

平成28年度 秋季 関東甲信ブロック土木部長等会議 情報提供議題

■情報提供(説明あり)

議題名	大規模な地震が発生した際の三角点・水準点成果の改定等について	P1～
課・室名	国土地理院	
議題名	最新の地図情報提供に係る連携(道路情報の更新)	P3～
課・室名	国土地理院	

■情報提供(資料配付のみ)

議題名	災害対策等緊急事業推進費、官民連携基盤整備推進調査費について	P4～
課・室名	国土政策局広域地方政策課調整室	
議題名	高速道路ナンバリングについて	P30～
課・室名	道路局 企画課	
議題名	橋梁等の平成27年度点検結果について(道路メンテナンス年報の公表)	P66～
課・室名	道路局 国道・防災課 道路保全企画室	
議題名	無電柱化に関する最近の取組について	P103～
課・室名	道路局 環境安全課	
議題名	最近の水循環施策の動向について	P112～
課・室名	水管理・国土保全局 水資源部	
議題名	雨水の利用の推進に関するガイドライン(案)について	P117～
課・室名	水管理・国土保全局 水資源部	
議題名	インフラメンテナンス国民会議について	P123～
課・室名	総合政策局公共事業企画調整課	
議題名	商工会議所との意見交換の実施について	P131
課・室名	総合政策局公共事業企画調整課	
議題名	インフラみらいMAPプロジェクト(仮称)について	P132～
課・室名	総合政策局公共事業企画調整課	
議題名	国土交通省における官民連携(PPP/PFI)の取組について	P134～
課・室名	総合政策局官民連携政策課	

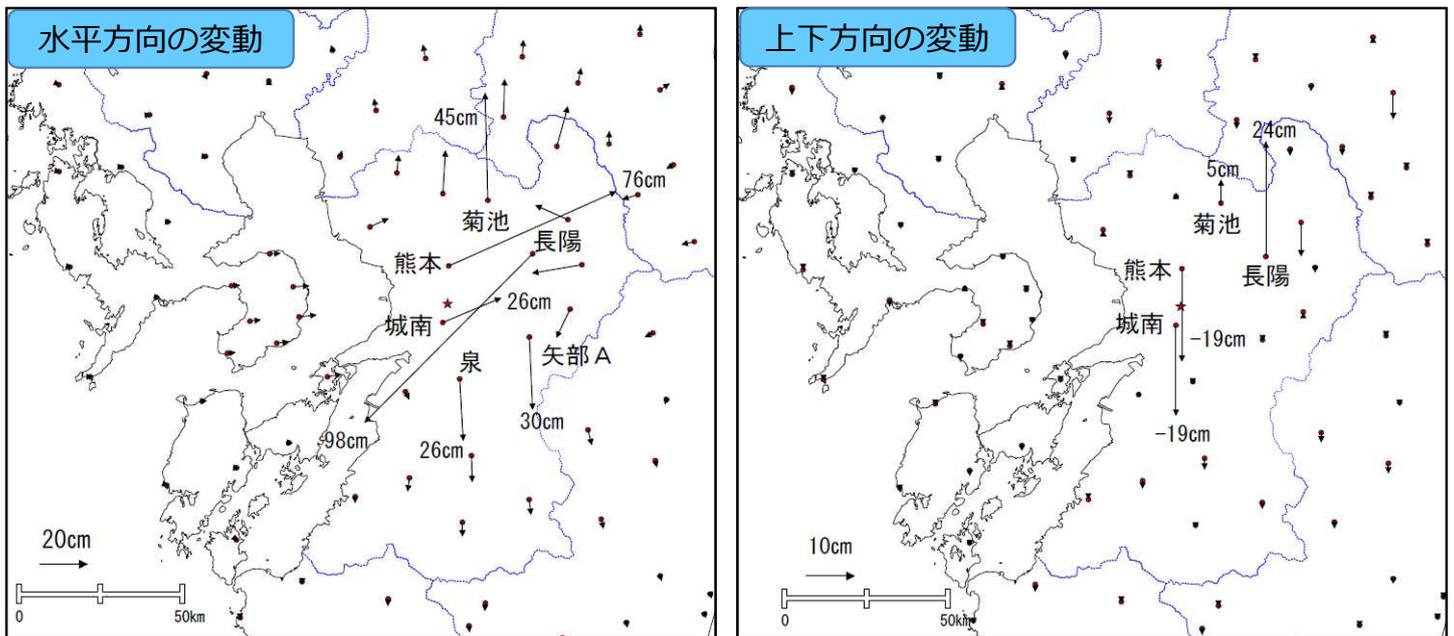
大規模な地震が発生した際の三角点・水準点成果の改定等について －被災地の復旧・復興には正確な測量の基準をご利用ください－

- 地震や火山活動によって地盤に変動が生じると、測量の基準※1が現況と適合しなくなります。
- 国土地理院は、測量法第31条により遅滞なく測量成果※2の修正を実施し公表します。
- 被災地の復旧・復興に必要な測量は、正確な測量の基準をご利用ください。

※1：位置（緯度、経度、高さ）を表す基準点（三角点、水準点、電子基準点、公共基準点）や地図

※2：緯度、経度、高さなど位置の情報

平成28年熊本地震(4月16日 M7.3)に伴う電子基準点が捉えた地盤の変動



- ◆ 電子基準点「長陽（阿蘇郡南阿蘇村）」で南西方向へ約98cmの変動、上下方向に約24cmの隆起、同「熊本（熊本市）」で北東方向へ約76cmの変動、上下方向に約19cmの沈降など、熊本県を中心とした地域で大きな地盤の変動を捉えました。

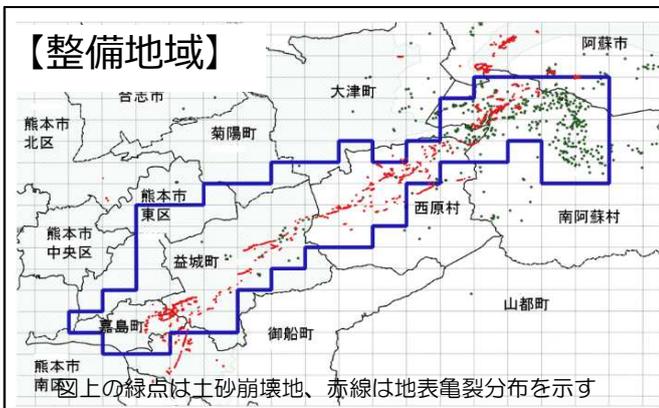
測量成果の公表停止から再開までの主な流れ（熊本地震の場合）

時間軸	前震	本震	約1ヶ月後	約4ヶ月後	約5ヶ月後
	4月14日 21:26	4月16日 01:25	＜測量成果の公表停止地域＞ 熊本県（天草市、苓北町を除く）全域、福岡県、長崎県、大分県及び宮崎県のそれぞれ一部市町村の広範な地域に及び		
測量成果の状況		公表停止 4,503点 4月16日	電子基準点 公表再開 37点 5月19日	三角点・水準点 公表再開 約450点 8月31日	すべての公表を再開 補正パラメータ公開 9月12日
復旧・復興に必要な測量に対する国土地理院の対応等		地震前成果を使った仮測量は実施可能（後日再計算） 関係自治体へ対応方法等通知	電子基準点を使った測量が可能	公表再開地域の三角点・水準点を使った測量可能 公表再開地域の自治体に留意事項、対応等を通知	すべての測量可能 補正パラメータが公開されない地域の自治体等への指導 対象地域の公共測量成果閲覧停止 公共測量成果改定の必要性等の通知と指導
詳細等を随時更新	http://www.gsi.go.jp/KOUKYOU/index.html				

応急復旧対策基図の整備

熊本地震では、広範囲にわたり土砂崩壊、地表亀裂が発生し、橋梁崩落や建物の倒壊等、甚大な被害が生じました。そのため地図も現況と合わなくなっています。これを改善し、今後の迅速な復旧に活用して頂くために、地震発生後に撮影した空中写真を用いて、現況を正確に反映した地図を整備しています。国土地理院では、大規模な災害が発生した際には、応急対策や災害復旧事業を行う上で共通に利用できる地理空間情報を地方公共団体等に提供します。

○提供する地理空間情報



【提供する地理空間情報】

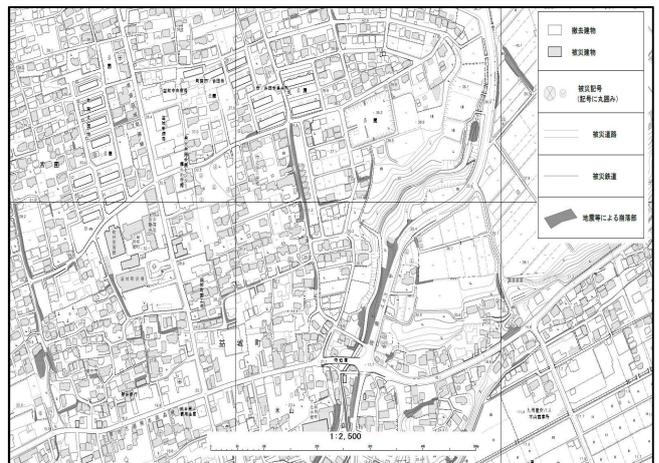
- ①1/2,500応急復旧対策基図… 12月提供
 - ②1/2,500応急復旧対策写真図…9月提供
- ※ 上記二つについて簡易的な成果を迅速版として提供…7月以降随時提供

< 応急復旧対策基図 >

地形変化や仮設住宅建設など復旧対策上
有用な現況情報を反映した地図

< 応急復旧対策写真図 >

地図に重ねることができるよう加工した
写真に、等高線や公共施設名、地名等を
上乗せたしたもの



提供した応急復旧対策基図 (迅速図)



最新の地図情報提供に係る連携(道路情報の更新)

—電子国土基本図の迅速更新—

国土地理院は、電子国土基本図の整備に際し、防災など国土管理上重要な公共施設について、優先的に更新しています。

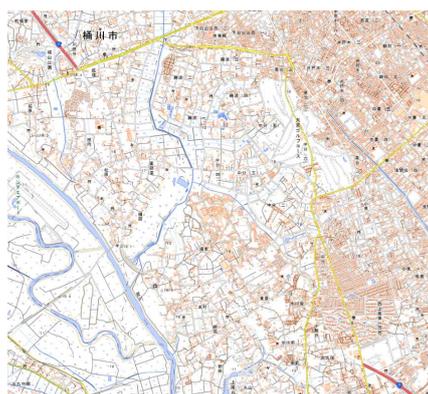
主要な道路については、地方整備局や地方公共団体と連携し、最新の地図情報を提供しています。

更新に際しては、都道府県等の地方公共団体の協力により、工事用図面のCADデータ等資料を提供いただいております。

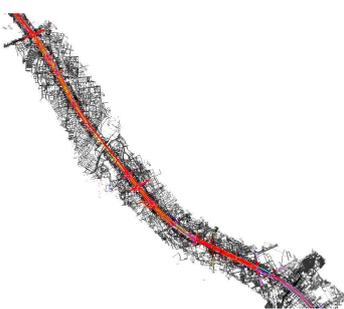
今後も資料の提供にご協力をお願いします。

道路管理者と連携した迅速更新事例

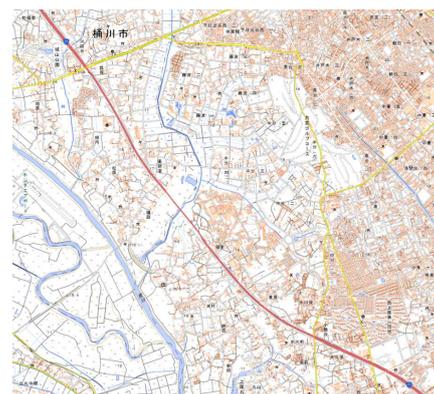
一般国道17号上尾道路 平成28年4月29日供用開始



(更新前)



道路工事図面CADデータ
(関東地整大宮国道事務所提供)



(更新後)

供用開始と同時に最新の地図情報を公開(提供)

【協力のお願ひ】

- 「地理院地図」(<http://maps.gsi.go.jp/>)に**未反映の道路**があった場合は以下の連絡先までご連絡ください。CADデータをご提供いただければ、迅速に反映いたします。
- 市町村道については、都道府県の窓口(土木部等)を通じて、市町村の道路管理者にCADデータの提供を依頼しています。**緊急輸送道路**など、**広域のネットワーク**を形成する**主要な市町村道**を地図に迅速に反映します。ご協力をよろしくお願ひします。

連絡先：国土交通省 国土地理院 関東地方測量部 測量課

〒102-0074 東京都千代田区九段南1-1-15 九段第2合同庁舎 9階

電話 03-5213-2069

電子メール gsi-k-soku2@ml.mlit.go.jp

災害対策等緊急事業推進費、官民連携基盤整備推進調査費について

1. 災害対策等緊急事業推進費

- 制度概要：自然災害により被災した地域又は重大な交通事故が発生した箇所等において、緊急に再度災害の防止対策又は事故の再発防止対策を実施し、住民等の安全・安心の確保を図ることを目的として、年度途中で各省庁の担当部局に予算を配分（移替え）して事業を推進。
- 予算（H28年度）：約148億円（国費ベース）
- 実施主体：国（直轄事業）、都道府県・市町村等（補助事業）
- 国費率：各対象事業の負担率、補助率による。

2. 官民連携基盤整備推進調査費

- 制度概要：官民が連携し、民間の設備投資等と官による基盤整備を一体的に推進推進することにより、効果的・効率的な事業実施を図るため、地方公共団体が行う社会基盤整備の計画策定経費を支援。
- 予算（H28年度）：約3億6千万円（国費ベース）
- 実施主体：都道府県・市町村等
- 補助率：1/2

【添付資料】

- 災害対策等緊急事業推進費
 - ・ ご案内（パンフレット、参考資料） . . . 1
 - ・ 主な実施事例 . . . 7

- 官民連携基盤整備推進調査費
 - ・ ご案内（パンフレット） . . . 15
 - ・ 平成28年度実施案件一覧 . . . 25



— 再度災害の防止・事故の再発防止に向けて —

災害対策等緊急事業推進費

のご案内

国土交通省 国土政策局
広域地方政策課 調整室

災害対策等緊急事業推進費とは

自然災害により被災した地域、又は重大な交通事故が発生した箇所等において、再度災害の防止対策（災害対策）や事故の再発防止対策（公共交通安全対策）等を迅速に実施し、住民及び利用者の安全・安心の確保に資するための制度です。

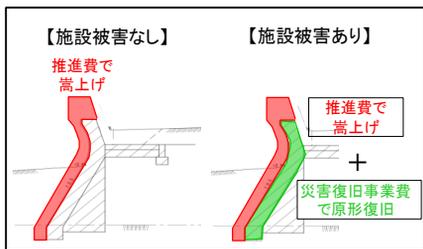
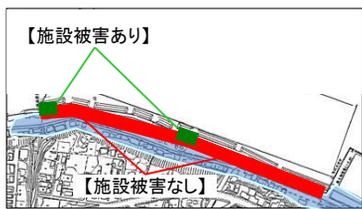
- 予算：平成28年度 148.13億円（国費ベース）
- 実施主体：国（直轄事業）、都道府県・市区町村等（補助事業）

災害対策

特徴1：災害復旧事業では対応しきれない場合の対策が可能です。（※）

① 原形復旧に加え、公共土木施設の防災機能の強化・向上を行うケース

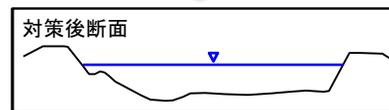
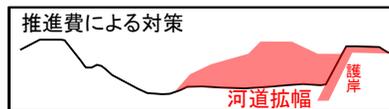
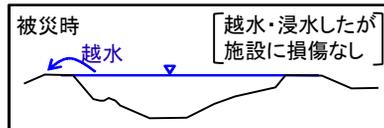
事例①：海岸事業（北海道）



北海道えりも町のえりも港で、被災した護岸の原形復旧に加え、嵩上げを実施（H23）

② 対象とする公共土木施設に直接的な被害はないが、対策を行うケース

事例②：河川事業（長野県）



やでさわか
長野県上田市の矢出沢川で、堤防の被害・損傷は無かったが越水し、浸水被害が発生したため、河道拡幅等を実施（H22）

③ 他地域の被害を契機として、災害防止対策を未被災地で行うケース

事例③：道路事業（岐阜県）



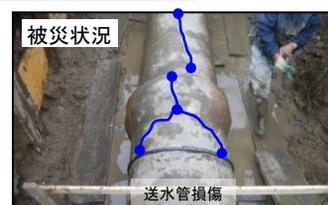
かにし
岐阜県可児市の道路アンダーパス部が冠水。被害が発生した箇所に加え、被害が発生していない県内の他のアンダーパス部に道路情報提供装置を設置（H22）

（※）公共土木施設災害復旧事業国庫負担法に基づく災害復旧事業は、公共土木施設の原形復旧が原則。また、災害復旧事業と同時申請であれば、原形復旧に加え、改良復旧事業により公共土木施設の防災機能の強化・向上対策が実施可能。（一定の要件あり）

特徴2：幅広い事業分野（直轄及び補助）に配分することが可能です。

- 国土交通省（都市、河川、下水道、道路、住宅、鉄道、港湾、海岸、航空、航路標識）
- 農林水産省（農業農村、林野、水産基盤）
- 厚生労働省（水道）
- 経済産業省（工業用水道）

事例：農業農村整備事業（茨城県）



地震により損傷した農業用送水管の原形復旧に加え、被災していない送水管の改修を行い、施設全体の耐震性を向上（H23：農

河川事業の事例



浸水状況



対策後

＜被害＞
豪雨に伴う河川からの溢水により、約150戸の周辺家屋が浸水被害

＜対策＞
河道拡幅により流下量を増加し、洪水時の溢水による浸水被害の再発を防止

道路事業の事例



法面崩壊の状況



落石防護柵の設置

＜被害＞
梅雨前線に伴う豪雨により、道路法面が崩壊し、国道が全面通行止め

＜対策＞
落石防護柵の設置により、法面崩壊の再発を防止し、交通の安全を確保

林野庁所管事業の事例



地すべり状況



対策後

＜被害＞
地震に伴う大規模地すべりにより山腹斜面が崩壊し、下方の河川に土砂が堆積

＜対策＞
山腹斜面に法面保護等を行い、地すべりによる崩壊の再発を防止

港湾事業の事例



洗掘状況



対策後

＜被害＞
低気圧による高波浪により、導流堤の基礎部が激しい洗掘を受け倒壊寸前

＜対策＞
導流堤基礎部の補強により、洗掘被害の再発を防止し、航行船舶の安全を確保

水産庁所管事業の事例



被害状況

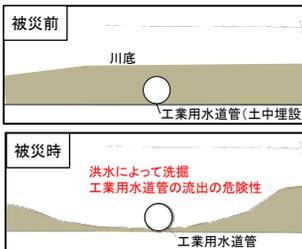


対策後

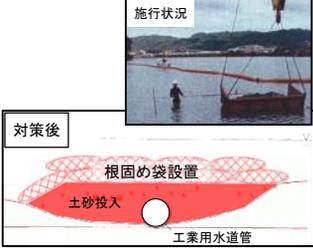
＜被害＞
冬季風浪により堤防が倒壊し、背後集落に高波が押し寄せ死傷者や家屋損壊が発生

＜対策＞
堤防の嵩上げや集落沿いの副堤の設置により、高波による被害の再発を防止

経済産業省所管事業の事例



＜被害＞
台風時の豪雨により、川底に埋設された工業用水道管が洗掘を受け、一時取水停止



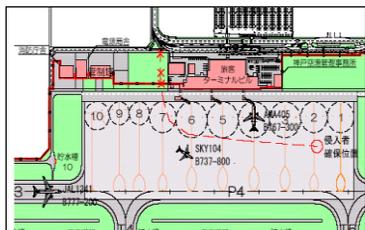
＜対策＞
洗掘防止対策として、管の埋設部に根固め袋を設置し、工業用水道の安定供給を確保

公共交通安全対策

特徴3：公共交通の安全確保を図る対策が可能です。

空港整備事業の事例

【車がフェンスを突き破って空港内に侵入】



フェンスのメッシュ化・鋼管杭設置等

対策イメージ

フェンスを突破し不審車両が神戸空港内に侵入したことを契機として、他の14空港で不法侵入対策を強化(H18:東京国際空港他13空港)

航路標識の事例



護衛艦衝突後状況

＜被害＞
関門海峡で護衛艦とコンテナ船が衝突し、負傷者6名を出すとともに約5時間航行禁止



レーダー処理システム

管制官による船舶の監視・情報提供

＜対策＞
管制塔のレーダー処理システムを改善し、管制機能の強化により衝突事故の再発を防止

特徴4：年度途中の予算配分（原則年3回）が可能です。

次年度の予算措置を待たずに事業が実施可能です。

◎平成28年度の配分スケジュール

区分	募集期間(予定)	配分時期(予定)
第1回	4月1日～5月9日	6月下旬
第2回	5月10日～7月29日	9月中旬
第3回	7月30日～10月14日	11月中旬

※ 原則年3回の配分を予定していますが、原則年3回の配分を予定していますが、熊本地震への柔軟な対応のため、今後変更する可能性があります。

特徴5：年度内の予算執行が基本ですが、明許繰越も可能です。

○災害対策等緊急事業推進費の補助率・負担率等

本推進費の国庫補助率・国庫負担率は、それぞれの対象事業で定められている補助率・負担率と同じです。

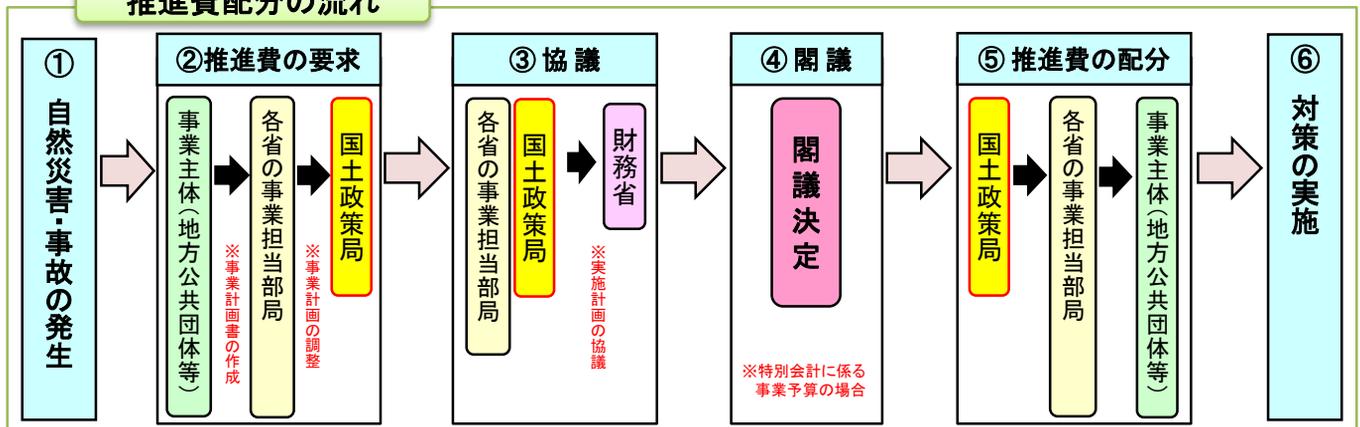
地方財政措置についても、各対象事業の扱いと同じです。

【参考】補助率・負担率の例（近年配分した主な事業※ ※事業名は配分当時のもの）

	補助率・負担率(内地)	事業分野
補助	1/2	河川(河川改修事業) 道路(道路更新防災等対策事業) 港湾(港湾改修事業) 農業農村(農業農村整備事業) 林野(治山事業)
直轄	2/3	河川(河川改修事業) 港湾(港湾改修事業)
	10/10	道路(道路更新防災等対策事業(修繕)※) 海上保安庁(航路標識整備事業)

※ 平成27年度より、直轄道路維持管理事業へ配分は出来ない。道路更新防災対策事業への配分は引き続き可能。

推進費配分の流れ



○ 自然災害や事故発生後の緊急的な対応をご検討するにあたって、ご不明な点等ございましたら、下記の担当までご相談ください。

※国土交通省ホームページに詳しい情報を掲載しています。

(ホーム <http://www.mlit.go.jp/> >> 政策・仕事 >> 国土政策 >> 災害対策等緊急事業推進費)

http://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/kokudokeikaku_tk4_000002.html

国土交通省 国土政策局 広域地方政策課 調整室

〒100-8918 東京都千代田区霞ヶ関2丁目1番2号 中央合同庁舎2号館12階

TEL:03-5253-8360 (直通) FAX:03-5253-1572

《平成28年度予算版》

災害対策等緊急事業(推進費)と災害関連事業との関係

災害復旧事業

- ・原形復旧が基本
- ・公共土木施設の被害(県・政令市120万円以上、市町村60万円以上)等

災害関連事業(改良復旧事業)

- ・災害復旧事業と同時申請
- ・総工事費のうち災害関連工事費の割合が5割以下等

災害対策等緊急事業(推進費)

- ・原形復旧に加えて行う、公共土木施設の防災機能の強化、向上
- ・災害復旧事業の周辺における、被害がない公共土木施設の対策
(被災地で公共土木施設の一部は被災(災害復旧事業で対応))

- ・災害復旧事業が周辺にない場合の、被害がない公共土木施設の対策

(被災地で公共土木施設が一切被災していない)

- ・他地域の被災を契機とした、未被災地における災害防止対策

○改良復旧事業と災害対策等緊急事業(推進費)の重複する部分の対比(河川、道路事業の例)

	改良復旧事業	災害対策等 緊急事業推進費
工事費の割合	総工事費[災害復旧事業+改良復旧事業]のうち、改良復旧の割合が5割以下※	要件がないので左記以外のもので活用
工事費の下限值	都道府県・指定都市工事: 2,400万円以上 市町村工事:1,800万円以上	要件がないので左記以外のもので活用
申請時期	災害復旧事業と同時申請しなければならない	災害復旧事業の申請と関係なく申請できる
主要な補助事業の補助率	50%	50%

※例外として、改良復旧事業効果の高いものについては5割を超えて採択される場合もある。

災害対策等緊急推進費の主な実施事例

- (1) 豪雨により被害を受けた地域における対策①
- (2) 豪雨により被害を受けた地域における対策②
- (3) 崖崩れにより被害を受けた地域における対策
- (4) 豪雪により雪崩被害を受けた地域における対策
- (5) 冬季風浪により被害を受けた地域における対策

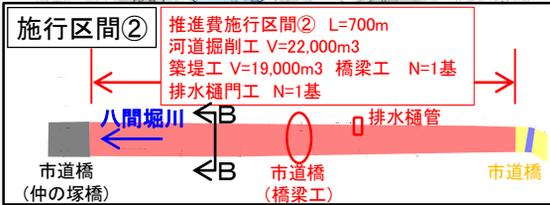
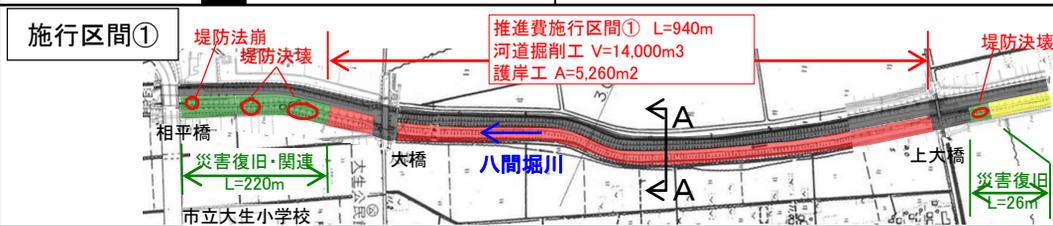
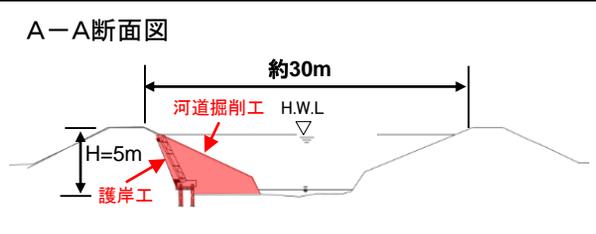
(1) 豪雨により被害を受けた地域における対策①

事業名	トネガワ ハチケンボリカワ 河川改修事業(利根川水系八間堀川)		
事業主体	茨城県		
施行地	ジョウソウシヘイマチ 茨城県常総市平町地先		
事業費	1,700 (百万円)	国費	850 (百万円)
内容	平成27年9月9日から10日に発生した関東・東北豪雨により、利根川水系八間堀川では、常総市平町地先にて堤防が決壊、新石下地先にて河川の流下能力不足により堤防から越水し、浸水被害が生じた。 今後の豪雨に対して、再度災害防止を図るため、推進費を活用し、緊急に河道掘削工等の河川改修を行うことで、隣接する住家・道路の安全・安心を確保する。		

位置図

凡例

赤	推進費施行箇所 (当年度施行)
緑	災害復旧・関連 (当年度施行)
黄	次年度以降の実施予定
黒	施行完了箇所



(2) 豪雨により被害を受けた地域における対策②

事業名	イイヌマダイイチハイスイキジョウ 農業農村整備事業(飯沼第1排水機場地区)		
事業主体	茨城県		
施行地	ジョウソウシオオノゴウマチ 茨城県常総市大生郷町地内		
事業費	112 (百万円)	国費	56 (百万円)
内容	平成27年9月9日から11日に発生した関東・東北豪雨により、飯沼第1排水機場地区では、ポンプの稼働に問題があったため、19日間にわたり農地・農作物や生活道路が浸水し、農作物被害(水稻約6.8億円)や乗用車3台の水没被害が生じた。今後の降雨に対して、再度災害防止を図るため、推進費を活用し、緊急に機械設備工を行うことで、近隣集落や生活道路の安全・安心を確保するとともに、農業の安定経営を図る。		

【位置図】
茨城県

【常総市】

凡 例

赤	推進費施行箇所 (当年度施行)
青	当初実施箇所 (当年度施行)
黄	次年度以降の実施予定
黒	施行完了箇所

【①飯沼第1排水機場 全景】

【②】 浸水状況H27.9.11

【③】 出水対策 (土のう積) 及び農地被災状況H27.9.14

【④】 農地浸水及び 水稻被害状況H27.9.16

【⑤】 一般車両浸水 被害状況H27.9.16

【平面図】

自然排水流向 → 機械排水流向 →

通行止区間

避難勧告地域 (孫兵衛新田)

常総市道 I-8号線

坂東市道44号線

広域農道

県道土浦岩井線

排水施設管理田 (92ha)

飯沼第1排水機場

荒谷川

【詳細図】

圧油槽撤去
空気圧縮機撤去
貯油槽撤去
油圧操作盤撤去

2号ポンプ現場操作盤

2号ポンプ

1号ポンプ現場操作盤

1号ポンプ

真空ポンプ操作盤

真空ポンプ

3号ポンプ現場操作盤

3号ポンプ

減速機

消音槽

【⑥整備要望箇所(3号ポンプ)】

点検設備撤去

電動モーター出力1050設置

番号	詳細
①	引込管
②	変電盤
③	1号ポンプ室
④	2号ポンプ室
⑤	3号ポンプ室
⑥	圧油槽管理設備
⑦	動力責任監視施設
⑧	コンデンサ室
⑨	配電盤1
⑩	配電盤2
⑪	補助電源設備
⑫	蓄電池設備

(3) 崖崩れにより被害を受けた地域における対策

事業名	道路更新防災等対策事業(町道明谷1号線) ^{ミョウダニ}		
事業主体	つるぎ町		
施行地	徳島県美馬郡つるぎ町一字字明谷地先 ^{ミマグン チョウイチウアザミョウダニ}		
事業費	44 (百万円)	国費	22 (百万円)
内容	平成28年3月2日に町道明谷1号線において崖崩れが発生。この災害で集落で唯一の生活道路が全面通行止めとなり、住民の生活に甚大な影響をあたえている。今後の降雨により再度崖崩れが発生しないよう、推進費を活用して緊急に落石防止網工等の法面对策を講じ、地域住民等の交通の安全を確保する。		

【位置図】



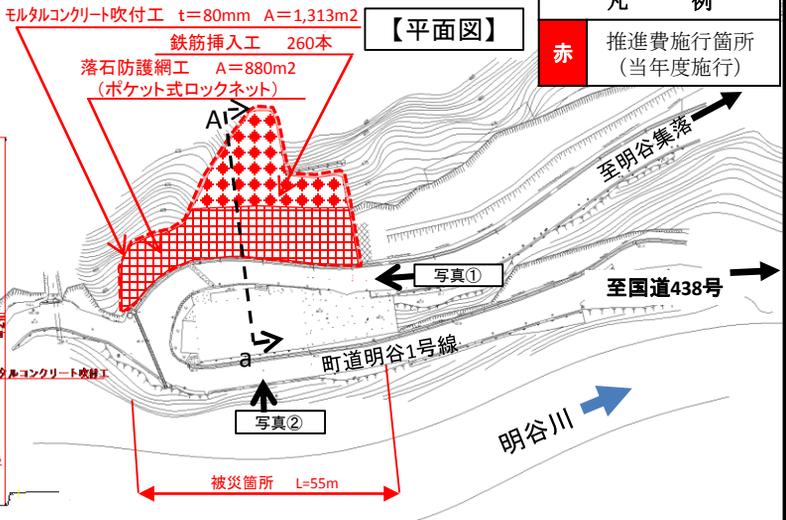
【広域図】



【断面図】



【平面図】



凡例

赤 推進費施行箇所 (当年度施行)



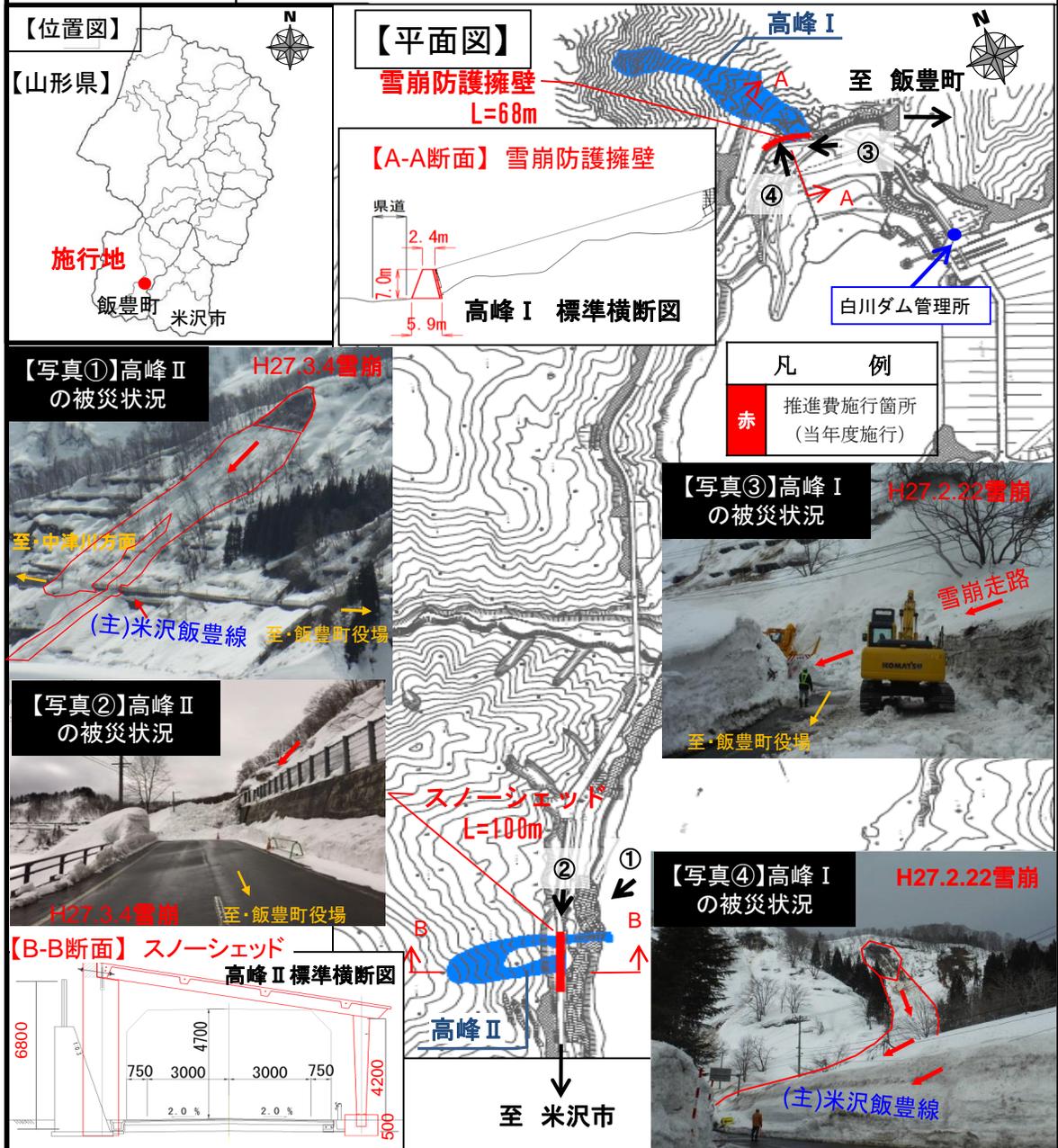
写真① 法面崩壊状況



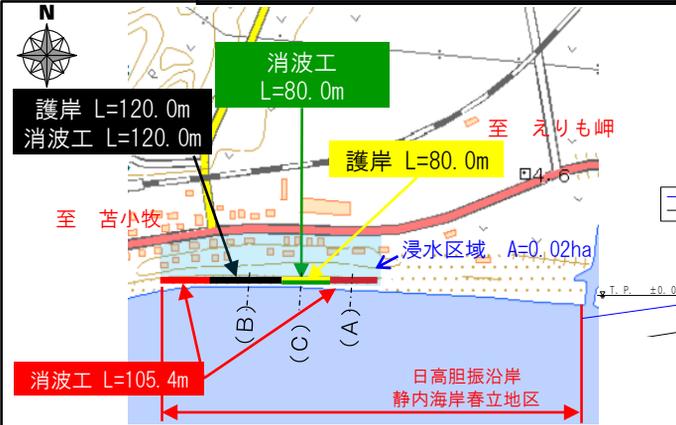
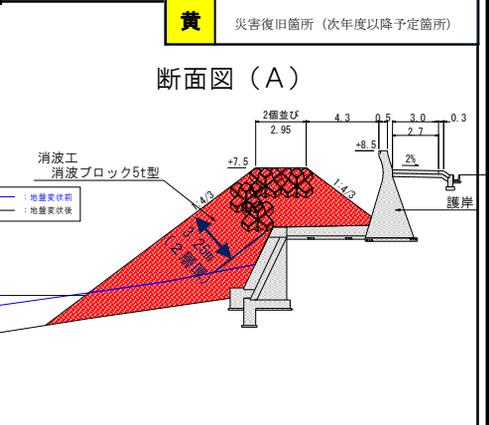
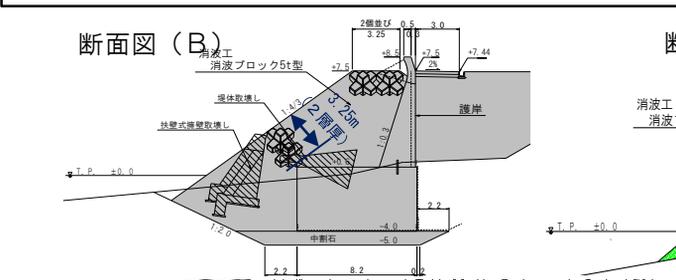
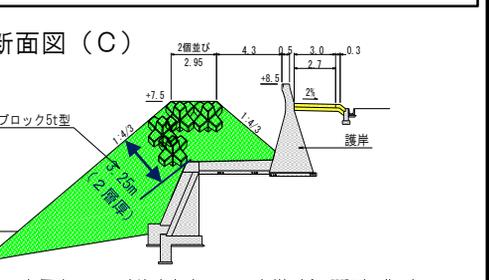
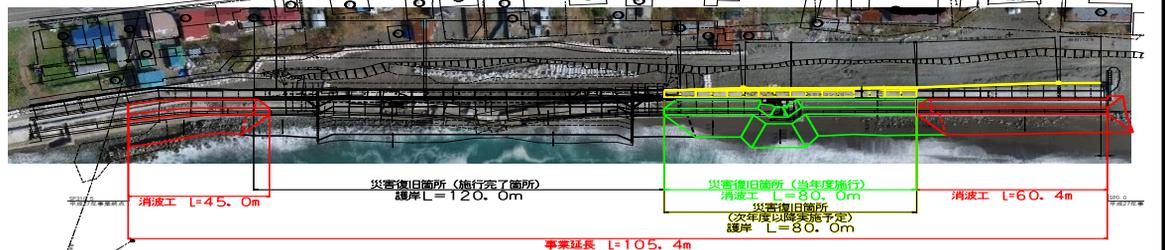
写真② 法面崩壊状況

(4) 豪雪により雪崩被害を受けた地域における対策

事業名	道路更新防災等対策事業(主要地方道 米沢飯豊線) <small>ヨネザワ イ デ セン</small>		
事業主体	山形県		
施行地	ヤマガタ ケン ニシオキタマゲン イイデ マチ タカミネ チナイ 山形県西置賜郡飯豊町高峰地内		
事業費	602 (百万円)	国費	301 (百万円)
内容	平成27年2月22日及び3月4日に主要地方道米沢飯豊線で豪雪に伴う雪崩により、全面通行止め及び片側交互通行規制が発生し、延べ85日間の長期にわたり地域交通や住民等への被害が発生した。また、当該箇所はスクールバス等のルートであり、交通量1,815台/日の幹線道路にも関わらず雪崩が2回発生し、通園・通学・通勤・通院等、生活に大きな支障をきたした。このため、今後の豪雪により、再度交通への影響が発生しないよう、推進費を活用して緊急にスノーシェッド工等を設置することにより、交通の安全と住民等の安全を確保する。		



(5) 冬季風浪により被害を受けた地域における対策

事業名	シズナイカイガンハルタチチク 海岸保全施設整備事業(静内海岸春立地区)												
事業主体	北海道												
施行地	ヒダカグン シンヒダカチョウ アザ シズナイハルタチ 北海道日高郡新ひだか町字静内春立地区												
事業費	110 (百万円)	国費	61 (百万円)										
内容	平成28年1月に生じた冬季風浪により、被災区間に隣接する区間で前浜の低下が確認された。前浜の低下は護岸倒壊の発生要因であり、今後、前浜の低下が進行した場合、台風災害と同様の護岸倒壊が発生する恐れがあることから、推進費により緊急的に前浜の低下抑制及び護岸前面の洗掘を防止し、当該地区の再度災害の防止を図るものである。												
【位置図】	 <p>冬期風浪による越波 H28.1.19</p>												
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">凡例</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>赤</td> <td>推進費要求箇所(当年度施行)</td> </tr> <tr> <td>緑</td> <td>災害復旧箇所(当年度施行)</td> </tr> <tr> <td>黒</td> <td>災害復旧箇所(施行完了箇所)</td> </tr> <tr> <td>黄</td> <td>災害復旧箇所(次年度以降予定箇所)</td> </tr> </tbody> </table>			凡例		赤	推進費要求箇所(当年度施行)	緑	災害復旧箇所(当年度施行)	黒	災害復旧箇所(施行完了箇所)	黄	災害復旧箇所(次年度以降予定箇所)
凡例													
赤	推進費要求箇所(当年度施行)												
緑	災害復旧箇所(当年度施行)												
黒	災害復旧箇所(施行完了箇所)												
黄	災害復旧箇所(次年度以降予定箇所)												
													
	<p>断面図(A)</p> 												
	<p>断面図(B)</p> 												
	<p>断面図(C)</p> 												
													

官民連携基盤整備推進調査費

－ 官民連携による地域活性化のための基盤整備推進支援事業－

のご案内

官民連携基盤整備推進調査費とは

各地域が、個性や強みを活かし、特色ある地域の成長を図るためには、民間※の投資や事業活動等に合わせて官による必要な基盤整備を一体的に行うことが重要です。本制度は、民間の意志決定のタイミングに合わせ、機を逸することなく、基盤整備の構想段階から事業実施段階への円滑かつ速やかな移行を支援するための制度です。

支援対象と支援内容

具体的な支援対象は、民間の事業活動等と一体的に行う（方向性・タイミングを合わせる）ことにより、効果の高まる国土交通省所管の基盤整備事業（道路、海岸、河川、港湾、都市公園、鉄道、空港等の社会資本）における事業化検討に必要な経費です。

（例）基礎データ収集、需要予測、概略設計、整備効果検討等

なお、民間が実施する避難訓練や避難場所の確保等、地域の防災力向上に資する取組との連携により、災害時に機能が効果的に発揮できるような基盤整備に必要な検討経費も支援対象となります。

（例）地域の防災面の課題整理、施設の耐震機能・配置計画の検討等

また、社会資本（市庁舎、公営住宅、学校、病院等の施設は除く）に再生可能エネルギーを導入する検討を行う場合には、その設置に必要な検討経費も支援対象となります。

（例）施設に必要な電力量の把握、発電設備（太陽光パネル等）の設置を伴う実証実験等

官民連携事業をより効率的・効果的に推進するため、基本構想等の検討に加え、PPP/PFIの導入可能性及び具体的事業手法の検討経費についても支援対象となります。

（例）PPP/PFIの導入可能性の検討（需要予測、概略設計含む）等



- ・予算額 : 平成28年度予算案 3.57億円（国費ベース）
- ・配分先 : 地方公共団体
（都道府県、特別区、市町村（一部事務組合及び広域連合を含む））
- ・補助率 : 1/2 ※採択にあたって金額に下限値、上限値はありません
- ・対象分野: 国土交通省所管の基盤整備事業
（例）道路、海岸、河川、港湾、都市公園、鉄道、空港等の社会資本

※民間の例：企業、NPO、学校法人、農業協同組合、商工会議所、財団法人等

制度活用のイメージ

民間事業者等

事業主体(自治体)

○きっかけ(状況が変わることとなった出来事)

(例) 外国船社からクルーズ船寄港の打診があった。
(例) 災害により長期停電が発生するなどインフラが麻痺した。

(例) 観光客誘致のために自治体で観光振興方針が策定された。

○民間による地域活性化・防災力向上等に資する活動

(例) クルーズ船の誘致活動が活発化
(例) 新たな観光ツアーの企画
(例) 災害対策の食糧備蓄・顧客の安全確保のための施設整備

○基盤整備における課題

(例) 大型クルーズ船に対応した岸壁の整備が必要
(例) 観光客増加による混雑解消のための街路の拡幅が必要
(例) 公園等におけるトイレ・避難路等災害時の機能の強化が必要

官民連携基盤整備推進調査費において支援

- ・ 民間の投資のタイミングに合わせた基盤整備が可能
- ・ 基盤整備の構想段階から事業の実施段階への円滑かつ速やかな移行

基盤整備の検討
(調査・実証実験等)

