

フ ロ グ ラ ム

第 50 回 九州運輸コロキアム

日 時 平成 26 年 4 月 16 日 (水) 13 : 30 ~ 15 : 30

会 場 ハイアット・リージェンシー・福岡 2 階 ボールルーム

講 師 (株) 損害保険ジャパン (元国土交通事務次官)
顧問 宿 利 正 史 氏

テ ー マ 「ふるさと九州に期待する
~運輸・観光で問われる本気度と実行力~」

主 催 公益財団法人 九州運輸振興センター

後 援 九州運輸局 J R九州

スケジュール

◎開 会

13 : 30 主催者挨拶 (公財) 九州運輸振興センター
会 長 田 中 浩 二

13 : 35 来賓挨拶 九州運輸局
局 長 竹 田 浩 三 様

◎基調報告

13 : 40 「ふるさと九州に期待する
~運輸・観光で問われる本気度と実行力~」
(株) 損害保険ジャパン (元国土交通事務次官)
顧 問 宿 利 正 史 氏

◎自由討論

15 : 10 自由討論

◎閉 会

15 : 30 閉 会

宿 利 正 史 (しゅくり まさふみ) 氏プロフィール

1951 年生 大分県出身 東京大学法学部 卒業

1974 年 4 月 運輸省入省、その後、外務省在インドネシア日本国大使館一等書記官、大臣官房文書課補佐官(法規担当)、運輸大臣秘書官、地域交通局総務課補佐官(総括)、中部運輸局企画部長、内閣法制局参事官、鉄道局業務課長、運輸政策局地域計画課長、海上技術安全局総務課長、大臣官房人事課長、国土交通省大臣官房審議官(航空局担当)、航空局監理部長、航空局次長、大臣官房総括審議官などの要職を経た後

2005 年 8 月 国土交通省自動車交通局長 2006 年 7 月 国土交通省総合政策局長

2007 年 7 月 国土交通省大臣官房長 2008 年 7 月 国土交通審議官

2011 年 9 月 国土交通事務次官 2012 年 9 月 国土交通省顧問(~2013 年 3 月)

2013 年 4 月 キヤノン電子(株)宇宙技術研究所最高顧問

2013 年 5 月 (株)損保ジャパン顧問

2013 年 8 月 東京大学公共政策大学院客員教授

2014 年 4 月 (一社)国際高速鉄道協会理事長



ふるさと九州に期待する ～運輸・観光で問われる本気度と実行力～

損保ジャパン日本興亜株式会社
顧問 宿利 正史
(元国土交通事務次官)

日時 平成 26 年 4 月 16 日 (水)
会場 ハイアット・リージェンシー・福岡

主催 後援 (公財)九州運輸振興センター
日本財団
九州運輸局 JR九州

「本日の講演にむけて」

急激な人口減少・高齢化が進む中でも、持続的に成長できる経済・社会の体制を構築することが、今日の日本にとって最重要かつ喫緊の課題。

キーワードは、「世界の、とりわけアジアの成長を取り込む」、「日本の持つ強みを総動員する」。

まさに、「運輸・観光の出番である。九州が日本再興の牽引役・手本となれるかどうかは、他の地域に先んじて、九州固有の強みを掘りおこし、磨き上げ、現状の不備を革新し、そして、九州にしかできない新たな展開を実現する「意識」と、「覚悟」と、「知恵」と、「努力」にかかっている。

すなわち、ここで「本気度」と「実行力」が試されることになる。

その手掛りについて、この機会に一緒に考えてみませんか？

皆さんこんにちは。ご紹介いただきました宿利でございます。長年運輸省、国土交通省で仕事をいたしましたのですが、現在は退官して民間の仕事に携わっておりますので、

今日は個人の立場から私の思うところをお話しさせていただきたいと思えます。

先程ご紹介がありましたように私は大分県の出身ですが、父の仕事の関係で子供の頃転勤を余儀なくされました。九州では、大分に住む前に福岡、長崎にも住んだことがあり、そういう意味で九州は、複合的に私の故郷です。ただ残念ながら、これまで九州で勤務することはできませんでしたが、やっと九州のお役に立つことができるかもしれないと、お引き受けた次第です。

それでは本題に入る前に、まず、今日の講演にむけてのキーワードについてお話しします。

今、日本では人口減少と高齢化が例を見ないほど急速な勢いで進んでいます。(資料1)しかしこの先、我が国が引き続き国際社会において一流国として留まるためには、なんとしても持続的な成長を確保できる経済社会体制を構築しておくことが最重要課題だと思えます。

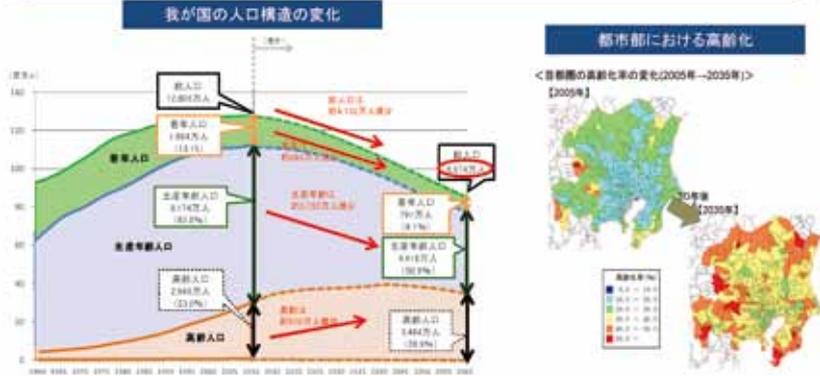
そのために何をすべきか。1つ目のキーワードは「世界の、とりわけアジアの成長を取り込む」ということ。そして2つ目は「日本

の持つ強みを総動員する」ということです。これらのキーワードで経済社会の再構築をするのであれば、やはり運輸分野、観光分野の出番になるのは自明の理と思われまます。状況は厳しいけれど、課題ははっきりしています。

私は九州が、これからの日本の再興を牽引し、色々な場面、分野でお手本を示すことができるのではないかと思っています。それは決して不可能ではありません。何より、九州にしかできないことこそ重要だという問題意識が大切ではないでしょうか。ただし、それを実現するためには、他の地域に先んじて九州が動けるのかどうか。九州固有の強みを掘り起こして、磨き上げていくことができるのかなど、様々な課題があると思えます。旧い体制から脱却し、新しい時代に向けて、システムや、運営あるいは取り組みの仕方などを大きく変える、すなわち、現状の不備を変革して、九州にしかできない新たな展開を実現する必要があります。そういう「意識」と「覚悟」をきちっと持てるのか。またそのための「知恵」を用意できるのか。そして最後は、「努力」、達成するためのパワー、そういうものを本当に発揮

