

# 「インフラシステム海外展開の推進」

---

令和4年11月1日

国土交通省 国際統括官

# 評価書の要旨

テーマ名	インフラシステム海外展開の推進
評価の目的、必要性	海外インフラ展開法制定から4年が経過した令和4年度に政策レビューを行うことで、海外インフラ展開法を制定したことによる効果等を検証する。
評価対象	海外社会資本事業への我が国事業者の参入に関する法律 海外社会資本事業への我が国事業者の参入に関する基本的な方針
政策の目的	①我が国の持続的な経済成長の実現 ②相手国の経済発展と社会が抱える課題解決への貢献 ③地球規模の課題解決への貢献
評価の視点	海外インフラ展開法について、以下の視点により評価を行うものとする。 ①海外社会資本事業の定義の範囲について ②国土交通大臣が策定する基本方針の内容について ③独法等の特例業務の範囲について ④その他(国土交通大臣による情報提供・指導・助言等)について
評価手法	・独法等に対するヒアリング調査 ・海外インフラ展開法の施行を受けて独法等と連携して事業・調査等を行った企業に対するヒアリング調査 ・JICA、JOIN、JBIC、NEXI(以下「JICA等」という。)に対するヒアリング調査 ・文献調査(世界のインフラ需要の現況、競合国におけるインフラシステム海外展開の実施体制等)
評価結果	上記評価手法に基づき、評価を行っているところ。
政策への反映の方向	評価結果を踏まえ、今後のインフラシステム海外展開の更なる促進の方向性を検討する。
第三者の知見の活用	本政策レビューの実施にあたっては、学識経験者等からなる「国土交通省政策評価会」(座長:上山信一 慶應義塾大学総合政策学部教授)より助言をいただくとともに、評価会委員の中から本件の担当となった大串葉子委員(椙山女学園大学現代マネジメント学部教授)、工藤裕子委員(中央大学法学部教授)、佐藤主光委員(一橋大学大学院経済学研究科・政策大学院教授)、白山真一委員(公認会計士)より個別指導を頂いている。

# 評価書の目次構成案

## 第1章 評価の概要

- |              |              |
|--------------|--------------|
| 1. 評価の目的、必要性 | 4. 評価手法      |
| 2. 対象施策      | 5. 第三者の知見の活用 |
| 3. 評価の視点     |              |

## 第2章 我が国のインフラシステム海外展開の現状分析

- |                              |                                  |
|------------------------------|----------------------------------|
| 1. <u>インフラシステム海外展開の概要</u>    | 3. <u>我が国のインフラシステム海外展開の現状分析</u>  |
| 2. <u>我が国のインフラシステム海外展開戦略</u> | (1) 取組の進捗状況                      |
|                              | (2) 我が国のインフラシステム海外展開を巡る状況の分析     |
|                              | (3) 競合国におけるインフラシステム海外展開に向けた取組の分析 |

## 第3章 海外インフラ展開法

- |                 |                               |
|-----------------|-------------------------------|
| 1. <u>概要</u>    | 3. <u>評価</u>                  |
| (1) 法の概要        | (1) 海外社会資本事業の定義の範囲            |
| (2) 基本方針の概要     | (2) 国土交通大臣が策定する基本方針の内容        |
| 2. <u>効果</u>    | (3) 独法等の業務の特例の範囲              |
| (1) 法施行後の受注等の状況 | (4) その他（国土交通大臣による情報提供・指導・助言等） |
| (2) 具体的事例における検証 |                               |
| (3) 法施行後の取組     |                               |
| (4) 法施行後の課題・要望  |                               |

## 第4章 今後の方向性

## 第2章 我が国のインフラシステム海外展開の 現状分析

- インフラ整備需要は全世界で約8,520兆円(2000-2030年累計)、アジアで約2,900兆円(2016-2030年累計)に達する見込み。
- 世界の交通インフラ市場は全体で約1.5倍の伸びが予想。

## 旺盛なインフラ整備需要

全世界

2000～2030年累計  
約71兆ドル(約8520兆円)

出典：OECD

途上国

年間約2兆ドル(約240兆円)

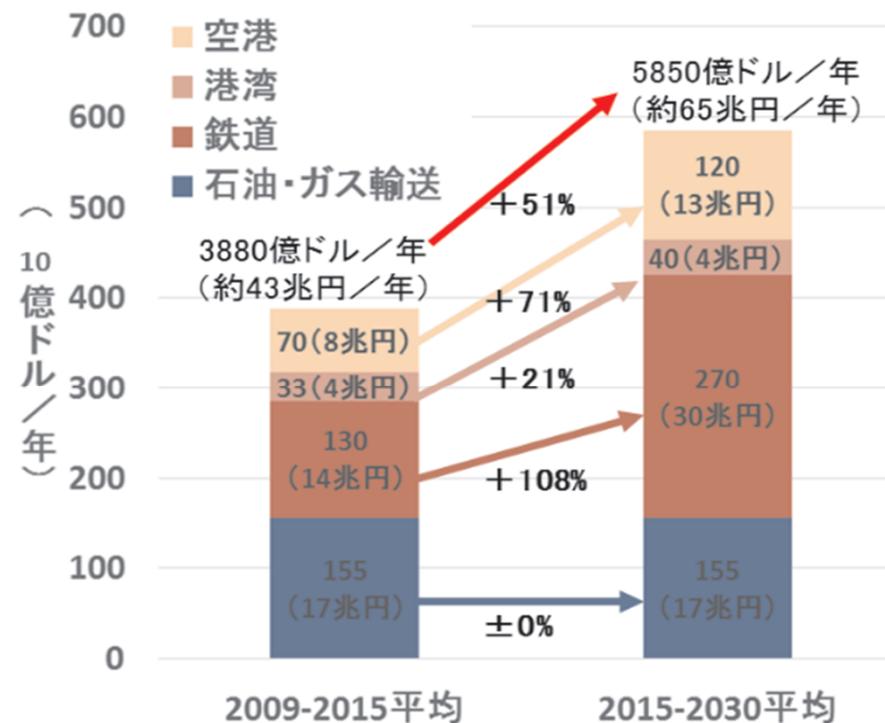
出典：世銀

アジア

2016～2030年累計  
約26兆ドル(約2900兆円)

出典：ADB

## 世界の交通インフラ市場の伸び

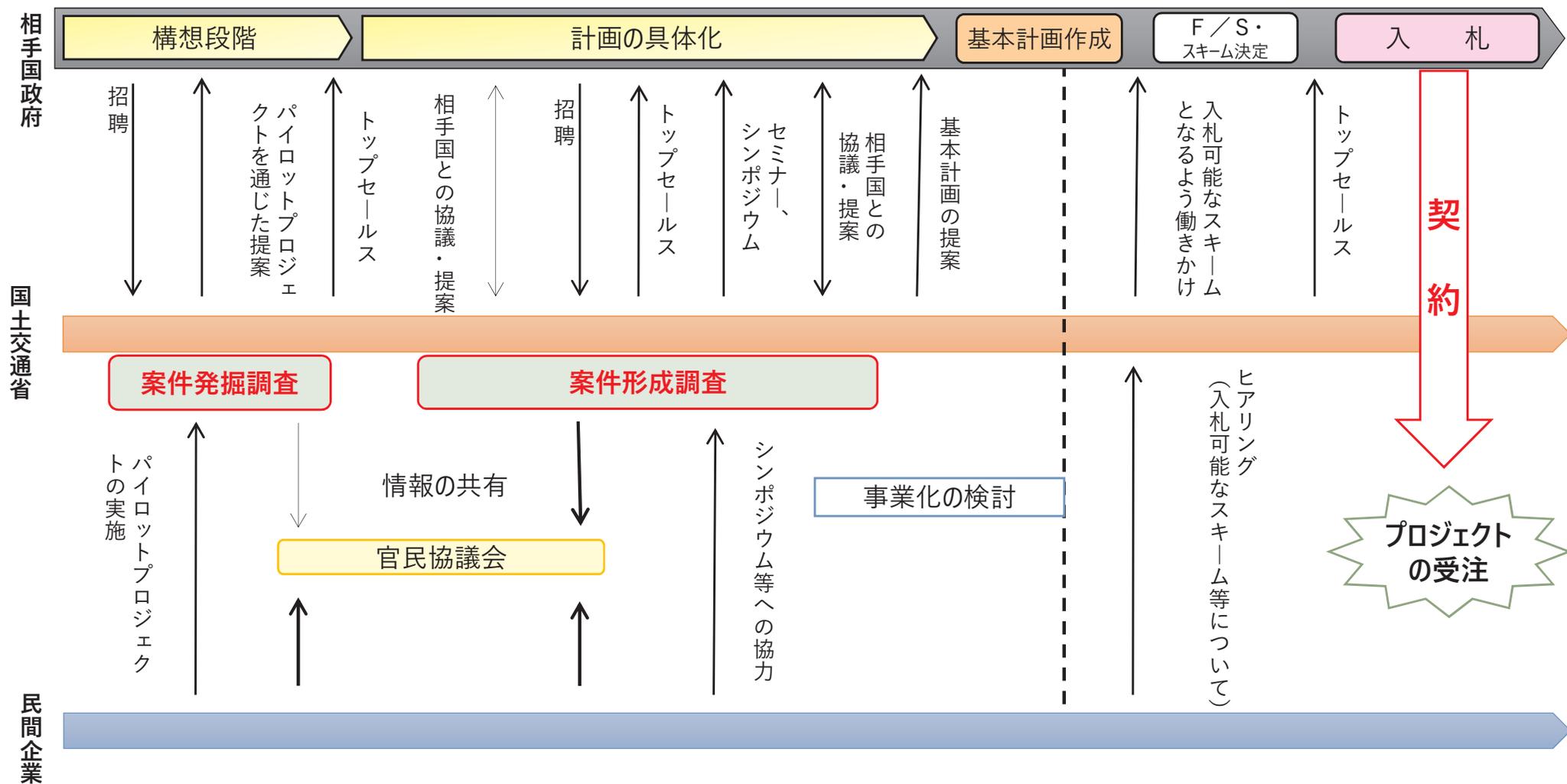


出典：OECD「Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030」(2011)  
※為替レートは2017年11月時点

- **少子化・人口減少による内需縮小**
  - 少子化の進展と人口減少により、国内市場の大きな成長は期待できない。
  - 今後の日本経済の成長のためには、海外需要の取り込みが必須。
  
- **アジアをはじめとする新興国のインフラ需要の急拡大**
  - 新興国の経済成長・所得向上により、人口の都市への集中、都市問題が発生（交通渋滞、住宅不足、生活環境悪化等）。都市間輸送でもインフラが脆弱。新興国の成長の制約要因となりかねない状況。
  
- **我が国の知見の活用による新興国への貢献**
  - 我が国が急速な成長の中で課題解決してきた知見は、今、同様の課題に直面する新興国でも活用可能。
  - インフラ協力は、良好な外交関係の構築にも寄与。

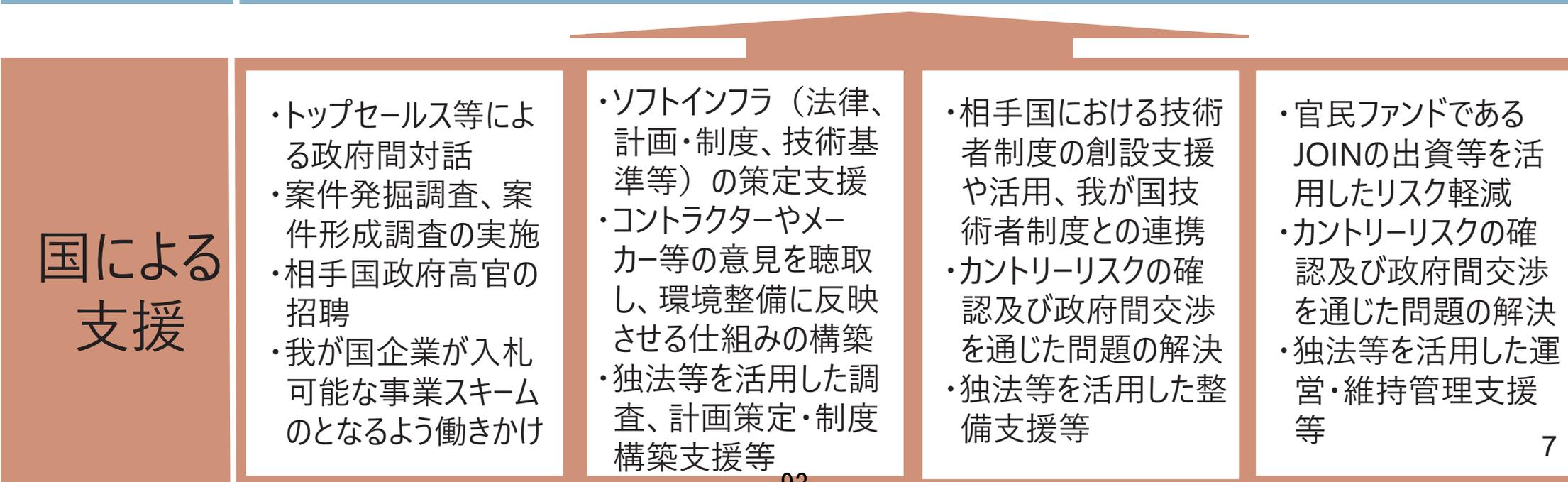
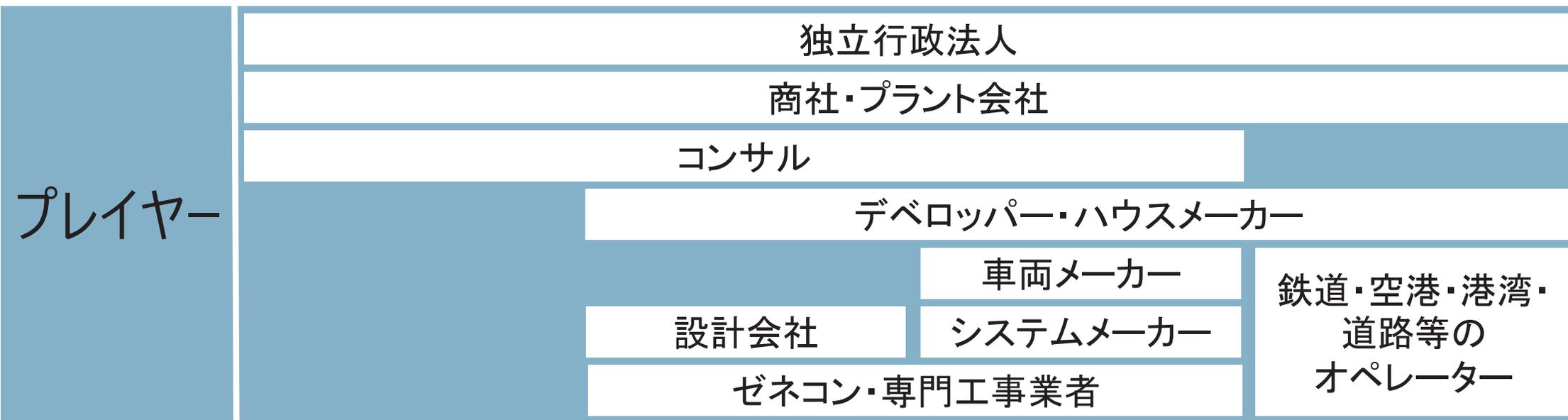
# インフラシステム海外展開の流れ

対象プロジェクトが、我が国の技術の優位性を発揮できるものとなるよう、プロジェクトの構想段階から働きかけるべく、情報収集・調査を実施するとともに、基本計画案を策定する。



# インフラシステム海外展開における国の関与のあり方

案件形成 ▶ 調査・設計 ▶ 整備・施工管理 ▶ 運営・維持管理



# インフラシステム海外展開戦略2025の概要

## インフラシステム海外展開戦略2025

### I. これまでの成果と新たな戦略の策定

- ◆ 2013年からの7年間、**官民一体となった取組**を推進。
- ◆ 2018年の受注額は約25兆円に達し、「**2020年に約30兆円**」の目標に向け増加基調。ただし、現下のコロナの影響に留意。
- ◆ 近年の情勢変化を踏まえ、**2021年から5年間の新目標を掲げた新戦略**を策定。
- ◆ 新戦略では、**官民及び関係省庁間の情報共有を徹底し、一体となって戦略的に対応するためのプラットフォームを一層充実**させる。

### II. 新たな戦略の目的及び成果目標

#### 現戦略策定(2013年)後の情勢変化

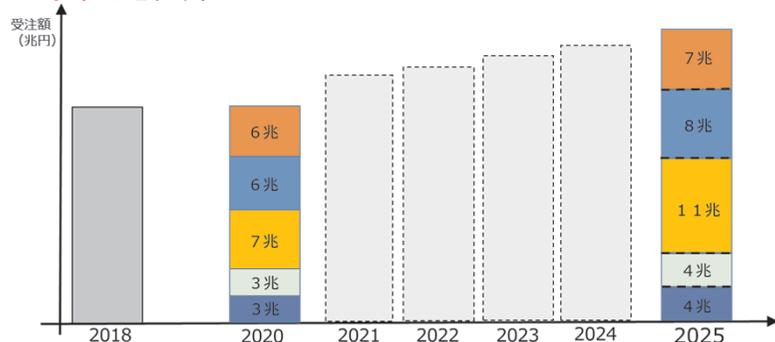
- 新興国企業との競争の激化
- SDGs(2015年国連)の考え方の普及
- 国際情勢の複雑化(インド太平洋地域は様々な変化に直面)

#### 目的:「経済成長の実現」という単独目的から、3本の柱立てに

1. カーボンニュートラル、デジタル変革への対応を通じた**経済成長**の実現
2. 展開国の社会課題解決・SDGs達成への貢献
3. 「自由で開かれたインド太平洋」(FOIP)の実現

#### 目標: KPIの設定

- **2025年のインフラシステムの受注額の目標**として、新たに「**34兆円**」を掲げる。
- 新型コロナウイルス感染症の世界経済への影響等を踏まえ、必要に応じ、**期中に見直し**を行う。



- 現行の**総理によるトップセールス(目標:年間10件以上)**を設定する他、戦略遂行上の指標として、**新たなKPIの枠組みを検討**する。

### III. 施策の柱(現行の4本から8本に再構築)

#### 1. 現下の重要課題への対応

##### ① コロナへの対応の集中的推進

- 中断中の案件への**緊急対応**(再開に向けた展開国への働きかけ、資金確保等)
- 展開国のニーズに応じ、**医療・保健・公衆衛生分野の強靱化**に貢献

##### ② カーボンニュートラルへの貢献

- 「**2050年カーボンニュートラル実現**」に向け、共同開発・実証、海外市場の獲得等を通じ、我が国のカーボンニュートラルを促進するとともに、**世界の脱炭素化**にも貢献
- 石炭火力発電プロジェクトについては、**輸出要件を明確化し、支援を厳格化**

##### ③ デジタル技術・データの活用促進

- デジタル技術による既存インフラの維持管理・運営の高度化、インフラから得られる**データを活用したサービスの展開**
- 先進技術を有するパートナー国企業との**マッチング支援**

#### 2. 目的の多様化への対応

##### ④ コアとなる技術の確保

- プロジェクトの中で**重要技術や主導権を確保**した上で、現地企業等との連携を通じた**コスト競争力の確保**に向けた取組を促進
- 我が国企業の技術開発、組織再編・人材育成、現地企業等との連携支援

##### ⑤ 質高インフラと現地との協創の推進

- **強靱化や社会配慮を含む質高インフラ投資原則**の普及・実践のための政策対話を推進
- 現地ニーズに合致した開発モデルを協創するため、**スマートシティ**を始め、展開国の複合領域に跨るインフラ開発について、**上流からの関与**を強化

##### ⑥ 展開地域の経済的繁栄・連結性向上

- ハード・ソフトの両面で、**FOIPに資する戦略的な案件形成**を推進
- ビジョンを共有する**パートナー国との連携**を強化
- 適切なリスク管理のため、ODAを含む**広範な公的資金ツール**を見直し・活用

#### 3. 手法の多様化への対応

##### ⑦ 売り切りから継続的関与へ

- インフラの運営・維持管理(O&M)、投資による事業運営への参画を促進
- 我が国の強みの特定・類型化、ODA等を活用し、**インフラ整備からO&Mまでの一体的な案件形成を支援**、現地との協業に向けた**人材育成・技術移転とのパッケージ支援**

##### ⑧ 第三国での外国政府・機関との連携

- 第三国における**パートナー国企業との協業**を促進
- **パートナー国政府・機関との協力枠組構築**(金融機関間の協力覚書等)と具体案件支援

## 「インフラシステム海外展開戦略2025」追補（令和4年6月3日決定）の概要

### 目的

1. カーボンニュートラル、デジタル変革への対応を通じた経済成長の実現
2. 展開国の社会課題解決・SDGs達成への貢献
3. 「自由で開かれたインド太平洋」（FOIP）の実現

