

## 資料

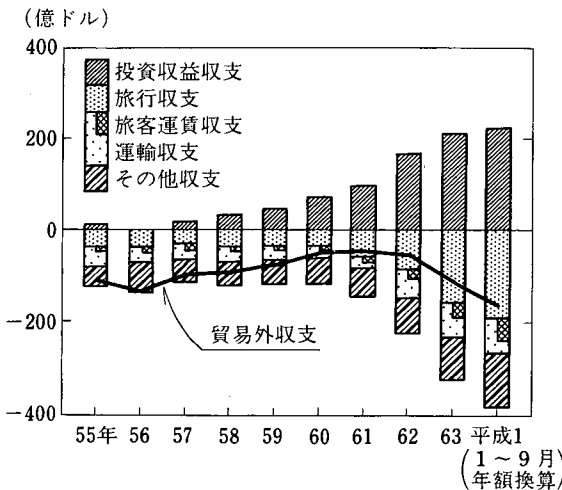
## 最近の海外旅行関連収支の動向について

## 1. 最近における貿易外赤字拡大の背景

近年におけるわが国の貿易外収支<sup>(注1)</sup>の動向をみると(図表1)、投資収益収支の黒字幅拡大を背景に、昭和57年以降61年まで赤字幅は縮小を続けてきたが、62年以降はむしろ赤字幅拡大の方向に転じている。また、名目GNPに対する比率でも(図表2)、貿易収支に比べるとその調整テンポは緩やかながら、61～

(図表1)

## 貿易外収支



(資料) 日本銀行「国際収支統計」

62年を境に最近では再び経常収支ベースでの対外不均衡是正に資する方向にある。これは、わが国の対外純資産残高の積上がり为背景に、投資収益収支の黒字幅が57年以降最近まで一貫して拡大している一方で、旅行収支、運輸収支、その他収支の赤字幅拡大が為替円高化等を背景に62年以降顕著となり、投資収益収支の黒字幅拡大をしのいだことに起因している。とりわけ、旅行収支に運輸収支のコンポーネントである旅客運

(図表2)

## 名目GNP比率

(単位・%)

	55年	56	57	58	59	60	61	62	63	平成1/上期
貿易収支	0.1	1.8	1.7	2.7	3.5	4.1	4.6	4.0	3.3	3.1
貿易外収支	-1.1	-1.2	-0.9	-0.8	-0.6	-0.4	-0.2	-0.2	-0.4	-0.6
移転収支	-0.1	-0.1	-0.1	-0.1	-0.1	-0.1	-0.1	-0.2	-0.1	-0.1
経常収支	-1.1	0.4	0.7	1.8	2.8	3.6	4.3	3.6	2.8	2.3

