

第38回EST創発セミナー in 京都
環境にやさしい「海の京都」を目指して

観光地域づくりと持続可能な交通

2018.11.22

筑波大学名誉教授・日本大学特任教授
石 田 東 生



筑波大学
University of Tsukuba



自己紹介



石田東生(いしだはるお) 日本大学特任教授・筑波大学名誉教授

略歴 1974 東京大学土木工学科卒業

1982 筑波大学社会工学にて教員、2017定年退職

専門 社会資本政策、交通政策、国土計画

最近の興味

社会資本と国土政策、道路を活用した地域振興策、
観光地域づくりと社会資本、新しいモビリティの地域展開、・・・

主な社会活動

内閣府 未来投資会議 次世代インフラ・次世代モビリティ産官協議会 委員
国土交通省 社会資本整備審議会道路分科会長、国土審議会豪雪地帯対策分科会長
経済産業省 産業構造審議会 臨時委員、新しいモビリティ検討会座長
環境省 中央環境審議会 臨時委員
NPO法人 日本風景街道コミュニティ 代表理事
一般財団法人「日本みち研究所」 理事長

話の概要



- 日本の危機と社会資本政策
- 観光地域づくりへの期待と懸念
- 観光地域づくりとモビリティ
- 海の京都への期待

日本の危機と社会資本政策



- 劣化する日本
- 日本危機を社会資本政策・観光地域づくりで救いたい

日本の危機 劣化する日本



- 人口減少、超高齢化による地域の壊死
- 大都市部における地方部とは異次元の高齢化問題
- 基礎的な生活基盤や地域文化等の維持困難
- 投資意欲の減衰、国内プロダクトの減少
- 大都市集中とその加速による脆弱性の増加
- 気候変動による自然災害の激甚化
- 大地震による国民の暮らし、社会経済への壊滅的打撃
- 目標、共通価値の喪失による日本人の漂流
- わが国の底力の劣化、かすむ地の利
- 政治・行政の劣化

