

## 第53回国土交通省政策評価会

令和4年6月2日

【大江政策評価企画官】 それでは、定刻になりましたので、ただいまから第53回国土交通省政策評価会を開催いたします。

私は、事務局を務めております政策評価企画官の大江と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、開催に当たりまして、小原政策統括官から一言御挨拶を申し上げます。

【小原政策統括官】 本日は大変御多忙のところ、第53回国土交通省政策評価会、御出席賜りまして誠にありがとうございます。

委員の皆様には、今年度も引き続きまして、国土交通省の政策評価委員として御指導を賜るようお願い申し上げているところでございます。改めてよろしくお願い申し上げます。

昨年度も、一昨年度に引き続きましてコロナ禍の中ということでありまして、様々制約がございました。本日もハイブリッドになっております。こういった中で、1年間にわたりまして、委員の皆様方からの的確な御指導をいただきました。i-Constructionの推進をはじめといたします4テーマの政策レビューを適切に実施することができました。よりよい評価書を作成することができたのではないかと、公表することができたのではないかと自負をいたしておるところでございます。

本日は今年度レビュー実施予定をいたしております4つのテーマごとに、政策レビューの取組方針につきまして、各局より御説明をさせていただきます。忌憚のない御意見を賜りますようお願い申し上げます。また、私ども事務局に対しましても、御指導賜れば幸いです。

今年度も国土交通省の政策評価に対しまして、御指導、御協力を賜りますよう改めてお願い申し上げます。私の挨拶とさせていただきます。本日はよろしくお願いいたします。

【大江政策評価企画官】 本日の政策評価会につきましては、公開で開催をいたします。

また、委員の皆様方には、意見用紙を机上に用意しておりますので、適宜御利用ください。会議資料は会議終了後、議事録は委員による内容確認後に公開をいたします。また、議事の記録の後進への引継ぎのため、この会議につきましては、t e a m s を使いまして録画をしております。

次に、委員の出欠でございますが、本日、白山委員、田辺委員は御都合により欠席となっております。また、松田委員は御都合により途中までの参加と承っております。また、佐藤委員につきましては、リモートでございますが、途中まで音声のみの参加とされるというふうになっております。途中から映像も参加いただけるものと思っております。

会場につきましては、新型コロナウイルス感染症対策として、会議中は常時マスク着用をお願いいたします。

また、随行者につきましては、4局入替え制としておりますので、途中で適宜交代をしてまいります。また、会場のドアは常時開放としております。

なお、御発言の方につきましては、中央のマイクを使用しておりますので、そちらに聞こえますように御発声いただければと思っております。

それでは、以降、議事進行を上山座長をお願いいたします。どうぞよろしくをお願いいたします。

**【上山座長】** 上山です。本日はよろしく申し上げます。

早速ですが、お手元に資料がありますが、議事次第を御覧ください。まず、報告事項のほうから、事務局から説明をお願いします。

**【大江政策評価企画官】** まず初めに、本年度の評価テーマに関し御報告をいたします。

本年度実施を予定していた「内航未来創造プランの進捗状況」につきまして、来年度以降へレビュー実施を延期する方向で検討中であります。その理由等につきまして、担当の海事局より担当課長が出席をしておりますので、説明をお願いします。

**【小林課長】** 海事局内航課長の小林と申します。よろしく申し上げます。

先ほど御説明ありましたが、今年度レビューの対象でございました「内航未来創造プラン」につきまして、当課海事局内航課において所掌しており、こちらは国内の貨物航路事業を対象とするものでございます。一方、旅客船の関係でございますけれども、内航課も含め、海事局ほぼ全体にわたり、今回の知床遊覧船の事故に関する対応に忙殺されているところでございます。また、知床の事故への対応、それから、二度とこのような痛ましい事故を起こさないよう再発防止策の検討、こういったことを内航課のみならず海事局、それから国土交通省、関係先、総力を挙げて行っているところでございます。

知床事故の対応を最優先として対応を行わせていただいているところ、また、突発的な対応というのも多く見込まれており、そちらの対応と並行しながら今年度政策レビューを行っていくことが、申し訳ありませんが、内航課としまして非常に厳しい状況であります。

また、先ほど申しあげました再発の防止等の検討につきましては、現在、知床遊覧船事故対策検討委員会を設置のうえ検討しているところでございますが、一連の議論如何によりましては、船舶の安全対策を旅客・貨物共通で見直すことも考えられるところもあり、「内航未来創造プラン」への影響というのも否定できない状況にあることから、検討委員会の今後の議論の状況を見極める必要もございます。

また、「内航未来創造プラン」につきましては、おおむね10年間を見据えてプランが策定されており、令和4年度については、中間地点になる5年目となります。評価対象である平成27年度から令和2年度の数値のうち、直近の令和2年度につきましては、新型コロナウイルス感染症の影響が数値にも表れていることから、来年度以降に政策レビューを行い、令和3年度以降の数値も考慮に含めることにより、よりプランの効果的な考察というのが期待できるのではないかと考えております。

以上のことを踏まえまして、「内航未来創造プラン」の評価につきまして、来年度以降に延期させていただければありがたいと考えております。委員の皆様におかれましては、御理解いただければ幸いです。

以上でございます。

**【大江政策評価企画官】** 事務局といたしましても、よりよい評価とするため、「内航未来創造プランの進捗状況」については来年度以降に評価時期を延期して、適切に評価を実施したいと考えております。

なお、事務的に今後、省内手続を経て正式に決定をしております。

次に、今年度のスケジュールについて御説明をさせていただきます。資料1を御覧ください。

資料1、横置きの間スケジュールの表でございます。本日は6月2日ということで、一番左側の第53回政策評価会のところでございます。本日の政策評価会後、いただいた意見への対応、追加資料などを整理させていただきまして、個別指導ということで、6月から7月にかけて1回目の個別指導をお願いしたいと考えております。恐らく7月に入るのかなというようなところで考えております。

続きまして、その後、個別指導を受けまして、評価書の構成内容等を検討した上で、9月から10月頃に再度、政策評価会を開催いたしまして、評価書作成に向けた中間報告を行うことを予定しております。この評価会の後、10月から11月頃にかけて、2回目の個別指導をお願いしたいと考えております。

その後、12月中に評価書の暫定的に取りまとめた一次案の作成を予定しており、その一次案を個別指導担当の委員に送付させていただきまして、また御意見を伺うこととなります。その御意見を反映して、精査を重ねまして、完成に近い二次案を作成いたします。2月中にはその二次案を全員に送付させていただきまして、御確認をお願いするということになります。精査の上、年度内に評価書を完成させ、公表するという予定をしております。

以上が年間スケジュールでございます。

続きまして、先ほど年間スケジュールで申し上げました個別指導に関しまして、例年でございますが、担当委員を決めさせていただいております。担当委員を決めるためのお願いでございます。本日御出席の委員の皆様には、お手元に希望調査票を配付させていただいております。二重丸、丸を御記入いただきまして、その場に置いていただければと思います。

また、リモートの皆様、あるいは本日欠席されている委員の方にも、担当希望調査を聞き取りをさせていただきまして、後日、上山座長に個別指導の担当委員をお諮りして、決めさせていただきたいと考えております。それが決まりました段階で、第1回の個別指導の日程調整をさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

本年度の年間スケジュール等についての事務局からの説明は以上です。よろしくお願いいたします。

**【上山座長】** 先ほどの内航の話ですけれども、ちょっと確認したいんですが、忙しいから来年に回すというのは前例としないことにさせていただきたい。再発防止のために全力を挙げて、緊急かつ重大な業務を優先したいというのは正当な理由だと思いますが、忙しいとか、あるいはコロナが終わったらデータも手に入るとか、そういうことは全く理由にならない。前例にしないということで本件は私は理解しましたが、ほかの委員の方、いかがですか。

よろしいですかね。

では、極めて特殊な事例だということで、テーマの延期をしていただければと思います。

ほかについて、御意見ありますか。よろしいですかね。

それでは、報告事項に関しては以上ということにしまして、今日のテーマの審議事項のほうに入りたいと思います。

各テーマですけれども、御説明のほうを10分で要領よくやっていただいて、その後、質疑10分。話し足りない部分については、お手元に意見記載用紙がありますので、オンラインの方も含めて、そちらのほうに今後の検討課題、宿題ということで、事務局に対する意見も含めて記載して渡していただければと思います。そういう意味で、一方的に説明いただき、

一方的に課題を述べるということになってしまっていて、対話という雰囲気になかなかならないと思いますけれども、それは宿題をこなして、秋にまた個別会合というのがありますから、そこでできればというふうに考えています。

これはベルを鳴らしていただくんですか。

【大江政策評価企画官】 はい、8分1鈴、10分2鈴で。

【上山座長】 8分で1回、そうすると、8分で鳴るとあと2分しかないということで、10分になったら御説明の途中でも一旦切りますので、そういうことでよろしくお願ひします。

では1番目、「災害に強い物流システム」についてお願いします。

【紺野参事官】 総合政策局参事官、物流産業を担当しております紺野と申します。本日は「災害に強い物流システムの構築」というテーマで御説明をさせていただきます。資料2-1を御覧ください。

1ページ目は取組の概要ですので飛ばさせていただきます、2ページから順番に説明をいたします。

2ページは、国交省の中で自然災害が発生したときにどのような対応を行っているかという模式図を示したものです。私たちが今回御説明するのは、右側の赤い支援物資輸送が中心なんですけれども、実際の災害については、被害状況の報告の総括は水管理・国土保全局が中心になりまして、全省的に各局から情報を集めています。ただ、支援物資輸送が必要な場合には私どもの物流産業室が統括を行いまして、自動車局などの各局に対して支援物資の輸送手段の確保をお願いするという図がこの2ページになります。

続きまして、3ページを御覧ください。私ども物流産業室は総合政策局にあると最初に申し上げましたが、実際には公共交通・物流政策審議官という組織の下で実務を行っております。この中で、災害関連の主な取組を過去10年ほど振り返ってみたものがこの図になります。

オレンジの見出しのところ、今回、我々が評価対象にしたいと思っている支援物資輸送に関連した取組の一覧になります。

大まかに申し上げますと、まず1番目の協議会について、運輸局ごとに国や自治体、それから物流事業者が入って、そういった中で民間のノウハウ、施設をいかに活用するかという議論をこの10年ぐらいやっております。

その次の2番目は、非常用発電設備や非常用通信設備、そういった物理的な施設の補助事

業というのも同じく平成23年度からやっております。

1つ飛ばしていただいて、25年度、災害物流研修につきましては、自治体の職員を国土交通大学校に招いて、物流事業者等の方を講師にした形で実務を学んでいただく、そういった形で実施しており知識として学んでいただくといった取組をしております。

