



General Institute Report

2019.9 月

総研リポート-別冊版-

Vol. 18
別冊

「わが国の近年の観光関連需要の概要と建設需要の現状」



わが国の近年の観光関連需要の概要と建設需要の現状 ～観光立国「日本」の実現に向けた建設分野における取り組み～

総合研究所 技術研究課 主任研究員 山本 高史

1. はじめに

安倍政権が打ち出している経済政策「アベノミクス」には、「民間投資を喚起する成長戦略」があり、日本企業が持つ高い技術力によるインフラの輸出や、「クール・ジャパン」と呼ばれる日本文化の発信と併せて、訪日外国人旅行者の受け入れを推進する取組も含まれている。

経済波及効果の高い観光関連事業は、地域経済の活性化や雇用機会の拡大など様々なメリットが期待でき、成長戦略の柱、地方創生の切り札とされている。21世紀の日本における重要な政策として、観光立国の実現に向けた施策が総合的かつ計画的に進められるよう「観光立国推進基本法」にも明確に定められている。

これらの政策により、近年では訪日外国人旅行者が爆発的に増加しており、国内の観光関連事業は活況を呈している。それに伴い、多くの建設需要も発生している。本稿では、観光需要の増加に伴う建設需要の動向について考察したい。

2. 観光市場の経済効果

観光分野における主導的な国際機関である国連世界観光機関（UNWTO: World Tourism Organization）の発表によると、全世界的に見ても観光市場は拡大を続けている。

2008年9月のリーマンショックによる世界的な経済危機の発生により、翌年の2009年には全世界の国際観光客数は約8.9億人（前年比3.8%減）となったが、その翌年からは再度増加傾向に転じた。2010年から2018年まで9年連続の増加となり、国際観光客数は史上最高の14億人（前年比5.6%増）となった（図1）。

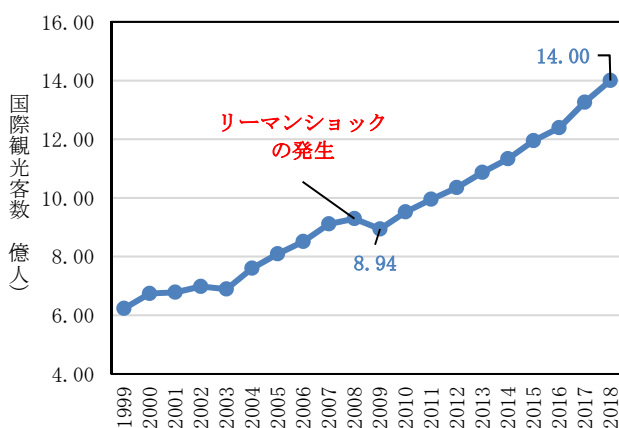


図1. 国際観光客数の推移 (出典：国連世界観光機関 UNWTO)

全世界における国際観光客の増加と同様に、わが国

にも多くの外国人旅行者が訪日しており、2014年から2015年には中国人旅行者による電化製品や化粧品、日用雑貨などの大量購入、いわゆる「爆買い」のインバウンド消費が大きな経済効果として話題となった。2017年の国際観光収入（旅行先の国または地域が海外からの旅行者から得る収益）では、日本は10位にランクインしており、その額は約340億米ドルを超え、非常に大きな経済効果を上げている（図2）。

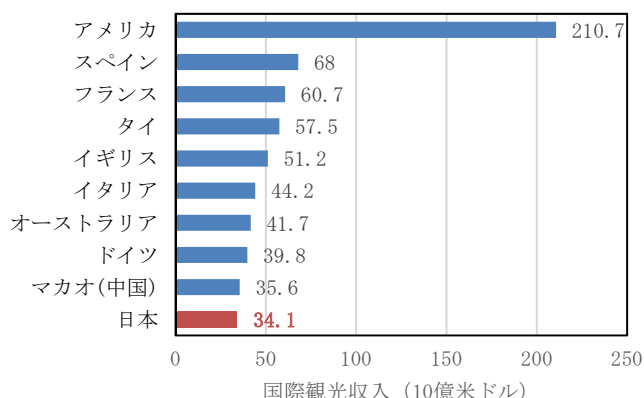


図2. 2017年の国際観光収入ランキング1～10位

(出典：国連世界観光機関 UNWTO 「Tourism Highlights」)

また、観光庁が行っている訪日外国人消費動向調査において、訪日外国人旅行者が消費活動に費やした金額の合計は、2018年には4兆5,189億円となっており、大きな収入になっていることが分かる（表1）。

表1. 訪日外国人旅行者による消費の推移

年	訪日外国人旅行者の消費額
2012年	1兆 846億円
2013年	1兆 4,167億円
2014年	2兆 278億円
2015年	3兆 4,771億円
2016年	3兆 7,476億円
2017年	4兆 4,162億円
2018年	4兆 5,189億円

(出典：観光庁「訪日外国人消費動向調査」)

3. 観光立国に向けた取組

(1) 政府の取組

わが国が、政府の主要政策課題として本格的に観光立国の実現に向けて取り組み始めたのは2003年からである。当時の小泉政権において、約500万人だった訪日外国人旅行者数を2010年までに倍増させることを宣言し、それを受けて国土交通省を中心に「ビジッ

