2018年6月5日

APIR Trend Watch No. 47

「訪日外国人消費動向調査」個票データ分析から得られる関西インバウンド戦略へのインプリケーション(1)[1]

APIR 数量分析センター長　稲田 義久
主席研究員　松林 洋一
調査役　木下 祐輔

要旨

国土交通省近畿運輸局との共同研究により『訪日外国人消費動向調査』の個票データの観察に基づき、関西インバウンド戦略に向けての含意を導出する。今後シリーズで紹介する予定であるが、初回となる本報告では、特に入出港の視点から詳細に検討する。観察結果より以下の点が明らかになった。(1)アジア地域からの観光・レジャー目的での訪日に関しては、関西国際空港を利用するケースは依然として多い。(2)また欧州からの同目的の関西国際空港の利用者数はアジア地域に比すれば数は多くはないが安定している。(3)なお近年は九州圏の利用が無視できない動きとなりつつある。(4)ビジネス目的では成田と羽田を利用した関東圏への集中が圧倒的であり、関西にとっても挑戦すべき課題である。観光・レジャー目的におけるアジア地域からの需要の着実な取り込みが関西圏において不可欠であるといえる。

1．はじめに

本稿の目的

われわれは、APIR Trend Watch No.42 の最終節において、「インバウンド需要を一層取り込むためにも、国籍別の観光特性を考慮した観光プロモーションの展開や支出需要の構造変化を的確にとらえ柔軟な対応が求められるが、本稿のようなマクロ分析に加えて、(例えば、訪日外客のア

[1] 本稿の統計表作成に当たり、野村亮輔氏(APIR インターン)の協力を得た。記して謝する。

ンケート調査の個票を用いた)ミクロ分析が是非とも必要となろう。今後は研究をこの方向にも展開したい。」と述べた。その後、国土交通省近畿運輸局との個票データを用いた共同研究が可能となり、ミクロ分析が実現した。これまで行ってきた共同研究の一定の基礎作業が完了したので、本稿以下のシリーズでは、第１段階として、ミクロデータの整理から得られるインバウンド戦略に向けての基礎的な分析結果を報告する。その後の第２段階では、ミクロデータを用いた計量分析を行い、観光プロモーションの展開や支出需要の構造変化の把握に資するような、具体的な含意を導出する予定である。

調査統計の説明

ここでいうミクロデータとは、国土交通省観光庁が実施している『訪日外国人消費動向調査』の個票データである。本調査の目的は、訪日外国人客の消費実態等を把握し、観光行政の基礎資料とすることであり、その概要は以下のようである。まず、1. 調査対象者は、トランジット、乗員、１年以上の滞在者等を除く日本を出国する訪日外国人客である。2. 調査標本数については、四半期毎に総数 7,830 サンプルを目標に調査が実施(年間 31,320 サンプル)されている。標本が全体の属性を適切に代表できるように工夫して調査は行われている。ちなみに、標本数と入管統計から得られる出国外国人数との比率(標本捕捉率)をみると図表 1-0 のようである。概ね時系列的に安定しており、0.1%から 0.4%の間にある。また捕捉率は、北米、欧米、韓国、豪州が高めとなっており、中華系では中国と台湾が高めとなっている。3. 回答内容については、回答者の基礎属性(国籍、性別、年齢等)、訪日目的、消費額などである。また、調査手法は調査員による聞き取り調査である。

図表１　国・地域別標本捕捉率

	中国	韓国	台湾	香港	欧州	北米	豪州
2015	0.14%	0.37%	0.12%	0.07%	0.34%	0.28%	0.20%
2016	0.12%	0.30%	0.11%	0.06%	0.30%	0.24%	0.17%
2017	0.11%	0.22%	0.10%	0.05%	0.28%	0.22%	0.16%

(出所) 法務省「出入国管理統計表」より作成

なお調査実施場所(出国港)については、新千歳空港、函館空港、仙台空港、新潟空港、東京国際空港(羽田空港)、成田国際空港、小松空港、富士山静岡空港、中部国際空港、関西国際空港、広島空港、高松空港、福岡空港、鹿児島空港、那覇空港、関門(下関)港、博多港、厳原港の 18 空海港であり、調査実施時期は四半期で 2010 年 4-6 月期から実施されている。

調査票の説明

われわれが取り扱う『訪日外国人消費動向調査』では、以下のようなフォーマットで質問が行われている。観光庁の HP 掲載の調査票によれば、本調査は A.から J.の項目について訪日外国人に質問している[2]。

A. 入国日・入国空港と在留資格
B. 国籍・地域、性別・年齢、中国人については居住地域
C. 訪日に関する情報 (同行者、訪日回数、目的)
D. 日本滞在中の訪問地 (訪問地、宿泊施設、訪問地と泊数)
E. 旅行手配の方法
F. 日本滞在中の支出
G. 消費税免税の実施状況
H. 日本訪問の満足度と日本への再訪意向
J. 日本訪問に関する意識調査 (旅行情報について、役立つ旅行情報、滞在中の行動と満足度、次回訪問の場合したいこと、世帯年収)

これら質問項目のうち、インバウンド戦略を考える場合には、設問項目 C.D.F.及び H.の回答結果は特に重要な情報といえよう。これらの質問項目のミクロ分析(計量分析を含む)は後に回すとして、以下の第 2 節では、研究の第 1 段階として、設問 A.B.と C.から剔出できる基礎的な傾向をまず整理する。すなわち、入・出国港別、国籍・地域別にみた移動動態パターンを分析することで、インバウンド戦略に向けての含意を引き出そうとするものである。本稿においては、訪日外客の動向に大きな変化が起こる、いわゆる爆買いの時期を含む 2015 年 1-3 月期から 17 年 10-12 月期の 12 四半期を対象とし、毎四半期平均 7,800 の大規模サンプルから、全体の傾向を読み取ろうとするものである。最後の第 3 節では、本分析から得られる含意を整理する。

2．出入港から見た訪日外国人の移動動態

2－1　分析の視角

訪日外国人の移動動態について精緻な事実確認を行うために、データを 2 段階にわけて分類、整理する。まず第 1 段階として訪日外国人の動向を、1)入港先、2)出港先にまず分類する。その際、

[2] http://www.mlit.go.jp/common/001038052.pdf

訪日の目的によって行動パターンが異なると想定し、1)観光・レジャー目的、2)ビジネス目的の２つに大別しておく。そして訪日外国人を 1)中国、2)韓国、3)台湾、4)香港、5)北米、6)欧州、7)豪州と国籍・地域別に分割する。

次に、第 2 段階として関西国際空港(以下「関空」と呼ぶ)を視軸とする訪日外国人の動態を精査する。その際、訪日外国人の入出港のパターンをより細分化し、1)関空入港・関空出港、2)関空入港・全国出港、3)全国入港・関空出港、の３ケースを想定する[3]。なお訪日目的は観光・レジャーに限定し、国籍・地域は先の 7 つとする。以上の分類に基づき、われわれは図表 2-0 に示されている 44 ケースについて丁寧な観察を行っていく[4]。

図表 2-0　分析対象となる 44 ケースと対応図表の一覧

	入国港	出国港	目的	中国	韓国	台湾	香港	北米	欧州	豪州
1	全国		観光・レジャー	2-1	2-2	2-3	2-4	2-5	2-6	2-7
			ビジネス	2-8	2-9	2-10	2-11	2-12	2-13	2-14
2		全国	観光・レジャー	2-15	2-16	2-17	2-18	2-19	2-20	2-21
			ビジネス	2-22	2-23	2-24	2-25	2-26	2-27	2-28
3	関空	関空	観光・レジャー	2-29				2-30		
4	関空	全国	観光・レジャー	2-31	2-32	2-33	2-34	2-35	2-36	2-37
5	全国	関空	観光・レジャー	2-38	2-39	2-40	2-41	2-42	2-43	2-44

(注)筆者作成

ここでデータの推移を観察する場合、訪日外国人の動態を決定する要因と、動態のパターンを予め整理しておく必要がある。訪日外国人の動向を規定する要因は大別すると以下の３つが考えられる。第 1 は、訪日外国人の長期的な消費性向(一人当たり所得の動態、経済発展に伴う消費嗜好の変化など)である。第 2 は、外国人の居住地および訪問国における短期・中期の経済変動(景気動向、為替レート、季節的要因など)である[5]。第 3 は制度的変化(ビザの緩和・航空便数の変化など)や突発的な事情(天災や大規模な事故など)である。

われわれのサンプルが扱う期間は 2015 年から 17 年までの 3 年間である点を考慮すれば、第 1 の要因は、ほぼ所与(すなわち大きくは変化しない)と想定される。一方、第 2、第 3 の要因はサンプル期間においても変化する可能性は高いと考えられる。そしてこれらの要因は、われわれのサンプル期間においては、トレンドを伴う“趨勢的な動き”、2、３年程度の波をもった“循環的な動き”、

[3] ここでいう全国出港とは、関空およびそれ以外の全国の空港を意味している。

[4] 図表の中の番号は、後掲の図表番号を示している。例えば、図表 2-1 では中国人が観光・レジャー目的でどの空港から何名入国(標本ベース)しているかを表している。

[5] ここでいう季節要因とは、夏季や冬季における観光・レジャーに基づく季節性と、決算期におけるビジネス慣行に伴う季節性の 2 つがある。

そして突然値が変化する“突発的な動き”として具現すると思われる。したがって以下では、こうしたデータの特性についても十分注意しながら精緻な観察を進めていくことにする。

２－２　入港別で見た訪日外国人の移動動態

(1)観光・レジャー目的

＜中国＞

観光・レジャー目的(以下「観光による」と記す)で中国人がもっとも多く入国するのは関空である(図表 2-1)。関空への入国は 4-6 月期、7-9 月期に季節的な変動が見られるものの概ね横ばいで推移している。成田空港（以下「成田」と呼ぶ）からの入国は趨勢的に減少しているが、反面羽田空港(以下「羽田」と呼ぶ)からの入国は増加傾向にある。2015 年 10-12 月期の成田と羽田の合計入国者数は 375 名であり、17 年 10-12 月期に 424 名となっており関東地域全体として見れば入国者数は著しく増えたわけではなく、中国人入国に関して羽田が成田を代替し始めている姿が示唆される。中部空港を通じた入国も緩やかな増加を見せているが、その他空港(新千歳・福岡・那覇など)は総じて横ばいで推移している[6]。

＜韓国＞

韓国人の入国も関空がもっとも多く、2015 年から 17 年 1-3 月期にかけて増加傾向にあった(図表 2-2)。しかし 17 年 4-6 月期以降は一転して減少し始めている[7]。関空に次いで多いのは福岡空港である。15 年 1-3 月期には 565 人であったがその後緩やかながら上昇しており、17 年 4-6 月期には 780 人となっている。なお那覇空港への入港も着実に増えている。成田、羽田への入国は総じて低下傾向にあり、韓国人の入国は関東よりも関西、九州に集中していることが分かる。

＜台湾・香港＞

台湾からの入国は、関空と成田に集中しており、両空港ともにほぼ横ばいで拮抗している(図表 2-3)。台湾と同様に香港からの入国も関空と成田に集中している(図表 2-4)。

＜北米＞

観光による北米からの入国は、圧倒的に成田が多く、4-6 月期、10-12 月期に増加する季節性が見られるものの、総じて横ばいで推移している(図表 2-5)）。羽田、関空への入港は緩やかではあるが伸びつつある。

---

[6] 分析で述べる数字はサンプルの数字で実際の数字はサンプルを捕捉率で調整したものに近くなることに注意。

[7] 関空への入国には 10-12 月期に減少する季節性が見られる。

＜欧州＞

欧州から入国は、成田がもっとも多く、次いで羽田となっており、4-6 月期に増加する季節性があるが、ほぼ横ばいで推移している(図表 2-6)。関空への入国も横ばいである。2017 年 10-12 月期の成田と羽田の合計入国者数は 410 名であり、関空への入国者数(54 名)の 7 倍以上となっており、関東に集中していることが分かる。

＜豪州＞

豪州からの入国は、北米のケースと同様の特徴が見て取れる(図表 2-7)。すなわち成田がもっとも多いが一貫して減少傾向にある。他方、羽田は着実に増加しており成田を代替する動きが顕著である。関空への入国も緩やかながら増加している。なお新千歳空港への入港数は少ないが、1-3 月期に主にスキー目的で入国者が増えている。

(2)ビジネス目的

＜中国＞

次にビジネス目的(以下「ビジネスによる」と記す)による中国人の入港の様子を見ていく。入港先と最も多いのは成田で、次に羽田、関空となっている(図表 2-8)。成田への入港は 10-12 月期に増加する季節性を伴いながら、徐々に減少している。羽田、関空も 4-6 月期、10-12 月期に増加する季節性を伴っているが、特に羽田では 2016 年 7-9 月期以降、顕著に増加しており、成田を代替する動きが見られつつある。

＜韓国＞

韓国人のビジネスでの入国は羽田がもっとも多い(図表２-９)。羽田への入港は 4-6 月期、10-12 月期に増加する季節性を伴いながら、徐々に減少している。次に多いのは成田、関空で羽田と同等の季節性が見られる。

＜台湾・香港＞

台湾からのビジネスでの入国は、成田が最も多く、4-6 月期、10-12 月期に増加する季節性を伴いつつ、ほぼ横ばいで推移している(図表 2-10)。次いで関空と羽田がほぼ同水準で推移しており、どちらも概ね横ばいである。香港からの入港は羽田と成田がほぼ拮抗しており、次いで関西となっている(図表２-11)[8]。

[8] 香港からビジネスでの入国者数はサンプルがかなり少なく、この点に留意して見ておく必要がある。

＜北米＞

北米からのビジネスでの入国は、成田がもっとも多く、次いで羽田となっている(図表 2-12)。成田、羽田ともに 1-3 月期に増加する季節性を伴っており、成田が趨勢的に減少している反面、羽田からの入国は増加傾向にある。関空は総じて横ばいである。

＜欧州＞

欧州からのビジネスでの入国は、成田と羽田がほぼ拮抗している(図表 2-13)。成田、羽田ともに 1-3 月期に増加する季節性を伴っており、増減の循環を繰り返しながら推移している[9]。他方、関空は趨勢的に減少しつつある。

＜豪州＞

豪州からのビジネスは、欧州のケースと同様に成田と羽田がほぼ拮抗している(図表 2-14)。ただし仔細に観察すると、成田が徐々に減少する一方で、羽田が増加する傾向が見られる。関空へのビジネスでの入国はきわめて少ない。

２－３　出港別で見た訪日外国人の移動動態

(1)観光・レジャー目的

＜中国＞

観光による中国人の出国は、2015 年 7-9 月期までは成田が最も多く、次いで関空であった(図表 2-15)。以降、成田は減少傾向を、関空は増加傾向を鮮明にし始め、15 年 10-12 月期には両港からの出国数は逆転することになる。ただし 16 年 10-12 月期以降は両港共に動きは横ばいである。なお羽田は同時期から出国者を増やし始めている。また中部国際空港も緩やかではあるが増加している。

＜韓国＞

観光による韓国人の出国は関空がもっとも多く、次いで福岡となっている(図表 2-16)。ただし 2017 年 4-6 月期以降、関空は低下傾向、福岡は増加傾向を鮮明にし始めている点に注視する必要がある。成田と羽田はほぼ拮抗しているが増加傾向は見られない。これらの特徴は入国の様子とほぼ同じである。

＜台湾・香港＞

台湾・香港の観光による出国の特徴は入国の様子と類似しており、関空と成田に集中している(図表 2-17、2-18)。

[9] 北米と欧州からのビジネス目的の入国は 1-3 月期に増加する季節性を有している。この点に関するより詳細な事実確認は今後の検討課題である。

＜北米＞

北米の出国は成田がもっとも多く、次いで羽田である(図表 2-19)。ただし成田への出国が横ばいにある反面、羽田は着実に増加傾向にあり、2016 年 10-12 月期以降は着実に増加している[10]。こうした動きは入国の様子と類似している。なお関空は緩やかながら増加しつつあり、羽田とほぼ同水準となっている。

＜欧州＞

観光による欧州の出国は成田に集中しておりほぼ横ばいである(図表 2-20)。次に多いのは羽田と関空であり大きな変動は見られない。なお 3 空港ともに 4-6 月期に増加する季節性が見られる。これらの様子も入国の動きとほぼ同じである(図表 2-6)。

＜豪州＞

観光による豪州の出国は、入国における北米の様子と同じ特徴が見て取れる。成田がもっとも多いが一貫して減少傾向を示し、羽田は着実に増加している(図表 2-21)。羽田については入国の際には季節的な変動が観察されたが(図表 2-16)、出国の際には必ずしもそうした動きは観察されない。関空は大きな変動はないものの、2017 年時点ではほぼ羽田と同水準の出国となっている。なおわずかではあるが 1-3 月期に新千歳からの出国が見られる。

(2)ビジネス目的

＜中国＞

次にビジネスによる中国人の出国の様子を見ていく。出国港として最も多いのは成田で、次に羽田、関空となっている(図表 2-22)。成田への出港は 10-12 月期に増加する季節性を伴いながら、徐々に減少している。羽田、関空も 4-6 月期、10-12 月期に増加する季節性を伴っているが、特に羽田では 2016 年 7-9 月期以降、顕著に増加しており、成田を代替する動きが見られつつある。

＜韓国＞

韓国人のビジネスによる出国は羽田がもっとも多い(図表 2-23)。羽田への出港は 4-6 月期、10-12 月期に増加する季節性を伴いながら、徐々に減少している。次に多いのは成田、関空で羽田と同等の季節性が見られる。

＜台湾・香港＞

台湾の出国は成田が最も多く、2016 年以降 4-6 月期、10-12 月期に増加する季節性を伴いつつ、ほぼ横ばいで推移している(図表 2-24)。次いで関空と羽田がほぼ同水準で推移しており、ど

[10] 2016 年 10-12 月期の羽田の急増は、便数の大幅な増加によるところが大きい。

ちらも概ね横ばいである。香港からの入港は羽田と成田がほぼ拮抗しており、次いで関西となっている(図表 2-25)[11]。

＜北米＞

北米からのビジネス目的での出国は、成田がもっとも多く次いで羽田となっている(図表 2-26)。ともに 1-3 月期に増加するという明瞭な季節性を伴っており、成田が趨勢的に減少している反面、羽田からの出国は増加傾向にある。関空は総じて横ばいである[12]。

＜欧州＞

ビジネスによる欧州の出国は、成田と羽田がほぼ拮抗している(図表 2-27)。成田、羽田ともに明瞭に 1-3 月期に増加する季節性を伴っており、緩やかではあるが増加している[13]。他方、関空は趨勢的に減少しつつある。

＜豪州＞

豪州の出国は、成田が徐々に減少する一方で、羽田が増加する傾向が見られ、2017 年時点では羽田からの出国が最も多い(図表 2-28)。関空からの出国は入国と同様きわめて少ない。

