

発刊に寄せて

自由民主党幹事長 二階俊博



わが国は、時に厳しい自然環境にさらされる半面、四季折々の美しさを兼ね備えています。私は、随分若い時から「観光」が、国民一人ひとりにゆとりと充実感を与える夢のある産業であり、観光を国づくりの基礎とする「観光立国」を目指すべきだと提唱してきました。「観光」とは、中国の『易経』にある「国の光を観る」に由来する言葉で、途方もなく幅広い世界であると同時に、奥の深い産業で、国や地方の歴史と伝統と文化そのものを現します。

今や、訪日外国人観光客は、2403万9000人（2016年実績）を記録。東京オリンピック・パラリンピック開催がいよいよ間近に迫ってまいりました。世界中からこれまで以上にたくさんの観光客が日本を訪れるでしょう。わが国が真の「観光立国」となるためにも、オリンピック開催後もにらんだ観光政策が必要であることは言うまでもありません。

そこで安倍内閣において、「観光」を国の成長戦略を支える根幹として位置付け、「観光立国推進基本法」が閣議決定されました。まずは、2017（平成29）年度からオリンピック開催までの2020（平成32）年度までを見据え、①訪日外国人旅行者数を4000万人にする②国内旅行消費額を21兆円にする③訪日外国人旅行消費額を8兆円にする——などの目標が設定され、30年には年間訪日外国人観光客を6000万人にすることも視野に入れて行動を開始しています。

この目標を達成していくには、東京・富士山・京都・大阪のいわゆる「ゴールデンルート」を周遊していただくだけでは不十分で、日本の各地域を隅々まで「観光」していただけるようなコース設定をしていかねばなりません。まさに地方創生の理念が問われるところで、各地域の皆さんが知恵と力を振り絞って、発展繁栄の道を探っていただきたいと願っています。同時に、自然が猛威を振るった場合に備えて、事前にさまざまな準備をしておく視点も求められます。私が提唱した国づくりのもう一つのテーマ、「国土強靱化」も平時における「観光」と表裏一体で、ここまで準備を尽くしてこそ、外国人観光客の皆さんに安全で安心な日本の旅を満喫していただけるのではないのでしょうか。

本書は、「観光」の起点となる「空港」にスポットを当てて、地方創生のヒントになる道筋を明らかにする狙いで構成されています。わが国は島国ですから、空港は「観光」の拠点になると同時に、各地域の皆さんの生活を支える重要なインフラという側面も兼ね備えています。逆に言えば、「空港」の持つ機能を強化することで、地域の皆さんの生活を向上させると同時に、「観光」振興躍進の一步を踏み出してもらいたいと期待しています。もちろん、政治で必要なことは、私たちが責任を持ってバックアップしたいと考えています。ぜひ、この美しい日本を真の「観光立国」に仕上げたいと考えています。ぜひ、この美しい日本を真の「観光立国」に仕上げたいと考えています。ぜひ、この美しい日本を真の「観光立国」に仕上げたいと考えています。ぜひ、この美しい日本を真の「観光立国」に仕上げたいと考えています。

序文

インバウンド4000万人 時代の国、地方、空港



山内弘隆 やまうち・ひろたか

●プロフィール.....

1955年生まれ、千葉県出身。慶應義塾大学商学部卒業後、慶應大学大学院商学研究所博士課程修了後、1992年一橋大学商学部助教授、98年教授、2005年一橋大学大学院商学研究所研究科長兼商学部学部長、09年一橋大学大学院商学研究所教授、16年6月より（一財）運輸総合研究所所長を兼任。現在、財務省財政制度審議会委員会、総務省情報通信審議会委員、国土交通省交通政策審議会臨時委員、経済産業省総合エネルギー調査会委員を務める。主な著書に『航空輸送』（共著、晃洋書房）、『講座・公的規制と産業④交通』（共著、NTT出版）、『航空運賃の攻防』（NTT出版）、『交通経済学』（共著、有斐閣）、『公共の経済・経営学——市場と組織からのアプローチ』（慶應義塾大学出版会）、『運輸・交通インフラと民力活用 PPP / PFIのファイナンスとガバナンス』（慶應義塾大学出版会）など多数。

2016年の訪日外国人観光客数は、前年比21.8%増の2403万9000人あまりを記録しました。今年1月からの上半期累計も、前年比17.4%で過去最高を記録し、わが国のインバウンドは過去最高記録を更新し続けていきます。

政府も17年度から東京五輪・パラリンピックが開催される20年度までの新たな「観光立国推進基本計画」をまとめ、①訪日外国人4000万人②国内旅行消費額21兆円③訪日外国人旅行消費額 8兆円④訪日外国人リピーター数2400万人⑤訪日外国人旅行者の地方部における延べ宿泊者数7000万人——が定められています。

