

国土技術政策総合研究所資料

TECHNICAL NOTE of
National Institute for Land and Infrastructure Management

No.1025

March 2018

近年の訪日外国人数の推移に関する基礎的分析

黒田優佳・池田尊彦・平野誠哉・丹生清輝

Analysis of the Trend of Departures and Their Choice of Country to Visit
for the 20 Countries with the Most Numerous Visitors to Japan

Yuka KURODA, Takahiko IKEDA, Seiya HIRANO, Kiyoteru TANSEI

国土交通省 国土技術政策総合研究所

National Institute for Land and Infrastructure Management
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Japan

近年の訪日外国人数の推移に関する基礎的分析

黒田優佳*・池田尊彦**・平野誠哉***・丹生清輝****

要 旨

訪日外国人数の近年の急激な増大を踏まえ、必要な空港施設容量の見積等に不可欠となる国際航空需要予測モデルの開発が急務である。本研究は、予測モデル開発の基礎となる訪日外国人数の近年の推移や動向を把握するため、2015年の訪日人数が多い上位20カ国を対象に、国際機関や各国政府機関等が発行する統計資料を収集・整理し、各国の出国者数や訪問国選択率についての分析を行ったもの。

また、これらの結果を踏まえ、国際航空需要予測モデルのサブモデルとして開発中の訪日外国人生成量推計モデルへの適用に係る考察を行った。

これらの結果は、国際航空需要予測モデル開発の際の基礎資料となるものである。

キーワード：訪日外国人，航空需要予測

*空港研究部 主任研究官
**空港研究部 空港計画研究室長
***空港研究部 空港計画研究室研究員
****管理調整部 情報・施工システム研究官
〒239-0826 横須賀市長瀬3-1-1 国土交通省国土技術政策総合研究所
電話：046-844-5019 Fax：046-842-9265 e-mail：ysk.nil-kikaku@ml.mlit.go.jp

Analysis of the Trend of Departures and Their Choice of Country to Visit for the 20 Countries with the Most Numerous Visitors to Japan

Yuka KURODA*
Takahiko IKEDA**
Seiya HIRANO***
Kiyoteru TANSEI****

Synopsis

This paper introduces an analysis of the number of embarkations and the choice rate of country to visit for the 20 countries with the most numerous visitors to Japan in 2015, to ascertain the recent sharp increase in the number of inbound tourists and become a basis for improving the aviation demand forecasting model of the National Institute for Land and Infrastructure Management (NILIM).

Key words : inbound tourist, aviation demand forecasting

* Senior Researcher, Airport Department
** Head of Airport Planning Division, Airport Department
*** Research Engineer of Airport Planning Division, Airport Department
**** Research Coordinator for Information and Construction Systems, Administrative Coordination Department
National Institute for Land and Infrastructure Management
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
3-1-1 Nagase, Yokosuka, 239-0826 Japan
Phone : +81-46-844-5019 Fax : +81-46-842-9265 e-mail : ysk.nil-kikaku@ml.mlit.go.jp

目 次

1. はじめに	1
2. 訪日外国人の動向と既往の研究	1
2.1 訪日外国人数	1
2.2 分析対象国	5
2.3 既往の研究	6
3. 20カ国の出国者数の動向と訪問国選択に関するデータの整理・分析	10
3.1 分析手法	10
3.2 本集計に用いる区分	10
3.3 出国者数	10
3.4 出国率	17
3.5 訪問国選択率	20
3.6 日本選択率と経済・交通サービス指標との比較	24
3.7 競合国間の経済・交通サービス指標の比較	26
4. 訪日外国人数増減の要因に関する寄与度分析	30
4.1 分析方法	30
4.2 分析結果	30
5. まとめ～国際航空旅客需要予測モデルへの導入に関する考察～	37
参考文献	37
付録	39
付録A ビザ要件緩和措置一覧	39
付録B 競合国間の経済・交通サービス指標の比較（東アジア4カ国以外）	40

1. はじめに

日本政府観光局（JNTO）（2017）によると2017年の訪日外国人数は、2,869万人（1-10月の数値は暫定値、11-12月の数値は推計値）と報告されており、2016年の2,404万人（確定値）を大幅に上回る（2016年比19.3%増）見込みである。

政府は、「観光先進国」への新たな国づくりに向けて、2016年3月「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」（議長：内閣総理大臣）において、「明日の日本を支える観光ビジョン」（2016年3月30日公表）を策定し、政府目標として訪日外国人数を2020年に4,000万人、2030年に6,000万人と掲げている。

こうした目標の達成のため、広域的な観光振興を図る基盤として、訪日外国人の9割以上が出入国する空港におけるゲートウェイ機能の強化や国内観光地へのアクセス交通の充実を図るといった施策の実施が急務となっている。

国総研航空需要予測モデル（例えば、国土交通省国土技術政策総合研究所（2007））は、交通政策審議会航空分科会基本政策部会における首都圏空港機能強化に係る検討の基礎となるなど、空港の機能高度化に関する施策検討に重要な役割を果たしてきた。

近年、訪日外国人は我が国の国際航空旅客の過半を超えるまでに至り、訪日外国人の動態と我が国の航空ネットワーク全体に与える影響を適切に表現できる予測モデルの検討が急務である。本資料は、近年の訪日外国人の動向を踏まえた航空需要予測モデル改善のための研究の一環として、国土技術政策総合研究所において整理・分析した訪日外国人の最新動向、即ち海外各国からの出国者数と訪問国選択の状況、さらには経済・交通サービスに係る指標との関係の分析結果を報告するものである。

本資料の構成は以下のとおり。2章では、訪日外国人に関する統計を概観するとともに、本研究の分析対象を述べる。3章では、対象とする20カ国の出国者の動向に関するデータおよびその分析結果を示す。4章では、収集整理したデータを用いて訪日外国人増減の要因についての寄与度分析結果を示す。5章は、本研究のまとめである。

2. 訪日外国人の動向と既往の研究

2.1 訪日外国人数

(1) 近年の時系列推移

日本政府観光局（JNTO）（2017）が公表している訪日外国人数の統計データに基づき、時系列の訪日外国人

の推移を図-1に整理した。世界金融危機（リーマンショック）後の2009年や2011年東日本大震災の時点での訪日外国人数の一時的な落ち込みはあったものの、ほぼ一貫して増加傾向であり、特に2012年以降は急激に増加している。2013年には訪日外国人数1,000万人を達成し、2017年はJNTOによる推計で2,869万人となる見込みである。

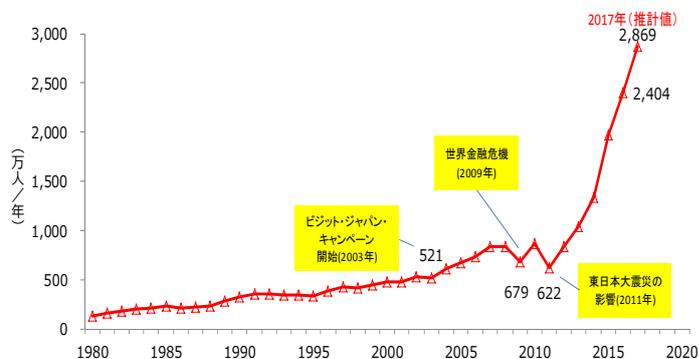


図-1 訪日外国人数の推移
出所) JNTO (2017) より作成

(2) 国籍別・目的別

さらに、2015年の訪日外国人数が多い上位20カ国（韓国、台湾、香港、中国、タイ、シンガポール、マレーシア、インドネシア、フィリピン、ベトナム、インド、英国、ドイツ、フランス、イタリア、スペイン、ロシア、米国、カナダ、オーストラリア）を対象に、国別/目的別の訪日外国人数の時系列推移と対前年伸び率を図-2, 3, 4, 5に整理した（JNTO（2017））。本研究では、JNTO（2017）データの「観光客」及び「その他客」の合計を「観光目的」、「商用客」を「業務目的」として整理した。「観光目的」と「業務目的」を合わせた全体を「全目的」とした。

観光目的の訪日外国人数（図-2, 3）は、20カ国のうち、近年のロシアを除き、2006年以降増加傾向であり、特に2012年以降の伸びが大きい（年14～118%増）。世界金融危機直後の2009年、東日本大震災があった2011年は対前年伸び率がマイナスに転じている国が多く、特に東日本大震災があった2011年は対前年で大きく減少している。数次ビザの発給開始やビザ免除といったビザ要件緩和措置（外務省（2017a））が行われたアジア諸国（中国、タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピン、ベトナム、インド）は、緩和措置直後の対前年伸び率が高くなっている。（ビザ要件緩和措置一覧を付録Aに示す。）2015年の観光目的の訪日外国人数は、上位20カ国が全体の96.0%を占める。国別では、多い順に中国、韓国、台湾、香港となっており、それぞれ数百万人/年の規模である。これら東アジア4カ国が全体の73.9%を占める。続いて多いのは、米国、タイで、それぞれ70万人/年を超える。

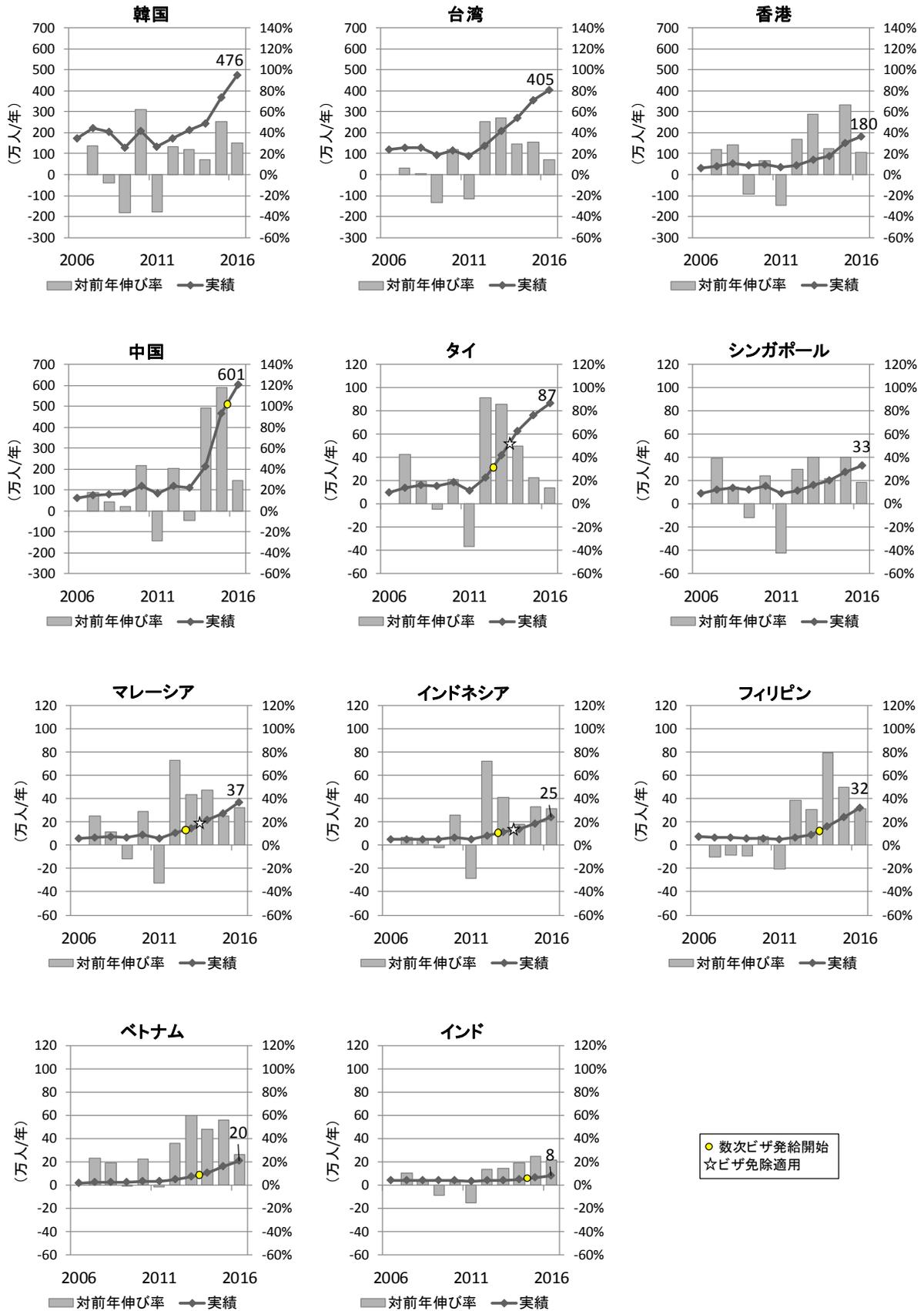


図-2 訪日外国人の推移 (国別・観光目的, その1)
出所) JNTO (2017) より作成

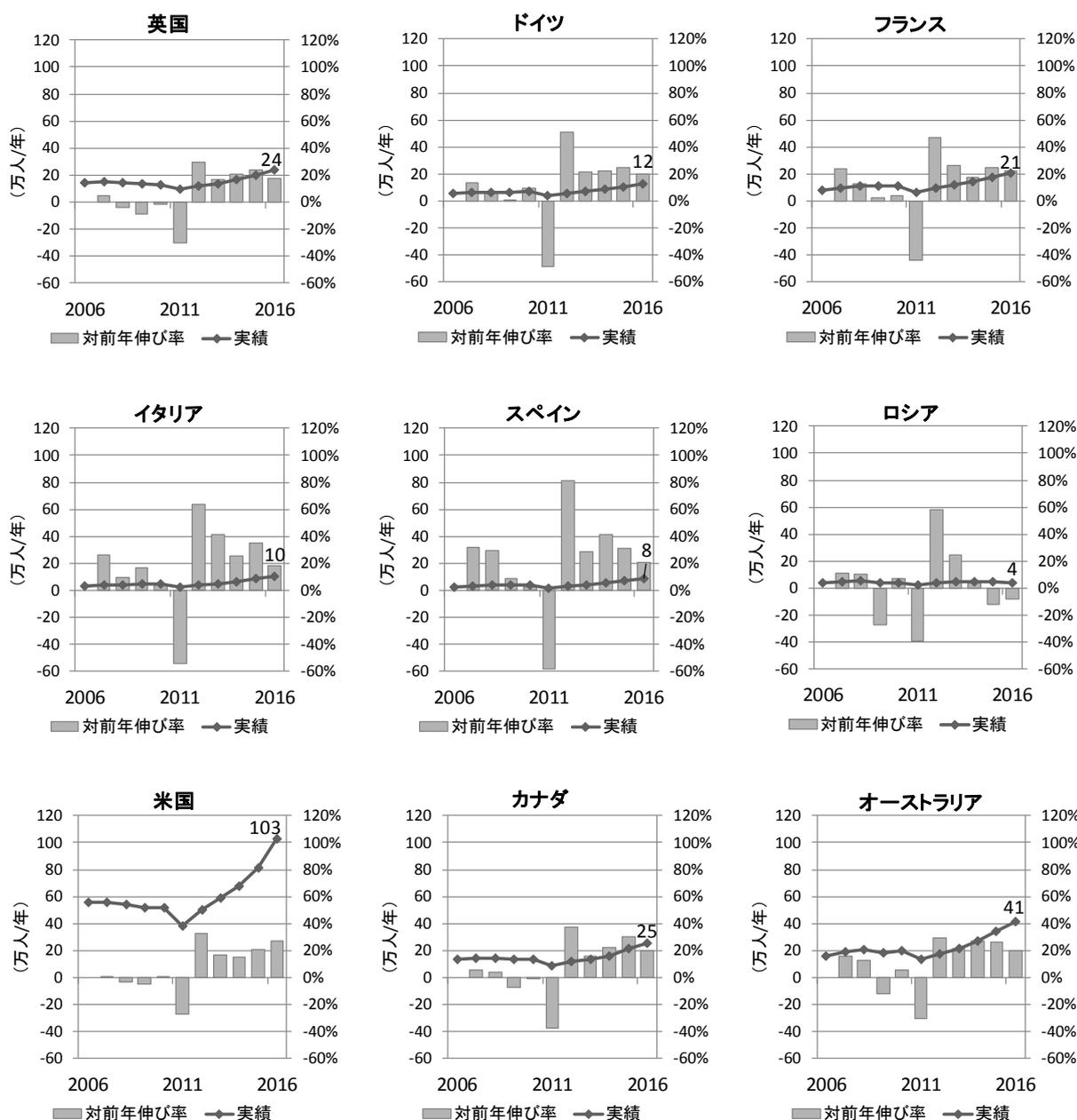


図-3 訪日外国人の推移（国別・観光目的，その2）
出所）JNTO（2017）より作成

業務目的の訪日外国人数（図-4、5）は、20カ国とも2006年以降増加傾向または横ばいである。増加傾向の国においても増加率は観光目的に比べて小さく、年数%程度増の国が多い。中国、インドネシア、フィリピン、ベトナム、インド、スペイン、ロシアといった一部の国では、2013年以降、対前年で10%以上の増減が見られる。世界金融危機直後の2009年、東日本大震災があった2011年はほとんどの国で対前年伸び率がマイナスに転じており、特に

2009年は対前年で大きく減少している。2015年の業務目的の訪日外国人数は、上位20カ国が全体の91.4%を占める。国別では、多い順に韓国、中国、米国、台湾となっており、それぞれ10万人/年を超える。東アジア4カ国（韓国、中国、台湾、香港）からの業務目的の訪日外国人数は全体の50.3%である。

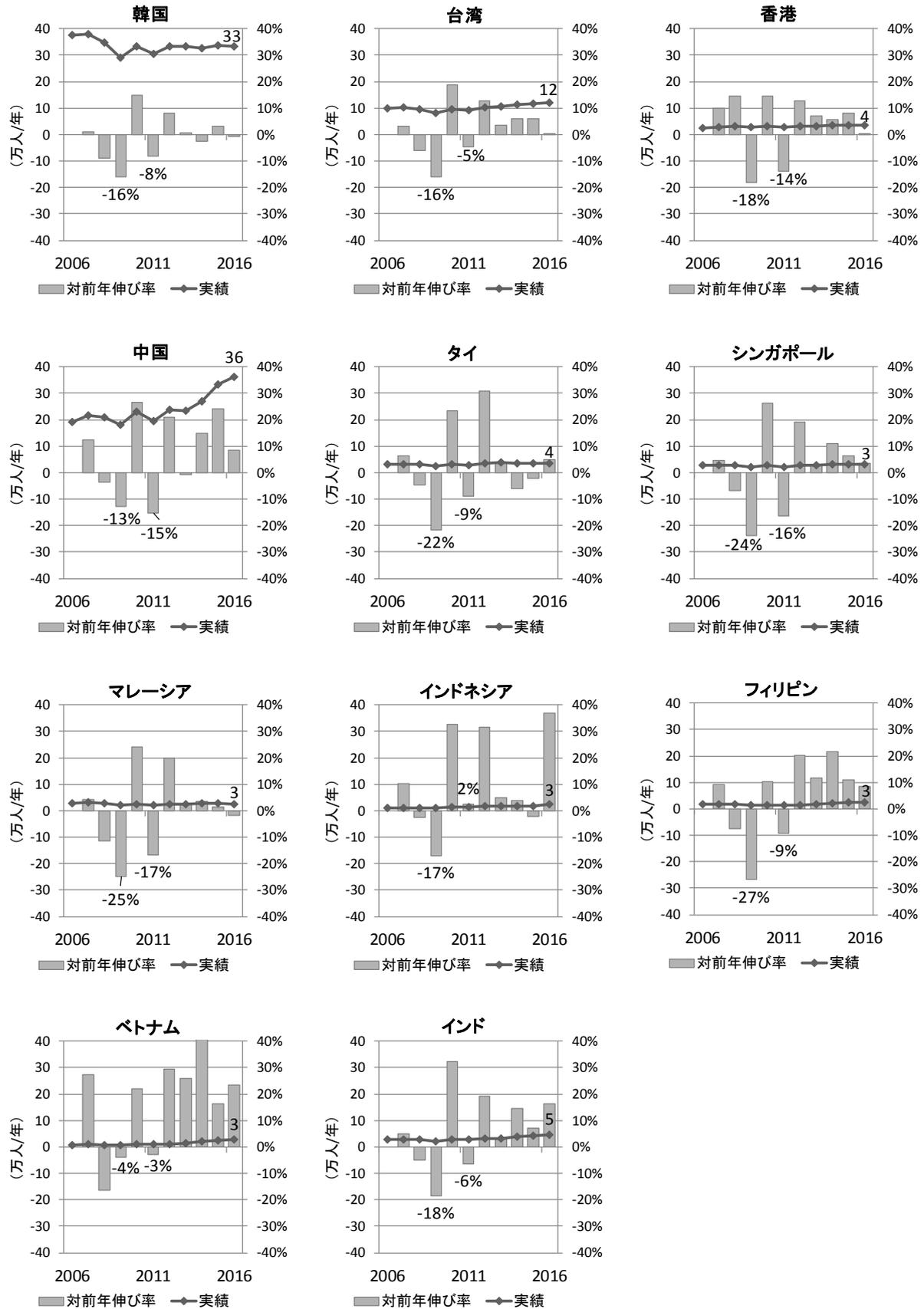


図-4 訪日外国人の推移 (国別・業務目的, その1)
出所) JNTO (2017) より作成

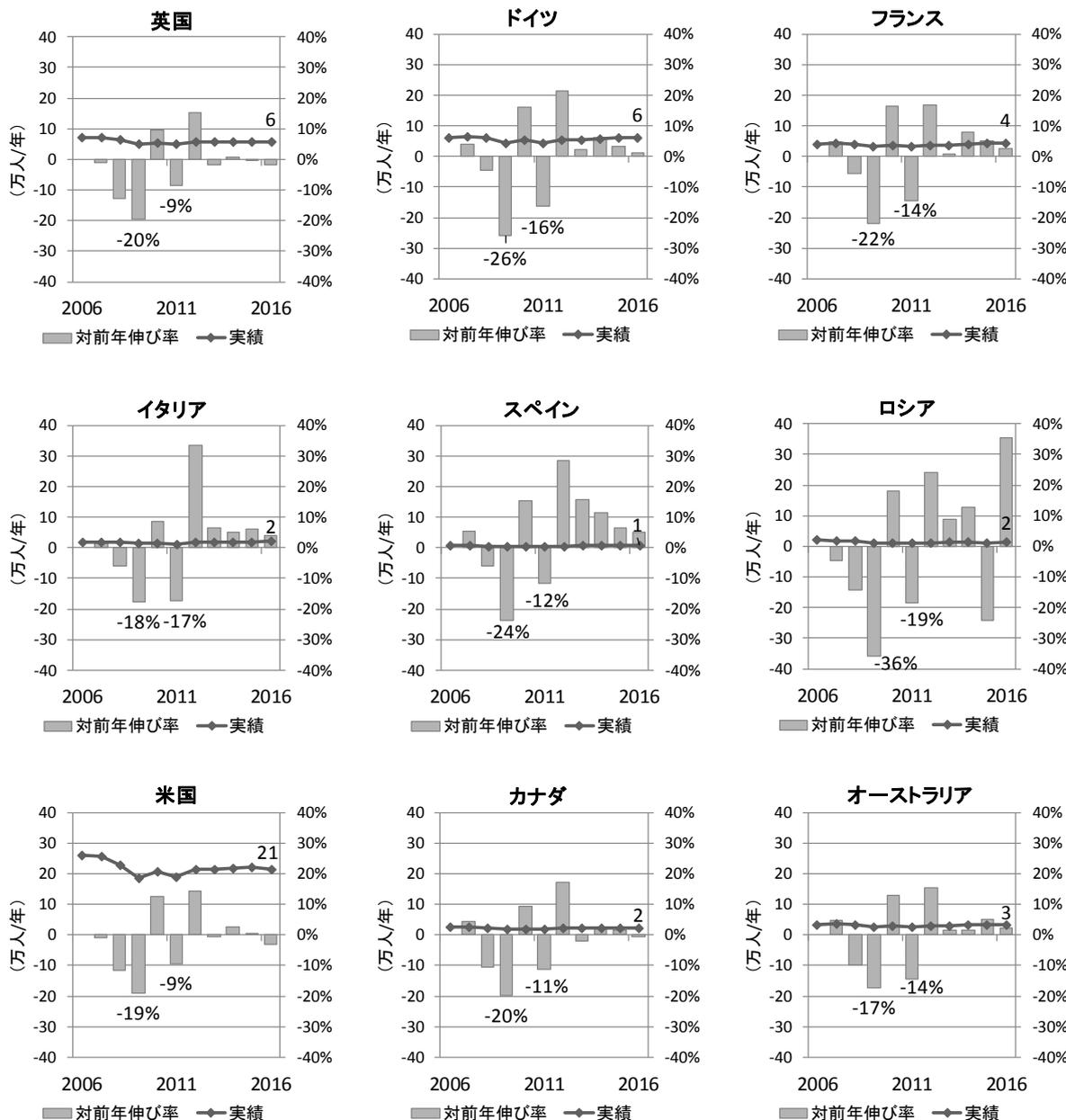


図-5 訪日外国人の推移 (国別・業務目的, その2)
出所) JNTO (2017) より作成

2.2 分析対象国

本研究での分析対象国は、2015年の訪日外国人数(全目的)が多い上位20カ国(韓国, 台湾, 香港, 中国, タイ, シンガポール, マレーシア, インドネシア, フィリピン, ベトナム, インド, 英国, ドイツ, フランス, イタリア, スペイン, ロシア, 米国, カナダ, オーストラリア)とした(表-1)。この20カ国が、2015年訪日外国人数(全目的)全体の95.7%(東アジア4カ国は全体の71.9%)を占めている。以降、20カ国という場合は、これらの国を指すものとする。

表-1 2015年の訪日外国人数が多い上位20カ国(全目的)
出所) JNTO (2017) より作成 (単位: 人)

順位	国名	訪日外国人数	順位	国名	訪日外国人数
1	中国	4,993,689	11	英国	258,488
2	韓国	4,002,095	12	カナダ	231,390
3	台湾	3,677,075	13	フランス	214,228
4	香港	1,524,292	14	インドネシア	205,083
5	米国	1,033,258	15	ベトナム	185,395
6	タイ	796,731	16	ドイツ	162,580
7	オーストラリア	376,075	17	イタリア	103,198
8	シンガポール	308,783	18	インド	103,084
9	マレーシア	305,447	19	スペイン	77,186
10	フィリピン	268,361	20	ロシア	54,365

2.3 既往の研究

既往の国際航空需要予測モデルにおいて、訪日外国人数を推計するモデルは、旅行目的や国籍区分に関わらず、日本側GDP及び海外方面毎のGDP等により推計するものであるが、当該変数等に対する感度は各国・地域で共通としており、国別の差異が反映されないモデルとなっている。これに対して、訪日外国人数を推計する新たな方法として、井上ら（2016）により、各国に関して、出国者総数を予測するモデル（生成交通量モデル）と日本選択率を予測するモデル（分布交通量モデル）の2段階で構成

されるモデル（以下、「2段階モデル」）が提案されている。井上ら（2016）の手法にならない、20カ国からの訪日人数（全目的）の対前年増減要因を、出国者数と日本選択率に分解することで分析した結果を図-6, 7, 8, 9に示す。ただし香港は、訪問者数が特に多い中国とマカオへの出国者を除いた残りの出国者について分析したものである。これにより、国により訪日人数増減要因の傾向が異なることが分かる。また、各国とも特に日本選択率の変化が特徴的である。これを踏まえ、本研究では、各国の出国者数と日本選択率に着目し、データ整理・分析を行った。

