

# インバウンド観光客に関する考察

---

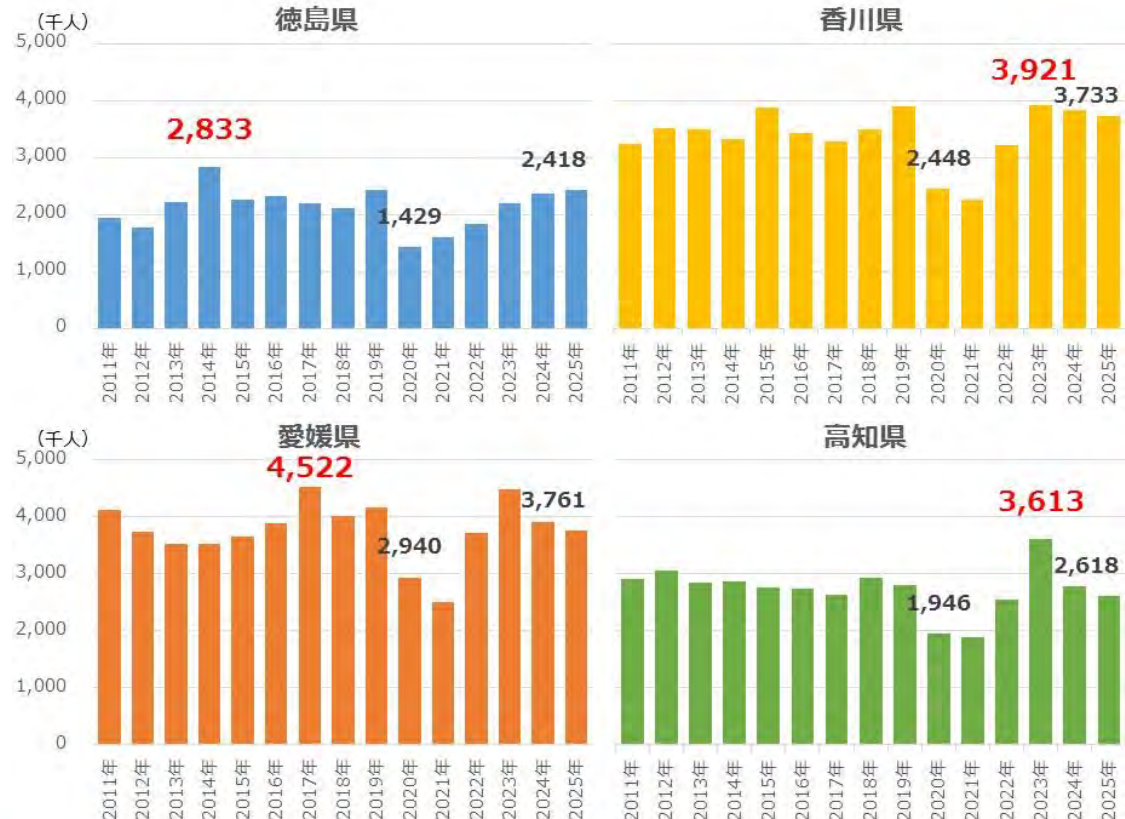
2026年5月

# 1. 観光客数の動向：日本人は頭打ち、外国人は増加傾向

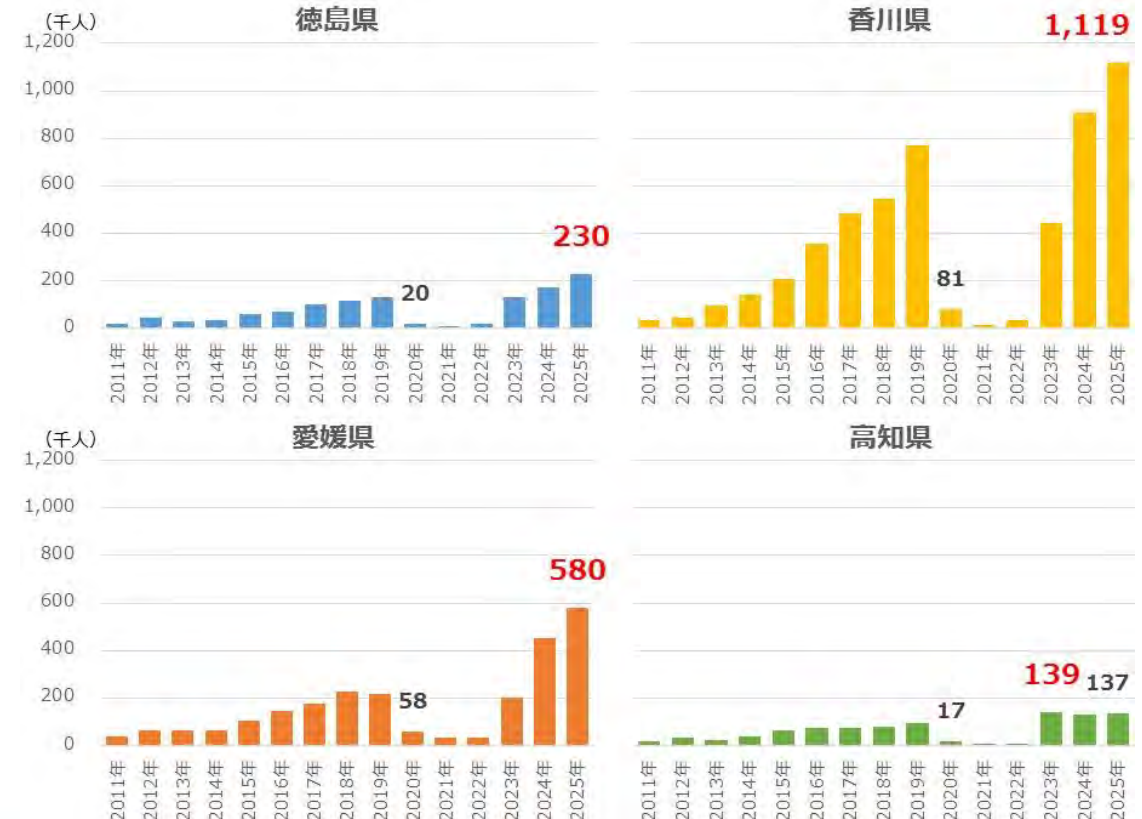
- 四国を訪れる日本人観光客は四国4県とも頭打ちとなっている。高知県では、2023年にNHK朝の連続テレビ小説「らんまん」が放送されたことなどもあって過去最高の延べ宿泊者数を記録したが、「あんぱん」が放送された2025年は2024年も下回った（※）。なにか特別な イベント等の起爆剤でもない限り、四国における持続的な観光客数の増加は望みにくい状況にある。
- そんな中、外国人観光客は増加傾向にある。全国的にはまだまだ少ないものの、高知県を除く3県では2025年に過去最高の宿泊者数を記録した。中でも、2019年から2025年までの増加率は愛媛県が全国1位、香川県が同3位と、外国人観光客の増加が目立っている。

（※）高知県「県外観光客入込・動態調査」では、2025年の県外観光客入込数は2024年を上回った。

### 【日本人延べ宿泊者数の推移】



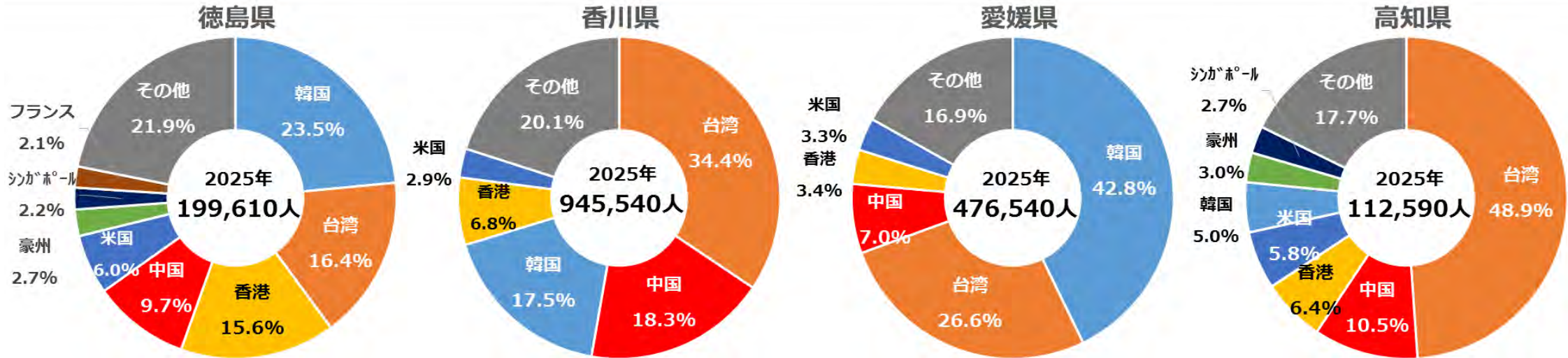
### 【外国人延べ宿泊者数の推移】



## 2. 外国人観光客の国籍別割合

- 2025年の外国人観光客の国籍内訳を県別にみると、各県とも韓国、台湾、香港、中国といった東アジアからの観光客の割合が高い。
- その内訳、順位にはそれぞれの県の空港で就航している国際線の影響が大きく出ている。高松空港には韓国、中国、台湾、香港便が就航しているため、これら国籍の外国人が合計で全体の4分の3を占め、愛媛県でも同様の傾向にある。
- 高知県では台湾人がほぼ半数だが、徳島県では韓国人はそれほど多くない。フライト数の少なさと対日感情の動向が影響している可能性がある。

