

平成 28 年 10 月 14 日（金）

中央合同庁舎 3 号館 11 階特別会議室

16：15～18：15

第 39 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 28 年度取りまとめ政策レビューの中間報告について
 - （i）社会資本ストックの戦略的維持管理
 - （ii）官民連携の推進
 - （iii）LCC の事業展開の促進
 - （iv）MICE 誘致の推進
- ②平成 29 年度取りまとめ政策レビューの取組方針について
 - （i）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）－

3 閉会

国土交通省政策評価会委員名簿

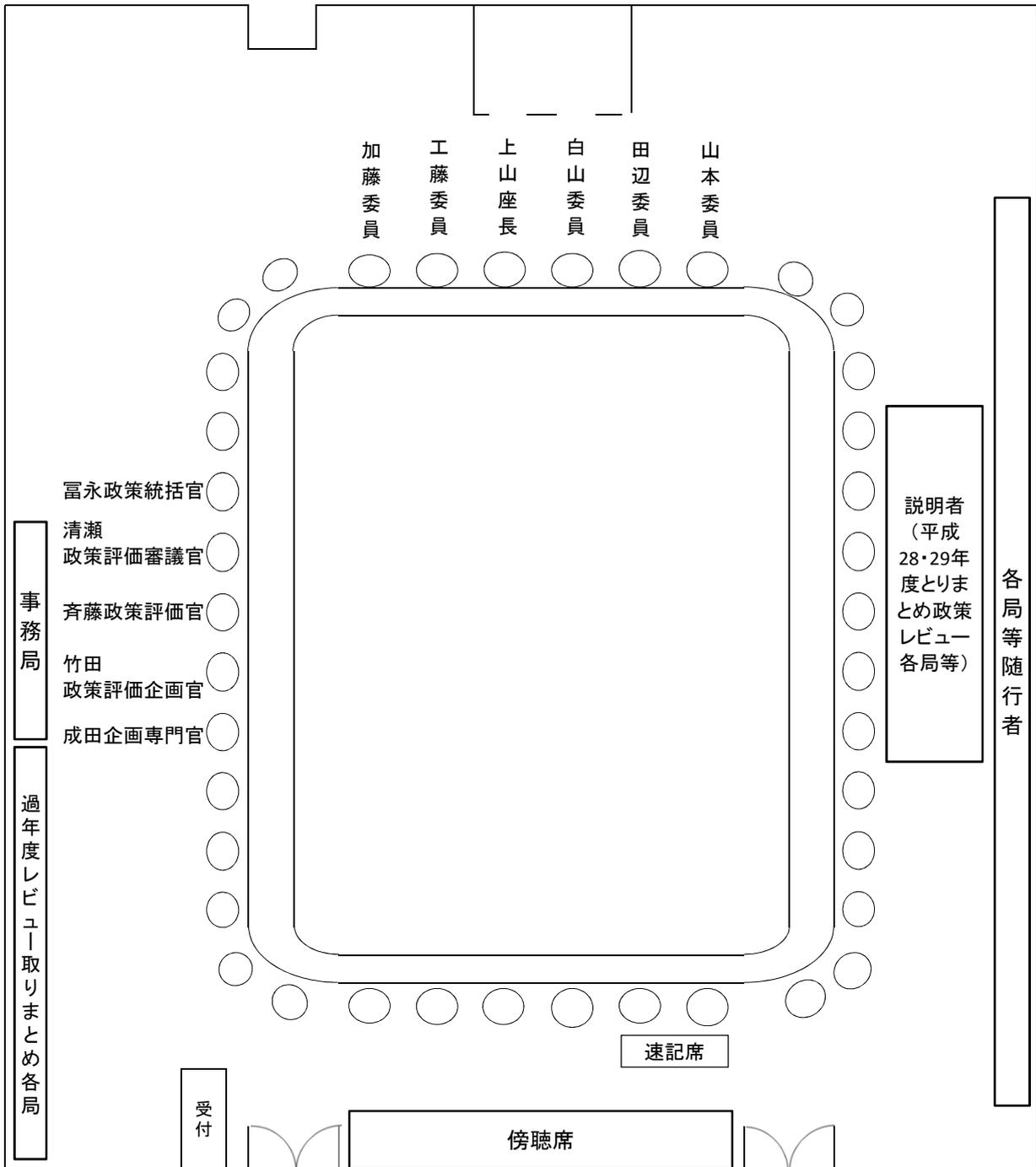
上山 信一	慶応義塾大学総合政策学部教授
加藤 浩徳	東京大学大学院工学系研究科教授
工藤 裕子	中央大学法学部教授
佐藤 主光	一橋大学大学院経済学研究科・政策大学院教授
白山 真一	有限責任監査法人トーマツ パートナー（公認会計士）
田辺 国昭	東京大学大学院法学政治学研究科・公共政策大学院教授
村木 美貴	千葉大学大学院工学研究科建築・都市科学専攻教授
山本 清	東京大学大学院教育学研究科教授

（五十音順：平成 28 年 10 月 14 日現在）

第39回国土交通省政策評価会 配席図

平成28年10月14日(金)16:15~18:15

中央合同庁舎3号館11階特別会議室



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付 政策評価企画官 竹田 正彦】

(2) 審議事項

- ①平成 28 年度取りまとめ政策レビューの中間報告について

- (i) 社会資本ストックの戦略的維持管理

(担当：佐藤委員、山本委員)

【総合政策局参事官 (社会資本整備) 参事官 井上 誠】

- (ii) 官民連携の推進 (担当：加藤委員、村木委員)

【総合政策局官民連携政策課 課長 鈴木 章一郎】

- (iii) LCC の事業展開の促進 (担当：田辺委員、白山委員)

【航空局航空戦略課 課長 木村 典央】

- (iv) MICE 誘致の推進 (担当：工藤委員、上山座長)

【観光庁国際観光課 課長 田中 由紀】

※各レビューテーマの担当委員は、主担当・副担当の順で記載。

- ②平成 29 年度取りまとめ政策レビューの取組方針について

- (i) 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)－

【総合政策局物流政策課 課長 平嶋 隆司】

第39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 政策評価会の年間スケジュール
- 資料2-2 社会資本ストックの戦略的維持管理
- 資料2-3 官民連携の推進
- 資料2-4 LCCの事業展開の促進
- 資料2-5 MICE誘致の推進
- 資料3-1 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）－

<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24年度末に評価書を決定した以下の8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24年度取りまとめ政策レビューテーマ一覧>

テーマ	担当局等
技術研究開発の総合的な推進	全部局等（大臣官房及び総合政策局取りまとめ）
トン数標準税制の導入による安定的な国際海上輸送の確保	海事局
航空自由化の推進	航空局
環境政策の推進	全部局等（総合政策局取りまとめ）
国土形成計画（全国計画）	国土政策局
新たな北海道総合開発計画の中間点検	北海道局
新たな船舶交通安全政策の推進	海上保安庁
緊急地震速報の利用の拡大	気象庁

政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況確認票

テーマ名	技術研究開発の総合的な推進	実施時期	平成23年度～24年度	担当課	全部局等 とりまとめ 大臣官房技術 調査課 総合政策局技 術政策課
対象政策	以下の技術研究開発を対象とする。 ・国土交通省及び独立行政法人が実施した技術研究開発 ・国の支援により実施された大学・民間等の技術研究開発				
政策の目的	「技術研究開発の総合的な推進」は、社会ニーズや政策目的の実現に資する技術研究開発及び技術研究開発を効率的に実施し、その成果を社会・国民へ確実に還元するための推進施策により、総合的に推進をしているところ。 これらの取組については、国土交通省技術基本計画にて示す取組方針等を踏まえ、策定された各研究機関等による技術研究開発に係る計画に沿って、省内部局及び研究機関等が実施している。				
評価結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ① 進め方、取り巻く状況に係る課題 <ul style="list-style-type: none"> 1) 技術研究開発に係る予算の確保 2) 研究機関等における人材の確保、活用及び育成 3) 政策課題に対応した技術研究開発の総合的な管理・評価 4) オープンデータの推進 ② 研究項目の方向性・内容に係る課題 <ul style="list-style-type: none"> 1) 東日本大震災を契機にした新たな課題への対応 2) 維持管理・更新に関する技術研究開発の促進 3) 国際基準・国際標準化への更なる対応 4) 気候変動による影響を低減するための技術研究開発の推進 5) 海洋分野等、国際競争力の基盤となる技術研究開発の推進 6) 港湾・空港等の交通需要の変化に対応した技術研究開発の推進 				

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>技術研究開発に係る予算の確保 実施すべき研究項目について予算の十分な確保が図られるべきである。さらに、実施する技術研究開発については、効果的・効率的に実施するとともに、対外的な説明責任を果たす必要がある。以上を行うことにより、安全・環境等の継続すべき技術研究開発、新たなニーズに対応した技術研究開発の効果的・効率的な実施が期待できる。</p>	<p>平成29年度概算要求において、省全体で対前年度比1.12倍の科学技術振興費を要求するなど、技術研究開発に係る予算の確保に努めている。さらに、国土交通省が実施する研究開発課題において「事前評価」、「中間評価」、「終了時評価」を実施・公表することにより、研究開発を効果的・効率的に実施。</p>
<p>研究機関等における人材の確保、活用及び育成 新たな政策課題に対応するための技術研究開発ニーズ等に柔軟に対応できるよう、人材の確保が図られるべきである。 併せて、産学官の更なる連携・役割分担や外部研究者の受入増加等の効果的・効率的な人材の活用が必要であり、こうした業務形態に対応した人材育成に向けて、研修・OJT等の内容の見直し・拡充等を検討する必要がある。 以上を行うことにより、ニーズに対応し、効果的・効率的な技術研究開発の実施、民間への技術指導や災害派遣等の貢献の着実な実施が期待できる。</p>	<p>第3期国土交通省技術基本計画に位置付け、各研究機関等において取組を推進しているところである。 なお、主な取組例としてこれまで以下の施策を実施。 ・産官学連携の中核機関としての研究実施、客員研究員の招聘、外部からの研究者・研究生の受け入れや共同研究、任期付き研究員の採用、連携大学院方式による研究指導、学会や技術発表会等での発表の奨励等に加え、国際基準への議論についても組織的に参画することにより様々なニーズに対応できるように人材育成を図っている。 ・国土技術政策総合研究所では、職務を通し現場の知見を持った地方整備局等の職員が、国土技術政策総合研究所に人事交流により研究者として数年在籍し、最新の研究動向やノウハウ等を習得することで、現場において専門的知識を有する地域の中核技術者として活躍してもらえるよう育成を行っている。</p>
<p>政策課題に対応した技術研究開発の総合的な管理・評価 重点プロジェクトの総合的な管理・評価を実施することにより、技術研究開発の効果的・効率的な連携が図られるとともに、政策目的に対する位置付け・進捗・成果が明確になり、それに伴い、技術研究開発に対する国民の理解の醸成も期待できる。</p>	<p>第3期国土交通省技術基本計画において、技術政策の基本方針を示すとともに、特に優先度の高い政策課題の解決に向けて7つの重点プロジェクトを位置付けて総合的な推進を図っているところ。また、重点プロジェクトの総合的な管理・評価を実施すべく、整理した基本的な考え方に基づき、フォローアップを毎年度実施していくこととしている。</p>
<p>オープンデータの推進 データ公開に関して、よりニーズの高い情報や求められるサービスの拡充等においては、人的資源の不足や予算の確保などが課題を解消する必要があるが、公開された地理空間情報や気象情報等のこれまで蓄積してきた情報が活用されることで、民間企業等による技術研究開発が促進され、公共サービスの向上や効率化、さらには新たなサービスやビジネスの創出を図ることが期待できる。</p>	<p>第3期国土交通省技術基本計画に位置づけ、オープンガバメントの推進による技術研究開発の促進について基本方針を示すことで、民間企業等による技術研究開発を促進することとしている。 なお、主な取組例としてこれまで以下の施策を実施。 ・よりデータの利活用が進む環境作りに向けて、政府利用標準規約1.0版を2.0に見直し。 ・気象等に関する各種データについて、従来から行っている気象庁ホームページ(HP)及び(一財)気象業務支援センターから民間企業等への提供に加え、HPからの気象データダウンロードの開始など情報のさらなる拡充に取り組んでいる。 ・国土交通省・土木研究所・港湾空港技術研究所の3者で、国土地盤情報検索サイト“KuniJiban”を共同で運営しており、国土交通省の道路・河川・港湾事業等の地質・土質調査成果であるボーリング柱状図や土質試験結果等の地盤情報を検索し閲覧することができる。これらの地盤情報を広く一般に提供することにより、国や自治体間における社会資本整備の効率化のほか、環境保全や災害対策等に役立つことが期待される。</p>

東日本大震災を契機にした新たな課題への対応

『できるだけ被害の最小化を図る「減災」の考え方に基づく技術研究開発』、『防災拠点を守ることなど、これまで同様に「防災」の考え方が必要とされる分野に対応する技術研究開発』、『地震規模の推定など、これまでの検討条件からの拡充が求められている分野に対応する技術研究開発』など、必要な取組を推進していくことで、今後発生し得る東海、東南海、南海地震の発生場所や規模を推定することが可能となり、また、発生した場合でも防災機能を有すべき施設を守り、さらに即時的に地震・津波規模を推定し、住民の適切な警戒避難を促し、被害の最小化を図ることが期待できる。

維持管理・更新に関する技術研究開発の促進

中央道笹子トンネルでの天井板落下事故により改めて維持管理・更新の重要性を再認識し、「非構造部材の耐久性把握」、「技術の高度化だけでなく、現場での普及を念頭に置いた技術」、「材料劣化などの長期的データ蓄積などの基礎研究」等、必要な取組を推進していくことで、国や地方公共団体等が管理する社会資本は、各々の管理者が主体となり適確に維持管理・更新等がなされ、個々の構造物について、その機能を十分に発揮し続けることが期待できる。

国際基準・国際標準化への更なる対応

国際的な枠組みにおける国際基準・国際標準に係る技術的な審議に対応するため、総合的・戦略的に技術研究開発に取り組むことにより、国際交通における安全性・環境性等が向上される。また、我が国の優れた技術分野が国際基準・国際標準化されるとともに、民間等による海外展開が容易になり、国際的に優位に立つことが期待できる。

第3期国土交通省技術基本計画において重点プロジェクトの1つとして位置付け、必要な研究開発の方向性を明示することで、当分野における研究開発をこれまで以上に推進することとしている。

なお、主な取組例としてこれまで以下の施策を実施。

- ・海岸堤防や防波堤等の粘り強い構造に関する検討
- ・災害拠点建築物の機能継続技術の開発
- ・地震・地殻変動の監視に係る技術や地震・津波予測手法の開発・改良

第3期国土交通省技術基本計画において重点プロジェクトの1つとして位置付け、必要な研究開発の方向性を明示することで、当分野における研究開発をこれまで以上に推進することとしている。

なお、主な取組例としてこれまで以下の施策を実施。

- ・社会資本ストックの長寿命化に関する技術開発(非構造部材の耐久性把握、「材料劣化などの長期的データ蓄積などの基礎研究」等)
- ・技術者不足が指摘されている地方公共団体等への技術的支援として、国・地方公共団体等で維持管理に関する研修を実施(H26実績4,407人)。

第3期国土交通省技術基本計画に位置付け、各局・研究機関において取組を推進しているところである。

なお、主な取組例としてこれまで以下の施策を実施。

- ・我が国建築関連企業の海外展開を支援するために、トルコ、ミャンマー、インド等新興国を中心に我が国建築基準等の導入・普及を図るため、官民連携の下、新興国政府職員等を対象とする技術見学会や制度研修会・セミナー・ワークショップ等を企画・開催。
- ・国土交通省が河川・道路等管理用機器として使用するテレメータ装置の仕様書の内容をむ水文データ伝送システムが、15年間の議論の末、H28.1に国際規格化(ISO)。
- ・自動車局では、我が国に比較優位性がある技術や将来ニーズが期待される技術について、リーダーシップをとって国際標準化を推進している。
- ・海事分野では、船舶の燃費基準強化、燃費報告制度及び経済的手法に関し、国際海事機関(IMO)における議論を主導している。また、我が国の豊富なLNG貨物船建造技術等の知見を生かし、IMOにおいてガス燃料船の安全基準策定のための議論に貢献した。

気候変動による影響を低減するための技術研究開発の推進

地球温暖化に伴う気候変動の『緩和策』及び『適応策』を推進していくことにより、今後、気候変動により頻発・激甚化が懸念される洪水や土砂災害、渇水等に対し、被害の軽減等を図ることが期待できる。

海洋分野等、国際競争力の基盤となる技術研究開発の推進

我が国が、フロンティア分野やグリーンイノベーション等の技術を確立することは、国際的に大きなアドバンテージとなるため、技術研究開発を加速するとともに、総合的・戦略的に取り組む。そうすることにより、我が国の技術レベルを国際的に優れたものとし、国際競争力が強化され海外展開が図られるとともに、国際的な活力を我が国に取り込むことが期待できる。

港湾・空港等の交通需要の変化に対応した技術研究開発の推進

船型の大型化、航空交通量の増加等に対応し、モード毎の特性に応じ、高信頼かつ効率的な交通システムの構築を行うため、より一層の技術研究開発を推進する。交通システムの改善がなされることにより、新たな交通需要、輸送形態の変化に対応し、国民の利便性向上、国際競争力の確保等が期待できる。

第3期国土交通省技術基本計画において重点プロジェクトの1つとして位置付け、必要な研究開発の方向性を明示することで、当分野における研究開発をこれまで以上に推進することとしている。