(資料) 日本銀行「国際収支統計」、  
経済企画庁「国民経済計算」

賃収支を加えた広義旅行収支(以下、海外旅行関連収支)の赤字幅拡大が、貿易外収支全体の赤字幅拡大に与えた影響は大きい。

こうした海外旅行関連収支の赤字幅拡大は、60年9月のプラザ合意後、為替相場

(注1) 貿易外収支の構成は次のとおり。

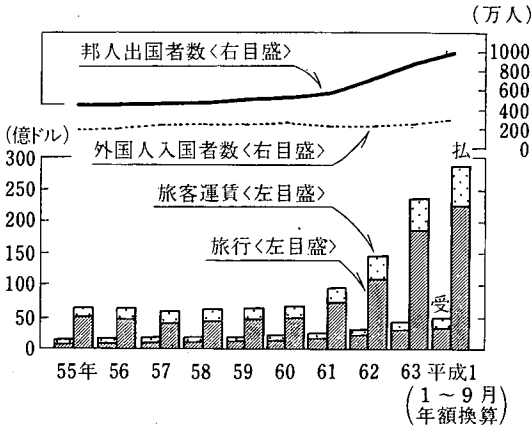
		受 取(黒字)	支 払(赤字)	
貿 易	運 輸	旅 客 運 賃	本邦運輸業者が非居住者から受取った旅客運賃(外貨による収入分)	居住者が外国運輸業者(本邦内の支店・営業所)へ支払った旅客運賃
		貨 物 運 賃	本邦運輸業者(居住者)が非居住者から受取った本邦の輸出または三国間輸送にかかる貨物運賃	本邦輸入業者(居住者)が外国運輸業者(非居住者)へ支払った本邦の輸入にかかる貨物運賃
		貨 物 保 險 (*)	本邦の輸出および三国間輸送にかかる保険から生じる本邦保険会社(居住者)のネット保険料収入(昭和54年7月以降、受取保険料-支払保険金)	外国保険会社(非居住者)に対し支払われた本邦の輸入にかかる保険料
		港湾経費、 用船料その他	居住者が外国運輸業者等(非居住者)から受取った港湾経費、用船料等	本邦運輸業者等(居住者)が非居住者へ支払った港湾経費、用船料等
貿 易	旅 行	外国人旅行者(非居住者)がわが国で消費した金額	わが国の旅行者(居住者)が海外で消費した金額	
外	投資収益 (**)	直接投資収益	本邦資本の対外直接投資(支店、子会社に対する出資、貸付等)に基づく利子、配当金、支店収益の本邦への送金分	外国資本の対内直接投資(支店、子会社に対する出資、貸付等)に基づく利子、配当金、支店収益の本国への送金分
		間接投資収益	上記以外の証券投資、預金、借款、延払信用、外債等から生じる利子、配当金などの受払を計上	
	そ の 他	公 的 取 引	軍関係、外交団(公館の運営経費、外交官の個人支出など)等の受払を計上 軍関係は、受取には米軍の物資、役務の調達のための支払および米軍人、軍属等の個人支出を計上し、支払には米軍払下げ余剰物資に対する支出を計上	
民 間 取 引		事務所経費、特許権使用料、手数料、広告宣伝費、建設工事代金、委託加工賃、非商品保険等の受払および仲介貿易に伴うネット受取を計上		

(\*) 実際には受払双方に、本邦保険会社に対し支払われた本邦の輸入にかかるネット保険料収入が含まれる。

(\*\*) 不動産・債券売買に伴う売買差益(キャピタル・ゲイン)、為替差益は含まれない(資本勘定に計上)。また、不動産投資に伴う賃貸料収入はその他収支に計上される。

(図表3)

旅行受払額



(資料) 日本銀行「国際収支統計」、  
国際観光振興会「来訪外客数及び出国日本人数」

が急速に円高化するなかで円貨の海外での購買力が強まり、邦人の海外旅行者数が飛躍的に増加したことによるところが大きい(注2)。海外旅行関連収支を受払額別にブレイクダウンしてみると(図表3)、外国人入国者数が概ね横ばい圏内で推移していること等から、旅客運賃および旅行受取額の合計額は緩やかな増加にとどまっている一方で、邦人出国者数の急増を映じて旅客運賃および旅行支払額の合計額はかなりのペースで増加している。

今後の貿易外収支の動向についてみると、元来、貿易外収支は、さまざまな用役や貿易・資本取引に由来する付帯サービス等の受払の集合体であるため、為替

(注2) このほか、邦人の海外での支出額は、基本的には円建ての予算制約の下で決定されることから、為替相場が円高化すれば、1人当たり円建て支出額が変わらずともドル建て支出額が増加することも影響している。

(注3) 例えば、運輸収支の1コンポーネントである貨物運賃収支は、為替相場が円高化すると、輸出が減少する一方でわが国海運業の競争力を弱め、輸出貨物の積み取りシェアを低下させることから、貨物運賃の受取減となり赤字化する。逆に、同じ運輸収支の1コンポーネントである港湾経費収支上では、わが国の商船団が外国の港で支払う燃料費等の減少につながるため、支払減から黒字化する。

このほか、貿易外収支の主な変動要因は、右表のとおりである。

貿易外収支の変動要因

(+は黒字方向、-は赤字方向に作用)

		円高	原油高	その他の主な要因
運輸	旅客運賃	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>内外運輸業の競争力</li> <li>内外景気</li> <li>航空運賃</li> <li>海運・用船料市況</li> <li>内外保険料料率</li> </ul>
	貨物運賃	-	+	
	貨物保険	-	-	
	港湾経費	+	-	
	用船料	+	-	
旅行		-		<ul style="list-style-type: none"> <li>内外景気</li> <li>人員輸送力</li> <li>1人当たり受払額</li> </ul>
投資収益	直接投資	-		<ul style="list-style-type: none"> <li>内外企業環境・収益</li> <li>対外純資産残高</li> <li>内外金利</li> </ul>
	間接投資	-		
その他	公的取引			<ul style="list-style-type: none"> <li>米軍経費予算</li> <li>技術輸出入</li> <li>内外建設業の競争力</li> <li>内外貸金水準</li> <li>手数料料率</li> </ul>
	民間取引	-		

