

観光政策による経済発展の可能性に関する一考察

登地秀壮

目次

- 一節 はじめに
- 二節 問題意識
- 三節 観光が経済に与えるプラスの影響
- 四節 観光が受入社会に与えるマイナスの可能性
- 五節 まとめ

要約

日本における地方財政危機、人口減少による内需縮小、サービス収支赤字、途上国の貧困という問題を解決する一つの政策として観光振興について考える。まず、観光の定義を確認し、その便益と費用を述べる。そして、便益を拡大するために、観光振興の成功事例を調べる。その事から、観光振興には交通革命、外国人の直接投資が必要であり、民間の事業とカジノによって半世紀の間に州の税収入をすべてまかなえるほど観光からの収入を増やした例もあることがわかる。さらに、観光産業の特性として非熟練労働であるとともに成長率が高い産業であることもわかった。よって、観光産業の育成は地方経済や途上国経済にとって有効な政策であり、観光振興のためには高速長距離移動のためのインフラ整備と航空産業の自由化、都心部における交通規制が必要で、観光産業従事者のための教育機関の設立、外国人投資家の誘致や民間の投資のための優遇措置、カジノ等に関する規制を緩和による総合リゾート開発が必要であるという事を述べる。

一節 はじめに

近年、日本は少子化の進展によって内需産業の衰退が予想されている。さらに、地方都市は財源が乏しく財政力がなく地域間格差が広がっている。それらの問題を解決する一つの糸口として「観光」に焦点を当てて、効果的な政策について考えてみたいと思う。

さらに、観光振興は、より広い視野で見た場合には、日本の経済成長、外貨取得、投資、雇用創出に役立ち、より長期的な視野で見た場合には、政治的な問題になるが、日本のソフトパワー増大による国際社会における政治力の向上にも結びつくことになると考える。

もちろん、それは日本に限った事ではない。例えば、発展途上国においても、観光振興は経済発展に寄与するであろう。それは、貧困の撲滅や世界的な所得格差の是正にも役立つと考える。このような、大きな視野を持って、浅くではあるが観光産業の可能性について考えてみる。

そのために、本論文では、まず二節において、問題について明らかにする。次に、三節において、観光が経済について与えるプラスの影響について述べる。そこでは、まず(1)観光の定義を確認し、観光が受け入れ経済に与えるプラスの影響を述べる(2)観光振興の成功事例を調べる。最後に、(3)観光産業の拡大の余地を調べ、問題解決の可能性を考える。四節では、観光受け入れ社会の費用、すなわち観光が経済に与えるマイナスの影響を考える。そして、最後に、五節において観光政策の積極的な採用の必要性と、有効な観光政策について述べる。

二節 問題意識

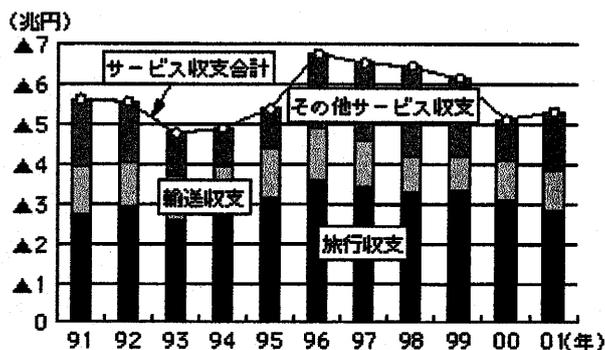
現在、私が考える問題は3つある。

1つは少子化にともなう内需縮小と、人口の集中。これにより日本の地方社会は衰退の一途を辿り、地方自治体は財政危機に苦しんでいる。内需については、近年は不況を脱し拡大傾向にあると言われているが、それは輸出主導型、すなわち外需による貿易の好調が設備投資の増加に寄与している結果だといえる。ここで具体的に貿易額、設備投資額、消費額の推移を見てみよう。輸出額の推移を見てみると、2002年度、527271億円、2003年度、560603億円、2004年度、617194億円、2005年度、682963億円と4年連続増加している。さらに、内需の一部を占める設備投資については、2002年度は前年比-18.5%、2003年度が前年比+6.3%、2004年度は前年比+26.7%、2005年度が前年比-3.8%となっている。二期マイナス、二期プラスだが、全体として見れば輸出と同じく増加傾向にある。では、内需の約5割を占める消費についてみてみよう。消費支出を見てみると、2002年は前年度比-0.6%、2003年度は前年度比-0.2%、2004年度も前年度比-0.2%、2005年度は前年度比-1.4%であり、一貫して減少傾向にあるといえる。(NIKKEI NET) によって、現在の内需拡大はあくまでも貿易を通して外需の拡大の恩恵を受けた、設備投資の増加によるものであって、国内の消費は縮小傾向にある。さらに、厚生労働省の国立社会保障・人口問題研究所の「将来推計人口」によると、50年後の2055年に、日本の人口は現在から3割減り、9000万人を切る。一人の女性が生涯に産む子供の推定数を示す合計特殊出生率も1.26へと下方修正した。これにより、よりいっそう、輸出に頼らない内需産業の衰退が進むと考えられる。それにより、地方の経済がより衰退し、雇用も減少し、

