

### 第39回国土交通省政策評価会

平成28年10月14日

【竹田政策評価企画官】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから第39回国土交通省政策評価会を開催させていただきます。

開催に当たりまして、政策統括官の富永よりご挨拶を申し上げます。

【富永政策統括官】 本年6月に政策統括官を拝命いたしました富永と申します。どうぞよろしくお願い申し上げます。

本日は皆様大変ご多忙のところ、第39回の政策評価会にご出席賜りまして、まことにありがとうございます。委員の皆様には、日頃より国土交通省の政策評価につきまして、貴重なご意見、的確なご指導を賜っておりまして、この場をお借りして厚く御礼を申し上げます。

さて、本日の政策評価会でご審議いただきます平成28年度の政策レビューテーマにつきましては、4月に開催させていただきました政策評価会及びその後も個別に委員の皆様にご指導を賜っているところでございます。今後、これまでのご指導も踏まえまして、評価書の作成を進めていく所存でございますが、本日は今後の評価書の取りまとめに向けて、大所高所から忌憚のないご意見を賜りたいと考えております。あわせまして、来年度、平成29年度取りまとめの政策レビューテーマのうち、総合物流施策大綱につきましては、後ほど説明いたします次期大綱の策定スケジュールの関係で、今回前倒しをしてご説明をさせていただきます。また、平成26年度より政策レビューの評価書で取りまとめた改善方策のその後の実施状況を確認することといたしておりますので、その内容につきましてもご報告させていただきます。

最後に、本日も熱心なご議論を賜りますとともに、今後とも引き続きご指導方よろしくお願いいたしまして、私の挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

【竹田政策評価企画官】 それでは、続いて、事務局よりご連絡いたします。本日の評価会は政策評価に関する情報の公表に関するガイドラインにのっとりまして公開となっております。また、会議冒頭のみ写真撮影が可能ですので、よろしくお願いいたします。

資料の確認をさせていただきます。お配りしております資料ですが、最初に、両面印刷のホチキスどめの資料で議事次第、次いで、裏面が委員名簿、さらに配席図、説明者の一

覧、そして資料の一覧をつけております。

続いて、資料としまして、資料1-1、1-2、資料2-1。そして、その後にテーマごとの資料といたしまして、資料2-2から2-5、資料3-1の順でお配りさせていただいております。不足等がございましたら、お申しつけください。よろしいでしょうか。

では、以後、議事に移らせていただきますので、取材等の写真撮影についてはここまでとさせていただきます。以後の撮影はご遠慮ください。

それでは、以後の進行を上山座長にお願いいたします。上山座長、よろしくお願いたします。

【上山座長】 皆さん、こんにちは。きょうは長目に2時間お時間いただいておりますけれども、中心テーマは政策レビューです。これの中間報告、順番に議論したいと思います。それに先立ち、報告事項のほうで過去にやったレビューが今どうなっているかという改善方策の実施状況、これをお聞きします。あとは今年を含めたレビューのやり方、今後の予定などについて、最初は報告いただいて、それから各論の議論に入ります。

それでは、事務局から報告事項をお願いします。

【竹田政策評価企画官】 それでは、資料1をご覧ください。改善方策の実施状況についてですが、国土交通省では平成26年3月に政策評価基本計画を改定し、政策レビューによる評価結果がその後の担当部局の取り組みに反映されていることを確認するため、政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況を確認することとしております。

実施状況の確認は、レビュー評価書を決定しましてから原則3年後としておりまして、今回、対象となるのは平成24年度末に評価書を決定した、お手元資料1-1の表紙に示す8つのテーマです。各テーマのレビュー実施後の取り組み状況について、次のページから各シートに記載しております。これら8つのテーマの改善方策の実施状況について、順に概略をご説明させていただきます。

資料の下にページ番号を振っておりますので、ご覧いただきまして、2ページをお開きください。まず、1つ目のテーマですが、技術研究開発の総合的な推進については、省内部局及び研究機関等が実施している技術研究開発について、政策評価体系の整理及び過去10年間に実施した個別研究開発課題の評価結果を調査、整理いたしまして、分析、評価を行ったところでございます。

次の3ページをご覧ください。左側にレビューで取りまとめた、取りまとめ後の対応方針、右側に各方針に対応させまして、改善方策の実施状況をまとめさせていただいており

ます。このテーマにつきましては、予算の確保、人材の育成など10項目ありますが、一例を挙げますと、2項目目を見ていただきまして、研究機関等における人材の確保、活用及び育成ということで、これに関しまして、右の実施状況の欄では、産官学連携の中核をなす研究機関、国土技術政策総合研究所や気象研究所などですけれども、これらにおきまして、研究の実施、研究者の受け入れ、共同研究などを行いまして、人材育成に取り組んでいることなどをお示ししております。また、以降、別の項目においても、取り組みの内容を列挙するなど、レビュー後の実施状況をお示ししておりますので、ご覧いただければと思います。

時間の都合もありますので、以下、各テーマにつきまして、実施状況を一例程度ずつでご説明させていただきます。

続いて、ページをめくっていただきまして、6ページをお開きください。2つ目のテーマ、トン数標準税制の導入による安定的な国際海上輸送の確保についてですが、安定的な国際海上輸送を継続的に確保していくために、外航日本船舶及び外航日本人船員の確保を図ることが重要ということで、平成20年にトン数標準税制を導入したことから船舶数、船員の確保、これらの状況について評価を行ったものであります。

同じページの下段をご覧ください。対応方針としまして、日本船舶の確保を促進する必要があるとの評価結果から、右の欄に移りまして、トン数標準税制の拡充、準日本船舶の認定制度の創設を平成25年3月までに行いまして、認定事業者10社のうち8社から計画の変更、新規認定の申請がありまして、これに基づいて、日本船舶及び準日本船舶の隻数が伸びているという状況でございます。

次のページ、7ページをご覧ください。次、3つ目のテーマですが、航空自由化の推進についてですけれども、路線ごとの免許制による需給調整規制の廃止をはじめとする航空法の事業規制の緩和が行われてからある程度の期間が経過しており、航空市場において生じた影響や効果について分析し、今後の航空政策に反映するための評価を行ったものでございます。

同じページの下段をご覧ください。対応方針として5項目あります。4つ目の航空安全情報の収集、分析、そして公表についての記載ですけれども、定期的に有識者会議を開催するなど、不具合等への対応策について、審議、検討し、航空輸送の安全にかかわる情報として公表を行っているという状況でございます。

続きまして、8ページをお開きください。4つ目のテーマ、環境政策の推進についてで

すが、国土交通省環境行動計画の計画期間の最終年度を迎えるに当たり、国土交通省における環境政策の実施状況を総括的に評価し、その結果を新たな計画に反映させていくために評価を行ったものでございます。

9ページをご覧ください。対応方針としまして3項目ですけれども、1つ目の低炭素社会の実現について、環境対応車導入支援として税制優遇などを実施しまして、次世代自動車の割合が伸びているという状況であります。住宅や建築物につきましても、エネルギー消費性能の向上に取り組んでいる状況でございます。

次、11ページをお開きください。5つ目のテーマ、国土形成計画（全国計画）についてですが、国土形成計画法の規定により、事後評価実施計画において平成24年度に評価結果を取りまとめる旨、定められておりまして、これに基づきまして、国土審議会での提言等を踏まえつつ、全国計画の政策レビューを実施したものでございます。

同じページの下段をご覧ください。対応方針として3項目ございます。2つ目の項目として、国土形成計画の総点検を平成25年度から実施するとされておりまして、有識者会議を開催するなど、平成26年7月に国土のグランドデザイン2050を策定し、平成27年8月には国土形成計画（全国計画）を閣議決定しておるところです。

続きまして、12ページをお開きください。6つ目のテーマ、新たな北海道総合開発計画の中間点検についてですが、計画の付記におきまして、計画策定からおおむね5年後に計画の総合的な点検を行うとされておりまして、計画期間中の社会経済情勢の変化を踏まえつつ、主要施策等の進捗状況を把握し、計画の目標の達成状況を評価することで課題を明らかにしまして、今後の推進方策に反映させるための評価でございます。

同じページの下段ですけれども、対応方針は5項目です。1つ目の強靱な国土づくりについて、老朽化対策として平成25年7月に相談窓口を設置、道路メンテナンス会議を平成26年6月から開催するなどの対応をしておるところでございます。

15ページをお開きください。7つ目のテーマ、新たな船舶交通安全政策の推進についてですけれども、平成20年度からおおむね5年間に行うべき、新たな船舶交通安全政策のあり方として答申を受けまして、目標を設定し、この目標を達成するための安全政策及び海上交通安全行政を取り巻く情勢変化に応じるため、施策の実施状況を評価したものです。

16ページをご覧ください。対応方針は4項目です。3つ目の小型船舶の安全対策、緊急情報配信サービスの取り組みについて、無線取り扱いの免許者が配置不要な簡易型A I

Sの普及に関係省庁と取り組んでおり、また、情報配信サービスとして、スマートフォンに対応した海の安全情報の提供を27年度より実施している状況でございます。

17ページをお開きください。8つ目のテーマ、緊急地震速報の利用の拡大についてですが、緊急地震速報の一般提供開始から5年が経過し、利用状況や国民の意識が明らかになってきており、この時期にこれまでの取り組み状況を評価することにより、今後の利用の拡大のための方策を考察するものでございます。

同じページの下段をご覧くださいまして、対応方針3項目でございます。2番目の項目ですが、速報のさまざまな入手手段の確保として、ホームページの充実を図るとともに、随時更新を図っているという状況でございます。

続きまして、報告事項の②に移らせていただきます。

政策レビューの実施状況と今後の予定についてですが、次の資料、資料1-2をご覧ください。今年度取りまとめの4テーマを含めまして、平成32年度までの5年分のテーマをまとめております。平成31年度まではこれまで予定していたものから変更はなく、新たに32年度取りまとめの4テーマを選定いたしております。

裏面の2枚目にレビューテーマの選定に当たっての観点と4テーマの概要について記載しております。選定に当たっては、1に示しましたアイウエの観点のほか、これまでレビューが行われていないテーマや分野、そういったものも勘案して選定いたしております。

平成32年度取りまとめテーマですけれども、①の運輸安全マネジメント制度は、前回の政策レビューからおおむね10年が経過する平成32年度において、同制度のより効果的な運用を図るために評価を行うものです。

②の水資源政策は、地球温暖化の影響による年降水量の減少など、供給できる水量の低下等が懸念されることから安定的な水利用の確保、健全な水循環の維持または回復、世界的な水資源問題への対応等、水資源政策の推進等について進捗状況を確認するための評価を行います。

③の住生活基本計画は、平成32年度末に計画変更が予定されており、現行計画における目標の達成状況等の分析、評価を通じまして、新たな住生活基本計画に反映することを目的として評価を行います。

