

第54回国土交通省政策評価会

令和4年11月1日

【大江政策評価企画官】 それでは、定刻になりましたので、ただいまから第54回国土交通省政策評価会を開催いたします。

私は、事務局を務めております政策評価企画官の大江でございます。本日はどうぞよろしくお願いたします。

それでは、開催に当たりまして、吉井政策統括官から一言御挨拶を申し上げます。

【吉井政策統括官】 本日は御多用のところ、第54回国土交通省政策評価会に御出席を賜りまして誠にありがとうございます。

ただいま、御紹介いただきました、政策評価担当の吉井でございます。以降、座ってお話をさせていただきます。

委員の皆様方には、日頃より、国土交通省の政策評価につきまして、様々な御指導を賜っているところでございまして、まず、この場を借りて厚く御礼申し上げたいと思います。

本日の評価会では、委員の皆様方に、既に御審議をお願いしている令和4年度の政策レビューの4テーマにつきまして、6月に開催いたしました53回の政策評価会、及び7月から8月にかけて行われた、個別指導の場におきまして、レビューの取組方針などの評価を行っていただく上での根拠となる部分について、熱心な御審議、御指導を賜っているところでございます。

本日は、こうした委員の皆様方からいただきました御指導を踏まえまして、最終的な評価書の作成に向けた、各テーマの担当局等における検討の進捗状況等につきまして、中間報告を予定しているところでございます。

本評価会として予定されている個別指導を通じまして、各テーマの政策目的と目標に掲げた効果を検証し、発現した効果と政策の因果関係について、詳しく分析していくこととなります。そうした作業の下、課題とその改善方策を発見できることが期待されているところでございます。この後、各テーマの担当局等から中間報告がございしますが、忌憚のない御意見を賜ればと思います。

今後とも、引き続き御指導を賜りますようお願いいたしまして、甚だ簡単でございますが、私の挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしくお願いたします。

【大江政策評価企画官】 ありがとうございます。

本日の政策評価会につきましては、政策評価に関する情報の公開に関するガイドラインにのっとりまして、公開で開催をいたします。委員の皆様方には、意見用紙をいらっしゃる方は机上に配付しております。適宜、御利用いただければと思います。

また、会議資料につきましては、会議の終了後、それから議事録は、委員の内容確認後に公開をいたします。

また、本日、議事の記録のため、会議はT e a m sにて録画をしておりますので、御了承ください。

委員の出席についてでございますが、松田委員、山本委員におかれましては、本日御都合により、御欠席と伺っております。それから、工藤委員におかれましては、移動先から接続できるときに接続をしていただけるということになっておりまして、今、接続をしておられまして、途中で退席されるかもしれないと伺っております。よろしく願いいたします。そのほかの委員におかれましては、上山座長が会場にお越しいただいております、それ以外の出席委員につきましては、オンラインで参加をいただいております。

説明についてでございますが、各テーマの説明は10分としております。説明終了、おおむね2分前に1回、終了で2回ベルを鳴らしますので、進行に御協力をお願いいたします。

それから、改めまして、本日の傍聴者の皆様方をお願いをいたします。傍聴者の皆様におかれましては、常時映像及び音声をオフで傍聴していただきますようお願いをいたします。委員の皆様方におかれましては、映像等をオンでお願いいたします。

最後に、新型コロナウイルス感染症対策として、レビューの担当局の随行者の方々におきましては入替え制で行いますので、進行に御協力をいただきますようお願いをいたします。

説明者でございますが、観光庁の説明者が少し別件で遅れておりますが、説明の段には到着すると聞いております。

以上で事務局からの説明を終わります。

それでは、以後の議事進行を上山座長をお願いいたします。座長、よろしく願いいたします。

【上山座長】 上山です。皆さん、こんにちは。本日、よろしく願いします。

早速、議事に入ります。お手元に議事次第がありますけども、まず、報告事項について、事務局から2項目まとめて報告をお願いします。

【大江政策評価企画官】 それでは、報告事項の①番といたしまして、平成30年度政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況についてを説明させていただきます。

以後通しのページ数で説明をさせていただきます。ページ数は通しの4ページ、資料1でございます。こちらが、平成30年に行いました政策レビューでテーマとなりました、5つのテーマでございます。この5つのテーマにつきまして、現時点での進捗状況ということで、各局の報告を受けまして、取りまとめたものにつきまして、手短かに説明を申し上げたいと思います。5ページ以降に、それぞれの各局の報告内容がございます。

1番目が、都市局の景観及び歴史まちづくりということで、内容につきましては、上に書いてございますように、良好な景観の形成の促進や歴史的風致の維持・向上を通じた地域活性化を目的するといったことでございます。評価の結果概要は下を書いてありますとおり、十分に活用されていない分析、認識不足、知識やノウハウの不足云々といった理由があることが分かったということで、左側に平成30年のレビューの際の、こういった課題とその解決方針というようなことで取りまとめの対応方針ということで書いた内容でございます。それにつきまして、右側で現時点での報告を受けておりますので、かいつまんで御説明を申し上げます。

1つ目の内容といたしまして、①ということで、研修や情報提供の工夫といったことでございます。それにつきまして、右側でございますが、例えば、景観セミナーを132回、まちづくり会議14回といったように会議、研修等を行っているということや、その何行か下でございますが、平成31年3月に手引、2年3月に計画策定に向けた手引といったものを作成して周知等を行っているということで、1番目の課題に対しての取組が、その後、進められているということでございます。

ほかのところについても同様に簡単に御説明いたしますが、②番につきましても、令和4年にアイデア集、令和2年に計画マニュアルといったものを作成したとか、マニュアルに基づきまして、浜松市ほか4自治体において、マニュアルを活用した計画の策定等が行われているということが報告されております。

③番の職員不足対応ということで、これも情報提供や計画策定時の支援等を行うという内容でございますが、右側を御覧いただきますとおり、これも令和4年3月に手引、アイデア集などの情報提供、あるいは令和2年3月に作成したマニュアルといったものを情報提供しているということ。それから、下のほう、3行目でございますが、令和4年3月に文化庁、農水省、国交省の連名で、自治体への事務連絡を発出といったようなことで、人手不足

等のための対策ということで、取組を行ったという報告を受けております。

④番で地域の協働に対する支援ということでございます。右側を御覧いただきますと、自治体が行うシンポジウム等に国交省が参画をして、いろいろな取組の紹介を行っているということ、あるいは、その下でございますが、アイデア集の中でも地域の合意形成や協働についての取組事例を提供することによりまして、情報提供しているということでございます。

最後、⑤番で、予算不足への対応ということで、様々な予算制度の拡充や創設を行うということでございます。右側でございますが、景観改善推進事業の予算措置を令和2年度から新たに講じ、申請のあった延べ72自治体に全て補助が行えたということ、それから、2ポツ目でございますが、歴史的観光資源、高質化支援事業の予算措置を通じまして、延べ14の事業者全て補助を行ったといった取組が順調に進んでいるということの報告を受けております。

次でございます。6ページでございますが、2番目の下水道施策でございます。同じように左側のレビューの取りまとめと、右側の実施状況ということでごくごく簡単にかいつまんで、御説明申し上げます。6ページの一番上でございますが、ハード対策という欄でございまして、左側に①、②、③、④ということで、様々な支援の内容を書いてございます。

右側、かいつまんで御説明いたしますが、①番で、下水道床上浸水対策事業を令和元年度に創設し、令和4年3月時点で当初値が58%に対して62%ということで上昇しているということでございます。自治体も、そこに書いてありますように、各年、9自治体、10自治体ずつぐらい、採択がされているということでございます。

②番におきましても、事業間連携下水道事業というものを令和元年度に創設され、これも自治体が、3、4、4、4という形で毎年自治体に配分されているということでございます。

③番は、緊急対策により、10か所で水密扉の設置等が措置されているといったこと。そして、③の一番下の段でございますが、耐水化計画の策定を地方公共団体に通知し、令和8年度までに100%とする目標の中で、現在施策が進められているということ、報告を受けております。

④番は、ソフト対策ということで、地下街を有する20地区におきまして、区域図の作成がなされているということでございます。

次に、2番の地震対策の推進①ということで、特に緊急を要する他箇所への実施ということで、主要な管渠で51%から55%、下水道処理場で37%から40%ということで進捗

をしたという報告です。

次の7ページに行ってくださいまして、1番の下水道事業経営の確保ということで、公営企業会計の導入の促進ということでございます。右側、数字はかいつまんで御説明申し上げますが、数値が36.9%というところから、61.8%が取組中で、98.7%が企業会計適用に向け、作業が進んでいるというのが①番の報告でございます。

それから、②番におきましては、基本使用料の割合を高めていくなどの提言がなされておられ、それに基づきまして、令和2年7月、課長通知、令和3年3月の優良事例集などによりまして、市町村に促しているといった内容でございます。

それから、最後は国民への理解促進に努めているということでございます。

次の2)ストックマネジメントにつきましても、全ての地方公共団体で点検率が100%となっているということ、あるいは、令和元年度に管路施設編、令和2年度に処理場・ポンプ場施設編ガイドラインの策定云々と、いろいろな取組が行われているということ、報告を受けております。

3番目の汚水処理の最適化につきましても、1,719市町村のうち、920市町村を選定して、アクションプランの見直しが行われているというような報告、令和4年度からは、下水道整備推進重点化事業の拡充が実施されたということ、それから、事例集として23事例を紹介しているとといったことが行われています。

4)の官民連携推進につきましても、コンセッション方式、それから官民連携、モデル都市などの取組につきましても、右側に数々載っております。少し時間が短くなってまいりましたので省略をさせていただきますが、順調に幾つかの町で毎年モデル都市などが選定され、実施をされているということでございます。

5番、6番におきましても、マニュアルや新たな事業、下水道リノベーション推進総合事業の令和2年度創設などの取組が行われております。

次、8ページでございますが、鉄道の防災・減災対策ということでございます。これにつきましても、左側に数多くの取り組むべき内容がありまして、簡単に説明をさせていただきます。1番の高架橋の耐震対策ということで、右側でございます、加速化事業につきましても、おおむね100%を達成し、次に、曲げ破壊先行型というものについても補助をすることで、進んでいるということが書いてございます。

それから、2番目の河川橋梁の流失・傾斜対策、斜面の崩壊対策等につきましても、右側でございますが、5か年対策、強靱化対策の中で予算措置が行われて、対策が進みつつある

ということでございます。

それから、3番目の計画運休につきましては、右側でございますが、提言の取りまとめが令和元年7月に行われた、それが周知されていることにより、社会的に計画運休の認識が広く浸透してきているところというようなことでございます。

1つ飛びまして、外国人等への情報提供ということで、これにつきましても、令和元年7月に公表した最終取りまとめで、取りまとめ等を行っているところでございます。

その下、踏切長時間遮断対策でございますが、右側に行ってくださいまして、令和3年に施行された改正踏切道改良促進法の取組の中で、令和3年度に181か所、令和4年度191か所の踏切道の指定が行われ、今後、それに基づいて対策は進んでいく予定というようなところでございます。

以下の2つについては、省略をさせていただきます。

9ページでございますが、タクシーサービス向上でございます。これも、大変多くの箇所がございますので、ごくかいつまんで右側をまとめて説明させていただきます。

1番目の事前確定運賃とか相乗りタクシーといった新たなニーズに対する制度が、それぞれ平成31年とか令和3年11月といった時に制度化されていると。さらに、新たな運賃制度に対しても、現在、関係者間での検討会等が行われているということが1番目の箱に書いてございます。