「新しい資本主義」の実現や経済安全保障の要請を踏まえつつ、  
インフラ海外展開を「成長のエンジン」の1つに位置づける

### 行動KPI

総理によるトップセールスの実績：

**218件**（2013-21年）



### 追補のポイント

#### 重点戦略（その1）：ポストコロナを見据えたより良い回復の着実な実現

- 国際協力銀行（JBIC）新融資制度創設・先進国業務範囲の拡充
- スタートアップ企業や地方・中小企業等に対する海外展開支援

#### 重点戦略（その2）：脱炭素社会に向けたトランジションの加速

- JCMパートナー国拡大
- 気候変動適応・緩和策を両立するインフラ支援

#### 重点戦略（その3）：FOIPを踏まえたパートナーシップの促進

- 投資家や世界銀行等と連携したワクチン供給支援
- G7・G20・ASEAN等の国際場裡における質の高いインフラに係る議論の主導
- 国際機関等との連携強化によるインフラ整備支援

#### 重点戦略（その4）：コアとなる技術・価値の確保

#### 重点戦略（その5）：売り切りから継続的関与への多様化の促進

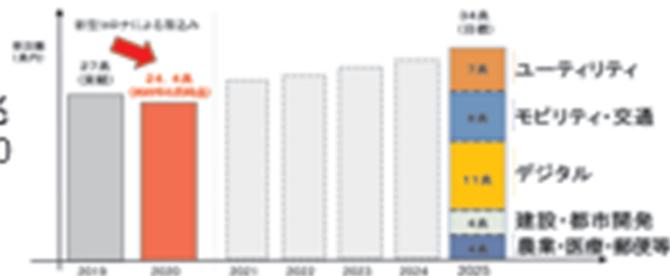
- 「O&Mパッケージ型」の取組の推進

#### 重点戦略（その6）：質高インフラに向けた官民連携の推進

- JBIC新融資制度創設

### 効果KPI

2025年の「受注額34兆円」の達成に向け、2020年は**24.4兆円**を達成



## 【政府全体の方針】

→ 3つの重点戦略を設定

### 1：ポストコロナを見据えたより良い回復の着実な実現

海外におけるサブライフェン等のリスクへの対応力強化

国際協力銀行（J B I C）新融資制度創設・先進国業務範囲の拡充

デジタル変革による課題解決と中小・スタートアップ支援

官民ファンドによるデジタル技術を活用したソフトインフラの事業化支援

国際標準への対応と策定過程への積極関与

5G（Open-RAN）の海外展開、日本式コールドチェーン等の国際標準化推進

### 2：脱炭素社会に向けたトランジションの加速

アジア・ゼロエミッション共同体

トランジションロードマップ策定支援、水素・アンモニアサブライフェン構築

日本の脱炭素技術等の海外展開支援

JCMパートナー国拡大、気候変動適応・緩和策を両立するインフラ展開

### 3：FOIPを踏まえたパートナーシップの促進

重要地域への支援と国際連携の推進

O&M事業参画支援、海底ケーブル整備、国際開発金融機関(MDBs)との連携

## 【国土交通省における取組】

O&Mの参画  
推進等  
継続的関与の  
強化



○ マニラMRT 3号線保守・維持管理



○ パオオ国際空港の運営参画

「技術と意欲ある企業」  
の案件形成



○ ドローン運航管理システム



○ 環境負荷を低減する住宅開発

国際標準化  
の推進と  
戦略的活用



○ 海外向け標準鉄道車両の展開（STRASYA）



○ コールドチェーン物流の標準化

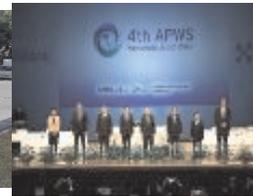
デジタル・  
脱炭素技術  
の活用



○ スマートシティ



○ オンデマンド交通



○ 熊本水イニシアティブの具体化

「行動計画2022」に今後取り組む施策を記述

日本企業の技術的優位性の相対的低下



O&M、価値を創造する技術・ノウハウは豊富  
(鉄道、空港、港湾、道路等のO&M、スマートシティ (TOD等) 等)



⇒ ODAによる整備とO&Mのパッケージ型やO&M事業単体での案件形成・参画支援。

## ● O&Mの案件発掘調査の実施

## ● 円借款、JOINなどの公的金融機関による支援の強化

## ● インフラ整備とO&Mのパッケージ型の案件形成

(例) チングスハーン国際空港の建設と運営を一体で受注(ODA+PPP型)。

(例) ODAで整備したパティンバン港の自動車ターミナルの運営に参画。



(豊田通商提供)

## ● インフラメンテナンスの海外展開



(例)  
「日インドネシア・インフラメンテナンスセミナー2022」における意見交換

## ● 海外オペレーターとのマッチング支援

(例) ドバイメトロのO&Mを海外での運行のノウハウと実績を有する仏オペレーターとJVを組むことで受注。



出典：三菱重工

■ 海外展開のノウハウの提供や現地パートナーとのマッチング、脆弱な財務基盤の補完等伴走型支援を実施。

## ● JOINによる支援の強化



- ◆ JOIN内に中小・スタートアップ向け相談窓口を設置し、対応力を強化。
- ◆ 政府の取組や支援制度の認知・理解を促進するため、国とJOINが地方ブロックごとに説明会を実施。

(例) 無人航空機の運航管理システムの開発・運営事業

- 我が国スタートアップ企業の欧州等への海外展開を支援。



▲ドローン運航システムのイメージ

(出典) テラドローン株式会社

## ● 現地でのプロモーションやマッチングの実施

(例) 中堅・中小建設業海外展開推進協議会 (JASMOC)  
(企業数248社 (R4.5時点))

- 情報提供から現地企業とのマッチング等を支援。



▲海外進出戦略セミナー

R3年度は全国で5ヶ所実施  
(東京、愛知、宮崎、広島、沖縄)



▲海外への訪問団派遣

H30年度 ベトナム、ミャンマー  
H31年度 ベトナム、フィリピン

⇒ **建設業以外の分野にも横展開**

- 1) 国際標準化機関（ISO、IEC等）における国際標準の獲得
  - 2) 国際標準となった後、相手国での採用を働きかけ、他国との差別化を確保
  - 3) 国際標準未取得の場合、日本規格のデファクトスタンダード化
- ⇒ 1) について官民協働で取組を着実に進めるとともに、2)・3) について在外公館、政府機関の現地事務所、コンサル等との連携を深め、相手国（現地）での働きかけを一層強化。

## ● 国際標準化と相手国政府への働きかけ

(例) コールドチェーン物流サービス



【国際規格の普及啓発】



【国際規格化+日本規格の普及促進】

(例)



出典：HySTRA

○ IMOにおける国際標準化の議論を主導



## ● 鉄道分野の国際標準化の取組の強化 + 海外向け車両の標準仕様（STRASYA）の展開

**鉄道国際規格センター**  
 ・鉄道事業者、鉄道産業界、関係協会等  
 (128団体 (2022年5月時点))

**国土交通省 等**



▲“STRASYA”の紹介パンフレット



▲“STRASYA”が採用されたジャカルタMRT車両

- スマートシティ・交通ソフトインフラ、ダム再生等の気候変動適応・緩和に貢献するインフラシステムの展開を支援。
- JOINは、デジタル・エネルギー分野を積極的に支援しており、この取組を強化。

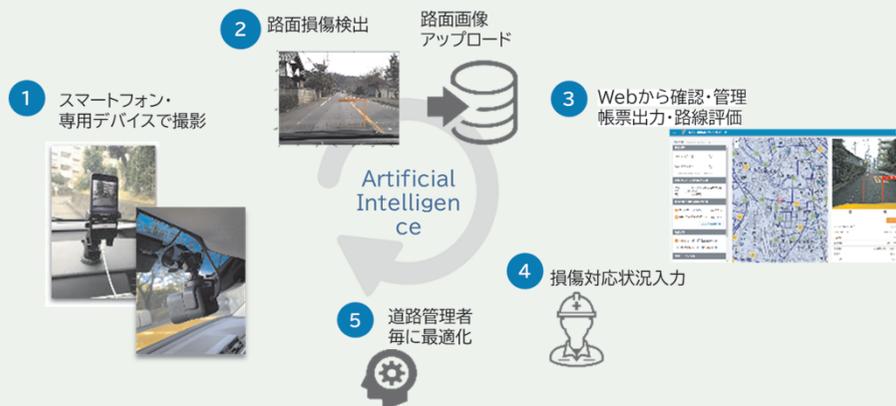
## ● Smart JAMPによる案件形成調査

### ○AIオンデマンド交通システムの導入／ハノイ（ベトナム）



▲相乗りサービスの概要

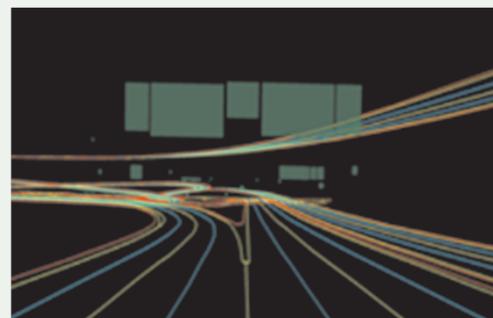
### ○AI画像認識アプリを用いた道路管理システム／シンガポール他



▲AIを活用した画像解析道路損傷検出システム

## ● JOINによるデジタル・エネルギー分野への支援

### ○自動運転を支える高精度デジタル道路地図（北米・欧州）



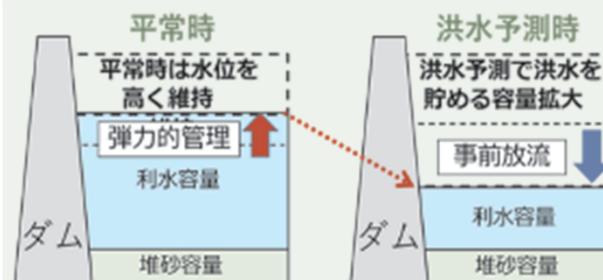
### ○省エネ技術を活用した集合住宅の開発・運営（アメリカ）



## ● 既存ダムの有効活用等による気候変動対策への貢献

### ○「熊本水イニシアティブ」に基づき、既存ダムの運用改善や改造など気候変動適応策・緩和策を両立する技術を活用したインフラ整備等を推進

#### ダム運用の改善【イメージ】



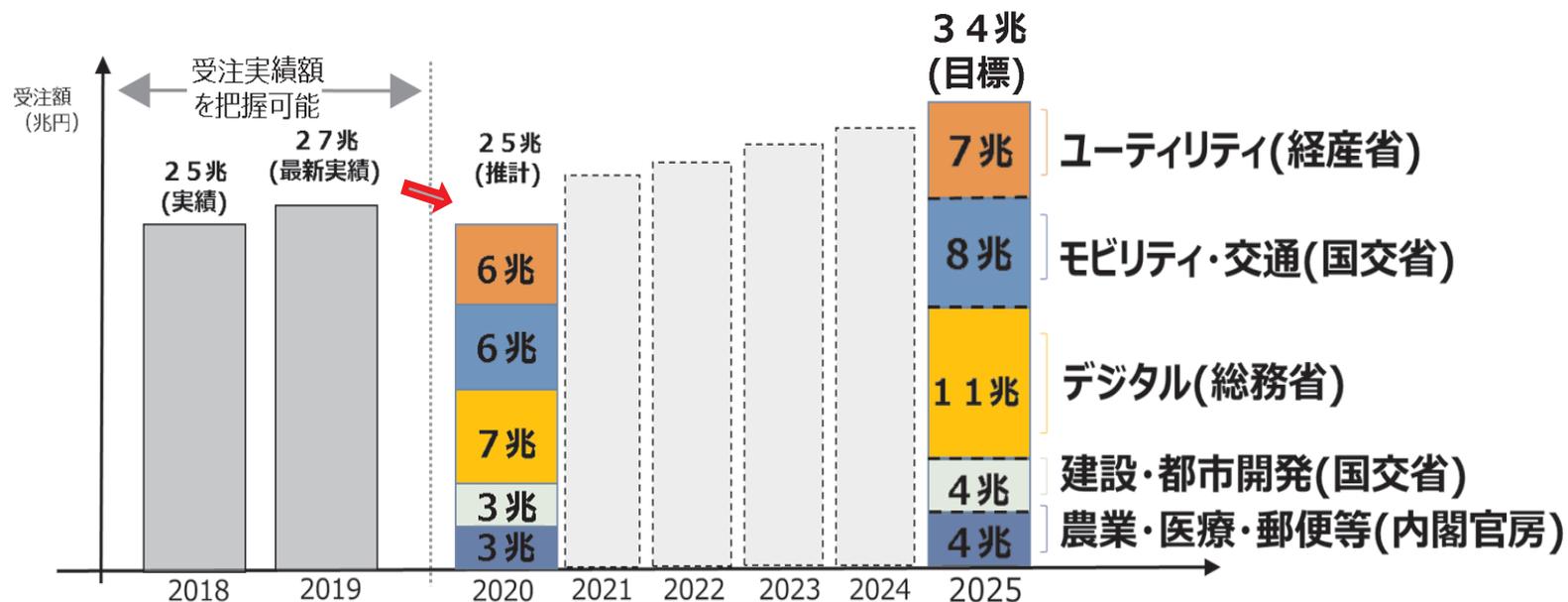
#### 既存ダムの改造【鶴田ダム（鹿児島県）】



## インフラシステム海外展開戦略2025

<KPI> 我が国企業のインフラシステム受注額  
 約10兆円(2010年) ⇒ 約34兆円(2025年)(※2015年 約20兆円)

### <進捗状況>



注：2018年及び2019年は、「インフラシステム輸出戦略」に基づく受注実績。2020年は、「インフラシステム海外展開戦略2025」の効果  
 KPI(受注額の目標：2025年34兆円)に向けた推計値(新集計では海外現法売上上の計測等を精緻化)

## 国土交通省インフラシステム海外展開行動計画

- ・行動計画においては、毎年80～90のプロジェクトを主要プロジェクトとして選定し、進捗状況等を注視することとしている。
- ・行動計画2016から行動計画2021において、延べ153件のプロジェクトを主要プロジェクトとして選定しており、このうち、**40件のプロジェクトを我が国企業が受注済**(失注6件、中断・中止等21件)。

## 第3章 海外インフラ展開法

## 制定時の課題①: インフラ海外展開における政府全体の方向性を示す必要性

○新興国を中心とした世界の莫大なインフラ需要がある中、民間事業者の海外展開を促進するため、政府全体として、海外インフラ案件への我が国事業者の参入の促進に向けた統一的な方針を定める必要があった。

## 制定時の課題②: 公的機関としての信用力、専門的ノウハウの必要性

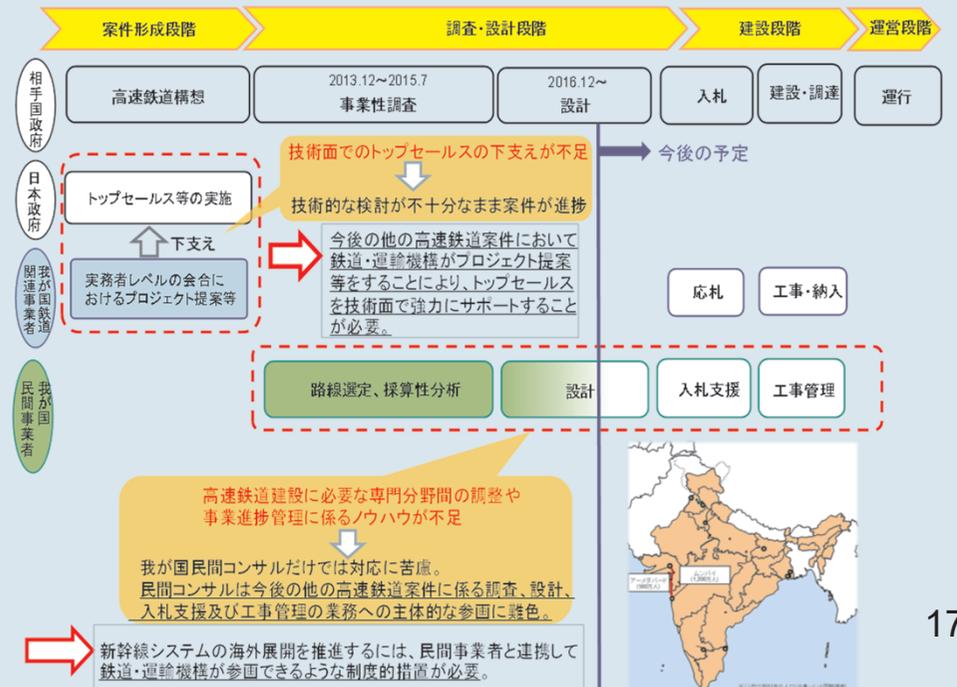
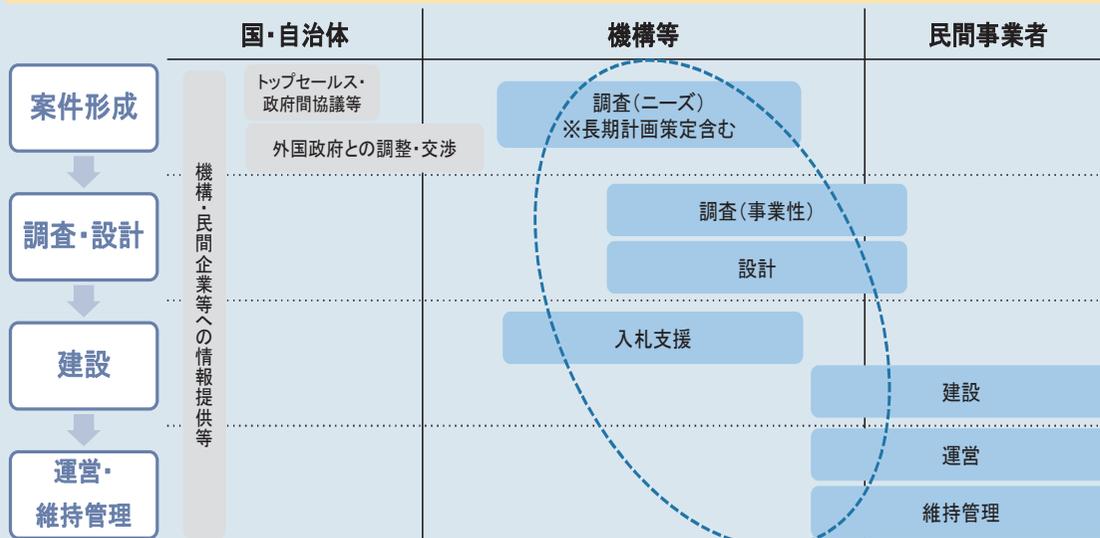
○インフラシステム輸出の推進にあたっては、(1)案件形成段階における公的機関としての信用力・中立的立場や、(2)公的機関が保有する専門的な技術やノウハウ等の必要性が高まっていた。

### ■事例：インド高速鉄道案件（ムンバイ・アーメダバード間、総事業費1.8兆円）

制定時資料から作成

○2015年に我が国新幹線システムの採用が決まったが、案件形成段階での技術的検討が不十分なまま案件が進捗した結果、実施段階で民間コンサルのみでは高速鉄道の建設に必要なノウハウが不足していることが明らかになり、今後は案件形成段階からノウハウを有する公的機関（鉄道・運輸機構）が主体的に参画することは不可欠であることが判明した。

インフラシステム輸出に係る業務の流れと役割分担



## 対象となる独立行政法人等

- ・独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 ・独立行政法人水資源機構 ・独立行政法人都市再生機構
- ・独立行政法人住宅金融支援機構 ・日本下水道事業団 ・成田国際空港株式会社 ・中部国際空港株式会社
- ・高速道路株式会社 ・国際戦略港湾運営会社

## 法律による措置の内容概要

国土交通分野の海外インフラ事業（海外社会資本事業）について、**我が国事業者の海外展開を強力に推進**するため、**国土交通大臣が基本方針を定めるとともに、独立行政法人等に海外業務を行わせるための措置を講ずる。**

### ① 海外社会資本事業の定義づけ

- ・海外社会資本事業を、鉄道施設、水資源の開発等のための施設、住宅等の建築物等、下水道、空港、道路、港湾、公園と定義づけ

### ② 国土交通大臣による基本方針の策定

海外社会資本事業への我が国事業者の参入促進に係る基本方針を策定

- ・我が国事業者の参入の促進の意義に関する事項  
（成長戦略としての海外インフラ需要の取り込み 等）
- ・我が国事業者の参入の促進の方法に関する基本的な事項  
（案件形成段階からの関与、総合的な面的開発への関与 等）
- ・独立行政法人等が行う海外業務の内容に関する事項
- ・関係者の連携及び協力に関する事項 等