我が国の人口構成（人口減少・少子高齢化の進展）

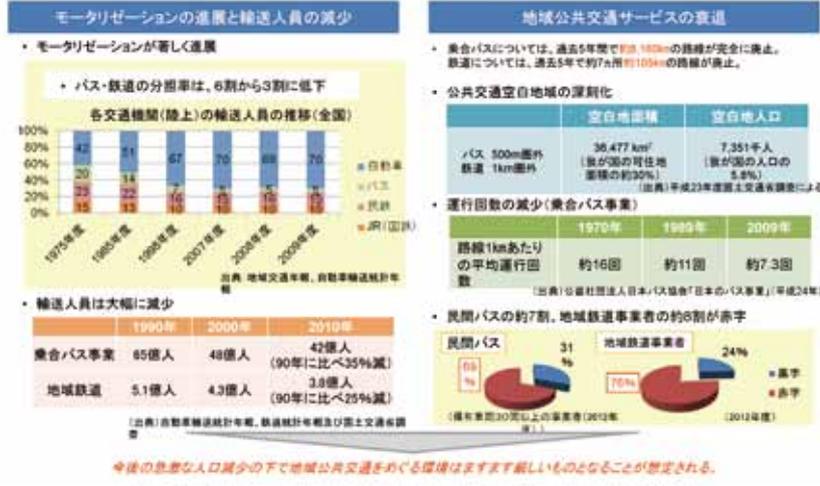
- 日本の総人口は、2010年の12,806万人をピークに減少し、2060年には8,674万人（100年前の1960年と同程度）と約32.2%減少すると予測。
- その間、65歳以上の高齢人口は増加するのに対し、生産年齢人口（15-64歳）、若年人口（0-14歳）は減少する。その結果、高齢化率が23%から40%へ上昇。
- 高齢化は地方部のみならず、都市部においても進行。



資料 1

地域公共交通の現状と課題

- モータリゼーションの進展により、地域公共交通の位置付けが相対的に低下し、輸送人員の減少に歯止めがかからない状況。
- 交通事業者の不採算路線からの撤退による地域公共交通ネットワークの減少や運行回数などのサービス水準の大幅な低下が進行するとともに、地域交通を担う民間事業者の経営悪化が進行。



資料 2

話では、ただ手掛かりになるお

の答えを用意して皆様にお示しする

ではないかと思ってい

た「交通政策基本法」が成立し、こ

2013年の暮れに、懸案であつ

た「交通政策基本法」が成立し、こ

それでは本日のテーマに入りた

い

見つけていただければ幸いです。

是非一緒に考えていただき、

今日の私の講演から何か手掛かりを

ます。

れを受けて「公共交通活性化・再生

法」の改正案が国会に提出され、こ

の4月衆議院の国土交通委員会でも

決されました。

交通政策基本法には、交通に関し

て必要な施策が網羅的に書かれてい

ます。社会資本の整備については、

国土交通省が発足して間もない頃で

きていますが、国土交通行政の両輪

の片方である交通政策については、

なかなか体制が整えられませんでした。

た。紆余曲折はありましたが、やっ

とこの交通政策基本法ができて、こ

れに基づき着実に施策を充実させて

いくということになりました。

その第一号が地域公共交通活性化

・再生法の改正です。交通政策基

本法は成立しましたが、具体的には

「交通政策基本計画」というのを

作って肉付けしていきます。この計

画に基づいて今後交通行政が進め

られていくこととなります。まず、

地域公共交通に関する施策につい

て第一歩を踏み出したといところ

です。

ご存じのように地域公共交通の状

況は厳しくなる一方で、鉄道、バ

ス、タクシー、旅客船、いずれも右

肩下がりでです。（資料2）しかし、

これ以上状況を悪化させるわけには

いきません。先ほど言いました人口

の急激な減少と高齢化の中で、地域

を維持していくためには、地域の実

情に応じた様々な形で地域が生き延び

る方策を講じる、日本全国に毛細血

管のようにこれらの方策を巡らして

おく、必要があります。その一端を

担う公共交通の果たす役割というの

は極めて重要だと思えます。しかし、残念ながら地方部において、民間企業の経営で公共的な交通サービスを実現するという、世界でも類を見ない日本独自のビジネスモデルは、成り立たなくなっています。このような状況を認識しながらも、社会の意識や政策の対応が遅れてきたのが実情です。

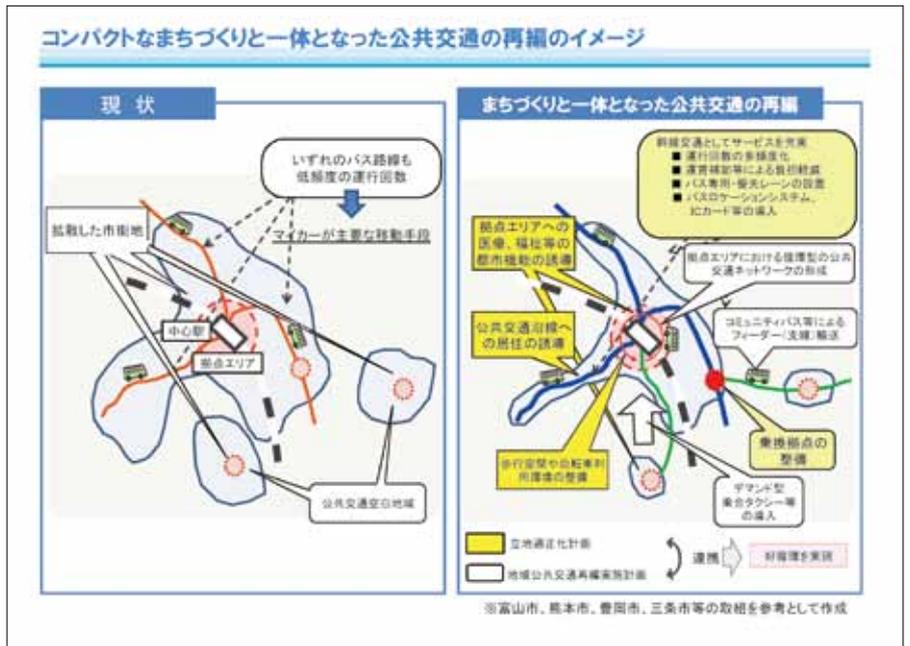
私が総合政策局長をしていた時に成立した地域公共交通活性化・再生法は、それぞれの地域に主体的に公共交通の維持・改善の取組みをしてみらおうというものでした。そのために、交通事業者だけではなく自治体や経済界、さらに住民も一丸となって、地域公共交通の維持・改善のための方策を計画し、これに対し

