

九州運輸局入札監視委員会第27回定例会議審議概要

開催日及び場所	令和6年9月10日(火) WEB会議方式		
委 員	委 員 長 井上 圭二 (久留米大学 名誉教授) 委 員 有田 謙司 (西南学院大学 法学部教授) 神 陽子 (九州国際大学 法学部教授) (敬称略)		
抽出対象		(備考)	
工事	[小 計]	8 件	委員抽出案件
	一般競争入札 (政府調達に関する協定適用対象工事)	0 件	・福岡運輸支局他11箇所で使用する電気の需給契約
	一般競争入札 (上記以外の工事)	8 件	・筑豊自動車検査登録事務所庁舎照明器具LED転換工事
	指名競争入札	0 件	・長崎運輸支局LED転換工事
	随意契約	0 件	・トラック輸送における取引環境の改善及び運転者の長時間労働抑制のための調査業務
	建設コンサルタント業務	0 件	・事業経営の観点から見た事業者間共創の効果・発展可能性に関する調査
	役務の提供等及び物品の製造等 [小 計]	27 件	・令和5年度九州におけるユニバーサルツーリズム推進のための実証事業
	一般競争入札	19 件	・令和5年度「生活型観光地におけるレスポンスブル・ツーリズムの推進」に関する実証事業
	指名競争入札	0 件	・令和5年度持続可能性を核とした日本ならではの世界的価値の創出事業
	随意契約 (うち企画競争)	8 件 (7 件)	
	合 計	27 件	
	委員からの意見・質問、それに対する九州運輸局の回答等		意 見 ・ 質 問
		別紙のとおり	別紙のとおり
委員会による意見の具申または勧告の内容		特になし	

(別紙)

No. 1

委 員	九州運輸局
1. 入札・契約手続き等の運用状況等の報告 (1) 工事に係る入札方式別発注業務一覧表 特になし (2) 建設コンサルタント業務等に係る入札方式別発注業務一覧表 特になし (3) 役務の提供及び物品の製造等に係る入札方式別発注業務一覧表 特になし (4) 指名停止等の運用状況一覧表 特になし (5) 再度入札における一位不動状況 特になし (6) 工事種別ごとの低入札価格調査制度対象工事の発生 特になし	

委 員	九州運輸局
2. 抽出案件の審議 ①福岡運輸支局他 11 箇所で使用する電気の需給契約 【抽出理由】 ○緊急対応としてのようなが、落札率が 98.8%となったのはなぜか。	【抽出理由に対する回答】 ・本件は当初一般競争入札にて進めていたが、不落・不調となった。電気の供給においては電気が経済活動等に必要不可欠な財であることを踏まえ、電気事業法第 17 条により一般送配電事業者は正当な理由が無い限り、どの小売電気事業者とも電気の需給契約についての交渉が成立しなかった需要家と最終保障供給を行うこととされており、需要施設毎の配電事業所への申込期限もあることから、会計法第 29 条の 3 第 4 項に基づき、緊急による随意契約にて本契約を締結したところ。 落札率については、どの小売電気事業者とも契約が成立しなかった場合に適用される九州電力送配電株式会社の最終保障供給約款における単価にて予定価格を算出したところ、本価格よりも安価な価格での見積書を提出した事業者と契約締結としたため、98.8%となっている。

