

訪日外国人の地方における 周遊ルートの変遷とその要因

矢部直人、籠宮信雄、田中孝幸、渡辺真成

June 2019



内閣府経済社会総合研究所
Economic and Social Research Institute
Cabinet Office
Tokyo, Japan

ESRI Research Note は、すべて研究者個人の責任で執筆されており、内閣府経済社会総合研究所の見解を示すものではありません（問い合わせ先：<https://form.cao.go.jp/esri/opinion-0002.html>）。

ESRI リサーチ・ノート・シリーズは、内閣府経済社会総合研究所内の議論の一端を公開するために取りまとめられた資料であり、学界、研究機関等の関係する方々から幅広くコメントを頂き、今後の研究に役立てることを意図して発表しております。

資料は、すべて研究者個人の責任で執筆されており、内閣府経済社会総合研究所の見解を示すものではありません。

The views expressed in “ESRI Research Note” are those of the authors and not those of the Economic and Social Research Institute, the Cabinet Office, or the Government of Japan.

目次

要旨	2
I はじめに	3
II 既存の研究	3
III 訪日外国人の周遊ルートの変遷	4
1. データと分析手法	4
2. 分析結果	6
IV 流動データからみた地方周遊ルート形成の要因	9
1. データ	9
2. 分析結果	10
V むすび	15
付記	16
参考文献	16

訪日外国人の地方における周遊ルートの変遷とその要因

矢部直人・籠宮信雄・田中孝幸・渡辺真成*

要旨

本研究は、訪日外国人が地方へ訪問する過程を明らかにすることによって、地方への訪問を促すための影響要因を分析するものである。この中間報告では、訪日外国人の地方訪問の実態をマクロの視点で概観することに重点を置き、地方における周遊ルートの変遷、さらに地方において周遊ルートが形成されてきた要因を分析するところまでを行う。まず、訪日外国人の地方訪問の実態を捉えるため、2011～2017年の周遊ルートを抽出してその変遷を明らかにすることを試みた。その結果、2013年頃を境として、地方の周遊ルートが細分化されて、主な目的地として訪問される場合が増えたことが示唆された。地方の周遊ルートが細分化された要因を流動データから検討した結果、地方の周遊ルート内にある空港への外国からの直行便が影響していた。しかしながら、地方の周遊ルート外にあるゲートウェイとなる大都市からの流入も引き続き一定の役割を果たしており、地方への誘客を考える際には、この経路も決して無視することはできない。この中間報告では、交通手段の提供という供給側の要因については明らかになったが、地方の周遊ルートが主な目的地として訪れられるようになる、旅行者側の要因は明らかではない。旅行者側の要因を明らかにするには、日本へ繰り返し訪れるリピーターの分析が必要になると思われる。今後の課題としては、日本へのリピート回数が増えるにつれて地方を訪れるようになるプロセスについて、過去の訪日旅行における訪問地や情報源といった旅行者の履歴に注目しつつ分析を進める点が挙げられる。

* 矢部直人：首都大学東京都市環境学部准教授

籠宮信雄：内閣府経済社会総合研究所統括政策研究官

田中孝幸：内閣府経済社会総合研究所主任研究官

渡辺真成：前内閣府経済社会総合研究所行政実務研修員

I はじめに

2003 年のビジットジャパンキャンペーン以降、訪日外国人は顕著に増加する傾向にあり、2003 年の 521 万人から 2018 年には 3,000 万人を突破するに至った。この期間の増加率、特に 2011 年以降の伸びは世界的に見ても特筆されるものである。2002 年における外国人旅行者受け入れ数の世界順位では日本は 33 位だったものの、2016 年には 16 位まで上昇している。この著しい増加により、日本国内の各地方では訪日外国人の姿を以前よりもよく見かけるようになった。

しかしながら、訪日外国人は全国にまんべんなく訪れるわけではなく、都市部に偏ることが指摘されてきた（国土交通省観光庁 2018: 39-40, 内閣府政策統括官 2018: 42-47）。具体的には、東京都や大阪府、千葉県、京都府などの都市部への集中が目立つのである。現状でも地方を訪れる訪日外国人は増えており、増加率では都市部以外の地方の方が大きいことも示されている（国土交通省観光庁 2018: 44-45）。しかしながら、同じ地方の中でも北海道や九州に比べて、東北や山陰では訪日外国人が少ないようである。つまり、都市部以外の地方の中でも、訪日外国人の訪問に差が見られるのである。訪日外国人による経済効果などを全国へ行き渡らせるためには、東京や大阪などの都市部から地方へ、そして地方の中でも相対的に出遅れているところへ、訪日外国人がより一層拡散することが重要であろう。

そこで本研究では、訪日外国人が地方を訪問する際の過程を明らかにし、地方への訪問を促すための影響要因を分析することを目的とする。この中間報告では、まず II 章において、既存研究の整理を行う。次いで III 章で、訪日外国人の地方訪問の実態を明らかにするため、既存の統計資料を用いた周遊ルートの分析を行う。特に、訪日外国人が増加するにつれて周遊ルートがどのように変化したのか、その時系列での変遷を明らかにする。その上で IV 章において、周遊ルートが変化した要因を訪日外国人の流動データから検討する。

