

# 2040年のインバウンドを考える

## ～「一過性のブーム」から「持続可能な基幹産業」へ～

**みずほ銀行**

みずほ銀行  
産業調査部

みずほ総合研究所  
調査部

2026年6月11日

ともに挑む。ともに実る。

**MIZUHO**

- 2025年のインバウンド市場は、訪日外国人数が約4,300万人、消費額が約9.5兆円と過去最高を記録。日本においては、内需縮小のなか、今後成長が見込まれる領域としてインバウンド需要への期待が高まる。ただし、一部地域のオーバーツーリズムなど、今後の持続的な成長に向けては課題が散見される。本稿では、成長に向けてボトルネックとなり得る課題を踏まえて、インバウンド需要の最大化と安定的な獲得を実現するための政策や制度設計、官民連携の体制づくり等の具体的な打ち手の提示を試みた
- 今後諸外国の経済成長が進み、さらに海外旅行先として日本が選ばれる割合が向上した場合、2040年のインバウンド市場における訪日外国人数は約8,200万人、消費額は約28.2兆円となり、日本最大の輸出産業となることを見込む。ただし、ポテンシャル最大化にあたり、足下の消費単価の伸び悩み、インバウンドの国籍偏重、今後想定される供給制約がボトルネックとして懸念される
- ボトルネックとなり得る課題を解決し需要を獲得していくためには、政策支援のもとでの観光データ基盤整備と官民連携のエリアマネジメント体制構築を推進したうえで、データマーケティングに取り組み、「データドリブンな観光エリアマネジメント」を実行することが勝ち筋となる。確立した観光エリアマネジメント体制のもと、特区制度の活用や適切なターゲティング、生成AIを活用したマネジメント等に取り組むことにより、実質的な消費単価の向上やポートフォリオ偏重の解消、地方分散の推進による供給制約の緩和を実現する
- また、勝ち筋の実現が個別の地域にもたらす影響として、インバウンド誘客による波及効果が期待される。特に地方部は都市圏への人口流出により経済規模の縮小が進むなか、地方創生にあたり人口流入を促す産業の確立が必要である。かかる中、地域特性を活かした観光地を磨き上げることで、インバウンド産業<sup>(注)</sup>が地方部の基幹産業となり、地域経済を活性化する波及効果をもたらすと考える

(注) インバウンド消費が事業の売上に貢献する産業の総称。宿泊、運輸、飲食、小売などを含む  
(出所) みずほ銀行産業調査部作成

# 2040年に向けた勝ち筋

- 本稿に示す勝ち筋の実現により、インバウンドが今後の日本の経済成長の新たな基幹産業となることを期待

## 2040年に向けた勝ち筋・打ち手の全体像

### 現状（2025年実績）

訪日外国人数：4,268万人、消費額：9.5兆円、消費単価：22.9万円／人

### 今後の成長に向けた課題

#### 消費の実質的な伸びが限定的

足下の伸びはほぼ為替影響に因る

- ・ 足下消費単価自体は伸長しているものの、実態として**為替とほぼ同水準の伸びにとどまる**
- ・ 為替はあくまで外部要因でありボラティリティも高いことから、為替に依存しない**実質的な消費向上が求められる**

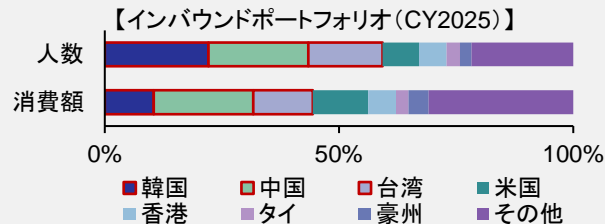
	消費単価	円ドル(年平均)
CY2019	15.9万円	109円
CY2025	22.9万円	150円

消費単価は1.44倍、円ドルは1.37倍の伸びを示している。

#### インバウンドの国籍が偏在

偏在から生じる安定性懸念

- ・ 中国・韓国・台湾からの訪日旅行者が、人数では約60%、消費額では約45%を占める(2025年実績)
- ・ 特定国への依存は安定性に欠けるため、**他国からの誘客を進めること**によるリスクヘッジが必要

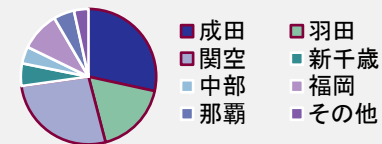


#### 供給制約の発生

オーバーツーリズムにより持続可能性が損なわれるおそれ

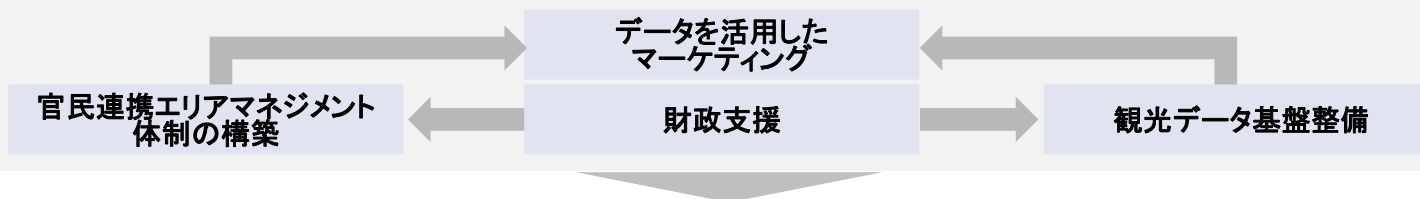
- ・ 現状約7割の訪日外国人が三大空港から入国
- ・ 空港のキャパシティには上限があることから、増加するインバウンド需要を安定的に取り込むためには、キャパシティに余剰のある**新千歳・中部・那覇空港や地方空港からの受入**が必要

【訪日外国人入国港内訳(CY2025)】



### 課題解決に向けた勝ち筋

#### データドリブンな観光エリアマネジメント



「需要の最大化」と「安定的な需要獲得」実現により、インバウンドを日本の経済成長の新たな基幹産業に

訪日外国人数：8,181万人、消費額：28.2兆円、消費単価：34.4万円／人

※「需要」は人数、消費単価を指す

(出所)みずほ銀行産業調査部作成

1.	インバウンド動向と今後の成長ポテンシャル	4
2.	ポテンシャル最大化に際するインバウンド産業の課題	10
3.	2040年に向けた勝ち筋	18
4.	2040年に向けた打ち手	27
5.	インバウンド需要獲得が地方社会にもたらす効果	35
6.	おわりに	43

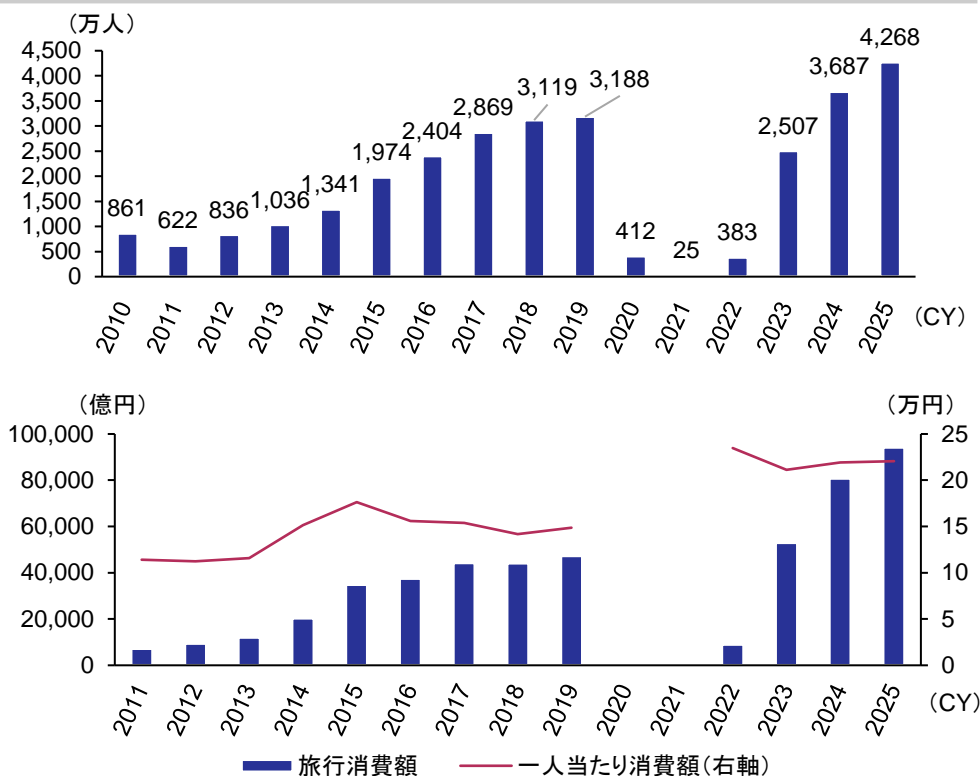
# 1. インバウンド動向と今後の成長ポテンシャル



# 訪日外国人数・消費額ともに、政策の効果や為替により順調に伸長

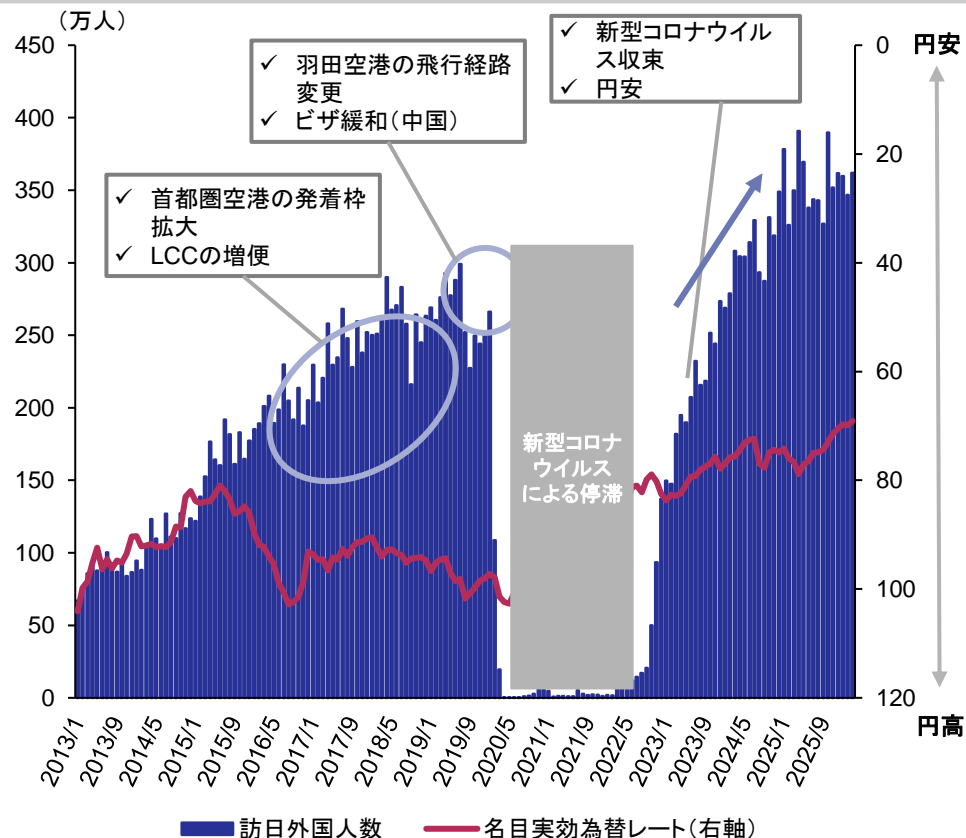
- 訪日外国人数と消費額は、コロナ禍で一時落ち込んだものの足下堅調に推移し、2025年には人数は約4,300万人、消費額は約9.5兆円と過去最高を記録
- 訪日外国人数と実効為替レートには相関も確認できるが、政策等の効果も認識
  - 観光立国推進基本法(2007年)の施行を契機として、インバウンド獲得のためにビザ緩和・LCC受入推進・空港の容量増加等の受入環境の整備をはじめとした政策を実施

訪日外国人数(上図)および消費額(下図)(注)



(注)2020年、2021年は新型コロナウイルス影響により年間データなし  
 (出所)JNTO「訪日外客数統計」、観光庁「インバウンド消費動向調査」より、みずほ銀行産業調査部作成

訪日外国人数(月次)と名目実効為替レート(2020年=100)の推移



(出所)JNTO公表資料、日本銀行公表資料より、みずほ銀行産業調査部作成

# 足下の日本選択率向上においては為替の寄与が大きい

- 足下の訪日外国人数増加の背景には日本選択率<sup>(注)</sup>の上昇が挙げられる。2019年から2025年にかけて各国・地域からの日本選択率は向上しており、訪日外国人数の増加に寄与

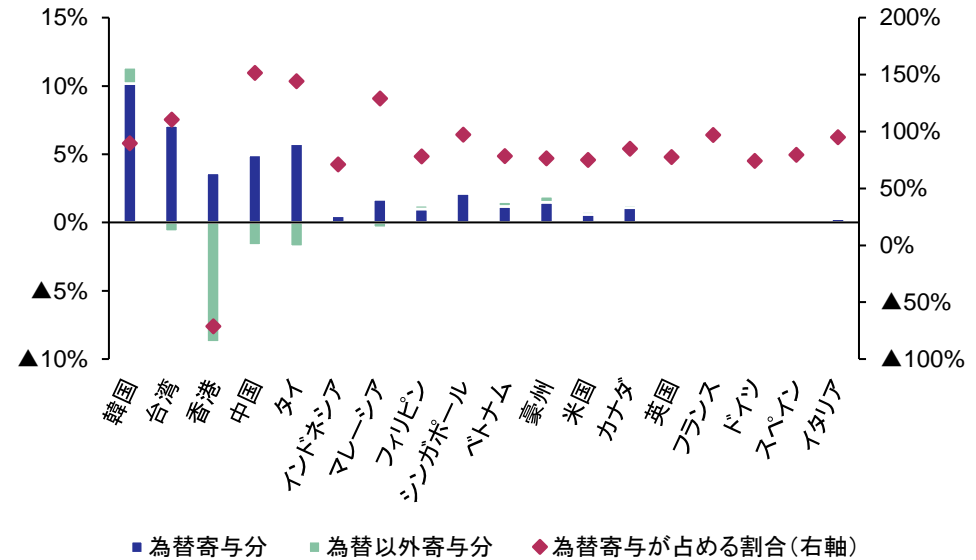
(注) 各国・地域からの訪日外国人数を各国・地域の航空便経由の海外渡航者数で除した数値

- ただし、選択率の変化の内訳においては為替影響が大部分を占めており、円安が足下の訪日外国人数増加を下支え

## 日本選択率

		2019年	2025年	【差分】
近距離	韓国	23.0%	34.4%	+11.4%
	台湾	29.4%	35.9%	+6.4%
	香港	19.0%	13.9%	▲5.1%
	中国	18.8%	22.0%	+3.3%
中距離	タイ	15.1%	19.1%	+4.0%
	インドネシア	4.3%	5.0%	+0.7%
	マレーシア	4.3%	5.6%	+1.3%
	フィリピン	7.2%	8.5%	+1.3%
	シンガポール	4.5%	6.7%	+2.2%
	ベトナム	4.8%	6.3%	+1.5%
長距離	豪州	3.4%	5.3%	+1.9%
	米国	2.2%	3.0%	+0.8%
	カナダ	1.9%	3.2%	+1.3%
	英国	0.6%	0.6%	+0.0%
	フランス	0.9%	1.0%	+0.1%
	ドイツ	0.3%	0.4%	+0.1%
	スペイン	0.6%	0.8%	+0.2%
	イタリア	0.7%	1.0%	+0.3%

## 日本選択率の変化の内訳



### 【分析の前提】

- ✓ 購買力平価ベースのGDP等を用いて、各国・地域から見た日本の相対物価水準を算出
- ✓ 上記相対物価を踏まえて、2025年の為替水準が2019年と同一だった場合の日本選択率を推計し、為替影響分を算出

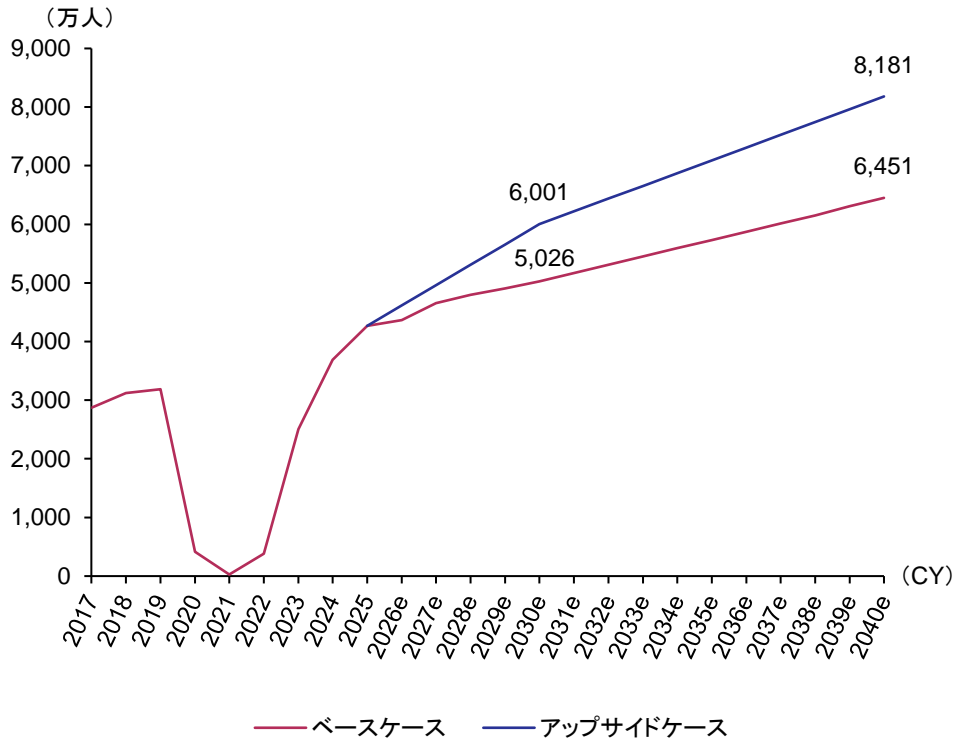
(出所) Euromonitorより、みずほ銀行産業調査部作成

(出所) Euromonitor、IMF公表資料より、みずほ銀行産業調査部作成

## 日本選択率が向上した場合、訪日外国人数は最大約8,200万人に達する

- 訪日外国人数は、今後も各国・地域の経済成長や人口増加に伴い右肩上がりで見込み。さらに、日本選択率が上昇した場合には2040年時点の訪日外国人数は最大約8,200万人に達すると想定

### 訪日外国人数予測



#### 【ベースケース】

- 2026年以降は、過去の来日実績上位国・地域における一人当たりGDP、人口、為替等を加味して予測

#### 【アップサイドケース】

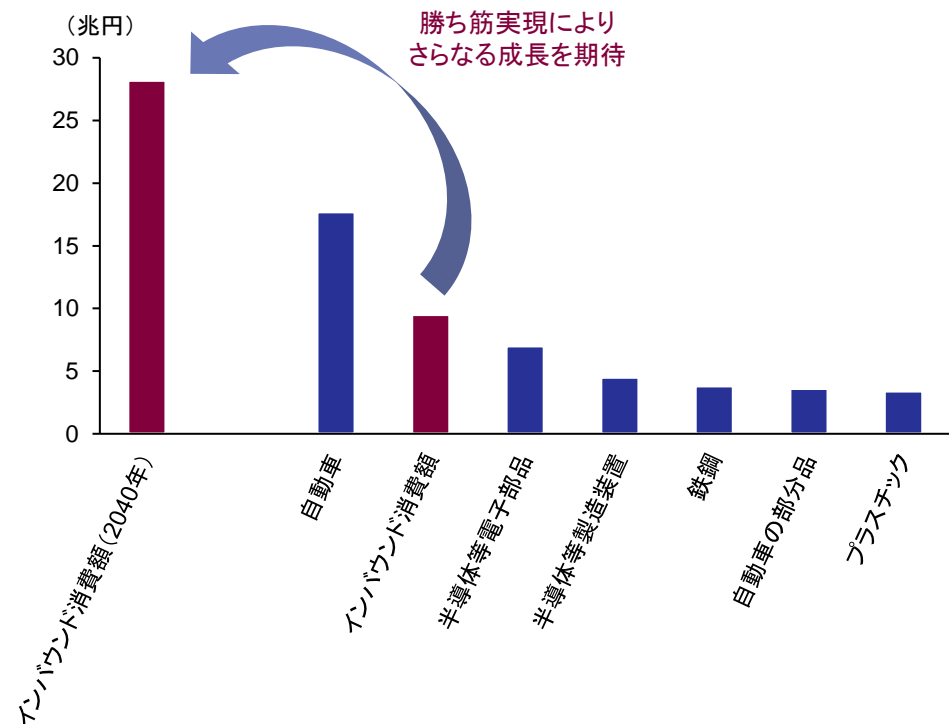
- 来日実績上位国・地域におけるアウトバウンド数に日本選択率の期待値を乗算して予測
- アウトバウンド数は、GDP、人口、為替等を加味して予測
- 日本選択率は、各国・地域の日本からの距離を踏まえた期待値を設定。現状期待値を下回る国については、2040年にかけて選択率が上昇し、現状期待値を上回る国については現状維持と想定

