

グローバル化進展の中での我が国の国際交流機能・活動の現状と課題について(資料編)

1 我が国の国際交流は進展しているか

人口当たり出国日本人数	1
目的別人口当たり出国日本人数	2
人口当たり在留外国人数	3
目的別人口当たり在留外国人数	4
訪日外客数・出国日本人数・国際旅行海外収支	5
国籍別訪日外客数・訪日外客平均滞在日数・旅行者一人当たり消費額	6
地域別外客訪問率	7
国際会議開催件数・外国人参加者数、地域別国際会議開催件数・地域別外国人参加者数	8
方面別海外修学旅行実施校数・地域別海外修学旅実校数・実施率	9
我が国の国際コンテナ貨物の動向と地域別発着量	10
対中国コンテナの増加	11
相手国別国際電話トラフィックの推移	12

2 我が国の国際交流機能は向上しているか

空港機能の整備状況	13
方面別人口当たり出国者の増減	14
国際航路就航ゲート2時間アクセス人口カバー率(対東アジア・北米・欧州)	15
国際航路就航ゲート2時間アクセス人口カバー率(対韓国・中国・東南アジア)	16
方面別人口当たり出国者の地域格差	17
出国日本人に関する地域ブロック内ゲート利用率	18
我が国の空港別国際定期便数・旅客数	19

我が国の国際コンテナ貨物上位20港における便数・貨物量	20
地方ブロック別発着コンテナ貨物量、同ブロック内ゲート利用率	21
日本に接続する国際海底ケーブル網の伝送容量	22
ブロードバンドの普及状況	23

3 海外と比較した我が国の交流水準

人口当たり来訪外客の国際比較	24
日英両国間の人口1万人当たり旅行者数の比較	25
国際電話の発信量の国際比較	26
留学生受け入れ数の国際比較	27
国別大規模国際会議開催件数・都市別大規模国際会議開催件数	28

4 世界の中の東アジア、東アジアと日本の相対関係の変化は

世界の主要三極等における国際航空旅客数の推移と予測	29
東アジア主要空港方面別国際航空旅客数	30
東アジア主要空港方面別国際航空便就航都市数	31
東アジアにおける空港の整備状況	32
世界の主要三極における国際コンテナ輸送の状況	33
我が国の港湾の東アジア及び世界における位置付け	34
我が国港湾の基幹航路寄港便数の減少	35
東アジアにおける港湾の整備状況	36
国際インターネット回線容量	37

国際電話トラフィック量	38
ブロードバンド普及の国際比較	39
東アジアにおける GDP の国際比較	40
東アジアにおける日本企業の進出状況	41
海外進出企業からの我が国の輸入状況	42

5 東アジアの活力を我が国に取り込む可能性は

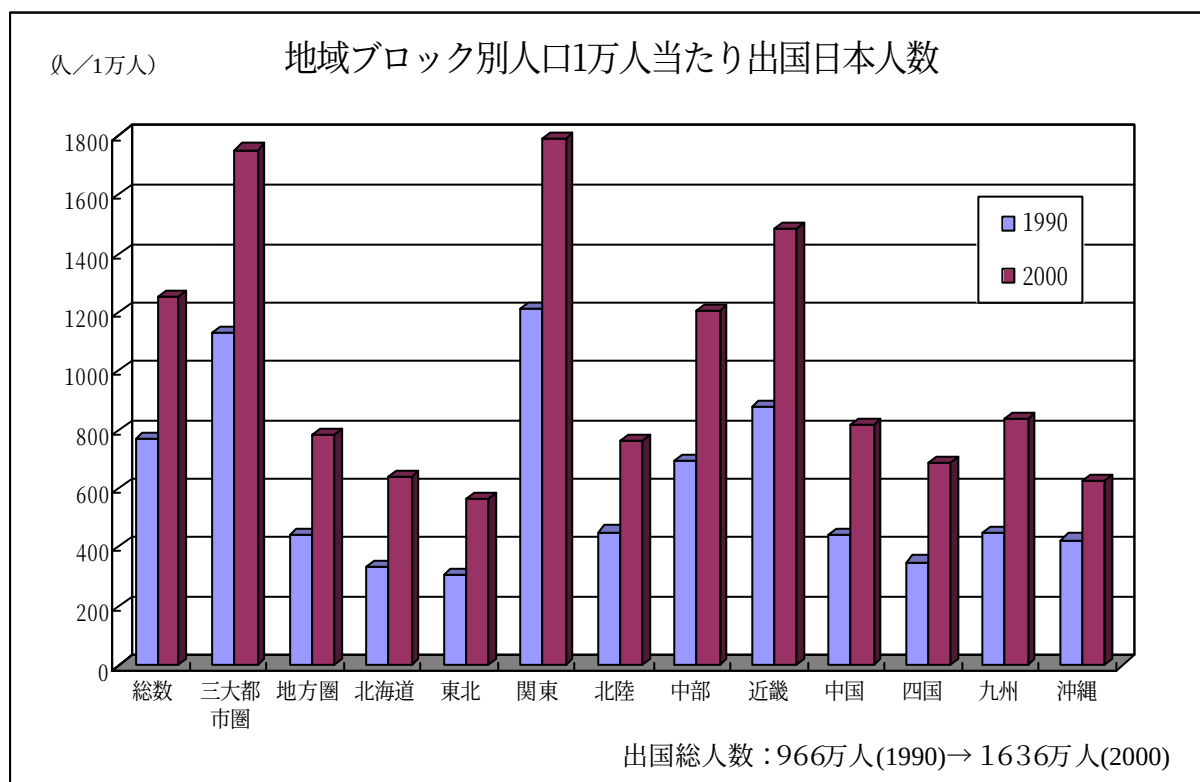
我が国の貿易相手国・地域別輸出入の状況	43
---------------------	----

(参考資料)

アジアからの訪日外客、観光客の動向	参考－1
生活に身近な輸入品の海外依存	参考－2
世界の主要空港における都心までのアクセス交通機関料金比較	参考－3
世界の主要港湾におけるコンテナ1個当たりの取扱料金	参考－4
日本及び東アジア各国間の輸出動向	参考－5
国際観光テーマ地区の整備	参考－6
訪日前後の対日イメージ比較	参考－7
訪日外客の来訪促進のための対応	参考－8

人口当たり出国日本人数

2000年までの10年間をみると、各地域において人口当たり出国者数が増大している。大都市圏での出国率等が地方圏よりも高い傾向にあるが、地方圏での出国率等も顕著に増大しており、地方圏も含め、各地域で諸活動のグローバル化の進行を示すものと考えられる。



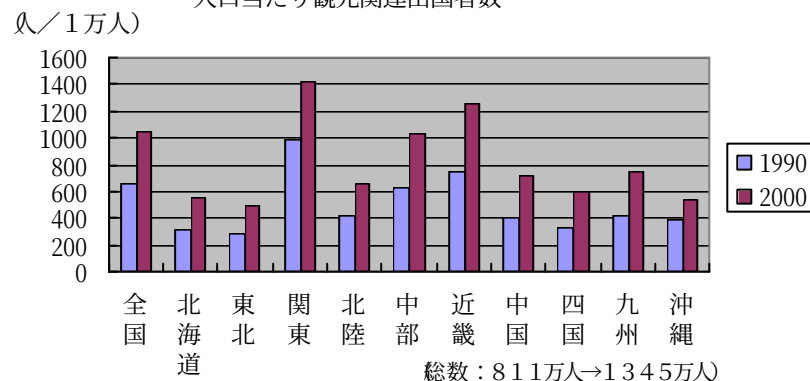
出国率 (人/1万人)			
	1990	2000	伸び率
三大都市圏	1129	1754	1.55
地方圏	439	787	1.79

(出典) 法務省出入国管理統計より国土交通省国土計画局作成

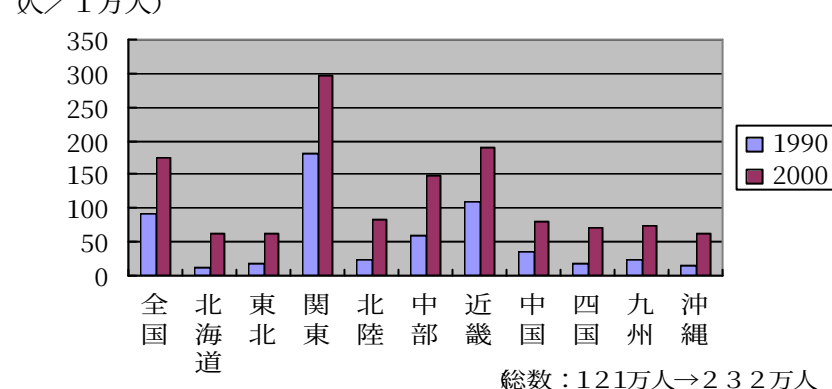
目的別人口当たり出国日本人数

各地域において観光関連の人口当たり出国者数が際だって高く、ついでビジネス関連、学術関連となっている。
ビジネス・学術関連は、三大都市圏に集中する傾向にあり、観光関連は比較的各地に分散している。ここ10年
 で、各目的・各地域で人口当たり出国者が増加している。

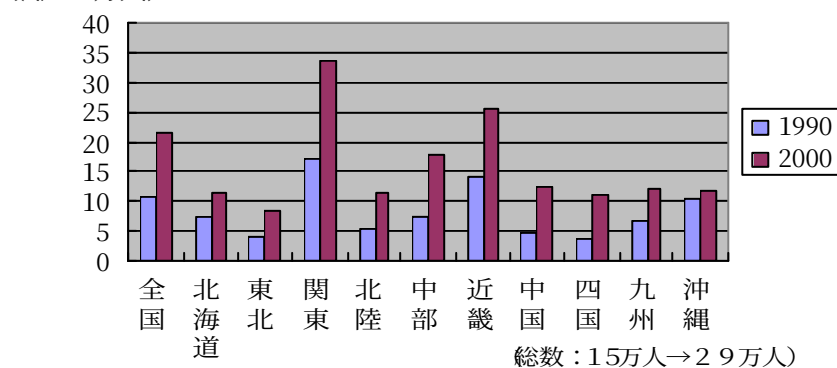
人口当たり観光関連出国者数



人口当たりビジネス関連出国者数



人口当たり学術関連出国者数



(出典) 法務省出入国管理統計より国土交通省国土計画局作成

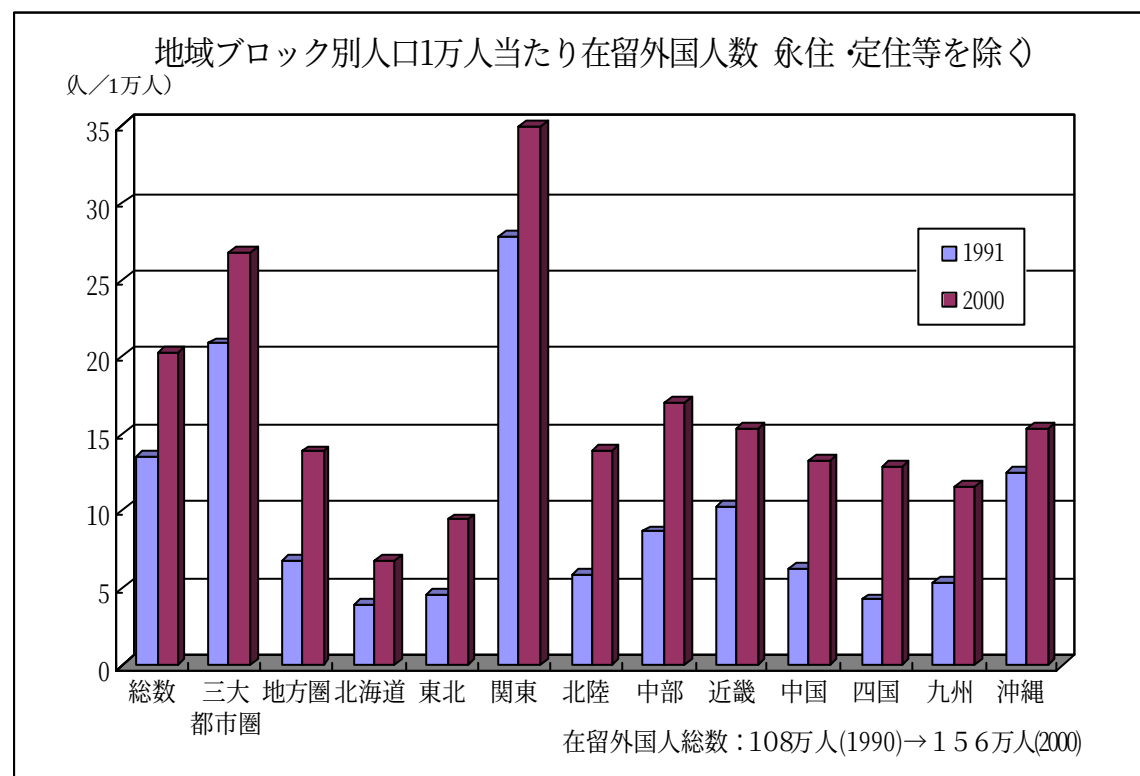
(注1) 観光関連：渡航目的の観光・その他

(注2) ビジネス関連：渡航目的のうち短期商用・業務、海外支店等へ赴任

(注3) 学術関連：渡航目的のうち学術研究・調査、留学・研修・技術習得

人口当たり在留外国人数

2000年までの10年間をみると、各地域において人口当たり在留外国人数 永住・定住等を除くが増大している。大都市圏での在留外国人数が地方圏よりも高い傾向にあるが、地方圏での在留外国人も顕著に増大しており、地方圏も含め、各地域で諸活動のグローバル化の進行を示すものと考えられる。



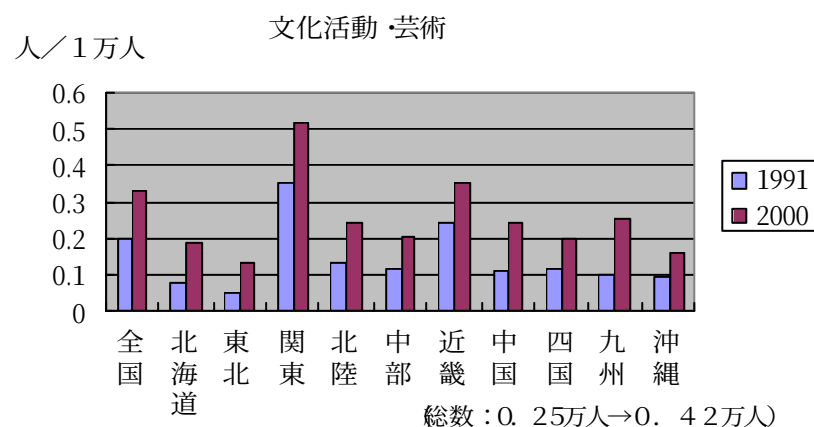
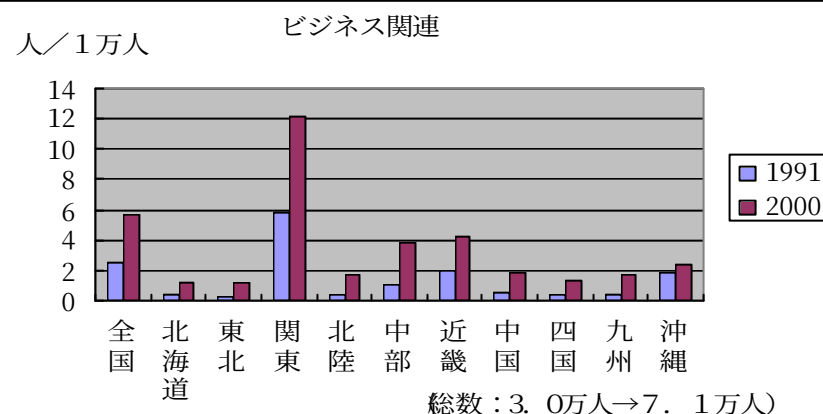
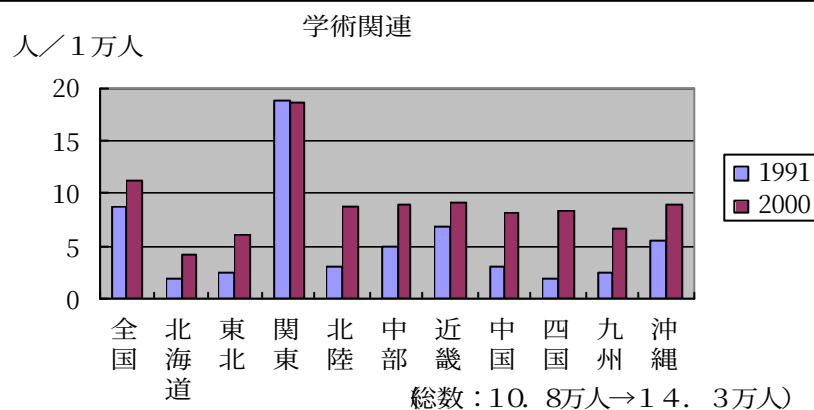
在留外国人数 (人/1万人)

	1991年	2000年	伸び率
三大都市圏	20.83	26.82	1.29
地方圏	6.77	13.92	2.06

(出典) 法務省在留外国人統計より国土交通省国土計画局作成

目的別人口当たり在留外国人数

学術、ビジネス目的の在留外国人数は、関東に偏って分布しているのに対して、文化活動・芸術は、比較的各地域に分散している。また、関東の学術関連を除き各地域ともここ10年で大幅に増加しており、急速な国際化を示している。



(出典) 法務省在留外国人統計より国土交通省国土計画局作成

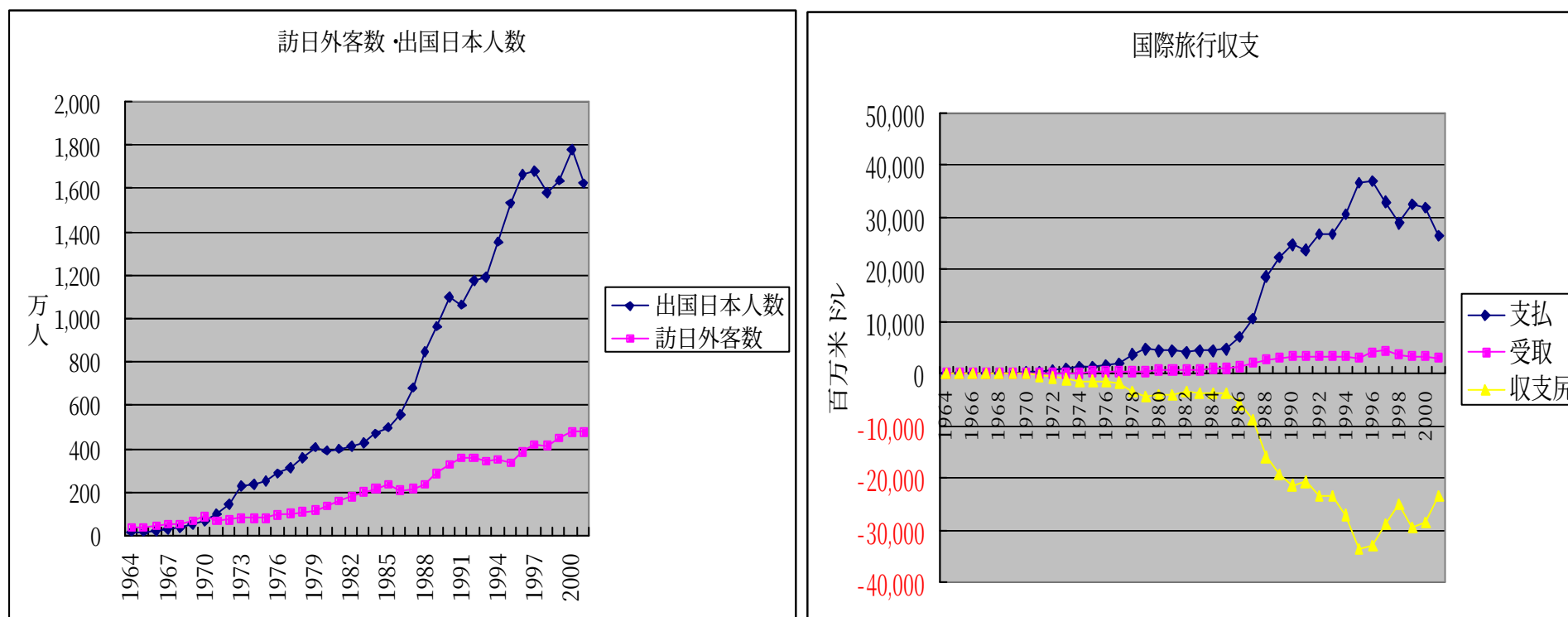
(注1) 学術関連：在留資格のうち教授、研究、教育、留学、就学、研修

(注2) ビジネス関連：在留資格のうち報道、投資・経営、法律・会計業務、医療、技術、人文知識・国際業務、企業内転勤、技能

(注3) 文化活動・芸術：在留資格のうち文化活動、芸術

訪日外客数・出国日本人数・国際旅行海外収支

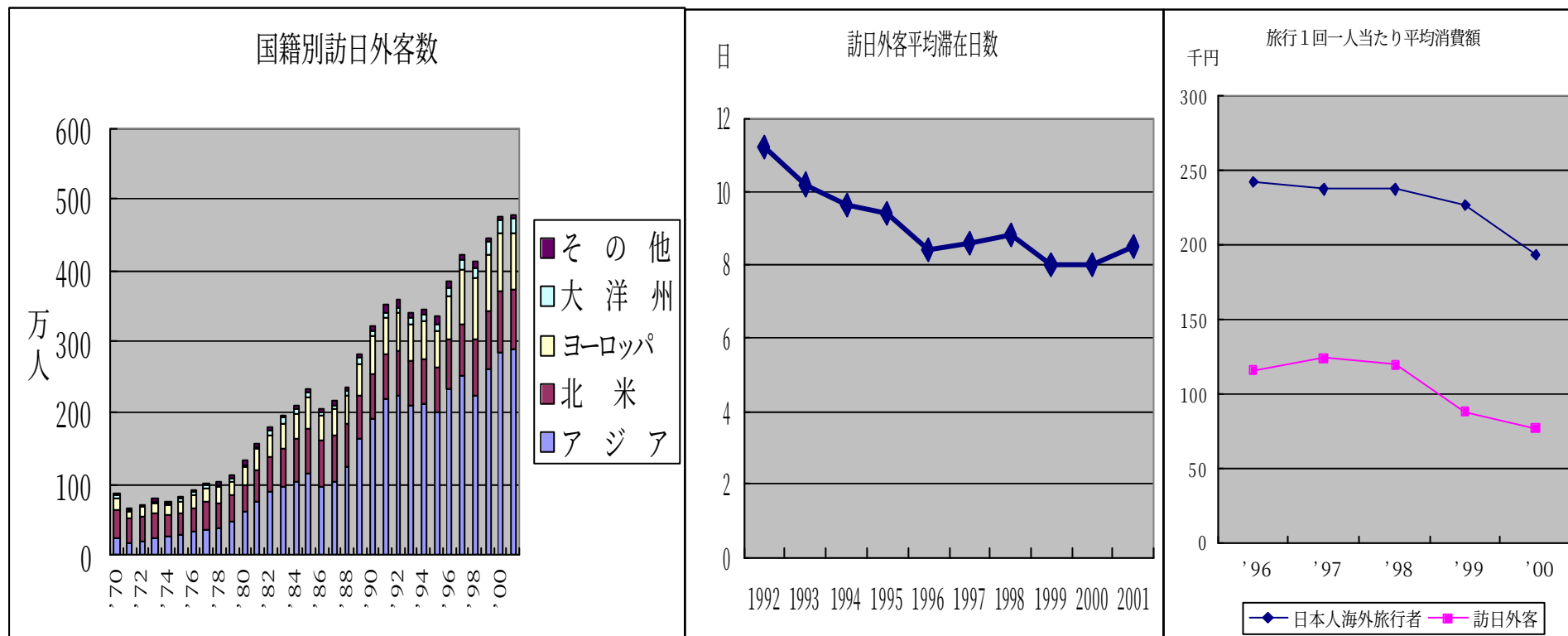
訪日外客数は増加傾向にはあるが、出国日本人数に比べて低いレベルに留まっている。出国日本人数は、90年代半ばよりほぼ横這いとなっている。国際旅行収支は、訪日者数と出国者数の違いを反映して一貫して赤字であるが、近年赤字幅は減少傾向となっている。



