

国の行政機関は、その出先機関として地方支分部局を設置しており、地方自治体をはじめとして、さまざまな機関と連携を取りながら、広範囲に取り組みを行っています。

中部圏ネットワーク第2弾として、当財団の顧問に就任していただいている中部地域の地方支分部局長を訪問し、この地域における役割や主要なプロジェクトなどについてのお話を伺い、その活動についてご紹介していきます。

第3回は、国土交通省中部運輸局長の野俣 光孝氏にお話を伺いました。

地域の交通・観光の発展を軸に 活力ある社会の実現を目指す中部運輸局



地域内外の交流を促進し 人・ものの動きを円滑に

Q さっそくですが、中部運輸局の責務と役割についてお聞かせください。

国土交通省の地方支分部局として、地域の交通および観光行政に携わっています。交通については、鉄道、バス、タクシー、トラック、船舶などの安全確保と輸送の確保が主な役割です。自動車については検査や登録という仕事もあります。各

地域の公共交通の安全性や利便性を高めるために、さまざまな支援を行っています。また、宿泊、旅行などの観光関係も管轄しており、観光振興を通して活力あるまちづくりを支援しています。

中部運輸局は愛知、静岡、岐阜、三重、福井の中部5県を管轄しており、地域と密着しながら、地域づくりをしていくとともに、これらの地域と国内外との交流促進を図っています。

Q 他のエリアと比べて中部地域の特色はどうい

うところですか。また、その中で現在、特に注力されているプロジェクトはなんですか。

中部地域はものづくりが非常に盛んであり、観光資源も豊かで食べ物もおいしい。さらに人の動き、ものの動きが活発で活気がある点が際立っていると思います。

そういう意味でいま一番大きなテーマは、昇龍道プロジェクトとリニア中央新幹線関連の2つになります。昇龍道プロジェクトは、豊かな観光資源をもつ中部および北陸地域の旅行商品の創出や販売の支援などを通し、訪日外国人旅行者2,000万人実現の一端を担おうというものです。この地域の発展の要であった製造業に加えて、新たに観光産業の振興を目指し、2012年にスタートしました。中部および北陸9県にわたる観光圏を、能登半島を龍の頭に見立てて「昇龍道」と命名し、中華圏と東南アジアからの旅行者誘致を推進しています。



昇龍道パンフレット

昇龍道プロジェクトとしては、中部国際空港（以下、「セントレア」）が日本の中心地域にあり、路線も拡充していて利用者数も伸びてきています。そこで、セントレアと中部や北陸にある他の空港とを一体化して人の動きを活発化していきたいと

考えています。セントレアに着いて観光をしながら北上し、富山空港や小松空港から出国するなど、まさに龍が昇るように広域周遊で人やものが動くというのは、地域経済を活性化させるには非常に有効です。

リニア中央新幹線では、2027年の円滑な開業に向けて必要な調整をしている最中です。名古屋駅の乗り換えの利便性を飛躍的に向上させることに加えて、新しい交通網の効果を広域的に波及できる高速道路との結節性についても、折り合いをつけていかななくてはなりません。

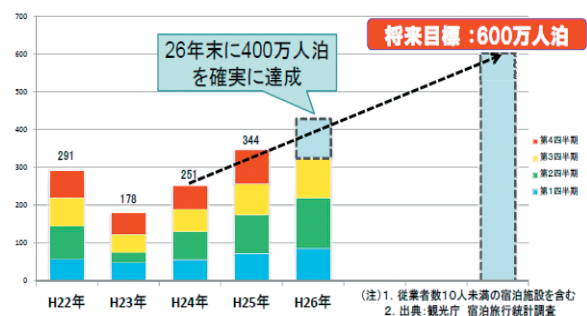
インバウンド観光促進から 新たな都市・地域の創造へ

Q 地域の活性化という意味では、昇龍道プロジェクトは非常に貢献度が高いですね。さまざまな取り組みをされていると思いますが、現在、特に力を入れていることをお聞かせください。

