

訪日客誘致政策の再検討¹

DEA による誘致効率性の測定とその要因分析

大阪大学 山内直人研究会 観光政策分科会

石田久倫

大原真美

古山昌稔

菱田彩夏

藤本海人

2011年12月

¹本稿は、2011年12月17日、18日に開催される、ISFJ日本政策学生会議「政策フォーラム2011」のために作成したものである。本稿の作成にあたっては、山内直人教授（大阪大学）をはじめ、多くの方々から有益且つ熱心なコメントを頂戴した。ここに記して感謝の意を表したい。しかしながら、本稿にあり得る誤り、主張の一切の責任はいうまでもなく筆者たち個人に帰するものである。

訪日客誘致政策の再検討

DEA による誘致効率性の測定とその要因分析

2011年12月

要約

国ごとに所与の条件や特色が大きく異なる観光という分野で、我が国が効果的な外国人旅行者誘致政策を実施していくためには、日本特有の観光事情を理解し、それを踏まえて訪日客誘致に影響を及ぼす要因を明らかにする必要がある。これまでの研究では、各都道府県の誘致効率性を明らかにしたが、その効率性が何に影響を受けているのかということまでは未だ明らかにされていない。そこで本稿では、各都道府県の外国人旅行者の誘致効率性を測定するのみならず、新たにその効率性に影響を与える要因を明らかにした。この結果を踏まえ、我が国におけるより効果的な外国人旅行者誘致の実現を目指す政策を提言した。

まず第1、第2章では、はじめに近年の積極的な外国人旅行者誘致の取り組みとその背景にある観光の持つ魅力を整理し、次にその積極的な取り組みに反して、思うような成果の出ていないインバウンド観光の実態を述べた。

こうした現状から、日本は外国人旅行者を効果的に誘致できていないことが明らかとなり、日本の外国人旅行者誘致政策をより効果的なものにするために、第4章で日本の外国人旅行者誘致の効率性に影響を与える要因を検証した。まず、地方自治体を一つの事業体と捉え、DEA (Data Envelopment Analysis) の手法を用いて、47都道府県の外国人旅行者の誘致効率値を算出した。次に各都道府県の外国人旅行者の誘致効率性に影響を及ぼす要因を、インフラの状況や地理的条件という観点から「環境要因」、魅力ある観光資源の有無という観点から「観光資源要因」、外国人を受け入れる体制が整っているかという観点から「国際要因」の3つに分類し、これらの要因が誘致効率値に与える影響をTobitモデルで定量的に分析した。

分析の結果、世界遺産が訪日外国人旅行者の誘致効率性を阻害していることと、近接する中心都市からの交通費を下げると、その距離に関わらず外国人旅行者を誘致しやすくなることが明らかになった。

これらの分析結果を踏まえ、本稿では世界遺産の観光資源化についての再検討と、訪日外国人旅行者の移動コスト削減という2つの観点から政策提言を行った。前者については、世界遺産登録までと登録後の2段階に分け、登録までの段階では、世界遺産登録活動を行っている自治体の活動実施再検討を、登録後の段階では、世界遺産に関する情報を一元管理する機関の設置を提言した。後者については、各地で実施されている訪日外国人向け割引乗車券を、国が統一的に広報していくことを提言した。

目次

はじめに

第1章 近年の日本の観光

- 第1節（1. 1）積極的な外国人旅行者誘致の動き
- 第2節（1. 2）観光の持つ魅力と日本社会への意義
- 第3節（1. 3）日本の観光の実態
- 第4節（1. 4）問題意識

第2章 先行研究及び本稿の位置づけ

第3章 分析

- 第1節（3. 1）本稿で用いる分析手法
- 第2節（3. 2）本稿の分析
- 第3節（3. 3）分析結果の考察

第4章 政策提言

- 第1節（4. 1）観光資源としての世界遺産の再検討
- 第2節（4. 2）割引乗車券の認知度向上

第5章 おわりに

先行論文・参考文献・データ出典

はじめに

2002 年、小泉内閣のもとで「グローバル観光戦略」、いわゆる「観光立国」構想が提唱され、日本の観光政策は国際化へと大きく転換した。この流れを受け、翌年 4 月からは訪日外国人旅行者数を将来的に 3,000 万人とすることを目標としたビジット・ジャパン・キャンペーンの開始、観光ビザの規制緩和（2004 年度以降）、「観光基本法」を 43 年ぶりに改定した「観光立国推進基本法」の施行（2007 年）、そして観光庁の設立（2008 年）など、外国人観光客誘致に向けて様々な取り組みがなされてきた。

しかし、2010 年の訪日外国人旅行者数は 861 万人留まり、ビジット・ジャパン・キャンペーンで当初掲げられていた「訪日外国人旅行者数を 2010 年までに 1,000 万人にする」という目標は達成されなかった。日本人が海外へ出かけるアウトバウンドの国際順位と比べても、外国人旅行者が日本を訪れるインバウンドの順位はかなり低く、外国人観光客の誘致において日本は他国に後れを取っていることがわかる。また、国内旅行消費額の 95%が日本人の国内旅行によるものであり、訪日外国人旅行者によるものは 5%にすぎない。この割合は他国と比べても非常に小さく、このことから、現状の訪日客誘致の成果は、満足なものとは言えない。その後改められた「2013 年までに 1500 万人の誘致を目指す」という目標達成を目指し、現在も国や地方自治体、さらに民間が積極的な取り組みを続けているが、果たして現行の訪日客誘致政策は真に効果的なものなのだろうか。

観光は、雇用効果をはじめとする大きな経済効果や、地域振興、さらに成長著しいアジア市場の活力を我が国に取り込むことができるといった点から、人口減少・少子高齢化が進む我が国において、非常に重要な産業となっている。また、日本は世界で 14 番目に多い 16 の世界遺産や景勝地、伝統的に培われてきた質の高いサービス、独自の文化といった潜在的な観光資源を全国各地に有しており、それらを活かしたさらなる観光分野での発展が期待できる。私たちは、こうした魅力を持つ観光産業を振興することによって、今後大きな成長が期待できない日本経済の活性化を目指したい。

そして本稿では、観光の中でもとりわけ訪日外国人旅行者誘致に焦点を当てた。その理由は大きく 2 つある。日本では今後少子高齢化で人口減少を迎え、国内旅行者数が縮小し、自国の経済や内需も衰退すると推測される。こうした状況下で、観光促進により日本経済を活性化させるためには、外国人旅行者を増加させることが必要であるからだ。また、外国人旅行者に対する制度や取り組みは、国内旅行者に対するそれよりも未整備で発展途上な段階である。訪日客誘致を効率的に行う上で影響を与える要因が明らかにされないままに、観光政策が推進されているからである。

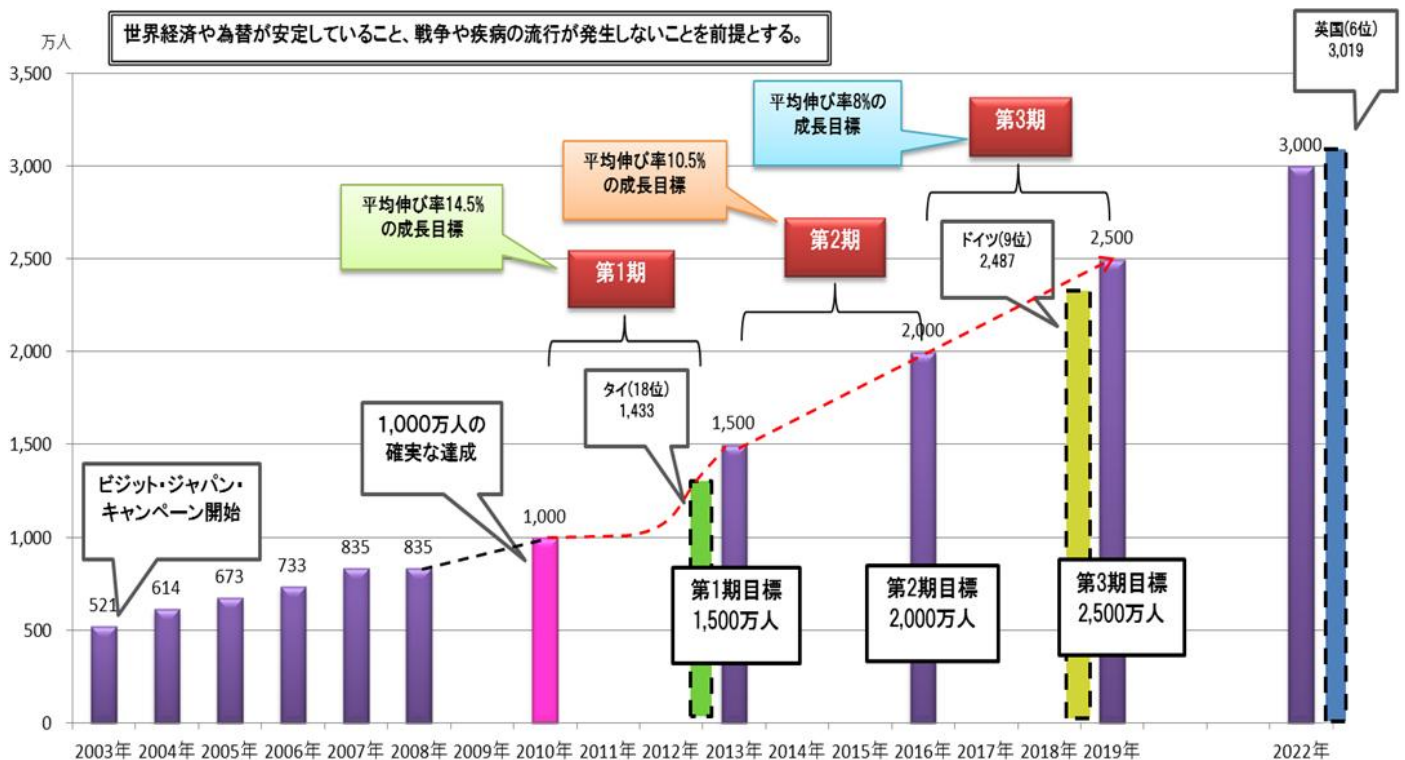
我が国の外国人旅行者誘致政策をより効果的なものにすべく、本研究では日本の外国人旅行者誘致の効率性に影響を与える要因を明らかにする。