II 既存の研究

訪日外国人の周遊ルートに関する研究では、国土交通省観光庁（2016）は、NTT ドコモのモバイル空間統計やスマートフォンの GPS を利用するアプリのログ、SNS のデータを組み合わせて周遊行動の分析を行っている。しかしながら、限られたデータをもとにした分析であり、全国的な周遊ルートの現状把握までは至っていない。また、松井ほか（2016）は、観光庁の訪日外国人消費動向調査を用いて、国籍別に訪問地や活動内容の分析を行い、国籍により活動内容が異なることなど興味深い点を明らかにしている。この研究で指摘されている、訪問地だけの分析にとどまらず、活動内容などほかの観光行動と組み合わせて分析を行うことの必要性は重要な示唆と思われる。一方、古屋・劉（2016）では、観光庁の訪日外

国人消費動向調査を用いて、潜在クラス分析により訪日外国人の周遊ルートを抽出している。ただし、抽出された周遊ルート数が24と多く、解釈が難しいようにも思われる。その一因は潜在クラス分析という手法が、一つの訪問地が複数の周遊ルートに所属できるように分類するため、周遊ルート数が増えることであろう。矢部（2016）も同様に観光庁の訪日外国人消費動向調査を用い、訪問地間のネットワークから複数の周遊ルートを見いだしている。ただし、クラスター分析などの定量的な手法を用いているわけではない。

以上の既存研究を踏まえると、周遊ルートを抽出する際には、抽出されるルート数が増え過ぎないように、かつ定量的な手法を用いることが必要であろう。また、既存の研究に欠けている視点として、時系列での周遊ルートの変遷が分からないという点がある。2011年以降の訪日外国人の顕著な増加により、周遊ルートが変化していることが考えられるのである。なお、周遊ルートと活動内容や情報源などを組み合わせて分析することにより、有効な知見を得られる可能性があるが、これは本中間報告の範囲を超えるので今後の課題としたい。

一方、国土交通省観光庁（2018: 20-22）や日本政府観光局（2016: 30-34）などにより、初めて日本へ来る旅行者よりも、リピーターが地方を訪れる場合が多いことが指摘されている。しかし、これらの指摘では、リピーターが地方を訪れる要因については必ずしも明らかになっていないように思われる。訪日外国人が地方を訪問する過程を検討するには、リピーターが地方を訪れる要因を明らかにするもう一段踏み込んだ分析が必要である。

以上の既存研究を踏まえて、本研究では周遊ルートの抽出を行う際に、定量的かつ抽出されるルート数が増え過ぎないように手法として、ネットワーク分析の手法を用いる。ネットワーク分析の中のコミュニティ抽出の手法を使うと、一つの訪問地が一つの周遊ルートに対応するように分類することができる。また、2011～2017年の各年に対して周遊ルートの抽出を行い、時系列での変遷を確認することとする。既存の研究と比べて時系列での変化を記述、分析することによって、訪日外国人が地方を訪問する過程に注目するのが本研究のオリジナリティといえる。なお、本中間報告では、既存の統計データを利用したマクロな視点から実態を捉えることに重点を置く。そのため、リピーターなど個々の訪日外国人に注目した、ミクロな視点からの地方訪問の過程を分析する試みは今後の課題とする。

III 訪日外国人の周遊ルートの変遷

1. データと分析手法

本節では、2011～2017年までの訪日外国人の周遊ルートがどのような変遷をたどったのか、その推移を検証する。用いるデータは、観光庁「訪日外国人消費動向調査」の個票であ

る。各年のサンプル数はおおむね3万～4万人であり、そのうち観光目的の旅行者のみを抽出して分析した。観光目的の旅行者は、各年で全体のおよそ4分の3を占めている。

訪日外国人消費動向調査では、都道府県よりも細かい訪問地単位で、旅行者が訪問した箇所が記録されている。ここでは訪問地単位での分析を行う。なお、訪問地単位の記録が始まったのは2011年4月の調査からであるため、2011年と2012年に関しては、4月から翌年3月までの年度単位の分析とする。

