

観光庁の移転に対する 北海道の考え方と代替案について

平成28年1月 北海道

観光庁移転に対する国の見解と北海道の対応

道の提案(要旨)

《観光庁移転のメリット》

- 過去3カ年の本道における外国人来道者数の伸び率は、全国以上(特にアジア地域からの来道者数の伸びが拡大)
- 国がめざす訪日外国人3000万人を実現するためには、アジア地域の成長力を取り込むことが不可欠
- 北海道に観光庁を移転することは、アジア地域からの注目を更に高めることにつながり、本道のみならず日本全体の観光振興に大きく寄与

《機能確保、条件整備等》

- 200万都市の札幌都心部に立地する道庁別館のスペースを確保し、移転経費を極力抑制
- 国会对応や大臣協議、他省庁との調整などの業務対応は、国土交通省内に専門スタッフが常駐する分室を設けるほか、ICTを活用

国の見解(要旨)

- 訪日プロモーションは、アジアのみならず、まだ十分に取り込めていない欧米からの訪日需要も確実に取り込むことが必要
- 特定の地域の資源のみを背景とした政策立案や、特定の地域における波及効果を追求することは不適切
- 本年7月、地方運輸局に観光部を創設し、各地方ブロックごとの特性に応じた訪日プロモーション等、現場に即した政策立案を実施

- 観光庁の関係行政機関や関係企業は、現在首都圏に集積しており、現在地から移動することにより、政府一丸、官民一体となった観光立国の実現が困難
- 国会、官邸、関係行政機関との直接対面が求められるハイレベルな折衝を日常的に実施。これらの業務を観光庁長官以下、担当職員が一体となって対応する必要があり、組織の一部分のみでは、職責を果たすことは不可能
- 北海道に移転した場合、国会や総理官邸への対応や東京に位置する関係機関との打合せ等に要する旅費や人件費の増加が予想され、所要経費が肥大化

道の考え方及び対応

《観光政策を推進する上での北海道価値》

- 国の観光政策が、訪日プロモーションをアジアに限定するものでないこと、特定地域への波及効果を追求するものでないことは、当然理解
- 一方、北海道は、これまで資源や食料供給の拠点として国の成長・発展に大きく貢献してきた伝統をもつ地域
- 国際観光の分野においても、本道のポテンシャルを活用することは、成長戦略として有望であり、国として北海道開発の観点に立った大胆な政策を取り入れるべき

《観光庁移転の代替案》

- 関係機能や行政機関の首都圏への集積を理由に、移転の困難さを論じるのは地方創生の趣旨に逆行
- 一方、観光庁を含む省庁移転については、政府全体の業務の仕組みの抜本的な改革が必要



観光庁移転に準じる効果が期待できる代替案として、「**北海道運輸局観光部の機能強化**」を提案

北海道運輸局観光部の機能強化の意義・方向性

(1) 訪日外国人旅行者の大幅拡大のためには、北海道のポテンシャルを活かすことが不可欠

○ 訪日外国人旅行者に占める来道者の割合は、年々拡大

年度	訪日外国人数	外国人来道者数	割合
2004年度	668万人	43万人	6.4%
2009年度	725万人	68万人	9.4%
2014年度	1467万人	154万人	10.5%

○ 北海道新幹線開業を契機に、首都圏、北海道を訪れる外国人観光客の移動の選択肢が拡大

→ 東京～京都～大阪に続く「**第2のゴールデンルート**」形成の可能性

○ 国際観光の底上げを図るためには、食や自然環境など大きなポテンシャルをもつ北海道観光の振興を国家戦略として進めるべき

(2) 北海道がめざす外国人観光客300万人を達成するためには、幅広い行政分野における隘路の解消が不可欠

→ そのためには、観光庁の「北海道拠点」である北海道運輸局観光部の総合的な企画・調整機能を拡充する必要

【外国人観光客300万人に向けて解消すべき隘路】

《制度面》

- ・新千歳空港の発着枠の拡大、中国・ロシアなど一部航空会社の乗入制限の緩和、着陸料の軽減
- ・地方空港も含めたCIQ体制の充実
- ・外航クルーズ船の乗り入れに対する出入国体制の充実
- ・中国やインドなどを対象とした訪日査証制度の緩和 等

