

TUMSAT-OACIS Repository - Tokyo

University of Marine Science and Technology

(東京海洋大学)

制度・規制の視点からの包括旅行の
決定要因についての分析：
英国のアウトバウンドの事例

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2019-03-04 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 遠藤, 伸明 メールアドレス: 所属:
URL	https://oacis.repo.nii.ac.jp/records/1660

This work is licensed under a Creative Commons
Attribution-NonCommercial-ShareAlike 3.0
International License.



制度・規制の視点からの包括旅行の 決定要因についての分析

英国のアウトバウンドの事例

えんどう のぶあき
遠藤 伸明 東京海洋大学

This study examines the determinants of international travel flows in inclusive tours based on data-sets of outbound travel from Britain. The study focuses on institutional difference and air transport deregulation as such determinants. The regression analysis shows that institutional difference represents a positive impact on the travel flows in inclusive tours. This result implies that travelers may internalize and reduce transaction costs related to visiting institutionally different and unfamiliar countries by joining inclusive tours. The analysis also demonstrates that the travel flows in individual tours may be affected by air transport deregulation, while such flows in inclusive tours may not be.

キーワード：包括旅行、制度的相違、航空規制緩和

Keyword : Inclusive tour, institutional difference, air transport deregulation

1. はじめに

経済のグローバル化、各国における海外旅行にかかわる誘致策ならびに規制緩和策の導入、各国の経済成長など、さまざまな要因により、海外旅行者数が増加している。海外旅行には、大きく「包括旅行」と「個人旅行」という二つの方法がある。パッケージツアーとよばれる旅行会社がホテル・移動手段などを手配し、主催する旅行（以下、包括旅行）は、個人が安く手軽に海外に旅行をすることを可能にし、観光目的の海外旅行の増加に大きく貢献してきた。一方、近年においては、個人が自分で手配して海外旅行（以下、個人旅行）に行く機会も増えてきており、旅行形態は多様化している。本稿では、観光目的の包括旅行と個人旅行それぞれにおける海外旅行流動の決定要因について、制度的違いと航空規制緩和の視点から理論的かつ計量的に考察する。計量分析は、英国居住者の英国から外国への国別の海外旅行（アウトバウンド）流動のデータを対象とする。

二国間における旅行流動についての先行研究は、Neiman, B. and Swagel, P. (2009)、Deese, W. (2013)、中澤栄一

(2009)、Arita, S. et al. (2011) など豊富に存在し、さまざまな決定要因を導出してきた。一方、それらの決定要因の重要性と作用の度合いは、包括旅行・個人旅行などの旅行形態によって、あるいは観光・商用などの目的によって、異なっている可能性があるが、これらについては十分な考察が行われていない。また、決定要因のうち、法律、規制、慣習などから構成される制度についての各国間の違いに着目した先行研究は、Vietze C. (2012) などに限定される。しかしながら、制度的違いとそれに起因する取引費用は、国境を越える取引とそれにかかわる意思決定に少なからぬ影響を与えていることが、さまざまな研究分野において認識されている。海外旅行における形態の選択、特に包括旅行の選択に影響を与える可能性がある。したがって、先行研究の知見をふまえて、包括旅行と個人旅行の2つの旅行形態に分けたデータセットを使用し、制度的違いならびに航空規制緩和という新たな視点から海外旅行流動の決定要因を改めて検証することは重要であると思われる。また、これらの検証から得られた知見は、

包括旅行の開発・企画をめぐる旅行会社・航空会社の取り組みについて、ささやかではあるが、示唆を与えることができると思われる。

2. 包括旅行の特徴・利点

松園俊志 (2004)、北川宗忠 (2009)、Clerides, S. et al. (2008) などによれば、包括旅行の特徴ならびに利点は、一般に次のようなものがあげられている。すなわち、1) 旅行のパーツを自分で手配する必要がなく、値ごろな価格で移動や宿泊などすべての手配が一度に可能である、2) 旅行会社がホテル・移動手段・施設などを厳選し、ランク分けしていることから、これらの水準が一貫しており、品質も保証されている、3) 事故等への対応と補償がある、4) ピーク時など自分で手配する場合には手配の困難な移動手段や宿泊先が確保できる、5) 自分で手配する際には知らなかったり考えつかなかったりするような訪問先や移動手段、旅程などが可能である、6) 他の参加者との出会いがあり、感動を共有するなどグループ旅行ならではの楽しみがある、などである。これらに加えて、航空