周遊ルートの抽出にあたっては、訪問地をノード、訪問地間をつなぐ流動をリンクとすると、ネットワーク分析の一手法であるコミュニティ抽出の手法を用いることができる。この手法により、訪日外国人の流動が密になっている周遊ルートを抽出する。コミュニティ抽出の手法には、ニューマンとギルバン（Newman and Girvan 2004）が提案したモジュラリティ（modularity）指標に基づくものがある。モジュラリティの定義は、ネットワーク内のある一つのリンクを選んだ場合にあるクラスタ（ネットワーク内のサブグループ、ここでは周遊ルートに相当する）内のリンクが選ばれる確率（ P_a ）と、リンクをランダムに配置したネットワーク内からある一つのリンクを選んだ場合に当該クラスタ内のリンクが選ばれる確率（ P_b ）の差である。

$$Q_l = P_a - P_b \quad (1)$$

$$P_a = \frac{1}{2M} \sum_{i \in V_l, j \in V_l} A_{ij} \quad (2)$$

$$P_b = \frac{1}{2M} \sum_{i \in V_l, j \in V} A_{ij} \quad (3)$$

ただし、 V はノードの集合（ここでは訪問地）、 V_l は任意のクラスタ（全訪問地の中の部分集合）、 A_{ij} は OD 行列の要素、 M は OD 行列各要素の総和（ $M = \sum_{i,j} A_{ij}$ ）である。

ネットワーク内に複数のクラスタが存在する場合は、ネットワーク内の各クラスタのモジュラリティの合計により、ネットワーク全体のモジュラリティ Q が計算される。

$$Q = \sum_l Q_l \quad (4)$$

この Q の値が大きいほど、相互に流動が多い訪問地をクラスタとして、うまく抽出していることになる。

本研究では、Greedy Search アルゴリズム（Clauset *et al.* 2004）を用いて、訪問地間流動の

密な周遊ルートの抽出を行った。具体的なクラスタの抽出は以下の手順で行われる。全ての訪問地が個別にクラスタを形成している段階から出発して、 Q の値が最も大きくなるような二つの訪問地を結合してクラスタを作る。これを順次繰り返すことで、最終的には全訪問地を一つのクラスタに結合する。クラスタを結合していく各段階で Q 値を求め、 Q 値が最大になる時のクラスタ数を最適な周遊ルートの設定として採用する。計算に用いる OD 行列は、訪問地間の流動が最低で5人以上あるものを対象とした。これにより、ごくまれにしか発生しない訪問地間のつながりを除いて計算することができる。

2. 分析結果

2011 年の分析結果からは、六つの周遊ルート（北海道、東北、東京大都市圏、関西、九州、沖縄）が抽出された（図 1）。この時期は、地方における周遊ルートは未だ細分化されておらず、大きなまとまりとなっている。各周遊ルートの中心に位置する東京や大阪といった大都市との組合せで、周遊ルート内の訪問地が訪れられる場合が多い。2012 年も同じ六つの周遊ルートが抽出された（図 2）が、その後 2013 年に状況が変化する。

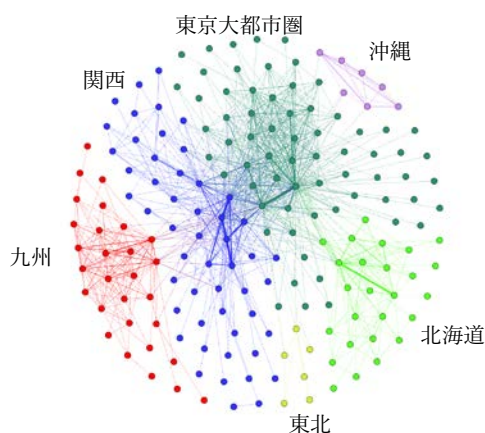


図 1 2011 年の周遊ルート

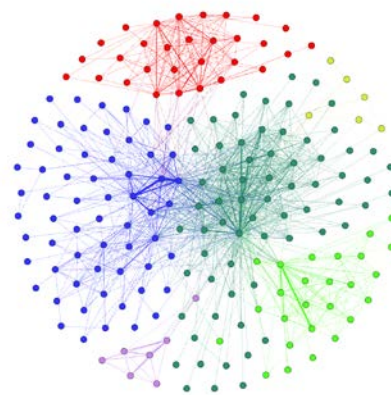


図 2 2012 年の周遊ルート

注：同一の周遊ルートは年が変わっても同じ色で示してある。訪問地の配置は、流動が多い訪問地同士が近くなるように配置してあり、年によって配置は変化する。以下、図 7 まで同じ。

2013 年には、名古屋から高山を経由して金沢へ至る、中部の周遊ルートが独立した（図 3）。この周遊ルートは、以前は関西に含まれていたが、それが単独の周遊ルートとして独立したのである。もう一つ、関西から独立した周遊ルートとして、高松を中心とした四国の周遊ルートがある。このように、以前は関西という大きな周遊ルートに含まれていたところが独立するのは、それぞれの独立した周遊ルート内での流動が増加したためである。これは、

関西の中心である大阪との組合せで中部や四国の少数の訪問地を往復する人よりも、中部や四国の周遊ルート内の訪問地を行き来する旅行者の数が増加したためと考えられる。大都市との単純な往復で訪れるのではなく、中部や四国といったまとまりを周遊する旅行者が増えていることの表れであろう。これはあくまでも大都市を主な目的地として訪れて、その補助的な目的地として一緒に訪れられていた中部や四国の訪問地が、旅行の主な目的地として扱われる場合が増えたことを示唆している。

