・技能者層の育成を支援
- 個別案件の獲得を目的として、政府間の合意に基づく官民連携した研修を実施・支援

【例】

- 下水道推進工法に関するセミナーの開催
- 技能実習制度等を活用した建設人材育成
- ミャンマー鉄道安全性・サービス向上プロジェクト(JICAへの協力)
- ブラジル人造船技能研修(JICAへの協力)
- 港湾運営や港湾行政等に関する研修(JICA等への協力)
- ASEAN気象レーダーワークショップの開催



ミャンマー鉄道安全性・サービス向上プロジェクト



経済協力開発機構 (OECD)

- 本部: パリ
- 加盟国: 34か国
- ①経済成長、②途上国支援、③貿易自由化に貢献するため、経済・社会福祉の向上に向けた政策を推進。



国連世界観光機関 (UNWTO)

- 本部: マドリッド
- 加盟国: 158か国、準加盟国: 6地域、賛助加盟員: 400以上
- 開発と環境の持続可能性を含めた経済成長の牽引役としての観光を促進。



国連国際防災戦略事務局 (UNISDR)

- 本部: ジュネーブ
- 国際防災協力の枠組み構築、調整のための触媒的役割を果たすと共に、各国の防災政策実施を支援し、防災に関する国際的な指針の実施を推進。



国際民間航空機関 (ICAO)

- 本部: モントリオール
- 加盟国: 191か国
- 国際民間航空の安全かつ整然たる発達、国際航空運送業務の健全かつ経済的な運営のための各国の協力を推進。



国際海事機関 (IMO)

- 本部: ロンドン
- 加盟国: 171か国、準加盟国: 3地域
- 船舶の安全及び船舶からの海洋汚染の防止等、海事問題に関する国際協力を促進。



世界気象機関 (WMO)

- 本部: ジュネーブ
- 加盟国: 185か国、6地域
- 世界の気象業務の調和と統一のとれた推進に必要な企画・調整活動を実施。

委員からの主なご指摘と今後の取組方針

国際統括官

項目	指摘事項	対処方針
国土交通省の役割	国交省の役割、国交省内での総合政策局の国際部門と各局の国際部門の役割、それぞれの意義を記載すべき。	国際統括官及び総合政策局国際部門は、各局国際分野を横断的に総括する立場にあるところ、各組織の担う役割を国際分野について国土交通省の担う役割を踏まえつつ、わかりやすく説明する。
国際協力(ODA)	今まで国交省がやってきたこと、特にODA、国際標準づくり、国連での貢献など世の中にほとんど知られていないことを白書のように体系的に整理すべき。	これまで国土交通白書等において、国際機関への貢献と戦略的活用や国際標準化に向けた取組み等をまとめており、専門家派遣やJICA研修生の受入等のODAに係る国土交通省の取組みについても体系的に整理する。
	過去の「ODA」「国際機関への協力」に関して、国交省としての「インプット」(ヒト、モノ、カネ、技術等)は何があり、その結果は何か。さらに、「アウトカムあるいはインパクト」としてはどのようなものが考えられるか整理すべき。	これまで専門家派遣、研修員受入等の実績、国際機関への職員派遣、拠出金等の実績はそれぞれ調査しており、国土交通省としてのインプットとして整理しつつ、可能な限り対応するアウトカム・インパクトを特定・評価する方向で整理する。
インフラ海外展開	インフラ海外展開にあたり、どのようなボトルネックがあるか記載すべき。	経協インフラ戦略会議において、ボトルネックを整理しており、これらを含め整理する。
	インフラ海外展開における国益の定義を明快にすべき。	インフラ海外展開については、我が国企業の受注を通じた我が国産業の発展や経済成長、国際協力・連携については国際社会における我が国のプレゼンス拡大等が国益として考えられる。
	他国に関する分析をすべき。	経協インフラ戦略会議において、他国に関する分析を行っており、同会議における分析を含め、他国の動向を整理する。
	「質の高いインフラ」がいかに優れているか記載し、価値観・背景にある文化等も紹介すべき。	これまで日本のインフラ技術がいかに優れているか等について、総理自ら各国に向けて発信しており、国土交通省でもトップセールスの場面等を活用し、各国に対し発信している。また、日本のインフラ技術等をパンフレット等にまとめ、国際会議等の場で各国に紹介しており、これらの取組みの紹介も含めつつ、背景にある考え方についても整理する。

	<p>民間の海外進出に対し、国交省としてどういうサポートができ、もしくはできなかったかがある程度わかるような形の分析ないし評価を進めるべき。</p>	<p>民間企業の海外展開については、政府全体で支援に取り組んでいる。国土交通省の取組みとしては、「(株)海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)」の設立や「海外建設ホットライン」を通じたトラブル解決支援を行っており、こうした取組みの実績等を踏まえ、海外事業における官民の役割分担を整理するとともに、企業支援策を分析・整理する。</p>
	<p>民間が本来とるべきリスクをうまく分担して整理することも政府の役割であり、民間の負うリスクを軽減することで貢献していることを記載すべき。</p>	<p>民間のリスク軽減については、JICAやJBIC等と連携しつつ、政府全体として取り組んでいる。国土交通省においては、平成26年度に海外の交通・都市開発事業に対し、出資と事業参画を行うことを目的としたJOINを設立しており、JOINの事業参画等、民間の負うリスクの軽減につながる取組について整理する。</p>
<p>国際連携と情報発信</p>	<p>OECDやG8, G20のような国際的な大きな枠組みの中で、日本の戦略がどのように位置づけられているか、もしくは、国際的な流れの中で、日本はどうすべきか検討すべき。</p>	<p>外交戦略の一環として多国間の取組みを行っている中で、国土交通分野については、APEC交通大臣会合等の中で新たな概念等を提唱しており、これまでの実績を整理し、日本の国際社会における立ち位置を評価・分析する方向で整理する。</p>

(評価書の要旨)

テーマ名	国際コンテナ戦略港湾政策	担当課 (担当課長名)	港湾局港湾経済課 (課長：片山敏宏)
評価の目的、 必要性	<p>近年、船舶の大型化、船社間のアライアンスの進展により、基幹航路の寄港地の絞り込みが進行しており、我が国港湾を取り巻く状況は厳しさを増している。このような中、我が国産業の国際競争力を強化し、国民の雇用と所得を維持・創出するため、基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することを目的とした国際コンテナ戦略港湾政策に取り組んでいる。</p> <p>本政策レビューにより、これまで実施してきた国際コンテナ戦略港湾政策の施策の進捗や効果について評価を行い、政策のこれまでの取組について評価を実施し、これらの結果を今後の施策に反映させることを目的とする。</p>		
対象政策	<p>国土交通省では、平成22年8月に阪神港及び京浜港を国際コンテナ戦略港湾として選定して以降、ハード・ソフト一体となった国際コンテナ戦略港湾政策に取り組んでいる。</p> <p>本政策レビューでは、国際コンテナ戦略港湾政策を評価対象とし、具体的には、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の施策について評価を行う。</p>		
政策の目的	<p>国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、企業の立地環境を向上させ、我が国経済の国際競争力を強化し、ひいては我が国の雇用と所得の維持・創出を図る。</p> <p>具体的には、平成31年までに国際コンテナ戦略港湾に寄港する欧州基幹航路を週3便に増やすとともに、北米基幹航路のデイリー寄港を維持・拡大する。</p>		
評価の視点	<p>国際コンテナ戦略港湾政策として実施している「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の3本柱の施策について、実施状況の確認と効果の検討を評価の視点とする。</p>		
評価手法	<p>上記の評価の視点を踏まえ、過去の統計データ等を活用して、国際コンテナ戦略港湾政策として実施している「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の3本柱の施策の進捗、施策の効果について評価する。</p>		
評価結果 又は 作業報告	<p>「集貨」については、統合した港湾運営会社における集貨事業を支援する補助制度により、阪神港においては、阪神港と西日本諸港を結ぶ国際フィーダー航路の寄港便数が4割増加するなど、具体的な成果が出始めている。</p> <p>「創貨」については、昨年度に創設した物流施設の再編整備に対する補助制度を活用して、神戸港において高度な機能を有した物流施設が整備中であり、創貨効果が期待されている。</p> <p>「競争力強化」については、国際コンテナ戦略港湾における高規格コンテナターミナルの整備を進めており、2016年度までに12バースを整備予定である。また、阪神港においては昨年10月に神戸・大阪両港の特例港湾運営会社が経営統合し、「阪神国際港湾株式会社」が設立され、同年12月には同社に対して国から出資を行い、国、港湾管理者、民間の協働体制が構築された。</p>		

政策への 反映の方向 (想定方向)	今後の政策の方向性については、頂いたご指摘を踏まえながら、引き続き「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の施策を進め、国際基幹航路の我が国への寄港の維持・拡大を目指す。
第三者の 知見の活用	引き続き、国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会において、外部有識者からの意見を聴取する。
実施時期	平成26年度～平成27年度

平成 27 年度 政策レビュー結果(評価書)(構成案)

国際コンテナ戦略港湾政策

平成 27 年〇月
国土交通省

目 次

第1章 評価の概要

1. 評価の目的、必要性
2. 対象政策
3. 評価の視点
4. 評価手法
5. 第三者の知見の活用

第2章 コンテナ輸送及び我が国港湾の現状と課題

1. コンテナ輸送に係る我が国港湾政策の体系と変遷
 - ・コンテナ輸送の全体像と国際コンテナ戦略港湾政策の占める位置について述べる。
 - ・コンテナ輸送に係る我が国港湾政策の変遷について述べる。
2. コンテナ輸送に係る海外情勢の変化
 - ・コンテナ輸送に係る海外情勢の変化について述べる。
3. 我が国港湾の現状と課題
 - ・日本の港湾とアジア主要港の基幹航路数の変遷について述べる。
 - ・日本の港湾の特性と海外諸港の特性との比較について述べる。
 - ・輸出入コンテナ貨物の国内輸送分担率について述べる。
 - ・我が国港湾の課題について述べる。
 - ・海外諸港の代表例として釜山港の施策・取組について述べる。

第3章 国際コンテナ戦略港湾政策の経緯と概要

1. 国際コンテナ戦略港湾政策の経緯
 - ・国際コンテナ戦略港湾政策の経緯、関連する法令、港湾運営会社制度について述べる。
2. 国際コンテナ戦略港湾政策の概要
 - ・国際コンテナ戦略港湾政策の概要、施策体系、政策目標について述べる。

第4章 国際コンテナ戦略港湾政策の実施状況と評価

1. 戦略港湾への「集貨」の実施状況と評価
 - ・フィーダー機能強化事業の実施状況と評価について述べる。
 - ・国際戦略港湾競争力強化対策事業の実施状況と評価について述べる。
2. 戦略港湾背後における「創貨」の実施状況と評価
 - ・戦略港湾背後への物流施設の整備の実施状況と評価について述べる。
3. 戦略港湾の「競争力強化」の実施状況と評価
 - ・大水深コンテナターミナルの整備の実施状況と評価について述べる。
 - ・港湾運営会社制度の実施状況と評価について述べる。

第5章 今後の政策の方向性

1. 国際コンテナ戦略港湾政策の今後の方向性
 - ・評価から明らかになった課題に対する今後の方向性について述べる。

平成27年度政策レビュー

国際コンテナ戦略港湾政策 参考資料

平成27年10月
国土交通省港湾局

第1章 評価の概要

- 1-1. 政策レビューの全体構成
- 1-2. 評価の目的・必要性、評価の視点、
- 1-3. 第三者の知見の活用

第2章 コンテナ輸送に係る我が国港湾の現状と課題

- 2-1. コンテナ輸送に係る我が国港湾政策の体系と変遷
- 2-2. コンテナ輸送に係る海外情勢の変化
- 2-3. 我が国港湾の現状と課題

第3章 国際コンテナ戦略港湾政策の経緯と概要

- 3-1. 国際コンテナ戦略港湾政策の経緯
- 3-2. 国際コンテナ戦略港湾政策の概要

第4章 国際コンテナ戦略港湾政策の実施状況と評価

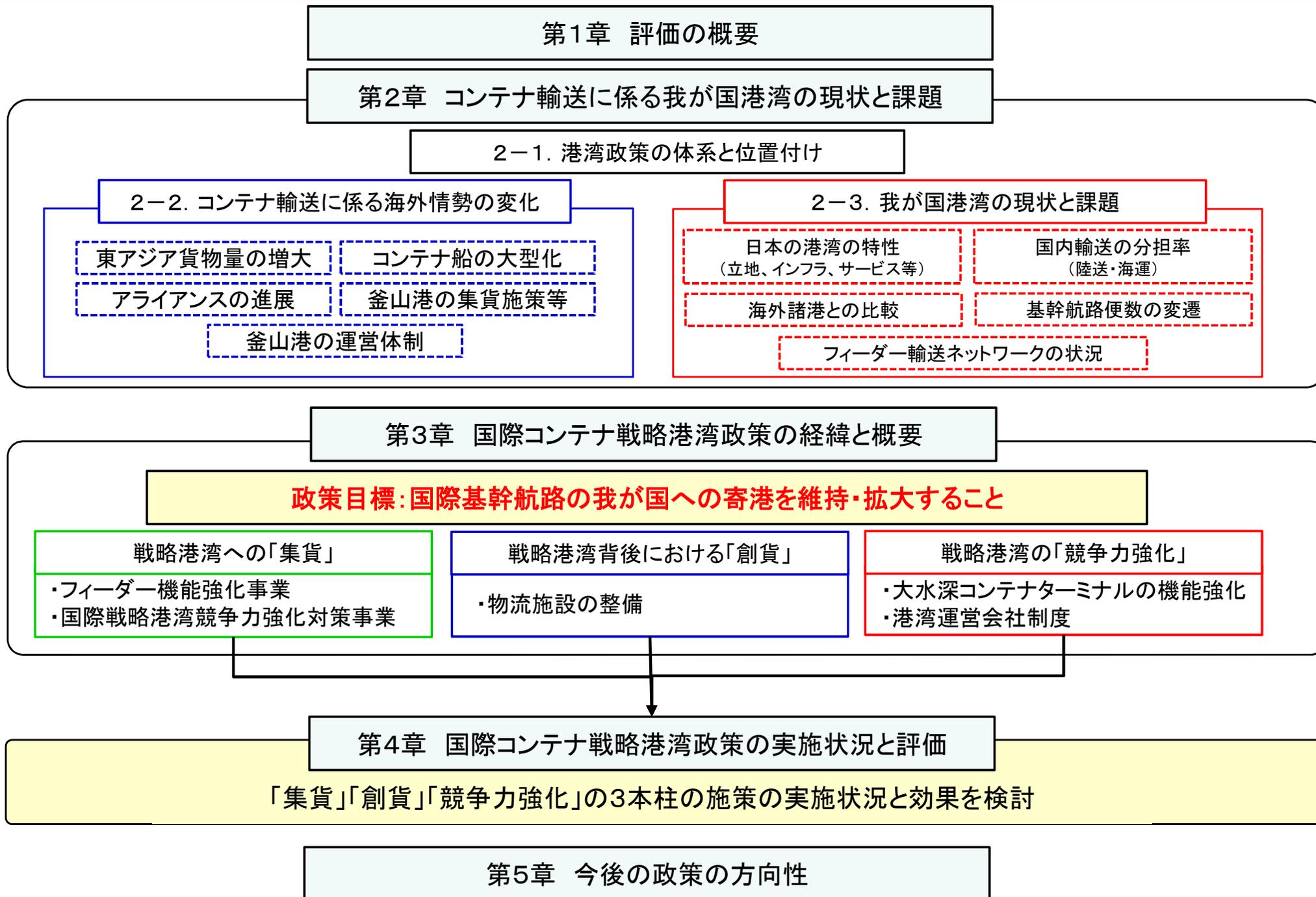
- 4-1. 戦略港湾への「集貨」の実施状況と評価
- 4-2. 戦略港湾背後における「創貨」の実施状況と評価
- 4-3. 戦略港湾の「競争力強化」の実施状況と評価

第5章 今後の政策の方向性

- 5-1. 国際コンテナ戦略港湾政策の今後の方向性
- 5-2. これまでの主なご指摘と対応方針

第1章 評価の概要

1-1. 政策レビューの全体構成



1-2. 評価の目的・必要性

評価の目的、必要性

近年、船舶の大型化、船社間のアライアンスの進展により、基幹航路の寄港地の絞り込みが進行しており、我が国港湾を取り巻く状況は厳しさを増している。このような中、我が国産業の国際競争力を強化し、国民の雇用と所得を維持・創出するため、基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することを目的とした国際コンテナ戦略港湾政策に取り組んでいる。

本政策レビューにより、これまで実施してきた国際コンテナ戦略港湾政策の施策の進捗や効果について評価を行い、政策のこれまでの取組について評価を実施し、これらの結果を今後の施策に反映させることを目的とする。

評価の視点

国際コンテナ戦略港湾政策としてこれまで実施してきた「集貨」、「創貨」、「競争力強化」に関する施策の進捗、施策の効果を評価の視点とする。

- 戦略港湾への「集貨」－ 広域からの貨物の集約
 - ・フィーダー機能強化事業の実施状況及び効果の検討
 - ・国際戦略港湾競争力強化対策事業の実施状況及び効果の検討
- 戦略港湾背後における「創貨」－ 貨物の創出
 - ・物流施設の整備の実施状況及び効果の検討
- 戦略港湾の「競争力強化」－ 大型船への対応、効率的な港湾運営
 - ・大水深コンテナターミナルの機能強化の実施状況及び効果の検討
 - ・港湾運営会社制度の実施状況及び効果の検討