相場や原油価格の騰落といった外生条件の変化に対する反応がコンポーネント毎に区々である<sup>(注3)</sup>、等の事情から先行きを予測することは、貿易収支以上に困難であることは否めない。しかしながら、経常収支が赤字化しない限り、対外純資産残高は増え続けるものとみられることから、投資収益収支の黒字幅拡大は、金利の高低によって多少上下することはあっても基調としては変化なからう<sup>(注4)</sup>。また、その他収支についても、本邦企業の積極的な技術導入意欲と海外進出姿勢、わが国における外国企業に対するビジネス・チャンスの拡大等を映じて、今後とも赤字幅が緩やかながらも拡大することはまず間違いないとみられる。したがって、今後の貿易外収支の動向を考えていくうえでは、上記以外の貿易外収支のコンポーネントである旅行収支および運輸収支の動向、とりわけ海外旅行関連収支の今後の動向を見定めておくことが、極めて重要な鍵を握っているといえよう。

## 2. 邦人海外旅行を巡る環境

### (高水準の潜在需要)

そこで、今後の海外旅行関連収支を決定する要因である邦人の海外旅行を巡る環境について、需要面と供給面の双方から検討を加えておくこととしよう。

まず、需要面からみると、海外旅行への潜在需要は引続き相当強いものと考えられる。すなわち、海外旅行に対する潜在需要の強さをアンケート調査の結果からみると(図表4)、日本観光協会が63年9月に実施した「第13回・国民の観光に関する動向調査」(有効標本数2,474人)では、過去1年間に1回以上海外旅行に参加した者の割合が、全体の6.2%であったのに対して、今後参加を希望してい

(注4) わが国の対外資産・負債残高をみると、短期では、負債超過となっている一方で、長期では、資産超過となっている。このため、本邦金融機関・機関投資家による米国国債投資など、長期資産での運用が経常黒字の拡大等を背景に、ユーロ市場等からの短期調達を上回る限り、長短金利の騰落に伴う振れはあっても、投資収益収支は黒字幅が拡大する方向にある。

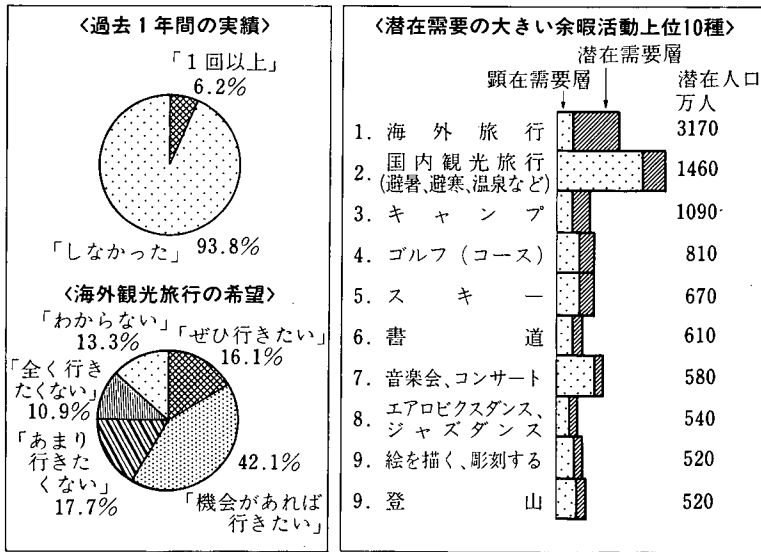
投資収益収支の大宗を占める間接投資収益収支を、対外純資産残高と長短金利によって推計すると、次のとおり(< >内はt値、計測期間:54/1~63/4Q)。

$$\begin{aligned}
 (\text{間接投資収益収支}) &= 0.00165 \cdot (\text{間接投資長期純資産残高} \times \text{米国30年債金利}) \\
 &< 15.1 > \\
 &- 0.00099 \cdot (\text{間接投資短期純負債残高} \times \text{米国TB3か月もの金利}) \\
 &< -2.7 > \\
 &- 249.24 \\
 &< -2.6 >
 \end{aligned}$$

$$\bar{R}^2 = 0.96, \text{ D.W.} = 1.42, \text{ S.E.} = 3.31 \text{ 億ドル。}$$

(図表4)