飛ばした3つ目と5つ目につきましては、これから後で申し上げるような、いわゆる広域物資拠点と言われている都道府県が設置する支援物資の一次拠点の開設に関するノウハウをまとめたハンドブックを作成しております、それらに対して訓練も行って、ノウハウを横展開している、そういった全体像になります。

その他の取組ということで、下のほうに書かせていただいたのは、同じように災害関連ということで、我々の公共交通・物流政策審議官部門としてやっている直近のものを少し御紹介したものです。

上の2つの空港関係ですが、こちらは関西国際空港の水没とか、ああいった自然災害に対する代替輸送の枠組みというのを議論したり、あるいは、その下のドローン物流の実用化の実証実験なども併せてやっておりますけれども、今回我々がフォーカスしたいのは、最初に申し上げた支援物資物流のあり方ということで、国がいかに関西の物資拠点に対して効果的な支援ができていくかということを検証したいということが大きなテーマになってございます。

続きまして、4ページですが、そういった災害の物資の支援スキームの前提となります2類型を少し御紹介いたします。

もともとは下の図の左側、プル型支援と呼ばれておりますけれども、具体的に市町村や都道府県からのニーズを把握した上で、そちらの物資を国が供給する仕組みでやっております。ただ、東日本大震災のときに、自治体自身が被災してそういった対応ができないという事態が起きましたので、それを待たずに、自ら国の判断で支援が行えるというプッシュ型支援が平成24年の災害対策基本法改正により創設されたというのがこの資料になります。

続きまして、5ページを御覧ください。同じくプッシュ型支援の流れを別角度でお示したのが下の図になります。

左側が国の役割、右側が地方公共団体の役割ということで、左側を御覧いただきたいんですけども、国の責務といたしましては、支援物資を調達した場合、これを幹線輸送なり自分で直接運ぶなりして一次拠点に運んでいただく。そういった場合に、国土交通省としては、各供給元が輸送手段を確保できない場合に支援する役割を担っております。

一方、地方公共団体は、右側のラストマイルと呼ばれていますけれども、一次拠点から先の避難所まで、ここをいかに早く効率的に運ぶかといった役割分担になっておりますので、私どもは、もちろん重要なのはラストマイルということなんですけれども、国の立場といたしましては、直接そこを運営しているわけではないので、一番そこに責任を持っている都道府県に対するアプローチを今回評価したいと思っております。

続きまして、6ページですけれども、こちらは同じくプッシュ型の中で輸送手段の確保をもう少し詳しく御説明した図です。先ほど申し上げた物資の供給者というのは、自分で輸送手段を確保して、自分で届けるのが原則になります。この左側の真っすぐの線です。ただ、それができない場合は、真ん中に調達担当省庁と呼ばれています、食料とか物資、経産省なり農水省なりいろんな省がありますけれども、そちらが災対本部のほうに要請をして、それを国土交通省の我々が窓口として受けて、これはトラックの場合ですけれども、自動車局の貨物課と連携して右側の指定公共機関に対して要請する、そういった流れになってございます。

続きまして、7ページですけれども、今申し上げた取組はどういう災害と対応関係をなしているかという、大まかな図を示したのが7ページになります。大きな災害は東日本大震災、そして、28年の熊本地震になります。

特に東日本大震災につきましては、物資の拠点が設置できない、ノウハウもない、そして、現場が混乱したということで、右側のほうにあります民間物資拠点のリストアップということで、まずは拠点候補の数を補う取組であったり、あるいは民間事業者のノウハウを現場に導入できるような官民の協力協定締結促進であったり、研修を行ったりといった取組をこれまでやっています。

熊本地震につきましても、拠点の候補として熊本の公共施設があったんですけれども、被災して使えなかったのも、そこを補う形で何かできないかということで、ラストマイルの拠点運営に関するハンドブックの策定、あるいは、訓練をやったというのがこの7ページになります。

めくっていただきまして、今申し上げたことをもうちょっと大きな図でまとめたものが8ページになります。やはり根底にあるのは東日本大震災でございまして、真ん中の上にあります3つの教訓を今どういう取組でやっているかというのがその下、青い枠の中の取組になります。

ちょっと重複しますけれども、1つ目は、物資拠点の不足に対してはリストアップという

ことで、右側のリストアップ状況の表にあります、現在、1,700程度の民間の倉庫、あるいは物流センターをいざというときに貸していただけるようにリストを作っておりまして、発災したときには実際に提供するといった取組を着々とやっています。

それから、2番目の協定につきましては、ノウハウを持っている事業者さんと平時から協定を結んでいただいて、実際にオペレーションが起きたときに入っていただけるような関係をつくっているのが②番になります。

3番目の研修は、先ほど申し上げた国土交通大学校での研修。

最後はラストマイルのハンドブックということで、この後御説明しますけれども、拠点運営のノウハウを授けるといった取組になってございます。

めくっていただきまして、9ページですが、リストアップの話をちょっとだけ詳しく申し上げます。なぜリストアップの作業をしているかといいますと、都道府県が原則として自分たちの物資拠点を設置することになっているんですけれども、真ん中のところにあるように、いざ公共施設が使えなかった場合、民間の施設も使えるようにすべきだということで、平時にリストを作成しているということでございます。

具体的なオペレーションは一番下の矢印ですけれども、県が物資拠点を選ぶんですけれども、公共施設から選べなければ、そういった我々のリストで選んでいただくか、あるいは、②番のほうで、各県単位の団体と連携したり、そういった形で独自のリストを持っていますので、そういったものを突き合わせて選んでいただくといった取組になります。

10ページですが、こちらは先ほど申し上げたラストマイルのハンドブックのお話です。概要を少し、真ん中の下のほうに書いてありますので御紹介いたしますけれども、都道府県や市区町村がタイムラインを設定して、各フェーズの中でどういったニーズがあって、そのためにどういったチームをつくらなきゃいけないかというのをマニュアル的にまとめたものでございます。これは冊子になっておりますので、先ほど申し上げた協議会を通じて、運輸局から県のほうに御紹介して使っていただくといった取組をこれまでやっております。

めくっていただきまして11ページですが、これは今申し上げたハンドブックの訓練を2年前にやったという御紹介です。具体的には、神奈川県と広島県、それぞれここに書いてあるように、4つの段階に応じて机上訓練なり実動訓練をして、それを検証した結果を反映する、そういった取組をこれまでやっております。

最後、12ページと13ページでございますが、評価の方針ということで簡単に申し上げますと、今年はちょうど東日本大震災から10年余りがたちまして、プッシュ型支援が創設

されてちょうど10年、我々もそれに対して幾つか取組をしてきましたので、まさに振り返る時期ということでふさわしいのかなど。もう一つは、下に書いてありますとおり、首都直下以外の南海トラフとかいろんな災害が想定されていますので、絶えず我々のほうもアップデートが必要でしょうということで、いろんな災害にも対応できるように、これまでの取組を振り返りたいということでやりたいと思います。

最後、13ページでございますけれども、視点といたしましては、物資拠点の開設に関して、我々が国としてどういった支援ができたかというのを見た上で、それを踏まえて新しい課題を捉えて、次の施策に反映させたいということでございます。ただ、これは我々がアドバイスを実際いただきたい点なんですけれども、毎年度、先ほどの拠点の数とかを数えてはいるんですけれども、評価に使えるデータがそんなにないので、自治体に我々の取組がどれぐらい響いているかというところをお聞きするためのアンケートのあり方などをぜひ、この場を含めてアドバイスいただければと思っております。

ちょっと駆け足でございますが、説明は以上になります。ありがとうございました。

【上山座長】 どうもありがとうございました。

冒頭、私のほうから確認があるんですけれども、今年のテーマ、「災害に強い物流システムの構築」なんですよね。今日聞いたお話はその中の一部にしか見えないんですけれども、物流産業室がやっている仕事というのは、そもそも物流の中のどこの部分なんでしょうか。

【紺野参事官】 物流産業室という意味では、災害以外も含めて御説明してよければ、倉庫業とか利用運送事業、いわゆる許認可行政を一つやっております。それに加えて、こういった横割りの、災害における物流のあり方や支援策を公共交通・物流政策審議官部門の中で担っております、それはいわゆる鉄道とか航空とか各局それぞれが対応しているものでないもの、ある程度広がりがある、各局だけではできないことをやるといった位置づけになっております。なので、今回、支援物資物流というのは、先ほどトラックの話を申し上げましたが、トラック以外の各モードに対してもアプローチするような施策ですので、我々のほうで考案して取組をしてきたものを御紹介しています。

【上山座長】 災害に強い物流システムを国交省が検証するというのに、緊急対応の支援物資の輸送だけということ、全体を100とすると10ぐらいのウエートにしか見えない。そこはどうお考えですか。「災害に強い」というと、防災も減災も含めて、災害に強い空港建設とか、あるいは、航空会社とか鉄道会社がレジリエントなBCPプランをちゃんと持っているとか、あるいは、コンクリートの厚さを分厚くしておきますとか、かなり幅広いと思う。

入り口がそこから出発して、実際に深く掘るテーマが10個ぐらいあるうちの1つがこれであるというのはいいと思いますけれども、入り口の総括がそもそもないと、災害に強い物流システムの構築について政策評価しましたと、言えない。今日は支援物資の輸送についての政策評価ではない。事務局、いかがなものでしょうか。

【加藤委員】 これは、実質的には、支援物資輸送の評価なのではないでしょうか。

【上山座長】 だから、テーマを変えるか、内容を広げるか、あるいは、所管の課がこちらであるのがそもそも正しいのかという根本的な疑問もあります。

【加藤委員】 僕も同じような印象を持ちました。このタイトルからは、ロジスティクス全体の話をするのだらうと思っていたのですが、そうではなくて、あくまでも支援物資輸送の部分だけをやっているようですので、タイトルが内容を反映できていないように感じました。

さらに言いますと、支援物資輸送に関しても、市町村の拠点やラストマイルの物流事業者がどうリスクに対応できるのかというところが多分本質的な課題で、そこを抜きにして、広域の物資輸送のところだけしか考えませんというスタンスは、何か片手落ちなのではないかという気がします。せめて支援物資輸送の全体を見ようというスタンスは必要なのではないでしょうか。もちろん、国の担当箇所を明確にすることが必要なのは理解できますが、それも全体の一部のはずなので、支援物資輸送全体から見た上で国の担当箇所がきちんと機能を果たしているのかをチェックすべきだと思います。また、地方自治体でお困りになっているところがたくさんあるはずなので、それらの問題をうまくくみ上げることで、国としてグッドプラクティスを地方自治体に提供するというのも良いかもしれません。