④の北海道総合開発計画の中間点検は、計画策定からおおむね5年後に総合的な点検を実施することとされており、計画の進捗状況を確認することにより課題を明らかにし、以後の推進方策に反映させるために評価を行うということでございます。

以上で報告事項の説明を終わります。

【上山座長】 以上について、ご意見、ご質問ありますか。

特にないようでしたら、議題2に移りたいと思います。議題2、今年度の政策レビューの中間報告について入りたいと思います。

まず、スケジュールについて、ご説明をお願いします。

【竹田政策評価企画官】 それでは、資料2-1、政策評価会の年間スケジュールと書いたものをご覧ください。4月の第38回の政策評価会、その後の6月から7月にかけての個別指導で各担当委員の方からご意見、ご指導いただきまして、本日のこの後の資料にお示ししております評価書の構成案としてまとめまして、説明させていただくのが、本日、第39回の評価会での中間報告となります。

本日、ご審議をいただいた後、10月下旬から2度目の個別指導を実施しまして、評価書の一次案を作成し、12月中旬に各担当の委員にお送りさせていただきます。評価書一次案に対する委員のご意見を踏まえまして修正を行い、評価書の二次案を取りまとめまして、2月上旬までに委員の今度は皆様全員にお送りさせていただきます。このときには委員の皆様からいただいた意見をどのように反映させたかがわかるようにお示しして、ご確認していただきたいところを明確にし、ご負担にならないような予定でございます。この二次案に対するご意見、ご指摘を踏まえまして最終の修正を行い、3月下旬には評価書を決定する予定としております。

また、続いて、平成29年度取りまとめのテーマについては、現在、事前の作業、準備を進めておりますが、このうち総合物流施策大綱につきましては、現大綱の終了する平成29年に次期大綱を策定するべく、現在、改定方針や策定スケジュールの検討を行っているところでございます。ただ、これまでの大綱の策定期間を踏まえ、政策レビューの作業を前倒しして実施したいと考えております。次期大綱の策定の状況を見据えつつ、評価作業を遅滞なく進めてまいりたいと考えております。

なお、29年度は政策チェックアップの評価書についてご審議をしていただくため、6月頃にも評価会を開催し、政策レビューと合わせまして3回の評価会を開催する予定となっております。

スケジュールについては以上でございます。

【上山座長】 ありがとうございます。ご質問ありますか。

では、次の議論に移ります。各テーマの審議に入ります。5テーマありますけれども、

1つ当たり説明10分、質疑10分、合計20分でやります。時間厳守でお願いをします。時間管理のためにベルが鳴りますが、ご説明8分経過で1回ベルが鳴ります。10分で2回目が鳴ります。何があってもそこで止めていただくことになります。ということで、絶対に10分で終わるということをお願いをします。時間の関係上、委員の側で各委員お話し、十分意見が言えない場合は、お手元に意見記載用紙がありますので、そちらに記載をお願いします。一問一答やっているとも時間がなくなってしまうので、状況によりますけれども、ある程度まとめて、こちら側が言いたいことを全部お話しして、それで回答いただける時間があるときは少しかいつまんでご回答いただき、ないときはそのまま宿題でお持ち帰りいただく。そういうやり方になりますので、よろしくをお願いします。

それでは、最初の社会資本ストックの戦略的維持管理をお願いします。

【井上参事官】 総合政策局参事官をしております井上でございます。資料2-2に基づきまして、ご説明申し上げます。

資料1枚めくっていただきまして、目次でございます。これは評価書の構成案でございます。

中身の説明に移らせていただきます。2ページ目、お開きください。評価の概要といたしまして、対象政策ですけれども、老朽化対策につきましては、国交省で行動計画を定めておりますので、そこで記載された政策を中心に評価対象とするということございまして、評価の視点でありますけれども、その対策が3つの柱に基づいておりますので、それぞれメンテナンスサイクルの構築、トータルコストの縮減・平準化、地方公共団体に対する支援ということで、それぞれブレイクダウンした視点が5つありますけれども、それぞれに評価すると。評価書につきましては定量的、定性的なデータをもとにして評価を行うということを進めていきたいと思っております。

3ページはご参考までですけれども、対象となるインフラを整理してございます。国交省が所管する立場あるいは管理する立場ということで、地方公共団体が管理主体のものも含めまして評価の対象にするということでございます。

4ページでございます。戦略的維持管理の概要ということで、この章におきましては、沿革でありますとか、今どういう体制でやっているか、あるいは現状どうであるか、あるいは施策の全体像はどうであるか、そういったことを整理させていただきたいと思っております。

5ページでございますが、今までどういう取り組みをしてきたかを整理してございます。

まず、制度面でございますが、各インフラ、それぞれ年次は異なりますけれども、維持管理に関する基準が定められまして、逐次、経年に伴いまして点検・診断に対する基準も充実が図られてきているところでございます。

もう1ページ、おめくりください。6ページでございますが、技術面での取り組みでございます。従前は目視や手作業による変状確認を主にやっておりましたけれども、技術の進展に伴いまして、非破壊手法による変状確認でありますとか、その施設の供用中にも高速で変状確認が可能なような技術開発が逐次行われているところでございます。下に①から⑥ということで代表例ということでお示ししてございます。

7ページでございます。ご承知のとおり、平成24年12月に中央道の笹子トンネルの事故が起きました。これの事故を契機に、もう少し老朽化対策を体系的に取り組まなくてはならないということで、平成25年、社会資本メンテナンス元年ということで体系的取り組みに着手したところでございます。1月、3月には省内の取り組みでございますけれども、6月には政府全体としてしっかり計画的にやるということが閣議決定されまして、11月に政府全体の基本計画が定められてございます。平成26年5月には、各省に先駆けまして、国交省としての行動計画を決定したところでございます。現在、これに基づいて、諸施策の推進を図っている状況でございます。

8ページ、9ページでございます。維持管理、どういうことをやっているのかということもイメージが湧くように整理したいと思っております。8ページが道路の例、9ページが河川の例ということでおつけしてございます。

続きまして、10ページでございます。どういう体制で今やっているかでございます。10ページは国全体の体制を整理してございます。内閣官房を中心に各省の横断的な体制を整えまして、各省でお互いのフォローアップを行うような体制をつくってございます。

11ページが各省の連携を施策分野で整理したものでございます。特にインフラ老朽化対策、新技術の開発などが非常に大事でございますし、地方公共団体が管理者ということで地方行財政関係との連携が必要だということでお示ししてございます。特に新技術につきましては、後ほどご説明いたしますけれども、内閣府でやっていますSIPでありますとか、あるいはロボット開発におきましては経産省との連携をもとに進めているところでございます。

12ページでございます。これは省内体制でございます。各局でございますので、各インフラをもう少し横断的な取り組みを推進するために次官を室長とする推進室を組織して

ございます。

13ページでございますけれども、これは各分野でどういう管理体制になっているかを整理したものでございます。インフラによって違いますけれども、おしなべて地方公共団体の管理が多くて、ものによっては市区町村レベルの管理者が多いというものが大層を占めている状況でございます。

14ページが各自治体でどのような体制になっているかを整理したものでございます。技術者不足がかなり進んでございまして、特に零細な自治体におきましては、そういう管理体制の脆弱化が進んでいるということでございますので、民間の力を借りるであるとか、こうした地方公共団体の支援が大事になってくるということだと思っております。

15ページでございます。社会資本の老朽化の現状ということで、便宜的に50年間で整理してございますけれども、各インフラとも高度成長期に整備されたものが多いものでございますから、かなり経年的に老朽化が進んでくるという状況でございます。

こうした課題に対応します施策の全体像でございます。16ページでございます。3つの柱で進めてございまして、1つはメンテナンスサイクルの構築で、しっかり基準をつかって、点検・診断をし、その結果に基づきまして、個別の施設についてどういう修繕・更新をしていくか計画をつかって、計画的に修繕・更新を図っていくことがメンテナンスサイクルの構築ということでございます。あともう一つはトータルコストの縮減、平準化ということで、事後保全から予防保全ということでトータルコストを下げっていくということの柱ともう一つは新技術の開発・導入によって、よりトータルコストを下げっていくという取り組みが2番目の柱でございます。あと3番目、管理者としての地方公共団体は、多くございますので、しっかり支援をしていくということで進めている。これが全体像でございます。

これにつきまして、3章から7章ということで、各施策別に取り組み状況と評価結果ということで整理したいと考えてございまして、18ページは、繰り返しになりますけれども3つの柱について、それぞれ視点、少しブレイクダウンした形で施策別に視点を設けまして、それについて施策ごとのチェックをするという構成になっております。

まず、19ページでございますけれども、基準類の整備ということで、各インフラともマニュアルをつくりまして、点検方法であるとか、あるいは健全性の評価の仕方、こういったものを定めてございますし、点検サイクルにつきましても、法令等におきまして、しっかり基準を定めまして、確実にメンテナンスサイクルができるようにしていくというこ

とでございます。

これらに基づきまして、20ページ、どんな点検状況かということを整理してございます。全ての分野は定期的にしっかり点検を実施しておりまして、この状況につきましては、毎年公表するようなことで進めているところでございます。

それとあと21ページでございます。今、点検の結果、個別施設計画をつくることになってございますので、各インフラとも精力的に策定に向けて努力しているところでございまして、最終的には平成32年には全ての施設につきまして、個別施設計画を定めるべく進めているところでございます。インフラで道路だけ集計中でございますけれども、おおむね順調に進んでいると認識してございます。

次に、技術の開発・導入でございます。5つの重点分野ということで、維持管理を効率的に行う、あるいは災害対応については人が入れませんので、そういったところでロボットができないかということで経産省と連携しまして、現在、直轄現場で試行的な導入をし、評価・改良に取り組んでいるところでございます。

もう一つ、技術の開発ということで23ページでございますけれども、内閣府でSIP、戦略的イノベーション創造プログラムということで、各府省横断的な研究のスキームがございまして、この中でインフラ維持管理もやっているということでございます。

24ページはその例でございます。

25ページでございます。地方公共団体、研修などによって支援をしておるとのことと、あと26ページでございますけれども、民間の力を借りることで民間資格の登録制度を今100資格程度やっていることと、27ページ、これは道路の例でございますけれども、高度な技術力を要するものにつきましては、直轄診断あるいは修繕の代行制度などを設けて支援している。

28ページにつきましては、財政支援ということで、防災・安全交付金での支援ということでございます。

30ページ、今後の方向性でございまして、評価の結果をここでまとめまして、今後の方向性をご覧いただきますと、基準類の整備等につきましてはおおむね順調で、引き続き着実にやっていく必要があるということと、あと技術の開発・導入、今、直轄で進めておりますけれども、地方公共団体に対しまして、しっかり導入していくことが必要だと思っておりますが、今後そういう地方公共団体における技術の導入を図るために、しっかりインフラメンテナンスに係る体制の強化を今後も図っていくことが必要かなということで認識、そ