国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会において、外部有識者からの意見を聴取する。

<概要>

国土交通省では、平成22年8月に、阪神港及び京浜港を国際コンテナ戦略港湾に選定して以降、ハード・ソフト一体となった国際コンテナ戦略港湾政策に取り組んできた。こうしたなか、海運・港湾を取り巻く情勢の変化を踏まえ、政策の深化と加速を図る観点から、平成25年7月に「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」を設置し、平成26年1月には「最終とりまとめ」を公表した。

今後は、施策の実現に取り組むとともに、「最終とりまとめ」のフォローアップを行うこととしている。

<「最終とりまとめ」までの経緯>

平成25年

7月10日：第1回：国際コンテナ戦略港湾政策のレビュー

7月中：以下の3回に分けて各界からヒアリング

- ① 阪神港の各埠頭会社と港湾管理者、日本船主協会
- ② 京浜港の各埠頭会社と港湾管理者、日本港運協会、全日本トラック協会海上コンテナ部会
- ③ 日本経済団体連合会・荷主企業、日本内航海運組合総連合会、外国船舶協会、

7月31日：第2回：中間とりまとめに向けて

8月20日：第3回：中間とりまとめ(案)について

8月27日：中間とりまとめ公表

10月30日：第4回：基幹航路についての分析 等

12月26日：第5回：最終とりまとめに向けて

平成26年

1月20日：最終とりまとめ公表

8月28日：第6回：最終とりまとめのフォローアップ 等

<委員会構成>

※平成27年8月時点

木村 琢磨	千葉大学大学院専門法務研究科教授
高木 勇三	公認会計士・監査法人五大会長
竹林 幹雄	神戸大学大学院海事科学研究科教授
久保 昌三	(一社)日本港運協会会長
小田 和之	(一社)日本船主協会常勤副会長
寺井 克宏	(一社)国際フレイトフォワードーズ協会理事
前田 耕一	外国船舶協会専務理事
上田 正尚	(一社)日本経済団体連合会産業政策本部長
菱田 浩司	住友商事(株)物流統括部長
河野 真人	サントリービジネスエキスパート(株)SCM本部物流専任部長
竹谷 隆	キヤノン(株)ロジスティクス統括センター所長
竹内 雅也	日産自動車(株)SCM本部部品物流部主管
高島 正之	横浜港埠頭(株)代表取締役社長
武市 敬	東京都港湾局長
川端 芳文	阪神国際港湾(株)代表取締役社長
吉井 真	神戸市みなと総局長
西村 明宏	国土交通副大臣(座長)
青木 一彦	国土交通大臣政務官
菊地 身智雄	国土交通省港湾局長
羽尾 一郎	国土交通省大臣官房物流審議官

<今後の進め方>

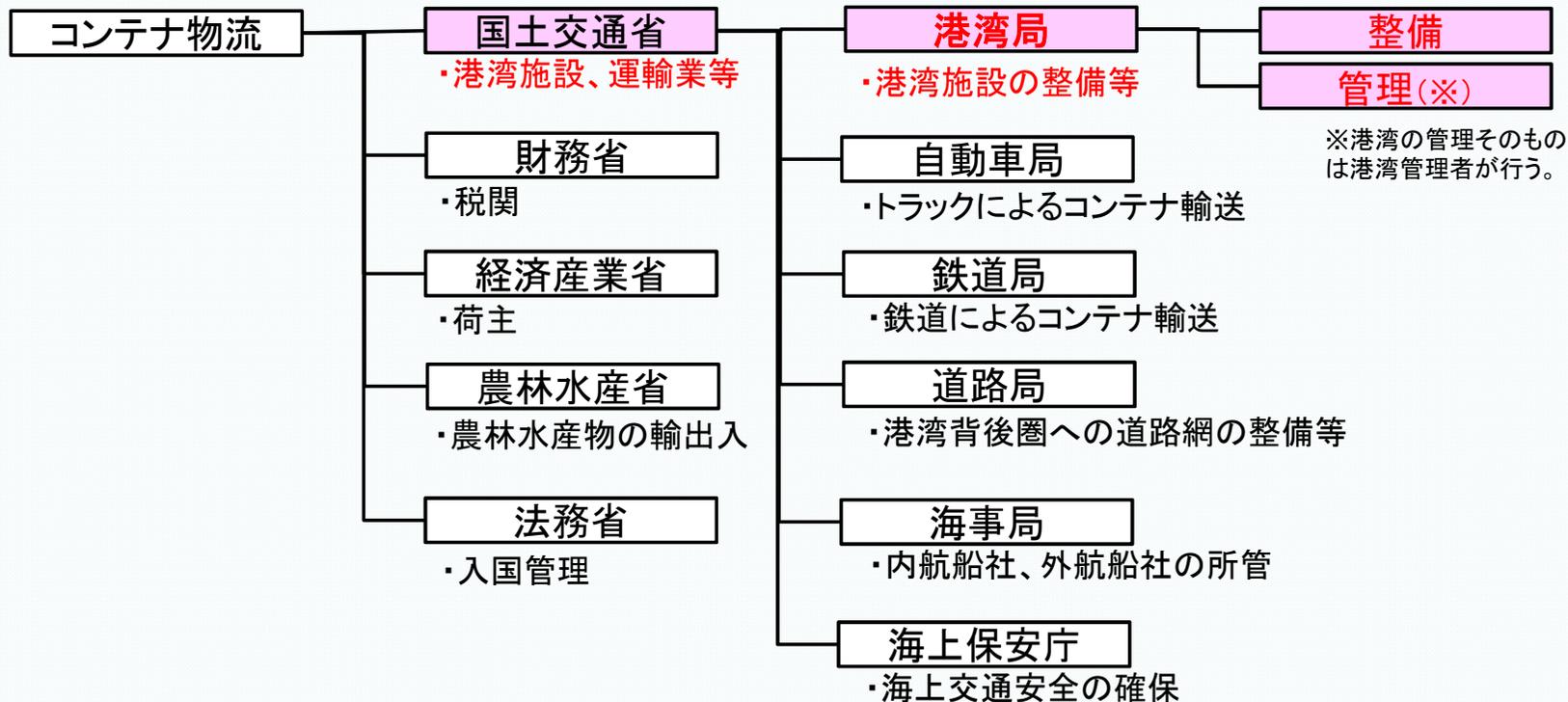
適宜、「最終とりまとめ」のフォローアップを実施

第2章 コンテナ輸送に係る我が国港湾の現状と課題

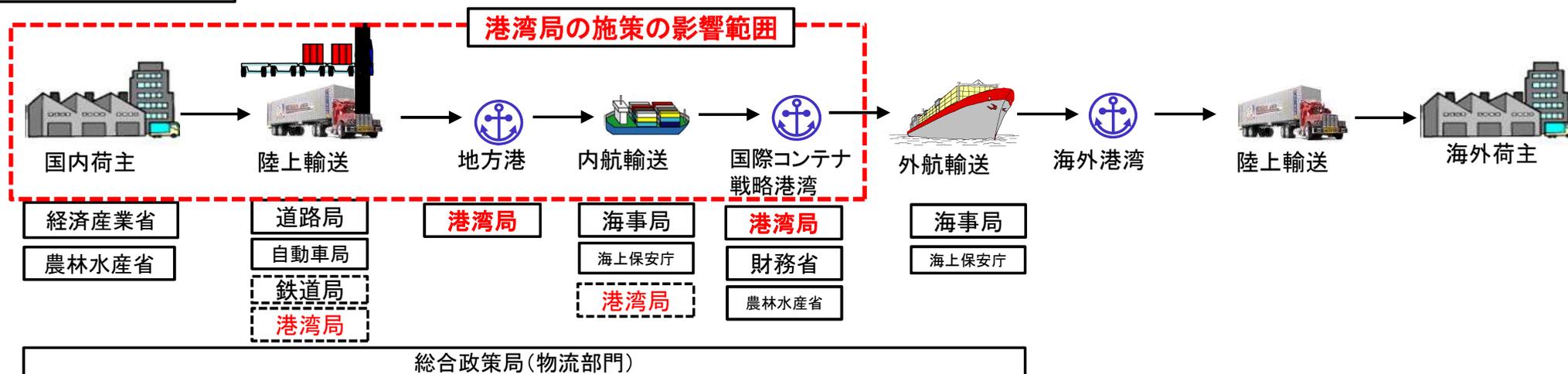
2-1. コンテナ輸送に係る我が国港湾政策の体系と変遷

港湾政策の体系

港湾の政策体系



コンテナ物流の一例



2-1. コンテナ輸送に係る我が国港湾政策の体系と変遷 港湾政策の変遷

昭和25年	港湾法制定
昭和28年	港湾整備促進法制定
昭和36年	港湾整備緊急措置法制定
昭和37年	全国総合開発計画策定(臨海部における産業の集積)
昭和37年	新産業都市(15地域)指定
昭和39年	工業整備特別地域(6地域)指定
昭和42年	京浜外貿埠頭公団及び阪神外貿埠頭公団設置
昭和43年	日本初のコンテナ船「箱根丸」北米航路に就航(東京、名古屋、神戸)
昭和44年	新全国総合開発計画策定
昭和45年	横浜港本牧埠頭竣工
昭和50年	東京港大井埠頭8バース供用開始
昭和51年	神戸港コンテナ取扱貨物量世界2位に
昭和55年	エネルギー港湾制度創設
昭和56年	神戸港ポートアイランド竣工
昭和56年	横浜港大黒埠頭(水深13m)供用開始
昭和57年	京浜外貿埠頭公団及び阪神外貿埠頭公団解散(公社化)
昭和60年	長期政策「21世紀への港湾」策定
昭和60年	東京港青海埠頭供用開始
昭和61年	民法法制定
平成2年	長期政策「豊かなウォーターフロントをめざして」策定
平成4年	横浜港大黒埠頭(水深14m)供用開始
平成4年	神戸港六甲アイランド竣工
平成6年	「新たな港湾環境政策―環境と共生する港湾(エコポート)をめざして」策定
平成7年	長期政策「大交流時代を支える港湾」
平成8年	神戸港ポートアイランド2期(水深15m)供用開始
平成9年	世界の港湾トップ10(コンテナ)から日本が消滅
平成12年	新世紀港湾「ビジョン」暮らしを海と世界に結ぶみなと「ビジョン」を策定
平成13年	横浜港南本牧埠頭(水深16m)供用開始
平成16年	スーパー中樞港湾の指定
平成17年	スーパー中樞港湾を「指定特定重要港湾」として法的に位置づけ
平成19年	海洋基本法制定
平成20年	「我が国産業の国際競争力強化等を図るための今後の港湾政策のあり方」を答申
平成22年	国際コンテナ戦略港湾の選定
平成23年	国際コンテナ戦略港湾を「国際戦略港湾」として法的に位置づけ
平成23年	港湾運営会社制度の導入
平成26年	港湾運営会社への国出資制度の創設
平成26年	国際バルク戦略港湾の選定
平成22年	低潮線保全法制定

計画的港湾整備と工業基盤整備の推進

コンテナリゼーションの進展への対応

環境保全とウォーターフロント形成の推進

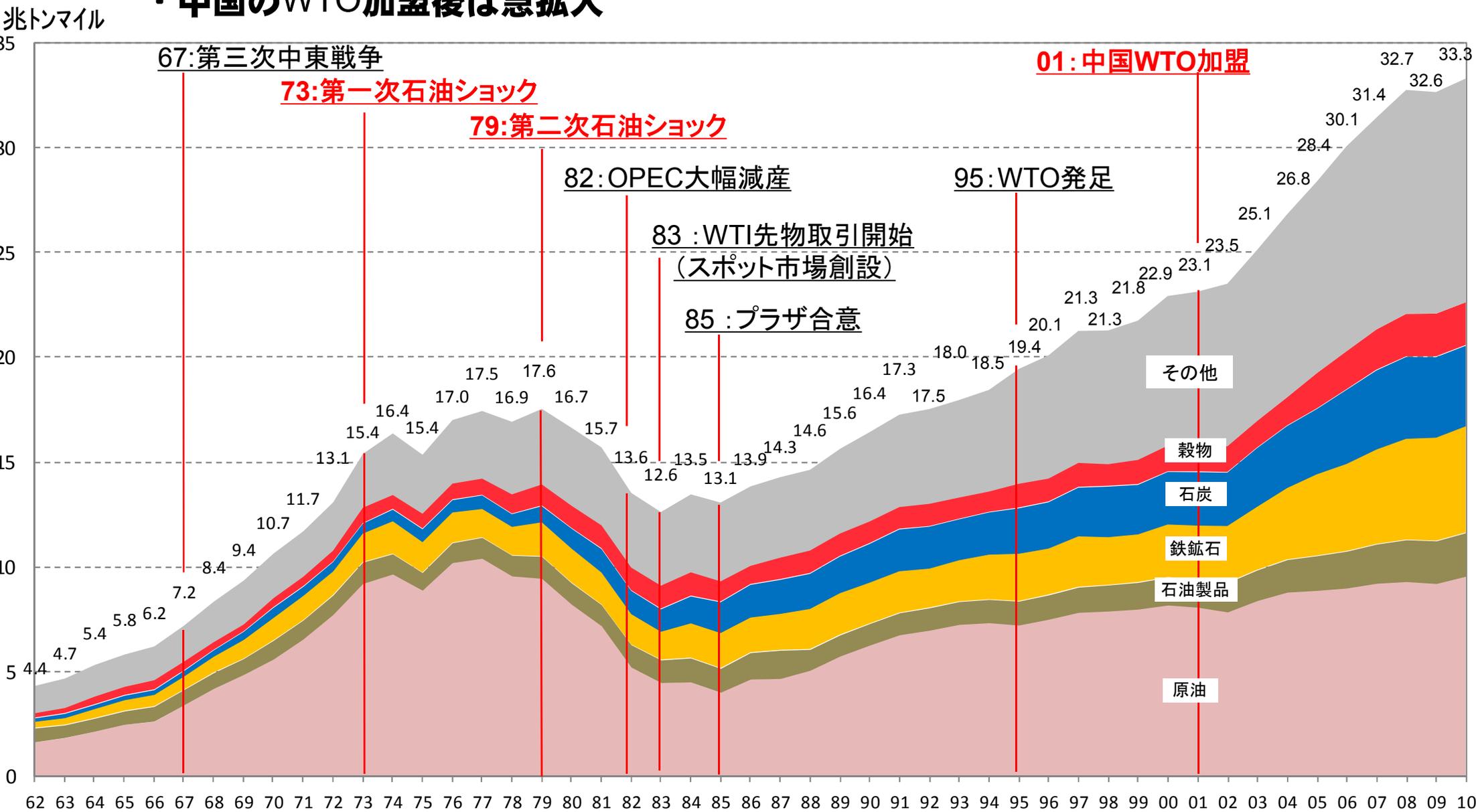
国際競争力の強化

「選択」と「集中」による重点化

2009年2月時点の予測

2-2. コンテナ輸送に係る海外情勢の変化 急増する世界の海上荷動量

- ・ オイルショック後を除き、基本は拡大基調
- ・ 中国のWTO加盟後は急拡大



67:第三次中東戦争

73:第一次石油ショック

79:第二次石油ショック

82:OPEC大幅減産

83:WTI先物取引開始
(スポット市場創設)