2番目は、配車アプリによる生産性向上などにつきましても、実証実験などを行うことにより、定着を図っていこうとしているというようなことが2ポツで書いているところがございます。

3番目、乗り合いタクシー等につきましても同じような内容、あるいは女性ドライバー応援企業認定制度ということで、令和4年10月現在、773事業者が認定といったことが書いてございます。

以下、4番目、協議会とか、5番目の旅客貨物一体とかいったことにつきましても、それぞれ措置が行われているということ。

6番目のユニバーサルデザインにつきましては、2万5,878台が導入されて、およそ25%という報告を受けております。

以下、改正タクシー特措法による働きやすい職場認定制度などの取組についてにも報告を受けておりまして、一定の対策を進めているということでございます。

10ページ最後でございますが、防災気象情報の充実ということで、気象庁の施策でござ

いまして、左側にあるような、様々な情報の提供方法の改善ということで、大きく左側にあるような伝え方の工夫、それから警戒レベルに合わせた防災気象情報の提供の在り方、SNS等の情報発信、それから研修等の強化という4つの柱で取りまとめられているところでございます。

右側、大変多くの取組が進んだことが書いてございますので、詳細な説明は割愛させていただきますけれども、それぞれ左側に目指しました目標に照らし合わせまして、様々な情報の高度化とか精緻化とか、SNSの新たな活用とか、警戒レベル5といった位置づけの定着とか、それから外国人等に向けたユーチューブとか手話とか多言語化とか、スマートフォンとか、そういったものの取組が行われている。それから、一番下の箱は、研修等の強化ということで、気象防災アドバイザー、地域専任チーム、ワークショップ、ホットラインといったような様々な取組が行っているところであるという報告を受けているところでございます。

以上、各部局におきまして、当初の評価の中身に照らしまして、様々な取組が行われていることを確認したところでございます。

以上が、報告事項1点目の、平成30年レビューの実施状況でございます。

続きまして、②番ということで、次年度以降のテーマということでございまして、11ページ、資料2-1を御確認いただければと思います。

11ページの上の令和4年度につきましては、今日、この後、御紹介するレビューのテーマでございますので、表だけ御覧いただければと思います。

令和5年度につきましては、既に昨年度に決定をしておるところでございますけれども、来年度の取組ということでございますので、ごくごく簡単に、来年度の内容につきまして、口頭でございますが説明をさせていただきます。

1つ目の第7次国土調査事業十箇年計画に基づく地籍整備の推進ということでございます。不動産建設経済局でございますが、地籍調査の推進ということにつきましては、令和2年度に第7次国土調査事業十箇年計画というものが策定され、それに基づいて推進しておりますが、令和6年度には計画の中間見直しが予定されております。これに先立ちまして、政策レビューを実施し、地籍整備が適正に実施されているかどうかを検証するといった内容のレビューを予定しております。

2番目、河川空間を活かした賑わい創出の推進ということでございます。水管理国土保全局でございますが、これは河川空間とまち空間が融合した良好な空間形成といったことで、

平成21年度に、かわまちづくり支援制度というものが創設されております。この制度によりまして、河川敷の占用許可の準則の緩和などの河川空間を活かした賑わいの創出が図られてきております。制度制定から10年以上経過していることから、これまでの河川空間を活かしたにぎわいの創出の取組状況について、政策レビューを実施し、一層の河川空間活用施策の展開につなげようというものであります。

次の3番目の地方部の鉄道の維持・活性化、鉄道局でございますが、これは、地方部の鉄道は輸送人員の減少などによりまして、厳しい経営状況にあるところですので。これまでも国として安全運行の確保などに対して支援を行っているところであります。また、鉄道事業者自身も厳しい状況の中で、様々な活性化策を講じています。政策レビューを実施いたしまして、これまで蓄積された取組を評価するとともに、地方部におきます鉄道の維持、活性化のための課題や、各主体の——各主体というのは鉄道事業者、国、自治体などでございますが、それらを取り組むべき施策を提示していくというような内容であります。

4番の内航未来創造プランの進捗状況につきましては海事局でございますが、内航未来創造プランということで、内航海運が今後とも産業基礎物資の輸送、あるいはモーダルシフトを担う基幹的な輸送インフラとして機能するように、平成29年6月に安定的輸送の確保と生産性向上を軸とした、おおむね10年後の将来像を描いた内航未来創造プランを策定しています。それに基づきまして、内航海運事業者の事業基盤の強化をはじめとする各種施策を計画的に実施しています。令和5年度は、そのプラン策定からちょうど5年を経過したタイミングであることから、目標達成に向けた中間時点での各種施策の進捗状況を点検レビューし、今後の計画策定に向けた取組の改善を図るものであります。

5番目が地域防災力強化を支援する気象防災業務ということで、気象庁でございますが、災害対応支援の強化を進めるために、平成30年5月に自治体の災害対策本部などへの職員を派遣する気象庁防災対策支援チーム、これ、JETTといいますけれども、発足されています。また、令和元年度には、地域ごとにきめ細やかな気象解説を行うあなたの町の予報官が順次設置されています。これらの施策が地域防災力の強化に結びついているかを中心に、施策開始からおおむね5年を経過する令和5年度に政策レビューを実施しようというものです。

すいません、以上、長くなりましたが、資料2-1についての紹介でございます。

最後に資料2-2でございますけれども、これは今年度、令和4年度の評価会の年間スケジュールということで、お示しをしたものであります。本日が、11月1日のところの第

5 4回政策評価会中間報告ということでございます。

今年度の、この後の作業スケジュールにつきましては、そこにありますとおり、例年と同じ流れで書かせていただいておりますけれども、この後、個別指導を挟みまして、12月頃には評価書の一次案の作成を行います。評価書一次案につきましては、班を構成していただいておりますので、テーマ担当委員によるチェックを予定しております。それを経まして、修正の後、第2次案ということで、こちらにつきましては全員にチェックをしていただき、さらに修正を加えまして、3月には評価書の決定公表と進めてまいりたいと考えております。

参考として、下に昨年度の日にちを書いております、本年もおおむね同様のスケジュールで進めることになろうかと思っております。

すいません、予定した時間より少し長くなってしまいましたが、以上、報告をさせていただきました。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。

委員の皆さん、いかがですか。御質問、御意見等ありますか。大丈夫ですか。

それでは、私から、コメント2つあります。鉄道防災・減災、8ページです。これの上から2つ目が鉄道河川橋梁とか、斜面とか書いています。これを予算措置で加速化した結果、実績値で33とか16と書いてあるんですが、加速したわりには、実績値がかなり低いと思うんです。発射台が多分低かったんだろうと思うので、頑張っておられると思うんだけど、じゃあ、5か年加速で一体どこまでいくんだとか、あるいは、この数値をどう評価しておられるか。まだまだ足りないのもっと加速するのか、あるいは引き続き、あと5年頑張りますなのか、この数字をどう見詰めているのかというのが書けていない。その辺りを足していただいたほうがいい。

それから、もともと何%だったのか。それがないと本当に加速したのかわからない。なので、加速したということの証明もないし、さらに、加速したと思うけど、今はまだ低いという辺りを、もう少し書けることがあるなら、ちゃんと書いていただいたほうがいい。

(※事務局注 指摘を踏まえ、資料8ページ(資料1③)を修正済。)

あと、資料の問題じゃないんですけど、資料2-1の一番下の気象防災、これは典型的な施策を2つ、口頭で説明がありましたが、それを中心にというのは、私は少し違うと思っています。防災競争力とはあくまでここに書いてある強化を支援する気象防災業務が、全体として、今の姿があるべき姿なのかということを点検する。それが政策評価の趣旨であって、

最近頑張っている施策2つを取り上げて、それがちゃんと機能しているかどうかを見るとするのは、政策レビューの趣旨ではないと思うんです。

レビューではやるべき施策が存在しないことをチェックするというのもすごく重要な目標なので、分かって気がついてやったことだけを棚卸しして、予定どおり効果を出したかを見るというのは、レビューの趣旨には合わない。よってその2つを含んでもいいけど、それを中心というのは間違いだと思います。あくまで地域防災力がどうなっているかというところから出発してみていただく必要がある。最初から対象が狭いのであれば、ここに狭い2つの事業を挙げていただくべきだと思います。

【大江政策評価企画官】 よろしいですか。今、御指摘の点につきましては、来年度の作業でございますので、少し中身の確認なり、あるいはテーマ名そのものが適切でなければ、まだ始まっておりませんので、差し替えといえますか、訂正も可能なのかとっておりますので、御相談を、あるいは、逆に幹部とも相談をしながら適切に対処した上で、5年度を迎えるという形で進めようかとっております。

【吉井政策統括官】 政策評価のいろいろな進め方があるかと思いますがけれども、1つのやり方として、なるべくピンポイントに絞って、いろいろなことを進めていくのも1つのやり方かと思っておりますので、2つのテーマに絞るとしても、なぜその2つのテーマで絞るのかをよく気象庁とも相談して、それで2つのテーマに絞るなら絞るということを考えていきたいと思っております。

【大江政策評価企画官】 1点目につきましては、鉄道局に数字を書けるかどうか確認をして、可能であれば、補足した上で対応いたします。ありがとうございました。

【上山座長】 工藤さん、どうぞ。

【工藤委員】 ありがとうございます。瑣末なことなんですけど、2つコメントさせてください。どこで言えばいいのか、タイミングが分からなかったんです。

1つは地方鉄道で、地方の公共交通機関、公共交通手段の確保の点なんですけれども、今まで安全性とかの確保を中心にやられてきたということですが、世界的に見ると、特にヨーロッパを中心に、特に地方の足の確保というのは、公共サービスとして必要だということで、そもそもアプローチの仕方が最近、急速に変わっていると認識をしております。そういう意味では、本当に今の政策でいいのかどうかということも含めて、少しその辺は議論を深めていただくといいのではないかと思います。感想的なものになります。

もう一つは、いろいろ外国人の方に対して、積極的に情報提供、努力されているというお

話がございました。これなんです、結構外国人コミュニティーの多い市町村などでは、確かにいろいろなことをやってくられるんですけども、SNSとかというのは、必ずしも大きな効果が出ていないということも聞いております。そういう意味では、今日のお話だと、こういうのをやっていますという御紹介でしたが、実際に有効性が高いのかどうかということについても、将来的には、どこかで検証していただきたいということで、こちら感想といたしますか、コメントです。

以上でございます。

【上山座長】 ありがとうございます。ほかの方、よろしいですか。

それでは、審議事項のほうに移りたいと思います。前回、6月に、テーマの説明いただいて、それ以後、作業に取りかかっていたいただいて、今日は中間段階ということで、今までまとめていただいた内容を御説明いただき、意見交換をしたいと思います。

順番に、災害に強い物流システムから進めますけれども、各テーマ説明10分、質疑14分ということで、お願いをします。それで、時間の関係で御発言できなかった場合は、お手元に意見を記載していただいて、後でお送りいただくということになっておりますので、よろしくお願ひします。

では、物流システムからお願ひします。

【勘場参事官】 総合政策局の参事官しております、勘場と申します。災害に強い物流システムの構築につきまして、政策評価の中間報告を申し上げたいと思います。

通し番号で申し上げます。14ページを御覧ください。政策レビューの取組方針でございます。対象政策といたしましては、東日本大震災の教訓として、災害に物流システムの構築が喫緊の課題となったタイミングで、災害対策基本法において、支援物資輸送の制度が創設されたところでございます。以後、取組について図ってきたところでございますが、28年の熊本地震などの教訓も踏まえつつ、首都直下地震、南トラ地震の大規模災害に備えた対応というのを進めております。