【上山座長】 大串さん。

【大串委員】 ありがとうございます。私は、DXはどこに行ったという印象を持ちました。例えば災害時は、オンマップでどの道路が通れない、どの支援拠点が使えないとか、そういった情報共有がもうそろそろなされているんじゃないかなと思うんですけども、そういうのが全然見えない中で、物流をどうしていくのかというところが、何か狭い範囲で議論されているような気がしますので、プッシュ型に変わってそこを円滑にしていくなということはいいと思うんですけども、総力戦で、港だったり鉄道だったり、最後はラストワンマイルの道路だったりをどういうふうなDXで情報共有して円滑に物を届けるのかという視点でいかないと、すごく狭い範囲での進化にしか見えないといいましょうか、これから起こり得るだろう大災害を考えるとときには、やはりもう少し情報システムをうまく活用

して、このPRポイントに取り入れた形で資料を再構築していただけるとすごくありがたいかなと思いました。

以上です。

【上山座長】 オンラインの先生方はどうでしょう。

工藤さん、どうぞ。

【工藤委員】 工藤でございます。ちょっとネット環境が悪いので、ビデオオフで失礼させていただきます。

上山座長が既におっしゃったとおりなんですけど、私も今一番、いただいた時のタイトルと今日のお話の内容に、やや乖離があるのではないかなというのがまず第一印象でございました。なので、この辺りはどちらに沿ってまとめるのかということだと思いますが、内容に沿ってしまうと非常に小さな範囲にもなりますし、とはいえ、タイトルにあるような内容をここで全て扱うというのが現実的に可能なかどうかということで、これは後に担当課の方から御説明いただければと思います。

1点質問です。まず、ここで扱っている災害というものの定義があるのかというのを教えていただければと思います。途中のスライドで、「広域」とか「大規模」という表現があったかと思いますが、こちらについてもやはりきちんと定義しないと、どこまでどういうふうに扱うのかというのが分からないと思いました。物流についてはもちろんなんですけど、ここではそちらのほうが答えやすいかと思い、伺えれば幸いです。

私から以上でございます。

【上山座長】 ほかはありますか。

山本先生。

【山本委員】 結局、簡単に言いますと、物流を考えるということは在庫というか、フローとストックの関係ですので、そこら辺はシミュレーションというか、両方総合して検討しないと、この課題はうまくいかないと思う。そういう感想だけです。

以上です。

【上山座長】 そこでおっしゃるフローとストックというのは、インフラのほうと運輸のほうということですか。

【山本委員】 いやいや、物資の在庫です。

【上山座長】 物資ね。ストックと流すほうですね。

【山本委員】 そうです。

【上山座長】 松田さん。

【松田委員】 ありがとうございます。もう皆様おっしゃられたので、一言だけ。

やはり資料を見ていると、中央政府はこれしかやらないと線を引いているように見えてしまいます。地方公共団体が、実際に何が本当に困っているのか、例えば、それこそ東日本大震災の事例でもいいですし、他にも色々な事例があると思うので、実際の現場、地域の声はどうなったのかというところから発想して政策を作ってい頂けると良いと思いました。

感想までですが、以上です。

【上山座長】 ありがとうございます。あと時間が2分なんですけれども、ちょっと1個足すと、そもそも災害に強いというふうに言っていますけれども、恐らく日本の物流システムは、既に他国に比べると災害に強いんだと思うんですよね。その上で弱いところを補強したいという話であれば、どこが弱いのだということをそもそも政策評価のテーマにするべきじゃないかと思うんですよね。何ができていて、できていないのかという、ある種悉皆的なリサーチが最初ないと、強いも弱いも何も議論できない。予算の制約があるので、政策という限りはやっぱり優先順位があると思う。その議論をすっ飛ばして、いきなり支援物資の輸送は大事ですというふうに言われても、何でこれだけを議論しなくちゃいけないのかが全く分からない。ですから、そもそも災害に弱いという意識があるのかどうか分かりませんが、どこでどれだけの被害が実際のところ発生したんだとか、じゃあ、それを防ぐために重要なポイントは、やっぱり運送会社の仕組みだとか、あるいはITとか、そういうある種一般的な物流と災害についての洞察とか、あと、どこが弱いんだという根本的な理解がいる。私はテーマを最後に絞るのはいいと思うけれども、絞るにしても、前半その部分をやらないと、これでは全然、政策評価にならない。事務事業評価にしか見えない。

そういう意味で、事務局のほうで整理をいただきたい。今日つくっていただいた資料は、ここの分野に限って言えば、いろいろ頑張ってよく整理されていると思いますし、いいのです。けれども、入り口のところが大きな課題として残っている。

ありがとうございました。

いろいろおっしゃりたいことはあると思いますが、事務局と一回整理して。

【紺野参事官】 すみません、ありがとうございました。

【上山座長】 どうもありがとうございました。

では、2番目のテーマに移ります。

【佐藤課長】 官庁営繕部計画課長の佐藤と申します。よろしくお願ひいたします。

お手元の資料の2-2に従い説明させていただきます。テーマは「環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全の推進」で、前回、平成26年度のレビューと同様に、官庁営繕の施策全体を対象に評価を実施するというように考えております。

1 ページ飛ばさせていただきます、2 ページ目以降で説明させていただきます。

2 ページを御覧ください。官庁営繕の施策のベースとなる官庁営繕の役割について説明させていただきます。官庁営繕部では、官公庁施設の建設等に関する法律に基づき、官庁施設の整備、施設を管理する各省各庁への指導・監督、そのために必要となる基準の設定を行っております。この法律の目的にも定められますとおり、施設整備等を通じて官庁施設の安全性と利便性の確保、向上を図ることが官庁営繕の施策の根幹となっております。

次の3 ページを御覧ください。官庁営繕の業務の対象となる施設について説明させていただきます。

青色の囲みの国の官庁施設全体、約1万3,000施設を対象に、保全の実施等について指導・監督を行っております。そのうち赤色の囲みの約4,000施設について、施設整備を行っております。青塗りの部分に記載しております国会議事堂等の特殊な施設等の整備については、各省各庁において実施をされております。一番外側の地方公共団体の施設、約6億平米については、私ども官庁営繕の施設整備や指導・監督の対象ではございませんが、地方公共団体に対して、技術基準等についての情報提供や、また、相談窓口での技術支援を行っております。

次に、4 ページを御覧ください。官庁営繕の業務は官庁施設のライフサイクル全体に関わるものとなっており、官庁施設の企画から保全まで、一貫して関係者との総合調整を実施しております。

次に、5 ページを御覧ください。こちらでは、これまでの各種施策への取組の経緯等を記載しております。例えば、阪神・淡路大震災や東日本大震災での被災状況を踏まえ、総合耐震計画基準を制定・改定するなど、その時々の上社会的要請に対応して取り組んでまいりました。

こうした中で、現在取り組んでおります施策について、10 ページ以降に参考資料として掲載をさせていただいております。簡単に紹介をさせていただきます。

まず、11 ページの防災・減災についてですけれども、人命の安全と災害応急対策活動の拠点としての機能を確保するため、耐震化対策、電力確保、津波対策等に取り組んでいるところでございます。

それから次の12ページ、保全指導・老朽化対策につきましては、施設管理者への支援や長寿命化改修により、既存施設の徹底利活用に取り組んでおります。

その背景として、次の13ページに、老朽施設が増加している状況を紹介させていただいているところでございます。

そして、次の14ページですが、地域社会との連携、こちらにつきましては、地方公共団体の施設との集約・複合化などにより、地域と連携した国公有財産の最適利用の推進などに取り組んでいるところでございます。

次の15ページ、環境対策でございますけれども、ライフサイクルを通じた総合的な環境負荷低減を推進するとともに、政府実行計画に基づき、カーボンニュートラルの実現に向けてZEB化の推進などに取り組んでおります。

次の16ページ、木材利用につきましては、改正された木材利用促進法や基本方針に従いまして、木造化や内装の木質化、技術基準の整備等に取り組んでおります。

そして、17から19ページでは公共建築の先導的役割について紹介させていただいておりますけれども、これについては、発注者としての役割や働き方改革促進に関する各種取組について、地方公共団体等への情報提供であるとか相談窓口での技術支援等に取り組んでいるところでございます。

6ページのほうにお戻りいただければと思います。今回のレビューの評価におきましては、前回の平成26年度レビューでの施策分類をベースとしつつ、近年の国の政策を踏まえ評価の視点を設定し、各施策への取組状況について評価を実施するというように考えております。

資料では、左側に平成26年度レビューでの5つの施策分類、中央に関連する近年の国の主な政策を記載しております。これらを踏まえまして、右側に今回のレビューでの評価の視点を記載しております。平成26年度レビューからの変更点を中心に紹介させていただきます。

1の防災・減災につきましては、国土強靱化基本計画や社会資本整備重点計画を踏まえ、天井耐震対策や電力確保等の対策項目を追加し、目標達成に向けた取組状況を評価するというように考えております。

2の保全指導・老朽化対策につきましては、今後、老朽施設のさらなる増加が見込まれる中、引き続きインフラ長寿命化基本計画を踏まえつつ、保全指導や老朽化対策を効果的に実施できているか評価するよう考えております。

3の地域社会との連携につきましては、まち・ひと・しごと創生総合戦略等を踏まえ、国  
公有財産の最適利用等に視点を向けて評価するよう考えております。

4の環境対策・木材利用につきましては、地球温暖化対策推進法や木材利用促進法の改正  
等を踏まえ、脱炭素社会の実現に向けた取組状況について評価をするよう考えております。

5の公共建築の先導的役割につきましては、働き方改革関連法等を踏まえつつ、公共建築  
の発注者として先導的役割を果たしているか評価するということを考えております。

7ページを御覧いただければと思います。こちらでは、前回の平成26年度レビューで設  
定をした主な指標について、その後の進捗状況を示させていただいております。耐震化率、  
保全状況の良好な施設の割合、エネルギー使用量削減率、標準仕様書活用率、いずれにつ  
きましても、前回レビューから向上しているという状況となっております。

その次に、8ページ、9ページを御覧いただければと思います。

まず8ページですが、こちらは左側に各施策に係る主な指標、それから、中央に取組の成  
果、右側に今後の課題を、そして、その次の9ページに今後の課題を踏まえた今後の対応方  
針を案として記載しております。