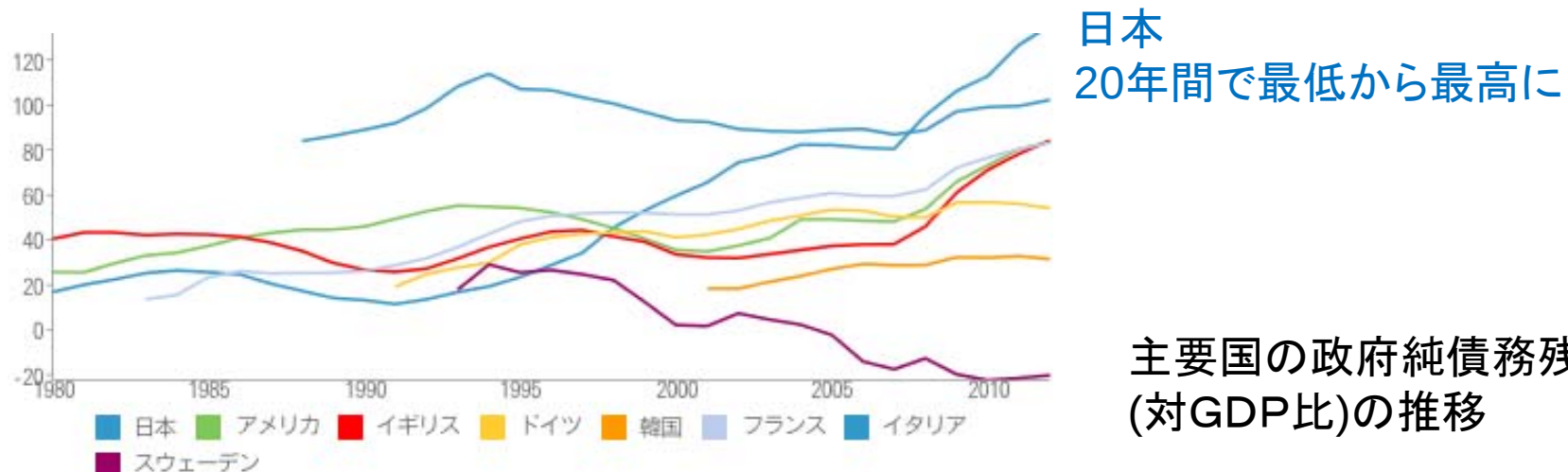
JAPIC 日本創生国土計画(2014)より

20年以上にわたる財政再建至上主義、規制緩和等のサプライサイド主義では解決できず、事態はより深刻に

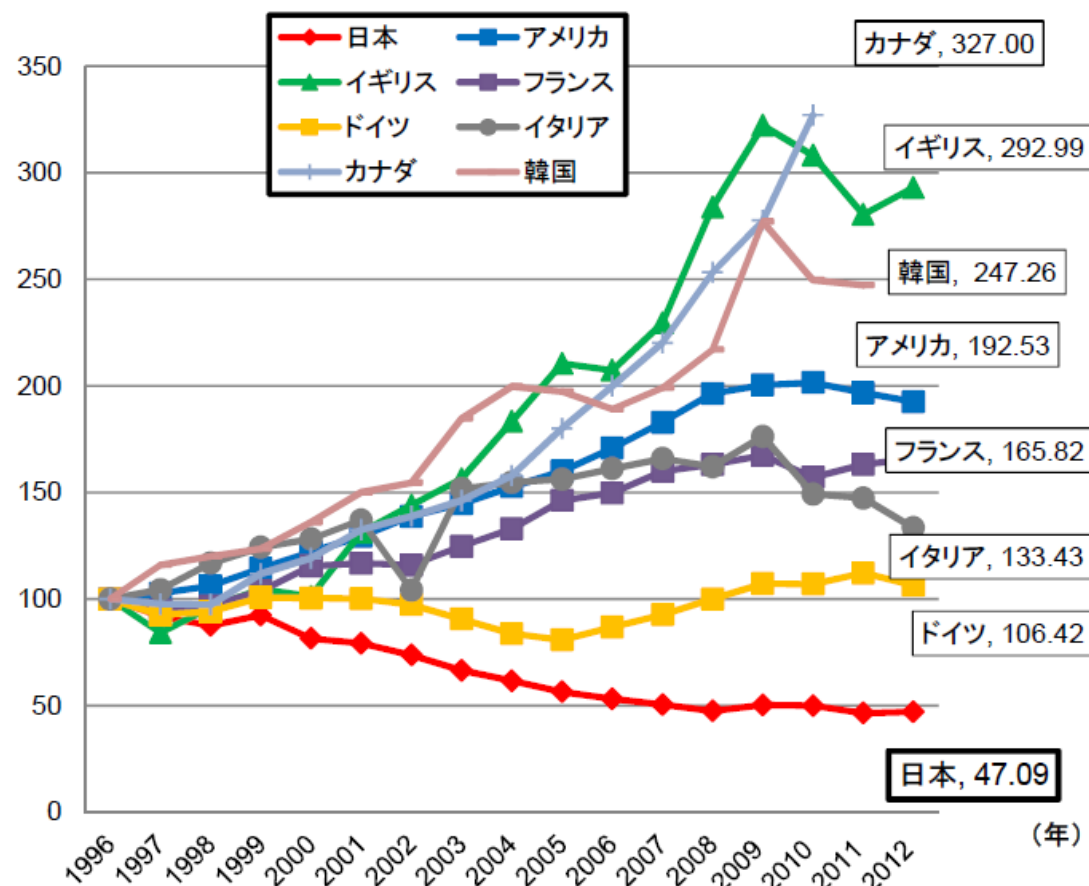
武村正義の財政危機宣言(1995.10.16 参議院大蔵委員会)



- 財政危機宣言
 - 刻々年々国の財政が健全でない方向に進んでいることに強い危機感を……国家の柱である国の財政の健全化という大きなテーマに全力を挙げて……」
- その後の財政
 - 20年以上、この宣言が当然視され、財政は超緊縮に(プライマリーバランス論)
 - 必要な投資に資金が回らない
- しかし、日本の政府純負債残高(中央・地方の総計、総債務－金融資産)は増加の一方
 - 1995年 194兆円 (225兆円)
 - 2017年 836兆円 (864兆円) ()は公債残高