今回の評価の目的といたしましては、東日本大震災を受け、取り組んでいるところでございますが、24年の災害対策基本法の改正から10年を経過する今回のタイミングで施策への反映をしていきたいというものでございます。

評価の視点といたしましては、大きく分けて2つの内容について取り組みたいと思います。物流の脆弱性の克服のための平時における施策と、災害時の支援物資物流に関する施策の効果、こちら2つの分析評価を行うことによって、追加施策を検討するというものでござ

います。

評価手法等については、後ほどまた御説明いたしますので、おめくりいただきますようお願いいたします。15ページに参ります。評価書の目次構成でございますが、ここでは詳細は割愛しますが、評価の概要の後に、東日本大震災以降の国交省による物流に関連する防災施策の概要、こちらを取りまとめさせていただいた上で、取組状況の評価をし、その評価の中では、過去の支援物資物流での取組効果なども検証した上で、災害関連の取組の評価を進めていくとしております。その上で、課題と今後の方向性をまとめることとしております。

次のページに参ります。16ページでございます。評価対象についてでございますが、災害物流に関する施策については、大きく3つあると考えてございます。円滑な支援物資輸送の実現を図るための各種取組、物流の社会インフラとしての機能確保のための防災・減災対策、これはインフラの関係の施策がここに含まれていると理解してございます。また、サプライチェーンの維持のための取組、例えば企業がBCPを作成すると、そういったところの取組がこちらのほうの対象と考えてございます。

これらの取組のうち、2個目の項目、インフラ関係の取組につきましては、国土強靱化基本計画に則りまして、重点的に取組が行われているところでございます。しかしながら、近年、自然災害が激甚化、頻発化しておる中で、対応を進めていく必要がございます。このため、国交省といたしましては、1番目の項目と、3番目の項目、円滑な支援物資輸送の実現を図るための取組及びサプライチェーン維持のための取組、こちらについての精査を今年度、行いたいと考えているところでございます。

次のページに参ります。こちらは東日本大震災の概要等をまとめさせていただいてございますが、お時間もありますので、このタイミングでは若干、簡略に申し上げたいと思います。東日本大震災が未曾有の大災害であったことにつきましては、御承知のとおりでございます。また、避難者数等も最大約47.5万人に達したというものでございます。被害状況につきましては、交通インフラのほうをまとめさせていただいてございますが、道路においても、次ページの鉄道、空港、港湾、こういった交通の重要なインフラにおいても被害が及んだというものでございます。こういったインフラの被害がある中で、どのように支援物資輸送していくかということを考えていかなければなりません。

次のページ、19ページに参ります。東日本大震災における初動と応急対応、緊急支援物資について、どのような対応があったかということを簡単にまとめさせていただいてございます。当時は、従来の災害救助法のスキーム活用だけにとどまらない形で、国が直接支援

物資の調達と輸送を行うというものを実施しております。政府調達分の支援物資輸送をまとめたものはこちらの表になってございます。幅広く食料、飲料、毛布、燃料、そういったものについての輸送が行われたというものでございます。

次のページに参ります。しかしながら、その当時の問題点というのをまとめさせていただいてございます。利用可能な集積施設が不足をしたというものでございます。公的施設が多く被災する、あるいは民間倉庫についても多数被災したといった状況がございました。通信網の遮断など、倉庫機能の低下もありました。また、災害時に拠点としての利用が想定される民間倉庫があらかじめリストアップされておりましたので、発災後に利用可能な倉庫を探し始めるといったことがございました。また、オペレーションの混乱というのも課題として発生しました。仕分け、在庫管理、保管といったものでございますが、こちらについては、官民のオペレーションについて、必ずしも役割分担が明確ではなかった。また、自治体職員がオペレーションを行うことになったというのもございまして、混乱が生じたと伺ってございます。こういった課題についての対応を進めていく必要があります。

21ページに参ります。こちらは東日本大震災以降に取り組んでまいりました、復旧復興に関連した施策について、進捗をまとめさせていただいてございます。後ほど詳細は施策として御説明をいたしますが、時系列としては、23年度からすぐに進めた民間施策のリストアップとか、あるいは官民協力協定とか、後ほど御説明する内容についてこちらのほうにまとめさせていただいてございます。

また、22ページにつきまして、それぞれについての効果というのを、今、この場では簡単にまとめさせていただいてございます。後ほど、また詳細、御説明させていただきます。

23ページに参ります。支援物資物流における関係省庁の役割をまとめさせていただいたものでございます。こちらは物資調達担当省庁と輸送関係省庁とに分かれており、国土交通省は赤字の輸送関係省庁の1つであるというものでございます。

24ページに参ります。今回の評価を行う範囲につきまして、まとめさせていただいてございますが、大きく分けて2つでございます。災害時における被災地域に対する支援物資物流に関する施策ということで、こちらが先ほどの関係省庁の協力と一緒に、国として取り組んでいるものでございます。左上の国から右の物資関係省庁に調達要請が行き、物資関係省庁から調達先等について輸送手段を確保していく流れがありますが、直接調達先が輸送できない場合に、国土交通省、右側の赤字のところは輸送手段の確保について協力をするというものでございます。その先は、広域物資輸送拠点まで輸送され、あるいは地域内輸送拠点

まで輸送される、こういったラストマイルと呼んでいます、そういったところまで輸送されることを評価対象とするというのが、これが1つ。

もう一つが、下のほうに書いてございます。平時からの体制整備に関する施策で、こちらについては、災害時に物流事業者がきちんと業務を継続できるかどうか、そういった観点からの施策を取りまとめているものでございます。

25ページに参ります。重複するところも若干ございますが、東日本大震災につきましては、支援物資物流における課題としての物流拠点の不足、物流ノウハウの欠如やオペレーションの錯綜というものがございました。それについて、以降、各種施策に取り組んできているところでございます。また、熊本地震のところでございますが、こちらについては、広域物資輸送拠点の設置について、当初想定していた公共施設が被災し利用できない状況となったため、拠点設置が遅延したというものがございました。また、ラストマイル輸送が混乱したというものがございましたので、こちらについての取組を進めてきているところでございます。

次のページの26ページに、それらについて簡潔に状況をまとめさせていただいてございます。民間物資拠点のリストアップ、こちらは拠点の数を増やすというものでございます。こちらについては、令和4年度3月末時点で全国1,692施設のリストアップを進めているところでございます。また、災害耐性に優れた倉庫についても強力にリストアップを進めているところでございます。ノウハウにつきましては、官民の協力協定の締結促進ということで、47都道府県のうち、多くの都道府県で協定を結ばれているというところでございます。災害物流研修の実施については、延べ350名が参加しています。ラストマイルを含む円滑な支援物資輸送体制の構築ということで、ハンドブックの策定、訓練の実施などを進めているところで、ございます。

27ページにつきましては、近年、特に考慮すべき災害が28年以降で4つ起きてございます。30年の7月の豪雨においては、豪雨災害として、かなりの大きな被害が生じたというのが1つ。また、30年9月の胆振東部地震において、ブラックアウトなどが発生したというものでございます。

28ページでございます。アンケートの結果等をまとめさせていただいてございますが、BCPについての理解をもう少し進める必要があるということ、また、民間物資拠点リストについて、市町村への共有がされていないということが、29ページでまとめられてございます。

30ページでございます。課題と対応方針について、平時からの体制整備と、31ページの災害発生後における体制構築、オペレーションの確保、支援物資、物流実施時に必要な情報共有についてまとめさせていただき、課題に対して、事業継続計画の策定促進であるとか支援物資物流のための非常用電源設備導入促進、こういった取組を進めていく必要があるということ。また、31ページに参りまして、民間物資拠点リストを都道府県から市町村まで提供するよう働きかける、あるいはハンドブックを改訂する、そういった取組、また、DXの活用についても関係省庁と連携をしていく、こういったことについて取り組んでいくということで考えてございます。

32ページ、33ページでは委員からの御指摘等についての対応をまとめさせていただいたものでございます。今まで御説明した内容について含まれているものとさせていただいてございます。

34ページについては、先日のアンケート結果の中で、委員から御指摘があった内容について触れさせていただいてございます。

御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。まだ中間報告段階ということで、構成上はいろいろ改善余地があると思いますが、今日の段階のところでのコメント、どなたからでもください。佐藤さん、どうぞ。

【佐藤委員】 御説明ありがとうございます。以前よりも大分全体像が見えやすくなったかなという気がします。今回、新しいアンケート調査のほうで、これについて、通し番号では15ページでいいですか、28ページですか。BCPの策定について、やっていないのが4分の3いるというんですけれども、本来はもう、これは、工程表上はできていないといけなかったわけですね。なので、ガイドラインの策定というのはあれですよ、平成26年度にはやっているはずだったわけですね。これが全くできていないということ、これは、この後どうしますと。これは若干、厚労省の問題なのか、中小企業庁なんかで今、中小企業のBCP作成というのをやっているの、誰が担い手なのか若干分からないところもあるんですけれども、これ、このままだと相当まずいんじゃないですかということと、そもそも認知度が低いというのも、これだけ時間がたっているのに、これはどういうことと、完全に現場ガン無視状態なんですかねと、無関心と考えていいのかどうかです。

あるいは、そうじゃなくて、国交省さんの策定したガイドラインはよく分からないんですけど、ほかのところ、例えば金融機関とか中小企業庁とか、あるいは商工会とかそういうと

ころから言われているBCPは、取りあえずやっていると、そういう意味なのか。この辺りは、もう少し議論があってもいいのかなと思いました。

あと、都道府県の質問ですけれども、15しか答えていないのはなぜですかというのが1つと、分からないという意味は分からないんですけど、分からないというのは、これは、どういうふうに評価したらいいのかと、これは質問です。よろしくお願いします。

【上山座長】 すいません。一問一答をやっていると絶対収まらないので、今後の作業に反映するという原則でいいですか。

【佐藤委員】 回答は後で結構です。

【上山座長】 では、ほかの委員の方は取りあえず、御意見、御質問だけ全部出してください。加藤さん、どうぞ。

【加藤委員】 よろしいですか。

【上山座長】 はい。

【加藤委員】 3点あります。まず、BCPに関しては、よく言われていることではあるのですが、中小企業があまり作成していない傾向があると思われまます。今回の調査でも、どういう企業が作成していて、どういう企業が作成していないのかについて分析をもう少し深めていただきたいというのが1つ目です。

それから、2つ目ですが、17ページ、18ページ目に「対応策」というのが出てくるのですが、これは誰の対応策なのかを教えてください。

3つ目は、緊急対応については、支援等も含めて関連する学術研究が結構国内でも蓄積されているので、きちんとそれらをレビューしてほしいです。この手の政策レビューでは、学術研究のレビューが欠けていることが多いので、すでに得られている知見を、こうしたレビューに反映させることによって、より政策をよくするというアプローチも取るべきだと思っております。

私からは以上です。

【上山座長】 ほかの方、どうぞ。大丈夫ですか。

【加藤委員】 では、もう少しだけいいですか。

私どものこれまでの研究から、事業者の災害に対する意識は、災害を経験すると高まる傾向があることがわかっています。コロナをある種の災害と考えるのであれば、多くの事業者がコロナの問題に直面したわけで、そういった意味で、全体として意識は高まったとも考えられます。この点について、何かもし分かっていることがあったら教えていただきたいと思