国も手厚く支援をしようという法律でした。今回の改正は、それを交通政策基本法に基づいてさらに充実させようというものです。従来の「地域公共交通総合連携計画」に、まちづくりとの連携や面的な公共交通ネットワークの再構築を追加して、「地域公共交通網形成計画」とすることで、地方公共団体の主体性

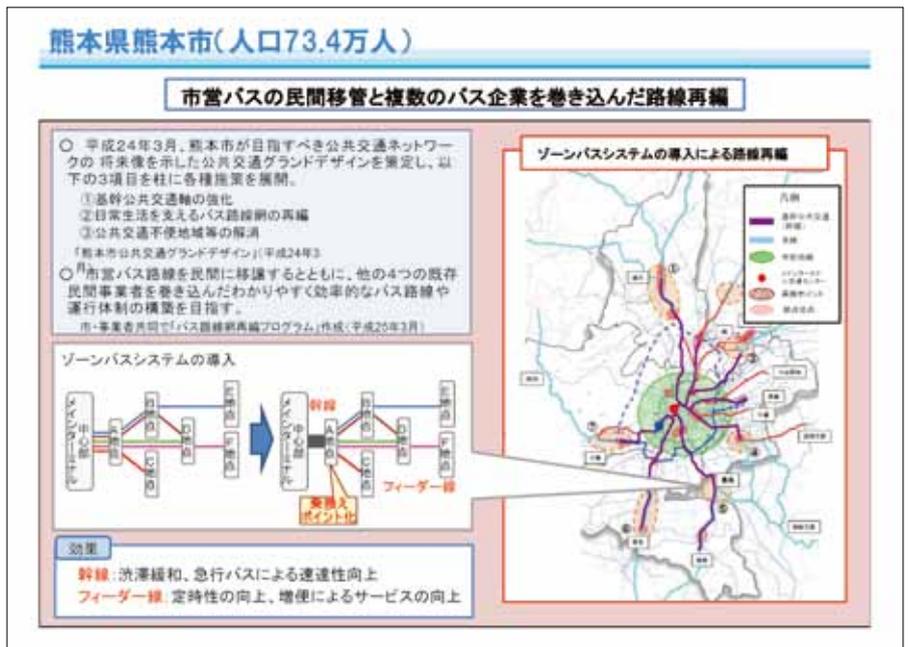
をより前面に出して、関係者で地域公共交通の全体的な計画を作ってもらおうというものです。「地域公共交通再編事業」は、地域の面的な公共交通ネットワークの再構築のための事業を計画し、地元の合意がなされたら、それを前提に行政手続きを進め、予算措置等で支援しようということなのです。この仕組みが今国会で成立するのは確実な状況ですが、地域の公共交通をより充実すべく、すみやかに取組んでいただきたいと思っています。

例えば、コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の再編。散在した市街地において低頻度になっている公共交通サービスを、まちづくりと一体となって再編し、改善する。まちづくりの法律も同時に改正して、一緒にやっということとです。(資料3) まちづくりの中で立地適正化を図り、交通サービスの充実を同時に実現して、地域の実情に応じたきめ細かな交通サービスが確保されるようにしようというものです。地方公共団体や専門家である交通事業者の皆さんに中心になっていただく必要があると思っています。

参考となる取組みの事例として、



資料 3



資料 4

八女市地域公共交通活性化協議会 (福岡県八女市)

取組み(功績)の概要 『乗合タクシーを導入して交通空白地域を解消し、同じ経費で市民生活の質向上を実現』

○既存の路線バス、患者輸送車、福祉バス等の見直しや、乗合タクシーの導入で、地域の公共交通を体系的に再編した。
 ○地域間の移動は路線バス、地域内の移動は乗合タクシーと役割分担し、交通空白地域を解消した。
 ○市町村合併前の各市町村の交通対等予算と同等の額で、高水準の交通施策を実現し、飛躍的な効果を上げた。
 ○アンケートや広報取材等で、市民が生活の質の向上を実感していることが明らかになった。

3. 導入前と同程度程度の経費で飛躍的な成果

- 合併前の市町村が協議して地域の公共交通連携計画を策定。別々の交通政策を再編統一することで、同じ経費で飛躍的な効果をもたらすことに成功した。

4. 市民が生活の質の向上を実感

- 平成23年8月の市民アンケートで、利用者の80%が「暮らしが便利になった」、30%が「外出機会が増えた」と回答。市民に交通空白解消と生活の質の向上を実感していただいた。
- 平成24年7月の九州北部豪雨で幹線道路が寸断され、路線バスが運休した時も、乗合タクシーは1日も休まず運行し、災害にも強く市民生活の安心安全を支える乗り物としても高評価を得ている。

2. 幹線路線バスを維持し地域間移動を確保

- 幹線路線バスは確保維持し、支線は朝夕の通勤通学用にダイヤ改正。
- 旧市町村を越える移動は幹線路線バスを利用。

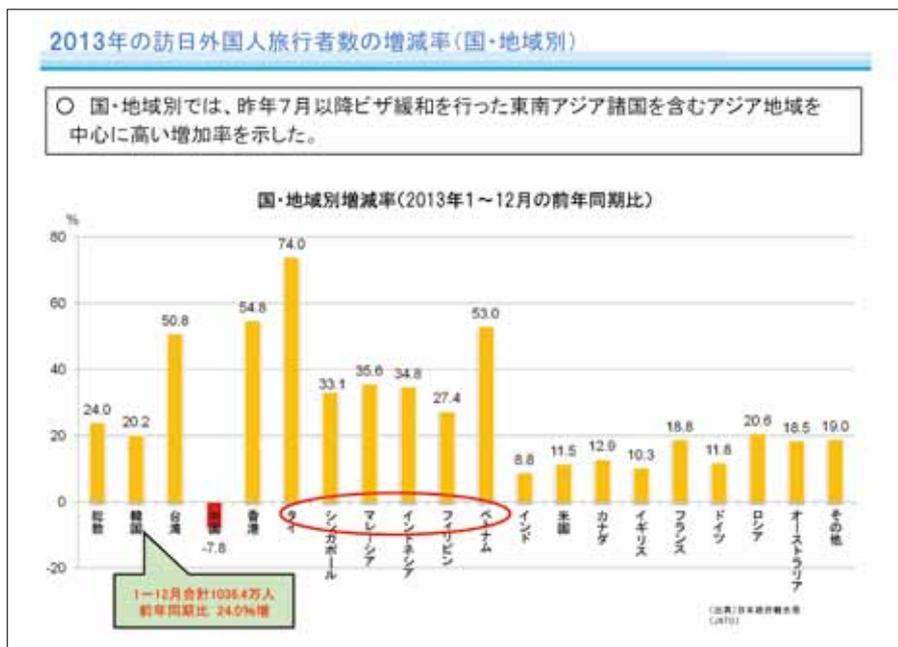
1. デマンド型乗合タクシーの運行

- 市内に点在する交通空白地域の解消に向けデマンド型の乗合タクシーを導入。






資料5



資料6

熊本市の「市営バスの民間移管と複数のバス企業を巻き込んだ路線再編」と八女市の「乗合タクシーを導入して交通空白地域を解消し、同じ経費で市民生活の質の向上を実現」した事例をつけておきました。(資料4・5) この他にも色々な地域で様々な取組みがなされています。是非、それぞれの地域で知恵を出し