(出所) JNTO「訪日外客数統計」、WEO公表資料、Euromonitorより、みずほ銀行産業調査部作成

# インバウンド消費は日本産業をけん引し、人口減少による消費減を打ち返す存在に

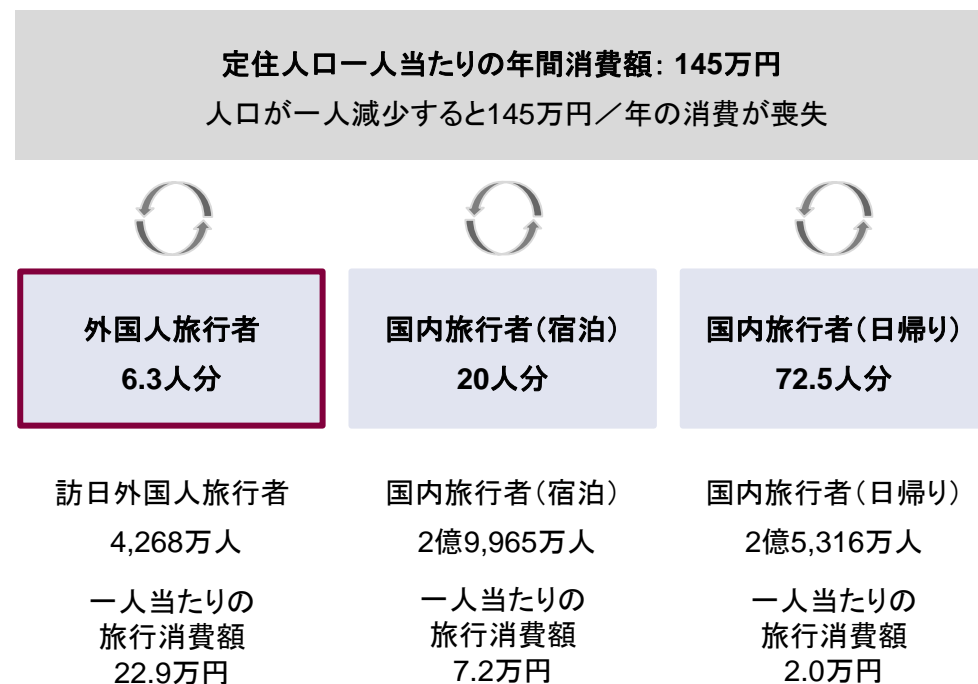
- 2025年のインバウンド消費額は約9.5兆円を記録し、他産業の輸出額と比較すると自動車に次ぐ2位の位置付け
  - 本稿で示す勝ち筋実現により、自動車の輸出額を上回る産業を目指す
- 今後人口減少に伴い、国内消費額は低迷するおそれ
  - 外国人旅行者6.3人の誘致が、定住人口一人当たりの年間消費額を補填

## インバウンド消費額と主要品目別輸出額の比較(2025年)



(出所) 観光庁「インバウンド消費動向調査」、財務省「貿易統計」より、みずほ銀行産業調査部作成

## 国内消費額と比較した旅行消費の効果(2025年)



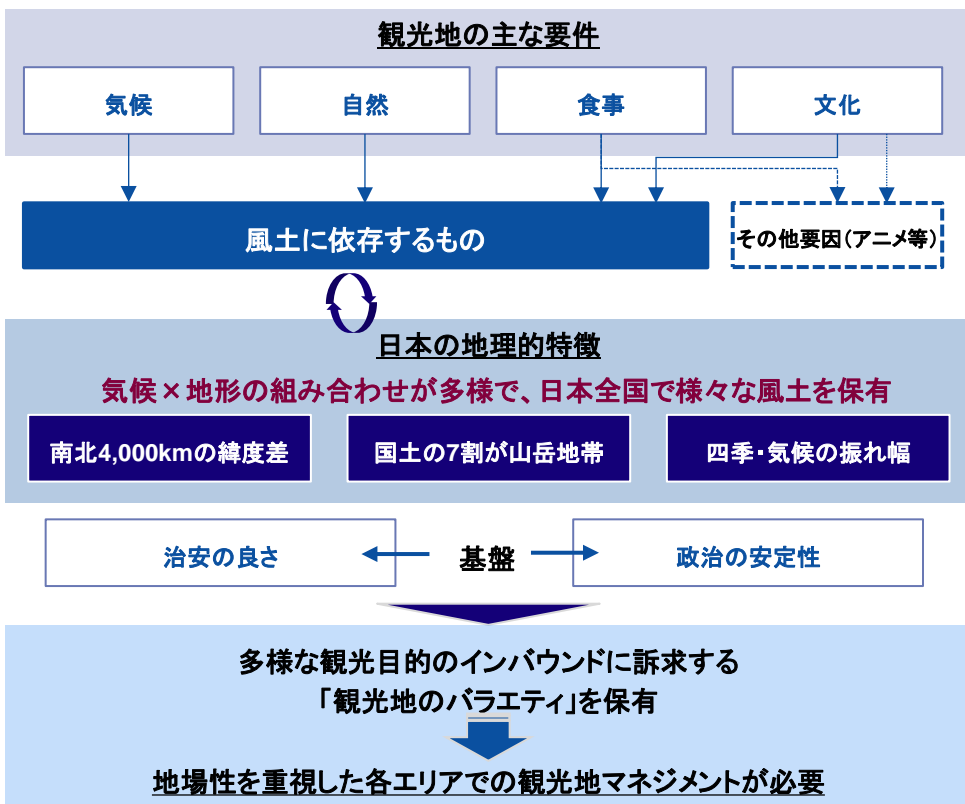
(出所) 観光庁「旅行・観光消費動向調査」、観光庁「訪日外国人消費動向調査」、JNTO「訪日外客数」、総務省「家計調査」、総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」より、みずほ銀行産業調査部作成

# 日本の強みは観光資源の豊富さであり、政府はエリア毎の特徴に合わせた観光地づくりを推進

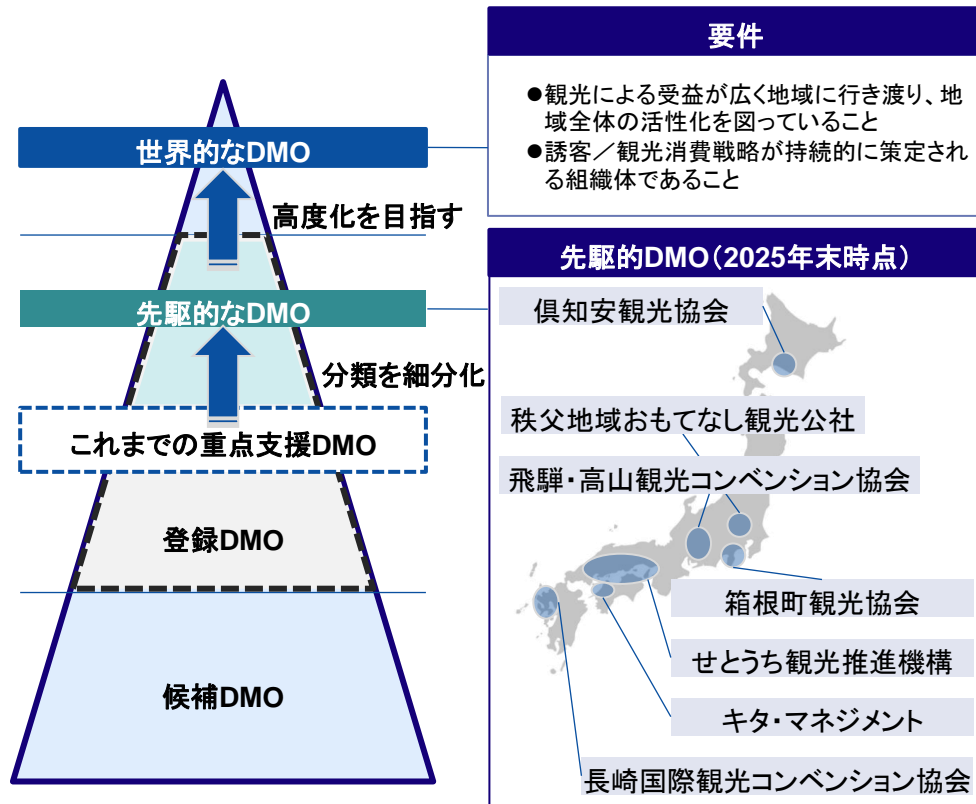
- 観光地の主な要件は「気候」、「自然」、「食事」、「文化」に大別され、それぞれ地域の風土に基づく要素であるため、地理的特徴から多様な風土を保有する日本は観光地のバラエティを持つことが強み
- 各地の風土によってターゲットとなるインバウンドの国籍等は異なることから、政府としては先駆的なDMO<sup>(注)</sup>の形成など地場性を重視した観光地づくりを推進

(注)「Destination Management Organization」の略称で、地域の様々な事業者と協働し、観光地域づくりの司令塔となる法人

## 日本の強み



## 日本政府の取り組み:世界的なDMOの形成



(出所)みずほ銀行産業調査部作成

(出所)観光庁公表資料より、みずほ銀行産業調査部作成

## 2. ポテンシャル最大化に際するインバウンド産業の課題

# インバウンド市場拡大ポテンシャルの最大化に向けては、ボトルネックとなり得る課題が存在

- 第一章で述べたとおり今後インバウンド市場には大きな成長余地が存在する一方、ポテンシャルを最大化しアップサイドケースを実現するためにはボトルネックとなり得る課題が存在
  - 主な課題は、①消費単価の実質的な伸び悩み、②インバウンドポートフォリオ偏重、③供給制約

## インバウンド産業の主な課題

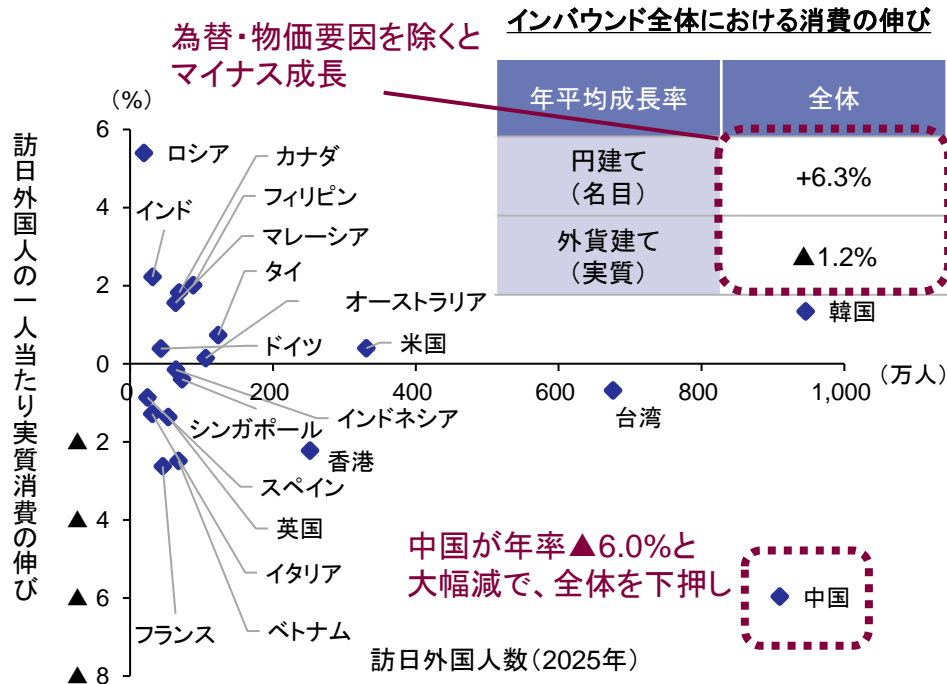
1 消費単価の 実質的な伸び悩み	<ul style="list-style-type: none"><li>✓ 直近2025年のインバウンド消費単価は22.9万円と、コロナ前2019年の15.9万円から大きく伸長</li><li>✓ ただし、消費単価の伸びは為替影響に因るところが大きく、<b>実質的な伸びは限定的</b></li><li>✓ 為替はあくまで外部要因でありボラティリティも高いことから、<b>為替に依存しない実質的な消費単価向上が求められる</b></li></ul>
2 インバウンドポートフォリオ偏重	<ul style="list-style-type: none"><li>✓ インバウンドポートフォリオにおいて、中国・韓国・台湾の3カ国・地域が、人数では約60%、消費額では約45%を占める(2025年実績)</li><li>✓ 特定国への依存は安定性に欠けるため、<b>他国からの誘客を進めることによるリスクヘッジが必要</b></li></ul>
3 供給制約	<ul style="list-style-type: none"><li>✓ 足下、インバウンドの約95%が七大空港(注)から入国</li><li>✓ 空港のキャパシティには上限があり、特に羽田、福岡については現時点で想定される余剰キャパシティが限定的。増加するインバウンド需要を安定的に取り込むためには、<b>余剰キャパシティの多い空港からの誘客を進めることが必要</b></li><li>✓ また、インバウンド受入に関係する業界における人手不足も課題。さらなるインバウンド受入においては特に宿泊業の人手不足解消が求められる</li></ul>

(注) 成田空港、関西国際空港、羽田空港、福岡空港、新千歳空港、那覇空港、中部国際空港  
(出所) みずほ銀行産業調査部作成

# インバウンド消費単価の伸びは為替影響に因るところが大きく、実質的な伸びは限定的

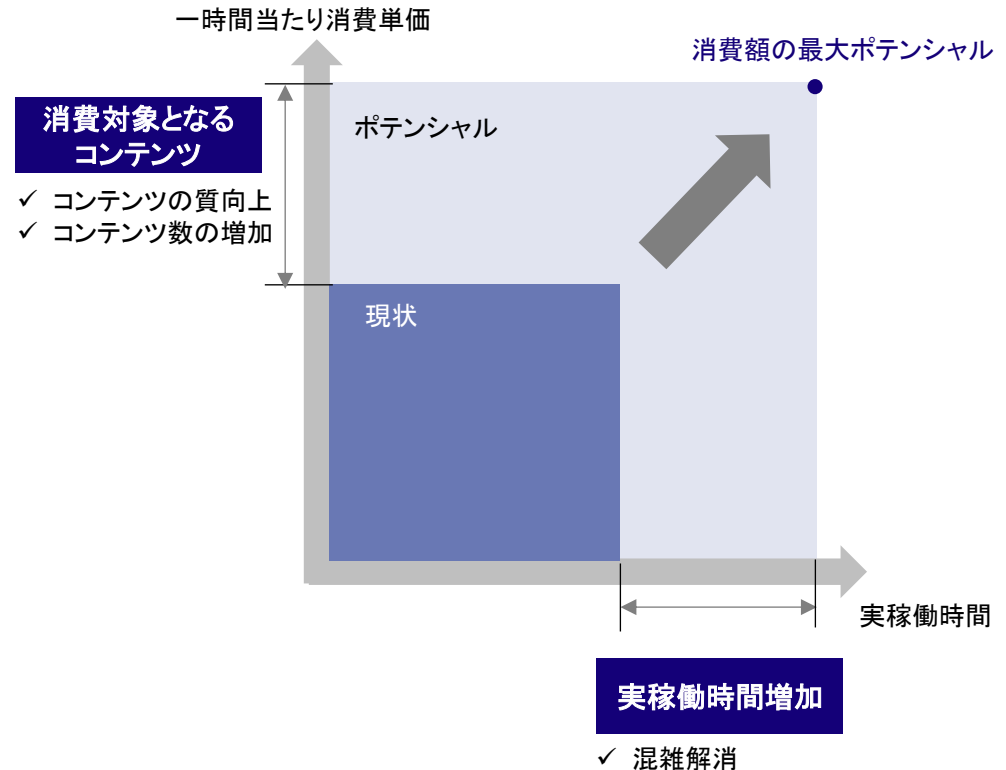
- 訪日外国人一人当たり旅行支出は2025年に22.9万円を記録し、2019年比で年率+6.3%の底堅い伸び。ただし、その主因は円安と日本の物価高であり、これらの影響を除くとインバウンドの実質消費単価は2019年比で年率▲1.2%と低調に推移
  - 外貨建ての実質インバウンド消費単価は20カ国中10カ国でマイナス成長。特に中国が同▲6.0%と減少が顕著
- 実質的な消費単価向上のためには、さらなる消費を促す仕掛けが必要
  - 消費対象コンテンツの増加、ならびに消費活動に充てられる時間の増加が消費単価向上に寄与

## 主要国別インバウンドの実質消費単価の伸び



(注) 縦軸は訪日外国人の一人当たりインバウンド実質消費について、2019年～2025年の伸び率を年率換算。横軸は2025年の訪日外客数  
 (出所) JNTO「訪日外客統計」、国土交通省「インバウンド消費動向調査」、総務省「消費者物価指数」、LSEG より、みずほ総合研究所調査部作成

## 消費単価向上のポテンシャル

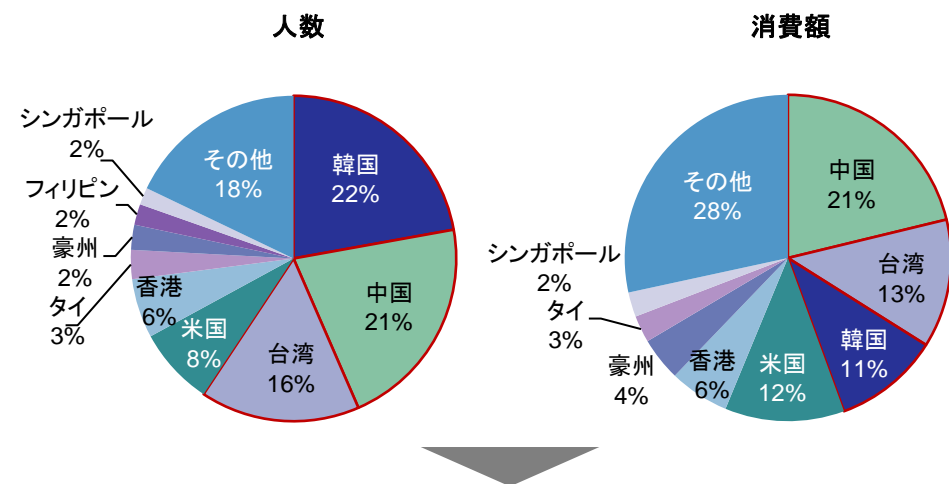


(出所) 観光庁「インバウンド消費動向調査」より、みずほ銀行産業調査部作成

## 安定的なインバウンド需要獲得のためには、ポートフォリオ偏重への注意が必要

- 訪日外国人数上位3カ国・地域の韓国、中国、台湾で、人数の約60%、消費額の約45%を占める。特定国・地域への偏重はリスクとなることから、他の国・地域からの誘客を国・自治体・民間で連携して能動的に進めることによる、需要安定化が必要
  - 観光目的のインバウンドが多いことや、島国であり近隣国が相対的に限定的であるという地理的特性上、自然発生的な需要においては他国比インバウンドの国籍偏重が生じやすいものと推察