8ページでございますけれども、前の7ページで説明いたしました、前回レビューで設定  
した指標の進捗状況以外の内容について説明いたします。

1の防災・減災については、主な指標として、令和3年度から社会資本整備重点計画の目  
標とした電力確保対策の実施率を追加しております。取組成果は災害応急対策活動の円滑  
化や人命の安全確保への寄与と考えており、今後の課題として、整備目標の達成に向けた取  
組の継続、そして、津波・浸水対策の順次実施が必要というように考えております。

2の保全指導・老朽化対策につきましては、主な指標として、令和3年度から社会資本整  
備重点計画の目標とした長寿命化対策の実施率を追加しております。取組の成果は、施設の  
機能や安全性の維持への寄与と考えております。今後、老朽施設のさらなる増加が見込まれ  
る中、各種施策への対応と老朽化対策の両立というのは非常に重要な課題となっております。  
そのため、保全指導と計画的な長寿命化対策の連携と充実を図ることが必要というよう  
に考えているところでございます。

3の地域社会との連携については、主な指標として、地域への影響とユニバーサルデザイ  
ンについての満足度調査の結果を記載しております。今後は国公有財産の最適利用などへ  
の対応を含めて、地域社会との連携を進めていくことが必要と考えております。

4の環境対策・木材利用については、主な指標として、国の建築物の木造化率を追加して

おります。取組の成果は、脱炭素社会の実現に向けた貢献というように考えております。温室効果ガス排出量の削減目標の大幅な引上げ等への対応は、非常に重要な課題となっております。技術的知見を拡充して、一層の対策の推進を図ることが必要というように考えております。

5の公共建築の先導的役割につきましては、主な指標として週休2日達成率を追加しております。令和6年度からは建設業にも時間外労働の上限規制が適用される予定となっております。働き方改革、生産性向上の一層の促進に向けて取り組むことが必要と考えております。

【上山座長】 すみません、ちょっと時間がないので、以上で。

【佐藤課長】 以上とさせていただきます。よろしく願いいたします。

【上山座長】 どうもありがとうございました。

それでは、どなたからでも御意見のある委員の方は、どうぞ。

【加藤委員】 では、1つよろしいでしょうか。

【上山座長】 どうぞ。

【加藤委員】 御説明ありがとうございました。二点あります。一点目は、7ページに関して、指標がアウトプットベースのような感じがします。もう少しアウトカムが欲しいと思いました。例えば、耐震化によってどれだけ被害が減るのか等、できれば具体的なデータでうまく議論してほしいです。

二点目は、最後のところで、働き方改革、生産性向上の話をされていたのですが、これはあくまでも施工に関わる話ですね。そうではなくて、建物内で仕事をしている人たちの生産性向上が図れる営繕みたいな発想はないのかなと思います。国民の人たちは役人たちが効果的・効率的に仕事をするのを強く期待しているのではないかと思いますので、それが設備の改善によって実現できるという主張はしてもよさそうですし、やるべきなのではないでしょうか。

【佐藤課長】 ありがとうございます。

【上山座長】 ほかの方、どうですか。

私も建物で仕事する人の目線ってやっぱり重要だと思う。「便利で安全な」と書いてある。「便利」というのは人間が主語になってくるので、ITのインフラがちゃんと中で整っていると、ひょっとすると営繕の仕事じゃなくて、入居者がやるべきだということかもしれない

いんだけれども、でも、IT活用を前提にした建物設計というのはあるわけで、そういうものが公共建築の先導というところにもつながるような気もする。ワーク・ライフ・バランスも当然重要だし、入札もいいんですけども、この先導的役割というところを、特に建物の中で仕事をする人の目線というところに着眼して、深掘りしてもいいという気がしました。

もう一つ、これは何とか省の建物を100%その役所が使う前提みたいな感じの議論になっているんですけども、実際は民間企業に一部貸したり、あるいは用地と一緒に再開発とか、結構高度な手法も使われていると思う。その辺のことがあんまり出てきていなくて、100%国の土地に100%何とか省の建物を建てるみたいなケースを前提にした議論になっている。営繕の仕事の枠を超えるのかもしれないけれども、「便利で安全な」というと、民間企業との連携とか、そういった作業が必ず絡んでくる。PPP的なことをもしさせているんだったら、そういうものも使っていますというような広がりもあっていい。

山本先生。

【山本委員】 基本的にはいいと思うんですけども、ちょっと包括的過ぎる気がするんです。前回と同じようなこと、アウトプットにしてもアウトカムにしても、やってもいいと思うんですが、今だと温室効果ガスとか脱炭素化に向けた先導的な役割がどれぐらいできたのかどうか、あるいは、できる予定なのかどうかとか、あとは、「先導的」という言葉は、官庁営繕部が地方公共団体とか、あるいは民間に比べても優位なところがあるということを示さないといけないので、そこら辺をもう少し特徴ある取組等のレビューが必要ではないかと思いました。

以上です。

【上山座長】 工藤さん、どうぞ。

【工藤委員】 ありがとうございます。2点あります。

1つはまず、タイトルが「環境等」とあるんですが、実際には「等」もいろいろと入ってしまって、そのところはどういうふうに整理するのかというのは、ちょっと必要かなと思いました。

それと、先ほど既に諸委員もおっしゃっていたように、評価の指標とか考え方というのが若干ばらばらなのかな、それから、まさにアウトプットが多いので、もう少しアウトカムが必要なかなと思いました。ただ、そこで具体的な手法を直接という話と、地方自治体との関係の中で、国土交通省がどうするかみたいな話が混在しています。なので、このところの気をつけて、評価の仕方、それから評価の指標もそれぞれ分けて考えたほうが必要なのか

など考えました。

以上でございます。

【上山座長】 松田さん、どうぞ。

【松田委員】 ありがとうございます。私はこれを見ていて、かなり絞ったらいいのではないかと思いました。環境「等」とあるのは今おっしゃられたとおりなんですが、本当に「等」が非常に広いので、環境と、あと、デジタルというかITというか、今の言葉で言うとDX、ここに特化した話でよろしいのではないかなと思いました。

それから、今、他の委員がおっしゃられたように、これは国交省が実行することなのか評価することなのか、誰が主語なのか分かりにくいので、その辺りを峻別したうえで、どちらかという、特化していただきたいというのが感想です。

以上です。

【上山座長】 大串さん。

【大串委員】 ありがとうございます。1点だけお願いします。

「便利で」というのが来るのがちょっと不思議な感じがして、例えば、生産性向上に資するとか、つまりは働きやすい環境の整備ということにつながるんだと思うんですけども、そういった言葉のほうがいいのではないかなと。「便利」っていろんな定義がありますし、誰にとって便利なのみたいなことがありますし、ユーザーとして考えられているのか、中で働く人なのか、その施設を訪ねてくる人なのかということによっても「便利」という言葉はすごく多義的な印象を持ちますので、もう少し何にフォーカスして便利なのかということ特定されるか、働く方たちの生産性向上に資するような官庁施設の整備保全とかというほうがよりフォーカスして分かりやすいかなと思いました。

あともう一つ、文化財保護的な話ってここの中になかったでしたか。結構、官公庁が持たれている建築物で文化財としても非常に有用なものもあると思いますので、そういったものは、そういう形で保全するとか、何か特色を出していただけるような政策評価にしていたら、これは全部がいっぱい出てきているという感じがありますので、御自分たちが今すごくフォーカスしたいことにフォーカスしていただくと、クリアになっていいのかなと思いました。

以上です。

【上山座長】 ほかの方はありますか。

皆さんから出たところで私も気になるのが、全般的かフォーカスかというところですよ

ね。参考資料で平成26年度の資料を出していただいている、これは初めてだということもあって結構包括的にやってもらって、官庁営繕の白書というか何をやっているか総点検するような意義が非常にあったと思うんですね。すごく質の高いレビューだったと思います。今回はそれをアップデートするという感じで、前回は意識して網羅的にやっていた部分は、非常に私は充実しているような気はするんです。なので、その部分も維持しつつ、プラス、今回、「環境等」という言葉になっていますけれども、環境に対する部分については、若干深掘りして上乘せする。

あと、DX、ITというのは、ほぼ環境の議論を突き詰めると絶対そことも絡んでくるんで、この2つのキーワードに特化して、まさに先導的なものというのはどういうことなんだというのを今回、この作業をきっかけにして見直していただきたい。書き方は今後の課題に並べるのかもしれないし、まだやっていないことがいっぱいあると思うので、評価した、できているというふうにはなかなか言えないと思う。しかし、総論だけだと、「環境等」の「環境」のところあまり輝いてこない。前半は総括したアップデートをしっかりとやっていただいた上で、後半、環境×DXの部分で、この辺が課題としてあるんだということに足す、二部構成みたいな感じにさせていただくと充実するんじゃないかと思います。全体的には非常に素晴らしい準備をしていただいている、平成26年の素晴らしい実績の上に、今回、いいものが期待できそうな予感はあるんですけども、プラスアルファをよろしく願います。

【佐藤課長】 準備いたします。

【上山座長】 どうもありがとうございました。

次、インフラシステム海外展開、お願いします。

【長崎課長】 国際政策課長をしております長崎でございます。よろしくお願いします。

お手元2-3の資料でございます。標題でございますとおり、今回の政策レビューで、「インフラシステム海外展開の推進」、これまでの取組及び今後の在り方について、レビューをお願いしたいと思っております。

1枚めくっていただきまして、さらに1枚、2ページでございます。現在、我々国土交通省の国際政策課で中心とする国際部門でございますけれども、業務の柱が3つございます。下のほうにございますように、国際協力（ODA）、インフラ海外展開、国際連携・情報発信という三本柱で行っております。ここにございますとおり、国際協力につきましては、ODAを中心としました借款、こういったことをツールにいたしまして、技術協力、研修生、

専門家、こういったことをやっております。

1つ飛ばさせていただきまして、国際連携・情報発信でございますが、これはいわゆるマルチ、バイの会議と言われるものでございまして、交通・建設部門におきましても、国際協力の観点から、海外とマルチ、バイの協力関係を築きながら施策を推進しているというものでございますが、今回のレビューの対象につきましては、この2つは外しまして、真ん中のインフラの海外展開をお願いできればと思っております。

