

**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**Provozně ekonomická fakulta**

**Katedra ekonomiky**



**Diplomová práce**

**Možnosti rozvoje cestovního ruchu v Japonsku**

**Bc. Dora Šťastná**

© 2021 ČZU v Praze



# ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Provozně ekonomická fakulta

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Dora Šťastná

Hospodářská politika a správa  
Veřejná správa a regionální rozvoj

Název práce

**Možnosti rozvoje cestovního ruchu v Japonsku**

Název anglicky

**Possibilities of tourism development in Japan**

---

### Cíle práce

Hlavním cílem diplomové práce bude charakterizování a zmapování cestovního ruchu a jeho postavení v hospodářství v Japonsku, stejně tak jako seznámení s nejznámějšími kulturními, historickými a přírodními pamětihodnostmi "Země vycházejícího slunce". Dalším cílem práce bude popsání možných příležitostí a úskalí dalšího rozvoje cestovního ruchu. V neposlední řadě bude cílem diplomové práce navržení vlastní turistické trasy.

### Metodika

Diplomová práce se bude skládat ze dvou částí – teoretické a praktické. Teoretická část bude zpracována metodou literární rešerše, analýzy a následné syntézy a komparace pramenů jako je odborná literatura, statistická data a jiné informační zdroje. Jako doplňující bude použita metoda dedukce a indukce, popř. historická metoda.

V praktická část, tzn. při navržení vlastní turistické trasy, budou využity již výše zmíněné metody a doplňující metodou bude vlastní pozorování v Japonsku.

**Doporučený rozsah práce**

60-80 stran

**Klíčová slova**

cestovní ruch, Japonsko, turismus, hospodářství, turistická trasa

---

**Doporučené zdroje informací**

- Holeček, M. Zeměpis cestovního ruchu. Praha: Nakladatelství české geografické společnosti, 2014, 132 s. ISBN: 978-80-86034-86-7
- Indrová, J. Cestovní ruch: (základy). Praha: Oeconomica, 2009., 119s. ISBN 978-80-245-1569-4
- Japan National Tourism Organization (databáze), přístupné:  
<https://www.tourism.jp/en/tourism-database/stats/inbound/>
- Japan Statistical Yearbook 2020, Chapter 13: Transport and Tourism, přístupné:  
<http://www.stat.go.jp/english/data/nenkan/69nenkan/1431-13.html>
- Lednický, V. Technické památky v cestovním ruchu, Ostrava: Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, 2004
- Malá, V: Základy cestovního ruchu, Praha, Oeconomica, 2002, 98s. ISBN 80-245-0439-1
- Palatková, M. Mezinárodní turismus: analýza pozice turismu ve světové ekonomice, změny mezinárodního turismu v důsledku globálních změn, evropská integrace a mezinárodní turismus. Praha: Grada, 2014, 249 s. ISBN 978-80-247-4862-7
- UNCTAD Handbook of Statistics 2019, Geneva and New York, 2019, 103 s., ISBN: 978-92-1-112940-3
- UNTWO Tourism Highlights, 2019 Edition, Madrid, 2019, 24 s., ISBN: 978-92-844-2114-5
- Zelenka, J., Pásková, M. Výkladový slovník cestovního ruchu. Praha: Linde Praha, 2012, 768s. ISBN 978-80-7201-880-2

---

**Předběžný termín obhajoby**

2020/21 LS – PEF

**Vedoucí práce**

Ing. Zbyněk Kuna, Ph.D.

**Garantující pracoviště**

Katedra ekonomiky

Elektronicky schváleno dne 30. 10. 2020

**prof. Ing. Miroslav Svatoš, CSc.**

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 5. 11. 2020

**Ing. Martin Pelikán, Ph.D.**

Děkan

V Praze dne 21. 03. 2021



### **Čestné prohlášení**

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Možnosti rozvoje cestovního ruchu v Japonsku" jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autorka uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušila autorská práva třetích osob.

V Praze dne 21/03/2021

Dora Šťastná

---

### **Poděkování**

Ráda bych touto cestou poděkovala Ing. Zbyňku Kunovi, Ph. D. za odborné vedení a velmi cenné rady, stejně tak jako za velkou ochotu, vstřícnost a trpělivost, které během zpracovávání této diplomové práce projevil.

# Možnosti rozvoje cestovního ruchu v Japonsku

## Abstrakt

Diplomová práce se zabývá cestovním ruchem v Japonsku a jeho rolí v japonské ekonomice. Důraz je kladen na mezinárodní příjezdový cestovní ruch v posledních desetiletích. Teoretická část práce se věnuje definici pojmu cestovní ruch, uvádí jeho typologii a faktory, jež ho ovlivňují, a vyhodnocuje vývoj a perspektivy světového turismu. Další část práce je zaměřena na zemi Japonsko - nabízí jeho základní geografickou, ekonomickou a kulturní charakteristiku a popisuje japonský příjezdový cestovní ruch a jeho vývoj. Pro praktická východiska práce dále uvádí nejznámější turistické pamětihodnosti Japonska, realizační podmínky turismu v Japonsku a možnosti a problémy dalšího vývoje japonského cestovního ruchu. Praktická část práce poskytuje návrh 14-ti denní turistické trasy na území Japonska (včetně finančního plánu), kterou lze prakticky využít a realizovat formou zájezdu nebo samostatného cestování bez cestovní kanceláře.

**Klíčová slova:** cestovní ruch, Japonsko, turismus, hospodářství, rozvoj, turistická trasa, dopravní infrastruktura

# **Possibilities of tourism development in Japan**

## **Abstract**

The primary focus of this diploma thesis is tourism in Japan and its role in the Japanese economy. The emphasis is put especially on international inbound tourism in recent decades. The theoretical part of the thesis is dedicated to defining the general term tourism, presents its typology and factors that influence it. It also evaluates the potential growth and different perspectives of world tourism. Another part of the thesis is focused on Japan - it explain its fundamental geographical, economic and cultural characteristics and describes Japanese inbound tourism and its development. For the practical basis the thesis also presents the most famous tourist attractions of Japan; it describes the terms of possible execution of tourism in Japan and the opportunities and complications of further development of Japanese tourism. The analytical part of the thesis provides a suggestion for a 14-day tourist itinerary in Japan (including the financial plan), which can be practically used and implemented by a travel agency or by individuals.

**Keywords:** tourism, Japan, economics, development, tourist itinerary, transport infrastructure

# Obsah

Úvod .....	1
<b>1. Cíle práce a metodika .....</b>	<b>2</b>
<b>2. Literární rešerše .....</b>	<b>4</b>
<b>3. Cestovní ruch a jeho význam .....</b>	<b>6</b>
3.1. Definice pojmu cestovní tuch .....	6
3.2. Typologie (druhy, formy).....	9
3.3. Faktory ovlivňující cestovní ruch .....	13
3.4. Cestovní ruch ve světě, jeho vývoj a perspektivy .....	15
<b>4. Japonsko.....</b>	<b>21</b>
4.1. Základní geografická charakteristika .....	22
4.2. Historie .....	25
4.3. Základní ekonomická charakteristika .....	27
4.3.1. Ekonomika Japonska v 2. polovině 20. století .....	27
4.3.2. Současná ekonomika Japonska .....	30
4.4. Základní kulturní charakteristika .....	38
<b>5. Cestovní ruch v Japonsku.....</b>	<b>42</b>
5.1. Mezinárodní příjezdový cestovní ruch v Japonsku a jeho vývoj .....	42
5.2. Hlavní turistické zajímavosti v Japonsku .....	46
5.3. Realizační podmínky cestovního ruchu v Japonsku .....	55
5.4. Možnosti a problémy dalšího rozvoje turismu v Japonsku .....	58
<b>6. Návrh turistické trasy na území Japonska.....</b>	<b>63</b>
6.1. Základní informace o turistické trase na území Japonska .....	63
6.2. Časový harmonogram turistické trasy .....	68
6.2.1. Pátek - 1. den cesty .....	68
6.2.2. Sobota - 2. den cesty .....	68
6.2.3. Neděle - 3. den cesty .....	68
6.2.4. Pondělí - 4. den cesty .....	69
6.2.5. Úterý - 5. den cesty .....	70
6.2.6. Středa - 6. den cesty .....	70
6.2.7. Čtvrtek - 7. den cesty .....	71
6.2.8. Pátek - 8. den cesty.....	71
6.2.9. Sobota - 9. den cesty .....	72
6.2.10. Neděle - 10. den cesty .....	72

6.2.11. Pondělí - 11. den cesty .....	73
6.2.12. Úterý - 12. den cesty .....	74
6.2.13. Středa - 13. den cesty .....	74
6.2.14. Čtvrtek - 14. den pobytu.....	75
6.3. Finanční plán turistické trasy .....	76
6.3.1. Finanční plán turistické trasy (bez cestovní kanceláře) .....	76
6.3.2. Finanční plán turistické trasy (s cestovní kanceláří) .....	81
<b>Závěr .....</b>	<b>86</b>
<b>Seznam použitých zdrojů.....</b>	<b>89</b>
<b>Seznam zkratk.....</b>	<b>94</b>
<b>Seznam tabulek.....</b>	<b>95</b>
<b>Seznam grafů .....</b>	<b>96</b>
<b>Seznam obrázků.....</b>	<b>96</b>



## Úvod

Světový cestovní ruch byl výrazně ovlivněn vznikem a vývojem světové ekonomiky po průmyslové revoluci ve 2. polovině 19. století. V poválečném období se začal vnímat jako měřítko životní úrovně a součást spotřeby. V současnosti turismus představuje globální fenomén a je důležitým faktorem rozvoje regionálních, národních a světových ekonomik. Ovlivňuje rozložení trhů a podněcuje další ekonomické přínosy jako je zaměstnanost apod. Významně se podílí na hospodářské bilanci států a otevírá rozsáhlou oblast podnikatelských příležitostí.

Hlavním motivem turismu je záměrná změna prostředí, jež má uspokojit potřeby odpočinku, klidu, poznání, pohybu, kulturních a estetických zážitků, seberealizace a další. Jeho novodobá podoba se nese ve znamení nových aktivit a zážitků, nových destinací, nových technologií, nových trhů a především neustálého vývoje a dynamického růstu.

Díky silné světové ekonomice, roustoucí střední třídě obyvatel v prosperujících ekonomikách, technologickému pokroku, digitalizaci a inovacím, finančně dostupnějšímu cestování i zjednodušenému vízovému režimu dosáhly mezinárodní příjezdy turistů v roce 2018 doposud rekordní hranice 1,4 miliardy. Výnosy z exportu vygenerované cestovním ruchem ve stejném roce dosáhly 1,7 bilionu USD, což představuje přibližně čtvrtinu světového vývozu služeb. Turismus současně představuje rozsáhlý a komplikovaný jev, který lze zkoumat nejen z ekonomického hlediska, ale i z pohledu geografie, sociologie, psychologie i ekologie.

Diplomová práce se zabývá cestovním ruchem v Japonsku a jeho rolí v japonské ekonomice, která v současnosti patří mezi nejvyspělejší ekonomiky světa. Japonsko si jako jedna z mála zemí Východní Asie v historii udrželo svou autentičnost a nepodlehlo historické čínské invazi. Tradiční instituce a zvyky jsou až s dojemnou péčí udržovány, stále představují neoddělitelnou součást novodobé podoby státu a stojí privilegovaně bok po boku vedle modernity a pokroku. Japonsko se v mnoha směrech včetně kultury liší od ostatních asijských společností, ale stejně tak ho nelze připodobnit ani k zemím západním. „Země vycházejícího slunce“ je právem označována za světový cestovatelský unikát.

## 1. Cíle práce a metodika

Stěžejním cílem této diplomové práce je charakterizování a komplexní zmapování cestovního ruchu v Japonsku, stejně tak jako zhodnocení jeho postavení v japonském hospodářství, vývoje a realizačních podmínek. Dalším stanoveným cílem je základní ekonomická, geografická a kulturní charakteristika Japonska a seznámení s nejnámějšími historickými, kulturními a přírodními pamětihodnostmi země. Diplomová práce v neposlední řadě cílí na vyhodnocení možností a problémů dalšího rozvoje tamního turismu. Cílem praktické části diplomové práce je navržení vlastní turistické trasy na území Japonska. K dosažení zmíněných hlavních cílů jsou stanoveny dílčí cíle, jako je charakterizování problematiky cestovního ruchu, včetně typologie a faktorů, jež ho ovlivňují, či popsání celosvětového cestovního ruchu a jeho vývoje.

Struktura diplomové práce je složena z úvodu, cílů, metodiky, literární rešerše, teoretické části, praktické části, závěru a seznamů použitých zdrojů, zkratk a příloh. Práce je rozdělena na kapitoly a podkapitoly a přílohy jsou zakomponovány již v textu jednotlivých kapitol formou tabulek, grafů, map či obrázků.

Diplomová práce obsahuje již zmíněnou teoretickou a praktickou část. Teoretická část se ve 3. kapitole zabývá charakterizováním a definováním cestovního ruchu. Jsou popsány jeho druhy a formy nebo klíčové faktory, které ho ovlivňují. Dále je zmapován cestovní ruch ve světě (jeho vývoj a perspektivy) a přiblížen pohled na turismus jako na globální fenomén. Následující 4. kapitola práce uvádí základní charakteristiku Japonska. Deskripce začíná charakteristikou geografickou, na kterou navazuje ekonomická a kulturní charakteristika s uvedením historického kontextu. Závěrečná 5. kapitola teoretické části charakterizuje mezinárodní příjezdový cestovní ruch v Japonsku, popisuje hlavní turistické zajímavosti země a realizační podmínky pro japonský cestovní ruch. V závěru kapitoly se práce zabývá zhodnocením možností a úskalí dalšího rozvoje cestovního ruchu v zemi, které jsou zpracovány do SWOT analýzy.

Praktická část diplomové práce se v rámci 6. kapitoly věnuje popisu a detailnímu harmonogramu navržené turistické trasy na území Japonska, která je zformována do 14-ti denní poznávací cesty, kterou lze prakticky využít a realizovat formou zájezdu nebo samostatného cestování bez cestovní kanceláře.

Diplomová práce je zpracována metodami literární rešerše, analýzy sekundárních zdrojů a následné syntézy a komparace pramenů, jako je odborná literatura a statistická data z internetových zdrojů. Doplnující metody jsou dedukce a indukce, stejně tak jako historická metoda. V teoretické i praktické části práce je uplatněna také metoda vlastního pozorování v Japonsku.

## 2. Literární rešerše

Ke zkoumání problematiky cestovního ruchu existuje velké množství literatury. Jelikož se jedná o rozsáhlý a komplikovaný jev, který lze zkoumat z hlediska ekonomického, geografického, sociologického, psychologického i ekologického, dochází k prolínání zdrojů širokého spektra autorů a věd.

V práci je využita odborná literatura, statistická data z knižních i internetových zdrojů, odborné články a ekonomické studie a ročenky. Informace byly čerpány ze zdrojů v českém a anglickém jazyce.

Mezi hlavní zdroje v kapitole *Cestovní ruch a jeho význam* patří kniha *Tourism: Principles, Practices, Philosophie* (2011) od autorů Charlese R. Goeldnera a J. R. Brenta Ritchieho. K primárně využitým českým pramenům se řadí knihy *Cestovní ruch: základy* (2009) od Jarmily Indrové, *Výkladový slovník cestovního ruchu* (2012) od autorů Josefa Zelenky a Martiny Páskové nebo kniha *Mezinárodní turismus* (2014) napsaná Monikou Palatkovou. Dalšími přínosnými knižními zdroji v této tématice jsou kniha *Zeměpis cestovního ruchu* (2014) od Milana Holečka, *Základy cestovního ruchu* (2002) napsané Vlastou Malou s kolektivem nebo kniha *Cestovní ruch - podnikatelské principy a příležitosti v praxi* (2011) od kolektivu autorů Kateřiny Ryglové, Michala Buriana a Idy Vajčnerové. Jako primární zdroje statistických dat jsou využity aktuální ročenky UNWTO *Tourism Highlights, 2019 Edition* a UNCTAD *Handbook of Statistics 2019*.

V kapitolách *Japonsko* a *Cestovní ruch v Japonsku* představují významný zdroj kniha *Japonsko* (2007) od Johna Harta Bensona nebo stejnojmenná kniha od Nicholase Bornoffa a Perrina Lindelaufa z roku 2017, stejně tak jako *Dějiny Japonska* (2006) napsané autory Albertem M. Craigem a Edwinem O. Reischauerem či *Stručná historie států: Japonsko* (2009) od Davida Labuse. Zajímavým zdrojem informací ve zmíněných kapitolách byly i internetové stránky MZV, Velvyslanectví Japonska v České republice nebo Zastupitelství České republiky v Tokiu.

Hlavními zahraničními prameny statistických dat jsou kromě zmíněných ročenek UNWTO a UNCTAD ročenky a veřejné sborníky Světové obchodní organizace (WTO), Světové banky (World Bank), Mezinárodní organizace práce (ILOSTAT) či databáze

Organizace pro výživu a zemědělství (FAOSTAT). Neopomenutelným zdrojem dat jsou také statistiky Japan Tourism Statistics od Japan National Tourism Organization.

### 3. Cestovní ruch a jeho význam

Cestovní ruch se stal globálním ekonomickým fenoménem dnešní doby. Jelikož se jedná o velmi rozsáhlý a komplikovaný jev, nebyl doposud jednoznačně a univerzálně definován. Cestovní ruch dává do pohybu každoročně enormní množství lidí, kteří dočasně opouštějí své trvalé bydliště. Hlavním motivem je záměrná změna prostředí, jež má uspokojit potřeby odpočinku, klidu, poznání, pohybu, kulturních a estetických zážitků, seberealizace a další.<sup>1</sup> Cestovní ruch, neboli turismus, se také významně podílí na hospodářské bilanci států a otevírá rozsáhlou oblast podnikatelských příležitostí. Představuje komplex činností a služeb, jako je doprava, ubytování, stravování, informační služby, průvodcovské služby, služby cestovních agentur a kanceláří apod.

Cestovní ruch se v poválečném období začal vnímat jako měřítko životní úrovně a součást spotřeby. Stal se důležitým faktorem rozvoje regionálních, národních a světových ekonomik. Goeldner a Ritchie ve své knize *Tourism* uvádí, že se aktuálně jedná o největší odvětví světového hospodářství.<sup>2</sup> Novodobý turismus se zároveň nese ve znamení nových aktivit a zážitků, nových destinací, nových technologií, nových trhů a především neustálého vývoje a dynamického růstu.

#### 3.1. Definice pojmu cestovní tuch

Problematiku definování pojmu cestovní ruch lze přiblížit základními přístupy<sup>3</sup> k jeho pojetí a zkoumání. Jedná se o přístup:

- 1) ekonomický
- 2) ekologický
- 3) geografický
- 4) sociologický a psychologický

---

<sup>1</sup> J. Indrová: *Cestovní ruch (základy)*, Praha 2007

<sup>2</sup> Ch. R. Goeldner, J. R. Brent Ritchie: *Tourism: Principles, Practices, Philosophie*, New Jersey, 2012

<sup>3</sup> J. Indrová: *Cestovní ruch (základy)*, Praha 2007



Ekonomické hledisko zkoumá cestovní ruch z pohledu ekonomických procesů, které jsou nezbytné k zajištění účasti lidí na turismu a účinků na ekonomiku států, regionů i celosvětovou.

Ekologické hledisko hodnotí jeho potenciál ve vztahu k životnímu prostředí a jeho ochraně.

Geografické hledisko si všímá jeho vazby na místo, tzn. význam daného prostředí pro rozvoj cestovního ruchu, ale také vazby mezi daným místem a místem bydliště.

Sociologické a psychologické hledisko se zaměřuje na jeho propojenost vztahu k potřebám a motivům člověka, stejně tak jako na vzájemné vztahy mezi lidmi.

Turismus je současně propojen s mnoho dalšími odvětvími a vědními disciplínami, jako je demografie, klimatologie, epidemiologie apod.