第1章 近年の日本の観光

第1節 積極的な外国人旅行者誘致の動き

21 世紀に入り、グローバル化や脱工業化の流れを受け、我が国の観光分野においても、「観光立国」構想（グローバル観光戦略）が提起され、訪日外国人旅行者の誘致拡大に向けて本格的な取り組みが開始された。この戦略が開始された 2003 年は「訪日ツーリズム元年」と位置付けられ、それまで日本人の国内・海外旅行に着目した取組みを重ねてきた日本が、低調推移していた訪日外国人旅行者受け入れ数を是正し、観光を日本における 21 世紀のリーディング産業にすることを目指した。

大きく 4 つの戦略を内包していたこの「グローバル観光戦略」のうち、外国人旅行者訪日促進戦略として「ビジット・ジャパン・キャンペーン」が 2003 年から展開されている。ここでは、訪日外国人旅行者数を将来的に 3,000 万人とすることを目標とした「訪日外国人 3000 万人プログラム」を設定し（図 1）、国土交通省が中心となって大規模な海外プロモーションや国内における外国人旅行者向けインフラの整備などが行われてきた。



データ出典：観光庁

(図 1) 訪日外国人 3000 万人へのロードマップ-3 期ローリングプランで 2500 万人(2019 年)-

その後 2007 年には、「観光基本法」を 43 年ぶりに改定した「観光立国推進基本法」の成立によって、観光が 21 世紀における日本の重要な政策の柱として初めて明確に位置づけられた。さらに、「観光立国の実現を 21 世紀の我が国経済社会の発展のために不可欠な国家課題」であるとし、2008 年には観光庁が設立され、これにより国全体として、官民を挙げた観光立国実現に向けた体制が一層強化されることとなった。この他にも 2004 年度以降、中国をはじめとするアジア諸国からの訪日客に対し段階的に観光ビザの発給要件緩和を行うなど、外国人旅行者誘致促進のためにこれまで日本では様々な取り組みがなされてきた。

第2節 観光の持つ魅力と日本社会への意義

前節で述べたような近年の我が国での積極的な訪日客誘致促進の動きの背景として、観光という産業が我が国にとって従来よりも堅固な経済基盤として認識されはじめたということがうかがえよう。では、観光が我が国の発展に寄与するということは具体的にどのような効果を指すのか。以下では、日本政府が重要視している「観光の国際競争力」「地域振興」という点にも着目しつつ、観光が注目される理由として観光の持つ魅力について述べていく。

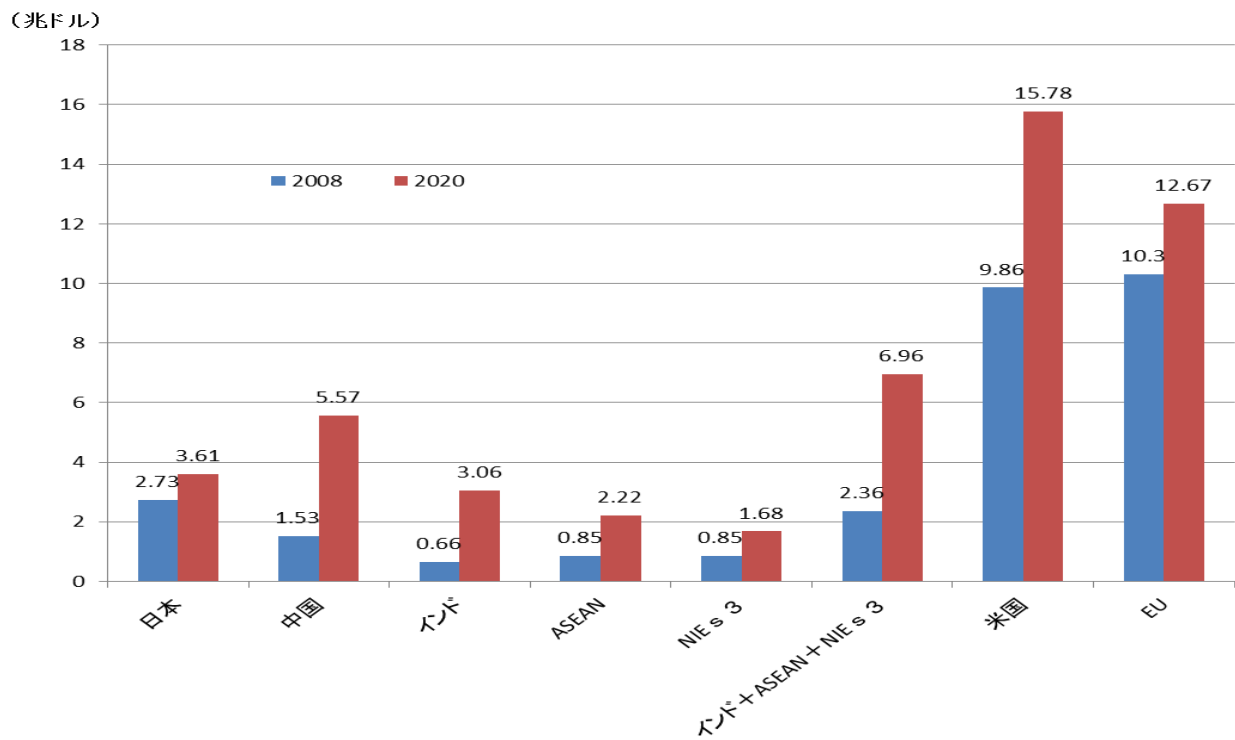
(1) 経済波及効果

第一に観光は、第一次、二次、三次産業すべてに関連する総合産業であり、旅行業や宿泊業のみならず、輸送業、飲食業、土産品業等極めて裾野の広い産業である。そのため、雇用効果をはじめとする大きな経済効果が期待できる産業といえ、観光産業が活性化されることで多くの企業が恩恵を受ける。例えば、ビジット・ジャパン・キャンペーンで掲げられている 1000 万人の外国人観光客誘致が達成されれば、46 万 7000 人の雇用効果があると見込まれている。したがって、現下の厳しい経済情勢において、訪日外国人旅行者の増大は日本経済を浮揚させる起爆剤になりうるといえる。

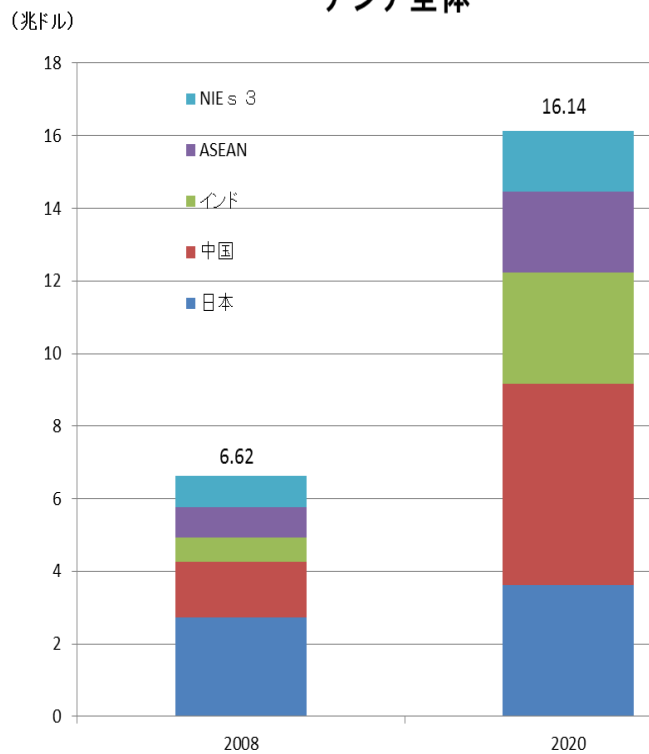
(2) 外需獲得

第二に観光が外需、とりわけ成長著しいアジア市場の潜在需要を取り込むことのできるという点があげられる。現在日本では少子化、人口減少が依然として進行しており、国内旅行者数の縮小とともに国内市場の拡大化も容易ではなくなっている。一方近隣のアジア諸国はめざましい発展を遂げており、今後それらの国の海外旅行需要はますます旺盛になると予想される(図2)。こういった背景から、国外市場をターゲットとした訪日外国人旅行者誘致への期待が大きく膨らむことになった。

さらに近年では、交通インフラ整備やインターネットの普及、そして生活水準の向上により、以前よりも国境を越える国際観光旅行が世界的に拡大しており、全世界での海外観光旅行者数は毎年増加の一途をたどっている。UNWTO(世界観光機関)によれば、世界の国際観光客数は 2007 年は 9 億 400 万人、2008 年は 9 億 2,200 万人で、2020 年には 15 億 6,100 万人にまで上るとしている。そのため、世界の国々が外国人旅行者誘致に積極的な取り組みを見せている。これらの点からも外国人旅行者誘致は、今後我が国にとってよりいっそう重要になってくるといえよう。



アジア全体



備考：1. 名目ベース、ドル換算
2. ここでいうアジアは、ASEAN+日中韓+インド

データ出典：通商白書
(図2) アジア各国・地域の個人消費額の実績と予測

(3) 地域振興

最後に観光を通じた地域振興、まちづくりへの効果を挙げる。戦後、長く日本経済の中心であった製造業が、80年代後半から中国をはじめとする新興諸国の開放政策による企業の生産拠点の海外流出で大きく衰退した。これによって、日本の多くの都道府県で企業誘致型の経済発展が難しくなり、地域経済が疲弊した。加えて、日本経済のグローバル化がもたらしめている産業空洞化や、安価な農水産物の輸入増加によって地域経済はさらにダメージを受けている。

