

第49回～第53回分科会での主なご意見

1. 観光分野 p. 2
 - (1) DMO
 - (2) コンテンツ・体験商品
 - (3) 観光施設・宿泊施設（観光地・観光産業の構造改革）
 - (4) 受入環境（オーバーツーリズム、安全・安心）
 - (5) アウトバウンド
 - (6) 財源

2. 交通分野 p. 8
 - (1) 空港・航空
 - (2) 港湾・クルーズ・旅客船
 - (3) 長距離移動
 - (4) 二次交通

3. 次期基本計画策定にあたって p. 11

1. 観光分野

(1) DMO

- 知名度が低い地方部では、DMOの役割がより重要。DMOを中心に、時間をかけて地方誘客やロングステイを進めることで、将来の観光のサステナビリティは高くなると考えられる。
- 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。
- 全てのDMOに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の方向性を提示するなど、観光庁からより伴走的な支援があると良いのではないかな。
- 地域に根差した人材を中心とするなど地域づくりに責任が持てる体制や仕組みづくり、人材の確保が重要。
- 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。
- 宿泊税について、負担以上の効果を出すには、その税をどう使うかが重要。宿泊税財源の活用等に関しては、DMOが果たす役割が大きく、日本中に多くできているDMOが適切に機能する必要がある。
- 補助金を出した施設・団体（DMOなど）に対して何をしたか、どんな好循環を生んだかというレポートを出してもらってもいいのではないかな。
- DMOのデータの収集に際し、初期から共通の項目を入れておくことで、他地域と比較、定点・経年での分析ができ知見を得られるのではないかな。また収集したデータを十分に活用できるよう、副業人材等を起用できると良い
- MICE誘致では、地域にどのような誘致策があるか掘り下げる必要があり、そのためにはDMOの力が非常に大事。

1. 観光分野

(2) コンテンツ・体験商品

- ガイドの担い手不足について、ビジネスモデルの確立や他業種との連携を図るなど、人材の育成・発掘に向けた対応が求められるのではないかと。
- 通訳者の高齢化や、AI活用により、新しい担い手が減少傾向。また通訳では生計が立てられないとの声もある。DX、AI化の導入と併せて規制緩和を実施し、人が流入しやすくなるようにすることが必要。
- 地域通訳案内士のように、地域で活躍することを後押しする取組があると良い。
- 伝統工芸など、作り手と観光客の両方に裨益するものとして地域の文化資源が重要。
- 6,000万人維持のため、リピーター確保は非常に重要であり、増加から維持に考え方の転換を図るべき。スキー場などリピートしやすい観光地強化へのサポートがあると望ましい。
- 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いる。特に地方部への波及効果を勘案すると、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。
- 荷物を預ける設備や、自転車道の整備等の課題もあるが、自転車を使った観光を推進できると良い。また地域周遊を促進する観光資源の一つとしてスポーツも挙げられる。
- ナイトエンターテイメント・ナイトツーリズムに関しては、依然として非常に日本全体で不足している。ナイトツーリズムに関してはどの国でもかなり注力している印象。消費単価、消費額を上げるために必要ではないか。
- 日本は文化観光が多く、自然観光が少ない。地方誘客の観点でも、国立公園の活用が重要。

1. 観光分野

(3) 観光施設・宿泊施設(観光地・観光産業の構造改革)

- 今後の人口推移を踏まえ宿泊施設をどの程度増やすのか、長期的にビジョンを考える必要がある。
- 働く人の維持・増加に向け、他業種と比べ低い賃金とである労働条件の向上が必要。適切に価格転嫁をし、旅行料金の適正化を進め、生産性を向上することが必要。
- 単に宿泊業の生産性を向上させるだけでなく、シニア層の活用等を含め、働き手を増やし、満足度を向上させることも必要。
- 宿泊業の労働生産性について、賃金が低いことが当然問題だが、その背景には非正規やアルバイト等の割合が高いという、雇用形態の構造的な問題もあると思われるため、そうした観点での分析も重要。
- 日本人による消費が国内観光消費の大半を占める。この国内需要をどう維持するか、またGWやお盆等の需要集中によるオーバーツーリズムの解消、さらに宿泊業の生産性をあげるという観点からも、休暇の分散による旅行需要の平準化が必要。
- サービスに応じた価格転嫁と、二重価格の検討等、ターゲットによる価格政策を考える必要がある。
- 文化施設や宿泊施設の、価格の在り方の検討が急務。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。
- 保健所によって指導内容にばらつきがあることが、宿泊施設のDX導入で支障となっている。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、宿泊施設においてDX化の生産性はあがらない。
- 事業者・旅行者(消費者)の双方に望ましくない事案等の対応や災害時の安否確認体制等、環境整備が必要。
- 観光地域づくりにあたり廃屋の撤去が進まず、地域全体の価値を毀損する場合があります、民間事業者による対応に留まらない取組が必要。
- 旅行需要の平準化という観点から、ラーケーションやワーケーションも有効ではないか。特にラーケーションの推進について、産学連携で取り組むべき。