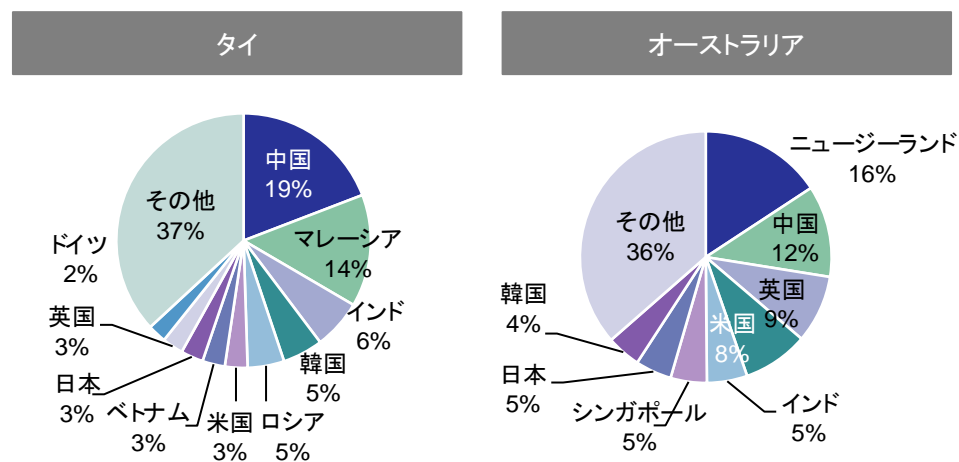
### インバウンドポートフォリオ(2025年)



- ✓ 特定の国・地域にポートフォリオが偏重
- ✓ 安定的なインバウンド需要獲得のためには、他の国・地域からの誘客拡大に向けたデータマーケティングに基づくプロモーションなど能動的なアプローチが必要

(出所) JNTO「訪日外客統計」、観光庁「インバウンド消費動向調査」より、みずほ銀行産業調査部作成

### 他国のインバウンドポートフォリオ(人数ベース)(2025年)



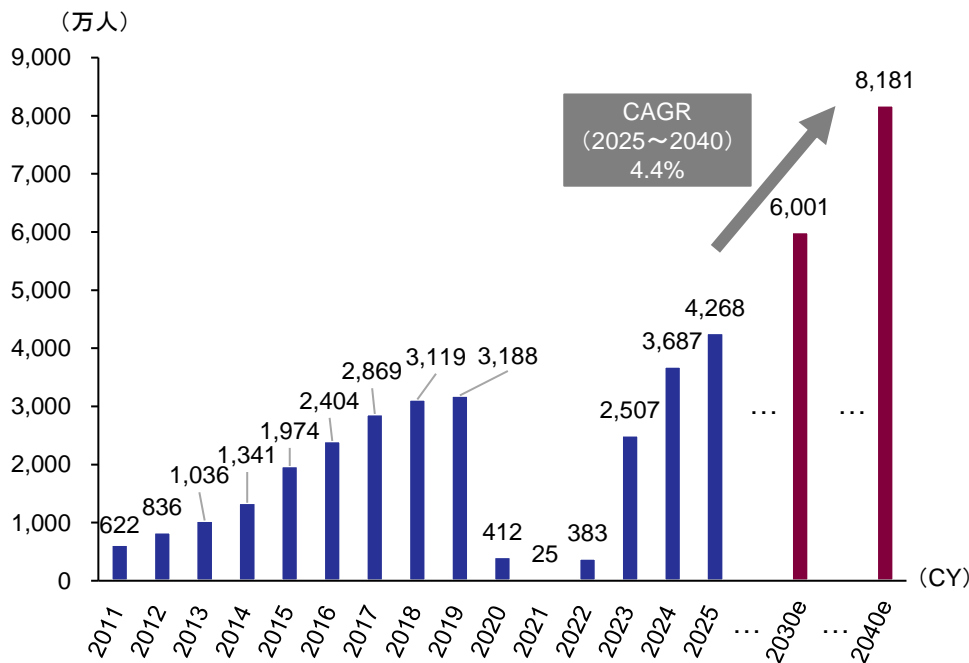
- ✓ 観光目的のインバウンドが多い点が日本と共通
- ✓ 一方、陸続きの国もあるほか、日本対比近隣に複数の国が位置しており、需要が自然に分散されやすい状況
- ✓ 島国である点が日本と共通
- ✓ 移民が定着しており家族・知人訪問目的が多く、観光目的のインバウンドは5割程度

(出所) Euromonitorより、みずほ銀行産業調査部作成

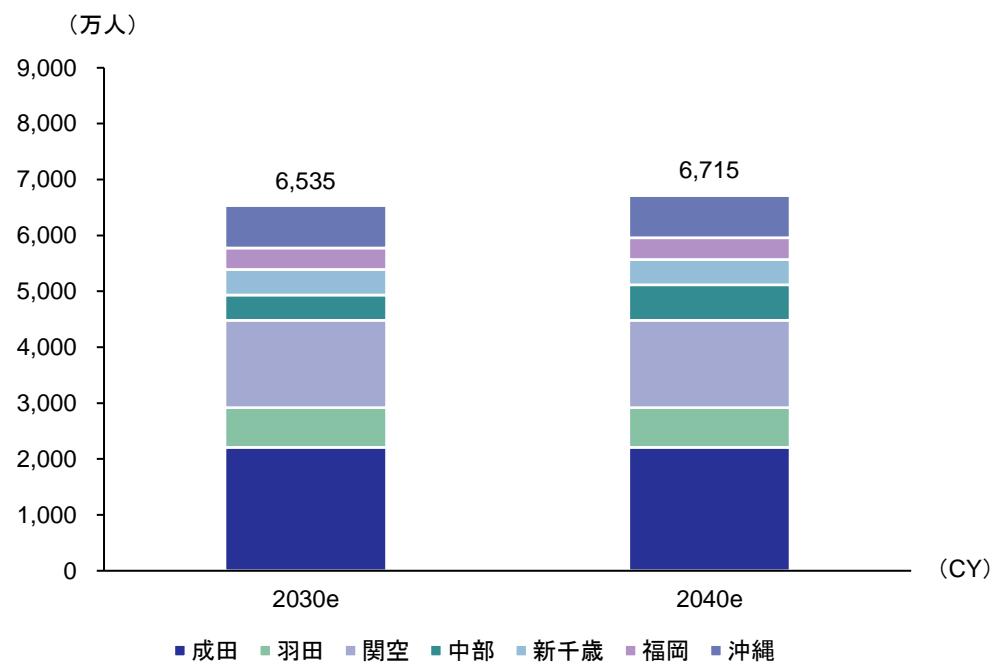
## 七大空港のキャパシティを合計しても、2030年以降は供給制約が発生するおそれ

- 2025年実績において、インバウンドの約95%が七大空港(新千歳・成田・羽田・中部・関空・福岡・那覇)から入国。2030年時点では七大空港の合計キャパシティで受入可能だが、以降は供給制約が発生するおそれ
- 2040年時点で訪日外国人数が約8,200万人まで拡大することが期待されることから、今後発着枠増加計画が無い場合には主要空港以外での受入を増やす必要

### 訪日外国人数予測 (アップサイドケース)



### 七大空港のインバウンド受入キャパシティ予測



- 既存の増枠計画を元に算定
- 成田空港の滑走路増設はCY2030予測に織り込み
- 発着枠増加分は現状の国内線・国際線割合で割り振り
- 国際線搭乗者に占めるインバウンドの割合は現行水準を据え置き

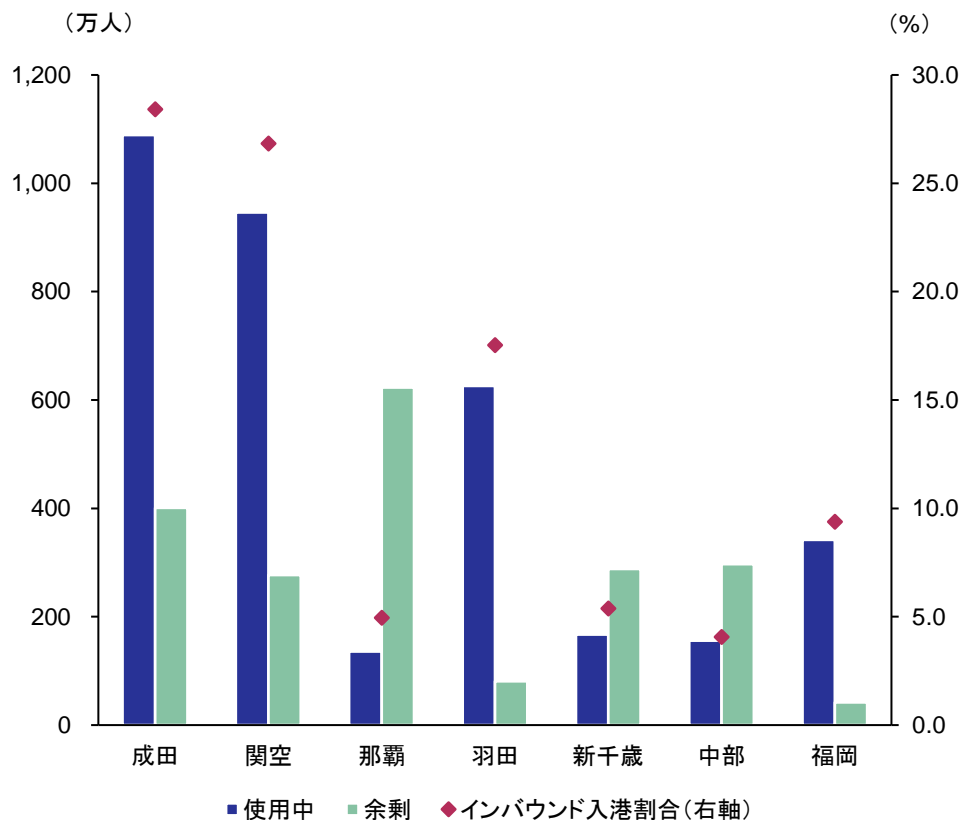
(出所) JNTO「訪日外客数統計」、WEO公表資料より、みずほ銀行産業調査部作成

(出所) 法務省「出入国管理統計」、各空港公表資料より、みずほ銀行産業調査部作成

# 空港ごとに供給制約の状況は異なり、供給余力のある空港の活用が必要

- 足下インバウンドの約95%が入港使用する七大空港のうち、特に羽田・福岡については余剰キャパシティが限定的
- 2030年では一部空港にて供給制約が起きるが、七大空港全体での受入余力はある想定。2040年には七大空港全体でも供給制約が想定されるため、地方部へ需要が分散しなければインバウンドの取りこぼしが発生

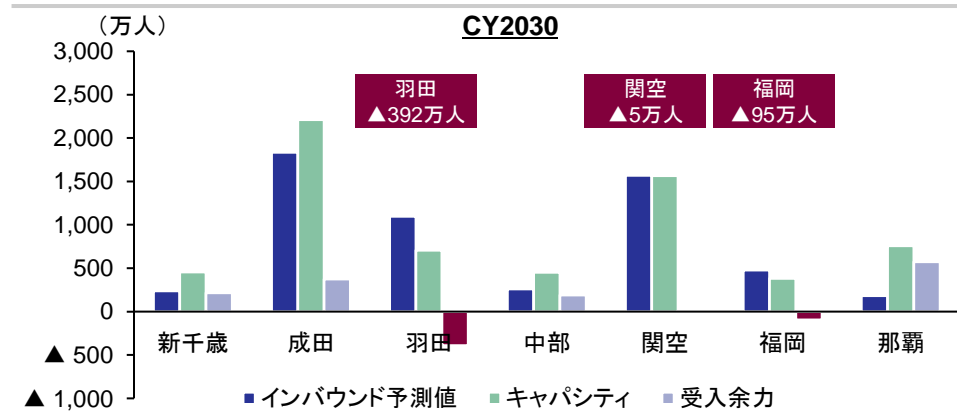
各空港のインバウンド受入キャパシティ(CY2024)



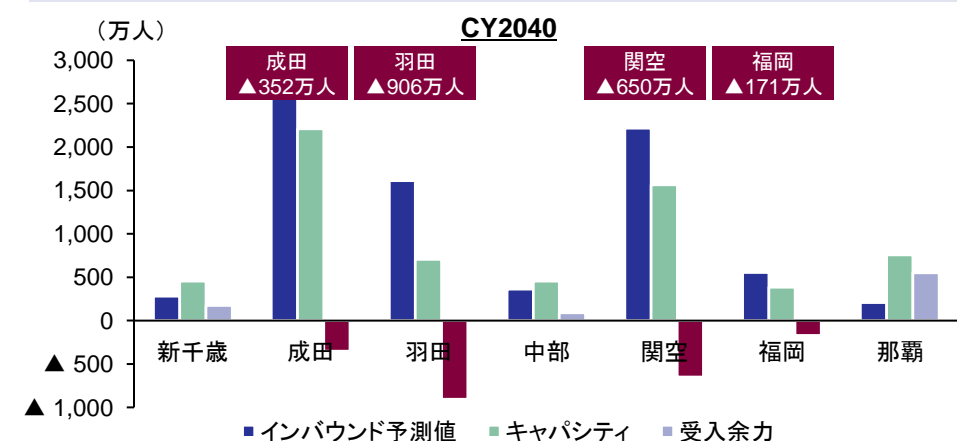
**羽田・福岡の余剰が限定的**

(注) 七大空港(新千歳・成田・羽田・中部・関空・福岡・那覇)に限定し分析  
(出所) 出入国管理庁公表資料より、みずほ銀行産業調査部作成

空港毎の受入余力予測(上図:CY2030/下図:CY2040)



七大空港の受入余力は+866万人/需要の分散がなければ▲492万人



七大空港の受入余力は▲1,262万人/需要の分散がなければ▲2,079万人

(注) CY2024の各国のインバウンドの入国空港割合がCY2030以降も同様と仮定  
(出所) 出入国管理庁公表資料より、みずほ銀行産業調査部作成

# オーバーツーリズムの加速がインバウンド誘客の持続可能性を妨げるおそれ

- 近年、一部の地域においてインバウンド増加に伴うオーバーツーリズムが顕在化
- オーバーツーリズムは他国の観光地でも見られる課題であり、代表的な対策は入場規制
  - 日本におけるさらなる取り組み拡大余地の有無という観点では、税制導入、デジタル・AI活用が有望な選択肢

## オーバーツーリズムの概要

### 【定義】

「観光地やその観光地に暮らす**住民の生活の質**、および／あるいは訪れる**旅行者の体験の質**に対して、観光が過度に与えるネガティブな影響」

### 住民生活の質への影響

#### ① 騒音・混雑

- ✓ 日常的に大人数の観光客が流入することで、住宅街含め人・車両の交通量が増加し、騒音や混雑が常態化

#### ② 生活インフラ・公共サービスへの負荷

- ✓ 本来住民のためのサービスである公共交通、救急・警察などが観光需要でひっ迫し、サービスの質が低下

#### ③ 住宅価格・家賃の高騰

- ✓ インバウンド増加により土地用途として宿泊施設が志向されるケースが増加すると、一般住民向けの住宅供給が減少し住宅価格・家賃が上昇。結果として、地元住民の居住継続が困難になるおそれ

### 旅行体験の質への影響

#### ① 混雑による旅行満足度の低下

- ✓ 名所や交通機関が常に混雑していることにより、本来求めていた旅行体験が得られない

#### ② サービス品質の低下

- ✓ 宿泊施設や飲食店が常に高稼働になることにより、従業員不足が続き接客レベルや安全管理が低下するおそれ

#### ③ 住民との摩擦により生じるネガティブな印象

- ✓ 住民側に観光客への反感が蓄積している場合、旅行体験の印象が悪化するおそれ

(出所) UNWTO公表資料より、みずほ銀行産業調査部作成

## 各国の施策

	概要	取り組みが見られる国
入場規制	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓文化施設や島など閉鎖的空間への入場における完全予約制の導入により、来訪者数をコントロール</li> <li>✓【効果】混雑度が把握できるため、事前に対策が可能</li> </ul>	✓多くの国で取り組み
税制導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓観光税・宿泊税・入島税・入市税など</li> <li>✓来訪者数コントロールを図るとともに、観光にかかわるコストを利用者負担とする狙い</li> <li>✓【効果】需要抑制への効果は些少である一方、環境保全・インフラ維持の財源確保には実効性あり</li> </ul>	✓イタリアなど欧州各国
ダイナミックプライシング	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ピークとオフピークで料金設定を変更することにより、来訪時期の分散を図る</li> <li>✓【課題】特に国際観光においては需要抑制への効果は些少</li> <li>✓【効果】ピーク時の追加料金から得られる収入が財源となる</li> </ul>	✓イタリアなど欧州各国
宿泊規制	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓民泊・短期賃貸の規制強化</li> <li>✓【課題】「闇民泊」、「無許可営業」への対処が困難</li> <li>✓【効果】物理的なキャパシティ上限の明確化</li> </ul>	✓スペイン ✓米国
デジタル・AI活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓位置情報や予約データから混雑を予測し、リアルタイムで観光客の分散を誘導</li> <li>✓【課題】AIレコメンドが人気地への集中を強める「デジタル・オーバーツーリズム」のリスクも指摘されており、分散を促すアルゴリズム設計が重要</li> </ul>	✓スペイン

(出所) 観光庁「オーバーツーリズムの未然防止・抑制に関する関係省庁対策会議」等より、みずほ銀行産業調査部作成

# 受入のボトルネックとなり得る宿泊業の人手不足解消に向けては、産業の魅力向上が必要

- インバウンド受入拡大においては、特に宿泊業における人手不足がボトルネックとなるおそれ
  - ロボット・AIの活用推進による省人化や、製造業中心に省人化が進んだ結果として非製造業へと人手の流入が進んだ際に確実に人手を取り込むなど、人手不足緩和の取り組みが必要
  - 前提として、賃金上昇により非製造業内での相対的な魅力度を高め、選ばれる産業となることが不可欠。インバウンドの積極的な取り込みによりトップラインを伸ばし賃金に還元していく必要

## 宿泊業の人手不足解消

省人化	テクノロジー(AI)の導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ マーケティングなど戦略立案</li> <li>✓ 予約管理</li> <li>✓ プライシング</li> </ul>
	ロボットの活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 配膳</li> <li>✓ 清掃</li> </ul> ※ヒューマノイド型の技術進展次第では、バックヤード含め対応可能範囲が拡大する可能性

⇒ 今後のさらなる技術発展に伴い、省人化余地も拡大する見込み

+

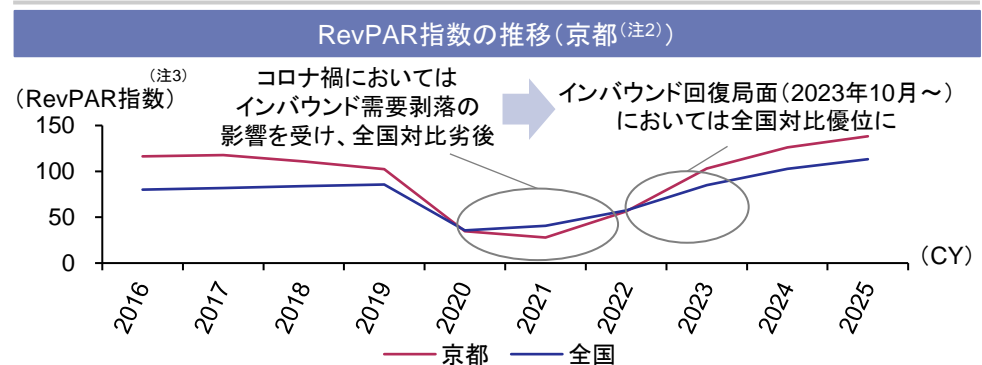
人手確保	他産業からの人手流入可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 製造業を中心にロボット・AI活用による省人化が進む予定であり、その結果他産業からの人手の流入が進む可能性</li> <li>✓ ただし他の非製造業も同様に人手不足状況が続くなか、人手確保のためには宿泊業の賃金上昇等により相対的に魅力度を向上させる必要がある</li> </ul>
	宿泊業の魅力向上	