基盤整備の実施

○基盤整備による民間活動活性化効果

(例) 民間によるさらなる設備投資

○民間の活動による基盤整備の機能向上効果

(例) 地域の防災力向上

募集期間・配分時期

平成28年度についても年3回の予算配分を予定しています。

区分	募集期間	配分時期
第1回	1月19日～2月26日	4月27日
第2回	4月11日～5月13日	7月1日
第3回	6月13日～7月15日	9月中旬予定

※予算の都合上、途中で募集を終える場合がございます。

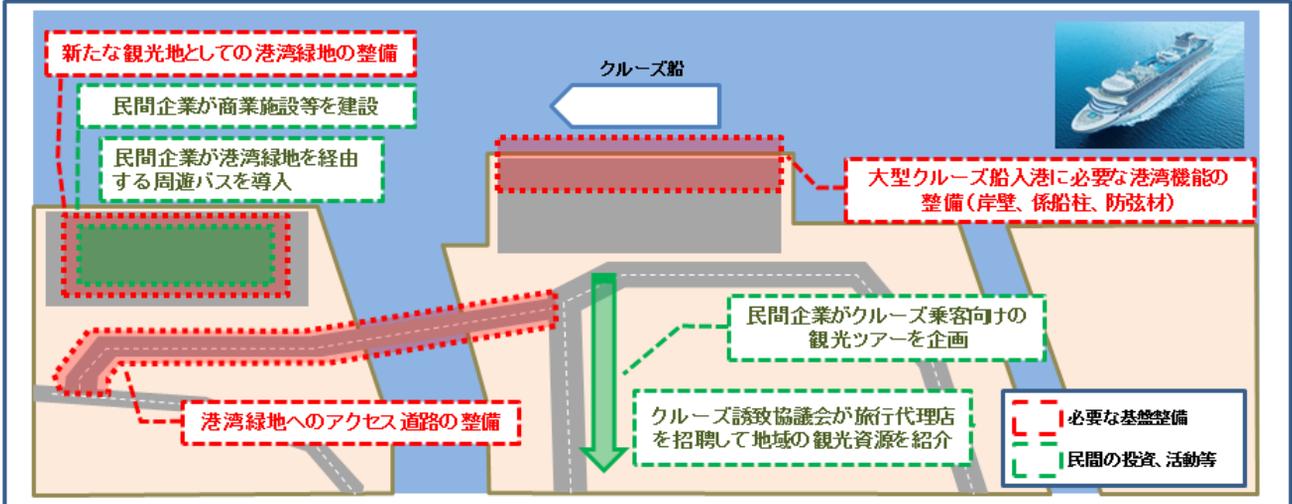
調査実施主体からの声

- ・ 基盤整備の事業化の時期が早まった。
 - ・ 事業計画が決まっていない中で選択肢の提示ができたため、議論が進み計画が定まった。
 - ・ 港湾施設の詳細な調査を行うことができたので、大型クルーズ船の就航決定に寄与した。その後、連携していた民間企業との協議も引き続き円滑に進んでおり、整備に向けた手続きが順調に進んでいる。
 - ・ 基盤整備に係る事業計画の決定に向けた議論や作業など動きが加速した。
- 等

事例1：大型クルーズ船誘致と併せた地域活性化のための基盤整備検討調査

背景・目的

大型クルーズ船の寄港を活かした市の地域活性化計画が策定された。それに併せて民間企業による大型クルーズ船の誘致等の活動が実施されている。その結果、地域に大型クルーズ船の寄港打診があった。そのため、大型クルーズ船の接岸とクルーズ船寄港数の増加に対応した港湾機能の確保、周辺緑地の公園の配置等の検討・整備が必要となっている。



本制度において補助対象となる調査項目例

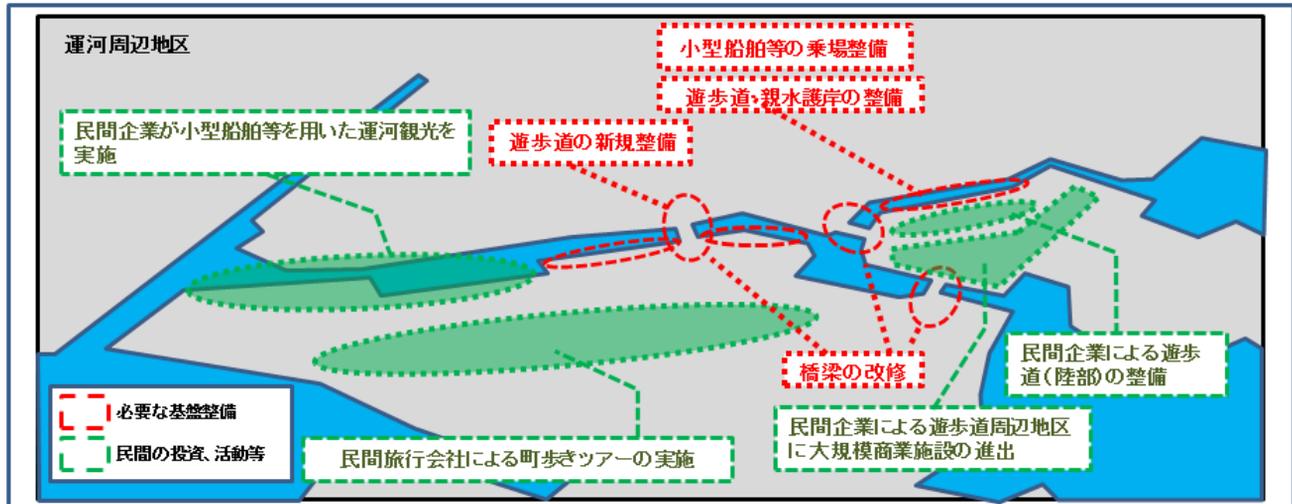
- ・大型クルーズ船の寄港による効果の把握・分析調査
 - ・クルーズ観光等のニーズ調査
 - ・大型クルーズ船の寄港に必要な港湾機能の検討(安全入出港のためのシュミレーターを活用した接岸・回頭調査)
 - ・新規に整備予定の緑地公園への新規アクセス道路の交通需要調査
 - ・新規アクセス道路の概略検討
- 等

事例2：運河周辺地域における観光振興のための基盤整備検討調査

背景・目的

地域において、運河を活用した観光振興の方針を定めた「運河周辺地区の観光将来ビジョン」が策定された。民間企業においても、運河周辺地区における遊歩道(陸部)の整備や、当該地区を観光拠点とするための大規模商業施設等の進出が予定されている。一方で、運河周辺地区においては橋梁や遊歩道の整備が不十分であり、観光振興の課題となっている。

民間企業の投資等と一体的に基盤整備を行うことによる観光振興の推進が必要となっている。



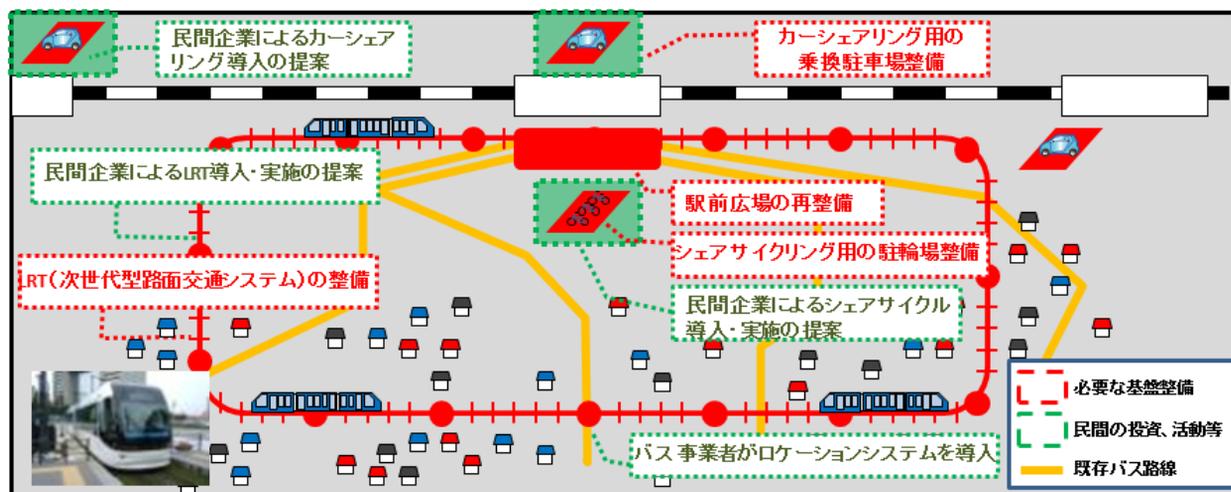
本制度において補助対象となる調査項目例

- ・運河周辺地区における観光動向調査及び整備後の経済効果に関する調査
 - ・遊歩道・親水護岸、小型船舶等乗場、橋梁の整備のための概略検討(施設の位置、規模等)
- 等

事例3：交通体系の再編と併せた地域活性化のための基盤整備検討調査

背景・目的

既存のバス路線は、環状路線が無く、都心部における十分な回遊性を確保できていない。こうした課題に対応した総合的な交通戦略が策定されたところ。併せて民間事業者からカーシェアリングやシェアサイクルなどの提案があった。これらを踏まえた交通体系の再編が必要となっている。



本制度において補助対象となる調査項目例

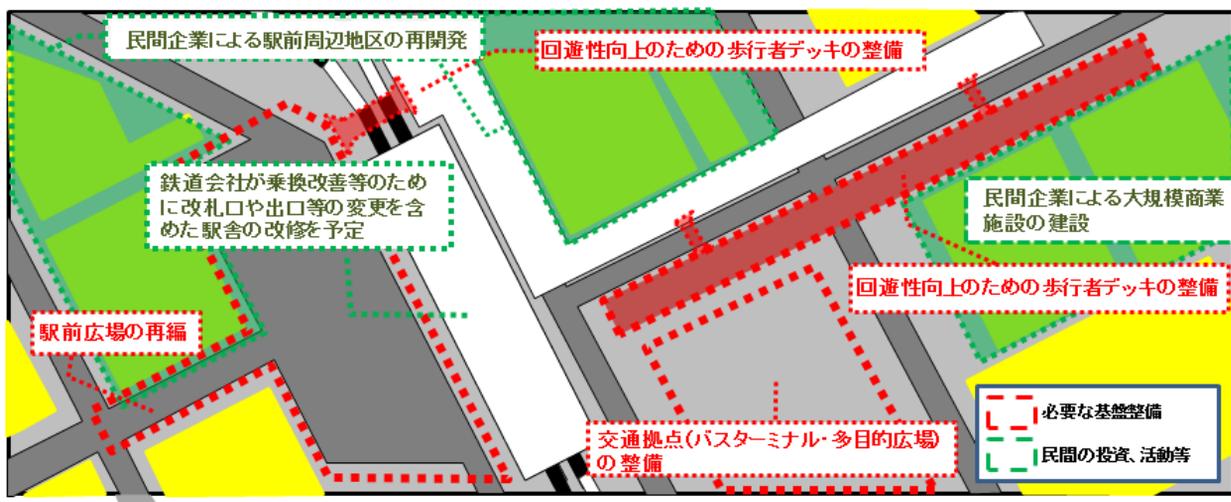
- ・駅周辺部・居住部等の交通需要調査
- ・新たな交通システム導入への民間事業者・市民への意向調査
- ・最適な交通システム(LRT)の導入に向けての概略検討(路線等の配置検討、道路空間の整備)
- ・新たな交通システム導入におけるターミナル機能の適切な配置検討
- ・駅前広場等の交通結節点の再整備検討等

事例4：駅前周辺地区の再整備に併せた地域活性化のための基盤整備検討調査

背景・目的

駅前周辺地区のまちづくりの基本的な指針を定めた将来ビジョンが策定され、周辺地区では再開発事業や大規模商業施設の建設などの民間企業による投資等が活発化しているところ。

今後、駅前周辺地区の更なる賑わいの創出や民間企業の投資等の一層の推進を図るため、駅前周辺地区の具体的な将来像を示す必要がある。



本制度において補助対象となる調査項目例

- ・駅前周辺地区における交通調査(開発に伴う交通量の推計等)
- ・歩行者回遊軸(ペDESTリアンデッキの重層化)の検討
- ・交通拠点(バスターミナル・多目的広場)の概略設計
- ・整備手法の検討(経済効果・官民の役割分担)

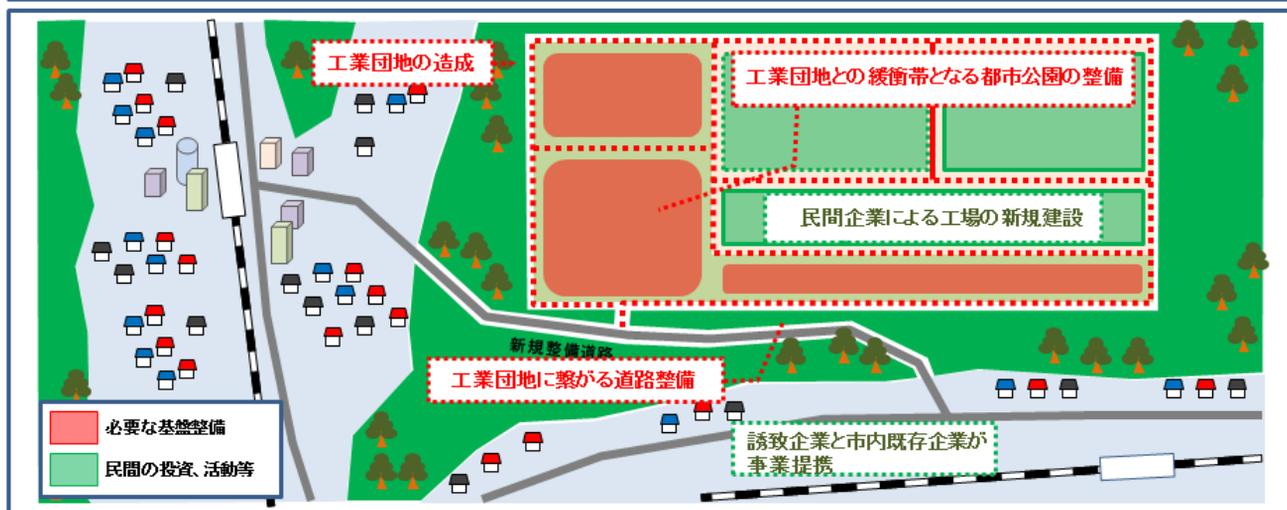
等

事例5: 商工業誘致に併せた地域活性化のための基盤整備検討調査

背景・目的

雇用確保や職住近接等の方針を定めた市の総合計画等が策定され、また、大規模造成地に近接した道路が新たに整備されたことに伴い、地元商工会議所等による企業誘致が活発化しているところ。

民間企業の参入の動きに併せて、必要な基盤整備(工業団地の造成、アクセス道路、都市公園等)の整備を推進する必要がある。



本制度において補助対象となる調査項目例

- ・造成地域の及び周辺地域の現況調査
- ・都市公園、アクセス道路の概略検討
- ・民間企業の誘致に伴う経済効果の推計
- ・基盤整備効果の検討

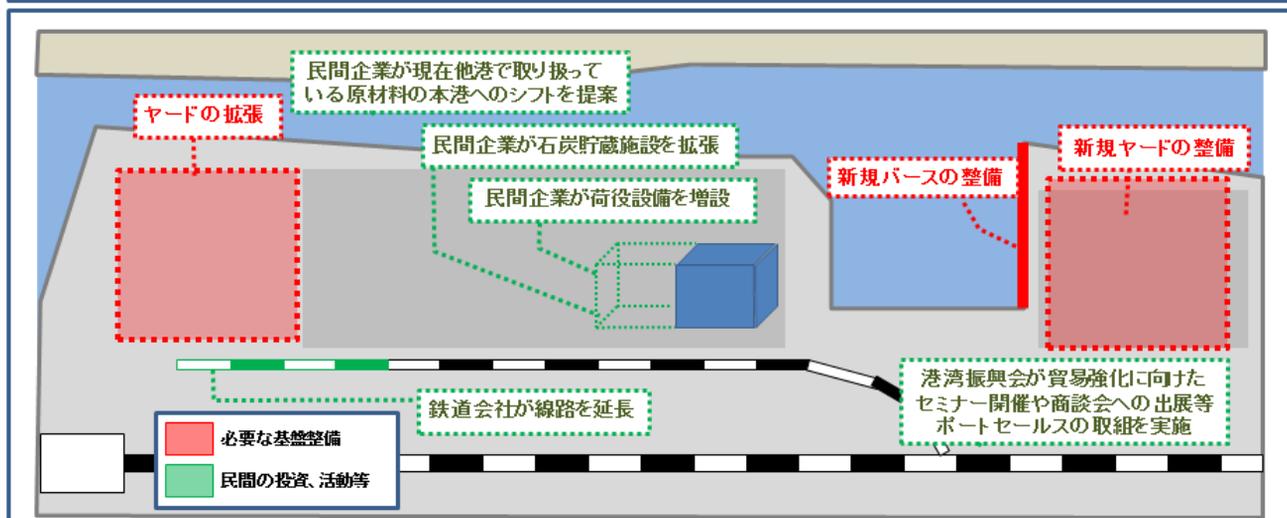
等

事例6: 港湾地域における物流機能強化のための基盤整備検討調査

背景・目的

地域の港湾におけるコンテナの取扱量は年々増加しているが、現在のコンテナターミナルでは狭小となっており増加するコンテナに十分対応しきれていない状況。民間企業においては、コンテナの取扱量増加に対応するため、荷役機械の増設等の取組を実施することで物流機能の強化を図っているところ。

民間の取組が一層効果を発現するよう、貨物量の伸びに対応した基盤整備が必要となっている。



本制度において補助対象となる調査項目例

- ・増加するコンテナ取扱い量の予測検討
- ・港湾荷役業者のニーズ調査
- ・新たな整備するヤード及びヤード内施設、バース等の概略設計
- ・整備効果の検討

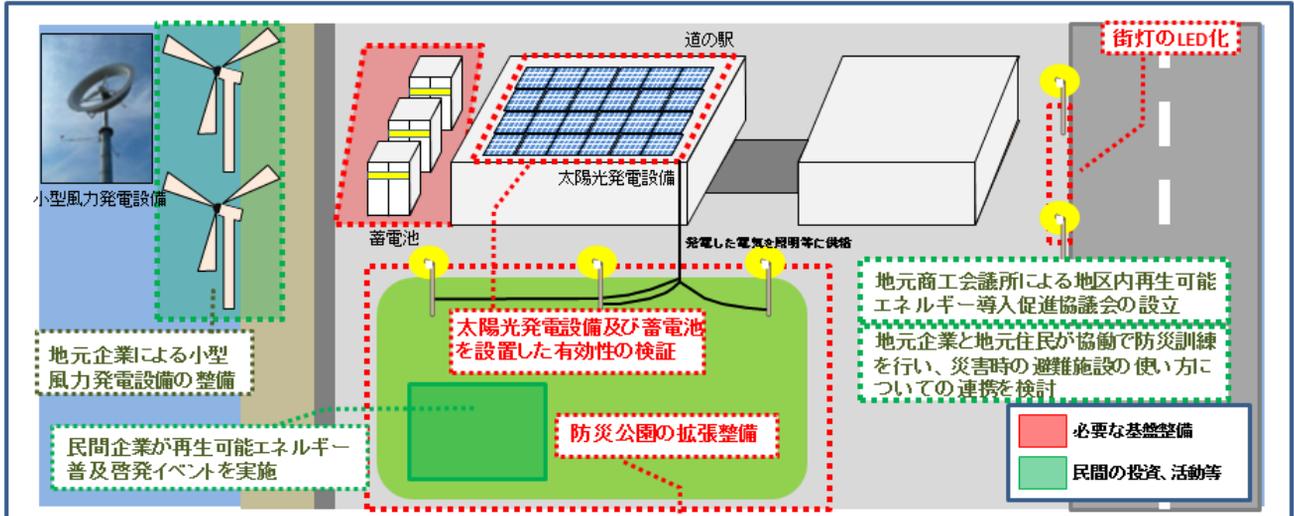
等

事例7: 道の駅及び公園における再生可能エネルギー導入に係る実証実験

背景・目的

東日本大震災を契機に、地域防災計画において、災害時における住民等の一次避難場所及び被災地への支援助物資輸送拠点として道の駅及び公園を位置づけているところ。また、民間企業と連携して、災害時の避難にかかる災害協定の締結や地域内の再生可能エネルギーの展開の検討を行っているところ。

今後、災害時の電力途絶時でも防災拠点として必要な機能を確保するため、道の駅及び公園への再生可能エネルギーの導入を検討する。



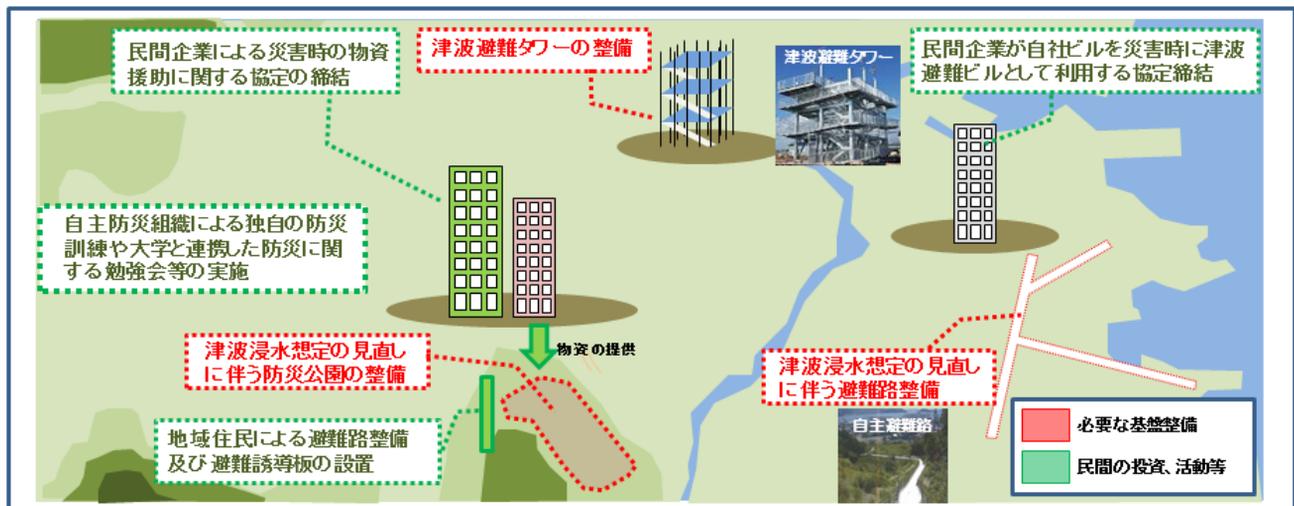
本制度において補助対象となる調査項目例

- ・再生可能エネルギーの導入のため太陽光発電パネル及び電力備蓄システムの設置と活動状況のモニタリング(実証実験)
 - ・太陽光発電・浮力発電、蓄電池の概略設計(配置計画等)
 - ・周辺地域内のその他施設への普及・有効活用に係る検討
- 等

事例8: 津波防災対策のための基盤整備検討調査

背景・目的

東日本大震災の教訓に加え、発生が予想される南海トラフ巨大地震等の発生への懸念から、地域においては、地区防災計画の改訂や津波浸水想定の設定などの取組が行われ、津波避難施設の整備の必要性が認識されているところ。また、民間企業の協力の下に緊急避難ビルの指定や、災害時に物資援助に関する協定の締結などが行われている。地域の防災力を向上させるためには、こうした官民の取組を連携して推進することが効果的である。



本制度において補助対象となる調査項目例

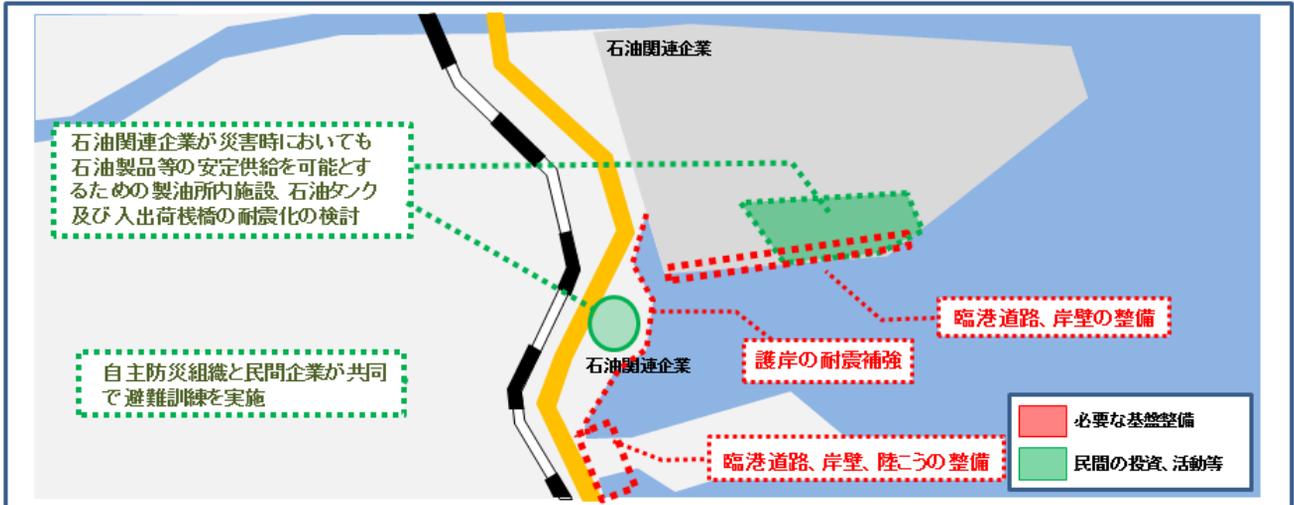
- ・避難路の見直しにかかる調査
 - ・防災公園、避難路、津波避難タワー等の配置計画の検討及び費用対効果分析
 - ・津波避難タワーの整備にかかる基礎データ収集
- 等

事例9：災害時の事業継続等に資する防災力向上に関する検討調査

背景・目的

東日本大震災の教訓等を踏まえ、災害時においても石油関連製品等の安定的な供給を確保するため、地域防災計画において石油コンビナート地区における震災対策の方針が示されたところ。併せて、民間石油関連企業において、施設の耐震化や独自の避難訓練などの取組が実施されているところ。

沿岸部における基盤整備を民間施設の耐震化等の取組と一体的に行うことで、効率的・効果的な機能の発現が期待される。



本制度において補助対象となる調査項目例

- ・港湾施設の耐震性能の把握
- ・民間企業の施設の耐震化を踏まえた必要な耐震護岸、臨港道路の機能検討及び概略設計
- ・基盤整備効果の検討

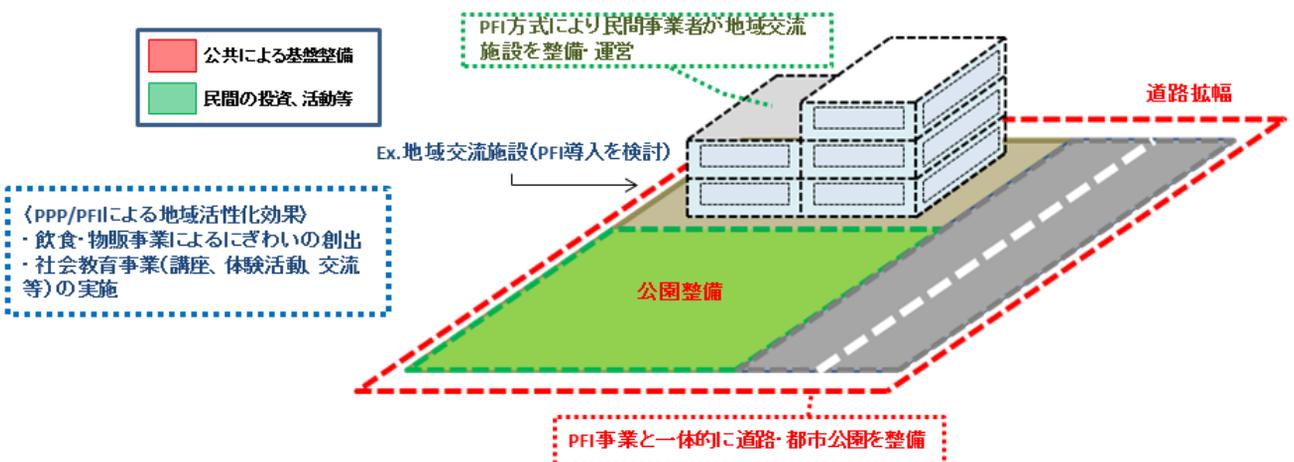
等

事例10：PPP/PFIの導入に併せた地域活性化のための基盤整備検討調査

背景・目的

財政状況が厳しさを増す中、地域活力の創出と効率的なインフラ運営、サービスの向上等を実現していくため、PPP/PFI手法を活用した公共施設の整備・運営を含む地域活性化プランが策定されたところ。

今般、官民連携による公共サービスの提供について、かねてより官側が計画していたことから、PPP/PFI(コンセッション含む)導入に向けた検討をするもの。



本制度において補助対象となる調査項目例

- ・地域交流施設のPPP/PFIの導入可能性の検討(需要予測、概略設計を含む)
- ・PPP/PFI事業と一体的に行う道路、公園事業の概略検討(配置計画、施設規模等)等

事例11：包括民間委託の導入による地域防災力向上のための基盤整備検討調査

背景・目的

道路・下水道・公園等の社会資本については、高度経済成長期に集中的に整備されたため老朽化が進んでおり、改築や修繕等の適切な整備が必要。また、人員・技術力の不足により、点検・修繕等の的確な対応が困難な状況。全国的に災害が局地化・集中化・激甚化している中、地域の防災力向上の取組が求められていることから、官民の適切な役割分担の下、PPP(公共施設の包括民間委託)導入に向けた検討をするもの。



事例12：PREを活用した官民連携による基盤整備検討調査

背景・目的

人口減少・高齢化を踏まえ、まちに必要な公共サービスの再配置を行うため、PRE(公的不動産)情報の整理・一元化を行い、PRE再配置計画を策定したところ。今般、策定したPRE再配置計画に基づき、接続する道路が狭窄であるために低利用地となっていた駅前の市有地とそれに隣接する街区の一体的整備の検討を行う。(例：土地の一部は民間事業者に貸与し、民間事業者が複合施設を整備・運営。市は公園や駐車場、駅前広場を整備。複合施設には商業施設の他に市役所出張所が入居し、入居者である市は民間事業者にテナント賃料を払う。)

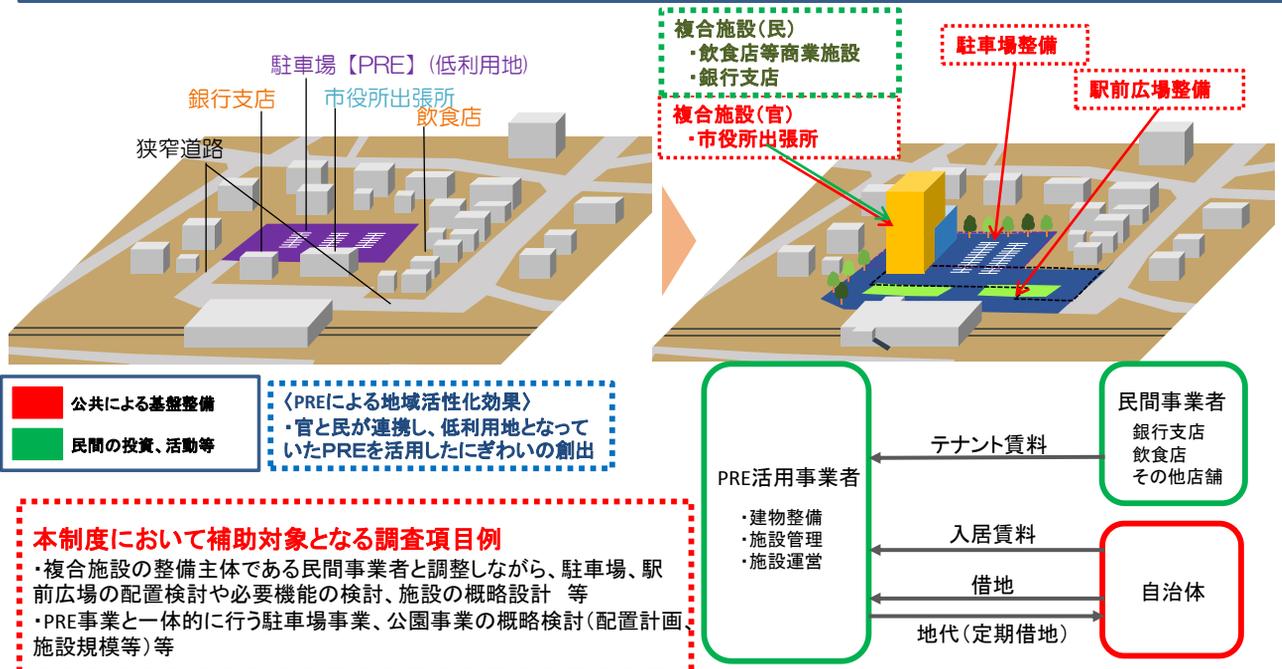
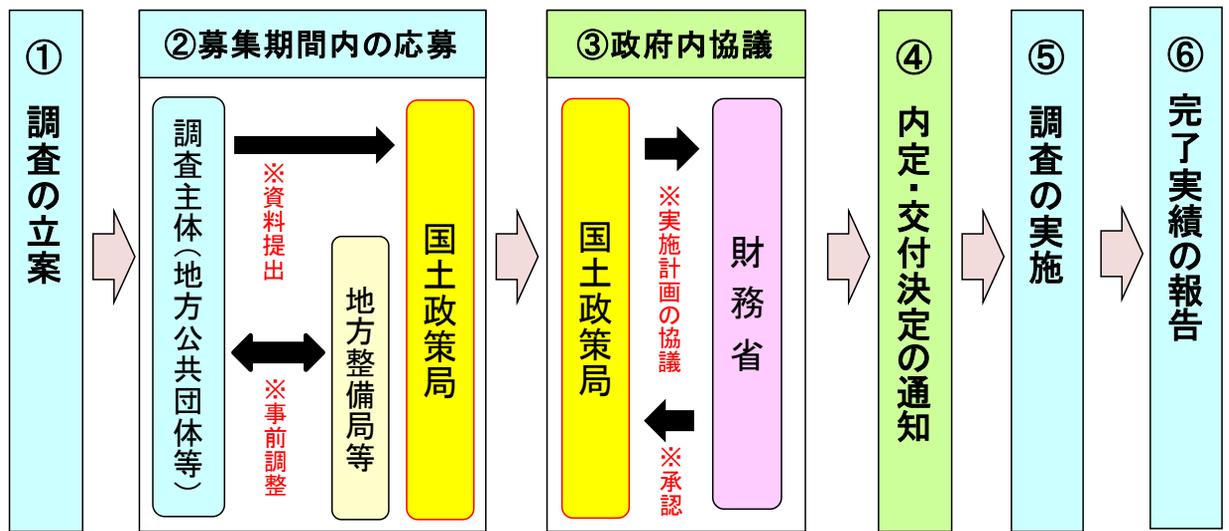


図. 事業スキーム(例)

■ 募集から調査実施までの流れ



■ お問い合わせ窓口

(本省担当)

国土交通省 国土政策局 広域地方政策課 調整室 (官民連携基盤整備推進調査費 担当)

〒100-8918 東京都千代田区霞ヶ関2丁目1番2号 中央合同庁舎2号館12階
TEL:03-5253-8360(直通) FAX:03-5253-1572

国土交通省ホームページに詳しい情報を掲載しています。調査計画書の様式等をダウンロードできます。

(ホーム <http://www.mlit.go.jp/> >> 政策・仕事 >> 国土政策 >> 官民連携による地域活性化のための基盤整備推進支援事業)
<http://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/kanminrenkei.html>

(各地方支分部局)

	部署名	外線(内線)
北海道開発局	開発監理部 開発計画課 開発企画官 開発監理部 開発計画課 地域連携専門官	代表 011-709-2311 (内線 5462)(内線 5467)
東北地方整備局	企画部 環境調整官	代表 022-225-2171(内線 3114)
関東地方整備局	企画部 事業調整官 企画部 企画課	代表 048-601-3151 (内線 3116)(内線 3153、3181)
北陸地方整備局	企画部 事業調整官 企画部 広域計画課	代表 025-280-8880 (内線 3116)(内線 3211)
中部地方整備局	企画部 事業調整官 企画部 広域計画課	代表 052-953-8129 (内線 3116)(内線 3211、3212、3221)
近畿地方整備局	企画部 事業調整官 企画部 建設専門官	代表 06-6942-1141 (内線 3116)(内線 3156)
中国地方整備局	企画部 事業調整官 企画部 広域計画課	代表 082-221-9231 (内線 3116)(内線 3221)
四国地方整備局	企画部 事業調整官 企画部 広域計画課	代表 087-851-8061 (内線 3116)(内線 3211、3213、3231)
九州地方整備局	企画部 企画課	代表 092-471-6331(内線3181、3182)
沖縄総合事務局	開発建設部 建設行政課	代表 098-866-0031(内線 3166)

平成28年度官民連携基盤整備推進調査費 実施案件一覧

調査計画名	実施主体	対象地域	概要	実施計画額(千円)	
				事業費	国費
1 酒田港を拠点とした『観光立県山形』実現のための基盤整備調査	山形県	山形県酒田市	酒田港において、大型クルーズ船就航による地域活性化を目的とし、官民が連携して実施しているクルーズ船の誘致活動や民間事業者の受入体制強化等の取組と合わせて、大型クルーズが安全に入港するための調査や港湾設備の概略設計等を行う。	26,000	13,000
2 姫路港における大型クルーズ船受入機能強化基盤整備調査	兵庫県	兵庫県姫路市	姫路港において、大型クルーズ船寄港による地域活性化を目的とし、官民が連携して実施しているクルーズ船の誘致活動や民間事業者の受入体制強化等の取組と合わせて、大型クルーズが安全に入港するための調査等を行う。	23,450	11,725
3 和歌山下津港(本港地区)における観光振興及び地域活性化のための基盤整備検討調査	和歌山市	和歌山県和歌山市	和歌山下津港本港地区において、国内外クルーズ船の寄港増加による観光振興や地域活性化を目的とし、みなどオアシス、道の駅及び公園の整備・管理に関するPPP導入可能性や機能配置計画等の検討を行う。	25,000	12,500
4 千葉港千葉中央地区における物流機能強化等基盤整備検討調査	千葉県	千葉県千葉市	千葉港千葉中央地区において、港湾の生産性向上、地域活性化を目的とし、ふ頭の管理運営等に関するPPP/PFI導入可能性や船舶や貨物の需要推計、倉庫等の物流施設の配置等を検討する。	25,000	12,500
5 三河湾蒲郡地区における物流機能強化とクルーズ船誘致強化基盤整備検討調査	愛知県	愛知県蒲郡市	三河湾蒲郡地区において、物流機能強化と大型クルーズ船就航による地域活性化を目的とし、背後企業の施設増強や観光会社の取組と合わせて、蒲郡地区の物流動向調査や港湾施設の概略検討を行う。	35,000	17,500
6 伊勢原駅北口周辺地区における基盤整備検討調査	伊勢原市	神奈川県伊勢原市	伊勢原駅北口周辺地区において、ターミナル機能の充実や観光の玄関口としての活性化を図ること等を目的とし、バス路線の見直しや民間事業者の開発計画(予定)を踏まえ、アクセス道路整備や駅前広場整備の検討を行う。	15,000	7,500
7 大和市中心林間駅周辺における地域活性化に関する調査	大和市	神奈川県大和市	大和市中心林間駅周辺において、都市機能の拡充とにぎわいの創出を目的とした新たなバス事業等の機会創出や地域交流施設の整備、鉄道事業者の将来構想と連携した駅前広場整備に関する概略設計等を行う。	11,700	5,850
8 名古屋駅における圏域交流機能検討調査	名古屋市	愛知県名古屋市	名古屋駅周辺において、圏域交流機能の強化を目的とし、民間事業者による地域ブランドを発信させる商業施設の設置等と合わせて、東西通路の整備計画検討、PPPによる公共空間の管理手法等の検討を行う。	10,888	5,444
9 草津駅、南草津駅周辺における公共交通改善のための基盤整備検討調査	草津市	滋賀県草津市	草津駅、南草津駅周辺において、公共交通の利便性向上と利用環境の整備を推進することを目的とし、バスの増便や民間事業者の開発計画を踏まえ、草津駅、南草津駅周辺の再整備に関する概略設計等を行う。	12,950	6,475

10	八日市駅周辺地区での地域活性化のための 基盤整備検討調査	東近江市	滋賀県東近江市	八日市駅周辺地区において、中心市街地の活性化を目的とし、民間事業者による観光交流施設や商業施設等の開発を踏まえて、周辺地域からの観光需要の調査や、道路・歩行者空間整備に関する調査の検討を行う。	15,000	7,500
11	三重町駅周辺における地域活性化のための 基本計画等検討調査	豊後大野市	大分県豊後大野市	三重町駅周辺において、地域の活力・経済の活性化を目的とし、駅舎の改修等と合わせて、自由通路のPPP/PFIの導入可能性検討、駅前広場や周辺道路整備の基本計画の検討等を行う。	19,980	9,990
12	隼人駅東地区における地域活性化のための 基盤整備検討調査	霧島市	鹿児島県霧島市	隼人駅東地区において、都市機能の集積や地域住民の利便性の向上、交流人口の拡大を目的とし、民間事業者による商業施設の開発計画等を踏まえて、駅自由通路及び駅前広場の予備設計、事業計画の検討等を行う。	15,000	7,500
13	つくば市地域の公共交通ネットワークにお ける交通拠点整備に関する調査	つくば市	茨城県つくば市	つくば市地域において、より利便性の高い公共交通網の形成を目的とし、民間事業者による交通系ICカード料金収受システムやバスロケーションシステムの導入と合わせて、交通ビッグデータを 用いた利用者動態の分析や交通拠点の概略検討を行う。	20,000	10,000
14	新たな道の駅整備における民間活力活用 のための検討調査	前橋市	群馬県前橋市	前橋市において、道の駅の整備による交流人口の増加や防災復旧拠点の形成を目的とし、地域交流施設のPPP/PFIの導入可能性の検討や関連基盤整備の概略設計を行う。	15,000	7,500
15	三郷市南部地域の地域拠点形成に向けた基 本計画検討調査	三郷市	埼玉県三郷市	三郷市南部地域において、地元の産業振興を支え防災機能を備えた地域拠点の形成を目的とし、防 災拠点としての機能を考慮した公共施設・民間施設の配置検討や公共部分のPPP/PFIの導入 可能性検討等を行う。	10,100	5,050
16	千葉市西銀座地域における地域活性化のた めの検討調査	千葉市	千葉県千葉市	千葉市西銀座地域において、商業・業務機能の集積による賑わいの創出を目的とし、民間事業者に よる当該地区の再開発を踏まえて、街区内の道路・駐車場等の配置検討・事業手法の検討等を行 う。	8,000	4,000
17	大磯港賑わい交流施設整備に関する検討業 務	大磯町	神奈川県大磯町	大磯港において、観光客の増加や更なる民間投資の誘発を目的とし、地域交流施設の整備・運営に 係るPPP/PFIの導入可能性検討や広場・臨港道路等の基盤整備の検討を行う。	6,000	3,000
18	相模総合補給廠一部返還地開発のための基 盤整備検討調査	相模原市	神奈川県相模原市	相模総合補給廠一部返還地において、都市機能等の集積による地域の拠点性・利便性の向上等を目 的とし、民間事業者による商業施設等の建設や複数の建物でエネルギーを融通しあう新システムの 導入等を踏まえ、駅前広場や街区内道路の概略設計等を検討する。	20,000	10,000
19	豊橋市における大規模工場跡地周辺整備と 地域活性化に関する調査	豊橋市	愛知県豊橋市	豊橋市において、大規模工場跡地周辺整備による地域拠点としてのまちづくりや地域活性化を目的 とし、民間事業者による開発区域内の道路整備、商業・業務施設の建設と合わせて、交通動態変化 の推計や交差点、道路、歩行者動線改善の検討等を行う。	8,000	4,000

20	大津市滋賀学区における地域活性化に関する調査	大津市	滋賀県大津市	大津びわこ競輪場跡地において、地域活力の創出と効率的なインフラ運営等を目的とし、地域交流施設のPPP/PFIの導入可能性検討や多目的広場等の基盤整備計画の検討を行う。	15,370	7,685
21	旧石垣空港跡地における地域活性化のための基盤整備検討調査	石垣市	沖縄県石垣市	旧石垣空港跡地において、土地の円滑な民間活用や防災機能の向上を目的とし、民間の医療施設の開業等と合わせて、土地利用計画や公園、道路整備の概略設計を行う。	18,000	9,000
22	ため池を活用した治水安全度向上のための基盤整備検討調査	大阪府	大阪府茨木市	大阪府茨木市等において、治水安全度の向上を目的としたため池管理者による治水対策のためのため池改良工事と合わせ、洪水調節効果及び浸水想定範囲の検証や河川整備の概略設計を行う。	13,500	6,750
23	須崎港における物流機能強化および防災力向上のための検討調査	高知県	高知県須崎市	須崎港において、物流機能強化と地域防災力向上を目的とし、民間事業者による荷役機械の導入や施設の耐震化等と合わせて、須崎港における貨物取扱量・船舶交通量の需要推計や保管施設の配置検討、岸壁整備の事業効果など検討を行う。	36,000	18,000
24	油津港におけるクルーズ船誘致に向けた基盤整備に関する調査	宮崎県	宮崎県日南市	油津港において、大型クルーズ船寄港による地域活性化を目的とし、官民が連携して実施しているインバウンド誘致活動や民間事業者の受入体制強化等の取組と合わせて、大型クルーズ船が安全に入港するための調査や岸壁延伸の概略設計等を行う。	48,000	24,000
25	池袋駅周辺地域における地域活性化に関する調査	豊島区	東京都豊島区	池袋駅周辺において、都市再生の推進による地域活性化を目的とし、民間事業者による池袋駅西口地区の再開発計画と合わせて、東西連絡通路の整備計画の検討、PPPによる公共空間の活用手法等の検討を行う。	50,000	25,000
26	山県市バスターミナル周辺における地域活性化に関する調査	山県市	岐阜県山県市	山県市において、新バスターミナル整備による地域活性化を目的とし、PPP/PFI方式による地域交流施設の整備等と合わせて、新バスターミナル等を整備するための概略設計、PPP/PFIの導入可能性検討等を行う。	8,200	4,100
27	松山市駅周辺地区の歩いて楽しい健康増進まちづくりのための基盤整備検討調査	松山市	愛媛県松山市	松山市駅周辺で、歩いて楽しい健康増進まちづくりによる地域活性化を目的とし、駅前広場での民間事業者による路面電車の軌道や電停の改築等と合わせて、交通空間・広場空間等の配置検討を行う。	6,000	3,000
28	旭川空港を活用した地域活性化のための基盤整備に関する調査	旭川市	北海道旭川市	旭川空港において、訪日外国人観光客増加による地域活性化を目的とし、民間事業者による国際線の増便や空港ビルの増築と合わせて、空港基本施設（滑走路・誘導路・エプロン）の施設機能向上に係る基本計画の策定を行う。	51,000	25,500
29	帯広空港を活用した地域活性化のための基盤整備に関する調査	帯広市	北海道帯広市	帯広空港において、訪日外国人観光客増加による地域活性化を目的とし、民間事業者による国際線の増便や空港ビルの増築と合わせて、空港基本施設（滑走路・誘導路・エプロン）の施設機能向上に係る基本計画の策定を行う。	38,000	19,000

30	宮古港を拠点とした観光振興による復興促進のための基盤整備調査	岩手県	岩手県宮古市	宮古港において、大型外航クルーズ船寄港による地域活性化を目的とし、三陸鉄道や復興道路の開通と合わせた観光ツアーの企画、郷土料理の提供や多言語案内板の設置等の民間事業者の取組と連携して、大型外航クルーズ船が安全に入港するための調査や岸壁の機能検討を行う。	22,000	11,000
31	和歌山下津港におけるクルーズ船受入体制強化等基盤整備調査	和歌山県	和歌山県和歌山市	和歌山下津港において、大型外航クルーズ船寄港による地域活性化を目的とし、京奈和自動車道の開通と合わせた観光ツアーの企画、商工会議所等による免税店の設置や特産品の販売等の民間事業者の取組と連携して、大型外航クルーズ船が安全に入港するための調査や岸壁の機能検討を行う。	24,000	12,000
32	敦賀駅周辺における地域活性化のための基盤整備検討調査	敦賀市	福井県敦賀市	敦賀駅において、北陸新幹線敦賀開業に向けた地域活性化を目的に、新幹線敦賀駅舎の建設と合わせて、敦賀駅利用者等を考慮した駐車場の需要台数を予測し、駐車場及び大型バスターミナルの基本計画を行う。	4,400	2,200
33	駅周辺の回遊性向上による地域活性化に向けた基盤整備検討調査	桜井市	奈良県桜井市	桜井駅において、駅周辺の賑わい創出による地域活性化を目的とし、PPP/PFI事業による駅ビル再開発や駅前広場の商業施設（屋台村）の設置等の民間事業者の取組と合わせて、駅前広場及び周辺施設の概略検討や整備後の経済効果の試算等を行う。	6,800	3,400
34	女満別空港を活用した地域活性化のための基盤整備検討調査	北海道	北海道網走郡大空町	女満別空港において、訪日外国人など観光客増加による地域活性化を目的とし、民間事業者によるLCC等の誘致やボーディングブリッジの改良と合わせて、空港基本施設（滑走路・誘導路・エプロン）の施設機能向上に係る基本計画の策定を行う。	38,000	19,000
計					701,338	350,669