【国籍別宿泊外国人観光客】



(注) 従業者数10人以上の施設 (出所) 観光庁「宿泊旅行統計調査」

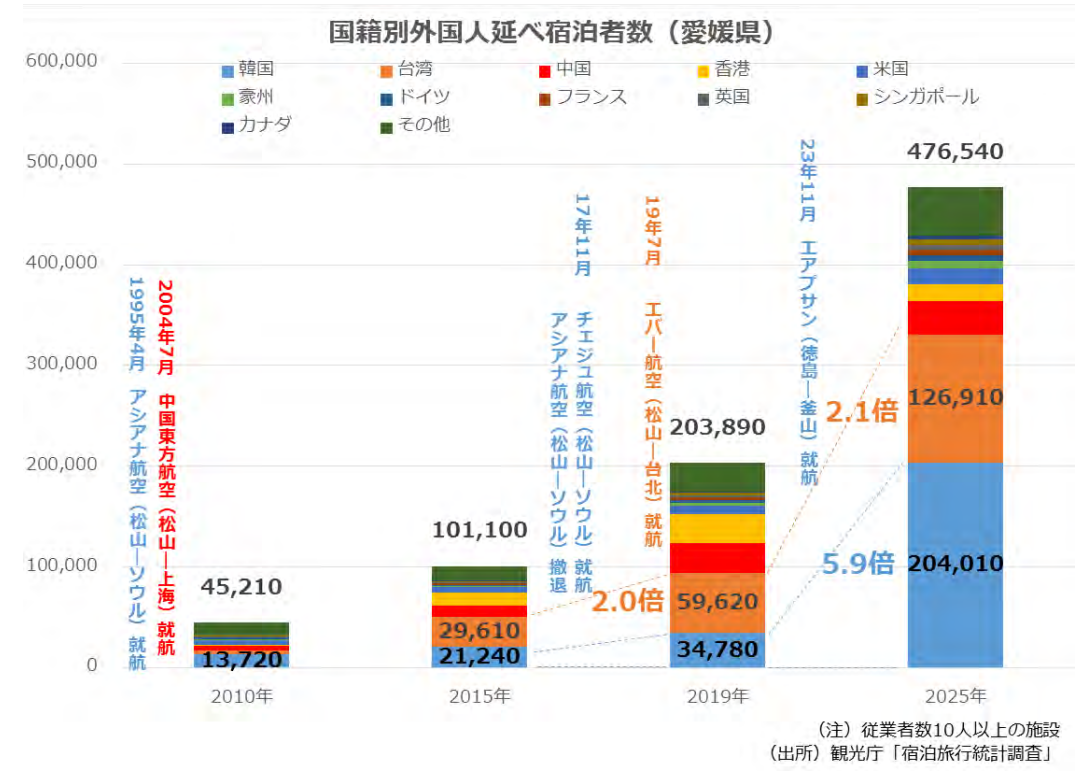
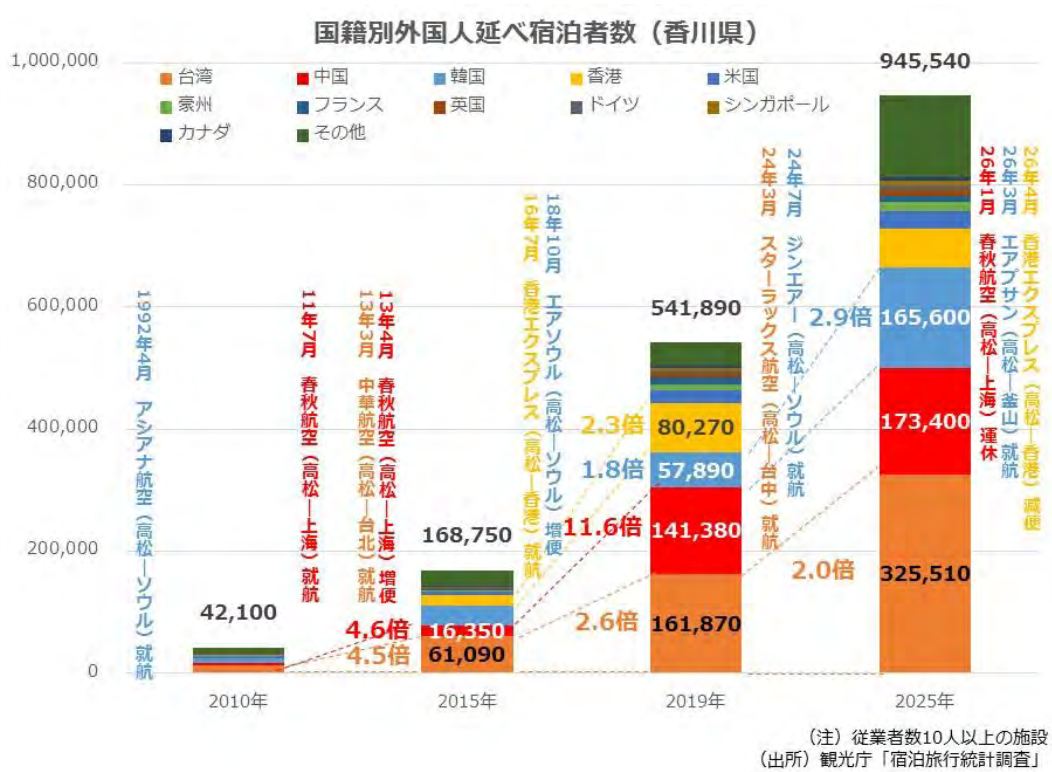
【各県の空港に就航している国際線】

仁川 (韓国) 週3便 <b>計週3便</b>	台北 (台湾) 毎日 台中 (台湾) 週5便 上海 (中国) 週4便 ※運休中 ソウル (韓国) 毎日 釜山 (韓国) 週3便 香港 (香港) 毎日 <b>計週33便</b>	ソウル (韓国) 毎日 釜山 (韓国) 毎日 台北 (台湾) 週3便 上海 (中国) ※運休中 <b>計週17便</b>	台北 (台湾) 週2便 <b>計週2便</b>
----------------------------	---	--	----------------------------

### 3. 国際線と外国人延べ宿泊者数の関係

- 宿泊者数と国際線就航等の状況をあわせてみると、新規就航・増便によって確実に宿泊者数の増加につながっていることがわかる。逆に、フライトが飛んでいても客足が伸びないと、減便・運休となる状況もみられる。
- この状況は高知県、徳島県でも同様で、高知県では23年5月に高知⇔台北間の定期チャーター便が就航したことで、2025年の台湾人延べ宿泊客数は2019年比で約2.2倍に、徳島県でも24年12月の徳島⇔ソウル線就航を受け、韓国人宿泊客が同12.2倍に急増した。
- 国際線の乗降客数と宿泊者数の相関係数（※）は0.72～0.98と非常に高く、国際線の就航が外国人観光客の増加につながることは明らかである。

（※）相関係数：二つ以上のデータまたは確率変数の間にある関係の強弱を、▲1～1の数値で表した統計指標。▲1に近ければ負の相関が、1に近ければ正の相関が強く、0の場合は相関関係はない。



**国際線乗降客数と外国人延べ宿泊者数の相関係数**

徳島県	0.784
香川県	0.976
愛媛県	0.918
高知県	0.719

（出所）観光庁「宿泊旅行統計調査」及び国土交通省「空港管理状況調査」より四国銀行作成

## 4. 国際線のない国の外国人観光客の動向

- 一方、国際線が飛んでいない国について、2019年（コロナ前）から2025年の宿泊客増加率（倍率）を見ると、米国、カナダ、豪州、欧州からの観光客が2～3倍と大きく増加している。全国平均を上回る増加となっているところも多い（拡大太字部分）。
- インターネットやSNSなどの発達によっていろいろな観光地の情報を入手しやすくなったほか、円安の影響も大きいと考えられるが、この事実からは、国際線が飛んでいなくてもインバウンドの増加を図ることは可能ということが言える。

【県別・国籍別延べ外国人宿泊客増加率（倍率）】

	全国籍	韓国	台湾	香港	中国	米国	豪州	カナダ	シンガポール	フランス	ドイツ	英国
徳島県	2.0	12.2	2.0	0.9	1.4	<b>2.4</b>	<b>2.2</b>	2.5	<b>2.2</b>	2.0	2.0	2.0
香川県	1.7	2.9	2.0	0.8	1.2	1.3	1.5	1.5	1.7	1.0	2.1	1.3
愛媛県	2.3	5.9	2.1	0.6	1.1	2.0	<b>2.4</b>	<b>2.6</b>	<b>2.0</b>	1.9	2.2	<b>2.5</b>
高知県	1.4	1.2	2.2	0.4	0.9	<b>2.5</b>	<b>2.6</b>	<b>2.9</b>	1.3	1.7	<b>2.3</b>	1.9
全国	1.5	1.8	1.5	0.9	1.0	2.4	2.1	2.6	1.6	1.6	2.2	1.6

（注）2019年（コロナ前）から2025年までの延べ外国人宿泊客の増加倍率。  
薄グレー表記は各県空港で国際線がある国、拡大太字は2倍以上かつ全国平均以上の増加  
（出所）観光庁「宿泊旅行統計調査」から四国銀行作成

## 5. 外国人観光客の移動ルート

- では、国際線がない外国人観光客はどこから来てどこへ行くのか？国土交通省が公表している「FF-Data」(\*)によると、高知県を訪れる外国人観光客は、国籍（国際線がある東アジアとない北米欧豪諸国）によって往来ルートが大きく異なる。
- 国際線がある東アジアからの観光客は四国内での移動が多いのに対し、北米欧豪の観光客の多くは四国外からが多い。次の目的地についても同様の傾向があり、北米欧豪の観光客は四国内周遊の動きが比較的に少ないように見受けられる。
- こうした移動ルートを把握し、効果的な観光商品等の開発や観光地間連携に繋げることで、外国人観光客の更なる誘客につながる可能性がある。

(\*)「訪日外国人流動データ (Flow of Foreigners-DATA)」。国籍や年代、性別などの属性別に、外国人観光客がどんな交通手段でどこを訪問しているかなどの流動情報を把握することができる。

高知県への出発点	北米欧豪	東アジア
徳島県内	11.8%	16.7%
香川県内 (高松空港除く)	4.7%	<b>23.8%</b>
愛媛県内 (松山空港除く)	15.5%	<b>28.9%</b>
高松空港	0.0%	1.9%
松山空港	0.0%	1.4%
高知龍馬空港	0.0%	<b>17.9%</b>
関東地方	<b>19.4%</b>	1.6%
近畿地方	<b>20.4%</b>	4.0%
中国地方	<b>17.0%</b>	2.8%
その他	11.1%	1.1%



高知県から次の目的地	北米欧豪	東アジア
徳島県内	9.4%	<b>16.4%</b>
香川県内 (高松空港除く)	13.6%	15.0%
愛媛県内 (松山空港除く)	<b>14.9%</b>	<b>22.8%</b>
高松空港	0.2%	11.4%
松山空港	0.0%	3.2%
高知龍馬空港	0.0%	<b>20.9%</b>
関東地方	<b>19.0%</b>	1.0%
近畿地方	<b>25.0%</b>	5.7%
中国地方	7.2%	3.3%
その他	10.7%	0.3%