委 員	九州運輸局
②筑豊自動車検査登録事務所 庁舎照明器具 LED 転換工事 【抽出理由】 ○落札率が 27.4%となっており、予定価格よりかなりの程度低くなっているが、その理由は。 ○落札率 27.4%ととても金額に落差があるため。どのように入札価格を設定しているのか。 ○落札率が非常に低くなっているのはなぜか。 ○仕様書に材料は新品で日本産業規格に適合したものとあり、例えば資材が高騰する前にまとめて購入した材料を使用することが考えられるが、耐用年数の懸念もあるなか、どのように新品であることを確認しているのか伺いたい。 ○全体としての予定価格や積算が適正かどうかは、どのように確認しているのか。	【抽出理由に対する回答】 ・本工事は設計及び必要経費の算定を設計業者に外注しており、本工事の予定価格については、設計業者が算定した必要経費を活用している。設計業者の必要経費算定方法を確認したところ、照明器具メーカーからの参考見積書及び国土交通省大臣官房官庁営繕部が公表している資料に基づき算定されていた。低落札率となった原因を検討するため、予定価格と落札者入札内訳書を比較したところ、照明設備 L E D 取付・撤去工事と共通仮設費、現場管理費、一般管理費の諸経費に大きな差が見受けられた。照明設備 L E D 取付・撤去工事について、参考までに今回の入札価格での施工が実現する理由を落札業者へ確認したところ、材料費については、長年取引があるメーカー業者から直接資材を購入していること、また、自社において同種工事の受注予定があり、まとめて仕入れを行うことにより安価での購入が可能であったとのこと。労務費については、各作業員の役割を明確化し効率的に作業を進めることにより、短期間での作業が可能となり労務費が抑えられるという内容を確認した。 また、共通仮設費、現場管理費、一般管理費については、当局が予定価格の積算で適用した算定方法と落札者が適用した算定方法の違いによるものと思われ、設計事業者へも入札内訳書の内容を確認していただいたところ、企業努力の範囲内であり、工事の適正な履行については支障ないと考えられる旨回答を得た。 ・取り付け前に出荷証明書を確認している。また、工事管理業者にも取り付け前に新品であることの確認をお願いしている。 ・複数社から参考見積書を徴取し、適正かどうか価格を確認した上で随意契約としている。

委 員	九州運輸局
③長崎運輸支局 LED 転換工事 【抽出理由】 ○落札率が低くなっているのはなぜか。	【抽出理由に対する回答】 ・本工事は設計及び必要経費の算定を設計業者に外注しており、本工事の予定価格については、設計業者が算定した必要経費を活用した。設計業者の必要経費算定方法を確認したところ、照明器具メーカーからの参考見積書及び国土交通省大臣官房官庁営繕部が公表している資料に基づき算定されていた。 低落札率となった原因を検討するため、予定価格と落札者入札内訳書を比較したところ、照明設備LED転換工事と共通仮設費、現場管理費、一般管理費の諸経費に大きな差が見受けられた。照明設備LED転換について、落札者は材料費と労務費を合算した複合単価を使用しているため原因を確認することは出来なかったが、既設照明設備撤去を確認すると、予定価格より入札内訳書の方が高くなっており、LED転換工事にかかる労務費が低いとは考えにくいことから、材料費に大きな差が出たものと推察される。 また、共通仮設費、現場管理費、一般管理費については、当局が予定価格の積算で適用した算定方法と落札者が適用した算定方法の違いによるものと思われる。 以上から、本工事は低落札率となったものの、工事は適正に施工されており、現在も支障なく使用できている。

委 員	九州運輸局
④トラック輸送における取引環境の改善及び運転者の長時間労働抑制のための調査業務 【抽出理由】 ○同じ件名の契約案件があるが、契約締結日が異なるのはどのような理由か。 ○調査はどのように行われ、トラック輸送の取引環境の現状はどう把握されたか。問題点はどこ指摘されたか。 ○運転者の長時間労働抑制のための改善提言はどう示されたか。	【抽出理由に対する回答】 ・同一件名ではあるが、本件の鹿児島県地方協議会で採択された青果物輸送の実証実験、熊本県地方協議会で採択されたキャベツ輸送の実証実験と内容が異なる企画競争である。 今年度の事業から副タイトル等を設定することで案件の区別を図ることとする。 ・実証実験の実施に先立ち、現場視察や鹿児島運輸支局、鹿児島県トラック協会、J A 物流鹿児島、コンサルティング会社が参加する会議を行うとともに、鹿児島県地方協議会が選定した対象集団へヒアリング調査を行いトラック運転者の取引環境の調査を行った。 実態把握としては、鹿児島から関東、関西、中京の各方面に運転者1人、車両1台で輸送している実態があり、運転手の長時間労働に繋がっている現状が確認できた。 問題点としては、トラック運転者の長時間労働の縮減にあたり、鹿児島から関東、関西、中京の各方面に運転者1人、車両1台で輸送すると必然的に長時間労働に繋がるため、輸送の形態そのものを変える必要があることが挙げられる。 今回の実証実験では、鳥栖の在庫倉庫を活用し、複数の運転者が関与する中継輸送により、拘束時間及び輸送コストを検証した。中継により労働時間を減らすとともに、拘束時間及び輸送コストがどのように変化するのか検証すべきとの指摘がある。 ・実証実験の結果、運転者1人、車両1台で全て輸送することに比べ、中継輸送を行うことで運転者1人当たりの労働時間は縮減されるが、輸送コストの増加、鮮度の維持、産地側の協力の必要性という課題が明らかになった。今後も中継輸送を継続していく上で、中継地点での効率的な手法の採用(大ロット、小ロットの積み分け、フェリー利用時のトレーラーの活用等)、パレット化、在庫倉庫の活用、販売価格への物流コストの転嫁、産地側での出荷調整等の取組が必要という提言がなされた。

