

交通政策審議会観光分科会 第50回 議事概要

1. 日時
令和7年6月20日（金）10時00分～11時50分
2. 場所
中央合同庁舎第2号館12階 特別会議室
3. 出席者
秋田委員、池之谷委員、加藤委員、鎌田委員、菊間委員、菰田委員（代理出席）、
篠原委員、武内委員、中空委員、原田委員、星野委員、萬年委員、宮川委員、
宮島委員
観光庁
4. 議題
・観光立国推進基本計画の改定について
5. 議事概要
観光庁より議題について、資料に沿って説明。その後、委員による意見交換を実施。
主な意見は以下のとおり。

○ 委員からの主な意見

- ✓ ショッピング消費の伸びがインバウンド消費額全体を引き上げており、特に地方部への波及効果を勘案すると、ショッピングツーリズムの拡大は今後の観光立国をさらに推進する上で重要なテーマ。ショッピング消費額のうち、80%を超える約2兆円が免税売上であり、消費税免税制度はショッピングツーリズムを推進する上で大きな武器となっている。地方の免税店数も増加しており、地方経済の活性化に貢献しつつある。2030年のインバウンド旅行消費額15兆円の目標に対して、ショッピング消費の増大は重要な構成要素であり、免税制度を堅持することは大変重要なポイント。
- ✓ 今回の資料に挙げられているボトルネック・課題はいずれも適切だが、長年解決できていないものでもある。その要因の1つは資金。観光産業は、ある意味で投資産業であり、受け入れのキャパシティの拡大や磨き上げに必要な投資を継続的に重ねていくことが必要であり、地域全体を面と捉え、一体となった開発を行うことが求められる。地域全体が対象となるため、民間事業者の努力だけでは再投資のサイクルを回し続けることは非常に困難。現状、日本国内では観光振興を支える公的投資が不足しており、課題への

対応や新規投資を積極的に行うことができていない状況にある。さらに、これまで一般財源で整備、維持管理が行われていたインフラを観光客が利用する結果、住民生活に深刻な影響を及ぼすオーバーツーリズム問題に拍車をかけている。投資の好循環サイクルを回すことに加え、観光事業の拡大による新たな負荷の解消やインフラの拡充を図るには新たな財源が必要。

- ✓ 解決策の1つとして、宿泊税や国際観光旅客税の活用が重要。それらの財源を生かし、各地域が自律的に観光地経営に取り組み、地域の歴史、文化、生活を固有の観光資源として磨き上げ、必要な投資を重ね、旅行者を引きつける観光地域を形成することが重要。ボトルネックの把握と対策を講じる前提として、資金の問題についてもこうした場で議論し、方向性を打ち出していくべきではないか。
- ✓ ご提示いただいた課題は理解。ただ、各分野での要員不足という課題に対して、どのような手段を講じていくのかという観点はやや弱い。利用客に対する値上げだけでなく、公的資金の投入は必要になってくるだろう。
- ✓ 「生活の足」と「観光の足」を両立させるためには、手ぶら観光の重要性をより打ち出す必要がある。現場で見ていると、まだ「観光の足」が「生活の足」を侵している部分があるので、もう少し明確な課題認識を持つべき。
- ✓ 日帰り旅行や国内旅行の関係にも力を入れていると思うが、バスガイドや観光ガイドの育成に対しても、もう少し重点を置く必要がある。
- ✓ オーバーツーリズム対策については、共通した表記などで外国人旅行者をきちんと誘導できる動線を引くなどの対応策が必要。
- ✓ 観光地の駐車場の確保は重要。時期によって混雑度も異なるので、単に大きな駐車場を確保するのではなく、自治体や地域住民と連携し、理解を得た上で、スポット的に確保できる駐車場を準備するなど、対応を検討する必要がある。
- ✓ ボトルネックとは、おそらくこの先もすぐには解消できない問題であり、解消することを目的に議論を始めるとゴールが見えなくなる。すぐにも解消しなければいけない問題と、緩和しながら対処していく問題に分けて考えなければいけない。
- ✓ これまで課題に対して観光庁が取り組んできたものについて、どのような支援をして、どう変わったのか。きちんと整理し、メリハリをつけて支援をしていくべき。DMOの経営力を巡る議論についても、DMOに事業性・ビジネス性を求めているのか、それとも公共的な性格を配慮して税金を投入することもやむなしとするのか、そのスタンスによっても支援の在り方は変わってくる。
- ✓ アンケートとは聞きたいことを聞くものではない。そのアンケートが何のためなのかを明確にする必要がある。「満足ですか」、「観光振興を続けるべきだと思いますか」等と聞いて結果が分かったところで、だからどうなのかという話になる。アンケートではよく「満足度」という評価軸が出てくるが、満足度とは一体何を示しているのかは慎重に議論するべきである。満足度はあくまでも媒介変数なので、成果変数が何であるかを考える必要

