

東北紀行

Tohoku Travelogue

第 11 号 / 2016 年 12 月 / 編集：丸岡泰（石巻専修大学）

観光振興による地域活性化と航空産業について

ANA 総合研究所 福原 光男

1. 観光政策の転換とその背景

2006 年 12 月、小泉政権時代に「観光立国推進基本法」が制定（07 年 1 月施行）され、国や自治体の経済活性化の柱として観光振興が位置付けられた。08 年 10 月には観光庁が設置され観光をめぐる政策は大いに転換した。

その背景として、下記の 3 点があげられる。

- 1) 人口減・高齢化の進展（特に地方の過疎・高齢化加速）
- 2) グローバル化の進展

円高・アジアの安価な人件費等の中で、国内に展開している企業の海外進出が増大し、結果として地方の若年層の首都圏移転が進み、地方の疲弊が加速している。これまでの工場誘致、産業開発による定住人口拡大、地域振興による地域開発は限界を迎えた。一方では、アジア圏を中心とする経済発展もあり世界的な交流の拡大が進んでいく。

- 3) 観光産業の高い経済波及効果、雇用創出効果の再認識。

2015 年の観光収入規模は以下の通りである。

表 2015 年の観光収入規模 [出所 観光庁統計]

	収入額 (兆円)	前年差 (兆円)	構成比 (%)
日本人国内宿泊旅行	15.8	+1.9	63.6
日本人国内日帰り旅行	4.6	+0.1	18.5
国内旅行計	20.4	+2.0	82.1
日本人海外旅行（国内分）	1.0	-0.1	3.9
訪日外国人旅行	3.5	+1.5	14.0
<合計>	24.8	+3.2	

2. 地域再生・活性化の手段としての観光

以上のように、新たな成長の原動力として観光に対する期待が高まり、地域にとっても観光は再生や活性化の有力

JITR(Japan Institute of Tourism Research)-Tohoku な手段として期待されるようになってきた。

具体的には、

- (a) 欧米に加え新興国の人々の海外観光に対する関心も高まり、訪日旅行客の増加による外貨を獲得すること。
- (b) 産業としての観光は、複合産業としての特性が強いことから、他産業との相互依存関係を通して幅広い産業分野の振興を促進することができること。
- (c) 人々の価値観が変化し、物質的な豊かさよりも心の豊かさが大事にされ、観光においても地域の個性が求められるようになった。これにより、都市地域だけでなく農山村地域などの地方においても、自然、歴史、文化、産業、人など独自の地域資源を活用することによって、観光による地域活性化の可能性が大きく膨らんだこと。
- (d) 地域の人との交流も大事にされ、農山村地域での新たな生きがいを創出していくこと、等があげられる。

3. インバウンドと教育旅行

具体的観光振興の動きとしては、近年、日本は観光立国化を進める柱として、インバウンドに特化した政策を積極的に進め、2016 年 10 月には年間目標の 2,000 万人を達成し、20 年には 4,000 万人、30 年には 6,000 万人達成を国全体で目指している。そして、各自治体とも親日国である台湾を筆頭に東南アジア各地でプロモーションを集中展開し、外国人向け対応に特化した施策を実施している。

しかしながら、昨年の観光収入の 8 割強が国内観光で稼いでいる事、更には日本文化を日本人の後世に受け継ぐ為にも、「国内観光」と「インバウンド」の両輪による観光振興を目指すべきと考える。そして、現在「国内観光」で、最も重要な客体は、教育旅行と考えている。

教育旅行の素晴らしい要因は、

- ①経済環境に大きく影響を受ける事も無く、中・高の 98% 程度の学校で実施し安定している事。
- ②従来の見学周遊型から体験滞在型修学旅行へ変化し、子供の成長に大きく寄与する事(注)、の 2 点と考える。

現在、農家民泊や防災研修に人気が集まっているが、更に新たな形態として「地域の課題解決型」、「グローバル人材育成型」プログラム等、より高度化した教育旅行テーマも発生し、その価値は益々向上しているといえる。

(注) 学習指導要領では、(a) 豊かな自然や文化に触れる体験、奉仕や福祉それに勤労生産・就業体験などの重視、(b) 本物の文化に触れ、文化の継承と創造に寄与する視点を持つことの重視、をあげている。

4. 交通網としての航空産業

観光は、①観光客が、②観光地（施設）を訪問する行動であるが、特に現在主流の個人型旅行を助長、促進するには両者を媒介する③交通網の充実が重要である。

交通は、図のように

- (a) 域外から拠点地域への移動の一次交通、
 - (b) 拠点地域から域内への移動の二次交通、
 - (c) 域内間の移動の三次交通
- に分類され、特に地方においては、その利便性を強く求められている。現在、観光は過去の団体型の時代から個人型の時代にシフトしている。