主要先進国の公的資本形成(公共事業投資)の推移



- 英 3倍
- 米 2倍
- 独 1.06倍
- 日本 0.47倍

グローバル時代の競争にさらされている

インフラ投資の極端な削減が国全体、特に地方の競争力・成長力の減少に直結

日本の議論はほとんどが国内事情しか考えない

過少投資が顕著

公的債務急増の元凶といわれているが、インフラ政策の変更が今こそ必要
その中で東北の成果が問われている

インフラ政策の誤りによるものだけではないが、日本は今や転落途上国 一人当たりの名目GDP(USドル) 為替は各年ごと



1995年		
1位	ルクセンブルク	51,200
3位	日本	42,500
6位	ドイツ	31,700
10位	アメリカ	28,800
12位	フランス	27,900
18位	イギリス	21,300
21位	イタリア	20,600
32位	ギリシャ	13,000

2015年			1995年比
1位	ルクセンブルク	102,000	1.99
6位	アメリカ	55,800	1.98
14位	イギリス	43,800	2.06
20位	ドイツ	41,000	1.29
22位	フランス	37,700	1.35
26位	日本	32,500	0.76
27位	イタリア	29,900	1.45
41位	ギリシャ	18,000	1.38

出所: IMF-World Economic Outlook Database(2016.4)を元にJICE 大石氏が作成

貧乏は実感するところ

イノベーションと社会資本政策



- 日本語訳は「**技術革新**」
 - ICTやハイテクの分野の話で、**道路は関係ない** という印象
 - 1958年の経済白書で「**技術革新**」と訳されたため？
- でも、イノベーションの初出はシュムペーター(J.A.Shumpeter 1883.2.8-1950.1.8)
- 「経済発展の理論(1911)」で**新結合**を提唱。そもそも**経済システムの革新と発展**の話
 - われわれの意味する**発展の形態と内容は新結合の遂行**(生産とはわれわれが利用しているいろいろな物や力の結合)という定義によって与えられる
 - 五つの場合
 - 新しい財貨(生産物、サービス)の生産
 - 新しい生産方法
 - **新しい販路の開拓**
 - **原料あるいは半製品の新しい供給源の獲得**
 - **新しい組織の実現**
 - **新結合**: 「**みち**」の結ぶ力はイノベーションの源泉の一つ
- イノベーションは技術革新だけではない、**経済・社会システムの改革**
 - 経済・社会システムにとって道路は重要な要素。無縁ではあり得ない。

道路・交通イノベーション

「みち」の機能向上・利活用の追求による豊かな暮らしの実現へ

大きな挑戦と意識改革

道路・交通から社会経済を変革する

公共交通のイノベーションも!!

危機を克服した例

New Dealのストック効果



- ニューディールの再認識
- ニューディールのストック効果
 - Scenic Byway

FDR と New Deal



- Franklin Delano Roosevelt
 - 32代 アメリカ合衆国大統領
 - 1933.3.4 — 1945.4.12
- 民主党選出
- 26代大統領 Theodore Roosevelt (共和党) は従兄弟
- 唯一人の四選された大統領
- 対日強硬派
 - 対日宣戦布告
 - 日系アメリカ人の強制収容
 - マンハッタン計画の推進

日本での理解

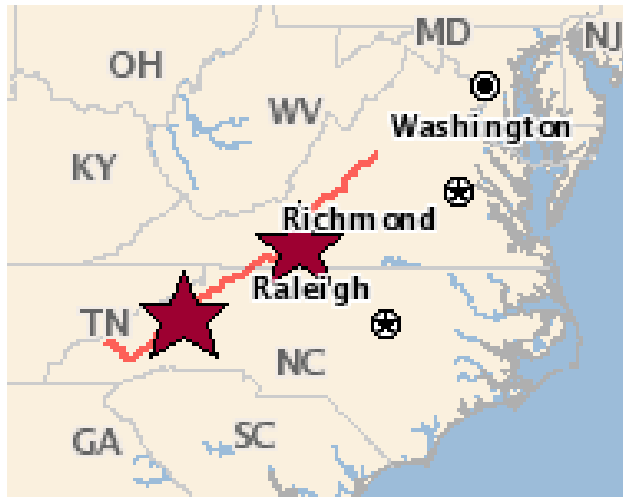
ケインズ政策(フロー効果による景気刺激、経済回復)の大成功例でも、現在とは状況・環境が異なる
ストック効果からの理解は不十分

New Deal と Scenic Byway

Blue Ridge Parkway

全長 800km

建設開始 1934年(ルーズベルトのニューディール)