ト・ジャパン・キャンペーン」を展開することとなった。このキャンペーンは、世界の国・地域を重点市場として選定し、個別の市場特性を踏まえたうえで課題・対応策を定め、未訪日層の掘り起こしやリピーター訪日の促進、ニーズへの対応や新規の需要開拓などを行うものであり、現在では20の国・地域を選定(表2)し、外国人旅行者の誘致を推進している。

表2. ビジット・ジャパン・キャンペーン対象国・地域

エリア	国・地域
北米	アメリカ、カナダ
ヨーロッパ	イギリス、イタリア、スペイン、ドイツ、フランス
東アジア	韓国、中国、台湾、香港
東南アジア	タイ、シンガポール、インドネシア、マレーシア、フィリピン、ベトナム
南アジア	インド
その他	ロシア、オーストラリア

政府では、1963年に施行された「観光基本法」を全面的に改正した「観光立国推進基本法」の制定に伴い、国土交通省の外局として2008年10月に観光庁を発足させた。観光先進国の実現に向けた新たな国づくりのために、すべての旅行者がストレスなく、快適に観光を満喫できる環境整備の拡充・強化を進めている。

このような取り組みが功を奏し、2018年には訪日外国人旅行者数は3,000万人を超え、過去最高となった(図2)。

さらに、五輪が開催される2020年には4,000万人、その10年後の2030年には6,000万人の訪日外国人旅行者数を目標として掲げている。

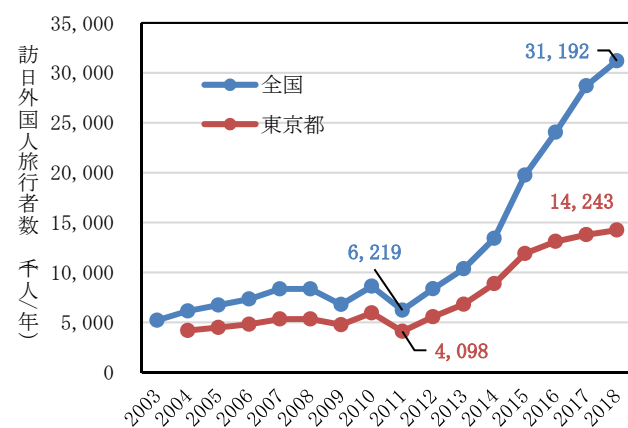


図2. 訪日外国人旅行者数の推移

(出典: 日本政府観光局「訪日外客数」、東京都「観光客数等実態調査」)

(2) 訪日外国人旅行者数の推移

訪日外国人旅行者の推移の傾向が変わったのは、2012年からと言える。

2011年3月11日に東日本大震災が発生し、それに伴い福島第一原子力発電所で事故が起きた。2010年に

は、それまでの最高記録を更新する約860万人の外国人旅行者が訪日していたが、放射能汚染に関する不安から、その数は約622万人まで落ち込んだ。特に訪日旅行者数が多かった韓国では大幅な円高ウォン安も影響し、訪日旅行者は減少した。

このように、為替の動きは海外旅行需要の動向に大きな影響を与える。2011年10月末、為替市況は1ドル76円を切り円高が進んだが、2012年から円安が進んだことから、外国人旅行者数が増加に転じ、円安が進むのと比例して訪日外国人旅行者も年々増えていったと考えられる(図3)。

その後、2012年からは訪日外国人旅行者数は増加に転じており、その数は急激に伸びている。

訪日外国人旅行者数は年々増加し、2018年には、過去最高となる3,119万人(対前年比8.7%増)となり、初めて3,000万人を突破した(図3)。

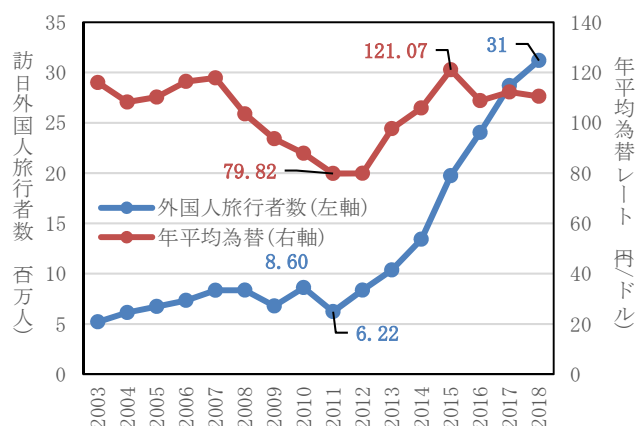


図3. 外国人旅行者数と為替の推移

(出典: 日本政府観光局 JNTO、七十七銀行「為替相場情報」を元に当会が独自に作成)

2018年での国・地域別の訪日外国人旅行者の割合は、ビジット・ジャパン・キャンペーンの重点市場に選定された東アジアの4国・地域(韓国、中国、香港、台湾)で約73.5%を占めている(図4)。