《インフラ面》

- ・新千歳空港の狭隘化の解消、滑走路の延長
- ・道外からの玄関口（新千歳空港・新函館北斗駅等）と道内各都市とを結ぶ2次交通（空路、陸路）の整備
- ・公衆無線LAN環境など情報インフラの整備 等

【道のこれまでの対応と課題】

- ・北海道開発行政を所管する国土交通省北海道局に一括して提案・要望を行うほか、制度・事業を所管する各省庁への働きかけを実施
- ・これらの制度改革等については、我が国の発展に不可欠な国際観光の振興という観点に立った総合的な対応が必要

【現状打開に向けた方向性】

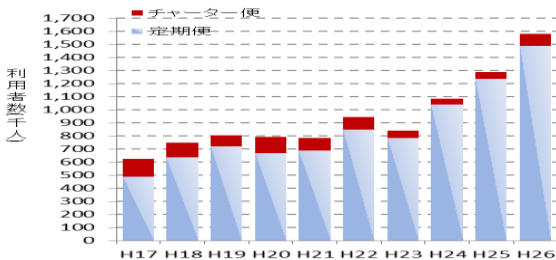
- ・北海道運輸局が地方自治体や関係団体、民間企業のニーズを踏まえ、国の政策に関する北海道観光のトータルプランニングを行い、地域の要望を一括して観光庁に上申する仕組みを提案
- ・そのために必要な組織及び人員を拡充

外国人来道客の受入拡大に向け解消すべき隘路 ①

(1) 新千歳空港の機能強化

- ・新千歳空港の国際線利用者数は、過去5年間でほぼ倍増
- ・今後更なる外国人観光客の誘致拡大を図っていくためには、ハード・ソフト両面から新千歳空港のスペックを向上していくことが必要

《新千歳空港の国際線利用状況》



■ 一時間当たり発着枠(現行32回までに制限)、深夜早朝の発着枠の拡大

《新千歳空港及び道内地方空港の国際航空路線の開設状況》

路線	航空会社	往復/週
新千歳-ソウル	大韓航空	12
	ジンエアー	7
	タイウエイ航空	7
新千歳-プサン	大韓航空	3
新千歳-北京	中国国際航空	5
新千歳-天津	天津航空	2
新千歳-上海	中国東方航空	5
	春秋航空	5
新千歳-香港	キャセイパシフィック航空	10
	香港航空	5

路線	航空会社	往復/週
新千歳-台北	エバー航空	11
	チャイナエアライン	14
	トランスアジア航空	2
新千歳-高雄	チャイナエアライン	5
新千歳-バンコク	タイ国際航空	7
	タイ・エアアジアX	7
新千歳-グアム	ユナイテッド航空	2
新千歳-ホノルル	ハワイアン航空	3
新千歳-エゾサハリン州	オーロラ航空	2

路線	航空会社	往復/週
函館-北京	中国国際航空	2
函館-天津	天津航空	2
函館-台北	トランスアジア航空	3
	エバー航空	7
旭川-ソウル	アジア航空	2
旭川-北京	中国東方航空	7
旭川-上海	中国東方航空	3
	春秋航空	2
旭川-台北	トランスアジア航空	2
	エバー航空	3

一部の時間帯で発着枠の上限を超える要望が航空会社から出されている状況
深夜・早朝時間帯の枠拡大と着陸料軽減により離着陸時間帯の集中緩和が必要

■ 中国、ロシアの航空会社の乗り入れ制限の緩和

《新千歳空港国際定期便の乗り入れ制限状況》

	日	月	火	水	木	金	土
午前							
午後	上海(MU) 北京(CA) 香港(HX)		上海(MU) 上海(9C) 北京(CA) 香港(HX)	上海(MU) 上海(9C) 北京(CA) 香港(HX) ユジン(HZ)	12時~16時		上海(MU) 北京(CA) 香港(HX)
	17時以降	天津(GS) 上海(9C)					上海(MU) 上海(9C) 北京(CA) 香港(HX) 天津(GS)