ういう方向性を出したいということと、あと最後になりますけれども、この取り組みにつきましては、PDCAサイクルの構築の観点からしっかり老朽化の取り組みをフォローアップ、毎年するというので、31ページに去年の例をつけてございますけれども、しっかりフォローアップした結果も表に出して公表して、着実に取り組みを進めたいと考えてございます。

説明は以上でございます。

【上山座長】 ありがとうございます。

最初に私からお聞きしたいのですけれども、評価結果というのが3章から後ということですね。

【井上参事官】 はい。

【上山座長】 で、1から5の視点。これは何かやっていることの概要説明のようにも見え、あと目標設定なんかもあるので、資料的には評価っぽくは見えるのですけれども、既にやったことの評価だと非常にやりやすいのですけれども、現在進行中のやつなので、ここの扱いをどうするかというのは要議論だと思いますね。始めたばかりのものというのは、原理的に評価できない。一方で、もちろんここでこういう資料にちゃんと入れて、目標も明らかにしていきたいという意思もよくわかるのですけれども、それは全部評価と言うかどうかというところは要整理かと思いました。

ほかの方、いかがでしょうか。

【加藤委員】 よろしいですか、1つ。

【上山座長】 はい。

【加藤委員】 ありがとうございます。維持管理の改善のためにさまざまな努力がなされていることは、私も専門分野が近いのでよく耳にしております。そこで質問ですが、そうした努力の結果としてどういう効果が見込まれるのかについて、予測値などのデータはあるのでしょうか。

【井上参事官】 現在、確たる数字といえますか、例えばコストの面とか、どれぐらい下がるかとか、そういうことをおっしゃっているのだと思いますけれども、今、確たる数字はございませんけれども、その辺をどう整理するかは今検討中でございまして、数字的には、個別施設計画を立ててはございますけれども、個別の施設でどのぐらい費用がかかるかというのを積算しなくてはいけないということもありますので、確たる数字は出ないのですけれども、若干定性的になるかもしれませんが、あとは例示とか、そういうことも含めて、

効果についても整理したいと思っています。

【上山座長】 2回しゃべって申しわけないですけども、多分、戦略的維持管理をする場合としない場合はどう違うのかをきっちり対照表のような形で出していただくといい。やらないときはこの3章から7章の①から⑤がない、あるいは全くない。そのときは各インフラ、例えば河川とか道路とか、全部網羅的にやる必要ないけれども、それぞれで今後これだけの維持費がかかりますとか何か計量的な試算がほしい。代表例でもいいですけども。分野掛ける①から⑤でマトリックスの表でもつくって、ここは特にやりますとか、ここはあんまり必要ないですとか分析する。その結果、何もしないときにかかったはずの金がかかりませんと証明する。やや形式的だけれども、そういうことをしないと、これからやることを全部並べるだけでは政策評価にならない。正しいことが書いてあるしやらなくてはいけないことだとは思いますが。

【井上参事官】 ご指摘踏まえて、代表例になるかもしれませんが、含めてよく検討させていただきたいと思います。ありがとうございます。

【工藤委員】 意見よろしいですか。

【上山座長】 どうぞ。

【工藤委員】 遅く来てすみませんが、2点ありまして、1つは今、冒頭に座長がおっしゃったことと若干かぶるのですが、3章から後の部分でロボットの活用という、技術開発・導入というところは確かに重要であるわけですけども、始まったばかりのことで、実際にほかの対策とは若干性格が違うので、並列は問題かと思います。ただ、もちろんこういうことをやっていますという紹介の意味では非常に重要な部分だと思うので、少し書き方、書きぶりとかをほかと違えたらいいのではないかというのが1点目です。

もう1点は、全体として、そもそも何で戦略的なメンテナンスをしなければならないのかということだと思うのですが、一方で老朽化が現実の中で、おそらくはメンテナンスをきちんとすることで延命化が図れるということと、もちろん突発的な故障とか、あるいは問題が起きないように防ぐ、それによって人が傷つけられたりとかしないようにするという、あるいはほかにも幾つかあると思うのですが、延命については、ほかの分野はわかるのですが、この分野は私、専門でないで、もしかすると見当違いなことを言っているかもしれませんが、必ずしもインフラに関してはコストダウンというよりは適切なメンテナンスをすることで、最終的な合計のコストダウンにはなるのかもしれませんが、それよりはむしろ安全性と延命だと思うんですね。

そうすると、そのこのところは一体どうなっているのかという、もしやなかった場合の状況とやった場合、どう違うのかというのは、多分コストだけでない幾つかの指標が出てくると思うので、そのあたりをご検討いただいて、もう少しわかりやすく説明していただくとわかるのではないかなど。言葉ではいろいろ実はあちこちに書いてあるのですが、いまひとつ図式化ができてないような感じがするので、まとめていただくとわかりやすいと思いました。

以上です。

【井上参事官】 ありがとうございます。ご指摘を踏まえまして、確かにロボット始まったばかりなので、記述も整理していきたいと思えますし、政策目的といいますか、戦略的維持管理の目的といいますか、コストだけでないところもしっかり触れながら整理していきたいと思えます。ご指摘どうもありがとうございます。

【上山座長】 どうぞ。

【白山委員】 多分、前段のところになってくるのだと思うのですが、こういった社会資本ストックにつきましては、過去の高度成長のときに過分につくったものに対する維持補修費が、ある時期にピークが来て、これから社会が全体的に少子高齢化していくと、必要な社会資本ストックの水準というのが恐らく下がっていく可能性がある。

そうすると、その全体的傾向として、どこにピークがきて、なかなか難しいところはあると思うのですが、そのピークをいかにうまく乗り切っていくのか、またこれは政策評価と違うかもしれませんが、今後どの程度の最適社会資本ストック規模を目指しつつ、戦略的に維持補修を図っていくのか。それで必要な水準のコストをいかに下げていくのかという全体像的なところがまずあったほうがいいような気がいたします。

その上で個別の政策のところ、こういう施策を行っていくというような分析が必要なのではないかと思えます。難しいところがあるかもしれませんが。また、定量的にデータがとれるかどうかはあるのですが。

【井上参事官】 ありがとうございます。まさにおっしゃるとおりだと思ひまして、ピークがぱっと来て、それをいかに平準化するという話とあと人口減少化において、ストックはどうであるべきかと。ものによりますけれども、縮減とか統合化していくといった政策もやっておりますので。その全体像みたいなものを触れる形で整理したいと思います。どうもありがとうございます。

【上山座長】 ほか、よろしいですか。それでは、ありがとうございました。

次のテーマに移ります。2番目は官民連携ですね。

【鈴木官民連携政策課長】 官民連携政策課長の鈴木でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、官民連携施策について、ご説明をさせていただきます。お手元のページで官民連携の推進というものでございます。我々のテーマにつきましては、4月にこの評価会を行っていただきましたときに、大分大きな枠組みのところでご意見を賜ってございます。そういうこともございまして、別途、上山座長にもアドバイスをいただきまして、加藤先生、村木先生からの個別のご指導もいただきましてまとめ直したものが今回のものでございます。

まず、2ページのところをご覧くださいますと、先生方の主なご意見という形でまとめております。特に4月のときにご指摘ございましたのが左下のAのところでございますけれども、官民連携という言葉は非常に広いというご指摘がございました。ですので、これについて、言葉の意味するところをはっきりさせて入っていくということで、まずAとさせていただきます。

その上でですけれども、評価の対象というのは、我々の官民連携政策課のものを中心ということでご相談を申し上げたいと思っておりますけれども、そこに行く過程で、我々官民連携政策課の立ち位置ということで、政府全体がどうなっているのか、さらに国交省の政策の中で官民課がどうなっているのか、そういったことをできるだけ体系的にお示しをするということでBという形にさせていただきます。

その上でCのところですが、課題ということで、我々の政策の課題、それ以外にも一般的な政策の課題ということでまとめ直しておるものがこの2ページ、3ページのところでございます。

続きまして、これに従って、4ページから「官民連携」の定義の明確化ということでご説明をさせていただきますが、もう1枚あけていただきまして5ページでございます。このところにさまざまな官民連携ということで、一番左側、これは100%公設公営でやっているものでございますが、一番右端に行っていただきますと、民営化ということで、これも広く言えば官民連携の一環だろうということで、JRとかNEXCO等の民営化の例を挙げさせていただきます。真ん中がまさに官民連携、さまざまな形態があるということで、指定管理あるいは民間委託に始まりまして、PREの活用、コンセッション等も含まれますけれどもPFI、その他の施策がさまざまございますということをお示し

してございます。

続きまして、官民連携政策課の施策の位置づけでございますが、7ページに飛んでいただきますと、一応この中で政府全体の中での我々の立ち位置をお示ししてございます。一番左からでございますが、内閣府は全体の取りまとめと横断的な施策を実施するというところで、地方自治の関係、指定管理なんかを含めて総務省がやっているということでございます。2番目の行ですけれども、これが各事業官庁で、我々国土交通省を含む各省が書いてございます。その右が青く網掛けしてございますが、国交省の中で官民課は取りまとめ等を行っておりまして、各局が事業を実施するという大まかな枠組みでございます。

具体的には8ページ、もう1枚めくっていただきますとイメージで書かせていただいておりますけれども、これは国交省の中で官民課、赤のところではありますが、地域において事業が生み出される仕組みのつくり方、基本構想、個別の事業に行きますと事業の入り口のところの調査を官民課で、それから事業の実施に対する支援を各局において担当しているということでございます。

1枚おめくりをいただきまして、9ページであります。これはPFI事業の実施状況で、政府全体のPFI、どれだけ進めているかという量的な部分からまとめてございますけれども、この中で言いますと、真ん中ほどのまちづくり、少し下の庁舎、数字を赤く囲ってございますけれども、これが庁舎のところ、41が全部国交省ではありませんけれども、国の事業の中ではかなりの部分を率先して国交省が行ってきているものでございます。

続きまして、10ページにお移りをいただきますと、こちらは国のアクションプランが書いてございますが、質という部分で言いますと、新しいコンセプトという意味でのコンセッションについても進めておりますということでございます。アクションプランの中で、ここで見ていただきたいのは、下から2番目にコンセッション事業等の重点分野という形でございますけれども、このうち空港と下水道と道路、新しく重点目標に入った公営住宅が国交省の関係でございます。

そのことが11ページ、12ページ、ご覧をいただきますと、これはその再興戦略でありますとか、あるいは骨太にも書かれておるものでございます。

このところはすみません、飛ばさせていただきますと、具体的に13ページでございますが、コンセッションで見いただきますと、赤いところが国交省に関係する事業でございますけれども、空港、下水道、道路それぞれございますが、基本的な仕組みはPFI法に書かれてございますけれども、この左の吹き出しにありますとおり、個別に必要な仕組