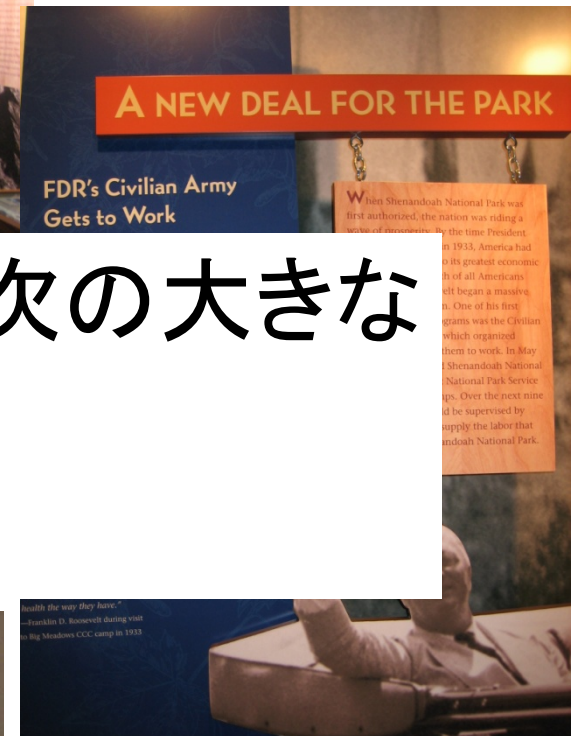


とにかく山の中(沿道は国立公園で立地不可能)
したがって、**日本的B/Cはゼロ**

Blue Ridge Parkway



Shenandoah Museum



美しい景色は、バージニアの次の大きな
収入源となるだろう
W.Carson (州知事) 1932

*"Scenery is going to be
Virginia's next great cash crop."
— William Carson radio address, circa 1932*

BRPの経済効果

年間 2,200,000,000 US\$ (約2,640億円)