て、持続可能な形、ここが大切なところですが、持続性があるということ、これを念頭に地域公共交通の再編・改善に取り組んでいただきたいと思っています。

さて観光のお話の皮切りとして、訪日外国人旅行者数にふれておきます。2013年によりやく外国人旅

行者が1千万人を超えました。リーマンショックや東日本大震災などこの数年足踏みをしていましたが、当初の目標から4、5年くらい遅れて達成しました。そして次のステージでは、2020年、東京オリンピック・パラリンピックの開催の年までに2千万人の高みを目指すことになっていきます。しかし、それは通

過点であり、もっと先には、何千万人という決まった数字はありませんが、3千万人くらいは日本として当然だというのが私の個人的な意見です。そのくらいの数字にならないと、日本がこの先も活力に満ちた元気な国でいられないのではないかと思っています。その外国人旅行者の国・地域別の内訳ですが、韓国、台湾、中国、香港の4つの国・地域で約3分の2を占めています。しかしこの先、タイ、シンガポール、インドネシア等東南アジアが非常に重要になってきます。観光もそうですが、日本の産業も、あるいはインフラ、物流等の国際的な展開も、東南アジアのポテンシャルをもっと取り込まなければいけません。新興国や発展途上国の成長し続けるエネルギーは、本当にすごいと思います。東南アジアに行くと、昔はそれほど感じなかった力強いエネルギー、日本が今では失ってしまったエネルギーが溢れていて、羨ましい限りです。それを取り込む工夫と知恵と能力とノウハウを、日本はまだまだ獲得し、発揮できていません。

次に、外国人旅行者の国・地域別の増減率では、台湾、香港なども大きく増えましたが、タイ、ベトナム

ム、インドネシア、マレーシア、シンガポール、フィリピン、こういうところがぐんと増えました。(資料6) ビザが緩和されたことや為替の関係もあると思いますが、これらの国々の経済力が増して、いわゆる中間階層がどんどん拡大する中、かねて憧れていた日本に行けるようになった、行くようになったということではないかと思えます。

このような状況下、九州は戦える形を整えておく必要があります。コンテンツ、ポテンシャルが九州にはあるとしても、戦える体制が必要になってきます。そこではやはり、交通インフラの果たす役割が極めて大きいと思えます。海外の観光客を日本に、九州に取り込んでいこうというからには、国際交通ネットワークをどれだけ充実させるか、それをどのように生かせるかが重要になります。福岡空港や九州全体の空港能力がどうかということだけではなく、日本の空港をいかに九州のために使えるかという発想をきちっと持つことだと思います。

ご承知の方も多いと思いますが、今後、今後の国際航空旅客はアジア太平洋地域が大きく伸びていくでしょ

う。外国人観光客やビジネス客を取り込むため、航空行政はこの十年来、遅ればせながらその体制を整えてきました。2014年3月末、羽田空港の国際線の発着枠が3万回増加しました。これに伴い、福岡空港から羽田空港乗継ぎで海外に仕事や観光に行くということがようやく便利にできるようになりました。首都圏空港の容量拡大と羽田空港の国際化という戦略的な取組みを受けて、この数年来明確な方針の下に進めている政策が3つあって、「三位一体」の航空政策と言っています。まず「オープンスカイ」、航空自由化の推進。競争を国際的に促進して、航空市場が更に発展するための「枠組み」を用意するということ。2つ目が、LCCなど新規航空企業の参入促進で、やる気のある「担い手」について新規参入を促進させる。3つ目は「受け手」の問題で、空港経営改革です。これは、九州内の空港はもろろんのこと、地方の空港では色々な課題を抱えています。空港の側が旧態依然としているという言い方が悪いですけど、今の状態が本当にいいのかどうかというのは議論があるところで、私はもう、経営主体を変えて、それぞれの地域が思

う存分地元空港を活用できるような体制に早く変わった方がいいと思っています。そのための政策とツールもできあがっています。羽田空港での国際線乗継ぎができなかった頃は、地方発の観光客の多くは韓国の仁川空港を海外の各方面への乗継ぎ空港として使っていました。しかし、羽田も成田も受け入れる体制が整いましたし、関空ももう少し競争力が上がってくれば、この先路線・便数も観光客もさらに増えてくるでしょう。事実仁川空港経由の観光客は少し減って、日本の国内空港での乗継ぎで海外へ出掛ける人が増えてきています。九州の戦略としては、海外からの観光客に羽田からそのまま福岡に来てもらう。つまり、便利になって増えた羽田や成田に来る観光客を九州に取り込むというところが必要になってきます。ご承知のように、羽田と福岡路線というのは、羽田と新千歳路線という世界一利用客が多い航空路線に次ぐ世界第二位の路線なんです。まさに便数も多く便利で、運賃も色々安いものもあって、こんなに便利な航空ネットワークはないわけです。この3月末、羽田から昼間に欧州、あるいは東南アジアに就航する路線ができま

した。アメリカにも飛ばす予定でしたが、アメリカ側の事情で航空交渉が進んでいません。日本側4便、アメリカ側4便で計8便が飛べるようになっていました。この交渉がまれば、深夜早朝にかかわらず、いつでもどこにでも羽田から行けるようになり、いつでもどこからでも来てもらえるということになります。是非ここを考えていただきたい。

ところで、九州新幹線が全線開通して、非常に便利になりました。所要時間が大幅に短くなり、鹿児島と京阪神で鉄道のシェアがぐっと増えました。LCCが参入してさらに競争が激しくなっています。世界的にはほとんど例を見ないほど、航空と鉄道がハイレベルな競争をしていると言えます。このように京阪神と九州間が航空でも新幹線でも便利で大差がなくなっている、関空や伊丹を使って空路で、あるいは新幹線を使って陸路で、誘客に努めるということも非常に有力なツールになってきているということです。このような様々なツールを総合的に活かす戦略を考えていただきたいと思えます。

