

政策レビュー 「官民連携の推進」

目次

1. これまでの委員の主なご意見と対応	1
2. 「官民連携」定義の明確化	4
3. 官民連携政策課の施策の位置付け	6
4. レビューの対象施策	18
5. 官民連携を推進するに当たっての課題	22
6. 今後の方向性	33

これまでの委員の主なご意見と対応

これまでの委員の主なご意見

		ご意見・ご質問	
H28.7.1 加藤委員・ 村木委員 個別指導	上山座長 加藤委員 村木委員	●「官民連携」という言葉は多義的なので、入り口のところを幅広く記載して欲しい。世間でいう官民連携がどういったもので、その中で今回のレビューの対象範囲が総合政策局の施策が主となるのであれば、その旨を明示するのがよい。	AB
		●実際の評価対象範囲は、政府全体で進めているもののうち国交省が扱っている範囲のものでよく、他省庁のものは対象外、ということも事前に明示したらよい。	B
		●PPP/PFI事例の分類・位置付けの整理は難しいと思うが、よく考えて行ってみて欲しい。PPP/PFIが混同されていることも多い。	A
		●国交省内の各局が実施している官民連携に係る施策のリストについては、国交省として前向きに取り組むことを示す資料であり、是非評価書に記載して欲しい。	B
		●平成23年度以降の総合政策局の政策による成果の棚卸しについては、しっかりと実施すること。それ以外の各局の施策についても、前段の部分で触れる程度で良いが、国交省を主語として幅広く官民連携の政策の流れを記載して欲しい。	B
		●PPP/PFI事例の分類は、ファイナンスの有無／ハコモノか・土木か／新設・既設といった切り口で客観的に評価する方法があるのではないかな。	A
		●官民課の取り組みの棚卸しを4種(直轄調査／調査補助／ケーススタディ／啓蒙)で整理。制度改正などの支援形態、関わり方でも分類して欲しい。案件をただリストで並べるのでは不十分。	B
		●自治体が単費でやっている事業は評価の対象外でもよいが、全体の中での位置付けをマッピングして欲しい。	C
		●民間提案とインセンティブのトレードオフなど、官民連携の推進にあたりボトルネックとなっている部分も記載してよいのではないかな。自治体が前向きでない理由には、様々な背景があると思う。わかる範囲でも記載するとよい。	C
		●国交省内でもPPP/PFIの本質が理解されていないのであれば、内部啓発の意味も兼ねて、官民課・各局・自治体等各主体の行っている事例を解説していくということでもよいのではないかな。	C
●事業のプロセスの中で、国がどう関与したかを整理することが大切。事例数があまり多くないので、ファクトベースで丁寧にプロセスを洗って欲しい。深く掘り下げて欲しい。「事実」に語るべきが大事で、個別事例の善し悪しを言う必要は無い。	C		
●今回のレビューの内容は、副産物的に官民連携の推進主体である内閣府等にもフィードバックできるようなものになると良い。	C		
H28.4.22 第38回政 策評価会	上山座長	●最初から、今時のPPP案件だけに絞って評価をした場合、データや対象も少なく、政策評価として狭すぎるのではないかな。	AB
	上山座長	●一般論に徹して、PPPと呼んで一部に光を当てるのではなく、官民連携の全体を扱うべきではないかな。	AB
	上山座長	●運輸政策研究機構がPPP/PFIの包括的な研究レポートを出版しているので、参考にされたい。	AB
	上山座長	●PRE (Public Real Estate) にも触れるべき。	AB
	佐藤委員	●今回の評価の対象分野は、地方自治体のPPP/PFIも含むのか。また、コンセッションが主眼だと思った方が良いのか。	AB
	工藤委員	●テーマの対象設定を明確にする必要性あり。	AB
	佐藤委員	●PFIの効果を検証したいのであれば、過去の事例を振り返る必要があるのではないかな。視点や切り口、どういう点にスコープするかを明確にする必要がある。	C
	加藤委員	●PFIのスコープではなく、PPPという概念であれば、国交省は過去からいろいろな事例に取り組んでいるのではないかな。そういった事例の分析も必要ではないかな。	C
	加藤委員	●国交省に固有のPPP/PFIの潜在的リスクをリストアップできるよう、事例の整理を図ってほしい。	C
	白山委員	●コンセッションや地域ブロックプラットフォームについては、本格的に始まって日が浅いので他の施策を扱うべき	C
上山座長	●自治体のPPPがなぜ進まないのか、すでに分析がかなりされているので、整理が必要。(公債金利や手続きが面倒など)	C	

A
「官民連携」の
定義の明確化

B
官民連携政策課
の施策の位置付け

C
官民連携を推進するに
当たった課題

レビューに取り組むに当たっての委員の主なご意見への対応

A:「官民連携」の定義の明確化

→これまで我が国において実施されてきた「官民連携」は様々であり、幅広に捉えられるものであることを確認する。

B:官民連携政策課の施策の位置付け

→様々な「官民連携」施策がある中、今般、政府として進めている「官民連携」とは何かを明確にするとともに、本レビューの対象とする官民連携政策課の施策について、政府全体の中の位置付けを明確にする。

C:官民連携を推進するに当たっての課題

→これまで実施してきた調査やヒアリングの分析、先導的官民連携支援事業等によって事業化されたもの・されなかったものの分析を通じて、官民連携を推進するに当たっての課題を整理し、今後の方向性につなげる。

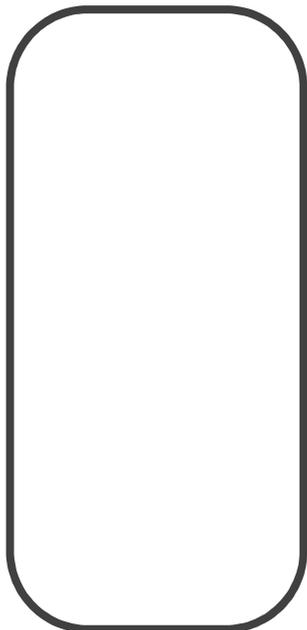
「官民連携」定義の明確化

第2章1にて対応

これまで我が国において実施されてきた「官民連携」は様々であり、幅広に捉えられるものであることを確認する。

様々な官民連携

<公営>



<官民連携による社会資本整備>

【国・地方公共団体における公共施設等の整備・管理等】

(例)

- ・指定管理
(包括的民間委託を含む)
- ・公的不動産の利活用
- ・PFI(BTO,BOT,コンセッション等)
- ・市街地再開発事業等のまちづくり
- ・観光等の拠点づくり 等

<民営化>

【交通事業者・施設管理者】

(例)

- ・JR
- ・NEXCO 等

これまで我が国において実施されてきた「官民連携」は様々。「官民連携」は、公共交通等の公共サービスの民営化から、社会資本整備への民間資金・ノウハウの活用に至るまで、幅広く捉えられる。

(国土交通省組織令(抄))

(官民連携政策課の所掌事務)

第四十二条 官民連携政策課は、次に掲げる事務をつかさどる。

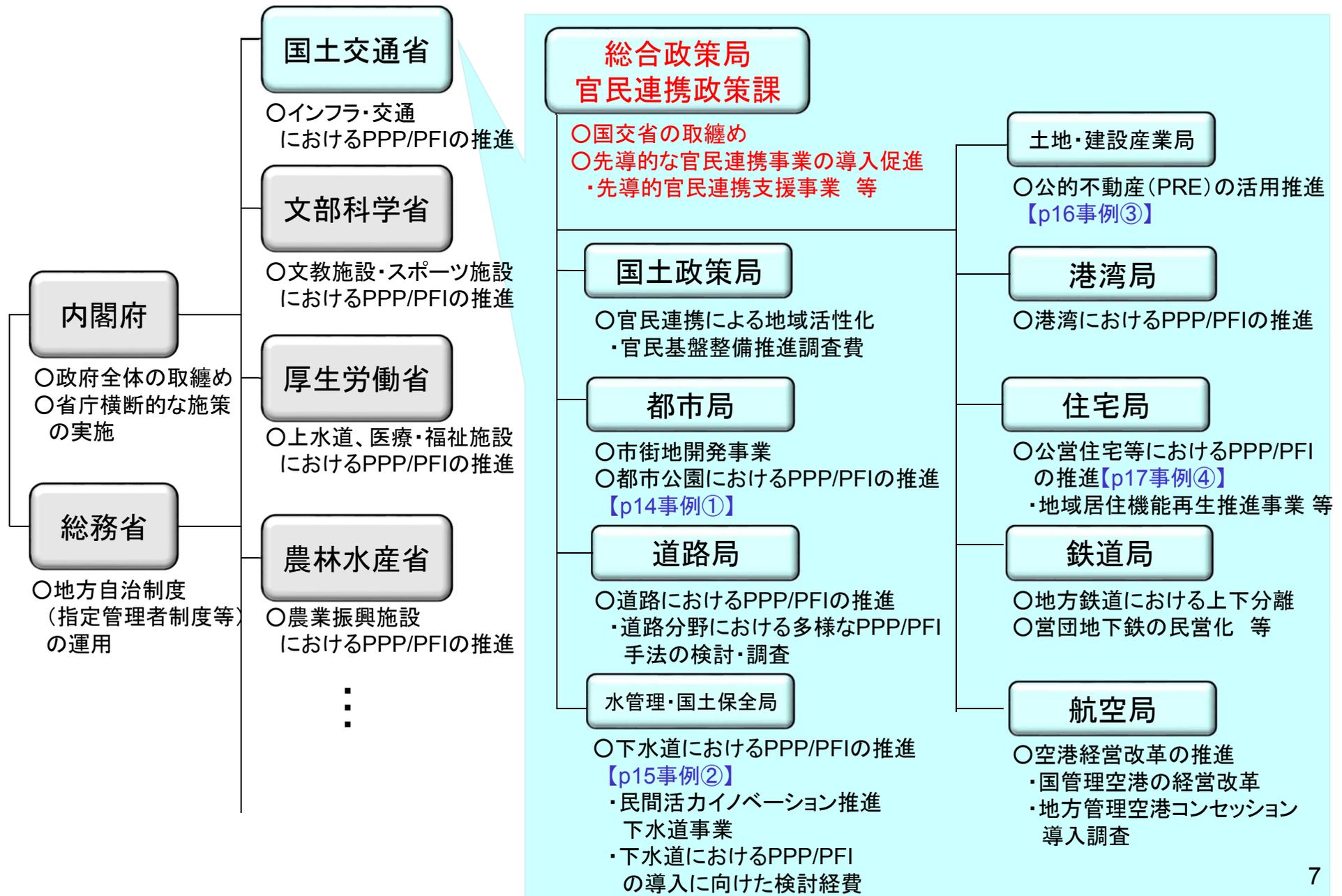
- 一 国土交通省の所掌事務に係る官民の連携による社会資本整備に関する基本的な政策の企画及び立案並びに当該政策を実施するために必要な国土交通省の所掌事務の総括に関すること。
- 二 官民の連携による社会資本の整合的かつ効率的な整備の推進に関すること。

官民連携政策課の施策の位置付け

第2章2にて対応

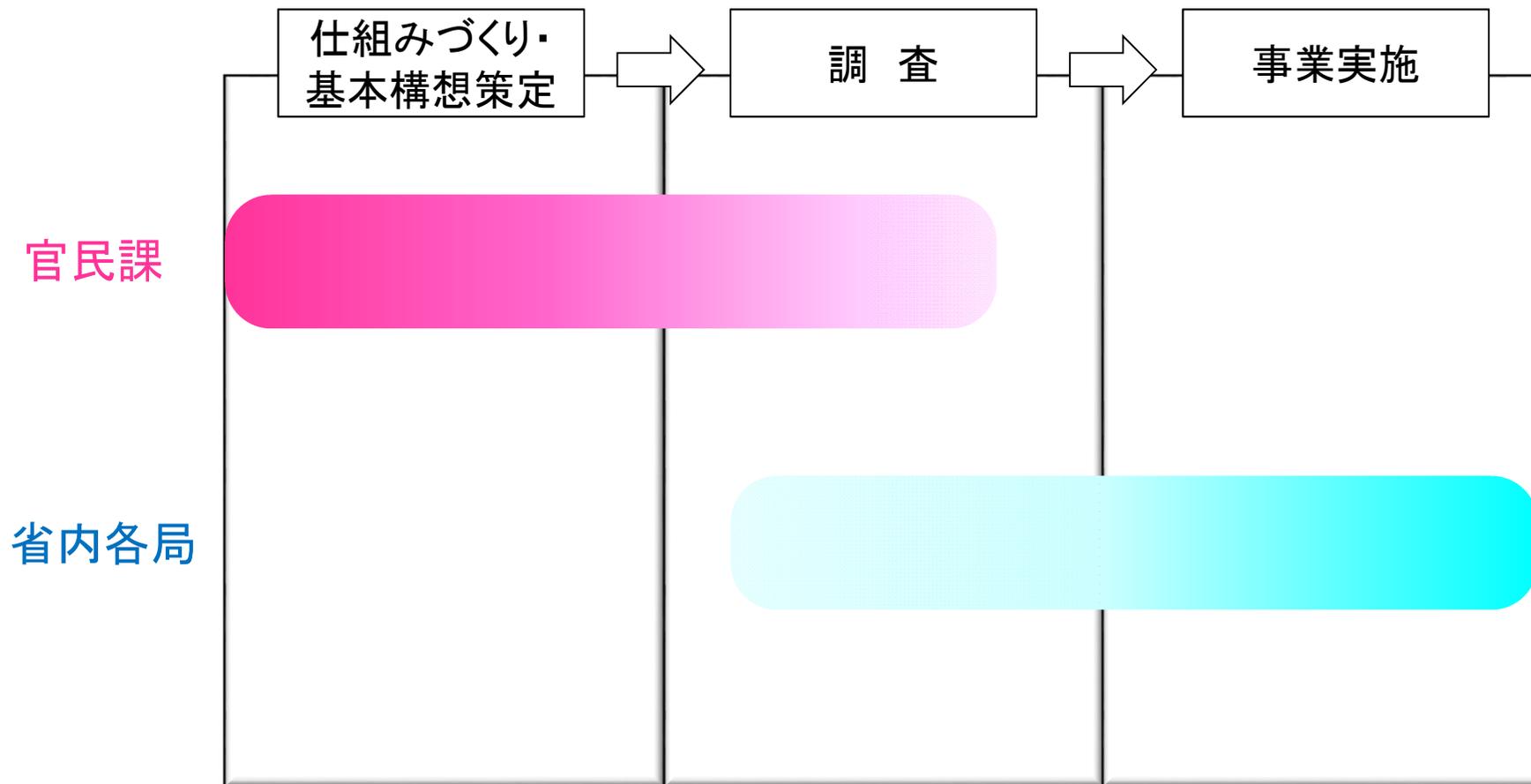
様々な「官民連携」施策がある中、今般、政府として進めている「官民連携」とは何かを明確にするとともに、本レビューの対象とする官民連携政策課の施策の位置付けを明確にする。

政府全体における官民連携政策課の施策の位置付け



国土交通省における官民連携政策課と各局の役割分担

- 官民連携政策課においては、上流において仕組みづくり・基本構想の策定を行うとともに、自治体の導入可能性調査に対する支援等を実施。
- 各局においては、実際に事業化するための調査に対する支援、事業実施に対する支援等を実施。



PFI事業の実施状況（分野別実施方針公表件数）

（平成28年3月31日現在）

分野	事業主体別			合計
	国	地方	その他	
教育と文化（文教施設、文化施設等）	2	143	37	182
生活と福祉（福祉施設等）	0	22	0	22
健康と環境（医療施設、廃棄物処理施設、斎場等）	0	86	3	89
産業（観光施設、農業振興施設等）	0	14	0	14
まちづくり（道路、公園、下水道施設、港湾施設等）	10	76	1	87
安心（警察施設、消防施設、行刑施設等）	9	15	0	24
庁舎と宿舎（事務庁舎、公務員宿舎等）	41	12	4	57
その他（複合施設等）	7	45	0	52
合計	69	413	45	527

（注1）サービス提供期間中に契約解除又は廃止した事業及び実施方針公表以降に事業を断念しサービスの提供に及んでいない事業は含んでいない。

（出典：内閣府HP）

政府として進めている「官民連携」～PPP/PFI推進アクションプランの概要

改定のポイント

- ・平成25、26年度の実績をフォローアップし、**新たな事業規模目標**を設定
- ・コンセッション事業等の**重点分野**に**文教施設**及び**公営住宅**を追加
- ・**時間軸**を定め、**担当府省**を明確にした**具体的施策**

事業規模目標

21兆円(平成25～34年度の10年間) ← 現行目標は10～12兆円

(コンセッション事業:7兆円、収益型事業:5兆円、公的不動産利活用事業:4兆円、その他の事業:5兆円)

PPP/PFI推進のための施策

(1)コンセッション事業の推進

- コンセッション事業**の具体化のため、**3年間の集中強化期間の重点分野**及び**目標**の設定
 - ・同事業に発展し得る事業類型を含めた目標設定
 - ・複数施設の運営を一括して事業化する「**バンドリング**」の推進
 - ・コンセッション事業推進の**ディスインセンティブ**となる制度上の問題の解消
- 将来的にコンセッション事業に発展し得る**収益型事業**について、**人口20万人以上の地方公共団体**で**実施**を目指す

(2)実効ある優先的検討の推進

- 優先的検討規程の策定と的確な運用
 - ・平成28年度末までに、**全ての人口20万人以上の地方公共団体**等において**優先的検討規程**を策定
 - ・実効ある運用のための手引の策定や支援事業の実施
 - ・運用フォローアップと適正化、優良事例の横展開
 - ・上下水道の重点分野における優先的検討の参考となるガイドラインの策定
- 公的不動産利活用事業**について、**人口20万人以上の地方公共団体**で**平均2件程度**の実施を目指す

(3)地域のPPP/PFI力の強化

- 地域プラットフォーム**を通じた案件形成の推進
 - ・平成30年度末までに、人口20万人以上の地方公共団体を中心に全国で**地域プラットフォーム**を**47以上**形成
 - ・地域プラットフォームを活用した**民間提案の仕組み**の検討
 - ・案件形成につながる継続的な運営を前提とした地域プラットフォームの形成支援
 - ・モデル事例等をまとめた運用マニュアルの作成
- PFI推進機構の資金供給機能や案件形成のための**コンサルティング機能**の積極的な活用

コンセッション事業等の重点分野

空港【6件】、水道【6件】、下水道【6件】、道路【1件】(平成26～28年度)
文教施設【3件】(平成28～30年度)
公営住宅※【6件】(平成28～30年度) ※収益型事業や公的不動産利活用事業も含む。

PDCAサイクル

毎年度のフォローアップと事業規模や施策の進捗状況の「見える化」、アクションプランの見直し

▶▶▶ **新たなビジネス機会の拡大、地域経済好循環の実現、公的負担の抑制** → **経済財政一体改革への貢献**
 2020年度までの基礎的財政収支の黒字化に寄与

第二 具体的施策

II 生産性革命を実現する規制・制度改革

2. 未来投資に向けた制度改革

2-3. 公的サービス・資産の民間開放(PPP/PFIの活用拡大等)

(1) KPIの主な進捗状況

《KPI》「10年間(2013年度～2022年度)でPPP/PFIの事業規模を21兆円に拡大する。このうち、公共施設等運営権方式を活用したPFI事業については、7兆円*を目標とする。」

⇒2013年度～2014年度のPPP/PFIの事業規模は、2.4兆円(平成28年3月時点の数値)

*国土交通省注:本事業規模目標期間内に関西国際空港・大阪国際空港のコンセッション事業(推計約5兆円)が含まれる

(2) 新たに講ずべき具体的施策

公共施設等運営権方式については、公共施設等の運営に民間の経営原理を導入することにより、厳しい財政状況の下での効果的・効率的なインフラ整備・運営を可能とするとともに、民間企業に大きな市場と国際競争力強化のチャンスをもたらすことから、「PPP/PFI推進アクションプラン」に新たに掲げられた文教施設(スポーツ施設・社会教育施設・文化施設)(本年度から2018年度までの3年間で3件の公共施設等運営権方式を活用したPFI事業の具体化)や公営住宅(本年度から2018年度までの3年間で6件の「PPP/PFI推進アクションプラン」における3類型*の事業の具体化)を含む数値目標の達成に向けた取組を強化する必要がある。

この目標を前提に、PPP/PFIの重要な柱である公共施設等運営権方式の更なる活用拡大に向けた取組が必要であり、大阪市の水道事業、福岡市のウォーターフロント再開発・公共施設等運営権案件、北海道の複数空港などの先行案件が克服すべき課題に着実に対処することとする。

※公共施設等運営権制度を活用したPFI事業(類型Ⅰ)、収益施設の併設・活用など事業収入等で費用を回収するPPP/PFI事業(類型Ⅱ)及び公的不動産の有効活用を図るPPP事業(類型Ⅲ)。