(出典) 国際観光振興会 (JNTO) 資料より国土交通省国土計画局作成

国籍別訪日外客数・訪日外客平均滞在日数・旅行者一人当たり消費額

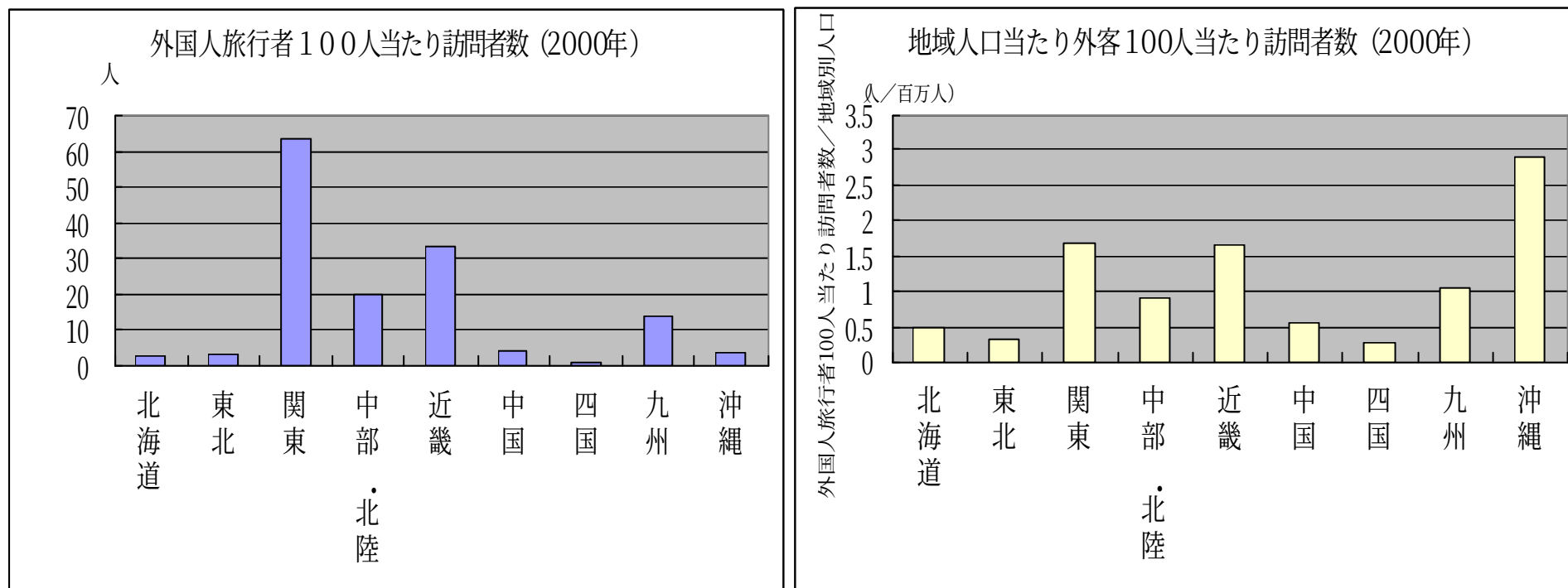
訪日外客の国籍構成に着目すると、アジアが急激に増加している。また、訪日外客の平均滞在日数及び日本人・訪日外客の旅行者一人当たり消費額は、いずれも減少傾向にある。



(出典) 国際観光振興会 (JNTO) 資料より国土交通省国土計画局作成

地域別外客訪問率

外国人旅行者 100人あたりの地域別訪問者数では、三大都市を含むブロックや九州地域が高い。これを、各地域の人口規模を考慮して比較すると、沖縄が際だって高く、関東、近畿がこれに次いで高い。

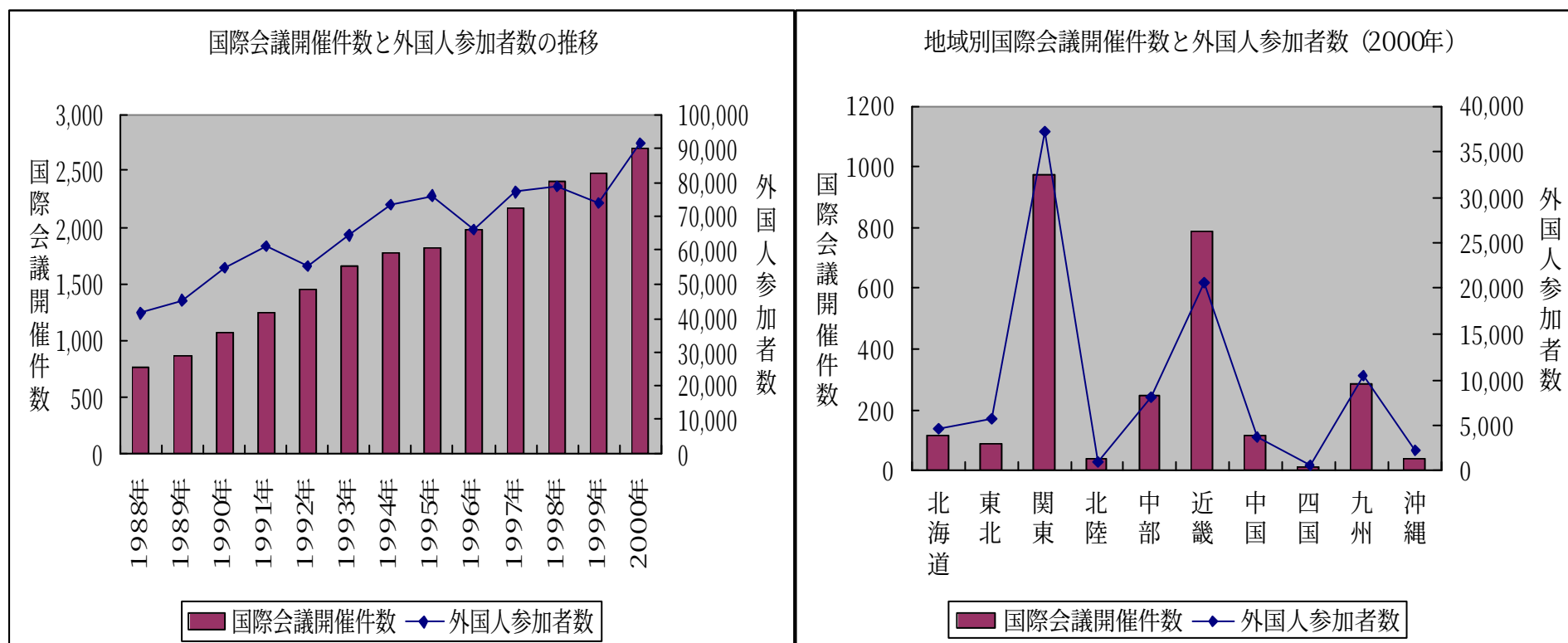


(出典) 国際観光振興会 (JNTO) 資料 (出国時の面接調査) より国土交通省国土計画局作成

(注) 訪日外国人は、平均で約1.5地域を訪れるため、100人当たり訪問者数は各地域合わせて約150人となる。

国際会議開催件数・外国人参加者数、地域別国際会議開催件数・地域別外国人参加者数

国際会議開催件数・外国人参加者数は、増加傾向にある。その地域分布では、関東、近畿に多く、続いて九州が多いという特徴がある。

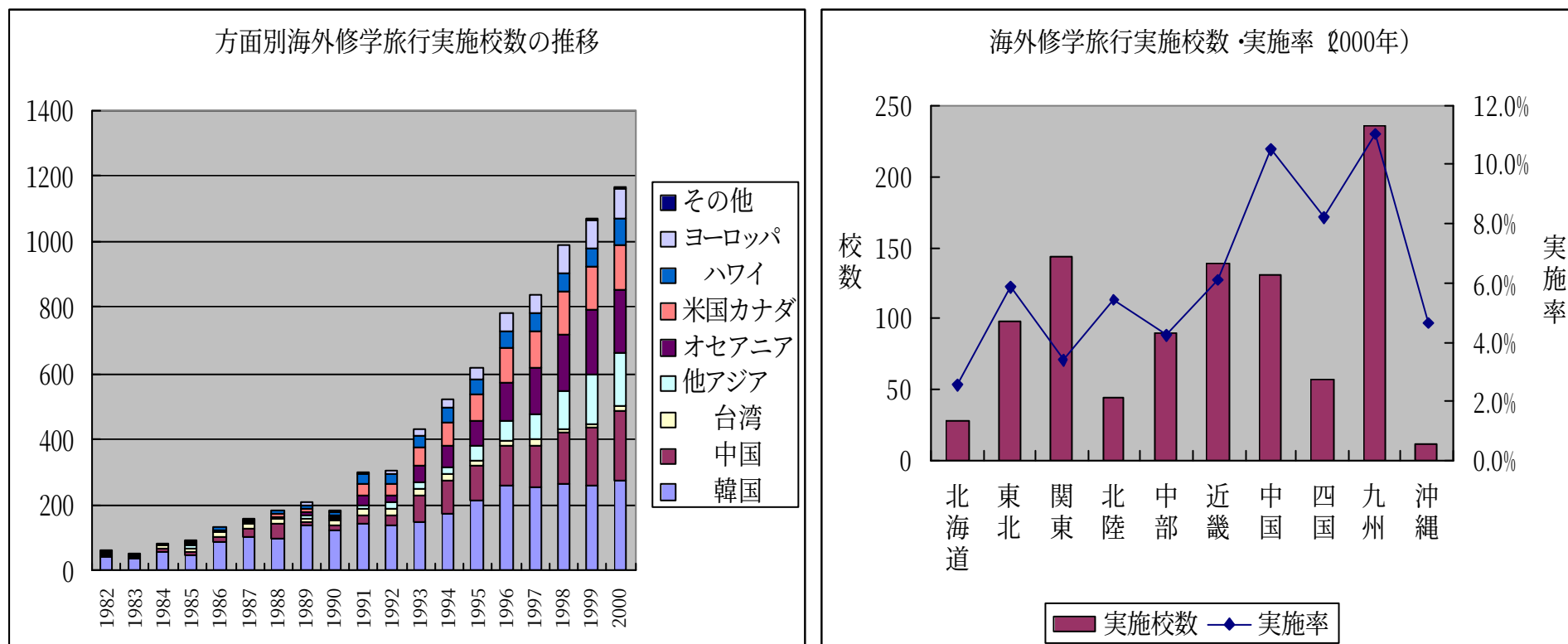


（出典）国際観光振興会（JNTO）資料より国土交通省国土計画局作成

（注）参加者20名以上で、2カ国以上の外国からの参加者又は10名以上の外国からの参加者等の条件を満たす会議

方面別海外修学旅行実施校数・地域別海外修学旅行実施校数・実施率

海外への修学旅行件数は急激に増加しており、その行き先の多くはアジアであるが、オセアニア、北米、ヨーロッパへの件数の伸びが大きい。地域別の実施率では西日本において高い傾向にあり、アジアへの地理的な近接性が背景にあると考えられる。

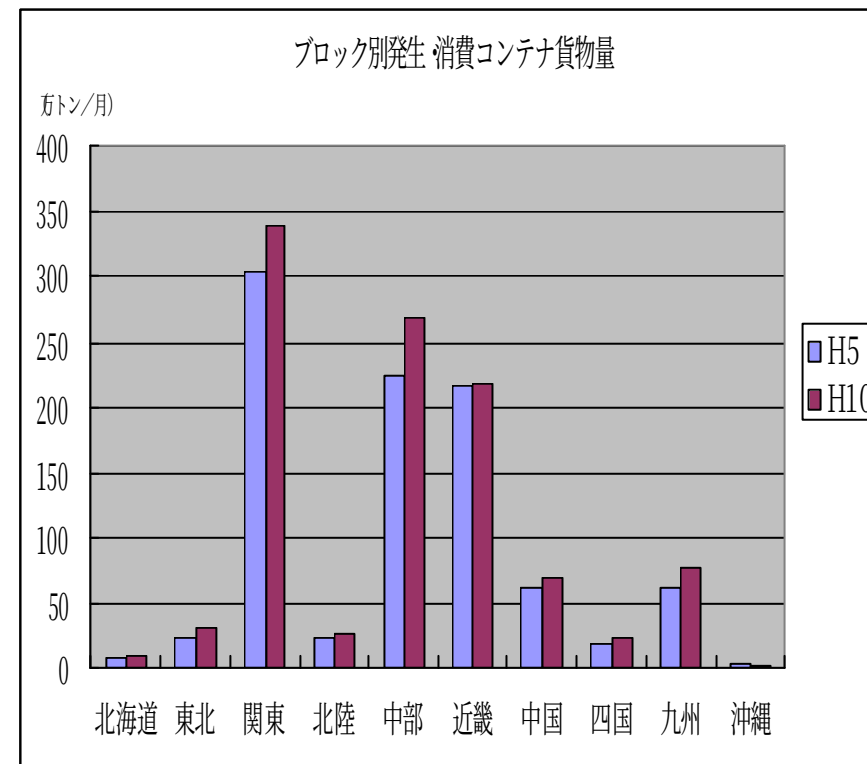
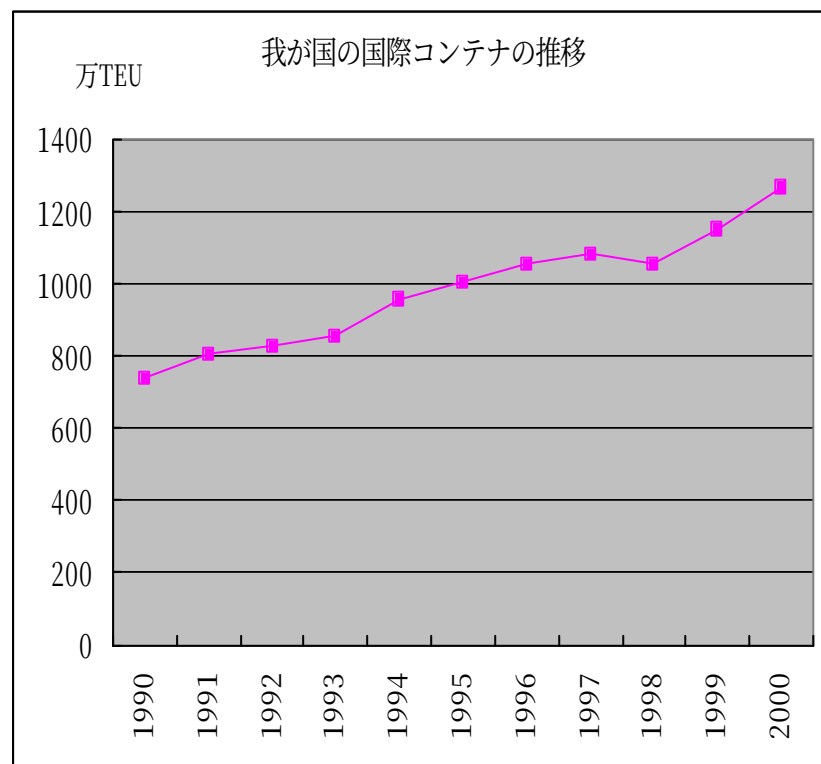


（出典）日本修学旅行協会資料より国土交通省国土計画局作成

我が国の国際コンテナ貨物の動向と地域別発着量

各地域ブロックを発着地とする国際海上コンテナ貨物量は増大している。

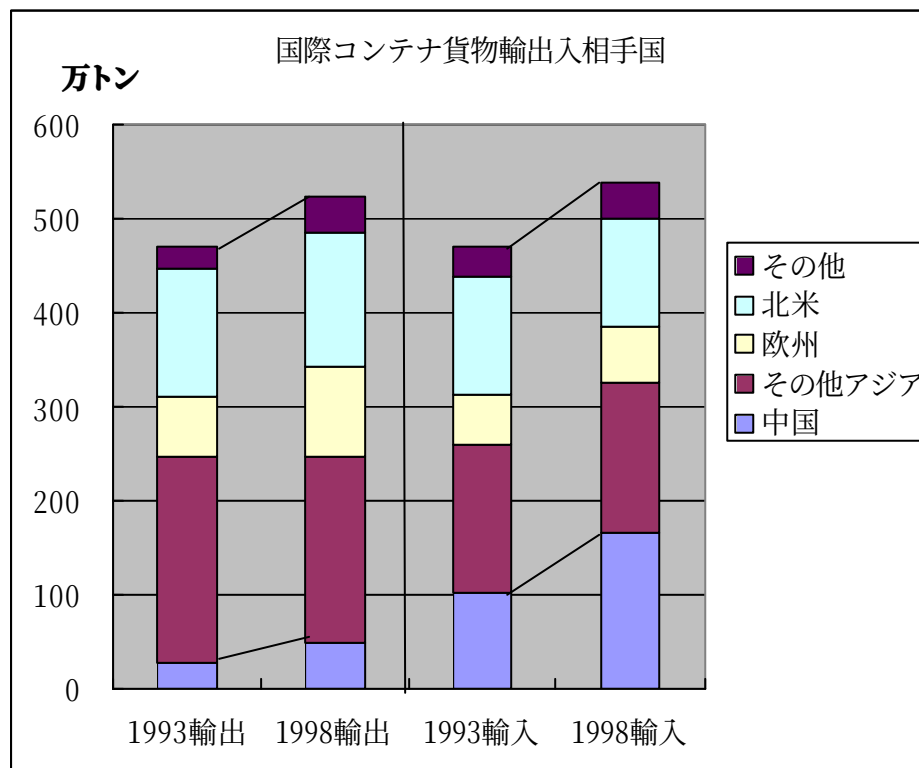
各地域で発生・消費するコンテナ貨物は、概ね各地域ブロックにおいて増大している。



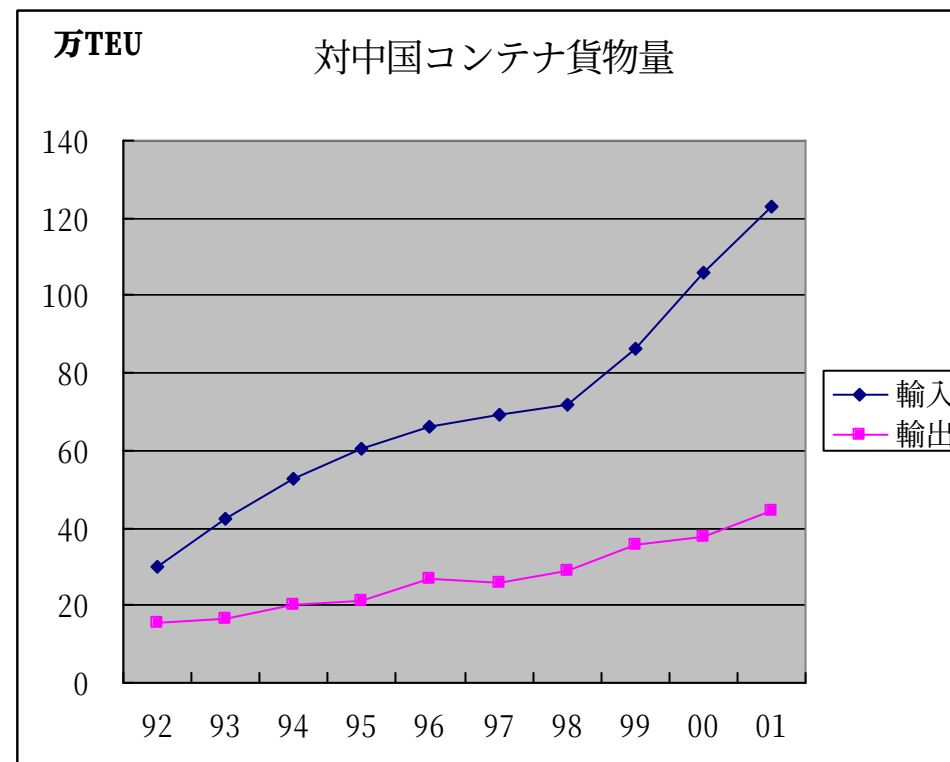
(出典) 国土交通省全国輸出入コンテナ貨物流動調査より国土交通省国土計画局作成

対中国コンテナの増加

我が国の国際コンテナは、着実に増加してきているが、特に中国向けの増加が著しい。経年変化で中国貨物を捉えると、特に99年以降伸びが大きい。



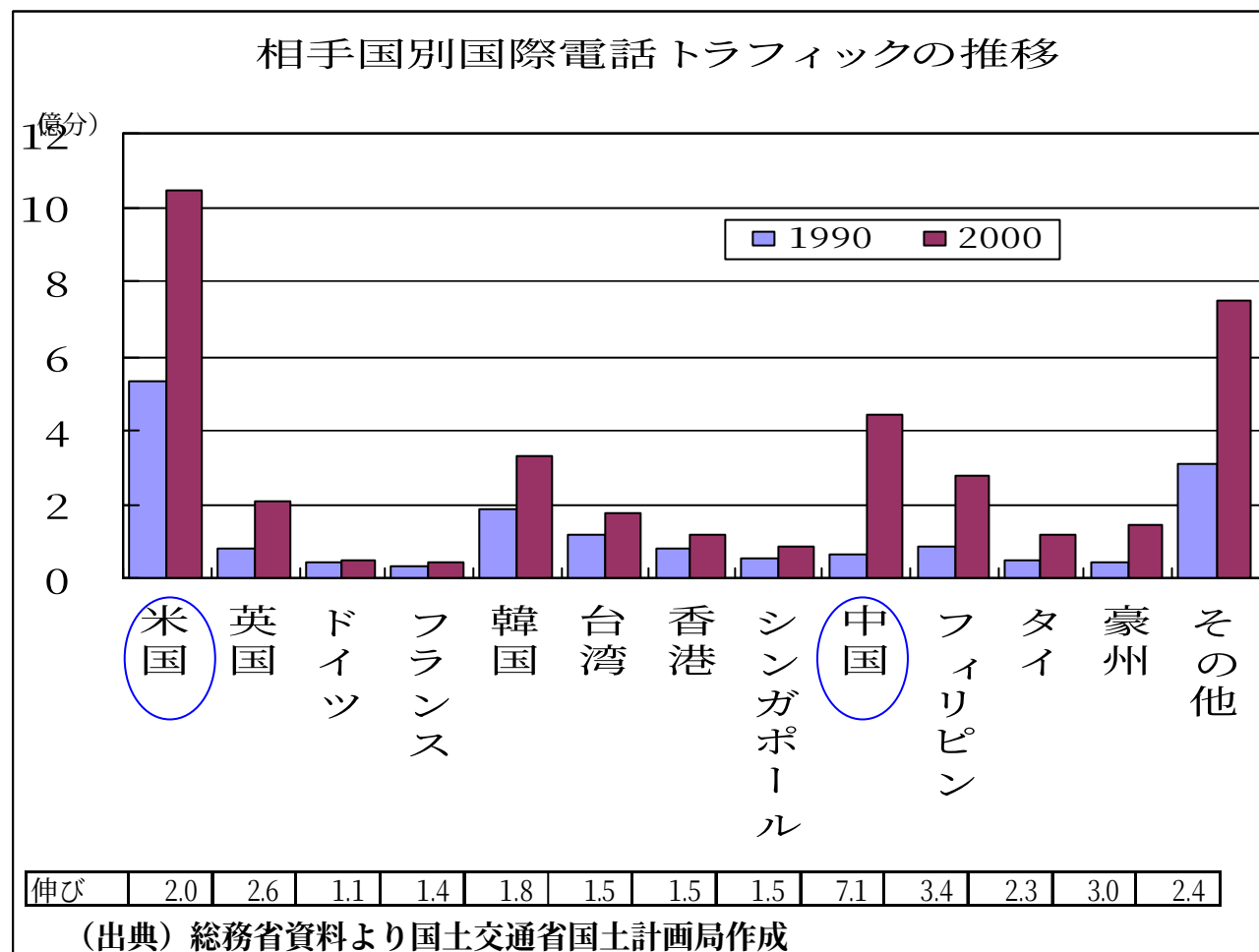
(出典) 国土交通省全国輸出入コンテナ貨物流動調査
より国土交通省国土計画局作成



(出典) 国際輸送ハンドブック2003より国土交通省
国土計画局作成

相手国別国際電話トラフィックの推移

国際電話トラフィックは増大している。特に対中国の伸びが大きい。



空港機能の整備状況

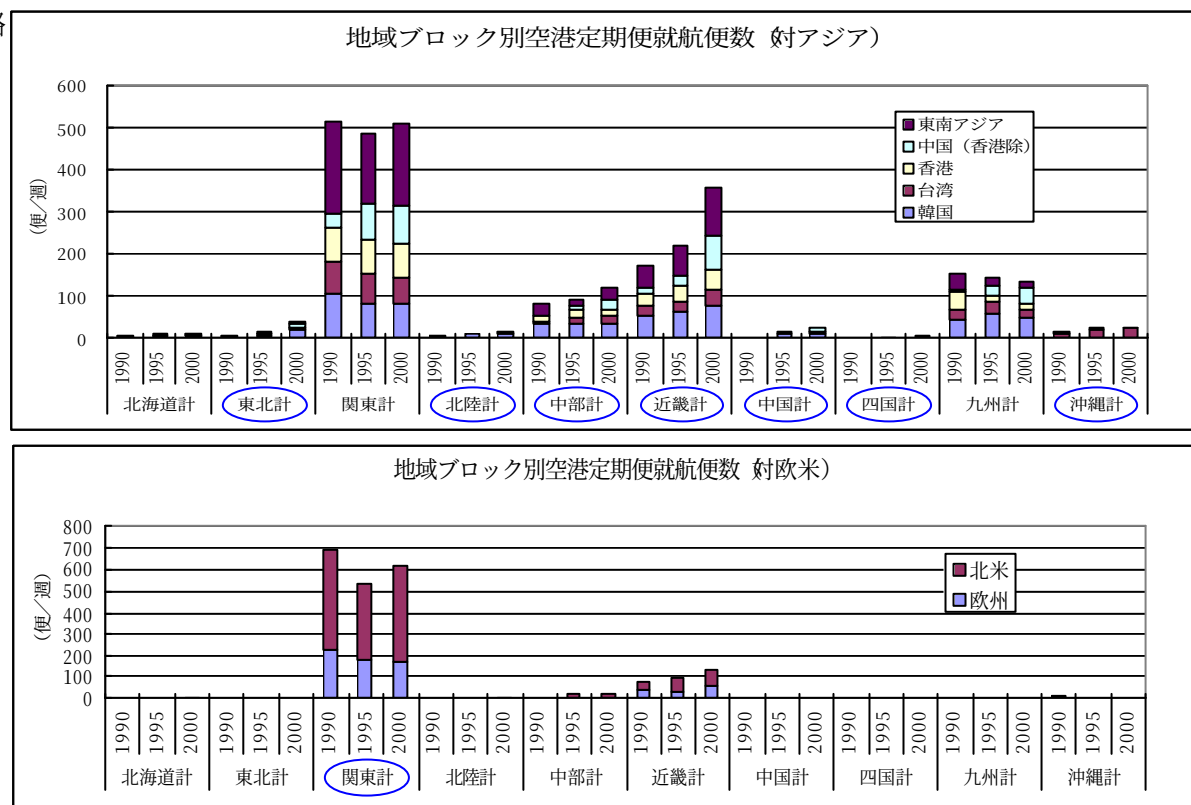
1990—2000年の間に、各地域で2500mを超える滑走路の整備が進んでいる。

