

平成15年1月21日（火）15：50～16：20

（社会資本整備審議会第3回総会及び交通政策審議会第2回総会合同会議終了後）

於・赤坂プリンスホテル「五色」1階新緑の間

交 通 政 策 審 議 会 第 2 回 総 会 議 事 録

目 次

開 会	1
議 事	
「グローバル観光戦略」等観光行政の状況について	1
その他（各分科会報告）	9
交通政策審議会会長選任	10
閉 会	12

開 会

大庭総務課長 それでは、準備が整いましたので、引き続き交通政策審議会を続けさせていたいただきたいと思えます。

資料 9 から資料 11 まで追加配付をさせていただきましたので、御確認をいただきたいと存じます。

それでは、今井会長、よろしくお願い申し上げます。

議 事

「グローバル観光戦略」等観光行政の状況について

今井会長 それでは、交通政策審議会を再開いたします。

まず、議事次第の 4 の (2) にございます「グローバル観光戦略等観光行政の状況について」でございますが、観光行政につきましては、平成 12 年 12 月に、当審議会の前身の一つでございます観光政策審議会が、2007 年を目途に訪日外国人旅行者数を 800 万人にすべきとの提言を行っております。こうした観光行政に関しまして、近時、「グローバル観光戦略」の策定をはじめとする著しい進捗が見られますので、この機会に事務局より御報告をお願いいたします。

三沢総合政策局長 それでは、資料 9 に基づき御報告をさせていただきます。

皆様方は御承知のことかも知れませんが、もう一回、観光の現状、動向について御説明申し上げます。1 ページでございます。

左の方に「観光の経済効果」と書いてございますように、直接効果は消費額 20 兆円、雇用創出 181 万人でございますが、波及効果まで入れますと約 50 兆、約 400 万人という効果があるということで、非常に経済効果が大きい産業でございます。

現在、国際観光の動向がどうなっているかというのが右の方でございますが、実は訪日外国人旅行者数は日本人が海外へ旅行に出かける数に比べて 4 分の 1 というのが現状でございます。477 万人が訪日外国人でございますが、一方、日本人は外国に 1622 万人行っている、大変格差があるということでございます。この結果として、国際旅行収支は 3.6 兆円の赤字という形になっているのが現状でございます。

次のページをごらんいただきますと、外国人旅行者受け入れ数のランキングがございま

す。左の方で見ますと、日本は 35 位という状況でございます。この中でアジアだけを取り出して見たのが右のグラフでございますが、アジアの中でも日本は 9 位です。中国が段トツに多いのですが、それ以外の香港、マレーシア、シンガポール等に比べても少ないという状況でございます。

今般、こういう状況を踏まえまして、昨年末に「グローバル観光戦略」を発表させていただきましたが、この背景は、3 ページの上の方に 1 行書いてございますように、「経済財政運営と構造改革に対する基本方針 2002」、いわゆる骨太方針 2002 と呼ばれますものが昨年 6 月に閣議決定されておりまして、その中で「国土交通省は、関係府省と協力して、平成 14 年度から、外国人旅行者の訪日を促進するグローバル観光戦略を構築し」ということが決められているわけでございます。

したがいまして、私ども国土交通省において、地方公共団体や民間の産業団体といろいろな意見交換をし、かつ、観光の問題は国土交通省だけではなく非常に広く関係府省にまたがる問題でございますので、そういう関係府省とも協議をし、またパブリックコメントも経まして、昨年の 12 月 24 日に「グローバル観光戦略」という形で発表をさせていただいております。これについては、24 日に国土交通大臣から閣僚懇談会において報告をし、また関係府省に対して協力を要請しているところでございます。

ざっとどういうものかというものを簡単に 1 枚にまとめておりますが、目標は、先ほど申し上げました日本に来る方と日本から出ていく旅行者の格差をできるだけ早く是正しようということで、四つの戦略を掲げております。そのうち、黒丸と白丸がありますが、白丸は国土交通省が責任を持って実施すること、黒丸は各省に協力をお願いすることでございます。

