

【須田】 ただいまご紹介いただきました JR 東海の須田でございます。5時まで時間がございますので、約 40 分間、今のような表題でお話しをしたいと思います。今日は開港 150 周年の記念すべき年だということで、海事センターさんと一緒にこういうシンポジウムを持つことができました。大変光栄に存じます。先ほどご紹介ございましたように東海道線が開通いたしまして、120 年。これも節目の年でございます、150 と 120 の 2 つにちなんだお話をしてみたいと思います。前者のほうにつきましては、今日の次第でございます国際観光。最近私どももそういう仕事に少し関わっておりますので、その辺につきまして、横浜の皆さんは国際観光についてはむしろ玄人でいらっしゃいますから「釈迦に説法」かもしれませんが、最近の情勢についてお話を申し上げたいと思います。

120 年のほうは、後ほど鉄道と観光の関係についてお話をしたいと思っておりますが、明治 22 年に東海道線が全通しておりますが、実は新橋—横浜間をご案内のように明治 5 年に開通しているわけで、17 年ほどの落差がございます。その間、東海道線はこの横浜のほうからずっと西のほうに向かって工事が進み、かつ名古屋付近でも工事が始まり、関西のほうから上がってきた鉄道と 22 年にドッキングしたわけでありましたが、最後に残りましたのが実は滋賀県の長浜と大津の間の路線でございました。この間琵琶湖がございますので、東海道線は大津まで西のほうから伸びてまいりまして、東のほうからまいりました路線が今と違って長浜、米原のちょっと北のほうですがここまで伸びておりまして、そこから湖上の連絡船でお客様を運んでおりました。この間が従って一番最後の開通区間になりまして、22 年に全線開通したわけでございます。

当時の横浜駅は今の横浜駅の場所ではございませんので、むしろどちらかというと港寄り。桜木町に近いところにあったそうで

ございまして、新橋からまいりました鉄道が港の方にまいりまして、スイッチバックをして戻るような形で保土ヶ谷のほうに抜けておったそうでございます。全通した後に、それでは不便だということで、今のような現横浜駅を通過するようになって、今の姿になったというふうに聞いておりますが、当時ここまで来ていたということは、港との連絡、船車連絡と申しますか、船と鉄道との連絡というのが非常に重要であったがために、わざわざ港の近くまでもっていったということがあったと思いますし、また当時船に乗るお客様は自動車がございませぬので、鉄道を中心に乗り降りされておりましたので、船と鉄道の関係というのが非常に密接でございました。貨物は言うまでもございませぬが、今でもかなり船と鉄道の関係というのはあるわけでございますが、鉄道は当時から非常に港との連絡を重視しておりまして、この横浜にも横浜港という駅がございました。今の赤レンガ倉庫の付近だと聞いております。そこまで北米航路の船が出港いたしますときには、東京から専用の横浜港行きの臨時列車が運転されておりました、これはボートトレインと申しました。東京を午後1時ぐらに出まして横浜に2時ごろに着くというダイヤであったというふうに記憶しておりますが、鶴見から貨物線を使って、今の赤レンガのところまで約1時間弱で東京から結んでおったようでございます、外国の船から降りた方がそのままその列車で東京の方へおいでになる。あるいは船に乗る方や、見送りの方々がその列車で横浜港まで来る。従ってこの列車は当時としては普通列車でございましたが、二等車を2両連結していたと。つまり今のグリーン車ですね。そして時には一等車と言いますか、展望車と同じ白い帯を付けた一等車6両編成ぐらいの列車が設定されまして、船から下りた外国人の観光客の方々がその列車に乗って、横浜港から日光まで直通したという記録がございます。

この列車は16年の12月のダイヤまで残っておりますから、太

平洋戦争になるまでであったようであります。その後、戦後も一時復活したわけでありましたが、戦後は時刻表に載ることなしに、臨時列車として運転していたそうでした、やはり観光団の輸送とか横浜港から船に乗る方の輸送をやっておったそうでございますが、昭和 50 年頃の SL 記念運転を最後に、横浜港の駅が旅客駅としては閉鎖をされて、現在はもう影も形もないという状態でございます。従って横浜港の発展というのは、そういう鉄道との発展とも非常につながっていたわけございまして、150 年の歴史のうちの 120~130 年間はやはり鉄道と港とが共に発展した時代があったわけでございます。そんなわけでございますので、後ほどそれにちなみまして、鉄道と観光の問題についても若干ふれてみたいと思います。

まずお手元のレジメがございまして、それをご覧いただきながら、お聞き取りいただきたいと思いますが、国際観光の話申し上げたいと思います。と申しますのは、現在、国が観光立国ということを盛んに叫んでおられます。これは観光で国を立てるという字からお分かりのように、国の国策の 1 つとして観光を取り上げる。特に外国との交流であります国際観光に力を入れようということがその方針になっております。それは何故かと申しますと、これからは国際交流が非常に大事だと。21 世紀は交流の世紀、大交流時代と言われておりますように、外国との交流が非常に盛んになる。世界的な現象だと言われております。特にその中で 21 世紀の国際観光は、アジアを中心としたものになるのではなかろうか。その中で非常に大きな役割を果たすのが、人口が急増しております中国を巡る市場、中国に行く観光客の方々、あるいは中国人の方々が世界にお回りになる。とにかく 10 数億の人が動くわけありますから、これが世界の国際観光をリードするだろうと言われておりますが、そういうときに当たりまして中国の隣国でございます日本が遅れをとらないようにすることが非常に大切

