

# 「観光立国推進基本計画」の概要について

総務課企画室長 藤田 礼子

平成24年4月17日

# 観光立国推進基本計画見直しの経過

平成22年 (2010年)	11月	【交通政策審議会観光分科会(第1回) 11月22日】 ・基本計画改定につき大臣から諮問	【観光立国推進本部】	
平成23年 (2011年)	2月	【交通政策審議会観光分科会(第2回) 2月10日】 ・骨子(案) ・基本的な方針(素案) ・基本的な目標(素案)		
	3月	東日本大震災発生		
	4~6月			
	7月			
	8月			
	9月	【交通政策審議会観光分科会(第3回) 9月15日】 ・震災後の取組について紹介し、震災を踏まえて以下を修正 ・基本的な方針(案) ・観光立国の実現に関する目標(案)		
	10月			
	11月			
	12月	【交通政策審議会観光分科会(第4回) 12月12日】 ・観光立国の実現に関する目標(数値)・政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策(素案)	業界・自治体等から適宜要望を受付	↓
	平成24年 (2012年)	1月		
	2月	【交通政策審議会観光分科会(第5回) 2月8日】 ・観光立国推進基本計画(案)	【国土交通部門会議】 パブリックコメント	
	3月	【交通政策審議会観光分科会(第6回) 3月26日】 ・改定基本計画(案)の了承、審議会から大臣へ答申	【国土交通部門会議】 【観光立国推進本部 3月28日】	
↓				
閣議決定・国会報告 3月30日				

# 交通政策審議会観光分科会の概要

- 交通政策審議会令(平成12年政令300号)により、観光分科会は、観光立国推進基本法の規定により審議会の権限に属せられた事項を処理する機関と位置づけ。

**【参考】観光立国推進基本法 第10条第3項**

国土交通大臣は、交通政策審議会の意見を聴いて、観光立国推進基本計画の案を作成し、閣議の決定を求めなければならない。

※ その他、観光白書の作成に際し、交通政策審議会の意見を聴かなければならないと位置付け

本委員	秋池 玲子	ボストンコンサルティンググループパートナー&マネージング・ディレクター
	岡本 真佐子	桐蔭横浜大学文化政策研究所教授
	木場 弘子	キャスター、千葉大学特命教授
	佐藤 友美子	サントリー文化財団上席研究フェロー
	富澤 秀機	テレビ大阪(株)特別顧問
	鳥飼 玖美子	立教大学大学院異文化コミュニケーション研究科教授
	西田 厚聰	(社)日本観光振興協会会長
	◎平林 博	公益財団法人日本国際フォーラム副理事長
	廻 洋子	淑徳大学国際コミュニケーション学部教授
臨時委員	大塚 陸毅	(社)日本経済団体連合会観光委員会委員長
	前原 金一	(社)経済同友会副代表幹事・専務理事
	西村 幸夫	東京大学教授、先端科学技術研究センター教授

# 新たな「観光立国推進基本計画」の骨子

平成18年12月に制定された観光立国推進基本法の規定に基づき、観光立国の実現に関する基本的な計画として新たな「観光立国推進基本計画」を平成24年3月30日に閣議決定。

副 題：～観光でつくる日本のチカラと地域の魅力～

計画期間：平成24年度から平成28年度までの5年間（おおむね3年後を目処に見直し）

## 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

1. はじめに
2. 基本的な方針
3. 計画期間

## 第2 観光立国の実現に関する目標

1. 前観光立国推進基本計画の目標の達成状況
2. 基本計画の策定の方向性
3. 観光立国の推進に関する目標

## 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

1. 基本的考え方
2. 観光庁が主導的な役割を果たすべき主な施策
3. 政府全体により講ずべき施策

## 第4 観光立国の実現に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

1. 多様な関係者の適切な役割分担と連携・強化の強化
2. 政府が一体となった施策の推進
3. 施策の推進状況の点検と計画の見直し
4. 地域単位の計画の策定

# 新たな観光立国推進基本計画の特徴

## ○基本計画の見直しの方向性

観光は、国の成長戦略の柱の一つであり、長らく経済が低迷し地域が疲弊する中、人口減少・少子高齢化の閉塞状況を打ち破り、急速に経済成長するアジアの観光需要を取込むとともに、地域経済の活性化・雇用機会の増大等を図る。

### <観光を取り巻く状況>

- ・諸外国との誘致競争の激化
- ・マクロ経済・外交関係等の外的要因による訪日外国人旅行者減少のリスクの存在
- ・新規訪日旅行者のみならずリピーターを獲得する必要性
- ・旅行の相対的魅力の低下等による国内旅行のゼロ回層の増加 等



### 観光の裾野の拡大と観光の質の向上が必要

- ・東南アジア等、富裕層・中間層等急速な拡大が見込まれる市場の旅行者の獲得
- ・ゴールデンルートの次の目的地の開拓・情報発信
- ・観光地域や旅行サービスの質の向上
- ・観光旅行者の滞在日数や消費額の増加 等

## ○観光立国の実現に関する施策についての基本的な方針

東日本大震災を踏まえ、「震災からの復興」を柱の一つに掲載。

- ① 震災からの復興 ② 国民経済の発展 ③ 国際相互理解の増進 ④ 国民生活の安定向上

## ○観光立国の実現に関する目標

・観光地域や旅行サービスの質の向上を図るため、基本的な目標に満足度の指標(訪日外国人旅行者の満足度、観光地域の旅行者満足度)を追加。  
 ・新たに、基本目標の下に「参考指標」を掲載。(訪日外国人旅行消費額、雇用効果、地方の国内旅行消費額等)

