

今年で成田国際空港は開港三五周年になったが、残念ながら現在も未完のままである。戦後、日本を占領したアメリカが巨大開発を困難にするため農地解放を推進したという情報が妥当かどうかはともかく、成田国際空港の三倍以上の面積をもつパリのシャルル・ドゴール空港は数人の地主が所有していた土地に一〇年間で当初の計画を実現しており、上記の情報も納得できる状況である。

このような出遅れの結果、成田国際空港の地位は低下し、乗降客数では世界で五〇位、貨物輸送では一〇位、国際旅客、国際貨物に限定しても一三位と六位であり、世界三位の経済大国の玄関としては心許ない状況である。世界での競争以上に重要なことは、アジア地域でのハブ空港の地位の獲得であるが、国際旅客では香港、バンコク、シンガポール、仁川の空港が成田より上位にあり、国際貨物でも香港、仁川、上海が上位にある。

このような量的側面だけでなく、質的側面でも残念な評価になっている。国際空港協会（ACI）が空港への到達手段の利便、通信環境の整備などの項目で空港の質的評価を発表しているが、アジア地域の上位の常連は仁川、北京、香港、シンガポール、クアラルンプールで、成田は登場しない。空港建物の美的評価も発表されているが、世界のベストテンに登場するアジアの空港は北京、仁川、シンガポール、香港である。

最近、頻繁に中東のドバイ空港を利用するが、毎年のように施設の規模は拡大し、深夜でも世界から乗継ぐ旅客の雑踏である。その隆盛は数字でも証明されており、過去二〇年間で旅客は一二倍近く増加し、人口二五〇万人の小国の空港がハブ空港として世界で四位の国際旅客に対処している。これはアジア、ヨーロッパ、アフリカの中央にあるという立地の利点もあるが、明確な国家目標を設定した構想の成果である。

日本の空港政策の出遅れは、日本の国家目標である観光立国にも影響している。日本の人口あたりの国際観光客数、経済規模あたりの国際観光収入は、いずれも世界で最下位近くを低迷している。世界経済フォーラム（WEF）が発表した最新の観光潜在力報告書によると、日本は一四位であるが、アジア・パシフィック地域ではシンガポール、オーストラリア、ニュージーランドが日本より上位に位置する。

日本の評価は鉄道や空路の基盤整備、自然や文化の観光資源では上位であり、もてなし精神では首位であるが、全体を低下させている最大の要因は高額の旅行費用であり、一四〇ヶ国で一三〇位である。スイスの経営開発研究機関（IMD）の調査報告によると、生活費用、オフィス賃料、携帯電話料金は世界最高であり、昨今の円安で多少は緩和されるにしても、より安価な観光が実現する抜本対策の実施が必要とされる。

日本の貿易収支は三一年間黒字を維持してきたが、二年前に赤字に転落し、昨年は赤字が八兆円を突破した。原子力発電所の停止が継続すれば、化石燃料の輸入の増加は回避できないため、当分は赤字のさらなる拡大を覚悟せざるをえない。その対策として外貨の獲得を拡大する必要があり、観光は有力な財源として期待されるが、現状では国際観光収入は一兆一〇〇億円程度で輸出金額の一・六%でしかない。

しかし、国際観光の最大の価値は経済ではない。筆者の限定された経験の範囲であるが、日本を訪問した経験のある人々で日本批判をする人々は皆無である。おもてなし精神が首位という評価が象徴するように、日本への訪問は日本への評価を向上させる最良の手段である。国際社会での日本の地位が動揺している現在、空港政策と観光政策の協調による日本の存在意義の向上を期待したい。