２－４　入出港を関空に限定した場合の訪日外国人の移動動態

次に外国人が観光・レジャー目的で訪日する場合、関空から入国し、関空から出国する様子（以下「関空を利用する」という表現を用いる）を国籍別に見ていく。中国の関空利用は、着実に増加している(図表 2-29)。仔細に観察すると 2017 年 4-6 月期までは顕著な伸びを示していたが、それ以降、伸び率はやや落ちるとともに、変動が大きくなり始めている。

韓国の関空利用も増加傾向にある。ただし中国の関空利用と異なり、2017 年 1-3 月期をピークに減少の兆しが見え始めている。台湾の関空利用は緩やかではあるが伸びている。他方香港の関空利用はほぼ横ばいである。

北米の関空利用は、2016 年までは大きく変動しながらも増加傾向を見せている。そして 17 年以降は急速に増加し始めている(図表 2-30)。欧州は 15 年から 16 年半ばにかけて緩やかに低下していた。しかしそれ以降は一転して増加傾向を見せている。この動きは豪州についてもほぼ同様である。

---

[11] ビジネスによる香港の出入国はサンプルがかなり少なく、この点に留意して見ておく必要がある。

[12] 2016 年 10-12 月期の羽田からの出国の急増は、脚注 8 で記したように便数の大幅な増加によるところが大きい。

[13] 北米と欧州からのビジネス目的の入国は 1-3 月期に増加する季節性を有している。この点に関するより詳細な事実確認は今後の検討課題である。

２－５　入港を関空に出港を全港とした場合の訪日外国人の移動動態

次に外国人が観光によって訪日する場合、関空から入国し、他港から出国する様子(以下「関空を入港利用する」という表現を用いる)を国籍別に見ていく。中国が関空を入港利用する場合、関空から出国する数は毎年増加し、着実なトレンドを形成している(図表 2-31)。他方、成田は減少傾向にある。また羽田は 2016 年 7-9 月期まで緩やかに増加していたが、それ以降は低下に転じている。

韓国が関空を入港利用する場合、関空から出国する数は 2016 年までは着実に増えている。ただし 17 年以降は緩やかに減少し始めている(図表 2-32)。成田からの出国は変動が大きいものの、緩やかに低下している。なお福岡からの出国は 17 年までは明確な特徴は見られなかったが、17 年 4-6 月期以降緩やかにではあるが増加傾向を見せ始めている[14]。

台湾、香港が関空を入港利用する場合には、出港のほとんどは関空でありその推移も安定している(図表 2-33、2-34)。

北米が関空を入港利用する場合、出国の際にも関空を利用している数は増加しており、成田・羽田の利用は限られている(図表 2-35)。欧州の場合には、先に見たように、関空からの出国は 2015 年から 2016 年半ばにかけて緩やかに低下していたが、それ以降は一転して増加し始めている(図表 2-36)。他方成田・羽田の利用は 2016 年 7-9 月期をピークに増加から減少に転じている。豪州についても北米のケースと同様の姿が見て取れる(図表 2-37。ただし 17 年 4-6 月期以降は、関空、成田、羽田のいずれも出国が増えている。

２－６　入港を全国に出港を関空とした場合の訪日外国人の移動動態

最後に外国人が観光・レジャー目的で訪日する場合、他港から入国し、関空から出国する様子を国籍別に見ていく。図表 2-29 で示したように、中国が関空から入国し、関空から出港していく数は着実に増加しており、成田からの入港は徐々に減少している(図表 2-38)。中部から入港は 2017 年 1-3 月期までは緩やかに増加していたが、それ以降は鈍化している。

韓国を出港利用する場合、入港は圧倒的に関空であり増加傾向にある(図表 2-39)。ただし 2017 年 1-3 月期を境に緩やかに減少に転じ始めている。中部、福岡からの入港は 15 年から 16 年にかけて低下しているが、2017 年以降は徐々に増え始めている。台湾、香港が関空を出港港利用する場合には、入港のほとんどは関空でありその推移も安定している(図表 2-40、2-41)。

北米が関空を出港利用する場合には、入港は関空と成田が拮抗している(図表 2-42)。この特徴は欧州や豪州のケースについても見て取れる(図表 2-43、図表 2-44)。

[14] 2016 年 1-3 月期には福岡空港からの出国が一時的に急増しており、この要因については詳細な事実確認を行う必要がある。

３．分析からの含意

本稿では『訪日外国人消費動向調査』の個票データを用いて、入出港から見た訪日外国人の移動動態について整理、考察した。データの詳細な観察から得られた特徴は以下の 5 点として要約できる。

1) アジア諸国の観光・レジャー目的による入出国は、関空の利用が最も多い。とくに中国人においては関空の利用が顕著である。韓国についてはその利用は多いものの、近年は福岡や那覇などの九州圏の空港の利用が増え始めている(図表 2-1、2-15、2-2、2-16)。
2) 北米、欧州及び豪州からの観光・レジャー目的による入出国は、成田のケースが多く、次いで羽田となっている。関空は北米のケースでは伸びているものの、総じて横ばいである。ただし欧州のケースでは、関空は羽田とほぼ大差ない(図表 2-5、2-6、2-7、2-19、2-20、2-21)。
3) いずれの国・地域においても、ビジネス目的での日本への入出国は、成田と羽田の利用が多い。関空の利用は限られている(図表 2-22～2-28)。
4) 関空から入港し関空から出港するパターンでは、中国は安定的に伸びている。他方韓国の利用者は多いものの、2017 年 1-3 月期をピークとして、九州圏との競争が顕著となり始め減少トレンドが見られる(図表 2-29)。
5) 関空から入港し全国から出港、全国から入港し関空から出港していくパターンでは、中国は順調に伸びている。他方韓国では、2017 年 1-3 月期をピークとして近年減少の兆しが見え始めている(図表 2-31、2-38、2-32、2-39)。

以上の要約を通じて、われわれは関西インバウンド戦略に対していくつかのインプリケーションを得ることができる。第 1 に、入出港のデータから見る限り、アジア諸国から関西への訪日外客数を着実に増加させていくことは可能である。この維持努力は必要である。とくに中国人の場合、関空に入港し関空から出港するパターンは安定しており、ゴールデンルート(関西地域から入国し関東地域から出国する、またはその逆のパターン)への集中は、リピーターの増加とともに解消される兆しが見えつつある(図表 2-31)。

第 2 に、アジアからの訪日外国人の滞在において、九州圏の重要性が確実に増しつつある点である。特にアジア地域で最も訪日が多い韓国からの観光客の取り込みについては、九州圏(さらに中四国圏)の存在は今後無視できない存在となりつつあり、検討課題である。

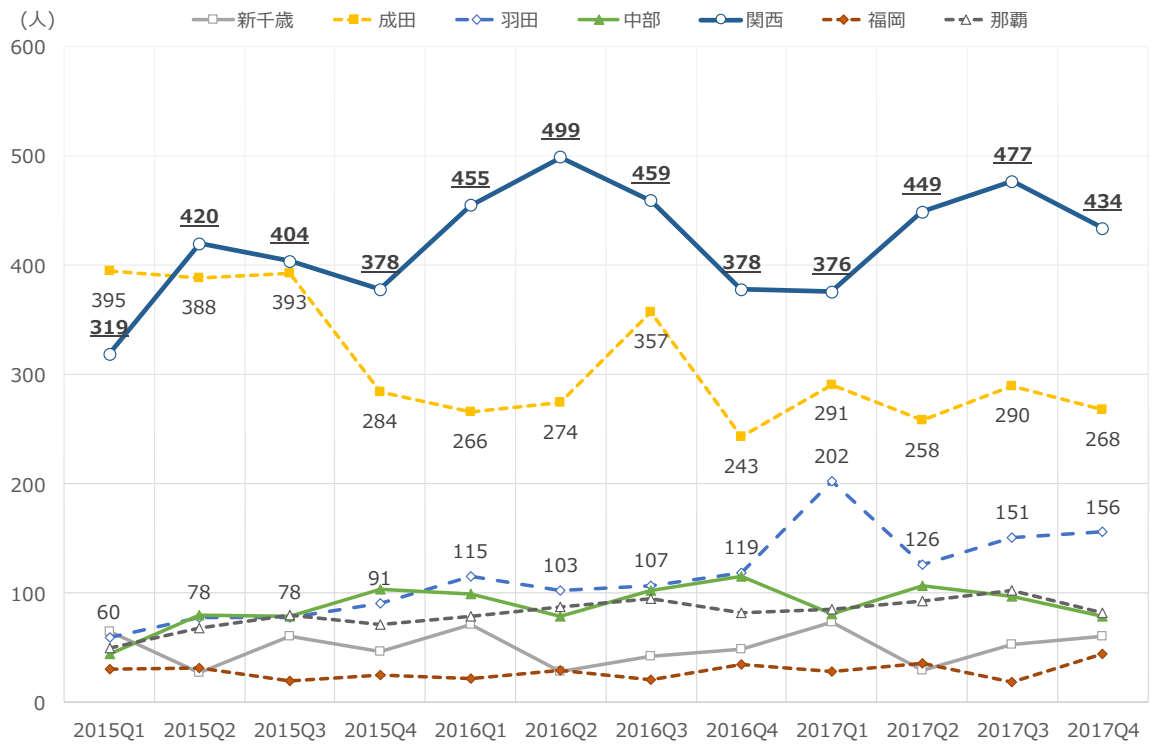
第 3 に、北米、欧州からの観光・ビジネス目的での訪日は、成田、羽田を併せた関東圏が高いシェアを占めており、関西圏の存在感は総じて薄い。ただし仔細に観察すれば、欧州からの観光・レジャー目的での関空の利用は羽田と大差ない。深い歴史や文化に根差した関西圏の観光地を求めて訪日する欧州人の存在は決して無視することはできない。関西インバウンド需要の拡大を目指すうえでは重要な示唆を与えてくれる。こうした点については『訪日外国人消費動向調査』の個票データのさらなる詳細な検討、解析を通じて明らかにしていく予定である。

参考文献

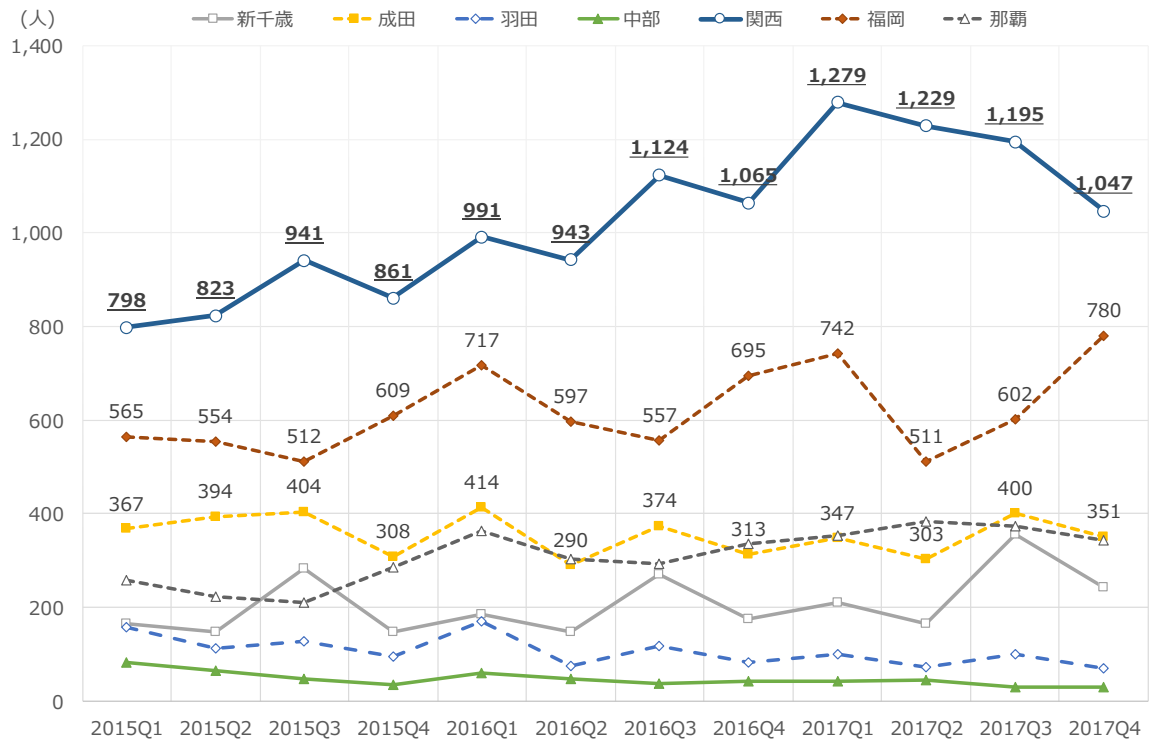
稲田義久、下田充(2017)、「訪日外国人消費の経済効果 爆買いから新たな拡張局面へ：比較 2013-16 年」、APIR Trend Watch No.42、2017 年 8 月 4 日.

付録　図表

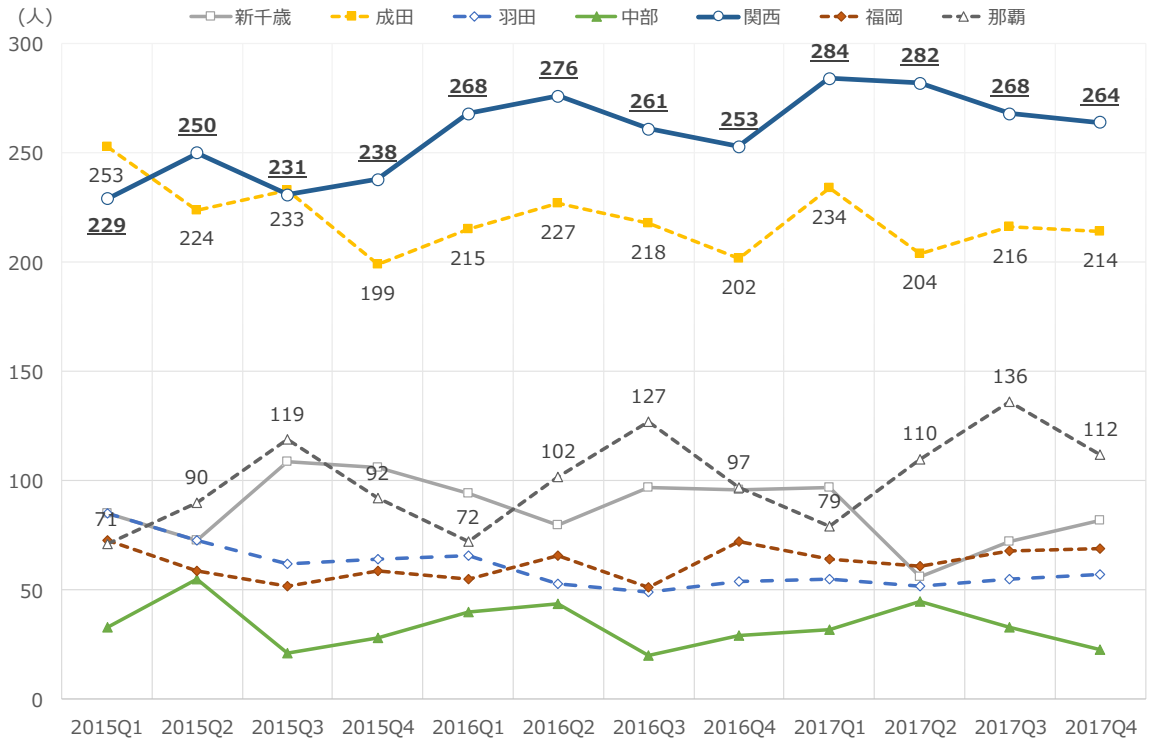
図表 2-1 港別入国者数(観光･レジャー目的、中国)



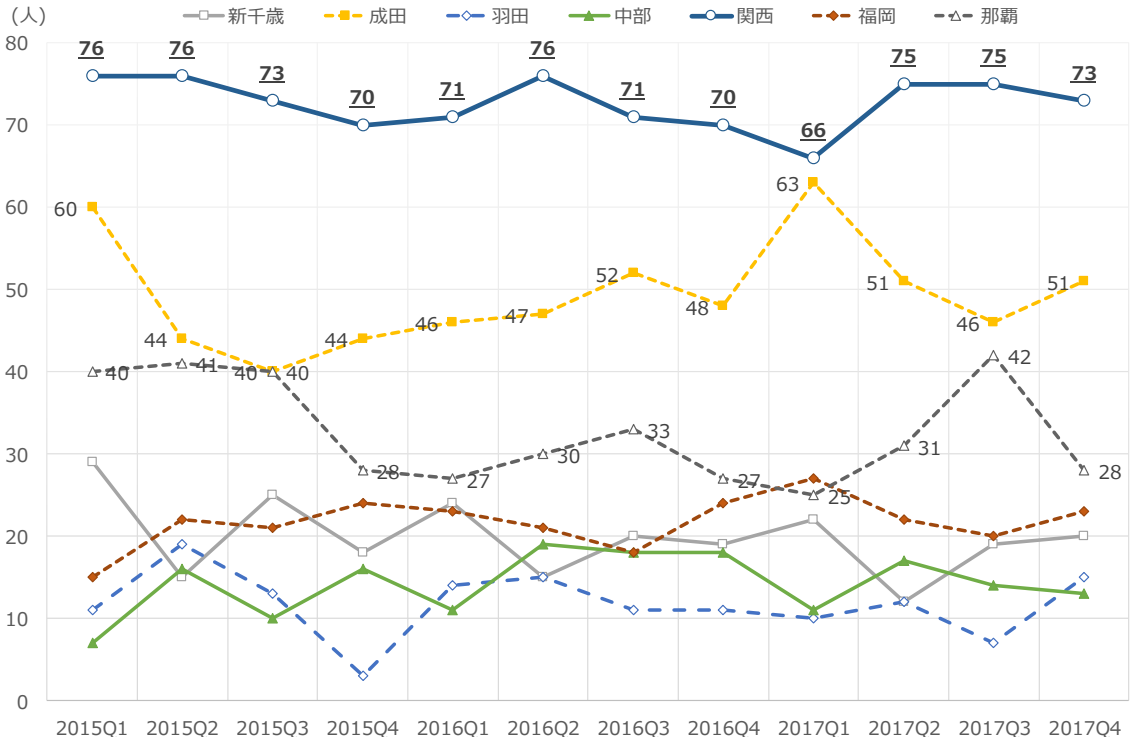
図表 2-2 港別入国者数(観光･レジャー目的、韓国)