財政危機が悪化するであろう。

2つ目は、日本のサービス収支の大幅な赤字である。サービス収支とは、旅行、運輸等海外旅行先での消費や運賃、また特許権使用料の受払等の項目から構成されている（通商白書2002）。日本は貿易収支が黒字なので、サービス収支の大幅な赤字は注目される事が少ないが、サービス収支の大幅な赤字は日本の消費者が海外のサービス業者（第三次産業従事者）に利益を与えていることといえる。経常収支、特に貿易・サービス収支をセットで見たときには問題を感じないが、貿易収支の黒字は主に第二次産業によるものであり、現在の日本の国際収支の偏りは特定産業に利益を集中させ、第三次産業従事者にとっては苦しい状況であるといえる。サービス収支は、うち約5割を旅行収支、2割を輸送収支が占める。現在、日本は輸出主導型の経済成長を行っており、内需が縮小傾向にあるが、サービス収支を黒字化することで、それらの産業の衰退を防ぐとともに雇用の増加を図ることができる。さらに、特定産業に限らず外貨を取得できることが、より安定した経済発展に寄与すると考える。

第2-1-5図 サービス収支項目別推移



(資料) 日本銀行「国際収支統計」から作成。

(出所) 通商白書2002

3つ目は、世界的な格差と貧困の問題だ。格差について言えば、格差については、過去30年の間に富める国と貧しい国の格差が二倍になっている。富める国の上位20%と貧しい国の下位20%の所得差を比較すると、その差は何と150倍にも達している。(人間開発報告書1992 UNDP) さらに、世界の国内総生産(GDP)に対する貿易の割合は過去10年間上昇を続けているが、総人口が10億人以上にのぼる44の途上国の場合は逆に低下している。後開発途上国は世界の人口の10%を閉めるが、世界貿易ではわずか0.3%を占めるに過ぎない。これは20年前の半分である。(人間開発報告書1997 UNDP) 貧困に関しては、「世界中で12億人以上の人々が一日わずか1ドルで生活しています。20億人以上が1日2ドル未満で生活し、8億5000万人以上が日々の食べ物に

も事欠く毎日を送っています。」さらに子供に注目して見てみると、「全世界には、栄養失調に苦しむ子供が1億7000万人、学校教育を全く受ける事が出来ない子供が1億人以上、中等教育を受けられない子供が2億3000万人います。そして約2億5000万人の子供が、自分が生きていくために、そして家族の最低限の生活を支えるために働いています。」(貧困撲滅キャンペーン 貧困を示す事実と数字 UNDP)ただ、これらの数字を見ても遠い国で起こっている事なので、自分には関係ない問題だと感じる人もいるでしょう。しかし、これは世界の貧困とは私たちの生活にも関係するかもしれない重要な問題だ。「世界開発報告書2003」でも「貧しい人々が社会に対して発信し関与する事ができなければ、社会的資産(たとえば信頼)や環境資産(貧しい人々の暮らしを支える)が侵食され、安定が崩され、経済・社会・環境の諸問題を解決する能力(これには集団行動が必要)が四散してしまう…世界が1つの地域社会に似てくるにつれて、こうした教訓は世界規模でさえあてはまるようになるだろう…だからこそ、世界の貧困をなくすことは道徳的要請以上のものなのである。貧困撲滅は持続可能な世界の磁石なのである。」と述べられている。

以上、三点が主な問題意識である。

三節 観光が経済に与えるプラスの影響

1、観光政策の成功例

私は、前節に述べた問題を解決する手段として、観光が寄与しうるのではないかと考える。そのため、まず観光と観光産業の定義を確認し、観光がもたらす経済へのプラスの影響を簡単に見るとともに、日本の経済に与える観光の貢献・波及効果の現状を概観する。そして、観光産業が発達している都市について、その発達の歴史と現状を調べることでさらなる観光振興のヒントを探る。

(1) 観光のプラスの影響と日本の現状

まず、観光の定義を確認する。世界観光機関(WTO)によると観光とは、「娯楽やビジネス、その他の目的のために人々が、丸一年を超えない範囲内で継続的に通常的生活環境以外の場所に旅行し、滞在する活動」のことである。したがって観光は、自宅から職場までの通勤を含まないが、娯楽や指摘商売、政府効用、雇用、宗教巡礼、教育、医療などのために旅行する事を含む。余暇とビジネスが旅行の主な目的である。海外旅行のおよそ62%は余暇旅行で、18%はビジネス旅行である。残りの20%は、友人や親類の訪問、宗教巡礼、医療観光などその他を目的とした旅行である。

では、観光産業とはなんだろうか。膨大な数の買い手と売り手から成り立っているのが経済であり、これらの買い手と売り手が取引を行っている場が市場である。1つの市場とは、ある特定商品の売買を行う買い手と売り手の双方の集団で成り立っている。そして、1つの産業とは“ある特定商品の売り手”が構成するものである。つまり、市場のたった1つの側面に過ぎない売り手から成り立っているのが産業である。しかし、観光産業は単純ではない。観光商品は、ある“特定”の商品を指すのではなく、多様な売り手による異質な商品の集合だからである。さまざまな産業間での商品比較のために米国、カナダ、メキシコが開発した北米産業分類 (NAICS) において、観光は1170にも及ぶ“諸産業”の1つにも位置づけられていない。定期旅客機輸送 (48111)、鉄道輸送 (4821)、遠洋客船輸送 (483112と483114)、景観・観光輸送 (4871と4872)、アミューズメント・ギャンブル・レクリエーション産業 (713)、宿泊施設 (721)、飲食店 (722)、旅行レンタカー (532111)、旅行代理店 (561510)、ツアーオペレーター (561520) が、旅行や観光サービスを提供する産業に該当し、これらは北米産業分類において“諸産業”と認識されているだけである。つまり“観光”は、独立した産業と見なされていないのである。米国商務省の観光産業曲によると、「旅行や観光部門は、ビジネス旅行者やその他の旅行者に対して財やサービスを提供する多様な産業グループのことである」。このように“旅行・観光”は1つの産業というよりも、1つの部門と考えられている。(ジェームズ・マック2005)