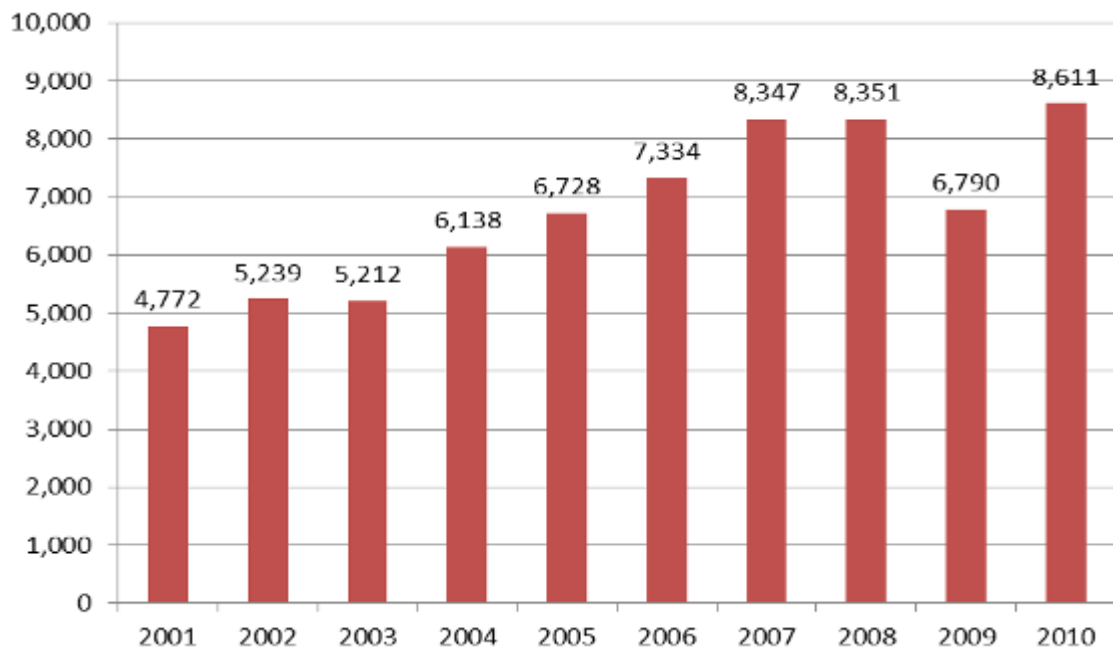
観光は、こうした状況を立て直す切り札になると考えられる。なぜなら観光産業振興が、当該地域へのアクセスを容易にする交通インフラや宿泊施設整備、当該地域固有の自然環境や景観、歴史的建造物や文化財の保全、さらには博物館や美術館などの文化施設拡充といったまちづくりにつながるからだ。また、日本は世界で14番目に多い16の世界遺産や景勝地、伝統的に培われてきた質の高いサービス、独自の文化といった潜在的な観光資源を全国各地に有しており、観光はどの地方自治体においても、今後さらなる発展の可能性が期待できる産業であるといえる。

第3節 日本の観光の実態

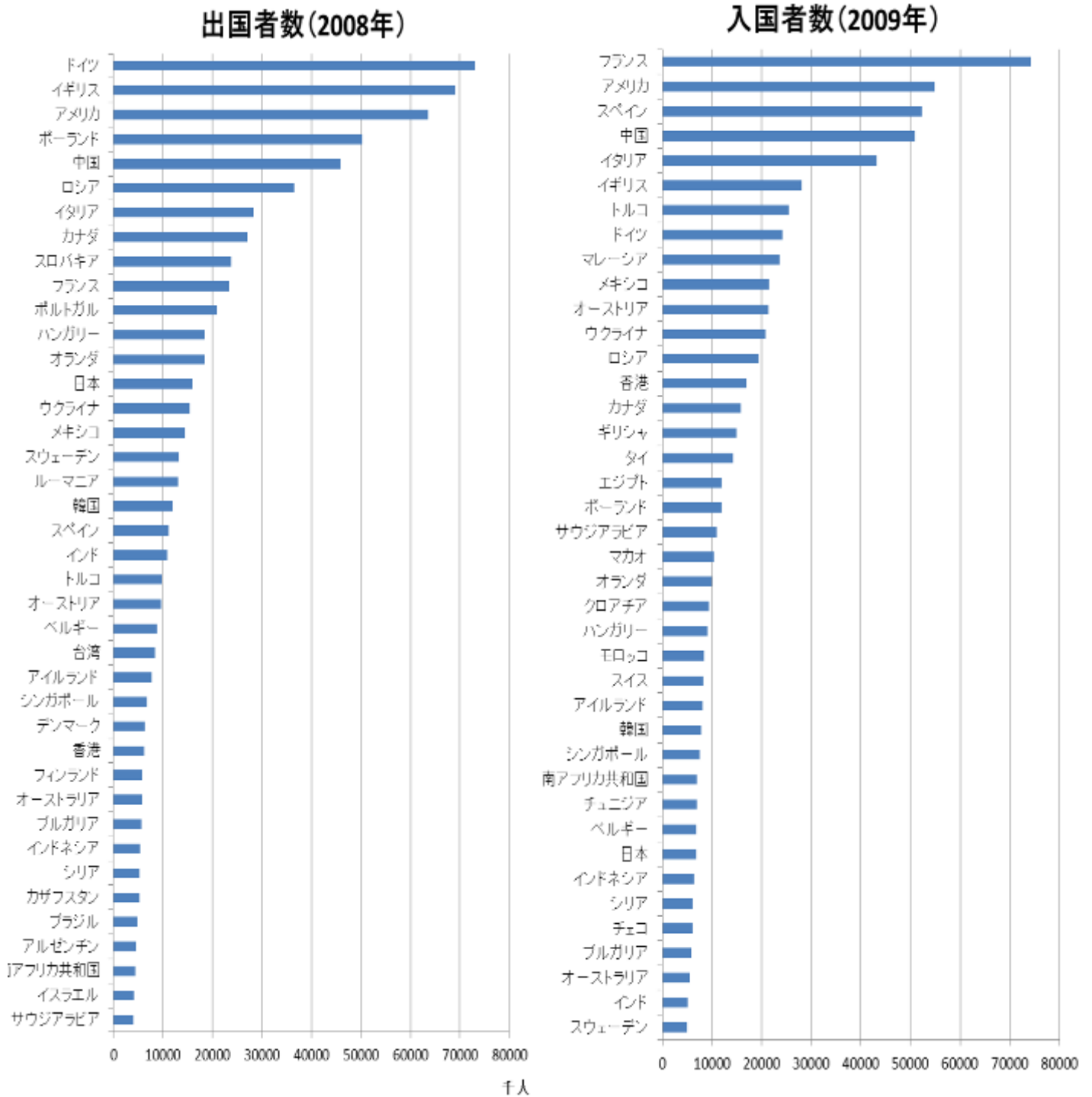
先述したとおり、観光は日本経済に大きく貢献する魅力をもつことが確認できたが、ここではデータを通じた日本の観光の実態について言及し、第 1 節で述べたこれまでの政府の取り組みに対する成果として、日本の観光の実態を述べてゆく。

(1) 外国人旅行者受入数

2010 年の訪日外国人旅行者数は 861 万人留まり、過去最高の受入数を記録したものの、ビジット・ジャパン・キャンペーンで当初掲げられていた「訪日外国人旅行者数を 2010 年までに 1,000 万人にする」という目標は達成されなかった（図 3）。861 万人という実績は、日本人の海外旅行者数 1,664 万人の 1/2 に過ぎない。国際順位で比較してみても（図 4）、日本人が海外へ出かけるアウトバウンドが 14 位（2008 年）であるのに対し、外国人旅行者が日本を訪れるインバウンドは 33 位（2009 年）と低い順位になっており、外国人観光客の誘致において日本は他国に後れを取っていることがわかる。



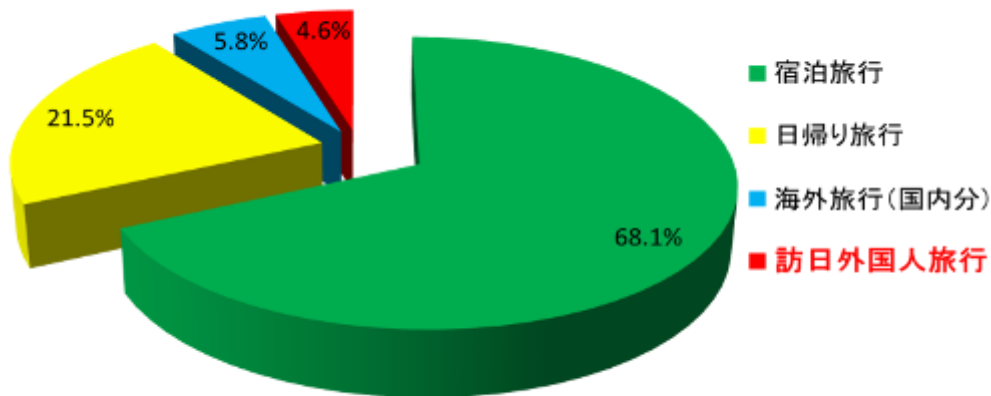
データ出典：法務省出入国管理統計年報及び日本政府観光局（JNTO）
（図 3）訪日旅行者数の推移



データ出典：国際観光振興機構（JNTO）
 (図 4) 外国人旅行者受入数の国際比較

(2) 旅行消費額

次に、旅行消費額の内訳であるが、2009 年度の日本の国内旅行消費額（総額 25.5 兆円）のうち、95%が日本人の国内旅行によるものであるのに対し、訪日外国人旅行者による消費額は5%にすぎない(図 5)。他国と比べてみても、たとえばオーストリアでは52.5%(2007 年)、スペインでは 42.9% (2004 年) が外国人旅行者によるものとなっていることから、日本での外国人旅行者による消費がいかに少ないのかがうかがえよう。さらに、金額ベースで比較してみても、100 億ドルの日本は、1 位のアメリカの 939 億ドルの 1/9 にも満たず、UNWTO による 2009 年度国際観光収入ランキングでは 22 位で、決して日本の国際観光収入が多いとは言えない。



(図 5) 日本国内の旅行消費額 25.5 兆円の市場別内訳 (2009)

以上のことから、日本の外国人旅行者誘致は、人数の面でも、金額の面でも満足 of いく成果が得られていないことが分かった。

第4節 問題意識

前節までの考察から、今後の日本にとって、外国人旅行者誘致は様々な面で大いなる意義を持っているということ、そして日本では観光、特に観光立国を目指した外国人旅行者誘致に関して、その重要性が認識され様々な取り組みが行われてきた一方で、その成果が十分表れていないことが明らかとなった。少子高齢化で人口減少を迎え、低迷している我が国の現状を打破するためには、外国人旅行者を増加させることは不可欠である。しかし現段階で日本は、外国人旅行者を効果的に誘致できているとは言えないのだ。達成することのできなかった「訪日外国人旅行者数を 2010 年までに 1,000 万人にする」という目標は改められ、「2013 年までに 1500 万人の誘致を目指す」という新たな目標を掲げて、現在も国や地方自治体、さらに民間が積極的な取り組みを続けているが、これまでと同じやり方ではこの新たな目標も達成されることなく終わってしまうだろう。

そこで私たちは、我が国の外国人旅行者誘致政策をより効果的なものにするために、日本の外国人旅行者誘致の効率性に影響を与える要因を明らかにすることが必要だと考える。実際、国内旅行者に対するそれよりも、未整備で発展途上な段階にある外国人旅行者に対する制度や取り組みは、こういった要因に影響を受けるのかが明らかにされないままに推進されている。本稿では、この要因を明らかにすることで日本の外国人旅行者誘致政策を見直し、外国人旅行者数増加のためのより効果的な政策を提言することで、日本経済社会の発展を目指す。