なお、主な取組例としてこれまで以下の施策を実施。

＜気候変動に対する適応策の例＞

- ・気候変動・地球環境対策の強化に関する研究
- ・気候変化等により激甚化する水災害を防止、軽減するための技術開発

＜気候変動の緩和策の例＞

- ・社会インフラ整備の低炭素化と資源有効利用の推進
- ・次世代大型車開発・実用化促進事業
- ・省エネ基準運用強化に向けた住宅・建築の省エネルギー性能評価手法の高度化

第3期国土交通省技術基本計画において重点プロジェクトの1つとして位置付け、必要な研究開発の方向性を明示することで、当分野における研究開発をこれまで以上に推進することとしている。

なお、主な取組例としてこれまで以下の施策を実施。

＜海洋フロンティア分野＞

- ・海洋資源開発関連技術研究開発
- ・次世代海洋環境関連技術開発

＜グリーンイノベーション分野＞

- ・次世代大型車開発・実用化促進事業(再掲)
- ・省エネ基準運用強化に向けた住宅・建築の省エネルギー性能評価手法の高度化(再掲)

第3期国土交通省技術基本計画において重点プロジェクトの1つとして位置付け、必要な研究開発の方向性を明示することで、当分野における研究開発をこれまで以上に推進することとしている。

なお、主な取組例としてこれまで以下の施策を実施。

- ・自動化コンテナターミナルの効率化に向けた技術開発
- ・国際バルク貨物輸送効率化のための新たな港湾計画手法の開発
- ・航空交通の運航高度化に関する研究開発(航空路及び混雑空港の処理容量拡大)

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	トン数標準税制の導入による安定的な国際海上輸送の確保	実施時期	平成23～24年度	担当課	海事局外航課
対象政策	トン数標準税制の導入による、安定的な国際海上輸送の確保に必要な外航日本船舶及び外航日本人船員の確保				
政策の目的	安定的な国際海上輸送の確保を図るために必要な日本船舶の確保、これに乗り組む船員の育成及び確保に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図る。				
評価結果の概要	<p>トン数標準税制による減税措置に伴う「日本船舶・船員確保計画」の実施を通じた短期的成果(外航日本船舶を5年で2倍以上に増加させる等)の達成に向け、外航日本船舶については、減税によるインセンティブに加え、みなし利益課税に伴い納税額の予見性が確保されたことにより、計画的な船舶投資が可能となったことから、平成24年3月末現在において131.8隻(認定事業者10社ベース)と、計画開始時の77.4隻に比して、その隻数を54.4隻(約1.7倍)増加させている。また、外航日本人船員の確保に関しても、平成24年3月末現在において1,153人(同上)と、計画開始時の1,072人に比して、その人数を81人(約1.1倍)増加させている。これらの隻数・人数増については、トン数標準税制の導入以前においては、外航日本船舶数及び外航日本人船員数のいずれにおいても、一貫して減少基調にあったことを踏まえれば、トン数標準税制による税制上のインセンティブなくしては、外航海運事業者が「日本船舶・船員確保計画」を作成し、国土交通大臣による認定に基づきこれを実施することもなかったと思料される。</p> <p>したがって、外航日本船舶及び外航日本人船員の増加は、トン数標準税制の政策効果として着実に実施されているといえるが、前述のとおり現行税制の適用範囲は日本船舶のみとなっており、日本船舶に係る課税の特例しか外航日本船舶・外航日本人船員の確保のインセンティブにならないことから、長期的成果(安定的な国際海上輸送の確保のために必要な日本船舶の確保(450隻)等)の実現には、相応の時間を要すると考えられる。</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」)				
<p>早期に経済安全保障体制を確保できるよう、外航日本船舶の増加ペースアップ及びこれを補完する船舶の確保を促進する施策を講じる必要があるところ。</p> <p>平成24年度税制改正大綱において、海上運送法の改正等を前提に、平成25年度税制改正において、トン数標準税制の適用対象を「我が国外航海運業者の海外子会社が所有する一定の要件を満たした外国船舶」に拡充することが盛り込まれ、平成24年第180回国会にて、上記観点を踏まえ、「準日本船舶」の認定制度の創設を内容とする「海上運送法の一部を改正する法律」が成立した。</p> <p>これらのことを受け、平成25年度税制改正大綱において、「平成25年4月1日から平成26年3月31日までの間に日本船舶・船員確保計画の認定(変更の認定を含む。)を受けた対外船舶運航事業を営む法人については、日本船舶による事業収入に加えて、海上運送法に規定する準日本船舶で国土交通大臣が確認したものである事業収入について本特例を適用する」ことが盛り込まれた。</p>	<p>○第183回通常国会において、平成25年度税制改正大綱の内容を含む「所得税法等の一部を改正する法律」が平成25年3月29日に成立、同年年4月1日に施行され、準日本船舶まで対象を拡充したトン数標準税制の運用が開始。</p> <p>○トン数標準税制の適用前提となる海上運送法に基づく「日本船舶・船員確保計画」の計画期間等を定めた「日本船舶及び船員の確保に関する基本方針(告示)」について、拡充トン数標準税制の導入に対応した変更を平成25年3月30日付けで告示し、計画認定の申請開始。</p> <p>○これを受けて、平成26年3月31日までに、平成21年度からトン数標準税制の適用を受けている認定事業者の10社のうち、8社から計画変更又は新規計画の認定申請があり、同計画を基本方針に照らして審査した結果、認定基準を満たすことから、全ての計画を認定。</p> <p>○平成27年度末時点で、日本船舶は201.1隻(認定事業者8社ベース)と、計画開始時の77.4隻(旧計画における認定事業者10社ベース)に比して、その隻数を約124隻(約2.6倍)増加させるとともに、新たに導入された日本船舶を補完する準日本船舶は55隻になるなど、着実に成果を上げている。</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	航空自由化の推進	実施時期	平成23年度～平成24年度	担当課	航空事業課
対象政策	航空行政においては、事業、空港、安全等の面において規制・制約が存在している中、必要に応じた規制の見直しを行ってきているが、その中で実施から一定の期間が経過した需給調整規制の廃止等、平成12年2月に施行された改正航空法による事業規制緩和(及びこれに先立つ規制緩和)を対象とする。				
政策の目的	航空運送事業者間の競争促進を通じた国内航空輸送の利便性向上に向けて、事業への参入の容易化、多様なサービスの提供を促進する必要。				
評価結果の概要	<p>○ 新規参入航空会社への影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・規制緩和後、スカイネットアジア航空(SNA)、スターフライヤー(SFJ)等、新規航空会社が相次いで参入。昨年度以降は、ピーチ・アビエーションをはじめとした本邦LCC3社が参入。 ・保有機材の増加とともにユニットコストの低減化も図られており、ある程度効率的な生産体制が構築されつつある。また、近年では営業利益等の業績も比較的安定してきている。 <p>○ 利用者利便性への影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・羽田路線、及び羽田路線以外の地方路線でも新規航空会社の参入路線が拡大しており、利用者にとって、利用可能な航空会社が増加。高需要路線で参入会社数が増加している一方、1社参入路線数には大きな変化は見られない。 ・各種割引運賃が登場するなど、運賃の幅に広がりが見られるとともに、航空会社におけるサービスも多様化。 ・新規航空会社が参入している路線は全路線計の需要量の変化率を上回っており、新規の参入路線では需要の創出効果が見られる。 ・新規航空会社の参入各路線では競争力のある運賃設定とともに、確実にシェアを伸ばしている。 <p>○ 運航の安全性への影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・わが国の航空会社による事故件数及び発生率が、新規航空会社の参入(SKY,ADO,SNA,SFJ)に際し、増加したという事実はなく、むしろ全体として減少傾向にあるといえる。 				
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」)				
利用可能な航空会社数、需要喚起、運賃・サービス水準等について、利用者利便の向上等の観点から航空会社の取組をチェックし、引き続き、航空会社間での競争の促進を図る。	引き続き、利用者利便の向上等の観点から航空会社の取組をチェックし、航空会社間での競争の促進を図る。				
適切な空港容量の確保や空港機能の高質化に向けて、施設面、管制面、環境面等における方策について、幅広く検討を行う。	訪日外国人旅行者数4,000万人の目標達成(2020年まで)に向け、「明日の日本を支える観光ビジョン」(平成28年3月策定)において、航空分野の取り組みとして、以下を行い、今後も継続して取り組んでいく。 <ul style="list-style-type: none"> ・首都圏空港を含む主要7空港の機能強化 ・複数空港の一体運営(コンセッション等)の推進 ・国内管制空域の抜本的再編による管制処理能力の向上 ・規制の見直し <p style="text-align: center;">等</p>				
地方路線の維持に向けた支援措置を検討する。	これまでも地方路線については、離島航空路にかかる運航費補助、国管理空港の着陸料の引き下げ、国内線就航機に対する固定資産税の軽減措置を行うとともに、平成23年度からは航空機燃料税の引き下げ等総合的な支援措置を講じてきたところであり、引き続きその維持と充実に資するよう取り組んでいく。				
今後も引き続き航空安全情報の収集、分析を行うとともに、有識者会議にて機材不具合やヒューマンエラー等への対応策について審議・検討を行うほか、航空輸送の安全にかかわる情報の公表を行う。	航空運送事業者より報告された安全情報について、評価・分析を行い、航空安全情報分析委員会(有識者会議)を6ヶ月に1度毎に開催し、同委員会にて機材不具合やヒューマンエラー等への対応策について審議・検討を継続的に行ってきた。同委員会にて、引き続き検討するとともに、当該安全情報についてとりまとめを行っており、その内容を「航空輸送の安全にかかわる情報」として、引き続き公表していく。				
より一層安全な航空輸送を目指し、航空会社に対する体系的・専門的な安全監査を引き続き実施していく。さらに、ICAO等の国際動向や国内の動向を踏まえつつ、所要の措置を講じていく。	航空運送事業者に対する定期的及び抜き打ちの安全監査を行っており、航空運送事業者の運航の安全確保に係る日常業務の現状を把握している。不適切な事案については、事業改善命令を実施し、対応してきた。安全運航が確保されるよう、航空会社を引き続き指導・監督していく。 また、ICAO等の国際基準の変更に伴い、国内基準の改正も行ってきた。				
7					

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	環境政策の推進	実施時期	平成23年度から24年度	担当課	全部局等(総合政策局環境政策課とりまとめ)
対象政策	国土交通行政分野における環境政策全般				
政策の目的	持続可能な社会の実現(①低炭素社会の実現、②自然共生社会の実現、③循環型社会の形成)				
評価結果の概要	<p>①低炭素社会の実現</p> <p>1.自動車単体対策: 税制優遇措置や助成制度の導入等により、新車販売に占める次世代自動車の割合は14.7%(平成23年度)となっており、15%(平成27年度)の目標達成に向けて順調に成果が得られている。</p> <p>2.住宅・建築物の省エネ化: 新築住宅に係る省エネ基準達成率(平成11年基準)は45%(平成23年度実績)となっており、実績のトレンドは見込みに比べて低い状況である。 新築建築物に係る省エネ基準達成率(平成11年基準)は73%(平成23年度実績)となっており、概ね見込み通りのトレンドを推移している。</p> <p>②自然共生社会の実現 三大湾における底質改善等は着実に進んでいる一方で、都市域における水と緑の公的空間確保、水辺の再生及び湿地・干潟の再生等については、一定の進捗が認められるものの、目標達成に向けて更なる取組みが必要な状況である。</p> <p>③循環型社会の形成</p> <p>1.下水汚泥のエネルギー利用: 下水汚泥のエネルギー利用は、下水道バイオマスリサイクル率が約24%(平成22年度)と依然として低調である。</p> <p>2.建設リサイクル法の厳正な運用: 特定建設資材廃棄物(アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊、建設発生木材)の再資源化等率は97%(平成20年度)まで上昇している一方、建設混合廃棄物の排出量は、平成17年度に対して9%削減(平成20年度)にとどまっている。</p> <p>3.リサイクルポートの企業立地数: 循環資源の広域流動の拠点と位置づけられたリサイクルポートの企業立地数は231社(平成23年度)であり、平成24年度の目標(230社)を達成している。一方、経済情勢の変化により循環資源の取扱量の伸びは鈍化傾向にあり、特に小口需要(廃プラスチック類、古紙等)については、循環資源の需給・輸送モードのマッチング等の施策の充実・強化が求められている。</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」)
<p>・以下の施策について、次期国土交通省環境行動計画への反映を図る。</p>	<p>・以下の施策について、H26年度環境行動計画に登録しており、当該計画期間中においてフォローアップを行っている。今後も計画の中で適切にフォローアップを行っていく。</p>
<p>①低炭素社会の実現、グリーン成長貢献のため、自動車単体対策については、世界最高レベルの燃費改善を促すとともに、環境対応車導入支援等に継続的に取り組む。また、住宅・建築物の省エネ性能の向上については、これまでの施策に加え、省エネ基準適合義務化に向けた環境整備や既存住宅・建築物の省エネ改修支援等に取り組む。</p>	<p>①低炭素社会の実現 (ア)新車販売台数に占める次世代自動車の割合 目標達成のため、税制優遇措置や助成制度を引き続き実施しているところ。その結果、平成27年度には次世代自動車の割合は27.8%となっている。今後も税制優遇措置や助成制度を継続する方針である。</p> <p>(イ)住宅・建築物の省エネ化 H25年度実績で、新築住宅の省エネ基準適合率は53%、新築建築物(2,000㎡以上)の省エネ基準適合率は93%となっている。H27年7月には、「建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律」を公布しており、引き続き、義務化に向けた環境整備や既存住宅・建築物の省エネ改修支援等に取り組む。</p>
<p>②自然共生社会の実現のため、緑地の保全・緑化の推進、湿地・干潟の再生等による生物の生息・生育環境の確保の取組を一層推進する。その際には、自治体・企業・地元住民等多様な主体との連携・協働によるエコロジカルネットワーク形成等の視点を重視する。</p>	<p>②自然共生社会の実現 (ア)都市域における水と緑の公的空間確保量 水と緑の公的空間を確保していくため、市町村が策定する「緑の基本計画」に基づき、社会資本整備総合交付金等により支援を行い、緑地の保全及び緑化の推進を行っている。</p> <p>(イ)水辺の再生の割合(河川)(海岸) 【河川】 平成18年度に、河川が本来有している生物の生息・生育・繁殖環境及び多様な河川景観を保全・創出するため「多自然川づくり基本指針」を定め、平成22年には「多自然川づくり」への全面的な展開を促進させるため関係機関宛て通知をしてきた。今後とも、これらの指針及び通知等に基づき「多自然川づくり」を基本として河川整備を推進する。 【海岸】 海岸侵食によって失われた砂浜に対し、沿岸域等において堆積傾向にある箇所之余剰土砂や各種の事業によって生じる浚渫土砂を有効活用し、効率的な海岸侵食対策を実施。</p> <p>(ウ)湿地の再生の割合(河川) 生態系の保全・再生の観点等から特に重要な水系において、過去に開発等で失われた湿地を平成24年度までに約4割再生した。引き続き、社会資本整備重点計画において、平成32年度までに約7割の湿地再生を目標として設定し、事業を推進している。</p> <p>(エ)良好な海域環境の保全・再生・創出 浚渫土砂等を有効活用した干潟等の保全、深掘り跡の埋戻し等を推進している。また、生物生息の多様化や環境改善に資する生物共生型港湾構造物の整備を推進するため、平成26年に「生物共生型港湾構造物の整備・維持管理に関するガイドライン」を策定、公表した。</p>

③循環型社会の形成のため、グリーン成長にも貢献するバイオマス利用促進等官民連携による技術開発、静脈物流システムの構築等循環資源利用の活性化・推進に取り組む

③循環型社会の形成

(ア)下水道バイオマスリサイクル率

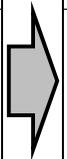
下水道法改正(平成27年5月)において、下水道管理者に下水汚泥の燃料・肥料としての再生利用の努力義務化する措置等を講じた。下水汚泥バイオマスリサイクル率は、平成26年度末25%となっている。今後は、改正下水道法に基づく下水汚泥エネルギー化の施設整備支援等を推進する。

(イ)リサイクルポート施策の推進

平成26年度より、コンテナを活用した循環資源の輸送効率化の取り組み等、海運を活用した低炭素型静脈物流システムの構築に向けた取り組みへの支援を環境省と連携して行っている。