観光の受け入れ経済に与えるプラスの影響を考えてみる。これは、経済的に言えば他の産業と大差はないように思う。観光産業への支出による需要と雇用の増加に寄与する。

ここで、1997年の米国における影響をみってみる。1、旅行者の最終財・サービスへの支出は(最終需要)は、名目ドル表示(つまり、インフレーション調整なし)で1992年と1997年の間に、平均年率6.9%で伸びている米国経済全体(名目GDP)の成長よりも速く成長している。2、旅行・観光産業の付加価値は、平均年率7.5%(これも、インフレーション調整なし)で成長している。旅行・観光産業の付加価値額の成長も名目GDPより速くなっている。3、米国全産業の雇用の平均成長率2.0%に対し、旅行・観光産業における雇用は、平均年率2.7%で成長している。(ジェームズ・マック2005)

世界旅行観光協議会(WTTC: The World Travel & Tourism Council)の出している、観光の世界経済への効果を見てみると、1、世界規模では、旅行者および非旅行者による旅行・観光支出は、4兆2111億米ドルと推計される。個人消費者の旅行関連支出は2兆5000億ドル、または総額の約50%を超えている。2、旅行・観光産業(T&T産業)は世界の国内総生産に1兆1951億ドル、またはその3.6%の寄与を行っており、世

界全体の雇用の2.8%を生み出している。

以上、見てきたことから、観光は受け入れ経済にとってGDP増加と雇用創出に寄与しており、それは他産業以上の伸びを示している事から今後も成長が期待しうるものである事がわかった。

現在、日本では旅行消費額24.4兆円(国内産業への直接効果23.7兆円)。直説効果は、付加価値12.3兆円(GDPの2.4%)、雇用229万人(全雇用の3.6%)、税収2.0兆円。波及効果は、生産波及効果55.3兆円、付加価値効果29.7兆円、雇用効果469万人、税収効果5.0兆円である。波及効果で見た場合の日本経済への貢献度(ここで言う貢献度とは全産業に占める比率)は、生産波及効果5.8%、付加価値効果5.9%、雇用効果7.4%、税収効果5.8%である。(国土交通省HP)

(2) 京都

ここからは、いくつか観光振興に成功した地域の事例を見ていく。

まず、日本人、さらに京大生にとっても身近な都市として京都について調べる。京都という観光が盛んである事は有名であるし、歴史のある街であるため、観光産業の歴史も長いように思える。しかし、実際はそれほど長い歴史を持つわけではないことが分かった。京都市勢統計年鑑によると、昭和35年の時点では入洛観光客の人数は約1000万人であり、現在の4分の1程度でしかない。この半世紀の間に約3000万人増加したのである。ホテルと旅館を合わせた客室数についても、昭和35年では6,711であったのが昭和55年までの20年間だけでも、8,081部屋も増えて14,792になっている。このことより、京都の観光産業は戦後15年たった1960年ごろから急速に発達してきたものといえる。

では、なぜ1960年代から急速な発達を遂げる事ができたのであろうか。一つの原因として交通の利便性の向上が挙げられる。1964年には名神高速道路、1967年には国道一号線東山バイパスが開通している。さらに、1964年には東海道新幹線の営業も開始し、「ひかり」の京都停車が実現している。また、国鉄は「ディスカバージャパンキャンペーン」も展開している。このディスカバージャパンキャンペーンが開始された1970年から5年間の入洛観光者の推移を見てみると、入洛者数は約1000万人増加している。それ以前の特に1965年からの5年間の2000万人近い増加はと比べると緩やかではあるが大幅な増加が分かる。名神高速の開通と新幹線の営業開始が1964年で、翌年の1965年からの10年間で入洛者数が3000万人近い増加をしたこと

を考えれば、交通の急激な発展が京都の観光産業の発展に寄与したのは間違いないといえる。この十年間で昭和35年から現在まで続く入浴者数の増加のうち4分の3の成長があった。新幹線開設前の潜在需要の中には、もともと観光需要があったかもしれず、新幹線が需要をつくりだしたとは言えないかもしれない、しかし、その需要を顕在化させ観光客の増加を実現させたということにはかわりがなく、交通の質的向上が京都観光産業の成長に寄与したことには間違いない。

もちろん、交通の整備以外にも要因はあるだろう。たとえば、1950年には京都国際文化観光都市建設法が成立している。そして、京都市は産業関連予算として観光費を支出している。現在も、京都市観光協会助成金、観光客受入対策、公共交通機関利用対策、誘致宣伝などの観光などの観光事業費と、観光案内所運営費、ユースホステル運営費から構成される産業予算を計上している。よって、京都の入浴者数の増加は、日本経済の急速な発展と人口の増加、京都市の積極的な観光産業育成政策の中で、交通の急激な質的向上が起こり発生したという事が出来る。ここでは、交通の中でも旅客鉄道輸送に限って見てきたが、自動車の急激な普及と道路の整備も同じものとする。