では、世界の観光需要はどれくらいの規模になるのでしょうか——。国連世界観光機関（UNWTO）によると、全世界の年間当たり国際観光客数は、1950年の2500万人から右肩上がりが増加し、2016年には12億3500万人まで増え続けています。過去の実績から、UNWTOは30年までの年間成長率を3.3%と見込み、30年には延べ18億人になると予測しています。本書の中でも、福岡県の小川洋知事が指摘されていますが、世界的に見ると、観光は現時点でエネルギーや化学製品に並び、自動車も上回る産業になっており、観光がこれからはますます伸びていく分野だということ間違いありません。

実際に「観光立国推進基本計画」には、拡大する世界の観光需要を取り



奈良公園を訪れる外国人観光客。

込み、観光を「成長戦略」の柱として位置付けることが高らかにうたわれています。観光には、政府が進めるもう一つの重要なキーワード、「地方創生」が含まれていることが特長だと言えるでしょう。

わが国は超高齢化と人口減少

安倍内閣3年間の成果

戦略的なビザ緩和、免税制度の拡充、出入国管理体制の充実、航空ネットワーク拡大など、**大胆な「改革」**を断行。

	(2012年)	(2015年)
・訪日外国人旅行者数は、 2倍増の約2000万人 に	836万人	⇒ 1974万人
・訪日外国人旅行消費額は、 3倍増の約3.5兆円 に	1兆846億円	⇒ 3兆4771億円

新たな目標への挑戦！

訪日外国人旅行者数	2020年： 4,000万人 (2015年の約2倍)	2030年： 6,000万人 (2015年の約3倍)
訪日外国人旅行消費額	2020年： 8兆円 (2015年の2倍超)	2030年： 15兆円 (2015年の4倍超)
地方部での外国人延べ宿泊者数	2020年： 7,000万人泊 (2015年の3倍超)	2030年： 1億3,000万人泊 (2015年の5倍超)
外国人リピーター数	2020年： 2,400万人 (2015年の約2倍)	2030年： 3,600万人 (2015年の約3倍)
日本人国内旅行消費額	2020年： 21兆円 (最近5年間の平均から約5%増)	2030年： 22兆円 (最近5年間の平均から約10%増)

〈新たな目標値について〉

が進み、特に地方では、例外なく人口減少問題を政策の柱として掲げています。既に顕在化している高齢化と若年層の減少によって、多くの地方自治体が将来の税収を厳しく見通し、地域経済の活性化を観光による交流人口の拡大に期待しています。本書では、先述した福岡県のほかに、北海道・高橋はるみ知事、首都圏の千葉県・森田健作知事にも登場していただいています。観光が地域経済活性化の重要戦略に位置付けられ、特に急伸しているインバウンドによる経済需要をどのように取り込むかが大きなテーマとして取り上げられていることがご理解いただけると思います。

急伸する外国人観光客のニーズに空港がインフラとして追いついていない背景

地方にどうやって外国人観光客を集客できるのかということ考えた

場合、空港をゲートウェイ（玄関口）として位置付けていくことは、ごく自然な流れだと言えるでしょう。なぜなら、訪日外国人観光客の9割以上は、航空機による空路を利用している（法務省調べ）のが現実の姿だからです。

わが国には、97の空港があり、空港法によって四つの種類（①拠点空港②地方管理空港③その他の空港④共用空港）に区分されています。このうちインバウンドという視点で見ると、外国人観光客を受け入れている空港は、成田国際空港（30%）、羽田空港（15%）の首都圏空港と関西国際空港（27%）の3空港で72%を占めています。これに続くのが、福岡空港7%、那覇空港6%、中部国際空港5%、新千歳空港5%になります。従ってインバウンドのゲートウェイ空港は、全空港の中でも主に7つの空港によって占められているということが分かります。

それ以外の空港が、地方空港（拠点空港のうち、国管理空港と地方管理空港、その他の空港、共用空港）ということになるわけですが、外国人観光客を直接受け入れているのは地方空港全体でわずか5%にすぎま