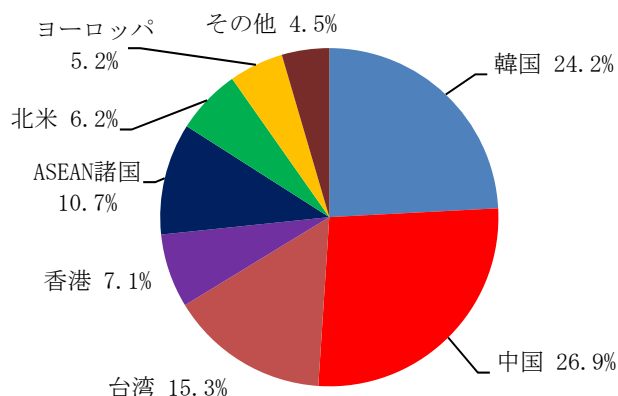


図4. 国・地域別の訪日外国人旅行者の割合

(出典: 日本政府観光局 JNTO を元に当会が独自に作成)

また近年では、経済成長が著しいASEANの主要6カ

国(シンガポール、インドネシア、フィリピン、マレーシア、タイ、ベトナム)からの旅行者も増加しており、特にタイからの旅行者が急激に伸びている(図5)。

安倍政権では、2013年の日・ASEAN友好協力40周年を契機に、ビザ発給条件を緩和する政策をとっており、気軽に日本に観光旅行に来られるようになったことも、訪日旅行者増加の後押しになったと考えられる。

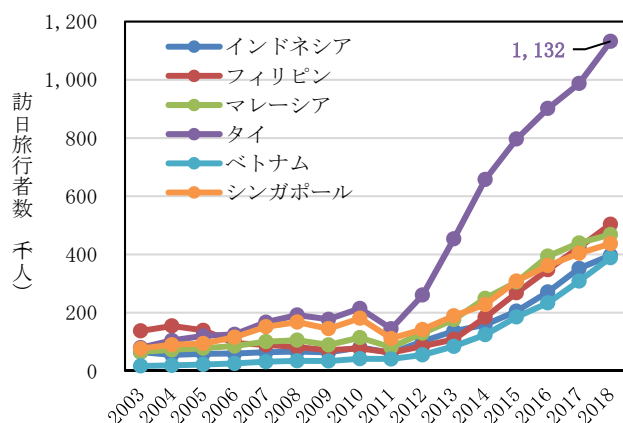


図5. ASEAN 主要6カ国の訪日旅行者数の推移

(出典: 日本政府観光局 JNTO を元に当会が独自に作成)

(3) わが国の観光資源

わが国が海外へ「日本ブランド」を戦略的に発信していくためには、独自の観光資源のアピールが必須である。わが国独自の観光資源や魅力には以下のようなことが挙げられる。

①風光明媚で豊かな自然環境

わが国は南北に長い国土を持ち、亜寒帯気候から亜熱帯気候まで、様々な気候帯が存在する。季節風や海流の影響により、四季の変化がはっきりしていることから、それぞれの土地の気候風土に応じて、変化に富んだ風景を楽しむことができる。

また、日本列島の背骨のように山脈が南北に連なっており、かつ国土の2/3が森林であることから、非常に豊かな自然環境に恵まれている。特に、独立峰として全景を望むことができる富士山は「見る」「登る」という意味でも非常に高い人気を誇っている。

さらに、周りを海に囲まれた島国であることから、世界第6位の長さを誇る約3万4千kmの海岸線や、世界の活火山の1割を占める火山国でもあることから、各地で湧いている温泉など、様々な自然環境を堪能することができる。

②伝統的な日本文化とクール・ジャパン

江戸時代後期から明治時代、浮世絵や陶磁器などの日本文化が様々な形で欧米諸国に紹介され、「ジャポニズム」として各国の芸術・文化に大きな影響を与えたことは広く知られている。現代においても、着物や和

食、華道や茶道といった伝統文化、能や歌舞伎といった古典芸能が、多くの外国人を魅了しており、世界的に日本文化への関心が高まっている。また、2013年に「和食」がユネスコ無形文化遺産に登録されたこともあり、寿司やラーメン、日本酒などが日本文化へ関心を寄せるきっかけになっている。

さらに近年では、マンガやアニメ、ゲームといったサブカルチャーや、原宿や渋谷を中心とした若い世代の個性的なファッション文化が「クール・ジャパン」として認知されており、世界から注目を集めている。

このように、歴史ある伝統文化と新しいカルチャーや、古い街並みと近代的なビル群など、日本ならではの古いモノと新しいモノの共存が、多くの外国人旅行者には目新しく映るようである。

③「モノ消費」と「コト消費」の充実

世界的にも電化製品をはじめとする「made in Japan」製品が高品質・高性能・高耐久であることは広く認知されており、多くの外国人旅行者が日本製品を買い求めるために訪日することも多い。また前述のとおり、日本古来の工芸品やアニメやマンガ関連のグッズの売れ行きも非常に好調である。さらに、日本国内で売っている製品には「ニセモノ」が少ないため、安心して買い物ができるということもあり、外国人旅行者の訪日目的のひとつには、ショッピングが挙げられる。