## 賃上げ実現に向けて必要な取り組み

売上の増加	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 日本人需要は人口減少に伴い減少が見込まれることから、<b>トップライン向上に向けたインバウンド需要の取り込みが必要</b></li> </ul>
コスト削減	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>事業者間連携や再編</b>によるコスト削減</li> </ul>

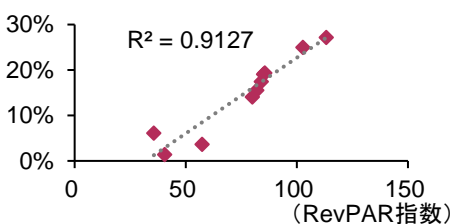
(出所)みずほ銀行産業調査部作成

## (参考)インバウンド誘客によるRevPAR<sup>(注1)</sup>向上効果



## インバウンド比率とRevPAR(全国)

(延べ宿泊者数に占めるインバウンド比率)



京都では、インバウンド需要の増減と全国対比のRevPARの立ち位置が連動

+

延べ宿泊者数に占めるインバウンド比率とRevPARには一定の相関が見られる

(参考)延べ宿泊者数に占めるインバウンド割合  
全国:27%、京都:55%(2025年)

インバウンド誘客がRevPAR向上に寄与

(注1) 販売可能な客室1室あたりの売上。ADR(客室平均単価)に客室稼働率を乗じて算出  
(注2) インバウンド数が多い地域、かつRevPARデータを公開情報から取得可能な地域であることから京都を分析対象として選定

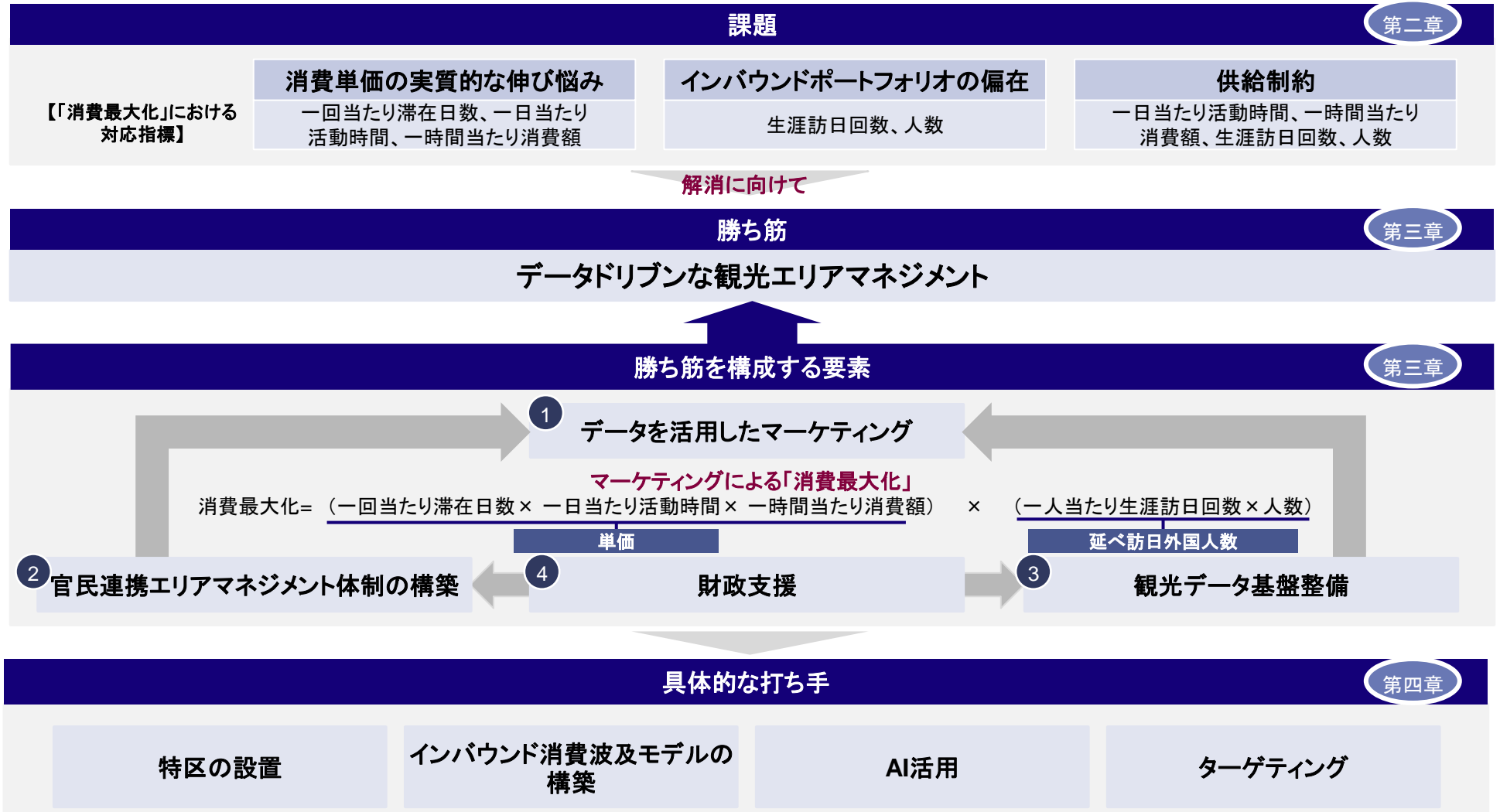
(注3) 2020年時点のADRを100として稼働率を乗算しRevPARを指数化したもの  
(出所)京都市観光協会「京都市観光協会データ年報」、総務省「消費者物価指数」、観光庁「宿泊旅行統計」より、みずほ銀行産業調査部作成

### 3. 2040年に向けた勝ち筋

# 2040年に向けた勝ち筋・打ち手の全体像

- 第二章で示した課題を解消し、需要の最大化ならびに安定的獲得を実現するためには、次頁以降に示すように勝ち筋となる「データドリブンな観光エリアマネジメント」の体制構築のもと、有効な個別施策に取り組むことが必要

## 2040年に向けた勝ち筋・打ち手の全体像

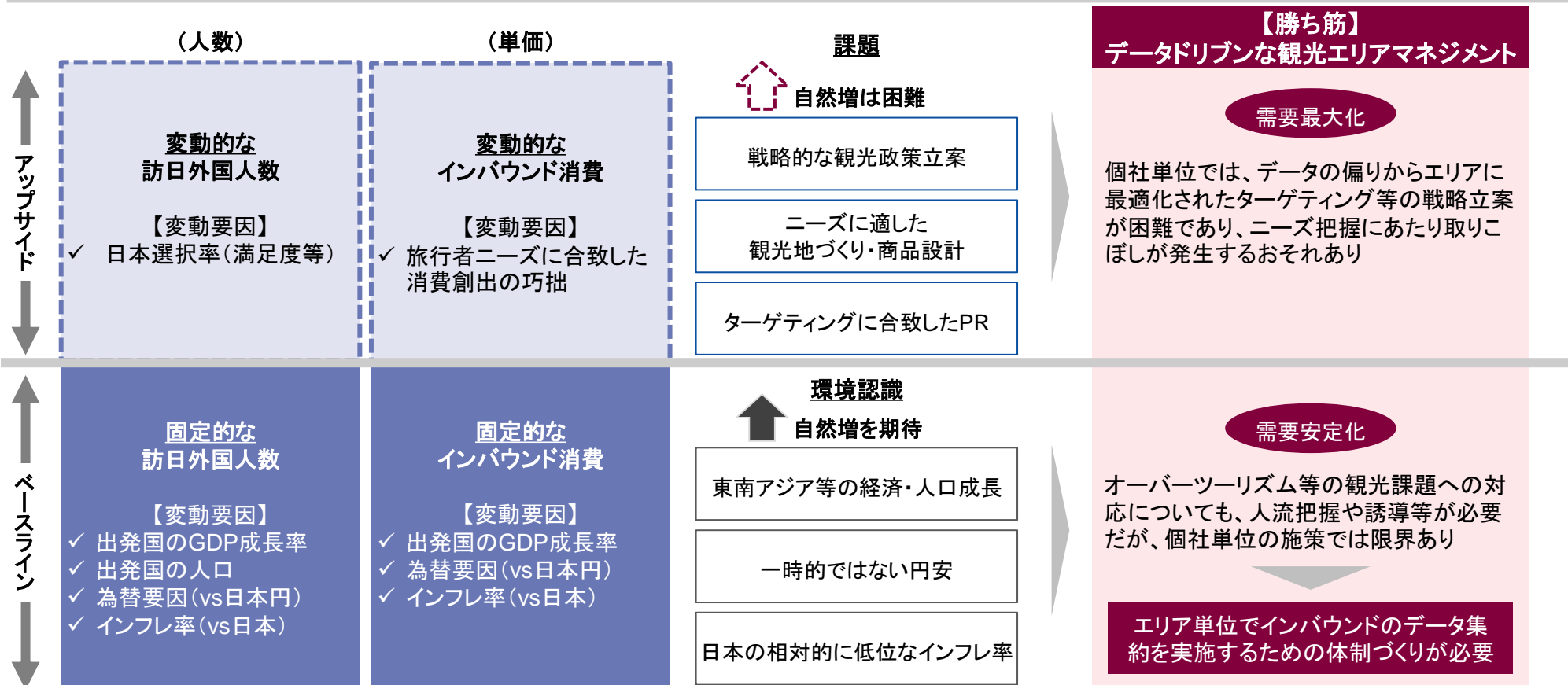


(出所)みずほ銀行産業調査部作成

# 【勝ち筋】需要の最大化・安定化のためには「データドリブンな観光エリアマネジメント」が重要

- 人数・単価ともに、各国の一人当たりGDP成長や人口増加等の外部要因による「固定的なインバウンド」需要拡大が見込まれるが、オーバーツーリズム等の観光課題への対応がなければ、需要の安定性棄損が想定される
- アップサイドである「変動的なインバウンド」需要の獲得には、旅行者ニーズを充足した戦略が求められ、エリア単位でのマーケティングと観光施策の実現が重要
  - 多領域に跨るステークホルダーを取りまとめる必要があり、観光エリアマネジメントが肝要

## 勝ち筋実現に向けた打ち手

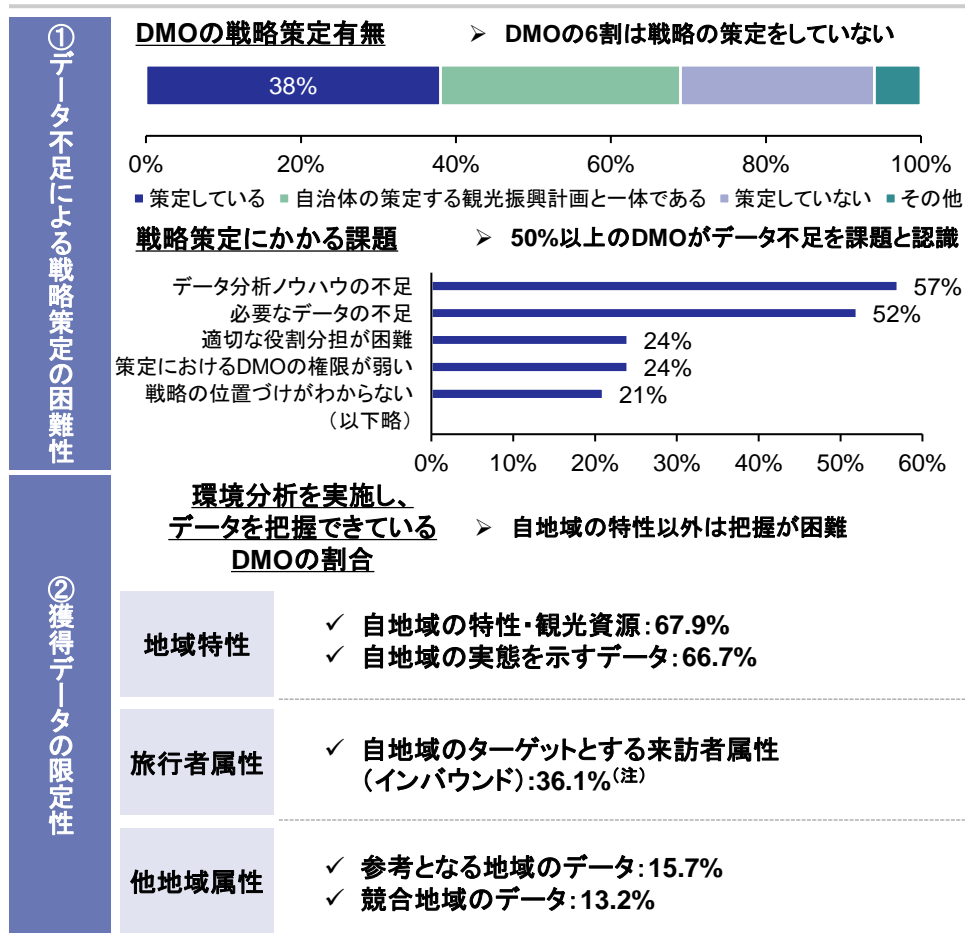


(出所)みずほ銀行産業調査部作成

# 【①マーケティング】DMOはデータ取得・分析の困難性を戦略策定における課題と認識

- DMOは戦略策定にかかる課題として、①データ不足による戦略策定の困難性、②獲得データの限定性、を認識
- 取得したデータについても、内容が自地域の特性データに偏っており、戦略立案への活用にはハードルが存在

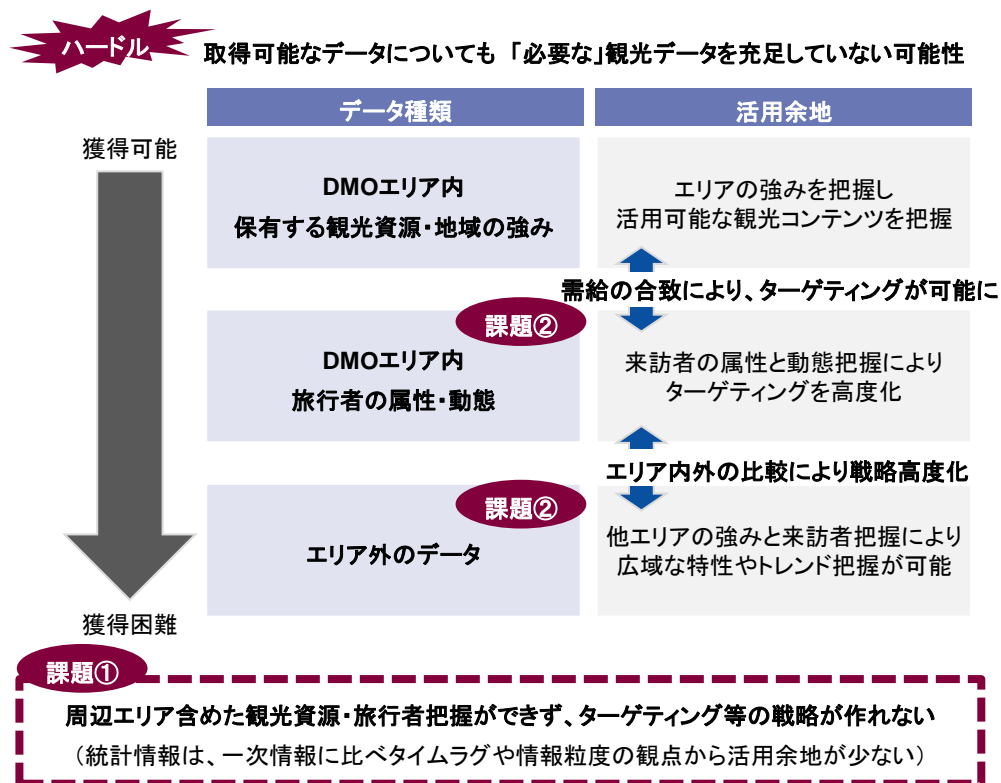
## 観光データの課題



(注) 自地域のターゲットとする来訪者属性把握割合とインバウンドに関する指標の把握割合を乗じて算出

(出所) 観光庁公表資料より、みずほ銀行産業調査部作成

## データ取得領域の整理



**データ保有主体(多くの場合は民間企業)との連携による  
データ基盤構築が肝要ではないか**

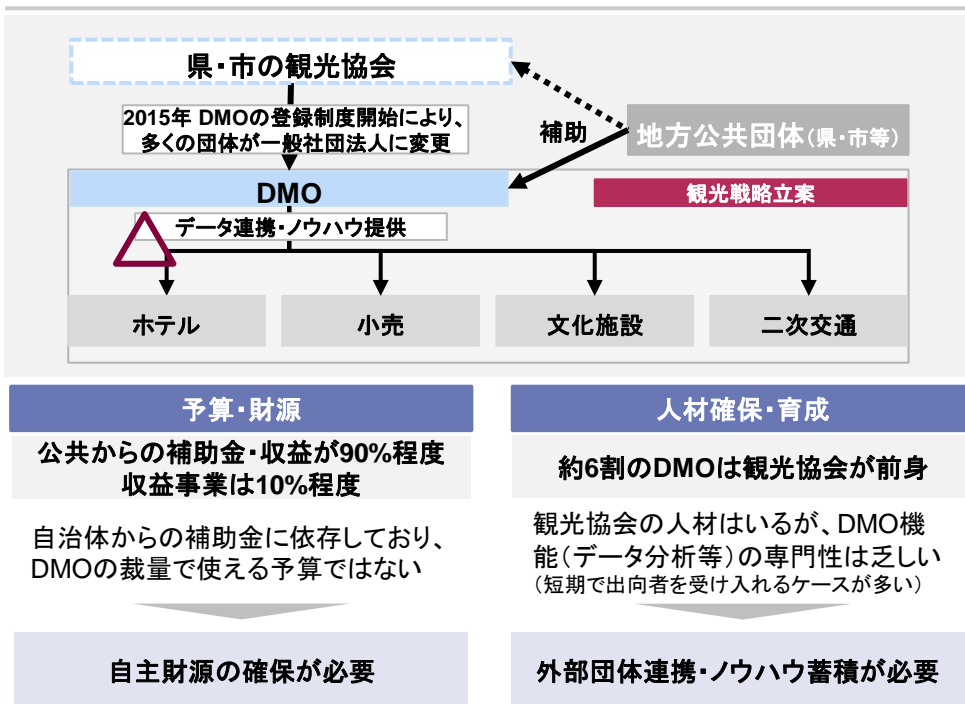
(出所) みずほ銀行産業調査部作成



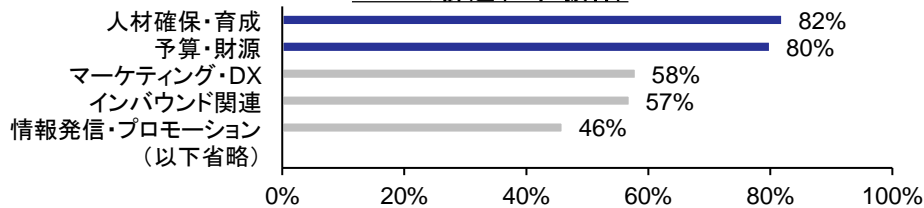
## 【②官民連携エリアマネジメント体制構築】民間事業者にはDMO運営への関与が求められる

- DMOは民間のノウハウを活用し、地域のとりまとめや「稼ぐ力」の育成を目的に設立。一方で、6割が観光協会を前身としており、収入の9割が公共関連である等、実態としては公共色が依然として強いもの
- DMOに参画する民間事業者が外部組織の資源を活用しながら、中心プレイヤーとしてデータ分析から施策運用まで、地域づくりを先導することが必要

