

# 観光立国の実現の観点

---

国土交通省  
平成23年11月

# 目次

## 1 観光立国に関する施策の推進状況

|                             |   |
|-----------------------------|---|
| ・観光立国の実現に向けた最近の動き           | 1 |
| ・観光立国推進基本計画                 | 2 |
| ・観光立国推進基本計画の改定に向けた目標についての整理 | 3 |
| ・訪日旅行促進事業の概要                | 4 |
| ・訪日外国人旅行者の受入環境整備について        | 5 |
| ・観光圏整備事業                    | 6 |
| ・観光地域づくりプラットフォームの形成         | 7 |

## 2 日本人による観光の振興に向けて

|                               |    |
|-------------------------------|----|
| ・国内観光旅行の動向                    | 8  |
| ・日本人海外旅行の動向                   | 9  |
| ・旅行種別・年代別の利用交通機関（観光目的宿泊旅行）    | 10 |
| ・日本人が旅行に出るきっかけ                | 11 |
| ・ICTを活用した観光情報等の提供事例（橿原市、津和野町） | 12 |
| ・高速道路整備による効果事例                | 13 |
| ・二次交通への取組                     | 14 |
| ・観光地での交通規制（パーク＆ライド方式）         | 15 |
| ・観光バス（定期観光運送）の事例              | 16 |
| ・九州新幹線鹿児島ルート全線開業の効果           | 17 |
| ・観光により地域鉄道を活性化している事例①（和歌山電鐵）  | 18 |
| ・観光により地域鉄道を活性化している事例②（若桜鉄道）   | 19 |
| ・国内旅客船の船旅の魅力向上策               | 20 |
| ・離島における観光振興による離島航路の活性化        | 21 |
| ・航空運賃及びサービスの多様化               | 22 |
| ・空港との連携による地域への効果（能登空港の例）      | 23 |

# 目次

## 3 訪日外国人旅行客の増加に向けて

|                                      |    |
|--------------------------------------|----|
| ・ 世界各国・地域からの入国者数の国際比較                | 24 |
| ・ 訪日外国人旅行者数の推移                       | 25 |
| ・ 国・地域別訪日外国人旅行者割合                    | 26 |
| ・ 都道府県別外国人延べ宿泊者                      | 27 |
| ・ 訪日外国人旅行者が感じる不便・不満                  | 28 |
| ・ 外国人旅行客の要望                          | 29 |
| ・ 訪日外国人による交通機関を利用するにあたっての不満の声        | 30 |
| ・ 外国人旅行者の移動容易化のための言語バリアフリー化          | 31 |
| ・ 鉄道駅のナンバリング                         | 32 |
| ・ ICカードの共通化・相互利用の状況                  | 33 |
| ・ 交通事業者が外国人旅行者の需要創出に取り組んでいる事例（小田急電鉄） | 34 |
| ・ 外国船社クルーズ船の寄港回数上位10港                | 35 |
| ・ 観光立国の推進に向けた客船クルーズの振興               | 36 |
| ・ 首都圏空港（羽田・成田）の発着枠の増加について            | 37 |
| ・ オープンスカイ政策の動向                       | 38 |
| ・ 我が国へのLCC（格安航空会社）の就航状況              | 39 |
| ・ 国際旅客チャーター便の個札販売（航空券のバラ売り）比率の一層の緩和  | 40 |
| ・ 地方空港におけるチャーター便の運航状況                | 41 |
| ・ 日本への新規参入・増便が期待される外国航空会社            | 42 |
| ・ ビジネスジェットの推進に向けた具体的な取り組み            | 43 |

# 1 観光立国に関する施策の推進状況

---

# 観光立国の実現に向けた最近の動き

## ■ 近年、観光立国の実現に向けた動きが加速。

平成15年 1月31日 小泉総理が施政方針演説で「2010年に訪日外国人旅行者を倍増の1,000万人に」と発言  
4月1日 ビジット・ジャパン・キャンペーン開始

平成18年 12月13日 観光立国推進基本法が成立（全会一致）



平成19年 6月29日 観光立国推進基本計画を閣議決定

平成20年 10月1日 観光庁設置

平成21年 3月13日 観光立国推進戦略会議が「訪日外国人2,000万人時代の実現へ」をとりまとめ  
6月23日 経済財政の基本方針2009を閣議決定。「世界に誇る観光大国実現（2020年までに訪日外国人旅行者数を2000万人へ）」並びに「休暇の取得・分散化の促進」について記載  
7月1日 中国個人観光ビザ発給開始

-----  
10月15日 「訪日外国人3,000万人プログラム」を打ち出し（平成22年度予算概算要求）

10月26日 第1回「国土交通省成長戦略会議」を開催

12月9日 第1回「観光立国推進本部」を開催



平成22年 5月17日 国土交通省成長戦略会議 取りまとめ

6月18日 新成長戦略～「元気な日本」復活のシナリオ～を閣議決定。「観光立国・地域活性化戦略」が7つの戦略分野の一つに選定される。さらに「訪日外国人3,000万人プログラム」と「休暇取得の分散化」が国家戦略プロジェクトに選定される。

7月1日 中国個人観光ビザ発給要件緩和

11月22日 第2回「観光立国推進本部」を開催

平成23年 3月11日 東日本大震災 発生

5月22日 日中韓サミット首脳宣言において、2015年までに三箇国間の人的交流規模を2600万人に拡大するという目標を支持

7月1日 中国人個人観光ビザ（沖縄数次ビザ）の発給開始

9月1日 中国人個人観光ビザの発給要件追加緩和

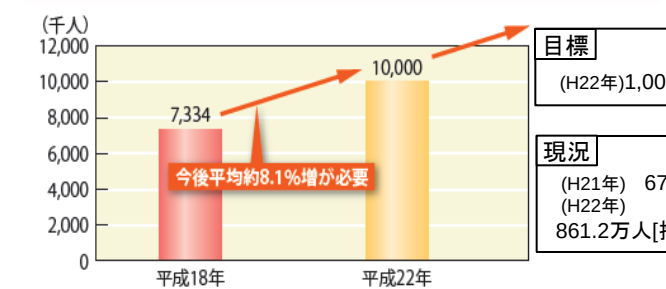
# 観光立国推進基本計画

■ 政府を挙げて観光立国を実現するための道筋を明らかにするものとして、現在の観光立国推進基本計画の改定を予定。

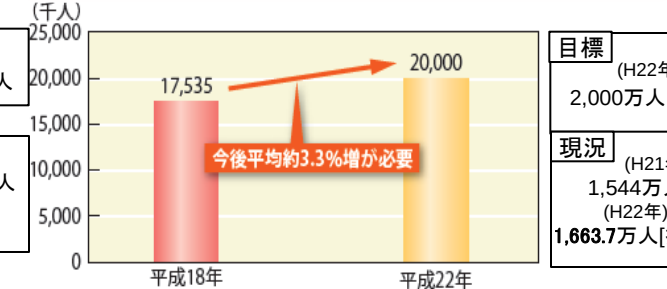
- 平成18年12月に制定された観光立国推進基本法では、政府は、観光立国の実現に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、観光立国推進基本計画を策定する旨規定(閣議決定・国会報告が必要)。
- 現在の観光立国推進基本計画(平成19年6月29日閣議決定)は、5年間を見通したものであるが、観光をめぐる情勢の変化等を踏まえ、おおむね3年後(平成22年6月)を目途に見直しを行うものと明記。
- 国土交通省成長戦略等も踏まえ、政府を挙げて観光立国を実現するための道筋を明らかにするものとして、観光立国推進基本計画を改定し、年度末の閣議決定を目指す。

## 観光立国の実現のための基本的な目標(現在)

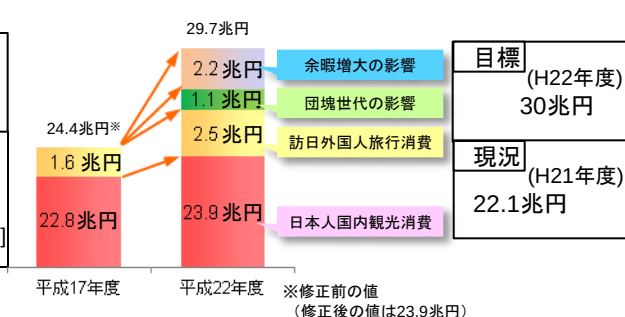
**○訪日外国人旅行者数**  
平成22年までに1,000万人にし、将来的には、日本人の海外旅行者数と同程度にする



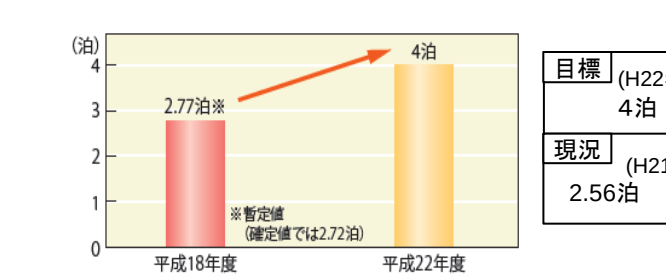
**○日本人の海外旅行者数**  
平成22年までに2,000万人にする



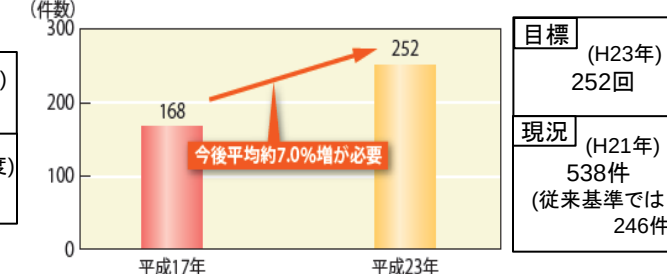
**○国内における観光旅行消費額**  
平成22年度までに30兆円にする



**○日本人の国内観光旅行による1人当たりの宿泊数**  
平成22年度までに年間4泊にする



**○我が国における国際会議の開催件数**  
平成23年までに5割以上増やす



# 観光立国推進基本計画の改定に向けた目標についての整理

- 観光の拡大・充実を端的に示すべく、3つの目標の分類の下、7つの指標に絞って「観光立国の実現に関する目標」とし、残りの指標は当該目標に係る補完指標として位置付け。
- これら以外の指標については、「第3 政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策」において、施策に取り込んだ形で記載（順次目標値を設定することとした指標及び「年次有給休暇の取得率」についても同様）。
- 「国民一人当たりの国内宿泊観光旅行の回数」については、震災後の長期滞在旅行に係る動向も反映できるように、「国内観光宿泊旅行の年間平均宿泊数」に変更。

| 目標の分類        | 観光立国の実現に関する目標    | 観光立国の実現に係る補完指標             |
|--------------|------------------|----------------------------|
| 観光による国内消費の拡大 | 国内における旅行消費額      | 国内宿泊旅行消費額・国内宿泊旅行額・訪日外国人旅行額 |
|              |                  | 観光GDPの占める割合                |
|              |                  | 観光の新規雇用効果                  |
| 国際観光の拡大・充実   | 訪日外国人旅行者数        | 訪日旅行認知率・訪日旅行選好率            |
|              |                  | 訪日外国人旅行者のリピーター数            |
|              |                  | 若年層の訪日外国人旅行者数              |
|              |                  | 訪日外国人の地方での宿泊滞在率            |
|              | 訪日外国人の満足度        |                            |
| 国内観光の拡大・充実   | 国際会議の開催件数        | 国際会議の外国人参加者数               |
|              | 日本人の海外旅行者数       | 若年層の日本人海外旅行者数              |
|              | 国内観光宿泊旅行の年間平均宿泊数 | 国内宿泊観光旅行を行わない国民割合          |
|              |                  | 若年層の国内宿泊観光旅行回数             |
|              | 国内観光地の旅行者満足度     | 地方に移転する国内宿泊旅行消費額           |



# 訪日旅行促進事業の概要

2013年までに訪日外国人旅行者数を1,500万人にするとの訪日外国人3,000万人プログラム第1期の目標の達成を目指して、中国をはじめとする東アジア諸国を当面の最重点市場と位置づけ、KPI(※)の測定結果に基づく最適なマーケティングプランを構築し、選択と集中による効果的な海外プロモーションを展開する。

※ KPI:(key performance Indicator) 広告効果等に関する客観的指標

## 徹底したマーケティング・リサーチ

- 各市場での潜在的訪日旅行者層の抽出及び現地旅行代理店、航空会社等の動向把握

## KPIによるプロモーション成果の測定

- 事業仕分け等の指摘を踏まえ、22年度に新たに導入するKPIによるプロモーション成果の定点観測

## 最適なマーケティングプランの立案

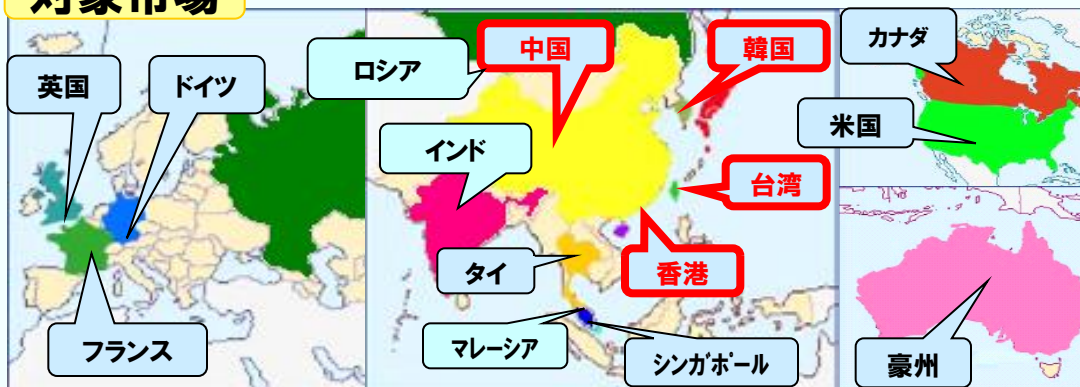
### 現地消費者向け事業

- 海外現地消費者向けの広告宣伝
- 海外現地メディアの日本への招請
- 旅行博覧会等へのブース出展

### 現地旅行会社向け事業

- 海外現地旅行会社の日本への招請、商談会の実施
- 海外現地旅行会社社員への教育プログラムの実施
- 訪日旅行商品の共同広告

## 対象市場



### <23年度政府予算>

訪日旅行促進事業(ビジット・ジャパン事業)  
60.5億円

### 【ポイント】

- マーケティングリサーチ、KPI測定結果に基づく最適なプロモーション戦略の立案
- 東アジア4市場のプロモーションの更なる強化
- クールジャパンの発信等と連携したプロモーション展開



# 訪日外国人旅行者の受入環境整備について

- 訪日外国人旅行者が安心して快適に、移動・滞在・観光することができる環境を提供することにより、訪日外国人旅行者の訪問を促進するとともに、満足度を高め、リピーターの増加を図る。

## 目的

訪日への期待を高める海外プロモーションに加え、訪日時の満足度を高めるための環境を整備

外国人旅行者に言語面での障害を感じさせないよう、言語バリアフリーな環境を実現

事業実施地域における自立的な受入環境整備の推進

地域における受入環境整備の取組を全国に普及

「受入環境整備水準の評価」を活用した自主的な地域の受入環境の改善

再訪意向の向上によるリピーターの増加

宣伝効果による訪問の促進

## 手法

### 【受入環境水準の向上】

拠点において、地域の受入環境整備水準の把握・評価を行い、先進的・モデル的な事業を実施し、地域での自立的な受入環境の整備及び他地域への普及を図る



ガイド・マップ



WEB



看板



決済環境



フリーパス

### 【訪日外国人旅行者の言語バリアフリー化】

観光の拠点となる駅等から主要観光地等に至る行程における多言語対応を実施することで、外国人旅行者の移動を容易化し、言語バリアフリーな移動環境を実現する



案内・誘導サインの整備



車内表示の多言語化



バス停の表記改善

### 【受入環境整備サポーターの派遣】

日本在住の留学生等を受入環境整備サポーターとして、観光地などへ派遣することで、受入環境整備が遅れている部分を外国人の目線から明確にし、改善策を提案してもらうことで、自主的な訪日外国人旅行者の受入環境整備を促進する



観光地での受入環境のチェック

# 観光圏整備事業

■ 広域的な連携・役割分担による観光地づくりの成功事例を早期に構築するため、国内外からの観光客の2泊3日以上滞在型観光が可能な「観光圏」の形成に向けた地域の関係者の連携による取組を支援。（全国で48地域認定。）

## 観光圏整備のイメージ

### 情報提供の充実

- ・圏域全体を紹介する地図・パンフレット作製やホームページ立ち上げ等



### 宿泊の魅力向上

- ・連泊・圏域内転泊プランの企画立案・広報等



### 体験交流メニューの充実

- ・滞在力を高める農業体験、アウトドア等の体験メニュー開発のための専門家招請等



### 滞在を促進するイベントの実施

- ・滞在を促進する早朝・夜間の新たなイベントの企画・実施等



### 観光案内の充実

- ・圏域全体の情報を多言語により案内するための研修の実施等



### 移動の快適化・利便向上

- ・市町村域を超えるシャトルバスの試験運行等



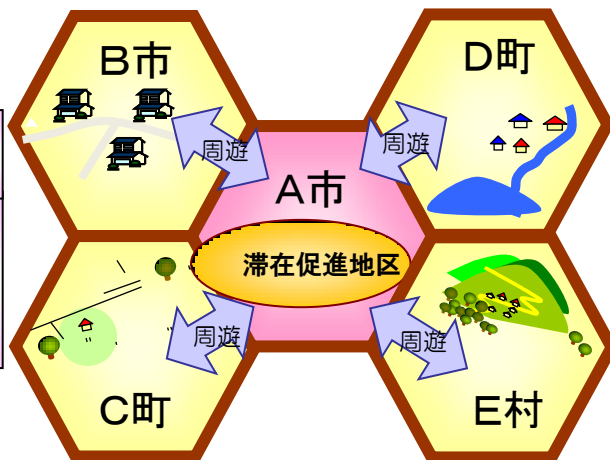
### 歴史的建造物の改修・活用

- ・地域の歴史・文化を体験させるための歴史的建造物（古民家等）の改修・活用等



### 観光案内所の整備

- ・圏域全体の情報を提供する多言語対応の観光案内所の整備等



## 観光圏整備に対する支援

### ○旅行業法の特例

ホテル・旅館による旅行者代理業の特例  
⇒宿による宿泊客への着地型旅行商品の販売を可能とし、宿泊客の滞在を拡大

### ○農山漁村活性化法の特例

観光圏内の農山漁村における交流施設整備について、農山漁村活性化プロジェクト支援交付金の交付が可能  
⇒農山漁村の体験・交流メニュー等楽しく過ごせる滞在メニューの充実