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	国土形成計画(全国計画)	実施時期	平成23年度～平成24年度	担当課	国土政策局 総合計画課
対象政策	国土形成計画法(昭和25年法律第205号)に基づき策定された国土形成計画(全国計画)(平成20年7月4日閣議決定)				
政策の目的	国土の自然条件を考慮して、経済、社会、文化等に関する施策の総合的見地から国土の利用、整備及び保全を推進するため、総合的な国土の形成に関する施策の指針となるべきものとして策定される計画であり、現在及び将来の国民が安心して豊かな生活を営むことができる経済社会の実現に寄与することを目的としている。				
評価結果の概要	<p>1. 計画が実現に向けて進捗しているか モニタリング調査によると計画の目標実現に向けて進展している分野が多くみられるものの、「災害に強いしなやかな国土の形成」の分野ほか、美しく暮らしやすい農山漁村の形成、国土の管理等において進展が不十分であることに留意が必要と考えられる。 また、有識者ヒアリングでは、計画の目標実現に向けて概ね進展しているとの意見が多く見られた一方、大きなうねりとなって進展している実感がないとの意見もあった。 国土形成計画の認知度については、地方自治体、国土政策関連の専門家でも半数を超えるが、一般国民、NPO法人の間では低い水準にある。ただし、特に一般国民・地方自治体・専門家・企業では、認知度が計画策定直後(平成21年度)に比べ、3年間でそれぞれ50%程度高まっており、時間の経過とともに一定の浸透がみられている。 他方で計画の活用状況については、自治体において将来ビジョンや総合計画等の企画・立案に活用されているケースもあるが、「知っているがあまり読んだことがない」「存在自体を知らなかった」という理由で活用されていないケースが一定割合あり、国土形成計画に関する情報発信を強化することで、更に多様な主体による取組につなげていくことが必要であると考えられる。</p> <p>2. 計画は社会経済情勢の変化等を経た現在においても有効に機能しているのか 計画の枠組み自体は現在でも有効性が保たれているものの、個々の戦略的目標に関する記載内容等については、計画の進捗状況と社会経済情勢の変化等を踏まえつつ点検作業を行うべきと考えられる。</p> <p>3. このほか、有識者ヒアリングにおいて、計画期間後半に向けて、防災・減災、二地域居住等の国土形成計画上の重要かつ芽が出始めているテーマについて、推進に向けての更なる検討を行うべきとの指摘があった。 また、計画の推進に当たっては、現行のモニタリング調査結果等に加え、数値では測れない課題もあることから、先進事例や分野横断的な取組事例の収集等も行い、マクロとミクロを結びつけた分析を通じて取組につなげていくべきではないかとの指摘があった。</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」)
	○計画の後半期間において重点的に推進すべき分野の実現に向けた検討の実施。				○人口減少・高齢化が進む過疎地域等の集落等において、生活サービス機能の維持及び交流機会の拡大を図るため、買い物・医療等の生活サービスや地域活動を歩いて動ける範囲に集め、更に各集落との交通手段を確保した「小さな拠点」の形成を推進。 ○平成25年度～26年度は、「小さな拠点」づくりのノウハウの全国的な蓄積・普及を図るため、具体的な集落地域を対象としたモニター調査を実施した。
	○計画の進捗状況と社会経済情勢の変化等を踏まえた国土形成計画の総点検を平成25年度から実施。				○国土形成計画(全国計画)策定後の、国土を巡る大きな状況の変化や厳しい現状を受け止めつつ、国民の将来への不安感を払拭するため、今後の国土・地域づくりの指針となる、中長期(概ね2050年)を見据えた新たな「国土のグランドデザイン2050～対流促進型国土の形成～」を平成26年7月に策定した。それを踏まえ、急激な人口減少、巨大災害の切迫等、国土に係る状況の大きな変化に対応した、新たな国土形成計画(全国計画)を平成27年8月に閣議決定した。
	○国土政策フォーラムの開催やHPでの積極的な公表等を通じてより一層情報発信を行う。				○平成25年度は、国土政策フォーラムを静岡県三島市と京都府長岡京市の2箇所、26年度は長崎県佐世保市と福島県相馬市の2箇所、27年度は三重県津市と大分県杵築市、新潟県上越市の3箇所で開催した。 ○平成24年度～25年度にかけて国土政策局HPのリニューアルを実施した。また、各種調査結果や国土政策関連情報について、積極的な広報を実施した。

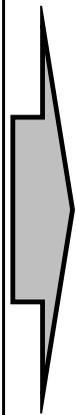


政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況確認票

テーマ名	新たな北海道総合開発計画の中間点検	実施時期	平成23～24年度	担当課	北海道局 参事官
対象政策	対象政策は第7期計画とする (計画期間は平成20年度から、おおむね平成29年度まで)				
政策の目的	<p>・北海道総合開発計画は、北海道開発法第2条に基づき策定。</p> <p>・第7期計画では、北海道の資源・特性を活かして我が国が直面する課題の解決に貢献していくとともに、地域の活力ある発展を図るため、①アジアに輝く北の拠点、②森と水の豊かな北の大地、③地域力ある北の広域分散型社会、を戦略的目標として掲げ、多様な主体の連携・協働によって、効果的に計画を推進することを目的としている。</p>				
評価結果の概要	<p>○第7期計画策定後、国内経済減速の影響もあって北海道経済は足踏み状態となっており、また、人口減少・少子高齢化が引き続き進行しているなど社会経済情勢の変化が生じている。このような中、食料供給力の強化や、インバウンド観光の振興、再生可能エネルギーの利活用に取り組んできている。また、内外との交流や地域の暮らし、産業を支える社会資本整備や、安全・安心な地域社会を形成するための防災・減災対策に取り組んでいる。一方でインフラの維持管理・更新や地域の活性化等に課題がある。</p> <p>○また、東日本大震災を教訓とした国土の脆弱性への認識の高まりや、再生可能エネルギーへの注目の高まりという面から、食料供給力、再生可能エネルギー、広大な土地等の北海道の資源・特性を活用した取組や、防災・減災対策の一層の推進が必要である。さらに、長引くデフレからの脱却の観点から、農水産品の輸出拡大やインバウンド観光の振興等の取組も必要である。</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」)			
○強靱な国土づくり (社会資本の戦略的維持管理、安全・安心な国土の形成、国家的規模の災害に備えた機能分散等)		<p>○河川管理施設の戦略的な維持管理・更新、道路・港湾施設等の老朽化対策、根幹的な治水対策、道路防災・防雪対策、港湾・空港・橋梁等の耐震化等の事業に取り組んだ。(夕張シューパロダム建設事業(26年度完成)、一般国道40号 更喜苫内防雪(26年度完成)等)</p> <p>○地方公共団体への支援体制を強化するため、「老朽化対策等に係る支援相談窓口」を25年7月に設置。また、道路インフラの予防保全、老朽化対策及び地方公共団体の取組に対する支援等をさらに効率化・効果的に行うため、「北海道道路メンテナンス会議」を26年6月から開催。</p> <p>○大都市圏等被災時の広域支援体制の強化。(地方公共団体への情報連絡員(リエゾン)、緊急災害対策派遣隊(TEC-FORCE)等の派遣、災害対策用資機材の貸与等)</p> <p>○局所的な豪雨の監視体制を強化するため、25年9月にXバンドMPLレーダによる降雨観測情報の一斉配信を開始。土砂災害発生時の迅速な応急復旧作業を可能とするため、国内最大級の分解組立型バックホウを26年4月に導入。</p> <p>○リスク分散を理由とした北海道への企業立地件数は増加の傾向。(18件(24年度)→27件(27年度))</p> <p>○本年3月に策定された新たな計画においても、計画の目標に「強靱で持続可能な国土」を掲げ、目標を達成するため、インフラ老朽化対策の推進、激甚化・多様化する災害への対応、国家的規模の災害時におけるバックアップ拠点機能の確保など強靱な国土づくりに係る施策に取り組むこととしている。</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」)
<p>○食料供給力の強化と食関連産業の育成 (食料供給力の強化、北海道に優位性のある食関連産業の育成)</p>	<p>○農業産出額の全国シェアは1割超で推移し、漁業生産額については約2割で推移しており、ともに全国1位のシェアを維持。(農業産出額12.4%(H24年)→13.3%(26年)、漁業生産額19.4%(H24年)→21.9%(H26年))</p> <p>○食料品輸出額は、24年から27年にかけて約2倍に増加。(365億円(24年)→781億円(27年))。</p> <p>○農地の整備、農業水利施設等の保全・更新、高規格幹線道路の整備、空港・港湾アクセスの強化等の事業に取り組んだ。(帯広・広尾自動車道 中札内大樹道路(26年度完成)、釧路港国際物流ターミナル整備事業(26年度新規)等)</p> <p>○水産業を巡る情勢変化等を踏まえ、25年6月、北海道水産業・漁港漁村の将来像を示した「北海道マリンビジョン」を9年ぶりに改定した。</p> <p>○25年度以降、北海道産農水産品等の輸出促進、フードツーリズムの展開を通じた食の魅力発信に関する調査を実施。</p> <p>○国際戦略総合特別区域に指定された「北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区」の成果の一つとして、消費者の健康ニーズに対する的確な情報提供や商品のブランド化・差別化による道内食産業の振興を目的とする「北海道食品機能性表示制度」が25年4月に開始。</p> <p>○本年3月に策定された新たな計画において、計画の目標に「世界に目を向けた産業」を掲げ、目標を達成するため、イノベーションによる農林水産業の振興、「食」の高付加価値化と総合拠点づくり、「食」の海外展開など食料供給力の強化や食関連産業の育成に係る施策に取り組むこととしている。</p>
<p>○観光振興 (インバウンド観光の振興)</p>	<p>○訪日外国人来道者数は年々増加を続けており、27年度は200万人を突破。(79万人(24年度)→208万人(27年度))</p> <p>○新千歳空港の国際線乗降客数についても年々増加を続けており、27年に200万人を突破。(108万人(24年)→211万人(27年))</p> <p>○高規格幹線道路の整備、道路案内標識の英語表記改善、新千歳空港の機能強化等の事業に取り組んだ。(一般国道5号 倶知安余市道路(共和～余市)(26年度新規)等)</p> <p>○「シーニックバイウェイ北海道」など地域が主体となった取組が進んでいる。(シーニックバイウェイの活動団体数 428団体(28年4月))</p> <p>○25年度以降、海外での認知度が高い食・景観・雪以外の北海道の魅力を活かした、スポーツ・体験型観光や歴史・文化観光の推進に関する調査を実施。</p> <p>○25年7月、北海道国際輸送プラットフォーム推進協議会によるHOP1を活用した「海外おみやげ宅配便」を開始。新千歳空港への特設ブースの設置(27年2月)や、台北アンテナショップでの販売(28年1月)等取組を拡充。</p> <p>○本年3月に策定された新たな計画において、計画の目標に「世界に目を向けた産業」を掲げ、目標を達成するため、世界に通用する魅力ある観光地域づくりなどインバウンド観光の振興に係る施策に取り組むこととしている。</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」)
<p>○環境・エネルギー (環境負荷の少ない持続可能な地域社会の実現、北海道に豊富に賦存する再生可能エネルギーの利活用促進)</p>	<p>○公共用水域における環境基準の達成率(河川・湖沼・海域の全体)は90%程度を維持し、良好な水質を維持。(91.6%(26年度)) ○河川環境の保全・再生等の事業に取り組んだ。 ○北海道における新エネルギーの導入実績は着実に増加。(149.0万kW(24年度)→202.5万kW(26年度)) ○北海道に豊富に賦存する再生可能エネルギーの活用を水素利用により促進させ、水素を活用した地域づくりを検討することを目的に、27年5月、産学官協働で「北海道水素地域づくりプラットフォーム」を設立。 ○26年度以降、北海道に豊富に賦存する再生可能エネルギーの利活用を促進するため、地熱等の再生可能エネルギーを活用した地産地消によるまちづくり、持続可能な地域づくりに関する調査を実施。</p> <p>○本年3月に策定された新たな計画において、計画の目標に「強靱で持続可能な国土」を掲げ、目標を達成するため、環境負荷の少ないエネルギー需給構造の実現など環境・エネルギーに係る施策に取り組むこととしている。</p>
<p>○活力ある地域社会の形成 (活力ある地域づくり、域内総生産と雇用の増加に資する成長期待産業の育成、アイヌ施策の推進、北方領土隣接地域振興対策)</p>	<p>○圏域中心都市等への道路のアクセスの強化、国内諸地域との交流基盤の整備等の事業に取り組んだ。(北海道横断自動車道 本別～釧路(26年度部分開通(浦幌～白糠)、27年度部分開通(白糠～阿寒))、北海道横断自動車道 足寄～北見(27年度部分開通(訓子府～北見西))等) ○新千歳空港の国内線乗降客数は、27年に過去最高の1,835万人を記録。(1,638万人(24年)→1,835万人(27年)) ○移住促進等の取組の進展により、北海道への体験移住参加者数が増加。(1,975人(24年度)→2,526人(26年度)) ○北海道新幹線(新青森・新函館北斗間)が、28年3月26日に開業。 ○救急搬送の改善策を検討するため、有識者、医療関係者、道路管理者等で構成する「北海道の地域医療を支える救急搬送に関する検討会」を26年11月から開催。 ○自動車関連産業を始めとするものづくり産業の立地や、北海道の冷涼な気候を活かしたデータセンターの立地が見られる。 ○25年度以降、人口低密度地域において、食品加工業の振興や農村集落の特性を踏まえた地域社会モデルに関する調査を実施。 ○アイヌ文化等の普及啓発をより一層推進するため、25年7月、民学官連携による「イランカラブテ」キャンペーンを開始。アイヌ文化復興等に関するナショナルセンター「民族共生象徴空間」について、26年6月、整備及び管理運営に関する基本方針を閣議決定し、具体化のための事業・取組を実施。 ○25年4月、北海道が策定する「第7期北方領土隣接地域の振興及び住民の生活の安定に関する計画」を国土交通大臣が同意し、振興計画に掲げる施策を支援。</p> <p>○本年3月に策定された新たな計画において、計画の目標に「人が輝く地域社会」及び「世界に目を向けた産業」を掲げており、目標を達成するため、北海道型地域構造の保持・形成、価値創造力の強化に向けた多様な人材の確保・対流の促進、北方領土隣接地域の安定振興、アイヌ文化の振興、地域の強みを活かした産業の育成など活力ある地域社会の形成に係る施策に取り組むこととしている。</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	新たな船舶交通安全政策の推進	実施時期	平成23年度～平成24年度	担当課	海上保安庁 交通部企画課
対象政策	①海難分析・対策立案機能の強化 ②AISの活用等を踏まえた航行安全対策・効率性の向上 ③地域特性に応じたきめ細かな海難防止活動の推進 ④利用者の利便性の向上に配慮した安全情報の提供 ⑤最新技術を活用した安全対策の推進				
政策の目的	海上交通の安全確保				
評価結果の概要	<p>主な評価結果は次のとおり</p> <p>①海難分析・対策立案機能の強化 ふくそう海域における衝突・乗揚海難の減少等各目標を達成するための基盤として、海難調査票の見直し、調査分析業務担当官研修、海難分析・安全対策研究会の設置等を行い、海難分析・対策立案機能が強化された。</p> <p>②AISの活用等を踏まえた航行安全対策・効率性の向上 海上交通安全法及び港則法の改正により、ふくそう海域における衝突・乗揚海難の減少、台風・異常気象下の港内における大型船舶の海難防止を目的とした情報聴取義務海域の設定、航路通報義務対象船舶の拡大、指示勧告制度の導入、船舶自動識別装置AISを活用した新たな港内交通管制方式の導入、港内の船舶に対する勧告制度の導入により、ふくそう海域における安全性の向上と港内船舶交通の効率性の向上・安全対策の強化を図った。また、海上交通センターの運用管制官にかかる、国際基準に則った育成研修及び資格認定制度を導入し、資質の向上を図り、AISの活用等を踏まえた航行安全対策・効率性の向上が図られた。</p> <p>③地域特性に応じたきめ細かな海難防止活動の推進 主としてプレジャーボート海難に係る負傷者数及び死者・行方不明者数の減少に向け、地域協議会等の設置による関係機関との連携強化等による現場第一線の対応能力の充実強化を図り、地域密着型の海難防止対策等によるマリナー、漁船に対する安全対策を推進した。</p> <p>④利用者の利便性の向上に配慮した安全情報の提供 主としてプレジャーボート海難に係る負傷者数及び死者・行方不明者数の減少に向け、沿岸域情報提供システムMICS（現在は「海の安全情報」）、のホームページデザイン等をリニューアルした。また、緊急情報、気象警報注意報を携帯電話等へ配信するサービスを開始し、利用者の利便性の向上に配慮した安全情報の提供がなされた。</p> <p>⑤最新技術を活用した安全対策の推進 ふくそう海域における衝突・乗揚海難の減少等、各目標の更なる達成に向け、電子航行支援システム(ENS S)の実用化に向けた検討、AIS仮想航路標識の実用化、AISによる注意喚起等を行い、最新技術等を活用した安全対策が推進された。</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」)
大幅に減少したふくそう海域における衝突・乗揚海難の発生水準を維持するため、海上交通センターによる的確な情報提供、監視の強化、管制官の知識・技能習得など 不断の運用	ふくそう海域における衝突・乗揚を防止するため、備讃瀬戸(粟島)に平成26年度レーダー局の設置等を行ない船舶動静監視の強化を図ったほか、東京湾において、海上交通センターと4つの港内交通管制室を統合のうえ、東京湾内の船舶の一元的な動静監視及び航行管制を実現するため平成29年度中の運用開始を目指し、海上交通センターと4つの港内交通管制室の統合等整備を進めている。 管制官の能力向上については、平成27年度までにVTS英語の充実を図ったほか、海上保安学校に「管制課程」(仮称)の設置を目指し作業を進めている。
台風・異常気象下の港内における大型船舶による海難のゼロを維持するため、港外避難した船舶の海難防止を含め、勧告制度等事故防止対策の的確な実施	非常災害が発生した場合における船舶交通の危険を防止するため、平成27年度までに海上交通安全法等の一部を改正し、指定海域等にある船舶に対して海上保安庁長官が移動等を命ずることができること等を検討した。(平成28年5月成立) 東京湾においては、上記一元化を整備することにより、大規模災害発生時に、船舶への警報等の伝達、避難海域等の情報提供を迅速確実に実施し、平時に、船舶の運航効率の向上を図ることとしており、体制構築を進めている。 また、平成27年度までに中央防災会議新想定を踏まえた船舶避難体制の構築等の各港の既存の安全対策の見直しを行った。
小型船舶の安全対策など関係省庁と連携した施策について、具体的な連携方策まで踏み込んだ施策の提案 緊急情報配信サービスについて、利用者の要望を踏まえたシステム改善、利便性に配慮した情報提供	小型船舶の安全対策のため、これまでの活動に加え、平成26年度より、海難防止に有効な簡易型AISの普及拡大に関係省庁と合同で取り組んでいる。 緊急情報配信サービスについては、ニーズ調査を踏まえ、平成26年度はサービス登録の手続きを簡素化するためのシステム改修を行い、平成27年度はスマートフォンに対応した、ビジュアル化したMICS(現在は「海の安全情報」)の提供を開始するなど、情報通信技術(ICT)を活用した充実強化を図った。
更なる船舶交通の安全性の向上及びAISの普及促進を図るため、ENSS及びAIS仮想航路標識の早期実用化に向けた関係機関との連携・調整	ENSSの実用化については、国際海事機関(IMO)において、IT技術を活用した次世代の航行支援システムの構築とその実施に向けた戦略を具体的に実行に移す「e-Navigation戦略実施計画」が平成26年に策定され、それを受けた、「通信設備から得られた航海情報の表示に関するガイドライン」の策定の段階に移行しているところ、その研究成果を反映させることとしている。 AIS仮想航路標識については、IMO等国际機関での基準決定を踏まえ、総務省等関係機関と調整を図り、平成27年1月に明石海峡及び友ヶ島水道に最初の標識を設置した。 平成27年度末現在、全国で4箇所のバーチャルAIS航路標識(AIS信号所)が設置されている。 準ふくそう海域における整流化対策として、バーチャルAIS航路標識を活用することについて検討を進めている。