いました。そうではなくて、コロナは災害とは違うものだとは認識されていて、災害に対する対応というのは、相変わらず75%が「いいえ」というBCPの状況が続いているのだと理解すべきなのかもしれません。その辺りについて、もし調べた経験からわかることがあれば知見を教えていただけるとありがたいです。

以上です。

【上山座長】 ほか、ありますか。

では、私のほうからコメントです。3ページは非常にすっきりしてきたと思う。3つあるうちの2つに絞りましたという理由が書いてあって、その後、4ページから後は支援物流の話。これは役所が自分でやっていることなので、やっている施策だとか他省庁、県との関係とか、情報量としては十分に出されているんですが、政策評価的な視点で言うと、ここにあるような施策が、以前あったのか、なかったのか。多分なかったと思うんですけど、そういうことがあまり書かれていない。なかったために被害がひどかったというのは、非常に具体的に7ページとかに書いてあっていいんですが、出来上がった施策がどのようにできていったのかというのは、8ページ、9ページにちゃんと書いてあるんですけど、12ページになって、なぜつくったかという話になっていたり、ここら辺が、役所が何をしたのかという話と、それから、震災のときに大変だったという話がぐしゃぐしゃになっている。ここの整理をやっていただきたい。材料としてはちゃんとあるし、やった分、いろいろ進んでいるので、まとまっていくのだらうと思いますが。

ただ、こうやってつくった後、その後、14ページです。これはこれから作業するということだと思うんですけど、こういう制度が東日本の経験を経てできて、その後のいろいろな災害のときによくなったんですというのが、まだあまり書けていないですよ。多分、この制度が、威力をここで発揮したんだと思うんですけど、その辺をストーリー性を持って、最終報告書に向けてまとめていただければいいかと思います。

もう一つのサプライチェーンのほうは、これはいきなり15ページから生データだけ取れたのを出してあるんですけども、これは最初に、そもそもサプライチェーンって一体何で問題なんだとか、平時と危機のときでこういうふう違うものだとか、そもそもサプライチェーンを民間企業が整備するのはどういうことなんだとか、そもそも何でそこに行政が関与するんだとか、そういった入り口論ですけども、基本的な体系、その説明があったほうがいいと思うんです。

総じて、3ページでテーマを2つに絞りましたというところはいいんですけども、絞った

2つのテーマがそもそも何なんだというのを最初に解説しておく必要があると思うんです。全くの素人向けにというのも大変過ぎますけども、いきなり評価が出てくると、官と民が一体、役割分担して何をやっているのかが分からないので、評価以前に評価する対象がこの2つであるんだったら、この2つが世の中において、このような位置づけになっていますというのを、多分、1章で入門編みたいにすると、すわりがいいような感じがする。材料はいっぱいあるので、工夫の問題だと思うので、個別指導で議論していけばいいと思います。

ほかの委員の方、いかがですか。どうぞ。

【大串委員】 大串から1点、お聞きしてよろしいでしょうか。

【上山座長】 はい。

【大串委員】 ありがとうございます。資料の16ページのところですけれども、民間物資拠点リストの市町村への共有の有無ということで、4分の1は市町村にも共有しているという話がありますが、どういう状態で共有されているのでしょうか。ペーパーベースでしょうか。それともオンラインベースといたしましょうか、どこかデータベースのところにアクセスできるような形での共有ということでしょうかというところをお聞きしたいです。あと、ちゃんと更新等がされているものが共有できているのかどうかというところです。

以上です。

【上山座長】 もう1人ですか。手挙がっていないですか。

【佐藤委員】 すいません、佐藤です。

【上山座長】 どうぞ。

【佐藤委員】 手短かに。できたらという要望でしかないんですけども、今回、面白いと思ったのは、通し番号の11ページというべきなのか、24ページというべきなのか、一次搬送から二次搬送、三次搬送と1つの流れがあるんだということはよく分かったんですが、この流れの中にどこにリスクがあるか、どこで途絶するリスクがあるのかというところ、多分それを後ろのほうで、いろいろな課題というところでまとめられていたのかと、通し番号の17とか30ページのところで、それが課題があって、対応策ありましたねというところ、ここでいろいろと列挙されているのかと思うんですけど、よーいドンで第一次搬送から第三次、つまり最終的な末端まで物資が届くプロセスの中において、どんなところにリスクがあるか、例えば道路が陥没したらどうかとか、拠点そのものに行ったんだけど、物資の仕分のところがうまくいかないのか、どんなところにリスクがあるのかということで、民間との協力も必要だと思うので、例えばトラックを調達できるのかどうかとか、そういうリス

クをリストアップできると面白いかと思いました。

以上です。

【上山座長】 では、よろしいですか、皆さん。じゃ、最後まとめて、時間もあまりないですが、コメントを二、三分でお願いできますか。

【勘場参事官】 委員の皆様、御指導いただきありがとうございました。特に、資料の構成につきまして、分かりづらく、また、御説明もつたない部分があったかと思っておりますので、この場でおわびを申し上げたいと思います。なるべく分かりやすい評価書になるような構成を心がけたいと思っていますし、委員の御指摘いただいた、幾つかの詳細な点につきましても、事実関係を改めて御説明申し上げたいと思いますので、また、御指導いただきますよう、よろしく願いいたします。

この場では以上でございます。

【上山座長】 これは複数課にまたがるので、いろいろ作業大変だと思いますが、事務局の皆さんに手伝っていただいて頑張ってください。よろしく願いします。

それでは、次のテーマ、官庁営繕に移りたいと思います。

【佐藤課長】 官庁営繕の佐藤でございます。よろしく願いいたします。38ページからの資料3-2に沿って説明をさせていただきます。

39、40ページに、これまでいただいた主な御意見を記載しております。これらの御意見を踏まえた対応、検討状況を中心に説明させていただきます。

41ページを御覧ください。評価書、こちらの資料については、5章構成とさせていただきます。第1章、評価の概要の42ページを御覧いただければと思います。今回、官庁営繕のテーマを、「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」として、官庁営繕の施策全体について評価をするということにさせていただきますが、タイトルの「環境等に配慮した便利で安全な」が意味するところを整理、定義する必要があるという御意見をいただいております。これについては、取組方針の評価の目的に、米印で、青字で記載しておりますとおり、官庁施設が有すべき各種性能を包括的に表しているものと考えております。

43ページを御覧ください。政策レビューの全体構成について、平成26年度レビューをアップデートする包括的な視点は残しつつ、環境やデジタル化への取組にフォーカスし、2部構成とすべきという御意見をいただいております。これを踏まえ、今回レビューの評価の視点について、右下赤囲みの5、デジタル化への対応を新たな視点として加え、4、環境

対策、木材利用とともに、第3章の総論評価から切り出して、第4章でフォーカスして評価するという事としております。

次に、第2章、官庁営繕の現況に入りまして、47ページを御覧ください。保全指導により得られた知見のフィードバックの観点を盛り込むべきという御意見をいただいております。これについては、図中の一番下の矢印の部分に追記し、PDCAサイクルの一環として捉えるようにしております。

次に、第3章に入りまして、53ページを御覧ください。アウトカム指標を設定すべきとの御意見をいただいております。これを踏まえまして、耐震対策の取組の指標を2点追加しております。1つ目の指標は右上に記載しているもので、官庁施設の耐震化の進捗により、災害応急対策活動拠点の人口カバー率が改善しているというものでございます。2つ目の指標はその下に記載しているもので、平成26年度以降発生した大地震により、構造体の損傷等で機能停止した箇所はないということで、対策の効果を示したものでございます。

次に、56ページを御覧いただければと思います。官庁施設の老朽化状況の全体像を把握できるような指標を検討すべきという御意見をいただいております。これを踏まえまして、右下に記載しております、老朽化状況の経年推移を追加させていただきました。ここで示しております、現存率というのは、現地調査により確認した建物各部の損耗度合いに基づき、建物の老朽度を評価する指標で、新築時の状態が100%、現存率70%以下になりますと、不具合が発生いたしまして老朽化が顕著な状態となります。グラフは私どもが調査し、把握しております、約4,000施設についてのデータでございます。現存率70%以下の施設は年々増加し、令和2年度で37.8%となっており、老朽化対策の一層の充実が必要な状況と考えております。

次に、61ページを御覧いただければと思います。文化財保護の観点について盛り込むべきという御意見をいただいております。これを踏まえまして、歴史的建造物の保存活用の取組について、事例を挙げて評価するよう追加しております。

その次に、62ページを御覧ください。官庁営繕の取組の地域への貢献状況の評価について、施設利用者への満足度調査の結果を追加いたしました。5段階評価で普通というのが3点になりますが、地域への影響につきましては、3.79点と好意的な評価を得ており、まちづくりに一定の貢献をしているものと考えております。

その次に、64ページを御覧いただければと思います。発注者の役割を果たすための取組のアウトカム指標として、官庁営繕の技術基準の普及率のアンケート結果を追加いたしま

した。官庁営繕の技術基準は、地方公共団体、さらには民間においても広く活用されており、公共建築等の質の向上に一定の貢献をしているものと考えております。

次に、67ページを御覧いただければと思います。働き方改革の取組に関しまして、庁舎で働く職員の生産性向上の観点を盛り込むべきという御意見をいただいております。官庁営繕では職員のニーズについても丁寧に把握して、整備と条件に反映し、生産性向上につながる健康性、快適性に配慮した施設整備に取り組んでいるところでございます。

その結果の評価について、次の68ページを御覧いただければと思いますけれども、右側に記載しております、職員への執務室環境満足度調査の結果において、好意的な評価を得ているところでございます。

次に、69ページを御覧いただければと思います。民間との連携やPPP、PFIの取組について盛り込むべきという御意見を踏まえまして、PFI事業の実施事例について取上げながら、効果的な事業内容であるとか、バリュー・フォー・マネーによる効率化の評価について追加をいたしました。

そして、71ページから、こちらからフォーカスして評価と課題整理を行うという第4章の環境対策と、デジタルへの対応となっております。

73ページについて、御覧いただければと思います。環境対策について、官庁営繕においては、これまで省エネ関係の基準を強化して施設整備に取り組むとともに、施設を管理する各省各庁への技術支援に取り組んでまいりました。これに対しまして、右側のグラフに示しておりますように、国の庁舎におけるエネルギー使用量は徐々に減少しており、令和2年度で平成17年度比約3割減を達成したところでございます。

次に、76ページを御覧いただければと思います。環境のうち、木材利用についてですが、昨年度、都市（まち）の木造化推進法の改正等が行われ、さらに木材利用の促進が求められているところでございます。これに対する取組について、その次の77ページを御覧いただければと思いますが、官庁営繕ではこれまで木造工事標準仕様書などの基準類の整備を進め、各省各庁、地方公共団体等への情報提供を行うとともに、自らの事業での木材利用などに取り組んでまいりました。

その成果について、次の78ページを御覧いただければと思いますが、各省各庁の理解も進みまして、国が整備する木造化対象の低層建築物の木造化率は96%まで上がってきております。環境対策・木材利用につきましては、今後の課題として脱炭素社会の実現に向けて技術的知見の充実を図り、これをベースとした一層の取組推進が必要と考えております。

次に、79ページを御覧いただければと思います。デジタル化への対応についてでございます。こちらでは官庁営繕の役割を踏まえ、右側に記載しておりますように、施設整備におけるデジタル技術の活用、維持管理段階におけるデジタル技術を活用した保全指導等、業務のデジタル化に対応するための施設整備、この3つの観点から評価するように整理をいたしました。