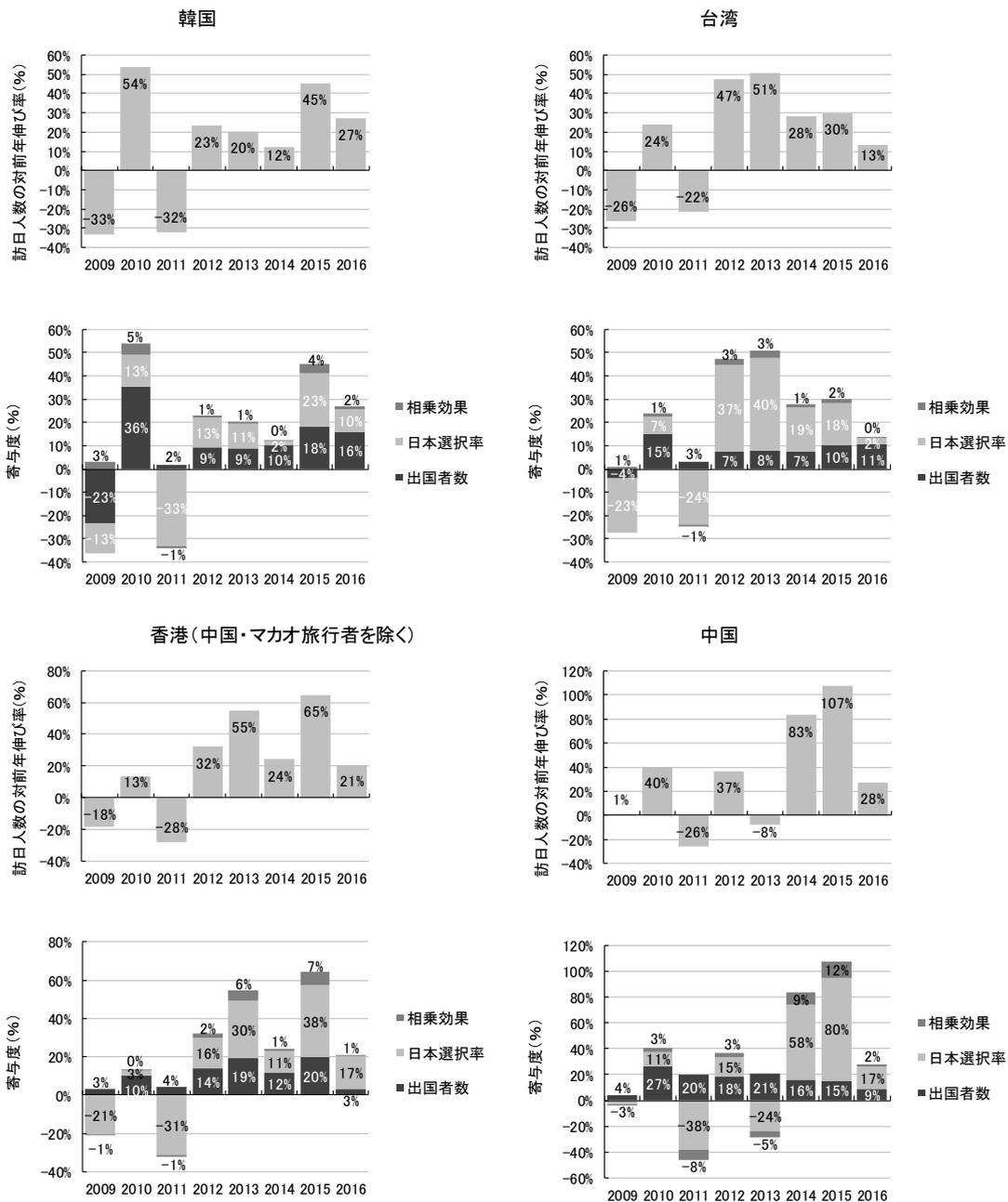


図-6 各国の訪日外国人数の対前年伸び率並びに出国者数と日本選択率による寄与度分析（その1）

出所）出国者数：UNWTO（2017）（一部、各国政府統計で補完）

日本選択率：JNTO（2017）の国籍別訪日客数を各国の出国者数で除して算出

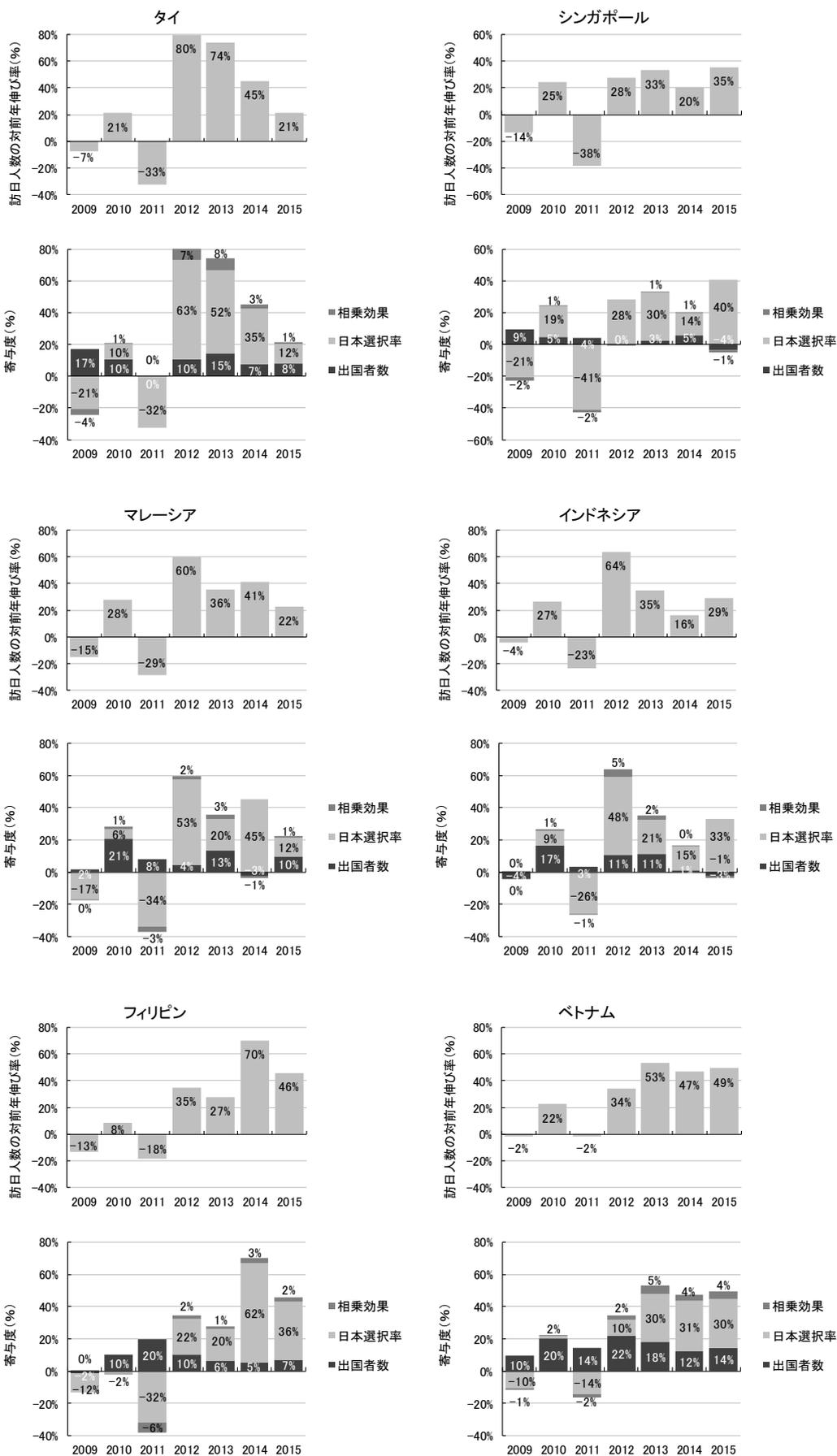


図-7 各国の訪日人数の対前年伸び率並びに出国者数と日本選択率による寄与度分析 (その2)
出所) UNWTO (2017) (一部, 各国政府統計で補完), JNTO (2017) より算出

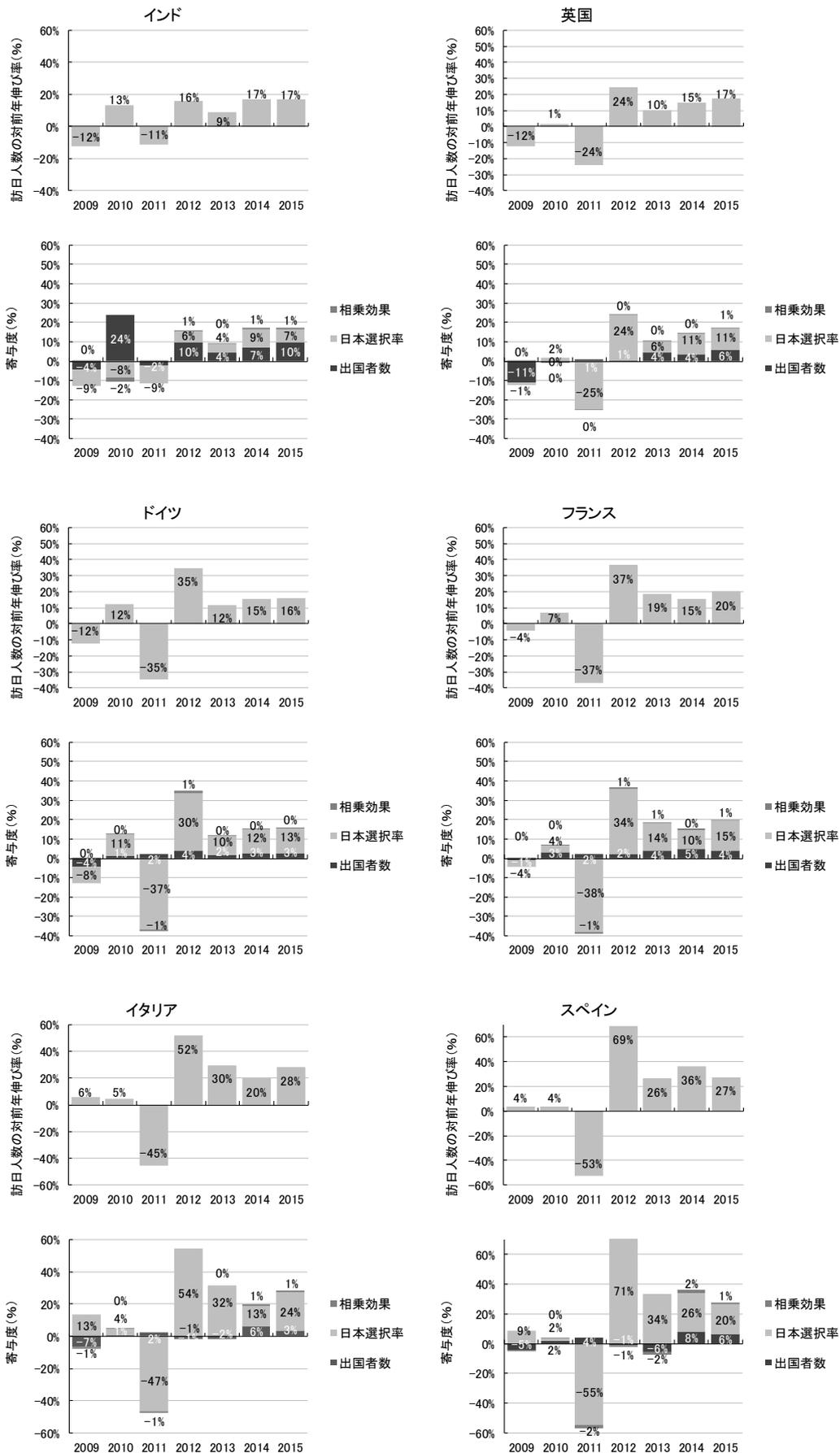


図-8 各国の訪日人数の対前年伸び率並びに出国者数と日本選択率による寄与度分析 (その3)
出所 UNWTO (2017) (一部、各国政府統計で補完), JNTO (2017) より算出

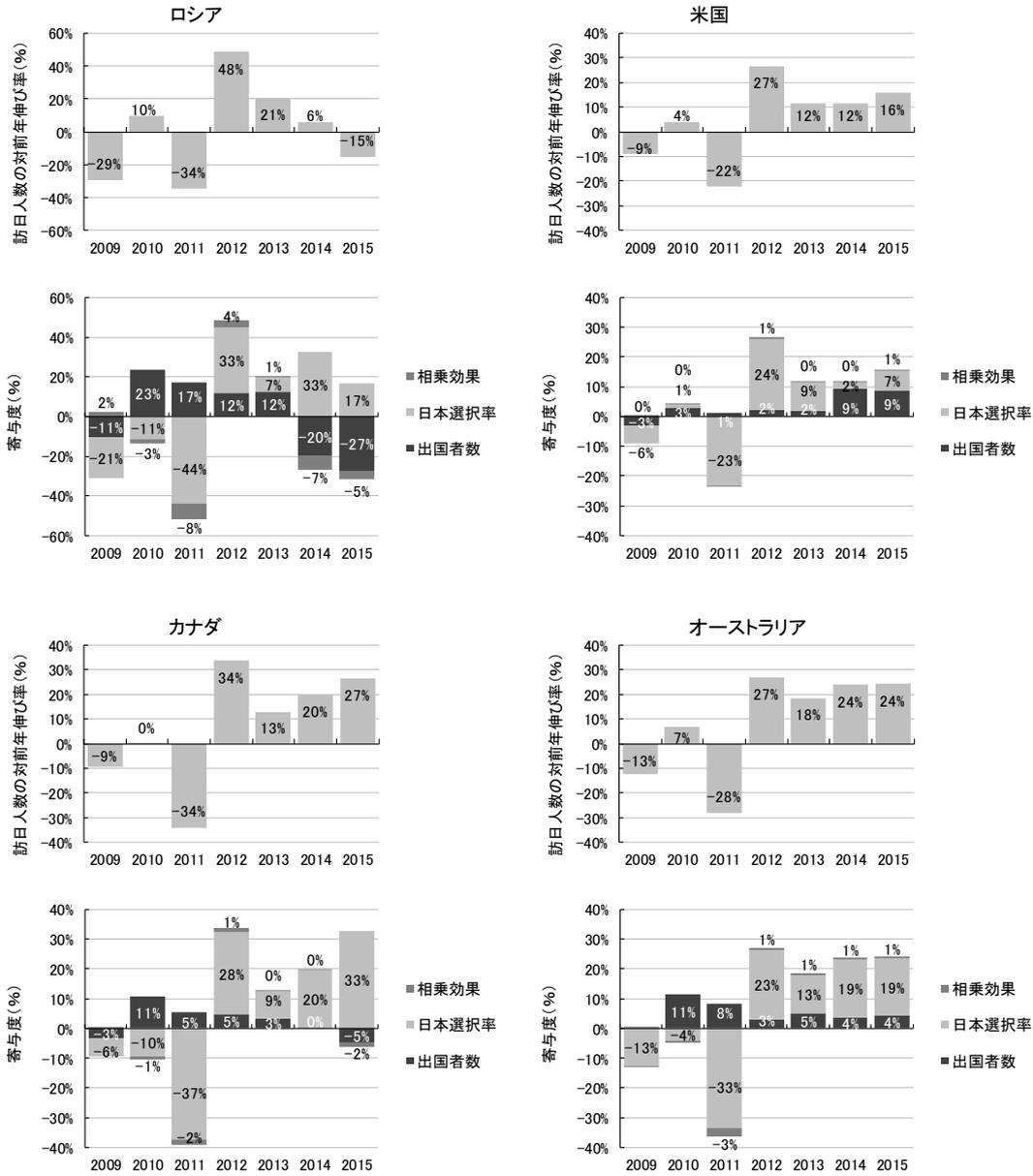


図-9 各国の訪日人数の対前年伸び率並びに出国者数と日本選択率による寄与度分析 (その4)
出所) UNWTO (2017) (一部, 各国政府統計で補完), JNTO (2017) より算出

3. 20カ国の出国者数の動向と訪問国選択に関するデータの整理・分析

3.1 分析手法

国際連合世界観光機関(UNWTO) (2017) による各国の出国者数のデータやUN (2015) による各国の人口のデータを集計し、20カ国の出国者数及び出国率を整理した。また、2.3の日本選択率の算出と同様の手法により、すなわちUNWTO (2017) のデータを用いて各訪問国への国籍別訪問客数を各出発国の出国者数で除すことにより、20カ国それぞれを出発国とする訪問国選択率を算出した。これらのデータの時系列推移を整理し、傾向を分析した。

さらに、出国者数や訪問国選択率(特に日本選択率)の時系列推移について、2段階モデルで説明変数としている経済・交通サービス指標の時系列推移との比較を行った。比較した経済指標は、高中所得層以上人口(図-10に示す上位中間層(世帯年収15,000ドル以上)以上の人口)、出発国の一人当たり実質GDP(GDPPC)、為替レートの3指標であり、IMF(2017)、UN(2015)、新中間層獲得戦略研究会(2012)等からデータを集計した。交通サービス指標は、日本就航路線数、航空運賃、LCCシェア(提供座席数ベース)の3指標であり、OAG Aviation Worldwide Limited(OAG)(2017a)、OAG(2017b)、Sabre Inc.(2015)からデータを集計した。

データ集計・分析を行う対象期間は、訪日外国人が急増したここ10年程度の推移を分析するため、2006年～2015年を基本とした。

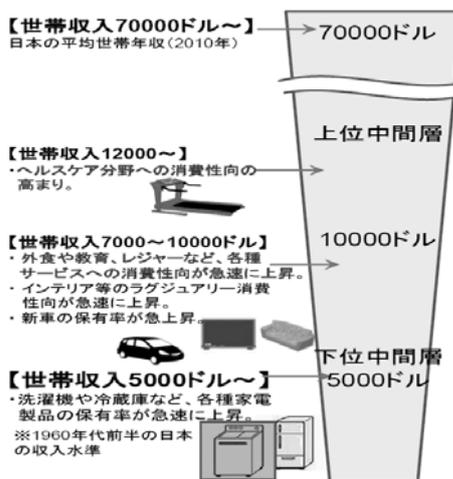


図-10 世帯収入帯ごとの消費性向イメージ
出所) 新中間層獲得戦略研究会 (2012)

3.2 本集計に用いる区分

(1) 所得階層による分類

図-10に示すとおり、所得階層により消費性向は変化し、

世帯年収が5,000ドルを超えると、生活必需品中心の消費からレジャー等各種サービスへの消費が急増する傾向があるとされている。

これを踏まえ、本研究では、20カ国をGDPPCにより表-2の3つの所得区分に分類し、出国者数や出国率の傾向を分析した。図-10に示す世帯年収とGDPPCは異なる指標であるが、本研究では簡単のためGDPPCによる分類とした。なお、本区分は本研究での分類であり、国連や世界銀行等による分類とは異なる。

表-2 本研究での所得階層による分類

区分名	GDPPC
グループ1	15,000ドル未満
グループ2	15,000～35,000ドル
グループ3	35,000ドル以上

(2) 地域による分類

出国者の海外訪問国選択は、出発国から訪問国までの国間距離や両国の民族的文化的な関係性による影響が想定される。このため、20カ国を「東アジア」、「東南アジア」、「その他地域」の3つの地域区分に分類し、訪問国選択率さらには日本選択率の傾向を分析した。

3.3 出国者数

(1) グループ1

図-11に各国の年間の出国者数と一人当たり実質GDP(GDPPC)の時系列推移を示す。また、図-12に出国者数及び出国者数に関連する経済指標(GDPPC、高中所得層以上人口、為替(対米ドル))について、2010年を1.00とした値の時系列推移を示す。2015年の出国者数は中国7,737万人、マレーシア1,117万人、インド1,415万人、ロシア2,385万人で、その他の国は1,000万人を下回る。2015年のGDPPCが5,000ドルを上回るのは中国、タイ、マレーシア、ロシア、その他はそれ以下の水準である。これらの国の出国者数自体は、後述するグループ2、グループ3と比較して低水準であるものの、2015年は2010年比で約25～130%増と高い増加傾向にある(ロシアを除く)。これらの国においては、経済成長により世帯年収が5,000ドルを超えて、3.2で示すように消費性向が生活必需品中心からレジャー等消費の増加へと変化する層が増すことで、出国者数増を後押ししていると考えられる。GDPPCは各国とも増加傾向で、2015年は2010年比約10～40%増である。高中所得層以上人口も各国とも2015年は2010年比で増加。他方為替は、中国を除き、各国とも現地通貨安傾向である。

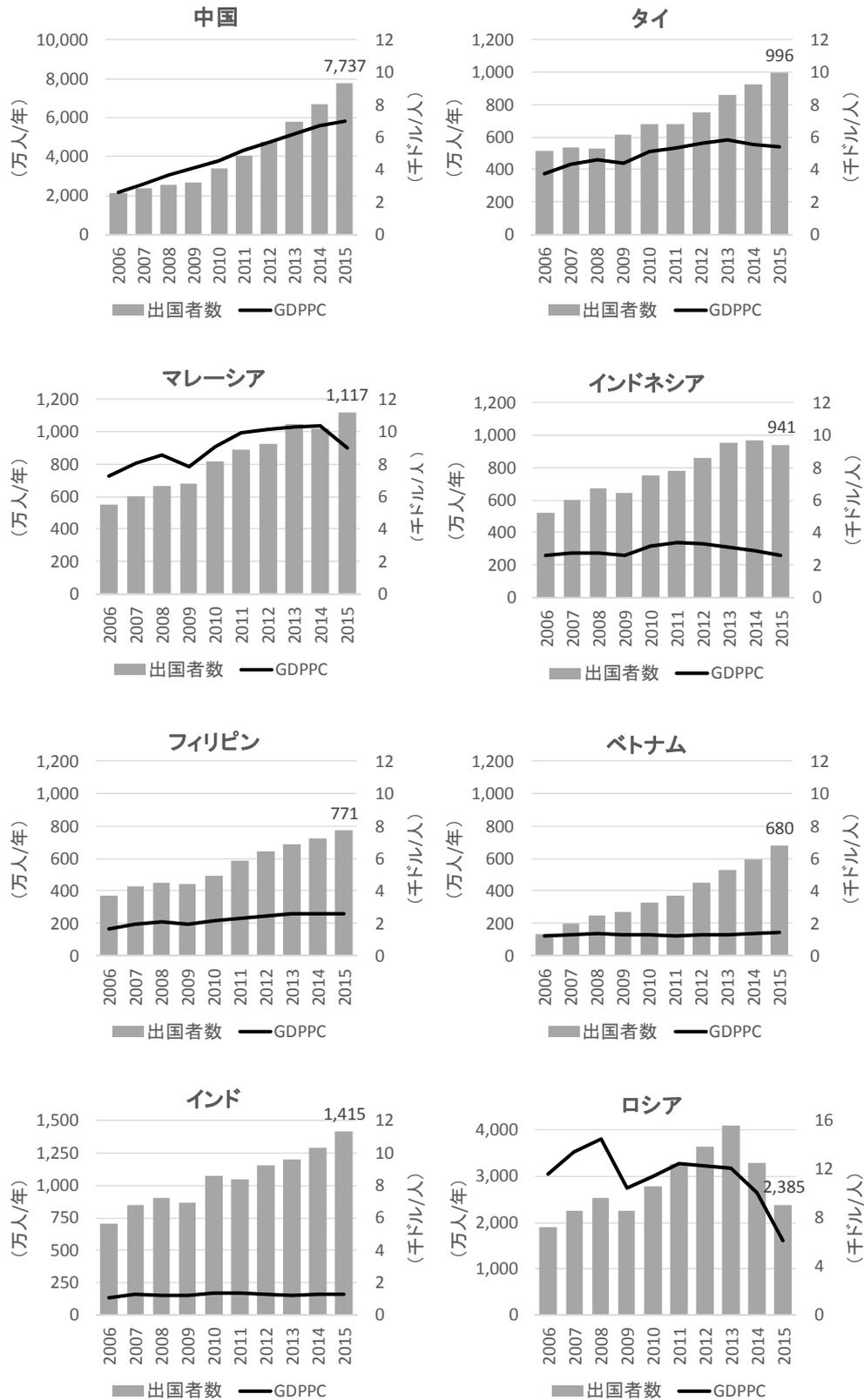


図-11 グループ1の出国者数とGDPPCの推移

出所) UNWTO (2017), IMF (2017) より作成

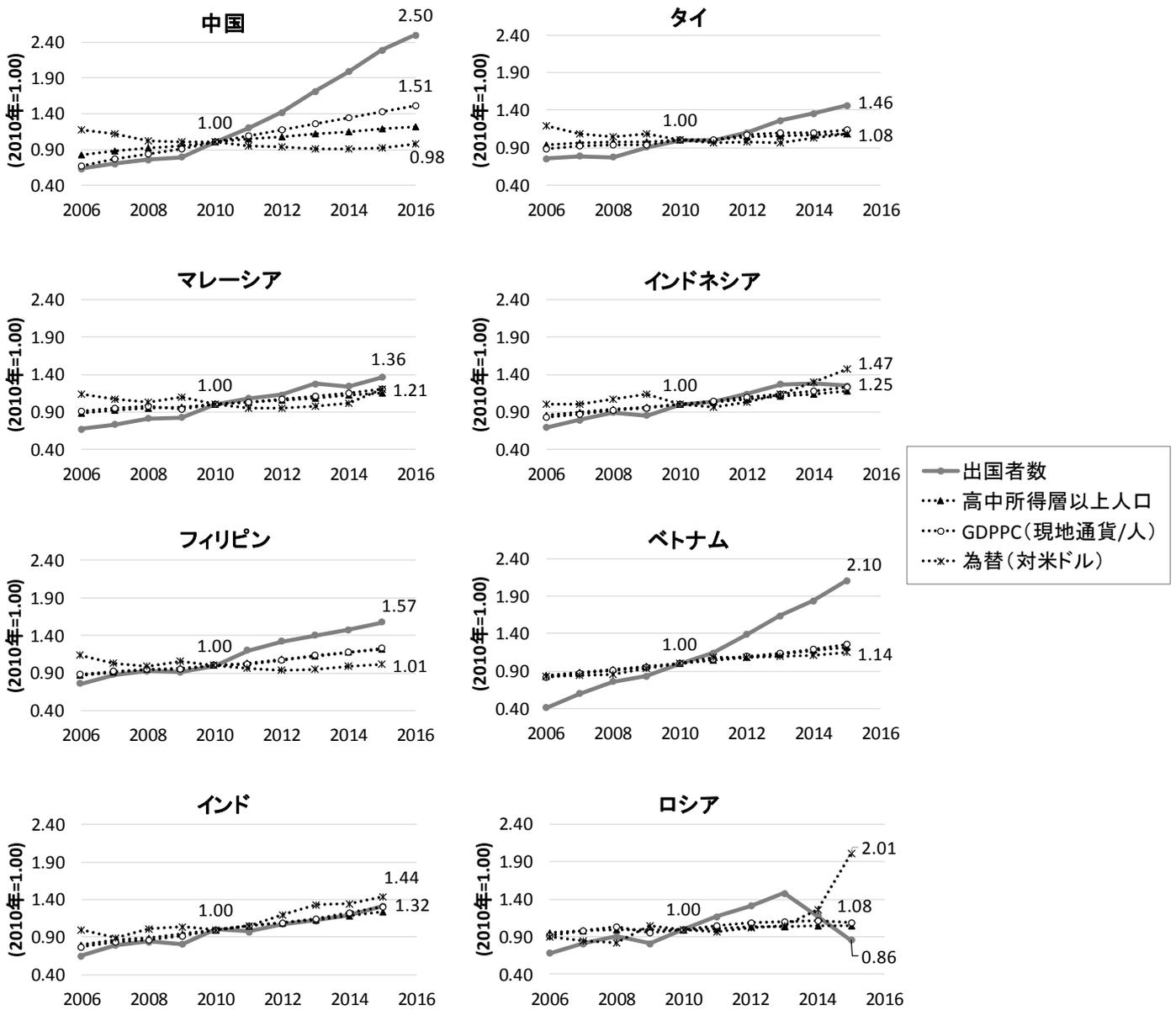


図-12 グループ1の出国者数及び経済指標の2010年比

出所) UNWTO (2017), IMF (2017), 新中間層獲得戦略研究会 (2012), UN (2015) より作成

(2) グループ2

同様に、**図-13**に各国の年間の出国者数と一人当たり実質GDP (GDPPC) の時系列推移を示す。また、**図-14**に出国者数及び出国者数に関連する経済指標 (GDPPC, 高中所得層以上人口, 為替 (対米ドル)) について、2010年を1.00とした値の時系列推移を示す。2015年の出国者数は各国とも1,000~数千万人規模の水準で、香港のみ606万人で

ある。これらの国の出国者数は、グループ1、グループ3と比較して中程度であり、増加率も2015年は2010年比で約10~90%増である。GDPPCはアジア各国 (韓国, 台湾, 香港, シンガポール) において増加傾向で、2015年は2010年比約10%増である。高中所得層以上人口も、アジア各国では2015年は2010年比で微増。為替は欧州各国で現地通貨安傾向、アジア各国ではほぼ横ばいである。