第2章 先行研究及び本稿の位置づけ

観光分野における研究には様々なものがある。とりわけ、世界全体の観光を取りあげ、国家比較によりマクロな視点から分析を行っているものが多い。その中で、国家間のデータを用いて時系列分析を行い、観光需要に影響を与える要因を明らかにしたものに Huang Hung-Chun (2009) がある。この論文では、東アジアと太平洋地域への観光需要の決定要因を静的・動的なパネル・データ分析を通して調べており、観光客は収入、自国と目的地と物価の比、そして出発地と目的地との距離に影響を受けることを実証している。また特に OECD 諸国の観光客に関して言えば、目的地の観光インフラに影響を受けることも実証している。

一方、日本の観光に関する研究では、各地域に焦点を当てた日本人の国内観光についてのものがほとんどであった。しかし、近年では訪日客誘致に着目した論文も見られるようになった。平井 (2010) は、各都道府県を訪問した外国人旅行者のデータを用いて、都道府県別の誘致効率性を検証している。この研究は、本来事業体の経営効率性を評価する手法である DEA (Data Envelopment Analysis: 包絡分析法) を用いて、各都道府県を、外国人旅行者を誘致する事業体と捉え、都道府県別の誘致効率性を求めている点で画期的である。そしてその効率性がどのように変化してきたかについて Malmquist 指数を用いて分析している。結論として、都道府県ごとに効率性が異なることに加えて都道府県ごとに外国人旅行者の国籍に対する優位性が異なるという実証している。だが、こうした研究は各都道府県の外国人旅行者の誘致効率性を検証するにとどまり、その効率性がどのような要因に影響を受けているかまで明らかにされていない。

加えて、各国で状況が大きく異なる観光という分野において、全ての国に通ずる政策は存在しないため、他国の成功事例を適用することは困難であり、また分析において単純に国際比較を行うことは適切ではない。そこで、日本固有の観光事情を踏まえた上で、国内におけるより詳細な分析によって、外国人旅行者の誘致に影響を与える要因を明らかにする必要がある。また、日本経済に貢献するための外国人誘致促進という観点からいえば、誘致政策における成果がいかに多くの外国人を誘致したかだけでなく、その効率性も重要となってくる。したがって、都道府県間の外国人旅行者誘致に影響を与える要因を明らかにすることで、訪日客誘致の政策を検討していく必要がある。

そこで本稿では、経営効率性を DEA により検証し、その効率性に影響を与えている要因を明らかにした他分野での研究手法を観光分野において応用した。宮良・福重 (2002) は 48 の公営バス事業者に対して 1999 年度のデータを用いて DEA を行い各事業体の経営効率性を求めたうえで、それがどのような要因に影響を受けているかを分析している。

以上を踏まえて私たちは、DEA を用いて各都道府県の外国人旅行者の誘致効率性を検証し、さらにその効率性に与える要因を Tobit モデル分析によって明らかにした。その結果をもとに効果的な訪日外国人旅行者の誘致に向けた政策を検討していく。

第3章 分析

第1節 本稿で用いる分析手法

本稿では、各都道府県の外国人旅行者の誘致効率性に影響を与える要因について定量的に分析を行う。まず DEA により各都道府県の外国人旅行者の誘致効率値を算出し、その効率値を被説明変数においた Tobit モデル分析を行い、外国人旅行者の誘致効率値に影響を与える要因を明らかにする。

(1) Data Envelopment Analysis ; 包括分析法 (DEA) ²

DEA は、1978 年に Charnes、Cooper、Rhodes の 3 人によって、企業の経営評価手段として提唱されたものである。その基本モデルは CCR(Charnes-Cooper-Rhodes)モデルと呼ばれている。DEA による効率値の指標は一般的に

産出 (アウトプット)

投入 (インプット)

で定義され、その結果は 0 から 1 の間で表され 1 に近いほど効率性が高い。効率性の指標が 1 である事業体が分析対象の中で最も効率的な運営を行っているということになる。最も基本的なモデルは以下に示す分数計画問題である。そして事業体 i の効率値 θ_i は次の分数計画問題を解くことで求められる。

$$Max \quad \theta_i = \frac{\sum_{s=1}^S u_s y_{is}}{\sum_{m=1}^M v_m x_{im}} \quad (1)$$

$$s.t. \quad \frac{\sum_{s=1}^S u_s y_{js}}{\sum_{m=1}^M v_m x_{jm}} \leq 1 \quad (j = 1, 2, \dots, J) \quad (2)$$

$$v_m \geq 0 \quad (m = 1, 2, \dots, M), \quad u_s \geq 0 \quad (s = 1, 2, \dots, S)$$

$$x \geq 0, \quad y \geq 0$$

²利根 (1993) を参照した。

ここで、 $j(=1,2,\dots,J)$ は事業体の数を、 $m(=1,2,\dots,M)$ は投入の種類を、 $s(=1,2,\dots,S)$ は産出の種類を、それぞれ表しており、 v_m は投入のウェイト、 u_s は産出のウェイトである。この CCR モデルは、これと同値の以下の線形計画問題を解くことにより、求めることができる。

$$\text{Max } \theta_i = \sum_{s=1}^S u_s y_{is} \quad (3)$$

$$\text{s.t. } \sum_{m=1}^M v_m x_{im} = 1 \quad (4)$$

$$\frac{\sum_{s=1}^S u_s y_{js}}{\sum_{m=1}^M v_m x_{jm}} \leq 1 \quad (j=1,2,\dots,J)$$

$$v_m \geq 0 \quad (m=1,2,\dots,M), \quad u_s \geq 0 \quad (s=1,2,\dots,S)$$

$$x \geq 0, \quad y \geq 0$$

(2) Tobit モデル分析³

Tobit モデル分析は、1985 年に経済学者 Tobin によって提唱された。これは「トービンのプロビット」と呼ばれ、乗用車の支出の分析をするために初めて用いられた。このモデルは、いくつかの $y^* \leq 0$ に対する観測値 y^* がそれを見ることのできないという意味でセンサー (censore) されているので「センサー (検閲された) 正規回帰モデル」とも呼ぶ。一般の回帰と異なるのは、分析対象とする被説明変数 Y_j がある条件を満たした場合にのみ観測する事ができるモデルを用いる点である。Tobit モデルの最も代表的なものは被説明変数 Y_j が負の値を取るることのできないモデルで、 Y_j が

$$Y_j^* = \beta x_j + u_j \quad (5)$$

$$Y_j = \begin{cases} Y_j^* & Y_j^* \geq 0 \\ 0 & Y_j^* \leq 0 \end{cases}$$

で与えられるものである。 x_j は説明変数の h 次元ベクトル、 β は対応する h 次元の未知パラメーターのベクトルであり、 u_j は誤差項である。このモデルにおいては通常の最小二乗法による β は推定できない。なぜなら、 $Y_j^* \leq 0$ の観測値が除外されているからである。そして誤差項 u_j の分布は「切断された正規分布」になり、誤差項 u_j の期待値が 0 にならないためである。そこで、最小二乗法でなく、Tobit 最尤推定量 β の推定に用いられる。

³G.S.マダラ (1996) を参照した。

第2節 本稿の分析

(1) DEA

まず、DEA を用いて、各都道府県を一つの事業体と捉え、その外国人旅行者の誘致効率性を調べていく。以下が本稿で用いたモデルである。

$$\text{Max } \theta_i = \sum_{s=1}^2 u_s y_{is} \quad (6)$$

$$\text{s.t. } \sum_{m=1}^2 v_m x_{im} = 1 \quad (7)$$

$$\frac{\sum_{s=1}^2 u_s y_{js}}{\sum_{m=1}^2 v_m x_{jm}} \leq 1 \quad (j=1,2,\dots,47)$$

$$v_m \geq 0 \quad (m=1,2), \quad u_s \geq 0 \quad (s=1,2)$$

$$x \geq 0, y \geq 0$$

v_1 : 観光課職員数

v_2 : 観光支出

u_1 : 外国人旅行者数

u_2 : 外国人一人あたり平均宿泊日数

投入項目は、観光事業を推進していく自治体（行政）の人的資本の項目として各都道府県の「観光課職員数」を、推進に必要とする資金の項目として「観光支出」を用いた。また、観光は官民が一体となって取り組むという特性を持つ分野であるため、民間の投入量が行政のそれと相関関係を有するとされる。そのことから本分析においても、行政の投入によって、都道府県全体の投入を表すことができると考えられる。観光課職員数のデータは総務省の地方自治体定員管理調査から、各都道府県の観光支出のデータは総務省の都道府県決算状況調から入手した。

産出項目は、各都道府県が観光を通して得られる成果指標に注目した。各都道府県が産出した人的成果の項目として「外国人旅行者数」「外国人一人あたり平均宿泊日数」を用いた。外国人旅行者数は従業者数 10 人以上のホテル、旅館、簡易宿所における外国人実宿泊者数を、外国人一人あたり平均宿泊日数は同一施設における外国人一人あたり宿泊日数を、表している。外国人旅行者数、外国人一人あたり平均宿泊日数のデータは、ともに『観光白書』（観光庁）から入手した。

DEA の結果から、2008 年においては茨城・東京・京都・大阪・福岡の 5 都府県、2009 年においては京都・福岡の 2 府県の効率値が 1 となっており、効率的に外国人旅行者の誘致がなされていると判断される。

(2) Tobit モデル分析

DEA により求められた効率値を用いて Tobit モデル分析を行い、外国人旅行者の誘致効率性に影響を与えている要因について調べていく。以下が使用したモデルである。

$$Y_j = \alpha_j + \sum_{k=1}^8 \beta_k X_{kjt} + \varepsilon_{jt} \quad (8)$$

$$\begin{cases} Y_j = 0 & \text{if } Y_j^* \leq 0 \\ Y_j = Y_j^* & \text{if } 0 \leq Y_j^* \leq 1 \\ Y_j = 1 & \text{if } 1 \leq Y_j^* \end{cases}$$

j : 都道府県 ($j=1,2,\dots,47$)

t : 年度 ($t=2008, 2009$)

X_{1jt} : 鉄道交通分担率

X_{2jt} : 中心都市からの交通費

X_{3jt} : 中心都市からの距離

X_{4jt} : 世界遺産数

X_{5jt} : 地域ブランド力

X_{6jt} : 就航都市数

X_{7jt} : 留学生数割合

X_{8jt} : 海外関心度

各都道府県の外国人旅行者の誘致効率性に影響を及ぼす要因を、「環境要因」「観光資源要因」「国際要因」の3つの要因に分け、これらの要因が誘致効率性に与える影響を分析する。まず「環境要因」は各都道府県のインフラ環境や地理的環境であり、インフラの発達具合や中心都市からのアクセス等が誘致効率性に影響を与えていると考えられる。「観光資源要因」は、各都道府県が持つ魅力を表したものであり、それが外国人旅行者の誘致効率性に影響を与えていると考えられる。「国際要因」は、その地域の国際化の程度を示すものである。すなわちその地域の外国人旅行者に対する受け入れ環境の度合を表すとも言え、その度合いによって外国人旅行者が足を運びやすくなり、各都道府県の誘致効率性にも影響を与えていると考えられる。

