

新しい日常の 新しい観光 (15)

旅行者の移動を支える旅客運送業は観光業と切り離せない密接な関係がある。新型コロナウイルス禍により観光関連産業が大打撃を受けた様子を見てきたが、なかでも広域高速輸送を担う航空旅客運送業のダメージは甚大である。

経済産業省「第3次産業活動指数」を用いて鉄道、道路、水運、航空の4つの旅客運送業の動きをみると、2015年＝100.0とした20年5月時点の値が第3次産業全体で86のところ、航空は5.4まで落ち込み、11月も41.6までしか回復していない。特に国際航空旅客運送業は5月の2.2から11月になっても6.9という状況だ。

同時期、旅行業は5月に2.6まで落ち込んだものの、11月には58.9まで回復し、観光関連産業全体では11月には80程度まで戻っている。そうしたなか、航空が11月に41.6まで回復したといっても、コロナ禍直前には120を超えていたことも考えると、まだ相当な落ち込みといえる。航空は国際の割合が高く4割程度とされ、感染症対策に伴う国際移動の消滅による影響が長引いている。

11月に入国制限が緩和され、法

「運ぶ」から「つなぐ」へ

務省「出入国管理統計」によれば外国人6万6603人が入国したが、過半にあたる3万5277人は留学生と技能実習生で、往復需要につながらない。短期滞在者は1割に満たない4057人しかおらず、入国制限の緩和がなされても、当面は同様の傾向を示すと考えられる。

海外諸国も同様の厳しい入国制限を継続していることから、出国日本人数の回復もすぐには見込めない。実際、国際航空運送協会（IATA）は世界の航空需要が感染症拡大前の水準に回復するのは3年後の24年ごろとしている。その間に人との接触機会を減らす「新しい生活様式」も一般化する。わが国では五輪や万博による早期回復に期待する向きもあるが、それでも時間を要するだろう。

旅客運送業は日常生活の近距離移動から旅行や出張などを支える長距離移動まで幅広く関係するため、この機会に多角的で安定した収益構造に整えようとする動きがみられる。特に注目しているのは、各社の協力により様々な公共交通をシームレスに結んで便利に使えるようにする「Ma a S」システムの実現である。

特に観光地型Ma a Sはまだ、自宅から観光地までの交通サービスが統合されておらず、旅程全体での利便性が実現できていない。高速交通機関と連携できれば、利便性は一気に高まり、利用者も爆発的に増えるだろう。長距離移動を支える交通機関の顧客層は、いわゆる富裕層が多いとされ、旅行志向も強い。Ma a Sによって旅客運送業の役割が「運ぶ」から「つなぐ」へ大きく変わり、データに基づき観光地への誘導などができるようになれば、新しい観光需要を開拓できる可能性が高い。

業種別の第3次産業活動指数
(季節調整済、2015＝100.0)

