

## 「シームレス・アジア実現研究会」平成23年度研究報告(中間報告)

平成24年3月29日

### 1. シームレス・アジア実現研究会設置の目的と当面の作業

シームレス・アジア実現研究会は、財団法人国土計画協会の自主研究を行う研究会として平成23年度に新設された。閣議決定されている我が国の「国土形成計画」の大きな施策の一つとして位置けられている「シームレス・アジアの実現」を人・物・情報の体系的データ整備の側面から支援することを目的に研究を行い提言等につなげていくこととした。

国土交通省関係課も研究会メンバーとして参加しており、概ね3年間をかけて成果を取りまとめることとした。

当面は隣国韓国との人流を支える交通機関データ整備の改善方策の提言を目指し、順次アジア諸国を研究対象にしてゆく。

### 2. 日韓の人流の現況

(1) 日韓の人流状況を明らかにするための調査や統計等の状況

①. 国土計画協会が受託した「アジア共通交通政策の策定に向けた知的プラットフォーム形成に関する調査」では、日本、韓国、中国、台湾、インドネシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナムを対象に、輸送全般、道路、鉄道、海上、航空等の各輸送モードの統計データの整備状況を整理している。また、「国土形成計画におけるモニタリング調査」では、「東アジアとの円滑な交流・連携」を戦略的目標とし、進捗状況を表す指標として「東アジア1日圏の人口割合」等を設定し、モニタリングしている。

②. 人流データに関する統計として、「国連統計」「出入国管理統計」「政府観光局 JNTO」「その他政府統計（港湾統計、航空動態調査等）」「その他民間統計（留学生、ビジネス、修学旅行等）」がある。

③. 国土交通省の「日韓における地域間連携の推進に関する研究会」では、姉妹都市・友好都市提携自治体へのアンケート調査を実施し、広域化・多様化への課題を抽出している。日韓の広域連携に関する課題としては、活動予算の確保や広域的事業への参加に関するインセンティブの付与、効率的な事業運営、総合的な情報提供、事業支援の実施等が挙げられた。

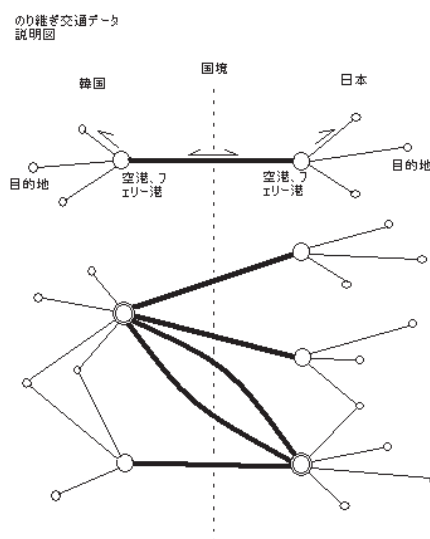
④. 2005年「全国幹線旅客純流動調査（第四回調査）」では、始めて訪日外国人の国内流動についても調査を開始し、東京～京都・大阪・愛知など大都市圏では欧米諸国が多く、道北～道央、福岡～大分・長崎など地方間のODでは近隣アジア諸国が多いことが分かった。

⑤. 「全国総合交通分析システム（NITAS）」はGISとの組合せによって様々な分析が可能である（1kmメッシュ程度）。USBにてデータが貸出されている。

⑥. 「宿泊旅行統計調査」では、平成19年～22年の日本と韓国との人流について、宿泊目的、宿泊施設の種類、居住地、国籍等のデータが整理されている。

## (2) 日韓の人流の現状

- ①. 「出入国管理統計」によれば、我が国への国籍別入国外国人人数では韓国が最も多く、2010年では222万人である。
- ②. 韓国からの旅行者の宿泊は東京都が最も多く、大阪府、北海道、福岡県、熊本県、大分県となっている。
- ③. 韓国人の入国場所は、関空、成田、羽田、福岡の順で、空港からの入国が多い。
- ④. 韓国から日本への留学生数も増加傾向にあり、平成22年度は2万人を超え、この5年間で1.3倍になっている。日本から韓国への留学生も増えている。
- ⑤. 日本に来る際に情報源としては、アジア諸国ではインターネットが多いが、中でも韓国では個人が情報発信するサイト（SNS、ブログ、クチコミ/評価サイト、掲示板等）を利用する割合が高い。



## 3. 日韓往来交通機関データの整備

シームレス・アジア実現研究会は日韓往来交通機関の実態の的確なデータ化の方策を検討・検証することを目的として「日韓往来交通機関データ整備プロジェクト」の名のもと、データの収集・整理を自ら行った。このデータは個人旅行者も広く活用できることから順次その公開を行い、また韓国語版も作成して公開している。