(1) 環境要因

環境要因に関しては、「鉄道交通分担率」「中心都市からの交通費」「中心都市からの距離」の3つの変数を用いた。「鉄道交通分担率」は各都道府県間相互の総旅客輸送人員数における鉄道を利用した旅客輸送人員数の割合である。これは各県の交通インフラの発達具合を測る指標であり、交通インフラの発達具合は外国人旅行者の各地域内における移動のしやすさを左右するため、誘致効率性に影響があると考えられる。このデータは国土交通省 HP の府県相互間旅客輸送人員表より入手した。「中心都市からの交通費」「中心都市からの距離」の中心都市の定義は、高等裁判所が設置されている8都市（札幌・仙台・東京・名古屋・大阪・広島・高松・福岡）とした。そこから各県庁所在地までの移動にかかる JR 運賃を「交通費」とし、回転楕円体（GRS80）における測地線長を算出したものを「距離」とした。交通費は Yahoo!路線検索、距離は国土地理院 HP の国土の情報から入手した。

(2) 観光資源要因

観光資源要因に関しては、「世界遺産数」「地域ブランド力」を用いた。「世界遺産数」については、世界にも通ずる遺産があることで、それが外国人にも認知されやすい観光スポットとなるため、誘致効率性に影響を与えると考えられる。このデータは社団法人日本ユネスコ協会連盟 HP から入手した。「地域ブランド力」は民間の研究所が全国の 3 万人を対象に各都道府県のブランド力を点数化したものである。この調査における評価項目は認知度、魅力度、イメージなど 63 項目から構成され、その評価は各都道府県の観光資源の魅力の大きさを総合的に反映しており、誘致効率性に影響を与えていると考えられる。このデータはブランド総合研究所 HP より入手した。

(3) 国際要因

国際要因に関しては、「就航都市数」「留学生数割合」「海外関心度」の 3 つの変数を用いた。「就航都市数」は各都道府県が有する空港が世界何都市とつながっているかを示すものである。これが多ければ多いほど、来県する外国人旅行者も増加し、誘致効率性に影響があると考えられる。このデータは各空港 HP を参照した。また「留学生数割合」は各都道府県の大学生総数（学部・院含む）における留学生数の割合のことである。割合が高ければ、外国人にとっても滞在しやすい環境が整っており、また留学生に会いに来る家族・友人等の外国人も来日すると思われ、留学生数割合が誘致効率性に影響を与えていると考えられる。これらのデータは日本学生支援機構 HP から入手した。最後に「海外関心度」は各都道府県人口における日本人海外出国者数の割合を示したものである。海外に行く人の割合が高いほど、海外に対する関心も大きく、外国人の受け入れにも積極的になると思われ、外国人観光客の誘致効率性にも影響を与えると考えられる。データは法務省出入国管理統計から入手した。

第3節 分析結果の考察

分析結果から、「鉄道交通分担率」「留学生数割合」が正に有意、「世界遺産数」「中心都市からの交通費」が負に有意という結果が得られた。

この結果から「留学生数割合」に関しては、外国から留学生を多く受け入れている都道府県は外国人旅行者数も多く、効率性に正の影響を与えていると考えられる。また「鉄道交通分担率」に関しては、外国人旅行者数の移動手段となる鉄道が整備されているため、外国人旅行者の効率的な誘致を行うことが可能になり、効率性に正の影響を与えていると考えられる。

「世界遺産数」に関しては、世界遺産保護に加え観光推進のために多大な費用がかかっているにもかかわらず、そのコストに見合う外国人旅行者を誘致できていない可能性があることが考えられる。最後に「中心都市からの交通費」に関しては、「中心都市からの距離」が統計的に有意ではないことも考慮すれば、交通費が安ければ距離が遠くても観光客を効率的に誘致できると考えられる。

ここで私たちは、近接する中心都市からの交通費を下げると、その距離に関わらずが一句人こと、世界遺産のある都道府県が効率的に外客を誘致できていないことの 2 点に注目した。これらを踏まえて、次章で政策提言を行う。

(表 1) DEA 推定結果

都道府県	2008 年	2009 年	都道府県	2008 年	2009 年
北海道	0.586	0.463	滋賀県	0.579	0.504
青森県	0.286	0.251	京都府	1	1
岩手県	0.359	0.323	大阪府	1	0.87
宮城県	0.444	0.464	兵庫県	0.961	0.566
秋田県	0.447	0.242	奈良県	0.332	0.291
山形県	0.25	0.27	和歌山県	0.338	0.334
福島県	0.38	0.419	鳥取県	0.356	0.335
茨城県	1	0.934	島根県	0.476	0.361
栃木県	0.407	0.401	岡山県	0.718	0.751
群馬県	0.578	0.525	広島県	0.631	0.604
埼玉県	0.962	0.746	山口県	0.708	0.742
千葉県	0.341	0.618	徳島県	0.44	0.348
東京都	1	0.917	香川県	0.304	0.217
神奈川県	0.579	0.6	愛媛県	0.84	0.561
新潟県	0.348	0.336	高知県	0.356	0.289
富山県	0.415	0.41	福岡県	1	1
石川県	0.261	0.247	佐賀県	0.571	0.582
福井県	0.527	0.571	長崎県	0.32	0.262
山梨県	0.284	0.276	熊本県	0.465	0.432
長野県	0.233	0.228	大分県	0.846	0.638
岐阜県	0.371	0.378	宮崎県	0.316	0.302
静岡県	0.259	0.261	鹿児島県	0.175	0.181
愛知県	0.885	0.658	沖縄県	0.244	0.208
三重県	0.351	0.331			

(表 2) DEA 基本統計量

		平均	標準偏差	尖度	歪度	最小値	最大値
2008年	観光課職員数	27.957	13.258	3.605	1.462	8	80
	観光支出	1344476	2086417	32.192	5.375	239607	14283143
	観光客数	473368.3	1142182	28.378	5.001	13090	7349260
	平均宿泊日数	1.395	0.244	0.922	1.204	1.07	2.09
2009年	観光課職員数	29.362	13.816	2.010	1.129	8	79
	観光支出	1351870	1200184	10.963	3.041	326270	6965947
	観光客数	389313.4	987047.5	29.264	5.0828	10320	6377700
	平均宿泊日数	1.398	0.237	1.357	1.285	1.03	2.11

(表 3) Tobit 回帰推定結果

変数	係数	標準偏差	P値
鉄道交通分担率	1.208078	0.3468136	0.001
中心都市からの交通費	-0.000103	4.95e-06	0.040
中心都市からの距離	-0.0002801	0.000188	0.140
世界遺産数	-0.0692733	0.0326909	0.037
地域ブランド力	-0.0020832	0.0020111	0.303
就航都市数	-0.0013254	0.0013209	0.0319
留学生数割合	1.510183	0.5891578	0.012
海外関心度	-0.7533821	1.039653	0.471
定数項	0.5304913	0.974281	0
サンプル数 94			

(表 4) Tobit 回帰基本統計量

		平均	標準偏差	尖度	歪度	最小値	最大値
2008年	効率値	0.522	0.254	-0.705	0.797	0.175	1
	鉄道交通分担率	0.105	0.143	7.684	2.649	0.013	0.727
	中心都市からの交通費	4353.83	4679.185	1.739	1.354	0	19370
	中心都市からの距離	123.681	135.265	3.512	1.819	0	594.8
	世界遺産数	0.362	0.633	5.379	2.105	0	3
	地域ブランド力	19.123	12.295	5.232	2.183	7	68
	就航都市数	6.532	17.225	16.033	3.911	0	93
	留学生数割合	0.041	0.032	29.465	4.909	0.010	0.235
	海外関心度	0.0858	0.044	1.968	1.320	0.029	0.237
2009年	効率値	0.473	0.224	-0.151	0.863	0.181	1
	鉄道交通分担率	0.105	0.143	7.232	2.585	0.010	0.713
	中心都市からの交通費	4353.83	4679.185	1.739	1.354	0	19370
	中心都市からの距離	123.681	135.265	3.512	1.819	0	594.8
	世界遺産数	0.383	0.638	4.879	1.985	0	3
	地域ブランド力	19.123	12.295	5.232	2.183	7	68
	就航都市数	6.574	17.212	16.052	3.914	0	93
	留学生数割合	0.045	0.034	26.765	4.594	0.012	0.246
	海外関心度	0.0820	0.043	2.176	1.385	0.028	0.232

第4章 政策提言

第1節 観光資源としての世界遺産の再検討

分析結果より、世界遺産数は外国人旅行者の誘致効率性に負の影響を与えていることがわかった。これを踏まえて、世界遺産登録までと登録後の2段階に分けて、政策提言を行う。まず初めに世界遺産登録までの段階では、観光資源としての側面を重視して世界遺産登録活動を行っている自治体は、世界遺産登録活動の再検討を行うべきであることを、世界遺産登録後の段階では、世界遺産の有効利用を促すべく、世界遺産に関する情報を一元管理する機関を設置することを、提言する。

(1) 世界遺産は外国人旅行者誘致に貢献しているのか

近年、各地方自治体は世界遺産登録活動を活発化させている。地方自治体は、地域活性化のためにも地元の文化財を世界遺産にし、観光資源を作り訪問客を多く誘致したいと願っている。実際、世界遺産登録自体はもちろん推進されるべきものである。というのも世界遺産には多くのメリットがあるからである。世界遺産と認定されることで当該自治体の認知度やブランド価値が向上し、住民の郷土愛も芽生え、身近な文化財への歴史的・文化的理解も自然と深まる。そして何より、世界遺産を目的に多くの旅行者が訪問し、観光振興を通じた地域経済の活性化につながることが期待される。例えば鎌倉市では、1992年に市の歴史的遺産がユネスコの世界遺産登録の候補となる「暫定リスト」に掲載され、2006年には、市民と市が一体となって鎌倉の世界遺産登録への取り組みを進めていくために、鎌倉世界遺産推進協議会が設置された。以降世界遺産登録のために、文化財の歴史的意義を啓発する会議・イベント等を積極的に行っている。