乗り入れが制限されている時間帯

MU:中国東方航空、CA:中国国際航空、HZ:オーロラ航空、9C:春秋航空、HX:香港航空、GS:天津航空

一部の曜日・時間帯に離着陸が集中 → 空港の混雑に拍車

■ 空港施設の機能強化(狭隘化の解消、滑走路の延長、南誘導路の整備など)

- ・施設の狭隘化を原因とする受入体制の課題が顕在化
- ・冬季の安定就航、長距離国際路線の就航には滑走路の延長整備が不可欠
- ・混雑している誘導路の解消を図るための対策が必要



外国人来道客の受入拡大に向け解消すべき隘路 ②

(2) 出入国、査証制度

- 外国人観光客の来道を促進するためには、出入国に関する受入体制の充実、査証取得の緩和など、制度面での改善を関係省庁の連携のもとで進めることが必要

■ ビザ発給要件の緩和

- 中国やインド、一部のASEAN諸国等では、査証免除措置が取られていない
- これらの国における査証発給要件を緩和することで、訪日(来道)外国人数の拡大に向け、大きなインセンティブにつながる事が期待

○発給免除国 [90日以内] 韓国、台湾、香港、シンガポール、マレーシア
[15日以内] タイ など
○発給国 中国、インドネシア、ベトナム、フィリピン、インド など

《中国での訪日観光査証発給要件の緩和の経緯》

H12.9	団体観光査証の発給開始
H21.7	一定の条件を満たす個人観光客を対象に査証発給開始
H23.7	「沖縄を訪問する中国人個人観光客への数次ビザ」の発給開始 ※条件有
H24.7	「東北三県を訪問する中国人個人観光客への数次ビザ」の発給開始 ※条件有
H27.1	「相当の高所得者に対する個人観光数次ビザ」の発給開始

《その他の査証発給に関する情報》

H24.6	「タイ人に対する一般短期滞在数次ビザ」の発給開始 ※条件有
H24.9	「マレーシア人、インドネシア人に対する一般短期滞在数次ビザ」の発給開始 ※条件有
H25.7	・タイ国民に対するビザ免除 ・マレーシア国民に対するビザ免除 ・ベトナム国民に対する数次ビザの発給 ・フィリピン国民に対する数次ビザの発給
H26.7	インド国民に対する数次ビザの発給

■ 新千歳空港、地方空港におけるCIQ体制の充実

- 新千歳空港の国際線利用拡大に対応し、地方空港の国際便の誘致促進を図るためには、CIQに関する職員の増員や常駐化などの体制整備が必要

《北海道内空港におけるCIQ体制の現状》

区分	空港名	税 関	入国管理	検 疫
指定空港	新千歳空港	常駐職員	常駐職員	常駐職員
	函館空港	函館税関対応 (車で約30分)	函館港出張所対応 (車で約30分)	常駐職員
	旭川空港	常駐職員	旭川出張所対応 (車で約30分)	常駐職員
非指定空港	釧路空港	釧路税関支署対応 (車で約50分)	釧路港出張所対応 (車で約50分)	釧路出張所対応 (車で約30分)
	帯広空港	十勝出張所対応 (車で約1時間)	釧路港出張所対応 (JR・車で約2時間30分)	釧路出張所対応 (車で約3時間)
	稚内空港	稚内税関支署対応 (車で約30分)	稚内港出張所対応 (車で約30分)	稚内出張所対応 (車で約20分)
	女満別空港	網走出張所対応 (車で約30分)	釧路港出張所対応 (JR・バスで約4時間)	釧路出張所対応 (車で約2時間30分)
	中標津空港	根室税関支署対応 (車で約1時間30分)	釧路港出張所対応 (車で約2時間30分)	釧路出張所対応 (車で約2時間)