85:プラザ合意

01:中国WTO加盟

95:WTO発足

その他

穀物

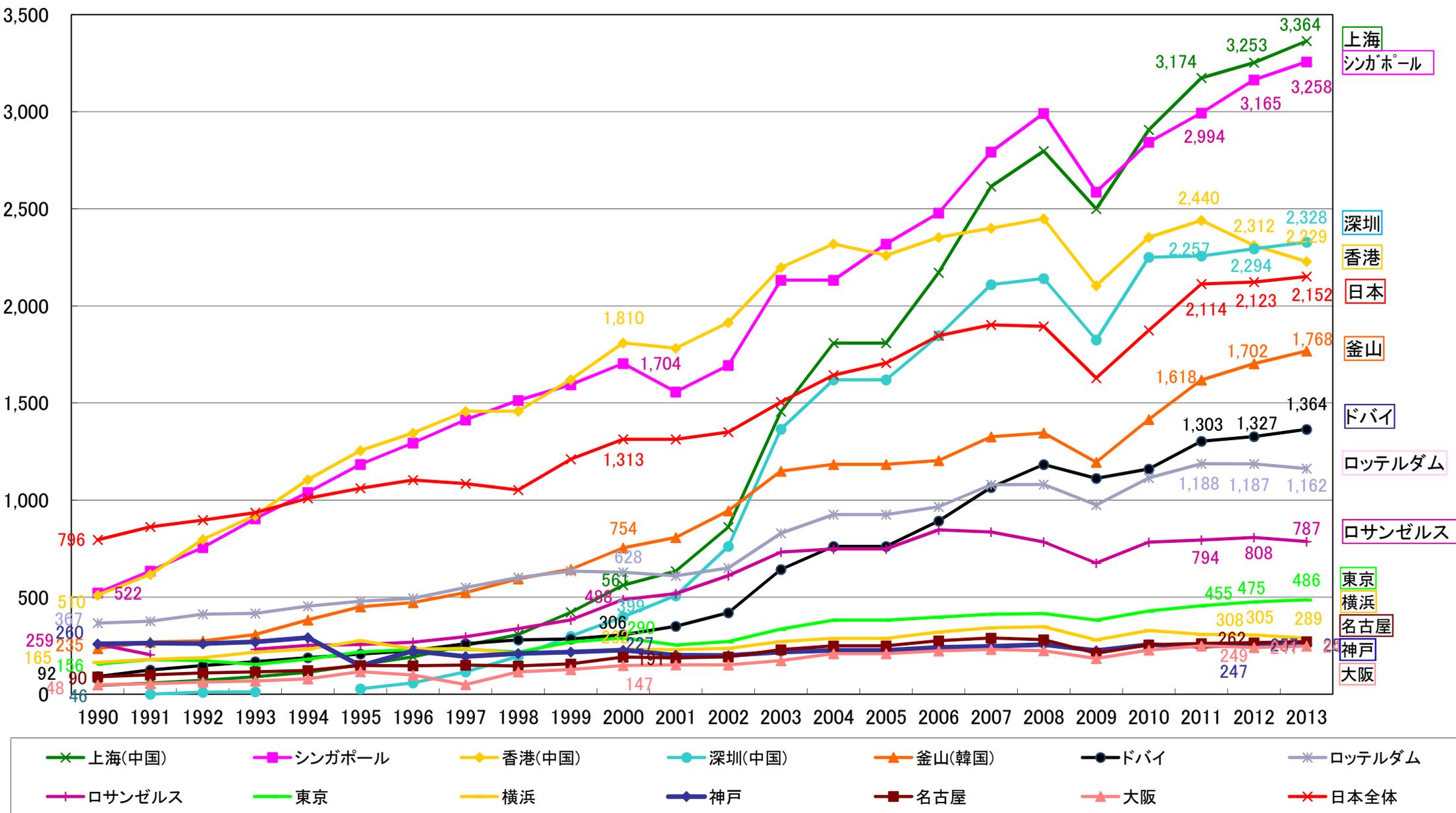
石炭

鉄鉱石

石油製品

原油

2-2. コンテナ輸送に係る海外情勢の変化 主要港のコンテナ取扱量の推移



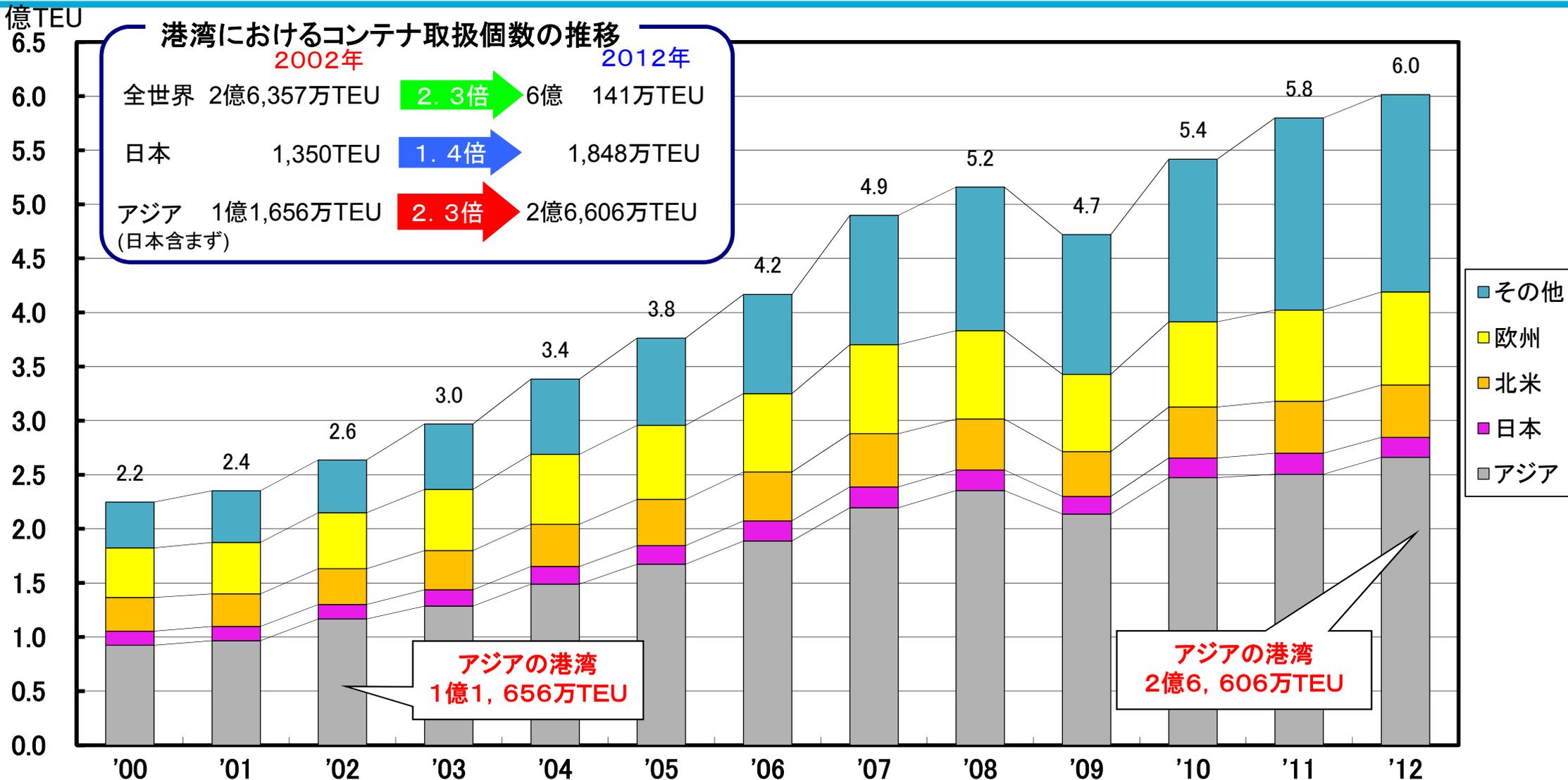
注: 外内貿を含む数字。

出典: Containerization International yearbook、Lloyd's Listをもとに国土交通省港湾局作成

: 2012年における横浜、名古屋、大阪、神戸、日本全体はH24港湾統計

: 2013年における横浜、名古屋、大阪、神戸、日本全体は港湾管理者調べ

2-2. コンテナ輸送に係る海外情勢の変化 世界各地域の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移



TEU(twenty-foot equivalent unit): 国際標準規格(ISO規格)の20フィート・コンテナを1とし、40フィート・コンテナを2として計算する単位

- アジア: 韓国、中国、香港、台湾、タイ、フィリピン、マレーシア、シンガポール、インドネシア
- 北米: アメリカ、カナダ
- 欧州: イギリス、オランダ、ドイツ、イタリア、スペイン、ベルギー、フランス、ギリシャ、アイルランド、スウェーデン、フィンランド、デンマーク
- その他: 日本と上記以外

出典: THE WORLD BANK Container port traffic (TEU: 20 foot equivalent units)
より国土交通省港湾局作成

注) 外内貿を含む数字。ただし、日本全体の取扱貨物量はContainerisation Internationalで収集される主要な港湾の合計値であり、全てを網羅するものではない。
なお、日本の全てのコンテナ取扱港湾における取扱個数(外内貿計)は、1532万TEU(2002年)から2123万TEU(2012年)に、10年間で1.4倍に増加している。(港湾統計より)

2-2. コンテナ輸送に係る海外情勢の変化 大型化が進むコンテナ船

岸壁水深	船型(例示)				船名	同縮尺イメージ (長さ方向に同縮尺)	備考
	積載TEU	全長(m)	幅(m)	積載列数			
12m	2,553	200	32	12	MOL SPARKLE		東南アジア航路に投入 (MOL)
14m	3,398	223	32.2	12	Hanjin Constantza		パナマ運河を通航できるコンテナ船 (Hanjin) 【北米東岸航路 JPX】
16m	9,300	332	45	18	NYK ALTAIR		邦船社が日本に寄港させる最大のコンテナ船 【欧州航路 G6 Loop1】
17m	13,092	366	48	19	MAERSK EFFINGHAM		日本に寄港の最大コンテナ船 (14.12より神戸、横浜へ寄港) 【欧州航路 AE-1】
	14,000	366	51	20	—	 ※image	K-Lineが2015年に5隻投入予定 2018年にさらに5隻を投入予定
18m	19,100	400	59	23	CSCL Globe		CSCLは現代重工業と契約していた 18,400TEUクラスのコンテナ船の建造契約を 19,100TEUクラスへと変更 【FAL8】
	19,224	395	59	23	MSC OSCAR		営業投入された世界最大のコンテナ船 【欧州航路 AE5】

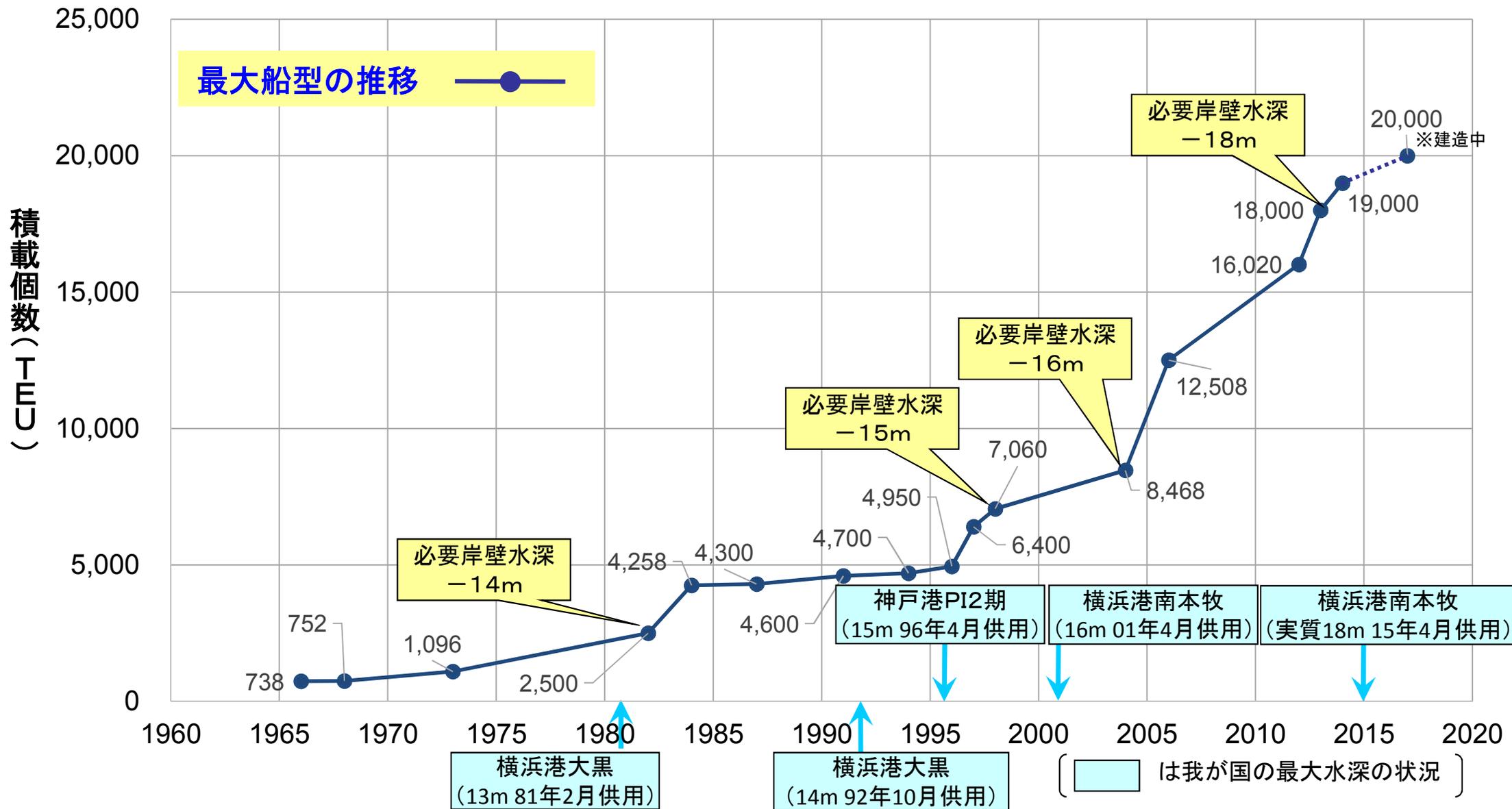
※1: 各船舶の諸元はClarkson Container Ship Register 2012、Clarkson World Fleet Register Report (Jan.2013)、Marine Traffic及び船社ホームページによる

※2: 岸壁水深と対象船舶は「港湾の施設の技術上の基準・同解説(平成19年7月)」に準拠

2-2. コンテナ輸送に係る海外情勢の変化

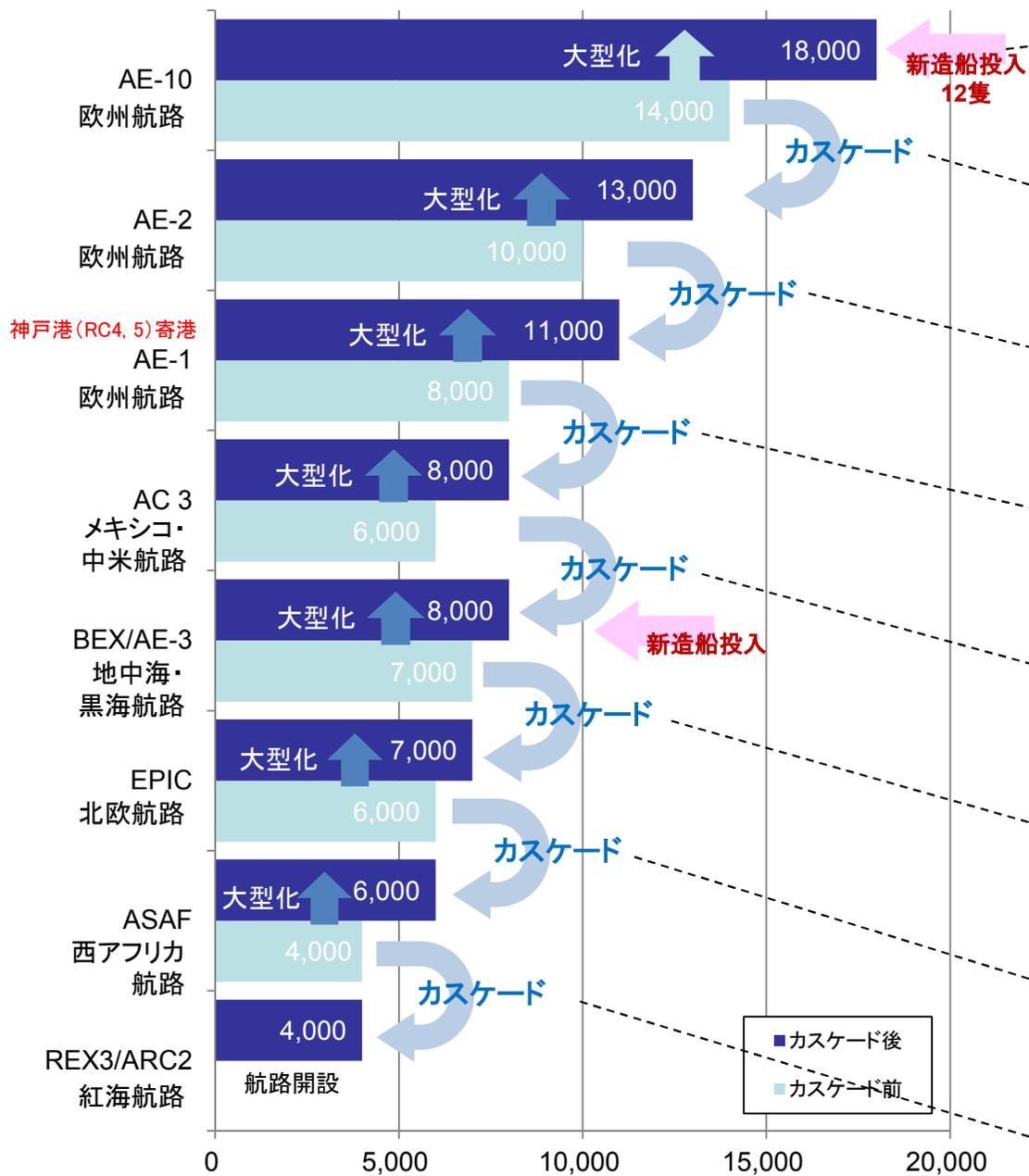
コンテナ船の大型化と我が国港湾の最大水深岸壁の推移

- スケールメリットによる輸送コスト低減のため、コンテナ船が超大型化
- 現在、世界で就航しているコンテナ船の最大船型は、1万9千個積みであり、我が国に寄港しているコンテナ船の最大船型は、1万3千個積み



2-2. コンテナ輸送に係る海外情勢の変化 外貿コンテナ航路におけるカスケード現象の状況

カスケード現象による各航路の船型(平均)の変化(TEU積み)



