

資料 4

～環瀬戸内海地域における観光流動～

前回の協議会以降に行った調査分析の概要

●自動車交通の目的別利用実態の把握…小型・平日観光の実態の把握

- ・ETCデータを基に利用頻度の違いに着目し、目的別交通（観光帰省・業務・生活）を分類
- ・平休別、地域別（車籍地）の観点で利用実態を把握
- ・利用者アンケート調査により利用目的を把握

▶ 本四道路において、コロナ以降、平日の観光帰省利用の割合が増加

●観光需要の把握（平日観光、インバウンド等）…平日観光動向の把握

- ・文献、インターネット調査等に基づき、平日観光やインバウンドに関する情報を収集・整理

▶ 平日観光について、国・地方公共団体等における取組等を確認

▶ インバウンドについて、四国訪問希望の訪日外国人の割合が増加していることを確認

●バス交通の利用実態の把握…コロナ後の利用実態、今後のバス需要の見通しの把握

- ・交流人口に対して一定のシェアを占めるバス交通について、今後の需要の見通し等を把握
- ・バス事業者へのアンケートにより、四国方面の高速・路線バスの利用状況を把握

▶ 1便あたりの利用者数は回復・増加傾向にあるものの、運転手不足等の課題があり便数増が望めないことから、バスによる交流人口増は難しい状況であることを確認

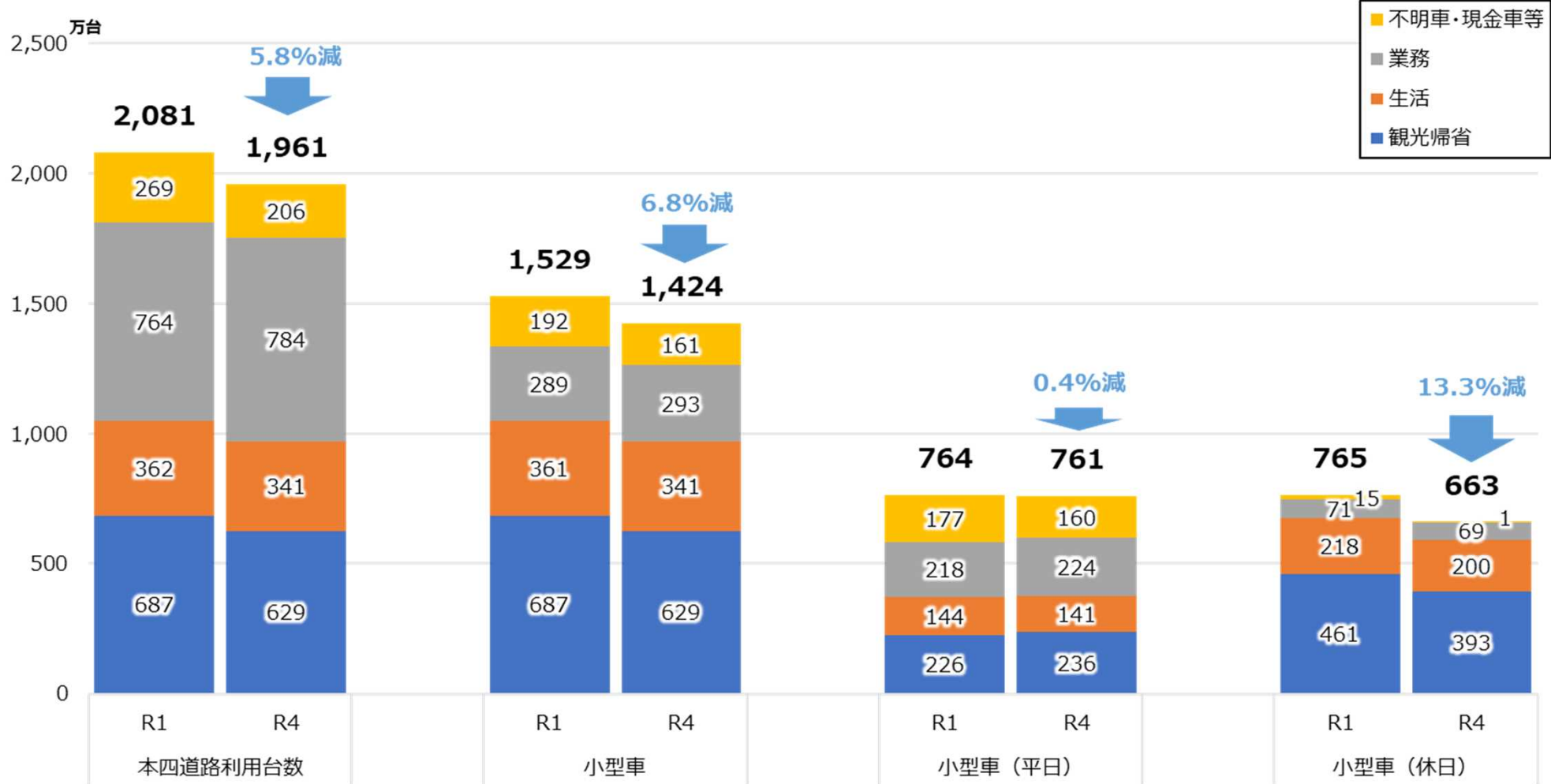


目標とする交流人口を達成するには、インバウンド需要の取り込みが必要なことや、本四道路において、平日観光増の傾向が見えることから、観光連携について、休日だけでなく、平日にも強化していくことが必要

本四道路の利用目的別交通量の比較

- R4年度の県境断面の利用台数は、R1年度と比較し、全車で**5.8%減少**、小型車で**6.8%減少**。
- 利用頻度に着目した利用目的別では、生活、観光帰省※が微減し、業務が増加。
- 小型車（平日）は、0.4%減少している中、観光帰省は**4.6%増加**
- 小型車（休日）は、**13.3%減少**しており、すべての利用目的で減少。

※観光帰省：月3回までの利用



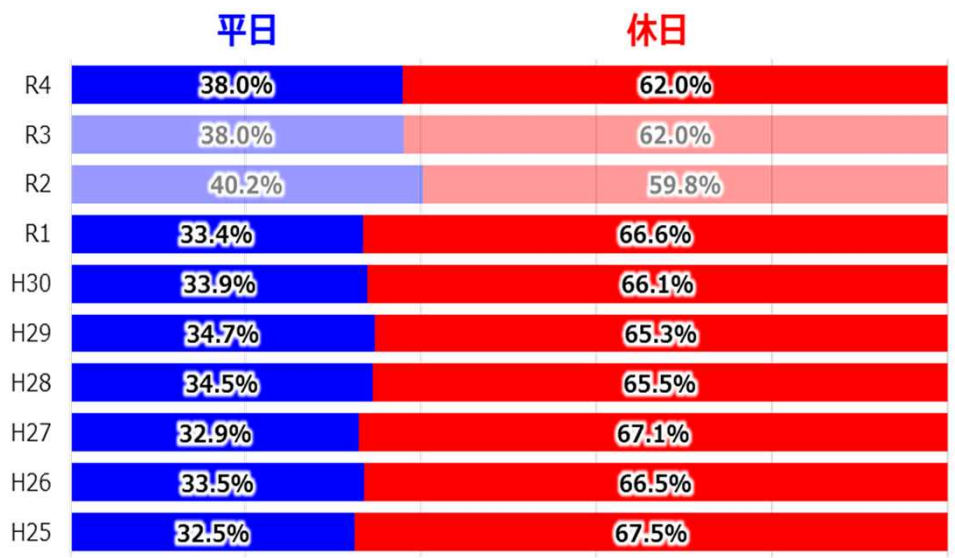
※不明車には、通行券及びMIC（料金自動収受機）を利用し走行した車両が含まれる

出典：本四高速ETCログデータ

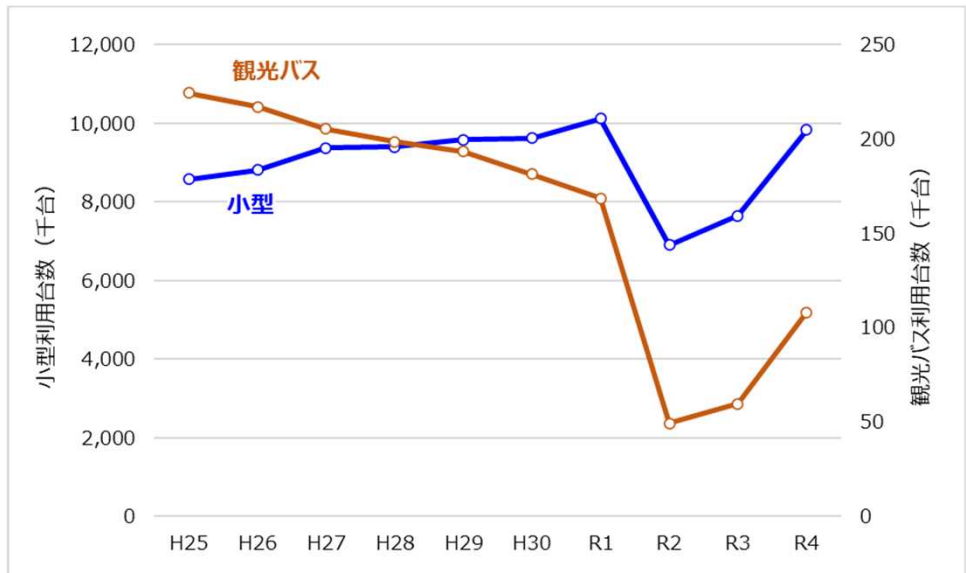
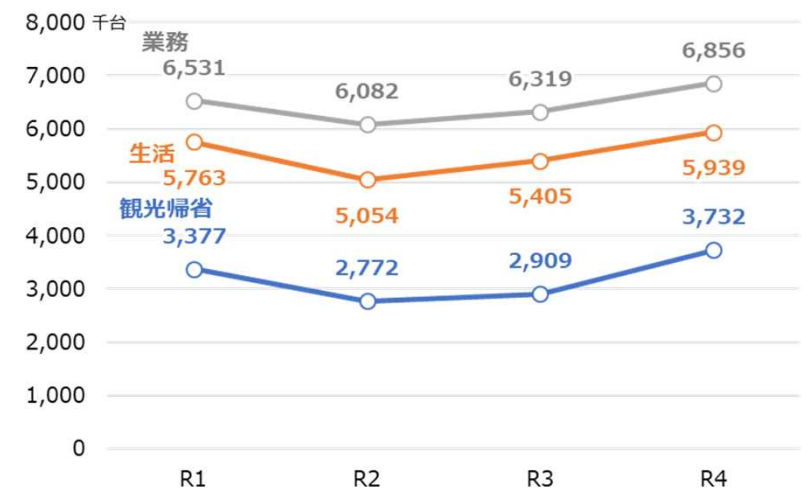
観光帰省利用の平休別の推移

- 観光帰省利用は、新型コロナ前までは休日が約67%を占めていたが、R4年度は約62%まで低下。
- 新型コロナ以降、平日の観光帰省の利用割合が増加。
- 休日の利用台数が、新型コロナ前に回復しない中、平日はR1年度の水準まで回復しており、増加傾向が見られる。