具体的には次のページでございますけれども、インフラシステムの海外展開というのはどういうふうな流れであって、国は何をやっているのかということでございます。一番上に、案件形成、調査・設計、整備・施工管理、運営・維持管理という流れを書いておりますけれども、ここで言っていますインフラのシステムというのは、例えば、鉄道であるとか、道路であるとか、港湾であるとか、そういった一つの線であるとか面的な施設全般をこのインフラシステムというふうに言っております、個々の橋一個であるとか、道路のここからここまでのアスファルトの工事とか、そういうイメージではございません。そういった意味で、全体でございますので、鉄道であれば、地面の地所を確保して、設計をして、線路を敷いて、電気設備を引いて、実際の車両を走らす。運営をした上で、ちゃんとフィージブル、経営的に成り立つような形で持っていくという一連の流れをシステムと申し上げているわけですが、こういったことをやろうとすると非常に多くのプレーヤーが必要になってまいりまして、下にございますように、商社・プラント会社が全体を見ながら、コンサルが、案件形成は若干ですけれども、設計をやりながらやっていく。実際の工事は、デベロッパーであるとかハウスメーカーがやっていく、それと並行して、電気設備であるとか車両、こういったところの専門メーカーが携わっている。それができた後で、実際には、鉄道であるとか空港・港湾、鉄道それぞれによって違いますけれども、オペレーター、例えば、鉄道であればJR何とかであるとか、何とか鉄道であるとか、そういった民間会社が運営していくという形になるわけですが、我々、今現在、海外の展開におきまして、こういった一連のシステムで、我が国の持っている技術、ノウハウを売り込んでいきたいということで、下の国における支援のところにございますように、実際にはトップセールスを行いまして、政府間対話で、我々はこういったことで協力できるということをして、設計におきましては、法律制度であるとか技術、こういったものを支援する。整備、運営管理におきましては、国におきましては、相手国の事情に応じてカントリーリスクというのが発生しますので、そういったことに対して政府間対話を通じて解決していくという流れでやっております。

そういった中で、これは前回のレビューのところも若干ありましたし、今回の問題意識でございますけれども、問題点というのがございまして、インフラ海外展開ならではの難しい点がございます。

2つございまして、1つは、政府全体の方向性を示す必要性ということで、先ほど来申し上げましたように、一つの施設であるとか一つの局所的な工事ではありませんで、システムとして流していくということでございますので、膨大な関係者がいらっしゃいます。そういった中で、我が国の政府として、参入に向けた統一的な方針を示してやっていこうという1本の柱を立てていかないといけない。

2つ目でございますけれども、こういった巨大なプロジェクトというのは、一民間企業同士の契約関係では成り立たないということで、相手側の政府と全体のプロジェクトをどうするかということをやっているかないといけない中で、公的機関の信用力をどうやって発揮していくかという問題がございまして。

さらにノウハウの統合というのがございまして。ちょっと1例でございますけれども、下のほうにございますように、インドの新幹線は2015年に採用が決まりました。経緯を右下に書かせていただきましたとおり、設計段階、形成段階では、首相レベル、トップレベルで日本の新幹線とはすばらしいんだと売り込んで、向こうのほうの国から、よし、やってみようということになったわけですが、実際、これが調査・設計、運営段階になってきて、僕たち日本の新幹線が採用されたからやってくれということで発注、民間のコンサルさんをお願いして全体やっていこうとなると、やっぱり現地の事情ってありますよね。日本の建設風土、気候、そもそも違いますので、実際そういった中で、様々な設計する中でなかなかうまくいかないということで、手を挙げたとまでは申し上げませんが、このノウハウ不足が非常に後々苦労したという経験がございまして。

そういった中で、5ページでございますけれども、平成30年に法律改正をいたしまして、海外展開の法律、参入促進に関する法律というのを定めまして、国が先ほど申し上げた基本方針を定めてやるんだということで基本方針を策定して、先ほど申し上げた個々の民間企業ではなかなかうまくいかないところにつきまして、③のところでございますけれども、独立行政法人の業務の規定の追加という形で、独立行政法人にもこの一翼を担っていただく。例えば、新幹線におきましては、今、西九州新幹線であるとか、北海道新幹線をやっておりますけれども、ああいった設計・施工管理というのは鉄運機構がやっております。最後はJRのほうに運営委託という形になりますけれども、そういった流れ、経験というのは

我々はございます。これは鉄道以外のものでも同様でございますので、そういった形で、業務の追加ということで、6ページでございますけれども、③のところ業務規定の考え方ということで、各法人、一翼を担えるような形でしたという計画もございます。

そういった中で、今回の評価の手法、視点でございますけれども、8ページでございます。法律施行後4年がたちまして、この制度が動き出す中で、我々、対象の、丸にございますような社会資本事業の定義、範囲をどういうふうを考えるのか、さらに国の基本方針、さらに独立行政法人の在り方、その他というところを書いてあるわけですが、そこについて、いま一度、検証というのはあるんじゃないかと。

具体的に申し上げますと、①海外資本事業の定義でございますが、先ほど来申し上げました鉄道であるとか下水道、空港、その他でございますけれども、こういった範囲だけでいいのか、今、もっとソフトインフラという形で、様々な物流であるとか、さらに言えば、環境対応でいえば水素であるとかアンモニアとか、いわゆる土木事業ではなくて、もうちょっとノウハウを広げたインフラ展開というのが求められていく中で、そういったのはどう考えるのかであるとか、あと、そういったのを対象にしたときに、②でございますけれども、施策の方向性というのを我々として示していかないといけない。独立行政法人につきましても考えていかないといけないことがございまして、ここにございますように、案件形成であるとか施工といったことはやってまいりましたけれども、維持運営であるとか、そういったところもこれから、まずはインドで工事をしておりますけれども、その後のことを考えたりしたときに、こういったやり方があるのかということがございます。逆に言うと、そういうニーズだけではなくて、事業を今、実際に独立行政法人も関わって進めていく中で、独立行政法人の側からも様々な困難な問題というのも出てこようかと思えます。

そういったことも聞きながら対処していかないといけないということで、④でございますけれども、独立行政法人の在り方、研修であるとか、職員の話であるとか、実績であるとか連絡体制、こういったこともやっていかないといけないと思っております。

9ページでございます。そういうことを踏まえまして、まずは独立行政法人のほうにヒアリングをかけていただき、連携して事業調査を行った民間企業の方々にもアンケート調査等々をやっていただく。そういった中で問題をあぶり出して、有識者の方にも都度助言をいただきながら、今後、我々国として全体をまとめる立場から、インフラ展開の進め方ということ形にできればと思っております。

以上でございます。

【上山座長】 ありがとうございます。

意見のある方からどうぞ。佐藤先生、どうぞ。

【佐藤委員】 すみません、画面オフで失礼しました。

2点ほど大きく伺いたいのは、1つは、もうちょっと事実関係を知りたいなど。インフラ輸出を目指しているとして、今、インドの新幹線の案件が出ましたけれども、実際何件くらいあるのかということ。エピソードではなくてエビデンスとして数字で知りたいということと、多分、出てくるのはあまり売れていない、どこにボトルネックがあるのかということ、それについての検証があっているのかなと思いました。

あと我々のライバルがいますよね、中国であれ欧州であれ、そういうところとどうして競り負けるのか、あるいはどういう局面で競り勝ったのかとか、その辺りについてのSWOT分析というほどじゃないかもしれませんが、日本の強みとか弱みとか機会、あるいはライバルは誰なのかとか、その辺についても少し具体的な分析がないと、いい技術があるから売れる時代では明らかにならないので。

それから最後、標準化という視点はないんですかね。国際標準をとらないと、なかなか海外に売り込みに行けないじゃないですか。日本の新幹線はあまり国際標準じゃないし。何かその辺り、国際戦略という観点の議論がもうちょっとないと、これまで、何がよくて何が悪かったのかということの検証にならないような気がします。

以上です。

【上山座長】 ありがとうございます。今のお話は、資料でいうと14ページに、金額ベースでは、らしきことが書いてあって、セクターなんかも書いてあるんですけども、件数ベースで何件あったのかとか、もともと100あったうち日本が取ったのは20ですか、韓国が30取ったとか、その種の包括的な、案件というものに着目した分析が最初に必要なんじゃないでしょうかね。その上で、法律とか独法にフォーカスするのは、それはそれでいいかと思うんですけども、なぜこの法律がそもそも有効だったのか。法律ができて結果、何かが変わって、前よりうまく取れるようになりましたという話が必要なんだけれども、もしかしたらこの法律が的外れだった可能性もある。なので、この法律をつくってよかったねというのだけ政策評価していても多分駄目だと思う。足りないんだったらもっと広げたりとか、あるいは、さらに法改正したりとか、そういう部分を出していく。前段の部分が関係者の頭の中にはあるだろうけれども、ここには全然出てこない。案件という、金額じゃなくて多分何件かということだと思うんですね。何件で、何割取ったんだとか、そういったとこ

ろの総括的な認識がほしい。こういうものになかなか、勝った、負けたと書けないんだと思いますけれども、ベースとしてそれがないと、雲をつかむ話に見えてしまう。

独法にヒアリングという手法は現実的でいいと思いますけれども、ただ、この展開法というものの効果測定だったら法改正の効果測定作業でしかない。ほかの方、いかがですか。

**【大串委員】** お願いします。

私、たまたまインドの新幹線案件は見学に行ったりしているんですけども、やはり現地ですべて実際に展開されている企業の方とかにお話を聞いたんですが、リスクコントロールのところで、きちんと国が事業リスクに対して、政府案件として取ってくるのであれば最後まで面倒を見てほしいというというか、取ってきたよ、さあどうぞというような仕組みになっているんじゃないかというところが一つ反省点なのかなと思います。

ですので、その辺のリスクコントロールのところ、地政学的や政権交代など現地のことに関しての政治のコミットメントが一つ必要なのかなと思いますし、あと、現地に行っている企業さんも、ODAで経験を積んで、それから単独プレーヤーとして出ていこうという気持ちもあるようですけれども、なかなか稼ぎに至ってないような現地のシビアな査定があるし、例えばインドの地下鉄とかも、最初、日本が先導して地下鉄を引いたんですけども、次の案件のコンサルは、自分たちが教えたところが引き受けるような感じで、なかなか次のところに結びつかないというようなところがありますので、継続的に稼げるシステムとかに仕立て上げられるのかどうかというところをしっかりと考えないと、民間が出ていくという場合には、単独でそこで稼げないとやっぱり駄目ですし、そこで力をつけてもらうという観点からいうと、しばらくのコミットメントがとても大事になるのかなと思いました。

すみません、以上です。

**【上山座長】** どうぞ。

**【加藤委員】** 二点あります。まず一点目は、オールジャパンにこだわっている点に、少し違和感があります。オールジャパンでないと日本として海外に出ていけないという発想よりも、むしろ多国籍のプロジェクトに日本企業が食い込めるようになっていくべきなのではないかと思います

二点目は、政府がやるべきことについてですが、資料にも記載されている通り、基本的に主役は民間企業ですね。一部の日本企業が、経験・実力不足で海外に出られないから、彼らの能力向上のために一時的に支援しているというのが国の立場なのではないかという気がしています。その意味では、いずれは日本企業が独自に活躍することを想定しないといけな