がある。きちんとデータを調査して分析するという能力が必要。

- ✓ 質問を設計・分析し、結果を正しく解釈して次のアクションにつなげる、いわばデータ分析のできる人材が必要であるということが見えてくるのであれば、そうしたところに支援をするといった、メリハリが必要。例えばインバウンド消費動向調査などを見れば、わざわざ満足度調査をしなくても自分たちの地域がどのようになっているかなど、対象エリアは広いものの基礎的なデータは取れるはず。
- ✓ 7月以降、関係団体の方からヒアリングをする機会をいただけるということだが、ぜひ地方で事業をされている方々からのヒアリングも実施していただきたい。
- ✓ 課題認識やボトルネックの整理については網羅的に記載されていると感じた。ただ、観光立国であるためには、法令・規制で何かを決めていくのではなく、観光で日本を訪れる外国の方々に喜んでもらい、快適に過ごしてもらうためには何ができるかということ議論し、各方面での真摯な努力や協力をいただきながら進める必要がある。
- ✓ 受け入れる側の住民の立場からすればオーバーツーリズムの問題は避けて通れない。観光立国を目指して、インバウンド6,000万人という目標を掲げているが、全国民がこれに腹落ちしているのか、それぞれの地域の住民がそれを理解した上でやっているのか。観光に関わる方々はたくさんの観光客が入ってきてくださってお金を落としてくれることを良いことと捉えるが、そうではない方々もいる。重要なことは、受け入れる側の人たちの不満を減らすことと、せっかく日本に来てくれたのだから喜んで帰ってもらいたいというおもてなしの精神を一人一人の国民が持てるかということの2点。
- ✓ 外国人に喜んでもらいたいと、日本人が能動的に思えるかどうかは、自分が外国に行った際に親切にされた経験の有無によるところが大きく、インバウンドとアウトバウンドはセットで考えるべき。
- ✓ 二次交通に関連して、海外では自転車を非常に活用している地域がある。行く先で荷物をきちんと預けられる設備や、観光地での自転車道の整備も必要であり、当然限界はあるものの、自転車を使った観光というものを推進していけると良い。
- ✓ 持続可能な観光地域づくりが大事であり、その観点から引き続き、DMOの機能強化、オーバーツーリズムへの対応、観光人材の育成・確保、自然災害を念頭に置いたレジリエンス強化に向けた政策的支援などが期待されている。とりわけ、オーバーツーリズムは、インバウンドのみに起因するものではないと理解しているものの、受け入れ側の日本人の心証悪化だけではなく、ハイエンドの旅行者がその観光地を忌避するといったことによる機会損失を招くおそれも考えられる。住んでよし、訪れてよしの、持続可能な観光を実現する観点からも、実効性ある対応が求められる。
- ✓ 交通分野に関して、インバウンドの地方誘客の観点から、地方の空港活用や二次交通の確保が大きな課題。地方誘客は、地方の公共交通機関の利用者増加といった点からも期待されているが、同時に観光と住民の利用が重なる場合もしくは異なる場合もあるため、個別の状況を踏まえて最適な交通の実現の在り方を図ることが必要。