### ○社会資本整備についての配慮

社会資本整備における、景観整備、案内標識整備等の事業による観光圏整備事業との連携・配慮  
⇒ハード面を含めた観光圏全体の総合的な魅力向上

### ○その他の支援

- ・宿泊施設の整備に係る貸付制度（財投）
- ・共通乗車船券
- ・認定観光圏案内所
- ・国際観光ホテル整備法等の特例

観光旅客のニーズをふまえた  
取組への支援

### 効果

国際競争力の高い魅力ある観光地の形成

↓  
内外観光客による2泊3日以上  
より長期の滞在を拡大

↓  
地域経済の活性化

# 観光地域づくりプラットフォームの形成

- 観光圏において、様々な滞在型観光の取組みを推進し、市場との窓口機能等を担う「観光地域づくりプラットフォーム」の形成を促進しつつ、着地型旅行商品の企画・販売、人材育成等を行う取組を支援していく。（全国で設立準備段階が13地域、運営初期段階が13地域採択）

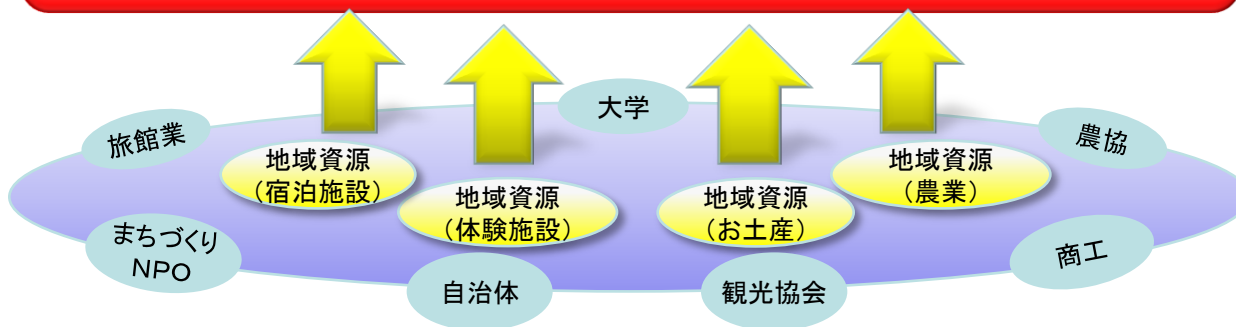
## 観光地域づくりプラットフォームのイメージ

### 観光地域づくりプラットフォーム

- ・地域資源を活用した着地型旅行商品を地域の外に向かって販売するため、市場と地域をつなぐ窓口組織。
- ・観光産業だけにととまらず、地域の幅広い関係者（農林水産業、商工業、行政、NPOなど）が参加。

市場（含 旅行代理店、旅行者、消費者 等）

## 観光地域づくりプラットフォーム （法人格を有する事業体）



## 支援制度の概要

### （1）設立準備段階（1か年）

観光圏において、「観光地域づくりプラットフォーム」が着地型旅行商品の販売等をワンストップ窓口として持続的に機能していくための事業計画の策定に対する補助

- ・補助対象事業：計画策定（ワークショップ開催等）
- ・補助対象者：**観光圏整備法に基づく協議会**
- ・補助額：500万円（定額補助）

### （2）運営初期段階（原則2か年）

認定を受けた観光圏整備実施計画に基づき「観光地域づくりプラットフォーム」が実施する事業に対する補助

- ・補助対象事業：商品企画開発・販売促進、体験・交流・学習促進、人材育成、情報提供、宿泊魅力向上、イベント開発、交通整備、モニタリング調査
- ・補助対象者：**法人格を有する「観光地域づくりプラットフォーム」**
- ・補助額：事業費の4割

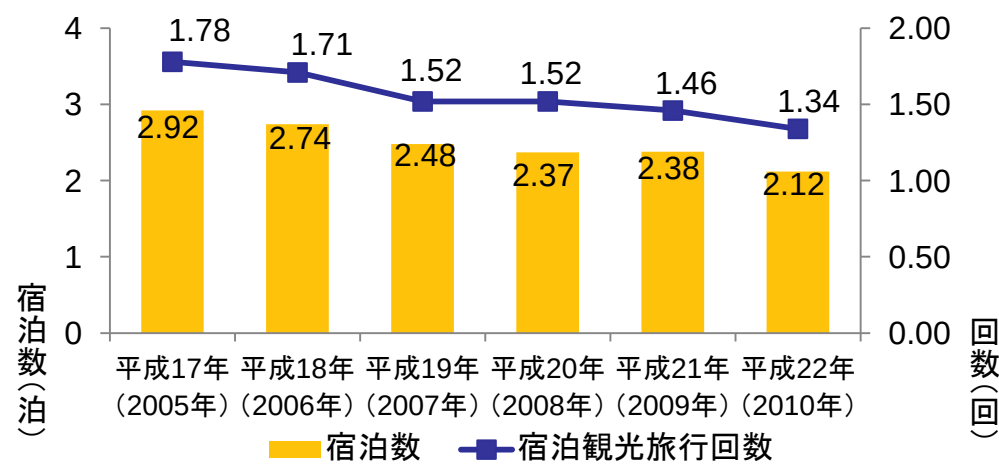
## 2 日本人による観光の振興に向けて

---

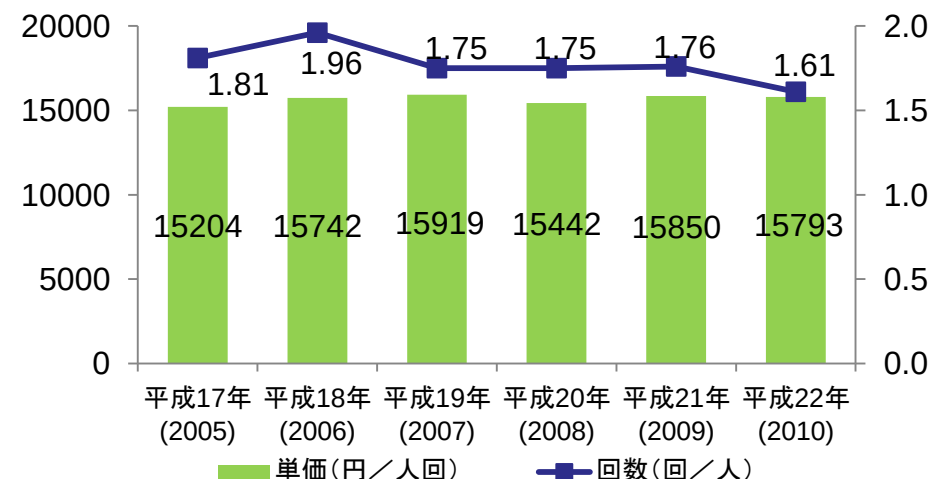
# 国内観光旅行の動向

- 国内宿泊観光旅行の回数・年間宿泊数とも減少傾向だが、旅行1回当たりの宿泊数や単価はほぼ横ばい。旅行に出た場合の消費行動は変わらないが、旅行に出ない層（ゼロ回層）の増加が示唆される。
- 国内日帰り旅行観光は、単価はほぼ横ばいだが、回数はやや減少。

国民1人当たり国内宿泊観光旅行の回数及び宿泊数の推移



国内日帰り観光旅行の回数及び単価の推移



出典：旅行・観光消費動向調査  
※旅行回数については、年代補正後の数値を使用している。

国内宿泊観光旅行1回当たり宿泊数及び単価の推移

|                  | 平成17年<br>(2005年) | 平成18年<br>(2006年) | 平成19年<br>(2007年) | 平成20年<br>(2008年) | 平成21年<br>(2009年) | 平成22年<br>(2010年) |
|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 宿泊数(A)<br>(泊/人回) | 1.64             | 1.60             | 1.63             | 1.56             | 1.63             | 1.58             |
| 単価(B)<br>(円/人回)  | 54,917           | 56,999           | 55,751           | 57,463           | 54,612           | 53,347           |
| (B)／(A)          | 33,486           | 35,624           | 34,203           | 37073            | 33,504           | 33,764           |

※2008年までの旅行回数及び泊数については、年代補正を行う前の数値であるため、2009年以降の数値と比較する際には留意が必要。  
※2010年の消費額単価は精査中。

出典：観光庁「旅行・観光消費動向調査」

(参考)国内宿泊観光旅行実施率とその実施者の年間平均旅行回数と1回当たり宿泊数

| 年度           | H16<br>(2004) | H17<br>(2005) | H18<br>(2006) | H19<br>(2007) | H20<br>(2008) | H21<br>(2009) | H22<br>(2010) |
|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 宿泊旅行実施率(%)   | 65.4          | 66.1          | 64.7          | 63.8          | 63.1          | 60.3          | 56.7          |
| 実施者の年間旅行回数   | 2.73          | 2.78          | 2.77          | 2.83          | 2.84          | 2.79          | 2.73          |
| 実施者の1回当たり宿泊数 | 1.68          | 1.72          | 1.69          | 1.69          | 1.68          | 1.65          | 1.64          |

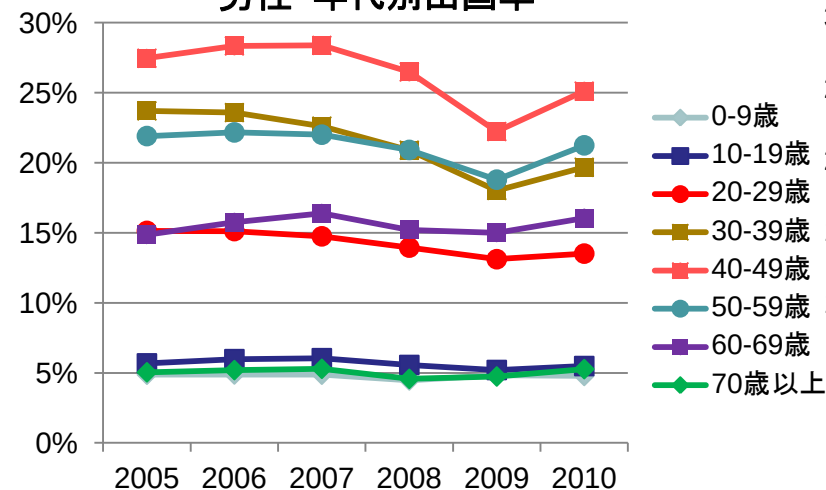
出典：(株)リクルート ジャらんりサーチセンター「じゃらん宿泊旅行調査」



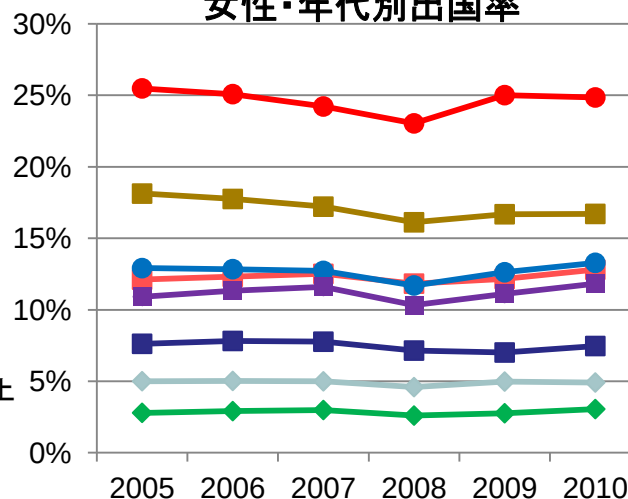
# 日本人海外旅行の動向

- リーマン・ショックの影響がビジネス世代の男性30-50歳代に見られるが、観光需要はここ数年横ばい。ただし、若年層（20-30歳代）はやや減少傾向。
- リーマン・ショック以降の急激な円高傾向で、旅行需要が支えられた側面もあると見られる。

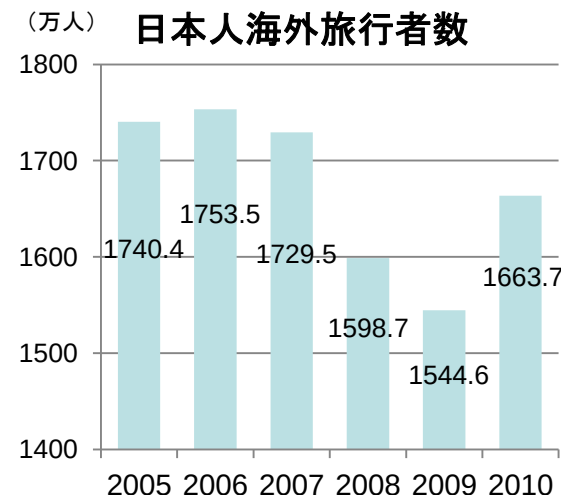
## 男性・年代別出国率



## 女性・年代別出国率



## 日本人海外旅行者数



(円/ドル)

## 円/ドルレートの推移



(出典) Federal Reserve Board

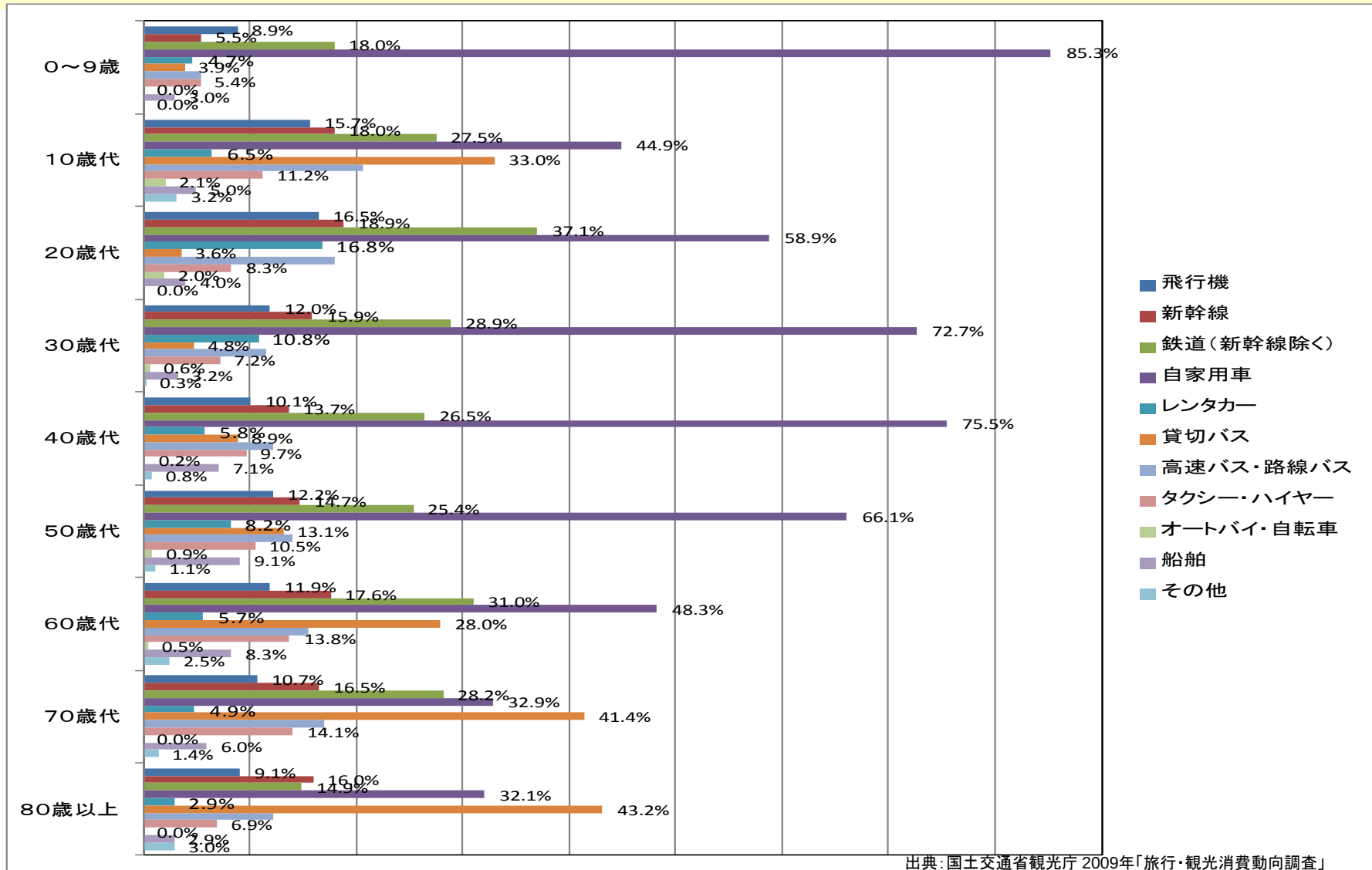
## 円/ユーロレートの推移



(出典) European Central Bank

# 旅行種別・年代別の利用交通機関（観光目的宿泊旅行）

- 70代以上を除く全ての世代で自家用車の利用が多く、70代以上では貸切バスが最も利用されている状況。
- 20代及び60代では鉄道の利用が比較的多く、自家用車の利用がやや少ない傾向。