対東アジアの定期航空便の就航便数は、関西国際空港の開港した近畿ブロックを中心に全体として増大基調にある。ゲート施設の新たな供用に対応して、地方圏においても直行航空路の開設が進んでいる。一方、対欧米米輸送については、成田空港を中心とした大都市圏のゲートに航空路が集中している。

○ 1990—2000年の間に新規に供用された主な空港滑走路

空港名	滑走路延長 (m)	供用開始日
新千歳	3000	1996/04/26
函館	2500	1999/03/25
青森	2500	1990/03/24
仙台	3000	1998/03/26
福島	2500	1998/12/03
羽田	3000	1997/03/27
	2500	2000/03/23
新潟	2500	1996/03/28
関西	3500	1994/09/04
広島	2500	1993/10/29
岡山	2500	1993/03/25
松山	2500	1991/12/12

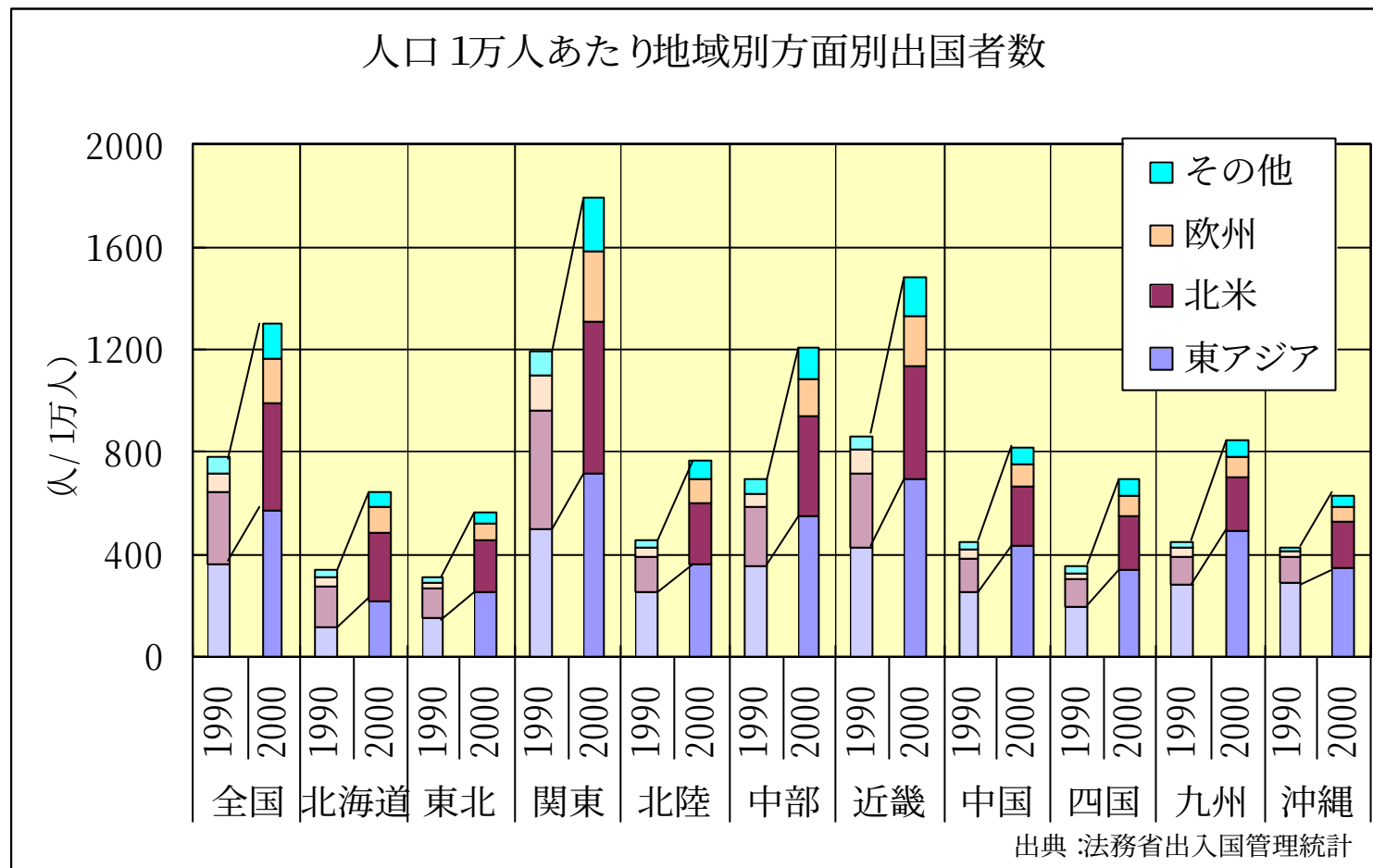
(出典) 数字で見る航空2000より
国土交通省国土計画局作成



JR時刻表の国際定期便データより国土交通省国土計画局作成

方面別人口あたり出国者の増減

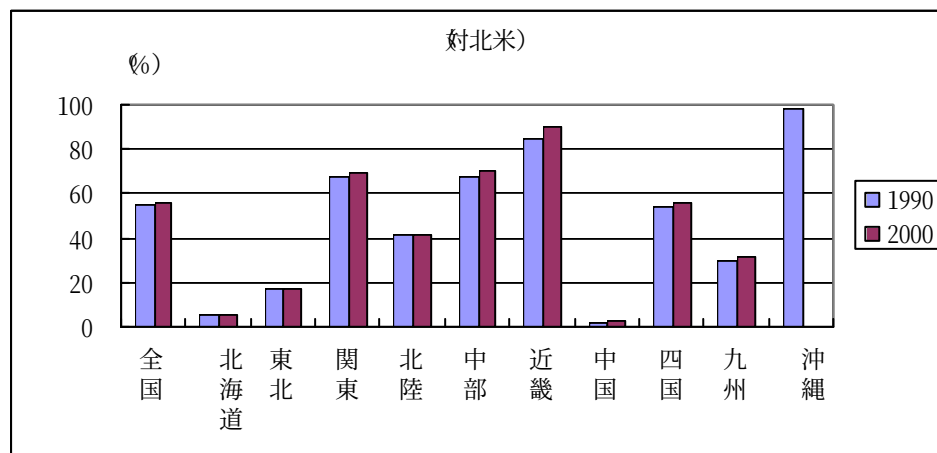
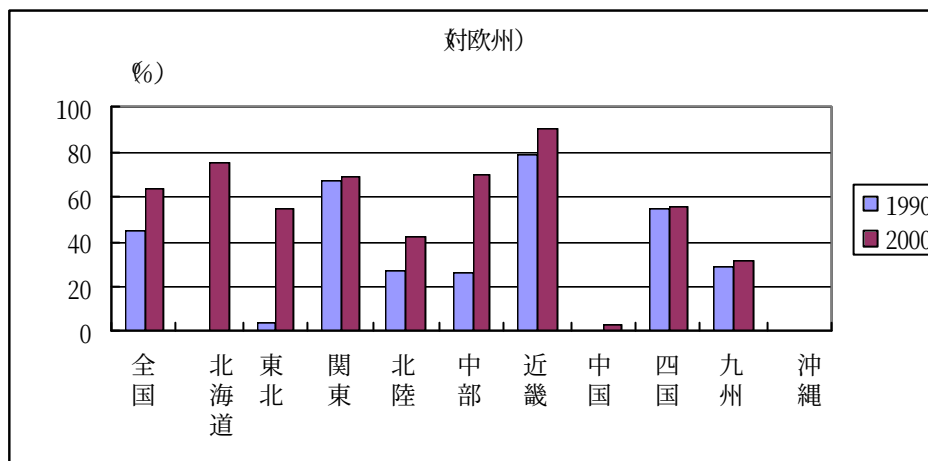
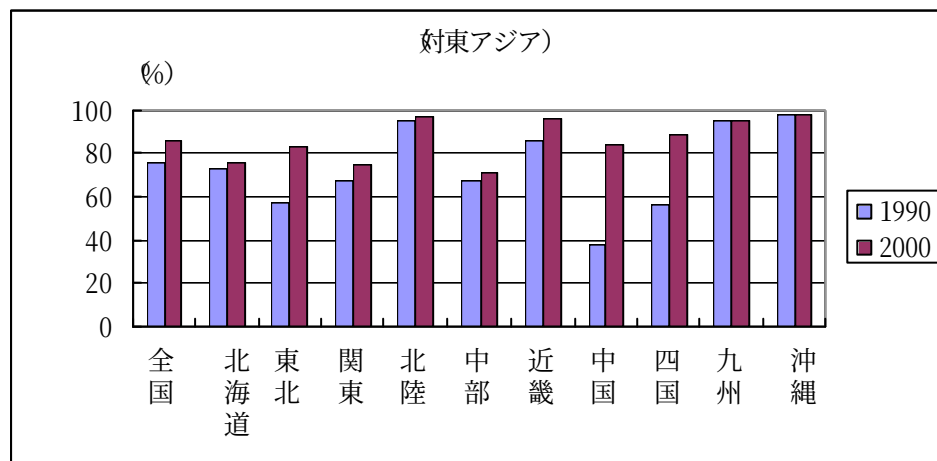
最近の10年間、各地域ブロック・各相手地域別に、人口あたり出国者数が増大している。



国際航路就航ゲート2時間アクセス人口カバー率

東アジア向け定期便の地方への展開により、東アジア一日圏の指標となる2時間で東アジア向けゲートにアクセスできる人口カバー率は、各ブロックで増大し概ね70%を超える水準となった。

一方で、欧米向け定期便はほとんど三大都市圏の空港に限定されており、欧米ゲートへのアクセシビリティは、依然として地域ブロック間で大きな格差が存在している。

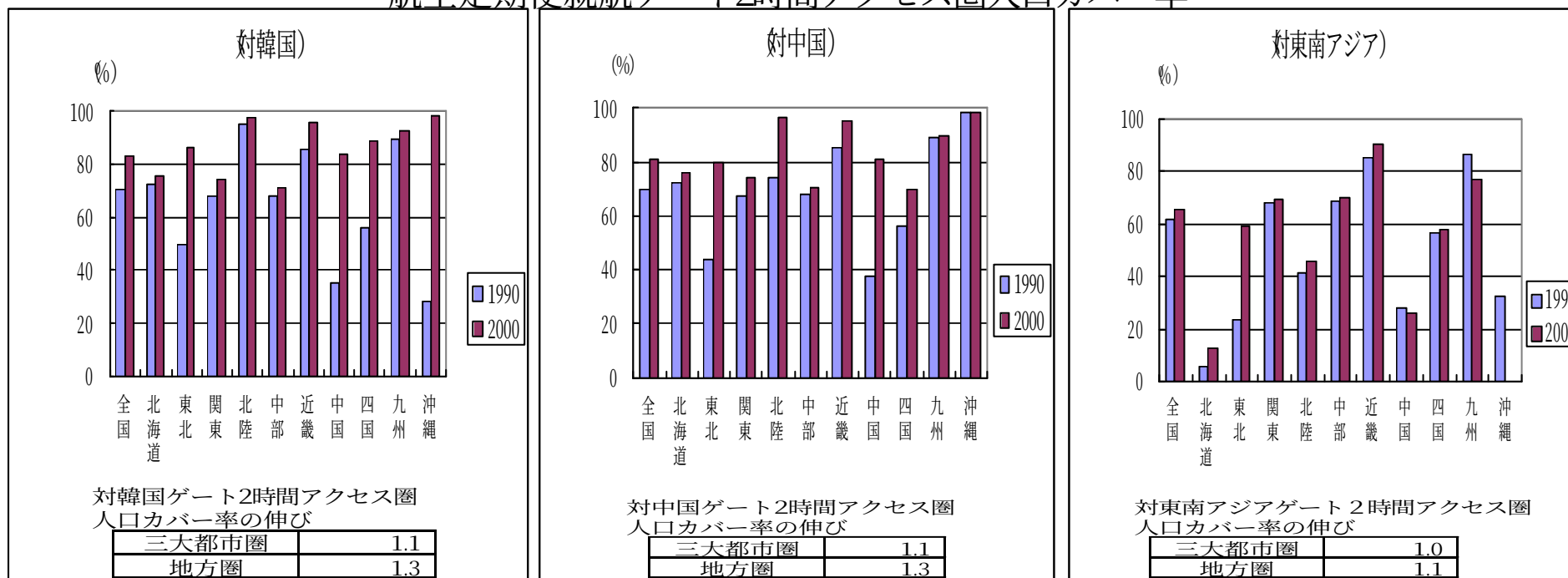


(出典) J R時刻表の国際定期便データ
から NAVINETを用いて国土交通省
国土計画局算出

国際航路就航ゲート2時間アクセス人口カバー率

現行計画においては、計画目標として東アジア一日圏の形成を掲げているが、その達成状況を対アジア便就航ゲート2時間圏の人口カバー率で見ると、対北東アジア（韓国・中国等）については、この10年間における東北、中四国といった地方圏での直行定期便の就航により、就航ゲート2時間圏人口カバー率は増大しているが、対東南アジアでは地域差が大きい。

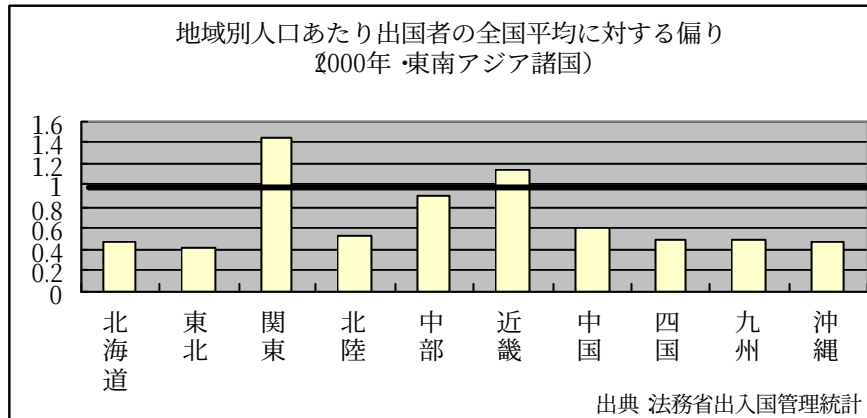
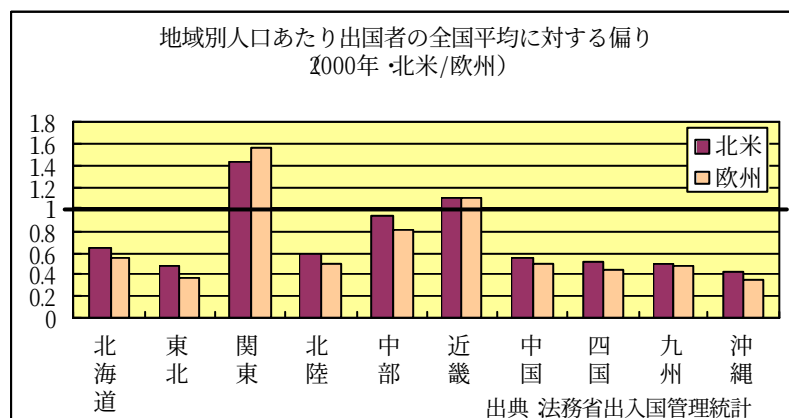
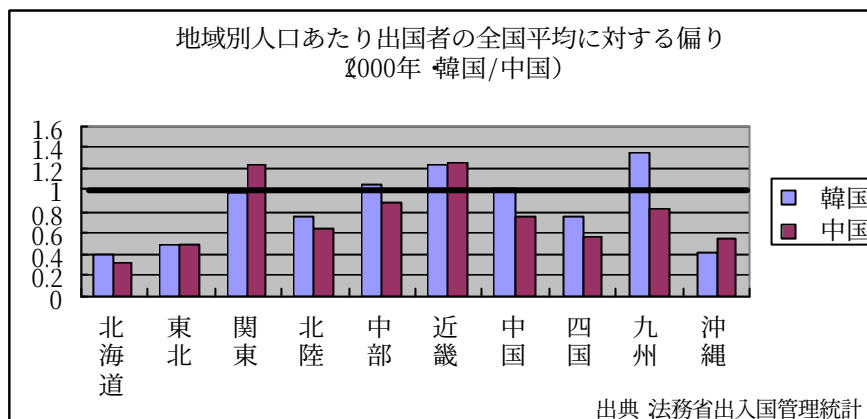
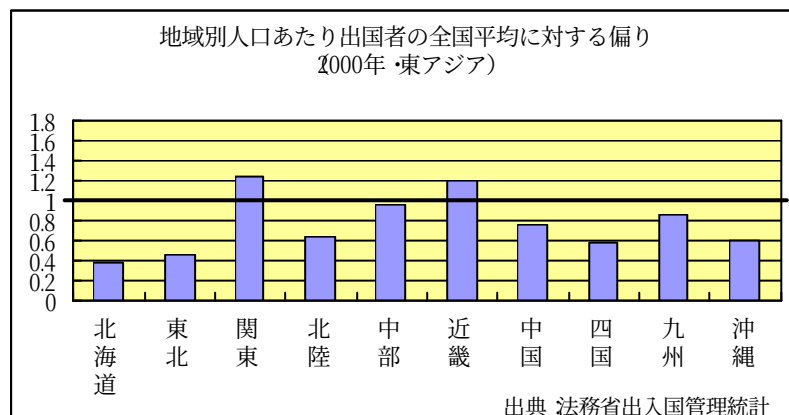
航空定期便就航ゲート2時間アクセス圏人口カバー率



(出典) J R時刻表の国際定期便データからNAVINETを用いて国土交通省国土計画局算出

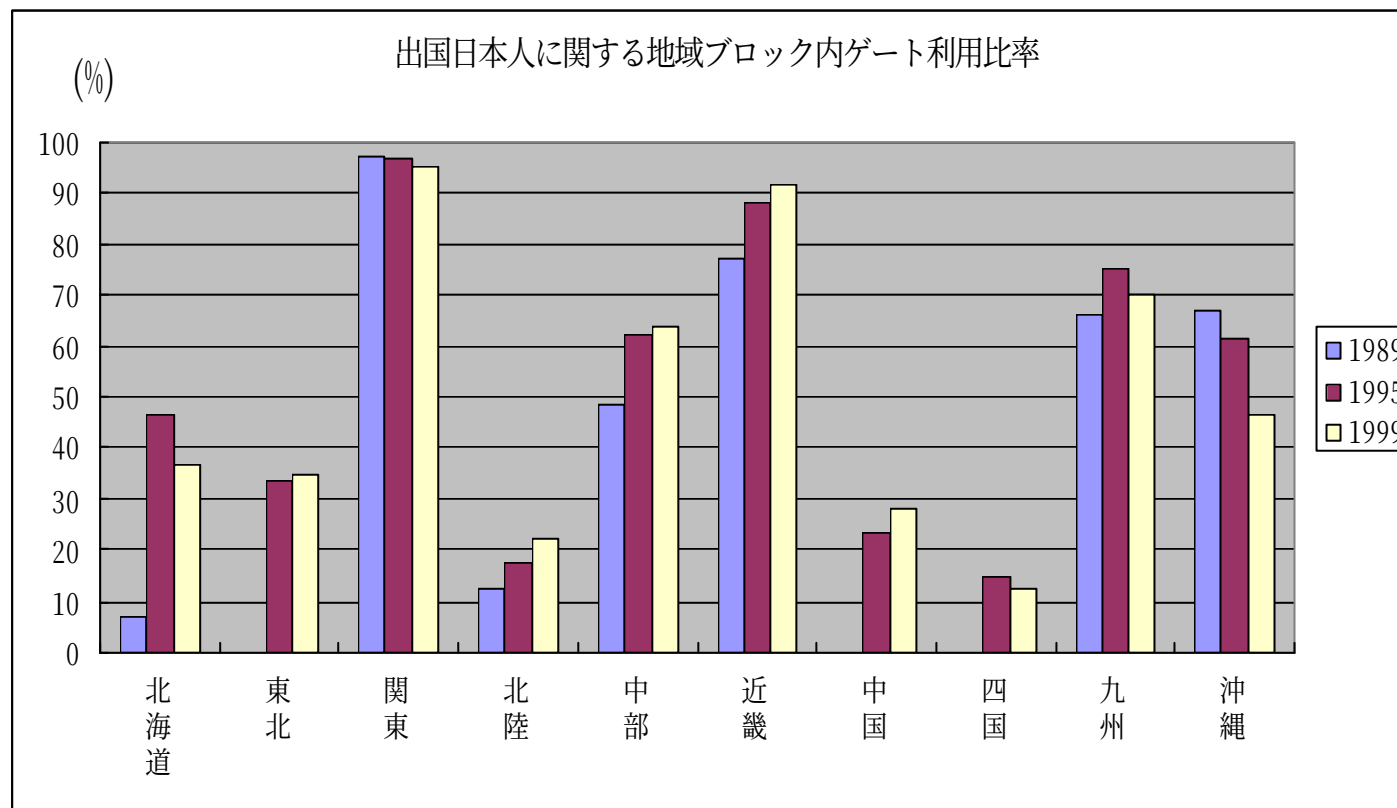
方面別人口あたり出国者の地域格差

韓国、中国向けに比べ、北米、欧州、東南アジア向けの人口あたり出国者は、三大都市圏を含むブロックとそれ以外のブロックとの格差が大きい状況にある。



出国日本人に関する地域ブロック内ゲート利用率

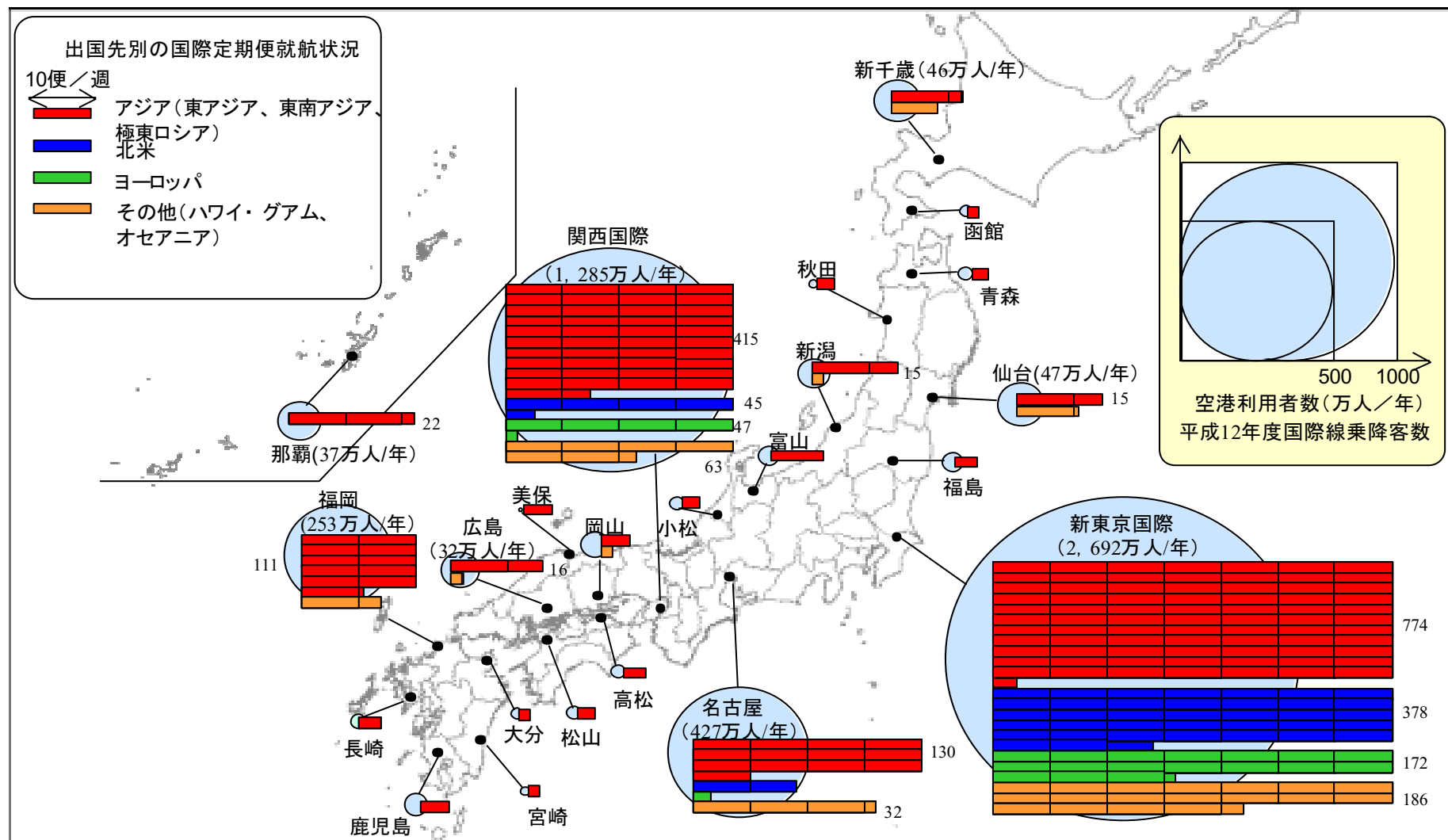
自地域ブロック内ゲートの利用率は、新規国際定期航路の開設が進む中部、近畿、東北、北陸、中国において増加傾向にある。