- ✓ 各種資源を活用した観光振興に関して、国際観光旅客税財源の有効な活用先として、エンタメコンテンツを活用した観光資源のさらなる整備も考えられるのではないかと。国際観光旅客税は日本人からも徴収されていることを踏まえると、日本人への還元が明確に理解されることで納得感が得られる、という観点もある。例えばアウトバウンド支援等の活用も今後は考えられないか。若年層の国際経験や国際交流は、観光分野はもとより、長期的な人材育成の観点からも重要であることから、アウトバウンドの拡大も引き続き重要な論点。
- ✓ 通訳士不足について、通訳だけでは生計が立てられないとの声もある。地域通訳案内士制度も導入されているが、こうした方々に活躍していただくような取組があると良い。
- ✓ アウトバウンドについて、インバウンドとのシナジー効果が非常に重要。JNTOがアウトバウンドの促進にも取り組めるよう法令のたてつけを変えるようなことも含め、活用策を検討すべきではないか。また、こうした内容を基本計画の中に盛り込んではどうか。
- ✓ 日本人の国内旅行について、休暇の分散化と平準化が非常に大きなポイントではないかと考えている。学校を中心とした教育関係と産業界、両方で休暇の平準化、分散化というのに取り組んでもらわないと、一方だけでは実現が難しい。すでにそうした取組をしている地域もあるが、全国規模に横展開ができるようなものを考えて、基本計画の中にも盛り込んではどうか。
- ✓ DMOやコンベンション・ビューローがMICE誘致の最前線に立つことが多いが、自治体等の出向者が多く、異動による入れ替わりが激しいため、専門的な人材の育成、ネットワークの維持が常に課題となっている。
- ✓ MICEの開催に当たっては、特に地方都市において、施設や観光地までの移動のためのバス・タクシー等の二次交通、ケータリングサービス、宿泊業などについて、人手不足が長期的な課題となっており、これをどう解決するかが重要。
- ✓ 通訳者は高齢化が進み、また機械翻訳、機械通訳やAI活用などの流れもあり、新しい担い手が減少傾向で人手不足になっている。DX、AI化の導入と併せて様々な規制緩和を実施し、人が流入しやすくなるようにすることが必要。
- ✓ MICEを開催するための国際会議場、展示場、カンファレンスホール等の施設が全国各地で老朽化している。しかし、昨今の建設費の高騰の影響もあり、自治体予算をオーバーし、改修・新設が難しくなっているところもある。地方では、県と市の同種の施設の集約化や廃止を行った例もある。しかし、我が国のMICE誘致競争を牽引すべき「グローバルMICE都市」などでは、施設の改修や新設なくしては誘致競争に勝てないため、競争力強化のための何らかの予算の対策が必要では。
- ✓ MICEを誘致する主催者にとって、MICE開催の金銭的リスクは大きい。一方、国際本部が開催地を決定する大きな要因の一つに金銭面のメリットが挙げられる。自治体等の予算を投入しにくい部分ではあるが、例えば基金の創設等、ここぞというときに対策が取れるような制度づくりが考えられないか。