委 員	九州運輸局
○トラック運転手が荷卸し時でどれくらい待たされているのか、その時点でどういう問題が起こっているのか、もう一步掘り下げた分析がほしいところである。また、トラック輸送の取引慣習の分析も必要と思われる。仕様書の作成時に一段の工夫が必要ではないかと思われる。運送事業者と運転者へ仕事上の希望をアンケート調査することも必要と思われる。 ○仕様書は従前と同じ内容ではなく、過重労働や荷卸しなどの取引慣習や荷主との関係性を解消するためにどうするか、そういった進展を図る内容が必要と思われる。 ○この事業はどこが実施するのが効率的なのか。	・2024 年問題に対して、運送の形態を変える必要があり、中継輸送を実証したところだが、ご指摘のとおり、もう少し掘り下げた分析が必要と感じている。熊本県の実証において、慣習についても議論すべきという意見が出たところであり、今後は仕様書に反映できるよう検討することとする。 ・各地域の特性に応じて輸送体系が異なるため、地方協議会の意見を反映する形で実証実験を実施している。仕様書については、今後は効率性の観点も踏まえながら検討していくこととする。

委 員	九州運輸局
⑤事業経営の観点から見た共創の効果・発展可能性に関する調査業務 【抽出理由】 ○どのような目的でこの企画が出されたか。 ○企画提案書の提出が複数ある中で、何が評価されて特定に至ったか。	【抽出理由に対する回答】 ・本調査は、令和4年度に行った交通事業者の経営面にフォーカスした調査において、「交通事業者単独ではなく、地域全体として地域交通に関する事業ポートフォリオ（経営モデル）を構築する取組が必要となる」という結論を得たこと、また、令和4年に国土交通省が設置した『アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会』において、「地域公共交通の利便性・持続可能性・生産性を向上させるためには、官民間・交通事業者間・他分野間の垣根を越えた共創の取組が重要である」と示されたことを受けて、令和2年の独占禁止法特例法の成立により可能となった乗合バス事業者間の共同経営は、まさに交通事業者の経営効率化のために行うものであり、共創の取組でもあることから、共同経営などの共創の取組を実施する事業者を対象に、共創の取組の内容や当該取組による交通事業者の経営の幅広い分野に対する影響を調査し、その結果を明らかにすることで、既存の共創事例の更なる発展や新規事例の組成、ひいては地域全体での持続可能な事業ポートフォリオの構築に向けた検討の一助とすることを目的として実施した。 ・企画提案書について6つの評価項目（「業務内容の理解度」、「提案内容の優良性」、「提案内容の独創性」、「業務実施の確実性」、「必要経費の適正度」、「ワーク・ライフ・バランス等推進の状況」）の総合点で最も高い事業者の提案書の特定を行っている。 特定した事業者については、本調査の基となった令和4年度の調査事業に再委託先として関わっており、また、国土交通本省において実施された公共交通関係の調査業務にも携わっていることから、施策にも精通していることやこれまでの業務経験を通じて得られた知見等を活用することで、より効率的な実施が見込まれる内容となっていたことが評価された主なポイントとなっている。