高速道路ナンバリングの実現に向けた提言のポイント

高速道路ナンバリングの目的

- 整備の進む我が国の高速道路ネットワークにおいて、路線名に併せ、その地固有の言語に依存しない「ナンバリング」を導入し、訪日外国人をはじめ、すべての利用者にわかりやすい道案内を実現

高速道路ナンバリングの対象路線

- 高規格幹線道路網とこの道路網を補完して地域の高速ネットワークを形成する路線
- 高規格幹線道路網から主要な空港・港湾、観光地へのアクセスとなる高速ネットワーク
- ※既にナンバリングが実施されている都市高速道路は、今回のナンバリングの対象外

ナンバリングルール

○ナンバリングの基本ルール

1. 親しみ
 - ・地域でなじみがある、かつ、国土の根幹的な路線の既存の国道番号(2桁以内)を活用
2. シンプルでわかりやすく
 - ・数字は原則2桁以内
 - ・同一起終点など、機能が似ている路線のグループ(ファミリー)化
 - ・道路種別や機能をアルファベットで表現(路線番号の頭に「E」(Expressway)を付与など)
3. 国土の骨格構造を表現
 - ・主要な国道番号で、国土の骨格構造を表現できるように、路線の起終点を設定

○ナンバリングの具体的ルール案

- 1) 1桁・2桁国道に並行する路線 ⇒ 当該国道番号を付番
- 2) 1桁国道とグループ(ファミリー)化する路線
 - 【ケース1】新東名高速道路・新名神高速道路は東名高速道路・名神高速道路の並行路線とした「1A」、中国自動車道は山陽自動車道の並行路線とした「2A」とし、グループ化
 - 【ケース2】3号、4号、5号は、先行して整備されたルートに付番し、既存の国道が並行する区間の路線には、「A」を付けた路線番号とし、グループ化
- 3) 環状道路 ⇒ 環状道路は、アルファベットで機能を表現するとともに、既存の都市高速道路の環状道路との整合性にも配慮
- 4) 1桁・2桁国道に並行する路線の対象を拡大して付番する路線
 - 【ケース1】北海道縦貫自動車道は、国土全体及び北海道の骨格構造を表現する路線として5号を付番
 - 【ケース2】2桁国道に同一地域内で概ね方向が一致している路線は、当該国道番号を活用
 - 【ケース3】並行する国道が3桁番号である、又は並行する国道の国道番号を別路線に付番する路線で、隣接して2桁国道がある場合は、当該国道番号を延伸
- 5) その他の路線 ⇒ 国道番号に使われていない59番以降の2桁番号を付番

路線シンボルのデザイン

○路線シンボルのデザイン案(右図)

- ・シンプルでわかりやすい造形

1桁番号

2桁番号

環状道路

高速道路の施設(IC・JCT)のナンバリング

- 路線のナンバリングに加え、既に実施されているIC・JCTのナンバリングについて、民間企業との連携や情報の共有化を進め、利用者へ伝達されるように工夫

高速道路ナンバリングの活用

- 訪日外国人をはじめとする旅行者の地方誘客、渋滞や事故等の交通情報提供等に活用
- 表示方法や読み方について、利用者が混乱しないように、国がガイドラインを策定

標識等の整備や普及の進め方

- 2020年までの早期に効果が発揮されるように、コストも考慮しつつ、計画的に標識を整備
 - ※すべての利用者に配慮し、原則として、路線番号と既存の路線名は併用して表示
 - ・主要な空港・観光地へのアクセス、主要な観光周遊ルート
 - ・外国人によるレンタカー利用が多い地域の路線
 - ・2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会会場へのアクセス
 - ・経路選択の分岐となるJCT周辺
- 民間企業による地図、カーナビ、ウェブサイト、紙媒体における路線番号等の表示の早期実施

高速道路ナンバリングの実現に向けた提言

平成 28 年 10 月 24 日

高速道路ナンバリング検討委員会

目 次

はじめに	1
1. 高速道路ナンバリングを取り巻く状況	2
(1) 高速道路ナンバリングを取り巻く我が国の状況	2
(2) 世界各国の高速道路ナンバリング	2
(3) 我が国の国道番号	3
1) 現行の国道番号の経緯	3
2) 高速道路の案内に関連する我が国特有の課題	4
2. 高速道路ナンバリングの対象路線	5
3. ナンバリングルールと高速道路ナンバリング案	8
(1) ナンバリングルールの基本的な考え方	8
(2) ナンバリングルールの配慮事項と基本ルール	8
1) 配慮事項	8
2) 基本ルール	9
(3) ナンバリングの具体的ルール案	9
1) 1桁・2桁国道に並行する路線	9
2) 1桁国道とグループ（ファミリー）化する路線	12
3) 環状道路	13
4) 1桁・2桁国道に並行する路線の対象を拡大して付番する路線	13
5) その他の路線	16
(4) 高速道路ナンバリング案	19
4. 路線シンボルのデザイン	25
(1) 路線シンボルのデザインの配慮事項	25
(2) 路線シンボルのデザイン案の検討	25
(3) 路線シンボルのデザイン案	26
5. 施設（IC・JCT等）のナンバリング	27
(1) 世界各国の施設のナンバリング	27
(2) 我が国の施設のナンバリングの改善	27
6. 高速道路ナンバリングの活用方法	29
7. 標識等の整備や普及の進め方	30
おわりに	31

はじめに

我が国の高速道路の延長は、四半世紀で2倍以上となるなど、近年、ネットワークの充実により、多様なルート選択が可能となりつつある。加えて、昨今、訪日外国人旅行者の急増に伴い、レンタカーの利用者も3年で約3倍の伸びを示すなど、我が国の高速道路は、多様な利用者が行き交う状況に変化しつつあり、好調なインバウンドを地方に波及させるためにも、わかりやすい道案内は重要となっている。

一方、世界各国の高速道路に目を転じれば、その地固有の言語に依存せず、誰にでもわかるユニバーサルコードとして、路線番号を用いた「ナンバリング」による案内が一般的となっており、我が国の高速道路においても、この「ナンバリング」を導入し、わかりやすい道案内を実現することは極めて重要である。

このような状況の中、国土交通省では、現在使われている路線名に併用して、路線番号による案内を実施することにより、すべての利用者にわかりやすい道案内を実現する観点から、平成28年4月に、「高速道路ナンバリング検討委員会」（委員長：家田仁 政策研究大学院大学教授）を設置し、検討を進めてきた。

高速道路の「ナンバリング」（以下、「高速道路ナンバリング」という。）については、平成4年の「道路サービス高度化検討懇談会」（座長：中村英夫 東京大学教授）や平成16年の「わかりやすい道路案内標識に関する検討会」（座長：家田仁 東京大学大学院教授）の提言において、既の実現が求められているものの、これまで実現に至らなかった。「高速道路ナンバリング検討委員会」では、高速道路の伸展状況を踏まえ、訪日外国人旅行者をはじめ、すべての利用者にわかりやすい道案内を速やかに提供するため、「実現することを最優先」と考え、我が国の高速道路ナンバリングの導入に必要な具体の検討を進めてきた。2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を見据えた短期間の中で、最小の労力と費用で高速道路ナンバリングを実現し、多くの利用者に喜んでいただけることをミッションとして、議論を重ねてきたところである。

本提言は、「高速道路ナンバリング検討委員会」において、委員やヒアリング対象者などからいただいた数多くの意見をもとに、とりまとめたものである。

1. 高速道路ナンバリングを取り巻く状況

(1) 高速道路ナンバリングを取り巻く我が国の状況

昭和38年(1963年)の名神高速道路の一部区間(栗東IC～尼崎IC)の開通から始まった我が国の高規格幹線道路ネットワークの整備は、平成4年4月時点の5,267kmから平成28年3月時点の11,266kmと、近年2倍以上に伸び、ネットワークの充実により、ドライバーのルート選択が多様化しつつある。

一方、訪日外国人旅行者については、平成23年の621.9万人から平成27年には3倍以上の1973.7万人と、昨今著しい増加を示している。また、外国人のレンタカー利用者についても、国際航空旅客動態調査によれば、平成23年の17.9万人から平成26年の50.1万人と約3倍の増加となっている。

このような中、平成28年3月30日に決定された「明日の日本を支える観光ビジョン」(明日の日本を支える観光ビジョン構想会議(議長:安倍晋三内閣総理大臣)決定)では、政府として、訪日外国人旅行者を2020年に4,000万人、2030年に6,000万人に増加させるとともに、地方部への訪日外国人旅行者を増大させ、観光を地方創生につなげていくなどの目標への挑戦を行うこととしている。

(2) 世界各国の高速道路ナンバリング

ドイツ、フランス、イタリア、イギリス、アメリカなど世界の主要国では、既に高速道路ナンバリングが実施されている。このナンバリングのルールとしては、大きく分けて、「①南北方向の路線を奇数、東西方向の路線を偶数で付番する方法」、「②都市を中心に時計回り順に付番する方法」、「③国道番号と整合を図る方法」がある。

①の方法については、ドイツ、アメリカ、韓国が採用し、②の方法については、フランス、イギリスが採用している。また、③の方法については、イギリスが②の方法と併用して採用している。なお、イタリアの高速道路ナンバリングについては、明確な規則性が見られない。

ドイツ、フランス、イタリア、イギリスについては、1桁番号は、幹線ルートに付番をしている(ただし、フランスは11から20までの番号も同様の取り扱い)。また、アメリカ、韓国については、5の倍数を幹線ルートに付番している。

「6. 高速道路ナンバリングの活用方法」でも述べるが、各国において、高速道路ナンバリングは、地図、カーナビゲーションなど様々な案内や交通情報提供などで活用されている。

(3) 我が国の国道番号

我が国の現行の国道番号に係る制度が定められてから、既に60年余の時間が経過し、国道番号は、国民にとってなじみのあるものとして受け入れられている。高速道路ナンバリングの検討にあたっては、この国道番号の経緯を参考にすることが望ましいと考えられる。

1) 現行の国道番号の経緯

現行の国道番号は、昭和27年(1952年)の新道路法の制定より、一級国道に1桁・2桁番号を付番し、二級国道に3桁番号を付番したことに由来する。

新道路法で、一級国道は、「国土を縦断し、横断し、又は循環して全国的な幹線道路網の枢要部分を構成し、且つ、都道府県庁所在地(北海道にあっては、支庁所在地)その他政治・経済・文化上特に重要な都市を連絡する道路」とされていた。

同年の一級国道の第1次指定で、1号から12号までを「国土の骨格となる縦貫方向の道路」に付番、13号から35号までを「12号まででは連絡されない都道府県庁所在地を連絡する道路」に北から付番、36号から40号までを「北海道の道路」に付番している。昭和33年(1958年)の第2次指定で、41号を「名古屋と富山を結ぶ道路」、42号を「和歌山と津を結ぶ道路」、43号を「大阪と神戸を結ぶ道路」に付番している。昭和37年(1962年)の第3次指定で、44号から57号までを「北海道の支庁、県庁所在地を結ぶ道路」に北から付番している。さらに、昭和39年(1964年)に、一級国道、二級国道の区分が廃止され、一般国道に統合された後、昭和47年(1972年)に、58号を「鹿児島と那覇を結ぶ道路」に付番している。これにより、一部路線で起終点の変更があったものの、現行の1号から58号までの国道番号が概ね整えられた。

一方、二級国道は、「①都道府県庁所在地及び人口10万人以上の市を相互に連絡する道路」、「②重要都市と一級国道とを連絡する道路」、「③重要な港湾、飛行場、国際観光上重要な地と一級国道とを連絡す

る道路」、「④ 2 以上の市を連絡して一級国道に達する道路」とされていた。

二級国道は、3 次にわたる指定毎に、3 桁番号を対象路線に北から付番している。さらに、一級国道と二級国道の区分が廃止され、一般国道に統合された後、5 次にわたる指定毎に、3 桁番号を対象路線に北から付番している。

このように、1 桁・2 桁の国道番号については、全国的な幹線道路網の枢要部分を構成するものとして、路線を選定し、付番されたものと言える。一方、3 桁の国道番号については、計 8 次にわたる指定毎に、対象路線に北から付番したため、結果的に路線番号の規則性がわかりにくくなっている状況にある。

2) 高速道路の案内に関連する我が国特有の課題

我が国では、高速自動車国道の計画に沿って整備された一般国道のバイパスが、高速自動車国道の機能を代替する区間があり、整備の進展によって、一般国道の番号と高速道路の路線名が不連続な案内となり、わかりにくくなる場合がある。

2. 高速道路ナンバリングの対象路線

全国的高速道路をわかりやすく案内するためには、可能な限り、連続して利用することが想定される多くの路線を対象に付番することが望ましい。このため、高速道路ネットワークの骨格である高規格幹線道路（計画延長約 14,000km）については、すべての路線を高速道路ナンバリングの対象路線とすべきである。また、高規格幹線道路以外の路線についても、「高規格幹線道路網を補完して地域のネットワークを形成しており、利用者にシームレスに案内されるべき路線」（表 1）や「高規格幹線道路から主要な空港・港湾、観光地へのアクセスにおいて、利用者にシームレスに案内されるべき路線」（表 2）については、高速道路ナンバリングの対象路線（図 1）に加えるべきである。

このような対象路線とすることにより、今まで特に案内に課題があった「途中に路線名が異なる区間を含む路線」や「多方面に接続する大規模な JCT」が含まれることから、認識しやすく、連続性・整合性を確保した路線番号の案内が実現すれば、わかりやすさが著しく改善すると期待される。

なお、案内の一層の充実を図るため、今後、さらなる高速道路ネットワーク整備の進展等により、対象路線を追加することもあり得る。

また、既にナンバリングが実現している首都高速道路や阪神高速道路等の都市高速道路については、利用者の認知も進んでいると考えられることから、今般の高速道路ナンバリングとの差別化を前提とし、今般の高速道路ナンバリングの対象とはしないこととする。

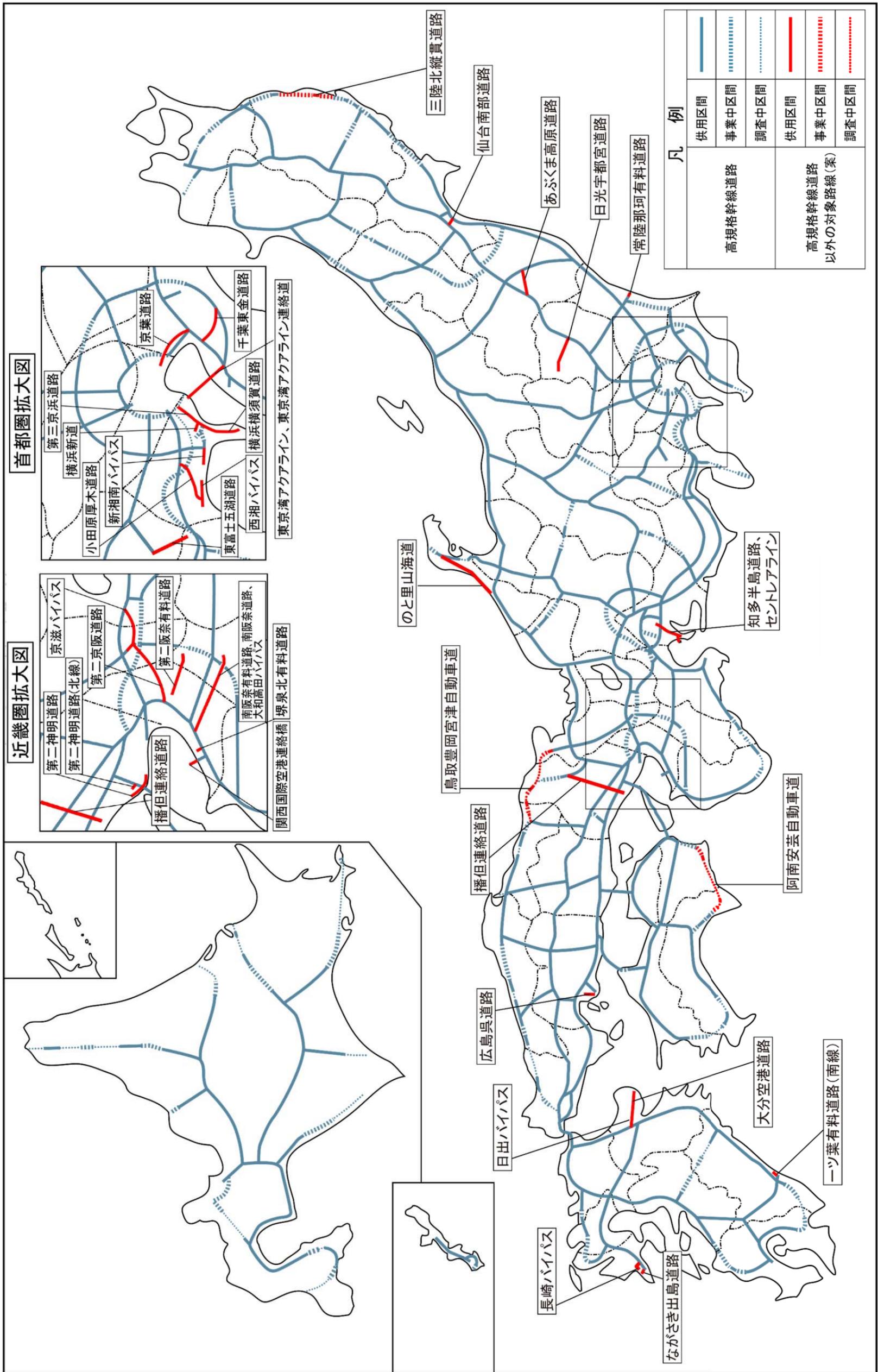
表1 高規格幹線道路網を補完して地域のネットワークを形成しており、
利用者にシームレスに案内されるべき路線

対象路線案	
三陸北縦貫道路	京滋バイパス
仙台南部道路	第二京阪道路
京葉道路	関西国際空港連絡橋
千葉東金道路	南阪奈有料道路、南阪奈道路、 大和高田バイパス（弁之庄～四条）
東京湾アクアライン、 東京湾アクアライン連絡道	第二神明道路
第三京浜道路	第二神明道路（北線）
横浜新道	鳥取豊岡宮津自動車道
横浜横須賀道路	阿南安芸自動車道
西湘バイパス	広島呉道路
新湘南バイパス	長崎バイパス
小田原厚木道路	日出バイパス
東富士五湖道路	

表2 高規格幹線道路から主要な空港・港湾、観光地へのアクセスにおいて、
利用者にシームレスに案内されるべき路線

対象路線案	
あぶくま高原道路	堺泉北有料道路
日光宇都宮道路	播但連絡道路
常陸那珂有料道路	ながさき出島道路
のと里山海道（千鳥台～徳田大津）	大分空港道路
知多半島道路（大高～半田中央）、 セントレアライン	一ツ葉有料道路（南線）
第二阪奈有料道路	

図1 高速道路ナンバリングの対象路線案



3. ナンバリングルールと高速道路ナンバリング案

(1) ナンバリングルールの基本的な考え方

高速道路ナンバリングの海外事例、国道番号の付番状況等を踏まえ、我が国にふさわしいナンバリングルールの基本的な考え方を検討すべきである。

諸外国で用いられているナンバリングの基本的なルール（「①南北方向の路線を奇数、東西方向の路線を偶数で付番する方法」、「②都市を中心に時計回り順に付番する方法」、「③国道番号と整合を図る方法」）を、我が国に適用した場合の評価は次のとおりである。

①については、弓なりの形状の国土を持つ我が国では、南北・東西ではなく、縦貫・横断で適用することが考えられる。しかし、我が国には、国土構造上、横断方向・縦断方向がわかりにくい路線が存在するため、我が国では適用しづらいと考えられる。

②については、細長い形状の国土を持つ我が国では、東京中心の時計回り順では、北海道や近畿以西は、別途ルールを定めないと付番できない。このため、我が国の高速道路ネットワークの中で複数ルールの適用となり、わかりづらくなるものと考えられる。

③については、海外からの来訪者にとって、我が国の既存の国道番号になじみはないものの、国民にとってはわかりやすく、特に国道番号に親しんだ地域の方々にとっては、受け入れやすいと考えられる。

これらの基礎的な検討を踏まえ、③を基本として、ルールの検討を進める。

(2) ナンバリングルールの配慮事項と基本ルール

1) 配慮事項

ナンバリングルールについては、以下の意見を配慮し、「親しみ」、「シンプルでわかりやすく」の観点から、ナンバリングルール案の具体化の検討を行うこととする。

- ・利用者に親しみがある、かつ、シンプルでわかりやすいことを重視する。このため、数字の桁数をなるべく少なくする。
- ・国道と高速道路の代替性を表し、かつ、これまでの利用者が、路線番号を使いやすくするため、国土の骨格を形成する2桁までの国道

が並行している場合には、可能な限り、当該国道番号を路線番号として活用する。特に主要な国道番号は、積極的に活用する。

- ・概ね起終点が一致する並行路線は、同一路線番号にアルファベットを追記することにより並行する一般国道と合わせ、いわゆる「ファミリー」として取り扱う。
- ・一般国道や首都高速道路、阪神高速道路等の都市高速道路の路線番号と区別するため、路線番号の前に、アルファベットを付ける。
- ・特別な機能を有する環状道路は、他の高速道路と区別するため、アルファベットで機能を表現する。

2) 基本ルール

上記の配慮事項を踏まえ、ナンバリングルールで基本とする事項としては、以下のとおりとする。

- | |
|---|
| <ol style="list-style-type: none">1. 親しみ<ul style="list-style-type: none">・地域でなじみがある、かつ、国土の根幹的な路線の既存の国道番号を活用2. シンプルでわかりやすく<ul style="list-style-type: none">・原則2桁以内・同一起終点など、機能が似ている路線のグループ（ファミリー）・道路種別や機能をアルファベットで表現3. 国土の骨格構造を表現<ul style="list-style-type: none">・主要な国道番号で、国土の骨格構造を表現できるように、路線の起終点を設定 |
|---|

化

(3) ナンバリングの具体的ルール案

上記の基本ルールを踏まえ、以下のとおり、具体的ルール案を策定し、付番する。

1) 1桁・2桁国道に並行する路線

当該国道番号を付番（表3）。

表3 1桁・2桁国道に並行する路線 (1/2)

付番候補	検討案
1	東名高速道路、新東名高速道路、名神高速道路、新名神高速道路、伊勢湾岸自動車道
2	山陽自動車道、中国自動車道、関門自動車道
3	九州自動車道、南九州自動車道
4	東北自動車道、東北縦貫自動車道八戸線 (安代～青森)
5	北海道縦貫自動車道 (函館～札幌)、北海道横断自動車道 (黒松内～札幌)
6	常磐自動車道、仙台東部道路、三陸沿岸道路 (仙台港北～利府)、仙台北部道路
7	日本海東北自動車道、秋田自動車道 (河辺～小坂)
8	北陸自動車道
9	山陰自動車道
10	東九州自動車道 (北九州～清武)、宮崎自動車道
11	徳島自動車道 (徳島～鳴門)、高松自動車道、松山自動車道 (川之江～松山)
12	道央自動車道 (札幌～比布)
13	東北中央自動車道 (福島～横手)、秋田自動車道 (横手～河辺)
14	京葉道路 (篠崎～穴川)
16	横浜新道 (新保土ヶ谷～狩場)、横浜横須賀道路
17	関越自動車道
18	上信越自動車道
19	中央自動車道 (小牧～岡谷)、長野自動車道
20	中央自動車道 (高井戸～岡谷)
23	東名阪自動車道、伊勢自動車道
24	京奈和自動車道
25	名阪国道、西名阪自動車道
26	近畿自動車道、阪和自動車道 (松原～和歌山)
27	舞鶴若狭自動車道 (敦賀～綾部)
28	神戸淡路鳴門自動車道

表3 1桁・2桁国道に並行する路線 (2/2)

付番候補	検討案
29	中国横断自動車道姫路鳥取線
30	瀬戸中央自動車道
31	広島呉道路
32	高知自動車道 (川之江～高知)
34	長崎自動車道、ながさき出島道路
35	西九州自動車道 (武雄～佐世保中央)
38	北海道横断自動車道根室線 (帯広～釧路東)
40	北海道縦貫自動車道 (比布～稚内)
42	近畿自動車道紀勢線 (勢和多気～和歌山)
44	北海道横断自動車道根室線 (釧路東～根室)
45	三陸沿岸道路 (利府～八戸)
48	山形自動車道 (村田～山形)
49	磐越自動車道
50	北関東自動車道、東水戸道路、常陸那珂有料道路
51	東関東自動車道水戸線 (宮野木～茨城町)
52	新東名高速道路清水連絡路、中部横断自動車道 (新清水～双葉)
54	松江自動車道
55	四国横断自動車道 (徳島～阿南)、阿南安芸自動車道、高知東部自動車道
56	四国横断自動車道 (高知～大洲)、松山自動車道 (大洲～松山)
58	沖縄自動車道

2) 1 桁国道とグループ（ファミリー）化する路線

【ケース1】新東名高速道路・新名神高速道路は東名高速道路・名神高速道路の並行路線とした「1A」、中国自動車道は山陽自動車道の並行路線とした「2A」を付番（表4）。

表4 新東名高速道路・新名神高速道路、中国自動車道等

付番候補	検討案
1	東名高速道路、名神高速道路
1A	新東名高速道路、新名神高速道路、伊勢湾岸自動車道
2	山陽自動車道
2A	中国自動車道、関門自動車道

【ケース2】3号、4号、5号は、先行して整備されたルートに付番し、既存の国道が並行する区間の路線には、「A」を付けた路線番号を付番（表5、6）。

表5 先行して整備されたルート

付番候補	検討案
3	九州自動車道
4	東北自動車道
5	北海道縦貫自動車道（函館～札幌）

表6 既存の国道が並行する区間の路線

付番候補	検討案
3A	南九州自動車道
4A	東北縦貫自動車道八戸線（安代～青森）
5A	北海道横断自動車道（黒松内～札幌）

3) 環状道路

首都圏、名古屋圏の環状道路は、アルファベットで区別。その際、既存の都市高速道路の環状道路との整合性にも配慮（表7）。

表7 環状道路

付番候補	環状道路	整合性を配慮する環状道路
C3	東京外環自動車道	首都高速道路都心環状線はC1 首都高速道路中央環状線はC2
C4	首都圏中央連絡自動車道 (釜利谷～木更津)	
CA	東京湾アクアライン、 東京湾アクアライン連絡道*	
C2	名古屋第二環状自動車道	名古屋高速道路都心環状線はR
C3	東海環状自動車道	

※東京湾アクアライン、東京湾アクアライン連絡道は、明らかにC3の外側の環状道路とは見なせないため、数字を使わず「CA」とする。

4) 1桁・2桁国道に並行する路線の対象を拡大して付番する路線

【ケース1】北海道縦貫自動車道は、国土全体及び北海道の骨格構造を表現する路線であることから、全線を5号と付番（表8）。

表8 北海道縦貫自動車道

付番候補	検討案（並行する国道番号）
5	函館～〔北海道縦貫自動車道〕～稚内 (5号、37号、36号、12号、40号)

【ケース2】 高速道路の近傍にはないものの、1桁・2桁国道で、かつ、同一地域内で高速道路と大きな方向が一致している路線は、並行路線として扱い付番（表9）。

表9 高速道路の近傍にはないものの、1桁・2桁国道で、かつ、同一地域内で高速道路と大きな方向が一致している路線

付番候補	検討案
9	京都縦貫自動車道、鳥取豊岡宮津自動車道
38	道東自動車道（千歳恵庭～帯広）
39	旭川・紋別自動車道
41	東海北陸自動車道
46	秋田自動車道（北上～河辺）

【ケース3】 並行する国道が3桁番号である、又は並行する国道の国道番号を別路線に付番する路線で、隣接して2桁国道がある場合は、当該2桁番号を延伸して付番（表10）。

表10 並行する国道が3桁番号である、又は並行する国道の国道番号を別路線に付番する路線で、隣接して2桁国道がある場合

付番候補	検討案（並行する国道番号）
13	相馬～〔東北中央道〕～福島北～〔東北道〕～福島～〔東北中央道〕～横手（115号、13号）
14	篠崎～〔京葉道路、館山道、富津館山道〕～館山（14号、16号、127号）
27	敦賀～〔舞鶴若狭道〕～吉川（27号、175号、176号）
32	徳島～〔徳島道〕～川之江東～〔高知道〕～高知（192号、32号）
34	日出～〔大分道〕～鳥栖～〔長崎道、ながさき出島道路〕～長崎（210号、3号、34号、324号）
35	武雄～〔西九州道〕～福重（35号、497号）
41	一宮～〔東海北陸道〕～小矢部砺波～〔能越道〕～輪島（41号、8号、470号）
46	釜石～〔釜石道〕～花巻～〔東北道〕～北上～〔秋田道〕～河辺（283号、4号、46号）
48	仙台若林～〔仙台南部道路〕～仙台南～〔東北道〕～村田～〔山形道〕～鶴岡（6号、4号、48号、112号）
51	市川～〔東関道〕～茨城町（357号、14号、51号）
52	清水～〔清水連絡路〕～新清水～〔中部横断道〕～双葉～〔中央道〕～長坂～〔中部横断道〕～佐久小諸（52号、20号、141号）
54	尾道～〔尾道道〕～三次東～〔松江道〕～宍道（184号、54号）
58	許田～〔沖縄道〕～西原～〔那覇空港道〕～那覇空港（58号、506号）

5) その他の路線

以下に従い、1桁・2桁国道に並行する路線、1桁国道とグループ（ファミリー）化する路線、環状道路、1桁・2桁国道に並行する路線の対象を拡大して付番する路線以外の対象路線に付番する。

- ・付番されていない高規格幹線道路について、59番以降の番号を沿道の都道府県コード及び市区町村コード順に基づき付番（表11）。
- ・付番されていない高規格幹線道路以外の路線について、他の路線に付番の後、80番以降の番号を沿道の都道府県コード及び市区町村コード順に基づき付番（表12）。

表 11 高規格幹線道路について、59 番以降の番号を沿道の都道府県コード
及び市区町村コード順に基づき付番

付番候補	検討案
59	函館・江差自動車道
60	帯広・広尾自動車道
61	北海道横断自動車道網走線（本別～網走）
62	深川・留萌自動車道
63	日高自動車道
64	津軽自動車道
65	新空港自動車道
66	首都圏中央連絡自動車道(栄～戸塚)
67	中部縦貫自動車道
68	中央自動車道(大月～河口湖)、東富士五湖道路
69	新東名高速道路引佐連絡路、三遠南信自動車道
70	伊豆縦貫自動車道
71	関西空港自動車道、関西国際空港連絡橋
72	北近畿豊岡自動車道
73	岡山自動車道、中国自動車道（北房～落合）、米子自動車道
74	広島自動車道、中国自動車道（広島北～千代田）、浜田自動車道
75	東広島呉自動車道
76	尾道福山自動車道、瀬戸内しまなみ海道、今治小松自動車道
77	九州横断自動車道延岡線
78	東九州自動車道(清武～加治木)

表 12 高規格幹線道路以外の路線について、80 番以降の番号を
沿道の都道府県コード及び市区町村コード順に基づき付番

付番候補	検討案
80	あぶくま高原道路
81	日光宇都宮道路
82	千葉東金道路
83	第三京浜道路、横浜新道（保土ヶ谷～戸塚）
84	新湘南バイパス（茅ヶ崎～茅ヶ崎海岸）、西湘バイパス
85	小田原厚木道路
86	のと里山海道（千鳥台～徳田大津）
87	知多半島道路（大高～半田中央）、セントレアライン
88	京滋バイパス
89	第二京阪道路
90	堺泉北有料道路
91	南阪奈有料道路、南阪奈道路、 大和高田バイパス（弁之庄～四条）
92	第二阪奈有料道路
93	第二神明道路
94	第二神明道路（北線）
95	播但連絡道路
96	長崎バイパス
97	日出バイパス、大分空港道路
98	一ツ葉有料道路（南線）

(4) 高速道路ナンバリング案

以上のナンバリングルール案に従い付番を行い、以下の高速道路ナンバリング案（図2、表13）を作成する。

この際、一般国道や都市高速道路と区別するため、数字の先頭に、高速道路（Expressway）を意味する「E」を付けたものを高速道路の路線番号とする。ただし、環状道路（C3等）については、既存の都市高速道路の路線番号との整合性、シンプルさを考慮し、「E」は付与しない。

図2 高速道路ナンバリング案

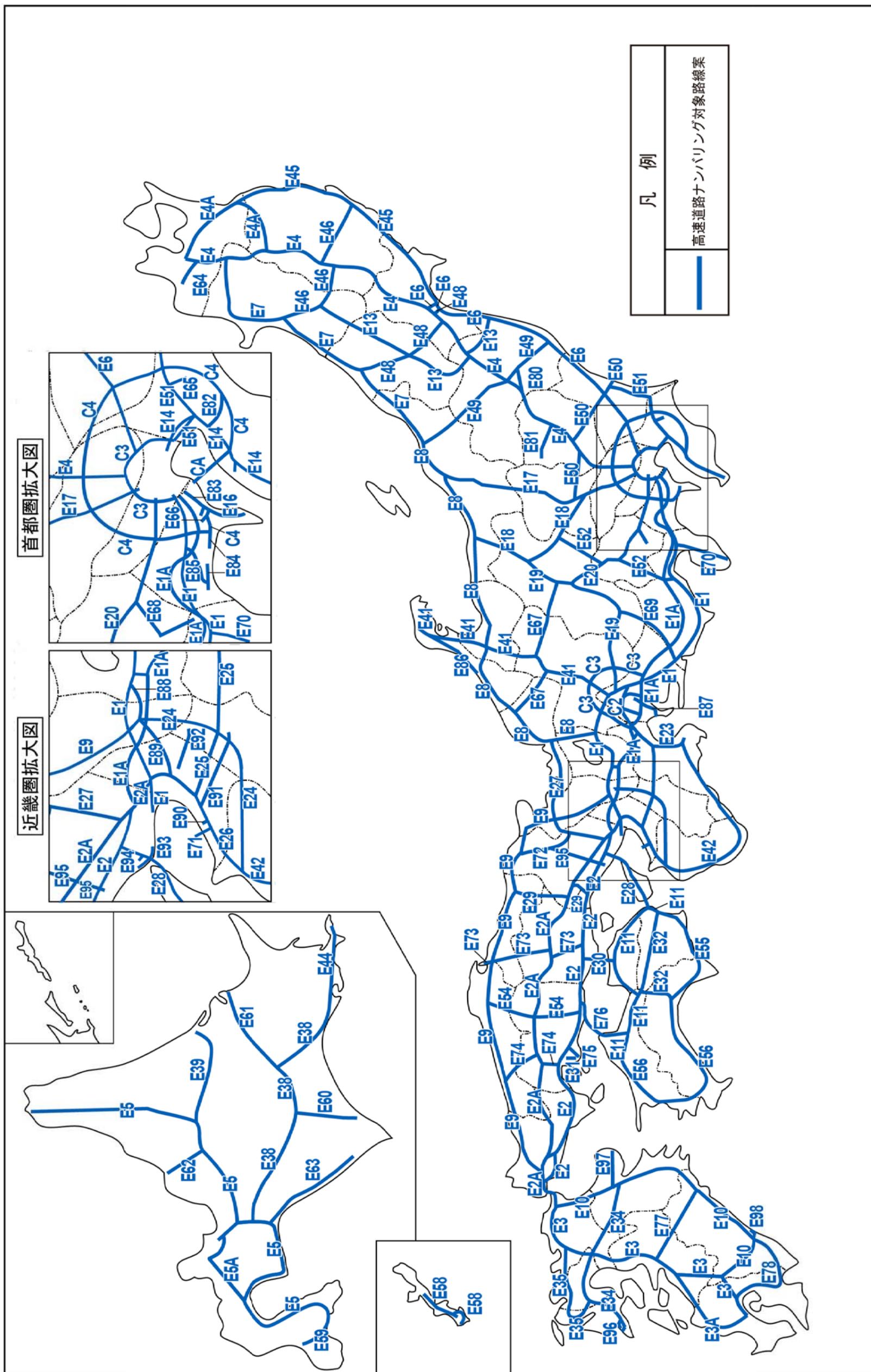


表 13 高速道路ナンバリング案 (1/4)

路線番号	路線名
1	東名高速道路、名神高速道路
1 A	新東名高速道路、新名神高速道路、伊勢湾岸自動車道
2	山陽自動車道
2 A	中国自動車道、関門自動車道
3	九州自動車道
3 A	南九州自動車道
4	東北自動車道
4 A	東北縦貫自動車道八戸線 (安代～青森)
5	北海道縦貫自動車道
5 A	北海道横断自動車道 (黒松内～札幌)
6	常磐自動車道、仙台東部道路、三陸沿岸道路 (仙台港北～利府)、仙台北部道路
7	日本海東北自動車道、秋田自動車道 (河辺～小坂)
8	北陸自動車道
9	京都縦貫自動車道、鳥取豊岡宮津自動車道、山陰自動車道
10	東九州自動車道 (北九州～清武)、宮崎自動車道
11	徳島自動車道 (徳島～鳴門)、高松自動車道、松山自動車道 (川之江～松山)
13	東北中央自動車道 (相馬～福島北)、東北自動車道 (福島北～福島)、東北中央自動車道 (福島～横手)
14	京葉道路、館山自動車道、富津館山道路
16	横浜新道 (新保土ヶ谷～狩場)、横浜横須賀道路
17	関越自動車道
18	上信越自動車道
19	中央自動車道 (小牧～岡谷)、長野自動車道
20	中央自動車道 (高井戸～岡谷)
23	東名阪自動車道、伊勢自動車道
24	京奈和自動車道
25	名阪国道、西名阪自動車道
26	近畿自動車道、阪和自動車道 (松原～和歌山)

表 13 高速道路ナンバリング案 (2/4)

路線番号	路線名
27	舞鶴若狭自動車道
28	神戸淡路鳴門自動車道
29	中国横断自動車道姫路鳥取線
30	瀬戸中央自動車道
31	広島呉道路
32	徳島自動車道（徳島～川之江東）、高知自動車道（川之江～高知）
34	大分自動車道（日出～鳥栖）、長崎自動車道、ながさき出島道路
35	西九州自動車道
38	北海道横断自動車道根室線（千歳恵庭～釧路東）
39	旭川・紋別自動車道
41	東海北陸自動車道、能越自動車道
42	近畿自動車道紀勢線（勢和多気～和歌山）
44	北海道横断自動車道根室線（釧路東～根室）
45	三陸沿岸道路（利府～八戸）
46	釜石自動車道、東北自動車道（花巻～北上）、 秋田自動車道（北上～河辺）
48	仙台南部道路、東北自動車道（仙台南～村田）、山形自動車道
49	磐越自動車道
50	北関東自動車道、東水戸道路、常陸那珂有料道路
51	東関東自動車道水戸線（市川～茨城町）
52	新東名高速道路清水連絡路、中部横断自動車道（新清水～双葉）、 中央自動車道（双葉～長坂）、 中部横断自動車道（長坂～佐久小諸）
54	尾道自動車道、松江自動車道
55	四国横断自動車道（徳島～阿南）、阿南安芸自動車道、 高知東部自動車道
56	四国横断自動車道（高知～大洲）、松山自動車道（大洲～松山）
58	沖縄自動車道、那覇空港自動車道

表 13 高速道路ナンバリング案 (3/4)

路線番号	路線名
59	函館・江差自動車道
60	帯広・広尾自動車道
61	北海道横断自動車道網走線（本別～網走）
62	深川・留萌自動車道
63	日高自動車道
64	津軽自動車道
65	新空港自動車道
66	首都圏中央連絡自動車道(栄～戸塚)
67	中部縦貫自動車道
68	中央自動車道(大月～河口湖)、東富士五湖道路
69	新東名高速道路引佐連絡路、三遠南信自動車道
70	伊豆縦貫自動車道
71	関西空港自動車道、関西国際空港連絡橋
72	北近畿豊岡自動車道
73	岡山自動車道、中国自動車道（北房～落合）、米子自動車道
74	広島自動車道、中国自動車道（広島北～千代田）、浜田自動車道
75	東広島呉自動車道
76	尾道福山自動車道、瀬戸内しまなみ海道、今治小松自動車道
77	九州横断自動車道延岡線
78	東九州自動車道(清武～加治木)
80	あぶくま高原道路
81	日光宇都宮道路
82	千葉東金道路
83	第三京浜道路、横浜新道（保土ヶ谷～戸塚）
84	新湘南バイパス（茅ヶ崎～茅ヶ崎海岸）、西湘バイパス
85	小田原厚木道路
86	のと里山海道（千鳥台～徳田大津）
87	知多半島道路（大高～半田中央）、セントレアライン

表 13 高速道路ナンバリング案 (4/4)

路線番号	路線名
88	京滋バイパス
89	第二京阪道路
90	堺泉北有料道路
91	南阪奈有料道路、南阪奈道路、 大和高田バイパス（弁之庄～四条）
92	第二阪奈有料道路
93	第二神明道路
94	第二神明道路（北線）
95	播但連絡道路
96	長崎バイパス
97	日出バイパス、大分空港道路
98	一ツ葉有料道路（南線）
C3	東京外環自動車道
C4	首都圏中央連絡自動車道（釜利谷～木更津）
CA	東京湾アクアライン、東京湾アクアライン連絡道
C2	名古屋第二環状自動車道
C3	東海環状自動車道

4. 路線シンボルのデザイン

「E1」、「E2」等の路線番号を統一的に表現するための高速道路の路線シンボルについては、視認性、都市高速道路・一般国道・都道府県道の路線シンボルとの差別化や高速道路ナンバリング検討委員会における意見に配慮しつつ、我が国にふさわしいシンプルでわかりやすい造形となるように、デザイン案を検討する。

(1) 路線シンボルのデザインの配慮事項

路線シンボルについては、以下の意見に配慮しつつ、検討を行うこととする。

- ・意味だけが伝われば十分ではなく、イメージも重要視すべき。
- ・デザインは、標識やカーナビゲーション等で使いやすいもので、汎用性が高いものを探り出すべき。
- ・一般道路はブルー、高速道路はグリーンという色の使い分けは、明確なので、このルールを守るべき。
- ・すっきりしていて見やすく、凝り過ぎないデザインにすべき。

(2) 路線シンボルのデザイン案の検討

高速道路の路線シンボルは、情報内容の伝達をより容易にし、また、その普及を効果的に促進するため、常に一定の形状で表現されていることが望ましい。この前提と前述の配慮事項に基づき、路線シンボルの形状を検討する。

世界各国の路線シンボルには、大きく分けて、イギリスなどに見られる「路線番号を伝える機能に焦点を当ててまとめたもの」と、カナダなどに見られる「印象度を高めるため象徴的な形状を工夫したもの」の2つのカテゴリーがある。

これらに係る諸外国の事例を参考としつつ、デザインコンセプトの方向性として以下の3案を整理する。

1. 路線番号をできるだけ機能的に表現する。
2. 路線番号の伝達に加えて、“全国をつなぐ”イメージを図形に表現する。
3. 路線番号の伝達に加えて、“日本らしい”イメージを図形に表現する。

ここで、路線番号の情報伝達性能に優劣があってはならないとの条件

を考慮すると、「2」又は「3」の場合、形状が大きくなることが予測される。

案内標識に表示する場合、「中央道」を「E20」というように、現在の高速道路の路線名を新たな路線番号に置き換えた場合、現在の路線名は、既に我が国の国内で定着していることから、利用者に混乱が生じる懸念がある。

これを回避すべく、路線名と併用して、路線番号を導入する必要がある、原則として、路線番号と路線名を案内標識に併記するものとする。このため、「1」の方向性により、路線シンボルの形状は、できるだけコンパクトにまとまった機能的なものとしていくことが考えられる。

(3) 路線シンボルのデザイン案

以上の検討から、わが国の路線シンボルのデザインは、「コンパクトな形状を用いて、路線番号をできるだけ機能的に表現する」方向で検討し、デザイン案（図3）、レイアウト案（図4）を作成する。

図3 デザイン案（1桁番号、2桁番号、環状道路）



図4 レイアウト案（高速道路上の標識、一般道路上の標識）



5. 施設（IC・JCT等）のナンバリング

（1）世界各国の施設のナンバリング

世界各国では、高速道路の路線のナンバリングとともに、高速道路に設置される IC・JCT についてもナンバリングが既の実施され、案内に活用されている。我が国でも、IC・JCT のナンバリングは既の実施され、番号が標識等に表示されている。

各国の具体的な実施状況としては、ドイツ、イギリス、アメリカ、韓国では、IC・JCT のナンバリングが実施されている。フランスでは、IC のみのナンバリングが実施されている。イタリアでは、施設のナンバリングは実施されていない。

この施設のナンバリングのルールとしては、日本、ドイツ、フランス、イギリス、韓国では、路線の起点から終点方向に向けて、施設毎に連番で付番がされている。アメリカでは、州毎に起点からのマイル数を番号として付番している。アメリカを除く各国では、施設が追加される場合には、「1-1」、「1a」、「1.1」のように、枝番号、アルファベット等で付番されている。

IC の番号の表示については、ナンバリングを実施する各国とも出口の案内標識に表示されている。日本とイギリスにおいては、入口の標識にも表示されている。

休憩施設については、日本を含むいずれの国においても、ナンバリングは実施されていない。

（2）我が国の施設のナンバリングの改善

我が国の IC・JCT のナンバリングについては、世界各国における実施方法とも大きな相違はなく、訪日外国人旅行者を含む多様な利用者に活用される可能性を持つと考えられ、今後も、継続すべきである。

しかしながら、現時点では、多くのカーナビゲーション等で、IC・JCT の番号が表示されないなど、十分に活用されているとは言い難い。この改善を図るために、IC・JCT の番号について、一層、民間企業との連携や情報の共有化を進め、利用者へ伝達されるような努力や工夫をすべきである。また、路線番号と IC・JCT の番号を併せた活用を進めることにより、番号だけで IC・JCT が特定されるなど、一層の案内改善を目指すべきである。

休憩施設のナンバリングについては、IC の番号と誤認識され、休憩施設が出入口であるとする誤解を招くおそれがあることから、実施する必要はないものと考えられる。

なお、ハイウェイオアシスを始めとする SA・PA や高速道路に直結される道の駅等は、我が国では観光周遊の目的地としての活用が広がっている。このため、これらの施設に特徴的かつわかりやすいネーミングを行うことで、案内のわかりやすさの向上を図っていくことが望ましい。また、近年、SA と PA で提供されるサービスに明確な違いがない箇所も出現しており、SA・PA という従来からのネーミングや概念に固執することなく、柔軟に工夫して、利用者へのサービス向上の促進を図っていくことも期待される。

6. 高速道路ナンバリングの活用方法

世界各国において、高速道路ナンバリングは、地図、ルート検索、観光施設への案内、カーナビゲーション、事故や渋滞などの交通情報など様々な分野で活用されている。我が国では、海外の事例に見られる活用方法に加えて、訪日外国人旅行者や普段は高速道路を利用しないドライバーを含め多様な利用者を想定し、様々なツールで活用できるよう、工夫をしていくべきである。

例えば、地方創生に向けて、高速道路ナンバリングを、好調な訪日外国人旅行者の地方誘客につなげる情報インフラとして活用すべきである。具体的には、インターネット等を通じて、高速道路ナンバリングに係る積極的な広報を行うとともに、海外の旅行会社や国内のレンタカー会社、訪日プロモーションの実施団体等へ情報提供を行うことが考えられる。併せて、広域観光周遊の促進のために、高速道路ナンバリングを活用した観光案内（標識、観光案内看板、ウェブサイト、パンフレット等）を充実することも重要である。特にウェブサイトについては、日本を訪問しようとする外国人からの閲覧が多い日本政府観光局（JNTO）のウェブサイトを活用した発信を行うことも考えられる。

また、地図・カーナビゲーションにおける表示のあり方や音声で案内する際の読み方について、利用者が混乱しないように、国によるガイドラインの策定など一定のルールを設け、円滑な活用を促進すべきである。さらに、地図、カーナビゲーション、旅行、レンタカー等に関わる事業者等に、このようなナンバリングの体系等に係る情報を積極的に提供すべきである。なお、このルールについては、細部まで固定するのではなく、将来、事業者等が、創意工夫で新たな活用方策を生み出すことがあり得ることを想定しておくことが望ましい。