2014年には、再び大阪との結びつきが強まったのか、中部周遊ルートは一旦消滅するが、四国周遊ルートは存続している（図4）。

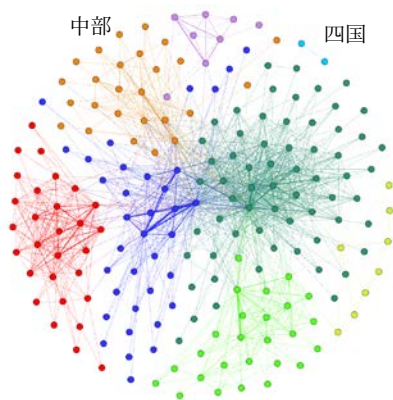


図3 2013年の周遊ルート

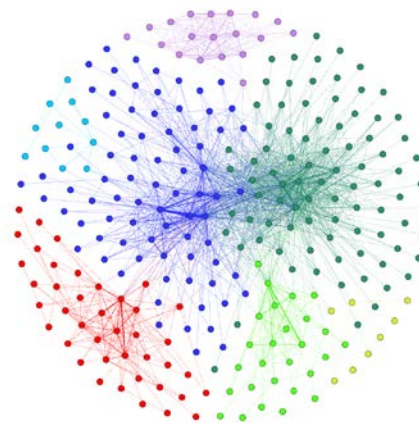


図4 2014年の周遊ルート

2015年には、訪日外国人消費動向調査の調査場所となる空海港が追加された。そのため、調査場所が追加された地方で、新たな周遊ルートが抽出されるようになった（図5）。具体的には、南九州と対馬がそれである。それぞれ、鹿児島空港、対馬の港である厳原港での調査が開始されたため、そこを通る流動データが多く含まれ、単独の周遊ルートとして抽出されたと考えられる。そのため、これらの周遊ルートが出現するのは、データ上は2015年からであるが、実際にはそれより以前に存在していた可能性もある。先ほどの、中部や四国の周遊ルートが抽出されるようになった2013年頃が、これら地方の周遊ルートが細分化される一つの境目になっていることも考えられる。

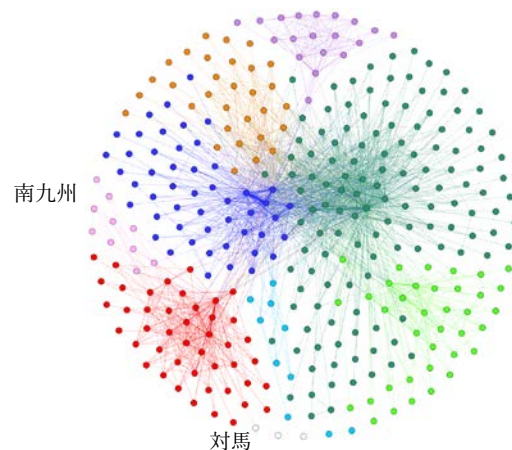


図5 2015年の周遊ルート

一方、2015年には、それまで存在していた東北の周遊ルートが消滅するという変化も起きている。東北の中でも北東北の訪問地は北海道に統合され、仙台や山形といった訪問地は東京大都市圏に吸収された。この時期の東北における訪問地間の流動データをみると、たしかに東北6県間の流動が少なくなっていることが確認できる。東北は、この2015年とそれに続く2016年で周遊ルートとしては抽出されず（図6）、その後2017年に再び抽出される（図7）という、他とは少し異なった動きをしていることが特徴的である。

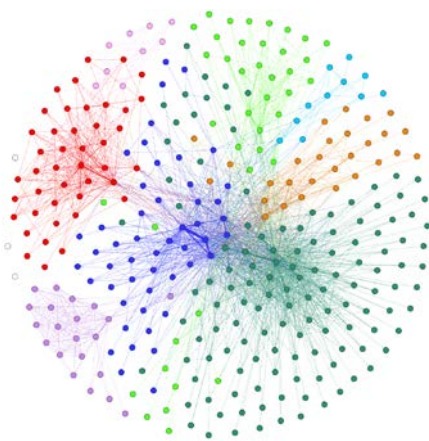


図6 2016年の周遊ルート

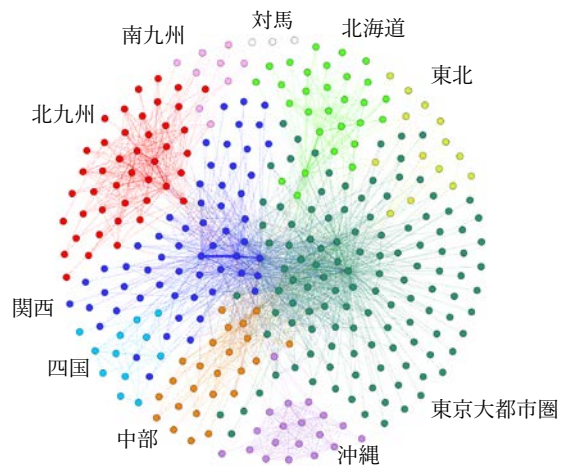


図7 2017年の周遊ルート

本章では、2011年以降の経年変化をみることによって地方の周遊ルートが細分化され、それぞれが主な目的地として扱われるようになってきたことが明らかになった。次のIV章では、この地方の周遊ルートが形成された要因について、周遊ルートを訪れる旅行者の出発地に関する流動データから検討する。

