

第38回国土交通省政策評価会

平成28年4月22日

【竹田政策評価企画官】 それでは、定刻となりましたので、ただいまより第38回国土交通省政策評価会を開催させていただきます。

開催に当たりまして、政策統括官の富屋よりご挨拶申し上げます。

【富屋政策統括官】 政策統括官、富屋でございます。本日はご多忙のところ、第38回の国交省政策評価会にご出席をいただきまして、まことにありがとうございます。委員の皆様には、平素より国交省の政策評価について貴重なご意見、ご指導を賜っており、厚く御礼を申し上げます。

本題に入ります前に、タイミングがタイミングなものですから、先週発災した熊本の地震について、約1週間経過しておりますけれども、少しご報告申し上げます。被災により非常に多数の死傷者が出まして、亡くなられた方には心よりご冥福をお祈りしたいと思います。発災後、官邸を中心に被災地への救援、あるいは支援ということで全力を挙げて取り組んできておりまして、国交省の場合は特に4つの分野、土砂災害の対応、交通の早期の復旧、あるいは支援物資のための物流への支援、さらに避難者の第2次の避難場所の確保、そんなところを重点に置いて精力的に対応をさせていただいております。昨日時点で現地には400名以上の職員が入っているというようなことで、非常に優先課題として取り組んでいるということをご報告申し上げたいと思います。

それでは、本題のほうに入りたいと思います。まず、昨年度1年間にわたりまして委員の皆様から非常に的確にご指導いただきまして、お手元に配付させていただいているとおり、評価書を取りまとめることができました。ありがとうございます。私からこういう言い方をするのがいいのかわかりませんが、非常にしっかりした読みごたえのある評価書にさせていただいたと思っております。ぜひ昨年の作業の進め方について、今後の改善のため、ご意見などあれば今日の日でも頂戴できたらと思っておりますけれども、とにかく御礼を申し上げたいと思います。

それから、次に今年度取りまとめる予定の4テーマでございます。これはいずれも社会的に非常に関心の高いテーマだと思いますけれども、本日はそれぞれのテーマにつきまして、各局からご説明させていただきますので、どうか委員の皆様には例年どおり、あるい

は例年以上に、何とぞ忌憚のないご意見を賜りますようお願い申し上げたいと思います。

最後に、私ども事務局としてこういった作業、常に作業の進め方等について、できるだけ改善を図ってまいりたいと思っております。できるだけ適切な評価というものを実施して、評価書の取りまとめをよりよいものにしたいと思っておりますので、委員の皆様におかれましては、お気づきの点がございましたら、何なりと、いつでも私どものほうにご意見を賜りますようにということをお願い申し上げまして、ご挨拶とさせていただきます。本日は、どうぞよろしくお願ひいたします。

【竹田政策評価企画官】 ありがとうございます。

それでは、事務局を務めさせていただきます政策評価企画官の竹田でございます。まず、配付資料の確認をさせていただきます。お配りしております資料ですが、1番目が議事次第と書いたもので、裏面に配席図、次いで委員名簿と、その裏面に開催要領、そして資料一覧をつけさせていただいております。この開催要領の中で委員の委嘱期間を定めておりますけれども、調査業務等との関係もありまして委嘱期間を2年から1年ということで変更しておりますので、ここでご報告させていただきます。

次いで、説明資料といたしまして資料1として委員の方のお手元だけですけれども、この冊子で昨年のレビュー、取りまとめの評価書。それから、資料2ということでスケジュール等を書きました資料2-1。それから、資料2-3から2-4、2-5、2-6ということで4テーマの説明資料。それから、資料3-1、資料3-2ということでお手元に資料を配らせていただいております。それから、委員のお手元には意見記載用紙と、それから、後ほどテーマの希望調査を取りますので、そちらの記入票、そして説明者の一覧表を委員の方だけお配りしておりますので、ご確認いただきまして不足等ありましたら、お申しつけをいただければと思います。よろしいでしょうか。

それで、本日は、村木委員にはご欠席ということでご連絡をいただいております。

それでは、早速、議事に移らせていただきます。取材等の撮影につきましては、ここまですべてさせていただきます。以後の撮影はできませんので、よろしくお願ひいたします。それでは、以後の進行を座長にお願ひいたします。上山先生、よろしくお願ひいたします。

【上山座長】 上山です。本日は、よろしくお願ひいたします。早速議事に入りますが、1番の報告事項、27年度の政策レビューについて、事務局から説明をお願いします。

【竹田政策評価企画官】 それでは、(1)報告事項の①27年度に取りまとめた政策レビューについてご説明させていただきます。お手元の冊子を見ていただきまして、昨年度

は4つのテーマについて大変お忙しい中を政策評価会、それから、個別指導等にお時間をいただきまして、貴重なご意見、ご指導を賜りましてありがとうございます。お手元に冊子でお配りしているとおり、評価書をまとめることができました。この評価書については、国土交通省のホームページでも公表しておりますけれども、表紙裏に取りまとめのテーマを4つ記載しておりまして、それぞれについてレビューの概要と評価書をまとめております。内容については説明を省略させていただきますけれども、改めてお礼を申し上げまして、報告とさせていただきます。ありがとうございます。

【上山座長】 ただいまの説明についてご質問などご意見ありますか。よろしいですか。評価というのは取りまとめた後、それを改革につなげていただくというのが大事ですので、各局担当の皆さん、よろしくお願ひしたいと思ひます。

それでは、次の議題、今日の本題のほうに移りたいと思ひます。議題の2番ですが、本年度の政策レビューの取り組み方針について、まずスケジュールと全体の作業の流れについて、事務局のほうから願ひします。

【竹田政策評価企画官】 それでは、資料2-1、年間スケジュールのほうを見ていただきまして、こちらにありますとおり、本日の第38回の評価会の後、個別指導に向けて評価会でいただいた意見への対応方針、追加データ、さらには評価書の目次構成案などを整理いたしまして、5月から6月にかけて1回目の個別指導を行いたいと考えております。個別指導ではテーマごとに担当の委員を決めさせていただいて、ご指導をいただきたいと考えております。なお、いただいた意見への対応についてですけれども、個別指導、評価会、評価書（案）の送付等を行う予定でありますけれども、各段階においていただいたご意見について対応方針、それから、修正内容についてはその都度整理してお示ししたいと考えております。

この個別指導の後、さらに個別指導でいただいた意見を反映させました評価書の構成案やデータの追加等を行った、内容を充実させたレビューを中間報告として整理させていただきます。10月上旬ごろに第39回の評価会を開催したいと考えております。この後、この評価会で、10月の評価会でいただいた意見を踏まえまして、データの追加、評価書の構成案等を整理いたしまして、10月から12月にかけて2回目の個別指導をいただきたいと思ひております。この指導をもとにしまして、評価書の一次案ということでまとめまして、12月中旬に各テーマごとに担当委員の方へ送付させていただきます。ここからは会議等開きませんので、書面でのご指導を願ひしたいと考えております。

それで、お配りした一次案に対しまして委員の意見、それから、さらに内部精査等を集約、反映させまして評価書の二次案ということでまとめたいと思います。これにつきましては、2月上旬ごろに今度は全委員、全ての委員の方に4テーマ全てを二次案として送付させていただきます。このとき一次案に対する意見、それから、対応方針、修正内容については前述のとおり、整理した資料もあわせて送付させていただきます。委員の皆様には確認していただきたいところが明確になるようにしたいと思っております。さらに、この二次案に対する委員の意見、それから、内部精査等を集約、反映させまして、最終的には3月に評価書をまとめて決定したいと考えております。このため、2月下旬から3月上旬ごろ委員の皆様には反映状況の資料として内部精査も含めた二次案に対する意見、対応方針、修正内容を整理した資料をお送りさせていただきます。この資料の確認をもって最終の確認ということでまとめさせていただきますと考えております。

以上がスケジュールについての説明になります。

続きまして、今申しました個別指導のご担当についてですけれども、個別指導の担当につきましては、委員の皆様のご希望をお伺いしまして、後日、上山座長とご相談して担当を決めさせていただきます。そういう予定でおります。ですので、お手元の個別指導担当希望調査票にご希望のテーマを会議終了までにご記入いただくようお願いしたいと思います。会議終了後に担当が回収に伺わせていただきます。

私からの説明、ここでは以上でございます。

【上山座長】 ご質問などありますか。それでは、個別テーマの議論に入りたいと思います。4テーマありまして、今日は初回の説明をしていただく。ご説明のほうは各局のほうから1つ10分、質疑のほうは17分ということで進めたいと思います。担当部局の方、時間厳守をお願いします。委員のほうも時間が足りなくて十分意見が言えないということもあると思いますので、お手元に意見記載用紙というのを配付しておりますので、走り書きで結構ですので、そちらのほうにコメントを、発言できなかった分についてはメモを残しておいていただきたいと思います。事務局から時間厳守のベルについて説明をお願いします。

【竹田政策評価企画官】 進行管理のために、10分ということで説明開始から8分で1回目のベル、10分経過しましたら2回のベルということで鳴らせていただきますので、時間管理をよろしくをお願いしたいと思います。

【小林参事官】 総合政策局参事官の小林でございます。テーマの1つ目について説明

をさせていただきます。まず、1枚目の様式でございますけれども、そこで今回のレビューの目的、必要性、評価の視点について書かせていただいておりますので、まず、そこに触れさせていただきます。インフラの老朽化対策でございますけれども、今後、一斉に老朽化してまいりますので、計画的な維持管理・更新の推進、それから、維持管理・更新に係るトータルコストの縮減・平準化ということを図っていく必要があると思います。また、後ほどご説明させていただきますが、地方公共団体に対しても同じ取り組みをお願いしますので、支援といったものが必要になると思っております。そういった取り組みに対して、これまでの実施状況や効果についての評価を行い、今後の施策に反映させるということが今回のレビューの目的とさせていただきます。評価の視点ということですが、さまざま取り組みをしてございます。後ほど申し上げます。その実施状況を踏まえた上での評価ということで考えております。

それでは、資料に移らせていただきます。まず、表紙をめくっていただきまして1ページ目ですが、国土交通省の所管・管理するインフラというのがございます。左のほうに分野がございますが、道路から始まり、観測施設まで14の分野がございます。この分野について私どもは戦略的な維持管理をしていくということで考えてございます。今の老朽化の現状が2ページ目でございます。社会資本の老朽化の現状ということで書かせていただいております。代表例として5つを挙げさせていただきます。もう3年ほど前になりますけれども、その段階で50年以上経過する施設の割合というのはそれほど多くはないのですが、それから20年たってきますとかなりの割合の施設が50年以上経過する、かなり老朽化してくるという現状にありまして、今のうちからきちっと手を打って長寿命化をしていく必要があると私どもは思っています。