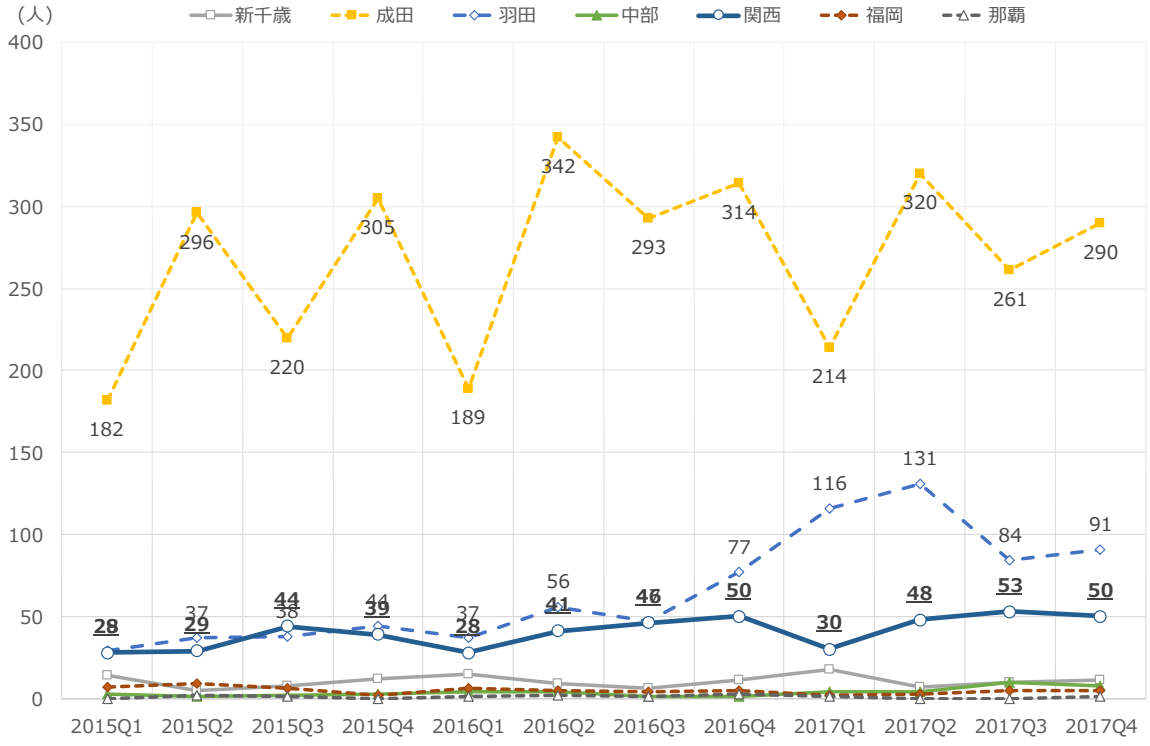
図表 2-3 港別入国者数(観光･レジャー目的、台湾)



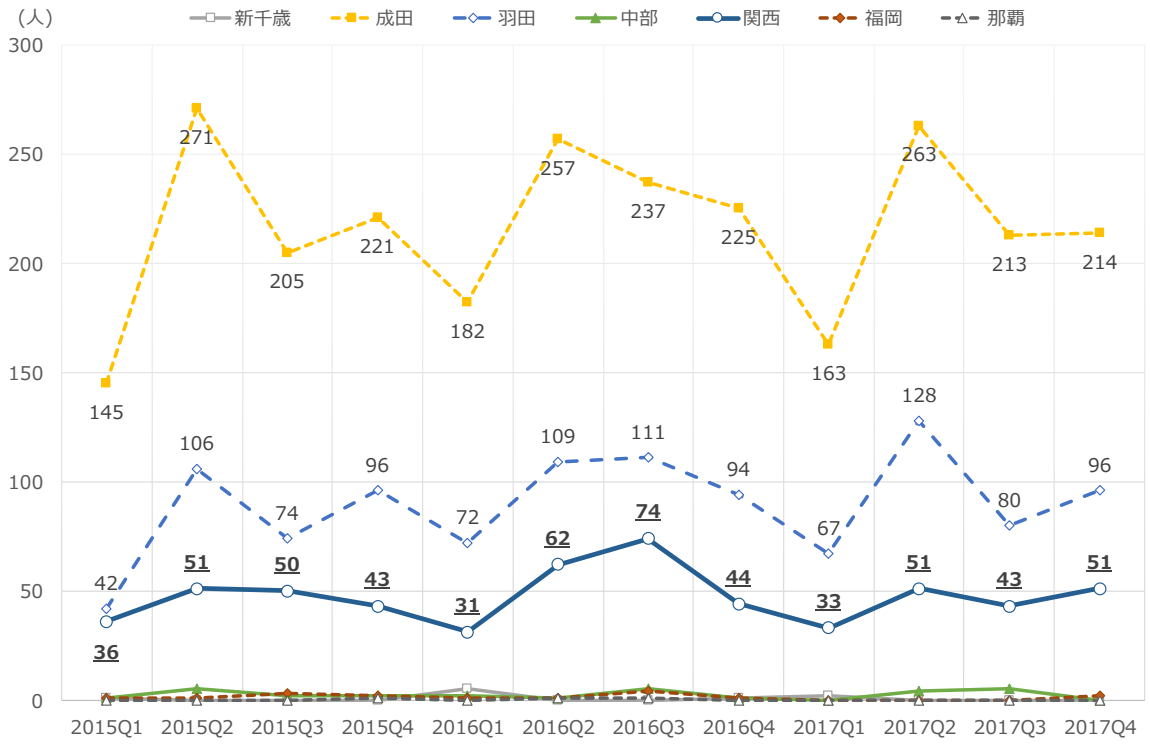
図表 2-4 港別入国者数(観光･レジャー目的、香港)



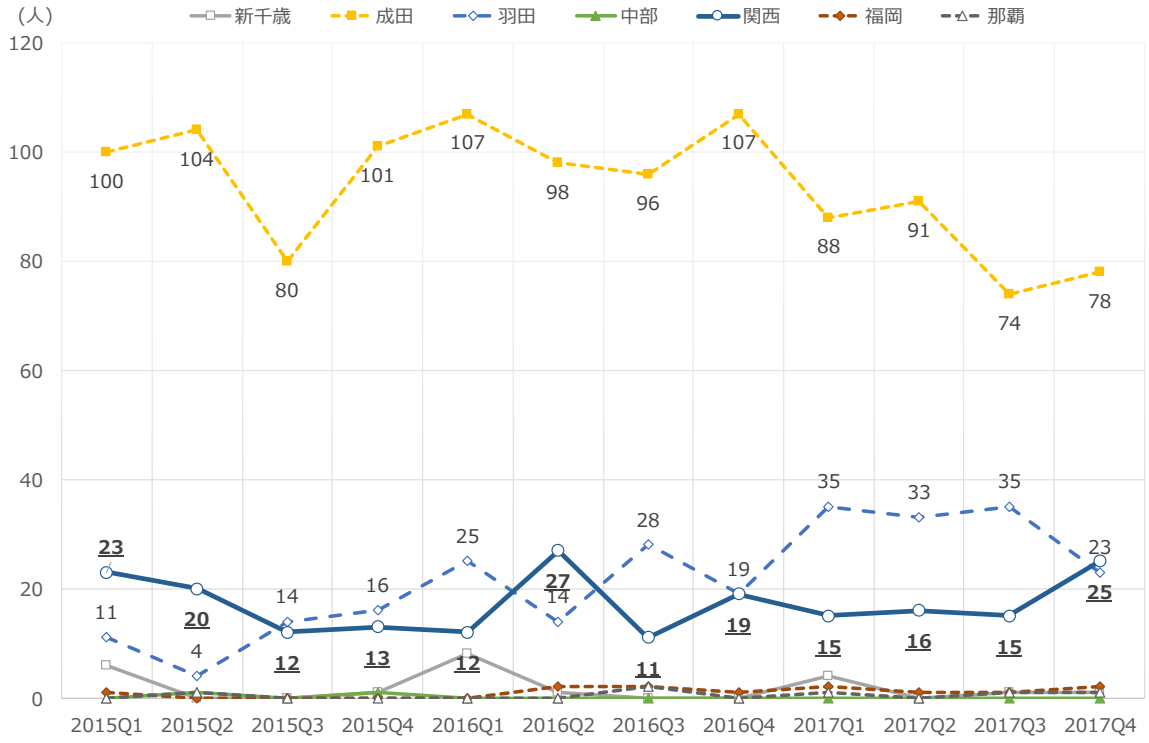
図表 2-5 港別入国者数(観光･レジャー目的、北米)



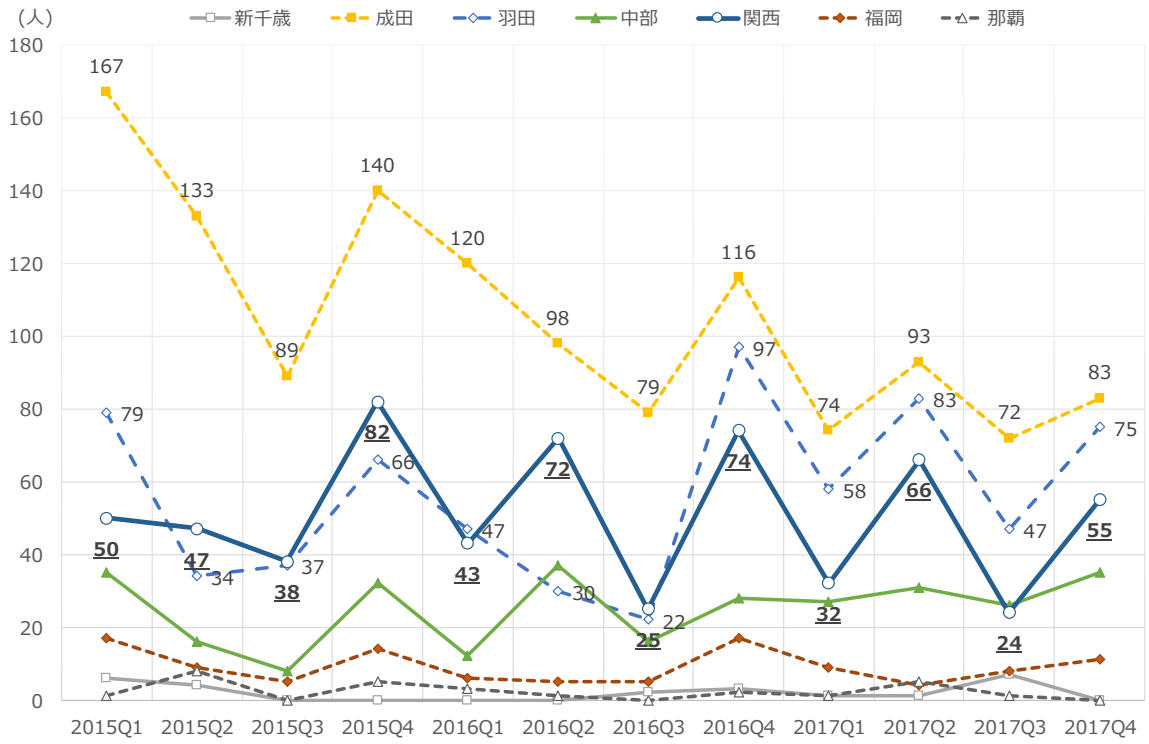
図表 2-6 港別入国者数(観光･レジャー目的、欧州)



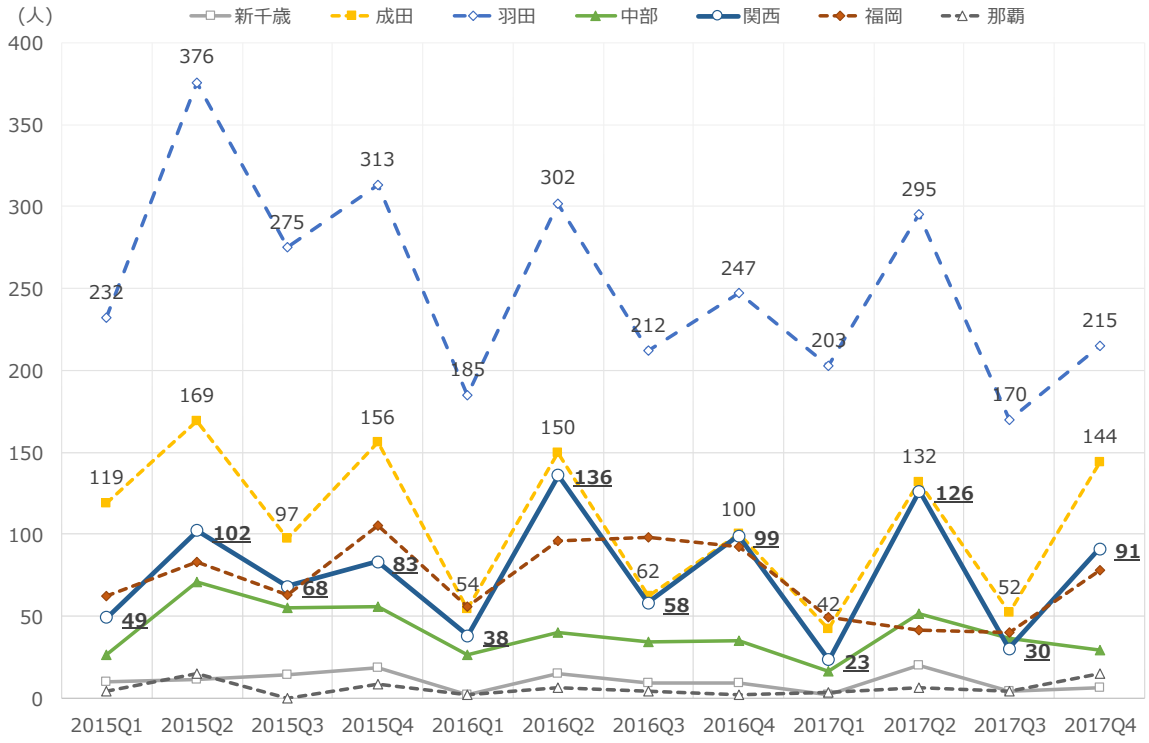
図表 2-7 港別入国者数(観光･レジャー目的、豪州)



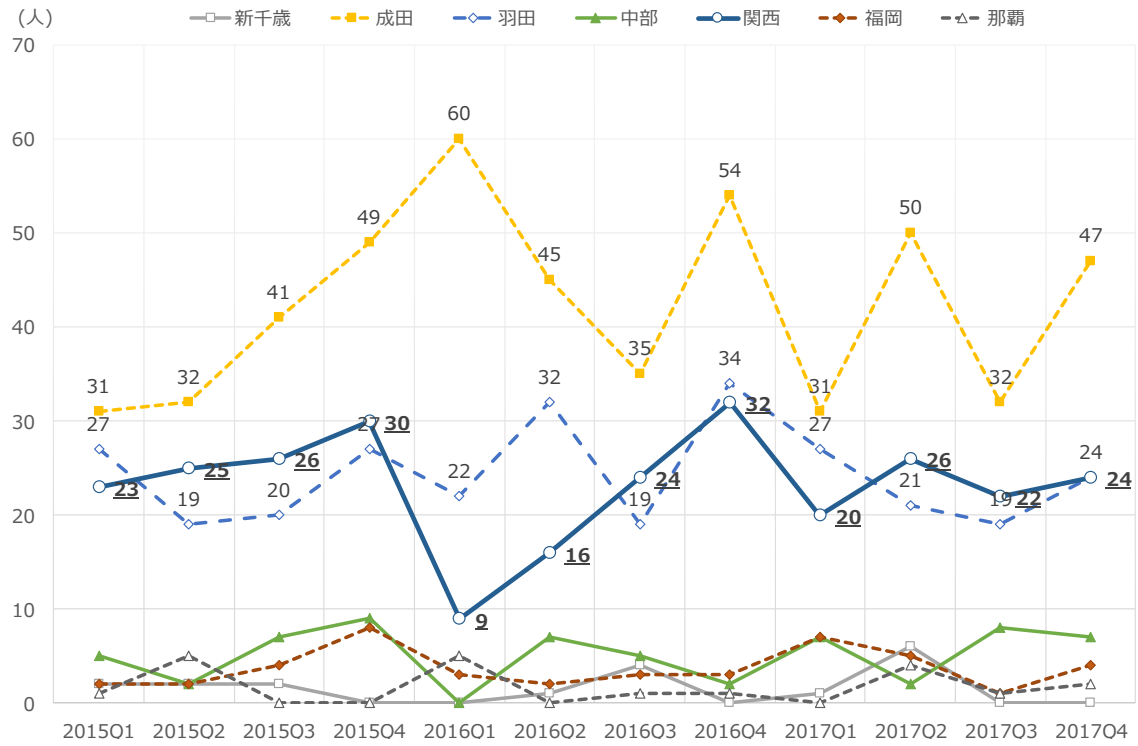
図表 2-8 港別入国者数(ビジネス目的、中国)



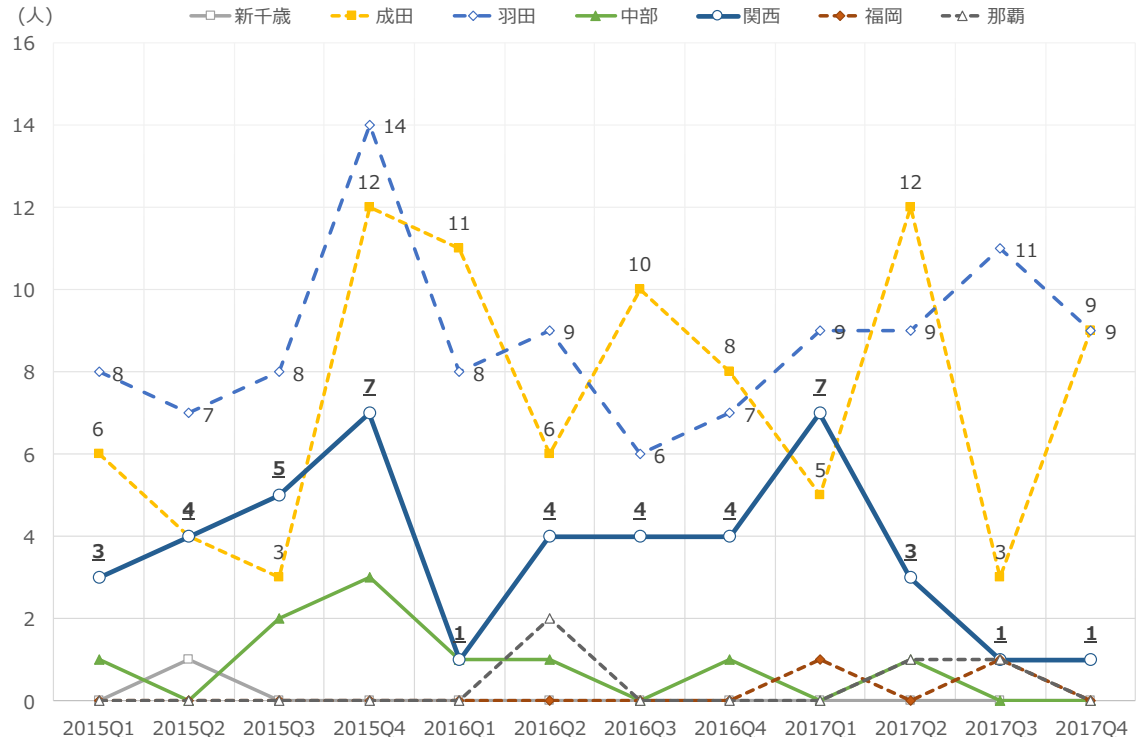
図表 2-9 港別入国者数(ビジネス目的、韓国)