でございます。

同時に国際観光というのは国際間の相互理解を促進して国際親善につながるという大きい国際的な効果を持っております。何度か戦争が起こりましたけれど、戦争というのは相手国に対する理解不足から起こるわけでございますから、相手国を正しく理解して、人々が交流をしておれば、そのところに戦争は起こらないはずですから、21世紀は人類の営みとして国際平和、その中で国際交流、そして国際観光というものが、大きな国策になったのはそのような狙いがあったからと存じます。

同時にもう1つ経済的な理由がございました。それは国際観光について、日本が非常にアンバランスな状態になっていたということでございます。昨年の数値でございますが、お手元でございますように、昨年日本人が1,599万人外国に行っております。このうちの9割が観光客もしくは用務兼観光客だと言われております。ところが外国人は日本に835万人しか来ない。これは数で言いますと約半分。しかも外国人の中で日本に来る方の中で観光客の割合は70%だそうでございますから、実質的な観光客だけ比べれば3分の1ぐらいでしかない。

従ってここにどういうことが起こるかと申しますと、国際収支が赤字になるわけでありまして。政府の観光白書によりまして、昨年度の観光に伴う国際収支の赤字が177億ドルだと言われております。日本円にしますと約1兆7千億。膨大な数の赤字が出ておるわけでございます。しかもその赤字がずっと何年も続いているということでございますから、経済的に見てもこれは非常に大きな問題がございますことと、今のように出国と入国のアンバランスがあるということは、一方交通的になっているわけでございますから、国際交流というものの実を満たしていない。何かそこに1つの前進が必要だ。外国の人もどんどん日本に来てもらおう。日本もどんどん行く、同じぐらいの数で少なくとも交流をする。

その方々に日本でいろいろなところを回っていただいて、大きな経済効果もいただきたい。こんなようなことが、政府が国際観光の振興を観光立国の中に掲げた大きな理由ではないかと思います。

ちなみに昨年日本に来られました外国人を国別に見ますと、第一位は韓国でありまして 238 万人。これは対前年にして 8.4%減になっております。第二位は台湾でありまして、これが 134 万人。これはほとんど横ばいでした。中国が 100 万人。これは 6.2%増えているわけでございます。昨年の 835 万という数字は、前々年に対しまして横ばいでした。ほとんど動いておりませんので、この中でやはり中国が増えているということは、非常に画期的なことだと思います。ちなみに今年の 4 月の 1 カ月間の統計でございますが、これによりますと韓国から日本に来るお客様は実に 4 月は 44.4%減であります。半分近く減っているわけですね。韓国のウォンの相場が下がったということが 1 つあることと、それから今の不景気の影響だと思います。それから台湾は約 35.2%減でございまして、これが 4 月は減っております。

ところが中国はこういう状態におきましても、4 月は 3.8%まだ増えているわけでありまして。いかに中国というものが潜在的な大きな力を持っているということと、今次の不況の影響を受ける度合いが比較的まだ少ない。それだけ経済が成長過程にあるという状態でありまして、中国人の観光客について、内外の注目を集めるのは、今のよう数字から見ても明らかではないかと思いません。特に日本では韓国と日本との間だけは約 230 万人位で、出国と入国のお客様はバランスがとれておりますが、中国に至りましては、日本人の中国に行く方の数は、非常に多いのに対しまして、中国の方は 100 万しか来ない。日本では 300 万人ぐらいが中国に行くそうでありますから、そこに非常にアンバランスがあります。そういうことでこの三カ国が主要出入国でありますから、このところの数字を何とかバランスさせなければいけない。そして 5 位

までに入る香港とアメリカがさらにあるわけでありますが、そういうところも含めて、特に欧米諸国の人はまだ非常に日本に来る数が少のうございますので、そういうところを何とかしなきゃいけない。

従ってこれから国際観光に重点を置かなければいけない国としては、今申し上げました韓国、台湾、中国、そして香港、アメリカ、その他に欧州諸国が非常に大きなウエイトを占めることになってくるのではないかと思います。レジメをご覧いただきたいのですが、日本人の外国訪問客というのは今のように約 1,599 万あるわけでございますが、これを 2010 年には 2,000 万にしよう。これはちょっと難しいかもしれませんが、そんな目標を国はお立てになっています。逆に外国人が 835 万人来ているわけでありませんが、これを来年には 1,000 万にしよう。これは達成可能だと言われていたんですが、ここにまいりましてから急に不況が出てきたことと、例のインフルエンザの問題が出てきたわけでありますから、この数値が若干最近危ぶまれているという状況であります。今後さらに 2020 年に外国人のお客様を 2,000 万人迎えようと、日本人が 2,000 万人その頃はなっって若干増えておりますから、ほぼ内外の数がバランスするという事を考えておられるようでございます。

この 2,000 万という数は、実は大変な数でございます。第二の開国と言っておりますが、江戸時代から明治維新にかけて日本は外国に門戸を開きましたが、あのときに日本の内部に大きな革命的現象が起こりました。それと同じようなことをやらないと、この 2,000 万という数値は達成できない数値でございます。どんな数値かという、日本の観光地の宿泊客のうち、6 人に 1 人は外国人という割合になるぐらいの数値だそうであります。大変な数値でございますので簡単ではない。そこで国はそういう目標を掲げますと同時に、観光立国推進戦略会議という内閣にある学識経