- ✓ 先日ドイツで開催されたMICEの国際展示会で、フランスとパリ、韓国とソウルなどの国と都市では、別々のブースで出展していてもデザイン・世界観が全体として統一され、効果的に展示されていたのに対し、日本は各ブースが独立した展示のようだったとの話を耳にした。プロモーションにあたって、国としての全体での効果を上げるという観点から、連携の強化を図るべきではないか。
- ✓ DMO等の予算に関して、自治体からの拠出が難しいときにどう補填するかが課題。例えば国際観光旅客税財源、宿泊税財源、二重価格等の収益を活用していくなど様々に考えられる。
- ✓ 観光に関連する税収では、オーバーツーリズム対策等に使うのと同時に、関連業界の振興策に配分することも重要になってくる。よりモチベーションが上がる形で取り組んでいくことが観光事業者、MICE事業者も含めて有効ではないか。
- ✓ エンターテインメント・コンテンツ産業等のソフトパワー自体を強化する、いわゆるクリエイティブエコノミーの振興が、ひいては観光産業等も強くするということになるのでないか。
- ✓ 国内の空港における国際ハブ空港と地方空港の役割について、インバウンドの受け入れは国際ハブ空港である成田、羽田、関空により力を入れ、地方空港はその先の受け入れとしての国内輸送に重点を置くのが有効ではないか。地方空港が国際空港として様々な審査を含めて実施するには体制維持が非常に困難になるため、空港ごとに、どのように力を入れるのかは引き続き考えていく必要がある。
- ✓ インバウンドとアウトバウンドとの相互性は、観光以外の航空ビジネスの継続性や国際交流等の観点からも、引き続き非常に重要なので対策を強化していくべき。
- ✓ ボトルネック・課題の中にも差があり、すぐにでもやるべきこと、できればやるべきこと、やるべきかどうかを考えなくてはいけないことに分かれていく。
- ✓ すぐやるべきことの1つは、価格の在り方や値づけの仕方。近年進んでいる、AI・DXを用いた効率化によって実質的な値段を上げていく、あるいは労働生産性を上げることが重要。
- ✓ 日本の抱える問題として、エッセンシャルワーカーの賃金が上がらないということがある。観光業や宿泊業の賃金が低いままなのは疑問。値段が高くなればその分労働者は賃金をもらっているはずであるが、賃金上昇が起こっていないのは何かが間違っているからであり、そのブレイクダウンとチェックが必要。
- ✓ 国際観光旅客税額は、情報をトラックしつつ値上げをしていくことを考えると良い。必要な取組の1つとして、例えば空港の混雑について、これは当然スムーズになったほうがいいが、必要があるから、あるいは行きたいという希望があるから、その地に行くのであり、取り組む順番としてはこの次で良い。
- ✓ 何でも利便性が高まればそれで良いわけではない側面もあり、例えばマチュピチュは行きづらくても訪れる人が多いように、コンテンツがよければ観光客は来る。アクセスが悪いことも、却って達成感を感じるための必要な項目の1つであり、便利だから良いわけで

