

利用交通手段に着目したインバウンド観光の実態に関する研究

早稲田大学 学生会員 ○大内 武尊
早稲田大学 正会員 佐々木 邦明

1. はじめに

少子高齢化・人口減少が進む日本において今後国内旅行の需要が低迷するとされる中、近年インバウンド観光の需要は増加し続けている。訪日外国人数は2018年には年間3000万人を突破し、2008年の3倍以上の水準¹⁾となっており、インバウンドが観光市場、ひいては日本経済にもたらす影響はさらに増大していくと考えられる。また2017年には訪日外国人が日本滞在中により必要であると感じた情報として交通手段が1番に挙げられており¹⁾、効果的な観光施策を策定するために交通手段の使われ方を把握することが重要となる。そこで本研究では利用交通手段に焦点を当て、インバウンドの行動実態を明らかにすることを目的とする。

2. 近年のインバウンド観光動向の概況

近年中国を中心とした東アジアの訪日外国人の増加とともに、旅行手配方法について2014年には51%であったFIT(海外個人旅行)が2017年には71%にまで増加するという大きな変化が見られる¹⁾。これにより訪日リピーターの増加等によるインバウンド観光需要の多様化や、パッケージプランに囚われずに自由に移動できる交通手段(レンタカー等)の需要の増加が進んでいくことが予想されるが、FITの現状としてはインバウンド施策の進んでいる都市部での観光が中心となっている²⁾。また訪日外国人の旅行情報源として、ガイドブックやパンフレットといった紙媒体が減少し、口コミサイトやSNS、動画サイトといったインターネット情報が増加してきており、インターネットでの情報公開や無料Wi-fiの整備が求められている¹⁾。

3. 訪日外国人の利用交通手段

訪日外国人の利用交通手段実態把握のため、国土交通省による2014年から2017年の訪日外国人流動データ³⁾を分析データとして用いる。成田・羽田・関西の三空港で入国者の約3分の2を占めインバウンド観光への影響力が大きいことから関東・近畿の二地方を対象とする。利用交通手段別の流動数を表-1に、分担率を表-2に示す。

関東では流動数が東京都内に集中し同一都県内移動が多い(表-1-1, 2)のに対し、近畿では大阪・京都を中心として府県をまたぐ移動が多く(表-1-3, 4)、両地方において都府県をまたぐ移動(以下、中距離移動)の割合が大きく増加している(表-1-1~4)。近畿での流動数が増加傾向にある中(表-1-3)、都内移動の大幅な減少により関東では都府県内移動(以下、短距離移動)を中心に流動数が減少傾向(表-1-1, 2)となっており、2016年には流動数において近畿に抜かれている(表-1-1, 3)。

表-1 訪日外国人の利用交通手段別流動数

表-1-1						表-1-3					表-1-5				
関東地方内						近畿地方内					全国				
	2014	2015	2016	2017			2014	2015	2016	2017		2014	2015	2016	2017
鉄道	6363.61	4496.31	5222.75	4409.01	鉄道	3123.51	4109.70	5996.31	6829.85	鉄道	14376.00	15620.09	19930.38	20940.49	
バス	2015.43	2380.59	2014.80	1955.98	バス	1024.94	2107.12	2373.72	2853.90	バス	7934.40	13540.33	13548.32	16016.48	
タクシー・ハイヤー	870.24	571.40	583.35	464.25	タクシー・ハイヤー	253.68	109.55	168.96	199.92	タクシー・ハイヤー	1853.64	1229.29	1366.41	1742.60	
レンタカー	164.30	156.61	172.09	175.25	レンタカー	70.30	135.91	167.19	166.16	レンタカー	1224.65	1776.68	2629.34	3301.94	
その他	603.84	564.68	564.89	495.13	その他	259.76	226.46	297.46	322.51	その他	2960.67	2949.38	3497.34	3732.55	
流動数計	10017.42	8169.59	8557.88	7499.63	流動数計	4732.19	6688.74	9003.64	10372.34	流動数計	28349.37	35115.77	40971.80	45734.07	