みを整えて、推進をしてきているものでございます。それから右にあるとおり、比較的目標に対しても順調に進めさせてきていただいているところでございます。こういった形から一応質、量ともに政府の中ではかなり率先して取り組ませていただいているのではないかと考えてございます。

14ページ以下が具体の事例でございます。都市公園の事例、これは事業ごとの特性に合いました仕組みを活用しておりますという話でございます。15ページが下水汚泥で、これは上の空間をうまく使って、それで売電収入の一部をいただいておりますという事例でございます。16ページにお移りをいただきますと、公的不動産の有効活用で、バスターミナルとか駐車場なんかは官側がつくって、オフィスとか商業を同じところでやって、賃料をいただいている。そんな事例でございます。17ページは公営住宅の事例でございます。

続きまして、18ページ以降、レビューの対象施策でご説明を申し上げます。これは官民連携政策課の我々のものでございますけれども、19ページをご覧くださいますと主な施策ということでざっと並べてございますが、大きく2つに分かれるかと思っております。右端の青いところをご覧くださいますと、先ほどありましたようなPFI、PPP等の共通課題の調査をしていること、あるいは各地で事業が立ち上がるような仕組みづくり、そういったものが1つ。下の赤の箱にありますような個別案件に対する調査でございます。4月にもご意見いただきましたとおり、ある程度、これまで一定期間継続して行っている施策についてレビューするのがいいのではないかというご意見もいただいておりますので、特に黄色のところ、先導的官民連携支援事業を中心に今回まとめさせていただきます。

20ページにお移りいただきまして、先導的官民連携支援事業、一言で言うと導入の事業の可能性の調査をしますということで、細かくて恐縮ですが、主な調査事例がそこにざっと並べてございます。

もう少し全体像を見ていただくということで、21ページにお移りいただきますと、これがこれまで行ってきたものの全体像であります。黄色いものが何らかの形で事業化したということでありまして、右下に分野ごとに並べたものを一応分析して示してございます。

続きまして、22ページ以降でございますが、アンケートや地域からのご意見に基づきまして、これから官民連携を推進していくに当たっての課題ということでまとめてございます。

23ページをご覧くださいますと、問題としてはノウハウがないとか、下のところではありますが、事務負担が大きいということが示されてございます。

24ページにプラットフォームということでございますが、ここでいただいておりますご意見が25ページにまとめてございますけれども、専門家が少ないでありますとか、大手企業に持っていかれるのではないかと、あるいは案件形成に時間とコストを要する、そういうことが進まない要因ということで挙げられてございます。

これに対して、先導事業について、事業化されたものとされてないものについて、それぞれまとめたのが26ページでございまして、よかったことというのはいろいろな事業手法を検討することができた。事業化されてないものということだと各方面の調整に時間を要したということでございまして、27ページにお移りいただきますと、されたもの、されてないものについて、それぞれ官民連携の手法だったか、そうでなかったか、そういったことを中心にまとめてございます。

それを具体的に28ページから30ページまでまとめさせていただいて、具体例をつけておりますが、まとめてあるのが31ページでございまして、大まかにいきますと、下のところ、緑と青でまとめてございますが、支援してからのより一層のフォローアップが要るのではないかとということと各過年度の補助事例等の体系化と横展開が必要になるということでもまとめさせていただいてございます。

これを大きくまとめますと、飛んでいただいて34ページでございます。ここに課題一覧ということで、今後の方向性をまとめてございます。

以上でございます。

【上山座長】 ありがとうございます。

どなたからでもどうぞ。

【山本委員】 よろしいですか。

【上山座長】 どうぞ。

【山本委員】 標題が官民連携の推進となっているからこれでいいのかなという気もしたのですが、推進するためにはそれなりの当初の計画の効果がどうも出てきているというきちんとした担保をとって、それをさらに推進するとしたほうがいいので、事業化したとか、立ち上がったとかということだけに過度に焦点を当て過ぎないほうがいいのかという気がしたということです。

【上山座長】 一通り聞いてからにしましょう。ほかはどうですか。

では、私から。これはまとまりはいいのですけれども、入り口がかなり間口が広くて、後ろがすごく具体的、細かい目の前の話になって、間がない感じがします。前半について言うと、官邸主導で結構PPPとずっとやってきたわけですから、その一定の総括資料が既にある。今まで12兆円やりましたとか、目標はあと何兆円だとか言ってきているので、他省庁所管の部分も多いのですが、あの辺のファクトを政府全体として、歴史を振り返りながら、金額的にもこの辺まで来ていますという状況報告がほしい。その上で特に国交省は中心的な役割を果たしてきたという自己紹介が欲しい。

次に、今そういう意味では、PPPは黎明初期を過ぎて発展期に入っていると。発展期における課題はこの辺ですというレクチャーが要る。しかし、ここではPPPに少し固執しているので、手法の軸で入ってしまっている。手法の課題となるとテクニカルな話になってしまって、弁護士とか会計士の人たちしか理解できないような感じの報告書になっていく。それもいいのですけれども、最初に欲しいのは手法よりセクターだと思う。

素人が見ても空港は随分頑張っているというのがあり、プロが見ると道路というのは非常にもともと本質的に難しいものという議論があり、水道はある程度やってもいいけれども、政府側が相当頑張らないと進まない。下水は雨水と生活用水と両方混ざるから別の意味で難しい。それぞれ各セクター別の進捗度とか難易度がある。その辺、ある程度整理が要る。

進んでいるところと遅れているところもあるし、もともと難しい、易しいというもある。そういう何か縦軸、横軸で、マトリックスでも整理して、セクター別進捗度みたいなものとあとボリュームは円グラフか何かでもあらかず。

あと主体、誰がやるのか。官民というときの官は必ずしも国交省ではない。そこがこのややこしいところで、水道なんか国交省でない。しかし現実的にPPP、PFIは政府の中でも国交省が一番多分能力が高いので中心的にやっているという現実がある。さらに話題の中心が後ろのほうになると自治体になってしまう。それで話がジャンプしてしまうので、国に関してはこうだ、県に関してはこう、市町村に関してはこうとPPP、PFIがここまで進んでいるのだという何か総括のセクションが必要だと思う。それから手法の普及の話になると。

つまり評価するときにまずセクター別に見てみまじょうと、水道はどう、道路はどう、空港は進んだねみたいな話がある。次に国はどう、県はどう、市町村はどうという話になって、それからあと手法の話になって、PPP、PFIが結構普及し、今はコンセッショ

ンが大分理解されてきた、だけれどもPFIはなかなか普及しないですねという話のところまで。そこまでやって大中といったときの中がそろって、それから小というか各論として、今あるようなものがあった方がいいと思う。

だから21ページから後、今は非常に小さな話になる。今やっていることの中心はこれだし、これをやらないと次進まないのは正しい。しかし何故こういう小さなところで国交省はいろいろ水道まで頑張っているのですかという素朴な疑問が急に出てくる。そういう意味で、セクター別、主体別、手法別の、ここまで日本は来ていますというような中間的なまとめがあったほうがいい。前段と後段はあるけれども中段がない感じがします。

【鈴木官房連携政策課長】 ありがとうございます。まず、今ご指導いただきました点、中段のところ、実はこれは白状してしまいますと非常に難しいところで、我々もかなり悩みました。いろいろああでもない、こうでもないと考えてみて、例えば7ページから9ページのようなものはつくってみたのですが、今ご指摘にありましたように、セクター、主体というところで、もう少し概観性が持てるようなものということでございますので、どんな形ができるのか。7、8、9ページ以外のところで、今のご趣旨について少し勉強させていただきたいと思います。

最初に山本先生からおっしゃっていただいた事業化の部分に過度にとらわれずにというところについては、ご指摘のとおりかと思ひまして、私のほうが時間の関係もあって、説明が薄くなってしまったのですが、一般的な課題も含めて32ページあるいは34ページにまとめさせていただければと思っておりますので、その辺の説明の仕方は、報告書の段階でうまく工夫をさせていただきたいと存じます。

【上山座長】 いいですか。

【加藤委員】 では、一言だけお話しさせてください。中段のところは私との個別ミーティングのときにもたしか議論していたはずで、その中で私が勝手に難しいと思つてそのように誘導してしまった可能性があります。今日の議論を伺つて改めて整理が必要だと思ひましたので、ぜひとも一緒に考えさせてください。

【上山座長】 ほかはよろしいでしょうか。どうもありがとうございました。

それでは、次のテーマに移りたいと思ひます。LCCですね。今のところオンタイムです。皆さんご協力ありがとうございます。

【木村航空戦略課長】 航空局の航空戦略課長の木村でございます。よろしくお願ひし

ます。

それでは、LCCの事業展開の促進につきまして、ご説明させていただきます。資料の2-4をご覧いただきたいと思います。クリップをはずしていただきますと、その後にLCCの事業展開の促進、平成28年10月、国土交通省という2枚紙（「平成28年度 政策レビュー結果（評価書）（構成案）」）がございまして、これに基づきまして、全体の構成について、ご説明させていただきたいと思います。

1枚めくっていただきまして、第1章、評価の概要と書かれています。すみません、こちらの紙（「平成28年度 政策レビュー結果（評価書）（構成案）」）を。こちら（資料2-4「第39回政策評価会 政策レビュー『LCCの事業展開の促進』」）は適宜ご参照いただきます。全体の構成でございすけれども、最初に評価の概要といたしまして、今回、政策レビューをするに至った経緯ですとか目的、調査の視点、こういうことを書かせていただきたいと思っております。

2章からが実際の本文でございまして、まず第2章におきましては、LCCの概要について書かせていただきたいと思っております。

LCCにつきましては、ご存じのように、おさらいになりますけれども、こちらの資料（資料2-4）3ページをご覧いただきたいと思っておりますけれども、短距離かつ直行便を主体とする運航形態ですとか、販売コストの削減ですとか、単一機材使用による整備コストの削減ですとか、こういったビジネスモデルに基づいて低コスト運航、低運賃サービスを実現して、既存のフルサービスキャリアとの差別化を図りながら伸びてきておりますので、まず、そもそものビジネスモデルについて書かせていただきたいと考えております。

次に世界各国でどのような状況でLCCが普及しているか、我が国の状況といたしまして、実際に航空需要へ与えた影響ですとか、フルサービスキャリアとの比較で運賃の話、そういうことについて書かせていただきたいと思っております。資料（資料2-4）で言いますと4ページ、5ページ、6ページあたりの話を第1章では書かせていただきたい。あと我が国への国際的なLCCの乗り入れの状況ですとか、我が国のLCCの概況について書かせていただきたいと考えています。

