

明日の日本を支える観光ビジョン構想会議
ワーキンググループ

観光業を家業から グローバル型の大基幹産業へ

～ 高賃金と長期安定雇用の高付加価値「ツーリズム産業」を目指す ～

2015年12月10日
株式会社 経営共創基盤 (IGPI)
富山 和彦

1. このビッグチャンスになぜ大投資(資本と人材)が起きないのか？

巨大なポテンシャル、しかもグローバル型の...

世界人口の半分がアジア圏

×

中間富裕層の増加

×

1人あたり飛行回数の増加

*参考①

*参考②

*参考③

外国投資家の熱い視線、しかし...

ローカル観光業の平均的世界:「家業」モデルが圧倒的

最賃産業(雇用の受皿)、しかもその最賃は先進国最低レベル

*参考④・⑤

(成功しても)
オーナー金持ち、
使用人貧乏イメージ

低収益・低資本力の
中小・零細企業が
主流

*参考⑥

若者が一生の仕事として
目指す対象になっていない!?

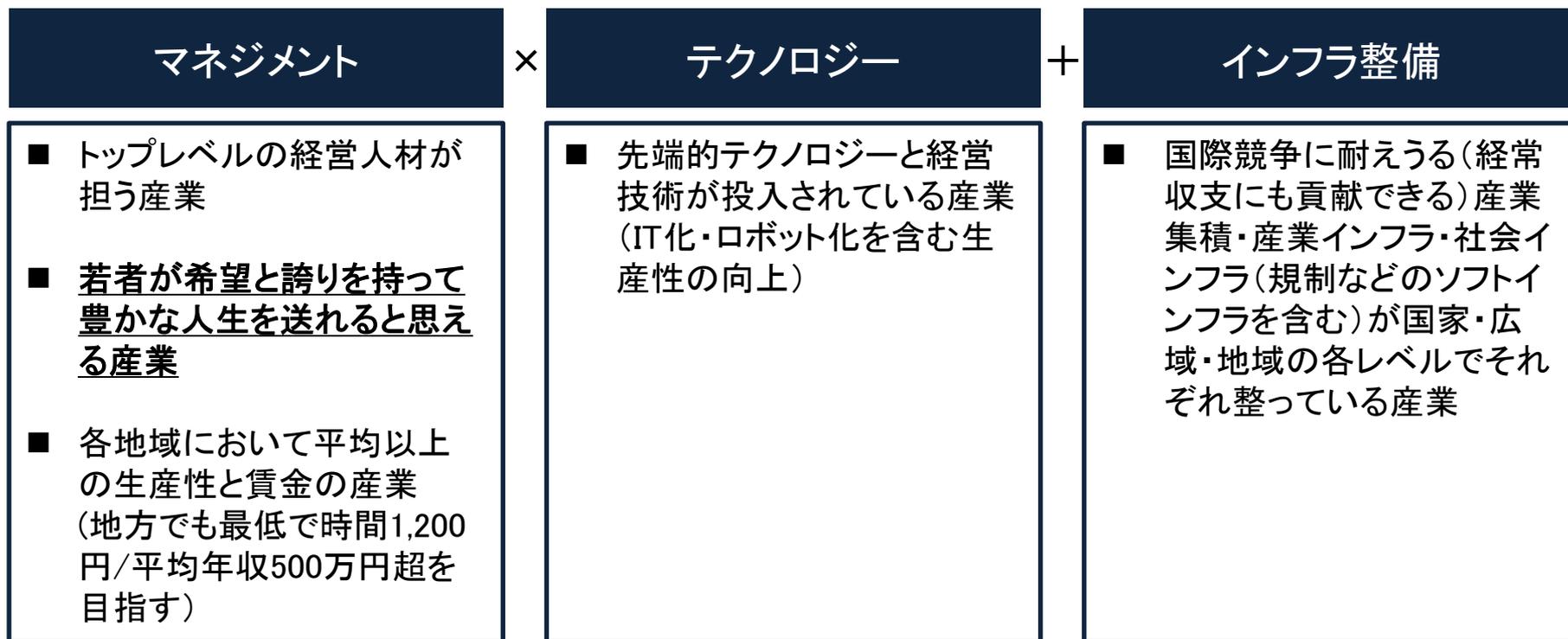
*参考⑦・⑧

3,000万人(「海外」渡航型先進国並み)以上の、持続的なインバウンド取り込みは困難 *参考⑨

低生産性・低賃金業種の延長では「2,000万人達成後」の世界は描けない!

(裏返せば、今やこれほど生産性向上の伸びしろのある産業も珍しいのだが...)

2. 基幹産業たる要件



*参考⑩

*参考⑪

日本型ツーリズム産業の再定義（≠従来の観光業） *参考⑫

**宿泊・飲食・交通・スポーツ・エンターテイメント等を
有機的に包括する高付加価値産業**

3. 粘り強く遂行すべき施策

※DMO=Destination Marketing(Management) Organization

① 生産性向上促進型の規制改革

- 最低賃金引き上げ政策などによる生産性向上と新陳代謝の動機づけ
- 高生産性事業者・「ホワイト」な事業者・高度化投資を行う事業者を応援し、粗悪な業者を排除する規制改革
(各種免許規制・環境規制・安全規制など)

*参考⑬

② 「ツーリズム産業」インフラ投資の促進

- 日本型広域DMO※モデル創出(本格的な広域DMOを組織化できたところに官民ファンド的な機能を持たせて、地域におけるツーリズムの産業化投資・イノベーション投資の呼び水に)
- 空港コンセッション(民営化)のさらなる促進と広域DMOモデルとの連動
- 海外の高生産性ビジネスモデルの投資誘致
(第二、第三のディズニーランドモデル・・・IRの議論はこの脈絡で重要)

③ リーダー人財育成

- 日本型ツーリズム産業のトップ・プロフェッショナルスクール(≠観光「学」の学校)を「新たな高等教育機関」などを利用して設立。
ツーリズム実践教育の世界の東京大学、さらにはハーバード・ビジネススクールを目指す。
⇒ 一流の人材が担う、一流の基幹産業としての再定義と「見える化」