観光帰省利用の平休比率



平日交通量



休日交通量



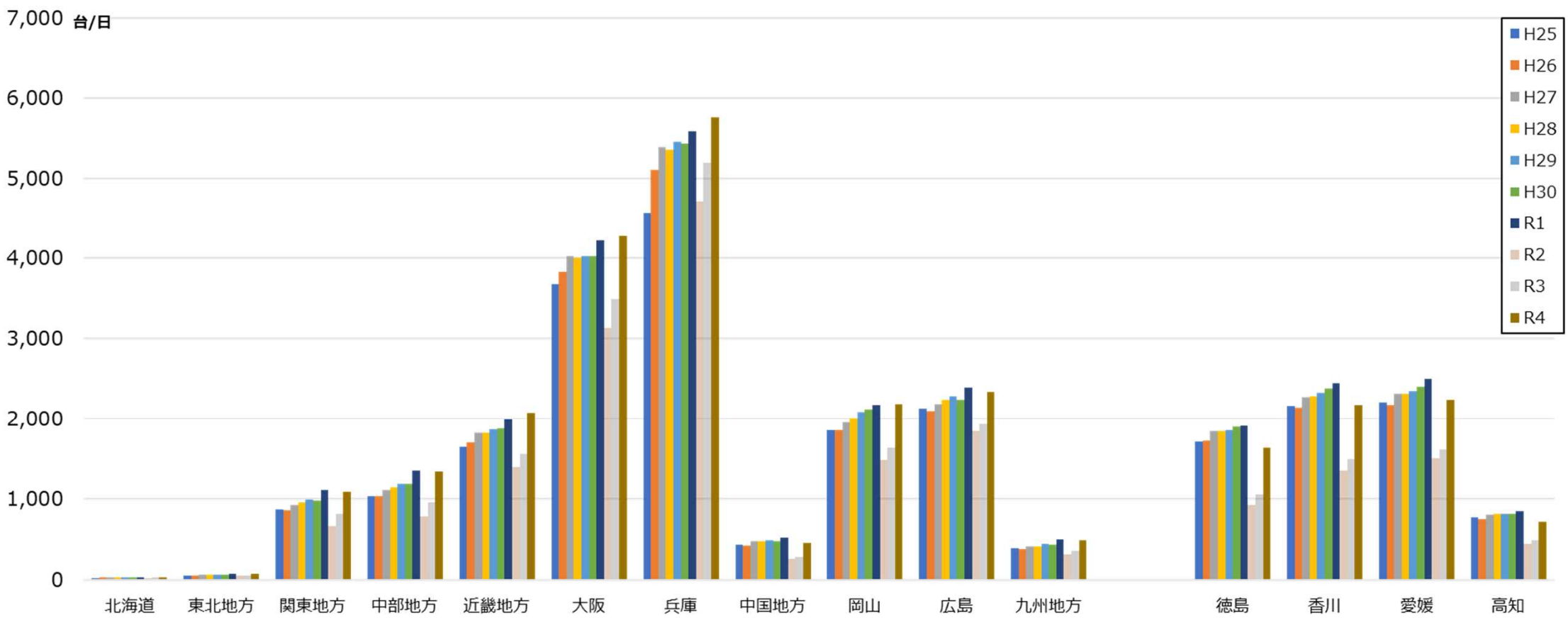
出典：本四高速ETCログデータ

小型車の観光帰省利用の車籍地別の推移

- 本四道路の全利用のうち、観光帰省利用の車について、車籍地別でH25からR4までの推移を示したもの
- R4の利用台数について、近畿（大阪・兵庫）からの利用はR1を上回っているものの、その他の地域では、R1を下回っている状況

小型車の車籍地別 観光帰省の利用交通

全日交通量



※現金車、通行券及びMIC（料金自動収受機）の利用者は含まない 出典：本四高速ETCログデータ

観光需要に関する調査（平日観光）

- 平日の観光・旅行を促進するため、国・地方公共団体による分散化等の施策が打ち出されている
- 休みに対する意識の変化や、年次有給休暇取得率の上昇といった行動の変化が見られる

■国・地方公共団体等の施策

- 【平日や閑散期の旅行呼び掛け】
- 平日にもう1泊キャンペーン（観光庁）
- あいちスキ旅キャンペーン（愛知県）
- 平日旅行の促進に向けたPR動画（（公社）日本観光振興協会）
- 【休みを欠席扱いとせず、平日の家族旅行を推奨する取組】
- 「たびスタ」休暇（大分県別府市）



観光庁、日本観光振興協会の取組



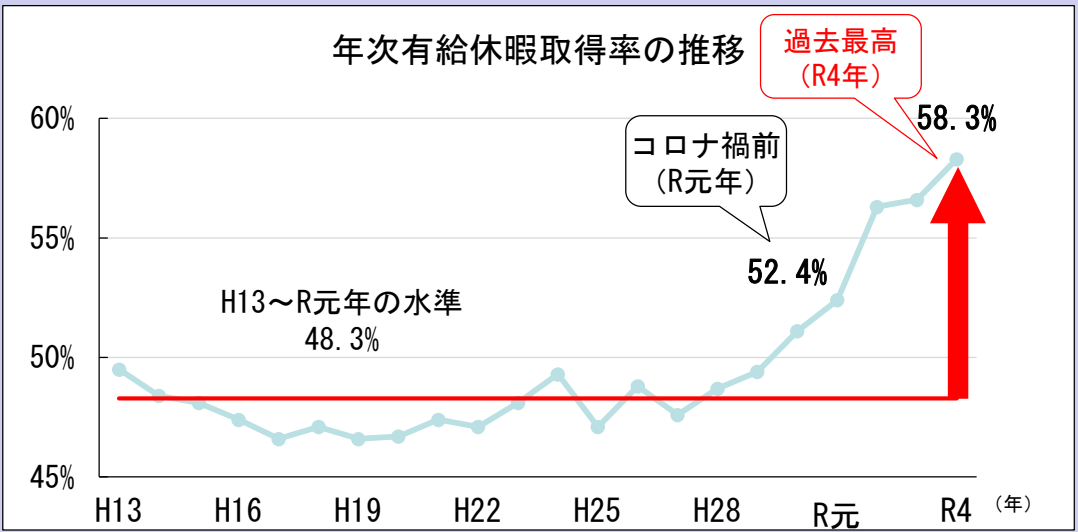
別府市、別府市教育委員会の取組



（公社）日本観光振興協会の取組

■消費者側の意識、行動の変化

- 【意識の変化】
- 旅行理由に欠席、皆勤賞の廃止…「学校休むことは悪」意識に変化（読売新聞オンライン 令和5年6月12日）
- 【行動の変化】
- 年次有給休暇取得率が上昇 **令和4年は過去最高の58.3%**

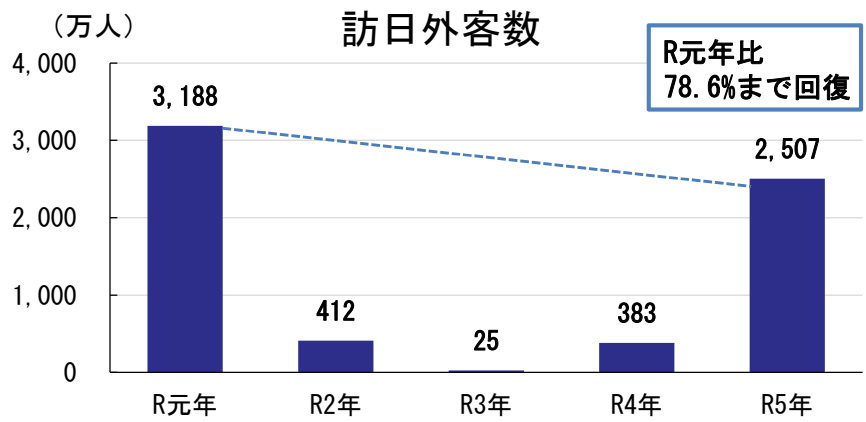


出典：「就労条件総合調査」（厚生労働省）から作成
 注：労働者1人平均年次有給休暇の取得率。「調査産業計」の値。

観光需要に関する調査（インバウンド）

- R5年の訪日外国人数は、水際対策緩和や中国の団体旅行解禁等によりR1年同時期の78.6%まで回復
- R5.1～11月の外国人延べ宿泊者数は、R1年同時期と比較し、四国全体では減少（ただし高知県は増加）
- 令和4年の調査では、四国訪問希望者の割合は令和2年の調査開始以来最高（※複数の場所を回答可能）

■ 訪日外国人数の推移

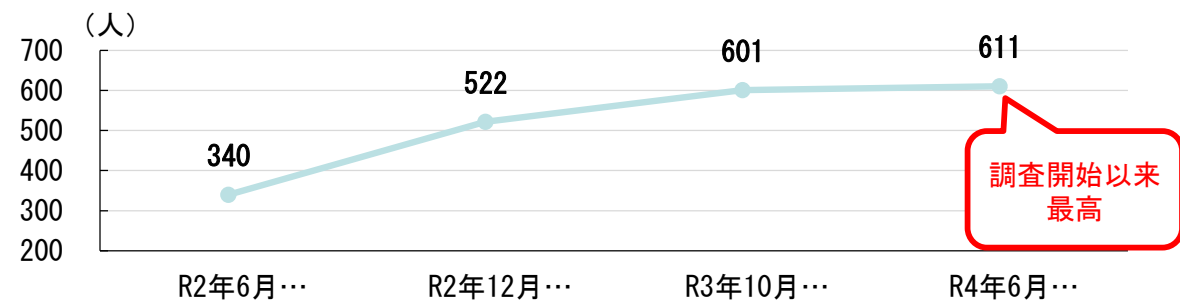


出典：訪日外客統計（日本政府観光局）より作成
注：2023年は推計値。

■ 四国訪問希望者の増加

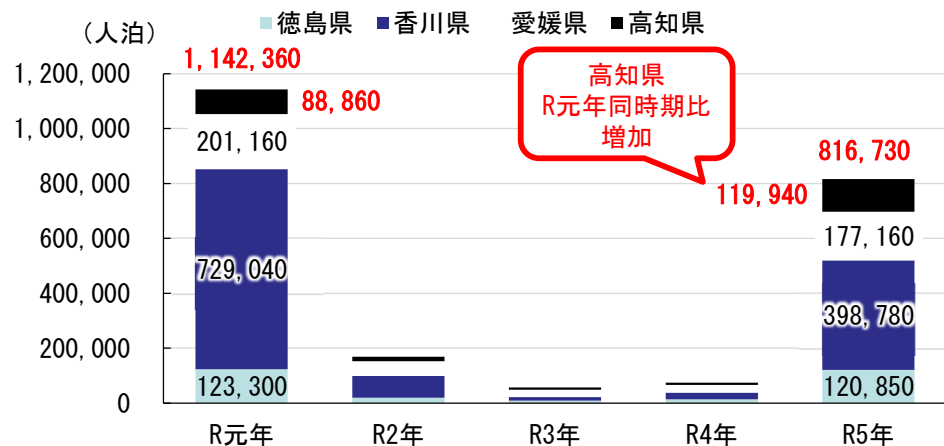
【四国訪問希望者数の推移（株式会社日本政策投資銀行による調査）】

	R2年6月調査	R2年12月調査	R3年10月調査	R4年6月調査
四国訪問希望者	340人	522人	601人	611人
回答者全体	6,226人	6,139人	6,294人	6,307人



出典：【四国地方版】DBJ・JTBFアジア・欧米豪訪日外国人旅行者の意向調査（2022年度版）（株式会社日本政策投資銀行四国支店）を加工
注：四国訪問希望者：「あなたがご存知の観光地の中で、実際に行ってみたい観光地」として「四国」及び四国内地名を選択した回答者

