

平成29年 月 日

（案）

横浜市会議長

梶 村 充 様

観光・創造都市・国際戦略特別委員会

委員長 藤 代 哲 夫

観光・創造都市・国際戦略特別委員会中間報告書

本委員会の付議事件に関して、活動の概要を報告します。

## 1 付議事件

M I C E の推進、国際コンテナ戦略港湾の推進、国際戦略総合特区の推進、文化・芸術等の大規模集客イベントの開催に関すること。

## 2 調査・研究テーマ

選ばれる国際港都横浜の魅力づくりの推進について

## 3 テーマ選定の理由

横浜市は、中期4か年計画の戦略3「『魅力と活力あふれる都市の再生』戦略」に基づいて、市民・企業・行政が一体となり、世界中の人々や企業を引きつけ、都市の活力とにぎわいを創出するまちづくりを推進している。

これまで本特別委員会では、観光M I C E の推進や文化・芸術等の創造都市戦略の検証などをテーマに委員会活動を行ってきたが、今までの議論は継続しつつ、本委員会の付議事件のうちまだテーマとして取り上げられていない国際コンテナ戦略港湾の推進や国際戦略総合特区の推進についても議論し、国際港都横浜が選ばれるためにどうあるべきかを複合的な観点から検証していく必要がある。

よって本特別委員会では、このテーマに基づき、本市の取り組みの検証、他都市の取り組みの調査及び有識者からの意見聴取などを実施し、多面的に調査・研究を行うこととした。

## 4 委員会活動の経緯等

(1) 平成28年6月8日 委員会開催

### ア 議題

平成28年度の委員会運営方法について

今年度の委員会運営方法について意見交換を行った後、調査・研究テーマについては「選ばれる国際港都横浜の魅力づくりの推進について」と決定した。

### イ 委員意見概要

- ・観光船を誘致し、来たとしても横浜市に人が流れない。横浜には魅力がないのか、あるいは魅力を創造しようとしめないのか。横浜市に観光してもら

うためにはどうしたらよいかをテーマに議論し、議会から働きかけてや  
っていかないと、観光振興にならないのではないかと。

- ・ 全ての内容を一緒くたに議論するのは難しいため、物流、客船、イベント  
のように3つぐらいに分けて議論するべきではないか。例えばイベントで  
いうと、そういうものをやるときの経緯がどうであって、どういうことが  
ネックになっているかというのをしっかり検証した上で、どういうものだ  
ったら誘致し、実施できるのかということを含めるとよいのではないかと。
- ・ 横浜市には18行政区あり、それぞれ素晴らしい文化がある。それぞれの  
区に有形無形の文化あるいは文化財があるので、そういうものを掘り出し  
ていって、そこにどうやってお客さんに来てもらうか。またそれを観光や  
雇用に結びつけられる展開が望ましいと考えているため、そういったこと  
も含めて議論を進めていければと考えている。
- ・ 横浜を素通りされてしまう現状が確かにあると思われるが、それは横浜に  
魅力がないからというわけではないと考えている。ただ、その魅力を発掘  
しなければならず、また発掘した魅力をどのように提示するのか。そうい  
うシティプロモーションという部分も重要になるのではないかと。シティプ  
ロモーションのやり方はさまざまあるため、そのやり方を検証できれば、  
国内外問わず多くの方が横浜に足を運ぶきっかけになるだろうし、大規模  
集客イベントの誘致にも大きな役割を果たすのではないかと考えられるた  
め、改めてシティプロモーションを横浜市はどのようにやっていくのかと  
いうことも、この機会に検証できればよいのではないかと。

(2) 平成28年8月31日 委員会開催

ア 議題

調査・研究テーマ「選ばれる国際港都横浜の魅力づくりの推進」について

イ 当局説明概要

調査・研究テーマに関係して、特に国内外からの誘客促進について施策を  
行っている局から以下のとおり説明を聴取し、その後意見交換を行った。

【所管局】文化観光局、港湾局

(ア) 市内主要施設の利用者状況について

文化観光局が所管する主な施設の直近3年間の入場者数等の推移につい

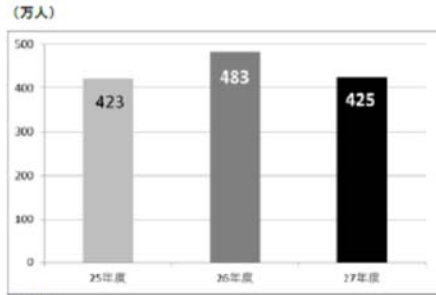
て説明があった。

(7) 観光・MICE施設

① パシフィコ横浜



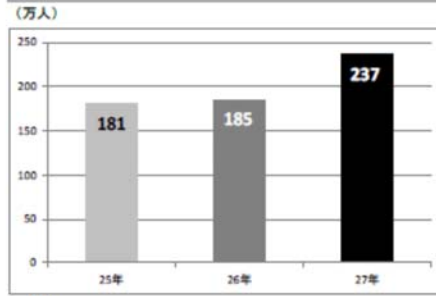
5,000人まで収容できる国際会議場、2万㎡の展示ホールとホテルが一体となった大規模複合MICE施設。国際観光・MICE都市の実現を目標とする横浜市の中核的MICE拠点



② 横浜アリーナ



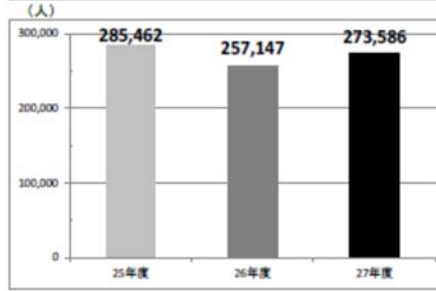
最大1万7千人を収容し、コンピューター制御の可動観客席でイベント内容に合わせた効果的なフロアを作り出すことができるメインアリーナを持つ大規模多目的ホール



③ 横浜マリンタワー



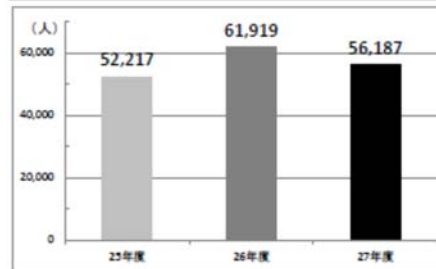
開港150周年を記念して、21年5月にリニューアルオープン。94mの展望台、カフェ、レストラン、横浜のお土産ショップ等を備えた観光交流施設



④ 横浜人形の家



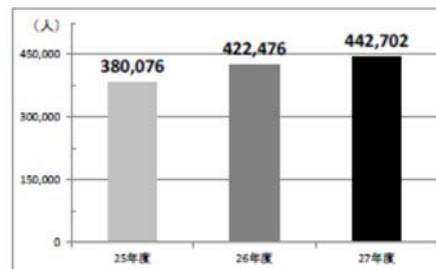
世界100か国以上、1万点以上の民族人形と郷土人形を収蔵。人間国宝の平田郷陽の作品等貴重な人形や世界のスピリチュアルな人形などを展示