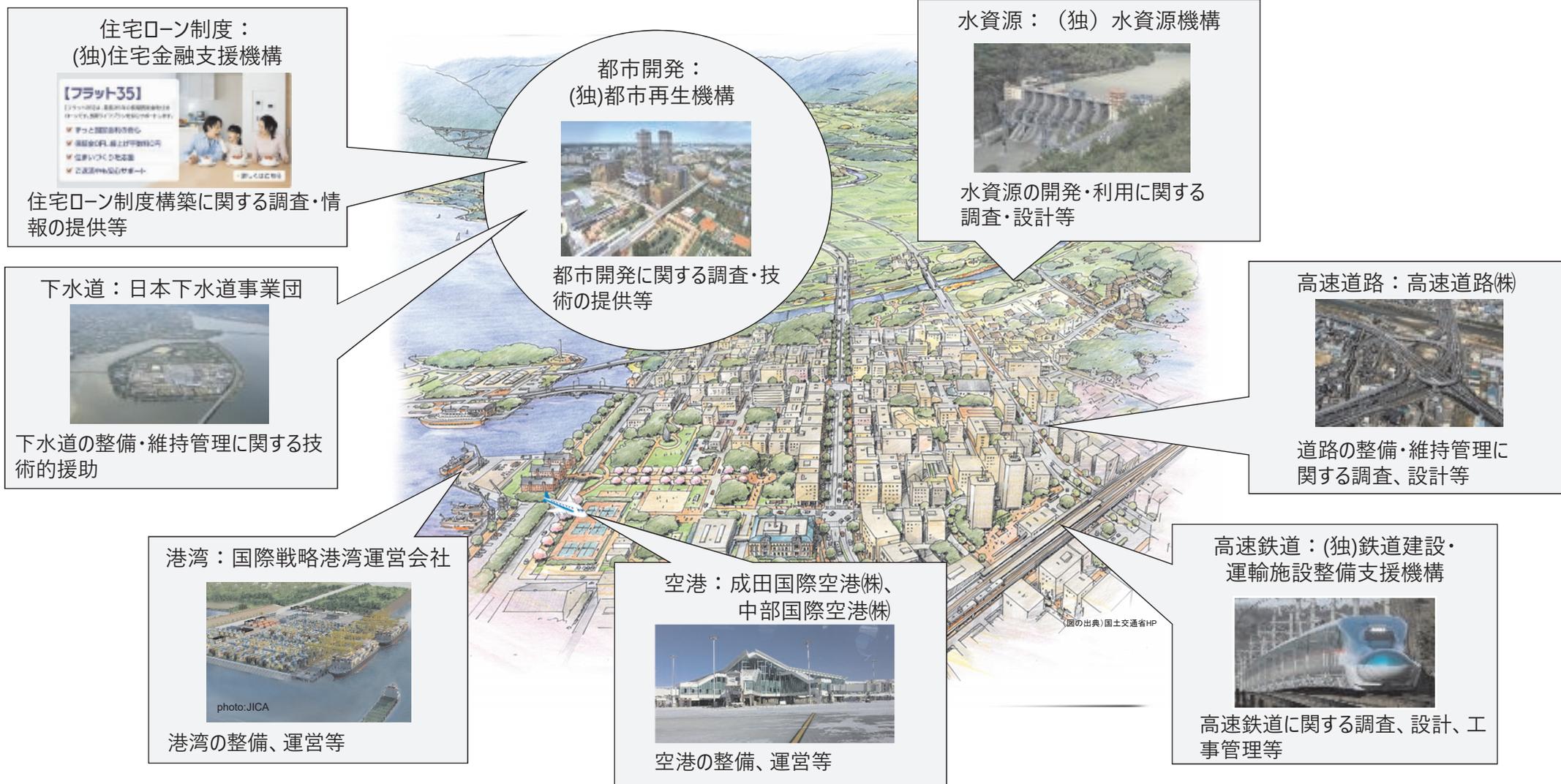
### ③ 独立行政法人等の業務規定の追加

独立行政法人等に、基本方針に基づき、海外における調査、設計等を行う海外業務を追加

### ④ その他

国土交通大臣による情報提供・指導・助言、関係者との連携など所要の規定を整備

○ 国土交通大臣が策定する海外インフラ事業に関する基本方針に基づき、国土交通省所管の独立行政法人等に、それぞれのノウハウ等を活用して海外業務を行わせることにより、日本企業の海外展開を強力にサポート。



⇒ 海外のインフラ整備をオールジャパン体制で総合的に支援することにより、日本企業によるインフラ事業の受注を促進し、我が国経済の持続的な成長に寄与。

## 鉄道・運輸機構

- インド高速鉄道事業について、詳細設計調査業務に従事。
- タイ バンコク・チェンマイ間高速鉄道計画について、事業費縮減等に係る調査業務に従事。
- 海外への専門家派遣及び各国研修員等の受入れを実施。



＜インド鉄道省職員による北陸新幹線敦賀駅高架橋工事視察の様子(R1.10)＞

## 水資源機構

- 令和元年度は、ミャンマーにおける流域マスタープラン策定に向けた取組を実施。
- 令和2年度は、インドネシアにおけるダム再生(スタミダム、ビリビリダム)の案件形成に向けた取組を実施。
- 今後も、水資源分野における我が国事業者の海外展開活性化に向けた協議会を活用し、更なる案件形成を目指す。



＜インドネシア スタミダム＞

## 都市再生機構

- 平成30年11月、豪州ニューサウスウェールズ州と都市開発に係る協力覚書を交換。令和3年4月、UR初の海外拠点となるシドニー事務所を設置し、新空港周辺エリア開発のマスタープラン作成を支援すると共に、セミナー等を通じ最新情報を日本企業へ提供。
- タイ・バンスー中央駅周辺におけるスマートシティ開発推進に向け、令和2年12月、タイ運輸省・タイ国鉄・国交省・URの4者で覚書を交換。タイ・バンスーのタイ側関係省庁会議で、日本の経験に基づく提案等を実施。
- 今後も海外の都市開発における日本企業の進出支援を推進すると共に、相手国の社会課題の解決を目指す。



＜西シドニーエアロトロポリスイメージ【出典:WPCAホームページ】＞

## 住宅金融支援機構

- 海外インフラ展開法施行後、5カ国(マレーシア、モンゴル等)の証券化機関との間で協力覚書を締結
- これまで7か国の政府関係機関等に対し、省エネルギー等性能の高い住宅の取得を促進するための住宅金融制度の研修を実施(2019年度:タイ、フィリピン及びインドネシア(本邦招聘))(2020年度:マレーシア、モンゴル、カザフスタン及びミャンマー(オンライン))(2021年度:フィリピン及びインドネシア(オンライン))
- 海外の住宅市場・住宅金融市場について調査し、調査結果を本邦企業に情報提供(2020年度:タイ・2021年度:フィリピン)



＜マレーシアの証券化機関との覚書締結の様子(2019.10)＞

## 日本下水道事業団

- アジア各国(カンボジア、インドネシア、ベトナム、フィリピン、インド)との政府間会議・セミナーで日本の下水道技術について説明。
- 下水道と浄化槽のパッケージ案件の形成等に向け、アジアを中心として汚水処理に関する調査を実施。



<ベトナム国との政府間会議>(令和3年3月)

## 高速道路会社

- インドネシアやインドをはじめ、東南アジアにおける道路PPP事業に参入。(NEXCO東・中・西日本)
- アメリカにおいて橋梁非破壊検査などを実施。
- 今後、「川上」段階の調査、運営管理への参画等により、我が国企業の参入を促進。



<道路PPP事業への参入>

## 空港運営会社

### ○成田国際空港(株)

- 2019年7月、日本企業連合の一員として、モンゴル政府とチンギスハーン国際空港の運営事業権契約を締結。2021年7月、開港・運営開始。
- 2021年4月～6月にかけて、タイ・ウタパオ国際空港拡張・運営事業における新ターミナルの設計等に関するアドバイザー業務を実施。



<チンギスハーン国際空港 旅客ターミナルビル>

## 国際戦略港湾運営会社

- 阪神国際港湾株式会社が、カンボジアのシハヌークビル港湾公社の株式の一部を2018年12月に取得し、シハヌークビル港の運営に参画。
- 阪神国際港湾株式会社のノウハウを活用し、シハヌークビル港の開発・運営について、包括的に協力。



<シハヌークビル港>

## 基本方針の概要

「海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律」第3条第1項に基づき、**海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図るための基本的な方針**

### ①参入促進の意義

- ・ 新興国を中心とした世界の膨大なインフラ需要を取り込むことが、我が国経済の成長にとって重要
- ・ 相手国のインフラ整備が進むことで、相手国における経済・社会的な基盤の強化が進展
- ・ 日本の先進的な技術・ノウハウ・制度等の移転によるソフトパワーの強化、外交的地位の向上

### ②参入促進の方法

- ・ 案件形成段階から独立行政法人等の公的機関が積極的に関与し、日本の質の高いインフラを効果的にアピールする等により、我が国事業者が参入しやすい環境づくりを実現
- ・ 高速鉄道と都市開発を一体的に行う等の面的開発に積極的に関与
- ・ 我が国が優位性のある技術を活かしつつも、相手国のニーズに応じてカスタマイズ
- ・ 海外市場に進出する企業の裾野拡大と継続的支援

### ③各独立行政法人等の海外業務の考え方・具体的内容

1. 鉄道・運輸機構：高速鉄道に関する調査、設計、工事管理等
2. 水資源機構：水資源の開発・利用に関する調査・設計等
3. 都市再生機構：都市開発に関する調査・技術の提供等
4. 住宅金融支援機構：住宅ローン制度構築に関する調査・情報の提供等
5. 日本下水道事業団：下水道の整備・維持管理に関する技術的援助
6. 成田空港会社・中部空港会社：空港の整備・運営等
7. 高速道路会社：道路の整備・維持管理に関する調査、設計等
8. 国際戦略港湾運営会社：港湾の整備・運営等

### ④関係者の連携・強力

- ・ 国土交通省、独立行政法人等に加え、我が国事業者、関係省庁、JOIN、JICA、JBIC、NEXI等公的機関の連携

### ⑤その他

- ・ 独法等における推進体制の整備（人材育成等）

### 「面的開発」の例



タイ・バンサー駅周辺地区開発イメージ図  
(平成29年度 JICA調査報告書より引用)



高速鉄道に関する調査、設計、工事管理等



水資源の開発・利用に関する調査・設計等

# 評価状況

○海外インフラ展開法においては、①海外社会資本事業の定義、②国土交通大臣による基本方針の策定、③独法等の業務の特例、④国土交通大臣による情報提供・指導・助言等が規定されているところ。

○これらについて、以下のとおり評価を行う。

## ①海外社会資本事業の定義の範囲

⇒現行の分野（鉄道施設、水資源の開発等のための施設、住宅等の建築物等、下水道、空港、道路、港湾、公園）が法律の対象として必要十分であるかを検証する。

## ②国土交通大臣が策定する基本方針の内容

⇒法の意義やインフラシステム海外展開における施策の方向性について、情勢を踏まえ改訂の必要がないかを検証する。

## ③独法等の業務の特例の範囲

⇒独法等がインフラシステム海外展開に関する案件形成・維持管理等に取り組むことができる体制を整備したところ、海外業務の特例の範囲の妥当性について検証する。

## ④その他（国土交通大臣による情報提供・指導・助言等）

⇒(1)法施行後における独法等の推進体制の整備状況（独法等の職員の国際部門での研修等を行ったか等）、(2)独等の海外業務実績の概要の公表の有無、(3)連絡体制の構築状況等を検証する。

## 各独法等の海外業務の考え方・具体的内容

- 鉄道・運輸機構：高速鉄道に関する調査、設計、工事管理等
- 水資源機構：水資源の開発・利用に関する調査・設計等
- 都市再生機構：都市開発に関する調査・技術の提供等
- 住宅金融支援機構：住宅ローン制度構築に関する調査・情報の提供等
- 日本下水道事業団：下水道の整備・維持管理に関する技術的援助
- 成田空港会社・中部空港会社：空港の整備・運営等
- 高速道路会社：道路の整備・維持管理に関する調査・設計等
- 国際戦略港湾運営会社：港湾の整備、運営等



インド高速鉄道導入イメージ



マカッサル高速道路事業  
（インドネシア）

# 評価手法

## 独法等ヒアリング

### 1. 対象

海外インフラ展開法において規定されている独法等

### 2. 主な質問事項

- ①法施行後に関与した案件の概要（名称、関与内容、ステータス等）
- ②過去の案件の詳細（成功・失敗事例の分析）
- ③海外業務を行うための体制の整備状況
- ④法施行後の課題や政府への要望等

## 企業ヒアリング

### 1. 対象

主に独法等と共同で事業を実施した事業者等

### 2. 主な質問事項

- ①過去の案件の詳細（成功・失敗事例の分析、独法等との調整で順調に進んだ点・進まなかった点等）
- ②海外業務を行うための体制の整備状況
- ③法施行後の課題や政府への要望等
- ④独法等に対する要望（独法等に今後実施してほしい業務の内容等）

## 関係機関ヒアリング

### 1. 対象

・JICA、JBIC、NEXI、JOIN

### 2. 主な質問事項

- ①国土交通分野に関する課題、改善点等
- ②国土交通分野における我が国の強み・弱みに関する認識
- ③国交省、国交省所管独法等、国土交通分野の企業に関する意見、要望等

## 文献調査

### 1. 調査内容

- ・インフラシステム海外展開に関する国際的なトレンド（インフラ需要の現況等）
- ・競合国における、インフラシステム海外展開についての政府の方針等並びに国土交通分野における公的主体のインフラシステム海外展開の実施体制及び各主体の取組内容
- ・我が国における、公的主体が実施するインフラシステム海外展開に向けた政策に関する課題及び対応の方向性

### 2. 調査方法

コンサルティング会社に委託

# ヒアリングにおける主なご意見

- 独法等を所管する11部局に対して事前ヒアリングを実施した上で（8月25日～9月2日）、関係主体28者（独法等10者,企業14社,関係機関4機関）に対してヒアリングを実施した（9月27日～10月5日）。
- 結果については現在整理中であるが、ヒアリングにおける主なご意見は以下のとおり。

## 法律の効果

### （独法等）

- 海外業務が本来業務として位置付けられたことで、国際部門の体制が強化されるとともに、独法等内部における国際業務への協力が得られるようになり、海外業務に取り組みやすくなった。

### （民間企業）

- 独法等が有する専門的なノウハウ・技術を活用した案件形成が可能となり、参画できる案件の幅が広がった。
- 国内外の公的主体との調整を独法等が担うことで、案件が円滑に進むようになった。

## 法施行後の課題

### （体制）

- 国内の本来業務にリソースを取られており、海外業務にリソースを割くことが難しい。
- 海外業務の収入が少なく、事業資金について他部門等に依存している。
- 案件の円滑な実施に向けて、現地との連携を強化する必要がある。

### （人材）

- 海外業務を実施するための専門的な人材が不足している。
- ジョブローテーションが短く、海外業務や各案件に係る情報・ノウハウの蓄積に課題がある。

### （その他）

- 海外業務の更なる推進に向けて、政府機関や周辺分野の関係主体との連携を強化する必要がある。
- 法施行後可能となった業務を実施する際に、民間企業との役割分担が不明確な場合がある。

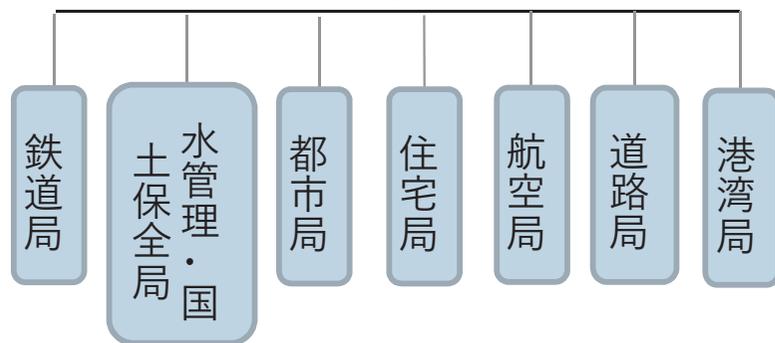
# 検討状況・第三者の知見の活用・政策の反映の方向性

## 検討状況

### 評価実施体制

国際政策課・海外プロジェクト推進課

方針の指示・調整等



各所管独法等

### スケジュール

- 8～9月 独法等、企業及びJICA等に対するヒアリング調査
- 10月 ヒアリング調査の結果を踏まえた分析等
- 11月以降 文献調査の実施、各局との調整及び国土交通省政策評価会等を踏まえた検討

調整等

企業/JICA等

## 第三者の知見の活用

国土交通省政策評価会における本テーマに対する意見及び個別指導の際の指導・助言を活用する。

## 政策の反映の方向性

本政策レビューの評価結果を踏まえ、今後のインフラシステム海外展開の更なる促進の方向性を検討する。

# 委員からの主なご指摘事項

## 1. 評価書の構成に関するご指摘事項

- レビュの構成として、総論を白書的にさらっと書き、その後、法律があつて助かったこと（なければできなかったこと）の整理、そして改善すべきことにつなげていくことがよいのではないか。（上山座長）
- 戦略（法律ができた背景）の評価か法律の評価かが見えにくい。（工藤委員）

## 対応方針（案）

まず、我が国のインフラシステム海外展開の現状分析を行った上で、法律の効果・評価及び今後の方向性について述べる。

## 2. 評価手法に関するご指摘事項

- 海外展開にかかる、わが国の現状や事実関係を数値で明らかにした上で、議論を進めてほしい。あまり売れていないところ、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つていい。（上山座長、佐藤委員）
- 法律ができた結果、法律以前より案件が取れるようになっていくのかいないのかの評価が必要。法律制定の効果について、金額ベースではなく案件ベースでの結果を踏まえ検証すべき。（上山座長）
- ヒアリングもいいと思うが、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という分析が有効と思う。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、何が成功要因であつたかということ特定するやり方がよい。（上山座長、工藤委員、山本委員）
- JICAやJBICなどにもヒアリングすると日本の弱味がわかるのではないかと。（上山座長、工藤委員）JICA、JBICはODAとの関係もあるため、インフラシステム海外展開に関する金融的な観点についてもヒアリングをするべき。（白山委員）
- 他国との比較が必要なのではないか。例えば、世界におけるインフラ需要の伸びや、各国がどのような案件を取っているか等について調査するべきではないか。（工藤委員、佐藤委員）
- 海外業務に携わる人材の育成が進んでいるのか等、独法等の実態をしっかりとヒアリングすべき。（大串委員）

## 対応方針（案）

- 国土交通省インフラシステム海外展開行動計画における主要プロジェクトの受注実績等の現状分析を行う。併せて、企業、独法等、JICA等へのヒアリングをもとに、インフラシステム海外展開におけるボトルネック及び課題等についても分析する。
- 法施行後に独法等が関与した案件数やそのうち受注に至った案件数について、独法等へのヒアリングを行い調査する。
- 実際に事業を実施した独法等及び企業へのヒアリング結果を踏まえ、成功事例と失敗事例について検証する。成功事例については、企業、独法等、JICA、JBIC、JOIN等の政府機関の役割分担について確認し、成功要因を分析することとする。
- JICA、JBIC、JOIN、NEXIに対してヒアリングを行う。JICA及びJOINに対しては、金融面への課題及び改善点についてもヒアリングする。
- インフラシステム海外展開に関する国際的なトレンド、競合国におけるインフラシステム海外展開に向けた取組内容（実施体制等）について文献調査を実施する。
- 海外業務の実施体制等について、独法等へのヒアリングを行い調査する。

## 3. 我が国のインフラ海外展開の方針に関するご指摘事項

- 単なるマーケットの拡大だけでなく、国内の大型案件減少による国内企業の技術伝承や、保守・維持管理技術の国際展開など政府・国交省が関与する意義が別に存在するのではないかと。それを明確にするとわかりやすい。（大串委員）
- 現在の政府の方針は、民間企業が国に頼ってしまつてリスクを取つて海外に展開しないという逆効果が生まれるのでは。日本企業がどうなつてほしいと思つてこの政策をやっているのかという、政府の戦略自体をきちんと評価すべき。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つたかどうかがアウトカムの一つであるはず。（加藤委員）

## 対応方針（案）

- 企業へのヒアリングを行い、ご指摘の点について記載することとする。
- 我が国のインフラシステム海外展開の現状分析を行う。また、独法等及び企業へのヒアリングを行い、我が国において、海外案件に取り組める企業の育成が進んでいるのかについて検証する。