表-1-2					表-1-4					表-1-6				
関東同一都県内					近畿同一府県内					全国同一都道府県内				
	2014	2015	2016	2017		2014	2015	2016	2017		2014	2015	2016	2017
鉄道	4530.22	2603.85	3064.77	2212.97	鉄道	648.45	502.27	876.07	1206.82	鉄道	5,825.82	3,932.68	5,010.06	5,002.51
バス	1233.44	1265.65	1005.98	995.21	バス	300.76	246.13	442.85	504.42	バス	3,706.03	5,209.79	5,618.91	6,210.53
タクシー・ハイヤー	733.19	483.55	477.45	361.49	タクシー・ハイヤー	93.96	21.05	34.92	34.78	タクシー・ハイヤー	1,177.51	897.52	1,042.72	1,172.72
レンタカー	84.91	78.79	68.16	85.75	レンタカー	12.02	30.40	38.22	25.04	レンタカー	768.91	1,084.99	1,538.53	2,184.65
その他	405.51	323.14	358.77	227.66	その他	125.42	44.65	54.84	68.01	その他	843.24	543.56	1028.42	1077.83
流動数計	6987.27	4754.97	4975.13	3883.08	流動数計	1180.60	844.50	1446.91	1839.07	流動数計	12,321.50	11,668.53	14,238.64	15,648.23

キーワード インバウンド観光, 利用交通手段

連絡先 〒169-8555 東京都新宿区大久保 3-4-1

早稲田大学大学院創造理工学研究科建設工学専攻 TEL. 03-5286-3398

表-2 訪日外国人の利用交通手段分担率

表-2-1					表-2-3					表-2-5				
関東地方内	2014	2015	2016	2017	近畿地方内	2014	2015	2016	2017	全国	2014	2015	2016	2017
鉄道	0.6353	0.5504	0.6103	0.5879	鉄道	0.6601	0.6144	0.6660	0.6585	鉄道	0.5071	0.4448	0.4864	0.4579
バス	0.2012	0.2914	0.2354	0.2608	バス	0.2166	0.3150	0.2636	0.2751	バス	0.2799	0.3856	0.3307	0.3502
タクシー・ハイヤー	0.0869	0.0699	0.0682	0.0619	タクシー・ハイヤー	0.0536	0.0164	0.0188	0.0193	タクシー・ハイヤー	0.0654	0.0350	0.0333	0.0381
レンタカー	0.0164	0.0192	0.0201	0.0234	レンタカー	0.0149	0.0203	0.0186	0.0160	レンタカー	0.0432	0.0506	0.0642	0.0722
その他	0.0603	0.0691	0.0660	0.0660	その他	0.0549	0.0339	0.0330	0.0311	その他	0.1044	0.0840	0.0854	0.0816

表-2-2					表-2-4					表-2-6				
関東同一都県内	2014	2015	2016	2017	近畿同一府県内	2014	2015	2016	2017	全国同一都道府県内	2014	2015	2016	2017
鉄道	0.6484	0.5476	0.6160	0.5699	鉄道	0.5493	0.5948	0.6055	0.6562	鉄道	0.4728	0.3370	0.3519	0.3197
バス	0.1765	0.2662	0.2022	0.2563	バス	0.2548	0.2915	0.3061	0.2743	バス	0.3008	0.4465	0.3946	0.3969
タクシー・ハイヤー	0.1049	0.1017	0.0960	0.0931	タクシー・ハイヤー	0.0796	0.0249	0.0241	0.0189	タクシー・ハイヤー	0.0956	0.0769	0.0732	0.0749
レンタカー	0.0122	0.0166	0.0137	0.0221	レンタカー	0.0102	0.0360	0.0264	0.0136	レンタカー	0.0624	0.0930	0.1081	0.1396
その他	0.0580	0.0680	0.0721	0.0586	その他	0.1062	0.0529	0.0379	0.0370	その他	0.0684	0.0466	0.0722	0.0689