7. 標識等の整備や普及の進め方

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催などを目途とし、この時間制約の中、優先順位をつけて、道路管理者による標識整備を行っていくべきである。これに併せ、高速道路の案内を行う地図会社やカーナビゲーションメーカーなど様々な関係者の協力を得ながら、官民一体となって、高速道路ナンバリングの普及を進めることが望ましい。

なお、標識は本来シンプルであることが望ましいが、前述のとおり、現在の高速道路の路線名は、既に国内で定着していることから、原則として、高速道路の路線番号と路線名は併記することとする。ただし、路線番号と路線名が一対一に対応していない区間もあることから、どちらも利用としようとする利用者に誤解を招くことのないよう、路線番号の体系などを丁寧に周知していくことが重要である。

標識については、以下などを優先しつつ、高速道路上や高速道路へのアクセス道路において、平成32年（2020年）までの早期に整備効果が発揮されるように、コストも考慮しつつ、計画的に整備する。

- ・ 主要な空港・観光地へのアクセス路線、主要な観光周遊ルート
- ・ 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会会場へのアクセス路線
- ・ 外国人によるレンタカー利用が多い地域の路線
- ・ 経路選択の分岐となるJCT周辺

また、民間企業には、国や道路管理者からの情報提供に基づき、地図、カーナビゲーション、ウェブサイト、紙媒体における路線番号等の表示を速やかに実施することを強く期待する。

おわりに

「高速道路ナンバリング検討委員会」では、高速道路ナンバリングの実現に向けて解決が必要な課題を中心に検討を進めてきた。しかしながら、わかりやすい道案内は、高速道路ナンバリングのみならず、種々の標識、地図、カーナビゲーション、関係者による様々な案内などが有機的に結びつくことにより、実現されるものである。このため、今般の高速道路ナンバリングに加え、よりわかりやすい道案内への改善を継続的かつ積極的に実施すべく、不断の努力を払うべきである。

また、高速道路ナンバリングは、単なる道案内の改善にとどまらず、将来的な高速道路及び一般国道ネットワークのあり方についても、検討を行う契機となる。例えば、より円滑な移動を実現するため、高速道路と一般国道ネットワークの代替性、補完性、連携のあり方などをどのようにとらえていくべきかなどについて、議論されることも考えられる。

今般の高速道路ナンバリングが1日も早く実現し、我が国の道案内が、すべての利用者にとって、一層わかりやすく、充実したものになることを期待したい。

高速道路ナンバリング検討委員会

委員名簿

委員長	いえだ ひとし 家田 仁	政策研究大学院大学 教授
委員	あかせ たつぞう 赤瀬 達三	株式会社黎デザイン総合計画研究所 代表取締役
	かえで ちさと 楓 千里	株式会社 JTB パブリッシング 取締役
	しみず てつお 清水 哲夫	首都大学東京大学院 都市環境科学研究科 教授
	とりつか としひろ 鳥塚 俊洋	株式会社 JAF メディアワークス ITメディア部 部長
	やがさき のりこ 矢ヶ崎 紀子	東洋大学 国際地域学部 国際観光学科 准教授

(敬称略)

(委員長以外は五十音順)

高速道路ナンバリング検討委員会の開催経緯

第1回：平成28年4月8日（金）

- 高速道路ナンバリングを取り巻く現状
- 検討の主な論点
- 高速道路ナンバリングの対象路線の検討
- ナンバリングルールの検討
- 今後のスケジュール
- 意見交換

第2回：平成28年5月24日（火）

- 有識者ヒアリング
 - ・マリ・クリスティーヌ氏
 - ・清水和夫氏
- 高速道路会社の取組説明
- ナンバリングルールの検討
- 意見交換

第3回：平成28年6月20日（月）

- 有識者ヒアリング
 - ・株式会社ゼンリン
 - ・パイオニア株式会社
 - ・日本政府観光局（JNTO）
- ナンバリングルールの検討
- 意見交換

第4回：平成28年7月7日（木）

- 意見の整理（案）
- 路線シンボルのデザイン検討
- 施設（IC・JCT等）のナンバリング
- 高速道路ナンバリングの活用方法
- 標識等の整備や普及の進め方
- 意見交換

第5回：平成28年9月9日（金）

- 高速道路ナンバリングの考え方
- 路線シンボルのデザイン案
- 高速道路ナンバリングの実現に向けた提言（案）
- 意見交換

第6回：平成28年10月24日（月）（持ち回り開催）

- 高速道路ナンバリングの実現に向けた提言（案）に関する意見募集の結果
- 高速道路ナンバリングの実現に向けた提言（案）

道路メンテナンス年報

国土交通省 道路局

平成 28 年 9 月

目次

1. 道路メンテナンス年報について
 2. 点検結果（平成 26・27 年度）
 - （1）全国の橋梁・トンネル・道路附属物等
 - （2）最優先で点検すべき橋梁
 3. 点検実施状況（平成 27 年度）
 - （1）全国の橋梁・トンネル・道路附属物等
 - （2）都道府県別の点検実施状況
 - （3）最優先で点検すべき橋梁
 4. 点検結果（平成 27 年度）
 - （1）国土交通省
 - （2）高速道路会社
 - （3）都道府県・政令市等
 - （4）市町村
 - （5）地方公共団体の判定区分Ⅳのリスト
 - （6）最優先で点検すべき橋梁
-
- 参考 1 橋梁の現状
 - 参考 2 地方公共団体の点検結果の分布（橋梁）
 - 参考 3 財政状況と点検実施状況・点検結果
 - 参考 4 地方公共団体での点検実施に向けた取り組み
 - 参考 5 今後のデータ分析・活用の事例

1. 道路メンテナンス年報について

- 国土交通省では、国民・道路利用者の皆様に道路インフラの現状及び老朽化対策についてご理解頂くため、点検の実施状況や結果等を「道路メンテナンス年報」としてとりまとめています。
- 今回は、平成27年度の点検結果等についてとりまとめました。
- 結果の詳細は、以下のホームページにてご覧いただけます。
http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/yobohozen_maint_index.html
- この調査結果は、点検結果を踏まえた今後の措置方針の立案等を検討するための資料となります。

点検について

全ての道路管理者は、平成25年の道路法改正等を受け、平成26年7月より、「橋梁」、「トンネル」、及び「シェッド・大型カルバート、横断歩道橋、門型標識等（以下、道路附属物等）」の道路施設について、5年に1度、近接目視にて、点検を実施することとしています。

<平成27年度点検実施数>

道路施設	管理施設数	点検実施数	点検実施率
橋梁※	725,907	140,814	19%
トンネル	11,024	1,799	16%
道路附属物等	40,583	8,684	21%

※溝橋（カルバート）は、全て橋梁として計上している。

H28.3末時点

点検結果について

橋梁、トンネル等の健全性の点検結果は、以下の4段階に区分します。

区分	状態
I 健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。
II 予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
III 早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
IV 緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

道路メンテナンス年報の活用

道路メンテナンス年報は、橋梁等の老朽化の実態の把握、点検結果を踏まえた措置方針の立案などに活用することとしています。

道路の老朽化の現状はどうなっているのだろうか。

→ 地域毎のデータ、経年的な変化等、様々な観点から我が国の道路施設の老朽化の実態を把握することができます。

今後どのように措置していくのか。

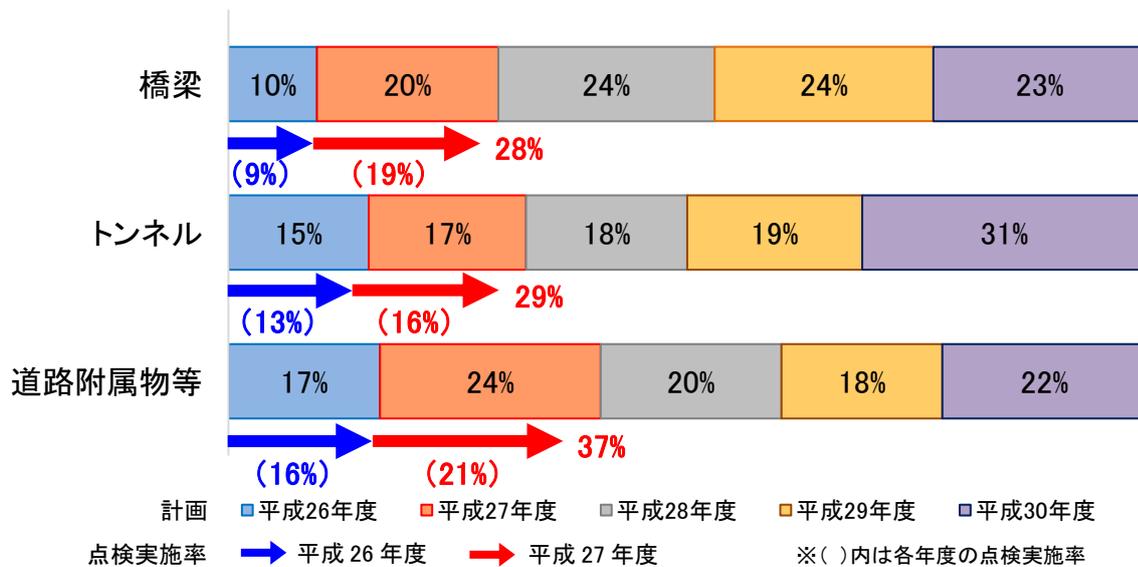
→ 各道路管理者は、自らの管理施設の老朽化の実態を踏まえ、今後の措置方針を立案していくことになります。

2. 点検結果（平成 26・27 年度）

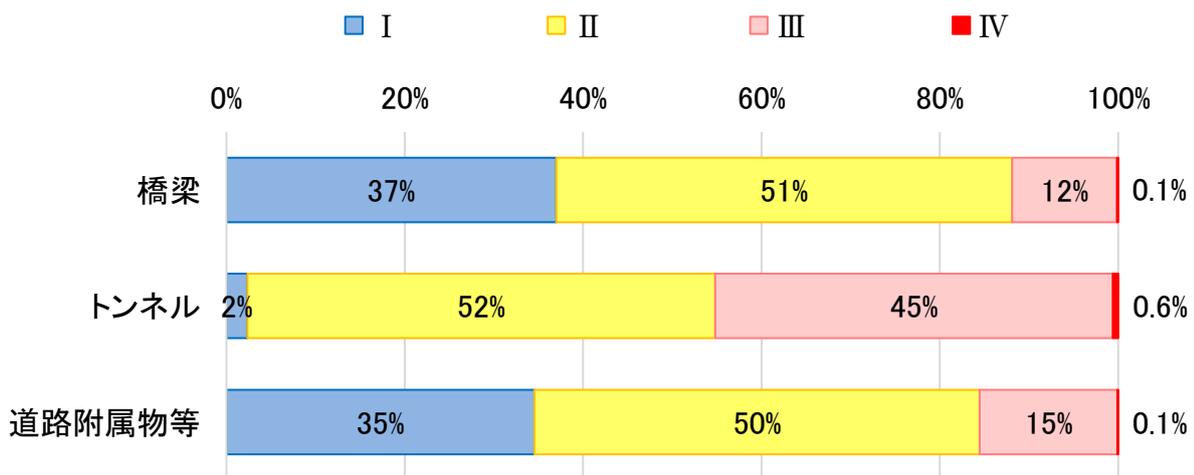
(1) 全国の橋梁・トンネル・道路附属物等

- 平成 26・27 年度の累積点検実施率は、橋梁 約 28%、トンネル 約 29%、道路附属物等 約 37%となっています。
- 判定区分の割合については、橋梁：I 37%、II 51%、III 12%、IV 0.1%、トンネル：I 2%、II 52%、III 45%、IV 0.6%、道路附属物等：I 35%、II 50%、III 15%、IV 0.1%となりました。

○ 5年間の点検計画・累積点検実施率(全道路管理者合計)



○ 橋梁、トンネル、道路附属物等の判定区分の割合(全道路管理者合計)

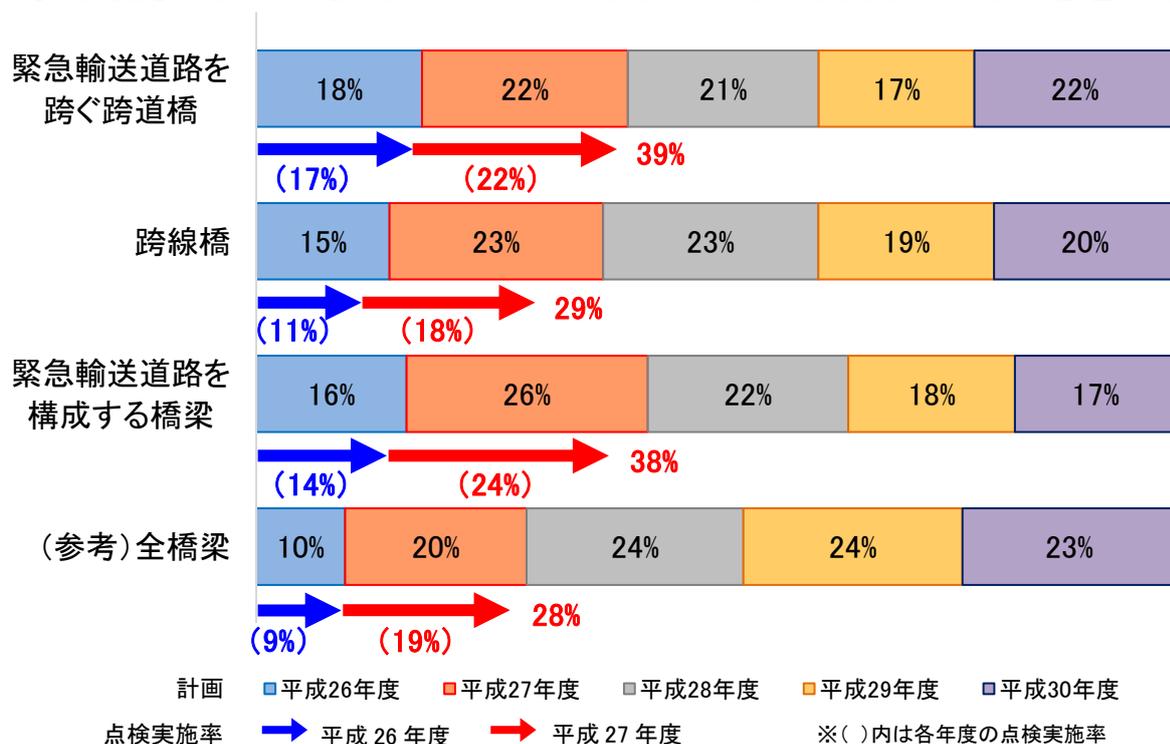


※四捨五入の関係で合計値が 100%にならない場合がある(次頁以降も同様)

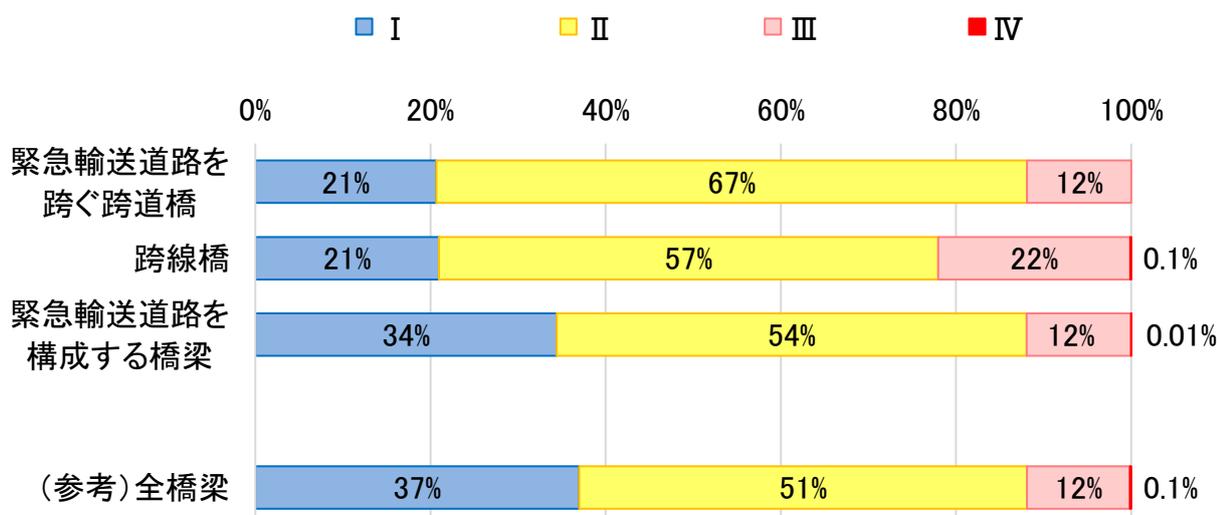
(2) 最優先で点検すべき橋梁

- 平成 26・27 年度の累積点検実施率は、緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋 約 39%、跨線橋 約 29%、緊急輸送道路を構成する橋梁 約 38%となっています。
- 判定区分の割合については、緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋：Ⅰ 21%、Ⅱ 67%、Ⅲ 12%、跨線橋：Ⅰ 21%、Ⅱ 57%、Ⅲ 22%、Ⅳ 0.1%、緊急輸送道路を構成する橋梁：Ⅰ 34%、Ⅱ 54%、Ⅲ 12%、Ⅳ 0.01%となりました。

○ 最優先で点検すべき橋梁の5年間の点検計画・累積点検実施率(全道路管理者合計)



○ 最優先で点検すべき橋梁の判定区分の割合(全道路管理者合計)



3. 点検実施状況（平成 27 年度）

(1) 全国の橋梁・トンネル・道路附属物等

- 平成 27 年度、橋梁については、全国約 73 万橋のうち、約 14 万橋の点検を実施しました。各管理者別の点検実施数は、国土交通省 7,259 橋、高速道路会社 4,636 橋、都道府県・政令市等 36,397 橋、市町村 92,522 橋となりました。
- なお、点検実施率は、全体で約 19%、管理者別では、国土交通省 約 19%、高速道路会社 約 20%、都道府県・政令市等 約 20%、市町村 約 19%となっています。
- その他、トンネル及び道路附属物等は、それぞれ約 1,800 箇所、約 8,700 施設で点検を実施し、約 16%、約 21%の点検実施率となっています。

※ 市町村には特別区を含む。次頁以降も同様。

○橋梁

（単位：橋）

管理者	管理施設数	点検実施数	点検実施率
国土交通省	38,409	7,259	19%
高速道路会社	23,340	4,636	20%
都道府県・政令市等	183,939	36,397	20%
市町村	480,219	92,522	19%
合計	725,907	140,814	19%

H28.3 末時点

○トンネル

（単位：箇所）

管理者	管理施設数	点検実施数	点検実施率
国土交通省	1,548	405	26%
高速道路会社	1,904	505	27%
都道府県・政令市等	5,314	774	15%
市町村	2,258	115	5%
合計	11,024	1,799	16%

H28.3 末時点

○道路附属物等

（単位：施設）

管理者	管理施設数	点検実施数	点検実施率
国土交通省	12,057	2,063	17%
高速道路会社	11,769	3,500	30%
都道府県・政令市等	13,883	2,712	20%
市町村	2,874	409	14%
合計	40,583	8,684	21%

H28.3 末時点

(2) 都道府県別の点検実施状況

○ 平成 27 年度の点検実施状況は、地域によって異なる状況です。

○ 点検実施数(全道路管理者)

都道府県名	橋梁	トンネル	道路附属物等
北海道	4,634	86	716
青森県	1,131	2	45
岩手県	2,016	48	89
宮城県	2,512	12	144
秋田県	4,181	43	152
山形県	1,785	17	74
福島県	2,950	38	188
茨城県	2,460	5	135
栃木県	2,172	21	130
群馬県	2,863	17	112
埼玉県	2,156	1	272
千葉県	2,100	26	214
東京都	924	15	813
神奈川県	1,344	75	313
新潟県	4,808	86	222
富山県	2,646	11	72
石川県	2,053	9	233
福井県	1,786	52	77
山梨県	1,616	12	135
長野県	3,402	23	88
岐阜県	6,290	86	128
静岡県	6,273	107	365
愛知県	4,618	9	421
三重県	4,893	20	163
滋賀県	2,436	18	74
京都府	2,442	26	132
大阪府	1,936	46	844
兵庫県	6,616	86	540
奈良県	2,088	1	16

都道府県名	橋梁	トンネル	道路附属物等
和歌山県	2,163	79	98
鳥取県	1,333	16	142
島根県	3,530	32	44
岡山県	5,519	57	152
広島県	5,100	118	212
山口県	2,453	110	207
徳島県	3,267	11	59
香川県	1,911	9	20
愛媛県	3,180	63	57
高知県	2,274	121	14
福岡県	6,542	21	381
佐賀県	3,872	6	63
長崎県	1,595	19	76
熊本県	4,338	18	44
大分県	1,864	76	27
宮崎県	2,608	27	65
鹿児島県	1,787	11	56
沖縄県	347	7	60
合計	140,814	1,799	8,684

(参考) 管理施設数(全道路管理者)

都道府県名	橋梁	トンネル	道路附属物等
北海道	31,251	492	2,959
青森県	7,092	52	321
岩手県	13,878	290	514
宮城県	12,861	119	540
秋田県	12,478	167	479
山形県	9,391	151	490
福島県	18,225	239	903
茨城県	15,150	68	681
栃木県	13,192	94	679
群馬県	15,460	138	632
埼玉県	20,088	97	1,581
千葉県	11,734	448	1,170
東京都	6,431	187	2,461
神奈川県	9,340	334	1,973
新潟県	23,470	412	1,454
富山県	12,879	119	734
石川県	9,508	146	465
福井県	10,203	268	390
山梨県	8,498	209	437
長野県	22,591	403	932
岐阜県	26,603	367	1,197
静岡県	30,611	425	1,462
愛知県	25,218	116	2,845
三重県	20,129	233	712
滋賀県	12,269	84	458
京都府	13,368	179	589
大阪府	11,082	116	2,832
兵庫県	30,269	382	2,133
奈良県	10,526	172	341
和歌山県	12,096	373	292
鳥取県	7,860	104	260
島根県	14,599	331	364

都道府県名	橋梁	トンネル	道路附属物等
岡山県	33,256	253	742
広島県	23,134	424	883
山口県	15,604	273	593
徳島県	12,667	182	432
香川県	8,115	52	435
愛媛県	13,102	356	570
高知県	13,734	405	369
福岡県	30,511	154	1,188
佐賀県	12,751	52	256
長崎県	10,173	208	216
熊本県	20,217	293	334
大分県	11,140	585	336
宮崎県	9,690	253	395
鹿児島県	10,753	176	327
沖縄県	2,710	43	227
合計	725,907	11,024	40,583

(3) 最優先で点検すべき橋梁

- 第三者被害の予防並びに路線重要性の観点から、緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋、跨線橋、緊急輸送道路を構成する橋梁については、最優先で点検を進めることとしており、それぞれ、2,929 橋、1,649 橋、29,848 橋の点検を実施しました。
- 点検実施率は、緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋、跨線橋、緊急輸送道路を構成する橋梁について、それぞれ、約 22%、約 18%、約 24%と、橋梁全体の点検実施率（約 19%）を上回るか、同程度となっています。

○ 最優先で点検すべき橋梁の点検実施状況《上段：点検実施率 下段：点検実施数》

管理者	緊急輸送道路を跨ぐ 跨道橋	跨線橋	緊急輸送道路を構成する 橋梁
国土交通省	20% (393)	22% (378)	19% (6,309)
高速道路会社	19% (944)	14% (150)	20% (4,596)
都道府県・政令市等	21% (545)	19% (642)	29% (17,806)
市町村	25% (1,047)	16% (479)	36% (1,137)
合計	22% (2,929)	18% (1,649)	24% (29,848)

H28.3 末時点

4. 点検結果（平成 27 年度）

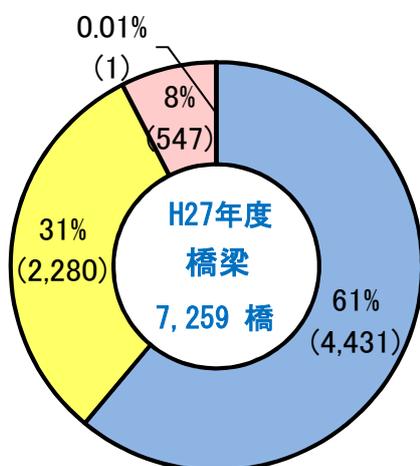
(1)国土交通省

①橋梁

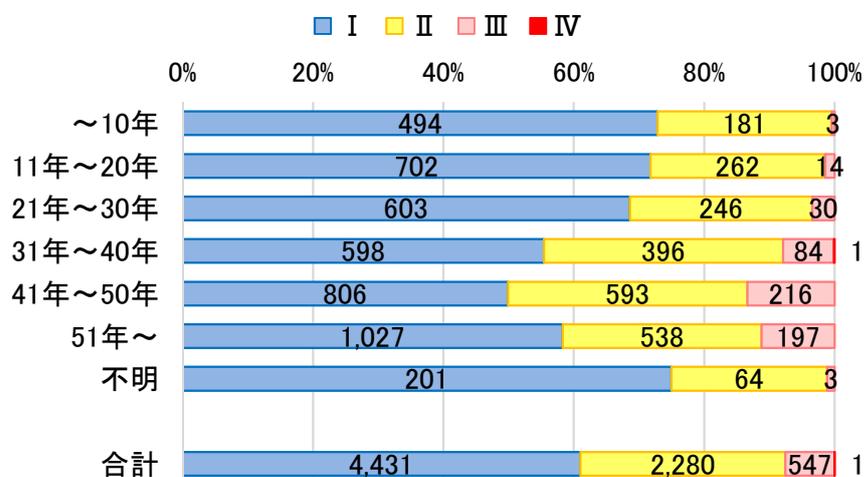
- 国土交通省では、管理する橋梁 38,409 橋のうち、7,259 橋について点検を実施し、その結果は判定区分※Ⅰ 4,431 橋、Ⅱ 2,280 橋、Ⅲ 547 橋、Ⅳ 1 橋となりました。なお、判定区分のそれぞれの割合は、Ⅰ 61%、Ⅱ 31%、Ⅲ 8%、Ⅳ0.01%となります。
- 判定区分Ⅲ（早期に措置を講ずべき状態）については、建設経過年数が長くなるほど高くなる傾向にあります。
- 緊急措置段階である判定区分Ⅳの橋梁については、速やかに緊急措置を実施したところです。

- ※ 判定区分Ⅰ：健全（構造物の機能に支障が生じていない状態）
 判定区分Ⅱ：予防保全段階（構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態）
 判定区分Ⅲ：早期措置段階（構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態）
 判定区分Ⅳ：緊急措置段階（構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態）
- ※ 判定区分の割合は、四捨五入の関係で合計値が 100%にならない場合がある。

○ 判定区分



○ 判定区分と建設経過年度



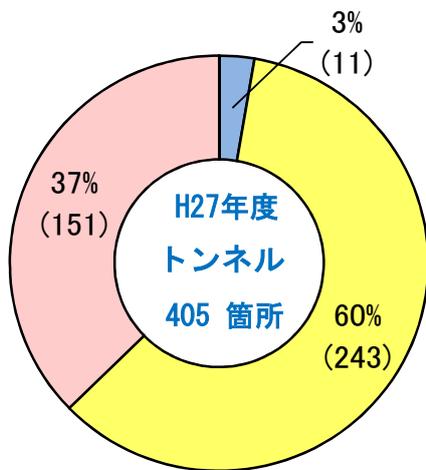
○ 判定区分Ⅳのリスト(橋梁)

施設名	路線名	建設年	損傷の具体的内容	緊急措置内容
おおまちぼしそくどうきょう 大町橋側道橋	国道 8 号 (滋賀県)	1984	主桁の支持部材が腐食し、支持機能が低下	仮受け材の設置

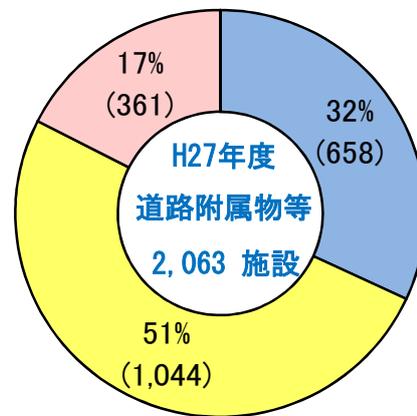
②その他の道路構造物

- 国土交通省では、管理するトンネル 1,548 箇所のうち、405 箇所について点検を実施し、その結果は、判定区分Ⅰ 11 箇所、Ⅱ 243 箇所、Ⅲ 151 箇所となりました。なお、判定区分のそれぞれの割合は、Ⅰ 3%、Ⅱ 60%、Ⅲ 37%となります。
- また、管理する道路附属物等 12,057 施設のうち、2,063 施設について点検を実施し、その結果は、判定区分Ⅰ 658 施設、Ⅱ 1,044 施設、Ⅲ 361 施設となりました。なお、判定区分のそれぞれの割合は、Ⅰ 32%、Ⅱ 51%、Ⅲ 17%となります。
- トンネル及び道路附属物等ともに、判定区分Ⅳはありませんでした。

○ トンネル



○ 道路附属物等



- 判定区分Ⅰ (健全)
- 判定区分Ⅱ (予防保全段階)
- 判定区分Ⅲ (早期措置段階)
- 判定区分Ⅳ (緊急措置段階)

(2) 高速道路会社

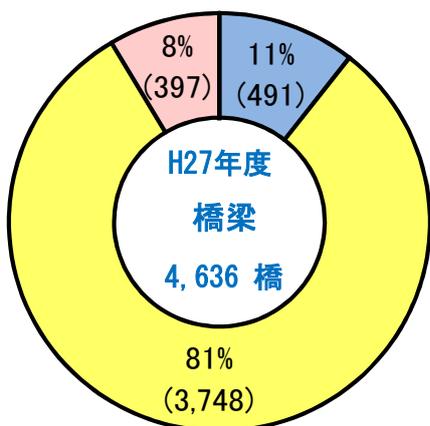
① 橋梁

○ 高速道路会社では、管理する橋梁 23,340 橋のうち、4,636 橋について点検を実施し、その結果は、判定区分Ⅰ 491 橋、Ⅱ 3,748 橋、Ⅲ 397 橋となり、判定区分Ⅳはありませんでした。

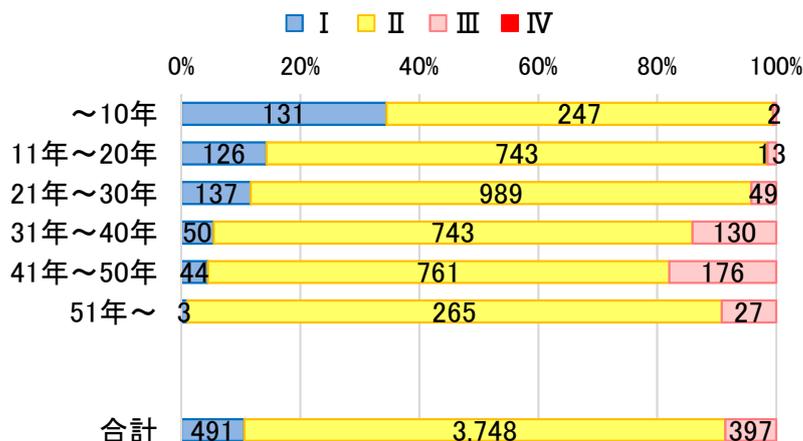
なお、判定区分のそれぞれの割合は、Ⅰ 11%、Ⅱ 81%、Ⅲ 8%となります。

○ 判定区分Ⅲ（早期に措置を講ずべき状態）については、建設経過年数が長くなるほど高くなる傾向にあり、建設後 30 年を過ぎると急増し、10%超となっています。

○ 判定区分



○ 判定区分と建設経過年度



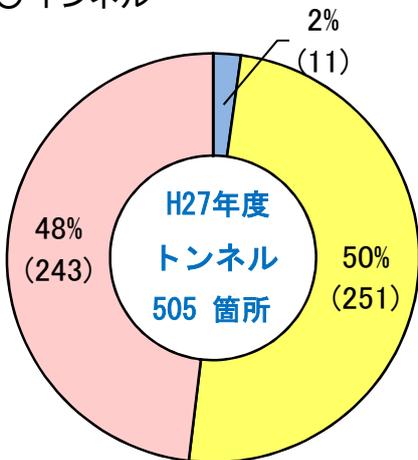
② その他の道路構造物

○ 高速道路会社では、管理するトンネル 1,904 箇所のうち、505 箇所について点検を実施し、その結果は、判定区分Ⅰ 11 箇所、Ⅱ 251 箇所、Ⅲ 243 箇所となりました。なお、判定区分のそれぞれの割合は、Ⅰ 2%、Ⅱ 50%、Ⅲ 48%となります。

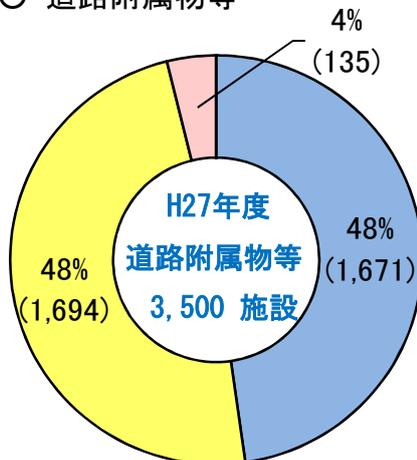
○ また、管理する道路附属物等 11,769 施設のうち、3,500 施設について点検を実施し、その結果は、判定区分Ⅰ 1,671 施設、Ⅱ 1,694 施設、Ⅲ 135 施設となりました。なお、判定区分のそれぞれの割合は、Ⅰ 48%、Ⅱ 48%、Ⅲ 4%となります。

○ トンネル及び道路附属物等ともに、判定区分Ⅳはありませんでした。

○ トンネル



○ 道路附属物等



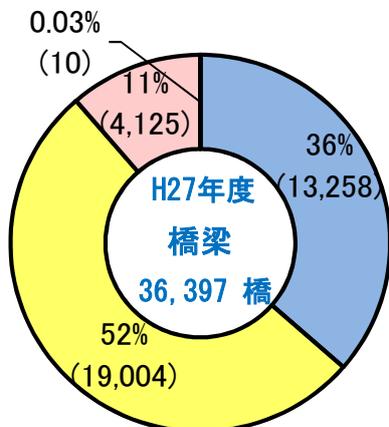
■ 判定区分Ⅰ（健全）
 ■ 判定区分Ⅱ（予防保全段階）
 ■ 判定区分Ⅲ（早期措置段階）
 ■ 判定区分Ⅳ（緊急措置段階）

(3) 都道府県・政令市等

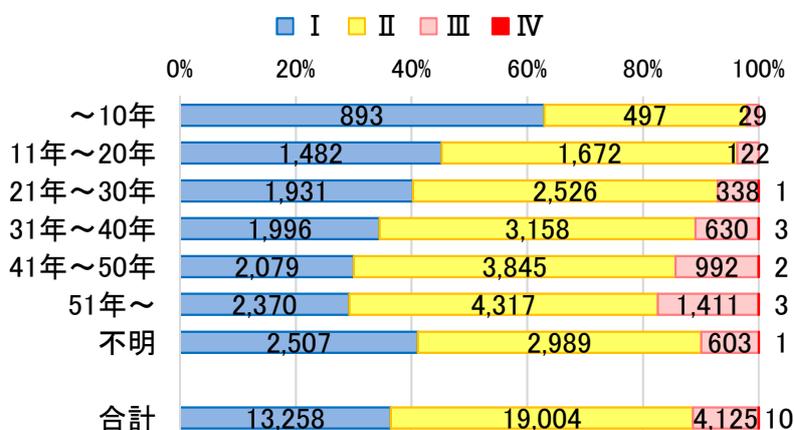
① 橋梁

- 都道府県・政令市等では、管理する橋梁 183,939 橋のうち、36,397 橋について点検を実施し、その結果は、判定区分Ⅰ 13,258 橋、Ⅱ 19,004 橋、Ⅲ 4,125 橋、Ⅳ 10 橋となりました。
 なお、判定区分のそれぞれの割合は、Ⅰ 36%、Ⅱ 52%、Ⅲ 11%、Ⅳ 0.03%となります。
- 判定区分Ⅲ（早期に措置を講ずべき状態）については、建設経過年数が長くなるほど高くなる傾向にあり、建設後 30 年を過ぎると、10%超となっています。
- 緊急措置段階である判定区分Ⅳの橋梁については、速やかに緊急措置を実施したところです。（15 頁参照）

○ 判定区分



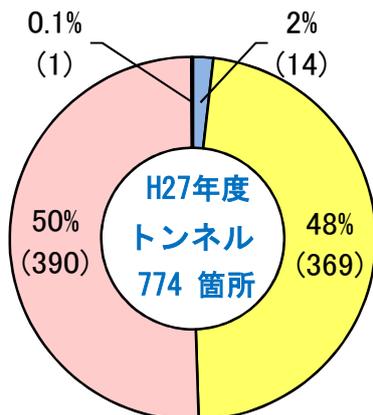
○ 判定区分と建設経過年度



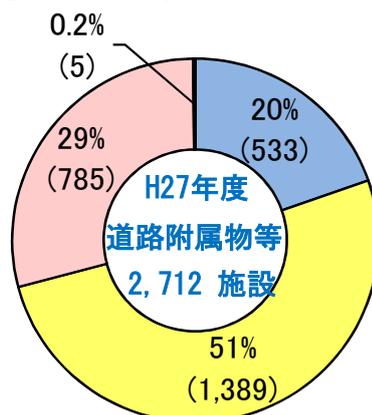
② その他の道路構造物

- 都道府県・政令市等では、管理するトンネル 5,314 箇所のうち、774 箇所について点検を実施し、その結果は、判定区分Ⅰ 14 箇所、Ⅱ 369 箇所、Ⅲ 390 箇所、Ⅳ 1 箇所となり、それぞれの割合は、Ⅰ 2%、Ⅱ 48%、Ⅲ 50%、Ⅳ 0.1%となります。
- また、管理する道路附属物等 13,883 施設のうち、2,712 施設について点検を実施し、その結果は、判定区分Ⅰ 533 施設、Ⅱ 1,389 施設、Ⅲ 785 施設、Ⅳ 5 施設となり、それぞれの割合は、Ⅰ 20%、Ⅱ 51%、Ⅲ 29%、Ⅳ 0.2%となります。
- 緊急措置段階である判定区分Ⅳのトンネル、道路附属物等については、速やかに緊急措置を実施したところです。（16 頁参照）

○ トンネル



○ 道路附属物等



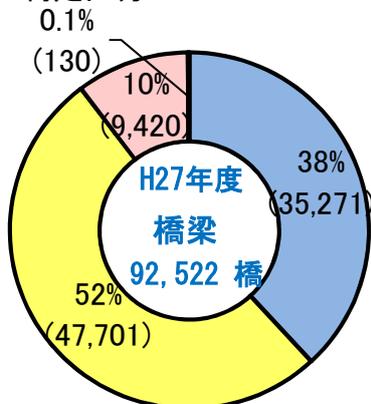
- 判定区分Ⅰ（健全）
- 判定区分Ⅱ（予防保全段階）
- 判定区分Ⅲ（早期措置段階）
- 判定区分Ⅳ（緊急措置段階）

(4) 市町村

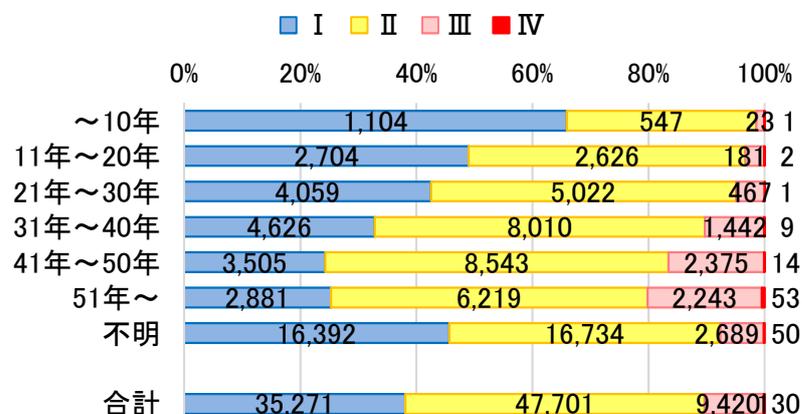
① 橋梁

- 市町村では、管理する橋梁 480,219 橋のうち、92,522 橋について点検を実施し、その結果は、判定区分Ⅰ 35,271 橋、Ⅱ 47,701 橋、Ⅲ 9,420 橋、Ⅳ 130 橋となりました。
 なお、判定区分のそれぞれの割合は、Ⅰ 38%、Ⅱ 52%、Ⅲ 10%、Ⅳ 0.1%となります。
- 判定区分Ⅲ（早期に措置を講ずべき状態）については、建設経過年数が長くなるほど高くなる傾向にあり、建設後 30 年を過ぎると、10%超となっています。
- 緊急措置段階である判定区分Ⅳの橋梁については、速やかに緊急措置を実施したところです。（17 頁参照）

○ 判定区分



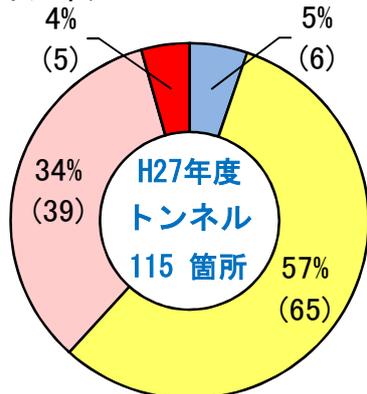
○ 判定区分と建設経過年度



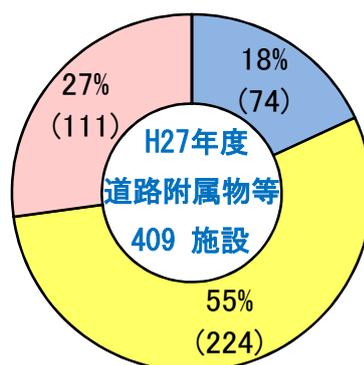
② その他の道路構造物

- 市町村では、管理するトンネル 2,258 箇所のうち、115 箇所について点検を実施し、その結果は、判定区分Ⅰ 6 箇所、Ⅱ 65 箇所、Ⅲ 39 箇所、Ⅳ 5 箇所となりました。
 なお、判定区分のそれぞれの割合は、Ⅰ 5%、Ⅱ 57%、Ⅲ 34%、Ⅳ 4%となります。
- また、管理する道路附属物等 2,874 施設のうち、409 施設について点検を実施し、その結果は、判定区分Ⅰ 74 施設、Ⅱ 224 施設、Ⅲ 111 施設となりました。
 なお、判定区分のそれぞれの割合は、Ⅰ 18%、Ⅱ 55%、Ⅲ 27%となります。
- 緊急措置段階である判定区分Ⅳのトンネルについては、速やかに緊急措置を実施したところです。（24 頁参照）

○ トンネル



○ 道路附属物等



- 判定区分Ⅰ（健全）
- 判定区分Ⅱ（予防保全段階）
- 判定区分Ⅲ（早期措置段階）
- 判定区分Ⅳ（緊急措置段階）

(5) 地方公共団体の判定区分Ⅳのリスト

- 都道府県・政令市等において、緊急措置段階である判定区分Ⅳの施設は、橋梁10橋、トンネル1箇所、道路附属物等5施設でした。
- 市町村においては、緊急措置段階である判定区分Ⅳの施設は、橋梁130橋、トンネル5箇所でした。
- なお、これらについては、いずれも緊急措置を実施しています。

○ 都道府県・政令市等の判定区分Ⅳのリスト

【橋梁】

管理者	施設名	路線名	建設年	損傷の具体的内容	緊急措置内容
茨城県	さんのはし 三の橋	(主)水戸鉾田佐原線	1964	橋台のひび割れ	通行止め後、仮橋設置し、通行規制(片側)
相模原市	やはたはし 八幡橋	市道八幡登里	不明	橋台の変状	通行止め
長野県	こおのがわはし 小大野川橋	県道乗鞍岳線	1968	支承の機能障害、上部構造の腐食	通行規制(片側交互)
静岡市	むめいきょう 無名橋 ひなたたにさわ (日向谷沢)	市道吉原2号線	1964	主桁の断面欠損	通行止め
静岡市	ごうきょう 1号橋 たきのやさわがわ (滝ノ谷沢川)2	市道北滝ノ谷3号線	1956	主桁・横桁の腐食及び断面欠損	通行止め
浜松市	ひき た ごうきょう 引の田7号橋	市道水窪小和田引の田線	1982	主桁・防護柵の腐食及び断面欠損	通行止め
浜松市	ひき た ごうきょう 引の田11号橋	市道水窪小和田引の田線	1982	横桁の変形	通行止め
浜松市	エンガクざわはし 沢橋	市道水窪向島第2号線	1982	床板の腐食及び断面欠損	通行止め
浜松市	は がしやう ごうせん 羽ヶ庄9号線 ごうきょう 2号橋	市道佐久間羽ヶ庄9号線	1991	主桁の腐食及び断面欠損	通行止め
京都府	だいもんはし 大門橋	府道間人大宮線	1969	橋脚の洗掘、鉄筋露出及び断面欠損	通行止め

【トンネル】

管理者	施設名	路線名	建設年	損傷の具体的内容	緊急措置内容
滋賀県	おおききだいにんずいどう 大崎第四隧道	県道西浅井マキノ線	1936	覆工コンクリートの剥落	通行止め

【道路附属物等】

管理者	施設名	路線名	建設年	損傷の具体的内容	緊急措置内容
埼玉県	道路標識	国道 140 号	1988	横梁本体及び横梁継手部の腐食	門型標識の撤去
埼玉県	道路標識	国道 254 号	1987	支柱本体及び柱・ベースプレート溶接部の腐食	門型標識の撤去
埼玉県	道路標識	国道 407 号	不明	横梁本体及び横梁継手部の腐食	門型標識の撤去
埼玉県	道路情報提供装置	国道 140 号	不明	横梁トラス本体の腐食	横梁トラス部材の部材補修
千葉県	道路標識	国道 128 号	1978	支柱と横梁継手部の腐食及び孔食	横梁の撤去

○ 市町村の判定区分Ⅳのリスト

【橋梁】

管理者	施設名	路線名	建設年	損傷の具体的内容	緊急措置内容
枝幸町 (北海道)	あさひはし 旭橋	中央パイロット線	1968	橋脚のひび割れ	通行止め
島牧村 (北海道)	おびらはし 大平橋	豊浜通線	1960	主桁の鉄筋露出及び断面欠損	通行止め
積丹町 (北海道)	べんこしはし 弁越橋	船澗川上弁越通り	1965	橋台の洗堀	通行止め
釧路市 (北海道)	しじみはし 蜆橋	市道風連別馬主 来線	1980	主桁の断面欠損	通行止め
田子町 (青森県)	こうきょう 1号橋	町道宮野獅々内 線	不明	支承・主桁の腐食及び断面欠損	通行止め
上小阿仁村 (秋田県)	かみこあにはし 上小阿仁橋	村道長信田羽立 線	1937	主桁の鉄筋露出、断面欠損、 支承の機能障害	通行止め
白鷹町 (山形県)	たいへいはし 大平橋	町道大平橋線	1964	高欄・床板の腐食及び断面欠損	通行止め
白鷹町 (山形県)	たなべはし 田辺橋	町道田辺寺前線	1980	主桁・床板のひび割れ、 下部工の変状	通行止め
朝日町 (山形県)	のぞくらはし のぞくら橋	町道朝日線	1965	支承の機能障害	通行止め
大蔵村 (山形県)	かみやまはし 上山橋	村道沼ノ台上山 線	1977	橋台の変状	通行止め
喜多方市 (福島県)	やちのはし 谷地畑橋	市道大平・黒岩線	不明	橋台の洗堀及びひび割れ	通行止め
常総市 (茨城県)	71	市道東 447 号線	不明	基礎と橋台の分離	通行止め
つくば市 (茨城県)	あづまはし 吾妻橋	市道 4-2231 号線	1976	下部工のひび割れ	通行止め
つくば市 (茨城県)	シカノマイはし シカノマイ橋	市道 4-3029 号線	1965	主桁の鉄筋露出	応急修繕
笠間市 (茨城県)	くぼじゆくはし 久保宿橋	市道(友)1117 号 線	不明	下部工のひび割れ	通行止め
古河市 (茨城県)	おおはし 大橋	市道総和 4181 号 線	不明	橋台の洗堀	通行規制(2t)
古河市 (茨城県)	そうわ 総和00001橋	市道総和 0214 号 線	不明	基礎杭の露出	通行規制(5.5t)