# 政策レビュー

## 「旅行業の質の維持・向上」説明資料

令和4年11月1日  
観光庁

# ご説明内容

## 第1章 評価の概要

1. 評価の目的、必要性
2. 対象政策
3. 評価の視点
4. 評価手法
5. 第三者の知見の活用

## 第2章 旅行業とは

1. 旅行業の定義
2. 旅行業法成立の経緯
3. 旅行業法の特徴
4. 評価手法
5. 第三者の知見の活用

## 第3章 旅行業の質とは

1. 旅行業の質とは何か
2. 旅行業に求められる質の変化

## 第4章 ケーススタディ

### 1. ランドオペレーター

- (1) 課題
- (2) 法改正の概要
- (3) 法改正による評価
- (4) 検討状況

### 2. 地域限定旅行業

- (1) 課題
- (2) 法改正の概要
- (3) 法改正による評価
- (4) 検討状況

## 第5章 今後の旅行業の課題

1. コロナ禍における旅行業界の実態
2. コロナ禍を経て旅行業に求める期待の変化
3. 新領域の旅行商品の事業例

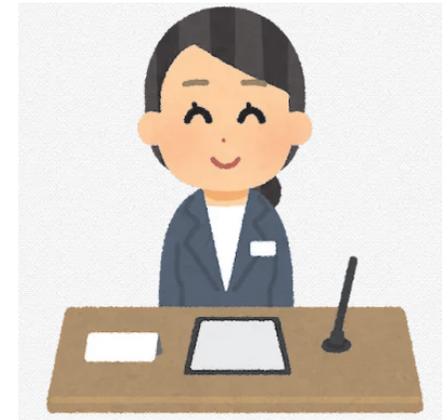
## 第6章 政策への反映の方向、第三者の知見の活用

# 第1章 評価の概要

テーマ名	旅行業の質の維持・向上	担当課 (担当課長名)	観光庁参事官(旅行振興) 高橋泰史
評価の目的、 必要性	今後の旅行業における質を向上させるための政策に反映させるべく、まずはこれまでの観光庁による旅行業の「質」に関する政策の洗い出しを行う。 その中でとりわけ「質」に関して問題視されていた部分については法改正を行っているため、それらをケーススタディーとして取り上げ、評価・分析を行う。 さらに、コロナ禍を経て旅行業を取り巻く環境や、旅行者が旅行業に求めるものも変化していることから、それに対応する政策についても具体例を挙げ、今後の政策につなげていく。		
評価対象	これまでの観光庁による旅行業の「質」に関する政策の洗い出しを行い、その中でとりわけ「質」に関して問題視されていた部分については法改正を行っているため、それらをケーススタディーとして取り上げ、評価・分析を行う。		
政策の目的	旅行者に提供される旅行商品について、安全・安心かつ適正価格であり、また旅行商品に多様性があり、旅行者のニーズにマッチしたものである必要があることから、これらが担保されるよう政策を実施している。		
評価の視点	旅行業の「質」向上のための政策について、旅行の安全・取引の公正確保や地域の魅力を活かした旅行商品の企画・販売に寄与しているかを分析する。		
評価手法	地域限定旅行業者、旅行サービス手配業者等へのアンケート及びヒアリングの実施等により評価・分析を行う。		
評価結果	対象の政策における、評価材料が不足している部分については調査を実施しその結果も踏まえて検討する。 平成 29 年 3 月の法改正以後、新型コロナウイルスの影響により旅行需要が減少し、資格が十分に活かされていない状況となっているため、今後需要が回復した際には実施状況等の把握に努め、必要な対策を検討する必要がある。		
政策への 反映の方向	本政策レビューの評価結果を、今後の旅行業政策の立案に反映させる。		
第三者の 知見の活用	国土交通省政策評価会のほか関係機関等への意見聴取、「アフターコロナ時代における地域活性化と観光産業に関する検討会」でのご意見を活用する		
実施時期	令和 4 年度		
改善方策の実施 状況の把握予定	令和 8 年度		

## 旅行業の定義

- 報酬を得て、以下の一定の行為(旅行業務)を行う事業(旅行業法第2条第1項)
  - ① 基本的旅行業務  
例)航空券の販売、旅館の斡旋、  
貸切バスを利用したツアーの販売 など
  - ② 付随的旅行業務  
基本的旅行業務に付随して行われるもの  
例)レストラン利用、観光施設入場等のサービス手配 など
  - ③ 相談業務  
旅行行程作成の相談 など
- すなわち、旅行業とは、旅行者(旅行会社)が行う、旅行商品の販売に係る一連の行為による事業を意味する。



## 旅行業法成立の経緯

- 戦後、日本人の国内旅行も増加し、取引の公平性や安全確保に課題が生じたことから、旅行ビジネスを取り締まることが社会的要請として高まり、1952年に前身である「旅行あつ旋業法」が制定された。
- 同法は、(現行法と同様に)登録制度や営業保証金の供託、料金の明示などを内容としたもので、産業振興よりも取り締まりの趣旨が強いものであった。
- そして1971年に、海外旅行を取り扱う旅行業者に係る営業保証金の大幅な引き上げや旅行業協会が苦情処理や従業員の研修を定めるなど、旅行あつ旋業法を改正した「旅行業法」が施行された。
- その後、時代の要請に応じて、旅行者保護の弁済業務、法令違反行為への関与の禁止、地域限定旅行業の創設などの「消費者保護の強化及び産業振興の側面からの内容の拡充」といった変遷を経て、現行の制度に至っている。

# 第2章-3.旅行業法の特徴

## 旅行業法の特徴

○ 旅行業法は、スタート時こそ取り締まりを目的としたものであったが、現在では、旅行業務に関する

- ・ 取引の公正の維持
- ・ 旅行の安全の確保
- ・ 旅行者の利便の増進

を図る、すなわち

**消費者保護**及び産業振興

を目的として、旅行業等を営む者についての登録制度や個別取引の規制、旅行業協会の業務等について規定している。



○ 特に海外と比して珍しい特徴としては、旅行者(消費者)の保護を図る弁済業務があることであり、消費者保護の特徴が色濃いものとなっている。



# 第2章-4.旅行業の分類-(1)これまでの旅行業の分類

## これまでの旅行業の分類

### 【第1種】

- 業務範囲が、海外の募集型企画旅行までを含み、取り扱うことのできる旅行商品の幅が最大。
- 個人・団体向けの国内・海外旅行の企画・販売等を手広く取り扱っている、いわゆる総合旅行会社など。
- また、インターネットの普及により2000年代から台頭しはじめたオンライン旅行取引事業者(Online Travel Agent 略称:OTA)も登録。
- 経済や雇用に与える影響が大きい。
- ※ 主に、日本旅行業協会(JATA)会員の事業者が該当(JTB等)
- ※ OTAでは、楽天、一休.com等

### 【第2種】

- 業務範囲として、海外の募集型企画旅行以外を取り扱うことができる。
- 主に地方部において、企業の出張や教育旅行、ツアーの代理販売等を行っているケースが多い。
- 特徴的な高付加価値型旅行商品を取り扱う事業者も目立つ。
- ※ 主に、全国旅行業協会(ANTA)会員の事業者が該当

### 【第3種】

- 業務範囲として、募集型企画旅行は隣接市町村等に限り取り扱うことができる。
- 家族的経営が多い。
- 地元の町内会やサークルの旅行等を取り扱うことが多い。
- 居住している家に事務所を設置している事例も少なくない。
- ※ 主に、全国旅行業協会(ANTA)会員の事業者が該当

- ※ 受注型企画旅行及び手配旅行であれば分類に限らず取扱可能
- ※ 募集型企画旅行:旅行業者が、あらかじめ旅行計画を作成し、旅行者を募集するもの(例:パッケージツアー)
- ※ 受注型企画旅行:旅行業者が、旅行者からの依頼により旅行計画を作成するもの(例:修学旅行)<sup>6</sup>
- ※ 手配旅行:旅行業者が、旅行者からの依頼により宿泊施設や乗車券等のサービスを手配するもの

# 第2章-4.旅行業の分類-(2)新たな旅行業の分類

## 新たな旅行業の分類 (第1～3種の分類に加えて)

### 【地域限定】

- 業務範囲が第3種よりも狭く、受注型企画旅行及び手配旅行の取り扱いも隣接市町村等に限る。
- 一方、基準資産及び営業保証金の基準が低く、当該旅行業務取扱管理者試験も第一種に必要な総合、第2・3種に必要な国内の試験に比べて試験範囲が狭く、比較的旅行業の登録を行いやすい。
- そのため、地域の魅力を活かした旅行商品の企画・販売を促進する役割に期待。
- 近年、地域に根差し、地域のステークホルダー(宿泊施設、観光施設、飲食店等)と連携した旅行商品造成を行う事業者も見られる。
- ※ 平成24年12月の旅行業法施行規則の一部改正により地域限定の分類を新設
- ※ 平成29年3月の法改正(通訳案内士法及び旅行業法の一部を改正する法律)により、地域限定旅行業務取扱管理者試験を新設

### 【ランドオペレーター】

- 旅行者(第1～3種、地域限定)の依頼を受け、旅行先の宿泊施設や飲食店、土産物屋、ガイドや交通(鉄道、バス等)の手配・予約をBtoBで専門に行う事業者。
- 平成29年の登録制度の創設以前は、特定の資格を有していなくても、誰でもランドオペレーター業に従事することができた。
- 登録制度の創設により、悪質な業者を淘汰し、旅行者の安心・安全を高めることに期待。
- 広域にわたる交通の手配や特定の地域内における各種手配など、それぞれの強みを有する事業者の特性も見られる。
- ※ 旅行サービス手配業者の登録制は、平成29年3月の法改正(通訳案内士法及び旅行業法の一部を改正する法律)により創設
- ※ 例:手配を受けるバス会社等においては、車両整備、運転手の技量チェック、ガイドラインの策定、国による監査などにより旅行者の安全・安心の維持・向上を図っている。

## 国(観光庁)と旅行業者の関係

### 消費者保護

- 登録制度
  - ・ 旅行業者には、旅行業務取扱管理者試験に合格した有資格者の在籍が求められている。
    - 旅行業務取扱管理者試験の実施
  - ・ 旅行業者は旅行業を営むためには、登録行政庁に申請書を提出しなければならない。
    - 旅行業登録申請の審査
- 規制
  - ・ 旅行業法に基づいた広告表示、キャンセル料の支払いなど消費者保護を目的とする規制
  - ・ 立入検査による現場視察、監督、指導

### 産業振興

- 付加価値向上に向けた協働
  - ・ 今後の旅行業のあり方についての検討会の開催
  - ・ ツーリズムEXPOジャパンなど、大型の周知イベントの開催
  - ・ GoToトラベル事業をはじめとする需要喚起策の実施
  - ・ 教育旅行促進事業の実施 など

# 第3章 旅行業の質とは-1.旅行業の質とは何か

## 旅行業の質とは何か

### ① 安全

#### 【質】

- ・ 旅行者が旅行先で事故(犯罪・テロ、交通事故等)に遭遇しないこと。
- ・ また、不慮の事故に遭遇した際の旅行業者による対応が迅速かつ適切であること。

#### 【状況】

- ・ ツアーに伴う事故等はほぼ発生していないが、ごく稀にでも発生すると人命に関わり取り返しのつかないことになる上、旅行業に対する消費者からの信用を損ない、旅行需要の低減につながりかねない。

※ 安全が損なわれた事例:軽井沢スキーバス転落事故(2016年1月)

#### 【施策】

- ・ 『旅行安全マネジメントのすすめ』(2015年)  
旅行業者による企画旅行の安全性についてマニュアル化した冊子を1万部作成し、旅行業協会を通じて各旅行業者に配布
- ・ **立入検査**(第1種旅行業者)  
2015年度:14件、2016年度:43件、2017年度:52件、2018年度:66件、2019年度:67件、2020年度:34件、2021年度:50件  
→ 登録事業者ごとに対応マニュアルを整備、軽井沢スキーバス転落事故以後、募集型企画旅行催行時における死亡事故は発生していない。



### ② 安心

#### 【質】

- ・ 旅行者が申し込むツアーが適切に催行されること(宿の予約ができていない、旅程に合った目的地に行けないなどといったことのないこと)。
- ・ 旅行者にとって旅行先の時事情報等が入手可能であること。

#### 【状況】

- ・ 旅行者から観光庁宛には、旅程に合った目的地に行けないなどといった苦情申告は見られないが、旅行業協会等には散見され、著しく増加するようであれば、旅行業に対する消費者からの信用を損ない、旅行需要の低減につながりかねない。

※ ツアーが適切に催行されないことに対する日本旅行業協会への苦情(不催行、手配内容の相違、変更・中断)件数  
2015年度:530件、2016年度:414件、2017年度:415件、  
2018年度:475件、2019年度:483件、2020年度:105件、  
2021年度:65件

#### 【施策】

- ・ **ツアーセーフティネット**(2019年)  
海外旅行者向けに都市別安全情報(感染症対策、医療機関等)を発信するシステムを整備  
→ 旅行業者23社がシステムに登録(令和4年8月末現在)  
※ なお、システム整備後間もなくコロナ禍となったことから実運用実績はほぼない現状。



# 第3章-1.旅行業の質とは何か

## 旅行業の質とは何か

### ③ 適正価格

#### 【質】

- ・ 旅行者によるツアーを通じての体験が支払った料金に見合っていること(標準的な料金に比して著しく安価な場合も含む。)

#### 【状況】

- ・ 旅行者から観光庁宛には、旅行商品の価格に対する苦情申告はほぼ見られないが、旅行業協会等には散見され、著しく増加するようであれば、旅行業に対する消費者からの信用毀損及び旅行そのものに対する満足度の低下、そして旅行需要の低減につながりかねない。

#### ※ 旅行商品の価格に対する日本旅行業協会への苦情件数

2015年度:155件、2016年度:157件、2017年度:121件、  
2018年度:153件、2019年度:160件、2020年度:109件、  
2021年度:53件

#### 【施策】

- ・ 旅行者に対する**通達の発出**  
「海外募集型企画旅行を実施する第1種旅行業者の経営ガバナンスの強化について」の制定(2017年12月)

#### ・ 個別認可約款の審査

2015年度:18件、2016年度:113件、2017年度:41件、  
2018年度:34件、2019年度:89件、2020年度:19件、  
2021年度:40件



→ 軽井沢スキーバス転落事故の発生以降、下限割れ運賃による手配への処分(業務停止)は1件(2020年6月)

### ④ 商品の多様性・提案力

#### 【質】

- ・ 消費者の多様なニーズに対応可能な旅行商品のバリエーションが豊富であること。

#### 【状況】

- ・ 旅行業(第1~3種及び地域限定)者数は増加傾向と、商品提供のバリエーションは広がりを見せている。

#### ※ 旅行業者数

2015年度:9,074件、2016年度:9,321件、2017年度:9,551件、  
2018年度:9,684件、2019年度:9,783件、2020年度:9,790件、  
2021年度:9,610件



#### 【施策】

#### ・ 体験型コンテンツ等造成事業

各地での観光資源の掘り起こし、磨き上げにより多種多様な旅行商品化を促進。

#### ※ 「誘客多角化等のための魅力的な滞在コンテンツ造成」事業

2020年度:541件

「歴史的資源を活用した観光まちづくり」事業(補助金)

2021年度補正:13件 など

#### ・ 通訳案内士法の改正(2017年)

業務独占制から名称独占制へ移行し希少/特殊言語のガイド、ボランティアガイド等、多様な主体のガイド活用を可能とした。

#### ※ 全国通訳案内士登録者数

2015年度:19,033人、2016年度:20,747人、2017年度:22,754人、  
2018年度:24,298人、2019年度:25,239人、2020年度:26,077人、  
2021年度:26,440人

## 旅行業の質とは何か

### ⑤ 旅行者と旅行商品のマッチング

#### 【質】

- ・ 高付加価値な旅行商品から最低限の内容の商品まで、旅行者のニーズは多種多様であり、旅行者に適した商品を提供すること。
- ・ また、旅行業者が多種多様な商品から、消費者の希望に沿う旅行商品を提案できること。

#### 【状況】

- ・ OTAの台頭などにより、人気観光地を中心に多くの旅行商品は価格競争の対象とされ、低価格帯の旅行商品は多く市場に提供されている。
- ・ 一方、ニッチな地域(交通の便の悪い田舎等)や体験(アドベンチャー、サブカルチャー等)に特化した付加価値の高い旅行商品を取り扱う事業者も見られる。

#### 【施策】

- ・ ツーリズム EXPO ジャパンの開催

来場者数(累計)

2016年度:185,800人(東京)、2017年度:191,577人(東京)、  
2018年度:207,000人(東京)、2019年度:130,000人(大阪)、  
2020年度:24,080人(沖縄)、2021年度:未開催



#### 【他】

- ⑥ 旅行者の快適性  
消費者によるツアー申し込みが簡便であることやツアー行程が煩雑でないことなど
- ⑦ 情報収集  
各観光地のあらゆる情報を把握していること
- ⑧ 柔軟性  
旅行前に不測の事態が発生(台風による催行中止など)した際の対応力

etc...

# 第3章-2. 旅行業に求められる質の変化

## 旅行業に求められる質の変化

○ これまで観光立国を掲げて「量」を追求してきたが、安全・適正取引の危機や旅行需要の偏在などにより、「質」の問題も顕在化

### 安全・適正取引の危機

軽井沢スキーバス転落事故の発生  
(2016年1月)  
乗員乗客15名が死亡



事故車両の損傷状況

● 事故直前の運行経路

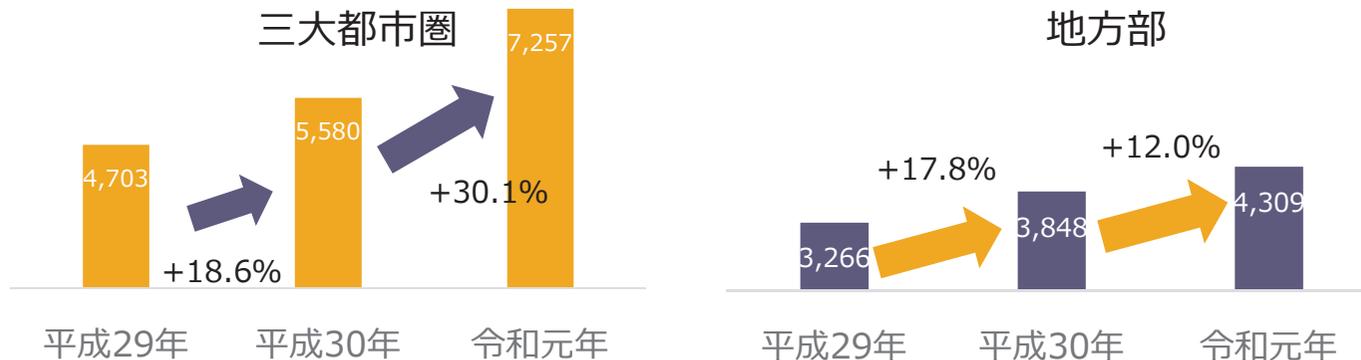


適正価格を逸脱した著しく安価な料金設定により、疲弊した現場で事故場発生  
→①安全、②安心、③適正価格を問題視

ランドオペレーターの制度化

### 旅行需要の偏在

■ 訪日外国人延べ宿泊者数比較 (三大都市圏及び地方部) (単位：万人泊)



インバウンド旅行者数は順調に伸びてはいるものの、都市と地方では絶対数及び伸び率の双方に乖離  
→④商品の多様性・提案力、⑤旅行者と旅行商品のマッチングを問題視

地域限定旅行業の創設

# 第4章 ケーススタディ 1.ランドオペレーター (1)課題

## 事故概要

平成28年1月15日(金)午前1時55分頃、長野県軽井沢町の国道18号線碓氷バイパス入山峠付近において、貸切バス(乗員乗客41名)がガードレールを突き破り、道路右側に転落、乗員乗客15名(乗客13名・乗員2名)が死亡、乗客26名が重軽傷(骨折等の重傷17名・軽傷9名)を負う重大な事故が発生。

バスは、スキー客を乗せ、東京を出発し、長野県の斑尾高原に向かっていた。

## ランドオペレーター概要

- 事業者名:(株)トラベルスタンドジャパン  
(東京都千代田区神田三崎町)

## 判明した主な問題点

- ✓ 貸切バス事業者の運行安全に係る取組状況を十分に確認していなかった
- ✓ 下限割れ運賃による貸切バスの手配

## 手配

## バス事業者概要

- 事業者名:(株)イーエスピー  
(東京都羽村市富士見平)
- 許可年月日:平成26年4月18日
- 保有車両数:12台
- 事故車両:三菱製大型バス  
初度登録年度:平成14年10月