IV 流動データからみた地方周遊ルート形成の要因

1. データ

前章では、周遊ルートを抽出し、その時系列での変遷を概観した。そこでは、地方における周遊ルートが2013年頃を境に細分化されて形成されてきたことが明らかになった。その背景には、細分化された地方の周遊ルートを、主な目的地として訪れる旅行者の増加が示唆された。この地方に新たに形成された周遊ルートを訪れる旅行者は、大都市を経由せずに、周遊ルート内にある空港から直接入国していることも考えられる。そこで本章では、特に地方の周遊ルートが形成された要因について、周遊ルートへ入る旅行者は国内のどこから来ているのかという点から検討する。具体的には、周遊ルート内にある空港から直接入るのか、隣接する地域から鉄道などを使って入るのかという流動の面から分析する。これにより、地方空港への外国からの直行便が、周遊ルート形成に果たした役割を定量的に評価することができよう。

用いるデータは、国土交通省「訪日外国人流動データ (FF-Data)」である。訪日外国人流動データは、三つの統計を組み合わせで作られたデータである。すなわち、観光庁「訪日外国人消費動向調査」、国土交通省航空局「国際航空旅客動態調査」、さらに法務省「出入国管理統計月報」を組み合わせたものである。そのため、訪日外国人消費動向調査のみを用いるよりもサンプルの偏りは少なくなると考えられる。また、旅行者の用いる交通手段についての情報も検討できる。ただし、都道府県よりも細かい訪問地単位のデータがとれる訪日外国人消費動向調査の個票と異なり、都道府県単位のデータとなってしまう。また、データが作成されたのが2014年以降のため、2014年～2017年までのデータが存在する期間にのみ分析対象が限られる。

本章では、前章で明らかになった新たに地方に形成された周遊ルートのうち、四国と南九州、それに他とは異なる特徴的な変遷をたどった東北を加えた3ルートに注目し、それぞれの周遊ルートを訪れる人の日本国内の出発地や交通手段について分析を試みる。この3ルートは、いずれも都道府県単位での分析にほぼ一致する空間スケールを持つ。たとえば、対馬を分析するのに長崎県のデータを用いると空間スケールが一致しないが、上記の3ルートであれば、ほぼ同じ空間スケールでの分析となる。なお、中部の周遊ルートも新たに形成されたルートであるが、分析の対象からは除いた。その理由は、中部の周遊ルートには松本や上高地が含まれるが、長野県内には東京大都市圏の周遊ルートに属する訪問地も多く都道府県単位での分析には適さないためである。以下、東北の周遊ルートに関しては東北6県を、南九州の周遊ルートに関しては宮崎県・鹿児島県を用いる。ただし、四国の周遊ルートに関しては、高松と組み合わされる訪問地が年によって愛媛県内であったり、徳島県内、高

知県内であったりとばらばらであった。そのため、四国の周遊ルートの検討に関しては、香川県のみを用いる。

本章に関して、2018 年 12 月に東北地方の観光関係機関へ聞き取り調査を行った。具体的には、一般社団法人東北観光振興機構、仙台国際空港株式会社、青森県観光国際戦略局誘客交流課、青森市経済部交流推進課の 4 機関である。この聞き取り調査の結果は、データの分析結果を解釈するにあたって、適宜用いることとする。

2. 分析結果

東北 6 県を訪れる旅行者の出発地について 2014 年をみると、一番多いのが成田空港から直接東北 6 県へ向かう人である（表 1）。次いで、東京都から向かう人が 21%で続く。仙台空港から入る人は 11%に過ぎない。しかし、2017 年になると、この状況に変化が見られる。まず、成田空港がシェアを 10 ポイント落として 2 位になった。それとは僅差で仙台空港が 3 位となっている。これは、仙台空港に就航する外国からの直行便が増加したことを反映している。仙台国際空港株式会社の資料によると、2016 年に台北へ週 2 便が新規就航、ソウルへ週 4 便だったところが毎日飛ぶようになり、2017 年にも台北へさらに週 4 便が増えたのである。しかしながら、東北を訪れる人のシェアでは、依然として東京都、成田空港、羽田空港といった、東京周辺からの旅行者が一番多いことには変わりはない。注目されるのは、北海道から東北 6 県へ流入する旅行者であり、そのシェアは 2017 年には 11%に上昇している。