2番目でございすけれども、LCC促進するために、これまで国土交通省としてさまざまな取り組みを行ってきております。（資料2-4の）9ページをご覧いただきたいと思っておりますけれども、オープンスカイの推進から始まりまして、運賃の規制緩和、コンセッションの推進ですとか、滑走路、容量の増とか、コスト面でいきますと空港の使用料の引き下

げですとか、コストの削減につながるような規制緩和の見直し、操縦士の育成。空港会社サイドから言いますと成田、関空における安いLCCターミナルの整備、こういったことを行ってきておりまして、LCCの促進を図ってきております。こういったことについての概括を2ポツの政策の背景と取り組み状況で書かせていただきたいと思いますと考えております。

3章は、LCCの実際の現状といたしまして、現在の路線の状況ですとか、LCCが与えた効果について書かせていただきたいと思いますと考えております。資料でいきますと17ページ以降をご覧くださいと思います。LCCにつきましては、現在、国際、国内ともに10%を超えるような状況になっておりまして、大変シェアを伸ばしてきております。これにつきましては、我々が先ほど申し上げました、これまで講じてきた施策がどういう効果を与えてきたかを時系列的に分析したようなものを書きたいと考えております。

あとは(資料2-4の)18ページ以降ですが、実際LCCが航空需要の増加に大きく寄与している話。単にシェアを増やしただけではなくて、全体数の底上げにもつながっているという話ですとか、20ページに書いてありますけれども、実際LCCがどういう層が利用しているか。どういう年代。それとLCCの活用によって消費性向がどう変わったか。これは21ページでございますけれども、こういった現状の分析について書いていきたいと考えております。

第4章が今後のさらなるLCCの推進に向けての取り組みでございますけれども、これにつきましては(資料2-4の)23ページをご覧くださいと考えておりますけれども、これは4月のご説明のときにも触れさせていただきましたけれども、ことしの3月30日に明日の日本を支える観光ビジョン構想会議が、訪日外国人を2020年までに4,000万人、2030年までに6,000万人にと3倍増にするという目標を策定しております。この中で航空分野につきましては、LCCの就航を促進することが目標として掲げられております。

(資料2-4の)23ページの上から3番目、地方部での外国人延べ宿泊者数と書いてありますが、外国人の地方に行く数を2020年には今の3倍、2030年には今の5倍にするという目標が掲げられております。これは国際、国内ともにLCCの推進が極めて目標達成に大きなウェイトを占めると考えておりまして、そういう観点からこれまで進めてきた施策をさらに深掘りする必要があると考えております。

具体的には、そこに書かれております(1)から(7)の項目について、今後、取り組みを強化していきたいと考えておりまして、こういった点について、第4章で今後の方向

性ということで書かせていただければと考えております。

参考までに（資料2-4の）26ページ以降で今の第4章の（1）から（7）まで書いてあるような観光ビジョンの目標達成に向けた取り組み状況が書かれておりまして、大部分がLCCの就航促進を意識したものになっております。1番と2番につきましては、空港容量をそもそも上げていく必要があるのではないかと。3番につきましては、現在いろいろ報道なんかでボトルネックになっていると言われておりますようなCIQの体制強化、グランドハンドリングの問題。先ほど、官民連携課長からもお話しありましたけれども、コンセッションにつきましても北海道で複数空港の一体的運営、こういうことをはじめ、どんどん進めていくようにしたいと思っております。

（資料2-4の）27ページ以降につきましては、管制の問題ですとか、国内路線の維持強化のための国内の公租公課の見直しですとか、既に規制の見直しとかやってきておりますけれども、これについても一層深掘りするような取り組みを現在行っております。それと操縦士不足の対応、セキュリティーの強化。こういうことを今後総合的に講じていきたいと考えておりまして、その進め方、具体的な考え方、コンセプトについて第4章でまとめて、課題と方向性という形で整理させていただきたいと思っております。

説明は以上でございます。

【上山座長】 ありがとうございます。ご意見どうぞ。

【田辺委員】 個別指導でも申し上げたところでございますけれども、LCCの事業展開の促進におきましては、規制緩和、規制の部分と環境整備というものがどういう形で影響したのかというのは、比較的打ち出されているような気はいたします。ただ、考えていきますと、供給側と言うのでしょうか、LCCをやろうとしている人たちにとって、企業側にとってどういう影響があって、どういうボトルネックを解消していくかというところは非常によく出ているのだと思うのですけれども、それに対して、需要者側、つまりLCCを利用したいと思っている乗客というのは、ある意味これはギブン（given）にされてきて、恐らく今後の計画の中でLCCを地方に持っていきたいという、かなり意欲的な数字が出ていますので、そのところは供給側だけでなく、需要を喚起するという点でも、上から出してくる数字ではなくて、それに対して、地方その他の具体的に利用したい人たちが利用できるような仕掛けになっているのかということも言及していただくと、より供給面と需要面、2つが絡み合うような形の分析になるのではないのかというのが1点目でございます。

2点目は、地域の分析は、今後のところですが、これまでのところだと主要空港と主要路線だけですので、そこをさらにいろいろな地方が手を挙げたがっているのだと思うのですが、そのところの広がりを持つていくためにはどうすればいいのかをもう少し分析していただければという感じがしております。

さらに3点目ですが、LCCのところ、国内のLCCという部分もありますけれども、今後、明らかに非常に大きなウェートを占めるのが国際のLCCでございますので、従来の分析の中でやってないとは思いませんけれども、国内のLCCのために規制緩和の効果と国際を広げていくときに、どういうボトルネックがあったというのは若干異なるような気がしていますので、今後の展開のためにも国際のLCCをさらに地方に入れていくためにはという観点からもおまとめいただければと思います。

以上、簡単に申し上げました。

【上山座長】 ほかの方、どうですか。どうぞ。

【加藤委員】 21ページ目にLCC利用によってどう変化したのかという分析が出ていますけれども、こういったたぐいの分析をもう少し網羅的にすることができないものでしょうか。地域ごとにLCCが入っている地域もあれば、入っていない地域もあるわけですが、その違いがこういう分析をすることによって出てくると、LCCのインパクトがもう少し明確に見えるだろうと思いました。同様に、例えば運賃や路線ネットワーク、サービス遅延の状況がどう変化したのかとか、そういうところも含めて、時系列で分析をしていただけるとありがたいです。

【工藤委員】 いいですか。

【上山座長】 どうぞ。

【工藤委員】 今の加藤委員とも若干関係するのですが、その分析は、恐らく田辺委員もおっしゃっていた規制緩和が基本にあるので、規制緩和することによってLCCの市場が変わるだけではなくて、LCCの競合相手とか、もともと競合していた、あるいはLCCによってとってかわられる部分も市場が変わってくるので、当然それによって消費者にはメリットが生じるわけですから、そのあたりをもう少し分析されると、逆にLCCが入ることによってほかにも実は影響があるのだと。LCCや航空分野だけではない、例えば地上交通とか、かなりこの規制緩和によるインパクトはいろいろなところに派生しているはずなので、その辺も書き込んでいただければ。直接関係しているところだけでいいと思うのですが、いいと思います。

もう1点は、私、航空大学校関係とか、操縦士不足の話、操縦士育成とか、制度面の話をずっと長い間、やらせていただいたので、27ページの取り組みとして9番が挙がっていることは重要だと思うのですが、これをどのぐらい書き込むかに関して、きっちり書くのだったらきっちり書いていただきたいと。そうでなかったらさらっとこういうのもあるという指摘だけにすべきかと思っています。

というのは、掘り出すと非常に大変なことになるので、ここでは例えば私大の話とか、航空大学校の話があるのですが、航空大学校だけの議論でも過去10年以上、相当議論してきたことで、簡単に定員増と今言ってしまうと、今までの過去の議論との整合性がなくなったりすることもありますし、同時に私大の問題なのですが、これは確かに養成機関の数は増えているものの、養成されている人数はあまり画期的に増えてないとか、いろいろな問題があるのです。

実はこれだけではなくて、航空機のパターンが大型飛行機から中型とか小型が増えているという問題も含めると簡単に分析できないので、個人的には9個課題が挙げられているので、一つ一つやるとめちゃくちゃ大変なことになるので、少しメリハリをつけて、特に重要な問題はきっちり分析していただいて、そうでないところは場合によってはこういう問題があるという指摘だけにとどめたほうが報告書としてはすっきりするのではないかと思いますので、ご検討いただければと思います。

以上です。

**【上山座長】** ほかはいいですか、委員側は。

最後にまとめ的に少しだけ今後の方針をお願いします。

**【木村航空戦略課長】** ご指摘どうもありがとうございます。それぞれ大変もったもなご指摘だと思います。いろいろ調査のデータの収集とか時間がかかったりするものもございます。また、先ほどの工藤先生のご指摘にありましたLCCが他に与えた影響についても、航空利用者とかほかの航空会社に対して、既存のJALとかANAとかにどういう影響を与えたか、ということについては分析できると思いますが、我々は航空局なので、ほかの交通モードという限界があると思います。そういう前提の中で可能な限り、どういう工夫ができるかについては検討したいと思います。

あと最初に田辺先生からありました利用者の話につきましては、実は今回ご紹介させていただいてないのですけれども、観光庁と総合政策局と連携しまして、例えばバスの時刻表とそこから直接各航空会社にLCCの予約サイトに入っていけるようなホームページの

統合ですとか、あとは空港会社とLCCと地域でパッケージ商品を作成し、PRしたりとか、そういう取り組みも実はやっておりますので、整理させていただいて、書かせていただきたいと思います。地域に与えた影響なんかにつきましても工夫して、どういうやり方ができるかを考えてみたいと思います。

あと最後、航大の話でございますけれども、工藤先生おっしゃるのは非常にごもつともございまして、これは過去、行革で定員をもっと減らせとか、受益者負担をしろとか、さんざん言われて、民主党政権のときも自公政権でも閣議決定されたり、そういう歴史ございますので、非常に難しい問題ではあるのですが、一方で航空会社からの要望が非常に強いのもございますし、様々な方面から、この問題の取り組みを強化してもらいたいという要望を受けています。実は先ほど成立しました今年度の補正予算でも航空大学校の、定員はまだ先ですけども、定員増に向けた寮の増設ですとか、格納庫の増設とか、そういうことについては盛り込んでおりまして、またご相談させていただきますけれども、書ける範囲で書かせていただくような形で考えていきたいと思います。またよろしく願います。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。

次、MICEですね。

【田中国際観光課長】 それでは、MICEについて説明をさせていただきます。

まず、冒頭、評価の概要が前回ご説明したとおりでして、少し先に進みまして、6ページをご覧ください。政策レビューの対象と書いております。こちらにつきましては、2010年以降の観光庁が行っておりますMICEの施策を書いている部分でございますが、MICEのうちのMとIにつきましては、わりと最近になって本格的な施策を始めているものでございます。一番下のEにつきましては、観光庁としてはこれまで施策をしてこなかったものでございまして、MICEの中での施策の中心がCのコンベンション部分、国際会議になりますので、こうしたことで今回の政策レビューの対象は、これまで集中的にやってきておりましたCを対象にするということで考えております。

