

東北紀行

Tohoku Travelogue

第10号/2016年8月/編集:丸岡泰(石巻専修大学)

日本のインバウンド振興政策の抱える問題性

大妻女子大学 戸崎 肇

1. 近年のインバウンド振興、観光立国化の政策転換

近年、日本は成長戦略の1つとして観光立国化を進めるべく、インバウンド客(海外から日本にやって来る観光客)の誘致を積極的に進めてきた。

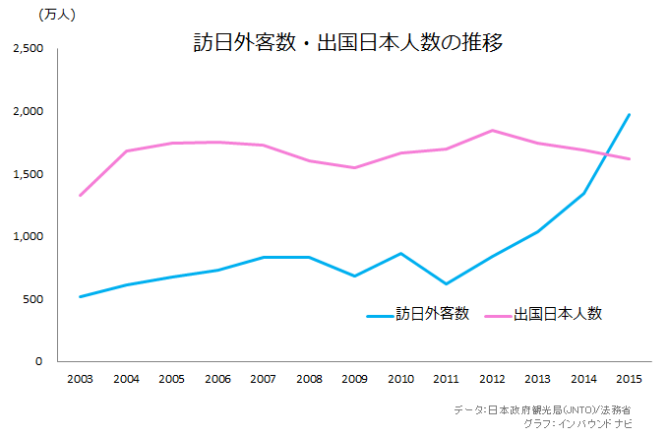
従来、日本は観光政策においてはあまり重視してこなかった。製造業が国の経済の中心を担うものであり、観光を含めた余暇産業は、あくまでも副次的な存在であった。これは明治維新以降の殖産興業の伝統の中で、余暇よりも労働に社会的価値が置かれてきたからである。

しかし、1985年のプラザ合意以降、円高基調が定着する中で日本の製造業の国際競争力が総体的に低下し、新たな成長産業を見出していく必要が生じた。また、1990年にバブル経済が崩壊し、人々の価値観も変化した。終身雇用制が崩壊し、会社のために必死に働いても老後の安定は必ずしも保証されないどころか、いつ首を切られるかわからないような状況となった。そのような状況下で生活の質(QOL: Quality of Life)が重視されるようになり、余暇の過ごし方の重要性が正当に評価されるようになった。

とはいえ、すぐにインバウンド推進に結び付いたわけではない。当初の観光政策の基本は日本から海外に向かうアウトバウンドの振興であって、海外からの誘客はあまり重視されていなかった。

事実、従来、アウトバウンドの数はインバウンドの数を圧倒的に上回っており、アウトバウンドの数はインバウンドの数の3倍から4倍であった。

しかし、日本人の人口の減少、さらには若者層の海外旅行離れが進み、アウトバウンドが伸び悩みとなる。若者層は、①日本ほど安全な国はなく、危険な海外の国に行きたくない、②苦手な英語を話したくない、③携帯電話などにお金を使っており、海外旅行に行くだけの経済的余裕がない、といった理由で海外に行く意欲が総体的に弱まっている。



こうした状況に加えて、近年円安基調が続き、インバウンド客にとって航空料金などの割安感が出たこと、また観光庁が警察庁などに対して積極的に働き掛け、外国人に対するビザの発給条件を急ピッチで緩和していったことから、インバウンドがアウトバウンドの伸びを抑え、急速に伸びて行った。

その結果、日本を訪れる外国人の数は、2015年度には1974万人となり、東京オリンピックが開催される2020年までに2000万人を目指すという政策目標をほぼ達成する水準にまで急増した。そこで政府は2016年4月に目標を見直し、2020年までに4000万人、2030年までに6000万人と、前計画の目標値を倍増させた。

この目標が達成されれば、確かに日本も観光大国として世界に誇れるだけの実力を持つことになる。しかし、そのためには解決しなければならない課題も多い。

2. 観光政策のあり方

そもそも、近年のインバウンド振興にどこまでの深い戦略性があったかということである。

近年、これだけ急激にインバウンドの数が増えたのは、ビザの緩和と円安の要因につきるといっても過言ではない。特に情報発信の仕方が優れていたともいえず、マーケティングに顕著な成果があったとも考えられない。

中でも海外に対する情報発信のあり方には問題点が多い。何よりも日本人の視点からのインバウンド誘致となっており、ターゲットである外国人の視点、つまり彼らは本当にどのような情報を得たいのかについて、十分な研究・実践がなされていない。