ここまで、京都観光産業の発展の経緯を見てきたが、経済への貢献はどうであろうか。もちろん、半世紀の間年間入浴者数が3000万に増えており、観光客が落としていく観光消費額がそれとともに増加してきていることは言うまでもない。(ただ、近年は観光消費額が以前と比べ伸び悩んでおり、受け入れ社会としての社会的コストも増加している。それについては次節で述べる。)そして、観光業の京都経済の中での位置を見てみると、事業所数21%、従業者数16.6%、市内総生産に占める割合13.1%となっている(京都市観光協会「第4次観光基本調査報告書」1994年)。よって観光が京都経済を支える主要な産業の一つとなったことがわかる。

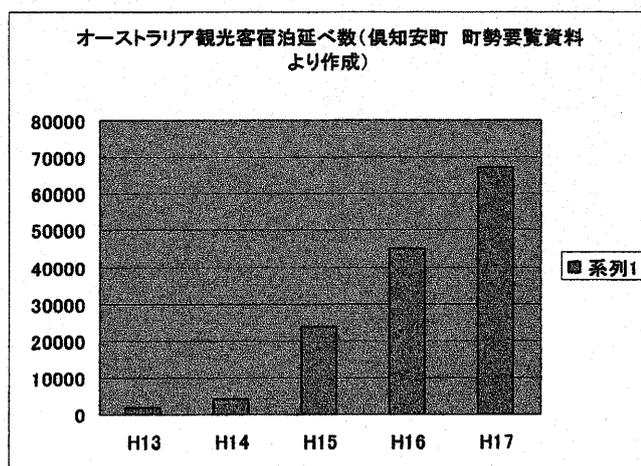
(3) ニセコ

次に近年急速に受入観光客数が増加している北海道のニセコについて見ていく。ニセコは、現在、観光産業成長の真只中にある。ニセコは、もともと日本有数のスキーリゾートである。それが、なぜ今になって再び観光客数の急激な上昇を起こしているのかというと、オーストラリアでニセコブームが起こったからである。

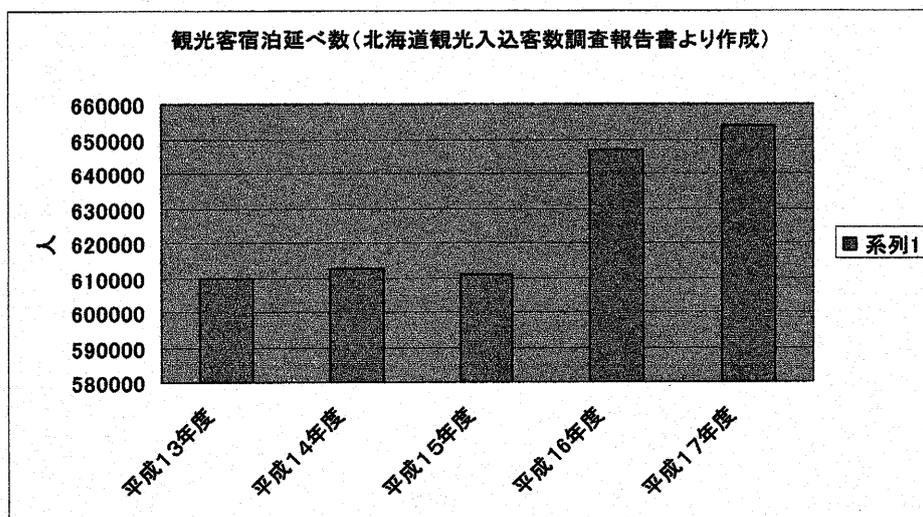
仕掛け人はオーストラリア人のロス・フィンドレーだ。『1989年に来日。91年からニセコに住み、冬はスキー、夏もラフティングなどスポーツビジネスの花を咲かせた。彼や彼のもとを訪れた同郷の若者らが口コミで魅力を伝えるうちに豪州の人々が続々訪れるようになった。「ニセコの夏を変えた男」は全国に百人いる「観光カリスマ」に外国人で

ただ一人選ばれた。豪州人向けツアーを組むのが、ディープ・パウダー・ツアーズ取締役のグレン・グールドィング。「パウダースノーに加え、人々の日常生活を実感できる素朴な町並みが豪州の人々を引き付ける。カナダなどに比べて近く、時差も少ないのでビジネスになると思った」という。(日本経済新聞2007・1・22)』

そのブームを受けてカンタス空港が千歳-ケアンズ直行便を就航し、豪州スキーリゾート会社がニセコのスキー場を買収するという動きも出てきている。ニセコのある倶知安町に訪れたオーストラリア人観光客の宿泊延べ数のグラフを以下に載せる。



上のグラフを見てもらえば分かるとおり4年ほどで急激な増加をしている。平成13年度が1,684人であるのに対して、平成17年度では67,240人に増加しており、40倍近くになっているのである。さらに、オーストラリア人以外の観光客の宿泊延べ人数を見てみることにする。



これを見ると、全観光客で見た場合、平成13年度から平成17年度の増加が44,200人であることがわかる(654,000-609,800人)。この数はオースト

ラリア人観光客の宿泊延べ人数の増加数よりも少ない。このことから言えるのは、横ばいか、わずかに現象傾向にあったニセコの宿泊延べ人数がある一国で起こったブームによって増加傾向になったということである。これは、人口減少とともに国内リゾートの需要が縮小傾向にある日本も、外国人観光客を増加させることによって地方の観光産業を成長させることが出来るという事を示している。