④ イノベーション促進

- IoT推進ラボなど官民のアクセラレータ・プラットフォームを活用して、ツーリズム産業関連のイノベーション・チャレンジ(サービスモデル・機器モデル・ビジネスモデル)を推進

観光業を「家業」から「グローバル型の大基幹産業」へ！！

高賃金と長期安定雇用の高付加価値「ツーリズム産業」を目指す！

参考資料

参考① 世界の人口分布

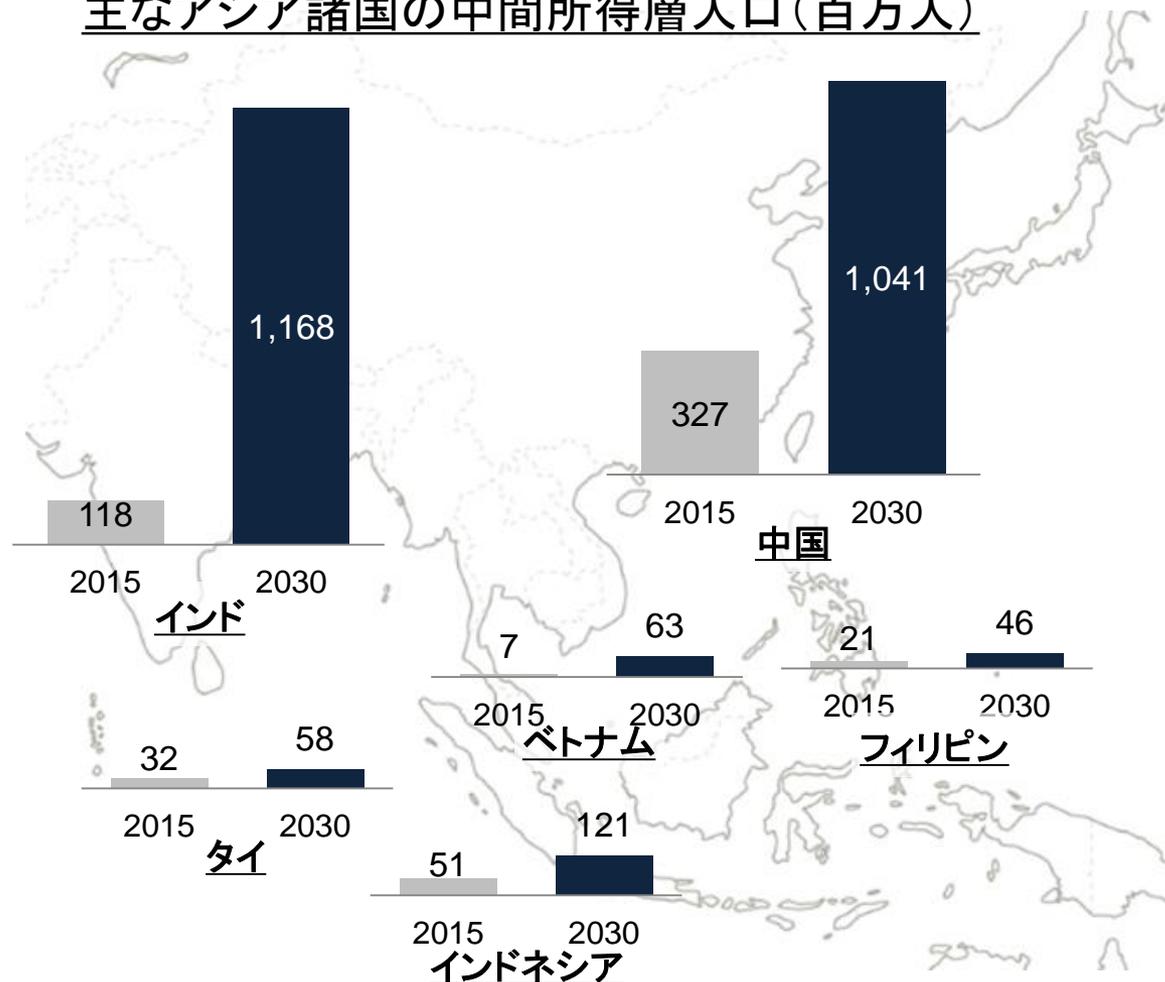
現在、世界の人口の半分以上はアジア地域に属し、アジアの時代



参考② 著しく増加するアジアの中間富裕層

アジア地域の中間富裕層は今後著しく増加し、約25億人が潜在マーケット