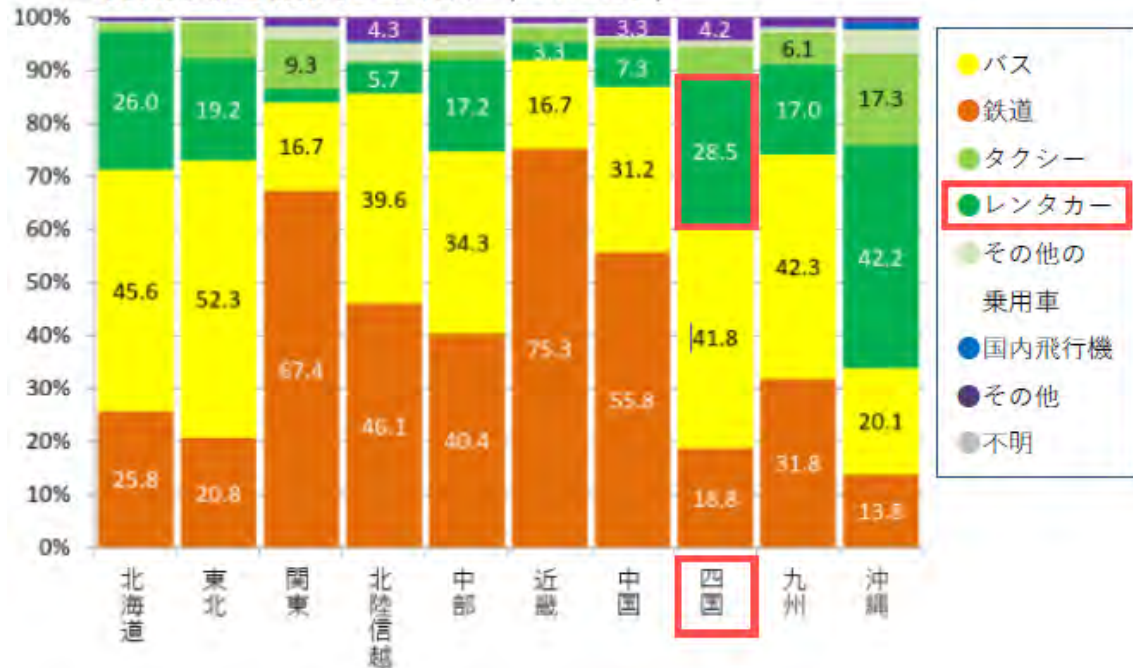
(注) 北米欧豪：米国、カナダ、英国、ドイツ、フランス、イタリア、スペイン、ロシア、その他ヨーロッパ、オーストラリア  
東アジア：韓国、台湾、香港、中国

(出所) 国土交通省「FF-Data (2024年)」から四国銀行作成

## 6. 外国人観光客のレンタカー利用実態

- 四国は鉄道、バスなどの公共交通機関が十分でないため、全国平均と比較して外国人観光客のレンタカー利用が多い。
- 四国運輸局が実施した「四国におけるインバウンドレンタカー利用に関する調査」によると、時間的効率や公共交通機関では行けない場所に行くことを理由にレンタカーを利用する外国人観光客が多く、同調査のGPS追跡調査では、実際に四国内周遊や四国外との往来など、レンタカー利用者が広域移動する実態が確認されている（巻末【APPENDIX】参照）。
- 四国では、風光明媚な観光地に公共交通機関で行けないことが多く、レンタカー利用の促進はインバウンド推進の有効なツールになる可能性がある。

■利用交通機関の内訳（2023年）



（出所）国土交通省「四国におけるインバウンドレンタカー利用に関する調査」

【レンタカーを選んだ主な理由】

観光地巡りの時間的効率が良いから（複数スポットを回るため）	67%
自然エリア（山・海・温泉など）に行くため	32%
子連れや高齢者、また荷物が多いなど家族の都合で車が便利だったため	23%
撮影・特別な体験（例：ドライブコースや絶景スポット）を楽しむため	19%
空港から宿泊地・観光地までの移動に必要なだった	18%
鉄道・バスでは対応できなかった	18%

（出所）国土交通省「四国におけるインバウンドレンタカー利用に関する調査」

## 7. 外国人観光客の満足度

- インバウンドの増加を図るには、日本に来た外国人観光客の満足度向上も重要なポイントである。
- 外国人観光客の受け入れ態勢は大都市と地方では大きく異なり、当然に観光客の感想や満足度、それらのポイントも大きく異なる。四国における外国人観光客の満足度を図り、リピーターにつなげていくためには、四国を訪れる外国人の満足度をもとに施策を検討する必要がある。
- 高知県が外国クルーズ船の乗客に対して行ったアンケートによると、Wi-Fi環境や決済手段、多言語表示といった項目で満足度が低くなっている。いずれも都市部と比較して整備が遅れている分野であり、こうした点を改善していく必要がある。

### 【高知新港に寄港する外国クルーズ船乗客へのアンケート調査結果】

	全体	買い物	食べ物	多言語表示	決済手段	Wi-Fi環境	また高知に来たいか
大変満足・満足	98%	93%	95%	<b>88%</b>	<b>86%</b>	<b>77%</b>	96%
普通	1%	7%	5%	11%	13%	21%	3%
不満・大変不満	1%	0%	0%	1%	1%	2%	1%

(注) 「また高知に来たいか」の回答は、「ぜひ来たい・来たい」=大変満足・満足、「どちらでもない」=普通、「来たいと思わない・全く来たいと思わない」=不満・大変不満に分類  
(出所) 高知県国際観光課

## 8. インバウンド増加に向けた考察

- 四国各県にとって、観光の振興は大きな課題である。その中でも海外からの観光客の呼び込みは県経済の浮沈を左右すると言ってもいい。
- 観光に関するさまざまなデータからは、インバウンドの誘客強化に向けて以下のような方向性が考えられる。

### 【国際線の誘致】

- インバウンドの誘客強化に向けて、最も直接的かつ即効性のある効果を発揮するのは、国際線の誘致である。ただし、国際線誘致に向けては空港だけでなく周辺施設・設備のキャパシティを拡張する必要がある。高知龍馬空港では国際線ターミナルの整備が進んでいるが、空港周辺や地方の観光施設の整備、人材の確保等の受け入れ態勢の整備が必要だ。四国、特に人口減少が著しい高知県にとっては、この点が大きな課題になるだろう。
- また、往路だけでなく復路（アウトバウンド）の振興も必要である。双方の往来強化によって搭乗率（≒航空会社の収益性）を高め、就航する国際線が長期安定的に稼働できる環境を作り出す必要がある。

### 【二次交通網対策】

- 四国の多くの地域では公共交通網が十分でなく、せっかくの観光地へ行く手段が限られる。自由に移動できるレンタカーの振興は一つだが、それ以外でも外国人観光客が行きたい場所に行ける二次交通網の整備が必要である。

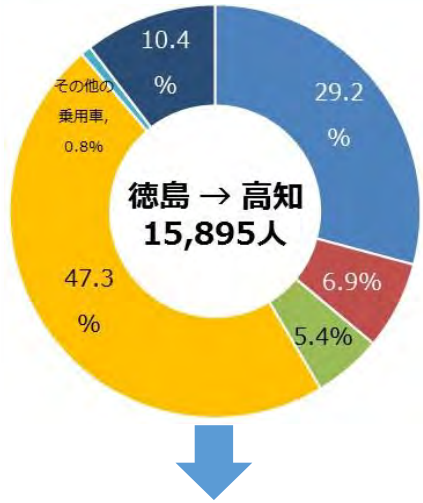
### 【ターゲット属性に応じた観光商品・周遊プランの開発と情報発信】

- 「外国人観光客が増加している」と言っても、国籍や年齢層によって訪問先（周遊ルート）や交通手段が異なる（巻末【APPENDIX】参照）。その特性に合わせた観光商品や周遊プランを開発し、ターゲット層に対してピンポイントに発信できれば、さらなる誘客につなげられる可能性がある。
- 四国は全国的にも外国人観光客の来訪が少ないが、訪れた外国人の満足度は非常に高い。ただし、外国人観光客が日本での滞在に全て満足しているわけではない。リピーター確保のためには、来日後の満足度向上のためのハード・ソフト両面の整備を図ることが必要だ。特に四国では多言語対応や通信環境、キャッシュレス決済の整備が進んでいないため、これらの整備を進める必要がある。

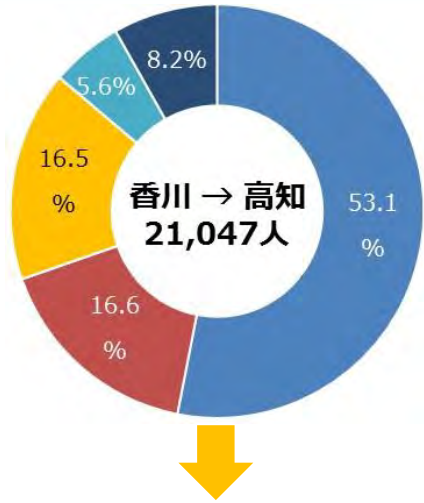
# APPENDIX I : 外国人観光客の移動手段

(注) APPENDIX Iは国土交通省「FF-Data」を分析したものであり、ここで表記している人数は観光庁「宿泊旅行統計調査」の延べ宿泊客数とは異なる。  
また、表記している人数は「流動量」であり、同一の観光客が同じ工程を二度以上旅行した場合は重複して集計されている。