験者の会議がございませぬので、そこに具体策を諮問いたしました。その意見書を中心にこれからどんな方向に 2,000 万人を迎えるために努力したらいいのかということについて、若干「釈迦に説法」の感がございませぬが、整理して少し申し上げてみたいと思ひます。

まず外国人を 2,000 万人迎へるためには、国・自治体・民間の 3 つが協働して仕事をする。それと同時に役割分担をきちっと決めてやらないといけぬ。これは国や民間だけではできぬ。非常に大きな 1 つの施策の流れがそこに必要だということを感じるわけがございませぬ。例えば政府のほうのいわゆる公的主体では、入出国管理という問題が非常に大きいわけだ。特にビザを出すか出さないかとか、あるいは入出国手続きに外国人の場合には大変時間がかかるわけでありませぬが、それをもっと短くできぬかとか、あるいはそういったインフラの問題とか、観光客を迎へるに足りる基盤整備。これはどうしても国や自治体などの公的主体にお願いしないといけぬと思ひます。それから民間には何があるのか。外国人に来てもらうにふさわしい、「もてなしの心」を持った接遇体制。これは民間が中心になって作らないといけぬと思ひます。同時にまた外国人に見てもらへる耐える観光資源というものを用意しないといけぬ。

日本は自然観光には恵まれておりますが、それとても絶えず磨きあげなければ、絶えず保存し改善していかなければ、魅力を保つことができませぬので、そういったことについての努力はやはり民間が中心になってやっけていかなきゃいけぬ。そんなようなことがまずございませぬし、同時に観光客を迎へる観光産業です。例えば旅行業であるとか、宿泊業であるとか、ホテル、旅館です。交通機関の従事員とか、そういう人々がやはり受け入れ体制について努力をしていく。企業の経営も改善して、低コストで、旅館ならもっと安い部屋代で泊まれるかとか、旅行会社はもう少し手数料を下げてもらへないかとか、いろいろな努力をしながら観光コ

ストを下げても来やすいようにしなければ、外国人は来てくれないのではないかと。ちょっとそういったような努力が必要だと思えます。

従って今のようなことで民間では観光資源の磨き上げ・開発・再編成、同時にまたみんなの気持ちを1つにした「もてなしの心」というのが必要だ。横浜の市民の方々は『赤い靴』でも唄われているように、外国人というものに対して非常に慣れておられるというか、外国人の接遇についてはベテランでいらっしゃいます。そういう方々にはもう一遍新しい角度に立って、最近の外国人のニーズを見極めて、更にご努力いただかないといけない。こんなところではないだろうかと思えます。

そこで次にちょっと図式が書いてあります。矢印の線で囲ったものがございしますが、これをちょっと見ていただきたいと思えます。観光資源を整理する、磨き上げる。そういうことを念頭に置いて外国人を呼ぶためにこの3つのことを解決しなきゃいけないと思えます。調査をしますと以下のような答えが出てきます。外国人がなぜ日本にあまり行かないのか。なかなか日本に足が向かないという外国人が大勢いらっしゃるそうですが、なぜそうなのかということ聞いてみると、3つの答えが返ってくるようになります。1つはまず「遠い国」だと。ということは非常に行きにくい国だという答えが1つ返ってまいります。2番目に返ってくる答えは「日本は高いんだ。物価が高い。特に観光物価が高い国」だというような答えが2番目に出てまいります。3番目の答えは、「日本は何となく不安だ」と。言葉がまず通じないじゃないかと。土地不案内でよく分からないじゃないかと。こういう不安がある。だから足が向かない。ヨーロッパに行けば、適当に観光物価が安い。どこに行っても英語は全部通じる。会話が通じる。それから何ととっても交通が便利だというふうなことなんです。これを解消しないと、いくら立派な観光資源をつくっても、

いくら横浜その他の方々が「もてなしの心」で温かく外国人を迎えようとしても、なかなか来ないわけでありませぬ。

そこでそれについてどんなことが必要かということをおのほうにちょっと書いてみたわけでありまして、その関連を線で結んでいますから見ていただきたいんですが、まず「遠い国」ということは、これは物理的に遠いのはしょうがありません。Far East といふのでありますから、極東といふことでヨーロッパ、アメリカから見たら遠い。地球の反対側になるわけですから。しかし遠いけれども、時間的や距離的に遠いかもしれないけれど、精神的に遠さを和らげる、近くするといふのは可能だと思ひます。「遠い」といふことは「行きづらい」といふことを意味します。例へば日本に入ってくる。日本人は外国人の入国審査に時間がかかる。国がお調べになつたのでは、平均でまだ約 40 分かかっているんだそうです。日本人は 10 分か 15 分であつて、外国人は 40 分かかかる。それはナショナルセキュリティといふ面で分かるんですが、あまりにも長すぎるのではないか。40 分あれば飛行機は 500 キロ飛ぶんです。それが仮にヨーロッパに入国するときみたいにゼロになつたら、日本は 500 キロ近づくわけですね。そういったこととか、精神的に負担だとおっしゃる。入出国手続きをもっと簡素化できないか。例へば今のよふなセキュリティの問題は非常に大事だからおろそかにできないとしたら、向こうの国を出る時に飛行場で待っている間に何か事前審査が出来ないだろうか。あるいは飛行機の中で調査票のよふなものを配つて、書面的な審査ができるよふなことをしたらどうだろうか。そんなことがあります。あるいは日本でももっと窓口を増やして、能率的にやったらどうか。こうやって国が積極的におやりになつて、まだ長いんですが 20 分にしようといふ目標が立っておりまして、少しずつ進んでおるよふであります。