管理者	施設名	路線名	建設年	損傷の具体的内容	緊急措置内容
古河市 (茨城県)	そうわ 総和01003 橋 <small>きょう</small>	市道総和 1372 号 線	不明	基礎杭の露出	通行規制(2t)
古河市 (茨城県)	そうわ 総和01006 橋 <small>きょう</small>	市道総和 1376 号 線	不明	基礎杭の露出、ひび割れ	通行規制(2t)
古河市 (茨城県)	そうわ 総和01007 橋 <small>きょう</small>	市道総和 1366 号 線	不明	基礎杭の露出、ひび割れ	通行規制(2t)
古河市 (茨城県)	そうわ 総和01008 橋 <small>きょう</small>	市道総和 4179 号 線	不明	基礎杭の露出	通行規制(2t)
古河市 (茨城県)	そうわ 総和01012 橋 <small>きょう</small>	市道 0215 号線	不明	主桁の剥離・鉄筋露出	通行規制(5.5t)
大子町 (茨城県)	4071 号橋 <small>ごうきょう</small>	町道4245号線	不明	橋脚のひび割れ	通行止め
那須町 (栃木県)	ないうちばし 第1橋	町道 58 号新黒 田・松沼線	1963	下部工の断面欠損	通行止め(片側)
長南町 (千葉県)	あわの すはし 粟之須橋	町道山内41号線	1967	下部工の鉄筋露出	通行止め
魚沼市 (新潟県)	ほそのはし 細野橋	市道守門13号線	1962	主桁の鉄筋露出	通行止め
金沢市 (石川県)	にまい 橋 <small>ばし</small>	準幹線 556 号 金石・大野線	1913	主桁の腐食	通行規制(路肩)
七尾市 (石川県)	おくはら 5号橋 <small>ごうばし</small>	市道奥原 19 号線	1955	主桁の鉄筋露出及び断面欠損、 横桁・床板の鉄筋露出	通行止め
七尾市 (石川県)	のさき 1号橋 <small>ごうばし</small>	市道能登島 31 号 線	1977	床板の鉄筋露出及び断面欠損	通行止め
小松市 (石川県)	無名橋 7009	市道尾小屋新丸 線	不明	主桁・橋台のコンクリート剥離及び 鉄筋露出	通行止め
岐阜市 (岐阜県)	あきまるはし 朝丸橋	市道堤外 3 号線	1958	下部工の変状、主桁のひび割れ	通行止め
高山市 (岐阜県)	てんぐはし 天狗橋	市道平湯天狗橋 線	1956	床板・橋脚の鉄筋露出	通行止め
高山市 (岐阜県)	とくごうはし 徳河橋	市道徳河線	不明	主桁の腐食、橋台の変状	通行止め
高山市 (岐阜県)	ふなとばし 船渡橋	市道中洞2号線	1952	伸縮装置の脱落、橋台の変状	通行止め
高山市 (岐阜県)	はしどはし 橋戸橋	市道蔵柱日影線	1931	主桁の断面欠損	通行止め

管理者	施設名	路線名	建設年	損傷の具体的内容	緊急措置内容
飛騨市 (岐阜県)	みずほらばし 水洞橋	市道水洞線	不明	主桁の腐食	通行止め
羽島市 (岐阜県)	すかごうきょう 須賀2号橋	市道小荒井1丁目3号線	不明	主桁の腐食及び断面欠損	通行止め
羽島市 (岐阜県)	すかごうきょう 須賀6号橋	市道足近町7丁目38号線	不明	主桁の腐食及び断面欠損	通行止め
関市 (岐阜県)	わかくりばし 若栗橋	市道12-249号線	1915	主桁の腐食及び変状	通行止め
関市 (岐阜県)	さくらばし 桜橋	市道12-149号線	1981	床板の変状	通行止め
御浜町 (三重県)	ながはらばし 長原橋	町道阪本15号線	不明	床板の腐食及び変状	通行止め
御浜町 (三重県)	ほはし かん保橋	町道向ノ芝かん保線	不明	上部工の腐食、高欄の変形・欠損	通行止め
京丹後市 (京都府)	なかのどうはし 中ノ堂橋	市道沖田上地線	1940	床版の腐食及び断面欠損	通行止め
京丹後市 (京都府)	みぞおちばし 溝落橋	市道高橋公庄線	1940	橋台の洗掘及び路面の変状	通行止め
京丹後市 (京都府)	つつみはし 堤橋	市道山崎立長線	1949	主桁、床版の腐食及び断面欠損	通行止め
京丹後市 (京都府)	おのべはし 尾ノべ橋	市道大下線	1932	主桁の腐食及び断面欠損	通行止め
京丹後市 (京都府)	べつそうはし 別荘橋	市道別当谷線	1962	橋台のひび割れ	通行止め
京丹波町 (京都府)	ほんじょうごうきょう 本庄2号橋	町道本庄1号線	不明	主桁の腐食及び断面欠損	通行止め
湖南市 (滋賀県)	無名橋9	市道清松苑1号線	1968	主桁の剪断破壊	通行規制(2t)
高島市 (滋賀県)	たいこうはし 大公橋	市道棕川線	1921	主桁、床版の腐食及び鉄筋露出	通行止め
近江八幡市 (滋賀県)	めいじばし 明治橋	市道宮内八商前線	不明	主桁の腐食	通行規制(2t) 仮設ベント設置
加古川市 (兵庫県)	きむらごうきょう 木村1号橋	市道備後樋之口1号線	不明	主桁、床版の腐食及び鉄筋露出	幅員規制 荷重規制
豊岡市 (兵庫県)	たきやまはし 滝山橋	市道奥須井区内線第1号線	不明	床版の腐食及び断面欠損	通行止め

管理者	施設名	路線名	建設年	損傷の具体的内容	緊急措置内容
淡路市 (兵庫県)	あらくらばし 荒倉橋	市道荒倉 2 号線	不明	主桁のひびわれ	通行止め
豊岡市 (兵庫県)	491 きょう 橋	市道小丸城崎線	1997	床版の腐食及び断面欠損	通行止め
豊岡市 (兵庫県)	いわはなばし 岩花橋	市道矢根畑乙線	不明	橋脚の腐食	通行止め
豊岡市 (兵庫県)	はしもとばし 橋本橋	市道板野橋本線	不明	主桁の腐食及び断面欠損	通行止め
豊岡市 (兵庫県)	いうちばし 伊内橋	市道内町伊木線	不明	主桁の腐食及び断面欠損	通行止め
南あわじ市 (兵庫県)	たいとばらばし 太唐原橋	市道伊加利 2 号 線	不明	主桁の断面欠損	パイプサポート支持 荷重分散措置
豊岡市 (兵庫県)	しおいりばし 塩入橋	市道二ビ線	1965	主桁、横桁、床版の腐食	通行止め
豊岡市 (兵庫県)	せとごうばし 瀬戸 1 号橋	市道瀬戸線	不明	主桁の腐食、鉄筋露出及び断面欠 損	幅員規制 荷重規制
南あわじ市 (兵庫県)	べつしよばし 別廼橋	市道伊加利 15 号 線	不明	橋台の断面欠損及び洗掘	通行止め
広陵町 (奈良県)	やしきしもばし 屋敷下橋	町道百済 61 号線	不明	桁の破断、橋台の変状	覆工板の設置
十津川村 (奈良県)	さるかいばし 猿飼橋	村道平谷猿飼線	1945	橋脚の変状、支承の変状及び機能 障害	通行止め
十津川村 (奈良県)	たきのあなばし 滝之穴橋	村道滝之穴線	1961	床版の腐食	通行止め
十津川村 (奈良県)	いけあなばし 池穴橋	村道池穴中原線	1931	主桁、床版の腐食	通行止め
十津川村 (奈良県)	おおのてあいはし 大野出合橋	村道高滝小川線	不明	主桁の腐食	通行止め
十津川村 (奈良県)	わだいらばし 和平橋	村道和平線	1942	主桁の腐食	通行止め
十津川村 (奈良県)	おおびそばし 大松曾橋	村道大松曾線	不明	主桁、横桁の腐食	通行止め
十津川村 (奈良県)	たどばし 田戸橋	村道瀬線	1971	主桁の腐食	通行止め
十津川村 (奈良県)	きゅうかわつおおはし 旧川津大橋	村道川津線	1960	床版の腐食	通行止め

管理者	施設名	路線名	建設年	損傷の具体的内容	緊急措置内容
十津川村 (奈良県)	なかぼらばし 中原橋	村道池穴中原橋	1945	主桁、床版の腐食	通行止め
十津川村 (奈良県)	ゆの はらばし 湯之原橋	村道湯之原舟谷 線	1934	主桁の腐食	通行止め
田辺市 (和歌山県)	あきづ はし 秋津橋	市道秋津町 33 号 線	1971	橋脚の剥離及び鉄筋露出	通行止め
田辺市 (和歌山県)	すげ こばし 菅小橋	市道菅小家坂線	1976	床版の腐食及び断面欠損	通行止め
串本町 (和歌山県)	かもじろはし 鴨白橋	町道幸通 1 号線	1936	主桁の腐食及び断面欠損	通行止め
橋本市 (和歌山県)	はしたにはし 橋谷橋	市道御幸辻橋谷 線	不明	主桁の腐食及び孔食	通行規制(2t)
有田川町 (和歌山県)	たかぎ はし 高木橋	町道谷口高木線	1957	主桁の剥離及び鉄筋露出、 橋脚の洗掘	通行止め
日南町 (鳥取県)	つうてんばし 通天橋	町道石霞溪線	1929	主桁の腐食	通行止め
出雲市 (島根県)	きむらばし 木村橋	市道木村線	1963	橋脚の断面欠損	通行制限(8t) 速度制限(20km/h) 主桁仮受け (サポート)
津和野町 (島根県)	やまねはし 山根橋	町道小直支線 5 号線	不明	主桁の腐食及び断面欠損	主桁仮受け (サポート)
吉賀町 (島根県)	たいはし 台橋	町道中村隠居沖 線	1973	主桁・横桁の腐食及び断面欠損	通行止め
吉賀町 (島根県)	にしぐみ ごうばし 西組2号橋	町道西組線	1974	橋台の断面欠損	通行止め(歩行者・ 二輪車以外)
吉賀町 (島根県)	とちぎはし 栃木橋	町道栃木線	1974	主ケーブルの損傷	通行止め(歩行者・ 二輪車以外)
吉賀町 (島根県)	たみちはし 立道橋	町道西組線	1954	橋脚の断面欠損	通行止め(歩行者・ 二輪車以外)
宇部市 (山口県)	まながさきばし 真名ヶ崎橋	市道茶屋奥畑銭 ヶ原線	不明	主桁・床版の鉄筋露出	通行止め(歩行者・ 二輪車以外)
柳井市 (山口県)	かまとぎ ごうきょう 鎌磨 1号橋	市道河原鎌磨線	1976	主桁の剥離及び鉄筋露出	通行止め

管理者	施設名	路線名	建設年	損傷の具体的内容	緊急措置内容
山陽小野田市 (山口県)	まつがせはし 松ヶ瀬橋	市道松ヶ瀬線	1954	主桁の剥離及び鉄筋露出	通行止め
山陽小野田市 (山口県)	だいいちたかちほはし 第一高干帆橋	市道上石井手線	1954	主桁の剥離及び鉄筋露出	断面補修等 通行規制(4t)
三好市 (徳島県)	どうとこはし 堂床橋	市道境谷大谷線	1959	主桁の腐食	通行止め
三好市 (徳島県)	だい なごろ はし 第2名頃橋	市道名頃線	1965	主桁のひび割れ、鉄筋露出及び剥離、下部工の剥離	通行止め
三好市 (徳島県)	しらかわはし 白川橋	市道境谷大谷線	1933	主桁、横桁の腐食	通行止め
久万高原町 (愛媛県)	いちくちはし 市口橋	町道市口線	1965	下部工の腐食及び洗掘、 上部工・支承の腐食	通行止め
香美市 (高知県)	いわたにばし さけ岩谷橋	市道崎岩線	不明	下部工の変状	通行止め
土佐町 (高知県)	ゆのきはし 柚ノ木橋	町道柚ノ木橋線	1971	主索の腐食	通行止め
室戸市 (高知県)	みなとばし 港橋	港橋線	1971	主桁・横桁・支承の腐食	通行止め
観音寺市 (香川県)	かんおんじ ごくらくばし 観音寺極楽橋	市道 上若南線	1933	上下部工の剥離及び鉄筋露出	通行規制(二輪・歩行者のみ通行可)
黒潮町 (高知県)	おうむかえはし 王迎橋	町道 王迎線	1933	主桁の剥離及び鉄筋露出	通行規制(2t)
黒潮町 (高知県)	こぶしのかわばし 拳ノ川橋	町道拳ノ川北線	1935	主桁の剥離及び鉄筋露出	通行止め
黒潮町 (高知県)	たちばなばし 橋橋	町道橋川ミセマチ線	1933	主桁の剥離及び鉄筋露出	通行止め
唐津市 (佐賀県)	はなみねはし 花峰橋	市道座主-峰門線	1955	主桁の亀裂	通行止め
南島原市 (長崎県)	おおて がわばし 大手川橋	市道谷川清水線	1924	主桁・床版の鉄筋露出、 橋脚の断面欠損	通行止め(車両)
佐世保市 (長崎県)	スクイ1号橋 スクイ1号橋	市道神ノ浦臨港線	不明	床版の剥離及び鉄筋露出	仮設補強材(四角支柱)による応急措置

管理者	施設名	路線名	建設年	損傷の具体的内容	緊急措置内容
佐世保市 (長崎県)	こもりばし 小森橋	市道早岐広田町 線	1974	歩道部の腐食及び抜け落ち	幅員規制(歩道)
佐世保市 (長崎県)	ふないしせん とうきょう 船石線1号橋	市道船石線	不明	主桁の腐食、床版の剥離及び鉄筋 露出	通行止め(車両)
佐世保市 (長崎県)	なかどおりだいいちばし 中通第一橋	市道三川内循環 線	1965	主桁・床版の剥離及び鉄筋露出	仮設補強材(四角 支柱)による応急措 置
佐世保市 (長崎県)	びくにだばし 比丘尼田橋	市道高峰乙石尾 支線	1964	主桁の腐食及び断面欠損、 橋台のひび割れ及び変状	通行規制(2t)
対馬市 (長崎県)	しんばし 新橋	市道尾崎郷崎線	不明	主桁の腐食、床版の剥離及び鉄筋 露出	通行規制(2t)
対馬市 (長崎県)	にたしたる 仁田志多留 とうきょう 4号橋	市道仁田志多留 線	不明	床版の剥離及び鉄筋露出	通行止め(片側)
対馬市 (長崎県)	むこうはらばし 向原橋	市道芦見本線	不明	主桁・支承の腐食及び断面欠損	通行規制(2t)
対馬市 (長崎県)	たればし 垂穂橋	市道田ノ浜線	不明	主桁・支承の腐食及び断面欠損	通行規制(2t)
対馬市 (長崎県)	にしおかばし 西岡橋	市道久田2号線	不明	主桁・床版の腐食及び断面欠損	通行止め(車両)
対馬市 (長崎県)	おおますばし 大増橋	市道大増本線	1974	主桁・支承の腐食及び断面欠損	通行止め(車両)
新上五島町 (長崎県)	はまかわだてい きょう 浜川第2橋	町道赤尾16号線	1955	主桁・床版の腐食及び鉄筋露出	通行止め(車両)
阿蘇市 (熊本県)	だいはちおのたけはし 第八斧岳橋	市道西小園水源 線	1966	橋台の洗掘	通行止め
阿蘇市 (熊本県)	だいくおのたけはし 第九斧岳橋	市道西小園水源 線	不明	主桁の鉄筋露出、橋台の剥離	通行止め
阿蘇市 (熊本県)	だいいじゅういちおのたけはし 第十一斧岳橋	市道西小園水源 線	不明	主桁の腐食及び鉄筋露出	通行止め
宇土市 (熊本県)	みや うしろはし 宮の後橋	市道網田神社線	不明	主桁・床版の剥離及び鉄筋露出、 下部工の剥離	通行止め
宇土市 (熊本県)	くろはし 黒橋	市道川越・宮の後 線	不明	主桁・床版の腐食及び断面欠損、 下部工のひび割れ	通行止め
宇土市 (熊本県)	そはた とうきょう 曾畑1号橋	市道潤・佐野線	不明	主桁・床版の剥離及び鉄筋露出	通行規制(2t)

管理者	施設名	路線名	建設年	損傷の具体的内容	緊急措置内容
宇土市 (熊本県)	こじょう ぐうきょう 古城2号橋	市道古城町2号 線	不明	主桁の腐食及びひび割れ	通行規制(2t)
由布市 (大分県)	はねつぼし 埴坪橋	市道東行埴坪岡 線	1929	主桁の剥離及び鉄筋露出	通行止め
由布市 (大分県)	しばはらし 芝原橋	市道中恵宮田線	不明	主桁の剥離及び鉄筋露出	通行止め
由布市 (大分県)	さかいばし 堺橋	市道仁瀬小袋線	不明	主桁・支承の腐食、橋台の洗掘	通行止め
由布市 (大分県)	かんふちばし 上瀧橋	市道下柿木線	不明	主桁・橋脚の剥離及び鉄筋露出	通行止め
由布市 (大分県)	かめのこうばし 亀ノ甲橋	市道天神山富線	1949	橋脚の洗掘	通行止め
霧島市 (鹿児島県)	にじ 虹のつりはし	市道虹のつりはし 線	1998	支承の腐食及び変状、 補剛材のひび割れ	通行止め
志布志市 (鹿児島県)	じょうせいばし 城西橋	市道西馬場野久 尾線	1970	沓座の剥離及びひび割れ、 橋脚の洗掘	通行止め
瀬戸内町 (鹿児島県)	あむろみちばし 阿室道橋	町道屋鈍西古見 線	1965	上部工の鉄筋露出	通行止め
瀬戸内町 (鹿児島県)	なかだ ぐうばし 中田2号橋	町道部連古志線	1956	上部工の鉄筋露出	通行止め

【トンネル】

管理者	施設名	路線名	建設年	損傷の具体的内容	緊急措置内容
新宮市 (和歌山県)	しご 1号 トンネル	市道志古尾頭線	1935	天端のひび割れ	通行止め
新宮市 (和歌山県)	しご 2号 トンネル	市道志古尾頭線	1935	天端のひび割れ	通行止め
岩国市 (山口県)	まつおずいどう 松尾隧道	市道多田18号線	1960	覆工背面の空洞	通行止め
梶原町 (高知県)	たかとぎざいどう 高研隧道	町道上西の川高 研線	1928	覆工コンクリートの剥落	通行止め
八代市 (熊本県)	おおひらざいどう 大平隧道	市道稲入・石坂 線	1971	覆工コンクリートの剥落	叩き落し はく落防止工

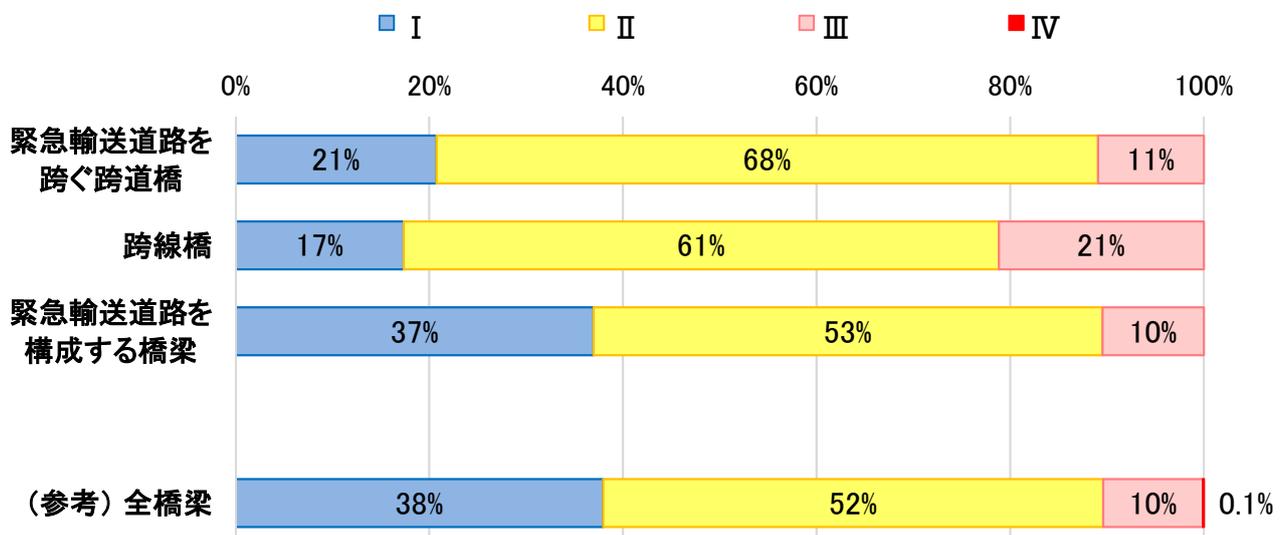
(6) 最優先で点検すべき橋梁

- 緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋については、2,929 橋の点検を実施しました。結果は、判定区分Ⅰ 608 橋、Ⅱ 2,001 橋、Ⅲ 320 橋となり、判定区分Ⅳはありませんでした。なお、判定区分のそれぞれの割合は、Ⅰ 21%、Ⅱ 68%、Ⅲ 11%となります。
- 跨線橋については、1,649 橋の点検を実施しました。結果は、判定区分Ⅰ 286 橋、Ⅱ 1,014 橋、Ⅲ 349 橋となり、判定区分Ⅳはありませんでした。なお、判定区分のそれぞれの割合は、Ⅰ 17%、Ⅱ 61%、Ⅲ 21%となります。
- 緊急輸送道路を構成する橋梁については、29,848 橋の点検を実施しました。結果は、判定区分Ⅰ 11,036 橋、Ⅱ 15,687 橋、Ⅲ 3,125 橋となり、判定区分Ⅳはありませんでした。なお、判定区分のそれぞれの割合は、Ⅰ 37%、Ⅱ 53%、Ⅲ 10%となります。
- 早期に修繕などの措置が必要である割合は、跨線橋が 21%と橋梁全体の割合（10%）を大きく上回っています。

○ 最優先で点検すべき橋梁の点検結果《上段：判定区分割合 下段：点検実施数》

判定区分	判定区分Ⅰ (健全)	判定区分Ⅱ (予防保全段階)	判定区分Ⅲ (早期措置段階)	判定区分Ⅳ (緊急措置段階)
緊急輸送道路を 跨ぐ跨道橋	21% (608)	68% (2,001)	11% (320)	0% (0)
跨線橋	17% (286)	61% (1,014)	21% (349)	0% (0)
緊急輸送道路を 構成する橋梁	37% (11,036)	53% (15,687)	10% (3,125)	0% (0)
(参考) 橋梁	38% (53,451)	52% (72,733)	10% (14,489)	0.1% (141)

H28.3 末時点

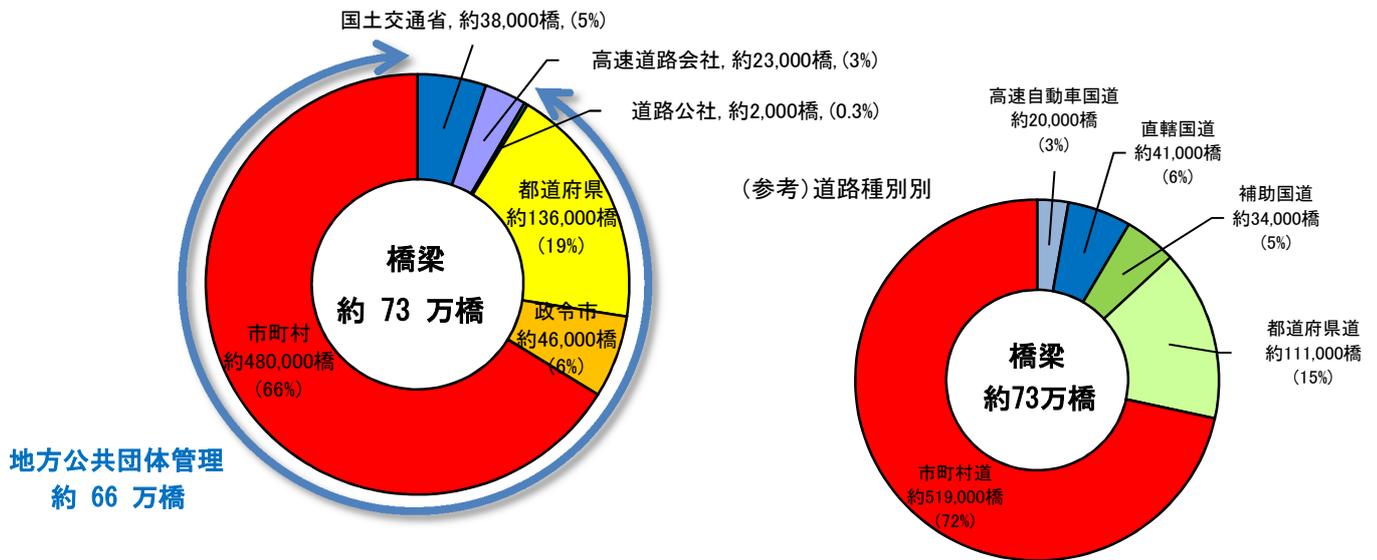


参考1 橋梁の現状

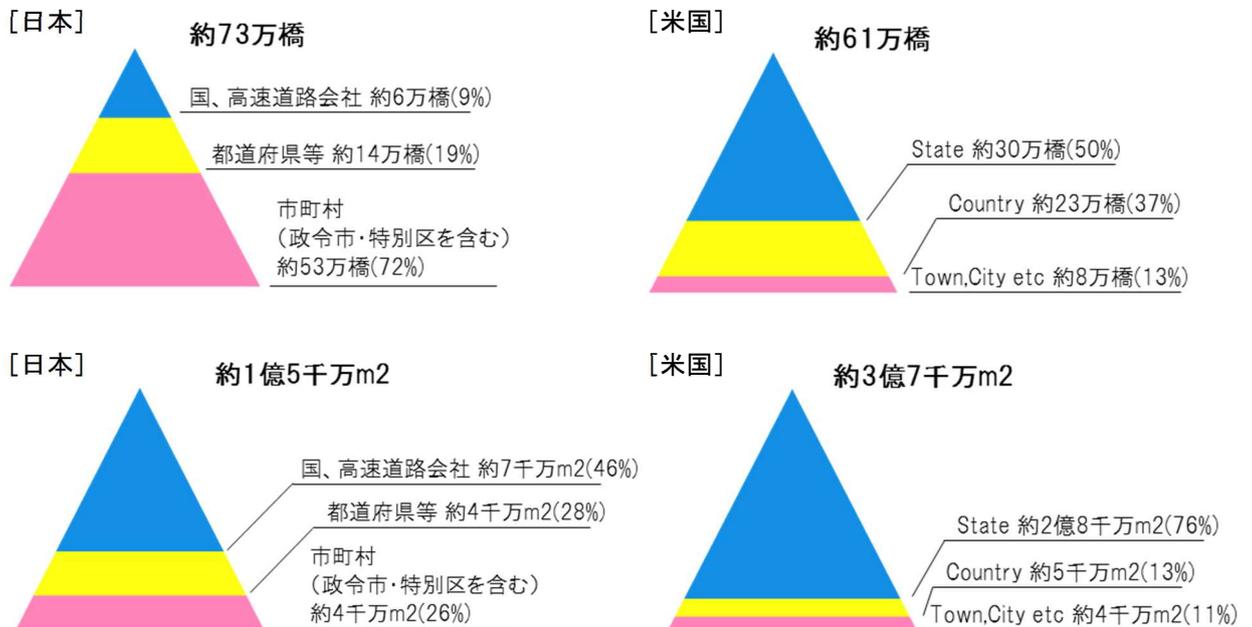
1. 管理者別の橋梁数、橋面積等

○ 我が国には橋梁が、約73万橋あり、このうち、地方公共団体が管理する橋梁は約66万橋と全体の9割以上を占めています。これは米国と比較すると、非常に多くなっています。

○ 道路管理者別



(参考)橋梁数、橋面積に関する米国との比較



出典) 日本 道路局調べ(H27.12 時点)

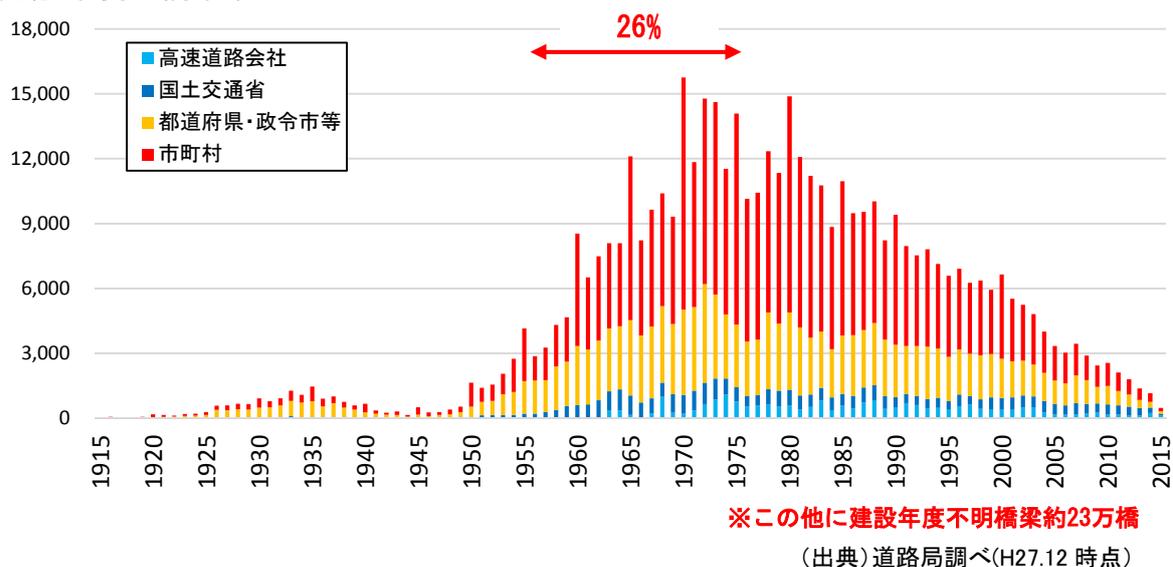
米国 FHWA(Federal Highway Administration)ホームページ (2014.12 時点)

※State には Federal(約1万橋)を含む

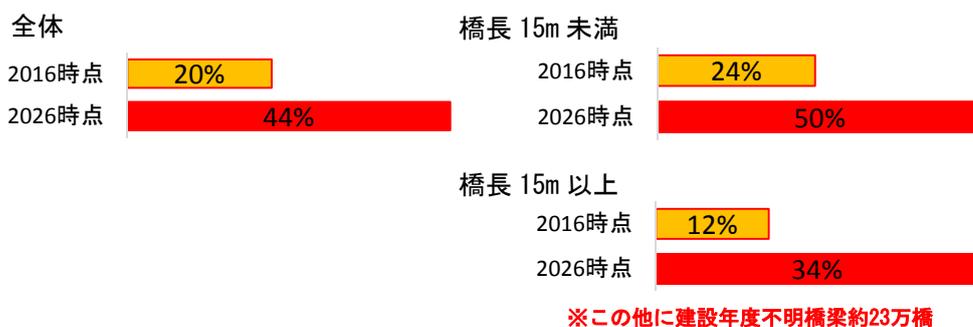
2. 建設年度別の橋梁数

- 建設年度別の橋梁数の分布を見ると、昭和 30 年から 50 年にかけて建設されたものが約 26%と多くなっています。
- 建設後 50 年を経過した橋梁の割合は、現在は約 20%ですが、10 年後には約 44%に急増します。特に橋長 15m 未満の橋梁は、約半数が建設後 50 年を経過します。
- この他にも建設年度が不明の道路橋が全国で約 23 万橋あり、これらのお大半が市町村管理の橋長 15m 未満の橋梁です。

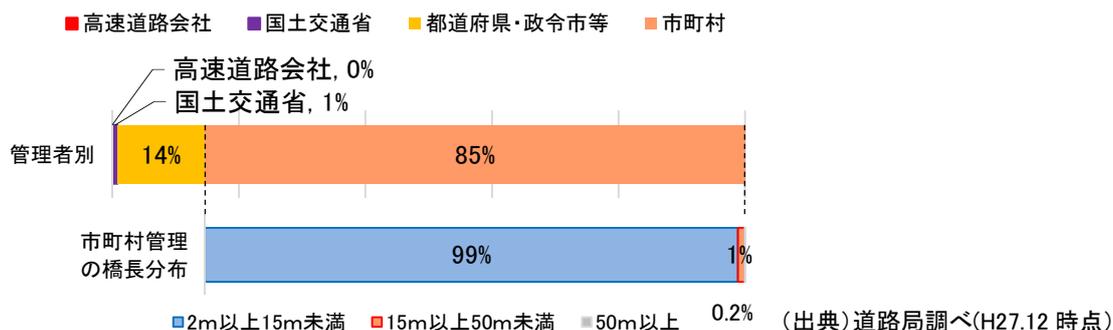
○建設年度別橋梁数



○建設後 50 年を経過した橋梁の割合



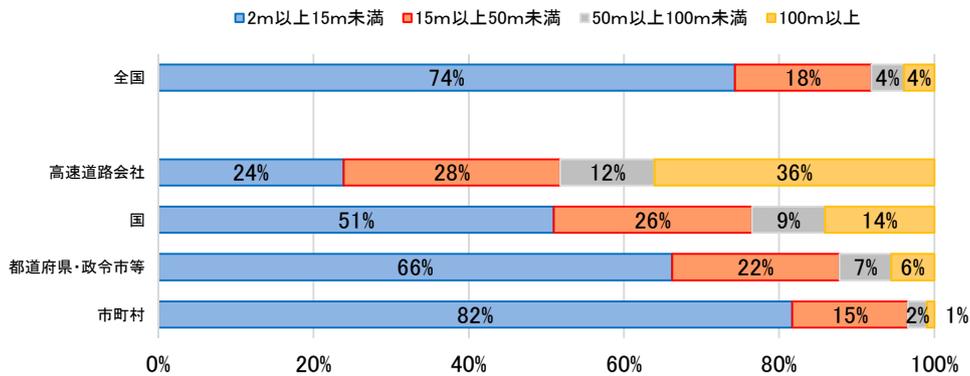
○建設年度不明橋梁(約 23 万橋)の内訳



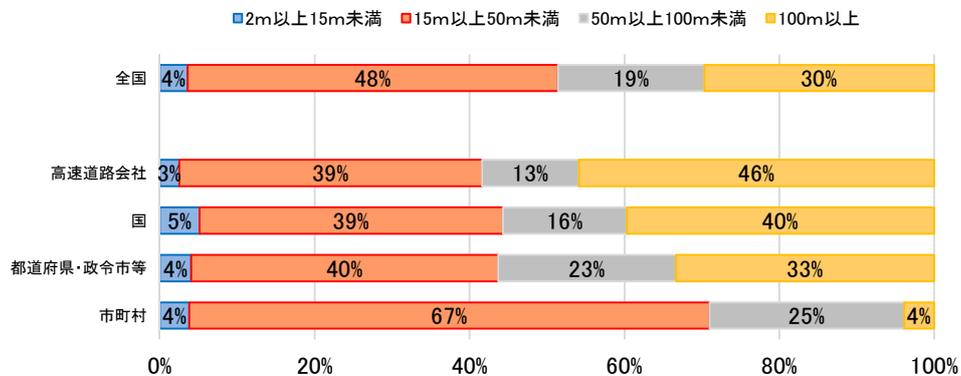
3. 管理者別の橋長分布

- 橋長 50m 以上の橋梁の割合は全体では約 8%ですが、高速道路会社で約 48%、国土交通省で約 23%である一方、市町村では約 3%と管理者によって大きく異なっています。
- 市町村が管理する橋梁の 80%以上が橋長 15m 未満です。一方、最優先で点検すべきとされている緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋や跨線橋では、市町村が管理する橋梁の 80%以上が、橋長 15m 以上であり、市町村にとって大規模なものとなっています。

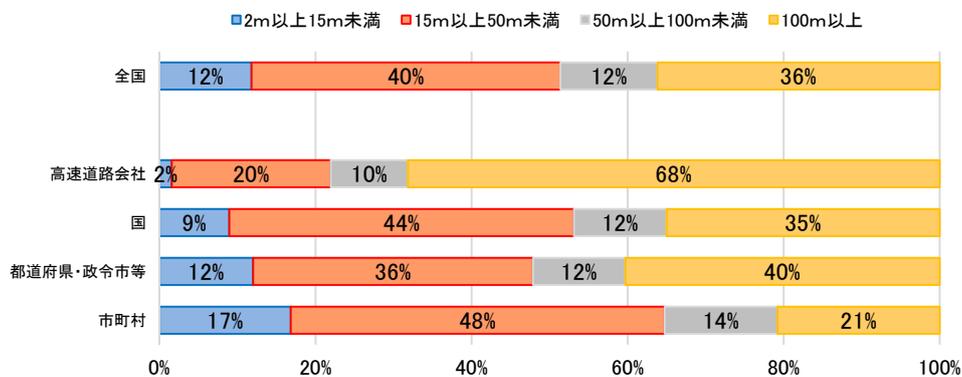
○管理者別の橋長分布



○管理者別の橋長分布(緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋)



○管理者別の橋長分布(跨線橋)



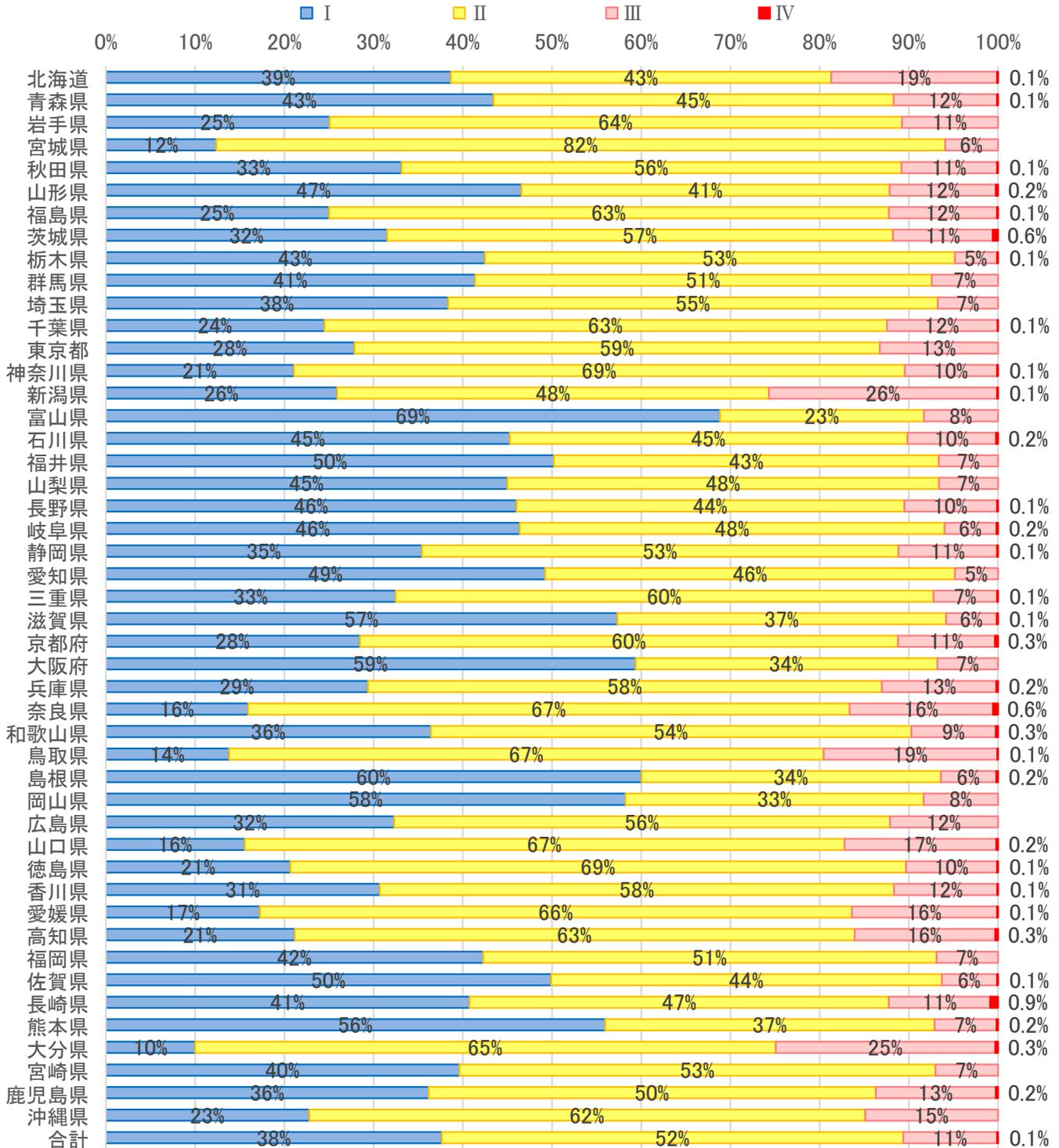
(出典)道路局調べ(H27.12 時点)

※ 橋長に関して情報がなかった橋梁を除く

参考2 地方公共団体の点検結果の分布（橋梁）

- 地方公共団体の平成27年度の点検実施橋梁について、都道府県別に判定区分の割合を見ると、次のとおり、地域ごとに判定区分の割合に差がありました。
- なお、地方公共団体の全体の判定区分は、判定区分Ⅰ 38%、Ⅱ 52%、Ⅲ 11%、Ⅳ 0.1%となりました。

○ 都道府県別判定区分の割合（地方公共団体管理橋梁）

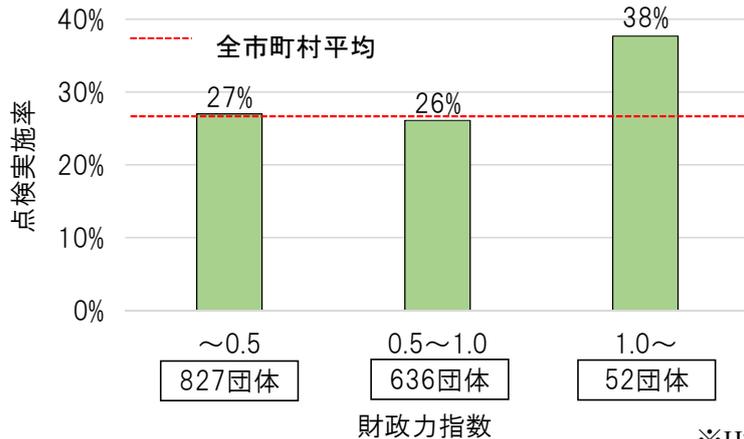


※都道府県内管理橋梁数のうち平成27年度の点検結果をもとに作成したものである。
また、四捨五入の関係で合計が100%とならないものもある。

参考3 財政状況と点検実施状況・点検結果

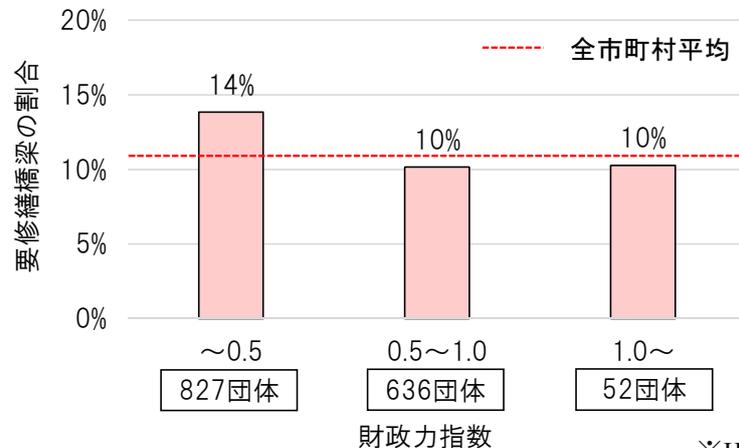
- 財政力指数^{※1}が0.50未満、0.50以上1.0未満の市町村の点検実施率は、財政力指数が1.0以上の市町村の点検実施率に比べて低くなっています。
- 財政力指数が0.50未満の市町村の要修繕橋梁の割合は、財政力指数が0.50以上1.0未満、1.0以上の市町村の要修繕橋梁の割合^{※2}に比べて高くなっています。

市町村における財政力指数と橋梁の点検実施率の関係



※H26～H27年度点検結果

市町村における財政力指数と要修繕橋梁の割合（判定区分Ⅲ、Ⅳの占める割合）



※H26～H27年度点検結果

※1 財政力指数：地方公共団体の財政力を示す指数で、基準財政収入額を基準財政需要額で除して得た数値の過去3年間の平均値。財政力指数が高いほど、普通交付税算定上の留保財源が大きいことになり、財源に余裕があるといえる。

（出典：総務省「平成26年度地方公共団体の主要財政指標一覧」

http://www.soumu.go.jp/iken/zaisei/H26_chiho.html）

※2 要修繕橋梁の割合：判定区分Ⅲ、Ⅳの橋梁の合計数／点検実施数

参考4 地方公共団体での点検実施に向けた取り組み

1. 道路メンテナンス会議の開催

○ 関係機関の連携による検討体制を整え、課題の状況を継続的に把握・共有し、効果的な老朽化対策の推進を図ることを目的に、「道路メンテナンス会議」を全都道府県に設置しています。

体制

- ・地方整備局(直轄事務所)
- ・地方公共団体(都道府県、市町村)
- ・高速道路会社(NEXCO・首都高速道路・阪神高速道路・本州四国連絡高速道路・指定都市高速道路等)
- ・道路公社

役割

1. 研修・基準類の説明会等の調整
 2. 点検・修繕において、優先順位等の考え方に該当する路線の選定・確認
 3. 点検・措置状況の集約・評価・公表
 4. 点検業務の発注支援(地域一括発注等)
 5. 技術的な相談対応
- 等

地方公共団体の取り組み事例の共有

○ 道路メンテナンス会議を通じて、地方公共団体における老朽化対策の取り組み事例を共有

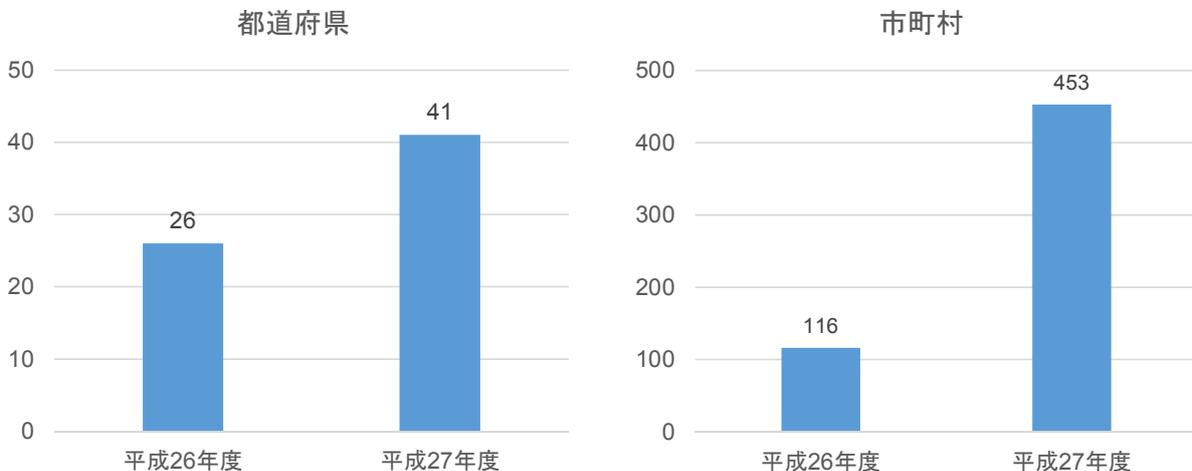
<取り組み事例>

- ・ 大学との連携によるICT技術(タブレット端末)を活用した効率的な維持管理体制の構築
- ・ 県による市町村への橋梁補修工法等に関する技術的助言を行う窓口の設置
- ・ 近隣住民(技術士、土木施工管理技士等の有資格者など)が目視点検を行い、橋梁の変状を発見・報告していただく橋梁点検サポーター制度の導入