はない。自治体の首長と連携して利便性等を上げていくということや、不便さがどの程度有効かということについて、戦略を考えるべき。

- ✓ 1ドル 160 円時代から見ると 10%以上為替のメリットが失われている中で、消費税免税制度を廃止すると更に消費額 10%もなくなり、消費やインバウンド数への影響は懸念される。一方、不正対策として、例えば1回当たりの観光で1,000万円以上消費する観光客を中心に廃止するというような方法は考えられる。
- ✓ 競争力の観点からインバウンドに人気のコンテンツがあるのは良いが、公道レンタルカーで街中を走ると、地域の交通や治安にも影響が及ぶ。何らかの対応が必要。
- ✓ メリハリを利かせて、やるべきか/やらないべきか、推すべきか/推さぬべきか、という点について、戦略が必要になると思う。
- ✓ DMOに対し、多くの役割を求め過ぎではないか。DMOごとに、今はこれだけ先にやってほしいという強弱は必要ではないか。全てのDMOに全て同じ役割を期待するのではなく地域ごとに、コンテンツづくり、資金調達、あるいは地域連携のチーム作りをすべきといった方向性を提示するなど、観光庁からもう少し伴走的な支援があると良いのではないか。
- ✓ ショッピングツーリズムについて、直近では消費額が落ちているという実感はあるが、別の観点の仮説として、日本にはラグジュアリーブランドの在庫が少な過ぎて買うものがないということも考えられる。業界の方々には、このあたりを分析してインバウンドの購買力に見合う在庫を準備する必要があるのではないか。
- ✓ 地域ごとの情報発信が重要であり、オーバーツーリズムや地方創生にしても、SNSやインフルエンサーをうまく使えば人を動かせるような状況になってきている。OTA(オンライントラベルエージェント)から情報発信をしていけばそれで良いという、OTA頼みの観光地域が多いかもしれないが、地域自身がDtoCでブランディングに取り組んでいかなければならない。
- ✓ アウトバウンドの部分に関して、今年は違うが日本は珍しく7年連続ハワイが1位。どの国のアウトバウンドでも近隣の国が一番アウトバウンドが上位に来るが、日本だけは離れている国が1位であり、ようやく韓国、台湾とかになってくると思うが、中国へのアウトバウンドも推進したらと思う。アウトバウンドを伸ばすことで相互交流が増え、受け入れる側もハッピーというような関係性をつくれたらいい。
- ✓ 万人受けを目指した観光戦略では、全部それらを実現させるのは難しい。観光全体の戦略として、何をしていきたいのか、何を指すべきかというプライオリティーを決めていくべきなのではないか。
- ✓ 前提として、観光立国とは強い観光産業を育てることであって、インバウンドだけを増やしたいということではない。健全な競争環境が大切だと思っており、公的なサポートはいずれも産業を強くするためのサポートであって、健全な競争環境を阻害しないようにするという視点が非常に重要。
- ✓ 観光産業の問題は需要よりも生産性にある。インバウンド消費額が約8兆円である一方、

国内旅行消費額が約 25 兆円であることを考えると、特定の日に集中している国内の需要を年間で平準化することが重要。国内需要の分散を図り、繁閑の差が小さくなることで構造的に生産性と収益があがり、産業全体として給与を上げることができるようになる。給与を上げられれば、正社員比率を高めることができ、同時に人員不足が解消できるようになる。

- ✓ インバウンド6,000万人を達成した後、それをどのように維持していくのかという視点が大事になる。これまでの我が国の観光では、スキーブームや団体旅行ブームなどのブームをつくることができても、その後需要が減ってしまったということが何度かあった。今成長しているインバウンド市場を、一過性のブームで終わらせないためには、リピーターをどう確保するかをそろそろ考えていく必要がある。目指すべき目標としては6,000万人で良いと思われるので、達成後にそれをどのように維持するのかということに、政策の目線・視点を切り替えていくべきではないか。
- ✓ 宿泊施設の価格は競争環境の中で決定されるので、宿泊税の導入は旅行価格を上げることになり、長期的には宿泊税を含めた旅行代金合計は宿泊税導入前の価格に戻っていく。つまり、宿泊税は観光客が負担するのではなく、観光事業者が利益の一部で負担することになる。宿泊税の是非は、集めた宿泊税財源をその地域の観光戦略に投資し、そのリターンが観光事業者の負担を上回るかどうかで決まる。その投資がさらなる地域への需要を生むかどうか、生産性を高められるかどうかは、DMOなどの投資先の経営能力にかかっている。現状のDMOについては、宿泊税財源を効率的に地域観光振興に活用できる経営能力が十分備わっているとは言えず、そのような視点から考えると、宿泊税の導入に関しては慎重であるべき。
- ✓ 日本の地方空港から出ている海外への直行便は多くが赤字。その赤字を補填するため、地方自治体によっては海外の航空会社に直接補助金を払っているケースがあるが、日本の地方財源で海外の航空会社と空港をサポートしていることになってしまっており、これは好ましくなく持続可能ではない。便数の少ない国際便のために入国管理職員を手配しなければならず、施設の改修が必要になるということにもなる。その直行便を維持しようと地域のインバウンドプロモーション予算もたまたま飛んで地域に費やされ、本来のマーケティングのあり方から乖離してしまうことも起こる。日本の地方空港から海外に直行便を結ぶのではなく、国内のハブ空港と地方空港を利便性高く安価で結ぶことに注力すべきである。
- ✓ 宿泊施設でのDX化について、保健所によって指導内容にばらつきがあることがDX導入の一つの支障となっている。例えば、フロントカウンターでどの業務をDX化できるという部分に違いが出てくる。保健所の指導内容が、担当者や地域ごとに異なるという現状を変えなければ、日本の宿泊施設においてDX化の生産性はあがらない。
- ✓ 直近では、一部のOTAにおいて空室枠が転売されるなどして、予約のない方が突然現れたり、休館しているのに顧客が現れたりといった問題が相次いでいる。日本の旅行業