### 既存DMOの姿

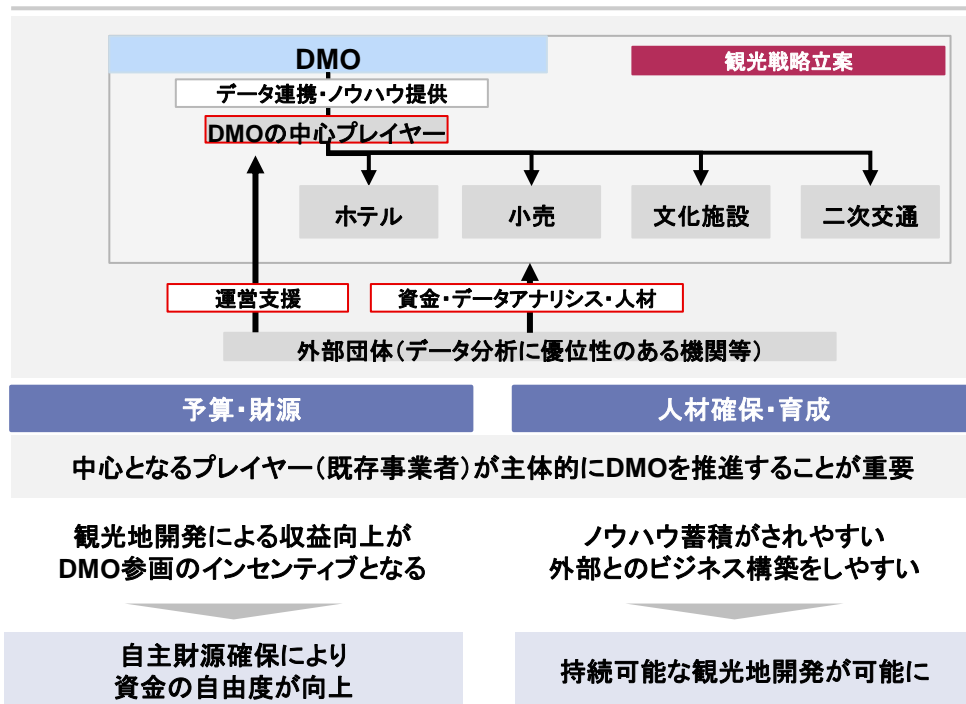


### DMOの課題(上位抜粋)



(出所)観光庁公表資料より、みずほ銀行産業調査部作成

### DMOのあるべき姿



### 残存する論点

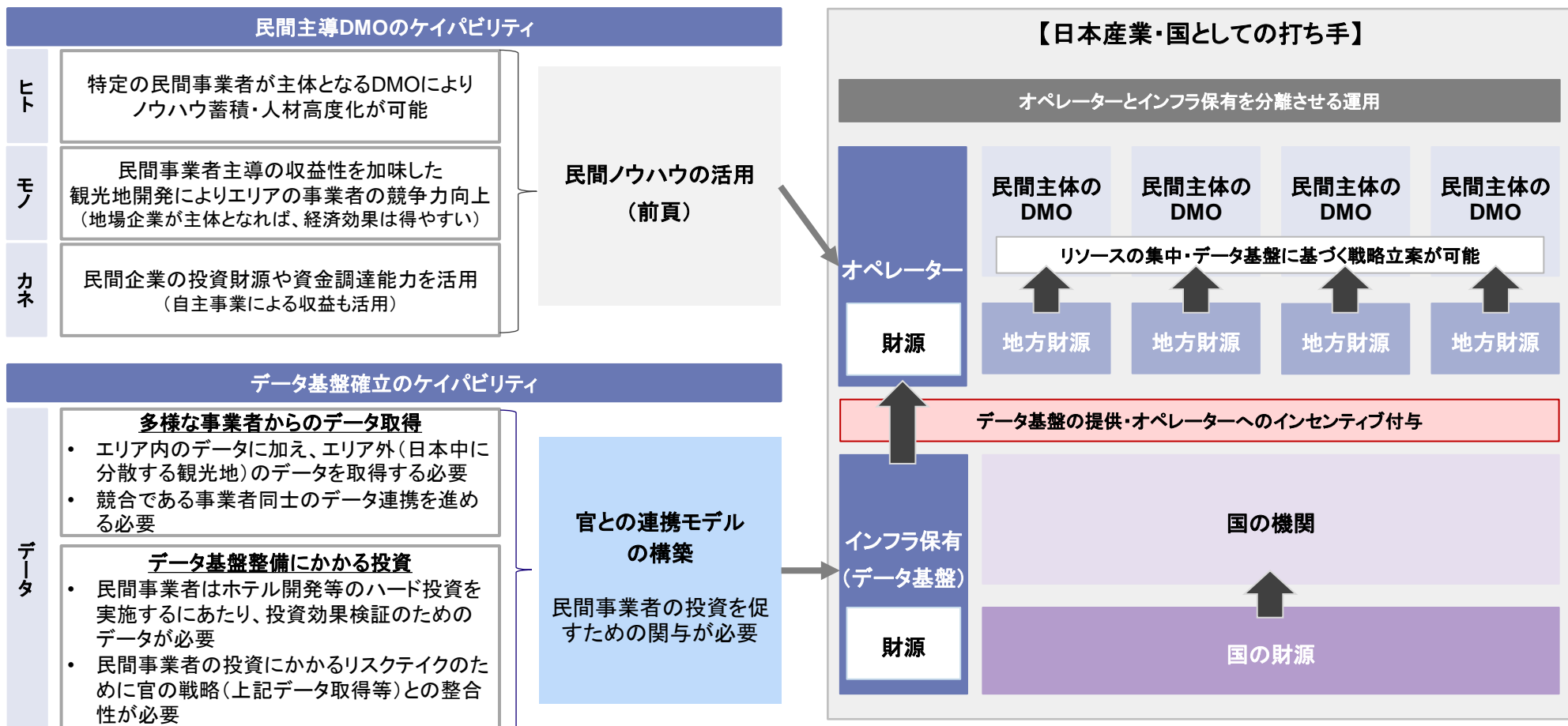
- ① 民間主導でデータ連携モデルを構築可能か
  - ✓ 民間は競合相手にデータを開示しづらい
- ② 営業エリア以上のデータ獲得が可能か
  - ✓ 中心プレイヤーの地場エリアのみ対象となる
- ③ データ連携につき、先行投資が可能か
  - ✓ 投資→効果の順で発現するため、リスクテイクが困難

(出所)みずほ銀行産業調査部作成

## 【③観光データ基盤整備】整備・保有とオペレーション主体の「上下分離」により運用の持続性確保

- 民間主導のDMOが観光データ基盤のオペレーションを担うことは、「ヒト・モノ・カネ」の観点において、観光地づくりのケイパビリティ充足に有効だが、データ基盤の確立には官(国)の関与が求められる
- インフラ整備・保有とオペレーションの推進主体を官民で区分し、重点領域を明確化したうえで取り組む必要

### 観光デジタルインフラの運用体制

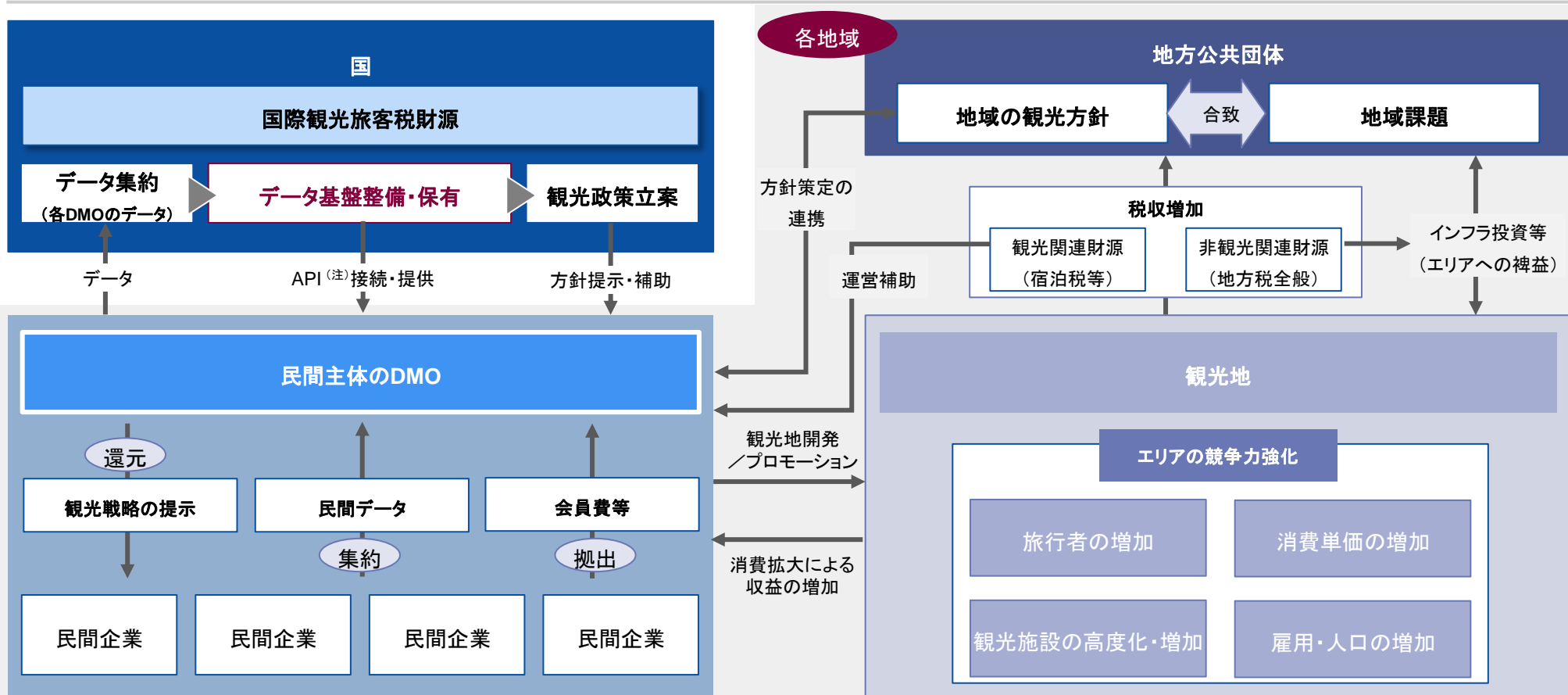


(出所)みずほ銀行産業調査部作成

## 【④財政支援】国の政策支援が観光地づくりのフレームを成立させるために肝要

- 国による国際観光旅客税を財源としたデータ基盤の整備により、DMOは旅行者属性や動態を踏まえた観光戦略立案と観光地づくりが可能
  - ― 国とDMOに加え地方公共団体との連携を組み込むことで、エリア内のインフラ投資や財源の活用等との整合性を図り、観光地づくりの実現可能性を高めることも想定

### 観光地づくりの政策支援モデル



(注)2つの異なるアプリケーションやソフトウェアを他のサービスやソフトウェアと連携するためのインターフェース

(出所)みずほ銀行産業調査部作成

## 【④財政支援】データ整備や特区創設のための財源確保に向けて、日本の観光税制は見直し余地あり

- 日本の主な観光財源は、出国税に加え、自治体ごとに設定している宿泊税や入島税など
  - 出国税については2026年7月より1,000円から3,000円への引き上げが予定されているが、依然として他国と比べ低廉
- 出国税は主要国と対比しても引き上げ余地はあると考えられ、データ基盤整備や特区創設等のための財源として活用できる可能性
  - 2028年度導入予定のJESTA<sup>(注1)</sup>に加え、飛行機の座席クラス別の出国税や宿泊クラス別の宿泊税設定等も選択肢

### 日本国内の主な観光財源

税目	主体	金額	年間税収	使途
国際観光旅客税 (出国税)	国	3,000円/回 (2026年7月より)	500億円	出入国手続の高度化・迅速化、プロモーション、観光資源整備
宿泊税	東京都	100~200円/泊	44億円	観光振興施策
	大阪府	200~500円/泊	80億円	観光振興施策
	京都市	200~1,000円/泊	36億円	オーバーツーリズム対策、観光インフラ整備
	北海道ニセコ町	100~2,000円/泊	1.6億円	リゾート地としての魅力向上、町民生活と調和した観光振興
宮島訪問税(入島税)	広島県廿日市市	100円/回	4億円	公衆トイレ・ターミナル維持管理、宮島口整備、無電柱化、オーバーツーリズム対策

### 主要国における観光財源<sup>(注2)</sup>

	日本	豪州	英国	米国	ドイツ	フランス
名称	国際観光旅客税	出国旅客税	航空旅客税	ESTA	航空旅客税	航空券連帯税
対象者	出国旅客	出国旅客	空港出発旅客	ビザ免除国からの入国者	空港出発旅客	空港出発旅客
徴収額	3,000円 (2026年7月より)	70豪ドル (8,000円)	13~224ポンド (2,800円~48,000円)	40米ドル(6,400円) (2年間有効)	15~70ユーロ (2,800~13,000円)	7~120ユーロ (1,300~22,200円)
使途	国際観光振興施策に必要な経費	出入国管理、国境警備、観光振興等	一般財源	入国審査システム運営、観光振興、一般財源	一般財源	国際連帯財源 (国際保健、開発援助、気候対策)

(注1) Japan Electronic System for Travel Authorizationの略で、ビザ免除国・地域からの渡航者に対し、渡航前にオンラインで申請・審査を行う仕組み。渡航者は申請手数料が必要

(注2) 円ベースの額は2026年5月28日時点の為替に基づき計算

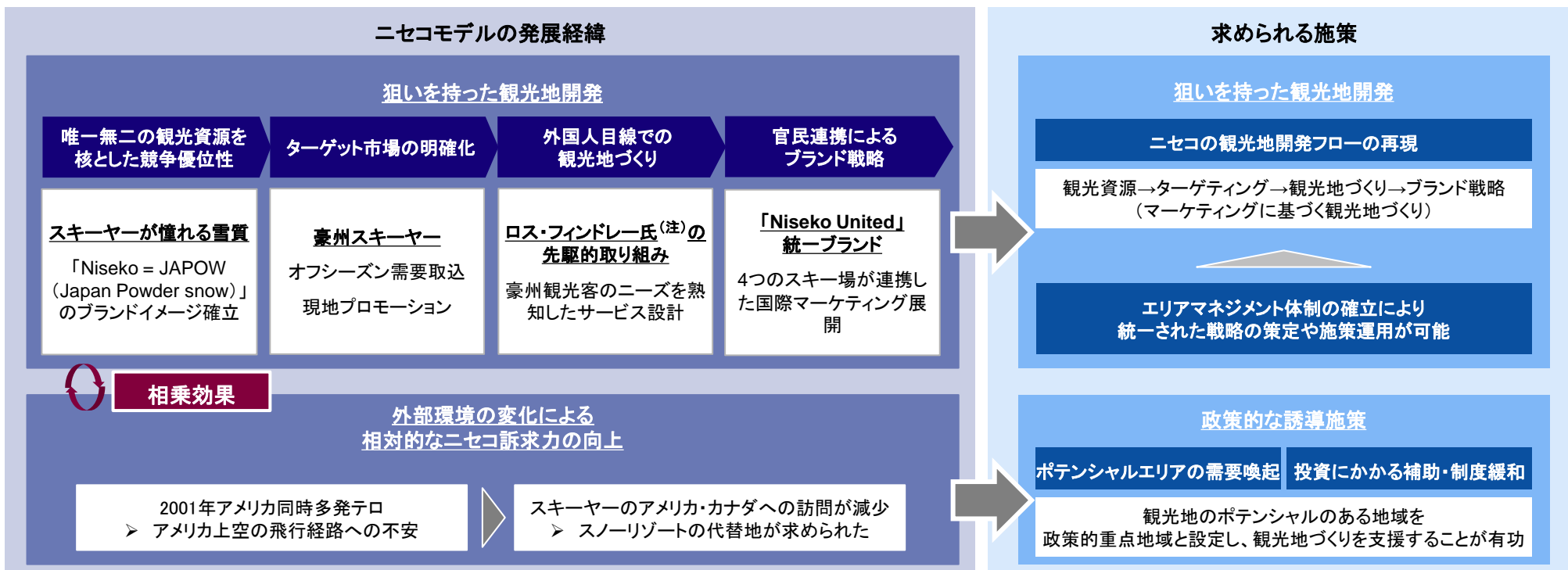
(出所) 両図表ともに、各種公表資料より、みずほ銀行産業調査部作成

## 4. 2040年に向けた打ち手

# 戦略的な観光地開発をするためには、ニセコモデルを政策的に再現することが効果的

- 日本における観光地開発の成功例であるニセコでは、ターゲティングやブランド戦略などの「狙いを持った観光地開発」に加え、「外部環境の変化」による受動的な恩恵の享受が重要な成功要因
- 外部環境の変化による需要の急拡大は予見が困難であるため、ポテンシャルのある地域のインバウンドへの訴求力を政策的に高めることが必要。疑似的にニセコモデルを再現することで、観光地としてのプレゼンスを高め、将来的な自立化を目指すことが効果的

## ニセコモデルの発展経緯からのインプリケーション



(参考)【外国人延べ宿泊者数の増加率(2002年～2025年)】 日本全国:約11倍/ニセコ:約40倍  
→ ニセコでは相対的に高い成長が見られる (ただし季節間の繁閑差という課題は残存)

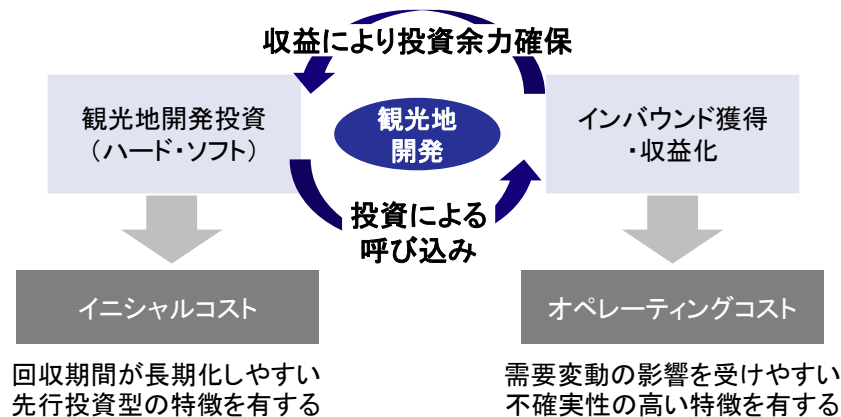
(注)ニセコアドベンチャーセンターの創業者。ニセコ観光の立役者として知られる存在  
(出所)みずほ銀行産業調査部作成

# 国家戦略特区の活用により、国・地方自治体が戦略方向性を共有し、ボトルネック解消に向けた連携が可能

- 観光地としてのポテンシャルを有する地域や、他空港のキャパシティを踏まえて誘客拡大が求められる地域において、観光地開発を推進するにあたり国家戦略特区の活用が有効
  - 現行新規申請を受け付けている特区は、国家戦略特区と構造改革特区
- 規制緩和や資金援助等を組み合わせることにより、イニシャル・オペレーティングコスト双方を低減可能

## 特区の概要と観光地づくりにおける活用方向性

### 観光地開発の財源確保における課題



民間単独では十分なリスクテイクが進みづらいため、**規制税制・財政支援等を一体的に講じる特区制度の活用が有効**

【特区活用イメージ】

イニシャルコスト	オペレーティングコスト
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 受入環境整備</li> <li>✓ データ基盤整備</li> <li>✓ 歴史的建造物改修、宿泊施設、モビリティ整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 道路等公共施設占用ルール</li> <li>✓ 公共交通の運賃ルール</li> <li>✓ 酒税法の特例</li> <li>✓ ビザのさらなる緩和</li> <li>✓ DMOの運営にかかる金銭支援</li> </ul>

	概要	主体	特例の内容
国家戦略特区	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 産業の国際競争力の強化とともに、国際的な経済活動の拠点形成を図り、経済の発展および国民生活の向上に寄与するためのもの</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 国(内閣府)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 規制緩和</li> <li>■ 税制特例</li> <li>■ 利子補給</li> <li>■ 出入国管理・在留資格に関する特例</li> </ul>
構造改革特区	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 地域の独創的な構想を最大限実現するための環境整備を内閣一体となって行っていくもの</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 自治体・民間</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 規制緩和</li> </ul>
(注) 総合特区	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 産業の国際競争力の強化および地域の活性化に関する施策を総合的かつ集中的に推進することにより、経済社会の活力の向上および持続的発展を図るもの</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 自治体・民間</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 建築基準法の特例</li> <li>■ 法人税の軽減</li> <li>■ 利子補給</li> </ul>