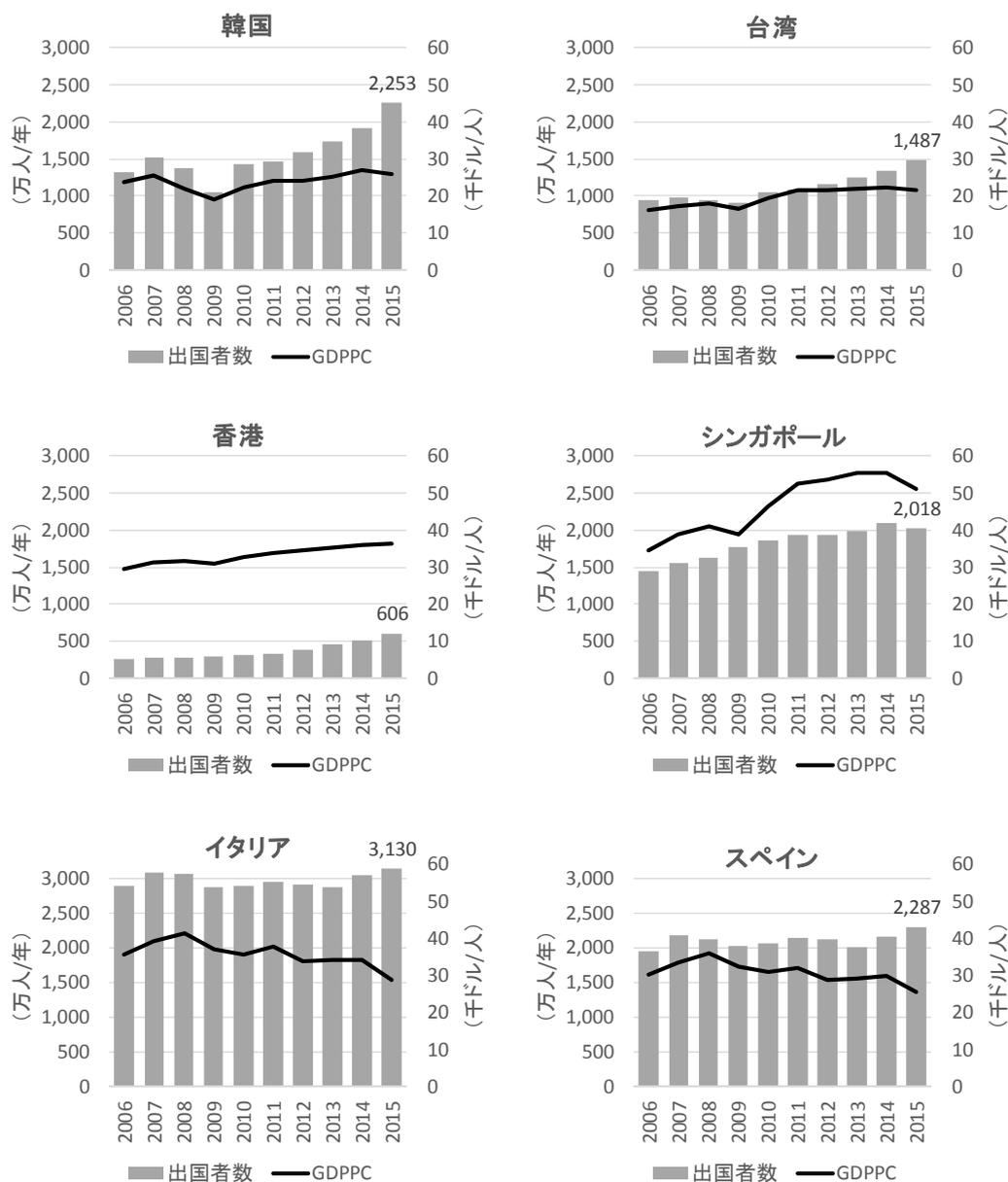


図-13 グループ2の出国者数とGDPPCの推移

出所) UNWTO (2017), IMF (2017) より作成

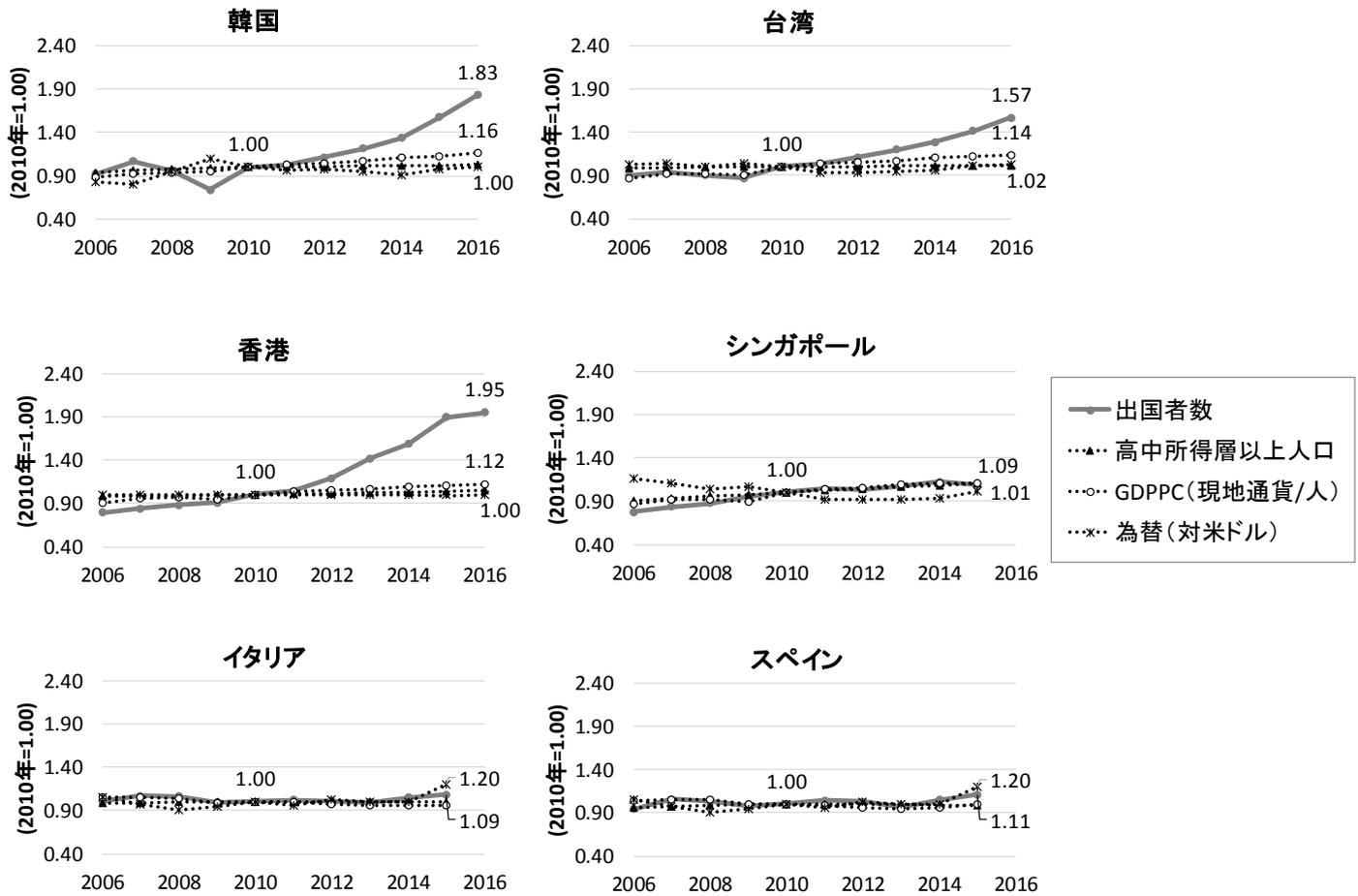


図-14 グループ2の出国者数及び経済指標の2010年比

出所) UNWTO (2017), IMF (2017), 新中間層獲得戦略研究会 (2012), UN (2015), 国家発展委員会 (2015) より作成

(3) グループ3

同様に、**図-15**に各国の年間の出国者数と一人当たり実質GDP (GDPPC) の時系列推移を示す。また、**図-16**に出国者数及び出国者数に関連する経済指標 (GDPPC, 高中所得層以上人口, 為替 (対米ドル)) について、2010年を1.00とした値の時系列推移を示す。2015年の出国者数は各国とも数千万～約1億人規模で、グループ1, グループ2と比

較して高水準である。ただし、2015年は2010年比で約10～30%増にとどまり、グループ1やグループ2と比較して増加率が小さい傾向。GDPPCは各国とも微増傾向で、2015年は2010年比10%未満の増加率である。高中所得層以上人口は各国とも微増または横ばい、為替は米国以外で現地通貨安傾向である。

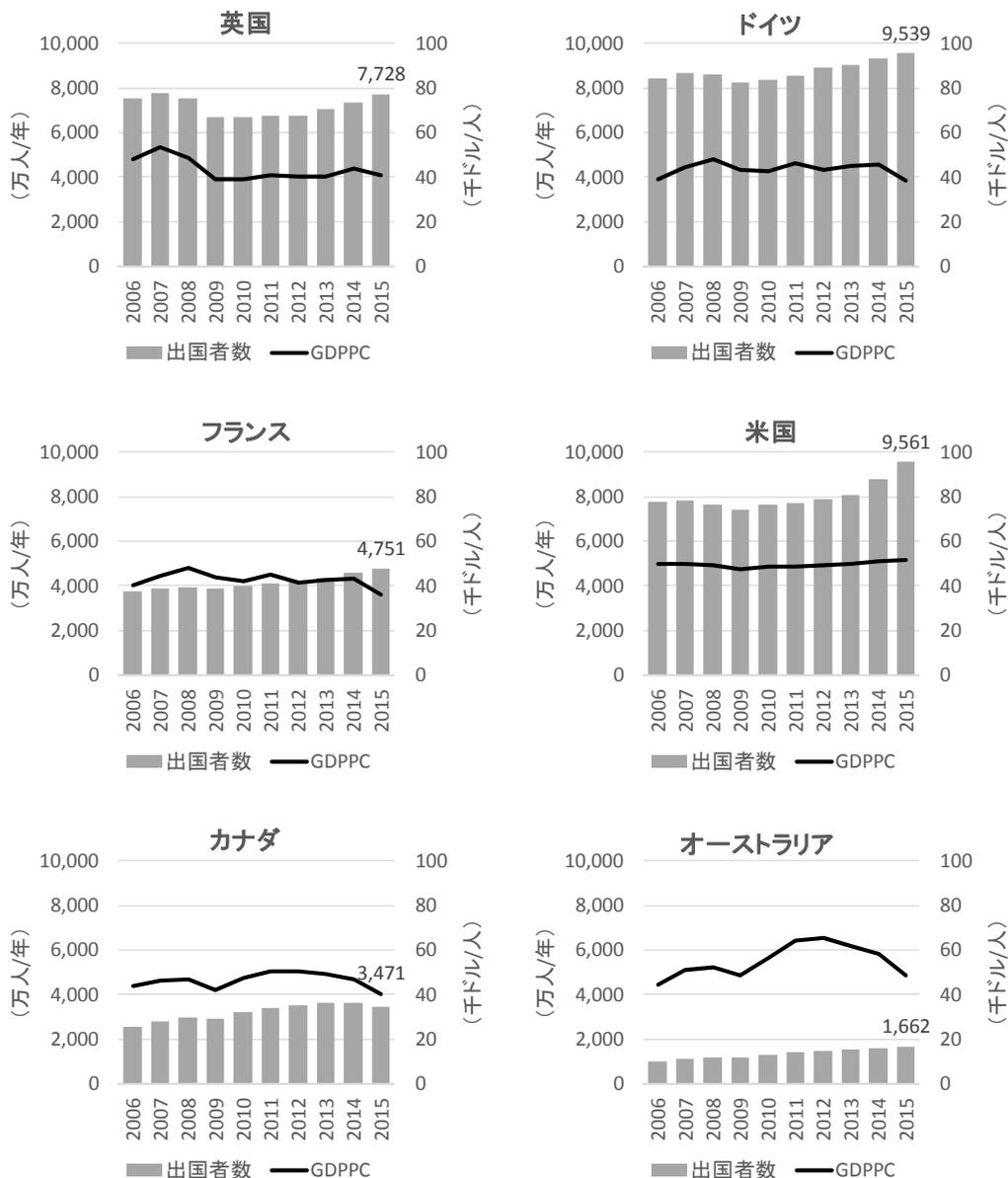


図-15 グループ3の出国者数とGDPPCの推移

出所) UNWTO (2017), IMF (2017) より作成

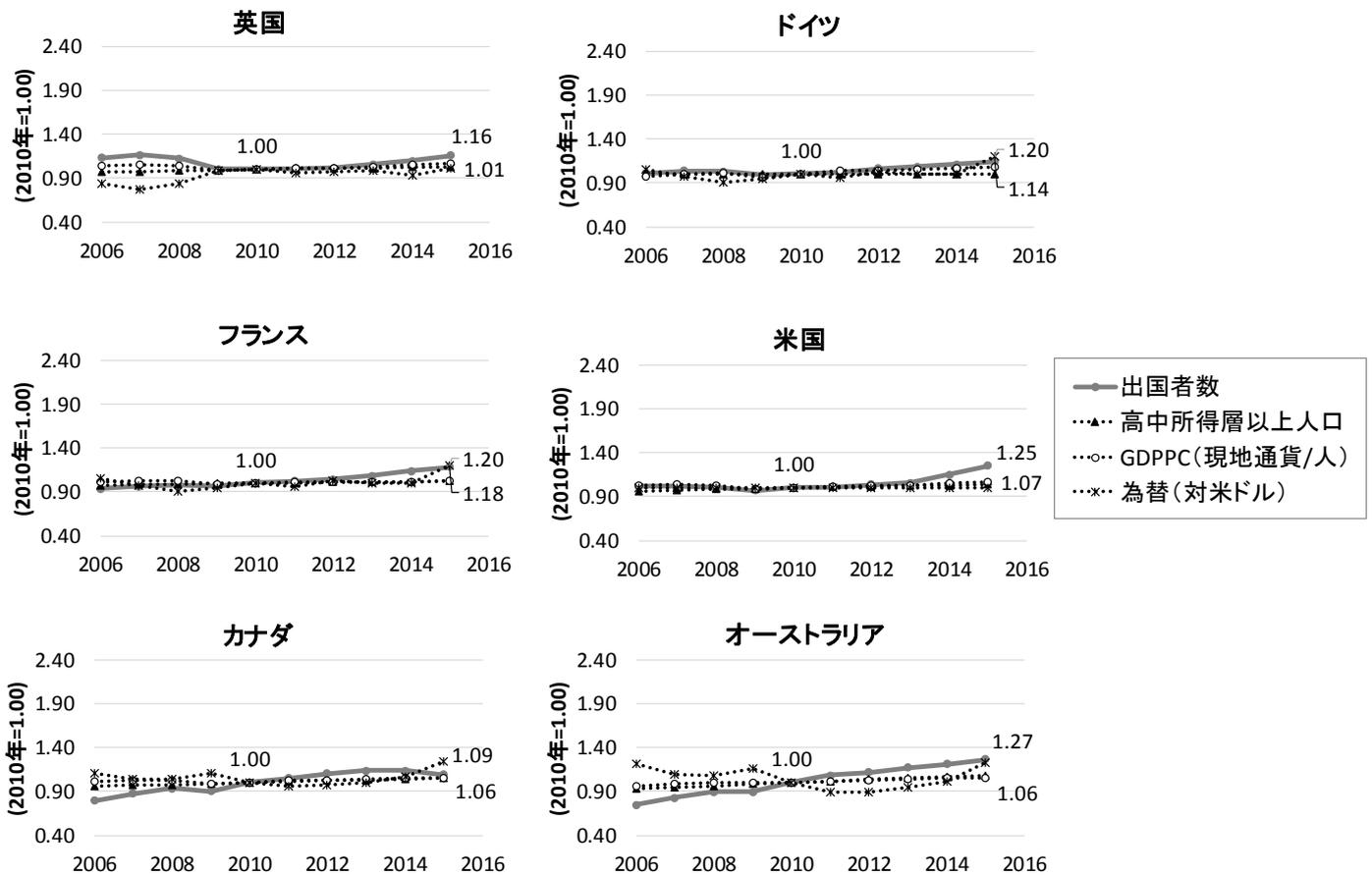


図-16 グループ3の出国者数及び経済指標の2010年比

出所) UNWTO (2017), IMF (2017), 新中間層獲得戦略研究会 (2012), UN (2015) より作成

3.4 出国率

出国者数について、各国の人口規模による影響を排した傾向を分析するため、出国者数をその国の人口で除した出国率の時系列推移を集計し、所得区分毎に傾向を分析した。出国率の単位は人口千人あたりの年間の出国人数（人・回/千人・年）とした。また、出国率とGDPPCの時系列推移の傾向を比較した。

(1) グループ1

図-17に各国の出国率とGDPPCの時系列推移を示す。グループ1では、出国率は数十（人・回/千人・年）の国が多く、後述のグループ2やグループ3と比較して低水準である。ただし、タイやマレーシアは出国率が高く、2015年ではそれぞれ147（人・回/千人・年）、368（人・回/千人・年）であり、それぞれの国の地理的特性等別の要因が影響していると考えられる。各国ともGDPPCの増加に伴い、出国率が伸びている。

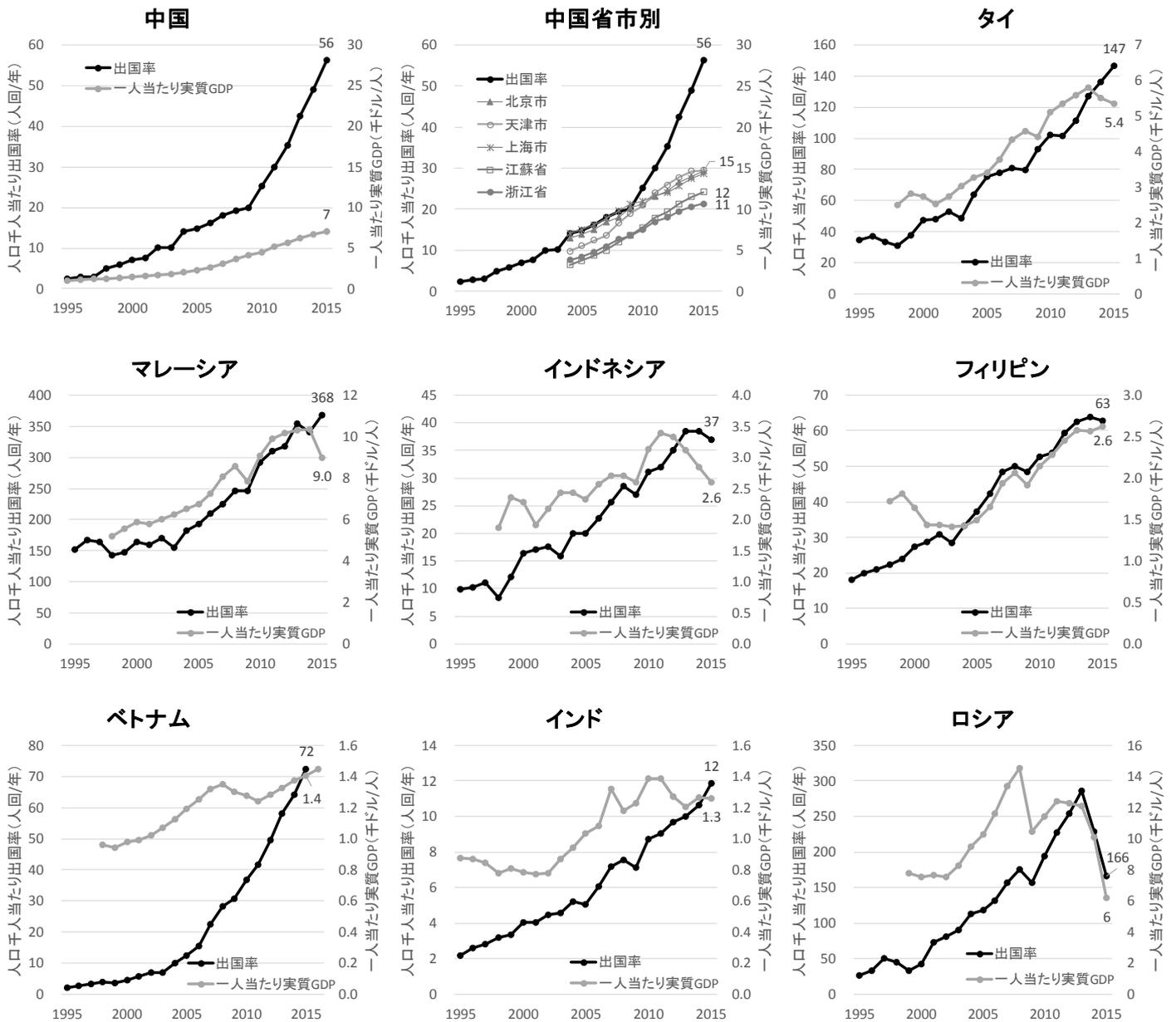


図-17 グループ1の出国率とGDPPCの推移

出所) UNWTO (2017), IMF (2017), UN (2015), 中国国家统计局 (2017) より作成

(2) グループ2

同様に、図-18に各国の出国率とGDPPCの時系列推移を示す。グループ2では、出国率は数百(人・回/千人・年)の国が多く、グループ1やグループ3と比較して中程度である。ただし、国土面積が極めて小さく、隣国と陸路で

接している香港やシンガポールの出国率は非常に高く、2015年ではそれぞれ11,998(人・回/千人・年)、3,602(人・回/千人・年)である。アジア各国ではGDPPCの増加に伴い、出国率が伸びている。

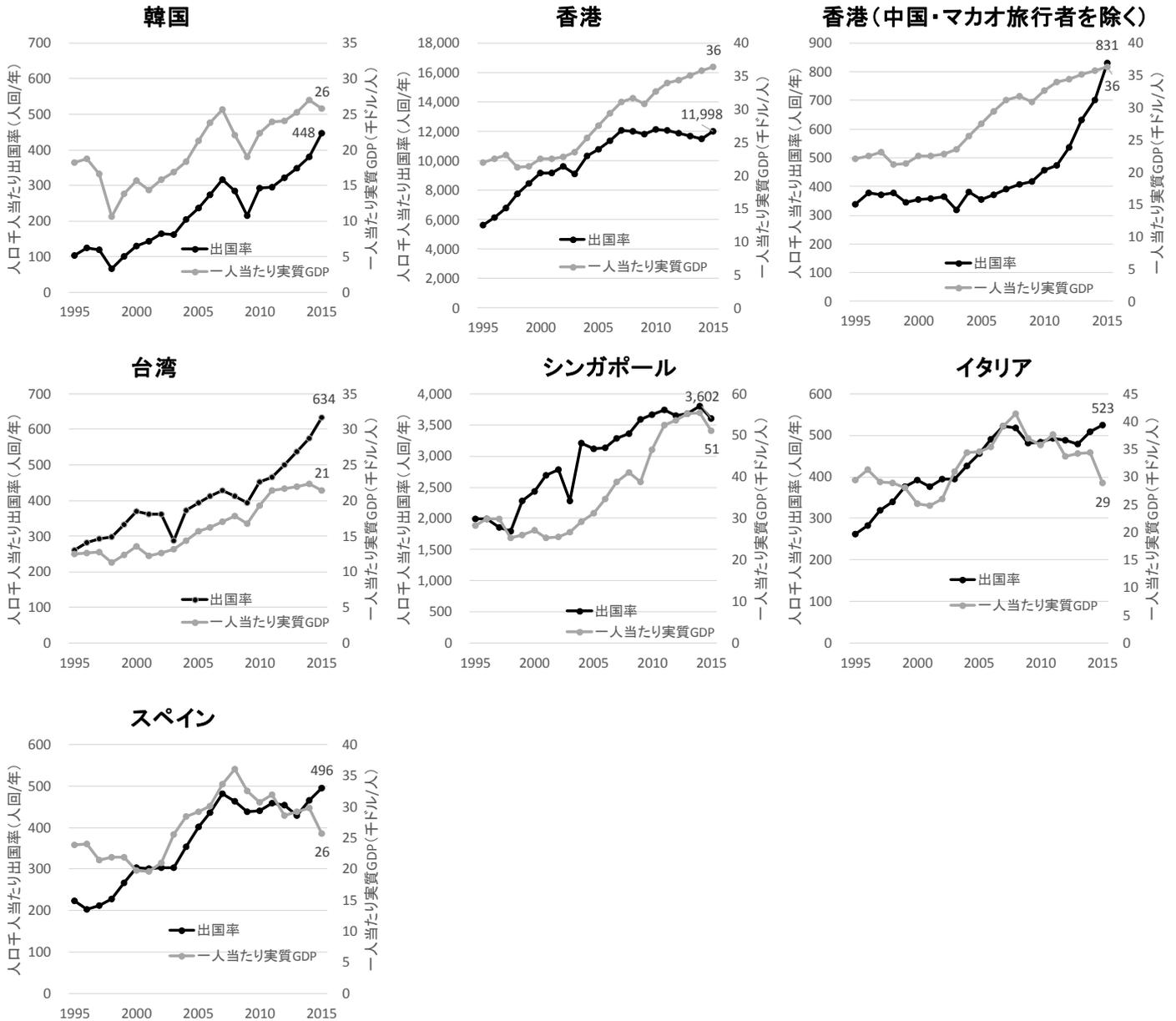


図-18 グループ2の出国率とGDPPCの推移

出所) UNWTO (2017), IMF (2017), UN (2015), 国家発展委員会 (2015) より作成

(3) グループ3

同様に、図-19に各国の出国率とGDPPCの時系列推移を示す。グループ3では、出国率は千(人・回/千人・年)を超える国が多く、3つの所得区分中で最も高い水準である。ただし、人口が多く国土が広い米国や、四方が海に

囲まれ陸地で国境に接しないオーストラリアの出国率はこの水準を下回っており、2015年ではそれぞれ297(人・回/千人・年)、693(人・回/千人・年)である。また、陸続きの国が多いドイツ、フランスのように、必ずしもGDPPCと出国率との相関が高くない国もある。

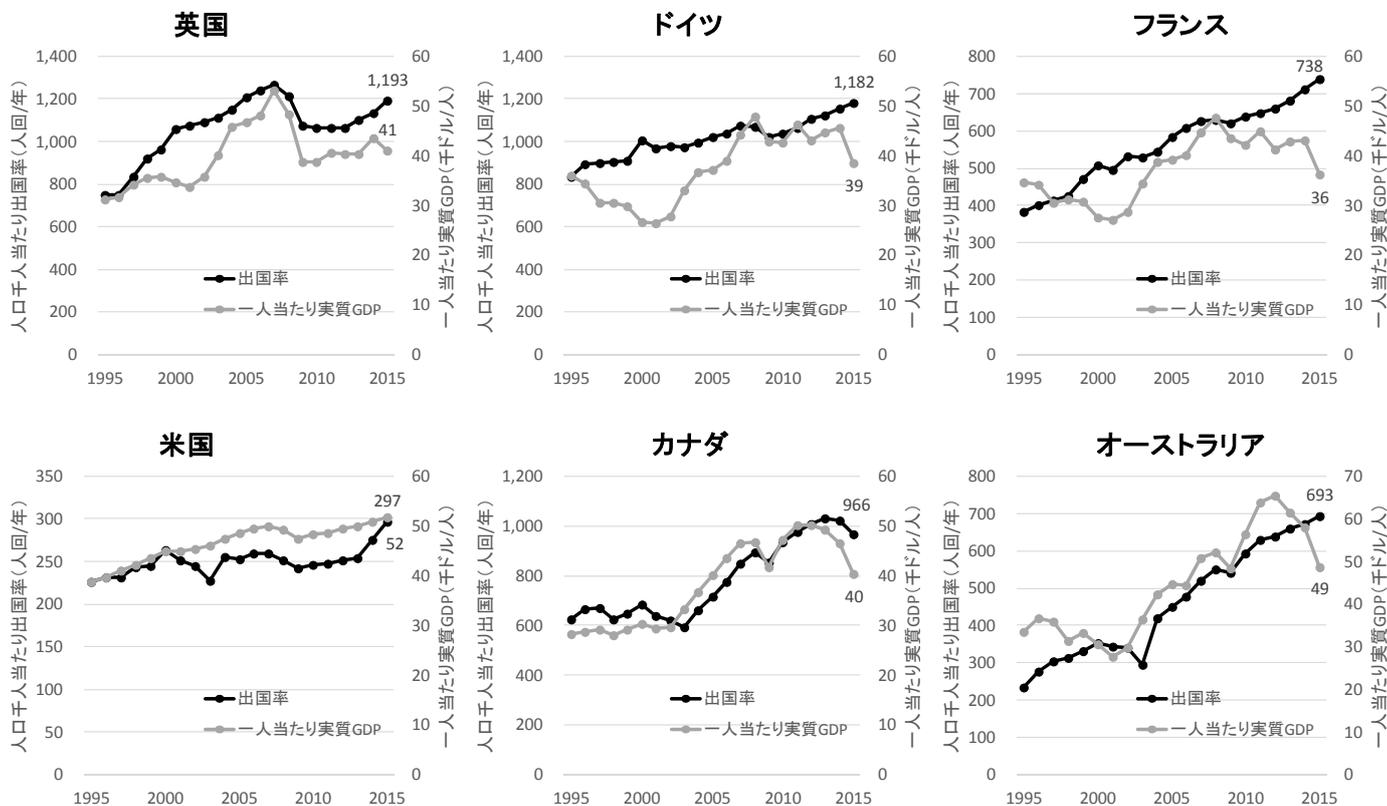


図-19 グループ3の出国率とGDPPCの推移

出所) UNWTO (2017), IMF (2017), UN (2015) より作成

3.5 訪問国選択率

(1) 東・東南アジア地域

図-20, 21に東・東南アジア各国を出発国とする訪問国選択率の時系列推移を示す。出発国毎に海外訪問先として2015年の選択率が高い代表10カ国程度の国と日本の選択率のグラフを比較している。各出発国とも近隣国が訪問先選択の上位を占める傾向にある。東・東南アジア各

国の日本選択率は、2012年以降、主にアジア近隣国のシェアを奪って増加している。特に東アジア4カ国とタイ発の日本選択率が大きく、2015年では韓国17.8%、台湾24.7%、香港25.2%（ただし、訪問者数が特に多い中国とマカオへの出国者を除いた残りの出国者についての選択率）、中国6.5%、タイ8.0%である。