現在では、「爆買い」も落ち着きをみせ、訪日外国人旅行者の消費行動は、商品を購入・所有することに価値を見出す「モノ消費」から、特別な空間や時間を体験することに価値を見出す「コト消費」へとシフトしつつある。東京ディズニーリゾートやユニバーサル・スタジオ・ジャパンといった大型アミューズメントパークも高い人気を誇っているが、一方で、世界的人気ゲームソフト「マリオカート」の世界さながらに、マリオの扮装でカートに乗って東京の街を疾走するツアーや、人気アニメの舞台となった土地を巡る「聖地巡礼ツアー」に参加するために訪日する外国人旅行者もあり、コト消費の充実が進んでいる。

また、地方部を訪れるコト消費の例としては、スキー・スノーボード、温泉入浴、自然体験・農山漁村体験、ゴルフ・マリンスポーツなどが挙げられる。特に、北海道のニセコ地区は、各国からスキーヤーが訪れる世界有数のスキーリゾートとなっている。

④その他

この他には、治安の良さや高い社会秩序、街の清潔さ、時間通りに運行する交通網、高いおもてなしの精神(ホスピタリティ)など、わが国には世界に誇れる独自の文化があり、多くの外国人旅行者を魅了している。

4. 観光需要の増加とその影響による建設需要

訪日外国人旅行者による観光需要の増加に比例して、建設需要も大きな伸びを見せている。

特に、2020年の東京オリンピック・パラリンピック（以下「東京五輪」という）の開催を控えて、首都圏では、世界各国の訪日外国人旅行者の利便性向上のために、多くの施設や設備の整備が進められている。

そもそも、五輪開催都市に立候補する目的は、国や都市を国際的にアピールするため、つまり国威発揚であり、五輪開催によって、世界中に自国の文化や国力を知ってもらうことで、国際的地位や知名度の向上を期待するものである。世界中の多くの人々がその国、その都市を訪れ、その国の文化に触れて、その国を知る。観光立国を目指すわが国においては、これ以上に東京という都市、日本という国を知ってもらう絶好の機会はない。

東京五輪の成功のあかつきには、さらなる訪日外国人旅行者の増加が期待でき、多くの建設投資が生まれるものと思われる。

（１）宿泊施設の増加

近年の訪日外国人旅行者の急激な増加と、東京五輪開催に向けたさらなる増加を期待して、全国各地で宿泊施設の整備が急速に進んでいる。特に、首都圏、近畿圏、北海道などでは、海外資本のホテルチェーンによるM&Aや、J-REITによる積極的な物件取得の影響により、経営不振に陥っているホテルを譲り受け、経営統合や事業拡大をするといった動きもあり、宿泊業界の再編が進んでいる。

さらに、ホテルや旅館の新築工事では時間もコストもかかり、ビジネスチャンスを見失ってしまうため、既存のオフィスビルや商業施設を宿泊施設にコンバージョン（用途転換）して市場に投入する動きも出ている。訪日外国人旅行者が増加傾向に転じた2012年には、東京都内の宿泊施設の客室数は約14万室であったのに対し、2017年には約17万室と約2割の増加を見せている（図6）。

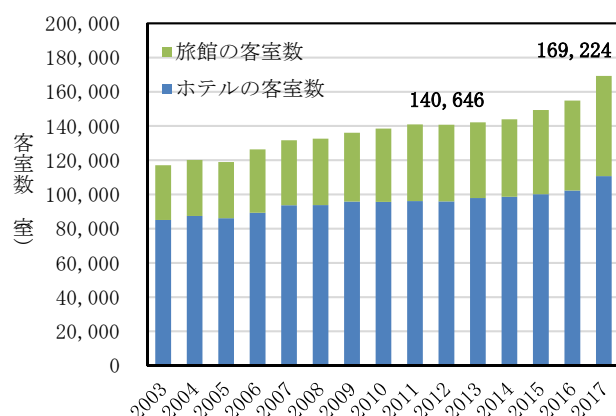


図6. 東京都の客室数の推移（出展：厚生労働省 衛生行政報告例）

（２）地方部における観光需要

東京五輪が開催される首都圏だけではなく、地方都市での活性化も進んでいる。多くの訪日外国人観光客が日本各地に足を運び、観光を通じて日本という美しい国を知り、そしてSNSなどを通して、その魅力を広く世界に発信してくれている。

前述のとおり、北海道のニセコ地区では、世界各国からスキーヤーが訪れることから、2017年の外国人旅行者数は27万人を数えている。それに伴い、外国資本による不動産投資が活況を呈しており、中長期にわたって滞在する外国人スキーヤー向けの高級コンドミニアムが林立している。また、同地区のリゾート施設で働く外国人従業員向けの住宅や飲食店の建設需要も高まっており、2018年の公示地価上昇率では、ニセコ地区の倶知安町が上位ベスト3を独占した。

このように、外国人旅行者の訪日目的は年々多様化しており、地方部を訪れる訪日外国人旅行者の割合が年々増加している。

今年6月に観光庁が公表した「2019年版観光白書」によると、2018年の訪日外国人旅行者のうち、地方部を訪れた訪日外国人旅行者の割合は57.7%に達している（図7）。なお、三大都市圏とは、東京、神奈川、千葉、埼玉、愛知、大阪、京都、兵庫の8都府県をいい、地方部とは三大都市圏以外の道県をいう。