## 特別監査で判明した主な違反

- ✓ 始業点呼の未実施
- ✓ 運行指示書の未作成
- ✓ 運転者の健康診断の未受診
- ✓ 運賃の下限割れ 等

## ●事故車両の損傷状況



## ●事故直前の運行経路



ランドオペレーターが不適法な契約のあっせんを行っていた

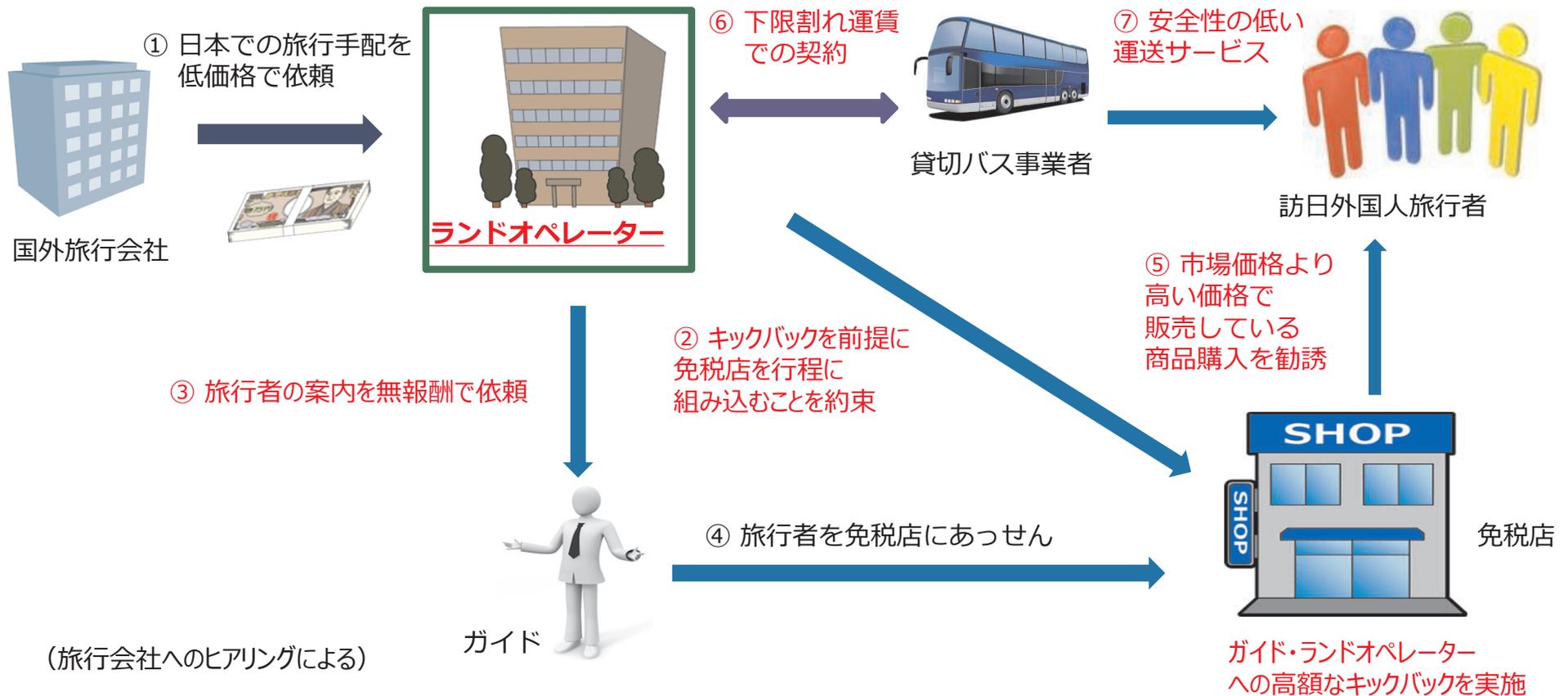
⇒ 安全、安心にかかる質の低下を招く事態に

# 第4章-1.ランドオペレーター (1)課題

## 旅行の安全・取引の公正確保等について

- ・ 訪日旅行の一部にて、キックバックを前提とした土産物屋への連れ回し、高額な商品購入の勧誘等の問題が発生しており、観光庁ご意見箱へもクレームが寄せられるなど旅行者の満足度が低下する事態が生じていた。
- ・ 旅行会社へのヒアリングによると、ランドオペレーターがキックバックを前提として土産物屋を行程に組み込むことを約束し、ガイドにも土産物屋からのキックバックを前提として「無報酬で」案内を依頼していることが判明。
- ・ また、ランドオペレーターが国内運送業者に対する手配を行う際に貸切バスを下限割れ運賃で契約するなどの行為が見られ、旅行の安全性等の観点からも問題が生じている。
- ・ ランドオペレーターの行為に対して、行政が一定の関与ができるよう、登録制等により実態の把握を行うことが必要。

### 【訪日旅行】キックバックを前提とした免税店等への連れ回し・高額な商品購入の勧誘の構図(例)



⇒ 安全、安心、適正価格にかかる質の低下に

# 第4章-1.ランドオペレーター (2)法改正の概要

## 法改正概要(平成29年3月通訳案内士法及び旅行業法の一部を改正する法律)

- ① 旅行サービス手配業者を登録制を創設(第23条)
- ② 旅行業務取扱管理者又は旅行サービス手配業務取扱管理者(※)の選任を義務づけ  
(※:研修及び効果測定にて資格取得) (第28条第1項)
- ③ 管理者に対して定期的な研修受講の義務付け(第28条第6項)
- ④ 書面交付を義務付け (第30条)
- ⑤ 違法な営業を行っている土産物店への連れ回し等禁止事項を明示(第31条、第32条)→(施行規則第52条)
- ⑥ 業務改善命令、登録取消等の処分・罰則を整備(第36条、第37条、第74条等)

### 旅行サービス手配業務取扱管理者

- 営業所ごとに、一人以上の管理者の選任が必要
- 取引条件の明確性、旅行に関するサービスの提供の  
確実性その他取引の公正、旅行の安全及び旅行者の利  
便を確保するために必要な事項についての管理・監督を  
行う
- 定期的な研修受講(5年ごと)



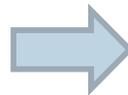
### 書面交付義務

- 契約内容について取引の当事者が正確に理解し、  
旅行の安全を制度的に担保するため、旅行者・  
サービス提供者双方への書面交付を義務づけ  
＜書面記載事項＞  
「旅行者に提供すべき旅行に関するサービスの内容」  
等国土交通省令で定める事項を記載  
(例) 旅行に関するサービスの内容  
旅行サービス手配業務取扱管理者の氏名 等

⇒ **ランドオペレーターにかかる旅行の安全、安心、適正価格についての質の向上につなげる**

# 第4章-1.ランドオペレーター (3)法改正による評価

旅行サービス手配業者への行政処分について



登録制創設後は3件の処分が発生(いずれも業務停止)

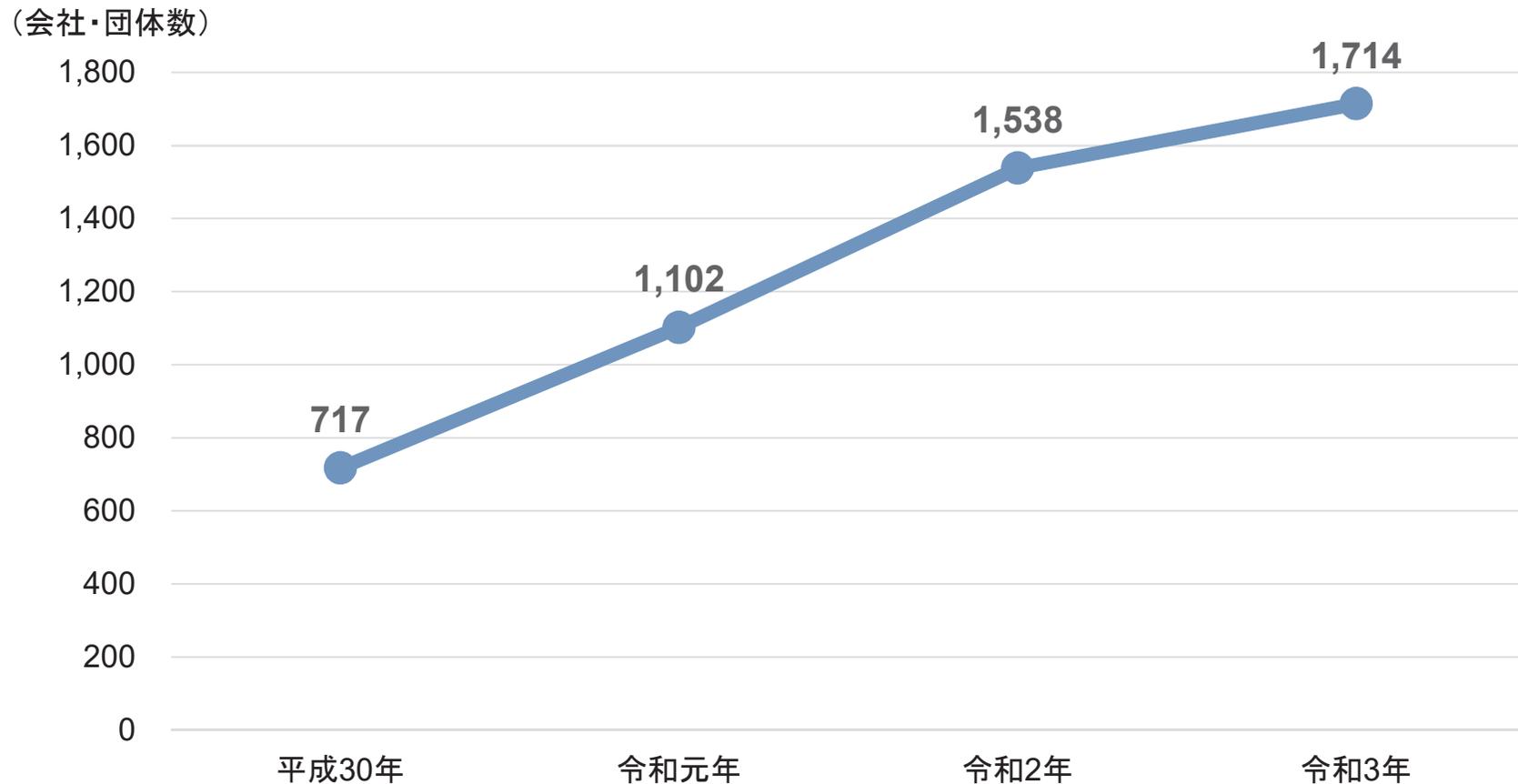
	処分日	処分内容	根拠法令	違反行為の内容
A社	R2.11.2	業務停止	旅行業法第31条第3項	発着地いずれも <u>営業区域外に存する貸切バスを手配し</u> 、道路運送法第20条に違反するサービスの提供を受けることをあつせんした
B社	R2.10.14	業務停止	旅行業法第31条第3項	発着地いずれも <u>営業区域外に存する貸切バスを手配し</u> 、道路運送法第20条に違反するサービスの提供を受けることをあつせんした
C社	R2.6.24	業務停止	旅行業法第31条第3項	貸切バスの手配について、バス事業者の <u>届出運賃の下限を下回る運賃・料金で手配</u> を行い、道路運送法第9条の2第1項に違反するサービスの提供を受けることをあつせんした

出典: 観光庁HP「旅行業者等に対する行政処分情報」  
 ※登録制創設以後の手配業者に対する処分を抜粋

# 第4章-1.ランドオペレーター (3)法改正による評価

○ 旅行サービス手配業の登録制が創設された平成30年には約700社だったが、コロナ禍にあっても堅調に増加し、令和3年現在では約1,700社が登録しており、業界での本法改正における必要性の高まりと評価できる。

● 旅行サービス手配業者

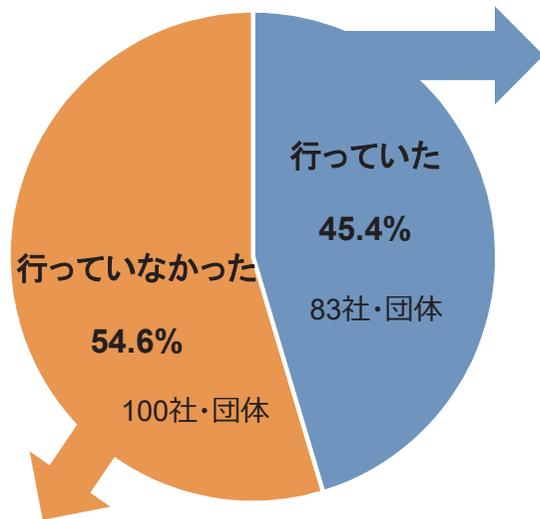


出典：観光庁

# 第4章-1.ランドオペレーター (3)法改正による評価

- 平成30年の旅行サービス手配業登録制の創設前からオペレーター業務を行っていた会社・団体が45.4%、創設後にオペレーター業務を開始したのが54.6%だった。
- 「良くなったと思う点」として「取引先等からの信頼度／安心感が高まった」「手配業の位置付けや業務範囲が明確になった／認知が高まった」「業務がしやすくなった」などが挙がっている。

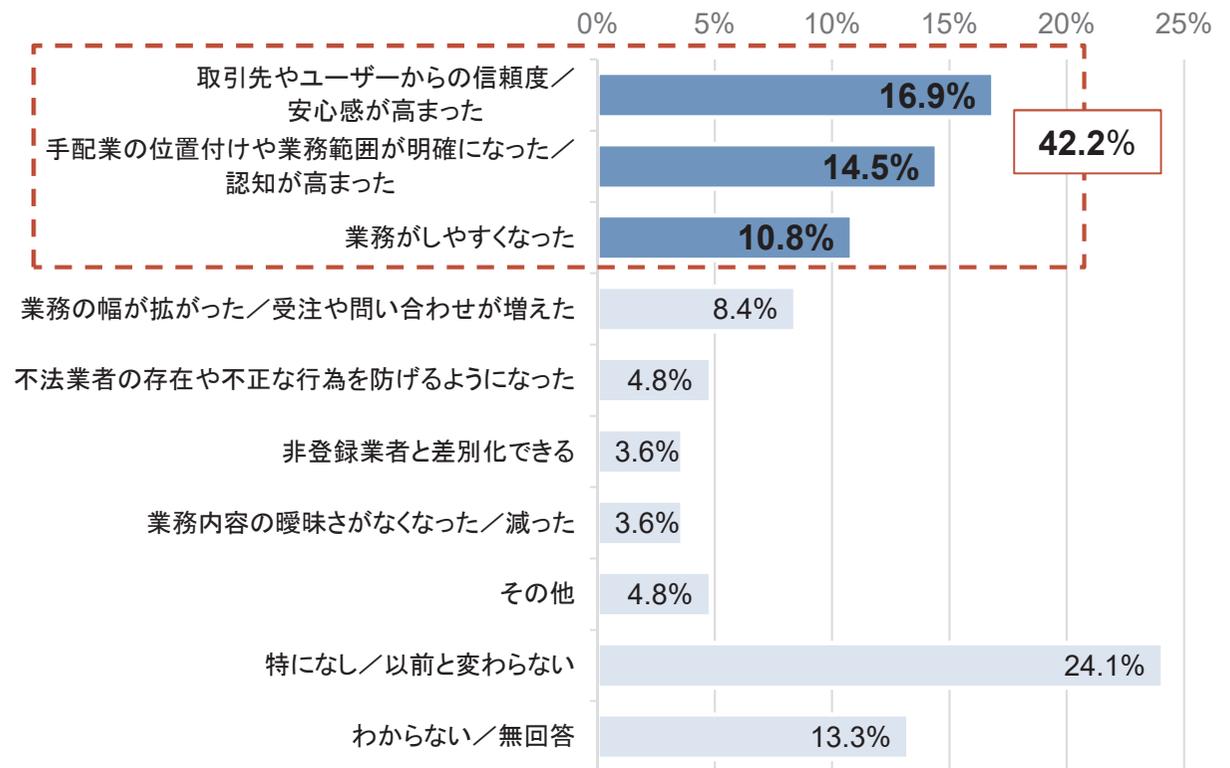
問 貴社・貴団体は、旅行サービス手配業が登録制となる前からオペレーター業務を行っていましたか。



**新規参入した**  
(創設後にオペレーター業務を開始した)  
**会社・団体数は**  
**54.6%**

旅行の安全、旅行者の利便等の確保に向けた方向性を支持し、新たに参入

登録制になってから良くなったと思う点 (複数回答可、83社・団体中)

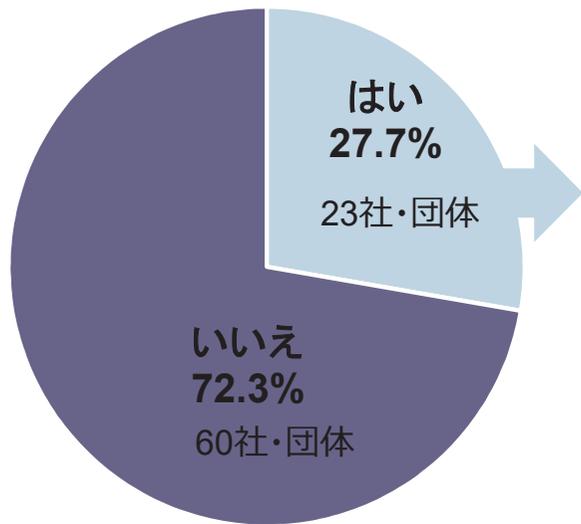


※一方、仕事の減少、信頼を失ったなど会社のマイナスイメージにつながったという悪影響は見られなかった。

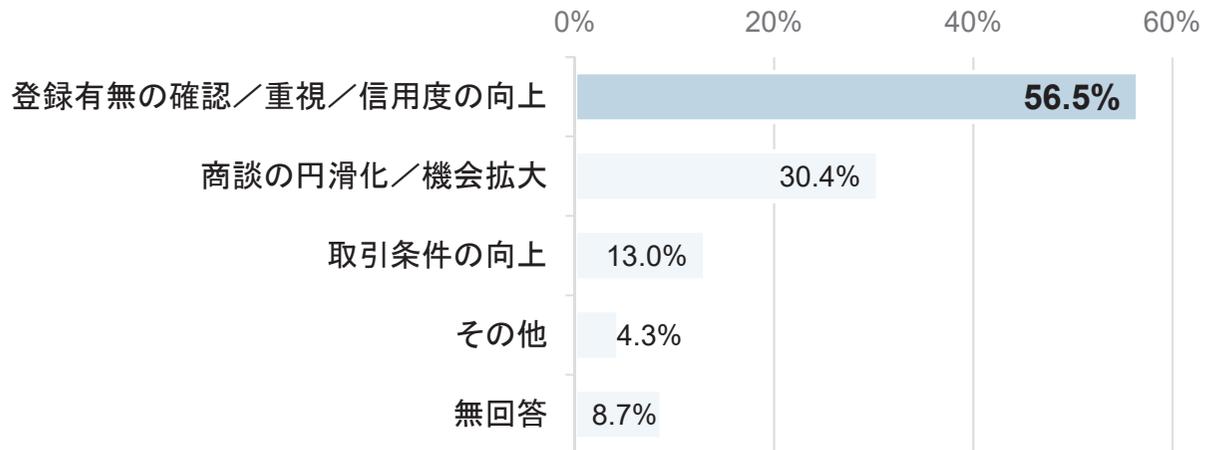
# 第4章-1.ランドオペレーター (3)法改正による評価

- 旅行サービス手配業登録制度導入によって観光関係施設、土産物店などとの関わりに変化があったのは12.6%。全体の10%以上もの取引を改善させた。
- 変化の内容としては、特に登録制度によって信用度が向上し、登録の有無が重視されるようになったこと、次いでビジネスチャンスの拡大、取引条件の向上が挙げられている。

問 登録制度が導入されたことにより、観光関係施設、土産物店などの手配先との関係性や、取引内容に変化はありましたか。



観光関係施設、土産物店などとの関係性や取引内容における変化の内容（複数回答可、23社・団体中）

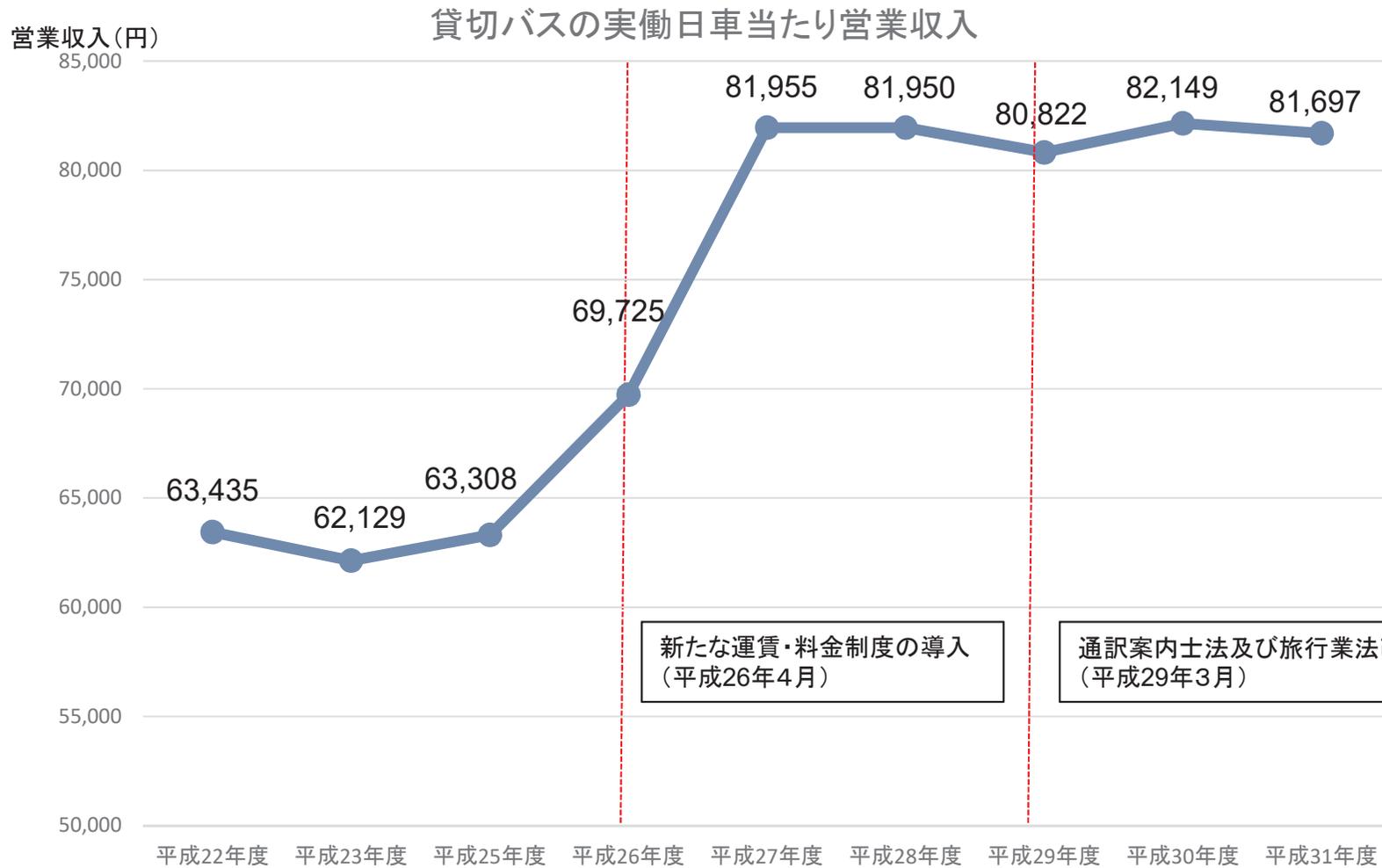


登録制度スタート以前からオペレーター業務を行っていた会社・団体では、登録制度創設により「立場が明確になったことで信用度が増した」「契約がスムーズに進むことが増えた」という回答が目立つ。特に新規取引の際には、相手に対して信用を担保する証となっていることもうかがえる。

