

交通政策審議会観光分科会第 31 回議事概要

日 程：

平成29年 2 月 8 日（水）14時30分～17時00分

場 所：

11階特別会議室（中央合同庁舎 3 号館）

出席者：

秋池委員、木場委員、篠原委員、竹内委員、田中委員、野田委員、屋井委員、
伊藤委員、大橋委員、恩藏委員

国土交通省（観光庁、総合政策局、鉄道局、自動車局、海事局、港湾局、航空局）

議 題：

・観光立国推進基本計画（案）

議事概要：

観光庁より議題について、資料に沿って説明。その後、委員による意見交換を実施。主な意見は以下のとおり。

■「第 1 観光立国の実現に関する施策についての基本的な方針」関係

- ・訪日外国人旅行者数 4,000 万人という目標値が掲げられており、冒頭で位置づけが示されている。一方で、観光ビジョンの 2030 年の目標値である 6,000 万人の位置づけが基本計画内ではわかりづらいのではないかと。4,000 万人はあくまで通過点であり、長期的な視野で観光を見据えているということを示すためにも、2030 年に 6,000 万人の位置づけを追記してはどうか。
- ・万が一、爆買の終息事例のような、観光を取巻く環境が変わった際のセーフティネットをどのように構築するかの観点が不足していると思う。旅行者の動向は変化するものであり、必ずしも好ましくないことが起こることも認識し、それに対するレジリエンスを上げることが重要。様々な環境の変化の注視が必要である、という趣旨の記述を盛り込むべき。
- ・本計画に基づく「目標」と他の計画・施策に基づく「目標」が同じ「目標」という用語で使用されているので、適切に使い分けるべき。また、施策と書くべきところに目標が書か

れている箇所があるので、整理が必要である。

- ・観光を産業として捉えていく場合、どこかのタイミングで「量」から「付加価値」へシフトする局面があり、どうやって稼ぐかを議論することが必要。
- ・ビジネストラベラーも重要である点が計画案に盛り込まれていることは評価する。MICE自体を増やすのは重要であるが、ビジネスと観光の好循環をどのように生み出すか、その仕組みづくりが必要。ビジネスで訪日した外国人が次に観光で友達と再訪日する、あるいは観光で来た訪日外国人が日本で働いてみたいと感じるよう、ビジネスの拠点として仕向けることが重要。基本方針 p. 3に「国際相互理解の増進」、「開かれた国を作る」という記述があるが、観光を通じて日本ファンをつくる。そして、観光だけでなく、企業立地や居住の場として選んでもらえるよう、さらに踏み込んだ記述を検討してほしい。
- ・観光とビジネスの相関関係が大事。地方自治体は縦割りで観光とビジネスの連携の意識が薄い場合が多い。観光で訪れた人がビジネスの拠点にしたり、その逆があったりする。地方自治体は、そのことを理解した上で観光戦略を立てることが重要であるというマインドセットを持つことが大事。MICE誘致は必要だが、会議に出て終わりになってしまっているので、観光への流れ作りが必要。
- ・p. 3の基本的な方針の(2)、(3)の記述の関係を再考していただきたい。(2)は国際交流の人材育成、日本が世界から選ばれることを目指すこと、③は国内旅行が主眼で、日本人が旅行を楽しみ、ワークライフバランスを向上させる内容であると理解している。しかし、読み込むと、(3)に記載している「人生を生き抜く」という表現は、外国人と交わり、ダイバーシティを理解し、海外から刺激を受け、さらに世界で生き抜く力をつける、ということなので、(2)に記載すべき内容ではないか。
- ・人材の雇用の面だけでなく、観光の教育的機能を示唆するべき。観光することで視野が広がり、人間力が高まる。若年層の観光に力を入れる理念も浮き彫りになるのではないか。
- ・観光は思考力、表現力等を幼い頃から養う上で良い教材になる。