戦略 1 は、できるだけ外国旅行者に来ていただくような戦略をしなければいけない。そのために、キャンペーン、旅行商品の開発・販売。これは私どもがこれから一生懸命努力するということでございますが、黒丸の例えばビザの取得については発給対象地域が限定されているという問題もございますので、これについては外務省、法務省等でいろいろ御検討願う必要があるという点が一つ。

それから、戦略 2 は、外国人旅行者を現に受け入れているときのハード・ソフトを含めたいろいろな戦略でございます。一つは、先ほどから議論があります国際空港・港湾、そのアクセスの問題。二つ目は、去年のワールドカップで円とウォンの複数通貨にまたがって使える IC カードを初めてつくったわけでございますが、さらに多機能に使えるような

ものを開発していく。また、観光地の方でも魅力ある観光地づくりを相当やっていかなければいけないだろう。先ほどもお話に出ました電線の問題も含めて、美しい日本をどうやってアピールするかということかと思えます。黒丸としては、例えばいわゆるC I Qの問題で、外国人の方が出入国するときは非常に時間がかかることについて、もうちょっと改善していく必要があるだろう。

戦略3は、産業サイドでいろいろなことをやっていただく必要があるだろうということで、外国人向けの安いツアーを開発していく必要があるだろうとか、企業間での連携を強化していく必要があるだろうということを書いております。

戦略4は、まさに政府が一丸となってやっていかなければいけないことと、政府だけではなく、自治体、民間も一体となって推進する母体を設置していろいろなことをやっていく必要があるということでございます。

このうち特に戦略1に書いてあります「ビジット・ジャパン・キャンペーン」につきまして、次のページをごらんいただきたいと思えます。今まではこのキャンペーンの経費はなかなか認められなかったわけでございますけれども、今回、予算折衝の中で大臣折衝まで扇大臣にやっていただきまして、キャンペーンの費用もそれなりに取れた。右の方に書いてあります諸外国の100億円とか、こういうオーダーに比べると必ずしも十分とは言えないのですが、いずれにしても取っかかりとして今後いろいろキャンペーンをやっていく費用が確保できたわけでございますので、これをできるだけ有効活用していこう。

そういうことで、9-5ページに書いてございますが、先ほど申し上げましたように、官民一体となって戦略本部的なものを立ち上げて、それに基づいて相当戦略を練っているいろいろなキャンペーンをやっていく必要があるだろうということでございます。

具体的には、どこの国に重点を置いていくのかということと戦略的な国・地域を決めて、その地域ごとに何を訴えていけば一番効果的かということもあわせてやっていこうということでございます。いろいろなメニューが書いてございます。個々の御説明は省略させていただきますが、これから来年度にかけて、キャンペーンも含めて観光についての振興策をいろいろやっていきたいということでございます。

先生方にはまたいろいろな話で御指導、アドバイスをお願いできればと考えております。よろしく願いいたします。

今井交通政策審議会会長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの事務局の説明につきまして、御質問、御意見等がございましたら、

お願いいたします。

中村委員 せっかくの機会ですので、一つ言わせていただきます。

今、御説明がありました観光が大変大事であるということは、申すまでもないことで、少々遅かったという感じがあるわけですが、その中で私が一つ大事な視点だと思うのは、地域というものをもう少し重視して考えなければいけないのではないかと。観光を行う方にとっても、それを受け入れる方にとっても、例えば日本の地域と申しますと県単位とかということになりますが、それは特に国際観光にとっては適切な単位ではない。そういったことで、最近、例えば北東北3県が一緒になって観光客の誘致をやっておられますが、そういったことも含めて国土交通省の地域行政もぜひ一緒になってやっていただきたい。例えば、地方整備局とか運輸局とか、そういったところは地域全体での動きを促進する役割を果たしていただきたいと思います。

以上です。

青山事務次官 御指摘、ありがとうございます。

例えば、東北であれば「ねぶたまつり」、「竿灯」、仙台の「七夕」というふうに、微妙に祭りの時期をずらして東北一円で観光客を呼び込むような知恵を凝らしているわけですが、おっしゃったように地域ごとにそういう特色があるのだらうと思います。