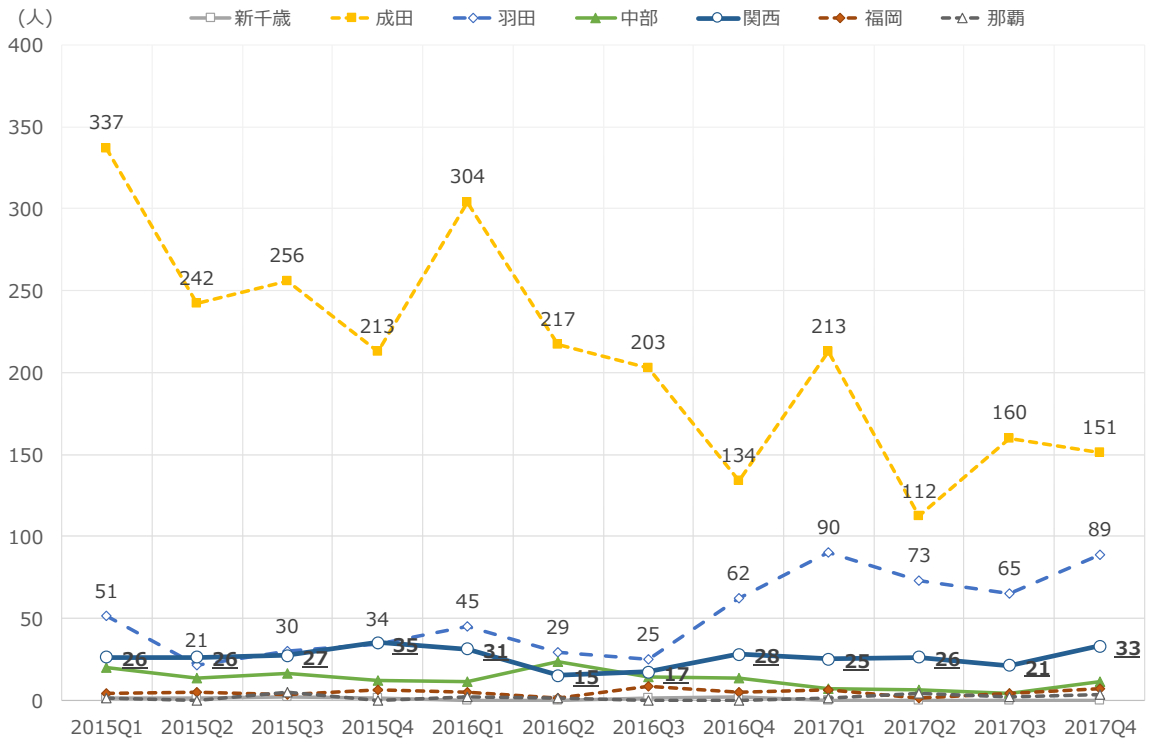
図表 2-10 港別入国者数(ビジネス目的、台湾)



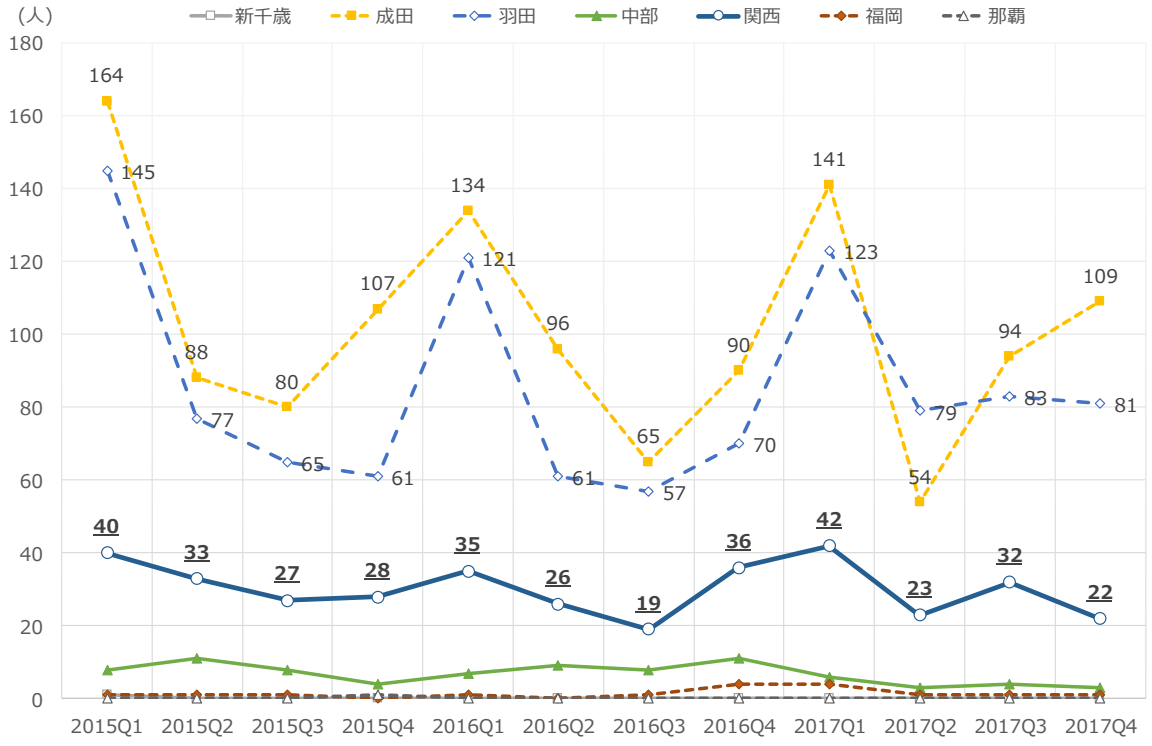
図表 2-11 港別入国者数(ビジネス目的、香港)



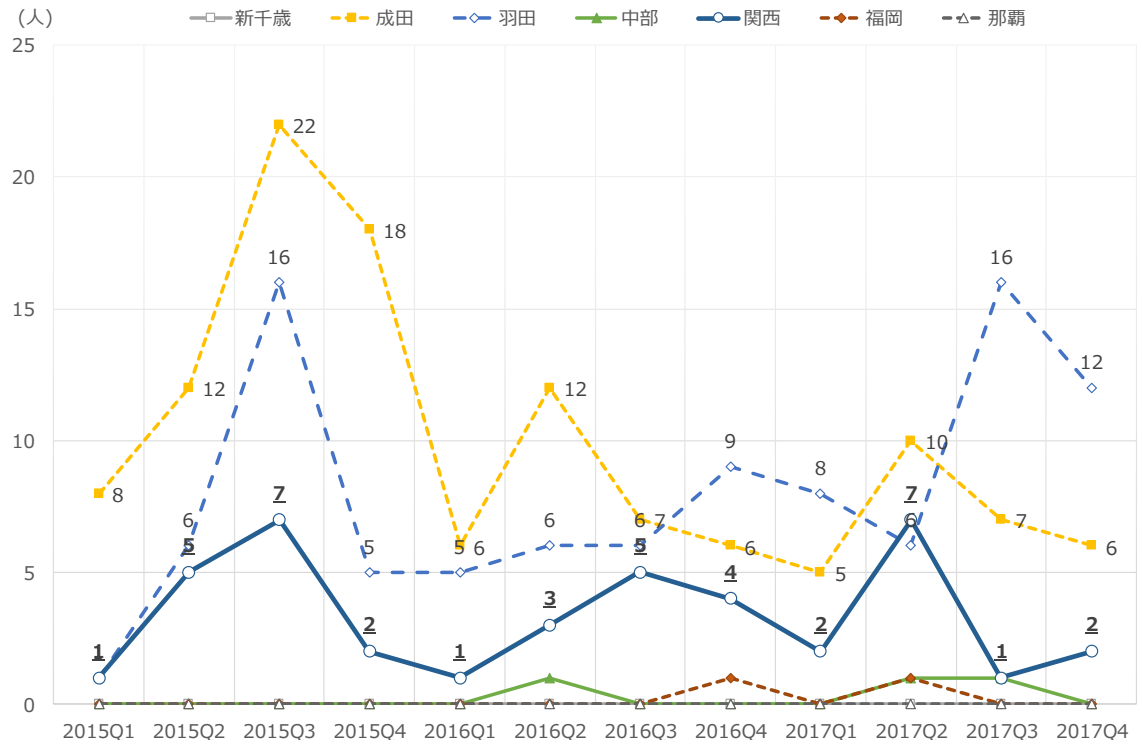
図表 2-12 港別入国者数(ビジネス目的、北米)



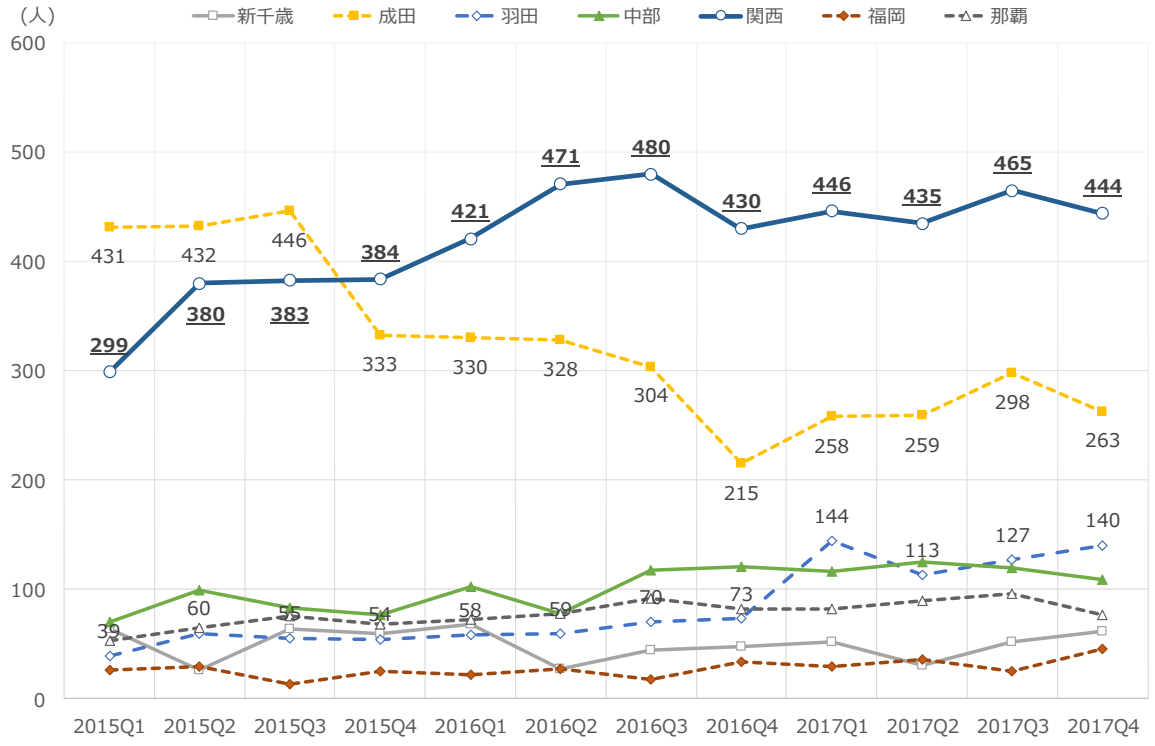
図表 2-13 港別入国者数(ビジネス目的、欧州)



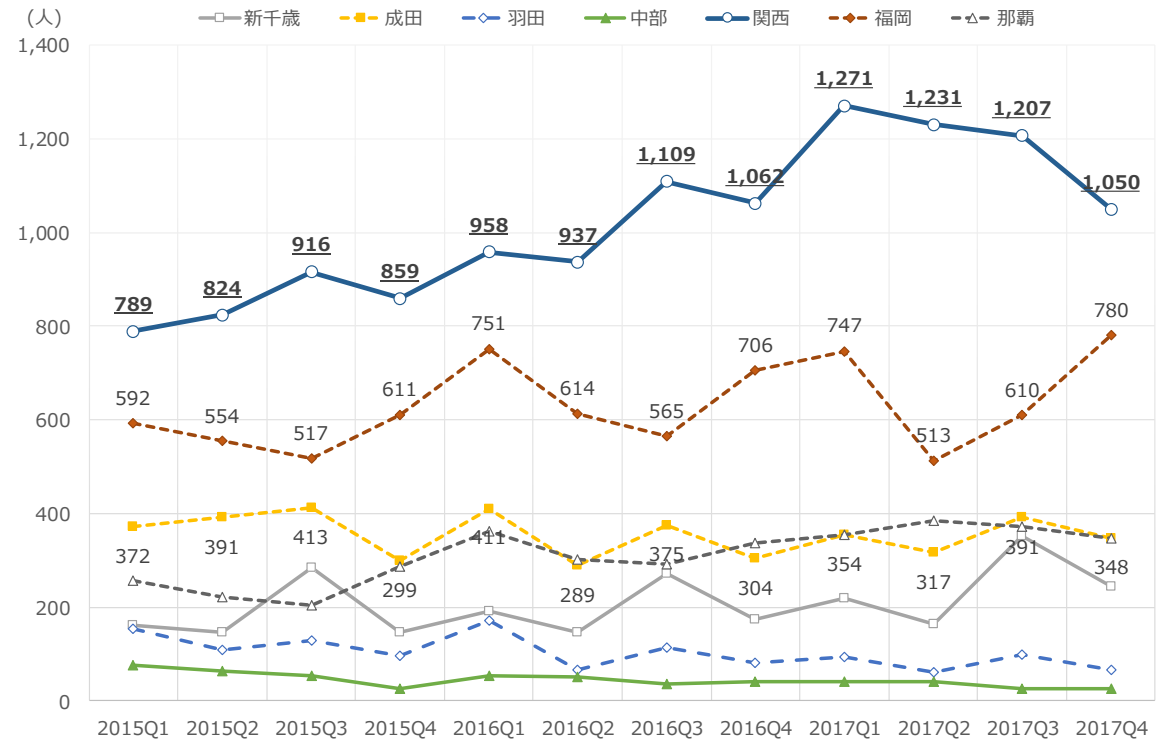
図表 2-14 港別入国者数(ビジネス目的、豪州)



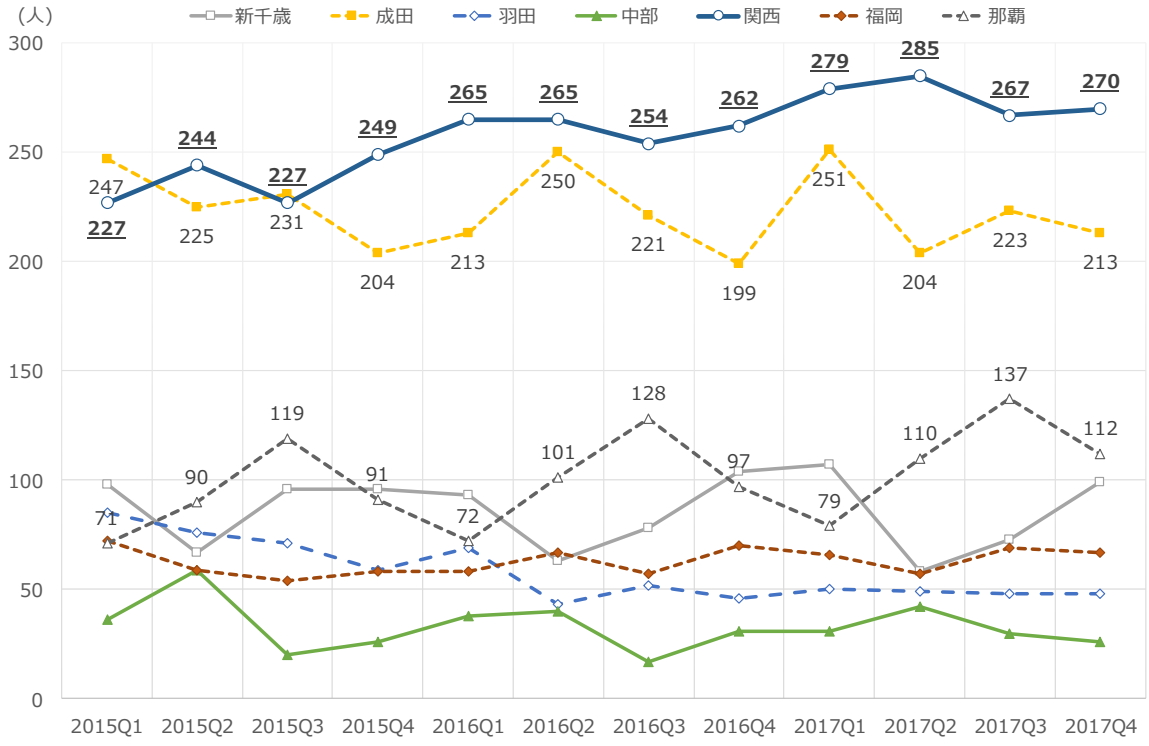
図表 2-15 港別出国者数(観光･レジャー目的、中国)



