

特集レポート 『訪日客の観光ルートをめぐる変化』 ～コロナ禍以降、関西が新たな武器を獲得～

(1) 関西を目指す動きの変化

国土交通省の調査結果によると、コロナ前後でインバウンドのたどる観光ルートが大きく変化している。特に関西での動きに注目すると、ルートの変化とともに、訪れるインバウンドの多様化につながっていることが分かった。

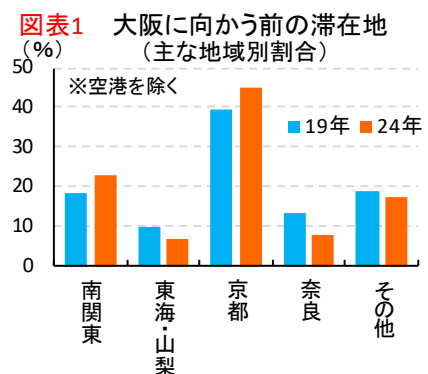
これは、元々インバウンド市場で優位性をもつ関西が、さらに強みを増すことを意味する。具体的にどのような変化が起きているのか、以下で詳細をみていきたい。今回紹介するデータは、国土交通省による「訪日外国人流動データ」を元に、インバウンドの移動状況について、コロナ前の 2019 年と直近の 24 年を比較したものである。

①大阪をめぐる変化

まず大阪を訪れる人流の変化をみると、かねてからの特徴といえば、関空を含めた関西圏内からの移動が中心というものであった。24 年のデータをみても、基本的にはその傾向に変化はないが、注目されるのは、南関東からの移動が増加している点であろう。

図表 1 は、大阪に向かう前に滞在していた県の割合をみたものであるが（関空は除く）、京都の比率が上昇するとともに、南関東の比率も上がっている。

具体的には、19 年の南関東が占める比率は 18%であったが、24 年は 23%と 5 ポイント近く上がっている。これを人数ベースでみると、ほぼ2倍近い増加となっていることから、南関東からの移動が大きく増えている様子が分かる。



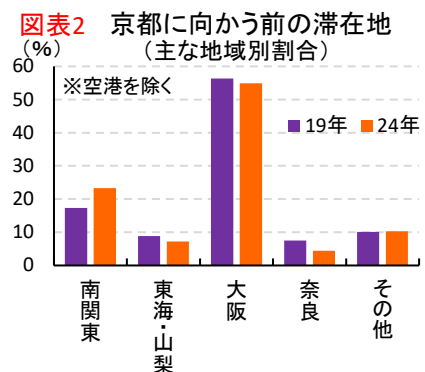
(出所)国土交通省「訪日外国人流動データ」

②京都をめぐる変化

ここで南関東と大阪の位置関係を考えると、両者の間には京都がある。つまり南関東から大阪への移動が増えているということは、当然ながら京都への移動も増えている可能性が高い。実際に京都への移動状況をみると、直前に滞在していた地域の比率は、南関東が 19 年の 17%から24年の23%へと6ポイントの上昇をみせている（図表 2）。

京都も大阪と同様に、基本的には関西圏内からの移動が多いものの、コロナ以降は南関東からの移動が増えていることを意味する。

一方、これ以外の大阪と京都の共通点には、奈良からの移動の減少が挙げられる。奈良は全国有数の観光エリアであり、以前は大阪や京都との間で相互の移動がみられたが、直近は奈良から大阪・京都への移動が減っている。これは見過ごせない変化であり、その背景については後ほど詳しく述べたい。



(出所)国土交通省「訪日外国人流動データ」

(2) 南関東を出ていく動きの変化

①東京をめぐる変化

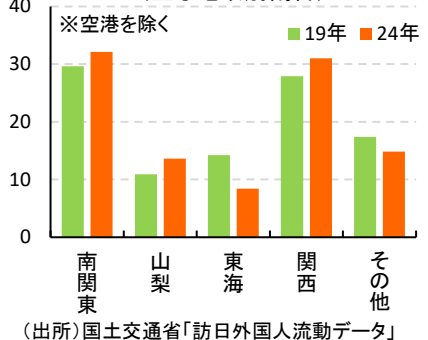
※本稿は情報提供が目的であり、商品取引を勧誘するものではありません。また、本稿は当社が信頼できると判断した各種データに基づき作成しておりますが、その正確性、完全性を保証するものではありません。なお、本稿に記載された内容は執筆時点でのものであり、今後予告なしに変更されることがあります。