しかし、こうした世界遺産登録活動にも課題はある。例えば、身近な文化財が世界遺産となることで、これまで自由に出入りできた場所に料金を支払わねば入場できなくなることがある。また多くの旅行者が訪れることで、大量のゴミが発生したり、駐車場や出店が出現し、静かで美しかった景観を損ねたりすることもある。西村（2007）によれば、「白川郷」の合掌造り集落では、世界遺産に登録されてから、派手な土産物屋が林立し、田畑が駐車場に転用され、合掌造りの建物と農地が調和した貴重な景観が損なわれていることも報告されている。こうしたことから地元住民には世界遺産登録に反対する者も存在する。

だがそうした人々に自治体は、世界遺産登録による観光振興を通じた地域活性化が暮らしをよくするという主張をし、観光資源獲得のために登録後のことをあまり考えず、世界遺産登録に躍起になってきた経緯がある。例えば、「熊野古道」では道路整備に伴う伐採などが生活に支障をきたすとして、地元住民の大反対があったにもかかわらず、自治体主導で登録を進めてしまった。

世界遺産登録されても、登録後一時的に訪問客が増加するだけで、長期的には減少する傾向にある。例えば、「知床」は登録された2005年をピークに旅行者が減少している。さらに登録前後でコストもかかる。登録を目指している鎌倉市を例に挙げると、世界遺産条約登録にかかる経費が毎年1千万円単位で発生している。また2011年に世界遺産登録された「小

笠原諸島」では、当年の要求予算においては、世界遺産登録の推進に4億6700万円を計上している。

こうした例を見ても、世界遺産登録前後でコストがかかり、登録後も長期的には旅行者が減少傾向にあることから、世界遺産が各都道府県の旅行者の効果的な誘致に貢献できていないようだ。実際、分析において外国人旅行者の誘致効率性に影響を与える要因を探ったところ、世界遺産数は誘致効率性を低下させるという結果が出た。さらに、第4章で用いた分析においてDEAの産出項目に「日本人も含めた観光客数」「一人当たり平均宿泊日数」を入れ、日本人も含めた国内旅行者の誘致効率性に影響を与える要因を検証したところ、同様に世界遺産数は誘致効率性を低下させるという結果が出た。つまり、世界遺産は外国人だけでなく、日本人旅行者の効果的な誘致に貢献するどころか妨げる存在になっているようだ。

そもそも世界遺産の目的は、人類が共有すべき「顕著な普遍的価値」を持つ文化・自然遺産を将来にわたり保存することである。しかし、その本来の目的を見失い、世界遺産の観光資源としての側面ばかりに焦点を当て、世界遺産登録活動に躍起になっている自治体が多いのではないか。私たちは、このように観光目的を第一とした世界遺産登録活動を行っている自治体が、世界遺産に対する認識を改め、その観光政策を再検討する必要があると考える。

(2) 観光資源としての世界遺産の有効活用

ここでは、世界遺産登録後における、外国人旅行者の誘致効率性の改善に焦点を当てる。まず誘致効率性を上げる手段として主に考えられるのが、コストを下げることで誘致の成果を上げることである。しかしこの世界遺産の事例においては、コストを下げることは非常に難しい。なぜなら、世界遺産の本来の目的は、人類が共有すべき「顕著な普遍的価値」を持つものを後世に遺すことであるため、その保全が第一に優先されるべきであるからだ。よって我々は世界遺産が誘致の成果を上げるという観点から提言を行う。

現状を調査し問題点として浮かび上がったのが、世界遺産登録直後は注目が集まり、観光客が増えるところが多く見受けられるが、そのうち半数以上は時間が経つと観光客数が登録以前と同じ水準まで下がってしまうということである。服藤(2003)によると、白川郷や屋久島等は登録後から年々上昇する傾向にあるのに対し、厳島神社や姫路城などでは上昇は見られず、むしろ下降する傾向がある(表5)。このデータから、世界遺産を観光資源として有効活用できていない事例が多いことがわかる。

(表5) 世界遺産登録先の観光客数の推移

	法隆寺	姫路城	白神山地	屋久島	古都京都	白川郷	原爆 ドーム	厳島神社	古都奈良	日光社寺
1989年	1153	1197	101	171	54746	660	8360	2849	14671	7711
1990年	1100	811	124	187	58542	668	8342	2854	14934	8105
1991年	1070	871	158	222	57317	684	8631	2727	14544	8048
1992年	1050	885	181	242	55731	686	8613	2605	14200	7882
1993年	1030	1020	212	209	55673	555	8541	2718	13982	7068
1994年	992	883	243	233	57040	671	9334	3014	13751	6686
1995年	916	695	356	257	49662	771	9304	2893	13546	6619
1996年	883	861	444	253	51764	1019	9494	2980	13468	6786
1997年	792	716	475	264	54036	1074	10235	3119	13392	6260
1998年	721	792	570	280	54667	1047	9259	2681	12961	5809
1999年	687	713	678	260	54450	1060	9581	2475	13060	5737
2000年	651	662	585	263	55689	1237	9252	2423	13261	6514
2001年	685	708	589	286	56986	1423	9233	2416	13603	6105
2002年	615	729	624	290	55835	1545	9259	2609	13899	6041

※黄色は世界遺産登録年度

出典：服藤(2003)「世界遺産登録による経済波及効果の分析」

その理由として、世界遺産の管理体制に問題があることが考えられる。日本では、世界文化遺産は文化庁、世界自然遺産は環境省というように統一した機関が管理していない。聞き取り調査を行った結果、国や県などは世界遺産の管理に関する情報を一切把握しておらず、管理に関する情報を把握しているのは行政の最小単位である市町村、もしくは管理者のみであった。国や県は維持や改修の際には補助金を出しているが、インフラの整備などを含めた運営は行政の最小単位である市町村、もしくは管理者に全て任せている。しかし、そのような主体では財政の規模が小さく、また観光政策を吟味する上での情報があまりに少ないため、もっと観光客を呼び込みたいという意欲を持っていたとしても効果的な観光政策の立案、実行というプロセスに至らないのが現状である。

では、国が一括で全て管理すべきなのだろうか。しかしこれは現実的ではないと考える。世界遺産は服藤(2003)で分かるように急激に観光客が増えている所、年々減少の一途を辿っている所、観光客数が安定しない所など多種多様であり、世界遺産それぞれの特色や現状に応じた運営をすることが求められるが、国がそれを実現することは困難であると考え。また管理主体を替えるという大規模な変革には大金を必要とすることが予想され、無駄なコストが発生してしまう。よって地方が管理するという体制は維持すべきだと考える。

そこで私たちは、国が世界遺産による外国人旅行者誘致をサポートする機関を設置して、世界遺産を観光資源としてよりよく活用していくことを提言する。具体的には、まず国が世界遺産と観光に関する各種統計を整備、一括管理し、各地方が他の世界遺産に関する情報へアクセスできる体制にする。その統計や他の地域の観光政策の事例等も踏まえたうえで、国は各地方からの相談を受けて効果的なアドバイスを提供する、いうなればシンクタンクのような役割を担うのである。現在、観光庁は「観光地域づくり相談窓口」を開設し、各地方の観光に関する様々な相談を受け、アドバイスをしている。しかしこれは主に国内観光に焦点が当てられている。我々はそれとは異なり、世界遺産という大きな強みを生かし、外国人に向けて各都道府県への来観をPRするという海外に目を向けた政策を推進すべきだと考える。

第2節 割引乗車券の認知度向上

分析結果より、近接する中心都市からの交通費を下げると外国人旅行者を誘致しやすくなることが実証された。また分析結果の「中心都市からの距離」が統計的に説明力をもたなかったことから、たとえ近接都市からの距離が遠くとも交通費が安ければ、外国人旅行者の効果的な誘致が実現できると考えられる。そこでまず本節では、国内の交通事業における訪日客向け割引乗車券の運営方法や認知度を概観する。その結果浮上した問題点から「訪日客向け割引乗車券の認知度向上」に関する政策提言を述べる。

(1) 各地方自治体における訪日客向け割引サービス

現在、多くの地方自治体では外国人旅行者向けの割引サービスが個別に実施されている。例えば、宮崎市の宮崎交通では訪日客向けバスカードを発行しており、訪日外国人旅行者誘致の促進に取り組んでいる。また、大阪市交通局と南海電気鉄道、阪急電鉄などは、南海・関西空港駅（大阪府泉佐野市）－阪急・河原町駅（京都市）間が通常より 2 割安い運賃で利用できる訪日客向け企画乗車券を発売している。さらに福岡市では、2009 年の 8 月から 1 カ月間、福岡空港や博多港で外国人旅行者を対象に、市営地下鉄と西日本鉄道の市内循環バス「ぐりーん」の乗車券を一体化した IC カードを配布している。また京成電鉄では、成田空港と都心を繋ぐ「スカイライナー」の特急券・乗車券と、東京メトロの 1 日・2 日券がセットになった「KEISEI SKYLINER & METRO PASS」を大人の訪日外国人旅行者向けに販売を行っている。そして最後に、JR でも「ジャパンレールパス（Japan Rail Pass）」という割引乗車券を発行している。「ジャパンレールパス」とは、JR グループ各社が発行する JR の電車・路線バスの乗り降り自由になる外国人旅行者専用の割引乗車券である。以上の例に見られるように、訪日客向けの低廉な交通費の実現化は、地方自治体レベルにおいて様々な割引乗車券の発行により促進されている。

(参考) 訪日客向け割引サービス券の例



VISIT MIYAZAKI BUS CARD



JAPAN RAIL PASS



一方、政府でも、訪日客に対する「魅力ある観光地づくり」に努める方策の1つとして交通費の低廉化に向けた取り組みを行っている。具体的には、割引乗車券の導入手続きの簡素化などによって、割引乗車券の発行を促して訪日客誘致の拡大化を狙っている。また日本政府観光局（JNTO）では上述の「ジャパンレールパス」を主に外国人旅行者に対して発信している。

だがしかし、政府は主に「ジャパンレールパス」などの情報発信を行ってはいるが、先述した各地方自治体における訪日客専用の割引制度を包括的に浸透させることを十分に行っていない。もし割引乗車券の導入を推進してもそれらの情報が訪日外国人旅行者に効率的に認知されていなければ、結果的に導入する意味がないであろう。この懸念から次項では、訪日外国人旅行者の日本の交通事業に対する認知度合いみてゆく。