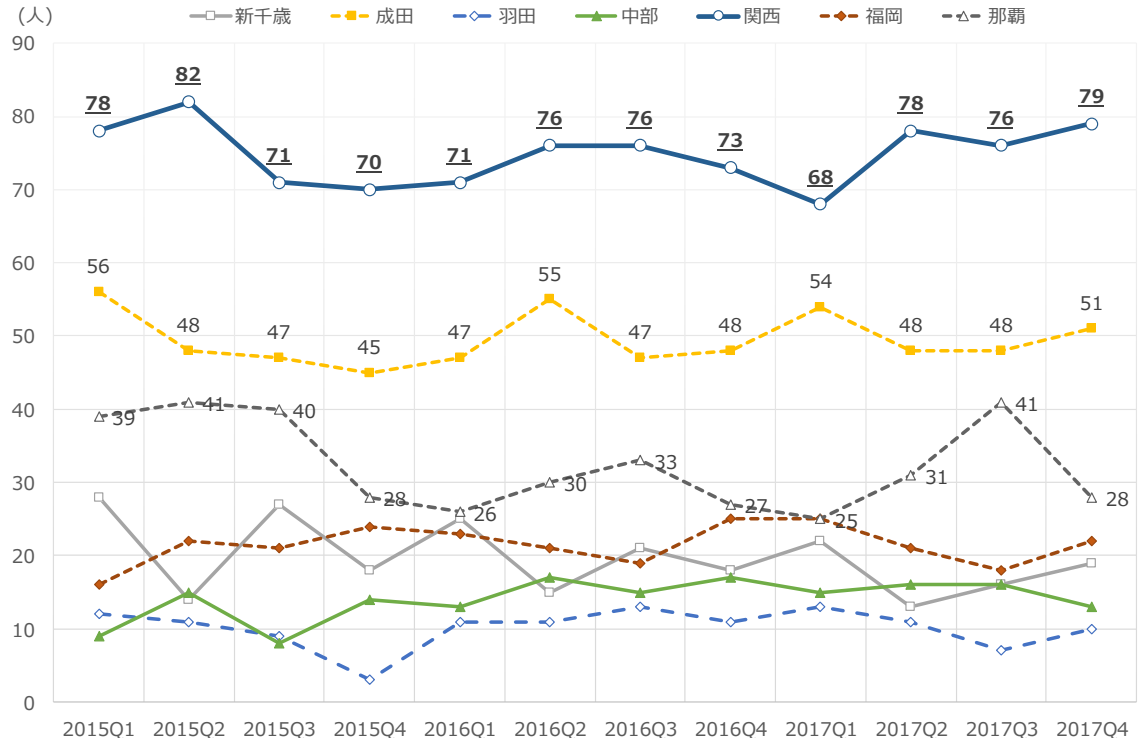
図表 2-16 港別出国者数(観光･レジャー目的、韓国)



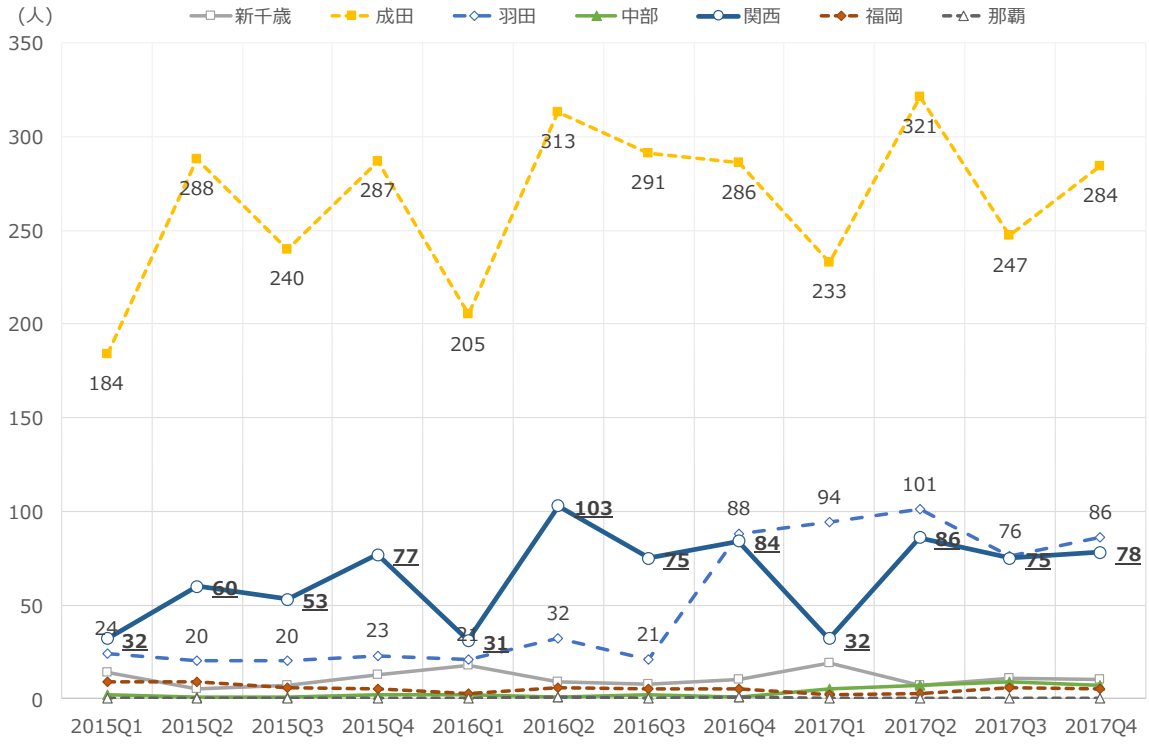
図表 2-17 港別出国者数(観光･レジャー目的、台湾)



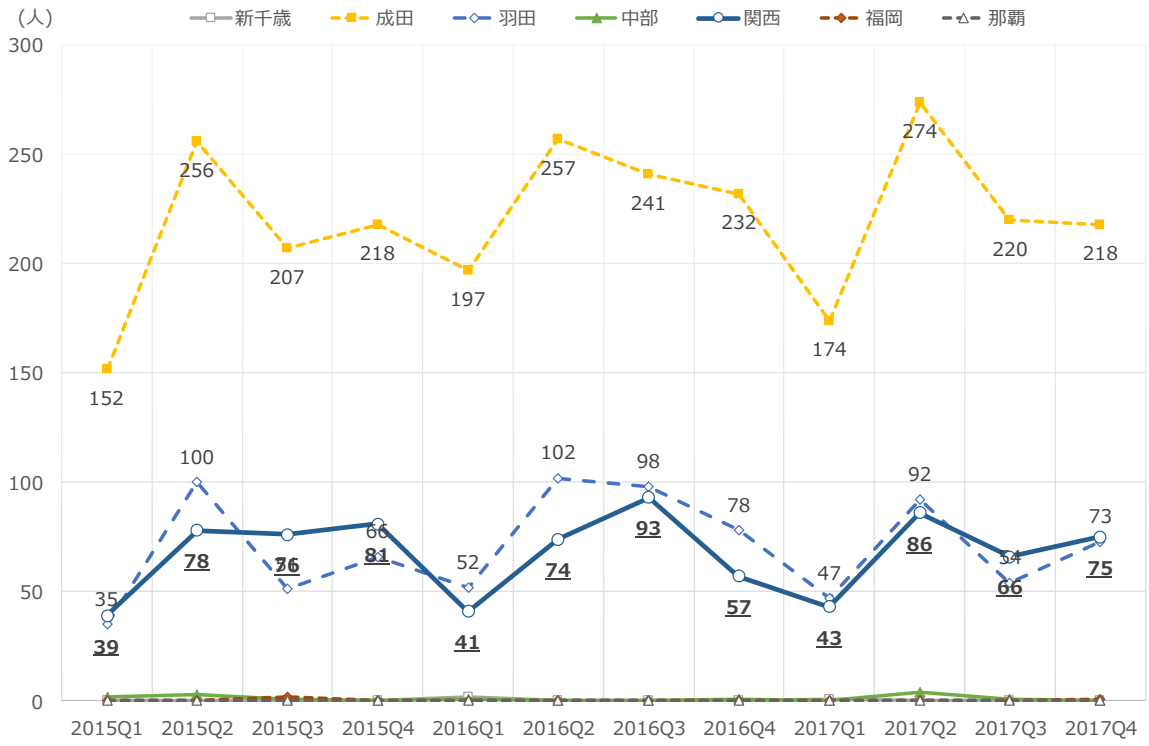
図表 2-18 港別出国者数(観光･レジャー目的、香港)



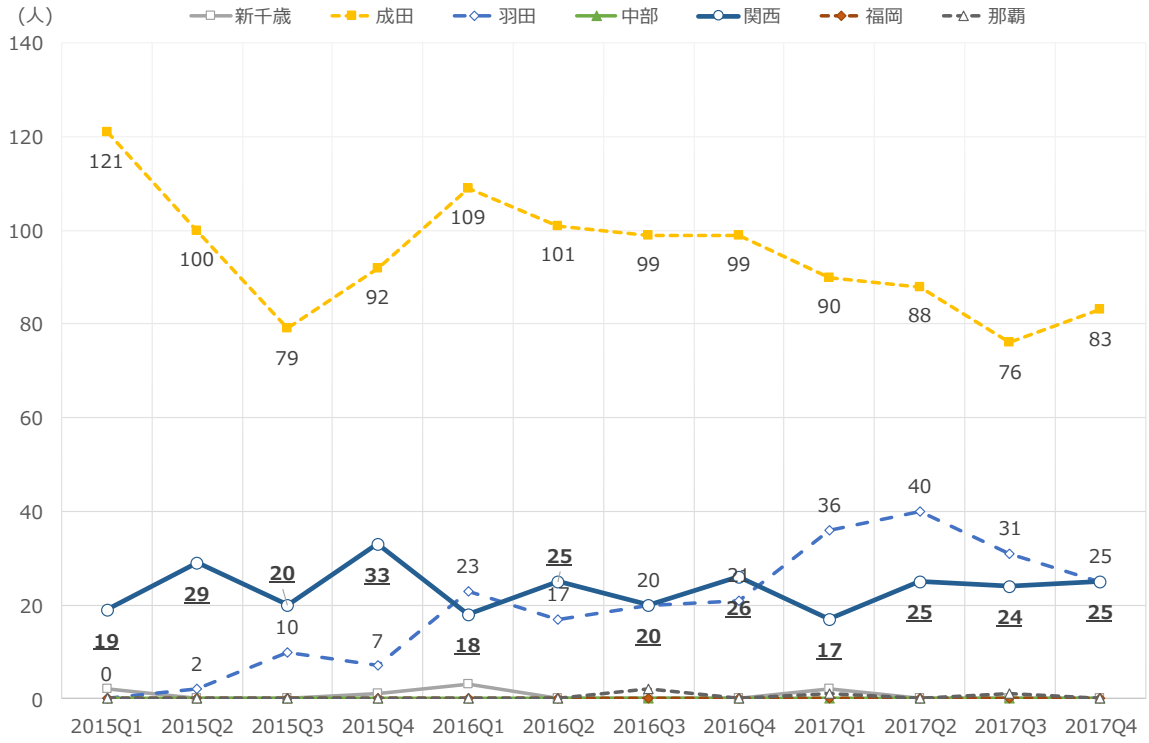
図表 2-19 港別出国者数(観光･レジャー目的、北米)



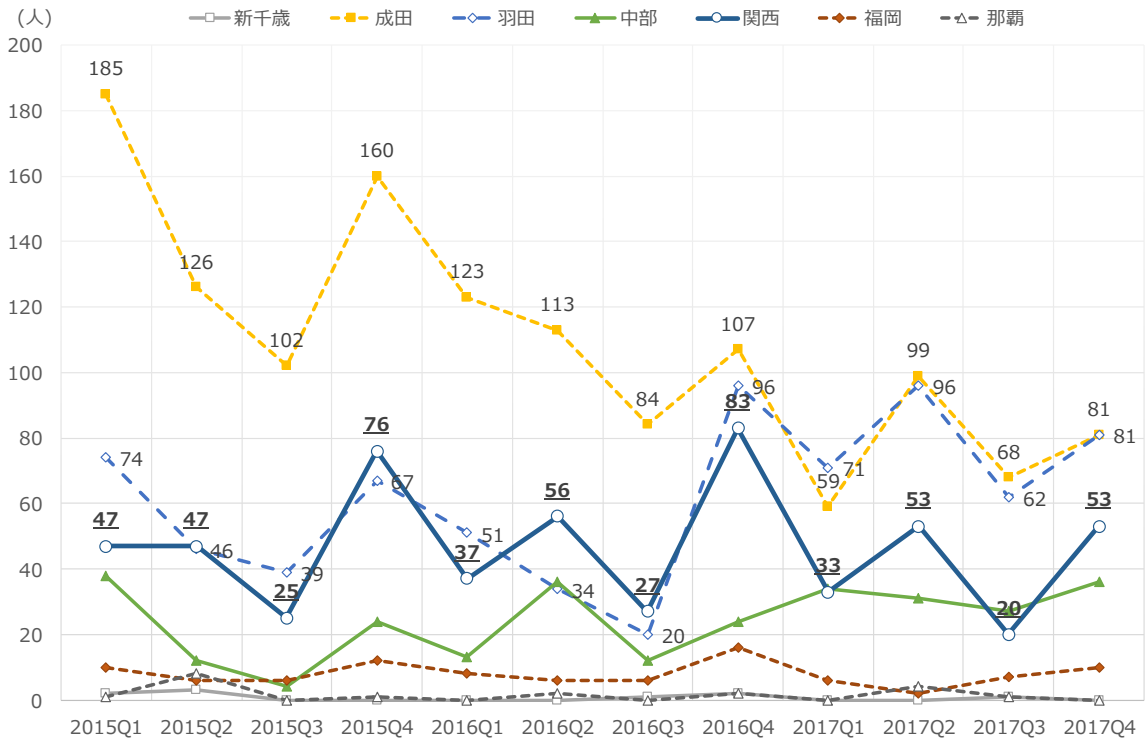
図表 2-20 港別出国者数(観光･レジャー目的、欧州)



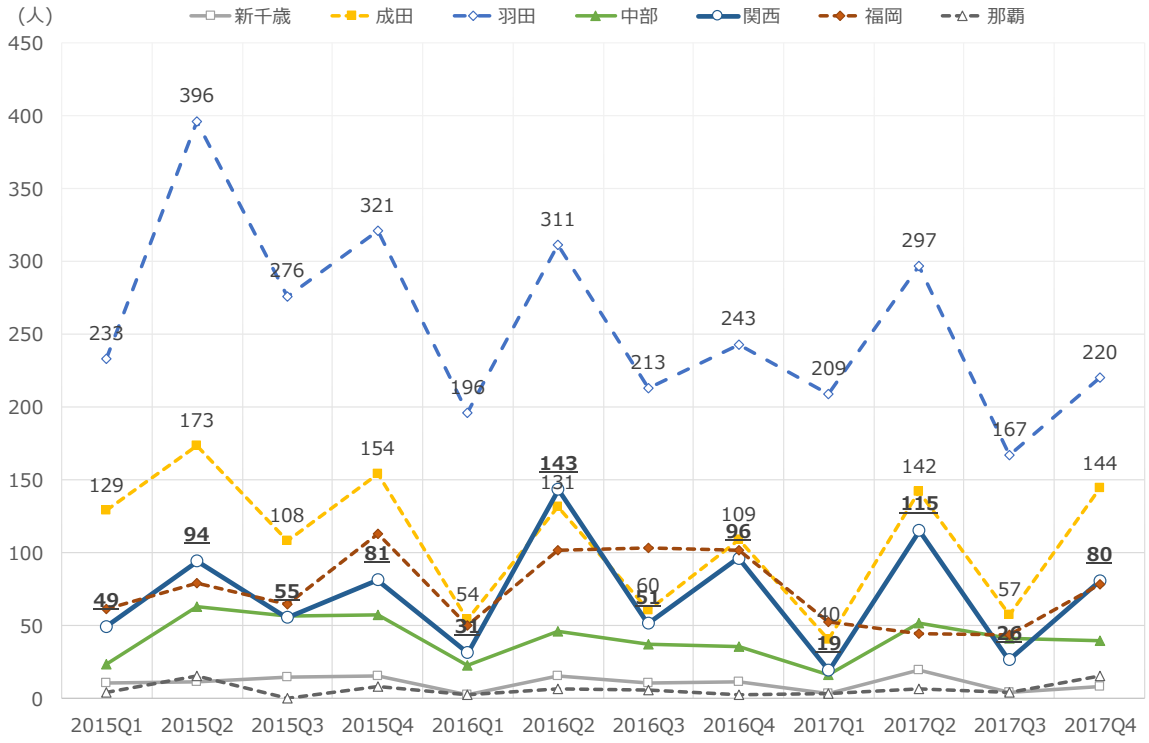
図表 2-21 港別出国者数(観光･レジャー目的、豪州)



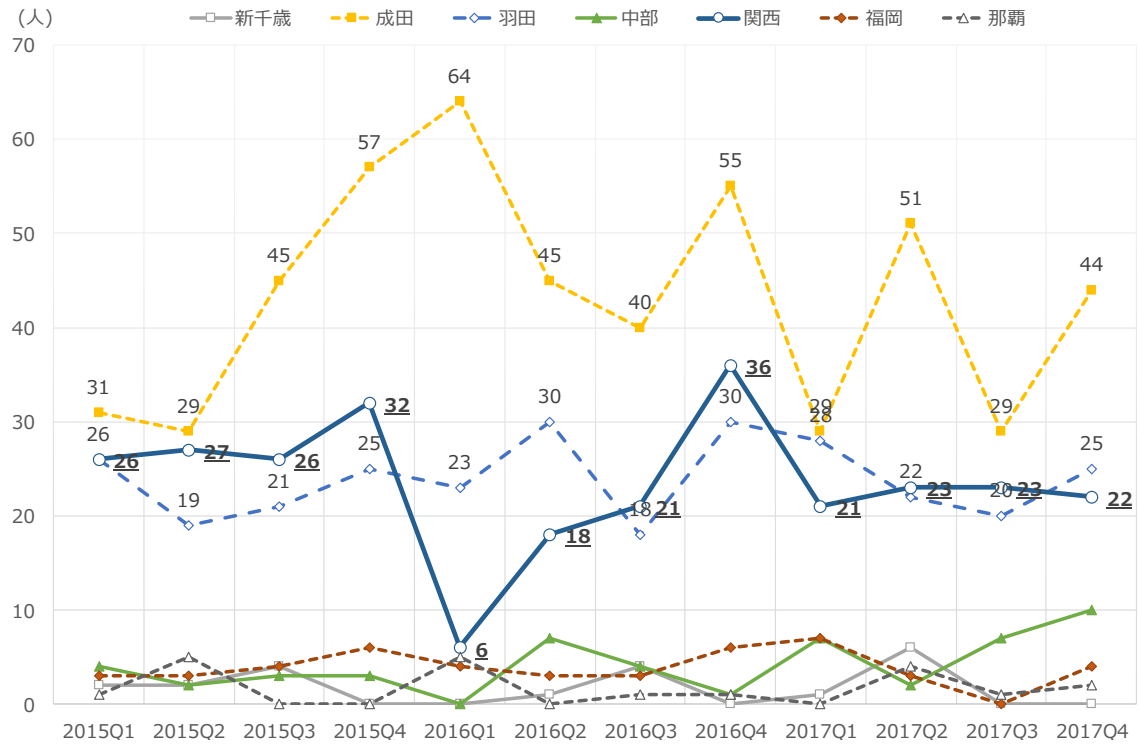
図表 2-22 港別出国者数(ビジネス目的、中国)