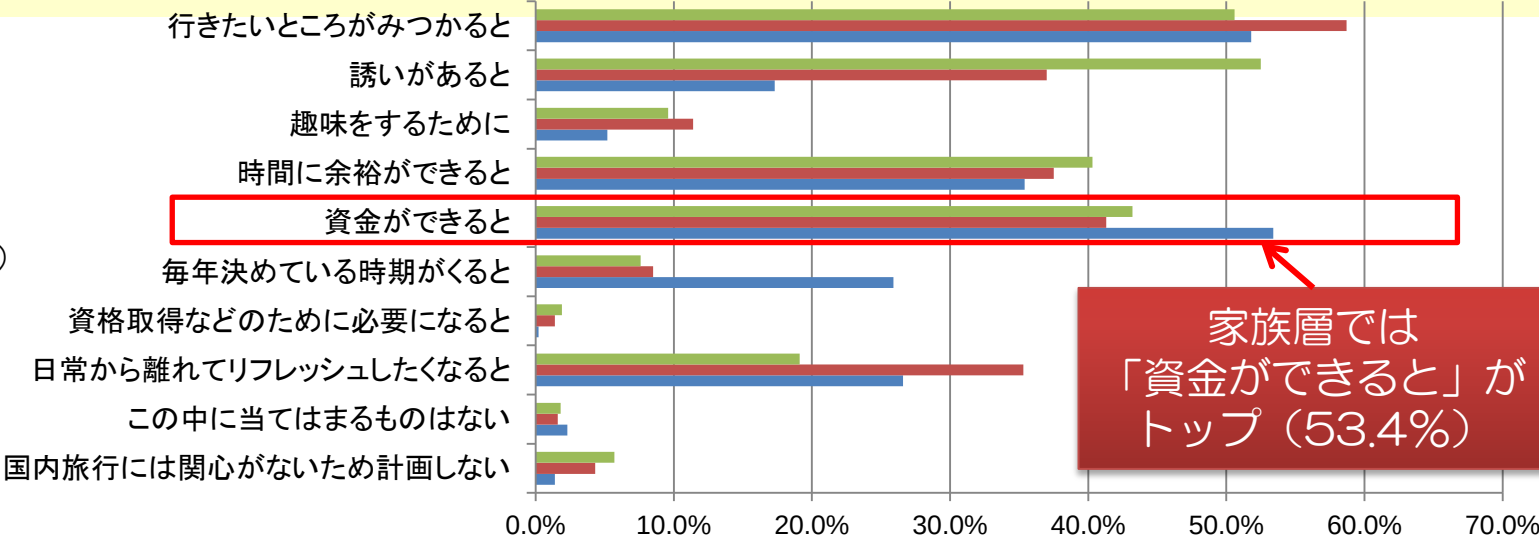


# 日本人が旅行に出るきっかけ

■ 若年層と家族層で旅行に出るきっかけを比較すると、特に家族層では資金的要因が大きく、家族旅行を年1回増やす条件として、宿泊費の半減に次いで、交通費の半減を挙げる人が多い。

## 【旅行に出るきっかけ】

- 大学生 (N=1030)
- 社会人(子供なし) (N=1030)
- 家族層 (N=1030)

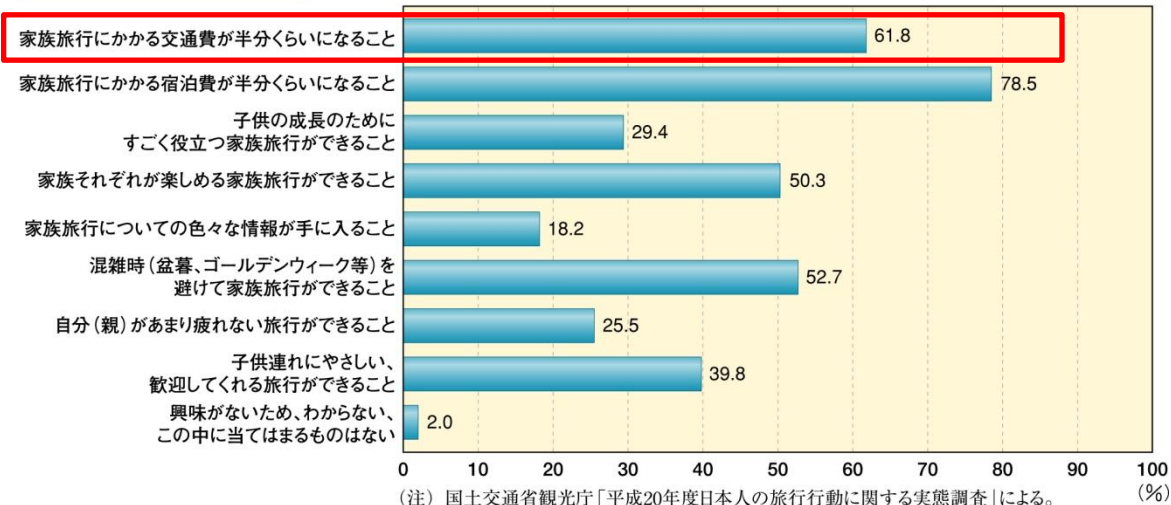


家族層では「資金ができると」がトップ (53.4%)

(注)国土交通省観光庁「日本人の観光旅行の状況に関する調査・分析等報告書」による。

## 【家族旅行を年1回増やす条件】 (家族層)

【家族層 (N=1,030) 複数回答】



(注) 国土交通省観光庁「平成20年度日本人の旅行行動に関する実態調査」による。

# ICTを活用した観光情報等の提供事例（橿原市、津和野町）

ICTを活用し、観光情報やそこまでの経路案内を多言語で提供するほか、バリア情報等も提供することにより、外国人観光客、高齢者、障がい者等の移動制約者も含め安心して観光できるよう移動支援を行った事例。

## 奈良県橿原市の事例

### ①橿原市の観光名所を巡るルート案内を実施

- 橿原市の観光名所を巡る観光ルートを提供。また、現在位置から目的地までの経路案内を実施。
- 経路案内では、進む方向が分かりやすいように写真に矢印を表示して案内。
- 案内途中にも、江戸時代の町の様子などを音声等で解説。



写真による経路案内



経路から外れると警告画面を表示し、音声で案内



案内途中にも、江戸時代の町の様子や歴史を解説

### ②観光名所の紹介

- 重要文化財等の観光名所では、特徴をはじめ様々な観光情報を提供。
- また、地元住民がインタビューに答える形でその観光名所を紹介。
- 各施設のバリア情報（多機能トイレの有無等）も提供。



#### 住民が観光名所を動画で紹介



浄土真宗本願寺派の寺であり…国の重要文化財に指定された。



## 島根県津和野町の事例

### 多言語での情報提供を実施

- 津和野町では、観光情報や観光ルートの案内を多言語（英語、韓国語、中国語）でも提供



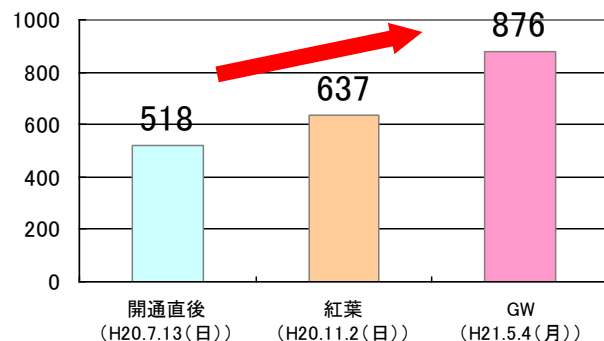
多言語(英語)による情報提供の例

# 高速道路整備による効果事例

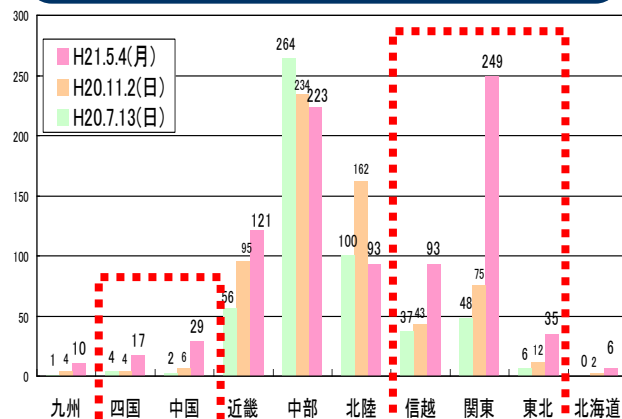
- 東海北陸自動車道の全線開通（H20.7）により、観光客の集客エリアが全国に拡大し、ツアー客が約2倍に増加するなど、観光ルートが周遊・広域化。

## 【観光客の広域化】

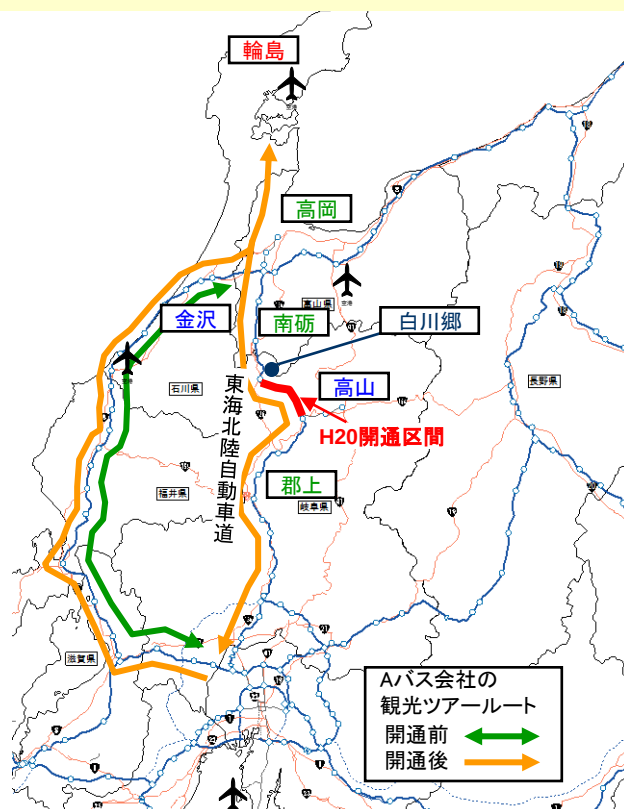
### 白川郷(せせらぎ公園)駐車場利用台数



### 車籍地域別の利用台数の変化



関東など遠方からの観光客が大幅に増加するなど広域化



## 【周遊ルートを広域化】

### 名古屋圏から北陸地方への観光ツアールートを周遊化

- ◆Aバス会社では、輪島への観光ルートを北陸道ー東海北陸道に周遊化。
- ◆利用客にも好評で、H19→H20でツアー客数は約2倍に増加。

## 【観光広報を広域的に実施】

### 高岡市・南砺市・郡上市

#### 岐阜、富山の3市が連携し、台湾誘客をPR！

- ◆東海北陸道全通をにらみ、高岡市・南砺市と郡上市の観光協会・連盟が、「台湾観光博覧会(台北市)」に出展。
- ◆ツアー商品を中心に、踊り、祭り、古い町並みなど地方都市の良さをPR。

出典：H20.5.19 中日新聞

### 金沢市・高山市

#### 商工会が連携し、広域観光ルートを検討

- ◆東海北陸道全線開通に向けて金沢商工会議所、高山商工会議所が連携を強化。

出典：H20.6.4 北陸中日新聞

### その他

#### 富山県

#### 外国語対応パンフ作成、国際観光施設の助成金制度設置

出典：H20.5.17 観光経済新聞

#### 高山市

#### 街中にQRコード表示し、英語版観光情報案内を開始！

出典：H20.5.20 岐阜新聞

出典：H20.4.16 中日新聞



## 二次交通への取組

- 観光地においては二次交通の確保や整備が、観光客を誘致する際の重要な課題。
- 地域の人々の活用も期待され、観光地としての住民意識の活性化も期待される。

### 【主要駅や観光地を結ぶ二次交通の事例】

#### まちなか周遊バス「ハイカラさん」(福島県会津若松市)

城下町特有の道の特性から道路渋滞、それに伴う二酸化炭素による大気汚染が問題となっていたため周遊バスを走らせることによりその問題を解決。

##### 【特徴】

- ・ 自家用車から周遊バスに乗り換えさせるパークアンドライド方式とコンセプト(大正浪漫)に沿ったバスの運行が街のイメージアップにも貢献。
- ・ 周遊バスに乗り換えさせることによって、大気汚染の軽減も意図的に図る。



#### 環境配慮型二次交通(ベロタクシー)の運行(岩手県平泉町)

「平泉の文化遺産」の世界遺産登録に伴う観光客の増加を想定し、二次交通手段の確保、交通弱者対策及び環境対策のため、ベロタクシーの導入実験を平成21年10月より開始。2011年より、運行2年目を迎える。

##### 【特徴】

- ・ バス等とは違った歩行者と同じ目線で運行するため、ゆったりと街並み観光が楽しめる。
- ・ 環境への影響も少なく、車体に企業広告を掲示することで、地域活性化、観光地における新たな雇用創出にも貢献。



## 観光地での交通規制（パーク＆ライド方式）

- 各都道府県における観光地等において、パーク＆ライド方式を採用。
- 道路の渋滞緩和に加え、大気汚染の軽減、二酸化炭素排出量の削減といった効果も期待。

### 【パーク＆ライド方式】

【パーク】...最寄り駅等の周辺の駐車場に車を止めること  
【ライド】...公共交通に乗り換えて目的地へ向かうこと

混雑時にこの方式を用いて、道路の渋滞緩和に加え、大気汚染の軽減、二酸化炭素排出量の削減といった効果も期待できるこれからの交通スタイル

### 【各観光地での取組事例】

#### ■ 京都府京都市 パーク・アンド・ライド拡大実施

（秋の観光ピーク期である2011年11月19日(土)、20日(日)、23日(水・祝)、26日(土)、27日(日)）

##### 【概要】

これまでの最大規模となる17エリア4,581台の駐車スペースを提供する広域的なパークアンドライドを実施。

(1) 臨時パークアンドライド駐車場の提供

(2) 通年パークアンドライド駐車場の提供

- ・市内外13エリア31箇所の公営及び民間駐車場において、パークアンドライドを実施
- ・公共交通の利用者に限った駐車料金の割引等を設定



#### ■ 石川県金沢市 観光期パーク・アンド・バスライド

（毎年5月のゴールデンウィーク時期）

##### 【概要】

北陸自動車道（高速道路）の金沢東・西インター付近の臨時駐車場に駐車し、専用のシャトルバス「兼六園すいすい号」に乗って、兼六園や金沢21世紀美術館などの主要な施設等を観光できるシステム。



## 観光バス（定期観光運送）の事例

- 定期観光運送（定期的に運行する自動車により観光を目的とする乗合旅客を専ら運送する乗合バス事業）については、地域のニーズに応じた柔軟な運賃・料金の設定を可能とするため、運賃・料金の規制が認可制に代えて事前届出制に緩和されている。

### 観光バスの先進的取組事例

#### スカイバス（日の丸自動車興業）

- オープンバスを用いた観光バスツアー
- 乗客が国籍を問わず観光案内を楽しめるマルチランゲージ(※)ガイドシステム搭載  
※英語・中国語・韓国語に対応
- 東京での成功実績を踏まえ、全国の観光都市でも同形態のバスが検討されるなど、全国への波及効果大きい。
- 観光バス事業のモデルとなる先駆的な取組が評価され、運営会社である日の丸自動車興業の富田社長が平成23年交通文化賞を受賞(国土交通大臣表彰)

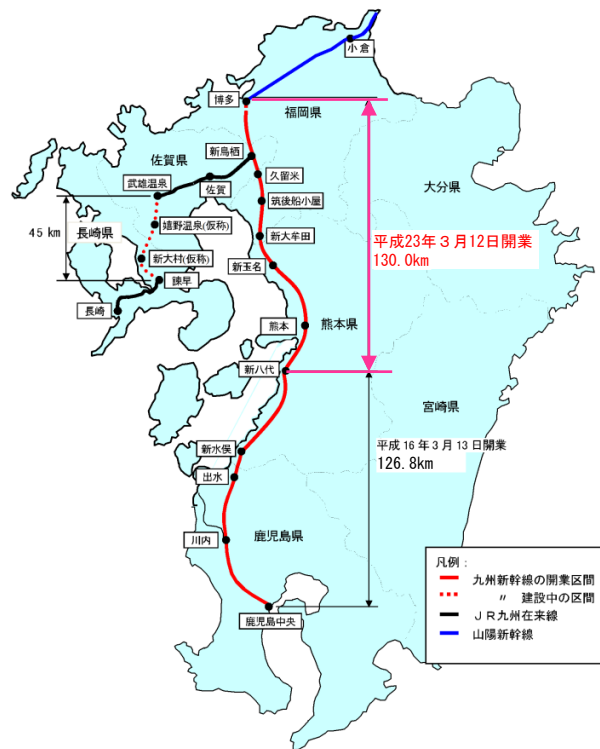
#### (コース)

- ・皇居・銀座・丸の内コース
- ・東京タワー・レインボーブリッジコース
- ・お台場夜景コース
- ・東京スカイツリー・浅草コース
- ・錦秋の神宮外苑・イチョウ並木コース





- 九州新幹線概要図



※JR九州HP

(单位·千人)

|      | 博多～熊本間 |       |      | 熊本～鹿児島中央間 |       |      |
|------|--------|-------|------|-----------|-------|------|
|      | 本年     | 前年    | 対比   | 本年        | 前年    | 対比   |
| 累計   | 4,500  | 3,265 | 138% | 2,603     | 1,583 | 164% |
| 一日平均 | 24.5   | 17.7  | —    | 14.1      | 8.6   | —    |