■「第2 観光立国の実現に関する目標」関係

- ・目標値での宿泊数と消費額の相関関係の更なる分析をすすめてほしい。モノ消費からコト消費への中身を丁寧に見てほしい。

- ・国際会議の開催件数に関する目標について、ICCA の統計を採用することに変更したことは賛成。
- ・訪日外国人旅行消費額を 2.3 倍にするのは厳しい数字ではないか。リピーターを 2 倍にすることは、マイナスにはたらく。クルーズを 500 万人というのも、今の状態であればマイナスにはたらく。先日長崎を訪れた際、ビルのような大型船が来ていたが、タクシーの運転手から、クルーズ客が全くお金を落としてくれないとの話があった。さらに、停泊料金を発生させないように宿泊せずに帰ってしまうとの話もあった。旅行者数は稼げてても消費額に反映しない可能性があるため、メリハリをつけた戦略をお願いしたい。

■「第3 観光立国の実現に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策」関係

- ・地域の観光資源を生かしたオプションツアー等が活性化するような流れをつくれると良いのではないか。
- ・地域自身による観光戦略づくりとコミットメントが重要である。マーケティング視点に立ったデータの整備と、それに基づく地域観光戦略の実行を進めるとともに、県単位の広域連携による観光地の面的整備と再生が重要である。また、生産性向上に資する人材の持続的な供給のための教育制度改革として、現場のリーダー層を育成するためにサービス高等専門学校設立や既存の大学の観光学部の見直しが必要である。さらに、地域の付加価値を高めるための観光ガイドの育成や、地域の人材ネットワークの構築とノウハウの蓄積が重要である。
- ・自治体間の連携が重要。意識の高い人は事前に「東北へ行こう」や「中山道を歩こう」といった目的で訪れる人もいるが、中には東京に行ったらついでに九州へ行くような人もいる。そういったパッケージをつくっていくことが必要であると考え。そのために、自治体の連携やパッケージを提供することも必要。そういった流れを、東京や名古屋等大きな都市でつくと、結果として地方も付加価値が高まるのではないか。
- ・道路関係の記述について、オリンピックも見据え、既存の道路空間を外国人観光客にも安全に快適に使用してもらうことや、自転車の利用、防災面の内容についても充実してほしい。また、無電柱化については、景観面だけでなく、当然防災面も含まれている。
- ・航空保安システムや航空交通システムの更新・技術革新については、p. 32 に「平成 42 年の訪日外国人旅行者数 6,000 万人の目標達成に対応するため」と記載されているが、目標の達成有無にかかわらず、安全性・効率性の確保として早急に取り組むべき施策である。

航空管制については、現状、遅れや発着に制限等、現状なんとかやっている状態であり、今後発着がさらに増えることを考えると、2020年まで従来の対応方法で問題ないというわけではないと考えるので、そのあたりを踏まえて記述してほしい。

- ・インフラの記述が力強い点を評価するが、観光立国にふさわしいアクセスの在り方を基本計画に盛り込んでいただきたい。昨年の春に交政審の答申で東京の鉄道整備に関する方針が定められ、特に、羽田空港のアクセス問題等は鉄道によるアクセス強化が大きな課題である旨がはっきりと示された。p. 34の都市鉄道等の整備において、一般的な事柄は記載されているが、先に述べた点については基本計画において関連する記述が見受けられない。調査や検討については交政審で終わっているはずであり、都市鉄道の整備については延伸等、羽田周辺の整備であることがわかるような具体的な内容を記載いただきたい。
- ・p. 29の首都圏空港について、2020年以降の取組の記載があるが、成田空港の第3滑走路の記述がp. 33の記載内容と整合性がない。p. 33については整備を推し進めるとも解釈できる記述である。成田空港の歴史をふまえ、p. 33でも、地域住民の理解を得るというプロセスにも十分配慮するということがわかる記述にするべき。
- ・旅行者の数が増えていくことも重要であるが、赤字で販売することで、旅行者数が増えるということでは意味がない。その観点や、また、その実現に向けた方策をしっかりと記述すべき。
- ・国立公園等の活用・魅力発信が記載されているが、富士山等でも言われることであるが、必ずしもたくさんの方が集まることを前提としていないこれらの施設・資源は、許容量を超えた利用客が訪れることにより荒れてしまう。こういった状況を引き起こさないためには、観光の収益から修理・整備の費用をまかなうことも含め、適切に維持していくために必要な収益を検討し、将来的に付加価値を損ねないような取組が重要。
- ・供給構造の再構築と新陳代謝の加速が重要であるが、なかなか新陳代謝が進まないのも、事業者の創意工夫や生産性向上を阻害する法令等の緩和・撤廃や、既存の法令や金融機能を活用した低稼働・非稼働ストックの退出促進等が必要である。例えば、旅館業法等の目的を公衆衛生から産業支援へ転換する。また、補助事業であれば、震災復興のグループ補助金のようなものを退出のために使えないか。さらに、まちづくり計画と観光政策の整合性をとった環境整備を加速することも重要である。例えば、特定空き家対策と同様の制度を廃業した宿泊施設・商業施設に適用してはどうか。地域ファンドの活用による退出から新規参入までの支援が重要である。

