

2017年
7月4日
火曜日

野村 宗訓 教授（産業経済）

ツーリズム再考

① 旅行・観光の利便性向上

近年、アジアからの来訪者を中心に交流人口が増加しています。それは規制緩和により格安運賃を提供するローコストキャリア（LCC）が出現しているからです。その恩恵で国内旅行よりも安いフライトもあり、多頻度で海外旅行ができるようになってきました。競争によって料金が低下する点は望ましいのですが、一部のサービスが省かれたり有料化されている点では、必ずしもすべての乗客の満足度が高まっているわけではありません。

宿泊と交通では、「シェアリング・エコノミー」がキーワードになっています。Airbnbやuberは独自のアプリを配信して、簡単な予約システムとリーズナブルな料金を提供する点で人気があります。このような飛躍型企業のサービスがうけているのは、ニーズに適っているからだと思

解できます。利用者による評価システムが組み込まれているので、透明度が確保されているとみなされる反面、特定の需要層にしか浸透していないのではないかとこの厳しい意見もあります。

② 都市と地方の格差問題

観光を通して訪問客や宿泊者を増加させるために、オリンピックや万博など大型イベントの誘致活動が激化しています。娯楽施設のカジノについては、立地周辺地域からの合意を得るために「統合型リゾート（IR）」という別の名称で推進活動が展開されています。このような大規模な施設を地方部に建設すれば、経済効果が高まるという期待感があります。しかし、現実には交通のアクセスやホテルの稼働率を考慮して、大都市圏が有力な候補地となっており

鉄道ではリニア新幹線が近い将来に実現する見込みですが、東京・大阪間の時間短縮に話題が集中し、途中駅の活用については軽視されがちです。実際には東海地方の山間部にトンネルを掘りますので、工事に要する費用は予想以上に高くなるかもしれません。在来線では、JR西の「瑞風」とJR東の「四季島」という周遊型豪華寝台列車が注目されていますが、無人駅の多い過疎地や廃線で乗り換えが不便になった地域を走る姿は、皮肉な光景に映ります。

③ 求められる国際標準化

地方創生を進める上で空港が大きな役割を果たしますが、採算のとりにくい地方部では、国・自治体は民間企業に運営権を売却する手続きを進めています。昨年6月に鹿児島県の離島空港で、車椅子を利用した乗客にタラップの階段を自力で上がる

ように指示した事件が起きました。メディアの批判もあり、LCCが謝罪会見を開きましたが、本来は空港運営会社がどのような主体であれ、車椅子から機内に入るための昇降機つきの車両を備えておくべきです。

広域経済圏を形成している欧州連合（EU）では、出入国管理が簡素化されていますので、基本的には自由な移動が可能です。アメリカとカナダの一部の空港では、乗降客が多いために、到着後ではなく出発前に相手国の入国審査手続きを済ませる「プレクリアランス」が実施されています。逆に、欧州内ではテロ対策のために、ボディスキャナーの反応感度を上げて、チェック体制を強化しています。迅速かつ安全な移動を保障する工夫が国際レベルで一般化している点を、今後わが国も見習う必要があると思います。