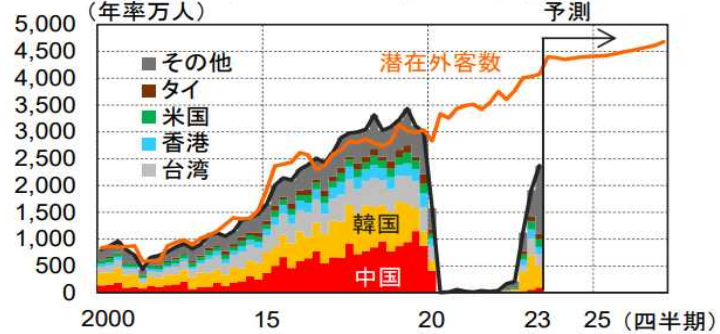
■ 外国人延べ宿泊者数の推移（四国、1月～11月）



出典：宿泊旅行統計調査（観光庁）より作成
注：2023年は速報値。

■ 訪日外国人数の予測

図表3-1 地域別訪日外客数



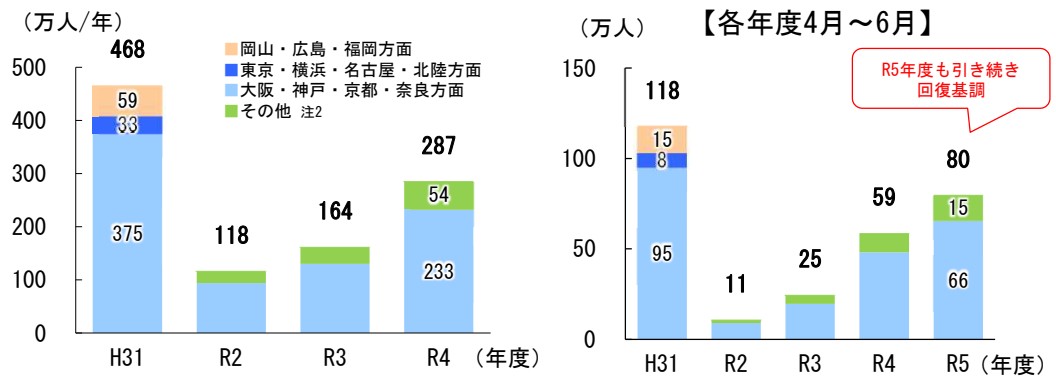
(備考) 1. 日本政府観光局 2. 季節調整は日本政策投資銀行

出典：日本政策投資銀行（DBJリサーチ 回復するインバウンドと需給のひっ迫懸念）

高速バス事業者への利用実態調査

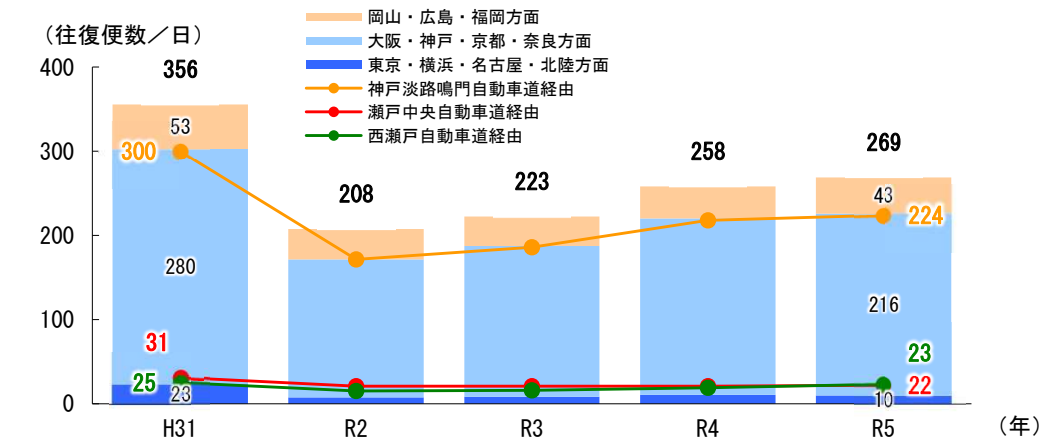
- 交流人口で一定のシェアを占める高速バスについて、コロナ後の利用実態、今後のバス需要の見通し等を調査。
- 利用者数、便数ともに新型コロナ前よりも減少しているが、回復基調にある。
- 一方、1便あたりの利用者数の回復は見込まれるものの、運転手不足等の課題があり便数増加は難しい見通し。

■本四間高速バスの利用者数



出典：「四国における運輸の動き」（四国運輸局）より作成
 注1：端数処理の関係で、合計値が一致しない場合がある
 注2：2020年度以降は高速バスの運行便数減少により、岡山・広島・福岡・東京・横浜・名古屋・北陸方面の輸送人員の内訳が非公表となっているため、「その他」として合算している

■本四間高速バスの便数



出典：「四国運輸局業務要覧」（四国運輸局）、運行会社へのヒアリング等より作成
 注1：各年10月時点の便数
 注2：関西国際空港に発着する限定高速バスは含まない

■高速バスの利用者数、便数（今後の見通し）

【アンケートについて】

令和5年9月下旬～10月中旬の間、本四間で高速バスを運行する4社に記述式のアンケートを実施した。

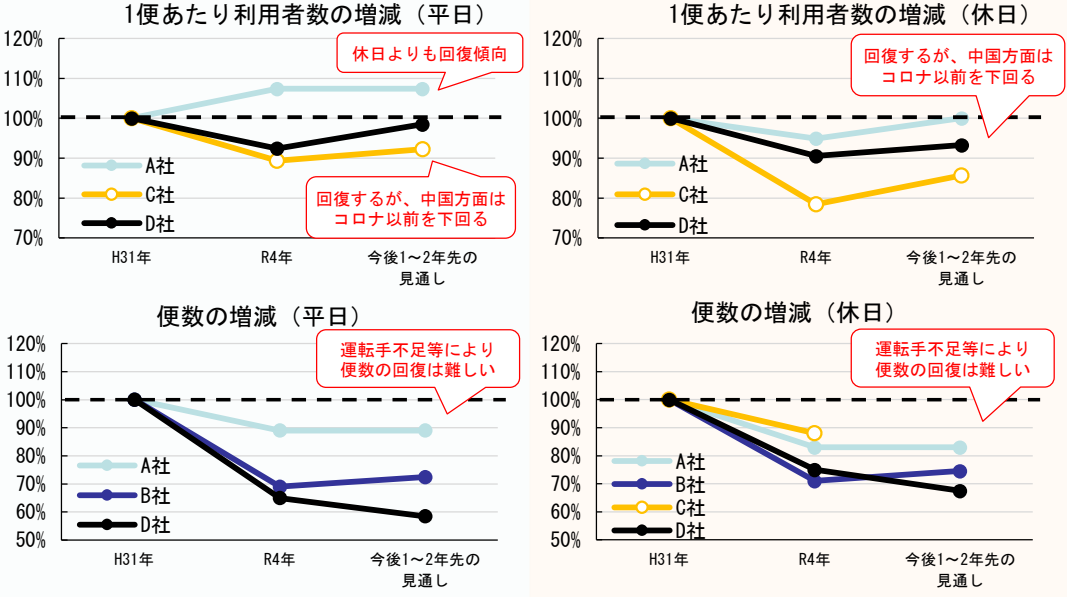
会社	運行区間	本四間便数注
A社	近畿-四国	105往復/日
B社	近畿-四国	32往復/日
C社	中国-四国	7往復/日
D社	中国-四国	18往復/日

注：JB本四高速調べ。令和5年10月時点。他社との共同運行となっている路線は、その便数を合算している。

【概況】

- バス会社へのアンケートによると、新型コロナの影響で、平成31・令和元年に比較し利用者数、便数ともに減少している傾向にある。
- 今後、全体的に利用者数の回復が見込まれるが、中国-四国間の路線では、今後1～2年ではコロナ以前の水準を下回る見通し。
- 利用者数については、休日に比べ平日が先に回復する見通し。
- 便数については、今後の増加が難しい見通し。運転手不足や利用者減少が理由として挙げられた。
- 利用者層については、平日はビジネス利用、休日は帰省・観光利用が多いとの声があった。

【アンケート結果】※H31年を100%として比較



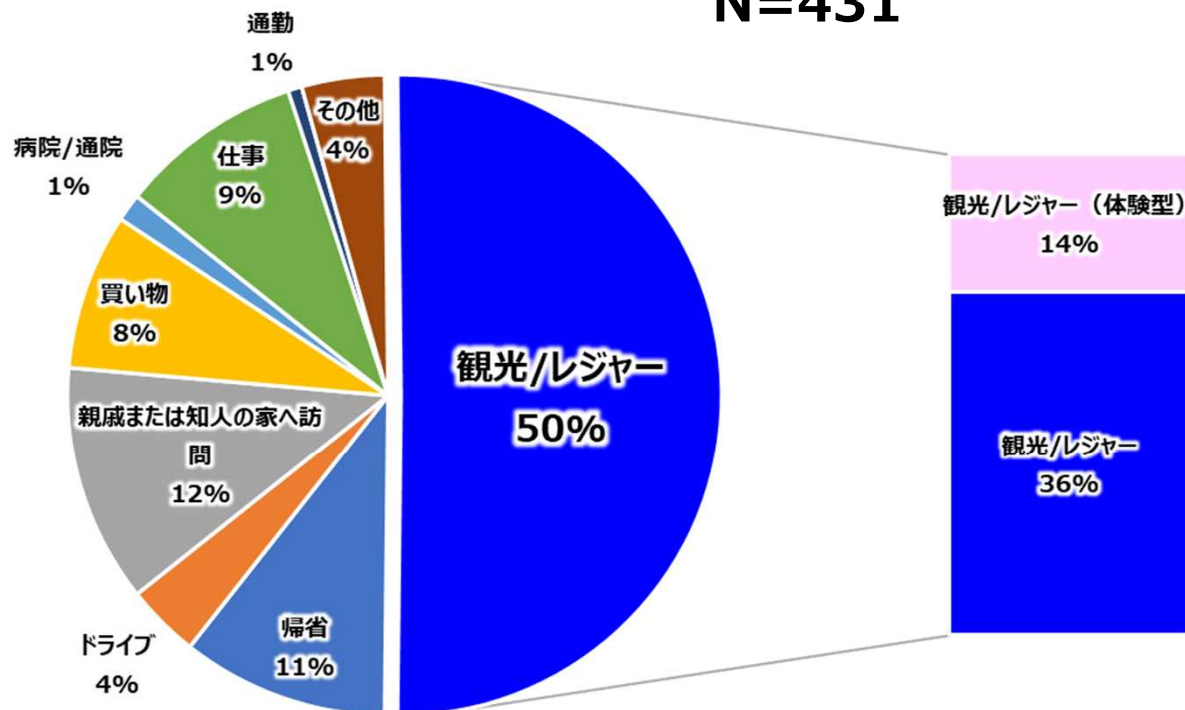
注1：無回答の場合、グラフに表示していない
 注2：B社の便数は、今後1～2年先の見通しが「R4年比+0～10%」という回答であったため、「R4年比+5%」としてグラフを作成した

(参考) 本四道路の利用実態アンケート結果

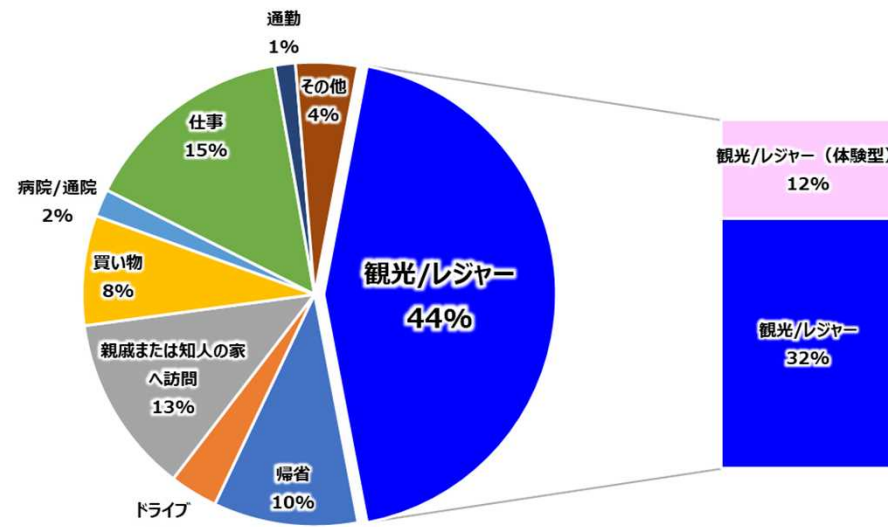
- 本四高速HPにおいて、利用者に対するアンケート調査をR5.11からR6.1まで実施
- 本四道路の主な利用目的は、**観光/レジャー**が半数を占める結果
- 観光・帰省は、平日で54%、休日にあつては67%を占めており、本四道路が観光目的で利用されていることが伺われる