(出典) 国際航空流動調査より国土交通省国土計画局算出

わが国の空港別国際定期便数・旅客数

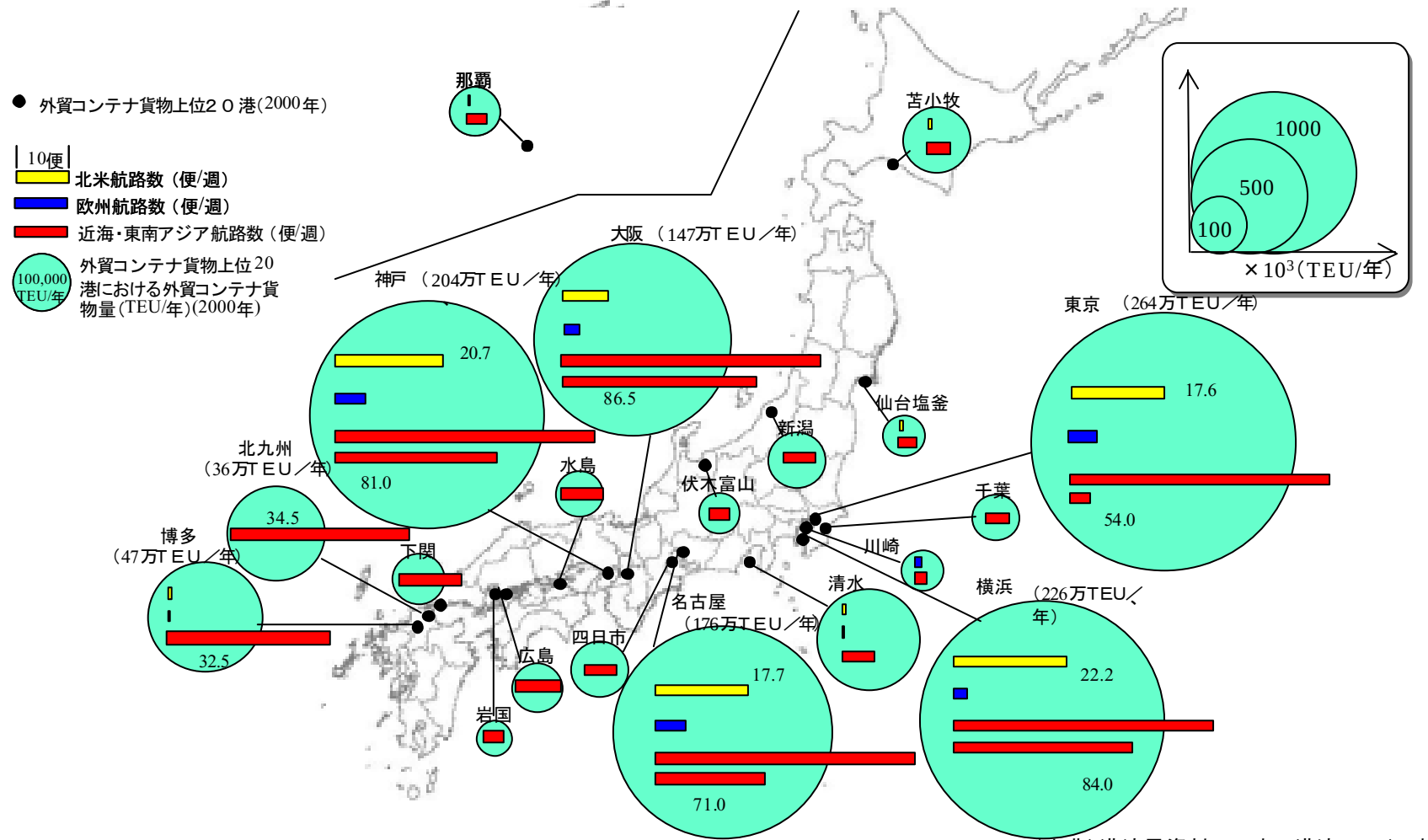
現在、国際定期便が就航しているのは23空港あり、うち9空港でアジア以外の便がある。成田、関空の空港利用
者数が全国の約8割を占めている。



国際定期便の就航状況は、JTB時刻表(02年5月号)より調査(1週あたりの便数)

わが国の国際コンテナ貨物上位20港における便数・貨物量

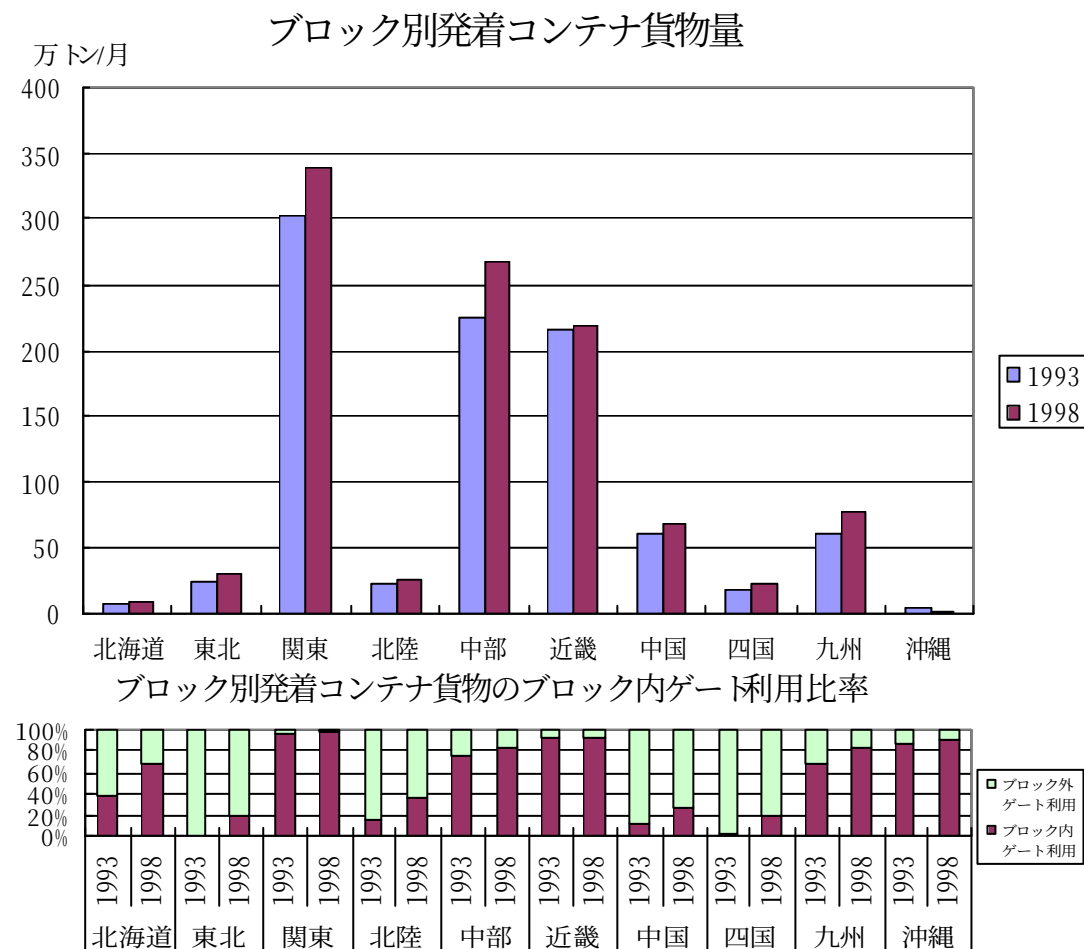
国際海上コンテナの大部分を三大湾・北部九州の中枢国際港湾で取り扱っている。航路数では近海・東南アジア航路が太宗を占めており、また欧米航路のほとんどが三大湾に集中している。



(出典) 港湾局資料、日本の港湾2001(日本海事広報協会)より作成

地方ブロック別発着コンテナ貨物量、同ブロック内ゲート利用比率

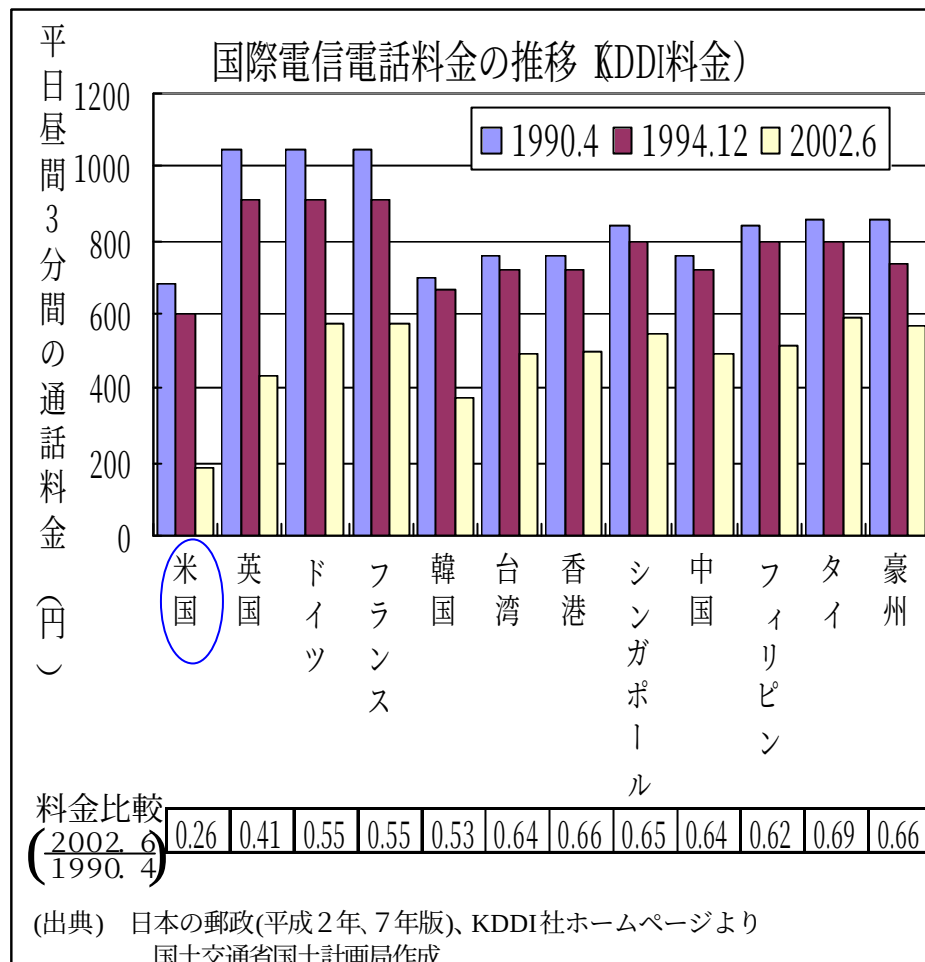
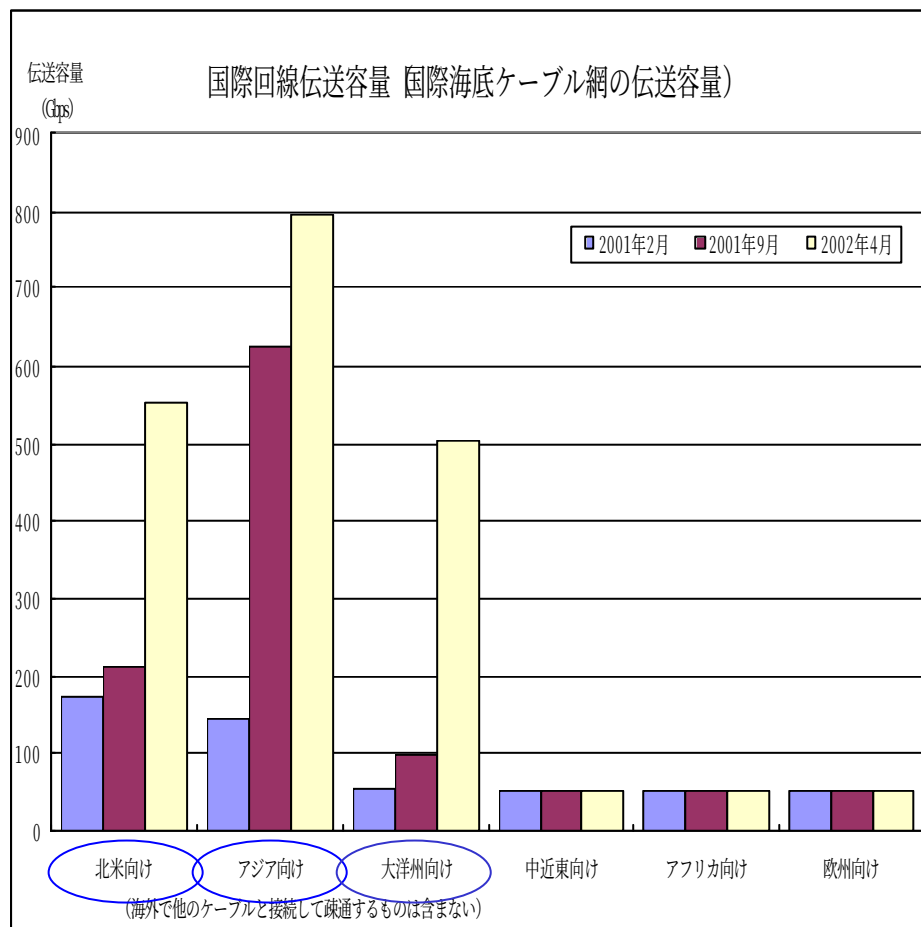
各地域ブロックを発着地とする国際海上コンテナ貨物量は増大している。各地域発着コンテナ貨物の[自地域ブロック内のゲート利用比率は、概ね各地域ブロックにおいて増大](#)している。



(出典) 国土交通省全国輸出入コンテナ貨物流動調査より国土交通省国土計画局作成

日本に接続する国際海底ケーブル網の伝送容量

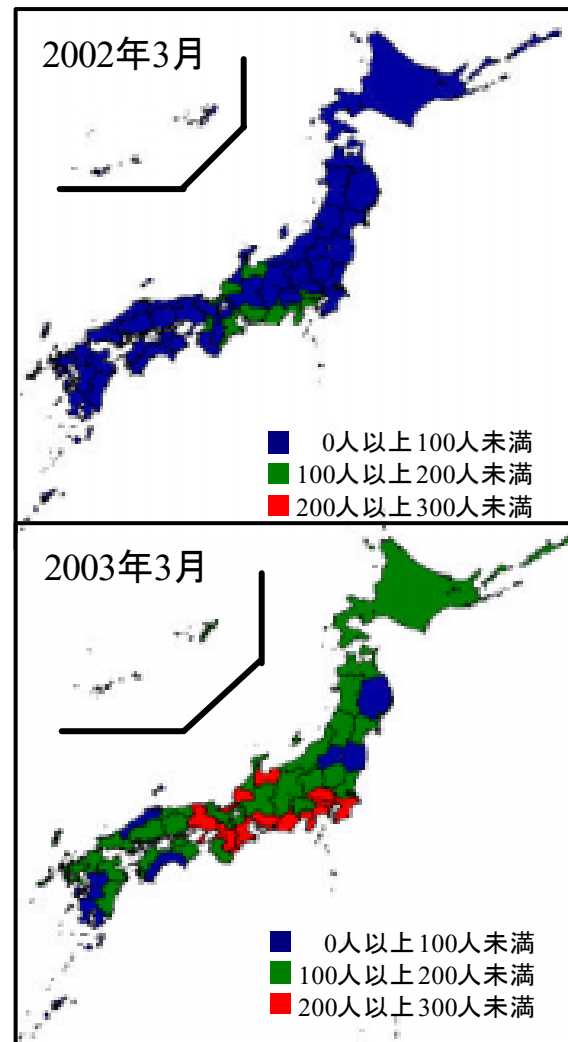
日本からの国際海底ケーブル網の伝送容量は急激に増加している。特にアジア、北米、大洋州向けが伸びている。また、各国に向けた電話料金も下がっており、特に米国向けの料金低下が著しい。



(出典) IT戦略本部資料ベンチマーク集より国土交通省国土計画局作成

ブロードバンドの世帯あたり加入者数、サービス提供地域には、大きな地域差がある。

1000世帯あたりブロードバンド加入者数

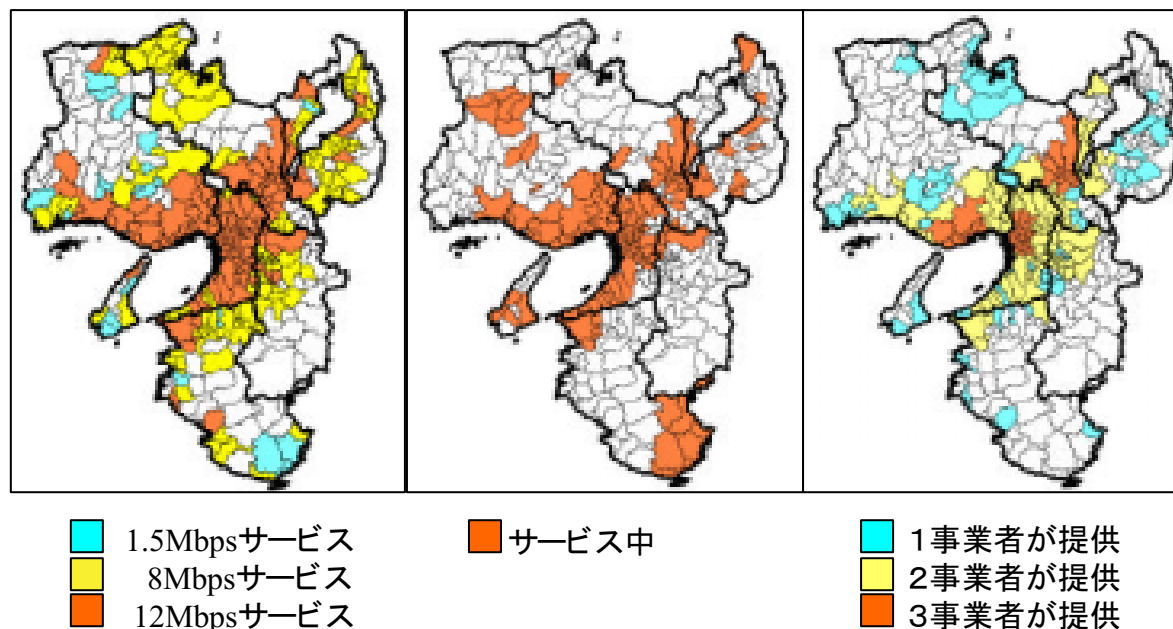


ブロードバンドサービス提供対象地域の例（近畿地方）

ADSLサービス
(2003年5月末現在)

CATVを利用した
サービス
(2003年4月末現在)

光ファイバを利用した
サービス
(2003年3月現在)



(注) ADSLサービスはNTT西日本の提供
するサービスのみを対象と
している。

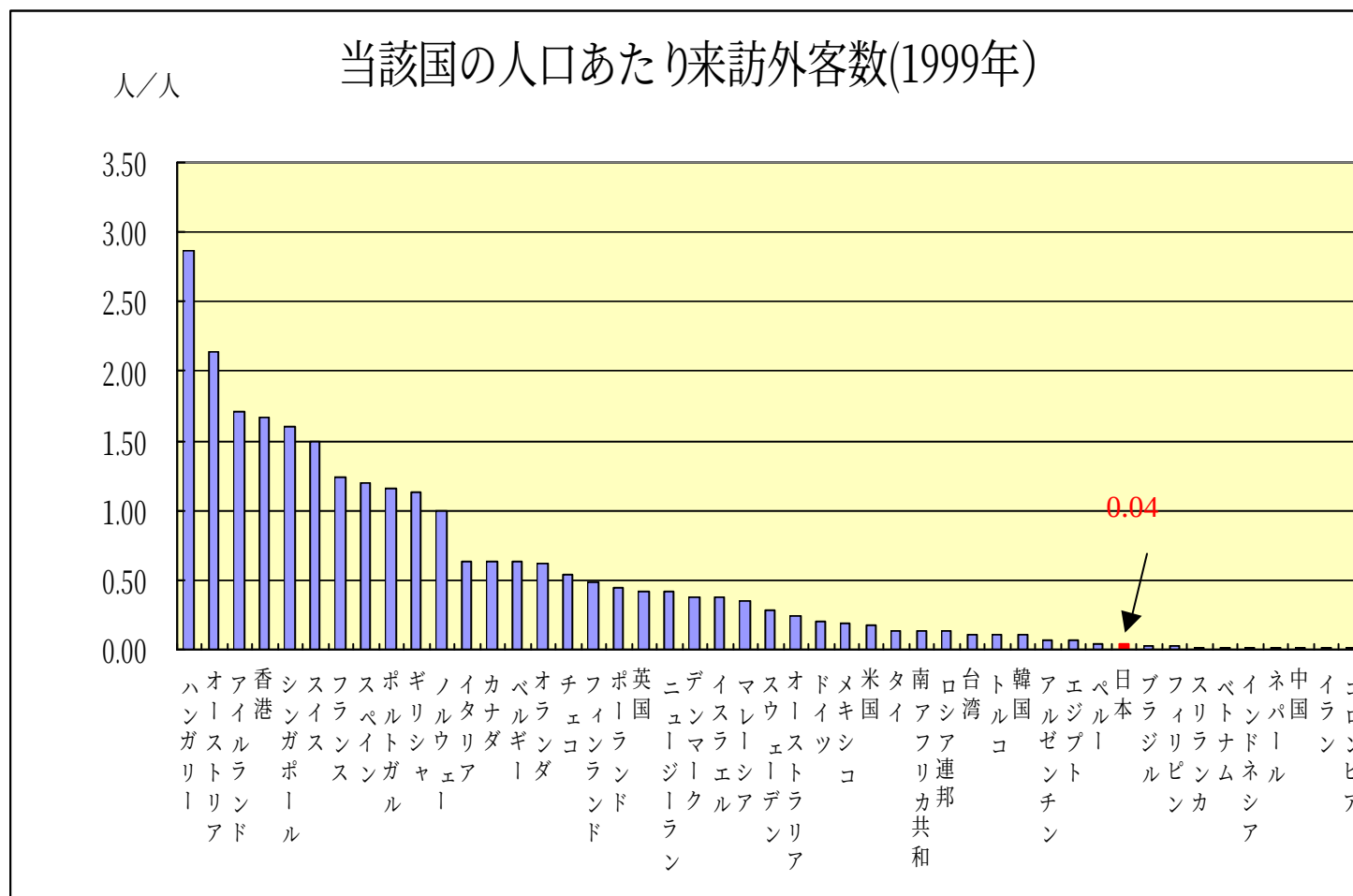
(注) 同一市町村内の1地域でもサービスが利用できれば、その市町村では、
利用できるものとしている。

