

第97回 運輸政策コロキウム

観光需要の動向と対応

—地域戦略、観光戦略に必要な視点—

平成21年7月21日 運輸政策研究機構 大会議室

1. 講師———日比野直彦 政策研究大学院大学 助教授

2. コメンテーター——毛塚 宏 (財)運輸政策研究機構運輸政策研究所招聘研究員

3. 司会———森地 茂 (財)運輸政策研究機構運輸政策研究所長

■ 講演の概要

1—はじめに

人口減少、少子高齢社会の進展等を踏まえ、国土形成計画の制定、地域社会の持続可能な発展に向けた施策が実施されている今、観光振興や都市間交通整備によって交流人口を増加させ、地域の活性化、地域格差の是正をしていくことは極めて重要なことである。また、観光は、1次、2次、3次のすべての産業に影響を及ぼす「6次産業」であると言われており、2007年度における経済波及効果は、雇用創出では441万人、消費額では53.1兆円と、たいへん大きなものとなっている。政策面においては、観光立国推進基本法の施行、観光庁の設立等がなされ、観光振興のための施策が各地で進められている。また、観光立国推進基本計画では5つの具体的な数値目標を設定しており、その達成に向けた取り組みも現在行われているところである。特に、観光圏の整備では、全国30



講師：日比野直彦

地域が名乗りを挙げ、積極的に進められている。

このような観光政策を推進していく上では、国内宿泊観光およびインバウンド観光の需要構造の変化の把握とそれらへの対応は、必要不可欠である。そこで、本研究では、国内宿泊観光とインバウンド観光に着目し、それらの動向を統計データに基づき定量的に示す。また、分析結果に基づき、地域戦略、観光戦略、航空戦略等に必要の視点と、政策立案のための基礎的な情報を示すことを本研究の目的とする。

2—国内宿泊観光旅行者の動向

2.1 分析データ

国内宿泊観光旅行者の動向については、これまでも統計データを使用したいくつかの研究を行っており、年齢階層や世代別の観光行動特性等もある程度は明らかにしてきた。しかしながら、集計データのみを用いた分析には限界があり、旅行者の属性を考慮した詳細な分



コメンテーター：毛塚 宏

析までには至っていない。そこで、本研究では、「国民の観光に関する動向調査」の個票データを用い、数量化理論を適用し、観光地における属性別の活動を分析する。

「国民の観光に関する動向調査」は、1964年から1996年までは2年毎に、1998年以降は毎年、国内観光の実態と志向を把握するために実施している調査であり、2008年度で27回目となる。また、全国4,500人を対象に調査を実施し、国民の観光需要動向等の特徴を把握するとともに、年次傾向を明らかにしており、長期間にわたって同項目の質問をしている唯一の調査である。

個票データは、磁気テープおよびFDに保存されていた基データを、データコンバートし、データレイアウトが残っていないものについては、集計値と対応させ、試行錯誤することにより、個票データとして整理している。本研究では、個票データのうち、第11、14、16、19、24回の概ね1985年から2005年までの5年間隔、20年間の20歳から69歳までのプールデータを対象として分析を行う。

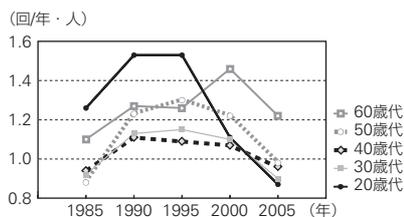
2.2 国内宿泊観光旅行の参加回数の推移

1985年から2005年の人口1人あたりの国内宿泊観光旅行回数は、概ね年1回程度であり、1985年から1990年に増加、2000年まではほぼ横ばい、近年減少傾向である。年齢階層別の回数の推移を図1に示す。20歳代と60歳代が

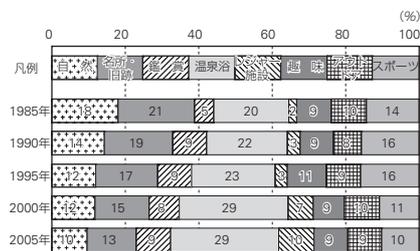
特徴的な推移を示しており、その他の年齢階層は全体傾向と同様であることが見て取れる。20歳代については、1985年では最も回数が多かったものの、2005年では最も回数が少なくなっており、近年の若年層の旅行離れを顕著に表している。また、宿泊観光の需要増加の期待されている60歳代についても、2000年までは増加していたが、2005年にかけて減少に転じている。

観光地における活動内容の時系列変化を図一2に示す。自然、名所・旧跡、温泉浴が多く、どの年もこれら3つで50%を超えている。また、温泉浴とレジャーが、この20年間でシェアを伸ばしてきている。

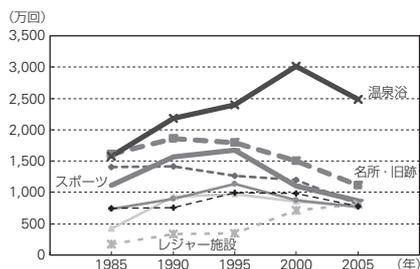
観光活動別の参加回数の推移を図一3に示す。活動により減少し始める時期にばらつきがあることが見て取れる。なお、増加傾向にあるのは、レジャーのみである。