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	緊急地震速報の利用の拡大	実施時期	平成21年度～平成24年度	担当課	気象庁地震火山部管理課
対象政策	緊急地震速報を見聞きした国民自らが、地震による強い揺れから身の安全を確保する利用を拡大するため、気象庁が関係機関と協力して行ってきた施策を評価の対象とする。レビュー対象期間は、この施策が重点的に行われた、平成18年8月1日からこれまでとする。				
政策の目的	緊急地震速報を見聞きした国民自らが強い揺れが到達する直前に身の安全を守る行動をとることができるようになり、地震による人的な被害が軽減されることを目的とする。				
評価結果の概要	<p>①緊急地震速報の迅速性及び信頼性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東北地方太平洋沖地震以前は、概ね想定された精度で速報を発表（警報の適切な発表事例は71%）していたが、大地震以後、速報が本質的にもつ技術的限界が露わとなり、発表精度は一時、35%に低下した（現在は56%）。 ・概ね迅速に発表できているが、震源に近い場所では間に合わないこともある。 ・緊急地震速報に対する評価としては、見聞きした際に「強い揺れがくると思った（速報を信頼している）」人が45%。また、「緊急地震速報が役立つ」とのポジティブ評価は65%であった。 <p>②緊急地震速報の国民への伝達手段の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・テレビ、ラジオ、防災行政無線、携帯電話等の同報機能による伝達は全国的に普及している。 ・特に、携帯電話やスマートフォンはその普及に伴い、緊急地震速報（警報）を見聞きした際の入手手段として、テレビに迫る勢いとなっている。 ・その一方で、携帯電話等による伝達は、報知音を知らない人（全国で44%）に地域差がみられる。 ・今後、緊急地震速報を入手したい希望手段では、テレビ、ラジオ、携帯電話以外の手段を望む意見もみられ、いつでも、どこでも入手できるよう、複数の手段の活用が希望されていると考えられる。 <p>③緊急地震速報についての国民への周知・広報</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運用開始前からの関係機関と連携した周知・広報の取組み、さらには、東日本大震災以後の短期間に多くの警報を発表したことにより、緊急地震速報がどんな情報か知っている人の割合は77%と、認知は浸透している。 ・東日本大震災後は何らかの行動をとった人は以前の47%から72%へと向上したが、実際にとられた行動の内容は、危険回避以外の行動もみられる。 				
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」）			
<p>①緊急地震速報のさらなる迅速性及び信頼性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・首都圏に設置されている大深度地震計や東南海地震震源域のケーブル式海底地震計（DONET）の活用など、観測点の増設により発表迅速化や予測精度向上を図る。 ・「地震の同時多発」などでも可能なかぎり緊急地震速報を適切な内容で発表できるように、プログラムの改善などに取り組む。 ・これらの、より「早く、正確な」発表への取組みを継続し、国民が信頼して活用できる緊急地震速報を目指す。 					
<p>②緊急地震速報の様々な入手手段の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現状で活用の余地がある携帯ユーザー層に対して、携帯電話等の利用の仕方の認知度を高め、適切な利活用を推進する。 ・「緊急地震速報を適切に利用するために必要な受信端末の機能及び配信能力に関するガイドライン」の利活用を推進し、確実に入手できる受信端末の導入を促進する。 ・これらにより、「いつでも、どこでも」様々な手段で緊急地震速報を入手できるようにすることを目指す。 					
<p>③訓練を中心とした周知・広報</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周りの状況に応じた具体的な行動を実例も含めて整理し、これらの周知・広報に取り組む。 ・訓練（疑似体験）により、緊急地震速報を見聞きした時に適切な行動がとれる人の割合を増やすことで、地震による人的被害の軽減につなげる。特に、学校での緊急地震速報を活用した訓練や、参加者の集まりやすい職場・地域参加型の訓練を中心に取組みを強化し、訓練の機会を拡大する。 ・これらにより、速報を見聞きした時の「自ら、素早く」身の安全を守る行動の定着を図る。 					
		<p>大深度地震計や東南海地震震源域のケーブル式海底地震計（DONET）のデータについては、平成27年3月31日より緊急地震速報への活用を開始して、発表の迅速化や予測精度の向上を図った。引き続き、他機関が新たに整備した地震計の活用を進めていく。「地震の同時多発」などでも可能なかぎり緊急地震速報を適切な内容で発表できるよう、引き続きプログラムの改善等に取り組んでいる。</p> <p>適切な利活用を推進するために、緊急地震速報の入手方法について記述を充実する等、気象庁HPの緊急地震速報のページを利用者がよりアクセスしやすく内容も分かりやすくなるよう随時更新を進めている。</p> <p>緊急地震速報の具体的な利活用事例の収集のための調査を随時実施しており、直近の調査については平成28年5月25日に報告書を公表した。訓練の実施や参加等の促進のため、学校における訓練実施の働きかけを継続するとともに、年2回実施している全国訓練について、より実践的な訓練となるよう「効果的な防災訓練と防災啓発提唱会議」（Shakeout提唱会議）と連携した取り組みを進めている。</p>			

政策レビューの実施状況及び予定

	テーマ	担当局等
平成 28 年度	社会資本ストックの戦略的維持管理	関係部局等（大臣官房及び総合政策局取りまとめ）
	官民連携の推進	総合政策局取りまとめ
	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	津波防災地域づくりに関する法律	総合政策局取りまとめ
	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）－	総合政策局取りまとめ
	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	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	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
平成 32 年度	運輸安全マネジメント制度	大臣官房運輸安全監理官
	水資源政策	水管理・国土保全局水資源部
	住生活基本計画	住宅局
	北海道総合開発計画の中間点検	北海道局

平成32年度とりまとめ政策レビューテーマ

1 平成32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った。

- 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32年度とりまとめ)

- ① **運輸安全マネジメント制度** **【大臣官房運輸安全監理官】**
運輸事業者において経営トップのリーダーシップの下、現場を含む組織が一丸となって安全管理体制を構築、その運輸事業者の取組状況に関して国が評価する「運輸安全マネジメント制度」を平成18年度より運用している。前回の政策レビューから概ね10年が経過する平成32年度において、社会の実情、要請に応えるため、事業者、業界の実態に即した運用ができていないか、所期の成果が得られているか等をレビューし、同制度のより効果的な運用を図るため、政策レビュー評価書を取りまとめる。
- ② **水資源政策** **【水管理・国土保全局水資源部】**
水資源政策は、増大する水需要に対して新たな水資源開発施設を整備し、供給量の増大を図ることを目的に展開してきたが、地球温暖化の影響による年降水量の減少、積雪量の減少、融雪の早期化等が発生し、供給できる水量の低下等が懸念され、顕在化している様々な課題への対応を迫られている。安定的な水利用の確保、健全な水循環の維持又は回復、世界的な水資源問題への対応等の水資源政策の推進等について進捗状況を確認するため、平成32年度に政策レビュー評価書を取りまとめる。
- ③ **住生活基本計画** **【住宅局】**
国民の住生活の安定の確保及び向上の促進に関する基本的な計画である住生活基本計画（全国計画）は、計画から5年毎に見直すものとされているが、平成28年3月の制定から5年が経過する平成32年度末に計画変更が予定されている。現行計画における目標の達成状況等の分析・評価を通じ、新たな住生活基本計画に反映することを目的とし、平成32年度に政策レビュー評価書を取りまとめる。
- ④ **北海道総合開発計画の中間点検** **【北海道局】**
北海道の優れた資源・特性を活かして地域の発展と我が国の課題解決に貢献するため、国が策定・推進する北海道総合開発計画は、平成28年3月に新たな計画が閣議決定され、計画策定からおおむね5年後に総合的な点検を実施することとされている。社会や時代の要請の変化を踏まえつつ、計画の進捗状況を確認することにより課題を明らかにし、以後の推進方策に反映させるため、平成32年度に政策レビュー評価書を取りまとめる。

社会資本ストックの戦略的維持管理

平成28年10月

大臣官房・総合政策局取りまとめ

第1章 評価の概要

第2章 社会資本ストックの戦略的維持管理の概要

2-1.社会資本老朽化対策の沿革

2-2.社会資本ストックの戦略的維持管理の体制

2-3.国土交通省におけるインフラ老朽化対策の施策

第3章 取組状況と評価結果 ①基準類の整備

第4章 取組状況と評価結果 ②インフラの点検の実施

第5章 取組状況と評価結果 ③個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定

第6章 取組状況と評価結果 ④技術の開発・導入

第7章 取組状況と評価結果 ⑤地方公共団体への支援

第8章 今後の方向性

これまでの主なご意見と対応方針

第1章 評価の概要

1. 評価の概要

<評価の目的、必要性>

- インフラの老朽化対策については、高度成長期以降に整備したインフラが今後、一斉に老朽化することから、計画的な維持管理・更新を推進し、国民の安全・安心の確保や維持管理・更新に係るトータルコストの縮減・平準化等を図る必要がある。そのため、本政策レビューでは、インフラ老朽化対策の各種政策について、これまでの実施状況や効果について評価を行い、今後の施策に反映させることを目的とする。

<対象政策>

- 平成26年5月に策定した「国土交通省インフラ長寿命化計画(行動計画)(以下、行動計画という)」において定められている、国土交通省が所管・管理しているインフラで、国土交通省、地方公共団体、独立行政法人等が管理する施設を対象とする。

<評価の視点>

- インフラ老朽化対策の3つの柱に基づき、以下の政策の実施状況等から評価する。

1. メンテナンスサイクルの構築

- 視点①: 基準類の整備
- 視点②: インフラの点検の実施
- 視点③: 個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定

2. トータルコストの縮減・平準化

- 視点③: 個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定【再掲】
- 視点④: 技術の開発・導入

3. 地方公共団体に対する支援

- 視点⑤: 研修の充実・強化、資格制度の構築、直轄診断、防災・安全交付金による財政的支援 等

<評価手法>

- 行動計画や「今後の社会資本の維持管理・更新のあり方について」(答申)及び第4次社会資本整備重点計画のフォローアップ等によって把握される定量的・定性的なデータを元にして評価を行う。

<第三者の知見の活用>

- 第4次社会資本整備重点計画の策定にあたり、インフラ老朽化対策についても「社会資本整備審議会計画部会・交通政策審議会交通体系分科会計画部会」で学識経験者等から助言を頂いているところ。また、国土交通省政策評価会における本テーマに対する意見及び個別指導の際の助言等を活用する。



【対象とするインフラ】「国土交通省インフラ長寿命化計画(行動計画)」において定められている国土交通省が所管・管理するインフラ

分野	管理主体	対象施設
道路	国、高速道路会社、都道府県、政令市、市区町村	道路施設(橋梁、トンネル、大型の構造物(横断歩道橋、門型標識、シェッド等)等)
河川・ダム	国※1、都道府県、政令市	河川管理施設(ダム、堰、水門、床止め、樋門・樋管、閘門、陸閘、揚排水機場、浄化施設、管理橋、堤防、護岸、樹林帯等)
砂防	都道府県※2	砂防設備 地すべり防止施設 急傾斜地崩壊防止施設
海岸	都道府県、市町村	海岸保全施設(堤防、護岸、胸壁、水門及び樋門、排水機場、陸閘、突堤、離岸堤、砂浜等)
下水道	都道府県、政令市、市町村	下水道(管路施設、処理施設、ポンプ施設等)
港湾	都道府県、政令市、市町村等	港湾施設(水域施設、外郭施設、係留施設、臨港交通施設、荷さばき施設、旅客乗降用固定施設、保管施設、船舶役務用施設、廃棄物埋立護岸、海浜、緑地、広場、移動式旅客乗降用施設)
空港	国、地方公共団体、民間企業	空港土木施設(滑走路、着陸帯、誘導路、エプロン、排水施設、共同溝、地下道、橋梁、場周・保安道路、のり面、擁壁、護岸、道路・駐車場等) 航空保安施設 空港機能施設(航空旅客の取扱施設)
鉄道	鉄道事業者	鉄道(線路、停車場、電気設備、運転保安設備) 軌道(軌道、線路建造物、電力設備、保安設備、通信設備) 索道(索道線路等、停留場、原動設備、握索装置等、保安設備)
自動車道	民間企業、地方道路公社	橋、トンネル、大型の構造物(門型標識等)等
航路標識	国	航路標識(灯台、灯標、立標、浮標、無線方位信号所等)
公園	国、都道府県、政令市、市区町村	都市公園等(都市公園、特定地区公園(カントリーパーク))
住宅	都道府県、政令市、市区町村、独立行政法人	公営住宅 公社賃貸住宅 UR賃貸住宅
官庁施設	国	官庁施設(庁舎、宿舎等)
観測施設	国	測量標(電子基準点、験潮場) 気象レーダー施設

※1 「国」には「独立行政法人水資源機構法に規定する特定施設」を含む。

※2 国が施工管理者として管理する施設を含む。

第2章 社会資本ストックの戦略的維持管理の概要

社会資本の老朽化対策に関する取組①

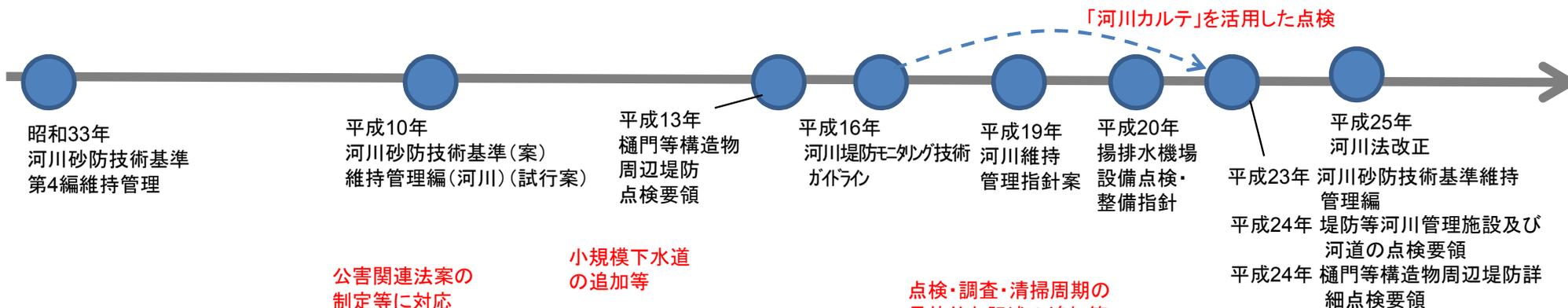
制度面での取組 ～維持管理基準、点検・診断基準～

- 各分野において、維持管理に関する基準が定められた後、点検・診断に関する基準について充実が図られてきた。
- さらに、平成12年以降、長寿命化計画策定に向けた基準も策定されてきた。

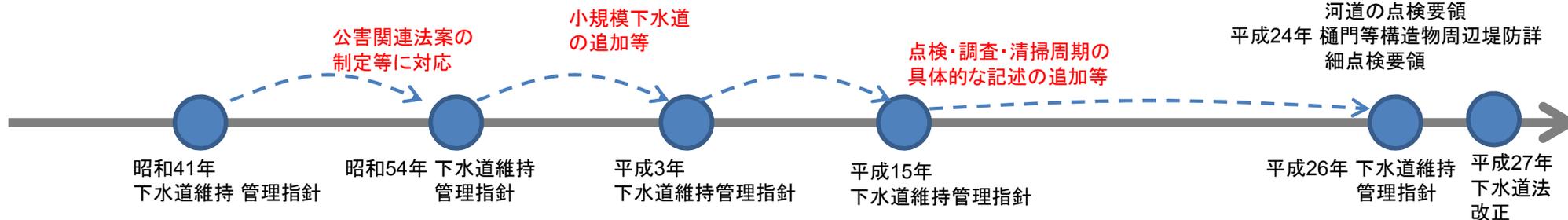
■ 道路



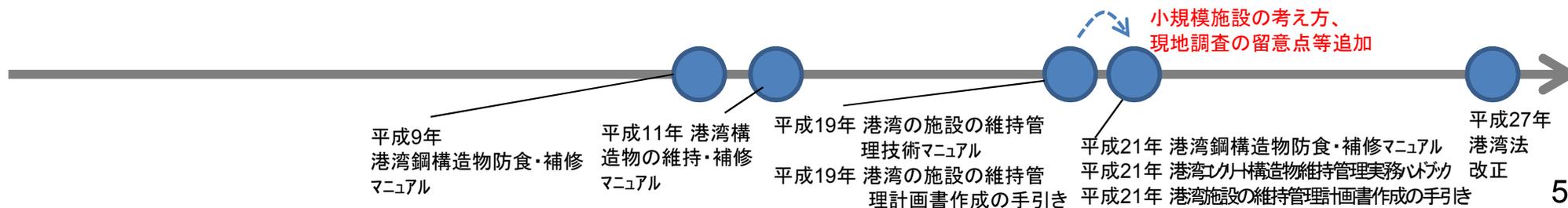
■ 河川



■ 下水道



■ 港湾



社会資本の老朽化対策に関する取組②

技術面での取組 ～コンクリートの変状に関する点検・診断技術～

・従来は、目視や手作業による変状確認



<技術の進展>

- ・非破壊による変状の確認が可能
- ・供用しながら高速での変状確認が可能

高度経済成長期

昭和55年～平成元年

平成12年～平成21年

現在

将来

昭和59年
NHKコンクリートクライシス
(塩害・アルカリ骨材反応)