1. 観光分野

(4) 受入環境(オーバーツーリズム、安全・安心)

- 地域住民等との間でトラブルが起きないように、違法行為・ルール違反への厳粛な対処、災害・感染症への対応、マナー等、旅行者の心構えとしてツーリストシップが重要。
- 地域によってはマナー違反が問題化してきている。旅マエからの啓発も含め、訪日観光客のマナーをよくするための施策が重要である。
- 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訪日観光客をきちんと誘導できる動線を引くなどの対応策が必要。
- 海外事例を参考に、観光地に予約制を導入することは効果的。あらかじめ観光客数・訪問客数をコントロールし、混雑を回避することが重要。
- オーバーツーリズムは、受け入れ側の日本人の心証悪化だけでなく、旅行者の満足度が低下し、その観光地を忌避することで集客力が落ちる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、実効性ある対応が必要。
- オーバーツーリズム対策や文化財維持のため、観光施設の入場料の値上げや、二重価格の導入、また宿泊税等の税金の賦課を検討するなど、実際に地域を訪れる方に費用を負担していただくことを積極的に検討すべき。
- 手ぶらで観光ができるような取組を実施して、訪日観光客も地域住民も双方が交通機関に乗れるような施策を観光庁として示していく必要がある。
- スノーリゾート観光への促進の部分に関して、特に冬季に混雑する地域も多い。何か具体策はないか。
- 地域を脅かす問題として熊による獣害があり、観光の観点からも大変重要な障害になる。
- 高齢者の旅行需要がコロナ前の水準に戻っていない。健康上の理由に加え、移動、食事、医療などの問題もある。年齢に配慮したサポートなど、安心して旅行するための取組を進めるべき。

1. 観光分野

(5) アウトバウンド

- 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。
- 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。
- アウトバウンドは、コロナ前に比べて6割程度の回復にとどまっている。インバウンドとアウトバウンドのシナジー効果をどうつくるか。JNTOの機能がインバウンドに集中しているため、両方を手がけることができる状況にすることが大事。
- 海外渡航率・パスポート保有率が低調であり、何らかの対応策が必要ではないか。
- 日本人が海外に出て、世界と交流して相互理解を深め、インバウンドへの理解が高まることで、観光立国としての裾野が広がっていく。若い世代や地方の方々が海外を訪れる機会を増やすため、教育旅行や文化交流型旅行への支援制度を拡充すべきである。

1. 観光分野

(6) 財源

- 現状、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。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。
- 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。
- 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。【再掲（p.2）】
- オーバーツーリズム対策や文化財維持のため、観光施設の入場料の値上げや、二重価格の導入、また宿泊税等の税金の賦課を検討するなど、実際に地域を訪れる方に費用を負担していただくことを積極的に検討すべき。【再掲（p.5）】
- 入場料は、為替の影響もあるがやはり日本はまだ安いと思う。しっかりと文化財などを維持したり、展示を美しくするためにも、料金を上げることも必要ではないか。
- 手ぶら観光やオーバーツーリズム対策についても、どのように財源の確保を進められるかが重要。
- MICEを開催するための施設改修・新設や、国内へのイベント誘致に係る資金を拠出するための枠組づくりなどの支援が望ましいのではないか。
- 自力で稼いでくる利益や入場料など、そういった自主財源をしっかりと得て施策を推進することを柱にしていきたい。
- 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、という側面もある。

2. 交通分野

(1) 空港・航空

- 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、目標の定量的な分解と、対応の優先順位の設定が不可欠。
- 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。
- 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。現在は成田・羽田・関西国際空港の3空港で、空路でくる訪日客のうち約7割を受け入れており、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。
- インバウンド6,000万人の目標に向け、航空路線や空港整備の観点も含めて、対策を行った結果、6,000万人が来て問題ない、と言えるような姿を見せる必要がある。
- インバウンド6,000万人を受け入れるにあたり、航空機燃料の安定的な確保や、グラハン機材の継続的な増強・更新等が必要ではないか。
- 地方空港における航空便数が不足している。地方空港の拡大が地方誘客の鍵となるのではないか。
- 地方誘客を推進する観点からも、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の接続性・利便性を高める必要があるのではないか。また、国際線と国内線をスムーズに乗り継ぐ環境が整備されれば国内移動に空路を利用する動機付けになるのではないか。
- AIや、DXのスタートアップ企業も活用して、民間投資を通じ地方空港の活用のために資金を投入することも考えるべき。

2. 交通分野

(1) 空港・航空

- 自動化・無人化機器の導入やC I Qの効率化、税関申告のセルフサービスの推進をはじめ、ストレスフリーな移動環境の実現を図り、首都圏空港の機能強化を推進する必要がある。
- 国や地方公共団体と連携し、大都市圏以外の地方路線のネットワークの拡充や、拠点空港・地方空港の受入体制を強化・拡大することが重要。
- 航空業界における人材不足の解消に向け、人材確保・育成と労働環境の改善が必要。同時に、外国人労働者の受け入れの推進も重要。