いのではないのでしょうか。ところが、実際には、政府が支援すればするほど民間企業が国を頼ってしまい、リスクを取って海外に展開しないという逆効果が生まれている可能性もある気がしています。海外インフラシステム展開を政府として積極的に進めていると、自己満足しているだけだと、最終的に日本企業が海外に出て活躍するという目標につながらないのではないかと危惧します。

そういう意味では、どういう時間スケールで、最終的に日本企業の海外進出がどうなっていてほしいと思って政府が支援しているのかという、政府の戦略自体をきちんと評価すべきだと思います。日本企業が政府に頼らずとも独自にビジネス展開できるようになったかどうかアウトカムの一つであるはずで、それも評価の視野に入れてよいのではないのでしょうか。

以上です。

【上山座長】 山本先生、どうぞ。

【山本委員】 今の加藤先生のそのとおりでと思うんですけども、インフラですから建設業だけではないと思うんですけども、手法的には、ほかの委員がおっしゃったように、うまくいったところの企業とか、その政府機関の役割等についてきちんとヒアリングをして、何ゆえに成功要因であったかということ特定化するというのがレビューの仕方としては一番まともだろうと思います。ただ、基本的に交通インフラが中心なので、もう少しほかのインフラシステムというなら、そこら辺についてどういうふうな位置づけになっているかということもぜひ頑張って検討していただければありがたいと思います。

以上です。ありがとうございました。

【上山座長】 ほかにいかがでしょう。

【工藤委員】 よろしいでしょうか。

【上山座長】 はい、どうぞ。

【工藤委員】 工藤です。もう先生方がおっしゃったとおりでと思うんですけども、1つは、ヒアリングもいいと思うんですが、今まで成功した事例とか失敗した事例、どうして失敗したのかみたいな分析というのは、この場合は有効なのかなと思いました。ただ、本質的には、諸先生方が既に言われているとおりで、法律を評価するのか、法律ができた背景とか、そもそも戦略の評価なのかというのがちょっと見えなところがあるのかなと思っております。

それと、どなたかもおっしゃっていましたが、企業の自助努力が前提にあるところで、政府の役割というのを評価するつもりなのかどうかというのがちょっと見えなかなと思いました。

以上でございます。

【上山座長】 このテーマ自体が政治的リーダーシップから出てきている。各国は、実はオールフランスとかオール韓国でやっているじゃないか、と。日本は民間中心で、ばらばらなのはいけないんじゃないかという問題意識。そもそもこのテーマ自体が政治主導で、オールジャパンでみんなで頑張ろうよという掛け声が上がった。そういう経緯ですよ。その前も取れていたものもあるし、その後、それがあったから取れたものもあるかもしれないし、それと関係なく取れていないものもあると思う。政府の掛け声とか、あと、具体的なそこから出てくる法律の効果というところを主軸にしないと、あまりにも広過ぎる。それから、勝ち負けの要因があまりにもいろいろあり過ぎる。なので、出口のところはそう絞りつつ、入り口のところはケーススタディーなどで、オールジャパンでできたのかどうかというのはあまりにもちょっとべたな評価だし、現実には妥協し過ぎなんだけれども。

【加藤委員】 現実には、オールジャパンを進めることが難しくなっているのではないのでしょうか。

【上山座長】 昔の政治的アジェンダは、一定正しいと思うんですよ。大使館でパーティーをみんなやっているのに日本だけやっていないとか、そういう時代はあった。けれども、これから考えるときに、オールジャパンで官民一緒になって頑張るぞという設定自体がやや無理があるような気がする。

【大串委員】 単独のインフラだけでは稼げないので、周辺インフラ込みで出ていかないと、収益を日本にもたらさなくなってきたという段階の中で。

【加藤委員】 それはその通りですね。

【大串委員】 オールジャパンというよりも、本当は資本はオーストラリアが入ってもいいとか、公的年金とかいろいろあると思うんですけども、ある程度のセット感というのがないと、日本の強みがまず発揮できない、もうからない、もうからないと海外に行かないみたいだね。

【加藤委員】 それは事実ですよ。

【大串委員】 そのセットを生み出すのは国の役割ということだと思うので。

【上山座長】 あんまり言い出すと、ODAと外交の役割とか、政府がODAをつけて、

みんなの後で民間で収益を取りに行くとか、全然違うビジネスモデルの話になっちゃうから、国土交通省と関係なくなっちゃうんですね。

【加藤委員】　ただし、それも中に入っていますね。手法の一つとして扱っても問題は無いと思います。

【上山座長】　だから、思い切りユニバースがでかい。むしろ、海外インフラみんなで頑張ろうと素朴に言っていた原点から振り返って、今こうですねと白書的にさらっと総論はカバーしておく。それから、超具体的な作業として、法改正がありました。それのおかげで助かった案件というのはこんなものですか、それがなければできなかったことはこんなにありますとか、あとは、非常に具体的に絞っちゃうしかないような気がする。前半を思い切り広く捉えちゃって。うまくいっているのかというのは国民的関心事ですよ。

【大串委員】　稼ぎに行くという観点と、もう一つは、日本の大型案件がなくなっているような、例えば、高速道路案件ももうそろそろしまいになってきて、ああいったものを海外で造り続けないと技術が失われていってしまうということがあるので、稼ぎに行っているのか、技術的な継承の場を求めて海外に行っているのか、幾つか国交省が支援しなければいけない理由があると思うんですよ。もう日本にはマーケットがないからねとか、もしくは、日本で蓄積した保守・維持管理の非常に効率的なところを海外に出して、また、先進的なイメージを含めて海外に訴えかけるとか、そういうことを含めて国交省が支援される理由を少し明確にした上で、だからこの案件を持ってきましたとかがあると分かりやすい。

【上山座長】　過去の資料がついていますけれども、国際協力の文脈の中で、以前政策評価をやったのは、非常に政治的にホットな時期です。平成27年頃は、官民一丸となって、さあ行くぞという雰囲気だった。そこから実際にやって、かつ、グローバリゼーションがいろんな意味で進んで、状況もかなり変わっている。もう一回冷静に、そもそもインフラの海外展開というのは何なんだろう、なぜ重要なのかとか、実際にできてきた部分は何だろうというのを淡々と、冷静に棚卸ししてもいい。前回の評価は、やるのが大前提で、一丸となつてとにかくやってみるんだという感じだった。だから当時は、これからやるテーマが政策評価のテーマになったというぼやきが、皆さんの間にも私たちもあった。

【長崎課長】　一言よろしいですか。今の先生方の御意見を聞いていると、レビューでどういう視点でという範囲ですよ。さっき若干、座長おっしゃられたように、最初、俯瞰的に問題意識があつて、その中で議論をどこにスポットを当てて評価していくのがいいのかなど、これはまた事務局とも相談しながらなんですけれども、今、各先生がおっしゃられた

ように、海外展開のインフラの意義みたいな話であるとか、案件を取った、取れなかったみたいな検証の話であるとか、さらに、加藤さんがおっしゃられたような、国が関与しなくても民で独立してできるようになるようなそこまでの成長みたいな時間軸で考えたときに、全部が全部、時間軸の中で議論すると、私、今、先生方のお話を聞いていると、しんどいなと思っています。

その上で、確かに先生方がおっしゃられたように、かつての政策レビューのときは、冒頭申し上げた三本柱、ODAの国際協力とインフラ展開と連携という3つの柱全体にスコープを当ててインフラ展開頑張ろうねみたいな、そういうレビューだったわけですがけれども、その中で、頑張ろうねとしたインフラ展開の課題を洗い出そうと。そのときのきっかけとして法律も出して推進したので、それがうまくいったかどうかということを見た上でちょっと改善点を整理しようかと思ったのが今回の発想なんですけれども、ただ、先生の今の御意見を聞いていると、我々の局所的な、以前の問題として、もうちょっと意義の話であるとか、習慣の話であるとか、それをどこまで入れるのかと、話をどれだけ味つけできるのかということ、味つけというのは言い方はよくないですが、考えていきたいと思います。

最後に1点だけ、プロジェクトベースの話でいうと、この資料の22ページに国交省の主なプロジェクトというのを整理させていただいて、海外展開のいろんな事業は様々あると思うんですが、我々、今、国としてウォッチをして支援して、取っていききたいと思っているものは整理しているつもりで、88でございますけれども……。

**【上山座長】** そろそろ時間なので、対話しているとキリがないもので、すみません。ありがとうございました。

次、「旅行業の質の維持・向上」をお願いします。

**【高橋参事官】** よろしいでしょうか。よろしく申し上げます。観光庁でございます。テーマは2つに分かれるので、2人で手分けして御説明します。「旅行業の質の維持・向上」ということで御用意しています。

めくっていただきまして、政策レビューの取組方針ということで書いてございます。まずは、旅行業とは何かというのはその次のページにあるんですが、旅行業というのは、いわゆる代表的にはJTBさんとか、近ツリさんとかそういうところであって、旅館とかホテルとは異なります。旅行を組成して手配して売っていくという事業のことを旅行業というふうに呼んでいます。典型的にはパッケージで、パンフレットを見て、それをもって申し込む、あるいは、修学旅行を組成してもらう、あるいは、カウンターに行って切符だけ買ってもら

う、そういったものを念頭に置いた業務です。

旅行業の概要というのは次にございます、第1種、第2種、第3種ということでありませ。後でお話する地域限定というものもございます。

規模が大きいのは第1種なんですが、ここにあるとおり、600、3,000、5,000という規模感で、ほとんどが第2種、第3種というような中小の事業者さんで構成されています。地方部で御家族で経営して、貸切バスも経営して、一緒に修学旅行に連れていくというような御商売をされている方が非常に多いという業界になっています。

旅行業に期待される役割ですが、4ページにオレンジの絵が書いてあります。いろいろあるんですけども、右の実現支援というところから反時計回りにお話をすると、旅行に行きたい方のお手伝いをするという実現支援もそうですし、こんな旅行があるのかという知らない旅行に御案内するという需要創出、それから、人口が減る中で地方との交流人口を増やして経済を活性化する。あるいは、観光というのはもちろん、旅行者だけでもできなければ宿泊業者だけでもできない。DMOとか自治体とかいろんな関係者を結びつけていかないとできないというのがこの横串というところ。それから、オーバーツーリズムとか、あるいはSDGsの認証を取るとか、最近、環境にも配慮した観光というものが主張されていますので、SDGsの意味もあると。当然、安全・安心です。今回の知床の事案も、旅行者は関係はなかったんですけども、そういうときにきちんと安全・安心な商品を提供するというのが大前提だと思っています。