委 員	九州運輸局
⑥令和 5 年度 九州におけるユニバーサルツーリズム推進のための実証事業 【抽出理由】 ○契約金額が 1,799 万円と高額である理由。	【抽出理由に対する回答】 ・観光庁外客受入担当参事官室より、訪日外国人旅行者の受入環境整備における地域固有の課題や新たなニーズ・シーズについて実証を行うことにより、当該課題の解決や新サービスの実装化を図るとともに、他地域への横展開を図ることを目的とする実証事業案件の募集があった。1 事業当たりの予算目安は原則 1,000 万円～2,000 万円であった。 予算規模を含め募集内容を九州管内の自治体やDMO 等に対して公募を行い、応募があった事業について参考見積もりを付けて観光庁へ提案を行い事業の特定がされる流れである。 九州運輸局では 5 事業の申請・提案があり、運輸局内で「適切な仮説・シナリオが構築されているか、実証内容が具体的になっているかなどについて申請者にヒアリング等を行い、「訪日クルーズ船寄港地を起点とした世界遺産を含む着地型 UT 構築のための事業(事業費 2,000 万円)」を優先順 1 位として観光庁に提出したところ、特定がなされ 1,500 万円の予算が配賦された。 観光庁の特定事業には選ばれなかった「九州ユニバーサルツーリズム・プラットフォーム構築事業(予算規模は 1,500 万円)」が別で提案されており、同じくユニバーサルツーリズム(以下、UT という)に関連していることもあったため、観光庁に相談のうえ、二つの案件を 1 つの事業として実施できないか相談を行い了承が得られて、多少の予算の変更承諾を受け、1,800 万円の予算規模で UT をテーマとした中で「訪日クルーズ船寄港地を起点とした着地型 UT 対応商品造成に向けた検証」と「車いす等をレンタルする際のワンストップ化実現のためのプラットフォーム構築に向けた実証」の 2 つの事業に取り組むこととした。 本事業では企画競争を実施し、2 事業者の応募があり、事業者特定・契約を行い事業実施となった。

委 員	九州運輸局
○どのような方法で実証がなされ、どのような成果があったのか。	・本事業は、車いす等を必要とする訪日クルーズ船客を対象とした UT の可能性について、モデルコースの造成等により検証を行うとともに、昨年度実証事業（車いすやベビーカー（以下、「車いす等」という。）を借りた場所とは異なる場所に返却することができるサービス「どこでも車いす・ベビーカー」）で課題としてあげられた点を踏まえた持続可能な車いす等貸出サービスについて実証調査を行うことで、九州における UT ブランドの確立と受入環境の向上に繋げることを目的とした事業である。 1 つ目の事業 訪日クルーズ船寄港地を起点とした世界遺産を含む着地型 UT 対応商品造成に向けた検証は、6 つの項目の取組を行った。 ①クルーズ船における車いす等の利用現状及び UT ニーズ調査では、旅行会社 2 社（質問数 24）、船社 1 社（質問数 16）、ランドオペレーター 2 社（質問数 16）のヒアリングを実施した。 ②クルーズ船における観光資源調査及び着地型モデルコースの検討では、九州 7 県のクルーズ船寄港地を博多港、津港、長崎港、八代港、別府港、油津港、鹿児島港に設定し、有識者及びバリアフリーツアーセンター等（以下、「BFTC」という）の意見を踏えて 7 モデルコースを策定した。 ③着地型 UT モデルコースの造成及びモニターツアー実施によるコース検証、④360 度 VR 動画の作成では、博多港、長崎港、鹿児島港の 3 港で着地型 UT 対応商品モデルコースの検証と観光地の様子が分かる 360° 動画を撮影した。 ⑤ニュースレターの配信等によるニーズ検証では、先述の 3 港で造成したモデルコースについて、360° 動画と世界遺産の概要をはじめとするトピックスを掲載したニュースレターを欧米豪の旅行会社 50 社へ情報発信を行った。12 社からアンケートを回収し、多くの旅行会社がツアーに興味を持ち商品として取り扱う可能性があることが分かった。 ⑥効果検証及び今後の展開についての整理では、モニターツアーにおける検証結果、欧米豪等の旅行会社のアンケート結果の分析を