(注) NTT加入者回線を使用したDSL加入者数とCATVによる加入者数を加えたもの。光ファイバを利用したサービス、無線回線によるDSLサービス等は含まない。

(出典) 総務省資料より国土交通省国土計画局作成

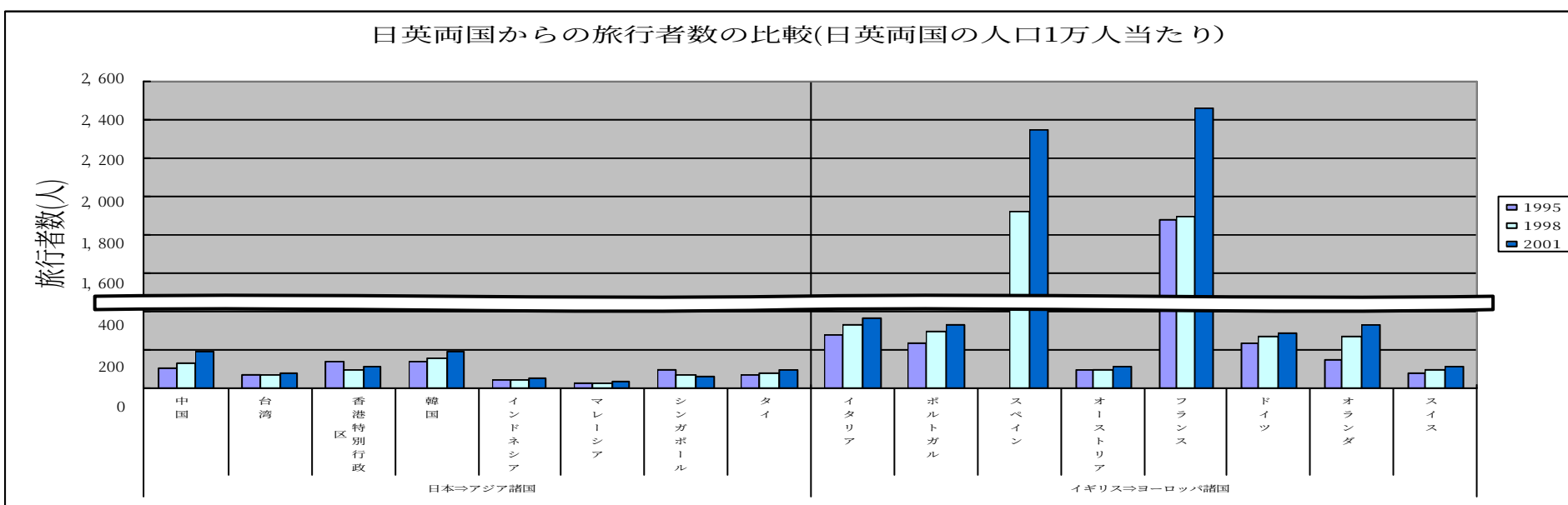
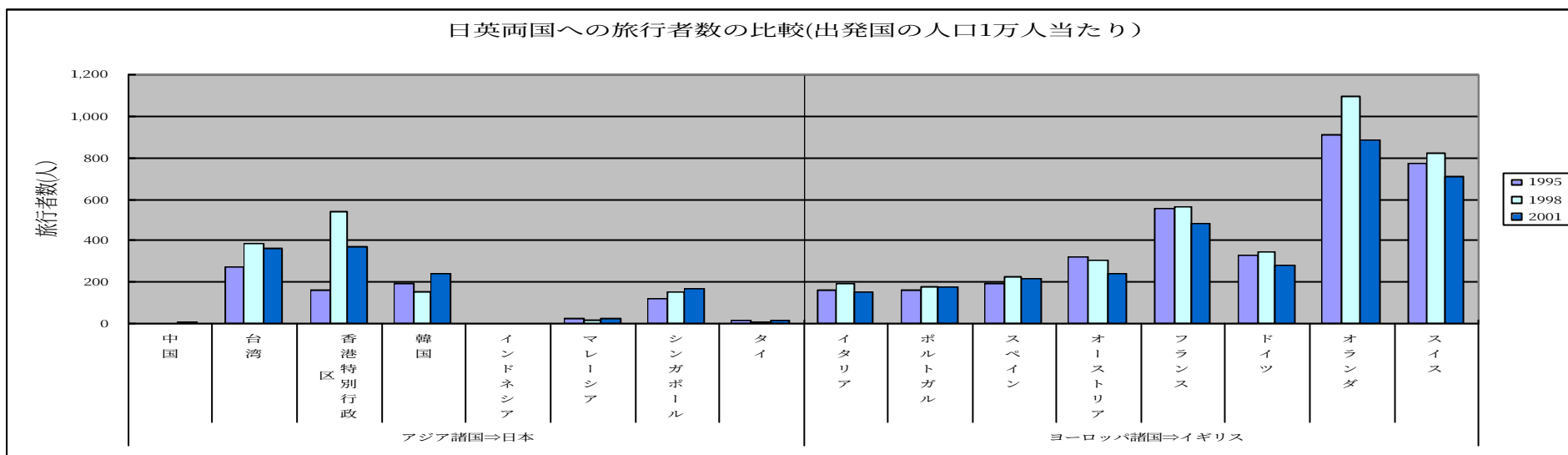
人口当たり来訪外客の国際比較

人口あたり来訪外客は、欧米や東アジアと比べて低いレベルにある。



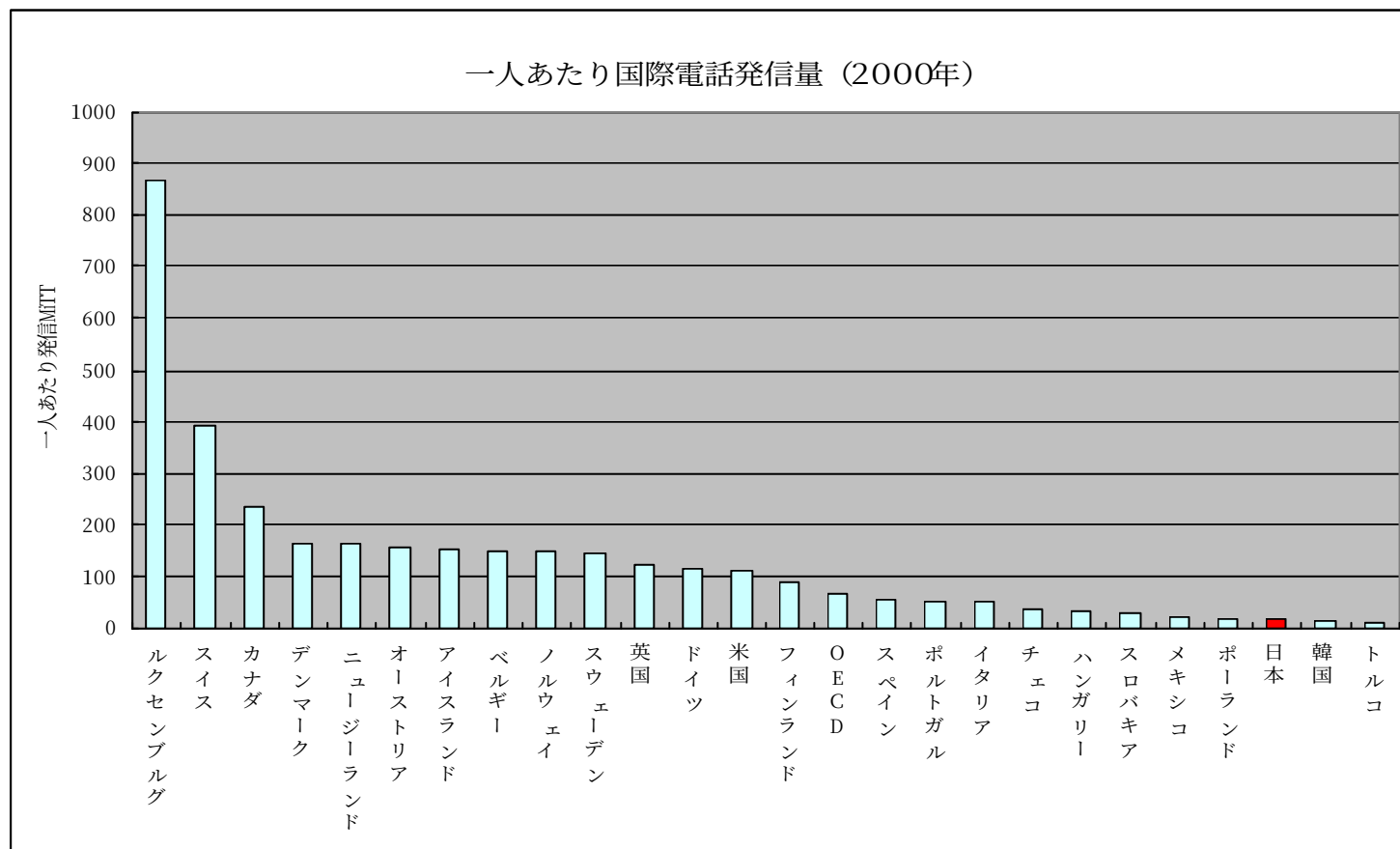
(出典) 国際観光振興会 (JNTO) 資料より国土交通省国土計画局作成

日本とアジアの旅行者の流れは、イギリスとヨーロッパの旅行者の流れに較べて小さい



国際電話の発信量の国際比較

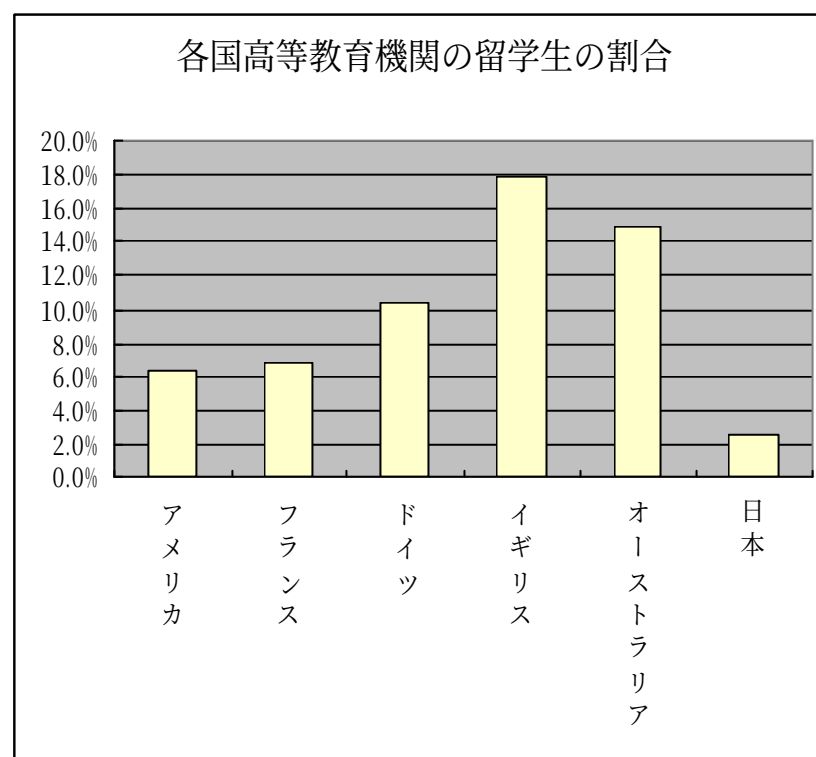
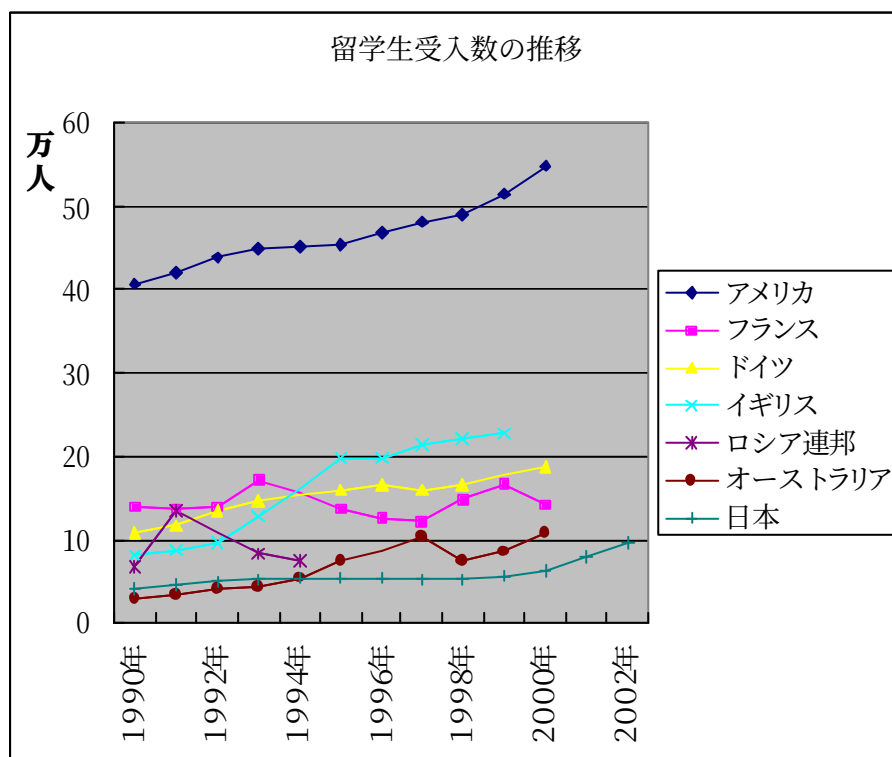
我が国の一人当たり国際通話量は、国際的に見ると非常に低い水準にとどまっている。



MiTTはminutes of International telecommunications traffic の略
OECDは加重平均値
出典：OECD、ITU（OECD Communications Outlook 2003より）

留学生受け入れ数の国際比較

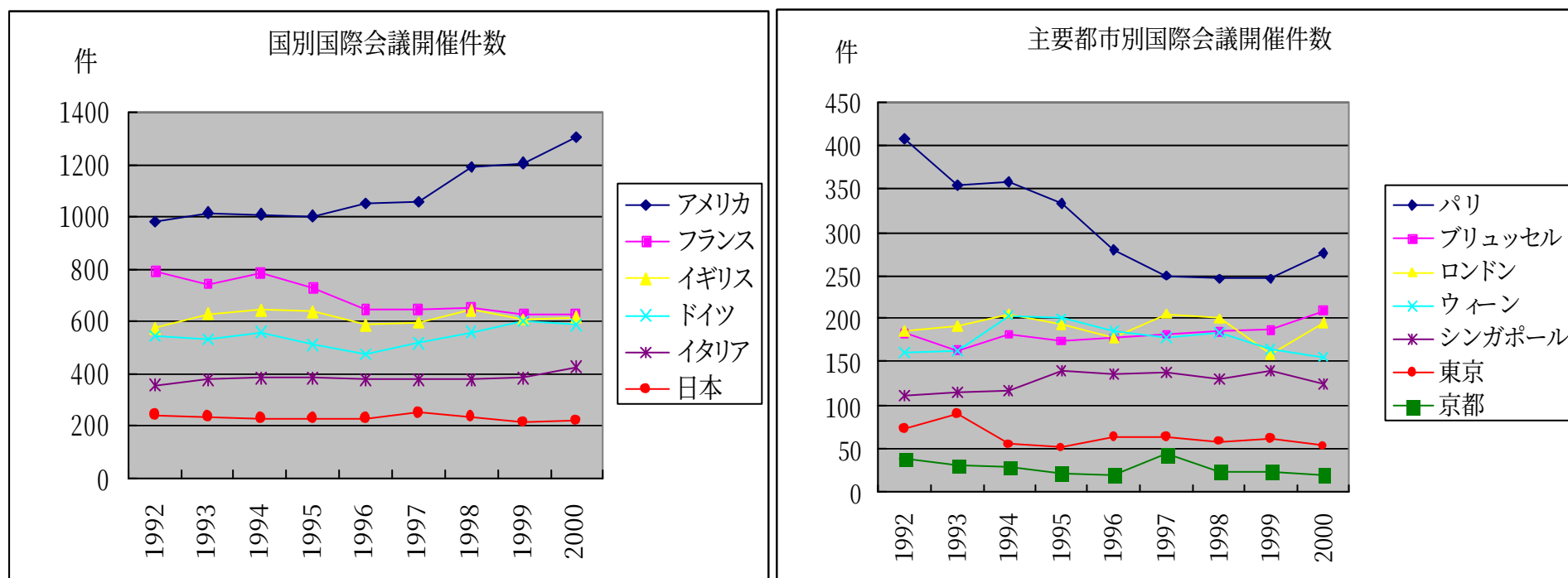
我が国の高等教育機関への留学生数は、近年大幅に増加しているものの先進諸国と比較すると、その割合は非常に低い水準にとどまっている。



文部科学省資料より国土交通省国土計画局作成

国別大規模国際会議開催件数・都市別大規模国際会議開催件数

国別では、アメリカが際立って多く、また、増加傾向にある。他は、我が国を含め概ね横這いの傾向にある。都市別では、パリが最も多いが減少傾向にあり、他の都市も概ね横這い又は減少傾向にある。東京は93年、京都は97年に最高となって以降低迷が続いている。



(注1) 上位5カ国及び日本を抽出、

(注2) 上位5都市及び東京、京都を抽出

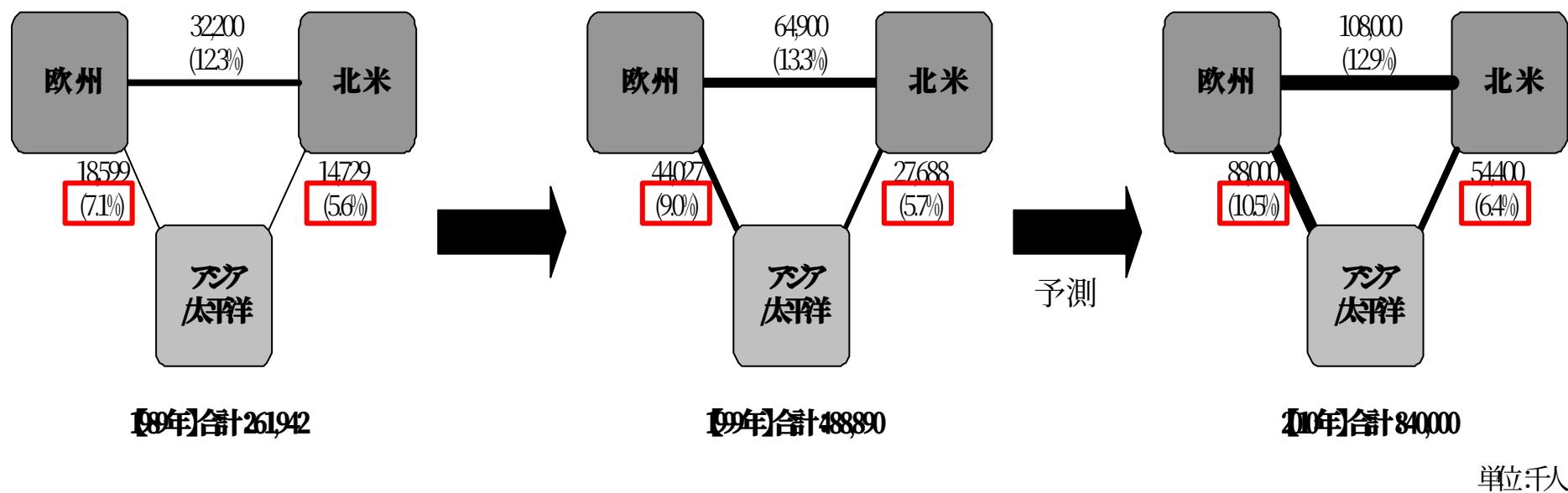
(注3) 大規模国際会議とは、参加者300人以上、参加国数5カ国以上、外国からの参加者40%以上会期3日間以上等の条件を満たすもの

(出典) 国際観光振興会 (JNTO) 資料より国土交通省国土計画局作成

世界の主要三極等における国際航空旅客数の推移と予測

アジア発着の国際航空旅客は大幅な増加を示しているが、欧州～北米間もシェアが伸びている状況。2010年までを見通すと、アジア発着のシェアが増加し、欧米間のシェアは低下する。