本四道路利用目的別割合

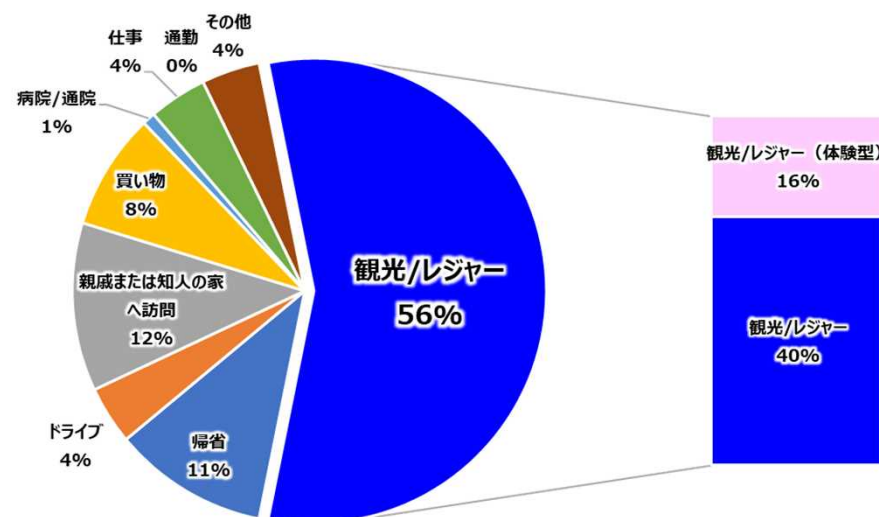
N=431



平日出発 N=209



休日出発 N=222



平日出発
47.4%

休日出発
52.6%

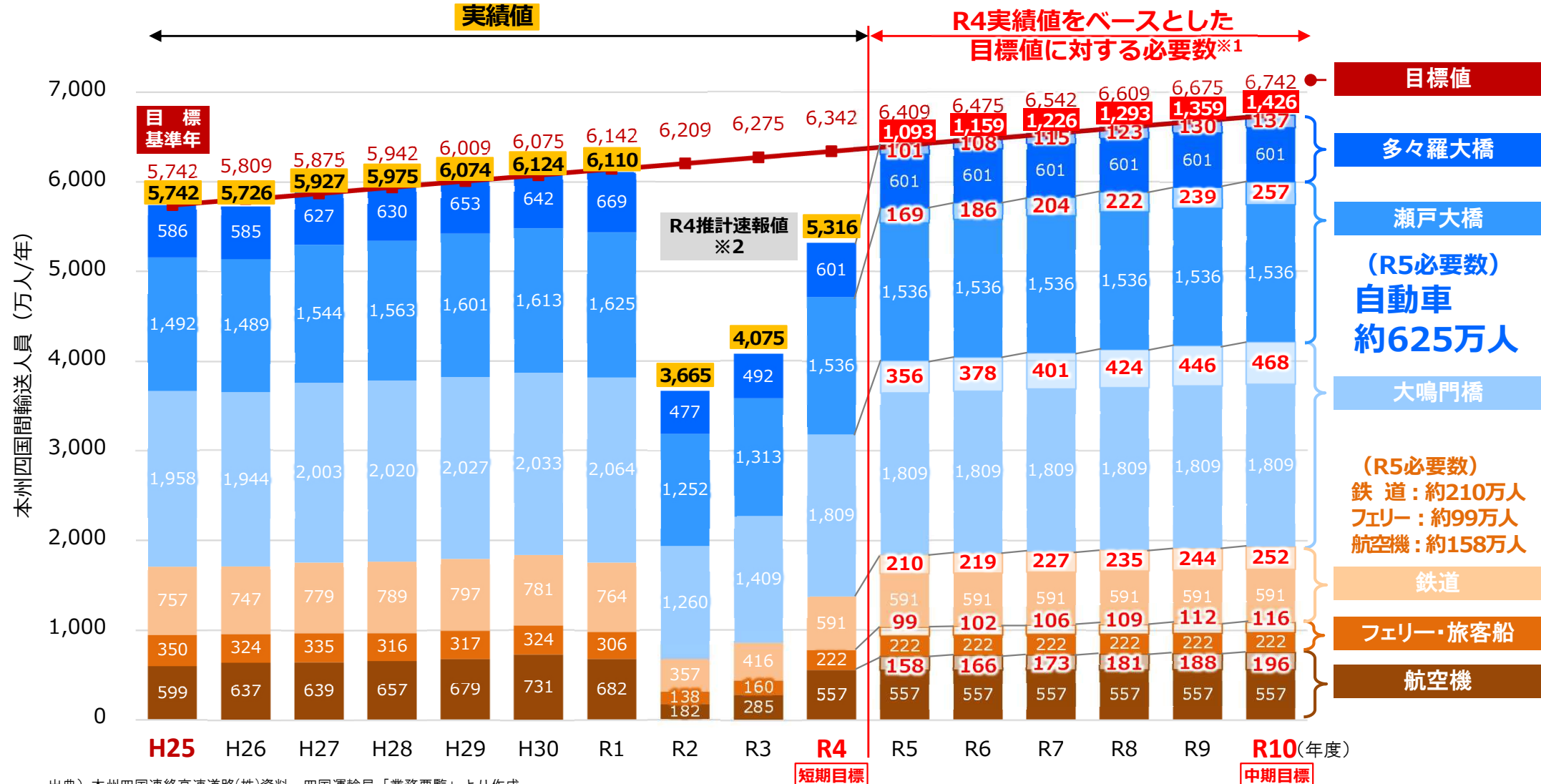
目標に対する本州四国間の交通機関別の交流人口の推移

R4速報値



- 中期目標は**毎年度約67万人の交流人口増加**を想定し**設定** (H25: 5,742万人→R10: 6,742万人 15年間で1,000万人増)
- R5年度目標値に対し、R4年度から**1,093万人の増加が必要**
(自動車:約625万人、航空機:約158万人、鉄道:約210万人、フェリー:約99万人)

◆R4年度実績値をベースとした、R5年度以降の目標値に対する交通機関別交流人口必要数の推移



出典) 本州四国連絡高速道路(株)資料、四国運輸局「業務要覧」より作成
 注1: 鉄道の輸送人員は、JR瀬戸大橋線の輸送人員
 注2: 大鳴門橋、瀬戸大橋、多々羅大橋はそれぞれ県境に架かる橋
 注3: R4年度の交流人口は、推計速報値であり、
 今後公表されるデータを用いて更新する (R5.7時点)

※1: 交通機関別比率は、コロナ前のR1年の実績値を基に算出
 ※2: R4年度の交流人口の内、自動車・鉄道・フェリーは実績値
 航空機は1年遅れて実績値が出るため、R4年度4月～3月の1年間分が推計値で、以下の方法を用いてR4年度で推計値として算出している
 (R3年度旅客流動調査データ/R3年度「四国における運輸の動き」データ) × R4年各月「四国における運輸の動き」データ = 各月の推計交流人口

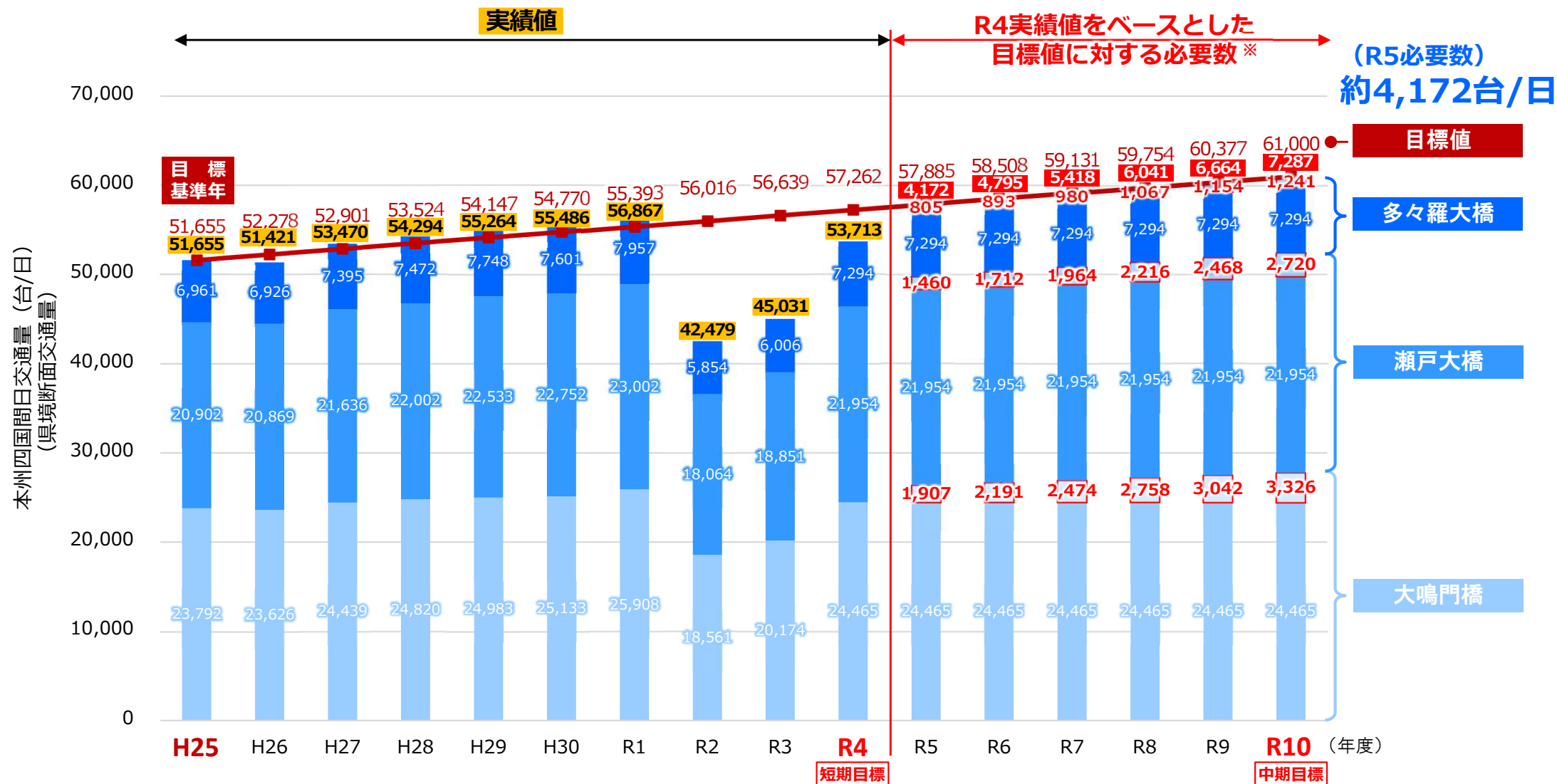
目標に対する自動車交通量の推移（県境断面交通量）

R4速報値



- 中期目標は**毎年度約623台/日の交通量増加**を想定し**設定**（H25：51,655→R10：61,000 9,345台/15年増）
- R5年度目標値に対し、R4年度から**4,172台/日の増加が必要**
（神戸淡路鳴門：約1,907台/日、瀬戸中央：約1,460台/日、西瀬戸：約805台/日）