利用者が増加

○主な区間の所要時間・運賃・輸送人員、シェア

| 交通機関 |      | 熊本～大阪                          | 輸送人員<br>(シェア) | 鹿児島～大阪                         | 輸送人員<br>(シェア)  | 福岡～鹿児島                        | 輸送人員<br>(シェア)  |
|------|------|--------------------------------|---------------|--------------------------------|----------------|-------------------------------|----------------|
| JR   | 所要時間 | 3時間57分<br>↓<br><b>2時間59分</b>   | 15万人<br>(18%) | 5時間2分<br>↓<br><b>3時間45分</b>    | 7万人<br>(5%)    | 2時間12分<br>↓<br><b>1時間19分</b>  | 144万人<br>(47%) |
|      | 運賃   | 16,540円<br>↓<br><b>18,020円</b> |               | 21,000円<br>↓<br><b>213,00円</b> |                | 9,420円<br>↓<br><b>10,170円</b> |                |
| 航空機  | 所要時間 | 2時間6分                          | 66万人<br>(79%) | 2時間14分                         | 119万人<br>(89%) | 1時間28分                        | 18万人<br>(6%)   |
|      | 運賃   | 23,500円                        |               | 26,800円                        |                | 18,600円                       |                |
| バス   | 所要時間 | 9時間16分                         | 1万人<br>(1%)   | 11時間40分                        | 4万人<br>(3%)    | 4時間6分                         | 40万人<br>(13%)  |
|      | 運賃   | 10,300円                        |               | 12,000円                        |                | 5,300円                        |                |

注・航空機の所要時間は、空港から都心部までの移動時間を含む(乗換え時間は含まず)  
・輸送人員、シェアは08年度国土交通省旅客地域流動調査から集計  
・運賃は通常期の大人片道分(JRは新幹線指定席)  
・赤字部分は博多・新八代開業後

### ○発地別鹿児島県内における宿泊客数の動向

(平成23年6月)

(单位:人、%)

|       | 平成23年6月（構成比）   | 前年同月    | 対前年増減率 |
|-------|----------------|---------|--------|
| 合 計   | 166,662（100.0） | 137,940 | 20.8   |
| 北 海 道 | 939（0.6）       | 1,149   | ▲ 18.3 |
| 東 北   | 1,066（0.6）     | 1,763   | ▲ 39.5 |
| 関 東   | 29,328（17.6）   | 30,789  | ▲ 4.7  |
| 北 陸   | 1,136（0.7）     | 1,475   | ▲ 23.0 |
| 中 部   | 6,527（3.9）     | 9,255   | ▲ 29.5 |
| 関 西   | 24,738（14.8）   | 16,178  | 52.9   |
| 中 国   | 10,533（6.3）    | 3,944   | 167.1  |
| 四 国   | 2,131（1.3）     | 1,278   | 66.7   |
| 九 州   | 85,153（51.1）   | 66,125  | 28.8   |
| 沖 縄   | 1,540（0.9）     | 1,245   | 23.7   |
| 海 外   | 3,571（2.1）     | 4,739   | ▲ 24.6 |

中国及び関西  
からの宿泊客  
が大幅に増加

※鹿児島県観光動向調査

# 観光により地域鉄道を活性化している事例①（和歌山電鐵）

■ 沿線住民等による支援と観光を中心とした取組みにより活性化を図っており、平成20年度創設の地域公共交通活性化・再生法に基づく総合事業を活用して様々な取組みを実施中。

○平成15年に南海電鉄が貴志川線の廃止検討を表明したが、存続に向けた住民の要請が高まり、関係者で議論した結果、沿線自治体が鉄道用地を買い取り、公募により決定した岡山電気軌道が和歌山電鐵を設立して運行を引き継ぐことで合意した。

## 車両のリニューアルによる活性化

○**貴志川特産の「いちご」**や**地域で成長著しい「おもちゃ」**をテーマに、つり革やベンチシート、家具等、今まであまり木を使わなかったところにむく材をふんだんに使用した**車両のリニューアルを実施**。

○「いちご」、「おもちゃ」に続き、**駅長の「たま」**をテーマに、地域公共交通活性化・再生総合事業を活用してリニューアルした**「たま電車」**を運行。



<いちご電車>



<おもちゃ電車>



<たま電車>

出典：和歌山電鐵提供資料・ホームページ等をもとに鉄道局作成

## 話題性を高めることによる活性化

○貴志駅の猫の駅長「たま」が話題を呼び、観光客が殺到。その功績から、20年1月に「スーパー駅長」に昇進、10月に和歌山県知事から「ナイト（騎士）」の称号を授与。22年1月には「執行役員」に就任。



<スーパー駅長の「たま」>



関西大学大学院の宮本勝浩教授らによると、**就任1年間の経済波及効果を試算すると約11億円**になると発表。

出典：和歌山電鐵ホームページ、和歌山大学辻本勝久准教授提供資料等をもとに鉄道局作成

## 利便性の向上による活性化

○変電施設の増強により、速達性の向上を図り、また覚えやすく利用しやすいダイヤ設定を行うとともに、観光客の利用増のため手狭となった貴志駅を改良するなど利便性の向上により、駅を核とする地域の活性化及び快適性の向上を図る。

（21年度幹線鉄道等活性化事業及び活性化・再生総合事業にて実施）



## 事業の効果

■和歌山駅～貴志駅間の所要時間を3分短縮し、ダイヤを33分ヘッドから30分ヘッドで設定可能に。（**覚えやすいダイヤ設定**）

■駅舎の改築により、地域の魅力あふれる駅空間（快適性の確保、地域の活性化）を実現。**地域のイメージアップ**に繋がる。

## 整備による貴志駅の利用者の増加

|                      |       |
|----------------------|-------|
| H21.8-H22.7<br>（整備前） | 239千人 |
| H22.8-H23.7<br>（整備後） | 249千人 |

※輸送人員から過去のOD等の率で算出した推計値

# 観光により地域鉄道を活性化している事例②（若桜鉄道）

■ 地域公共交通確保維持改善事業費補助（22年度までは地域公共交通活性化・再生総合事業※）及び沿線地域による支援と観光を中心とした取組により活性化を図っている事例。

## 若桜鉄道の例

### ①ローカル列車の旅企画

○ 若桜駅に保存されている転車台の説明と乗車券をセットにした観光ツアーを実施。

県内外から観光客が来訪。



### ②イベントの実施

○ 若桜線開業80周年を記念した鉄道イベントを実施。

スタンプ、車両ヘッドマーク等を作成。



### ③登録有形文化財施設の活用

○ 若桜鉄道は昭和5年の国鉄若桜線として開設以来、鉄道施設がほぼ原型のまま残され、なお現役として使用されており、平成20年7月に登録有形文化財として登録された。

若桜鉄道への誘客、地域の活性化を図ることを目的に、老朽化が顕著な駅施設を修繕し、観光に活用。



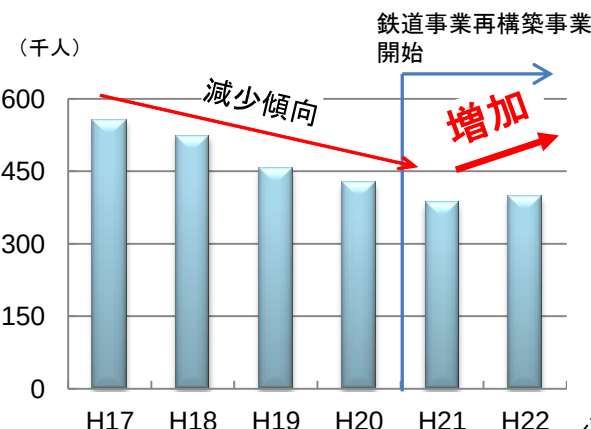
（安部駅の修繕）



（SL・若桜駅構内転車台）



### 若桜鉄道の年間輸送人員の推移



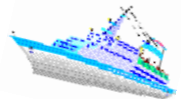
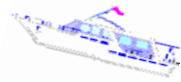


# 国内旅客船の船旅の魅力向上策

■ フェリー、離島航路等による「普段着の船旅」の魅力向上に向けて、国及び業界団体等が一致協力して、戦略的な情報発信や、旅客船事業者と旅行事業者、地域などの多様な主体の連携の強化を図っているところ。

## ①「日本すみずみ船の旅」の発行

ユーザーが、一般書店、旅行代理店窓口等で気軽に手にとって「船旅」を意識できる環境の整備



## ②「船から見る風景100選」の活用等

風景100選を活用した誘客や商品化等に向けた検討

★ベストショット賞 『帰るまでの夕日』  
撮影ポイント：宇品港を出て5分位（広島）



★ベストコメント賞  
『この指と～まれ！』  
撮影ポイント：  
横浜港  
みなとみらい地区沖

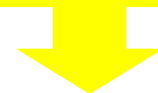


## ③日本旅客船協会と日本旅行業協会（JATA）との連携の強化

旅行事業者の企画・販売担当者を対象としたセミナーの開催、乗船体験等の実施

### 目 的

- ・船旅の認識度の向上のための方策
- ・船旅の商品性の向上策
- ・情報発信



JATAと連携し、船旅活性化検討会を開催  
（※体験乗船等実施）

- ・ 日本旅客船協会
- ・ 一般社団法人日本旅行業協会

※体験乗船（ファムトリップ）とは  
事業者が船旅の旅行コースを提案し、旅行業者に実際に体験してもらうことで商品化の検討を促す試み。  
これまでに4回開催。

- 第1回 太平洋フェリー「きそ」 仙台～名古屋間
- 第2回 しまなみ橋めぐりと瀬戸内 歴史探訪クルーズ
- 第3回 五島列島の旅
- 第4回 島原・天草・有明海の旅

# 離島における観光振興による離島航路の活性化

- 小値賀島においては、観光振興の取組を実施した結果、観光客数が増加し、離島航路の旅客数も増加。

## 経緯

- 1ターナー者が中心となって、これまで個々に活動してきた観光協会、自然学校、民泊組織を統合して、平成19年4月にNPO法人「おぢかアイランドツーリズム協会」を設立。
- 農業・漁業体験、自然体験、文化体験に加え、島暮らし体験の民泊を中心とした「グリーンツーリズム」を観光プログラムに。
- 体験プログラムや日程調整、様々な情報の集約・提供など、観光客の要望に一括して対応する窓口体制を整えたワンストップサービスを実現。
- アメリカの教育団体「ピープル・トゥ・ピープル」の国際親善大使プログラムによる修学旅行生の受け入れ

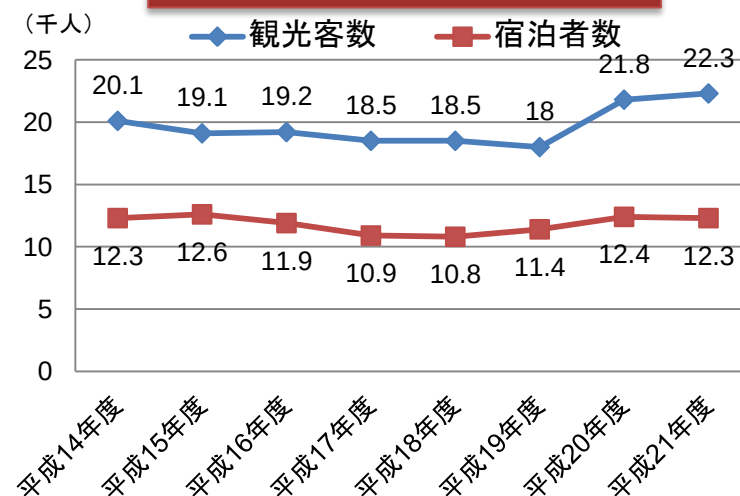
## 新たな取り組み

古民家を再生した宿泊滞在施設、レストランを整備  
大人向けの新たなプログラム「小値賀を暮らす大人の旅」の提案

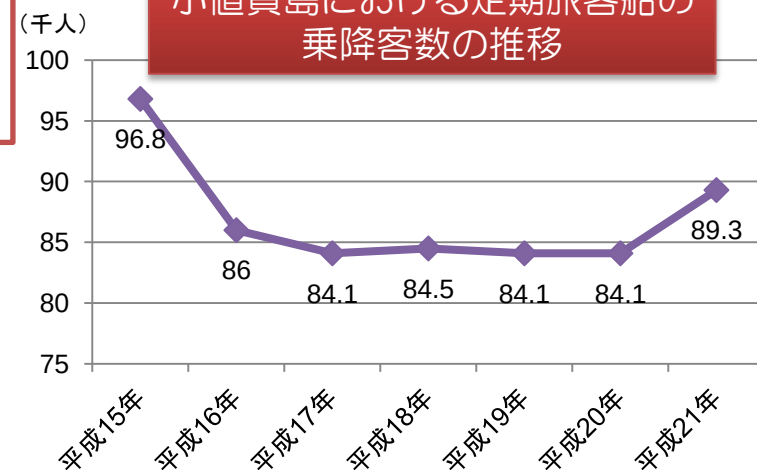
古民家を再生した宿泊滞在施設



## 観光客・宿泊者数の推移



## 小値賀島における定期旅客船の乗降客数の推移



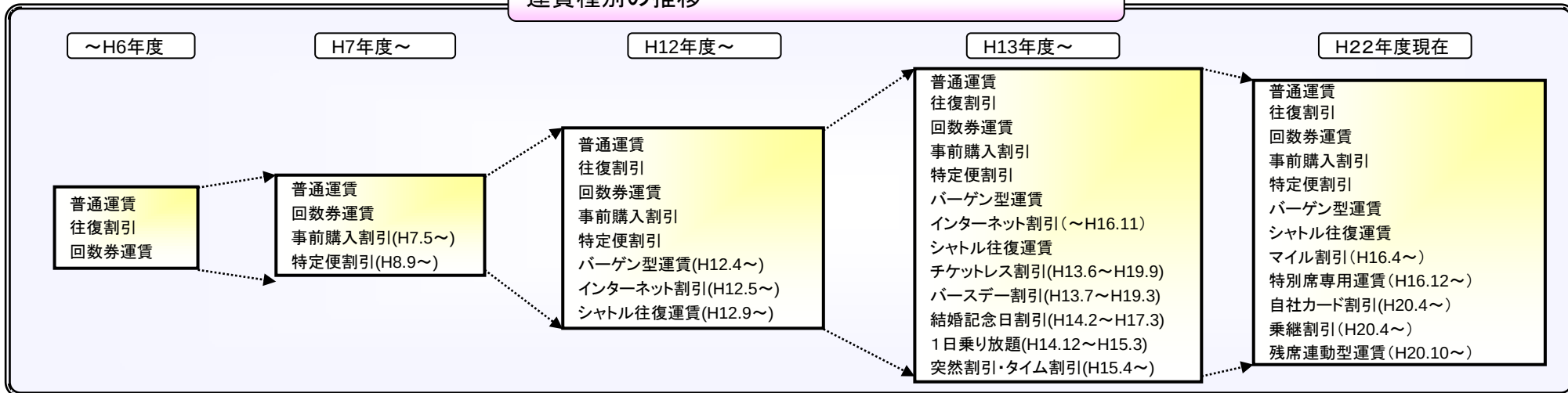
※離島統計年報及び長崎県資料より国土交通省作成 21



# 航空運賃及びサービスの多様化

- 航空交通においては、様々な割引運賃が設定されるとともに、サービスの多様化も進展。

## 運賃種別の推移



## 多様なサービスの展開

### 大手航空会社

#### 『上位クラス』の設定

従来の『スーパーシート』と比べて、より高級感を持った座席・機内食・ラウンジ等を利用者へ提供することにより、運賃だけでなく、サービスの対価による顧客の取り込みを図っている。

例 JAL:『ファーストクラス』 ANA:『プレミアムクラス』



・JAL:『ファーストクラス』

#### 『チケットレスサービス』の展開

WEB上で、「予約・購入・座席指定」を完了させることにより、eチケット(搭乗用バーコード印字)、ICカード又はIC付携帯電話等を使用し、空港でチェックインすることなく、スムーズに搭乗できるサービスにより、利便性向上を図っている。

例 JAL:タッチ&ゴーサービス、ANA:『SkiPサービス』



・ANA:『SkiPサービス』におけるチェックイン手段

### 新規航空会社

#### 『地域密着型』のビジネスモデルを追求

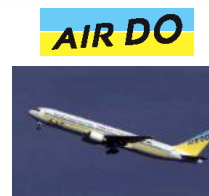
(ADO)  
「北海道の翼」として北海道からのネットワークを拡充し、北海道の地域振興に貢献。  
(SNA)

「九州の翼」として九州からのネットワークを拡充し、九州の地域振興に貢献。

(SFJ)  
北九州を事業のベースとして多便数シャトルを深夜早朝まで運航し、機内全座席で、座席間隔の拡大、革張りシートの装備等を充実させ、ビジネス需要に対応。

#### 『全国展開型』のビジネスモデルを追求

(SKY)  
運航便を羽田から札幌・福岡・神戸・沖縄と全国にネットワークを展開し、効率的な事業運営を追求



# 空港との連携による地域への効果（能登空港の例）

- 地元と航空会社がリスクとリターンを共有し、共に利用促進を図る仕組みを導入。
- 地元住民の利用促進だけでなく、二次交通の確保などにより、地域外から観光客を呼び込むための取り組みに注力。

## ① 搭乗率保証制度 羽田＝能登路線について1日2便を実現するために実施。

目標搭乗率(62%)を定め、

○目標搭乗率を4ポイント以上下回った場合 → 地元が航空会社に保証金を支払う

○目標搭乗率を4ポイント以上上回った場合 → 航空会社が地元へ販売促進協力金を支払う

## ② アクセス向上のため、空港からの乗合タクシーを運行

能登空港の二次交通の不足を補い、観光地へのアクセスの向上を図るため、地元の運輸事業者により空港と各地をバス並みの低料金で結ぶ相乗りジャンボタクシー「能登空港ふるさとタクシー」を運行。赤字については県、能登空港利用促進同盟会、能登半島広域観光協会が1/3ずつ負担。

## ③ 「ぶらり能登ガイドブック」の発行

『能登のやさしさあなたのココロに 逢わせたい』というコンセプトのもとに自主的に参集した事業者を紹介する、能登地域限定地元発信型のガイドブック。利便性を高めるため、地図や二次交通の案内、モデルコースの紹介も盛り込み、旅の魅力を発信。