その次の7ページ目以降は国際会議の現況でございまして、ご説明をしている部分と重なっておりますので少し先に進みまして、14ページ目をご覧ください。こちらは観光庁が発足当時からの国際会議誘致施策の変遷でございます。大きく変わりましたのは、2013年でございます。この年に「アジアNo.1の国際会議開催国として不動の地位を築く」という目標を設定いたしまして、それにあわせまして、内外のいろいろなヒアリング、有

識者の委員会などを踏まえまして、MICE施策の課題と今後の方針を整理しております。これに基づきまして、2013年以降、本格的なMICE施策、国際会議誘致の施策を出してきておりまして、それがこのピンク色の網掛け部分でございます。今回のレビューの対象になっている施策になります。

15ページ目以降はアクションプログラムですとか、観光ビジョンで取り上げられている国際会議誘致施策でございますので割愛いたしまして、21ページ目をご覧ください。こちらは目標の達成のために内外のいろいろな関係者からのヒアリングを踏まえて課題を整理して、今後の施策を出したということで、テーマ4つを設けまして、それぞれ施策を挙げております。

ここに書いている施策の中身がその次の22ページ目に書いております今後、評価をしていく施策の内容でございます、具体的には第3章の2ポツ、(1)から(8)までの施策になります。この施策の内容につきまして、ご説明をしてみたいと思いますが、全てをご説明すると時間の都合もございますので、主だったところを二、三、現状につきまして評価の状況をご説明いたします。

まず25ページ目でございます。グローバルMICE戦略都市の育成という施策についてでございます。こちらにつきましては、平成25年度以降、大規模、中規模の国際会議を誘致できる比較的大きな都市をグローバルMICE都市としまして、コンサルを派遣したり、市場分析を行ったり、広告宣伝支援を行うといった事業を実施してきております。これによりまして、各都市に対して国際会議誘致のノウハウを伝えるなどいたしまして、国際会議誘致力の強化、ある程度の底上げには役立ってきていると考えております。

ただ、その次の26ページ目でございますが、この事業の中で各都市に外国人のMICE専門家を派遣しておりまして、各都市の評価をしてもらっております。そこで出てきた課題としまして、1つはコンベンションビューロー、地方の自治体の関係の組織でございますが、そのスタッフのMICE誘致活動のノウハウ、知識が圧倒的に不足している。あるいは国際会議の主催者、参加者ニーズに合致したサービスがなかなか提供できていないといった点が課題として指摘されておりまして、このあたりは今後の政策課題になっていると認識しております。

続きまして、27ページ目でございます。これはもう一つの施策としまして、ユニークベニューの開発・利用促進でございます。神社仏閣ですとか美術館などをディナーやレセプションに活用することにつきまして、観光庁でいろいろと利用促進を進めてきておりま

すが、27ページ目にございますのは、今年度、事業を実施しておるものでございます。具体的には、ユニークベニューでレセプションなどを開催する場合に、その費用の一部を支援しまして、アンケート調査などを行うものでございます。これによりまして、ユニークベニューでディナーなどを実施する場合のいろいろな課題点を整理できるものでございりますが、どうしてもまだ概念があまり浸透していないので、応募件数がそもそも少ない状況ということにして、ユニークベニューについて、幅広く理解を得ることが今後の課題となっております。

これにつきましては、29ページ目をご覧ください。こちらは国際会議の誘致を行っている先生方に対してアンケートをとっておりまして、国際会議を誘致する観点からもユニークベニューのプログラムはもっと開発してほしいというご意見をいただいております。

他方で30ページ目、こちらは会議運営会社、コンベンションビューローに対してアンケートをとったものですが、ユニークベニューを利用しようとして施設側に掛け合ったところ断られたことがあるというケースがかなりございます。その断られた理由として、飲食の制限などいろいろございますが、こういったあたりで調整をどうやって進めていくかが課題となっております。

その次の31ページ目につきましては、コンベンションビューローなどにアンケートをいたしました。ユニークベニューをもっと増やすべき、そのためには内外のユニークベニューについて関係者に事情を説明したり、コンベンションビューローがもっと調整役になるべきといったことが出てきておりまして、こういった点を今後の政策課題として考えていきたいと思っております。

もう一つの施策の事例として、ご説明しますのは、アンバサダープログラムでございまして、36ページ目をご覧ください。こちらはまず国際会議を誘致する場合に、国際会議、国内の受け側の研究者の先生、日本の大学の先生に中心になっていただくことが必要になります。先生方にアンケートをしたところ、国際会議の誘致に立候補したい、協力したいという先生はそれなりにたくさんいらっしゃいますけれども、誘致における課題として、人が足りない、予算が足りないということで非常に難しいという課題が出てきております。

他方で37ページ目でございますが、こちらはコンベンションビューローにアンケートをしております。実際にコンベンションビューローがどのような協力ができているかというところで調べたものでございまして、国際会議の誘致の全般的な手続全般について、学会側に全

面的に管理をしてもらっているところはかなり多くなっております。立候補のための書類、ビッドペーパーなどの作成につきましても学会にお任せをしているというケースがたくさんありまして、リソースがないため、コンベンションビューローがあまりお手伝いできないという状況も見てとれます。

こうしたところから少しでも先生方の負担を減らすためにアンバサダープログラムを導入しまして、国際会議の核となる日本側の受け手の先生に対して支援を行うという事業をやっております。その概要が38ページ目でございます。

その次の39ページ目は実際に任命しておりますアンバサダーの先生の一覧でございます。

これらの先生が今、40ページにありますように、国際会議の誘致に成功している事例も出てきておりまして、一定の効果は出てきているのではないかと考えております。

ただ、今後の課題としまして、41ページ目、海外のアンバサダープログラムを調査しておりますが、海外では、誘致をサポートするだけでなく、これらの先生を通してさらに新たな会議を開拓する、新たな先生とのネットワークを広げていくといった部分にも強力にやっております、これらは日本がまだ足りない部分ということで、今後の課題として検討していきたいと考えております。

このような形で8つの施策を評価いたしまして、全体を取りまとめていきたいと考えております。最終的には、最後のページになります。今後の政策の方向性、58ページ目でございますが、テーマ①から④までのそれぞれの施策につきまして、今申し上げましたような形で評価を進めまして、2030年にアジアNo.1の国際会議開催国としての地位を築くための課題を整理して、今後の施策の改善につなげていくということで考えております。

以上でございます。

**【上山座長】** どうもありがとうございました。では、どうぞ、質問。

私のほうから。データは豊富だし、絞り込みも大分できてきたと思う。しかし、1章、2章はいいのですけれども、そこから急に崖から飛びおりた感じの第3章です。2章の現状を踏まえて何をすべきかということ考えた結果、実はこの8個が重要で、8個の概要と進捗をチェックしますという、間のつなががないと唐突感がある。

この8個で本当にいいのかもよくわからない。この8個をやるとどんないいことが起きるのが、ただ「誘致」の2文字だけになっている。しかし誘致といっても、要素分解す

るといろいろある。日本について知らない人やアジアでやろうと思っている程度の人が韓国、中国ではなくて日本を選んでもらうためにはどうすればいいとか、あるいはリピーターとしてもう一度来てもらうために、日本にいるうちに何をするかとかもっと掘り下げるべき。受け入れ側の話もある。要素分解をいろいろした結果、要素は30個ぐらいあるけれども、作戦の展開を考えると1から30ではなくてA B C D E F G Hの8個が結局うまくあてはまるのですよという、ロジックがほしい。それを構造化していただく必要があると思います。

【田中国際観光課長】      かしこまりました。

【工藤委員】      いいですか。

【上山座長】      はい。

【工藤委員】      担当してまして、随分資料は充実してきて、特にユニークベニユーのあたりとかは前よりも明確になってきたと思います。前に私がお願いしていた6ページでの、何でM I C Eの評価と言いながら、実はCなのかというあたりもしっかりわかりやすくなりましたので、この辺はいいと思いますが、今、座長がおっしゃった、3のところは本当にこれでいいのという話と、これを同時並行に全部やっていくのか、何か優先順位とかがあるのか。優先順位がある場合、その優先順位の高いほうが当然結果的にはM I C E誘致に大きく貢献するとかという、それなりに温度差が多分あると思うので、そのあたりがわかりやすくなるといいのではないかと思います。

これは前回の多分個別のときにも若干問題になったと思うのですが、アジアの中で1番という根拠ですよね。アジアの中で1番を目指すのであれば、ほかとの比較は重要だと思うのですが、そこのところはシンガポールの事例とかがちょこっと出ているだけで、これも事例なので、何でアジアで1番を目指していて、ほかの国とどういう差別化を今まで図ってきたのか、あるいはこれから図っていきたいのかあたりはないと、アジアで1番という目標とそれに対して何を努力して、その結果、今どうなっていますというところにつながりが悪いので、少し明確化していただくといいのではないかと思います。資料は随分充実してきているのでいいと思うのですが、その資料が個別に浮遊してしまわないようにロジックをつなげていただくともう少しわかりやすいと思います。いろいろとご協力いただいてありがとうございました。

【田中国際観光課長】      どうもありがとうございます。今のアジアの中で1番という部分につきまして、前回ご指導いただいた際にいろいろな側面からいろいろな切り口で評価

すべきというお話をいただいております、今回、個別にご説明しておりませんでした、12ページを新たに追加しております。

これは何かといいますと、11ページ目までは世界の中でのランキング、アジアの中でのランキングということで、世界第7位、アジア1位というのを出しているのですが、果たして、その中身はどうかということで、まず12ページ目の左のグラフ、こちらはGDPとの比較で日本は一体どうなのかを出しているものでございます。なかなかきっちり出るわけではないのですが、傾向として、GDPに比例して国際会議の件数は大きくなっているところでございますが、このグラフで見ますと、明らかにドイツ、英国、フランスなどヨーロッパのところはほかの国と比べてGDPに比べると会議開催件数が多い。これはヨーロッパなので域内での持ち回り国際会議が多いのでこうなっております、これを除いて考えますと、わりと日本もGDP並みの開催件数にはなっているようにここでは見てとれます。

ただ、その隣の都市別を見ていきますと、こちらは都市別のGDPがなかったものから人口ということでとっているのですが、人口と会議の開催件数で比較をしております。こちらもおおよその傾向として、人口が多いところは開催件数が多いとなっておりますのですが、日本の特徴としまして、どちらかというとい総体的に人口の規模のわりにはほかのアジアの都市に比べると、会議開催件数が少ないとこれで見えると思っております、そういう意味で、日本全体としてはそれなりの会議の開催件数を取っているけれども、都市別で見ると本来もっと取れるはずではないかということで、そういったところを個別の都市の力を伸ばしていく必要があるということで課題につながるのかなと考えております。