⑤ 三溪園



京都や鎌倉などから移築された歴史的に価値の高い建造物(重要文化財10棟・横浜市指定有形文化財3棟等)が巧みに配置された約17万5千㎡の日本庭園



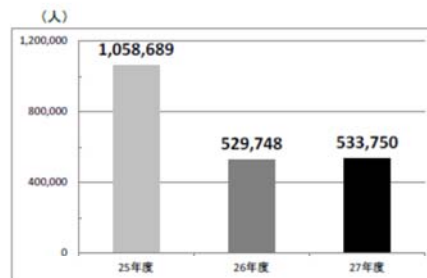
(委員会資料より抜粋)

(イ) 文化施設

① 横浜美術館



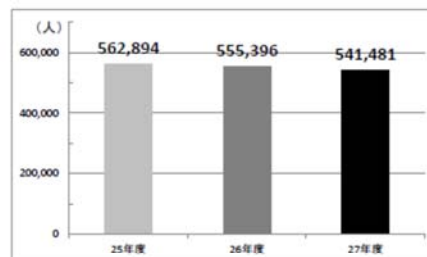
近代以降の美術作品約 1 万 1 千点を所蔵。7つの展示室のほか、多彩なワークショップを行うアトリエなどもそろそろ国内でも有数の施設



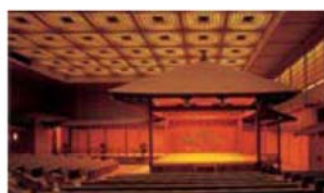
② 横浜みなとみらいホール



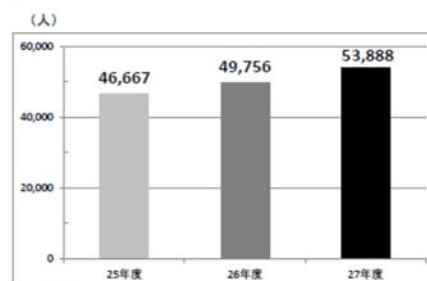
大型のパイプオルガンを設置した大ホール(2,020席)があり、国内外から海の見えるコンサートホールとして親しまれており、幅広い層に向けた音楽事業を実施



③ 横浜能楽堂



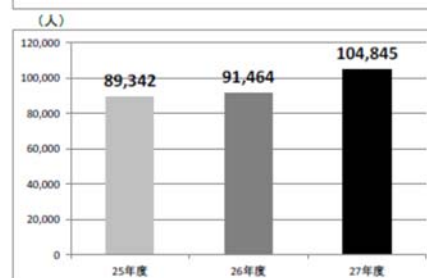
約 140 年の歴史がある能舞台で、能・狂言に加え、多彩な古典芸能も意欲的に上演するほか、子ども向けのワークショップ事業等、幅広い観客に能楽等の魅力を知ってもらう事業を実施



④ 横浜市芸能センター（横浜にぎわい座）



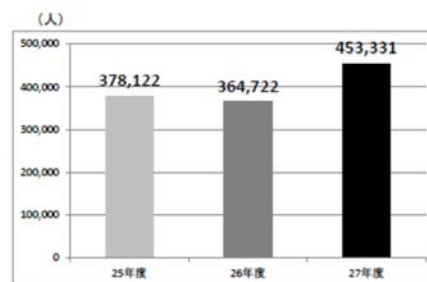
栈敷席・ベンチ席を含む 391 席の芸能ホールがあり、落語・漫才・講談・浪曲など、大衆芸能の拠点として、多彩な演目を上演



⑤ 横浜赤レンガ倉庫 1 号館



大正 2 年竣工の倉庫を活用したホール・展示スペースからなる施設で、コンテンポラリーダンスや現代美術をはじめとした文化活動を展開



（委員会資料より抜粋）

(イ) シティプロモーションについて

ブランドスローガンとして、「あうたびに、あたらしい Find Your YOKOHAMA」というスローガンを定め、横浜プロモーションアニメや横浜プロモーション動画等をイオンシネマや都内のデジタルサイネージ等多くの人の目に触れる場所で積極的に上映している。

また、重点プロモーション事業として、横浜ブランドの形成につながり重点的に発信するものを毎年選定し、効果的かつ集中的なプロモーションを展開している。平成27年度の重点プロモーション事業は、合計でメディア掲載情報件数が7462件、広告価値換算が132億2165万円、来場者人数が487万6445人であった。

その他インターネットの活用による観光、文化芸術、創造都市の各分野の積極的な情報発信、国内向けに横浜ファンの獲得や都市ブランドイメージの向上を図るためにBSでミニ番組「ワタシの横浜とりっぷ」を放送、横浜のシティプロモーションや観光客誘致を目的として、映像作品のロケ支援、受け入れのための環境整備を行う横浜フィルムコミッション事業を行っている。

その結果もあってか、平成27年の横浜の観光集客実人員の総数が3761万人、観光消費額は3188億円、市内外国人延べ宿泊者数は72万人、市内主要ホテルの稼働率は88%、平成27年度の修学旅行宿泊客数は5万3791人といずれも過去最高を記録した。

(ウ) 大規模集客イベントの支援について

横浜の代表的なイベントの開催期間、過去3年の集客数の推移について資料提示があった。

イベント名	開催期間(27年度)	集客者数(人)※主催者発表による		
		25年度	26年度	27年度
ヨコハマ大道芸	4月18日(土)～19日(日)	410,000	700,000	780,000
ヨコハマ大道芸 in みなとみらい21	4月18日(土)～19日(日)	470,000	520,000	540,000
野毛大道芸	4月25日(土)～26日(日)	370,000	180,000	400,000
ザよこはまパレード	5月3日(日・祝)	350,000	350,000	350,000
横浜開港祭	5月30日(土)～31日(日)、 6月2日(火)	750,000	800,000	750,000
横浜セントラルタウンフェスティバル	5月29日(金)～31日(日)	1,059,926	882,733	1,010,992
横浜スパークリングトワイライト	7月18日(土)～19日(日)	220,000	388,000	410,000
横濱 JAZZ PROMENADE	10月10日(土)～11日(日)	146,000	151,000	150,500
ワールドフェスタ・ヨコハマ	10月10日(土)～11日(日)	330,000	300,000	260,000
黄金町バザール	10月1日(木)～11月3日(火・祝)	14,409	43,447	12,456
新横浜パフォーマンス	10月17日(土)～18日(日)	185,000	305,000	298,000
スマートイルミネーション横浜	10月30日(金)～11月3日(火・祝)	80,000	184,000	216,000
フォト・ヨコハマ2016	28年1月～3月	429,678	465,073	408,215

(委員会資料より抜粋)