次にビザがなければ行けないといふ問題があるわけですね。中

国が例えばそうでありました。ビザの出せる省が限定されておりました。しかも団体でなければ観光ビザは出さない。団体が一定数まとまって、添乗者がきちっといて、しかも日本における観光行程を全部事前に届け出なければ観光ビザを出さなかった。それじゃ困ると。何とか中国人にもっと気軽に来てもらおうと。ただあんまりいろんな人にたくさん来られちゃ困るから、所得制限をしたい。所得制限もそんなに高い数字じゃないんですけれども、年間数百万の所得制限をして、それ以上の方々であれば、団体じゃなくてもグループでも受け入れましょうと。そして事前届けも簡単にしましょうということでスタートできました。杭州と広州ですね。2つの字を書くコウシュウ。上海でしたか、そんなふうな都市限定でとりあえず始まっておりますが、同時にそれはかなり裕福な方が来るわけでありますから、ラグジュアリーマーケットというようなことを言うておりますが、経済的な効果のかなり高い方が大勢おいでになるとは思いますが、そういうことが既に始まっております。第1号が2、3日前に着いたというのが報道されておりましたけれど、これは1つの前進だと思います。もっとももっとそういうことをやらなきゃ。ナショナルセキュリティの問題と調和させながら、国益を睨みながらどこら辺までやるかということ、国がやっていただくことでありまして、これに期待するしかありませんが、ようやく国がそれについて力を入れておやりになるようになったということは大変喜ばしいことだと思います。

同時に空港に着いてから、国内の目的地に行くのに時間がかかったのでは遠い国ということと一緒にございます。成田—東京間は70キロあります。世界の主要国の国際空港で母都市までの間が70キロあるという国は非常に少ない。急いでも1時間以上かかります。もっとこれをスピードアップできないかと。来年からは35分で成田高速鉄道が通りますが、例えばそんなこと。それ

から空港の中でのアクセスを便利にして、飛行機から鉄道やバスまでの時間距離を短くすること。そしてアクセスのダイヤを改善すること。ソフトの面でこれも1時間ぐらいの時間短縮は十分可能です。飛行機はその間600キロ飛ぶわけでありまして。今の入出国手続きとアクセスの改善で、千数百キロは日本は近くなるんですね。やっぱり大きな違いだと思います。そんなことをやるということを経道に重ねれば、この「遠い国」という問題はかなりの程度解決すると思います。逆に遠いということはそれだけ旅行の過程が長くなるということですから、その間いろんなことをおやりになれば、旅行に変化ができるわけですから、これを逆手にとることもできるだろうと思います。第一の点については、そんな政策もあると思います。

次にその次の「割高感」であります。これも非常に大事なことでありますが、むしろ民間でやらなきゃいけない点が非常に多い。外国人が日本に来て、一番指摘しておりますのは、日本の泊まり代が高い。それは日本では1泊2食付きというのを旅館がっておりますから、高くみえるわけですね。しかも夕食はお仕着せの宴会料理です。十何品も出るような食べ切れないものを出す。食べ切れなくても旅館はそれで消費されたのだからそれでいいわけですが、あのシステムで外国人が日本の旅館に非常に泊まりにくくしている。外国人は日本の旅館に泊まりたいんですが、あれでは泊まれないということを申します。それから交通機関に対してもいろいろ便利な企画商品や、私どもの会社でもJTBさんと協力しながらいろいろな企画商品を作っておりますが、そういう企画商品の情報が十分でないために、せっかく安い商品があるのになかなか外国の方にそれを知って頂けない。情報がないために、うまく利用していただけない。必要以上に高い印象だけしか与えていない、そういう点をわれわれが努力をして、業界の方々にも努力いただいて改善をしなくちゃいけないと思います。これ

は主として民間でやるべき問題がたくさんあると思います。あるいは通貨の問題等も、これは国との関連がありますが、いろいろあるでしょうし、外国のクレジットカードが日本でもっと使えるようにするとか、いろいろな割高感を解消する方法は、民間が中心となってやっていかなきゃいけない課題でございます。

その次に「不安感」。言葉が通じない点ですね。これは日本人の会話能力をあげなきゃいけないんで、なかなか難しいのであります。私もそうですが、これは教育も悪いんだからしょうがない。しかしこれからの方はそうであっては困ると思います。語学教育をどんどんすることも大事ではありますが、いろいろな掲示等によって、ローマ字の使い方を改善することによって、空港を **Airport** と書かずに **KUKO** と書いたりするようなことがないようにすることによって、かなりな程度不安感を解消できると思います。従ってこういうことをやはりこれも民間が中心になって地道に解消することと、たとえ言葉が通じなくても、例えば北極圏の国に行くと、そちらの土地の言葉は一切通じなかった。ホテルに泊まった。身振り手振りだった。しかしそれでもそこの人々は温かく迎えていることがひしひしと分かって、言葉は通じなかったけれど、非常に有意義な旅行だったということを探検家の方などが時々テレビでおっしゃいます。あのようなことが日本でも言葉が通じなくてもできるわけであります。