委 員	九州運輸局
	通して造成したモデルコースについて、UT エクスカーションとしての魅力、商品の可能性、着地型 UT 対応商品の今後の展開について分析を行い、次のような意見が取り纏められた。 鹿児島港で取り入れた、城山ホテルの温泉体験のサポートなどから旅行商品としての可能性があるという意見温泉介助付き入浴体験は、UT 販売サービスとして積極的な展開が望まれる。 また長崎港のツアーでは長崎は坂が多い町であるため車いす使用者の観光が難しいと考えられがちであるが、各施設ではバリアフリー環境が整っていることから、車いすに乗って移動可能な車両を手配したり、今回協力を得たタクシー事業者は、ツアーに興味を持ち、かつ観光商品を扱う部署があることから、商品化に向けた調整をすることが求められる。 本業務ではツアー商品のタリフやニュースレターを整理しているが、販売に向けては、クルーズ船を扱う旅行会社、船社及びランドオペレーターなどとの検討、調整が必要である。 2 つ目の事業 車いす等をレンタルする際の手続きワンストップ化実現のためのプラットフォーム構築に向けた実証は、4 つの項目の取組を行った。 ①車いす等をレンタルする際の手続きワンストップ化実現に向けたプラットフォームの構築では、九州管内に位置する 8 つの BFTC、予約受付、予約内容の確認などが可能となるように、WEB サイトを活用したシステムを構築した。貸出パターンによって受付する BFTC の負担が生じないように、受付はスマートフォンから可能とする。その際、新たにアプリをスマートフォンにインストールすることは利用者にとって抵抗感が生じるため、SNS にある予約受付機能を活用することを提案する。なお、日本人はもとより、外国人にわかりやすい SNS として「Instagram」を活用した。対応言語は、日本語・英語・韓国語・繁体字とした。 ②実証事業「車いすベビーカー（ワンストップ方式レンタルサービス）」のプラットフォームを活用した実証では、九州 8 つの BFTC と協議しながら構築し、車いす等のレンタル実証を実施した。効果検証については、Instagram による情報発信では、リーチ数が英語版 54,000 アカウン

委 員	九州運輸局
	ト、韓国語 11,298 アカウント、繁体字、11,102 アカウントと外国向けの情報発信は一定数出来たと言える。 期間中は 36 件の貸出・返却があった。その内訳はベビーカー 21 件、車いす 15 件。利用者の居住地は、九州域内が 17 名、関東居住者が 12 名、その他の地域が 7 名と広域な居住地の利用者が利用したとわかった。利用者アンケートによると、システムの使いやすさは 95%が「大変使いやすい」「使いやすい」と回答。今後の利用意向についても好評を得た。 一方でレンタル数が伸びなかった BFTC もあり、事前の情報発信など不足していた点があげられているなど課題もあった。 情報発信など継続的なプロモーションを通して、九州内の UT 広域観光周遊を推進する必要がある。8つの BFTC の横の連携をさらに強化することとで、システムだけでなく本来のプラットフォームを構築されることが期待される。 今後の展開としては、プラットフォームによる効果をより高めていくためには、システムを持続的に活用していくことが求められる。持続的に活用することで、実証期間中に気づかなかった課題や、新たな展開方法などに気づくことになる。 また、システムの課題を通して、8つの BFTC の各サービス内容を知り、またお互いにより良いように改善していくことが期待できる。 本システムを通してのインバウンドの予約はなかったが、インバウンドの利用が多かった福岡・九州 UD 情報センターへ確認すると旅マエ 1～2 週間前の予約が多い状況にあるとのことである。また、実証などの短期間の情報発信だけでは難しく、本事業では外国語の Instagram での発信でリーチ数も伸びている効果はあったが、やはり継続して情報発信を続けることが重要という意見がもられた。 プラットフォームを利用した方からは、システムへの満足度が高い評価を得ているため、さらに知ってもらうことでシステムからの予約も伸びることが期待される。また、システムのプロモーションに対しても、まずは継続的な情報発信を続けるとともに、メディアの活用や利用者による SNS での情報発信など更なる工夫や展開が求められる。