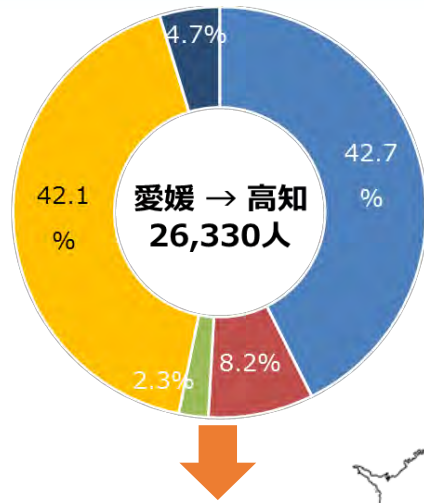
# 【APPENDIX I - ①】外国人観光客の移動手段（高知県）



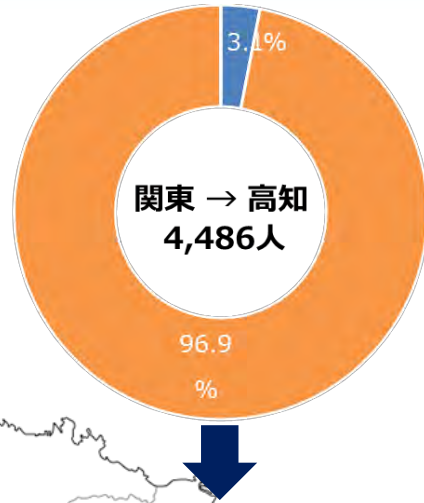
高知 ⇄ 徳島間は  
レンタカー移動がメイン  
鉄道・タクシーは少数派



高知 ⇄ 香川間は  
バス移動がメイン  
鉄道・レンタカーが続く



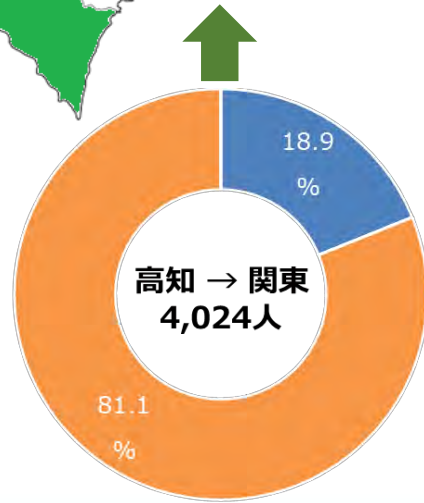
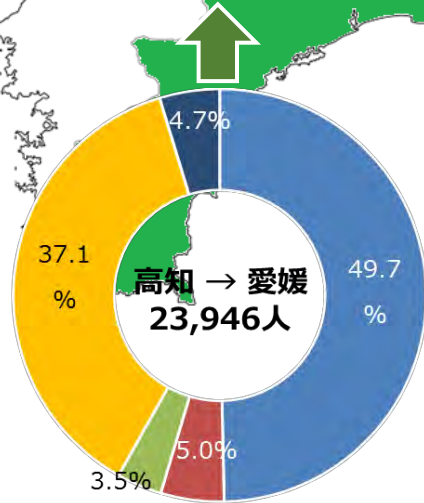
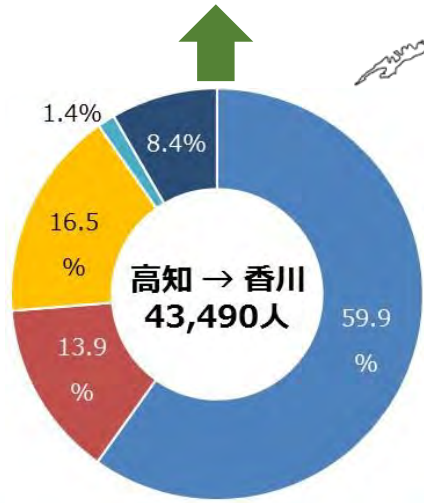
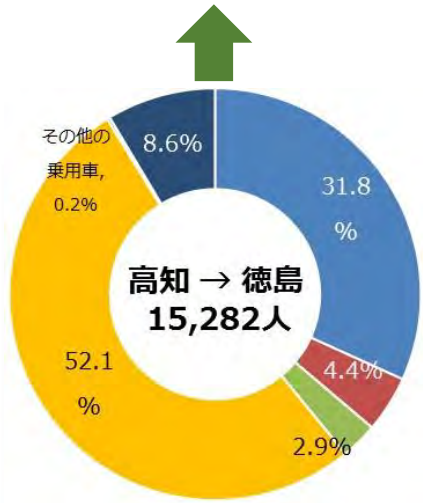
高知 ⇄ 愛媛間は  
バス・レンタカー移動が  
平行メイン



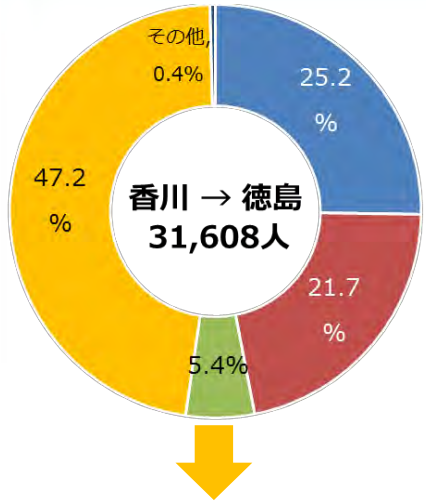
高知 ⇄ 関東間は  
ほとんどが飛行機移動  
一部バス移動あり



高知 ⇄ 近畿間は  
ほとんどがバス移動



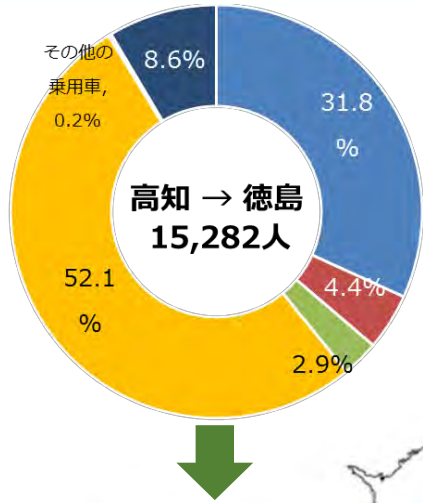
# 【APPENDIX I -②】 外国人観光客の移動手段（徳島県）



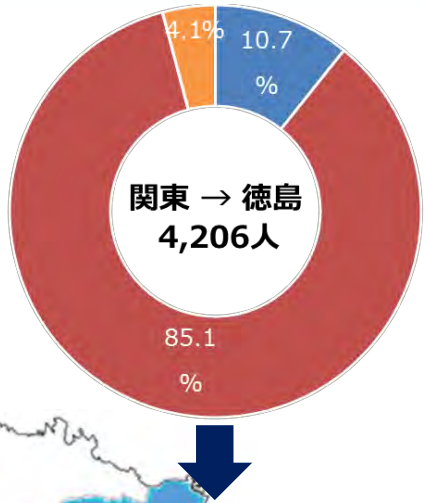
徳島 ⇄ 香川間は  
レンタカー移動がメイン  
徳島 → 香川はバスも多い



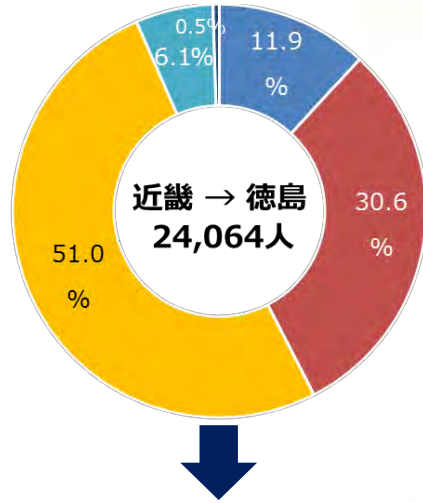
徳島 ⇄ 愛媛間は  
バス移動がメイン  
レンタカーも多い



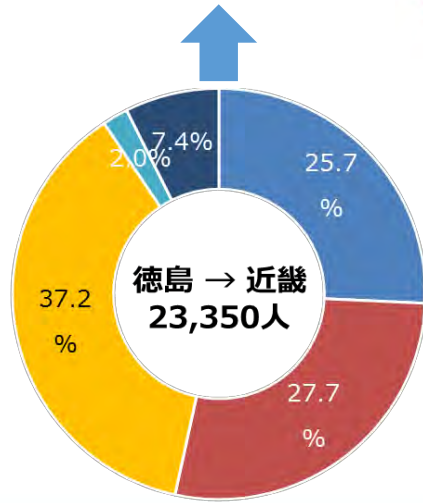
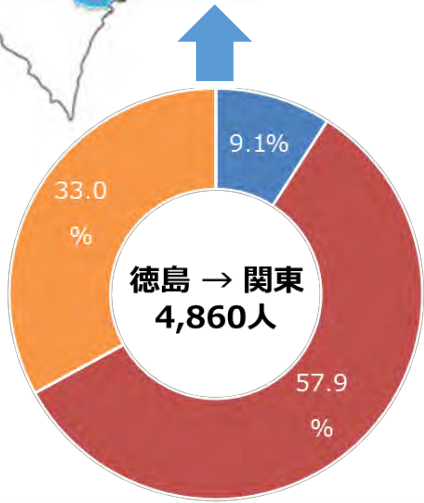
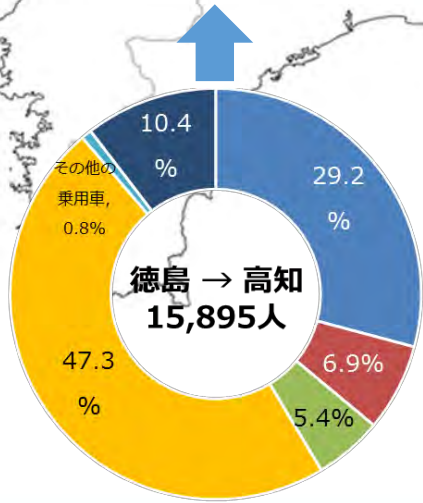
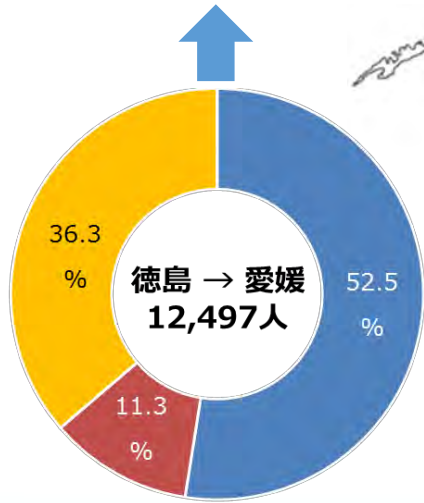
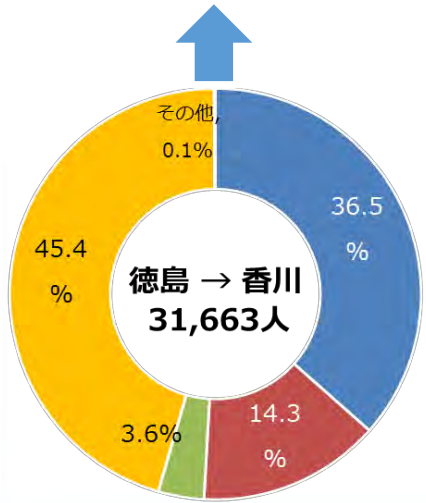
徳島 ⇄ 高知間は  
レンタカー移動がメイン  
バスも多い