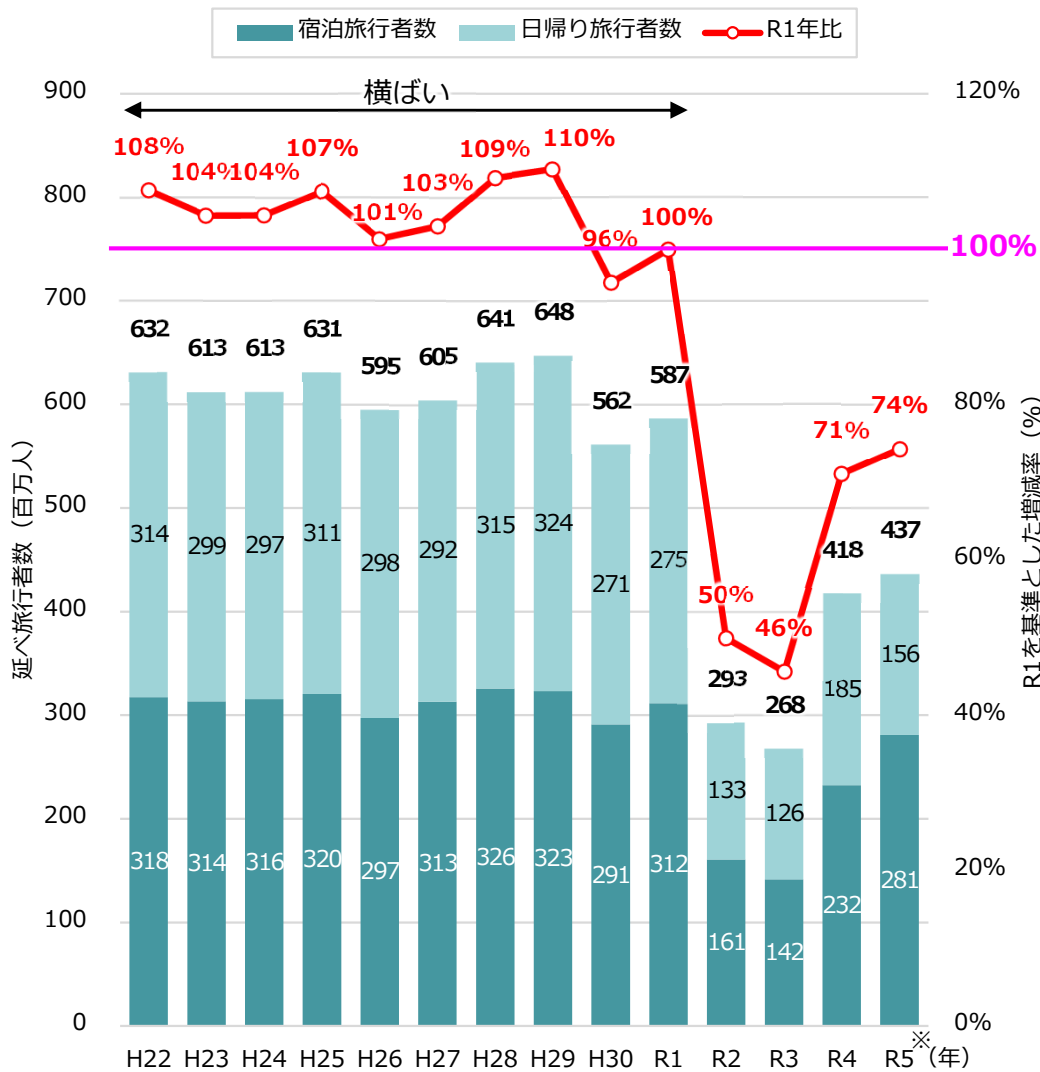
◆R4年度実績値をベースとした、R5年度以降の目標値に対する本四3橋別自動車交通量必要数の推移



出典）本四間自動車交通量/本州四国連絡高速道路(株)
※：本四3橋別比率は、コロナ前のR1年の実績値を基に算出

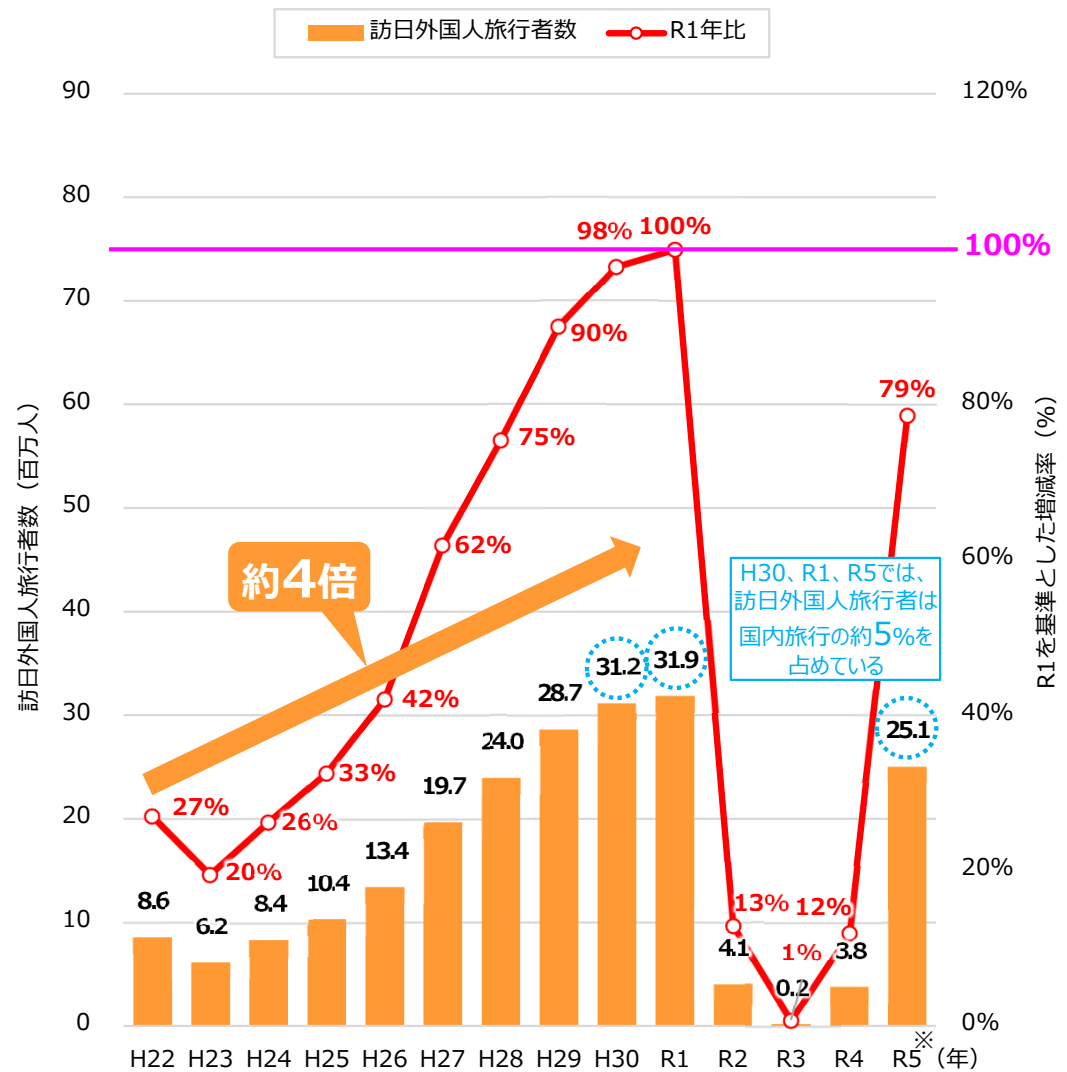
- 日本人国内旅行者数は、コロナ前のR1年までは6億人前後を推移しており、コロナの影響後、R4年以降、約7割まで回復。
- 訪日外国人旅行者数は、コロナ前のR1年までに約4倍増加しており、コロナの影響後、R5年は、約8割まで回復。

◆ 日本人の国内延べ旅行者数の推移



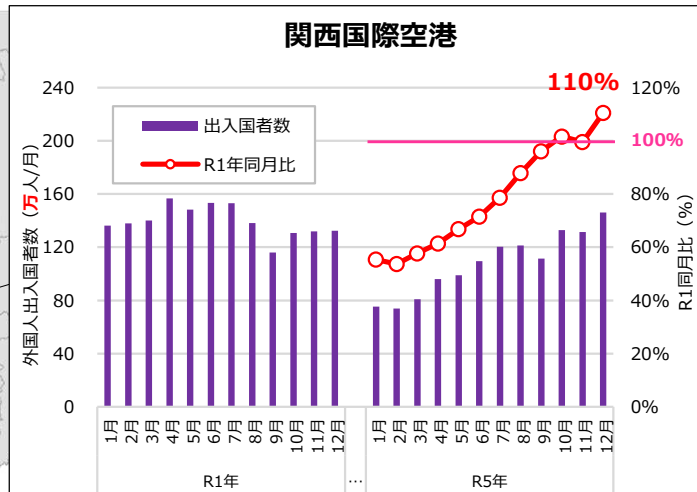
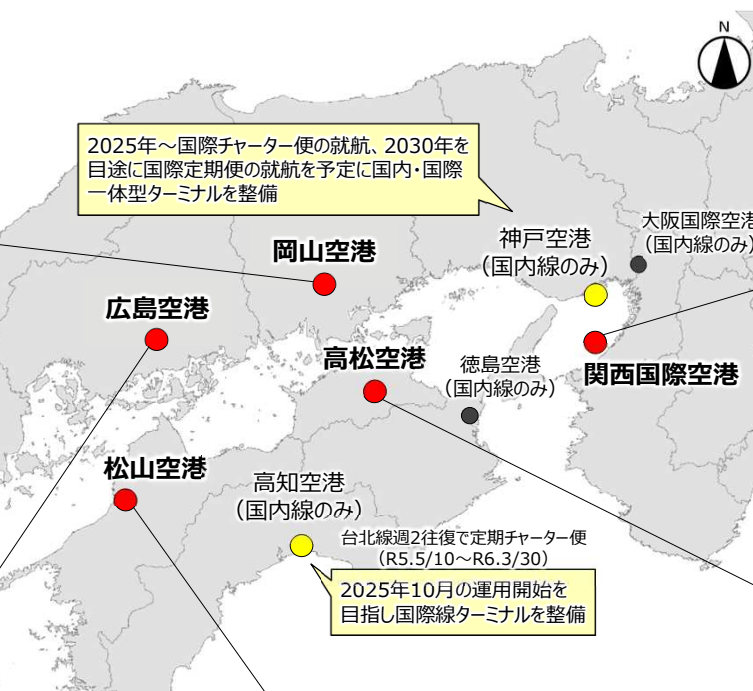
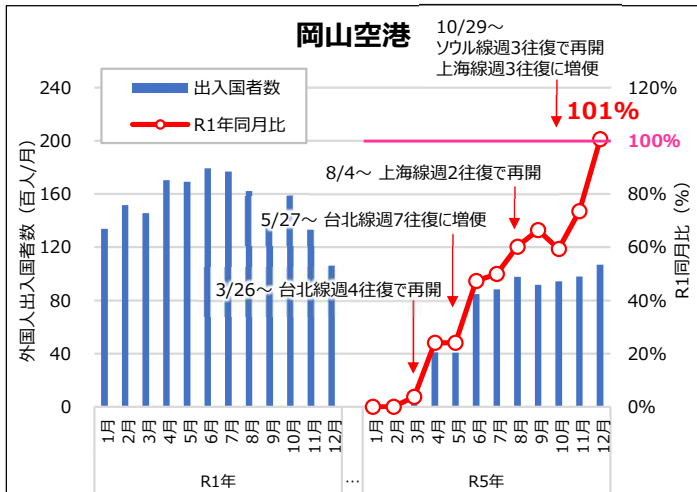
資料/旅行・観光消費動向調査(観光庁)
 ※R5年の10月~12月期は速報値