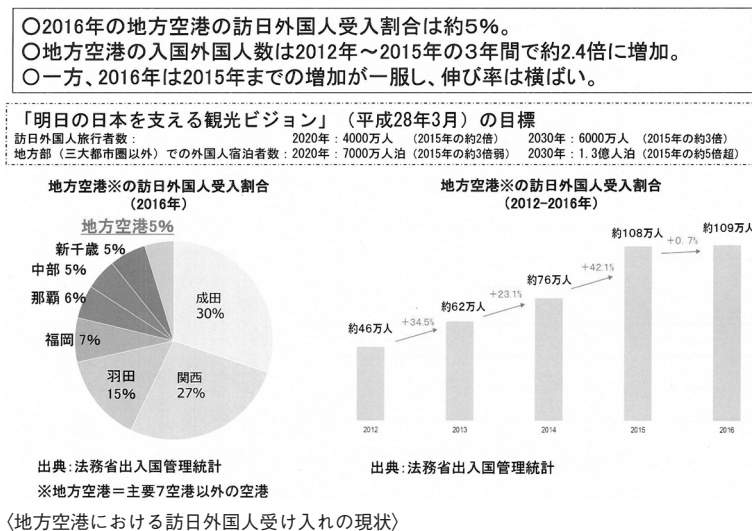
せん。

わが国の地方空港の場合、東京・大阪とのネットワークを中心にした国内線を想定して計画されたケースがほとんどで、地方都市と地方都市を結ぶネットワークは、需要面の不足からほぼ構築されてこなかったと言ってよいでしょう。ただし、2012年に就航したPeach AviationなどLCC（格安航空会社）の登場は、既存ネットワーク（羽田容量の制約から首都圏の受け入れは成田国際空港が担う）の踏襲とは言え、価格面での多様化ということから地方空港利用が大きく促進されました。

そもそも沖縄県や島しょ部を除く大半の地方自治体では、伝統的に新幹線などの高速鉄道を含む鉄道駅や高速道路のIC（インターチェンジ）を中心としたまちづくりが進められてきました。つまり、日本の地方空港の場合、地域住民とのコンセンサス形成、用地取得・造成に一定の時間がかかるため、空港をインフラとして活用する考え方がなかなか進まなかったという事情があります。

しかしインバウンド旅客数の増加に伴い、わが国を訪れるリピーター数は増えています。彼らは東京・京都・大阪を中心とするいわゆるゴールデンルートを周遊するのでは飽き足らず、地方都市にも周遊するケースが増え続けているわけです。従って、急伸する地方を訪れる外国人観光客のニーズに対し、空港がインフラとして追いつけていないというのが実情なのです。

わが国の空港の代表とも言える羽田空港でさえ、20年以上にわたって沖合展開したり、新しい滑走路を造って容量を拡大、ターミナルビルもリニューアルしてきたわけですが、東京の都市としての成長と国際化の進展、そして何より2020年に開催される東京オリンピック・パラリンピックによって、ようやく首都圏容量はまだ不足するという認識が国民の間で浸透してきました。首都圏空港の容量拡大を実現しないと、日本経済の成長の足かせになるということも大半の国民の間に理解され始

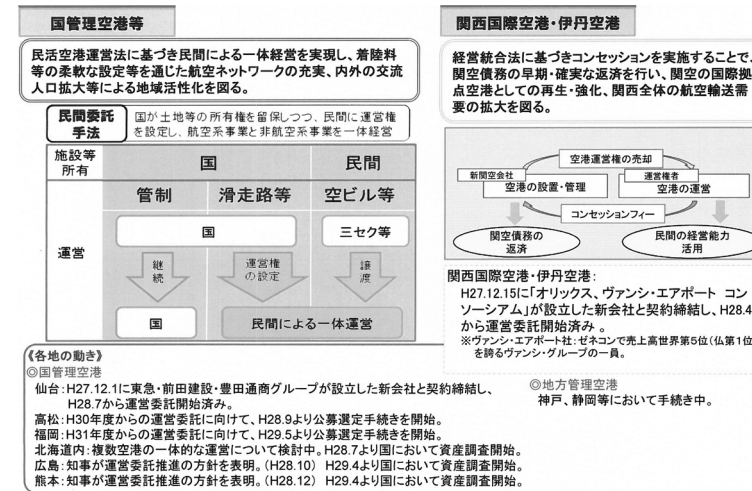


めています。外国人観光客の目線で、航空交通インフラの遅れ、特に空港が「交通インフラとして十分に活用できていない」と指摘されるケースも出てきているのです。

わが国空港経営は、コンセッションが主流に。ただし、ある程度の公共性が担保された日本方式の構築を

一方、空港の経営という視点に立つと、特に地方空港の場合、大きな問題に直面しています。国は、先述した拠点空港（会社管理空港、国管理空港、特定地方管理空港）のうち、国管理空港19カ所について、地域の実情に応じてコンセッションという形の民営化を進める方針を明らかにしています。昨年から関西国際空港や仙台空港でコンセッションが実施され、今秋も高松空港での実施が予定されています。今後は福岡空港、新千歳空港を中心としたいくつかの空港をまとめた形（バンドリング）での北海道空港、さらに熊本空港、広島空港などが対象に挙がっています。地方管理空港でも、神戸空港や静岡空港などでコンセッションが導入されることになっています。コンセッションについては、読者の皆さんにも問題意識を持っていただくために、本書でも林幹雄自民党幹事長代理（自民党観光立国調査会長）、政治評論家の森田実氏と私の鼎談の中で取り上げました。