※一方、仕事の減少、信頼を失ったなど会社のマイナスイメージにつながったという悪影響は見られなかった。

# 第4章-1.ランドオペレーター (3)法改正による評価

○ 平成26年からの現行の運賃・料金制度の導入に伴い、貸切バスの実働日車当たり営業収入は増加しており、旅行業法改正以後も高い水準を維持している。



出典:国土交通省自動車局旅客課「貸切バス事業の概要」より  
※平成24年度の数値については調査対象事業者が異なるため記載されていない。

# 第4章-1.ランドオペレーター (4)検討状況

## その他アンケートで寄せられた声

- ・旅行サービス手配業の登録制度導入が周知されていない
- ・旅行サービス手配業というものが浸透しているのでしょうか
- ・登録したことによってどんな意味があるのか良く分からない
- ・登録直後、コロナが流行してしまい関係性が一時停滞している。
- ・コロナの影響で、需要が減り仕事自体が減った。



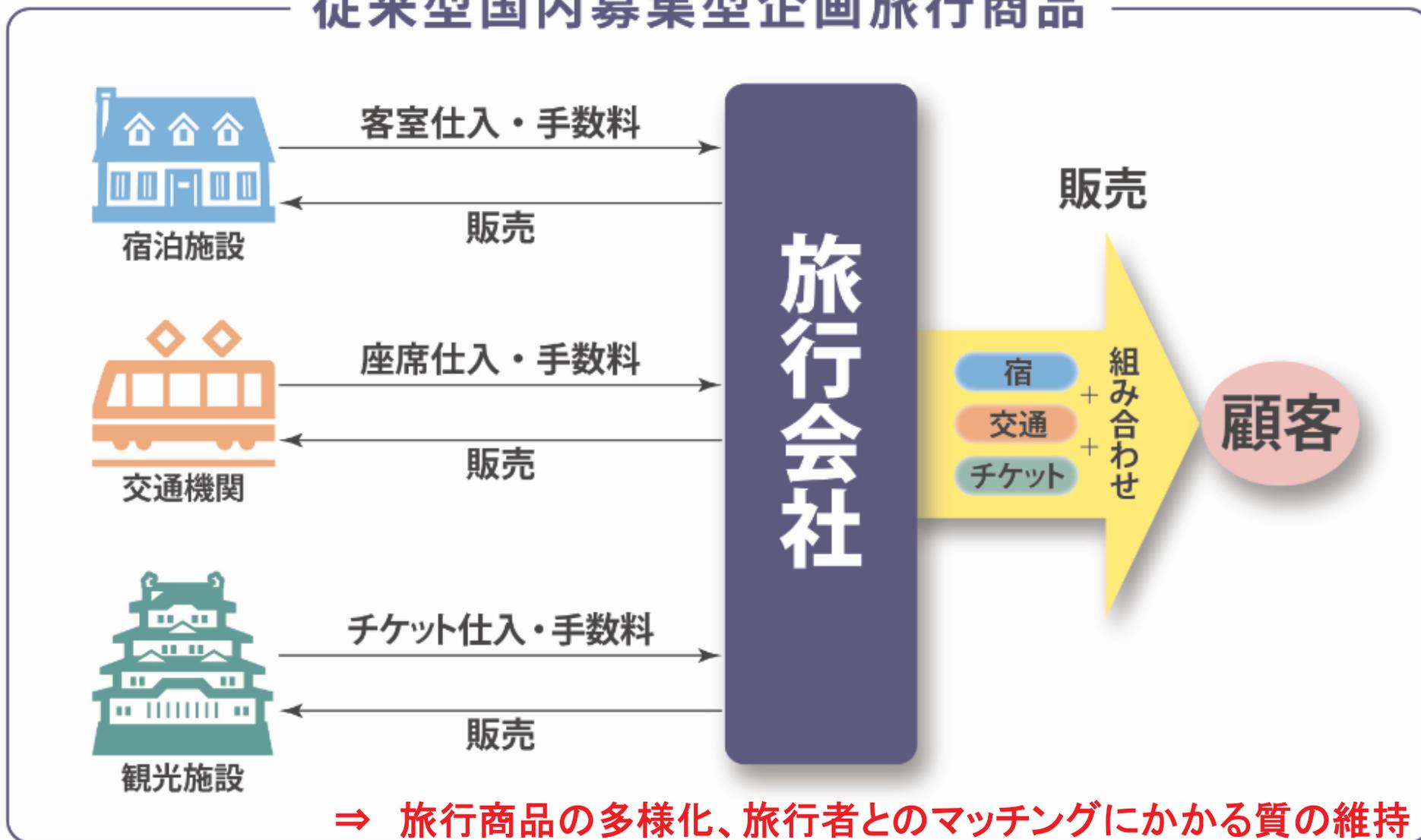
## 今後の対応についての検討

- ・旅行サービス手配業の登録制度についての更なる周知を通じて、制度の理解の深化を図る。
- ・平成29年の法改正による登録制度の導入後、新型コロナウイルスの影響により旅行需要が減少し、資格が十分に活かされていない状況となっているため、今後、需要が回復した際には、旅行サービス手配業の実施状況等の把握に努め、必要な対策を検討する。

# 第4章-2.地域限定旅行業（1）課題

- 宿泊施設の客室や交通機関の座席、観光施設の入場券等をサプライヤーから在庫として仕入れ、これをパッケージにすることで旅行商品を造成。
- 商品内容の差別化が難しく、**他社による類似商品の造成**や旅行者による自己手配も可能であることから価格面での競争に陥りやすい。薄利多売構造のため大量送客が可能な**人気観光地に行き先が偏重**する傾向も見られる。

## 従来型国内募集型企画旅行商品



# 第4章-2.地域限定旅行業 (1)課題

## 訪日外国人の訪問先

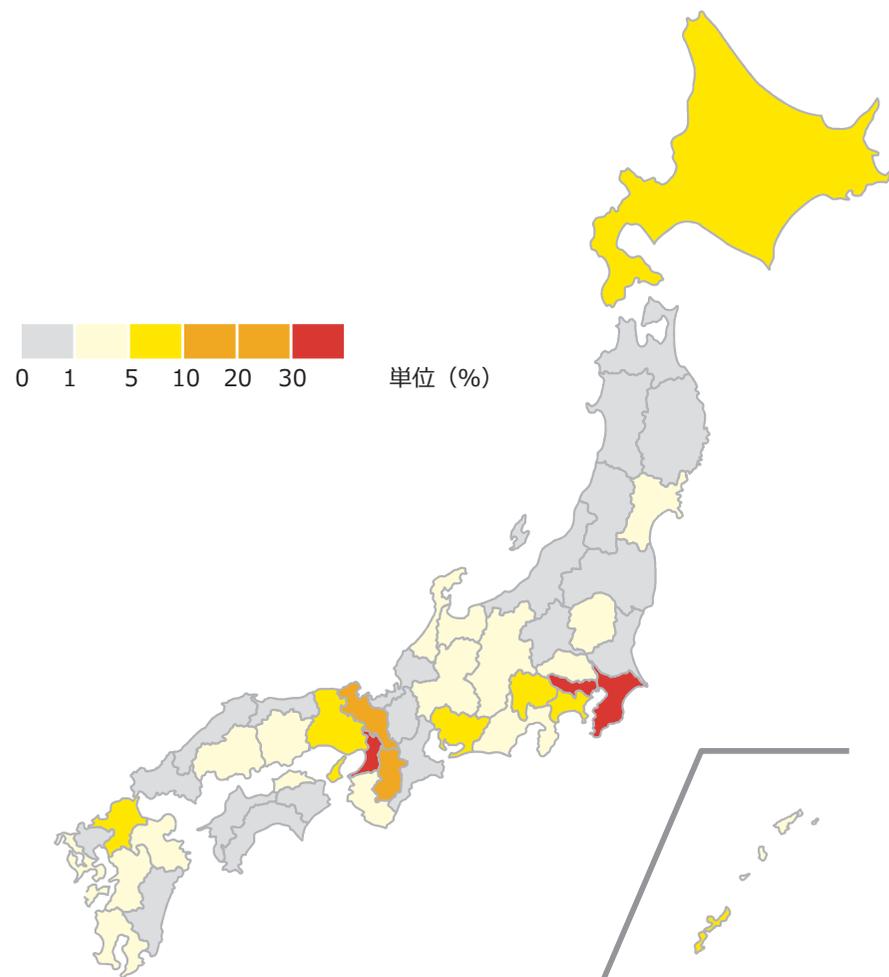
- 従来型国内旅行商品の特徴（典型例）による課題が浮き彫りとなるなど、訪日外国人旅行者の訪問先は、ゴールデンルート（※）が中心となり、**地方部への訪問意向は低い。**

※「ゴールデンルート」とは、東京－大阪エリア間を周遊する訪日旅行の定番コース（東京、箱根、富士山、名古屋、京都、大阪など）

### ■ 訪日旅行者の都道府県別訪問ランキング

順位	都道府県	訪問率	順位	都道府県	訪問率
1	東京都	47.2%	15	広島県	3.0%
2	大阪府	38.6%	16	岐阜県	3.0%
3	千葉県	35.1%	17	長野県	2.9%
4	京都府	27.8%	18	石川県	2.0%
5	奈良県	11.7%	19	熊本県	1.9%
6	愛知県	9.0%	20	長崎県	1.5%
7	福岡県	8.7%	21	栃木県	1.3%
8	北海道	8.0%	22	富山県	1.1%
9	神奈川県	7.8%	23	和歌山県	1.1%
10	沖縄県	6.1%	24	埼玉県	1.1%
11	兵庫県	6.0%	25	鹿児島県	1.0%
12	山梨県	5.5%	26	岡山県	1.0%
13	静岡県	4.8%	27	宮城県	1.0%
14	大分県	3.3%	28	香川県	1.0%

（注）訪問率1%未満の都道府県は省略



# 第4章-2.地域限定旅行業 (2)法改正の概要

法改正概要(平成29年3月通訳案内士法及び旅行業法の一部を改正する法律)

地域の観光資源・魅力を活かした体験・交流型旅行商品の企画・販売の促進に向けた見直し  
「旅行業務取扱管理者」の営業所への配置に関する規制を緩和

- ① 地域に限定した知識のみで取得可能な地域限定の旅行業務取扱管理者の資格制度の創設
- ② 1名の旅行業務取扱管理者による複数営業所兼務の解禁(地域限定旅行者に限る)  
⇒ホテル・旅館等による地域体験・交流型旅行商品の企画・販売の促進

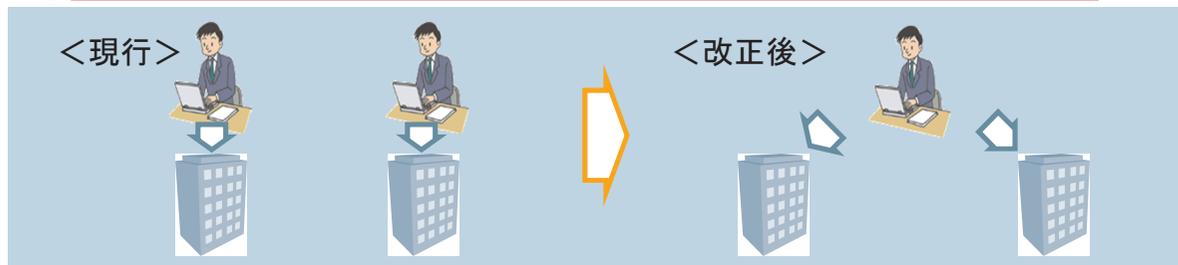
## ①地域限定旅行業務取扱管理者の新設(第11条の2第6項、第11条の3)

地域限定旅行業務取扱管理者試験を創設し、地域限定旅行者が当該試験の合格者を管理者として選任できることとする。

取扱い可能な旅行範囲	総合旅行業務取扱管理者	国内旅行業務取扱管理者	地域限定旅行業務取扱管理者(新設)
日本全国+海外	○	×	×
日本全国	○	○	×
地域限定	○	○	○(※)

(※)航空運送や日本全国の地理等を試験科目から省略

## ②1名の旅行業務取扱管理者による複数営業所兼務の解禁(第11条の2第5項) ※地域限定旅行者に限る



- ・複数営業所が近接しているとき  
(営業所間の距離の合計が40km以下)
- ・旅行業務の適切な運営が確保される場合(※)  
※1名の管理者が担当する営業所の業務量の年間取引額の合計が一定以下(1億円以下)になる場合

⇒ **地域限定旅行業務の充実により旅行商品の多様化、旅行者とのマッチングにかかる質の維持・向上につなげる**

# 第4章-2.地域限定旅行業 (2)法改正の概要

## 地域限定旅行業について

旅行業を営むには、旅行業登録が必要になり、取り扱うことのできる旅行商品の範囲や登録要件により、第1種・第2種・第3種・地域限定と4つの区分がある。

地域限定については、旅行商品の取扱いは営業所の存する隣接市町村内に限られるものの、登録時に必要となる営業保証金や基準資産の要件の面でハードルが低く設定されており、地域の魅力を活かした旅行商品の企画・販売を促進することが目的とされている。

## 旅行業の登録種別と登録要件等について

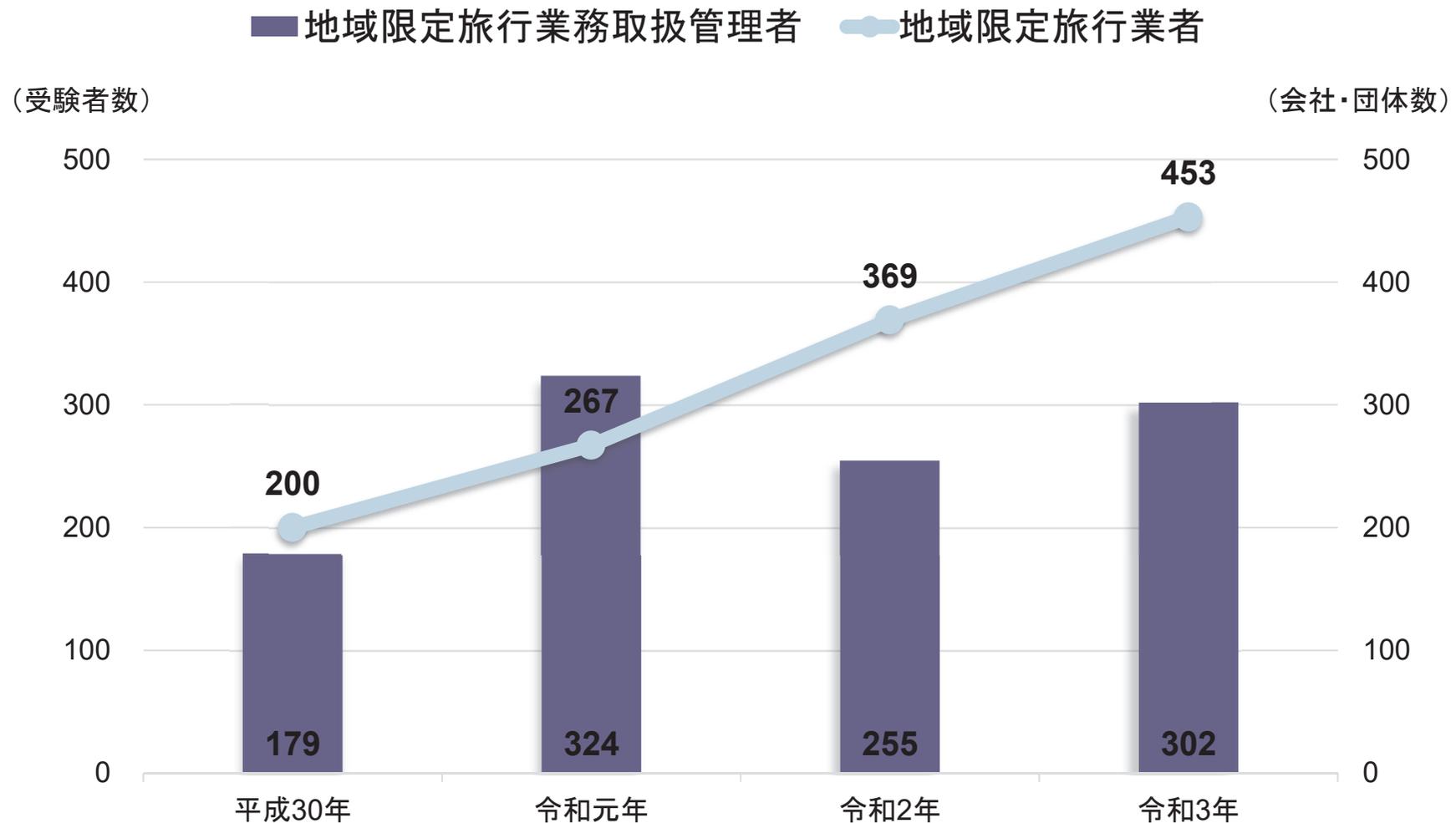
旅行業等の区分		登録行政庁 (申請先)	業務範囲※				登録要件	
			企画旅行			手配旅行	営業保証金	基準資産
			募集型		受注型			
			海外	国内				
旅行業者	第1種	観光庁長官	○	○	○	○	7000万 (1400万)	3000万
	第2種	主たる営業所の所在地を管轄する都道府県知事	×	○	○	○	1100万 (220万)	700万
	第3種	主たる営業所の所在地を管轄する都道府県知事	×	△ (隣接市町村等)	○	○	300万 (60万)	300万
	地域限定	主たる営業所の所在地を管轄する都道府県知事	×	△ (隣接市町村等)	△ (隣接市町村等)	△ (隣接市町村等)	15万 (3万)	100万

※:業務範囲について

- 募集型企画旅行 → 旅行業者が、予め旅行計画を作成し、旅行者を募集するもの(ex.パッケージツアー)
- 受注型企画旅行 → 旅行業者が、旅行者からの依頼により旅行計画を作成するもの(ex.修学旅行)
- 手配旅行 → 旅行業者が、旅行者からの依頼により宿泊施設や乗車券等のサービスを手配するもの

# 第4章-2.地域限定旅行業 (3)法改正による評価

- 地域限定旅行業務取扱管理者の受験者は開設当時は179人だったが、現在では300人以上の受験者となっている。
- また、地域限定旅行業者は平成30年は200団体・会社だったが、令和3年時点で453社・団体に増えており、いずれもコロナ禍においても堅調に推移していることから社会的ニーズがあるものと認められる。



# 第4章-2.地域限定旅行業 (3)法改正による評価

○ 平成30年の200団体・会社から令和4年534社・団体の増加分334社・団体の分布を確認すると、狙いどおり地方部での増加が見受けられ、法改正の成果が一定程度あるものと認められる。

## 地域限定旅行業者

	平成30年	令和4年
北海道	10	25
青森	7	12
岩手	1	7
宮城	4	5
福島	2	11
秋田	1	5
山形	6	10
新潟	8	14
長野	14	38
富山	2	8
石川	3	5
茨城	0	3
栃木	1	8
群馬	1	8
埼玉	2	9
千葉	7	16
東京	7	28
神奈川	3	11
山梨	3	12
福井	3	6
岐阜	3	9
静岡	6	14
愛知	3	4