羽田空港、成田空港はこういう形で便数が増えていき、羽田空港につ

我が国への外国のLCC (格安航空会社)の就航状況

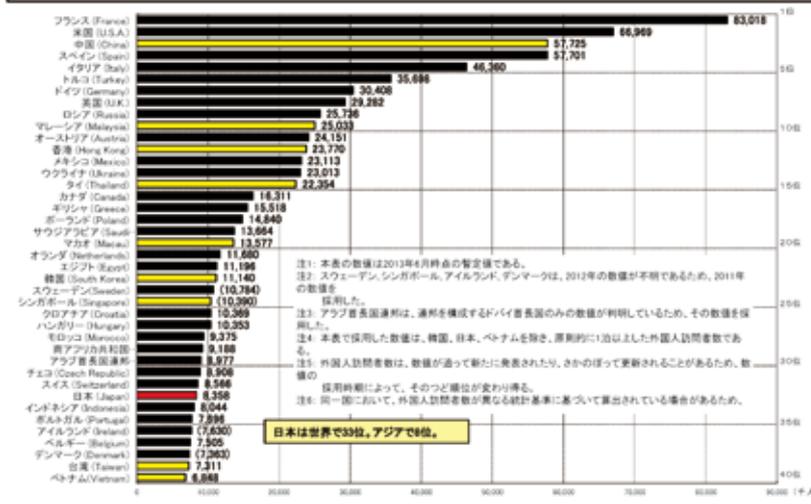
LCC(格安航空会社)は北東アジア等で急成長しており、我が国への就航も増加してきている。

国・地域	航空会社	乗入年月日	日本就航路線	備考
韓国	ジェシム航空	08年7月20日	関西→仁川(ダイアー) 関西→金海(ダイアー) 中部→仁川(ダイアー) 中部→金海(ダイアー) 福岡→仁川(ダイアー) 福岡→金海(ダイアー)	
	エアアジア	10年3月29日	福岡→釜山(ダイアー) 関西→釜山(ダイアー)	アジア航空94%出資
	ジンエアー	11年2月15日	新千歳→仁川(ダイアー) 中部→仁川(ダイアー) 中部→仁川(ダイアー)	大韓航空100%出資
	イー스타ー航空	11年3月22日	成田→仁川(ダイアー) 関西→仁川(ダイアー)	
	ティーウェイ航空	11年12月20日	福岡→仁川(ダイアー) 中部→仁川(ダイアー) 新千歳→仁川(ダイアー)	
中国	春秋航空	10年8月23日	成田→上海(週3便) 成田→上海(週3便)	
香港	香港快運航空	10年11月1日	羽田→香港(ダイアー) 関西→香港(週1便)	
シンガポール	ジェットスター・アジア航空	10年7月1日	関西→シンガポール(週1便) 関西→マニラ(週4便)	カタパルトグループ100%出資
	スラット	11年10月1日	成田→シンガポール(ダイアー)	シンガポール航空94%出資
オーストラリア	エアアジア	10年12月1日	羽田→オーストラリア(ダイアー) 関西→オーストラリア(ダイアー)	
フィリピン	セブパシフィック航空	08年11月1日	関西→マニラ(ダイアー)	
オーストラリア	ジェットスター航空	11年3月1日	成田→ゴールドコースト(週7便) 成田→シドニー(週7便) 関西→ゴールドコースト(週3便) シドニー→成田(週3便) オーストラリア→成田(週3便)	カタパルトグループ100%出資
中国	春秋航空	10年7月20日	成田→上海(週3便)	

資料 7

外国人旅行者受入数の国際比較(2012年)

○ 2012年の日本への外国人旅行者受入数は約836万人であり、世界で33位、アジアで8位となっている。



資料 8

いては交渉その他の事情で余している若干の枠を除き、この3月を以って全て使い切ってしまった。成田は今年度中にと3万回増やして、そこで一旦発着枠の在庫がなくなるので、その先どうするかは今検討しています。東京オリンピック・パラリンピックに向けて首都圏の空港のキャパシティを更にどれだけ増

やせるのか、当面の航空行政の最重要課題になっています。羽田空港の昼間の国際線就航都市としては、ヨーロッパのロンドン・パリ、フランクフルトなどに新規に就航しました。同じく、東南アジアではバンコク、シンガポール、マニラなどに新規に就航し、東南アジアが便利に、そして近くなりました。

「オープンスカイ」とは、企業数、路線及び便数についての制限を二国間で相互に撤廃するというものです。合意できていないのはドイツやロシア等、ごく一部のところだけです。既に27か国・地域とは合意済みで、日本発着の総旅客数における割合は94%です。これにより、エアラインが自由に便数・路線を設定でき

るようになりました。唯一の例外が羽田空港で、羽田空港については、容量が増えたとはいえ、国際線の発着枠が限られているため、日本の国益も守りながら配分をしていく必要があるからです。それから、LCCの状況については、もう九州では皆さん実感しておられると思いますが、日本各地への就航も増加しています。(資料7)しかし、LCCが就航しても、全日空や日本航空のようなフルサービスエアラインの客を食っているわけではなくて、新規の需要を開拓して、航空全体の需要が増えているという状況です。日本にずっと先んじて、ヨーロッパやアメリカ、アジアでもLCCの急成長が見られます。九州について見ますと、福岡空港と、大分、鹿児島、長崎空港はLCCが現在就航して全体の旅客数が増えています。就航してない佐賀、熊本、宮崎はちょっと低迷をしています。地域別にLCCのシェアをみると、北米、ヨーロッパでは3割から4割くらいはLCC、東南アジアでは5割を超えてLCCが活躍しているという状況です。北東アジアは日本を含めてまだ少ない。ただ日本は

2年前に「LCC元年」を迎えたばかりなので、これからだと思いません。しかしながら、空港の容量の問題がそこで出てくるわけで、福岡空港は残念ながら今でも容量を超えて飛ばしている状況になっています。早急に本格的に容量を増やさなければ、せっかくお客さんがいても、提供できる商品がないという状態では、その地域にとっても非常に不幸なことですし、日本全体にとっても残念な事態だと思います。福岡空港については先程お話ししたように、しばらくは羽田、成田、関空などを上手に活用して外客の受入れ増を図るべきではないでしょうか。

うか。既に検討が進んでいる仙台空港のケースやこの新関空会社のケースなど新しい体制に向けて動いているものを参考に、検討を深め、見極めをする、ということが関係者としては必要だと思います。

関西国際空港と大阪国際空港の経営統合ですが、両空港を統合した新関西空港株式会社は、コンセッションによって運営を民間に任せるということとなります。今その詰め作業をやっていますが、一兆円を超える話ですので一気呵成にはいきません。しかし、これこそ日本が次のステージに移っていかれるかどうかの試金石の一つではないかと思っております。これを1つの参考として、国