表 1 東北 6 県を訪れる外国人旅行者の日本国内出発地

順位	2014 年	2017 年
1	成田空港 (26%)	東京都 (23%)
2	東京都 (21%)	成田空港 (16%)
3	仙台空港 (11%)	仙台空港 (16%)
4	羽田空港 (7%)	北海道 (11%)
5	北海道 (6%)	羽田空港 (9%)

東北 6 県を訪れる旅行者の増加に対する寄与率を計算すると、2015～2016 年までの期間では東京都の寄与率が 30%程度と最も高く、羽田空港の寄与率も 20%程度あることから、この期間に東北 6 県を訪れる人の増加は、東京周辺からの流入が支えていたことが分かる

(表 2)。また、北海道からの流入も 10%以上の寄与率を示しており、無視できない。このように東京や北海道との結びつきが強まり、東北 6 県内の流動が相対的に弱まったことが、一時的に東北周遊ルートが消滅した理由と考えられる。その後、2016～2017 年の期間になると、仙台空港の寄与率が最も高く、次いで北海道、青森空港となり、東京都は 4 位に低下する。仙台空港と青森空港に外国からの直行便が増えたことで、2017 年に東北の周遊ルートが再び独立して出現するようになったと考えられる。しかし、東北においては、後にみる香川県や南九州と比べて周遊ルート内の空港から入る旅行者のシェアは低く、東京周辺からの流入が最も多いことに変わりはない。さらには北海道からの流入もシェアを伸ばしているなど、直行便のみに頼らない多様な訪問ルートが存在しているようである。

2017 年時点でシェアが高かった 5 地点からの交通手段別の割合をみると、東京周辺からは鉄道が半数以上と過半を占め、国内線飛行機やバスが続く(表 3)。聞き取り調査の結果でも、JR 東日本の区間を自由に乗り降りできる JR East Pass の売れ行きが伸びており、新幹線を使って東京から来る人は増えているようである。北海道からの交通手段で注目されるのは、その他がトップであることである。その他の中身を細かくみると、全て青森県へ到着していることから、フェリーを使っていると思われる。聞き取り調査でも、交通費を安く抑えたい旅行者は新幹線ではなく、フェリーを使って北海道から青森まで来る旅行者が増えているとの話が聞かれた。

表 2 東北 6 県を訪れる外国人旅行者の増加に対する日本国内出発地の寄与率

順位	2014～2015 年	2015～2016 年	2016～2017 年
1	東京都 (28%)	東京都 (31%)	仙台空港 (44%)
2	羽田空港 (18%)	仙台空港 (18%)	北海道 (26%)
3	北海道 (14%)	羽田空港 (17%)	青森空港 (17%)
4	大阪府 (8%)	成田空港 (12%)	東京都 (14%)
5	長野県 (7%)	北海道 (12%)	石川県 (5%)

表 3 東北 6 県を訪れる外国人旅行者の日本国内出発地別交通手段（2017 年）

順位	東京都	成田空港	仙台空港	北海道	羽田空港
1	鉄道 (61%)	鉄道 (55%)	バス (69%)	その他 (31%)	鉄道 (50%)
2	国内線飛行機 (17%)	バス (13%)	鉄道 (8%)	鉄道 (30%)	国内線飛行機 (24%)
3	バス (13%)	国内線飛行機 (13%)	その他の乗用車 (8%)	バス (22%)	バス (14%)

次に、四国の香川県を訪れる旅行者の出発地について見ていきたい。シェアをみると、2014 年の時点から高松空港が最も高く、2017 年では 40%近くを占めるに至っている（表 4）。2014 年には 9%あった関西空港のシェアは 2017 年には 3%に低下している。増加に対する寄与率をみても高松空港がトップであり、2016～2017 年の期間では、増加の多くが高松空港からの寄与によっている（表 5）。高松空港では 2011 年に上海線が就航、2013 年に台北線が就航、2016 年に香港線が就航、さらに既存路線の増便もなされ、2018 年 1 月時点で週 20 便の国際線が就航している（日本政策投資銀行四国支店 2018: 14）。

交通手段をみると、愛媛や徳島といった隣県からは、鉄道やバスも多いものの、レンタカーが一定の割合を占めていることが分かる（表 6）。京都や大阪からは、バス、鉄道が過半を占めており、長距離移動と短距離移動で分担する交通手段が異なるようである。

表 4 香川県を訪れる外国人旅行者の日本国内出発地

順位	2014 年	2017 年
1	高松空港 (22%)	高松空港 (39%)
2	愛媛県 (12%)	愛媛県 (10%)
3	関西空港 (9%)	徳島県 (8%)
4	大阪府 (9%)	京都府 (8%)
5	徳島県 (8%)	大阪府 (7%)

表 5 香川県を訪れる外国人旅行者の増加に対する日本国内出発地の寄与率

順位	2014～2015 年	2015～2016 年	2016～2017 年
1	高松空港 (28%)	高松空港 (47%)	高松空港 (86%)
2	京都府 (16%)	岡山県 (19%)	愛媛県 (41%)
3	岡山県 (11%)	高知県 (9%)	徳島県 (24%)
4	東京都 (9%)	兵庫県 (9%)	京都府 (20%)
5	高知県 (8%)	大阪府 (8%)	広島県 (6%)