今日本の旅館の約3割が依然として「外国人お断り」です。何千軒、何万軒という旅館が外国人お断りです。しかも聞いてみると、そのうち約4割の人は「今後もお断りします」と言っているんです。それでは外国人は来ません。従って外国人は日本に来て、必ずしもホテルへ泊まるとは思えない。日本の旅館に泊まりたいんです。そういうことをやるにはこのような点について、これは私はソフトで努力できることだと思います。掲示を改善するとか、通訳をもっと増やすとか、日本人がしゃべれるようになるとか、

片言でもいいから「もてなしの心」を表現できることを工夫するとか、筆談をやるとかいろいろあると思います。これは「心」の問題だと思いますが、そういうことをやればこの3つが解消いたします。懸念が杞憂になります。そういう努力をやはり私どもはやらなきゃいけないと思います。

次のページを見ますと、今度は逆に日本人は外国人が来ることについて懸念しております。2,000万を迎えるにはこれを解消しなければ来てもらえません。どういうことを言っているか。「日本文化が壊れる」と言っている人がいます。それから「国内の治安が心配だ」という人がいます。それからその次に「意思の疎通が図れない」、言葉が通じないということとつながると思いますが、「生活慣習が違うから不安だ」ということです。2番目の国内治安の問題。これは国の入国管理が万全を期されればこの問題は一気に解決しますし、国内の治安は今立派に保たれているわけですから、外国人の入国管理は先ほどの問題と両立させるようなことです。これは民間のやることでは必ずしもないと思います。しかしあとの問題。「文化が壊れる」とか、下にある「生活習慣の相違への不安」というのは、これは占領軍の時代のことが頭にあるからだと思います。占領軍が来て日本の家に入って、柱や壁にペンキを塗ったとか、壁を全部外して全部ベニヤ板で張ったとか、そういう話が至るところでありました。今度は占領軍が来るのではないんです。観光客が来るんです。そこがどうもまだ日本人にはもう1つ頭の切り替えが出来ていないんじゃないかと思います。少なくとも年配の方は、占領時代の記憶がどこかにあるんじゃないかと思って、要するに「外人」という言葉で表される、「GAIJIN」というローマ字で表される意識ですね。あるいは童謡にもあります「異人さん」という意識ですね。「異人さん」「GAIJIN」あの言葉で表される気持ちをどこまで日本人が払拭できるかということだと思ふんです。これは日本人が外国のことを理解するしかあ

りません。今、外国に大勢の方がおいでになります。ここにおられる方で外国に行ったことがない方は多分いないでしょう。毎年1,500万の人が行くんですから。おいでになったら外国の良いところを見てきていただいて、日本人だけで群れて買い物をするんじゃないくて、外国人の方と片言でもしゃべっていただいて、意志の疎通を図っていただければ彼らも案外善良な人だと。同じ人間だということが良く分かります。そういう基本的な認識というのがどうもやっぱりまだ多くの方々にはないような気がします。これは私も含めての反省です。そんなことが調査の結果分かっているということをちょっと皆さんにここでご披露しておきたかったわけです。

そしてその後にございますように、観光資源の問題としてやはりいろんな新しいことを考えなければいけません。「フジヤマ、ゲイシャ」の時代は終わっております。ここで一番面白いのは四角い表がございますけど、外国人が日本の観光に行って何を期待しているか。どういう動機であるかということを見ますと、これまで日本であまりピンとこなかったんですが、日本の食事というものに対する魅力が第2位にあります。それから買い物というのは第3位にあります。また産業観光というのが第10位にありますけれど、ハイテク工場というのもありまして、これが第7位に入っております。これは両方合わせますと、5位ぐらい素地があるんですが、要するに工場を見たいということですね。即ち産業観光をしたい。産業遺産や博物館を見たりしたい。そういうニーズが最近非常に高いということがお分かりになると思います。特に近隣諸国の中で、韓国と中国は日本のハイテク、産業観光という2つに対するニーズが非常に高いし、食事と買い物にも関心が深いのであります。

今、秋葉原は世界の、特にアジアの人々の一番垂涎の的になる大観光地であります。日本人は「フジヤマ、ゲイシャ」的のもの

を考えますから、私も含めてその意識の切り替えがまだ十分でないと思います。こういうふうなことを外国人が望んでいるということでもあります。要するに、われわれの日常生活に彼らを迎え入れることが一番いい観光資源になるんだということをこれは意味していると思います。日本の風俗習慣とか食とか、そういうのはみんなそうですから、買い物もそうですから。そんなに難しいことをしなくてもいいんです。ただそこに外国人を言葉が通じなくても身振り手振りでもいいから温かく迎え入れて、彼らに日本文化を知ってもらおう。そういうふうなことじゃないだろうかと思うのであります。その辺が割り切れるかどうかというの、これからの国際観光の鍵ではないかと思えます。新しい観光、産業観光、都市観光、ヘルスツーリズム、エコツーリズム、温泉、いろいろありますけれども、そういうものを外国人を迎えるにはどうしたらいいかということを考えれば、われわれの日常の営みにそのまま接してもらおうのが、一番いいということになります。何も難しいことではない。そう割り切ることだと私は思います。