筆者が教えた海外からの留学生に、日本の全国の都道府県が開設している観光振興のためのホームページを検索させ、その内容を調査させたところ、日本語のホームページのコンテンツとその他の言語でのコンテンツの間ではかなりの差があり、外国語のコンテンツは総じてかなり見

JITR(Japan Institute of Tourism Research)-Tohoku
対して過度の期待をかけることには疑問がある。

空港に関しては、インバウンド旅客に対して、入国管理時に順番待ちの列が長くつながり、入国にかなりの時間がかかっているという問題がある。もちろん、これは日本に限ったことではなく、ニューヨークなどでもその混雑度はひどいが、今後本格的にインバウンドの受け入れをさらに急増させていこうとするのならば、入国管理体制の見直しも早急に、かつ大胆に進めていかなければならないだろう。ただその一方で、東京オリンピックの開始を控え、テロリストに対する対策の強化も図らなければならないので、両者のバランスをとっていくことは至難の業となる。

インバウンド観光客の日本入国後の主な移動手段となるバスも不足している。そもそも日本では大型自動車の運転者の高齢化が進んでいる。また、2000年代に入ってから規制緩和の影響で労働条件が劣悪化した結果、バスの運転者のなり手が少なくなり、バスの運転手が不足している。

一方、公共交通機関に関してはまだまだ言葉などの面での対応が進んでいない。インバウンド観光客の国内での移動手段をどのように保証していくかは、日本の交通政策自体の見直しにもつながって来る。

観光ガイドも不足している。この対策として、政府はガイドの国家資格をもたないものでも営業行為ができるようにしようとしているが、このことはガイドの質の低下という新たな問題を引き起こすことになろう。すでに中国人のヤミガイドが横行しており、誤った歴史観を観光客に植え付けようとしたり、ぼったくり店に誘導することで日本のイメージを悪化させるという問題が生じている。

4. 今後の方向性

したがって、今後はただやみくもにインバウンドを促進するのではなく、しっかりとマーケティングした上で、経済効果の高い顧客を優先的に誘致するような方針に転換しなければならない。その中でも、特にアジアの富裕層に着目すべきである。彼らが来日すれば、消費する額も大きいし、その後の新たなビジネス展開にもつながってくるだろう。

そのためにはビジネスジェットの普及など、新たなインフラ整備も必要となる。

日本のインバウンド政策も新たなステージを迎えているのだ。

*2016年6月、仙台市における講演の要約。

劣りのするものであった。

また、日本に留学する前の段階で日本の情報を十分に入手できたかという質問に対して、留学生たちは満足のいくような情報は得られなかったと答えた。この対象となった留学生は、ビジネススクールの学生であり、そもそも社会人として高い情報リテラシーをもつ者たちであった。

そして、そもそも数を追う政策が今後も正しいものなのかということには疑問がある。

次項で見るように、これ以上のインバウンドを受け入れるためには人材的にも施設的にも限界が生じてきている。

それに、インバウンドの観光客の増加は、日本の文化を変容させる可能性も出てくる。これまでも、ジャワ島や台湾などの観光地が、流入する観光客の影響を受け、その文化を変容させたという事例は多く報告されている。日本でも、ただでさえ、世代間での価値の継承がうまく進んでいない状況が多い中、国際化によってよき伝統が崩れていく可能性は否定できない。そして文化の固有性は観光促進の上で最大の誘客の要因であることを考えれば、「数」の追求は自らの魅力を崩壊させ、「持続的」な観光促進につながらなくなることも考えられるのだ。

一般的には日本は観光を通してより国際化すべきだという主張が強いが、マイナスの面についてもしっかりと精査すべきである。

3. 日本の観光インフラの問題

今後、インバウンドの数を2倍、3倍にしていく中でネックとなってくるいくつかのポイントがある。

まずは空港における対応能力の問題である。日本の主たる玄関口である首都圏の羽田空港、成田空港はすでに飽和状態に近づいている。関西空港や中部国際空港などにはまだ余裕があるが、それでも今後急増すると予想されるインバウンドの輸送需要に、どこまでそれを迎え入れる空港側で対応できるかは問題である。

このことは地方空港にとっては大きなチャンスだと言われている。そして、空港の対応能力を全般的に強化するために民間の経営ノウハウを導入し、空港経営の効率性を向上させようと運営権(コンセッション)の売却が進められようとしている。そして、その第一号案件となったのが仙台空港である。

ただし、空港経営は定期的に大規模の更新投資を行わなければならないことや、地元との関係性の構築など、独特のノウハウも必要である。コンセッション方式の成否は未知数であり、特に地方空港のコンセッション方式の導入に