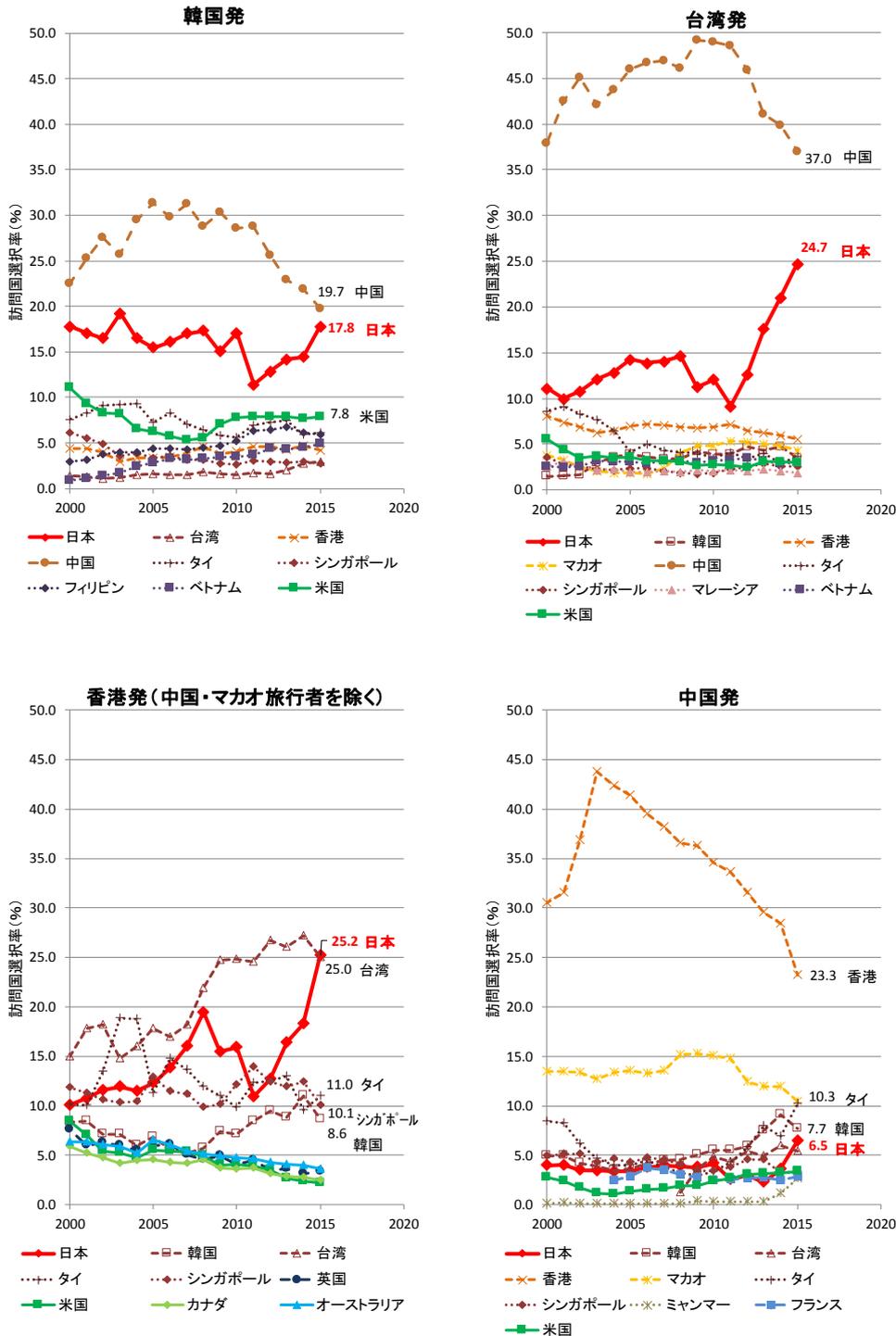


図-20 訪問国選択率の推移（東アジア地域発）

出所) UNWTO (2017), JNTO (2017) より作成

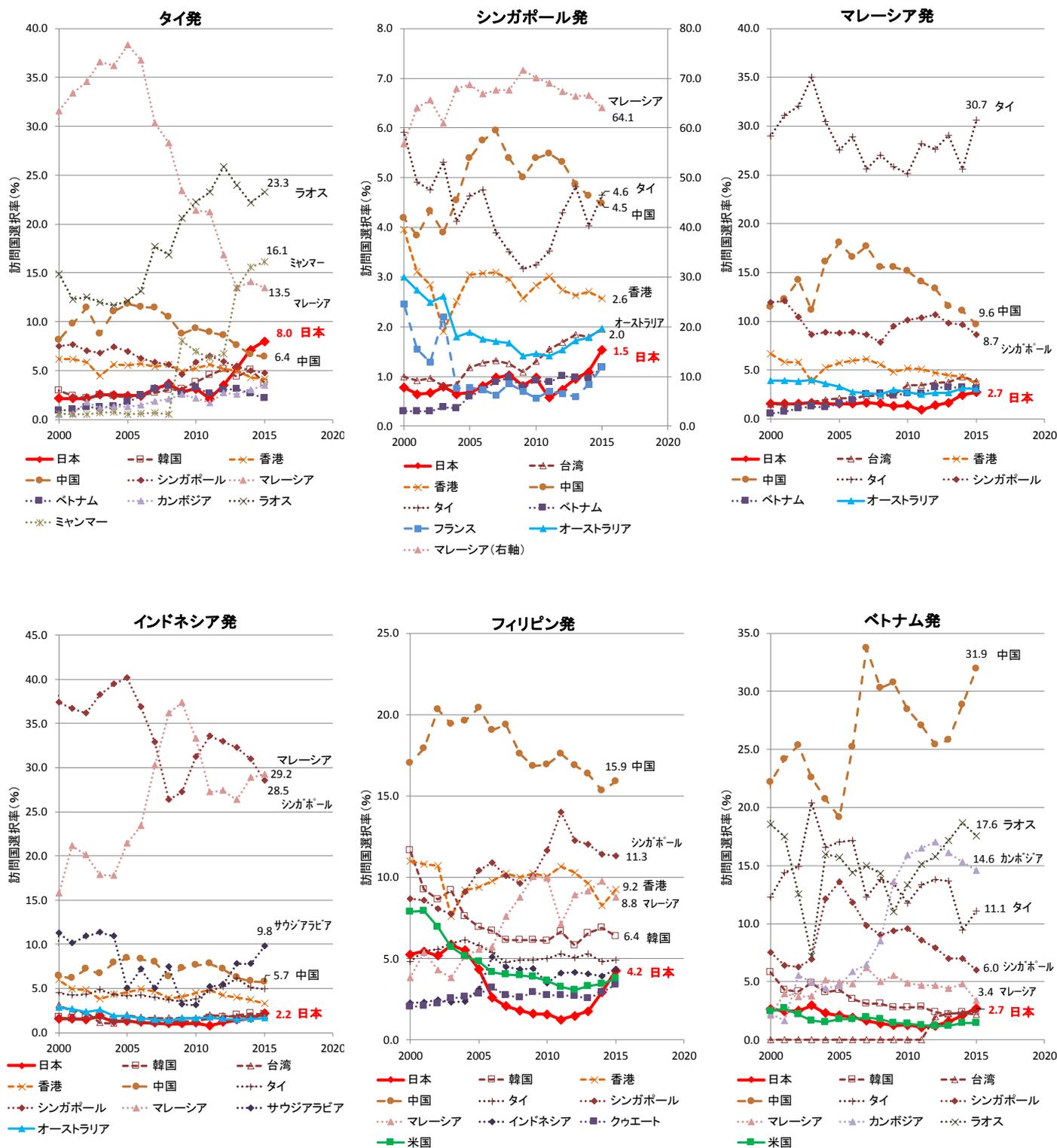


図-21 訪問国選択率の推移（東南アジア地域発）

出所) UNWTO (2017), JNTO (2017) より作成

(2) その他地域

同様に、図-22, 23にインド、欧州、北米、オーストラリアの各国を出発国とする訪問国選択率の時系列推移を示す。出発国毎に海外訪問先として2015年の選択率が高い代表十数カ国程度の国と日本の選択率のグラフを比較している。各出発国とも近隣国や欧米地域間が訪問先選択の上位を占める傾向にある。各国の日本選択率は、1%

以下の水準で推移しており他国訪問のシェアを奪うに至っていない。各国から日本までの距離が遠く、日本訪問が各国の近隣地域内訪問との競合になりにくい状況と考えられる。オーストラリア発のみ日本選択率が2%前後の水準で推移しており、2011年東日本大震災の年に一時的に減少しているが、2012年以降再び他国訪問からシェアを取り戻している。

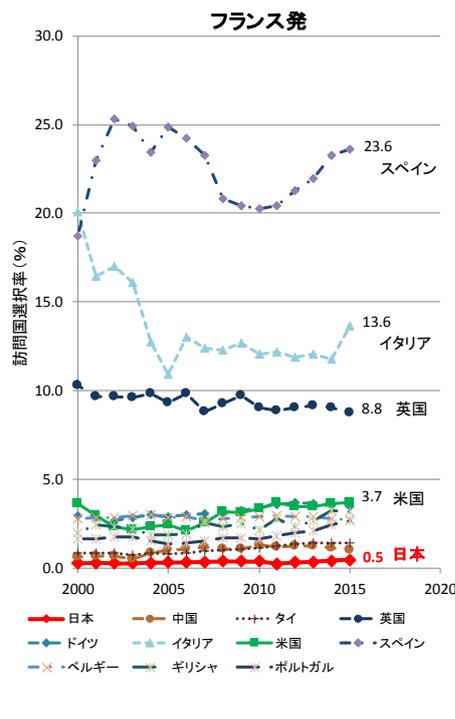
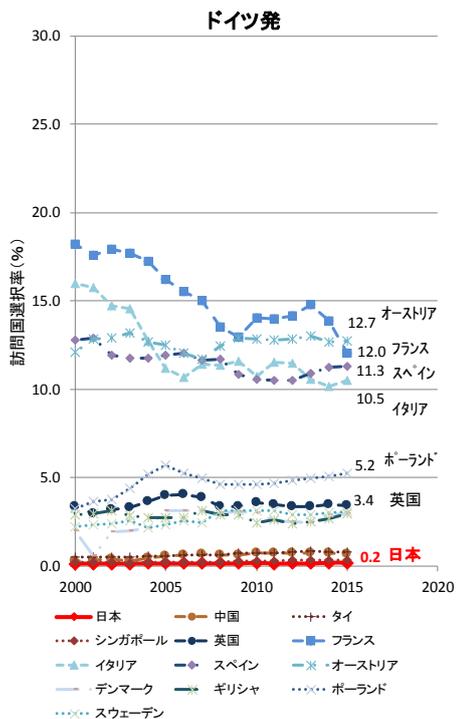
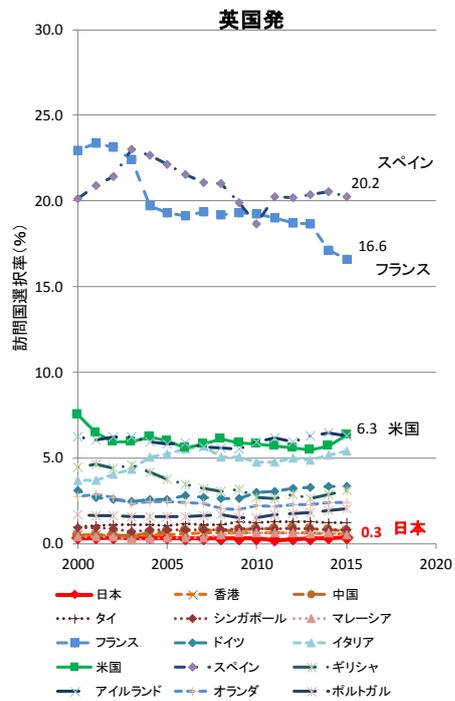
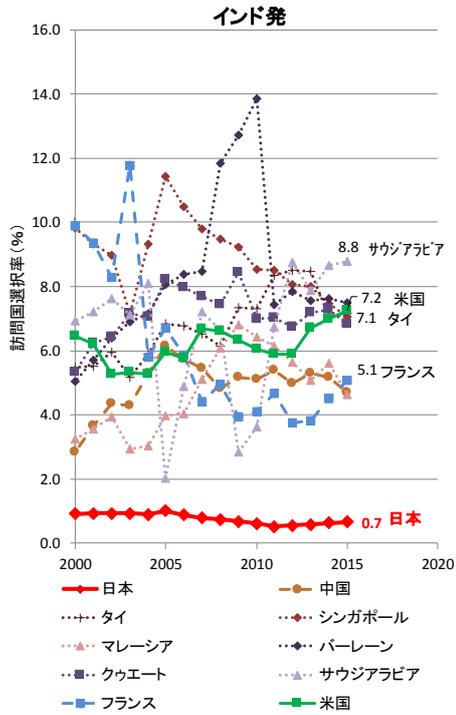


図-22 訪問国選択率の推移 (その他地域発 その1)

出所) UNWTO (2017), JNTO (2017) より作成

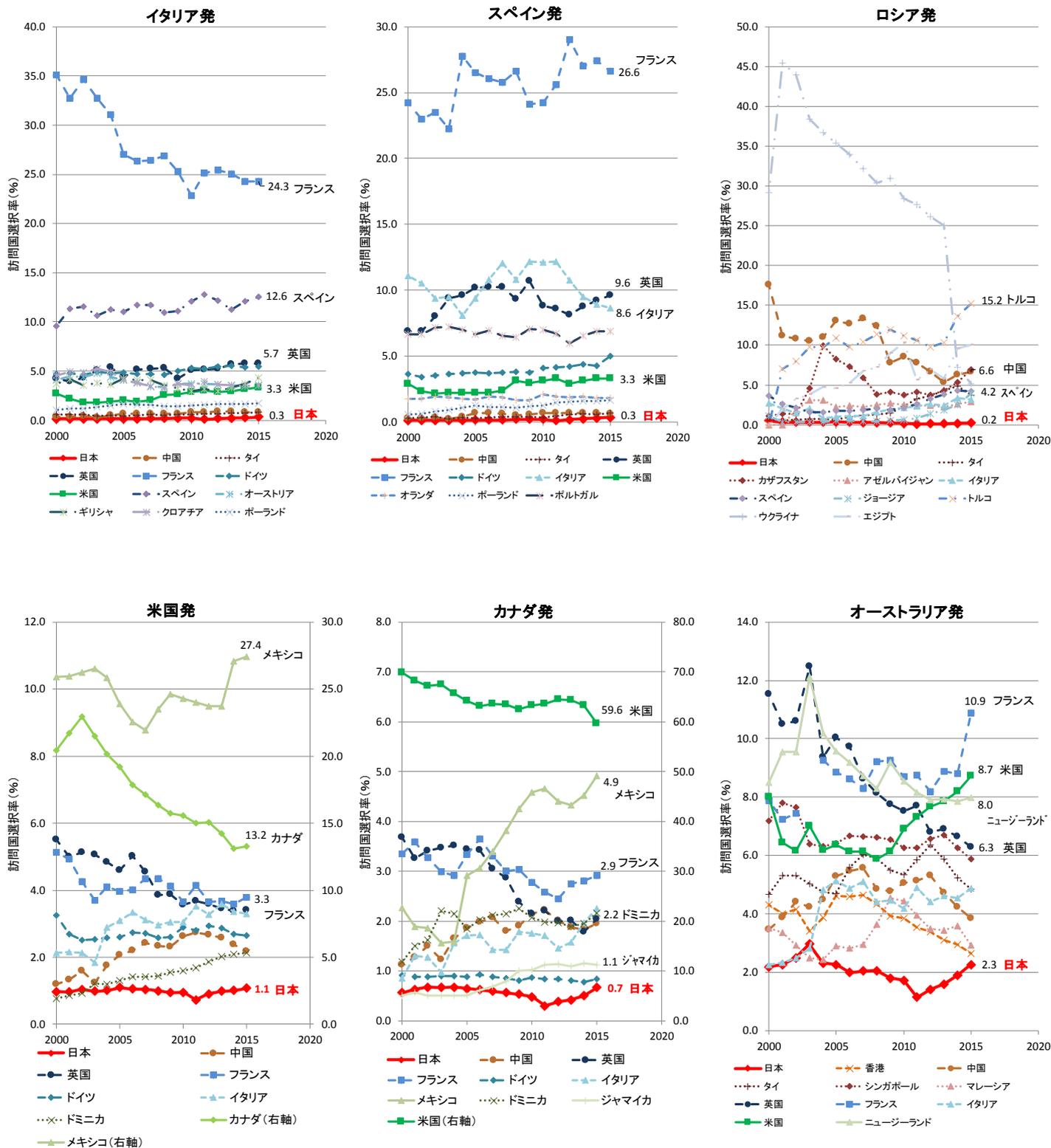


図-23 訪問国選択率の推移（その他地域発 その2）

出所 UNWTO (2017), JNT0 (2017) より作成

3.6 日本選択率と経済・交通サービス指標との比較

各国発の日本選択率と関連する経済指標（為替(円/現地通貨)）及び交通サービス指標（日本就航路線数，日本までの航空運賃，日本路線のLCCシェア（提供座席数ベース））をそれぞれ2014年の値を1.00として時系列推移で示す。グラフを2014年比としている理由は，2010年など2014年以前の年では，日本との路線にLCCが就航しておらずLCCシェアの値が0である国があり，2010年の値を基準とすることができないためである。しかしながら，日本選択率や関連指標の増減について，前述3.3の出国者数

同様に2010年と2015年とを比較し，傾向を分析した。

(1) 東・東南アジア地域

図-24に東・東南アジア各国を出発国とする日本選択率及び経済・交通サービス指標の2014年比の時系列推移を示す。各国発の日本選択率は2012年以降増加傾向である。2015年では2010年と比較して，韓国以外の各国で日本就航路線数も増加している。同じくLCCシェアは，日本への路線にLCCが就航している国（東アジア4カ国及びタイ，マレーシア，フィリピン）全てで増加している。

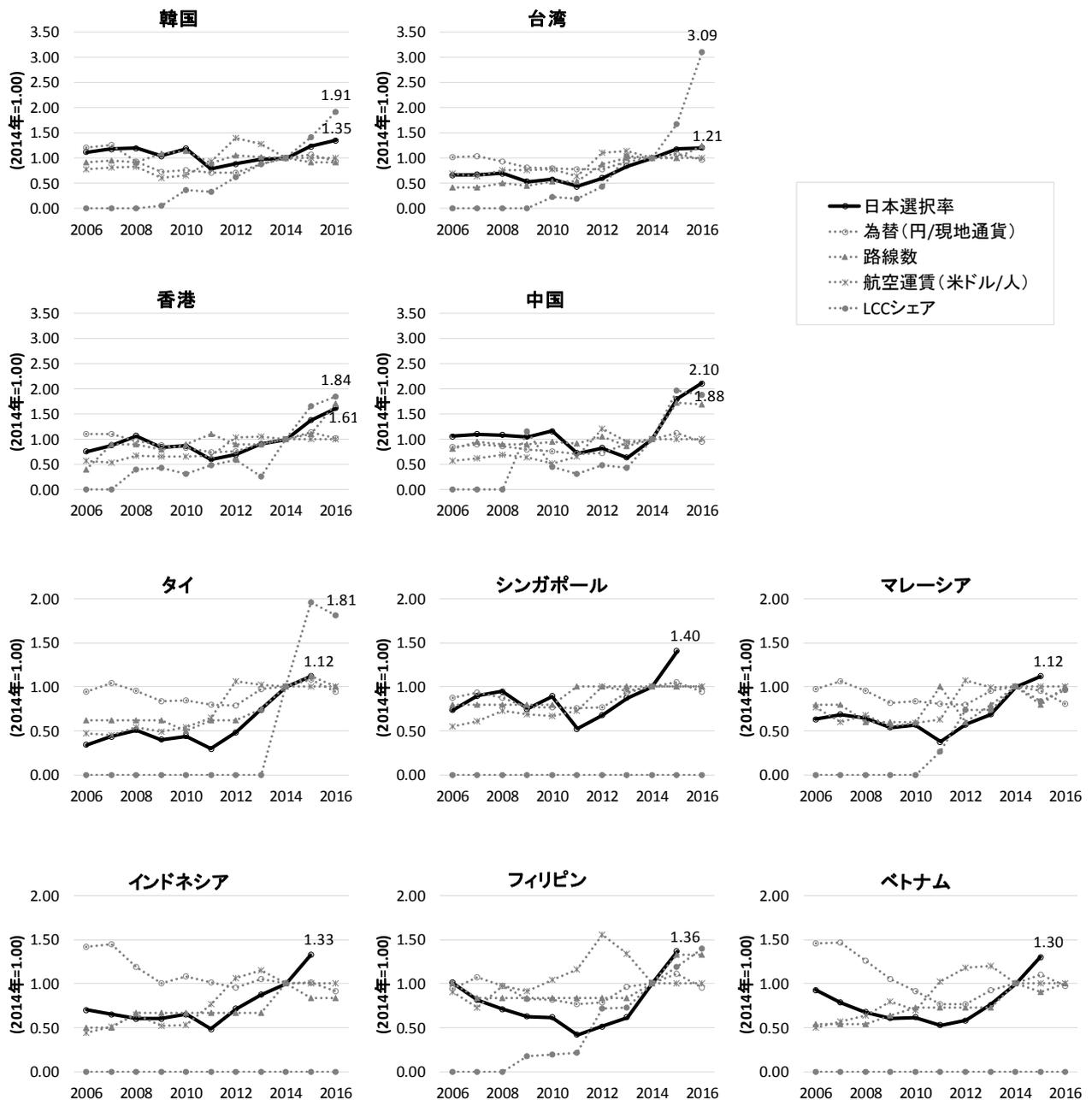


図-24 日本選択率及び経済・交通サービス指標の2014年比（東・東南アジア地域発）

出所 UNWTO (2017)（一部，各国政府統計で補完），JNT0 (2017)，IMF (2017)，OAG (2017a)，OAG (2017b)，Sabre Inc. (2015) より作成

(2) その他地域

同様に、図-25にインド、欧州、北米、オーストラリアの各国を出発国とする日本選択率及び経済・交通サービス指標の2014年比の時系列推移を示す。各国発の日本選択率は2012年以降増加傾向であるが、3.5(2)で示すとおり、日本選択率の絶対値が非常に低い水準である。2015

年には2010年と比較して、ドイツ、米国、カナダ、オーストラリアで日本就航路線数も増加している。日本への路線にLCCが就航しているのはオーストラリアのみで、2015年は2010年と比較してLCCシェアは増加していない。

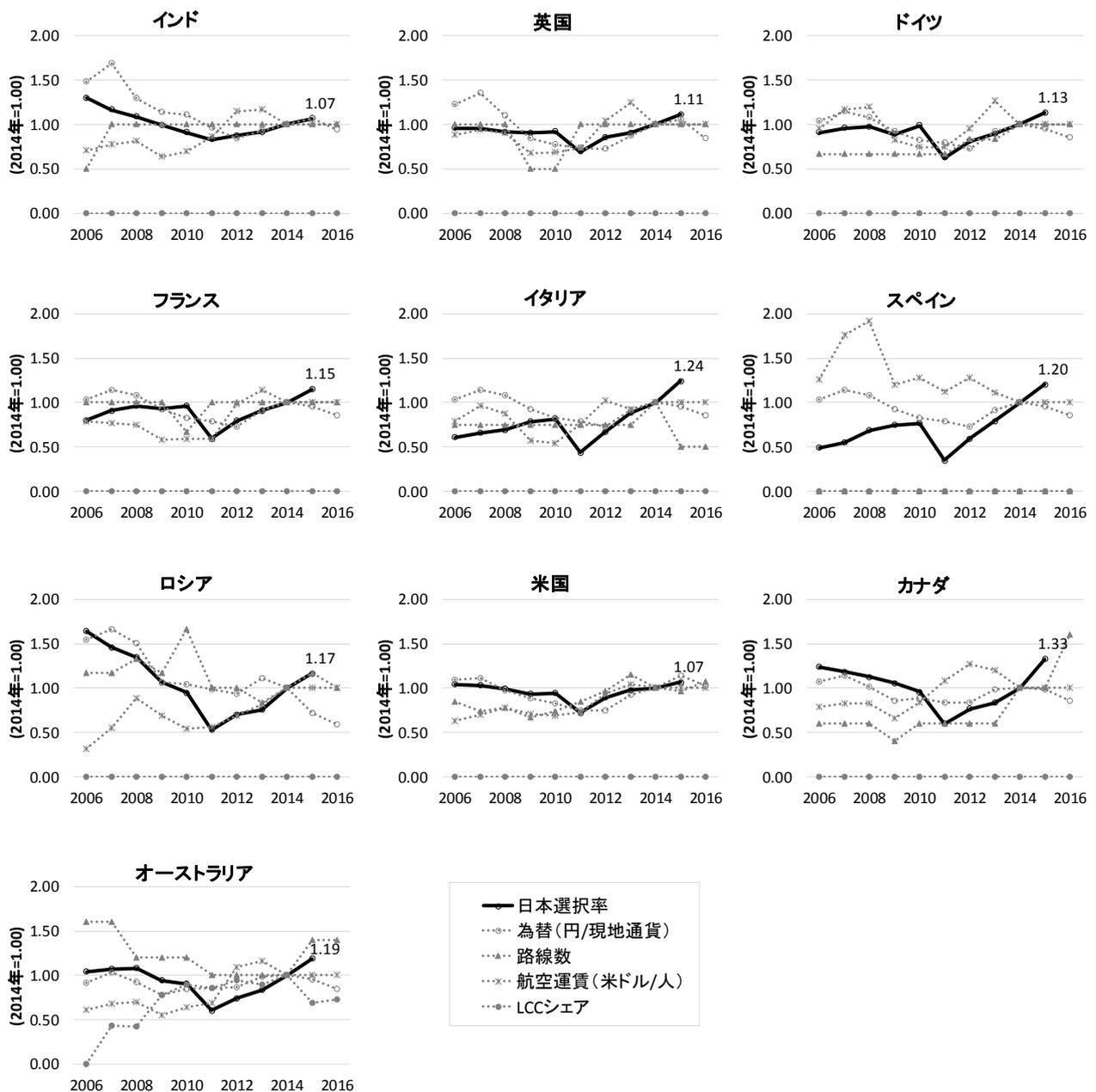


図-25 日本選択率及び経済・交通サービス指標の2014年比（その他地域発）

出所) UNWTO (2017) (一部、各国政府統計で補完)、JNTO (2017)、IMF (2017)、OAG (2017a)、OAG (2017b)、Sabre Inc. (2015) より作成

3.7 競合国間の経済・交通サービス指標の比較

図-26, 27, 28, 29に東アジア4カ国発の訪問国選択率及び関連指標である経済指標（為替（訪問国通貨の対米ドルレート/出発国通貨の対米ドルレート））及び交通サービス指標（日本就航路線数, 日本までの航空運賃, 日本路線のLCCシェア（提供座席数ベース））を競合国（各出発地からの海外訪問先として日本と競合する国）間で比較した時系列推移を示す。ここでの訪問国選択率は、3.5に示す世界各国間での選択率とせず、競合国間での選択

率とした。航空運賃と直線距離は値が小さくなるほど訪問国選択に有利となる指標であり、それに対して為替、路線数, LCCシェアは値が大きくなるほど訪問国選択に有利となる指標である。例えば、韓国発の日本選択率は中国への訪問選択のシェアを奪って大きくなっているが、日本と中国の関連指標を比較すると為替とLCCシェアは日本が訪問国選択に有利、その他の指標は日本が訪問国選択に不利な値となっている。同様に、東アジア4カ国以外の国を出発国として整理したグラフを付録Bに示す。

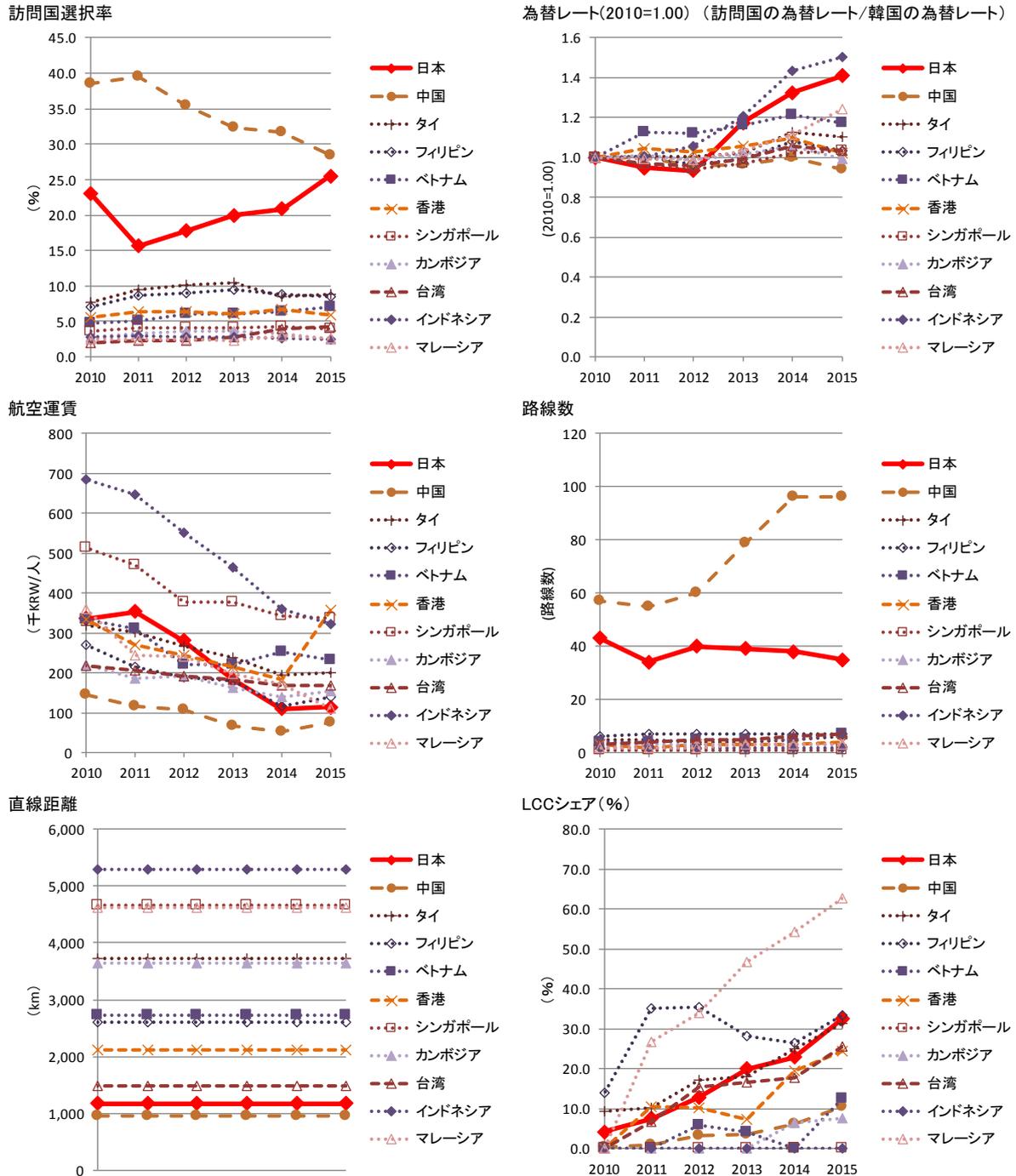


図-26 競合国間の経済・交通サービス指標の比較（韓国発）

出所) UNWTO (2017) (一部, 各国政府統計で補充), JNTO (2017), IMF (2017), OAG (2017a), OAG (2017b), Sabre Inc. (2015) より作成