■ 外航クルーズ船の寄港地における出入国管理体制の整備

- 外航クルーズ船の寄港が増加傾向にあり、寄港地における乗客の消費を促すためには、入国審査の更なる時間短縮が必要

《札幌入国管理局の人員配置》

港	紋別港	網走港	根室港	釧路港	十勝港	苫小牧港	室蘭港	函館港	小樽港	石狩湾新港	留萌港	稚内港
所管	旭川出張所	釧路港出張所			千歳苫小牧出張所		函館港出張所	小樽分室	旭川出張所	稚内港出張所		
人員	4	7			31		5	1	4		2	

《北海道内へのクルーズ船寄港状況》

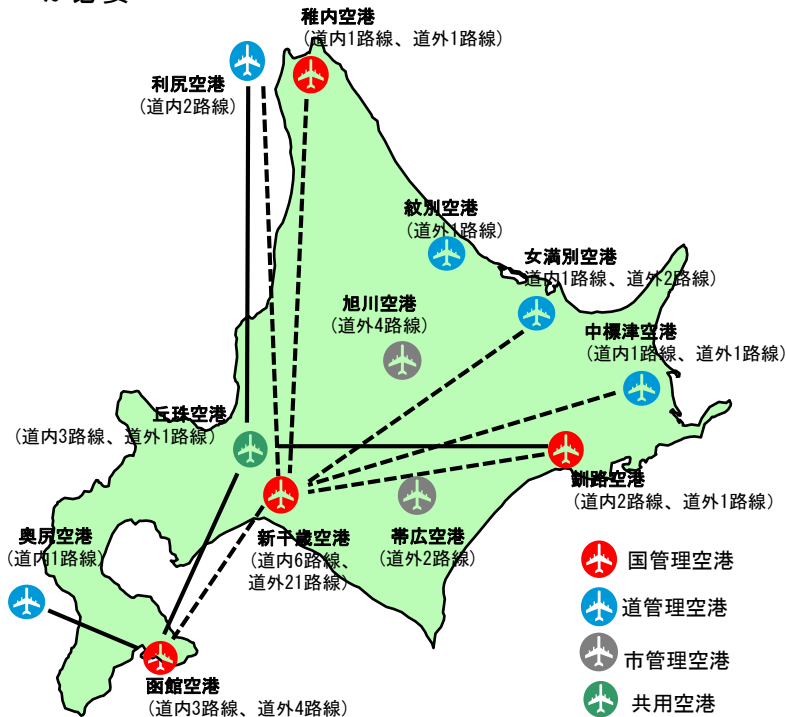
	寄港数	内訳(主なもの)	備考
H23	60	小樽(17)、利尻島(11)、函館(6)、網走(6)、苫小牧(5)	
H24	70	小樽(20)、室蘭(7)、利尻島(7)、苫小牧(4)、釧路(4)	
H25	71	小樽(19)、函館(14)、利尻島(8)、釧路(7)、室蘭(6)	
H26	157	小樽(41)、函館(36)、釧路(24)、室蘭(16)、網走(12)	道内周遊クルーズによる増
H27	73	小樽(21)、函館(17)、釧路(8)、利尻島(7)、室蘭(6)	H27は予定数