平成11年
山陽新幹線
トンネルコンクリート剥落

平成15年
アルカリ骨材反応
による鉄筋破断問題

①目視、ハンマーによる打音調査

②レーザー法によるひび割れ抽出

東名高速道路で初計測

③赤外線によるうき・はく離の抽出

地下鉄トンネルで活用

④自動打音調査による健全度評価

作業の効率化、個人差の発生防止

⑤高速走行撮影による変状展開図作成

規制時間の短縮
経年変化の比較より変状状況が明確化

⑥光ファイバによる変状計測

遠隔かつリアルタイムで変状の確認が可能

社会資本の老朽化対策に関する取組③（最近の主な取組）

（～平成25年度）

・緊急点検・集中点検が概ね完了

平成25年 社会資本メンテナンス元年

1月 社会資本の老朽化対策会議 設置

3月 社会資本の老朽化対策会議
「社会資本の維持管理・更新について当面講ずべき措置」決定
・緊急点検の実施、基準類策定、維持管理・更新に係る
情報整備等の記載

6月 日本再興戦略（閣議決定）
「インフラ長寿命化基本計画」の秋頃までの策定を位置付け

11月 政府全体の「インフラ長寿命化基本計画」決定

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

平成27年12月 国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）のフォローアップの実施

現在の取組 メンテナンスサイクルの構築、地方公共団体等への支援などを推進

（平成26年度）

・基準・マニュアル等の整備
→メンテナンスサイクルに向けた
仕組みの構築

（平成27年度）

・国、地方公共団体など各施設の管理者が点検、修繕等の対策を計画的に開始

（～平成32年度）

・メンテナンスのための個別施設ごとの長寿命化計画（個別施設計画）策定予定

(参考)社会資本の維持管理(道路の事例)

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

維持

巡回



清掃



除草



設備点検



補修等

舗装補修



橋梁補修



トンネル補修



耐震補強



(参考)社会資本の維持管理(河川の事例)

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

維持

堤防巡視



水門の点検



排水機場の点検



貯水池の巡視



補修等

堤防の補修



水門の補修



排水機場の補修



ゲート水密ゴムの交換



インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議

(平成25年10月4日 関係省庁申し合わせ)

設置主旨

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

構成員等

議長

内閣官房副長官補

構成員(局長級)

内閣官房

内閣府

警察庁

復興庁

総務省

法務省

外務省

財務省

文部科学省

厚生労働省

農林水産省

経済産業省

国土交通省

環境省

防衛省

オブザーバー(局長級)

衆議院

参議院

国会図書館

最高裁判所

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

開催状況

○第1回連絡会議(平成25年10月16日)

- ・インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議の立ち上げについて

○第2回連絡会議(平成25年11月29日)

- ・インフラ長寿命化基本計画の取りまとめ

○第1回連絡会議幹事会(平成26年7月31日)

○第3回連絡会議(平成26年12月 3日)

- ・行動計画の策定時期、地方公共団体等に対する支援策の取りまとめ

○第2回連絡会議幹事会(平成27年8月28日)

- ・行動計画の策定時期、地方公共団体等に対する支援策の取りまとめ

○第3回連絡会議幹事会(平成28年8月19日)

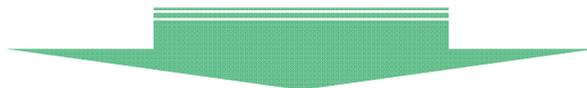
- ・行動計画の策定時期、地方公共団体等に対する支援策の取りまとめ

(参考) インフラ老朽化対策に関する国土交通省と主要関係省庁との関係

関係省庁	内閣官房	内閣府	総務省	財務省	文部科学省	厚生労働省	農林水産省	経済産業省	環境省
主要関係施策	新技術	新技術	地方公共団体		新技術	担い手確保		新技術	
主な所管制度等	情報通信技術(IT)	PFI、科学技術政策	地方行財政関係(公共施設等総合管理計画等)	予算等	科学技術研究開発	労働関係(建設業の人材確保・育成関連含む)		ロボット等民間技術開発	
主な所管施設			情報通信関係施設、郵便局施設	国有財産一般	学校、社会教育施設	水道、医療施設、福祉施設	農業水利施設(農道等)、治山施設、林道、漁港施設	工業用水道	廃棄物処理施設、自然公園

国土交通省 社会資本老朽化対策推進室について

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



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

社会資本老朽化対策推進室 (H25.3.21設置、H26.5.14改正)

室長(事務次官)

次長

(総合政策局長、大臣官房技術総括審議官、大臣官房技術審議官)

室員(各局担当課長)

道路

河川

ダム

砂防

下水道

海岸

港湾

空港

鉄道

自動車道

公園

住宅

航路標識

官庁施設

観測施設

分野の横断的取組を推進

社会資本の管理体制の現状① 各分野の管理者

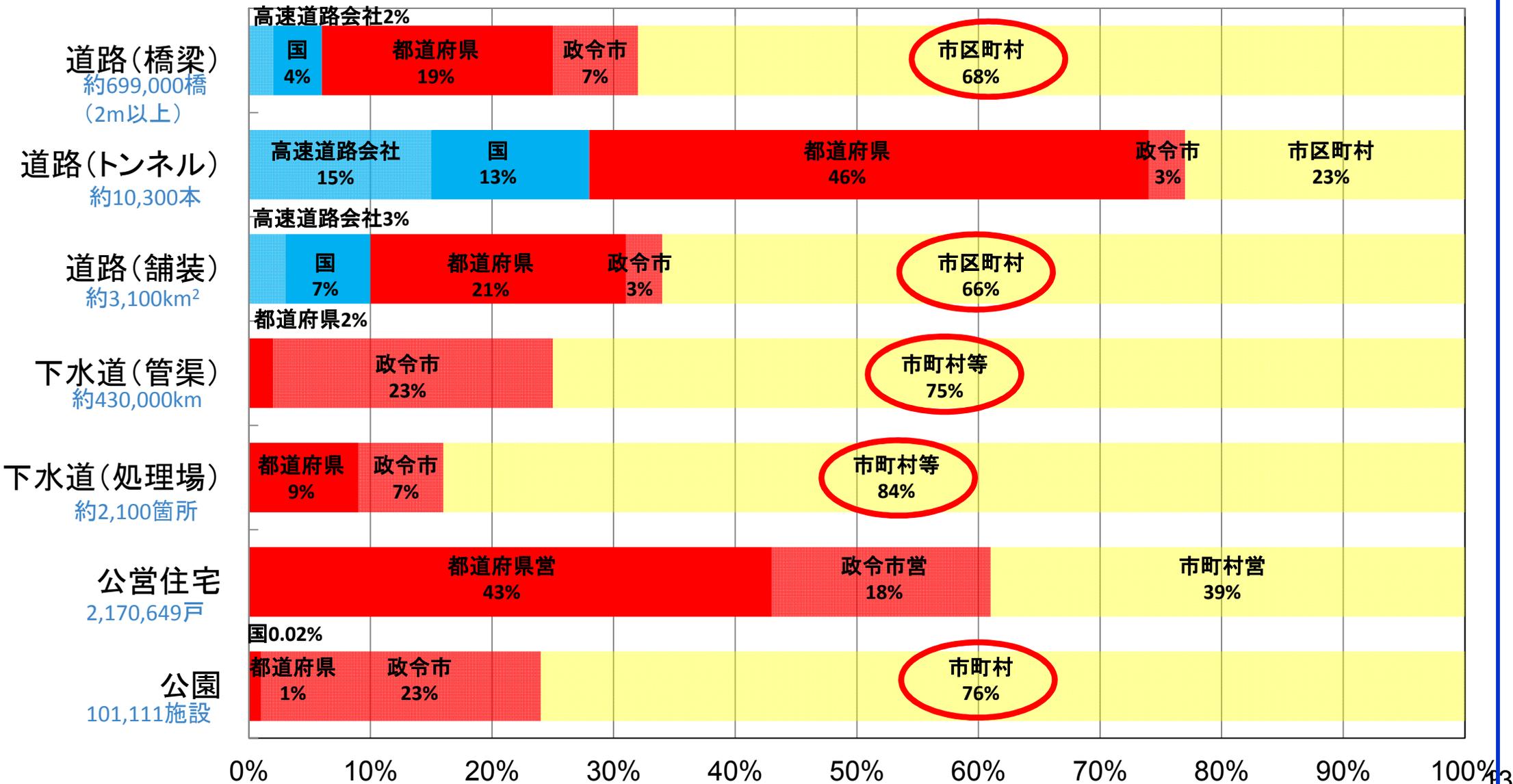
社会資本に関する実態の把握結果

各分野の管理者別の施設数

○各分野において、地方公共団体等管理が多い。

社会資本整備審議会・交通政策審議会
「今後の社会資本の維持管理・更新のあり方について 答申」(平成25年12月)参考資料より作成

■ 国・高速道路会社
■ 都道府県・政令市



社会資本の管理体制の現状② 技術者数の不足

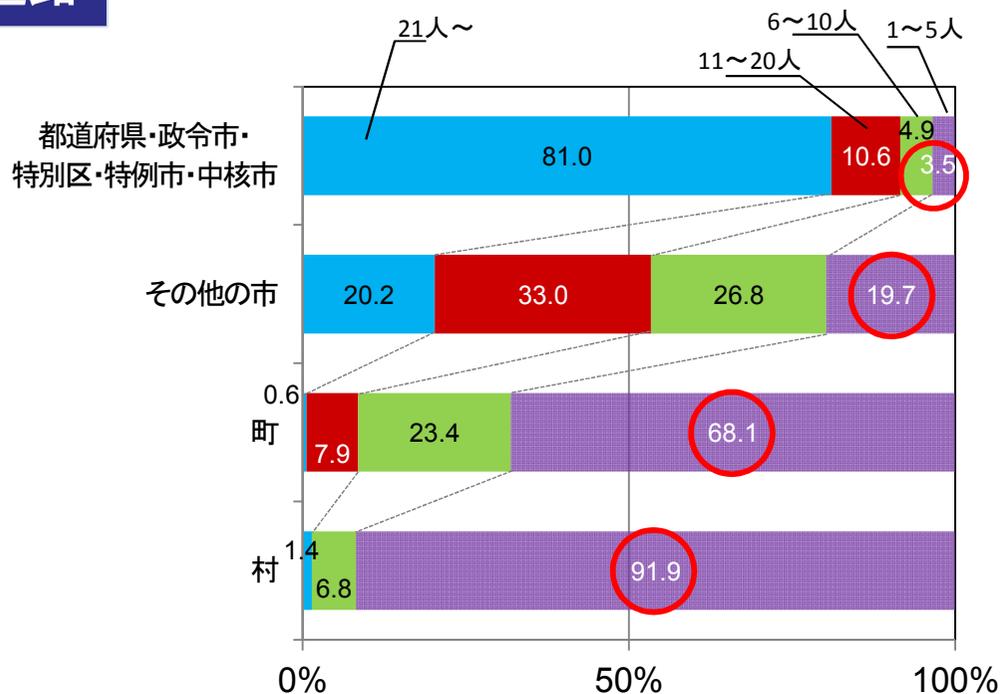
○維持管理・更新業務を担当する職員数が5人以下である市町村が多く、その傾向は人口規模が小さくなるほど顕著である。

社会資本整備審議会・交通政策審議会
「今後の社会資本の維持管理・更新のあり方について 答申」
(平成25年12月)参考資料より作成

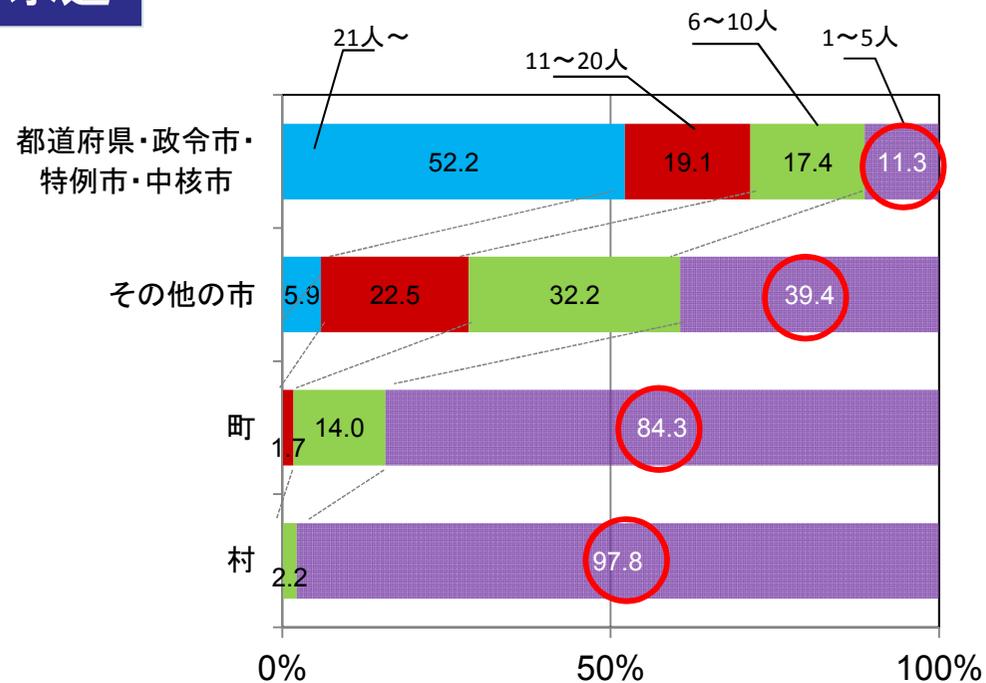
<維持管理・更新業務を担当する職員数>

※同一の職員が複数分野の業務を担当している場合には、重複して計上。

道路



下水道



社会資本の老朽化の現状

高度成長期以降に整備された道路橋、トンネル、河川、下水道、港湾等について、今後20年で建設後50年以上経過する施設の割合が加速度的に高くなる。

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

《建設後50年以上経過する社会資本の割合》

	H25年3月	H35年3月	H45年3月
道路橋 [約40万橋 ^{注1)} (橋長2m以上の橋約70万のうち)]	約18%	約43%	約67%
トンネル [約1万本 ^{注2)}]	約20%	約34%	約50%
河川管理施設(水門等) [約1万施設 ^{注3)}]	約25%	約43%	約64%
下水道管きよ [総延長:約45万km ^{注4)}]	約2%	約9%	約24%
港湾岸壁 [約5千施設 ^{注5)} (水深-4.5m以深)]	約8%	約32%	約58%

注1) 建設年度不明橋梁の約30万橋については、割合の算出にあたり除いている。

注2) 建設年度不明トンネルの約250本については、割合の算出にあたり除いている。

注3) 国管理の施設のみ。建設年度が不明な約1,000施設を含む。(50年以内に整備された施設については概ね記録が存在していることから、建設年度が不明な施設は約50年以上経過した施設として整理している。)

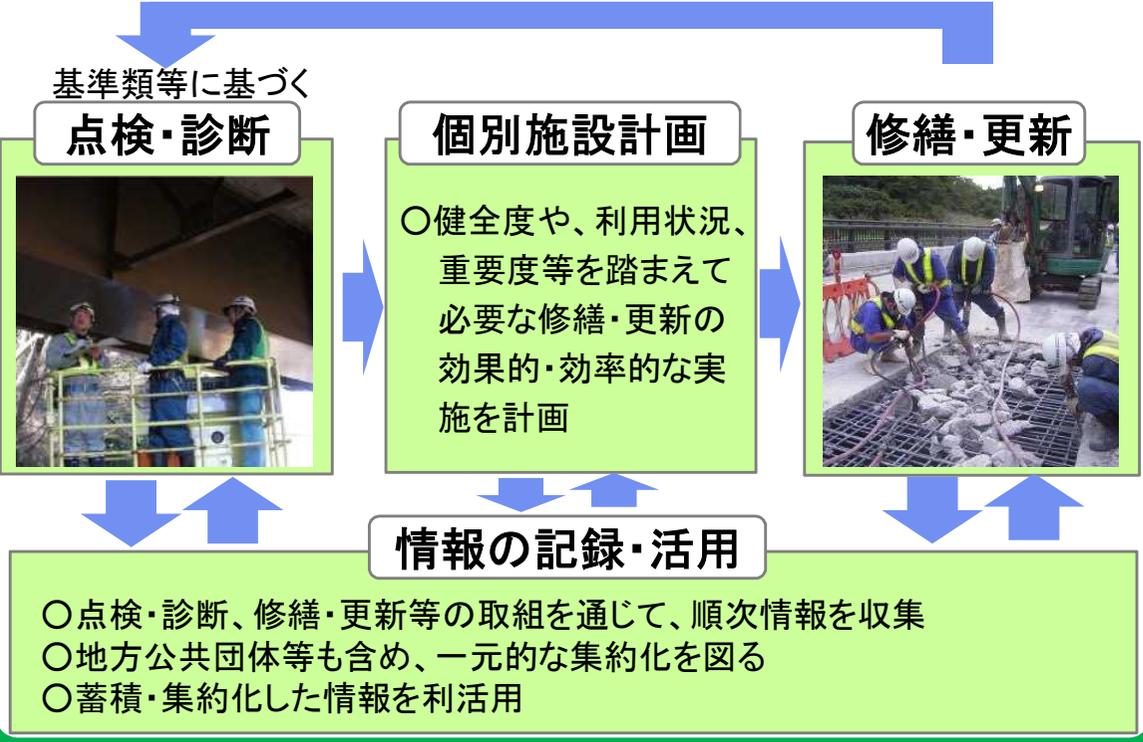
注4) 建設年度が不明な約1万5千kmを含む。(30年以内に布設された管きよについては概ね記録が存在していることから、建設年度が不明な施設は約30年以上経過した施設として整理し、記録が確認できる経過年数毎の整備延長割合により不明な施設の整備延長を按分し、計上している。)