- ① 国内における旅行消費額 ② 訪日外国人旅行者数 ③ 訪日外国人旅行者の満足度 ④ 国際会議の開催件数  
 ⑤ 日本人の海外旅行者数 ⑥ 国内宿泊観光旅行の年間平均宿泊数 ⑦ 観光地域の旅行者満足度

## ○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

観光は、良好な景観の形成、街並み整備等による地域の魅力向上、交通ネットワーク整備等による人の交流の拡大、文化財や農山漁村等の多様な観光資源の活用による旅行の魅力の向上など、多様な関係者による広範な施策により支えられるものであり、関係省庁間や多様な関係者間で連携を強化しつつ、取組むことが重要。具体的な施策として、観光庁が主導的な役割を果たすべき主な施策(4項目)及び政府全体により講ずべき施策を提示。

- ① 国内外から選好される魅力ある観光地域づくり(観光地域のブランド化・複数地域間の広域連携等)  
 ② オールジャパンによる訪日プロモーションの実施 ③ 国際会議等のMICE分野の国際競争力強化 ④ 休暇改革の推進

## ○観光立国の実現に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

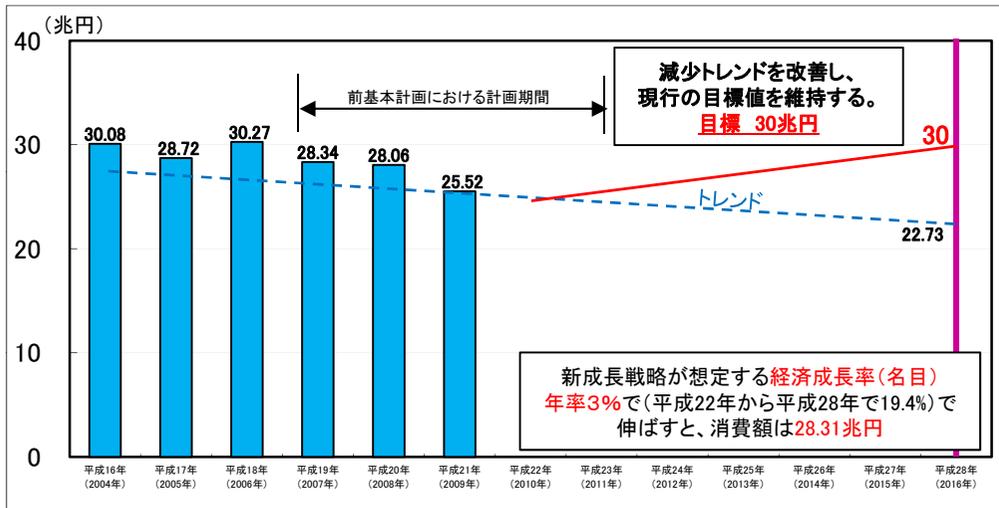
必要に応じ有識者の助言を受けつつ、毎年度当初に、目標の達成状況、施策の推進状況に関する点検を行うとともに、施策の効果に関する評価を行う。観光庁は関係省庁に対し、当該点検・評価の結果について翌年の施策に反映させるよう、働きかけを行う。