## 海外旅行に対する需要動向(63/9月、12月調査)



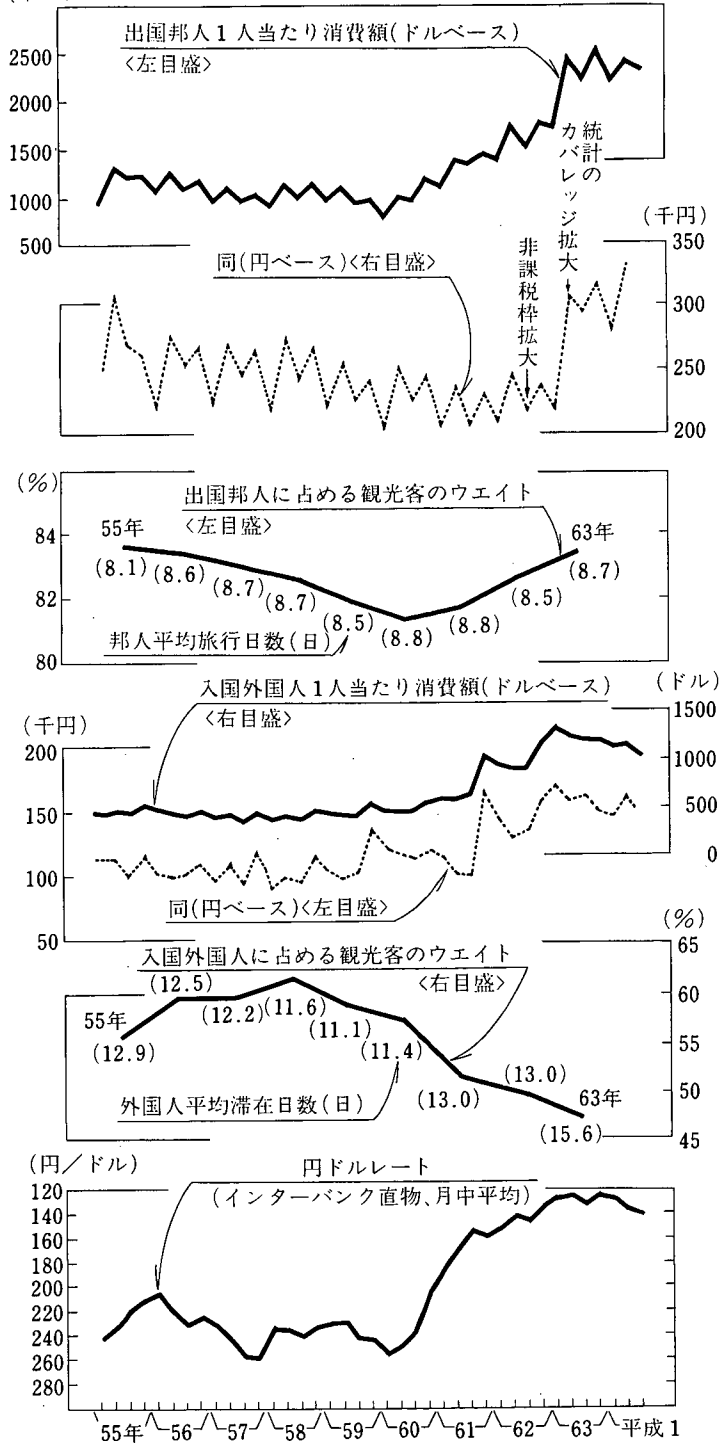
(資料) 日本観光協会「観光の実態と志向」、  
余暇開発センター「レジャー白書'89」