今まで交通インフラ、航空の話をしましたが、観光に戻り、2012年の外国人旅行者受入数の国際比較を見てみます。(資料8)これは日本が1千万人を超える前年の830万人の時のもので、世界で33位、アジアで8位。1位フランス、2位アメリカ、3位中国、以下スペイン、イタリアとなっていて、さもありなんと感じですが。アジアでは中国が5千7百万人、マレーシア2千5百万人、香港2千3百万人、タイ2千2百万人となっています。日本の8百万人、あるいは昨年の1千万人というのがどのくらい少ないかというのはい目瞭然で、普通に考えれば、先ほど私が言いました3千万人という数字は、妥当なところではないでしょうか。

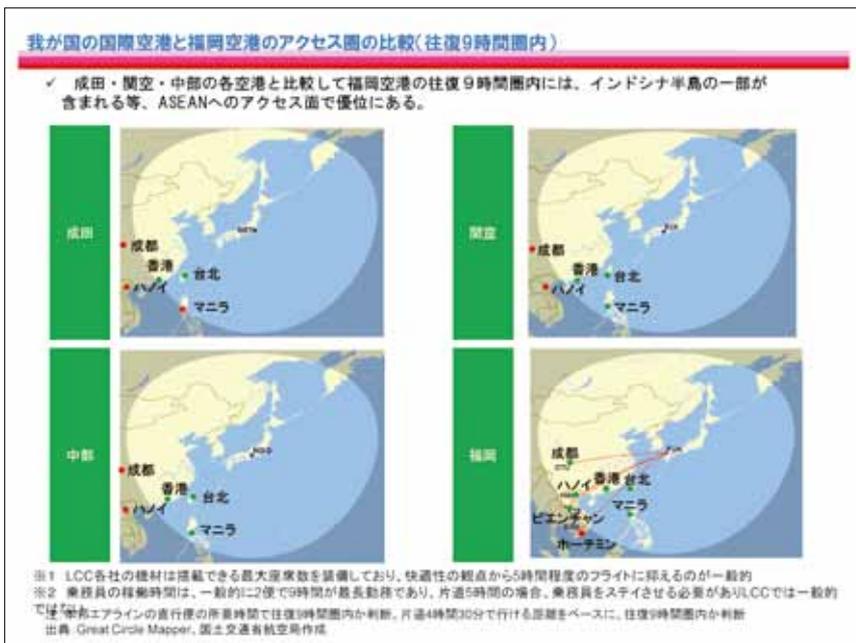
管理の空港、地方管理の空港の民営化についても、関係者が判断しやすい材料が出てくるのではないでしょ

外客の宿泊状況ですが、九州は、全国で9位に福岡県、14位に熊本県、16位に長崎県となっており、20位までに5県が入っていて、日本の

国内でも比較的上位を占めています。それではその外客はどこからきているのか。九州全体で見れば、当然の結果ではあります。韓国からが第1位となつていきます。ただ、鹿児島県は台湾からの観光客が多くなっています。

ASEAN諸国へのアクセスの比較として、福岡空港をとりあげてみました。福岡空港と成田や関空等と比べてみると、福岡空港の場合には往復9時間圏がインドシナ半島の一部まで入っています。(資料9)

一方、ASEANの主要な国際拠点空港から福岡空港へのアクセスでは、いずれも3〜5時間圏で可能となっています。九州の空港の中では、福岡空港は第1ゲートウェイとして非常に戦略的なポジションにあるということになります。



九州の交通インフラとしては、いよいよ東九州自動車道が2014年度中に北九州から宮崎まで全通します。これによって、九州域内の6つの国管理空港は高速道路網で接続して、九州南北の拠点空港間が3〜4時間でアクセス可能になります。ビジネス面でも観光面でも状況が変わってくるので、それぞれの地域がこれを活かす戦略を考えねばなりません。

せん。さらに広域交流の拡大にもつなげ、実績を上げていっていただきたいものです。

観光面の効果として、私が大分県の出身ということで大分を例に挙げてみました。(資料10・11) 関サバ

や関アジ、臼杵のふぐ、別府温泉など多くの観光資源が大分県にはありますが、大分や宮崎は、やはり高

速道路の整備が遅れていたことによりハンディキャップがありました。しかし東九州自動車道の開通によりイーブンに近づいてきたのではないのでしょうか。九州全体としてみても、これは大きなチャンスだと思えます。

それでは、今までの話をバック

グラウンドだと思っていたとき、ここからは、私が観光についていくつか思いついたことお話ししたいと思います。

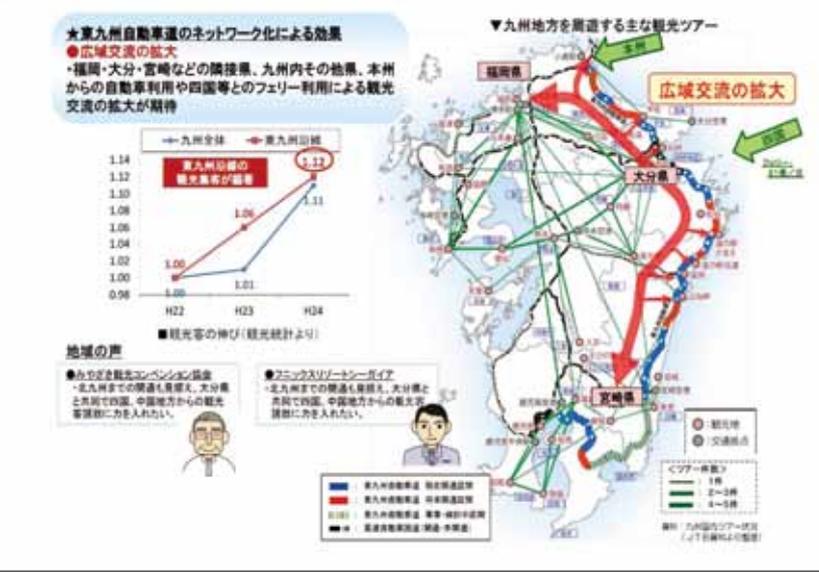
国際観光を考える時、主要な要素として、「外国人に、知ってもらって、来てもらって、そして楽しんでもらう。」という3つのポイントが

東九州自動車道の整備により期待される観光面の効果①(九州地整作成資料)



資料 10

東九州自動車道の整備により期待される観光面の効果②(九州地整作成資料)