# 観光立国の実現に関する目標

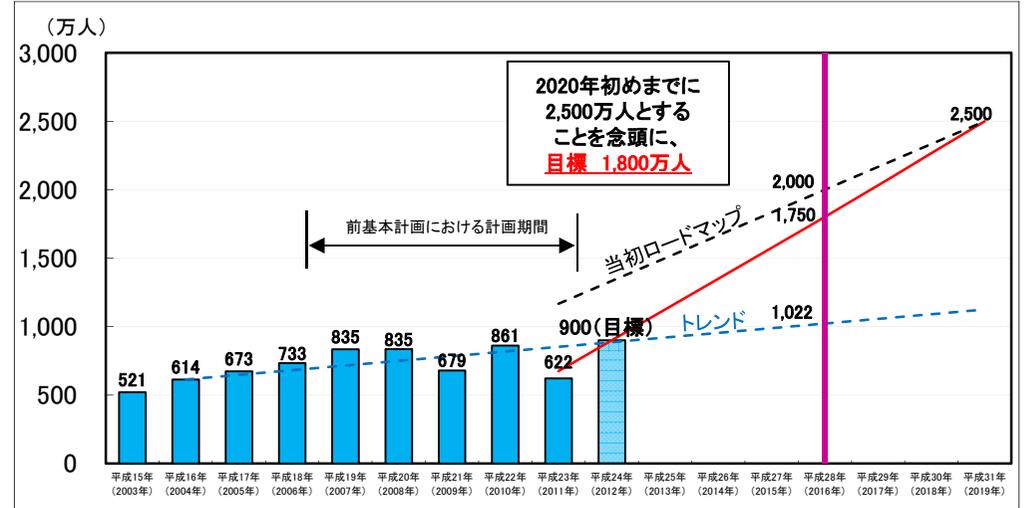
目標の分類	観光立国の実現に関する目標	観光立国の実現に係る参考指標
観光による国内消費の拡大	1. 国内における旅行消費額 [平成21年(2009年): 25.5兆円] <b>平成28年(2016年)までに30兆円</b>	(1) 国内宿泊旅行消費額 <b>平成28年(2016年)までに18兆円</b> 国内日帰り旅行消費額 <b>平成28年(2016年)までに6.5兆円</b> 訪日外国人旅行消費額 <b>平成28年(2016年)までに3兆円</b>  (2) 観光の雇用効果 <b>平成28年(2016年)までに539万人相当</b>
	国際観光の拡大・充実	2. 訪日外国人旅行者数 [平成22年(2010年)実績: 861万人] [平成23年(2011年)推計: 622万人] <b>平成28年(2016年)までに1,800万人</b>
3. 訪日外国人の満足度 [平成23年(2011年): 大変満足43.6%、必ず再訪したい58.4%] <b>大変満足45%程度、必ず再訪したい60%程度</b>		(1) 国際会議、展示会、研修等参加の訪日外国人参加者数 <b>平成28年(2016年)までに170万人</b>
4. 国際会議の開催件数 [平成22年(2010年): 741件] <b>平成28年までに5割以上増、アジア最大の開催国</b>		
国内観光の拡大・充実	5. 日本人の海外旅行者数 [平成23年(2011年)推計: 1,699万人] <b>2,000万人</b>	(1) 若年層の日本人海外旅行者数 <b>平成28年(2016年)までに300万人</b>
	国内観光の拡大・充実	6. 国内宿泊観光旅行の年間平均宿泊数 [平成22年(2010年): 2.12泊] <b>(2.5泊)</b>
7. 国内観光地域の旅行者満足度 [実績値なし] <b>(大変満足・必ず再訪したい25%程度)</b>		(3) 三大都市圏以外の地方を主目的地とする国内旅行消費額 <b>平成28年(2016年)までに年間12兆円</b>

# 観光立国の実現に関する目標

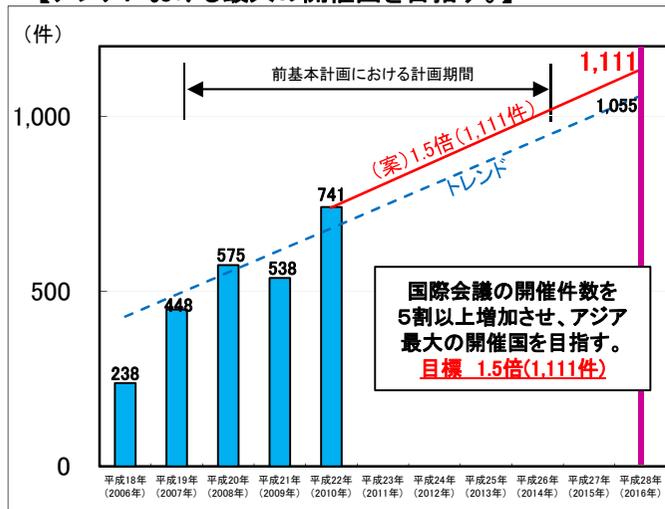
1. 国内における旅行消費額: **30兆円**  
【現行の目標値を維持する。】



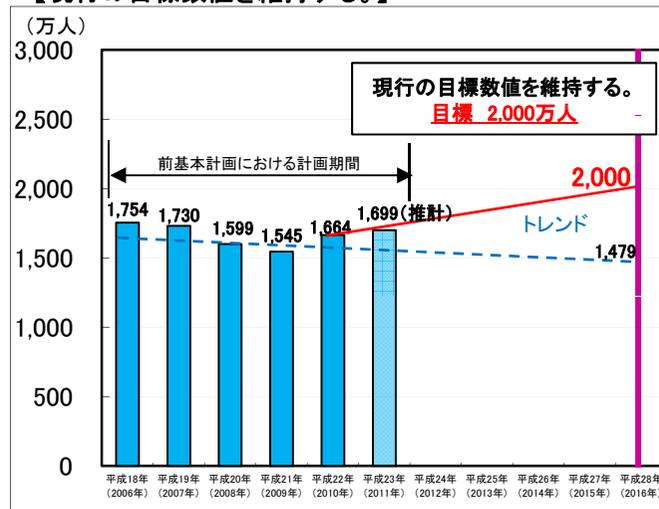
2. 訪日外国人旅行者数: **1,800万人**  
【2020年初めまでに2,500万人とすることを念頭に、平成28年までに1,800万人にする。】



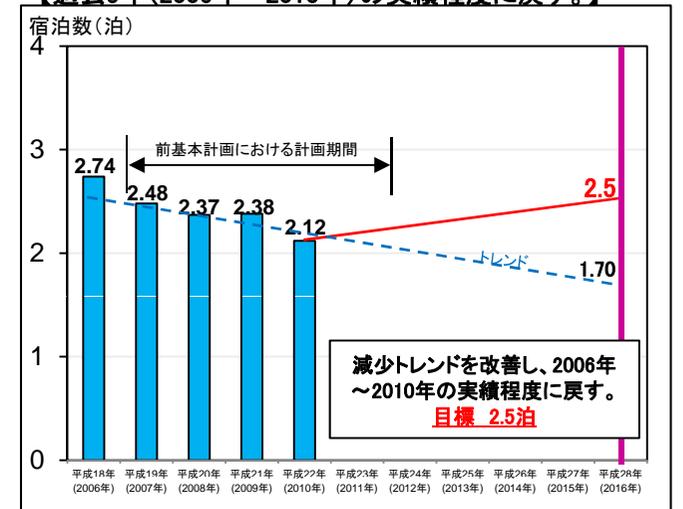
4. 国際会議の開催件数: **1.5倍(1,111件)**  
【アジアにおける最大の開催国を目指す。】