具体的には、公共施設等運営権方式が対象とする分野を、「空港、文教施設、クルーズ船向け旅客ターミナル施設、MICE施設など国内外訪問客増加等による需要拡大に対応した分野(成長対応分野)」と「有料道路、水道、下水道、公営住宅など人口減少による需要減少等に対応したアセットマネジメントの高度化や新規事業開発が必要な分野(成熟対応分野)」に分類し、以下の取組を行う。

i) 成長対応分野で講ずべき施策

・安全性に配慮することを前提に、国内線の保安区域内への旅客以外の者の入場、同区域への厨房機器等の持込み、国内線と国際線の保安検査の二段階化とCIQ施設の移設を可能とする仕組みの導入又は運用の明確化について検討する。

・国と運営権者間で区分所有されているCIQ施設について、運営権者への所有権移転及び国への貸与を進め、ターミナルビル内の柔軟なレイアウト変更を可能にすることを検討する。

・到着時免税店制度について研究・検討を行う。

・円滑な運航及び安全確保を前提に、制限区域内における工事の時間制限緩和や航空灯火使用可能製品の範囲の明確化について検討する。

・北海道における複数空港の公共施設等運営権方式の活用については、広域的な観光周遊ルート形成などの観光戦略の観点で、一体的な民営化を効率的に進める。

・市管理空港に係る地方交付税措置や補助等に関しては、独立採算型ではない公共施設等運営権方式の活用によっても財政規律が損なわれない形でのイコールフットINGの在り方について検討する。

・案件形成に当たっては、施設単体の公共施設等運営権方式活用の検討に留まらず、複数施設等を対象にした複合的・一体的な同方式活用を検討する。特に、都市部の文教施設については、周辺の他施設も包含した複合的運営を検討する仕組みを導入する。

・クルーズ船向け旅客ターミナル施設等について、公共施設等運営権方式が活用されるよう、海外の事例やユーザーのニーズを踏まえた仕組みを構築する。その際、既存の事業とのイコールフットINGを図るため、既存の制度を公共施設等運営権方式へ適用する仕組みを検討するとともに、指定管理者との二重適用で不要となる手法についても検討する。

・臨港地区における旅客を対象とした商業活動を円滑に進める手法を検討するとともに、MICE施設の周辺環境整備について、必要であれば国家戦略特区等も活用して推進する。

・クルーズ船向け旅客ターミナル施設及びMICE施設については、公共施設等運営権方式を活用したPFI事業の案件数に係る数値目標の設定を行う。

ii) 成熟対応分野で講ずべき施策

・公共施設等運営権方式を成熟対応分野の事業に導入する地方公共団体が、当該事業に有する債務を運営権対価等で繰上償還する際に、同方式の導入を促進する観点から、補償金の免除・軽減やその代替措置について夏までに検討し、本年中に結論を得る。

iii) 分野横断の施策

・今後の案件拡大に向けて、民間企業との対話の場を速やかに設け、投資可能性を高めるため必要な取組に関する意見聴取を行い、本年中にその内容を取りまとめる。

・幅広い分野で公共施設等運営権方式が採用され、従来は民間企業が担っていなかった分野が民間企業に開放されることによって生じる人材ニーズ等を把握し、適切な人材供給が図られ、海外への展開も視野に、適切な産業としての発展がなされるように、必要な環境整備を図る。

・先行案件の横展開を図る上で、地方公共団体間の情報・ノウハウの共有が重要なことから、具体的な案件形成に向けて検討するPPP/PFI地域プラットフォームの取組を推進するとともに、確実な案件形成につながるよう運用を工夫する。

第2章 成長と分配の好循環の実現

2. 成長戦略の加速等

(2) 新たな有望成長市場の創出・拡大

③ PPP/PFIの推進

公共施設等の整備・運営への民間のビジネス機会を拡大するため、国及び人口20万人以上の地方公共団体等における実効ある優先的検討の枠組みの構築・運用、**地域の民間事業者の案件形成力を高めるための地域プラットフォームの形成・活用**、民間資金等活用事業推進機構の活用等により**具体的な案件形成を図り、地域経済の好循環を促していく**。これにより、「PPP/PFI推進アクションプラン」に掲げる10年間(平成25年度から平成34年度まで)の**事業規模目標21兆円を目指す**。

第3章 成長と分配の好循環の実現

5. 主要分野毎の改革の取組

(2) 社会資本整備等

④ PPP/PFIの推進

多様なPPP/PFIを推進するため、「PPP/PFI推進アクションプラン」に掲げる10年間(平成25年度から34年度まで)で21兆円の事業規模目標の確実な達成に向けて、PDCAを徹底するとともに、進捗状況等について「見える化」を図る。**特に、コンセッション事業の活用を拡大するとともに**、国及び人口20万人以上の地方公共団体等において実効ある優先的検討の仕組みを構築・運用することにより、**収益型事業及び公的不動産利活用事業の実現を目指す**。あわせて、**PPP/PFIの実務に携わる人材を育成する**。

さらに、**地域の民間事業者によるPPP/PFI事業の案件形成力を高める地域プラットフォームの形成を推進するとともに**、民間資金等活用事業推進機構の積極的な活用を図る。

「PPP/PFI推進アクションプラン」(平成28年5月18日民間資金等活用事業推進会議決定)

事業類型ごとに以下の目標を達成すること等により、事業規模目標期間(平成25年度から平成34年度までの10年間をいう。以下同じ。)で21兆円の事業規模の達成を目指す。

- (1) 公共施設等運営権制度(コンセッション)を活用したPFI事業 : 7兆円*
- (2) 収益施設の併設・活用など事業収入等で費用を回収するPFI事業等 : 5兆円
- (3) 公的不動産の有効活用など民間の提案を活かしたPPP事業 : 4兆円
- (4) その他の事業類型(業績連動の導入、複数施設の包括化等) : 5兆円

*本事業規模目標期間内に関西国際空港・大阪国際空港のコンセッション事業(推計約5兆円)が含まれる

コンセッション事業の実施状況

H23
関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律

H25
民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律

空港

但馬空港	平成27年1月に事業を開始し、運営事業を実施中。	7件 目標6件(H28d)
関西国際空港 大阪国際空港	平成26年7月に実施方針を公表。平成27年12月にオリックス、ヴァンシエアポートコンソーシアムの新会社(SPC)と実施契約を締結。平成28年4月に事業を開始し、運営事業を実施中。	
仙台空港	平成26年4月に実施方針を公表。平成27年12月に東急前田豊通グループの新会社(SPC)と実施契約を締結。平成28年7月に事業を開始し、運営事業を実施中。	
高松空港	平成30年4月頃の事業開始に向け、平成28年7月に実施方針、9月に募集要項を公表	
神戸空港	平成30年4月頃の事業開始に向け、平成28年9月に実施方針を公表。	
静岡空港	平成31年4月頃の事業開始に向け、平成28年5月からマーケットサウンディングを実施。	
福岡空港	平成31年4月頃の事業開始に向け、平成28年7月からマーケットサウンディングを実施。	

水道

大阪市水道	平成30年4月の事業開始に向け、平成26年11月に実施方針案を公表(平成27年8月に改訂)。	2件 目標6件(H28d)
奈良市水道	平成29年4月の事業開始に向け、平成28年2月に実施方針の条例案を議会に提出。	

下水道

浜松市下水道	平成30年4月の事業開始に向け、平成28年5月に募集要項を公表。	4件 目標6件(H28d)
大阪市下水道	平成27年2月に「大阪市下水道事業経営形態見直し基本方針(案)」を公表しコンセッションの導入に向けた具体的な検討を開始。平成28年7月1日に新会社を設立。	
奈良市下水道	平成29年4月の事業開始に向け、平成28年2月に実施方針の条例案を議会に提出。	
三浦市下水道	平成30年4月の事業開始に向け、平成29年1月頃に実施方針を公表予定。	

H27
国家戦略特別区域法及び構造改革特別区域法の一部を改正する法律

道路

愛知県道路公社	地方道路公社の有料道路事業へのコンセッション導入に向け、平成27年の通常国会において特区法が改正。平成28年8月に前田建設等が設立した新会社(SPC)と実施契約を締結。平成28年10月から運営開始	1件 目標1件(H28d)
---------	--	-------------------------

PPP/PFIの活用事例①<都市公園>

都市公園においては、都市公園法による設置管理許可、地方自治法による指定管理者制度等を活用し、民間企業等と効果的・効率的な管理運営に取り組んでいる。

○設置管理許可(都市公園法第5条)



・スターバックスコーヒージャパン(株)による飲食施設の事例
(福岡市:大濠公園)

○PFI(民間資金等の活用による公共施設等の整備の促進に関する法律:PFI法)



・江の島ピーエフアイ(株)による教養施設(江ノ島水族館)の整備・管理の事例
(湘南海岸公園:神奈川県藤沢市)

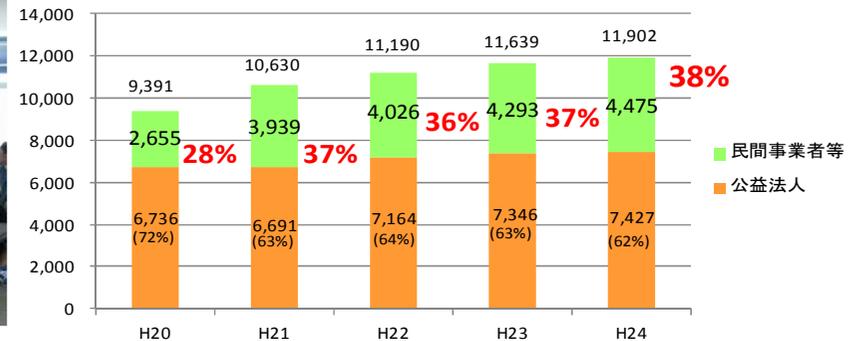


・(株)ローソンによる売店施設の整備・管理の事例
(横浜市:山下公園)



(ローソン内の休憩スペース)

○指定管理者制度(地方自治法第244条の2)



指定管理者制度の導入公園数(平成24年度末現在)

PPP/PFI手法の活用事例②<下水汚泥の有効活用(兵庫県神戸市)>

機密性2

処理場上部空間・バイオガスの有効利用事例：神戸市 垂水処理場



メガソーラーとバイオガスのダブル発電 (H26.3運転開始)

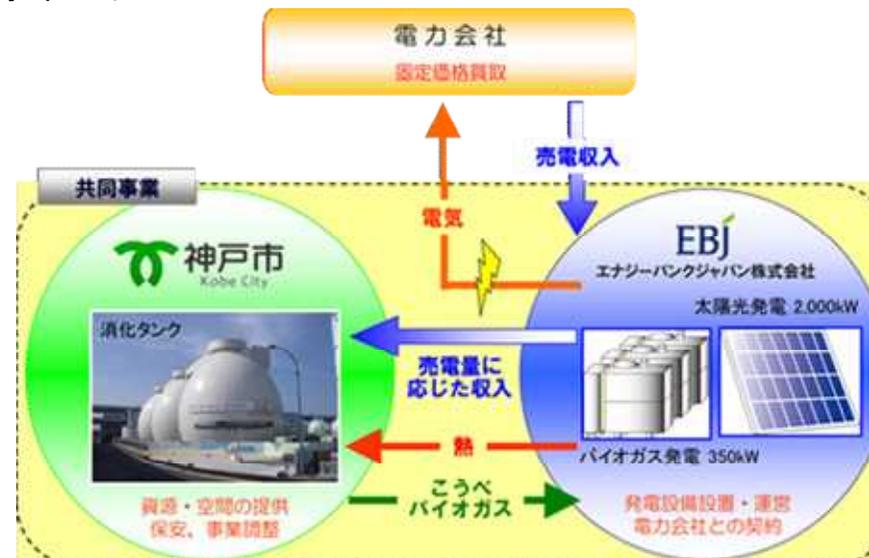
<年間売電収入 約1億7千万円(見込み)>

※上記の約2割が市の収入。

○神戸市は、下水処理場の施設上部空間と下水汚泥処理時に発生するバイオガスを提供。

○民間事業者は太陽光及びバイオガスによる発電事業を行い、売電収入の一部を市に支払う。

<事業スキーム>



<事業の特徴>

- ・メガソーラーとバイオガスの安定したダブル発電事業
- ・神戸市が資源と空間を提供し、民間資金を活用して再生可能エネルギーを創出(神戸市の投資ゼロ、収益重視)
- ・国の再生可能エネルギーの固定価格買取制度を活用(20年間)

神戸市HPより

PPP/PFI手法の活用事例③ <公的不動産の有効活用(宮崎県宮崎市)>

宮崎県及び宮崎市が所有する駅前未利用地を活用し、交通センターとともに新しい拠点的な施設を整備。特定目的会社を設立するとともに、事業用地定期借地権設定契約(20年)を締結。

* 県・市に約4,000万円/年の賃料収入

- 事業者 : 宮崎グリーンズフィア特定目的会社
- 計画概要

項目	概要	
実施主体	宮崎県・宮崎市	
敷地面積	約10,570㎡ (具有地 約6,200㎡、市有地 約4,370㎡)	
事業期間	宮崎県・宮崎市と事業者間で期間20年の事業用定期借地権設定契約を締結 (平成22年2月)	
事業実施手法	公共施設整備	バスターミナル・市営駐車場を市が整備。広場; 民間事業者が整備。他: 民間整備+テナント入居
	民間活用用地	事業用定期借地権による貸付
整備施設	公共	バスターミナル (敷地面積1,570.27㎡)、バス待合所、観光案内施設、公営駐輪場 (約117㎡)、広場 (約3,011㎡)
	民間	宮崎グリーンズフィア番館 (延床面積19,136㎡) 立体駐車場、駐輪場
事業規模	公共	総事業費 (バスターミナル) 約1.3億円
	民間	■ 総事業費約47億円 ■ 土地賃料 県/約2,550万円・年 市/約1,379万円・年 ■ 保証金 土地賃料の年額相当額

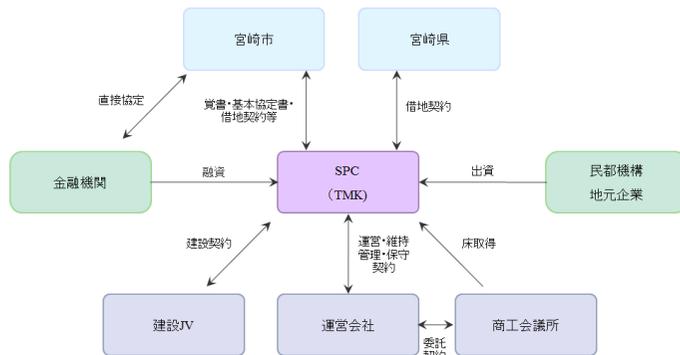
- 外観



- 施設概要



- 事業スキーム



主な効果

- ・宮崎駅前バス停 路線バス: 713便→986便 (H27.5現在) と増加
- ・宮崎駅前バス停発着 高速路線バスは2路線76便→6路線162便 (H27.5現在) と増加
- ・JR宮崎駅の乗車人員が増加 (H22年4370人→H25年4866人)
- ・民間施設(KITENビル)の入居率は約97% (H27.5現在)
- ・各テナント(一部は誘致企業)の就業者は、現在、約810名で将来的には1000名程度になる見込みであり、中心市街地での雇用の場の創出に貢献

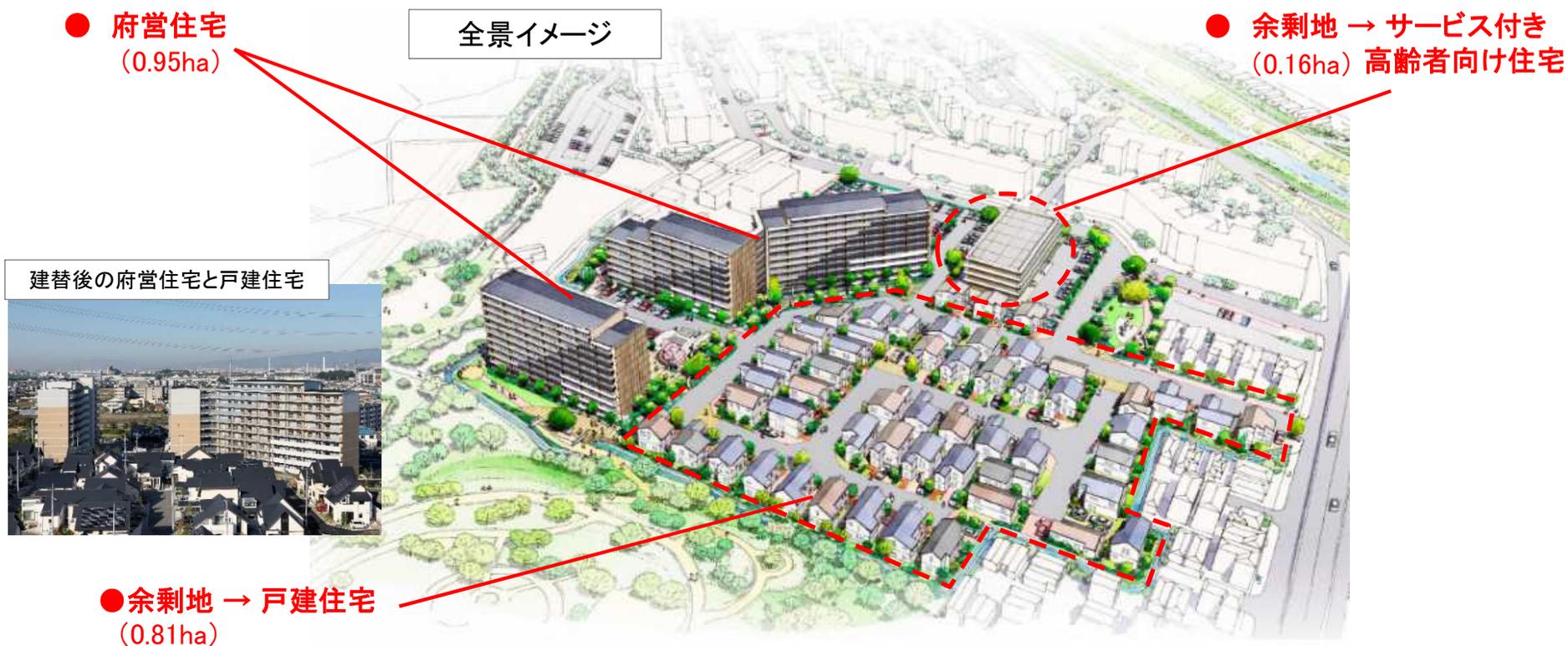
(出典:国土交通省HP、KITEN HP)

PPP/PFI手法の活用事例④<公営住宅建替え(大阪府営枚方田ノ口住宅建替え事業)>

PFI手法を活用し、府営住宅の建替え（建物の高層化）によって創出された余剰地に、地域ニーズに沿って戸建住宅やサービス付き高齢者向け住宅を一体的に整備。

・従前敷地面積	2.36ha	➔	{	・建替後敷地面積	0.95ha	(府営住宅)
				・創出余剰地等面積	1.41ha	(戸建住宅、サービス付き高齢者向け住宅等)
						※市道等 0.44ha を含む

*余剰地活用の対価として約3.2億円が大阪府の収入



レビューの対象施策

**第2章3にて対応
本レビューの対象である官民連携政策課の施策について、概説する。**

国土交通省総合政策局官民連携政策課の主な施策【H23～27年度】

① 官民連携事業の推進に関する検討調査（国土交通省による調査実施）【H23～】

・PPP/PFI 推進のため、共通する課題等について国が調査・検討し、新たな官民連携手法の導入を図る。

② 地域におけるPPP推進の包括的枠組み支援の検討調査（地域プラットフォーム）【H27～】

・官民連携により課題の解決を図る途を模索している自治体に対し、多様な官民連携手法の中から適切な手法を紹介するとともに、検討の体制、手順、情報の助言や、関連する法令、予算の解説等を行う。

共通課題の調査
仕組みづくり

1 先導的官民連携支援事業（地方公共団体による調査への補助）【H23～】

・地方公共団体等に対し、先導的な官民連携事業の導入検討に要する調査委託費を助成。

2 PPPの導入に必要な情報基盤整備支援事業（地方公共団体による調査への補助）【H26～】

・PPP導入判断等に必要となる、公共施設の資産・収益性評価やリスク分析に係る情報基盤の整備を行う地方公共団体等に対し、調査委託費を助成。

個別案件の支援

I 震災復興官民連携支援事業【復興特会】（被災地方公共団体による調査への補助）【H24～】

・被災地の地方公共団体に対し、復興に資する官民連携事業の導入検討に係る調査委託費を助成。

官民連携政策課の主な施策(1 先導的官民連携支援事業)

1 先導的官民連携支援事業 (地方公共団体による調査への補助)

○先導的なPPP/PFI手法の活用を検討する地方公共団体等に対し、導入可能性調査に係る支援を実施する。

(イ)事業手法検討支援型 : 施設の種類の、事業規模、事業類型、事業方式等の面で先導的な官民連携事業の導入や実施に向けた検討のための調査

(ロ)情報整備支援型 : 先導的な官民連携事業の導入判断等に必要な情報の整備等のための調査(H26年度より)