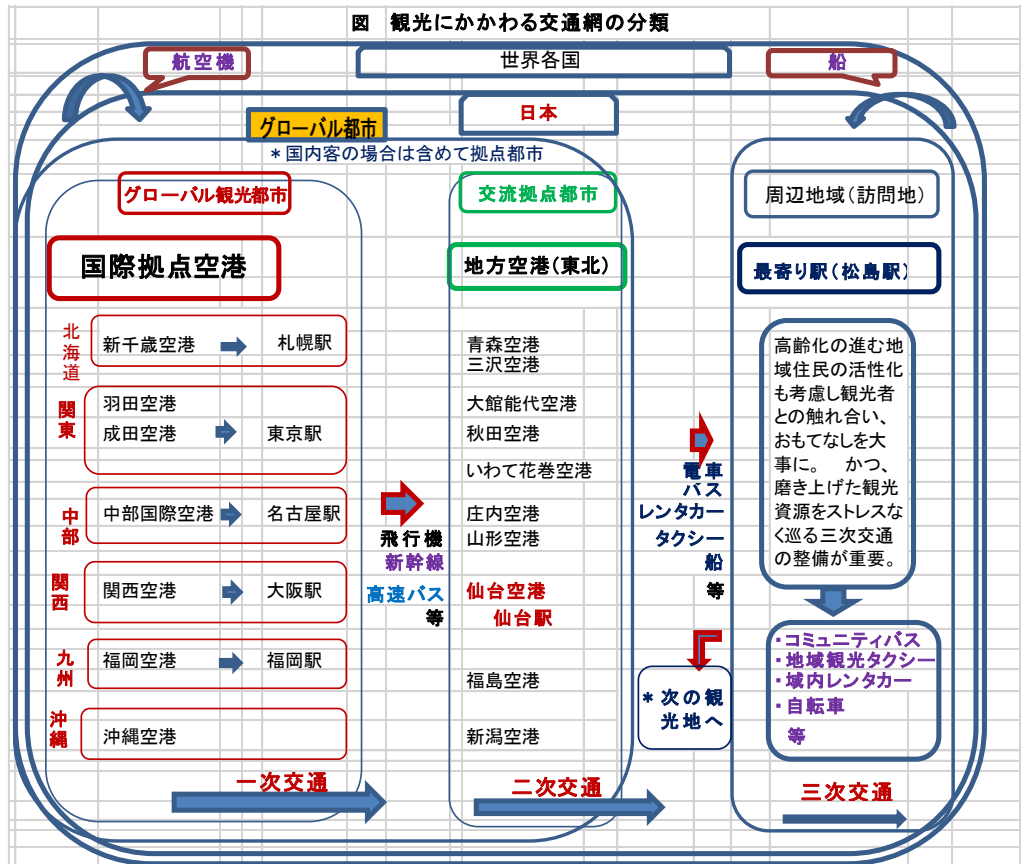
インバウンドでもターゲットは二回目以降の個人客をターゲットとして誘致活動を行っている。個人客を誘致しゆったり滞在させる為には、受け入れ態勢つまり二次交通・三次交通の整備が重要である。

ここでは、一次交通の特に遠方から誘客する際に重要な航空産業について述べる。

かつて、世界の航空会社（レガシーキャリア）は国益として保護され成長してきたが、グローバル化の進展と 90年代の欧米 LCC（ローコストキャリア）の就航もあり着実に利用者数を伸ばしてきた。近年ではアジア大交流時代に突入した事、日本を含めアジア圏で数多くの LCC が発足・就航したことで、日本へのインバウンド客の昨今の大幅な伸びに大きく貢献し、それまで利用客が伸び悩む成田空港、関西国際空港、中部国際空港等は大幅な利用者増となり、関西国際空港では今年 4～8 月の利用客は外国人客が日本人客を上回る結果となっている。

一方では、空路による訪日外国人旅行者の約 9 割が、首都圏空港、国際拠点空港などの主要 7 空港（成田、関西、羽田、福岡、中部、新千歳、那覇）から入国しており、それ以外の空港利用はそれぞれ 1%に満たず、また、主要 7 空港が所在する地域での外国人旅行者の宿泊は約 8 割と、滞在先も特定都市に集中しており、首都圏空港等の空港容量および、東京や大阪などの大都市の宿泊施設の収容数は限界に近づいている。

図 観光にかかわる交通網の分類



今後の緊急課題は、全国各地に旅行者が行けるよう、①玄関口となる首都圏空港、国際拠点空港等の整備・拡充、②地方都市とのアクセス改善による誘導促進等、の仕組み作りである。

最近の航空業界の課題と動きは、

- ① LCC の急増でパイロット不足露呈がみられ、国の過当なインバウンド強化策による国内観光促進への影響も懸念される。
- ② これまで安定的な経営を行う海外レガシーキャリアの業績不振、
- ③ LCC の競争過多による倒産、就航直後の撤退、
- ④ アジア太平洋地域 LCC8 社による航空連合組織化、
- ⑤ 需要が鈍化する国内線縮小と国際線拡大策の動き、等であり、国の過当なインバウンド強化策による国内観光促進への影響も懸念される。

最後に、最近の地域の声から、インバウンドに特化した LCC 誘致に傾注しすぎる動きを強く感じるが、日本の長期的・安定的な観光促進策としては航空による国内移動・海外移動双方による交流人口拡大が必須であり、その為には既存のレガシーキャリアとローコストキャリアのバランスを保ちながら大事に育てて行くことが最も重要である。

*2016年11月16日の石巻専修大学講義の要約。