前置きは以上にしまして、次の5ページです。旅行業の課題についてということで、2つ御案内をするので2つ課題を書いています。

1つは、旅行に関する手配、サービスを手配するランドオペレーターというのがいます。具体的には、バスに乗せてお土産さんに連れて行くとか、あるいは、旅行の先々での手配をする人ということで考えていただければ結構です。例えばJTB等から委託を受けて、さらに細かい現地に行ってからの旅行を手配する人たちです。

2つ目が、人気観光地に旅行商品の行き先が偏重するというので、これは歴史的に、旅行業というのは、大体、人気観光地にどれだけ手数料を取って連れていくかというのがビジネスモデルとなっていて、例えば、北海道に行くパックとか、あるいは地方からだ Disneyランドに行くパックとか、こういうのをどれだけ数をこなして利益を上げるのかというようなビジネスモデルになっている中で、地方の貴重な観光資源みたいなものを発掘してそこに来ていただく旅行商品を組成する、誘客型と言われてはいますが、お出迎

えするほうの旅行の開発の仕方がなかなかできていないというのが長年の課題です。これを解決するために制度をつくり、それについて評価をさせていただいたというのが今回の話になっています。

1つ目の旅行サービス手配業というのが次の6ページになりますけれども、ランドオペレーターという真ん中にビルありますが、こういう人たちが国外のインバウンドのお客さんを連れてきて、国内でもいいんですが、一つはバス事業者に委託するんですけれども、それに対して非常に安い賃金を前提に、安い運賃で安い料金で借り上げる、危険な運行が行われる。あるいは、訪日外国人旅行者を右下の免税店に連れて行って、市場価格より高い商品を安いというふうに売ってキックバックを得るといような行為が横行しました。これを何とかしようということで制度を改正したわけであります。

もう一つ例を挙げると、7ページのほうで、これは国内ですが、軽井沢のスキーバス事故は皆さん御記憶だと思いますけれども、大学生の方を中心にスキーバスが走っていたわけですが、運転手の方が非常に酷使をされて、睡眠不足の状況で運転をして悲惨な事故が起きました。これもランドオペレーターの事故の一つであります。

それを受けて、8ページにあるように、法律を改正しました。登録制にするとともに、手配業の管理者を義務づけ、あるいは研修、書面交付をさせる。取扱管理者というのもつけました。そうやって安全性と、あと契約内容をきちんと消費者に対して明示するというのもって安全性の確保を狙ったわけであります。

それをどう評価するかということで、10ページに飛びますが、こういったものを一言で言うと、旅行サービス手配業をやっておられる皆様にアンケート調査を実施しました。

そういったものも含めて次の11ページ以降なんですが、11ページは、先ほど申し上げた登録制を敷いた後に、実際に運賃の下限というのがあるんですが、それを下回るように運賃を設定したものとか、あるいは営業区域外のバスを運行した者に対しては業務停止処分とか、自動車の部局と連携して厳しい処分をとっています。3件が多いのか少ないのかというのは議論はありつつも、コロナ禍で旅行がかなり需要が減少した中では、我々も目を光らせてといいますか、事案をウォッチしている状況です。

次のページ、旅行サービス手配業の登録はどんどん増えておりますということで、若干、コロナもあって頭打ちになりつつありますが、きちんと登録は進んでいるということであります。

先ほどのアンケートの結果が13ページです。以前から旅行サービス手配業を行ってい

の方が登録をして、この45.4%が「行っていた」なのですが、この方からの感想が「取引先の安心感が高まった」とか、「業務がしやすくなった」。次のページにいていただいて、この方たちが、さらに「手配先との関係、取引内容に変化はありましたか」というふうに言われると、登録しているということであれば、「信用度が向上するし、商談も円滑になりました」というような回答をいただいているというところでございます。

15ページが、そういうきちんとした運賃料金を周知することによって安全を確保するという観点から、貸切りバスの営業収入を表しているところです。急にグイッと上がっているところは、実は新たな運賃・料金制度の導入というところで上がっているわけですが、我々の法改正は、通訳案内士及び旅行業法改正のところになっています。これでさらに飛躍的に上がるということはなかったんですが、順調に、高いまま推移をしているというところでございます。

16ページで、逆にアンケートでネガティブなほうも書いているんですが、主なものは「登録制度導入が周知されていない」とか、あるいは、そもそもコロナで仕事がないという話があります。後半は我々のほうで旅行需要喚起の応援をさせていただくということと、登録制度周知に関しては、引き続き、我々のほうでも対処してまいる所存であります。

次のページが2つ目、17ページ、地域限定旅行業務取扱管理者、ちょっと漢字が多いんですが、さっき申し上げたとおり、着地型の例と写真にあります、地元の神社仏閣とか、あるいは農産物を体験型で採って楽しんでいただくみたいな旅行組成をするのにハードルがあるというのがもともとの発端です。

どういう発端かということ、18ページにあるとおり、先ほどの旅行業、第1種、第2種、第3種あるんですが、営業保証金を払わなければいけません。これがかなりの額になっていて、これを支払う余裕がない場合に、旅行業務の範囲は限定されるんだけど、地域限定の旅行業が旅行商品を組成できるというものになっています。

時間がないので割愛しますけれども、それについて評価したものが21ページ以降になります。21ページでもって、旅行業務取扱管理者の数が増えていったということ、22ページでもって高く評価する、あるいは評価するというものが多かったということでありま

す。数としては、24ページにあるとおり、着地型旅行商品が増えたのかということですが、「地旅サイト」というものについて、掲載数の推移を見ると順調に増加しているということがうかがえるということがここに書いてあります。

時間の関係がありますので、次に説明を譲ります。以上です。

**【榎本交渉官】** 29ページを御覧ください。通訳案内士、あるいは通訳ガイドとも呼ばれますが、これは通訳案内士法で有償で通訳案内を行うというサービスでございますが、全国通訳案内士と地域通訳案内士の2つに分かれる。全国通訳案内士は試験に合格した者ということで、登録者数が2万6,000人弱おります。一方、地域通訳案内士というのは自治体を中心となって研修を行う、そういった通訳ガイドを言っております。

次、30ページを御覧ください。そもそも平成30年に法改正をしてようになったんですけども、左側、課題として、大都市部に通訳ガイドが偏在している、あるいは英語に偏りがあるということで、右側ですが、法改正をして4つのことを行っております。

まず、業務独占を廃止して誰でもできるようにした、名称独占に移行した。2番目、地域通訳案内士制度を創設した。3番目、通訳実務というものを試験科目に追加して、より実務サービスを充実させた。4番目が定期研修を義務づけて質の向上を図ったということ、その4つのことを行いました。今回はその4つの施策についての効果測定を行ってまいります。

以上です。

**【上山座長】** ありがとうございます。

それじゃ、御意見ある方、どうぞ。

**【佐藤委員】** すみません、ちょっと伺いたいのは、前半と後半の話がちょっと違うのかなと思ったのは、前半はまさに旅行業者の話、その安全性とか、質とは書いていませんが、安全性とかですよね、あるいは信頼の問題。後半の地域限定型の旅行業者とか、あと、特に通訳の点はインバウンド対応のような気がしたんですけども、通訳の方々には雇われているかもしれないけれども、旅行業者ではないですよ。この辺は一体どんな整理になるのかなというのと、逆に、もしそこまで言うんだったら、交通系の方、バスも含めて、観光バスとかの運営とか、ホテルの手配とかをやる人が入るけど、じゃあ、ホテルそのものは旅行業者の質に関わらないんですかとか、いわゆる民泊の話とか、ちょっと広がっているように見えていて、前半と後半で何か違う話をしていて、全体的に何かつながらないなという気がしたんですけど、どういう整理だとよろしいのでしょうか。

**【上山座長】** ここは回答いただかないと進まないの、どうぞ。

**【高橋参事官】** もともと評価の対象となる政策があって、それを題名をつけたのが「旅行業の質」ということになったんですね。旅行業の質そのものであれば前半の説明は当てはまるんですが、確かに後半は、旅行業そのものというよりは、旅行業を展開する中で、おも

てなしの一つということでカバーできるかなということでもこういう題名をつけたものであります。なので、宿泊業まで幅を広げるものでは全然なくて、旅行業、あるいはそれに関連する、今回、それをカバーし得るような名前をつけさせていただいたと、こういうことでよろしいでしょうか。

【榎本交渉官】 通訳ガイドもある意味、旅行関連サービスということに属するんですけども、5年前に一度、法改正を行った。その効果を今回、レビューで評価をするということで、旅行業なのか、あるいは旅行関連サービスの質の向上かというような、タイトルとしてはそういうふうに御理解いただければ。

【上山座長】 関連サービスというと厳しいですよ。やっぱり運輸業が圧倒的にでかくて、安全も関わるし。だから、安全管理を徹底しますというのが前半の話で、後半はやっぱり、佐藤さんが言ったようにインバウンド対応、おもてなしなのか。でも、外国人からすると、結構運輸業と同じぐらい重要な話になりますよね、通訳がいるかないかというのは。

【佐藤委員】 ちょっと気になったのは、前半は質の話なんです、まさに旅行業の質の話です。後半は通訳ガイドの質が問われているんじゃないかと、ここに書いていますが、量的な不足なんです。例えば、悪徳通訳業がいて何か問題を起こしているとかといたら延長として考えても何となく分かるんですけど、ちょっと収まりが、一緒に議論することは別にやぶさかではないですけど、全体を取りまとめるときにうまく収まりがつかないかなど。国交省の中で特段これが重要なんだという問題意識があるのであれば、もちろんレビューの対象としてはいいですが、全体をつなげるストーリーがないと、ちょっとどうかなと思います。

取りあえず以上です。

【上山座長】 つながっていない感というのはやっぱりよくないですよ。利用者の視点から見ると、安全も言語の壁を超えることも、それは質の中で読めるんじゃないですかね。だから、インバウンド対応できていますかという話と、事故をきっかけに安全対応できていますかという現実的なユーザーから見た二大懸念事項というか、旅行業を取り巻く大きな環境変化が2つありましたみたいな入り口から入れればいい。法改正をやったので2つを出しますというのでは多分、もたない。法律評価をやっているわけじゃないから。だから、それがどれぐらいの大きさのことなんだというところは、通訳案内のところは人数で見たり、金額で見たりする。あるいは利便性でもいい。そういう評価だったらいいけど、今日のは取ってつけたように法改正があったので出しましたみたいな感じがちょっとありますが。

【高橋参事官】 そういう意味では、さっきのバス事故というかインバウンド、中国人の

観光客を連れ回してお土産物屋みたいな話も、やっぱりインバウンドを契機として出てきた問題ですので、観光立国を推進していくに当たって、旅行を取り巻く環境が変化して、その中で対応してきたことという共通項はあるかと思っています。