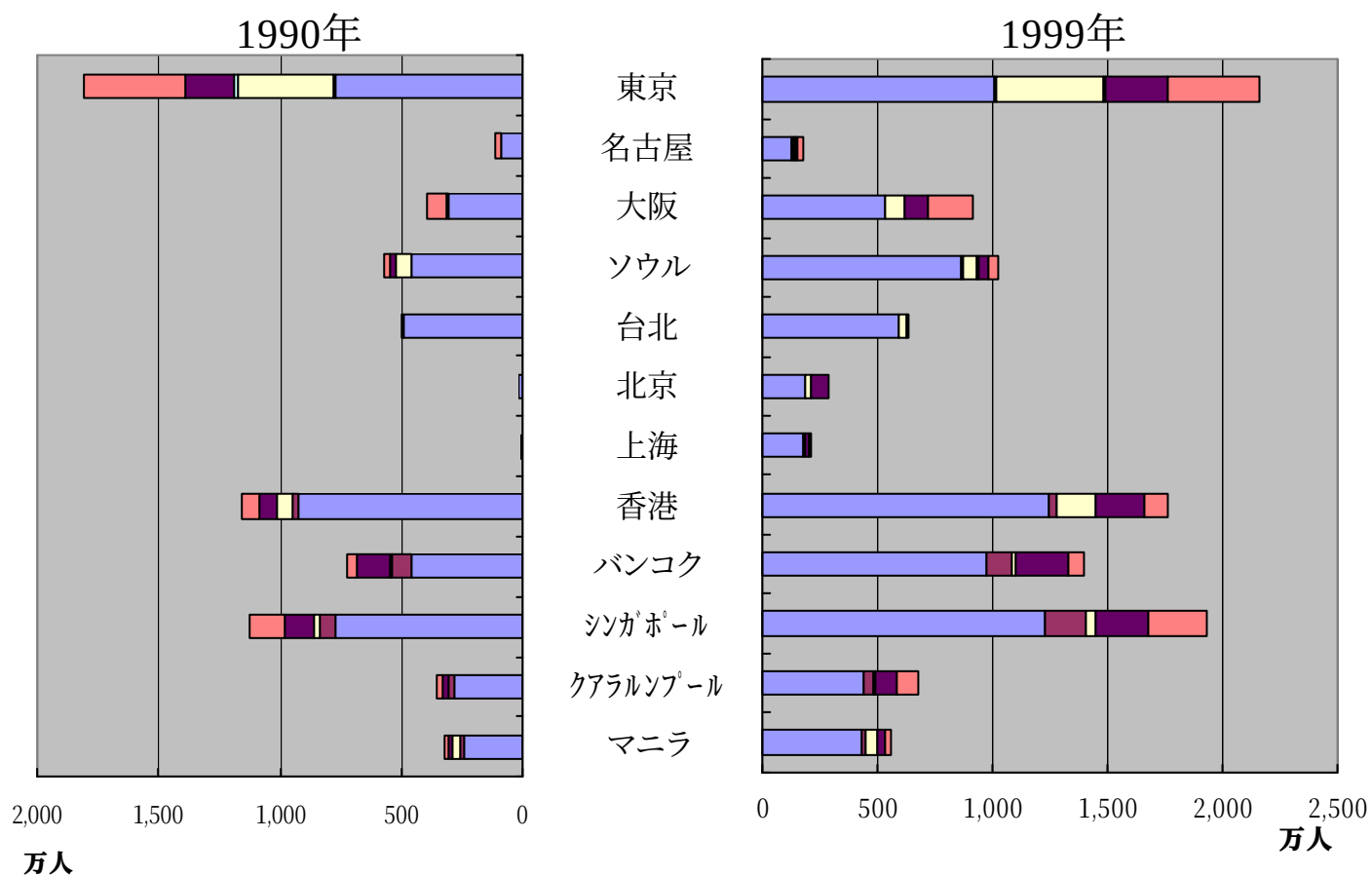
国際航空旅客輸送実績・需要予測



ICAO資料より国土交通省国土計画局作成

東アジアの主要空港では、国際旅客数がいずれも増加しているが、東京は旅客数では最も多く、特に北米向け旅客数が大きい。

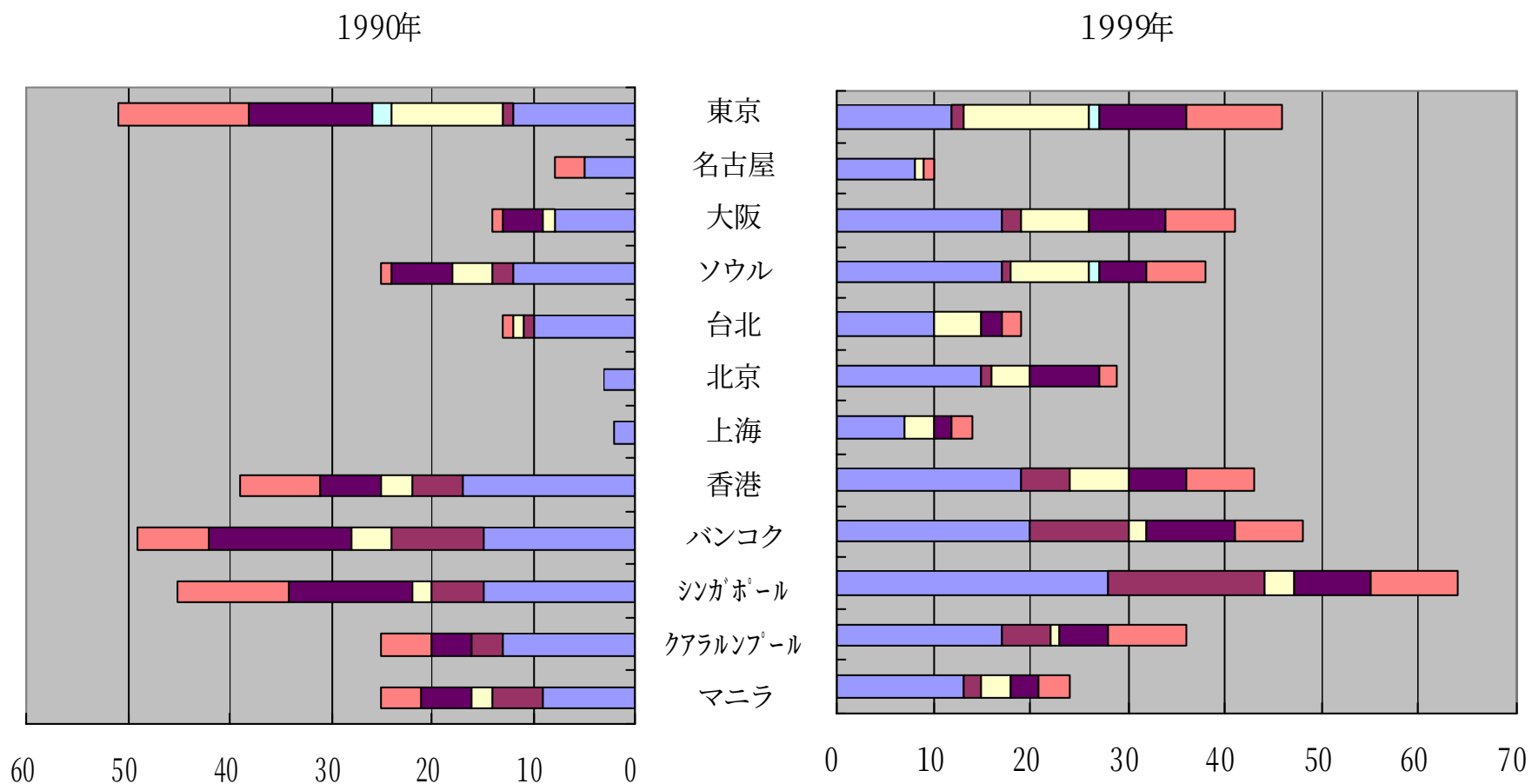
東アジア主要空港方面別国際航空旅客数



(出典) ICAO: Digest of Statistics
より国土交通省国土計画局作成

東アジアの主要空港では、直行便で結ばれる都市数が概ね増加しており、都市間ネットワークの拠点性について東京の相対的地位が低下している。

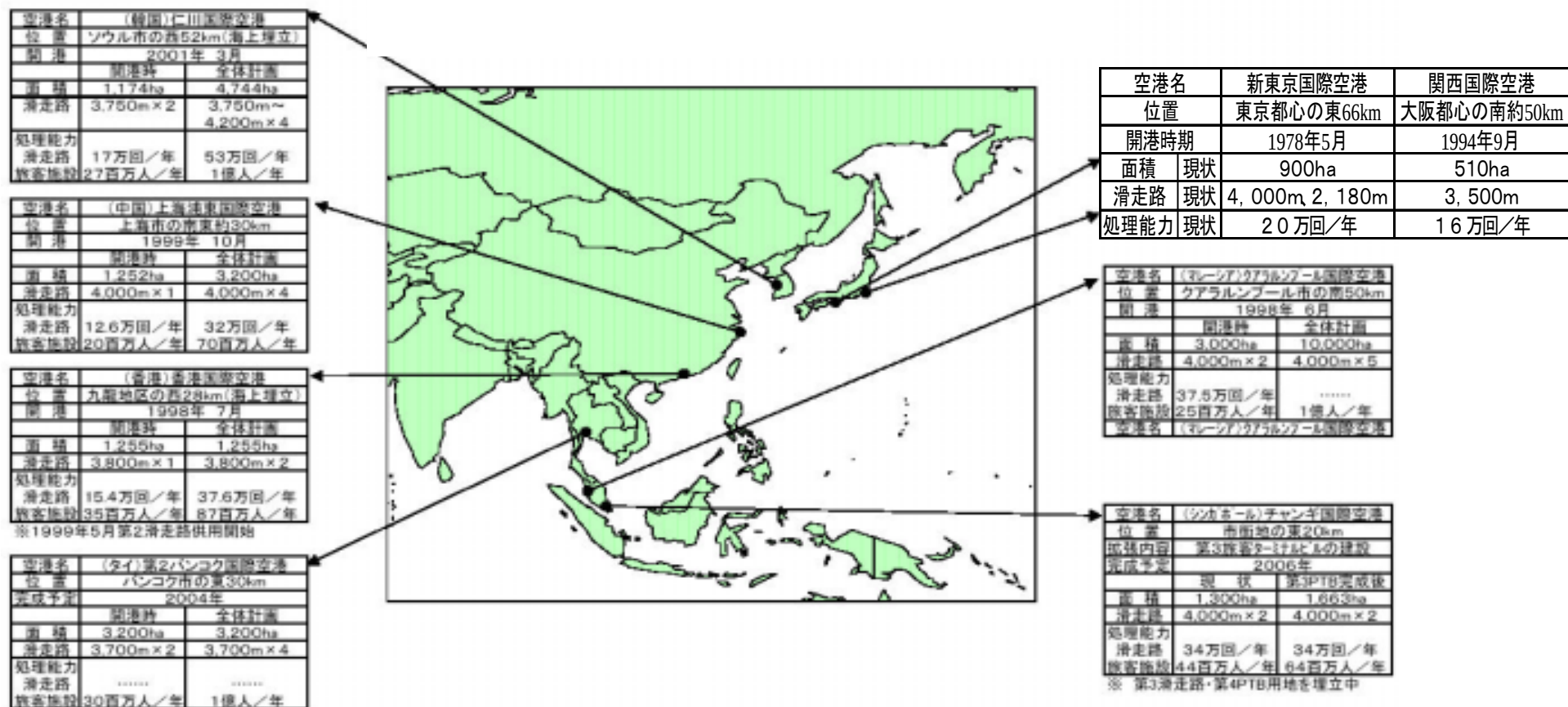
東アジア主要空港方面別国際航空便就航都市数



(出典) ICAO: Digest of Statistics
より国土交通省国土計画局作成

東アジアにおける空港の整備状況

近隣アジア諸国においては、大規模空港整備が進行中。

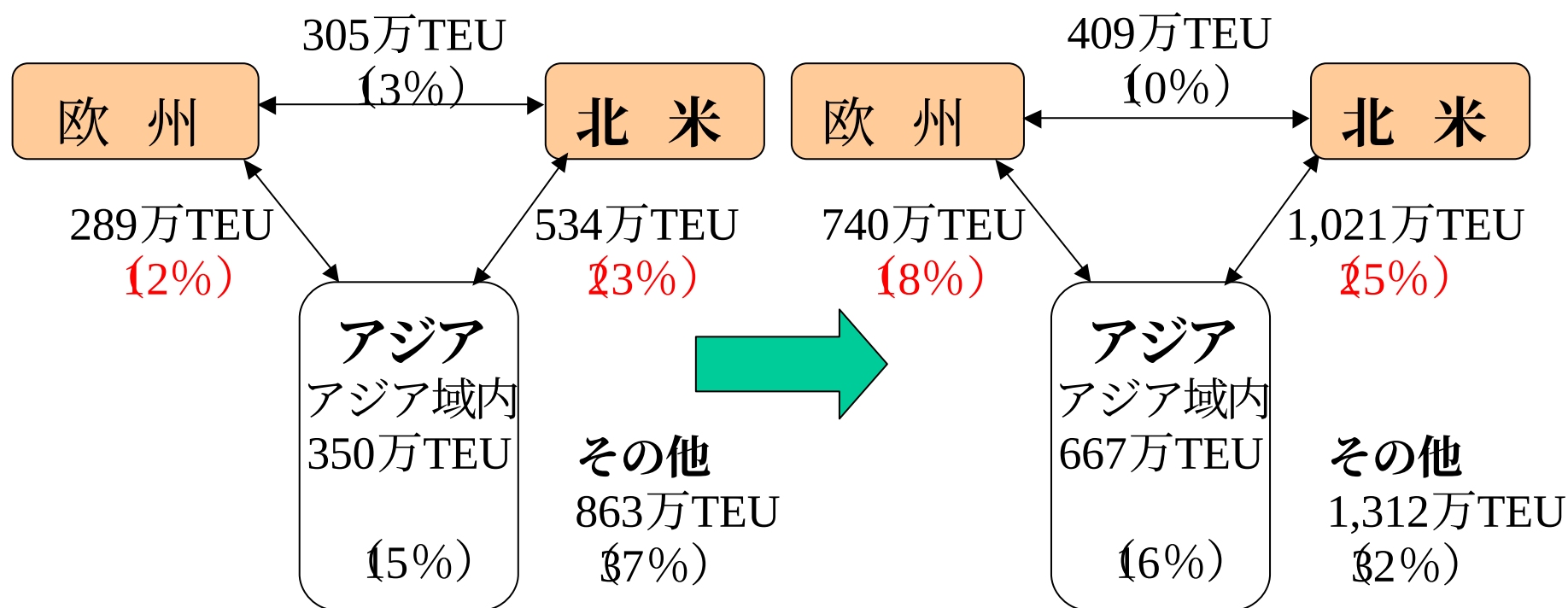


使用データ：東アジア主要空港の空港整備計画データ】

出所：交通政策審議会航空分科会第1回空港整備部会資料、エアポートハンドブック2002

世界の主要三極における国際コンテナ輸送の状況

世界におけるコンテナ輸送量は、9年間で大幅に増大している。そのなかでも、特にアジア発着の世界におけるシェアは増加している。



【1990年】合計 :2,341万TEU

【1999年】合計 :4,149万TEU

注) カッコ内は国際流動に占める割合

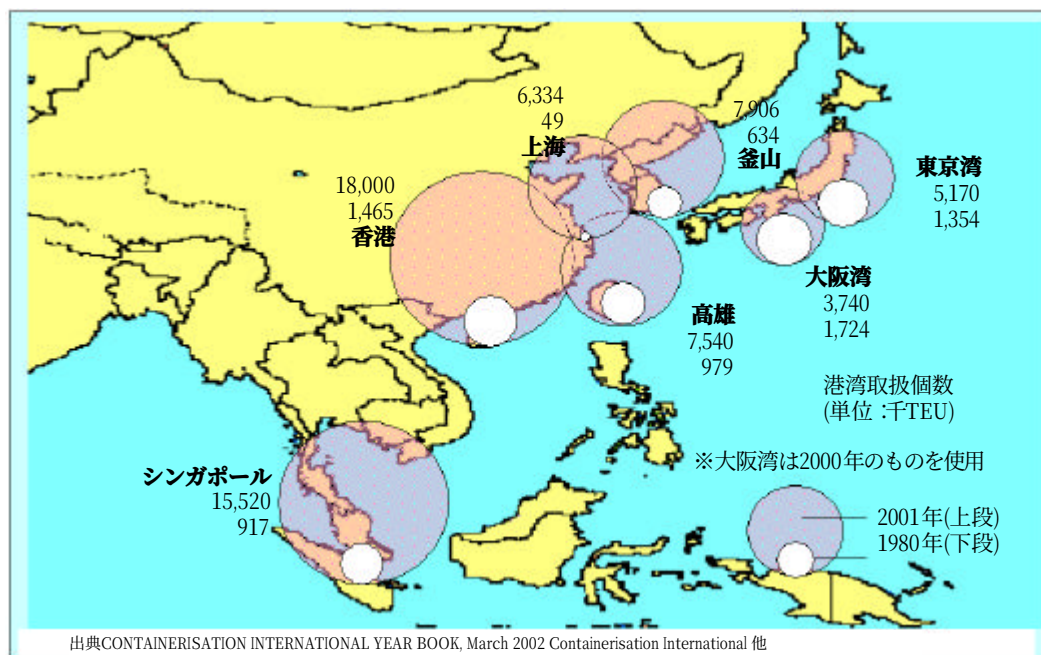
出典 :日本郵船、商船三井資料

交通政策審議会 第3回港湾分科会資料より引用

わが国港湾の東アジア及び世界における位置づけ

東アジア主要港に対するわが国港湾の取扱量の伸びは小さい。世界的に見るとアジア主要港が、世界の上位を占めるのに対し、わが国港湾は東京港が18位にとどまっている他は、順位を大幅に下げている。

【アジア諸国の主要港湾のコンテナ取扱量】



世界の港湾のコンテナ取扱ランキング

1980年

	港名	取扱量
1	ニューヨーク/ニュー ジャージー	1,947
2	ロッテルダム	1,901
3	香港	1,465
4	神戸	1,456
5	高雄	979
6	シンガポール	917
7	サンファン	852
8	ロングビーチ	825
9	ハンブルク	783
10	オークランド	782

2001年

	港名	取扱量
1	香港	18,000
2	シンガポール	15,520
3	釜山	7,907
4	高雄	7,540
5	上海	6,334
6	ロッテルダム	5,945
7	ロサンゼルス	5,190
8	深圳	5,076
9	ハンブルク	4,680
10	ロングビーチ	4,463

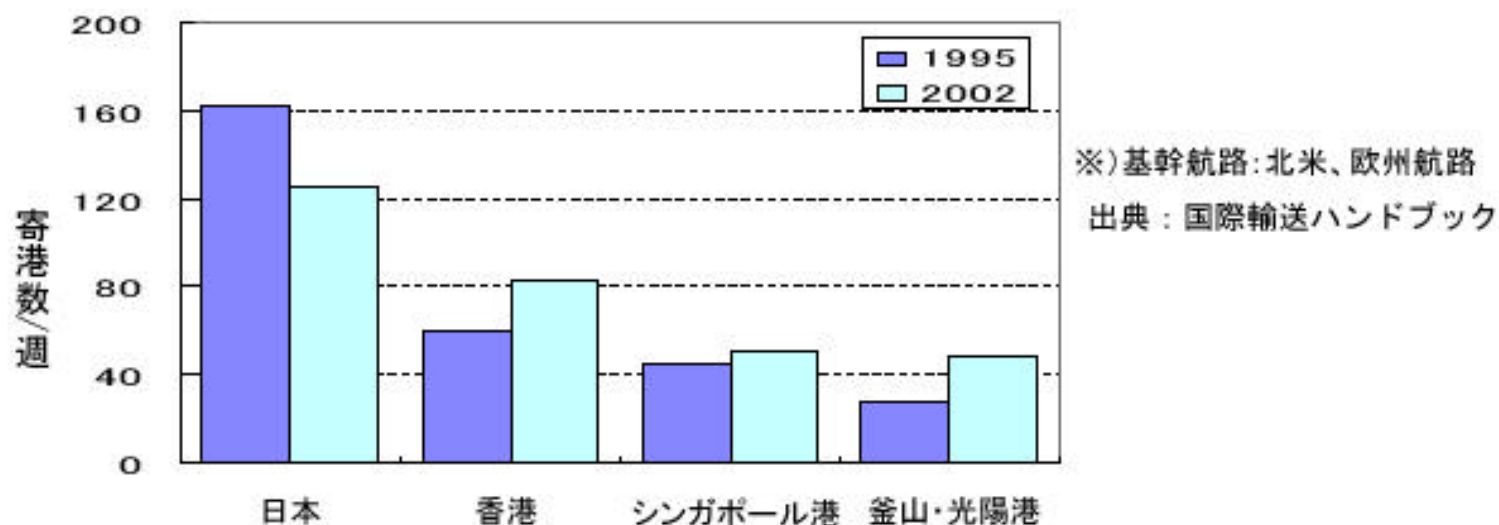
12	横浜	722
16	釜山	634
18	東京	632

18	東京	2,770
21	横浜	2,400
25	神戸	2,100

第3回港湾分科会資料より国土計画局作成

我が国港湾の基幹航路寄港便数の減少

東アジアにおける我が国港湾の相対的な地位が低下する中で、大型コンテナ船の寄港地の集約化が進み、我が国港湾の基幹航路寄港便数は減少している。



国土交通省港湾局資料より

東アジアにおける港湾の整備状況

大型コンテナ船の寄港地の集約化が進む中で、東アジア各国における大水深コンテナターミナルの整備が急速に進展しつつある。

コンテナターミナル（水深15m級）のアジア主要港との比較

国名・地域名	韓国	中国	シンガポール	日本
現在の供用施設数 (平成14年4月現在)	16	16	13	12
平成14年5月以降の供用施設数 (見込み)	29 (2008年)	33 (2005年)	45 (2010年)	30 (2008年)

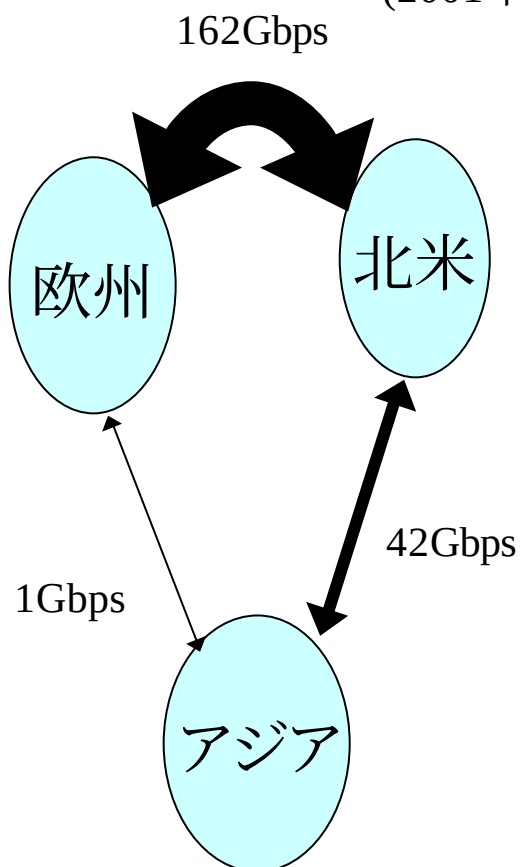
出典：「国際輸送ハンドブック」及び各国ホームページ等より国土交通省港湾局作成

ポイント:世界の中の東アジア、東アジアと日本の相対関係の変化は

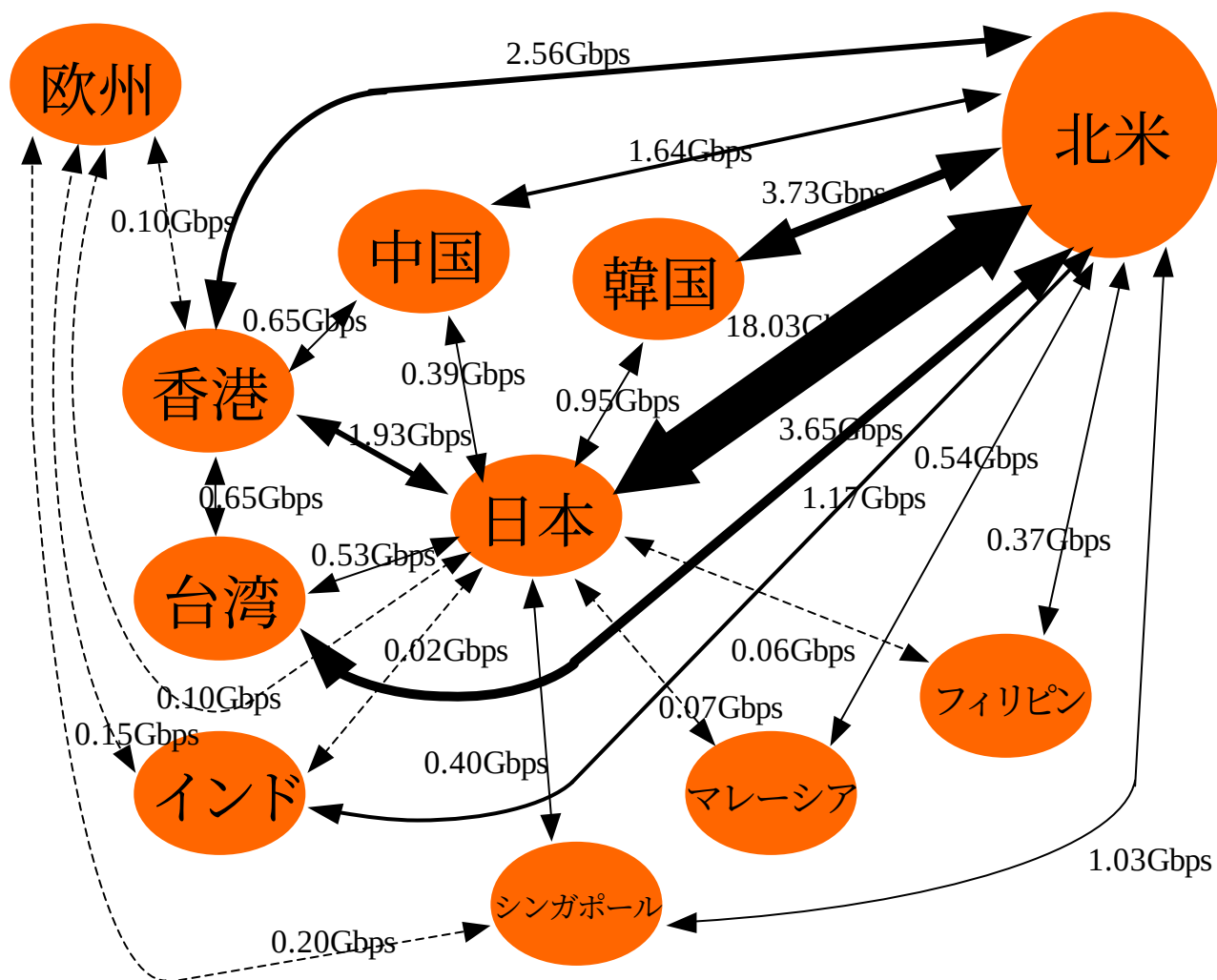
国際インターネット回線容量

アジア地域内の直接回線より、北米を経由する回線の容量の方が大きい。

地域間インターネット回線容量
(2001年)



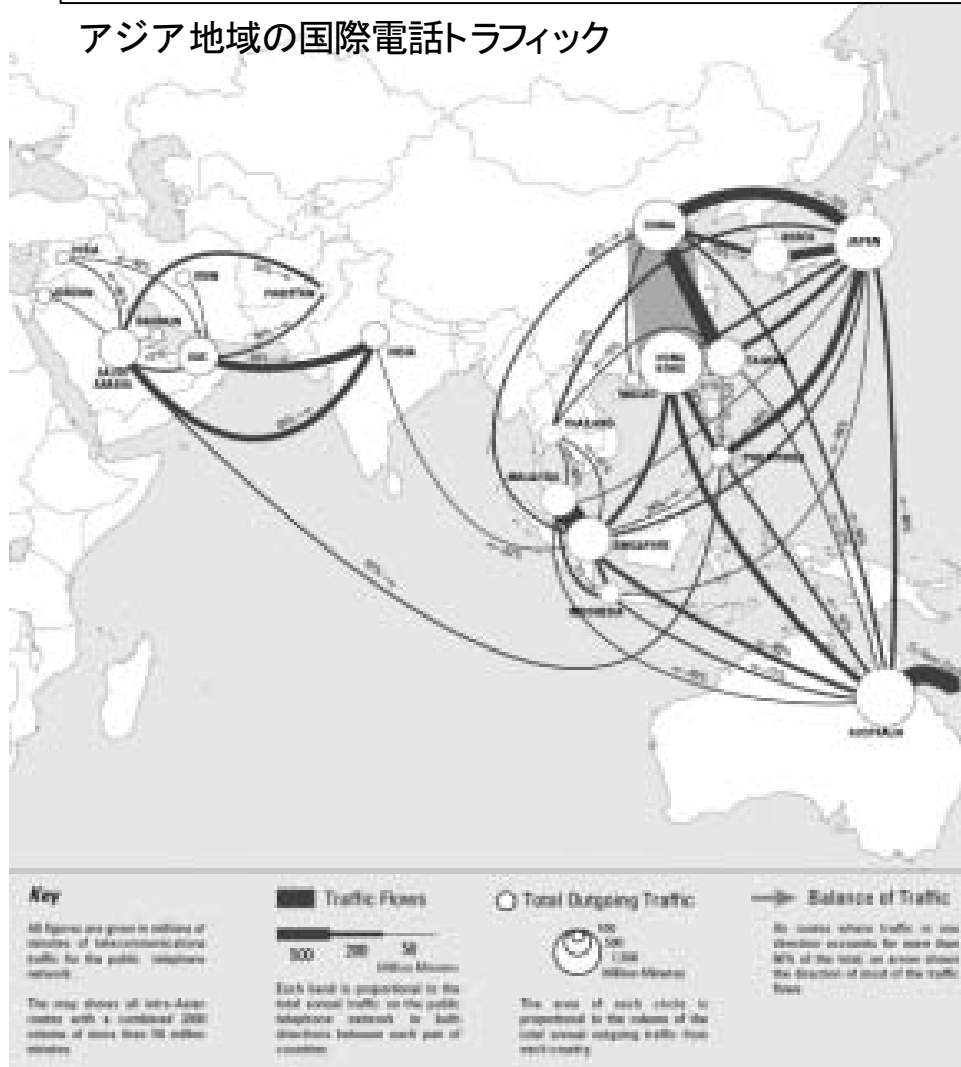
アジア域内のインターネット回線容量



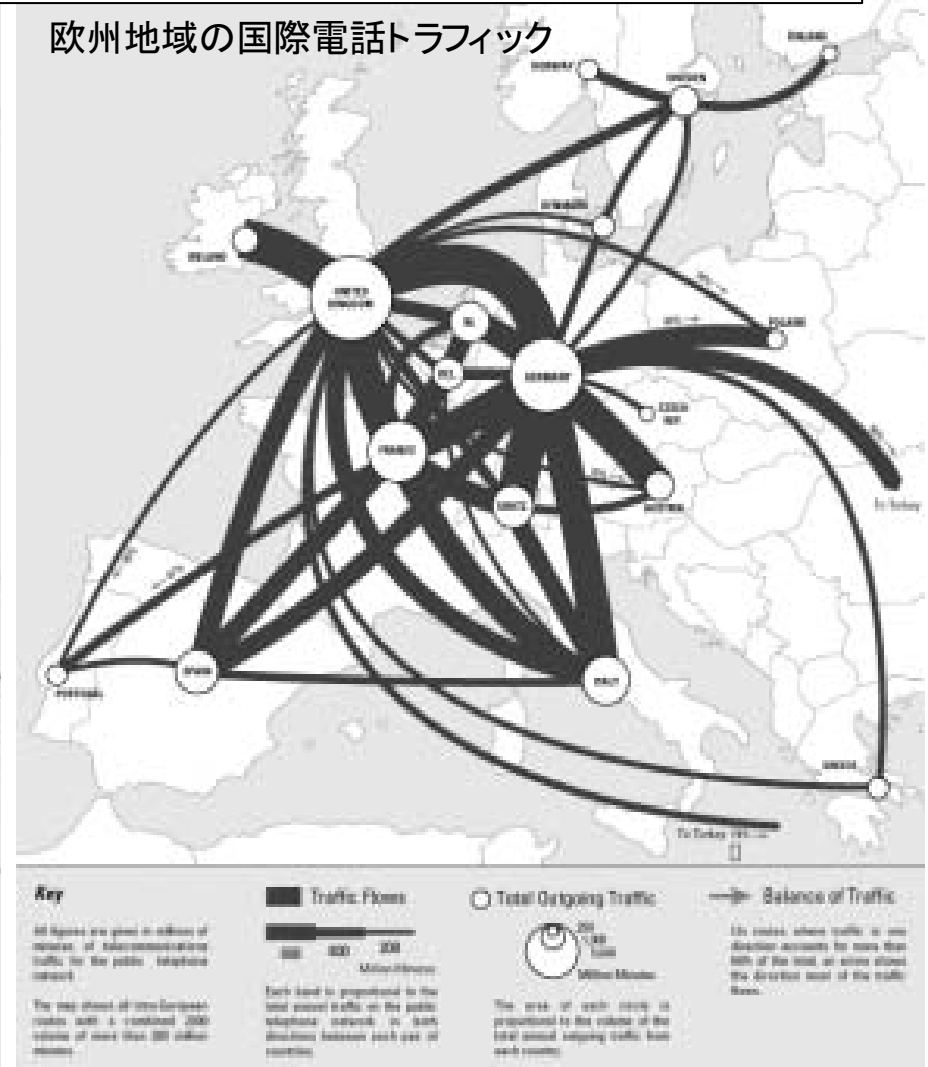
国際電話トラフィック量

日本からは対中国、対韓国の通話が多い。アジア域内の国際通話量は、欧州と較べると少ない。

アジア地域の国際電話トラフィック



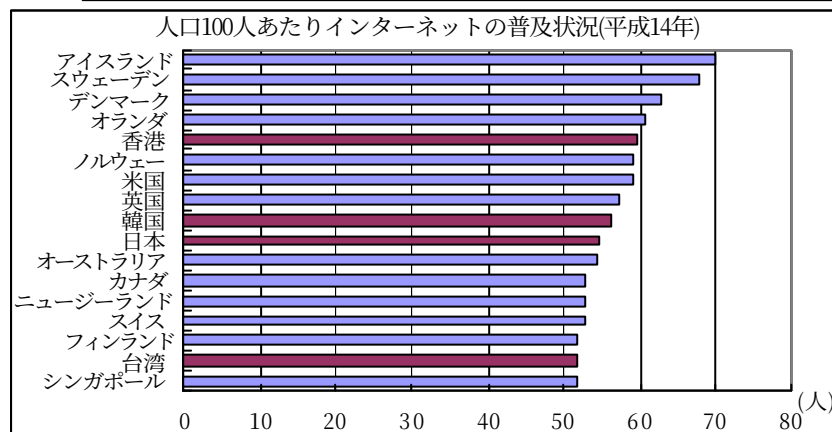
欧州地域の国際電話トラフィック



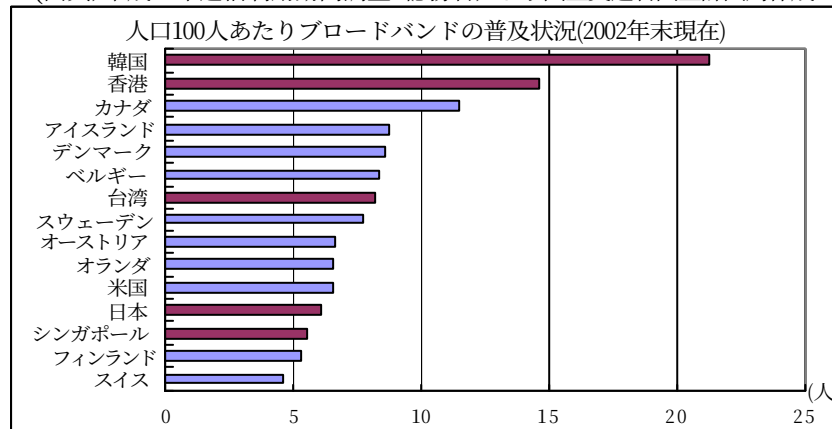
(出典) TeleGeography社資料より国土交通省国土計画局作成

ブロードバンド普及の国際比較

我が国のインターネットの普及とりわけブロードバンドの普及は、韓国、香港、台湾などより低い。
ただし、我が国の単位回線速度あたりの1ヶ月のブロードバンド料金は世界トップクラスの安さである。