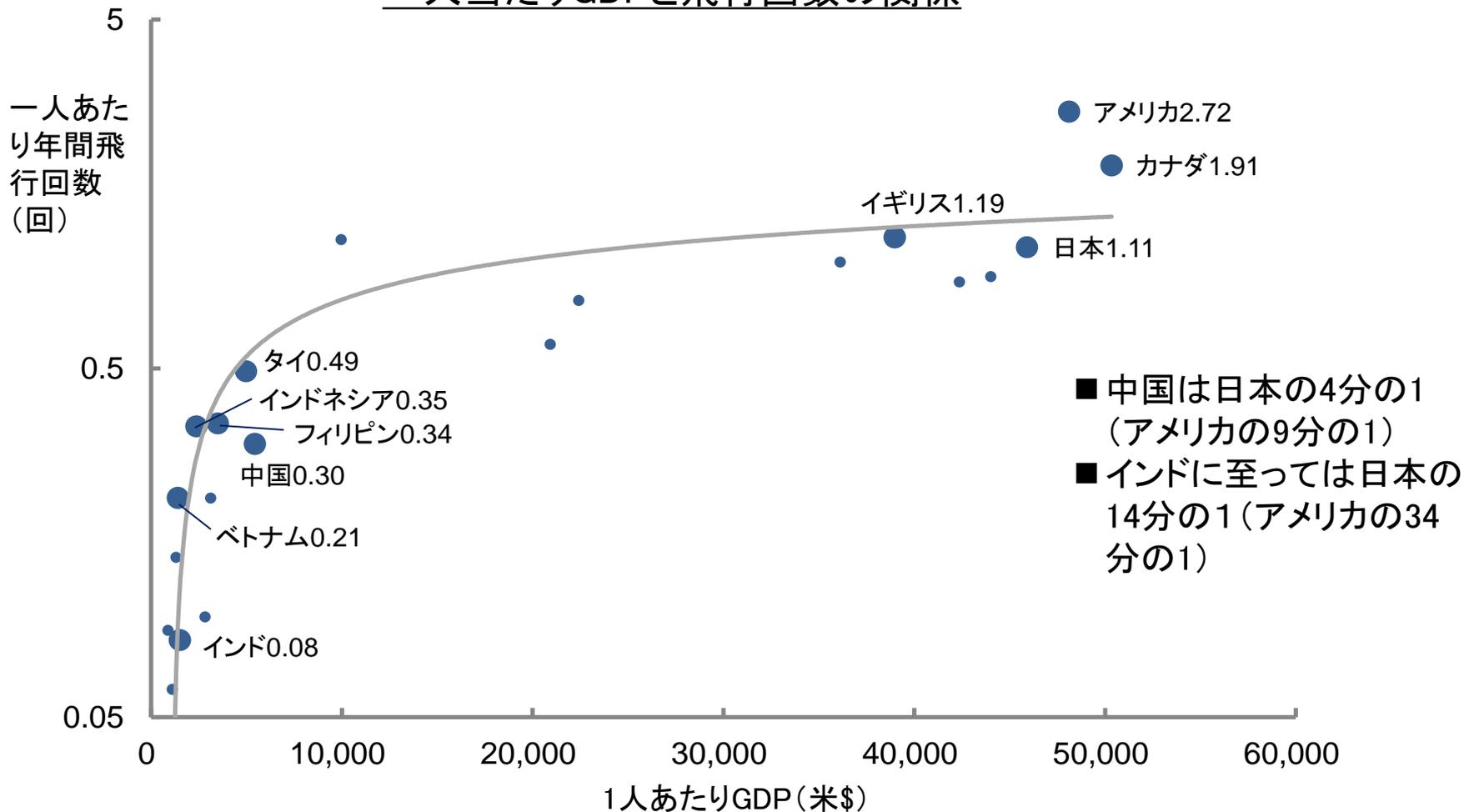
主なアジア諸国の中間所得層人口(百万人)



参考③ 一人当たりGDP増加による飛行回数増加

一人当たりGDPの成長に伴い、航空旅行性向も増加。人口増加以上に海外旅行の増加が見込める。

一人当たりGDPと飛行回数の関係



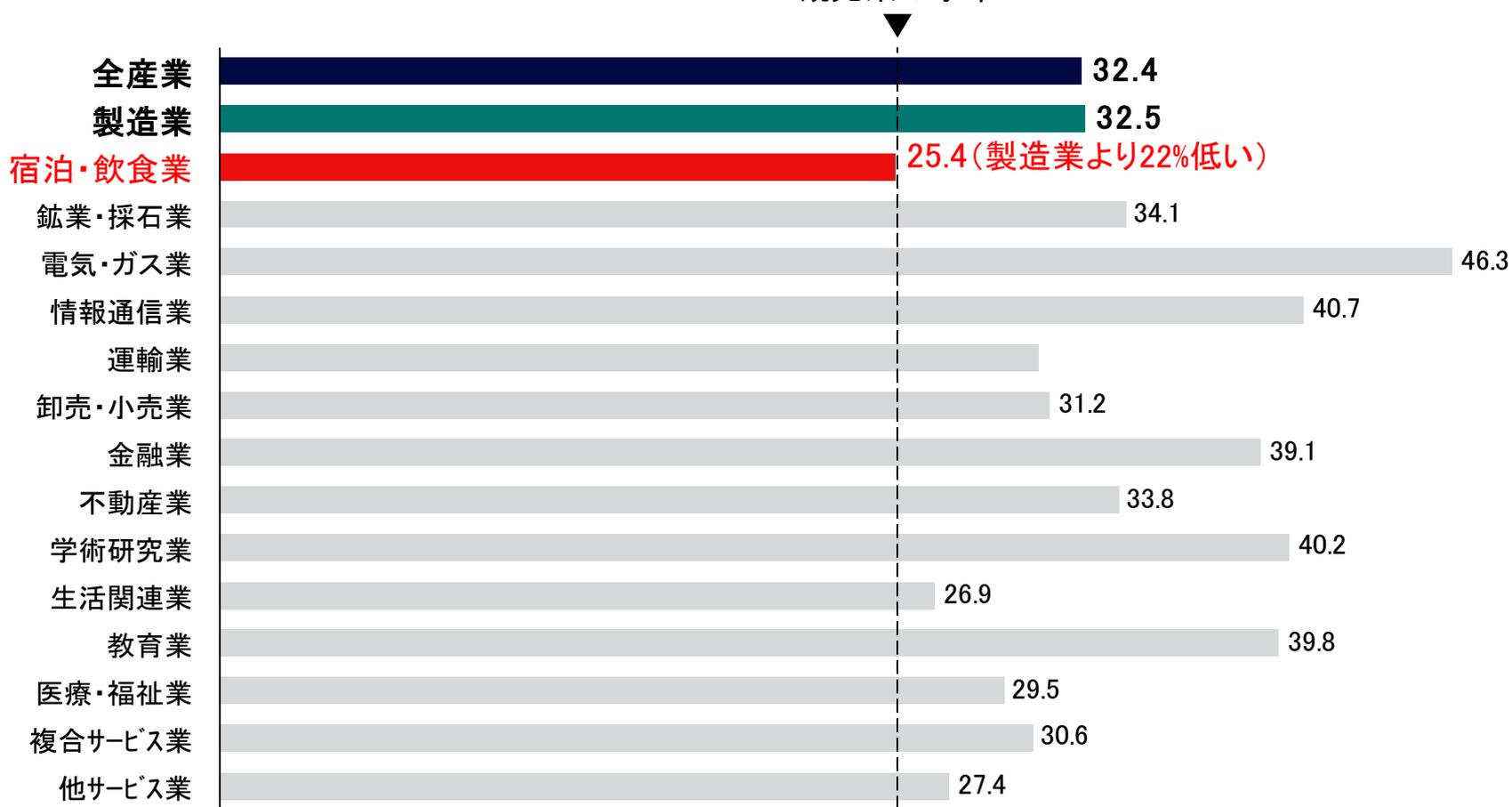
出所: United Nations, World Bankのデータを基に分析

参考④ 観光業の賃金水準

宿泊・飲食業の賃金水準は全産業の中で最も低く、製造業よりも2割低い。

産業別の賃金水準(月収/万円)