なお、ここまでみてきたように、南関東から大阪、京都への移動が増えているということは、そもそも南関東を出ていく人の動きが変化していることに他ならない。

ここで東京を出た後の動きをみると、コロナ前は東京から南関東に向かう動きと、関西に向かう動きがほぼ同じ比率であった。この傾向は 24 年も同様であるが、変化がみられるのは、南関東と関西へ向かう動きがともに増える中で、東海の比率が低下している点である（図表 3）。

この動きは、東京と大阪を結ぶ「ゴールデンルート」を大阪向きに移動する際、東海で止まることなく、関西に入る動きが増えていることを意味する。これを関西の魅力が高まった結果とみれば、関西にとっては非常にポジティブな変化といえよう。

図表 3 東京を出た後の目的地
(主な地域別割合)



②観光ルート変化の担い手

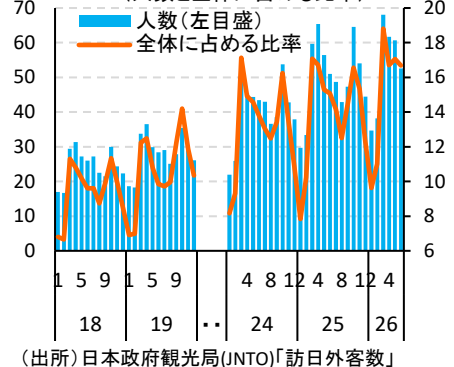
一方、ここまでみてきた南関東から大阪、京都への動きの増加について、この変化を誰が引き起こしたのかをみていきたい。観光ルートは、国や地域ごとに大きく異なる。ゴールデンルートは、韓国や台湾に多い短期旅行者は少なく、欧米などの長期滞在者が中心となっている。つまり今回の観光ルートの変化は、主に欧米の観光客によって引き起こされたといえよう。

ちょうど 24 年はまだ中国人客の回復の遅れなどから、訪日客全体に占める欧米の比率は上昇が進んでいた（図表 4）。こうした背景も観光ルートの変化が目立ちやすい一つの要因と考えられよう。

なお、ここまでみてきた動きは関西にとって大きな変化といえるが、南関東からの人流が増えているとしても、元々の関西を周遊する動きが下火になったわけではない。人数ベースでは周遊の動きも十分に増えている中、それ以上に南関東からの移動が増えているという状況である。

つまり、関西はかねてからの周遊の強みに加えて、南関東からの流入増という新たな武器が加わったことを意味する。

図表 4 欧米からの訪日客の動き
(万人) (人数と全体に占める比率) (%)



(3) 関西を出ていく動きの変化

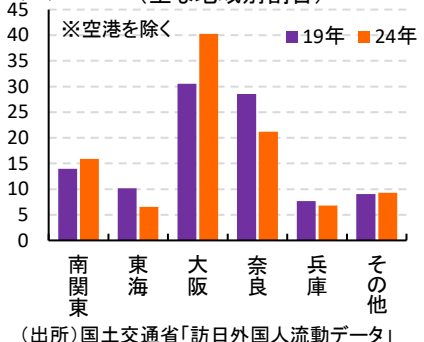
①京都をめぐる変化

ここまでは関西に入ってくる動きに注目したが、次に関西を出た後の動きの変化をみてみたい。

たとえば京都を出た後の動きをみると、基本的に関西を周遊する動きが多い点に変わりはないものの、24年は奈良と東海の比率が低下するとともに、南関東向けが増えている（図表 5）。ただ、南関東向けは大きく増えているわけではなく、19年の 14%から 24年の 16%へと、約 2 ポイントの上昇にとどまる。

そのほかの動きでいえば、奈良向けの減少が目立つが、これは中国人客の回復の遅れが響いているとみられる。中国からのインバウンドが、関西の周遊ルートを好む傾向があることは事実であり、やはりその影響は否めない。

図表 5 京都を出た後の目的地
(主な地域別割合)