表 6 香川県を訪れる外国人旅行者の日本国内出発地別交通手段 (2017 年)

順位	高松空港	愛媛県	徳島県	京都府	大阪府
1	バス (79%)	バス (53%)	レンタカー (37%)	鉄道 (44%)	バス (65%)
2	レンタカー (8%)	鉄道 (42%)	鉄道 (34%)	バス (31%)	鉄道 (29%)
3	その他 (5%)	レンタカー (4%)	バス (26%)	その他 (25%)	レンタカー (5%)

最後に、南九州の 2 県、宮崎県、鹿児島県への訪問者出発地をみてみよう。2014 年と 2017 年では、双方とも鹿児島空港がトップシェアで、2017 年にはそのシェアがさらに増えている（表 7）。一方で宮崎空港は少しシェアを下けているが、この二つの空港を合わせると、2017 年には約 40%が流入していることになる。増加に対する寄与率をみると、一貫して鹿児島空港の寄与率が高い（表 8）。国土交通省航空局の資料「国際線就航状況」によると、鹿児島空港に就航する直行便は、2014 年 12 月時点ではソウル、上海、台北、香港の合計で週 11 便であったのが、2017 年 11 月時点では就航地は変わらないものの、合計で週 22 便へと倍増しているのである。

表 7 宮崎県・鹿児島県を訪れる外国人旅行者の日本国内出発地

順位	2014 年	2017 年
1	鹿児島空港 (19%)	鹿児島空港 (29%)
2	宮崎空港 (17%)	熊本県 (18%)
3	熊本県 (14%)	宮崎空港 (12%)
4	福岡県 (11%)	福岡県 (8%)
5	福岡空港 (6%)	福岡空港 (6%)

表 8 宮崎県・鹿児島県を訪れる外国人旅行者の増加に対する日本国内出発地の寄与率

順位	2014～2015 年	2015～2016 年	2016～2017 年
1	熊本県 (33%)	鹿児島空港 (76%)	鹿児島空港 (40%)
2	鹿児島空港 (29%)	宮崎空港 (42%)	熊本県 (39%)
3	宮崎空港 (19%)	羽田空港 (29%)	福岡県 (8%)
4	福岡空港 (11%)	熊本空港 (18%)	大阪府 (7%)
5	福岡県 (9%)	福岡空港 (17%)	東京都 (5%)

表 9 宮崎県・鹿児島県を訪れる外国人旅行者の日本国内出発地別交通手段 (2017 年)

順位	鹿児島空港	熊本県	宮崎空港	福岡県	福岡空港
1	バス (65%)	レンタカー (35%)	バス (78%)	鉄道 (56%)	鉄道 (56%)
2	レンタカー (21%)	鉄道 (32%)	レンタカー (15%)	バス (15%)	レンタカー (16%)
3	鉄道 (4%)	バス (31%)	その他 (2%)	レンタカー (15%)	バス (15%)

交通手段では、鹿児島空港、宮崎空港ともに空港でレンタカーを借りる旅行者が一定の割合でみられる (表 9)。さらに、熊本県からの流入をみても、鉄道よりもレンタカーの割合が高く、九州ではレンタカーを利用する旅行者が増えていることがうかがわれる。福岡県や福岡空港といった遠距離からは、鉄道が過半を占め、次いでバスなどとなる。

以上の結果をまとめると、地方における周遊ルートが細分化され形成されてきた直接的な要因として、地方空港への国際線直行便が増加したことが挙げられよう。特に、香川県と南九州では、周遊ルート内にある空港からの流入が訪問者全体の約 4 割を占め、存在感が大きい。寄与率をみても地方空港からの入国者が地方を訪れる旅行者の増加に寄与していることは間違いない。ただし、特に東北で顕著であるが、大都市や隣接する都道府県からの流入も無視できない規模にある。独立した周遊ルートの形成に直行便が果たした役割は大きいですが、地方へ訪問する旅行者の確保ということを考えると、ゲートウェイとなる大都市からの流入も一定の役割を果たし続けている。

もう一つ、地方における周遊ルートが細分化された要因として、レンタカーの利用もあると思われる。特に公共交通が不便な地域では、レンタカーを利用することにより、周遊ルート内の訪問地間の流動が増えることが考えられるのである。

V むすび

本中間報告を簡単にまとめると以下ようになる。訪日外国人の地方への訪問の実態を捉えるため、2011～2017年の周遊ルートを抽出してその変遷を明らかにすることを試みた。その結果、2013年頃を境として、地方の周遊ルートが細分化されて、主な目的地として訪問される場合が増えたことが示唆された。地方の周遊ルートが細分化された要因を、流動データから検討した結果、地方の周遊ルート内にある空港への外国からの直行便が影響していた。しかしながら、地方の周遊ルート外にある、ゲートウェイとなる大都市からの流入も引き続き一定の役割を果たしており、地方への誘客を考える際にはこの経路も決して無視することはできない。