委 員	九州運輸局
	本事業で構築したプラットフォーム システムを活用し、広域周遊を予定している利用者などの情報をお互いの BFTC による横連絡などで対応していくことで、システムだけでなく本来のプラットフォームが構築されることが期待される。

委 員	九州運輸局
⑦令和5年度 生活型観光地におけるレスポンスブル・ツーリズム推進に関する実証事業 【抽出理由】 ○何を目的にしてこの調査で何が明らかにされたか。	【抽出理由に対する回答】 ・今般、九州を訪れる外国人旅行客がアジア圏を中心に急速に回復しているところ、地域住民の生活エリアに近い観光地などにおいては、急増した訪日外国人観光客のエリア集中やマナー違反が地域住民の生活に影響を及ぼすなどの問題が生じており、住民の安全、観光客の快適性確保の双方の観点から適切な対策を講じる必要があること。また、近年、サステナブルツーリズム（持続可能な観光）の意識が世界的に高まる中、観光客に責任ある行動を求め、より良い観光地を作りあげようというレスポンスブル・ツーリズムの考え方が注目されている。本事業では、住民の暮らしそのものを地域の価値と捉え、生活型観光地づくりを実践している大分県由布市を対象地域とし、地域の観光地域づくり法人である一般社団法人の福祉まちづくり観光局やその他地域の関係者と連携し、増加する外国人観光客のニーズと地域住民の生活との調和を図る実証的な取り組みと効果を検証することにより、観光客と観光地双方の共存共生に資する対応策のあり方を検討することを目的としている。 事業内容は、①実態調査 ②レスポンスブル・ツーリズムの推進に係る実証実験 ③検討会等の開催 ④効果検証及び今後の展開についての整理 ⑤成果発表会の5つ。 ①については、観光地や交通における混雑の実態、外国人観光客のマナー違反などによる影響の実態、外国人観光客に対する住民意識の実態などの地域の現状や他地域の取組事例を整理するとともに、現状課題の把握や可視化に向け、観光事業者・地域住民・海外旅行会社それぞれの視点による課題・要因についてヒアリング調査を実施し、対応策の方向性について整理・検討した。 ②については、今後、由布市へ来訪がさらに増えてくると想定される韓国市場の旅行会社、メディアなどを招請し、湯布院の現状を視察する

委 員	九州運輸局
	とともに湯布院が持つ本物の価値を知ってもらうことを目的とし、湯の坪街道エリア以外の魅力ある観光スポットの視察を行った。また、外国人観光客向けのマナー啓発ツールの作成および情報発信として、レスポンスブル・トラベラーとしての行動を促すためのマナー啓発ツールを作成し、旅マエ、移動・到着時、旅ナカにおいて外国人旅行者へ情報発信を実施した。 ③については、 ①②の実施にあたって、DMO や有識者、自治体、観光関連事業者や公共交通事業者などを構成員とした検討会を複数回開催し、事業のあり方などを検討するとともに、セミナーも合わせて開催することで地域側の受入体制の強化を図った。 ④については、 地域住民の理解・協力による観光誘致策推進の体制・外国人観光客へのマナーなどの啓発にかかる効果、手段や表現などの有効性・混雑緩和策の有効性と整理など、事業の効果検証を実施し、改善点などについて整理した。整理にあたっては、連携先関係者や有識者からの意見を聴取するとともに、次年度以降の展開にあたって参考となるよう配慮した。 ⑤については、 関係者などに向けて、成果発表会をオンラインで開催し、本事業の効果及び今後の展開について報告した。 本事業で明らかになったものとして、①については、事前の基礎調査や観光関連事業者、海外旅行会社などにヒアリング調査を実施した結果、ポジティブなものとしては、韓国旅行会社でのレスポンスブル・ツーリズムの認知はまだ低い、観光地のルール・マナーを守ることは大事との意見が多かった点、事前に旅行会社から旅行参加者へ情報発信することは可能であるとの共有が関係者間でできた点など。 ネガティブなものとしては、 観光国においては湯布院の本来のイメージが伝わっておらず、湯の坪街道周辺でのマナー違反などの問題が発生している点、由布市総合計画による滞在型・循環型保養温泉地の形成を推進している一方で、旅マエの情報発信ができておらず、地域が伝えたい