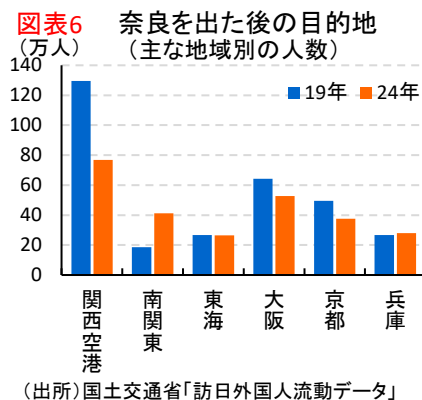
その一方、関西をめぐる変化について、ここで改めて奈良をめぐる変化を取り上げたい。

②奈良をめぐる変化

奈良といえば、従来は関西の周遊ルートの中のゴールという位置づけであった。関空から入国した後、大阪、京都をめぐる奈良に入り、最後に再び関空から出ていくというルートである。それが、関空に向かう動きが大きく減った一方、南関東への移動が大きく増えていることが分かる（図表6）。

この変化が意味するのは、奈良が観光ルートの終着点となるのではなく、さらに東京方面に出ていく出発点となりつつあるのに他ならない。

こうした変化の担い手は、やはりゴールデンルートと絡むだけに、欧米からの観光客であると考えられる。元々奈良を訪れるインバウンドは欧米の比率が高いだけに、中国人客の回復の遅れもあり、全体の変化としても目立つ形になったとみられる。



(4) 北陸と関西の新たなつながり

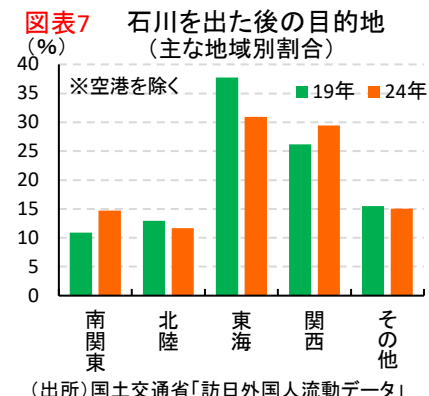
①石川をめぐる変化

ここまでみてきた変化に加えて、さらに注目すべき動きとして、北陸の石川をめぐる変化を挙げたい。

石川を出た後の動きに注目すると、従来は東海の比率が4割弱を占めていたが、24年は東海が3割に縮小した一方、関西、南関東行きが増えていることが分かる（図表7）。

具体的にいえば、石川から関西に向かう比率が19年の26%から、24年の29%に増えた結果、石川から東海に向かう動きと、関西に向かう動きがほぼ拮抗する形となった。

それと同時に、他地域から石川に向かう動きにも変化がみられる。従来は山梨や岐阜から石川に向かう動きが中心であったが、コロナ後は南関東からの移動が大きく増加している。石川といえば、何となく東海を中心とした観光ルートの一隅を占めるイメージであったが、こうした変化をみると、近年は全く異なるルートが形成されつつある。南関東から入って、関西に出ていくルートという点では、いわば「第2のゴールデンルート」に変化を遂げつつあるともいえよう。



②北陸新幹線の延伸効果の押し上げ

この変化に伴い、頭に浮かぶのが北陸新幹線の延伸計画である。すでに敦賀まで延伸が進んでいるが、このほど京都から大阪にかけてのルートが決まり、全線開業を目指して動き出すこととなった。この延伸に伴い、大阪（新大阪）から石川（金沢）までの移動時間が、従来の2時間強から45分程度短縮されることが期待される。

ここまでみたとおり、北陸新幹線の延伸を前に、すでに石川から関西に向かう観光ルートが確立されることになれば、延伸後はその動きがさらに厚みを増すことになる。これは北陸新幹線の延伸メリットを押し上げるものであり、明るい材料といえよう。

本件照会先：大阪本社 荒木秀之
TEL: 06-7668-8805 mail: hd-araki@rri.co.jp

※本稿は情報提供が目的であり、商品取引を勧誘するものではありません。また、本稿は当社が信頼できると判断した各種データに基づき作成しておりますが、その正確性、完全性を保証するものではありません。なお、本稿に記載された内容は執筆時点でのものであり、今後予告なしに変更されることがあります。