■図一1 年齢階層別の人口1人あたりの国内宿泊観光旅行回数



■図二 観光地における活動内容の時系列変化



■図三 観光活動別の参加回数の推移

このような参加回数の増減は、何に起因するものかを詳しく分析する。まず、参加回数は、参加者数と参加者1人あたりの回数の積と捉えることができる。したがって、観光活動別では、参加者数の増加は、その活動の一般化を、参加者1人あたりの回数の増加は、リピーター化を意味することとなる。観光活動別の参加者数、参加者1人あたりの回数の推移を図一4に示す。温泉浴については、参加者1人あたりの回数は横ばいであり、参加者数の減少が参加回数の減少に起因していることが見て取れる。また、レジャーについては、まず参加者数が90年代前半に増加し、2000年あたりからリピーター化が進み全体として増加していることが読み取れる。

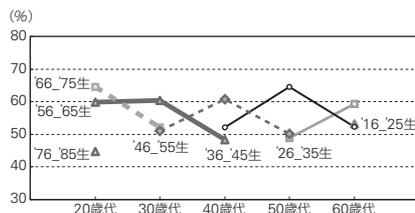
2.3 世代に着目した分析

図一5に世代別の参加率、図一6に1人あたりの参加回数を示す。両グラフとも、横軸は、各世代における年代(年齢階層)である。図一5より、参加率は、世代の特徴や年代の変化による傾向が見られず、時代の影響が大きいことが読み取れる。図一6より、世代別の1人あたりの参加回数は、参加率よりも世代の特徴が現れている。また、団塊の世代が前後の世代よりも少ないことが見て取れる。団塊の世代は活発に観光活動を行っていると言われてきたが、それは人口の多さに起因するものであり、1人あたりの回数はさほど多くないことが明らかとなった。

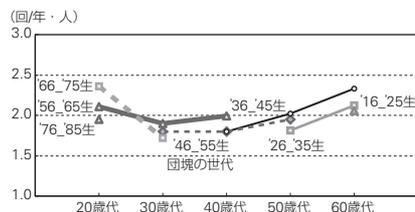
さらに、世代の特徴について観光活動別に見ていく。図一7は、数量化Ⅲ類

を適用し、時代別、年代別にサンプルスコアの平均値を示したものである。これより、時代とともに鑑賞型から活動型に、また、加齢とともに活動型から癒し型へ観光活動が変化してきたことが見て取れる。また、その変化量を比較することにより、時代の変化よりも年代の変化の方が観光行動に与える影響が大きいことが明らかとなった。

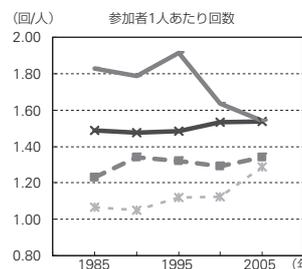
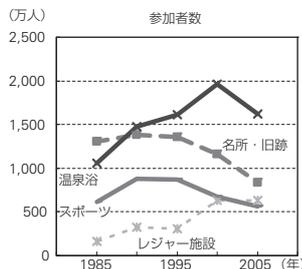
図一8に、年齢階層別の時代変化を示す。どの時代においても、20歳代は活動型、50歳以上は癒し型の観光をしていることが見て取れる。一方、30、40歳代は、この20年で、鑑賞型から活動型へ変化してきたことが見て取れる。すなわち、現在懸念されている若者の観光離れについては、活動型の観光促進が有効であり、30、40歳代に対しては、これまでのアプローチでは効果が減少してきている等、ターゲットに即した対策を講じていく必要があることが明らかとなった。



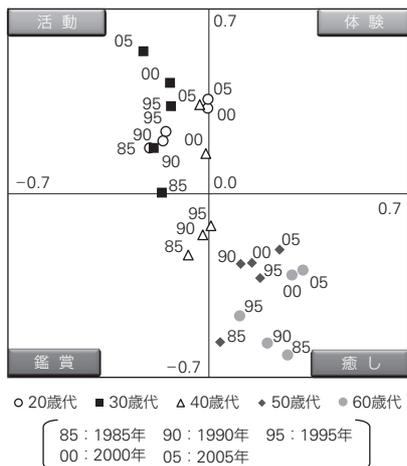
■図五 世代別参加率



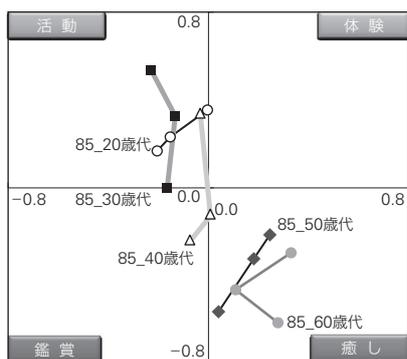
■図六 世代別1人あたり参加回数



■図四 活動別の参加者数および参加者1人あたりの回数の推移



■図-7 サンプルスコア



■図-8 年齢階層別の時代変化

3—居住地別の訪日中国人観光旅行者の動向

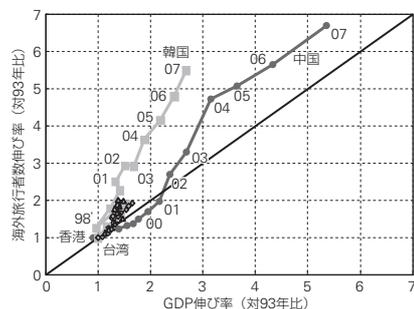
3.1 アジアからの訪日旅行者数の動向

わが国の訪日外国人旅行者数は、2007年に年間800万人を超え、目標とする2010年に1,000万人へ向けて順調な伸びを示している。旅行者の国別の内訳は、中国、韓国、台湾、香港といったアジア地域からの訪日者数が多いことが特徴である。

中国、韓国、台湾、香港の訪日外客数および伸び率の増加が著しい背景には、経済成長が考えられる。そこで、中国、韓国、台湾、香港の海外旅行者数の伸び率と1人あたりの名目GDPの伸び率の1993年を基準とした関係を図-9に示す。4か国ともに、経済成長の伸び率より、海外旅行者数の伸び率が高いことが見て取れる。ただし、台湾、香港については、1990年代初頭に既に経済成長を遂げており、1人あたりの名目

