

日本の観光振興と航空政策の連動性： 沖縄からの視点も踏まえて

Promotion of the tourism in Japan and the airtransport policies; including the viewpoint of Okinawa

戸崎 肇
Hajime Tozaki

1. はじめに

2013年、日本は初めて1000万人を超える人々を海外から迎え入れた（インバウンド需要の増加）。国の成長戦略の1つとして観光を位置づけ、取り組んできた成果が表れたものと評価できる。

特にビザの発給要件の緩和が功を奏した形となった。これまで日本に入国するのに数次ビザの取得が必要だったタイとマレーシアに対し、2013年からビザを免除する法改正を行った。また、その他のアジア諸国についても、一次ビザから数次ビザへの緩和を行っている。その結果、対前年の伸び率において、タイは74%増という驚異的ともいえる伸びを示した。マレーシアとインドネシアもそれぞれ35.6%、34.8%という高い伸びを示し、ムスリム観光という新たな取り組みに対し、日本を注力させるようになった。政治的関係の悪化から、観光政策上大きな比重を占める中国からの観光客が唯一マイナスの伸びを示した中でもこの実績が残せたことは(-7.8%)、外国人観光客誘致の分野において、まだまだ伸びしろが大きいということになる。

さらには、2020年に東京でオリンピックが開催されることも決定され、今後もインバウ

ンドの増加に向けての追い風は吹き続けるだろう。政府は2020年までに、現状の倍である2000万人の外国人観光客の誘致を図るとしている。

一方、より多くの観光客を外国から迎え入れるためには、様々な受け入れ態勢の整備が進められなければならない。その中でも、国際航空輸送のあり方は、国際観光の推進を行う上で大きな鍵を握るものである。いくら魅力のある観光資源を有していても、物理的にそこを訪れることに制約があれば、そこを訪れる人の数を増やすことは容易ではない。そして現代社会における国際観光では、航空輸送こそがその主たる移動手段となっている。

今後、国際観光を振興していくための航空輸送のあり方を考える上で、焦点となるのは航空会社間競争のさらなる推進と、空港整備の問題である。以下、この2つの観点から、今後、日本が観光立国として進んでいく方法について考えていきたい。

2. 航空市場のこれからの展開について

観光を促進する上で、航空会社間で競争が進み、より安く、優れたサービスが提供されることが不可欠となる。

一般的に、観光需要はビジネス需要に対して価格に対して非常に敏感である。日本がターゲットとして掲げる観光客「数」の増加を図る上では、より多くの需要層を掘り起こしていく必要がある。特に近い将来、日本を訪れてくれる可能性の高い近隣アジア諸国、東南アジア諸国の需要層の掘り起こしのためには、航空会社も重要な役割を担うことになる^(注1)。

この点、昨今注目されているのが **LCC (Low Cost Carrier)** である。日本でも2012年に国内線でLCCがその活動を開始した^(注2)。これらのLCCはいずれも日本の大手航空会社の系列、子会社であったが、2014年5月には、初めて日本の大手航空会社と関係を持たない中国のLCCの子会社として、春秋航空・ジャパンが国内線の運航を開始する。これによって、これまでとは違った、本格的なLCCの活躍が期待されるところである。

またこれらLCCは国際線にも積極的に乗り出している。LCCの動きは既存の航空会社にも刺激を与え、その立ち位置を見直し、サービス、価格戦略の見直しを強めている。これは利用者にとっては利便性の向上につながっており、今後も競争環境の整備が重要である。

ただし、安全性は絶対に守られなければならない。いったん事故が起きてしまえば、とりかえしのつかないダメージを長期にわたって抱えることになる。競争促進は、常に安全確保のための監査体制と表裏一体で行われなければならない。

既存の大手航空会社間の競争促進も重要である。特に日本の場合、実質的に日本航空と全日空による寡占体制にあるので、両社の間でいかに健全な競争が行われるようにしてい

くかは、航空行政上、極めて重要な政策的課題である。

国際観光を考える上では、これにさらにアライアンス間競争も重なってくる。現在、国際航空市場は、三大アライアンス間の競争に**LCC**が絡むという状態になっている。アライアンスとは国際間における企業間提携である。お互いの強みを活かし、またスケールメリットを享受しながら、リスクの最小化も図るというものである。現在は、スターアライアンス、ワンワールド、スカイチームの**3つ**のアライアンスがお互いに鎬を削っている。これらのアライアンス間のパワーバランスが拮抗するようにもっていくことが消費者便益を高める上では重要となる。もしパワーバランスが崩れ、いずれかのアライアンスが市場において独占的なパワーを発揮できるようになれば、それだけ競争によってもたらされる消費者メリットが失われてしまうからだ。こうした観点から、それらに属する日本の航空会社の有り様についても考えていく必要がある。