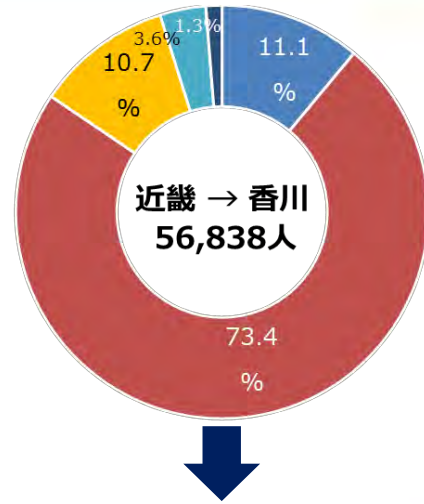
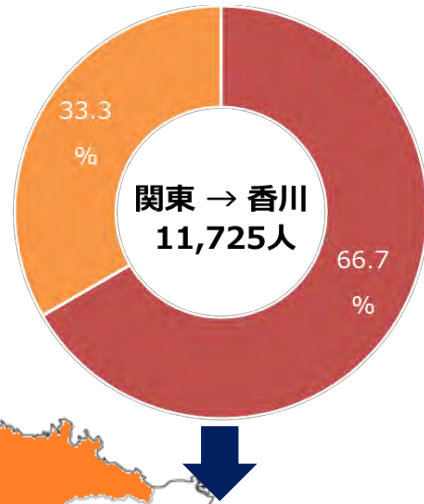
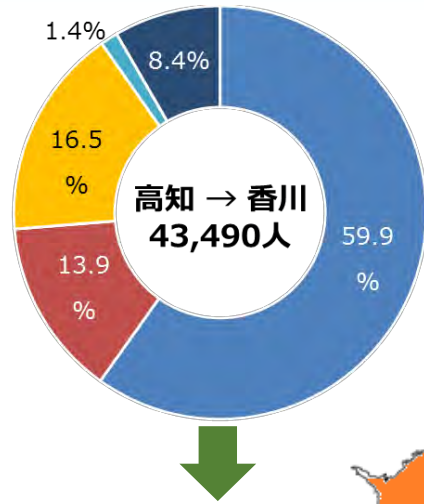
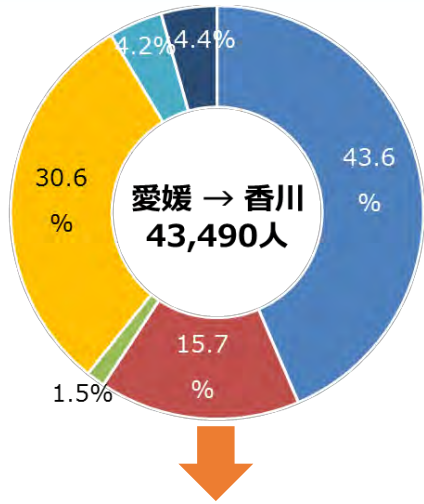
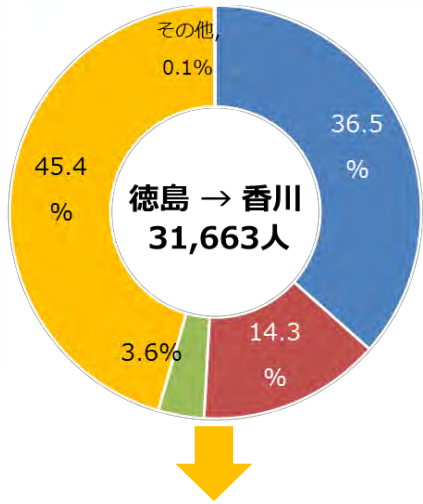
徳島 ⇄ 関東間は  
鉄道移動がメイン  
徳島 → 関東は飛行機も



近畿 → 徳島はレンタカーが  
メインで鉄道も多い  
徳島 → 近畿はバス・  
鉄道・レンタカーが均等



# 【APPENDIX I -③】外国人観光客の移動手段（香川県）



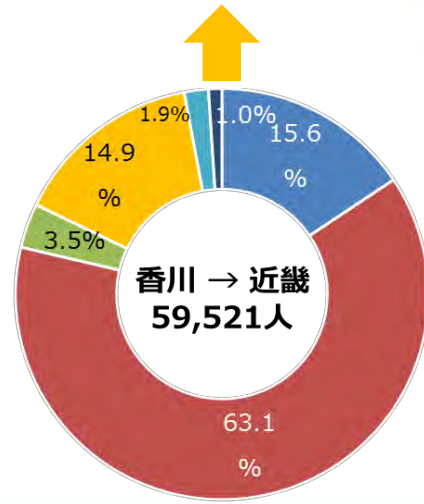
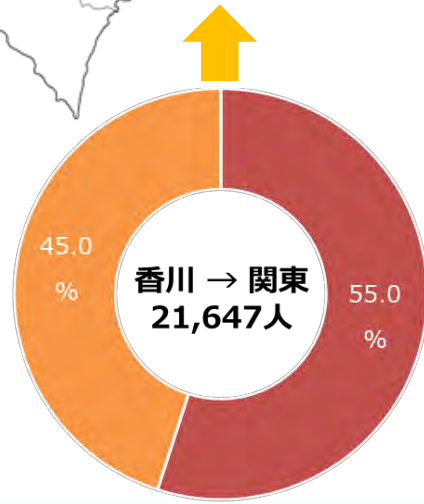
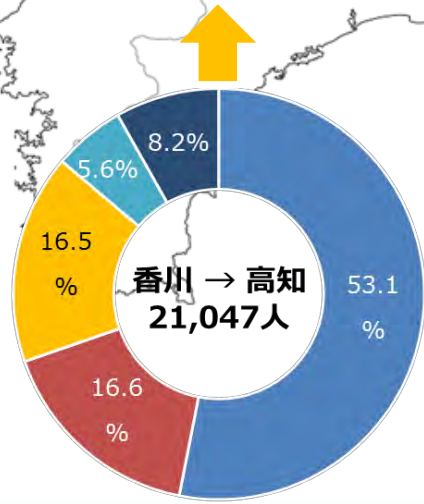
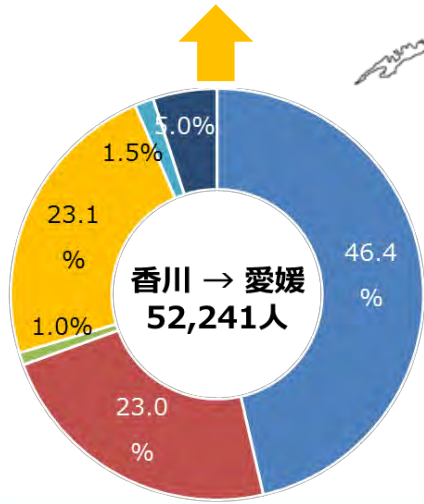
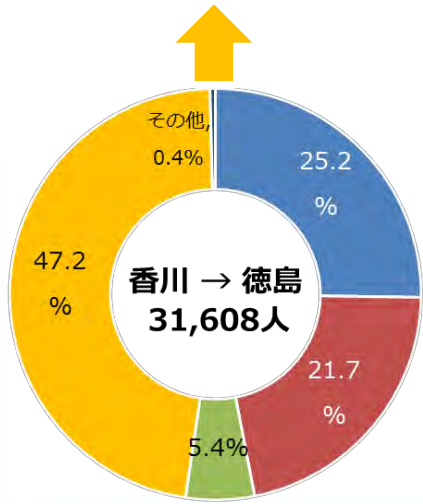
香川 ⇄ 徳島間は  
レンタカー移動がメイン  
徳島→香川はバスも多い