5. 日本人の海外旅行者数: **2,000万人**  
【現行の目標数値を維持する。】



6. 国内宿泊観光旅行の年間平均宿泊数: **2.5泊**  
【過去5年(2006年~2010年)の実績程度に戻す。】



3. 訪日外国人旅行者の満足度訪: 「大変満足」40%、「必ず再訪したい」50%  
【「大変満足」及び「必ず再訪したい」と回答する割合を現在の数値から増加させることを目指す。】

7. 国内観光地域の旅行者満足度: 「大変満足」・「必ず再訪した」25%程度  
【類似の調査による結果を踏まえ、目標数値は回答割合を「25%程度」とする。】

# 政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策

観光庁が主導的な役割を果たすべき主な施策として以下の施策を掲載。

## 1. 国内外から選好される魅力ある観光地域づくり(観光地域のブランド化と複数地域間の広域連携等)

- ・観光地域が旅行者の国際的な誘致競争にさらされる中、国内外から選好される国際競争力の高い魅力ある観光地域の早急な形成が必要。このため、**日本を代表し得る観光地域について、恒常的な評価等を行い、地域の取組段階に応じた戦略的な観光地域づくりを促進。**
- ・日本の有する多様な観光資源の潜在能力を最大限に発揮し、**テーマ性を持った周遊・滞在ルートを構築するため、複数地域間の広域的な連携を強化。**
- ・**全国各地の創意工夫を活かした先進的な取組を促進。**
- ・**外客受入環境の充実、大都市における観光の推進、観光産業の参画、観光分野における人材の育成を図る。**
- ・観光地域づくりの理念に沿った良好な景観の形成、街並み整備や文化財、農作業体験等観光資源を活用した取組等の推進のため、**関係省庁、地方公共団体、(社)日本観光振興協会等と連携・協働。**

## 2. オールジャパンによる訪日プロモーションの実施

- ・諸外国との誘致競争に勝ち抜くため、今後の顕著な成長拡大が見込める東南アジアをはじめとする新興国の中間層、平均滞在日数の長い欧米豪市場、莫大な消費が期待される富裕層市場からの誘客を効果的・効率的に拡大する必要。
- ・このため、**①既存のプロモーションの枠組・手法にとられない海外消費者の趣向に則した、より機動的・効果的なプロモーション手法の追求、②観光庁・日本政府観光局のみならず、在外公館をはじめとする関係省庁、地方公共団体、経済界との連携強化によるオールジャパンによる強力な訪日プロモーション体制の実現を図る。**
- ・各市場の海外現場レベルでの情報収集・営業活動の強化のため専門性の高い職員からなる**日本政府観光局海外事務所の体制強化。**

※日本政府観光局(独立行政法人国際観光振興機構又は「独立行政法人の制度及び組織の見直しの基本方針」(平成24年1月20日閣議決定)に基づき平成26年4月を目指して創設される新たな法人制度に位置づけられ、政府観光局機能を移行することが見込まれる日本政府観光局たる機能を有する組織)

## 3. 国際会議等のMICE分野の国際競争力強化

※MICE(=Meeting, Incentive, Convention, Exhibition/Event)

- ・国際会議や展示会などのMICEは、地域経済に与える経済波及効果の大きさ、ビジネス機会やイノベーションの創出効果等、幅広い経済的意義を有する。近年、アジア主要国等との国際的な誘致・開催競争が激化し、我が国の競争力が相対的に低下する懸念がある。
- ・このため、  
①強みを活かしたターゲットの明確化など、**各誘致主体の徹底したマーケティング戦略の高度化**  
②誘致関係者の機能強化、選択と集中の徹底等を通じた**MICE産業の競争力強化とMICEに関する受入環境の整備**等を通じ、官民を挙げてMICE分野の国際競争力の強化が必要。

## 4. 休暇改革の推進

- ・顕在化していない需要を掘り起こし、交流人口の拡大による地域経済の活性化を図るためには、休暇改革の推進が必要。
- ・**休暇を取得しやすい職場環境の整備や、子どもの休みの多様化・柔軟化**など、休暇に対する国民意識の変革に向けた取組を推進する。
- ・大型連休を地域別に分散して設定する休暇取得の分散化の本格実施について、震災後の国民生活・経済活動等への影響及び国民的コンセンサスの状況を踏まえ、引き続き検討する。

# 政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策

政府全体により講ずべき施策として以下の施策等を掲載。

## 1. 観光振興等に資する社会資本整備等の観光振興等への配慮

- ・観光振興に資する地域づくり・街並み整備、道路整備、河川空間等の保全・活用等の社会資本整備等を行う際、これらの **事業担当部局と観光関係部局との連携をしつつ、観光振興や観光交流推進に配慮した整備を行う。**