GDPおよび海外旅行者数の伸び率は、韓国、中国と比較すると小さくなっている。韓国では1人あたりの名目GDPの伸び率より海外旅行者数の伸び率が1993年以降、全年において高く、特に2003年以降は、経済成長より海外旅行者数の伸び率が高い。中国は、2002年以降は海外旅行者数の伸び率が経済成長の伸び率に比べて高くなっているが、その伸び率も2004年から緩やかとなり、近年は経済成長と比例関係となっている。

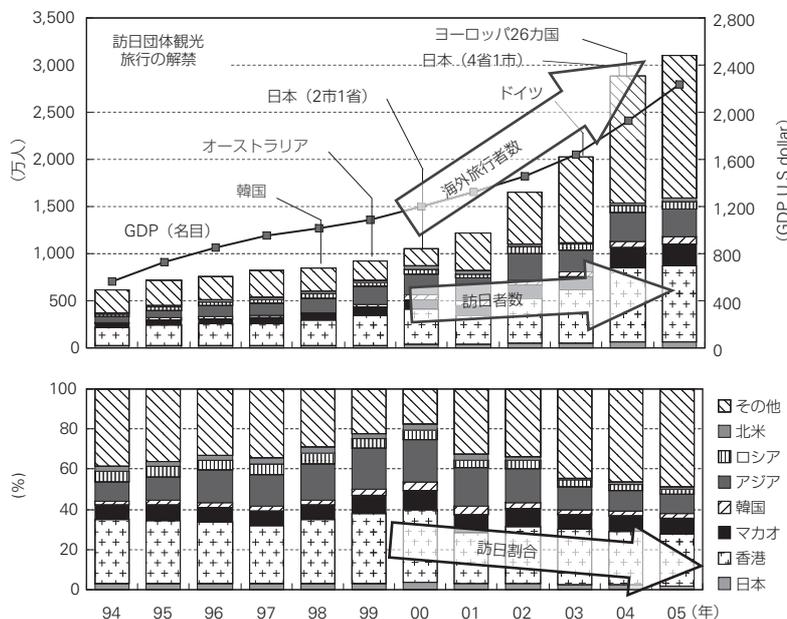
1994年から2005年の渡航先別海外旅行者数と1人あたりの名目GDPとの関係について、中国、韓国、台湾、香港の



■図-9 海外旅行者数伸び率とGDP/人伸び率の関係

GDP：IMF, World Economic Outlook Database, October 2008より作成
海外旅行者数：JNTOデータ

比較を行う。図-10に中国の状況を示す。台湾、香港は、海外旅行者数の増加とともに訪日外国人旅行者数も増加しており、日本を選択する割合は変化していない。一方韓国は、海外旅行者数の伸びは著しく、訪日旅行者数も増加しているが、日本を選択する割合は微減である。そして、1998年まで中国より日本への渡航割合が多かったものの、1999年には逆転し、近年は日本より中国を選択する割合が上回っている。中国も海外旅行者数および訪日旅行者数は増加している。台湾、香港、韓国との大きな違いは、日本への渡航先割合が大きく減少していることである。さらに、香港、韓国といったこれまで割合が高かった国も減少しており、その他の国が急増している。その理由として、2004年に中国から欧州26カ国への団体観光旅行が解禁となり、中国人旅行者の渡航選択肢が広がったことが挙げられる。さらに、2008年には米国旅行が解禁となり、今後もさらに中国人の渡航先の選択肢が拡大し、日本を選択する割合が減少していく可能性は否定できない。



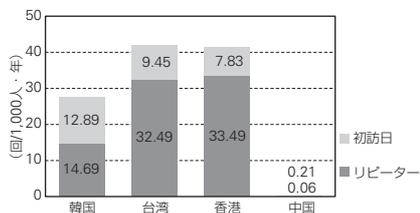
■図-10 中国の海外旅行者の動向

アジア：タイ、シンガポール、インドネシア、フィリピン、マレーシア、ベトナム
注1：カナダは98年以降データあり。注2：海外旅行者数は、香港、マカオ含む
海外旅行者総数・訪日外国人旅客数：JNTO, 各国海外旅行者数：世界観光機関資料より作成

3.2 訪日中国人の観光の特徴

リピーターの割合は、香港は約80%、台湾は約77%、韓国は約50%となっており、リピーター割合が高いが、中国は初訪日の割合が約80%となっており、傾向が明らかに異なっている。

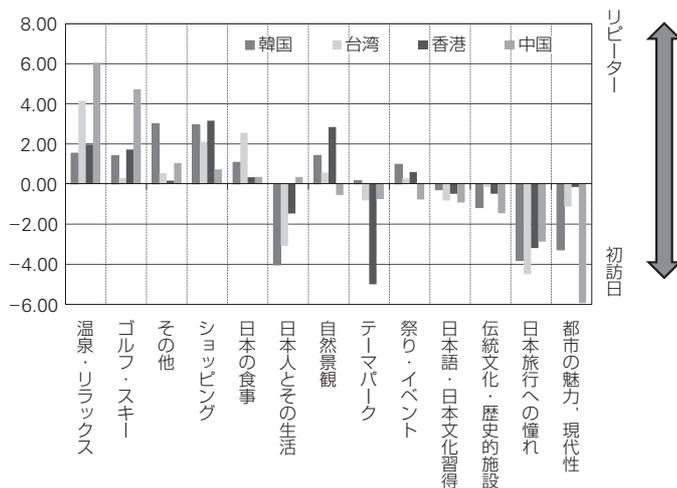
図一11は、人口1,000人あたりの訪日回数を国別に示したものである。韓国は約15人、台湾は約32人、香港は約33人、中国は約0.3人であり、中国からのリピーターは極めて少ないことが見て取れる。韓国、台湾、香港は、早い段階においてビザを免除しているため、訪日旅行者数およびリピーター数の増加に繋がっているものと考えられる。