る者の割合は、全体の58.2%と6割近くを占めており、そのうちの3割弱(全体の16.1%)は「ぜひ行きたい」者で占められている。また、余暇開発センターが63年12月に実施した「余暇活動に関する調査」(有効標本数3,379人)によれば、海外旅行に対する潜在需要(<将来週の休みがもう1日増えた場合の参加希望率>—<過去1年間の参加率>)は全89種目の余暇活動のなかで最も高く(32.0%)、2位以下(2位 国内観光旅行 14.7%、3位 キャンプ 11.0%)を大きく引き離している。こうした点からみて、わが国の所得が持続的な拡大基調を続ける限り<sup>(注5)</sup>、邦人海外旅行への需要は、今後とも増勢をたどる可能性が高い。

また、海外旅行者1人当たりの消費額についても、今後とも増加を続けることが予想される。すなわち、これまでの出国邦人1人当たりの消費額(ドルベース)をみると(図表5)、同円ベース消費額の縮小から60年央にかけて減少傾向にあったが、為替円高化に伴い増加に転じている。本年入り後は円安の影響から頭打ちの状態ではあるが、円ベースの消費額をみると<sup>(注6)</sup>、62年7月に土産物に対する1人当たり免税枠が拡大された(10万円→20万円)結果、それまでの減少傾向から

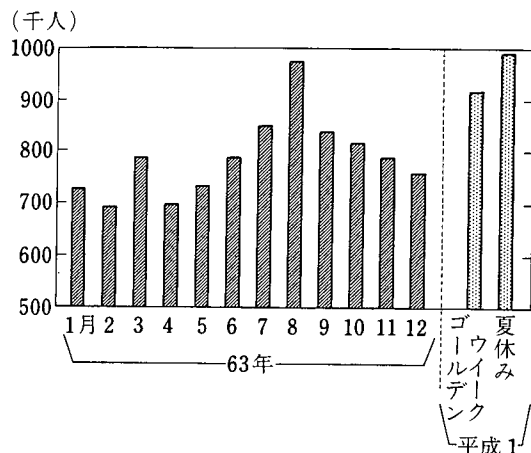
(注5) 海外旅行は、ある程度まとまった支出を伴うため、先行きの所得見通し(コンフィデンス)に依存する面がある。例えば、2度にわたる石油ショックの後には、海外旅行者数が伸び悩む局面がみられている。

(図表5) 旅行受払単価  
(ドル)



(資料) 日本銀行「国際収支統計」、  
国際観光振興会「来訪外客数及び出国日本人数」、  
総理府「観光白書」

(図表6)  
国際線利用者数(国内航空4社計)



(注) ゴールデン・ウィーク(4/28~5/8)、夏休み(7/22~8/16)期間中の利用者数は、出発旅客数の倍数を月次ベースに換算したものの。

(資料) 運輸省「航空輸送統計月報」

増加に転じている。また、先行きについても、同免税枠をさらに拡大することが検討されているほか、最近における海外旅行者数の増加が観光客中心となっていることも、1人当たり消費額の増加につながるものと考えられる。したがって、為替相場が一段と円安化しない限り、ドルベースの1人当たり消費額も円ベースと同様に増加することが見込まれよう(注7)。

(供給制約)

以上のように、需要面からみる限りは、邦人の海外旅行者数、1人当たり消費額ともに、引続き増加基調にあると考えられるが、最近では、夏休みやゴールデン・ウィークなど海外旅行者が集中する時期(図表6)には、人員輸送能力が不足するため、結果的に海外旅行を断念するケースがかなりあると言われている。ちなみに、邦人海外旅行者数を所得要因(実質雇用者所得)と価格要因(円ドルレート)によって、60年7~9月までのデータで推計し、以後の期間について外挿してみると(図表7)、61年までは、推計値と実績値がほぼ一致しているものの、62年以降は実績値が推計値を下回り、乖離幅(注8)が拡大しているとの結果が得られた。こうしたことからすると、供給面で邦人の海外旅行を抑制する要因がはたらき始めている可能性は考えられる。

そこで、空港の処理能力について、新東京国際空港(成田空港)の滑走路1本当たりの離着陸回数を、62年時点で国際比較してみると(図表8)、年間87千回と他空港比格段に高いわけではないが、その後の海外旅行者数の増加から、63年度中