2. 地域一括発注の状況

- 市町村の人不足・技術力不足を補うために、市町村が実施する点検・診断の発注事務を都道府県等が受委託する地域一括発注を実施しています。
- 地域一括発注を実施した地方公共団体は、平成26年度は116市町村(26都道県)、平成27年度は453市町村(41都道府県)となりました。

地域一括発注による点検・診断を実施した都道府県・市町村数



3. 直轄診断・修繕代行

- 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可能性が高い橋梁について、「直轄診断[※]」を実施しました（平成 26 年度：3 施設、平成 27 年度：3 施設）。
- 直轄診断を実施した橋梁については、各道路管理者からの要請を踏まえ、修繕代行業や大規模修繕・更新補助事業に着手されています。

○直轄診断実施箇所と診断結果概要

実施年度	施設名	市町村名	延長(m)	診断結果概要
H26	みしまおおはし 三島大橋	三島町 (福島県)	131	アーチにおける継ぎ手部の高力ボルトについて、ゆるみ・脱落しているものが多数発見
H26	おおまえはし 大前橋	孺恋村 (群馬県)	73	床版、高欄部等におけるひびわれ部から水が内部に侵入し、鉄筋の腐食が進行 なお、大型車通行規制の解除を行うためには架替が必要
H26	おおど 大渡ダム大橋	仁淀川町 (高知県)	444	メインケーブルの防食部の腐食が進行し、内部のケーブル素線が剥き出し状態
H27	ぬまお 沼尾シェッド	下郷町 (福島県)	189	耐荷力や耐震性に影響を与える可能性の高いひび割れ・鉄筋の露出及びうき剥離や、シェッド支柱のPC鋼棒グラウト未充填などが多数発見
H27	さるかいばし 猿飼橋	十津川村 (奈良県)	139	橋全体に防食機能の劣化が進行し、一部の補剛材で断面減少が生じている状態
H27	よぶこおおはし 呼子大橋	唐津市 (佐賀県)	728	制振ワイヤーの破断が過去繰り返し発生し、現在も破断している状態 主桁等にもひび割れが生じている状態



緊急性・難易度を踏まえて対応

平成 27 年度

○ 三島大橋、大渡ダム大橋 修繕代行業に着手

○ 大前橋 大規模修繕・更新補助事業に着手

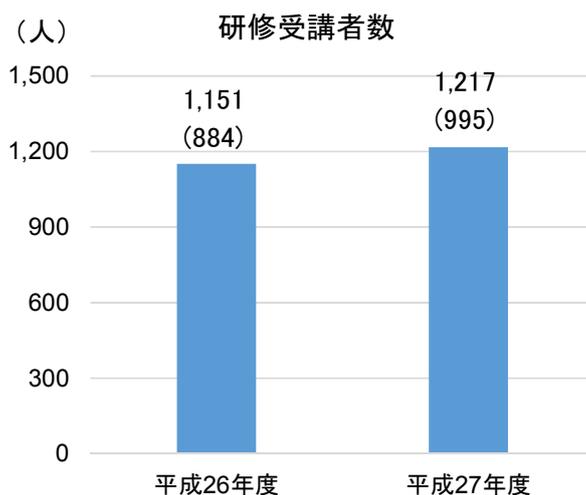
平成 28 年度

○ 沼尾シェッド、猿飼橋、呼子大橋 修繕代行業に着手

※直轄診断：「橋梁、トンネル等の道路施設については、各道路管理者が責任を持って管理する」という原則の下、それでもなお、地方公共団体の技術力等に鑑みて支援が必要なもの（複雑な構造を有するもの、損傷の度合いが著しいもの、社会的に重要なもの、等）に限り、国が地方整備局、国土技術政策総合研究所、国立開発研究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。

4. 研修の実施状況

- 平成 26 年度より、国土交通省、地方公共団体の職員等を対象に、橋梁、トンネル等の点検に関する研修を実施しています。
- 平成 26・27 年度の研修受講実績は、平成 26 年度 1,151 人（うち地方公共団体 884 人）、平成 27 年度 1,217 人（うち地方公共団体 995 人）となっています。
- 平成 26 年度から 5 年間の受講目標人数を 5,000 名と想定しています。

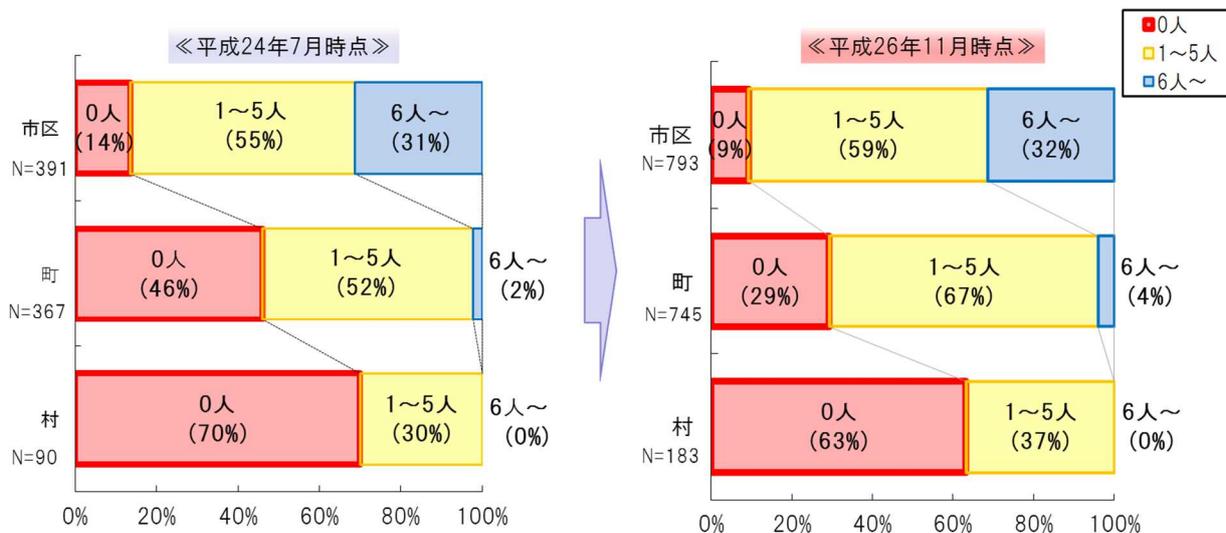


※括弧内は地方公共団体の職員の受講者数

5. 橋梁管理に携わる土木技術者数

- 橋梁管理に携わる土木技術者が存在しない町、村の割合は、平成 24 年度と平成 26 年度を比較すると、町は約 5 割から約 3 割へ、村は約 7 割から約 6 割へ減少しています。

市町村における橋梁管理に携わる土木技術者の人数



※有効回答数：848
出典：道路局調べ

※有効回答数：1,721
出典：道路局調べ

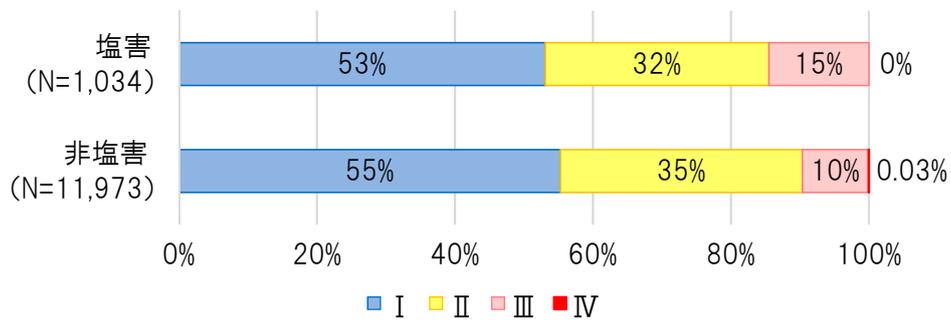
参考5 今後のデータ分析・活用の事例

1. 塩害の影響分析

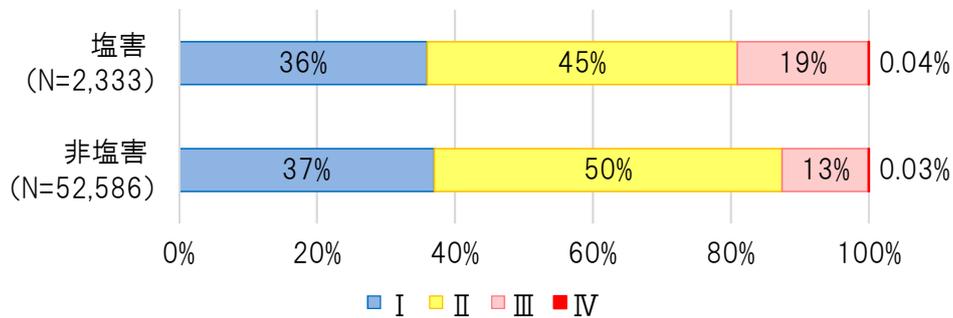
- 塩害の影響地域にある橋梁は、塩害の影響地域以外と比べて健全度が低い傾向にあり、地方公共団体が管理する橋梁はその傾向が顕著です。
- 国よりも都道府県、都道府県よりも市町村の橋梁の方が塩害の影響地域の判定区分Ⅲ、Ⅳの割合が高くなっています。

※塩害の影響地域の区分は道路橋示方書を参考に設定

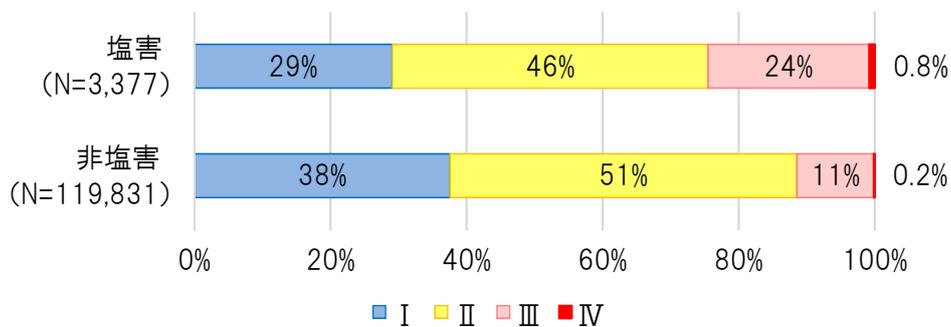
健全度分布の塩害の影響地域による比較（国）



健全度分布の塩害の影響地域による比較（都道府県・政令市等）



健全度分布の塩害の影響地域による比較（市町村）

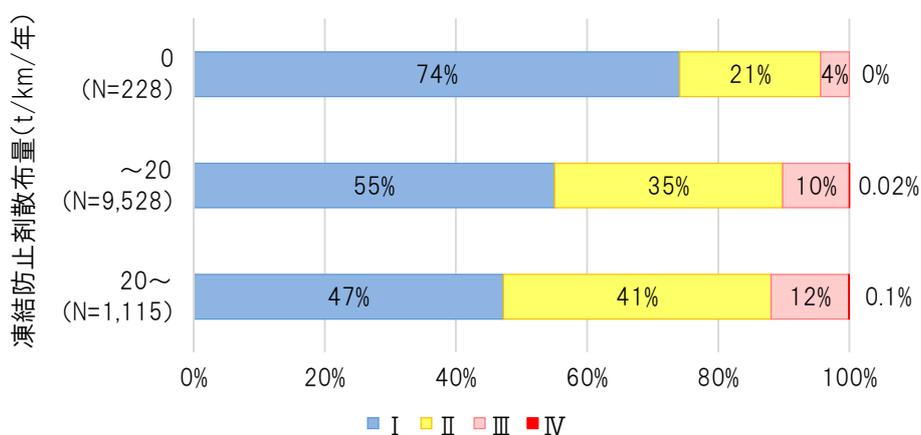


※H26～H27 年度点検結果

2. 凍結防止剤の影響分析

- 凍結防止剤が散布されている橋梁では、散布されていない橋梁に比べ、判定区分Ⅱ、Ⅲの割合が高い傾向にあります。
 - 凍結防止剤の散布量が多い橋梁では、散布量が少ない橋梁に比べ、判定区分Ⅱ、Ⅲの割合が高い傾向にあります。
- ※凍結防止剤の散布量は当該橋梁が存在する路線における平成26年度の散布量をもとに算出

健全度分布の凍結防止剤散布量による比較



※国土交通省が管理する橋梁の H26～H27 年度点検結果
(凍結防止剤散布量に関する情報がなかった橋梁を除く)

無電柱化に関する最近の取組について

①緊急輸送道路における道路の占有の禁止又は制限

○緊急輸送道路における電柱の新設を禁止。
(平成28年4月1日から、まずは直轄国道(約2万km)において開始)

規制の概要

- (1) 区域指定する道路
緊急輸送道路について区域指定を告示した上、新設電柱の占有を禁止。
- (2) 既存電柱の取扱い
占有禁止日前に占有許可された既存電柱については、当面の間占有を許可。
- (3) 仮設電柱の例外
地中化や民地への設置等が直ちに実施できず、やむなく道路区域内に電柱の設置をせざるを得ない場合は、仮設電柱の設置を許可。(原則2年間)



東日本大震災



2003年台風14号(宮古島)

道路法第37条

(道路の占有の禁止又は制限区域等)

道路管理者は、交通が著しくふくそうする道路若しくは幅員が著しく狭い道路について車両の能率的な運行を図るため、又は災害が発生した場合における被害の拡大を防止するために特に必要があると認める場合においては、第三十三条、第三十五条及び前条第二項の規定にかかわらず、区域を指定して道路の占有を禁止し、又は制限することができる。

※ 緊急輸送道路とは、災害対策基本法第40条の都道府県防災会議において作成する地域防災計画に位置づけられた、災害時の緊急輸送を円滑かつ確実に実施するために必要な道路であり、全国約9万km(H27.4現在、高速道路を除く)。

②緊急輸送道路における税制措置

防災上重要な道路における無電柱化を促進するため、一般電気事業者、電気通信事業者、有線放送事業者等が、緊急輸送道路において無電柱化を行う際に新たに取得した電線等に係る固定資産税の特例措置を講じる。地方税法等の一部を改正する等の法律〔平成28年4月1日施行〕

施策の背景

- 全国には約3,500万本の電柱があり、毎年約7万本ずつ増加している現状。
- 東日本大震災等では、電柱の倒壊により道路啓開が阻害されるなど緊急車両の通行をはじめとする交通に支障が発生。
- 災害時における電柱の倒壊を未然に防止するためには、道路管理者と電線管理者が連携して無電柱化を進めることが不可欠。
- 防災上重要な道路の無電柱化を促進するため、道路管理者による道路法第37条に基づく新設電柱の占用禁止の取り組みに加え、電線管理者が整備する設備等のコスト負担を軽減する支援措置が必要。

【地震発生時の電柱の倒壊状況】



〔阪神・淡路大震災の例〕

【各種災害発生時の電柱の倒壊状況】

災害	年月	名称	電柱の倒壊状況
地震	1995年1月	阪神・淡路大震災 (兵庫県南部地震)	電力：約4,500本※1 通信：約3,600本※2 <small>(供給支障に至ったもののみ) ※1 地震に強い電線設備のために(電線エポキシ樹脂) ※2 NTT調べ</small>
台風	2003年9月	台風14号	宮古島市全体 電柱800本※3 <small>※3 神電パワー</small>
津波	2011年3月	東日本大震災 (東北地方太平洋沖地震)	電力：約28,000本※4 通信：約28,000本※5 <small>(供給支障に至ったもののみ) ※4 経済産業省HP ※5 NTT調べ</small>

特例措置の内容

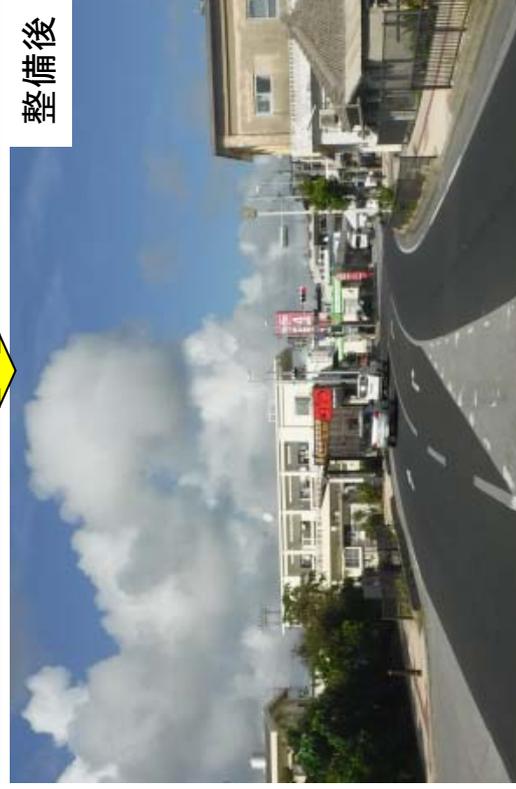
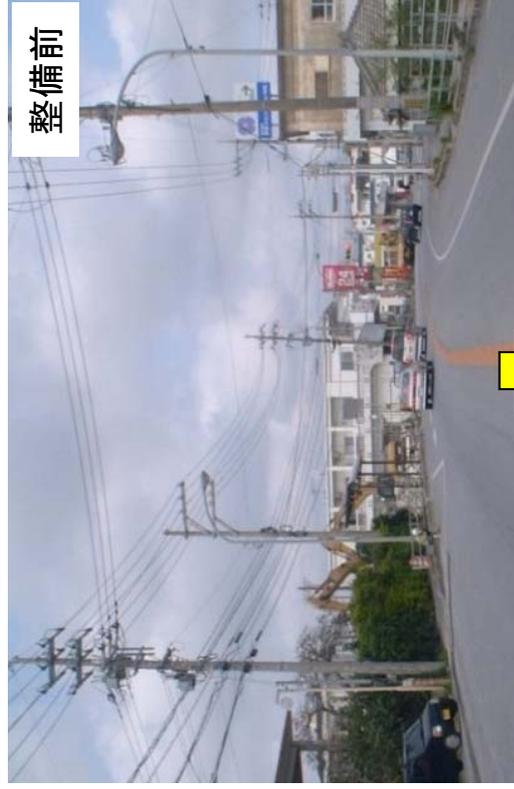
- 防災上重要な道路における無電柱化を促進するため、電線管理者に対し固定資産税の特例措置を講じる。
- ・対象施設：電線管理者が緊急輸送道路で無電柱化を行う際に新たに取得した電線等
- ・特例措置の内容：道路法第37条に基づき電柱の占用を禁止している道路の区域：課税標準4年間1／2
：課税標準4年間2／3

- ・特例期間：3年間(平成28年度～平成30年度)

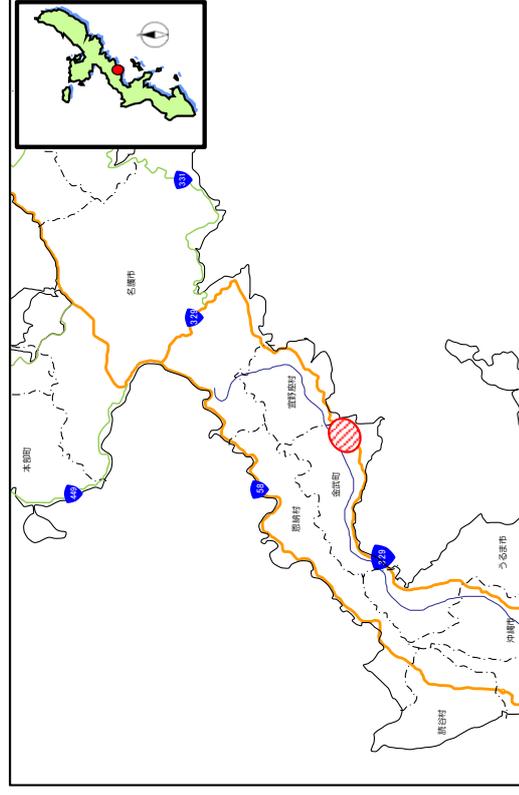
③緊急輸送道路の無電柱化に対する交付金の重点化

- 防災・安全交付金により、国民の命と暮らしを守るインフラ再構築、生活空間の安全確保に資する事業に特化した取組に対して、重点的に支援。
- このうち、通学路等の生活空間における安全・安心の確保に資する事業として、緊急輸送道路における無電柱化を位置づけ。

緊急輸送道路において無電柱化された整備事例



国道329号 沖縄県金武町金武



平成14年の台風による被災状況
(強風により電柱倒壊)

④電線敷設工事資金貸付金

○ 緊急輸送路など、防災上重要な経路を構成する道路の区間において電線の地中化を図るための電線共同溝の整備に伴う電線管理者の財務負担に配慮し、国と地方公共団体が無利子で資金を貸付け

【制度の概要】

○ 貸付対象者：電線管理者
(電気事業者、通信事業者、CATV事業者等)

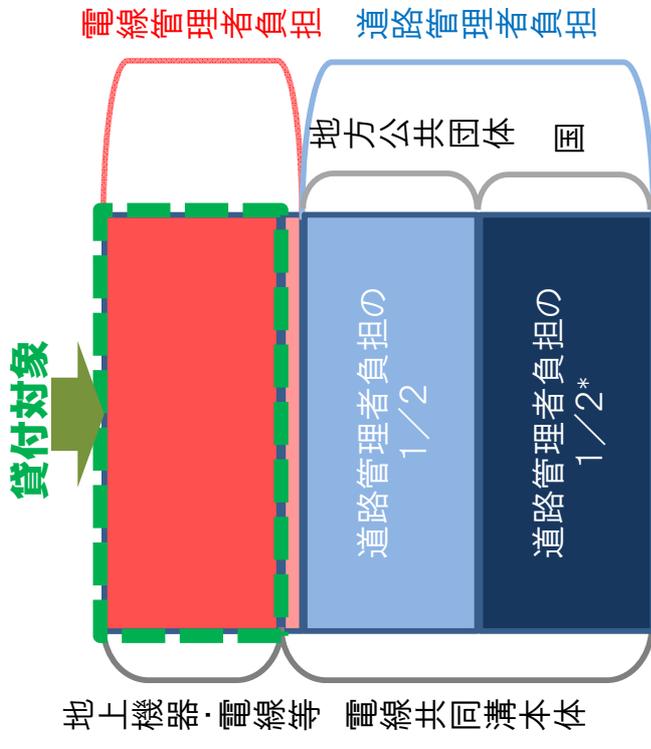
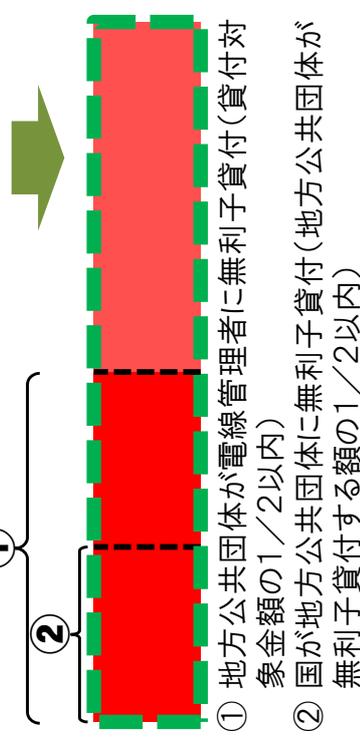
○ 貸付対象：電線共同溝整備に伴う地上機器・電線等

※電線管理者が敷設工事(貸付対象)に要する費用の一部を、地方公共団体が電線管理者に無利子で貸付け

地方公共団体が無利子で貸し付ける金額の一部を、国が地方公共団体に貸付け

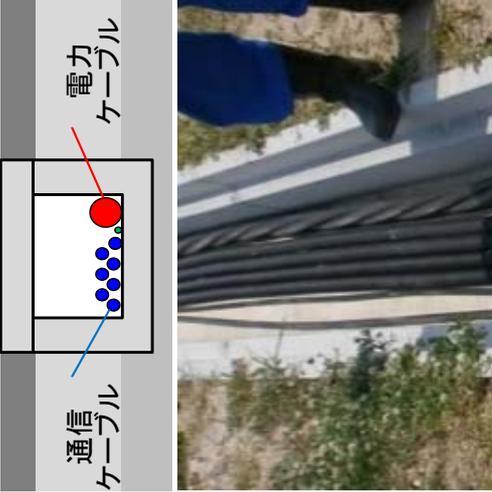
○ 償還方法：20年以内(うち5年以内据置)
均等半年賦償還

電線管理者が敷設工事に要する費用



*現在の交付金では5.5/10等

⑤低コスト手法の取組状況

<p>管路の浅層埋設</p>	<p>現行より浅い位置に埋設</p>  <p>管路の事例(国内)</p>	<p>小型ボックス活用埋設</p> <p>小型化したボックス内にケーブルを埋設</p>  <p>通信ケーブル 電力ケーブル</p> <p>小型ボックスの事例</p>	<p>直接埋設</p> <p>ケーブルを地中に直接埋設</p>  <p>直接埋設の事例(パリ)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・浅層埋設基準を緩和 (H28年4月1日施行) ・平成28年度、管の標準化と併せて全国展開を図るためのマニュアルを改訂 	<ul style="list-style-type: none"> ・小型ボックス方式のモデル施工着手 (H27年12月～) ・モデル施工の実施にあわせて、全国展開を図るためのマニュアル作成 	<ul style="list-style-type: none"> ・直接埋設方式の導入検証実験とりまとめ(H27年12月) ・直接埋設用ケーブル調査や舗装を検討 ・民地への引込み方法を検討 	

「電線等の埋設物に関する設置基準」の見直し

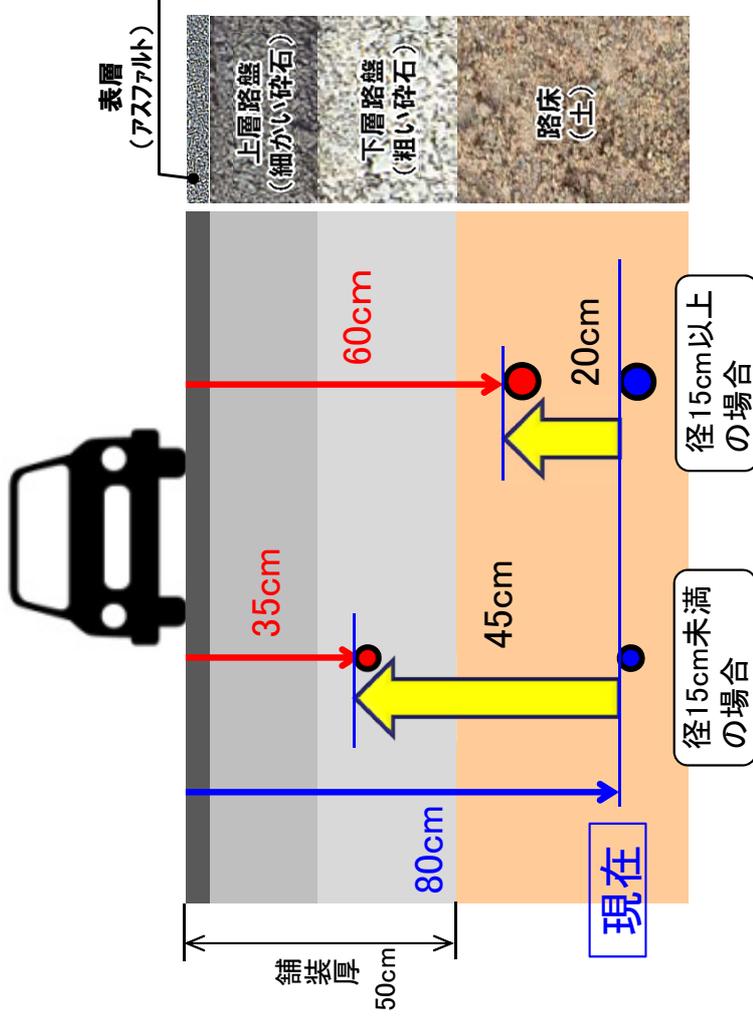
◎基準の見直しイメージ

(電線又は電線を収容する管路)

H28年4月1日施行

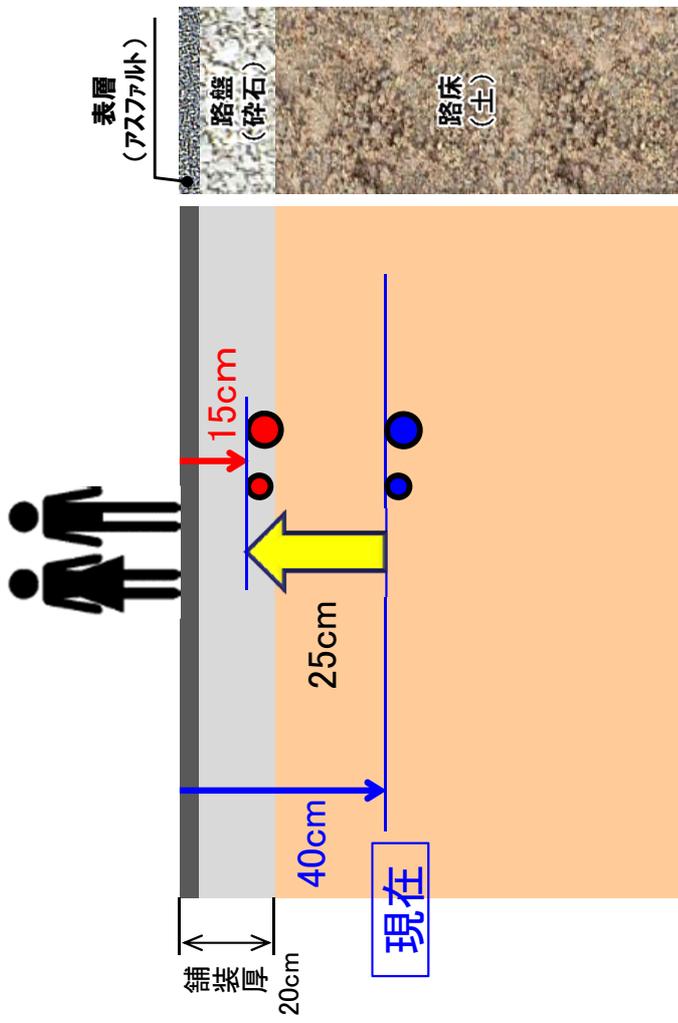
車道(交通量の少ない生活道路の例)

(舗装厚50cmの場合を想定)



歩道(幹線道路の例)

(舗装厚20cmの場合を想定)



凡例

	ケーブル・小径管(径15cm未満) ※ 小径管は電力用、一般的な通信用の管	 小径管(電力)
	大径管(径15cm以上) ※ 通信用の管で、1本の外管の中に複数本の内管を収容するもの	 大径管(通信)

低コスト無電柱化モデル施工の概要(新潟県見附市)

事業概要

- ・事業箇所(住所): 新潟県見附市柳橋町地内
- ・路線名: 市道 柳橋44号線～50号線
- ・延長: 1, 280m
- ・無電柱化方式: 地中化(電線共同溝/低コスト手法)

事業の目的

- 見附市では、造成を計画している住宅地「ウェルネスタウンみつけ」において、低コスト無電柱化モデル施工地区として小型ボックス活用埋設等による無電柱化を計画。
- 関係者による「見附市低コスト無電柱化モデル施工技術検討会」を設立し、検討を推進。

経緯

- H27.12 「見附市低コスト無電柱化モデル施工技術検討会」設立し技術検討を実施
- H28年度 電線共同溝工事予定

見附市低コスト無電柱化モデル施工技術検討会(H27.12.17設立)

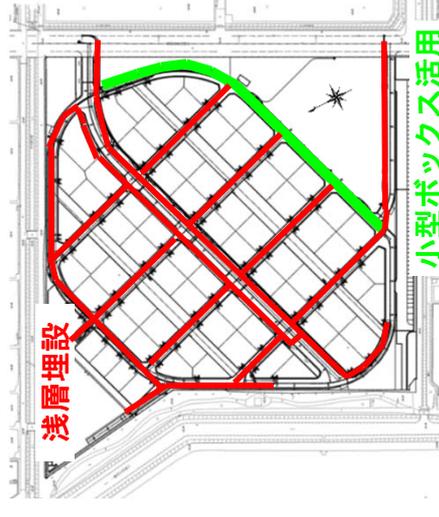
無電柱化の更なる整備促進に向けた低コスト化を実現するため、新たな整備手法の導入にあたっての技術的検討を目的とする。

- (構成員)
- 北陸地方整備局
 - 見附市
 - 東北電力(株)
 - N T T インフラネット(株)
 - 長岡国道事務所
 - 新潟支店
 - 新潟支店

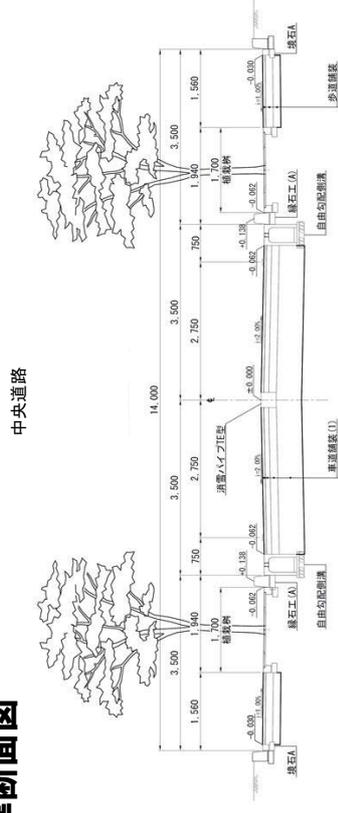
位置図



平面図及びイメージ



標準断面図



低コスト無電柱化モデル施工の概要(京都市中京区先斗町通)

事業概要

- ・事業箇所(住所): 京都市中京区石屋町～柏屋町地内
- ・路線名: 一般市道 先斗町通
- ・延長: 490m
- ・幅員: 1.8m～4.4m
- ・無電柱化方式: 地中化(電線共同溝/低コスト手法)

事業の目的

○先斗町は京都の五花街の一つで、お茶屋や飲食店などの伝統的建造物が建ち並び「界わい景観整備地区」に指定

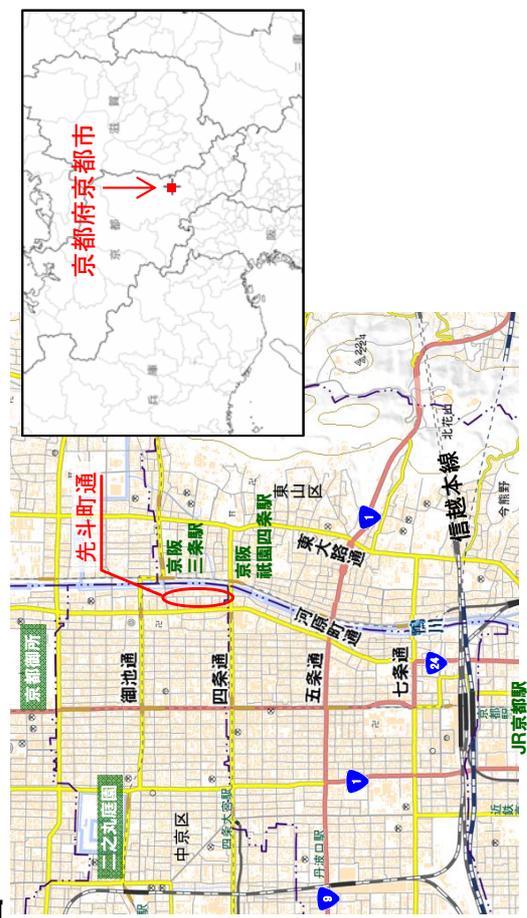
○地域住民主体の「先斗町まちなづくり協議会」を中心として、地域の方々の御協力を得て、新たな手法を取り入れ無電柱化を検討

経緯

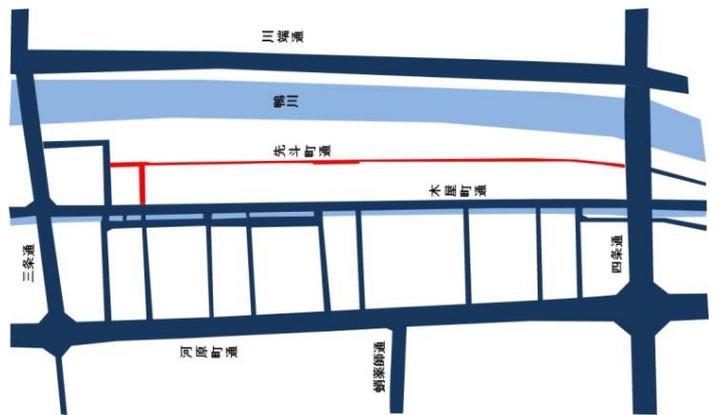
H26～ 京都市と先斗町街づくり協議会で無電柱化の検討

H27. 12 京都市で、地上機器設置への御協力方と調印式を実施

位置図



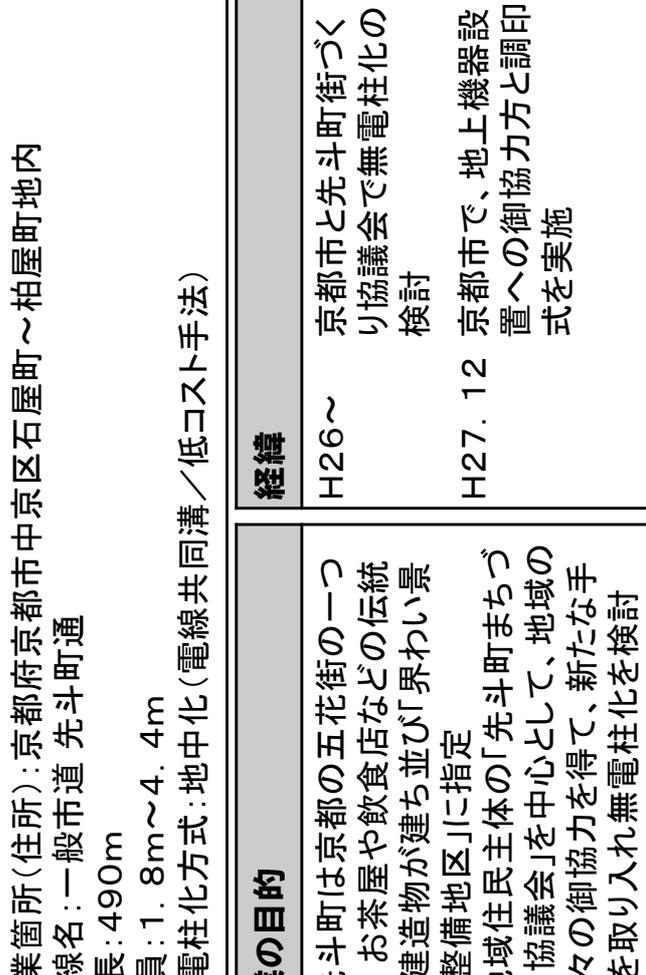
<平面図>



<現地の状況>



特徴

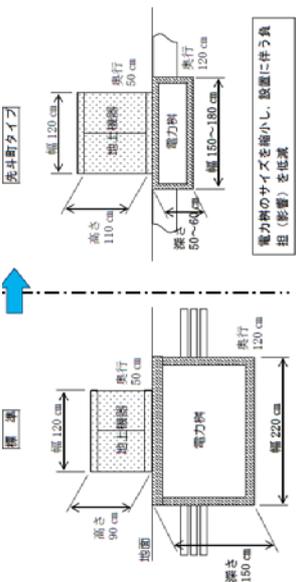


先斗町方式による低コスト化の検討

特殊部の小型化と地上機器の美化

特徴

特殊部の小型化と地上機器の改良



最近の水循環施策の動向について

～流域マネジメントの推進について～

1. 水循環政策本部事務局では水循環基本計画（平成27年7月10日閣議決定）に基づき、流域水循環計画を策定するなどの流域マネジメント※を推進していくこととしている。

※流域マネジメント

森林、河川、農地、都市、湖沼、沿岸地域等において、人の営みと水量、水質、水と関わる自然環境を良好な状態に保つ、又は改善するため、様々な取り組みを通じ、流域において関係する行政などの公的機関、事業者、団体、住民等がそれぞれ連携して活動すること。

2. 流域マネジメントの推進にあたって、以下の2点に取り組んでいる。
 - ①基本計画に沿った流域水循環計画を全国展開
 - ②先進的な流域水循環計画の事例を把握し、全体の質のレベルアップを行うこと
3. 具体的には、本年度より、以下のように質と量の2面で取り組んでいるところ。
 - ①－1 手引き・事例集を作成し、ウェブサイトで公表（＝質・量の普及）
 - ①－2 既存の水循環にかかる計画を含めて、基本計画の趣旨にあった計画であることの位置付けを明確にするスキームの構築（＝量の把握と普及）
 - ②新たな計画の策定促進や、既存の計画のブラッシュアップのため、当面3カ年程度のモデル調査の実施（＝質の向上）

流域マネジメントの推進のための措置①ー1 ～手引き・事例集の作成～

■ 流域マネジメントの推進のための措置の実施

- 流域マネジメント推進の中心となる公的機関(地方公共団体、国の地方支分部局等)を対象に「水循環基本計画地域ブロック説明会」を全国で開催した。
- 水循環基本計画で位置づけた流域水循環計画の策定を推進するため、流域ごとの目標を設定するための考え方や事例等を示した「手引き」や、優良事例等を掲載する「事例集」を作成し、ウェブサイトで公表した。

流域水循環計画策定の手引き

流域水循環協議会の設置・運営、流域水循環計画の策定・推進に関するそれぞれの基本的な考え方の解説を具体例を用いて提示

水循環基本計画での流域マネジメントの位置づけ等の解説

1. 流域マネジメントとは
2. 対象とする地域の範囲
3. 対象とする分野
4. 取組を推進する主体と連携する関係者
5. 既存の協議会との関係
6. 流域水循環計画の内容
7. 各種政策や他の計画との関係
8. 流域水循環計画策定に当たっての住民意見の反映
9. 流域水循環計画の評価

流域水循環協議会の設置・運営及び流域水循環計画の策定・推進に当たり必要となる検討事項についての基本的な考え方を水循環基本計画の記載内容に沿って解説

1. 流域マネジメントの基本的な考え方

水循環の課題や将来像の共有から、計画の策定を経て、関係者が一体で取組むための、基本的な進め方について順を追って具体的な事例を用いて提示

- STEP1. 水循環の状況把握
- STEP2. 水循環に関する理念・将来像・基本方針の設定
- STEP3. 水循環に関する目標設定
- STEP4. 具体的対策の検討
- STEP5. 推進方策の検討

2. 流域水循環計画策定の手順と参考となる事例

今後の流域水循環計画の策定に当たり参考となる全国各地19ヶ所の先進的な計画や取組事例を掲載

水循環に関する計画事例集

各事例を項目別に比較検討可能



「流域水循環計画策定の手引き」「水循環に関する計画事例集」は次のホームページに掲載しています
(URL) http://www.kantei.go.jp/jp/sing/mizu_junkan/

流域マネジメントの推進のための措置①ー2～計画の位置づけ明確化～

位置づけ実施の背景

水循環基本計画で示される流域水循環計画と既に各地域で作成された水循環に関する計画等との位置づけを明確にするためのスキームを構築。

流域水循環計画に位置付けられる計画とは

水循環における様々な課題を解決するため、各地域において策定された様々な「水循環に関する計画等」。

※ 情報提供者は、情報提供前に、事前チェックシート（水循環事務局作成）により、水循環基本計画に基づく「流域水循環計画」に該当するかを確認することとする。

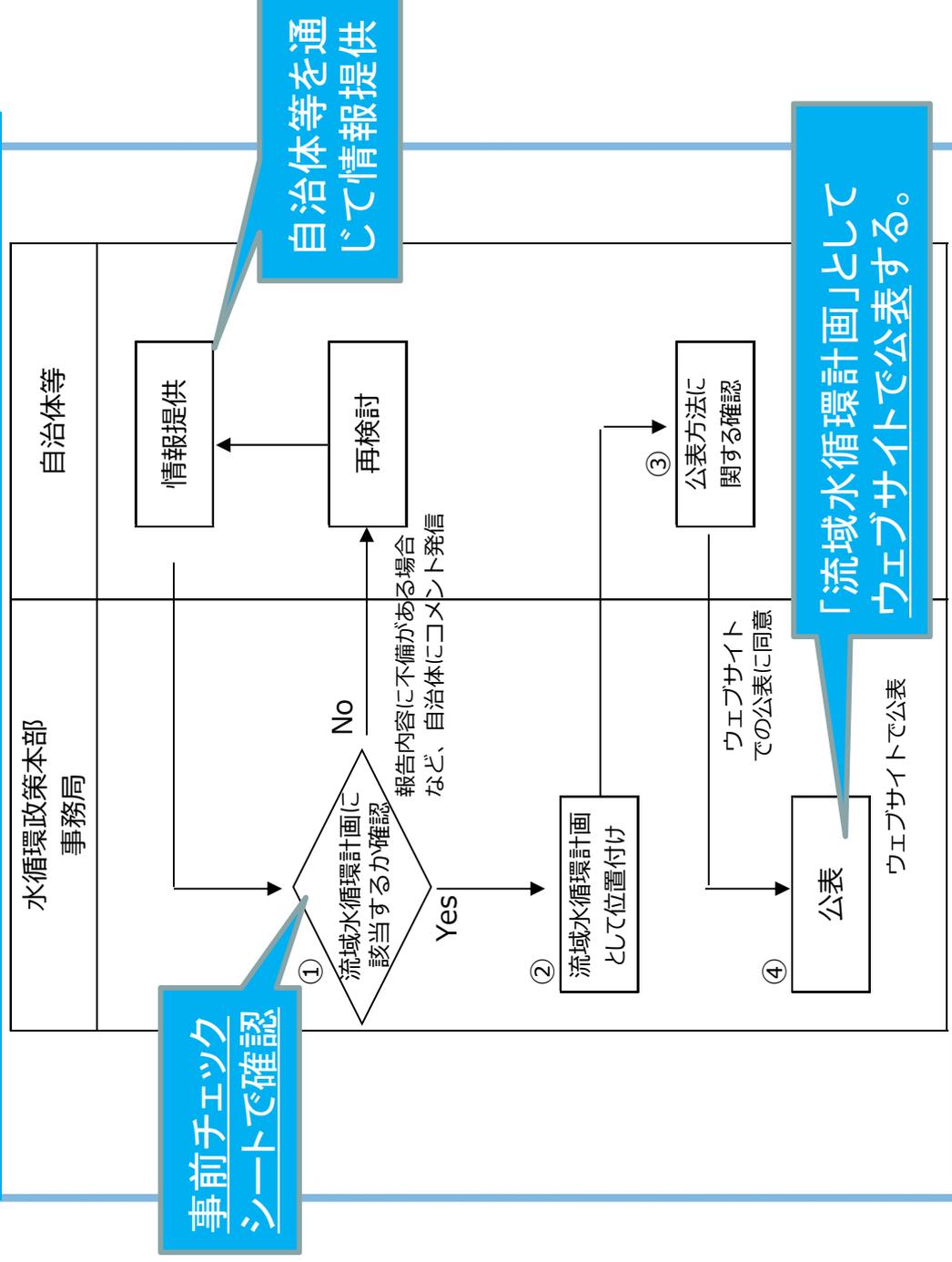
情報提供者

計画策定の中心的役割を担う地方公共団体（都道府県、市町村、特別区）又は国の地方支分部局。

提出の期限

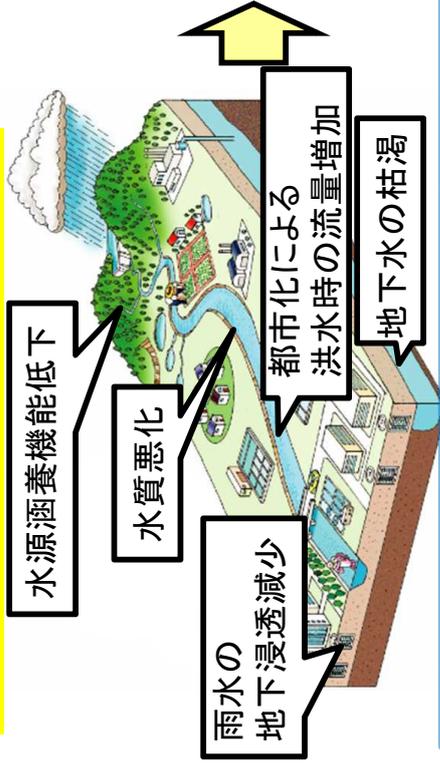
第1回×切：平成28年11月末
第2回×切：平成29年 2月末

流域水循環計画としての位置付けの流れ



流域マネジメントの推進のための措置② ～モデル調査の実施～

水循環に関する課題の例



健全な水循環の維持・回復に向けた
流域連携の枠組み
(水循環基本計画で提案)