運賃が自由化される以前は、包括運賃の適用により、全体の費用を劇的に安くすることができるという利点も大きかった。他方で、個人旅行の特徴ならびに利点は、一般に次のようなものがあげられている。すなわち、1) ホテルや航空会社の選択肢が多い、2) 団体旅行では通常は訪れない訪問先や使わないホテル・移動手段、組みにくい旅程など、自分のニーズやウォンツ（こだわり）に応じた柔軟な日程や旅程の設定ができる、3) 訪問先で団体行動に縛られず自由に行動できる、4) 旅行中でも都合にあわせて旅程を変更できる、5) 団体旅行のような人間関係の面倒がない、6) 急に思い立っても旅行が可能である、などである。なお近年、包括旅行においても、ホテル、航空会社とその出発時間などの選択肢の提供、一人参加への積極的な対応、申込期限の延長、など個人旅行の特徴を取り込んだ、いわば包括旅行と個人旅行の双方の利点を兼ね備えた商品が開発され、その販売が増える傾向にある。

3. 理論的枠組み

Prideaux, B. (2005)、Vietze (2012)、中澤 (2009)、遠藤伸明 (2015) などによれば、国と国との間の海外旅行流動とその代表的な尺度である海外旅行者数は、両国の経済規模に比例する一方、多様な貿易費用に反比例することが知られている。貿易費用の源泉をめぐっては、移動費とそれにかかわる規制的な交通政策、物価水準や所得水準などの経済的条件の違い、制度的・文化的な違い、国境の管理をめぐり規制などが挙げられている。これらの要因が与える影響は、包括旅行と個人旅行の間で異なっている可能性があるが、本稿が特に着目するのが、各国間の制度的違いと、海外旅行の移動手段の中心にある航空輸送における規制政策ならびに規制緩和と政策である。

まず、制度と海外旅行流動との間の関係についての先行研究であるが、文化的な要因を考察したNg, S. I. et al. (2006)、Yang, Y. and Wong, K. (2012) などを除

けば、Vietze (2012) に限定され、その数は非常に少ない。Vietze (2012) によれば、制度は重要な影響を与え、制度が整備されているあるいは透明である国同士の間では、海外旅行者数は多くなる可能性がある。改めて、制度とは、各国の法律や規制をはじめとするフォーマルなルールと商慣習、社会規範、文化などのインフォーマルなルールなどで構成されている。制度が自国とは異なる国、あるいは制度が自国と比べて未整備・未発達な国への旅行では、旅行者はそのような国の法律や文化、慣習などをよく理解できていないことから、Eden, L. and Miller, S. (2004) が指摘するように、外国にまつわるハンディ (Liability of Foreignness) が大きくなることが想定される。例えば、どこにどんなよいホテルやレストラン、名所・遺跡があるかを探索そうと思っても、これらの情報をどこから取得できるかすらわからないことがある。情報を得られたとしても、それが正確なのかもわからない。仮に情報が正確だったとしても、相手国と自国で価値観が異なれば、現地の人々の評価と自分の評価は異なる可能性が大きい。値段や条件についても、現地の相場がわからないため、適切な値段や条件について合意し、契約することも簡単ではない。さらには、合意し契約を結んでも、そのとおりに財やサービスが提供されるとも限らないし、そのような予想外の事態が起こったときに、修復にも手間がかかる。

これらのハンディは、Eden and Miller (2004)、ポールミルグロム・ジョンロバーツ (1997) によれば、探索費用・交渉費用・執行費用という取引費用の概念にまとめられる。Eden and Miller (2004)、Endo N. et al. (2014) が指摘するように、自国と相手国との間にある制度的違いが大きければ、取引費用が高くなるというものである。このような場合、包括旅行を利用することにより、取引費用を下げることができる予想される。包括旅行を企画する旅行会社が、正確な情報を持ち、現地の法律や文化、慣行にも習熟し

ているだけでなく、自国の旅行者の好みや希望も把握していることで、個人で手配するときに比べて、外国人にまつわるハンディを少なくし、取引費用を下げるができる。そうであれば、制度的違いが大きい国への海外旅行では、包括旅行を利用するインセンティブが、個人旅行のそれと比べ、より大きくなる可能性がある。