観光業の水準



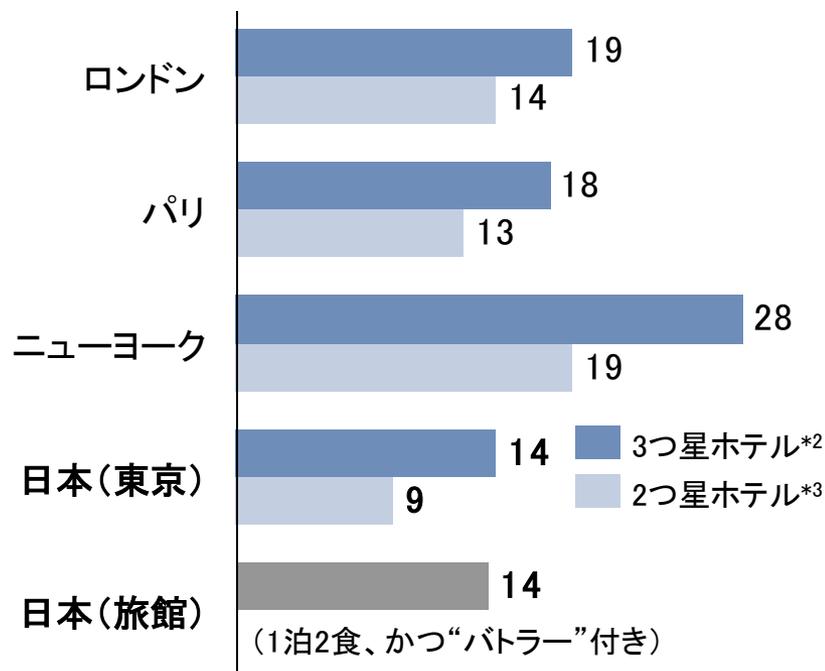
脚注: 常用労働者10人以上の民営事業所の一般労働者1人当たりの現金給与額(所得税, 社会保険料などを控除する前の額, 超過労働給与額を含む)の男女の加重平均額。

出所: 総務省統計局「産業別月間給与額(2013年6月)」

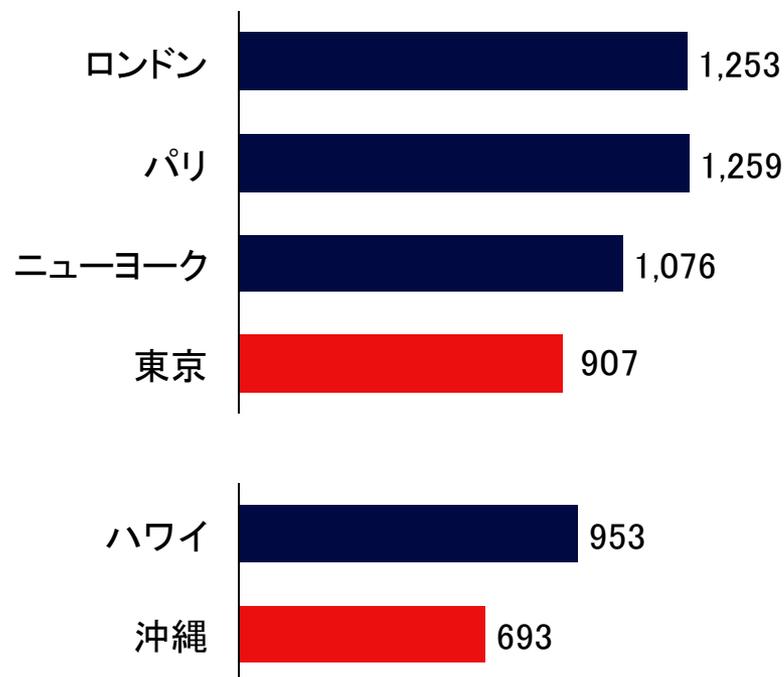
参考⑤ 産業全体の付加価値・生産性の低さ

宿泊費に消費される金額は海外と比較すると約6割*1と低く、また、最低賃金も約3割*1低い。安いコストで安いサービスの提供に留まっていることにより、消費を促進できていない。

宿泊料金比較(千円)



各国観光都市の最低賃金比較(円)



*1: 他都市の平均値と比較

*2: 3つ星ホテル例(品川プリンスホテル・アパホテル等)

*3: 2つ星ホテル例(チサンホテル・ホテルマイステイズ等)

出所: ホテルは「Review of global hotel prices January-June 2014(The Hotel Price Index)」を基に、1\$=182円換算したもの。旅館は「2013年度冬季旅館営業概況調査」の全国平均の夏・冬の平均額