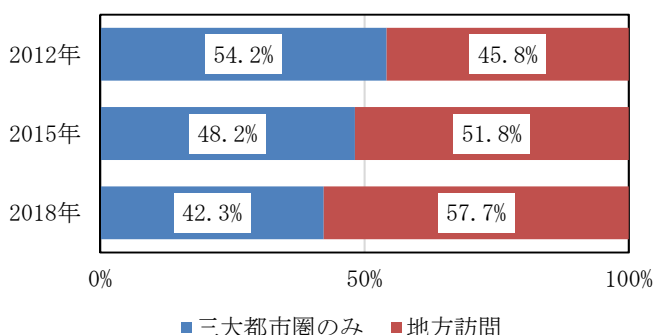


図7. 訪日外国人旅行者の地方訪問率の推移

（出典：国土交通省 観光庁 観光白書 2019）

観光関連需要の多様化は、観光庁の「観光による地方創生」としての地域一体型の観光地域づくりの政策によって、三大都市圏以外の地方部でも、地域振興計画の策定、道路や空港・港湾・景観などのインフラ整備、文化財の保護・活用、観光教育、交通政策、各種支援措置などが進められており、魅力ある観光地への改革を目指した建設投資や設備投資の強化によって、多くの需要が生まれている。

（３）外国人旅行者の受入態勢

わが国が観光立国を標榜するためには、訪日外国人旅行者向けに観光プロモーションや受入体制の整備を行う必要がある。

特に、2020年の東京五輪では、2013年のIOC総会における五輪招致大使の滝川クリステル氏のスピーチでの「お・も・て・な・し」が話題になったこともあり、すべての外国人旅行者が快適に日本観光を満喫できるように注力しなければならない。

訪日外国人旅行者の増加に伴い、彼らの移動の足となる交通インフラの整備が重要となる。東京五輪の開催を目前に控えた首都圏では、3つの環状道路(圏央道・外環道・中央環状線)の整備、晴海と銀座を専用レーンで結ぶバス高速輸送システム(BRT: Bus Rapid Transit)の整備などが進んでいる。それに加えて、公共交通機関や観光案内所における多言語対応の改善・強化や通訳・ガイドの配置、ユニバーサルツーリズムに対応したバリアフリー化、無料公衆無線LAN環境の整備、公衆トイレの洋式化や多目的トイレの設置など、誰でもが利用しやすいパブリックスペースの整備も進んでいる。

さらに、おもてなしのソフト面においては、キャッシュレスによるショッピング環境の充実、宗教的・文化的な習慣への対応、災害発生時の情報提供や心身のケアへの準備などが挙げられる。特にイスラムの観光客への食事や礼拝施設の提供は、適切な理解のうえで行う必要がある。

5. 大阪万博関連事業

2025年には、大阪湾に浮かぶ人工島「夢洲(ゆめしま)」で55年振りの大阪万博の開催が予定されており、開催日程185日間で2,800万人の国内外からの来場予定者数を見込んでいる。開催経費は約3,000億円と試算されており、そのうち、1,250億円がインフラ整備を含む会場建設費と言われている。

これから本格化する建設・開発により、現在の梅田を中心とした「キタ」、難波を中心とした「ミナミ」という大きな歓楽エリアの加えて、夢洲を中心とした「ニシ」と呼ばれる新たな商業エリアが誕生するとの見方もあり、多くの建設関係者は期待を寄せている。

(1) ホテル建設需要

大阪を中心とした関西圏は、首都圏にも負けない訪日外国人旅行者数を誇っており、2018年には1,141万人と、全数の約37%の外国人旅行者が大阪を訪れている。特にアジアからの観光客に非常に人気が高く、来阪する外国人旅行者の約8割が中国・韓国・台湾・香港からの観光客である(図8)。これらの外国人旅行者の増加は、宿泊施設数の需要増加に直接的に繋がっているため、大阪はホテル建設・開業ラッシュが続いている(図9)。

近畿圏を中心に事業展開している阪急阪神ホテルズでは、JR大阪駅の北側エリアに1,000室を超える大規模ホテルを建設中で、来年の開業予定を前倒して、

今年の11月に開業することを発表した。

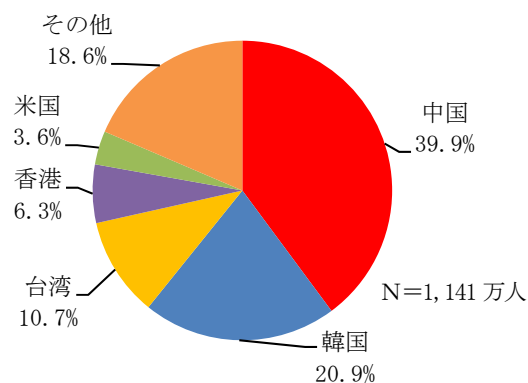


図8. 来阪外国人観光客の国別の割合(2018年実績)

(出典：日本政府観光局「訪日外客数」、大阪府「観光統計調査」)