また、実は今日の朝 10 時から、「美しくにづくり協議会」を省内で発足させました。美しい国土づくりをしようじゃないか、それを理念だけではなくて実施に移せるのはまさに国土交通省が中心になってやっていけるのではなからうかということで、各局といろいろな議論を積み重ねながら具体のアクション・プログラムまで検討していきたいと思っています。その際にも、地方整備局、地方運輸局、地方での議論を積み重ねた結果もぜひ取り入れたアクション・プログラムにしていきたいと思っていますので、またよろしく願いしたいと思います。

今井会長 ありがとうございました。

ほかに。

河内委員 中村先生がおっしゃったこととほとんど同じだと思うのですが、日本じゅうで個性を大事にさせていただいて、もう手遅れかもしれないけれども、古くてよいものをできるだけ残すようにしていただきたい。

海外からのお客さんのお相手をする、新幹線の駅は片っぴしからみんな同じ、飛行場もみんな同じビルディングで、どこへ行っても同じ、だから日本はあまり興味がない、そ

う言う方がかなり多いんです。

それから、雇用の創出という点では、経済的に豊かな方にいかに興味を持っていただくか。そういうところへフォーカスして考えないと、秋葉原だけが混んでもあまり雇用の創出にならないと思いますので、古くて、よいものをできるだけ発掘して、それをうまくアレンジされるようにされたいと思います。特に海外のそういう層の方の考え方と私のような勤め人は大分違って、私たちが興味を持つものとは違うものに興味を持たれるので、そういう方にもフォーカスするなら、そういう方の好みを徹底的に調べておやりにならないと、とてもだめだと思います。古いものをこれだけ壊してしまったら、とてもだめなのではないかと思えますけれども。

今井会長 どうぞ。

青山事務次官 ありがとうございます。その御趣旨、私どもも全く同感でございます。地域の個性というのは歴史と伝統抜きに考えられないわけでございますので、御趣旨を十分に踏まえてやってまいりたいと思っています。

今井会長 ほかに御意見はございませんか。

柳島委員 観光は確かに重要ですが、日本はどう考えてみても特殊な国で、例えばアメリカあたりへ行けば、ある程度慣れた人なら、すぐにレンタカーで空港からホテルまで自分で運転できるんです。ところが、日本の場合は、高速に乗っても、料金所とか、右へ寄れとか、日本語ばかり書いてある。恐らく最初にトタで来た外国人は、成田から東京まで到着できないだろうと思うのです。まずそういう規制のところから変えていかないと……。これはグローバル・スタンダードがいいのか悪いのか、そういうところからわかりやすくする。例えば高速道路の分岐点だって、みんな日本語で書いてあって、下の方にちょっと小さく「銀座」とかいうことが書いてありますが、観光客はこれではわかりません。だから、そういう共通化がまず必要ではないかというのが第1点です。

これに関連して、大手町でよく聞かれるんですが、地下鉄も銀座線や半蔵門線というふうに色分けしていますが、幾つもあって、わからない。それも線別に色分けをして教えてあげるとか、予算をつけるだけではなくて、もっと工夫があるのではないかと思います。

もう一点申し上げたいのは、この前も外国人に言われたのですが、新幹線も、一般の切符でまず入って、もう一回、新幹線用の特急券、その仕組みがわからないでまごまごしたと。受け入れるのなら、もっと国際的なスタンダードに合ったわかりやすい基準とか、そういう規制緩和がぜひ必要ではないかと思うのですが、いかがでしょうか。

三沢総合政策局長 表示の問題とか、移動するに当たって摩擦的なコストや労力がかかるというのは非常に大事な問題で、交通標識や案内標識をどういうふうにわかりやすい表示にするか等、そういうことも含めて今回の「グローバル観光戦略」の中で関係省庁等も含めて議論していきたいと考えています。具体的に何をやるかということをはっきりしないといけませんので、先ほど次官から発言がありましたように、アクション・プログラムのようなもので、いつまでに、何を、具体的にどう変えていくのか、そういうことをやっていきたいと考えております。