(3) 広域観光の推進に向けた交通網の整備

- ・新幹線の開業や新千歳空港の発着枠拡大等による観光客誘致の効果を全道に波及していくためには、陸上、航空両面から移動の利便性を向上させることが不可欠

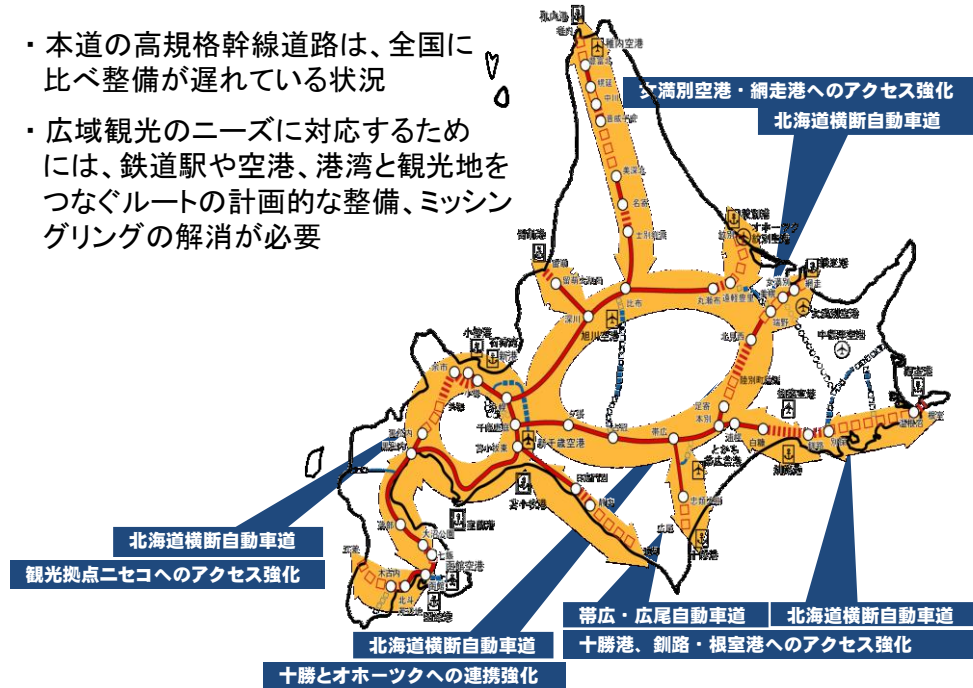
■ 地方航空ネットワークの維持・確保

- ・広域分散の北海道において、観光客の移動の利便性を確保するためには、道内外を結ぶ地方航空ネットワークの維持・確保が不可欠
- ・安定した運行を継続していくためには、各種支援制度の充実や着陸料の減免措置の拡充など運輸行政に係る施策の推進が必要



■ 高規格幹線道路の整備

- ・本道の高規格幹線道路は、全国に比べ整備が遅れている状況
- ・広域観光のニーズに対応するためには、鉄道駅や空港、港湾と観光地をつなぐルートの方計画的な整備、ミッシングリングの解消が必要



■ 幹線鉄道の高速化

- ・定時制、大量輸送に優れた鉄道は、観光客の移動手段として大きな役割を担っている
- ・幹線鉄道の高速化により、新幹線時代に対応した鉄道移動の利便性を確保していくことが必要



(4) その他の解消すべき隘路(主なもの)

■ 公衆無線LAN環境の整備

- ・ 外国人観光客の滞在先でのインターネット活用のニーズは極めて高い
- ・ 北海道の公衆無線LAN環境は、利用スポット数では東日本管内で東京に次ぎ第2位であるが、約半数が札幌に集中し、地方の観光地では十分に整備が行き届いていない状況
- ・ 公衆無線LAN環境整備の支援策については、総務省、経済産業省が所管
- ・ 本道において、広域観光ルート、観光拠点、バスや鉄道など交通媒体への公衆無線LAN環境整備を戦略的に行っていくためには、関係省庁横断的な対応が不可欠であり、道内の関係地方支分部局の一層の連携が必要

■ 観光バス不足への対応

- ・ 台湾からの来道客拡大に伴い、2013年には、繁忙期における道内観光バスの供給不足が顕在化
 - 国土交通省は、緊急措置として、一定の条件を満たす道外のバス事業者に道内での臨時営業を認める措置で対応
 - 供給逼迫は、台湾側のバス手配に関する日本側との商慣行の違いも一因
- ・ 今後、アジア諸国からの観光客の受入拡大を図る上では、こうしたリスクに迅速に対応することが求められ、日本の商慣行を相手国に理解してもらうための在外公館の活用なども含め、省庁横断的な対策が必要
- ・ バス導入の拡大等により繁忙期のバス不足は解消されつつあるが、運転手不足は依然として深刻な状況にあり、労働条件の改善、雇用要件の緩和、運転手の養成など、総合的な取組が必要