	MAJESTIC MAERSK 積載量: 18000TEU 船長: 399m 船幅: 58m GT: 195,000トン
	MAERSK ELBA 積載量: 13000TEU 船長: 366m 船幅: 48m GT: 142,000トン
	MAERSK EDMONTON 積載量: 13000TEU 船長: 366m 船幅: 58m GT: 142,000トン
	MAERSK SALALAH 積載量: 8400TEU 船長: 334m 船幅: 43m GT: 92,000トン
	MAERSK KINLOSS 積載量: 6200TEU 船長: 300m 船幅: 40m GT: 75,000トン
	CMA CGM MUSSET 積載量: 6600TEU 船長: 300m 船幅: 40m GT: 73,000トン
	CMA CGM CHOPIN 積載量: 5800TEU 船長: 277m 船幅: 40m GT: 66,000トン
	CMA CGM LAPIS 積載量: 4300TEU 船長: 260m 船幅: 32m GT: 40,000トン

大 ↑ コンテナ船の規模 ↓ 小

出典: 国際輸送ハンドブック2008-2015をもとに近畿地方整備局港湾空港部作成。
コンテナ船の写真は“Marine Traffic.com”から入手。

2-2. コンテナ輸送に係る海外情勢の変化 海運・港湾を取り巻く情勢(アライアンスの再編)

G6アライアンス

- 「G6アライアンス(G6)」は、Hapag-Lloyd、OOCL、NYKからなる「グランドアライアンス(GA)」とAPL、Hyundai、MOLからなる「ニューワールドアライアンス(TNWA)」が結成した、アジア-欧州航路におけるアライアンス(2012年3月よりサービス開始)。
- 北欧州5、地中海2の合計7ループで共同配船。うち、Loop1が日本(神戸港、名古屋港、清水港、東京港)に寄港。

Grand Alliance

Hapag-Lloyd(独)

東方海外貨櫃航運公司(OOCL;香港)

日本郵船(NYK;日本)

The New World Alliance

American President Lines (APL;米)

現代商船(Hyundai;韓国)

商船三井(MOL;日本)

G6 Alliance

Hapag-Lloyd(独)

APL(米)

OOCL(香港)

Hyundai(韓国)

NYK(日本)

MOL(日本)

<Loop1の寄港地>

神戸⇒名古屋⇒清水⇒東京⇒香港⇒
カイメップ⇒シンガポール⇒ジェッタ⇒
ロッテルダム⇒ハンブルグ⇒サウサンプ
トン⇒ルアーブル⇒シンガポール⇒香港
⇒神戸

2Mネットワーク

- 「P3ネットワーク(P3 Network)」は、マースク、MSC、CMA-CGMがアライアンスを結成すると2013年6月に発表するが、2014年6月に結成断念を発表。
- マースクとMSCは、2014年9月に米連邦海事委員会「FMC」に2Mアライアンスの承認を申請。同年10月に承認。
- アジア-欧州航路、大西洋横断航路、太平洋横断航路で約30%のシェアを占める。(2015年1月よりサービス開始)

Maersk Line (マースク;デンマーク)

Mediterranean Shipping Company SA (MSC;スイス)

CMA CGM (CMA-CGM;フランス)

P3 Network

Maersk Line (マースク;デンマーク)

Mediterranean Shipping Company SA (MSC;スイス)

CMA CGM (CMA-CGM;フランス)

※2014年6月P3 Network結成断念を発表

2M Network

Maersk Line (マースク;デンマーク)

Mediterranean Shipping Company SA

OCEAN THREE

- 「OCEAN THREE」は、CMA CGM、CSCL、United Arab Shipping Co(UASC)が結成した、アジアと北欧州、地中海、北米西岸、北米東岸間におけるアライアンス(2015年1月よりサービス開始)

CMA CGM (CMA-CGM;フランス)

China Shipping Container Lines (CSCL;中国)

United Arab Shipping Co. (UASC;UAE)

OCEAN THREE

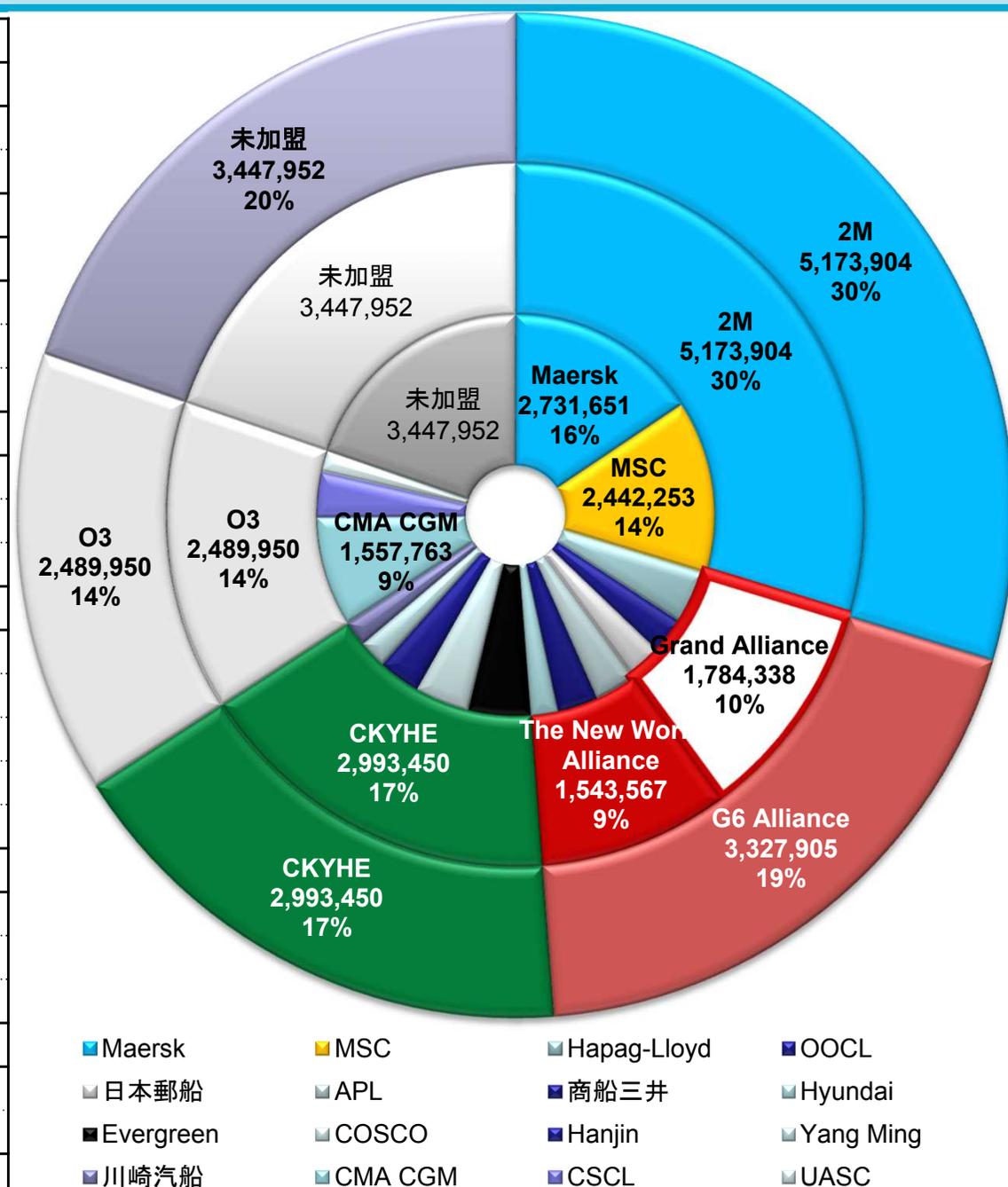
CMA CGM (CMA-CGM;フランス)

China Shipping Container Lines (CSCL;中国)

United Arab Shipping Co. (UASC;UAE)

2-2. コンテナ輸送に係る海外情勢の変化 アライアンスごとの船腹(TEU)

アライアンス	船腹(TEU)	シェア
2M	5,173,904	29.7%
AP Moller Maersk Group【APM】(デンマーク)	2,731,651	15.7%
Mediterranean Shipping Company【MSC】(スイス)	2,442,253	14.0%
G6 Alliance	3,327,905	19.1%
Grand Alliance	1,784,338	10.2%
Hapag-Lloyd Container Line(ドイツ)	773,268	4.4%
Orient Overseas Container Line【OOCL】(中国)	514,203	2.9%
日本郵船【NYK】	496,867	2.9%
The New World Alliance	1,543,567	8.9%
American President Line【APL】(シンガポール)	590,995	3.4%
商船三井【MOL】	572,036	3.3%
現代商船【Hyundai】(韓国)	380,536	2.2%
CKYHE	2,993,450	17.2%
Evergreen(台湾)	877,495	5.0%
China Ocean Shipping Company【COSCO】(中国)	775,525	4.4%
韓進海運【Hanjin】(韓国)	589,059	3.4%
陽明海運【Yang Ming】(台湾)	400,809	2.3%
川崎汽船【K-Line】	350,562	2.0%
オーシャン・スリー(O3)	2,489,950	14.3%
CMA-CGM(フランス)	1,557,763	8.9%
China Shipping Container Line【CSCL】(中国)	640,491	3.7%
United Arab Shipping Company【UASC】(UAE)	291,696	1.7%
未加盟	3,447,952	19.8%
Hamburg Süd(ドイツ)	498,631	2.9%
Pacific International Line【PIL】(シンガポール)	360,873	2.1%
合計	17,433,161	



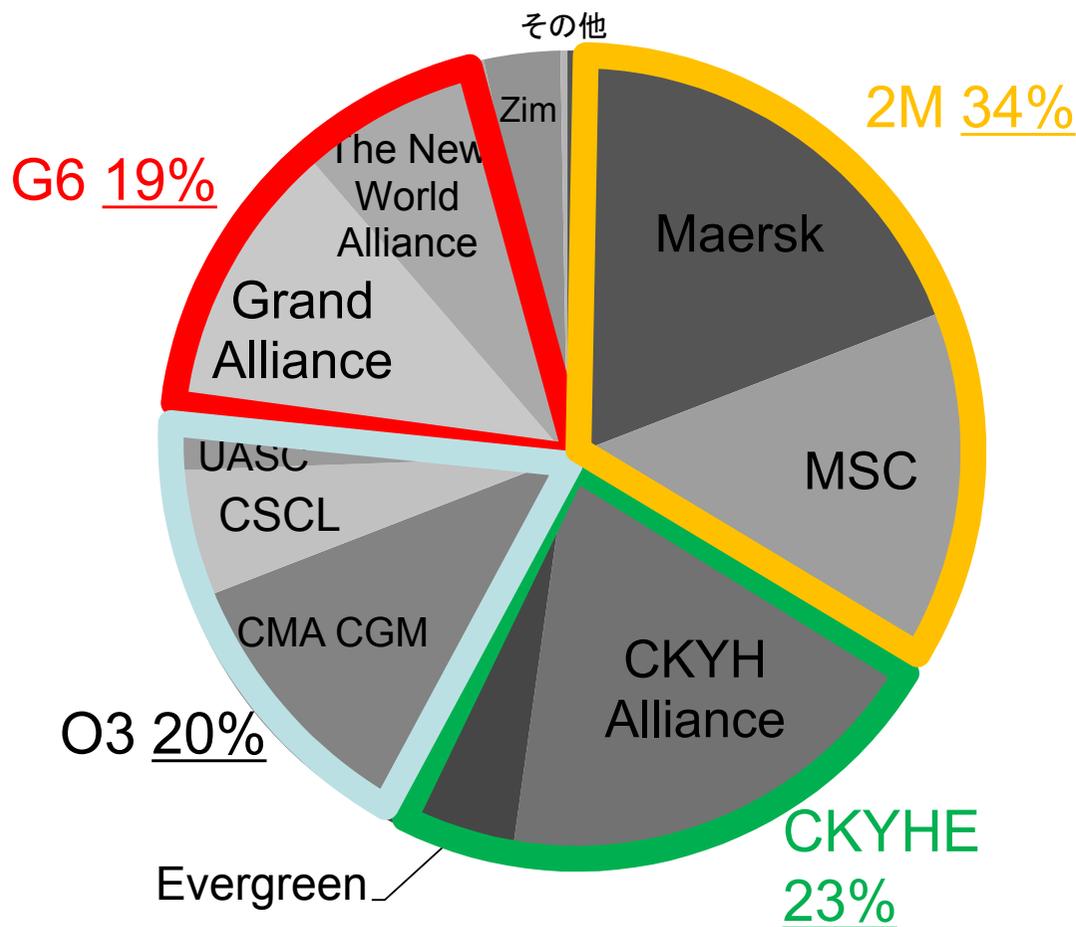
※アライアンス毎の船腹は加盟船社の船腹を単純合計したもの
出典: Alphaliner 10 June 2014、定期フルコンテナ船が対象

2-2. コンテナ輸送に係る海外情勢の変化

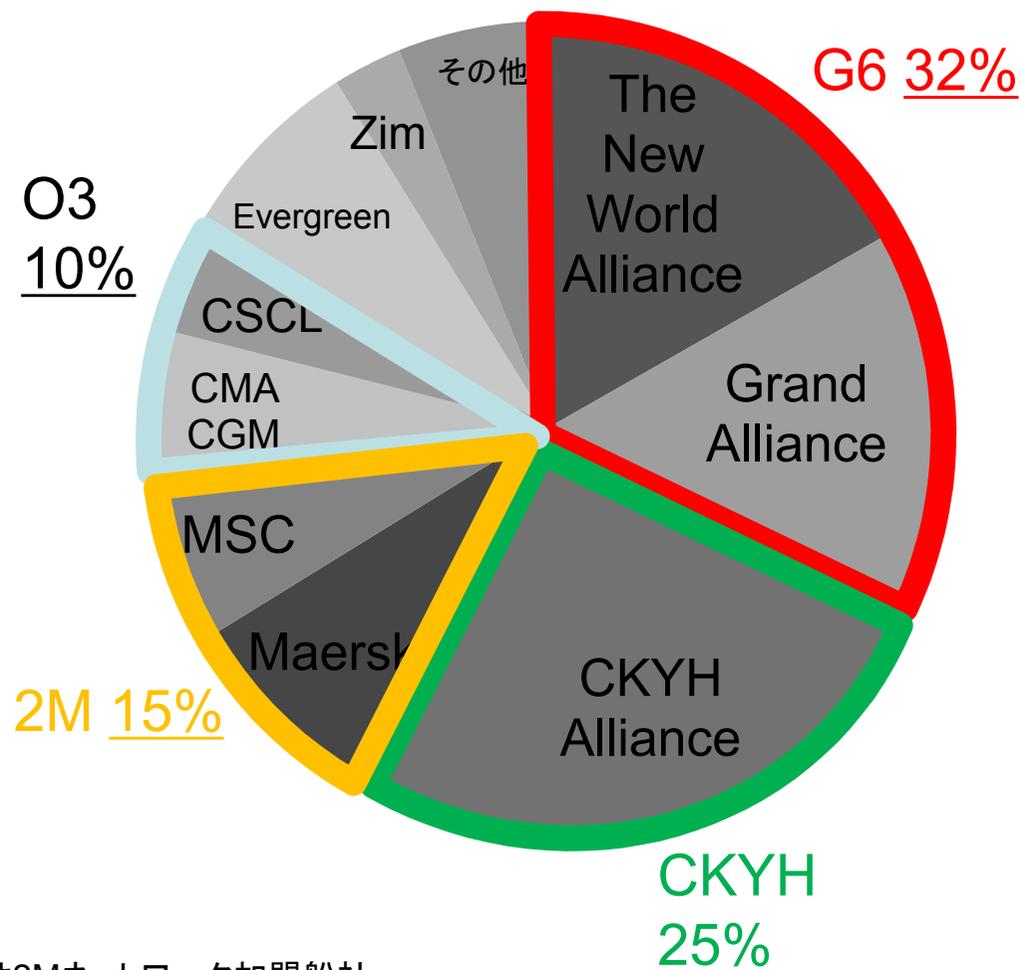
北米・欧州航路における各アライアンスの船腹シェア

2Mネットワークのシェアは、欧州航路で34%、北米航路で15%に達する。
 CKYHEアライアンスのシェアは、欧州航路で23%に達する。（北米航路はCKYHアライアンスで25%）
 O3アライアンスのシェアは、欧州航路で20%、北米航路で10%に達する。
 G6アライアンスのシェアは、欧州航路で19%、北米航路で32%に達する。