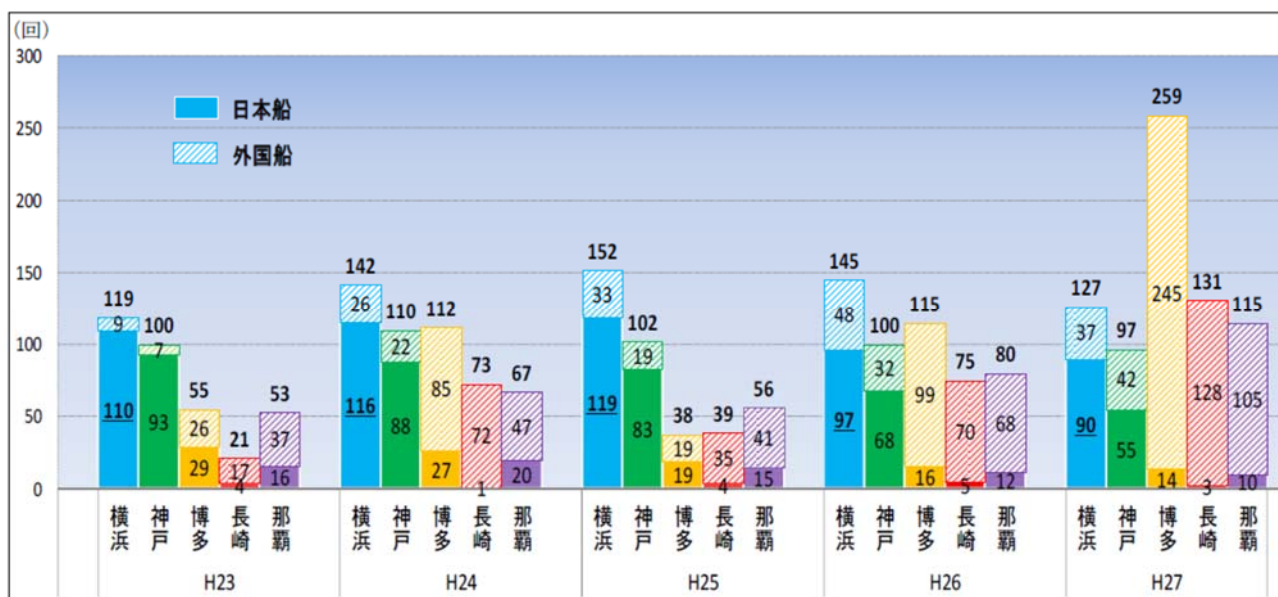


（エ）客船の寄港促進について

客船寄港回数について、横浜は平成27年に、12年続いた客船寄港数日本一の座を博多港に譲った。日本船の寄港回数は依然として横浜は国内他港に比べて高いが、近年は中国のクルーズブームを背景に上海や天津を拠点とする中国発着クルーズが大幅に増加しており、4泊5日程度のショートクルーズが爆発的な人気が出たことにより、九州の客船寄港数が急増した。これらの船が横浜に来るには7泊以上の日程が必要で、まだその需要は高くなっていない状況である。

寄港促進の取り組みとして、外国客船の初入港時などの入港料の減免、大型外国客船入港時の港費への補助制度、歓送迎演奏、無料シャトルバスの運行、観光案内、無料Wi-Fiの提供、臨時免税店の出店等といった取り組みや世界的規模のクルーズ会社や日本船社、旅行代理店等の訪問、国際見本市等への参加、船社キーパーソンの招聘、文化観光局との連携を行っている。また、客船の受け入れ機能強化に向けた施設整備計画に沿って大さん橋1号線の拡幅工事、新港9号岸壁の再整備、大黒ふ頭自動車専用船岸壁の改修を行う。

今後の方向性として、横浜港は大さん橋とともに新たな受け入れ施設を活用し、小型の豪華客船から5万トン以上の大型客船、ベイブリッジをくぐれない超大型客船までの多彩な客船にオールマイティーに対応していく。



（委員会資料より抜粋）

ウ 委員意見概要

- ・ 集客実人数及び消費額も過去最高を記録し、毎年ふえており、そういう方向にあることはよいのだが、一方でどこに泊まれるのかという課題への取り組みに着手しているのだろうか。海外からの誘客・誘致を促進することも大事であるが、市内の主要ホテルの稼働率は88%を超えており、今後何か手を打たなければいけないのではないか。
- ・ 多文化に対応した受け入れということで、ハラール対策などのムスリムの方への対応を進めていかないといけないのではないか。ハラール対策などはかなり肩入れしてやっている自治体も多いため、横浜市においても研究してもらいたい。民間は横浜市がいろいろな情報を提供したり協力したりするのを望んでいると思われるので、他の自治体を見習いながら負けないように力を入れて取り組んでほしい。
- ・ シティプロモーションに関して、横浜フィルムコミッション事業をもっと推進するべきではないか。横浜プロモーションアニメや横浜プロモーション動画の制作、ワタシの横浜とりっぷの制作・放映など、シティプロモーションにかなりの金額を要しているが、横浜フィルムコミッション事業は製作費等がかからない中で横浜市のプロモーションにつなげることができるため非常に魅力的である。これから東京2020オリンピック・パラリンピックを迎える中で、世界の方に横浜をもっと知ってもらおう。そのためにも定額制動画配信サービスも含めた映画やドラマの制作の際に、横浜を舞台にってもらうためにもっと積極的にアピールしていくことも必要ではないか。
- ・ 客船の寄港促進の取り組みについて、臨時免税店を出店し持ち帰りやすいお土産を用意しているようだが、横浜土産をもっと取り扱った方がいいのではないか。
- ・ パシフィコ横浜について、平成27年度では問い合わせ件数が約3900件あり、そのうち決定できているのは850件という状況で、予約を受けられなかった会議等は、他の会議室を案内しているとのことであるが、その内訳のデータを取り今後の誘致政策につなげていくべきではないか。現状市としては、その内訳データを持っていないということだが、今後みなとみら



い 2 1 中央地区 2 0 街区 M I C E 施設等の運営を踏まえると、その内訳データをとり、活用することで少しでも横浜市内の受け入れ拡大に生かしていくべきではないか。

- ・一時は中国人観光客による爆買いがはやっていたが、最近是中国経済の減速等でその傾向が薄れてきたこともあり、対象国も含めてもっと幅広く検討すべきではないか。近年は個人旅行が多くなりつつあるので、限られた広報費・誘客費用を有効に使うためにも、ニューツーリズムを主体として港湾や横浜の発展を考えるべきではないか。
- ・寄港数がふえることはよいことだろうが、寄港により立ち寄った人が実際にお金を使っているかどうかを検証する必要があるのではないか。横浜に寄港しても横浜市内を回るツアーが数%しかないのであれば船のツアーオペレーターに働きかけて、他都市だけでなく横浜市内を回り、市内の消費につながるツアー形成を促すべきではないか。
- ・客船の寄港による経済効果について、かなり大きな部分を占めているのは給油や食料品であるが、その横浜市内の域内調達率を高くし、市内業者を育てることが寄港促進を初めとする観光政策をやる意味ではないか。
- ・何のために観光消費額をふやすのか、何のために来訪客をふやすのか。日帰り客を伸ばす戦略なのか、宿泊客を伸ばす戦略なのか。国内観光客をふやしたいのか、インバウンドをふやしたいのか。また、観光客とビジネスパーソンでは誘客の戦略や広報の仕方が異なるだろうから、観光振興に関する目標や計画、目指すべき方向性をもう一度練り直す必要があるのではないか。そのためにも、M I C E に来た人の行動調査を行うなど、細かいマーケティング分析を行うべきではないか。
- ・受け入れ上限に達している施設がある一方、P R 方法等の創意工夫により利用者数をふやせる施設もあると思われるので、対策・検討を進めるべきではないか。
- ・観光客にとってストレスのない通信環境は大切だろうから、神奈川県下だと横浜から湘南エリア、箱根方面といった形で連動性を持たせるなど、自治体を超えた形でW i - F i 環境の整備が必要ではないか。
- ・誘客を考えるに当たって、食というのはターゲットにするべきものである