資料 11

あります。知ってもらったための広告・宣伝やプロモーション、来てもらうための便利なアクセス、楽しんでもらうためのコンテンツ、受け入れ体制の整備、品質の向上など、色々なものが必要になってくると思います。製造業の場合にも、自社の製品を知ってもらって、買って使ってもらって、評価されて次にまた買ってもらう、ということになります。でも、どこで買ってもらうかというのは、このネット社会、今や店頭でもネットでもどこでも買ってもらえるわけです。別にその生産・製造する地域で買ってもらうなくてもいいわけで、世界に展開していつて世界中のどこでも、どこからでも買ってもらうことができます。しかし観光は、その場所や、地域や国に来てもらわなくてはいけない、実際に足を運んでもらわなくてはなりません。ここが決定的に違うんです。したがって、「来てください」というプロモーションになるわけですが、いくら「来て下さい、来て下さい」と連呼しても、それだけでは誰も簡単には来てくれません。それが先ほどの1千万人という数字に表れるわけですが、ではどうしたら来てもらえるのか。観光の推進主体としては、地域や旅行者者

たとえそれが国宝級のものではなくても、なるほどと思わせる工夫をして物語を聞かせてあげれば、初めて訪れた外国人にとってはなるほど素晴らしいとなるわけです。そういうことをどんどん工夫してやってみたらどうかと思います。

そういう意味で遅れているものが、日本の「世界遺産」です。日本には現在17しか世界遺産がありません。ついこの間行ったベトナムには7つ、近々スリランカに行きますが、あそこも8つくらいあります。中国には45もあります。ヨーロッパにはたくさんありますが、はっきり言って、ここは自分達でルールを作って先に登録してしまいましたから、比べようありませんが。日本だったら、先ほどの3千万人の話ではありませんが、私は30くらいあっておかしくない、40くらいを目指してもおかしくないと思います。ただ、間違いなく出遅れていて、日本には文化財保護法があるから世界遺産登録の必要はない、みたいな感覚があつて、世界遺産登録への取り組みが遅れました。そうこうしている内に毎年1国につき1つしか申請できなくなり、これから追いつくのに

は時間がかかります。外国人観光客にしてみれば、「ブランド」が重要というか、わかり易い指針になる。世界遺産というのは極めてわかりやすいブランドなんです。私もこれまでにあちこち世界遺産を見てきましたが、中には期待を裏切られるものもありました。これが世界遺産だったら日本にもあるじゃないか、と思つたこともあります。しかし、このブランドは観光にとって大きな価値があります。きちんと説明を付けて「顕著で普遍的な価値」だということの世界にアピールして、お墨付きをもらうといったことに関しては、やはり日本は弱い、というかやつてこなかったわけです。それは世界遺産に限らず、色々な技術の問題、国際規格、デファクトスタンダードの問題、みんな同じです。

少し話はそれますが、交通運輸分野の国際展開の話をしたと思います。「国際高速鉄道協会」という一般社団法人が先日2014年4月1日に発足いたしました。理事長として私もお手伝いをする事になりましたが、日本が昭和39年から走らせてきて今年50周年を迎える「新幹線」というシステム。来年春に金沢まで延伸され、再来年春には函館までつながります。九州もいずれ長崎まで延びて全線開通します。日本の新幹線は、50年間列車事故による死者ゼロという実績に表れている、世界に類をみない安全で優れたシステムです。高速旅客鉄道専用の軌道で平面交差がない、つまり在来鉄道や自動車と衝突することがない。またATCで完全に速度をコントロール、制御していますから、軌道上で前後の列車が衝突することがない。

これは日本の新幹線システムの最も大きな特徴ですが、これから高速鉄道を作ろうとしている国々には、新幹線のような安全で信頼性の高いものがないですよ、とアピールしたいのです。現実には、ヨーロッパの高速鉄道システムのほうが今までのところでは導入例が多くスタンダードになりつつありますが、多くの国々で高速鉄道の計画が検討されている中で、これからそこを変えるための活動をしていこうということです。一部に誤解があつて、この新しい組織について新幹線の売り込みのための組織だと思われているくらいもあります。違うのです。我々は、新幹線システムそのものの国際スタンダード化を目指す。世界に2つのスタンダード、すなわち日本方式とヨーロッパ方式がある、さてあなたの国はどちらを選びますか、というところにもっていきたいのです。いくら良いものであつても、そのことを世界に発信し、アピールしていかないと勝負はできません。新幹線しか、世界遺産も観光も同様だと思います。

先日は、先ほど京都御所が一般公開をしていました。観光スポットとしても日本が世界に誇れるものの1つですが、残念なことに外国人観光客をほとんど意識していないように思いました。日本人に対しても説明不足の感がありました。もつと背景から色々説明してあげたほうが良いのになあ、とつくづく思いました。公開の期間も限られていて、世界遺産にすべきだとは言いませんが、世界遺産級の顕著で普遍的な価値はあるわけです。日本の平安時代以降の文化・伝統の空間がそこに残っているわけですから、そういうものをわかりやすく説明して、日本のこと

話に戻ります。

先日帰りです。世界に2つのスタンダード化を目指す。世界に2つのスタンダード、すなわち日本方式とヨーロッパ方式がある、さてあなたの国はどちらを選びますか、というところにもっていきたいのです。いくら良いものであつても、そのことを世界に発信し、アピールしていかないと勝負はできません。新幹線しか、世界遺産も観光も同様だと思います。

で日本の中で聞く話にとどまってお
り、体験型の観光が充実してない
今は、こういう魅力的な資源がう
まく活かされていないと思います。

フエというベトナム中部の古い都
に行きました。世界遺産になってい
て非常に興味深い街です。私が宿泊
したホテルにオプショナルツアーと
言いますか、フエに滞在する観光客
が楽しむことができるツアーの小冊
子がありましたのでめくって見ます
と、田植えの体験から、魚釣りか
ら、釣りも半日コースや1日コース
など、いろいろな体験ツアーがメ
ニューに盛りだくさんあるのです。
残念ながら時間がなくて私は体験で
きませんでした。ベトナムの方が
日本よりも観光先進国じゃないか、
と正直思いました。九州のホテルに
泊まったら、九州ならではの様々
な体験型のオプショナルツアーのメ
ニューがあつて、どれでも体験でき
ますというくらいにすることができな
いかなと思います。もちろん採算が
とれるかどうか、オーガナイズを誰
がするのかなど、色々な検討や試行
錯誤が必要になると思いますけれど
も、しかしそうでもしない限り、日
本が持っている素晴らしい観光資源
や可能性を海外の人に知ってもらっ