3ページをごらんいただきたいと思っております。今回、議論、レビューの対象としますのは戦略的な維持管理ということで定期的な点検をして、計画的な修繕に対応していくという部分なのですが、それ以外に私どもは日々点検、パトロールをしてございます。それを説明させていただきたいのが3ページでございます。道路の事例をとって説明をします。維持と書いてございますが、毎日のように道路をパトロールいたしまして、小さなひび割れなどの修繕というものは、その場で対応したりしております。そのほか清掃、除草といったようなもの、あるいはスイッチの点検といったものが日々行われているものでございます。それに対して、定期的な点検をして計画的に対応していくという部分がございます。それが下のほうに書いてございますような橋梁の補修であったり、トンネルの補修であっ

たり、耐震補強といったようなものがあるということでございます。こちらは特にトンネル、橋梁の補修といったものがこの今回の戦略的な維持管理の対象になってまいります。

4ページは河川の事例でございます、道路の事例とほぼ同様でございますので、説明を省略させていただきたいと思っております。

5ページですが、インフラ老朽化対策のための戦略的な維持管理の方向性をお示したものでございます。取り組みの方向性として3つございまして、1つ目にメンテナンスサイクルの構築と書いてございますが、これは計画的に定期的な点検・診断をやって、それに応じて修繕・更新をしていくというサイクルを確立しようというものでございます。これによって事故が起こったときの事後の対応型から予防型の保全というものに切りかえていきたいということでございます。

2つ目に右側に移りますけれども、トータルコストの縮減・平準化ということでございます。先ほど見ていきましたように老朽化がどんどん進んでまいりますと、トータルコストがどうしても増えていきます。ここをなるべく減らしていくということが財政制約からも求められているということでございますので、この縮減の方法を考えていく。先ほど申し上げた予防保全型への転換というのも1つの大きな取り組みでございますけれども、そのほかにも新技術の開発・導入といったものが考えられると考えております。

それから、3つ目、地方公共団体にも戦略的な維持管理、同様の取り組みをこれからしていただくわけでありまして、どうしても財政的、職員の技術的な面での不足というものがあるとございまして、それに対する支援というものが重要になってくるということで、この3つの方向性で私どもは取り組みを今させていただいているところでございます。

6ページでございますけれども、6ページは点検のための基準類の整備ということで、これはここ数年でございますけれども、さまざまな分野で整備をしてまいりました。その根拠ということであると、点検サイクルの欄にございますように、政令から始まり通知のレベルもございますが、それぞれルールを決めて点検をするということをしているところでございます。

それから、点検をどういうふうにするのかということで、地方公共団体のほうにも周知をしているものでございますが、7ページでございますけれども、これは道路と港湾の点検要領を用意しましたけれども、どういうところに着目して点検をすればいいですということを書かせていただいているものでございます。こういったもので私どもは統一的な点

検をしていくというふうに今整理をしているところでございます。

それから、1ページ飛ばしていただきます。9ページでございますけれども、今後、点検をして定期的に修繕・更新をしていくということでございますが、そのための計画を個別施設ごとにつくろうと考えております。それが個別施設ごとの長寿命化計画というものでございまして、今、32年度末を目指して国土交通省所管の公共施設については地方公共団体も含めて、全てこの長寿命化計画をつくり、計画的な修繕・更新というものに取り組むということで進めているところでございます。

次に10ページでございますが、費用の平準化・縮減といったところにも絡んでまいります技術の開発・導入でございますが、10ページはいろいろな点検のためのロボットなどを活用するというを考えているということでございます。ドローンであったり、あるいは赤外センサーで走りながらトンネルの構造をチェックするというようなものを今民間のほうで開発をいただいておりますが、それを私どものほうで実用できるかどうかを審査した上で活用していくということで考えているものでございます。

11ページでございますが、これは先ほどのロボットとは違しまして常時施設を見るところで、東京のゲートブリッジのようにセンサーを埋め込み型で24時間監視をしているとか、あるいは法面のずれがないようにワイヤーの引っ張り強度を常に監視をするということを今進めておりまして、そういったものでなるべく人手に頼らないやり方があるかないかということで整理をしているものでございます。

12ページ以降でございますけれども、地方公共団体への支援ということでの取り組みについてご紹介をさせていただきます。12ページでございますけれども、地方公共団体の方々に直轄の職員がいろいろ維持管理についての研修を開いているわけでございますけれども、そこにご参加をいただくように平成26年度から呼びかけをして、実際に来ていただいております。

それから、13ページでございますが、同じく地方公共団体の支援として直轄診断、これは道路に限定をしておりますけれども、大きな橋などについて直轄で市町村にかわって診断をさせていただき、さらに必要があれば修繕の代行をさせていただくような制度を平成26年、平成27年から手がけているところでございます。

それから、14ページでございますけれども、地方公共団体への支援ということでございますが、さまざまな民間資格の活用、あるいは1つの分野だけの委託ではなくて、複数の分野にまたがるような包括的な民間委託の検討、あるいは国、地方公共団体の施設者が

一堂に会するようなメンテナンス会議といったものも整理を、これまで順次取り組みを進めさせてきていただいております。

また、これで最後になりますけれども、財政的な支援ということであれば、私どもの持っている防災・安全交付金を活用して公共団体の皆さん方の長寿命化対策、老朽化対策を支援するというので、今年度1兆1,002億円の内数でございますが、支援をさせていただき用意でございます。そういった取り組みを今進めているところでございます。レビューに当たりまして、先生方各位のご指導をお願いしたいと思います。

以上でございます。

【上山座長】 ありがとうございます。

それでは、早速、質疑に入りたいと思います。どなたからでもどうぞ。

【加藤委員】 では、1つよろしいですか。

【上山座長】 はい。どうぞ。

【加藤委員】 今回対象とされる社会資本ストックは、国が管理されている施設だけなのか、それとも地方自治体が管理されているものも含むのかがわからなかったのので、対象を教えていただけないでしょうか。

【小林参事官】 はい。地方公共団体も含めて考えています。

【加藤委員】 そうですか。では、全部ということですね。

【小林参事官】 はい。

【加藤委員】 わかりました。ありがとうございます。

【上山座長】 どうぞ。

【田辺委員】 今との関連なのですけれども、恐らくこの長期の修繕計画等は国レベルのは持っていると思うのですけれども、地方は地方独自でまた作成するというようなことになっていようかと記憶していますけれども、そっちの地方でどういう計画を立てて、それがどういうサイクルで、どういう財政的に立ち上げていくとなりそうかみたいなことの捕捉の体制というのは、もうできているのでしょうか。

【小林参事官】 先ほど申し上げた個別の施設計画は地方公共団体もつくっていただきますので、それによって計画的にやっていただく。一度に修繕箇所が増えてしまうと、どうしても財政的にでこぼこが増えますので、そこはうまく緊急度に応じて平準化していただくような工夫をしていただくということだと思っています。

【田辺委員】 要するに情報のシステムとして、それが自動的に入ってきて真ん中とい

うか、国交省で捕捉できるような体制になっているということなのでしょうか。

【小林参事官】 国土交通省としても公共団体の個別の施設計画の策定状況はフォローアップしていきたいと思います。ただ、その中で微に入り細に入りということはなかなか難しいので、そこは限度があると思います。

【佐藤委員】 私も少し地方公共団体の地方公共施設等総合管理計画にかかわる仕事をしているものですから、そちらとの関係で伺いたいのですが、今、今年度中に自治体のほうで公共施設等総合管理計画をつくられると思うのですけれども、その中にはもちろん長寿命化もありますけれども、集約化とか、利用の転換とか、こういったこともあると思うのですけれども、これは地方との関係でいくと国交省、今回の政策レビューはどのスコープまで、単に人材的な支援なのか、いわゆる老朽化対策なのか、あるいは集約化とか、そういうところまで視野に入れたものなのか、どのようなスコープでかかわってくる。

【小林参事官】 総合管理計画については、おっしゃるようにさまざまな取り組みが書かれていて、それが今年度中ということで、それを受けて公共団体で個別の施設計画をつくっていただくわけですけれども、老朽化もあり、ニーズに応じた集約、再編、多機能化というものもございますので、そういったものもやはり検討の対象になっていくというふうに私どもは思っています。

【佐藤委員】 確認ですけれども、どちらかという自治体から支援を頼まれたり、何かの要望があったときに、それに応えるという感じですか。それとも国交省のほうから、いや、これはこうしたほうがいいのかという、より積極的な関与をするというイメージでいいのでしょうか。

【小林参事官】 2面ございまして、国土交通省のほうからは、これは今別のところでご指摘をいただいて考えるのですが、集約、再編のためのガイドラインを特に生活系の都市公園とか、公営住宅とか下水道については出すようにというお話がございますので、そういったものはお出しして促すような取り組みをしたいと思いますし、地方公共団体のほうからいろいろな支援のご要請があれば、それにお応えするということをしたいと思います。

【山本委員】 時間ありますか。

【上山座長】 はい。どうぞ。

【山本委員】 1点だけなのですけれども、計画策定がK P Iになっているのですけれども、気になるのは、その計画を立てると、ほぼその財源が保証されたり、メンテナンス

水準を満たすということに自動的になるように、されようとされているんでしょうけれども、そこら辺のリンケージというか、そこら辺は、また今度の評価にされるのかもしれませんが、一番気になるのですけれども、わかればお教えいただければ。

【小林参事官】 点検をして、その結果いつ修繕をするかというのを計画に書き込んでいくわけですけれども、おっしゃるように一方で財政制約がございまして、一度に同時に多くのものをというふうにはなかなかいきませんので、そこは緊急度、優先度を決めて財政制約の中で対応するということになるのが現実的だと思っています。それによって公共サービスの水準をできるだけ下げないという努力はしていく必要があると思います。

【上山座長】 あと5分ありますので、どうぞ。

【田辺委員】 恐らくこれは地方公共団体の側からすると、国交省さんからの要請はかくかくしかじかあるのですけれども、あと現場で抱えている公共施設関係で言いますと、例えば農業用水とか、あと工業の用水等々みたいなものがあって、その辺を一緒に考えるを得ないと思うのですけれども、そこら辺のリンケージというのでしょうか、国交省の範囲ではないところとの関係というのはどうなっている。

【小林参事官】 国土交通省の所管ではない部分もありましたので説明をはぶきましたけれども、国土交通省も含めて政府全体としては長寿命化基本計画というものがあまして、農水省さんもその中に含まれています。したがって、農水省のほうは農水省のほうで自分たちの計画をつくり、それから、それを個別の施設計画に定めていく。それを私どもとほぼ同じ平成32年末ごろを目指してやっていただくということで動いていると承知しています。

【佐藤委員】 これ、次のテーマにもかかわるのかもしれないのですけれども、よく今話題になるというか、問題視されているのは、まさにメンテナンスとかやるにしても、更新・メンテナンスをやるにしても現場というか、建設業の人材不足というのがあったと思うのですけれども、例えば人材育成というときに、多分、ここでは自治体の人材育成というのはわかるのですけれども、現場、つまり、実際にメンテナンスをやる人たちとか、委託する業者とか、このあたりについてはどういがかかわりになっていると思えばよろしいですか。

【小林参事官】 まず、受託をされる業者の側の人材育成、これはなかなか行政のほうでやれる範囲は決まっているのですけれども、私どもとしては1つの施設の維持・修繕の発注では恐らくロットがすごく小さくて、受け切れる方もいらっしやらない。そのために