## 2. スポーツツーリズムの推進

- ・「スポーツツーリズム推進基本方針」(H23策定)に基づき、地域スポーツコミッションの設立を促すとともに、情報の集約・発信、国際スポーツイベントの誘致・開催支援などを担う **スポーツツーリズム推進連携組織を創設。**
- ・2019年のラグビーワールドカップの日本誘致成功の経験を活かし、**2020年の東京オリンピック・パラリンピックの招致に取り組む。**

## 3. 国際拠点空港の整備等

(羽田空港)

- ・24時間国際拠点空港化の推進。**最短で平成25年度中に年間発着容量を昼夜あわせて44.7万回まで**、そのうち国際線は現在の6万回(昼間3万回・深夜早朝3万回)から昼間3万回を基本として増枠。国際線旅客ターミナル及びエプロン等の拡充、C滑走路延伸事業の推進。

(成田空港)

- ・地元合意を踏まえ、平成23年度中に25万回、平成24年度中に27万回まで拡大。**最短で平成26年度中に年間発着容量を30万回まで拡大。**
- ・平成23年度中のビジネスジェット専用ターミナルの整備、平成24年度の早い時期でのビジネスジェットの発着枠及び駐機場の使用申請のウェブ化等、**LCCの受入体制の強化。**

(関西国際空港)

- ・**伊丹空港との経営統合による収益改善やLCCの拠点化等**の施策により、国際拠点空港として再生・強化。

## 4. クールジャパンの海外展開

- ・我が国の優れたコンテンツ、ファッション、食、生活日用品、伝統芸能等のクールジャパンを海外に発信。

## 5. 査証発給手続の迅速化・円滑化

- ・二国間の人的交流を促進するため、査証申請人の利便性向上につながる **円滑かつ迅速な査証発給手続を推進。**

## 6. 出入国手続の迅速化・円滑化

- ・観光立国の推進に資するため、空港での審査に要する待ち時間を20分以下に短縮することを目標に **出入国手続の迅速化・円滑化を図る。**
- ・「訪日外国人2,500万人時代の出入国管理行政検討会議」(法務大臣の私的懇談会)における検討結果を受け、短時間で円滑かつ厳格な審査を確実に実施できる **将来の出入国審査の方法等について検討を進め、実施可能な施策から随時措置**する。

# 政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策

## 7. 首都圏空港を含めた徹底したオープンスカイの推進

- ・首都圏空港を含めたオープンスカイの実現を目指す。
- ・米国、東アジア、ASEANの国・地域を対象にして実施したオープンスカイの枠組みを引き続き拡大し、国際空港ネットワークの一層の拡充を図る。

## 8. 日中韓三国間の観光交流と協力の強化

- ・平成27年までに3カ国間の人的交流規模を2,600万人に拡大。(H22 第5回日中韓観光大臣会合共同声明、H23 第4回日中韓サミット首脳宣言)
- ・災害等発生時における危機管理に関して3カ国間の連携を強化。観光交流拡大のための日中韓観光ゴールデンルートの設定等を推進。(H23 第6回日中韓観光大臣会合共同声明)

## 9. 留学生の増加・活用

- ・日本への外国人留学生を30万人、海外への日本人留学生等を30万人とすることを目指し、外国大学との単位相互認定の拡大、外国人教職員・外国人学生の受入の促進、外国人学生の就職支援等を進める。
- ・日本人学生等の留学・研修への支援等海外経験を増やすための取組強化、外国人留学生の誘致、外国人留学生を活用した外客受入環境の充実、外国人留学生に関する各情報発信ツールやネットワークを活用した日本観光の魅力の発信等

## 10. 団塊の世代や若者旅行の促進、ゼロ回層対策の強化等

- ・本基本計画に定める各施策を講ずることにより、団塊の世代の旅行促進、旅行に出かける層の活性化、ゼロ回層や若者旅行の促進を図る。

## 11. 旅行のサービス内容に応じた価格設定

- ・公共交通や宿泊について、旅行者の多様なニーズに応じた取組を検討・促進。

## 12. 消費者のニーズに応じた旅行環境の整備

- ・高齢者等の旅行需要を喚起するため、そのニーズを的確に把握した上で、質の高い旅行サービスを提供するための方策について検討し、旅行に出かけやすい環境を整備。

## 13. 新たな観光旅行の分野の開拓

- ・各ニューツーリズムの推進(エコツーリズム、グリーン・ツーリズム、ヘルスツーリズム、スポーツツーリズム、ファッション・食・映画・アニメ・フラワー等)。
- ・若年層の旅行実態等の把握、成功事例の収集・普及、若年層の旅行需要を喚起するための実証実験等による若年層の旅行需要の喚起。
- ・長期滞在型観光に係る需要の掘り起こし、地域による継続的な長期滞在型観光地域づくりの促進。
- ・外国人患者等の受入環境の整備、医療と連携した観光ツアーの多様化・高付加価値化等による医療と連携した観光の推進。