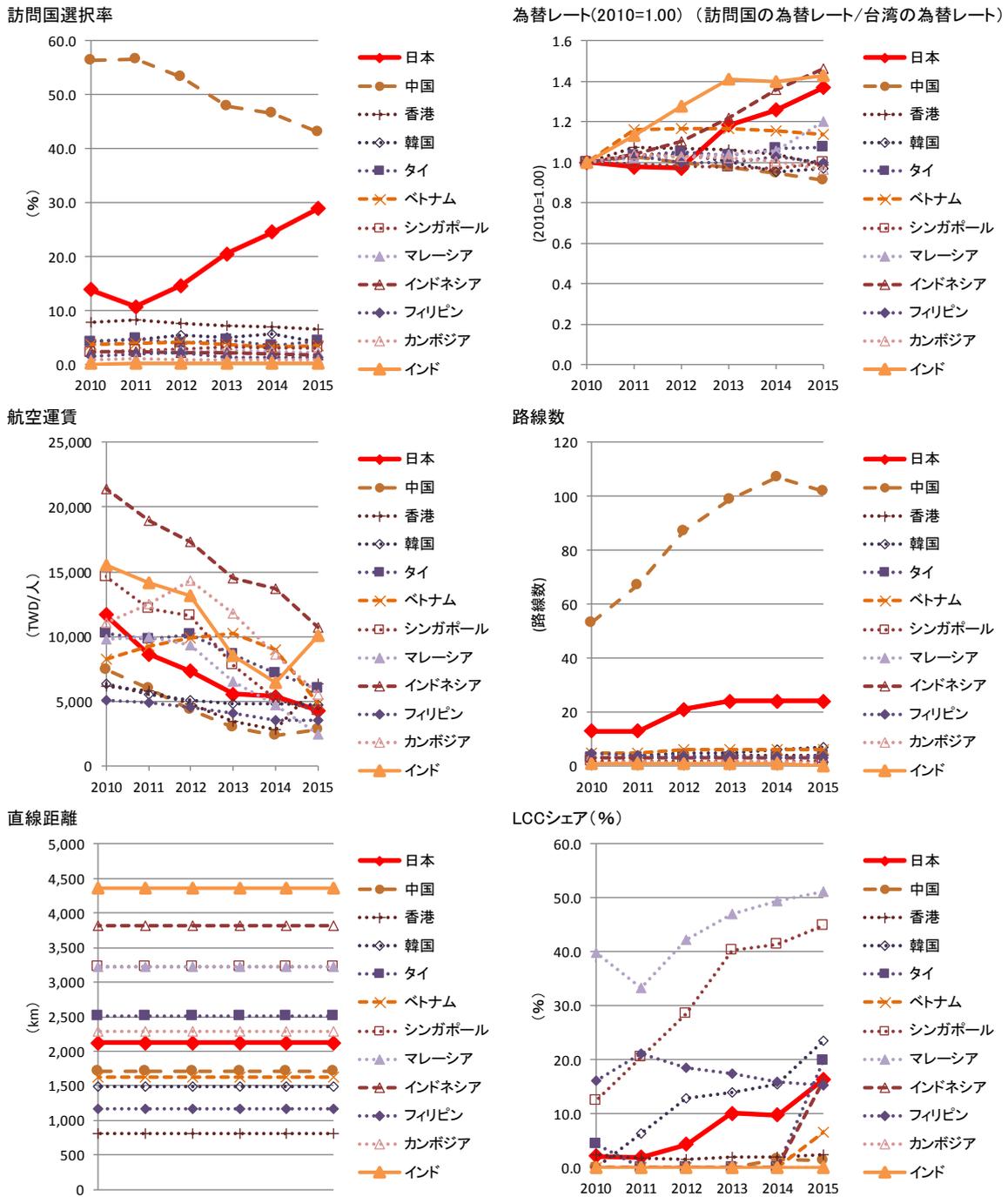


図-27 競合国間の経済・交通サービス指標の比較 (台湾発)

出所) UNWTO (2017) (一部, 各国政府統計で補完), JNTO (2017), IMF (2017), OAG (2017a), OAG (2017b), Sabre Inc. (2015) より作成

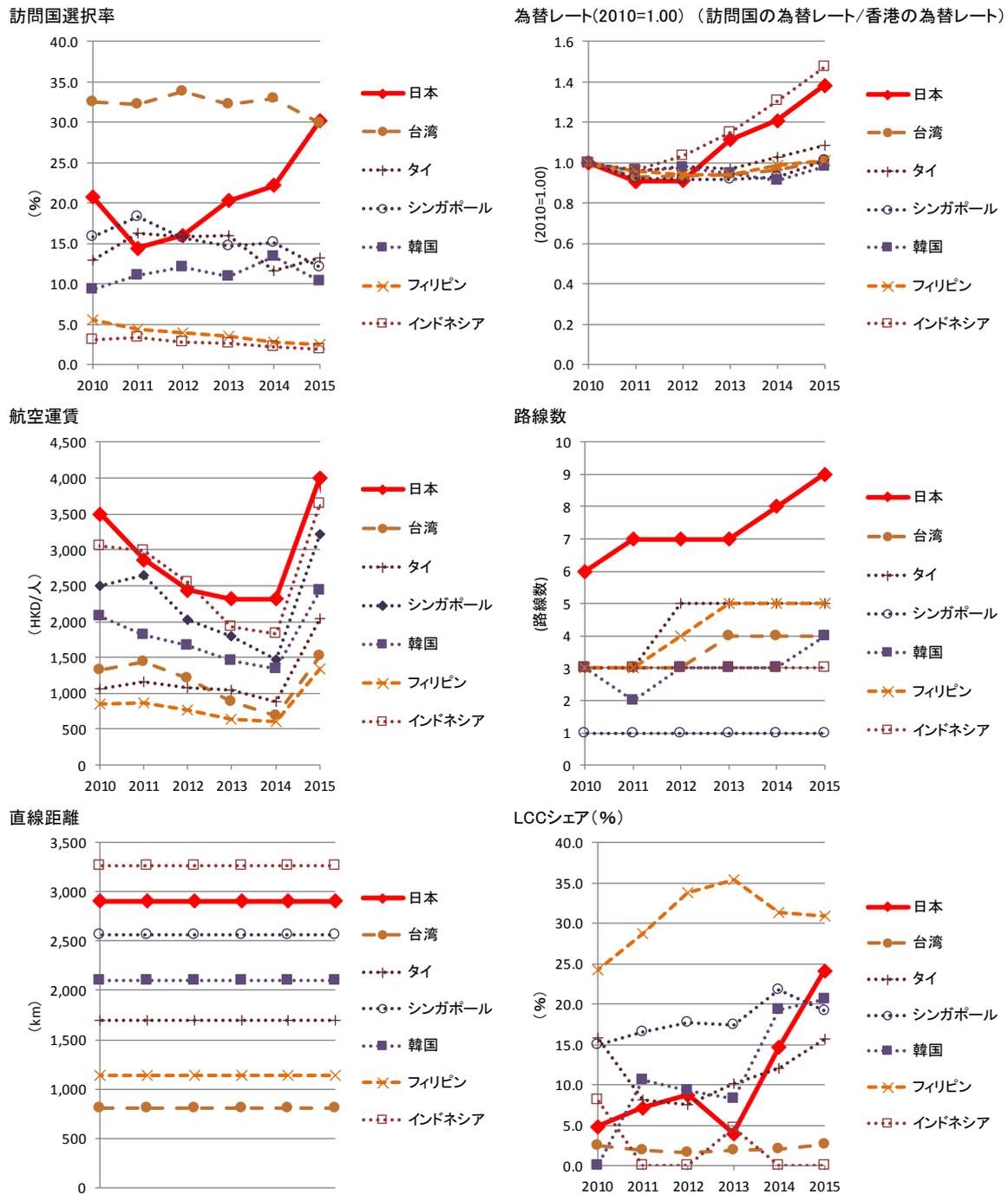


図-28 競合国間の経済・交通サービス指標の比較 (香港発)

出所) UNWTO (2017) (一部, 各国政府統計で補完), JNTO (2017), IMF (2017), OAG (2017a), OAG (2017b), Sabre Inc. (2015) より作成

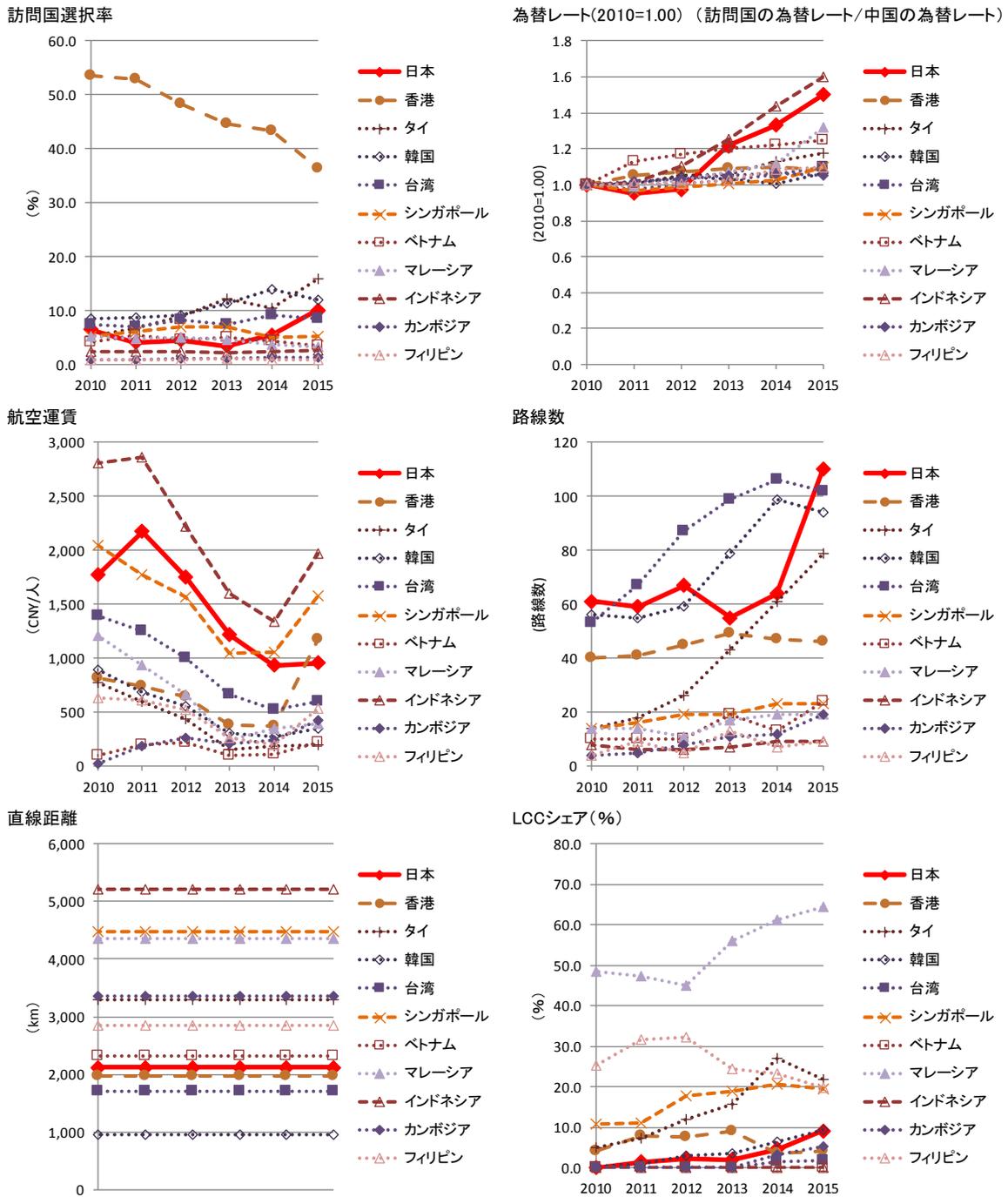


図-29 競合国間の経済・交通サービス指標の比較 (中国発)

出所) UNWTO (2017) (一部, 各国政府統計で補完), JNTO (2017), IMF (2017), OAG (2017a), OAG (2017b), Sabre Inc. (2015) より作成

4. 訪日外国人増減の要因に関する寄与度分析

4.1 分析手法

既往の国際航空旅客需要予測モデルにおける全国発生モデル（全世界からの生成交通量を推計するモデル）と同様の対数線形型の重回帰モデルに交通サービス指標を説明変数に加えた式(1)を用いて、20カ国からの訪日人数（観光目的）の変化量に対する、関連する各経済指標及び交通サービス指標指標による寄与度を算出した。同式のパラメータは表-3の通りである。このように、各指標のパラメータを20カ国で共通の値とすることにより、訪日人数増減への各指標による寄与度（すなわち影響度）が各国で同じに評価されるようにしている。

$$Q_{it} = POP_{it} \cdot GDPPC_{it}^{\alpha_1} \cdot RATE_{it}^{\alpha_2} \cdot ROSEN_{it}^{\alpha_3} \cdot LCC_{it}^{\alpha_4} \cdot FARE_{it}^{\alpha_5} \cdot \exp(\alpha_6 \cdot VISA1DMY_{it}) \cdot \exp(\alpha_7 \cdot VISA2DMY_{it}) \cdot \exp(\alpha_8 \cdot EQDMY_t) \cdot \exp(\alpha_9 \cdot ZONEDMY_i) \cdot \exp(\gamma) \quad (1)$$

ただし、

Q_{it} : t 年、出発地 i 国からの訪日人数 [人/年]

POP_{it} : t 年、出発地 i 国的高中所得層以上人口 [人]

$GDPPC_{it}$: t 年、出発地 i 国の1人あたり実質 GDP [現地通貨/人]

$RATE_{it}$: t 年、出発地 i 国と日本間の為替レート [円/現地通貨]

$ROSEN_{it}$: t 年、出発地 i 国と日本間の国際旅客直行便路線数

LCC_{it} : t 年、出発地 i 国と日本間のLCCシェア（提供座席数ベース） [%]

$FARE_{it}$: t 年、出発地 i 国と日本間の航空運賃 [米ドル/人]

$VISA1DMY_{it}$: 数次査証対象ダミー（ t 年、出発地 i 国）

$VISA2DMY_{it}$: 査証免除対象ダミー（ t 年、出発地 i 国）

$EQDMY_t$: 東日本大震災ダミー（2011年、全国籍）

$ZONEDMY_i$: 出発地 i 国の固有ダミー（ゾーン別定数項）

α_k : 説明変数 k のパラメータ

γ : 定数項パラメータ

表-3 各指標のパラメータ一覧

説明変数	符号条件	係数	t値	ダミーの時点
高中所得層以上人口 (千人)	+	1.000	-	
一人あたり実質GDP (現地通貨/人)	+	1.368 **	4.728	
対円為替(円/現地通貨)	+	0.407 **	3.310	
日本就航路線数	+	0.416 **	4.398	
LCCシェア (%)	+	0.078 **	2.879	
航空運賃(米ドル/人)	-	-0.041	-0.433	
ダミー				
数次査証	+	0.252 **	2.720	中国(2015~2016年)、タイ(2012年)、マレーシア(2012年)、インドネシア(2012~2014年)、フィリピン(2013~2016年)、ベトナム(2013~2016年)、インド(2014~2016年)
査証免除	+	0.604 **	5.051	タイ(2013~2016年)、マレーシア(2013~2016年)、インドネシア(2015~2016年)
東日本大震災	-	-0.478 **	-7.214	全国籍(2011年)
ゾーン別定数項				
韓国	±	-4.637 **	-2.438	
台湾	±	-0.063	-0.079	
香港	±	0.935 *	1.843	
中国	±	-1.214 **	-2.736	
タイ	±	-0.724	-1.404	
シンガポール	±	0.924 **	4.500	
マレーシア	±	0.667 **	2.435	
インドネシア	±	-7.455 **	-3.675	
フィリピン	±	-0.860 *	-1.693	
ベトナム	±	-6.495 **	-3.178	
インド	±	-2.854 **	-5.820	
英国	±	0.311	1.116	
ドイツ	±	-1.338 **	-6.161	
フランス	±	-0.363	-1.615	
イタリア	±	-0.975 **	-3.963	
スペイン	±	-0.297	-1.022	
ロシア	±	-4.275 **	-6.473	
米国	±	-1.676 **	-7.819	
カナダ	±	-0.051	-0.355	
定数項	±	-12.812 **	-10.113	
決定係数		0.984		

注1) 対象時点: 2006年~2016年

注2) **印はそれぞれ10%、5%の水準で有意であることを示す。(帰無仮説が係数=0の両側t検定)

注3) ダミーの時点: パラメータ推定期間で変化する場合のみ記載

4.2 分析結果

(1) 東アジア地域

図-30に東アジア各国からの訪日人数とその対前年伸び率（左図）と対前年伸び率に対する各指標による寄与度を内訳で示した図（右図）を示す。右図の「その他」は全体の変化量（対前年伸び率）から各指標による寄与度を引いた残りであり、訪日人数の変化量に対して、当モデル式に含まれる指標では表現しきれていないものを表している。特に2013年以降の訪日人数の増加は、各国とも「その他」による寄与度の割合が大きくなっており、当モデル式に含まれない何らか別の要因による影響があると考えられる。このことから、近年の訪日人数の増加傾向に対しては、観光政策の効果や日本の魅力度の高まり等、既往のモデル式にない要因を追加して考慮する必要があると言える。一方、2012年の韓国、台湾、中国におけるマイナスの「その他」は、2011年の東日本大震災により訪日人数が減少し、2012年はその反動で増加して

いるが、1年では震災のマイナス要因が回復し切れていないことを表しているものと考えられる。

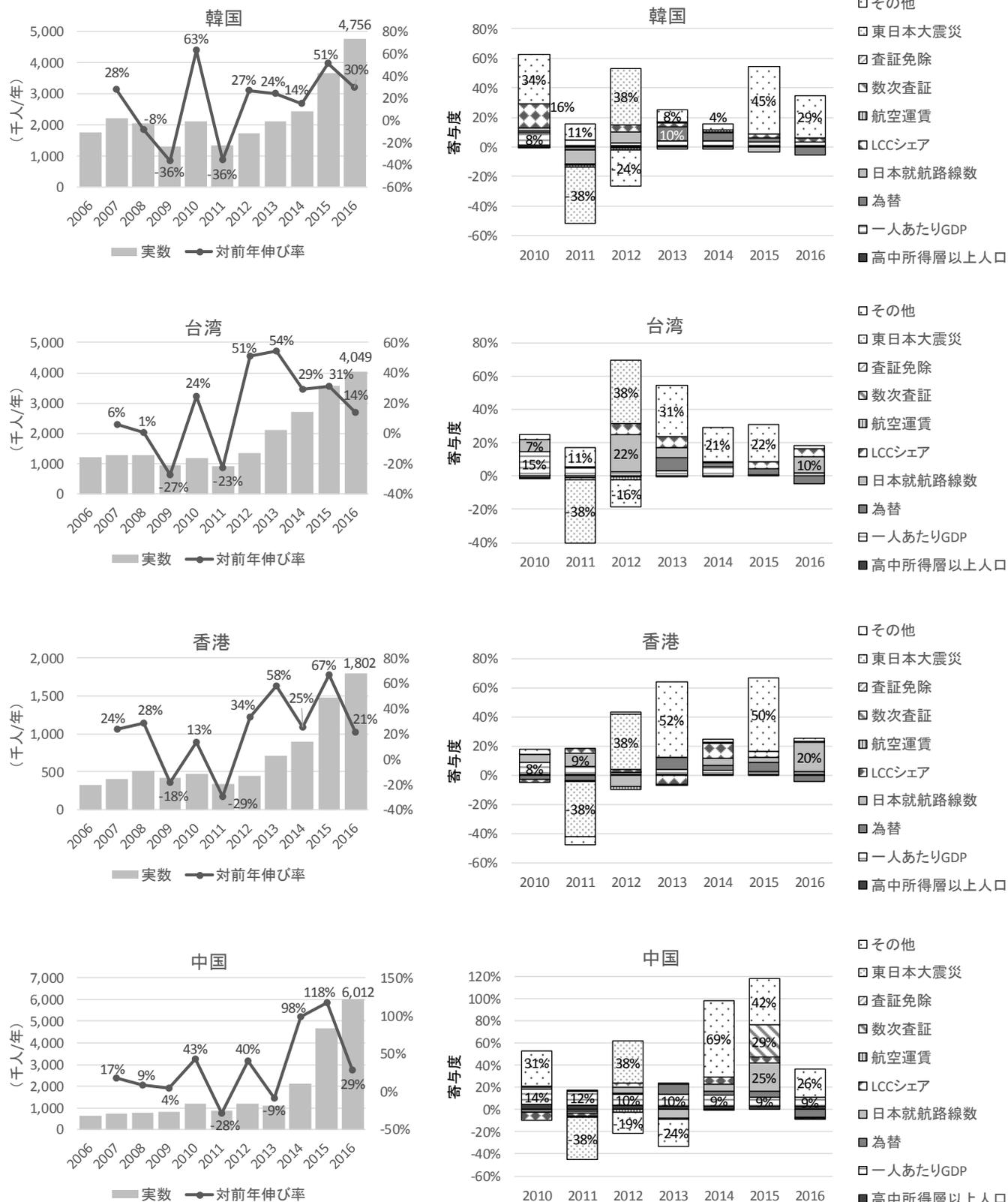


図-30 訪日外国人増減の寄与度分析結果 (東アジア)

出所) JNTO (2017), IMF (2017), UN (2015), 新中間層獲得戦略研究会 (2012), 国家発展委員会 (2015), OAG (2017a), OAG (2017b), Sabre Inc. (2015), 外務省 (2017a) より作成

(2) 東南アジア地域

同様に、図-31、32に東南アジア各国からの訪日人数とその対前年伸び率（左図）と対前年伸び率に対する各指標による寄与度を内訳で示した図（右図）を示す。東南アジア各国に対する数次ビザ発給開始やビザ免除が適用された時点の訪日人数の増加の多くは、これらのビザ要件緩和措置政策による寄与分であることが示されている。また、東南アジア各国においても、特に2013年以降の訪

日人数の増加は、「その他」による寄与度の割合が大きくなっていることから、観光政策の効果や日本の魅力度の高まり等、既往のモデル式にない要因を追加して考慮する必要があると考えられる。一方、2012年のシンガポール、フィリピン、ベトナムにおけるマイナスの「その他」は、2011年東日本大震災による訪日人数の減少が1年では回復し切れていないことを表しているものと考えられる。

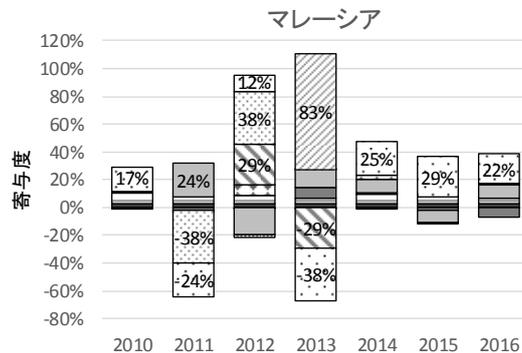
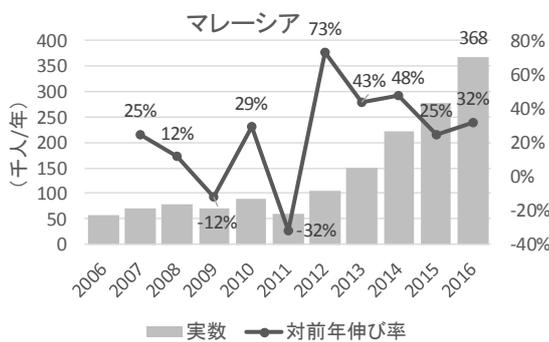
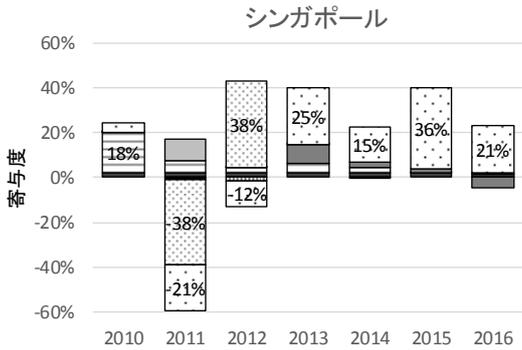
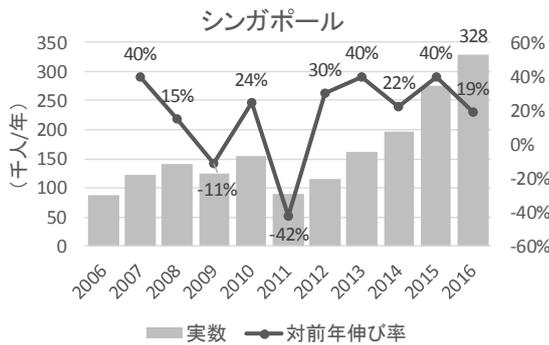
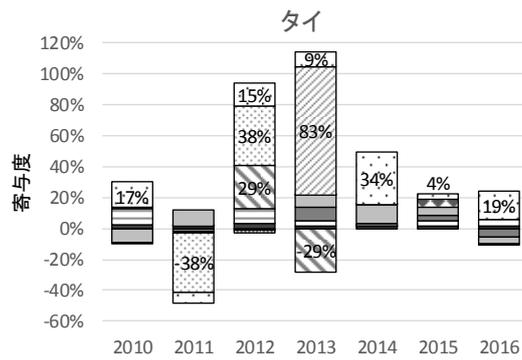
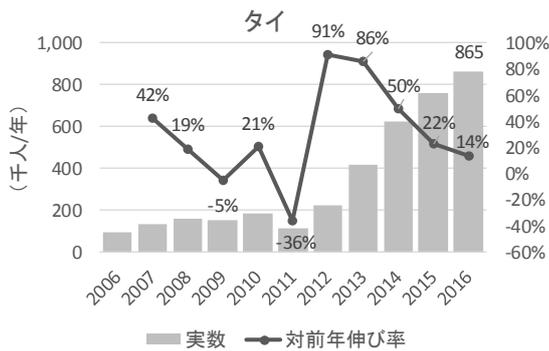


図-31 訪日外国人増減の寄与度分析結果（東南アジア その1）

出所) JNTO (2017), IMF (2017), UN (2015), 新中間層獲得戦略研究会 (2012), OAG (2017a), OAG (2017b), Sabre Inc. (2015), 外務省 (2017a) より作成

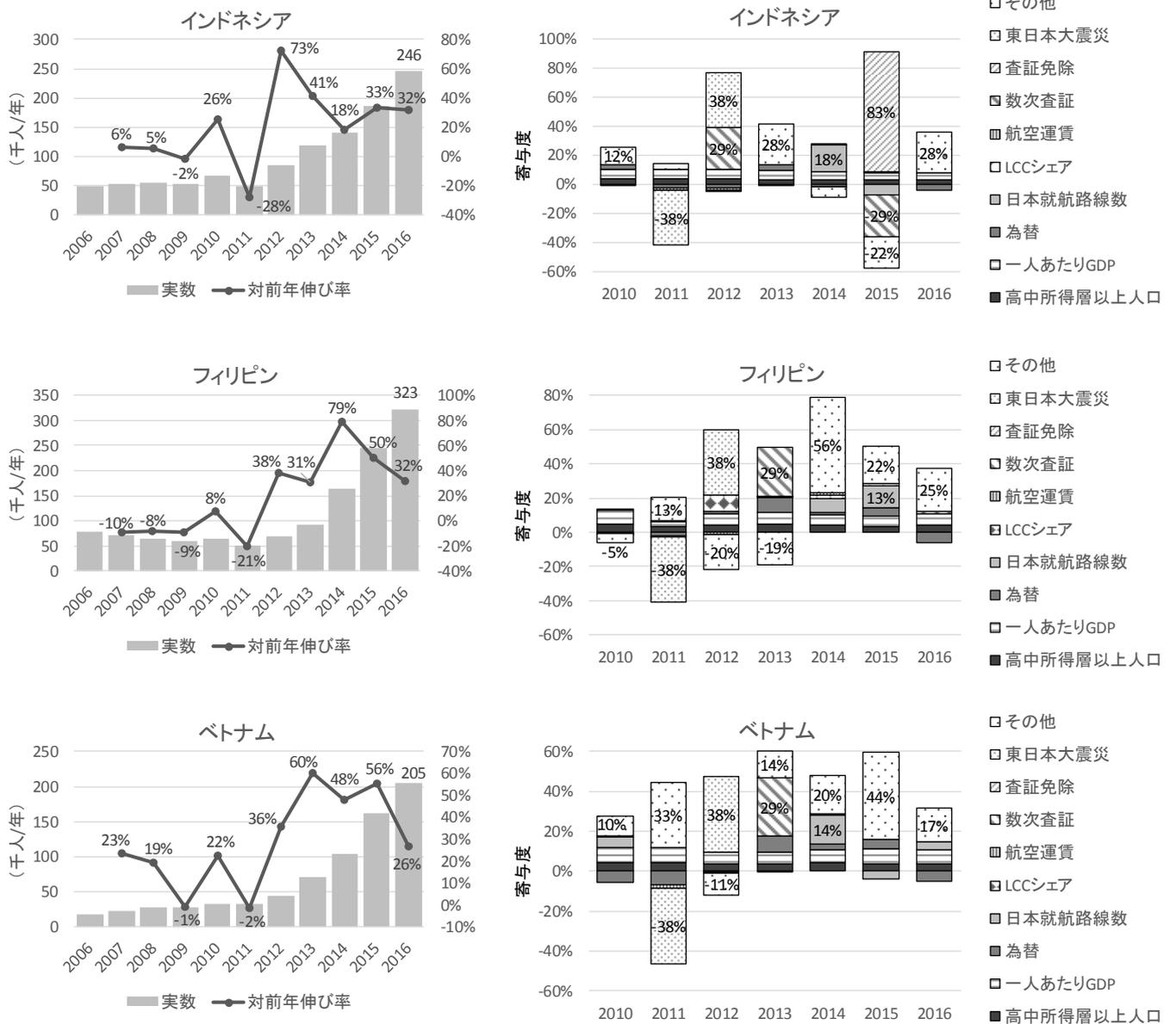


図-32 訪日外国人数増減の寄与度分析結果 (東南アジア その2)

出所) JNTO (2017), IMF (2017), UN (2015), 新中間層獲得戦略研究会 (2012), OAG (2017a), OAG (2017b), Sabre Inc. (2015), 外務省 (2017a) より作成

(3)その他地域

同様に、図-33、34、35にインド、欧州、北米、オーストラリアからの各国の訪日人数とその対前年伸び率（左図）と対前年伸び率に対する各指標による寄与度を内訳で示した図（右図）を示す。これらの各国においても、特に2013年以降の訪日人数の増加は、「その他」による寄与度の割合が大きくなっていることから、観光政策の

効果や日本の魅力度の高まり等、既往のモデル式にない要因を追加して考慮する必要があると考えられる。一方、2012年のインド、英国、米国、カナダ、オーストラリアにおけるマイナスの「その他」は、2011年東日本大震災による訪日人数の減少が1年では回復し切れていないことを表しているものと考えられる。