法では、旅行者保護・消費者保護の観点から旅行会社を制約しており、様々な規制がかかっている一方、海外のOTAが契約をしていないホテルの部屋を販売する状態であるのは、業界・消費者の双方にとって望ましくない。何らか手を打てないか、どのような対策がありうるかを考えるべき。

- ✓ インバウンド6,000万人をどう上手く流すことができるか、国を挙げて考える必要がある。羽田や成田、関空だけでは難しいので、地方空港の活用も必要。AIや、DXのスタートアップ企業も活用して、民間投資を通じて資金を投入して考えていくという方法がある。
- ✓ 県を跨ぐと機能しづらいDMOがあるというような話を耳にしたが、観光客にとってみれば行政区分は関係がないことである。広域DMOの機能をさらに強化させ、そこで経営体制をつくり実行力を高めることが重要。そのためにROI(投資利益率)という考え方を重視し、1人当たり宿泊数や消費額、通訳・ガイドの数など具体的なKPIを設定させ、広域DMOが取り組む形にするべきではないか。これによって、各広域DMOにおいて、KPIを達成するために必要な体制確保がなされるはずである。
- ✓ 宿泊費などに比べると消費額の少ないコンテンツ造成について、ガイド・通訳の賃金を上げることが必要。しっかり値上げをしていくことと、プロフェッショナルとして数を増やしていくことが必要。
- ✓ 満足度調査について、NPS(ネット・プロモーター・スコア)、その地域を他の方に薦められるかどうかという指標を使うことによって、各地域での調査の見直しが進められる。
- ✓ 海外渡航率・パスポート保有率が低調であると聞く。何らか対応策が必要ではないか、問題意識として留めておく必要がある。
- ✓ グラハンに関する体制強化について、既存の慣習などに囚われて非効率な運用などを行っている側面もある。指導や運用の中で改善できる部分がないか、考える必要がある。
- ✓ 訪日前のインバウンドの方に対して独自に意向調査をした中では、オーバーツーリズム対策のために観光施設の入場料の値上げや、税金を賦課することに関して賛成の意思を表明している方は少なくない。実際に地域を訪れる方にその分の費用を負担していただくことを積極的に検討していく必要。
- ✓ 伝統工芸など、地域の文化資源はコンテンツとして重要。作り手と観光客の両方に裨益するものとして、クラフトをテーマにしたツーリズムへの支援があると良いのではないか。
- ✓ 観光振興を図っていくことについて、経済的な裨益や地方創生といったことだけでなく、人と人とのコミュニケーションなど、観光客を受け入れる側にも残る社会的な側面からの観光の意義が基本計画に盛り込めると良いのではないか。
- ✓ 観光は、日本が今いろいろな産業が行き詰まっている中でもトップクラスに期待値が高い産業。一方、日本全体の人口減と財源不足という課題は避けて通れない。
- ✓ 人手がもっと必要であるとか、お金がもっと必要であるということをいろいろな産業が言い募ったところで、それが満たされることはおそらくない。明確なメリハリや優先順位付けが必要。また、トライアル的に、戦略的な取組を行う地域には支援をし、そうではないとこ