アジアー欧州航路



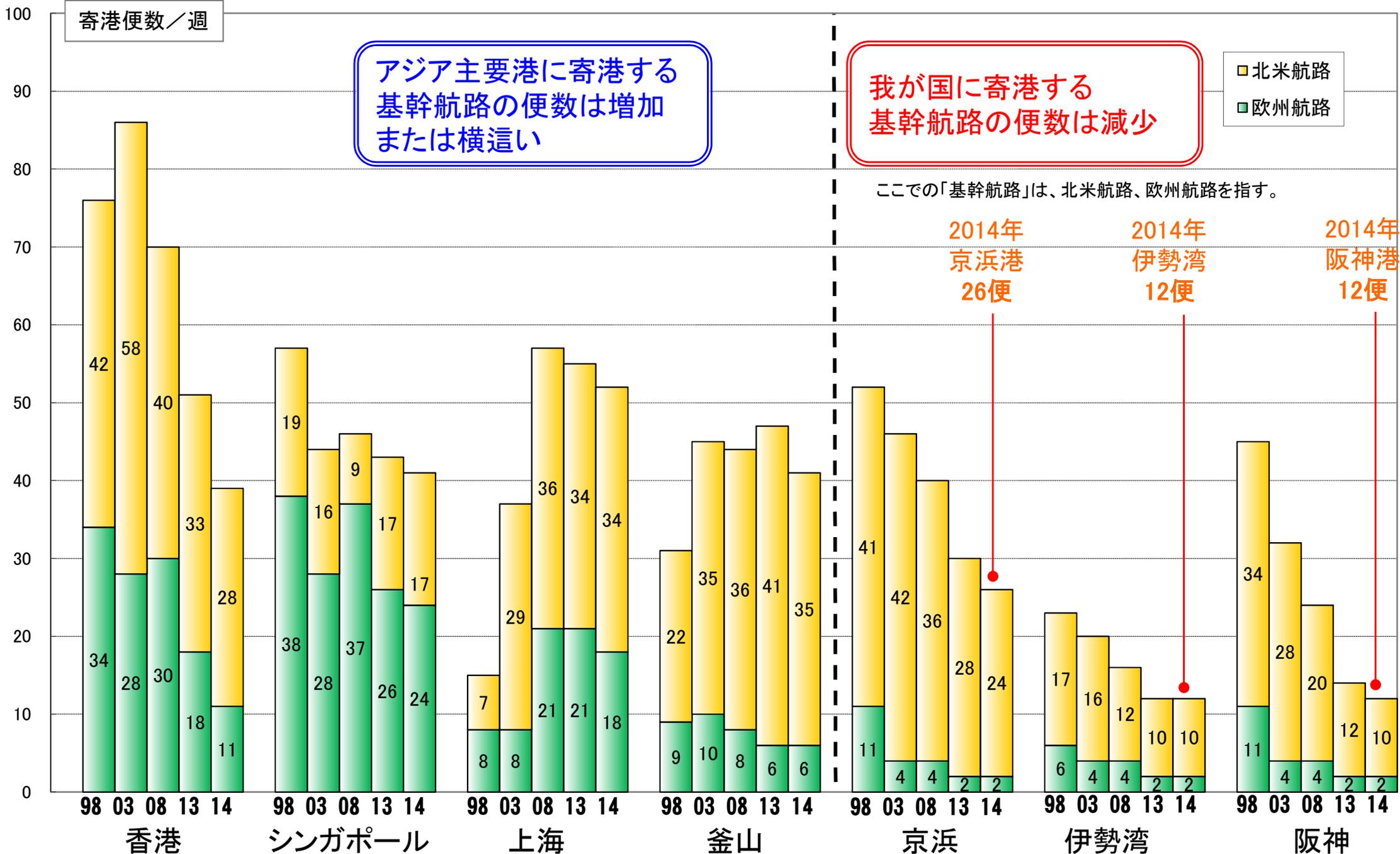
アジアー北米航路



- 橙囲み は2Mネットワーク加盟船社
- 緑囲み はCKYHEアライアンス加盟船社(北米はCKYH)
- 青囲み はO3アライアンス加盟船社
- 赤囲み はG6アライアンス加盟船社

2-3. 我が国港湾の現状と課題

我が国港湾とアジア主要港との欧米基幹航路寄港便数の比較

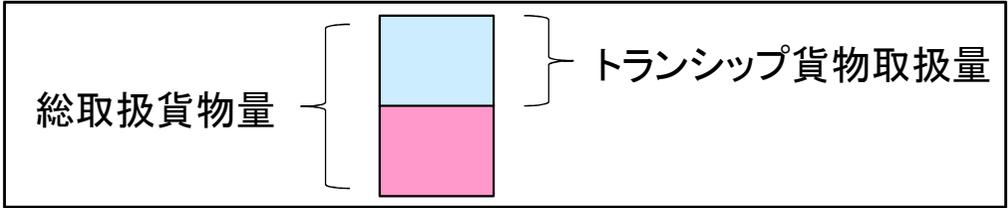
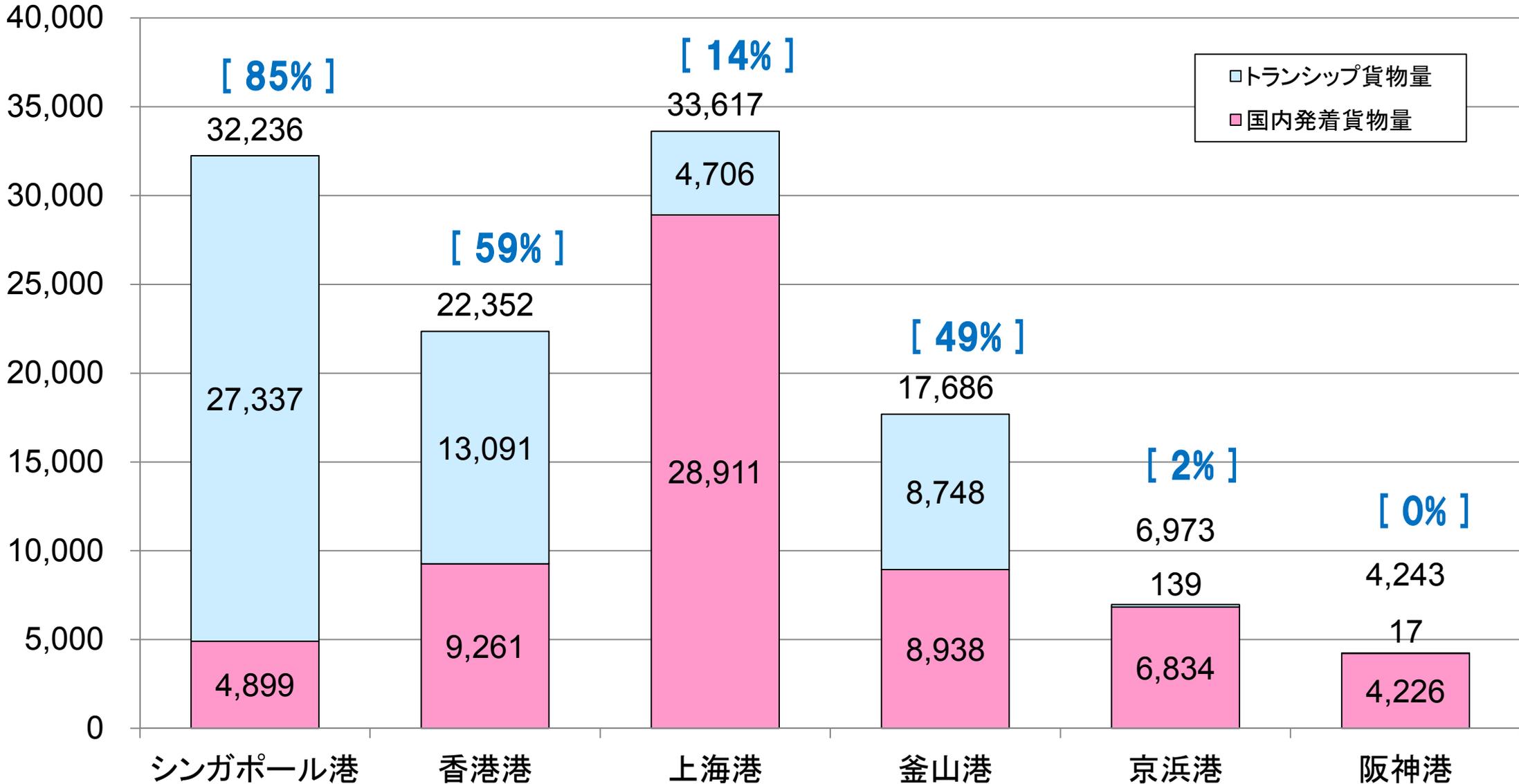


資料：国際輸送ハンドブックより国土交通省港湾局作成

東アジア主要港におけるトランシップ貨物取扱率(2013年)

(千TEU)

※[]内はトランシップ貨物取扱率



(出典) 日本: 港湾管理者調べ
 ただし、東京港等一部港湾については積み替えコンテナ個数が不明のため、積み替えコンテナ個数には計上していない
 海外: Drewry「Container Market Annual Review & Forecast 2014-2015」20

2-3. 我が国港湾の現状と課題 世界の主要港とのコンテナターミナル規模の比較

コンテナターミナルの規模

0 500 1,000m

上海港
洋山コンテナターミナル



バース延長: 3,000m
ガントリークレーン: 34基

釜山新港



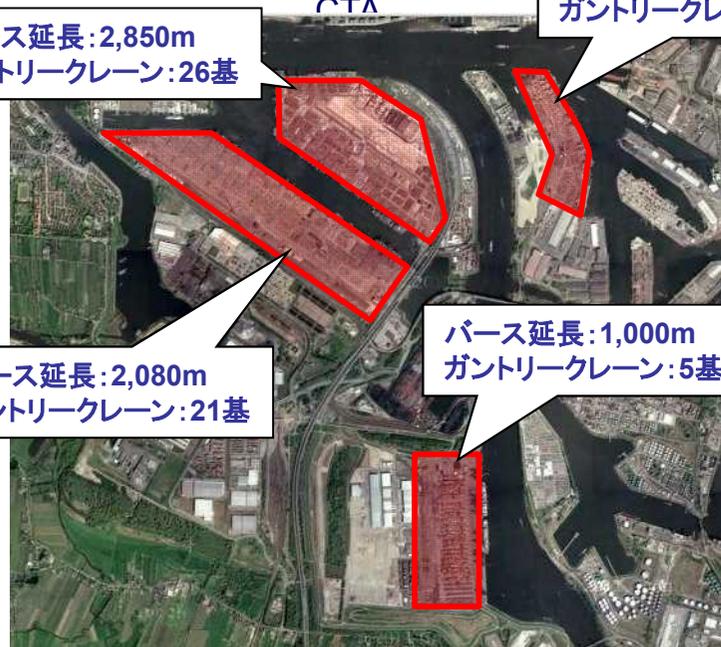
バース延長: 6,815m

横浜港
南本牧ふ頭



バース延長: 700m
ガントリークレーン: 5基

ハンブルク港
CTB, CTH, CTT, CTA



バース延長: 1,000m
ガントリークレーン: 8基

バース延長: 2,850m
ガントリークレーン: 26基

バース延長: 2,080m
ガントリークレーン: 21基

バース延長: 1,000m
ガントリークレーン: 5基

香港港
CT1 ~ CT9



バース延長: 8,409m
ガントリークレーン: 92基

シンガポール港
Pasir Panjang Terminal



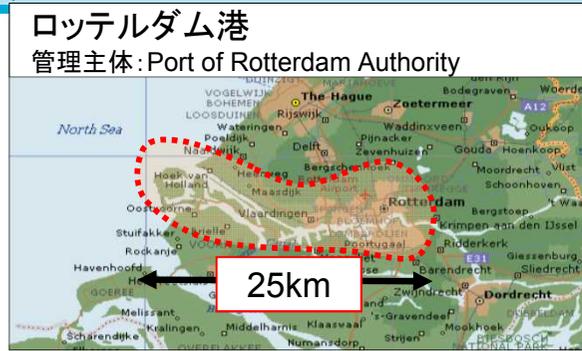
バース延長: 7,900m
ガントリークレーン: 87基

神戸港
ポートアイランドⅡ期



バース延長: 2,500m
ガントリークレーン: 18基

2-3. 我が国港湾の現状と課題 世界の主要港との港湾規模の比較



0 20 km

(同縮尺で比較)



※最も近い2つのコンテナターミナル間の距離

コンテナターミナルの管理・運営に関する国際比較

	ロッテルダム港	ルアーブル港	釜山港	シンガポール港
港湾管理(運営)主体	PoR (Havenbedrijf Rotterdam N.V.)	GPMH (Grand Port Maritime du Havre)	BPA (Busan Port Authority)	PSA (PSA Corporation Ltd.)
形態	株式会社 (非公開・非上場)	公施設法人	公社	株式会社
出資構成	ロッテルダム市約70%・オランダ国政府約30%	フランス国政府100%	韓国政府100%	シンガポール国営投資会社(Temasek Holdings)の100%子会社
設置・指定の根拠	「ロッテルダム港湾公団法」に基づき設置を規定	「フランス港湾法」に基づき設置を規定	「港湾公社法」に基づき設置を規定	「会社法」に基づき設置を規定
経営への国の関与	<ul style="list-style-type: none"> ●国職員が意志決定主体(General Meeting)に参画 ●意志決定主体(General Meeting)がCEOを任命 	<ul style="list-style-type: none"> ●国職員が意志決定主体(監理委員会)に参画 ●首相がDirector Generalを任命 	<ul style="list-style-type: none"> ●国職員が意志決定主体(港湾委員会)に参画 ●国土海洋部長官が社長を任命 	<ul style="list-style-type: none"> ●政府機関であるシンガポール海事港湾庁(MPA: Maritime and Port Authority of Singapore)とPSAが密接に連携しながら業務を実施

大水深コンテナターミナルの国際比較

国名	港名	水深16m以上の岸壁 (カッコ内の水深18m以上の岸壁)		2011年コンテナ取扱個数 〔左列:万TEU、右列:順位〕 (※括弧書きは2010年の順位)	
		バース	(バース)	万TEU	順位
日本	東京	0バース	(0)	455	27位
	横浜	3バース	(0)	308	40位
	名古屋	2バース ^{※1}	(0)	255	47位
	大阪	1バース ^{※2}	(0)	(228)	(56位)
	神戸	4バース ^{※3}	(0)	247	49位
韓国	釜山	21バース	(4バース)	1,618	5位
	光陽	16バース	(0)	(207)	(60位)
	仁川	0バース	(0)	(190)	(65位)
中国	上海	16バース	(0)	3,150	1位
シンガポール	シンガポール	23バース ^{※4}	(0)	2,994	2位
ベルギー	アントワープ	12,315m ^{※5}	(1,065m)	866	15位
オランダ	ロッテルダム	6,700m ^{※5}	(不明)	1,190	10位
ドイツ	ハンブルク	21バース	(0)	902	14位

※1:航路水深15mで暫定供用中

※2:航路水深14mで暫定供用中

※3:うち3バースは岸壁水深15mで暫定供用中

※4:最大水深16m(パシルパンジャンターミナル23バース中、16m以上の水深が確保されているバース数は不明)

※5:バース数が不明なため、バース延長を記載している。

出典:国土交通省港湾局調べ(国内港湾2012年3月時点、海外港湾2012年1月時点。)

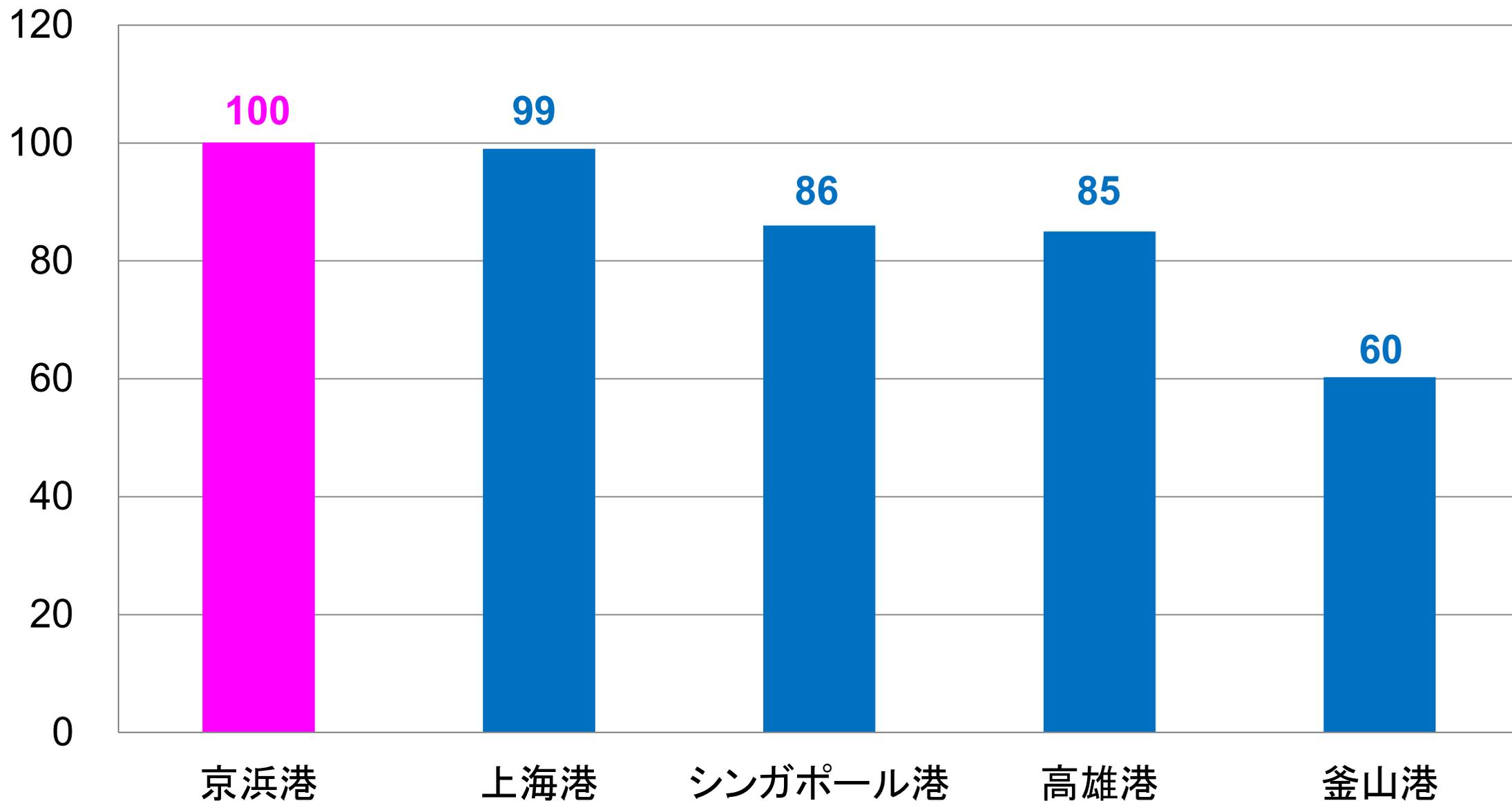
なお、海外港湾については統一的に得られる情報源で、かつ、最新のもののみ計上している。