昇龍道プロジェクトは、中部および北陸9県が一体となった広域連携プロジェクトとして、より効果的なプロモーション活動を実施できるということが強みです。広範なエリアで、国の機関、自治体、観光事業者や商工業者、農林水産事業者、NPOなどと連携して外国人観光客が長期滞在しやすい観光圏づくりを支援し、地域独自のブランド確立のための取り組みも支援しています。

具体的には、2011年に178万人泊だった中部および北陸地域の外国人宿泊者数の2014年中での400万人泊達成を目指します。そして近い将来には600万人泊へと増やしていくのが目標です。

昇龍道プロジェクトの数値目標



そのなかで、全宿泊者数に対しての外国人宿泊者数の割合に注目しています。全国平均は7.2%（2013年）ですが、愛知県の外国人宿泊者は7.8%で全国平均以上。岐阜県は7.0%で全国並み。しかし静岡県は2.7%と全国平均の3分の1にとどまり、三重県は1.3%です。このように地域間のばらつきが大変大きい。これらの地域を全国平均並みに引っ張り上げることが必要であり、これが中部および北陸地域の喫緊の課題ではないかと考えています。

この割合をさらに市町村別でみると、三重県鳥羽市が0.2%、静岡県熱海市で0.4%、伊東市で1.2%、三重県志摩市で1.6%となっています。これらの市はいずれも日本人なら誰でも知っている有名な観光地で、国内観光客数は非常に多いのに、こういった数値が出ています。

全宿泊者に対する外国人宿泊者の比率（25年計）

県別	年計(単位:万人泊)		外国人比率
	①全宿泊者数	②外国人宿泊者数	
富山県	382	14	3.7%
石川県	854	34	4.0%
福井県	325	3	0.9%
長野県	1,875	54	2.9%
岐阜県	604	42	7.0%
静岡県	2,092	56	2.7%
愛知県	1,465	115	7.8%
三重県	969	13	1.3%
滋賀県	407	13	3.2%
昇龍道9県	8,974	344	3.8%
全国	46,721	3,351	7.2%

注: 従業員数10人未満の旅館を省く

Q 優れた観光地であるにもかかわらず、外国人宿泊者が少ない理由をどのように思われますか。

よく言われるのが、日本人旅行者が非常に多いので、外国人を呼び込まなくても十分満足できる恵まれた環境だということです。そういった地域においても、外国人に来てもらいたいという意識が必要です。

日本では有名な観光地なのに、海外での知名度は低いという現象はもったいないと思います。海外に向けての情報発信が足りないということが言えます。そこで、ホテルや旅館、旅行業者、交通事業者、行政が一体となって訪日外国人誘致に取り組んでいただくために、現地に赴いて関係者の

方々に説明をしています。

先日も鳥羽市で説明会を実施し、外国人向けの国内交通チケットのPRと販売方法や、海外メディア、旅行会社、ブロガーなどを招請して海外に向け情報発信してもらうことなど、さまざまなプロモーションについて熱心に意見交換をしました。若手経営者などととてもやる気のある方が参加してくださったので、今後を期待しております。

Q 名古屋では外国人観光客の姿をよく見かけるようになりましたね。ホテルの稼働率もよさそうですね。

名古屋市の場合は外国人旅行者の宿泊数はとても多く、2013年は114万人以上が宿泊し全国で7位でした。市内主要17ホテルの客室稼働率は2014年10月には89.2%と満杯に近いのが現状で、そのうち外国人宿泊者数の割合も24.4%と高い数字です。今後はさらに新規のホテル開業が必要なのではないかと思えます。外資系のホテルをぜひ誘致してほしいですね。

外国人にやさしい交通が地域の発展につながる

Q 外国から観光に来てもらおうとすると、交通の利便性が重要だと思います。中部地域における課題はどのようなものでしょうか。

昇龍道エリアでは大きく2つの課題があります。1つは名古屋駅の構造です。この地域の玄関口である名古屋駅ですが、駅構内がとても分かりにくいとよく聞きます。名駅は“迷駅”と言われるほどです。機会があるごとにお話させていただいているのですが、まず新幹線・JR在来線、名鉄線、近鉄線、あおなみ線などをわかりやすく乗り継げるように、東西を行き来できる通路の整備が不可欠です。