### (1) 「日本と韓国との往来交通機関データ」とは (データ提供の意義)

- ①. 日韓の国境の存在が両国の人々の交流を妨げないように、国境を越える航空路線、船舶路線をもれなく紹介すると共に、両国の各地のゲートウェイからの円滑な乗り継ぎ情報も紹介して、人々の往来の円滑化を図ることができる。
- ②. 同一内容のデータ集として日本語版、韓国語版を作り、定期的に更新してゆくことにより、このデータ集を用いて日韓両国が一つのテーブルにつき、交通サービスの改善策を議論できる。

### (データの定義、データ集の構成)

- ①. この作業のデータとは図の太い実線と細い実線の交通機関の情報をさす。発車時刻等、入手できる最新の情報を収集している。
  - ②. まず、太い実線にあたるフライトと船の運航データを一覧表の形で示す。
  - ③. 続いて、細い実線の両国ののり継ぎ情報データを示す。
- 図の矢印の方向へ鉄道とバスにより移動するルートを示すが、出来るだけ複数のルートを示し、比較できるようにする。（注意：日本国内では国境方面に向かうデータとはなっていない。）

④データの様式は日韓で共通のものを用いる。

(データ利用者)

①. 両国の個人旅行者（商用・公用の海外出張者、海外バック・パッカー、帰省者）をターゲットにしている。

②. 両国の交通サービスの改善計画策定担当者による活用も想定している。

(特徴)

①. 財団法人国土計画協会の公益のための事業としてデータを提供する。よって、有料であっても安価な提供となる。

②. 交通サービスの質的側面（所要時間、頻度、費用、利用可能時間帯、代替ルートの有無、乗り継ぎ時のバリアフリーへの配慮）を出来るだけ数値化して提供する。

③. データを提供するにあたって、分かり易さに配慮した簡易な様式を設けて作業を行なう。これにより、今後の乗り継ぎ情報データの拡充にも備えている。

④. データの理解を深めるために、独自に略図・説明図を作り、実際に交通機関を利用する際に活用がしやすくなっている。

⑤. 日本には韓国の交通機関の日本語時刻表はなく、また韓国にも日本の交通機関の韓国語時刻表はない。このデータ集はこれらの時刻表機能の一部を提供している。

⑥. 各空港、港からの主要目的地の設定にあたっては、データ利用者のニーズにこたえるためビジネス集積地、観光拠点を中心に選定している。

⑦. 主要目的地の設定にあたっては、空港、港の位置している都道府県の推薦を受けた目的地、JNTTO がインターネットで紹介している観光地、韓国国内にて販売されている観光ガイドブックにて紹介されている目的地等から総合的に判断して選定している。

⑧. 言葉の壁を乗り越えるための工夫も行う。

## (2) 段階的な整備

### (第1フェイズ)

研究開始時、3月に発生した東日本大震災の復興に当たって、近隣アジア諸国も視野に入れつつ、東日本に限らず全国的に業務活動、観光にかかる人の流れを早期に回復し、経済・社会の安定化を図ることが重要視されていた。このため第1回目のデータ公開を6月に前倒しした。データ数は十分でないながらも日本語版、韓国語版をそれぞれ無料公開し、一定の復興への貢献を行った。

### (第2フェイズ)

その後、取り扱うデータ数を増加させ、また時刻データのアップデート等の質的充実をはかることにより一定の水準のデータが取りまとめられた。これにともない、一般向け案内誌(日本語)として平成24年1月に刊行した(有料)。また、韓国語翻訳も行い国土計画協会ホームページで順次無料公開を進めている。

#### 4. 本年度の検討結果と今後の研究方針

##### (1) 検討結果

日韓往来交通機関及びそのデータの特徴として次の事項が判明した。

- ・国境を越える定期の国際交通に関して運休が目立ち、サービスの安定性に欠ける。
- ・日韓ともゲートウェイ空港・港に関するアクセス鉄道・バスの整備が質・量ともに十分とは言えず、個人での旅行が難しくなっている。また、外国人向けにこれらアクセス交通の一元的な情報発信がなされていない。
- ・ゲートウェイ空港・港での乗り継ぎに際してバリアフリーへの配慮（上下、長距離徒歩移動への配慮、雨よけ等）が足りず、大きな荷物を持つ（特に女性の）個人旅行が難しい。
- ・「アジア日帰りビジネス圏」の考え方は国土計画上有効だが、「日韓往来交通機関データ」を活用してさらに詳細な検討ができる。

##### (2) 今後の研究方針

上記の特徴等を詳細に把握することのできるデータの整備・公開等を引き続き進め、よりの確なデータ整備方策の検討を行う。