## ④ 観光拠点としての空港の魅力を高めるため、旅行者向けの情報センターを設置

「能登の旅 情報センター」を能登空港ターミナルビル1F到着ロビー前に設置、県内の自然・歴史・文化・人といった魅力を総合的に情報提供する。

## ⑤ 首都圏需要の掘起こしや、能登のファン・リピーターづくりを目指したキャンペーン等を実施

## ⑥ 能登空港発着便利用に係る市町村運賃助成制度(地元住民等を対象)

## ⑦ 全日空が能登空港への送客促進のための乗り継ぎ運賃設定等を実施

※乗継運賃: 大人普通運賃より 30～64%割引



空港を利用するための交通手段として、能登空港と各地とをバス並みの低料金で結ぶ乗合タクシー「能登空港ふるさとタクシー」を運行。



9人乗りのジャンボタクシー車両を使用

例えば・従来のタクシーとの比較

○和倉温泉まで  
約 15,000 円 → 1,300 円  
(1人あたり)

○輪島市街まで  
約 6,500 円 → 700 円  
(1人あたり)

### ANAの利用促進例

羽田経由の乗継運賃の設定等により、能登へ送客促進

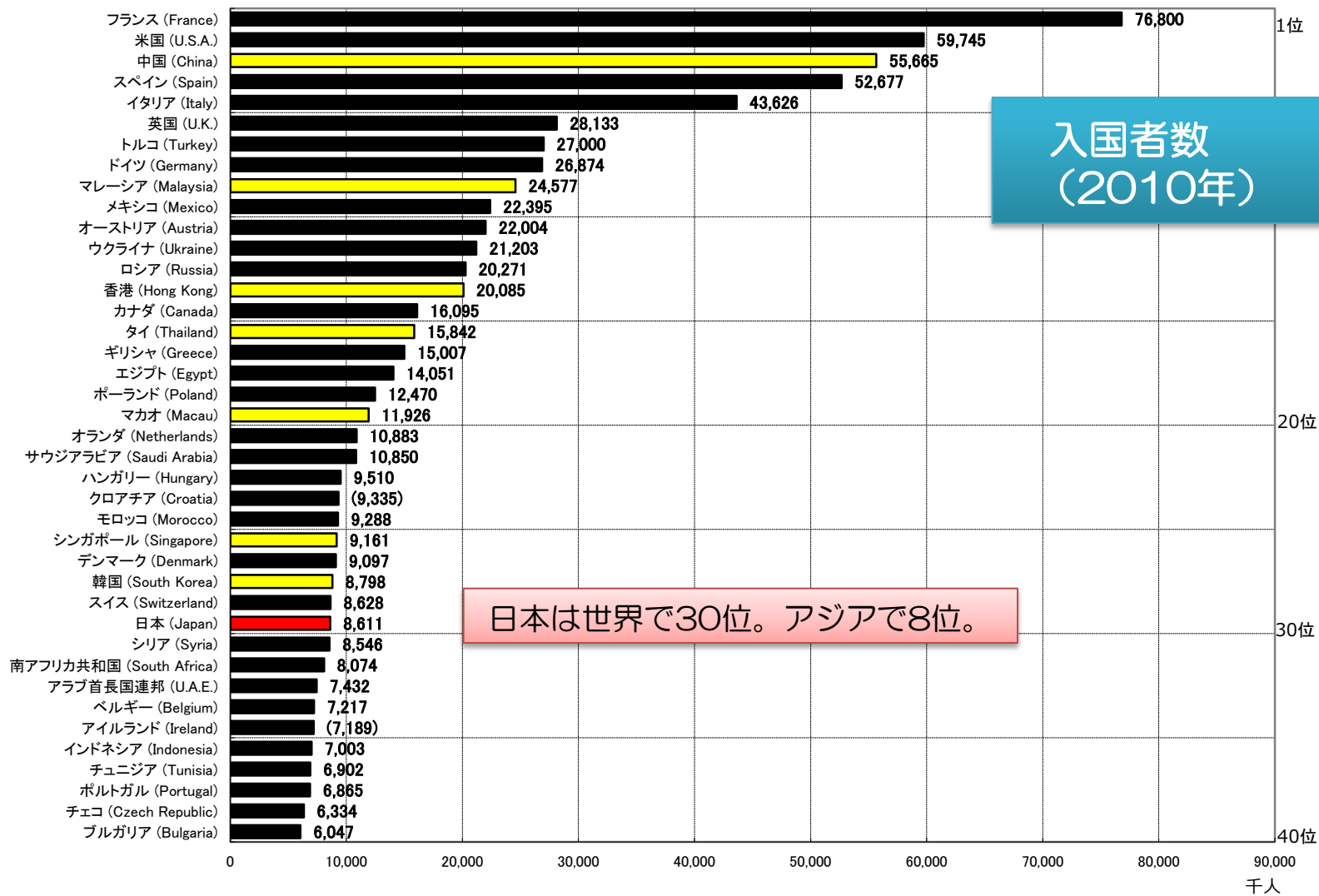


### 3 訪日外国人旅行客の増加に向けて

---

# 世界各国・地域からの入国者数の国際比較

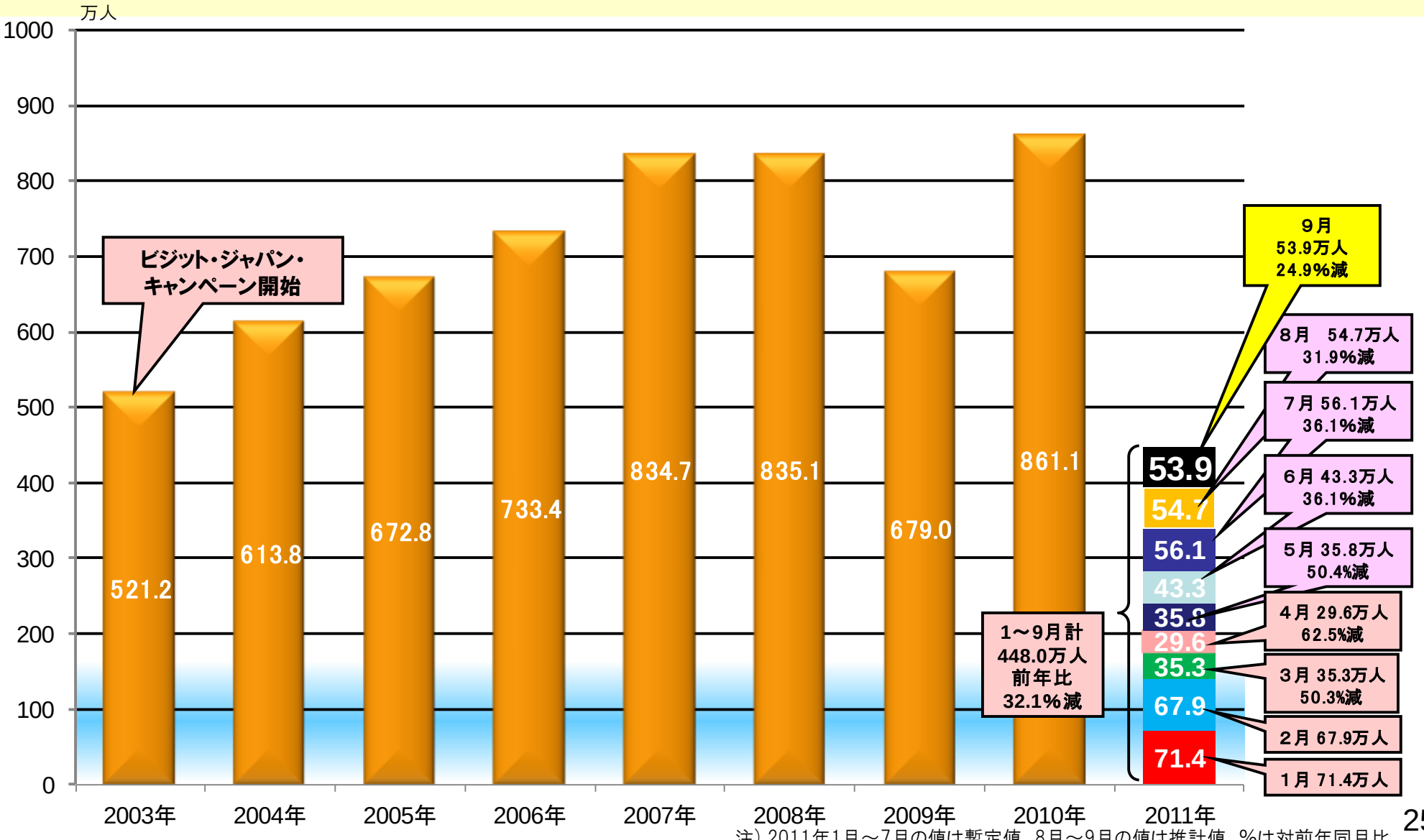
- 観光面においても、特に外国人旅行者の受け入れにおいて、他のアジアの主要国に比べ、遅れをとっている状況。





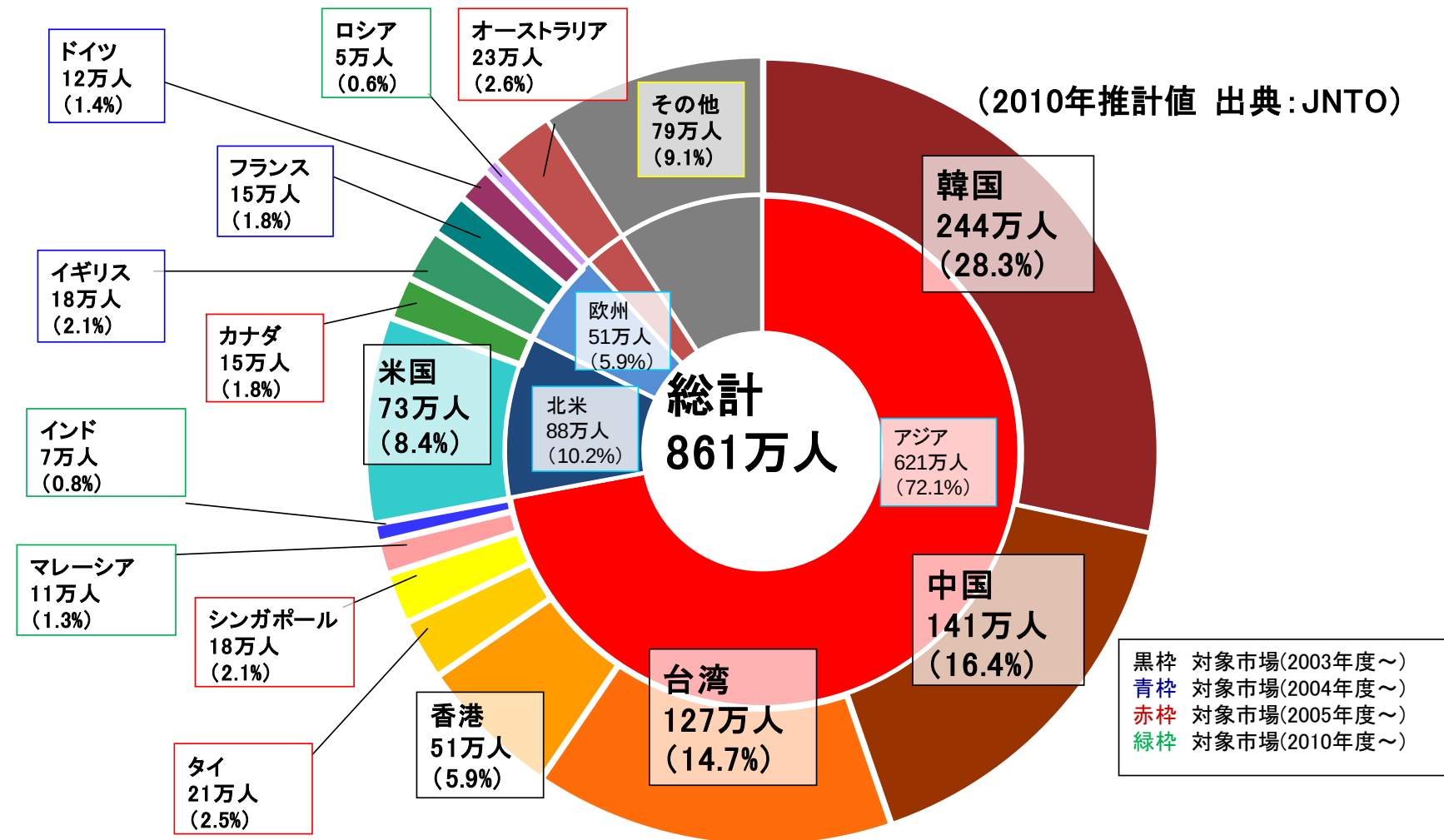
# 訪日外国人旅行者数の推移

■ 訪日外国人旅行者数は、増加傾向にあり、昨年は過去最高を記録したが、本年は東日本大震災及び原発事故の影響で、大幅に減少する見込み。



# 国・地域別訪日外国人旅行者割合

- 訪日外国人旅行者のうち、7割以上をアジアの国・地域が、6割以上を韓国・台湾・中国・香港の4国・地域が占める状況。

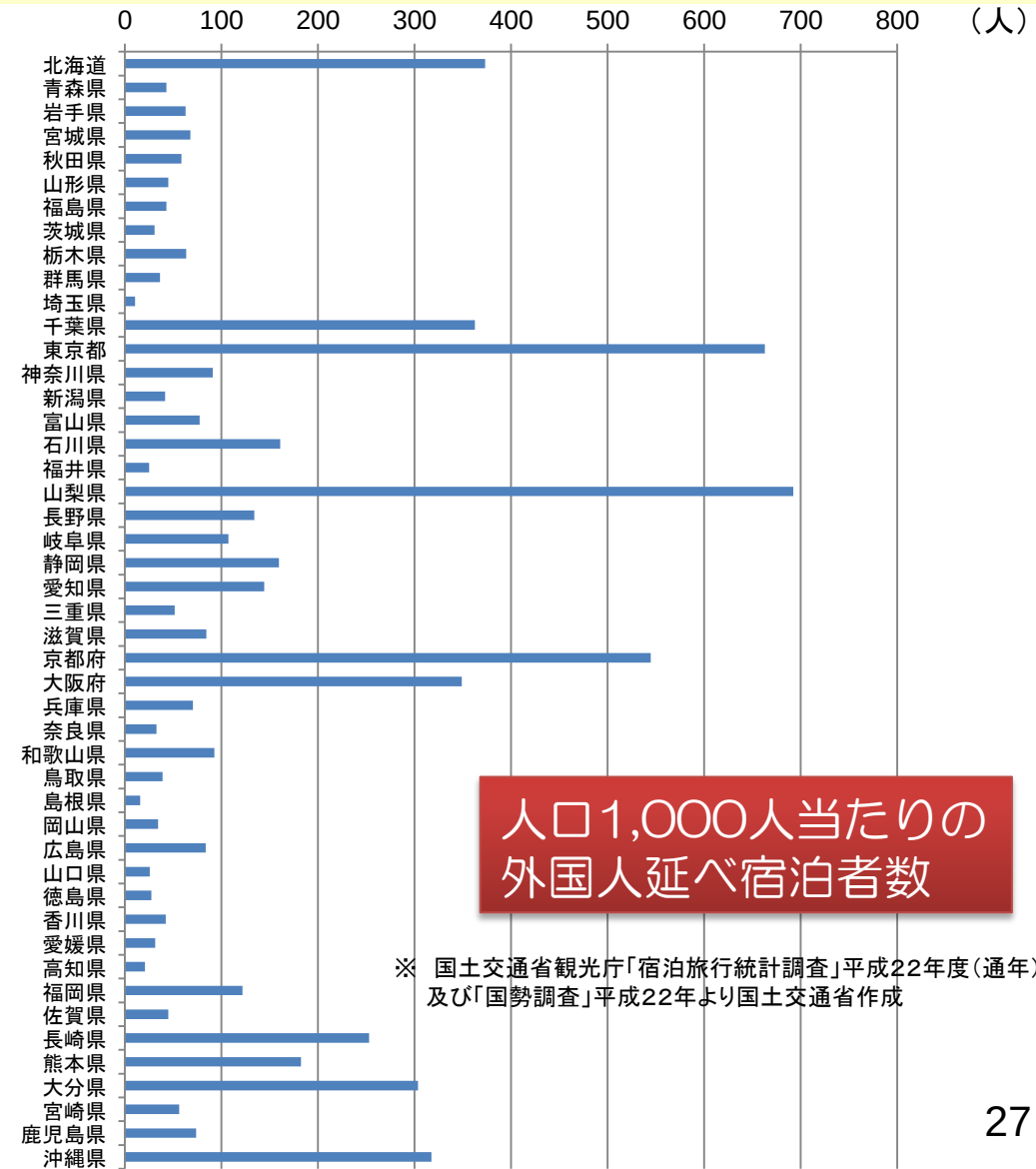
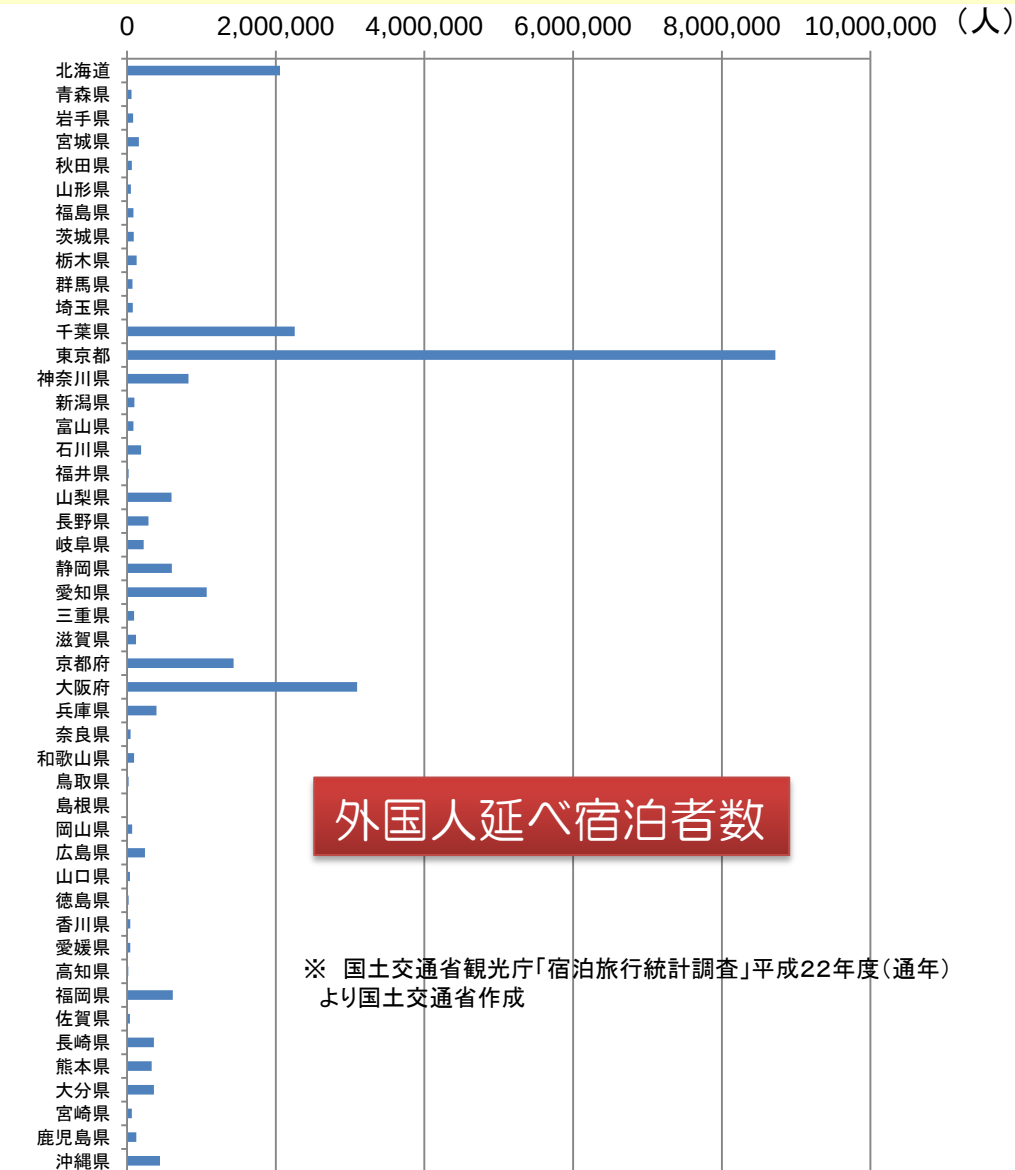