名古屋駅には中央コンコースがあり、JR在来線の構内通路もあります。あおなみ線の改札口付近から東西をつなぐ通路を通し、中央コンコースと並行して南側コンコースを整備すれば、1本で

すべての路線がつながり乗り継ぎが便利になります。

もう1つは、セントレアと名古屋駅を便利に結ぶために、セントレアへの専用ホームが必要なのではないかということです。外国人観光客だけでなく、日本人旅行者にとっても便利になると思います。名古屋のみならず中部地域全体のためにも、これら2つの課題の解決が必要なのではないのでしょうか。

Q 交通に関連して、日本は運賃などがほかの国に比べて高い印象があります。海外からの観光客を優遇するようなことはお考えですか。

訪日外国人旅行者向けには、「昇龍道高速バスきっぷ」があります。高速バスのフリー乗車券と空港アクセス乗車券です。3日間用で6,000円の乗り放題で、4日間用、5日間用と3種あります。例えばセントレアから入り、名古屋、高山、白川郷、金沢などを巡り小松空港から出国するというようなことも、この切符があれば便利です。昇龍道エリアの代表的な観光ルートを巡ることができるので人気があります。

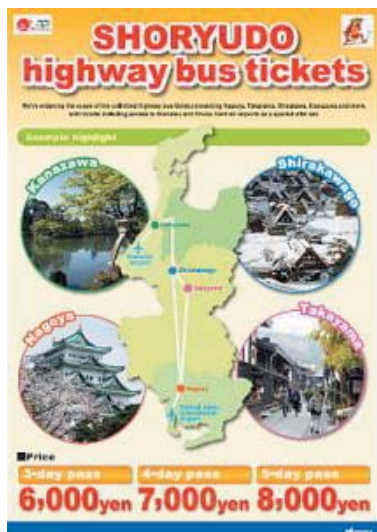
この切符の普及を図るとともに、伊勢・志摩、静岡、長野などへの広域プランを作っていただき、拡充していきたいです。観光が盛んになると地域

全体の活気が生まれてきます。中部では名古屋や高山は盛り上がっていますが、それを周辺各地に広げたいと思います。

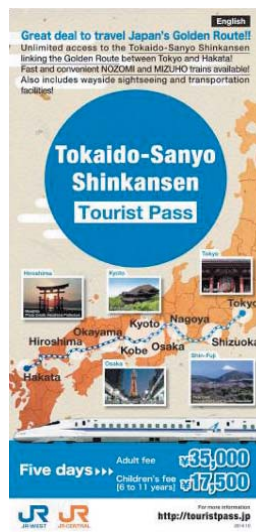
さらに外国人旅行者に便利な乗車券としては、JR各社の鉄道・路線バスの乗り降りが自由な「ジャパンレールパス」がありますが、JR東海でも独自に「東海道・山陽新幹線ツーリストパス」を期間限定で発売しています。新幹線が乗り放題で5日間35,000円なのでお得感があります。在来線でも「高山・北陸エリアツーリストパス」があり、特急、快速、普通列車が5日間乗り放題です。周辺のバスにも乗れて10,500円は、やはりお得ではないのでしょうか。2015年6月30日までの期間限定となっていますが、販売状況も見ながら、継続して販売してもらえるとありがたいと思っています。

JR西日本では「関西エリアパス」があり、滋賀県や三重県まで乗り放題のエリアを拡大しています。そのほか、関西一円のJRを除くほとんどの私鉄・地下鉄・バスで利用できる「スルッとKANSAI」がありますが、その外国人向け「KANSAI THRU PASS」は使いやすそうです。これらのように、中部および北陸地域でもいろいろなバージョンを作ってもらえるとありがたいです。