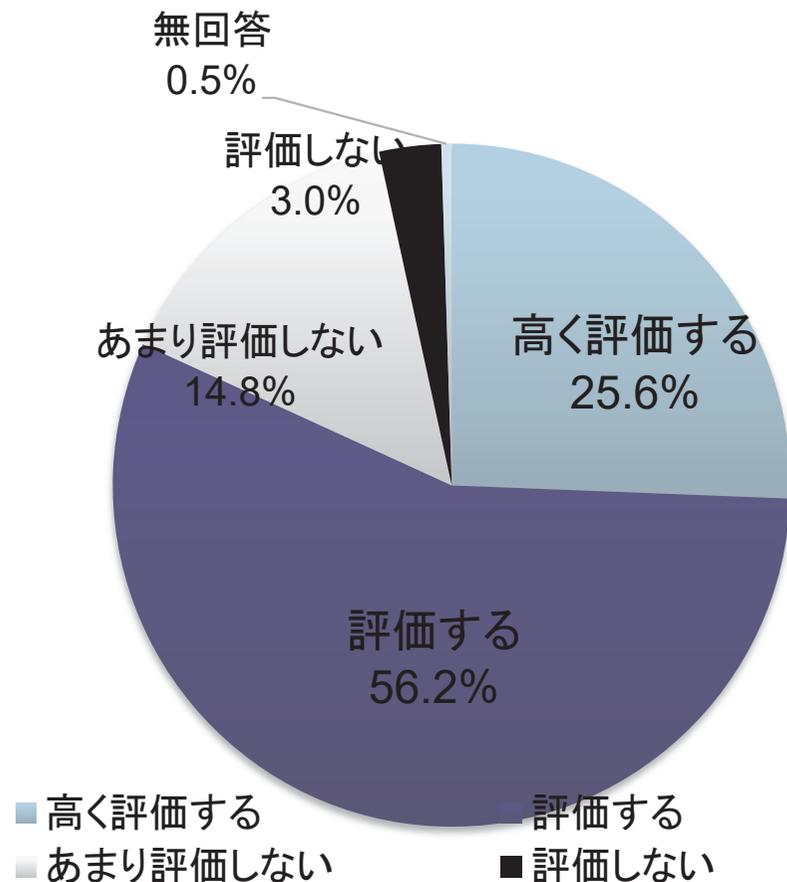
	平成30年	令和4年
三重	3	11
滋賀	3	11
京都	12	33
大阪	5	10
兵庫	2	15
奈良	2	7
和歌山	5	7
鳥取	4	10
島根	1	7
岡山	4	6
広島	2	17
山口	1	5
徳島	2	3
香川	4	10
愛媛	4	7
高知	1	5
福岡	7	15
佐賀	1	1
長崎	10	16
熊本	1	5
大分	4	10
宮崎	1	6
鹿児島	9	18
沖縄	15	31
合計	200	334

※ 黄色ハイライト：3大都市圏以外の道県で、令和4年度の登録件数が平成30年度比で400%以上

## 第4章-2.地域限定旅行業 (3)法改正による評価

○ 資格創設について「高く評価する」が25.6%、「評価する」が56.2%と、8割強が肯定的に評価しており、資格創設が事業の広がりや多様化、地域活性化に貢献していることがうかがえる。

問 地域限定旅行業務取扱管理者資格が創設されたことについての評価を教えてください。



### 制度創設後の旅行取扱状況について評価する点

- ・旅行業への参入がしやすくなった／事業の幅が拡大した／事業の幅が拡大しやすくなった
- ・地域の魅力を活かしたツアーの造成がしやすくなった／旅行者からのツアーへの認知度が上がった
- ・旅行事業の活性化／地域事業者との連携が深まった
- ・資格取得が容易になった

### 制度創設後の旅行取扱状況について評価しない点

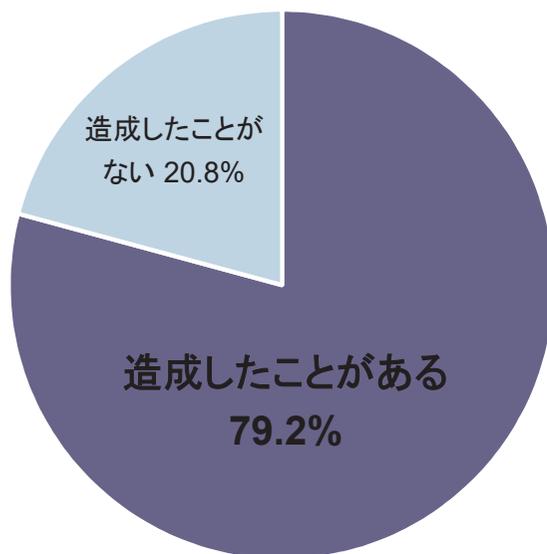
- ・特にない
- ・まだ効果が分からない
- ・収益が少ない
- ・競合が増えた

## 第4章-2.地域限定旅行業 (3)法改正による評価

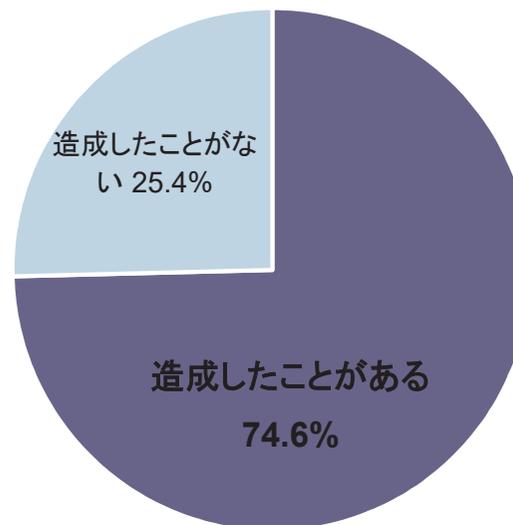
- 地域限定旅行業がこれまでに地域ツアー造成したことがあるかどうかを、選任した旅行業務取扱管理者別にみると、政策の狙いどおり、地域限定旅行業務取扱管理者では総合・国内の管理者管理者と比して「造成したことがある」が79.2%と最も多い。

問 これまでに地域ツアーを造成しましたか。

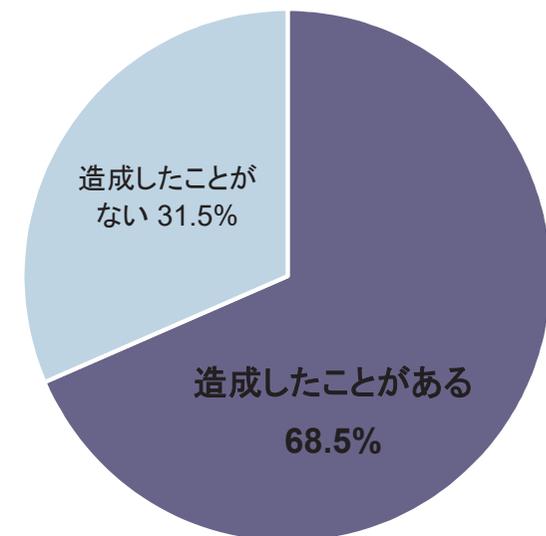
地域限定旅行業務取扱管理者



総合旅行業務取扱管理者



国内旅行業務取扱管理者

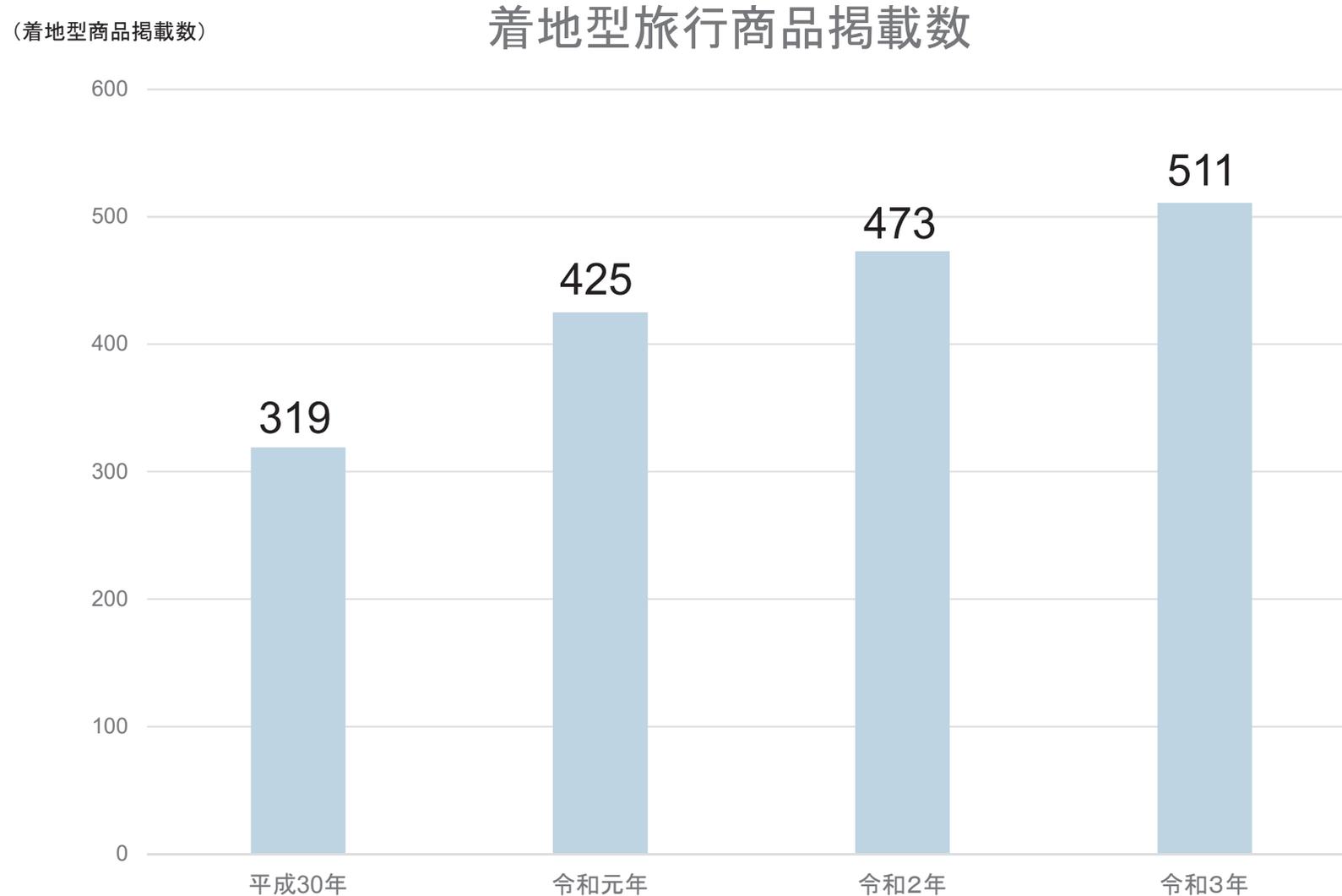


平成30年の法改正の施行から2年後にコロナ禍へと移行した背景を鑑みると、地域限定旅行業務取扱管理者を選任した会社・団体が、好ましくない事業環境にあっても前向きな活動を展開しようと努力していることが見て取れる。

# 第4章-2.地域限定旅行業 (3)法改正による評価

○ 平成30年以降に「地旅サイト」に掲載された着地型商品掲載数の推移を見ると、順調に着地型商品数は増加しており、地域限定旅行業務取扱管理者の資格創設が増加に貢献していることが伺える。

※地旅サイト…(株)全旅が運営する着地型旅行商品のみを掲載するサイト



# 第4章 - 2.地域限定旅行業 (3)法改正による評価

地域のステークホルダーと連携の上、地元ならではの体験を楽しめる**着地型旅行商品**の例



サイクリング&カヤックでめぐる茂庭地区

09:00 道の駅ふくしま 出発  
 ↓バス移動  
 「摺上川ダム」で《カヤック体験》  
 ↓バス移動  
 「茂庭ふるさと」で 昼食  
 ↓バス移動  
 西側堤体駐車場から《▼サイクリング》スタート!  
 ▼  
 「茂庭生活歴史観」で しなだ織り見学&体験  
 ▼  
 「摺上川ダム」で 監視廊見学と植樹  
 ▼  
 「山田きのこ園」で しいたけ狩り  
 ▼  
 「茂庭ふるさと館」の《もにわの湯》でリフレッシュ♪  
 ↓ バス移動  
 17:15 道の駅ふくしま 到着・解散



越冬野菜掘り体験&ランチ体験

<午前9時>  
 旭川市内ホテルより出発(送迎)  
 <午前9時半~>  
 屋外体験(越冬野菜掘り起こし、ゆき遊びなど)  
 屋内体験(農家のお母さんと料理体験)  
 出来上がった農家料理の試食体験  
 <午前12時半>  
 農園体験を満喫したら解散(送迎)

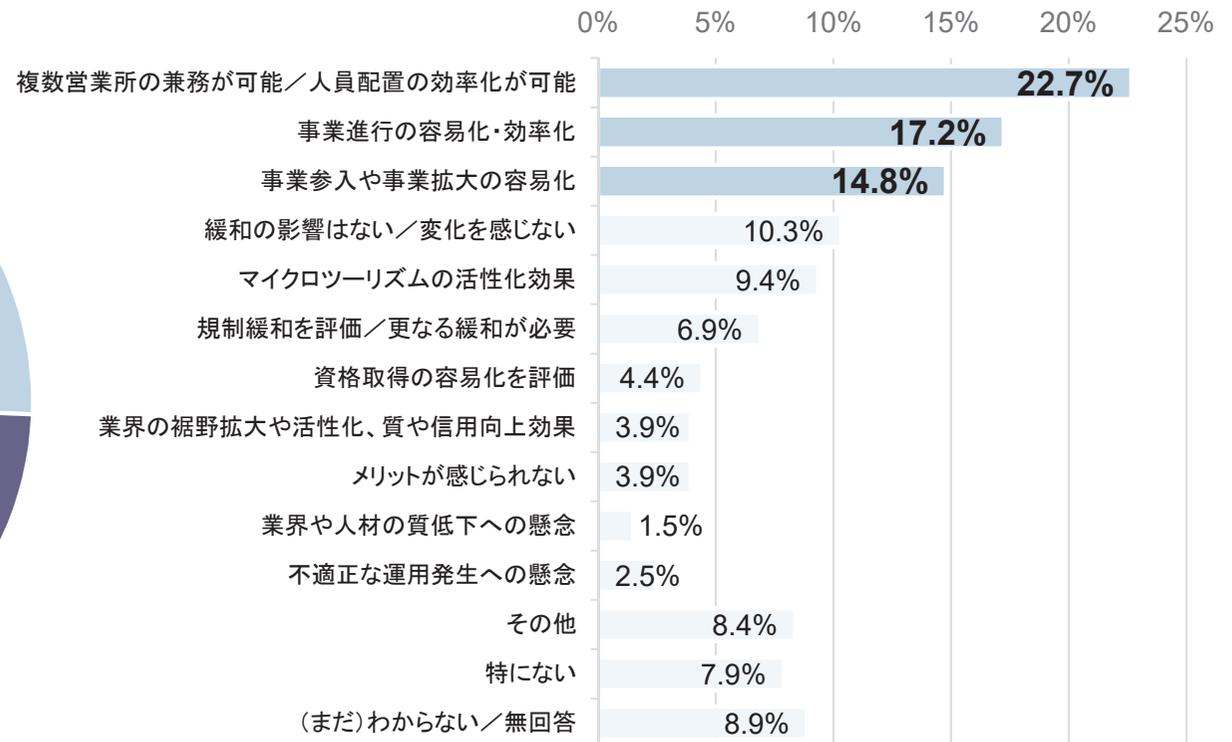
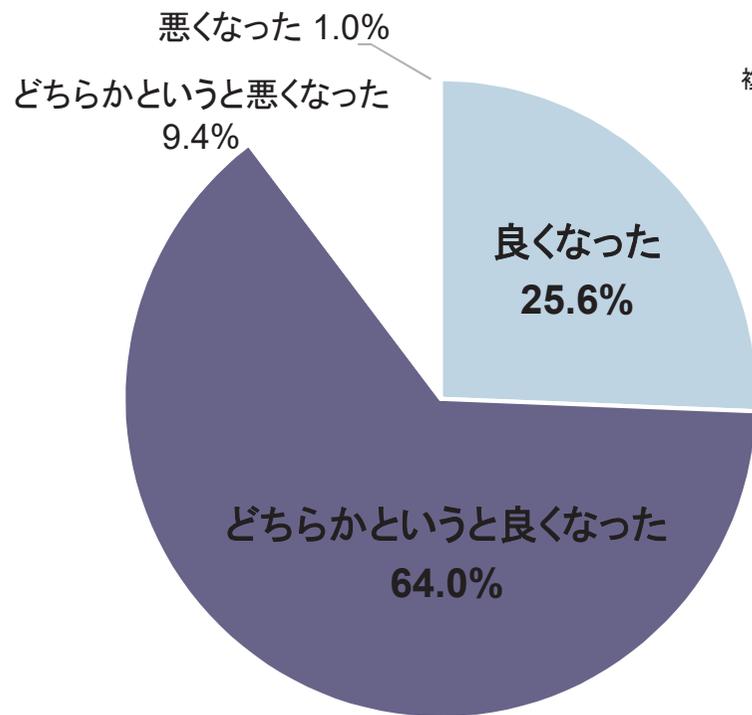


海苔の手すき体験 (海苔の昼食と生海苔のお土産付)  
 大阪湾の海のめぐみで育った海苔をきれいに洗って、すき枠に入れ、海苔をすく。すいた海苔を天日干して板のりが完成。 31  
 昼食は、生海苔の味噌汁、生海苔の酢の物、地魚ののり巻きを。

# 第4章 - 2.地域限定旅行業 (3)法改正による評価

○ 旅行業務取扱管理者の配置に関する規制緩和に対する評価は、「良くなった」が25.6%、「どちらかという  
良くなった」が64.0%であり、ほぼ9割が良くなったと感じており、規制緩和は事業に柔軟性と拡張性をもたら  
したといえる。

問 旅行業法の改正では旅行業務取扱管理者の営業所への配置に関する規制が緩和されましたが制度の変更  
(規制緩和) についてどのように思われますか。



# 第4章 - 2.地域限定旅行業 (4)検討状況

## その他アンケートで寄せられた声

- ・地域限定の意味が理解されていないのでできないことを説明するのに手間がかかる
- ・着地型の為、収益が少ない
- ・着地商品のみ販売するのでは、仮にコロナ終息後に多くのお客様が訪れたとしても旅行業として成り立たないことを実感している
- ・地域限定旅行業を取得したものの、コロナ禍で収益が上がっていない



## 今後の対応についての検討

- ・地域限定旅行業についての周知を通じて制度への理解・普及を図る
- ・着地型商品の企画・販売を推進するのみではなく、高付加価値な旅行商品・サービスの提供ができるよう対策を検討する。
- ・平成29年の法改正以後、新型コロナウイルスの影響により旅行需要が減少し、資格が十分に活かされていない状況となっているため、今後、需要が回復した際には、地域限定旅行業の実施状況等の把握に努め、必要な対策を検討する。

## コロナ禍における旅行業界の実態

○ コロナ禍を経て、旧来型の旅行者によるパッケージツアーや飛行機を利用したの旅行から、旅行催行日直前にOTAで宿泊施設を予約し、マイカーを移動手段とする旅行が主流に。  
また、それに伴い、貸切バスによる旅行需要の減少も見られている。

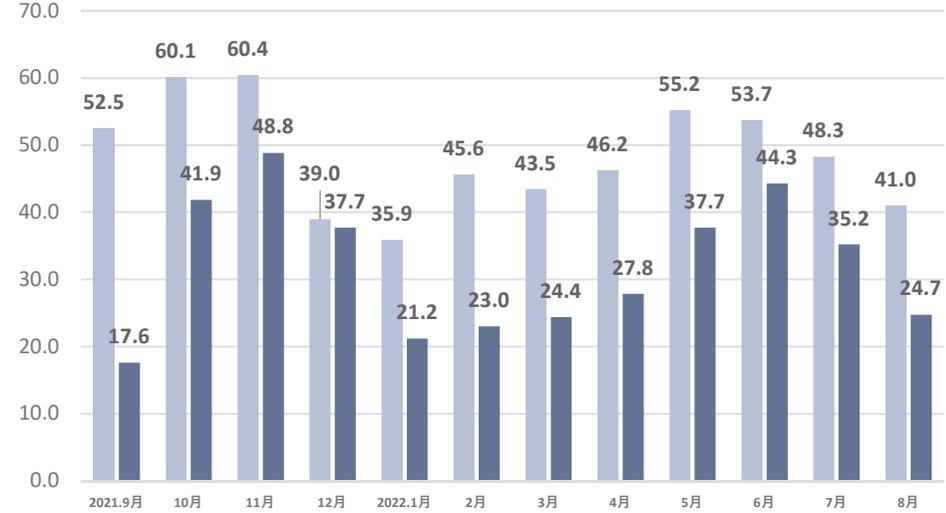
### GW期間中の旅行会社の販売実績

- 【大手旅行会社】**
  - GW期間中の販売額は、**2019年比で約3割程度**
- 【大手OTA】**
  - GW期間中の販売額は、**2019年比で約9割程度**

⇒ OTAでは、大きく旅行需要の回復が見られる一方で、旧来型の旅行者では旅行需要の回復があまり見られない。

### 新型コロナウイルス感染症による貸切バス需要の減少

○ 実働率(%) (7・8月は見込み) ■ 2019年 ■ 2021年/2022年



※「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査(貸切バス)」より  
調査方法: 日本バス協会加盟貸切バス事業者(79者)に対して協会よりアンケート調査を実施。