Cestovní ruch jako společensko ekonomický jev je tedy nutné zkoumat v širším pojetí jeho vědních souvislostí. Definice cestovního ruchu existuje velké množství, což potvrzuje, jak obtížné je tento složitý jev díky jeho mnohostrannosti a mnohooborovosti jednoznačně definovat. Doposud nebyla stanovena jednoznačná, univerzální a všezahrnující definice ani jednotný název pro vědní obor zabývající se problematikou cestovního ruchu. Pro přiblížení se uvádějí základní rysy cestovního ruchu:<sup>4</sup>

- 1) dočasná změna místa stálého bydliště a stejně tak pobytu mimo něj
- 2) nevýdělečný a volnočasový charakter cesty a pobytu
- 3) vztahy mezi lidmi

Již v první polovině 20. století se objevily mnohé výzkumy v oblasti cestovního ruchu. Jako příklad pro definice z tohoto období zkoumání cestovního ruchu lze uvést definici F.W. Ogilvie nebo J. A. Norvala, kde byl kladen akcent na jeho ekonomickou stránku. Cestovní ruch byl definován jako ekonomický jev, spojený se spotřebou hmotných i nehmotných statků, hrazených z prostředků získaných v místě trvalého bydliště.<sup>5</sup>

Z výzkumu v období 2. poloviny 20. století lze uvést definici C. Kaspara, kdy dle autora cestovní ruch představuje souhrn jevů a vztahů, které vyplývají z cestování a pobytu

---

<sup>4</sup> J. Indrová: Cestovní ruch (základy), Praha 2007

<sup>5</sup> F. W. Ogilvie: The tourist movement. An economic study, London 1933  
J. A. Norval: The tourist industry, London 1936

osob, pro které místo pobytu (cestovního ruchu) není místem trvalého bydliště, ani místem pracoviště.<sup>6</sup>

Jako mezník při definování cestovního ruchu se uvádí Mezinárodní konference o statistice cestovního ruchu v roce 1991, která byla pořádána WTO<sup>7</sup> v Ottavě. Na zmíněné konferenci byl znovu vyzdvižen vedle faktoru světového obchodu i faktor ekonomického, sociálního a kulturního rozvoje. Na konferenci došlo také k náznaku unifikace základní terminologie cestovního ruchu. Cestovní ruch (tourism) byl definován<sup>8</sup> jako činnost osoby cestující na přechodnou dobu do místa mimo její běžné životní prostředí a to na dobu kratší než je stanovena<sup>9</sup>, přičemž hlavní účel její cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštíveném místě.<sup>10</sup>

Ve Výkladovém slovníku cestovního ruchu se na cestovní ruch nahlíží jako na komplexní společenský jev, tzn. souhrn aktivit účastníků cestovního ruchu, souhrn procesů budování a provozování zařízení se službami pro účastníky cestovního ruchu včetně souhrnu aktivit osob, které tyto služby nabízejí a zajišťují, aktivit spojených s využíváním, rozvojem a ochranou zdrojů pro cestovní ruch, souhrn politických a veřejně-správních aktivit a reakce místní komunity a ekosystémů na uvedené aktivity.<sup>11</sup>

Synonymum cestovního ruchu - turismus - má původ, stejně jako anglické slovo tourism a německé slovo tourismus, ve francouzském pojmu *tour*, tedy cesta.<sup>12</sup>

Autoři také upozorňují na rozdílnost významu pojmů rezident, návštěvník, turista a výletník.<sup>13</sup>

---

<sup>6</sup> C. Kaspar: Die Fremdenverkehrslehre im Grundriss, Bern 1989

<sup>7</sup> Světová organizace cestovního ruchu

<sup>8</sup> Uvedená definice z pojmu cestovního ruchu vylučuje cesty v místě trvalého bydliště, pravidelné zahraniční cesty, dočasné stěhování za prací a migrace dlouhodobého charakteru.

<sup>9</sup> V případě mezinárodního cestovního ruchu tato doba činí 1 rok, u domácího cestovního ruchu činí 6 měsíců.

<sup>10</sup> J. Indrová: Cestovní ruch (základy), Praha 2007

<sup>11</sup> M. Pasáková, J. Zelenka: Výkladový slovník cestovního ruchu, Praha 2012

<sup>12</sup> H. Kotíková: Nové trendy v nabídce cestovního ruchu, Praha 2013

<sup>13</sup> J. Indrová: Cestovní ruch (základy), Praha 2007  
M. Palatková: Mezinárodní turismus, Praha 2014

rezident x návštěvník

turista x výletník

Pojmem rezident se rozumí stálý obyvatel dané lokality. V mezinárodním turismu pojem rezident popisuje osobu, žijící v zemi alespoň 1 rok. V domácím turismu je za rezidenta považována osoba žijící v daném místě minimálně 6 po sobě jdoucích měsíců.

Návštěvníkem je v oblasti mezinárodního cestovního ruchu osoba, která vycestovala do jiné země, než ve které je rezidentem. Doba strávená v dané zemi nepřekročuje 1 rok a účel cesty není vykonávání výdělečné činnosti. V domácím cestovním ruchu je návštěvníkem osoba, která je sice rezidentem dané země, ale cestuje na jiné místo, než je místo trvalého bydliště, a to výhradně za účelem jiným než výdělečný činnost a doba v destinaci strávená nepřekračuje 6 měsíců.

Pojem turista je od již zmíněného pojmu návštěvník rozdílný v tom, že je v definici vyzdvihnut fakt, že se jedná o dobu zahrnující minimálně jedno přenocování (tzn. minimálně 24 hodin strávených v destinaci), přičemž zbytek definice je totožný s definicí návštěvníka.

Výletník se dá přiblížit synonymem jednodenní návštěvník. To znamená, že daná osoba cestuje na dobu kratší než je 24 hodin (bez přenocování), kdy hlavní účel cesty musí být opět jiný než vykonávání výdělečné činnosti. Výletník se dá zároveň také aplikovat na domácí i mezinárodní turismus, jako u předešlých pojmů.

Zjednodušeně lze tedy souhrnný pojem návštěvník dále specifikovat podle doby strávené v dané destinaci na turistu či výletníka, kdy oba pojmy ale zároveň odpovídají charakteristice návštěvníka.

### **3.2. Typologie (druhy, formy)**

Typologie cestovního ruchu může být stanovena na základě mnoha kritérií. V následné podkapitole budou nastíněny ty nejznámější a v odborné literatuře nejpoužívanější.

Autoři Goldner a Ritchie rozdělují cestovní ruch na základě územního principu<sup>14</sup>:

1. Mezinárodní turismus
  - a. směrem do země (návštěvy země rezidenty jiných zemí)
  - b. směrem ze země (návštěvy jiných zemí rezidenty dané země)
2. Vnitřní turismus (návštěvy rezidenty dané země i rezidenty jiných zemí celkem)
3. Domácí turismus (návštěvy rezidentů dané země unitř dané země)
4. Národní turismus (vnitřní turismus + mezinárodní turismus směrem ze země)

Národní turismus tedy představuje celkový trh cestovního ruchu v dané zemi, jehož součástí jsou cestovní agenti, cestovní agentury, aerolinie a další dodavatelé a subjekti.

Oproti tomu jiné zdroje v rámci české odborné literatury uvádí diferenciaci podle územního principu pouze na mezinárodní/zahraniční a domácí cestovní ruch. Zahraniční turismus je charakterizován překročením státní hranice a vycestováním do jiného státu/států. Domácí turismus je cestovní ruch v rámci státních hranic stejné země. Zároveň se výše zmíněný mezinárodní turismus směrem do země označuje jako receptivní (příchozí) cestovní ruch a mezinárodní turismus směrem ze země jako iniciativní (odchozí) cestovní ruch.<sup>15</sup>

Cestovní ruch podle územního principu: a) mezinárodní / zahraniční b) domácí

Cestovní ruch podle směru toku účastníků turismu: a) receptivní b) iniciativní

Dalším možným a nabízejícím se rozdělením cestovního ruchu je způsob organizace a plánování výjezdu. Organizovaný cestovní ruch je souhrn takových zájezdů a cest v rámci turismu, kdy přípravu a realizaci zajišťuje další subjekt, nejčastěji cestovní agentura nebo agent. Tento typ může vyjít finančně nákladněji, jelikož se platí za zprostředkovatelské a jiné služby agentury. Neorganizovaný cestovní ruch charakterizuje aktivní zapojení účastníků do plánování a zařizování, kdy dochází k realizaci pobytu nebo cesty samostatně bez zainteresování cestovní agentury či agenta.

---

<sup>14</sup> Ch. R. Goeldner, J. R. Brent Ritchie: *Tourism: Principles, Practices, Philosophie*, New Jersey, 2012

<sup>15</sup> J. Zelenka, M. Pásková: *Výkladový slovník cestovního ruchu*, Praha 2012  
J. Indrová: *Cestovní ruch (základy)*, Praha 2007

Volba typu organizace zájezdu závisí na preferencích účastníků, popř. jejich finančních možnostech, zkušenostech, jazykových dovednostech apod.

Cestovní ruch dle způsobu organizace:      a) organizovaný      b) neorganizovaný

Cestovní ruch lze také vymezit z hlediska motivů účasti na tzv. formy cestovního ruchu a z hlediska průběhu a způsobu realizace na tzv. druhy cestovního ruchu.<sup>16</sup> Problematiku lze zjednodušeně přiblížit tak, že druhy cestovního ruchu představují stranu nabídky a formy cestovního ruchu stranu poptávky. Prakticky však dochází v odborné literatuře k prolínání výše zmíněných vymezení.

formy = strana poptávky cestovního ruchu

druhy = strana nabídky cestovního ruchu

Kritéria motivů účasti na cestovním ruchu, tedy tzv. strany poptávky, jsou rozděleny podle zaměření a přání účastníků cestovního ruchu na:<sup>17</sup>

- cestovní ruch zaměřený rekreačně
- cestovní ruch zaměřený na poznání kultury
- cestovní ruch s náboženským motivem
- cestovní ruch se vzdělávacím motivem
- cestovní ruch pro společenský rozvoj a komunikaci (lze zařadit návštěvy rodiny a přátel)
- cestovní ruch zaměřený na zlepšení zdraví (lze zařadit pobyty lázeňského typu)
- cestovní ruch zaměřený na sport
- cestovní ruch zaměřený na výzkum a poznání přírody
- cestovní ruch zaměřený na nabytí zážitků a dobrodružství
- cestovní ruch s profesními účely
- cestovní ruch s jinými specifickými motivy

Typologie cestovního ruchu lze v neposlední řadě stanovit dle typu používaných turistických lokalit nebo oblastí zdrojů. Turismus jde takto diferencovat na:<sup>18</sup>

---

<sup>16</sup> H. Kotíková: Nové trendy v nabídce cestovního ruchu, Praha 2013

<sup>17</sup> J. Indrová: Cestovní ruch (základy), Praha 2007

<sup>18</sup> UNWTO Annual Report 2017, Madrid 2018

- přírodní
- kulturní
- městský
- venkovský
- přímořský
- horský
- atd.

Pod cestovním ruchem v přírodních destinacích si lze představit výlety či pobyty v přírodních rezervacích, národních parcích, CHKO<sup>19</sup> nebo safari. V rámci turismu zaměřeném na přírodní zdroje lze zmínit čím dál více populární eko-turismus. Ekologicky zaměřený cestovní ruch v přírodním prostředí má představovat zodpovědnou a udržitelnou formu cestovního ruchu, soustředěnou na ochranu životního prostředí a nedotknutelnost přírody, ať už fauny nebo flóry, popř. dalším přírodních zdrojů. Pro eko-turismus jsou typické pobyty a cesty zaměřené na pozorování a oceňování přírody a kultury v daných oblastech a také tendence minimalizovat ekologickou stopu na dané prostředí. Tímto druhem turismu je generována možnost zaměstnání a příjmů místního obyvatelstva a současně se zvyšuje povědomí návštěvníků o nutnosti eliminování negativního dopadu na naši planetu a zájem o enviromentální programy a projekty.

Kulturní zaměření cestovního ruchu zahrnuje např. turismus zaměřený na historii, etnika, náboženství (kostely, poutní a posvátná místa), folklór a umění (muzea, architekturu, literaturu, hudbu). Synonymem tohoto typu turismu může být kulturně-poznávací turismus nebo turismus vzdělávací. Součástí kulturního cestovního ruchu jsou cesty na společenské akce vázané k této tématice, jako jsou prohlídky, přednášky, festivaly, slavnosti, koncerty, vystoupení aj.

Městský cestovní ruch je turismus orientovaný na návštěvu měst a v posledních desetiletích nabývá velké popularity. Tento druh cestovního ruchu nabízí také široké spektrum pro podnikatelskou činnost a ostatní služby a tím rozvoj dané lokality (hotely a ubytovny, služby pro osobní i hromadnou přepravu, restaurace, kavárny a jiná turistická činnost spojená s atrakcemi a pamětihodnostmi daných měst).

---

<sup>19</sup> Chráněná krajinná oblast



Cestovní ruch zaměřený na lokalitu venkova může být spojen s již popsanou ekoturistikou a stejně tak s kulturním cestovním ruchem díky rurálnímu kulturnímu dědictví. Dalšími možnostmi venkovského turismu je agro-turismus nebo turismus zaměřen na farmářství.

Dále zmíněný horský či přímořský cestovní ruch může spadat pod městský i vesnický typ destinace, liší se spíše geografickými a klimatickými specifiky.

Dle Haliny Kotíkové lze také popsat hned několik nových produktů či druhů turismu. Pro demonstraci se jedná například o:<sup>20</sup>

Food tourism (gastronomický cestovní ruch)

Medical tourism (léčebný cestovní ruch)

Adventure tourism (dobrodružný cestovní ruch)

Dark tourism (temný cestovní ruch)

Event tourism (událostní cestovní ruch)

Volunteer tourism (dobrovolnický cestovní ruch)

Wedding tourism / Honeymoon tourism (svatební a líbánkový cestovní ruch)

Film tourism (filmový cestovní ruch)

Space tourism (vesmírný cestovní ruch)

### **3.3. Faktory ovlivňující cestovní ruch**

Faktory determinující cestovní ruch se dají rozdělit do tří podskupin na faktory:<sup>21</sup>

- 1) lokalizační
- 2) realizační
- 3) selektivní

Lokalizační faktory představují fyzickou základnu cestovního ruchu - tvoří je přírodní a společenské zajímavosti lokality. Lze říci, že částečně předurčují, jaký typ turismu se bude v dané lokalitě rozvíjet. Patří sem spíše neměnné přírodní podmínky, jako je klima (teplota, množství srážek), terén, hydrologické možnosti (teplota a čistota moře), přírodní zajímavosti, fauna, flóra a stejně tak také společenské aktivity s předchozími body

---

<sup>20</sup> H. Kotíková: Nové trendy v nabídce cestovního ruchu, Praha 2013

<sup>21</sup> K. Ryglová, M. Burian, I. Vajčnerová: Cestovní ruch - podnikatelské principy a příležitosti v praxi, Praha 2011

spojené. Lokalizační faktory znamenají primární potenciál, který existuje v hmotné i nehmotné formě.<sup>22</sup> Oblasti s příjemným klima, jedinečnými scenériemi a exotickými živočichy a rostlinami mají tedy lepší předpoklady pro atraktivitu lokality. V praxi jsou návštěvníky vyhledávané převážně oblasti s geologickými zvláštnosti, dobrými vodními poměry, zachovalou faunou a flórou, ale také lokality zajímavé pro estetický vjem a vizuální krásu daného místa.

Společenské atraktivitu, jako součást lokalizačních faktorů, jsou především památky. Tato podskupina zahrnuje památky technické, kulturní, gastronomické, ale i uměle vytvořené (např. zábavní parky). Obecně lze lokalizační faktory přiblížit pomocí dotázání se návštěvníka, co tam chce vidět či dělat.

Faktory realizační naopak návštěvníkovi umožní se na dané místo dostat a cestu či pobyt realizovat. Hrají hlavní roli v rozhodování o realizaci cestovního ruchu v destinaci. Jedná se o složku dopravy, ubytování, stravování atd. Realizace se neobejde bez dostatečné kapacity zajišťující zmíněné služby a infrastrukturu. Tato nezbytná oblast služeb formuje nabídku cestovního ruchu lokality. Realizační faktory se hodnotí pomocí mnoha ukazatelů (pro příklad lze uvést kapacitu ubytovacích zařízení, ukazatele kvality ubytování a stravování, počet návštěvníků v daném prostoru, občanská vybavenost, přepravní kapacita apod.).

Jednou z nejdůležitějších složek realizace cestovního ruchu je doprava. Snadná, bezpečná a rychlá doprava výrazně zvyšuje atraktivitu destinace. Pro mnoho návštěvníků zároveň hraje významnou roli i pohodlí nebo cena. Dopravní dostupnost tedy přímo ovlivňuje poptávku cestovního ruchu. V osobní automobilové přepravě mají výhodu turistické cíle, do kterých se jde dopravit po dálnici. V hromadné dopravě se zase preferují lokality s dobrou dostupností vlakem nebo autobusem. Využití hromadné dopravy je nakloněno stále více lidí, jelikož se jedná o enviromentálněji příznivější i ekonomičtější variantu. V případě letecké dopravy jsou atraktivnější cíle v blízkosti mezinárodních letišť, nebo samotná města tím disponující.

---

<sup>22</sup> H. Kotíková: Nové trendy v nabídce cestovního ruchu, Praha 2013

Další významnou složkou realizace je infrastruktura lokality. Tvoří ji již zmíněná nabídka přepravy, ubytování, stravování nebo zábavy.

Faktory selektivní, neboli stimulační, v neposlední řadě určují atraktivitu lokality pro potenciální hosty. Obecně řečeno tyto faktory stimulují, jestli někdo přijede, popř. kdo a v jakém počtu či složení. Jedná se např. o úroveň správy destinace, spolupráce subjektů uvnitř destinace, politiku cestovního ruchu v destinaci, ale také propagaci a hodnocení lokality. Souhrnně je lze rozdělit na stimulační faktory objektivní (politické, ekonomické, demografické, ekologické) a stimulační faktory subjektivní (psychologické, marketingové). Obecně jde stimulační faktory přiblížit pomocí dotázání se návštěvníka, proč tam chce jet.

Faktory ovlivňující cestovní ruch a jejich dělení hraje zásadní roli při vyhodnocování podmínek rozvoje lokalit, kterým se věnuje vědní obor geografie turismu. Geografie turismu se dále zabývá i prognózami rozvoje cestovního ruchu v určité lokalitě, udržitelností daného rozvoje apod.<sup>23</sup>

### **3.4. Cestovní ruch ve světě, jeho vývoj a perspektivy**

Cestovní ruch ve světě představuje socio-ekonomický systém, který je tvořen národními ekonomikami států, nadnárodními korporacemi, mezinárodními organizacemi a integracemi, mezi kterými existují vazby. Tento multinárodní ekonomický systém se začal tvořit v 15. - 16. století díky kapitalismu, zámořským objevům a kolonizování nově objeveného území.<sup>24</sup> Systém světového cestovního ruchu obsahuje jak měřitelné prvky (např. hodnota mezinárodního obchodu a služeb), tak i prvky neměřitelné jako je kultura, politika apod.

Cestovní ruch je globálním fenoménem. Turismus tvoří 3. největší kategorii světového vývozu (vyšší hodnoty vývozu vykazuje pouze vývoz chemikálií, pohonných hmot a paliv).<sup>25</sup> Ovlivňuje tempo růstu jednotlivých ekonomik, rozložení trhů a podněcuje

---

<sup>23</sup> I. Hamarnehová: Geografie turismu: mimoevropská teritoria, Praha 2012

<sup>24</sup> Ch. R. Goeldner, J. R. Brent Ritchie: Tourism: Principles, Practices, Philosophie, New Jersey, 2012

<sup>25</sup> UNWTO Tourism Highlights, 2019 Edition, Spain, 2019

další ekonomické přínosy, jako je zaměstnanost a další. Jeho význam lze tedy ve světové úrovni vnímat jako fenomén:<sup>26</sup>

- 1) světové ekonomiky
- 2) světové spotřeby (tzn. realizované poptávky turismu)
- 3) vzájemného porozumění na úrovni jednotlivých států

Světový turismus byl výrazně ovlivněn vznikem a vývojem světové ekonomiky od průmyslové revoluce ve 2. půlce 19. století až do současnosti. Zakladatelem moderního turismu na organizované bázi bývá v literatuře<sup>27</sup> označován Thomas Cook, jenž zorganizoval v roce 1841 jednodenní výletní vnitrostátní cestu vlakem po Velké Británii a v roce 1855 první organizovanou zahraniční cestu vlakem po evropských městech.<sup>28</sup> Z počátku byl světový turismus doménou rozvinutých tržních ekonomik. Od konce 70. let 20. století se ale i z původních ekonomicky slabších a závislých kolonií začaly vyčleňovat silní ekonomičtí hráči.