だろう。そのためシティプロモーションの中で十分にPRすべきではないか。

- ・クールジャパンとクルーズ船とコミットすることは、観光客・クルーズ船の誘致増につながっていくと思われるが、クルーズ船は船内でツアーが売られるようなので、ランドオペレーターに働きかけてツアーとして組んでもらうようにするべきではないか。
- ・若い人がリピーターになる可能性が高いと思われるため、海外の学生をターゲットにした調査をするべきではないか。
- ・各種取り組みや統計を取っていることはわかるが、全体の中でどの部分の話をしていて、どれだけのインパクトがあるのかわかりづらい。大きな枠組みとしての戦略性を考えた方がいいのではないか。
- ・MICEと大規模イベントについて、これまでMICEというとC、コンベンションを意味するところが大きくなりがちだが、スポーツイベントやお祭りイベント等もE、エキシビションに入るとされるため、MICEというカテゴリーの中で分けていく作業が必要ではないか。そうすることで、MICEには何が含まれるのか、大規模イベントには何が含まれるのかといったことだとかがわかり、全てのイベント等が漏れなくダブリなく把握することができ、全体を捉えることができるのではないか。
- ・消費行動について、現地に来て買ってもらっただけの時代は既に終わっているらしく、現地に来る前からインターネットを通じて誘客し、そこでの短い経験・体験を帰国してからECサイト（electronic commerce site）から購入する時代になっているようである。横浜の魅力を高めて、行きたいと思われる都市を目指すことも必要だが、その前後をつくる取り組みをして、市内経済に働きかけるように仕掛けるべきではないか。
- ・多言語対応強化を進めているが、多言語とバリアフリーが融合した対応がし切れていないのが今の日本の実情だろう。多言語対応及びバリアフリーをそれぞれやればいいのではなく、合わせ技にしないと東京2020オリンピック・パラリンピックのパラリンピックには太刀打ちできないのではないか。そのためにも両方できるソフトパワーを横浜市役所が育成するのを目指すべきではないか。

- ・横浜は大都市であるからこそ、さまざまな大規模イベントなりMICEを数多くできるため、環境未来都市でもあることを考えると、全体のイベントでカーボンオフセットしたらどれだけになるのか興味深い。また、そういうことはまちとしての魅力づくりにつながっていくのではないか。
- ・市全体のプロモーションの一貫性を持ち、全体をやる中で個々の狙いと効果を誰かがつかんでおくことは大切ではないか。民間や大学等も含め多様なところでプロモーションを行っているが、全体を掌握する部署をつくるべきではないか。
- ・既存の各施設に魅力があり、さまざまな取り組みをしているだろうが、民間も含め関係機関が連携を密に取りながら、点である各施設を面にしていくことが必要ではないか。
- ・姉妹都市を利用したグローバルな視点、市内大学生等の若者を取り込むことでの新たな視点で、横浜が横浜らしさをどう売っていくかを検証すべきではないか。
- ・当たり前のことを当たり前にとやると、特に他国の方から反応があったりするため、日本のわびさびのような他国にないものを客船ターミナルでサービスとして提供するとよいのではないか。

（３）平成２８年９月２３日 委員会開催

ア 議題

調査・研究テーマ「選ばれる国際港都横浜の魅力づくりの推進」について

イ 当局説明概要

調査・研究テーマに関係して、特に都心臨海部における回遊性向上の推進について施策を行っている局から以下のとおり説明を聴取し、その後意見交換を行った。

【所管局】 政策局、都市整備局、港湾局

（ア）本市を取り巻く交通ネットワークの変化について

広域的には、首都高速中央環状線や圏央道等首都圏３環状道路の整備が進むほか、羽田空港のさらなる国際化の取り組みや中央新幹線の整備が進められている。また、市内では、神奈川東部方面線や横浜環状道路等の整備が進んでおり、今後横浜を取り巻く人やものの流れが大きく変化するこ

とが見込まれる。

（イ）横浜市都心臨海部再生マスタープランにおける、主要な交通インフラの取り組みについて

都心臨海部では、公共交通や歩行者、自転車を中心とした交通体系を強化・拡充し、まちを眺めながらの移動自体が楽しく感じられるようなまちづくり、ネットワークづくりを展開し、地域全体の回遊性を高めていく。項目分けをすると、鉄道インフラの強化、道路インフラの強化、客船寄港の促進、新たな交通、水上交通やその発着場といった多彩な交通インフラの強化・拡充によって回遊性向上を図る。

（ウ）都心臨海部における新たな交通システムの導入について

中期4か年計画において、新たな交通を導入し、都心臨海部の回遊性を向上させることとし、2020年の一部事業化を目標としている。都心臨海部の交通の現状として、水際線沿いや既存の駅から水際線方向の公共交通が少ないことが課題として挙げられるため、そこに新たなネットワークを形成しようと考えている。新たな交通の特性と課題で、LRTと連節バスを活用した交通の2つを例示した。（以下の委員会資料抜粋のとおり）

LRT（次世代型路面電車）	連節バスを活用した交通
 <p>富山市のLRT</p> <p>出典：公益社団法人 日本交通計画協会</p>	 <p>ルーアン市（フランス）の連節バス</p> <p>出典：公益社団法人 日本交通計画協会</p>
乗車員数 80～128名（乗車率 100～160%）	乗車員数 約130名（最大：2連節の場合）
建設コスト：約24億円/km（富山環状線の整備事例）	建設コスト：約1.1億円/km（新潟BRTの整備事例）
車両費：約2億6千万円	車両費：約6千万～7千万円
<p>（メリット）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◇車両にシンボル性があり、まちの賑わいづくりにも寄与する</li> <li>◇バスと比べて定時性がある</li> </ul> <p>（課題）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◇道路上を走行することになり、自動車交通への影響が大きい*</li> <li>◇都心臨海部内に車両基地の整備が必要</li> <li>◇景観を考慮した架線レス車両の導入*</li> </ul>	<p>（メリット）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◇車両のデザインを工夫することで、シンボル性を持たせることが可能</li> <li>◇導入後であってもルート変更が容易</li> </ul> <p>（課題）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◇定時性の確保</li> <li>◇スムーズに乗降できるようバス待ち環境の工夫が必要</li> <li>◇ルートなどについて、利用者へわかりやすい案内表示</li> </ul>

※ LRTを整備する場合、専用の軌道が必要になるが、現在の自動車交通量では、既存の道路車線を専用することはできない状況であり、自動車交通の状況を見ながら自動車利用の抑制策などを合わせて検討する必要がある。また、架線レスLRT車両については開発途上であり、開発状況を見極めて導入する必要がある。

（委員会資料より抜粋）

これらを踏まえ、まちづくりの熟度や自動車交通の状況に合わせて新たな交通を段階的に導入することとし、短期的には 2020 年に高度化バスシステムの導入を目指す。並行して、L R T の導入を検討し、中長期的には、L R T ・ 高度化バスシステム ・ 路線バスのベストミックスなネットワークの形成を目指す。

#### （エ）水上交通等の取り組み推進について

横浜市港湾計画では、都心臨海部に面する内港地区に、レクリエーション等活性化水域を定め、都心臨海部における回遊性の向上にもつながる水上交通や海洋性レクリエーションの充実に向けた取り組みを進めている。