# 第5章-2.コロナ禍を経て旅行業に求める期待の変化

## コロナ禍を経て旅行業に求める期待の変化

- 旅行業界は、従来型のビジネスだけでは質の維持・向上が図られず、立ちいかなくなってきた。
- では、アフターコロナでは、旅行者はどのような旅行業者を求めるのか。
  - 手数料・薄利多売型のビジネスから、新領域での**旅行商品の多様化**及び**旅行者とのマッチング**に重点を置いたビジネスへ転換して旅行業の質を高める。

### 新領域の旅行商品

- |             |                        |
|-------------|------------------------|
| ● 高付加価値型    | ● マイクロツーリズム            |
| ● SDGs関連ツアー | ● ワークেশョン              |
| ● 第二のふるさと   | ● オンラインツアー      etc... |

⇒ 観光庁として、旅行商品の多様化及び旅行者とのマッチングにおける更なる質の維持・向上に向けて、これら新たに注目されている旅行商品の充実化が図られるよう対応する

# 第5章-3.新領域の旅行商品の事業例

## 新たなビジネス手法の導入による宿泊業を核とした観光産業の付加価値向上支援

- 地域の観光産業・旅行消費の核となる宿泊業について、既存のモデルとは異なる「新たなビジネス手法」の導入による付加価値向上策の方向性を検討する。
- 具体的には、2つの観点（①複数業種等の連携による新規サービスの導入、②地域に波及する生産性向上・高付加価値化）での各種の取組について調査・検証を行い、宿泊業の付加価値向上につながる「新たなビジネス手法」の展開を進める。

### 事業概要

単純な「宿泊」に止まらない付加価値を生み出す、「新たなビジネス手法」を調査・検証する



### 【具体的な「新たなビジネス手法」のイメージ】

#### ① 複数業種等の連携による新規サービスの導入

- 宿泊事業者 + 旅行事業者 + サブカル  
特定ターゲットに対するハンドメイドな旅行サービスの提供
- 宿泊事業者 + 旅行事業者 + 体験型施設  
体験価値を高める地域内の周遊、学び体験
- 宿 + サービス業  
他分野のサービスノウハウを宿に導入、新機軸の提示

#### ② 地域に波及する生産性向上・高付加価値化

- 泊食分離による魅力の向上  
セントラルダイニング導入等による食の魅力向上、参加する飲食店の活性化
- バックオフィス部門などのDX化などに係る技術支援  
PMS※の導入による運営の効率化、得られたデータの活用による地域マーケティングの活性化

※ Property Management System: ホテル・旅館が宿泊予約や客室等の管理を行う際に利用するシステム

# 第5章-3.新領域の旅行商品の事業例

## サステナブルな観光コンテンツ強化

- 目下、世界的に「持続可能な観光（サステナブルツーリズム）」への関心が高まっているところ。
- 各地域に引き継がれた**自然環境、文化・歴史、伝統産業等を観光資源としてフル活用**し、同時に、**経済・社会・環境の正の循環によりそれらの持続可能性や価値を更に高める仕組みを、観光サービス・地域づくりに実装**する必要。
- 地域の魅力を深く味わい、かつその持続可能性に来訪者も貢献できるような工夫を織り込んだ**コンテンツ造成や環境整備**を支援。更に、現場から必要な知見を得て、**取組を加速する上での課題を整理。必要な方策や支援のあり方等を検討**。  
 ※ 国立・国定公園に係る内容については国立公園等を所管する環境省の協力を得て実施

### 事業概要

**対象者** 持続可能な観光の取組を実施する地方公共団体・DMO・民間事業者等

### 支援メニュー

○ **サステナブルな観光コンテンツ強化モデル事業（調査事業）**  
 外部有識者のコーチングの下、優良なモデル事例を試行実証。得られたノウハウや課題など整理の上、必要な方策や支援のあり方など検討。

・地域の資源やその持続可能性を支える環境・社会循環等に深く触れる体験を、ガイド等活用し、本物の希少性の高い体験として提供。併せて、得られた観光収益を保全に回す、ふるさと納税を活用するなど、幅広い受益と負担の仕組みを構築。

○ **サステナブルツーリズム推進のための受入環境整備（補助事業）** 補助率 1 / 2  
 下記の施設改修・整備、設備・物品購入を支援

- ・サステナブルな観光コンテンツの造成等に必要となるもの
- ・地域の観光資源を適切に維持・活用し環境負荷を低減させるもの 等

（施設等の改修・整備に対する支援）

例：分散型・環境負荷を抑えたツアー実施のための施設整備、地域ルール案内看板の設置 等

（設備・備品の購入等に対する支援）

例：地域の魅力を深く体験するツアー造成や、利用者の動線誘導のための設備・物品

コンテンツの収益が  
観光資源の保全費用に  
 保全することでさらに高品質な  
コンテンツ開発を可能に



観光資源の持続的な保全と活用の自走化により、地域の経済・社会・環境の好循環を加速化させる仕組みにつなげる事業を目指す

### 取組事例イメージ

#### 高架木道を活用した利用分散と受入環境整備（知床）

安全確保とヒグマの生息する豊かな自然環境との共存、ガイド付き地上歩道ツアーと自由に行ける高架木道の利用分散、質の高い体験を提供



# 第5章-3.新領域の旅行商品の事業例

## 「第2のふるさとづくりプロジェクト」

- 国内旅行の現状と新たな市場創出の可能性（観光レジャーの伸び悩み、出張・知人訪問に余地があるのでは）。
- 旅行者側の潜在需要（地域資源に触れ、地域との関係性や参画が段階的に深まることで、自発的な来訪の高頻度化や滞在の長期化等を誘発する可能性を持っている）。また、それを裏付ける先進的な取組も存在。
- 新型コロナウイルス感染症の影響、リモートワーク等の進展、田舎に憧れを持つ若者の増加など、他者とのリアルな繋がりを求める動きがある中で、交流・関係人口の更なる創出の可能性は急激に高まっている。

⇒ **有識者や地域の関係者等から成る有識者会議を設置し、「何度も地域に通う旅、帰る旅」による交流・関係人口の更なる創出について、以下のように取りまとめ。**

### ■ 初来訪、再来訪を促す要素・仕組み

#### 個人の発意による来訪

既に旅行している層、旅行をしたい層のほかに、旅行と認識せずに移動している層や、ボランティア・プロボノ層、バーチャルネットワークで組織された層

- ① 幅広い層の潜在的な志向に応える
- ② 来訪の間口が広く、ハードルが低い
- ③ 旅行者が自発性を発揮できる「余地・余白」や関係を徐々に深められる「隙間、奥行き」
- ④ デジタルツール（CRM:Customer Relationship Management）やコンシェルジュ活用による再来訪の動機付け

#### 組織の意向による来訪

個人需要に加え、組織需要も取り込む。サテライトオフィス化やリモートワークの原則化、企業研修、教育旅行のほか、自治会活動などの組織層

- ① 最初の訪問のハードルが低い（他律的）
- ② 最初の訪問に、再訪を促す地域との「関係」を作る要素がある

### ■ 「何度も地域に通う旅、帰る旅」に求められる滞在・移動環境

#### 滞在環境（ヤド・マチ）

- \* 地域のゲートウェイ・ハブの役割を担う、地域の起点として、また地域を取り込んだ存在としてヤドを位置づけるべき。
- \* 安心と居心地の良さがあり、「さりげなさ」や「緩やかさ」を帯びたヤド・マチとの触れ合いが必要
- \* 地域と来訪者はフラットで「相思相愛」の関係により、来訪者のみならず、地域側もメリットを感じられる繋がりであるべき

#### <ヤド（宿ナカ）>

- ・訪問頻度や滞在スタイルに応じた快適で柔軟なサービス・施設（ライフラインとネットワーク環境が最低限のインフラ）。
- ・既存宿泊施設の改修や空き家の活用
- ・泊食分離による地域での食事 等



空き家群を面的に再生し活用（広島県尾道市）

#### <マチ（宿ソト）>

- ・来訪者と地域住民の双方で共有され、緩やかに交流を生む「第3の場」があるか
- ・再来訪する理由、地域への関わりしろが感じられるか



スタッフや町民がくつろぐ交流の場（徳島県神山町）

#### 移動環境（アシ）

##### <滞在地域内>

- ・公共交通が発達していない滞在地域内の移動手段を確保することが必要
- ・タクシーやレンタカー、新たなモビリティなどを柔軟に活用できる旅行商品やサブスク、MaaS連携等

月額5,000円でエリア内乗り放題のシェアリングモビリティサービス（京都府京丹後市）



##### <都会と滞在地域との間>

- ・高頻度往来や長期滞在に対応した割引や旅行商品等が必要
- ・ポイントの活用や非現金化など、利便性の追求が必要

鉄道と宿泊施設が連携したサブスク



今後、これを裏付けるために、年度内に市場規模等の定量調査（①）や仮説の要素検証（②）を実施

① 新型コロナウイルス感染症の影響やリモートワーク等の普及を受けた「何度も地域に通う旅、帰る旅」へのニーズの大きさ（個人・組織別）、都会の若者の田舎への憧れの潜在ニーズの大きさ 等

② 個人・組織別の「何度も地域に通う旅、帰る旅」の来訪を促す要素・仕組みの検証 等

令和4年度、モデル実証を展開し、実践を通じ更に課題を見出す。実証を踏まえ、行政、観光・交通業界、地域がそれぞれ果たすべき役割を検討

## 政策への反映の方向

今般実施するアンケート調査により、改正旅行業法における法改正の効果や、目標の達成状況を把握し、政策評価を行う。またそれを通じて浮き彫りになった課題や改善策の分析を行い、今後の旅行業政策に反映させるべく検討を行う。

## 「アフターコロナ時代における地域活性化と観光産業に関する検討会」

アフターコロナを見据え、旅行業における生産性の向上や旧来型事業モデルの転換等といった課題への対応や、観光を通じた地域活性化と観光産業の強化について、有識者による検討を行う。

当該検討会において議論されている内容を、政策レビューを行う上で活用する。

(参考)主な議論の内容

- 旅行業者でなければ提供できない高付加価値な旅行商品・サービスを造成し、これを適正な対価を得て消費者に販売・提供することを中心とするビジネスモデルへの転換を図るべき。
- 観光地と消費者の双方にとっての利益を創出し、観光による地域の経済的な持続可能性を支えるため、有名観光地への画一的な送客型旅行商品への偏重からの脱却と、地域との連携強化等による誘客・着地型旅行商品へのシフトを推進すべき。
- 域外からの誘客を増進するため、旅行業者と地域の関係者とが一体となっていく、地域そのものの魅力を高めるための取組を推進すべき。

## 政策評価会

	委員	番号	主なご意見・ご質問	今後の対応方針
R4.6.2 第53回政策評価会	上山座長 <small>※2については工藤委員からも同様のご意見あり</small>	1	●利用者目線でいえば、安全も言語の壁を超えることも旅行業の質の内と言えとすれば、ユーザーから見た二大懸念材料が、今回の評価の題材になっている2点と言えればよい。	ユーザー目線での資料を追加
		2	●「旅行業」について利用者目線での整理があって、その上でここにフォーカスしました、という論理構成が欲しい。 フォーカスする上で、インバウンドや地域というのは良いと思う。 我が国の旅行業について、最近の業界の状況はどうで、ちゃんと機能しているかの点検を行い、国はちゃんと必要な規制や支援を行っているかの点検を行い、その中に法律があって、今回の二つの件が対象となった、ということ整理して説明してほしい。 前半の総論がない中で絞りすぎている印象。	政策・施策の体系に沿った論理構成として、上位の政策レベルである「日本を支える観光ビジョン」の柱である「観光産業の革新」「規制・制度の抜本的見直し」という背景を紹介しつつ、評価対象施策を法改正及び旅行業・通訳案内士施策に明確化し、「当該施策等の目的とした成果が適切に達成されているかどうかを検証」する構成としたい。 前半で総論的に地域やインバウンド対策についての資料を追加。
		3	●法改正するのはよほどの期待値がある場合なので、法律で結果が出ていない、という結論には普通はならないので、法律だけを政策評価の対象とすることは考えられない。 補助金などの施策の評価も必要ではないか。	観光の重要性から観光庁施策全般のご説明など、ストーリー構成を見直し
	加藤委員	4	●安全・安心な旅行について、なぜ国が関与すべきなのか？ 旅行業の中での国の役割そのものが議論の対象になるべきなのでは？ 他のサービスと旅行業の違いは？	旅行業の安全・安心に国が関与すべき理由を資料に追加、旅行業とその他の旅行産業との違いを記載
	大串委員	5	●「型にはまったインバウンドから周遊型、滞在型の地域観光にシフトしたい、地域に出向くときの安全性の確保も大事」→「だからこういう法律にフォーカスした」というシンプルな構成にした方がいいのではないか。	ご指摘の内容で構成について見直し
	佐藤委員	6	●前半と後半は違う話。旅行業の質ということであれば前半だけでないか。 また、前半は質の話、後半は量の話で、一緒に議論することはやぶさかではないが全体をつなげるストーリーがないと違和感がある。	全体をつなげるストーリー構成を見直し

## 個別指導

	委員	番号	主なご意見・ご質問	今後の対応方針
R4.7.26 個別指導	上山座長  ※コロナの記載をする点については松田委員からもご意見あり	1	<p>●旅行業の質が問題となっているのだから、旅行業の質とはそもそも何によって担保されるのかを整理し、旅行業の質とは〇〇で構成されている、というのを示す必要がある。</p> <p>そして質の向上のために行っていることを挙げて、その中で特に重要なこととして各論+コロナについて書くという流れだろう。</p>	<p>旅行業に求められる質について棚卸を行い旅行業の質について定義をする。</p> <p>また、それらの質の向上のための施策について整理する。</p> <p>そして、質に関してコロナによって変化した点についても取り上げる。</p>
		2	<p>●観光ビジョンは既存の方針なので批判するつもりはないが、それについて網羅して説明するという事ではない。</p> <p>政策評価のガイドラインを読んで、予算や政策などの洗い出しを行ってほしい。</p>	<p>1のご指摘を踏まえ、旅行業の質の向上のための施策について洗い出しを行う。</p>
	田辺委員	3	<p>●旅行業の質とはサプライサイドの問題だけではなく、旅行者とのマッチングがうまくいっていることをもって質が高いと言える。</p> <p>今回の内容からサプライサイドは見て取れるが、受け手側(旅行者)の満足度がどうなっているかはコロナ禍のためアンケートが難しい。</p> <p>そのため、コロナによる影響も含めて、サプライサイドに注目して分析してほしい。</p>	<p>サプライサイドに注目して、旅行業の質についての分析を行う。</p>
		4	<p>●サプライヤーの増加の地域分布について、結局東京だけ増えているのか、地方も力をつけたのかという疑問があるので、地域限定(地域限定旅行業務取扱管理者や地域限定通訳案内士)で増えた人のデータを示してほしい。</p>	<p>サプライヤーの増加の地域分布について分析を行う。</p>

## 上山座長レク

	委員	番号	ご意見・ご質問	今後の対応方針
R4.9.1 座長レク	上山座長	1	<p>●P.10(従来の主な施策)は、役所がやっていることの紹介でとどまっているので、どうなったのかが分からない。</p> <p>施策の結果をなるべく数値化する、前後を示すべき。</p> <p>その上でケーススタディとなり、そのケーススタディは質のどれかが分かればよい。</p>	<p>従来の旅行業の質に関する政策について、数値を示して法改正前後の変化が把握可能となるよう記載する。</p>
		2	<p>●旅行業政策の中でも新たな2つ(ランドオペレーターと地域限定旅行業)に焦点を当て、コロナもあったので今後の課題について考えていきたい、とするのだろう。</p>	<p>旅行業の質に関する政策の中でもランドオペレーターと地域限定旅行業にフォーカスし、コロナも踏まえて今後の課題について記載する。</p>

## 「災害に強い物流システムの構築」の予算一覧

資料4

事項名 (事業開始年度)	予算額計(執行額)			令和4年度 当初予算額 (百万円)	予算、事業の概要
	令和元年度 (百万円)	令和2年度 (百万円)	令和3年度 (百万円)		
災害に強い物流システム構築 事業 (平成23年度)	13  (13)	11  (10)	31  (29)	11	東日本大震災や熊本地震等の過去の災害における教訓を踏まえ、災害発生時の物流を巡る混乱を抑制するとともに、官民の連携による支援物資輸送の改善を図るための取組を進める。

「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」の予算一覧(1/1)

事項名 (事業開始年度)	予算額計(執行額)			令和4年度 当初予算額 (百万円)	予算、事業の概要
	令和元年度 (百万円)	令和2年度 (百万円)	令和3年度 (百万円)		
官庁営繕費 (昭和26年度)	22,330  (20,771)	22,299  (20,635)	19,320  (18,295)	17,556	建築基準法に基づく耐震性能を満たしていない官庁施設及び災害応急対策活動の拠点としての所要の耐震性能を満たしていない官庁施設について、人命の安全の確保と防災機能の強化を図るため、官庁施設の耐震化等を推進するとともに、既存官庁施設において、最低限必要な施設の性能を確保するため、危険な箇所や経年劣化が著しい部位等について、緊急的な改修等を実施する。
官庁施設保全等推進費 (平成18年度)	189  (172)	164  (126)	215  (186)	169	環境負荷低減や安全・安心の確保等、時代とともに変化する行政ニーズを的確に施策に反映するため、官庁施設の整備・保全に係る各種技術基準等の制定や改定に必要な調査・分析・検討等を行うとともに、各省各庁の施設管理者による保全業務の適正化を図るため、官庁施設情報管理システム(BIMMS-N)等を活用し、官庁施設の保全状況の把握・分析や保全業務に対する技術的な指導・支援等を行う。

## 「インフラシステム海外展開の推進」の予算一覧

事項名 (事業開始年度)	予算額計(執行額)			令和4年度 当初予算額 (百万円)	予算、事業の概要
	令和1年度 (百万円)	令和2年度 (百万円)	令和3年度 (百万円)		
国際交通分野における途上国の経済活性化と我が国企業競争力強化のための支援事業 (昭和48年度)	1,299  (1,149)	1,303  (955)	1,420  (1,079)	1,410	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「川上」から維持管理・運営事業までの継続的関与、デジタル・脱炭素技術の活用、我が国の技術や規格の国際標準化などを支援する観点から、案件発掘・形成調査、実証実験、相手国におけるセミナー、研修、国際機関への働きかけ等に取り組むための予算</li> <li>・トップセールスを展開するとともに、日ASEAN交通連携に基づく「日ASEAN交通大臣会合」、多国間・二国間協議等を開催し、政策協調や課題の解決を図るための予算</li> </ul>

平成 28 年 4 月 22 日

## 国土交通省政策評価会の開催について

### 1 目的

国土交通省における政策評価制度、評価方法等について改善・向上を図るため、学識経験者等の第三者からなる国土交通省政策評価会を開催し、その知見を活用する。

特に、基本計画又は実施計画の策定等、政策評価についての基本的かつ重要な決定又は変更等を行おうとする場合には、政策評価会の意見等を聴取した上でこれを行う。

### 2 構成員

政策統括官は、政策評価会を開催するため別紙の構成員の参集を求める。また、政策統括官は、必要があると認めるときは、別紙の構成員以外の者に政策評価会への出席を求め、その意見を聴取することができる。

同一の有識者に参集を求める期間は、1年とする。ただし、再度、参集を求めることを妨げない。

### 3 座長

政策評価会に座長 1 人を置く。

座長は会務を総理する。

### 4 その他

政策評価会の庶務は、政策評価官室において処理する。

この他政策評価会の運営に関して必要な事項は座長が定める。

政策評価会の議事録及び資料は、事後にホームページにおいて公表する。

(別紙)

国土交通省政策評価会委員

(50音順、敬称略)

令和4年11月1日現在

座長	上山 信一	慶應義塾大学総合政策学部教授
	大串 葉子	椙山女学園大学現代マネジメント学部教授
	加藤 浩徳	東京大学大学院工学系研究科教授
	工藤 裕子	中央大学法学部教授
	佐藤 主光	一橋大学大学院経済学研究科・政策大学院教授
	白山 真一	上武大学ビジネス情報学部教授、公認会計士
	田辺 国昭	国立社会保障・人口問題研究所所長
	松田 千恵子	東京都立大学経済経営学部教授
	山本 清	鎌倉女子大学学術研究所教授

令和4年度政策レビュー 個別指導担当委員

参考資料2

テーマ	担当部局	上山座長	大串委員	加藤委員	工藤委員	佐藤委員	白山委員	田辺委員	松田委員	山本委員
① 災害に強い物流システムの構築	公共交通・物流政策審議官		○	◎		○		○		
② 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	官庁営繕部				◎		○		○	○
③ インフラシステムの海外展開の推進	国際統括官		○		○	◎	○			
④ 旅行業の質の維持・向上	観光庁			○				◎	○	○

◎:班長  
○:担当委員