香川 ⇄ 愛媛間は  
バス移動がメイン  
レンタカー・鉄道も多い

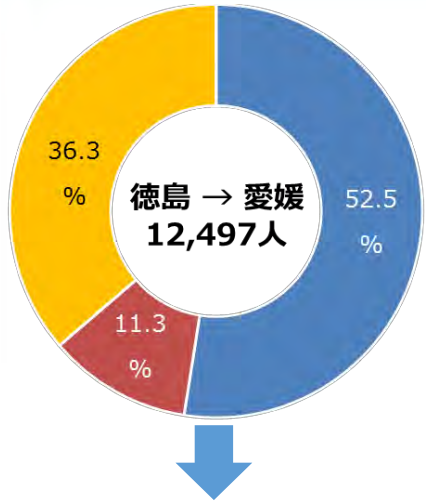
香川 ⇄ 高知間は  
バス移動がメイン

香川 ⇄ 関東間は  
鉄道・飛行機移動が  
平行メイン

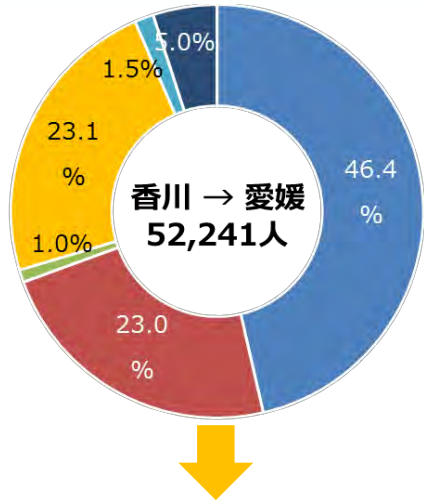
香川 ⇄ 近畿間は  
鉄道移動がメイン



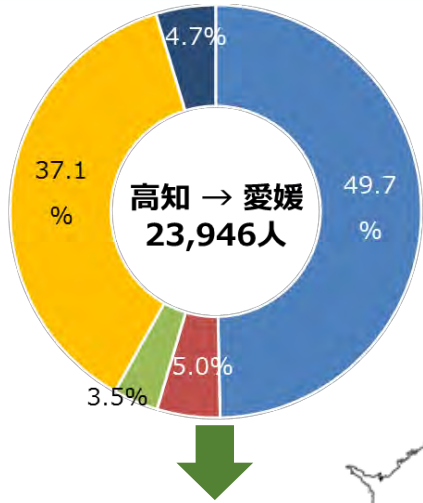
# 【APPENDIX I -④】 外国人観光客の移動手段（愛媛県）



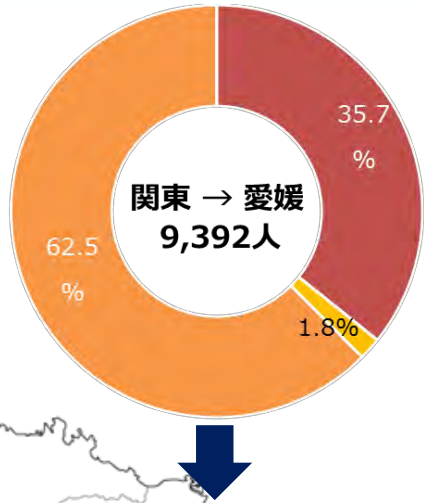
愛媛 ⇄ 徳島間は  
バス移動がメイン  
レンタカーも多い



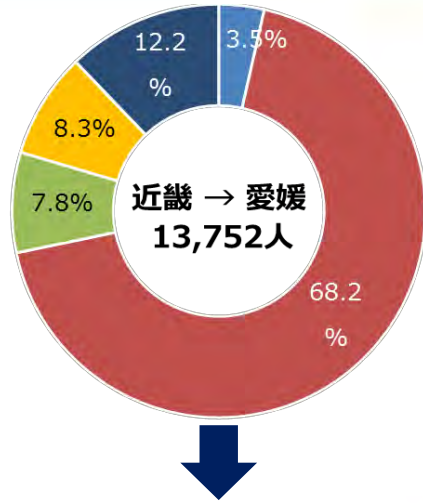
愛媛 ⇄ 香川間は  
バス移動がメイン  
レンタカー・鉄道も多い



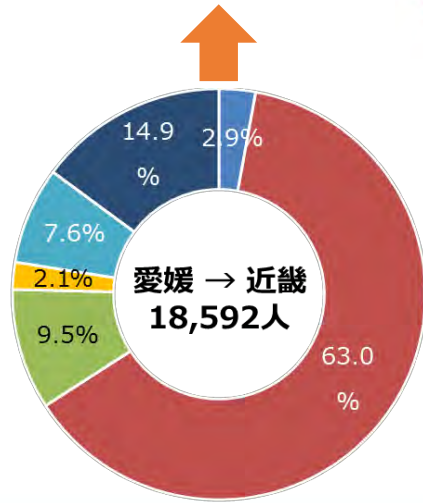
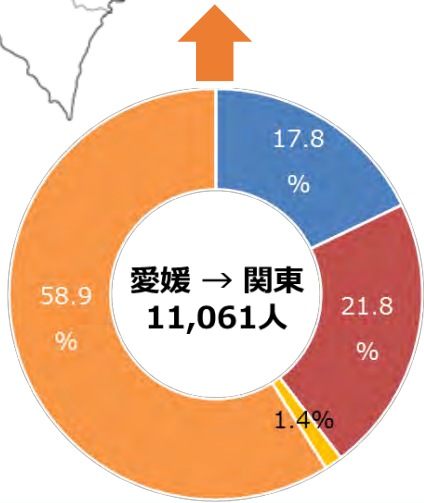
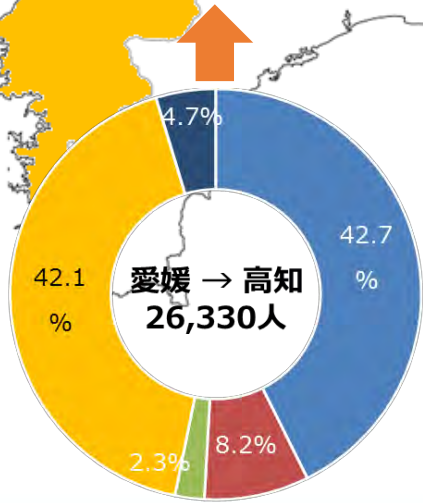
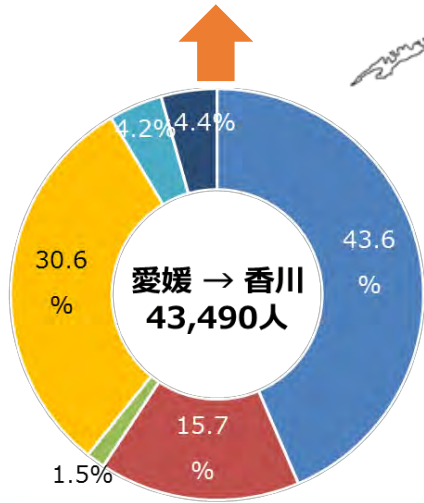
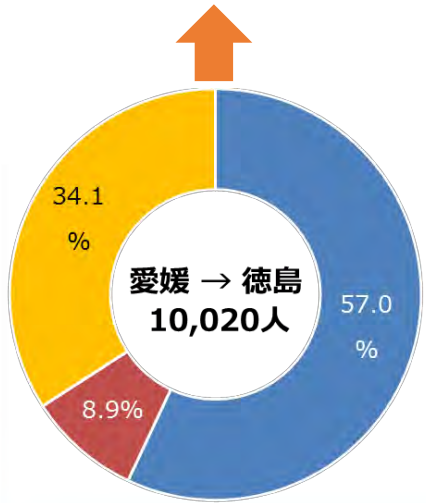
愛媛 ⇄ 高知間は  
バス・レンタカー移動が  
平行メイン



愛媛 ⇄ 関東間は  
飛行機移動がメイン  
鉄道も多い



愛媛 ⇄ 近畿間は  
鉄道移動がメイン

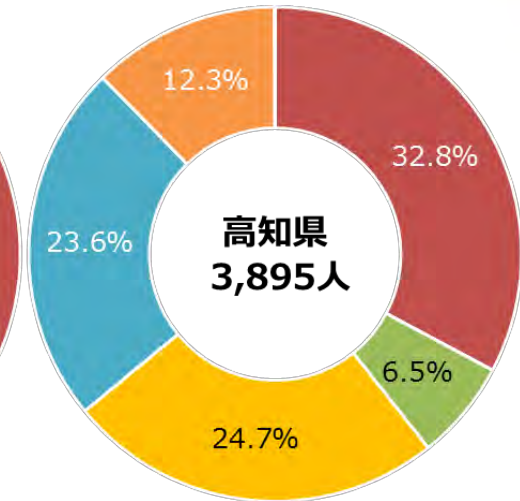
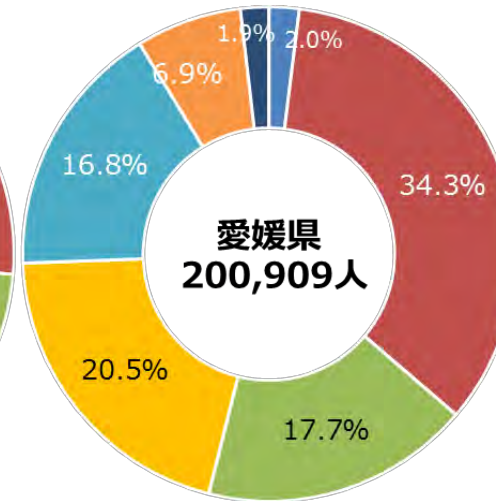
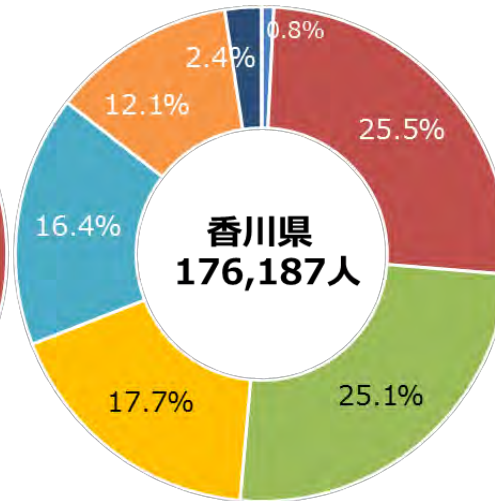
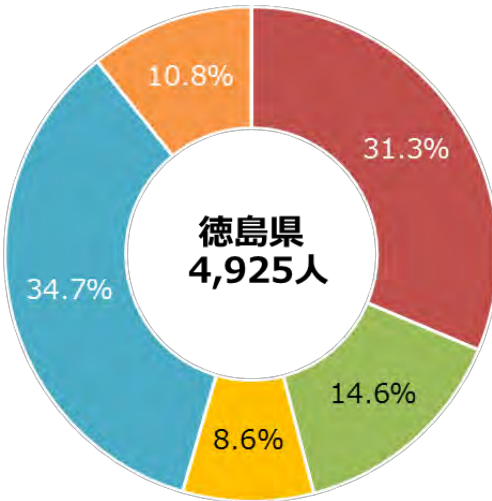


# APPENDIX II : 県別国籍別年齢層

(注) APPENDIX IIは国土交通省「FF-Data」を分析したものであり、ここで表記している人数は観光庁「宿泊旅行統計調査」の延べ宿泊客数とは異なる。  
また、表記している人数は「流動量」であり、同一の観光客が同じ工程を二度以上旅行した場合は重複して集計されている。

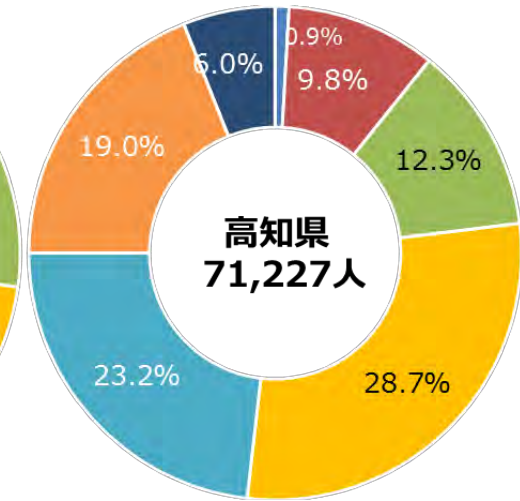
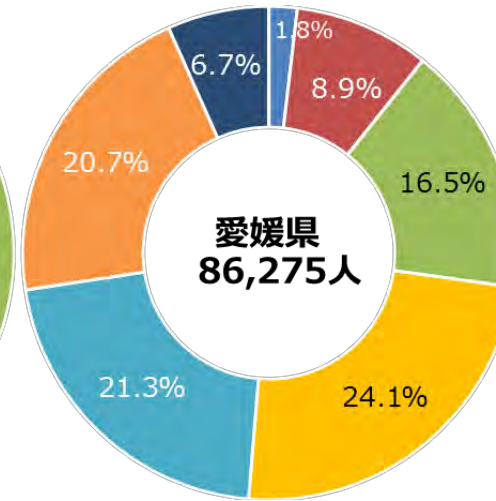
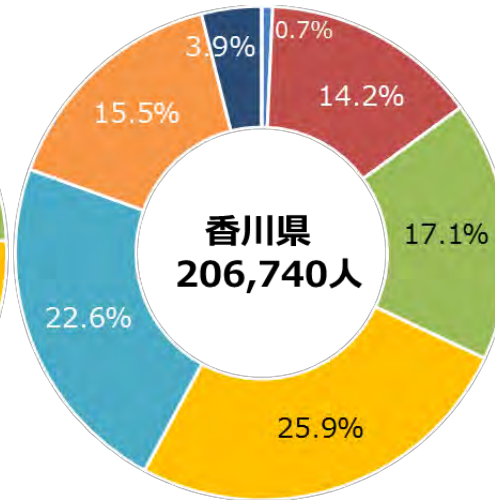
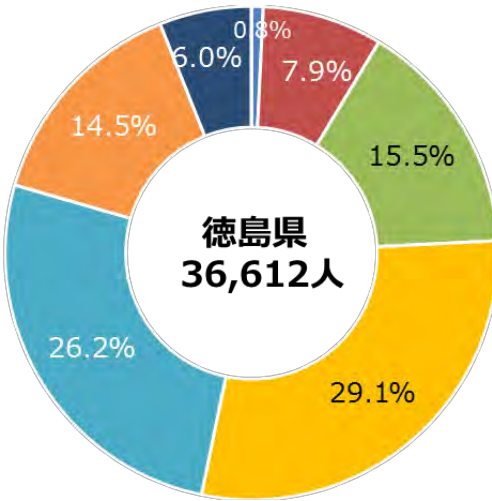
# 【APPENDIX II - ①】 外国人観光客の国籍別・年代別割合（韓国・台湾）

