

観光立国の実現は地方から

# 地域観光のキーパーソン 5氏が語る観光立国の条件

## 新春特別 座談会



丁野 観光庁ができて1年が

### 観光圏整備、政権交代の影響

丁野 地域との絡みで見ると観光圏整備が大きいと思うが、実際はどうか。

野澤 観光圏の取り組みは頭張っているエリアだと思う。その1つが新潟・群馬・長野の3県にまたがる「雪国観光圏」の取り組みが特に注目されている。また、着実に成果が出ており、成功事例として大いに期待している。広域連携はなかなか難しい面もあるが、新潟には意欲のある人材が多く、また資金面でも先の中越沖地震の東京電力の交付金が県から県旅協組合に交付され、多額のバックアップができる恵まれた環境にある。

渡辺 伊達、相馬、二本松、福島市の4市で「ふししま観光圏」を始めたが、役所間の連携不足や内部の縦割りの問題から、ニューツーリズムを含めた商品造成が難しい。特に、資金の問題で四苦八苦している。また観光庁は旅行業法の特例や財投債のためには旅行業法の特例や財投債を入れなどのハードルの引き下げ、販売ルートの確保の支援、一定程度のハードにも資金を使えるようにすることが必要ではないか。現場レベルでは様々な障害から実績を上げられないのが実情だと思う。

大西 政権交代で観光政策への影響が心配されたが、前原蔵司国土交通相が非常に熱心であり、来年度予算概算要求で約4倍増の観光予算を打ち出し「観光立国の出発点にしたい」と言われたことは素直に評価したい。観光産業のポテンシャルを考えた時、この数字は決して大きい額ではないが、政府のこうした動きが地方に浸透してこればと思う。

北海道の場合、観光の経済波及効果は約1兆6千億円、これに対し、1次産業は約1兆5千億円である。しかし、道の予算で見ると農業は2400億円、観光はたったの5億円にすぎない。厳しい財政だからといって一律シリングの減額ではなく、ゼロベースで仕分けを行い、成長可能な産業を重点育成してもらいたい。

丁野 北海道は広域観光に適しており、国交省は「シニックパイウェイ」構想のモデルケースとしたが、実際はどうか。

大西 国内旅行市場はあと5〜6年または急速に縮小していくと思う。人口減に加え、今の若者は旅行そのものに興味を示さなくなっている。潜在型観光への布石を打ちつつ、巨大マーケットのアジア圏をしっかりとらえていく必要がある。受け入れ態勢については「阿寒VJ Cサポーター」という組織がある。地域の外国人を組織化して、地域の外国人を組織化する。地域の外国人を組織化する。地域の外国人を組織化する。

要創造は大きな課題だ。そのために、私は①外国人観光客の増加②新たな観光事業モデルの構築③休暇改革 が3本柱だと考えている。若者の感性に応え、外国人観光客のニーズに合わせるにはこれまでのビジネスモデルの革新が不可欠だ。

また、「時間消費」の典型である観光は、かつてフランスやドイツが国策として力を注いだバカンス政策、とりわけ有給休暇の取得促進と休暇分散化が決め手となる。年末に設置された観光立国推進本部でもこの休暇改革が大きな施策の1つに位置付けられた。観光業界を挙げてこうした問題に取り組む時である。本日の長時間の討議に感謝申し上げたい。



渡辺 和裕氏

大西 シニックパイウェイは北海道発の画期的な構想だと思ふ。開発局の廃止論などとともにトーンダウンしているのは誠に残念だ。新しい地域連携の形なので観光整備事業ともぜひつながりたい。

あるが、先進国で高速道が有料というのはほとんどない。国土の大動脈を自由に移動するのは国民の権利だと思ふ。日本独特な「特急」的なやり方が通用する時代ではないだろう。旧政権時代に長く続いた組織や制度の中では無理でも、政権交代の今がチャンスだ。グローバル化した時代の空港整備、維持も同様