■図一11 人口1,000人あり訪日者数

初訪日とリピーターの訪日動機の違いを図一12に示す。各項目において、リピーターの訪日動機割合から初訪日の訪日動機割合を引き、その差をポイントとして縦軸にとったものであり、正の項目はリピーターの方が、負の項目は初訪日の方が強い動機を持っていることを意味している。4カ国ともに、リピーターは、温泉・リラックス、ショッピング、自然景観を目的とした訪日が多いことが見て取れる。また、日本旅行への憧れや都市の魅力・現代性を目的とした訪日者数は減少している。国別では、香港のショッピング人気が伺える。また、香港、韓国、中国のゴルフ・スキーといった動機も増加していることが見て取れる。

次に、訪日者の目的地について示す。図一13, 14, 15に、台湾、韓国、中国の訪日時の目的地を示す。薄い矢印は1箇所

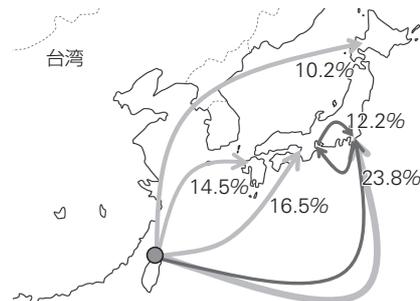


■図一12 訪日動機

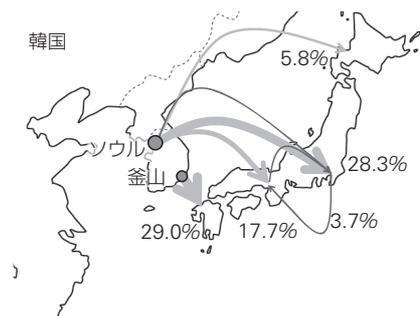
いる。図一13より、台湾からの旅行者は目的地へダイレクトに移動していることが見て取れる。また、北海道への旅行者の割合が高くなっている。これら傾向は、香港からの旅行者も同様である。図一14より、釜山から九州に行く、韓国からの旅行者の特徴が見て取れる。図一15より、中国は、濃い矢印が多く、台湾、香港、韓国とは大きく異なり、複数の地域を周遊する行動が多いことが見て取れる。

3.3 中国の地域別の分析

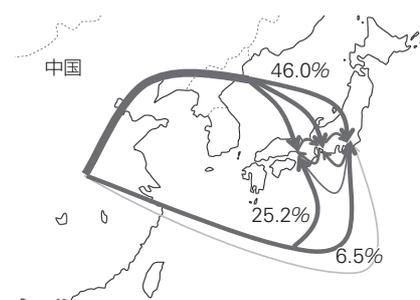
中国の国内の経済情勢を見ると、1人あたりの域内総生産は上海市と貴州省ではおよそ10倍もの差があり、沿岸部等経済発展の著しい地域と、内陸部の貧しい地域との経済格差が大きくなっている。文化・娯楽に対する1人あたり消費支出額も、地域毎で大きな差があり、経済格差が観光行動に大きな影響を与えている。人口についても大きな差があり、河南省、山東省、広東省の9,300万人台に対し最小のチベット自治区は281万人と規模が大きく異なる。そして、気候分布については、最北部の黒龍江省の省都ハルピンは北緯44度で11月～3月までの平均気温は-5～-20度と低い。一方、南部の広東省の省都広州では北緯23度8分に位置しており、亜熱帯に属し、年平均気温は20～22度と夏季が長



■図一13 訪日目的地(台湾)



■図一14 訪日目的地(韓国)



■図一15 訪日目的地(中国)

く温暖多雨である。また、降水量も南東部から北西部へと次第に少なくなり各地の年間平均降水量の格差も大きい。こ

のように中国国内の様々な差は、訪日旅行についても訪問回数や訪問地等で差が生じると考えられる。

このため中国については、1つの国と捉えるのではなく、いくつかの地域に分割して分析する必要があると考えられる。図-16に示すように、本研究では、省毎の人口や所得に着目して、中国を7つの地域に分類した。

中国の地域別の訪日回数を図-17に示す。他地域で初訪日が大半を占める中、北京、上海については2割程度のリピーターが確認できる。これは、北京、上海のビザの解禁が比較的早かった結果である。これらのリピーターも、韓国や台湾のように、ショッピング等が主な訪日動機となっている。

中国地域別での訪問地の選択組み合わせの割合を図-18に示す。東北、華北、

華中、華南は、3つの地域を周遊する行動するが5割を超え、「ゴールデンルート」に集中していることが見て取れる。これに対して、北京、上海では3つの地域を周遊している割合は5割を下回り、関東や関西の1つの地域のみを訪問する割合が高いことが見て取れる。さらに、北京、上海では、北海道を選択している割合が他の中国地域に比べ高い。上海では、北海道を含めた周遊割合が高いことが伺える。