Velmi důležitou roli na poli světového turismu hraje Světová organizace cestovního ruchu. UNWTO<sup>29</sup> je zřízená OSN<sup>30</sup> a je nejuznávanější a vedoucí mezinárodní organizací cestovního ruchu. Je zodpovědná za rozvoj udržitelného a dostupného cestovního ruchu, slouží jako globální fórum a je praktickým zdrojem informací a know-how pro jeho členy s cílem mezinárodního míru, porozumění mezi národy, rozvoje hospodářství i mezinárodního obchodu a v neposlední řadě také dodržování lidských práv a svobod. Zahrnuje 156 zemí a více než 400 přidružených členů.<sup>31</sup> UNWTO pravidelně měří a reportuje cestovní ruch, vydává statistiky a publikuje výsledky výzkumů a průzkumů trhu.<sup>32</sup>

---

<sup>26</sup> M. Palatkova: Mezinárodní turismus, Praha 2014

<sup>27</sup> M. Palatková: Mezinárodní turismus, Praha, 2014

<sup>28</sup> Cestovní kancelář Thomas Cook na podzim roku 2019 zbankrotovala, což otřásl celým trhem cestovního ruchu a způsobilo snížení důvěry v něj.

<sup>29</sup> Světová organizace cestovního ruchu (United Nations World Tourism Organization)

<sup>30</sup> Organizace spojených národů

<sup>31</sup> Zdroj: <https://www.unwto.org>

<sup>32</sup> Ch. R. Goeldner, J. R. Brent Ritchie: Tourism: Principles, Practices, Philosophie, New Jersey, 2012

V tabulce č. 1 je číselně přibližně vývoj mezinárodního cestovního ruchu ve 2. polovině 20. století a v prvních dvou dekadách 21. století. Konkrétně se jedná o mezinárodní příjezdy turistů v jednotlivých letech a procentuální rozdíl mezi jednotlivými dekadami (později jsou uvedeny i 5-ti leté rozestupy). V časovém rozmezí lze pozorovat enormní nárůst z několika desítek milionů turistů v polovině minulého století na téměř miliardu a půl příchozích turistů. V posledních desetiletích bylo možné v dalších datech zveřejněných UNWTO pozorovat výjimečně mírný meziroční pokles způsobený událostmi světového dosahu, jako bylo např. 11. září roku 2001 nebo ekonomická krize na konci 1. desetiletí 21. století. Jednalo se vždy o několikaprocentní meziroční pokles oproti roku předchozímu. V dlouhodobějším horizontu se však jedná o vzrůstající trend.<sup>33</sup>

Tabulka č. 1: Příjezdy zahraničních turistů celosvětově od roku 1950 do roku 2018

Rok	Příjezdy turistů (v milionech)	Změna (v procentech)
1950	25	-
1960	69	176
1970	166	141
1980	288	73
1990	456	58
1995	528	16
2000	675	28
2005	795	18
2010	956	20
2018	1400	46

Zdroj: vlastní zpracování, UNWTO

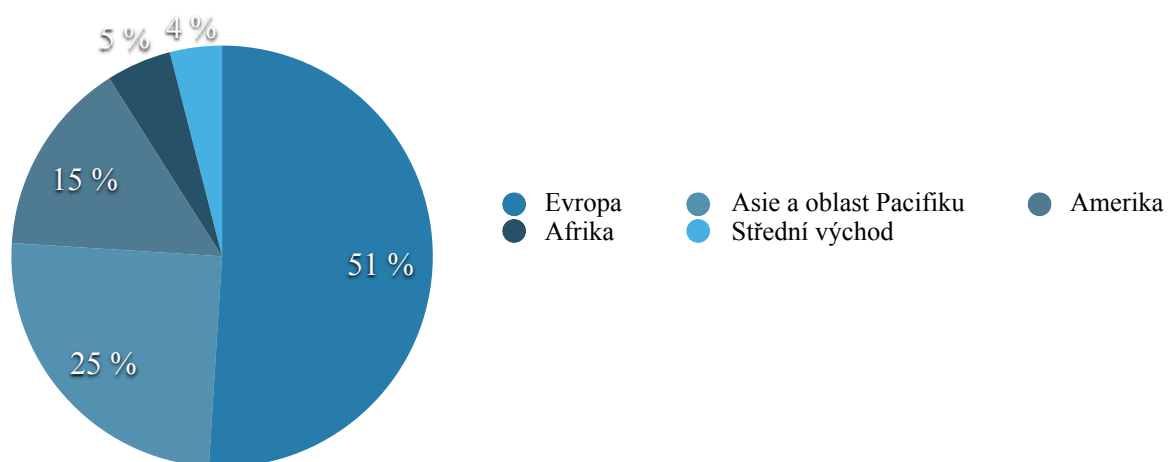
Díky silné světové ekonomice, roustoucí střední třídě obyvatel v prosperujících ekonomikách, technologickému pokroku, digitalizaci a inovacím, finančně dostupnějšímu cestování i zjednodušenému vízovému režimu dosáhly mezinárodní příjezdy turistů v roce

<sup>33</sup> V době psaní diplomové práce byla nejaktuálnější ročenka UNWTO Tourism Highlights, 2019 Edition, která hodnotí rok 2018.

2018 doposud rekordní hranice 1,4 miliardy (daného čísla mělo být dle prognózy UNWTO dosaženo až v roce 2020<sup>34</sup>). Výnosy z exportu vygenerované cestovním ruchem v roce 2018 dosáhly 1,7 bilionu USD, což představuje přibližně čtvrtinu světového vývozu služeb.<sup>35</sup> Vývoz v podobě cestovního ruchu roste ve světovém měřítku rychleji než vývoz zboží.<sup>36</sup>

Více než polovina příjezdů turistů připadá geograficky na Evropu (51 %), čtvrtina na Asii a oblast Pacifiku, 15 % tvoří Amerika, 5 % Afrika a zbylé 4 % Střední východ<sup>37,38</sup>

Graf č. 1: Příjezdy turistů celosvětově v roce 2018



Zdroj: vlastní zpracování, UNWTO

Zajímavá je komparace s daty, které popisují procentuální podíl geografického zastoupení podle oblasti původu účastníků cestovního ruchu - tj. výjezdu turistů. Téměř polovinu tvoří opět Evropa (48 %), následuje stejně tak Asie a oblast Pacifiku (26 %), dále Amerika (17 %), Střední východ (3 %), Afrika (3 %) a zbylá 3 % tvoří ostatní oblasti.<sup>39</sup>

<sup>34</sup> Zurab Pololikashvili, UNWTO Tourism Highlights, 2019 Edition, Spain, 2019

<sup>35</sup> UNCTAD uvádí hodnotu 25 %, UNWTO hodnotu 29 %

<sup>36</sup> UNWTO Tourism Highlights, 2019 Edition, Spain, 2019

<sup>37</sup> Dle geografického členění UNWTO do regionu Střední východ spadají i dva státy Afriky - Egypt a Libye.

<sup>38</sup> UNWTO Tourism Highlights, 2019 Edition, Spain, 2019

<sup>39</sup> UNWTO Tourism Highlights, 2019 Edition, Spain, 2019

Nejnavštěvovanější stát je v globálním měřítku Francie. V žebříčku 10 top destinací následuje Španělsko, USA, Čína, Itálie, Turecko, Mexiko, Německo, Thajsko a Velká Británie. Prvních 5 destinací tvoří celou třetinu světového toku turismu.<sup>40</sup> Největší příjmy z turismu mají USA s 214 miliardami USD, dále se pak řadí Španělsko, Francie, Thajsko, Velká Británie, Itálie, Austrálie, Německo, Japonsko a Čína. Těchto 10 zemí tvoří více než polovinu světových příjmů z turismu. Oproti tomu stát vedoucí v pozici vynaložení nejvíce výdajů na cestovní ruch je Čína, přičemž celkové výdaje na turismus za rok 2018 byly 277 miliard USD, následné pozice obsadily USA, Německo, Velká Británie, Francie, Austrálie, Rusko, Kanada, Jižní Korea a Itálie.<sup>41</sup>

Predikce a perspektivy světového turismu jsou v současné době pandemie covid-19 jedním z velmi diskutovaných a aktuálních témat. Odhady následného vývoje se jeví jako velmi těžce stanovitelné. Dle informací v novém vydání Světového turistického barometru se pouze za první půlrok roku 2020 čísla popisující světový cestovní ruch propadla o 65 %. Například u mezinárodních příjezdů turistů se v červnu 2020 jednalo o propad o celých 93 % ve srovnání se stejným měsícem roku 2019. Pouze zmíněné pololetí roku 2020 představuje úbytek 440 milionů mezinárodních příchozích turistů a ztrátu přes 460 miliard USD z vývozních příjmů z turismu. Toto číslo, které se váže pouze k prvním 6 měsícům pandemie, dosáhlo již pětinasobné hodnoty ztráty příjmů, než bylo zaznamenáno jako důsledek hospodářské krize v roce 2009. Nejzasáženějším regionem v počtu příchozích turistů byla Asie a Tichomoří, kde se pandemie oficiálně projevila na cestovním ruchu poklesem o 72 %.<sup>42</sup> Pro Evropu byl pokles počtu turistů také velmi významný (66 %), Amerika zaznamenala v daném období pokles 55 %, Afrika i Střední východ 57 %.<sup>43</sup>

Perspektivy cestovního ruchu záleží nejen na vývoji aktuální pandemické světové situace, ale stejně tak na utvoření a nastolení udržitelného rámce a podmínek pro fungování cestovního ruchu a jeho možný následný rozvoj. Cestovní ruch přináší v celosvětovém měřítku ekonomické i neekonomické výhody i náklady. Přes všechny

---

<sup>40</sup> Ch. R. Goeldner, J. R. Brent Ritchie: *Tourism: Principles, Practices, Philosophie*, New Jersey, 2012

<sup>41</sup> UNWTO *Tourism Highlights*, 2019 Edition, Spain, 2019

<sup>42</sup> Na úrovni subregionů poklesla nejvíce severovýchodní Asie (83 %) a jižní Středomoří (72 %).

<sup>43</sup> Zdroj: [www.unwto.org/news](http://www.unwto.org/news)

pozitivní dopady a vlivy turismu nelze opomenout stejně tak přítomnou negativní stránku problematiky. Příkladem jednoho z největších konfliktů, které vznikají v korelaci s cestovním ruchem, je vliv a dopad na environmentální prostředí. Cestovní ruch významným podílem přispívá ke globálnímu oteplování. Dále by se neměly opomínat potřeby a práva obyvatel daných území, kterých se turismus více či méně dotýká - ať už se jedná o zvyšování ceny půdy či zboží a služeb, znečišťování prostředí, ztráta soukromí lidí a identity destinace, snižující se ocenění práce apod. Cestovní ruch může lokalitě přinést velké výhody, ale i sociální problémy. K celkové prosperitě cestovního ruchu je nutná komplexní vize cestovního ruchu, jakožto součásti udržitelného prostředí a prosperujícího hospodářského rozvoje zároveň.



## 4. Japonsko

Obdivuhodná směsice tradice a modernity, tak lze charakterizovat celou „Zemi vycházejícího slunce“ - Japonsko. Nejmodernější technika v protikladu se starobylým tradičním nádechem budov a měst udává obecně známou jedinečnost současného Japonska. Mezi futuristickými mrakodrapy se často objevují staré chrámy nebo svatyně, na moderní nákupní třídě luxusních značek se stejně tak nacházejí prastaré dřevěné miniaturní restaurace, prodávající typické pokrmy v tradiční keramice a nabízející sezení na *tatami*<sup>44</sup>. Vysoce technicky pokročilá forma dopravy přepraví obyvatele či turisty před stovky let staré chrámy s bambusovými háji. Na nejrušnější křižovatce světa, ze všech stran obklopené barevnými neony a hlučně hrajícími reklamními plochami, se běžně lidé mívají s Japonkami v tradičním oděvu a dřevěné obuvi připomínajícími gejšu. Miliony úředníků v tmavých oblecích, kteří denně proudí metrem za prací, čtou během cesty barevné komiksy nebo sledují animované pohádky. Pokud lze vjem z Japonska charakterizovat jedním slovem, bylo by to slovo kontrast.

Originální název země je Nippon-koku či Nihon-koku. Země se v mnoha směrech včetně kultury liší od ostatních asijských společností, ale stejně tak ji nelze připodobnit ani k zemím západním. Mnoho turistů tudíž popisuje Japonsko jako světový unikát. Z autorů cestopisů lze uvést například Bersona, který troufale přibližuje a vystihuje podstatu zmíněné unikátnosti Japonsko a zmiňuje to jako zemi kvetoucích sakur, buddhistických mnichů, čajových obřadů, tradičních kimono a *sumó*<sup>45</sup> zápasů, ale i jako zemi potetovaných gangsterů a mafií, avantgardního umění, *animé*<sup>46</sup> a komiksů *manga*, *karaoke*<sup>47</sup>, typických vyhřívávaných toaletních prkének či buňkových „šuplíkových“ hotelů.<sup>48</sup>

Japonsko si jako jedna z mála zemí Východní Asie v historii udrželo svou autentičnost a nepodlehlo historické čínské invazi. Za ojedinělost kultury může také

---

<sup>44</sup> tradiční japonské rohože na sezení či spaní

<sup>45</sup> japonský tradiční sport s tisíciletou tradicí a kořeny v šintoismu

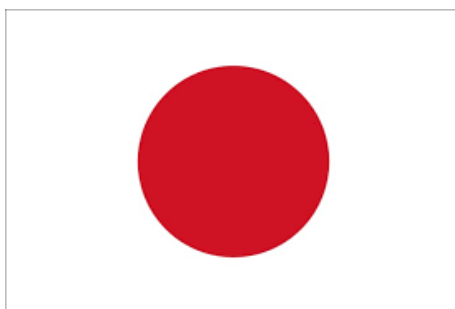
<sup>46</sup> animované filmy a seriály japonského původu

<sup>47</sup> typická forma zábavy japonského původu, kdy amatérský zpěvák zpívá dle promítaného textu známé písně do hudebního podkresu

<sup>48</sup> J. H. Benson: Japonsko, Praha 2007

pravděpodobně ostrovní a geograficky odlehlejší poloha.<sup>49</sup> Díky těmto i jiným faktorům si Japonsko dodnes zachovalo původní tradice a kulturu. Tradiční instituce a zvyky jsou až s dojemnou péčí udržovány, stále představují neoddelitelnou součást novodobé podoby státu a stojí privilegovaně bok po boku vedle modernity a pokroku, jakými se tato země v současnosti vyznačuje. Japonsko je konstituční monarchií na demokratických základech, přičemž samotný císař je spíše symbolem státu bez pravomocí vládnout.<sup>50</sup>

Obrázek č. 1: Vlajka Japonska



Zdroj: Japan National Tourism Organization, [www.japan.travel](http://www.japan.travel)

#### 4.1. Základní geografická charakteristika

Přestože je Japonsko obecně ve světovém povědomí lidí menší zemí, v evropských poměrech se jedná o zemi rozlehlou, pro představu velikostí podobnou např. Německu. Přesná pevninská rozloha činí 364,5 tis. km<sup>2</sup>, celková rozloha je 377,9 tis. km<sup>2</sup>.<sup>51</sup> Japonsko má dle dat z roku 2019 více než 126 milionů obyvatel, čímž se řadí světově na 11. místo.<sup>52</sup> Tamní hustota osídlení je vysoká, v roce 2020 byla 347 obyvatel na km<sup>2</sup>.<sup>53</sup> Země se potýká s dlouhodobým poklesem počtu obyvatel, průměrný roční úbytek obyvatelstva činí -0,3 %.<sup>54</sup> Hlavní město Japonska je Tokio.

---

<sup>49</sup> A. M. Craig, E.O. Reischauer: Dějiny Japonska, Praha 2009

<sup>50</sup> Zdroj: Velvyslanectví Japonska v České republice, [www.cz.emb-japan.go.jp](http://www.cz.emb-japan.go.jp)

<sup>51</sup> Zdroj: [www.data.worldbank.org](http://www.data.worldbank.org)

<sup>52</sup> Zdroj: [www.data.worldbank.org](http://www.data.worldbank.org)

<sup>53</sup> Zdroj: <https://population.un.org/wpp/Download/Standard/Population>

<sup>54</sup> Zdroj: Ministerstvo zahraničních věcí (MZV) a Zastupitelský úřad České republiky v Tokiu, [www.mzv.cz/tokyo](http://www.mzv.cz/tokyo)

Zemi tvoří souostroví a ostrovy v Tichém oceánu. Hlavní ostrovy jsou Honšú, Kjúšú, Šikoku a Hokkaidó. Celkový počet ostrovů je však vyčíslen na téměř 7 tisíc<sup>55</sup>. Z nejznámějších souostroví lze zmínit např. Rjúkjú s ostrovem Okinawa. Rozlehlá geografická poloha představuje významné charakteristické odlišnosti a kontrasty jednotlivých ostrovů.<sup>56</sup>

Japonsko se rozprostírá v Tichém oceánu, na západě ho od Jižní Koreje dělí Korejský průliv, od Ruska a Severní Koreje Japonské moře. Ostrovy Rjúkjú na západě sahají do Východočínského moře a na jihu dosahují téměř k Tchaj-wanu. Japonsko disponuje mnoho jezery, k nejznámějším se řadí 5 jezer pod horou Fudži - Kawaguči, Jamanaka, Sal, Motosu a Šódži.<sup>57</sup> Časté jsou i přírodní horké prameny, se kterými se pojí typické japonské lázně - *onseny*.

Obrázek č. 2: Mapa Japonska



Zdroj: Velvyslanectví Japonska v České republice, [www.cz.emb-japan.go.jp](http://www.cz.emb-japan.go.jp)

<sup>55</sup> Ve statistice jsou zahrnuty všechny ostrovy s minimálním obvodem 100 m.

<sup>56</sup> J. H. Benson: Japonsko, Praha 2007

<sup>57</sup> N. Bornoff, P. Lindelauf: Japonsko, Praha 2017

Země leží v oblasti s četnými zemětřeseními, stejně tak jako možnými sopečnými erupcemi a tsunami. Dodnes se v Japonsku nachází 60 činných sopek.<sup>58</sup>

Povrch ostrovů je hornatý. Velkou část ostrova Honšú tvoří hory, které dosahují do výšky přes 3000 m. Velmi známá a v umění až ikonická je nejvyšší hora Fudži, která dosahuje 3776 m a je vulkanického původu. Fuji san, jak je v japonštině nazývána, je jedním z hlavních a posvátných symbolů celého Japonska. I přes hornatý povrch Japonska, kdy půda vhodná pro zemědělství tvoří okolo 10 % celkové půdy<sup>59</sup>, se díky silným deštům v teplých obdobích daří intenzivnímu zemědělství.<sup>60</sup> Převážně díky pěstování rýže se tak tamní zemědělství řadí k těm nejproduktivnějším na světě (ve výnosech na plochu).<sup>61</sup> Japonsko má velmi omezené přírodní zdroje a zdroje nerostných surovin. Země je specifická také nízkou hodnotou zemědělské a orné půdy na obyvatele. V roce 2017 připadalo pouze 0,035 ha zemědělské půdy a 0,033 ha orné půdy na obyvatele.<sup>62</sup> Jižní nížinatá část ostrova Honšú se nazývá Kanto. Jedná se o čteně osídlené území s příhodnými podmínkami pro život. V této oblasti se nachází hlavní město Tokio, ale i další důležitá centra jako je Jokohama, Nagoja, Ósaka, Kjóto a další. Samotná Tokijská aglomerace je považována za největší aglomeraci na světě. Území od hlavního města až po Ósaku je typickým příkladem světové megalopole a žije zde 70 % obyvatel země.<sup>63</sup>

Díky rozlehlosti ostrovů v zeměpisné šířce dochází k odlišnostem podnebí na severu a na jihu. Na severním pobřeží Japonského moře, na ostrově Hokaido, v zimě napadne i několik metrů sněhu, zatímco na pacifickém pobřeží jižní části Japonska ve stejném období zimních měsíců panují stále slunné a mírné podmínky.<sup>64</sup> Všeobecně lze

---

<sup>58</sup> J. H. Benson: Japonsko, Praha 2007

<sup>59</sup> Zdroj: FAOSTAT, [www.fao.org/faostat](http://www.fao.org/faostat)

<sup>60</sup> A. M. Craig, E.O. Reischauer: Dějiny Japonska, Praha 2009

<sup>61</sup> A. M. Craig, E.O. Reischauer: Dějiny Japonska, Praha 2009

<sup>62</sup> Zdroj: FAOSTAT, [www.fao.org/faostat](http://www.fao.org/faostat)

<sup>63</sup> J. H. Benson: Japonsko, Praha 2007

<sup>64</sup> N. Bornoff, P. Lindelauf: Japonsko, Praha 2017

podnebí označit za mírné, vlhké a chladné na severu a ve středu země, ale naopak subtropické na jižních ostrovech Rjúkú.