## 【韓国】

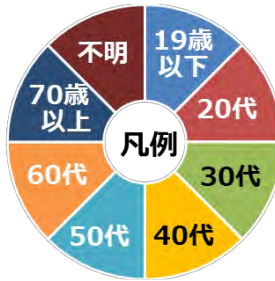


韓国人は20代～50代まで幅広いなか、他の東アジア諸国と比べて20代の割合が高い。徳島県では50代が中心。

## 【台湾】

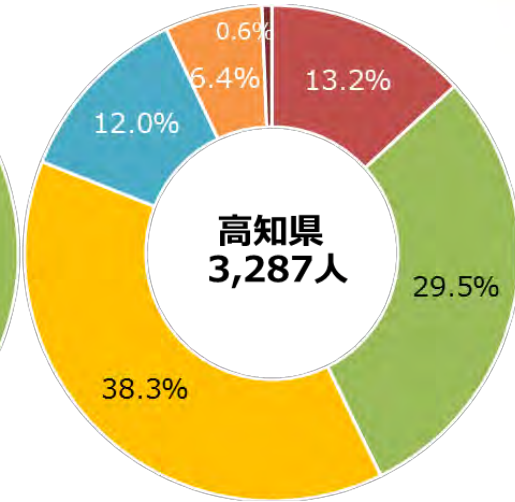
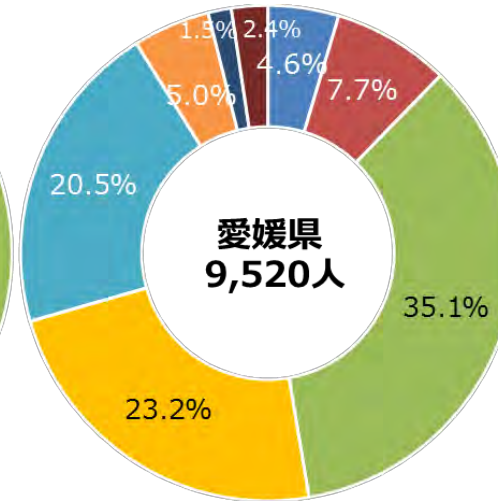
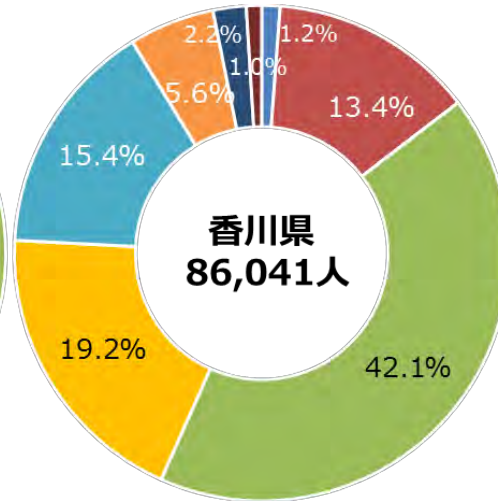
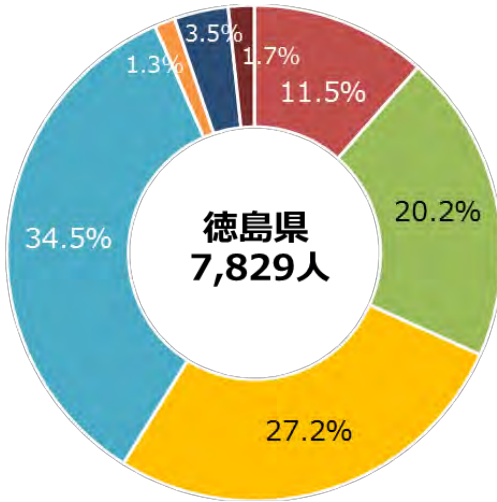


台湾人は40代～60代が中心。30代以下の若年層もそこそこ。



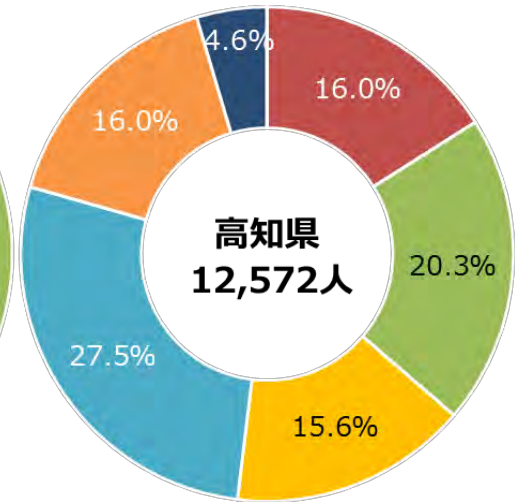
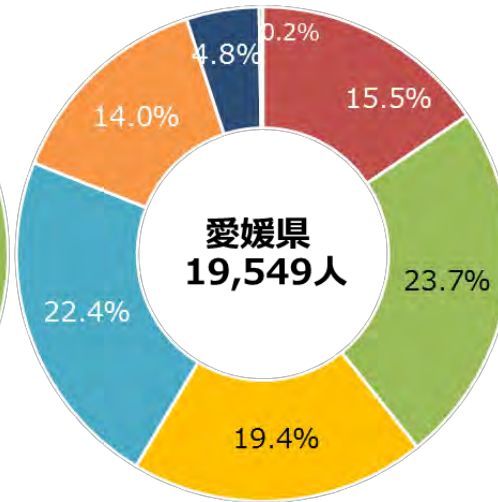
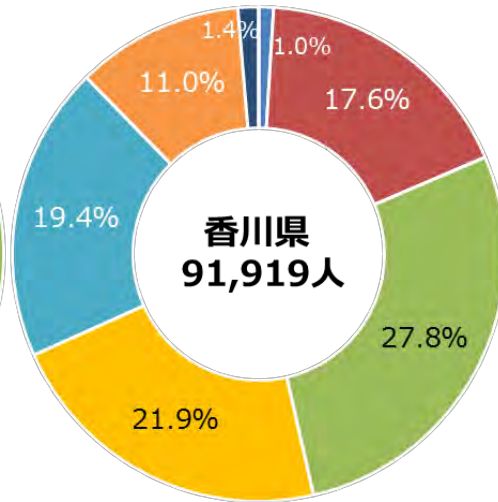
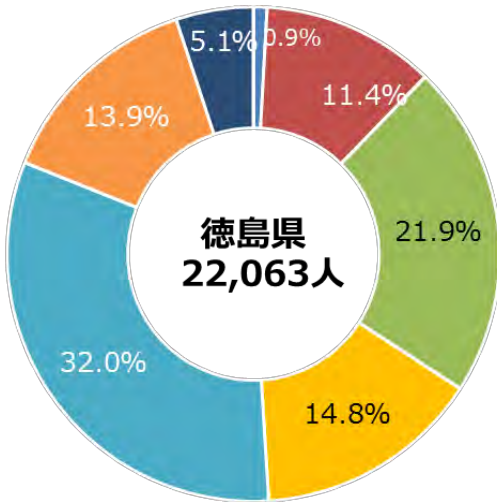
# 【APPENDIX II-②】外国人観光客の国籍別・年代別割合（中国・香港）

## 【中国】

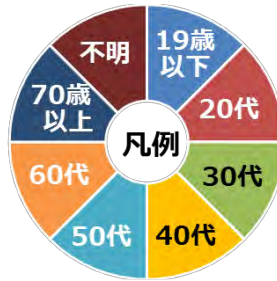


中国人は30代～50代が中心。30代の多さが目につくが、徳島県では50代、高知県では40代が多い。

## 【香港】

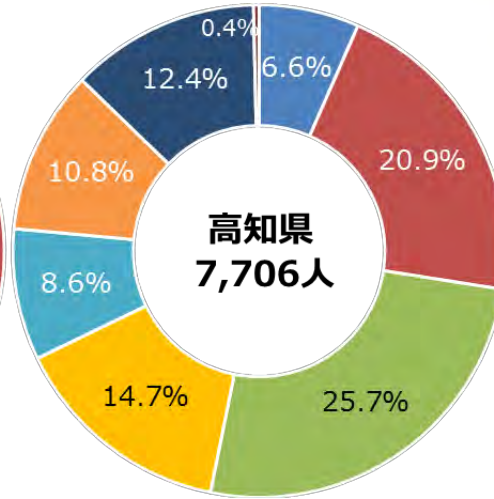
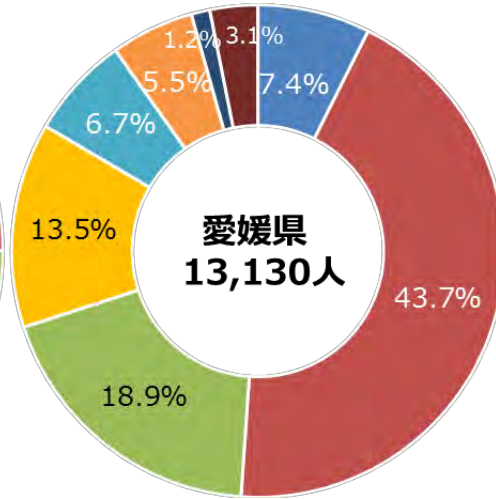
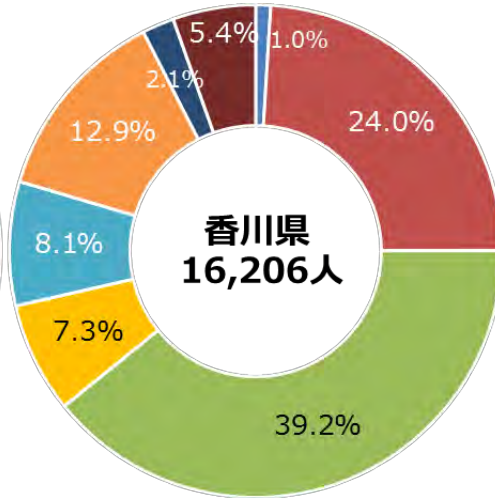