ニセコの例から、外国人の直接投資とロコミの効果が分かったが、ニセコ以外にも外国人が日本で観光振興を行っている事例があるので紹介する。『新潟県湯沢町からインターネットで全国のスキー場情報「スノージャパン」を発信しているのはアンドリュー・リー。英国の大学を卒業後、中学校で英語を教えるためにこの地を訪れたのが縁だった。発信するのは、湯沢や苗場、ニセコ、白馬、志賀高原など五百以上。「ネットで見て日本に滑りに来る人が増えている」と微笑む。…長野県小布施超で街づくりに取り組む、榊一市村酒造場取締役のセーラ・カミングもその一人だ。「木おけの文化や技を守る」運動などの仕掛け人であるカミングスは、美しい景観を残す地から様々な取り組みを日英両国語で発信し続ける。欧米人などの間でひそかな人気となっているのが、四国の観光地・祖谷（徳島県）。「LOST JAPAN」（和書名『美しき日本の残像』）という一冊の本が彼らの心をつかんだ。著者は京都の町谷を保存し、現在に活用する会社「庵」を設立したアレックス・カー。日本に居を構え三十年余。外国人が滞在し伝統文化を体験できる場を提供してきた。新たに挑むのが石川県の加賀市での召集宅の活性化だ。同市や民家の持ち主などと協力。外国人客などがゆっくり農村で生活体験できる「生きている村」づくりを夢見る。カーや「日本の心でもてなす老舗旅館の女将」藤ジニーは、中小企業庁が進める「中小企業地域資源活用プログラム」のサポーターも務める。』（日本経済新聞 2007年1月22日）

（4）ラスベガス

次は、ラスベガスについて見ていく。世界で有数の観光都市であり、財政面でも特筆すべき点があるからだ。また、ラスベガスも驚くべき事に、観光都市としての歴史は浅いのである。今からおよそ170年前、アメリカ北西部のこの地は、あたり一面砂漠の何もない土地だった。その後、ゴールドラッシュで西へ向かう人々が宿泊する場所として町ができた。1905年に、LAとソルトレイクを結ぶユニオンパシフィック鉄道が開通。ラスベガスに駅が出来た事をきっかけに、町を訪れる人が急増。しかし、多くの人々を受け入れるだけの水と電力がなかった。だが、それもフーバーダムの建設により解決。さらに、その年にラスベガスのあるネバダ州は、財源確保を理由にそれまで非合法だったギャンブルを合法化。これにより、カジノ街としての歴史が始まる。しかし、その頃は現在のようなエンターテイメント性もそれほどなく、マフィアが街を支配していたの

で観光都市として今のような姿をしていたわけではない。現在のラスベガスの姿が形作られるきっかけになったのは1966年、ハワード・ヒューズがマフィアの手から次々とホテルを買収していったことだ。ヒューズは航空会社TWAの売却で得た500億ドル、日本円にして約60兆円もの資金でホテルを買収していった。これは、マフィアへの取締りを強化し、街からマフィアを根絶させようとしていたネバダ州当局の思いとも重なっていた。マフィアがいなくなったことで、ホテル間でもサービスや設備工場の面で競争心が生まれ、人々を魅了するための仕掛けやクフが次々と組み込まれていくようになった。さらに、その後のラスベガスの発展に貢献したのがハワードフィンである。ウィンが仕掛けたのは、無料アトラクションやショッピング施設、高級レストランを全てホテルの中に充実させた総合リゾート。シルク・ドゥ・ソレイユを最初にラスベガスのホテルに呼び込んだのもウィンである。彼は、89年には火山噴火の無料アトラクションを付けた「ミラージュ」、そして90年代にはその隣に海賊船のショーを取り入れた「TI」、最高級ホテル施設と噴水ショーで有名な「ベラージオ」など、次々と話題のホテルを建設した。200年前、わずかに25人の原住民が暮らすただの裁く地帯だった場所が、現在は年間約5000万人の観光客が訪れる観光都市である。ウィンが呼び込んだサーカス集団シルク・ドゥ・ソレイユは去年だけでも約700万人の人に観賞されている。現在日本は、2010年までに1000万人の訪日外国人誘致をするためのビジット・ジャパン・キャンペーンを行っているが、2006年の訪日外国人客数は733万人である。それと、比べてみればラスベガスという一都市がいかに多くの観光客を集めているかが分かる。

ここまで、ラスベガスが短期間のうちに超観光都市になった経緯を見てきた。ハワード・ヒューズがホテル買収を始めた都市が、東海道新幹線と名神高速道路の開通による京都の観光客急増開始より2年後だという事を考えると驚くべき事である。

さらに、発展の速度以外にもラスベガスには注目すべき点がある。それは、賭博行が（直接的かつ間接的に）ネバダ州における税収入のほとんどをまかなってくれるので、ネバダ州の住民は週の所得税を支払っていない。ネバダ州の住民は、主に観光客や観光業者からの税収入で公共サービスを享受している（ジェームズ・マック2006）ということである。