注5) 建設年度不明岸壁の約100施設については、割合の算出にあたり除いている。

インフラ老朽化対策等のための戦略的な維持管理・更新の推進

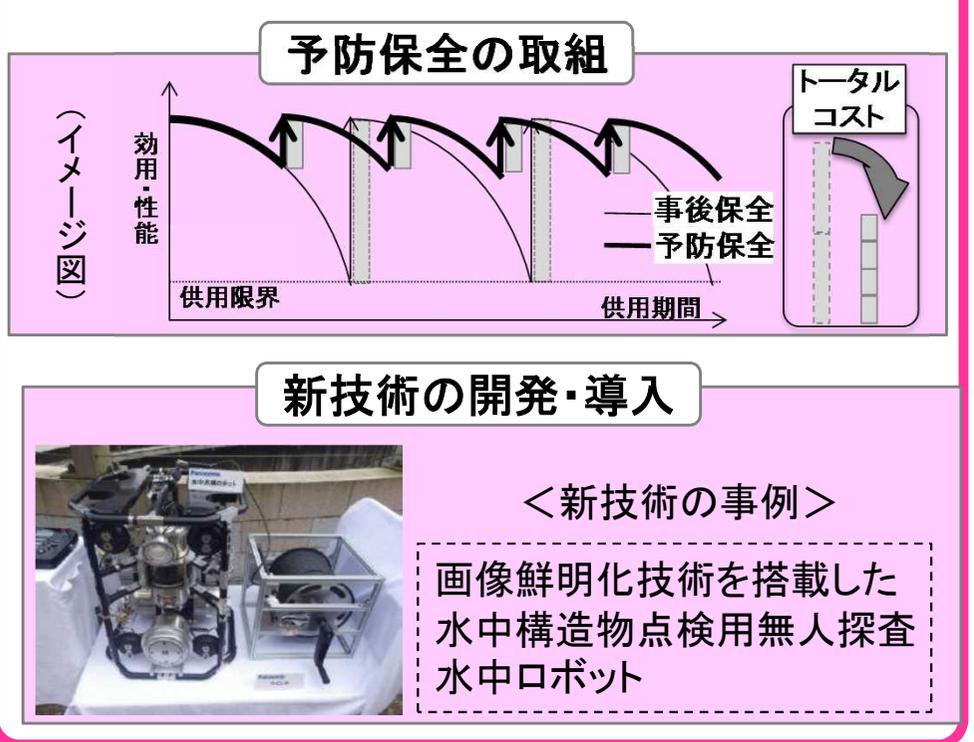
メンテナンスサイクルの構築

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



トータルコストの縮減・平準化

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



地方公共団体等への支援

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

<研修の様子>

<技術的助言の事例>

国による直轄診断を実施
・大渡ダム大橋
(高知県仁淀川町管理) 等

<財政支援の例>
防災・安全交付金 等

社会資本ストックの戦略的維持管理に関する 取組状況と評価結果

(第3章～第7章)

インフラ老朽化対策の3つの方向性に基づく評価の視点

1. メンテナンスサイクルの構築

視点①: 基準類の整備

視点②: インフラの点検の実施

視点③: 個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定

2. トータルコストの縮減・平準化

視点③: 個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定 【再掲】

視点④: 技術の開発・導入

3. 地方公共団体に対する支援

視点⑤: 研修の充実・強化、資格制度の構築、直轄診断、防災・安全交付金による財政的支援等

基準類の整備

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

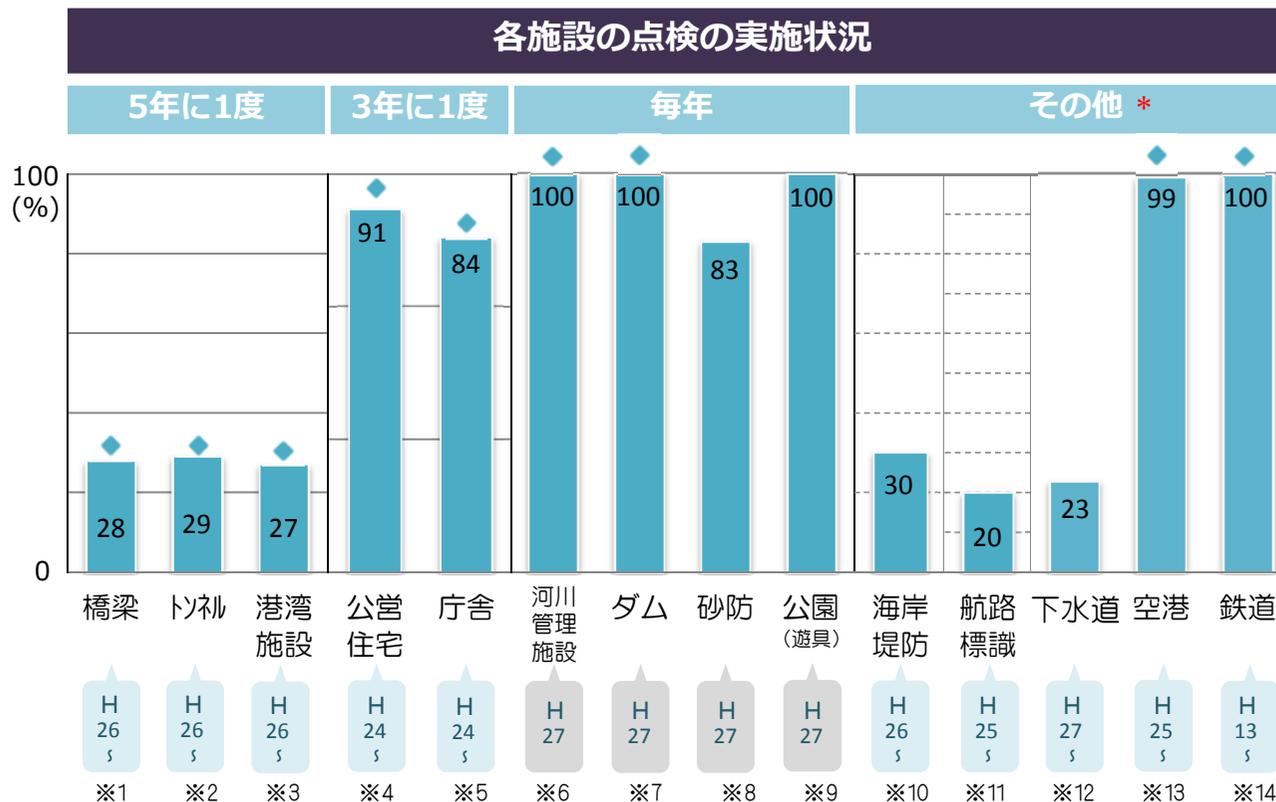
施設分野		現行マニュアル等※ 策定・改定時期	点検方法	健全性評価	点検サイクル
道路 分野	橋梁、トンネル等	平成26年6月	近接目視	4段階	5年 [省令:平成26年7月～施行]
河川 分野	堤防、可動堰、水門、樋門等	平成28年3月	目視点検	4段階	毎年 [政令:平成25年12月～施行]
	ダム	【定期検査】平成28年3月	計測記録確認、 目視点検等	4段階	概ね3年 [通知:平成28年3月～施行]
【総合点検】平成25年10月		現地調査、 劣化・損傷調査等	5段階	30年 ※管理開始後30年以上経過した施設は、 平成28年度までに一巡 [通知:平成25年10月～施行]	
下水道 分野	処理場・ポンプ場 (機器ごと)	平成27年11月	目視等	5段階	適切な時期 [政令:平成27年11月～施行]
	管路(スパンごと)		目視等	3段階	5年以内(腐食のおそれの大きい箇所) ※上記以外の箇所は、適切な時期に点検 [政令:平成27年11月～施行]
港湾 分野	港湾施設	平成26年7月	陸上、海上から目視 及び計測等	4段階	5年以内(重要な施設は3年以内) [告示:平成26年3月～施行]

※マニュアル等は都道府県等へは技術的助言として通知している。

※日常点検等については本表の対象外。

インフラの点検の実施（各施設の点検の実施状況（平成27年度））

○全ての分野で定期的に点検を実施しており、その点検実施状況を横断的に公表



※公営住宅については、平成26年度の数値。
現在、平成27年度の点検実施状況について、集計中

凡例

- ◆ : 法定点検
- ▲ : 集計の初年度を示す
- ▼ : 集計年度を示す

棒グラフの数値

- 5年に1度**
 - 集計の初年度から2年間の点検実施率
- 3年に1度**
 - 集計の初年度から3年間の点検実施率
- 毎年**
 - H27年度単年度の点検実施率
- その他**
 - [集計の初年度:H27年度] (下水道)
 - 集計の初年度の点検実施率
 - [集計の初年度:H26年度] (海岸堤防)
 - 集計の初年度～H27年度の点検実施率
 - [集計の初年度:H25年度以前] (空港, 鉄道, 航路標識)
 - 集計の初年度～H26年度の点検実施率

※1 道路法に規定する道路における橋梁。点検対象総数723,495橋（平成26年12月31日時点）
 ※2 道路法に規定する道路におけるトンネル。点検対象総数10,878箇所（平成26年12月31日時点）
 ※3 主要な港湾施設（係留施設、外郭施設、臨港交通施設）に限る。点検対象総数約42,000施設。
 建築基準法に基づく点検（敷地・構造に限る）の対象施設。
 点検対象施設を有する606（被災3県及び県下市町村を除く）事業主体の実施状況。
 ※4 建築基準法等に基づく点検（敷地・構造に限る）の対象施設。点検対象総数5,443施設。
 ※5 河川堤防を除く河川管理施設（可動堰、閘門、水門、揚排水機場の取排水口、樋管・樋管、陸間等）。
 点検対象総数30,379施設。
 ※6 河川管理施設のダム。点検対象総数555施設。
 ※7 砂防関係施設（砂防設備、地すべり防止施設）について、個別施設計画に基づく点検を実施した直轄砂防事業施工箇所割合。直轄砂防事業施工箇所46箇所。
 この他、47都道府県のうち約45%の地方公共団体において、個別施設計画に基づく点検を実施している。

※9 遊具が設置されている都市公園。点検対象公園数87,138箇所。
 ※10 海岸省庁の長寿命化計画策定対象の地区海岸の海岸堤防等（堤防・護岸・胸壁）。
 点検対象総延長約8,100km。
 ※11 航路標識（灯台、灯標等）の鉄筋コンクリート造に限る。点検対象総数2,400基。
 （平成35年度までに完了予定）
 ※12 事業計画に基づき定期点検を実施している地方公共団体の割合。
 ※13 空港土木施設（滑走路、誘導路、エプロン）に限る。点検対象空港等数115施設。
 ※14 技術基準省令（平成13年度施行）に基づき定期検査を実施している鉄道構造物等。
 点検対象総数187事業者。

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

個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定

- 個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)は、平成32年度までに策定予定。
- 第4次社会資本整備重点計画(H27.9.18閣議決定)、経済・財政再生計画改革工程表(平成27年12月25日経済・財政一体改革推進委員会決定)において、計画策定率をKPIとして設定。
- KPIその他の指標については、毎年度進捗状況のフォローアップを実施。

＜個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定率※1＞

	現状			目標		
	年度	数値		年度	数値	
道路(橋梁)	平成27年度	— ※2	→	平成32年度	100%	
道路(トンネル)	平成27年度	— ※2	→	平成32年度		
河川 [国、水資源機構]	平成27年度	99%	→	平成28年度		
[地方公共団体]	平成27年度	84%	→	平成32年度		
ダム [国、水資源機構]	平成27年度	84%	→	平成28年度		
[地方公共団体]	平成27年度	37%	→	平成32年度		
砂防 [国]	平成27年度	83%	→	平成28年度		
[地方公共団体]	平成27年度	45%	→	平成32年度		
海岸	平成27年度	7%	→	平成32年度		
下水道 ※3	平成27年度	23%	→	平成32年度		
港湾	平成27年度	98%	→	平成29年度		
空港(空港土木施設)	平成27年度	100%	→	平成32年度		
鉄道	平成27年度	100%	→	平成32年度		
自動車道	平成27年度	0%	→	平成32年度		
航路標識	平成27年度	100%	→	平成32年度		
公園 [国]	平成27年度	94%	→	平成28年度		
[地方公共団体]	平成27年度	84%	→	平成32年度		
官庁施設	平成27年度	62%	→	平成32年度		
公営住宅	平成27年度	88%	→	平成32年度		

※1 公営住宅は、「国土交通省インフラ長寿命化計画(行動計画)」のフォローアップ(H27.12)による。それ以外は、社会資本整備重点計画(H27.9)による。

※2 これまでも、国土交通省及び地方公共団体等において、橋梁の長寿命化修繕計画等を策定し、計画的な点検・修繕を実施しているところ。平成26年度に、橋長15m未満の橋梁やトンネル等についても、個別施設計画を策定することとしたため、現在、橋梁(約73万橋)・トンネル(約1万本)等の道路施設について、個別施設計画の策定に向け調整中であり、平成27年度末時点の計画策定状況を調査して把握する予定。

※3 改正下水道法(H27.5)に基づく事業計画。

技術の開発・導入①(次世代社会インフラ用ロボット開発・導入の推進)

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

施策の内容

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

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

I 維持管理

① 橋梁

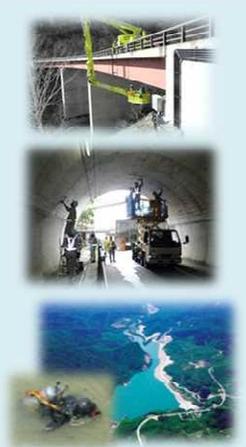
- ・近接目視を支援
- ・打音検査を支援
- ・点検者の移動を支援

② トンネル

- ・近接目視を支援
- ・打音検査を支援
- ・点検者の移動を支援

③ 水中(ダム、河川)

- ・近接目視を代替・支援
- ・堆積物の状況を把握



II 災害対応

④ 災害状況調査 (土砂崩落、火山災害、トンネル崩落)

- ・現場被害状況を把握
- ・土砂等を計測する技術
- ・引火性ガス等の情報を取得
- ・トンネル崩落状態や規模を把握

⑤ 災害応急復旧 (土砂崩落、火山災害)

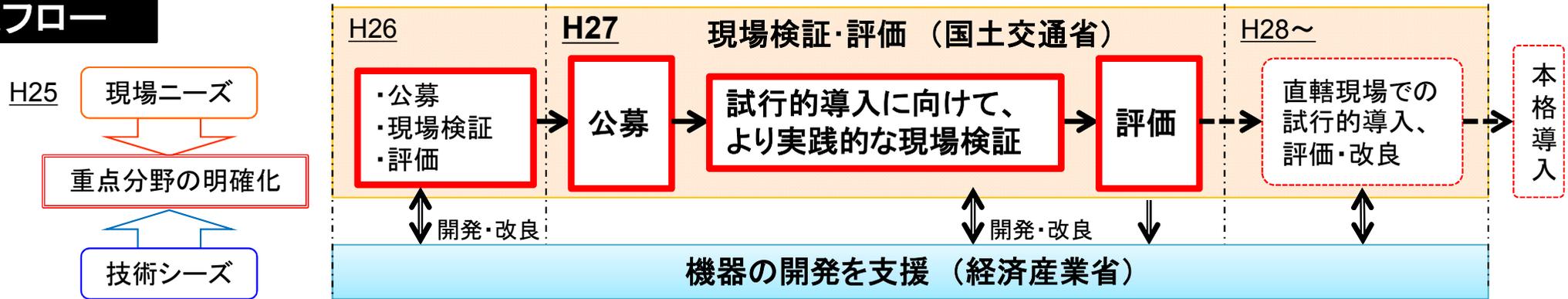
- ・土砂崩落等の応急復旧
- ・排水作業の応急対応する技術
- ・情報伝達する技術



施策の効果

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

実施フロー



技術の開発・導入②(SIPの取組)

内閣府主導で行っているSIP(戦略的イノベーション創造プログラム)全11プログラムのうち、「インフラ維持管理・更新マネジメント技術」プログラムを活用し、インフラ維持管理に関する技術開発の取組を促進。