目的・必要性

○厳しい財政状況の中、民間資金・知恵の活用を拡大し、真に必要な社会資本の整備や維持更新を行うことが持続可能な成長に不可欠。

○公共施設等運営権の導入を含む改正PFI法が平成23年11月に施行されるなど、新たな官民連携(PPP)/PFI制度が導入。

効果

○民間資金・知恵を活用することにより、真に必要な社会資本の整備・維持管理等が効率的かつ効果的に実施されるとともに、公的負担の縮減による財政健全化と民間の新たな事業機会の創出等の効果が発揮される。

主な調査事例

調査名	調査主体	年度	型
箕面駅前第一駐車場・駐輪場再整備に係る官民連携調査検討事業	箕面市	H23	(イ)
第二阪奈有料道路の維持管理の包括マネジメント	奈良県道路公社	H23	(イ)
「持続的発展が可能な環境先進都市づくり」に貢献するバイオガス(消化ガス)の精製・都市ガス導管注入事業	豊橋市	H23	(イ)
仙台空港活性化・空港周辺地域開発に関する検討調査	宮城県	H24	(イ)
富士山静岡空港経営体制検討調査	静岡県	H24	(イ)
高松空港運営権委託導入検討調査	香川県	H25	(イ)
西遠流域下水道事業調査	浜松市	H25	(イ)
道路整備特別措置法に基づく有料道路事業に関する検討調査	愛知県道路公社	H25	(イ)
水インフラ施設の拡張型民間委託の検討調査	かほく市	H26	(イ)
西遠流域下水道事業情報整備調査	浜松市	H26	(ロ)
三浦市公共下水道事業におけるコンセッション方式導入可能性調査	三浦市	H27	(イ)
旭川空港運営効率化情報整備調査	旭川市	H27	(ロ)

先導的官民連携支援事業 事業化案件(平成23年度～平成27年度)

先導的官民連携支援事業(平成23年度～27年度)において、調査支援した事業のうち、事業化したものを黄色で着色。(※事業化の状況については精査中)

平成23年度 先導的官民連携支援事業

No.	実施主体	調査名
1	府中市(東京都)	道路施設包括管理検討事業
2	浜松市(静岡県)	公共下水道における包括的民間委託・公共施設等運営権検討事業
3	豊橋市(愛知県)	持続的発展が可能な環境先進都市づくりに向けた貢献するバイオガス(消化ガスの精製・都市ガス導管注入事業)
4	大阪府	民間事業者と連携した持続可能な泉北ニュータウン再生手法検討事業
5	大阪府(大阪府)	大阪府公園パークマネジメント事業及び「もと市立博物館」等の民活用事業
6	真面目市(大阪府)	真面目市第一駐車場・駐輪場再整備に係る官民連携調査検討事業
7	奈良県道路公社	第二版奈良有料道路の維持管理の包括マネジメント
8	阿南市(徳島県)	改正PFI法に基づく公共施設等運営事業方式を採用する緊急避難施設兼おたふ天候型の屋内スポーツ施設運営事業
9	北九州市(福岡県)	西洲州・北九州市間における下水処理水輸出事業
10	佐賀県	有明佐賀空港の民間運営委託検討調査
11	長崎県	長崎港における埠頭運営会社検討事業

平成24年度 先導的官民連携支援事業 補助金交付先

No.	実施主体	調査名
1	青森県	青森空港における公共施設等運営権検討調査
2	宮城県	仙台空港活性化・空港周辺地域開発に関する検討調査
3	古河市(茨城県)	古河総合市「おちなか」道路空間創達の運営管理事業調査
4	佐野市(栃木県)	佐野イランドポート事業計画等調査
5	川崎市(埼玉県)	歴史的・文化的建築物の再生・利活用事業調査
6	鎌倉市(神奈川県)	深沢地域園地跡地周辺総合整備事業民生活手法検討調査
7	静岡県	富士山静岡空港経営体制検討調査
8	国南町(静岡県)	国南町地域活性化・交流・防災拠点整備事業調査
9	大阪府	自律的PPP組織を活用したまち再生手法の検討調査
10	福岡市(福岡県)	博多港中央ふ頭地区におけるターミナル機能強化の検討に係る調査
11	長崎市ほか(長崎県)	「仮称」長崎MICEセンター」整備可能性調査
12	いちき串木野市(鹿児島県)	官民連携による下水汚泥・再生水の有効活用事業調査
13	栃木市(栃木県)	太平山麓エリアの観光拠点まちづくり事業調査
14	高岡市(富山県)	新高岡駅(仮称)周辺整備に係る複合開発及び包括マネジメント事業調査
15	高山市(岐阜県)	官民連携による山間地域の興隆の道ネットワーク整備・運営事業調査
16	静岡市(静岡県)	有度山アートヒル・エリアマネジメントシステム確立検討調査
17	名古屋市長(愛知県)	名古屋駅周辺地下公共空間整備に係る官民連携検討調査
18	三重県市町総合事務組合	公共施設インフラ管理地図・調査の共同整備・運営事業調査
19	西條町(大阪府)	有料道路及びスポーツ関連施設の包括マネジメント型リニューアル検討調査
20	奈良市(奈良県)	上下水道一体での民間活用のあり方検討調査
21	宮崎市(宮崎県)	固定価格買取制度を利用した下水再生可能エネルギー発電事業調査

平成25年度 先導的官民連携支援事業 補助金交付先

No.	実施主体	調査名
1	須知安町(北海道)	観光投資呼び込む国際リゾート地形成推進検討調査
2	弘前市(青森県)	下水道資源を活用した水素製造・販売・供給体制整備検討調査
3	川崎市(埼玉県)	川越駅西口新拠点形成官民連携手法検討調査
4	鎌倉市(神奈川県)	鎌倉市「地域経営型PPP」検討調査
5	大磯町(神奈川県)	大磯町における景観・観光資源の再生・利活用検討調査
6	長野県道路公社	新和道トンネル有料道路の維持改良の包括マネジメント検討調査
7	美濃加茂市(岐阜県)	美濃加茂市がまちづくり地域活性化官民連携手法検討調査
8	下呂市(岐阜県)	森林・林業と連携した道路ネットワーク化検討調査
9	静岡県	富士山を繋ぐ道「美しく使い、賢く守る」包括的マネジメント検討調査
10	浜松市(静岡県)	浜松駅周辺公共施設に係る公共施設等運営事業の導入可能性検討調査
11	愛知県	道路整備特別措置法に基づく有料道路事業に関する検討調査
12	名古屋市長(愛知県)	久屋大再生のための官民連携手法検討調査
13	西尾市(愛知県)	サービスプロバイダ方式のPFI実現可能性検討調査
14	沼賀県	県・市・民間連携による連続型観光・にぎわい機能整備手法検討調査
15	大阪府(大阪府)	下水道管網における官民連携導入可能性に関する検討調査
16	神戸市(兵庫県)	協創による神戸都心の地下公共空間有効活用検討調査
17	川西市(兵庫県)	低炭素型複合施設建設に関するPPP導入可能性調査
18	境港管理組合	境港におけるみなとを核とした官民連携手法検討調査
19	下関市(山口県)	下関港における戦略的な港湾機能強化方策に関する検討調査
20	香川県	高松空港運営権委託導入検討調査
21	北九州市(福岡県)	河川上部空間を活用した且過市場の再整備に係る検討調査
22	大牟田市(福岡県)	産業遺産を核とした交流拠点整備に関する検討調査
23	東川町(北海道)	官民連携による道路の観光資源活用調査
24	新藤原市(千葉県)	官民連携による「道の駅」の防災・防災・防災」検討調査
25	白川村(岐阜県)	世界遺産合掌村の防災・交通・観光・情報」の総合拠点づくり調査
26	浜松市(静岡県)	西遠流域下水道事業調査
27	泉大津市(大阪府)	下水道管網マネジメント手法検討調査
28	山口県	尾山松浦・宇部港における港湾運営のあり方検討事業調査
29	中津川市(岐阜県)	西予市「はちのじ」まちづくり構想検討調査
30	高知県	官民連携による地域の集約に即した津波避難のあり方検討調査
31	福岡市(福岡県)	官民連携による公有地の面的整備と都市機能強化に係る調査

平成26年度 先導的官民連携支援事業 補助金交付先(事業支援型)

No.	実施主体	調査名
1	ふじみ野市(埼玉県)	旧福岡高校跡地活用に向けたマーケットサウンディング調査
2	番志野市(千葉県)	PPP/PFIによる施設の長寿命化と公園の一体的管理事業調査
3	江東区(東京都)	豊洲埠頭内公園等管理運営事業に係る調査
4	町田市(東京都)	都市公園を中心としたエリア開発による地域活性化事業調査
5	横浜市(神奈川県)	江田駅周辺モータリクス官民連携事業調査
6	高山山	北陸新幹線開業後の高山空港活性化のための官民連携事業調査
7	穂穂市(岐阜県)	道の駅を中心とした隣が「者向けコンパクトシティ」整備事業に係る可能性調査
8	白川村(岐阜県)	広域災害時の避難誘導手法に関する官民連携事業調査
9	大津市(滋賀県)	下水道事業および下水道におけるコンセッションを含めた官民連携事業の有効性検討調査
10	四條畷市(大阪府)	四條畷市まちづくり長期計画(教育施設整備計画を含む)事業化検討調査
11	神戸市(兵庫県)	神戸未来都市創造プロジェクトを推進する都市高速ランプの有効活用スキームに関する調査
12	広島県	広島空港経営改革に関する検討調査
13	須崎市(高知県)	下水道施設の更新・包括的運営管理に係る検討調査
14	志志市(熊本県)	庁舎移転に関する官民連携事業調査
15	弘前市(青森県)	景観・観光資源の再生・利活用事業可能性調査
16	つくば市(茨城県)	団地地区における新たな地域拠点創出検討調査
17	成田市(千葉県)	エアポートシティ形成に係る大規模MICE施設等事業化検討調査
18	陸奥市(千葉県)	むつざわスマートウェルネス拠点(仮称)形成のための官民連携手法検討調査
19	かほく市(石川県)	水インフラ施設の拡張型民間委託の検討調査
20	奈良県道路公社	官民連携事業をより効率的・安定的に推進するための実践手法調査
21	玉野市(岡山県)	公共施設等運営権を活用した公園施設整備等事業の事業化検討調査
22	美波町(徳島県)	PPP/PFIによる重点型集約市街地改善事業の可能性等検討調査
23	長洲町(熊本県)	民間企業社宅を公営住宅として有効活用する官民連携事業調査

平成26年度 先導的官民連携支援事業 補助金交付先(情報整備型)

No.	実施主体	調査名
1	帯広市(北海道)	帯広空港管理運営等検討調査
2	番志野市(千葉県)	下水道施設等へのPFI・PPP導入に向けた情報整備調査
3	中津川市(岐阜県)	官民連携による道の駅等収益施設の包括的運営可能性調査
4	浜松市(静岡県)	西遠流域下水道事業情報整備調査
5	香川県	高松空港運営権委託導入事業調査

平成27年度 先導的官民連携支援事業 補助金交付先(事業支援型)

No.	実施主体	調査名
1	八戸市(青森県)	本八戸駅前通り再整備を核とした内丸地区にぎわい創出事業調査
2	秋田県	空港間及び二次交通のネットワーク形成を活かした官民連携手法調査
3	府中市(東京都)	道路施設包括管理検討調査
4	三条市(新潟県)	地域維持型社会インフラ包括的民間委託検討調査
5	上野原市(山梨県)	上野原市広域防災・交流拠点整備における官民連携手法導入検討調査
6	大東市(大阪府)	大東スタイル実現のための官民連携事業可能性調査
7	御所市(奈良県)	道の駅を中心とした隣が「者向けコンパクトシティ」整備に向けた官民連携事業調査
8	宇都市(山口県)	上下水道事業と民営ガス事業の連携による包括的運営管理スキームに係る調査
9	北広島市(北海道)	北広島市総合運動公園等整備運営事業に係る官民連携手法導入検討調査
10	弘前市(青森県)	官民連携による総合的な雪対策等検討調査
11	盛岡市(岩手県)	盛岡市動物公園の官民連携による再生活性化事業調査
12	滝沢市(岩手県)	市道等維持管理業務のエリア区分による官民連携手法検討調査
13	三浦市(神奈川県)	三浦市公共下水道事業におけるコンセッション方式導入可能性調査
14	富士河口湖町(山梨県)	富士河口湖町観光振興・防災拠点整備に係る官民連携手法導入検討調査
15	伊豆の国市(静岡県)	官民連携事業の導入による下水道未普及地域の早期解消に係る調査
16	府中町(広島県)	官民連携手法による防災拠点整備検討調査

平成27年度 先導的官民連携支援事業 補助金交付先(情報整備型)

No.	実施主体	調査名
1	旭川市(北海道)	旭川空港運営効率化情報整備調査
2	行方市(茨城県)	観光施設の一体的更新・運営による広域観光整備に向けた情報整備調査
3	静岡県	富士山静岡空港における公共施設等運営事業関連情報整備調査
4	広島県	広島空港運営権委託導入検討に係る情報整備調査

分野	件数 (うち事業化)	都道府県等 (うち事業化)	
		市区町村 (うち事業化)	
道路	18(5)	5(3)	12(2)
道の駅	5(1)	-	5(1)
下水道	19(6)	-	19(6)
まちづくり	21(6)	3(0)	17(6)
駐車場等	5(3)	-	5(3)
住宅	2(0)	-	2(0)
公園	11(2)	-	11(2)
港湾	7(2)	2(0)	5(2)
空港	13(3)	11(3)	2(0)
観光	6(0)	-	6(0)
その他 (MICE、防災拠点等)	10(2)	-	-
計	111(30)		

※検討の初期段階の支援が多く、事業開始に至るまでに関係者間での調整等相応の時間を要するところから、一定の期間経過後に事業着手となる。

官民連携を推進するに当たっての課題

第3章で対応

これまで実施してきた調査やヒアリングの分析、先導的官民連携支援事業等によって事業化されたもの・されなかったものの分析を通じて、官民連携を推進するに当たっての課題を整理する。

地方公共団体におけるPPP/PFIの取組状況

PPP/PFI推進に当たっての隘路

※ 国土交通省では、全地方公共団体を対象に、PPP/PFIに関するアンケート調査を実施
平成25年10月(1,789団体)・平成28年2月(1,788団体)

○ PPP/PFIを「以前から推進」又は「今後推進予定」の地公体は26%から66%に増加。推進する予定のない地公体が、依然28%存在。

PPP/PFIの推進状況

- ・以前から推進している
- ・今後は推進する予定である
- ・推進する具体的な予定はない
- ・その他

	H25年度 団体数 (割合)	H27年度 団体数 (割合)
・以前から推進している	173 (15%)	341 (31%)
・今後は推進する予定である	120 (11%)	393 (36%)
・推進する具体的な予定はない	745 (65%)	319 (28%)
・その他	100 (9%)	51 (5%)
	(N=1,138)	(N=1,104)

○ PPP/PFIの「専門部署がある」又は「担当部署が決まっている」地公体は39%から47%に増加。約半分の地公体において、依然担当部署が決まっていない状況。

PPP/PFI事業の推進体制

- ・PPP/PFI推進の専門部署がある
- ・PPP/PFIの専門部署はないが担当部署が決まっている
- ・PPP/PFI推進の担当部署は決まっていない
- ・その他

	H25年度 団体数 (割合)	H27年度 団体数 (割合)
・PPP/PFI推進の専門部署がある	16 (1%)	14 (1%)
・PPP/PFIの専門部署はないが担当部署が決まっている	415 (38%)	505 (46%)
・PPP/PFI推進の担当部署は決まっていない	645 (59%)	539 (49%)
・その他	17 (2%)	36 (4%)
	(N=1,093)	(N=1,094)

○ PPP/PFIを推進しない理由は、「ノウハウなし」(81%)、「必要性を感じていない」(40%)が大きな割合を占める。

PPP/PFIを推進していない、または、しない理由(複数回答)

※ PPP/PFIを推進する予定のない地公体を対象に集計。

	H25年度 団体数 (割合)	H27年度 団体数 (割合)
・ノウハウなし	459 (58%)	299 (81%)
・必要性を感じていない	285 (36%)	148 (40%)
・地元受注減少	108 (14%)	50 (14%)
・その他	148 (19%)	30 (8%)
	(N=789)	(N=370)

○ PPP/PFI実施上の課題は、「公共側の事務負担が大きい」(65%)、「事業化までに時間がかかる」(66%)が大きな割合を占める。

PPP/PFIを実施して判明した課題(複数回答)

※ PPP/PFIの実施実績がある地公体を対象に集計。

	H25年度 団体数 (割合)	H27年度 団体数 (割合)
・公共側の事務負担が大きい	32 (47%)	108 (65%)
・事業化までに時間がかかる	31 (46%)	109 (66%)
・定量的・定性的効果なし	4 (6%)	41 (25%)
・地元理解が得られず	2 (3%)	46 (28%)
・その他	23 (34%)	16 (10%)
	(N=68)	(N=165)

地域プラットフォームを活用したPPP/PFI案件形成の支援

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

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

地域プラットフォームのイメージ

地方ブロックプラットフォーム

(注)全国をカバーするよう地方ブロック単位で形成

- ① 産 民間事業者、専門家(コンサルタント、会計士、弁護士等)
- ② 官 地方公共団体(都道府県、市町村)
- ③ 学 大学等
- ④ 金 地方銀行等



地方ブロックプラットフォームの役割

PPP/PFIの案件形成等に係る情報・ノウハウの横展開

- ・セミナー・シンポジウムの開催
- ・実践的研修の実施等

※人口20万人以上の地方公共団体をはじめ広く参加を要請

全国9ブロックで設置・セミナーの実施

・北海道、東北、関東、北陸、中部、近畿、中国、四国、九州で産官学金コアメンバー会議の設置(H27・28年度) (産:36団体、官(自治体):161団体、学:23名、金:68行)

・全国6カ所で優良事例を紹介するセミナーを実施(参加者合計約1,100名)

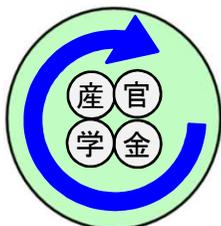


↑ 専門家の派遣や助言等 ↓ 事例報告等



↑ ニーズに幅広く対応 ↓

A県地域プラットフォーム



B市地域プラットフォーム



地域プラットフォームの役割

官民間の対話を通じた地域における官民連携事業の案件形成の推進

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

※案件形成後、地方ブロックプラットフォームにおいて報告

地域プラットフォームの設置

- ・各自治体の要望に基づき順次設置予定

官民連携が進まない要因（地域ブロックプラットフォームでの指摘）

＜自治体の消極性＞

- ・現行組織、職員配置、管理体制
- ・専門家が少なく、リスクを敬遠する傾向から従来手法への執着
- ・長期的視点に立った維持管理を軽視する傾向（老朽化に伴う大きな事故が少ない）
- ・資金調達金利の差
- ・リスク・責任が不明確
（民間は住民サービスが未経験、災害時のリスク分担、事業ごとのガイドラインが必要）
- ・議会、住民からの反発に対する懸念
- ・大手企業が受託する先入観による地元企業からの反発を懸念
- ・民間企業への履行評価が困難

＜民間企業の消極性＞

- ・自治体にノウハウが蓄積され、民間側に乏しい。
- ・単独企業で受託が困難→JVで受託すると利益が分散
- ・価格決定権がない、コストダウンしか収益拡大要素がない
- ・案件形成に時間・費用を要し、先行投資が回収可能か不透明
- ・事業継続の中で契約変更が容易にできない

先導的官民連携支援事業等の評価イメージ

＜事例のフォローアップ＞

以下の事例の進捗状況等を精査する。(各自治体へのヒアリング・アンケート等)

- ・先導的官民連携支援事業
- ・震災復興官民連携支援事業

進捗状況等フォローアップ
事業ごとの要因分析
共通項・特殊要因等の整理

※当初仮説

＜事業化されたものの要因・共通項＞

- ・当施策にて目的を達成するための多様な事業手法を検討することができ、実現に向けたシナリオを整理できた
- ・想定していた手法での実現可能性が検証できた
- ・本件を通じて職員の意識の共有・合意形成が進んだ
- ・当施策がきっかけとなり案件形成が加速した
- ・より詳細な情報を整備することができた

＜事業化されていないものの要因・共通項＞

- ・方向性は決まったものの、実際に案件を進められる人材がない(当初の担当者の異動、ノウハウが属人的等)
- ・PPP/PFIの導入可能性は認められたが、各方面の調整に時間を要している
- ・検討はしたものの実現可能性が乏しいことが判明した
- ・首長等の意思決定者が替わって方向転換した

各々の要因分析等を行い、横展開等含めた施策の改善へつなげる

- ・優良事例等の横展開
- ・各自治体・プロジェクトへのフォローアップの充実 等

自治体へのヒアリング事項

支援案件のセグメント化

	1. 先導的官民連携支援案件のうち 事業化されたもの		2. 先導的官民連携支援案件のうち 事業化されなかったもの
	① 官民連携手法で 事業化	② 当初検討していた手法 と異なる形での事業化	③ 検討中・停滞
支援自治体等への ヒアリング事項	補助の効果等 事業自体の効果 支援の改善点等 事業化までのプロセス	理由等 支援の改善点等	状況把握・理由・原因等 支援の改善点等