先ほども申し上げた幾つかの施設をまたがって出すような包括的な受託、委託というものも取り組んでいきたいと思ひますし、それから、できれば単年度ではなくて複数年度にまたがるような契約というものもこれからは進めていきたいと思ひています。それによって間接的にですけれども、業者のほうの人材の確保につながっていければと思ひています。

それからあと、今年度、建設業のほかにも参入したい人がたくさんいらっしやって、IT分野とか、そういった方々も含めていろいろな技術がうまく編み出せないかということでメンテナンス国民会議というのをやっているのですけれども、こういったものも立ち上げて産学官民、全力、皆さんで頑張るといふような雰囲気づくりをしていきたいと思ひます。

【加藤委員】 2点あります。地域間で目指すべき維持管理の水準が異なることがあり得ると思ひのですが、その妥当性を評価してほしいというのが1点目。それから、先行している他国、特にアメリカと比べたときに現在の日本がどういふ維持管理水準の位置にいて、今後の計画が他国の経験と比べて妥当なものかを比較してほしいというのが2点目です。

【小林参事官】 検討させていただきます。

【上山座長】 それは今後の作業で反映していただきたいと思ひます。

そろそろ時間がなくなってきましたので、各委員がおっしゃった内容は適宜集約しながら、今後の作業をやっていただきたいと思ひますが、社会資本ストックとは何かという定義を最初にきっちりやっていただきたいと思ひます。作業に濃淡はあってもいいと思ひのですが、自治体、国民目線から見ると自治体がやっている事業もやはり社会資本ストックだと思ひし、それからあと、他省庁にまたがるものもある程度は目配りしながら見ていただければいいと思ひます。というのは、国交省が多分、一番我が国で最も高度で集約したノウハウを持った集団なので、視野を広く社会資本ストック、目配りしつつ見ていただければと思ひます。

それで、この「戦略的」といふ言葉の意味も最初にはっきりしていただきたいのですが、日常業務で維持管理といふのはもともと各局の普通の仕事であるはずで、それが最近、非常に脚光を浴びている。お金がない、あるいは老朽化して大変だといふ現実はあるけれども、一方では今おっしゃったITの発達とか、あるいは民間企業からいろいろなマネジメントのノウハウが入って使えるようになっている。あるいは単に行政改革的な意味でもっと効率的にやろうとか、いろいろな意味が戦略的といふ言葉に入っている。なので、「従

来型」対「戦略的」は何が違うかの整理をする。つまり、従来型はこういう仕事をこういう組織がこれだけのお金と人を使ってやっていますという整理をし、それプラスアルファ、あるいはそれを変える形で戦略的に最近こんなことをやっているという、ハードルを上げた評価をぜひお願いしたい。

それからあと、維持管理というものも中身を分解していただきたいのですが、今、人手不足の話もありましたけれども、入り口の異常発見とか定期点検、パトロール、ここところが結構できない状態になってきている。何かを発見して工事をしたり、修繕するというのは比較的何とかなるけれども、状況把握、これが多分、第一段階。それから、多分、それと時系列的には同じですけども、第二段階で技術開発というのが以前よりも重要だと思う。これはフッ素を塗るとか、センサーを使うとかいろいろなことがある。人手不足対応も含めた技術開発、これが2つ目の仕事。3つ目が多分、優先順位をつけること。さっきおっしゃった作業をやるときは周辺もまとめて一緒にやるとか、単年度予算の枠組みを超えて、もう少しまとめて前倒しでやるとか。このあたりがマネジメントのイノベーションだと思う。これが3番目。これは作業戦略というのでしょうか、実行戦略というのか。

4番目が実際にやる作業の話だと思う。そこでは作業員の人手不足問題とか、安全問題とか、いろいろな話が入ってくる。そこも少しブレークダウンして現状評価をお願いしたい。最後にフォローアップというのが多分あって、それでPDCAがグルグル回っていく。そういうステップに分けて見ていただきたい。こういうのはどうしても今あるストックがどんな状態かという話と、それを修繕するために最先端技術の開発で頑張っています、という2つの話に行ってしまう。もう少し業務的に分解して評価作業をやっていただければいいと思います。ですが、総じて非常に充実した資料とデータを初回出していただいた。事務局と連携して大変にいい準備をしていただき、今日はどうもありがとうございました。

【小林参事官】 ありがとうございました。

【上山座長】 今後の作業もよろしくをお願いします。

【小林参事官】 よろしくをお願いします。

【上山座長】 それでは、次のテーマ、官民連携の推進について、お願いします。

【大澤官民連携政策課長】 それでは、官民連携政策課長の大澤と申します。よろしくお願いいいたします。資料2-4に基づきまして説明申し上げます。レビュー資料というパワーポイントの資料でございます。1ページ目でございますけれども、今、政府全体のPPP、PFIの取り組みはどうなっているかということをご説明いたしますと、まずアク

シヨンプランというのがございます。これは10年間の計画でございます、平成25年から34年まで12兆円規模で行うということで、その内訳が、1番目がコンセッション、これが2～3兆円。2つ目が収益施設の併設・活用、事業収入で費用を回収していくような形。それから、3つ目が公的不動産の有効活用など民間の提案を生かしたPPP。4点目がその他の事業類型ということで、いわゆるサービス購入型ですとか、典型的なものがここに入っているわけですが、複数施設の包括民間委託というようなことがございます。

次のページでございます。重点分野というのが26年6月16日に決定されてございまして、3年間、26年から28年の3年間、前倒して行うということでございます。重点分野として空港、水道、下水道、道路とございまして、事業の規模につきましては2～3兆円、これを10年間の目標を前倒しせよということでございます。事業件数の目標でございますが、空港を6件、水道6件、下水道6件、道路1件。国交省といたしましては、空港と下水道と道路ということでございます。

次のページをおめくりください。日本再興戦略2015でございます。これはいわゆる成長戦略と呼ばれているものでございますが、この中でいわゆるアクションプランのことを引きまして、しっかりとその事業規模の目標を達成していくのだというようなことを書かれているのが左側。右側のほうに少しコンセッションについていろいろな宿題事が書かれてございます。②のあたりを見ていただきますと、現在、10から12兆円の事業規模の見直しということが話し合われているところでございます。基本的には12兆円が上振れ修正されるという形で動いてございます。それから、分野としましては、先ほども重点分野とございましたが、それ以外に文教施設と公営住宅というようなことで分野を少し広げて検討するよというように書かれてございます。また、付帯事業の併設・活用、それから、公的不動産の活用というような、そういった枠組みのものについてもしっかりと取り組むよというように形でございます。最後のところに都市の競争力の向上ということで、官民連携のまちづくりというような形でも記載がございます。

次のページでございますが、こちらはいわゆる骨太の方針ということでございます。この中では、基本的にはアクションプラン、これを加速するのだというようなことが記述されておまして、資本のリサイクルというようなことですとか、コンセッション、公的不動産利活用、公共施設の集約化、複合利用、あるいは余剰地の売却、再投資といったような公的ストックの有効活用、包括的民間委託、あるいは上下水道など複数分野の一体的な

管理委託、多様なPPP/PFI手法の積極的推進の導入を進めて、民間ビジネスの機会を拡大するのだというようなことが書かれています。

また、優先検討という項目が書かれてございまして、これはいわゆる地方自治体、特に人口20万人以上とこれは書かれていますけれども、一定規模以上の民間の資金、ノウハウの活用が効率的・効果的な事業については多様なPPP/PFIの導入を優先的に検討するような仕組みを構築せよということで、これは内閣府が中心になりまして昨年、そういった指針というものをつくられて、今年度以降、各自治体に働きかけをして、それぞれこういったPPP/PFIの検討がなされるような環境づくりというのを推進してございます。

それから、下のほうの赤字で書かれているところでございますが、こちらは地域プラットフォームということが書かれています。全国的な体制整備を計画的に推進して、地域の産官学による連携強化、それから、優良事例、これを全国に普及する。あるいは地方公共団体、民間の能力の向上を図っていくというようなことが掲げられてございます。

以上、政府の取り組みを踏まえまして国交省の現在の取り組み状況につきまして次にご説明いたします。次のページをお開きください。まず、コンセッションの状況でございますが、先ほど空港6件、下水道6件、道路1件とございました。現在、しっかりとした形でレールに乗っているもの、空港3件ございます。仙台空港、関空・伊丹、高松空港とございます。仙台、関空については既に契約を締結しておりまして、運営開始の手続を進めているところでございます。高松につきましては、いわゆるマーケットサウンディング調査に入っているというような状況。下水道につきましては浜松市が実施方針をつくりまして、現在、選定に向けて手続を進めているところでございます。道路につきましては、愛知県道路公社、これは特区の仕組みを使いまして、現在、募集要綱を公表しております。事業者の選定手続に入っているところということでございます。

それから、枠で囲ったところ、下水道、先ほど浜松の説明をしましたがけれども、大阪市と奈良市、こちらではそれぞれの首長さんがコンセッションに向けた検討をするということをご公にして進めているというところでございます。

こういった現状の中でさらに進めていくための課題でございますけれども、その次のページ、アンケート調査を載せてございます。最初のアンケート調査でございますけれども、自治体の意識といいたし、PPPの推進について実際にアンケートをとりますと、これは25年10月時点のものなのでございますけれども、具体的な予定はないと答えたところが

過半を占めております。その下の段のところですが、大きなボトルネックとしてノウハウがないことということなのではございますけれども、自治体の意識なのではございますが、推進していないのはどうしてなのかという理由でございますが、「ノウハウがない」と答えたのが58%、「必要性を感じない」と答えたところが36%ということで、やはりまだまだPPP/PFIのいい事例をしっかりとつくっていく、そのことをどういった効果だとか、そういうことも含めて横へ展開していくということが必要なのかなということで、次のページでございますけれども、先ほど骨太方針に書かれておりました地域プラットフォームというのを内閣府さんと一緒になってつくっているのが真ん中の地方ブロックのプラットフォームということでございます。

こちらは8地域につきまして現在立ち上げを昨年末にいたしました。国交省は地方整備局というのがございますけれども、大体その整備局単位につくっていらっしゃると思います。そこでは産官学金のコアメンバーというのを大体40名ぐらい選んでおります。その会議をそれぞれ北海道、東北、関東、中部、近畿、中国、四国、九州、こういったところで開催いたしまして、そこにあるとおり産業界は32団体、自治体が153団体、学が20名、金融機関61行、これは地方の金融機関、学は地方のそれぞれの大学の先生になっていただいております。全国6カ所でセミナー、ここで優良事例を紹介するといったことをやったのですけれども、参加者は合計で約1,000名を少し超えたところでございます。

こういったことで横へ展開するための情報共有ということを地方ブロック、隣の町でやっているのはどういうものなのかということを知ってもらうということなのではございますけれども、そういうことをしっかりやっていくとともに、下のほうの県とか市の単位でプラットフォーム、これは実際の案件をつくっていくことを手助けするためのプラットフォームということで、そのものを実際に国の我々のほうから出掛けていって、いろいろな全国の情報を提供したりとかというようなことをやりたいと思っております。