## ○交通政策審議会観光分科会におけるご意見(平成24年2月8日)

- ・航空運賃の多様化は前回(2011年12月12日)の分科会で紹介してもらったが、鉄道(新幹線)を家族で利用するとかなりの額になる。鉄道運賃、前売り券等はまだ少し安くないか。JRレールパスは海外の人にとってお得な価格になっているが、「のぞみ」は自由席でも乗れないという制約がある。「ひかり」との差額を支払っても乗れない。新幹線は観光にも資するものなので、一番早い新幹線に乗せてあげてもいいのではないかと思う。イギリスやフランスでは早割(事前購入割引)で3割引や半額になるものもある。
- ・鉄道運賃については、日本の新幹線は地域に分割されているが、各地域では一種の独占企業であるので運賃を下げないところがあると思う。「大人の休日倶楽部」の会員だから「ひかり」には頻繁に乗車しているが、「のぞみ」には乗れない。「のぞみ」にJRレールパスを使って訪日外国人が乗れないはいかがなものかと思う。フランスは家族料金を抜本的に割引している。航空はLCCも参入して競争が激しくなったから運賃が多様化しているが、鉄道も工夫してもらいたい。

## ○観光立国推進基本計画パブリックコメントにおけるご意見(平成24年2月15日～2月29日) (関連部分抜粋)

複数の交通機関を利用可能なフリーパスや定額制のタクシーなどの提供を増やしていく必要がある。そのため国は、フリーパス等の組成に官民が連携して取り組むことを推進するとともに、例えばタクシー運賃の認可に際しても日時によって変化する高速道路料金を含んだ定額の料金設定を可能とするなど柔軟な対応が求められる

ツアーバス(路線類似行為)を路線バスに移行させ、安心して利用できるものとするのがあげられる。鉄道においては、新幹線のスピードはなくてもリーズナブルな旅が求められていることや繁忙期対策として、新幹線に並行する在来線の活用を図っていくことが考えられる(在来線の一部の列車の指定席が取れないことが、旅行機会を喪失させていると考えられる。。「周遊きっぷ」などの企画商品の認知増や、JR各社ごとに行われている青少年・シニア向け割引制度のJR6社共通化も有効と考える。また、近隣諸国との間の交流には国際船舶航路の活用が有効であり(現に、長崎・上海間に廉価な航路が開設されたようである。)、このような動きがカジュアルな国際交流を活発化させる。

国内の若者、子育て層、シニア層など国民各層のニーズに対応できる観光地づくりを急ぐ必要がある。特に旅行ゼロ回層対策や将来の旅行ファンの育成策として、若者向けのリーズナブルな料金の旅行商品や有意義な体験が出来たと実感できるようなプログラムの開発について、様々な関係者が連携して取り組みを進めるべきである。また、シニア層やシニア層と他世代との組合せを対象とした商品づくり・需要の喚起策についても対応を急ぐ必要がある。

旅行をしたいが経済的理由などで実施できないファミリー層に対し、「家族の絆」をテーマにした宿泊旅行のアプローチを行い、祖父母を含めた「3世代旅行」、従来の「母娘旅行」に加えて「父息子旅行」など、旅行に行かない層を誘い出す。このことが旅に出ないといわれる「若者」を誘い出すことにもつながる。国も更に「家族旅行」のPRをお願いしたい。

長期滞在型観光の普及は、今後の重要な課題。また、東日本大震災を契機として「家族」の絆を大事にする観光旅行やボランティアツアーなど人のつながりを大事にする観光旅行への関心が強くなっている。国民が容易にこのような観光旅行に出かけられるよう、民泊普及、旅行サービスの多様化、費用低廉化などの環境整備が必要である。

### 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

#### 3. 政府全体により講ずべき施策

##### 3-2 国際競争力の高い魅力ある観光地域の形成

##### (三) 観光旅行者の来訪の促進に必要な交通施設の総合的な整備

##### ② 国際交通機関に関連する施設の整備(空港・港湾・鉄道駅へのアクセス向上)

国際拠点空港への鉄道アクセスの更なる改善のため、東京から羽田空港へのアクセス20分台、東京から成田空港へのアクセス30分台、両空港間のアクセス50分台を目標として、都営浅草線押上駅付近から東京駅を經由し泉岳寺駅付近を結ぶ短絡線整備について調査・検討を実施するほか、関西国際空港へのアクセス改善方策についても調査・検討を実施する。また、拠点的な空港・港湾・鉄道駅と高速道路等を結ぶアクセス道路の現状の再点検等を行うとともに、環状道路の整備等による道路ネットワークの強化により、空港・港湾・鉄道駅へのアクセスの向上を図る。

##### ③ 国内の幹線交通に係る施設の整備

##### イ 幹線鉄道の整備

整備新幹線について、建設中の区間(平成26年度末完成予定長野・白山総合車両基地間、平成27年度末完成予定新青森・新函館間)の予定どおりの完成・開業を目指して着実に整備を進める。また、新たな3区間(新函館・札幌間、白山総合車両基地・敦賀間、武雄温泉・長崎間)について、「整備新幹線の取扱いについて」(平成23年12月26日政府・与党確認事項)に従い、いわゆる「着工5条件」が整い、かつ各線区の課題について対応が示されていることを確認した区間から、所要の許認可手続を経て着工する。これらの高速鉄道ネットワークの拡充を通じ、地域間の移動時間を短縮させ、観光旅行者の広域的な移動の高速化・円滑化を図る。

##### ④ 国内の地域交通に係る施設の整備

##### ア 地域公共交通の活性化・再生

観光振興の観点から、地域に来訪した観光客の地域内の移動手段として良質な公共交通を確保することが重要である。便利で利用しやすい公共交通は観光地域の魅力増大に貢献し、車両や輸送サービス自体が観光資源となる場合もあることから、地域公共交通の活性化・再生を図る必要がある。