脚注: 各国データは2015年、ロンドン・パリは国の法定最低賃金。

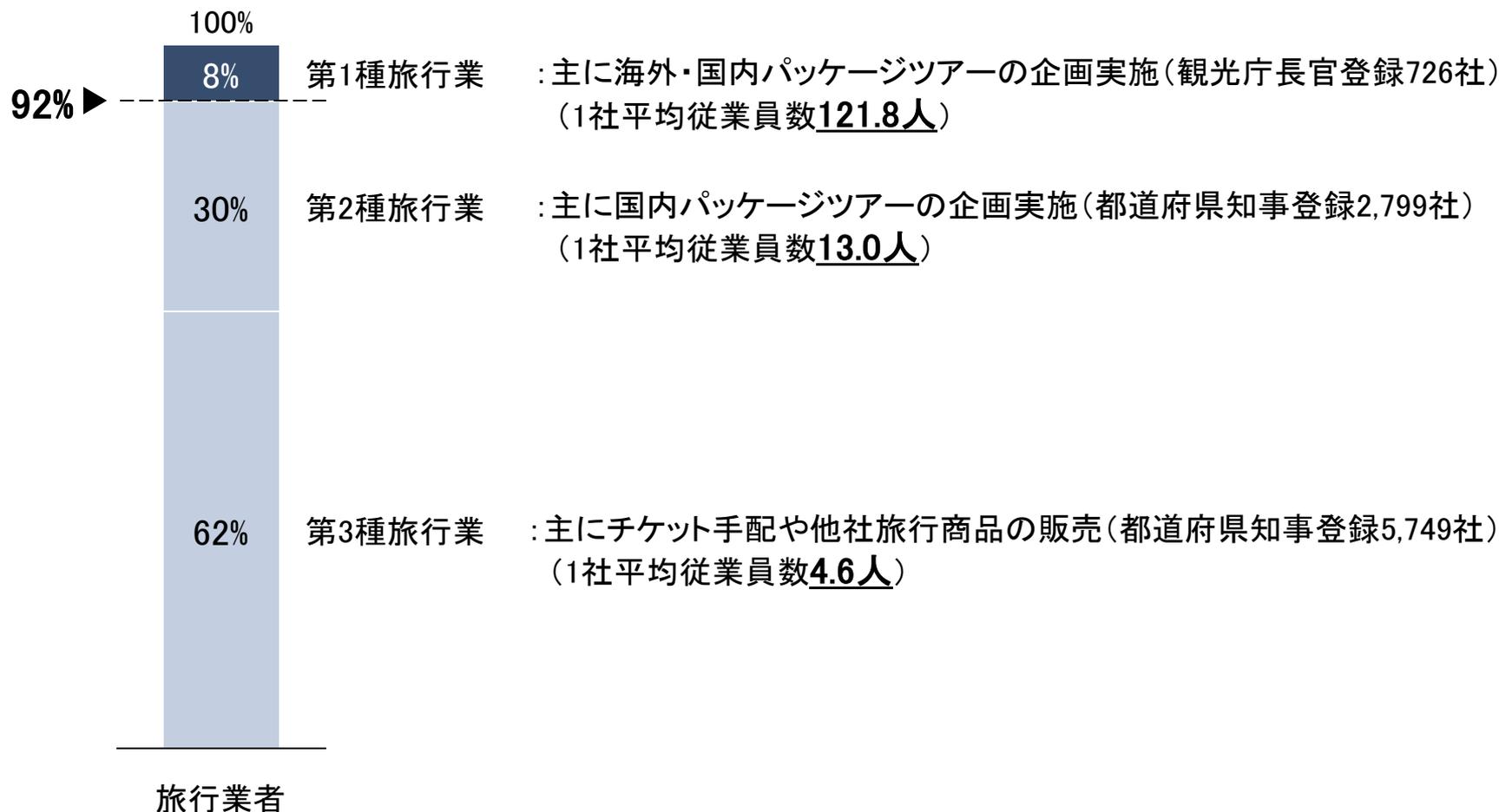
為替: 米ドル(123円)、ユーロ(131円)、英ポンド(187円)

出所: 各国関連省庁・公的機関等が公表している1時間あたりの最低賃金。

参考⑥ 中小・零細企業が主流

旅行業者の9割超が平均従業員数100人以下(中小・零細)の第2・3種旅行業。

旅行業の営業資格別のシェアと従業員数



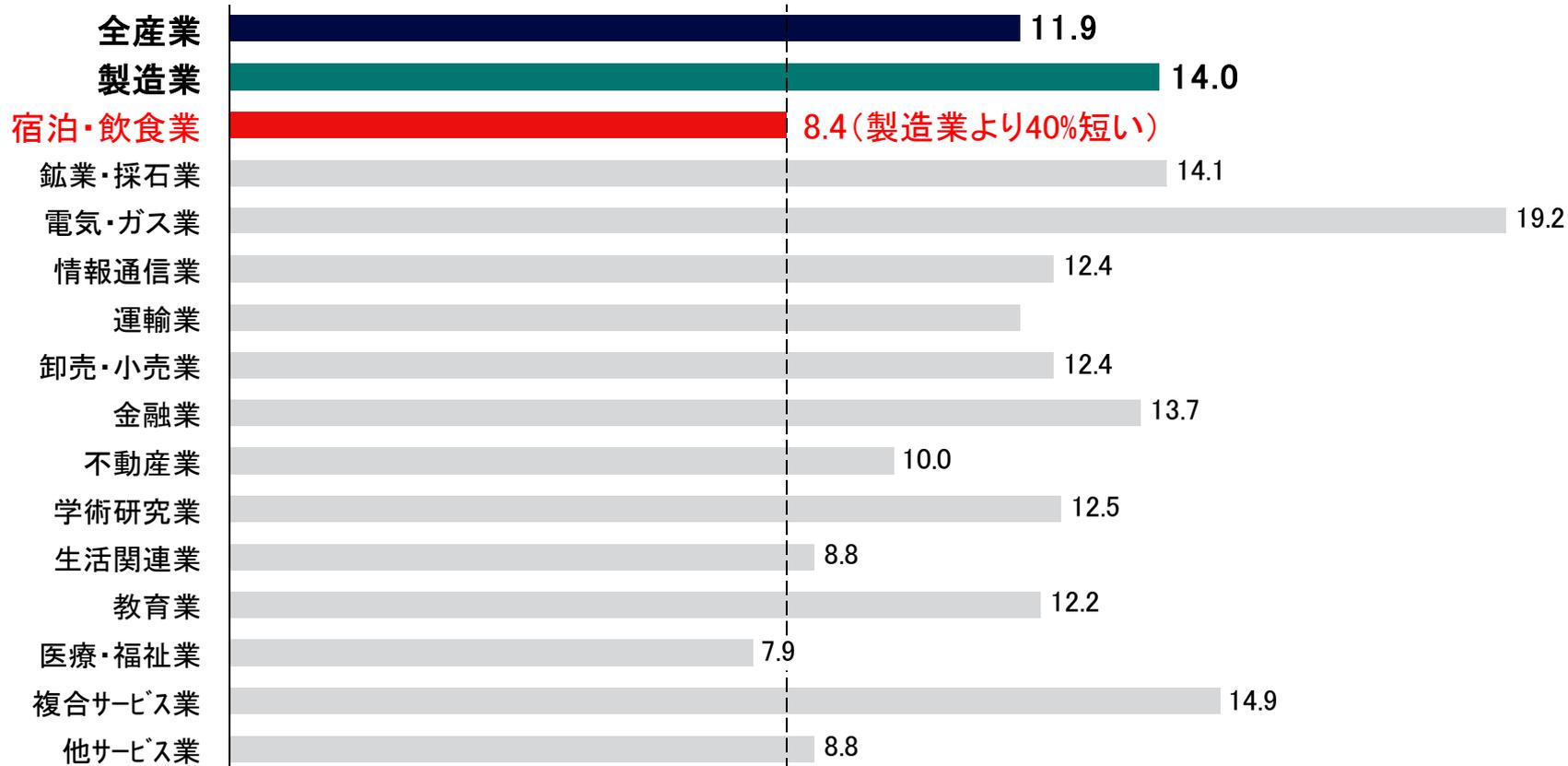
脚注：1社平均従業員数とは旅行業務取扱実績等報告を提出した旅行会社の種別1社あたり平均従業員数(2009年)。また、旅行業者代理業は除く。
出所：観光庁「観光産業の現状について」