つぎに、航空輸送をめぐる規制政策が海外旅行流動に与える影響について、遠藤 (2015)、Zhang, Y. and Findlay, C. (2014) などの先行研究は、規制ではマイナス、規制緩和ではプラスとなると指摘しているが、包括旅行、個人旅行においてそれぞれ異なる影響を与える可能性とは次のようなものである。航空輸送の市場は、技術水準が一定のもとでは、運賃と供給量は経済的規制に影響を受ける。かつて航空輸送は多くの国で、厳しい政府の規制を受けていた。航空会社は、自由に運賃・路線・便数を設定することができない。新規参入も容易ではなく、競争が制限されている。その結果、航空運賃が高止まることが知られている。

加えて、個人を対象とした割安な運賃の設定は極めて限られ、比較的低廉な国際航空運賃は、航空会社が旅行会社へ提供する包括団体航空運賃に限定されることが多い。他方で規制緩和が進むと、航空会社は、利便性のよい路線・便数・スケジュールを提供するとともに、割安で多様な運賃を設定することになる。このような状況の中では、個人旅行においても、安い運賃で複雑な旅程を組むことが可能となる。したがって、航空規制緩和が進展している国への海外旅行では、個人旅行を利用するインセンティブが、包括旅行のそれと比べ、より大きくなる可能性がある。

4. 英国ならびにEU (European Union) における航空規制緩和

先述したように、参入航空会社数、乗り入れ地点・路線、便数や座席数の輸送力、運賃など国際航空輸送にかかわる主

要な経済活動は、二国間協定の下、厳しい規制が課されてきた。英国は、1984年から、オランダ、西ドイツ、ベルギーなど他の EU 加盟国の一部と、輸送力の拡大と運賃の自由化に合意し、航空規制緩和を開始することとなった。一方、EU では、1985年から加盟国間の市場・経済統合が行われ、航空輸送についてもその対象となった。したがって、1985年以降、EU 加盟国である英国における航空規制緩和の大部分は、EU の市場・経済統合を通じ行われていくこととなる。以下では、EU における航空規制緩和の具体的な取り組みと、それらの包括旅行ならびに個人旅行における海外旅行流動に与える影響について考察したい。

EU は、1997年までに域内において単一航空市場を段階的に導入した。その内容として、まず、すべての航空会社が、国内線、国際線はもちろん、航空会社が国籍のある国（自国）を運航の起点としない外国の2地点間路線（外国間路線）を含む域内のあらゆる路線に参入することができ、自由に輸送力・運賃を設定することができるようにした。つぎに、航空事業者の免許について、定期・チャーター不定期の事業免許を統一した。これは、チャーター航空会社における定期航空事業への扉を開くこととなる。また、域内の投資家が議決権の過半数を有することなどの条件を満たした航空会社を EU 航空事業者と認定する EU 免許を導入した。EU 免許に連動し、EU 加盟国航空会社における域内投資家の出資比率の上限が撤廃されるとともに、域外投資家のそれは50%未満に引き上げられた。その後、EU と欧州の EU 非加盟国の間で ECAA（European Common Aviation Area）が形成され、単一航空市場が欧州全域に拡大している。

域外国との航空規制緩和については、域内単一航空市場形成後、当初は、加盟各国の独自の政策となっており、その内容には大きな差があった。例えば、もっとも重要な域外国である米国との関係では、1992年のオランダを皮切りに、2004

年1月までに、欧州全体で22カ国、EU 加盟国で14カ国がそれぞれ、参入・運賃を自由化した二国間オープンスカイ協定を米国と締結してきた。一方、英国、スペインなどは、米国とのオープンスカイに反対していた。特に、英国と米国との間の対立は深刻で、ロンドンヒースロー空港の発着枠の配分、米国の航空会社における外資規制法、英国航空とアメリカン航空との提携などをめぐる主張の隔たりを埋めることができなかった。

2003年6月より、欧州司法裁判所の決定にもとづき、EU は、加盟国を代表として、水平的航空協定（horizontal agreements）の締結を通じ、域外国との航空規制緩和を展開している。その内容として、まずあげられるのが、EU 加盟国と域外国との間の二国間協定の国籍条項における加盟国から EU への国籍の修正である。これは EU 加盟国の航空会社が自国以外の EU 域内地点から域外国に就航することを可能にするものである。また、中東・北アフリカ・旧ソ連地域における近隣地域の幾つかの国々との間で交わした協定では、国籍条項の修正に加え、段階的な自由化をめざした Common aviation area の形成が含まれている。更に、2007年の EU と米国との間のオープンスカイについての合意では、米国と EU との間の航空市場において、双方の航空会社に対する参入航空会社数、輸送力、路線（以遠路線を含む）、運賃、航空会社間提携について規制撤廃が実現している。EU と域外国との間のオープンスカイは、カナダ、オーストラリア、ニュージーランドにも拡大している。