外国人向け交通切符の例



昇龍道高速バスきっぷ



東海道・山陽新幹線
ツーリストパス



高山・北陸エリア
ツーリストパス

Q 交通ネットワークが整備されて便利になると、外国人観光客の行動範囲が拡大しますが、他にも好影響がありそうですか。

広域交通網の充実とともに、宿泊施設周辺の交通の利便性を高めると、消費拡大が望めると思います。たとえば名古屋では外国人観光客のホテル宿泊率は高いのですが、必ずしも消費に結びついていません。東京の場合は、百貨店全体の売上げの5%が免税品で、銀座では20%を超えています。名古屋でも最近は上昇傾向のようですが、まだまだ低いのが現状です。

訪日外国人旅行者の目的は、日本食を食べることとショッピングが上位を占めています。また、訪日外国人旅行者全体の旅行消費額は、2014年7-9月期で5,500億円を超えています。円安状況での訪日外国人旅行者の増加とともに、免税対象品が食品や薬品、化粧品などへも拡大されたことで、今後訪日外国人旅行者の購買力には期待が持てます。

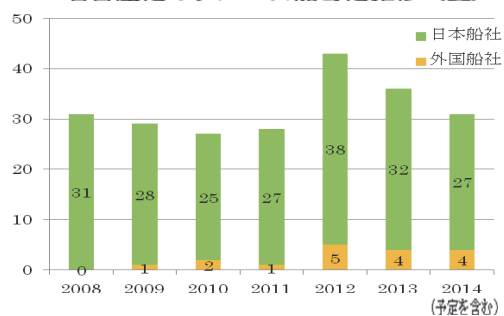
しかし購買意欲はあるものの、ホテルとその周辺のショッピングサイトや繁華街を結ぶ交通が便

利でないと、実際の消費につながりません。東京の無料巡回バスは、日本橋・八重洲地区を回る「メトロリンク日本橋」、有楽町・大手町などを回る「丸の内シャトル」などがあり、誰でも自由に利用でき、観光やショッピングに最適です。外観も一目で巡回バスとわかるデザインで、訪日外国人旅行者が乗り間違えることもありません。

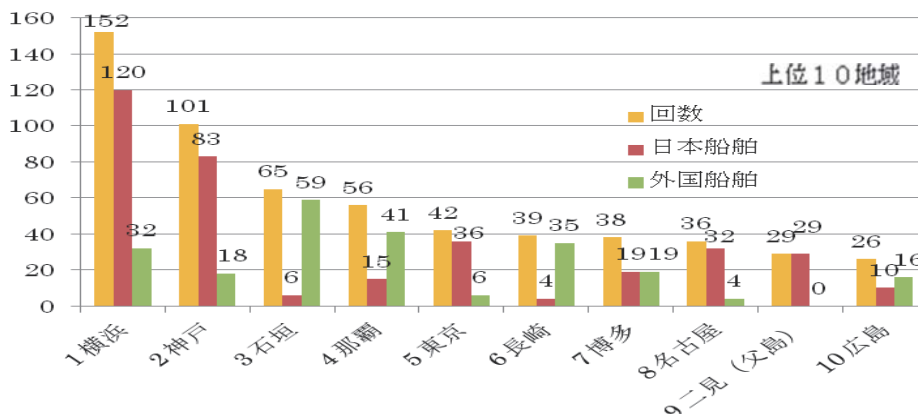
名古屋にもぜひそのようなバスが欲しいですね。駅前からホテルや百貨店、家電量販店、ドラッグストア、スーパーマーケットなどへのアクセスがしやすくなれば、売上げが伸びるのではないのでしょうか。大須エリアも外国人に大変人気があるので、ぜひ運行できるといいですね。

もう1つ、名古屋の商店は夜の営業時間が短いですね。先日、繁華街の栄に24時間営業のディスカウントストアがオープンし、夜中まで賑わっているようですが、これを契機に、地元の事業者さんにも夜間営業はメリットを生むと考えてもらいたい。商業施設の夜間営業延長も地域の活性化につながっていくのではないのでしょうか。

名古屋港のクルーズ船寄港推移 (隻)



港湾別クルーズ船の寄港回数(2013年)