次の80ページを御覧ください。1点目の施設整備については、BIM活用や遠隔臨場など、生産性向上に資する技術の活用に取り組んでおります。

次に、82ページを御覧ください。2点目の維持管理段階については、ビルエネルギーマネジメントシステムの導入や、BIM活用に向けた試行などに取り組んでおりますが、道半ばの状態、施設管理者と連携しながら効果的なデジタル活用を進めることが必要と考えております。

次に、83ページを御覧いただければと思います。3点目の業務のデジタル化に対応する施設整備については、現状は、OA機器導入やフリーアドレス化を考慮した電気容量の確保や事務室の大部屋化など、従前からの対応にとどまっているところでございます。今後の課題として、民間における先進的な取組について収集し、これを参考としながら、国の各機関の今後の働き方、業務のデジタル化に即した官庁施設の在り方について、検討することが必要と考えております。

最後、85ページを御覧いただければと思います。第5章、主な課題と今後の方向性につきましては、これまでの御指摘を踏まえ、内容を整理しておりますが、また、本日の御指摘を踏まえまして、さらに精査を進めていきたいと考えております。

説明は以上でございます。よろしくお願いたします。

【上山座長】 ありがとうございます。では、どなたからでもどうぞ。どうぞ。佐藤さん。

【佐藤委員】 すいません。端的に2つ質問なんですけど、通し番号で72ページか、環境関係なんですけど、質問1は木材利用を普及させる。それは、あつてしかるべき方向かと思うんですけど、結果的に国内の木材はどれぐらい使っているのか、結果的に輸入木材を使っているということであれば、あまり国内の産業振興になっていませんので、もちろん産業振興自体が目的ではないんですけど、でも、ある意味、バイプロダクトとしては、それがあつてしかるべきだと思ったのでというのが1つ。事実確認だけです。

それから、少しだけ出てくるZEBの話なんですけれども、なかなか最近、環境基準が厳しくなっていて、CO₂のネットの排出量をゼロにしようと、そういう動きも出ています

よね。ゼロ対応というところにおいては、官庁施設の整備ってどうなってくるのか。場合によっては、古い官庁施設は明らかに環境にあまりよくないということであれば、こちらも早めに更新していくということになっていくと思うんですけど、この辺り、ZEB対応はどうなっていますかというのが質問です。

【上山座長】 あと、ほかの方は。

では、私から、満足度調査が地域社会のところと、中にいる公務員の人たちのところと両方あって、快適性とか使いやすさというのはデータとしてちゃんと入っている。そして44ページ、最初の4ページの評価の視点、6つの視点というのが一応あって、これに従って構成もできていると思うんですが、先駆的役割というところに、こういうものが入るかどうかはよく分からない。働き方改革というのは、どっちかという入札とか、手続とか、建てる時の建設業及び多分発注者のほうの働き方改革だし、これは部屋が快適かどうかという話で、部屋の快適性で、別に世の中に対して先導的役割を果たすものではないと思う。なので、無理やり、6に快適な建物で仕事しやすいという話を入れる必要もないような気もするし、ひょっとすると、先導的役割という書き方がちょっと違って、ここはどっちかという、入札とか調達とか、そういう手続の話だとしちやっただほうがいい感じもして、若干据わりが悪い。

そもそも働き方とか快適性の部分を、そんなに強調して柱にする必要もないような気もする。我々が言ったから足していただいたと思うんだけど、異常なしということであれば、わざわざ入れる必要もないのかもしれない。もしかすると、先導的というのは結構限定的に解釈したほうがいいのかもする。ユニバーサルデザインというのは公共建築だから先導したほうがいいし、ほか、調達系は全部そうだと思うんですけど、オフィスの中の仕事の仕方となると、民間企業でかなり頑張っていて、かつお金も使っている先導者が山ほどいる。そこも違和感が出てくる気がします。

ほかの方はどうですか。加藤さん。

【加藤委員】 今おっしゃったことは、私が前回指摘したものでしたので、改めてコメントします。もちろん働いている方々が快適に仕事できることそのものは重要だと思うのですが、どちらかといいますと仕事の効率性の上がることのほうが、一般市民からは関心のあるところだと思います。非効率な仕事をされては困るという観点から評価してほしかったので、快適性で評価しているところに少し違和感がありました。快適性の向上が、役所の生産性向上につながっているというプラスアルファのエビデンスを示せたりしないものでし

ようか。

【上山座長】 これ、難しいですね。建物の中で行われることというのは、業務プロセスとか組織の在り方とか、それで大きく変わってくるので、営繕から相当遠いところにいっちゃいますよね。一方で、デジタルとかいうと、業務効率に結構影響しちゃったりする。建物のところで、何か改善したから日本の公務員の仕事の仕方がすごくよくなるというのは、何かやれることはほとんど終わっているんじゃないかという気がします。

【佐藤課長】 類似した内容がデジタル化にもあるため、デジタル化に統合した整理がより適切という気がしております。

【上山座長】 そうかもしれないですね。そこら辺りで考えてください。

【加藤委員】 そうかもしれないですね。よろしくお願いします。

【上山座長】 佐藤さん、どうぞ。

【佐藤委員】 すいません。私も以前、営繕のほうで委員をやっていたので、その時に出ていたような気がするんですが、例えば合同庁舎なんかについては地方との共同利用と、つまり、せつかく箱物を作ったのはいいいんだけど、国の業務が変わりましたというときに、拠点が変わったとかという理由で、その建物が要らなくなるか、スペースが余ることってあると思うんですよね。そういうときは柔軟に、例えば自治体に開放するとか、場合によっては民間に使ってもらおうとか、建物を造ってしまうとなかなか、それをすぐ壊すのは容易なことではないので、使い方をいろいろ変えていくということになると思うんですが、その辺り、柔軟な用途の変更とか、こういったことについては、今回議論されるのか、あるいは、営繕のほうで、何かそういう知見があるのかどうか、考えがあるのかどうか、教えていただければと思います。

以上です。

【上山座長】 ほかの方なければ、じゃ、今のを。

【佐藤課長】 ご指摘の柔軟な対応については、国全体として進めており、所掌が財務省の担当になりまして、財務局で使用調整をしています。

国の庁舎の空きができる、自治体にも使いませんかというような形で、お声かけしたりはするんですが。

【佐藤委員】 そうです、そうです。分かりました。作るときに柔軟な対応が可能になるように作るという作り方がありますよね。フロアを大きくして、あとはパーティションにするとか、何かその辺りで、あらかじめ、念頭に置いたりはするんですか。あまりそこは考え

ない。

【佐藤課長】 合同庁舎の場合には、必ずしも地方公共団体の入居を意識するわけじゃないですが、国の入居官署も変わりますので、仕様が変えやすいような形につくり込んでいます。

【佐藤委員】 ありがとうございました。

【上山座長】 オフィスではソフトな部分のニーズがどんどん増えてきて、SaaS（ソフトウェアアズアサービス）と同じように、ハードだけ提供しているんじゃないで、そこにいろいろなサービスをデベロッパー自体が乗っけていく。そういう時代になって、OaaS（オフィスアズアサービス）とかと言う人もいます。商業ビルだと、セキュリティーだけじゃなくて、集金とか、あと郵便の手配とか、そういうのも含めて、全体でトータルで賄うように、最初から設計仕様を変えておくとか。これからの建物は多分、ソフトの改革が先にあって、それを見込んで、建て替えのときにそういうものも配慮しておくみたいな循環になると思う。デジタル化の概念をどこまで広げるかということですよ。

オフィスアズアサービス化への対応とかソフトなサービス機能の進化への対応とかいうと分からないので、デジタルでできるだけ出たような幅広い意見、これも考えていく組織にするということじゃないかと思います。

【佐藤課長】 分かりました。

【上山座長】 ほかの方、特にないですか。

では、以上で、終わります。どうもありがとうございます。

【佐藤課長】 ありがとうございます。

【上山座長】 次は、インフラシステム海外展開、お願いします。

【山下課長】 総合政策局国際政策課長の山下でございます。インフラシステム海外展開の推進について御説明申し上げます。

資料87ページを御覧ください。今回の評価書の要旨を示しております。今回のレビューのテーマはインフラシステムの海外展開の推進ということでございますけれども、非常に幅広いテーマ設定となっておりますので、制定から4年が経過した海外社会資本事業への我が国の事業者の参入の促進に関する法律、いわゆる海外インフラ展開法を中心に評価を行う方法で進めてございます。各項目の詳細については、次ページ以降で御説明させていただきますけれども、評価の視点としては、87ページの中程でございますけれども、海外インフラ展開法について、評価の視点①とありますけれども、海外社会資本事業の定義の範囲、

それから②、国土交通大臣が策定する基本方針の内容、③、独法等の特例業務の範囲などについて、それから手法としては、その下でございますけれども、独法、JICAなどの関係機関、民間企業等へのヒアリング調査と、それから文献調査の手法によりまして、第三者の先生方の皆様の知見をいただきながら進めているというところでございます。

88ページを御覧ください。評価書の目次構成案でございます。第1章としては、先ほどのページで申し上げたような評価の概要を整理することとしてございます。

次に、第2章でございますけれども、これまでの評価会や個別指導において、委員の先生方から海外インフラ展開法の評価を行う前に、我が国のインフラシステム、海外展開に関する状況、全体的な状況を総論的に分析するべきというような御指摘をいただいております。これを踏まえまして、我が国の海外展開の現状等を分析いたします。また、その分析を行うに当たりましては、他国との比較を行うべきとの御指摘もございましたので、競合国における海外展開の実施体制とか、取組内容などについても分析することといたします。

その上で、第3章でございますけれども、海外インフラ展開法につきまして、評価をいたします。法律の評価に当たりましては、法律制定の効果について、案件ベースで検証するべき、あるいは、独法等における人材育成などの実態をヒアリングすべきなどという委員からの御指摘も踏まえまして、法律施行の効果の検証、それから法律施行後の課題の分析などを通じて、先ほど申し上げました各評価の視点から評価をしていきたいと考えてございます。

それで、第4章でございますけれども、分析結果とか評価結果を基に、今後のインフラシステム海外展開のさらなる促進の方向性、これを提示することといたしたいということでございます。

続きまして、89ページでございます。現在、まだレビューの作業中でございますけれども、89ページ以降で、現時点で把握している内容につきまして、時間の関係もございまして、簡単に御紹介させていただきたいと思っております。まず、89ページからが、先ほどの構成案の第2章に当たる全体の現状分析でございます。

90ページでございます。世界のインフラ整備需要についてでございますが、2000年から2030年の累計で、全世界においては約8,520兆円、アジアにおいては2,900兆円に達する見込みであるということでございまして、とりわけ世界の交通インフラ市場につきましては、全体で約1.5倍の伸びが予想されておるところでございます。

91ページでございます。我が国として海外展開を行う意義でございますが、これにつきまして、国土交通省の視点から改めて整理いたしますと、メインの意義になりますのが、我

が国の内需が縮小する中で、我が国経済の成長のために、先ほどのような旺盛な海外需要、これを取り込むというところでございます。これを柱といたしまして、新興国などで顕在化している人口集中などの都市問題や環境問題、こういったことにつきましては、我が国として課題解決してきた知見がございますので、これらの知見を活用できる分野が多いということでございますので、これらを生かして、良好な外交関係の構築にも寄与していきたいということであると考えてございます。