## 4.2. Historie

Archeologické nálezy ukazují na první obyvatele Japonska již 8000 let před Kristem. Mělo se jednat o komunitu lovců a sběračů známou jako Džómon.<sup>65</sup> První dochované písemné prameny nejsou často jednoznačné, avšak hlavní čínská kronika Wej (kolem roku 297 n.l.) uvádí objevnou cestu z Koreje do Japonska, či příchod japonských posílů do Číny již kolem roku 57 n.l. Japonské dějiny se rozdělují do několika období<sup>66</sup> s danou specifikou. Následující období (tzv. období Nara) se označuje za období kulminování čínských vlivů do veškerých složek lidského života v Japonsku. Dva klíčové prameny z těchto raných dob jsou *Záznamy starých věcí (Kodžiky)* z roku 712, či *Japonské záznamy (Nihongi)* z roku 721.<sup>67</sup> Pro zajímavost lze zmínit, že se v obou od prapočátků zmiňuje mnohobožství a ústřední Bohyně Slunce, stejně tak jako uctívání přírodních jevů. Jednoznačné a prameny podložené historické jádro také tvoří migrační vlny z Koreje a systém rodu nazývaný se *udži*. Dle tohoto systému bylo Japonsko v zásadě společností kmenovou, obsahující velké množství rodových společenství, kdy vládnoucí právo patřilo dědičně hlavě rodu. Od pradávna také není příliš rozlišována politická a náboženská rovina vládce. Dodnes samotný císařský rod udržuje současně také kněžské role.<sup>68</sup>

Následující období (tzv. období Heian) je známé snahou o návrat k původním domácím zdrojům kultury a odklonu od vlivu Číny a buddhismu. V roce 794 bylo vybudováno předchozí japonské hlavní město - Kjóto. Kvůli pozdějším nepokojům mezi šlechtou a válečníkům z řad rolníků (prvním tzv. samurajům) bylo sídlo vlády v roce 1185 přesunulo do Kamakury, vesnice nedaleko nynějšího Tokia. V Kamakure byl vytvořen první šógunát, tzn. sídlo vojenských diktatur vládců - šógunů. Vláda šógunů od té chvíle silně omezila dosavadní císařskou moc a na mnoho století se prakticky zmocnila výkonné

---

<sup>65</sup> J. H. Benson: Japonsko, Praha 2007

<sup>66</sup> Chronologicky se jedná o období Džómon, Jajoi, Jamato, Nara, Heian, Kamakura, Muromači, Azučí-Momojama, Edo, Meidži, Taišó, Šówa, Heisei a Reiwa.

<sup>67</sup> A. M. Craig, E.O. Reischauer: Dějiny Japonska, Praha 2009

<sup>68</sup> A. M. Craig, E.O. Reischauer: Dějiny Japonska, Praha 2009

moci v zemi. Pod jejich vládou byly ve 13. století úspěšně překonány dva invazní nájezdy Mongolů.<sup>69</sup> Nadcházející staletí byla ve znamení boje o moc mezi šlechtou a vládou segmentovanou na severní a jižní, rolnickými povstáními a nakonec vyhocením situace v roce 1467, kdy začala občanská válka.<sup>70</sup> V 16. století došlo ke zlomu a prvnímu a úspěšnému částečnému sjednocení národa pod vedením Oda Nobunagu. Od roku 1635 se novým sídlem vládnoucímu šógunátu stalo Edo, dnešní Tokio. Ve stejné době také začalo dvě stě let dlouhé období izolace od okolního světa, čímž se přerušil zahraniční styk s již expandujícími evropskými zeměmi, stejně tak jako započalo období pronásledování křesťanů a snah o přerušení zahraničního vlivu.<sup>71</sup>

Na začátku období Meidži, v roce 1868, byl japonský systém šógunátu jako výkonné moci po téměř 700 letech zrušen a byla obnovena moc císaře. Současně byl zrušen i feudální systém, stejně tak jako vrstva obyvatel tzv. samurajů. Země ukončila zmíněnou zahraniční obchodní izolaci a byly zavedeny instituce inspirované západním vzorem, čímž Japonsko nakročilo k cestě zrodu světové velmoce. Hlavním městem se stalo Tokio. Na přelomu 19. a 20. století došlo k rozmachu průmyslu, jehož základ tvořil např. vývoz textilu nebo budování těžkého průmyslu v zemi. Na severu ostrova Kjúšú byly bohatě využívány naleziště černého uhlí a tzv. oblast Kitakjúšú byla tehdejším průmyslovým centrem země. Celkový proces industrializace nastoupil ve světovém měřítku kvůli předchozí izolaci později. V první polovině 20. století před 2. světovou válkou docházelo v rámci koloniální politiky k územním sporům a válkám s Ruskem a Čínou. Konflikty vyústily čínsko-japonskou válkou v roce 1937, čímž započala táhnoucí se Válka v Tichomoří, který byla ukončena až kapitulací Japonska ve 2. světové válce.<sup>72</sup>

Během 2. světové války po událostech podniklých ze strany USA, kdy částečně zamezily Japonsku přístup k ropě<sup>73</sup>, Tokio v prosinci 1941 zavelelo k útoku na americký přístav Pearl Harbor. Následující roky během války Japonci bojovali na území

---

<sup>69</sup> D. Labus: Stručná historie států: Japonsko, Praha 2009

<sup>70</sup> J. H. Benson: Japonsko, Praha 2007

<sup>71</sup> A. M. Craig, E.O. Reischauer: Dějiny Japonska, Praha 2009

<sup>72</sup> J. H. Benson: Japonsko, Praha 2007

<sup>73</sup> Japonsko mělo stále přístup k ropě například z Mandžuska.

jihovýchodní Asie, stejně tak jako docházelo k masivnímu bombardování japonských měst Američany. Japonsko rozhodlo o kapitulaci až po svržení atomových bomb USA na města Hirošima a Nagasaki v roce 1945. Po porážce a neúspěchu ve 2. světové válce Japonsko v poválečných letech ale naopak zažilo nebývalý rozmach průmyslu a došlo k prudkému hospodářskému růstu. Výroba a vývoz byly tehdy zaměřeny převážně na elektroniku, drobnou techniku a automobily viz kapitola 4.3.<sup>74</sup>

### **4.3. Základní ekonomická charakteristika**

#### **4.3.1. Ekonomika Japonska v 2. polovině 20. století**

Poválečná situace japonské ekonomiky se zprvu nesla ve znamení pesimistických vyhlídek. Podmínky nebyly příznivé, ale i přes veškeré válečné škody, inflaci, stagnaci zahraničního obchodu a velkou vlnu repatriantů z původních kolonií, se podařilo nastartovat enormní hospodářský růst.<sup>75</sup> Ekonomický vývoj země se po druhé světové válce označuje hospodářským zázrakem. Japonsko se stalo světovou špičkou v technologické výrobě.

Situace nabrala obrat díky americkým vojenským zakázkám a válce v Koreji v 50. letech 20. století, díky čemuž také Japonsko v roce 1952 opět nabylo svoji nezávislost.<sup>76</sup> Do roku 1955 objem průmyslové výroby země dosáhl úrovně před válkou.<sup>77</sup> Taktikou Japonska bylo udržení neutrální pozice a vyhnutí se zapojení do studené války mezi USA a SSSR, čímž nedošlo k nutným investicím do zbrojení, nýbrž se hlavním cílem stal ekonomický růst. Zemědělství se po válce postupně stalo prostředkem zisku, nikoli již jen prostředkem pro zdroj obživy.

Mezi 50. a 70. lety 20. století se výrazně pozitivně změnil poměr vzdělaných lidí v populaci a Japonsko prošlo kulturní transformací. Japonsko také od 50. let 20. století zažívalo rychlý hospodářský růst, v některých letech i dvojciferný. Nejúspěšnější byla

---

<sup>74</sup> D. Labus: *Stručná historie států: Japonsko*, Praha 2009

<sup>75</sup> A. M. Craig, E.O. Reischauer: *Dějiny Japonska*, Praha 2009

<sup>76</sup> A. M. Craig, E.O. Reischauer: *Dějiny Japonska*, Praha 2009

<sup>77</sup> Ještě v roce 1947 výroba představovala pouze 37 % předválečné úrovně.  
A. M. Craig, E.O. Reischauer: *Dějiny Japonska*, Praha 2009

60. léta 20. století, kdy v roce 1968 meziroční změna reálného HDP<sup>78</sup> byla 12,9 %<sup>79</sup>. V Japonsku v daném období také HNP<sup>80</sup> vzrostl dvacetkrát, HNP na hlavu vzrostl šestnáctkrát.

V době největšího rozkvětu během 60. let 20. století se začala pozornost země ubírat i směrem k devastujícímu se životnímu prostředí, jakožto ceny za enormní růst výroby. V 70. letech 20. století se vláda zaměřila nejen na nutné řešení otázky ochrany životního prostředí a znečištění, ale také i na řešení sociální péče stárnoucí populace.

Roli v tak nevídaném hospodářském rozkvětu mohla mít i velká pracovitost a vášeň ohledně práce, čímž se Japonci vyznačují. Již v roce 1975 bylo Japonsko 3. nejsilnější hospodářskou velmocí na světě (první příčky patřily USA a SSSR).<sup>81</sup> Na japonském trhu vznikli noví giganti jako Honda, Toyota, Sony, Mitsubishi, Nissan, Suzuki, Toshiba nebo Matsushita (Panasonic). Na rozvoji se podílel jak vývoz a zahraniční trh, tak i trh domácí. Většina japonských dovozů byly komodity, zatímco vývoz tvořily výhradně hotové výrobky.<sup>82</sup>

Pro japonskou výrobu je kromě vysoké vědecké a technologické základny typický systém celoživotního zaměstnání v podniku, vysoký stupeň loajality k danému podniku či silná týmová spolupráce a pracovní nasazení. Příhodné podmínky také nastavila Japonská národní banka poskytováním plného investičního kapitálu nebo ochrana státu pro rozvíjející se odvětví (v podobě omezování zahraniční konkurence).<sup>83</sup>

V průběhu 70. let 20. století byl hlavní důraz kladen na automobilový, motocyklový a lodní průmysl<sup>84</sup>, ale stejně tak výrobu drobnější techniky a elektronických výrobků, jako jsou mikročipy, mikroskopy a fotoaparáty. Základním principem

---

<sup>78</sup> hrubý domácí produkt

<sup>79</sup> Zdroj: [www.data.worldbank.org](http://www.data.worldbank.org)

<sup>80</sup> hrubý národní produkt

<sup>81</sup> A. M. Craig, E.O. Reischauer: Dějiny Japonska, Praha 2009

<sup>82</sup> A. M. Craig, E.O. Reischauer: Dějiny Japonska, Praha 2009

<sup>83</sup> A. M. Craig, E.O. Reischauer: Dějiny Japonska, Praha 2009

<sup>84</sup> V roce 1975 vyrobilo Japonsko více než 50 % všech námořních lodí světa.  
A. M. Craig, E.O. Reischauer: Dějiny Japonska, Praha 2009



ve fungování zahraničních vztahů bylo udržení úzkých vztahů s USA, které představovaly mj. největší odbytiště japonských produktů. S jejich podporou se také Japonsko stalo součástí např. OSN<sup>85</sup>, Mezinárodního měnového fondu či Světové banky. Od roku 1978, kdy Japonsko uzavřelo mírovou smlouvu s Čínou, došlo k navázání zahraniční spolupráce i na poli těchto dvou zemí. Japonské vývozy do Číny však převyšovaly dovozy z Číny.<sup>86</sup> Přestože byly japonské vztahy se SSSR urovnány již v 50. letech 20. století, k mírové dohodě nikdy nedošlo a zahraniční ekonomické vztahy zůstaly i nadále minimální.<sup>87</sup>

V navazujícím období od 80. let 20. století došlo k pozvolnému zpomalení hospodářského růstu. I přes to se ale země již právoplatně považovala za součást celku ekonomických velmocí světa a hospodářského hráče na západní úrovni. Pro japonskou ekonomiku stále platily atributy jako vysoká úroveň lidského pracovního kapitálu, velký sklon k úsporám, nízké vojenské výdaje, přístup do světových trhů atd. Ekonomika země byla také zasažena ropnými šoky v roce 1972 a 1979.<sup>88</sup> Dále došlo k přeměně levné pracovní síly v kombinaci s vysokou produktivitou práce, vzrostl tak podíl lépe placených starších pracovníků, čímž s ostatními zmíněnými faktory rostly náklady firem i vládní výdaje. Japonsko postupně měnilo také svoji hospodářskou strategii a od levnější sériové výroby se přesunulo k vysoce kvalitní a moderní produkci.

I přes zmíněné faktory tamní ekonomika dosáhla v 70. a 80. letech 20. století vysokého růstu. V polovině 80. let 20. století japonská ekonomika zaznamenala opětovný rozkvět. V roce 1985 HDP Japonska činil 1399 mld. USD a země představovala jednoho z hlavních lídrů globální ekonomiky.<sup>89</sup> V následujících letech dokonce Japonsko předstihlo v hodnotě HDP zmíněný Sovětský svaz.<sup>90</sup> Jen o tři roky později v roce 1988 Japonsko

---

<sup>85</sup> Organizace spojených národů

<sup>86</sup> A. M. Craig, E.O. Reischauer: Dějiny Japonska, Praha 2009

<sup>87</sup> Mezi Japonskem a Ruskem např. panuje územní spor o Sachalin a část Kurilských ostrovů.  
A. M. Craig, E.O. Reischauer: Dějiny Japonska, Praha 2009

<sup>88</sup> D. Labus: Stručná historie států: Japonsko, Praha 2009

<sup>89</sup> Pro porovnání HDP USA v roce 1985 činilo 4338 mld. dolarů.  
Zdroj: World Data Atlas, [www.knoema.com](http://www.knoema.com)

<sup>90</sup> A. M. Craig, E.O. Reischauer: Dějiny Japonska, Praha 2009

zaznamenalo HDP 3071,7 mld. USD.<sup>91</sup> V Japonsku však došlo k danému ekonomickému růstu za cenu poklesu životní úrovně v oblasti bydlení a kvality života.<sup>92</sup>

V 80. letech 20. století také nastalo převýšení vývozu nad dovozem, japonské zboží se stalo světově žádanými výrobky, které se vyznačovaly vysokou kvalitou. Jednalo se převážně o automobily, fotoaparáty a jinou elektroniku. Situace vytvořila podnět k mnoha diskuzím obzvláště na americké půdě, kde docházelo k velkému schodku obchodní bilance a tlaku na zvýšení konkurenceschopnosti amerických výrobků nebo ochrany amerického trhu. Důsledkem byl významný přebytek běžného účtu platební bilance na straně Japonců a země se stala nejvýznamnější věřitelskou zemí na světě.<sup>93</sup> Během 80. let 20. století stále docházelo k poklesu přírůstku obyvatel a významnému stárnutí populace.<sup>94</sup>

Nástup posledního desetiletí 20. století pomyslně ukončil zlatou éru růstu japonského hospodářství. Na začátku 90. let 20. století došlo v Japonsku k prasknutí cenové bubliny nemovitostí. Započalo období stagnace ekonomiky, které trvalo až téměř do ekonomické krize a bylo doprovázeno deflací a poklesem úrokových sazeb.

#### **4.3.2. Současná ekonomika Japonska**

Japonská ekonomika patří v současnosti mezi nejvyspělejší ekonomiky světa a je součástí východoasijského centra celosvětové ekonomiky.<sup>95</sup> Již po desetiletí si drží třetí místo ve světovém měřítku ekonomické síly podle HDP, předchází ji jen ekonomiky USA a Číny, což demonstruje i následující graf.<sup>96</sup> V grafu č. 2 je vyjádřen procentuální podíl čtyř ekonomicky nejsilnějších zemí světa na celosvětovém HDP. Použity jsou hodnoty HDP pro rok 2019 v běžných cenách. Největší podíl ze světového HDP (pro rok 2019 vykazující hodnotu 87,8 bilionu USD) mají USA s 24 % (21,4 bilionu USD), následuje

---

<sup>91</sup> Pro porovnání HDP USA v roce 1988 činilo 5236,4 mld. dolarů.  
Zdroj: World Data Atlas, [www.knoema.com](http://www.knoema.com)

<sup>92</sup> A. M. Craig, E.O. Reischauer: Dějiny Japonska, Praha 2009

<sup>93</sup> USA představovaly naopak největšího světového dlužníka.

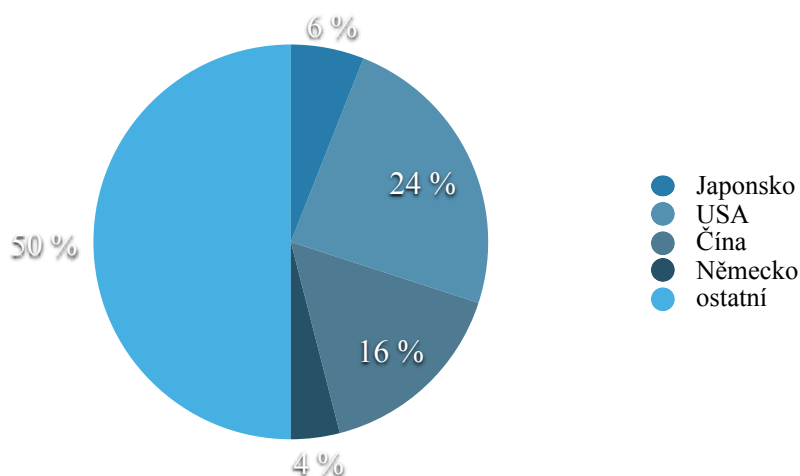
<sup>94</sup> A. M. Craig, E.O. Reischauer: Dějiny Japonska, Praha 2009

<sup>95</sup> Diplomová práce popisuje a pracuje s ekonomickou situací do roku 2019, před světovou pandemií covidu-19, jehož důsledky ovlivňují i ekonomickou stránku Japonska v roce 2020.

<sup>96</sup> Zdroj: World Data Atlas, [www.knoema.com](http://www.knoema.com)

Čína s 16 % (14,3 bilionu USD). Japonsko je na již zmíněné 3. pozici s necelými 6 % ze světového HDP (5,1 bilionu USD). Pro zajímavost je uvedena i světová 4. pozice obsazená Německem se 4 % (3,9 bilionu USD).

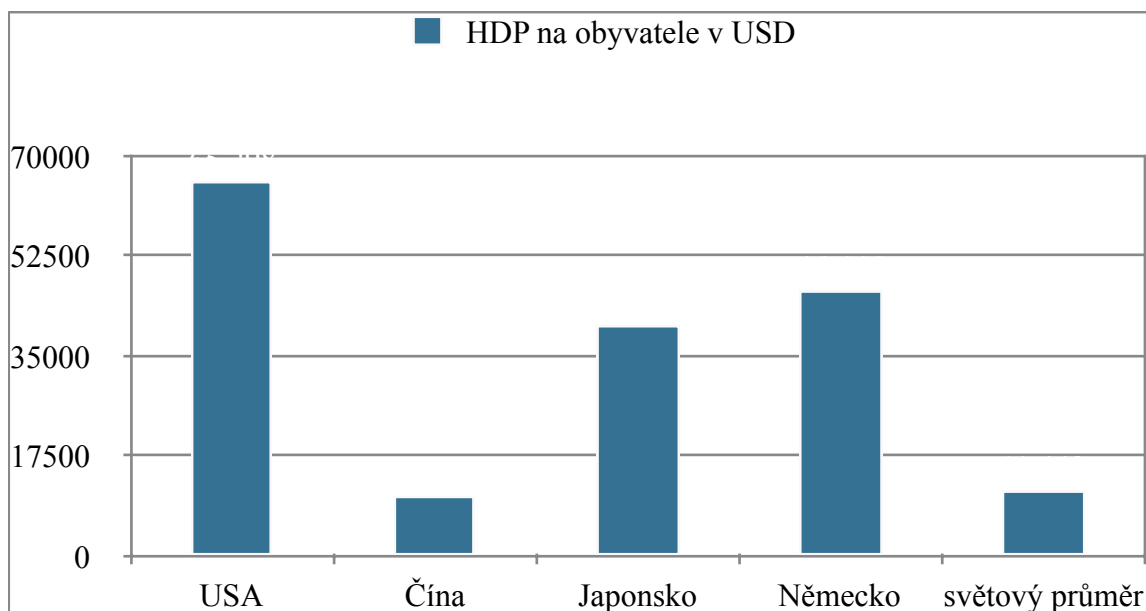
Graf č. 2: Podíl zemí na světovém HDP



Zdroj: vlastní zpracování, GDP (current US\$), [www.data.worldbank.org](http://www.data.worldbank.org)

V následujícím grafu č. 3 je charakterizována ekonomická úroveň Japonska, uvedeny jsou i hodnoty pro ostatní země, s nimiž se pracovalo v předchozím grafu. Ekonomická úroveň je zobrazena na hodnotách HDP na obyvatele pro rok 2019 v běžných cenách. Nejvyšší úrovně dosahují USA s 65298 USD na obyvatele, následuje Německo s 46445 USD na obyvatele. Japonsko vykazuje opět 3. pozici s hodnotou 40247 USD na obyvatele. Čína, jež představovala 16 % světového HDP, tedy druhý ekonomicky nejsilnější stát světa, obsadila až 4. pozici s 10262 USD na obyvatele, což je hodnota pod světovým průměrem 11442 USD na obyvatele.