そしてこの日本の観光資源というもの、日本のソフトパワーですね。これは大きなソフトパワーだと思います。産業観光資源にとっても、自然の景色にしても、温泉にしても、こういうものを持っているということは、日本が世界に誇れる1つの資産であります。よく言われますが、「訪れてよしの国づくり」と申しますが、外国人を迎えるためにはこういうものを磨き上げなきゃいけない。そんなことをやれば日本の国際観光というのは、そんなに難しいことではないと思います。ただ気持ちを変える。外国人に対する見方、精神革命をやらないとこれは出てこない。気持ちが変われば、何もお金をたくさんかけたり、難しいことをやらずに日常生活に外国人を素直に迎えばいいわけですから。日本の旅館でもそうだと思います。家庭でもホームステイもあっていいと思います。日常の商店に外国人が来てもらって、どんどんそこで普通の

買い物をしてもらえばいいと思います。普通の食事を提供したらいいと思います。普段と違うことをやる必要は何もないんです。外国人のこの四角い枠に困った調査を見ると、それを外国人は望んでいると思います。是非横浜の皆様方はベテランでいらっしゃいますけれど、最近の外国人のニーズはこういうふうに変ってきているんですね。そういうことを十分にご念頭に置かれて、ご自分の日常に外国人をどう迎えるかということを考えていただければ、自ずと答えは出てくると思います。国のほうにおかれまして出国手続きの点をいろいろと緩和していただき、改善をしていただいて、交通インフラを便利にすれば、流れるように人は来ると思います。

これからお話があると思いますが、最近クルーズ船が出てまいりました。これは横浜港が大きな窓口になってきておりますから、また再び日本へのお客が一部港に戻って、日本の玄関口になる時代が出て来たと思います。そういうことを是非皆様とご一緒に考えながら、大事なことはやはり情報の発信でございます。外国の人は、横浜は東京の一部だと思っております。横浜という町についての認識があるよりも東京の中の横浜地区だと思っている人もおります。それが果たしていいことかどうか分かりません。しかし横浜というものが独自の伝統を持った、それだけ見ていただいてもいいものだというところを、皆さん方が磨いていただければ出てくると思います。そんなところに横浜の方に期待をするこれからの国際観光の流れがあると存じます。私ももう一遍、今から英語はできませんけれど、身振り手振りの勉強はいたしまして、努力をしたいと思っておりますが、是非1つ皆様方は国際観光都市としての、国際港湾都市としての日本の観光の窓口であるというご認識をお持ちいただいて、もう一遍ご自分の身の周りを見直していただくところから、外国人の迎え方についてお考えいただければと存じます。

次に後半の 120 年のほうをちょっと申し上げます。鉄道がこれから観光に果たす役割は 3 つあると思います。1 つは観光地へのアクセスです。観光地に行く場合に、交通機関としての鉄道が果たす役割、これは当然のことです。横浜港に鉄道が入ってありましたのは、ここから日光に行ったり、東京に行ったり、あるいは京都や大阪に行くための交通手段として鉄道は生きていたわけでありました。日本人の観光旅行でも、鉄道は新幹線は特にそうではありますが、観光地に至る輸送手段、アクセス手段ですね。これが第 1 です。第 2 に鉄道はどんな役割を果たすか。旅に彩りを添える、観光に彩りを添える調味料のような役割を果たすということでもあります。例えば北海道旅行に行く場合に、行きは豪華な寝台の夜行列車で行く。帰りは飛行機で帰る。現実にそういう方も大勢いらっしゃいます。瀬戸内海に行けば、行きは内海航路のフェリーで行く。帰りは列車で帰る。行きと帰りの乗り物が違うということは、それだけ旅行の仕方、そこに違いが出てまいりますから、お互いに違ったムードが出てきて、その比較において、旅行というものに味付けをして、楽しくすることができます。これが鉄道の、あるいは交通機関の観光に対する 2 番目の役割だと思います。

従来の鉄道の役割はせいぜいその 2 つでございました。第 1 のほうはもう言うまでもありません。第 2 のほうでは鉄道は例えば立体周遊券を作りまして、行きは飛行機、帰りは鉄道というふうな周遊券を作って、昭和 50 年代ぐらいまでは相当の売上げございました。瀬戸内海もそうでありました。いろんなところに行くのに、行きと帰りを違ったコースで帰るということは誰も考えることですから、交通機関を使い分けて、そういうふうな旅行をされる方は多い。ここまでは昔からある方法です。ところが最近さらに新しい使い方というのが出てまいりました。鉄道の利用そのものが観光資源になるというやり方ですね。これは昔なかったこ

とであります。鉄道は A から B へ移動するもの。2 番目は A から B への移動の仕方に味を添えるもの、ここまでだった。ところが鉄道に乗ることそのもの。A から B へ行くのではない、同じところに帰ってきてもいいんだと。それが最近の鉄道の観光に対する新しい役割でございます。私どもはそれをこれからやっていかねばならないと思います。

ちょうどクルーズ船、あの役割を鉄道が国内で果たすということですね。1 つの典型的な例を申し上げますと、静岡県に大井川鉄道という私鉄があります。これは金谷というところから千頭、ここまで行く私鉄であります。ここがご案内のように SL (蒸気機関車) をたくさん保存しております。蒸気機関車が昭和 40 年ぐらいまで使った古い客車を引いて千頭というところまで 3 時間ぐらいかけて往復するんです。それに大勢の方が乗りに来る。今全国で有名でございます。映画のロケにも使われております。最近大井川鉄道が新金谷という東海道線の金谷の次の駅があるんですが、そこに大きな駐車場を作りました。そこに自家用車で大勢の方が来る。観光バスで大勢の方が来るわけでありましたが、そういう方がその大井川鉄道に乗って千頭まで行って 3 時間ほど行って帰ってくるんですね。行って帰って来るわけです。千頭では外へ出ない。終点ですから下りざるを得ませんが、町へ出るわけじゃないんです。行ってすぐ帰って来る。往復の過程だけを楽しむんです。