少し飛ばしまして、94ページをお願いいたします。こちらは政府全体の戦略でございます。現在の計画は、もともと2020年为目标年次であった前計画を受けて策定されたものでございます。中程でございますけれども、現計画の目的でございますけれども、カーボンニュートラルとかデジタル変革などを通じた経済成長の実現、それから展開国の社会課題解決やSDGsへの貢献、FOIPの実現などが掲げられてございまして、KPIとして、2025年のインフラシステムの受注額の目標ということで、34兆円というものが掲げられてございます。

その内訳でございますけれども、図には、内訳の項目別の記載がないんですけれども、上から2番目の8兆と書いておりますけれども、こちらが交通モビリティでございます。それから下から2番目のところでございますけれども、建設都市開発で4兆円ということで設定されてございます。

96ページをお願いいたします。政府全体の方針を反映し、国土交通省といたしまして、毎年、インフラシステム海外展開行動計画というものを策定しております。図の右側のほうでございますけれども、具体的取組内容を策定してございます。上から4つ並んでおりますけれども、オペレーションアンドメンテナンスへの参画推進など、インフラを売って終わりというような形ではなくて、相手国政府と継続的な関係を強化すること、それから、技術と意欲ある企業、特に中小企業とか地方の企業、こういったあたりの案件形成を支援すること、それから国際標準化を推進して戦略的に活用すること。それからデジタル脱酸素技術を活用すること、この4つを柱としています。

これら4本の柱の内容につきましては、97ページから100ページに、それぞれ1枚ずつ詳細を御説明しておりますが、時間の関係で省略のほうをさせていただければと思います。

続きまして、101ページでございます。私たちの取組の進捗状況でございます。まず、先ほどの政府の計画、これの受注額に関するKPIでございますけれども、先ほど

2025年で、モビリティ、交通8兆円、建設、都市開発が4兆円というところでしたが、2020年の実績でございますけれども、それぞれ6兆円、3兆円というところでございます。それから下の段でございますが、委員の皆様方から御指摘ございました、プロジェクトの案件数ですとか、そのうち受注に至った案件数などの分析でございます。先ほどの行動計画におきましては、我が国の企業の関心などを踏まえまして、毎年80から90のプロジェクトを主要プロジェクトとして選定いたしまして、進捗状況を注視しております。具体的には毎年、新規の案件、こちらを加えて、それから受注済みとか失注とか中断、中止されたもの、これを減らすということをしております。この結果、延べ153のプロジェクトがございましたけれども、そのうち40件を我が国企業が受注しております。一方で失注が6件、中断、中止が21件ということでございます。

続きまして、102ページからがインフラ展開法についてでございます。103ページでございます。法制定の背景でございますけれども、政府全体として、海外インフラ案件への参入促進に向けた統一的な方針を示すとともに、専門的ノウハウとか公的機関としての信用力を有する独法などの組織が主体的に参加することが不可欠ということで、インフラ展開法が制定されたというところでございます。

時間の関係がございますので、また少し飛ばさせていただきます、105ページでございます。先ほどの法律の施行によりまして、例えば成田空港会社とか、中部空港会社が空港の整備や運営に携わることが可能になったとか、都市再生機構のほうで都市開発に係る調査や技術の提供ができるようになったということでございます。

飛びまして、109ページからが評価の状況でございます。

110ページでございます。先ほど申し上げました4つの評価の視点、これにつきまして、評価をしていきたいということでございます。

時間の関係で、また少し飛ばさせていただきます。111ページの評価手法でございますけれども、ヒアリングと、文献調査のほうを進めておるということでございます。

それで、112ページでございますけれども、その結果の一部が出てございますので、御紹介させていただければと思います。これまで、国交省の11部局に事前ヒアリングを行った上で、独法10社、企業14社、関係機関4機関にヒアリングを実施してございます。その結果でございますけれども、独法等からは、海外業務が本来業務として位置づけられたことで、国際部門の体制が強化されたというご意見をいただいております。それから、内部における協力が得られやすくなった、このような声も得られております。また、独法と共に事

業をやっております民間企業からは、独法等が参画してくれることで専門的なノウハウとか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、あるいは、相手国の公的機関や国内の公的機関との調整を独法等が担ってくれることで、案件が円滑に進むようになったとのご意見をいただいております。

一方で、課題といたしましては、体制として、本来業務が多忙であり、海外業務にリソースを割くことが難しい、あるいは、事業の資金について他部門に依存している、あるいは、現地との連携強化等に課題がある。それから、人材につきましては、専門的な人材が不足していたり、あるいはジョブローテーションが基本は2年ごとで短く、情報・ノウハウなどの蓄積に課題がある。そのほか、関係機関との連携強化とか、民間との役割分担が不明確な場合があるといったことがヒアリングで出てきています。

このような内容を踏まえまして、続きまして、113ページでございますけれども、今後、さらに文献調査などを行い、その結果等を加味いたしまして、今後、評価会や個別指導における御指導や御助言を活用し、今後のインフラシステム海外展開のさらなる促進の方向性を検討していきたいということでございます。

114ページに、これまでいただいた御指摘と、対応状況についてまとめてございますので、御参照いただければと思います。

御説明につきましては、以上でございます。よろしく願いいたします。

【上山座長】 ありがとうございます。それじゃ、どなたからでもどうぞ、御意見。佐藤さん、どうぞ。

【佐藤委員】 よろしく申し上げます。御丁寧にまとめていただきまして、ありがとうございます。

まず、一般論からになりますけれども、例えば、さっきインドの鉄道システムの話が出ていましたけれども、海外展開が難しいボトルネックはどこにあるのかということについての検証はあっていいかなと。それは多分、例えば企画の段階に問題があるのかとか、あるいは単に営業問題、営業というか、売り込みの問題なのか、そういったもの、先ほどから議論になっている経験までのノウハウを生かし方の問題なのか、あるいは相手国の規制の問題なのか、幾つかボトルネックはあると思いますので、その辺り、例えば、通し番号の93ページでいけば、案件形成、設計とか云々とありますけれども、それぞれの段階によって、どんなボトルネックがこれまであったのかということについて、何か議論があっていいのかと思いました。

あと、私は独法のほうがどうなんだろうとっていて、というのは、独法が出ていかなきゃうまくいかないというのは、逆に言うと、民間側はやる気あるのというので、民間はリスクを取る意欲があるのかという問題と、それから、気になるのは独法自身は、先ほどの御指摘にあるとおり、国内業務が主たる業務ですよ、どう考えても。なので、海外業務に人を本当に割けないというのは課題として出てきていますし、それから、通し番号112ページにいろいろとコメントがありますけれども、人材のジョブローテーションが短いのは、これは独法とか、ああいう公共部門の特徴ですよ。だから、ノウハウの蓄積、ノウハウがあるのが独法だと言っているくせに、人材のところではノウハウの蓄積が難しいと言っているの、結局、このノウハウは本当に継続するのというのが問われちゃうと思うので、この辺りを恐らくコンソーシアムやPFI的な思考で考えれば、コンソーシアムか何かを組んで初めから、それがオールジャパンである必要はないというのは、多分加藤先生が前に指摘されていたような気がするんですけども、やはりある程度コンソーシアムを組んで、もちろんその中に独法がメンバーとして入るのは別にいいですけども、民間企業、民間金融機関、それからもちろん設計段階から、経営から、むしろ商社みたいなどころから、その辺りのコンソーシアム的なものが必要なのかなというのは、これは個人勉強会で、また指摘しますが、売込みの仕方が根本的に違うんじゃないかというのと、それから、一番大きいのは国際標準化のところだと思うので、この辺りをもう少ししてこ入れする方法はないのかという気がしました。

それで、質問があったのは、これまでも国際標準の話が幾つか出ているんですけども、例えば通し番号の99ページに、1から1、2、3で並べているんですけど、これまでの流れとしては、1は、どれくらいあるんですか。3がほとんどだったら、やはり売込みは難しいのかなと、93ページです。ごめんなさい、99ページのところにある、3、デファクトスタンダードを狙うとなると結構難しいんじゃないかという気はしたので、実際問題として、これまで展開した中で、どれが典型的なパターンだと思っていのかどうかと、これを、もし時間があれば答えていただければと思います。

以上です。

【上山座長】 ほかの方、いかがですか。加藤さん、どうぞ。

【加藤委員】 さきほどの佐藤先生の意見には基本的に賛同します。

今回は、インフラ展開法に焦点が当たっているの、その点について意見を言おうと思います。いろいろな分野を混ぜこぜにして評価しようとしているように見えますが、分野によ

ってかなり違いがあるのではないのでしょうか。ライバル国だって、日本がターゲットにすべき国だって、分野によって異なると思いますので、分野による特性や違いを細やかに調べていただきたいです。異なる分野を横並びで調べて全体像を見るのは稀ですので、やっていたけるとうれしいです。

あと、そういう分野横断の評価をすれば、1つはうまくいっている事例が出るのかもしれないので、そうした成功事例を紹介していただいて横展開すると、評価の価値が高まっているのではないかという気がいたしました。

【上山座長】 ほかの方。

【大串委員】 大串です。

【上山座長】 どうぞ。

【大串委員】 お願いします。8ページとか15ページとかにも、受注額にハイライトしたような形で書かれているんですけども、インフラ展開法の目玉というのは、どこに定まっているのかしらというところが分かりにくくて、マーケットに参入する、日本の企業が海外のマーケットに参入するのを手助けすることが目玉なのか、結局儲かっていない案件が非常に多いと聞いていますので、何しに行っているんだろうというところが時々垣間見れるところがありました。要するに、民間が事業に参加して、次につながるような、儲けにつながるような仕組みとしてつくっていくような方向性にあるのかというところを教えてくださいたいと思いました。

以上です。

【上山座長】 田辺さん。

【田辺委員】 田辺です。海外インフラ展開法みたいなというのは、昔のODA戦略の逆張りだと思っているんです。どういうことかということ、昔の外務省系のJICAとかはそうかもしれませんが、まず、自分から押しつけてくるんじゃなくて、その国で必要なものを全部吸い上げると。そういう意味では、こっちからプッシュするという側面がなくて、来たものを全部という形でやる。かつ、ODAでしたから、資金面でどういう形で、どの国に配分すべきかというところで、やる事業に関しましては、その国で要求してきたからというのでつけるということ。それから、実際、ひもつきも結構あったと思いますけれども、ただ、あまりひもつきにすると、ODAの中で中立性みたいなところが問題視されるときもありましたので、そのところは、国全体としてはほっておこうと。

これの逆張りをやると、むしろ、こっちから事業をどういうものができますというのを持

っていったって、かつお金というよりも、むしろインフラシステム全体の強さというんですか、それを相手国に強調するというのと、それプラス、最後に一般民間に出ていってもらって、できるだけもうけていただきましょうという、長らくのODA戦略の反省から立った、ある意味、戦略的に攻めの姿になったと言えなかったということなんですけども、ただ、私はこれ、見ていて分からないのは、インフラはこっちから持っていったところで、ぎりぎりのところ、ODA戦略の必要なものを本当にインフラとして提供できているのというのは——相手国がですよ。必要だと思いますし、それから、システムで売れといったって、そこに資金繰りのところの問題というのが非常に重要になってくるので、建設の部分だけじゃなくて、そっちはできていますかというのと、というところというのは、もう1回見ていただいたほうがいいのかと思います。

それが全体として、相手の地域、コミュニティー、国があるところと、それから日本の国と、それから国だけじゃなくて民間企業、それから独法も出ているし、JICA等も加わっていると思うんですけども、その連携の中で仕上げていくという姿になっているので、そのミスマッチみたいなのが、ある意味あって、日本のインフラは高いからというだけでは必ずしもないだろうと思うんです。技術力も評価されている、システムとしての力も評価されている部分があるので、そこをやると長所と短所で、次、何が必要なのと、もう少し見えてくるような感じがしたということでございます。