具体的には、水上交通社会実験や水陸両用バス社会実験を実施しており、一方で東京都心と羽田空港を結ぶ水上交通の社会実験が実施されており、本市における水上交通との連携検討等を実施し、水上交通の広域ネットワーク化を推進している。これらの波及効果もあり、民間事業者の積極的な取り組みも進んでいる。

このように、民間の事業者による船や拠点の整備、新たな航路の事業化が進むことにより、内港地区を中心とした水上交通の一層の活性化が図られるよう、支援・誘導していく。

#### ウ 委員意見概要

- ・ 八景島には幾つかの栈橋があり、以前は観光船が横浜から八景島まで運行していたが、現在は運行を中止している。金沢八景というのは横浜の南側の玄関口で、観光客がたくさん来る可能性があるため、観光船を平潟湾を通して八景までつなげることも検討すべきではないか。
- ・ 都心臨海部における新たな交通システムの導入について、L R T（次世代型路面電車システム）や連節バスが生まれた場合、観光客と地域に住んでいる方では使用用途・目的が異なると思われる。既存の路線バスを利用している方も考慮し、新たな交通システムと既存のもの両方の長所を生かした再編成をするべきではないか。
- ・ 横浜市内では都心臨海部及び新横浜駅北部が容積率の緩和により新しくホテルをつくりやすくなる状況になるとと思われる。それに伴い観光施策の選択肢がいろいろふえてくるのではないか。

- ・ 連節バスとLRTをどういうミックスにするのか、もしくは全部連節バスにするのかという判断によって大分投資する金額が変わる。その投資採算性について、どういう調査をしてどういう見込みを立ててやるのか。もし市が直営でやるのであれば投資採算性について議会に示してほしい。
- ・ 例えば大阪では道頓堀川を使った周遊コースをつくっており、水際の利用についてかなり先進的なようだ。横浜市でも大岡川の水際線の周遊コースの社会実験を行っているので、大阪等の事例を参考にしながら工夫して検討してほしい。
- ・ 高度化バスシステムというのは、単純に連節バスを通すという話ではなく、I o T（Internet of Things）を活用し、PTPS（公共車両優先システム）みたいな仕組みが入った、明らかに既存のバスの概念を乗り越えていくものになるであろう。またそれは都心臨海部のみならず既存の路線バスにおいても活用されていくような技術になるであろうから、郊外部でも活用される可能性もあり、その技術の実証も含めて進めていただきたい。
- ・ 横浜環状南線と横浜湘南道路の結節点である田谷町にできるインターについては、既存の道路もかなり交差しており、かなりの自動車交通の要衝となっていく。まちづくりにおいて、横浜市では地元の提案を受ける体制はあるが、この場合においてはそういうレベルの道路整備ではなく、横浜市がある程度の方向性を示した上で調整を進めていくべきではないか。
- ・ 水上交通について、三浦半島にある各市町村も興味を持つと思われるので、三浦半島へのアクセスの社会実験の検討をしてはどうか。
- ・ 通勤客や一般の人たちのような、定期的なお客様を入れるという話と、観光客を対象にするという話ではまるきり違うのではないか。観光振興のためなのか通常の交通機関としてなのか、何を目的にしているかがわからない。
- ・ 新たな交通システムについて、運営主体がどこか決まっていない、採算性について触れていない中で2020年にやろうとしているのはどうなのか。
- ・ 水陸両用バスについて、より市民や観光客の目に触れるようなコース設定を検討してほしい。特に進水斜路が1カ所なため、目に触れる機会が多い赤レンガや大さん橋、山下公園等の観光スポットがある中で、そこまでい



かずにUターンしてしまうのはもったいないのではないか。

- ・ バリアフリーや福祉の視点も大切であるが、観光を目的にするのであれば2階建てバス等の観光する人が目につくものの導入も含めて幅広く検討すべきではないか。
- ・ 港湾局が取り組んでいる水上交通と交通局が取り組んでいる観光バスの発着をうまく合わせる等局横断的な検討も進めてほしい。
- ・ 都心臨海部における新たな交通システムについて、これは政策投資であり、高度化バスシステムにかけられる市民の願いは切実なので、その導入の過程で出てくる副産物の展開をちゃんと考えてほしい。
- ・ 羽田から横浜までのアクセス、大さん橋からのアクセス、外国人が多く泊まっているホテルから目的地までのアクセス等外国から来られる人たちにとって最も快適な回遊性を確保するための方策を考えていかなければいけない。
- ・ 横浜はこういう魅力があるから行ってみようと思われるに資するような交通ネットワークにしてほしい。
- ・ 本町通りは現在港湾関係の業務用車両がたくさん通っている。高速道路や357号線の整備等によって交通量は随分減ったが、定時性のある何らかの交通システムを導入するには、物流車両が横浜都心の重要な路線を避けて通れるような道路整備が必要になる。

#### （４）平成28年9月23日 市外視察実施

京浜運河及び横浜港について、羽田空港船着き場からみなとみらい栈橋・海上旅客ターミナルを結ぶクルーズ船に乗船し、視察を行った。また、クルーズ船を運航する株式会社ケーエムシーコーポレーションより事業概要の説明を聴取した。

#### （５）平成28年10月17日 委員会開催

##### ア 議題

参考人の招致について

##### イ 委員会開催概要

本委員会の付議事件に関連して、次回委員会において参考人からの意見聴取を行うことを決定した。

参考人：首都大学東京特任教授・東京工業大学特任教授 本保芳明氏

案件名：明日の日本を支える観光ビジョンについて

（６）平成２８年１１月４日 委員会開催

ア 議題

明日の日本を支える観光ビジョンについて

イ 参考人講演概要

首都大学東京特任教授・東京工業大学特任教授の本保芳明氏を招致し、「明日の日本を支える観光ビジョン」について講演をいただいた後、質疑を行った。

【出席局（オブザーバー）】

文化観光局

【講演概要】

<インバウンドの状況>

日本がインバウンドに本格的に取り組み始めたのは2003年からであり、当時の訪日外国人旅行者数は約521万人であった。2013年に約1036万人に到達し、2003年から10年がかりで約2倍となったが、2015年には約2000万人に到達し、わずか2年間で倍増した。このことから、いかに最近の動きが著しいかが読み取れる。

<旅行消費額の状況>

インバウンドの状況を見ると観光全体が大きく成長しているように思われるが、実は全く違う。観光の注目点の1つは、経済的効果であり、旅行消費額というものが重要になるわけだが、2006年に約30兆円というピークに達してから減っているか横ばいである。2006年から2014年までの間でプラスだったことは二度しかなく、この間に約25%、金額にして7兆円から8兆円ほど減少している。

なぜこうなったのかというと、日本人の使っているお金が急速に減ったためである。2014年の国内旅行消費額の内訳を見てみると、日本人国内宿泊旅行と日本人国内日帰り旅行、日本人海外旅行（国内分）の3つを合わせると約20兆円となり、全体の消費額の約9割を超えている。インバウンドの状況及び旅行消費額の状況から導き出される結論は、外国人旅行の