従って金谷から千頭へ行く。A から B へ移動するんじゃないんです。行って帰って来るだけですから、あの間を SL に乗って動くことに意味があるわけですね。これが大変な人気になりまして、毎日 SL 列車が三往復ぐらい入っております。その鉄道の乗車の過程を楽しむんです。しかも昔と違いますのは、昔は煙の出る鉄道はみんな嫌がりました。早く無煙化をして電化しろとかディーゼル化しろとおっしゃいました。今は違うんです。あれがいいの

であります。窓を開けて、あの嫌な煙をわざわざ吸い込んで、石炭の香りを楽しむ人がいるわけです。あのポッポッポッポッってやかましい音をみんな嫌がった。今は違う。今は録音機を突き出して、ポッポッポッポッという音を録音して喜んで帰ってくるわけですから、これだけ違うんですね。

それは何故か。蒸気機関車が日常的じゃないものになったからです。観光というのはそういう非日常的なものを追うのが観光です。あの間を SL 列車で往復することが楽しみなんです。千頭に行くことが目的ではありません。こういうのが出てまいりました。それから最近はこちらこちらに観光列車というのが出てまいりました。秋田県の五能線に行きますと、「リゾートしらかみ」という列車があります。それから九州に行きますと、熊本、宮崎県境の矢岳峠のところを越える「いさぶろう・しんぺい」という観光列車があります。これもその間を行ったり来たりするだけです。どこかへ行くんではないんです。その列車に乗るんです。サロンカーがあったり、「リゾートしらかみ」っていうのは、天井にガラス張りになったドームのような車両があって、景色のいい海岸をスーッと走るんですね。別に御所が原に行くんじゃないんです。福原に行くんじゃないんです。行って帰ってくるだけなんです。そういう観光列車が出来てきていることと、その列車が今までは団体とかその他のために走るお座敷列車みたいなものだったのではなくて、定期の列車として、誰でもいつでも乗れる。座席指定ですから予約は要りますが、そんなふうになってきた。つまり A から B へ行くのでなしに、単にその鉄道に乗って行って乗ってグルッ回って帰って来る。もっと大袈裟に言えば、遊園地の列車を極めて円形にしたようなものだと思えばいいんですが、鉄道がそんな使い方されるということは、昔は想像しておりませんでした。今は JR 各社とも全部何らかの形のリゾート列車があります。しかもそれはほとんど定期化されております。「リゾートしらかみ」

もそうですし、九州の「いさぶろう・しんぺい」もそうですし、四国には四万十川のトロッコ列車、みんなそうです。乗ること自体が楽しみなんです。要するに鉄道のクルーズですね。ただ日本の場合は豪華船ではなくて、列車が多いんですが、蒸気機関車のように今よりもむしろサービスは悪い列車も好まれるんですね。日常的でないということにおいて。そこがクルーズ船と違う点があります。

クルーズ船に近いものとしては、夜行の「トワイライトエクスプレス」という大阪から札幌に行っているような、そういうデラックスな寝台のものもあります。これはやはり大阪から北海道に行く途中の過程を楽しむ。さっきの味わいを付けることだと思います。東京から北海道に行く「北斗星」もそうだと思います。やはり北海道に行くんです。帰りは飛行機で帰ってくる。北海道を楽しむんです。とりあえずぐるぐる回って、乗ることだけ楽しむというサービスは最近のことです。それが私はこれからの観光としての鉄道の1つの大きな役割だと思います。そんなものは暇な列車だから誰もやる必要はないという人も時々おりましたけれど、もうそうじゃない。これは鉄道というものがそれだけ国民生活の中で違う生き方をしてきたのだと思います。観光というのはそういうものだと思います。われわれの日常生活から離れて、非日常的になってきた。最近では田舎に行って、水田で田植えをして、稲刈りをして米を収穫することを観光資源として農業観光として楽しむ人もおられます。あんな辛い仕事を何故するんだろうと私は思います。それは田んぼの作業が日常的じゃなくなったからです。誰も経験しないものだからです。どこにもないからです。だからあれが観光資源になるのであります。そういうふうなことがあちこちに出てきます。大事なことは、観光というのはふとしたそういう機会を生かさなければいけないということです。

SL 列車というものに興味を持つお客様がたくさんいるという

ことに、大井川鉄道がある日気が付いたわけであります。国鉄は残念ながら SL をつぶすことばかりに奔走したものですからなかなか気がつかなかった。大井川鉄道がそれに気が付き出してから、何両かの SL を保存して、JR もやり出しました。どの列車もヒットしております。昔なら絶対嫌がるような排煙の出るあの列車が今は観光資源になるんです。あの辛い稲作の作業が今は観光資源になるんです。観光というのはそういうものなんですね。そこが私はこれからのわれわれの観光に大きな示唆を与えていると思います。鉄道の、何とも思っていないものが観光になるんであります。横浜の皆様方は、横浜の景色を毎日見ておられますから何とも思わないでしょう、恐らく。