### (参考) 【特区制度】

全国一律の規制や制度が、企業の経済活動や地域の実情に合わない場合に、規制・制度改革を行うことで、日本経済や地域の活性化などにつなげる制度

(注) 総合特区については2013年10月以降、新規の申請は見合わせ

(出所) みずほ銀行産業調査部作成

# 求められる要件を踏まえた観光地づくり推進により地方誘客を実現

- オーバーツーリズムの解消ならびに地方誘客を実現するためには、観光地として成功するための要件を踏まえて地域のポテンシャルを最大化するためのアプローチが必要
  - 特区制度の活用により地域のイニシャルコストを充足し、さらなる投資を喚起することも選択肢

## 観光地に求められる要件とスコアリングの判断軸

観光資源 (自然)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 対象: 山岳・高原・湿原・湖沼・河川・滝・海岸・岬・動植物、自然現象など</li> </ul>
観光資源 (人文)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 対象: 史跡・寺社・教会、郷土景観・庭園・公園、建造物、行事、動植物園・水族館、博物館・美術館、テーマパーク、温泉、食、芸能、スポーツ</li> </ul>
交通 (空港アクセス)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 近隣の空港から各自治体への道路アクセス性(所要時間)</li> <li>✓ 空港の利用者数規模を考慮</li> </ul>
交通 (鉄道アクセス)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 近隣の鉄道駅から各自治体への道路アクセス性(所要時間)</li> <li>✓ 鉄道駅の利用者数規模を考慮</li> </ul>
産業集積	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 地域としての持続可能性の観点から要件として考慮</li> <li>✓ 産業別の付加価値総額(規模)、従業員一人当たり付加価値額(生産性)、従業員一人当たり付加価値額の5年前比変化率(成長性)</li> </ul>

今次スコアリング対象

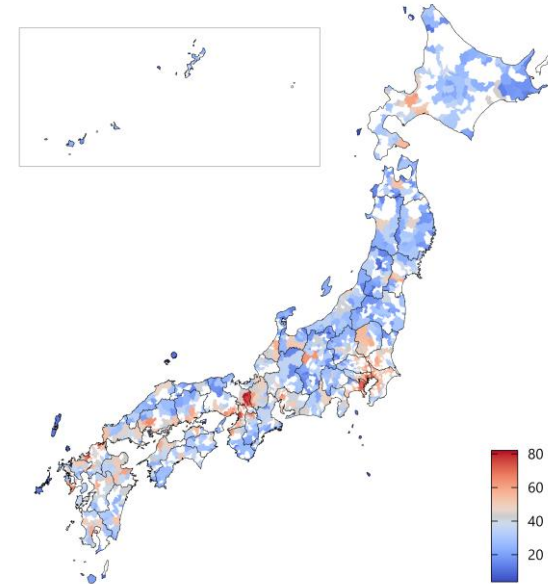


### 【上記ポテンシャルを最大化するために必要な要素】

DMO主体となり得る事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 地場の有力な事業者</li> </ul>
---------------	---

(出所)みずほ銀行産業調査部作成

## (参考)既存観光地のスコアリング



(注1)空港・鉄道スコア:

1. 主な空港・鉄道駅への各自治体からのアクセスを、高速道路・国道を經由した所要時間によりスコア化。その際、空港利用者数・駅乗降客数を加味
2. 空港はヘリポートを除く全空港、鉄道駅は新幹線を含むJR駅を評価対象とした
3. 空港利用者数は2023年度時点、国内線・国際線を含む。駅乗降客数は2022年時点

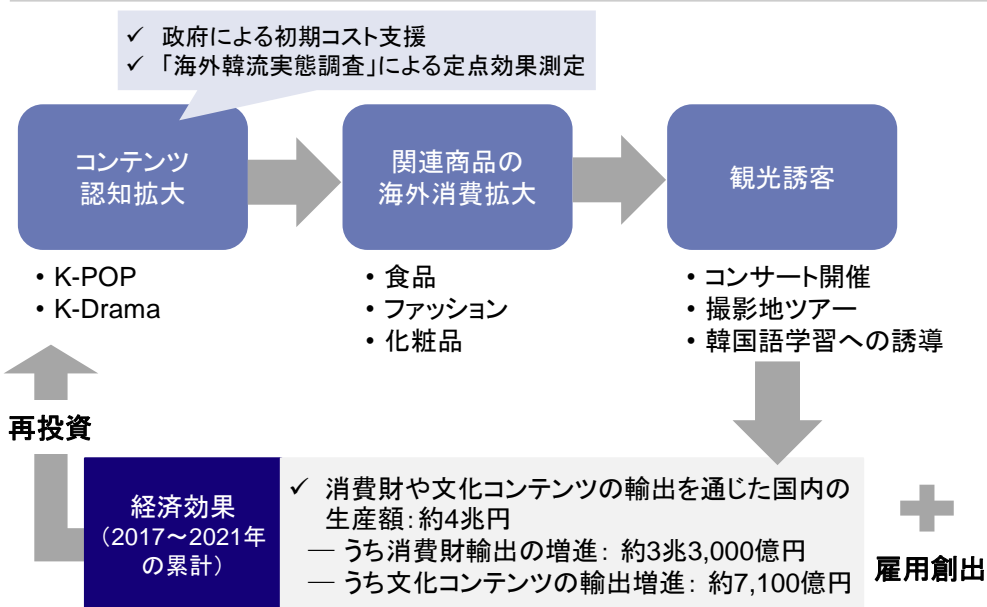
(注2)産業集積スコア: 経済センサスの1kmメッシュ事業所数データを用い、ローカル・モラル統計量で製造業中分類・非製造業大分類別に産業集積を抽出(p値<0.05、クアドラント分類: HH)。集積が存在する市区町村について、製造業は経済構造実態調査(2022年実績)、非製造業は経済センサス(2020年実績)の事業所別付加価値額で評価。白抜きはデータがない箇所

(出所)総務省「経済構造実態調査」、「経済センサス」、国土交通省「国土数値情報ダウンロードサイト」、国土交通省「航空旅客動態調査」、OpenStreetMapより、みずほ総合研究所調査部作成

# 業種を横断したインバウンド消費波及モデル構築により、訪日意欲を醸成

- コンテンツを起点とした外貨獲得施策推進により、初回訪日意欲を醸成するとともに、訪日経験者に対しても帰国後に継続して接点を持つことができ、再訪日意欲向上の効果が期待
  - 韓国は官民一体でコンテンツがインバウンド消費に波及効果をもたらすモデルが構築できており、韓国とは異なる分野で強いコンテンツを持つ日本も同様の取り組みが有効である可能性
- 意思決定主体の統一や、起点となるコンテンツと関連産業を政策ベースで連携させること等が成功のカギ

## 韓国におけるコンテンツのインバウンド消費への波及効果

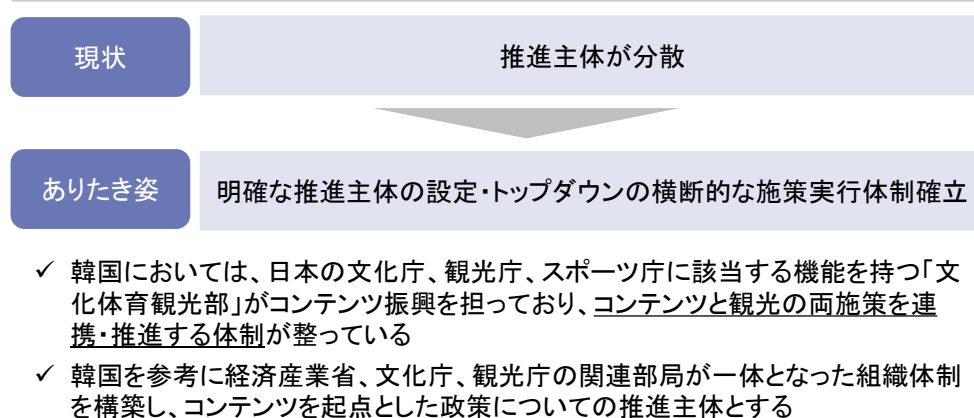


### 【取り組みの成果】

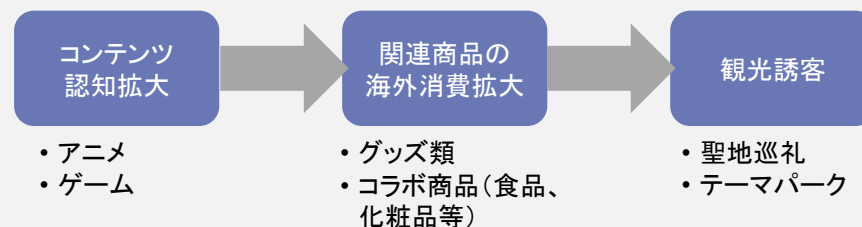
- ✓ 国内総輸出額の年間平均増加率(2017~2021年): 5.4%
- ✓ 韓流品目(化粧品や加工食品などの消費財)の年間平均輸出増加率(同上): 13.7%
- ✓ 2023年以降、中国以外のアジアや米欧からの若年層旅行者増加

(出所)韓国経済研究院「韓流拡散の経済効果推定報告書」より、みずほ銀行産業調査部作成

## 日本の政策・施策へのインプリケーション



### 【日本コンテンツのインバウンド消費への波及案】



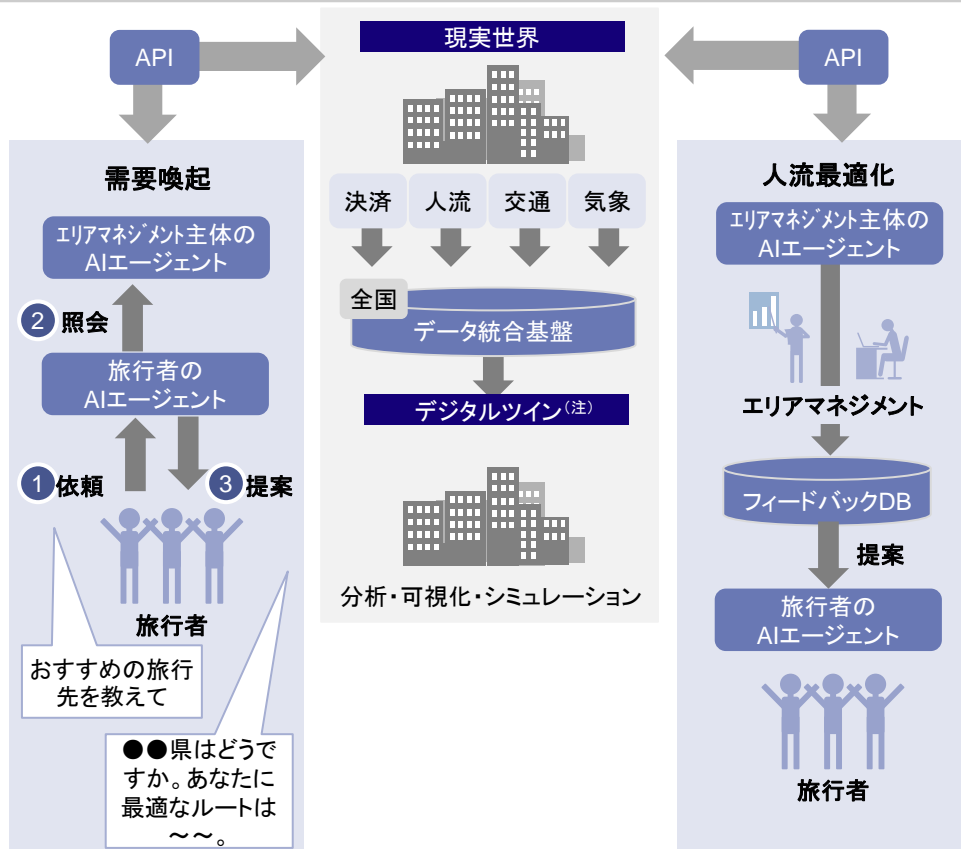
※上記コンテンツに限らず、波及効果の大きいコンテンツを検証・特定することも一案

(出所)みずほ銀行産業調査部作成

# AIエージェントとデジタルインフラの連携による需要最大化とオーバーツーリズム抑制

- 旅行者における生成AIの普及に伴い、旅行者のニーズに応じた適切な情報発信がさらに重要に。地域の状況を正確に把握すべく、デジタルインフラを実装したうえで生成AIに最適化した情報整備をすることが有効
- 結果としてオーバーツーリズムに伴い生じる旅行需要や消費機会の取りこぼしを防止するとともに、ニーズに適したレコメンドによる需要喚起が可能

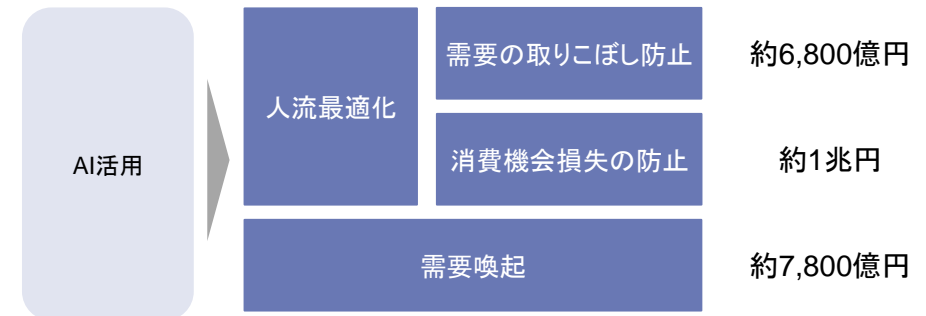
## 観光デジタルインフラとAIエージェントの連携



(注) 現実世界にある工場の設備や建物などから集めたデータをもとに、コンピューター上の仮想空間でリアル空間を再現する技術

(出所) みずほ銀行産業調査部作成

## AI活用による需要喚起・損失防止ポテンシャル(2040年時点)



- ✓ 【需要の取りこぼし】混雑を理由に宿泊旅行が忌避されることによる旅行需要の取りこぼし
- ✓ 【消費機会損失】混雑に伴う行動可能時間の縮小による消費機会の取りこぼし
- ✓ 【需要の創出分】生成AIを通じた適切なレコメンドによる需要喚起

**AI普及をチャンスとして潜在需要を取り込めれば  
2040年時点で【2兆4,600億円程度】の旅行消費を獲得**

(注1) オーバーツーリズムの影響については、オーバーツーリズムの該当都市を「東京都・大阪府・京都府」と設定し、現行の京都市と同水準の影響が出るものと仮定

(注2) 需要取りこぼし分については、各国と日本の距離、各国のGDPより日本選択率の期待値を算定し、現状の選択率が維持された場合との差分を増加余地と仮定

(注3) AI利用率について、一定の仮定の下、徐々にAIが浸透するものと見込み設定(2040年: 41%程度)

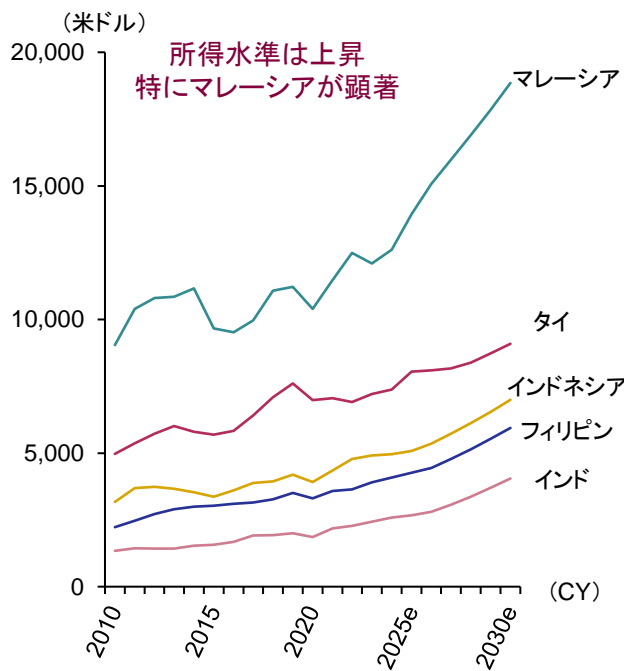
(注4) 2040年時点の訪日外国人数はアップサイドケースを採用し試算

(出所) 観光庁公表資料、京都市公表資料等より、みずほ銀行産業調査部作成

## 安定した需要獲得に向けては、インバウンド増加確度の高い市場へのアプローチが有効

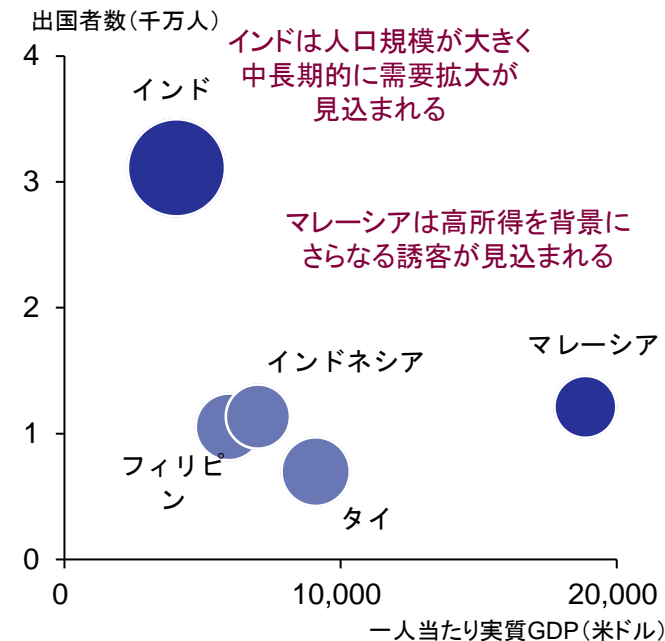
- マーケティング体制を整備したうえで、今後の訪日客増加ポテンシャルの高い市場をターゲットとしてアプローチしていくことで、インバウンドのポートフォリオ偏重が緩和され安定的な需要獲得に繋がる見込み
- 東南アジアは、所得水準(一人当たり実質GDP)上昇により海外旅行が一般的な消費へと移行する見込み
  - 他国の先行事例でも、一人当たり実質GDPと出国率には相関を確認
  - マレーシアは特にGDPが伸長しており、安定的な需要を見込む。また中長期的には人口規模の大きいインドからの誘客も期待されるが、出国率の低さ等から需要の立ち上がりは緩やかになる可能性

### 人口一人当たり実質GDP



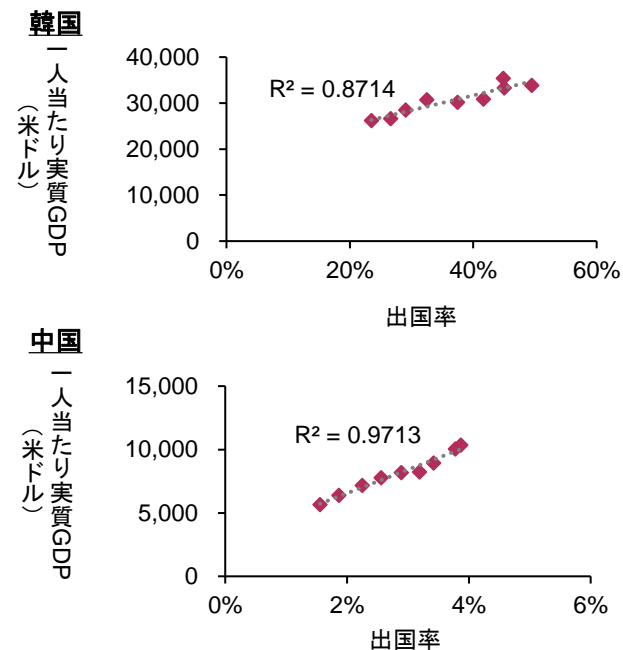
(注)2024年以降は、IMFの予測値  
(出所)IMFより、みずほ総合研究所調査部作成

### 誘客ポテンシャル(2030年(注)予測)



(注)出国者数は、出国率(2025年)×総人口予測値(2030年)から算出。バブルの大きさは、2030年の個人海外旅行の市場規模(出国者数×一人当たり海外旅行支出から算出)  
(出所)IMF、Euromonitor、世界銀行より、みずほ銀行産業調査部、みずほ総合研究所調査部作成