Graf č. 3: Porovnání HDP na obyvatele ekonomicky nejsilnějších zemí světa



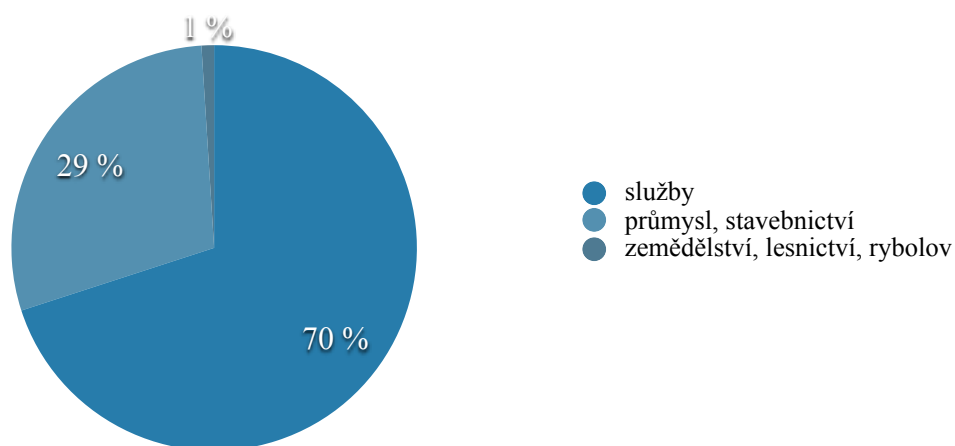
Zdroj: vlastní zpracování, World Development Indicators, GDP per capita (current US\$), [www.data.worldbank.org](http://www.data.worldbank.org)

Hlavními hospodářskými centry nynějšího Japonska jsou zálivy na východním pobřeží ostrova Honšú - Tokijský záliv (oblast Kantó), Nagojský záliv (oblast Tokaj) a Ósacký záliv (oblast Kinkí). Japonsko je ve světě na třetí příčce ve výrobě automobilů a na příčce první ve výrobě elektronického zboží. Výroba se zaměřuje především na high-tech výrobky, jako jsou např. optické přístroje, robotika, hybridní vozidla apod. Nejdůležitějšími průmyslovými oblastmi jsou oblast Kanto a Kansai. Zjednodušeně lze popsat Tokio a periferie v nížině Kanto jako zónu mezinárodního obchodu, Ósaku a okolí jako region inovací a Okinawu a jižní ostrovní oblasti jako oblast vnitrostátního i mezinárodního turismu.

Japonsko má moderní odvětvovou strukturu i sektorovou zaměstnanost, kdy je podíl odvětví na HDP typu S-I-A, tedy převaha odvětví terciálního sektoru (služby - services) nad odvětvím sekundárního sektoru (průmysl - industry) a současně s malým podílem odvětví primárního sektoru (zemědělství - agriculture). Odvětvová struktura je procentuálně znázorněna v grafu č. 4. V roce 2018 byl podíl služeb na celkovém HDP 70 %, podíl průmyslu a stavebnictví 29 % a podíl zemědělství, lesnictví a rybolovu pouze 1 %. Sektorová zaměstnanost je procentuálně vyjádřena v grafu č. 5. V roce 2019 tvořila

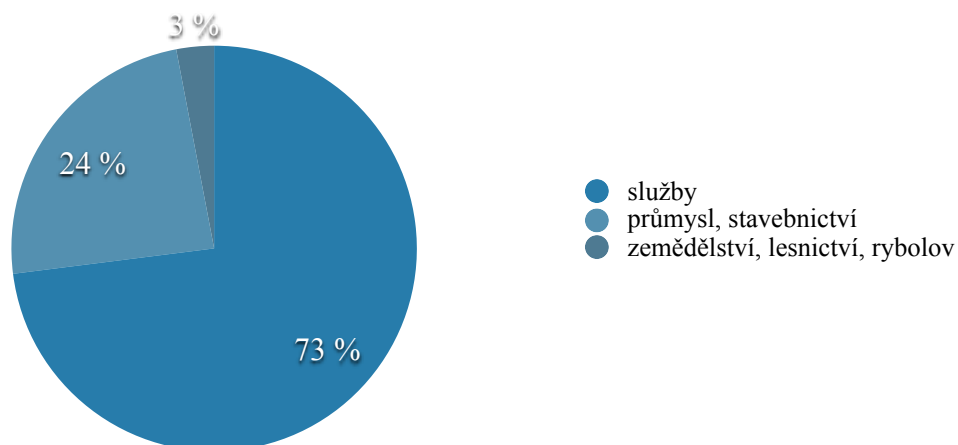
zaměstnanost ve službách na celkové zaměstnanosti 73 %, zaměstnanost v průmyslu či stavebnictví představovala 24 %, zaměstnanost v sektoru zemědělství, lesnictví či v rybolovu byla 3 %.

Graf č.4: Odvětvová struktura Japonska



Zdroj: vlastní zpracování, UNCTAD Handbook of Statistics 2018, [www.unctadstat.unctad.org](http://www.unctadstat.unctad.org)

Graf č. 5: Sektorová zaměstnanost Japonska



Zdroj: vlastní zpracování, ILOSTAT, [www.ilo.org](http://www.ilo.org)

V rámci zahraničního obchodu je pro Japonsko aktuálně nejvýznamnější oblastí Asie, která představuje odbyt pro 55 % japonského vývozu, na dovozech do země se podílí

47,5 % (2019).<sup>97</sup> Po Číně jsou japonským druhým nejdůležitějším obchodním partnerem USA. Vývoz představuje 15 % z objemu celého japonského hospodářství (2019). Hlavními vývozními komoditami byly pro rok 2019 dopravní prostředky (21,1 %), strojírenské výrobky (19,4 %), elektronika (14,8 %), chemické výrobky (10,2 %), optické a zdravotnické výrobky (5,5 %), železo a ocel (3,7 %) a plasty (3,5 %). Co se týče dovozu, v hodnotovém vyjádření jde také přibližně o 15% japonského HDP (2019).<sup>98</sup> Nejvíce se v roce 2019 dovážela minerální paliva<sup>99</sup> (22,3 %), dále elektronika (13,7 %), výrobky strojírenství (9,8 %), optické a zdravotní výrobky (3,9 %), výrobky pro farmacii (3,8 %), dopravní prostředky (3,3 %).<sup>100</sup> Velká závislost Japonska na dovozu fosilních paliv a surovin, která se ještě značně umocnila po havárii ve Fukušimě, představuje jedno z možných úskalí celé ekonomiky.

Sektor zemědělství představuje 1 % celkového Japonského HDP (2018).<sup>101</sup> Vládní nařízení upřednostňují v zemědělství menší podniky a rodinné farmy před velkoformátovým stylem. Základní plodinou je rýže, jejíž je Japonsko světovým vývozcem a je v její spotřebě plně soběstačné. Ve výrobě výrazně převažuje rostlinný sektor nad živočišným, který zaostává. Rýbařství bylo silně ovlivněno dekontaminací vody po katastrofě ve Fukušimě, kdy došlo k plošnému odčerpání jaderného radioaktivního odpadu přímo do oceánu. Japonsko má jednu z největších rybářských flotil na světě, což je často spojováno s negativním dopadem na planetu.<sup>102</sup> Obecně je Japonsko v rámci výroby potravin určených ke spotřebě velmi deficitní a nesoběstačná země, více než polovina potřebných potravin se dovaží.

---

<sup>97</sup> Zdroj: Ministerstvo zahraničních věcí (MZV) a Zastupitelský úřad České republiky v Tokiu, [www.mzv.cz/tokyo](http://www.mzv.cz/tokyo), <https://www.businessinfo.cz/japonsko>, [https://www.customs.go.jp/toukei/info/index\\_e.htm](https://www.customs.go.jp/toukei/info/index_e.htm)

<sup>98</sup> Zdroj: <https://www.businessinfo.cz/japonsko>

<sup>99</sup> Po havárii v roce 2011 a následnému odstavení jaderných elektráren výrazně vzrostl dovoz energetických surovin.

<sup>100</sup> Zdroj: Ministerstvo zahraničních věcí (MZV) a Zastupitelský úřad České republiky v Tokiu, [www.mzv.cz/tokyo](http://www.mzv.cz/tokyo), <https://www.businessinfo.cz/japonsko>

<sup>101</sup> Zdroj: [www.data.worldbank.org](http://www.data.worldbank.org)

<sup>102</sup> Často diskutovaným a kontroverzním tématem je tamní legální lov velryb.

Japonsko je jedním z nejvýznamnějších světových investorů, ale je zároveň velmi atraktivní lokalitou pro příchozí investice. Nejčastěji země investuje do sektoru maloobchodu, energetického průmyslu, farmaceutického průmyslu či zdravotní techniky. V zemi se také nachází hned několik vědeckotechnických parků.<sup>103</sup>

Ve 21. století Japonská ekonomika nezažívala tak značný růst jako v posledních desetiletích minulého století, v současnosti lze tedy hovořit spíše o stagnaci ekonomiky. Vývoj hospodářství Japonska v posledním desetiletí ovlivnila zmíněná jaderná havárie ve Fukušimě v roce 2011, či dlouhodobější problém vysokého státního zadlužení. Významným doprovodným jevem současné japonské ekonomiky a částečnou příčinou zmíněného prohlubujícího se veřejného dluhu je problém stárnutí populace, který představuje hrozbu i pro ekonomickou sílu země. V roce 2020 byla fertilita v Japonsku na úrovni méně než 1,369 dítěte na rodinu.<sup>104</sup> Podíl obyvatel, kterým je více než 65 let, je na celkové populaci 28 % a zároveň v Japonsku žije více než 70 tis. lidí starších 100 let.<sup>105</sup> Průměrný věk dožití je 85 let, přičemž u žen hodnota dosahuje průměrně 88,1 roků a u mužů 81,9 roků (2019).<sup>106</sup>

V tabulce č. 2 je číselně přiblížen vývoj ekonomických ukazatelů v Japonsku mezi roky 1980 a 2019. Časová osa popisuje data od roku 1980 skokově po desetiletích, později od ekonomické krize v roce 2008 je výčet dat následných let po krizi podrobnější. V závěru tabulky jsou pro lepší přehled uvedeny aktuální data z minulých let opět každoročně. Vybranými a pozorovanými ukazateli pro Japonsko jsou HDP, meziroční růst reálného HDP, HDP na obyvatele, míra inflace, vládní dluh a nezaměstnanost.

U hodnoty HDP lze mezi roky 1980 a 1990 pozorovat výrazný nárůst, jak již bylo zmíněno v předchozí podkapitole. Z původní hodnoty 1105,4 mld. USD v roce 1980 se o 10 let později úroveň HDP vyšplhala na téměř trojnásobek - 3132,8 mld. USD. Ukazatel

---

<sup>103</sup> Zdroj: Ministerstvo zahraničních věcí (MZV) a Zastupitelský úřad České republiky v Tokiu, [www.mzv.cz/tokyo](http://www.mzv.cz/tokyo), <https://www.businessinfo.cz/japonsko>

<sup>104</sup> Zdroj: Worlds population prospects: The 2019 Revision, United Nations Population Division, [www.macrotrends.net](http://www.macrotrends.net)

<sup>105</sup> Zdroj: Ministerstvo zahraničních věcí (MZV) a Zastupitelský úřad České republiky v Tokiu, [www.mzv.cz/tokyo](http://www.mzv.cz/tokyo), <https://www.businessinfo.cz/japonsko>

<sup>106</sup> Zdroj: Ministerstvo zahraničních věcí (MZV) a Zastupitelský úřad České republiky v Tokiu, [www.mzv.cz/tokyo](http://www.mzv.cz/tokyo), <https://www.businessinfo.cz/japonsko>

HDP rostl, přestože kvůli stagnaci ekonomiky mnohem mírněji, až do roku 2010, kdy jeho hodnota činila 5700,1 mld. USD. V následných letech hodnota klesala v důsledku zmiňované havárie ve Fukušimě. Doposud do roku 2019 se HDP nedostalo na původní hodnotu před havárií. Jeho úroveň pro rok 2019 byla 5079,9 mld. USD. Meziroční růst reálného HDP zaznamenal pokles již během ekonomické krize v roce 2008 a 2009. V roce 2010 však dosáhl opět značného růstu (4,2 %), avšak následné roky se nesly opět ve znamení poklesu ve spojitosti s událostmi ve Fukušimě. Blíže je meziroční růst reálného HDP přiblížen v grafu č. 6, kde jsou zaneseny procentuální hodnoty od roku 1961 do roku 2019.

Maximální hodnotu HDP na obyvatele dosáhlo Japonsko v pozorovaných datech v roce 2010 (44674 USD/ob). Později hodnota v návaznosti na Fukušimu opět klesla, načež se opětovně začala zvedat a v roce 2019 dosáhla úrovně 40256 USD/ob. Japonsko se v minulých desetiletích dlouhodobě potýkalo s problémem nedostatečné inflace, jak je také vidět na uvedených datech. Míra inflace pro rok 2019 představuje 0,5 %. Dalším již popsaných a na těchto datech demonstrováním problémem je vysoký vládní dluh. V tabulce lze pozorovat jeho stále se zvyšující hodnoty, kdy nejaktuálnější data pro rok 2019 ukazují dluh 238 % HDP země. Mezi lety 1980 a 2010 se více než zčtyřnásobil. Nezaměstnanost v zemi se dlouhodobě udržuje na relativně nižších pozicích, nárůst lze pozorovat v letech stagnace ekonomiky od konce 90. let 20. století až do období po hospodářské krizi. Nezaměstnanost v Japonsku se v několika minulých letech ustálila na hodnotě kolem 2 %.

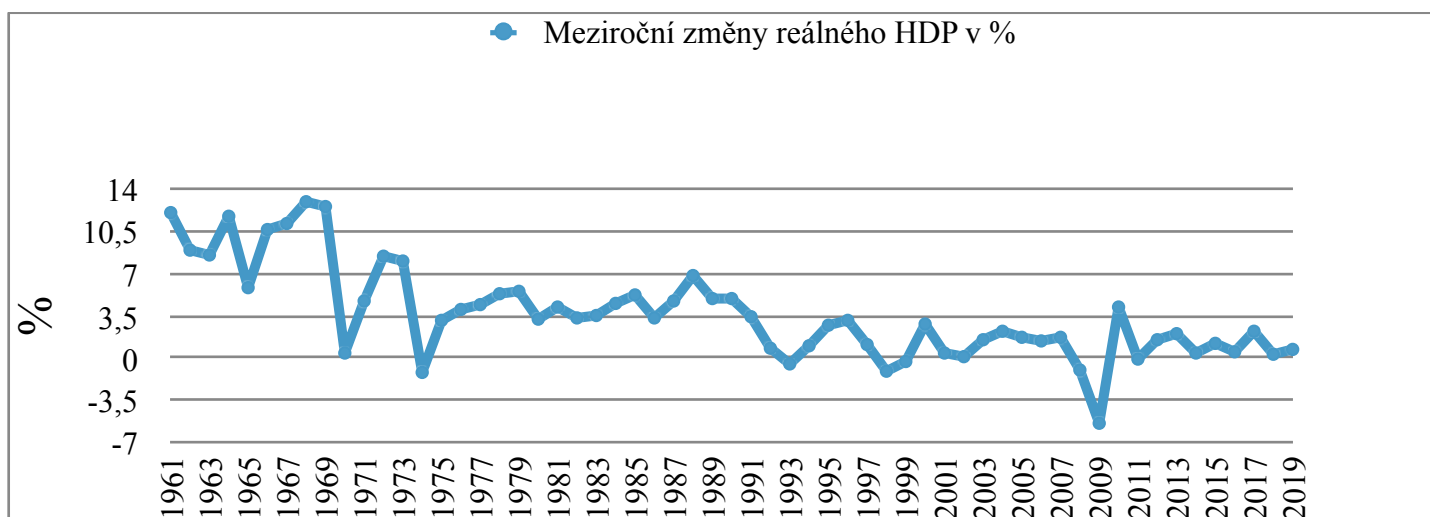


Tabulka č. 2: Vývoj ekonomických ukazatelů v Japonsku od roku 1980 do roku 2019

Rok	HDP v mld. USD	Reálný růst HDP meziroční v %	HDP na obyvatele v USD	Míra inflace v %	Vládní dluh v % HDP	Nezaměstnanost v %
1980	1105,4	3,2	8921	7,8	48,8	2,0
1990	3132,8	4,9	19782	3,1	64,3	2,1
2000	4887,5	2,8	26850	-0,7	137,9	4,7
2008	5037,9	-1,0	39453	1,4	183,3	4,0
2009	5231,4	-5,4	41014	-1,4	200,9	5,1
2010	5700,1	4,2	44674	-0,7	207,7	5,1
2015	4389,5	1,2	34569	0,8	231,3	3,4
2016	4922,5	0,5	38772	-0,1	236,4	3,1
2017	4866,9	2,2	38399	0,5	234,5	2,8
2018	4952,3	0,3	39150	1,0	236,6	2,4
2019	5079,9	0,7	40256	0,5	238	2,4

Zdroj: vlastní zpracování, Měsíční a roční statistické přehledy: Úřad vlády, Ministerstvo financí, Bank of Japan, Ekonomický a sociální výzkumný inst. Úřadu vlády, [www.knoema.com](http://www.knoema.com)

Graf č. 6: Tempo růstu reálného HDP Japonska od roku 1961 do roku 2019



Zdroj: vlastní zpracování, World Development Indicators, GDP growth (annual %), [www.data.worldbank.org](http://www.data.worldbank.org)

#### 4.4. Základní kulturní charakteristika

Japonci jsou silně věřící národ<sup>107</sup> a pouhých několik procent z celkového počtu obyvatel se nehlásí k žádné víře.<sup>108</sup> Nejrozšířenějšími náboženstvími jsou šintoismus a buddhismus.<sup>109</sup> Někteří lidé praktikují obě náboženství zároveň. Pouze několik málo procent obyvatel se hlásí ke křesťanství nebo místním sektám.<sup>110</sup> Dnešní podoba šintoismu, jakožto převládajícího náboženství v novodobém Japonsku a jediné původem japonské náboženství, je spíše volným souborem historických kultů, mýtů a představ. Narozdíl od buddhismu se nevyznačuje ani propracovanou filosofií či kodexem. Náboženství je charakteristické svou jednoduchostí obřadů a rituálů, ale zároveň honosnými slavnostmi u svatyně. Atributy jsou uctívání božstev (*kami*), které řídí přírodní jevy, dále pak obecný pozitivní přístup k životu a projevování radosti a vděčnosti. Po šintoismu, ke kterému se hlásí více než polovina obyvatel, je druhým nejrozšířenějším náboženství již zmíněný buddhismus. Buddhismus má kořeny v Indii a do Japonska se dostal během čínské invaze převážně v období Nara. V praxi se ve městech nachází v hojném počtu jak šintoistické svatyně, tak i buddhistické chrámy.<sup>111</sup>

Dlouhou tradici v kultuře a náboženství mají i japonské zahrady. Vztah lidí k těmto zenovým zahradám byl tak silný, že je v historii považovali za prostředek k uchování svého bohatství a peněz. Zahrady představují posvátné místo klidu a úcty k přírodě. Použité prvky, jako jsou keře, stromy, kameny, mostky, oltáře či vodní prameny, mohou připomínat samostatný mikrosvět oddělený od okolního prostředí. V zahradách se často

---

<sup>107</sup> Soudě dle procenta lidí hlásících se k šintoismu či buddhismu nebo aktivně se účastnících obřadů či slavností. Existují však názory, že šintoismus není náboženství, ale jedná se o způsob života v souladu s přírodou, na základě čeho by se procentuální poměr věřících výrazně zmenšil.