3. 日本の空港政策について

航空輸送において、航空会社がいかにその効率化を図ろうとしても、肝心の空港を始めとするインフラストラクチャーが整備されていなければ、その成果を期待することはできない。

日本は東京への経済の一極集中が問題となっている。そのことは、観光客の受け入れについても、やはり首都圏の空港が中心となることを意味している。

首都圏の空港の中でも特に重要視されているのが羽田空港である。本来的に言えば、国

際線の中心空港は成田空港であり、その一層の整備・拡充が図られるべきであるが、下記の要因からそれが難しい状況にある。

1つは東京都心から遠いというイメージが定着してしまったことである^(注3)。そのため、都心に近い羽田空港の再国際化の必要性が強く主張され、結局は羽田の再国際化が実際に推進されることになった。これによって成田側の危機感が生まれ、様々な意識改革と新たな空港活性化のための努力が行われているが^(注4)、未だ十分な成果を挙げているとはいえない。

もう1つは依然として空港の存続に反対する勢力が存続していることによって、物理的に滑走路などの延伸、新設ができない事情がある。

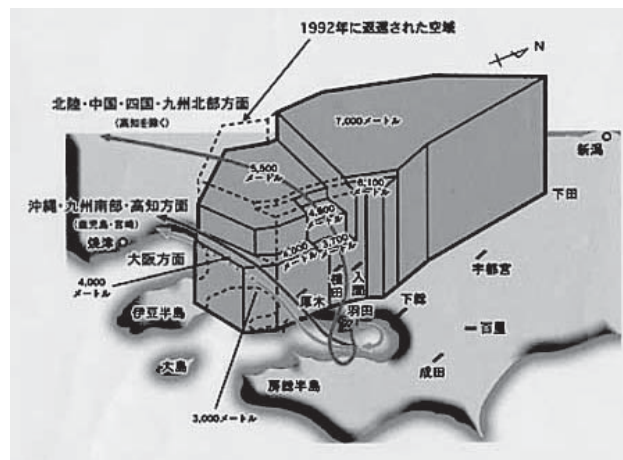
一方、肝心の羽田空港は、それ以上の制約を抱えている。昼間帯の発着枠に対する需要が過多になっており、とても供給が追いつかない状況にある。第5滑走路を新たに建設しようという動きもあるが、費用と場所の問題があるし、仮に建設されたとしても、空域に

制限があるため、発着容量を劇的に増加させることはできないだろう。というのは、羽田空港の西側には、米軍の横田基地があり、それが大きな壁となって首都圏の空域を大きく制限しているのだ(図1)。

さらに、これ以上発着便数を増やしていこうとすれば、千葉県をはじめとする地域における騒音問題が深刻化していくこともある。特に千葉県の場合、成田空港を抱えていることもあり、羽田空港の動向、その1つの標的である騒音問題に対してはかなりナーバスになっている面がある。

実際には、羽田空港でも深夜早朝帯については発着枠にまだ余裕があることも確かである。しかし、この時間帯は鉄道を始めとする公共交通機関によるアクセスが十分に整備されていないため、航空会社側からも利用者側からも需要が極めて弱いというのが現実である。羽田空港へのアクセスの24時間化は、今後重要な取り組み課題となるが、需要が先か、供給が先かという問題もあり、なかなか対策が進んでいない。

図1 横田空域(インターネットより転載)



このように、首都圏の空港だけで今後の日本に対する航空需要に対応していくことは不可能と断言していいだろう^(註5)。もちろん、関西、新中部国際、千歳、福岡といった大都市の空港はそれなりの役割を果たすことが期待できる。しかし、それらの役割に期待すると同時に、こういう状況を逆に利用して、地方空港の活性化、そして地方経済の振興を図っていくことが、むしろオリンピック後も見据えた国家の発展戦略という視点としては重要である。

首都圏への経済の一極集中構造は、危機管理的にいても、また国家の安全保障上も問題がある。地方経済が繁栄し、分散型の経済構造が成立することが長期的に見た場合に望ましい経済のあり方である。