※ ( )内は、訪日旅行者全体に対するシェア

※ その他には、アジア、欧州等各地域の国であっても記載のない国・地域が含まれる。

## 都道府県別外国人延べ宿泊者

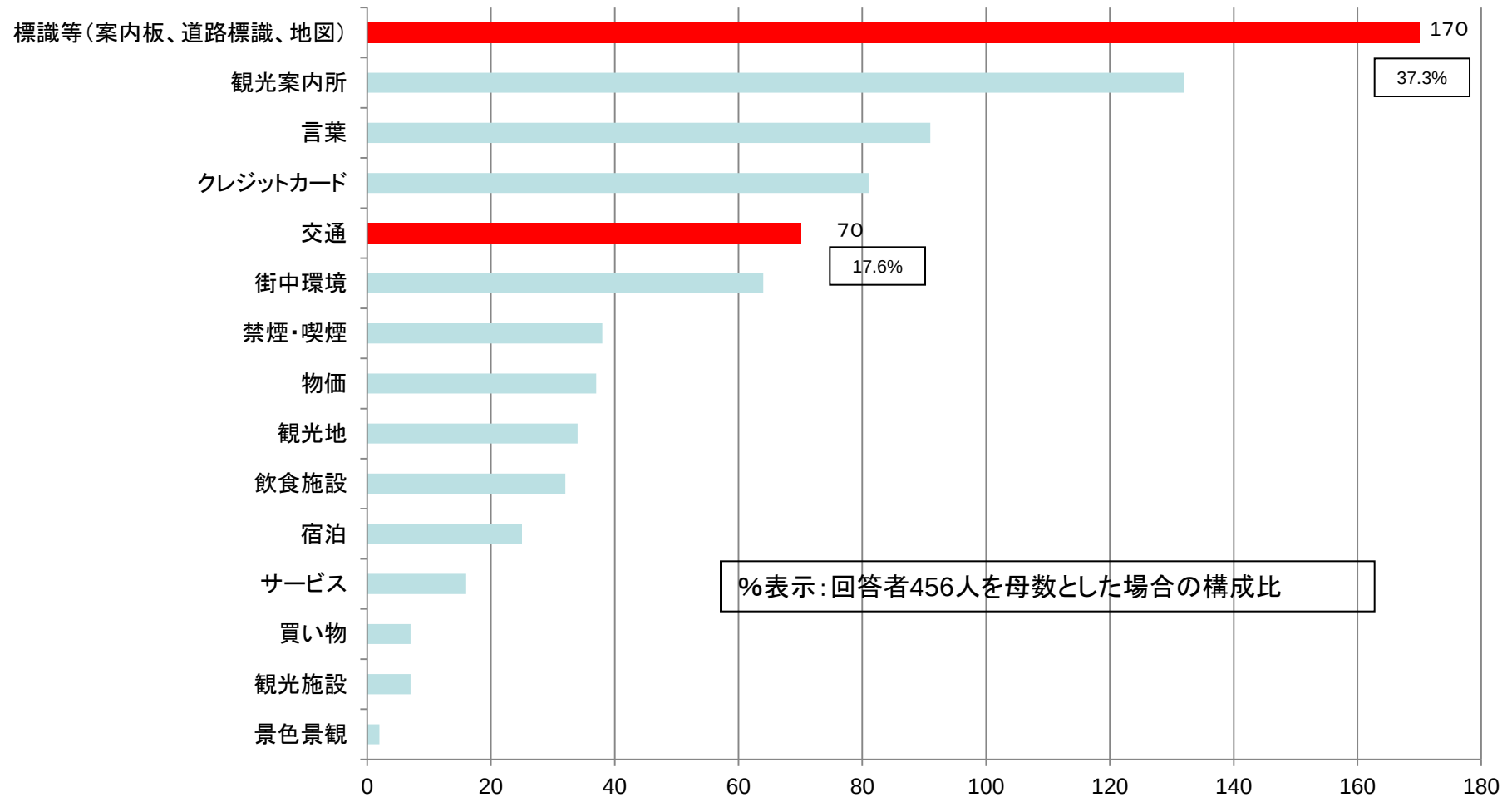
■ 外国人延べ宿泊者数は、「ゴールデン・ルート」の千葉・東京→京都・大阪や北海道が多い。



# 訪日外国人旅行者が感じる不便・不満

- 訪日外国人旅行者が感じる不便・不満のトップが案内板等の標識等。
- また、交通について不便・不満を感じる割合も高い。

## 不便・不満の分野別件数および構成比（回答者人数ベース）



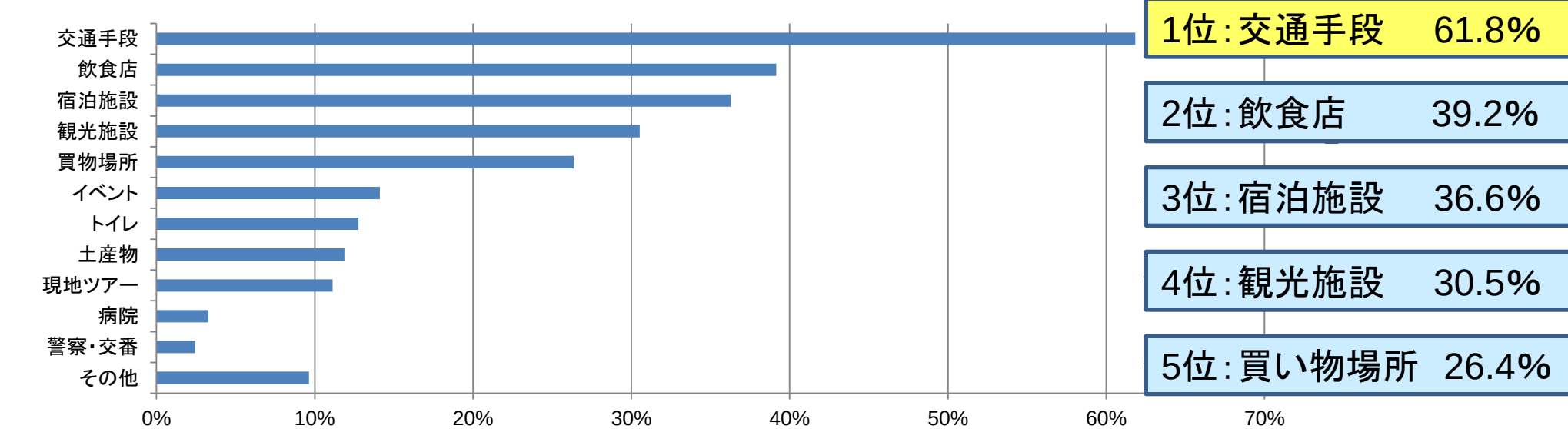


# 外国人旅行客の要望

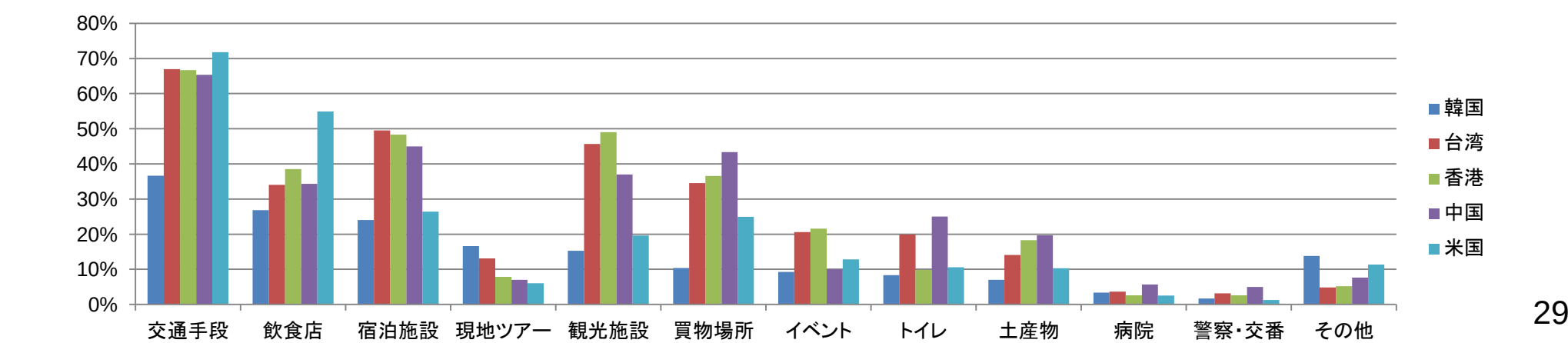
日本滞在中にあると便利な情報を尋ねたところ、回答者全体では、①「交通手段」が61.8%と圧倒的に高く、次いで、②「飲食店」、③「宿泊施設」の順で希望する声が多い。

出典：観光庁「訪日外国人消費動向調査（平成23年4月～6月期）」

## ●日本滞在中にあると便利な情報（全国籍、複数回答）



## ●日本滞在中にあると便利な情報（主要国籍別、複数回答）



# 訪日外国人による交通機関を利用するにあたっての不満の声

- 交通に関する案内表示・情報提供や乗車券に関する利便性の向上を求める意見があげられている。

| 場面        | 不満・要望                                                                                                      |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 案内表示・情報提供 | 駅の情報案内板等の英語表示がなかった。                                                                                        |
|           | 駅構内における多言語標識を充実してほしい。また、電車の利用方法や観光ルートのご案内等に関する情報が欲しい。                                                      |
|           | 日本の交通網について情報が集約された英語のウェブサイトがあると良い。目的地への行き方を調べるのに苦労した。                                                      |
|           | 地方の駅からの乗り継ぎバス等のルートマップを英語で作成してほしい。                                                                          |
|           | 空港等の施設において、無料で利用できるWi-Fi環境を拡充・整備してほしい。                                                                     |
| 乗車券       | 駅の券売機の操作がとても複雑だった。券売機の使用手順について、英語による案内があれば良かった。                                                            |
|           | PASMO等のICカードについて、英語による案内が無かった。外国語での案内を増やしてほしい。PASMOはチケットを毎回購入しなくても良いため、ストレスの軽減、時間の節約にもなり、旅行者にとっても非常に便利である。 |
|           | JRパスをはじめとする割引切符に関する情報が不足している。日本に来る前に情報がほしかった。                                                              |
|           | 学生向けの割引運賃を拡充してほしい。                                                                                         |
|           | JRパスは便利でとても良かったが、博多から東京に行く際に、「のぞみ」が利用できず、不便な思いをした。                                                         |
|           | 全ての交通機関が一律・定額で使えるようなパスがあれば、交通機関の種類を気にせず利用できるのが便利である。                                                       |
|           | クレジットカードでの支払いができると良い。                                                                                      |
| その他       | バスについて、運行間隔が3時間程度も空く場所もあったので、一日あたりのバスの便数を増やしてほしい。                                                          |

# 外国人旅行者の移動容易化のための言語バリアフリー化

- 交通拠点における案内表示に加え、車内放送、バス停のナンバリング等様々な手段を用いて、点から線への多言語対応等を実施することで、外国人観光客の移動を容易化し、言語バリアフリーな移動環境を実現。

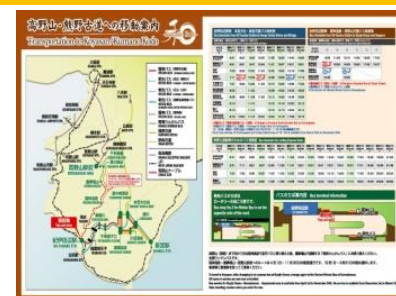
## ○ 内容

交通拠点から目的地に至るまでの行程において、外国人旅行者に言語面での障害を感じさせないよう、交通拠点における案内表示に加え、車内放送、バス停のナンバリング等様々な手段を用いて、点から線への多言語対応等を実施することで、外国人観光客の移動を容易化し、言語バリアフリーな移動環境を実現する。

## ○ 具体的な取組

### ・交通拠点に関する多言語による情報の提供(例)

- 駅構内やバスターミナル等に電子看板等を設置し、バス乗り場・主要バス路線の案内情報や交通情報、目的地における観光情報等を提供することで、交通拠点に到着してからの移動を容易化する



### ・二次交通機関に関する多言語情報の提供(例)

- 停留所の標記にピクトグラムや英語(ローマ字)を追加、主要バス路線にナンバリングを実施
- 主要観光地へ向かうバス車両に目印となるピクトグラムやカラーリングを実装
- 車内放送の多言語化、目的地となる観光地付近での乗降を容易化する車内外での案内を実施
- 観光の周遊に利便性の高いバスマップ等を整備するとともに、Webによる情報提供を実施



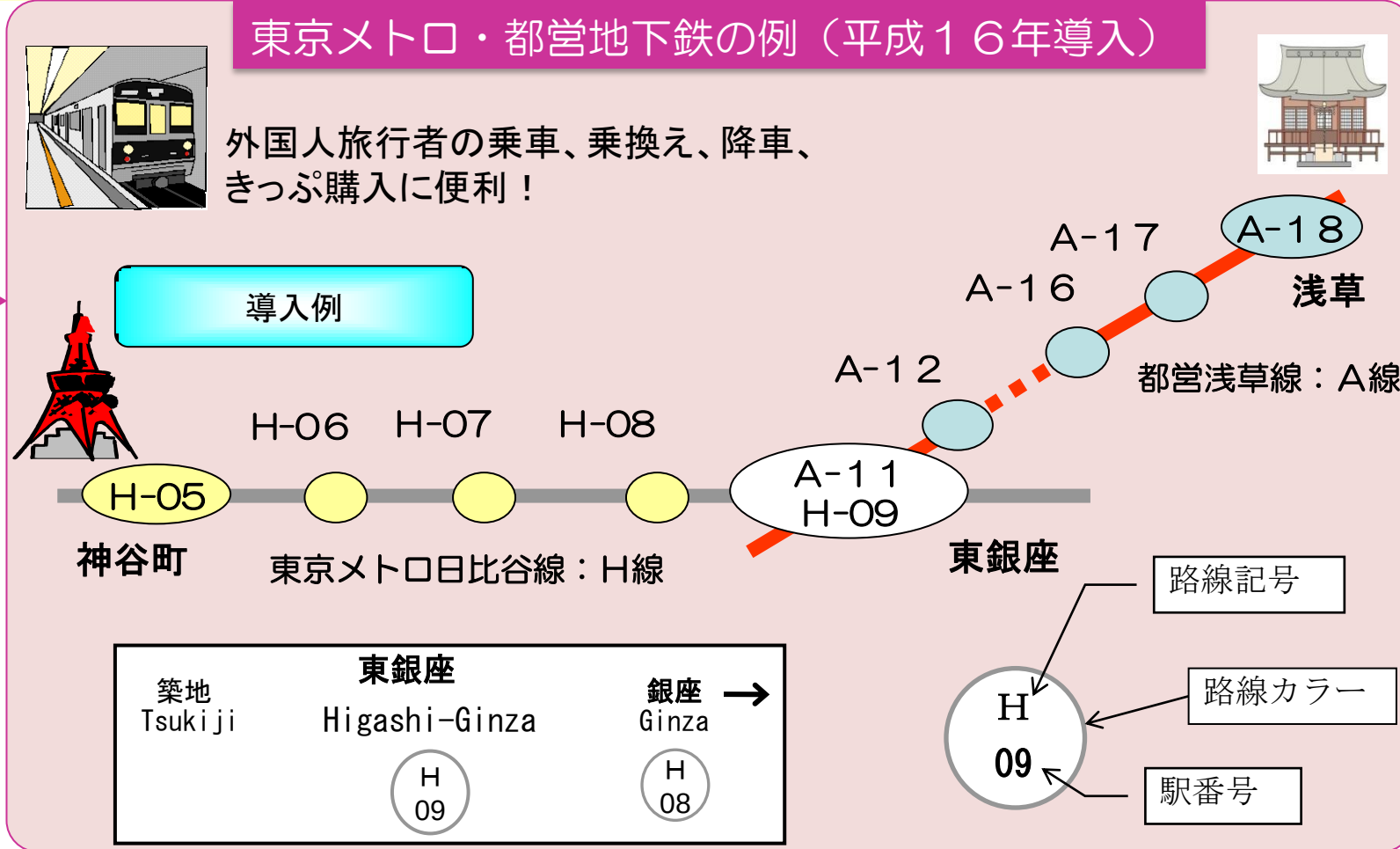
### ・目的地(主要観光地等)に関する多言語情報の提供(例)