### (参考)一人当たり実質GDPと出国者数割合(航空便経由)の相関



(注)コロナ禍では渡航制限により変則的な推移が見られることから、2011年～2019年を対象として分析  
(出所)Euromonitorより、みずほ銀行産業調査部作成

## 中国、韓国、台湾ではビザ緩和や空港キャパシティ拡大を推進

- 中国、韓国、台湾は、日本から距離が近いことから、前頁ターゲティングに基づくインバウンド取り込みにおける競合と捉えうる
- 各国・地域では、主にビザ緩和や空港キャパシティ拡大を推進
  - 日本が競合国対比でさらに選ばれるためには、ビザの種類拡大等のさらなる検討も有効

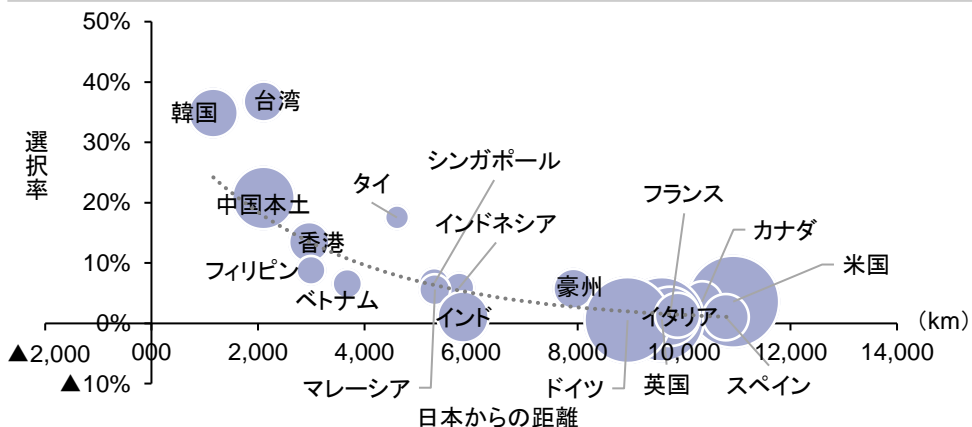
### 各国・地域のインバウンド状況(2025年)

	日本	中国	韓国	台湾
人数 (万人)	4,268	7,026	1,773	820
消費額 (百万米ドル)	64,017	116,124	23,653	11,694
消費単価 (米ドル)	1,499	1,652	1,334	1,427

### 各国・地域のインバウンド促進策(ビザ関連施策・空港キャパシティ拡大)

	日本	中国	韓国	台湾	
需要(ビザ緩和)					
ビザ免除対象国	特になし(緩和のみ)	フランス・ドイツ・イタリア・オランダ・日本・韓国・マレーシア・ブラジル等	中国(団体観光客限定)	タイ・ブルネイ・フィリピン(免除期間延長)	
ビザに関する施策	デジタルノマドビザの新設	トランジットビザの緩和	・K-Culture Training Visaの新設 ・デジタルノマドビザの新設	デジタルノマドビザの新設	
供給(空港容量拡大)					
主要空港(計画含む)	成田(計画)	広州白雲(計画)	上海浦東(計画)	仁川(実施済)	桃園(計画)
実施事項	滑走路延伸・新設	ターミナル新設	滑走路増設 ターミナル新設	滑走路増設 ターミナル拡張	滑走路新設 ターミナル新設
拡大後年間処理能力	発着回数 50万回 +約70%	受入可能人数 約1.2億人 +約50%	受入可能人数 約1.3億人 +約50%	受入可能人数 約1億人 +約40%	受入可能人数 約8千万人 +約120%

### (参考)訪日客数における距離と選択率の関係(2025年)



(出所) 両図表ともに、Euromonitorより、みずほ銀行産業調査部作成

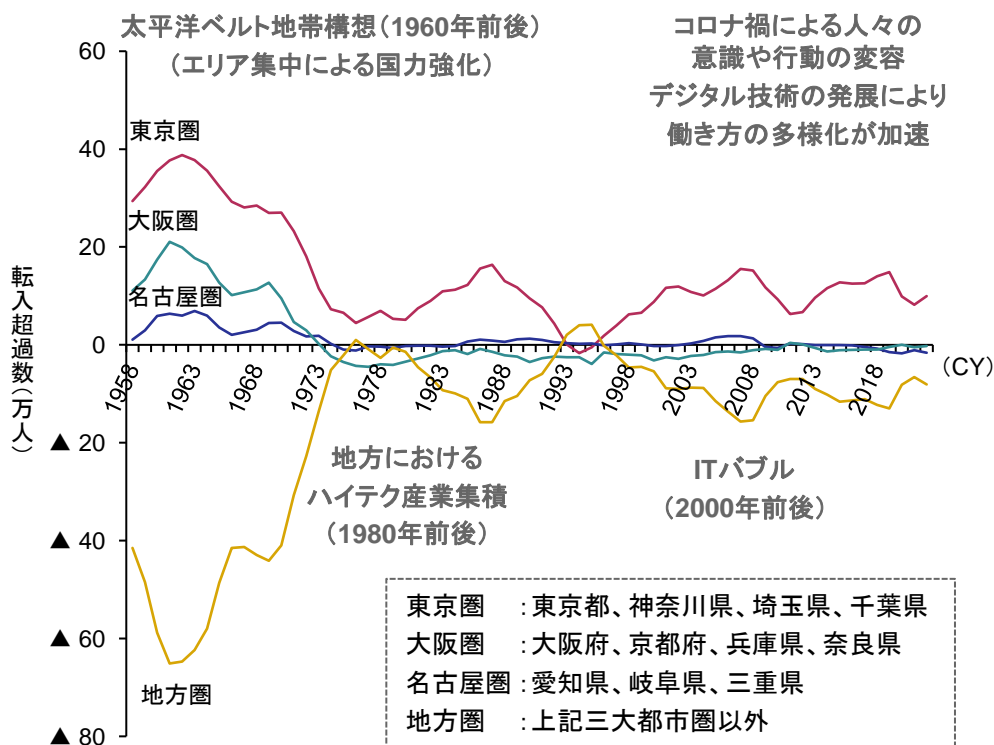
(注1) 中国は空港増設計画があり、2035年までに合計400空港を目標に設定(2025年:270空港)  
 (注2) 広州白雲空港と上海浦東空港は2025年の処理人数を元に増加幅を試算  
 (出所) 各種公表情報より、みずほ銀行産業調査部作成

## 5. インバウンド需要獲得が地方社会にもたらす効果

# 都心一極集中を緩和し地方社会を維持するためには、地方部における雇用創出が必要

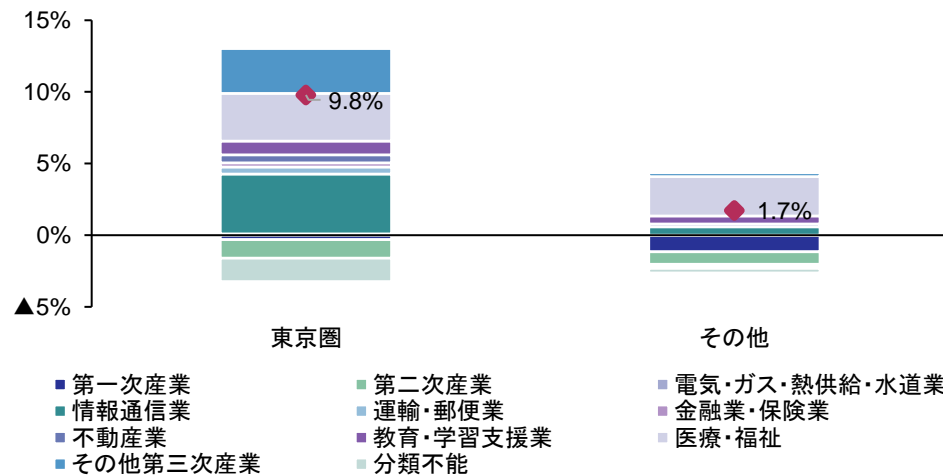
- 日本の産業構造の変化に伴い人口動態は変化を続けており、足下は情報通信業が大都市圏への人口集中をけん引
  - 特に東京圏における雇用者増加が顕著
- 増加するインバウンド需要受入にあたり、地方部における観光地開発ならびに誘客を進めた場合には、地方部における雇用創出とそれに伴う人口流入を期待

## 地域別の転入状況(1968年～2022年)



(出所)総務省「住民基本台帳データ」より、みずほ銀行産業調査部作成

## 雇用者数の増加率と業種による寄与度分解(2012年から2025年)



(出所)総務省「就業構造基本調査」より、みずほ銀行産業調査部作成

## 2040年時点で期待される雇用効果

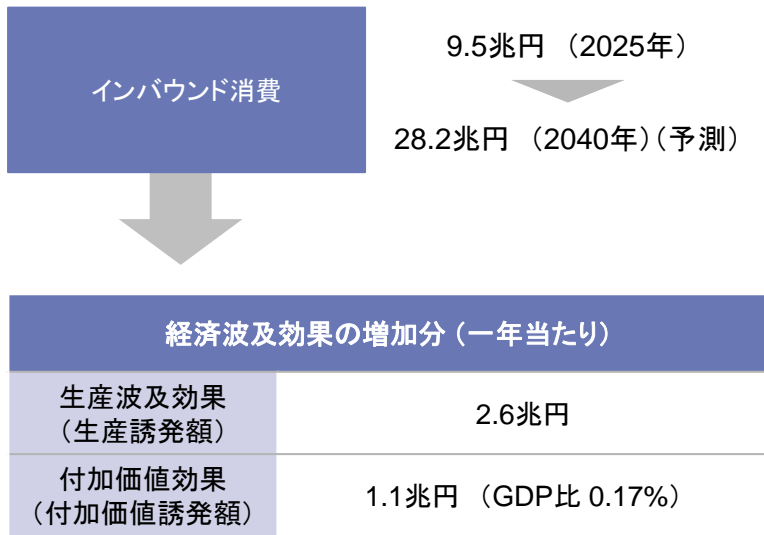
インバウンド消費額	28.2兆円
就業者数	344万人
雇用効果(雇用誘発者数)	+227万人(2025年対比)

(出所)財務省、観光庁資料より、みずほ銀行産業調査部作成

# インバウンドによる波及効果は地域経済を活性化

- インバウンド誘客推進により、波及効果としてGDPの増加を見込む。各地域ごとに産業構造は異なるものの、インバウンド需要獲得による地域の消費拡大は地域経済を活性化
  - 特に地方部は都市圏への人口流出により経済規模の縮小が進む中、地方創生には人口流入を促す産業構造の確立が重要。地域特性を活かした観光地を磨き上げ、「インバウンド産業」を次世代の基幹産業にすることを想定

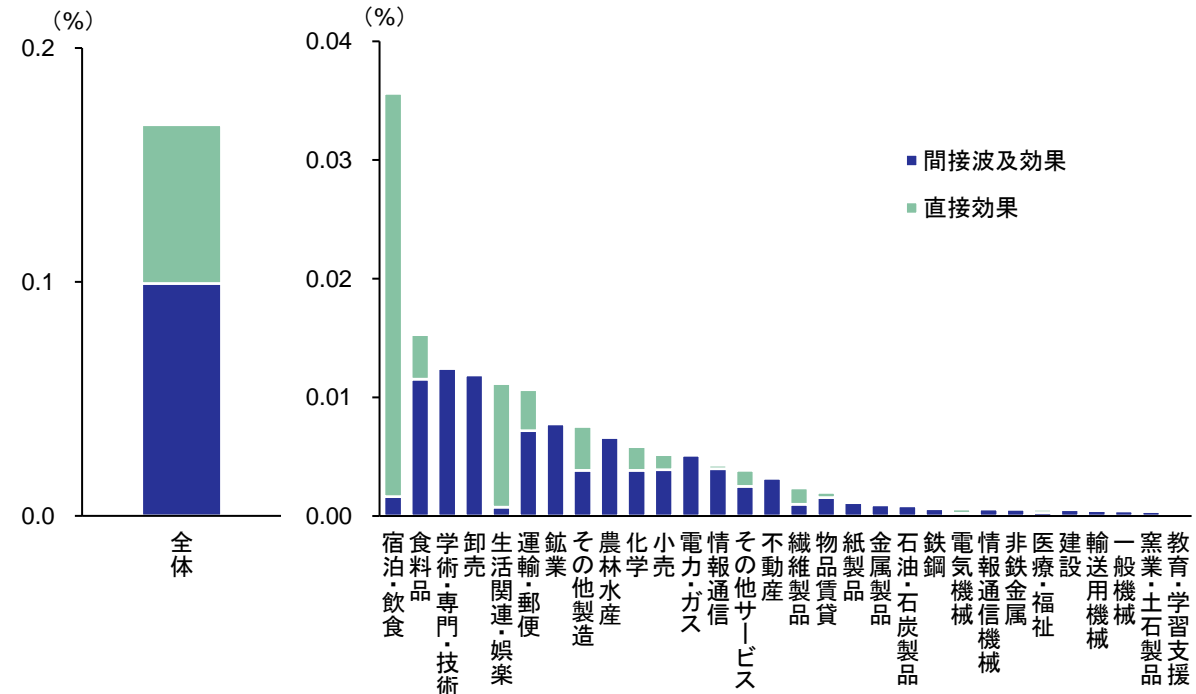
## インバウンド誘客による波及効果



- ✓ 2025～2040年に生じる経済波及効果の増加分を一年当りに換算して計算
- ✓ 一年間のインバウンド消費増額分 = (2040年のインバウンド消費額 - 2025年のインバウンド消費額) / 15年と仮定 (項目ごとの消費増加幅を考慮)

(注) 2040年の訪日外国人数はアップサイドケースを採用し試算  
 (出所) 内閣府「SNA産業連関表」、観光庁「インバウンド消費動向調査」より、みずほ総合研究所調査部作成

インバウンド消費増による付加価値増加幅 (GDP比)



# インバウンドの増加が地域の社会インフラにもたらす効果

- インバウンドの増加に伴い、人口減少で縮小する内需だけでは費用対効果の面から実施が難しかったインフラ整備などの公共政策の推進が期待されることから、インバウンド誘客はインフラ維持・高度化の観点で地域住民へ裨益

## インバウンド増加に伴う効果



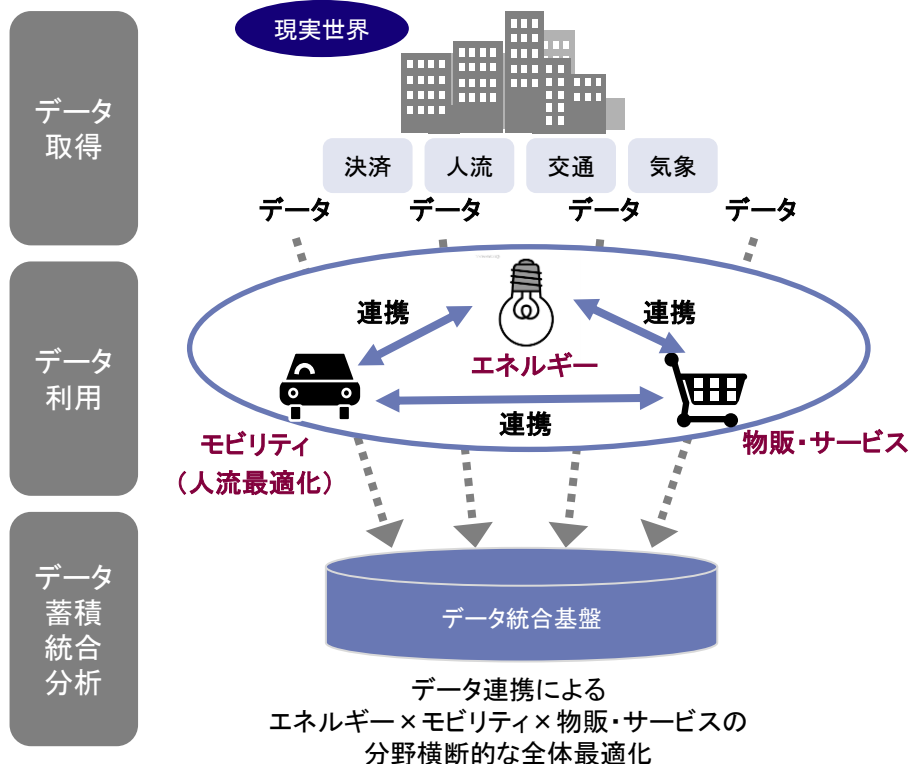
インバウンド誘客は、インフラの維持・機能向上に寄与し地域住民の生活に裨益

(出所)みずほ銀行産業調査部作成

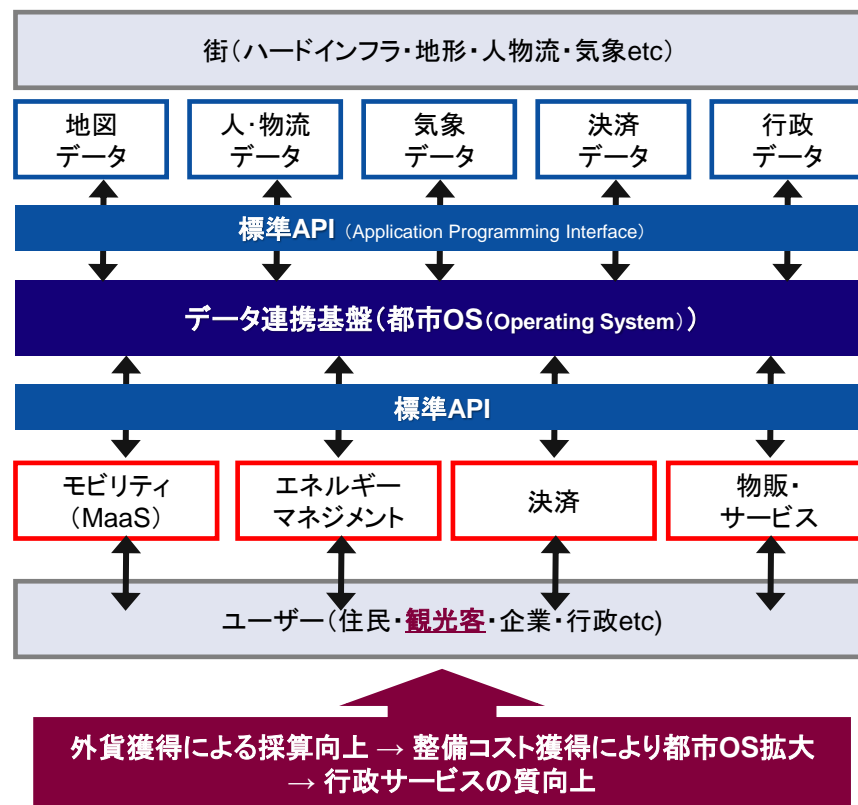
# 【不動産(まちづくり)】インバウンド需要獲得に伴う採算向上を前提に、都市OSの構築・高度化が可能に

- 異分野のデータを重ね合わせることで、既存サービスの拡充や、新規サービスの創出、事業者間での連携等を通じた都市の全体最適化が可能に。サービスの対象となる分野は単一ではなく多岐にわたる
  - 都市OSは、現実世界で起きていることをデジタル化し、モビリティやエネルギーといった社会課題を解決するサービスと結びつけるデータ連携基盤
- 都市OSの確立が内需のみでは採算が合わない地域においても、外需獲得を前提に基盤整備を進めることで、結果として住民への行政サービスの質向上を期待