- ・観光を教える大学や学部は急増しているが、観光産業への就職に結びついていない。観光系大学のカリキュラムについて、より実践的なカリキュラムを導入も含め、適切に変革すべき。
- ・教育関係で、大学のカリキュラムに働きかけを行うことは人材確保のため有効であることは理解する。エアラインや鉄道は、優秀な人材が今でも集まっているが、それ以外の観光産業は、いくら教育しても、受入側に魅力がなければ人は集まらない。観光産業の働く場の魅力を高めることが重要。
- ・p. 39 の日本ブランドについての項目を修正することには賛成であるが、ブランド確立だけではなく、個別の対象者に向けた発信等が必要である。記述が少ないので再考してほしい。
- ・通訳ガイドの質と量について、試験合格時の質だけでなく、ガイドになってから良い仕事をし続けているのかを見続けなければ、質の悪いガイドの蓄積を招くことになりかねない。モニタリングし続けることができるよう努めてほしい。
- ・案内ガイドの質について、タクシーの優良ドライバーのような優秀なガイドへの認定制度等があるとよいのではないか。
- ・日本人の海外旅行者数について、若年者層が増えない理由の分析が必要。内向き思想なのか、親の金銭的事情なのか、テロによる安全面での不安なのか、分析が必要。千葉大学はここ4年間国立大学の中で海外留学率トップをキープしている。協定校をつくる努力により、顔が見える安心が生まれ、海外留学に親が子供を送り出しやすい環境ができている。渡航者に海外留学生が含まれるので、海外留学生を増やす努力も必要であると考え。
- ・以前より休暇分散による需要の平準化の実現を指摘している。働き方改革と一体となった大型連休の地域別取得や学校の休校日の柔軟な設定を含めた、休暇分散化の検討・推進を政府にお願いしたい。企業としては有給休暇の取得等に取り組んでいかなければならない。
- ・観光の教育的機能が重要。土曜日の授業増加により、ハッピーマンデー制度が形骸化しているため、この制度を見直すべき。家庭の果たすべき役割として、子供をいろんな場所へ連れて行き、旅行を習慣づけることで、観光が自然なライフサイクルになる。子供の頃から観光を身近なものにするにはどうすればよいかについて踏み込んだ記述が必要。新しい学習指導要領ができた。その中で海事教育が取り上げられている。港湾局は冊子を作成

し、子供に配布している。観光教育に力を入れてほしい。観光庁でもそういったもの（観光教育のための冊子）を作ればよい。

- ・ 以前に外国人の不満の1位だった Wi-Fi 問題は随分改善されたが、次はコミュニケーションの問題が発生していると聞く。身体の不自由な人だけでなく、言葉がわからない外国人観光客に対してバリアフリーで接することは重要。
- ・ 交通施設の整備について、ハード面の整備は大事だが、環境性能を伴ってほしい。観光地の排気ガス問題がある。車の排ガス規制が厳しくなっているので、改善しつつあるが、それでもより環境性能の高い手段があるかもしれない。燃料電池のバスを検討中であるとのことであるが、水素は一気に普及させることは難しい。一方、海外では天然ガスのバスを使用している。ただし、スタンドの問題等がある。バスだけでなく、船も同様の問題があり、海外では環境性能が悪い船は港に入れられないような措置もあると聞く。ちなみに、イタリアの主要都市では、ほぼ天然ガスバスであるとのこと。
- ・ 統計の整備や利活用の推進を通じてエビデンスベースで PDCA をまわしていくことが重要であることは、既に基本計画案に記載があるとおりであり、是非すすめてほしい。

以上