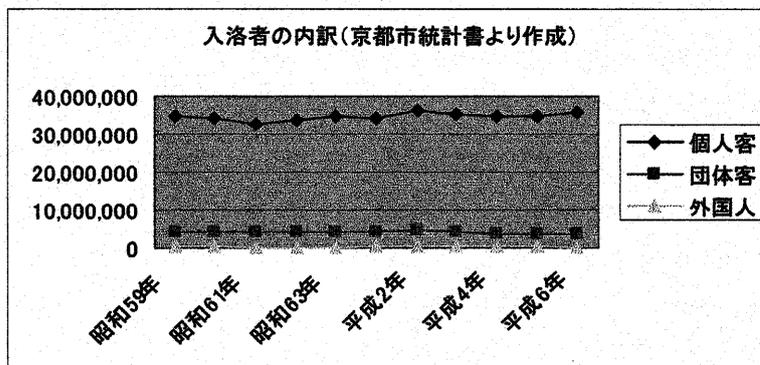
上のラスベガスの例から分かる事は、民間企業の活動により半世紀の間に一大観光都市を築き上げる事が可能であり、かつ、観光産業が成功すれば住民からの税収を凌ぐほどの収入が地方自治体（ネバダの場合は州）にもたらされるということである。さらに、カジノの可能性である。

現在、カジノを核に、豪華ホテルや有名シェフのレストラン、高級ブランド店、大劇場などを備えたラスベガスリゾート建設が、アジアや欧州の世界各国で一斉に進み始めている。経済成長に伴う新たな富裕層の誕生などが背景である。家族連れでも楽しめて経済効果が大きいことから、各国政府や自治体も積極的に誘致している。昨年カジノを解禁したシンガポール政府は2006年12月8日、同国が進める「カジノ総合リゾート開発」第二弾の落札結果を発表した。米映画テーマパークのユニバーサル・スタジオなどを含む大型リゾートをマレーシアの企業グループなどが建設する。もともとカジノで有名なマカオも、ラスベガス型リゾート地への脱皮を目指し始めた。米カジノ大手ウィン・リゾートは九月、マカオ発のラスベガス型高級カジノホテルを開業した。シャネルやプラダなどの欧州の高級ブランド店、レストランなどがそろっている。マカオのカジノの総売り上げは今年、約70億ドルに達する見通しで、05年に焼く60億ドルだったラスベガスを抜くと見られている。その他、スペイン、スロベニア、米アトランティックシティなどで、ラスベガス型リゾート計画が進んでいる（日本経済新聞2006・12・16）

以前、石原東京都知事がカジノをつくっても良いのではないかと述べていたが、その案が日本の観光政策の一つとして考えるに値するものであることをラスベガスの事例は物語っている。また、同じ東アジアおよび太平洋地域に分類されるマカオの高い国際観光客到着数伸び率も、カジノ規制緩和の意見を後押しするものである。世界観光機関の出す2000年国際観光概観によると、1999年から2000年までの一年間の国際観光客到着数の伸び率は、日本が7.2%なのに対してマカオは32.4%である。2000年の到着人数では、日本が4,757千人であるのに対して、マカオは6,688人である。

2、観光産業の拡大の余地

ここまで、観光の受け入れ経済にとっての便益と観光振興の事例を見てきたが、観光産業は今後も伸びる余地があるかどうかを見ていく。京都では、どうであろうか。以下の図より、外国人観光客はまだかなり少ないといえる。普段、京都においては外国人をよく見かけるが、それでもまだ入浴者数に占める割合が1%ほどしかないのである。よって、外国人に限って言えば、まだまだ観光客が伸びる余地があるという事いえる。



第二節で見たように、アメリカでは観光産業による最終需要の増加率と雇用の増加率は、全産業の平均を上回っている。2001年時点で、世界の240の主要国家および地域のうち、上位15カ国が世界の国際観光の75%を占めている。2005年1月に出された仮通年実績に基づいたWTO推計では、国際観光客到達数は7億6千万人となっているが、WTOが観光の発展に関して21世紀の最初の20年間を長期予測し、評価するツーリズム・ビジョン2020によると国際観光客到着数は2020年までに15億6千万人を超えると予測されている。とくに、東アジア・太平洋地域、南アジア、中東およびアフリカは世界平均の4.1%と比べ、毎年5%を越える成長率を記録すると予測されている。ヨーロッパ、米州といった成熟した旅行目的地域では、平均成長率を下回ると予測されている。ヨーロッパの国際観光客到着数占有率は、1995年の60%から2020年には46%に落ち込むと見られている。このことは、まだ多くの国や地域の人々がずっと多くの旅行および支出を可能とする潜在力を有している事を示しており、今後も観光産業が拡大していく可能性が高い事を示している。

四節 観光が受入社会に与えるマイナスの可能性

観光には、受け入れ経済に対して便益だけではなく、費用も強い。例えば、アラスカを訪れた観光客が土着の美術工芸品を求める需要が、土着文化を永続させる手助けをする反面、その人たちの乗る巡航船がアラスカの海を汚して住民に費用を迫らせるような事が観光客の意図と関係なく起こる。(ジェームズ・マック 2005) 観光には、費用と便益が発生するのである。具体的に受け入れ国の政府が支払う費用としては、観光客のための公共サービス—道路、空港、警察と消防、救助員や公演監視員、ごみ収集および污水处理—を提供することで、直接の費用を負担している。外部性の問題としての環境汚染も問題で、セントルシアでは、観光客は1人1日あたりで地元住民の2倍ものごみを出す。国連環境計画の推計では、観光客は平均して一日当たり2.2ポンドの固形廃棄物やごみを出している事になる。西インド諸島では、ホテルから出される汚水の80~90%は適切な処理を施される事なく、海や海岸に、そしてホテル、さんご礁、マングローブの周りに排出されてきた。エベレストの斜面には、長年にわたり登山者が捨てたごみや装備が散らかっている。ゴルフコースで使われる肥料や除草剤が近隣の水質を汚染する事もある。イエローストーン国立公園では、スノーモービルが騒音を生み出し、空気を汚しているし、道端の醜い宣伝、お粗末な企画・設計の観光客向け施設は、景観汚染である。