ほかのアジアの競合国との比較をすべきというご指摘いただいております、こちらの部分、まだ充実してございませんが、そのあたりは今後加えていきたいと思っております。

【工藤委員】 すみません、12ページ、先ほど気がつかなくて失礼しました。ありがとうございます。細かいことですが、12ページの右側の都市ということですが、これは横浜とか神戸、札幌は市ですが、大阪とかはこれは市なのですか、それとも府。

【田中国際観光課長】 大阪市でございます。

【工藤委員】 大阪市。この中では、そうすると沖縄と東京だけが県単位ですか、これは。すみません、細かいことですが、そうすると人口と実際の開催は若干ぶれが出てしま

うかと思ったのですけれども。京都、名古屋は市ですよ。すみません、細かいことで。

【田中国際観光課長】 すみません、沖縄は確認をいたします。那覇かもしれません。基本的に市でございまして、京都とか福岡も市でございます。東京の場合はどうしても市別のランキングでやるときも東京都として出てきますので。

【工藤委員】 なるほどね。

【加藤委員】 1つだけいいですか。

【上山座長】 どうぞ。

【加藤委員】 率直な印象として、開催回数だけ増やそうという姿にどうも違和感を覚ええました。本来意識すべき事項は、日本で会議をしたおかげで非常に質の高いミーティングができたという満足感であったり、また日本でやりたいねと思えるような中身であったりするのではないのでしょうか。私の経験からしても、会議の質は場所の影響を強く受けると思います。いいアイデア出るか出ないかは周りの環境に影響を受けますので、そういった側面から会議の質にどういうインパクトを与えられるのかを考えていいのかなと思えました。すでに十分検討されているのかもしれないのですが、今のご発表内容では、回数だけで勝負してそれが多ければいいという感じに聞こえてしまいました。

【田中国際観光課長】 ありがとうございます。そちらにつきましては、国際会議ですか、MICE全体の開催意義みたいなものは、7ページにありますように、経済効果だけではないのですけれども、会議の件数だけ増やせばいいのかという部分については、まずは数字で見えるところで経済波及効果がございしますが、こちらにつきましては、日本全体での経済波及効果が今の時点でまだきちんと出せておりませんで、そこが今後の事業課題の一つになっております。

13ページ目で、一応個別の会議であれば、試算をするモデル、簡易計算できるソフトがございまして、それで計算している事例として出しておりますが、今おっしゃったように、会議を開催することによって生まれる経済効果以外の部分、例えばイノベーション創出効果、新たな研究が出る、そういった部分もきちんと出していかないといけないところは政策課題として認識しておりまして、ただ、これまでそこまでは踏み込めていなくて、今後、まさに来年度からそういったところの調査も始めるということで、課題として位置づけていきたいと思っております。

【上山座長】 評価の仕方という意味で言うと、これは結構難しく、要するに海外との比較評価になる。ほかの政策評価の話は大体国内で閉じているのだけれども、これは全然

違うルール、予算、目的で展開している各国の施設があつて、みんな基本、誘致をしようとしている。けれども目的は国威発揚です。あるいはお金もうけだったり、それぞれ各様にさまざまだと思う。

だから、その辺の違いの話も入れつつ、もう一つ重要なのは多分これは日本がおくれているのかどうか。MICEという言葉自体が違和感あるのですよ、世の中的には。何か日本がおくれているからこれから頑張るのだというにおいだとか、あるいはMICEですと巨大な何か建築物がつくられるのではないかとか、非常に経済効果的な色合いを帯びた言葉なのですよね。経済効果を追求するために巨大な設備をキャッチアップ型で欧米に負けないようにつくみましょうという、何かこの言葉自体がある種スローガンを含んでいて。

それは否定はしないです。多分その現実があつて、シンガポールより日本が遅れているとか、ソウルに負けたじゃないかとか、そういうある種、歴史的、今の側面があつて、こういう言葉が切り出されている。けれども、もう少しそこからステップバックして、そもそも国際会議は何なのだろうという話とか、日本はどのステージにいるのとか、あるいはやっている人たちはアメリカみたいな民間オペレーターではなくて、自治体を中心だから、いろいろな制約を抱えているのですよとか。

一方でMICEというある種欧米的フォーマットに乗らなくてはいけないのだけれども、そうでない要素もあるのですとか、前段で少しそもそも論みたいところがないと、何かMICEをもっと取ってこいと。経済効果だみたいな。イコールもっとでかいのを建設だみたいな話になってしまう。

【田中国際観光課長】 今、先生からご指摘いただいた部分で、観光庁としても非常に重要だと思っていますのは、MICEが重要だから、大型のものを取るために施設がないといけないという論調になってしまうのは違うのかと思つていまして、世界で開催されている規模を見ても、大型施設がないから日本が開催できてない、件数が増えてないというわけでは全然ないものですから、そのあたりの状況をもう少しいろいろ分析をして、各国がどういう目的で国際会議を誘致しているかといったあたりとの比較も含めて検証していきたいと思つています。

【山本委員】 一言いいですか。このアンバサダーになっておられる方、特に医者の方が多いのですけれども、私の拙い個人的な経験で、社会関係とか人文系とか文科系から言うと、日本でやってくれという話は結構多いのだけれども、私も何回かいろいろなところから言われているのですけれども、スタッフもいないし、面倒くさいからやらないという

のが実態で、日本的な、日本を代表するユニークベニューを使えば、結構頑張れるなどというヒントはいっぱいあるのですよね。多分そう感じておられる方は日本のほかの文科系の先生もかなり多いと思うのですけれども。

だから、多分理工系、医学部の先生方と社会関係の国際会議の場合の国際会議の要因なり、少し違う気がしているのですよね。ですから、それで海外はうまく開催者と旅行会社と運営会社、そういうのが一体的にいろいろ裏を見ているとうまくセットになっていて、随分うまく事業化と地方自治の観光振興とか、雇用の創出と確かに結びついているところも結構体感はするのですけれども。

そうだとすると、このユニークベニューの開発も重要だけれども、座長が言われたように、システムのなところとそれがうまくいかないのは別にシステムだけではなくて、何か別の要因があるような気が。これは聞き流していただければいいと思うのですけれども、そういう気がずっとしています。

**【田中国際観光課長】** 確かにアンバサダーの先生、理工系とか医学が中心になっている部分があるのですけれども、1つ、問題点として、コンベンションビューローからの推薦を受けて、その中から選定するのですけれども、コンベンションビューローの方たちが必ずしも必要としている先生のところにアプローチできていないというギャップがあると思っておりまして、そのあたり、どうやったらもう少しきちんとニーズを持っていらっしゃる先生のところに行けるのかというあたりが課題だと思っております。

それとあと、のべつ幕なしにどんな分野でも誘致するかというと、それぞれ強み、弱みがありますので、どの分野がうちは強いのかというのを考えて誘致活動をするわけですが、日本全体としましては、50ページ目にございますが、技術、科学、医学が一番重要だという言い方をしているところをございます。ただ、日本として重要分野だと言っているところの国際会議が実は世界全体での伸びに比べると、日本はあまり誘致できていないということがありまして、強みとして考えている部分がまず誘致できてないという問題があります。

他方で都市によっては、この医学、技術、科学だけに限らず、地元の大学の先生が強い部分というのはありますので、何が一番強いのかというのは、都市ごとにきちんと分析をして、それに見合った分野を伸ばしていくという、戦略とあわせて考えていく必要があると思います。

**【工藤委員】** 私、担当なのでまた言わせていただく機会があると思うのですが、今、

一応全員でやっている中で、2点、とても簡単なことです。1つはユニークベニューですが、今回非常に情報量が増えたので、逆にいろいろ問題点が明らかになっているような気がします。そういう意味では、この辺の分析をもう少ししっかりしていただくと、さらに次にもう一歩進むのかと考えていまして、例えば30ページのところがかなり重要だと思うのですが。

これ、そうすると、ユニークベニューを開発してほしいと利用者が言っているほうが考えてみると変な話で、山本先生、先ほどおっしゃったようなことで、私もいろいろ相談受けるのですが、海外だと結構ゲリラ的に頼み込むんですね。あとは調整すると。このところに例えば時間外利用は嫌だというのが、時間外だからこそできる話で、時間外に大きなお金が落ちると考えるか、それを嫌だと考えるかの問題ですよ。

あともう一つ、今重要なこと、今まで出てきてなかったことで、今の回答の中に、例えば必要としている先生が必ずしもコンベンションビューローとかに結びついてないとすると、もしかすると、そもそも今、観光庁がMICEにこういう政策を打っていて、こういう体制があって、こういうお手伝いができますよということ自体が本当に必要としている人に伝わってない可能性があるんで、そうすると、政策の中身とか、実際に技術的にどこまでどう支援できるのかというのが実は世の中にあまり知られてないところに問題が若干あるようなことが今のご回答でわりとはっきりしてきたので、今後その辺を少し充実させていただきたいのと、1点、これは私が前に指摘したことで、人材育成がどうもコンベンションをやる人材に非常に集中していまして、私が前に指摘したのは、例えば日本だと会議通訳の数が足りない場合がある。

つまり、大型の会議をするときに、2カ国語だけならともかく、3カ国語になったときに、例えばフランス語－英語、英語－フランス語はできる通訳が極端に少ないですね。そうすると結局日本語に訳したものを次の人が聞いて、それをさらに次の言語に訳すので、めちゃくちゃにギャップができて、結局国際会議として同通の意味を果たさない。

これは例えば小さい国で非常に頑張っているマルタなんかは、自国で足りなければ周りの国からも通訳を集めるのですよ。国策的に。そういうのを日本は全然やってないし、そもそもフランス語と英語あるいはスペイン語ぐらい、相互の間の通訳をできる人の育成は全然やってないので。というか、本格的に腰を入れてやってないので、そここのところの限界はどうしてもあるのです。だから、2カ国語以上、つまりそれで現地の言葉、日本語を入れた3カ国語以上を共通語とする会議になったときに、まずその通訳の数が確保でき

ないという障壁が実はありますので、そのあたりもやっていただくといいのではないかと思います。

以上です。すみません。

【上山座長】 ありがとうございます。

では、引き続きよろしく申し上げます。

それでは、続いて、総合物流施策。最後、お願いします。

【平嶋物流政策課長】 よろしいですか。

【上山座長】 どうぞ、お願いします。

【平嶋物流政策課長】 物流政策課長をしております平嶋と申します。よろしくお願いたします。本日は資料3-1につきまして、「総合物流施策大綱(2013~2017)」に関する政策レビューについて、ご説明をしたいと思います。

まず、めくっていただきまして、1ページ目でございますが、左上に総合物流施策大綱についてと書いたものでございますが、今までの経緯をご説明したいと思います。総合物流施策大綱につきましては、これまで現行のものも含めまして5回定められております。