わが国で進められているコンセッションは、空港の基本施設の所有権は国に置いたままにして、運営権とターミナルビルの所有権を民間が持ち一体的に経営する手法（プロパティライト）になります。これまで国管理空港の場合、滑走路やエプロンの建設は国が担当し、ターミナルビルでの飲食・物販は民間が担当する仕組みになっていました。しかし、今後の空港のあるべき姿としては、飲食・物販での収入を増やしてそこで得られた利益を原資に着陸料などを割り引いて航空機を呼び込み、ネ



〈空港経営改革の概要〉

ットワークを広げていけるようなビジネスモデルが望ましいとされており、コンセッションが大きくクローズアップされているわけです。

諸外国の実例を見ても、コンセッションは、現代空港経営の潮流となっています。英国では、コンセッションに先んじて1987年にブリティッシュ・エアポート・オーソリティーを設立して、ロンドン・ヒースロー空港や、ガトウィック空港、スタンステッド空港などの民営化が実施されました。英国の場合は、空港の所有権まで全部民営化されたのが大きな特徴で、その後90年から2000年代にかけて、欧米豪の空港で所有権を国に残して、運営を民間化させる形のコンセッションが定着。いずれの場合



仙台空港の全景（仙台国際空港株式会社提供）。

も、極めて資本主義的でマーケット指向の民営化とも言え、長期的な資金を元に空港自体を活性化することによって、一定のキャッシュを生み出して、長期的に運用していけば投資家にプラスになるし、空港そのものも活性化して、地域にも波及効果をもたらされるというウィン・ウィンモデルが描かれるケースがほとんどでした。

今後、日本におけるコンセッションは、国管理空港だけではなく、地方空港でも広がっていく流れになるでしょう。ただし、地方空港の場合、その地域の経済や生活の拠点という側面もあります。従って、空港自体の規模、利用者数、立地、その他の諸条件で、地方自治体が関わらなくてはならないケースも出てくるでしょうし、基本スキームは、各空港や地域の置かれた状況に応じたオーダーメイド方式、言い換えれば公共と民間の良いところを地域の実情に応じてビジネスモデルを模索していくことになるはずです。つまり、日本で実施されるコンセッションは、欧米モデルとは一線を画し、ある程度の公共性が担保された独自モデルを構築する必要があると考えています。実際、関空の場合は1.3兆円にも上る多大な債務をどうしていくかという議論からスタートしましたし、仙台空港の場合は、震災復興・地域開発という事情があったことをご理解いただきたいと思います。

空港を拠点に、外国人観光客目線で広域観光をコーディネートできる担い手が出現するかどうかで状況は大きく変わる

私たちの研究では、地方空港がコンセッションを導入して、年間利用が約2000万人あれば黒字経営に持っていけると試算しています。となるとポイントはいかに需要をつくり出せるかということになります。

従って、地方自治体同様、地方空港にとってもインバウンドによる外国人観光客をどのように取り込んでいけるかが大きなテーマになるはず

です。外国人観光客の立場で言えば、広域的な観光の中で、空港を拠点にしてどうやってさまざまなバリエーションに富んだコース設定ができるかということが旅行地選定の決め手になる可能性が出てきました。

地方自治体と地方空港が連携するという図式は容易に想定できますが、当然ながらこうした連携はこれまでもあったでしょう。つまり、空港を拠点に、外国人観光客目線で広域観光をコーディネートできる担い手が出現するかどうかで状況は大きく変わってきます。ITを使って情報発信するケースもあるでしょうし、戦略的なマーケティング技術を駆使する場合も予想されます。

本書ではインバウンド4000万人時代を見据え、空港をインフラとしてどのように活用していくのかという視点から国・地方の現状と展望、有識者の考え方、全国空港ターミナル会社、エアラインを含む民間企業の戦略などをまとめて構成しています。特に、地方自治体や空港ターミナル関係者にはご一読していただき、地域の空港を拠点にどのようにインバウンドに結びつけて需要を高めていけるかというテーマへの一助にいただければ幸いです。

地方の新たな観光の担い手として期待されるDMO (Destination Marketing Organization) にもスポットを当てています。現段階では、空港を起点にした観光戦略の構築についてはまだ問題意識を持っている状況のようですが、ぜひDMOに従事する皆さんにもご一読いただき、インバウンド4000万人時代の国、地方、空港についての意識を高めてもらいたいと思っています。