(注)各国の調査時期・方法は異なっていることから、比較はあくまで参考値
(出典)平成14年通信利用動向調査(総務省)より国土交通省国土計画局作成



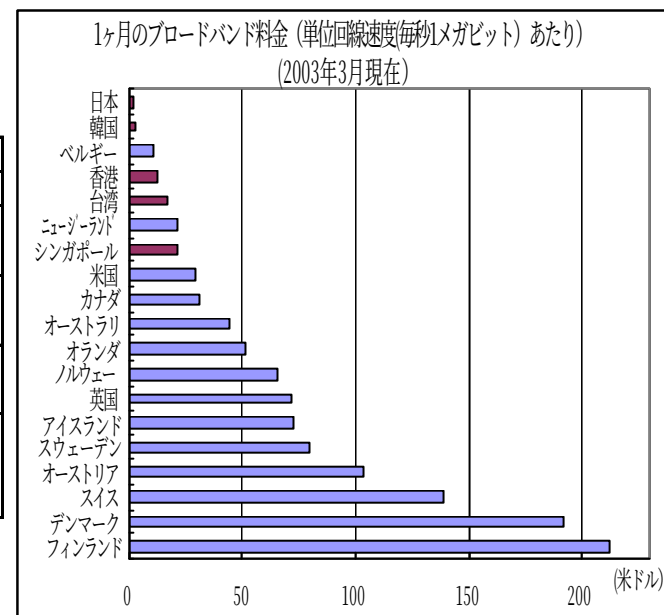
(出典)Workshop on Promoting Broadband(2003年4月ITU)資料より
国土交通省国土計画局作成

(注)ブロードバンド：
音楽データ等をスムーズにダウンロードできる高速インターネットアクセス網(現状では、ADSL、CATVを利用したサービス等)及び映画等の大容量映像データでもスムーズにダウンロードできる超高速インターネットアクセス網(現状では、光ファイバーを利用したサービス)を指す。(平成13年度情報通信白書より)

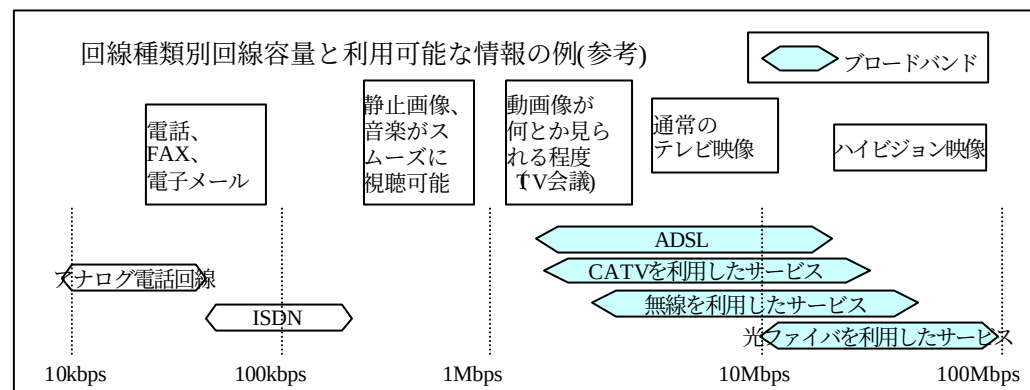
利用回線種別、我が国のインターネットの利用者数
(2003年4月末現在) (参考)

利用回線種別	利用者数
DSLサービス	747.8万加入
CATVを利用したサービス	213.5万加入
光ファイバーを利用したサービス	34.7万加入
携帯電話端末によるサービス	6,327.4万加入
電話回線を利用したダイヤルアップ型接続によるサービス	2025.6万加入

(出典)総務省資料より国土交通省国土計画局作成



(出典)Workshop on Promoting Broadband(2003年4月ITU)資料より
国土交通省国土計画局作成



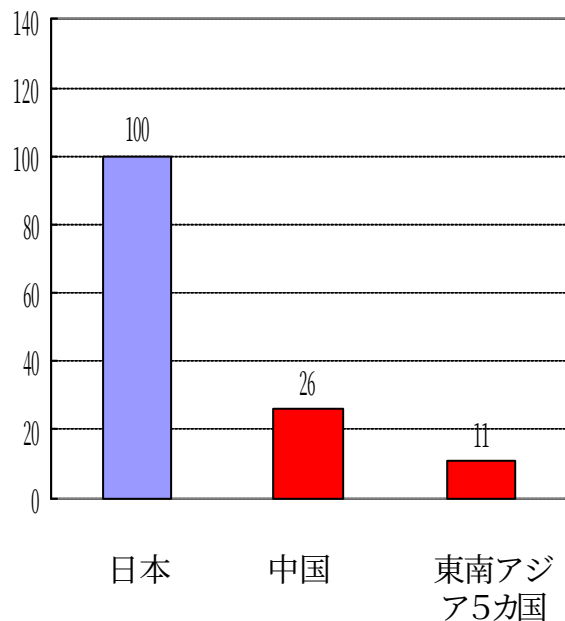
(出典)総務省資料より国土交通省国土計画局作成

東アジアにおけるGDPの国際比較

GDPを展望すると、2020年にかけて中国、東南アジア諸国の伸びが顕著となり、我が国との相対関係は変化していく

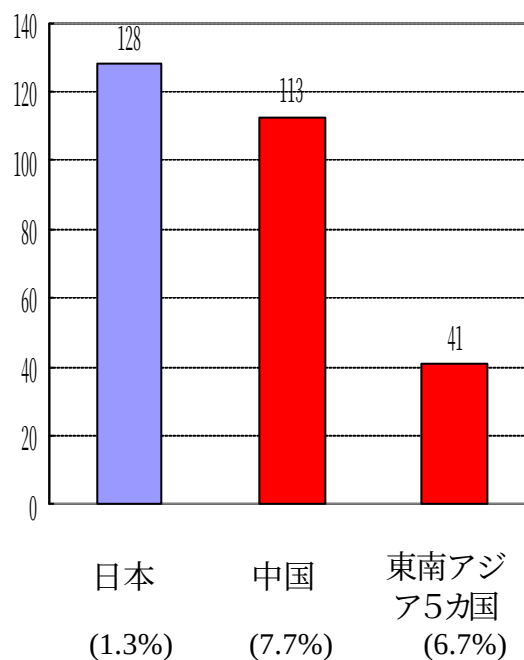
【東アジア地域の2020年のGDP（2000年の日本=100）】

【実績値（2000年）】

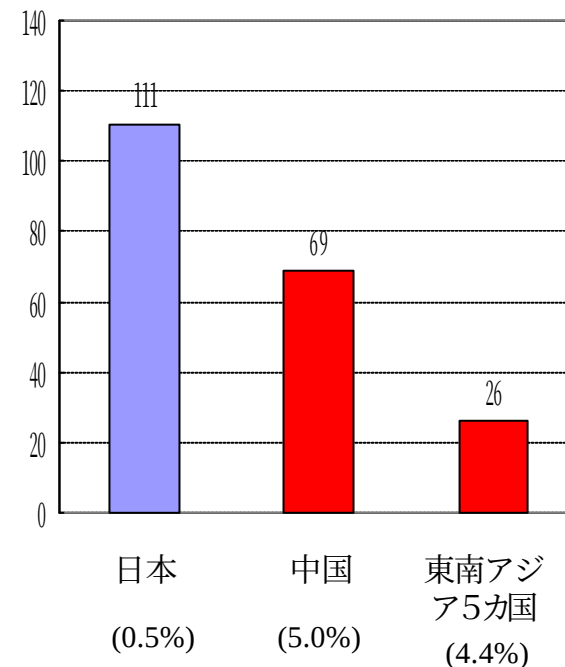


【推計値（2020年、括弧内は年平均成長率）】

<高成長シナリオ>



<低成長シナリオ>



(出典) The World Bank “World Development Indicators 2002”、OECD編 『2020年の世界経済』(1999年1月)及び内閣府 改革と展望－2002年度改定』参考資料 2003年1月)等をもとに国土交通省国土計画局作成。

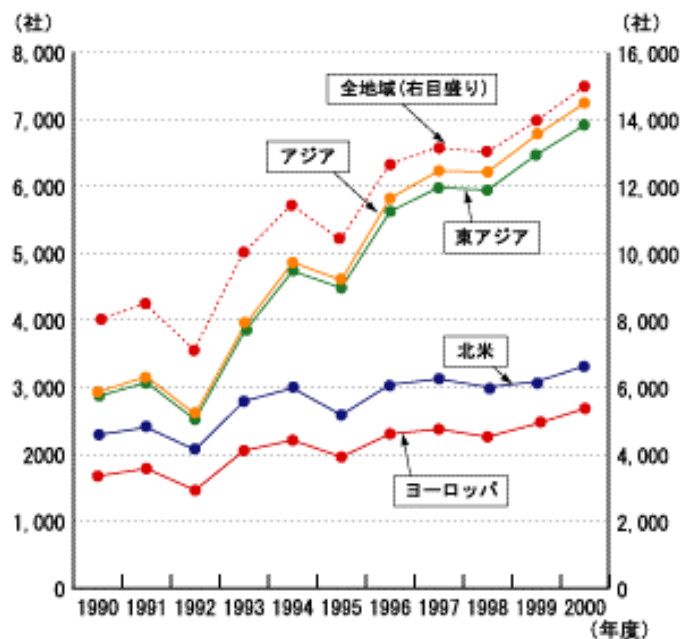
注) 1. 東南アジア5カ国の構成はインドネシア、マレーシア、フィリピン、タイ、シンガポール。また、中国には香港が含まれる。

2. 日本は内閣府資料等をもとに国土交通省国土計画局推計、他の国・地域はOECD資料を用いて作成した。OECD資料における仮定は以下のとおり
高成長シナリオ：貿易・投資の自由化と国内の規制改革が持続的にさらに進展すると仮定 低成長シナリオ：それらがあまり進展しないものと仮定

東アジアにおける日本企業の進出状況

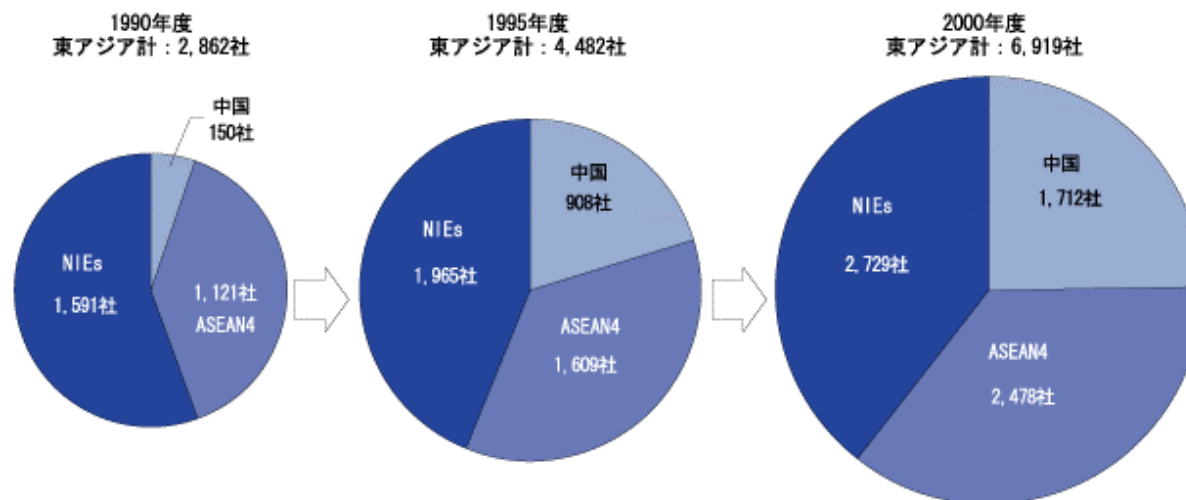
日本企業の海外進出数は、東アジアを中心に伸びており、また、その中でも特に中国への進出の割合が増加している。

日本企業の海外現地法人数の地域別推移



(資料) 経済産業省「我が国企業の海外事業活動」から作成。

日本企業の海外現地法人数及び構成割合の東アジア地域内における推移



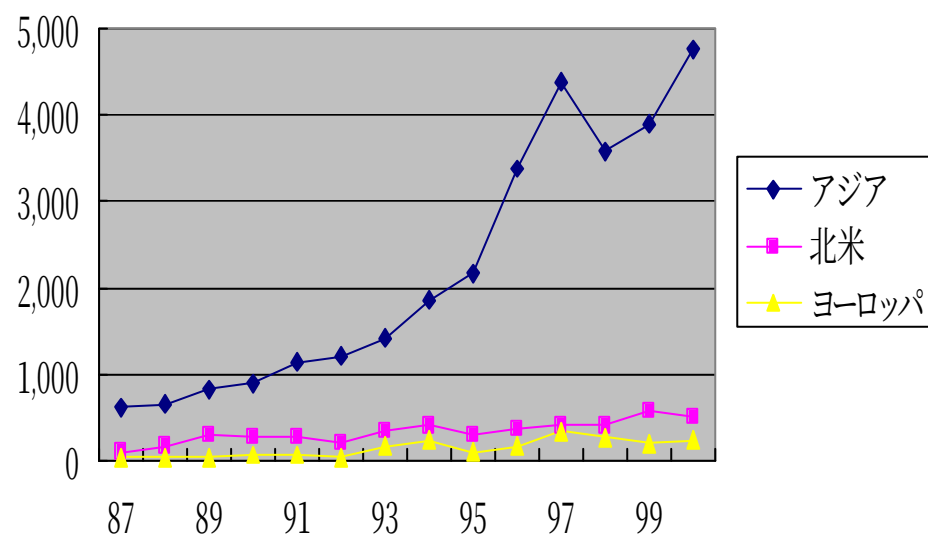
(資料) 経済産業省「我が国企業の海外事業活動」から作成。

平成15年度通商白書より

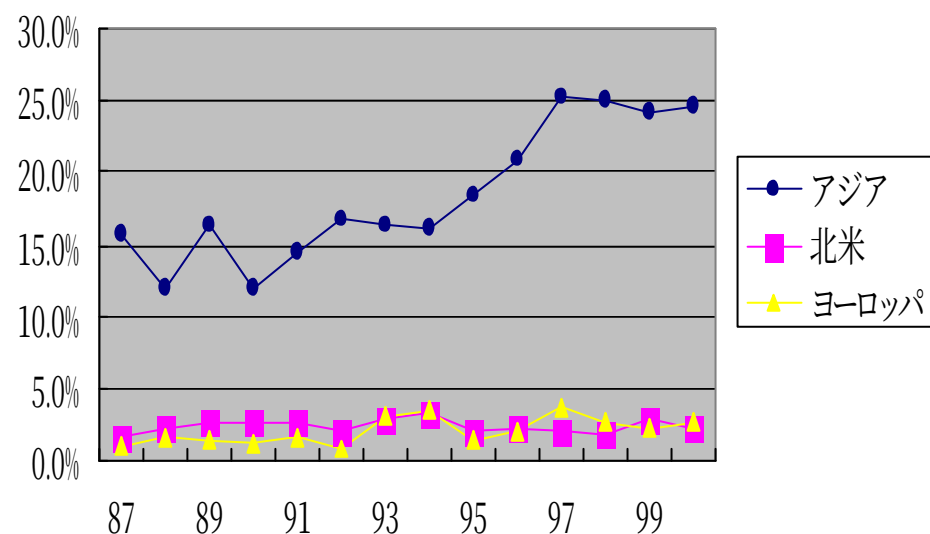
海外進出企業からの我が国の輸入状況

我が国企業の海外進出により、海外現地法人からの輸入が増加している。中でも、アジアへ進出した企業の我が国への輸出額・率が大きく伸びており、現地法人の生産額のうち我が国が輸入している割合は増加している。

現地法人からの輸入額の推移



現地法人の生産額に占める我が国の輸入割合

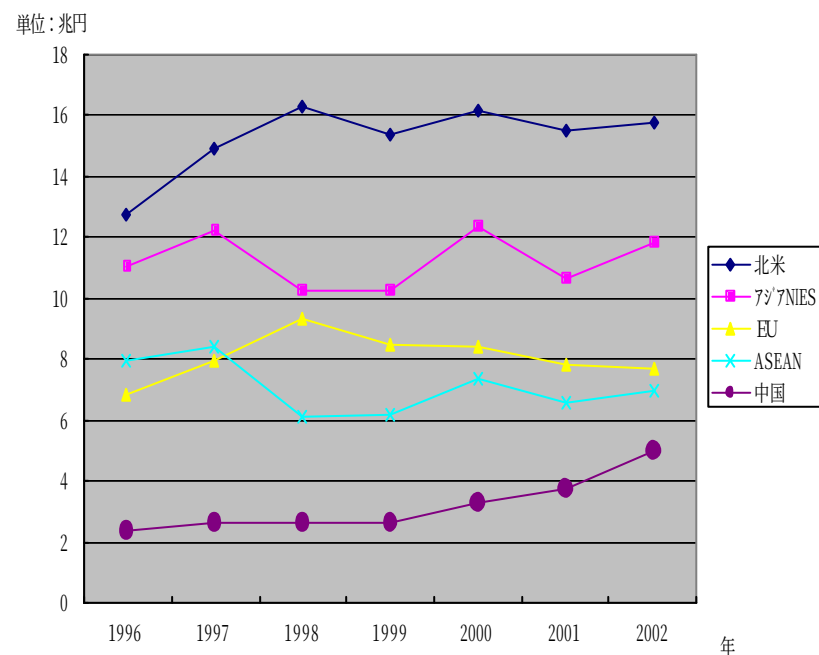


海外事業活動調査 (経済産業省)より国土交通省国土計画局作成

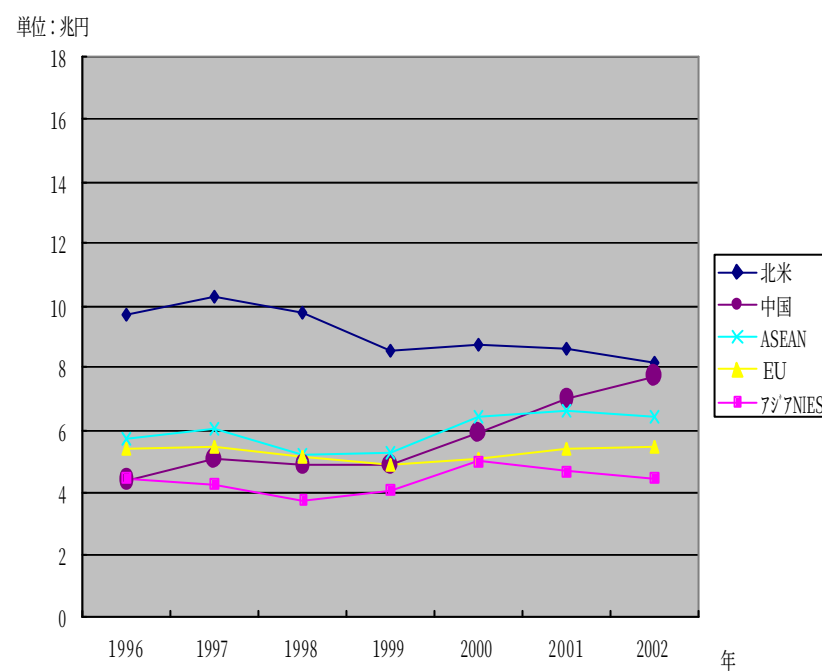
我が国の貿易相手国・地域別輸出入の状況

我が国の相手地域別輸出は、アジア向けを除き各地域ともここ数年概ね横這いである。アジアの中でも中国向け輸出は、近年特に急増している。我が国の相手地域別輸入についても中国からの輸入が増加している。

年別地域別輸出額



年別地域別輸入額



貿易統計 (財務省)より国土交通省国土計画局作成

生活に身近な輸入品の海外依存

電気機械など日常生活に身近な製品の輸入が、急速に拡大している。



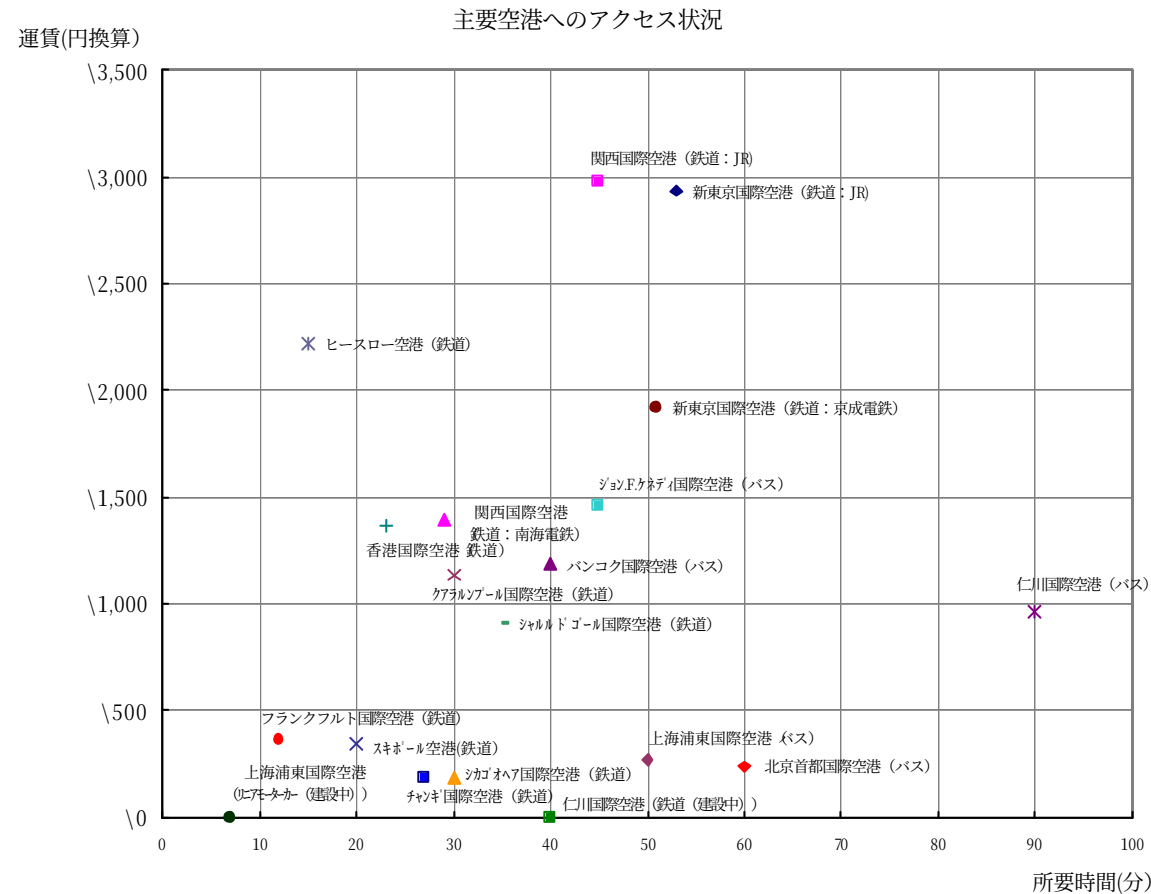
交通政策審議会 第3回港湾分科会資料より引用



資料:「食料需給表 平成10年度」農林水産省

世界の主要空港における都心までのアクセス交通機関料金比較

都心部～空港間のアクセス料金について、成田、関空は諸外国より高い水準にあるといえる。成田、関空よりアクセス時間が長い空港もあるが、これらの空港では、アクセス鉄道の整備が進められており、大幅な改善が予想される。東アジアの主要空港のアクセスは概ね20～40分で、料金は低い水準。