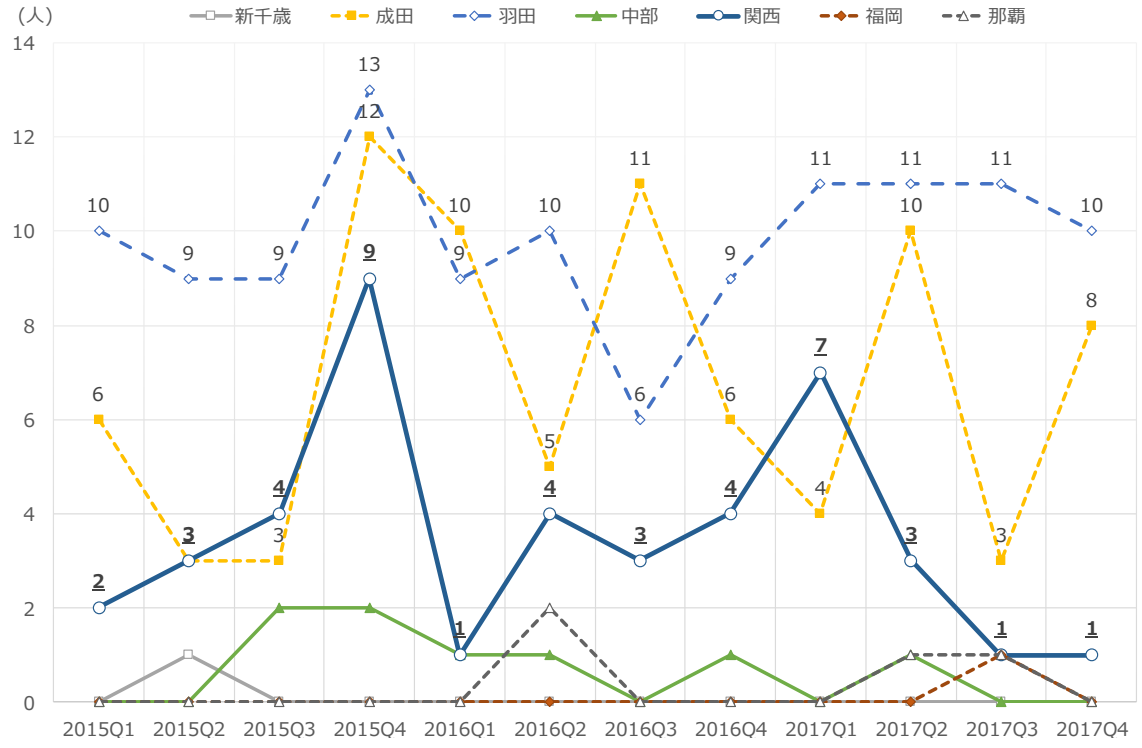
図表 2-23 港別出国者数(ビジネス目的、韓国)



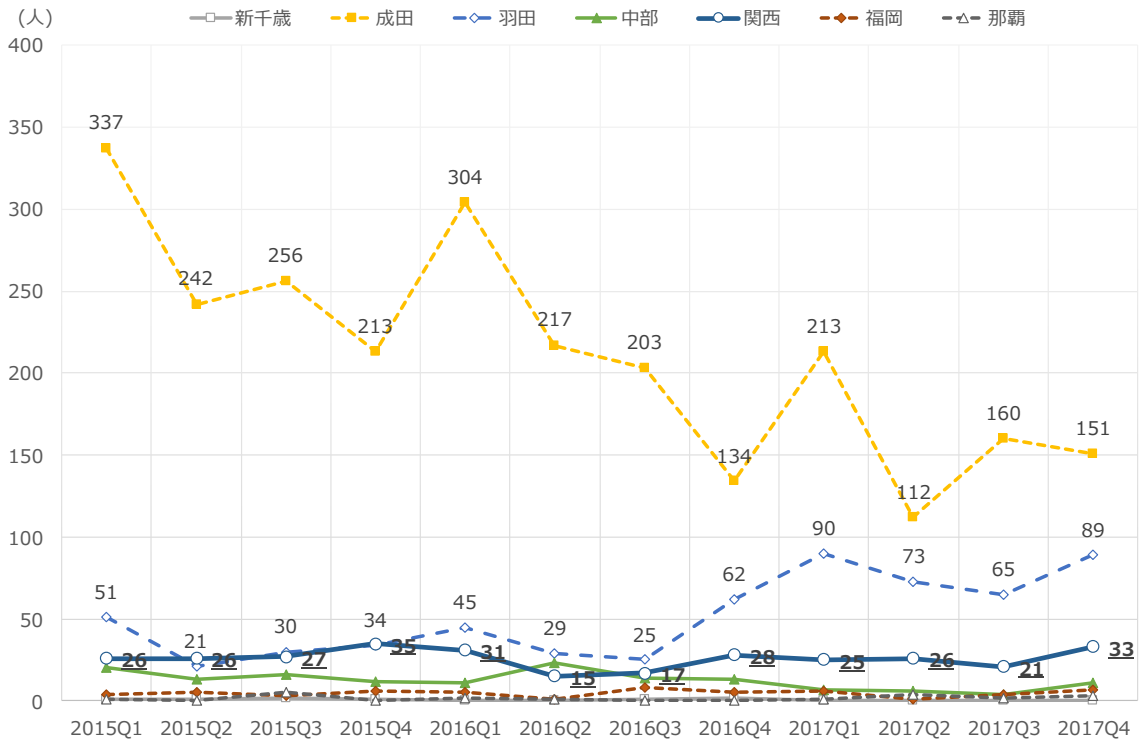
図表 2-24 港別出国者数(ビジネス目的、台湾)



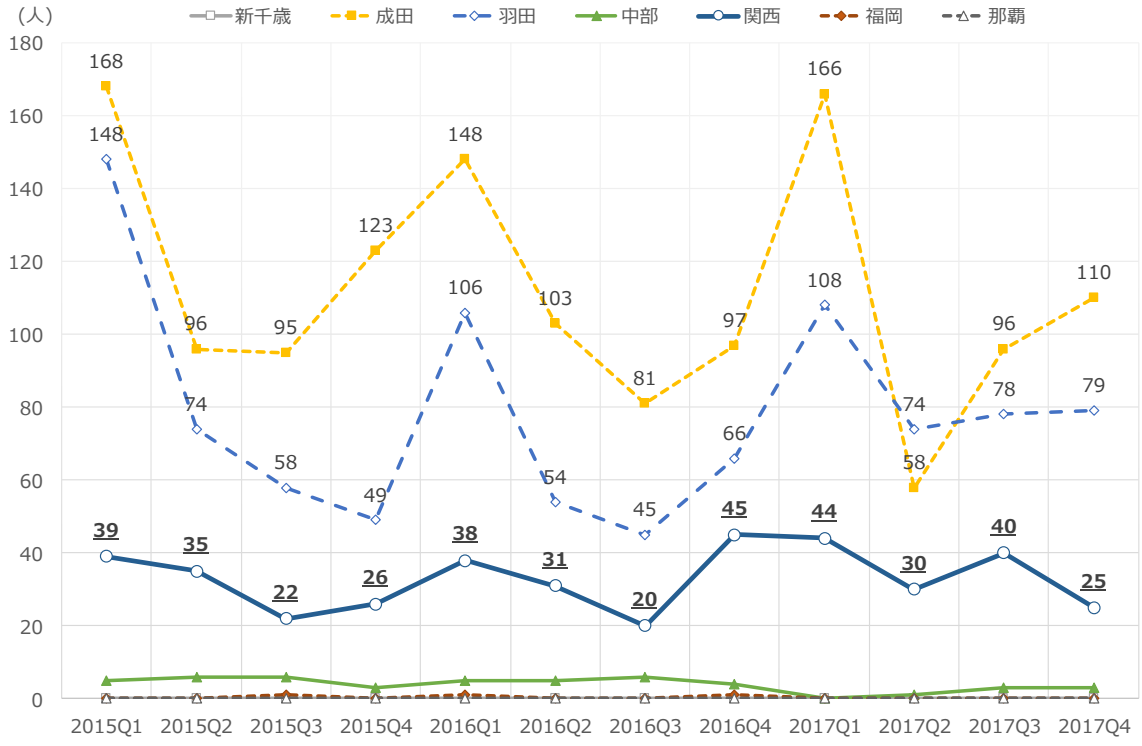
図表 2-25 港別出国者数(ビジネス目的、香港)



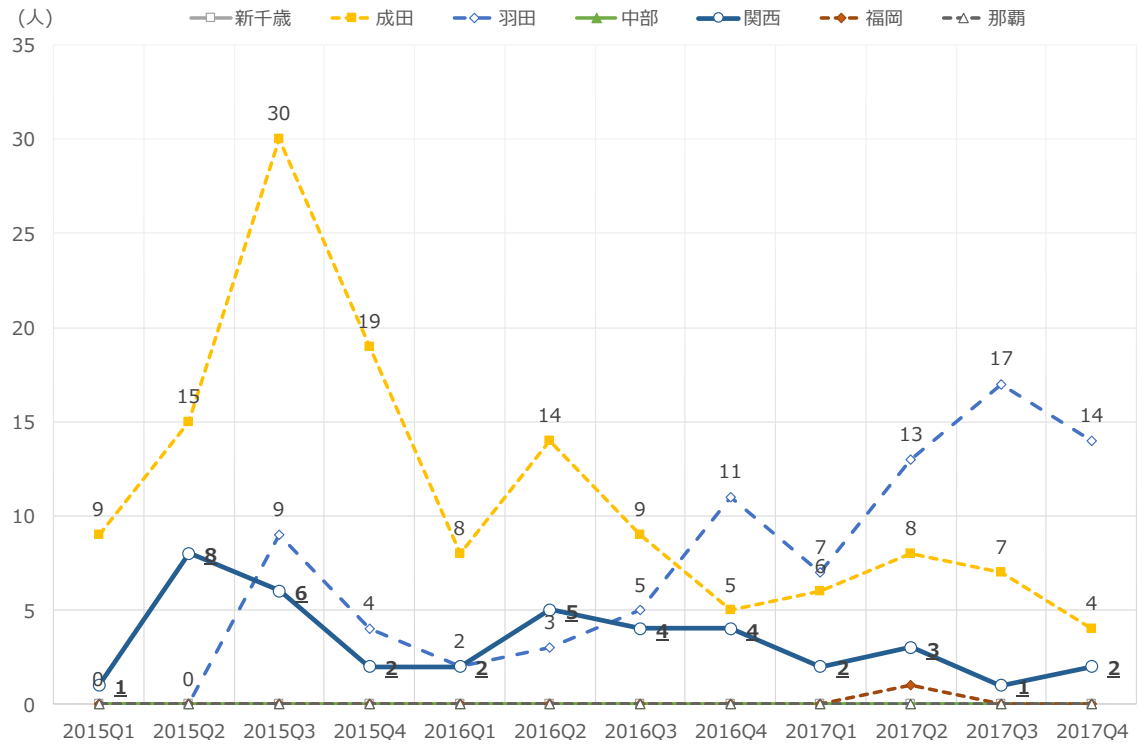
図表 2-26 港別出国者数(ビジネス目的、北米)



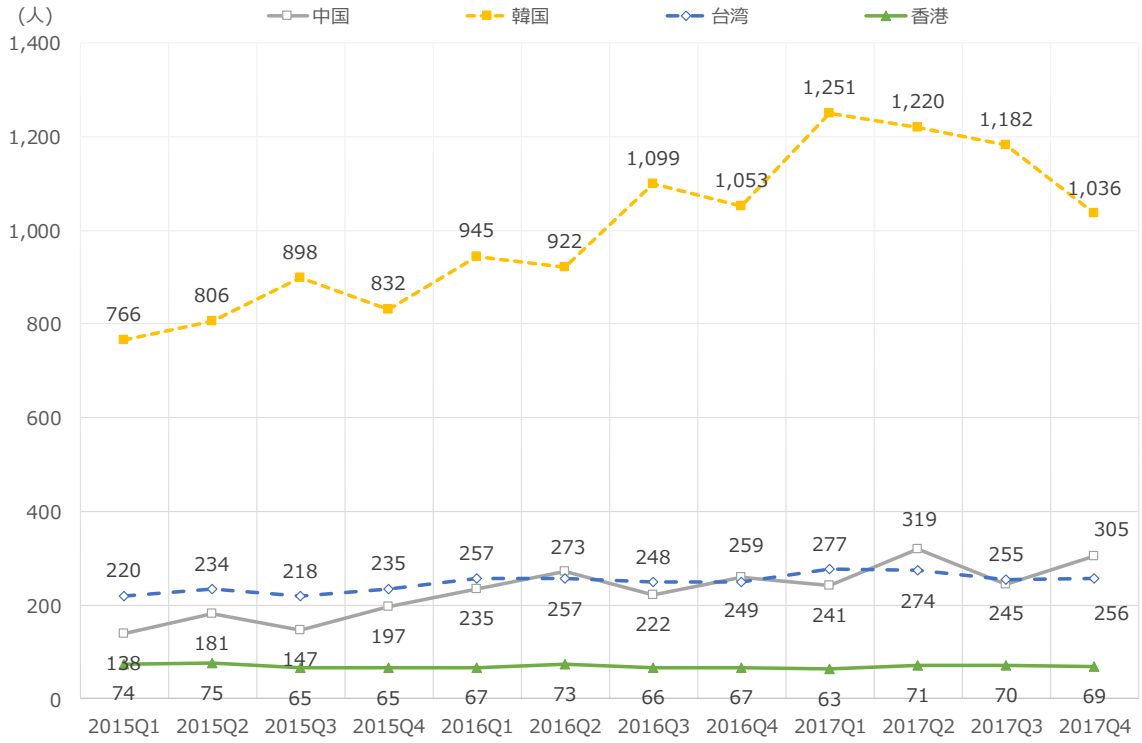
図表 2-27 港別出国者数(ビジネス目的、欧州)



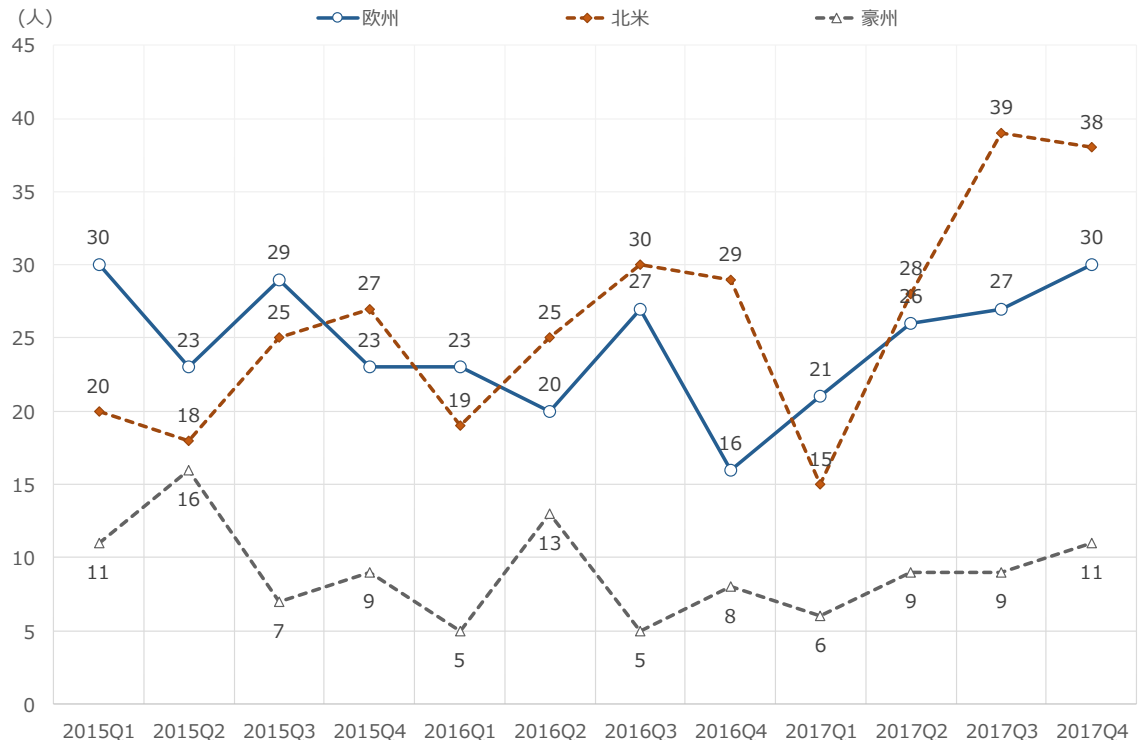
図表 2-28 港別出国者数(ビジネス目的、豪州)



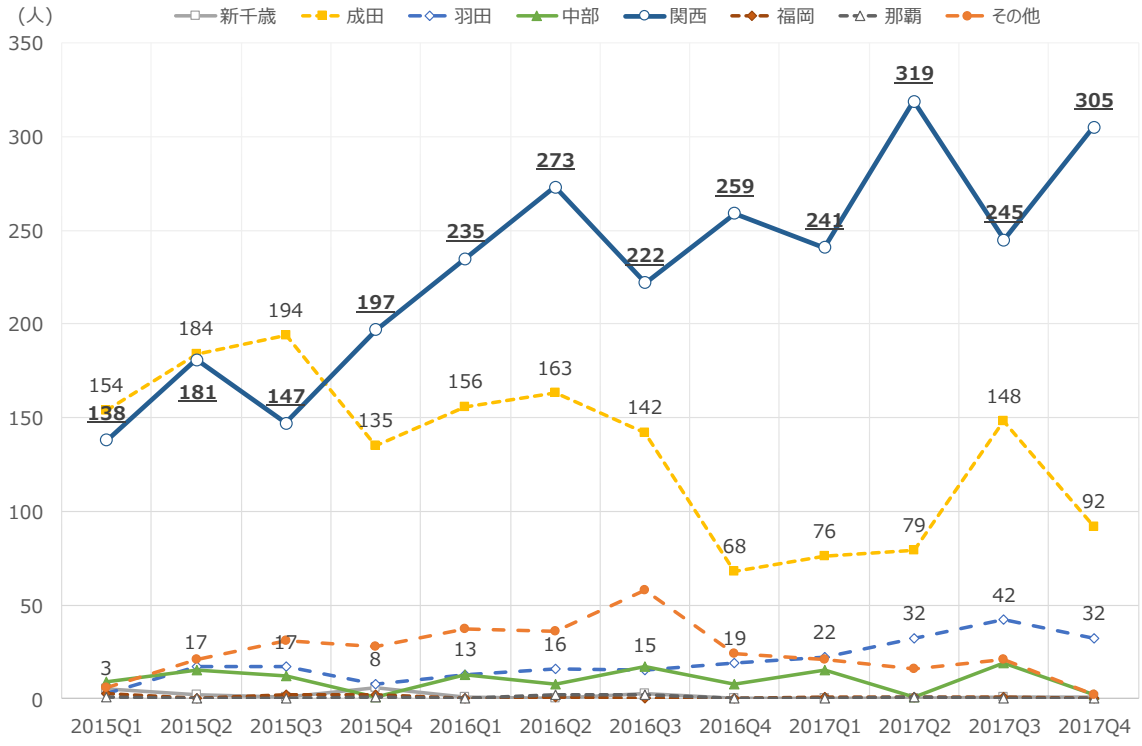
図表 2-29 関空入国→関空出国者(観光･レジャー目的、アジア)