その次のページは先ほどご説明しましたセミナーの開催状況でございます。その最後のページは、これは今年度からしっかりと本格的に指導しようと思っておりますけれども、自治体単位の案件を実際に発掘していく。まず、地域の課題をしっかりと把握いたしまして、やはりPPP/PFI、どうしても道具というような感じで捉えられているところが多いございまして、実際、地域の課題をしっかりと解決するプロダクトをしっかりとつくっていくということが重要なかなというような視点から、幾つかの例をそこに掲げておりますけれども

も、大阪府の公営住宅の建てかえの事例ですとか、宮崎駅の駅前の、これは県有地、市有地を活用したにぎわい空間の創出でございます。それから、神戸市の場合ですと下水道の余剰地を使いまして発電事業を誘致した例でございます。こういったものを使いながら、しっかりと進めてまいりたいと思います。先生方のご指導、よろしくお願いいたします。

【上山座長】 ありがとうございます。

では、どなたからでもどうぞ。

【佐藤委員】 私、内閣府のほうで、PFI推進委員会で委員をやっているものですから、そちらとの関係が気になるのですけれども、大体いただいた資料はあっちでも見ているものですから、これは国交省さん、あちはあっちでいろいろとやっているの、国交省さんはどういう観点からこの今回の官民連携について、例えば対象分野は国なのか、地方自治体の話もあるので、地方自治体のPPP/PFIのところまで手を伸ばしているのかということと、それから、PFI、いろいろと思いますので、混合型からコンセッションから公的不動産の管理とかもありますので、コンセッションが主眼だと思ったほうがいいのか、あるいはそうとは限らないのか。

仮に自治体という話になってくると、自治体でよくなかなかPFIが進まないねというのは、いろいろと理屈はあるのですけれども、もう一つ、彼らが今、指定管理者制度とかもあるので、ほかのPPPのやり方をとって、なかなかそれから、いわゆるPFIとか、コンセッションのほうに移行しにくいというのがあるというのはよく聞くので、話がPFIだけではなくてしまうので、どのあたりにこの今回のレビューのScopeがあるのかということとを少し説明いただければと思いますが。

【大澤官民連携政策課長】 官民連携といっても非常に幅広い概念でございまして、私ども今回考えたいと思いますのは、基本的には国交省の所管事業の範囲で考えたいということと、それからもちろんコンセッションに限らずに、先ほどの政府の、最初の1ページ目に(1)(2)(3)(4)とございます。今後、事業規模が見直されて上振れするという話がありましたけれども、やはりしっかりとしたPPPの形を地方のほうにもしっかりとやっていかなければいけないということで、いわゆる収益施設の併設・活用とか、公的不動産の有効活用といったような、自治体がこれからも取り組みやすいような、実際、自治体が未利用地で困っている空き家も出てきているような、課題としてあるものを解決していくためのツールとして地方創生型といいましょうか、そういうもので今我々の課にはいろいろな形で補助申請、我々調査費の支援をしておりますけれども、そういったもので

も感じ取られているような分野がやはり自治体のニーズかなと思っておりますけれども、基本的にはこのアクションプランの対象となっているPPP/PFIを対象としてレビューをしていただけたらなと思っております。

【上山座長】 この議論は、なかなか大変な話で、今日のこの27分では解決しない。そもそも、官民連携イコールいわゆる国交省がやっている今どきのPPP案件なのかということを、評価官室も含めて1回きっちり考えていただく必要がある。なぜそう申し上げるかという、関空民営化から始まって、最近はよく話題になっていますが、まだ評価できないのです。始まったばかりで。評価対象として必要なデータが存在しない。そういう意味で担当課が頑張っているかどうかという組織評価しかできない。私は国交省のいわゆるPPP案件、非常に数が限られますけれども、それだけに絞った場合は政策評価としては極めて狭過ぎると思います。

一方、官邸と一緒にPPPを推進するのが国交省の仕事だという意味で言えば、PPPの歴史というのは国交省よりもはるかに自治体のほうが長い。指定管理者制度に始まり、第1次PFIブームの時期に病院だとかいろいろな、自治体がお金がなかったということもあるのだけれども、ファイナンスを中心とするPFIブームが1回既にあった。それはもう既にいろいろな研究者もレポートを書いているし、データも豊富にあって、PFIがなぜ進まないのかという研究まで相当されている。なので、これをどうするかなんです。PPPをこれからどんどん進めるべき、それに役に立つ政策評価、レポートを出すということであれば、第1次PFIブームの自治体やった案件について分析をし、第1次で終わってしまっていて、何でその後がないのかというところを深く掘り下げるのが一番大事な仕事だと思う。なので、国交省が今やっているPPPについて、あれをやっています、これをやっていますというのを単に説明しても、私は政策評価にならないと思うのですが、ほかの先生方もこの分野は非常に詳しいのでぜひ。

【白山委員】 私も今、上山先生がおっしゃられたことで、これをどうやって政策評価しようかというところを悩んでおまして、特にこの地域プラットフォームと、それからあと、個別の案件形成のところのこの地域ブロックプラットフォーム、これはまだ今やり始めたところですよ。これから案件が形成されてくるので、これを政策レビューとして取り上げるというのはなかなか厳しいところがあります。まだ実績も出ておりませんし。

それから、プラットフォームに関する業務実施の業者が選定されていない地域があるなど、まだそういうレベル感の話なので、ここの部分は政策レビューになじまないなという

ことを非常に強く思ったところです。

それから、国土交通省がやっている、いわゆる空港案件とか、この辺のところもどこまで今現在でできるのか。コンセッションがまだ進展している状況というところなので、政策レビューをするというのは、かなり難しいなと思ったところです。

【上山座長】 一通りほかの委員の、このそもそも論にまつわご意見がある方、ほかにおられますか。

【山本委員】 これはしょうがない。しょうがないというわけではないのですけれども、これをやるには第三者の知見の活用というのは、我々の知見だけではまず無理ですね。だから、推進、政府がこれをやれと言っているんだから、この機会にこれをもっとプロモートしたいということの趣旨はわかるのですけれども、方法論的に言うとやっぱり難しいのはわかっているのですけれども、どこら辺に問題があって、うまくいったところはどうか。これはほんとうに効果が出るのかは別にして、とりあえず誠実にしたいということですから、それがいかんとは私は言いませんけれども。

【佐藤委員】 多分、2つの言い方があって、1つは上山座長がおっしゃっているようにPFIの効果は何なのかという検証をしたい。でも、それはまだ、ここで挙げられている事業って始まったばかりだし、なので、多分、過去のやつに振り返って見ないといけないということだと思いますし、効果はともかくとして、PFIとかPPPを進めることを是だと考えれば、どうやってこれからこの空港6件、あと2件足りませんし、水道だって全然足りないんで、さて、このあたりをどうするのだという話にはなるかもしれないのですが。

ただ、結局、議論は何がボトルネックなのでしょうねという話になってしまって、でも、それは何となくわかっているような、現場レベルでいけば地元の土建業者がもうからないから自治体がやりたがらないとか、地方債のほうが金利が安いしねとか何か、極めて制度的な話と何か政治的な話になっておしまいになると、評価としてどうかなという気にもなってくるし、何かちょっとどういう視点で、切り口で、スコープをどういうところに押さえていくのかということを確認にしないと、何かすごい一般論か、何か難しいよねで終わってしまうような気がするのですけれども。

【上山座長】 私はむしろ何かこれ、一般論に徹したほうがいいと思うんですね。内閣府とか官邸が言っている話も含めて、全体のごく一部をそのときにPPPと呼んで光を当てているだけという感じがあるんですね。地方自治法の体系のほうは公の施設、指定管理

者という流れでずっとやってきていて、こっちの国交省のほうの法体系と直接つながっていない、分断されているんですね。ざっくり言ってしまうと第1次PFIブームというのは建築プロジェクトが多かった。病院とか、学校とか、美術館とか。かつ、新設の話が多かったです。一方、最近のブームは土木の話が多い。空港とか国交省案件が多くて、自治体は持っていないものが多い。かつ、新設じゃなくて、日本は先進国だから既存のインフラの運営の民営化です。なので、ファイナンスの問題が出てこない。国債金利のほうがいから進まないといった議論もほとんど出てこない。

過去のPFIは自治体の建築物で、極めて厳しい財政危機だったからファイナンスのメリットがたまたまあった。今はおっしゃったとおり地方債の金利が安いから、あまりやる意味がない。だから、自治体のほうで言えば病院とか、美術館とかごく一部の施設の既存のものの改修と、あとオペレーションの指定管理ではなくてPFIで外へ出すみたいなのだけになってしまったと思う。あと、いわゆる国が持っているものに関して言うと大規模なインフラばかりで、新設がなければ、結局、空港とか一部の道路とか、ちょっと商業的な収入が期待できるようなごく一部のインフラだけになる。こういう現実を私はちゃんとオープンに誰か整理して出したらいいと思うんですね。日本の場合はインドとかメキシコみたいに空港、港湾の大型PPPはない。ないという現実を私はきっちり、はっきり出したほうがいいと思います。

【加藤委員】 そうなのかもしれないですが、スコープをもう少し広げてもいいのではないかという気がします。

いわゆるPFIではなくて、PPPという概念で捉えれば、現実には、国土交通省でもいろいろな取組みをこれまで支援してきておられるはずですよ。例えば、都市鉄道の運営は民間だけれども、鉄道駅周辺の都市計画は地方自治体が担当しており、両者が一緒にパートナーシップを組みながらやりましょうという議論などは、これに当たると思います。実際、コンパクトシティとかTODといった政策は話題になっているわけですから、これまで行われてきていることの中で、官民連携と呼べそうなものを幅広く含めて評価してもいいのではないのでしょうか。いわゆる「PFI」の枠組みで言えばあまり取組はないと指摘した上で、それに当たらないけれども広い意味での官民連携をやっているという評価をすればいいと思いました。

【上山座長】 運輸政策研究機構が、PPP/PFIのわりと包括的な研究レポートを出しています。あれは非常によくできていて、運輸のほうだけですけれども、我が国は明

治以来、PPPをものすごくやっている。

【加藤委員】　　そうですよ。

【上山座長】　　例えば私鉄が沿線開発してインフラをつくって。

【加藤委員】　　そのとおりです。

【上山座長】　　ということも含めて、かなり民の力が入っている。PPPは国鉄改革があり、JALの民営化がありという、そこから入る。最近は空港とか道路もありますというぐらいの位置づけです。建設のほうについても同じような作業をやっていけば、もう少しちゃんとした絵姿が出るのではないかと思う。さっき申し上げた自治体の、いわゆるファイナンスを中心とする建築物のPFIに関してどこまでカバーするのかというのは、私は何か前半のほうで全体像のところ少し触れておけばよくてという気がするので、今の加藤先生のご意見に私は賛成ですね。狭い意味のインフラのいわゆる最近話題のPPPというデータもないし、対象も少ないし、今後の見通しもかなり限界。