■インフラ維持管理・更新マネジメント技術

目的	インフラ高齢化による重大事故リスクの顕在化・維持費用の不足が懸念される中、予防保全による維持管理水準の向上を低コストで実現。併せて、継続的な維持管理市場を創造するとともに、海外展開を推進。
対象機関	大学・企業・公的研究機関等 管理法人：JST・NEDO
実施期間	5年間（平成26年度～平成30年度）
予算規模	平成26年度：36億円※ 平成27年度：34.25億円※ 平成28年度：31億円※ ※金額は「インフラ維持管理・更新マネジメント技術」プログラム全体の予算



※内閣府資料より編集

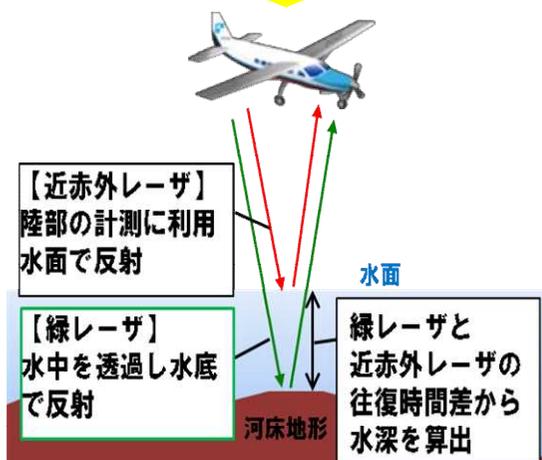
技術の開発・導入③(国土交通省の維持管理の効率化に資する技術開発の状況)

○国土交通省においては、維持管理の効率化のため、ロボット、センサー等を活用したモニタリング技術について、内閣府の取組である戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)等を活用し、現場実証を通して技術開発を推進。

(例) 航空レーザー(ALB)による洗掘調査

従来手法では…

- ・河川内での測量の必要があり、時間がかかる



- ・水中を含む河床変動を面的に把握可能
- ・広範囲を短時間かつ安全に計測可能

(例)非破壊技術によるコンクリート塩害調査

従来手法では…

- ・塩害測定のために構造物のサンプル取得が必要
- ・測定・分析に時間がかかる



近赤外線分光法によるローラ付装置で面的かつ迅速に測定

- ・コンクリート表面の塩化物イオンを非破壊で測定可能
- ・広範囲のコンクリート表面を迅速に測定可能

(例)ソナー等を備えたボートによる河川護岸調査

従来手法では…

- ・潜水士によるため、労力と時間が多く必要



データ取得例

- ・3次元地形モデルと鮮明化・モザイク処理を施した画像を組み合わせた「3次元展開図」を作成
- ・面的な性状把握と鮮明画像による経年比較が可能

地方公共団体への支援【研修の充実・強化】

- 確実な維持管理が行えるよう、従来の取組みに加え、実務的な点検の適切な実施・評価に資する研修体制を充実・強化。
- 技術者不足が指摘されている地方公共団体等への技術的支援の一環として、平成26年度より研修への地方公共団体等職員の参加を呼びかけている。

○道路、河川分野の研修

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

道路：5,000人/5年
 (H26実績値：1,151人
 H27実績値：1,217人)

河川：3,000人/6年
 (H26実績値：449人
 H27実績値：480人)



道路・河川における維持管理の研修の様子(近畿地方整備局)



○港湾分野(海岸保全施設を含む)の研修

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

港湾：400人/4年
 (H26実績値：64人
 H27実績値：154人)



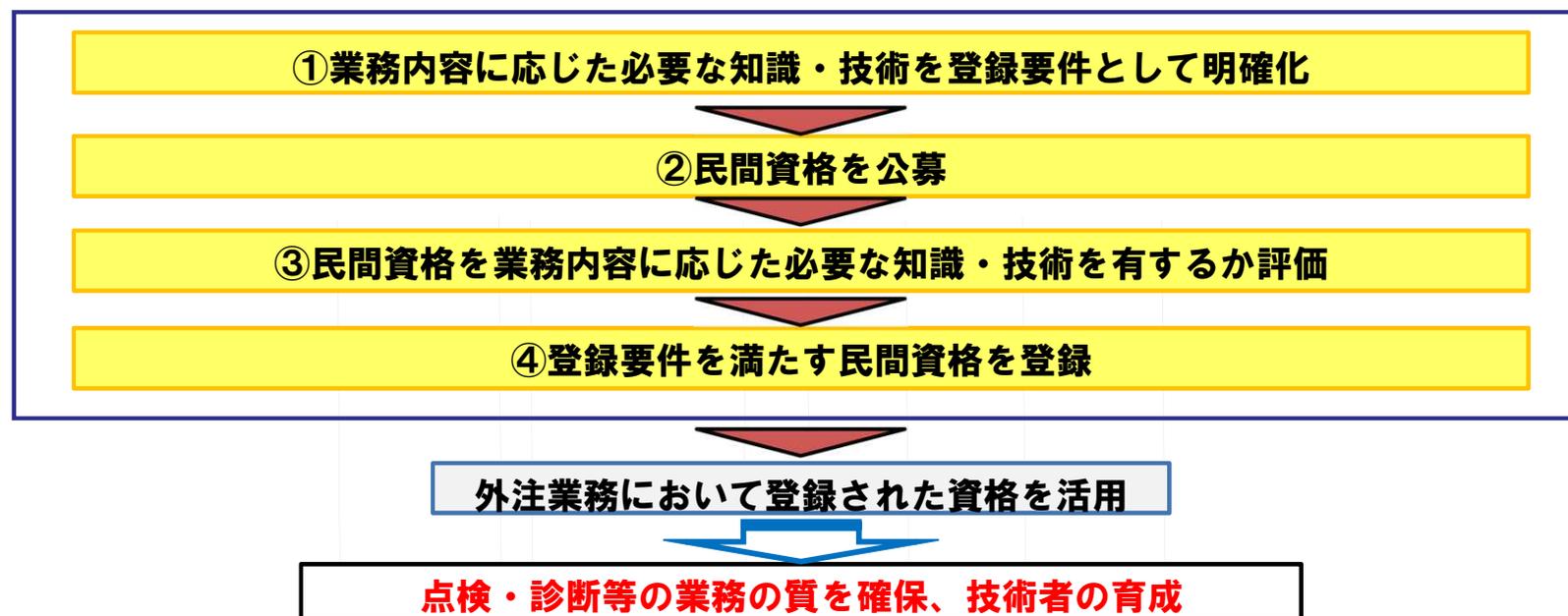
港湾における維持管理の研修の様子



地方公共団体への支援【民間資格の登録制度の活用】

- 国土交通省が業務内容に応じて必要となる知識・技術を登録要件として明確化し、登録要件等に適合すると評価された既存の民間資格を登録する制度を構築。
- 登録された資格の活用により、点検・診断等の業務の質の確保を図るとともに、活用を通じ技術者の技術研鑽を促すことにより、社会資本の維持管理を担える技術者を育成。

【民間資格の登録制度の仕組み】



維持管理分野(点検・診断等)
登録資格数 延べ99資格
(2014年度:50資格、2015年度:49資格)

地方公共団体への支援【直轄診断等の実施】

国や都道府県等による技術的支援

点検・診断、補修・修繕に関する技術的支援

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

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

■ 直轄診断実施橋梁等

平成26年度

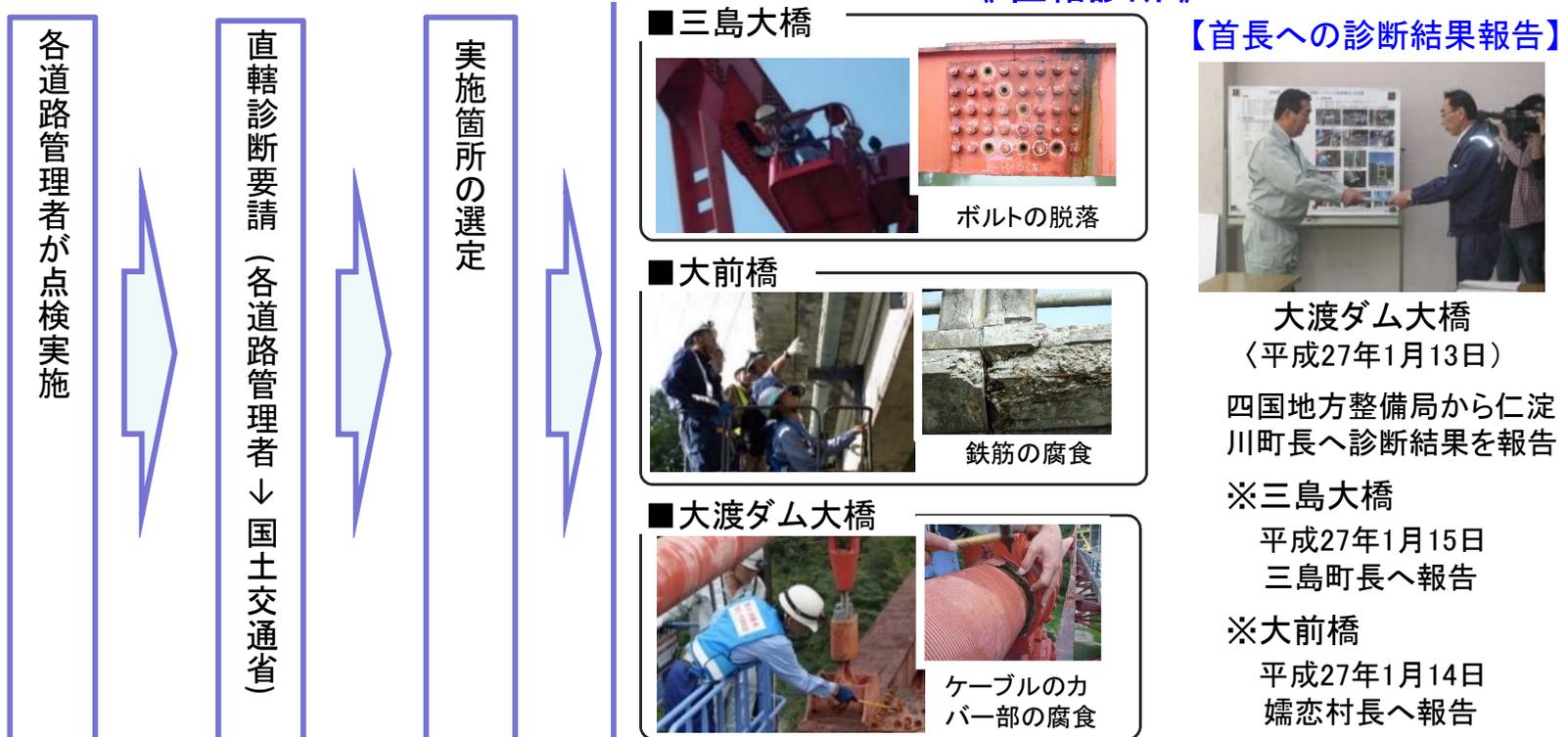
<p>みしまおおはし 三島大橋 所在地：福島県三島町 路線：町道 宮下・名入線 橋種：綱アーチ橋 橋長：131m 建設年：昭和50年</p>	<p>おおまえはし 大前橋 所在地：群馬県嬭恋村 路線：村道 大前細原線 橋種：PC橋 橋長：73m 建設年：昭和33年</p>	<p>おおど 大渡ダム大橋 所在地：高知県仁淀川町 路線：町道 仁淀吾川線 橋種：吊り橋 橋長：444m 建設年：昭和58年</p>
---	---	---

平成27年度

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

■ 直轄診断の流れ(平成26年度直轄診断実施橋梁)

《 直轄診断 》



《 措置 》

直轄診断の結果等を踏まえ、各道路管理者が措置方針を決定

- 三島大橋(三島町)
- 大渡ダム大橋(仁淀川町)

⇒修繕代行事業

- 大前橋(嬭恋村)

⇒大規模修繕・更新補助事業

いずれもH27年度事業着手

《 首長への診断結果報告 》



大渡ダム大橋
(平成27年1月13日)

四国地方整備局から仁淀川町長へ診断結果を報告

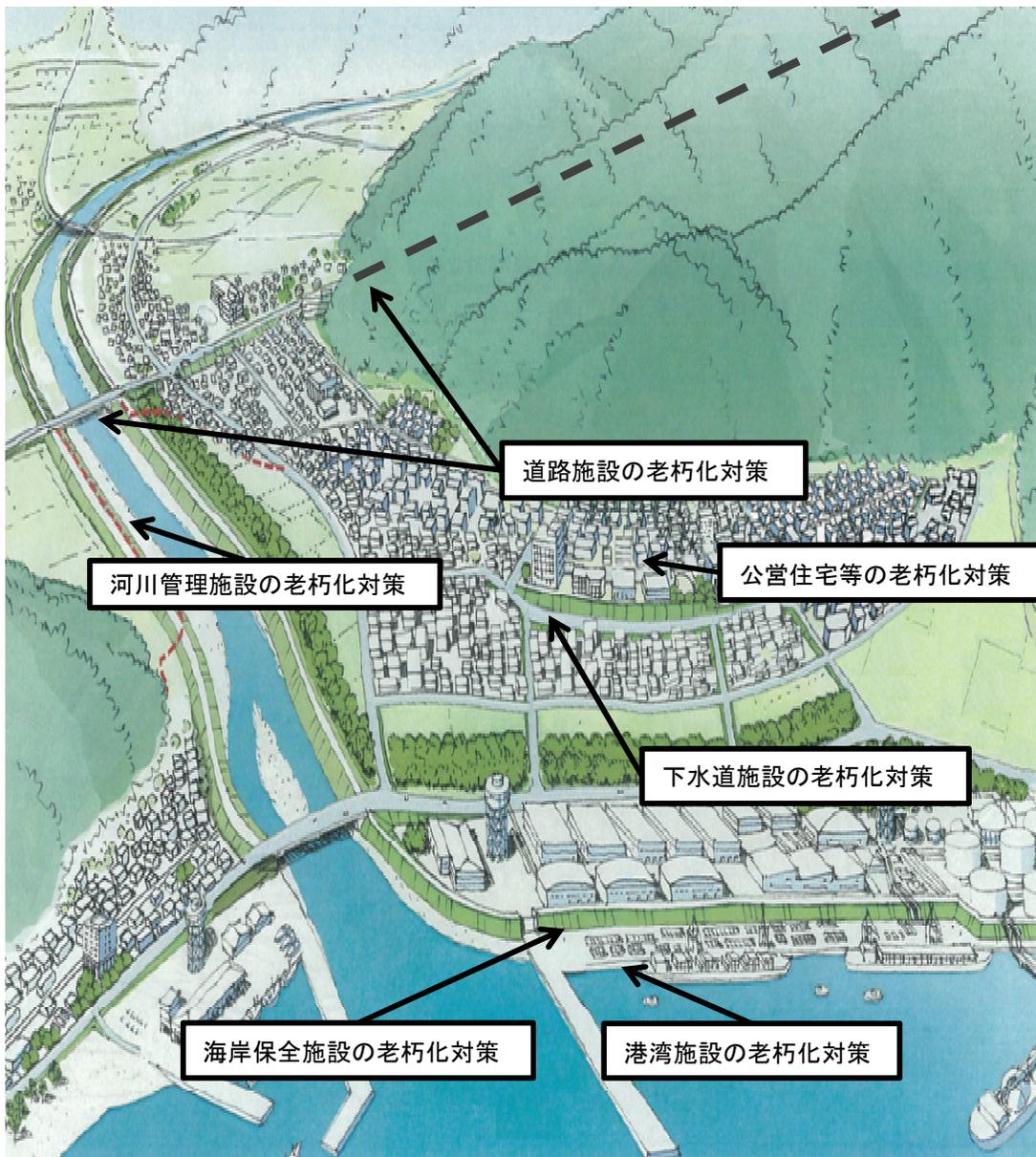
※三島大橋
平成27年1月15日
三島町長へ報告

※大前橋
平成27年1月14日
嬭恋村長へ報告

地方公共団体への支援【防災・安全交付金】

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

＜インフラ長寿命化計画を踏まえた老朽化対策(イメージ)＞



平成27年度予算 1兆947億円

◆道路施設の老朽化対策



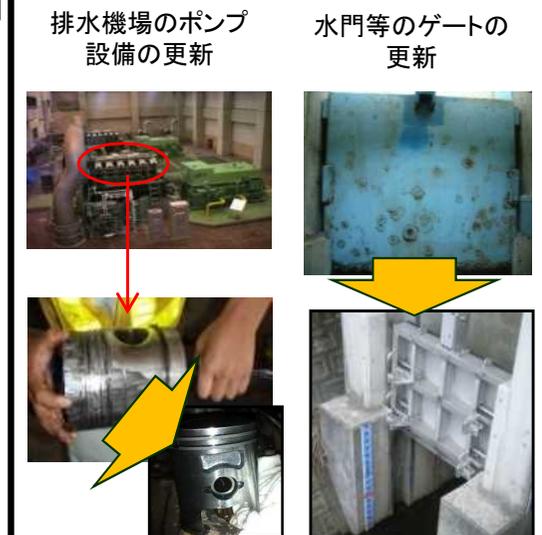
◆海岸保全施設の老朽化対策



◆下水道施設の老朽化対策



◆河川管理施設等の老朽化対策



◆港湾施設の老朽化対策



第8章 今後の方向性

評価結果(概要)と今後の方向性

○評価結果(概要)

<施策名>

基準類の整備



各分野において、これまでに得られた知見等を踏まえ、基準等の見直しを概ね完了。新たな基準、マニュアルによる点検・診断等を開始している。

点検の実施



現在、基準を活用して、順次、点検を実施中。全ての分野で定期的に点検を実施しており、現在、平成27年度までの点検実施状況を横断的に公表しているところ。(一部の分野は、集計中)