コンテナ取扱個数は『CONTAINERISATION INTERNATIONAL March2012、September 2011』

アジア主要港におけるコンテナ取扱料金の国際比較

平成23年(2011年)におけるコンテナ取扱料金

(40フィートコンテナ1個あたり 京浜港=100とした場合)



※コンテナ取扱料金は、港湾利用者に対するヒアリング結果(平成23年)による。

※1US\$=100円(日本銀行基準外国為替相場)を用いて換算。

2-3. 我が国港湾の現状と課題 日本に寄港するコンテナ航路(欧米)

【 Loop1 (G6) 】



神戸→名古屋→清水→東京→香港→カイメップ→シンガポール→ジェッダ
→ロッテルダム→ハンブルグ→サウサンプトン→ルアーブル→シンガポール
→香港→神戸→

【 JPX (Hanjin/Hapag/NYK/OOCL) 】



神戸→名古屋→東京→仙台塩釜→ロサンゼルス→オークランド→東京
→名古屋→神戸→

【 AE-1 (Maersk/MSC) 】



神戸→名古屋→横浜→寧波→上海→香港→塩田→タンジュンペラパス→コロ
ンボ→フェリクストウ→ロッテルダム→ブレーマーハーフェン→ヨーテポリ→カリニ
ングラード→ヴィルヘルムスハーフェン→ブレーマーハーフェン→ロッテルダム→
ルアーブル→コロンボ→タンジュンペラパス→シンガポール→香港→塩田→神戸

【 PSW-3/JAS (KL/MOL) 】



神戸→名古屋→清水→東京→ロサンゼルス→オークランド→東京→神戸→

2-3. 我が国港湾の現状と課題 輸出入コンテナ貨物の国内輸送分担率

輸出入コンテナ貨物の主な国内輸送手段

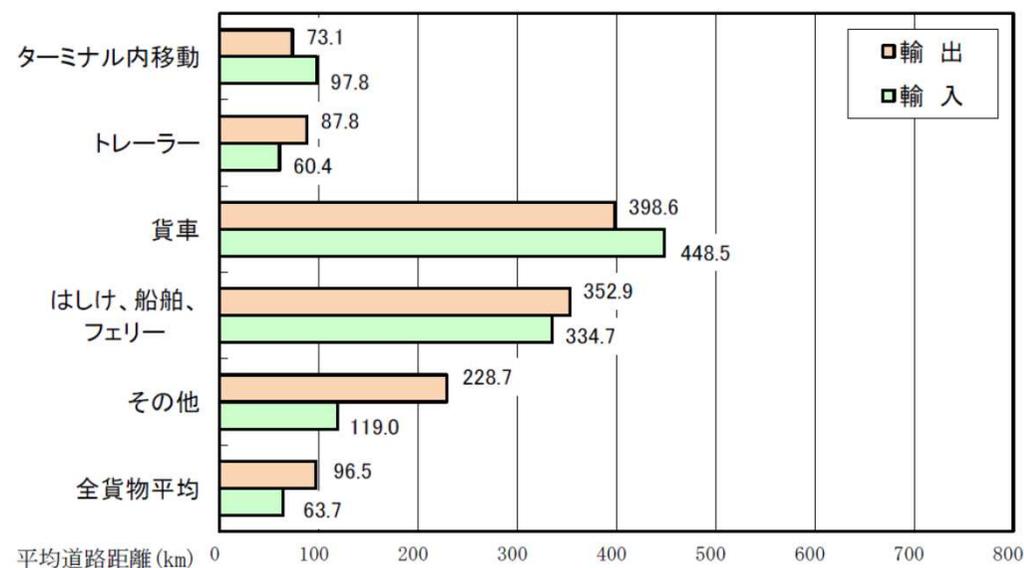
輸出入コンテナ貨物の国内輸送手段はトレーラーが最も多く、平成25年（輸出）においては全体の95.7%を占める。



※平成26年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査より

輸出入コンテナ貨物の輸送手段別平均道路距離の比較

はしけ、船舶、フェリーにより輸送される輸出入コンテナ貨物は平均道路距離が約350kmであり、トレーラー（約80km）と比較して大幅に背後圏が広がっている。



※平成26年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査より

2-3. 我が国港湾の現状と課題 我が国港湾の課題

●基幹航路便数の減少を、我が国の港湾の課題としてとらえると、

1. **釜山港**では、釜山港湾公社(BPA:国100%出資会社)が中心となり、大規模かつ多種・多様な**積替・集貨支援策**を実施している。 ⇒ **集貨力不足**
2. **釜山新港**では、①用地価格(賃貸料)の低廉化、②法人税・所得税一定期間免除など手厚い税制優遇策等により、**流通加工系企業の誘致**を進めており、我が国港湾は、**ロジスティクスハブ機能の面で大きく遅れ**をとっている。 ⇒ **創貨力不足**
3. 我が国港湾では、釜山港等に比べ、コンテナターミナルの岸壁水深や、ヤードの広さにおいて、**大型コンテナ船への対応が不十分**である。 ⇒ **港の競争力不足**

釜山港におけるコンテナ積替・集貨支援策

釜山港においては、釜山港湾公社が多種多様な積替・集貨支援策を実施。

- ・インセンティブ措置(増加量支援等)
- ・港費減免措置(積替ターミナル利用支援等)



釜山航路に就航している韓国船社コンテナ船

強力な企業誘致策により立地が進む釜山新港背後の流通加工団地

釜山新港背後では以下のような優遇策により流通加工系施設が多数立地

- ・低廉な用地価格
- ・法人税・所得税、固定資産税等の一定期間免除
- ・関税制度の優遇
(原料課税、製品課税の選択が可能等)



釜山新港イメージ図

コンテナターミナル規模の国際比較

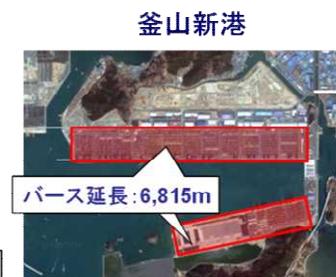
【水深16m以上の岸壁数】

日本		韓国	中国	シンガポール
京浜	阪神	釜山	上海	シンガポール
3	5※	21	16	23※※

※：航路水深暫定供用中。

※※：16m未満のバースが含まれている可能性がある。

出典：各港HP、港湾管理者ヒアリング等に基づく国土交通省港湾局調べ(2013年4月時点)



0 500 1,000m

資料：2011年版国際輸送ハンドブック、各港公表計画等をもとに国土交通省港湾局作成

「集貨」、「創貨」、「港の競争力強化」の総合的取組が必要

釜山港におけるコンテナ積替・集貨支援策

釜山港においては、釜山港湾公社(BPA:国100%出資会社)が多種多様な積替・集貨支援策を実施。

釜山港湾公社による積替・集貨支援策(2011年)

対 象		支 援 策 概 要	年間支給実績額
インセンティブ措置	増加量 実績量	船社 ○増加量支援 積替貨物の増加量に対し、5,000～10,000ウォン/TEUを支給<上限額:40億ウォン/社> ○実績量支援 積替貨物の比率(当該船社積替貨物量/積替貨物総量)に50億ウォンを乗じた額を支給<総額:50億ウォン>	約155億ウォン (約14億円)
		フィーダー 船社 ○実績量支援 積替貨物の占有比率(当該船社積替貨物量/積替貨物総量)に20億ウォンを乗じた額を支給<総額:20億ウォン、上限額:2億ウォン/社>	
	増加量	ターミナル オペレーター ○増加量支援 積替貨物の増加量に対し、5,000又は7,000ウォン/TEUを支給<上限額:20億ウォン/社>	約35億ウォン (約3億円)
	北港・新港間 積替	船社 ○積替陸上輸送支援 北港・新港間の積替貨物の陸上輸送に対し、10,000又は15,000ウォン/TEUを支給	約45億ウォン (約4億円)
		ターミナル オペレーター ○積替ターミナル利用支援 北港・新港間の積替貨物の海上輸送に係るターミナル費用に対し、20,500又は41,000ウォン/TEUを支給	
	小 計		
港費減免措置	北港・新港 同時寄港	船社 ○積替ターミナル利用支援 北港・新港を同一航路で同時に寄港するコンテナ外航船社に対し、入出港料、接岸料、停泊料を免除	約15億円 (2007年)
	10万トン以上 外航船舶	船社 ○10万トン以上コンテナ外航船社支援 総トン数10万トン以上のコンテナ外航船に関し、10万トンを超過するトンに限り、入出港料、接岸料、停泊料を免除	
小 計			

為替レート(平成25年4月末時点):0.09円/ウォン

出典: BPAからのヒアリング等による

釜山港湾公社による積替・集貨支援総額は、約40億円/年以上に達する見込み

釜山新港における貨物需要の創出

釜山新港では、以下のような国策としての手厚い支援措置により、流通加工系企業の誘致を強力に進めており、背後には日本資本参加企業も含め、物流施設が多数立地

〈支援措置の例〉

- ・低廉な用地価格
- ・法人税・所得税、固定資産税等の一定期間免除
- ・関税制度の優遇（原料課税、製品課税の選択が可能等）

強力な企業誘致策により立地が進む釜山新港背後の物流団地



釜山新港背後の流通加工団地

■ 運営中	170ha
■ 2015年までに供用	504ha
■ 2020年までに供用	269ha
合計	943ha

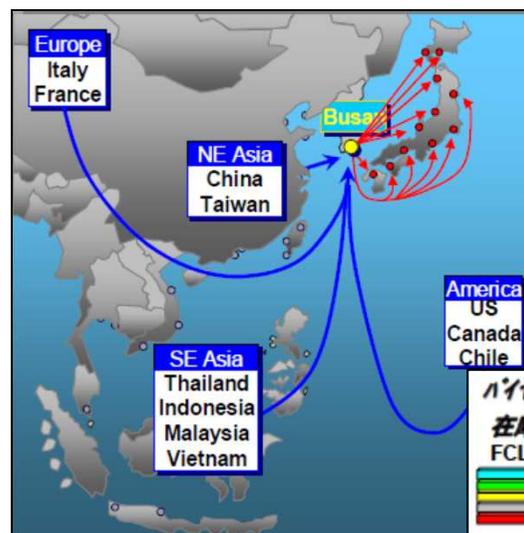
〈釜山新港背後団地の物流企業例〉

()は資本参加日本企業名

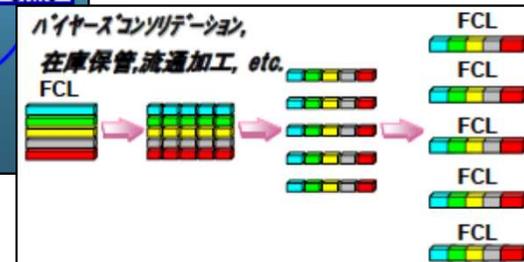
- BIDC (DATJAPAN、福岡運輸)
- KCTC&NYK Logistics (NYK)
- 大韓通運BND (初村第一倉庫)
- MS Distripark (セイノーロジックス)
- Fuji Global Logistics (富士貿易、富士物流)
- (千趣会)

(事例)A社の釜山港の保税倉庫

- ・韓国企業との合弁会社を設立
- ・釜山港のFTZ内で保税倉庫による事業を展開
- ・保税倉庫に海外産品を集約し、加工後に日本の最寄り港へ揚陸



複数原産国商品の混載輸送



（日本への影響）

- ・基幹航路の貨物量減による国際競争力の低下 等

2-3. 我が国港湾の現状と課題

釜山港(釜山新港コンテナターミナル)

○釜山港(北港)の西方約25kmの加徳島において整備中の釜山新港では、水深16m以上のコンテナターミナル**22バース**(うち、多目的ターミナルが1バース)が**供用中**。2011年11月末に2-3フェーズターミナル(4バース)が竣工し、2012年1月より供用開始。

○釜山新港の全体計画は、2015年までに全長10km、30バースを整備。年間取扱能力は約8百万TEU。

○同時に、ターミナル背後一帯に約300万㎡の大規模国際物流団地を開発中。約100万㎡の利用者が決定済み。(2008年現在)

フェーズ1-2ターミナル (供用中)

バース数	3
水深	16m
延長	1,200m

フェーズ1-1ターミナル (供用中)

バース数	6
水深	16m
延長	2,000m
面積	85ha

フェーズ2-2ターミナル (供用中)

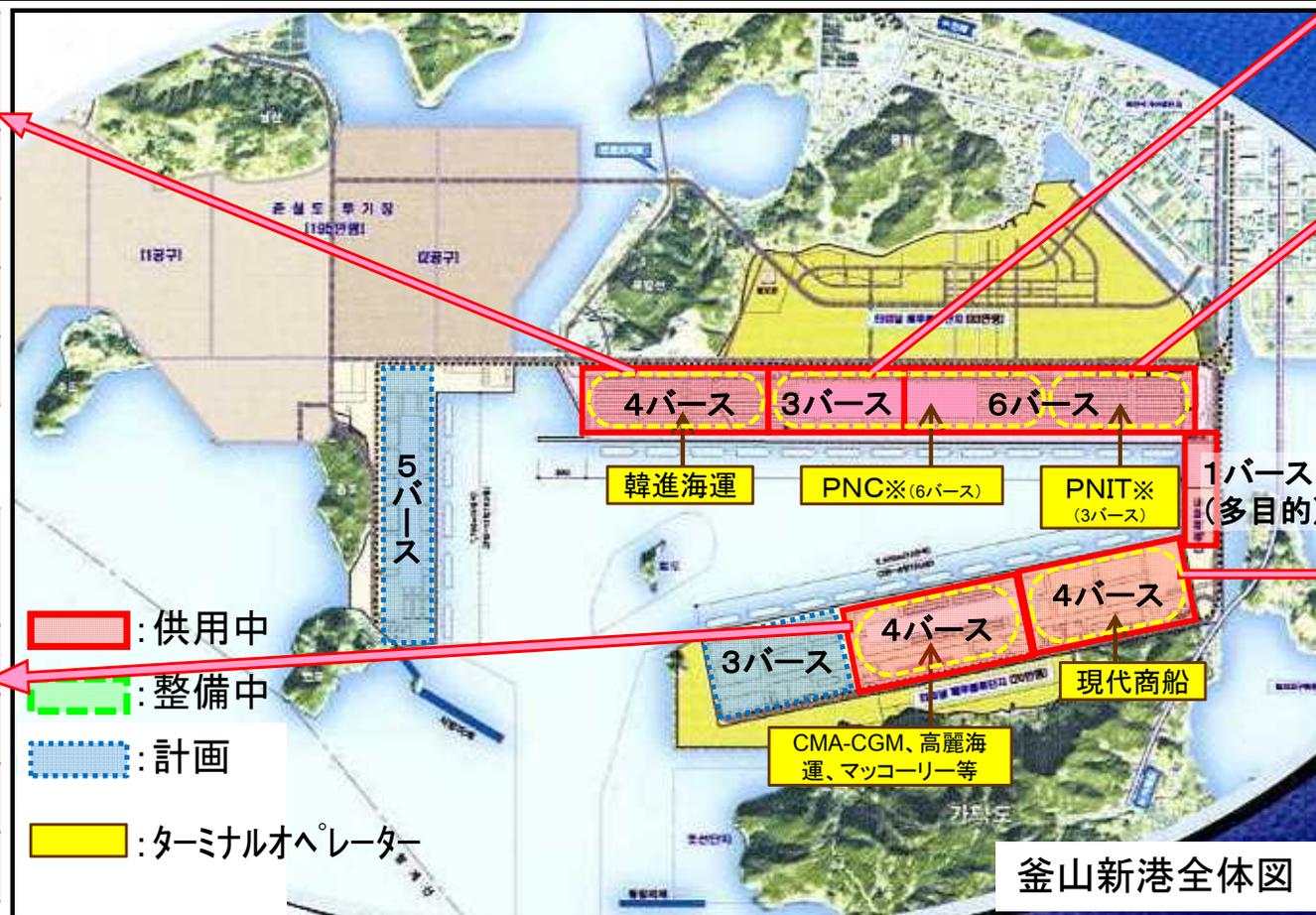
バース数	4
水深	17m
延長	1,115m
面積	55ha

フェーズ2-1ターミナル (供用中)

バース数	4
水深	18m
延長	1,100m
面積	69.6ha

フェーズ2-3ターミナル (供用中)

バース数	4
水深	17m
延長	1,400m
面積	84ha



釜山新港全体図

2013.1現在

※略称
 PNC:Pusan New Port Corporation (トハイ・ポーツ・ワールド、サムスングループ、PSA等が出資する合弁会社)
 PNIT:Pusan New Port International Terminal (PSAと韓進の合弁会社)