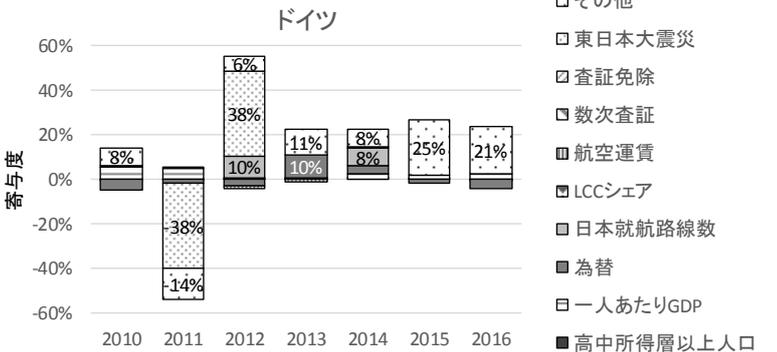
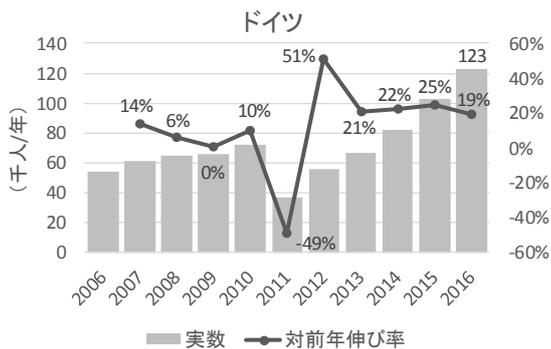
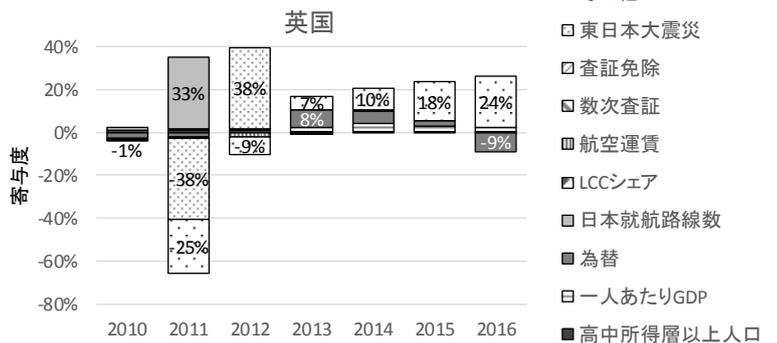
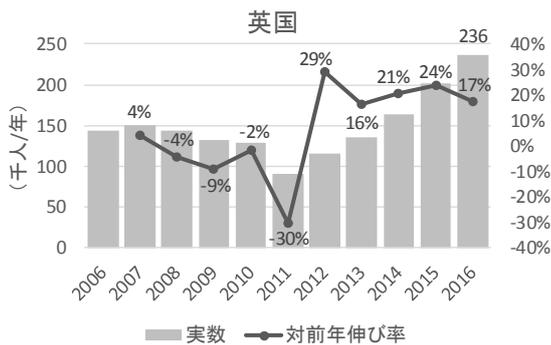
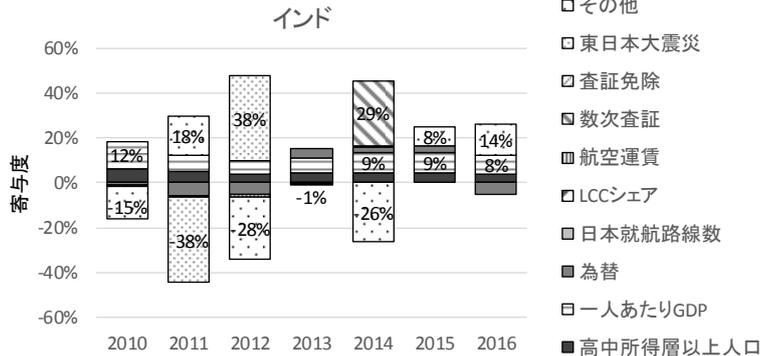
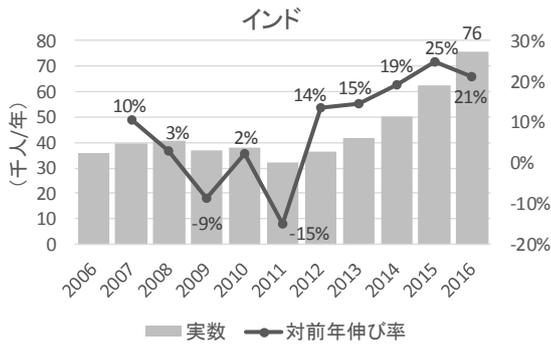


図-33 訪日外国人数増減の寄与度分析結果（その他地域 その1）

出所) JNT0 (2017), IMF (2017), UN (2015), 新中間層獲得戦略研究会 (2012), OAG (2017a), OAG (2017b), Sabre Inc. (2015), 外務省 (2017a) より作成

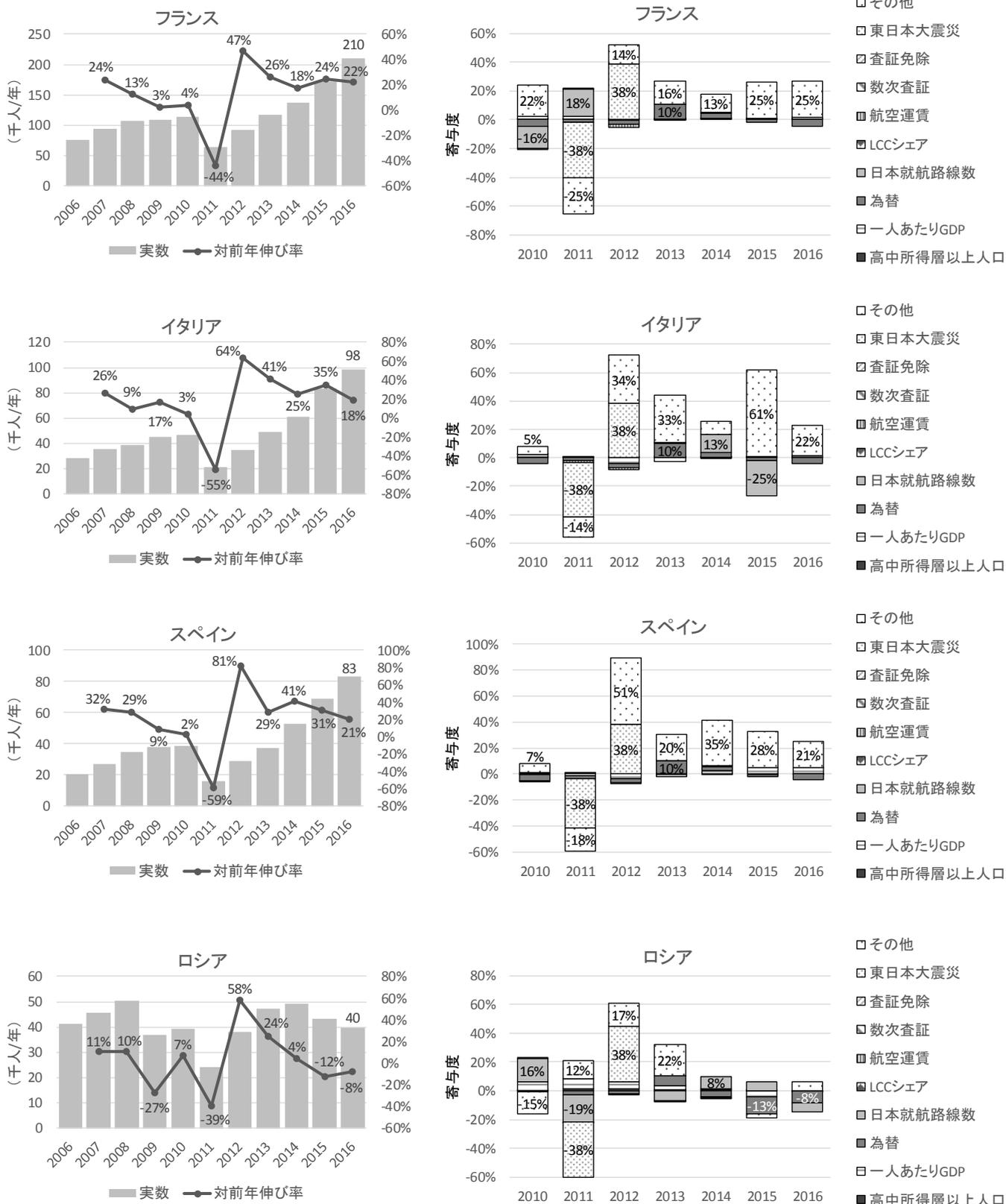


図-34 訪日外国人数増減の寄与度分析結果 (その他地域 その2)

出所) JNTO (2017), IMF (2017), UN (2015), 新中間層獲得戦略研究会 (2012), OAG (2017a), OAG (2017b), Sabre Inc. (2015), 外務省 (2017a) より作成

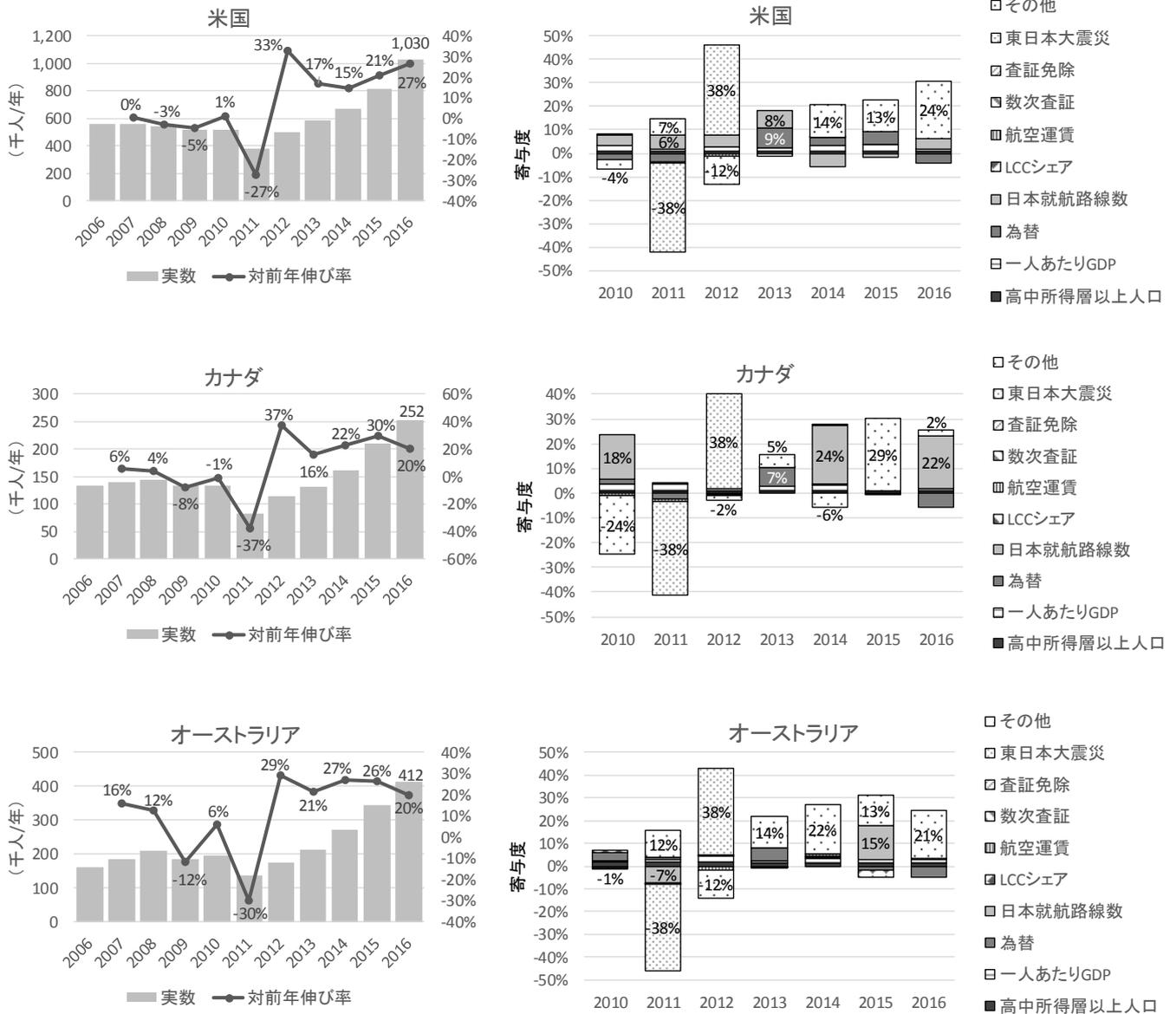


図-35 訪日外国人数増減の寄与度分析結果（その他地域 その3）

出所) JNTO (2017), IMF (2017), UN (2015), 新中間層獲得戦略研究会 (2012), OAG (2017a), OAG (2017b), Sabre Inc. (2015), 外務省 (2017a) より作成

5. まとめ～国際航空旅客需要予測モデルへの導入に関する考察～

本分析では、訪日外国人の近年の動向を把握するため、2015年の訪日人数(全目的)が多い上位20カ国について、訪日人数、出国者数、日本選択率を含む訪問国選択率の時系列データを整理し、国の経済状況や地理的状況を踏まえた傾向の分析を行った。さらに、出国者数や日本選択率との相関が想定される各種経済指標や交通サービス指標についても同様に時系列データを整理するとともに、各指標が訪日人数の増減に与える寄与度を分析し、予測モデル改善につながる考察を行った。これらにより得られた知見を要約すると、以下の通りである。

(1)2015年の訪日外国人(全目的)は東アジア4カ国が全体の7割以上を占め、上位20カ国が全体の95%以上を占める。

(2)出国者数や出国率は、国の経済規模により傾向が異なる。一人当たり実質GDP(GDPPC)が低いグループ1ほど低水準であるが国の経済発展に伴って顕著な増加傾向を示しているのに対し、GDPPCが高いグループ3は高水準で比較的安定して推移している。また、出国率は国の国土面積や陸地で隣国との国境に接しているかによっても傾向が異なる。

(3)日本選択率は、出発国と日本との地理的關係により傾向が異なる。近隣の東アジア諸国の日本選択率が最も高水準であり、次いで東南アジア、その他地域(オーストラリア、北米・欧州等)の順で日本との距離に近い地域の国ほど日本選択率は高い傾向にある。また、東・東南アジア地域各国では、近年日本選択が近隣の競合国のシェアを奪って増大している。一方、その他地域各国では、日本選択が他国のシェアを奪うに至っておらず、日本選択率はオーストラリアを除き、1%の水準を超えていない。

(4)近年の訪日外国人の急増の要因は、既往の予測モデルで考慮してきた経済指標や交通サービス指標では説明しきれなくなっており、観光政策の効果や日本の魅力度のような要素を新たにモデルに反映させる必要がある。

これらの知見から得られる国際航空旅客需要予測モデルへの示唆は以下の通りである。

(1)20カ国の出国者数及び日本選択率は国毎に傾向が異なり、特に日本選択率は訪日人数増減への寄与度が大きく、その変化が特徴的である。このことから、国際航空旅客需要予測モデルのサブモデルである全国発生モデル(全世界からの生成交通量(出入国外国人)を推計するモデル)において、各国の出国者の行動を詳細に表現す

るために出国者数と訪問国選択を2段階で推計する2段階モデル(井上ら(2016))の適用は東アジア4カ国以外の国においても有効である。

(2)ただし、出発国によって、(a)日本選択率が現状で非常に低水準である場合、(b)訪問先である世界各国との間の為替レートや交通サービス指標のデータが限定的である場合、(c)隣国との往来に陸路が存在し出国行動が航空需要に直結しない、または特定の国との特別な結びつき(往来)がある等の特性を考慮し、訪問国選択モデルにそれらを表現する説明変数等を別途考慮する必要がある場合においては、訪問国選択モデルによる推計の精度確保に実務的な課題が多くなることから、2段階モデルの適用を慎重に検討する必要がある。

本研究で得られた結果は、近年の訪日外国人の動向に関する国ごとの特色を詳細に把握するためのものであり、国際航空旅客需要予測モデルの改善の方向性の根拠となるとともに、予測モデルに与える将来シナリオの設定やさらには予測モデルによる推計結果の妥当性を検証するための基礎資料になると考えている。

(2018年2月14日受付)

参考文献

- 井上岳・小野正博・川西和幸(2016)：訪日外客による将来航空需要と経済波及効果(試算)，国土技術政策総合研究所資料，No.926。
- 外務省(2017a)：最近のビザ緩和(一般旅券所持者)，<http://www.mofa.go.jp/mofaj/files/000110948.pdf>(2018.2.6アクセス)
- 外務省(2017b)：ビザ免除国・地域(短期滞在)，<http://www.mofa.go.jp/mofaj/toko/visa/tanki/novisa.html>(2018.2.6アクセス)
- 国家発展委員会(2015)：Population Projections for R.O.C.(Taiwan)2014～2060
- 国土交通省国土技術政策総合研究所(2007)：航空需要予測について，<http://www.ysk.nilim.go.jp/kakubu/kukou/keikaku/juyou1.html>(2018.2.6アクセス)
- 新中間層獲得戦略研究会(2012)：新中間層獲得戦略～アジアを中心とした新興国とともに成長する日本～，(一財)経済産業調査会
- 中国国家統計局(2017)：中国統計年鑑2016
- 日本政府観光局(JNTO)(2017)：訪日外客数，http://www.jnto.go.jp/jpn/statistics/visitor_trends/(2018.2.6アクセス)

- IMF (2017) : World Economic Outlook Database for
October 2017
- OAG Aviation Worldwide Limited (OAG) (2017a) :
Traffic Analyser
- OAG Aviation Worldwide Limited (OAG) (2017b) : Hi
storical Data
- Sabre Inc. (2015) : ADI (Airport Data intelligence)
O&D Market Details
- UNWTO (2017) : Yearbook of Tourism Statistics,
Data, 2017 Edition
- UN (2015) : World Population Prospects; The 2015
Revision

付録A ビザ要件緩和措置一覧

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
韓国	査証免除(2005.3) ⇒											
台湾	査証免除(2005.3) ⇒											
香港	査証免除(2004.4) ⇒											
中国										数次査証 (1月)	⇒	
タイ							数次査証 (6月)	査証免除 (7月)	⇒			
シンガポール	査証免除(1990年以前) ⇒											
マレーシア							数次査証 (9月)	査証免除 (7月)	⇒			
インドネシア							数次査証 (9月)	⇒	査証免除 (2014.12)		⇒	
フィリピン								数次査証 (7月)	⇒			
ベトナム								数次査証 (7月)	⇒			
インド									数次査証 (7月)	⇒		
英国	査証免除(1990年以前) ⇒											
ドイツ	査証免除(1990年以前) ⇒											
フランス	査証免除(1990年以前) ⇒											
イタリア	査証免除(1990年以前) ⇒											
スペイン	査証免除(1990年以前) ⇒											
ロシア												
米国	査証免除(1990年以前) ⇒											
カナダ	査証免除(1990年以前) ⇒											
オーストラリア	査証免除(2000年以前) ⇒											

図A-1 ビザ要件緩和措置一覧

出所) 外務省(2017a), 外務省(2017b)より作成

付録B 競合国間の経済・交通サービス指標の比較(東アジア4カ国以外)

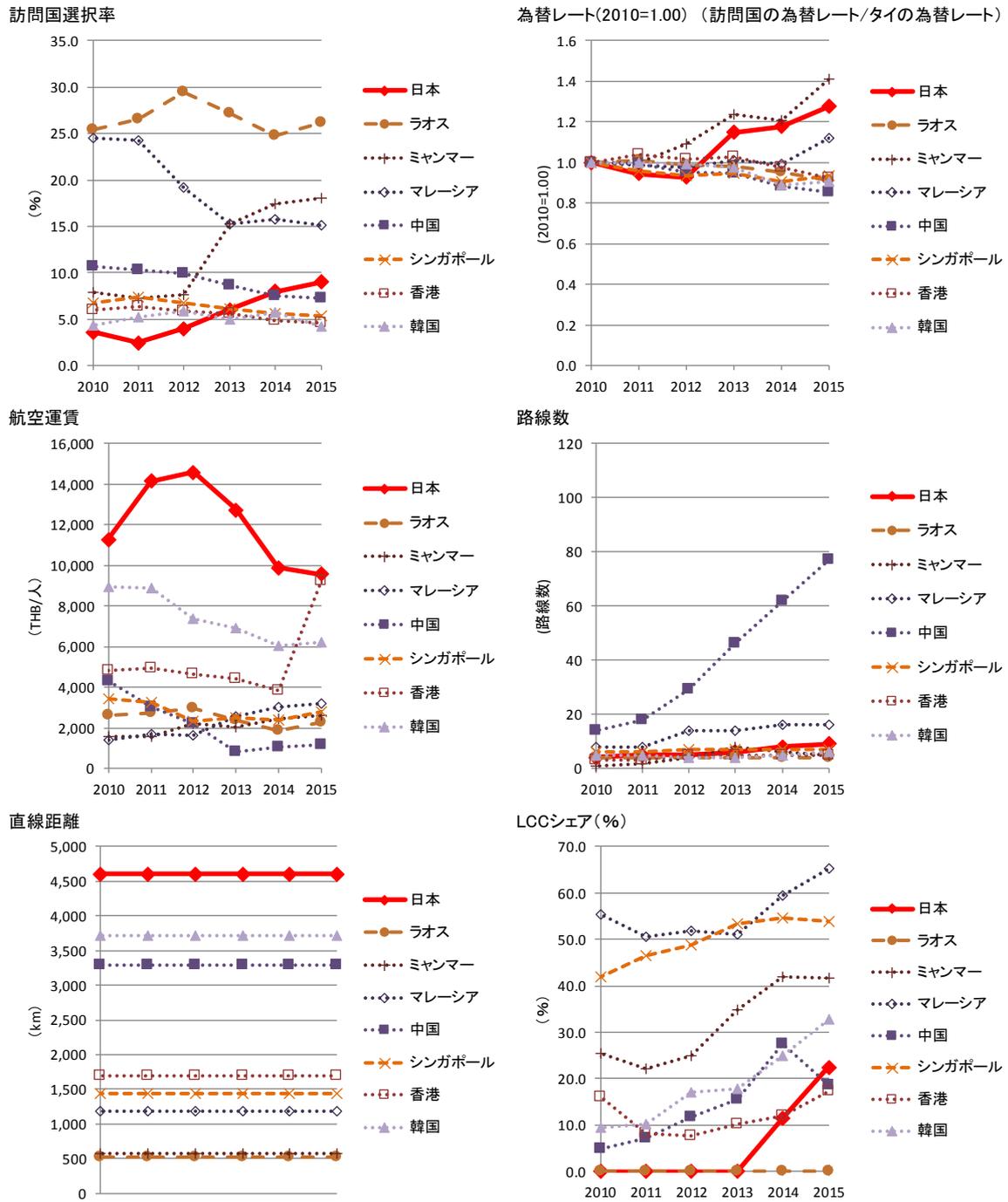
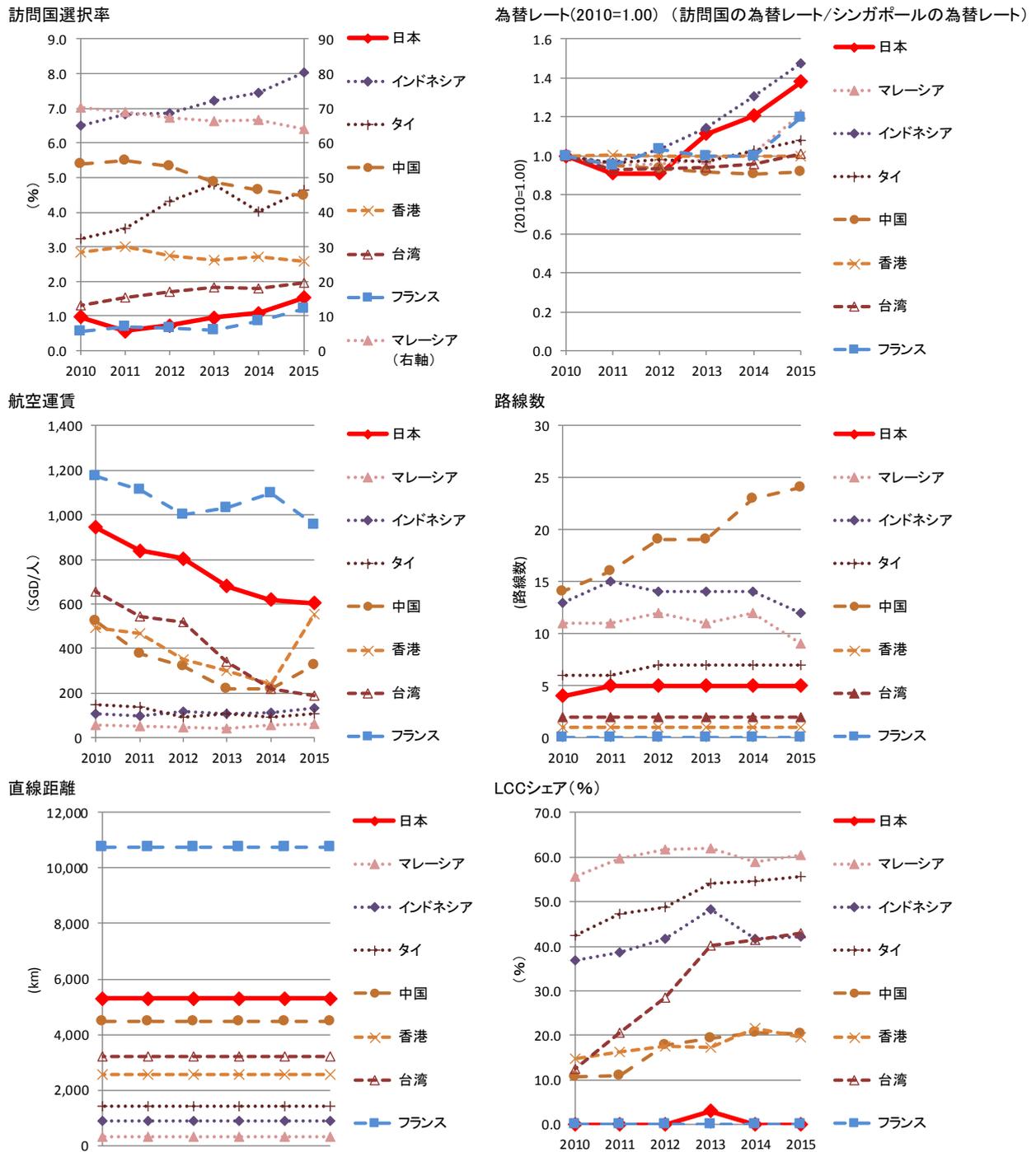


図 B-1 競合国間の経済・交通サービス指標の比較 (タイ発)

注) 競合国のうち、日本及び2015年の訪問国選択率上位7カ国のグラフを図示した。

出所) UNWTO (2017) (一部、各国政府統計で補充), JNTO (2017), IMF (2017), OAG (2017a), OAG (2017b), Sabre Inc. (2015) より作成



図B-2 競合国間の経済・交通サービス指標の比較 (シンガポール発)

注) 競合国のうち、日本及び2015年の訪問国選択率上位7カ国のグラフを図示した。

出所) UNWTO (2017) (一部、各国政府統計で補完), JNTO (2017), IMF (2017), OAG (2017a), OAG (2017b), Sabre Inc. (2015) より作成

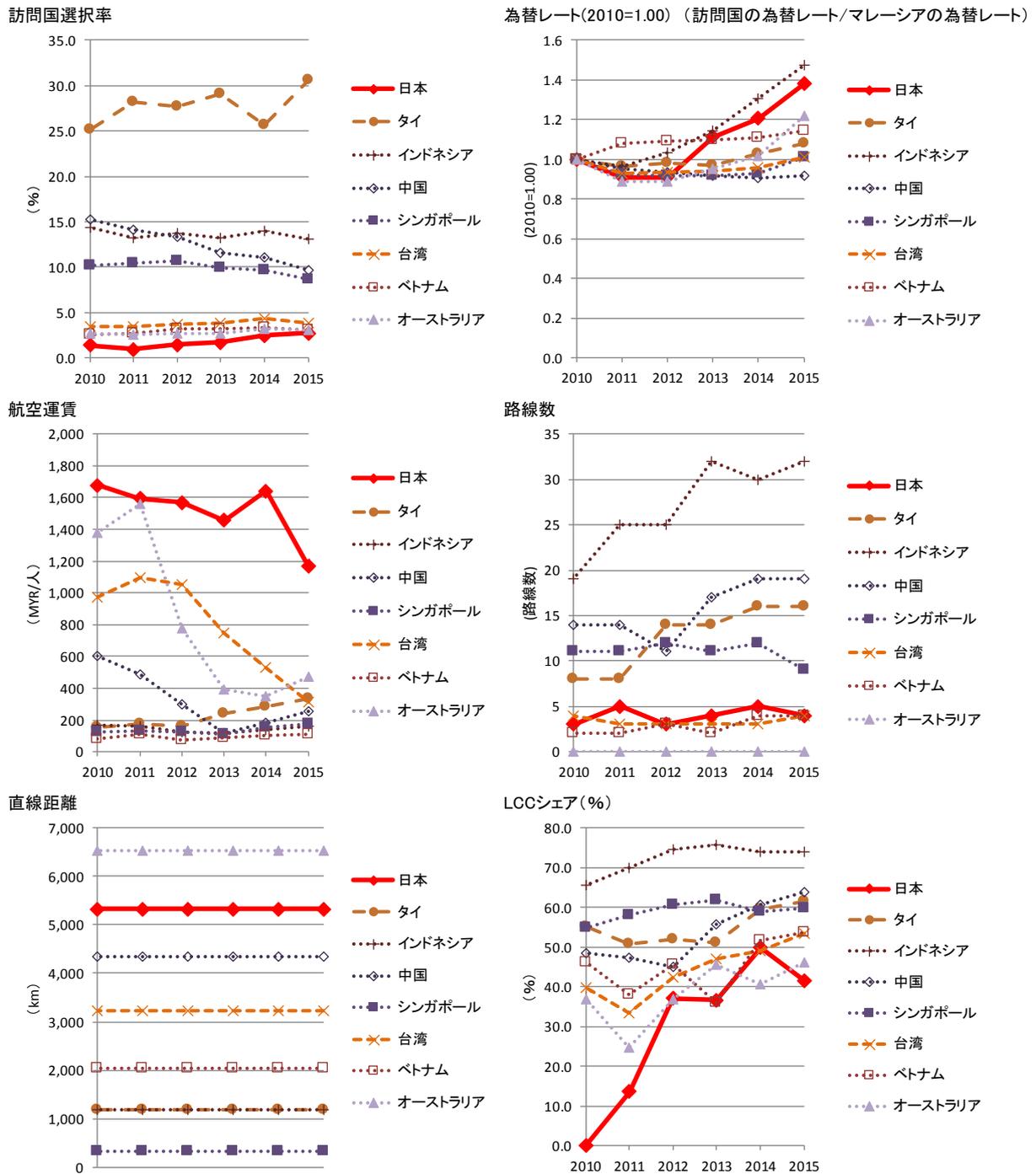
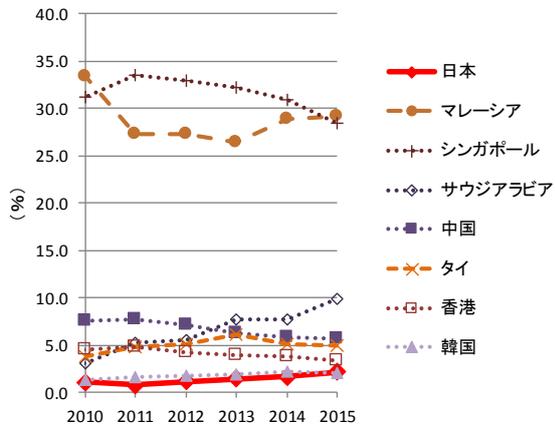