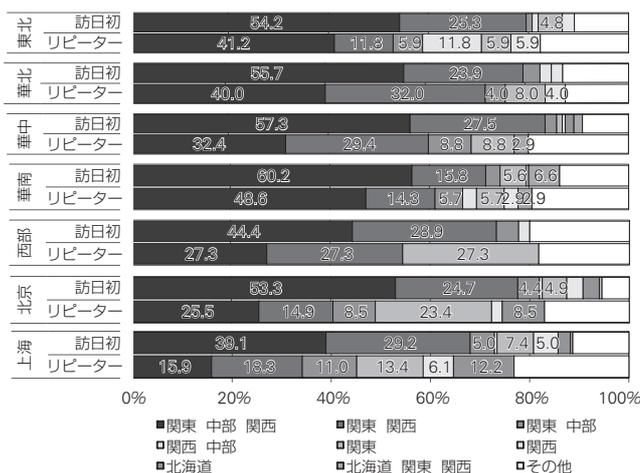
訪日回数別にみると、すべての中国の地域において、日本の複数地域を周遊する行動から、1つの地域を選択する行動にシフトしていることが見て取れる。特に、北京、上海では、複数の地域を選択している割合が5割を下回っている。また、全ての中国の地域において、リピーターによる関東地方の選択は増えており、北京、上海では北海道の選択が

増えている。

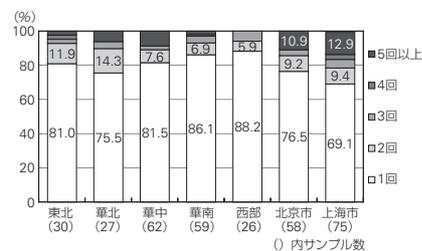
図-19, 20に、数量化Ⅲ類による分析結果を示す。韓国は九州に、台湾、香港は北海道に、中国は全ての地域が大都市に位置されており、各国、各地域の特徴が現れている。中国の各地域は、ばらつきが見られるもののあまり大きいものではなく、中国国内の差よりも、中国と韓国、台湾、香港との差の方が大きいことが明らかとなった。また、中国国内の差は、台湾、香港の差と概ね同程度であることが明らかとなった。次に、初訪日とリピーターとの差は、韓国、台湾、香港ではあまり見られなかったが、中国の各地域ではばらつきが見られた。華南および北京のリピーターは台湾や香港の訪日旅行者と類似していることが明らかとなった。



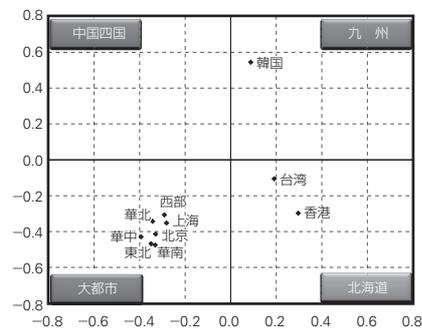
■図-16 中国地域分け設定



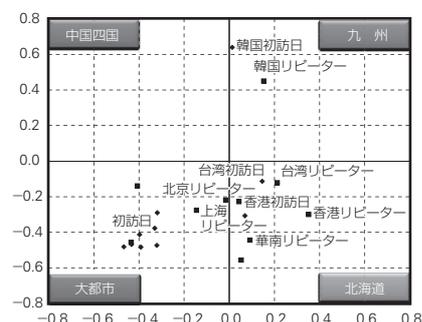
■図-18 地域別の訪問地



■図-17 中国地域別訪日回数



■図-19 サンプルコラ



■図-20 サンプルスコア(訪日経験別)

4—外国エアラインの国内運航

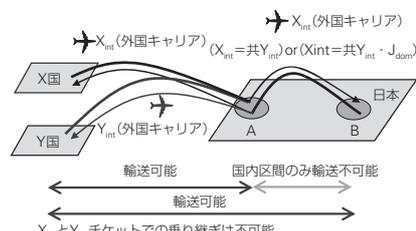
4.1 背景

地域戦略上、地方都市へ国際線を就航させて地方への旅行者を増加させることは重要な課題である。しかしながら、エアラインが地方空港と海外空港間に直行便を就航させるのに必要な旅客数を確保するのは困難である。そこで、本研究では、同一地方路線を利用する国際旅客を対象とした外国エアラインの国際線乗り継ぎ専用便について、旅客需要および航空法上の成立可能性と、乗り継ぎ時間の改善や航空運賃低下といったサービス水準向上の可能性について検討し、地方空港と海外空港間に国内の1地点を経由地としたワンストップ国際便の実現可能性について考察する。

4.2 外国エアラインの国内運航

検討においては、低コストでの運航のノウハウを持つ外国エアラインの参入を想定する。ただし、カボタージュ権は、現在認められていないため、現行の法律下において外国エアラインが地方都市を結ぶ可能性があるのかを検討する。図-21に本提案の運航形態を、表-1に本提案と現状の運航形態との比較を示す。

現在、外国エアラインが国内を運航する場合、例えば、ケアンズ→関西空港→中部空港というように、乗客を降ろしながら単一路線で運航する場合がある。また、ノースウエスト航空のように、複数の路線を結ぶことにより、自社の乗客を乗降させながら運航するといったことが行われているケースもある。また、コード



■図-21 本提案の運航形態

シェア便として運航するケースもある。2008年11月時点では、JALが8社、ANAが11社と提携をしている。成田空港発着の国内便の約90%がコードシェアを行っている。

4.3 実現性の検討

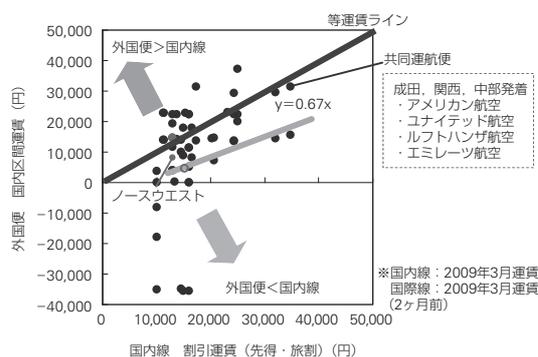
運賃については、本研究で想定している運賃設定がないことから、海外空港から目的の空港までの運賃と、中間のワンストップ空港までの運賃の差として計算している。図-22に外国便と国内線