非常に活発な動き、反対に日本人旅行の不振ということである。

#### <日本人旅行の展望>

日本人旅行の不振の一番の理由は経済状況である。経済の先行き見通しや人口減の本格化を勘案すると日本人旅行の見通しは厳しくなるところだが、先行きが暗いかということと必ずしもそうではないと思われる。一例として日本人の海外旅行が挙げられ、世界的に見ると、日本人ほど海外旅行に行っていない先進国の国民はいない。国民1人当たりの年間海外旅行回数を比較すると、日本は中国の次に低い0.13回で、1番多いシンガポールの1.63回の10分の1以下で、日本より国民1人当たりのGDPが少ない台湾、イタリア、韓国、スペインと比べても少なく、台湾の0.51回の約4分の1、韓国の0.32回の2分の1以下であることから日本人の海外旅行回数が少ないことが見てとれる。そのため、海外旅行についてはまだまだ可能性はあるが、一方で国内旅行の豊かさが日本人の海外旅行回数が少ない理由の1つであることもあるだろう。

#### <インバウンド成長率の国際比較>

インバウンド成長率を2010年から2015年で切り取って国際比較すると、日本の成長率は129.2%である。韓国は62.6%、タイは87.5%と大変大きな伸びを示しており、世界全体でも24.8%と大きく伸びている。国際観光の世界ではフランスが世界一と言われるが、その分成熟しており、成長率も8.8%と低成長である。これらのことから読み取れることは、世界的に豊かになる中で観光が大きく成長しており、特にアジア太平洋の大きな成長が客をつくり出して、日本がこれを受けており、日本の成長率は世界一と言ってよいほどの水準であることである。

#### <インバウンド急拡大の背景>

インバウンド急拡大の背景として、大きく5つのことが挙げられる。

- ① インバウンド拡大に有利な環境（アジア太平洋のインバウンド成長、円安）
- ② 訪日しやすい環境整備の促進（ビザの大幅緩和、免税の拡大、C I Q体制の整備）
- ③ 日本への国際的な注目度の高まり（東京2020オリンピック・パラリン

ピック、富士山や富岡製糸場の世界文化遺産登録、日本食の無形文化遺産登録)

- ④ 観光庁や独立行政法人国際観光振興機構によるプロモーション効果（日本は知っているが旅行先と認知されていない時代から具体的に旅行先として認知される時代へ）
- ⑤ 空港容量の拡大（オープンスカイの政策による柔軟な運航・運営、格安航空会社による多様な選択肢）

①を除く②から⑤までは政策としての取り組みの成果であり、これは自然にインバウンドが急拡大したわけではなく、国がこれらの取り組みをした成果である。

<明日の日本を支える観光ビジョン>

安倍内閣は観光立国に大変力を入れており、2013年3月から観光立国推進閣僚会議を開催している。この閣僚会議でその年の具体的な取り組みの方向性、それに基づく各省庁の役割分担、民間との協働等を定めることになっており、2013年以来積み上げてきたその到達点として明日の日本を支える観光ビジョンができ上がっている。このビジョンは2016年3月に取りまとめられたが、2013年からの3年間の成果を振り返り、その上で大きな新しい目標を掲げ、それを実現するための具体的な施策を3つの視点、10の改革という形で提示がされている。

新たな目標値について

安倍内閣3年間の成果

戦略的なビザ緩和、免税制度の拡充、出入国管理体制の充実、航空ネットワーク拡大など、**大胆な「改革」**を断行。

	(2012年)	(2015年)
・訪日外国人旅行者数は、 <b>2倍増の約2000万人</b> に	836万人	⇒ 1974万人
・訪日外国人旅行消費額は、 <b>3倍増の約3.5兆円</b> に	1兆846億円	⇒ 3兆4771億円

新たな目標への挑戦！

訪日外国人旅行者数	2020年： <b>4,000万人</b> <small>(2015年の約2倍)</small>	2030年： <b>6,000万人</b> <small>(2015年の約3倍)</small>
訪日外国人旅行消費額	2020年： <b>8兆円</b> <small>(2015年の2倍超)</small>	2030年： <b>15兆円</b> <small>(2015年の4倍超)</small>
地方部での外国人延べ宿泊者数	2020年： <b>7,000万人泊</b> <small>(2015年の3倍弱)</small>	2030年： <b>1億3,000万人泊</b> <small>(2015年の5倍超)</small>
外国人リピーター数	2020年： <b>2,400万人</b> <small>(2015年の約2倍)</small>	2030年： <b>3,600万人</b> <small>(2015年の約3倍)</small>
日本人国内旅行消費額	2020年： <b>21兆円</b> <small>(最近5年間の平均から約5%増)</small>	2030年： <b>22兆円</b> <small>(最近5年間の平均から約10%増)</small>

（委員会資料より抜粋）

< 3つの視点、10の改革 >

- ① 観光資源の魅力を極め、地方創生の礎に
  - 1. 魅力ある公的施設を広く国民そして世界に開放
  - 2. 文化財を保存優先から観光客目線での理解促進、そして活用へ
  - 3. 国立公園を世界水準のナショナルパークへ
  - 4. 主な観光地で景観計画をつくり、美しい街並みへ
- ② 観光産業を革新し、国際競争力を高め、我が国の基幹産業に
  - 5. 古い規制を見直し、生産性を大切にする観光産業へ
  - 6. 新しい市場を開拓し、長期滞在と消費拡大を同時に実現
  - 7. 疲弊した温泉街や地方都市を未来発想の経営で再生・活性化
- ③ 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
  - 8. ソフトインフラを飛躍的に改善し、世界一快適な滞在を実現
  - 9. 地方創生回廊を完備し、全国どこへでも快適な旅行を実現
  - 10. 働き方と休み方を改革し、躍動感あふれる社会を実現

< 観光庁の予算額の推移 >

観光庁は2008年10月に発足した。2003年から本格的に観光の取り組みが始まったが、2002年までは約30億円で、観光庁が発足するまでは60億円前後を推移していた。その後民主党政権時代に100億円台になり、2015年に146億円、2016年に301億円、2017年は第2次補正予算の要求ベース額も含むが582億円とふえてきた。政府の予算全体は緊縮のため、見方によっては大盤振る舞いといっているくらい観光に大きなお金を投入し、その成果が上がっていると言える。日本が本格的に観光の取り組みを始める以前から、諸外国はインバウンドのプロモーションだけで50億円、100億円とつぎ込んでいたので、2000年代の終わりから今日に至るまで、やっと諸外国並みの投資をし、国を挙げて日本の宣伝をし、招き入れる努力をしてきたことが今日の成果につながったと考えられる。

< 横浜市の観光施策 >

地域あるいは都市に応じて重点戦略があるわけであり、どこでも観光施策を重点的に進めればよいというわけではない。横浜市においても、予算を見る限りでは観光を突出した重点施策にはしていないと見受けられる。

ただ、横浜市ではM I C Eが主で、いわゆる一般のインバウンドは従である印象を受ける。これは私見では正しい方向であるように思われ、東京と差別化を図り横浜に外国人客を誘致するのは難しいであろうが、逆に東京に近い、特に羽田空港から近いことがM I C Eにとって素晴らしい状況である。また、国も必死になって取り組んでいるため、さらなるチャンスが横浜にはあると考えられる。