- 停留所から目的地までピクトグラムや多言語による案内表示を整備

# 鉄道駅のナンバリング

■ 平成16年に導入した東京メトロ・都営地下鉄をはじめとして、全国で鉄道駅のナンバリングを進められ、外国人旅行者にとっての利便性が向上。

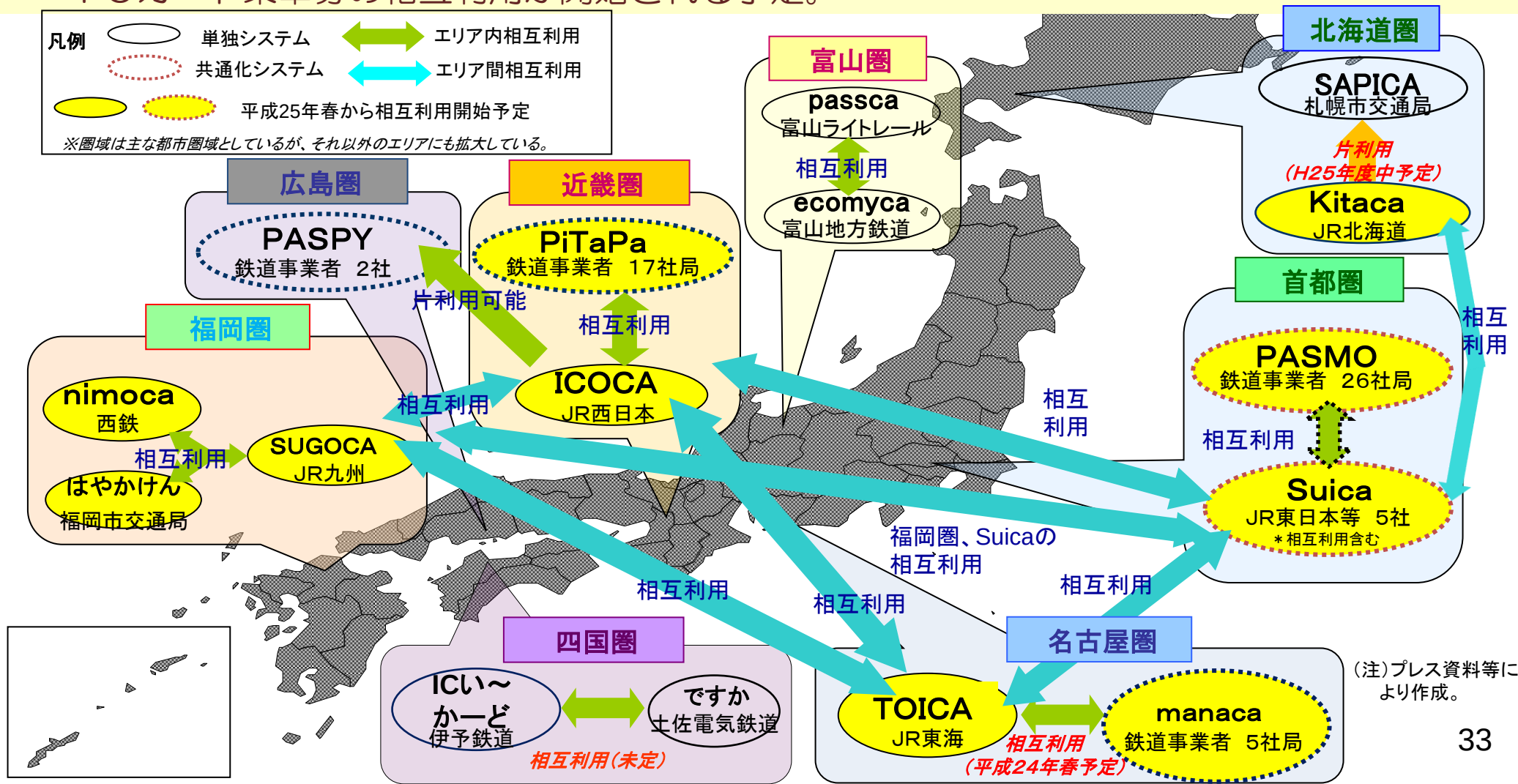
- 東京都・政令市地下鉄  
における実施状況
- 平成14年  
横浜市交通局
- 平成16年  
東京地下鉄  
東京都交通局  
大阪市交通局  
神戸市交通局  
名古屋市交通局  
京都市交通局
- 平成18年  
札幌市交通局
- 平成23年  
福岡市交通局



平成23年7月1日現在、全国で40の事業者が鉄道駅のナンバリングを実施

# ICカードの共通化・相互利用の状況

- 海外からの旅行者にとっても利用しやすい交通ICカードサービスを提供することは、わが国における訪日観光客の受け入れ体制を充実し、訪日観光客の増大に資するもの。
- 現在はエリア内やJR 5社間において相互利用が可能であるが、平成25年春からは、JR 5社と首都圏、名古屋圏、関西圏及び九州圏の主な私鉄がそれぞれ発行する合計10種類のICカード乗車券の相互利用が開始される予定。





## 交通事業者が外国人旅行者の需要創出に取り組んでいる事例（小田急電鉄）

- 新宿、箱根、伊豆（伊東）、江の島・鎌倉の各エリアで利用できる「2010小田急グループ 秋・冬キャンペーン」クーポン付パンフレットを配布。
- 箱根エリアでは旧暦の正月（春節）に合わせた「箱根歓迎春節遊客キャンペーン」も実施。
- 外国語で案内・チケット販売を行う外国人旅行センターを新宿（1999年）に次いで、小田原（2010年）に設置し、旅行者に対する案内機能を強化。

### 2010小田急グループ 秋・冬キャンペーン

○実施期間 2010年9月1日（水）～2011年3月31日（木）

#### 新宿

・小田急百貨店、新宿ミロード、Flagsにて様々な 優待を実施

#### 伊東エリア

・伊東観光フリーパスを購入された方へ記念品の プレゼントや美術館、博物館、植物園の施設の 優待を実施

#### 箱根エリア

・日帰り温泉施設、美術館等の施設で入場料金や利用料の優待を実施

#### 江の島エリア

・土産物店、飲食店、展望灯台等での各施設優待を実施

### 箱根歓迎春節遊客キャンペーン

○実施期間 2011年1月20日（木）～2月28日（月）

#### 春節限定箱根フリーパス（周遊券）の発売

・外国籍のパスポートのご提示により、「箱根フリーパス」（新宿発小田急線往復＋箱根登山線、ケーブルカー、ロープウェイ、海賊船、箱根登山バス等が乗り降り自由）を春節限定の特別価格で発売。その他、キャンペーン限定の宿泊プランもあり。

**2010年実績 +70.5%（2008年比較）**

※ 2008年より、発売時期（1月20日～2月28日）を固定。  
小田急電鉄より提供いただいたデータを元に、国土交通省にて作成。

#### 桃源台駅での歓迎イベントの実施

・2011年2月4日（金）～2月6日（日）の3日間、侍や腰元との記念撮影やお楽しみ抽選会、餅つき大会、甘酒の無料配布、和太鼓演武等の日本文化に触れていただくイベントを実施。

### 小田急外国人旅行センター

#### 新宿

1999年8月1日オープン  
2010年度年度利用者総数 約66,000人

#### 小田原

2010年4月6日オープン  
2010年度利用者総数 約27,000人

# 外国船社クルーズ船の寄港回数上位10港

- 外国船社クルーズ船の寄港回数は、九州、特に博多港において、近年急増。
- 中国等の東アジアに対する地理的優位性や、中国人観光客のニーズとの合致（商業施設の充実等）が要因と考えられる。

(九州経済調査協会資料より)

|     | 2005年 |     | 2006年 |     | 2007年 |     | 2008年 |     | 2009年 |     | 2010年 |     |
|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|
|     | 港湾名   | 回数  | 港湾名   | 回数  | 港湾名   | 回数  | 港湾名   | 回数  | 港湾名   | 回数  | 港湾名   | 回数  |
| 1位  | 那覇    | 29  | 長崎    | 50  | 長崎    | 37  | 那覇    | 51  | 那覇    | 50  | 博多    | 61  |
| 2位  | 石垣    | 29  | 広島    | 23  | 那覇    | 26  | 石垣    | 37  | 長崎    | 45  | 那覇    | 46  |
| 3位  | 長崎    | 24  | 神戸    | 18  | 石垣    | 25  | 鹿児島   | 30  | 石垣    | 32  | 鹿児島   | 45  |
| 4位  | 平良    | 22  | 萩     | 15  | 神戸    | 19  | 博多    | 25  | 博多    | 28  | 石垣    | 45  |
| 5位  | 横浜    | 11  | 宇野    | 14  | 鹿児島   | 16  | 長崎    | 25  | 神戸    | 22  | 長崎    | 39  |
| 6位  | 神戸    | 10  | 金沢    | 13  | 金沢    | 16  | 神戸    | 22  | 広島    | 22  | 神戸    | 22  |
| 7位  | 広島    | 8   | 境     | 13  | 広島    | 16  | 広島    | 17  | 鹿児島   | 22  | 横浜    | 18  |
| 8位  | 大阪    | 7   | 横浜    | 12  | 萩     | 16  | 横浜    | 10  | 横浜    | 21  | 広島    | 8   |
| 9位  | 境     | 6   | 那覇    | 10  | 境     | 15  | 宇野    | 10  | 東京    | 10  | 大阪    | 6   |
| 10位 | 宇野    | 6   | 鹿児島   | 8   | 宇野    | 14  | 萩     | 9   | 大阪    | 10  | 函館    | 4   |
|     |       |     |       |     |       |     |       |     |       |     |       |     |
|     | 鹿児島   | 1   |       |     |       |     |       |     |       |     |       |     |
|     | 博多    | 0   | 博多    | 0   | 博多    | 0   |       |     |       |     |       |     |
| 計   |       | 199 |       | 251 |       | 281 |       | 318 |       | 348 |       | 338 |

2005年

| 地域名       | 寄港数 | シェア   |
|-----------|-----|-------|
| 九州（沖縄除く。） | 25  | 12.6  |
| 全国        | 199 | 100.0 |



2010年

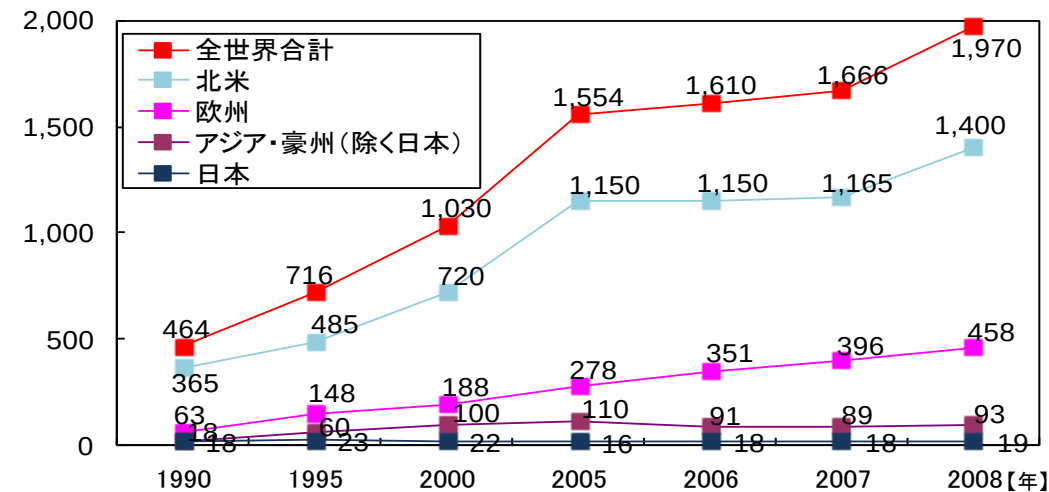
| 地域名       | 寄港数 | シェア   |
|-----------|-----|-------|
| 九州（沖縄除く。） | 153 | 45.3  |
| 全国        | 338 | 100.0 |

出典：港湾管理者への聞き取り調査結果を基に国土交通省港湾局作成

# 観光立国の推進に向けた客船クルーズの振興

- 増大する世界のクルーズ需要に対応し、我が国へのクルーズ船の誘致を進めることが重要。
- 一方で、港湾での受入体制において、ソフト・ハード面での課題が多い。
- したがって、地域の観光資源を活用したクルーズ振興の取組みを進める港湾を対象に、ソフト・ハードの施策の重点的な実施に取り組むことが必要。

■クルーズ人口の推移 出典：(日本)国土交通省海事局プレス資料「2009年の我が国のクルーズ等の動向について」  
(日本以外)Douglas Ward “Complete Guide to Cruising & Cruise Ships”



## ソフト面の課題

### ○入港時の手続きの迅速化

我が国においては、諸外国と比較して外航クルーズ船の入港時等における手続き(特に入国審査の手続き)に多くの時間を要し、乗船客の寄港地における滞在時間が短縮され、乗船客の不満の要因となっている。

## ハード面の課題

### ○岸壁延長の不足

岸壁延長不足のため接岸の条件が厳しく制限され、気象によっては入港が不可能となる場合がある。

## 港湾観光交流支援基盤施設

観光圏整備法に基づく観光圏への玄関口となる旅客船ターミナル(概ね年間10万人以上の乗降客数が見込まれるもの)を対象として、快適で利便性の高いターミナルビルの整備を促進

## 博多港

中央ふ頭地区

ボーディングデッキ整備

旅客船ターミナルビル

ボーディングデッキ整備

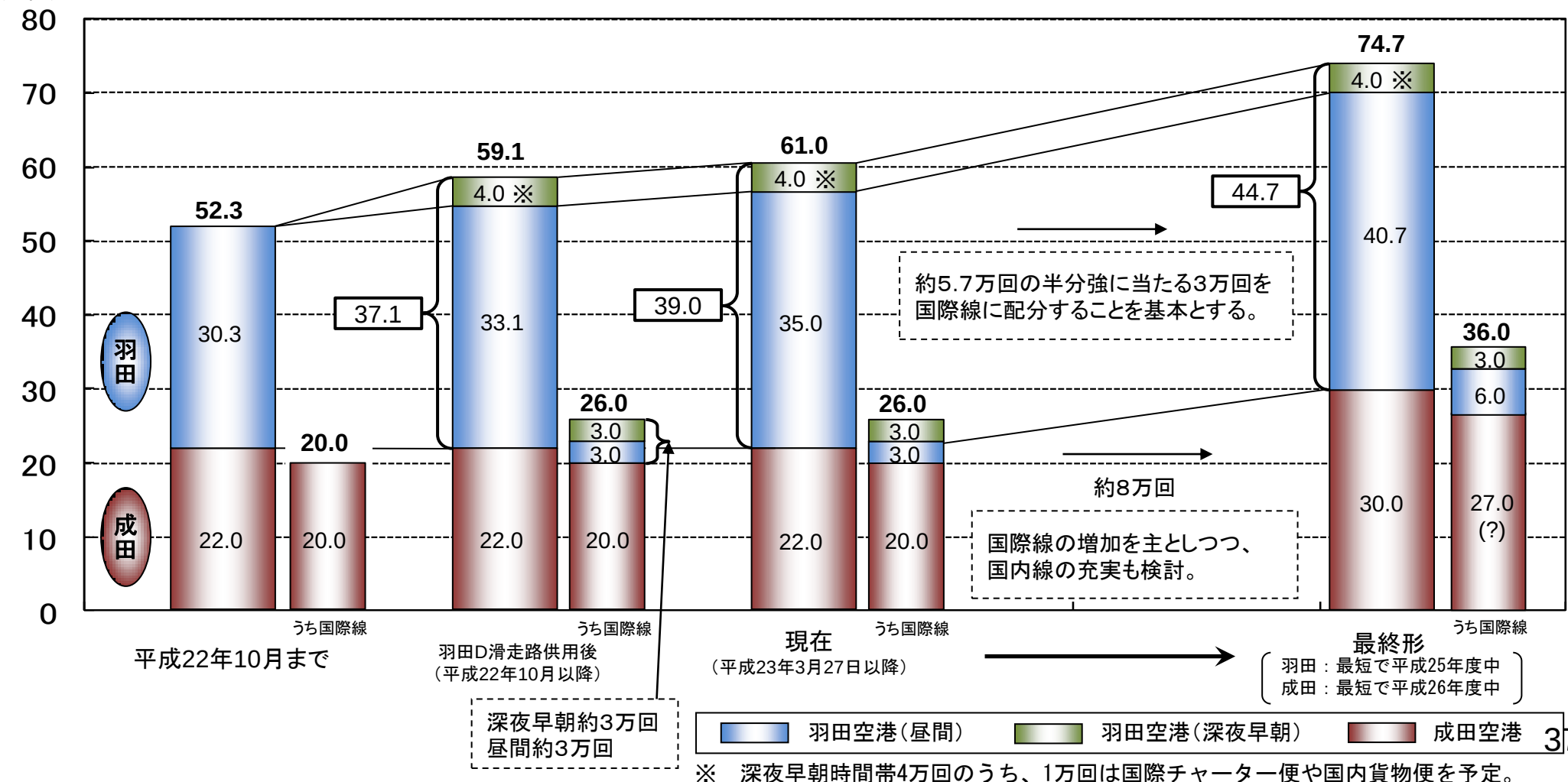
## 旅客船ターミナルビルの改良

ボーディングデッキの設置等(平成21年度～22年度)