◆ 訪日外国人旅行者数の推移

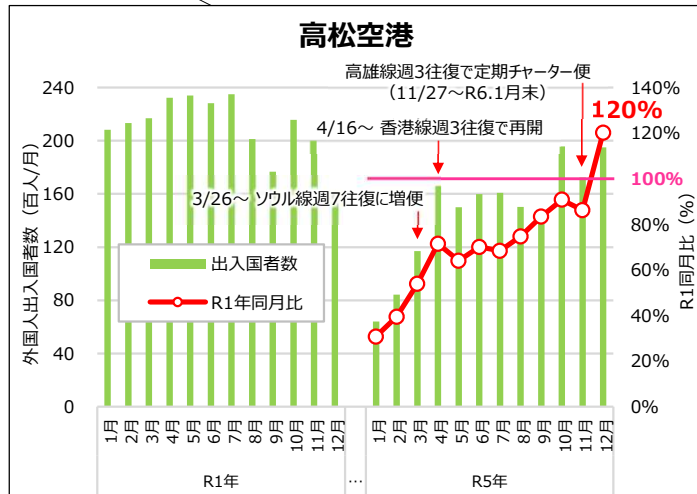
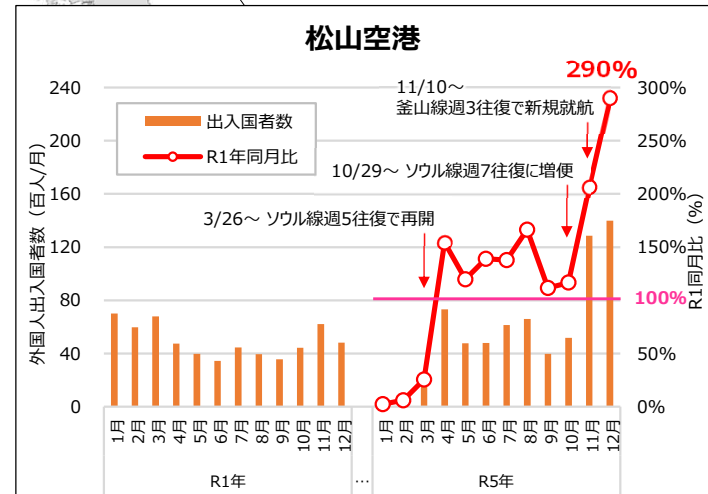
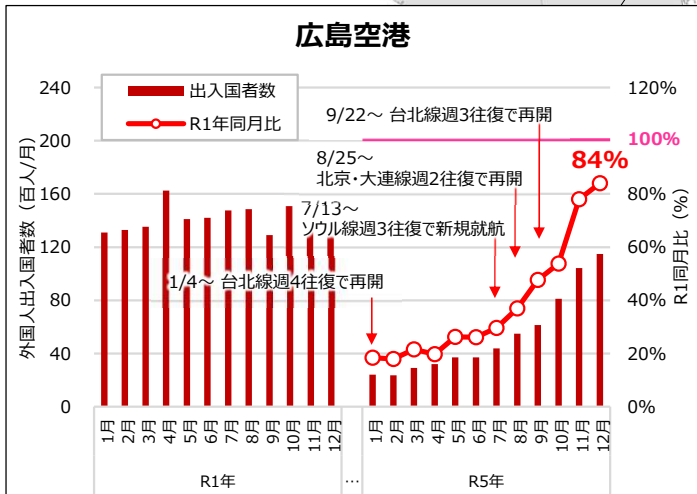


資料/訪日外客統計(日本政府観光局(JNTO))
 ※R5年の12月は推計値

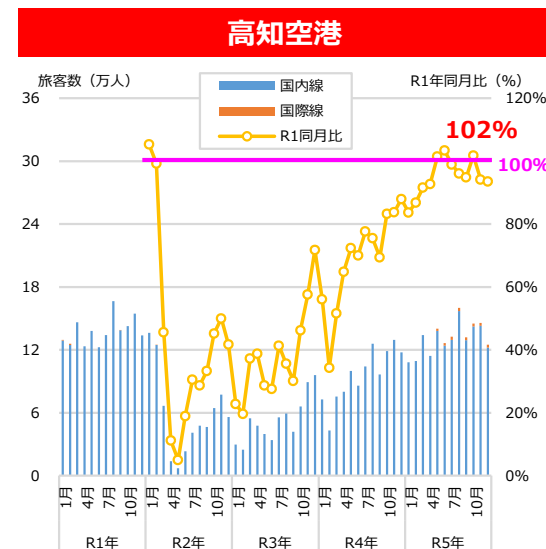
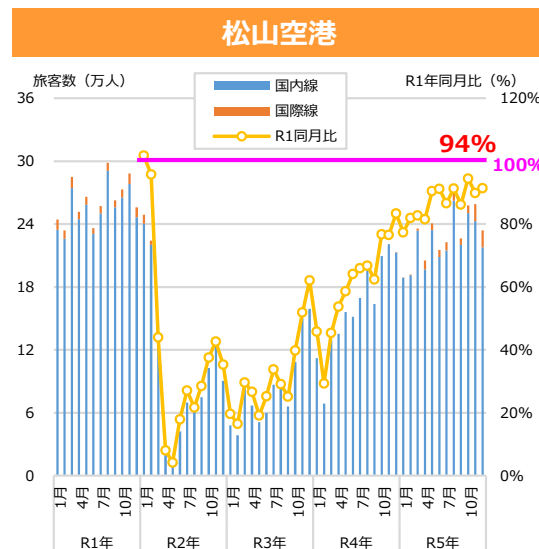
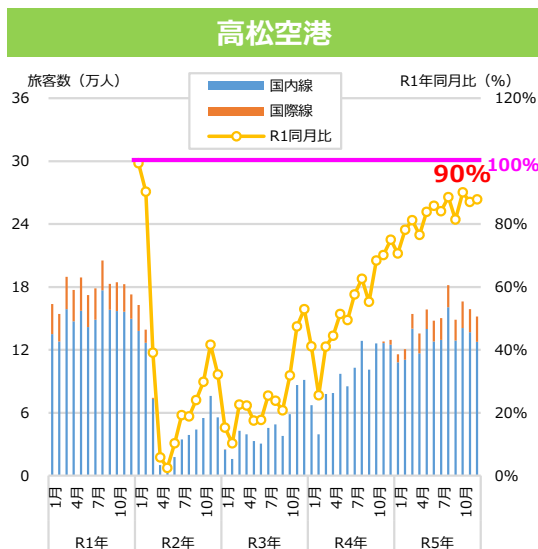
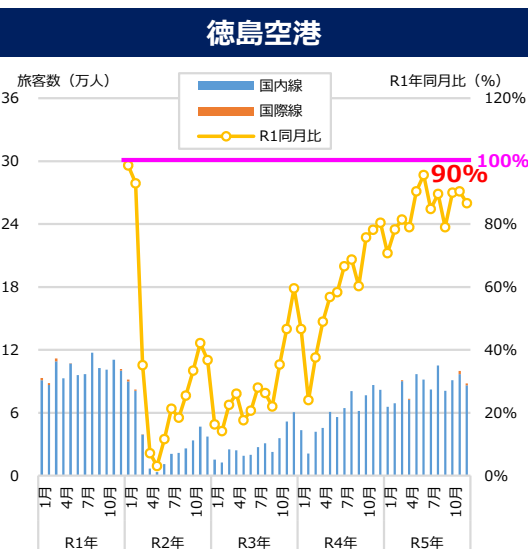
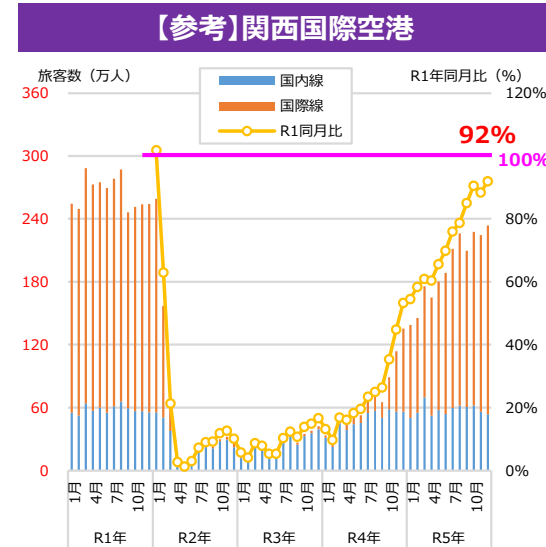
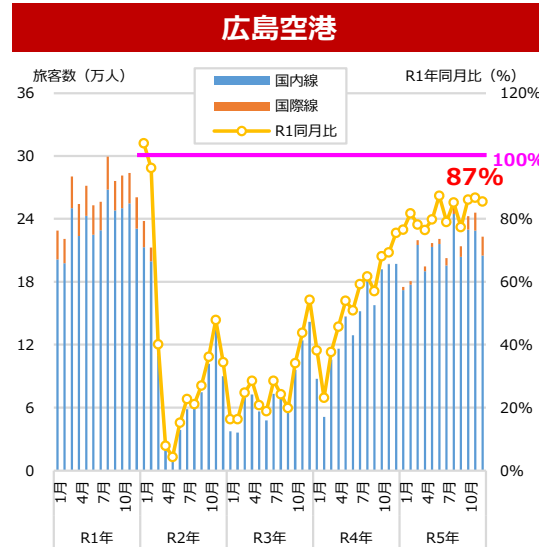
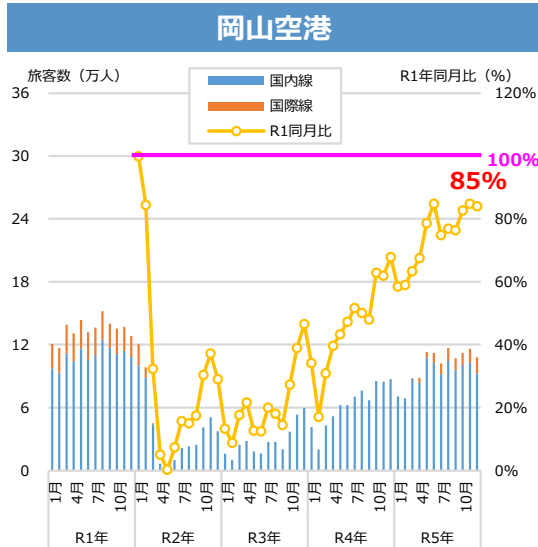
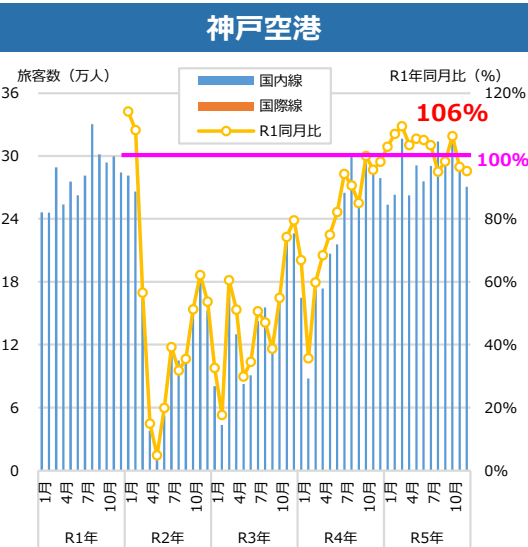
- 新型コロナウイルスの影響により運休が続いていた国際線は、**R5年に運行再開・増便や定期チャーター便の就航等**により大きく回復
- 特に関西国際空港は訪日外国人出入国者数が多く、R5.10、R5.12には、R1を上回っている。