<sup>108</sup> N. Bornoff, P. Lindelauf: Japonsko, Praha 2017

<sup>109</sup> V japonských domácnostech lze běžně nalézt menší šintoistický či buddhistický dřevěný oltář.

<sup>110</sup> J. H. Benson: Japonsko, Praha 2007

<sup>111</sup> Pro buddhistické stavby je využíván výraz chrám, zatímco budovy šintoistického náboženství se označují svatyně.

nachází sekce pro čajové obřady a rituály, které představují další z prvků japonského kulturního dědictví.<sup>112</sup>

Japonci patří k mongoloidní rase a jejich jazykem je japonština. Jazyk má mnoho společného s korejštinou a dalšími altajskými jazyky, více se naopak foneticky liší od čínštiny. Význam a vztahy slov jsou dány pozicí ve větě, slovosledem. Japonština je mnohoslabičná (narozdíl od čínštiny, kde je význam slova určen rozdílnými tóny a výslovností jednoslabičných slov). Tento fakt mohl přispět k zachování kulturní odlišnosti a svébytnosti Japonska.<sup>113</sup>

Japonské písmo představuje velmi složitý systém znaků, které byly původně převzaté z čínštiny, ale jejich dnešní podoba, často laicky připodobňována k rozsypanému čaji, se dá již od čínštiny jednoznačně rozeznat. Postupně se vyvinuly dva systémy písma, které se dnes souhrnně nazývají *kana*. Historicky starší abeceda se nazývá *katakana*, vyznačuje se hranatějšími zkrácenými tahy znaků. Mladší abeceda je pojmenována jako *hiragana*, obsahuje zaoblenější znaky a byla využívána spíše pro soukromé neoficiální účely. Dodnes však dochází k jejich prolínání a je možné nalézt mnoho různých odchylek v rukopisné formě, kdy lze zaznamenat i původní čínské znaky. Nedílnou součástí japonské kultury je u kaligrafie, tedy umění krásného písma.

Obrázek č. 3: Japonské písmo katakana (vlevo) a hiragana (vpravo)

ア	阿	イ	伊	ウ	宇	エ	江	オ	於	无	和	良	也	末	波	奈	太	左	加	安
カ	加	キ	機	ク	久	ケ	介	コ	己	免	わ	ら	ら	ま	は	な	た	さ	か	あ
サ	散	シ	之	ス	須	セ	世	ソ	曾	ん	為	利		美	比	仁	知	之	機	以
タ	多	チ	千	ツ	川	テ	天	ト	止	る	る	り		み	ひ	に	ち	し	き	い
ナ	奈	ニ	仁	ヌ	奴	ネ	祢	ノ	乃			留	由	武	不	奴	川	寸	久	宇
ハ	八	ヒ	比	フ	不	ヘ	部	ホ	保			る	ゆ	む	ふ	ぬ	つ	す	く	う
マ	末	ミ	三	ム	牟	メ	女	モ	毛			る		む	部	ね	て	計	衣	
ヤ	也			ユ	由			ヨ	與		惠	礼		女	う	て	世	け	え	
ラ	良	リ	利	ル	流	レ	礼	ロ	呂		急	れ		め	へ	て	世	け	え	
ワ	和	ワ	井			エ	恵	ヲ	乎		遠			与	保	乃	止	曾	於	
ン	尔										を	ろ		よ	ほ	の	と	そ	こ	

Zdroj: Pierre-Marie Pédrot, [www.japonstina.osu.cz](http://www.japonstina.osu.cz)

<sup>112</sup> Nejznámější a nejpoužívanější jsou odrůdy zeleného čaje, jehož pití má v Japonsku více než tisíciletou tradici. Mezi nejznámější typy japonských zelených čajů patří *matcha*, *sencha*, *bancha*, *gyokuro* nebo *kabusecha*.

<sup>113</sup> A. M. Craig, E.O. Reischauer: Dějiny Japonska, Praha 2009

Významnou roli v japonské kultuře představuje také typické oděv - *kimono*, který je často spojováno s tradicí gejš. *Gejša* je označení pro vysoce profesionální, velmi krásnou a inteligentní společnici. Počátky provozování systému těchto ženských společnic sahají do 18. století. V současné době dochází k mylné záměně tohoto pojmu s klasickými pánskými společnicemi. Tento druh japonských společnic se však vyznačuje intelektuálním rozsahem a kvalitou společnosti, dívky jsou maximálně vzdělané a za tímto účelem podstupují přípravu v podobě dlouhého a velmi náročného studia od raného věku.

Národním sportem Japonska jsou zápasy *sumó*. Toto bojové umění si udrželo silnou tradici již přes více než 2 tisíce let a stalo se typickým symbolem země. Stovky let dlouhou tradici má i další významná složka japonské kultury - divadlo. Mezi nejznámější formy patří dramatické divadlo s maskami *kabuki* a *nó*, či loutkové divadlo *bunraku*. Ze současných kulturních symbolů lze dále uvést např. již zmíněné *animé* seriály a *manga* komiksy.<sup>114</sup> V neposlední řadě se za kulturní symbol Japonska považuje květ sakury<sup>115</sup>. S tím je spojený pro Japonce nejočekávanější týden v roce, slavnosti *hanami* (tedy období kvetení sakur), které přichází postupně během několika týdnů z jihu od souostroví Rjúkú až na sever na ostrov Hokkaidó.

Pro některé lidi Japonsko a jeho kultura představuje zemi kuriozit, což může hrát roli v pověstné jedinečnosti a neopakovatelnosti zážitku z návštěvy země. Japonci jsou navíc obecně známí jako lidé neskutečně laskaví, štedří, ohleduplní a zdvořilí.

---

<sup>114</sup> Jako příklad japonského kulturního fenoménu, který dobyl svět, lze uvést Pokémon či Hello Kitty.

<sup>115</sup> sakura je neplodící odnoší třešně

Obrázek č. 4: Gejša v tradičním kimonu



Obrázek č. 5: Kabuki divadlo



Obrázek č. 6: Sumó



Obrázek č. 7: Hrdinové z animé seriálů a komiksů manga



Zdroj obrázků: Japan National Tourism Organization, [www.japan.travel](http://www.japan.travel)

## 5. Cestovní ruch v Japonsku

### 5.1. Mezinárodní příjezdový cestovní ruch v Japonsku a jeho vývoj

Další část diplomové práce se zaměřuje na mezinárodní příjezdový turismus v Japonsku. Jak již bylo zmíněno, celkový světový mezinárodní příjezdový cestovní ruch za rok 2018 činil 1,4 miliardy turistů, z toho mezinárodní příjezdy do Asie a oblasti Pacifiku byly 347,7 milionů turistů, pouze do severo-východní Asie se jednalo o 169,2 milionů turistů. Samotné Japonsko v roce 2018 pojalo 31,2 milionů turistů, což představuje 9 % mezinárodního příjezdového turismu v celé Asii.<sup>116</sup> Zmíněná data jsou vyjádřena v grafu č.7.

Pro zajímavost lze čísla za rok 2018 srovnat s dalšími ekonomickými velmocemi. Do USA za daný rok přijelo 79,6 milionů zahraničních turistů, do Číny 62,9 milionů turistů. Do Německa, které bylo zmíněno na 4. příčce ekonomické síly podle HDP, v roce 2018 přijelo 38,9 milionů zahraničních turistů.<sup>117</sup>

Celkové příjmy Japonska z mezinárodního turismu za rok 2018 byly 41,1 miliard USD, což odpovídá daný rok 9,4 % celkových příjmů z mezinárodního turismu oblasti Asie a Pacifiku (435,5 mld. USD). Příjmy z mezinárodního příjezdového turismu v Asii a Pacifiku v 2018 tvořily 30 % celkových světových příjmů daného druhu (1451 mld. USD).<sup>118</sup> Hodnoty jsou zobrazeny v grafu č. 8.

Opět lze komparovat s USA, Čínou či Německem. V USA se jednalo v roce 2018 o příjmy z mezinárodního turismu 214,5 miliard USD. Čína v roce 2018 vykazovala příjmy z mezinárodního turismu 40,4 miliard USD. V případě Německa šlo ve zmíněný rok o 43 miliard USD.<sup>119</sup>

---

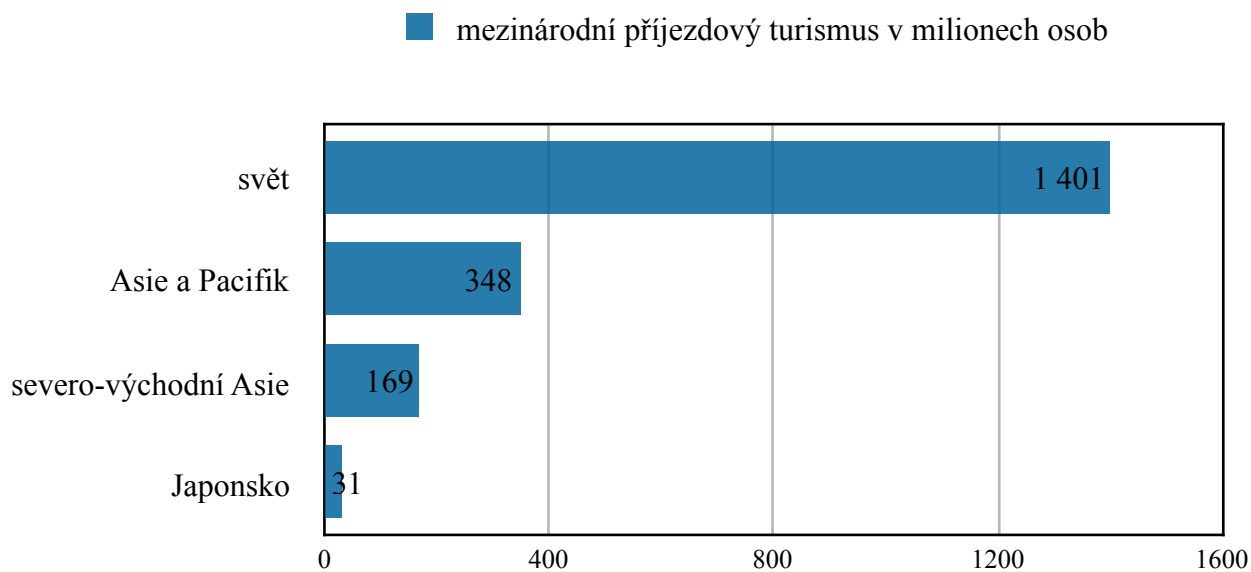
<sup>116</sup> UNWTO Tourism Highlights, 2019 Edition, Spain, 2019

<sup>117</sup> UNWTO Tourism Highlights, 2019 Edition, Spain, 2019

<sup>118</sup> UNWTO Tourism Highlights, 2019 Edition, Spain, 2019

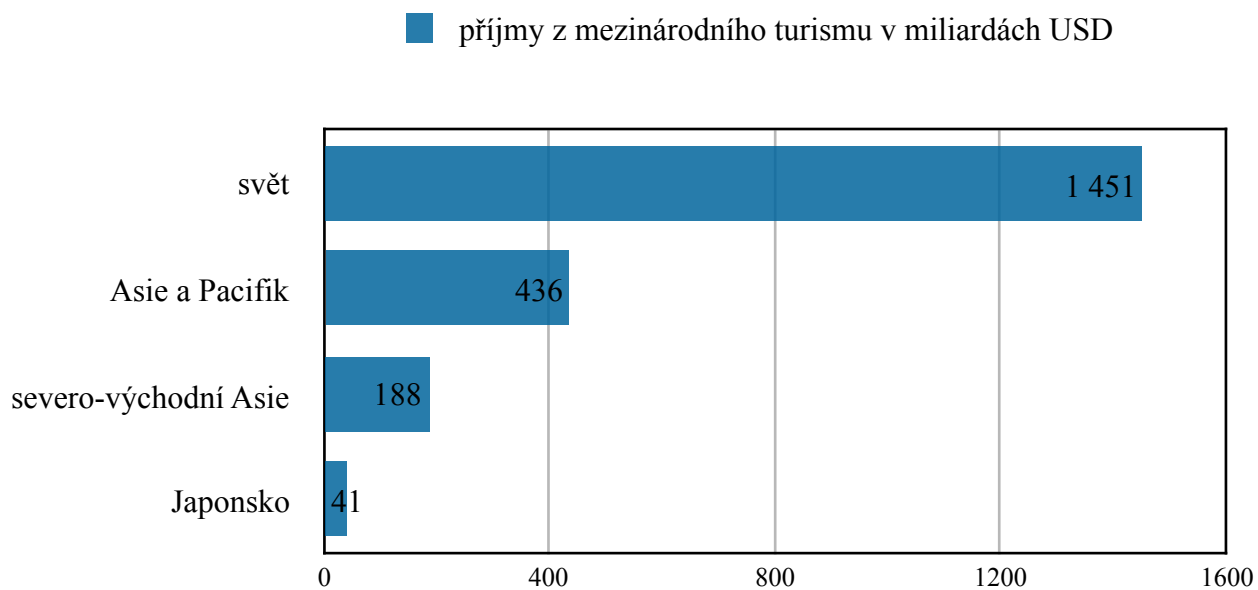
<sup>119</sup> UNWTO Tourism Highlights, 2019 Edition, Spain, 2019

Graf č. 7: Mezinárodní příjezdový cestovní ruch v roce 2018



Zdroj: vlastní zpracování, UNWTO Tourism Highlights, 2019 Edition, Spain, 2019

Graf č. 8: Příjmy z mezinárodního příjezdového cestovního ruchu v roce 2018



Zdroj: vlastní zpracování, UNWTO Tourism Highlights, 2019 Edition, Spain, 2019

V tabulce č. 3 je číselně vyjádřen vývoj mezinárodního příjezdového cestovního ruchu v Japonsku. Znázorněny jsou hodnoty od roku 1965 v intervalech po 5 letech, později od roku 2000 jsou uvedeny hodnoty každoroční. Počáteční hodnota je 367 tisíc příjíždějících zahraničních turistů v roce 1965. V následujících 5 letech vzrostla hodnota více než dvojnásobně na 854 tisíc. Miliónovou hranici příjíždějících zahraničních turistů za rok země překročila v roce 1977 a v roce 1980 již vykazovala 1,32 milionu příjíždějících zahraničních turistů. V roce 1990 se jednalo o 3,24 miliony turistů, v roce 2000 již o 4,76 milionů turistů. Počet příjíždějících turistů rostl až do roku 2007, kde se zastavil a později klesl. V roce 2010 opět vzrostl na 8,61 milionů a kvůli dopadu událostí ve Fukušimě opětovně poklesl. V posledním letech dosahoval od roku 2012 opětovného růstu, který se meziročně nesl ve znamení desítek procent (největší meziroční růst byl zaznamenán v roce 2015, kdy hodnota stoupla oproti předchozímu roku o 47,1 %). V roce 2015 přijelo do Japonska 19,74 milionů zahraničních turistů, o rok později 24,04 milionů. Poslední roky vykazovaly hodnoty 28,69 mil. turistů v roce 2017, 31,19 mil. turistů v roce 2018 a maximálních 31,88 mil. příjíždějících zahraničních turistů v roce 2019.<sup>120</sup>

Tabulka č. 3: Mezinárodní příjezdový cestovní ruch od roku 1965 do roku 2019

Rok	Příjezdy turistů (v mil)	Změna (v procentech)
1965	0,37	3,9
1970	0,85	40,4
1975	0,81	6,2
1980	1,32	18,3
1985	2,33	10,3
1990	3,24	14,1
1995	3,35	-3,5
2000	4,76	7,2
2001	4,77	0,3

<sup>120</sup> Data dostupná pro rok 2020 za 1. - 11. měsíc vykazují meziroční pokles mezinárodního příchozího cestovního ruchu o -97,7 %, oproti roku 2019.

Zdroj: Japan Tourism Statistics: Trends in Visitor Arrivals to Japan, Japan National Tourism Organization, [www.statistics.jnto.go.jp](http://www.statistics.jnto.go.jp)



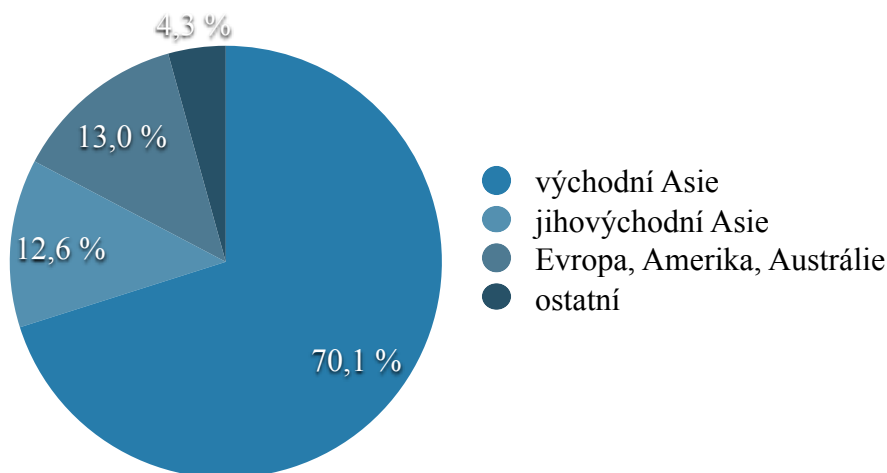
Rok	Příjezdy turistů (v mil)	Změna (v procentech)
2002	5,24	9,8
2003	5,21	-0,5
2004	6,14	17,8
2005	6,73	9,6
2006	7,33	9,0
2007	8,35	13,8
2008	8,35	0
2009	6,79	-18,7
2010	8,61	26,8
2011	6,22	-27,8
2012	8,36	34,4
2013	10,36	24,0
2014	13,41	29,4
2015	19,74	47,1
2016	24,04	21,8
2017	28,69	19,3
2018	31,19	8,7
2019	31,88	2,2

Zdroj: vlastní zpracování, Japan Tourism Statistics: Trends in Visitor Arrivals to Japan, Japan National Tourism Organization, [www.statistics.jnto.go.jp](http://www.statistics.jnto.go.jp)

Nejvíce zahraničních turistů přijelo v roce 2019 do Japonska z východní Asie (70,1 %). Konkrétně se jednalo nejvíce o turisty z Číny (9,6 mil.), dále pak z Taiwanu (4,9 mil.), Jižní Koreje (5,6 mil.) a Hong Kongu (2,3 mil.). Velkou část také tvořili turisté z jihovýchodní Asie a Indie (12,6 %), největší skupinu z nich tvořili Thajci (1,3 mil.). Turisté přijíždějící z Evropy, Ameriky a Austrálie tvořili 13 %, přičemž nejvíce bylo Američanů (1,7 mil.).<sup>121</sup>

<sup>121</sup> Zdroj: Japan Tourism Statistics: Trends in Visitor Arrivals to Japan, Japan National Tourism Organization, [www.statistics.jnto.go.jp](http://www.statistics.jnto.go.jp)

Graf č. 9: Oblast původu zahraničních turistů přijíždějících do Japonska v roce 2019



Zdroj: vlastní zpracování, Japan Tourism Statistics: Breakdown by Country/Area, Japan National Tourism Organization, [www.statistics.jnto.go.jp](http://www.statistics.jnto.go.jp)

Nejnávštěvovanější oblastí Japonska bylo v roce 2019 hlavní město Tokio, na druhé pozici Ósaka, na třetí příčce prefektura Chiba, na čtvrté pozici bylo Kyoto a na pátém místě nedaleká prefektura Nara.<sup>122</sup>

## 5.2. Hlavní turistické zajímavosti v Japonsku

Japonsko je země pyšnicí se nespočtem atraktivních míst. Jelikož jsou ostrovy Japonska rozlehlé, popis vybraných turistických bodů k vidění je seskupen do celků podle oblastí od nejsevernějších po ty nejjižnější.

Nejsevernější ostrov Japonska Hokaidó je pro návštěvníky zajímavý převážně díky své působivé přírodě. Vyznačuje se horskými štíty, jezery, rozsáhlými lesy a národními parky. Nejedná se o hlavní turistický cíl zahraničních turistů, avšak v zimní sezoně sem míří nespočet místních obyvatel právě kvůli ideálním podmínkám pro zimní sporty jako je např. lyžování, které podnební podmínky v jižních částech ostrovů Japonska neumožňují.