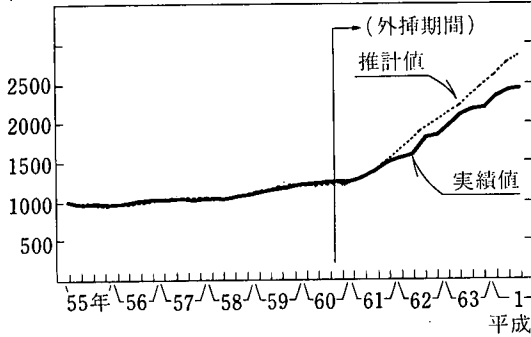
(注6) ただし、63年4月から旅行支払統計のカバレッジが拡大されたため、統計は不連続となっている。すなわち、これまでは、邦人が海外で円現金を用いて消費した場合、当該円現金がわが国の為銀に売却され、外貨代り金が支払われた分についてのみ統計上把握されていたが、63年4月以降、円現金持出しの増加に伴い、海外の円現金送金銀行がわが国にある自己名義の預金口座(非居住者円勘定)に円建てのまま預入した分についても報告の対象とされた。

(注7) なお、入国外国人1人当たり消費額の推移をみると(前掲図表5)、ドルベース、円ベースともに平均滞在日数が増加していること等を映じて緩やかに増加している。

(図表7)

## 邦人海外旅行者数

(千人)



(推計式)

$$\ln(\text{邦人海外旅行者数})$$

$$= 2.40 \cdot \ln \sum_1^5 (\text{実質雇用者所得})$$

(18.2)

$$- 0.75 \cdot \ln \sum_1^6 (\text{円ドルレート}) - 22.59$$

(-5.7)                                      (-16.9)

推計期間: 55/1 ~ 60/3 Q、 $\bar{R}^2 = 0.96$ 、D.W. = 2.05、  
 ( )内は t 値。

(推計値と実績値との乖離幅)

	61年	62	63	平成1 (年額)
出国者数(千人)	30	624	835	1,501
旅行支払額(億ドル)	0.4	9.8	18.5	34.4

(注) 1. 実質雇用者所得は雇用者数と常用労働者実質賃金指数との積。邦人海外旅行者数、実質雇用者所得は季節調整済み。

2. 旅行支払額の乖離幅は、出国者数の乖離幅と邦人出国者1人当たり旅行支払額(実績)との積。

(資料) 国際観光振興会「来訪外客数及び出国日本人数」、  
 労働省「毎月勤労統計調査」、  
 総務庁「労働力調査」

の滑走路1本当たりの離着陸回数は年間102千回に増加していること、新東京国際空港での離着陸は到着地での利便や騒音問題等を考慮して午後2時から7時59分までの6時間に全離着陸便のおよそ半分(49%)が集中している(図表9)こと等を勘案すると、必ずしも処理能力に余裕があるとはいえない(注9)。こうした状況下、このところ地方空港発着のチャーター便等も広く利用されるに至っているが、これによって供給能力が大幅に増加することは期待し難いとみられる。

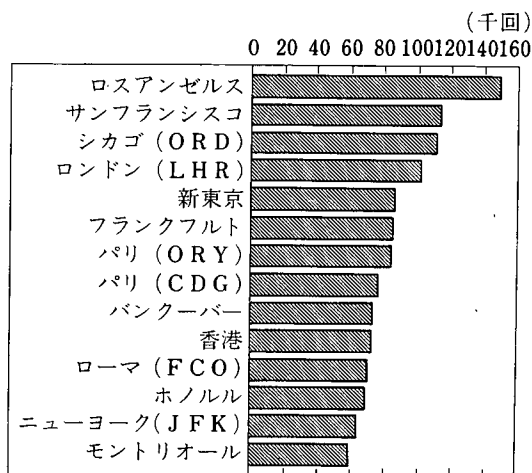
また、航空機の座席数についても、増加の余地は限られている。海外旅行者の増加に伴う国際線の座席利用率の上昇を背景に、成田空港に離着陸した国際線旅客便の大型化はすでに相当進行しており(図表10)、63年度中の大型化率は97.5%と、欧米線、豪州線等供給のボトルネックが生じているような人気路線を中心にほぼ100%

近くの便にすでに広胴機が使用されているのが実情である。したがって、現在内外の航空会社ではB747-400等最新鋭機の導入に積極的ではあるが、座席数が追加される余地は小さく、今後座席数の増加が供給面の制約を緩和する効果はかなり限られたものと思われる。