## データ連携による分野横断的全体最適化(イメージ)



## 都市OSを核としたデータ連携



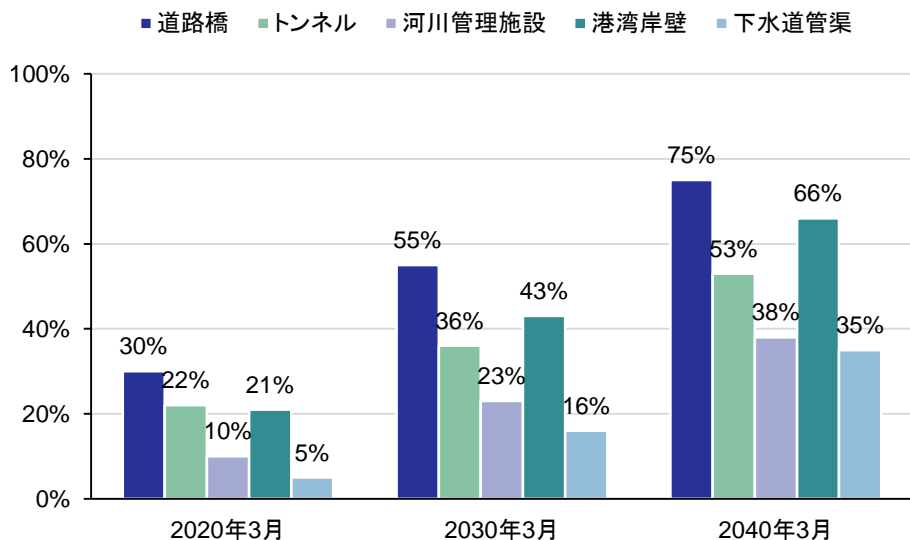
(出所)両図表ともに、内閣府資料より、みずほ銀行産業調査部作成

# 【建設】インバウンド消費の拡大がインフラ維持のための投資財源確保に貢献する可能性

- 国内の粗資本ストックはおよそ953兆円あり、老朽化が進むインフラの計画的な維持管理・更新が必要
- 2025年から2040年までのインバウンド消費による税収増加額の合計は18.3兆円であり、インフラ投資額97.2兆円の18.8%に相当し、日本のインフラ維持に貢献する可能性

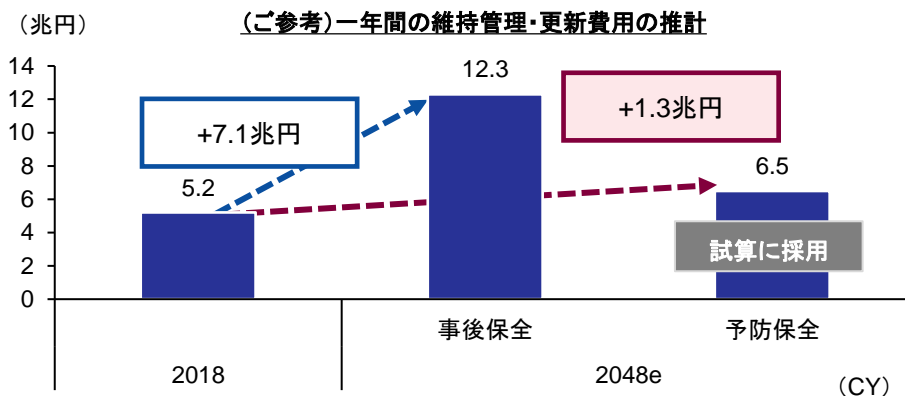
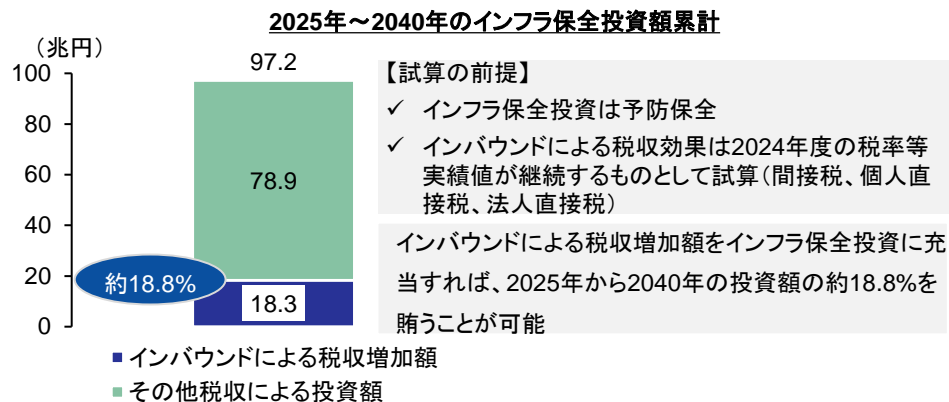
## 主なインフラで建設後50年超となる割合

インフラ名	総施設数
道路橋(橋長2m以上)	約73万橋
トンネル	約1万1千本
河川管理施設(水門等)	約4万6千施設
港湾施設(水域施設等)	約6万1千施設
下水道管渠	約48万km



(注1) 建設年度不明の施設数を除いて算出  
 (注2) 2030年、2040年については国土交通省作成の予測値  
 (出所) 国土交通省「国土交通白書2022」より、みずほ銀行産業調査部作成

## インフラの持続可能性への効果



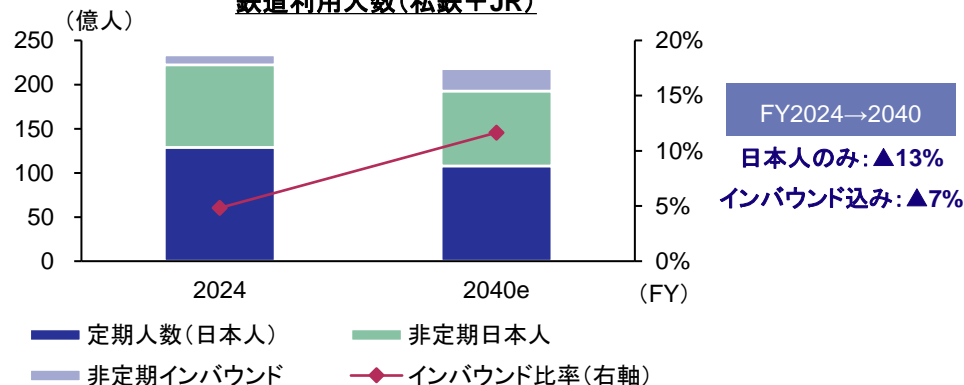
(注1) 事後保全: 施設の機能や性能に不具合が生じてから修繕等の対策を講じること  
 予防保全: 施設の機能や性能に不具合が生じる前に修繕等の対策を講じること  
 (注2) 2040年の訪日外国人数はアップサイドケースを採用し試算  
 (出所) 国土交通省、財務省公表資料より、みずほ銀行産業調査部作成

# 【鉄道】地方観光地の開発によりインバウンド需要を獲得ができれば、持続可能性は向上

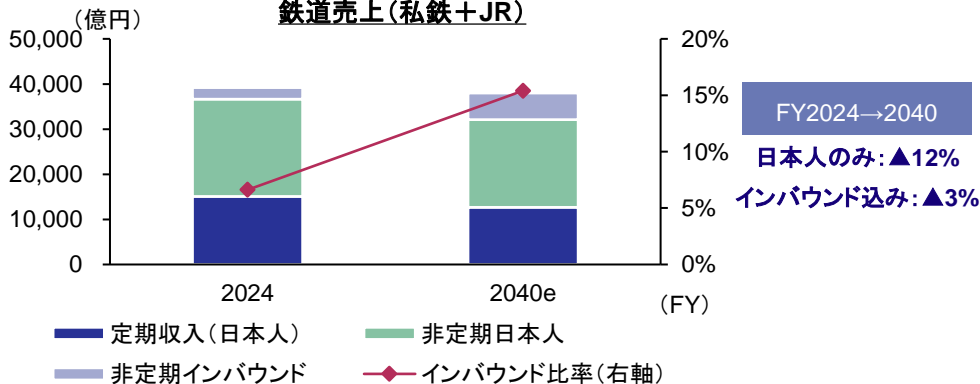
- 人口減少により内需が減少する中、インバウンドの増加が継続すれば、2040年時点の鉄道利用人数・売上の減少は限定的になる見込み
- 輸送密度(一日当たりの輸送人数÷営業キロ)の向上による路線収支の改善や、整備新幹線の計画の実現可能性を向上させるうえでも、ポジティブな影響があるものと思料

## 鉄道事業への効果

鉄道利用人数(私鉄+JR)



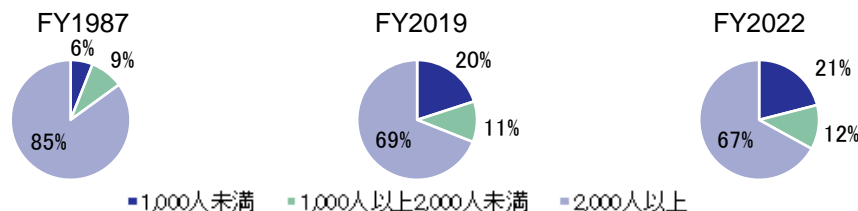
鉄道売上(私鉄+JR)



(注1) 非定期単価をインバウンド人数と旅行当たり利用回数に乘じて算出  
 (注2) 新幹線を除く試算  
 (注3) 2040年度の訪日外国人数はアップサイドケースを採用し試算  
 (出所) 国土交通省公表資料等より、みずほ銀行産業調査部作成

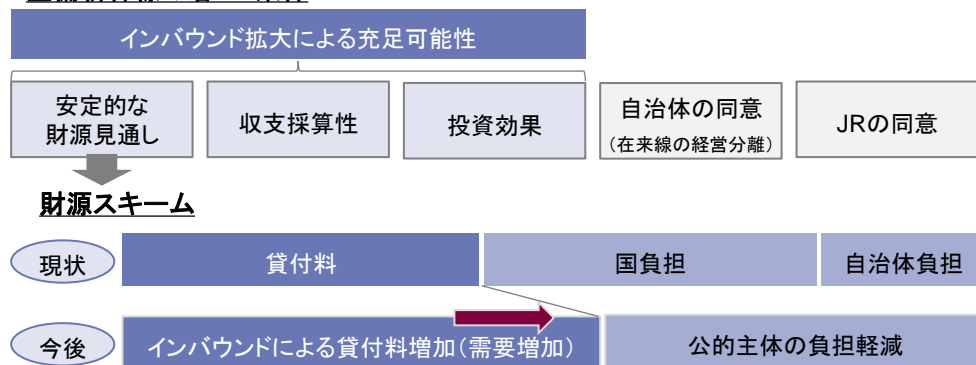
## 鉄道の持続可能性への効果

輸送密度別路線割合



路線範囲のインバウンド人数	100,000	300,000	500,000	1,000,000
輸送密度への寄与(注)	+230.1	+690.4	+1,150.7	+2,301.4

## 整備新幹線の着工5条件

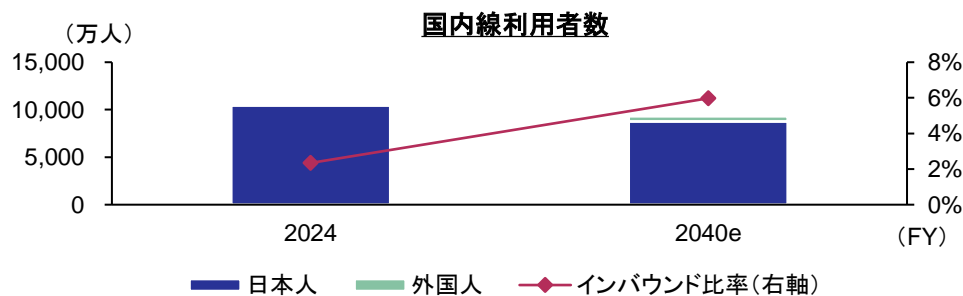
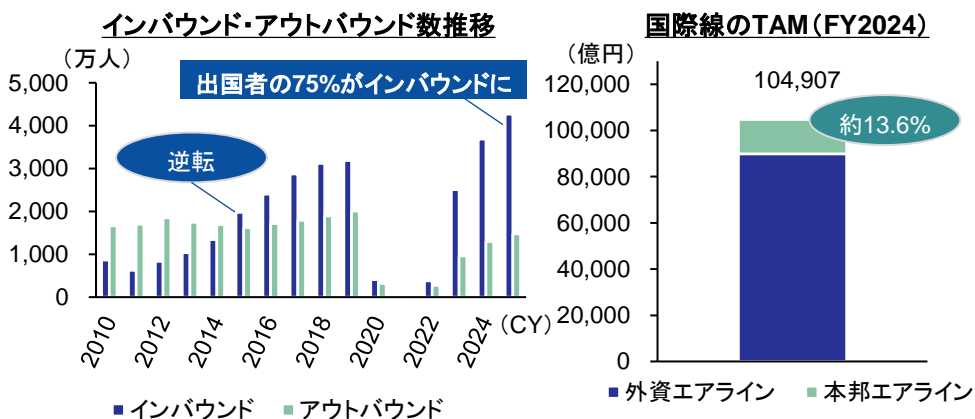


(注) 路線長30km(2000年以降の廃線路線平均)、鉄道分担率70%、平均宿泊日数9泊(2024年)、4回/日利用と仮定  
 (出所) 国土交通省公表資料より、みずほ銀行産業調査部作成

# 【航空】インバウンドの拡大は国際線のみならず国内線の収益性向上につながるポテンシャルあり

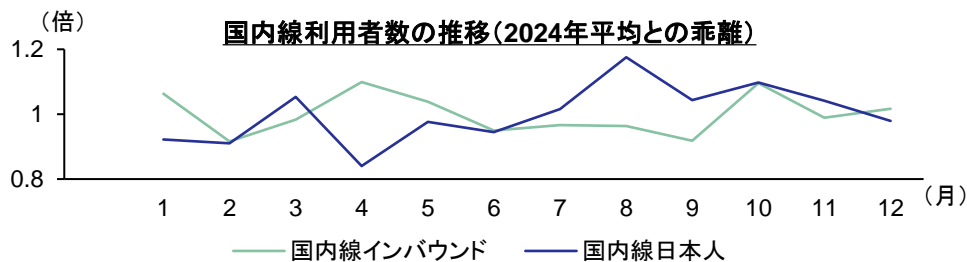
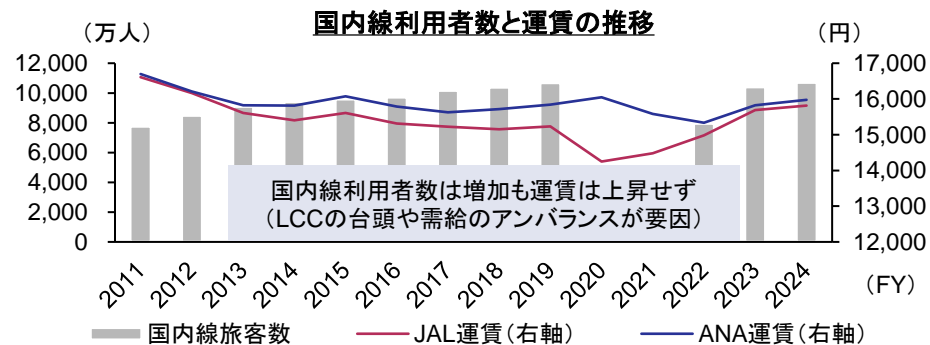
- 航空事業は、インバウンド増加に際し、国外からの移動需要増加に伴う直接的な利益増加を見込むことができるが、足下ではTAM（Total Addressable Market）のうち15%弱のシェア獲得にとどまり、増加のポテンシャルが大きい
- 国内線の持続可能性が論点となるが、インバウンドは季節・曜日・時間のそれぞれにおいて、日本人と利用タイミングが異なる。日本人の低需要期にインバウンドの獲得が進み、座席を埋めるための割引販売の必要性が薄れれば、運賃のボラティリティが低減し収益性が向上することも想定

## 航空事業への効果



(注1) 民鉄の非定期・定期利用者単価をインバウンド人数と旅行当たり利用回数に乗じて算出  
 (注2) 国際線のTAMは日系エアラインの国際線の平均単価をインバウンド数に乗じて算出  
 (注3) 2040年度の訪日外国人数はアップサイドケースを採用し試算  
 (出所) 国土交通省公表資料等より、みずほ銀行産業調査部作成

## 国内線の持続可能性への効果



(注) インバウンドの国内線利用率は3.4% (2024年実績) を採用  
 (出所) 国土交通省公表資料より、みずほ銀行産業調査部作成

6. おわりに

# 本稿に示す勝ち筋の実現により、インバウンドを日本の経済成長の新たな基幹産業に

## 【ありたき姿】

日本の外貨獲得・成長産業として、「需要の最大化」と「安定的な需要獲得」を目指す

※「需要」は人数、消費単価を指す

訪日外国人数: 8,181万人、消費額: 28.2兆円、消費単価: 34.4万円/人

【必要な要素】

消費単価向上

インバウンドポートフォリオの分散

空港や地域のポテンシャル活用

【実現に向けた課題】

実質的な伸びが限定的

足下の伸びはほぼ為替影響に因る

インバウンドの国籍が偏在

偏在から生じる安定性懸念

供給制約の発生

オーバーツーリズムにより  
持続可能性が損なわれるおそれ

## 【勝ち筋】 データドリブンな観光エリアマネジメント

データを活用したマーケティング

マーケティングにより「消費最大化」

$$\text{消費最大化} = \frac{(\text{一回当たり滞在日数} \times \text{一日当たり活動時間} \times \text{一時間当たり消費額})}{\text{単価}} \times \frac{(\text{一人あたり生涯訪日回数} \times \text{人数})}{\text{延べ訪日客数}}$$

官民連携エリアマネジメント体制の構築

財政支援

観光データ基盤整備

## 勝ち筋を実現するための打ち手

特区の設置

インバウンド消費波及モデルの構築

AI活用

ターゲティング

## 個別テーマ(観光・宿泊関連)

---

「[観光エリアマネジメント～観光デジタル基盤整備による観光立国の確立](#)」(みずほ産業調査 Vol.80 個別編、2026年3月)

「[外国人旅行者向け免税制度の見直し—インバウンド需要捕捉に向けたマーケティング強化の機会に—](#)」(Mizuho Industry Focus Vol.255、2025年8月)

「[宿泊～宿泊業の持続的発展に向けた打ち手](#)」(みずほ産業調査 Vol.78 個別編、2025年5月)

「[インバウンド消費～生産性と付加価値の磨き込みによる成長産業化の可能性](#)」(みずほ産業調査 Vol.75 個別編、2024年3月)

## 中期見通し、業種横断テーマ

---

「[テクノロジーで切り拓く日本産業2040～有望領域を獲得し成長と自律を実現～](#)」(みずほ産業調査 Vol.80、2026年3月)

「[日本産業の中期見通し—向こう5年\(2026—2030年\)の需給動向と求められる事業戦略—](#)」(みずほ産業調査 Vol.79、2025年11月)

「[日本産業が直面する制約を乗り越えるために～人口減少を好機と捉え生産性向上へ～](#)」(みずほ産業調査 Vol.78、2025年5月)

「[日本・日本産業の勝ち筋～「失われたx年」に終止符を打つために～](#)」(みずほ産業調査 Vol.75、2024年3月)

みずほ銀行 産業調査部 次世代インフラ・サービス室 社会インフラチーム

福島 はるか haruka.a.fukushima@mizuho-bk.co.jp

小林 杏太郎

みずほ総合研究所 調査部

主任エコノミスト

東深澤 武史

エコノミスト

阿部 大樹

チーフ日本経済エコノミスト

服部 直樹

(協力)

みずほ第一フィナンシャルテクノロジー データアナリティクス技術開発部

池田 祐樹

[X\(Twitter\)公式アカウント](#) [産業調査部](#)  
[「みずほ産業調査」はこちら](#) [発刊レポートはこちら](#)



Mizuho Industry Focus / 254

2026年6月11日発行

© 2026 株式会社みずほ銀行

本資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、取引の勧誘を目的としたものではありません。本資料は、弊行が信頼に足り且つ正確であると判断した情報に基づき作成されておりますが、弊行はその正確性・確実性を保証するものではありません。本資料のご利用に際しては、貴社ご自身の判断にてなされますよう、また必要な場合は、弁護士、会計士、税理士等にご相談のうえお取扱い下さいますようお願い申し上げます。本資料の一部または全部を、①複写、写真複写、あるいはその他如何なる手段において複製すること、②弊行の書面による許可なくして再配布することを禁じます。

編集／発行 みずほ銀行産業調査部

東京都千代田区丸の内1-3-3 ird.info@mizuho-bk.co.jp