割引運賃の比較を、図-23に外国便とJAL国際線との運賃の比較を示す。図-22より、普通運賃や割引運賃では、外国便の国内区間の方が安くなることが見て取れる。また、図-23より、JALの国際線乗り継ぎ便の価格であれば、概ね同程度であることが見て取れる。これらより、運賃については、現況以上に高くなることはないことが推測できる。

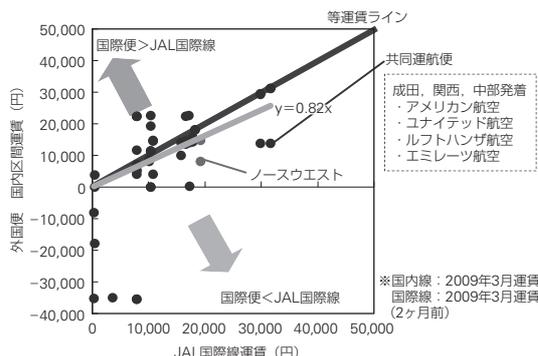
次に、乗り継ぎ時間について、現在の共同運航便の乗り継ぎ時間の調査をする。乗り継ぎ時間が、3時間以上4時間

■表-1 本提案と現状の比較

| | 現状 | | 本提案 |
|----------------------|----------------------|---|--|
| | 国際線 (国内地点経由便) | 国内線と コードシェア | |
| 使用機材・乗員 | 外国エアライン | 国内エアライン | 外国エアライン |
| 経由地における エアライン間の乗継 | 不可能 | 外国便は不可能 | 可能 |
| 国内区間旅客輸送 | 不可能 | 不可能 | — |
| 就航空港 | 成田、中部、関西 | 成田、中部、関西 他多数の地方空港 | 成田、中部、関西 他多数の地方空港 |
| 備考 | 地方路線を運航するだけの旅客の確保は困難 | ・外国エアラインの低コスト化が実現されていない可能性がある ・国内線ダイヤに依存 ・価格競争が起こりにくい | ・地方発着国際線の実現 ・低コスト化による低運賃化 ・乗継利便性向上 ・価格競争の促進 |



■図-22 運賃比較（国内割引運賃）



■図-23 運賃比較（JAL国際線）

未満が38%, 4時間以上5時間未満が20%, 5時間以上が16%であることが明らかとなった。このように、コードシェアを行って乗り継ぎ便とした場合でも、空港で5時間以上待ち時間がある場合が16%もある。原因としては、共同運航可能な国内線がないこと、アライアンスの都合上共同運航可能な便が限定されること、乗り継ぎ時間のよい便と提携していないことが挙げられる。このため、乗り継ぎ便を考える場合、どのような発着時間を設定するか、が重要となってくる。

発着時間については、関西空港と福岡空港を例に需要の面における検討を行う。旅客数の1日の動きを図—24に示す。方面別に時間帯が明確に分かれていることが見て取れる。ここで、乗り継ぎ時間を考慮し、3時間以内に集まって出発できる範囲を対象範囲とする。そして、この範囲内の旅客数を集計し、実現可能な機材を分析する。旅客数とロード

ファクターを表—2に示す。表—2より、90席クラスの飛行機であれば、ロードファクター60%を確保できることが明らかとなった。

また、現在でもコードシェアを行うことは認められていることから、航空法を変更することなく、提案の運航は可能である。ただし、乗り継ぎ便だけのチケットは購入できないため、既存の国内線とは、間接的な競争となることが考えられる。

4.4 実現に向けた課題

本提案については、実現に向けて検討していかなければならない以下の課題が残っている。① 誘発重要を含めた航空需要の推計、② 事故発生時の責任、事故調査の主体とそれに伴う安全性規則ならびに調査方法の明確化、③ 国際区間と国内区間でチェンジオブゲージを行う際の国内区間の機材の駐機スペースの検討、④ 入出国手続きカ

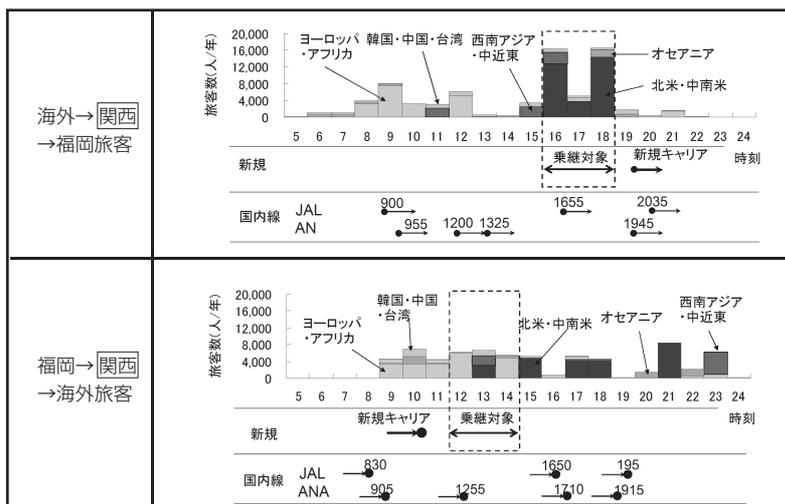
ウンターの設置の検討、⑤ アライアンスを超えたコードシェアの実行、⑥ 関税法と入国管理法上問題の整理。