支援対象のうち事業化されたものの分析 ①官民連携手法で事業化

「持続的発展が可能な環境先進都市づくり」に貢献するバイオガスの精製・都市ガス導管注入事業(対象箇所:愛知県豊橋市)

事業内容、経緯

中島処理場の下水道汚泥処理システムに、し尿・浄化槽汚泥や生ごみ等の未利用バイオマス資源を共同処理する嫌気性消化施設(メタン発酵施設)を導入し、再生可能エネルギーであるバイオガスを発生させ、有効利活用を行う事業。

- ・平成22年度 民間事業者の提案を受け、国土交通省の調査事業に応募したが、東日本大震災の影響により調査事業そのものが中止
- ・平成23年度 国土交通省からの紹介により、本支援事業に応募、採択
- ・平成24年度 調査結果をもとに市内部で基本計画の策定、事業スキーム等の再検討
- ・平成25年11月 実施方針の公表
- ・平成26年4月 募集要項等の公表、同年12月事業契約の締結

調査の結論・現在の状況

○調査の結論

・VFMや市・民間事業者双方のメリット・デメリットを整理した結果、「サービス購入+運営権型」「運営権型」PFIの評価が高いと結論づけた。

○現在の状況(実際のスキーム)

- ・新設する施設であること、産業廃棄物を扱う可能性も含めた事業の性質などから、コンセッションはそぐわないと判断し、サービス購入型・BTO方式のPFI事業として実施することとした。
- ・バイオガス及び発酵後汚泥の利活用方法について、民間事業者の独立採算による自由な提案を求めた点にスキームの特徴がある。

今後の見通し

- ・平成29年5月 試運転開始予定
- ・平成29年10月1日 運営開始予定(事業期間 20年間)
※試運転の開始に向け、バイオマスとしての生ごみ収集量を確保するため、生ごみ分別・収集に関する広報活動や市民向け説明会等の取組を進める必要がある。

施設の概要

施設管理者:愛知県豊橋市上下水道局
施設名:中島処理場
施設規模:処理能力 117,500m³/日

本支援事業の効果と改善点

○効果

- ・100%の補助があることで、一般財源と合わせて必要な調査ができた。本事業を進める大きなきっかけとなった。
- ・結果的に、VFM55%を実現するPFI事業を実施することができた。

○改善点

- ・調査期間が9月～翌年3月と短い。翌年度予算に予算を計上できるタイミングで調査事業が決定し、調査期間が4月～翌年3月となるのが理想的。

その他課題・要望

- ・本支援事業の取りまとめ後、内部職員のみで事業スキームの再検討等を行ったが、専門知識が不足しており、特にVFMの算定が困難であった。PFIの経験のある自治体でも専門家派遣等が利用できるとよい。
- ・下水道部局と環境部局に跨る事業であり、補助金に関する国への相談に時間がかかった。

支援対象のうち事業化されたものの分析 ②官民連携以外の手法で事業化

博多港中央ふ頭地区におけるターミナル機能強化の検討に係る調査（対象箇所：福岡県福岡市）

事業内容、経緯

- ・アジアの経済発展に伴う中間所得者層の拡大等により、アジア地域におけるクルーズ需要は爆発的に拡大する様相を呈しており、平成24年、福岡市の博多港では10万トンを超える大型クルーズ船が寄港し、外航クルーズ寄港回数は91回を数え日本一となっている。
- ・クルーズを通じたアジアとの新たな交流のステージを迎える中、本調査では、中央ふ頭地区における港湾機能の強化、旅客ターミナルの増強やそれを核としたにぎわいづくりについて官民連携手法の導入可能性の検討を行った。
- ・平成24年8月 博多港長期構想
- ・平成25年3月 本調査実施

施設の概要

平成24年のクルーズ寄港状況

○クルーズ客船寄港数：112回（うち外航：91回，内航：21回）

上記のクルーズ寄港状況、及び今後の更なる増加を見込み、下記の4ケースのクルーズセンターの整備を検討した。

CASE1	延床面積	13,000㎡	RC
CASE2	延床面積	13,000㎡	SRC
CASE3	延床面積	8,000㎡	RC
CASE4	延床面積	8,000㎡	SRC

調査の結論・現在の状況

○調査の結論

- ・不定期航路であるクルーズを扱うターミナルである特性や、収入構造や租税公課等の諸条件から想定されるスキームについて定性的な考察と試算を行った。
- ・検討の結果、十分なVFM等が見込まれなかったことに加え、早期整備の要請が強かったことから、従来手法を含めて最適な手法の検討を行うこととした。

○現在の状況

- ・クルーズセンターについては、直轄工事にて整備、平成27年春、運営開始。
- ・運営は当初、暫定的に市が直営し、その後平成28年度から指定管理者を導入。
- ・現在、中央ふ頭全体の管理運営手法について、検討を行なっているところ。

今後の見通し

- ・中央ふ頭全体の計画については、ウォーターフロント地区再整備構想を策定。クルーズセンターに加えての旅客船ターミナルビルの再整備、MICE施設の整備・運営等をコンセッションを含む内容で検討中。

本支援事業の効果と改善点

- ・急遽の検討が必要であったところに、十分な予算が付いたことから、十分な調査が実施できた。

支援対象のうち事業化されていないものの分析 ③検討中

世界遺産合掌街道の防災・交通・観光・情報の総合拠点づくり調査(対象箇所:岐阜県白川村)

事業内容、経緯

世界文化遺産合掌造り集落同士を繋ぐ合掌街道(国道156号・304号)の「道の駅」や「JR城端駅」など主要施設間や沿線を対象に防災機能や交通機能、観光機能、情報機能などについて、一元的に担う組織を白川村(岐阜県)、南砺市(富山県)によって設置する。

道路管理、防災施設管理、防災情報管理、スポットにおける通信設備・総合案内板等の管理、周遊ルートの設定とシャトルバスの運行について包括的に民間事業者へ委託する。

施設の概要

国道156号(岐阜県白川村全域～富山県南砺市下梨)及び国道304号(富山県南砺市下梨～南砺市城端)までの区間(通称、合掌街道)、総延長83kmを対象とする。沿線の主要施設は、世界文化遺産(白川郷・五箇山の合掌造り集落)、道の駅(上平、白川郷、飛騨白山)、JR城端駅等



調査の結論・現在の状況

○調査の結論

本事業範囲が多岐に渡り、事業期間も長期となるため、協議会がマネジメントや事業実施に係る権限を有した方が望ましいこと等から、地方自治法に基づく法定協議会(仮 合掌風景街道市村連携組織)として設置し、同協議会が民間事業者に対して維持管理を包括委託する(整備は別途、個別に発注)。

○現在の状況

岐阜県や富山県、南砺市や白川村と行政間を跨ぐため、調整がスムーズに進んでいない。

今後の見通し

現在、地域公共交通網形成計画に向けた協議会等の設置を模索中。ただし、県境を跨ぐことによって両県との調整が発生するほか、情報配信管理に関する費用負担について地域の関係者に温度差があり、調整が難航している。さらに、需要に関しても見通しが不透明であることから、交通事業者の参入可能性についても目途が立たない状況である。

本支援事業の効果と改善点

・県境、及び市村を跨ぐ事業であり、調査費を予算化するにあたって調整が困難であったが、本支援事業は100%補助であったことから、速やかに調査を実施することができた。

＜支援の効果＞

自治体の調査予算としては大規模であり、国100%補助(裏負担なし)で広範な調査ができるため地方自治体の評価は全般的に高い。

- ・支援事業が呼び水となって、一般財源と合わせて必要な調査につながった(A市)。
- ・100%補助であることから、庁内や関係機関との調整が迅速に進み、スピーディな検討が実現した(B市、C市、D村、E市)。
- ・一般財源では実現困難な総合的な調査を実現できた(F町)。

＜支援の課題＞

交付手続きの都合上2次募集では十分な時間が取りにくい点や次年度以降の調査費が確保困難という点が課題として挙げられている。

- ・先導補助(2次)では調査期間が9月頃～翌年3月と短い(A市)。
- ・翌年度以降は自治体の単費で進める必要があるが、予算確保が難しく、支援がほしい(F町、D村)。
- ・他の自治体の事例等も踏まえて検討したい(F町、D村)。

＜事業化されていない事例の要因＞

検討の結果、以下の2つに大別される。

①事業性がない(民間参入が困難)との結論となっている例が多い。先導的なスキーム等は、検討の結果、当初の期待ほどの効果は得られないことがわかり従来手法を選択することも伺える。

- ・サウンディングの結果、参画する事業者の目処が立たず直轄事業とすることとした(C市、F町)。

②そのほか、他の事業者との調整の都合上、思うように事業が進まない状況(外的要因)により停滞してしまう事例が見られる。

- ・事業を推進するためには、情報配信事業等に関して地域の関係機関の財政負担が生じるが、事業が県境を跨ぐことから、複数の行政機関の調整が難渋している(D村)。

今後必要な取組み

支援先のより一層のフォローアップ
(適切な場の設定、関係制度等の紹介)

過年度の補助事例等の体系化と横展開

課題の整理

	主な課題
政府全体	<ul style="list-style-type: none">・自治体、地元企業ともにノウハウ・人材が不足・自治体の事務負担が大きい・住民、議会への対応・地元企業の参入機会の喪失に対する懸念 等
官民連携政策課	<ul style="list-style-type: none">・他の自治体への横展開・優良事例や調査成果などこれまでに蓄積したノウハウの整理・支援後から事業化までのフォローが必要・知識の体系的整理 等
他部局	...

今後の方向性

第4章にて対応

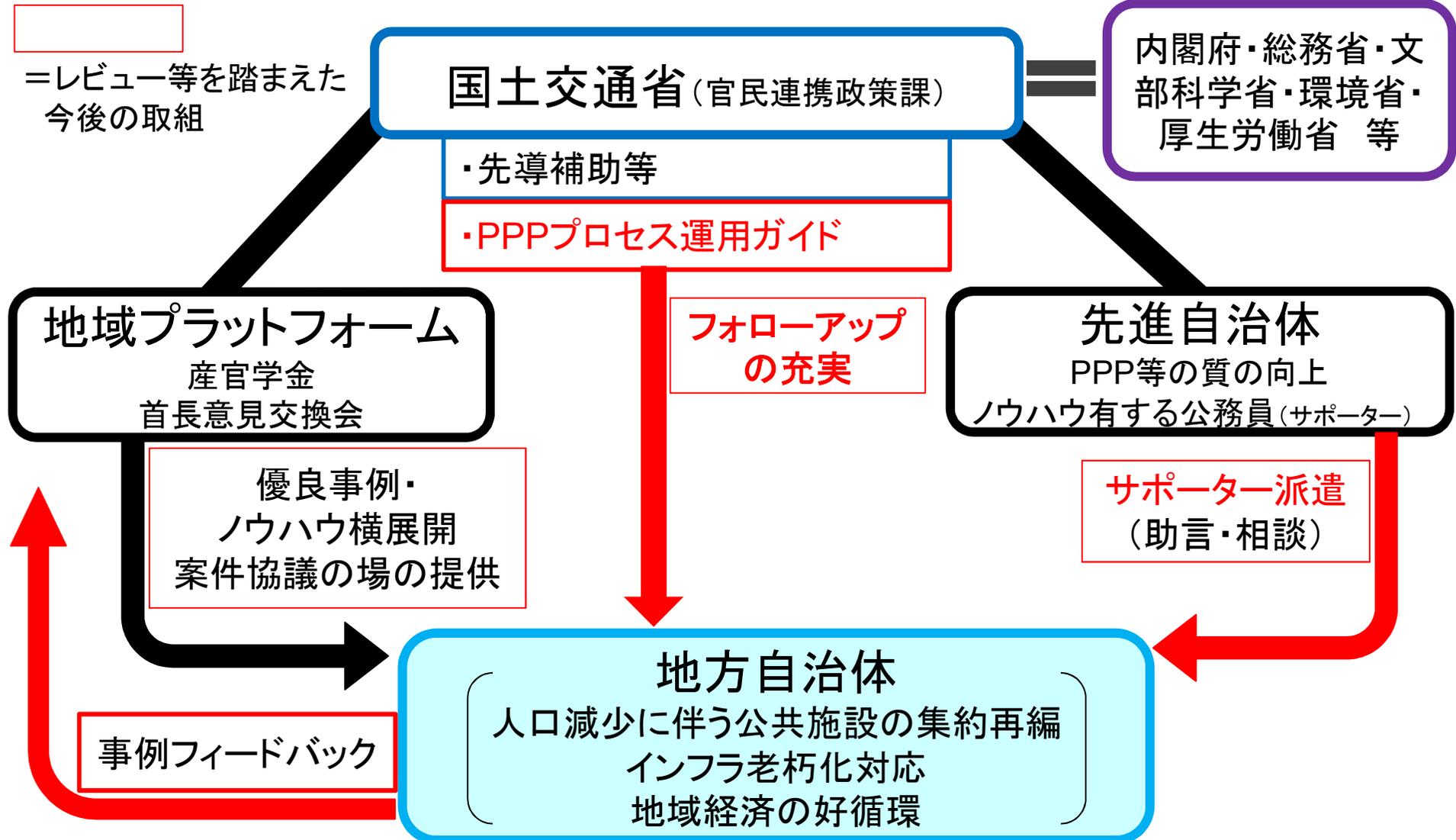
第3章で整理した課題を踏まえて、今後の方向性を検討する。

官民連携施策のあり方～課題と方向性の整理～

	主な課題	対応の方向性
政府全体	<ul style="list-style-type: none"> ・自治体、地元企業ともにノウハウ・人材が不足 ・自治体の事務負担が大きい ・住民、議会への対応 ・地元企業の参入機会の喪失に対する懸念 等 	<p>内閣府と連携して以下の取組を実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域プラットフォームを通じた事例・ノウハウの横展開の更なる充実 ・先進自治体公務員の派遣（サポーター制度） ・官民連携手法導入時の官民対話に関する運用ガイドの作成
	<p>官民連携政策課</p> <ul style="list-style-type: none"> ・他の自治体への横展開 ・優良事例や調査成果などこれまでに蓄積したノウハウの整理 等 ・支援後から事業化までのフォローが必要 ・知識の体系的整理 等 	
他部局

今後の方向性～取り組むべき具体的施策(仮説)

地域の課題を解決する優良事例を創り出し横展開するためのパートナーシップを確立する。



官民連携の推進

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 官民連携政策

1. 「官民連携」の定義

- ・ これまで我が国の国土交通省分野において実施されてきた「官民連携」は様々であり、公共交通等の公共サービスの民営化から、社会資本整備への民間資金・ノウハウの活用に至るまで、幅広く捉えられるもの。

2. 官民連携政策課の施策の位置付け

(1) 政府として進めている官民連携

- ・ 今般、政府が策定した「PPP/PFI 推進アクションプラン」等による官民連携は、「公共施設等の整備・運営に民間の資金や創意工夫を活用すること」により「新たなビジネス機会を拡大し、地域経済好循環を実現するとともに、公的負担の抑制を図り、国及び地方の基礎的財政収支の2020年度までの黒字化を目指す経済・財政一体改革に貢献」と位置付けられている。

(2) 官民連携政策課の施策の位置付け

- ・ 国土交通省と内閣府など各府省庁との関係、国土交通省内における官民連携政策課と各局との関係を整理し、政府全体における官民連携政策課の施策の位置付けを明確にする。

3. 官民連携政策課の施策

- ・ 本レビューの対象とする官民連携政策課の施策について概説する。

第3章 評価

1. 分析・評価

(1) これまでに実施した調査及びヒアリングからの分析・評価

- ・ これまでに実施した調査や地域プラットフォームにおける意見について分析・評価する。

(2) 補助事業(先導補助、震災補助)の分析・評価

- ・ 過年度(H23年度～H27年度)の補助事業の概要や具体的取組み、支援案件の事業化の実態等について分析・評価する。

2. 課題の整理

- ・ 1. から官民連携事業の推進に当たっての課題(ボトルネック等)を整理する。

第4章 今後の方向性

1. 官民連携施策のあり方

- ・ 第3章2にて整理された課題（ボトルネック等）を解決していく施策のあり方について述べる。

2. 取り組むべき具体的施策

- ・ 具体的な施策について述べる。（①プラットフォーム ②サポーター制度 ③首長意見交換会④PPP 導入プロセス運用ガイド 等）

3. まとめ

(評価書の要旨)

テーマ名	官民連携の推進	担当課 (担当課長名)	官民連携政策課 課長 鈴木章一郎
評価の目的、 必要性	<p>政府全体の取組として、「PPP/PFI 推進アクションプラン」(平成 28 年 5 月 18 日民間資金等活用事業推進会議(総理が会長、全閣僚が委員)決定)が策定され、公共施設等運営権制度(コンセッション)の活用、収益施設の併設・活用など事業収入等で費用を回収する収益型事業の推進、公的不動産の利活用事業など、多様な PPP/PFI の取組を通じ、10 年間(平成 25 年~34 年)で 21 兆円の PPP/PFI の事業規模の達成を目指すという目標が新たに掲げられた。これは、同期間で 12 兆円規模であった従来の目標を大きく上回るものである。</p> <p>このような状況の中で公共事業の大宗を占める国土交通省所管事業についても官民連携を一層強力に推進する必要があるため、国土交通省の官民連携政策を点検・評価し、官民連携政策の一層の推進に向けた課題の抽出、今後の基本的方向性の提示を行う。</p>		
対象政策	<p>これまで我が国の国土交通省分野において実施されてきた「官民連携」は様々であり、公共交通等の公共サービスの民営化から、社会資本整備への民間資金・ノウハウの活用に至るまで、幅広く捉えられる。</p> <p>今般、政府が策定した「PPP/PFI 推進アクションプラン」等による官民連携は、「公共施設等の整備・運営に民間の資金や創意工夫を活用すること」により「新たなビジネス機会を拡大し、地域経済好循環を実現するとともに、公的負担の抑制を図り、国及び地方の基礎的財政収支の 2020 年度までの黒字化を目指す経済・財政一体改革に貢献」と位置付けられている。</p> <p>今回の対象政策については、政府として進めている「PPP/PFI 推進アクションプラン」に基づく各政策のうち、国土交通省所管の社会資本整備に係る多様な官民連携に関する導入調査をはじめとする官民連携政策課の政策とする。</p>		
政策の目的	<p>国土交通省所管の社会資本整備に係る多様な官民連携のより一層の推進のため。</p>		
評価の視点	<p>官民連携の政府の目標・計画の状況から評価する。</p> <ul style="list-style-type: none">・「PPP/PFI 推進アクションプラン」・「日本再興戦略 2016」・「経済財政運営と改革の基本方針 2016」		
評価手法	<ul style="list-style-type: none">・国土交通省所管の社会資本整備における PPP/PFI 導入実績を整理する。・これまでの調査やヒアリングの分析、過年度(H23 年度~H27 年度)の支援によって事業化されたもの・されなかったものの分析を通じて、官民連携を推進するに当たっての課題を整理する。		

評価結果	現在上記手法にて施策等を評価・分析中。
政策への 反映の方向 (想定方向 性)	<ul style="list-style-type: none">・整理された課題を分析し、既存施策の改善につなげるとともに、様々な課題を解決していく施策のあり方について検討し、具体的な施策に反映させる。
第三者の 知見の活用	<ul style="list-style-type: none">・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。・地域プラットフォームの有識者の意見等も活用する。
実施時期	平成 27 年度～平成 28 年度

第39回政策評価会 政策レビュー 「LCCの事業展開の促進」

平成28年10月14日
航空局

1. 政策の概要
2. LCC現状の分析
3. 主な課題と今後の取り組み

1. 政策の概要

(1) LCCの概要

(2) 政策の取組状況

2. LCC現状の分析

3. 主な課題と今後の取り組み

ビジネスモデル

- 短距離かつ直行便を主体とする運航形態
- 主要空港の周辺空港の利用
- 空港滞在時間の短縮や機材回転率の向上
- 販売コストの削減・サービスの簡素化
- 小型の単一機材使用による整備コスト削減



低コスト運航、低運賃サービスの実現

お盆期 (H28. 8/1-8/16)

通常期 (H28. 8/17-8/31)

(円) 0 10,000 20,000 30,000 40,000 50,000 0 10,000 20,000 30,000 40,000 50,000



(※1) ■ FSA: ANA(全日本空輸), JAL(日本航空), JTA(日本トランスオーシャン航空) ■ LCC: JJP(ジェットスター・ジャパン)