海事局統計資料及び名古屋港管理組合資料より抜粋

Q 名古屋には世界の玄関口として港もありますが、海からのお客様はどうでしょうか。

名古屋港にはクルーズ船がかなり寄港しています。2012年は43隻、2013年は36隻ですが、日本籍船がその9割ほどを占めているので、これからは外国籍の大型客船に来てもらいたいと思っています。横浜や神戸では外国船が多くなっており、九州も頑張っていて誘致しています。クルーズ船で来るお客様は人数も多くたくさん買い物をしてくれるので、商店街やまちを元気にしてくれます。ぜひ力を入れたい分野です。

地域住民の足の確保が 暮らしやすい中部の要に

Q では次に、中部地域の人々の生活を支える交通環境の確保についてお話しいただけますか。

私は以前、交通計画や地域公共交通などの担当課長をしており、「地域の足」の確保に努めてきました。特に地方においては人口減少や高齢化が進展する中、地域社会の活力を維持・向上させるために、地域公共交通が果たす役割には大きいものがあります。

そのなかで、これまで民間事業者の運営に任せきりであった従来の枠組みから脱却し、地域公共交通の再定義をしようという取り組みがはじまっています。地方公共団体と関係者との合意のもとで、まちづくりと一体で持続可能な地域公共交通ネットワーク・サービスを形成する試みです。その典型的な事例を2つ紹介したいと思います。



公有民営方式となる内部・八王子線

1つは三重県四日市市の「内部・八王子線」の再構築です。近鉄が運行している延長7.0kmの路線で、八王子線は内部線日永駅で分岐して西日野駅まで通っています。2012年には近鉄の経営が厳しいことから鉄道の撤退を表明し廃線の危機を迎えましたが、その後2013年に近鉄と四日市市との協議により、インフラ部分と運行部分を分離することで存続が決まりました。施設や車両のインフラ部分を四日市市が保有し、運行部分を四日市あすなろ鉄道株式会社という新会社が担う（2015年4月1日から）「公有民営方式」への転換です。

公共交通の維持整備は重要な課題であり、国土交通省でも「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を一部改正するなど、再構築事業の推進に力を入れています。地元の意欲と熱意があってこそその取り組みで、四日市は良い事例です。法律改正後の第1号の候補であり、われわれも応援しています。

Q 成果が目に見えてくるとほかの地域も取り組みやすいですね。もう1つの事例はどのようなものでしょうか。

岐阜市が熱心に取り組んでいるバス事業の再編です。岐阜市は「だれもが自由に移動できる交通環境社会の実現」を目指しており、幹線と支線とコミュニティバスが連携したバスネットワークの確立を進めています。

そのなかで、幹線バス路線を強化し、利便性の高いものにしていくためBRT（BUS RAPID TRANSIT）というバス高速輸送システムの導入



岐阜市型BRT連節バス「清流ライナー」



白川地区コミュニティバス「あいあいバス」

を推進しています。現在の路線は、郊外に点在する住宅地から都心部への幹線区間が100本にもおよび、将来的に地域の人口減少が進むと、支線や幹線の運行本数も激減してしまうことになります。

そこで、行政の支援により地域に必要な支線サービスを維持しながら、支線や幹線などを有機的に連携させる拠点を設けながら、幹線区間にはBRTシステムを導入していくというものです。

岐阜市の戦略的な事業はすばらしいです。地域自体が一生懸命考え主体的に実施して、われわれが後押ししていくという取り組み方です。

東日本大震災に学ぶ 災害に強い物流システムの構築

Q もう一方で、この地域ではいつ起こるかかわからない災害が非常に気になるところです。防災の危機管理についての取り組みをお聞かせください。

まず、災害に強い物流システムの構築が挙げられます。2011年に起こった東日本大震災では、多くの物流業者の協力のもとに緊急物資が被災地へ届けられ、災害時における緊急物資輸送の重要性が認識されました。

しかしながら、特に地震直後は、道路や港湾などの交通インフラの広域にわたる被災、物資輸送に使用する燃料などの不足に加え、物資の集積施設の不足、情報や指揮系統の混乱など、実にさまざまな問題が発生しました。さらに非効率な在庫