5—おわりに

本研究は、地域の活性化に向けて、国内宿泊観光、インバウンド観光、航空施策について、定量的な分析、検討を行ったものである。これまでの定性的な議論を踏まえ、統計データに基づき定量的に分析したことは、大きな成果であると考えられる。

国内宿泊観光については、1985年から2005年までの個票データを分析可能となるように、解説、整理し、年齢階層別の時系列分析を行った。① 観光地における活動内容は、各世代の特徴が強く影響していること、② 人口の多さからこれまで着目されてきた団塊の世代は、1人あたりの参加回数では前後の世代よりも少ないこと、③ 若者は旅行者数を増やす施策が、高齢者は旅行頻度を増やす施策が必要であること、④ 若者と高齢者観光地における活動は、この20年間ではあまり変化しておらず、若者はレジャー施設、アウトドア、スポーツを、高齢者は温泉浴を選択していること、⑤ それとは反対に、30歳代、40歳代は、時代変化とともに観光行動を変えてきており、時代に対応した適切な施策が必要であることを明らかにした。

インバウンド観光については、人口が多く、経済成長が著しいことから、今後、多くの訪日旅行者を期待できる中国に焦点をあてて分析を行った。分析結果より、① 中国における海外旅行者は増加しているが、訪日割合は減少傾向であり、今後、訪日旅行者を増加させるためには、早急な対策が必要であること、② 中国は、韓国、台湾、香港とは異なり、初訪日者の割合がたいへん高くなっているが、ビザの関係から、近年は北京、上海、広東省からのリピーターが増加していること、③ それらからのリピーターは、ゴー



■図—24 1日の旅客数

■表—2 乗り継ぎ便旅客数

| | 外国エアライン 国際線利用者 | 国際線利用者 | 成田経由客の2割が 関西経由にシフト |
|---------------|-------------------|---------|-----------------------|
| 最大乗り継ぎ時間 | 3時間 | 3時間 | 3時間 |
| 旅客数 (年間) | 関西→福岡 | 27,495人 | 45,600人 |
| | 福岡→関西 | 12,423人 | 27,275人 |
| | 往復 | 39,918人 | 72,875人 |
| 1日あたりの片道平均旅客数 | 55人 | 77人 | 100人 |
| ロードファクター | 90席クラス | 61% | 111% |
| | 120席クラス | 46% | 83% |
| | 160席クラス | 34% | 62% |

ルデンルートから一都市滞在型へ観光行動を変えていること、④ リピーターおよび南部の地域からは北海道の人气が高く、近年増加していること、⑤ 地域による観光行動の差が大きいため、中国を1つの国としてとらえるのではなく、地域別に対応していく必要があることを明らかにした。

航空施策については、外国エアラインの国内運航の可能性を検討した。① 航空法を改正し、カボタージュを認めることをしなくても、外国エアラインの国内運航が可能であること、② 提案の運航を行った場合は、国内線運賃が低下する可能性があること、③ 乗継時間の大幅な短縮の可能性もあること、④ 旅客需要の面から検討した結果、適切な大きさの機材を使用すれば十分に実現可能であること、⑤ 多くの地方空港、関西国際空港、中部国際空港等の有効活用となり、地域の活性化へと発展していくことを明らかにした。

最後に、地域戦略のための観光政策、航空政策等を展開していくことは、今まさに取り組まなくてはならない重要な政策課題である。ここでの研究成果を踏まえ、より効果的な政策が実施され、多く地域が、さらにはわが国全体が活性化されることを期待する。

■ コメントの概要

1—地方における訪日外客の動向

2008年のわが国の訪日外客数は、835万人、うち観光目的の外客数は605万人である。その訪問先は東京、大阪等の大都市を有する都道府県に集中している。しかし、人口あたりの延べ宿泊者数で見ると、主要な観光地を抱える都道府県における外客の割合は高い。それは、地方にとって外客の誘致は単に観光面ばかりでなく、地方の国際化にとっても大きな意味があると言える。

2—地方における外客誘致の可能性

観光目的の訪日外客の訪問地は、初回より2回目以上、団体旅行より個人旅行、パッケージ旅行より非パッケージ旅行者の方が訪問地数は多くなる傾向が見られる。また、レポート利用の動機をみると、ショッピング、ファッション、テーマパーク等の都市の魅力に関わるものが多い一方、日本食、温泉、自然景観、雪・スキー等地方ならではの提供可能な魅力もあげられている。こうした傾向から、今後は外客の来日頻度の増加やニーズの多様化(周遊と滞在の側面から)の進捗等により、地方に足を伸ばす、あるいは地方を目的に来訪する外客が増える可能性が拡大するのではないかと推察される。

3—地方における外客誘致の課題

地方における外客誘致の可能性を顕在化させるためには、次のことが課題として挙げられる。① 地方空港における国際定期便やチャーター便の拡大、外国エアラインの国内運航の拡大、② 低価格化路線からの脱皮、③ 観光地の質の向上や地域資源の多角的活用による地方ならではの観光魅力の向上と発信、④ 広域連携による多様な旅行商品の造成とプロモーションの推進等。

■ 質疑応答

Q 1950年代に20歳だった人の10年後、20年後等の観光行動は示すことは可能か?それができれば、「国民生活選好度調査」の裏づけが可能となり、興味深い。

A 年齢階層別の時系列分析を行っているので可能である。観光行動には、時代の変化、年代の変化に加え、世代の特徴が影響していることは、これまでの研究でも示してきた。

Q 国民は、個人の生活の満足を充たせたいがために観光を行っているが、観光施策を産業や地域振興といった観点から議論しているところに問題があるのではないか?