今井会長 どうぞ。

奥田委員 諮問会議の一人の委員として申し上げたいのですが、諮問会議でも観光立国ということは今年取り上げたい課題の一つだと思っているのです。そのときに、かつて私も扇大臣に申し上げたことがあったんですが、結局、日本のあちらこちらで受け入れ施設をつくっている。そして非常にきれいなものができている。これはよくわかるし、それなりに皆さんも努力はされていると思うのですが、問題は、奥谷さんも言われたけれども、日本へ入ってくる方法が非常に難しい。成田へ来て、成田から国内線に乗りかえるのに、電車か自動車かは知りませんが、1時間もかかって羽田へ行って、羽田からまた国内線に乗って北海道へ行かなければならない。そういうふうに、他の国際国では考えられないような、国内線と国際線が一緒のところをリンクしていない空港が日本の場合は非常に多い。

東京の場合、羽田を国際空港として早くやると聞いていますが、成田だって両方やってもいい。特に、例えば北海道は今は雪があってスキーに行きたいと東南アジアの人は盛んに言っているんですが、どうして行かないのかと聞きますと、成田で乗りかえて羽田まで行って、羽田からまた北海道へ行くようなことではスイスへ行った方が早いとか、そういう話がある。これはロジの問題が相当大きいのではないかと思いますけれども、空港や道路……。港湾も、大きな客船を着けようとして、着いた後は一体どうするのだという話も含めて、本当に観光立国にするためにはむしろハード面での処理をすべきである。受け入れ側の美しいとか、よくアレンジされているとか、そういう点はある程度満足できている。むしろ入ってくるのが大変で、私はそれが一番問題ではないかと思っていますので、ぜひそこを解決していただきたい。時間はかかると思いますけれども、できるだけ早くやらないと、時間がたっていくばかりで、観光立国はとてもできる話ではないと思います。

岩村審議官 奥田先生のおっしゃったことは、私も財政諮問会議は何度か大臣を通して

伺ってしまして、うちの大臣もまさにそういうことを言っておりまして、特に首都圏の空港について、今の御指摘のとおり、成田と羽田の関係をきちっと整理すべきだということ。

それから、実を言いますと、成田も昨年の4月に滑走路の2本目ができまして、国内線は以前に比べると便数が増えております。それから地点も増えていることは事実でございます。そういったこともまだ十分PRされていないのかなということもございしますが、以前ですと、大きな飛行機が札幌と大阪と名古屋、福岡の4カ所ぐらいしか飛んでいなかったんですが、今は仙台なども小さな飛行機でいろいろな地点をつなぐようになりまして、以前に比べれば成田と地方都市のアクセスはずっとよくなってきていると思います。まだ完全だとは思いませんが、以前よりは変わってきていると思います。

いずれにいたしましても、それだけではなくて、例えば入関のところで1時間～2時間待たされる。外国人客のアンケートをとりますと、日本人はスイスイと通って国内へ入ってしまうのに我々だけ1時間も2時間待たされたとか、降りた後もどうやって都内に行っているのか、よくわからないし、時間はかかる、金はかかるという話とか、いろいろ聞いております。せっかく空港をつくっても、中とのつながりが悪いという点は我々も重々感じておりますし、大臣からも大号令がかかって、今、鋭意やっているところです。

それから、2点目の御指摘の急がなければいけないという点、おっしゃるとおりでございまして、このまま放っておけば、素通りしてスイスなりアメリカへ直接アジアの方が行ってしまうということですので、そこは急ぎたいと思っております。

今井会長 どうぞ。

井口委員 私、自動車技術者として、これまで7～8年、ITSとかカーナビの普及に一生懸命に努力してまいりました。現在、日本の車の700万台から800万台についているわけです。海外からの留学生が、日本語はそんなにわからないのに、カーナビがついている車だと、非常に複雑な、我々でも道に迷うのではないかと思うところさえも自由に動いているわけです。

そういうことからして、今のお話の観光の問題ですが、交通機関の連続性とか使いやすさという点はもちろんですけども、もう一つは案内だと思います。案内するには、携帯を使って、ある種の案内、その国の言葉での案内もできるかもしれませんが、問題は、その人がどこにいるかということがわからないと案内もできないんです。