(図表 8)

## 滑走路 1 本当りの離着陸回数(62年中)



(注) 民間航空機のみ。

(資料) ICAO「Digest of Statistics No. 349」

運輸省「数字でみる航空」 「海外運輸統計」

(図表 9)

## 成田空港の時間帯別発着回数(昭和63年度)

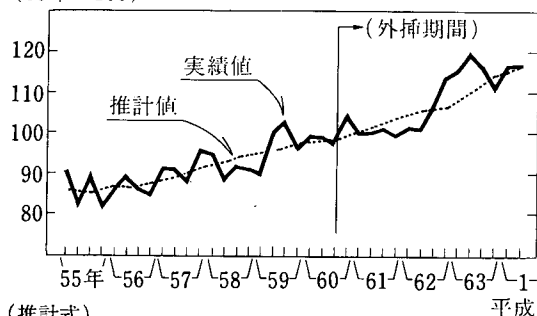
時間帯	着陸	離陸	計
0:00~5:59	4	0	4
6:00~6:59	4,180	177	4,357
7:00~7:59	1,373	303	1,676
8:00~8:59	1,491	878	2,369
9:00~9:59	1,418	1,302	2,720
10:00~10:59	1,538	5,774	7,312
11:00~11:59	1,703	3,376	5,079
12:00~12:59	2,453	2,991	5,444
13:00~13:59	3,876	2,374	4,748
14:00~14:59	5,410	2,394	7,804
15:00~15:59	5,551	1,316	6,867
16:00~16:59	5,775	3,030	8,805
17:00~17:59	4,178	3,871	8,049
18:00~18:59	2,652	5,985	8,637
19:00~19:59	4,606	4,749	9,355
20:00~20:59	3,703	2,866	6,569
21:00~21:59	917	5,735	6,652
22:00~22:59	172	3,866	4,038
23:00~23:59	3	26	29

(資料) 新東京国際空港公団「AIRPORT REVIEW」

(注 8) この乖離を供給制約の反映とみなすと、昨年から本年にかけては、人数にして百万人前後、旅行支払額にして20~30億ドルという巨額の海外旅行需要が、供給面の制約から抑制されたことになる。無論、この間に海外旅行への需要構造に変化が生じた可能性もあり、上記の乖離幅を直ちに供給制約の反映とみなすことはできないが、①国内旅行を含む1世帯当たりの実質旅行支出については、構造変化が認められないこと(右表)からみて、海外旅行に対する所得弾力性が低くなっているとは考えられないこと、②価格弾力性についても、邦人出国者数の8割強を観光客が占め、ブランド品の内外価格差に関する情報が増加していることなどを背景に、海外での買物に対する嗜好がかなり強い現状から推測すると、むしろ過去に比べて高まっている可能性の方が強いこと、③さらに、先にみた海外旅行への潜在需要の強さからみて、海外旅行から国内旅行への選好のシフトがあったとも考えられないこと、等を勘案すると、上記の推計もあながち桁外れの過大評価とは言い切れないようにも思われる。

## 実質旅行支出(一世帯当たり、家計調査ベース)

(60年=100)



(推計式)

$$\ln(\text{実質旅行支出}) = 1.10 \cdot \ln \sum_1^2 (\text{実質雇用者所得}) - 10.85$$

< 6.3 >      < -4.5 >

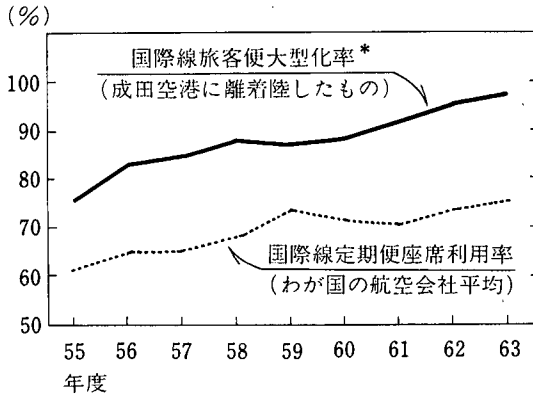
推計期間：55/1 ~ 60/3 Q、 $\bar{R}^2 = 0.64$ 、D.W. = 2.21  
< >内は t 値。