京都を例にとる。現在、京都の観光で一番問題となっているのは、交通。交通に関しては、観光客、住民の双方から不満がでていいる。京都市観光調査年報によると、観光客の京都に関する感想として51%の人が、交通が悪いとこたえている。とくに車による、入浴が問題である。また、観光のために市が行う支出が（住民のためでもある道路や地下鉄など）財政を圧迫している。ヨーロッパでも、都心部の交通渋滞が問題になっている。

環境と交通問題は地域住民にとって無視できない問題であり、大きな社会的コストであることが分かった。

五節 まとめ

以上、見てきたことから分かったのは、日本の地方とつても、また日本一國、発展途上國等をはじめとする各國にも観光産業は雇用創出、最終需要創出という一定の役割を果たし、なおかつその成長率は全産業の成長率を上回ることや特定地域に支出が集中していることから拡大の余地が大きいという事である。

さらに、京都の事例からインフラの整備による交通革命は観光客の増加をもたらす事がわかり、ニセコの例からは外国人の直接投資やロコミが外国人観光客の誘致につながる事がわかった。また、ラスベガスの事例からは民間主導の事業により、州の租税収入をまかなえるほどの成長を半世紀で遂げる事も可能であることが分かった。

交通や環境の問題という社会的費用は発生するものの、それを抑える事ができれば、観光振興は大きな社会的便益を受け入れ経済にもたつたすのであり、そのための積極的な政策が、2節で挙げた問題の解決にも寄与しうるといふ事が分かった。

よつて、それらをふまえて今後必要な政策を述べたい。

まず、日本は地方の財政危機、内需縮小、雇用創出の解決のためより積極的な政策を行う必要がある。観光が他の産業と違ひ地方経済にとって雇用創出の効果を發揮しやすい理由は、観光が非熟練労働であるからである。これは米國の観光産業における雇用者の平均年間報酬が、全産業の3万5944ドルに対して、2万3475ドルである事からわかる（ジェームズ・マック2005）。このことは、観光産業が、都市と比較して教育水準が低い地方の人々にも就業可能であり、比較的短期間で成長可能であることを示している。また、この事はニートやフリーターといった人達が増加している都市部においても、観光産業が雇用創出に寄与しうると示している。

それらを行うために、外国人の力を積極的に活用するのが良いので、日本政府は観光局や大使館を通して海外の直接投資者を募り、日本在住の外国人に対してもベンチャーキャピタルを作り積極的に観光産業を創出すべきだ。さらに、日本の地方住民やニート・フリーターから希望者を募り観光従事者としての教育を施すようや教育機関を創出することが望ましいと考える。海外の事例として、マカオ特別行政区では2003年に「マカオ旅行・カジノ特別訓練センター」を開設している。同センターのディーラー養成コースは4ヶ月課程。毎回、600人の定員に対し、3500~4000人の応募がある人気コースとなっている(YOMIURI ONLINE)。この事例は、カジノのディーラーが儲かるからこそ同施設が成功した事を示しているのかもしれないが、私は日本もカジノ建設の規制をなくした特別区をつくることを前向きに考えてもいいのではないかと提言したい。

カジノに関しては、京都大学にも研究の一環としてカジノを含む総合エンターテインメント施設のデザインを展開している高松伸教授のような方がいる。高松教授は、日本経済新聞社主催の第4回ワークショップフォーラムで『「観光立国・日本」実現に向けて』というプレゼンテーションを行われた。そこでは、「RINGDOM」という都市型エンターテインメント施設などのCGを公開されている。これは、高さ3百メートルのリング状の建築で内部には5千の客室を収容したものだ。リングの足元に位置する直径100メートルの花をイメージしたドームがカジノである。このタイプは地理的な制約を受けないため、たいいていの都市部に建設する事が可能だと述べられている。このような施設も技術的には十分建設可能だという。問題は、法的なスキームづくりを含め、このような総合エンターテインメント事業を可能にする環境を整備する事ができるかどうかだと高松教授は述べられている。(日本経済新聞2007・1・20)高松教授は海外でも大型の施設に携わっている。このような人を中心とした研究会を設置し日本も総合リゾート開発計画を模索していくべきだと考える。

さらに、私的投資を奨励するあらゆる種類の優遇措置も必要だと考える。建設税額減免、所得税免除期間、不動産減税、従業員訓練補助、土地やインフラ基盤の提供などである。これらは、市場の資源配分をゆがめる措置と解釈する事もできるかもしれないが、観光産業の振興は必要である。しかし、全国の地方自治体が50%以上出資して運営する地方公社や第三セクターの債務が、2005年度末で合計15兆9千億円に上ることが明らかになっているので、政府の投資は財政の問題上望ましくない。総合リゾート開発を含めて民間の投資で行うのが望ましく、民間の観光産業への投資を促すような優遇措置が必要と考える。

航空輸送については、多くの国の事例から自由化政策が望ましい事が分かっている。2004年のモロッコでは、航空輸送の自由化政策により、格安航空会社へ門戸を開き、航

空運賃が値下げされたため、観光客到着数が11月までに17%増加している。(2003年国際観光概観) 2005年にはインド(13%増)、ブータン(47%増)も記録的な増加を見せているが、これも航空輸送の自由化が寄与したと見られている。(2004年国際観光概観) ヨーロッパでも同様の傾向が見られており、国際輸送観光コンサルタントである Airclaims によれば、低コスト航空会社がヨーロッパ内において提供した座席数の全体に占める割合は2000年の5%から上昇し、2003年には11%となった。英国市場では2000年の11%からじょうしょうし、すでに31%に達している。(2002年国際観光概観)