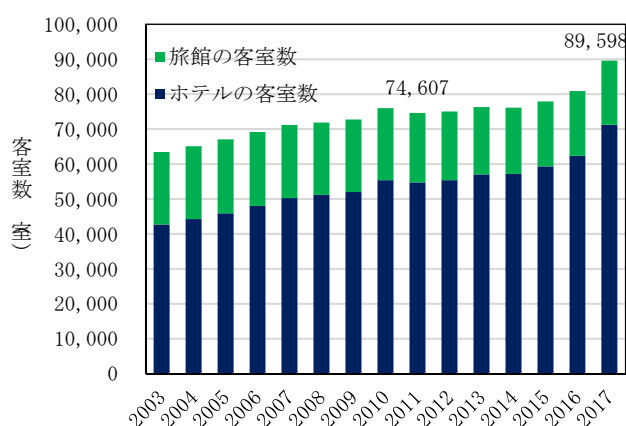


図9. 大阪府の客室数の推移(出展：厚生労働省 衛生行政報告例)

また、ホテル業界大手のアパグループでは、大阪市本町に900室を超えるホテルを9月に開業し、さらに2022年に1,500室を超えるホテルを梅田で開業する計画を発表した。

このような動きは、大阪万博の開催決定によってさらに加速するものと見られており、しばらくはホテル建設需要が続くものと見られる。

(2) IR関連事業

大阪万博の会場となる夢洲では、複数の海外資本による統合型リゾート(IR: Integrated Resort)の建設構想も発表されており、その規模は1兆円を超える世界最大規模になると言われている。

統合型リゾートとは、MICE施設(MICE: Meeting, Incentive, Convention, Eventの頭文字で、国際会議や展示会など)のほか、レクリエーション施設、ホテルやショッピングモール、レストラン、アミューズメント施設、劇場・映画館、スポーツ施設、カジノ施設など観光の振興に寄与すると認められる施設が一体となった複合観光集客施設のことである。

現在の夢洲は交通機関を含むインフラ整備が不十分であり、今後、さらなる埋め立て工事にはじまり、

鉄道や道路の延伸といった工事が進むものと見られており、万博と IR に関連する建設投資額は約 6,000 億円を超えられている。

(3) 万博会場周辺の交通インフラ計画

大阪万博の会場となる夢洲周辺では、万博来場者のためのアクセス路線の整備計画が立ち上がっており、今後の開発が期待されている。

①大阪メトロ中央線の延伸

大阪メトロ中央線は、大阪市住之江区のコスモスクエア駅から東大阪市の長田駅までを結ぶ、大阪市の中心部を横断する全長 17.9km の路線である。始点であるコスモスクエア駅は、大阪港の人工島「咲洲」にあり、延伸計画は、この咲洲から夢洲までの約 3km の距離を結ぶものである。そのうち、夢洲と咲洲を結ぶ鉄道用トンネル「夢咲トンネル」(約 2.2km)は完成済みであり、途中駅はない。残りの 0.8km の地下線路部分と夢洲駅(仮称)の建設について、2024 年の開業を目指している。建設事業費は 540 億円と計画されており、国費と大阪市がそれぞれ 64 億円を負担することになり、210 億円は大阪市から借入し、開業後に運賃収入から償還する予定となっているが、残りの 202 億円についてはまだ決まっていないのが実情である。

また、夢洲駅(仮称)は大阪万博の玄関口になることもあり、開放的で近未来的な駅舎の整備が計画されている(図 10)。さらに地上部には駅ビルとして、55 階建て 275m のホテルやオフィス、商業施設、アミューズメント施設などからなる大規模複合ビル「夢洲駅タワービル」の建設も構想されており、完成した暁には、国際的な観光拠点となることが期待されている。



図 10. 夢洲駅舎案(出典:大阪メトロ)

②JR 桜島線(ゆめ咲線)の延伸

JR 桜島線は、大規模アミューズメント施設ユニバーサル・スタジオ・ジャパン(USJ)へのアクセス路線として知られており、「ゆめ咲線」とも呼ばれている。

延伸計画は、USJ の最寄り駅であるユニバーサルシティ駅の西から地下に入り、それに伴い既設の桜島駅も地下化する。そのまま人工島「舞洲」を経由して夢

洲へと至る約 6km のルートである。この計画が完成すると、大阪駅から所要時間約 22 分で夢洲に直接アクセスできることになる。

総事業費は 1,700 億円となる見込みで、工期としては 11 年程度かかるものと考えられている。しかし、現段階では JR 西日本による構想のみで、実際の施工計画や開業予定などについては未だ公表されていない。

③京阪中之島線の延伸

京阪中之島線は、中之島駅から堂島川沿いに天満橋駅へと繋がる約 3.0km の路線で、2008 年に開業した比較的新しい路線である。開業前は、大阪府立国際会議場(通称:グランキューブ大阪)へのアクセス向上が期待され、中之島駅からさらに西へ進み、新桜橋駅(仮称)および夢洲までの延伸計画もあった。しかし、思った以上に利用者が伸びなかったため、これ以上、計画が進展することはなかった。

こうしたなか、夢洲での大阪万博の開催や統合型リゾート施設(IR)の誘致計画、なにわ筋線(仮称)の新駅計画が公表されたことから、延伸計画が再燃した。さらに、九条駅で大阪メトロ中央線と交接、西九条駅で JR 環状線と交接する計画が発表されたため、延伸計画が現実味を帯びることとなった。