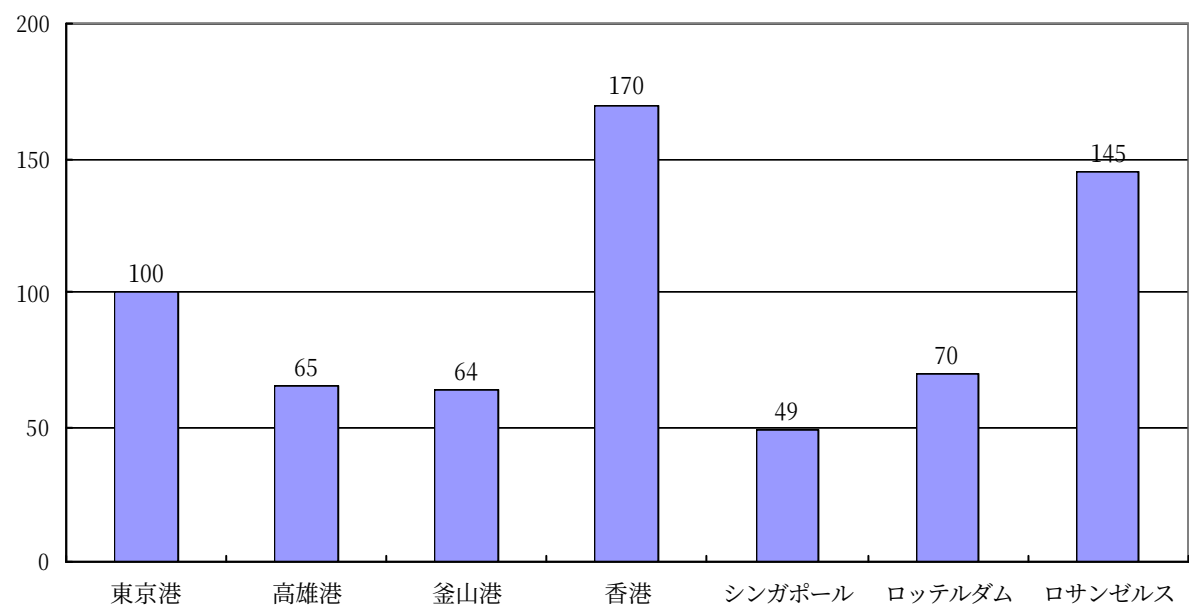
出所：エアポートハンドブック2002、JAL、ANAのHP等より作成

注：成田、関空へは特急指定席利用、未供用のアクセスについては運賃を0円に設定。

世界の主要港湾におけるコンテナ1個当たりの取扱料金

40フィートコンテナ1個あたりの港湾諸料金について、東京港は香港やロサンゼルスより低く、高雄、釜山、シンガポール及びロッテルダムより高い。

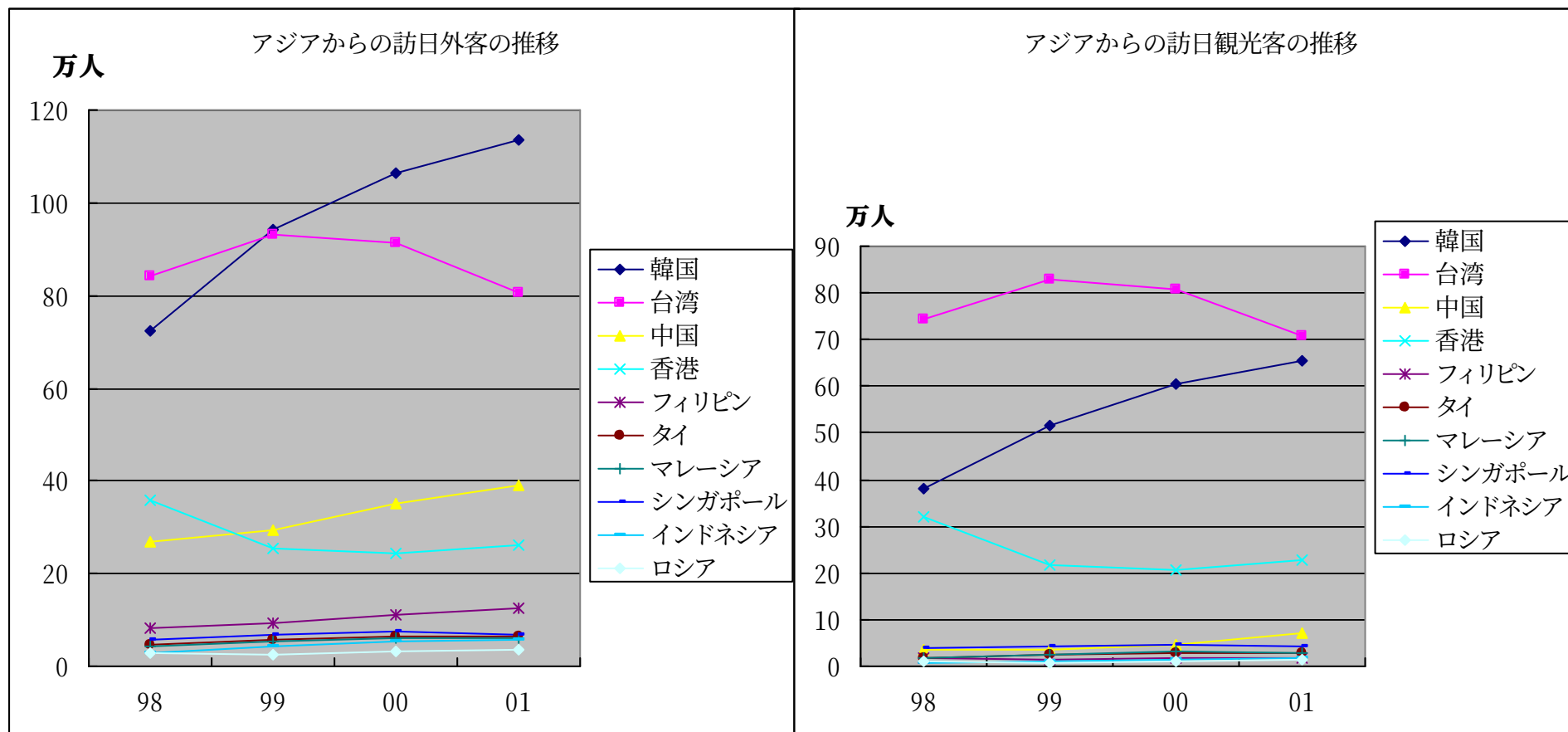
港湾諸料金の国際比較 40フィートコンテナ1個あたり)
※東京港を100とした時の比較



出所：海事レポート2002

アジアからの訪日外客、観光客の動向

アジアからの訪日外客は増加しており、特に韓国、中国からの増加が著しい。このうち、訪日目的を観光に絞ると、中国からが非常に少ない。

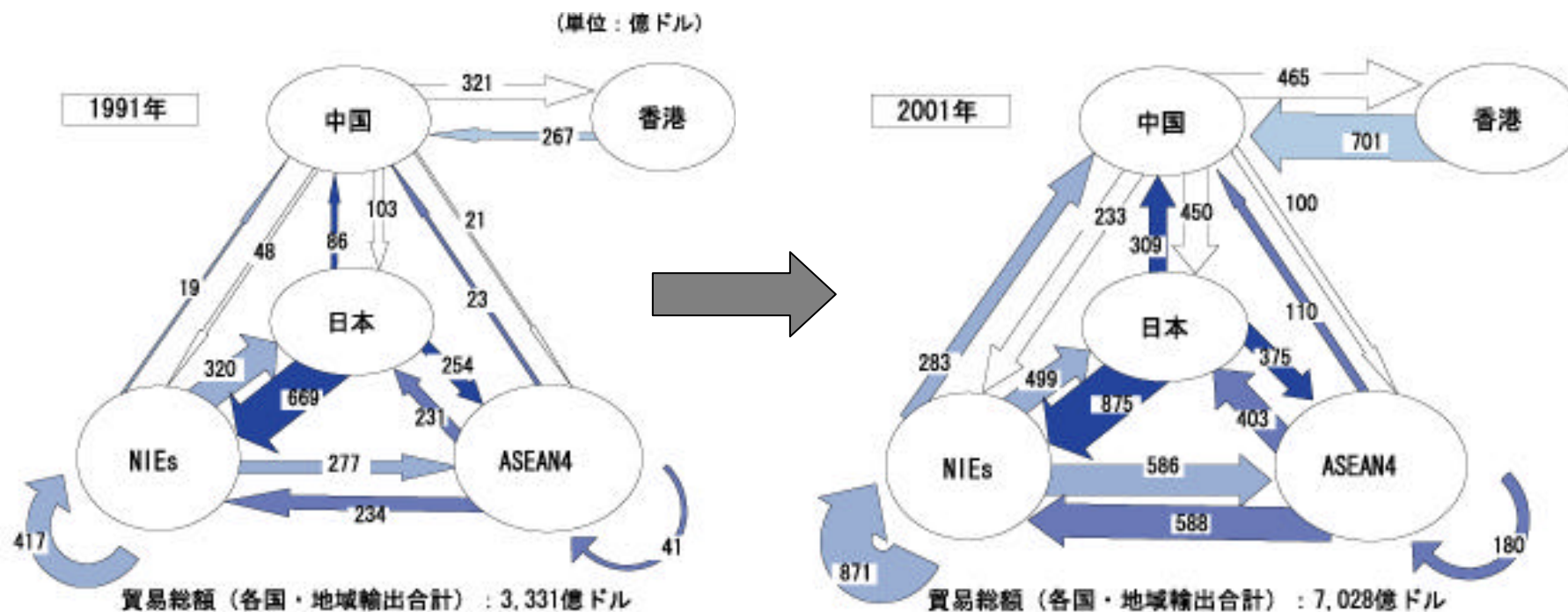


(出典) 国際観光振興会 (JNTO) 資料より国土交通省国土計画局作成

日本及び東アジア各国間の輸出動向

東アジアにおける貿易は、ここ10年間で急速に拡大している。特に、中国と他の地域との貿易の増加が著しい。

日本及び東アジア各国間の輸出動向



(備考) 1. 中国-NIEs間の貿易には香港を含まない。

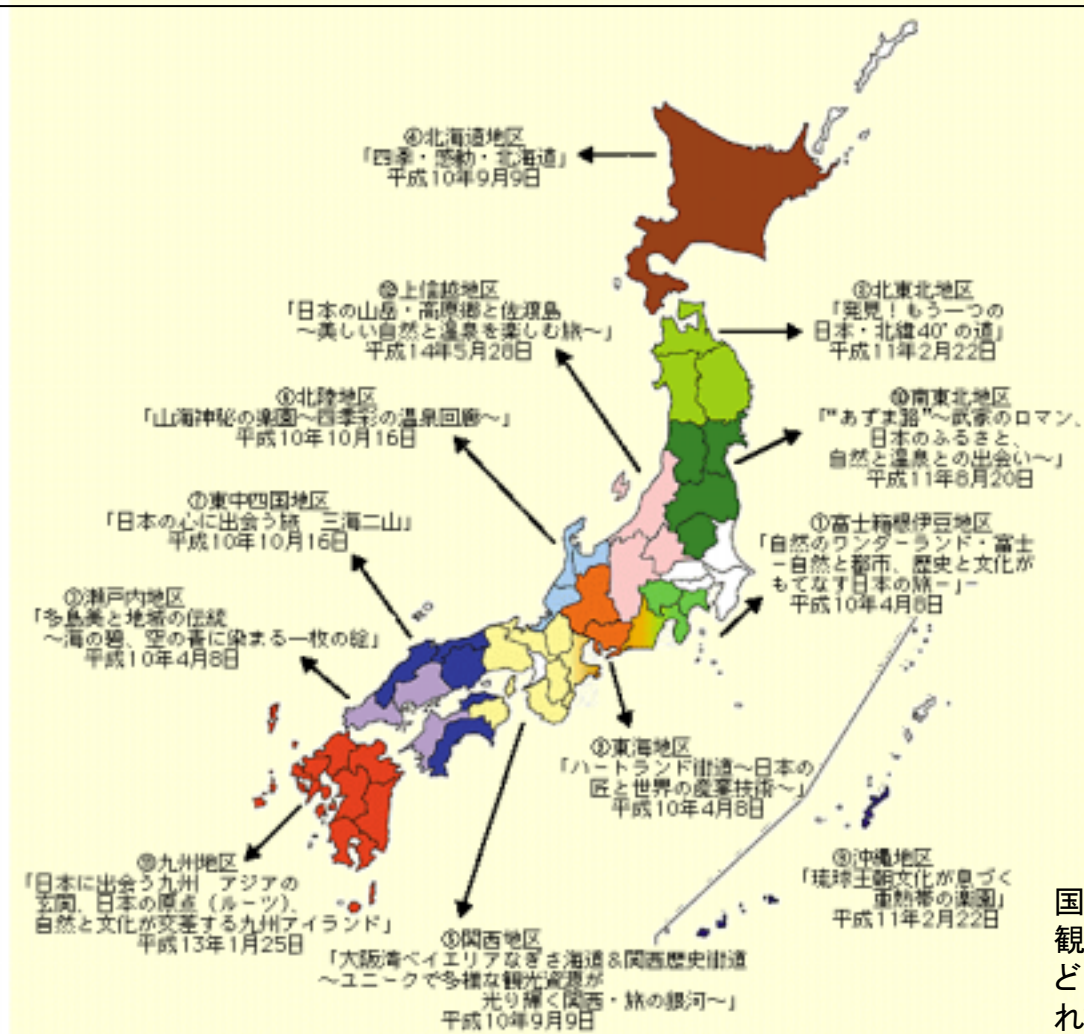
2. 輸出額のデータが入手できない場合は相手国・地域の輸入データで代用した。

(資料) IMF「DOT」、 「Trade Statistics(Board of Foreign Trade, TAIWAN)」、アジア経済研究所「AIDXT」から作成。

出典：平成15年度通商白書より

国際観光テーマ地区の整備

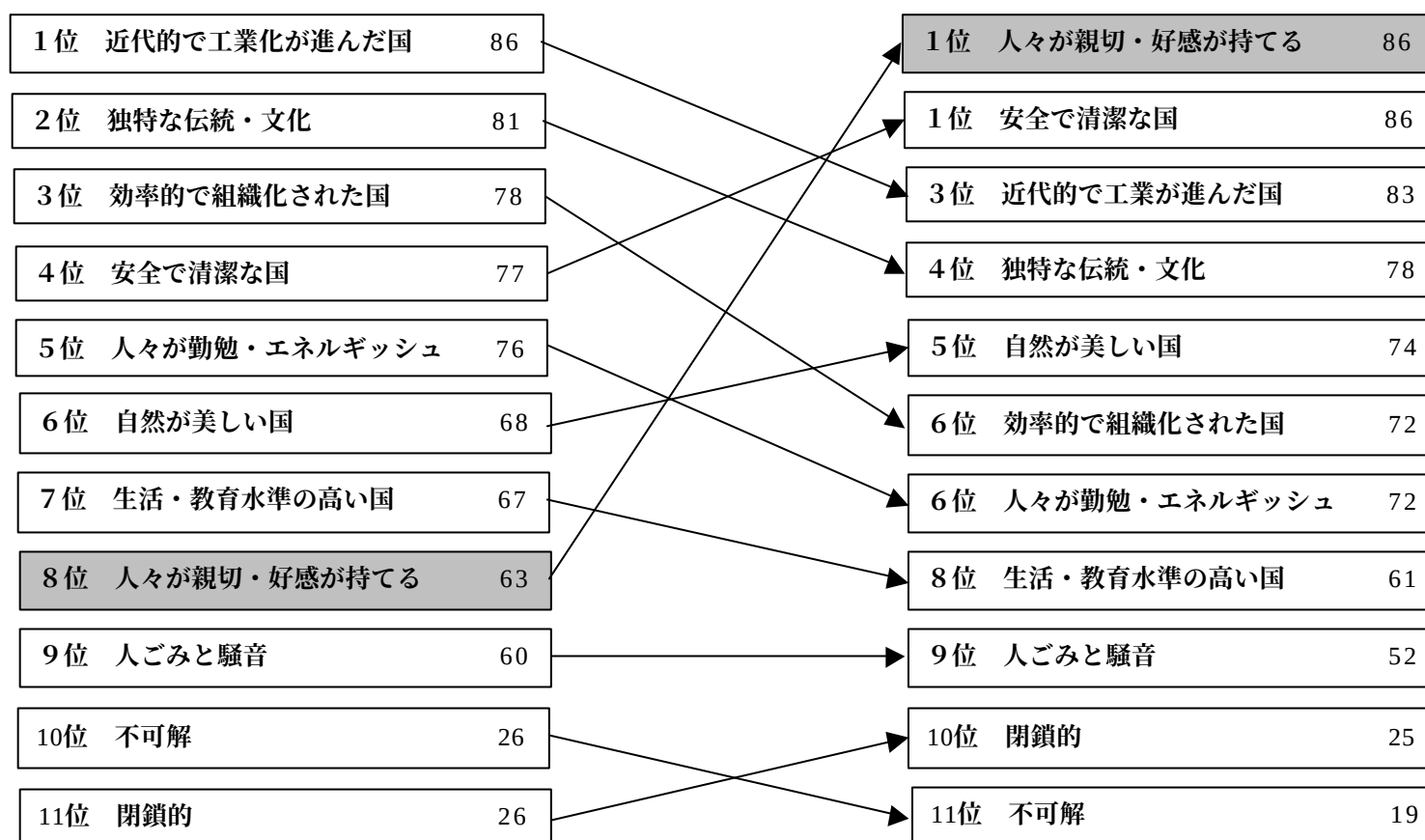
多様な地域への外国人観光客の来訪を促進するため、外国人旅行者が3～5泊程度で周遊できる観光ルートを備えた広域的な地域である外客来訪促進地域(国際観光テーマ地区)の整備が推進されている。



国際観光テーマ地区については、国際観光振興会による重点的海外宣伝など、関係者一体となった取組みが行われている。

訪日前後の対日イメージ比較

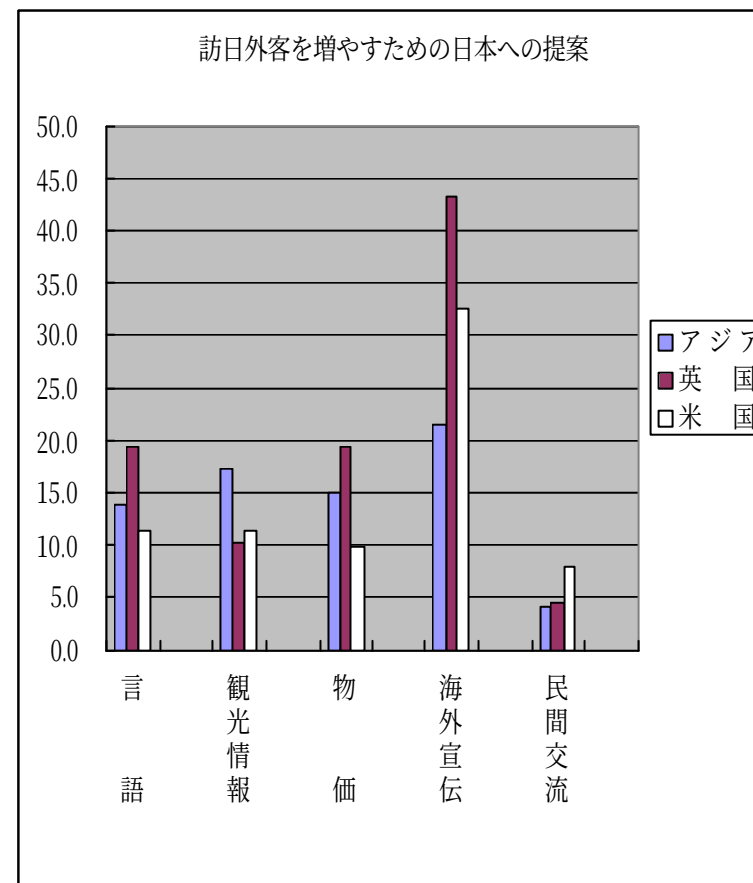
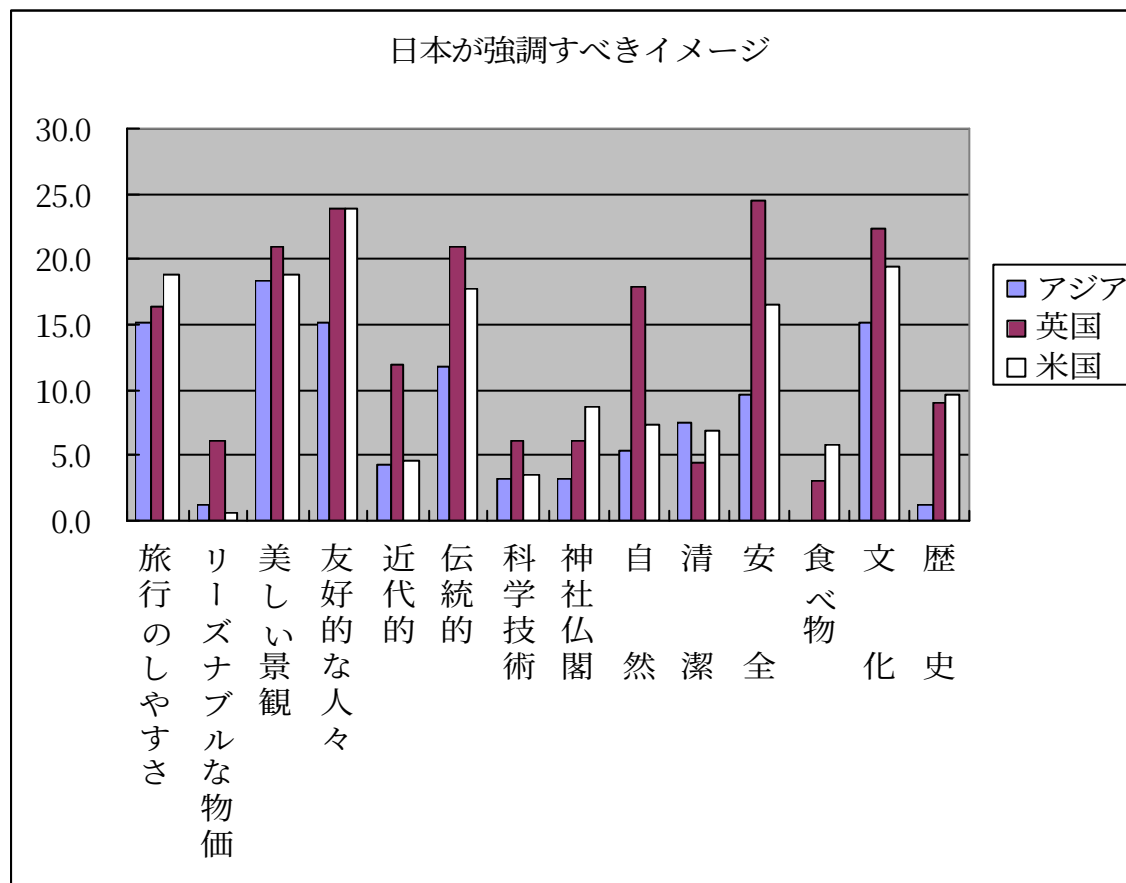
「人々が親切・好感が持てる」が訪日前後で最もイメージが高まった項目であり、安全で清潔、自然が美しいといった項目も高まっている。一方、「独特な伝統・文化」イメージは順位を下げている。



(出典) 国際観光振興会 (JNTO) 資料より国土交通省国土計画局作成

訪日外客の来訪促進のための対応

我が国が強調すべき観光イメージは、経済大国としての近代性や科学技術ではなく、美しい景観・自然や伝統・文化とする意見が多い。また、改善すべき点については、我が国の観光魅力の海外宣伝とする意見が多かった。



(出典) 国際観光振興会 (JNTO) 資料より国土交通省国土計画局作成