楽しんでもらうということにはな
らないのではないのでしょうか。

海外からの観光客に最も高い評価
を受けるのは、やはり最終的にその
国の文化や歴史、伝統などで、そ
ういものが一番感動し、心に残るも
のだと思います。文化というのは
「WAY OF LIFE」で、つ
まりは、その地域や国の人々の生活
や社会そのものです。外国からの観
光客にそれを知ってもらう、見ても
らう、体験してもらうためのアクセ
スを用意しなければなりません。そ
ういうところまで含めて計画をた
て、取り組む必要があります。その
ことが地域の活性化につながり、人
口減少地域に住む人々の生きがいや
誇りを支えるんじゃないかと、私は
思っています。

それから、もう1つ。日本は「お
もてなし」の国だということでは
が、おもてなしというのも外国人に
あわせておもてなしではいけないわ
けで、日本人本来のおもてなしでな
ければだめだといいます。日本人と
してのおもてなし、それ自体が劣化し
てきているという説もあります。日
本人が快適と感じるおもてなしを
外国人に対しても同じようにするこ

とが大切なのではないのでしょうか。
相手は、日本のことを日本人と同じ
ように体験したいと思っているわけ
で日本文化の代名詞のようになった
おもてなしを我々日本人の誰もが自
然体でできるようになればよいと思
います。

JR九州の「ななつ星 in 九州」
にも触れたいと思います。JR九州
の素晴らしい取組みに敬意を表しま
すが、「ななつ星 in 九州」が示し
たものというのは、鉄道の可能性や
交通の持っている夢や憧れの部分を
目に見える形にしたということ。そ
れから、九州全体で観光を考えない
とだめだということをわかりやすい
形で示してくれたと思います。日本
の観光の取り組みでどうしても限界
を感じるの、県ががんばるとか、
市ががんばるとか、あるいは特定の
観光地ががんばるとか、非常に単位
が小さいんです。国内観光はまだそ
れでもいいかもしれませんが、世界
を相手にした時に、県や市では話に
ならないわけです。

九州は東アジアや東南アジアに近
く、多様なゲートウェイを用意する
ことができる。それがクルーズで
あったり、航空・空港であったり

と、とてもポテンシャルが高いと思
います。外国人観光客が九州のど
こかに入国したら、九州全体を回っ
て楽しめるようなツールが用意でき
ているということが極めて重要で、
そのことを「ななつ星 in 九州」
がわかりやすく示してくれたと思
っています。

大分県の皆さんにはかつてそうい
うお話をすることがありますが、大
分県は、周防灘、瀬戸内海から豊後
水道と、ずっと東側の海域と接して
いて、九州の中でもまた特別な位置
付けとなっております。別府が一番美
しく見えるのは船からのアプローチ
で、学生時代に船で帰省した時に実
感したものです。瀬戸内地域でも瀬



戸内海をもっと活用しようという取組みが顕在化してきています。瀬戸内海というのは、世界の美しい海域の中でも決してひけをとらない素晴らしい美しさを持っていますし、周りの地域には多様な文化、産物など多くの観光資源を抱えています。きめ細かい海洋観光の可能性は高いので、瀬戸内海と九州との連携だとか、もっと九州プラスαで新天地を切り開くことにも取り組んでもらいたいと思います。プラスαというのは必ずしも隣接県や隣接地域である必要はなくて、海洋や航空などをうまく組み合わせれば、もっと広域的に九州が打って出ることでもできるはずですが。またその場合のコンテンツは何にするのか、食で組むのか、文化や歴史で組むのかなど色々なことが有り得るわけで、そういう広域的な取組みについても考えてもらえればと思います。

「観光地域づくり関連支援メニュー集」は、観光庁が政府全体のメニューを取りまとめた資料ですが、各省庁に観光に関連する支援メニューがあり、農水省や文科省、総務省等がそれぞれ用意していますので、詳しくは、関心のある省庁にア

プローチしていただければわかります。支援メニューもかなり充実していて、例えば、「まちの魅力を向上したい!」というところでは、「観光地域ブランド確立支援事業」、「地域づくり活動支援体制構築事業」等色々あります。他にも「専門家の知見を活用したい!」というところでは「観光ビジネス創出の総合支援」、「外部専門家(アドバイザー)招へい事業」があります。本来は国のバックアップがなくとも、自律的に地方が観光地域づくりに取り組むことができればいいのですが、今は日本全体が「観光立国途上国」ですので、官民が、国と地方が、一つになつて観光立国を目指す、その手掛かりのため、よろしかったら参考にさせていただければと思います。

さて次に、物流の話をしたと思います。

九州は東アジア、東南アジアに非常に近いという特性を生かして、アジア自体を「国内」と考える、「国内」では語弊があるというなら、「準国内」という位置付けで考えるべきだと思います。物流はかねてから日本の経済を支える重要な産業で、製造業のサプライチェーンを成

り立たせているものです。また物流産業自体が日本のGDP、GNPに貢献する大きなウェイト占めていて、雇用の受け皿としても大きいわけです。さらに日本の物流の品質というのは、厳しいユーザーのニーズに応えてきた中で、磨き上げられてきました。正確性、迅速性、安全性、安定性、それからコストの安さ等々。それらを以って経済成長著しいアジアに日本産業の一翼として出ていく、その取組みをもっと加速しなければなりません。行政の方は、そのための体制を整えるのがこれまで十分できていませんでしたが、2013年7月に「物流審議官」という局長級の組織ができました。私としては、物流審議官には、物流のモードごとの安全を確保するとか、輸送の秩序を確保するとか、業界の健全な発展を図るとかではなく、日本の物流産業をさらに大きく発展させるために行政はどういう貢献ができるか、ということに的を絞ってやっていただきたいと思っています。物流の発展に関して何か意見・要望があったら遠慮なく言ってください、できる限りのお手伝いをします、という仕事に徹してもらいたいと思います。

物流に関しての日中韓の話です

が、これはとにかく国内と同等のシステムを可能なところから入れていって、シームレスな物流の実現を目指すということですが。現在シャープの日韓相互通行を日通の協力で行っていて、かなりの実績が上がっています。こういうものを確実に定着させていくということです。それから、九州の産業の活性化ということで、特に農産物や木材輸出を促進し、物流がそれをバックアップする必要があります。クール輸送等の取組みも行われていますが、こういうことを国土交通省の物流セクションと農水省とで共同で行う、役所間の連携の強化を推進する。観光庁も農産物の輸出促進と観光促進で連携を深めようと、そういう取組みを行っています。九州が誇る農産物を、九州の物流業者と九州の農業者が協力し合い、2020年までに輸出倍増という目標をもって、世界に乗り出して行っていただきたいと思っています。

最後にインフラの海外展開の話をしたと思います。新興国等において交通分野、都市開発の分野で旺盛な需要があり、今は「ASEANを固めて西へ展開」しているというのが大きな国家戦略です。インドネ