【上山座長】　　そういうインバウンドの人たちにとっての良い旅とは何かみたいなのが、最初に整理すべきじゃないですかね。それに対していろんなきっかけをもとに、このような制度整備を行ってきたという総論。その上で、ここにフォーカスをして効果を見ますと。

【高橋参事官】　　そうですね。2つ目の地域限定も、外国の方は都会で遊ぶのもいいけど、田舎でじっくり過ごしたいとか、農作業をやりたいとかというのもあるので、おっしゃるとおり、そういう評価軸はあるかと思っています。

【上山座長】　　ほかの委員の方、どうぞ。

工藤さん。

【工藤委員】　　ありがとうございます。既にもうほかの委員もおっしゃって、座長もおっしゃっていることと若干かぶるんですが、これは今日の立てつけを聞いていますと、地域限定旅行業務取扱管理者という制度と通訳案内士という制度、その両方の制度についての評価に実質的になってしまっているような気がします。それ自身は逆に分かりやすくていいのかもしれないんですけども、冒頭で御説明いただいていた、業界としての質の評価ではなくて、それを支える、割と小さな2つの制度についての評価になっているんですが、そうであったとしても、全体の中でこれらがどういう役割を果たしていた上で、その制度がうまくいくと業界としての質がどうなるのかというその辺のストーリーがあれば逆に分かりやすいのかもしれませんが、ちょっと今日では分かりにくかったなという感想でございます。

以上でございます。

【上山座長】　　ほかの方はどうですか。はい。

【大串委員】　　1 ページ目の対象政策の概要のところ、一番最後のところなんですけれども、「……ことにより、旅行業の質の維持・向上が図られた」というふうに、ここでもう総括しちゃっているというのがちょっとびっくりしてしまったんですけども、もう少し、インバウンドにどうしてほしいのかという、例えば、今までインバウンドは、東京へ行って、富士山を見て、大阪を見て帰るとか、そういった型にはまったものよりも、もう少し周遊型、滞在型のほうに移行していただきたい。そのためには地域の魅力をしっかり発信するような体制、しかも地域に出向くときの安全性の確保も大事でしょうと。安全性の確保は、もち

ろん海外の人のみならず、日本人の旅行者にとっても大事なことなので、ここの2つにフォーカスを当てて、法律改正に伴って得られた効果測定をやりたいというようなシンプルなものに変えていただいたほうがいいのかなと思いました。そのほうが観光庁の意図にも沿うのではないかと思いますので、地域がもう少し観光地として充実して見てもらえるような、そういう立てつけにできたかどうかという検証をしっかりとやって、再開したときにはもう超特急で地方に行ってもらうんだ、インバウンドに来てもらう整備を今のうちに着々と進められたかというところでフォーカスしていただけたら分かりやすいかなと思いました。

以上です。

**【加藤委員】** 私も意見してよろしいでしょうか。説明を受けてやや困惑しております。4ページ目に旅行業に期待される役割について書かれており、私も大変勉強になったのですが、この中では国の果たすべき役割があまり示されていません。それが何なのかを明確にさせていただき、その上で、評価が行われるべきと思いました。

**【高橋参事官】** あるんですけども、資料が分厚くなっちゃって、10枚じゃ足りないのかと思って割愛をしたんですが、交流人口については、観光庁としても第2のふるさとづくりとかワーケーションとか予算事業をやっていたりとか、あるいは、そういうプロジェクトをつくったら予算をおつけして応援するということで、観光地内の自治体が入ったらお金を出しますよとか、あるいは持続可能なところでは、資格取得を推進するとか、安全・安心はもちろんなんですけれども、そういうの予算事業を主に通じて……。

**【加藤委員】** ただ、それ自体が妥当かを評価するというスタンスはないですね。

**【高橋参事官】** 今回については、さっきおっしゃったような、インバウンドが増えていく中で、彼らがどうあって、それについて、旅行業、あるいはそれを取り巻く産業がどう対応していくかという。

**【加藤委員】** ゴールは旅行業の質を維持・向上させることで、そのために国が何をするのかを評価される対象だと私は理解したのですが、そうではないということでしょうか。

**【高橋参事官】** そうじゃないことはないんですけども、ウイングがちょっと広がり過ぎると。

**【上山座長】** いや、政策評価の対象はここに書いてあることなんです。旅行業というのは、旅行業法適用対象事業者ではない。旅行業だから、世の中の人考える旅行を提供している民間企業全てなんです。そうやって読んだときに、実は、交通機関まで入っちゃうんだけれども、それは、旅行目的の人だけ向けではないし、除外するというロジックはあって

もいいと思う。宿泊も除外しましょうと。じゃあ、その他何なのだとすると、全般的な手配をしている人と、あと、プラスアルファの何かをやってくれている人です。利用者目線からの整理があって、それから今回の評価は、こちら辺にフォーカスしますという。営繕だったら環境とかDXとかというところは一定の理屈があって、絞ったらどうかみたいな議論。だからインバウンドというのはいいと思いますよ。インバウンドとか、あるいは地域とか。

しかしその辺の論理構成なしに、たまたま法改正が起きたのがこの2つの法律で、作業の成果を検証しますと言われると、政策評価じゃなくて法律の効果検証作業であって、いわゆる事務事業評価なんですよ。だから、総論を足せばいいというほど単純じゃないんですけども、まずは総論的なところを足していただく。我が国の旅行提供業はどんな状況で、それはちゃんと機能しておるのかという点検がまずあって、ここ数年特に重要だと思われる部分に民間事業者は対応できているのか、それに対して国はちゃんと必要な規制とか支援をやっているのか、そういう目線で点検をしますと。その中で重要だと思われるのが、たまたまこちら辺の2つでしたと。15個あったけど、そこから絞ったら2つでしたというふうになれば納得感はある。今日のはその総論がない上に、何かすごく絞り過ぎている感じはしますよね。

【高橋参事官】 総論の部分は、御指摘を踏まえてできると思いますので。

【上山座長】 法改正にすごく着目されているんですけども、法律というのは、よっぽどの期待値があつてからしか改正しない。法改正の効果が出ていないということはほぼあり得ない。だから、法改正の効果検証というのはメインディッシュにはならない。できていて当たり前の話。だから、むしろ補助金だとか、実際の規制の運用ぶりとか、そういったところが中心課題になる。

ということで、時間が限界に来ちゃいました。後半2つの人たちとは対話をしてしまったので、前半のお二人も、これは本当は言いたかったというのがおありかもしれない。質問でも、御意見でもいいので、どうぞ。

【紺野参事官】 ほかの方々の話も参考にしながら、我々の今日の説明の中では、やはり総論的な部分の論理構成といった部分は非常に欠けていると御指摘があって、ごもっともだと思います。DXの話とかITの話がありましたけれども、そこも含めて、大規模災害の定義も含めて、どういった視点で支援物資物流を捉え、その上で、国の役割は何で、それに対して国交省の我々に何ができるかという全体的なストーリーをもう少し掘り下げて、明確にしなきゃいけないということがよく分かりました。

一方で、先ほどどなたかがおっしゃっていましたが、対象が広がり過ぎても評価が難しいということだったので、そこはよく事務局を含めて御相談しながら、明確なストーリーを示していきたいということと、制度改正だから評価するという事務事業評価にならないように、なるべく多くの視点を評価の前提とせず設けたいということを強く思いましたので、御指導よろしく申し上げます。ありがとうございます。

【上山座長】 期待しております。

いかがですか。

【佐藤課長】 ありがとうございます。今後の取組について考えていく上で、何かしら絞り込んでいかないと難しいと私どもとしても思っていましたので、今日の御示唆をよく踏まえて検討したいと思えます。

あと、座長からもおっしゃっていただいたように、私ども所掌範囲が実は非常に狭いところがありまして、自分たちが主務としてやる部分と、それと波及的な部分とをうまく組み合わせ整理ができればと思えますので、御指導をお願いいたします。

【上山座長】 ありがとうございます。

それでは、全体を通して委員の皆さんから御意見などありましたら、どうぞ。

大丈夫ですかね。

それでは、事務局のほうで最後のまとめをお願いします。

【大江政策評価企画官】 ありがとうございます。先ほど、最初にスケジュールを申し上げましたが、この後、個別指導というところにまた入りまして、先ほどの御指摘等を踏まえた調整に入らせていただきたいと思えますので、よろしくお願いを申し上げます。

それから、1つ、議題にはないんですけども、情報提供ということで参考資料2というものを最後に1枚おつけしてございます。参考資料2という文字が小さいのですが、このパワーポイントの横置き1枚、両面でございます。

こちらにつきましては、本日の委員の中にも委員の方がいらっしゃいますけれども、総務省の政策評価審議会というところで、一昨日5月31日に提言が出たものでございまして、その資料の抜粋ということでおつけをしたものでございます。総務省の政策評価審議会におきまして、「デジタル時代にふさわしい政策形成・評価の在り方に関する提言」というものが出されたという情報提供でございます。

中身につきましては、資料をざっと読んでいただければお分かりになるような内容でございます。お時間の関係もございまして省略をさせていただきますけれども、このような

提言が総務省の政策評価審議会で出たということでございまして、今後、総務省のほうからも、各省と相談しながら内容の具体化を図ってまいりたいというようなことでお話があるところでございます。

そういったことを踏まえまして、私ども国交省の政策評価のほうにつきましても、今後、何らかの改善、見直しもあろうかというようなところでございまして、現時点ではまず、こういうものが出たということの情報提供で、今後そういった改善等が必要な場合、また検討しながら進めてまいりたいということをお伝えするものでございます。

参考資料2の件については、以上でございます。

それでは、先ほど申し上げましたけれども、今後、個別指導をやりながら、また、中身の精査を進めてまいりたいと思いますので、よろしく願いいたします。

最後に、本日の議事録に関する件でございますが、議事録につきましては、後日、委員の皆様を確認のお願いした上で、その後、公開することで予定しておりますので、その際、またどうぞよろしくお願いをいたします。

また、最初に申し上げましたが、個別指導の班分けの希望調査票につきましても、お書きをいただきまして、こちらに置いていただく、また、リモートの皆様は御提出をいただければと思っております。

また、今日、話しきれなかったことでメモということで配付しておりますので、もしございましたら卓上に置いていただければと思います。

それから、資料につきまして、郵送希望という委員の方がおられましたら、置いておいていただけましたらこちらで郵送させていただきます。

以上、よろしいでしょうか。

それでは、以上をもちまして、第53回国土交通省政策評価会を終了いたします。本日はどうもありがとうございました。