以上です。

【上山座長】 ほかの方はいかがですか。どうぞ、加藤さん。

【加藤委員】 ありがとうございます。

ODAとの絡みから考えても、これは結構書くのが難しいところです。たしか前回、座長から「さらっと書いたら」というコメントがあり、私もそうだなと思っていましたが、やはり国益論と完全に切り離すことが難しいのだろうという気がします。現在の政府のODAに関する方針の中でも国益という言葉は入ってきているわけですから、その中で、国土交通省がどういう役割を果たすのかという話が、今回の評価の観点から基本的に消えているように見えるのが、少し気になります。そういう意味で、田辺先生のおっしゃることはとてもよく分かるという気がしました。私からこうすべきというアイデアが明確にあるわけではないのですが、どううまく切り分けて書くかについて、十分注意を払っていただけるとありがたいという気がいたしました。

【上山座長】 佐藤さん、どうぞ。

【佐藤委員】 今の点なんですけど、そもそも論として、なぜ国交省が出張っていくかという、そこに国益があるからであって、別に民間企業をもうけさせるために役所が頑張る必要はないわけじゃないですか。なので、まだ国益ってあまり表立って言えることではないので、裏の論理ですから。ただ、日本の経済活性化に資するという目的は、これは明確に出てもいいんじゃないかと思います。

もちろん市場の失敗もあり得るので、中小企業なんかは、せっかく潜在的な能力があるのになかなか出ていけないと。そこは、市場の失敗を克服するという観点からの国の介入もあっていいですけど、それは国益を追求する話とは違うので、先ほど加藤先生もおっしゃっていた、いろいろなプロジェクトがあると思うので、そこはちゃんとそれぞれに応じた対応があっべきかと、そういう、それぞれの分野に応じた評価があっいいのかと思いました。

以上です。

【上山座長】 これは皆さん、非常に大事なポイントを凶星で突かれたと思うんですが、非常に難しいテーマでしょう。テーマの名前が、今日の冒頭の議論と重なるんですけど、大き過ぎると思います。実際、国交省がやっていること、できることというところにフォーカスしていくと、テーマがあまりにも巨大で、実際はインフラ展開法にフォーカスするのが実際のだと思うし、その中身を追っかけていくと独法が頑張っているかどうかみたいな話に、どんどん小さくなっていく。

そういう意味で言うと、どこまでを本格的な評価というのかという問題だと思う。それでどうするかという事実として、そもそも4年経過して、昔と比べて、最近、どれだけインフラが海外に売り込めているかという事実関係、これはニュートラルに紹介すべきだと思う。

次に、法律をつくったということは、国益追求ということも含めて、オールジャパンで金融も含めて頑張ろうということになったわけです。それは国交省というよりも、どっちかという政府の方針です。その結果、何が起きたかという事実関係の整理をある程度やればいい。しかし国交省がやっていないことまでいっぱい入ってくるので、まとめるのは結構限界がある。

3番目はぎゅっと絞っちゃって、インフラ展開法ができた。その結果、国交省が新しく何をしたのか。特に独法の話が出てくる。その成果を評価するのも私は非常に難しいと思う。

たくさん受注できましたというところに、どれだけ独法が関与したというというのが寄与したかは非常に説明がしにくい。独法の皆さんが実質これだけ参加しましたとか、あるいは日本企業が、独法が手伝ってくれて助かったと言っているとか、そういうような状況証拠をきっちりと並べていくのではないかと思います。

そういう意味で、タイトルどおりのことをやっちゃうと非常に難しい作業になっちゃって、あと国交省の枠を超えてしまう。ただ、こういうタイトルを掲げてしまうと、インフラは海外にちゃんと売れているのかみたいな話は、ある程度、事実関係は説明しないとイケない。評価というよりも事実関係の検証というか、実態把握みたいな感じです。今日、各委員が指摘されたような本質的な問題も、分かる範囲で書きつつ、実際は、まさに今日の絞り方のところでいくしかないかと私は思います。

ただ、1個、テクニカルに気になるのは独法に聞くと、「法律ができたので、私たちがやることになったんだけど自信がありません」みたいなことをおっしゃる。だったら、どうするのというのが次のアクションになる。そういう意味では、この法律ができて大きな変化は起きていると思うんですけど、まさに4年たったんです。法律に書いてあることは、実施されているに違いないんだけど、そこで、独法がこのように困っているとか、予算をもっとほしいと言っているとか。あるいは、もう少しきめ細かいサポートしてあげないと駄目だとか、独法と企業の連携でまだ改善余地があるといった細かいところをきっちり拾っていく。その方が私は何かまとまりとしてはいいし、実績も示せるんじゃないかという感じがしました。

この辺は統括官とも相談しながら。

【吉井政策統括官】 分かりました。

【上山座長】 テーマの大きさと中身の絞り方についてはある種、判断が必要なことかと思う。ということで、局としては非常によくまとめていただいたんじゃないかと思います。ありがとうございます。

それでは、旅行業のほうに行きたいと思います。

【高橋参事官】 観光庁のほうから、旅行業の質の維持向上、御説明をさせていただきます。資料が大部なので、テンポよく説明いたします。

説明資料、1ページ目をめくっていただいて、評価の概要と、旅行業とはというところから入って、表題にあるところですが、一体旅行業の質とはどういうことか。質の変化というものが近年求められていて、質の中でケーススタディーを実施した上で、今後の課題を整理

するという構図にしております。

3 ページ目です。旅行業の定義になりますが、報酬を得て、一定の旅行業務を行う事業と
いうことです。航空券の手配、それからそれに付随して、観光施設に入る手配、それから、
旅行行程の作成などです。旅行業者が行う旅行商品の販売行為です。

次のページですが、旅行業というものを定義したのが、要は取締りの趣旨が非常に強かつ
たということであります。要は、旅行するといってお金だけ取って逃げてしまうとか、ある
いは結構話が違ふとか、旅行の行程が全然違ふとか、割と高度経済成長のときに悪質な旅行
業者があったということでありまして、消費者保護の観点からつくられたのが旅行業法に
なっています。

次のページ、5 ページです。今、申し上げたように、取引の公正、旅行の安全の確保とい
うことで、消費者保護の特徴が色濃いものになっています。

次のページ、6 ページ目ですが、旅行業の分類としては、1、2、3種がありました。海
外までできる一番大きいのは1種、日本各地でできるのが2種、日本の中でも隣接市町村に
限るのが3種ということで、おおむね理解していただければ結構です。

次のページ、新たな旅行業の分類ということを書いていきます。今回、ケーススタディーも
出てきますが、近年の情勢を踏まえて、こういう旅行業の形態というものについても新しい
カテゴリーを設けたということでありまして、地域限定というのは、市町村の中でもかなり
限定したところに限って旅行業の営業を認めるというもの。ランドオペレーターというの
は、旅行業そのものではないんですが、バスの手配とか、そういった下請みたいなところを
やっていく事業者。ここをきちっととらまえて消費者を保護していくということでありま
す。

次のページ、さらに9ページになります。旅行業の質とは何かという話につながります。
旅行業に何が求められるかということで、安全安心はもちろんのこと、適正価格とか商品の
多様性、提案力ということで、こちらの委員の先生にも御指摘されたものなども含めまして、
旅行業の質として求められるものを整理しました。安全については、当然のことながら旅行
先で事故に遭遇しないこと、残念ながらいろいろな事故が起きております。こういったこと
が起きないように、我々のほうでも旅行安全マネジメントのすすめ、それから立入検査をや
っております。安心、こちらはツアーがちゃんと催行されること。旅行先の情報が入手可能
であることということで、ツアーセーフティーネットなんかをやっているということにな
ります。安全安心は切り分けしにくい部分もありますが、そういう目的と思っております。

次のページで、適正価格、要はいいところに行くにはそれなりの対価ですが、最低限のものであれば、それなりの料金で行けるよということだと思っています。適正な価格で行けるように、旅行者にとって納得のいく料金設定にすることよということよ、通達ですとか、標準約款に加えて個別の認可約款をやっております。

それから、商品の多様性、提案力よということよ、旅行者の方がここに行きたいよと言って旅行を選ぶだけではなくて、こういう旅行のサービスもあるよということよを旅行会社のほうから提案して消費者に気づきを持ってもらよということよなものも旅行業の質だろうよということよであります。

一番最後、⑤、旅行者と旅行商品のマッチングよということよであって、さっきと若干かぶりますけども、旅行者がどうよいうものを求めているのかよということよに目を向けて、旅行会社のほうがそれに見合った商品を提供できるよということよになります。

次のページ、旅行業に求められる質の変化よということよ、先ほど高度経済よということよを言いました。さらに、インバウンドもかなり増えてきて、いろいろな状況の変化があったよということよであります。2つここに挙げていますが、安全・適正取引の危機よということよであります。軽井沢スキーバス転落事故よいうものが発生しました。痛ましい事故です。つい先日も、バス事故が富士山のほうで、残念ながら発生してしまつたよということよであります。こういつたものについては、安全とか安心、適正化が問題視するものだと思っております。ケーススタディーのランドオペレーターの制度化よいうものについては、後で触れさせていただきます。

旅行需要の偏在よということよ、3大都市圏にばかりインバウンドの方も行ってしまよということよ、地方部の伸びが少ないので、商品の多様性よいつたよなものよを訴求するとか、あるいはマッチングを問題視するよということよ、地域限定旅行業の創設について御説明させていただきます。

次のページ、早速、ケーススタディー1のランドオペレーターでございます。繰り返しますが、貸切バスが軽井沢で事故を起こしました。ランドオペレーターよいうのは、トラベルスタンドジャパンよいうのがありました。これが、実は旅行業の登録はしておらず、なおかつ、バスの事業の登録も、バスの事業者よということよでもなかつたので、何ら処分ができなかつたよということが事情としてあります。本来、ランドオペレーターもバスを手配する以上は、安全な事業者を、あるいは安く買い叩いていないか、適正な運賃が運転士さんなり、バス会社に支払われていたかよいうことをチェックする立場にあったので、そこをきちっ

と見ていただくために、ランドオペレーターというものをきちっと監視したほうがいいんじゃないかということでもあります。

次のページが、今度はインバウンドのほうなんです、ランドオペレーターというのは、また、バスの手配だけでなく、ガイドさんを連れてお土産さんに連れていったりします。そういうので、インバウンドの方を市場価格より、実は高いようなところに連れて行って、高いお土産を買わせるといったことが一時間題になっていましたので、こういう旅行者そのものではないんですが、旅行に伴って、現地で手配するランドオペレーターというものをきちっととらまえていこうじゃないかということをやったものであります。

次のページで法改正、ランドオペレーター、しました。こういう旅行サービス手配業者と法律で名前をつけて登録制にして、管理者をつけるとか、講習をしてもらう、あるいは契約に当たって書面交付を義務づけるということをやりました。

次のページ、16ページ目ですが、こういったものに基づいて、貸切りバスの手配について、営業区域外のものであるとか、あるいは届出運賃の下限を下回る料金手配を行っているような会社について処分を行ったということが、法改正の後に実施をされております。

次のページは、旅行サービス手配業者の登録数ですが、コロナの中でも手配業者の数は少しずつ伸びていって、登録の網がかぶさっているということもございます。

法改正による評価のところは時間の関係飛ばさせていただきつつ、20ページの折れ線グラフでございます。貸切りバスの営業収入であります、非常に上がって、高止まりをしています。我々の通訳案内士法は右側の赤線のところなので、その前の新たな運賃料金制度の導入によるところが大きいのは事実ですが、我々の法改正の後も、運賃というのは過去に比べて高い水準で推移しているということもございます。