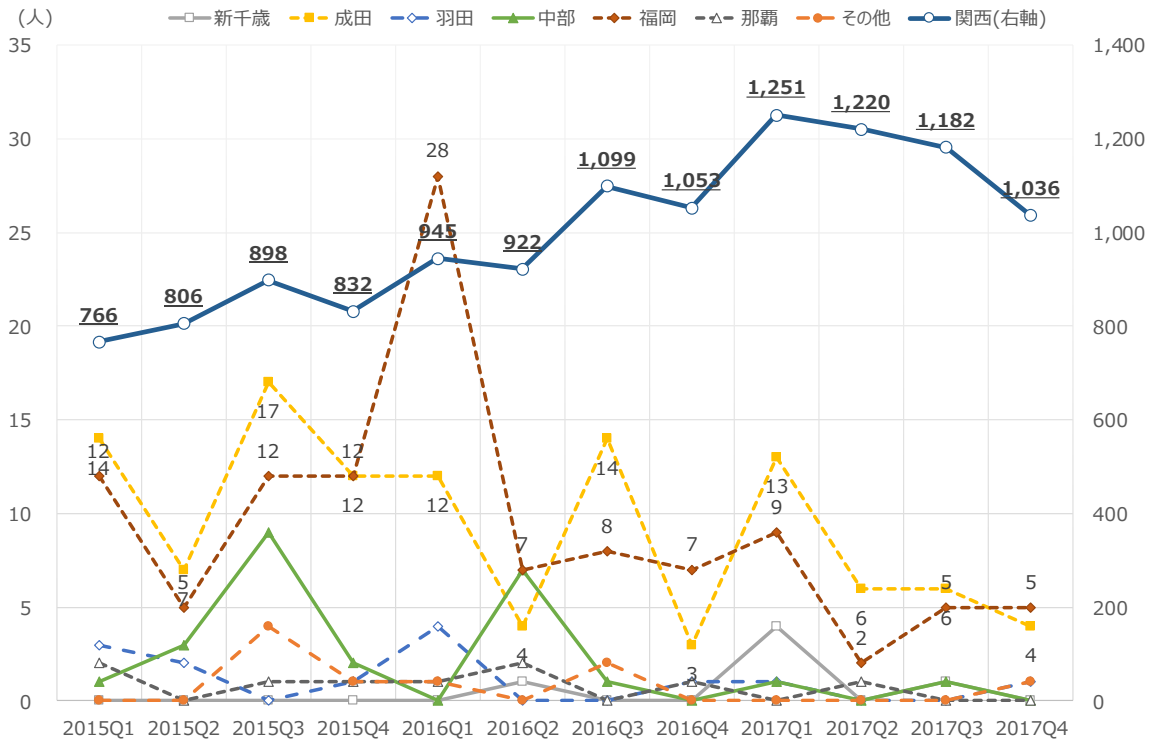
図表 2-30 関空入国→関空出国者(観光･レジャー目的、欧米豪)



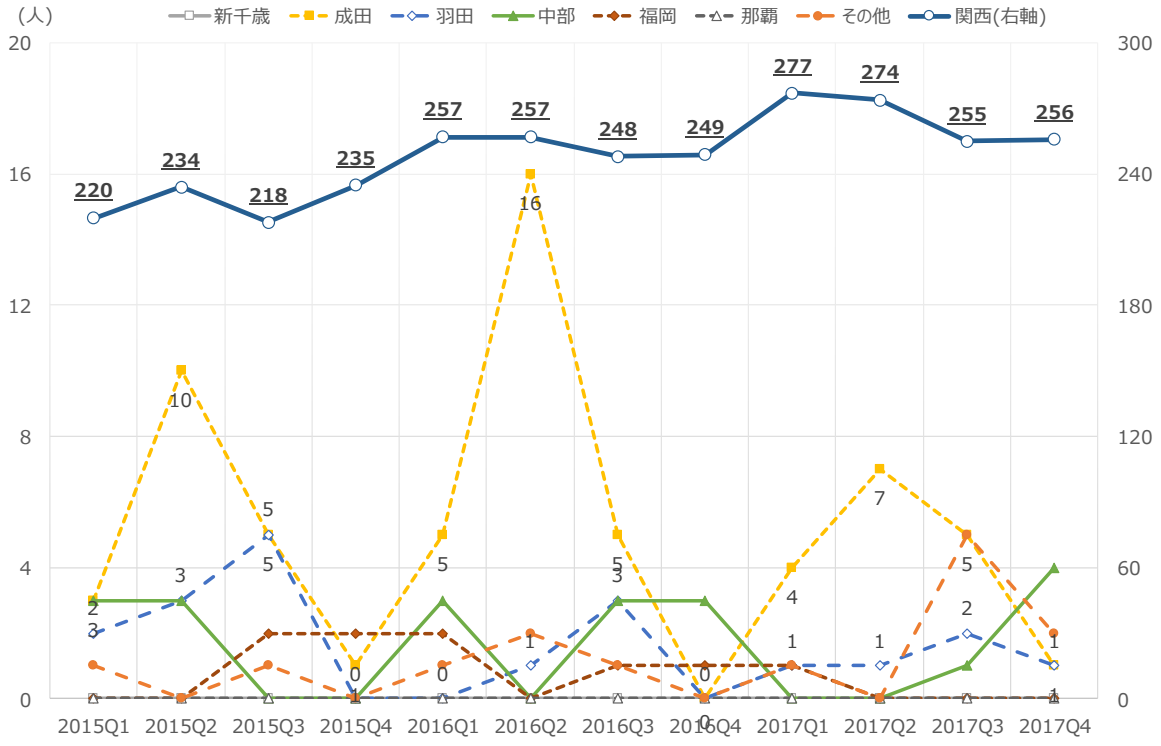
図表 2-31 関空入国→全港出国者(観光･レジャー目的、中国)



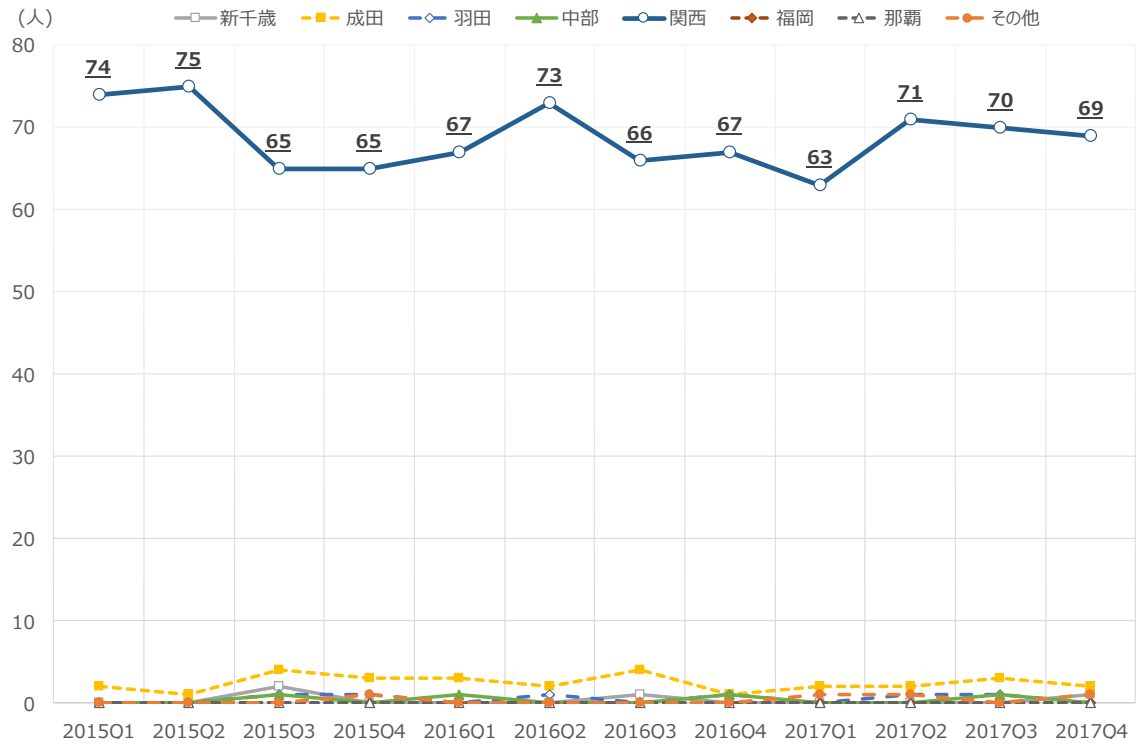
図表 2-32 関空入国→全港出国者(観光･レジャー目的、韓国)



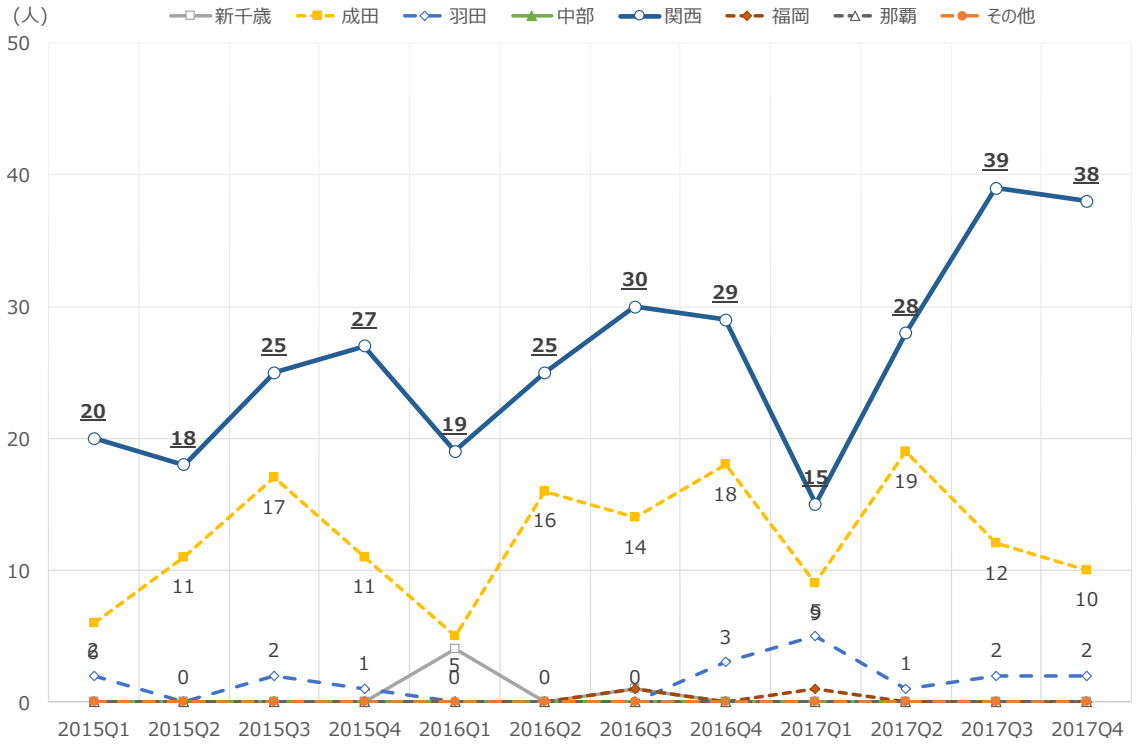
図表 2-33 関空入国→全港出国者(観光･レジャー目的、台湾)



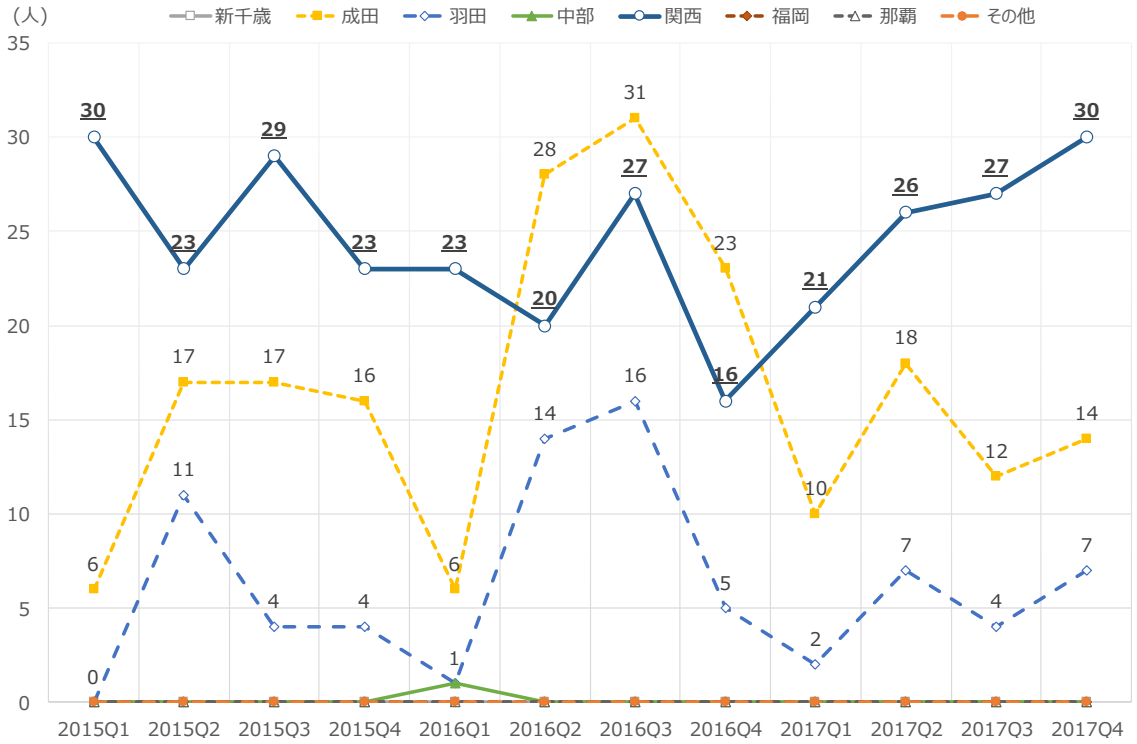
図表 2-34 関空入国→全港出国者(観光･レジャー目的、香港)



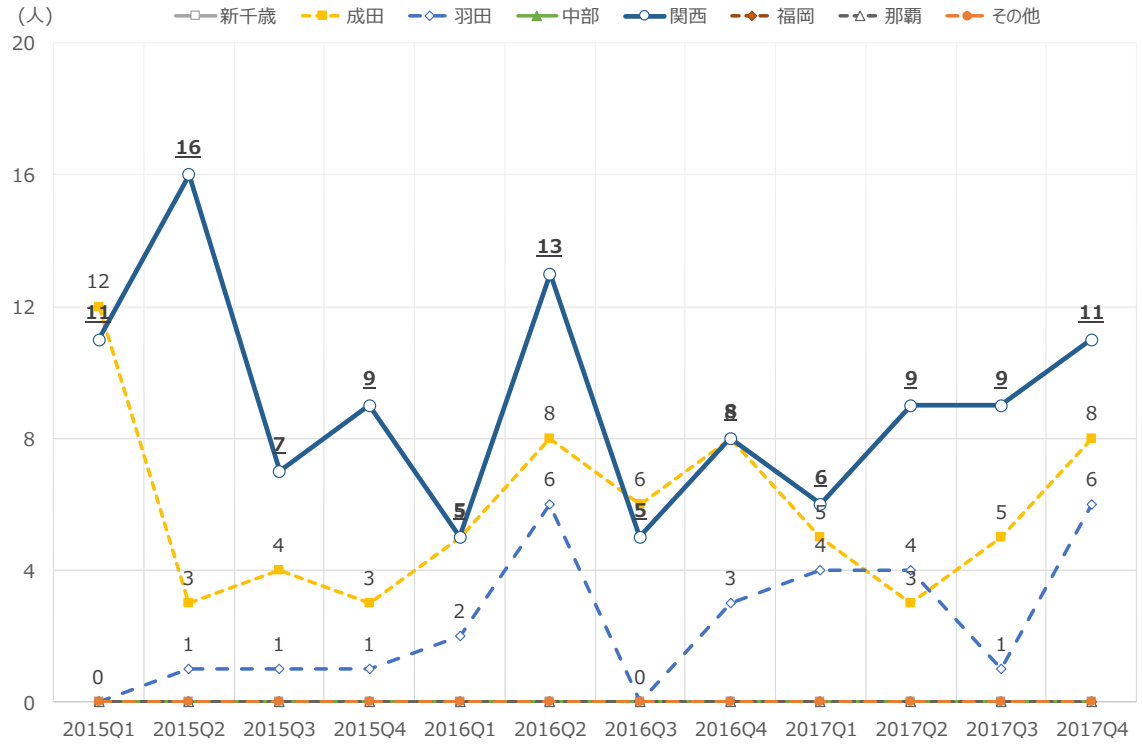
図表 2-35 関空入国→全港出国者(観光･レジャー目的、北米)



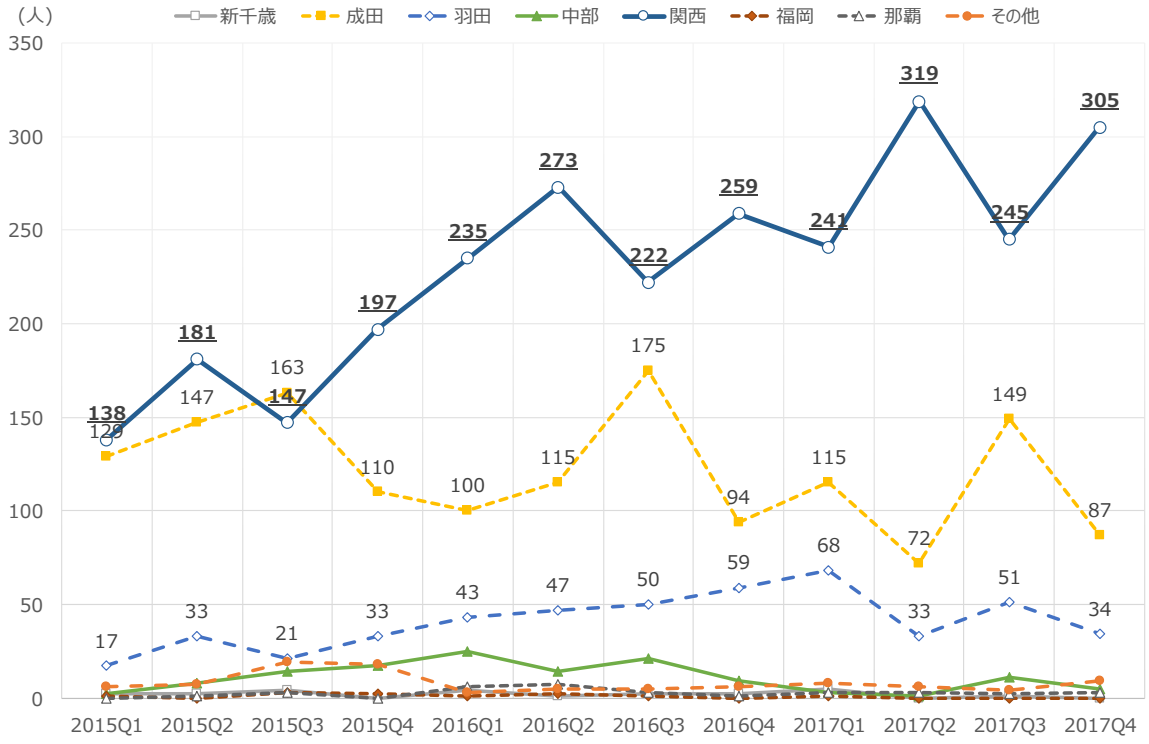
図表 2-36 関空入国→全港出国者(観光･レジャー目的、欧州)