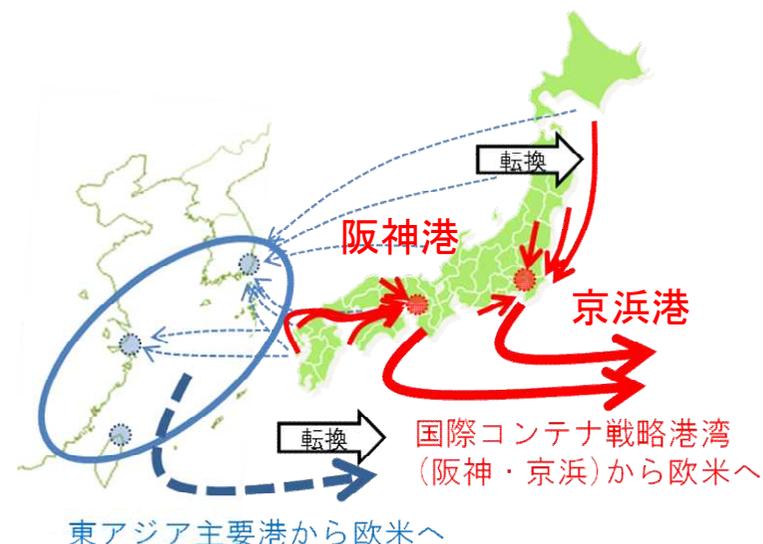
第3章 国際コンテナ戦略港湾政策の経緯と概要

3-1. 国際コンテナ戦略港湾政策の経緯

平成22年8月に阪神港及び京浜港を国際コンテナ戦略港湾として選定して以降、ハード・ソフト一体となった国際コンテナ戦略港湾政策に取り組んできた。

これまでの経緯・取組

- 平成21年12月 国際コンテナ戦略港湾検討委員会の設置
- 平成22年2月 国際コンテナ戦略港湾の公募
- 平成22年8月 **国際コンテナ戦略港湾を選定(阪神港・京浜港)**
- 平成23年3月 港湾法改正(※1)(同年12月全面施行)
- 平成25年7月 国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会の設置
- 平成26年1月 国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会
「最終とりまとめ」の公表
- 平成26年3月 港湾法改正(※2)(同年7月施行)



【港湾運営会社の指定状況等】

阪神港 (神戸港、大阪港)	京浜港 (東京港、川崎港、横浜港)
<ul style="list-style-type: none"> ・特例港湾運営会社の指定 (神戸港・大阪港:平成24年10月) ・特例港湾運営会社の経営統合により設立された「阪神国際港湾株式会社」(平成26年10月)を港湾運営会社に指定(同年11月)し、国が出資(同年12月) 	<ul style="list-style-type: none"> ・特例港湾運営会社の指定 (横浜港:平成24年12月、川崎港・東京港:平成26年1月)

※1:港湾の種類として新たに「国際戦略港湾」を規定、港湾運営会社制度の創設 等
 ※2:国際戦略港湾の港湾運営会社への国の出資を可能にする 等

目的

釜山港等アジア諸国の港湾との国際的な競争がますます激化するなか、**コンテナ港湾について、更なる「選択」と「集中」により国際競争力を強化していくため**、スーパー中核港湾政策の総括を行い、その課題を踏まえた上で、選択する港湾についての、評価項目、選定案の作成等の検討を行うとともに、国際コンテナ戦略港湾プロジェクトの実施状況のチェックを行う。

委員

<政府側>

国土交通大臣政務官

<委員>

木村 琢磨	千葉大学大学院専門法務研究科教授
久保 昌三	(一社)日本港運協会会長
高木 勇三	公認会計士・監査法人五大会長
竹林 幹雄	神戸大学大学院海事科学研究科教授
根本 勝則	(一社)日本経済団体連合会産業政策本部長
長谷川 雅行	(株)日通総合研究所顧問
前田 耕一	外国船舶協会専務理事

スケジュール

- ・平成21年12月15日 第1回国際コンテナ戦略港湾検討委員会
- ・平成22年 2月～3月 国際コンテナ戦略港湾公募(京浜港、伊勢湾、阪神港及び北部九州港湾が応募)
- ・平成22年 8月 3日 第7回検討委員会(国際コンテナ戦略港湾の計画書の採点等)
- ・平成22年 8月 6日 阪神港及び京浜港の選定を発表

国際コンテナ戦略港湾の選定(平成22年8月)

平成22年8月、「国際コンテナ戦略港湾検討委員会」における評価の結果、「国際コンテナ戦略港湾」として、**阪神港(神戸港・大阪港)**と**京浜港(東京港、川崎港、横浜港)**の2港を選定。

		配点	京浜港	伊勢湾	阪神港	北部九州 港湾
目標・位置づけ	基幹航路の維持・強化のため、釜山港、シンガポール港に伍するサービスの提供を目指したものであること	350	297	163	291	123
	アジアにおけるコンテナ物流の動向や、提案内容の地理的特性を踏まえ、目指すべき「位置づけ」が明確であること					
実現のための方策	基幹航路維持・強化のためのコスト低減	150	98	127	114	41
	基幹航路維持・強化のための広域からの貨物集約	150	120	48	119	26
	その他荷主へのサービス向上	50	33	39	38	33
	環境・セキュリティ	50	38	41	39	32
	戦略的な港湾経営の実現(施策)	100	54	53	81	7
実現のための体制	民の視点からの積極的な経営が可能であること	150	89	82	87	14
	コンテナ港湾を一元的に経営することが可能であること					
	そのための体制整備が具体的であること					
合計		1000	729	553	769	277

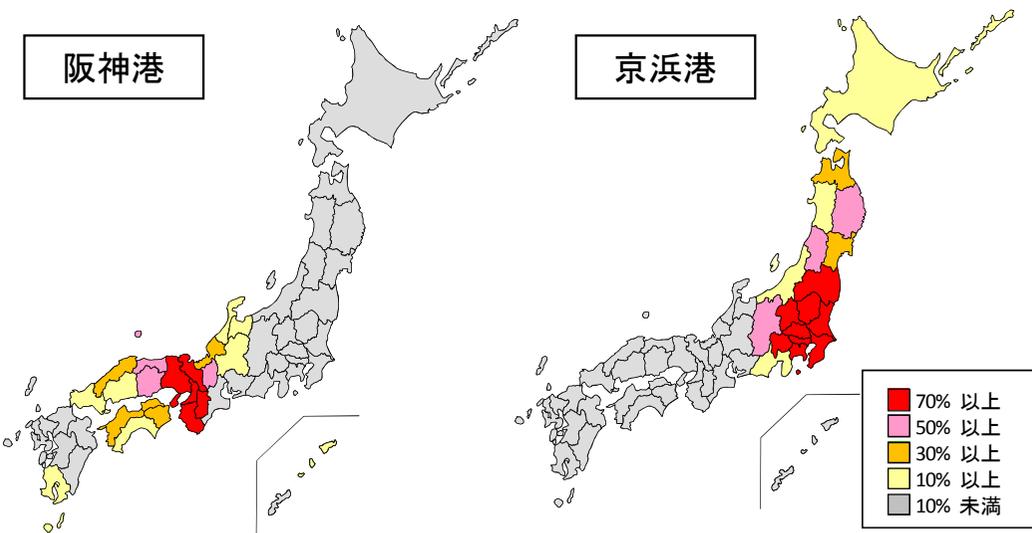
3-1. 国際コンテナ戦略港湾政策の経緯

広域に立地する企業とその活動を支える国際コンテナ戦略港湾

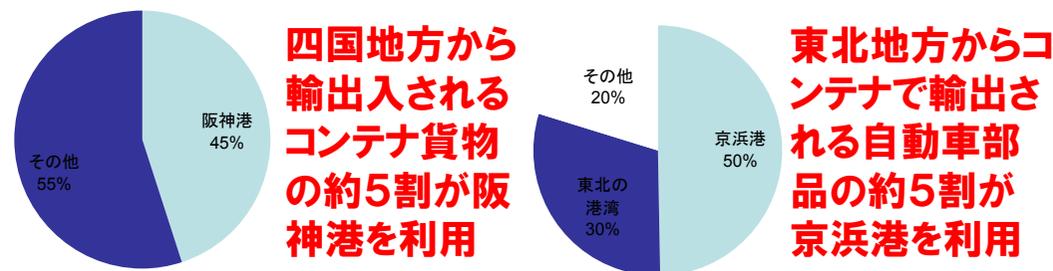
- 全国に立地する我が国企業の多くは、京浜港・阪神港を利用しており、京浜港・阪神港の輸出入貨物の相当程度を、直背後の都府県以外の利用が占める。⇒ **京浜港・阪神港は広域インフラ**
- ヨーロッパ国と同等の経済規模を有し、多くの産業が立地する東日本・西日本において、海外とのモノのやりとりを支え、製造業をはじめとする**企業活動に不可欠な社会基盤として機能**。

各都道府県発着の輸出入コンテナの京浜・阪神港利用割合

遠方の道府県を発着するコンテナ貨物の多くが、京浜港・阪神港から輸出入されている



平成25年11月の1ヶ月データ 「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」をもとに国土交通省港湾局作成



平成25年11月の1ヶ月データ
出典：全国輸出入コンテナ貨物流動調査をもとに国土交通省港湾局作成

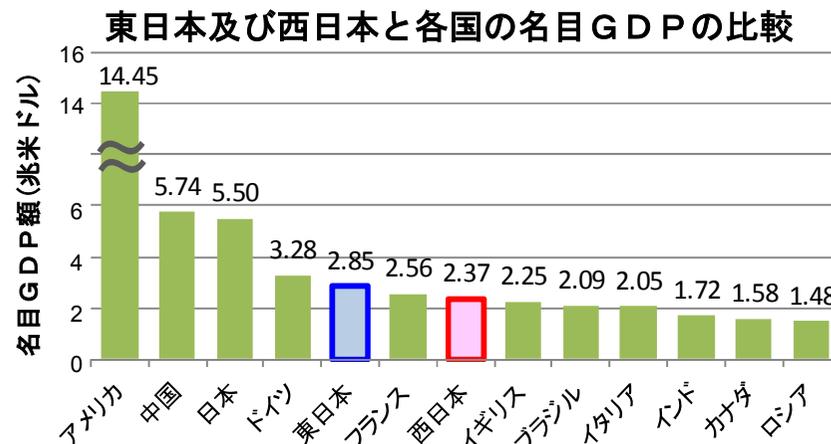
京浜港・阪神港で輸出入されるコンテナ貨物の発着地

京浜港・阪神港で輸出入されるコンテナ貨物の多くが、直背後都府県以外を発着地としている



一國に匹敵する東日本、西日本の経済

東日本のGDPは世界第5位のフランスを、西日本は第6位のイギリスを、それぞれ上回っている



「東日本」は新潟県、長野県、静岡県以東、「西日本」は富山県、岐阜県、愛知県以西
出典：総務省統計局「世界の統計」、内閣府「県民経済計算」、総務省「日本の統計」等をもとに国土交通省港湾局作成。

3-1. 国際コンテナ戦略港湾政策の経緯

港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律

【公布】平成23年3月31日

【施行】港湾の種類の見直し関係

:平成23年4月1日

基本方針関係

:平成23年9月15日

港湾運営会社関係

:平成23年12月15日

我が国の港湾の国際競争力の強化等を図るため、**港湾の種類について国際戦略港湾及び国際拠点港湾を追加する**等の見直しを行い、これらの港湾において国土交通大臣が行う港湾工事の範囲及びその費用に係る国の負担割合を定めるとともに、これらの港湾におけるコンテナ埠頭等を一体的に運営する株式会社の指定及び当該埠頭等を構成する行政財産の貸付けに係る制度を創設する等の所要の措置を講ずる。

選択と集中

○ 港湾の種類の見直し

我が国港湾の国際競争力強化のため、国際コンテナ戦略港湾を港湾の種類として新たに「国際戦略港湾」と位置付けるとともに、特定重要港湾の名称を「国際拠点港湾」に改める。

○ 直轄港湾工事の国費負担率の引き上げ及び対象施設の拡充

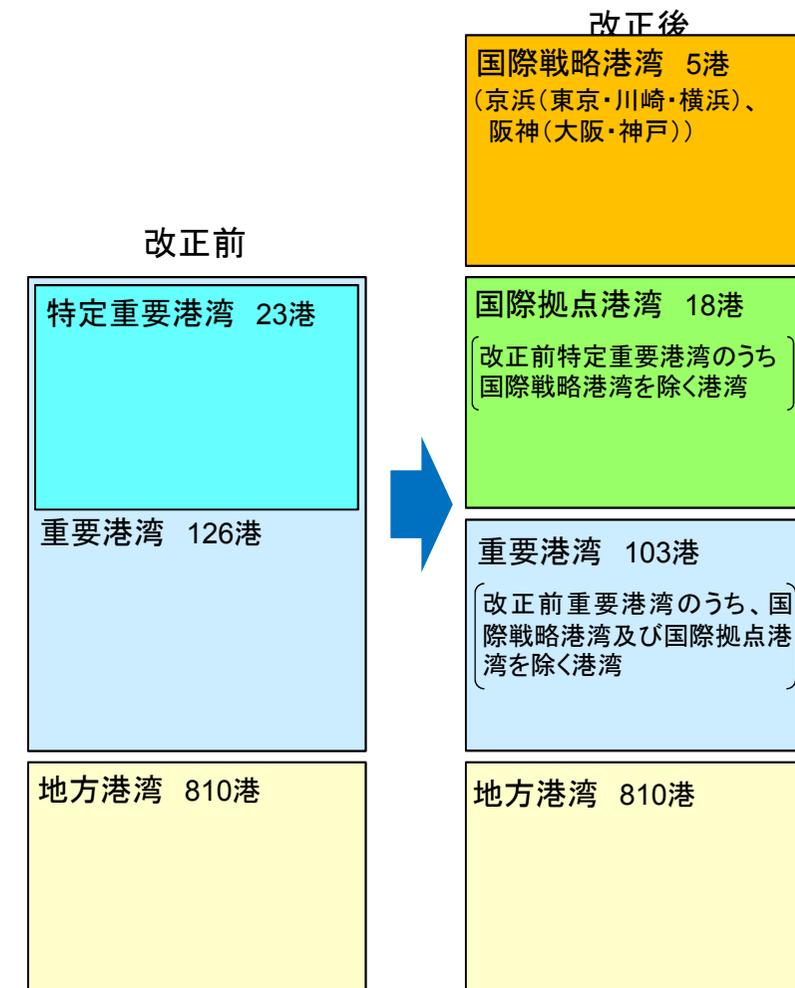
国際戦略港湾における高規格コンテナターミナルの係留施設(水深16m以上の耐震強化岸壁)について、直轄港湾工事の国費負担率を7/10とする。これに附帯するコンテナヤードを直轄港湾工事の対象施設に新たに追加する。(国費負担率は2/3)

○ 港湾運営会社制度の創設

港湾運営会社制度を創設し、国際戦略港湾及び国際拠点港湾に導入する。

○ 港湾運営会社に対する無利子貸付制度の創設

公社等に限定されていた無利子貸付金の貸付対象を国際戦略港湾及び国際拠点港湾における港湾運営会社に拡大する。

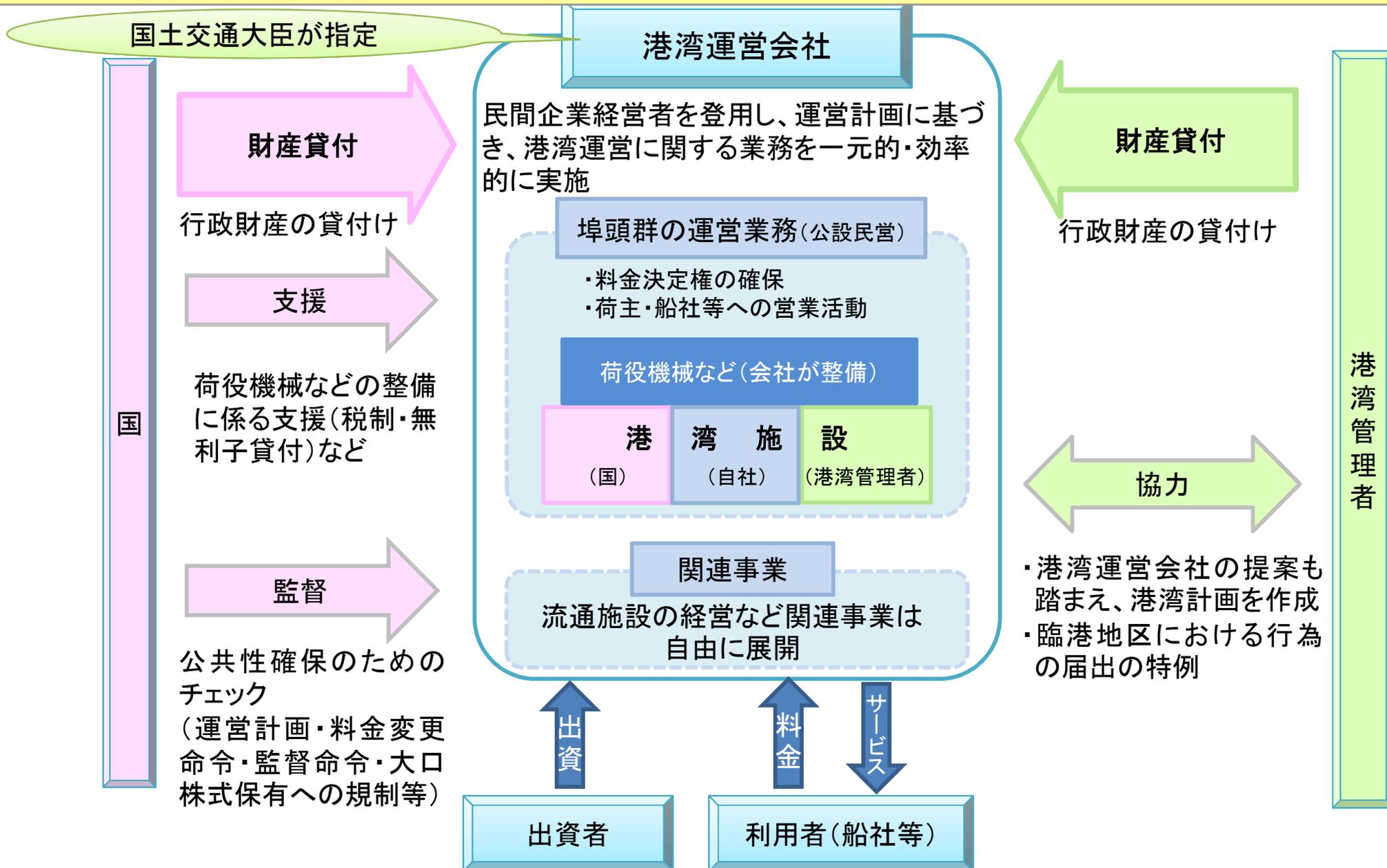


3-1. 国際コンテナ戦略港湾政策の経緯

港湾運営会社による効率的な港湾運営(国際戦略港湾)