管理などにより拠点機能が低下し、物資の滞留が発生したことなどもあり、支援物資が各地の避難所まで円滑に届かないなどの混乱も発生しました。

支援物資供給体制の調整におけるこれらの問題点を今後の課題や教訓として、中部運輸局では2011年度から検討を始めており、現在、「災害ロジスティクス中部広域連絡会議」を設置し、緊急支援物資の円滑かつ迅速な被災地への輸送に関するシステムづくりについて、関係機関とともに検討を進めています。

特に重視しているのは、次の3点です。1つは、「陸・海・空などを利用した多様な輸送手段、ルートの確保と維持」。次に、「広域物資拠点施設の確保」、そして「在庫オペレーションの重要性」です。

この地域では南海トラフ地震という巨大地震の発生が想定されています。地震発生時には交通機関の被害状況や運行状況の把握などがわれわれの主な役割になります。広域に被災した場合は倉庫や運輸事業者と連携して、中部地域以外の首都圏や北陸圏から物資を運んでこなければなりません。緊急物資輸送の事前計画や対応ができる倉庫、トラックターミナルなどの情報も把握しておく必要があります。

具体的には、「災害ロジスティクス中部広域連絡会議」の下に2つの部会を設置し、輸送について陸運（トラック、鉄道）、海運、航空の活用方法の検討を行うために、幹線輸送部会を設置すると共に各県ごとに事情の異なる課題を検討する地域部会を設置しています。支援物資の輸送については、災害時における各県と各倉庫協会やトラック協会などの物流事業者団体との間における災害時支援協定の締結を促進しています。2014年1月には岐阜県、愛知県、三重県と東海倉庫協会の間で、物資の保管や物流専門家の派遣、フォークリフトなど機材の貸与を含めた支援について協定が締結され、また、同年8月には静岡県と静岡県トラック協会、静岡県倉庫協会との間で災害時支援協定が締結されました。海上緊急輸送においても、海上輸送に係る船舶データベース化を図っており、

県と海運組合、旅客船協会などと船舶データを共有しているところです。

物資拠点施設の確保については、集積施設不足の解消策として、中部管内で212カ所の民間物資拠点のリストアップをしています。倉庫事業者やトラック事業者に協力していただき、災害時に有効な設備の増強を支援しています。

また、災害時における物資拠点の運営方法の効率化や広域支援体制などの具体的な検討を進めています。被災県内での運営手順の統一や、物資の情報、道路通行情報などについての共有、各関係機関の役割の確認などについても明文化しています。

今後は、これまでの取り組みの強化のほか、災害時物資支援体制の構築と具体的活動要領の制定に向けての検討、支援物資物流にかかわる関係機関との訓練などを進めてまいります。

新交通ネットワークの創出 リニア2027年開業へ向けて

Q リニア中央新幹線はいま注目の的ですが、交通ネットワークが変わることによって、地域がどのように変わるとお考えですか。

名古屋エリアのものづくりは依然強いわけですから、魅力的で生活しやすいところであれば、さらに観光客も増え、より活性化していく方向にあると思います。名古屋駅の場合、接続路線が多いのが特徴です。昇龍道プロジェクトでもお話ししたように、名古屋駅の改善をはじめさまざまな課題を抽出して手を打つことが大事です。まずは用地買収が重要なので、特に名古屋駅周辺は駅前再開発の課題もあることから買収が円滑に進むことを望んでいます。

また、リニア中央新幹線開業を見据えて、名古屋駅をゲートにした地域づくりをしていかなければならないと思います。周辺地域も含めて交流人口を増加させるには、これまで培ってきた歴史や文化などの独自の魅力に加え、新たな名古屋ブランドの構築を推進することも必要です。観光客が

増加し、訪れるたびに新たな発見があるような都市にしたいと思います。

そのためにも、リニア中央新幹線開業に合わせて、初めて来訪した人にも使いやすい駅、乗り継ぎの利便性が飛躍的に向上し、有機的なネットワークを強化したスーパーターミナルとしての名古屋駅の実現を切に望んでいます。

また観光におけるホテル不足の課題でも、名古屋都心だけで解決しようとするのではなく、グレーター・ナゴヤ的な発想で、名古屋のホテルが満杯なら周辺地域のホテルで対応できるといった態勢をつくり、広域で連携しながら大勢の人に来ていただければいいと思います。