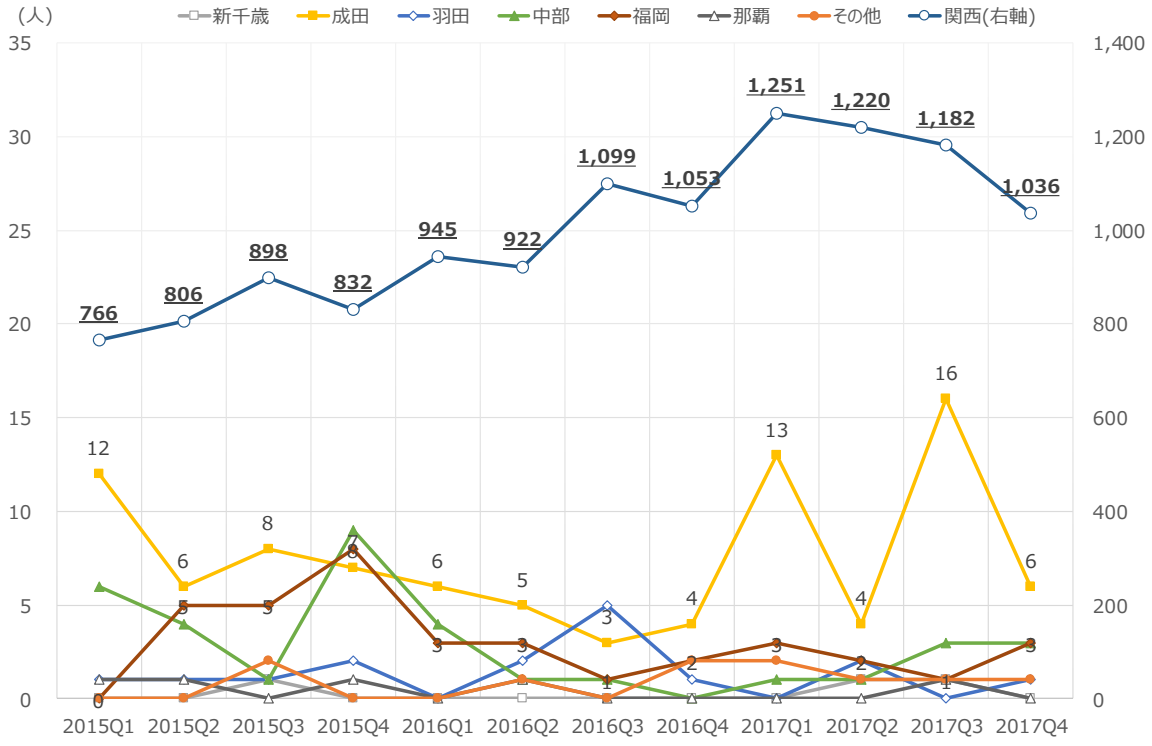
図表 2-37 関空入国→全港出国者(観光･レジャー目的、豪州)



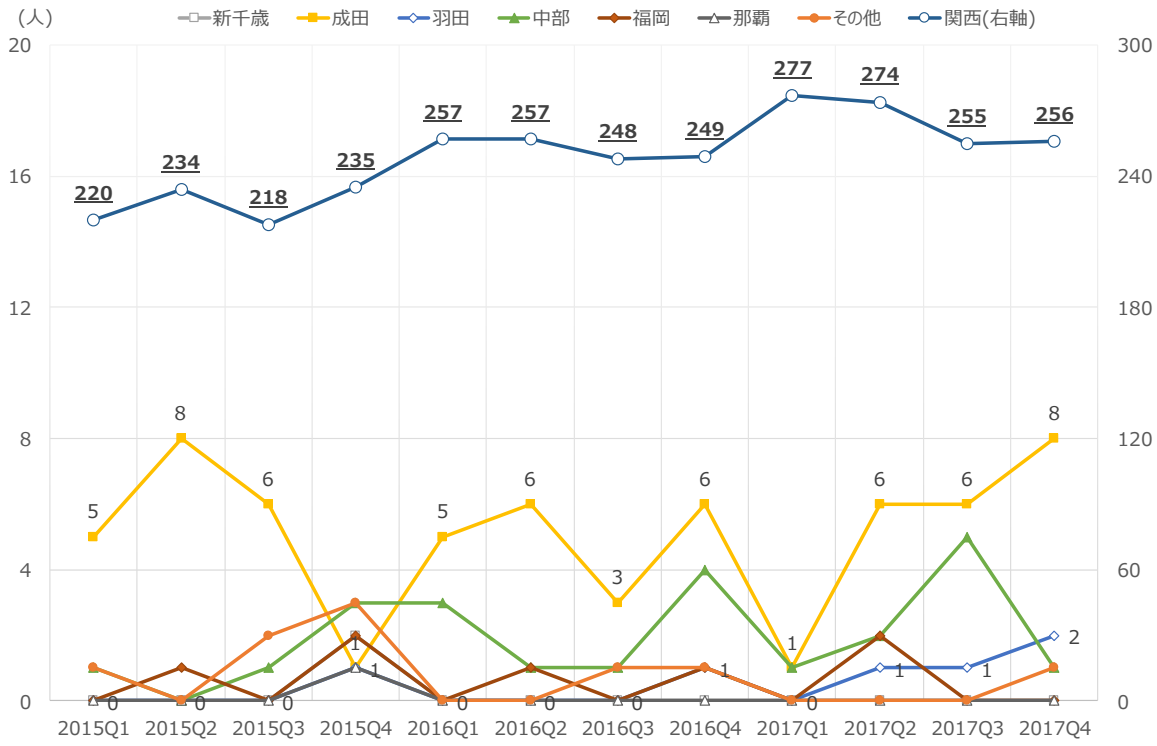
図表 2-38 全港入国→関空出国者(観光･レジャー目的、中国)



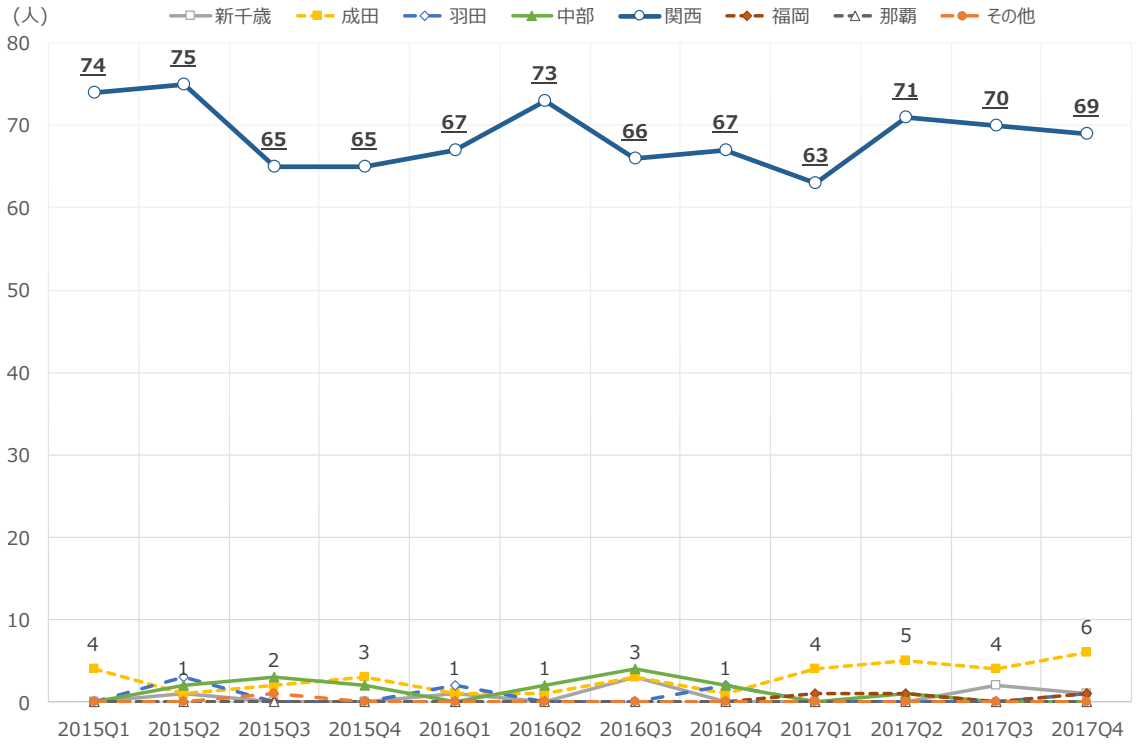
図表 2-39 全港入国→関空出国者(観光･レジャー目的、韓国)



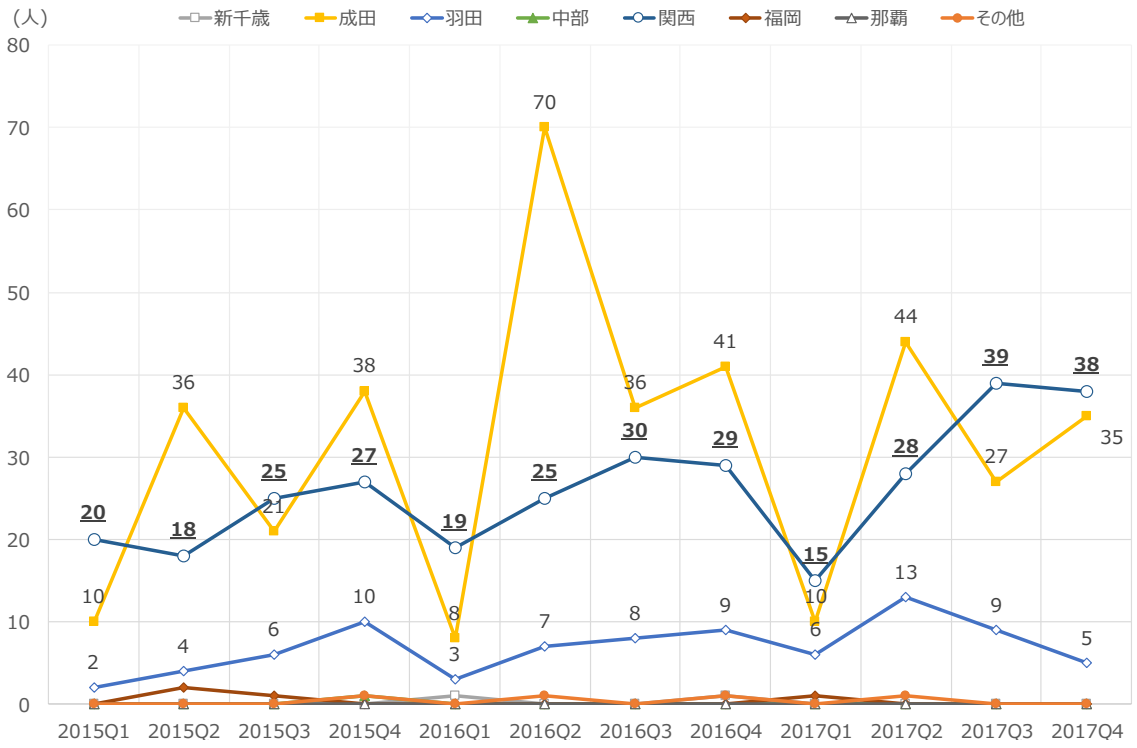
図表 2-40 全港入国→関空出国者(観光･レジャー目的、台湾)



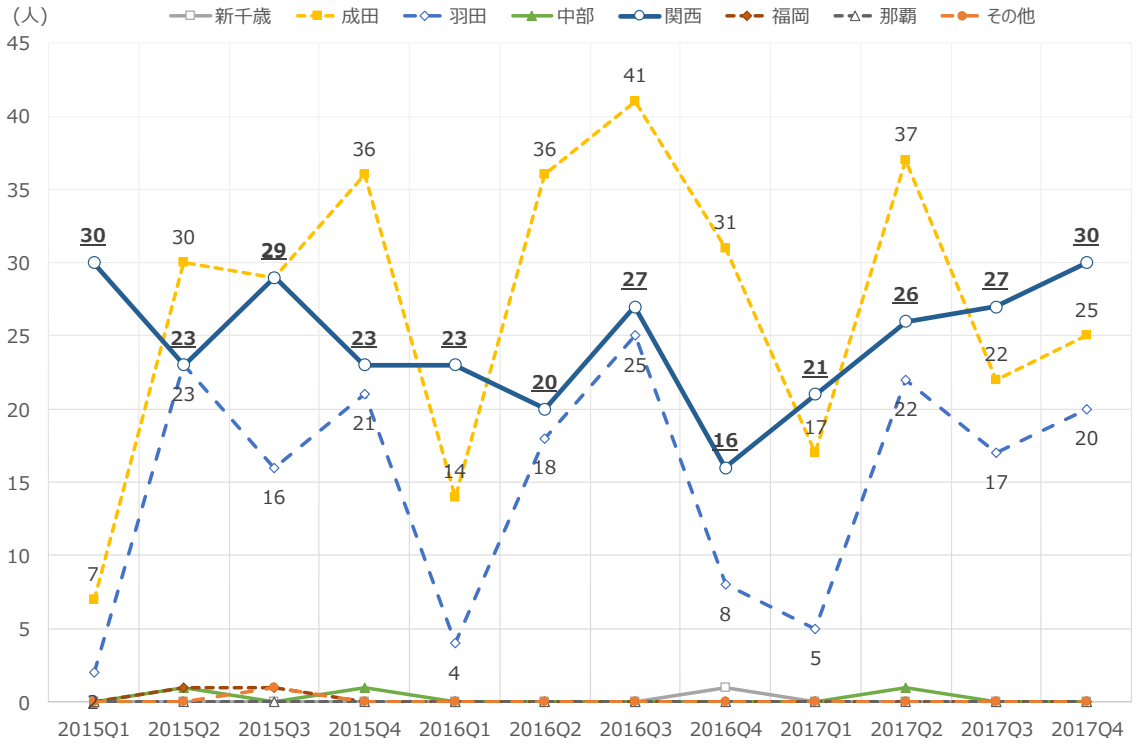
図表 2-41 全港入国→関空出国者(観光･レジャー目的、香港)



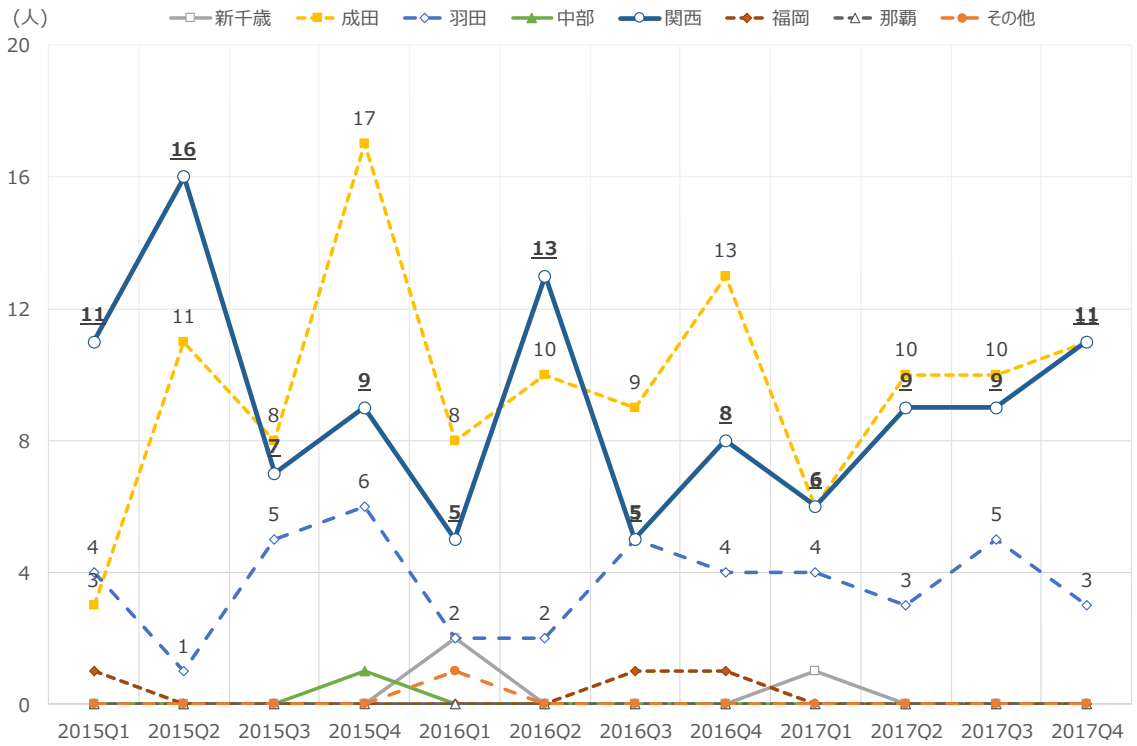
図表 2-42 全港入国→関空出国者(観光･レジャー目的、北米)



図表 2-43 全港入国→関空出国者(観光･レジャー目的、欧州)



図表 2-44 全港入国→関空出国者(観光･レジャー目的、豪州)



<APIR 数量分析センター長　稲田 義久、主席研究員　松林 洋一、調査役　木下 祐輔、

contact@apir.or.jp, 06-6485-7690>

・本レポートは、執筆者の見解に基づき作成されたものであり、当研究所の見解を示すものではありません。

・本レポートは信頼できると思われる各種データに基づいて作成されていますが、その正確性、完全性を保証するものではありません。また、記載された内容は、今後予告なしに変更されることがあります。