このため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を積極的に活用し、地域の関係者が地域公共交通について総合的に検討し、当該地域にとって最適な公共交通のあり方について合意形成を図り、合意に基づき各主体が責任を持って推進する取組を総合的に支援していく。

また、高速道路と鉄道駅の連結や民間活力を活用した駅前広場の高度利用の促進などにより、公共交通の利用促進や都市機能の集積による活力向上を実現する。

イ 都市鉄道等の整備

地下鉄の新線建設(仙台市東西線動物公園駅・荒井駅間等)や輸送障害対策等のための施設整備、既存の鉄道を結ぶ連絡線等の整備による都市鉄道の利便増進(相鉄・JR直通線西谷駅・羽沢駅間等)、交通機関相互の結節機能の向上(阪神三宮駅等)、相互直通運転化による乗継負担の軽減やLRTの整備等を推進することにより、公共交通のネットワークの充実度を高め、外国人旅行者をはじめとする観光旅行者が円滑に移動できるようにする。また、都市圏毎に鉄道・バス等の各事業者間で相互利用可能な共通ICカードシステムの導入の推進により公共交通ネットワークを観光利用者にとっても利用しやすいものとする。

3-4 国際観光の振興

(一)外国人観光旅客の来訪の促進

② 国内における交通、宿泊その他の観光旅行に要する費用に関する情報の提供

ア 旅行費用に関する情報の提供

割高といった声の多い我が国への旅行のイメージを改善するため、諸外国と我が国の物価を比較し、飲食店や宿泊施設等の価格の実態に係る情報をホームページ等で紹介するほか、国内事業者と連携し、訪日外国人旅行者に対する大胆な割引・特典セールの実施・海外発信等を行う。

イ ICカード・乗車船券の導入・共通化支援

乗車距離に応じて運賃が変動するバス運賃の支払いや、複数の鉄道を乗り継ぐ際の切符購入等は、観光旅行者や不慣れな利用者にとって大変煩雑であることから、利用者の利便向上、移動の円滑化及び旅行費用の低減化を図るため、各交通機関間で相互利用可能な共通ICカードシステムや共通乗車船券の広域的な導入が効果的である。平成13年度のSuica以降、PASMO、PiTaPaといった共通ICカードの導入が進んでいる。相互利用についても首都圏等で拡大しつつあり、平成25年春には、JR東日本等JR各社と首都圏、名古屋圏、近畿圏、九州圏の主な私鉄がそれぞれ発行する、合計10種類のICカード乗車券の相互利用が開始される予定であり、今後もこのような取組を促進していく。

### 3-5 観光旅行の促進のための環境の整備

#### (一) 観光旅行の容易化及び円滑化

##### ③ 観光の意義に対する国民の理解の増進

###### ア 団塊の世代や若者の旅行の促進、ゼロ回層対策の強化等

団塊世代の旅行需要や現役世代の有給休暇取得率が前基本計画の想定ほど伸びていない。また、旅行に行かないゼロ回層が国民の半分以上を占め、旅行実施率が減少傾向にある。このため、この基本計画に定める各施策を講ずることにより、団塊の世代の旅行促進や旅行に出かける層の活性化を図るとともに、ゼロ回層や若者の旅行を促進する。

##### ④ 旅行のサービス内容に応じた価格設定

国内観光旅行に出かけない理由として所得的制約が挙げられ、特に、家族層は金銭的余裕がないことを多く挙げている。また、旅行先としての日本に対するイメージとして、日本に対する旅行費用が高いことを挙げる訪日外国人が多い。一方、旅行者の価値観が多様化する中で、良質なサービスや高付加価値の商品等に対するニーズも高い。

これらを踏まえ、公共交通や宿泊について、新たな需要の掘り起こしをするため、サービスの簡素化・効率化や費用の高さにこだわらない付加価値の提供等、旅行者の多様なニーズに応じた取組を検討・促進する。

#### (三) 観光旅行者の利便の増進

##### ① 高齢者、障害者、外国人その他の観光旅行者が円滑に旅行できる環境整備

###### ア 公共施設等のバリアフリー化(一部抜粋)

観光振興の観点から、公共施設等のバリアフリー化を推進し、観光客の移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上を図ることは重要であり、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)等を踏まえ、関係者が必要に応じて緊密に連携しながら、以下のとおり、バリアフリー法第3条第1項に基づく移動等円滑化の促進に関する基本方針に定められた目標を達成することを目指す等一体的・総合的なバリアフリー化を推進する。

- ・旅客施設においては、地域の実情に鑑み、高齢者、障害者等の利用の実態等を踏まえてバリアフリー化を推進する。その際には、原則として1日あたりの平均的な利用者数が3,000人以上である旅客施設のバリアフリー化を優先的に行う。
- ・車両等においては、鉄道車両及び軌道車両の約70%についてバリアフリー化を行い、バス車両(適用除外認定車両を除く)について約70%をノンステップバスに、適用除外認定車両について約25%をリフト付きバス又はスロープ付きバスとし、タクシー車両について約28,000台の福祉タクシーを導入し、旅客船の約50%、航空機の約90%についてバリアフリー化を行う。