しかし、この計画は IR の開業が大前提にあることから、現在のところ、事業化に向けた具体的な動きはない。そのため、開業は早くても 2026 年以降になるものと見られている。

6. 各地における鉄道ネットワークの拡充計画

観光需要の増加に伴い、移動手段の整備・強化は必須である。特にわが国の高速鉄道網は、定時性に優れ、安全性が高いことから、外国人観光客の移動には最適であると言える。

また鉄道は、一度に大量の乗客を輸送することが出来ることから、輸送サービスの提供のみならず、観光振興などの地域経済の活性化や社会的便益の提供という効果を持つ重要な社会インフラである。

交通ネットワークの強化・充実、ヒト・モノ・カネの流れが変わることから、新たな観光需要が生まれ、経済的なフロー効果と将来的なストック効果を兼ね備えた重要なインフラであると言える。

(1) リニア中央新幹線

リニア中央新幹線は、日本で独自に研究・開発された新技術「超電導リニア(超電導磁気浮上方式)」を採用した時速 500km で走る高速輸送システムである。

主たる事業主は JR 東海であり、その総事業費は約 9 兆円にのぼり、品川駅～名古屋駅間の事業費だけで約 5 兆 5,000 億円という類を見ない国家的プロジェクトである。2027 年に品川駅～名古屋駅間の開業が、

2037 年に新大阪駅までの開業が予定されている。

運行ルートは、できる限りの最短距離を前提として計画されており、東京から神奈川、山梨、静岡の一部を横断し、長野・岐阜を経由して名古屋駅に至り、その全長 286km のうち、約 86% に該当する 246km がトンネルによって施工される。その先のルートについては、新駅の位置やコストを含めて、現在検討中である。

開通すれば品川駅～名古屋駅間は 40 分、品川駅～新大阪駅間を 67 分で繋ぐことになる。東名阪の三大都市圏を結ぶ大動脈輸送が高速化することによって、時間的な利便性が飛躍的に向上する。世界最大級のスーパー・メガリージョン(巨大都市圏)の形成が期待されており、国内のビジネススタイルや観光だけでなく、三大都市圏に住む人々のライフスタイルにまで大きな影響をもたらす可能性を秘めている。

(2) 北海道新幹線

北海道新幹線は、東北新幹線の新青森駅から札幌駅までの全長約 360km に及ぶ路線であり、2016 年に開業した新青森駅～新函館北斗駅間の約 149km に加え、新函館北斗駅～札幌駅間を結ぶ約 212km の路線の開業を 2030 年末に予定している。

既に開業している道南地域における観光需要の創出と拡大は、地域経済に大きく影響を及ぼしており、函館市では、2018 年の訪日外国人観光客が 55 万人を超え、3 年連続で過去最高を更新した。新幹線による観光客の流入は道内全域に波及していると見られており、さらなる宿泊施設の整備や観光閑散期である冬季の観光資源の充実、飲食需要の向上が求められている。

こういった旺盛な観光需要を背景とした経済波及効果を拡大させるため、札幌駅までの延伸には大きな期待が寄せられている。

(3) 九州新幹線(西九州ルート)

九州新幹線は、既に開業している博多駅～鹿児島中央駅間の鹿児島ルートとは別に、武雄温泉駅～長崎駅を結ぶ西九州ルートの建設が進んでおり、2022 年の開業を予定している(図 11)。

当初の計画では、鹿児島ルートとの共用区間である博多駅～新鳥栖駅間を含む博多駅～長崎駅間の約 94.6km をフリーゲージトレイン(軌間可変電車)でつなぎ、直通運転する予定であった。しかし、フリーゲージトレインの技術開発が難航していることと、建設労務費の上昇による工事費の増加から収支採算性の成立が難しくなったことから、フリーゲージトレインの導入は正式に断念された。現在では、武雄温泉駅～長崎駅間の長さ約 66.0km について整備方法の再検討が進んでおり、武雄温泉駅での対面乗換方式(リレー方式)による開業となる予定である。

リレー方式とは、同一ホーム上に新幹線と在来線特

急が対面して入線し、乗り換える方式である。リレー方式による乗り換えが発生したとしても、博多駅～長崎駅間の所要時間は 1 時間 22 分と、現状の 1 時間 48 分から比較しても約 26 分の短縮となる予定である。

九州新幹線(武雄温泉・長崎間)



図 11. 九州新幹線 西九州ルート(出展: 国土交通省 鉄道局)

(4) 北陸新幹線

北陸新幹線は、東京駅～新大阪駅間を北回りルートで結ぶ全長約 700km の路線計画である。

東海地震といった大規模な自然災害の発生により、東海道新幹線や中央本線、中央自動車道が壊滅的な打撃を受けた場合、東西を結ぶ交通ネットワークの代替補完(バイパス)機能を期待されており、現在は東京駅～金沢駅間が開業している。

延伸工事が進んでいる金沢駅～敦賀駅間の約 125km は 2023 年春の開業を目指しており、現在、高架橋などの工事が進められている。昨年末に閣議決定した 2019 年度予算案においては、その事業費は 2,638 億円と、前年度比で 338 億円、17%増額されている。