規制緩和に伴い、事業を拡大したのはライアンエアー、イーজেット、ノルウェージャンエアシャトルなどの LCC（Low-cost carrier）とよばれる新規航空会社である。LCC は、EU 域内さらには中近東・北アフリカを網羅するネットワークにおいて、安い運賃で多頻度輸送を提供している。これらの地域への個人旅行は容易となり、旅行者数の増加につながっている可能性がある。また、LCC

の参入の対象は、当初、大都市の中小空港を結ぶ路線であったが、包括旅行による利用者が多く、チャーター航空会社が独占していた路線に拡大している。その結果、LCC は、包括旅行の市場から旅行者を奪取した可能性がある。一方、LCC は、これまで旅行をしなかった利用者を開拓してきた。更に、LCC の一部については、包括旅行を通じて航空券を販売しており、その事業拡大が包括旅行に与えた影響は複雑であると思われる。

一方、英国、ドイツ、オランダなどのチャーター航空会社は、それらの多くの親会社でもある旅行会社が企画する包括旅行に航空輸送を提供し、観光目的の旅行者の輸送において中心的役割を果たしてきた。EU における航空規制緩和に伴い、チャーター航空会社は、チャーター便を削減し、個札販売の強化、定期便の開始、LCC への転換に着手してきた。一方、小熊仁（2015）、遠藤伸明（2003）によれば、旅行会社は、日程や宿泊施設・航空会社の選択肢の拡大、インターネットサイトの充実、他の旅行会社・チャーター航空会社との合併・買収を通じた経営の効率化と旅行素材の仕入れの強化など、多様化する旅行者のニーズに対応できる、安くて魅力的な旅行商品の開発・企画に取り組んでおり、包括旅行の競争力の維持・強化につながっている可能性がある。

5. 英国居住者の海外旅行流動（アウトバウンド）の動向

図-1 が示すように、2008年から2014年までの期間における英国居住者の航空輸送を利用した観光目的の海外旅行者数は、個人旅行が包括旅行を上回っている。また、それぞれの旅行形態において、2009年に大きく減少したが、その後、徐々に回復している。包括旅行は、個人旅行と比べ、高いペースで回復しており、英国居住者の航空輸送を利用した観光目的の海外旅行者数に占める割合は40%から43%に増加している。

図-2 が示すように、目的地を地域別で

みた英国居住者の観光目的の海外旅行者数における包括旅行の占める比率は、2014年において、北米で38%、欧州ならびにEUでともに約39%、アフリカ・中近東で59%、アジアで26%、中南米で72%、オーストラリア・ニュージーランドで15%となっており、特に中南米とアフリカ・中近東で高い水準にある。国別でみた包括旅行の割合は、2014年において、チュニジア、メキシコ、ジャマイカ、エジプト、フィンランドが70%以上、ギリシャ、トルコ、バルバドス、キプロス、ブルガリア、オーストリアが50%以上と、EUならびにリゾート地で有名な国が高

い値を示している⁽¹⁾。このように、近年においても、包括旅行は一定の比率を維持しており、旅行者からの根強い支持があると思われる。

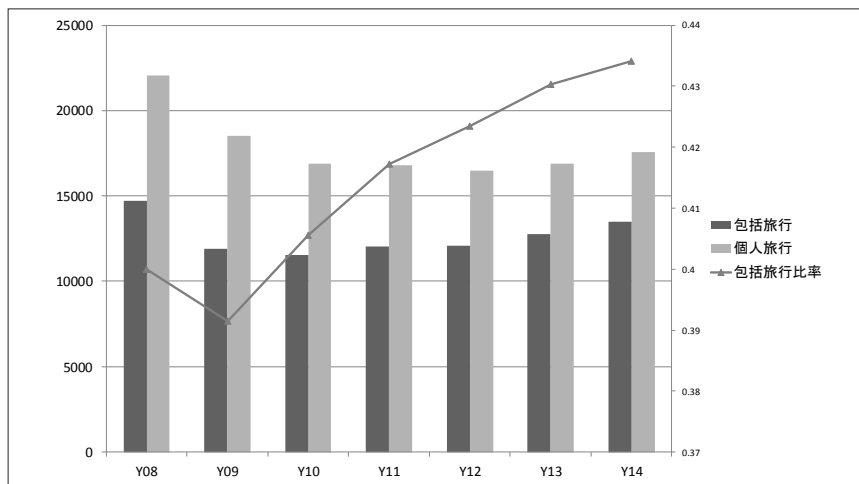
6. 計量分析

以下では、制度的違いならびに航空規制緩和が、包括旅行と個人旅行それぞれにおける観光目的の海外旅行者数に与える影響について、英国のデータを用いて計量的に分析する。Deese (2013)、Vietze (2012)、中澤 (2009)、遠藤 (2015)、Arita et al. (2011) を参考に、包括旅行と個人旅行それぞれにおける、第 t 年に観光目