個別施設計画の策定



既に策定率100%の分野もあるところ。現在、各分野において平成32年度までの策定に向けて取り組んでいる。

技術の開発・導入



新技術は多くの分野で現場での実証を行い、一部の技術では、既に現場での実証を完了し、現場導入済み。

地方公共団体への支援



「研修の充実・強化」、「メンテナンス体制(民間資格の登録制度等)の強化」、「直轄診断、修繕代行事業、大規模修繕・更新補助事業」、「防災・安全交付金」等の支援を実施しているところ。

○今後の方向性

- 基準類の整備、点検の実施、個別施設計画については、概ね順調に進んでおり、引き続き、着実に推進。
- 技術の開発・導入に関しては、地方公共団体における技術の導入が今後の課題。また、地方公共団体への支援に関しては、多くの制度が活用されているところであるが、地方公共団体のニーズを踏まえながら、強化を図ることが必要。こうしたことから、民間のノウハウの活用や関係機関の連携強化等によりインフラメンテナンスに係る体制を強化を行うことが必要。
- 今後は、PDCAサイクル構築の観点から、インフラ老朽化対策の取組のフォローアップを毎年行うことが必要。

- 平成26年5月に策定した行動計画の進捗状況を取りまとめて公表(平成27年12月)
- 全府省庁で初めて、メンテナンスサイクルの取組状況を「見える化」

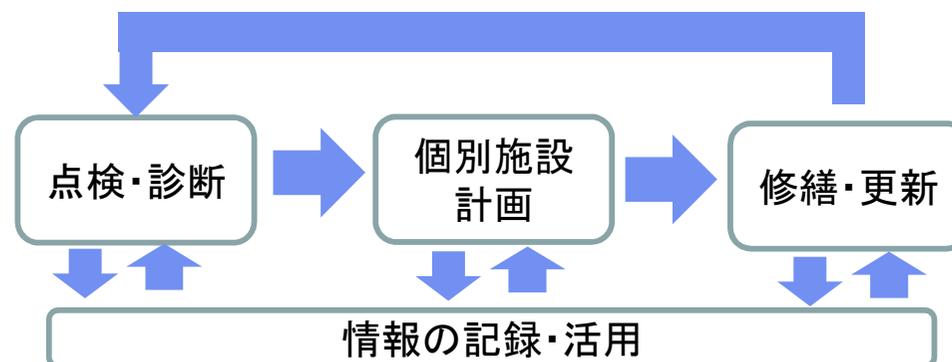
平成27年12月4日 国土交通省報道発表資料

【ポイント】

- ・点検 … 昨年度までに基準を改定し、それらに基づいた点検を開始。
点検の結果を踏まえ、順次修繕を実施。
- ・個別施設計画 … 本行動計画で初めて個別施設計画を策定することとなった施設も含めて、平成32年度までに全て策定すべく取組中。
- ・技術の開発・導入 … 一部の技術は既に現場導入済み。現場実証の結果、有用性が確認された技術については、来年度以降の現場導入を順次検討予定。

※メンテナンスサイクル

個別施設計画を核とした、点検・診断、修繕・更新、情報の記録・活用の実施



委員の主なご意見と対応方針

委員の主なご意見と対応方針①

番号	意見	対応方針
①	「社会資本ストックとは何か」の定義を最初にきっちりと整理すべき。自治体・国民目線から見ると、自治体がやっている事業も社会資本ストックに含まれるのではないか。	本政策レビューでは、平成26年5月に策定した「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）（以下、行動計画という）」において定められている、国土交通省が所管・管理しているインフラを社会資本ストックと定義し、また、管理の主体には、国土交通省、地方公共団体、独立行政法人を含めて評価を行う予定。
②	メンテ・技術開発の話、投資や研究のお金、人、組織についても洗い出し評価すべき。	技術や予算、組織等について、各局と調整し、整理を行う予定。
③	他省庁にまたがるものも、ある程度は目配りしながら見て頂きたい。	「インフラ老朽化対策の推進に係る関係省庁連絡会議」における、フォローアップを通じて把握し、記述を予定。
④	メンテをやる下請け企業の人手不足や経営力不足問題がポイント。その実態を調べるべき。	建設業の中長期的な人手不足等の課題に対応する取組に関して、複数年契約や包括的民間委託、建設現場の省力化・効率化に繋がる技術の開発について記述を予定。
⑤	「戦略的」という言葉の意味をはっきりしていただきたい。「従来型」とは「戦略的」は何が違うのか、という整理を行って欲しい。	「戦略的」な維持管理・更新とは、①個別施設計画に基づく定期的な点検・診断、計画的な修繕・更新、情報の記録・活用といったメンテナンスサイクルの確立、②事後保全型から予防保全型への転換や新技術の開発・導入によるトータルコストの縮減・平準化、③メンテナンスの大部分を担う地方公共団体への財政的・技術的支援等の総合的なインフラ老朽化対策の取組である。
⑥	①状況把握②技術開発③作業戦略、優先順位④実際の作業⑤フォローアップ、というPDCAサイクルのステップ毎に、業務的に分解して評価作業をお願いしたい。	ご意見を踏まえて、評価作業を検討。
⑦	地方公共団体で策定する公共施設等総合管理計画における「長寿命化」「集約化」「利用の転換」といった考え方に対し、今回の政策レビューはどこまで視野にいれるのか。	必要な社会資本についても、更新等の機会を捉えて、社会経済状況の変化に応じた機能転換や集約・再編等の規模の適正化を図ることとしており、具体の対応については各局と調整の上、記述を予定。
⑧	地域間で目指すべき維持管理の水準が違っていることの妥当性を評価できないか。	各局と調整した上、検討。
⑨	国と自治体との役割分担についての評価もして欲しい（妥当性）	各施設に関する法律により、各管理者がそれぞれの責任において、メンテナンスに取り組むこととなっている。こうしたメンテナンスが適切に行われるよう専門的な人材などが不十分な地方公共団体に対し、必要な支援を行っており、評価の視点の一つと位置付け、記述を予定。

委員の主なご意見と対応方針②

⑩	アウトプットとして、メンテナンスサイクルの実行、予防保全取組／新技術開発、自治体への研修等 ヒト／カネ、アウトカムとして、トータルコストの削減・自治体能力向上が挙げられるのでは。	ご意見を踏まえて、評価作業を検討。
⑪	計画策定を通じたメンテナンス水準と達成方法(財源と優先度)について検討することが必要。	①法令等のメンテナンスに関する規定 ②日常の巡回と点検に関するルール ③定期的な点検のルールと時間軸と優先度を踏まえた計画的な修繕の実施(個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定)について、記述を予定。
⑫	経済財政諮問会議に提出しているKPIと整合を取るようにするべき。	経済財政諮問会議の改革工程表でKPIとなっている個別施設計画の策定率を評価の視点の一つと位置付け、記述を予定。
⑬	本政策レビューの対象施策は「行動計画」なのか。 「行動計画」に基づく施策の実施は、これからの話なのではないか。	行動計画も含めた、インフラ老朽化対策全体の政策パッケージを評価対象とする。
⑭	政策評価なので、今まで行ってきた政策の評価と、これから進める予定の施策は、区別して記載することが必要。「これから頑張ること」だけでなく「今まで何を行ってきたか」が重要。	ご意見を踏まえ、区別した記述を予定。
⑮	国土交通省における社会資本ストックの戦略的維持管理の体制やインフラ老朽化対策の施策において、何が課題なのかを正しく理解しておかなければならないので、現状把握をするべき。	現状把握をした上で、政策レビューを行う予定。
⑯	戦略的維持管理には、様々な施策があるが、国交省の立ち位置を明確にするため、他省庁との関係を記載すべき。	ご意見を踏まえ、記述を予定。
⑰	評価書本体の、章立てについて、文章量を考慮してバランスをとるべき。具体的には、取組状況の評価結果は、一つの章にまとめると分量が多くなりすぎ、バランスを欠くのではないか。	ご意見を踏まえ、目次構成(案)に反映。

平成 28 年度 政策レビュー結果(評価書)(構成案)

社会資本ストックの戦略的維持管理

平成 28 年 10 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 社会資本ストックの戦略的維持管理の概要

1. 社会資本老朽化対策の沿革
 - ・政府全体と国土交通省の老朽化対策の概要について述べる。
2. 社会資本の戦略的維持管理の体制
 - ・国土交通省の社会資本の戦略的維持管理の体制について、概要を述べる。
3. 国土交通省におけるインフラ老朽化対策の施策
 - ・国土交通省におけるインフラ老朽化対策の施策について、概要を述べる。

第3章 取組状況と評価結果 ①基準類の整備

1. 評価の視点

将来にわたって持続可能なメンテナンスを実施できるよう、各分野において施設の重要度や維持管理の効率性などを勘案の上、点検の頻度等の基準を設定していくことが重要であることから、要領・マニュアルの策定の整備状況を評価していく。
2. 評価の手法

国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）（以下、行動計画という）や第4次社会資本整備重点計画のフォローアップ等において把握する定量的・定性的なデータを元にして評価を行う。
3. 評価の結果

上記の分析により得られた評価結果を述べる。

第4章 取組状況と評価結果 ②インフラの点検の実施

1. 評価の視点

行動計画で定められている全対象施設（点検未実施も含む）において、点検を実施し、その結果に基づき、必要な対策を適切な時期に着実かつ効率的・効果的に実施することが重要であるため、インフラの点検状況を評価していく。

2. 評価の手法

行動計画や第4次社会資本整備重点計画のフォローアップ等において把握する定量的・定性的なデータを元にして評価を行う。

3. 評価の結果

上記の分析により得られた評価結果を述べる。

第5章 取組状況と評価結果 ③個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定

1. 評価の視点

インフラ老朽化対策を戦略的に推進していく上では、点検の結果を踏まえ、個別施設毎の具体的な対応方針を定める計画として、個別施設計画の策定は重要である。

現在、個別施設計画の策定と維持管理・更新等に係るコストの算定について、平成32年度までの策定等に向けて取り組んでおり、その策定状況等を評価していく。

2. 評価の手法

行動計画や第4次社会資本整備重点計画のフォローアップ等において把握する定量的・定性的なデータを元にして評価を行う。

3. 評価の結果

上記の分析により得られた評価結果を述べる。

第6章 取組状況と評価結果 ④技術の開発・導入

1. 評価の視点

維持管理・更新のトータルコストの縮減・平準化に向けて、各分野においてセンサーやモニタリング技術などの研究開発、IT等を活用した社会インフラの状態の効率的な把握を可能とする新技術の開発・導入等を進めており、各分野での研究・開発状況や現場導入などの進捗状況を評価していく。

2. 評価の手法

次世代社会インフラ用ロボット開発・導入検討会の結果、社会インフラのモニタリング技術活用推進検討委員会の結果、NETISの活用実績などから評価を行う。

3. 評価の結果

上記の分析により得られた評価結果を述べる。

第7章 取組状況と評価結果 ⑤地方公共団体への支援等について

1. 評価の視点

国土交通省では、インフラの大部分を管理する地方公共団体に対して以下の支援を行っており、これらの支援内容や支援状況等を評価していく。

- (1) 研修の充実・強化などの人的支援
- (2) メンテナンス体制（民間資格の登録制度、包括的民間委託の導入 等）の強化
- (3) 直轄診断や修繕代行事業、大規模修繕・更新補助事業の実施
- (4) 防災・安全交付金による財政支援

2. 評価の手法

行動計画や第4次社会資本整備重点計画のフォローアップ等において把握する定量的・定積的なデータを元にして評価を行う。

3. 評価の結果

上記の分析により得られた評価結果を述べる。

第8章 今後の方向性

- ・第3章から第7章にかけての評価結果や、政策評価会、個別指導での議論を踏まえ、主な課題と今後の方向性について記載する。

(評価書の要旨)

テーマ名	社会資本ストックの 戦略的維持管理	取りまとめ 担当課 (担当課長名)	大臣官房技術調査課 (課長：石原 康弘) 大臣官房公共事業調査室 (室長：塩田 昌弘) 総合政策局公共事業企画調整課 (事業総括調整官：藤井 政人) 総合政策局参事官(社会資本整備) (参事官：井上 誠)
評価の目的、 必要性	インフラの老朽化対策については、高度成長期以降に整備したインフラが今後、一斉に老朽化することから、計画的な維持管理・更新を推進し、国民の安全・安心の確保や維持管理・更新に係るトータルコストの縮減・平準化等を図る必要がある。 そのため、本政策レビューでは、インフラ老朽化対策の各種施策について、これまでの実施状況や効果について評価を行い、今後の施策に反映させることを目的とする。		
対象政策	平成 26 年 5 月に策定した「国土交通省インフラ長寿命化計画(行動計画)(以下、行動計画という)」において定められている、国土交通省が所管・管理しているインフラで、国土交通省、地方公共団体、独立行政法人等が管理する施設を対象とする。		
政策の目的	国民の安全・安心を確保し、中長期的な維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減や平準化を図るとともに維持管理・更新に係るメンテナンス産業の競争力を確保する。		
評価の視点	国土交通省では、インフラ老朽化対策の取組として、「①メンテナンスサイクルの構築」、「②トータルコストの縮減・平準化」、「③地方公共団体等への支援」を3つの柱として取り組んでおり、以下の施策の実施状況等から評価する。 ・ 基準類の整備 ・ インフラの点検の実施 ・ 個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定 ・ 技術の開発・導入 ・ 地方公共団体等への支援		
評価手法	行動計画や「今後の社会資本の維持管理・更新のあり方について」(答申)及び第4次社会資本整備重点計画のフォローアップ等によって把握される定量的・定性的なデータを元にして評価を行う。		
評価結果 又は 作業報告	○基準類の整備 将来にわたって持続可能なメンテナンスを実施できるよう、各分野において施設の重要度や維持管理の効率性などを勘案の上、点検の頻度等の基準を設定していくことが重要であることから、要領・マニュアルの策定状況を評価する。 各分野において、これまでに得られた知見等を踏まえ、基準等の見直しを		

	<p>概ね完了。新たな基準、マニュアルによる点検・診断等を開始している。</p> <p>○インフラの点検の実施</p> <p>全対象施設の点検を実施し、その結果に基づき、必要な対策を適切な時期に着実かつ効率的・効果的に実施することが重要であるため、インフラの点検状況を評価する。</p> <p>現在、基準を活用して、順次、点検を実施中。</p> <p>全ての分野で定期的に点検を実施しており、現在、平成 27 年度までの点検実施状況を横断的に公表しているところ。(一部の分野は、集計中)</p> <p>○個別施設ごとの長寿命化計画（個別施設計画）の策定</p> <p>インフラ老朽化対策を戦略的に推進していく上で、個別施設毎の具体的な対応方針を定める計画として、個別施設計画の策定は重要あり、その策定状況等を把握した上で評価する。</p> <p>既に策定率 100%の分野もあるところ。</p> <p>現在、各分野において平成 32 年度までの策定に向けて取り組んでいる。</p> <p>○技術の開発・導入</p> <p>維持管理・更新のトータルコストの縮減化に向けて、ロボット・ICT等の新技術の開発・導入等を進めており、その進捗状況を評価する。</p> <p>新技術は多くの分野で現場での実証を行い、一部の技術では、既に現場での実証を完了し、現場導入済み。</p> <p>○地方公共団体への支援</p> <p>地方公共団体における技術職員の不足等、地方公共団体が技術的・財政的な課題を抱える中で、国土交通省では、地方公共団体に対して以下の支援を実施しており、その実施状況を評価する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・研修の充実・強化などの人的支援 <ul style="list-style-type: none"> 道路 H26 年度：1,151 人 H27 年度：1,217 人 河川 H26 年度：449 人 H27 年度：480 人 港湾 H26 年度：64 人 H27 年度：154 人 等 ・メンテナンス体制（民間資格の登録制度 等）の強化 <ul style="list-style-type: none"> 維持管理分野（点検・診断等）において、延べ 99 資格を登録 ・直轄診断や修繕代行事業、大規模修繕・更新補助事業の実施 <ul style="list-style-type: none"> 直轄診断実施件数 H26 年度：3 件、H27 年度：3 件 修繕代行事業実施件数 H27 年度：2 件 大規模修繕・更新補助事業実施件数 H27 年度：1 件 ・防災・安全交付金による財政支援 <ul style="list-style-type: none"> 平成 26 年度予算：1 兆 841 億円 平成 27 年度予算：1 兆 947 億円
<p>政策への 反映の方向 (想定方向)</p>	<p>評価した施策の内容と、頂いたご指摘を踏まえながら、「①メンテナンスサイクルの構築」、「②トータルコストの縮減・平準化」、「③地方公共団体等への支援」の施策を着実に進め、政策に反映していく。</p>

<p>第三者の 知見の活用</p>	<p>「社会資本整備審議会・交通政策審議会技術分科会技術部会 社会資本メンテナンス戦略小委員会」、「次世代社会インフラ用ロボット開発・導入検討会」、「社会インフラのモニタリング技術活用推進検討委員会」などにおいて、学識経験者等から助言を頂いているところ。</p> <p>第4次社会資本整備重点計画の策定にあたり、インフラ老朽化対策についても「社会資本整備審議会計画部会・交通政策審議会交通体系分科会計画部会」で学識経験者等から助言を頂いているところ。</p> <p>また、国土交通省政策評価会における本テーマに対する意見及び個別指導の際の助言等を活用する。</p>
<p>実施時期</p>	<p>平成27年度～平成28年度</p>