流域マネジメント

- ・ 「流域水循環協議会」を設立
- ・ 「流域水循環計画」を策定
- ・ 計画に基づき、水循環に関する施策を推進

手引き・事例集等
により全国的に推進

流域マネジメントを推進する上での課題

- 既往の取組みから分かった課題
 - ・ 協議会の運営や計画策定のノウハウ不足(水循環は関係者が広範に及び、利害も複雑)
 - ・ インセンティブが見出しにくい ・ 予算確保が困難 ・ 活動の持続性・継続性

モデル調査により解決策を抽出

- 実地におけるモデル調査の実施を通じて、成功へのヒントを抽出
 - ・ 広範かつ利害が対立する関係者間の円滑な合意形成手法
 - ・ 計画策定のメリット設定及び関係者間での共有手法
 - ・ 民間団体からの投資の誘導策手法 ・ 計画策定及び実施に関する各組織・関係者の役割・責任分担

モデル調査H28年度は2つのテーマを設定

- ① 水の貯留・涵養機能の維持向上をはじめ、水資源の保全に関して多様な主体が連携した取り組み
 - ② 地域の関係者と協力した水循環に関する普及啓発、広報、情報発信の推進
- これらの団体の活動から、特に連携の円滑化方策、資金確保方策、地域的広がり発展させる方
法、継続性のある取り組みにする方法のヒントが抽出できることを期待

平成28年10月13日
内閣官房

「平成28年度先進的な流域マネジメントに関するモデル調査」
実施団体を決定しました。

～ 流域マネジメントに関する初めてのモデル調査実施 ～

内閣官房水循環政策本部事務局(以下、「事務局」という)では、先進的な流域マネジメントに取り組み、モデル調査を事務局と共同で実施する団体を、9月6日より募集しておりました。

今般、外部有識者のご意見を踏まえて検討の上、①福島県水循環施策関係者会議、②岡崎市水循環推進協議会、③公益財団法人くまもと地下水財団を平成28年度実施団体として決定しましたのでお知らせします。

内閣官房では、先進的な流域マネジメントを実施している団体の活動を支援すると共に、他の流域にとって参考となる取り組み事例の収集、分析、整理を行うモデル調査を共同して実施します。

平成28年9月6日から9月26日までに公募を行い、外部有識者である流域水循環アドバイザー*の意見等を踏まえつつ、活動テーマとの適合性、実現可能性、他の流域にとって参考となる取り組みについて総合的に勘案し、次の以下の3団体とモデル調査を実施することとしました。

【実施団体と取り組み】

1. 福島県水循環施策関係者会議 (応募自治体：福島県)
県内を3つの地方に分け、地域の特性を活かしたより具体的な計画を策定
2. 岡崎市水循環推進協議会 (応募自治体：愛知県岡崎市)
「水量」に関する新たな施策の提案と見込まれる効果について検討
3. 公益財団法人くまもと地下水財団 (応募自治体：熊本県)
データ分析を通し地下水の挙動把握の精度を高め、より効果的な施策に反映

※流域水循環アドバイザー

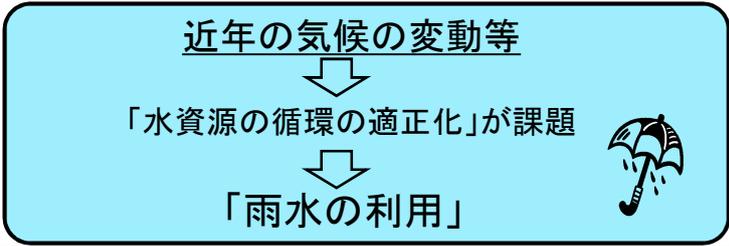
事務局が流域マネジメントの取り組みを進めるにあたり、様々な視点から助言をいただくために依頼している学識者

東京大学 生産技術研究所	沖 大幹 教授
東京学芸大学 環境教育研究センター	吉富 友恭 准教授
愛媛大学大学院 農学研究科	武山 絵美 准教授

【問い合わせ先】

内閣官房 水循環政策本部事務局 まさき 正木、とうごう 東郷、いしぐろ 石黒
電話：03-5253-8389 FAX：03-5253-1582

雨水の利用の推進に関する法律の概要



平成26年法律第17号
平成26年5月1日施行

★ 「雨水の利用」とは: 雨水を一時的に貯留するための施設に貯留された雨水を水洗便所の用、散水の用その他の用途に使用すること
※ 消火のための使用その他災害時における使用に備えての確保を含む
※ 水道・農業用用水路・工業用水道の原水としての使用は除く

★ 「雨水の利用」に向けて・・・

■ 責務

国、独立行政法人等、地方公共団体、地方独立行政法人、事業者、国民各々について定める

■ 法制上の措置等

政府は、必要な法制上又は財政上の措置等を講じる

■ 基本方針等の策定

○国(基本方針):

- ①雨水の利用の推進の意義
- ②雨水の利用の方法に関する基本的事項
- ③健康への悪影響の防止等の配慮事項
- ④施策に関する基本的事項 等

○都道府県(都道府県方針):

- ①区域の自然的社会的条件に応じた雨水の利用の方法に関する基本的事項
- ②区域内の施策に関する基本的事項 等

○市町村(市町村計画):

- ①区域の自然的社会的条件に応じた雨水の利用の方法
- ②区域内の施策の実施に関する事項 等

■ 各種施策

○国等による自らの雨水の利用のための施設の設置に関する目標設定

①国・独立行政法人等の目標
＝閣議決定

②地方公共団体・地方独立行政法人の目標〔努力義務・①に準じて設定〕

○広報活動等を通じての普及啓発

○調査研究の推進等及び技術者等の育成

○特に雨水の利用を推進すべき建築物についての税制上・金融上の措置等

○地方公共団体による助成
(雨水貯留施設の新設・不要浄化槽の当該施設への転用等について)

★ これらを定めることにより「雨水の利用」を推進



水資源の有効な利用



+ 下水道・河川等への雨水の集中的な流出の抑制

雨水の利用の推進に関する基本方針について

1. 雨水法の趣旨・目的

あまみず

雨水の貯留及び雨水の水洗便所、散水等の用途への使用を推進することにより、水資源の有効利用を図るとともに河川等への雨水の集中的な流出を抑制する。

2. 基本方針の内容

(1) 雨水の利用に関する一般的な事項

- ① 雨水の利用の推進の意義
- ② 雨水の利用の方法に関する基本的事項
 - ・ 集水、貯留、処理、給水施設等の技術的留意点
- ③ 健康への悪影響の防止等の配慮事項
 - ・ 利用用途や形態に応じて関係法令に基づき適切に水質を管理

(2) 施策に関する事項

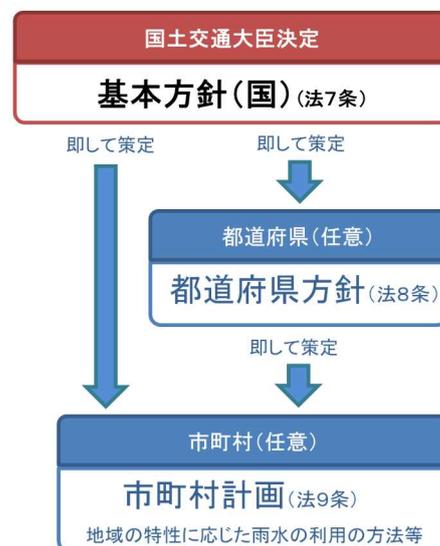
- ① 国と独立行政法人等が保有する最下階床下等で雨水の一時的な貯留に活用できる空間を有する新築建築物について、雨水利用施設の設置率を原則 100%にする 等
- ② 国は、地方公共団体や国民等による雨水の利用を推進するため以下の施策を実施
 - ・ 雨水利用効果や技術上の留意点等をまとめたガイドラインの策定
 - ・ 先導的取組の収集・公表
 - ・ コスト低減のための調査研究の推進
 - ・ 技術者の育成
 - ・ 雨水利用の利点に関する啓発 等

(3) その他の事項

- ・ 関係省庁等連絡調整会議による情報共有及び雨水利用の推進 等

3. 基本方針の役割

- 国及び独立行政法人等は、国土交通大臣が定める「基本方針」に基づき、自らの雨水の利用を推進。
- 「基本方針」に基づき、国自らが率先して雨水の利用を推進し、全国の地方公共団体や民間事業者への波及を図る。
- 「基本方針」は、地方公共団体が「都道府県方針」「市町村計画」を策定する際に、標準的な指針の役割も担う。

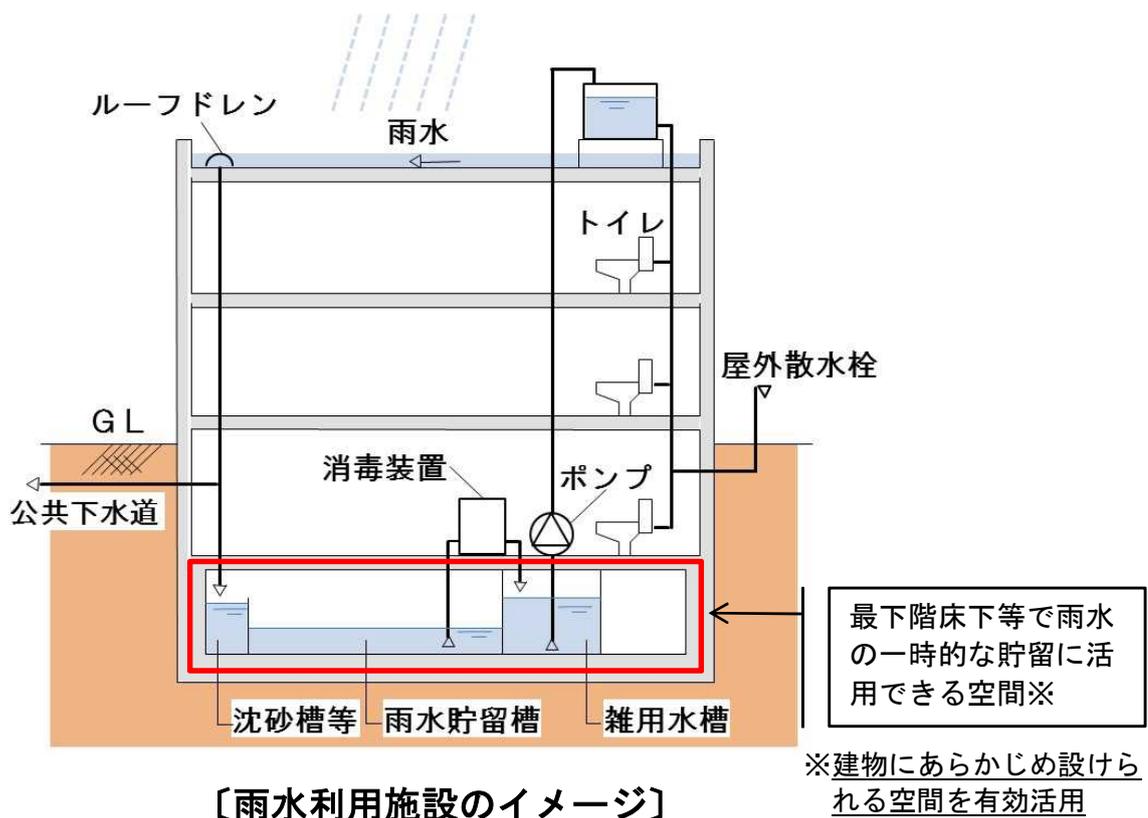


国及び独立行政法人等が建築物を整備する場合における自らの雨水の利用のための施設の設置に関する目標について

- ^{あまみず}雨水の利用の推進に関する法律第10条の規定に基づき、国及び独立行政法人等による雨水利用施設の設置に関する「目標」を閣議決定。

【目標の概要】

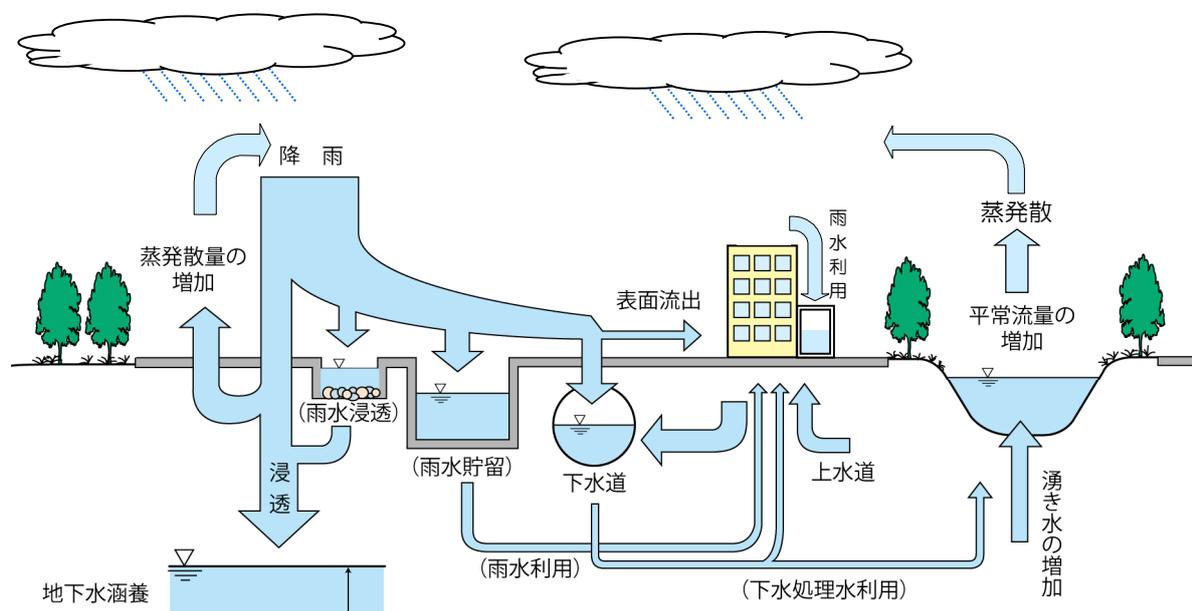
国及び独立行政法人等は、「最下階床下等で雨水の一時的な貯留に活用できる空間」を有する新築建築物において雨水利用施設の設置率を原則100%とする。



(参考)

- 第10条 国は、国及び独立行政法人等が建築物を整備する場合における自らの雨水の利用のための施設の設置に関する目標を定めるものとする。
- 2 国土交通大臣は、あらかじめ各省各庁の長（ 財政法（昭和二十二年法律第三十四号）第二十条第二項に規定する各省各庁の長をいう。）及び独立行政法人等の主務大臣と協議して前項の目標の案を作成し、閣議の決定を求めなければならない。

あまみず
雨水の利用の推進に関する
ガイドライン (案)



出典：(公社) 雨水貯留浸透技術協会

平成28年7月

国土交通省 水管理・国土保全局 水資源部

はじめに	1
1. 雨水の利用の推進の基本的な考え方.....	3
1.1 雨水の利用の推進の意義	3
1.2 雨水の利用の推進に関する基本方針	4
1.3 雨水の利用の目標	5
1.4 既存の計画との関係.....	5
2. 都道府県方針、市町村計画の内容	7
2.1 都道府県方針、市町村計画の位置付け	7
2.2 都道府県方針、市町村計画において定める内容.....	8
2.3 方針・計画の公表	11
2.4 方針・計画の見直し.....	12
3. 策定手順と策定手法.....	13
3.1 策定体制の構築.....	13
3.2 基本的な進め方.....	15
4. 国への相談等	31
おわりに	32
(別紙 1) 雨水の利用の推進に関する法律 (平成 26 年法律第 17 号)	33
(別紙 2) 雨水の利用の推進に関する基本方針 (平成 27 年 3 月 10 日)	36
(別紙 3) 国及び独立行政法人等が建築物を整備する場合における自らの雨水の利用 のための施設の設置に関する目標 (平成 27 年 3 月 10 日)	41

新世代下水道支援事業制度（水環境創造事業—水循環再生型）

- 地方公共団体が事業主体のもので、下水処理水・雨水の再利用等に係る施設の整備費の一部を支援
- 個人・民間事業者等が設置する施設に対し地方公共団体が助成する事業の一部を支援 など

各戸貯留浸透施設（支援対象）のイメージ



浄化槽転用雨水貯留槽

雨水槽に活用（雨水・排水）

- 用途廃止済みで、清掃済みのもの

雨水浸透ます

雨水槽に活用（雨水）

- 透水性ますの内径は15cm以上
- ますの外側は砕石や砂で覆う

雨水貯留槽

雨水槽に活用（雨水）

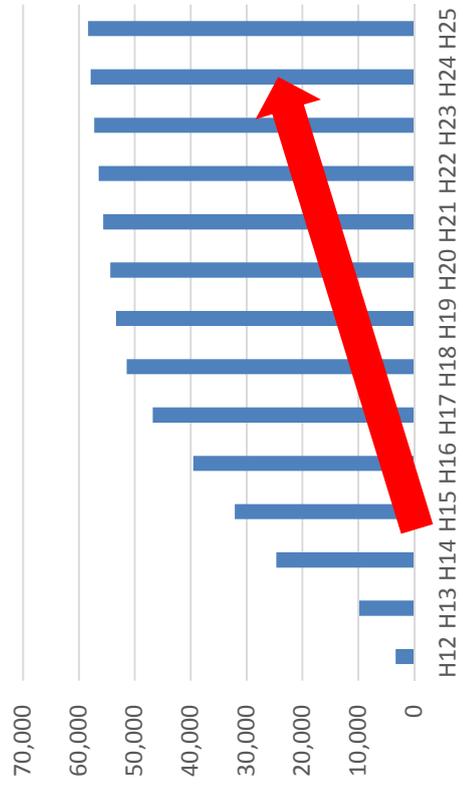
- 100ℓ以上のもの

取組事例（新潟市）

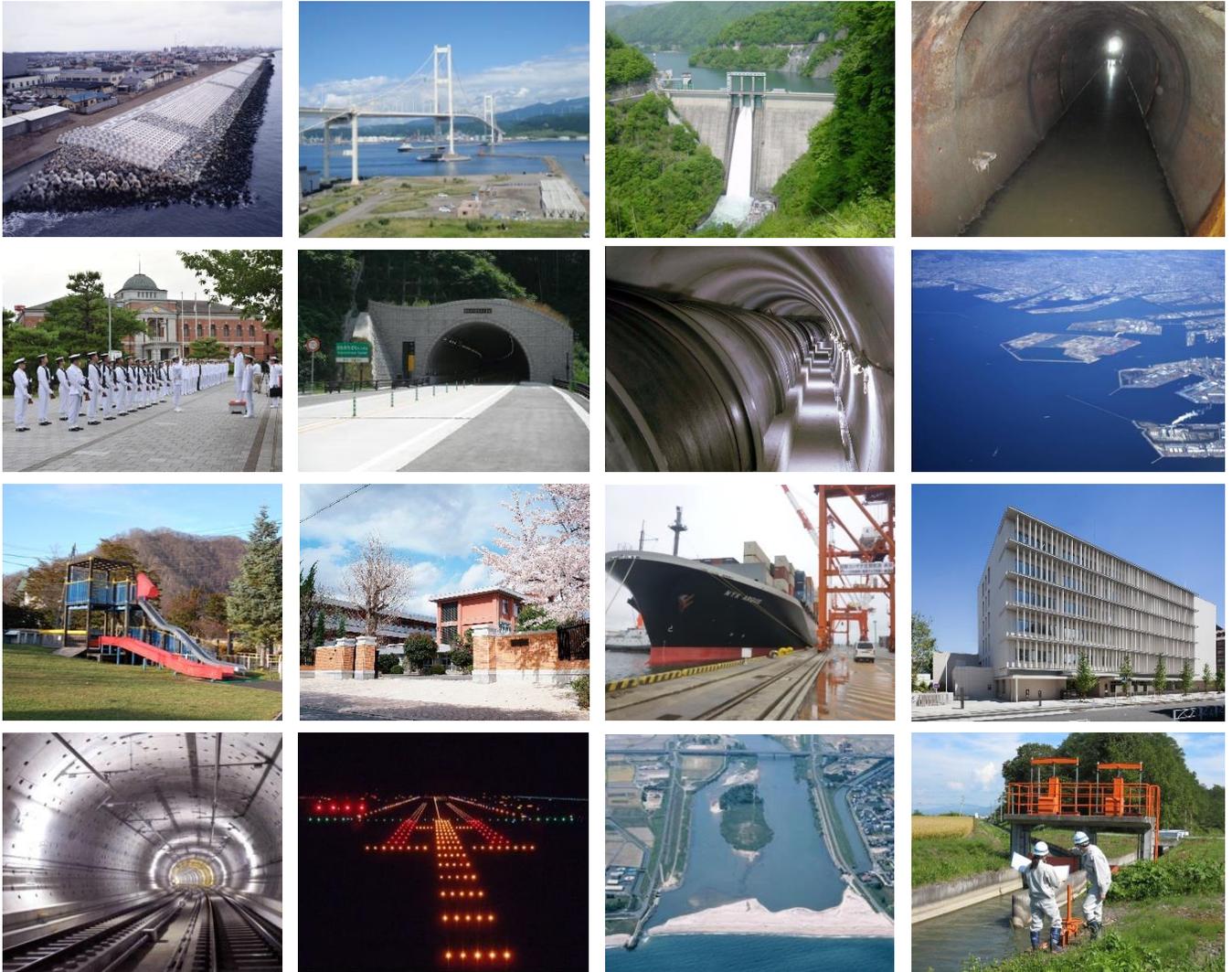
新潟市では、総合的な雨水対策として雨水流抑制制を地域全体で拡大するため、宅地内の雨水浸透ます設置の助成を平成12年度より開始した。市民から助成を積極的に活用してもらったため、様々な普及啓発活動の展開に努め市民の理解と協力を得た成果として、平成25年度末までに、累計で約6万基の雨水浸透ます、雨水貯留槽の設置を行った。



図 新潟市の雨水貯留浸透施設の設置件数



インフラメンテナンス国民会議 (仮称)



インフラメンテナンス国民会議 事務局

※ インフラメンテナンス国民会議（仮称）の実施内容についての記載は、平成28年10月現在のものであり、今後調整により変更する場合があります。

インフラメンテナンス国民会議の位置づけ

○ 老朽化の進むインフラ

我が国のインフラは高度経済成長期に集中的に整備され、今後急速に老朽化することが懸念されます。これらインフラによって人々にもたらされる恩恵を次世代へも確実に継承していくために適切に維持管理・更新に取り組む必要があります。

政府としては、老朽化対策を一体的に推進するため、平成25年にインフラ長寿命化基本計画を策定しました。また、関係省庁は平成27年度までにインフラ長寿命化計画（行動計画）を策定したところです。今後、関係省庁及び地方公共団体は、個別施設毎の長寿命化計画を平成32年度までに策定し、戦略的なインフラメンテナンスに取り組むこととしています。

しかし、戦略的なインフラの維持管理・更新を行っていくためには、施設管理者側による厳しい財政状況における維持管理・更新に係る予算の確保や、大部分の社会資本を管理している地方公共団体における技術職員の不足のほか、インフラの維持管理・更新を支える建設業等のメンテナンス産業や地域の担い手の確保等、社会全体として課題に取り組む必要があります。

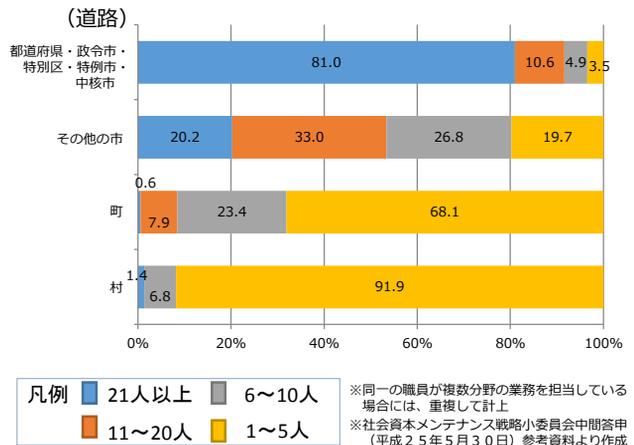
このため、産学官民が一体となってインフラメンテナンスに取り組むとともに、インフラメンテナンスの理念の普及を図り、もって活力ある社会の維持に寄与することを目的として、インフラメンテナンス国民会議を設立します。

「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。

「維持管理・更新業務を担当する職員数」



○ 政府としてインフラメンテナンス国民会議を設立

「日本再興戦略改訂2015」（平成27年6月閣議決定）において、インフラメンテナンス国民会議（仮称）を設立することが明記されました。また、その後の「経済財政運営と改革の基本方針2016」（平成28年6月閣議決定）等においても会議の設立を前提とした施策が位置づけられています。

◆ 日本再興戦略改訂2015-未来への投資・生産性革命-（平成27年6月30日閣議決定）

第二 3つのアクションプラン 二、戦略市場創造プラン テーマ3：安全・便利で経済的な次世代インフラの構築
 (2) 新たに講ずべき具体的施策

③インフラメンテナンス産業の育成・活性化

「インフラ長寿命化計画（行動計画）」等を実行するための基盤となるインフラメンテナンス産業の育成・活性化を図るため、来年度より、産官学が総力を挙げてこれに取り組むプラットフォームとしてインフラメンテナンス国民会議（仮称）を設立するとともに、ベストプラクティスを表彰し理念を普及するインフラメンテナンス大賞（仮称）を創設する。

◆ 日本再興戦略2016-第4次産業革命に向けて-（平成28年6月2日閣議決定）

中短期工程表

中短期工程表「都市の競争力向上と産業インフラの機能強化 ⑤」

2013年度～2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度～	KPI
	概算要求 最終改正案策定	秋	年末	通常国会	
	メンテナンス産業の育成・拡大				
	民間技術者の育成・活用を促進、点検・診断等の業務の質を確保				
	「インフラメンテナンス国民会議」(仮称)を設置	産官学が連携し、民間の新技术の掘り起こしや異業種からの新規参入の促進、産業規模について検討、民間のノウハウの積極的な導入、メンテナンスに係る高度な技術者の育成			
	「インフラメンテナンス大賞」(仮称)を設置				事業者等の取組を促進し、理念を普及
<ul style="list-style-type: none"> メンテナンス技術者を育成・確保するための民間資格の登録制度の活用 建設だけでなく異業種からの参入も促進するためのインフラメンテナンス国民会議(仮称)の開催 メンテナンスにおける優れた取組の表彰の実施 					

インフラメンテナンス国民会議とは

○ 産学官民のプラットフォームとしてのインフラメンテナンス国民会議

インフラメンテナンス国民会議は、インフラを良好な状態で持続的に活用するために、産学官民が一丸となってメンテナンスに取り組む社会の実現に向けて、さまざまな主体が参画し、理念の普及、課題の解決及びイノベーションの推進を図るプラットフォームであり、活力ある社会の維持に寄与することを目的とする組織として、以下に取り組んで参ります。

- ① インフラメンテナンスの取組の推進
- ② インフラメンテナンスの理念の社会的な普及
- ③ インフラメンテナンスに関するオープンイノベーションの推進
- ④ インフラメンテナンスの人材育成
- ⑤ インフラメンテナンス関連企業の海外事業活動の支援

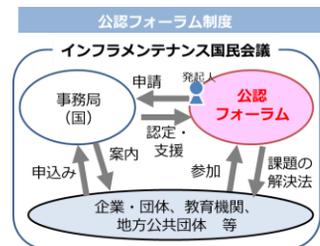


○ インフラメンテナンス国民会議の7つの戦略

インフラメンテナンス国民会議は、7つの戦略に重点的に取り組めます。

戦略1 インフラメンテナンス分野における技術開発の生産性革命 (オープンイノベーションの導入・推進)

- ・幅広い業種の企業・団体等が参加し、オープン・イノベーションや技術マッチングを行う場を設け、技術開発を促進。必要に応じ、資金調達を支援。

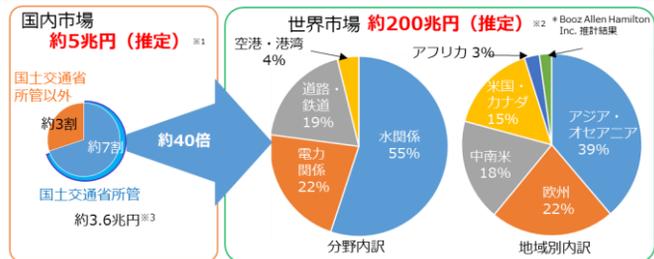


戦略2 ビジネスチャンスの創出 (公認フォーラム制度の導入)

- ・自主的な勉強会・交流会（フォーラム）を認定し、活動を支援

戦略3 200兆円巨大海外市場への挑戦 (インフラメンテナンスの海外展開)

- ・海外展開を狙うメンテナンス技術をまとめて世界に発信
- ・有望な市場での二国間会議の活用や技術展等への参画推進
- ・日本の技術仕様の国際標準化や、途上国での標準化



※1: 国土交通省「今後の社会資本の維持管理・更新のあり方について 答申」、内閣府「日本の社会資本2012」をもとに算定（国土交通省所管の社会資本の2013年度の維持管理・更新費が約3.6兆円であること、またその割合が7割であることから、約5兆円と推定）
 ※2: Booz Allen Hamilton, Strategy & Business, no. 46, 2007 (from Booz Allen Hamilton, Global Infrastructure Partners, World Energy Outlook, OECD, Boeing, Drewry Shipping Consultants, U.S. Department of Transportation) をもとに算定（2005年から2030年の更新費（機能アップ含む）の累計5000兆円という試算をもとに1年あたり約200兆円と推定）
 ※3: 国土交通省所管の社会資本10分野の国、地方公共団体、地方道路公社、(株) 水資源機構が管理者のものを対象とし、建設年度毎の施設数を調査し、過去の維持管理・更新実績等を踏まえて推計。

戦略4 メンテナンス技術の限界突破（技術コンペの実施）

- ・単純・明快な技術レベルを設定し、コンペを実施

戦略5 メンテナンスの理念の普及（インフラメンテナンス大使（マニアの設置等）の設置）

- ・インフラメンテナンス大使/マニアの設置
- ・HPやSNS等による幅広い情報発信

戦略6 メンテナンスのメジャー化（表彰制度の創設）

- ・インフラメンテナンス大賞の創設
- ・メンテナンス技術の活用促進

戦略7 メンテナンスへの市民参画

- ・市民活動や技術者育成に取り組み民間の団体と交流・連携
- ・地方大学等で養成されているメンテナンス技術者との連携

インフラメンテナンス国民会議の組織

○ 会員組織による運営

インフラメンテナンス国民会議は、国民会議の活動に十分な意欲をもって参画する産学官民の会員によって構成される会員組織によりプラットフォーム機能を運営します。事務局は国土交通省が掌りますが、会員が主体的に運営することとし、運営には評議会、実行委員会のほか、企画部会、広報部会等の運営課題毎に部会を設置します。

また、インフラメンテナンスの課題について、会員が知識・人材の交流を深め解決策を見いだす場として、会員の発意に対して国民会議が認定して設置される公認フォーラムを開設します。

国民会議の活動に対して専門的な見地からアドバイザーが助言を行うほか、関係省庁は国民会議の活動に対して必要な支援を行います。



○ 企業、行政、団体、個人による会員組織

会員は、国民会議の趣旨に賛同して十分な意欲を持って活動に参画していただける企業、団体、行政機関（国を除く）又は個人による正会員（下表(1)～(4)）とし、正会員については、入会の手続きを経て会員の資格を取得することとします。

そのほか、国民会議運営のために会員の推薦によりご入会いただく特別会員や、活動以外の形態により国民会議に協力をいただく賛助会員があります。

正会員	(1)企業会員	国民会議の目的に賛同して入会する企業
	(2)行政会員	国民会議の目的に賛同して入会する行政機関（国を除く）
	(3)団体会員	国民会議の目的に賛同して入会する団体（(1)及び(2)の団体を除く）
	(4)個人会員	国民会議の目的に賛同して入会する個人
非正会員	(5)特別会員	国民会議の事業に必要であるとして正会員に推薦され、国民会議の目的に賛同して入会する行政機関（国を除く）
	(6)賛助会員	国民会議の目的に賛同し、国民会議の事業に協力する企業、企業以外の団体又は個人

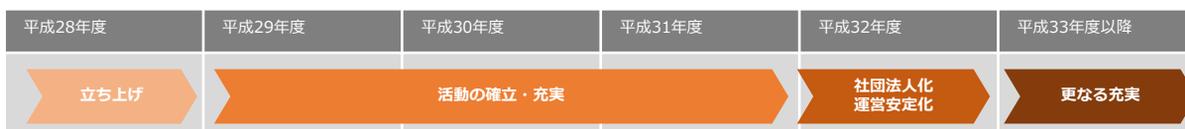
Q 1：国民会議の参画に入会金や年会費はかかりますか。
A 1：かかりません。
ただし、旅費等の活動に係る経費は自己負担となります。



○ 会員による自立運営を目指した組織

これまで、国民会議の設立に向けて、その運営方針などについて2回にわたりさまざまな企業・団体の方と意見交換を実施して参りました。現在、平成28年秋の設立をめざして、各部会やフォーラムの準備会を開催し、運営体制について検討を行っています。

また、国民会議設立後一定期間は、国の施策の一部として国が事務局を担いますが、その後は会員によって自立的に運営していけるよう、社団法人化も含め、運営方法について検討を行って参ります。



産学官民によるインフラメンテナンスの推進

インフラメンテナンス国民会議は、我が国のすべてのインフラメンテナンスの円滑な実施を目標とし、それを支援するために必要な産学官民のプラットフォームを運営するとともに、インフラメンテナンスの円滑な実現に向け必要な事業を行ってまいります。

プラットフォーム機能

- ・会員とのネットワーク・ハブ機能
- ・メールマガジンの発刊
- ・アドバイザーによる助言体制
- ・公認フォーラムの設置

インフラメンテナンスの推進に必要な調査・研究

- ・国民会議のビジョンづくり
- ・自治体支援方策
- ・市民参画によるインフラメンテナンスの可能性
- ・インフラメンテナンス市場規模の推定

インフラメンテナンスの理念の社会的な普及

インフラメンテナンス国民会議は、インフラメンテナンスの理念の社会的な普及を図るため、情報発信やインフラメンテナンス大賞、インフラメンテナンス大使／マニア（仮称）等の事業を実施します。

HP、SNS等による情報発信

インフラメンテナンス大賞

※本大賞の実施主体は関係省庁であり、国民会議は本対象の広報等の協力的な活動を行います。

○ 概要・目的

国民へのメンテナンスの理念の普及を図るため、日本国内のインフラメンテナンスに係る優れた取組や技術開発を表彰し、ベストプラクティスとして広く紹介する

○ 表彰対象

- ア メンテナンス実施現場における工友部門
- イ メンテナンスを支える活動部門
- ウ 技術開発部門

インフラメンテナンス大賞の概要（案）	
1 主催者	国土交通省・総務省・文部科学省・厚生労働省・農林水産省・防衛省
2 表彰時期	毎年
3 表彰対象	インフラメンテナンスにかかる特に優れた取組・技術開発
4 審査方法	選考委員会で審査
5 表彰の種類	国土交通大臣賞、総務大臣賞、文部科学大臣賞、厚生労働大臣賞、農林水産大臣賞、防衛大臣賞／特別賞／優秀賞

想定スケジュール



インフラメンテナンス大使／マニア（仮称）

○ 概要

インフラメンテナンスの理念の普及を図るため、社会的な知名度や影響力がある方をインフラメンテナンス大使（マニア）として任命し、インフラメンテナンスの魅力を幅広く情報発信して頂く

○ 想定対象者

タレント、作家、文化人、プログライター、プランナー

地域を支えるインフラへの「インフラメダル」交付

<国土交通省所管インフラを対象>

○ 概要

長きに渡り地域を支えてきたインフラに長寿を称える「インフラメダル」を交付します。同時に長寿を祝うイベントを開催します。

「インフラメダル」とは？



（イメージ）

インフラの年齢等の情報を記載したメダル形式の銘板。
年代毎に異なる色やデザインを想定。
なお、色やデザインは公募予定。

交付



インフラメンテナンスに関するオープンイノベーションの推進

公認フォーラム

<戦略 1、2>

インフラメンテナンスの技術開発では、管理者側のインフラ維持管理の課題（ニーズ）と民間企業側の技術開発（シーズ）との間で、これまで十分に情報交換ができていない状況がありました。また、膨大なインフラの老朽化の進行に対し、センサー、情報通信、材料、加工技術等のこれまでにない革新的な技術を導入して生産性革命を進めていく必要があります。

このため、国民会議では、インフラメンテナンス上の課題を抱える会員が、「企業内部と外部のアイデアを有機的に結合させ、価値を創造する」（ハーバード・ビジネススクール チェスブロウ助教授）オープンイノベーションの手法によって、外部の技術やノウハウ等を取り込み、解決策を見いだす場として公認フォーラムを開設します。

なお、平成28年秋の国民会議設立時には、「自治体支援」、「海外市場展開」、「技術者育成」、「革新的技術」、「市民参画」をテーマとして5つの公認フォーラムを開設する予定です。

○ フォーラムの定義

インフラメンテナンスにおける課題について、オープンイノベーションの手法により課題の解決策を見出すための場

○ フォーラムの概要

- ・フォーラムの設置は実行委員会がテーマの発起人より依頼を受け、その目標とフォーラムリーダーを決定
- ・フォーラムはフォーラムリーダーと事務局によって運営
- ・フォーラムメンバーは、フォーラムの目標達成に向けて協力
- ・フォーラム参加者は、フォーラムの内容や成果、フォーラムにおける会員間のコネクションを活かして自己の活動やビジネスに展開することが認められる
- ・フォーラムの結果はインフラメンテナンスの共有財産として公開



産：建設業界、メンテナンスに関心を寄せる異業種の企業等
学：研究シーズを持つ大学、メンテ技術者を育成する大学等
官：ニーズを抱える地方公共団体等
民：NPO等

公認フォーラム イメージ

フォーラムのテーマ例

- 自治体支援
- 海外市場展開
- 技術者育成
- 革新的技術
- 市民参画



（伴走）国民会議
コンサルタント

公認フォーラム

管理者の参画

共創型（方式：コンソーシアム、アイデアソン、ハッカソン等）

テーマ
自治体支援
海外市場展開 等

オープンイノベーション

検証用
実データ等

機会提供型（方式：マッチング会、ピッチイベント、交流会 等）

テーマ
IT
市民参画
技術者育成 等

- ・各社の技術革新・サービス開発
- ・各自治体・団体の活動の発展

技術コンペ

<戦略 4>

管理者等の抱える課題を解決し、または各企業の技術の限界を突破するため、様々な施設管理者や企業等の課題やニーズを取り上げ、ベンチャー企業等による技術やサービスを競争する場となるオープンなプラットフォームとして技術コンペを運営します。

○ 技術コンペの実施タイプ（案）

性能限界突破型	これまでインフラメンテナンスの要求水準に対して満足することができず隘路となっていた既存技術の性能限界を技術コンペによってブレイクスルーを目指す。
サービス開発競争型	インフラメンテナンス実務において、費用、正確性、安定性、作業性等による課題を解決し、生産性革命や海外市場における競争優位性をもたらす優れたサービスの開発を目指す。

○ スケジュール（案）



インフラメンテナンスの技術者育成

維持管理更新等の担い手となる建設産業が持続的に発展していくため、将来を担う技術者・技能者の確保・育成に向けた取組を推進します。

インフラメンテナンスの技術者育成の推進

技術者育成フォーラムを開催し、技術者育成の取組事例の共有を図るとともに、今後のインフラメンテナンスの技術革新や海外展開を見据えた技術者の将来像や社会的な位置づけ、技術スキル等のビジョン、その実現に求められる資格、人材育成システム等の各種制度等について検討しながら、インフラメンテナンスを支える技術者育成を支援します。

- テーマ：インフラメンテナンスを支える技術者育成
- 体制：産官学民のメンテナンスを担う技術者、技術者養成講座を実施する大学等、技術者育成を推進する地方公共団体、メンテナンスに参画する市民団体
- 実施内容：現場研修会、勉強会、ワークショップを通じた技術者マインドの醸成

技術者育成フォーラム



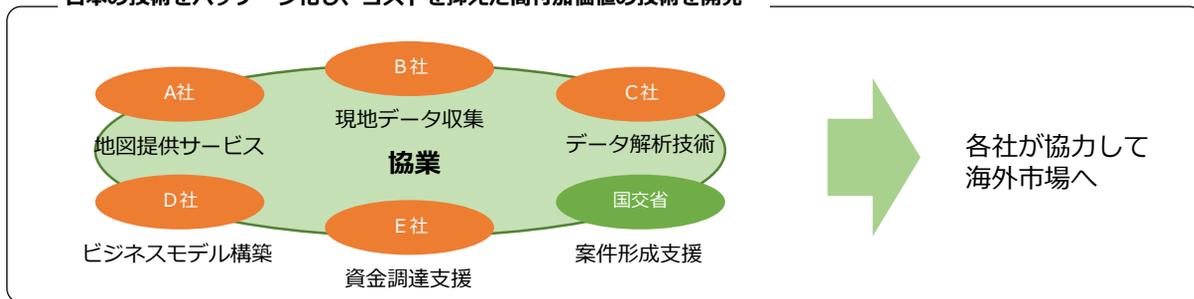
メンテナンス産業の海外進出の支援

我が国のGDP600兆円市場における有望分野の一つとされるメンテナンス産業の活性化に向け、我が国の最先端技術によるイノベーションによって「インフラメンテナンスの生産性革命」をおこすとともに、200兆円とも推計される海外のメンテナンス市場への進出を支援する事業を行います。

海外プロジェクト案件形成、ビジネスマッチング

海外市場展開フォーラムを開催し、海外展開を目指す企業の課題解決、ビジネスマッチングによる新たなプロジェクトの形成を支援します。

日本の技術をパッケージ化し、コストを抑えた高付加価値の技術を開発



海外市場、制度調査、海外展開支援

海外市場の情報、各国の制度を調査し、情報共有を行います。

海外向け情報発信

さまざまな機会やツールを活用し、海外展開を目指す企業のメンテナンス技術を海外向けに情報発信していきます。

運営方針

○ 会員のメリットを最大化する運営

国民会議では、企業、研究機関、施設管理者、市民団体等の会員がそれぞれ享受できるメリットを最大化する運営を行います。

民間企業

- ・インフラメンテナンスや国民会議の最新動向の情報を得ることができます。
- ・施設管理者等の実情やニーズについての情報を得ることができます。
- ・施設管理者や他の企業等に自社の技術や製品、サービスを知っていただくことができます。
- ・新たなビジネスチャンスやビジネスパートナーを発掘することができます。

市民団体等

- ・他の団体との交流及び活動参画の機会を得ることができます。
- ・行政の最新動向の情報を得ることができます。

施設管理者

- ・最新の技術や新たな取組みの試行を行うモデル自治体として、国や企業等からメンテナンスの支援が受けられます。
- ・アドバイザー等からの専門的アドバイスが受けられます。
- ・自治体職員が最新のメンテナンス技術を学べる研修を受講できます。
- ・先端的なメンテナンスの取組みを行う自治体等の情報が得られます。
- ・最新のメンテナンス技術の情報を得られます。

国民会議に参加するには

インフラメンテナンス国民会議の会員となって、活動に参加したい方は、事務局までお問い合わせください。

問い合わせ先

(インフラメンテナンス国民会議 事務局)

国土交通省 総合政策局 公共事業企画調整課 徳尾、鎮西、古賀

TEL : 03-5253-8912、E-mail : hqt-maintenance-sogo@ml.mlit.go.jp

国土交通省 大臣官房 公共事業調査室 横山

TEL : 03-5253-8258

○「インフラメンテナンス国民会議（仮称） 設立準備メルマガ」の発行について
国民会議の設立準備の状況をお知らせするメルマガを毎週火曜日に配信しております。配信希望の方は上記E-mailまでお知らせください。

○ インフラメンテナンス情報ポータルサイトについて
国土交通省のインフラメンテナンスに関するポータルサイトを開設しておりますのでご覧ください。
URL : <http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/>

○公認フォーラム等の会場について
今後頻繁な部会の開催やワークショップやピッチイベントの形態によるフォーラムの開催に適した交流スペースや会議室等の「場」を貸与していただける者を募集しています。御社の交流スペースや会議室を本国民会議の活動のために貸与していただける企業・団体等の方がおられましたら事務局までご連絡ください。

平成28年10月版

北海道開発局 事業振興部長 殿
港湾空港部長 殿
各地方整備局 企画部長 殿
港湾空港部長 殿
沖縄総合事務局 開発建設部長 殿

大臣官房 技術調査課長
大臣官房 公共事業調査室長
総合政策局 公共事業企画調整課事業総括調整官

商工会議所との意見交換会の実施について（依頼）

平成28年7月20日に開催された、日本商工会議所夏季政策懇談会（座長：日商三村会頭、全国の主要商工会議所会頭46名が参加）において、「インフラ整備の早期実現には、商工会議所が主体的にインフラの整備・活用方策を提案していくことが必要」、「国土交通省地方整備局等との定期的な意見交換も積極的に行うことが求められる」等のご意見がありました。

民間投資の喚起や生産性向上等のインフラのストック効果が、最大限に発揮されるためには、商工会議所をはじめとする経済団体等と定期的・継続的に意思疎通・連携を図ることは重要と考えられます。

については、以下を参考に、商工会議所との意見交換会を実施していただきますよう、お願い致します。

なお、既に意見交換会を実施している地方整備局等においては、本依頼はご参考です。

【意見交換会の実施要領（案）】

○時期

予算概算要求時その他の節目の際に、適宜開催

○参加メンバー*

国交省側 : 地方整備局等の幹部 等
(必要に応じて地方運輸局等の幹部の参加を求める。)

商工会議所側 : 会頭等幹部

○意見交換会の単位*

例) 地方ブロック商工会議所連合会単位、都道府県商工会議所連合会単位 等

○議事*

例) ・国土交通行政をめぐる最近の話題

- ・ 予算概算要求のポイント
- ・ 生産性向上に資する取組をはじめとしたインフラのストック効果の好事例や将来への期待（パンフレット配布など）
- ・ 東日本大震災、熊本地震や近年の豪雨等の災害リスクを踏まえた企業活動について
- ・ 商工会議所の取組の紹介やご意見 等

※実りのある意見交換会となるよう、調整・工夫をお願い致します。

- 地方ブロックにおける社会資本重点整備計画(平成28年3月策定)に記載された**将来のインフラ整備計画の時間軸を地図データをデータとしてビジュアル化**。
- 作成した地図データを公開し、インフラ整備の将来像をわかりやすく伝えることにより、**民間企業等の計画的な投資活動や地域活性化**に期待。
- オンライン上で、利用者が必要な情報を選別して重ね合わせられるようになれば非常に有効、との声あり。

地方重点整備計画

道路、河川、港湾、空港等の約2,800事業の完成予定年度等を明示

- 主な事業例
- ・函館港本港地区幹線臨港道路(Ⅱ期工区) [H28年度完成]
 - ・整備事業(函館市)
 - ・五反田川放水路整備事業(川崎市) [H32年度完成]
 - ・一般国道42号すさみ串本道路(和歌山県) [完成年度未定 ※H26年度事業化]
 - ・那覇空港滑走路増設事業(那覇市) [H31年度完成]
 - ● ● etc.