観光関連の制度改革等に係る総合窓口機能

《提案の趣旨》

- 訪日外国人客の飛躍的な拡大を実現するためには、CIQ、査証、免税、情報インフラなど、他省庁が所管する制度の改正等も含めた地域の要望・ニーズを集約し、関係地方支分部局と調整の上、観光庁に上申する機能が必要

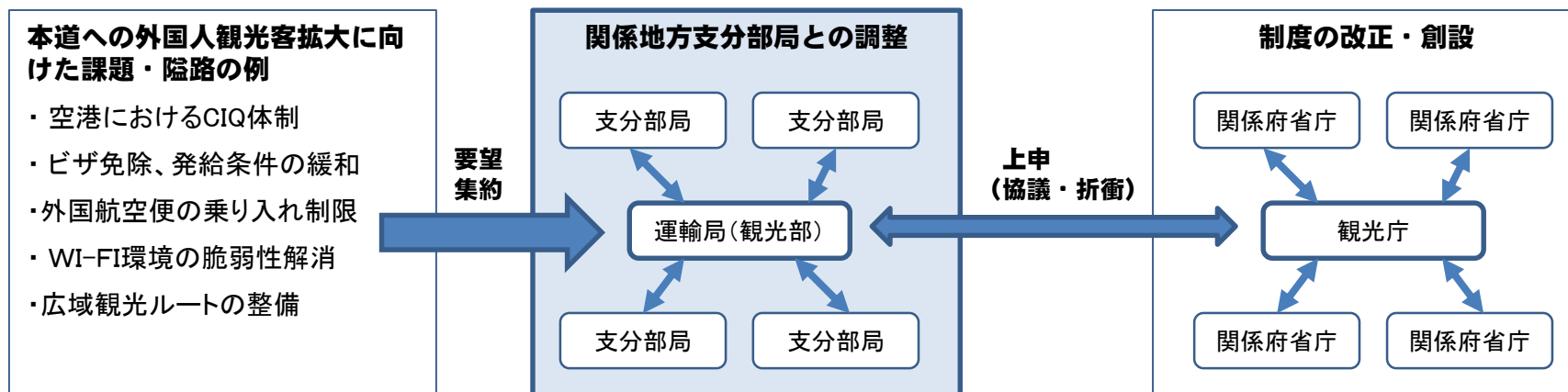


・人員の拡大を含めた企画調整部門の拡充

《提案の必要性・メリット》

- 北海道は、全国で唯一、国の地方支分部局の全てが一つの都道府県内に立地している地域であり、地方支分部局相互の連携・調整が容易
- 訪日外国人2000万人を通過点に更なる高みをめざす日本にとって、国際観光の底上げを図るためには、政策間連携により地域特有の課題や隘路を打開する仕組みが必要であり、そのための地域モデルとして北海道を位置づけることが可能

【施策立案のプロセス（イメージ）】



「訪日外国人旅行者の受入環境整備」に関する政策推進機能の拡充

《提案の趣旨》

- ・「ビジットジャパン事業（VJ事業）」については、毎年度、各地方運輸局が地方自治体や観光関係団体等と連携のもとで「ブロック戦略」を策定し、その戦略に基づき、地域特性に応じた訪日プロモーション事業を行う仕組みが既に確立（VJ地域連携事業）
- ・一方、訪日外国人旅行者の受入環境整備に関する事業については、VJ事業のような地域連携による政策推進の仕組みが十分に構築されていない