集計対象期間：平成31年1月～令和元年12月
令和5年1月～令和5年12月
出入国者数：空港別の外国人出入国者数
資料／出入国管理統計（出入国在留管理庁）

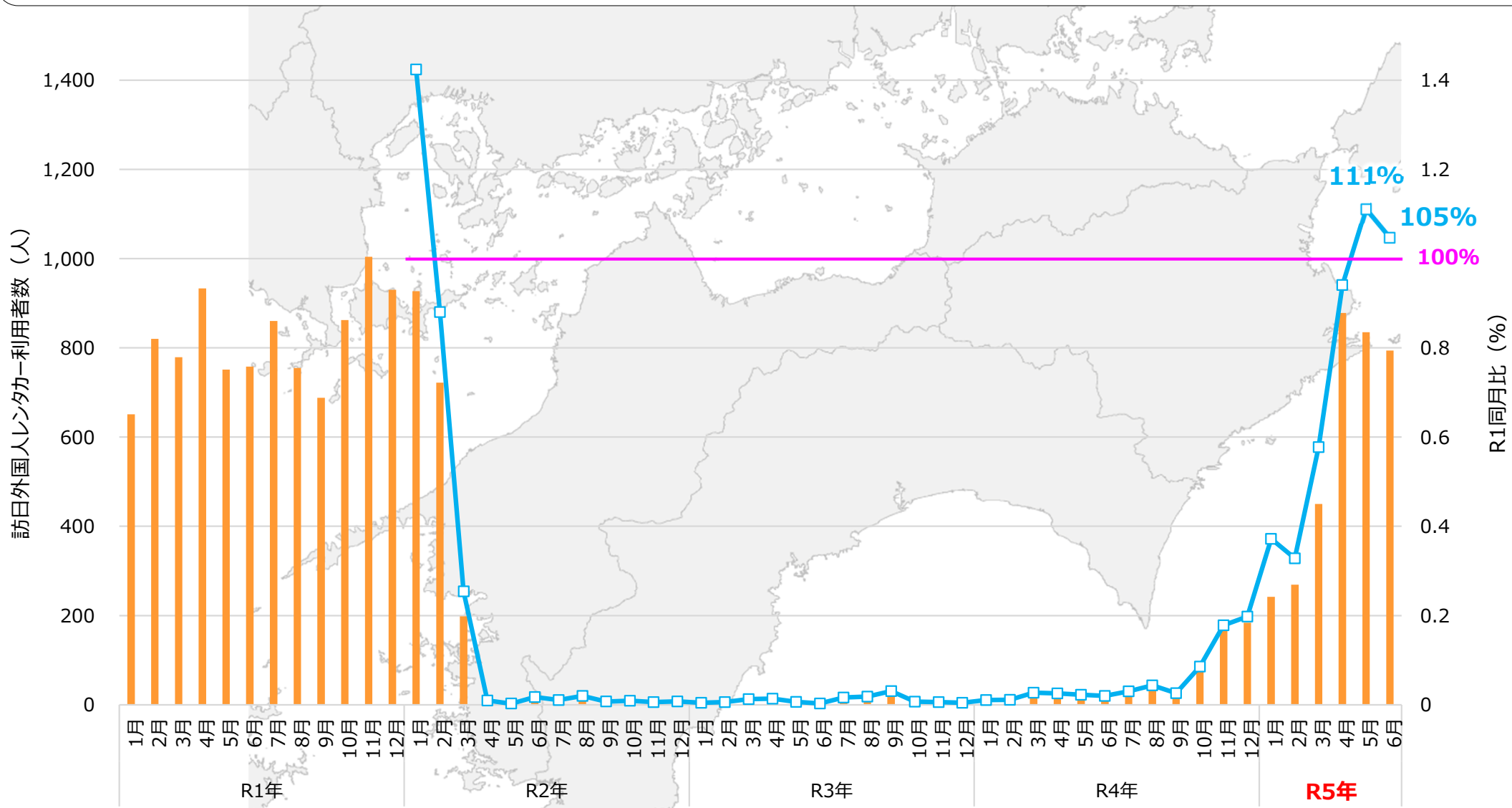


○R2年以降、新型コロナウイルスの影響等に伴い、増減を繰り返してきたが、
R5年はR1年に対して、大半が9割程度まで回復しており、コロナ前を上回る空港も出てきている



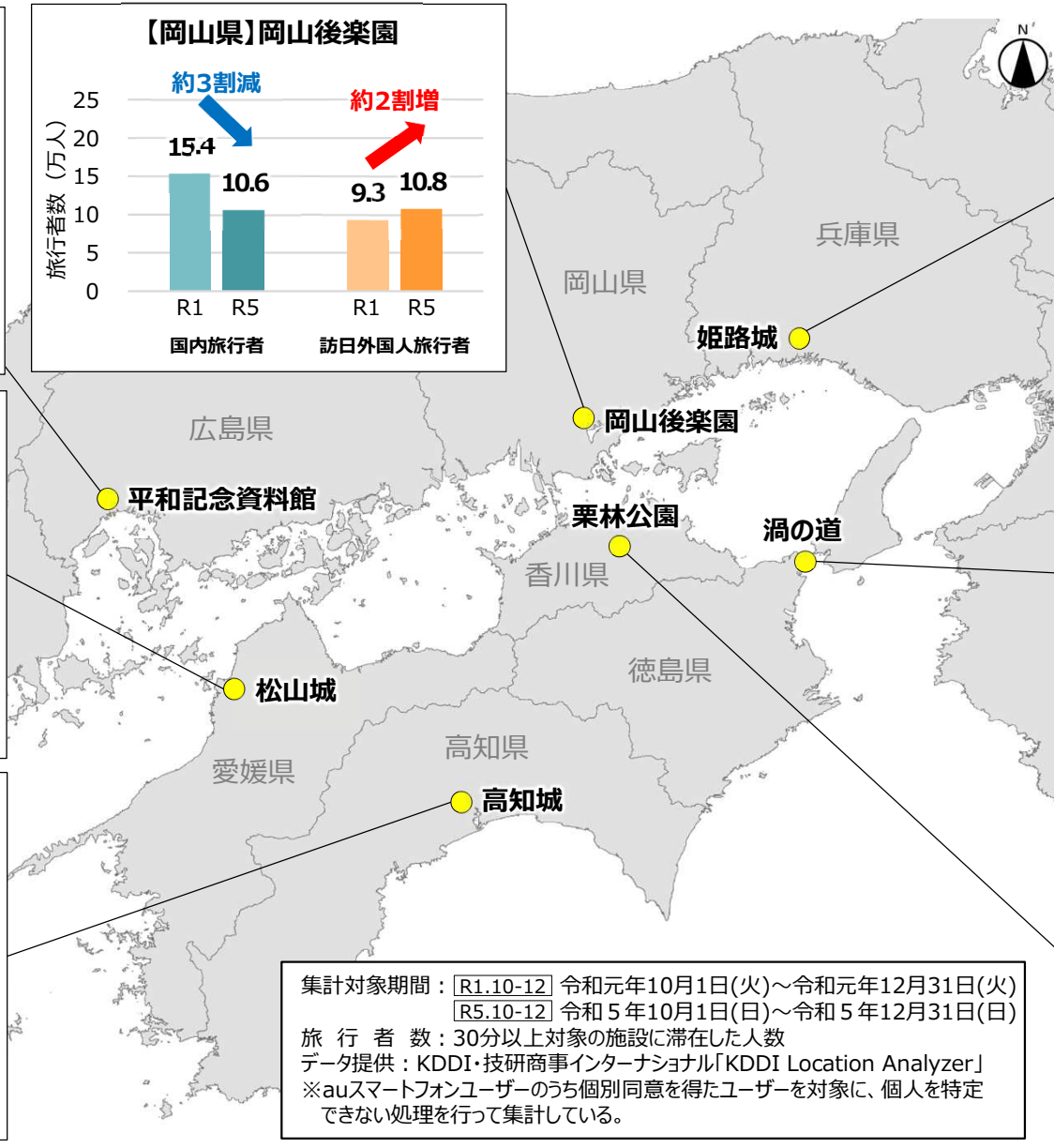
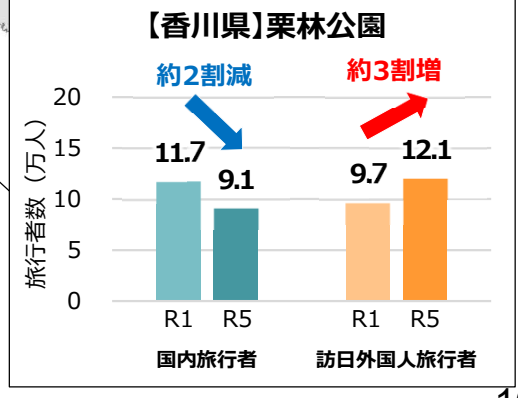
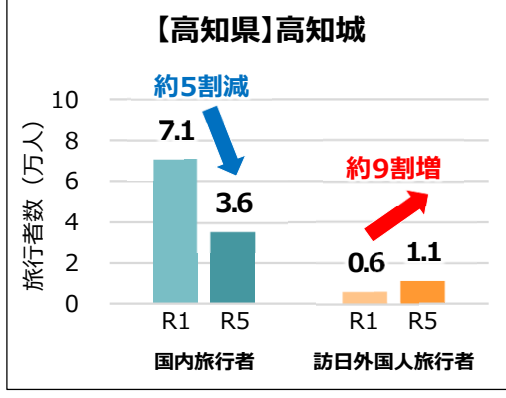
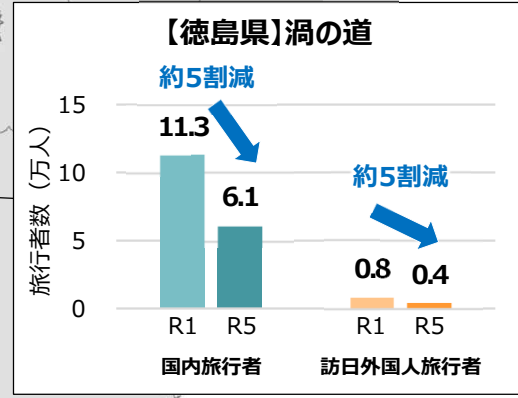
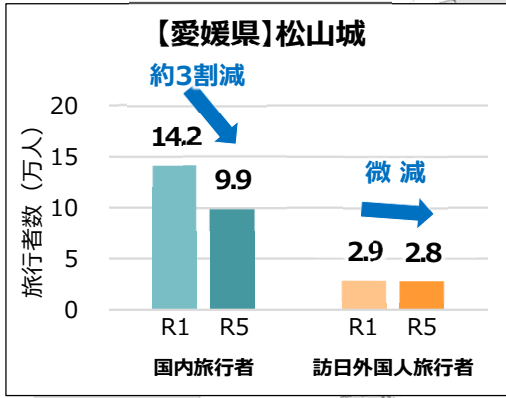
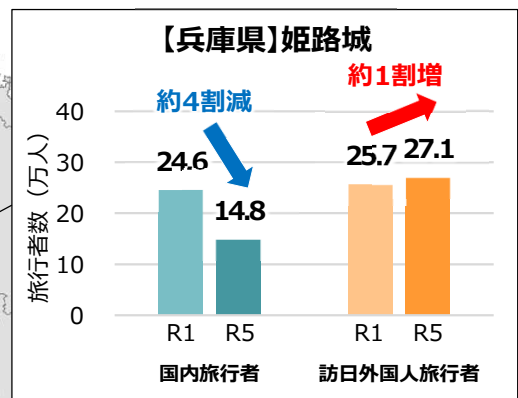
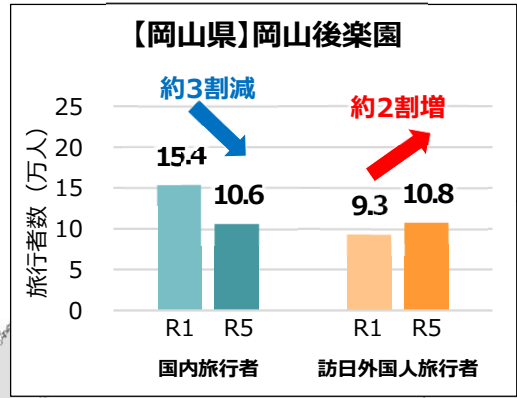
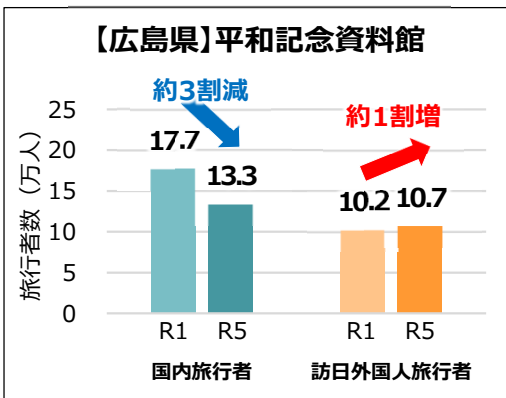
資料／R1年～R4年：空港管理状況調査（国土交通省）、R5年：管内空港の利用概況集計表（速報値）（大阪航空局）