1997年から暦年で5年間の刻みで定めておりまして、最後の年に新しい大綱を1年間オーバーラップさせる形で策定しております。現行の総合物流施策大綱について、策定時の環境でございますが、グローバル・サプライチェーンの深化、物流の構造変化、地球温暖化、安全・安心な物流がこのときの課題としてあったものでございます。

こういった課題を踏まえまして、その次のページ、2ページ目でございますが、それぞれこの総合物流施策大綱の中では、例えば1番目の効率的な物流の実現でありますと、我が国物流システムのアジア物流圏への展開。2番目のさらなる環境負荷の低減ですとモデルシフトの推進。3番目の安心・安全の確保で言いますと物流における災害対策と。こういった事項が項目として定められているところでございます。

次のページ、3ページ目でございます。この総合物流施策大綱を踏まえまして、これに基づいて決めておりますのが具体的な施策を取りまとめた総合物流施策推進プログラムということで、もう少しブレークダウンしたものを決めております。これは項目として、現在、127項目定めております。うち国土交通省部分が107項目になっております。3ページ目に具体的なイメージを書いてございますが、一番下の欄の総合物流施策推進プログラムの位置づけでございますが、これは大綱の最後に「今後の推進体制」ということで、個々の施策をプログラムとして取りまとめると。また、取りまとめた後、工程表を作成し

て、毎年度、検証を行うこととしております。

真ん中に書いてありますのがその中の1つでございますが、物流システムの海外展開の環境整備という項目についていいますと、ここに書いてありますように、アのアジア展開の推進、もしくはイのASEAN諸国への日本のEDIの導入と。こういったことを決めているところでございます。工程表もそれぞれ各年でどうやっていくかを定めております。

続きまして、4ページを飛ばしまして、5ページ目でございますが、例えば、策定時の環境を踏まえまして、先ほどの3つの柱について、それぞれ具体的にどのようなものを決めているかでございますが、国際物流の関係で言いますとアジアへの展開ということで、我が国産業の国際競争力の強化、また、アジアにおいて増大する物流を取り込むための日系の物流事業者の成長を通じた我が国成長への貢献と。こういったことで具体的には、下に書いておりますような個別の取り組み、例えば物流関連インフラの整備、コールドチェーンシステム、ロジスティックパーク、こういったものを決めているところでございます。一番下には、具体的にどのような目標を決めているかを黄色枠の中で書かせていただいております。

6ページ目は2番目の柱についての例でございますが、モーダルシフト促進のための各種取り組みということで、トラックから鉄道、またトラックから内航船舶への転換を政策的に促進していくということで、具体的なツールが緑のところ、モーダルシフト推進施策ということで書かせていただいております。また、こちらについては、目標として、それぞれ荷主における取り組み率、こういったものを目標として書いているところでございます。

7ページ目でございますが、3番目の柱の例でございますが、災害に強い物流システムの構築ということで、これは具体的に各自治体、都道府県と物流事業者団体との間で輸送ですとか、保管、または職員派遣、災害が発生したときにどのように物を運ぶのか、また物を保管しておくのかという取り組み。これを協定として、あらかじめ決めておきましょうということで施策を推進しております。下に目標として掲げておりますのが全ての都道府県において民間物資拠点のリストアップをしていこうと。支援物資の保管に関する協定数を倍増させていきたいということなどを目標として決めているところでございます。

続きまして、8ページ目でございますが、これは平成27年度のプログラムを検証した際の事例の抜粋でございます。大体8ページに書いておりますような事項をそれぞれ検証しているところでございます。また、年ごとに、今まで2項目だったと思えますけ

れども、必要なものを新たにプログラムに追加して、決めておるところでございます。

9ページ目が27年度の検証を行った際の今後どのように強化していくかということを取りまとめたものでございます。

ページを飛ばさせていただきます、具体的には11ページ、12ページに107項目のリストが書いてございます。それぞれの項目について、具体的な工程とどのようなことを目標として取り組むのかを定めているところでございます。

10ページ目が前回、第4次の総合物流施策大綱（2005年～2009年）のレビューを行った際の状況を書かせていただいているところでございます。

今回のレビューに関しましての話でございますが、最初の紙に戻っていただきまして、資料3-1と右上に書かせていただいておりますが、対象としては、一番上の対象政策の概要という欄でございますけれども、この物流施策大綱に基づいて決められましたプログラム、これが127項目ございますが、そのうち国土交通省部分の施策107項目を対象として行いたいと考えております。評価の視点、方法としては、表の真ん中に書かせていただいているような具体的なプログラム107項目について、大綱策定後の環境変化を踏まえながら評価を行っていきたいと考えておるところでございます。

以上でございます。

【上山座長】 ありがとうございます。

これはこれからまさに始まるのですけれども、皆さんのほうでご意見というか、サジェスションありましたらお願いします。

大綱自体のレビューと政策レビュー的にやるというのは微妙に違うと思うのですけれども、大綱的には、107全部について、実際にデータをとってみて、経時変化を見て、その原因は何かとか、十分できたか、もっとできるのかとか、そういう作業が当然あると思うのです。それは積み上げ的にやる意味はあると思うし、それはやって当然だと思う。しかし一方で次の大綱をつくらうと思ったときに、積み上げでは出てこない、世の中の大きな変化とか、ドローンとかIoTとかのテクノロジーがどう反映されるかとか、あるいは少子化とか省エネとか物流そのもののニーズが減るのではないかと、グローバル化で結構増えるのではないかと、いろいろマクロ要因があって、物流の構造そのものが変わっていく。

その構造に合わせて市場原理で放っておけば動く部分もあるけれども、政府が逆に規制をすとか、あるいは規制緩和する、インフラをつくる、そういう何か物流政策そのもの

を、この際ゼロベースで向こう10年、もしかしたら20年かもしれないですけども、考えてみるといった作業を同時並行的にやっていただくと骨太感が次の大綱に出てくる。どうでしょう。

【平嶋物流政策課長】 おっしゃるとおりでありまして、いろいろと環境が変化している部分がございます。項目としては、もちろんある程度、現行のものにも入っているのですけれども、少子高齢化の中で人材不足が非常に深刻化していると。これから先の担い手も含めて物流を安定的に動かしていくためにはどうしていけばいいのかという点ですとか、例示としてですけども、例えば再配達の話。これはプログラムの中でも追加はさせていただいておりますが、背景として再配達、Eコマースが増えていく中で、そういったものにどう取り組むのか、また、IT、新技術、こういったものをどう考えていくのかという点がいろいろと環境が変わってきているところはあると思います。そういったものも含めて、これから次の大綱を考えていく際には取り入れていかないといけないと思っておりますので、それに資するようなものもご指摘を踏まえながら反映させていきたいと思っております。

【上山座長】 白山さん、ありますか。

【白山委員】 私も座長と同じところが気になりまして、各大綱のところでは目標が定められて、その進捗状況をPDCAでチェックするのは別の委員会的な組織のところでも多分やっているのですが、それと同じことをやっても意味がないと思います。今、座長が言われたような次の大綱へ向けての社会経済環境の変化に基づく政策の立案へつなげるというところが、これは多分ご認識されていると思いますが、そのところをよりこちらの政策評価では前面に出していくほうに重点を置いたほうがよいのではないかと思います。

【平嶋物流政策課長】 わかりました。

【工藤委員】 1点よろしいですか。

【上山座長】 どうぞ。

【工藤委員】 私もそれに賛成なので、例えば、きょうは多分時間の関係でご説明がなかった15ページ以降の、特に16ページだと実はいろいろ新しい問題であるとか、前回の状況から変わっている点とかの指摘があるので、こういったことを踏まえて、そもそも前回の期間の間にできたことと積み残しだった問題、新たに生じた問題であるとか、その間に状況が大きく変わっているために目標なり向きが変わってきているところとかというのを整理されるといいのではないかと考えています。

ここだと交通政策審議会のうちに交通体系の分科会、物流部会が入っていますけれども、私が参加している海事のほうでも、実は港湾の問題とか、かなり関係してくるところでは既に議論はされていますので。その中だと少子高齢化の問題とか、担い手の問題、技術革新と、それからもちろん周辺の状況の変化ということもありますので、そういう意味では、今までの全体的な総括と同時に新しい問題に今後どう対応していくのかというあたりがはっきりすると、今回のレビューとしては非常に有効なのではないかと。

以上です。

【上山座長】 あと1個だけ言いますと、これはさっきのLCCのときにみんな言った話ですけども、結局需要サイドと供給サイドと両方の議論があつて、供給サイドの話は国交省が、わりと情報を持っているし、手段も持っている。一方で需要サイドの動きとか、需要側のメリットとか、その辺についてはわりと手薄になりがちです。なので、輸送業者の話でいいのだけれども、その先には工場だとか、あるいは一般消費者とか、いろいろな人たちがいる。そこの物流ニーズの構造変化ですよ。再配達まさに女性の雇用が伸びて、おうちに主婦がいないという話だと思う。

同じように、物流業者の先にいる人たちがどうなっているかをあえて最初にどんと入れてしまって、その変化に実はさらされ、かつものすごいチャンスがあるのが物流だという。物流は多分日本の中でものすごい可能性を持っている成長産業だと思うのです。物流の定義を変えないといけない。言われたものをただお届けしますだけではなくて、もっと積極的に入って行く。物流の位置づけ自体が変わる時代に入ってきている。私は高度成長期の経産省がこれからは重化学だと言ったぐらいの強気な戦略論をがんと出してしまっていると思う。

【平嶋物流政策課長】 わかりました。物流について、おっしゃるとおり、運ぶだけからだんだん実際につくって、運んで、保管して、またそれを届けたところ、その全体の情報をどうしていくのかとか、そういった全体のパッケージとして改善提案がどうできていくのか。そういったところが今だんだん物流の中でも3PL等々をはじめとしまして、いろいろな動きも出ているところでございますので、ご指摘も踏まえましてやっていきたいと思えます。

【上山座長】 それでは、どうもありがとうございました。頑張ってください。

以上で今日の各論、全部そろいましたね。それでは、予定していた議題全て終了しましたので、事務局のほうでおまとめをお願いします。

【竹田政策評価企画官】 それでは、事務局よりご連絡をさせていただきます。本日の議事録につきましては、確認のため、議事録の案を送付させていただきます。議事録は後日公表させていただきますので、発言内容の確認をよろしくお願いいたします。また、委員の皆様におかれましては、本日の資料は量も多いですので、そのまま机の上に置いておいていただければ、事務局より郵送させていただきます。

最後に、本日は長時間にわたり、熱心にご意見、ご指導を賜りまして、誠にありがとうございました。以上をもちまして、第39回国土交通省政策評価会を終了とさせていただきます。本日は誠にありがとうございました。