カーナビの次は、まだはっきりと言葉は決まっていらないのですが、「マンナビ」-マンというのは人間の意味です。あるいは私は、「ウォーカーナビ」、「ウォーキングナビ」

あるいは「ウォークナビ」と呼ぼうと思っているんですが、そういうものをやろうと思っています。

そういう言い方をしますのは、現在私は文科省の宇宙開発委員会の委員長をしております、準天頂衛星の打ち上げが決まりました。あれがうまくいけば、1 mぐらいの誤差以内でその人の居場所がわかります。そうすると、この席が分かれたって、どこにいるか、それだけの分解能が与えられるわけですから、それで旅行者が聞けば、その人がどこにいて、その人の国の言葉でガイダンスが正確にできるわけです。もちろん、そういう情報も整備しなければいけません。

そういう方向の技術開発をこれからやろうと思っていますので、御協力をといたしますが、一緒にやりたいと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

今井会長 ほかにございませんか。

奥谷委員 「ビジット・ジャパン・キャンペーンの実施体制」というのがありますけれども、これは具体的な組織として財団法人あたりをつくってなさるんですか。それとも、そういったものはなしにするのか。これを実施するには実務的な面が重要な部分を占めるわけですが、やり方はどうお考えになっていらっしゃるのでしょうか。

三沢総合政策局長 具体的にどういう体制でというのはこれからの話でございますが、特にこのために新しい財団をつくってとか、そういうことではなくて、公共団体あるいは産業界が実質的な議論を相当できるような場をつくりたい。したがって、どういうメンバー構成で、どういう体制でということはこれからの話ですが、財団等をつくるということではなくて、できるだけ効率的なやり方は考えていきたいと思えます。

奥谷委員 日本は、外務省を含めてそうなのですけれども、今まではPRがかなり下手だったと思うのです。そういった意味で、観光部門を含めて、国の存在も含めて、外国人から聞いたらベトナムが日本だというふうな言い方をされたり、日本の位置自体もわからないというようなイメージがあるわけです。ですから、PRも含めた観光というものをもっと打ち出すのであれば、ここのキャンペーンは、かなりの力を入れないと海外からの人を呼び寄せることは難しいと思えます。ですから、ここが一番大事なポイントではないかと思えます。

三沢総合政策局長 おっしゃるとおりだと思います。そういうつもりで具体的なやり方も考えていきたいと思っております。

その他（各分科会報告）

今井会長 それでは、次に交通政策審議会が設置されましてから今日まで各分科会が活動しておりますので、その活動状況につきまして、事務局から簡単に御説明願います。

大庭総務課長 お手元の資料の一番最後、資料 11 によりまして簡単に御報告をいたします。

交通政策審議会には 8 つの分科会が設置されておりますが、第 1 回の総会が開催されて以降、各分科会の活動状況がどうであるかということを見ていただきたいと思っております。

まず、観光分科会につきましては 2 回開催いただいております。「各年度において講じようとする観光政策について」ということで諮問をし、答申をいただいております。その成果は、「観光白書」という形で公にされているものでございます。

海事分科会は 3 回開催されております。運輸施設整備事業団法に基づきまして国土交通大臣が納付金率を定めることになっております。これは、事業団が造船業者から徴収いたします構造改善事業のための納付金の率でございます。これについて諮問、答申（13 年度、14 年度）でございます。また、内航海運業の適正船腹量、これは内航海運業法に基づきまして国土交通大臣が定めることになっておりますが、これにつきまして諮問、答申をいただいております。

次のページにまいりまして、港湾分科会でございます。5 回開催をいただいております。博多港をはじめといたしまして、19 の重要港湾の港湾計画の策定ないし変更につきまして諮問・答申をいただいております。また、合同会議で御報告がありましたけれども、第 3 回から第 5 回の分科会におきまして、今後の港湾政策のあり方について、諮問、中間とりまとめ・答申をいただいております。

また、航空分科会につきましては 3 回開催されております。合同会議で御報告がございましたように、今後の空港及び航空保安施設の整備に関する方策について、諮問、中間とりまとめ、答申をいただいたところでございます。

これ以外に四つの分科会がございます。交通体系分科会、技術分科会、陸上交通分科会、気象分科会ですが、この四つの分科会は今のところまだ開かれておりません。このそれぞれの分野につきまして、実は交通政策審議会の前身でございます運輸政策審議会、運輸技術審議会、気象審議会におきまして平成 12 年に大きな答申をいただいております。その実施状況のフォローアップなどをいたしてございまして、今後、分科会で御検討いただく点