ク 公共交通事業者等による情報提供促進措置の促進

公共交通機関については、「公共交通機関における外国語等による情報提供促進措置ガイドライン」等に基づいて空港、鉄道駅、バスターミナル、旅客船ターミナルや車船内における案内表示を充実させるとともに、鉄道駅におけるナンバリングの導入を促す。

コ 消費者のニーズに応じた旅行環境の整備

旅行に行きたくても妨げとなる様々な課題が世代ごとに存在するが、今後増加が見込まれる高齢者等の旅行需要を喚起するため、そのニーズを的確に把握した上で、質の高い旅行サービスを提供するための方策について検討し、旅行に出掛けやすい環境を整える。

# 留学生向け鉄道商品について

## JR HOKKAIDO 留学生パス

区間: JR北海道線の特急・急行・普通列車普通車指定席

摘要: 日本での在留資格が「留学」または「就学」の「外国人登録証明書」をお持ちの方

料金・有効期間: 19,000円(3日間)、22,500円(5日間)

## JR EAST PASS SPECIAL

区間: ①フリーエリア内の新幹線等の普通車指定席(グリーン車、個室、寝台、ライナー、ホームライナーなどを除く)。

②JR東日本全線、伊豆急行線全線、北越急行線全線、青い森鉄道全線、IGRいわて銀河鉄道全線、東京モノレール線全線、仙台空港鉄道線全線の特急(新幹線を含む)・急行列車・普通列車及びJR・東武相互直通特急「日光号」「スペーシア日光号」「きぬがわ号」「スペーシアきぬがわ号」等の普通指定席

③岩手県交通の盛岡都心循環バス「でんでんむし」、平泉町巡回バス「るんるん」、国道南線の「平泉駅前～中尊寺間」

摘要: 外国のパスポートを所持し、在留資格が「短期滞在」「留学(「就学」を含む)」の方  
料金・有効期間: 10,000円(3日間)



JR KYUSHU 留学生パス路線図

## JR KYUSHU 留学生パス

区間: 【北部九州】JR九州の九州新幹線(博多～熊本間、みずほ・さくら・つばめ)、特急列車、快速列車、普通列車の自由席。

【全九州】JR九州の九州新幹線(博多～鹿児島中央間、みずほ・さくら・つばめ)、特急列車、快速列車、普通列車の自由席。

摘要: 日本での滞在理由が「留学」あるいは「就学」である外国籍の学生

料金・有効期間: 【北部九州乗り放題】7,000円(3日間)、【全九州乗り放題】14,000円(3日間)

※「北部九州」とは熊本駅～大分駅間を結ぶ「豊肥本線」以北のエリア

# 訪日外国人向け鉄道商品について

## JR Rail Pass

- 区間: ① JRグループ全線—新幹線(「のぞみ号」「みずほ号」(ともに自由席を含む)を除く)、特急列車、急行列車、快速列車、普通列車  
② JRバス会社の各ローカル線と一部の高速路線  
③ JR西日本宮島フェリー(宮島—宮島口)

摘要: 外国から「短期滞在」の入国資格により観光目的で日本を訪れる外国人旅行者。

料金・有効期間: 28,300円(7日間)、45,100(14日間)、57,700(21日間)

## JR EAST PASS SPECIAL

- 区間: ①フリーエリア内の新幹線等の普通車指定席(グリーン車、個室、寝台、ライナー、ホームライナーなどを除く)。  
②JR東日本全線、伊豆急行線全線、北越急行線全線、青い森鉄道全線、IGRいわて銀河鉄道全線、東京モノレール線全線、  
仙台空港鉄道線全線の特急(新幹線を含む)・急行列車・普通列車及び JR・東武相互直通特急「日光号」「スペーシア日光号」  
「きぬがわ号」「スペーシアきぬがわ号」等の普通指定席  
③岩手県交通の盛岡都心循環バス「でんでんむし」、平泉町巡回バス「るんるん」、国道南線の「平泉駅前～中尊寺間」

摘要: 外国のパスポートを所持し、在留資格が「短期滞在」「留学(「就学」を含む)」の方

料金・有効期間: 10,000円(3日間)

## JR Sanyo-Shikoku-Kyushu RAIL PASS

- 区間: JRの山陽・九州新幹線(のぞみ・みずほ含む)、特急列車、快速・普通列車の普通車指定席およびJR西日本宮島フェリー

摘要: 日本国以外の政府などが発行した旅券を有し「短期滞在」に該当する在留資格を有する方

料金・有効期間: 【北部九州乗り放題※】22,000円(5日間)

【全九州乗り放題】25,000円(5日間)

## ALL SHIKOKU Rail Pass

- 区間: ①JR四国鉄道全線及び土佐くろしお鉄道全線の特急列車普通車指定席、自由席及び普通列車(快速含む。)普通車指定席、自由席、  
並びに阿佐海岸鉄道全線、高松琴平電気鉄道全線、伊予鉄道全線、土佐電気鉄道線全線

- ②高松空港—JR高松駅間、松山空港—JR松山駅間、高知龍馬空港—JR高知駅間の空港リムジンバスの割引料金が利用可能

摘要: 日本国以外の国等から「短期滞在」の入国資格により日本を訪れる外国人旅行者

料金・有効期間: 6,300円(2日間)、7,200円(3日間)、7,900円(4日間)、9,700円(5日間)