(注) 実質旅行支出は家計調査上の宿泊料、バック旅行費、交通費の和を消費者物価指数でデフレートしたもの。実質旅行支出、実質雇用者所得は季節調整済み。

(資料) 総務庁「家計調査」「労働力調査」「消費者物価指数」、

労働省「毎月勤労統計調査」

(図表10) 航空機の大型化率



\*使用航空機に占める広胴機(B747、DC10、L1011、A300)のウエイト。

(資料) 運輸省「航空輸送統計年報」、  
新東京国際空港公団「AIRPORT REVIEW」

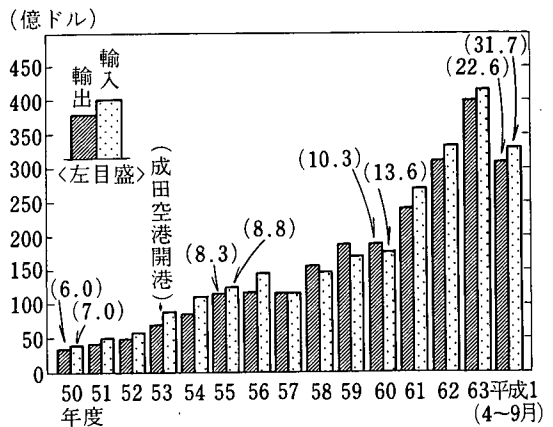
### 3. 結びに代えて

以上のように、邦人の海外旅行への需要は極めて強く、海外旅行時の1人当たり消費額も緩やかながら上昇すると見込まれるため、海外旅行関連収支については、今後とも赤字拡大傾向が続き、その結果貿易外収支全体としても、当面赤字基調が続くものとみられる。しかしながら、先にみたように、最近では空港の処理能力等、供給面の制約が邦人の海外旅行を

抑制する方向にはたらし始めているものと考えられるうえ、現在鋭意拡張工事が進められている新東京(成田)、東京(羽田)、関西(大阪湾泉州沖)各国際空港についても、その最終的な供用開始は、最も早い新東京国際空港でも平成2年度末と計画されているなど(図表11)、供給面の制約の早期解消は困難とみられることから、当面海外旅行者数の増加テンポがやや鈍化することは避け難いものと思われる。

(注9) ちなみに、貨物輸送面をみると、航空貨物の輸出入(ドル建て金額ベース)は、世界的に景気が停滞した57年度前後を除けば順調に拡大しており、通関輸出入に占めるウエイトも足下2~3割まで高まっている。こうした状況下、新東京国際空港の貨物処理能力についても、同様に逼迫感が強まりつつある。

航空貨物の輸出入動向



(注) ( )内は通関輸出入金額に占めるウエイト、%。  
(資料) 大蔵省「外国貿易概況」

(図表11)

## 国際空港の拡張計画

〈新東京国際空港〉(成田)

〈関西国際空港〉(大阪湾泉州沖)

区 分	現 在	計 画	区 分	第一期計画	全体構想
滑走路	4,000m	4,000m 3,200m 2,500m	滑走路	3,500m	4,000m×2 3,400m
面積	550ha	1,065ha	面積	約500ha	1,200ha
処理能力	約9～11万回/年	約18～22万回/年	処理能力	約16万回/年	約26万回/年
供用予定	—	平成2年度末概成 予定	供用予定	平成4年度末	未 定

〈東京国際空港〉(羽田)

区 分	第一期供用前	(現状)第一期計画	第二期計画	第三期計画
滑 走 路	(B滑走路) 2,500m (C滑走路) 3,150m	新A滑走路 3,000m (B滑走路) 2,500m (C滑走路) 3,150m	新A滑走路 3,000m (B滑走路) 2,500m (C滑走路) 3,150m	新A滑走路 3,000m 新B滑走路 2,500m 新C滑走路 3,000m
面 積	408ha	586ha	約900ha	約1,100ha
処 理 能 力	約16万回/年	約18万回/年	約18万回/年	約23万回/年
供 用 予 定	—	63年7月2日(供用)	平成4年度後半	平成7年頃

(資料) 運輸省「トランスポート」「数字で見る航空」