（2）訪日客向けの割引サービス認知度の低さ

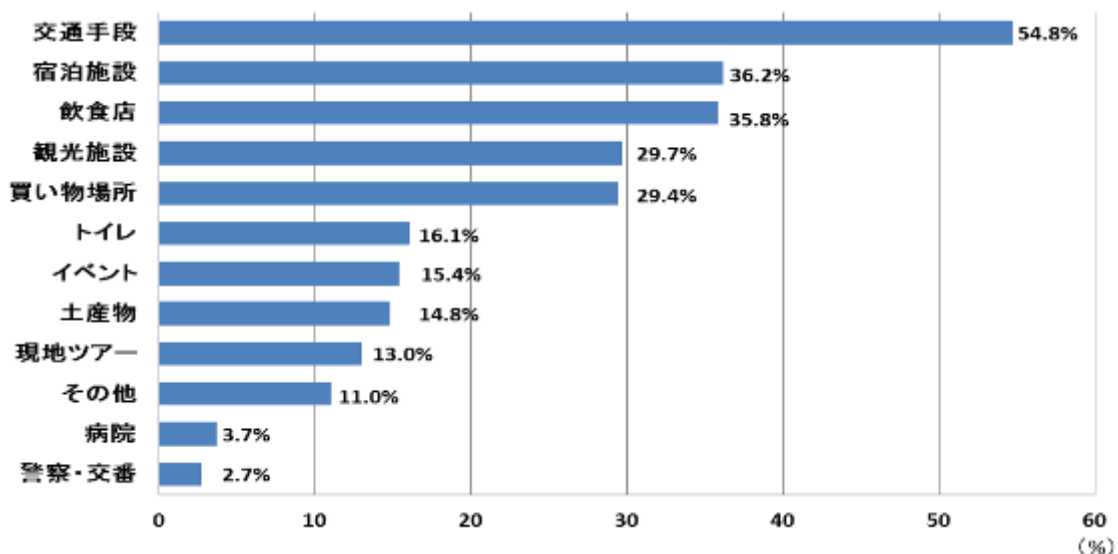
（1）で述べたとおり、我が国は訪日客の交通費低廉化に向けて動き出しているが、以下で述べる調査を考慮すると必ずしもそれらが明白に反映されているとはいえない。

まず、観光庁の「訪日外国人消費動向調査（2010）」の中で「日本滞在中にあると便利な情報」について訪日外国人旅行者にアンケートを取ったところ、図6では①「交通手段」が54.8%と圧倒的に多いということが分かった。このことから、半数以上は日本の交通情報に関する提供を求めているということになる。

同様に、図7の主要国籍別（韓国、台湾、香港、中国、米国）のデータでも韓国を除く4ヶ国が50%を超えており、日本によく訪れる観光客でさえ更なる交通情報の提供を求めていることが分かる。

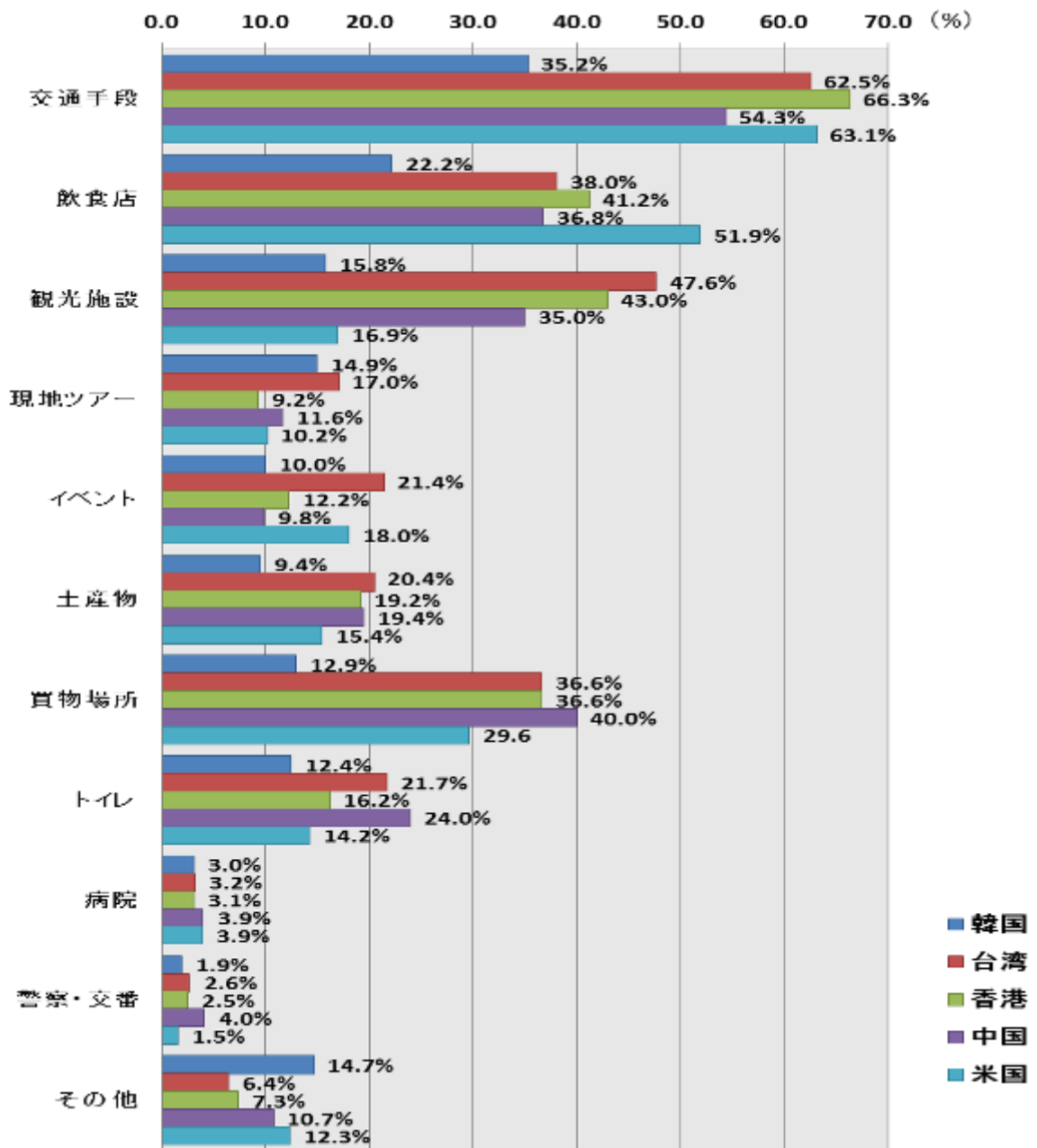
さらに、表6の「訪日外客実態調査」にある「訪日前の日本の印象と訪日後の日本の印象の変化」によると、日本の交通機関が不便だという意識が訪日後で0.7%増加している。これは全体の項目内で2番目に高い増加率となっている。この背景には、訪日客が国内交通に関する情報を十分得ていないことがうかがえる。

最後に、JNTOが調査した「訪日外国人個人旅行者が日本旅行中に感じた不便・不満調査2009」の「改善希望内容の具体例（記述式）」を紹介する。実際この調査の「交通」の項目でも、「交通に関する包括的な情報がほしい」、「交通運賃が高いので学生向けの割引がほしい」、「自国の旅行会社はJRパスについて何も知らなかった」などの回答を受け、解決策として「外国人旅行者向けに、訪日前、あるいは到着直後にSuicaやPASMOの買い方を含めた外国語での情報提供が必要かと思われる」とまとめられている。



出典：観光庁HP

（図6）日本滞在中にあると便利な情報（全国籍・複数回答）2010年



出典：観光庁 HP

(図 7) 日本滞在中にあると便利な情報 (主要国籍別・複数回答) 2010 年

(表6) 訪日前の日本の印象と訪日後の日本の印象の変化
(訪日外客実態調査 2006～2007 年)

		訪日前と訪日後の印象の変化		
		訪日前の 日本の印象 [N=13,891]	訪日後の 日本の印象 [N=13,891]	訪日 前後の差 [後-前]
否定的な イメージ	物価が高い	15.0	11.1	-3.9
	言語障壁	3.0	4.5	1.5
	食事が合わない/不味い	1.6	1.7	0.1
	日本人々が不親切	1.5	1.0	-0.5
	交通機関が不便	1.0	1.7	0.7
	都市の景観が美しくない	0.9	0.8	-0.1
	にぎわい・活気がない	0.7	0.9	0.2
	文化と歴史が素晴らしい	0.7	0.3	-0.4
	生活水準が低い	0.6	0.6	0.0
	自然・田舎が美しくない	0.5	0.5	0.0
	漠然とした否定的なイメージ	0.4	0.2	0.2
	ショッピングが楽しめない	0.3	0.5	0.2
	治安が悪い	0.2	0.3	0.1
	サービスが悪い	0.1	0.4	0.3
	産業・工業製品のマイナスイメージ	0.1	0.2	0.1
	映画・アニメ・音楽のマイナスイメージ	0.1	0.1	0
	その他	0.6	1.0	0.4

出典: 日本観光振興局 (J N T O)

以上のデータから、各地ではすでに、外国人旅行者向けの割引乗車サービスが実施され、政府は外国人旅行者に対して交通情報提供の促進化に着手してはいるが、それらの情報が外国人旅行者の中で十分に浸透していないことが明確になった。