委 員	九州運輸局
	本物の湯布院の姿を外国人観光客へ伝えきれていないため、地域の不安感が増し、また、観光客の満足度が低下する懸念がある点など。 ②については、 事業の実施により現地旅行会社などに現状を理解していただき、また、今後の対応策の検討についても関係者と協力いただけることとなった点、滞在型・循環型保養温泉地としての新たな観光の可能性も高いものとされ、湯の坪街道以外のツアーも検討していくこととなった点、今回の視察を通じて朝鮮日報に記事として掲載されたことも実証事業への関心の高さが窺える結果となった点、また、マナー啓発ツールの作成及び情報発信からは、韓国旅行会社 5 社への動画に関するヒアリング結果として押しつけ・禁止ではなく、湯布院の人々に配慮し旅を楽しむことの必要性が伝わり、行動喚起につながる言い回しになっているとの意見が聞かれたため、改めて共感がレスポンスブル・トラベラーとしての行動喚起に重要と考えられた点など。 ③については、 合計 2 回の検討会を通じ、関係者間において現状課題の共有、レスポンスブル・ツーリズムの考え方の共有、これまでの地域の取組・結果の共有、今後の由布院レスポンスブル・ツーリズムの方向性の検討、実証実験の成果の共有が図られた点、今後の方向性について共感と規制・コントロールの両輪で推進が重要との認識のもと民間や行政、住民を巻き込んだ推進体制を構築し実行していく認識を共有した点、セミナーの実施からはレスポンスブル・ツーリズムを推進していく中で異文化の理解が重要との意見もあり、セミナーの目的と実施意義が確認された点。 以上、今回の実証事業全体を通して様々な課題が明らかとなり、それに対する対策や今後の方向性として共感と規制・コントロールの両輪での推進が重要との認識のもと、今後は民間や行政、住民を巻き込んだ推進体制を構築し実行していくことが重要との認識を共有したところである。

	九州運輸局
【抽出理由】 ○調査にどれだけの経費が使われそれが適切であったか。	具体的には、共感としては、地域が伝えたいことを明確に伝えること、 規制・コントロールとしては、民間大型バス等の駐車場のコントロールやインフラ整備のための財源確保、そして分散化として、周辺観光地のPRにより混雑・集中エリアからの誘導に繋がるものや、交通渋滞・エリア混雑状況の可視化など。 本事業については、事業費およそ 1000 万円の中で「大分県由布市」を対象エリアとして、次の取組で組み立てている。 ①実態調査 ②レスポンスブル・ツーリズムの推進に係る実証実験 ③検討会等の開催 ④効果検証及び今後の展開についての整理 ⑤成果発表会の実施。 このうち、⑤成果発表会の実施においては、関係者などに向けた成果発表を行い、成果物である事業報告書は当局 HP でも公開しており、関係者そして広く一般の方々も閲覧できるようにしている。本事業からは多くのアウトプットを得ることができた。以下、具体例。 ・マナー啓発にかかる動画配信については、あらかじめ設定した再生回数などを大幅に上回る結果を得ることができレスポンスブル・ツーリズムに対する関心の高さが伺えた点。 ・現地旅行会社などの招請・視察においては、由布院の現状を知っていただくことができ、実際に朝鮮日報などのメディアに今回の視察関係の記事が掲載されるなど関心の高さが伺えた点。 ・検討会では、関係者間において現状課題の共有、レスポンスブル・ツーリズムの考え方の共有、これまでの地域の取組・結果の共有、今後の由布院レスポンスブル・ツーリズムの方向性の検討、実証実験の成果の共有を図ることができた点。 ・今後の方向性について、＜共感＞と＜規制・コントロール＞の両輪での推進が重要との認識のもと民間や行政・住民を巻き込んだ推進体制を構築し実行していくが重要との認識が共有できた点。 ・セミナー全体に対する満足度も非常に高く、内容の一部である他のレスポンスブル・ツーリズムに関する事例についても全員が参考になったとの回答があった点。