○国土交通大臣が国際戦略港湾毎に一を限って指定した港湾運営会社が、行政財産(国・港湾管理者所有の港湾施設)の貸付けを受け、自社施設と一体運営することで効率的な港湾運営を実現。

○民間企業経営者の登用や民間出資により、迅速かつ柔軟な港湾運営を実現。



3-1. 国際コンテナ戦略港湾政策の経緯

港湾運営の民営化後の業務の整理

民営化前

港湾管理者

港湾管理

- 港湾施設の維持
- 臨港地区内の構築物等規制
- 水域の管理
- 港湾計画の作成
- 入出港届の受理
- 港湾統計

港湾整備

- 岸壁、埠頭用地、防波堤、航路、泊地等の整備
- ※一部の施設は国が整備
- 荷役機械等上物施設の整備

港湾運営

- 港湾施設の運営
- 港湾施設使用料及び料率表の決定
- 港湾・物流に関する情報収集
- ポートセールス

民間(港湾振興団体等)

- 港湾振興(港湾管理者に協力)
- ポートセールス(港湾管理者に協力)

民間(関連事業)

- 倉庫業 等

民営化後

港湾管理者

港湾管理

- 港湾施設の維持
- 臨港地区内の構築物等規制
- 水域の管理
- 港湾計画の作成
- 入出港届の受理
- 港湾統計

港湾整備(下物)

- 岸壁、埠頭用地、防波堤、航路、泊地等の整備
- ※一部の施設は国が整備

港湾運営のサポート

港湾運営会社

港湾整備(上物)

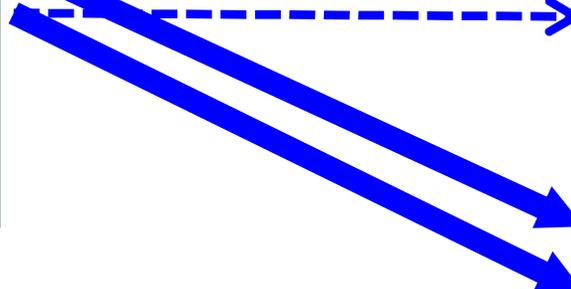
- 荷役機械等上物施設の整備

港湾運営

- 港湾施設の運営
- 港湾施設使用料及び料率表の決定
- 港湾・物流に関する情報収集
- ポートセールス

関連事業

自由に実施



国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会(平成25年～)

<概要>

国土交通省では、平成22年8月に、阪神港及び京浜港を国際コンテナ戦略港湾に選定して以降、ハード・ソフト一体となった国際コンテナ戦略港湾政策に取り組んできた。こうしたなか、海運・港湾を取り巻く情勢の変化を踏まえ、政策の深化と加速を図る観点から、平成25年7月に「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」を設置し、平成26年1月には「最終とりまとめ」を公表した。

今後は、施策の実現に取り組むとともに、「最終とりまとめ」のフォローアップを行うこととしている。

<「最終とりまとめ」までの経緯>

平成25年

7月10日: 第1回: 国際コンテナ戦略港湾政策のレビュー

7月中 : 以下の3回に分けて各界からヒアリング

- ①阪神港の各埠頭会社と港湾管理者、日本船主協会
- ②京浜港の各埠頭会社と港湾管理者、日本港運協会、全日本トラック協会海上コンテナ部会
- ③日本経済団体連合会・荷主企業、日本内航海運組合総連合会、外国船舶協会、

7月31日: 第2回: 中間とりまとめに向けて

8月20日: 第3回: 中間とりまとめ(案)について

8月27日: 中間とりまとめ公表

10月30日: 第4回: 基幹航路についての分析 等

12月26日: 第5回: 最終とりまとめに向けて

平成26年

1月20日: 最終とりまとめ公表

8月28日: 第6回: 最終とりまとめのフォローアップ 等

<今後の進め方>

適宜、「最終とりまとめ」のフォローアップを実施

<委員会構成> ※平成27年8月時点

木村 琢磨	千葉大学大学院専門法務研究科教授
高木 勇三	公認会計士・監査法人五大会長
竹林 幹雄	神戸大学大学院海事科学研究科教授
久保 昌三	(一社)日本港運協会会長
小田 和之	(一社)日本船主協会常勤副会長
寺井 克宏	(一社)国際フレイトフォワードーズ協会理事
前田 耕一	外国船舶協会専務理事
上田 正尚	(一社)日本経済団体連合会産業政策本部長
菱田 浩司	住友商事(株)物流統括部長
河野 真人	サントリービジネスエクスパート(株)SCM本部 物流専任部長
竹谷 隆	キヤノン(株)ロジスティクス統括センター所長
竹内 雅也	日産自動車(株)SCM本部部品物流部主管
高島 正之	横浜港埠頭(株)代表取締役社長
武市 敬	東京都港湾局長
川端 芳文	阪神国際港湾(株)代表取締役社長
吉井 真	神戸市みなと総局長
西村 明宏	国土交通副大臣(座長)
青木 一彦	国土交通大臣政務官
菊地 身智雄	国土交通省港湾局長
羽尾 一郎	国土交通省大臣官房物流審議官

3-2. 国際コンテナ戦略港湾政策の概要

政策目的：国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大すること

- 国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、**企業の立地環境を向上**させ、**我が国経済の国際競争力を強化** ⇒ **雇用と所得の維持・創出**

※国際基幹航路の**我が国への直接寄港が少なくなる**と、本来最も安価で短時間の直接寄港ルートが減るというサービス水準の直接の低下に加え、我が国立地企業の輸送が海外トランシップを経るルートを選択せざるを得なくなり、我が国立地企業が直接寄港ルートとの比較による価格交渉力を失い、**海外トランシップルートの料金高騰**等立地環境の悪化を招く。また、積み替え時の積み残し等による**遅延リスク、荷傷みのリスク**等も懸念される。

平成26年から、概ね5年以内

国際コンテナ戦略港湾に寄港する**欧州基幹航路を週3便に増やす**とともに、**北米基幹航路のデイリー寄港を維持・拡大**する。また、アフリカ、南米、中東・インドといった、**現状で我が国への寄港が少ない航路の誘致**も進める。

平成26年から、概ね10年以内

国際コンテナ戦略港湾において、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに資する**多方面・多頻度の直航サービスを充実**する。

国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

- 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する集貨支援
- 国際コンテナ戦略港湾における積替機能強化のための実証



国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」

- 国際コンテナ戦略港湾背後に立地する物流施設の整備に対する支援



国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

- コンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大等に対応するための、大水深コンテナターミナルの機能強化
- 国際コンテナ戦略港湾のコスト削減、利便性向上のための取組の推進
- 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する国の出資

政策目的

政策目標

主な施策

3-2. 国際コンテナ戦略港湾政策の概要

国際コンテナ戦略港湾政策の施策体系

国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

国際戦略港湾競争力強化対策事業等

国内発着コンテナを国際コンテナ戦略港湾に集貨

海外諸港でトランシップされている戦略港湾発着の欧米向けコンテナを、戦略港湾に就航する基幹航路に転換

海外諸港での積み替えを経て行われている外国間貿易の積み替え拠点を我が国にシフト(国際トランシップ貨物の獲得)

基幹航路積卸コンテナ個数の増加

国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」

流通加工倉庫への無利子貸付

港湾背後で流通加工を行っている国際ロジスティクス企業を誘致

農産品輸出等の新たな貨物の創出

国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

港湾運営会社制度

行政財産の直接貸付

港湾運営会社に対するコンテナターミナルの低廉な価格での貸付によるターミナル施設費用の低減

民の視点での港湾の一体運営

民間の営業力等を活用し、ターミナルの一体運営を通じたコスト低減

港湾コストの低減

大水深CTの機能強化

基幹航路寄港の必要条件

我が国への基幹航路の寄港維持・拡大

我が国の産業立地競争力の強化

基幹航路の寄港と企業立地の「悪循環」

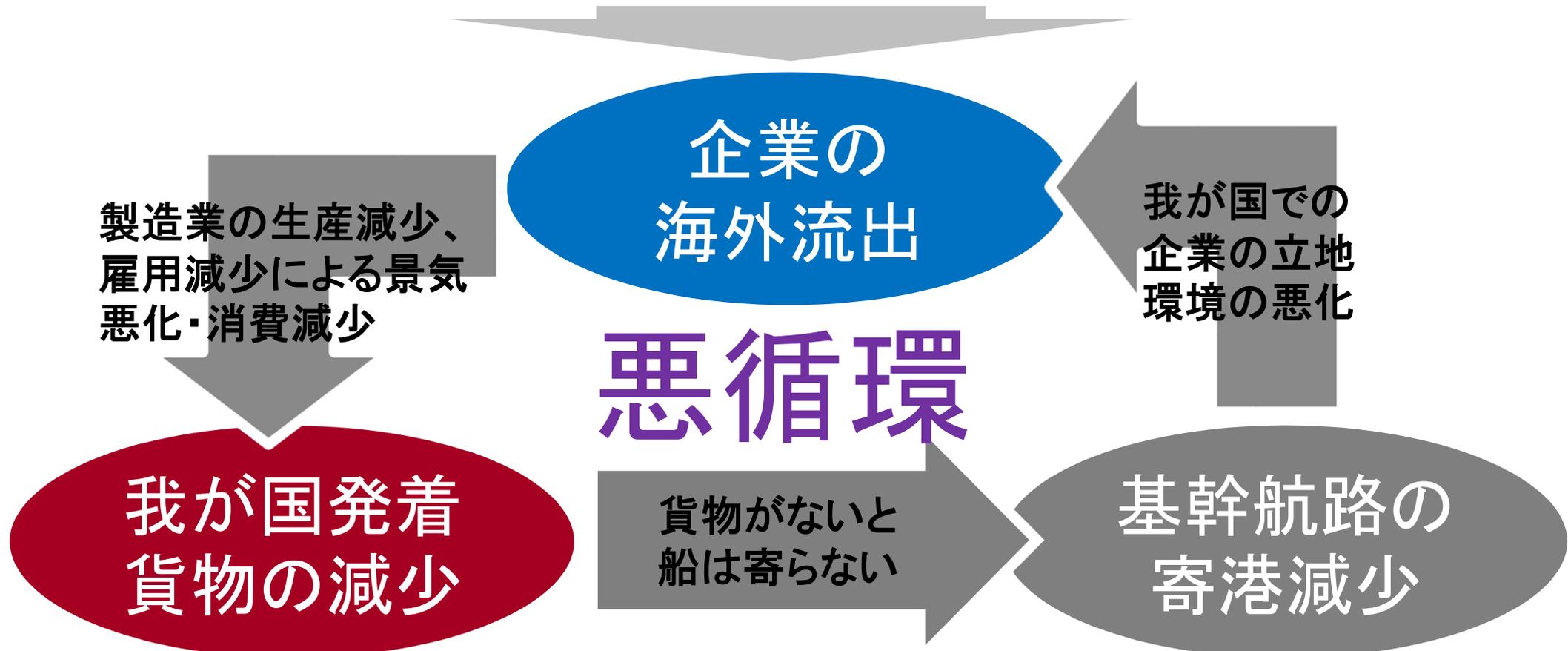
海運・港湾を取り巻く世界の状況

1. 近隣諸国の港湾取扱貨物の急増
2. 近隣諸国の港湾整備の急激な進展
3. コンテナ船の大型化による基幹航路の寄港地絞り込み

我が国港湾と国際物流網の抱える課題

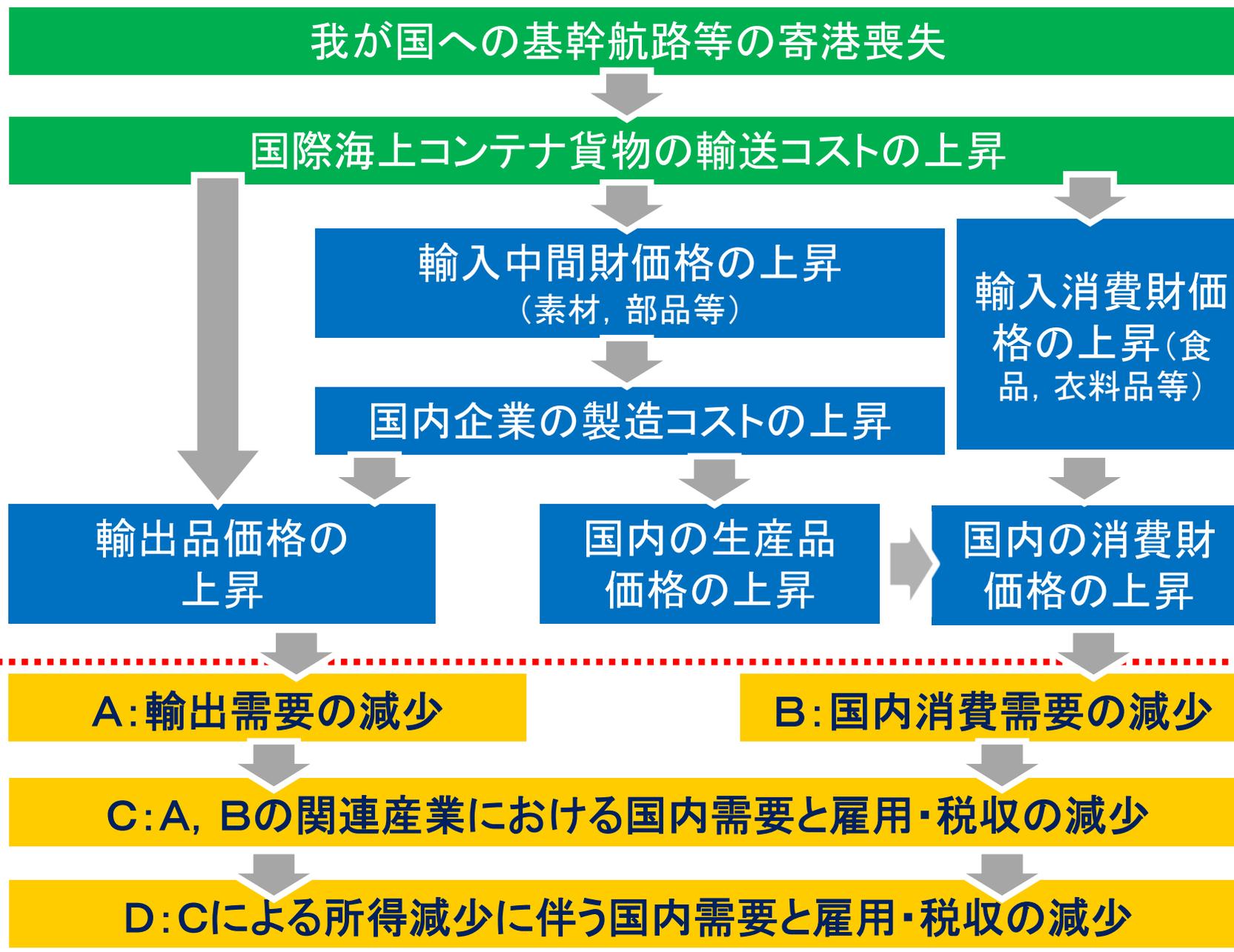
1. 近隣諸国に比べ高い港湾コスト、コンテナターミナルゲート周辺の渋滞等
2. 内航等国内フィーダー輸送網の競争力不足
3. 釜山港に比べ港背後への企業誘致策の劣後

他に長期的な円高基調、国内労働コストの高さ等も相俟って・・・



地方の港湾における釜山航路への支援も原因

基幹航路の寄港がなくなることに伴う経済・社会的影響



直接効果

A: 輸出需要の減少

B: 国内消費需要の減少

一次波及効果

C: A, Bの関連産業における国内需要と雇用・税収の減少

二次波及効果

D: Cによる所得減少に伴う国内需要と雇用・税収の減少

民間投資需要：年間4,000億円、国民の雇用：1.6万人が喪失