先進国ではかなり限界があるので、あまりそこをフューチャーするよりも、既にやることをやってきていると言うほうが良いと思うんですね。そして日本は、プライベートに任せ過ぎていて地方を伸ばすとか、鉄道とか、もっとパブリックがサポートしなくてはいけないという議論もする。先端的な議論はむしろそっちのほうに行っていると思う。だから、PPPをもっとやるべきという議論は非常にわかるけれども、それには制度改革を地方財政法とか、地方自治法の大改正をしないといけないので、国交省がそれを受けとめて自分たち頑張りますと言ってみても、私は何か出口がないような気がする。

【大澤官民連携政策課長】　　おっしゃるようにPPPを進めていくと言っても、実際にそういうものに地方がついてこなければいけませんので、これは国の部分もちろんありますけれども、どちらかという分野的には地方のほうが多くなるのではないかなと思っております。歴史は浅いのですけれども、うちの課もできて5年たちまして、5年間ずっと調査費をやって、そろそろ事業化が起きてきておりますので、その辺のところはレビューの中で実際ほんとうに役に立ってきているのかどうなのかということが検証できるのかなと思っていますとともに、これから増えていく分野といいますのは、今、まさにおっしゃられたまちづくりの関係が非常に大きくなっていくのかなと。実際、自治体の首長さんたちと話をしておりますも、一番の問題は雇用でございます。雇用を呼んでこようと思うとやっぱり、そういう町の中にぎわいをつくっていかなければいけない。これまで使ってきた公共施設を集約させながら、その中で出てきた知恵を有効に活用して、そこに新

しい地域の何か生まれてくるものをつくっていくような場所にしていくとか、そういうような試みが今、地方創生の流れの中で始まっております。

そういったものをこれからは力を入れてやっていかなければいけないのかなと思っております。まして、伝統的にはおっしゃるようにサービス購入型、これでやってまいりました。でも、サービス購入型はおっしゃるように、まさに金利差の問題でネックになっております。その辺も今回プラットフォームをやりまして、自治体の人とか、あるいは企業の人とかなり膝を交えて話し合うことができるようになりましたので、そういったボトルネックの問題点とか、これから向かうべきことというのがかなり明確に、地域性もかなり違うのが出てきております。そういったものをぜひ整理させていただきながら、今後、どういった分野でしっかりそういうPPPの活用を進めていくべきなのか。これもやってきたけれども、これはあまり今はないけれども、こういった形で展開していくべきではないのかというような今後の方向性につながっていくようなレビューにさせていただけたらと考えております。

【佐藤委員】 最初のテーマ、今日の最初の社会資本ストックの戦略的維持管理のこの官民連携って、ほんとうはつながっているはずで、維持するのはいいんですけども、更新するとき、まさに更新のときにお金がないのが今の自治体ですから、あと国もそうですよね。これ、2つは何か、果たしてばらばらに評価していいのかどうかって素朴な、公共施設等総合管理計画の中でもPFIとかPPP、使っていこうよという話がありますので、これ、どんなふうに、逆にレビューの間でどういうふうにこれ、横串を刺していくのかなというのはむしろ私は関心があるのですけれども。

【大澤官民連携政策課長】 どういうふうにやっていくのかは、私も、すみません、初めてなのでよくわからないですけれども、もちろん隣の課というか、同じ政策課の大政策課にございますので関連し合っていると思います。まさにストックの、どういう形で集約、再編していくのかということの中、まさにPPPの手法を取り入れて、できるだけコストダウンを図っていくという話と非常に密接に関連している部分はあると思っております。

【上山座長】 委員の多くは、いわゆる最近のPPP、国交省のPPPだとか地方創生というテーマに絞るべきではないという意見ですので、ここは評価官室を中心に根本的にもう1回見直すという作業をお願いしたいと思います。

【木村航空戦略課長】 航空局航空戦略課長の木村と申します。よろしく申し上げます。

それでは、資料に基づきまして、LCCの関係資料2-5についてご説明させていただきたいと思います。最初に、LCCの現状、それから、これまで航空局で講じてまいりました施策について簡単にご説明させていただきます。平成28年度政策レビュー「LCCの事業展開の促進」と書かれた資料をご覧いただきたいと思います。2枚めくっていただいて、LCCのビジネスモデルを3ページに書かせていただいています。低コスト、高頻度運航によって低運賃を実現する、このようなビジネスモデルで、世界的に航空分野でLCCは非常に伸びてきております。

その次の4ページでございますが、世界の主だったLCCの分布図を書かせていただいております。色のついたピンク色が大手航空会社の資本などが入っているようなLCCでございます、黄色が独立系でございます。パッと見ていただいてもわかるように、アジアでは大手の航空会社の系列が多く、欧米では独立系のLCCが伸びてきているというのが見て取れると思います。

次、6ページでございますけれども、LCCの成長に向けて今まで実施してきた施策を取りまとめております。先ほど申し上げました低コスト、低運賃、それから、高頻度を実現するための環境整備という観点から着陸料の引き下げ、空港の容量の拡大、それから、規制の見直し等です。近年のLCC事業の急拡大に伴い操縦士等の人材不足の問題が出てきておりまして、こういった点の操縦士対策等の取り組みを今までしてきております。

7ページ以降は、今申し上げました施策を簡単に書いております。7ページには成田、関空、中部におけるLCCの専用ターミナルについて整理しています。賃料を通常のターミナルよりかなり低く抑えるということで低コストの実現に寄与してございます。

8ページは規制の見直しでございます、各種規制を安全に影響のない範囲で緩和することによりまして、機材の回転効率を上げたり等、いろいろな維持運営コストを下げるということで進めております。

それから、9ページは着陸料の軽減措置でございます、右側の小型機に係る着陸料軽減措置と書いてありますけれども、国管理の空港におきましては、飛行機の大きさ、重さに応じて階段状に着陸料の料金が決まっております、このうちLCCのよく使う機材の категорияである100トン以下の部分につきまして深堀して引き下げを行ってきております。

さらに10ページは今年度から開始されました、これは主に国際線対応でございますけれども、地方に新たに国際線が就航する場合に地方と協調しまして国管理の空港の着陸料

を最大ゼロにするという措置を講じております。

11ページは操縦士不足でございます。日本のLCC3社の操縦士の平均の年齢構成については、特に60歳以降にかなりパイロットの人数が偏っておりまして、既に一部顕在化しておりますけれども、今後、操縦士不足が顕在化することでさまざまな手を打っております。

それから、13ページでございます。我が国へ乗り入れている国際線のLCCの状況でございます。9の国・地域から15の航空会社が就航しております。一番下のオーストラリア、ジェットスター航空でございますけれども、2007年の3月25日に我が国に初めてLCCとして就航しております。

次に、14ページが日本のLCCの会社の概要でございます。既に今、4社が就航しております。ANA系が2社、それから、JAL系が1社、それと外資系が1社。今年の夏からエアアジア・ジャパンが中部国際空港から就航する予定でございます。これができますと本邦LCCは5社目ということになります。

15ページはLCCの旅客数の推移でございます。上は国内線、下が国際線でございます。国内線につきましては2012年3月1日からピーチ・アビエーションが初めて就航いたしまして、表には2014年までしかございませんけれども、2015年は10%までシェアを伸ばしております。それから、国際線につきましては先ほど申し上げましたように2007年に初めてジェットスターが就航いたしまして、2014年で7.5%までシェアを伸ばしているということでございます。これは若干、今、精査をしておりまして、数字が変わる可能性がございます。変わりましたら、後ほどまたご提出させていただきたいと思っております。

16ページはLCCの就航が新たな航空需要を生み出しているという資料でございます。この赤い部分がLCCの就航により新たに増加した部分でございます。見て取れるように、オントップでそれまでの需要に乗っております。フルサービスキャリア、従来キャリアがLCCに移ったということにはなっていないというのが見て取れると思っております。

それから、17ページでございますけれども、これはLCCの就航の有無によって空港毎の旅客数の伸びが異なっていることを整理したものでありまして、上の30.2%というのはLCCが就航している空港につきましては、これだけ旅客数が伸びている。下のLCCが就航しない空港よりもかなり伸びがあるというものでございます。

18ページは、利用の詳細な分析でございます。年齢層、それから、利用頻度、目的

を整理したものでございます。年齢層につきましては20代が多いのですが、60代以上でもそれなりの利用割合があるということで、ほぼ全ての年齢層が満遍なく利用しており、目的については、観光目的が一番でございます。

それから、19ページでございますけれども、LCCを利用して、どういう効果があったかということなのですけれども、LCCがなかった場合の代替手段として、左側、21%が「移動していない」とあります。ここの部分がLCCができたことによって航空需要を増やした部分であると考えております。それから、右はLCCを利用して運賃が下がった分、何の支出を増やしたかというものでございまして、これは買い物、食事の額を増やしたという結果が出ておまして、新たな消費を喚起しているというものでございます。

最後、21ページでございますけれども、3月30日に明日の日本を支える観光ビジョン構想会議、これは総理主催で実施されていたものでございますけれども、この様な報告書を取りまとめております。その中で、2020年にインバウンドを4,000万人にするというような目標を掲げて施策を展開していくことになっております。具体的には、空港容量、特に地方の空港容量をもっと増やしていくべきではないかという、そういうような施策が重点施策として掲げられておまして、地方にLCCを就航させるためにさまざまな施策を講じていくということになっております。

最後、資料の頁を戻っていただきまして取り組み方針でございますけれども、評価の目的、必要性のところ、今申し上げましたように、明日の日本を支える観光ビジョンでインバウンドの更なる振興策として地方空港への就航を図っていくことが取り上げられておりますので、国際線を中心に今後ともLCCについて就航促進を図るようなことを先生方のアドバイスもいただきながら取り組んでいきたいと思っております。

以上でございます。

【上山座長】 ありがとうございました。

どうぞ。

【田辺委員】 1点だけ。これは平成24年に航空局さんのほうで自由化にかかわるレビューというのを展開したと思うのですけれども、そのとき、LCC、特に国内のほうはスタートしたばかりであり議論はされていなかったとは思いますが、全く触れられていないわけではなかったと思うのですが、今回、これは4年後に何でLCCというところにフォーカスを当てていくのか。それが先回のレビューとどういう視点の違いでもって攻めていこうとしているのかといったところをご説明いただければと思います。

【木村航空戦略課長】 前回のレビューとの関係は今後よく整理していきたいと思っているのですが、今回のレビューに至るきっかけといたしましては、特に国内線につきましては就航してから一定の年数がたって、10%ぐらいまでシェアが来ている。我々もいたしましても、第1弾として大体できることというのはもう既に実施したかなと考えております。先ほど申し上げましたように着陸料ですとか、専用ターミナルですとか、技術規制につきましても大体要望があったものについては対応してきたと考えているのですが、この後、第2弾としてLCC政策をさらに進めるべきではないか。先ほど申し上げましたように、特に国際のLCCを地方に就航させるというのが観光インバウンド対策でもかなり重要だと、そういう指摘もされておりますので、今、このタイミングで今までの施策を振り返って評価していただいて、今後どういう施策をとっていきべきかというのを考えるいいタイミングなのではないかということで挙げさせていただいております。