都市交通に関しては、都心部においてはロードプライシング(混雑課税)を提案する。これはイギリスにおいて成功している。都心部に入る車に課税する方法である。これにより中心部へのバス以外の自動車の進入を減少させられるのではないだろうか。環境問題については、他産業と同様に難しく課題が残る。

第二節で述べた3つめの問題である、発展途上国の貧困問題解決についても同じ政策が必要だと考える。観光が、貧困脱出のための必要な産業であり、しかも成長の余地が先進国と比較しても大きい事は間違いない。現在、世界の極度の貧困層の80%は12カ国で居住している。そのうち、11カ国において観光は重要な成長産業である。さらに、2001年時点で、世界の240の主要国家および地域のうち、上位15カ国が世界の国際観光の75%を占めている。このことは、まだ多くの国や地域の人々がずっと多くの旅行および支出を可能とする潜在力を有している事を示しており、今後も観光産業が拡大していく可能性が高い事を示している。さらに、UNDPの「人間開発報告書1997」によると南アジアが、所得貧困率と人間貧困率の両方が最も高く、約40%とされているが、2000年国際観光概観によると、南アジアは観光客到着数が世界平均を4ポイント以上も上回る増加をしている。南アジアは世界的に有名なイベントを一つも主催していないのだが、増加したのは、観光客がますますエキゾチックな目的地(特にイランやインド)を捜し求めているからだと言われている。途上国が、増加するこれらの観光客をうまく取り込む事ができれば、経済の発展を持続させることができる。

そのためには、日本の場合と同様に、優遇措置による民間の投資や海外からの直接投資増加政策が有効であろう。さらに、日本と違い国内交通インフラが未整備の地域についてはそれらの整備は観光振興のために必須である。長距離輸送のための高速交通機関やインフラは京都の事例から観光客の増加にも寄与する事が分かっている。これは、他の産業の成長にも欠かせないものであるので政府の投資が必要だといえる。しかし、貧困層の多い途上国は他産業優先の政策ではなく観光産業も積極的に投資先として成長をしていかなくてはならない。なぜならば、たとえばインドを例にとってみると、IITに代表されるような

高度な教育機関やインフォシスに代表されるような高度な IT 技術（頭脳）に投資することにより、欧米から仕事を奪ってはいるが、依然として国民の大多数は貧困層であり高等教育を受けている人口は少ない。観光は、高い教育水準を必要としない非熟練労働である。それゆえ、貧困層の雇用を創出し、高等教育を受けられる人口を増やすためにも、高度の技術を持つ産業の育成と同時に観光産業の育成も重要な政策であると考えている。

以上、見てきたように観光産業は成長の余地が大きく、観光振興を行うことが日本の地方経済にとっても途上国にとっても便益になることが分かった。そして、観光振興は国において優先すべき政策の一つであるといえる。そのためには、交通インフラの整備と航空産業の自由化、観光産業従事者のための教育、優遇措置によって積極的な海外からの直接投資と外国人の活躍を促す政策、民間の投資によるカジノ規制緩和による総合リゾート開発の必要がある。

【参考文献】

- ジェームズ・マック 『観光経済学入門』（2005）日本評論社
世界観光機関（WTO） 国際観光概観2000年版～2004年版
世界観光機関（WTO） 世界観光統計資料集2002年版～2006年版
岡田知弘 『京都経済の探求 変わる生活と産業』（2006）高菅出版
岡田知弘 京都経済論講義資料
平石和昭 『新幹線と地域振興』（2002）交通新聞社
若杉隆平『国際経済学』第二版（2001）岩波書店
宮本憲一・遠藤宏一 『セミナー現代地方財政Ⅰ 「地域共同社会」再生の政治経済学』（2006）勁草書房
通商白書2002
日本銀行 HP 国際収支統計と日本経済
<http://www.boj.or.jp/type/exp/seisaku/expkokusyu.htm>
国土交通省総合政策局観光部門 HP
http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/kanko/hakyu_kouka.html
京都市統計情課
<http://www.city.kyoto.jp/sogo/toukei/toukeisho/h17/index.html#chap10>

倶知安町 HP <http://www.town.kutchan.hokkaido.jp/index.jsp>

UNDP 東京事務所 HP <http://www.undp.or.jp/hdr/global/>

UNDP 貧困撲滅キャンペーン HP <http://www.undp.or.jp/arborescence/>

VISIT JAPAN CAMPAIN HP <http://www.vjc.jp/>

国際観光振興機構 HP <http://www.into.go.jp/info/>

京都大学高松研究室 HP <http://www.archi.kyoto-u.ac.jp/~takamatsu-lab/>

日本経済新聞 2007年1月22日

日本経済新聞 2006年12月16日夕刊

日本経済新聞 2007年1月20日

日本経済新聞 2007年2月7日

YOMIURI ONLINE http://job.yomiuri.co.jp/news/special/ne_sp_07020101.cfm

TV TOKYO 日経スペシャル ガイアの夜明け HP

<http://www.tv-tokyo.co.jp/gaia/backnumber/preview050222.html>

テレビ朝日 HP

<http://www.tv-asahi.co.jp/ss/>