▼ 那覇空港滑走路増設予定図

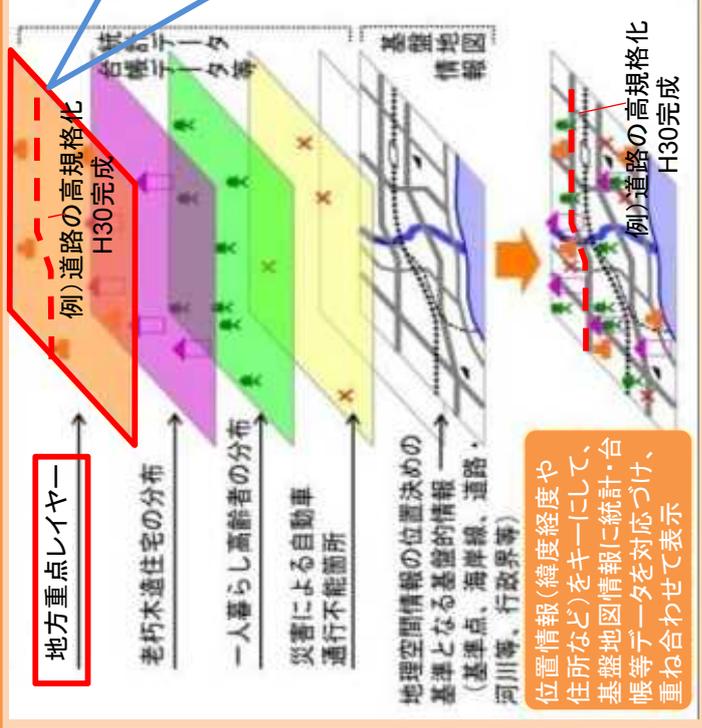


増設滑走路

紀勢自動車道(南紀田辺～すさみ南) ▲

将来のインフラ整備計画の時間軸を地図データ化

地方重点計画を地図データとしてビジュアル化



事業箇所、事業内容、完成予定時期、現状のボトルネック等を提供

必要な情報を重ね合わせて見られれば有効だ。

▲ 経済団体

- ・ 地図事業者の地図データ利用に係る技術的検討
- ・ インフラ整備計画の地図データ作成に係る検討
- ・ モデル地区における地方重点計画の見える化(地図データ化)の実施における検討

企業、シンクタンク等が企業立地戦略などの検討に活用することにより、インフラストック効果が着実に発現。

平成28年8月10日
総合政策局

「インフラみらいMAPプロジェクト(仮称)」基礎研究を開始 ～地図制作・空間情報コンサルティング等の民間企業3グループ(4社)が参加～

国土交通省では、将来のインフラ整備の時間軸を地図化する「インフラみらいMAPプロジェクト(仮称)」を立ち上げるため、以下のとおり、民間企業3グループ(4社)と共同で基礎研究を開始します。

1. 共同研究実施期間

平成28年8月～平成29年3月

2. 共同研究者

- ・インクリメントP株式会社
 - ・株式会社ゼンリンデータコム、株式会社ゼンリン
 - ・国際航業株式会社
- (五十音順)

(参考:これまでの経緯)

国土交通省では、本年7月、共同で基礎研究を進めるパートナーを公募。

(H28.7.6 記者発表 http://www.mlit.go.jp/report/press/sogo03_hh_000130.html)

民間企業からの提案書等に基づき、「データの収集・整理にあたり、利用者の視点に立った具体的な提案」、「分かりやすさ、使いやすさなど地図の表現の工夫」、「地図作成または地図を用いた様々な製品・サービスに関する知識と経験」等を総合的に評価し、上記3グループを選定。

3. 「インフラみらいMAPプロジェクト(仮称)」とは

本年3月に策定した「地方ブロックにおける社会資本整備重点計画(以下、計画)」はこれまでの計画と異なり、主要なプロジェクトについて、可能な範囲で完成時期を記載し、計画の見通しを時間軸に沿って理解できるようになっています。

この情報を地図データ化することによって、将来のインフラ整備の姿やそのストック効果が地図上にビジュアル化され、居住地や工場の立地・出店計画の検討など生活設計や投資判断等に活用できることから、更なる民間投資の喚起や地域活性化に役立つものと考えられます。

このため、国土交通省では、将来のインフラ整備の時間軸を地図化(可視化)する「インフラみらいMAPプロジェクト(仮称)」の立ち上げに向けた基礎研究を、官民共同で進めて参ります。

【問い合わせ先】

国土交通省 総合政策局 公共事業企画調整課 中根 達人
神田 真太郎
TEL : 03-5253-8111 (内線 24533、24534)、03-5253-8912 (直通)
FAX : 03-5253-1551

国土交通省における 官民連携(PPP/PFI)の取組について

国土交通省 総合政策局
官民連携政策課

【お問い合わせ先】

国土交通省総合政策局官民連携政策課 事業班

電話：03-5253-8111(内線：24-224、24-226、24-218)

URL：<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/kanminrenkei/>

厳しい財政状況の中、民間の資金・知恵等を活用し、真に必要な社会資本の整備・維持管理・更新を着実に実施するとともに、民間の事業機会の拡大による経済成長を実現していくため、PPP/PFIを積極的に推進

政府全体の取組

「PPP/PFI 推進アクションプラン」
(H28.5.18 民間資金等活用事業推進会議決定)

1. 新たな事業規模目標の設定

10年間で(平成25年～34年)の事業規模目標：**12兆円→21兆円に引き上げ**

- (1) 公共施設等運営権制度(コンセッション)型：**7兆円**(関空・伊丹約5兆円を含む)
- (2) 収益施設の併設・活用型：**5兆円**
- (3) 公的不動産の有効活用型：**4兆円**
- (4) その他のPPP/PFI事業：**5兆円**

2. コンセッション事業等の重点分野

現行：**空港6件**、水道6件、**下水道6件**、**道路1件**(平成26～28年度)

追加：**公営住宅6件***、文教施設3件(平成28～30年度)

*収益型事業や公的不動産活用事業も含む

3. 推進のための施策

- 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を通じた案件形成の推進
- 民間提案を促進するための事業者選定プロセスに関する運用の明確化等、提案した民間事業者に対するインセンティブ付与の在り方を検討等

「日本再興戦略2016」

「経済財政運営と改革の基本方針2016」
(平成28年6月2日閣議決定)

アクションプランに掲げる事業規模目標21兆円が位置付けられ、PPP/PFIの推進に取り組みこととされている。

国土交通省の主な取組

公共施設等運営権方式(コンセッション)を活用したPFI事業

【最近の動き】

空港	7件
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。
関西国際空港	平成27年12月にオックス、ヴァン・E7ポートコンソーシアムの新会社(SPC)と実施契約を締結。
大阪国際空港	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2月からビル事業を開始、7月から全体運営開始。
高松空港	平成30年4月頃の事業開始に向け、平成27年10月からマーケティングを実施、平成28年7月に実施方針を公表、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月からマーケティングを実施。
福岡空港	平成31年4月頃の事業開始に向け、平成28年7月からマーケティングを実施。
下水道	4件
浜松市下水道	平成30年4月の事業開始に向け、平成28年2月に実施方針、5月に募集要項等を公表。
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進めている。平成28年7月に新会社設立。
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。
道路	1件
愛知県 道路公社	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。

先導的なPPP/PFI手法の導入を検討する地方自治体への支援

地域プラットフォームを活用した案件形成の促進

情報ノウハウの横展開

全国を9ブロックに分け、産(36団体)、官(167団体)、学(23名)、金(69行)コアメンバー会議を設置
意見交換セミナーの実施(参加者合計約1,360名)

具体的な案件の発掘形成
各自治体の要望に基づき設置
12地域選定済み

地方ブロック
プラットフォーム

自治体単位の
地域プラットフォーム

地方公共団体及び民間事業者における情報・ノウハウ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こととし、H27年度より取り組んでいる。

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

地域プラットフォームのイメージ

地方ブロックプラットフォーム

(注) 全国をカバーするよう地方ブロック単位で形成

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



地方ブロックプラットフォームの役割

PPP/PFIの案件形成等に係る情報・ノウハウの横展開

- ・セミナー・シンポジウムの開催
 - ・首長意見交換会の実施
 - ・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）：167団体、学：23名、金：69行）
 - ・全国で優良事例を紹介するセミナーを実施（H28年度は順次開催中）
- （H27年度：6カ所、参加者合計約1,030名 H28年度：2カ所、参加者合計約330名）



専門家の派遣や
助言等

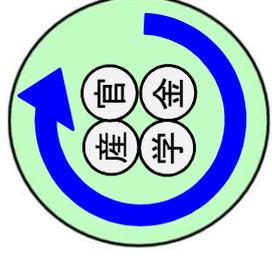


事例報告等

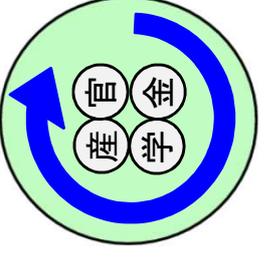


ニーズに幅広く対応

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掘り起こした地域における官民連携事業の案件形成の推進

- ・個別具体の案件の掘り起こし、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形成促進

- ・現在、12地域を選定・支援中。28年度中に20地域に支援を拡充予定
- ・今後、さらに形成促進を加速（29年度新たに10カ所程度追加）

地方ブロックプラットフォームの活動 コアメンバー会議の設立・開催 国土交通省

ブロック	開催概要		産	官	学	コアメンバー(会議参加者)		金	他	合計
	H27年度	H28年度				産	学			
北海道	H28.2.29 札幌市	H28.8.9 札幌市	北海道建設業協会 北海道経済連合会 など	1道 3市	石井吉春 教授 (北海道大学) ほか	北海道銀行 北洋銀行 旭川信用金庫				14 団体
東北	H28.1.21 仙台市	H28.8.10 仙台市	宮城県建設業協会 東北経済連合会 など	6県 9市町	大滝精一 教授 (東北大学) ほか	岩手銀行 七十七銀行 東邦銀行 など	NPO法人 とうほく PPP・PFI協会			32 団体
関東	H27.12.14 東京都内	H28.10.21 東京都内 (首長意見 交換会)	東京建設業協会 関東商工会議所連合 会	1都 8県 43市区	根本祐二 教授 (東洋大学) ほか	常陽銀行 足利銀行 千葉銀行 横浜銀行 など				69 団体
北陸	-	H28.5.25 新潟市	新潟県建設業協会 北陸経済連合会 など	3県 5市	高山純一 教授 (金沢大学) ほか	第四銀行 北越銀行 など				23 団体
中部	H27.12.7 名古屋	H28.10.28 名古屋 (首長意見 交換会)	愛知県建設業協会 中部経済連合会 など	4県 14市	奥野宏宏 教授 (中京大学) ほか	十六銀行 静岡銀行 名古屋銀行 百五銀行 など	(任意団体) 中部PFI/PPP 研究会			36 団体
近畿	H27.12.17 大阪	H28.9.5 大阪	大阪建設業協会 関西経済連合会 など	2府 5県 24市	林宜嗣 教授 (関西学院大 学) ほか	滋賀銀行 池田泉州銀行 南都銀行 など				47 団体
中国	H28.2.4 広島	H28.8.24 広島	広島県建設業協会 中国経済連合会 など	5県 8市	三浦房紀 教授 (山口大学) ほか	中国銀行 広島銀行 など				26 団体
四国	H28.1.27 高松	H28.8.31 高松	香川県建設業協会 四国経済連合会 など	4県 4市	山中英生 教授 (徳島大学) ほか	徳島銀行 百十四銀行 伊予銀行 など				20 団体
九州・ 沖縄	H28.2.18 福岡	H28.8.31 福岡	九州経済連合会 九州商工会議所連合 会 など	8県 10市	谷口博文 教授 (九州大学) ほか	福岡銀行 西日本シティ銀行 肥後銀行 など	沖繩振興開発 金融公庫 (公財)九州経 済調査協会			36 団体
合計	-	-	36団体※	167 団体	23名	69行				295 団体 ※

(H27議事次第)

1. 開会
2. 趣旨説明 (国交省・内閣府)
 - ・地域プラットフォームについて
3. 参加自治体から事例紹介
4. 意見交換
 - ・各参加者の取組状況
 - ・官民連携事業導入にあたっての課題
 - ・プラットフォーム活動に関する要望等
5. 閉会
6. 名刺交換会

(H28議事次第)

1. 開会
2. 情報提供 (国交省・内閣府・文科省)
 - ・PPP/PFIの推進に関する最近の取組について (有料道路、下水道、空港分野のコンセッションの取組含む)
3. 意見交換
 - ・官民対話、事業者選定プロセス
 - ・PPP/PFI優先的検討規程
 - ・プラットフォーム活動の事業計画
4. 閉会
5. 名刺交換会

(注)関東・中部ブロックは**首長意見交換会**のため異なる



事務局、関係省庁、政府系金融機関を除く
※全ブロックに参加された(一社)日本建設業連合会を1団体として集計

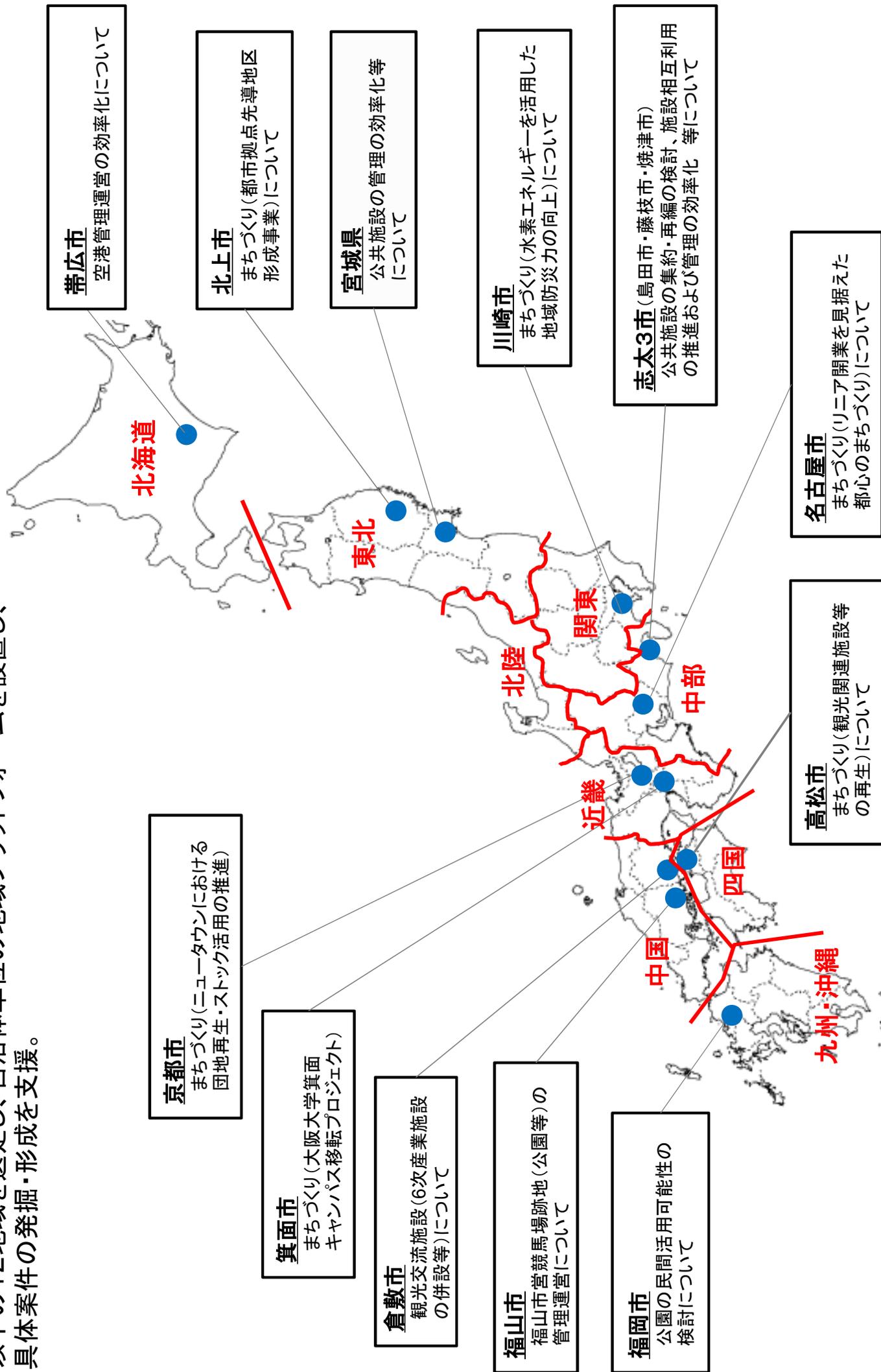
地方ブロックフォーラムの活動 セミナーの開催

年度	ブロック名	開催概要	参加者数	講演者	演題	
H27	北海道 /東北	H28.1.21(木) 仙台市	約100名	大滝精一教授(東北大) 東根市 紫波町 ㈱東邦銀行 金子建設工業㈱	<ul style="list-style-type: none"> ・基調講演 ・山形県東根市PFI事業の取組み ・公民連携による公有地活用 ～オガールプロジェクトの取組み～ ・東邦銀行における官民連携・地域貢献の取組 ・PFI事業の取組み 	
		H28.2.4日 (木) 広島市	約140名	三浦房紀教授(山口大院) 岡山市 神石高原町 ㈱中国銀行 ㈱四電工	<ul style="list-style-type: none"> ・基調講演 ・岡山市版地域プラットフォームにおけるPPP連携の基盤づくり ・仙養ヶ原森林公園整備等事業 ・PPP/PFIの取組みにおける地域金融機関の役割 ・PPP/PFI事業への参画の取組と事例について 	
	関東 /北陸	H28.2.16(火) 東京都内	約240名	根本祐二教授(東洋大) さいたま市 習志野市 ㈱常陽銀行 ㈱大成有楽不動産	<ul style="list-style-type: none"> ・基調講演 ・さいたま市におけるPPPの具体的施策と取組事例 ・習志野市公共施設再生プラットフォーム形成事業 ・公有不動産を活用した地域活性化策 ・PPP公民連携型包括管理 	
		H28.2.18(木) 福岡市	約200名	谷口博文教授(九州大) 福岡市 豊後高田市 九州フィナンシャルグループ 西日本鉄道㈱	<ul style="list-style-type: none"> ・基調講演 ・福岡市における公共施設整備事業手法の検討体制について ・子育て支援住宅等整備PFI事業をはじめとしたPPPの取組について ・金融機関主導によるPPP/PFIプラットフォームの取組について ・PPP事業への西鉄の取組 	
	近畿	H28.2.22(月) 大阪市	約170名	林亘嗣教授(関西学院大) 神戸市 川西市 ㈱滋賀銀行 平田建築設計㈱	<ul style="list-style-type: none"> ・基調講演 ・神戸市におけるPPP/PFIの取組(ハード・ソフト事業を対象とした取組) ・川西市におけるPFI事業について ・滋賀銀行の官民連携事業推進に向けた取組みについて ・会場企業参画型の公民連携事業について 	
		H28.2.25(木) 名古屋	約180名	奥野信宏教授(中京大) 浜松市 函南町 ㈱百五銀行 鈴与建設㈱	<ul style="list-style-type: none"> ・基調講演 ・公有資産活用の取組 ・道の駅・川の駅PFI事業 ・地域金融機関としてのPFI/PPP事業への取組みについて ・地元企業によるPPP/PFI事業への取組 	
	九州・沖縄	H28.8.31(水) 福岡市	約160名	大牟田市 指宿市 ㈱西日本シティ銀行 ㈱九電工	<ul style="list-style-type: none"> ・大牟田市・荒尾市のありあり浄水場の取組み～県境を超えた水道広域化と官民連携～ ・指宿地域交流施設整備等事業 ・官民対話における地方銀行の役割 ・PPP/PFI事業の取組み 	
		H28.9.5(月) 大阪市	約170名	養父市 大阪市 ㈱福井銀行 積化学工業㈱	<ul style="list-style-type: none"> ・養父市におけるPPP/PFI事業の取組み～道の駅「よか但馬藏」PFI事業について～ ・大阪市における官民連携(PPP/PFI)の推進体制及び取組み ・PPP/PFIの取組みにおける地域金融機関の役割 ・下水道分野における官民連携の取組み 	
				約1,360名		

※(H28年度)九州・沖縄、近畿以外のブロックでは、11月～2月頃に開催予定

地域プラットフォームの設置・運営

➤ 以下の12地域を選定し、自治体単位の地域プラットフォームを設置し、具体案件の発掘・形成を支援。



先導的なPPP/PFI手法の導入を検討する地方自治体への支援(平成28年度)

新たな官民連携事業に係る具体的な案件形成等を推進するため、平成23年度より官民連携事業の導入や実施に向けた検討に要する調査委託費への助成を地方公共団体等に対して実施。全額国費による定額補助であり、1件当たりの上限は20,000千円。

H28年度 スケジュール

年	平成28年												平成29年		
月	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	
一次	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> 3/2~4/13 応募受付 5/23 第三者委員会 6/3~6/24 審査 8/1 第三者委員会 8/5 震災 9月上旬予定 </div>														
二次	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> 5/27 震災 6/3 震災 8/5 震災 </div>														

申請・採択状況

- 一次
 - 先導的官民連携支援事業 申請数 39件 (I型:33件、口型:6件) ⇒ 採択数 20件 (I型:17件、口型:3件) 配分額 288,360千円
 - 震災復興官民連携支援事業 申請数 4件 ⇒ 採択数 3件 配分額 53,200千円
- 二次
 - 先導的官民連携支援事業 申請数 22件 (I型:22件) ⇒ 採択数 4件 (I型:4件) 配分額 59,640千円
 - 震災復興官民連携支援事業 申請数 2件 ⇒ 採択数 2件 配分額 20,815千円

採択案件

先導(I)事業手法検討支援型(一次)

応募者	事業名	交付予定額(千円)
1 むつ市(青森県)	旧鉄道跡地等を活用した健康医療福祉のまちづくりに関する面的整備に向けた官民連携事業調査	13,000
2 中山町(山形県)	公共施設における選択と集中・再配置のための官民連携調査事業	19,980
3 湯河原町(神奈川県)	湯河原温泉地域の地域資源の再生・活用検討調査	13,000
4 春日井市(愛知県)	高蔵寺駅北口における官民連携型街区再生検討調査	6,600
5 湖南市(滋賀県)	湖南市内陸型国際総合物流ターミナル事業手法等検討調査	13,000
6 向日市(京都府)	JR向日町駅東口官民連携新産地形成事業調査	13,000
7 東大阪市(大阪府)	官民連携による花園中央公園等の管理運営手法検討調査	13,000
8 神戸市(兵庫県)	宇治川ポンプ場(雨水)改築に係る民活導入可能性調査	10,000
9 奈良市(奈良県)	小規模上下水道施設等運営権事業に係る調査	13,800
10 桜井市(奈良県)	官民連携手法による再開業ビル及び周辺エリアの一体的な再整備事業調査	13,000
11 葛城市(奈良県)	葛城市新アスポートゾーン事業におけるPFI事業手法検討等委託	19,980
12 和歌山県	南紀白浜空港民間事業等活用推進調査	20,000
13 美咲町(岡山県)	健康、生涯学習、食による「黄福」創生拠点整備事業調査	12,000
14 広島市(広島県)	広島市の玄関「エキキタ」における官民連携事業の導入調査	13,000
15 築上町(福岡県)	稚田駅周辺に日本版LABVIによるエリアマネジメント調査	13,000
16 小城市(佐賀県)	総合公園及びアイル資源活用事業検討調査	9,000
17 杵築市(大分県)	小さな拠点を支える包括的施設管理・機能強化に向けた官民連携手法導入調査	13,000

先導(イ)事業手法検討支援型(二次)

応募者	事業名	交付予定額(千円)
1 北海道	女満別空港の運営委託事業に係る導入検討調査	20,000
2 秋田県	中小空港における新たな民活運営方式の仕組みづくり	13,220
3 朝来市(兵庫県)	文化財等の公的不動産を基幹施設としたエリア開発手法検討調査	13,200
4 須崎市(高知県)	須崎市公共下水道等運営事業に係る事業手法検討調査及び事業化支援業務	13,220

応募者	事業名	交付予定額(千円)
1 旭川市(北海道)	旭川空港における運営効率化の促進に向けた情報整備調査	20,000
2 帯広市(北海道)	帯広空港管理運営等調査	20,000
3 三浦市(神奈川県)	三浦市公共下水道事業コンセンソムン推進に向けた調査	20,000

応募者	調査名	交付予定額(千円)
1 八幡平市(岩手県)	観光・アメニティ施設と民間遊休不動産の包括的な改修・運営権に関する官民連携手法調査	16,200
2 山田町(岩手県)	震災復興型賑わい創出推進組織に係る検討・調査	17,400
3 田村市(福島県)	市民交流の場となる公共交通拠点整備事業に係る官民連携の導入可能性調査	19,600

応募者	事業名	交付予定額(千円)
1 東松島市(宮城県)	官民連携による矢本パークエリア拡張整備・運営事業調査	6,815
2 浪江町(福島県)	浪江町における防災事業のあり方及び官民連携事業手法の導入可能性に係る調査	14,000

【国交省(官民連携政策課)】平成29年度 予算概算要求

[要求額:691百万円の内数(前年度予算比1.16倍)]

骨太の方針2016 (抜粋)

・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。

日本再興戦略改訂2016 (抜粋)

・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に運用を工夫する。**

地方ブロックプラットフォーム

産官学金の協議の場を全国をカバーするブロックごとに形成し、ノウハウの横展開・案件形成等に係る情報

・セミナー・シンポジウム、首長意見交換会、実践的研修の実施 等



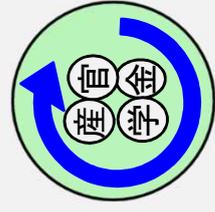
専門家の派遣や助言等 ↓ ↑ 事例報告等

自治体単位の地域プラットフォーム

自治体において官民間の対話を通じた案件形成

・個別具体の案件の掘り起こし、形成及び推進
・PPP/PFIの事業化候補の案件リストの作成 等

A市地域プラットフォーム



○地域プラットフォームの形成促進の加速化

- ・現在、12地域を選定・支援中
- ・今後もさらに形成促進を加速

先導的官民連携支援事業

○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：施設の種類の種類、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



○地域の課題解決に向けた取組への支援拡充

従来の取組に加え、人口減少や施設の老朽化など、地域の課題をPPP/PFIによる創意工夫で解決するよ
うな先進的な取組にも支援を拡充

同時発表：内閣府

平成28年 9月21日
総合政策局 官民連携政策課平成28年度 官民連携事業の推進のための地方ブロックプラットフォーム
官民連携（PPP/PFI）事業の推進に向けた首長意見交換会の開催について（ご案内）

内閣府及び国土交通省では、官民連携（PPP/PFI）事業の推進のための『地域プラットフォーム』を立ち上げており、このたび、当該活動の一環として「官民連携（PPP/PFI）事業の推進に向けた首長意見交換会」を開催することといたしましたので、お知らせします。

内閣府及び国土交通省では、「日本再興戦略 改訂2016」（平成28年6月2日閣議決定）、「経済財政運営と改革の基本方針2016」（平成28年6月2日閣議決定）、「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）等における官民連携事業の導入を一層促進すべきとの指摘を踏まえ、また地域活性化や地域経済の発展にも寄与する官民連携事業の案件形成を支援するため、平成27年度より、関係省庁等と連携し、官民連携事業の推進のための『地域プラットフォーム』の形成を進めているところです。

このたび、当該活動の一環として「官民連携（PPP/PFI）事業の推進に向けた首長意見交換会」を開催することといたしましたので、お知らせします。

記

■ 官民連携（PPP/PFI）事業の推進に向けた首長意見交換会について

下表のとおり開催予定です。

プログラムや申込方法については、別紙をご確認ください。

ブロック名	日時	開催地	会場	定員
関東	10/21(金)14:00～16:00	東京	ステーションコンファレンス東京	約200名
中部	10/28(金)10:00～12:00	名古屋	TKP名古屋駅前カンファレンスセンター	約150名

※他のブロック（東北、北陸、近畿、中国、四国、九州・沖縄）については、11月～2月の開催を予定しています。時期や内容が確定致しましたらご案内申し上げます。

■ その他

- ・ 首長意見交換会は公開で行います。
- ・ カメラ撮りを希望される方は、以下の国土交通省担当（留守、青山、望月）まで御連絡ください。会場の都合上、定員に限りがありますので、あらかじめご了承願います。

【お問合せ】

国土交通省 総合政策局 官民連携政策課 留守、青山、望月

TEL：03-5253-8111（内24224, 24226, 24218）、03-5253-8981（直） FAX：03-5253-1548

内閣府 民間資金等活用事業推進室 若菜、河崎、柏尾、中村

TEL：03-6257-1655 FAX：03-3581-9682

「官民連携 (PPP/PFI) 事業の推進に向けた首長意見交換会」のご案内

● 趣旨

- ・ 財政状況が厳しさを増す中、真に必要な社会資本の整備・維持更新等を民間の資金・経営能力・技術的能力を活用して効率的・効果的に行うため、官民連携 (PPP/PFI) 事業の推進が求められています。
- ・ 今年 5 月 18 日に PPP/PFI 推進アクションプランが改定され、目標事業規模が 10～12 兆円から 21 兆円に拡大されるとともに、新たな取組み目標が提示され、より具体的な案件形成に向け積極的に推進しているところです。
- ・ また、6 月 2 日に閣議決定されました「経済財政運営と改革の基本方針 2016」及び「日本再興戦略 改訂 2016」におきまして、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に運用を工夫するとされております。
- ・ 内閣府及び国土交通省では、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ます。今年度も引き続き、地域プラットフォームを活用し、より一層 PPP/PFI の推進を図っていく所存です。
- ・ このたび、上記取組の一環として、「まちづくりにおける官民連携の取組み」をテーマに、下記の通り首長による意見交換会を開催予定ですのでご案内致します。

● 開催日程 及び 会場 等

ブロック名	日時	開催地	会場	定員	申込み締切
関東	10月21日(金) 14:00～16:00	東京	ステーションコンファレンス東京(501AB) (東京都千代田区丸の内1-7-12 サビアタワー4～6F)	約200名	10月14日 (金)
中部	10月28日(金) 10:00～12:00	名古屋	TKP 名古屋駅前カンファレンスセンター (ホール5A) (愛知県名古屋市中村区名駅2-41-5)	約150名	10月21日 (金)

- ・ 東北、北陸、近畿、中国、四国、九州・沖縄ブロックについては 11 月～2 月の開催を予定しております。内容が確定致しましたらご案内申し上げます。

● 対象者

- ・ 産官学金・各分野のご担当者の方 (コアメンバー以外の方のご参加もお待ちしています。)

● 参加費

- ・ 無料

● プログラム (案)

次第	登壇者	東京	名古屋
挨拶	国土交通省、内閣府	14:00～	10:00～
パネルディスカッション	有識者、首長(4～5名)、国土交通省	14:05～	10:05～
質疑応答	—	15:45～	11:45～
座長による総括	有識者	15:55～	11:55～
閉会	—	16:00	12:00

(注)会場毎の登壇者等については次頁をご覧ください。

(注)閉会后、名刺交換会(30分程度)を予定しています。

● 登壇者 及び テーマ (案)

開催地	登壇者	テーマ(案)
東京 (10/21)	(コーディネーター) 東洋大学 経済学部教授 根本 祐二 氏	(テーマ 1) 本市・本町のまちづくりにおける課題と官民連携の取組 (テーマ 2) 私たちが考えるこれからの官民連携に期待すること
	(パネリスト) つくば市長 市原 健一 氏 武蔵野市長 邑上 守正 氏 湯河原町長 富田 幸宏 氏 習志野市長 宮本 泰介 氏 和光市長 松本 武洋 氏 国土交通省 総合政策局長 藤田 耕三	
	(コメンテーター) 日本大学 経済学部教授 中川 雅之 氏	
名古屋 (10/28)	(コーディネーター) 中京大学 常任理事 奥野 信宏 氏	(テーマ 1) 本市のまちづくりにおける課題と官民連携の取組 (テーマ 2) 私たちが考えるこれからの官民連携に期待すること
	(パネリスト) 多治見市長 古川 雅典 氏 島田市長 染谷 絹代 氏 西尾市長 榊原 康正 氏 桑名市長 伊藤 徳宇 氏 国土交通省 総合政策局 審議官 麦島 健志	
	(コメンテーター) 名古屋大学 未来社会創造機構教授 森川 高行 氏 岐阜大学 工学部 教授 高木 朗義 氏	

● 会場案内

[東京] ステーションコンファレンス東京 501AB

(JR 東京駅日本橋口直結 サピアタワー)

[名古屋] TKP 名古屋駅前カンファレンスセンター ホール 5A

(JR 東海道本線 名古屋駅 桜通口 徒歩 5 分)

● 申込み方法

参加ご希望の開催地の URL にアクセス頂き、参加申込登録を行ってください。

開催地(開催日)	URL
東京 (10/21)	https://ez-entry.jp/tokyo2016-ppp_pfi/entry/
名古屋 (10/28)	https://ez-entry.jp/nagoya2016-ppp_pfi/entry/

(注)Web 登録の受付開始は平成28年9月21日(水)からです。

● 申込み締切

- 表「開催日程 及び 会場 等」をご覧ください。各会場ともに「申込み締切」欄の日付の17時までです。
(注)原則として先着順とします。定員になり次第、締切らせていただきますので、お早目にお申込みください。
(注)参加受付の完了メールの送付をもって、結果をお知らせする予定です。
当日は参加証をプリントアウトして持参ください。

● お問い合わせ先

【地方ブロックブロックプラットフォーム (事務局)】

国土交通省 総合政策局 官民連携政策課 事業班 留守、青山、望月

Tel (代) 03-5253-8111 (内線 : 24224、24226、24218)

Mail PPP_PFI@mlit.go.jp

内閣府 民間資金等活用事業推進室 若菜、河崎、柏尾、中村

TEL 03-6257-1654 FAX : 03-3581-9682

【平成 28 年度 関係業務の受託機関】

(株)日本経済研究所 調査本部 PPP 推進部

吉田 (TEL : 03-6214-4681 E-Mail : kanmin-renkei@jeri.co.jp)

佐藤 (TEL : 03-6214-4672 E-Mail : kanmin-renkei@jeri.co.jp)



同時発表：関東地方整備局
中部地方整備局

平成28年10月7日
総合政策局 官民連携政策課

官民連携（PPP/PFI）事業の推進に向けた首長意見交換会の概要について（お知らせ）

国土交通省及び内閣府では、『地域プラットフォーム』の新たな取組として、「官民連携（PPP/PFI）事業の推進に向けた首長意見交換会」を開催します（関東ブロック：10月21日（金）、中部ブロック：10月28日（金））。首長意見交換会の開催にあたり、あらかじめその背景や目的を知っていただくために、現在実施している取組、首長意見交換会の概要について、別紙のとおりお知らせします。

※開催案内については、以下のとおり9月21日に報道発表しております。

http://www.mlit.go.jp/report/press/sogo21_hh_000042.html

※地域プラットフォームの活動については、以下をご参考ください。

http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/kanminrenkei/sosei_kanminrenkei_fr1_000031.html

■ 別紙

- ・ PPP/PFI 推進における政府の取組
- ・ 地域プラットフォームの取組
- ・ 首長意見交換会の概要
- ・ （関東ブロック）官民連携（PPP/PFI）事業の推進に向けた首長意見交換会
- ・ （中部ブロック）官民連携（PPP/PFI）事業の推進に向けた首長意見交換会

■ 首長意見交換会での取材等について

- ・ 首長意見交換会は公開で行います。
- ・ カメラ撮影を希望される方は、関東ブロックは10月19日（水）までに、中部ブロックは10月26日（水）までに、以下の国土交通省担当（留守、青山、望月）まで御連絡ください。会場の都合上、定員に限りがありますので、あらかじめご了承ください。
- ・ 会議結果速報、議事概要については、会議終了後ホームページにてお知らせします。

【お問合せ】

国土交通省 総合政策局 官民連携政策課 留守、青山、望月

TEL : 03-5253-8111（内 24224, 24226, 24218）、03-5253-8981（直） FAX : 03-5253-1548

官民連携（PPP/PFI）事業の推進に向けた 首長意見交換会

平成28年度 官民連携事業の推進のための地方ブロックプラットフォーム

関東ブロック

201610.21(金) 14:00～16:00
ステーションコンファレンス東京(501AB)

主旨・目的

自治体においてPPP/PFIを推進するためには、首長の発意によるトップダウンの取組も必要。地域プラットフォームのコアメンバー会議において首長間の意見交換会を開催し、PPP/PFIに対する首長の考えを直接共有するにより、周辺の自治体やコアメンバーの意識改革につながり、地域におけるPPP/PFIの浸透が期待される。

パネルディスカッション 登壇者 及び テーマ(案)

テーマ1 : 本市・本町のまちづくりにおける課題と官民連携の取組

テーマ2 : 私たちが考えるこれからの官民連携に期待すること

コーディネーター 根本 祐二 氏 (東洋大学 経済学部 教授)

パネリスト 市原 健一 氏 (つくば市長)

邑上 守正 氏 (武蔵野市長)

富田 幸宏 氏 (湯河原町長)

宮本 泰介 氏 (習志野市長)

松本 武洋 氏 (和光市長)

藤田 耕三 (国土交通省 総合政策局長)

コメンテーター 中川 雅之 氏 (日本大学 経済学部 教授)

定員

200名

※先着順

参加
無料

会場アクセス

ステーションコンファレンス東京

〒100-0005

東京都千代田区丸の内1-7-12 サピアタワー5階

●JR東京駅日本橋口直結

新幹線日本橋口改札徒歩1分、八重洲北口改札徒歩2分

●東京メトロ東西線大手町駅B7出口直結



参加お申込み方法

下記URLにアクセスいただき、参加申し込みフォームからお申込みください。

https://ez-entry.jp/tokyo2016-ppp_pfi/entry/

(注) 申込み多数の場合は先着200名で締切とさせていただきます。

(注) 当日は参加証をプリントアウトして持参ください。

申込期限

2016年

10月14日(金)

17時まで

お問い合わせ先

国土交通省 総合政策局 官民連携政策課 事業班 留守、青山、望月

Tel(代) : 03-5253-8111 (内線:24224, 24226, 24218) Mail : PPP_PFI@mlit.go.jp

内閣府 民間資金等活用事業推進室 若菜、河崎、柏尾、中村

Tel : 03-6257-1654 / Fax : 03-3581-9682

官民連携（PPP/PFI）事業の推進に向けた 首長意見交換会

平成28年度 官民連携事業の推進のための地方ブロックプラットフォーム

中部ブロック

201610.28(金) 10:00～12:00
TKP名古屋駅前カンファレンスセンター
(ホール5A)

主旨・目的

自治体においてPPP/PFIを推進するためには、首長の発意によるトップダウンの取組も必要。地域プラットフォームのコアメンバー会議において首長間の意見交換会を開催し、PPP/PFIに対する首長の考えを直接共有するにより、周辺の自治体やコアメンバーの意識改革につながり、地域におけるPPP/PFIの浸透が期待される。

パネルディスカッション 登壇者 及び テーマ(案)

- テーマ1 : 本市のまちづくりにおける課題と官民連携の取組
テーマ2 : 私たちが考えるこれからの官民連携に期待すること

コーディネーター	奥野 信宏 氏	(中京大学 常任理事)
パネリスト	古川 雅典 氏	(多治見市長)
	染谷 絹代 氏	(島田市長)
	榊原 康正 氏	(西尾市長)
	伊藤 徳宇 氏	(桑名市長)
	麦島 健志	(国土交通省 総合政策局 審議官)
コメンテーター	森川 高行 氏	(名古屋大学 未来社会創造機構 教授)
	高木 朗義 氏	(岐阜大学 工学部 教授)

定員

150名
※先着順

参加
無料

会場アクセス

- TKP名古屋駅前カンファレンスセンター
〒450-0002
愛知県名古屋市中村区名駅2-41-5 CK20名駅前ビル5階
●JR各線 名古屋駅 桜通口 徒歩5分
●名古屋市営地下鉄各線 名古屋駅 1出口 徒歩3分
●名鉄名古屋本線 名鉄名古屋駅 徒歩5分



参加お申込み方法

- 下記URLにアクセスいただき、参加申し込みフォームからお申込みください。
https://ez-entry.jp/nagoya2016-ppp_pfi/entry/
(注) 申込み多数の場合は先着150名で締切とさせていただきます。
(注) 当日は参加証をプリントアウトして持参ください。

お問い合わせ先

- 国土交通省 総合政策局 官民連携政策課 事業班 留守、青山、望月
Tel(代) : 03-5253-8111 (内線:24224, 24226, 24218) Mail : PPP_PFI@mlit.go.jp
内閣府 民間資金等活用事業推進室 若菜、河崎、柏尾、中村
Tel : 03-6257-1654 / Fax : 03-3581-9682

申込期限
2016年
10月21日(金)
17時まで

厳しい財政状況の中、民間の資金・知恵等を活用し、真に必要な社会資本の整備・維持管理・更新を着実に実施するとともに、民間の事業機会の拡大による経済成長を実現していくため、PPP/PFIを積極的に推進

「PPP/PFI 推進アクションプラン」

(H28.5.18 民間資金等活用事業推進会議決定)

1. 新たな事業規模目標の設定

10年間(平成25年～34年)の事業規模目標: **12兆円→21兆円に引き上げ**

(1) 公共施設等運営権制度(コンセッション)型 : **7兆円**(関空・伊丹約5兆円を含む)

○ インバウンドの拡大等による大幅な需要拡大が期待される空港、港湾、観光等の成長分野において積極的にコンセッション事業を活用することが重要

○ 複数の運営を一括してコンセッション事業化する「バンドリング」も推進

*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) 収益施設の併設・活用型 : **5兆円**

○ 人口20万人以上の地方公共団体で本事業類型の事業の実施を目指す

(3) 公的不動産の有効活用型 : **4兆円**

○ 人口20万人以上の地方公共団体で平均2件程度本事業類型の事業の実施を目指す

(4) その他のPPP/PFI事業 : **5兆円**

○ 引き続きサービス購入型PFI事業、指定管理者制度、包括的民間委託等の活用を推進

2. コンセッション事業等の重点分野

現行: 空港 6件、水道 6件、下水道 6件、道路 1件 (平成26～28年度)

追加: 公営住宅 6件*、文教施設 3件 (平成28～30年度)

*収益型事業や公的不動産活用事業も含む

3. 推進のための施策

○ 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を通じた案件形成の推進

○ 民間提案を促進するための事業者選定プロセスに関する運用の明確化等、提案した民間事業者に対するインセンティブ付与の在り方を検討等

「日本再興戦略2016」

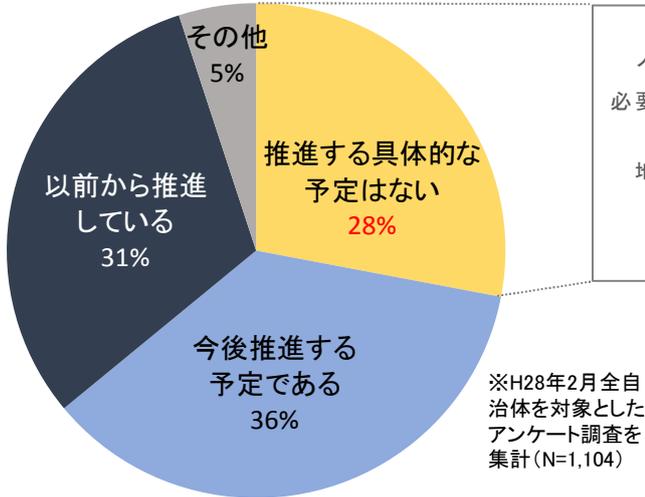
「経済財政運営と改革の基本方針2016」

(平成28年6月2日閣議決定)

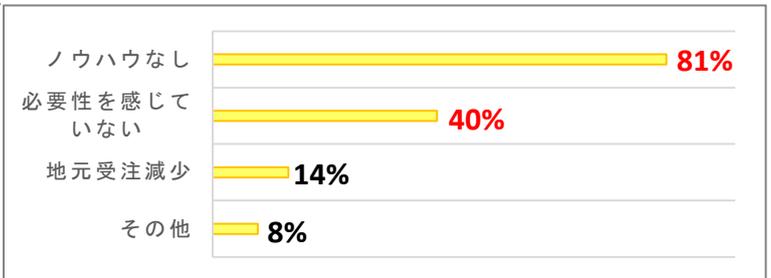
アクションプランに掲げる事業規模目標21兆円が位置付けられ、PPP/PFIの推進に取り組むこととされている。

全国の自治体におけるPPP/PFI推進状況と課題

○PPP/PFIの推進状況



○PPP/PFIを推進していない、または、しない理由(複数回答)



※H28年2月全自治体を対象としたアンケート調査を集計
 ※PPP/PFIを推進する予定のない自治体を対象に集計(N=370)

全国の自治体の28%がPPP/PFIを推進する予定がなく、その理由として「ノウハウなし」、「必要性を感じていない」が挙げられる。

地域プラットフォームの取組

H27年度より全国に地域プラットフォームを設置。情報・ノウハウの横展開によりPPP/PFIの普及を後押し。

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 民間事業者、専門家 (コンサルタント、会計士、弁護士等)
- ② 地方公共団体 (都道府県、市町村)
- ③ 大学 等
- ④ 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
- ・首長意見交換会の実施
- ・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):167団体、学:23名、金:69行)
- ・全国で優良事例を紹介するセミナーを実施 (H28年度は順次開催中) (H27年度:6カ所、参加者合計約1,030名 H28年度:2カ所、参加者合計約330名)

プラットフォーム等が出された意見

- 行政の問題として、PPP/PFIの専門担当部署がないことから、PFI導入では原課が一から勉強して実施することとなるため、担当者がPPP/PFIを積極的に導入しようとは考えない。そのため、**行政を突き動かすには、トップダウンの強い決断が必要。**
- **首長が積極的なところはPPP/PFIの案件が形成される**が、首長が替わると途絶える。
- コアメンバー会議に**首長等を招いて、PPP/PFI推進のための組織体制の構築についてパネルディスカッションを実施してほしい。**
- セミナーにおいて、**首長レベルでの意見交換会を実施してほしい。**

首長意見交換会の概要

首長意見交換会の目的

自治体においてPPP/PFIを推進するためには、**首長の発意によるトップダウンの取組も必要**。地域プラットフォームのコアメンバー会議において首長間の意見交換会を開催し、PPP/PFIに対する**首長の考えを直接共有することで、周辺の自治体やコアメンバーの意識改革につながり、地域におけるPPP/PFIの浸透が期待**される。

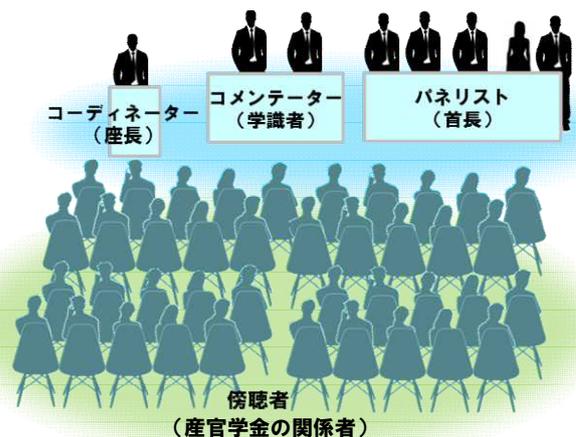
今年度からの新しい取組として、**首長意見交換会を実施**

首長意見交換会の概要

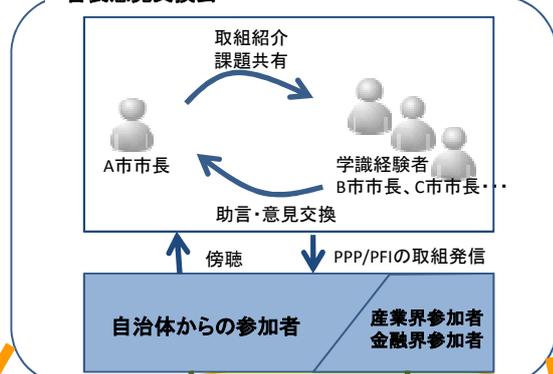
- 各地方ブロックにおいて4～5名程度の首長参加のもと、PPP/PFIに関しパネルディスカッションを実施。
- 産官学金の出席者に対し、各自治体の取組を紹介して課題等を共有。学識経験者も交えて意見交換を行う。

首長が直接意見交換をすることで、コアメンバーや周辺地域の首長に対してPPP/PFIの取組を強く発信。

会場イメージ



首長意見交換会



様々な媒体で情報発信

様々な媒体で情報発信