【佐藤委員】 そもそも論として、このLCCを普及させる狙いというのがちょっと、まあ、幾つかあるのでしょうけれども、あまりはっきりしていないなと思ったものですから、1つはもちろん、あり得るのはフルコストキャリアのほうと比べて競争力、安いわけですから、ある意味、国内市場における競争の促進というのでサービスの向上なり、料金のさらなる引き下げとか、そっちにつなげていくと競争戦略として捉えられているのか、あるいはそうではなくて、もう少し例えば地方創生という観点でいけば何か、全日空やJALからは見捨てられたというか、あまり行かない地方空港の活性化として、外からであれ、内からであれ、旅行客も含め、ビジネス客も含め、そういう地方空港の利用率の促進に通じた地方創生につなげていきたいと考えているのか、どういう立ち位置で、LCCはビジネスの1つなので、それは民間がいろいろな創意工夫をするのは別に構わないと思うのですが、国交省としてこれを普及させるということの、その政策目的というのは、一体、その競争政策にあるのか、地方創生的な、ぶっちゃけ地方空港の活用にあるのか、どういう位置づけだと思えばよろしいですか。

【木村航空戦略課長】 競争政策という観点も当然あるのですが、例えば国内線と言いますと羽田からはLCCは出ておりませんので、そういう点でいくと競争政策というよりも、例えばインバウンドなどで申し上げますと、先ほども申し上げましたように地方に外国人の方々、今、ゴールデンルートの空港で70%、東京ー大阪、つまり関空と成田、羽田で70%インバウンドのゲートウェイというふうになっておりまして、そこに入ってきたお客さんをLCCの国内線などを使って地方に持っていく。

あるいは先ほど申し上げましたように、国際線でもっと地方空港にLCCを入れるような、外国のLCCなどを入れるような施策を打つことによって、直接地方に入ってきてもらう、そういうような観点がどちらかと言えば強いのではないかと思います。競争の観点というのは当然あるのですけれども、競争というよりも国内のいろいろなネットワークを充実させて、しかも、それを低廉な料金で提供するという、そういうような視点というのはあると思いますけれども、そこはある程度国内線などにつきましては、すみ分けができています部分もありますので、必ずしもこの競争をさらに活性化させるということが第一の目的ということではないと思います。

【上山座長】 そのあたり最初のほうで間口は広く取りつつ、本質的に政策評価をするのはこのあたりだというのは最初のほうで規定されたらいいと思うんですね。LCCの事業展開の促進というタイトル自体が少し、やや昔の時代があった感じがある。「日本だけLCCがおくれている、我が国もやらねば」みたいな、昔の問題意識にのっっているところがある。もう少し客観的に見たらいい。日本の国土とGDPと人口と地理的環境に照らして、今ある国内線のLCCが先進国に普通よくある自由競争の空港政策、航空政策の状態のLCCのでき上がりと比べてどうかというのは1つ見ないといけない。そうすると、関空、成田を中心に就航している今の姿というのはかなり残念だということになると思うんですね。だけど、それは別に航空政策が間違っているわけではなくて、空港のキャパがないからしょうがないという、そんな感じの話ではないかと思う。

一方で、国際線については今おっしゃったとおり、まだ地方空港にインバウンドの余地がある。だから、もう少し伸ばせる、つまり国内の仕上りの客観的な評価と国際線についての今後の余地の評価ということになるのではないかな。いずれにせよ海外との比較というのはやっぱりマクロ的な数字とかも使ってやる必要がある。LCCが飛んでいるからオーケーとかという話ではなくて、あれだけのボリュームのものが、海外では産業として確立している。ところが、日本ではまだ別のものといいますか、特別なものになっていて、新幹線とかバスと正面から競争していない。だから、そういう状況は、私は空港戦略、空港、羽田、伊丹問題に由来する話であるけれども、やっぱりLCCが普及していないという国内状況に違いはないので、そういったあたりの客観的な総括を1回やった上で、さらに今後、具体的にできる分野というのは航空政策としては地方インバウンドだと。そういう議論に持っていったらいいのではないかと思う。

ただ、そうしたときも単に何か滑走路をもっとつくりますとかという話ではなくて、恐

らくC I Qの問題とか、ホテル、観光バスが足りないとか、空港まではいいのだけれども、空港から先のほうがむしろ問題で、それをどうするのとか。多分、海外のL C Cのオペレータが日本についてどういうふうに見ているのかとか、あるいは日本で中国人の観光客のバスのオペレータがどの辺に限界を感じているのかとか、ある意味でインバウンド戦略みたいな地に足がついたところから組み立てていかないと、単に飛行機を飛ばしても、陸の横持ちのほう動かないからやっぱりだめだよという話になる。

【木村航空戦略課長】 今、先生にご指摘いただいた点は、21ページ、あまり触れなかったのですが、これからいろいろご指導もいただきながら議論をしていきたいと思っております。容量を増やすというのは、今、既に那覇空港や福岡空港で取り組んでおります。それは別にL C Cのためだけというわけではなくて、容量の限界が来ているからということなのです。

それ以外にハード的な対応をするという発想、実はあまりございませんで、むしろ、今ある地方空港、かなりの数ございますので、それをもっと活用するためにストックの有効活用という観点から、今、お話がございましたC I Qの話ですとか、グランドハンドリングの体制がなくて、地方の空港に国際線が入ってこれないという状況もございますので、そういうところや、今、例えば空港ごとに車両や、トーイングカー等の資格を定めて登録していますけれども、そういうのがもっと緩和できないか等、それから空港からのアクセスや、着陸料の話等もございますけれども、そういう点をよく今後戦略的に議論していきたいと思っております。

【加藤委員】 L C Cが長距離交通市場に与える影響をほかの交通機関の影響も考慮しながら評価してほしいと思いました。たとえば、フランスの高速鉄道T G VがOuigoという低廉サービスを提供し始めたという話を聞きました。これは明らかにL C Cの影響だと思うのですが、日本の新幹線ではまだそうはなっていないわけです。料金を含めて、ほかの交通機関がL C Cの営業によってどういう影響を受けたのかというのを他国との比較も含めてやっておくというのは悪くないと思いました。

【上山座長】 これはさっきから、ちらほら出ているのですが、佐藤さんもおっしゃった話と今の加藤さんの話もそうなのだけれども、このL C Cが何がいいのかというところですよ。そこの整理はやっぱり必要だと思うんですね。ないものが、ついに日本にも来ました、よかったねという感じは困る。海外で見ると今まで旅しなかった人が旅ができるようになった。所得の問題とか、時間がないとか、いろいろな問題で旅ができな

った人が旅をするようになった。これはある意味で基本的人権の拡充。

【加藤委員】 交通権ですね。

【上山座長】 交通権が満たされたと。これはとてもハッピーなことではないか。そこが海外における原点。日本の場合、空港キャパの問題から残念ながらできていない。外国人の目線で見ると、日本のLCCのオペレータに実はレガシーの資本が入っている。これは何だという感じなわけですよ。一方、鉄道のほうは非常に高い運賃で、かつ極めて効率的な運送を行っていて微動だにしない。ということはLCCインパクトというのは、日本では一部の地域で一部の人たちしか享受できていないのではないかと。別に誰かが悪いわけでも何でもないのだけれども、日本の現実。アメリカやヨーロッパほどは、そうはなっていないわけですね。

だから、各国で制度的なこととか、いろいろな事情があってLCCはそれなりの発展形態を遂げている。それは違った動物なのだというあたりの整理はやっぱり必要だと思う。日本でインバウンドイコールLCCというふうにほんとうに考える必要があるかということもやっぱり重要で、普通のレガシーが運賃を下げたら地方空港に全日空やJALがインバウンドを運んできて別におかしくないわけです。それは必ずしもLCCという形態でなければいけないのかということもやっぱり考えるべきで、地方空港の再生、あるいは地方創生ということはイコールほんとうに単にLCCなのかという、そういう視点も要ると思う。

もちろん、インバウンドLCCは非常に重要だし、評価テーマとして、私はフォーカスする領域としてはいいと思いますけれども、何となく今やっている政策をバックアップして宣伝するような感じの政策評価レポートになってはいけない。交通権という根っこのところ、あるいは海外の方が日本に来てもらう、そういう広い意味でのトラフィックが安くてたくさん行われる。それが善である。その手段がLCC、入り口がLCCであるというように少し高い次元からの入り方をぜひお願いしたい。

【木村航空戦略課長】 はい。

【上山座長】 よろしいですか。それでは、どうもありがとうございました。

次のテーマ、MICEに移りたいと思います。

【田中MICE推進担当参事官】 観光庁MICE室の田中と申します。どうぞよろしくお願いたします。それでは、まず、MICEにつきましての政策レビューの取り組み方針ということで簡単に最初説明させていただきます。概要としましては、国際会議等を

開催することが経済波及効果ですとかビジネスイノベーションの創出、それから、都市のブランディング力の向上ということでメリットがありますので、国際会議等の開催誘致の施策につきまして、今回、評価をするということを考えております。必要性としまして、世界全体で年々国際会議の開催件数、増加しているのですけれども、特にアジアの開催が最近非常に伸びているという中で、アジアの競争激化の中で日本は一層、国際競争力を強化していかないといけないということでして、今回、評価を行うことによりまして、今後の国際会議誘致力の向上に貢献するということを考えております。

評価の視点としましては、まず、政府の目標としまして日本再興戦略、この中で2030年にはアジアナンバーワンの国際会議開催国としての不動の地位を築くという目標を掲げております。これにつきまして、2013年に有識者の委員会でMICE国際競争力強化委員会というところで今後のMICEの誘致力強化に向けての必要な施策を取りまとめておりまして、ここにありますような4つのテーマというものを提言しております。これは後ほど詳細にご説明いたしますが、これにつきまして政策を展開してきておりますので、この4つのテーマに基づく施策について評価するということを考えております。具体的な手法としましては、まず、国際会議協会——ICCAと言っておりますが、ここの統計を利用して日本ですとか周辺国の国際会議開催件数を検証して国際的に比較をしてみる。それから、先ほど申し上げましたMICE国際競争力強化委員会の取りまとめに出ております施策について、いろいろな観点から分析をするということを考えております。

検討の状況としましては、いろいろな関係者へのヒアリング、過去にもやっているものがございますし、これからやるものもございますので、それを使うということを考えております。また、第三者の知見の活用としまして、このMICE国際競争力強化委員会、これは提言を出した2013年の8月以降は開催をしておりませんが、これをもう一度開催いたしまして、2013年以降の施策について有識者のご意見もいただいて活用していきたいと考えております。

それでは、パワーポイントのほうの資料でMICEの全体的な中身についてご説明をさせていただきます。冒頭のほうにはMICEの意義ですとか最近の状況というものが書いてありますが、こちらは時間の限りもありますので簡単に要点のみにいたします。8枚目のグラフ、国際会議の開催トレンドというものがございます。これをごらんいただきますと、国際会議の開催自体は世界で伸びております。その中でアジアが非常に伸びているということで、その次の9ページ目の資料をごらんください。アジア・大洋州の国際会議件