その先の敦賀駅～新大阪駅間の延伸計画について、約 143km の運行ルートは、敦賀駅～京都駅間については「小浜・京都ルート」に決まり、京都駅～新大阪駅間については「南回りルート」に決定した。この区間は、2031 年に着工し、15 年の工期を経て、2046 年の開業を予定しており、今年度から環境アセスメントに本格着手したが、建設財源がまだ確保されておらず、今後の政治動向次第によっては、後ろ倒しになる可能性もある。

7. まとめ

2030年には6,000万人の外国人旅行者の訪日を目指すが国において、2020年の東京五輪と2025年の大阪万博の開催は、観光立国の実現に向けた大きなきっかけとなる国際的なイベントと言える。

日本経済において、観光需要が与える影響は年々高まっており、外国人旅行者による観光消費は日本経済を支える重要な収入源となっている。

外国人観光客による観光需要と、観光事業に関連する建設投資の増加によって、大きな経済効果が期待され、さらに観光需要に対する各種インフラが短期間に整備されることで、さらなる発展も期待することができる。また、都市部だけでなく地方部においても、様々なコト消費を目的に外国人旅行者が訪れることで、雇用の創出や人口の流入といった地域経済の活性化が期待できる。その結果、さらなるインフラの整備や観光資源の開発などの需要が生まれ、それに伴う建設需要も期待することができる。

今後も観光関連市場の拡大を期待するのであれば、日本各地で時宜を得た建設投資を行い、独自の観光資源の開発とそれに伴うインフラの整備を行い、外国人旅行者のみならず、日本国民から見ても魅力ある国土形成を進めていくことが重要であると考ええる。

【参考資料】

首相官邸「観光先進国の実現のための新たな3つの柱」
https://www.kantei.go.jp/jp/singi/kanko_vision/kankotf_dai12/siryou8.pdf

国土交通省 観光庁「観光立国推進基本法」
<http://www.mlit.go.jp/kankocho/kankorikkoku/kihonhou.html>

国土交通省 観光庁「観光白書」
<https://www.mlit.go.jp/common/001237304.pdf>

国土交通省 観光庁「宿泊旅行統計調査」
<https://www.mlit.go.jp/common/001274858.pdf>

国土交通省 観光庁「観光や宿泊業を取り巻く現状及び課題等について」
<https://www.mlit.go.jp/common/001271444.pdf>

国土交通省 観光庁「観光立国の実現に向けた取り組み」
<https://www.mlit.go.jp/common/000131293.pdf>

国土交通省 観光庁「観光地域づくり」
<https://www.mlit.go.jp/kankocho/shisaku/kankochi/index.html>

国土交通省「平成30年度 観光の状況 令和元年 観光施策 要旨 第198回国会(常会)提出」
<http://www.mlit.go.jp/common/001294465.pdf>

国土交通省「国土交通白書2018」
<http://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h29/hakusho/h30/pdf/np203000.pdf>

国土交通省「2020年オリンピック・パラリンピック」を見据えた観光振興
<https://www.mlit.go.jp/common/001052823.pdf>

国土交通省「スーパー・メガリージョン構想委員会」
http://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/kokudoseisaku.tk3_000091.html

国連世界観光機関(UNWTO)駐日事務所「UNTWO Tourism Highlight 2018 Edition 日本語版」
<https://unwto-ap.org/document/unwto%5c88%8a%e8%a1%8c%e7%89%a9%e6%97%a5%e6%9c%ac%e8%aa%9e%e7%89%88/>

日本政府観光局 JNTO「ビジット・ジャパン事業」
<https://www.jnto.go.jp/jpn/projects/promotion/vj/index.html>

七十七銀行「為替相場情報」
<https://www.77bank.co.jp/kawase/cash.html>

法務省入国管理局「観光立国実現に向けた取り組みについて」
<http://www.moj.go.jp/content/000118290.pdf>

日本政府観光局 JNTO「月別・年別統計データ(訪日外国人・出国日本人)」
https://www.jnto.go.jp/jpn/statistics/visitor_trends/

北海道総合政策部交通政策局新幹線推進室「北海道新幹線のページ」
<http://www.pref.hokkaido.lg.jp/ss/skt/>

長崎県「九州新幹線西九州ルート」
<https://www.pref.nagasaki.jp/bunrui/machidukuri/doro-kotsu/shinkansen/>

国土交通省「九州新幹線(武雄温泉・長崎間)工事実施計画の変更認可について」
<https://www.mlit.go.jp/common/001285015.pdf>

石川県「北陸新幹線」
<http://www.pref.ishikawa.jp/shink/hokuriku-shinkansen/about.html>

大阪府「大阪の観光動向について」
<http://www.pref.osaka.lg.jp/attach/33874/00294944/02shiryoul.pdf>

大阪メトロ「地下空間の対規模改革及び夢洲開発への参画について」
https://www.osakametro.co.jp/company/library/20181220_katuryokuinfura/%E5%B8%82%E9%95%B7%E3%81%B8%E3%81%AE%E8%B3%87%E6%96%9918120_1219ver2.pdf

「明日の日本を支える観光ビジョン」概要
<http://www.mlit.go.jp/common/001126601.pdf>
<https://www.mlit.go.jp/common/001177992.pdf>