次の地域限定旅行業というのは22ページからになります。旅行会社というのは当たり前なんですけれども、宿泊している宿とか移動手段、それから観光施設、それからいろいろなもののチケットを手配して、それを顧客に対して一括して売るとというのが仕事になっていきます。

それなんです、次のページ、23ページにありますとおり、黄色とか赤で書いていますけれども、訪日外国人の旅行者の訪問先が高いところということで、結局、地方部ではなくて都市圏が多いという課題がありました。

そこで、24ページにありますとおり、地域限定の旅行業者というものをつくっていこうじゃないかということもございます。少し字が小さいんですが、①にあるとおり、地域限定

の旅行業務取扱い管理者、それから、典型的には宿で旅行商品を着地型で売ってもらうみたいなことを想定しているので、兼任をしながら複数での営業所の兼務もできるようにするであるとか、そういったことを認めました。

次のページ、25ページ目でありますけれども、さっきも御説明した1、2、3種みたいなものは、一番右にあるような営業保証金も数百万、数千万の単位ですが、地域限定については、営業保証金は事業の単位もそんなに大きくないということで15万円、あるいは基準資産100万円ということで、非常に登録をしやすい制度にしております。

そこで、法改正による評価、26ページですが、地域限定旅行業務取扱管理者、それから、地域限定旅行者、これも順調に推移しているということでございます。

27ページについては、これは各地域限定旅行者の推移が、黄色を示しているような比較的的地方部でもって増えているということで、おおむね狙いどおりの登録の推移になっているのではないかとということでございます。

円グラフも時間の関係で飛ばさせていただいて30ページです。着地型の旅行商品という言い方をしましたが、こういったものが掲載をされているということが、実績としては4年間しかないんですけど、あるサイトに掲載された着地型旅行商品が年々増えているということで、資格の創設が契機になっているのではないかとということであります。

31ページにあるようなものが典型的な旅行商品でありまして、サイクリング、カヤックで、ダムに行ってサイクリングして、シイタケ狩りみたいなのをやるとか、あるいは冬野菜を掘ってランチをするとか、そういった地産地消的なものも対象として好評を得ているところだと思っております。

これも法改正による評価がありますけれども、飛ばさせていただいて34ページ、コロナ禍における旅行業界の実態であります。コロナ禍、御案内のとおり、今、全国旅行支援で復活はしていますが、コロナ前に比べると、まだまだ伸びが足りないということであります。一方で、35ページにありますけれども、今まで旅行業界というのは、ある意味、情報の非対称性で、消費者が手配できないようなものを商品化して価値を付けていたんですが、今、オンラインで何でも情報は、消費者が手に入りますということで、今までのパンフレットビジネスはなかなか立ち行かなくなっていくということで、旅行業の価値ということに目を向けますと、旅行商品の多様化、あるいはマッチングというものに対して、ビジネスを展開していかなきゃいけないだろうということであります。四角囲みの中にあるような高付加価値型、SDGs、第二のふるさとといったようなものについて、観光庁としても今後を追

求していくということでございます。

36ページ以下がそういった観光産業の付加価値向上とかサステナブルの観光コンテンツ強化、第2のふるさとづくりプロジェクト、こういったものについて、観光庁で推進をしているということを御説明した資料になっておりますので、御参考にお付けいたしました。

旅行業の質の維持向上について、御説明は以上になります。ありがとうございます。

【上山座長】 ありがとうございます。では、委員の方、どうですか。田辺さん、どうぞ。

【田辺委員】 御説明ありがとうございました。4つの報告の中で一番字が大きくて分かりやすいというのと、それと同時に、コンセプトが割と上手にまとまっていて、こっちの頭に入ってきたなという感じはございます。それは間違いなく、座長が旅行業の質とは何ぞやというのをはっきりさせろとかなり強烈な圧力をもって、明示化させたところとの連関で御説明なされたというところが決定的だったという感じはあります。

それで、ただ、旅行業の質というところの議論をして、安心安全を守るために何してきたとか、あと、多様性を増大させるために何をやっていったかというところで、個別の議論をやっているんですけど、これはもう明らかに大きな問題として展開されているような気がしております。

それは、34ページのところのゴールデンウィークの復活の数字の違いがもう露骨でありまして、大手旅行者、従来型の提供、商売をやっていたところは、あまり復活せずに、違う付加価値の高いところをやっていたというのは9割まで戻ったと。この流れがもう決定的になっているのではないですかというのが、恐らく観光庁の今回の評価の中で、示してあることの非常に大きなメッセージになっているんじゃないのかという気がしております。

どういうことかということ、基準のところは、前半は、私が言ったのはレギュレーションですけれども、産業としての旅行業の展開で、大きいところは商品の価値というのとマッチングというところなんだろうと思っております。要するに、画一的な商品をできるだけ多くの人に販売して、それで、できるだけ多くの人に同じようなところに泊まっていただいて、それで、できるだけ同じような宿泊サービスみたいなので、それで事足りるという世界ではもうなくなってきていると。

そうじゃないビジネスのほうが今後伸びるし、現に伸びているというところを非常によく見せていただいたという気がしてまして、その点で、非常に面白い、かつ、ランドオペレーターと、それから地域密着型という、非常に小さなケースを扱っているように見えるんですけども、日本の中の旅行業の在り方に大きな転換があって、それが今後の将来につな

がって行って、そのために何をしなきゃいけないのかというのは非常によく見えるレポートになったのではないのかというのが個人的な感想であります。

ただ、よく分からないのは、そう言った直後に申し上げるのもなんなんですが、今回のゴールデンウィークの数字って、今後もこうなるはずだよという基に私はコメントしますが、大丈夫かなというのが分からない。もう少し過去まで遡ってみて、何が伸びてきたかというところをもう少し詳しく見ると、今のビジョンと違ったことが出るかもしれないし、それからインバウンドで復活してきましたので、海外からのお客様がどういう旅行の仕方をして、そこに何を使ったかみたいなのが加わると、もしかしたら、今申し上げてきたことのように、強化になるかもしれないし、やはりそうでもなかったということにもなるかもしれないので、そろそろカスタマーのほうに戻ってきましたので、カスタマーの情報みたいなのと、それから提供業のほうの情報というのを照らし合わせて、マッチングが本当にうまくいっているかどうかみたいなのところのチェックまでできれば、非常にうれしいと思ったということでございます。

以上でございます。

【上山座長】 ほかの方はどうですか。佐藤さん、どうぞ。

【佐藤委員】 すいません。通し番号130ページというか15ページというべきか、法改正についてなんですけれども、私は今、規制改革の仕事していると思うんですけど、非常にクラシカルな規制の仕方だなと思って、登録制は別に悪いことじゃないんですけど、登録規制をします。配置規制といいますけど、人員配置規制をします、研修してください。書面は、これは紙なのかオンラインなのか分かりませんが、何か資料を出してください。だけど、やはり重要なのは、今回もいろいろな事故とかを見ていると、モニタリングのところですよ。事後規制、これから地域限定の旅行業者も出てくるとなると、多様な運営主体が出てくるというのは、これは悪いことじゃないとしても、彼らによって実態をちゃんとモニタリングできているかどうかということが問われるのかなという気がします。

例えば、業務停止まで至ったとしても、業務停止を解除した後、また、それが出てきて同じようなことやらかしたら、これはこれで旅行の質は向上しませんよね。この辺り、規制の仕方はこれでいいのかというのをすごく思いましたということです。

以上です。

【上山座長】 ありがとうございます。この辺りは、事業者さん向けだと運輸安全マネジメントとか、いろいろな進化があるんだけど、確かに古典的ですよ。古典的だけど、成果

は上がるということだと思んですけど、問題それしかないのかということですよ。現実には、ランドオペレーターそのものが消費者から評価されることは直接的にはないけれど、比較サイトとか体験フィードバックとか、インターネットで消費者側が情報の非対称性を乗り越えて、いろいろなことを発信する時代になっている。その辺を何か行政側が参考情報として、どこまで使うとか、次の進化のレベルがあるのかもしれない。

そういう意味で、今回は旅行の質の定義もしっかりしたし、その上で、絞り方もうまくできたし、意味のあるところをうまくフォーカスできていると思う。その上で見るべき点は、今、私が申し上げた、消費者側がインターネットを使って逆発信をどんどんやっている。あるいは、それと連動して比較サイトとかが出てきて、情報の非対称性がどんどんなくなっている。なくなっている中で、言葉は悪いですけど、いわゆる旅行業って一過性で人をだましていわゆるぼったくりが起りうる事業だったわけですが、そのリスクが、構造的に下がってきた。その現実を踏まえた上で、さらに質を上げていくために役所が何するのかというあたりは、新しい課題かもしれない。インターネット時代における旅行業を役所がどういうふうに監督していくのか。あるいは民間に任せる部分もあるのかもしれない。あるいは偽情報が逆に出てくるので、そっちを取り締まらないといけないとか、その辺りのデジタル対応みたいなところが、もう少し載っていると、今後に向けたアクションがもっと立体的になる。でも、前よりすごくよくなったと私も思いますね。

ほかの方、いかがですか。よろしいですか。

それでは、これは、これで終了ということで、引き続きよろしくお願いします。

それでは、若干Q&Aの時間が十分取れませんでしたけれども、予定の時刻に、ほぼ近いところに来ましたので、以上で、審議事項のほうは終わりたいと思います。担当局のほうは、今日の委員からの意見を踏まえて、今後の作業、よろしくお願いします。委員の皆さんも、後半の個別指導がありますが、よろしくお願いします。

では、事務局のほう、まとめをお願いします。

【大江政策評価企画官】 ありがとうございます。長時間にわたり、熱心な御指導ありがとうございました。

今後、いただいた御意見の対応方針を明確にいたしまして、個別指導のほうに進みたいと思います。また、日程調整等をさせていただきます。

それから、議事録につきましては、後日、委員の皆様による内容確認をいたしまして、公開いたします。

あと、それから、先ほど私が申し上げました、5年度のテーマでございますが、資料を後ほど御確認いただきたいんですが、実は地籍調査の件が恐らく誤植だと思うんです。「地籍整備」のはずだったんですが、資料上、「地籍調査」に間違っておりまして、後ほど確認して訂正をさせていただきます。一言申し添えます。

(※事務局注 資料1 1ページ(資料2-1)を修正済。)

それでは、統括官のほうからコメントありましたら、お願いいたします。

【吉井政策統括官】 今日は大変貴重な御意見、誠にありがとうございました。

第1弾の個別指導が終わった後、幹部に御報告させていただいたんですけれども、テーマを絞って、しっかりとした評価を行っていく必要があるんじゃないのかということの意見が大変多かったので、今日の報告書も、大体そういうような方向でできているのかなということを、それから先生方のやり取りも承っておりまして、そういう方向が出ているのかということのを承りました。そういうように受け止めております。

これから、3月末の評価書を決めて公表していくというプロセスになってきますけれども、コミュニケーションをぜひ、よくして行って、事務量が、限界がある中なので、手戻りのないようにスムーズに進めていく必要も片やありますので、取りまとめ方につきまして、座長をはじめ、先生方とよく相談しながら進めていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いたします。

【大江政策評価企画官】 それでは、本日の第54回国土交通省政策評価会については、終了とさせていただきます。

委員の皆様、誠にありがとうございました。

以上