図 B-3 競合国間の経済・交通サービス指標の比較 (マレーシア発)

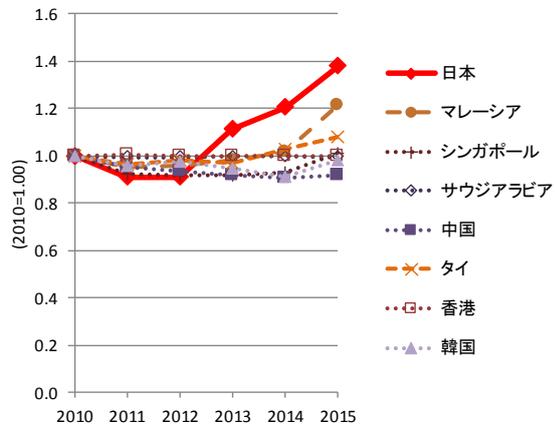
注) 競合国のうち、日本及び 2015 年の訪問国選択率上位 7 カ国のグラフを図示した。

出所) UNWTO (2017) (一部、各国政府統計で補完)、JNTO (2017)、IMF (2017)、OAG (2017a)、OAG (2017b)、Sabre Inc. (2015) より作成

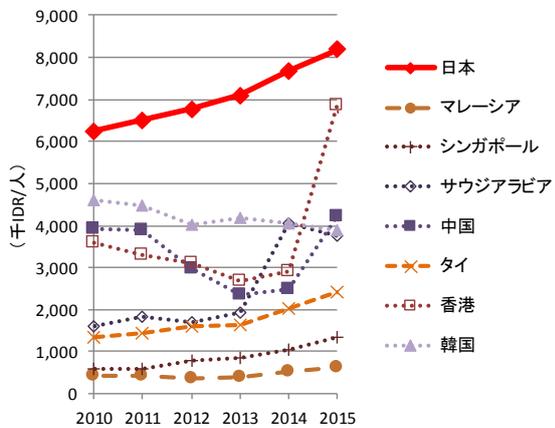
訪問国選択率



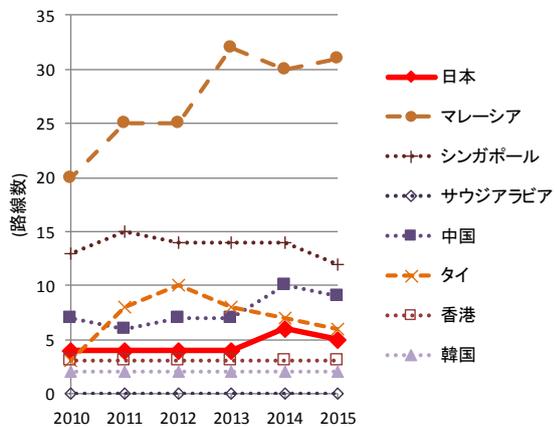
為替レート(2010=1.00) (訪問国の為替レート/インドネシアの為替レート)



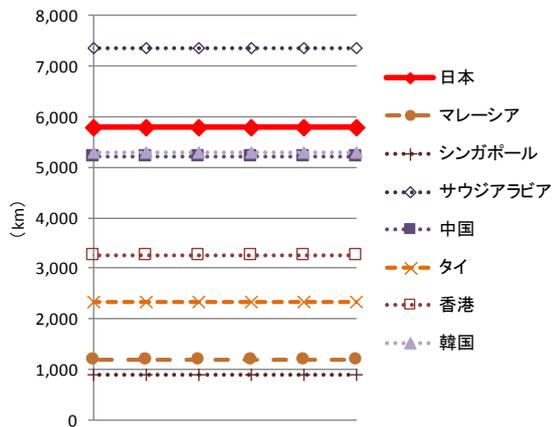
航空運賃



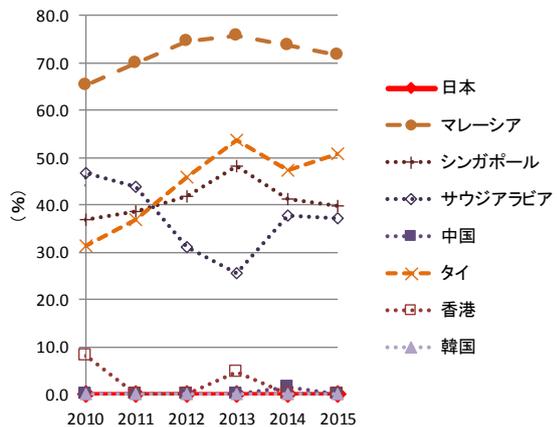
路線数



直線距離



LCCシェア(%)



図B-4 競合国間の経済・交通サービス指標の比較 (インドネシア発)

注) 競合国のうち、日本及び2015年の訪問国選択率上位7カ国のグラフを図示した。

出所) UNWTO (2017) (一部、各国政府統計で補完)、JNT0 (2017)、IMF (2017)、OAG (2017a)、OAG (2017b)、Sabre Inc. (2015) より作成

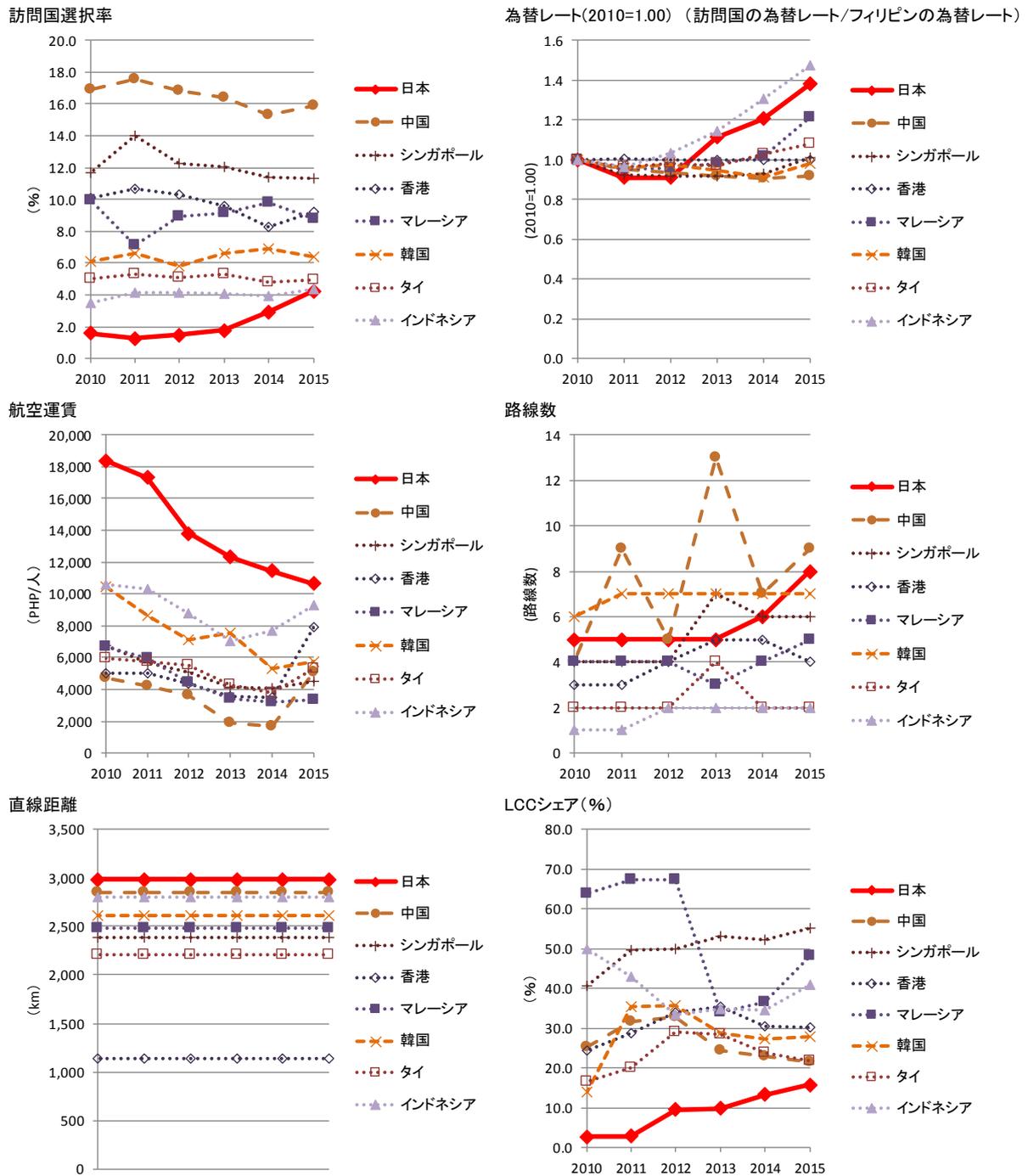


図 B-5 競合国間の経済・交通サービス指標の比較 (フィリピン発)

注) 競合国のうち、日本及び 2015 年の訪問国選択率上位 7 カ国のグラフを図示した。

出所) UNWTO (2017) (一部、各国政府統計で補完), JNTO (2017), IMF (2017), OAG (2017a), OAG (2017b), Sabre Inc. (2015) より作成

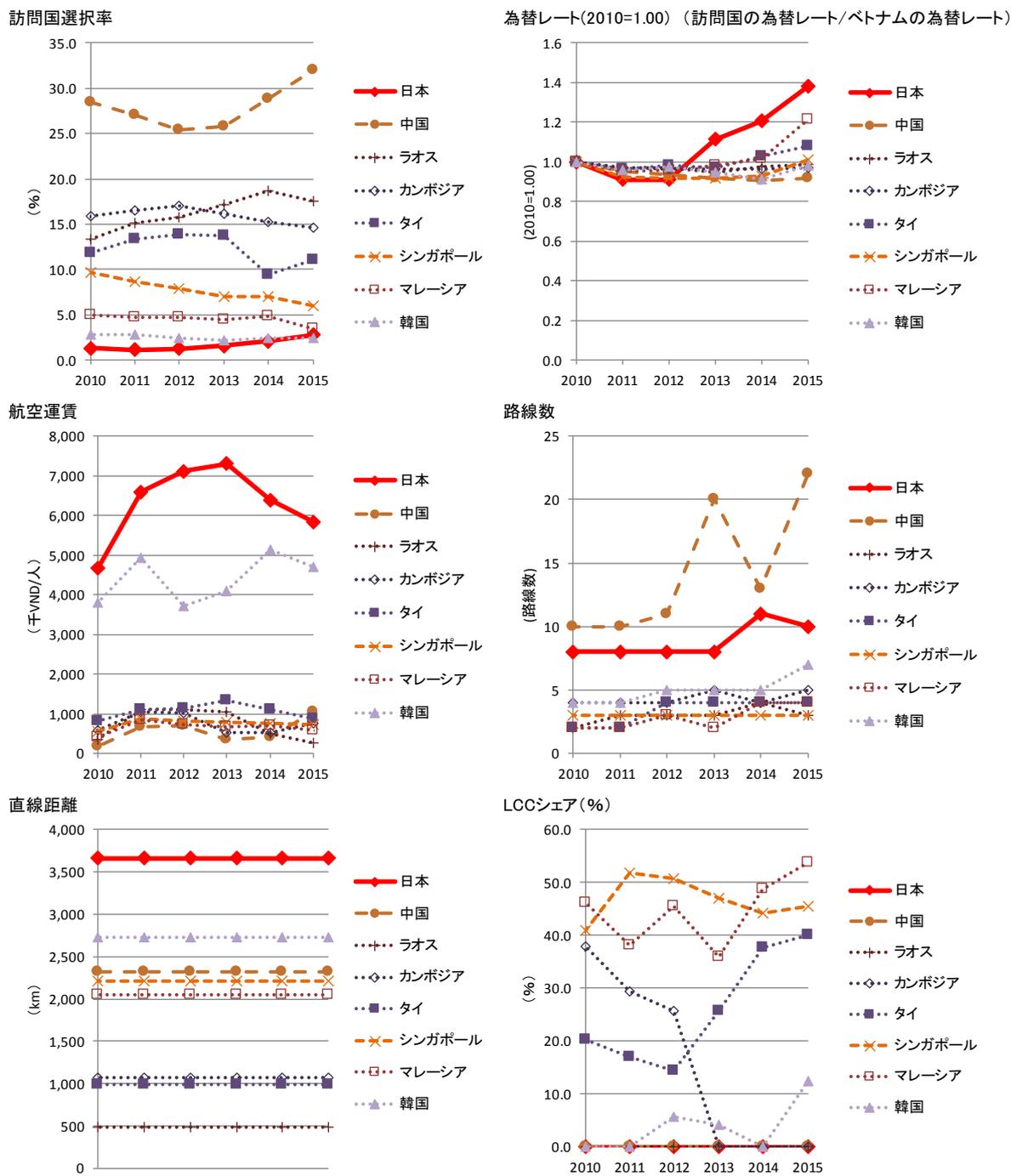


図 B-6 競合国間の経済・交通サービス指標の比較 (ベトナム発)

注) 競合国のうち、日本及び 2015 年の訪問国選択率上位 7 カ国のグラフを図示した。

出所) UNWTO (2017) (一部、各国政府統計で補完), JNTO (2017), IMF (2017), OAG (2017a), OAG (2017b), Sabre Inc. (2015) より作成

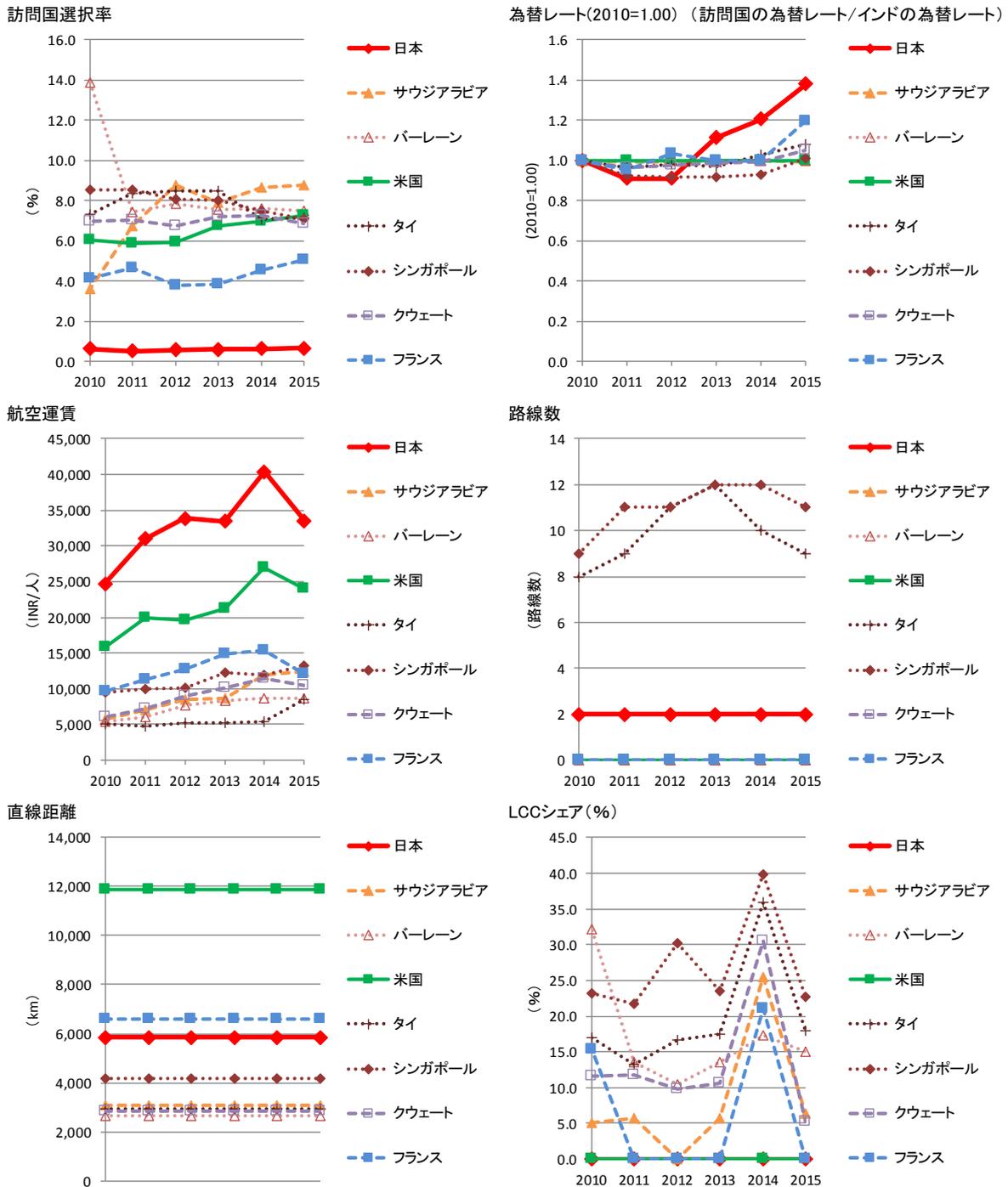


図 B-7 競合国間の経済・交通サービス指標の比較 (インド発)

注) 競合国のうち、日本及び 2015 年の訪問国選択率上位 7 カ国のグラフを図示した。

出所) UNWTO (2017) (一部、各国政府統計で補完), JNTO (2017), IMF (2017), OAG (2017a), OAG (2017b), Sabre Inc. (2015) より作成

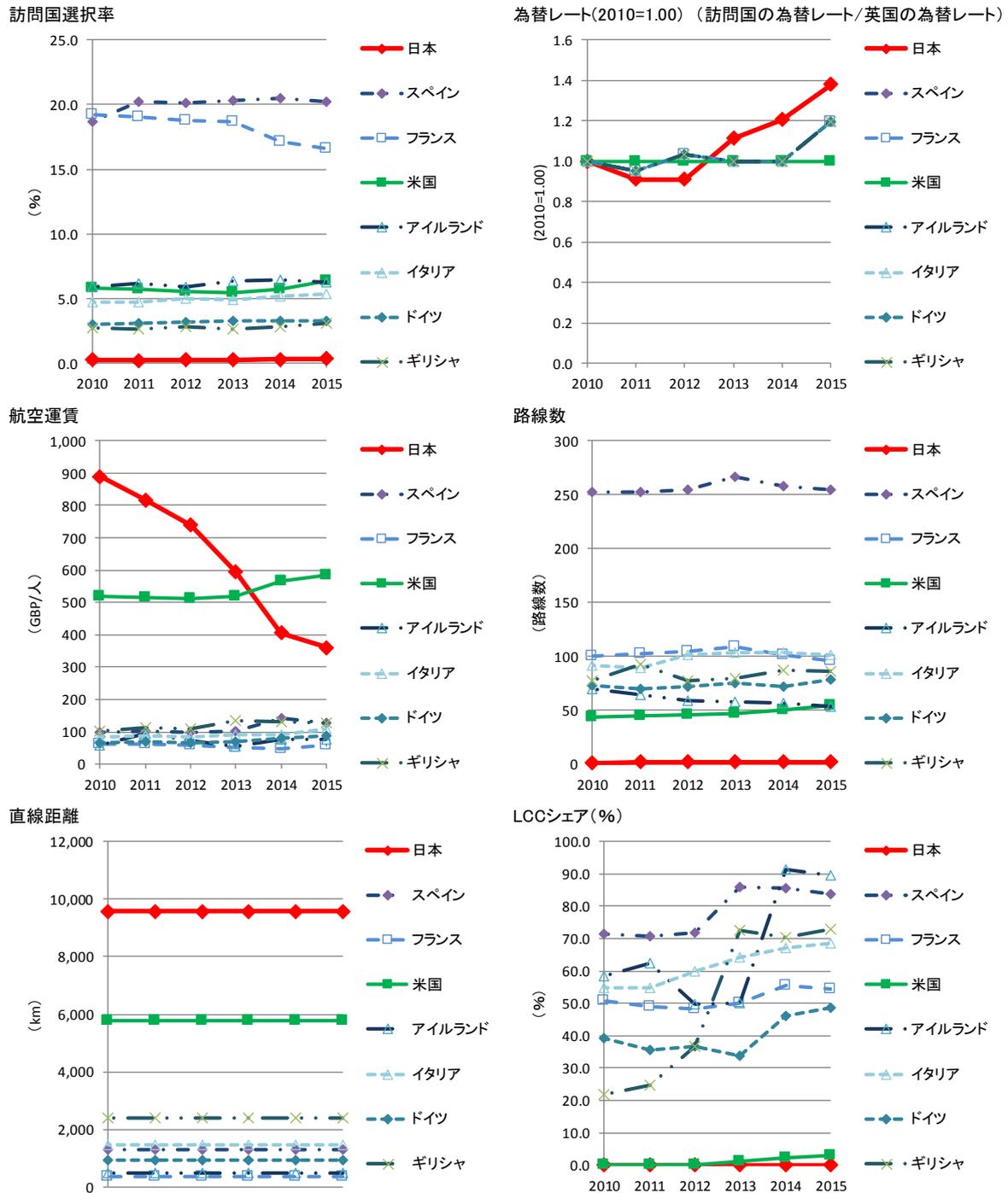
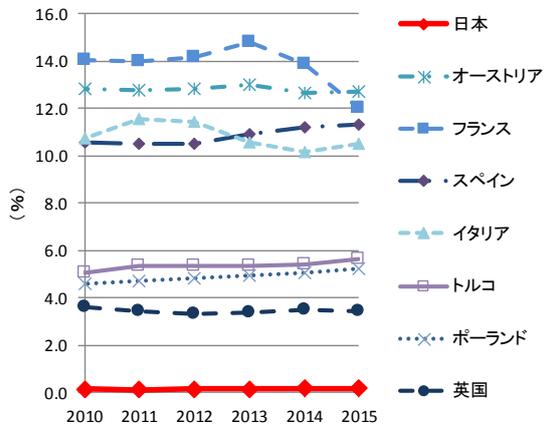


図 B-8 競合国間の経済・交通サービス指標の比較 (英国発)

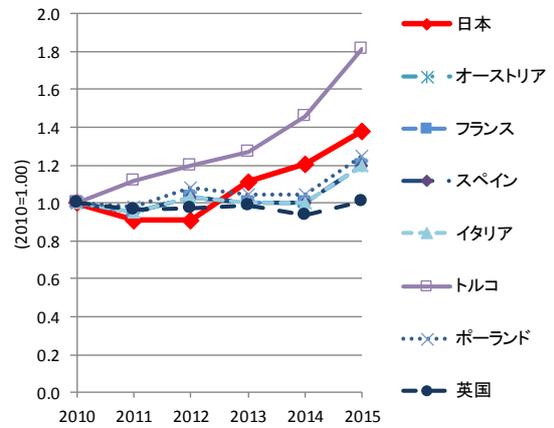
注) 競合国のうち、日本及び 2015 年の訪問国選択率上位 7 カ国のグラフを図示した。

出所) UNWTO (2017) (一部、各国政府統計で補完)、JNTO (2017)、IMF (2017)、OAG (2017a)、OAG (2017b)、Sabre Inc. (2015) より作成

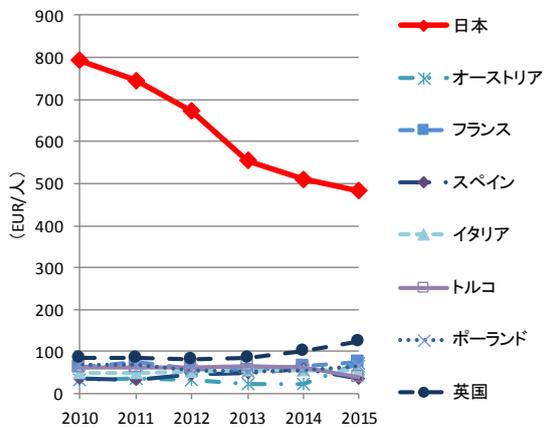
訪問国選択率



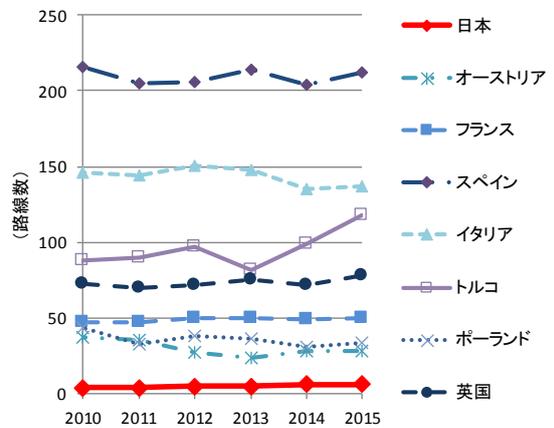
為替レート(2010=1.00) (訪問国の為替レート/ドイツの為替レート)



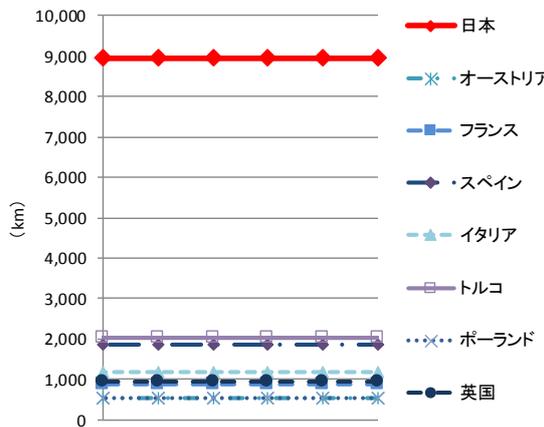
航空運賃



路線数



直線距離



LCCシェア (%)

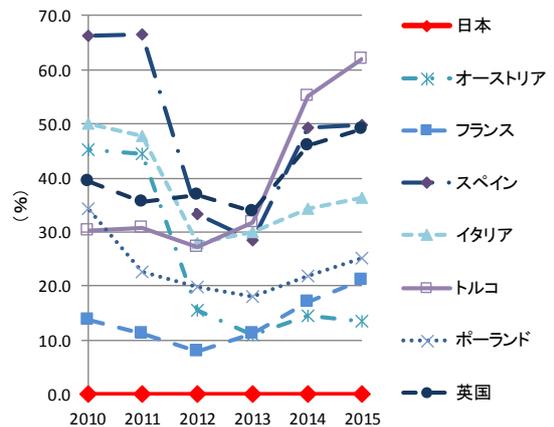


図 B-9 競合国間の経済・交通サービス指標の比較 (ドイツ発)

注) 競合国のうち、日本及び 2015 年の訪問国選択率上位 7 カ国のグラフを図示した。

出所) UNWTO (2017) (一部、各国政府統計で補完)、JNTO (2017)、IMF (2017)、OAG (2017a)、OAG (2017b)、Sabre Inc. (2015) より作成