につきまして、それぞれ担当の事務局で現在検討をしている状況でございます。

以上でございます。

今井会長 ありがとうございます。

ただいまの事務局からの説明にもございましたように、これまで分科会が設置されましたのは、観光、海事、港湾、航空の各分科会になっておりますけれども、分科会及び部会に属する委員の指名に当たりましては各委員の希望を参考とすべきではないかという御意見が奥谷委員から寄せられておまして、私もごもっともではないかと思えます。

したがって、今後、各委員が所属を希望する分科会及び部会が特にございましたら、事務局にお知らせいただくことにいたしたいと思えますが、いかがでございましょうか。よろしゅうございますか。

〔「賛成」の声あり〕

今井会長 ありがとうございます。

それでは、今後、分科会及び部会を設置する際にはその旨各委員に御通知申し上げることとし、各委員におかれましては、特に所属の希望があれば事務局にお知らせいただきたいと思えますので、よろしく願い申し上げます。

交通政策審議会会長の選任

今井会長 本日予定されていた議事は以上でございますけれども、最後に、私事で恐縮でございますが、平成 13 年 3 月以来交通政策審議会会長をお引き受けしてまいりましたけれども、この際、審議会会長を退任させていただきたく存じます。よろしゅうございますか。

加藤委員 ただいま今井会長から会長を引きたいというお話がございました。今井会長には、平成 11 年 5 月に交通政策審議会の前身であります運輸政策審議会の会長に御就任いただいて以来、平成 13 年に本交通政策審議会が発足してからも引き続き会長の職をお務めいただいたところでございます。大変御多忙の中を 4 年にわたり会長を務めていただいたわけございまして、心から感謝申し上げます。

御退任の意思表示がございまして、大変残念ではございますが、会長の御判断でございますので、やむを得ないものとして受け入れさせていただきたいと存ずる次第でございます。

今井会長 過分なお言葉をいただきまして、また御了解いただきまして、まことにありがとうございます。

それでは、会長の後任についてでございますが、交通政策審議会令第5条第1項によりまして、委員の皆様の中から会長を互選していただくこととなっておりますが、どなたか御意見ございましょうか。

中村委員 提案でございます。私、奥田碩委員が会長に適任であると思います。

皆さん御承知かと思いますが、奥田委員は、交通はもちろんのこと、社会・経済全般について大変高い見識をお持ちの方でございます。大きな交通政策審議会の会長として今井会長の後をやっていただくには最適任であると思います。

今井会長 ただいま奥田委員を会長にという御提案がございましたが、よろしゅうございますか。

〔「異議なし」の声あり〕

今井会長 ありがとうございます。

皆様の御賛同が得られましたので、奥田委員に交通政策審議会会長をお引き受け願いたいと存じます。

それでは、奥田新会長、一言御挨拶をお願いいたします。

奥田新会長 奥田でございます。よろしくをお願いいたします。

ただいま交通政策審議会の会長に御推挙いただきまして、まことに光栄に存じております。今後、皆様方にいろいろ御協力あるいは御支援を得ながら会長の職を全うしたいと考えておりますので、ぜひよろしくをお願いいたします。

国土交通省の統合から2年が経過しておりまして、統合効果も生かした21世紀にふさわしい交通行政の展開に対する国民の期待は大変大きいと思います。そういった意味で、この重責をこれからやっていくことについては気分的にも重いわけでございますが、ぜひとも責任を果たすように努力をしまいたいと思いますので、今後とも皆様方の御支援を期待いたしまして、会長を引き受けさせていただくことにしたいと思います。

どうぞよろしくをお願いいたします。

なお、会長代理は従来どおり中村先生に引き続きお願い申し上げたいと思いますが、よろしゅうございますか。

〔「異議なし」の声あり〕

奥田新会長 では、中村先生、どうかよろしくをお願いいたします。

今井会長 ありがとうございました。今後、どうぞよろしくお願い申し上げます。

以上をもちまして本日の交通政策審議会総会は終了いたしたいと存じます。

本日は社会資本整備審議会との合同会議に引き続き、長時間御出席いただきまして、まことにありがとうございました。

大庭総務課長 それでは、以上をもちまして本日の会議を閉会とさせていただきます。

本日はどうもありがとうございました。

閉 会