参考⑦ 観光業の勤続年数

宿泊・飲食業の平均勤続年数は医療・福祉業に次いで低く、製造業よりも40%短い。

産業別の平均勤続年数

観光業の水準



脚注: 常用労働者10人以上の民営事業所の男女の加重平均額。

出所: 総務省統計局「産業別月間給与額(2013年6月)」

参考⑧ 岩手県浄土ヶ浜の遊覧船マリンガイド

若い人が地元と仕事に希望と誇りを持って豊かな人生を送る職場としての観光産業



＜高校新卒としては25年ぶりになる新人マリンガイドが入社＞

【志望の動機】

高校2年の時初めて乗った遊覧船で、日本全国から訪れ自分のふるさとの美しい景色に感嘆する観光客に対し旅の思い出になるよう、時には歌い、時には震災の事で涙しながら案内するガイドという職業に衝撃を受ける。

観光の仕事を通して地域に貢献ができると知った彼女は「マリンガイドになって多くの人々にふるさと宮古の素晴らしさを伝えたい」という明確な目標を持つ。

【現在の彼女】

2015年春に入社した18歳の彼女は「宮古の素晴らしさを伝えるこの仕事にやりがいを感じます。自分の案内で、お客様が笑顔になってくれるのがすごく嬉しい」と話しながら、どんな時も笑顔を絶やさず真摯にガイドに取り組み、今日も地元と仕事に希望と誇りを持ちながら地域の観光産業全体の活性化に貢献している。