数が書いております。日本と中国が今ナンバーワンを争っているという状況でございます、それから、韓国ですとかシンガポール、オーストラリアといったところも非常に伸びてきているという中で、アジアの中では日本のシェアがだんだん落ちてきているという状況でございます。こういったところで国際競争力をさらに強化しないといけないということで、MICE国際競争力強化委員会というものを立ち上げております。

少し先に進みまして14ページ目のところにこのMICE国際競争力強化委員会について書いてございます。ここがございますように、目的としましてMICEの国際競争力を強化するために必要な施策をこちらでお話をさせていただくということになっておりまして、現状分析、それから、戦略・取り組みのあり方というものを踏まえて今後の施策について提言をいただいております。メンバーは、こちらにありますようにMICEにかかわる業界の関係者、自治体の関係者、それから、有識者の方からなっている委員会でございます。

ここで出されました提言というのがその次の15ページ目でございます。MICEにかかわる関係者に対して6つの提言というものを出しております。海外を意識したグローバルスタンダードの行動をすること、戦略的視点を持ったマーケティングの実施、関係者と連携してチーム一体となって活動を行う。それから、顧客視点に立ったビジネス、あるいは人材育成強化ですとかMICEの戦略的活用ということで、こうした提言につきましてはMICEにかかわる関係者それぞれ何をすべきかというところも出してあります。

このうちの国が支援すべき部分、これにつきましてはその次の16ページに国がやるべきテーマを4つ出してあります。都市の競争力強化、MICEプレイヤーの強化、チームジャパンの体制、そして国の戦略実現ツールとしてのMICE活用ということで、この2013年以降のMICEの施策はこの4つのテーマに基づいたものとなっております。

その次、少しめくっていただきまして18ページ目でございますのが、現在、この取りまとめが出て以降の国がやっておりますMICE施策の概要でございます。これについて、もう少しご説明をいたしますので、次のページをおめくりください。19ページ目、こちらはグローバルMICE都市の育成とございます。これは都市の競争力強化ということで、平成25年度以降、大規模なMICEを開催できる都市、あるいは中規模の会議を開催できる都市、こういったところに絞り込みましてアドバイザーを派遣して、各都市の戦略策定ですとかブランディング、そういったところのアドバイスをするという事業をやってきてあります。これがまず事業の1つでございます。

その次の20ページ目でございますが、これは都市の誘致力の強化としましてユニーク

ベニューの開発・利用促進というものをやっております。ユニークベニューというのは日本ではまだあまりなじみがないのですけれども、国際会議を開催したときのレセプションなどを海外ではよく博物館、美術館など変わった場所で開催するというので、都市の誘致力の向上のためには必要なものでございまして、これを普及促進させるということで国のほうではモデル事業を実施したり、それから、ベストプラクティスをつくったりということをやっております。

それから、その次の21ページ目でございます。これはMICEのプレイヤーの強化策ということでございます。これはまだ非常に課題が多い分野でございまして、例えば国際会議を誘致する場合は日本側のホストとなる大学の先生の取り組みというもの非常に大事になります。これに関して、こちらにあるのは昨年度の調査事業でアンケートをとったもので、大学の先生に対して国際会議を誘致する場合に何がネックになっているかというのを聞いているものでございますが、やはり人員不足、資金不足、赤字リスク、こういった点が課題になっているということが明らかになってございまして、これがまだまだ今後改善が必要という部分でございまして。

22ページ目は人材育成でございます。こちらにつきましては、海外では大学でMICEに関する管理運営のノウハウを習得するコースというものが設けられているのですが、日本ではまだこういった分野はあまり取り組みがなされておらず、日本の場合は観光庁ですとかJNTOがMICEの人材育成のためのセミナーを開催するというのをしております。

次の23ページ目でございますが、こちらはMICEアンバサダーのプログラムの導入というものでございます。MICEアンバサダーにつきましては、これは大学の先生、非常にご多忙ということのほか、また予算もあまり確保できていないという中で国際会議を少しでも誘致しやすい環境を整備するというので、国際会議誘致の中心になるような先生にアンバサダーになっていただきまして、会議開催のための資料作成ですとか、根回しのための旅費の補助ですとか、そういったところの支援をさせていただいているものでございます。

その次のページはチームジャパンの体制構築ということで、こちらは国際会議を誘致する場合に関係省庁と連携しまして招請レターのようなものを出している事例を出しております。これ以外に例えば国際会議を誘致するために国際会議本部のほうのボードメンバーを集めてレセプションをやる、こういったものを在外公館と連携するといったようなこと

も実施してきております。

こうしたことが施策の主なものでございまして、これについて次のページ、施策の評価指標案というところがございますが、これらの指標について政策評価の中で評価をしていくということで考えております。アドバイザーの評価ですとか、MICE関係団体のアンケート、研究者へのアンケート、こういったものですか、それから、国際比較を通じて日本の状況がどのようになっているかというあたりを評価するというので今のところ考えております。

以上でございます。

【上山座長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【佐藤委員】 まず、入り口からのそもそも論になるのですけれども、こういうMICEというか、国際会議の誘致、それは私も実は来年学会をやるのですけれども、国際学会を。それぞれの大学なり、それぞれの企業がまずは自助努力でやるものですよね。いや、そうではない、これは国がやらなければいけないのだという積極的な理由というのは一体どこにあるんだろう。例えばそれによってインバウンドとおっしゃると、でも、それはいいのですけれども、でも、別に学会は、本来は学会のために来るのであって、観光目的だけで来られては困るので、ちゃんとセッションには来てもらわないと、こちらとしても呼んだ甲斐がないので、観光が目的ですと言われてしまうと会議をやっている側としては、主催者としては立つ瀬がないということになってしまいますので、何かどこに目的があるんだろうということと、なぜこれを国がやらなければいけないのだろうかということ。

それから、例えばもしインバウンドと考えるのであれば、例えば今であれば福島であるとか、あるいは広島であるとか、ある特定の都市をターゲットにして、世界に対してその認知をもっと高めてもらうとか、やっぱり何かそういう戦略があれば、それは国としてやるべきものがあると思うのですけれども、どこもかしこもということであるとちょっと、何か国としての戦略性に欠けるかなという気もしたのですけれども、入り口論で申しわけないので。

【田中MICE推進担当参事官】 いえ。すみません、冒頭の部分を少し飛ばしてしましまして申しわけございません。MICE、国際学会、国際会議が中心になりますが、インバウンドのうちの商用旅行部分というふうに考えていただければよろしいかと思います。商用で来られる方で、その中の主なものとして国際会議がございまして、広い意味では展

示会ですとか、それから、企業の研修、企業ミーティング、こういったものもMICEの概念に入ってきますが、観光客というわけではなくてビジネス目的で日本に来ていただく方ということになります。なぜこれを国がやるかということですが、資料の中の4ページ目のところに一般観光と国際観光の違いというものを表で出しております。ここにありますのは、経済効果の部分メインでございますが、特にここの支出傾向のところをごらんいただきますと、一般観光と同様にももちろん宿泊、交通、飲食という部分の支出があるのですけれども、これ以外に主催者の経費というものもございます、まず経済効果というものがあるということになります。

それから、5ページ目でございますが、今ご説明しました経済効果のほかに、世界のトップクラスの方を呼び込むことによってビジネス機会ですとか、イノベーション創出というものが出てくる。特に例えば地元のそれぞれいろいろな産業があるかと思いますが、そこに密着したような形でMICEが呼び込めれば、地元のそういったイノベーション効果といったところにもつながるといことがございますし、それから、都市の競争力、ブランド力向上というところで効果が出てくるといったところで、インバウンドの中で一般観光でない商用の部分にも焦点を当てて国が取り組むべきということで考えております。

それから、2番目に特定の都市に絞ってやればいいのかということでございますが、これにつきましては、まさにおっしゃるとおりでして日本全国どこでもというわけには必ずしもいかないかと思っております。7ページ目を開いていただきますと、日本は世界で国際会議の開催件数としては7番目ということになるのですけれども……。

【上山座長】 すみません、時間がないので、次、どうするかだけ教えてください。

【田中MICE推進担当参事官】 はい。小さなところまでどこでもというわけではなく、競争力があるようなところに特に力を入れて施策を展開しているということにしております。

【佐藤委員】 確認だけなのですが、5ページのところの、じゃあ、これが今回の評価の視点だと思ってよろしいですか。まず、1は経済効果があったかどうか。いや。それで、2番目がまさにビジネス機会の創出、恐らく海外には行けないような日本の中小企業とかも含めて、何かビジネス機会の拡充になったのか、これらの評価軸だと思えばよろしいですか。

【田中MICE推進担当参事官】 アウトカムとしては、国際会議の開催件数というところが一番の政府のゴールにありますので、まずはそこに結びついているかどうかという

ところかと思っております。

【上山座長】 どうぞ。

【工藤委員】 初期にこの観光庁関係、インバウンド、ずっと私は独法のと時から評価をやっているのですが若干疑問なのは、今回、テーマ名はM I C Eなんですよ。ただし、この今日つくっていただいたレビューの取り組み方針全体を拝見して、それから、お話も伺っていると、国際会議の誘致だけなんです。それで、これはレビューとしてM I C Eをやるのであれば、当然、ほかの3つについてもバランスよくやらないと、ほんとうはおかしいので、こここのところ、基本的にどういうふう考えられてこれがレビューになっているのかという、そもそも論を一言で結構なのですが教えてください。もしも国際会議だけをやるのであれば、これはM I C Eとは若干違う話になってしまうので、そのところは、私、懸念をしますので、どうされたいのか確認をお願いしたいと思います。

【田中M I C E推進担当参事官】 M I C Eは4つの要素があるので、ほんとうは全体的にやるべきというものなのですけれども、データがなかなかそろっていない部分がありまして、どうしても今まで（C）の国際会議に偏っておりましたが、最近、ここ一、二年ですけれども、インセンティブとミーティングの部分にもようやく手を広げられるようになってきたという状況です。（E）の展示会につきましては、こちらは経産省のほうになりまして、観光庁のほうでは経産省と連携するという範囲での取り組みになっております。

【工藤委員】 すみません、もう1回確認ですが、そうすると今回はM I C E誘致とは言っても、国際会議誘致だけを政策レビューで扱いたいということなののでしょうか。つまり、若干気になるのは、そういう意味で例えばインセンティブは多分まだ、J N T Oの時代からずっとかなりデータをそろえているはずで、要するに今回の政策レビューは何なのかといったときに、これは国際会議の誘致の政策レビューをしたいのでしょうか。ただ、そうなるとうんとうに政策レビューと言えるのかというのは若干気になるので、そのところはやっぱり少し整理していただきたいのですが、それはどうなののでしょうか。

【上山座長】 これはほかの委員も皆さんご意見があると思うので、まず委員の側だけ言いたいことを全部言って、それから、これは多分、P P Pと同じような整理をやる必要があると思います。どうですか、皆さん。評価対象は何なのだという根本的な議論ですね。