#### <クルーズ船の寄港と横浜港>

クルーズ船の寄港については、全国的に順調な流れになっており、2015年にクルーズ船での外国人入国者数が100万人を超え、5年前倒しで目標を達成した。ところが、外国籍船と日本籍船の寄港回数の推移を見ると、全体としては伸びているが、日本籍船の寄港回数はやや減少傾向にある。このことが横浜港に大きな影響を与えており、日本籍船の寄港回数はずっと全国トップであるが、外国籍船と合わせた合計では、2015年は3位となった。これは合計1位、2位の博多港、長崎港を初めとした九州・西日本の港の寄港回数が急増したためであり、それは中国、韓国から来る船は比較的短い航海が多いからで、横浜港の努力が足りないからということではない。一方さまざまな港湾関係者から、ポートセールスについて横浜市の取り組みが大変優れているという評価を耳にする。長い実績や取り組みの経験があり、さまざまな取り組みをしていると思われるが、観光の取り組みとクルーズの取り組みとのより一体的、戦略的な取り組みを考えるとよいのではないだろうか。

#### <日本人観光と横浜>

旅行消費額の観点から考えると、日本人旅行は不振の傾向にあるが、圧倒的なボリュームは日本人旅行である。そのため、日本人観光客をどれだけつかまえることができるのかが産業全体としては成否を握ると言っているぐらい重要である。横浜は日本各地から訪れてくるデスティネーションとして日本中に認知されており、これをさらに磨き上げて、全体の観光戦略の中で日本人にかなり力を入れた取り組みがもっとあってもよいのではないだろうか。インバウンドとかM I C Eが目立つため、世の中全体はそちらに流れているが、日本人観光客は大事であり、日本人がよいと思って



訪れ、その中で観光産業が栄えて基盤づくりがされることが、長い目で見ると外国人の誘致にもつながっていくであろうから、日本人も含めた総合的な取り組み、またそのためのまちづくりというのが大変重要だと考えられる。

#### ウ 委員意見概要

- ・日本が観光大国になっていくに当たり、今住んでいる我々日本国民一人一人が観光大国になっていくということを意識していく必要がある。
- ・観光と文化は一体的なもので、横浜市内18行政区の各区に日本遺産に該当するような文化的な施設等が残っているが、そういったものを発掘すると同時に、横浜市が中心になって神奈川県全体を考えて、文化の拠点を発掘し、日本遺産に登録し、観光と結びつけるようなことが必要ではないか。
- ・観光業は賃金体系があまりよくないという状況があるが、長く誇りを持って働ける産業となっていないと人材不足に陥るのではないか。賃金体系が余りよくない背景には非正規労働の割合が圧倒的に高く、またその背景にはピークの差が大きい、季節変動が大きいことが挙げられる。ほかにも安値競争で業者が戦っている限りは、しわ寄せが労働者にいくため、価格ではなく品質とサービスに応じた対価をもらえるような方向に観光業の方向性を転換すべきではないか。
- ・観光産業は非常に重要かつ唯一の成長産業であると思われるが、宿泊施設の稼働率が高いことから、民泊の緩和とかいろいろなことをやっているが抜本的な見直しをしなければ集客できないのではないか。
- ・明日の日本を支える観光ビジョンの中で2020年までに世界水準のDMO（Destination Management/Marketing Organization）を100形成するとあり、登録団体は100を超えたかもしれないが、中身として世界水準のDMOはまだ日本にないと思われる。世界水準のDMOにしていくには予算規模や専門人材の確保、自主財源の確保が課題となるのではないか。
- ・横浜はさまざまなエンターテインメントの施設が充実しているのが強みであると思われるが、そこに満足せず新しいタイプのサービスを提供していくことが重要ではないか。

（7）平成28年12月5日 委員会開催

ア 議題

調査・研究テーマ「選ばれる国際港都横浜の魅力づくりの推進」について

イ 当局説明概要

調査・研究テーマに関係して、特に国際戦略の推進について施策を行っている局から以下のとおり説明を聴取し、その後意見交換を行った。

【所管局】港湾局、経済局

(ア) 国際コンテナ戦略港湾の推進について

ソフト・ハード両面の施策を集中させ、日本と北米等を結ぶ国際基幹航路等の寄港を維持・拡大することにより、日本経済の国際競争力を強化することを目的に、平成22年8月に京浜港は国際コンテナ戦略港湾に指定された。海運を取り巻く状況は、スケールメリットを追求するためにコンテナ船を超大型化していく、そうすると1社だけでは貨物を集め切れないため、複数の船会社で船舶を共同利用するアライアンスという形態が必要になり、その再編が急速に進んでいる。こうした動向に合わせて、集貨・創貨・競争力強化の3つの施策を軸に国際戦略港湾の取り組みを推進している。具体的な施策として、トランシップ貨物獲得に向けた集貨支援制度の活用とLNG（液化天然ガス）燃料供給拠点の形成が挙げられる。これらの施策を実施し、国際的に選ばれる港を目指している。

(イ) 京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区の取り組み状況について

京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区は、神奈川県、川崎市及び横浜市で共同提案を行い、平成23年12月に国から区域指定を受けた。国による特例措置・支援措置等は、財政上の支援措置、規制の特例措置、金融上の支援措置、税制上の支援措置の4つに分けられ、特区推進調整費の活用により、5プロジェクト合計約6億1800万円の支援等を受けている。主な研究開発成果として、腹腔鏡下手術のシミュレータの製品化・販売や世界初のiPS細胞からヒトの肝臓（ミニ肝臓）の創出の成功、ヒトiPS由来の心筋細胞の大量製造システムの開発等があり、今後、実用化・製品化などが見込まれる主な進捗中のプロジェクトは、iPS細胞による肝臓再生の実現化や多発性硬化症の体外診断薬の実用化等がある。平

成 26 年度末時点では、国の総合特別区域評価・調査検討会における評価結果として、「3.9 適当である」との評価をもらっており、現行計画期間は平成 29 年 3 月末日までとなっているため、今後も引き続き総合特区制度のメリットを受けられるよう、国への更更新手続を進めている。

#### ウ 委員意見概要

- ・ L N G 燃料供給の主導権を握るために横浜で燃料供給できるようにすることだが、各国主要港はどこも L N G の燃料供給基地を新設あるいは拡充するのではないかと。東アジアのハブポートとしての復権を目指すところがあるが、復権するには絶対的優位に立つような施策が必要ではないのか。
- ・ 京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区について、いろいろな研究成果が出ていて今後も出てくるということだが、それを市民あるいは日本全国に伝えていくべきではないか。
- ・ 研究成果の製品化は、横浜市内企業が製造を担う、あるいは製造できる企業を市内に誘致するといいいのではないかと。
- ・ 研究開発で地元の企業と産業化、事業化していくことも大事であり、誘致先の土地やその研究開発施設の周りにいろいろな施設を整えられるようなスペースを用意するとかそういった環境整備をする必要があるのではないかと。
- ・ 京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区での取り組みによって、どれほどの雇用を生み出すような産業化を進めていくのかといった目標となる K P I（重要業績評価指標）とか K G I（重要目標達成指標）を入れていくべきではないかと。
- ・ 研究費用を支援するのであれば、それが成功した暁には応分のものをもらい、次の開発研究の費用に回すといったことにつなげなければプロジェクトとして完結しないのではないかと。
- ・ 研究開発を推進し、それによって成果が出たり人材育成したり民間企業等に研究成果を提供することで一定の成果は出ているのではないかと。
- ・ 研究開発から事業化、製品化までを支援するのは大変だろうが、政策として機能させるには明確な K P I は必要だろうし、それがあってこそ個々のプロジェクトが生きてくると思われるので、政策論的に整理することは必