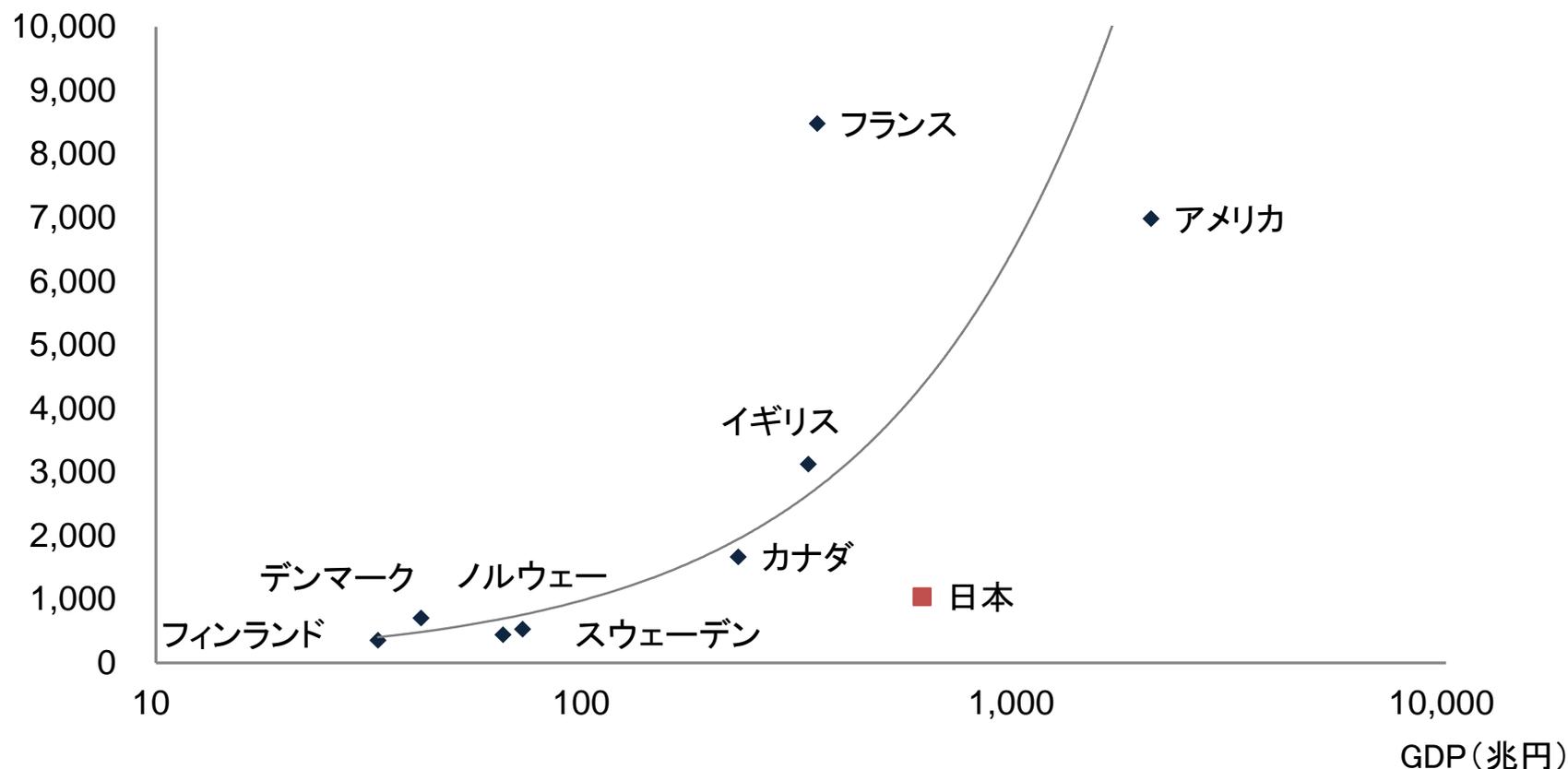


参考⑨ 「海外」渡航型先進国の外国旅行者の取り込み

日本は陸路が困難で、かつGDP水準に近いイギリスをベンチマークとすると、年間3,000万人以上の持続的なインバウンド取り込みは困難。

「海外」渡航型先進国のインバウンド数とGDPの関係

インバウンド数(万人)



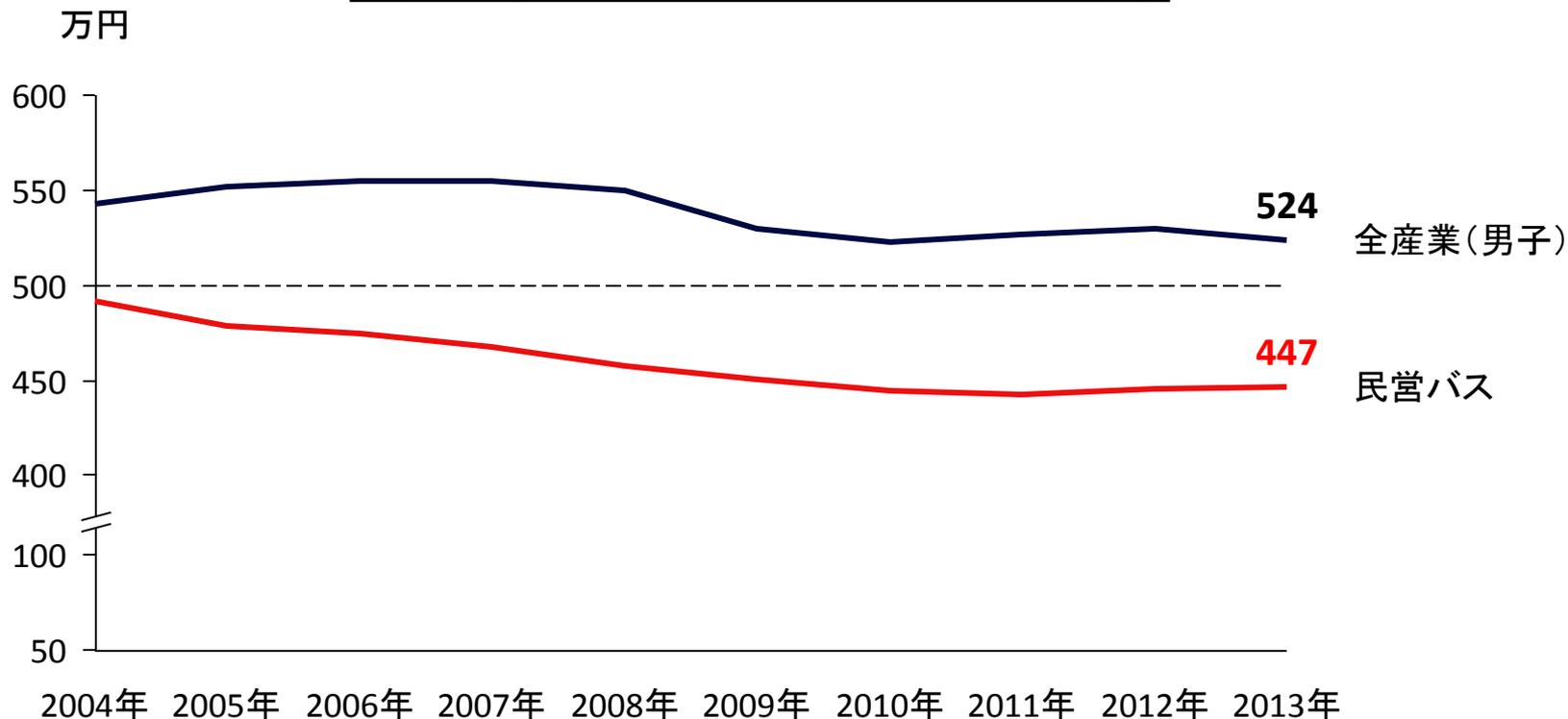
脚注: インバウンド数は2013年(ノルウェー・フィンランドは2007年)。GDP額は2013年。為替レートは1ドル123円。

出所: インバウンド数はTHE WORLD BANK「2015 Global Links」、GDPは総務省統計局「世界の統計2015(国内総生産)」

参考⑩ ツーリズム産業が目指す賃金水準

民営バスの年収水準は全産業平均額よりも低く、500万円を下回っている。

全産業(男子)と民営バスの平均年収推移



ツーリズム産業が基幹産業たる要件として、
地方でも最低で時間1,200円/平均年収500万円超を目指す必要がある

脚注: バス保有車両数30以上のバス事業者データで、年間所得=「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12+年間賞与其他特別給与額」
出所: 国土交通省「バス事業(運輸部門)の年間所得の状況」

参考⑪ 先端型テクノロジー事例

先端的テクノロジーの投入による生産性の向上

ロボットタクシー

無人のタクシーサービスの実現

車の周囲の状況の把握等の自動運転に関する技術活用により、将来的には、無人のタクシー事業の実現を志向。空港と都内を結ぶ特定区間での実施を目指している。また、同技術はドライバー不足に悩む地方のバス等の公共交通機関の維持にも貢献が期待。