Na ostrově Honšú je soustředěná většina turistických atraktivit. Severní Honšú je turistickým cílem z velké části kvůli městu Nikkó. Nikkó představuje známé

<sup>122</sup> Zdroj: Japan Tourism Statistics: Visit Rate Ranking by Prefecture, Japan National Tourism Organization, [www.statistics.jnto.go.jp](http://www.statistics.jnto.go.jp)

buddhosticko-šintoistické centrum chrámů a svatyní a jednu ze světových památek UNESCO. Mezi nejvýznamnější památky Nikkó patří most Šinkjó, chrám Rinnóndži, svatyně Tóšógú či svatyně Taijúinbjó.<sup>123</sup> Velmi významným a navštěvovaným místem je také Národní park Nikkó, jehož součástí je i již zmíněná svatyně Tóšógú. Nachází se zde také náhorní sopečná plošina posetá jezery a vodopády. Národní park je známý nebojácnými a velmi kontaktními opicemi. Celá oblast severního Honšú se podobně jako severní Hokaidó pyšní bohatou faunou i flórou a jedinečnými přírodními krásami v podobě lesů, jezer a přírodních horkých pramenů. Venkovská atmosféra této oblasti představuje protiklad pulzujícím metropolím v jižnější části ostrova Honšú. Díky hlavnímu centru produkce rýže severní oblast ostrova Honšú proslula také díky výbornému saké.<sup>124</sup>

Obrázek č. 8: Most Šinkjó



Obrázek č. 9: Svatyně Tóšógú



Zdroj obrázků: [www.japan.travel](http://www.japan.travel)

Hlavní město Tokio nabízí nesčetně možností turistických cílů či aktivit. Severní části města Ueno a Asakusa nabízejí náhled do historické podoby města a představují poslední dochované části původní ucelené podoby jeho ulic. Centrem Asakusy je buddhistický chrám Sensódži. Části Ueno dominuje park Ueno s oblíbenou zoologickou zahradou, Tokijským národním muzeem či Národní galerií. Od dokončení v roce 2012 se k nejvýznamnějším turistickým atrakcím na severu Tokia řadí také vyhlídková a telekomunikační věž Tokyo Sky Tree, jež se se svými 634 m stala nejvyšší stavbou v Japonsku.

<sup>123</sup> Bornoff N., Lindelauf P, Japonsko. Praha, 2017

<sup>124</sup> Benson J. H., Japonsko. Praha, 2007

Centrální část Tokia je známá luxusní nákupní třídou Ginza, finančním centrem plným mrakodrapů v okolí hlavního vlakového nádraží Tokyo station či nedalekým císařským palácem a přilehlými zahradami. Nachází se zde také čtvrť Akihabara, známá elektronickým zbožím, nebo původní největší rybí trh světa Cukidži<sup>125</sup>. Dominantou scenérie centrální části hlavního města je Tokyo tower - vyhlídková věž tvarově podobná pařížské Eiffelově věži, avšak v červeném provedení.

Západnímu Tokiu vévodí čtvrti Šindžuku, Haradžuku a Šibuja, které jsou typické bary, nočním životem, hernami *pačinko*<sup>126</sup>, módními středisky japonské omladiny a ulicemi lemovanými nejbarevnějšími neonovými nápisy. Mnoho turistů zde cílí za světově známou rušnou křižovatkou Shibuja Crossing. Západně se od těchto rušných čtvrtí nachází rozlehlý park Jojogi se dvěma olympijskými stadiony z roku 1964. V severní části parku se nachází nejznámější svatyně v Tokiu - svatyně Meidži, kde se turistům často naskytne možnost být pasivním účastníkem tradiční japonské svatby.

Častou součástí turistických návštěv Tokia je výlet do některého ze zábavních parků, které představují nedílnou součást japonské kultury a zábavy. Mezi nejznámější patří Tokyo Disneyland nebo Tokyo DisneySea, jenž je světový unikát a nikde jinde se oproti Disneylandu ve světě nenachází.

Od poloviny roku 2018 je cílem mnoha místních obyvatel i zahraničních turistů moderní exhibice TeamLab<sup>127</sup>, která se nachází v přímořské čtvrti Odaiba. Jedná se o první muzeum digitálního umění na světě a rozkládá se na ploše 10 tisíc m<sup>2</sup>.<sup>128</sup>

---

<sup>125</sup> Od roku 2018 je světově známý trh přesunut do Tokijského zálivu, avšak některé uličky a stánky byly pro turistické návštěvníky zachovány.

<sup>126</sup> populární japonská hazardní hra

<sup>127</sup> Celý název objektu je Mori Building Digital Art Museum: teamLab Borderless.

<sup>128</sup> Zdroj: [www.borderless.teamlab.art](http://www.borderless.teamlab.art)

Obrázek č. 10: Chrám Sensódži v Asakuse



Zdroj obrázku: [www.tokyocheapo.com](http://www.tokyocheapo.com)

Obrázek č. 11: Centrální Tokio a věž Tokyo tower



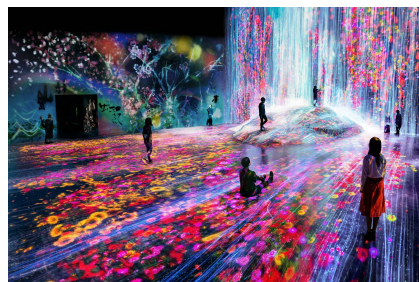
Zdroj obrázku: [www.japan-guide.com](http://www.japan-guide.com)

Obrázek č. 12: Ulice ve čtvrti Šindžuku



Zdroj obrázku: [www.japan-guide.com](http://www.japan-guide.com)

Obrázek č. 13: Exhibice TeamLab v Odaibě



Zdroj obrázku: [www.borderless.teamlab.art](http://www.borderless.teamlab.art)

Střední část ostrova Honšú se rozprostírá mezi hlavním městem Tokio a historicky původním hlavním městem Kjóto a nabízí již zmíněné kontrasty novodobého Japonska. Na východním pobřeží se nachází jižně od Tokia města Jokohama či Nagoja, zatímco vnitrozemí tvoří nejvyšší japonské hory, včetně nejmajestátnější hory Fudži, která je rovněž nejvyšším vrcholem země (3776 m). Tato posvátná hora je jedním z japonských ikonických míst a symbol samotné země. Je původně vulkanického původu, ale již od roku 1707 není aktivní.<sup>129</sup> Hora se nachází mezi městy Tokio a Nagoja, kdy je možné ji zřetelně vidět po cestě vlakem Shinkansen. Pod horou Fudži se rozkládá 5 jezer Fujigoko, které jsou společně s horou součástí národního parku Fuji-Hakone-Izu. Výstup na horu Fudži je v současnosti již dostupný poutníkům i zájemcům z řad turistů. Doporučené měsíce pro samotný výstup jsou červenec a srpen. Počáteční bod trasy je městečko

---

<sup>129</sup> Zdroj: [www.japan.travel](http://www.japan.travel)

Fudžijošida. V okolí Fudži i Fudžijošida se také nachází mnoho svatyn zasvěcených právě svaté hoře. V roce 2019 na vrchol hory vystoupalo téměř 236 tisíc lidí.<sup>130</sup> Cesta na vrchol je rozdělená na 10 stanic, přičemž celkový výstup zabere jeden až dva dny. Většina návštěvníků však volí za počáteční bod jezero Kawaguči (5. stanice), odkud výstup na vrchol zabere přibližně 6 hodin.

Obrázek č. 14: Hora Fudži



Zdroj obrázku: [www.japan.travel](http://www.japan.travel)

Nedaleko jezera Kawaguchi se nachází také velmi populární zábavní park Fuji-Q Highland, jehož atrakce se pyšní tituly nejrychlejší či nejděsivější horské dráhy světa.<sup>131</sup>

Neopomenutelným zážitkem při návštěvě střední části ostrova Honšú je pro turisty také pobřežní městečko Kamakura, které se nachází asi hodinu cesty jižněji od Jokohamy a Tokia. Ve 12. - 14. století Kamakura představovala hlavní sídlo šógunátu.<sup>132</sup> Místo je proslulé pro svou vysokou koncentraci významných náboženských objektů - nachází se zde 19 svatyní a 65 chrámů, včetně dvou japonských nejstarších klášterů. Svatyně a chrámy jsou zasazeny do parků a lesů, které se nacházejí kolem hlavních ulic městečka a pláže. Mezi hlavní turistické body patří například chrám Hasadera, téměř 14-ti metrová bronzová socha Velkého Buddha, svatyně Hačimangú či chrám Hokokúdzí, u něhož se

---

<sup>130</sup> Zdroj: Number of mountaineers to climb Mount Fuji in Japan, [www.statista.com](http://www.statista.com)

<sup>131</sup> Zdroj: [www.fujiq.jp](http://www.fujiq.jp)

<sup>132</sup> Benson J. H., Japonsko. Praha, 2007



nachází turistům téměř ukrytý majestátní bambusový háj. Mezi jednotlivými posvátnými místy vedou přírodou turistické trasy.

Obrázek č. 15: Socha Velkého Buddha



Obrázek č. 16: Bambusový háj s altánem na čajové ceremonie u chrámu Hokokúdži



Zdroj obrázků: [www.japan-guide.com](http://www.japan-guide.com)

V samotném Tokiu či jiných destinacích ve střední oblasti Honšú jsou turisty oblíbené a velmi vyhledávané tradiční lázně s termálními prameny - tzn. *onseny*. Mnoho onsenů se nachází v horách či v přírodě. Mezi nejznámější onseny v okolí Tokia patří například ty ve vesnici Hakone, která se nachází východně od hory Fudži. Při návštěvě lázní tohoto typu zážitek podtrhne nejen tradiční dřevěný či kamenný interiér, ale i zapůjčení kimona, ve kterém se v prostředí lázní návštěvníci pohybují.<sup>133</sup>

Jižněji od zmíněných lokalit pomyslnou hranici mezi středním a jiho-západním Honšú představuje turisty vyhledávané město Kjóto.

Původní hlavní město Japonska - Kjóto, je obklopeno horami. Tato stará císařská metropole nabízí turistům v uličkách plných původní architektury a procházejících

---

<sup>133</sup> Na základě historického kontextu Japonska je vstup do lázní všem návštěvníkům s tetováním obecně zakázán.

Japonek v kimonech a dřevěné obuvi intenzivní zážitek atmosféry tradičního Japonska. Kulturní bohatství Kjóta nabízí mnoho chrámů, svatyní či historických budov. Mezi nejvyhledávanější patří například chrám Tódži, hrad Nidžó, budova Kjótského nádraží, Kjótské národní muzeum nebo císařský palác se zahradami. Nezapomenutelný zážitek nabízí i čtvrť Gion, která je označována za čtvrť gejš a zábavy, či čtvrť Higašijama s tradičními kamennými uličkami či svatyní a pagodou Jasaka.

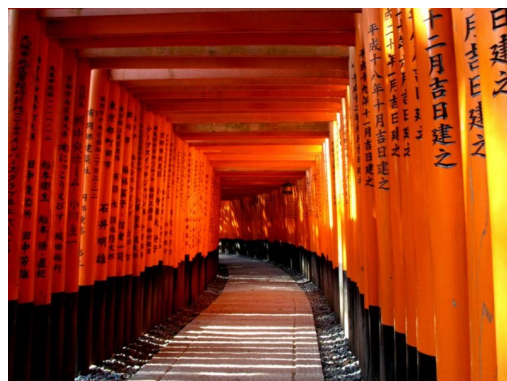
Jedno z nejoblíbenějších míst při návštěvě tohoto města je i Filozofova stezka. Obzvláště frekventovanou je díky vodnímu kanálu lemovanému sakurami v jarním období jejich rozkvětu. Významné jsou i budovy Stříbrného (Ginkakudži) či Zlatého (Kinkakudži) pavilonu v severnější části Kjóta.

Přestože se nenachází v nejužším centru Kjóta, za návštěvu rozhodně stojí i svatyně Fušimi, u níž se nacházejí stovky *torii*<sup>134</sup>, které jsou jedním z nejčastějších vyobrazení na fotografiích z Kjóta či Japonska a staly se i typickým symbolem Japonska. Severně od centra města se nachází také čtvrť Arašijama, proslulá dřevěným mostem Tógucukjó a monumentálním bambusovým lesem.

Obrázek č. 17: Ulička ve čtvrti Gion



Obrázek č. 18: Torii u svatyně Fušimi

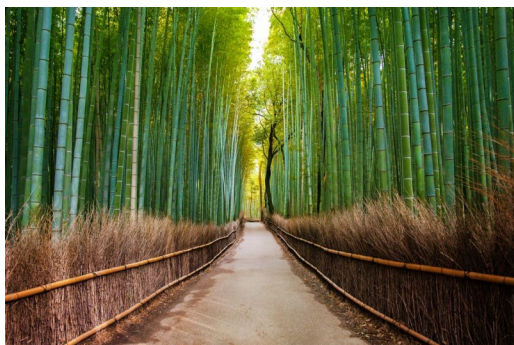


Zdroj obrázků: [www.jrailpass.com](http://www.jrailpass.com)

<sup>134</sup> dřevěné brány červené barvy



Obrázek č. 19: Bambusový les v Arašijamě



Zdroj obrázku: [www.jrailpass.com](http://www.jrailpass.com)

Obrázek č. 20: Jelen šika v Naře



Zdroj obrázku: [www.japancheapo.com](http://www.japancheapo.com)

Mezi nejnavštěvovanější místa oblasti západního Honšú patří města Ósaka, Nara či Hirošima. Ósaka představuje spíše moderní centrum obchodu, avšak nabízí i kulturní památky, jako je například Ósacký hrad. Častým cílem turistů v dané oblasti je město Nara, nacházející se v blízkosti zmíněného Kjóta. Zachovalo se zde mnoho původních budov v podobě dřevěných chrámů, příkladem může být Kófukudži nebo Tódaidži.<sup>135</sup> Mnoho turistů do Nary ale zavítá díky proslulému výskytu fotogenických a nebojácných jelínek druhu šika v místních parcích.<sup>136</sup>

Zmíněné město Hirošima je proslulé zejména kvůli katastrofě ve 2. světové válce. Turisté často do místa zamíří právě za památníky daných atomových událostí. Při prohlídce města nelze opomenout Průmyslový palác a jeho kopuli, jenž představuje vše, co po 2. světové válce zbylo z původního města.

Přestože ostrovy Šikoku a Kjúšú nepatří k nejčastěji navštěvovaným a jsou mnohem více izolované, mají také bohaté kulturní i historické památky. Šikoku je turisticky známé např. díky pouti po 88 chrámech na pobřežní části ostrova. Na ostrově Kjúšú lze za cíle cestovního ruchu považovat moderní město Fukuoka nebo (obdobně jako Fukušima) bombardováním ve 2. světové válce zničené a po válce znovuzrozené město Nagasaki. Nevšední zážitek turistům nabízí i návštěva hory Aso, které se skládá z 5 sopečných kuželů a lze se na ni dopravit lanovkou.<sup>137</sup>

<sup>135</sup> Bornoff N., Lindelauf P, Japonsko. Praha, 2017

<sup>136</sup> Zdroj: [www.japanvisitor.com](http://www.japanvisitor.com)

<sup>137</sup> Benson J. H., Japonsko. Praha, 2007

Souostroví Rjúkú je oblíbenou destinací pro letní dovolenou. Tvoří jej přes 60 subtropických ostrovů, z čeho tvoří asi 2/3 ostrovy neosídlené.

Nejznámější je ostrov Okinawa s hlavním střediskem Naha, který je přezdíván jako „japonská Hawai“. Oblast nabízí turistům dokonalé podmínky pro potápění, šnorchlování či plavby lodí.<sup>138</sup>

Kromě fascinujících historických atraktivit, odlišných kulturních tradic, přírodních scenérií nebo dochvilnosti a preciznosti služeb Japonsko turisty láká také tím, že se jedná o jednu z nejbezpečnějších zemí světa. Na rozdíl od evropských poměrů a zvyků, místní obyvatelé nechávají odemčená auta či jízdní kola. V kavárnách či restauracích lze běžně spatřit opuštěnou peněženku či telefon, přestože návštěvník odchází na toalety, či široce otevřené dámské kabelky nebo batohy ve veřejné dopravě. Japonsko ve světě zaujímá pozici jedné ze zemí, kde je nejméně násilných činů. Například v žebříčku násilných úmrtí z roku 2018 představuje 197. pozici (z 221 světových států či regionů). V žebříčku počtu krádeží na 100 tisíc obyvatel Japonsko v roce 2017 zaznamenalo 356,2 případů, což představuje světově jednu z nejnižších hodnot (pro srovnání např. v Dánsku se jedná o téměř 4 tisíce případů na 100 tisíc obyvatel).<sup>139</sup> Počet zabití na 100 tisíc obyvatel byl v roce 2017 v Japonsku 0,31 (celosvětově na nejvyšší příčce byl Salvador se 108 případy na daný počet obyvatel).<sup>140</sup> Obdobná čísla vykazují i přehledy o počtu loupeží nebo data o sexuálním znásilnění.<sup>141</sup>

Mnoho turistů v neposlední řadě cílí na Japonsko s úmyslem kulinařských gastronomických zážitků, jimiž je země pověstná. Japonská kuchyně nabízí mnoho jedinečných jídel či nápojů. Mezi nejznámější pokrmy patří rýžové rolky *sushi* nebo syrové kousky ryb *sashimi*, polévka s nudlemi *ramen* či *udon*, polévka *miso* nebo pohankové nudle *soba*. Japonci velmi oblíbené je i kari *katsukarē* v podobě omáčky s obalovaným masem a rýží, typické rýžové trojúhelníčky zabalené v řase *onigiri* či taštičky *gyoza*. Turisté si můžou během cesty pochutnat i na pokrmech typických pro určité oblasti

---

<sup>138</sup> Rowthorn, Ch., Poznáváme Japonsko: prožijte to nejlepší z Japonska. Praha, 2014

<sup>139</sup> Zdroj: United Nations Office on Drugs and Crime: <https://data.unodc.org/>

<sup>140</sup> Zdroj: United Nations Office on Drugs and Crime: <https://data.unodc.org/>

<sup>141</sup> Zdroj: Is Japan Really a Safe Country? Let's Take a Look at How Their Crime Rate Compares to the Rest of the World [www.livejapan.com](http://www.livejapan.com)

Japonska, jako jsou například chobotnicové kuličky *takoyaki* z Ósaky nebo speciální fialová odrůda batát z ostrova Okinawa. Mezi oblíbené sladkosti patří knedlíčky *mochi*, jenž jsou vyrobeny z lepivé hmoty z rýže typické asijské úpravy, tzv. sticky rice. Příklad či náplň dezertů a sladkostí bývá často z matcha čaje, černého sezamu nebo červených fazolí. Zajímavý je také japonský způsob smažení pokrmů v těstíčku *tempura*. V oblasti nápojů turisty kromě typického *saké* či zeleného čaje v restauracích zaujme světový unikát - automaty na teplé nápoje v plastu, které se běžně nacházejí téměř na každé ulici.

Obrázek č. 21: Typický japonský oběd ve formě *bento* krabičky



Zdroj obrázku: [www.allabout-japan.com](http://www.allabout-japan.com)

Obrázek č. 22: Japonské nápojové automaty



Zdroj obrázku: [www.nippon.com](http://www.nippon.com)

### 5.3. Realizační podmínky cestovního ruchu v Japonsku

V roce 2018 bylo v Japonsku oficiálně zaznamenáno více než 85 tisíc ubytovacích zařízení hotelového či penzionového typu.<sup>142</sup> Do utlumení cestovního ruchu světovou pandemií v roce 2020 představoval v několika posledních letech meziroční nárůst kapacit

<sup>142</sup> Zdroj: Total number of hotels and inns in Japan [www.statista.com](http://www.statista.com)

japonských ubytování každoročně přibližně 3 tisíce.<sup>143</sup> Nejčastějším typem ubytování v Japonsku jsou hotely v západním stylu a nebo *ryokany* - tradiční ubytování ve stylu japonském<sup>144</sup>. Ve městech se častěji vyskytují hotely, hostely, guest housy či ubytování formou airbnb<sup>145</sup>, zatímco na venkově a mimo velké metropole jsou častější tradiční ryokany. Zajímavostí v oblasti japonských ubytovacích služeb jsou pro zahraniční turisty buňkové neboli kapslové hotely. Tato možnost přespání se vyznačuje nízkou cenou a vhodností pro nenáročnou klientelu, jelikož se jedná o místo ke spánku ve velmi malém prostoru v jednotlivých kapslích, které jsou uspořádány v řadách těsně vedle sebe a nad sebou. Vyskytují se převážně v blízkosti nádraží a v centrech měst.