A 観光を、地域を活性化させる産業と捉え、政策課題の1つとして扱っているため、論理的な矛盾はなく、問題ではないと考える。また、観光の効果を、入込客数や消費額等によって評価するのではなく、旅行者の満足度で評価することは重要と考えるが、それを精緻に行うことはたいへん困難である。今後の課題として、取り組みたい。

Q インバウンドの総量はGDPと関係があるが、価格を考慮すると、通貨の変動も影響しているのではないか?

A ご指摘のとおりである。

Q ハッピーマンデーは、宿泊観光旅行の増加に影響しているのか?

A ハッピーマンデーの影響はあると思うが、それだけが宿泊数に影響を及ぼしているわけではない。この休暇制度がなければ、大きく減少していたかもしれない。

Q 若者の宿泊観光が落ちているのは、ゲームや携帯電話等が原因なのか?

A 必ずしもそれだけとは言えないが、携帯電話やインターネット使用料が増加し、旅行費が減少しているという統計結果から、そのような傾向はあると言えるだろう。余暇の選択肢が広がったことにより、観光への志向が相対的に低下してきている。

Q 若者の観光行動の急落は、雇用不安等の経済状況が影響しているのではないか?

A 関係している可能性はあるが、分析をしていないため、ここでは明言でき

ない。若いときに観光旅行をしないと、その後もしない可能性が高くなるため、理由が何であれ、今だけの問題ではない。

Q 男女別の観光行動データはあるか？

A 男女別のデータはあり、ここでは説明しなかったが、男女別の分析も行っている。ただし、性別、観光行動別、時代別、年代別等といったように条件が多くなると、対象となるサンプル数が少なくなり、分析精度が落ちるため、適用範囲は関係からすべてにおいて性別の分析ができるわけではない。

Q 空港の乗り継ぎについての研究では、前提として同じ航空会社を想定しているのか、違う航空会社なのか？

A 乗り継ぎについては、コードシェアを行うことで他社とも乗り継げることを想定している。

Q 地方空港のためのコードシェア便について、韓国の空港は日本のほとんどの空港に便を持っていると聞く。今後、このような直行便の方が主流になるのではないか。

A 地方空港を活用することは大切で

あるが、直行便のような使い方が良いのかは、様々な検討が必要である。主流になるかどうかは、リピーターの観光行動、地方空港や航空会社の戦略等を見ていく必要であり、現在の動きだけでは判断できない。

Q 海外エアラインの乗り継ぎ便について、関西空港、福岡空港等、幹線中心の議論であったが、地方主要空港では恩恵はあるのか？

A 3時間以内で乗り継げる等、検討の可能性がある空港で、共同運航便での国際線の時間を考えると、幹線中心となってしまふ。誘発需要を考えれば実現の可能性はなくはないが、制度上の課題が少なくないことから、実現に向けて、段階的に検討を進める必要がある。

Q 海外エアラインの乗り継ぎについては、時間調整にもっと融通を利かせられれば、利便性が増すのではないか？

A 時間調整については、1空港だけの問題ではない、複数の便を集めることにより、需要が確保できるため、多くの路線、空港、航空会社での調整が必要となるため、実現は単純なことではない。

参考・引用文献

- 日比野, 森地[2006], “世代の特徴に着目した国内観光行動の時系列分析”, 土木計画学研究・論文集, Vol. 23 No. 2, pp. 399-406.
- 日比野[2006], “世代毎の国内観光行動の特徴を考慮した高齢社会における観光施策の検討”, 運輸政策研究, Vol. 9, No. 2, pp. 94-97.
- 日比野, バルモグ, 平田[2007], “観光を目的とした都市間交通の特性に関する基礎的研究”, 土木計画学研究・論文集, Vol. 24, No. 2, pp. 389-396.
- 日比野, 早川, 森地[2007], “観光地入込客数の時系列変化に関する分析”, 土木計画学研究・講演集, No. 36, 4 pages.
- 日比野, 早川, 森地, 金[2009], “観光地の特性と入込客数の時系列変化に関する基礎的研究”, 運輸政策研究, Vol. 11, No. 4, pp. 30-36.
- 日比野, 赤沼[2008], “個票データを用いた旅行先での行動の時系列変化に関する分析”, 土木計画学研究・講演集, No. 38, 4 pages.
- 尾高, 日比野, 森地[2009], “旅行先での活動に着目した国内観光行動の時系列分析”, 土木計画学研究・講演集, Vol. 39, 4 pages.
- 尾高, 日比野, 森地[2009], “個票データを用いた国内宿泊観光の施策ターゲット抽出に向けた基礎的研究”, 土木計画学研究・講演集, Vol. 40, 4 pages.
- 島田, 日比野, 森地[2009], “訪日中国人観光旅行者の居住地域別観光行動の基礎的分析”, 土木計画学研究・講演集, Vol. 39, 4 pages.
- 島田, 日比野, 森地[2009], “訪日中国人観光旅行者の居住地域別観光行動に関する研究”, 土木計画学研究・講演集, Vol. 40, 6 pages.
- 小林, 日比野, 森地[2009], “外国航空会社の国内運航の現状と今後の可能性に関する研究”, 土木計画学研究・講演集, Vol. 39, 4 pages.
- 観光庁ホームページ：
<http://www.mlit.go.jp/kankochou/>
 世界観光機構ホームページ：
<http://www.unwto.org/index.php>
 日本政府観光局ホームページ：
<http://www.jnto.go.jp/jpn/>

(とりまとめ：日比野直彦, 毛塚 宏, 佐々木慧)