人々の移動・生活のあり方を変革

ガイアックス

地元案内人の「シェアリング」による 地方創生

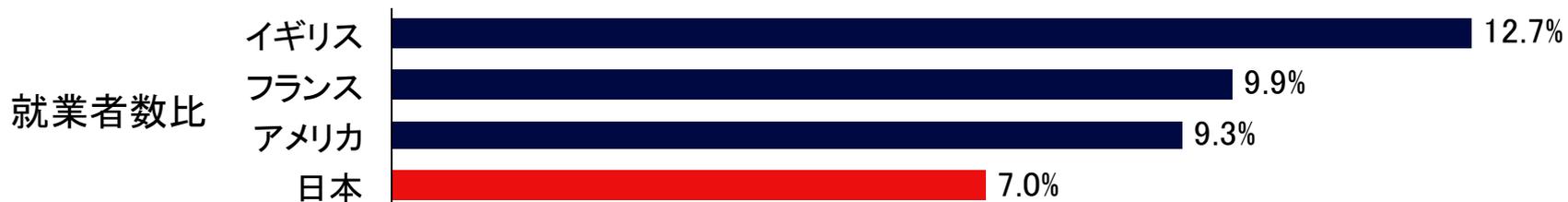
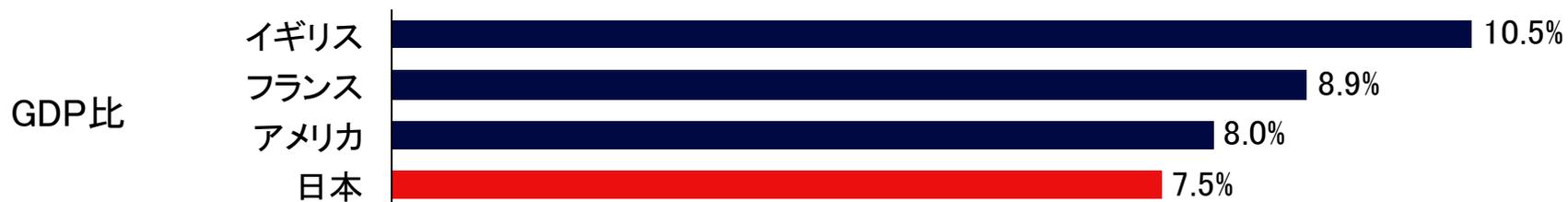
地域の魅力を最も知る地元案内人と旅人をマッチングする観光サービス“TABICA(タビカ)”を展開。



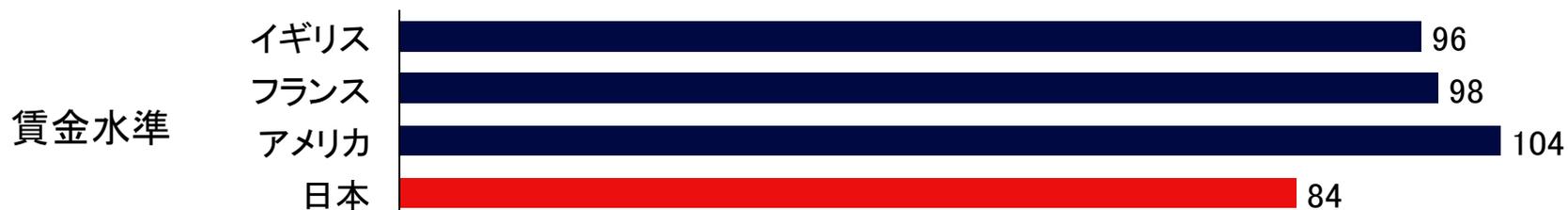
地域シニア人材に活躍の場を提供

参考⑫ 日本と先進国のツーリズム産業の比較

先進国におけるツーリズム産業の比較



脚注: GDP比はThe total contribution of Travel & Tourism to GDP、就業者数比はThe total contribution of Travel & Tourism to employmentを利用(ともに2014年)
出所: World Travel & Tourism Council 「Travel & Tourism ECONOMIC IMPACT 2015」各国版



脚注: 製造業の賃金水準を100とした時のサービス業(農林水産・製造・鉱業・建設・情報通信を除いた業種)の賃金水準
出所: 労働政策研究・研修機構「Databook of International Labour Statistics 2014 (産業別賃金)」

参考⑬ 大型2種免許の規制

バス不足が常に囁かれるが、実態は、バス自体の不足ではなく、バスの運転手。バス運転に必要な大型2種免許の取得には、普通免許保有3年が必要のため、なかなか増やせない。

バス不足と言われるが、実態は？

原因

- バス(車両)自体は買えばある
- 不足しているのはバス運転手
 - みちのりホールディングス*では、数年前より運転手不足に悩まされていた

*みちのりホールディングス:

福島交通・岩手県北バス・関東自動車・茨城交通・会津バスのバス会社5社を運営する経営共創基盤(IGPI)の100%子会社。バス約1,800両を保有。

- バス運転に必要な「大型2種免許」の取得要件は「普通免許」を3年「保有」していること
 - ペーパードライバーでも要件充足
 - 普通免許未取得の高校生などを採用しても、3年間、内勤か整備など運転手以外をするしかない

<大型2種免許の受験資格>

- 21歳以上であること
- 他の第二種免許を現に受けているか、大型第一種免許、中型第一種免許、普通第一種免許、大型特殊第一種免許のうちいずれかを通算して3年以上(免許停止期間を除く)現に受けていること

- 大型2種免許取得要件の条件付き緩和(スマートレギュレーション)
 - 安全管理の徹底した事業者での適用、或いは安全装置の付いた大型車両に限るなど(例:路線バス会社/バス車両)
- 運転手のダイバーシティ拡大
 - 女性やシニア層の活用、外国人のトラック運転活用による大型免許保有人口の拡大

ご清聴ありがとうございました