

【 観光立国の実現の観点 】

<観光立国に関する施策の推進状況>

1. 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。

2. 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。

3. 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、「国内観光宿泊旅行の年間平均宿泊数」に変更。

4. 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。

5. 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。

6. 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。）

7. 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）

<日本人による観光の振興に向けて>

8. 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。

9. 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。

10. 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。

11. 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。

12. ICT を活用した観光情報等の提供事例（檀原市、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。

13. 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。

14. 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。

15. 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。

16. 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。

17. 九州新幹線鹿児島ルート全線開業の効果

- ・平成23年3月12日に九州新幹線鹿児島ルートの全線が開業し、所要時間が短縮。これにより九州新幹線の利用者や鹿児島県内における宿泊客が増加。

18. 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。

19. 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。

20. 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。

21. 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。

22. 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。

23. 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。

<訪日外国人旅行者の増加に向けて>

24. 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。

25. 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。

26. 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。

27. 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。

28. 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。

29. 外国人旅行者の要望

- ・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。

30. 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。

31. 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。

32. 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。

33. 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JR5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、JR5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。

34. 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。

35. 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。

36. 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。

37. 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。

38. 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。

39. 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。

40. 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。

41. 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。

42. 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。

43. 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。