的で英国から外国 i 国へ旅行をした英国居住者の人数(以下英国人海外旅行者数)の自然対数値 ($\ln$) の回帰式を、以下のように、グラビティモデルにもとづき特式化する。グラビティモデルとは、その基本式において、二国間の貿易量や流動量は、両国の経済規模によってプラスに影響される一方、両国間の地理的な距離によってマイナスに影響されるという関係を表している。計測期間は2011年から2014年まで、対象は47カ国、データ数は178である⁽²⁾。一部の国の変数において、データが入手できず、欠損値がある。

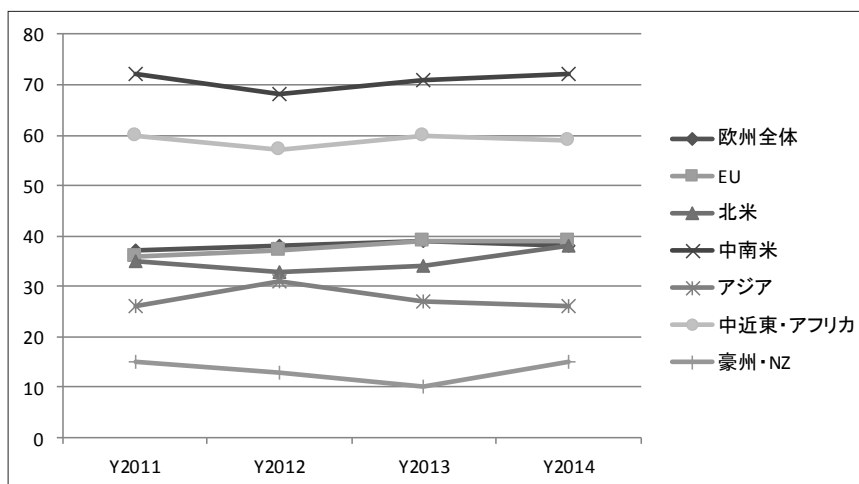
$$\ln OUTit = \beta_0 + \beta_1 \ln Yit + \beta_2 \ln Di + \beta_3 ERit + \beta_4 LANi + \beta_5 DIFit + \beta_6 OPit + \varepsilon_{it}$$

図-1 包括旅行・個人旅行それぞれにおける英国居住者の航空輸送を利用した観光目的の海外旅行者数（左軸：単位千人）と包括旅行の比率（右軸）：2008年から2014年まで



(出所) UK Office for national statistics, <http://www.ons.gov.uk/ons/index.html>

図-2 地域別目的地による英国居住者の観光目的の海外旅行者数における包括旅行の占める比率 (%)



(出所) UK Office for national statistics, <http://www.ons.gov.uk/ons/index.html>

Out は観光目的の包括旅行と個人旅行それぞれにおける英国人海外旅行者数である。それらのデータは国家统计局 (Office for national statistics) のホームページから入手した。なお、観光目的の英国人海外旅行者数のうち、包括旅行以外の旅行者数を個人旅行の旅行者数と定義している。説明変数について、Y は外国 i 国の各年における経済規模を表す実質 GDP (ドル建て) の自然対数値 ($\ln$) である。予想符号はプラスである。D は外国 i 国の首都と英国の首都であるロンドンとの間の距離 (キロ) の自然対数値 ($\ln$) である。予想符号はマイナスである。Deese (2013)、Song, H. et al. (2012)、遠藤 (2015) と同様、実質為替レート ER は、各年における、外国 i 国と英国との間の年平均の名目為替レート (外国通貨建ての名目為替レート) を2010年の値で基準化した値に、英国の消費者物価指数を外国の消費者物価指数で割った比率をかけたものである。消費者物価指数については2010年の値を100として算出されている。ER の上昇はポンド高を意味する。ポンド高の局面では、英国人旅行者にとって外国旅行の費用が低下することとなり、旅行者数は増加することが予想される。予想符号はプラスである。英語圏ダミーLANは、英語を母国語としている外国を1、それ以外0とする定数項ダ