私は、単数の個々の会議の成功、失敗という話と日本全体、各地、年間のM I C E Sとか、M I C Eの束の評価をするのと目線が2つあると思う。それで、よりよいM I C Eの誘致のための具体的な方法みたいところに出口を求めるのだったら、マクロのもの

を見ていてもしようがなく、個々の会議の誘致において、そのオペレータとか、自治体とか、J N T Oとか、国がどういう連携プレーを広告、宣伝のレベルからネゴシエーション、最後のアフターフォローまでやったのかという業務評価みたいなものをやらないと実のある次のアクションが出てこない。もっと言うと、顧客満足度調査、苦情のチェックとか、経営コンサルみたいな、仕事になってしまう気がする。

かといって、ぼんやりM I C E全体どうなっているんですかという教科書みたいな話になってしまう。日本でもようやくM I C Eが増えてきました、よかったねみたいな話です。次、何をやればいいのか全然わからない。何となく韓国、中国に負けているから頑張らましようというふわっとした話で終わって、茫漠として役に立たない。つまり業務改善レポートを書くわけでもないし、教科書を書くわけでもない。じゃあ、間で何をやるのだというところだと思うのですけれども、これはよく議論しないとイケない。論点として1つは、ただの会議ではなくてやっぱりM I C E化しましょうよということがある。ただの会議をやっても誘致できない。経済効果も小さい。だから、個々の会議をM I C E化したほうがよい。そういうことは多分、証明したほうがいいし、ある程度事例で検証できるのではないかな。

それからもう一つは、1つ1つのM I C Eの誘致した例、失敗した例というのを見ていくと、業務プロセスに問題があるのではないかなみたいな反省。これはあり得るのかもしれない。ただ、政策評価という看板にはあうかよくわからない。それからあと、マクロでざっと見たとき、この10年間のオールジャパンのM I C Eのトータルの何か学会別とか、分野別とか、地域別とかいろいろデータを切りまくると傾向的には何か女性の多い会議は日本はどんどん取れなくなっているとか、あるいは何か医療とか、科学とか、そっち系がどんどん減っているとか、マクロに徹すればデータから見えるかもしれない。けれども、政策評価でそういうのをやるんですか、という疑問もある。それからあと、最も政策評価らしいのは国と自治体とJ N T Oと、あと自治体の外郭団体が多いけれども、この国際会議場のオペレータ、それとあと民間企業、これらが連携して、トータルとして会議に来る側の人たちに対してベストな体制で仕事ができますかという、体制の評価みたいなものですね。これはあるのかもしれない。

でも、どれをやるかは、目的に合わせてやらないと絞り込めない。どれもそれなりにやる価値はあると思うけれども全部やるわけにいかないし、さっきのL C Cの場合は何だかんだ言いながらも地方へのインバウンド、地方創生のような出口が航空局にあって、まあ、

そうかな、いいんじゃないでしょうかという感じになったのだけれども、このMICEの場合、どうなのだろうと。地方創生なのか、それともただの会議ではだめで、もっとMICE化しないとだめよということを言いたいのか、あるいは国が中心になって自治体のお尻を叩きたいのか、データで見て日本は負けている、大変だということを全国関係者に向けて注意喚起をしたいのか、何を特にされたいですかというあたりを、評価官室も一緒になって議論していただきたい。

【田中MICE推進担当参事官】 今、お話しいただいた中では、国、自治体、JNTO、会議場、こういう関係者トータルの体制がどうかという部分だと思っております、このMICE国際競争力強化委員会も、こういったところを改善するための施策ということで4つのテーマとか、そういうものを出しているというものなので、ここの部分に焦点を当てるのかと思っております。

ただ、その場合に恐らく2つの側面がありまして、個々の会議の誘致力の強化という部分と、それから、例えば受け入れ地側の体制強化ですか、個別の国際会議の誘致なのか、それとも全体的なMICE誘致体制、例えば組織の強化とか予算とか、そういった全体の部分、そういったもののどちらに焦点を当てるかというところがもう一つ、もしかしたら議論があるかと思っておりますので、お話の中に1つありました個別の会議の成功、失敗を詳細に分析してみたいなところになりますと、ここは国なりJNTOなりが関与できる部分以外にはみ出しているものが相当ありまして、そういうところはもしかしたら政策評価でやるのは難しいのかなという感じがしております、どちらかというところ関係者連携の体制というところで、国でやっているのは例えばグローバルMICE都市ということで、いろいろある自治体の中で12を絞り込んで、そこを強化しているのですけれども、そういった強化策がきちんと効果に結びついているかとか、そういった部分の評価になるのではないかと思っております。

【上山座長】 最後おっしゃったところは、必ずしもそうではないと思うんですね。結果としてMICEが前に進まないという意味がないので、自治体の例えば仕事の仕方に大きな問題があるのだとか、あるいはオペレータと自治体のコミュニケーションのところが大変だとか、そういったような実際のボトルネックを洗い出して、政策評価の中で書くこと自体は問題はないと思う。実際にそのアクションを国交省が責任を持ってとれますかというところと取れないことはいっぱいあるけれども、問題提起自体はしてもいいと思いますね。

おっしゃったようなことであれば、国とJNTOと自治体とオペレータと、あと実際、

会議に来ている海外の学会の人たちとか、参加者とか、それぞれのいろいろな意見を集めるみたいな作業が多分原点の作業になって、実態把握みたいところが結構大事ではないかと思うんですね。だから、やっぱり個々のMICE、日本に来る会議を全部ヒアリングできないけれども、代表的なものを幾つかピックアップして関係者が実際いろいろな反省もあるし、要望もあるので、それを聞いて、特に国交省に対する要望とか、JNTOに対する願望とか、その辺をたくさん拾い上げてくるというふうな感じになるのではないでしょうかね。

【佐藤委員】 少し気になるのは、誘致することが自己目的化してもしようがなく、誘致した結果何が、だから、さっき顧客満足度というのが出ましたけれども、やっぱりやってみたけれども、あまり評価が高くなければリピーターになってくれませんか。だから、やっぱり長い目で見て何回も日本で国際会議を開きたいと思われるような、そういう評価を世界に対して持ってもらえるようにするというのであれば、単に誘致することを一生懸命頑張るのではなくて、会議を成功させること、それは来てくれた方々にちゃんと満足いただくことと彼らの所定の目的を達成することと、それも含めた上での評価なのだと思うのですが、何か今のままだと単に一生懸命誘致しました、その後は知りませんになってしまうので、でも、それだとリピーターにならないですね。

【上山座長】 今のは2つあって、つまり、会議を誘致しました。地元でMICEという意味ではいろいろな経済的なインパクトがあるわけですね。小学生が外人を見て驚いた。僕も英語を勉強してみようみたいな、一番小さな効果はそうだけれども、そういうのも含めて非常に大きなインパクトがいろいろあるというのを多面的に評価する。それから、来た人が日本はよかった、ぜひまた何年か後で日本に来たいと思うという両方あると思うのですが、そのあたりの評価も非常に重要でしょうね。誘致する側の反省もちゃんと聞く。来た人たちのステークホルダーもかなり幅広くとって聞く。

意外と自治体がそんなに来てほしいと思っていないというふうな現実も私はたくさん見ているのですが、英語ができないから嫌だとか、道路が混むから嫌だとか、その辺も結構ボトルネックではないでしょうか。首長とか幹部はぜひ誘致とか言っているのだけれども、現地、現場になるとママさんコーラス大会で会場は十分埋まっているので国際会議、国際学会とか呼ばなくていいですか、そういった本音もちゃんと洗い出したほうがいいと思うんです。だから、やっぱりMICEの意味とは、MICEって非常に重要なのだ、インバウンドと同じぐらい一般用語としてとても大事なものだということを何か啓蒙すると

いう作業も必要なのではないかと思えますけれども、名前が英語4文字というのは売れない理由ではないかと思うのですけれども、それも含めて反省が要るのではないかと思えますが。

よろしいでしょうか。では、ここも評価官室ともう少し議論していただければ、多分、整理できるような気がしますので話してください。どうもありがとうございました。

4つテーマ、一応、終わりましたけれども、委員の皆さん、全体を通じて思うこととか、今後の作業の進め方について何かご意見ありますか。私としてはやっぱり章立てですよね。報告書の章立てみたいなものを早く局と評価官室でつくっていただいて、それで個別指導の先生方とそれについて相談していただくというのが多分、何をするのかということに関する整理が早くできる方法だと思いますので、報告書の評価対象と、それとロジックの流れといいますか章立て、これはこれを中心に省内で議論いただきたいと思えます。

それでは、一応、この議題は終わりましたので、事務局のほうで3その他について、ご説明をお願いします。

【竹田政策評価企画官】 上山先生、ありがとうございました。

では、続きまして、3その他に移らせていただきます。資料3をごらんいただきたいと思えます。では、説明をお願いします。

【佐藤評価第三係長】 それでは、近年の総務省のチェックアップ関係の動向について簡単にご報告させていただきます。資料3-1をごらんください。昨年度、平成27年度になりますが、総務省の政策評価審議会におきまして全省庁統一的に実施しております目標管理型の政策評価、これは国交省で言うチェックアップのことでございますけれども、その改善方策につきましてワーキンググループにおいて検討を行っておりまして、本年2月に、資料の真ん中あたりのところになりますが、改善方策といたしまして①モニタリングの活用・評価対象の見直し、②目標等を設定するまでのプロセスの明確化、③測定指標の定量化等の3つの改善方策が取りまとめられたところでございます。

資料3-2がその実物になっております。国交省におきましては、従来よりチェックアップの評価は2年に一度にしているところでありまして、また、業績指標の設定の考え方等については評価書にも明示しておりますし、また、全ての業績指標については定量化したものを使用しているといった対応を行っているところでございます。なお、平成28年度についても総務省におきまして引き続き各省庁の評価の実例を踏まえた目標管理型の政策評価の改善方策の検討を行うということでございますので、国交省といたしましては、

その行方を注視し、必要に応じて対応してまいりたいと思います。

以上でございます。

【竹田政策評価企画官】 それでは、議事につきましては以上でございます。それでは、本日は長時間にわたりまして熱心なご意見、それから、ご指導を賜りましてまことにありがとうございます。以上をもちまして、第38回国土交通省政策評価会は終了ということにさせていただきます。

最後に事務局から連絡事項ということで、政策レビューの4テーマにつきましてご担当をご希望されるテーマにつきまして、希望調査票にご記入をいただきまして担当が集めに参りますので、よろしく願いいたします。希望を把握した上で、上山座長と相談させていただいて、担当を決めさせていただき改めてご連絡をさせていただきます。

また、本日の議事録について確認のため、後日、議事録の案を送付させていただきますので、発言内容の確認をよろしく願いいたします。また、本日の資料、量も多くかさばりますので、もしご都合が悪いようでしたら、そのまま机の上に置いていただければ、事務局から郵送させていただきます。

事務局からの連絡は以上でございます。本日は、まことにありがとうございました。