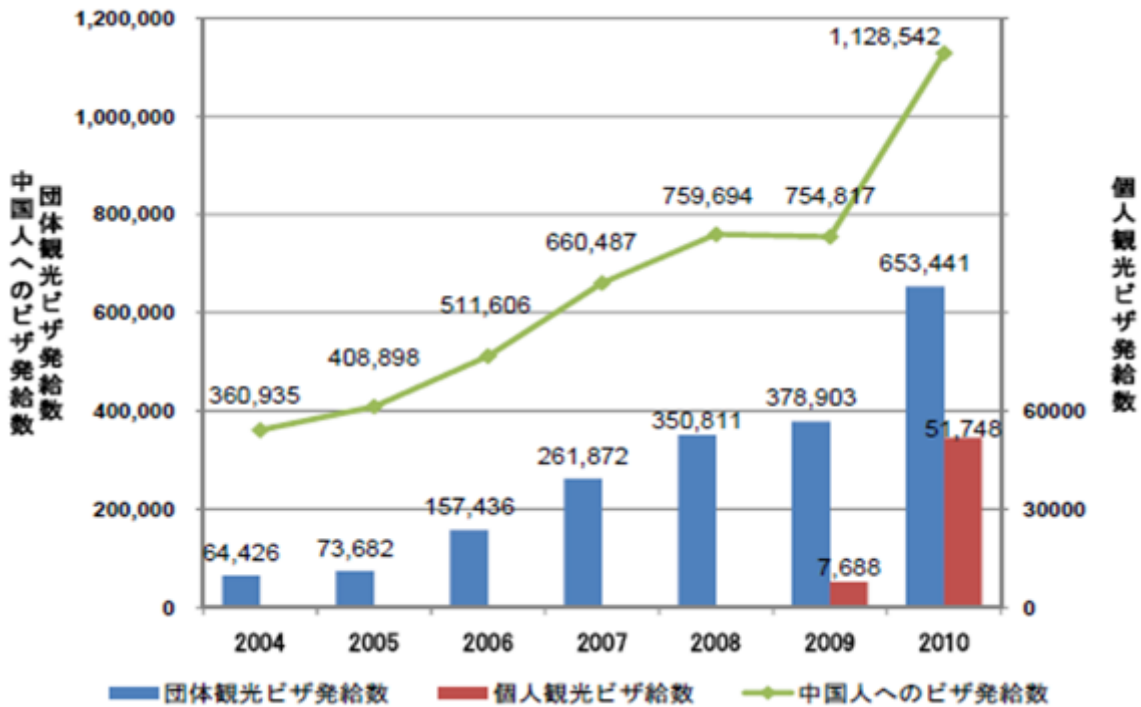
(3) 政策提言

分析結果と以上のような現状をふまえ本稿では、訪日客向け割引乗車券の認知度向上を目指し、国による一括した訪日客向けの広報活動の充実化を政策提言とする。割引乗車券の情報を提供する手段として様々なものが考えられるが、以下ではその中でいくつかの具体策を提示したい。

第一にインターネットをあげる。インターネットの普及化が進んでいる現在では世界の多くの人がいつでも簡単に情報を収集でき、また作成に要するコストも比較的低いという点から、政府がインターネット上にこれらに関する情報提供の窓口を増やしていくことには十分な効果が期待できるといえよう。

そして第二に割引乗車券をまとめて掲載したパンフレット及びポスターによる発信である。これらを作成し、様々な場所に設置および紹介することで訪日客向け割引乗車券の認知度向上を目指す。例えば、日本へ来る航空機内や、空港、駅などの観光案内所で販売するなどといった方法があげられる。

第三に、国外の旅行社やガイドブックを媒体とした情報提供の支援である。近年、生活水準の向上や日本政府のビザ規制緩和により、我が国の個人旅行者が増加傾向にある。図表4では中国人に対するビザ発給数の推移を表しており、それにより個人観光が急増していることが分かる。また欧米における訪日客では8割以上が個人旅行者である。これらの個人旅行者が自分たちの旅行計画を立てる上で、日本の交通情報を調べるということは必須であり、特に、出発前に先述したパンフレットなどが手元があれば参考となるだろうし、事前に正確な情報を得ることができよう。



データ出典：外務省HP

(図8) 中国人に対するビザ発給数の推移

以上のように、政府は割引乗車券を導入している各地方自治体における事業者をHPやパンフレットを通じて一括して紹介していき、訪日客が瞬時に割引乗車券に関して包括的な情報を取得できる体制を進めてゆくことが望ましい。

国が割引乗車券の一括した情報発信を行うことで表れる効果は単にそれらの認知度向上にとどまらない。まず、自力で割引乗車券を訪日客に発信するのが困難な地方自治体がこのシステムを利用すれば、訪日客に効率よく認知され、それをきっかけとして地方に赴くといった可能性が高まる。次に、導入しているにもかかわらず訪日外国人旅行者に認知されていない各地方自治体の割引乗車券の減少もこの政策によって実現され、以前よりも多くの外国人を効率的に誘致できると考えられよう。これらの効果を通じて、日本全体での外国人旅行者の効率的な誘致が達成されるのではないかと期待される。

第5章 おわりに

21 世紀に入り日本政府は外国人観光客誘致政策を積極的に推し進めてきた。外国人旅行者 1000 万人を目標にビジット・ジャパン・キャンペーンを開始し、観光を官民一体で推進するため観光庁を設置した。このような努力もあって訪日外国人旅行者は徐々に増加してきたものの、他国と比較するとインバウンド観光においては依然として後れを取っている。国内需要に飛躍的な成長を期待できない閉塞的な日本経済の現状を踏まえると、インバウンド観光は日本の観光産業を成長させる潜在力を有すると言える。そして観光が及ぼす経済効果、周辺国の潜在需要、観光を通じた地域振興など観光の持つ魅力を考慮すると、観光立国をめざし日本経済を活性化させるためにも、訪日外国人旅行者を効果的に誘致していく必要がある。

そこで本稿では、各都道府県の外国人旅行者の誘致効率性に着目し、その効率性を影響を与える要因を検証することで、訪日外国人旅行者を効果的に誘致するための方策を検討した。これまで行われてきた研究では、外国人旅行者の誘致効率性に影響を与える要因まで明らかにされていなかった。したがって、都道府県別のデータを用いて、外国人旅行者の誘致効率性を求めるに留まらず、その効率性に影響を与える要因をも明らかにしたという点で本研究は重要な意義を持つといえよう。

しかし、本稿には課題も残されている。分析では各都道府県のデータを用いたが、観光政策を推進する各市町村の観光支出のデータが明らかにされておらず、子細なデータを用いることができなかった。また近年になって観光庁が観光統計を整備し始めたこともあり、2008 年度以前は今回用いた分析データに関する調査が実施されていなかったため、分析対象が 2 年分にとどまった。今後、各地方自治体の観光政策をバックアップしていくためにも、観光庁主導でより詳細なデータが整備されることに期待する。

最後に、本研究が日本の観光政策の一助となることを願い、本稿を締めくくる。

先行論文・参考文献・データ出典

《先行論文》

- ・麻生憲一（2001）「日本のインバウンドに関する実証分析—訪日外国人渡航者の動向と経済要因—」 関東学院大学『経済系』第 207 集
- ・新井直樹（2008）「世界遺産登録と持続可能な観光地づくりに感ずる一考察」『地域政策研究』第 11 巻、第 2 号
- ・梅村哲夫（2005）「沖縄県入域観光客に関するグラビティーモデル分析」『琉球大学経済研究』第 69 巻、pp1-21
- ・鎌田裕美・山内弘隆（2006）「観光需要に影響を及ぼす要因について—『魅力度』計測への試み—」『国際交通安全学会誌』
- ・小池淳司・平井健二・吉野大介（2010）「宿泊旅行統計を活用した観光施策評価手法の適用可能性に関する分析—ソフト施策を対象としたケーススタディ—」第 2 回『観光統計を活用した実証分析に関する論文』
- ・清水哲夫（2009）「地域連携効果を考慮した訪日外国人宿泊数予測モデルの構築」第 1 回『観光統計を活用した実証分析に関する論文』
- ・市川聡（2008）「世界遺産登録後の屋久島の課題とエコツーリズムの現状」『地球環境』第 13 号、pp61-70
- ・高倉健一（2011）「世界遺産保護における住民による主体的活動の重要性について」年報『非文字資料研究』第 7 号
- ・原祥隆（2010）「その後の世界の観光動向」『国際観光情報』
- ・平井貴幸（2010）「国際観光テーマ地区の外客誘致パフォーマンス-DEA による計測とその評価-」第 2 回『観光統計を活用した実証分析に関する論文』Vol.31、No.3
- ・服藤圭二（2004）「世界遺産登録による経済波及効果の分析—『四国八十八ヶ所』を事例として」
- ・宮良いずみ・福重元嗣（2002）「公営バス事業の効率性評価」『会計検査研究』第 26 号、pp25-43
- ・矢部直人（2010）「都道府県間流動データによる国内宿泊旅行圏と休暇分散効果の検証」第 2 回『観光統計を活用した実証分析に関する論文』
- ・Huang Hung-Chun (2009) "Determinants of International Tourism Demand for East Asia and the Pacific: A Panel Data Analysis", 大阪大学 osipp 修士論文
- ・Matthias Fuchs(2004)"Strategy development in tourism destinations: a DEA approach" Poznan University Economics Review 2004
- ・Takeshi AMEMIYA(1984),"TOBIT MODELS:A SURVEY" *Journal of Econometrics*, Vol.24 pp3-61

《参考文献》

- ・鈴木茂・奥村武久（2007）『「観光立国」と地域観光政策』晃洋出版
- ・寺前秀一（2007）『観光経済学—政策展開における観光基本法の指針性及び観光関係制度の規範性に関する研究—』イプシロン出版企画
- ・刀根薫（1993）『経営効率性の測定と改善』日科技連出版社
- ・畠中道雄（1991）『計量経済学の方法』創文社
- ・中村恵二（2009）『図解入門業界研究 最新旅行業界の動向とカラクリがよ〜くわかる本』日経印刷株式会社
- ・松浦克己・コリン＝マッケンジー（2001）『EViews による計量経済分析—実践的活用法と日本経済の実証分析—』東洋経済新報社

- ・松浦寿幸 (2010) 『Stata によるデータ分析入門—経済分析の基礎からパネル・データ分析まで』 東京書籍
- ・G.S.マダラ (1996) 『計量経済分析の方法』 シーエーピー出版

《データ出典》

- ・外務省 HP (<http://www.mofa.go.jp/mofaj/>)
- ・各空港 HP
- ・鎌倉世界遺産登録推進協議会 HP (<http://www.shonan-it.org/KWH-kyogikai/index.html>)
- ・「鎌倉文化財の世界遺産登録に向けて」 HP (<http://www.shonan-it.org/kamakura/>)
- ・観光庁 HP (<http://www.mlit.go.jp/kankocho/>)
- ・経済産業省 (2010) 『通商白書 2010』
- ・国土交通省府県相互旅客輸送人員表
- ・国土地理院 HP (<http://www.gsi.go.jp/>)
- ・世界観光機関 HP (<http://unwto.org/>)
- ・総務省人口推計
- ・総務省地方公共団体定員管理関係
- ・総務省都道府県決算状況調
- ・社団法人日本観光協会 (2009) 『数字で見る観光』 創成社
- ・社団法人日本ユネスコ協会連盟 HP (<http://www.unesco.or.jp/contents/isan/>)
- ・ブランド総合研究所 HP (http://tiiki.jp/corp_new/index.html)
- ・日本学生支援機構 HP (<http://www.jasso.go.jp/>)
- ・日本政府観光局 TIC 外国人旅行者向け低廉旅行情報
- ・日本政府観光局訪日外客実態調査 2006～2007＜満足度調査編＞
- ・法務省出入国管理統計
- ・JR グループ HP (http://www2s.biglobe.ne.jp/~t_aoyagi/jrail.htm)
- ・Yahoo!JAPAN HP (<http://www.yahoo.co.jp/>)