海外に美味しさ発信 名古屋伝統の食文化

Q 運輸省（現国土交通省）に入省したきっかけは何だったのでしょうか。

実は、父が船乗りで幼少のころから船に乗せてもらったりしていたので、船が大好きだったのです。そういう単純な理由で役所だったら運輸省だと思い入省しましたが、鉄道が好きな人は多かったけれど船が好きな人はあまりいませんでしたね。結局、入省してから配属されたのは航空局で、あまり船とは関係ない部署でした。その後も航空関係の部署をまわってきました。

Q ここで、名古屋のまちの印象をお聞きしたいのですが。

私は2013年6月に初めて名古屋に来ました。最初に活気があるまちだということを感じました。やはり製造業が元気だということによるのではないかと思います。名古屋駅前に高層ビルがどんどん建ってきて、日本全体を牽引していくようなエネルギーを感じました。

ものづくりのパワーが感じられる一方、自然が豊かで海も山もある。この周辺だけでも、夏は潮干狩りや海水浴をはじめマリンスポーツができ、山もあって、冬には雪景色も楽しめます。魚もお

昇龍道日本銘酒街道ガイドマップ



酒も美味しい。みそやしょうゆ、酢などの発酵食品にも独自の強みがあって楽しいですね。

昇龍道プロジェクトでも、昇龍道エリアに多数ある酒蔵の知名度の向上を図るとともに、訪日外国人旅行者の増加を図るため「昇龍道日本銘酒街道」という酒蔵を目的地に組み込んだ旅行商品の開発を促進しています。日本の美味しいお酒をぜひ海外の方にも楽しんでいただきたい。参加酒蔵は119あり、施設見学の情報などを提供するガイドマップも作成しました。先日はセントレアに期間限定の日本酒バーを開店し、28の蔵元が参加するなど、プロモーション事業も進めています。

また、リフレッシュのために宿舎がある名城公園の近くをウォーキングしていますが、本当に平らなまちだと感じました。東京や横浜などは常に坂があって、自転車でも走ることが大変ですが、名古屋は歩きやすい。聞くところによると、名古

屋に投資したい外国資本が多いそうです。ただ、土地がないということで、とてももったいない話しだと思いますね。

Q 発酵食品といえば、中部圏社会経済研究所には発酵文化研究会があり、この地域の発酵食品の素晴らしさをアピールしたいと思っています。中部の発酵文化についてはどう思われますか。

2013年には和食が世界文化遺産に登録されましたが、日本酒も発酵食品も、日本の良さをPRするいい素材です。和食の味わいの深さやヘルシーであるということも、みそ、しょうゆ、酢や漬物などの発酵食品、発酵調味料が支えているのではないのでしょうか。この地域に根付いている発酵食文化には、八丁みそなど独自性があり、広く世界にアピールする価値があると考えています。

Q そのほかに、名古屋について何かございましたらお話してください。

ウナギが好きで、名古屋ならではのひつまぶしはよくいただきます。それに魚介類が美味しいですね。最近、昇龍道プロジェクトでは先ほどの銘酒街道の関係で日本酒を味わう機会も多く、美味しい日本酒がたくさんある地域だなというのが実感です。

名古屋をはじめ中部および北陸地域には、食文化をはじめ、古くからのものづくり文化が深く広く受け継がれているのがすばらしい。それが各地域ならではの魅力をかたちづくっていると感じています。これらの魅力を世界のより多くの方に知っていただくことで、この地域はもっともっと元気になると思っています。だからこそ、昇龍道プロジェクトやリニア中央新幹線などへの取り組みには最善を尽くしたいと思っています。



プロフィール

野俣 光孝 (のまた みつよし)

1958年生まれ 56歳

1982年	東京大学法学部卒業 運輸省(現 国土交通省)入省
2007年	国土交通省総合政策局交通計画課長
2009年	海上保安庁第七管区海上保安本部次長
2010年	海上保安庁第二管区海上保安本部長
2012年	気象庁総務部長
2013年	中部運輸局長