ここで問題となるのは、直行便を使うにせよゲートウェイとなる大都市を経由するにせよ、地方へ旅行するという需要側の要因はどのようなものがあるのだろうかという点である。直行便の就航は交通手段の提供という供給側の要因として意味があるが、直行便を需要する旅行者側の要因については明らかではない。旅行者側の要因について検討するには、従来指摘されているような、地方を訪れる旅行者はリピーターが多いことがヒントになると思われる。日本へのリピートという行動を通して地方を訪れるようになる、そのプロセスをより詳細に検討する必要がある。

一つの手がかりとなるのが、観光分野の研究で指摘されている、旅行キャリア（travel career）という概念である。高井（2013）では、旅行者が旅行経験を重ねるに従って、パッケージツアーから個人手配の旅行へ移るといったような、旅行者としての成長が描かれている。また、林・小杉（2018）では、旅行経験が観光地イメージに影響を与えることが論じられている。特に、観光地を実際に訪れることによる情報の獲得や、自ら情報を収集することによる主体的な情報の獲得が、旅行者が持つ観光地イメージをはっきりとさせていることが指摘されている。観光地のイメージが実際の観光行動に結びつくことは、他でも指摘されている（中村 2013）。

訪日外国人が日本へリピートすることは、少なくとも日本に関しての旅行キャリアが積み重ねられることになる。その旅行キャリアが成長していく中で、日本の観光地に関する情報が蓄積されていくとは考えられないであろうか。日本国内の観光地を訪れたことにより獲得した情報、あるいは観光地周辺に興味を持って探索した情報が、次回以降の再訪に何らかの影響を及ぼしている可能性がある。

以上の、リピートによる旅行キャリアの成長といった点から、地方へ訪問するプロセスを詳細に検討するには、一時点の横断的な統計調査データを使った分析では限界がある。旅行

者がどのような履歴をたどって、どのような情報を獲得して、現在の訪問地に至ったのか、縦断的な側面が分からないためである。そこで、訪日外国人の旅行履歴に関する調査を2018年12月～2019年1月にかけて実施した。今後はこの調査結果を用いて、旅行者単位のマクロの視点から詳細な検討を行う予定である。今後の分析では、地方へ訪れるリピーターが、日本を訪れるたびにどのような情報を参考としているのか、またどのような活動を行っているのかといった点に注目する。この履歴を分析することにより、地方訪問に作用する情報源や旅行者の活動を明らかにし、マクロの視点からの地方への訪問を促すための影響要因の分析を試みたい。

付記

聞き取り調査にご協力いただいた、一般社団法人東北観光振興機構、仙台国際空港株式会社、青森県観光国際戦略局誘客交流課、青森市経済部交流推進課の方々にはここに記してお礼申し上げます。

参考文献

- 国土交通省観光庁 2016. 『ICT を活用した訪日外国人観光動態調査事業実施報告書』 国土交通省観光庁.
- 国土交通省観光庁 2018. 『平成 30 年版 観光白書』 国土交通省観光庁.
- 高井典子 2013. 「成長する観光者」への動態的アプローチ. 橋本俊哉編『観光行動論』43-64. 原書房.
- 内閣府政策統括官 2018. 『地域の経済 2018』 内閣府.
- 中村 哲 2013. 観光行動に影響をおよぼすイメージと情報. 橋本俊哉編『観光行動論』65-86. 原書房.
- 日本政策投資銀行四国支店 2018. 『インバウンド客が香川県にもたらす地域経済効果の最大化に向けて―他県の事例分析を基に考える』 日本政策投資銀行四国支店.
- 日本政府観光局 2016. 『訪日外国人旅行者の消費動向とニーズについて―調査結果のまとめと考察』 日本政府観光局.
- 林 幸史・小杉孝司 2018. 過去の旅行経験からみた観光地イメージ. 社会心理学研究 34(1): 38-46.
- 古屋秀樹・劉 瑜娟 2016. 潜在クラス分析を用いた訪日外国人旅行者の訪問パターン分析. 土木計画学研究・論文集 33: I_571-I_583.
- 松井裕樹・日比野直彦・森地 茂・家田 仁 2016. 訪日外国人旅行者の個人行動データを用

いた訪問地および観光活動に着目した観光行動分析. 土木計画学研究・論文集 33:I_533-I_546.

矢部直人 2016. 訪日外国人消費動向調査個票データを用いた訪日外国人旅行者の周遊パターンの分析. 理論地理学ノート 18: 39-48.

Clauset, A., Newman, M.E.J. and Moore, C. 2004. Finding community structure in very large networks. *Physical Review E* 70-066111: 1-6.

Newman, M. E. J. and Girvan, M. 2004. Finding and evaluating community structure in networks. *Physical Review E* 69-026113: 1-15.