○ 令和5年4月に新型コロナウイルス感染症による入国制限などの水際措置が終了し、それ以降、**四国の外国人レンタカー利用者は、コロナ前のR1年を上回っている**



注1 四国の主要なレンタカー会社8社の実績値であるため、四国全体のレンタカー実績ではない
 注2 国際運転免許証や外国運転免許証（特定の5カ国（スイス、ドイツ、フランス等））提示者への貸し渡しをカウント
 資料/インバウンドレンタカー利用者数（四国運輸局）

○環瀬戸内海地域の主な観光地では、コロナ前のR1年に比べ、国内旅行者数は約2割～5割減少しているのに対し、訪日外国人旅行者数は大半が増加しており、コロナ後における観光地の回復を牽引している



集計対象期間：R1.10-12 令和元年10月1日(火)～令和元年12月31日(火)
 R5.10-12 令和5年10月1日(日)～令和5年12月31日(日)
 旅行者数：30分以上対象の施設に滞在した人数
 データ提供：KDDI・技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」
 ※auスマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザーを対象に、個人を特定できない処理を行って集計している。

オーバーツーリズムの未然防止・抑制に向けた対策パッケージ

令和5年10月18日 観光立国推進閣僚会議決定

- 国内外の観光需要は急速に回復し多くの観光地が賑わいを取り戻しているが、都市部を中心とした一部地域への偏在傾向も見られ、観光客が集中する一部の地域や時間帯等によっては、過度の混雑やマナー違反による地域住民の生活への影響や、旅行者の満足度の低下への懸念も生じている状況であり、適切な対応が必要。
- 地方部への誘客をより一層強力に推進し、全国津々浦々あまねく観光客を呼び込んで行く。
- 観光客の受け入れと住民の生活の質の確保を両立しつつ、持続可能な観光地域づくりを実現するためには、地域自身があるべき姿を描いて、地域の実情に応じた具体策を講じることが有効であり、国としてこうした取組に対し総合的な支援を行う。

1. 観光客の集中による過度の混雑やマナー違反への対応

1-1. 受入環境の整備・増強 **観光客が集中する地域における交通手段や観光インフラの充実**

- <乗降時や車内等の混雑緩和>
 - ・観光客が集中する路線バスから鉄道への分散・乗り換えを促進・支援（京都等）
 - ・「手ぶら観光」の実証導入（京都で今秋実施）、各地で導入を支援
 - ・チケット購入や運賃支払いのキャッシュレス・多言語化を支援（全国10地域→20地域以上）
 - ・MaaSや配車アプリ等の導入・サービス拡充に対する支援（関西エリア等）
 - ・空港業務人材の確保やスマートレーン導入等による生産性向上への支援（成田・羽田・関空・中部等）
- <輸送力の増強>
 - ・長編成LRT車両・連節バス導入等の車両長大化（広島等）や、鉄道駅改良への支援（大阪・弁天町駅等）
 - ・供給力の徹底的な回復、観光客向けの乗合タクシー導入、混雑乗り場におけるタクシーポーターの配置（東京駅・京都市駅）等、「タクシー不足に対応する緊急措置」実施
- <観光客が集中する地域への受入環境の充実>
 - ・歩行空間の拡大や交通結節点の整備等によるまちづくりへの支援（大阪・御堂筋周辺等）
 - ・道路・歩道整備、観光地での無電柱化加速化（低コスト工法・民間委託）やカーシェア発着場所増
 - ・国立公園を中心に入域料を導入し受入環境整備に活用（中部山岳国立公園（松本市ほか）等）
 - ・ICTを活用した「スマートごみ箱」の導入支援（大阪・道頓堀ほか各地）
 - ・宿泊業の採用活動支援、機械化・DX化推進支援、外国人材の活用促進
 - ・本年度中を目処に、Visit Japan Web等を活用した訪日客への民間医療保険加入促進を強化

1-2. 需要の適切な管理 **実情に応じた入域管理や異なる需要に対応した運賃設定の促進等**

- <入域や交通の管理・規制>
 - ・エコツーリズム推進法や自然公園法に基づく入域規制やガイド同伴の義務化（沖縄・西表島等）
 - ・富士山での適正な入山管理、軽装登山、ごみ投棄等について、今秋から協議を開始
 - ・観光施設・駐車場予約システムやパーク&ライド駐車場整備等への支援（北海道美瑛町ほか各地）
 - ・地域における協議を踏まえた交通規制の実施（青森・奥入瀬エリアで実証）や好事例等の共有
- <異なる需要に対応した運賃・料金の柔軟な設定（規制緩和等）>
 - ・観光スポットへの急行バス導入促進（京都駅-清水寺方面等）と届出による運賃設定への規制緩和
 - ・混雑運賃設定が可能となるよう、今秋中に制度の弾力的運用を行い、導入を促進

1-3. 需要の分散・平準化 **空いている時間帯・時期・場所への誘導・分散化**

- ・観光スポットや周辺エリアの混雑状況の可視化・リアルタイム配信の導入支援（美瑛町、鎌倉市等）
- ・混雑状況を考慮した空いている観光ルート等の提案による誘導（今年度、箱根・秩父エリアで実証等）
- ・文化財や美術館・博物館等を早朝・夜間に体験する特別プログラムの実施（東京国立博物館等）
- ・休日と平日のバランスの見直し等、観光需要の分散・平準化のための高速道路料金割引の見直し（全国）

1-4. マナー違反行為の防止・抑制 **旅マエから意識啓発を推進し、旅ナカの取組・対策も強化**

- <旅マエ・旅ナカにおける啓発>
 - ・今年度中を目処に統一ビクトグラムを策定、世界的な旅行ガイド本への掲載等を通じ周知
 - ・今年度中を目処に、意識の持ち方や行動例を示す「旅行者向け指針」を策定
 - ・看板・デジタルサイネージ等の設置支援、多言語での情報提供（京都市・美瑛町等）
- <マナー違反の抑止>
 - ・私有地や文化財等への防犯カメラ等の設置支援
 - ・観光客のごみ削減につながる行動変容の促進等に係るモデル事業を今年度より開始
 - ・今年中を目処に、条例に基づく罰則等の整備に係る事例集を作成、地域向けに共有

3. 地域住民と協働した観光振興

- ・地域の実情に応じた上記の対策を促進すべく、住民を含めた地域の関係者による協議に基づく計画策定・取組実施への包括的な支援を全国約20地域で実施し先駆モデルを創出。他地域にも横展開。
- ・各地域における課題解決に係る相談窓口を観光庁に直ちに設置。各省庁が連携し支援する体制を整備。

2. 地方部への誘客の推進

地方部の観光地の魅力向上や受入環境整備を通じて、都市部を中心とした一部地域への集中を是正、地方誘客を拡大

<地方部の観光地の魅力向上>

- ・11モデル地域における高付加価値なインバウンド観光地づくりの実現
 - 地域のコアバリューを磨き上げ、それを体感できるコンテンツや宿泊施設の充実等により滞在価値を向上させる、高付加価値な観光地づくりを促進
 - ①東北北海道：知床等手つかずの大自然や希少動物とのふれあいを実現するアドベンチャーツアー造成等を支援
 - ④松本・高山：中部山岳国立公園でのトレイルツアー造成や松本・高山の歴史文化を活かした宿改修を支援
 - ⑥伊勢志摩：伊勢神宮を核とする参拝文化と国立公園を活かした特別な食の提供や高付加価値な宿改修等を支援
 - ⑧せとうち：島嶼部の自然景観美、海と切り離せない歴史や暮らしを活かしたクルーズ観光の強化やアートとの融合等を支援
 - ⑨鳥取・島根：古代出雲の精神性、大山等の山岳信仰を活かした特別な体験造成や文化財を活用した宿改修等を支援
 - ⑩沖縄・奄美：やんばるや奄美等の自然や歴史を活かした古武道体験など特別な体験造成や古集落の一棟貸し等宿改修を支援
- ・全国各地で特別な体験や期間限定の取組等を自然、文化、食、スポーツ等の様々な分野で創出し、全世界に発信
 - 高山エリア：飛騨の里合掌造りを特別に貸切した食文化や郷土芸能などの高付加価値なコンテンツを支援
 - 瀬戸内エリア：瀬戸内国際芸術祭の開催期間中しか鑑賞することができないアート作品の夜間を含む特別貸切鑑賞を支援
 - など、様々な取組を支援
- ・中部山岳国立公園、やんばる国立公園など4国立公園における魅力向上とブランド化
 - 宿泊施設の誘致や自然体験アクティビティの提供など、面的な魅力向上を実施するため、今年度、基本構想案を検討。
- <受入環境整備>
 - ・空港業務人材の確保や施設整備等への支援（熊本ほか地方空港）
 - ・クルーズ船の地方寄港や新たな地方周遊航路造成等の促進（広島港等）
 - ・マイナンバーカードを活用し、観光客へのデジタルポイント付与等により広域周遊を促す取組の実施（今年度、静岡県等で実証）



自治体・DMOや事業者が地域住民に積極的に働きかける取組を促進

- ・観光の意義や効果に係る地域住民等向け説明資料の作成、活用の促進
- ・今年度中を目処に、地域における計画策定や具体的な取組実施の参考となる事例や留意事項をまとめた地域向け指針を策定。

目標達成に向けた観光連携の方向性

○令和5年度第1回環瀬戸内海地域交流促進協議会（R5.8.3）において、**2025大阪・関西万博を見据えた観光連携の取り組み強化について合意**

◆現状

○平日観光需要が増加傾向

○日本人国内旅行者数は**コロナ前までは横ばい**
○R5年は**コロナ前の約7割まで回復**

○訪日外国人旅行者数は**コロナ前のR1年までにH22年比で約4倍増加**
○R5年は**コロナ前の約8割まで回復**

○関西国際空港は訪日外国人出入国者数が多く、R5.10、R5.12には、R1を上回っている

○観光需要が急速に回復する中、都市部を中心とした一部地域への偏在傾向（オーバーツーリズム）

◆取り組みの方向性

○平日における観光連携の強化

○日本人国内旅行者数を**コロナ前程度に回復**させることが必要

○訪日外国人旅行者数を**コロナ前以上に回復**させることが必要

○関空INから環瀬戸内海地域、又は環瀬戸内海地域から関空OUTといった周遊を促す取り組みが必要

○地方部への誘客推進
モデル観光地選定地域（せとうちエリア）

◆今後の取り組み方針

○観光連携について、休日だけでなく**平日も強化していくことが必要**。
○インバウンド需要取り込みに向けた**環瀬戸内海地域で連携した観光施策が必要**。