香港人は20代～60代まで幅広く均等に分布。

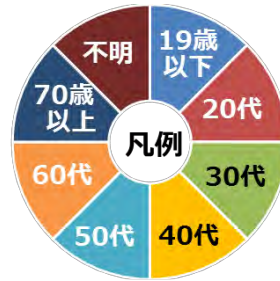


# 【APPENDIX II-③】外国人観光客の国籍別・年代別割合（米国・豪州）

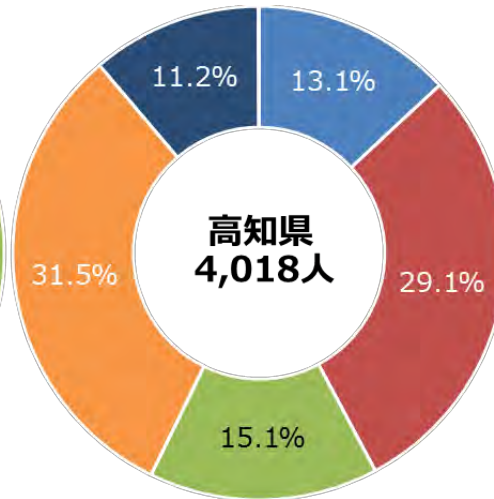
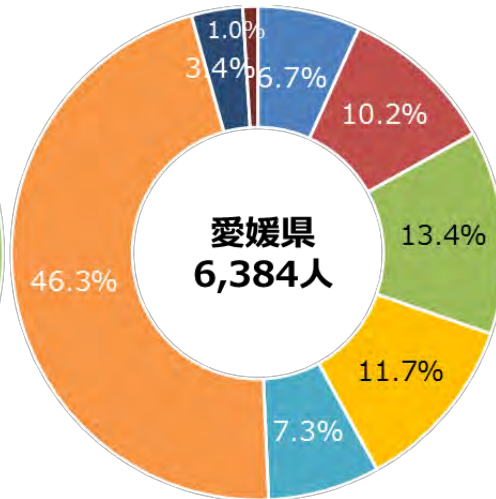
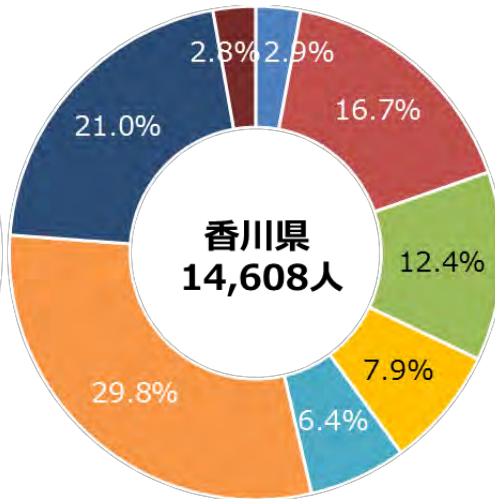
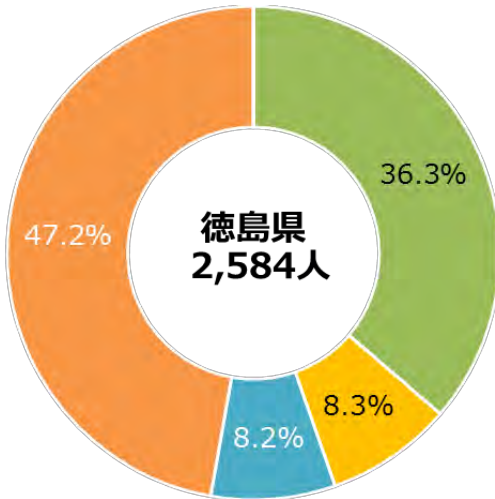
【米国】



米国人は20代～30代が中心で、19歳以下もやや多め。徳島県、高知県では70歳以上の高齢者も。



【豪州】

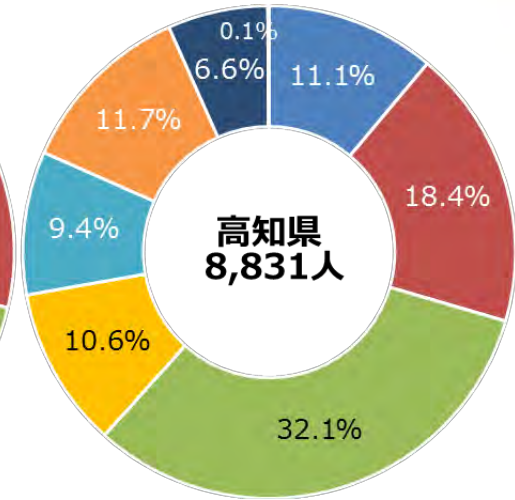
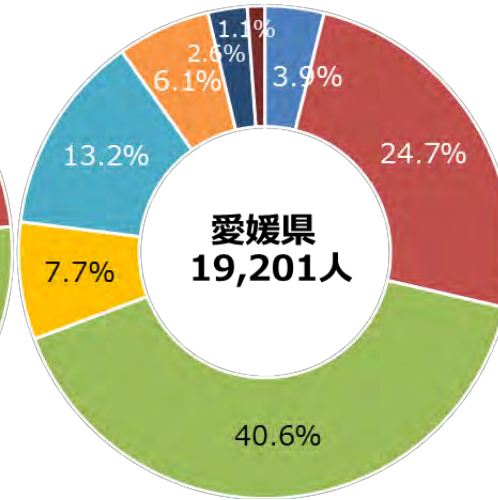
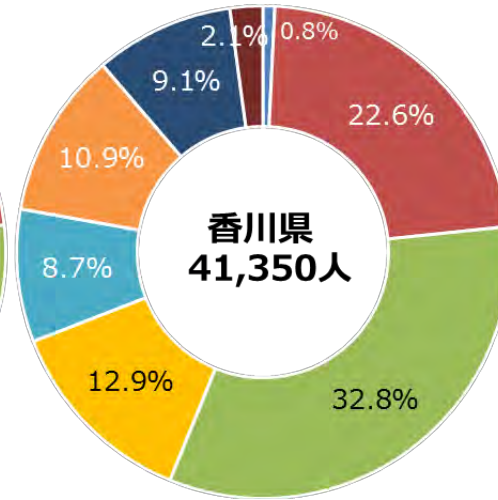
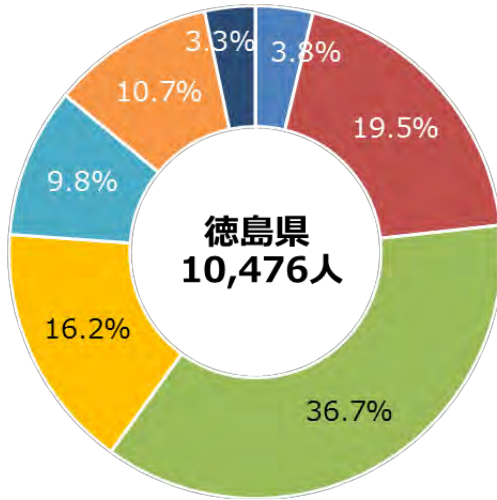


豪州は各県とも60代～70歳以上の高齢者が半数前後を占め、40代～50代の層が薄い。

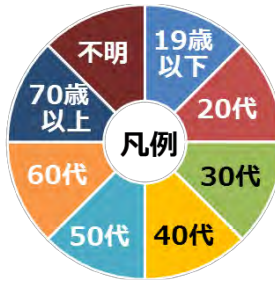
徳島県では20代以下の若年層の訪問があまりないが、高知県では若年層が4割以上を占めており、県ごとの差が大きい。

# 【APPENDIX II-④】外国人観光客の国籍別・年代別割合（欧州）

【欧州】



欧州は20代～30代が半数以上を占める。



# APPENDIX Ⅲ：インバウンドレンタカーの動線

# 【APPENDIX Ⅲ】インバウンドレンタカーの動線例①

【1日目】 高松にて貸出  
→琴平町  
→今治市にて宿泊

## ▼1日目



【2日目】 今治を出発  
→しまなみ海道エリア  
→道後温泉にて宿泊

## ▼2日目



【3日目】 道後ハイカラ通り商店街  
→伊予・下灘  
→大洲市にて宿泊

## ▼3日目



【4日目】 大洲市を出発  
→道の駅みま  
→四万十市  
→道の駅めぐり窪川  
→高知市にて宿泊

## ▼4日目



【5日目】 高知市を出発  
→祖谷のかずら橋  
→大歩危峡  
→徳島市にて宿泊

## ▼5日目



【6日目】 徳島市を出発  
→鳴門観光  
→瀬戸大橋タワー  
→屋島寺  
→高松にて返却

## ▼6日目



(出所) 国土交通省「四国におけるインバウンドレンタカー利用に関する調査」

## 【APPENDIX Ⅲ】インバウンドレンタカーの動線例②

【1日目】 徳島空港にて貸出  
→鳴門観光  
→徳島市内にて宿泊

▼1日目



【2日目】 徳島市内観光  
→阿南市にて宿泊

▼2日目



【3日目】 阿南市を出発  
→蒲生田岬  
→海山荘  
→北川村温泉にて宿泊

▼3日目



【4日目】 北川村を出発  
→安芸市 (野良時計ほか)  
→道の駅田野駅屋  
→室戸岬灯台  
→最御崎寺  
→淡路島にて宿泊

▼5日目



【5日目】 淡路島観光  
→淡路島にて宿泊

▼6日目



【6日目】 淡路島観光  
→淡路島にて宿泊

▼7日目



【7日目】 淡路島観光  
→徳島にて返却

(出所) 国土交通省「四国におけるインバウンドレンタカー利用に関する調査」

## 【FF-Data分析に関するご注意事項】

本資料で分析した「FF-Data」は、各種調査により取得したサンプルデータを国土交通省が拡大処理して集計したものであり、実数調査ではありません。また、公表元である国土交通省から以下の通り「利用上の注意」が付されています。本資料における分析結果は、以下の条件を前提としていることにご注意ください。

### 【FF-Data 利用上の注意】

- FF-Dataは、訪日外国人の国内移動に関して、観光庁「訪日外国人消費動向調査」（1～3月）、観光庁「インバウンド消費動向調査」（4月～12月）、航空局「国際航空旅客動態調査」を、国籍・地域別出国者数に関して、法務省「出入国管理統計月報」を組み合わせて作成されています。
- 訪日外国人消費動向調査、インバウンド消費動向調査、国際航空旅客動態調査はいずれも、国内訪問地の情報はアンケート回答者の主観に委ねられているため、特に都道府県内あるいは近隣都道府県間等の短距離の移動が十分に把握できていない可能性がある点にご注意願います。
- また、例えば1回の旅行で、ある都道府県を2回訪問した場合は、都道府県間流動表ではその都道府県を2回訪問したこととして集計しています。そのため、都道府県別の入込客数を都道府県間流動表から集計する際には、同じ人を複数回カウントしている点にご注意願います。
- 国内訪問地間の移動の際の利用交通機関情報については、国際航空旅客動態調査では取得していますが、訪日外国人消費動向調査では取得していません。そのため、FF-Dataでは国際航空旅客動態調査で取得したOD（Origin-Destination：出発地と目的地）別の交通機関分担率を全データに適用しています。なお、サンプル数の関係で、国籍別での設定が困難であったため、全国席共通の交通機関分担率としています。
- 2018年より、訪日外国人消費動向調査において統計手法を変更し、従来の全国調査に加え、新たに地域調査が追加されました。FF-Dataにおいても、2018年データよりこの地域調査の調査結果も加えて作成しているため、特に2017年以前のデータと比較し、経年変化の分析をする際にはご注意願います。

## Disclaimer

- 本資料は情報提供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、当行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、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、ご自身の判断にてなされますようお願い申し上げます。本資料に掲載された情報を利用したことによって利用者等に何らかの損害が発生したとしても、かかる損害について当行は一切の責任を負いません。
- 本資料に記載された内容は予告なしに変更されることがあります。