要ではないか。

- ・京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区の政策に基づいて行ったことと企業の誘致結果が直接関係するかどうかはわからないと思われる。いくら投資をしてどれだけ変わったのかということよりも横浜市内の全体の動きを総合的に整理し把握することが経済局として大事なのではないか。

（８）平成２９年２月９日 委員会開催

ア 議題

調査・研究テーマ「選ばれる国際港都横浜の魅力づくりの推進」について委員会中間報告書構成案及び報告書のまとめについて意見交換を行った。

イ 委員意見概要

- ・インバウンドが取り沙汰される中で、横浜にどう人が来て、そこでお金を落としてもらうかというシステムを考えるのは、文化観光局だけではなく、オール横浜で考えていかないといけないのではないか。
- ・海外から来た客がどう横浜で楽しんでもらい、お金を落としてもらうかのシステムを早急につくっていくことが、横浜市として今後求められてくるだろう。
- ・横浜がみなとみらいかいわいだけではなくて、横浜全区が盛り上がるようなシステムをオール横浜で考えていくべきではないか。

（９）平成２９年４月１１日 委員会開催

当日の概要を記載

５ 選ばれる国際港都横浜の魅力づくりの推進のまとめ

（１）本市を取り巻く状況

横浜市の観光にかかわる実績（観光集客実人員、観光消費額、市内主要ホテルの稼働率）が軒並み過去最高を記録している。国としても、インバウンドが好調で、平成２８年に訪日外国人旅行者数が２０００万人を突破し、２０２０年までに４０００万人の突破を目標としている。横浜市では２０１９年、２０２０年にそれぞれラグビーワールドカップ２０１９™、東京２０２０オリンピック・パラリンピックが控えており、横浜市としても、今後もインバウンドの成長が見込まれている。

また、客船寄港回数は平成２７年に１２年続いた日本一の座を他港に譲った

ものの、日本船の寄港回数は依然として国内他港に比べて高く、また、横浜港は港湾関係者から高い評価を得ている。海運を取り巻く状況は、アライアンスの再編が進み、コンテナ船が大型化している。一方で、国際的な船舶の排出ガス規制の強化が進展していることから、燃料がLNGへ転換することが見込まれており、東アジア主要港間での北米航路のバンカリング港の主導権争いが見込まれている。

京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区については、平成28年度が当初計画期間の最終年度となっており、今後も引き続き総合特区制度のメリットを受けられるよう、国への更新手続きを進め、平成29年3月27日付で平成33年度までの計画期間の延長が国により認定された。

## （2）横浜市の動向

横浜市は、中期4か年計画2014-2017の中で「『魅力と活力あふれる都市の再生』戦略」を掲げている。この戦略の政策の柱の1つである「都心臨海部の再生・機能強化」のうち、都心臨海部の魅力向上や進化する国際的な観光・MICE都市を主な取り組みとして挙げている。

また、「『横浜の経済的発展とエネルギー循環都市の実現』戦略」も掲げており、この戦略の政策の柱の1つである「成長分野の育成・産業拠点の強化」のうち、成長・発展分野の育成を主な取り組みとして挙げている。

これらの取り組みの一環として、シティプロモーションの展開や都心臨海部における回遊性向上の推進、客船の受け入れ機能強化、国際コンテナ戦略港湾の推進、国際戦略総合特区の推進など、本特別委員会の各回で当局から説明された施策が実施されている。

## （3）横浜市の取り組みの検証後の現状と課題

観光については、さまざまな施策の成果として、「（1）本市を取り巻く状況」でも述べたような実績が出てきているところである。一方で、日帰り客と宿泊客の割合を見ると日帰り客が7割近くを占めていたり、横浜港に観光船が来ても多くの客が他都市に向かってしまったりするなど、横浜市内での消費拡大に向けて取り組む余地はまだあるように思われる。

国際コンテナ戦略港湾の推進では、船舶の大型化に対応するための施設整備促進やLNG燃料供給の主導権を握るべく拠点形成を進めているところである。

東アジアのハブポートとしての復権を目指すには、これらの取り組みを引き続き進め、他港に対して優位に立つような方策が求められる。特にLNG燃料供給拠点の形成に向けて、いち早く取り組む必要がある。

京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区の取り組みでは、産学連携による研究開発を推進し、その成果として横浜から革新的な医療機器等が生み出されるなど、一定の成果が出ていると考えられる。しかし、平成28年度までの計画において雇用に関するKPIがないことが課題であったり、横浜市内の全体の動きを総合的に整理して把握することが必要であったりするだろう。

#### （４）横浜市としての今後の展望

インバウンドの成長が見込まれる中で、海外から訪れた客に横浜で楽しんでもらい、横浜市内の消費を促すことが重要である。消費拡大に向けて、魅力の創出、魅力の発信、受け入れ機能の強化を一体的に行うことが必要である。

また、国際コンテナ戦略港湾や国際戦略総合特区を推進し、企業からも選ばれる都市となるには、これらに指定されている強みを生かし、他都市との差別化を図り、横浜独自の取り組みを進めていく必要がある。

いずれも都心臨海部を中心とした横浜独自のまちづくりの推進が求められるが、都心臨海部だけでなく横浜全区が盛り上がるようなシステムの構築を進めていくことも求められるだろう。



終わりに

今年度は、選ばれる国際港都横浜の魅力づくりの推進について、1年間委員会活動を行ってきた。関連する本市施策について事業所管局から3度にわたる説明聴取を初め、市外視察、参考人招致等を通じて横浜市の取り組みを検証し、多面的に調査・研究を行ってきた。

観光については文化観光局が担うものだと思われがちだが、他区局が事業を所管する場合や他区局の事業に関連して取り組む場合などがあるため、区局横断的に対応する必要がある。そのため、組織間の風通しを良くし、連携して取り組むことが期待される一方で、誰かがリーダーシップを発揮し、全体の施策を捉えないと市全体としてどういう方向性に向かうのか不鮮明になりやすい。このことは観光分野だけでなく、本市におけるさまざまな分野において共通して起こり得る課題ではないか。

本委員会での議論を踏まえ、横浜市としてどういう政策を取り、整理した上でさまざまな施策を行っていくのか、総括的な視点でのかじ取りがされていくことを期待したい。

観光・創造都市・国際戦略特別委員会中間報告書（案）

○ 観光・創造都市・国際戦略特別委員会名簿

委員長	藤代哲夫	（自由民主党）
副委員長	清水富雄	（自由民主党）
同	小粥康弘	（民進党）
委員	川口  広	（自由民主党）
同	鈴木太郎	（自由民主党）
同	田野井一雄	（自由民主党）
同	大岩真善和	（民進党）
同	坂本勝司	（民進党）
同	行田朝仁	（公明党）
同	斎藤真二	（公明党）
同	竹内康洋	（公明党）
同	北谷まり	（日本共産党）
同	太田正孝	（無所属・ネット）
同	小幡正雄	（維新・ヨコハマ会）