ミーである。

制度的違いの尺度であるDIFは、各年における英国と外国i国との間における世界銀行の作成した指標の絶対値の差である。世界銀行の指標とは、各国の制度を6分野において+2.5から-2.5までで評価したものであり、Dikova, D. and Witteloostuijn A. (2007)をはじめ多くの先行研究において制度の尺度として使用されている。その値が高いほど、当該国における制度はより透明かつ説明責任を果たしていることを意味する。各国における6分野の指標の平均値を計算し、英国と外国それぞれの平均値の差の絶対値が、制度的違いの尺度となる。絶対値が大きければ、英国と外国との制度的違いが大きいあるいは外国が英国と異なり制度的に透明でないことを意味する。

英国と旅行先の外国との間で制度的違いが大きい場合、先述したように、海外旅行の取引費用がおおきくなることから、旅行者は減少する可能性がある。すなわち制度的違いの海外旅行者数に与える影響はマイナスが予想される。ただし、包括旅行を利用することで、取引費用を下げるができることから、制度的違いが大きい国への海外旅行では、包括旅行を利用するインセンティブが、個人旅行のそれと比べ、より大きくなる。したがって、包括旅行では、制度的違いが海外旅行者数へのマイナスの影響は小さくなる、あるいは、プラスの影響となる可能性があり、その場合は、DIFの推定値がゼロに近いマイナスあるいはプラスの値となる。

OPは航空規制緩和についての変数である。各年においてEU・ECAAに参加している国、単一航空市場と同等の協定をEUと締結しているスイス、EUとオープンスカイを締結している国（米国、カナダ、オーストラリア、ニュージーランド）を1、それ以外を0とする定数項ダミーである。OPの推定値がプラスであれば、航空規制緩和は旅行者数の増加につながっていると評価される。予想符号はプラスである。ただし、先述したよう

に、航空規制緩和に伴い、個人が安い航空運賃で複雑な旅程を組むことが可能となることから、航空規制緩和が進展している国への海外旅行では、個人旅行を利用するインセンティブが、包括旅行のそれと比べ、大きくなる。すなわち、旅行者数増加効果は、個人旅行においてより大きく、OPの推定値がより大きくなると予想される。 ε は誤差項である。なお、2014年を基準とする各年定数項ダミー変数を含めている。説明変数の情報について、実質GDPと制度は世界銀行のデータベース、名目為替レートと物価水準は国際通貨基金のInternational Financial Statisticsデータベース版、航空規制緩和はEUのホームページよりそれぞれ抽出した。

上記で示したグラビティモデルによって定式化された対数線形回帰式における β_0 から β_6 までの係数の値をもとめるために、最小二乗法（OLS）による推定を

行った。なお、誤差項の分散が一定ではないという不均一分散が疑われる可能性があることから、ホワイトによる不均一分散を修正した標準誤差を用いている。表-1は推定結果、表-2は変数の記述統計である。表-1の(1-1)と(1-3)式はグラビティモデルにおける基本変数である経済規模Yならびに距離Dと本稿が注目する2つの変数、(1-2)と(1-4)式はすべての変数をそれぞれ含んでいる。経済規模Yならびに距離Dは、符号条件に合致し、1%水準で有意に働いている。実質為替レートERは、予想とは異なり、マイナスの符号を示している。また、有意となっていない。英語圏ダミーLANは、プラスの値を示しているが有意ではない。

制度的違いDIFは、包括旅行においてプラス、個人旅行においてプラスとマイナスの両方の符号をそれぞれ示している。包括旅行では(1-1)式では5%、

表-1 推定結果（* $p<0.10$ ；** $p<0.05$ ；*** $p<0.01$ 、括弧の値は標準誤差）

	包括旅行				個人旅行			
	1-1		1-2		1-3		1-4	
定数項	7.576***	(2.827)	9.521***	(2.707)	5.680***	(1.659)	6.251***	(1.747)
経済規模Y	0.261***	(0.099)	0.280***	(0.101)	0.357***	(0.057)	0.362***	(0.059)
距離D	-0.555***	(0.127)	-0.678***	(0.248)	-0.446***	(0.090)	-0.493***	(0.163)
実質為替レートER			-1.359	(1.609)			-0.315	(0.969)
英語圏LAN			0.337	(0.472)			0.198	(0.432)
制度的違いDIF	0.660**	(0.306)	0.792*	(0.405)	-0.036	(0.172)	0.016	(0.236)
航空規制緩和OP	0.446	(0.464)	0.334	(0.472)	0.571**	(0.255)	0.538**	(0.252)
Adj.R ²	0.100		0.100		0.334		0.328	