だが、先進国で高速道が有料というのはほとんどない。国土の大動脈を自由に移動するのは国民の権利だと思ふ。日本独特な「特急」的なやり方が通用する時代ではないだろう。旧政権時代に長く続いた組織や制度の中では無理でも、政権交代の今がチャンスだ。グローバル化した時代の空港整備、維持も同様

だが、先進国で高速道が有料というのはほとんどない。国土の大動脈を自由に移動するのは国民の権利だと思ふ。日本独特な「特急」的なやり方が通用する時代ではないだろう。旧政権時代に長く続いた組織や制度の中では無理でも、政権交代の今がチャンスだ。グローバル化した時代の空港整備、維持も同様

だが、先進国で高速道が有料というのはほとんどない。国土の大動脈を自由に移動するのは国民の権利だと思ふ。日本独特な「特急」的なやり方が通用する時代ではないだろう。旧政権時代に長く続いた組織や制度の中では無理でも、政権交代の今がチャンスだ。グローバル化した時代の空港整備、維持も同様

### 3県にまたがる「雪国観光圏」着実な成果が



野澤 幸司氏

だが、先進国で高速道が有料というのはほとんどない。国土の大動脈を自由に移動するのは国民の権利だと思ふ。日本独特な「特急」的なやり方が通用する時代ではないだろう。旧政権時代に長く続いた組織や制度の中では無理でも、政権交代の今がチャンスだ。グローバル化した時代の空港整備、維持も同様

だが、先進国で高速道が有料というのはほとんどない。国土の大動脈を自由に移動するのは国民の権利だと思ふ。日本独特な「特急」的なやり方が通用する時代ではないだろう。旧政権時代に長く続いた組織や制度の中では無理でも、政権交代の今がチャンスだ。グローバル化した時代の空港整備、維持も同様

だが、先進国で高速道が有料というのはほとんどない。国土の大動脈を自由に移動するのは国民の権利だと思ふ。日本独特な「特急」的なやり方が通用する時代ではないだろう。旧政権時代に長く続いた組織や制度の中では無理でも、政権交代の今がチャンスだ。グローバル化した時代の空港整備、維持も同様

だが、先進国で高速道が有料というのはほとんどない。国土の大動脈を自由に移動するのは国民の権利だと思ふ。日本独特な「特急」的なやり方が通用する時代ではないだろう。旧政権時代に長く続いた組織や制度の中では無理でも、政権交代の今がチャンスだ。グローバル化した時代の空港整備、維持も同様

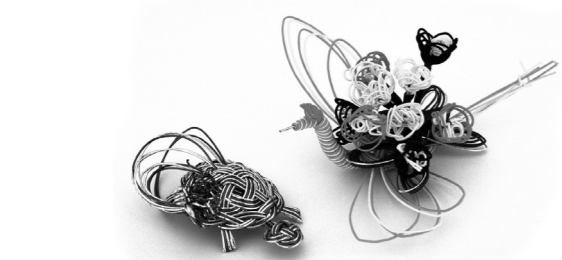
だが、先進国で高速道が有料というのはほとんどない。国土の大動脈を自由に移動するのは国民の権利だと思ふ。日本独特な「特急」的なやり方が通用する時代ではないだろう。旧政権時代に長く続いた組織や制度の中では無理でも、政権交代の今がチャンスだ。グローバル化した時代の空港整備、維持も同様

だが、先進国で高速道が有料というのはほとんどない。国土の大動脈を自由に移動するのは国民の権利だと思ふ。日本独特な「特急」的なやり方が通用する時代ではないだろう。旧政権時代に長く続いた組織や制度の中では無理でも、政権交代の今がチャンスだ。グローバル化した時代の空港整備、維持も同様

# 謹賀新年

本年も変わらぬご支援、ご協力を心からお願ひ申し上げます。

- 名誉会長 田川 博己
- 会長 小田 禎彦
- 副会長 日比野 健
- 副会長 大西 雅之
- 副会長 久保田 浩基
- 副会長 福田 朋英
- 副会長 渡邊 幸一
- 副会長 中田 力
- 副会長 西田 友行



お客様と旅の拠点をネットワーク JTB協定旅館ホテル連盟