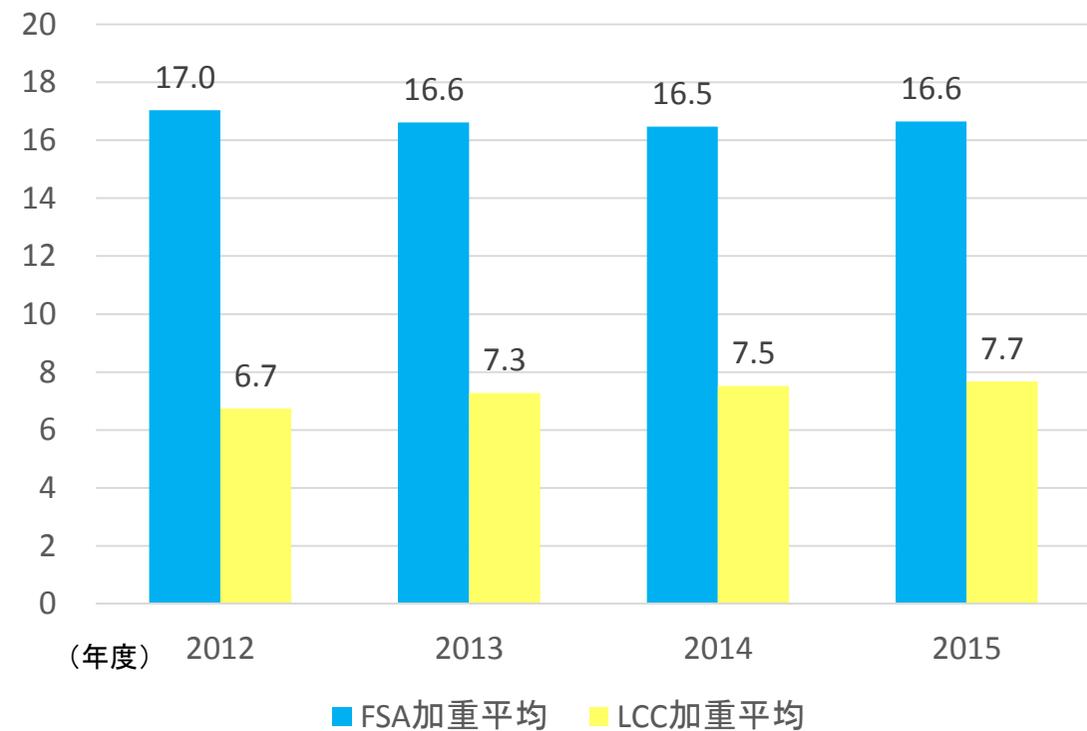
(※2) ■ FSA: ANA, JAL, JTA, ADO(エア・ドゥ), SKY(スカイマーク), SNJ(ソラシドア), SFJ(スターフライヤー) ■ LCC: JJP, APJ(ピーチアビエーション)

LCCの輸送人員・人キロあたり旅客収入は、FSAの約二分の一である

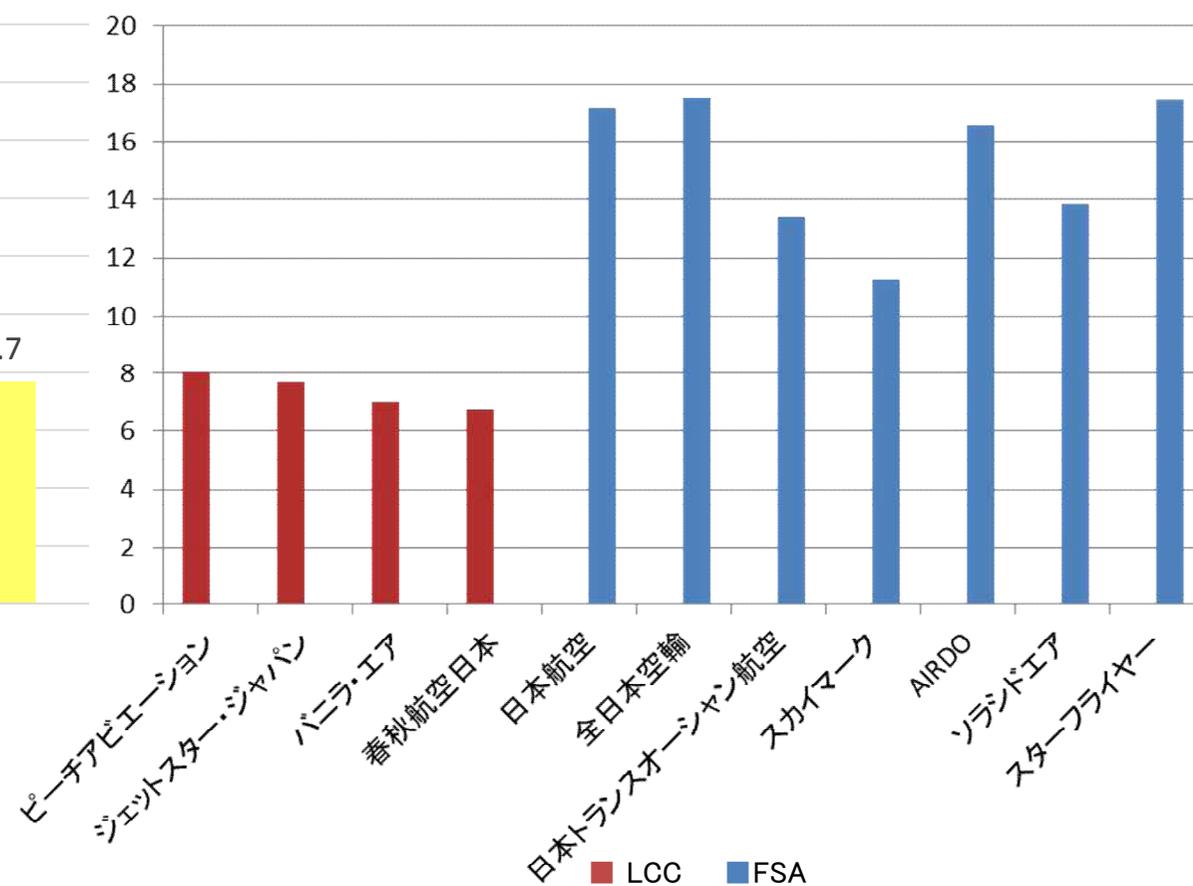
輸送人キロあたり旅客収入(全体)

輸送人キロあたり旅客収入(航空会社別) ※平成27年度

(円/人・Km)

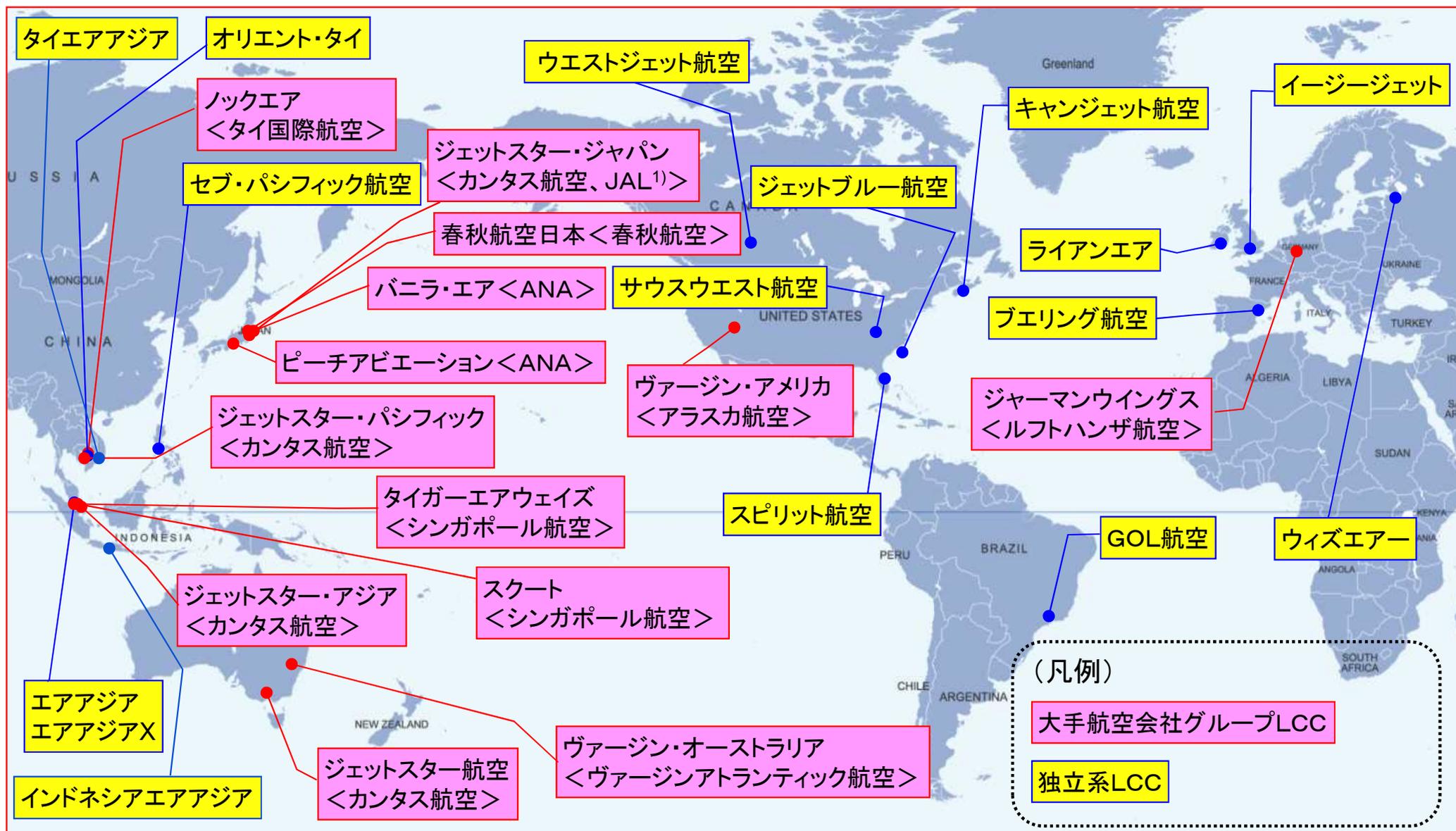


(円/人・Km)



注「日本航空」は、日本航空、ジェイエアの合計。「全日本空輸」は、全日本空輸、ANAウイングスの合計
春秋航空日本は2014年8月1日より運航開始

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



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

我が国への外航LCC（低コスト航空会社）の就航状況

〈第2章-1-(3)〉

定期便 (15社)

(2016.9月上旬)

国・地域	航空会社	乗入年月日	日本就航路線	備考
韓国 	济州航空	09年3月20日	仁川＝成田・関西・中部・新千歳・福岡・那覇 釜山＝関西・福岡 金浦＝関西	
	エアプサン	10年3月29日	釜山＝成田・関西・新千歳・福岡 大邱＝福岡	アジアナ航空46%出資
	ジンエアー	11年7月15日	仁川＝成田・関西・新千歳・福岡・那覇 釜山＝関西・那覇	大韓航空100%出資
	イースター航空	11年5月5日	仁川＝成田・関西・福岡・那覇 釜山＝関西	
	ティーウェイ航空	11年12月20日	仁川＝成田・関西・新千歳・福岡・大分・佐賀・那覇 大邱＝関西＝グアム 大邱＝成田・福岡	
	エアソウル	(16年10月7日予定)	仁川＝静岡・高松	アジアナ航空100%出資
中国 	春秋航空	12年6月23日	上海＝羽田・関西・新千歳・旭川・茨城・高松・佐賀 蘭州＝上海＝関西 銀川＝常州＝中部 鄭州＝揚州＝関西 重慶＝関西＝天津 天津＝関西＝重慶 青島＝関西＝重慶 重慶＝関西＝青島 武漢＝関西＝青島 青島＝関西＝武漢 武漢＝関西＝天津 天津＝関西＝武漢 西安＝関西＝揚州＝鄭州 鄭州＝揚州＝関西＝福州 福州＝関西＝西安 福州＝関西＝長春 鄭州＝関西＝西安 長春＝関西＝揚州＝鄭州 刀朴＝石家荘＝中部＝寧波 貴陽＝中部＝上海 上海＝中部＝貴陽 寧波＝中部＝貴陽 上海＝中部＝石家荘＝刀朴 刀朴＝石家荘＝中部＝上海 銀川＝常州＝中部＝ハルビン ハルビン＝中部＝合肥 合肥＝中部＝常州＝銀川	
香港 	香港快運航空	13年11月8日	香港＝羽田・成田・関西・中部・広島・高松・福岡・鹿児島・石垣	
台湾 	タイガーエア台湾	15年4月2日	台北＝羽田・成田・関西・中部・函館・仙台・岡山・福岡・那覇 台北＝成田＝高雄 台北＝関西＝高雄	
	Vエア	15年12月15日	台北＝羽田・関西・中部・福岡・那覇	16年9月末運休予定
シンガポール 	ジェットスター・アジア航空	10年7月5日	シンガポール＝台北＝関西 シンガポール＝マニラ＝関西 シンガポール＝バンコク＝福岡	カンタスグループ 49%出資
	スクート	12年10月29日	シンガポール＝台北＝成田 シンガポール＝高雄＝関西 シンガポール＝ドンムアン＝成田 シンガポール＝ドンムアン＝関西	シンガポール航空 100%出資
マレーシア 	エアアジアX	10年12月9日	クアラルンプール＝羽田・関西・新千歳	エアアジア16%出資
フィリピン 	セブ・パシフィック航空	08年11月20日	マニラ＝成田・関西・中部・福岡 セブ＝成田	
タイ 	タイエアアジアX	14年9月1日	ドンムアン＝成田・関西	エアアジアX49%出資
オーストラリア 	ジェットスター航空	07年3月25日	ケアンズ＝成田・関西 ゴールドコースト＝成田 メルボルン＝成田	カンタスグループ 100%出資

※出資比率は経営許可申請時点

我が国LCC事業の概要

○平成24年より、我が国においてもLCCが事業参入している。
 ○平成27年度の国内線におけるLCC旅客シェアは10.0%となっている。

(2016.9.30)

会社名	Peach Aviation(株)	バニラ・エア(株)	ジェットスター・ジャパン(株)	春秋航空日本(株)	エアアジア・ジャパン(株)
主要株主	<ul style="list-style-type: none"> ANA ホールディングス 38.7% First Eastern -Aviation Holding Limited 33.3% 産業革新機構 28.0% 	<ul style="list-style-type: none"> ANA ホールディングス 100% 	<ul style="list-style-type: none"> カンタスグループ 33.3% JAL 33.3% 三菱商事16.7% 東京センチュリーリース16.7% <small>※比率は議決権ベース</small>	<ul style="list-style-type: none"> 春秋航空股份有限公司 33.0% 他 	<ul style="list-style-type: none"> AirAsia Investment 33.0% 楽天 18.0% ノビアホールディングス 18.0% アルペン 18.0% フィンテック グローバルトレーディング 13.0% 他 <small>※比率は議決権ベース</small>
拠点空港	関西国際空港、那覇空港 仙台空港(2017年夏)	成田国際空港	成田国際空港、 関西国際空港	成田国際空港	中部国際空港
使用機材	エアバスA320型機(180席)	エアバスA320型機(180席)	エアバスA320型機(180席)	ボーイング737型機(189席)	エアバスA320型機(180席)
運航開始	平成24年3月1日	平成25年12月20日	平成24年7月3日	平成26年8月1日	平成29年初旬(予定)
運航路線	(国内線) 関西＝新千歳、仙台、成田、松山、福岡、長崎、宮崎、鹿児島、那覇 新石垣 成田＝新千歳、福岡、那覇 那覇＝福岡 計14路線 (国際線) 羽田＝桃園、仁川 浦東(H28.11.2) 関西＝仁川、釜山、桃園、高雄、香港 浦東(H28.11.1) 那覇＝桃園、香港、仁川 計10路線	(国内線) 成田＝新千歳、奄美、那覇 計3路線 (国際線) 成田＝桃園、香港、高雄 ホーチミン(桃園経由) セブ(H28.12.25) 関西＝桃園 那覇＝桃園 計6路線	(国内線) 成田＝新千歳、関西、高松 松山、福岡、大分 熊本、鹿児島、那覇 関西＝新千歳、福岡、那覇 中部＝新千歳、福岡、鹿児島 那覇 計16路線 (国際線) 成田＝香港、桃園、マニラ 関西＝香港、桃園、マニラ 中部＝桃園、マニラ 計8路線	(国内線) 成田＝広島、佐賀、新千歳 関西 計4路線 (国際線) 成田＝武漢、重慶 計2路線	(国内線) 中部＝新千歳(予定) (国際線) 中部＝台北(予定)
事業形態の特徴	ANAから独立した事業運営 	ANAの連結子会社。連携・調整が図られる事業運営 	JALから独立した事業運営 	春秋航空(中国)のネットワークを活かした事業運営 	エアアジアグループによる再参入 

計○路線は運航済み路線の合計

施 策

国

【オープンスカイ推進】

- ・ 平成22年10月以降各国と首都圏空港を含むオープンスカイに合意
- ・ 地点、便数、指定航空会社要件の緩和

【国際航空運賃の規制緩和】

- ・ 平成20年4月 IATA・PEX運賃の下方70%設定ゾーンの下限撤廃
- ・ 平成22年10月 「上限許可制」を導入

【コンセッション推進】

- ・ 平成28年7月1日より仙台空港の運営を民間に委託
- ・ 高松空港、福岡空港、北海道内の国管理空港で必要な手続き中

【地方空港における受入体制整備】

- ・ 那覇空港、福岡空港： 滑走路増設等
- ・ 新千歳空港： 国際線ターミナル地域再編事業
発着枠拡大 平成29年夏ダイヤより開始予定

【着陸料の引き下げ】

- ・ 100t以下の機材の着陸料引下げ
平成25年4月開始
- ・ 地方空港のインバウンド拡大に向けた
着陸料軽減 平成28年4月開始

【規制の見直し】

- ・ 旅客在機中給油の実施
- ・ 機体登録記号の打刻方法の見直し

【操縦士等】

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

空港会社

【ターミナル整備】

- ・ 成田空港：第3ターミナル 平成27年4月供用開始
- ・ 関西空港：第2ターミナル 平成24年10月供用開始
第2ターミナル拡張部 平成28年度供用開始予定
- ・ 中部空港：エプロン拡張整備 平成28年度供用開始予定
(平成27年12月、28年5月エプロンの一部供用開始)
新ターミナル(LCC対応)整備 平成31年度供用開始予定

【空港】

- ・ 成田空港の機能強化：
高速離脱誘導路の整備 平成29年度供用開始予定
時間値の向上 平成30年度末予定

航空会社

- 【LCC会社】 ・ 更なるコスト削減等、経営基盤の安定化に向けた取り組み

オープンスカイ政策

我が国との往来の増加が見込まれる国・地域へのオープンスカイ※を拡大し、国際航空ネットワークの一層の拡充を目指すもの。

※企業数、路線及び便数に係る制限を二国間で相互に撤廃すること。

推進の背景

- 海外の需要の取り込み
- 世界的な航空自由化への対応

国際航空運賃の規制緩和

平成20年4月

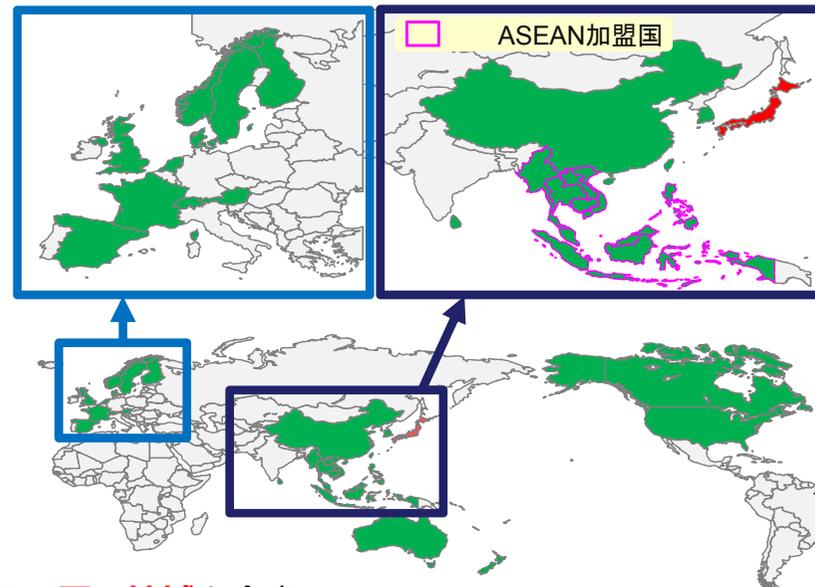
IATA・PEX運賃の下方70%設定ゾーンの下限撤廃

平成22年10月

「上限許可制」を導入

= 運賃を変更するたびに許可制を変更し、航空会社が出発直前まで値下げなどが自由に行える制度。

オープンスカイ合意国



30ヶ国・地域と合意

日本発着旅客数（平成27年度） **7,118万人**

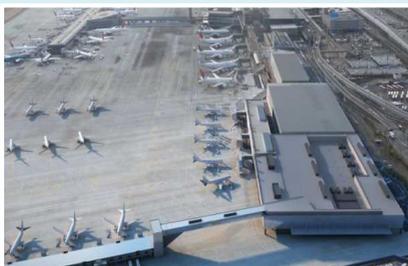
日本発着総旅客数における割合（平成27年度） **95%**

（平成28年9月時点）

施策内容

成田国際空港 LCCターミナル整備

○平成27年4月、第3ターミナルの供用開始。



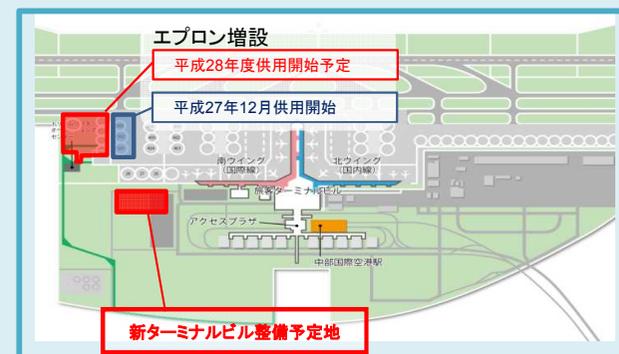
関西国際空港 LCC専用ターミナル整備

- 平成24年10月、第2ターミナル供用開始。
(当年3月、本邦初就航のLCC ピーチ・アビエーションの拠点化に資するため)
- 平成28年度中、第2ターミナルの拡張部を供用開始予定
(LCCの就航拡大に伴うもの)