鉄道は両地方で最も用いられている(表-2-1, 3)．短距離移動を中心として近畿での分担率が増加傾向であり(表-2-3, 4)，増加の進むFITによる利用が推測される．また全国的に交通結節点を中心に多言語表示への取り組みが進んでおり⁴⁾，近畿では2016年の観光情報や観光地での優待特典を付随した統一パスの導入，関東では2018年の事業者には依らない乗り放題乗車券の導入などの施策策定が進んでいるが，無料Wi-fiの設置や地方部を中心とした多言語表示，MaaSに向けた施策策定等が今後の課題となる．

バスは鉄道の発達していない地方部でよく用いられ，両地方で分担率が全国平均に比べ低い(表-2-1～6)．鉄道同様，多言語表示や無料Wi-fiの設置，MaaSの実現等が課題となる．

タクシー・ハイヤーは両地方で分担率が減少傾向である(表-2-1～4)．運転手との意思疎通のハードルが高いこと，都市部では他の公共交通機関の発達・利便性向上が進んでいることや道路渋滞のリスクがあること，地方部では移動距離が長い料金がかさむことといったことがこの傾向の要因として考えられる．また関東は他地方と比べ相対的に公共交通が発達しているもののタクシーの分担率が全国平均より高い(表-2-1, 2, 5, 6)．これは人口に対する東京都のタクシー台数の多さ⁵⁾から街中での利用がより容易であることが要因として考えられる．今後成長の期待されるICT技術の導入によって運転手との言語の壁を越え，短距離の戸口間移動手段として用いられることができると考えられる．

レンタカーは両地方で分担率が全国平均に比べ低い(表-2-1～6)が，自由に移動できるというメリットから，FITの増加により今後需要の増大が見込まれる．そのための施策として，カーナビゲーションやホームページ等の多言語化や高速道路の事故多発箇所における標識や路面標示の多言語化が進められており⁶⁾，これらの広域への普及とともに一般道における標識や路面標示の多言語化等が今後の課題となる．

4. おわりに

本研究では，交通手段に着目しインバウンド観光行動の実態を明らかにした．訪日外国人流動データを用いた分析では把握することのできなかつた，利用交通手段と国籍や年齢といった個人属性や観光消費との関係性について，訪日外国人消費動向調査を用いて明らかにする必要があることが今後の課題として示された．

参考文献

- 1) 訪日外国人消費動向調査-観光庁
<https://www.mlit.go.jp/kankocho/siryou/toukei/syouthityousa.html> (最終閲覧日 2020. 3. 28)
- 2) 松井 祐樹，日比野 直彦，森地 茂，家田 仁：訪日外国人旅行者の個人行動データを用いた訪問地および観光活動に着目した観光行動分析，土木学会論文集D3，Vol. 76，No. 5，pp. 533-546，2016．
- 3) 総合的な交通体系を目指して：集計データファイル-国土交通省
http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/sogoseisaku_soukou_fr_000023.html (最終閲覧日 2020. 3. 28)
- 4) 「公共交通機関における多言語表記」調査結果概要-観光庁
<https://www.mlit.go.jp/common/001284231.pdf> (最終閲覧日 2020. 3. 28)
- 5) 都道府県別事業者数及び車両数-全国ハイヤー・タクシー連合会
http://www.taxi-japan.or.jp/pdf/toukei_chousa/30y3m31dsyaryousuu jigyouyasuu.pdf (最終閲覧日 2020. 3. 28)
- 6) 訪日外国人旅行者におけるレンタカー利用環境の現状について-観光庁
<https://www.mlit.go.jp/kankocho/content/001323072.pdf> (最終閲覧日 2020. 3. 28)