（出所）筆者の計算

表-2 変数の記述統計

		平均値	標準偏差
Out	包括旅行英国人海外旅行者数（自然対数）	10.91	2.05
	個人旅行英国人海外旅行者数（自然対数）	11.81	1.48
Y	実質GDP（自然対数）	26.40	1.65
D	距離（自然対数）	7.80	1.04
ER	実質為替レート	1.09	0.11
LAN	英語圏ダミー	0.13	0.34
DIF	制度的違い	0.77	0.63
OP	航空規制緩和ダミー	0.62	0.48

（出所）筆者の計算

(1-2) 式では10%でそれぞれ有意となる一方、個人旅行では有意となっていない。また、推定値について、包括旅行と個人旅行で比べると、前者が大きい水準となっている。このように、制度的違いが海外旅行者数に与える影響は包括旅行と個人旅行では異なっており、包括旅行においてのみ、海外旅行者数の増加効果をもたらすことが確認された。また、これらの推定結果は、制度的違いが大きい国への海外旅行では、包括旅行を利用するインセンティブが、より大きく働いている可能性があることを示唆していると思われる。

航空規制緩和 OP は、2つの旅行形態において、プラスの符号を示している。ただし、個人旅行では5%で有意となる一方、包括旅行では有意となっていない。推定値を個人旅行と包括旅行で比べると、前者が大きい水準となっている。したがって、航空規制緩和について、その影響は包括旅行と個人旅行では異なっており、個人旅行においてのみ海外旅行者数にプラスに作用していることが確認された。また、これらの結果は、航空規制緩和が進展している国への海外旅行では、個人旅行を利用するインセンティブが、包括旅行のそれと比べ、より大きくなる可能性があることを示唆していると思われる。

7. まとめと今後の研究課題

本稿では、観光目的の包括旅行と個人旅行における海外旅行流動の決定要因について、制度的違いと航空規制緩和の視点から理論的かつ計量的に考察した。上記の考察より以下の点が明らかになった。まず、制度的違いについては、制度が自国とは異なる国あるいは自国に比べて未整備な国への旅行では、包括旅行を利用することにより、外国人にまつわるハンディを少なくし、海外旅行にかかわる取引費用を下げるができる。計量分析によれば、制度的違いは、包括旅行では英国人海外旅行者数の増加に作用しており、制度的違いが大きい国への海外

旅行では、包括旅行を利用するインセンティブが、個人旅行のそれと比べ、より大きく働いていることを示唆している。これらの知見を踏まえれば、旅行会社は、特に、制度的違いが大きな国に向け、安価で魅力的な包括旅行商品の企画・開発をより積極的に行い、旅行者のニーズに対応していくことが重要であると思われる。

また、航空規制緩和は、個人が安い航空運賃で複雑な旅程を組むことを可能にし、航空規制緩和が進展している国への海外旅行では、個人旅行を利用するインセンティブが、包括旅行のそれと比べ、大きくなることが想定される。計量分析によれば、EUにおける航空規制緩和は、個人旅行による英国人海外旅行者数の増加に作用しており、個人旅行へのインセンティブの付与につながっていることを示唆している。

今後の研究課題として、まず、航空規制緩和の定量化の改善がある。また、自国と外国との間における制度的相違が海外旅行流動に与える影響と外国の魅力度がそれに与える影響を分離することがあげられる。一般に、自国と文化的・社会的に大きく異なる国を訪問することは旅行の楽しみのひとつであり、これらの国々では制度的違いも大きくなる傾向にある。したがって、文化的・社会的に起因した各国の魅力度ならびに各国の旅行市場の成熟度についての変数を導入し、それらの影響を統制したうえで、制度的違いと海外旅行流動との関係を検討していくことが重要である。これらの課題に取り組むとともに、英国のインバウンド、わが国の海外旅行流動など分析対象を広げ、それぞれの旅行形態の決定要因について更なる分析を行い、本稿で得られた知見を精査し、更に研究を改善・発展させていきたい。

注

⁽¹⁾本章ならびに次章の計量分析で用いた地域別・国別のデータは、航空輸送に

加え、他の輸送モードを利用した観光目的の英国居住者の海外旅行者数を含む。これらのデータは UK Office for national statistics、(<http://www.ons.gov.uk/ons/index.html>) から抽出した。