ろには別のスタンスを取るといった姿勢も必要ではないか。

- ✓ トライアルとして必要だと思うこととしては二重価格があるが、姫路城のように市民だけを割引く事例がある一方、明確に国内・海外在住者で区分した施設が今年7月に開業する。それには反対意見もおそらくあると思われるが、状況については見守りたい。
- ✓ お金が見つからないのであれば、規制やルールで変えるべきというのが非常に重要で、教育分野の休日の分散などは非常に効果的だと思う。
- ✓ 空港は、ハブ・アンド・スポークの方針が適していると考えている。全ての空港に対して支援をしたらキリがない。
- ✓ ライドシェアは二次交通を支える手段となるはず。現状、日本では地方で高齢者のお迎え等の取組があるが、アジアなどでは高級ホテルでさえ、タクシーが玄関にいるのではなく、ウーバーで呼んでもらうといった事例まである。全部一斉に進めるのは無理でも、リスクも含めて許容できた地域において進めていくことが必要。
- ✓ 航空便国内線について、週の前半は空席が多いため、低価格で売り出しているが安く売る必要があるのか。構造的な問題として国内の交通機関の運賃が全体的に低い。平日を中心に、国内線をインバウンドの方に使ってもらえるよう促進していくなど、観光産業と交通産業、全体的に考えていく必要がある。
- ✓ 空港における保安検査の実施主体が航空会社から空港管理者・設置管理者に移行されるようになる。保安検査人材に係る問題と安全の問題は重要である。
- ✓ 政府が掲げる「訪日外国人旅行者6,000万人」「訪日旅行消費額15兆円」の達成に向けては、適切な施策を講じる前提として、目標のブレイクダウンが必要。とりわけ、受け入れ体制の視点からの具体的なブレイクダウンが求められる。訪日外国人の大多数は空路で入国しており、現在は成田・羽田・関西国際空港の3空港で約7割の訪日客を受け入れている状況であり、これに福岡・新千歳・那覇空港が続く。将来的に6,000万人規模の訪日客を迎える場合、現在の割合で受け入れが可能かどうかを精査する必要がある。
- ✓ 空港施設の処理能力だけでなく、入国審査・手荷物処理・交通アクセス・サービス人材など関連インフラの対応可能性を含めた検討が不可欠。仮に現在の主要空港での対応が難しい場合、「第三の受け入れ空港」の候補となり得る空港を明確化し、整備・分担の方向性を定める必要がある。このためには、国交省・観光庁・法務省・JNTOなど関係省庁、航空会社・空港運営会社・旅行サービス事業者など、関係機関が連携して現状の受け入れ能力を把握し、可能な対応策を協議・共有する枠組みの整備が求められる。
- ✓ 人手不足や施設整備の遅れといった制約が大きい中で、あらゆる課題に全国の空港が一律に対応することは困難。限られた資源を重点的に投下するためにも、目標の定量的な分解と戦略的な対応優先順位の設定が不可欠と考える。
- ✓ 観光客の大都市集中を緩和し、地方への分散を進める手段として、国内の航空ネットワークの活用が有効。現在、訪日外国人の国内線利用は全体の2～4%にとどまっており、

十分に活用されているとは言えない。特にリピーター層を対象に、陸路でのアクセスが不便な地域への空路移動を促進することで、地方への誘客を可能にし、観光需要の分散が期待される。

- ✓ さらに、インバウンドによる航空路線の利用拡大は、地方住民の生活交通としての航空ネットワーク維持にも貢献する。現在、航空会社は円安の進行、ビジネス需要の減少、人手不足、環境対応コストの増加といった経営上の大きな課題に直面している。こうした中で、観光を通じた需要の創出は、地域の交通インフラを支えるうえでも重要な視点。空路を活用した地方誘客政策は、オーバーツーリズム緩和と地方交通の持続性確保の双方に資するものであり、今後の観光戦略の中核に据えるべき施策の一つと考える。

以上