こうした中、昨年、国が管理する空港について、その運営権（コンセッション）を民間に売却し、空港運営に民間活力の導入を図る法案が成立した。現在、仙台空港をその最初の対象として手続きが進められている。また、関西新空港は、民間への運営権の売却価格を1兆2000万円に設定したと発表した。しかし、空港運営において収益性を確実にあげていくためのビジネスモデルがなかなか見えてこない中で、想定しているような価格での運営権に買い手がつかうのかは極めて不透明である。

これまで地方空港は、いわば地域独占の状況を享受してきた。ここにきてにわかには民間活力を導入して活性化せよといっても、意識改革も難しい。ただ、2020年の東京オリンピック開催の流れに乗り遅れば、二度とこのような改革のためのビッグ・チャンスは来ないのだという認識を深め、積極的に取り組んでいくことが強く求められる。またそのように

仕向けるよう、より一層の社会的プレッシャーをかけていかなければならない。

4. 那覇空港、そして沖縄が有する可能性

こうした中、沖縄の状況はどうであろうか。沖縄は中国に対する数次ビザの発給を例外的に認められることで、これまで観光振興を進めていく上で有利な条件を与えられてきた。しかし、こうした例外措置も、これからはほとんど一般化されていくことになる。これまでのように、待ちの姿勢では多くのビジネスチャンスを逃していくことになってしまう。多くの魅力的な観光地を抱え、恵まれているからこそ、一層自戒し、観光振興をビジネスとして冷徹な視線でとらえ、進めていかなければならない。

こうした中、那覇空港については、第2滑走路の建設が決定し、平成31年末には完成する予定である。これによって発着枠は5万回分増加することになる。これは大きな発展のチャンスであるが、その反面、万が一効果的に運用できなければ、多額の負債を国だけでなく県民も抱えることになる。

アジアの地理的中心に位置していることの優位性をどのように戦略的に活かしていくことができるか。そのためには、沖縄という地域としてのマーケティング能力を高め、積極的に対外的な自らの良さを海外からの視線でとらえ、アピールしていかなければならない。

これまでの対外的な観光政策は、日本全体として、日本人の目線から、日本人がよいと思うものを海外にアピールしてきたものと言わざるを得ない。しかし、本来のマーケティングは消費者の観点に立ち、消費者が何を望むのかを読み取ることで行われるべきもので

ある。そのためには、地方行政を始めとして、観光立案を行うセクションには、マーケティングの対象となる国の人々を積極的に加えるべきであるし、そのような視点を持ちうるような人材の育成も強化していかなければならない。観光は重要な成長戦略の1分野であるにもかかわらず、観光教育におけるレベルアップはなかなか実現できていないのが現状であろう。科学的な観光研究と教育のさらなる追求が急務である。

- 1) 一方で、観光政策に「質」の追求を求めるとも必要となる。マカオ政府で観光政策を統括している文綺華氏は、日本経済新聞からのインタビューに応じて、我々の仕事は何パーセント増やすかを考えるのではなく、質の高い来訪者を少しでも呼ぶことであると言っている。ここでいう「質の高い来訪者」とは「より多く支出し、より長く滞在し、マカオに宿泊する人」と定義している。空港政策のところでも述べているように、日本は受け入れ環境において物理的な制約を抱えている以上、こうした考えを持つことも重要である。実際、観光庁のサイドでもこうした考え方の重要性を認識している幹部が存在している。
- 2) 関西空港をベースとするピーチと、成田空港をベースとするエアアジア・ジャパン（現バニラエア）とジェットスター・ジャパンの3社である。この年は「LCC元年」と位置付けられている。
- 3) 冷静に考えてみれば、北関東、東関東地域の人々にとっては羽田空港よりも成田空港の方が物理的に近いはずである。また、京成電鉄が成田空港までの新線を開設したことで、アクセスに要する時間は大幅に短

縮された。問題として残っているのは、鉄道の運行が夜の比較的早い時間で終わってしまうことで、LCCが深夜早朝枠を使用して機材運用の効率化を図っている状況にうまく対応していないということがある。

- 4) たとえば、LCCのための専用ターミナルを整備したり、ビジネスジェットのための専用の取扱い施設を設置し、運用している。また、商業施設も充実させ、ターミナルごとに同一アライアンスに属する航空会社を集め、乗り継ぎの便をよくするといった工夫をこらしている。
- 5) 首都圏空港としては、茨城空港も一角として取り扱われるべきであるが、一般的にはそのような認識は極めて薄い。しかしながら、茨城空港はLCCに特化した空港として、海外からも高い評価を受けているのが現状である。