⁽²⁾変数のデータが少なくとも3年以上ある国・地域を対象としている。それらはオーストラリア、オーストリア、バルバドス、ベルギー、ブラジル、ブルガリア、カナダ、キプロス、チェコ、デンマーク、エジプト、フィンランド、フランス、ドイツ、ギリシャ、香港、ハンガリー、インド、アイルランド、イスラエル、イタリア、ジャマイカ、日本、リトアニア、ルクセンブルグ、マルタ、メキシコ、モロッコ、オランダ、ニュージーランド、ノルウェー、中国、ポーランド、ポルトガル、ルーマニア、ロシア、スロバキア、南アフリカ、スペイン、スリランカ、スウェーデン、スイス、タイ、チュニジア、トルコ、UAE、米国である。

参考文献

- ・ Arita, S., Edmonds, C., Croix, S. L. and Mak, J. "Impact of approved destination status on Chinese travel abroad: an econometric analysis", *Tourism Economics*, Vol.17 No.5, 2011, pp.983-996.
- ・ Clerides, S., Nearchou, P. and Pashardes, P. "Intermediaries as quality assessors: Tour operators in the travel industry", *International Journal of Industrial Organization*, Vol.26 No.1, 2008, pp.372-392.
- ・ Deese, W. "Determinants of inbound travel to the United States", *Office of Economics Working Paper*, U.S. International Trade Commission, 2013.
- ・ Dikova, D. and Witteloostuijn, A. "Foreign direct investment mode choice: entry and establishment modes in transition economies", *Journal of*

- International Business Studies, Vol. 38 No. 6, 2007, pp.1013-1033.
- ・ Eden, L. and Miller, S. "Distance matters: Liability of foreignness, institutional distance and ownership strategies", *Advances in International Management*, Vol.16, 2004, pp.187-221.
 - ・ 遠藤伸明「欧州におけるチャーターとノーフリル間の競争」運輸政策研究機構『運輸政策研究』Vol.5 No.1、2003年、32～33頁。
 - ・ 遠藤伸明「外国人旅行者誘致の両輪：査証免除と国際航空規制緩和をめぐる政策展開とその効果」日本海運経済学会『海運経済研究』Vol.49, 2015年、71～80頁。
 - ・ Endo, N., Ozaki, T. and Ando, N. "Firm-level factor versus national institutional difference: ownership structure in a foreign subsidiary of a Japanese logistics firm", *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, Vol.30 No.3, 2014, pp.393-413.
 - ・ 北川宗忠『現代の観光事業』ミネルヴァ書房、2009年。
 - ・ 小熊仁「欧州におけるツアーオペレーター」日本交通学会『交通学研究』Vol.58、2014年、129～136頁。
 - ・ 松園俊志『旅行業入門』同友館、2004年。
 - ・ ポールミルグロム・ジョンロバーツ(奥野正寛他訳)『組織の経済学』NTT出版、1997年。
 - ・ Neiman, B. and Swagel, P. "The impact of post-9/11 visa policies on travel to the United States", *Journal of International Economics*, Vol.78 No.1, 2009, pp.86-99.
 - ・ Ng, S. I., Lee, J. A. and Soutar, G. N. "Tourists' intention to visit a country: The impact of cultural distance", *Tourism Management*, Vol.28 No.6, 2006, pp.1497-1506.
 - ・ Prideaux, B. "Factors affecting bilateral tourism flows", *Annals of Tourism Research*, Vol.32 No.3, 2005, pp.780-801.
 - ・ Song, H., Gartner, W. C. and Tascic, A. D. A. "Visa restrictions and their adverse economic and marketing implications: Evidence from China", *Tourism Management*, Vol.33 No.2, 2012, pp.397-412.
 - ・ 中澤栄一「訪日観光客数の決定要因－グラビティ・モデルを用いた誘致政策の評価」東洋学園大学『現代経営経済研究』Vol.2 No.3、2009年、27～58頁。
 - ・ Vietze, C. "Cultural effects on inbound tourism into USA: a gravity approach", *Tourism Economics*, Vol.18 No.1, 2012, pp.121-138.
 - ・ Yang, Y. and Wong, K. "The influence of cultural distance on China inbound tourism flows: a panel data gravity model approach", *Asian Geographer*, Vol.29 No.1, 2012, pp.21-37.
 - ・ Zhang, Y. and Findlay, C. "Air transport policy and its impacts on passenger traffic and tourist flows", *Journal of Air Transport Management*, Vol.34, 2014, pp.42-48.

【本論文は所定の査読制度による審査を経たものである。】