年間平均20,000,000人の旅行者



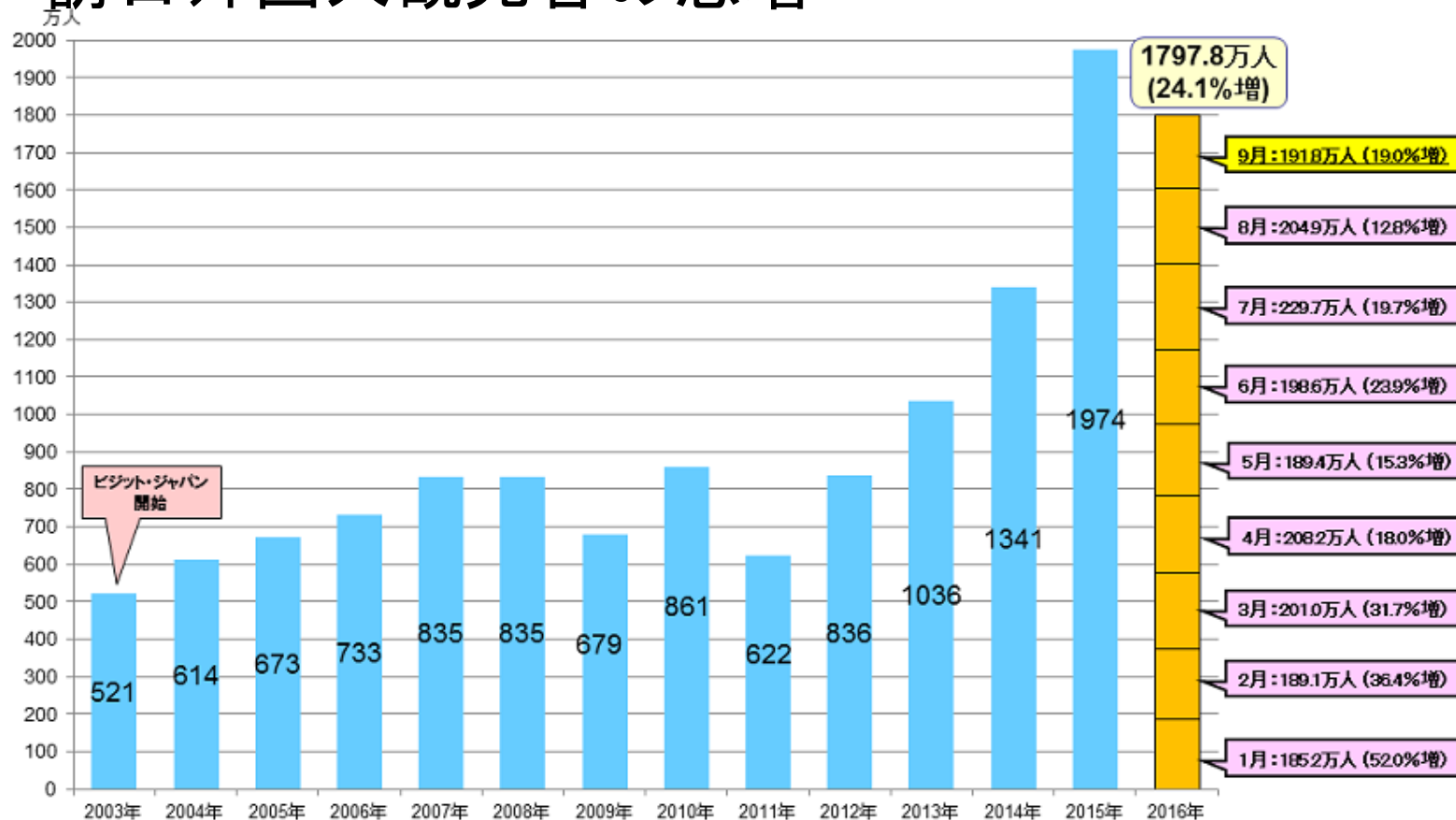
観光地域づくりへの期待と懸念



- 観光政策に関する個人的心配
- 観光地域づくりとモビリティ・道路

訪日外国人観光客の急増

訪日外国人観光客の急増



【お問い合わせ先】
観光庁国際観光課 山田、青木
(代表) 03-5253-8111 (内線27402, 27517) (直通) 03-5253-8324

注) 2015年の値は確定値、2016年1～7月の値は暫定値、2016年8月～9月の値は推計値、%は対前年(2015年)同月比

出典:JNTO(日本政府観光局)

2016年 2400万人を突破。2017年も2847万人。
順調な伸び、地域づくり・地域経済への期待は高まる。

政府の目標

明日の日本を支える観光ビジョン構想会議 2016.3



3つの視点

観光資源の魅力を極め、**地方創生の礎**に
観光産業を革新し、国際競争力を高め、わが国の**基幹産業**に
全ての旅行者が、**ストレスなく**快適に観光を満喫できる**環境**に

訪日外国人旅行者数

2020年： 4,000万人
(2015年の約2倍)

2030年： 6,000万人
(2015年の約3倍)

訪日外国人旅行消費額

2020年： 8兆円
(2015年の2倍超)

2030年： 15兆円
(2015年の4倍超)

地方部での外国人延べ宿泊者数

2020年： 7,000万人泊
(2015年の3倍弱)

2030年： 1億3,000万人泊
(2015年の5倍超)

外国人リピーター数

2020年： 2,400万人
(2015年の約2倍)

2030年： 3,600万人
(2015年の約3倍)

日本人国内旅行消費額

2020年： 21兆円
(最近5年間の平均から約5%増)

2030年： 22兆円 3
(最近5年間の平均から約10%増)

高い意欲的な目標だが、
2017年時点

旅行客数	2862万人／4000万人	3／4
消費額	4.3兆円／8兆円	1／2

新たな対象への旅行の提案

2020年と2030年の目標値
量の差だけでなく構造の差

しかし、過去の観光ブームが残したもの



- 1960年代の旅行ブーム
 - 新幹線・高速道路の開業
 - ホテルなどの大型化と囲い込み
 - 観光地を歩くことが少なくなり、まちが衰える
- 1980年代のリゾート開発ブーム
 - 1987年リゾート法と域外資本による大型開発
 - バブル崩壊による計画の頓挫と荒廃
- 2003年からのVJCとインバウンド
 - 海外プロモーション
 - ビザ緩和
 - 着実に効果を上げ、2015年に2000万人突破、2017年は2800万人

そして、今のインバウンド増加を単なるブームに終わらせ
ないために、**観光地域づくり・社会資本政策との連動**
が極めて重要

観光地域づくりとモビリティ・道路



- 観光を巡るモビリティ政策
 - 剥奪されるモビリティ
 - モビリティとSDGs
 - 観光MaaS
- 道路整備と観光
 - 風景の衰えとシーニックバイウェイ
 - 楽しい移動を実現する道路空間の実現

人の幸せ

生存

生命・衣食住

安寧なくらし
強靱な国土・空間

生きがい

学・働・育・遊・交

社会的存在としての人間
支えるモビリティ

人に、産業に、地域に、特に観光にモビリティは重要
しかも、モビリティを取り巻く状況は急速に変化

自動運転(CASE), 新しいモビリティサービス、シェアリング、...