「みなとみらい」は変わりましたから、非日常的だから御関心あるでしょうが、多くの横浜の景色に横浜の市民の方は多分関心がありません。他所の方はそれに関心があるんです。そこが横浜の市民の方に分からないと情報が出ていかないんですね。観光というのはそんなものだと思うのであります。だから是非ともひとつ皆様方はご自分の身の回りを見回していただいて、観光という目でそれを見れば、どういうふうに他所の人はそれを味わうだろうかというふうに考えていけば、どこにでも観光資源の源はあります。SL 列車の例、今の観光資源としての列車の例はまさにそれを意味しておりますし、外国人を迎える方もそうだと思います。さりげない観光。構えない観光。日常の中に取り込んだ観光。それが私はこれからの観光の生きる道だと思います。何もない観光というものも皆様とご一緒に育てていく。そこに日本はまだ多くの味わいのあるものが残っている幸せな国だと思います。皆様方とご一緒に大勢の観光客を呼ぶと同時に、鉄道も 120 年を迎えましたので、これからそういう楽しいものにしていく努力を私どもはしてまいりたいと思います。ご静聴ありがとうございました。

【司会】 須田さんはこのプロフィールを見ても分かりますが、非常に鉄道のことについて詳しい方です。須田さんが鉄道の話のエピソードを中心にまとめたら、恐らく 20 冊ぐらいの本ができると思います。それぐらい詳しい方です。例えば東海道本線の東京から神戸までの駅の名前を全部暗記しております。そのぐらい鉄道には詳しい方です。それで1つ質問があります。今まではこれまでの鉄道でしたけれど、これからの西暦 2025 年に東京—名古屋間に名古屋中央新幹線というのが営業運転を行うわけです。これは JR 東海がお金を出して自分で建設するということになっておりまして、神奈川県側にも恐らく相模原に駅が開設されるということをおっしゃっておりますが、そのようなことも含めてちょっとリニアのことをお話しいただきたいと思います。

【須田】 私は鉄道に今の相談役というものも含めれば、これでもう 54 年ぐらい奉職しております。そのうちのほとんどは私は営業関係の仕事をやっておりますので、駅の名前を覚えるというのは商売でございますから当たり前です。ただこれもさっき申し上げましたように覚えようと思っても覚えられないものではありません。何となく自然に覚えたものが結果的に覚えていたなということになっているものなんです。商売というのはそんなものだと思いますので、私は別に驚くことも何もないし、また皆様方が覚えられない意味はないと思いますので、駅名を覚えることはお勧めいたしません。リニアについては、今はまだ未確定な段階なので詳しいお話はできませんが、今申し上げたような東京—名古屋間を 2025 年に作りたいという気持ちは私どもとして強く持っている。お金を自分で出してでも作りたいと申しますのは、なぜかと言いますと、東海道新幹線が出来てから既に 40 年近くなっているわけですね。従ってその間に車両ないしは線路、架線、そういうものは全部取り変わっているんです。今、開業時の車両は1両もありませんし、架線も線路も主な設備は全部新しいものになっ

ていますから全く当時のものはありません。全部更新されています。

ただ変わっていないものが2つあるんですね。それは構造物です。コンクリートの高架橋、鉄橋、これは変わりません。トンネルも変わりません。トンネルというものは100年以上使えるというのが常識になっておりますし、東海道線の明治24年に出来たトンネルは今でもかなりなものが使われておりますから、それは大丈夫なんです。高架橋というものは実はまだよく分からない。そこで専門の学者に診断をしていただきました。今から20年ぐらい先までは補修をきちっとやれば絶対安全だと、心配はいらないと。それ以後になれば、やはりあれだけの設備で車両を走らせておれば、やはり取り換える必要もいずれ出るだろうと。従って20年先の取り換えのことを真剣に今から考えておくべきだというご意見を専門家からいただいております。2025年というのは今から16年先でございますから、それに間に合うように作るには2025というのが出てくるわけですね。従って今の設備をリニューアルするために、新幹線の場合は列車を止めたり、徐行したりすることがありますので、そういうことをやったんでは、今1日38万人ぐらいのお客様に使っていただいておりますから、非常にご迷惑をおかけするし、国の動脈としての役割を果たさない。われわれもそれでは営業上困るんだと。従って何かバイパスを作っておかなければいけない。これが1つの大きな理由です。

2番目の理由としては、東海道新幹線が走っておりますところは将来地震があると言われております。学者に聞きますと、「必ず来る」という。しかし相当近い将来においてあり得るというふうに考えなきゃいけないということが通説です。そうしたらやはりわれわれはリダンダンシーという言葉がございます。さっきの港湾にも出てまいりましたけれど、災害に対するゆとりというものを持たせておくのは、輸送機関の責任なんですね。そうしたらや

はり同示に災害の起こらないバイパス路線というのを作っておいて、それを使い分けることができるようにする、輸送事業者としての義務があると思います。神戸の地震のときに、あそこに山陽新幹線、山陽線、国道二号線が全てあそこを通過しておりましたために、西日本の経済は麻痺しました。ああいうことを東海道でやったら国全体が麻痺します。われわれ輸送事業者の責任としてもリダンダンシー、災害に対するゆとりも持っている必要がある。この2つが大きな理由でございます。従って今申し上げたようなことで、是非ともやりたいと思います。ただ駅をどこに作るか、現在調査中でルートもまだ固まっておりませんので、今具体的なお名前がありましたけれど、それについてコメント申し上げる段階ではございませんので、これからまた皆様方のご意見も十分に承りながら、勉強していくということになろうかと思いますが、リニアを作りたい理由はそういう理由でございますので、是非とも皆様方のご支援をいただきたい。このように思っております。