委 員	九州運輸局
	また、本事業で得られた成果や今後の方向性として共有したものを達成するため、今年度に入ってから大分県由布市で「ごみのポイ捨て禁止条例」の制定に向けて作業を開始したことや観光客の集中する湯の坪街道を一方通行とし歩行者の安全確保に繋がるかの社会実験を実施するなど、民間の事業者の協力も仰ぎながら対策に乗り出すとの報道がなされており、着実にレスポンスブル・ツーリズムの浸透に向けて関係者が動き出しており、本事業における一定の成果があったものと考えている。

	九州運輸局
⑦令和5年度 持続可能性を核とした日本ならではの世界的価値の創出事業 【抽出理由】 ○「持続可能性を核とした日本ならではの世界的価値の創出事業」の意味・目的・成果について教えていただきたい。何を目的にしてこの調査で何が明らかにされたか。	【抽出理由に対する回答】 ・本事業は、全国各地で新たなインバウンド層への訴求力が高い体験型の観光コンテンツの造成を支援することにより、令和5年3月に閣議決定された観光立国推進基本計画（3カ年計画）の基本的な方針（持続可能な観光地域づくり戦略、インバウンド回復戦略、国内交流拡大戦略）のうちのインバウンド回復戦略の目標達成を目指した事業である。 取組としては、観光コンテンツを通じて地域の自然・文化・歴史・産業等の地域資源の保全と活用の両立を推進し、地域の経済・社会・環境への好循環を加速化させる我が国ならではの持続可能性の仕組みや価値を確立することを目的として、大分県杵築市における地域観光資源のサステナブルな活用推進事業を行った。 取組について、 1つ目は、杵築市に訪れる観光客（国内旅行者及びインバウンド観光客）へアンケートを行い、ターゲット別（日本人ファミリー、欧米豪、台湾）のニーズを調査の実施、コンテンツを受け入れる側へのヒアリングによりコンテンツの持続可能性について調査し、訴求力が高く「住んでよし、訪れてよし」の持続可能な体験型観光コンテンツを造成した。 2つ目は、インバウンド層への訴求力の高い体験型観光コンテンツ造成を目指すため、市内の観光関係事業者に対してインバウンド対応に関する研修の実施及び外国語ガイドの募集・育成を行った。また、インバウンド戦略の持続可能な取組として、杵築市内の観光業者を構成員とした検討会を全4回開催し、杵築市を訪れる外国人観光客の現状の把握、インバウンド観光客への課題や問題点を共有してもらう場を設け、今後の観光戦略の参考となる情報を共有した。 成果としては、当初、コンテンツ造成数2件、コース造成数1件を目標としていたところ、最終的にコンテンツを10件、コースを2件造成することができた。 国の事業として、様々な形で観光業に関わる事業者を多く巻き込むことができ、

委 員	九州運輸局
○「日本ならではの」の意図するところは地域が抱えている課題を観光資源にする、といった視点なのか。	インバウンド対応を含めたコンテンツ造成とモニターツアー造成に関わってもらうことで、観光による持続的な地域づくりへの貢献を体感してもらうことができた。それにより、観光地利用と地域資源の保全を両立する好循環の仕組みづくりへの動機付けができた。 ・本事業や杵築市で使われていない古い建物や古民家を活用できないかという視点であるが、自然・文化・歴史など地域資源を活用する取組である。