中部国際空港 LCC拠点化対応整備

- 平成28年度、エプロン拡張 供用開始予定
平成27年12月、28年5月エプロン拡張整備の一部供用開始。
(LCC等の新規就航、増便対応のため)
- 平成31年度LCC対応の新ターミナル供用開始予定。



期待される効果

低コストの空港オペレーションを実現

拠点LCC社の事業拡大、
拠点化する新規LCC社誘致に貢献

機体駐機スペース確保による
運航の効率化

施策内容

実技試験のシミュレータ化

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



(内部)



旅客在機中給油の実施

旅客在機中に給油を行うことが可能であることを明確化。 H24年4月～



打刻方法の見直し

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



期待される効果

実機運行コスト削減

ターンアラウンド時間短縮で効率運航

損傷による機体価値低下の回避
(=リース返却時の査定に貢献)

施策内容

国際線

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

国内線

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

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

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

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

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

例) ボーイング737-500 (53t)

H24: 51,714円 → H26: 42,235円

エアバスA320 (77t)

H24: 約12万2千円 → H26: 11万8千円

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

※H26年度の軽減率は対H24年度比。

インバウンド新時代に向けた地方空港への誘客施策

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

広域観光周遊ルートの形成促進

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

観光政策・地域の取組みと連携 エリア内の空港間の連携等に関する提案

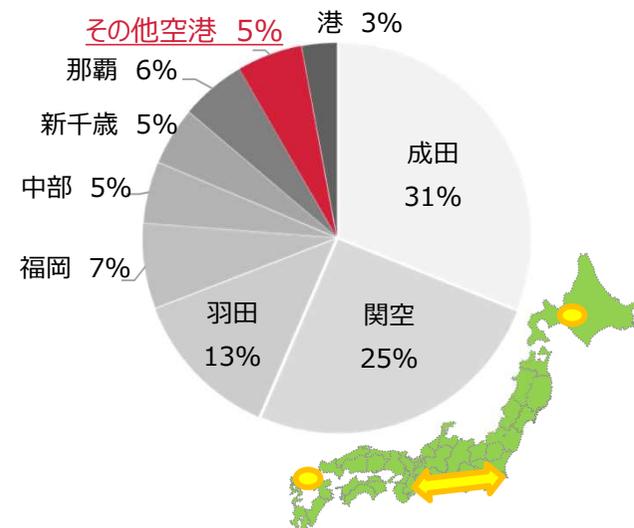
地方空港におけるインバウンド拡大に向けた着陸料軽減措置（28年度より実施）

【対象空港】 羽田、新千歳、福岡を除く国管理空港・共用空港（全国25空港）

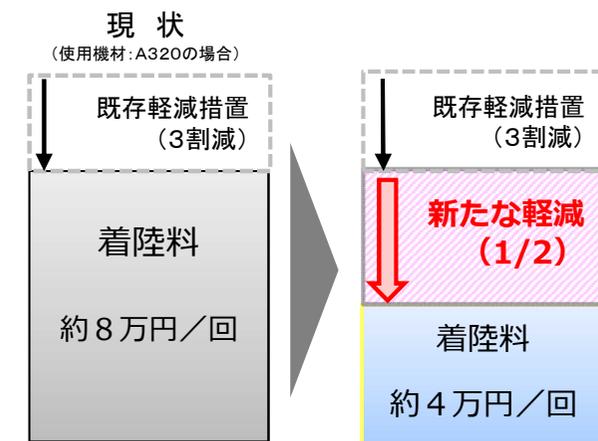
【対象便】 国際旅客定期便の新規就航・増便、国際旅客チャーター便の増加分

→地域が実施する誘致策と協調して、着陸料を軽減

【軽減率】 1 / 2



訪日外国人の入国港の約85%がゴールデンルートを含む特定の空港に集中し、その他地方空港は5%

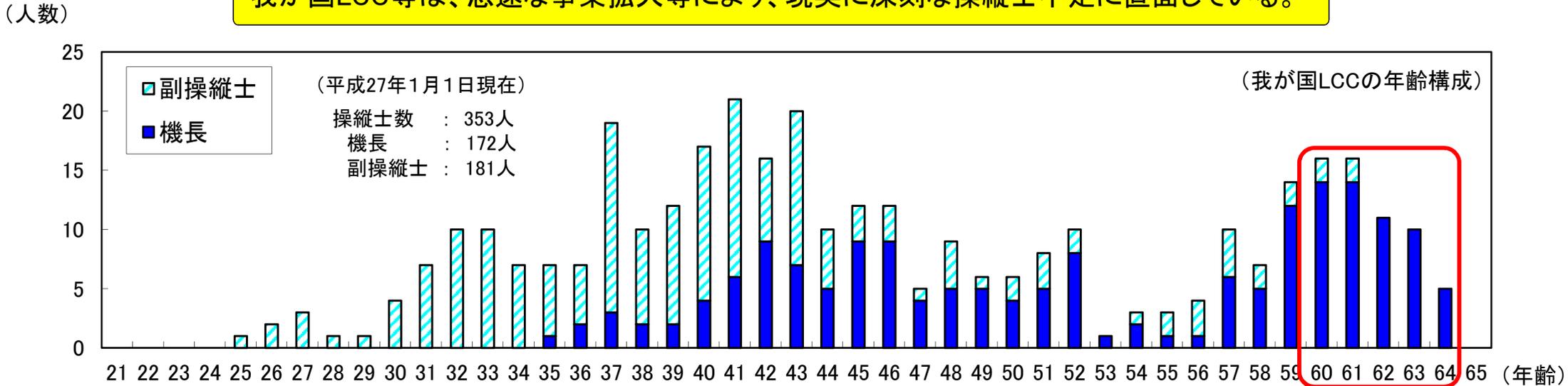


(参考) 着陸料約8万円/回 = 約500円/人
= 約3,000万円/年間

地方空港発着の国際線を充実させ、地方イン・地方アウトの流れを作る

施策の背景

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



(出典: 国土交通省航空局 就労実態調査による)

期待される効果

○ 短期的課題の解消

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

□ 中・長期的課題の解消

私立大学の高額な学費負担を軽減するため、奨学金制度の充実等を検討 等

○ 人材流動や雇用延長等による人員確保

□ 人材供給拡大等による乗員増加

1. 政策の概要

2. LCC現状の分析

(1) 政策とLCC旅客数推移の分析

(2) 航空旅客数推移の分析

(3) 利用者の分析

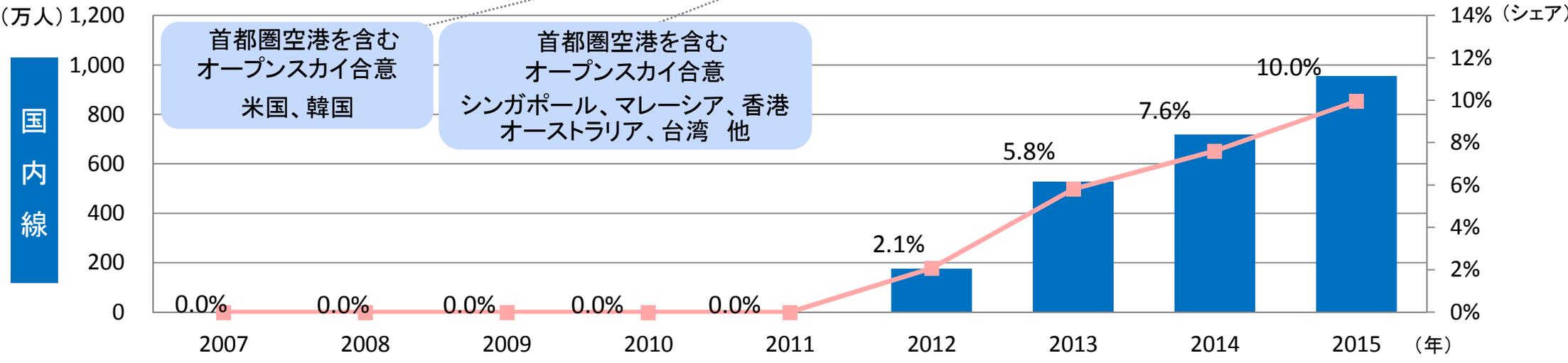
3. 主な課題と今後の取り組み

政策とLCC旅客数推移の分析

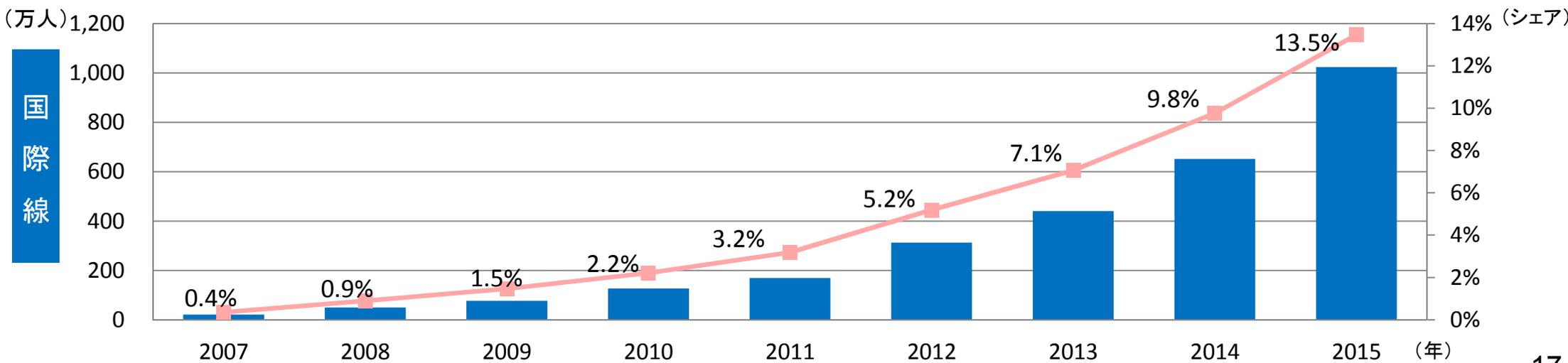
政策

- 2010年
 - 4月 旅客在機中給油の実施
 - 9月 実技試験のシミュレータ化
 - 10月 関空LCC第2ターミナル供用開始
- 2011年
 - 4月 着陸料引き下げ(100t以下の機材) 機体登録番号の打刻方法の見直し
- 2015年
 - 4月 成田空港LCC第3ターミナル供用開始

