

2023年1月26日 第52回研究報告会 山内所長 挨拶

運輸総合研究所所長の山内でございます。

本日は、1日目の「研究報告会」にご参加いただき、誠にありがとうございます。

さて、私からは、本日の研究報告2本について簡単に解説をしたいと思います。

最初の発表は、後藤孝夫客員研究員より「観光 DMO の取組み及びガバナンス構造に関する分析～滞在型観光の推進に向けて」について報告いたします。

日本各地域で設置が進められている DMO は、地域の観光をマネジメントする、というものです。観光分野では、例えば、交通、宿泊、地域の土着産業や寺社仏閣等目的地をいろいろ重ねて観光という一つのサービスを提供するわけですが、地域がこれを振興する際に、複数の主体をいかにマネジメントして、良いサービスをつくり出すことができるか、ということが課題になります。それによって、多くの来訪者が来て、場合によっては地域間の協調や競争が生まれることとなります。そういった複数の要素を組合わせてよいサービスを作り出すということが、基本的に DMO の役割になります。そのために、外国では、先行して DMO が設置されていて、例えば、有名なフロリダの DMO は、株式会社のようになっていて、Executive Producer のような人がいて、いろんなイベントを打ったり、新しい資源を発掘したり、新しいサービスを作ったり、それをマネジメントし、マーケティングをして、それによって地域が活性化ということになります。そうすると、DMO は、どういう形でどういう人がどういう内容で運営したらよいか問題になります。米国のフロリダの事例では、セントラルフロリダ大学の原先生が仰るように、ある意味商業的に運営し、経営者に多額の報酬を払うということになります。そうすると、DMO の組織をどう活かしていくか、ということになりますが、そうすると、DMO の組織のあり方やインセンティブのあり方、経営者の Quality が問題になります。経済学にエージェンシー理論があり、ある人がしたいことを実施者に委託するというもので、例えば、国民がこういう政治をしてほしいという委託を選出した政治家にするということがあります。委託者とエージェンシーの関係をエージェンシー理論という。例えば、地域がこうしてほしい、ということをも DMO という主体に行ってもらい、というのがエージェンシー理論です。先述したように、DMO がどのように組織され、どういう人に運営され、どういうふうになればよいか、というのが、エージェンシー問題そのもので、非常に重要です。委託者と別の実施者の間に情報の非対称性があったり、どういう契約をするかということによりやり方も違ってくるといふ問題もある。そこから発展するのが契約理論です。そういうふうにと考えると、エージェンシーのあり方をどうしたらよいか、ということも議論しなければいけません。そこで、後藤客員研究員の研究内容に戻りますと、DMO の組織を如何に効率的にしてパフォーマンスを上げるかという課題について、民間の人が入ることにより効果が出るか、また、基礎的条件として

二次交通がうまくいっているとよくいくのではないか、というのが前回の発表内容でしたが、本日は、インセンティブシステムに着目して、DMO がうまくいくには、DMO 組織に対するインセンティブがどうあるべきか、その際一番重要なのは財源ですが、例えばフロリダでは、宿泊税のようなものをもってインセンティブになるような構造として、DMO に与えています。翻って、日本では、入湯税のようなものが候補になるだろう、ということですが、重要なことは、入湯税のような財源体系がよいのではないか、という主張をされるのではないかと、思います。

コメンテーターは、大東文化大学文学部の野瀬 元子准教授です。国際地域学、観光政策などがご専門でいらっしゃいます。どうぞよろしくお願い致します。

休憩を挟んで、二番目の発表は、嶋田優樹研究員、塚本光啓研究員及び柴山多佳児客員研究員からの報告で、「欧州の交通運輸分野のカーボンニュートラル政策の調査研究(共同研究)の中間報告～陸上交通の脱炭素政策の全体像と具体的施策～」についてです。

当研究所の欧州等の調査の一環として、欧州のカーボンニュートラル政策の紹介と分析をするものです。環境問題、特に脱炭素問題では、欧州がかなり進んでいて、欧州発信の世界的な動きや合意が出てきているが、日本もそれに同調するように、2030年の46%脱炭素化に加えて、2020年には、2050年にカーボンニュートラルにすると当時の菅首相が宣言しました。その背景にあるのは環境問題ですが、世界の交易条件や産業のあり方がほとんど変わってしまうということも重要です。例えば、航空分野では、ICAOで、2050年までにカーボンニュートラルにしましょう、ということが決まり、各航空事業者が競って、各事業運営の中でカーボンニュートラルに取り組もうということになりますが、それに乗り遅れると、顧客から選好されにくくなり、また、場合によっては関税がかかるということになります。こうなると、カーボンニュートラル政策が産業に完全に影響を及ぼすことになります。そこで、この調査研究は、こういった動きのいわば総本山のような欧州のカーボンニュートラルのあり方について深堀して勉強し、我が国でのあり方の検討の参考とすることを目的にしているシリーズです。本日は、中間報告として、個別分野としては、陸上交通の中で、小型自動車について、どのような形でカーボンニュートラルを進めていかに焦点を当てています。ただ、欧州の場合は、国もありEUもあり、関係する制度もあり、非常に複雑です。自動車に関連する脱炭素については、2030年までに55%も脱炭素をする宣言をするFit for 55という法案パッケージがEUでできていて、それにより全体を同調させる、ということになっています。本日は、先ずそれについて報告をし、それが持つ狙いと効果を理解して頂くことが目的です。EUは、2005年に排出権取引を始めて、その後もいろいろな施策を打っていますが、排出権取引と小型自動車の脱炭素政策が複雑に絡み合っていて、それによって効果の出方がどうか、脱炭素投資のあり方や費用負担のあり方が変わってきます(日本でもGXリーグと称して財源を持って

きて脱炭素投資を推進しようとしています)。その辺りも理解して頂くために報告します。

コメンテーターは、早稲田大学理工学術院環境・エネルギー研究科の納富信教授です。機械工学、熱工学などがご専門でいらっしゃいます。どうぞよろしくお願い致します。

以上が本日の研究報告の内容となります。

長時間ではございますが、お時間の許す限りご参加いただければ幸いです。本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

以上