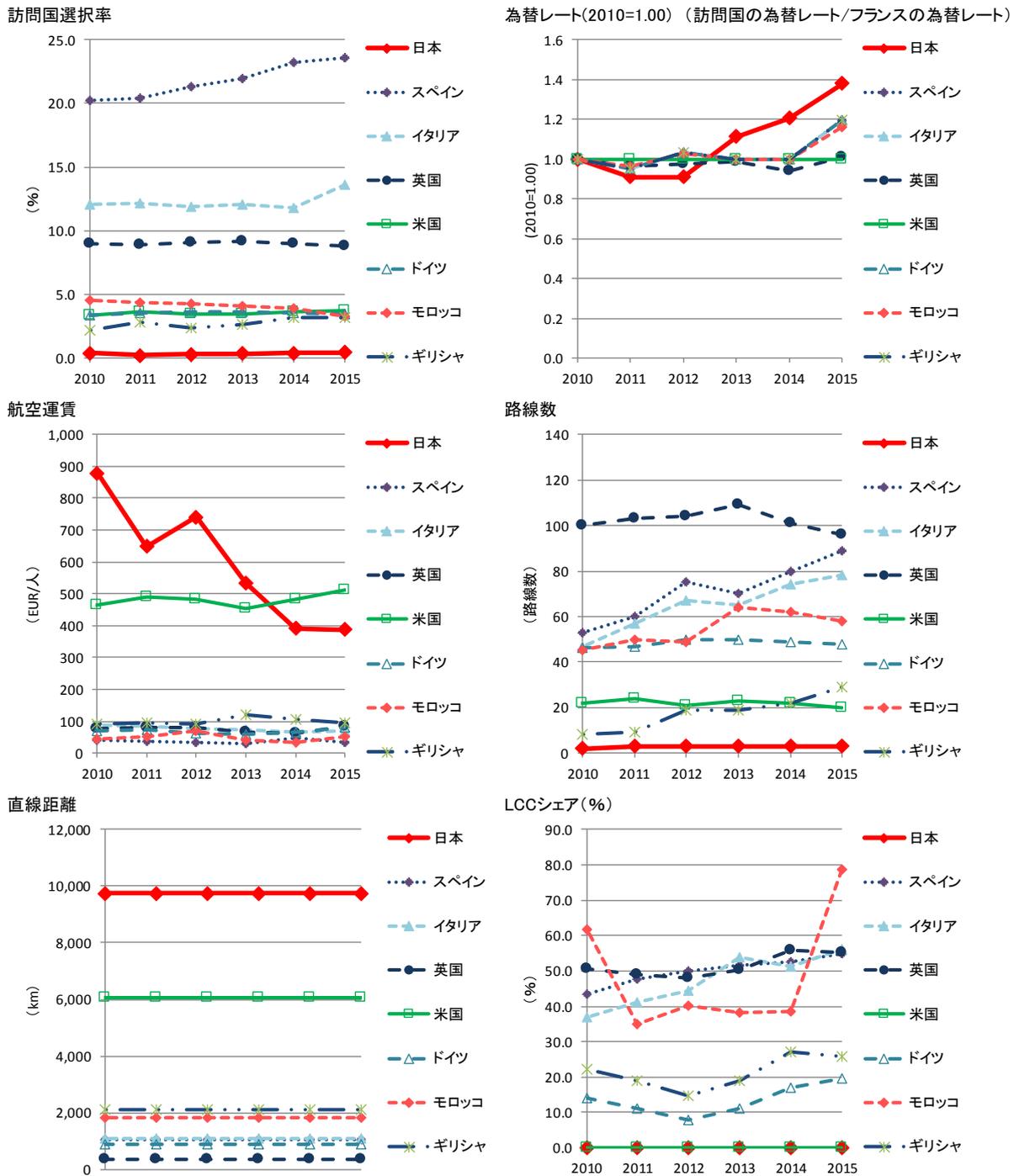


図 B-10 競合国間の経済・交通サービス指標の比較 (フランス発)

注) 競合国のうち、日本及び2015年の訪問国選択率上位7カ国のグラフを図示した。

出所 UNWTO (2017) (一部、各国政府統計で補完), JNTO (2017), IMF (2017), OAG (2017a), OAG (2017b), Sabre Inc. (2015) より作成

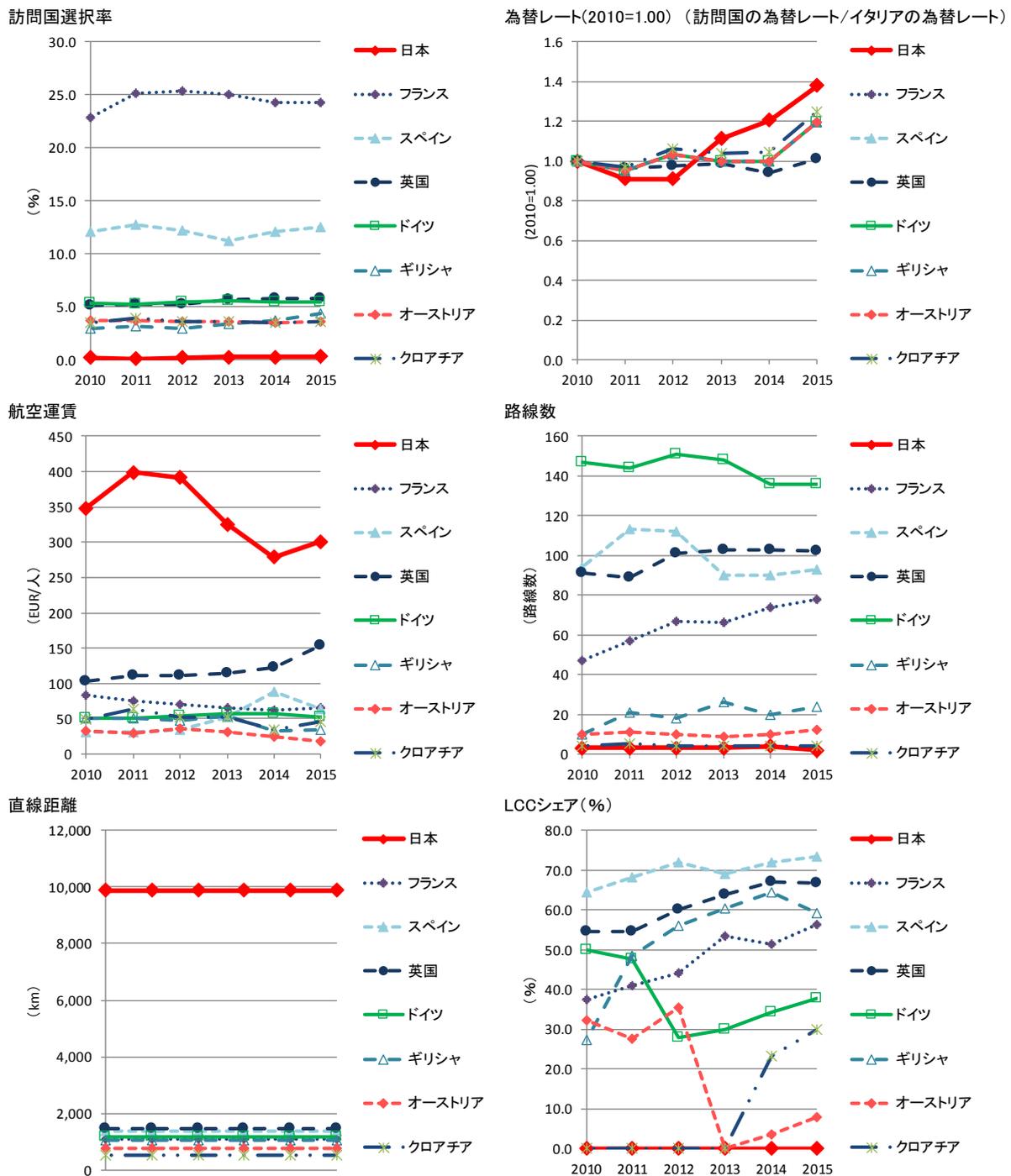


図 B-11 競合国間の経済・交通サービス指標の比較 (イタリア発)

注) 競合国のうち、日本及び 2015 年の訪問国選択率上位 7 カ国のグラフを図示した。

出所) UNWTO (2017) (一部、各国政府統計で補完), JNTO (2017), IMF (2017), OAG (2017a), OAG (2017b), Sabre Inc. (2015) より作成

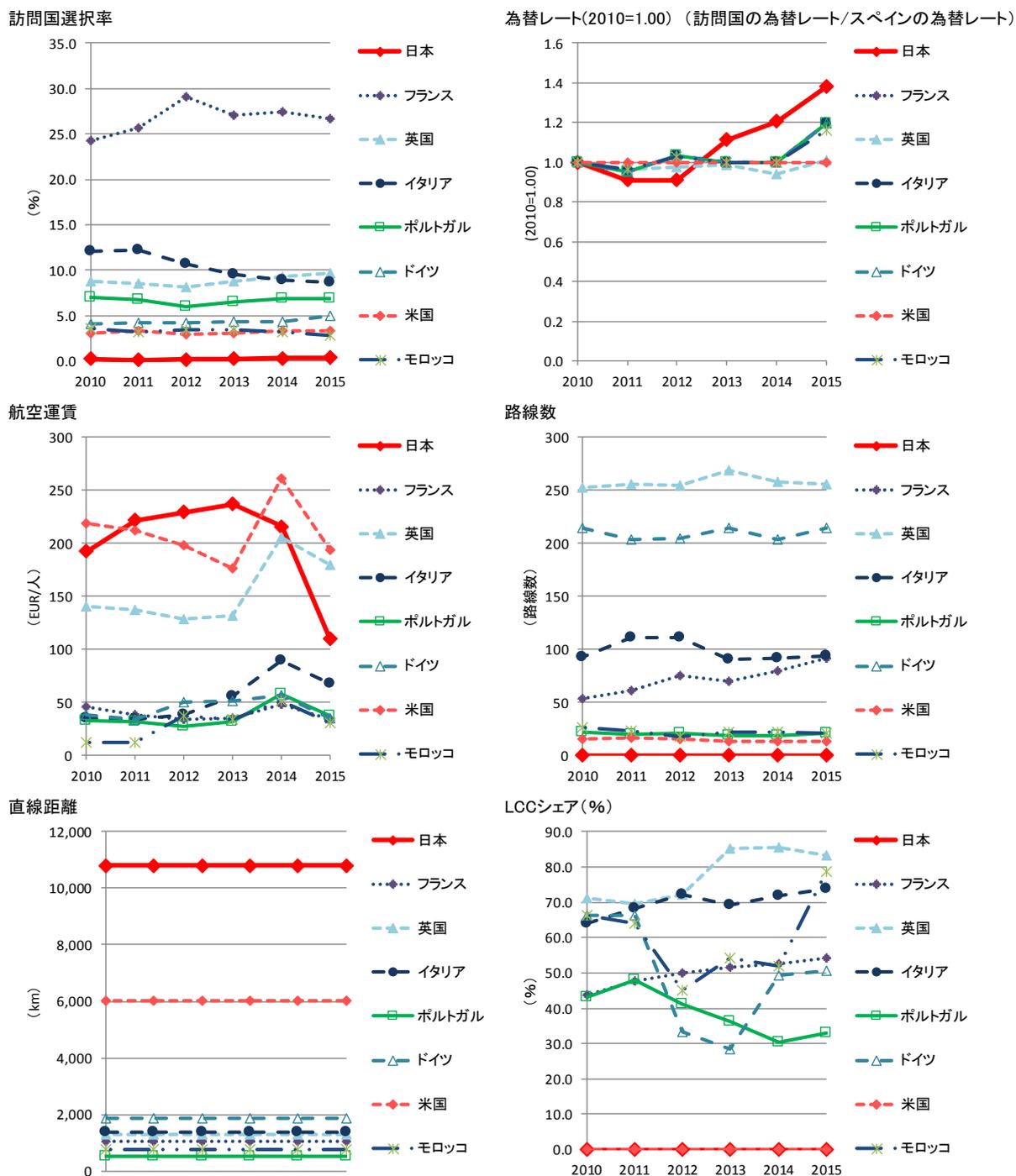


図 B-12 競合国間の経済・交通サービス指標の比較 (スペイン発)

注) 競合国のうち、日本及び2015年の訪問国選択率上位7カ国のグラフを図示した。
 出所) UNWTO (2017) (一部、各国政府統計で補完), JNT0 (2017), IMF (2017), OAG (2017a), OAG (2017b), Sabre Inc. (2015) より作成

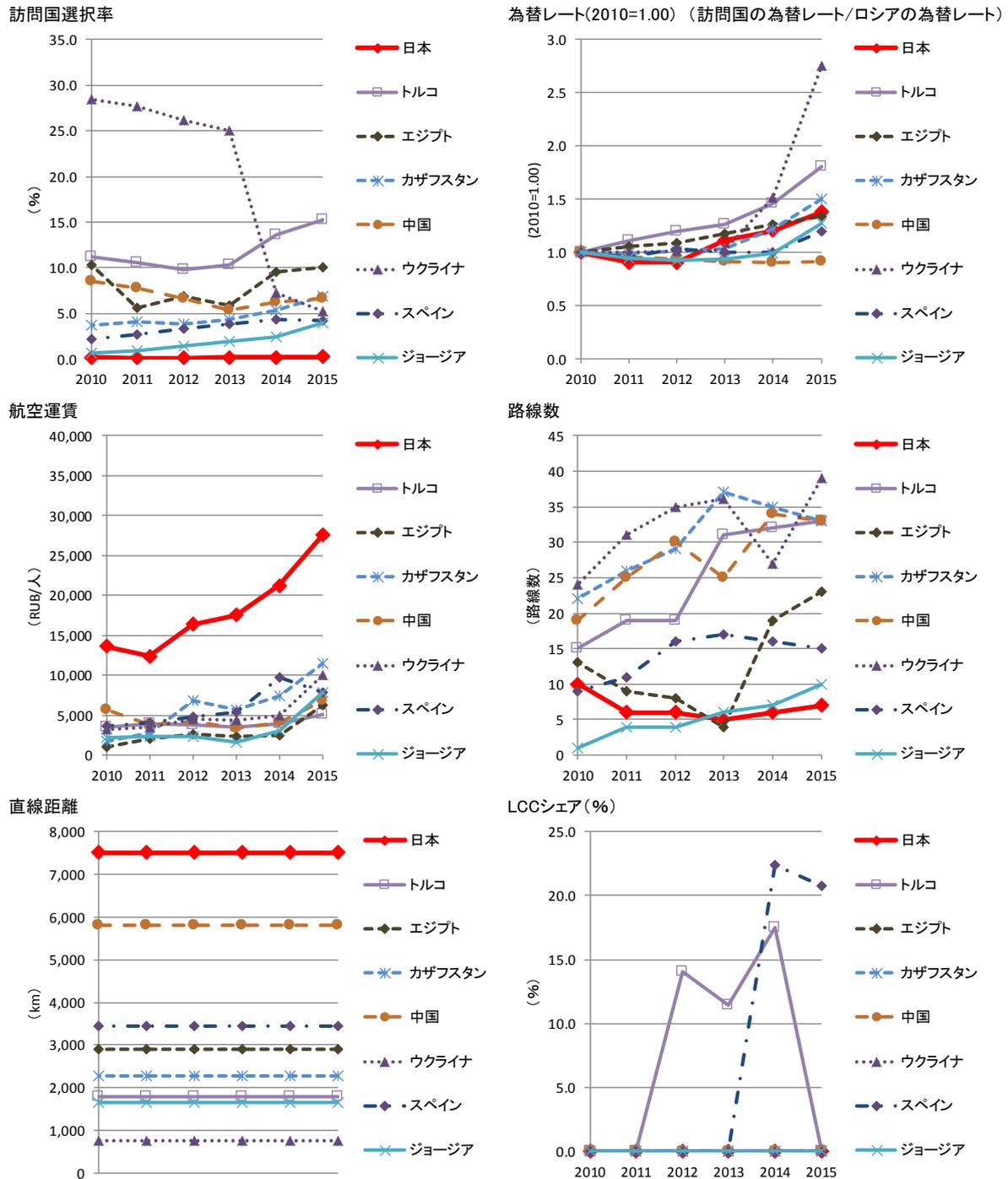


図 B-13 競合国間の経済・交通サービス指標の比較 (ロシア発)

注) 競合国のうち、日本及び 2015 年の訪問国選択率上位 7 カ国のグラフを図示した。

出所) UNWTO (2017) (一部、各国政府統計で補完)、JNTO (2017)、IMF (2017)、OAG (2017a)、OAG (2017b)、Sabre Inc. (2015) より作成

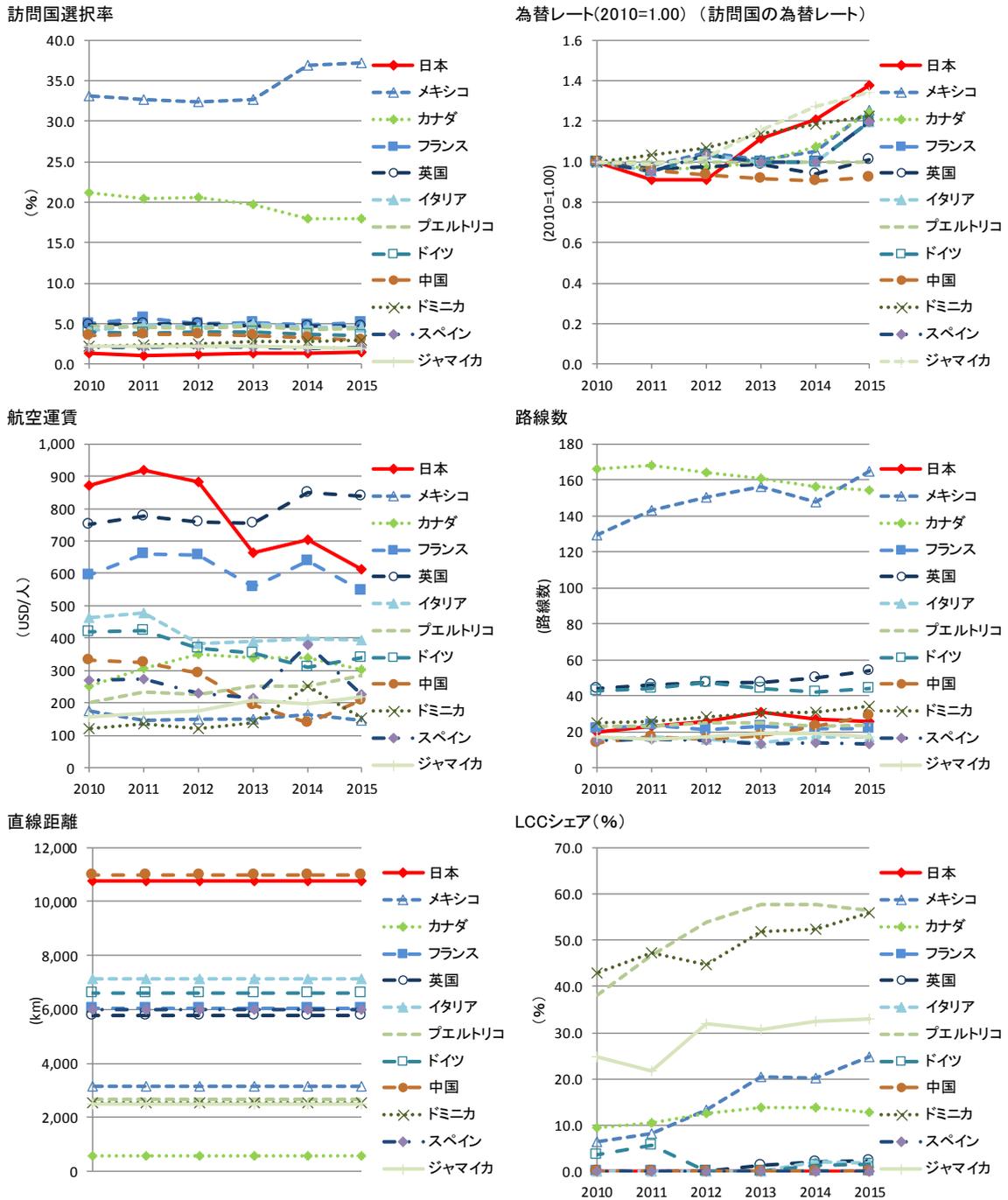
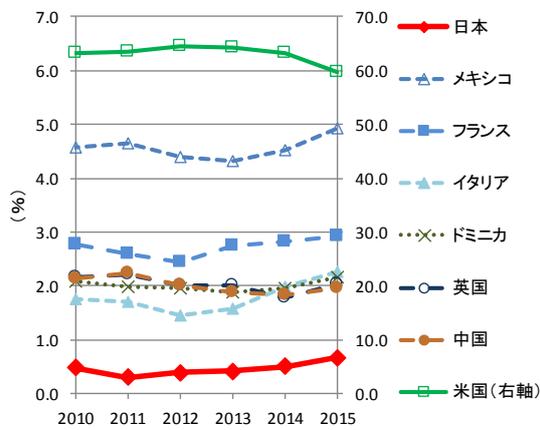


図 B-14 競合国間の経済・交通サービス指標の比較 (米国発)

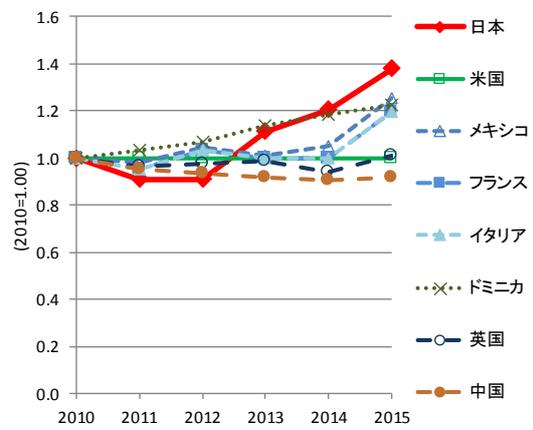
注) 競合国のうち、日本及び 2015 年の訪問国選択率上位 11 カ国のグラフを図示した。

出所) UNWTO (2017) (一部、各国政府統計で補完), JNTO (2017), IMF (2017), OAG (2017a), OAG (2017b), Sabre Inc. (2015) より作成

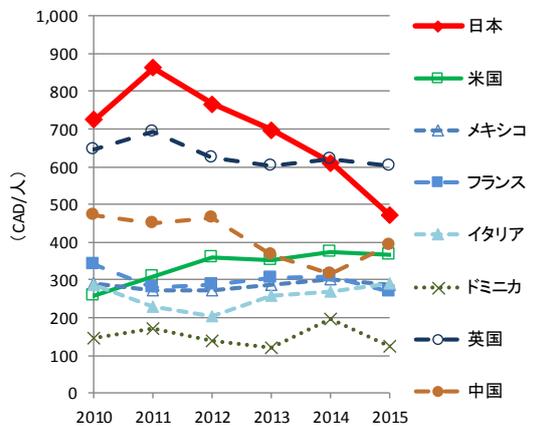
訪問国選択率



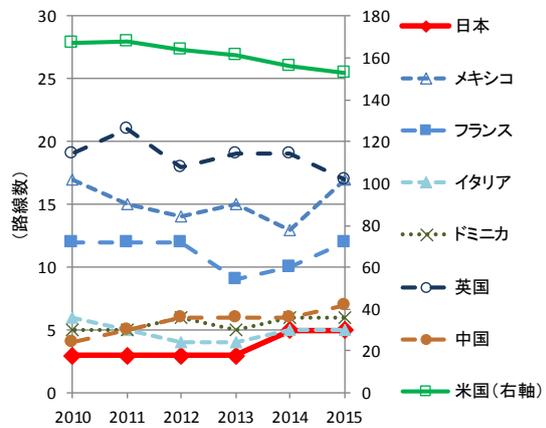
為替レート(2010=1.00) (訪問国の為替レート/カナダの為替レート)



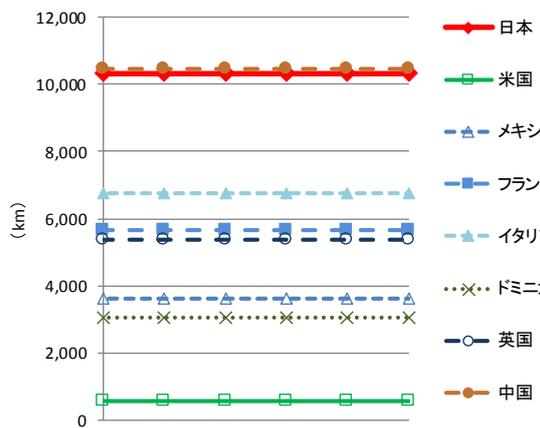
航空運賃



路線数



直線距離



LCCシェア (%)

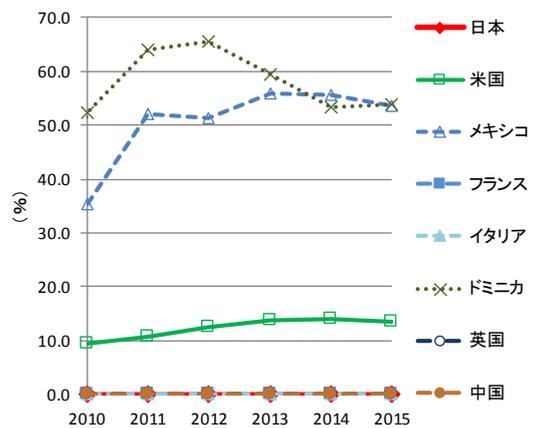
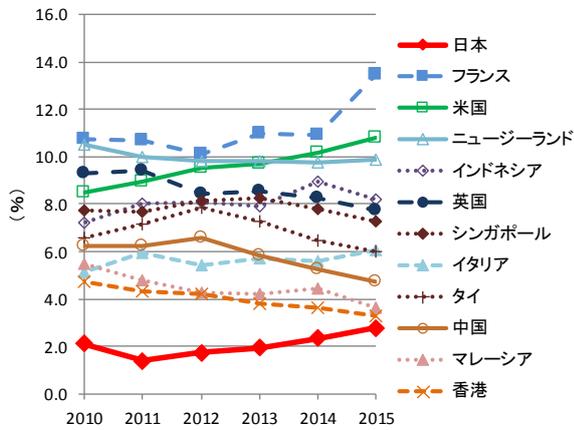


図 B-15 競合国間の経済・交通サービス指標の比較 (カナダ発)

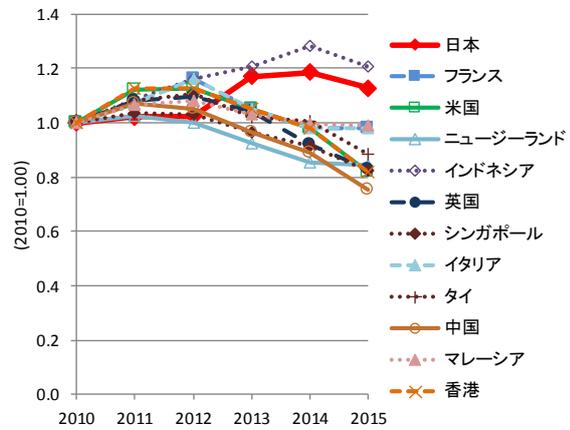
注) 競合国のうち、日本及び 2015 年の訪問国選択率上位 7 カ国のグラフを図示した。

出所) UNWTO (2017) (一部、各国政府統計で補完)、JNTO (2017)、IMF (2017)、OAG (2017a)、OAG (2017b)、Sabre Inc. (2015) より作成

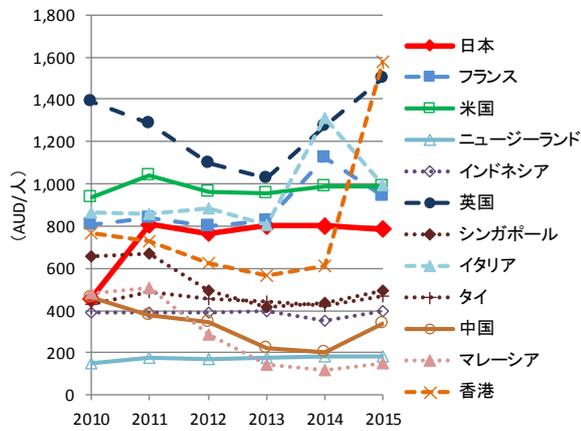
訪問国選択率



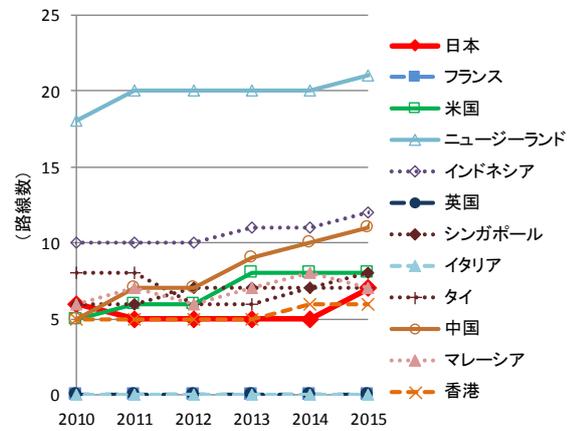
為替レート(2010=1.00) (訪問国の為替レート/オーストラリアの為替レート)



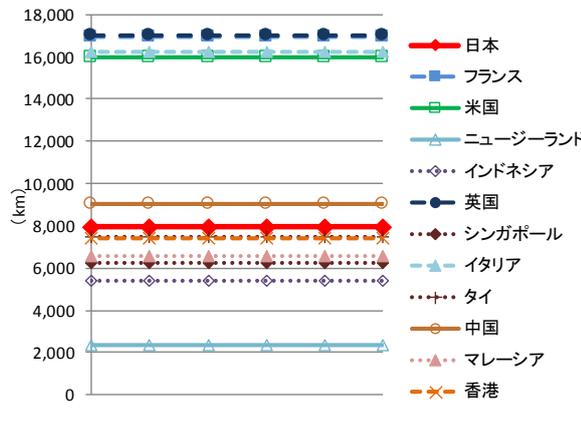
航空運賃



路線数



直線距離



LCCシェア (%)

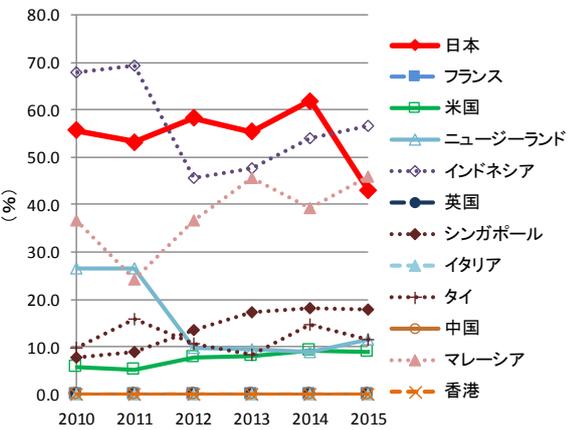


図 B-16 競合国間の経済・交通サービス指標の比較 (オーストラリア発)

注) 競合国のうち、日本及び 2015 年の訪問国選択率上位 11 カ国のグラフを図示した。

出所) UNWTO (2017) (一部、各国政府統計で補完)、JNTO (2017)、IMF (2017)、OAG (2017a)、OAG (2017b)、Sabre Inc. (2015) より作成

国土技術政策総合研究所資料

TECHNICAL NOTE of NILIM

No. 1025 March 2018

編集・発行 ©国土技術政策総合研究所

本資料の転載・複写のお問い合わせは
〔〒239-0826 神奈川県横須賀市長瀬 3-1-1
管理調整部企画調整課 電話:046-844-5019〕
E-mail:ysk.nil-kikaku@ml.mlit.go.jp