国内線



国際線

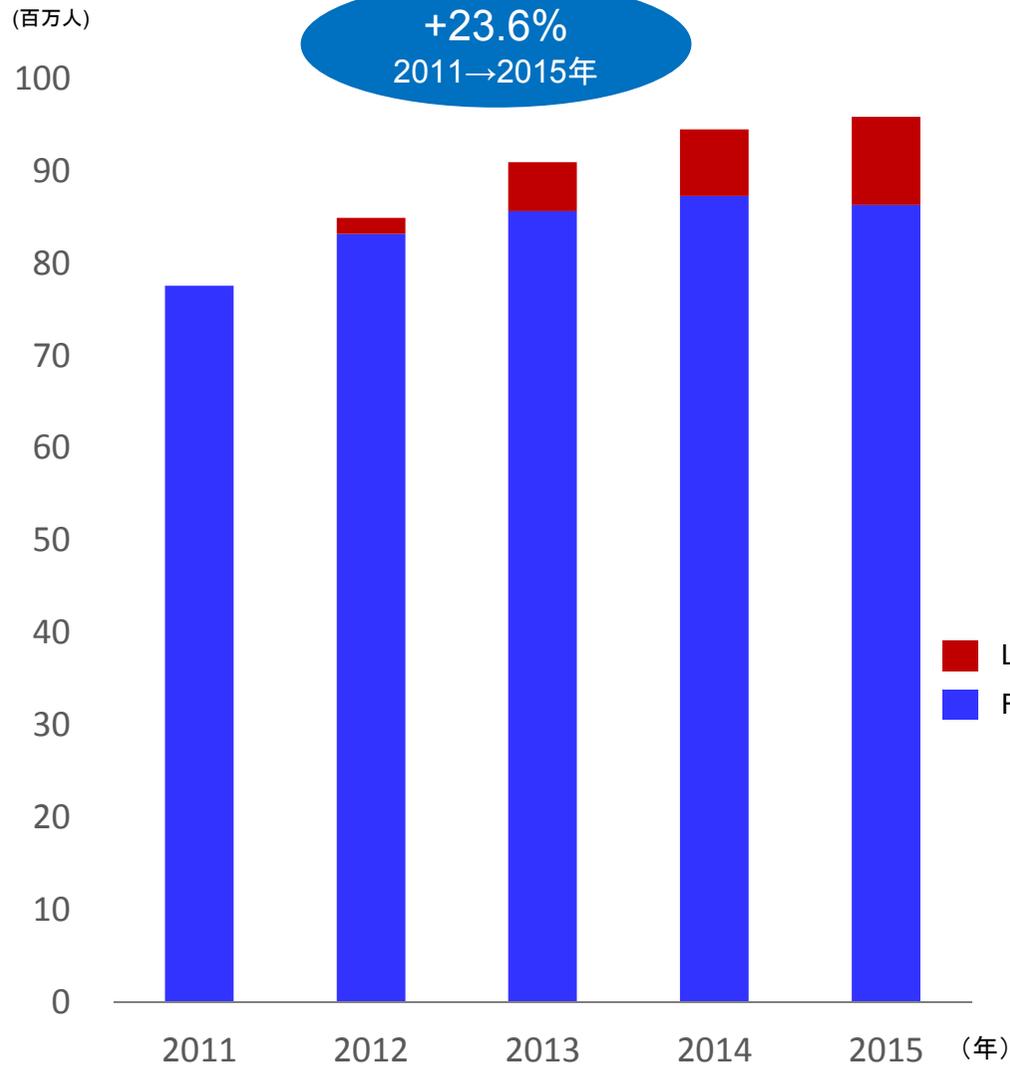


出典:国土交通省航空局作成

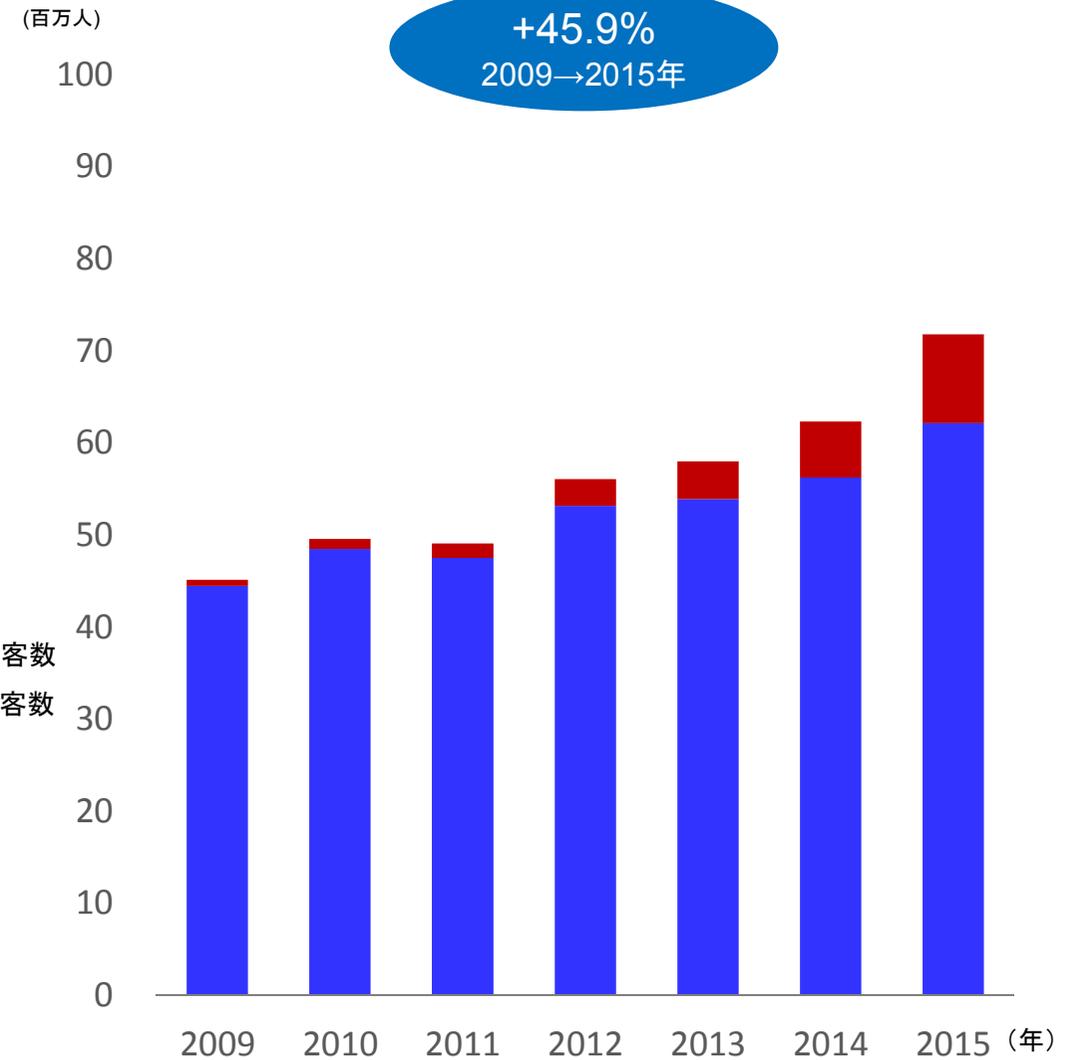
■ LCC旅客数 ■ LCCシェア

LCCの就航は航空旅客数の増加を牽引している

国内線旅客数

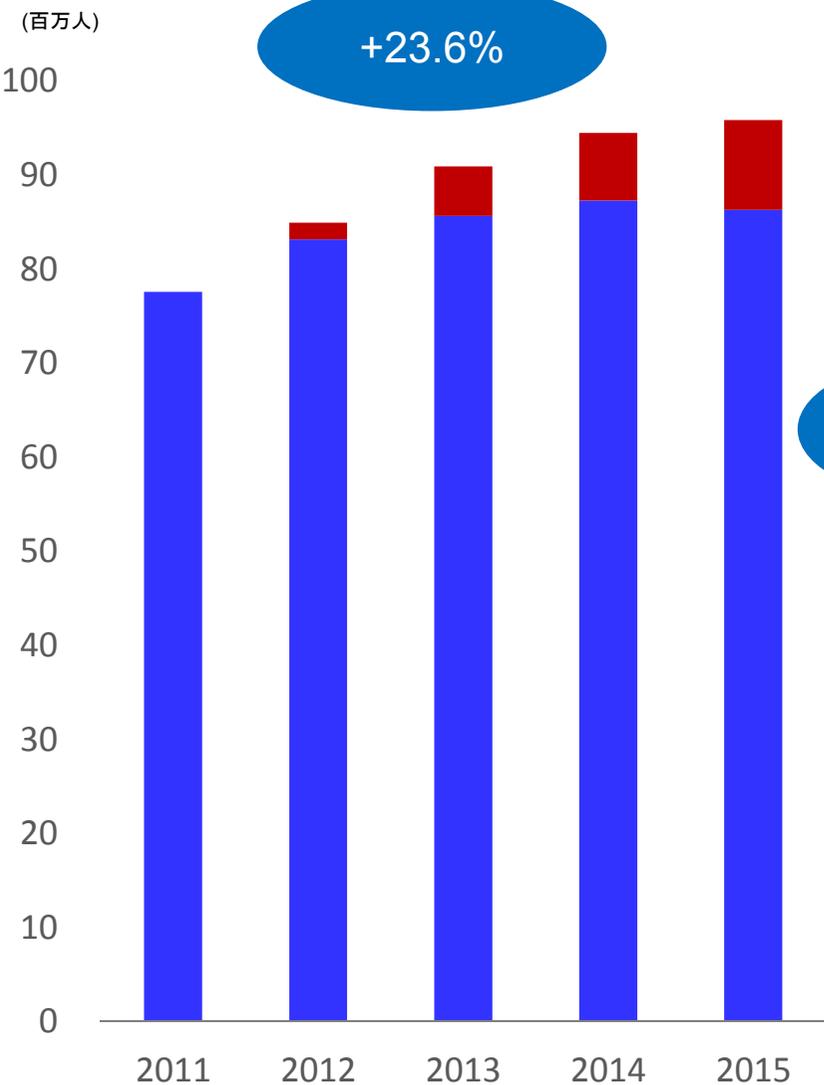


国際線旅客数



LCCの就航により、国内線の旅客者数は増加しており、新たな航空需要を創出している

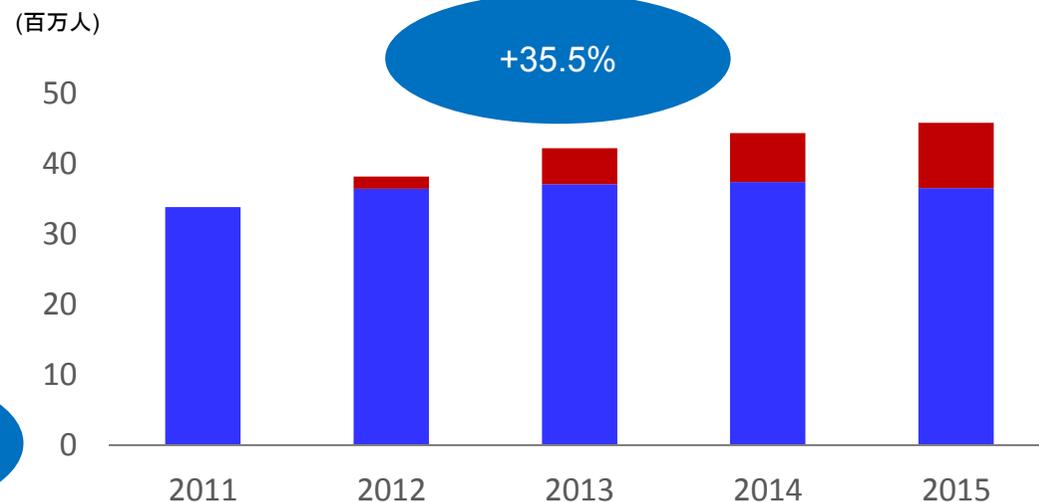
国内線旅客数全体



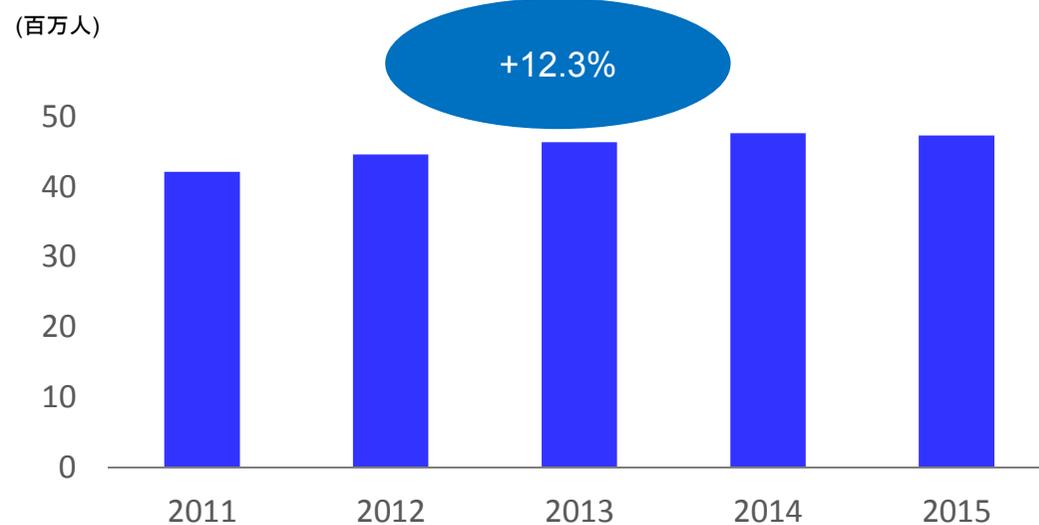
2011⇒2015
増加率

■ LCC旅客数
■ FSA旅客数

LCCが就航している空港



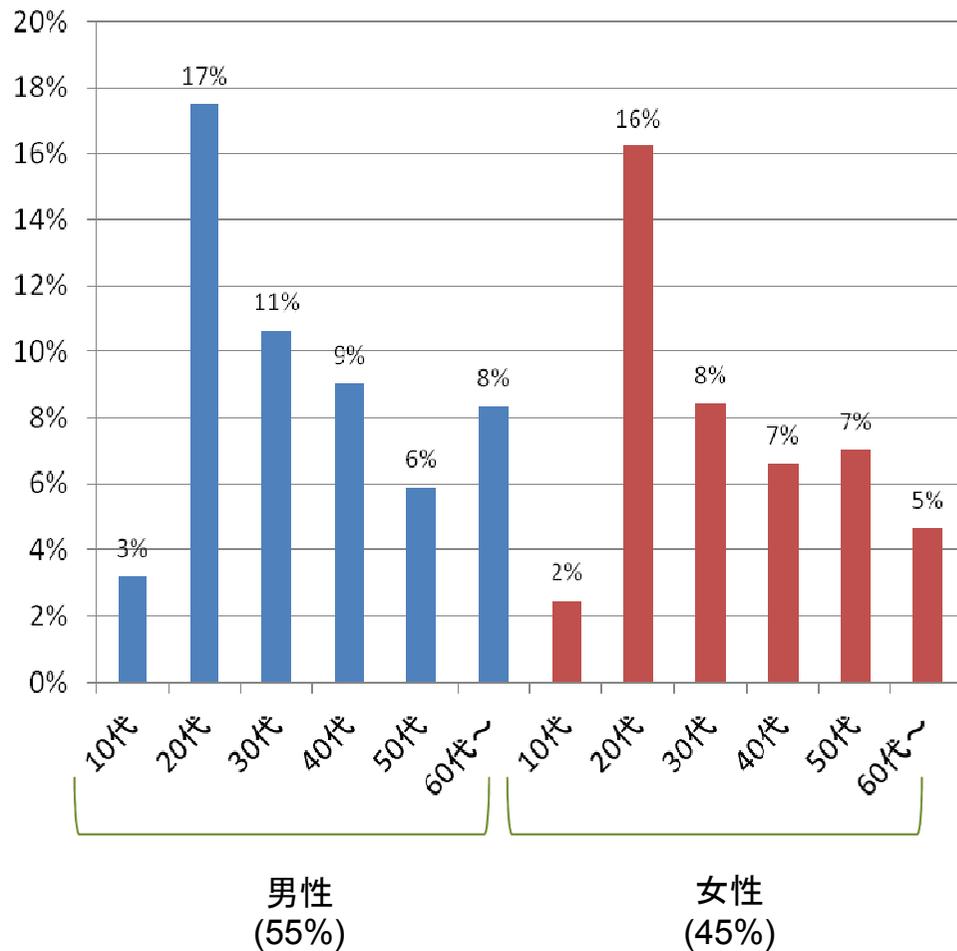
LCCが就航していない空港



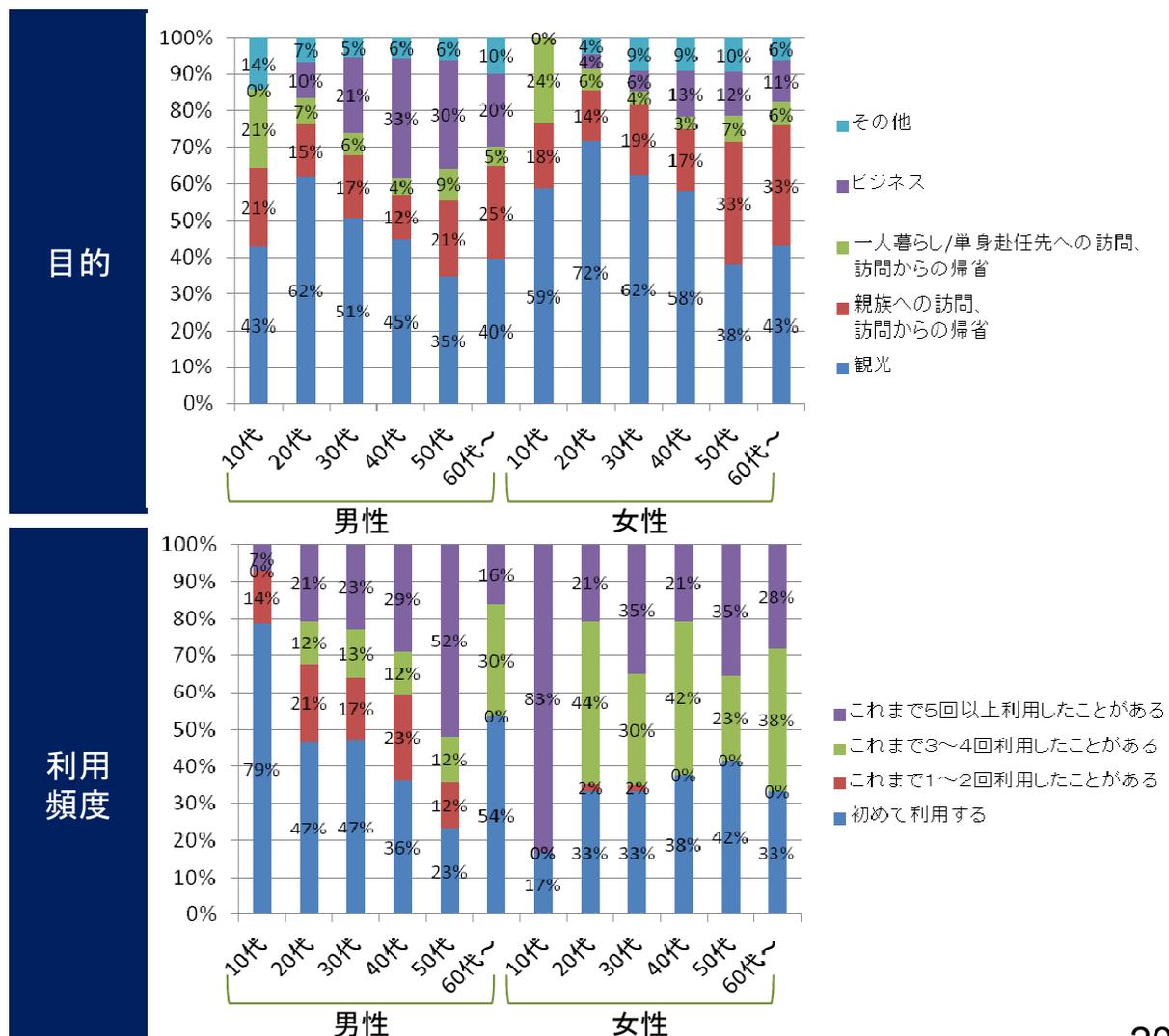
利用者へのアンケート調査結果

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

LCC利用者の性別/年齢別の搭乗率割合¹⁾



目的別/利用頻度別割合²⁾

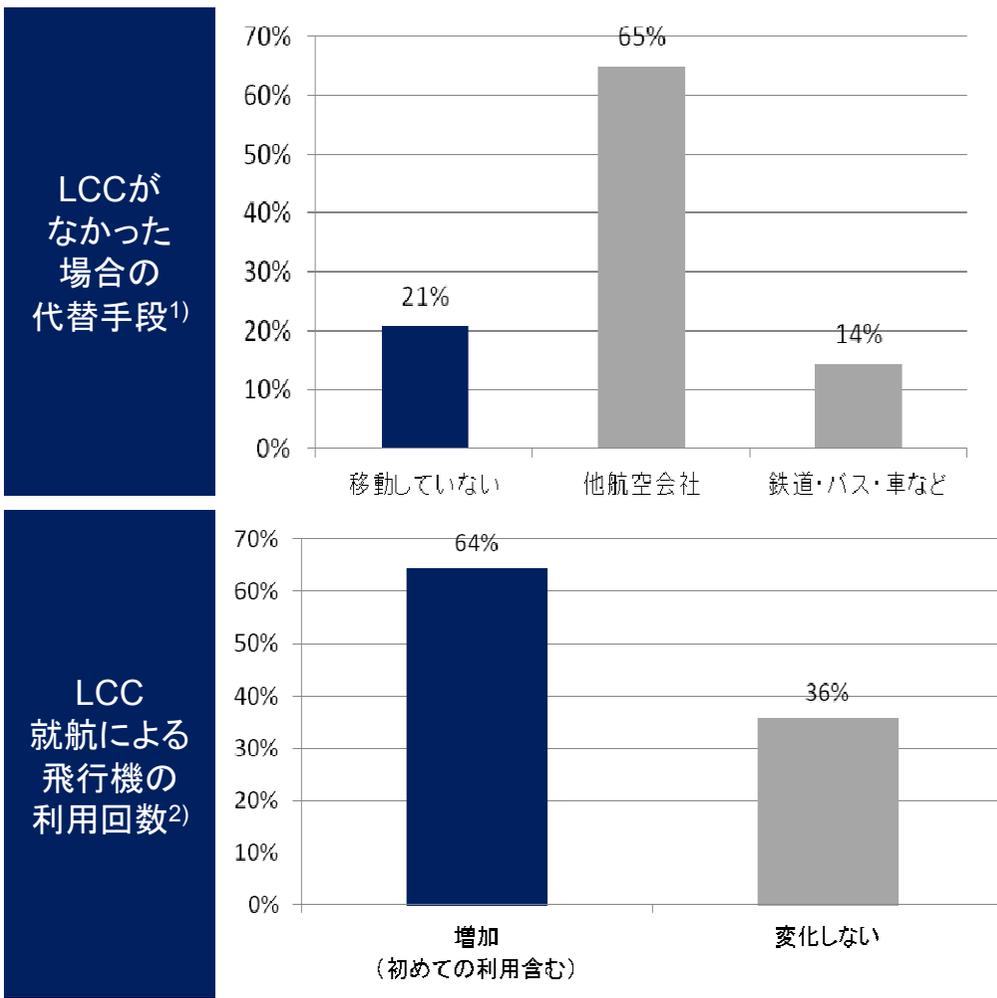


1)アンケートに記入頂いた方及び、家族などの同乗者を含む(N=2,060) ; 2)アンケートに記入いただいた方対象(N=1,296)

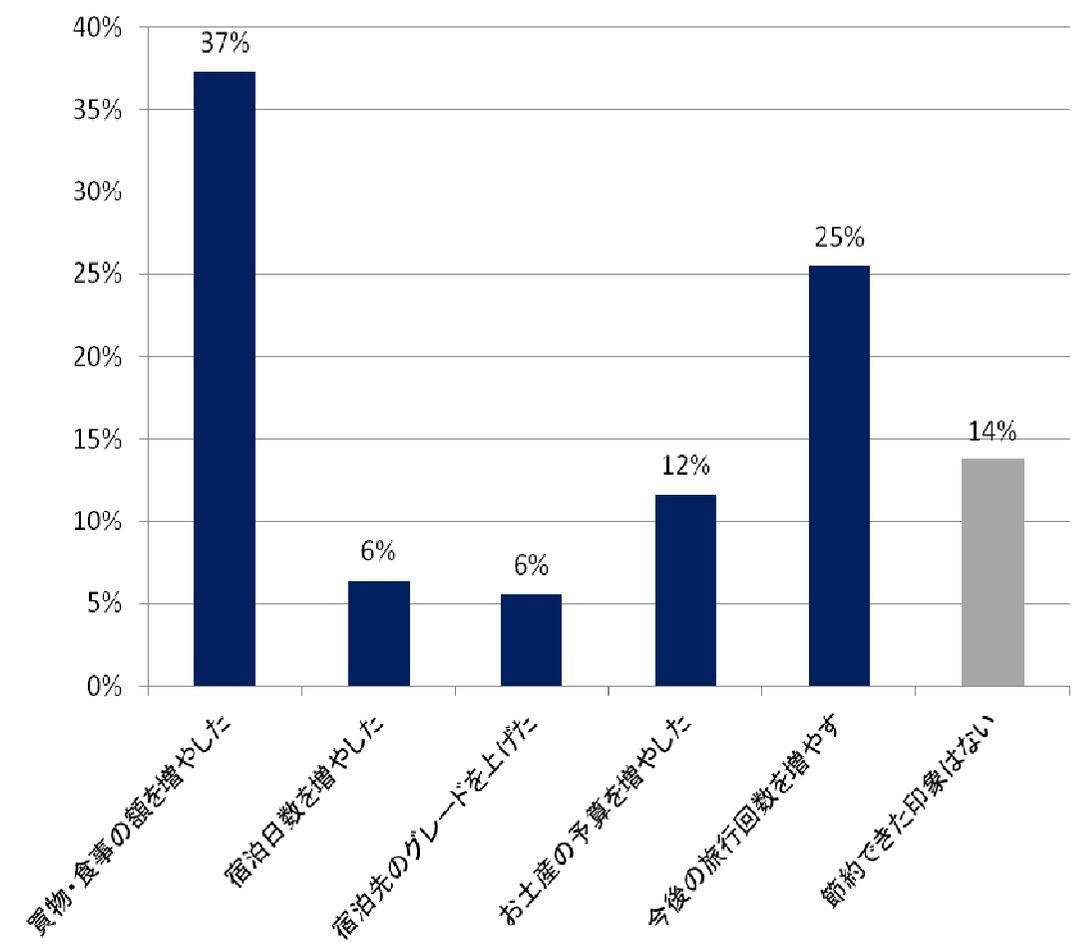
出典:国土交通省航空局作成。アンケートは、ピーチアビエーション、エアアジアジャパンの成田、関空発の国内線利用者を対象にH25年9月に実施。回収率は約40%

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

LCC利用による行動の変化



LCC利用による消費活動の変化²⁾



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

1. 政策の概要

2. LCC現状の分析

3. 主な課題と今後の取り組み

(1) 明日の日本を支える観光ビジョン構想会議を踏まえた
地方空港へのLCC就航促進の必要性

(2) 今後の取り組み

「明日の日本を支える観光ビジョン」 -世界が訪れたいくなる日本へ-
(平成28年3月30日策定)

安倍内閣3年間の成果

戦略的なビザ緩和、免税制度の拡充、出入国管理体制の充実、航空ネットワーク拡大など、**大胆な「改革」**を断行。

- | | | |
|---|---------|----------|
| | (2012年) | (2015年) |
| ・ 訪日外国人旅行者数 は、 2倍増 の 約2000万人 に | 836万人 | ⇒ 1974万人 |
- | | | |
|---|---------|------------|
| ・ 訪日外国人旅行消費額 は、 3倍増 の 約3.5兆円 に | 1兆846億円 | ⇒ 3兆4771億円 |
|---|---------|------------|

新たな目標への挑戦！

訪日外国人旅行者数

2020年： **4,000万人**
(2015年の約2倍)

2030年： **6,000万人**
(2015年の約3倍)

訪日外国人旅行消費額

2020年： **8兆円**
(2015年の2倍超)

2030年： **15兆円**
(2015年の4倍超)

地方部での外国人延べ宿泊者数

2020年： **7,000万人泊**
(2015年の3倍弱)

2030年： **1億3,000万人泊**
(2015年の5倍超)

外国人リピーター数

2020年： **2,400万人**
(2015年の約2倍)

2030年： **3,600万人**
(2015年の約3倍)