(2) 港湾・クルーズ・旅客船

- クルーズは新しい観光の魅力を提示し、国内旅行の需要を喚起し、宿泊施設が少ない地域への誘客にも有効。日本人のクルーズ人口100万人という目標を関係者間で共有し、クルーズ船の地方寄港の促進のため、地域との連携強化やプロモーションを推進すべき。

(3) 長距離移動

- 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。航空便国内線については、週の前半は空席が多く低価格で売り出している。平日を中心に、インバウンドの国内線利用を促進するなど、観光産業と交通産業がともに考えていく必要がある。
- 現在、インバウンドの国内線利用は全体の2～4%にとどまる。特にリピーターを対象に、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、地方誘客・需要の分散が期待される。
- 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や、さらにオーバーツーリズム緩和の双方に資する。

2. 交通分野

(4) 二次交通

- 全国各地の素晴らしい観光地を訪れることができるよう、海外からの大きなルートと、面としての観光地、観光地までの二次交通の三つをつなぎ、面的・線的の双方で基盤を整備すべき。
- 地方誘客は、地方の公共交通機関の利用者増加の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最適な交通の実現の在り方を図ることが必要。
- 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。
- 運転手不足について、自動運転の本格運行に向けた取組を進めつつ、外国人運転手を受け入れる取組が重要。
- ライドシェアは二次交通を支える手段となるはず。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ではないか。
- 白タクなど違法な営業の根絶に向けた抜本的な対策も重要。

3. 次期基本計画策定にあたって

- インバウンドに対する国民の雰囲気は少しずつ変わりつつある、だからこそ、インバウンドを呼び込むことで日本経済に良い影響があることを強調し、観光の意義を説明していく必要がある。
- 住んでよし/訪れてよしの観光地域づくりのためには、訪日外国人・日本人の双方とのコミュニケーションが不可欠。訪日外国人に対しては、入国の段階で日本のマナーを伝える必要があり、地域住民に対しては、観光の意義を伝える必要がある。観光による消費によって、地域で飲食店が継続して成り立ち、地域がより住みやすくなっている側面がある。そうした観光の意義を発信すべきDMOと、観光業界外の人とのコミュニケーション量が少ない。地域住民も巻き込んだコミュニケーションが重要。
- インバウンド6,000万人と日本国民の間でコンフリクトが生じないように、人流の流れやインフラ、コミュニケーションのあり方を考える必要がある。
- 観光振興を図ることについて、経済的な裨益や地方創生だけでなく、人と人とのコミュニケーションなど、観光の受け入れ側にも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。
- 住民に観光振興のポジティブな面とネガティブな面を示して、ポジティブな面のほうが大きいというところを示さないと、住民の観光振興の理解は得られない。
- 観光立国を目指すことを国民が受け入れられる、喜べるよう方策を講じるべき。
- 2030年までの5年間は、観光振興が、地域住民の満足度向上に重きを置くべきだと考えている。
- 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すということではない。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重要。
- 観光は戦略実現のツールである。例えば伝統芸能の継承、日本食文化の発信、アニメ等の産業の振興や、タクシー不足や二次交通の課題解消を、観光に結びつけ省庁間で連携し、観光との掛け合わせで実現・解決するという観点で、議論を進められると良い。

3. 次期基本計画策定にあたって

- インバウンド 6,000 万人は目指すべき目標として取り組みながらも、インバウンド需要が一時的ブームにならないよう、どのようにそれを維持するかということに政策の目線・視点を切り替えるべきではないか。同時に、増加するインバウンドを受け入れて持続的に経営できるように観光産業の足腰を鍛えることが重要。
- 目指すべき目標について、旅行者数と消費額、どちらをメインで据えるのかによっても戦略が変わってくるため、どちらかに舵を切ることも考えられるのではないか。
- 日本人の国内旅行消費額、インバウンド旅行消費額を合算した、国内全体での旅行消費額の内訳に対して、目標を持つことが重要ではないか。どの程度のお金が地域に落ちているかという視点を持つべき。
- インバウンドの地方誘客について、世代ごとの傾向を踏まえ、ターゲットを明確にして取り組む必要がある。
- コロナ禍を経て、インバウンドの宿泊先がより三大都市圏への集中している。DMOの強化・二次交通・コンテンツ整備を通じて、地方誘客を意識的に進めるべき。
- 人手や資金がもっと必要であるのは全産業共通である。明確なメリハリや優先順位付けが必要。
- ボトルネックとは、おそらくこの先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。すぐにで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。
- 2023年に策定した新時代のインバウンド拡大アクションプランを、より実効性を持たせて拡大していくというのがMICE分野で非常に大事。