## 首都圏空港（羽田・成田）の発着枠の増加について

- 首都圏の都市間競争力を大幅に強化するため、羽田・成田の両空港について、抜本的な容量拡大を図る。
- 羽田空港については、昨年10月の新滑走路供用開始を契機に、今後、発着枠を44.7万回まで段階的に増加させる予定。
- 成田空港についても、発着枠の30万回への増加を図る予定。

(万回)



# オープンスカイ政策の動向

- 首都圏空港の容量拡大を契機として、首都圏空港を含めたオープンスカイの推進が可能に。
- これまでに11カ国・地域との間で首都圏空港を含めたオープンスカイに合意。

※オープンスカイ：企業数、路線及び便数に係る制限を二国間で相互に撤廃すること

## 新成長戦略以前のオープンスカイ

- 2007年8月の韓国を皮切りに、香港、マカオ、ベトナム、タイ、マレーシア、シンガポール、スリランカ、カナダの計9カ国・地域との間でオープンスカイを実施
- ただし、対象から首都圏空港(成田・羽田)は除かれており、第5の自由(以遠権)も除かれている等、必ずしも十分でない内容



## 新成長戦略以降のオープンスカイ

- 成田の30万回化(2010年10月13日地元合意済み)、羽田の国際化(2010年10月31日国際定期便就航)により、首都圏空港の国際線の発着容量は急速に拡大(羽田の国際化(2010年(平成22年)10月)以前:約20万回→2014年度(平成26年度):約36万回)するため、首都圏空港をオープンスカイの対象に含めるとともに、第5の自由(以遠権)も対象としてオープンスカイを推進中

## オープンスカイ政策の進捗状況

○ 米国 2010年10月25日合意

○ シンガポール 2011年1月19日合意

○ 香港 2011年5月19日合意

○ マカオ 2011年7月14日合意

○ カナダ 2011年9月14日合意

○ ブルネイ 2011年10月27日合意

○ 韓国 2010年12月22日合意

○ マレーシア 2011年2月24日合意

○ ベトナム 2011年6月9日合意

○ インドネシア 2011年8月11日合意

○ オーストラリア 2011年9月29日合意



# 我が国へのLCC（格安航空会社）の就航状況

■ LCCは東アジア等でも急成長しており、我が国への就航も増加してきている。

| 定期便         |                                                                                                 | (8社、予定3社) |                                                                                                             | (2011年9月現在)                                                           |
|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| 国・地域        | 航空会社                                                                                            | 乗入年月日     | 日本就航路線                                                                                                      | 備考                                                                    |
| 日本          |  ピーチ・アビエーション   | 12年5月(予定) | 関西＝仁川(予定)                                                                                                   | 全日空33.44%出資<br>12年3月関西＝新千歳、関西＝福岡就航予定                                  |
|             |  エアアジア・ジャパン    | 12年8月(予定) | 未定                                                                                                          | 全日空67(51)％、エアアジア33(49)％出資<br>※( )は無議決権株式含む                            |
|             |  ジェットスター・ジャパン  | 12年度中(予定) | 未定                                                                                                          | 日本航空33.3(41.7)％、ジェットスター33.3(41.7)％、三菱商事33.4(16.6)％出資<br>※( )は無議決権株式含む |
| 韓国          |  チェジュ航空        | 09年3月20日  | 関西＝仁川(デイリー) 関西＝金浦(デイリー)<br>関西＝済州(週3便) 北九州＝仁川(週3便)<br>中部＝金浦(デイリー)                                            |                                                                       |
|             |  エアプサン         | 10年3月29日  | 福岡＝釜山(デイリー) 関西＝釜山(デイリー)<br>成田＝釜山(デイリー)                                                                      | アジアナ航空46%出資                                                           |
|             |  ジンエアー         | 11年7月15日  | 新千歳＝仁川(週2便)                                                                                                 | 大韓航空100%出資                                                            |
|             |  イースター航空       | 11年5月5日   | 新千歳＝仁川(週2便)<br>成田＝仁川(デイリー)                                                                                  |                                                                       |
| シンガポール      |  ジェットスター・アジア航空 | 10年7月5日   | 関西＝台北＝シンガポール(デイリー)                                                                                          | カンタスグループ49%出資                                                         |
| マレーシア       |  エアアジアX       | 10年12月9日  | 羽田＝クアラルンプール(週3便)<br>関西＝クアラルンプール(予定)                                                                         |                                                                       |
| フィリピン       |  セブ・パシフィック航空 | 08年11月20日 | 関西＝マニラ(週3便)                                                                                                 |                                                                       |
| オーストラリア     |  ジェットスター航空   | 07年3月25日  | 成田＝ゴールドコースト(デイリー)<br>成田＝ケアンズ(デイリー)<br>関西＝ゴールドコースト(デイリー)<br>ケアンズ－関西－ケアンズ－シドニー(週2便)<br>シドニー－ケアンズ－関西－ケアンズ(週2便) | カンタスグループ100%出資                                                        |
| プログラムチャーター便 |                                                                                                 | (1社)      |                                                                                                             |                                                                       |
| 国・地域        | 航空会社                                                                                            | 乗入年月日     | 日本就航路線                                                                                                      | 備考                                                                    |
| 中国          |  春秋航空        | 10年7月28日  | 茨城＝上海(週3便) 高松＝上海(週2便)                                                                                       |                                                                       |

# 国際旅客チャーター便の個札販売（航空券のバラ売り）比率の一層の緩和

■ オープンスカイの推進や観光立国推進等を背景に、国際旅客チャーター便の規制を一層緩和。

## 背景

- ① 国土交通省成長戦略及び政府の新成長戦略での、首都圏空港を含めた徹底的なオープンスカイの推進の方針
- ② 観光立国推進等の観点から、地方空港の国際化・活性化を進めることが重要
- ③ 世界的な経済不況に伴う一時的減便により、羽田空港の深夜早朝時間帯を含め、我が国の拠点空港にも空きスロットが発生しており、これを有効活用することが必要

## 具体的な措置

### 定期便の乗入指定地点間以外における個札販売の制限緩和

#### 見直し前

・国際旅客チャーター便については、二国間の合意で定期便の乗入地点として指定された地点間以外の便については、個札販売（航空券のバラ売り）が認められない

#### 見直し後

・定期便の乗入指定地点間か否かを問わず、一律、総座席数の50%未満まで、国際旅客チャーター便の個札販売を可能に

### 羽田空港関連路線における個札販売の制限緩和

#### 見直し前

・羽田空港を発着する国際旅客チャーター便については、航空自由化の合意の有無に関係なく、個札販売を一律全座席の50%未満に制限

#### 見直し後

・羽田空港の深夜早朝時間帯については、他の空港と同様、航空自由化が実現した国・地域内の地点との間で個札販売の制限を撤廃

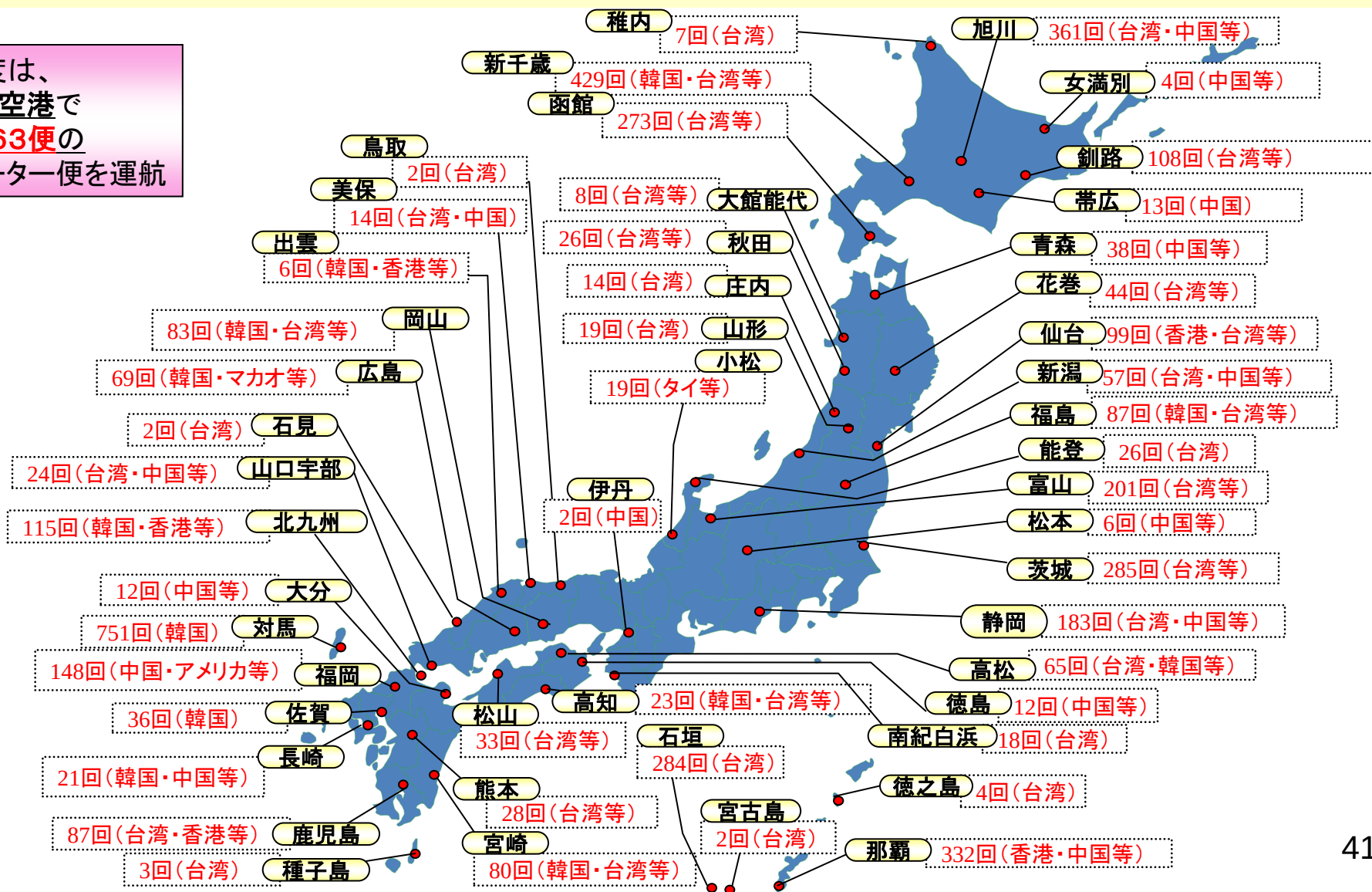
## 期待される効果

- 近年主流のWEB等による個札販売を幅広く認めることで、より柔軟な国際旅客チャーター便の運航が可能に
- 定期便が乗入れるほどに安定的な需要のない地方空港へのチャーター便の就航を促進し、訪日外国人を呼び込むことにより地方空港の国際化・活性化を推進
- 羽田空港発着の国際旅客チャーターの運航を促進し、特に深夜早朝時間帯の発着枠を有効に活用

# 地方空港におけるチャーター便の運航状況

■ 宿泊施設の手配に関する要件の緩和、運航頻度に関する制限の撤廃、個札販売の上限の緩和など、航空企業の経営判断による自由なチャーター便の運航を可能とすべくチャータールールの見直しを行ってきており、多くの地方空港で国際チャーター便を運航。

2010年度は、  
**49**の地方空港で  
合計**4,563**便の  
国際チャーター便を運航



# 日本への新規参入・増便が期待される外国航空会社

- オープンスカイの推進、地域主導のポートセールス等により、LCCをはじめとする外国の新興航空企業の参入が期待される。

## 東南アジア・オセアニア

### ■日本発着定期便を運航中

#### ジェットスター（豪）

- カンタス航空の子会社。2007年3月に日本へ定期便乗入れ。
- 成田＝ケアンズ、ゴールドコースト、関西＝ケアンズ、ゴールドコースト、シドニーを運航中。

#### ジェットスター・アジア（シンガポール）

- カンタスグループ出資。2010年7月に日本へ定期便乗入れ。
- 関西＝台北＝シンガポールを運航中。
- 2011年11月30日より、関西＝クアラルンプールを運航予定。

#### エア・アジアX（マレーシア）

- 2010年12月に日本へ定期便乗入れ。
- 羽田＝クアラルンプールを運航中。

## 中国

### ■日本発着チャーター便実績あり

#### 春秋航空

- 2004年、中国で初めての民間資本航空会社として発足。
- 2010年7月、茨城＝上海間の定期的チャーター運航開始。
- 茨城＝上海、高松＝上海でプログラムチャーター便を運航中。

### ■日本未就航

#### 上海吉祥航空

- 2006年に大手傘下ではない独立系航空会社として設立。
- 中国国内線で40都市間を運航しており、国際線の就航を準備中。

## 韓国

### ■日本発着定期便を就航中

#### 済州航空

- 2009年3月に日本へ定期便乗入れ。
- 関西＝仁川・金浦・済州、北九州＝仁川、中部＝金浦を運航中。

#### エアブサン

- アジアナ航空出資。2010年3月に日本へ定期便乗入れ。
- 福岡＝釜山、関西＝釜山、成田＝釜山を運航中。

#### ジン・エアー

- 大韓航空の子会社。2011年7月に日本へ定期便乗入れ。
- 新千歳＝仁川を運航中。

#### イースター航空

- 2011年5月に日本へ定期便乗入れ。
- 新千歳＝仁川を運航中。

### ■日本未就航

#### ティーウェイ航空

- 2011年12月20日より、日本へ定期便乗り入れ予定。
- 福岡＝仁川を運航予定。

## 台湾

### ■日本発着チャーター便実績あり

#### 復興航空

- 2008年、台北＝秋田にチャーター便を初運航。
- 2010年度以降、台北＝函館等で多数チャーター便を運航。

#### 華信（マンドリン）航空

- 中華航空の子会社。2000年、高雄＝函館にチャーター便を初運航。
- 2010年度以降、台北＝石垣等で多数チャーター便を運航。

## 香港

### ■日本発着定期便を運航中

#### 香港エクスプレス

- 2008年に日本へ定期便乗入れ。
- 札幌＝香港、沖縄＝香港、関西＝香港を運航中。

#### 香港航空

- 2010年に日本へ定期便乗入れ。
- 成田＝香港を運航中。



# ビジネスジェットの推進に向けた具体的な取り組み

- ビジネスジェットの受入れを推進していくため、「ビジネスジェットの推進に関する委員会」において、成田空港における受入れ体制の構築を柱とした中間報告を、2011年6月に取り纏め、公表したところ。

- ・羽田空港においては、第4滑走路が供用されたものの、発着容量の制約が厳しい状況であり、ビジネスジェット需要に対する十分な対応を取ることは直ちには難しい現状
- ・一方、成田空港においては、発着枠が30万回に拡大することにより、ビジネスジェットのニーズに対応することが比較的容易となることから、ビジネスジェット受入空港としての対応を速やかに充実させることが可能

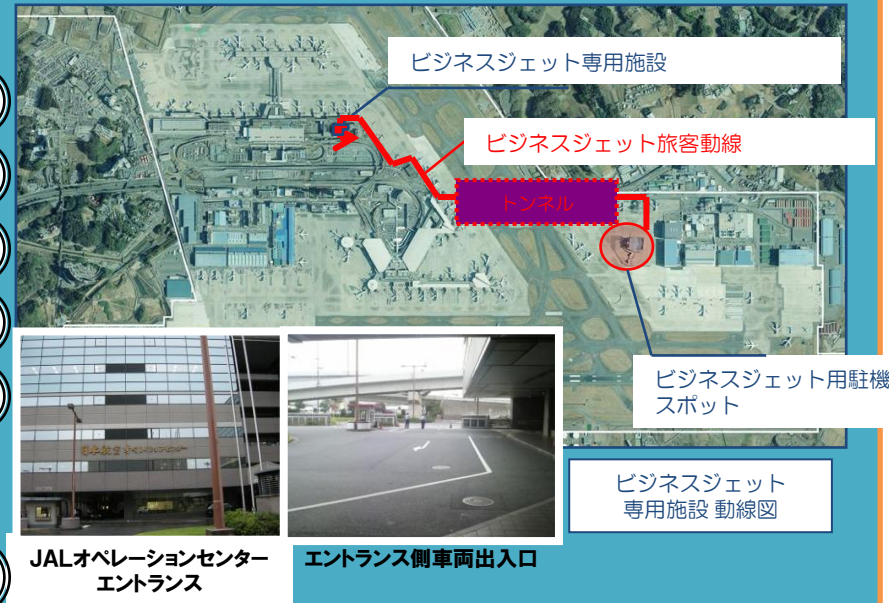
ビジネスジェットの推進に向け、成田空港において、直ちに取り組むものとして1～5の施策をパッケージで重点的に推進  
また、我が国におけるビジネスジェット推進の取組みについて以下の6. を早急に実施

## 成田空港において、直ちに取り組むべきもの

1. 専用ターミナル施設の整備（専用動線の整備を含む）【H23年度中】
2. ビジネスジェット用スポットの拡充、駐機期間制限の緩和【H23年10月～】
3. 予備枠の撤廃と未使用枠の積極的活用（ウェブでの情報開示を含む）【H23年10月～】
4. 同時離着陸方式の導入による時間値の拡大【H23年10月～】
5. 都心へのアクセス改善【H24年度中目途】

## 我が国におけるビジネスジェット推進の取組みについて早急に実施するもの

6. 国内外に対する積極的な情報発信



## さらなるビジネスジェットの推進にむけて

- ・全国の空港におけるビジネスジェットの受入推進施策として、成田空港における推進施策を参考にし、実施可能なものから順次導入
- ・また我が国におけるビジネスジェット利用定着のための施策として、規制の緩和や機体の所有・登録に係る制度等、我が国企業におけるビジネスジェット産業の育成に向けた施策を順次実施