日本人国内旅行消費額

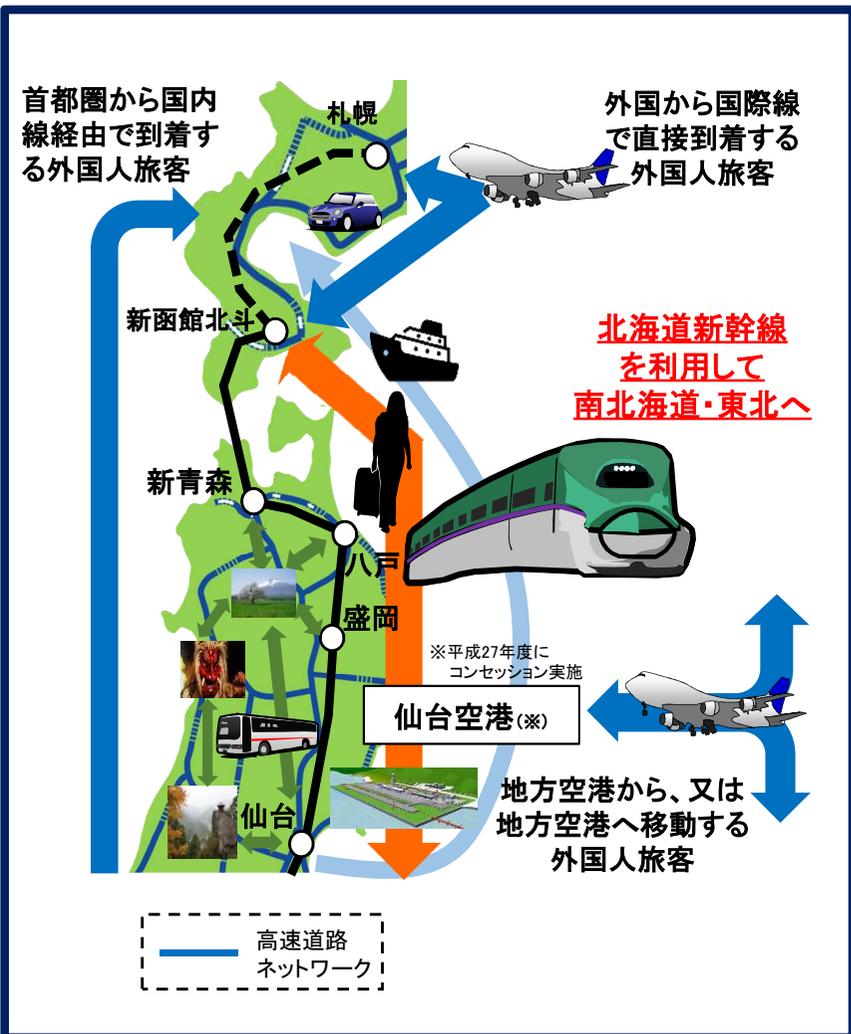
2020年： **21兆円**
(最近5年間の平均から約5%増)

2030年： **22兆円**
(最近5年間の平均から約10%増)

ゲートウェイから地方と地方を結ぶ新幹線、LCCなどの長距離交通網を活用し、ゴールデンルートにとどまらず、全国をダイナミックに移動し、快適な旅を実現する「地方創生回廊」を完備し、地方への外国人旅行客の流れを創出します。

目指すべき将来像

(例) 北海道新幹線開業を契機とした 南北海道・東北エリアの一体化



今後の対応

- 新幹線、高速道路などの高速交通網を活用した「地方創生回廊」の完備に向け、以下の取組を実施。
 - ・これまで出発前に海外の一部の旅行代理店でしか購入できなかった「**ジャパン・レールパス**」の日本到着後の購入を可能に（2016年度実証実験開始）
 - ・新幹線開業、コンセッション空港の運営開始、交通結節点の機能高度化等と連動し、観光地へのアクセス交通の充実等により、地方への人の流れを創出
 - ◇新幹線の開業、空路開設等に合わせた、観光地周辺までの新たなアクセスルート設定と観光地周辺での交通の充実、新たな旅行商品、乗り放題きっぷ等の造成
 - ◇新幹線全駅（108駅）の観光拠点としての機能強化
 - ◇新宿南口交通ターミナルの開業（2016年4月）をはじめ、交通モード間の接続（モーダルコネクト）を強化し、高速バスネットワークの充実を推進
 - ・高速道路ナンバリングや観光地と連携した道路案内標識の改善によるわかりやすい道案内の実現
 - ・規制の弾力化等を通じた多様なアクセス交通の実現
 - ◇舟運の規制見直しによる活性化（2016年度から2年間、東京のベイエリア等をモデル地区として実証実験開始）
 - ◇交通空白地域における観光客の移動手段としての自家用車の活用拡大（国家戦略特別区域法の一部改正法（案）の活用）

(例) 仙台エリアにおけるフリーパスの導入による周遊性の向上



今後の取り組み

地方空港のゲートウェイ機能強化とLCC就航促進

明日の日本を支える観光ビジョン構想会議 資料

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

目指すべき将来像

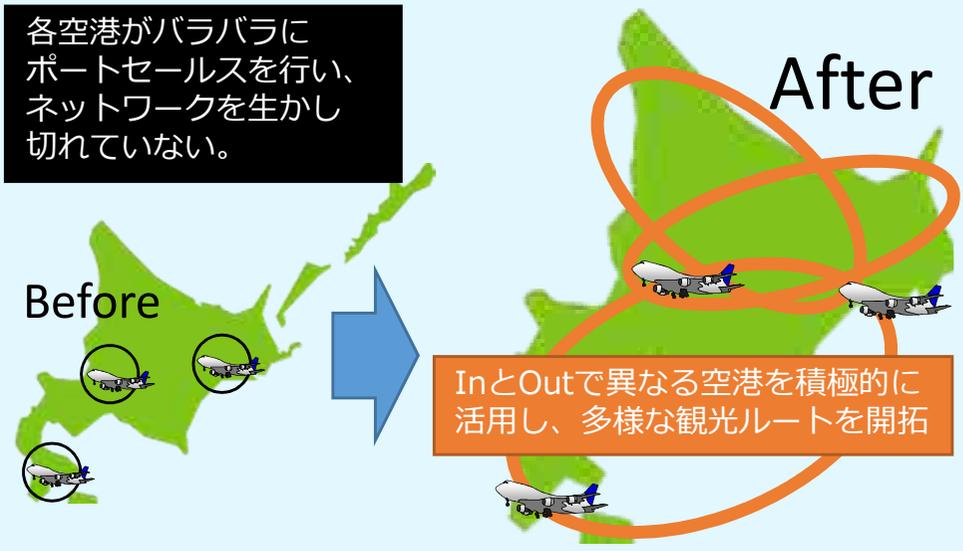
ブリストル空港 (英国)

空港民営化を契機として、

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

等により、多くのLCC誘致・利用者増を実現し、著しく成長。

戦略的な空港間連携のイメージ



現状・課題および今後の対応

現状・課題

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

今後の対応

地方空港のゲートウェイ機能強化とLCC就航促進に向け、以下の取組を実施。

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

《空港の機能強化関係》

1. 首都圏空港の機能強化

- ・羽田の飛行経路見直し等(2020年までに成田と併せ、約8万回の容量増)
- ・成田の滑走路増設・延長や夜間飛行制限の緩和に向けて、関係自治体等との協議を加速

2. 関西、中部、新千歳、福岡、那覇空港の機能強化

- ・**関空** : 第2ターミナル拡張部の整備(2016年度供用開始)、
CIQ施設の能力増強(入国審査ブースの倍増:40台→80台など)
- ・**中部** : 新たなLCC専用ターミナルの整備(2019年度上期までの供用開始)
- ・**新千歳**: 1時間当たりの発着枠拡大(2017年3月～)、
国際線エプロンの拡張、誘導路の新設、CIQ施設の拡張等
- ・**福岡** : 2本目の滑走路増設(2025年3月供用開始)、
国内線ターミナル地域の誘導路二重化、国内線エプロンの拡張等(2018年度完成)
- ・**那覇** : 2本目の滑走路増設(2020年3月供用開始)、
国際線エプロンの拡張、CIQ施設の拡張等

3. 地方空港のゲートウェイ機能強化(海外LCC等の就航促進)

- ・国際線着陸料の引下げ(自治体管理空港の着陸料引下げ補助の創設をH29予算要求)
- ・CIQ機能強化(地方空港のCIQ施設整備費用の補助制度の創設をH29予算要求)
- ・グランドハンドリング体制の強化(複数空港間での機動的な要員配置等を可能とする規制緩和)

4. 複数空港の一体運営(コンセッション等)の推進

- ・仙台の運営委託開始のほか、高松は実施方針を公表(H28.7)、福岡は民間投資意向調査を開始(H28.7)、北海道内空港については複数空港の一体的な運営について検討中

《管制容量の拡大関係》

5. 国内管制空域の抜本的再編による管制処理能力の向上

- ・管制処理の効率性向上のため、国内管制空域の抜本的再編を段階的に推進
(現行の最大処理能力:180万機 → 2022年4月:190万機 → 2025年4月:200万機)
- ・空域再編をスムーズに行うための専門的かつ高度な技量を習得した管制官の配置

《ネットワークの拡大関係》

6. 国際航空ネットワークの拡大

- ・我が国航空ネットワークの拡大に向け、羽田4万回増枠分を含めた戦略的な交渉方針を検討・策定。

7. 訪日外国人の地方への誘導

- ・低廉かつ持続可能な地方航空ネットワークの構築のため、航空機燃料税の軽減措置の延長(本則:26,000円/kl→18,000円/kl)を税制要望(※空港整備財源たる同税は本邦社のみ課税)

8. 規制の見直し

- ・交通政策審議会技術・安全部会のもとに、「技術規制検討小委員会」を平成28年9月に設置し、LCCの本格参入等の市場環境の変化等を踏まえた技術・安全規制の見直しを実施検討。

9. 操縦士不足への対応

- ・若手操縦士の供給拡大に向け、航空会社における自社養成の促進、奨学金制度の創設等による私立大学等民間養成機関の供給能力の拡充、(独)航空大学校の定員増

《その他》

10. 保安検査機器の導入

- ・2016年度にボディスキャナーの整備補助制度※を創設。全国主要空港へ導入
※従来の航空会社負担はすべて国が支弁。これにより、羽田など国管理空港において、100%国負担で整備。

11. 首都圏におけるビジネスジェットの入受環境の改善

- ・羽田のビジネスジェット用発着枠の倍増(8回/日→16回/日)(2016年4月～)

航空機燃料税の軽減措置について

概要

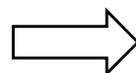
国内運送に用いる航空機に積み込まれた航空機燃料の量に基づき、航空事業者等から航空機燃料税を徴収。空港整備等の財源に充てている(うち一部は航空機燃料譲与税として空港関係地方自治体に配分している)。

空港整備勘定 平成29年度概算要求 一般会計より受入 983億円
うち航空機燃料税 533億円

現行の特例措置の概要

① 内容

- ・本則 26,000円/kl → 18,000円/kl
- ・沖縄路線 13,000円/kl → 9,000円/kl
- ・特定離島路線 19,500円/kl → 13,500円/kl



年間で約300億円の軽減

② 適用期限

平成29年3月31日まで (平成23年4月から3年間軽減。平成26年4月から3年間延長)

③ 軽減理由

- 1回目(平成23年4月～平成26年3月) 本邦航空会社の競争力の回復
- 2回目(平成26年4月～平成29年3月) 地方航空ネットワークの回復

平成29年度税制改正要望について

① 内容

- ・現行の軽減措置を3年間(平成29～31年度)延長

② 軽減理由

- ・訪日外国人を地方へ誘導する「地方創生回廊」(低廉かつ持続可能な航空ネットワーク)の完備

「観光ビジョン」の策定を踏まえ、国管理・地方管理を問わず、全国の地方空港のゲートウェイ機能を強化し、多様な観光周遊ルート形成に資する、LCC等の国際定期便等の地方空港就航を強力に推進する。

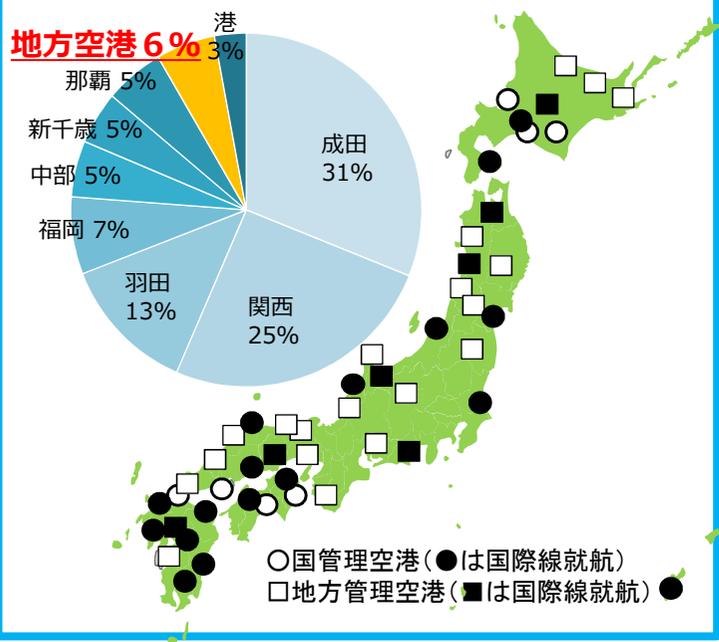
(参考)「明日の日本を支える観光ビジョン」(平成28年3月)における新たな目標

訪日外国人旅行者数 2020年:4000万人、2030年:6000万人 地方部(三大都市圏以外)での外国人宿泊者数:2020年:7000万人泊、2030年:1.3億人泊

現状・課題

・訪日外国人の90%が成田、羽田、関空等の主要空港に集中し、地方空港の受入シェアはわずか6%。

・地方空港は、国管理、地方管理がおおよそ半々であるが、複数空港を活用した周遊観光が進展するなか、管理形態を問わず、LCC等の就航促進を図ることが必要。



支援・促進策

地域による意欲的な誘客目標・計画

(エアポートセールス、海外PR、旅行会社助成、受入体制整備など)

「訪日誘客支援空港(仮称)」の認定

国管理空港
「インバウンド割」の拡充
(最大10/10、3年間)

地方管理空港
国際線着陸料の
引下げ補助
(本則の1/2、1年間)
地方創生交付金or空港整備勘定

国管理・地方管理
CIQ施設整備
への補助

《観光庁との連携》

- [受入環境の整備]
- ・WIFI、多言語化の補助
- ・空港アクセス支援 等
- [海外プロモーション]
- ・JNTOによる優先PR
- ・専門相談の受付 等

《法務省等との連携》

- ・CIQ要員の増員
- ・審査端末増設 等

※地方空港(羽田、新千歳、福岡以外の国及び地方管理、コンセッション空港)のうち、地元(自治体、協議会等)が一定水準以上の訪日誘客目標・計画をもつ空港を認定。

＋規制緩和等による環境整備

- ・グランドハンドリング要員の柔軟配置を可能とする規制緩和等(車両運転免許の要件緩和、臨時パスの導入等ランプパスの見直しなど)
- ・地方空港チャーターの規制緩和
- ・コンセッションの推進
- ・ボディースキャナーの地方空港への導入 等

2015年 : 入国外国人数 約100万人 (発着回数約2.5万回)
2020年目標 : 入国外国人数 300万人 (発着回数約6.0万回)

開催日	委員からの主なご指導	評価書への対応方針
<p>4月22日 第38回政策評価会</p> <p>上山委員 加藤委員 佐藤委員 田辺委員</p>	<p>冒頭では間口を広く取りつつ、本質的に政策を評価するところを最初に規定すべき。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・航空政策として「地方へのインバウンド」の流れを議論し、インバウンド戦略から組み立てることが必要。 ・旅客が伸びない要因にはCIQ問題やホテル不足等があるので、現場の声を集めるべき。 ・LCCを伸ばすためには空港戦略の見直しが必要。 ・国交省に限らず、更なるアクションは何か。 	<p>航空法の改正や事業規制の緩和等、過去の航空政策の流れを整理しながらLCC政策へとフォーカスする構成で記載する予定。</p> <p>観光庁対応の政策であるが、「明日の日本を支える観光ビジョン」政策を整理し、「観光ビジョン」の目標達成に向けた航空分野の今後の取り組みを記載する予定。</p>
<p>6月29日 個別指導</p> <p>白山委員 田辺委員</p>	<p>現在の政策の延長では2020年のインバウンド4000万人は達成できないのではないか。</p> <p>パイロットの供給数の現況を示すべき。</p> <p>実施してきた各種政策の結果、LCCの参入等がどれだけ増えたか、その因果関係について現況を記述すべき。</p>	<p>各空港の機能強化により受け入れを分担するために、地方空港における問題点を整理し、達成に向けた今後の取り組みを記載する予定。</p> <p>平成27年の最新情報により、LCCの操縦士年齢構成を整理して、今後の不足状況を記載する予定。</p> <p>航空旅客数のデータを引用し、LCC旅客数の暦年推移と政策を時系列で整理して記述する予定。</p>

LCC の事業展開の促進

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 政策の概要

1. LCCの概要

(1) LCCとは

- ・ 航空市場に新たなビジネスモデルとして登場したLCCについて、その概要を述べる。また、LCCの一番の特徴でもある低運賃については、FSA運賃との比較調査結果を含めて述べる。

(2) 世界の主なLCC

- ・ 世界の航空市場でLCCが台頭を始めた経緯と主なLCCについて、その概要を述べる。

(3) 我が国の現状

- ・ 我が国のLCCの現状や航空需要への効果及び利用者にも与えた影響について述べる。

2. 政策の背景と取組状況

(1) オープンスカイ政策と国際航空運賃の規制緩和

- ・ LCCの就航を促すことになったオープンスカイ政策や国際航空運賃の規制緩和政策について述べる。

(2) 空港整備

- ・ LCC専用ターミナル整備に取り組んでいる空港について、各々の政策背景と取組状況を述べる。

(3) 規制の見直し

- ・ LCCの事業促進に資する規制の見直しについて、各々の政策背景と取組状況を述べる。

(4) 着陸料軽減

- ・ 着陸料の軽減措置について、その政策背景と取組状況を述べる。

(5) 乗員（操縦士）政策

- ・ 乗員（操縦士）政策について、その政策背景と取組状況を述べる。

第3章 LCC現状の分析

1. 航空会社と路線の状況

- ・ 参入航空会社数や就航路線数をデータ等により整理していく。

2. 航空旅客数の状況

- ・ 航空旅客数の状況を年推移データにより整理していく。更にLCC政策との関係が示せるようにデータを時系列で整理・分析していく。

3. LCC 就航空港の状況

- ・ LCCが就航している空港としていない空港の旅客数の状況をデータ等により整理していく。

4. 利用者の状況

- ・ 過去に実施したアンケート調査結果等によりLCC利用者の状況を整理していく。

第4章 主な課題と今後の取り組み

1. 明日の日本を支える観光ビジョン構想会議を踏まえた地方空港へのLCC 就航促進の必要性

- ・ 今後の課題として、観光ビジョンにうたわれている訪日外国人4000万人、6000万人実現に向けた取り組みについて述べる。

- (1) 着陸料の更なる軽減
- (2) CIQ機能の強化
- (3) グランドハンドリングの充実
- (4) コンセッションの推進
- (5) 航空機燃料税の軽減措置
- (6) 技術・安全規制の見直し
- (7) 操縦士不足への対応

2. 今後の方策

- ・ 今後の方策として、「地方空港におけるLCC等就航加速・緊急パッケージ」政策における取り組み方針について述べる。

(評価書の要旨)

テーマ名	LCCの事業展開の促進	担当課 (担当課長名)	担当課:航空戦略課 (課長 木村典央) 関係課:航空事業課 (課長 大沼俊之) 国際航空室 (室長 河田敦弥) 首都圏空港課 (課長 金井昭彦) 近畿圏・中部圏空港政策室 (大臣官房参事官 藤原威一郎) 空港施設課 (課長 長谷川武) 安全企画課 (課長 多門勝良) 乗員政策室 (室長 梅澤大輔) 総務課 (課長 祓川直也)
評価の目的、 必要性	<p>欧米諸国やアジア諸国で展開された新たなビジネスモデルであるLCCは近年、航空旅客数を着実に伸ばしている。我が国ではLCCの成長を促すべくLCCの事業展開の促進政策を実施してきた。特に平成28年3月30日に総理主催の「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」が取りまとめた「明日の日本を支える観光ビジョン」でも、インバウンドの更なる振興策としてLCCの地方空港への就航に大きな期待が寄せられている。</p> <p>本政策レビューの目的は、これまで実施してきたLCC事業展開の促進政策の進捗と影響について評価を行うことにある。また、その結果は今後の政策に反映させる必要がある。</p>		
対象政策	<p>平成22年5月に取りまとめられた「国土交通省成長戦略」により、LCCの就航促進に資する政策の検討が本格的に開始され、平成26年6月の「交通政策審議会 航空分科会 基本政策部会」においても更なる取組みが確認されている。</p> <p>本政策レビューでは、国土交通省が所管するLCCの事業展開の促進政策を評価対象とする。</p>		
政策の目的	<p>LCCという新たなビジネスモデルを採用した航空会社の参入は、新たな需要を喚起するものと考えられている。また、LCCという新たな選択肢が提供されることで、航空サービスの多様性を促進することは消費者にとっても有効であると考えられるために、LCCの事業展開を促進する政策が必要である。</p>		

評価の視点	LCCの事業展開の促進政策としてこれまで実施してきた施策の進捗や施策が航空需要に与えた影響を評価の視点とする。
評価手法	LCC就航後の旅客数やシェアの年推移データ、新規参入路線数データ等の現状を分析することにより航空需要全体に与えた影響を評価する。
評価結果	LCCは国内線・国際線いずれでも旅客数シェアを伸ばし続けており、FSAの需要を奪うことなく、オントップで航空旅客数全体の増加に貢献している。
政策への反映の方向	今後のLCC政策は観光や地方創生の観点を重視して、地方空港のゲートウェイ機能強化と併せ、LCC就航促進を更に進めていく必要がある。
第三者の知見の活用	交通政策審議会 技術・安全部会において技術規制の緩和が継続協議されているため、その結果や知見を活用する。また、政策評価会及び当レビュー担当委員より個別指導を頂く予定である。
実施時期	平成27年度～平成28年度