

国際水準の水際対策で将来の観光立国実現への布石を

2022年9月13日
公益社団法人 経済同友会
代表幹事 櫻田 謙悟
観光再生戦略委員会
委員長 伊達美和子
規制・競争政策委員会
委員長 間下 直晃

1. 政府は9月7日付で、入国者に関する水際対策を緩和した。岸田総理は「他のG7諸国並みの円滑な入国」を目指す方針を示しているが、今回の措置では、制限が撤廃された他のG7諸国には及ばず、欧米などと比べて制限の厳しいASEAN諸国を含む国際水準の観点からも不十分である。
2. 現在の水際対策である「入国数制限」「個人手配旅行の禁止」「査証取得義務」により、「面倒で手間がかかる日本」というイメージが先行しており、2022年7月の国際線回復率は、他のG7諸国が70～80%台、ASEAN主要国が30～50%台なのに対し、日本は20%と大きな後れを取る要因となっている（注¹）。
3. また、先行するビジネス需要は都市部が中心となっており、地方へのインバウンド誘致は、困難な状況にある。更に、日本発着のエアラインの供給不足もあり、国際的に回復しつつあるMICEの取り込みもできない。
4. この状況を今すぐに解決しなければ、今冬のインバウンド需要を取り込むことは難しく、円安が続く中で、日本経済のその負の影響のみが目立つことになる。また、MICE獲得のためには、早い段階から活動が必要となるが、国際航空便の復活目途がたたなければ、来年以降の誘致にも支障をきたす。
5. 新型コロナウイルスの感染拡大防止と経済活性化の両立を目指し、また、将来の観光立国実現に向けた布石を打つため、以下を早急に行うべきである。
 - （1）先進国で9割以上を占める個人旅行の解禁を早期に実行し、旅行者を地方にも広げる。
 - （2）コロナ前と同様の査証免除措置を再開する。
 - （3）入国者数制限を撤廃し、日本が「開国」している印象を明確にする。
 - （4）地方空港を含む国際航空便の復活とMICE誘致に向けた戦略を立案する。

以 上

¹ OAG, The Outlook for International Air Travel in 2022.

参考資料

1. 入国制限

- G7 諸国、豪州、ASEAN 諸国の中で、ワクチン接種者でも何らかの入国制限を設けているのは、日本、中国、台湾のみ。
- 2022 年 7 月の国際線の回復率は、他の G7 諸国が 70～80%台、ASEAN 主要国が 30～50%台なのに対し、日本は 20% (出典: OAG, The Outlook for International Air Travel in 2022.)。

2. 査証取得

- 欧米豪諸国では、査証発給手続きの経験がなく、査証申請の方法が現地の旅行会社でもわからないことが多く、手配に時間もかかるため、敬遠されている。

3. 個人手配旅行の禁止

- 観光目的による入国は、「旅行業者」または「旅行サービス手配業者」を受入責任者とするパッケージツアー (往復航空券+滞在期間中のすべての宿泊施設の手配)に限定。実質的に対応できる旅行業者等も限られる。
- 入国者健康確認システム (ERFS) の事前申請など、受入責任者の負担も大きく、実質的に対応できる旅行業者は限られている。
- 都心部はビジネス需要が増えてきているが、ビジネス需要の少ない地方の場合、パッケージツアーの造成が必要だが、手間がかかり消極的。その結果、ビジネス需要が先行し、インバウンドは都心部が中心となり、地方に誘客できていない。
- コロナ前、先進国からの訪日旅行者の約 8～9 割は、個人旅行が主体であり、パッケージツアーではマーケット開拓は限定的 (出典: 観光庁「訪日外国人消費動向調査」)。
- 自由行動ができない旅行は避ける傾向。今回の緩和で添乗員無しでのパッケージツアーが認められたが、常時確実に連絡がとれる体制が必要。

4. MICE

- MICE を巡る国際競争の中で、日本での MICE の引き合いはあるが、制限のないシンガポール等に流れている。
- 各地方で MICE を検討しても、国際線は成田、羽田、関西のみで、地方空港は、ほぼ停止中。国際線の供給不足のため、チャーター便対応にならざるを得ず、断念するケースも。
- 2021 年の日本の国際空港の運航率 (対 2019 年比): 成田国際 5.44% 関西国際 1.23% 東京国際 4.94% 中部国際 0.89% 福岡 0.48% 新千歳 0.00% 那覇 0.12% (出典: 国土交通省「空港管理状況調書」)。