ところが、モビリティの現在



- 剥奪されるモビリティ
 - 衰退する公共交通、危ない道路、CO2削減、免許返納運動、...
- モビリティ産業の危機
 - 自動車産業もある意味では危機(モビリティ産業への変身宣言)
 - バス・タクシー・トラック
 - 夢がない産業群 ドライバー不足・投資不足
 - モビリティ剥奪の原因でもあり結果
- モビリティを支えるインフラの現状
 - 道路 低いサービスと機能
 - 高速道路も、幹線道路も、生活道路も、駐車場もターミナルも
 - 公共交通を支える制度・ビジネスモデル
- 結果的に、地域の存続にも赤信号
 - 住めない・来てくれない・活躍できない
 - モビリティ技術(車両・空間・制度・受容性・統合システム技術)の大変革が必要

モビリティとSDGs

中山間地(人口減少、人口低密度、交通サービス提供困難、...)でのモビリティ確保

CO2削減だけでは解がない

SDGsなら、CO2排出増加と「8.働きがいも経済成長も」「11.住み続けられるまちづくりを」「13.気候変動に具体的な対策を」「14.海の豊かさを守ろう」「15.陸の豊かさを守ろう」との協働・相乗の中で考えられる

SDGsになって、よかった



- MaaS(Mobility as a Service)
 - 多様な多数の交通手段にまたがるモビリティサービスを一つのスマホアプリで、検索・予約・決裁・評価まで含めて提供する
 - 欧米の先進都市で都市戦略と合わせて検討され、急激に導入が進んでいる
 - わが国でも検討が始まった(自動車メーカー、鉄道会社、プラットフォーマー、政府(内閣府、経産省、国交省)、・・・)
- 観光MaaS
 - 旅行は、交通・宿泊・観光体験(食、見物、アクティビティ)の総合体験
 - 交通・宿泊・観光体験を一括提供するアプリとそれを構成する事業連携
 - 観光地域づくりのバックボーンとして重要
 - 伊豆・箱根で検討・社会実験が開始されている

モビリティの新しい形・システムを実現するために



- モビリティの必要性・重要性・効果と負担を徹底的に考える
 - ビジネス慣習の再考
 - 手段別から手段統合へ
 - まちとモビリティ
- 新しいモビリティを支える仕組みを考える
 - データ連携
 - インフラ整備 施設だけでなく制度も
 - 独禁法、免許制度(事業、ドライバー)、

すでに始まっている道路空間の質的改良

島根県出雲市 出雲大社 神門通り

シェアドスペース化

人(観光客)が主役
自動車は遠慮

沿道との一体化と土地利用進展

まちが元気に 多数の商店の立地と改装
沿道の維持管理への関与(清掃、床机)



「海の京都」への期待

ブランド観光圏



海の京都



海の京都観光圏

伊根の舟屋 Google Street Viewのトップページ

公共交通機関のトータルデザイン
空間の一体化 海の京都ロゴの活用
変る街並み、意欲的な民間投資



これを目に見える成果につなげて
行くこと。投資の循環
広域インバウンドへの接続

交通機関のトータルデザインと連携



京丹後鉄道 記念撮影の対象
企画列車 黒松・青松・海の丹後



笠松公園のデザイン
ケーブルカーとリフト
GKグループ



2次交通のデザインとロゴマーク

変る街並み 元気になれば民間投資も



天の橋立 駅前



府中地区



加悦町の古民家再生と展示施設化

感心した案内地図

天橋立・府中



雪舟の国宝「天橋立図」をベースに
アイディア(名画の中を歩く)と行動力(許可)



終わりに

- 日本、特に地方部の危機を救うためには地域づくり・社会資本政策・観光政策が重要
 - 動き出しているがますますの加速が必要
- 中でも、モビリティ、・モビリティサービスの向上
 - MaaS、交通サービス(道路、公共交通)の統合化
- 海の京都は、モビリティサービスでも、トータルデザインでも、まちづくりでも進んでいる。成果を上げている。さらに加速していただきたい。
- パネルディスカッションで続きを