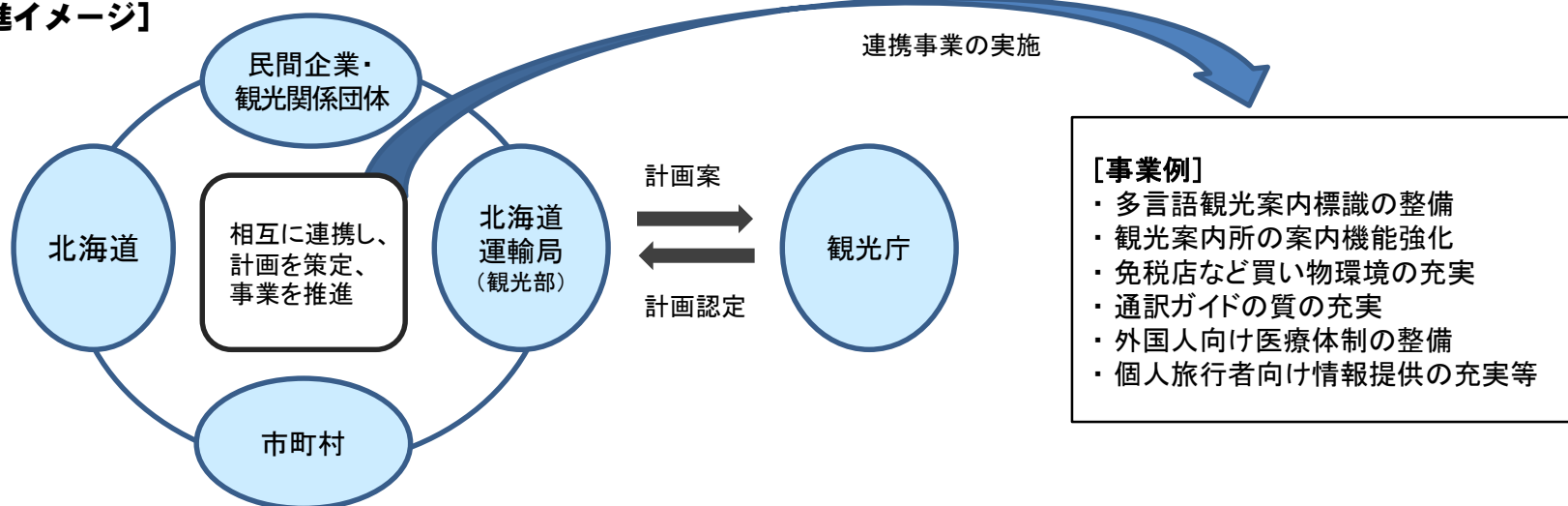


- ・「訪日外国人旅行者の受入環境整備」に関する事業立案の裁量範囲の拡大
- ・VJ事業に準じた地域連携の仕組みの導入
- ・人員の拡大を含めた観光地域振興機能の拡充

《提案の必要性・メリット》

- ・外国人観光客の誘致拡大に向けては、効果的なプロモーション活動と受入環境整備を両輪で進めていくことが重要
- ・現在、外国人観光客数は年々上昇しており、これを更に伸ばしていくためには、ソフト・ハードの両面から受入体制を充実させていくことが喫緊の課題であり、特に外国人観光客の伸びが著しい北海道をモデルに、新たな地域観光推進の仕組みを確立

【政策推進イメージ】



日本版DMOの形成・確立に向けた支援機能の拡充

《提案の趣旨》

- ・日本版DMOによる観光地域づくりが動き始めたばかりであり、地域の理解が不十分な状況
- ・日本版DMOの形成・確立に向けて、地域で実施される観光地域づくりに関する事業を効果的・効率的に推進するためには、道内各地域における日本版DMOの形成・確立に向けた取組を支援する機能の拡充が必要



・人員の拡大を含めた観光地域振興機能の拡充

支援の例

- 日本版DMOに関するワンストップ窓口支援
- 日本版DMOの活動運営に対する支援

《提案の必要性・メリット》

- ・各産業と有機的に連携した観光地域づくりの核となる日本版DMOの形成・確立に向け、地域の実情に即した組織・機能の在り方の検討や地域での取組の支援などを進め、交流人口を拡大し、観光による地方創生を図ることが重要
- ・北海道は観光産業がリーディング産業となっており、日本版DMO候補法人の登録や支援を行うことにより、DMOの先行的なモデルとして北海道を位置づけることが可能

【支援体制イメージ】