V rámci letového provozu má Tokio dvě letiště - Haneda a Narita. Letiště Haneda odbavuje více domácích letů, zatímco u letiště Narita převažují lety zahraniční. Haneda je 5. nejvytíženější letiště světa v počtu odbavených pasažérů (2018).<sup>146</sup> Nachází se blízko centru a je lehce dostupné metrem i autobusy, kdy transport trvá méně než půl hodiny. Narita se nachází východně od Tokia v prefektuře Chiba a autobusové či vlakové spojení s Tokiem trvá asi hodinu až hodinu a půl. Mezi vytížená japonská letiště se také řadí letiště Kansai, které leží jihozápadně od Ósaky a představuje nejbližší letiště pro Kjóto. Mezi hlavní japonské aerolinie patří JAL (Japan Air Lines) a ANA (All Nippon Airways). Letecké spojení České republiky s Japonskem trvá přibližně 15 hodin, v závislosti na zvolené letecké společnosti a místě přestupu. ČR nemá s Japonskem přímé letecké spojení.

Nejčastější způsob dopravy po Japonsku jsou vlaky.<sup>147</sup> Podíl osobní přepravy vlaky na celkové veřejné dopravě v Japonsku v roce 2018 byl 72,2 %.<sup>148</sup> Japonsko se pyšní

---

<sup>143</sup> Zdroj: Total number of hotels and inns in Japan [www.statista.com](http://www.statista.com)

<sup>144</sup> V japonském stylu ubytování jsou kromě tradičního dřevěného interiéru typickou součástí pokoje spací rohože *tatami*.

<sup>145</sup> Nabídka ubytování soukromými osobami přes webový portál [www.airbnb.com](http://www.airbnb.com).

<sup>146</sup> V roce 2018 odbavilo více než 85 milionů cestujících.  
Zdroj: The top 20 busiest airports in the world by aircraft movements  
[www.internationalairportreview.com](http://www.internationalairportreview.com)

<sup>147</sup> Zdroj: Public transport in Japan - statistics & facts [www.statista.com](http://www.statista.com)

<sup>148</sup> Zdroj: Distribution of the payload distance in domestic passenger transportation in Japan in fiscal year 2018, by mode of transport [www.statista.com](http://www.statista.com)

3. nejrozsáhlejší vysokorychlostní železniční sítě na světě (2020).<sup>149</sup> Japonsko lze považovat za zakladatele moderního způsobu vysokorychlostní železniční dopravy. Již v roce 1964 Japonsko uvedlo na trať Tokio - Ósaka tehdy nejrychlejší vlak světa. Jednalo se o první vlak Shinkansen, tehdejší soupravy Hikari dosahovaly rychlosti až 210 km/h.<sup>150</sup> V současnosti Shinkansen drží 3. příčku v žebříčku nejrychlejších vysokorychlostních vlaků světa, kdy je maximální provozní rychlost vlaku 320 km/h (2020).<sup>151</sup> Vlaky Shinkansen patří pod síť rychlovlaků, příměstských vlaků a metra Japan Railways (JR). Jsou proslulé svými na vteřinu přesnými příjezdy a odjezdy, čistotou, pohodlím a bezpečností. Nejdéle provozovaná trasa Shinkansenu je Tokaido, která spojuje Tokio a Ósaku, přičemž trasu 515 km urazí za 140 - 160 minut (v závislosti na volbě vlaku Nozomi či Hikari). V současné době vlak Shinkansen nabízí spojení mezi ostrovy Hokkaido, Honšú a Kjúšú, kdy je celá trať od severu na jih souvisle propojena. Vlaky Shinkansen jsou denně v provozu od 6. hodiny ráno do půlnoci daného dne. Ceny lístků na tyto vlaky jsou srovnatelné s cenami letenek, avšak mnoho obyvatel volí tento typ dopravy i na delší vzdálenosti, jelikož na některých úsecích se lze vlakem dopravit rychleji a pohodlněji než letadlem. Pro turisty v Japonsku existuje speciální jízdenka, tzv. Japan Rail Pass, který nabízí vlakové jízdenky na různé časové úseky za zvýhodněné ceny.<sup>152</sup>

Železniční vysokorychlostní doprava se ve městech prolíná s hustou sítí metra a příměstských vlaků. Nejznámější městskou sítí je systém metra v Tokiu. Veřejná doprava podzemními a nadzemními vlaky se v Tokiu skládá z prolínajících se linek celkem 3 společností - zmíněných městských vlaků společnosti JR, společnosti Tokyo metro a společnosti Toei Subway. Celá síť představuje rozsáhlý systém několika stovek stanic,

---

<sup>149</sup> První příčku obsadila s velkým rozdílem oproti následným příčkám Čína, druhou pozici drží Španělsko.

Zdroj: The World's Longest High-Speed Rail Networks [www.statista.com](http://www.statista.com)

<sup>150</sup> Zdroj: The Shinkansen Turns 50: The History and Future of Japan's High-Speed Train [www.nippon.com](http://www.nippon.com)

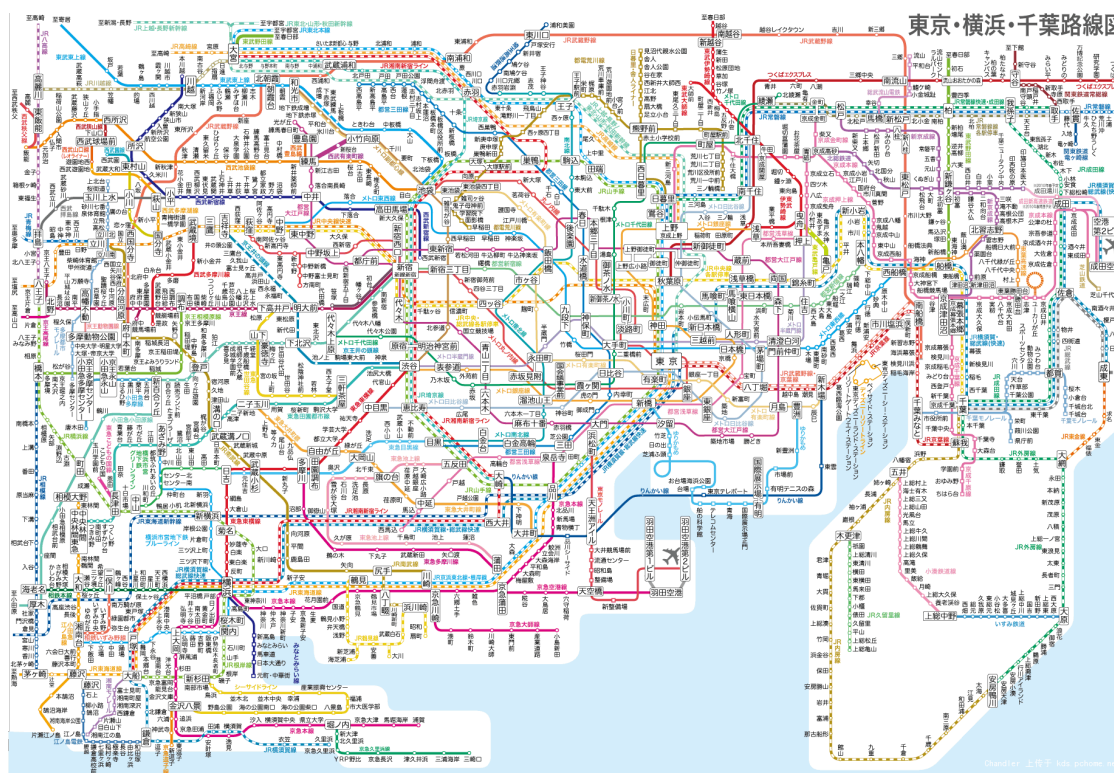
<sup>151</sup> Nejrychlejší vlak světa pochází z Číny, druhý nejrychlejší je z Francie.  
Zdroj: The World's Fastest High-Speed Trains [www.statista.com](http://www.statista.com)

<sup>152</sup> Jízdenka je dostupná pouze pro zahraniční turisty a je vázána na konkrétní pas návštěvníka. Týdenní Japan Rail Pass vyjde přibližně na 8 tis. Kč na osobu. Pro srovnání jedna cesta Shinkansenem na trase Tokio - Ósaka stojí 2,5 tis. - 3 tis. Kč.  
Zdroj: [www.jrailpass.com](http://www.jrailpass.com)



ve kterém se však i přes jeho složitost lze velmi dobře orientovat. Možnost využití veřejné dopravy metrem nabízí kromě Tokia také Jokohama, Kjóto, Ósaka, Fukuoka, Kobé, Sapporo i Nagoja.<sup>153</sup>

Obrázek č. 23: Mapa sítě metra v Tokiu v japonskými názvy stanic



Zdroj obrázku: [www.urbanrail.net](http://www.urbanrail.net)

#### 5.4. Možnosti a problémy dalšího rozvoje turismu v Japonsku

Jednou z možných nevýhod pro rozvoj japonského turismu je relativně velká vzdálenost od většiny zdrojových zemí cestovního ruchu světa, tedy od Evropy a USA. Země je ostrovním státem, takže nejčteněji využívaná forma dopravy je letecká, jež je dražší než jiné často využívané formy dopravy.

Nutnost drahého leteckého spojení však nabízí možnost rozvoje příjezdového cestovního ruchu do Japonska, jelikož poskytuje příležitost pro zvýšení konkurence v této oblasti trhu a případný tlak na snížení cen letenek. Přínosný by mohl být i vznik nových leteckých spojení mezi Japonskem a Evropou, Amerikou či Austrálií, čímž by došlo

<sup>153</sup> Rowthorn, Ch., Poznáváme Japonsko: prožijte to nejlepší z Japonska. Praha, 2014

ke zvýšení podílu evropských, amerických nebo australských turistů na celkovém příjezdovém cestovním ruchu Japonska, jejichž podíl byl v roce 2019 pouze 13 %. Nabízí se i možnost zavedení přímé letecké linky Praha - Tokio nebo celkově větší zaměření propagace turismu v Japonsku na evropské země.

Dalším úskalím současného turismu v Japonsku a možným důležitým faktorem pro další rozvoj je i obecně nízká jazyková vybavenost Japonců. Jazyková bariéra v obchodech při turistických atrakcích není výjimkou, často se turisté anglicky nedomluví ani přímo v ubytování. Pro zemi by bylo z pohledu rozvoje turismu velmi přínosné větší zaměření výuky ve školách právě na anglický jazyk.

V Japonsku je také poměrně vysoká cenová hladina, již po několik let se Tokio i Ósaka drží v žebříčku deseti nejdražších měst světa.<sup>154</sup> V problému vysokých japonských cen by bylo přínosné rozšířit možnost zvýhodněných nabídek například ve spektru dopravy, jako je již existující hojně využívaný Japan Rail Pass. Zavedení obdobných zvýhodněných nabídek se nabízí i u jízdenek na městskou hromadnou dopravu, jako je metro a autobusy, nebo u vstupného často navštěvovaných turistických míst. V Tokiu není doposud dostupná souhrnná zvýhodněná jízdenka na určitý časový úsek, která by byla platná na všechny společnosti provozující hromadnou dopravu po Tokiu.

Možným problémem vývoje japonského turismu je dále častý výskyt zemětřesení. Negativním faktorem pro potenciální turisty můžou být právě obavy ze zemětřesení či jiné přírodní katastrofy. Mnoho turistů má stále na paměti katastrofu ve Fukušimě v roce 2011, jež byla způsobena právě zemětřesením, které jsou v Japonsku relativně běžné a dosahují velmi silných otřesů.

Jako možný problém budoucího vývoje japonského cestovního ruchu je také možnost ekonomické krize, která je aktuálním rizikem dopadu světové pandemie covid-19 pro celý svět. V Japonsku se také v budoucnosti nabízí možnost negativního dopadu na ekonomiku z důvodu tamního demografického vývoje, který byl zmíněn v předchozí kapitole.

Největší podíl turistů proudí do Japonska z nedaleké Číny, což představuje současně možnost i problém dalšího rozvoje turismu v zemi. Mezi negativními dopady je

---

<sup>154</sup> Zdroj: World's most expensive cities to live in [www.edition.cnn.com](http://www.edition.cnn.com)

možnost až přílišné závislosti japonské ekonomiky na přílivu čínských turistů a celkovému bohatství Číny. Příležitost rozvoje cestovního ruchu skrze příjezdový cestovní ruch z Číny se nabízí v možnosti regulace vízové povinnosti, která pro příjíždějící turisty z Číny stále platí.

Významným problémem při rozvoji cestovního ruchu v Japonsku by pro samotnou zemi mohlo být zvětšující se znečištění životního prostředí. S rostoucím přílivem turistů je stále aktuálnější například i otázka řešení zpracování a samotné produkce odpadu. I přes vyspělou ekonomiku a technickou úroveň země je Japonsko známé nadužíváním plastových sáčků a obalů. V tomto směru se zemi nabízí možnost velkého zlepšení a změny. Pro evropské či americké turisty je až zarážející, do kolika sáčků prodavači zabalí jednotlivé potraviny při nákupu v supermarketu či obchodě. V Japonsku dochází k enormnímu spalování odpadu v komunálních a průmyslových spalovnách a přestože v posledních letech situace zaznamenává zlepšení, země vykazuje stále alarmující hodnoty znečištění ovzduší. Příliv turistů může vykazovat stejně tak negativní dopad na korálové útesy na Okinawě. Jednotlivé turistické destinace je nutné na neustálý růst turismu připravit a vyhodnotit, v jaké míře je růst ještě únosný pro životní prostředí.

Pro turismus v Japonsku by bylo obecně přínosné i zviditelnění ne tak známých míst pyšnicích se bohatými přírodními atraktivitami, například propagací na sociálních sítích či produkcí dokumentárních filmů. Cestovní ruch se v Japonsku soustřeďuje především na centrum a okolí největších měst. Touto formou by se napomohlo i rozptýlení vysoké soustředěnosti a přesycenosti turisty na nejznámějších turistických atrakcích. Mnoho potenciálních návštěvníků má také Japonsko spojeno s finančně nákladnou dovolenou organizovanou cestovní kanceláří. Vhodné by bylo tedy zvýšit povědomí lidí o dostupnosti dovolené v Japonsku za nižší finanční prostředky, kdy může letenky i ubytování každý jednoduše a bezpečně zarezervovat přes internetové portály a není tedy vždy nutné využívat placených služeb cestovní kanceláře.

Výše zmíněné argumenty jsou sumarizovány pomocí SWOT analýzy v následující tabulce č. 4.



Tabulka č. 4: SWOT analýza možností rozvoje turismu v Japonsku

<b>Silné stránky (Strengths):</b>	<b>Slabé stránky (Weaknesses):</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• podnebí</li> <li>• hornatý reliéf země</li> <li>• ostrovní poloha státu s dostupností pláží</li> <li>• výskyt přírodních horkých pramenů</li> <li>• diverzita kultury</li> <li>• kulturní a historické bohatství</li> <li>• rozmanitost turistických atraktivit</li> <li>• bohatá nabídka služeb v oblasti cestovního ruchu (ubytování, stravování)</li> <li>• dopravní infrastruktura a dostupnost</li> <li>• přehlednost, přesnost a rychlost dopravy</li> <li>• bezpečnost</li> <li>• dostupnost turistických víz pro široké spektrum států</li> <li>• silná ekonomika</li> <li>• stabilní politická a ekonomická situace</li> <li>• mentalita a povaha Japonců</li> <li>• zavedené moderní technologie</li> <li>• současná atraktivita země díky Olympijským hrám v Tokiu (plánovaným na červenec-srpen 2021)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• přírodní podmínky</li> <li>• velká vzdálenost od většiny zdrojových zemí cestovního ruchu světa (Evropa, USA)</li> <li>• nejčteněji využívaná forma dopravy do Japonska je letecká, které je dražší, než jiné formy dopravy</li> <li>• nízká jazyková vybavenost Japonců</li> <li>• vysoká cenová hladina</li> <li>• vysoká soustředěnost lidí v místech turistických atrakcích</li> <li>• nízká informovanost o zemi (například v Evropských státech)</li> <li>• demografická struktura obyvatelstva</li> </ul>

<b>Příležitosti (Opportunities):</b>	<b>Hrozby (Threats):</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• zvýšení konkurence v oblasti letecké dopravy a případný tlak na snížení cen letenek</li> <li>• vznik nových leteckých spojení mezi Japonskem a Evropou, Amerikou či Austrálií</li> <li>• zavedení přímé letecké linky Praha - Tokio</li> <li>• větší zaměření propagace turismu v Japonsku na evropské země</li> <li>• zaměření výuky ve školách na anglický jazyk</li> <li>• zvýhodněné nabídky pro turisty (například ve spektru dopravy)</li> <li>• regulace vízové povinnosti pro turisty z Číny</li> <li>• regulace znečištění životního prostředí</li> <li>• propagace méně známých přírodních atraktivit</li> <li>• zvýšení povědomí lidí o dostupnosti dovolené v Japonsku za nižší finanční prostředky (bez využití CK)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zemětřesení či jiné přírodní katastrofy</li> <li>• ekonomická krize způsobená světovou pandemií covid-19</li> <li>• negativní dopad na ekonomiku z důvodu demografického vývoje</li> <li>• přílišná závislost japonské ekonomiky na čínských turistech a bohatství Číny</li> <li>• rostoucí znečištění životního prostředí</li> </ul>

Zdroj: vlastní zpracování

## 6. Návrh turistické trasy na území Japonska

### 6.1. Základní informace o turistické trase na území Japonska

Japonsko se pyšní bohatým kulturním i historickým dědictvím, stejně tak jako krásnou přírodou. Cílem navrhované turistické trasy je nabídnout poznání tohoto kulturního a přírodního bohatství země, ale zároveň i prožitek pověstné japonské nejmodernější techniky a zábavy. Níže detailně popsany harmonogram nabídne možnost propojení zážitku tradice a modernity „Země vycházejícího slunce“. V rámci programu jsou zařazeny nejznámější turistické památky v Tokiu, Kamakuře, Kjótu či Ósace. Itinerář zahrnuje návštěvy nejznámějších historických chrámů, svatyní a zahrad, ale i moderních zábavních parků či exhibicí.

Poznávací cesta je stanovena na 14 dní, kdy se jedná o 12 nocí v ubytování v Japonsku a první noc v letadle. Trasa má počátek v hlavním městě Tokiu, kde se stráví celkem 8 nocí. Ubytování v Tokiu bude tvořit základnu pro přenocování i během objevování okolí hlavního města, jako je Kamakura či oblast jezer pod horou Fudži. Později následuje přesun na jihozápad ostrova Honšú do Kjóta (1 noc) a do Ósaky (2 noci). Předposlední den cesty se uskuteční přesun zpět do Tokia, kde se stráví poslední noc před odletem zpět do ČR (viz Mapa naplánované trasy).

Obrázek č. 24: Mapa plánované trasy



Zdroj obrázku: [www.woeldometers.info](http://www.woeldometers.info), vlastní zpracování

Naplánovaná cesta po Japonsku je spíše náročná, vhodná pro aktivní lidi, kteří preferují intenzivnější poznávací zájezdy nabitě zážitky a počítají s tím, že se část objevování měst a jejich čtvrtí uskuteční pěšími procházkami. Cílová skupina turistů však není nijak specifikována věkem, stejně tak je určena jak pro cestovatele, kteří se vydávají do Japonska poprvé, tak i pro ty, kteří zemi již navštívili. Plán obsahuje dvě modifikace, které tvoří možné varianty stejného zájezdu. První varianta je sestavena spíše pro mladší cestovatele, kteří mají rádi akční moderní zábavu. V rámci tohoto programu jsou zařazeny návštěvy 3 nejznámějších zábavních parků - Tokyo DineySea v Tokiu, park FujiQland pod horou Fudži a Universal Studios v Ósace. Vstupenky do těchto objektů se promítnou v celkové ceně cesty, tudíž půjde o variantu mírně dražší, než je varianta bez návštěvy parků. Tato modifikace cesty je označena názvem **Poznáváme zábavné Japonsko**. Program druhé verze cesty je sestaven tak, že jsou dané dny využity k návštěvě zenových zahrad, onsenů či chrámů, pro které již nezbyl prostor v hlavním programu zájezdu. Jedná se tedy o aktivity klidnějšího rázu, jenž cílí na intenzivnější prozkoumání kultury Japonska a samotného buddhismu. Jedná se o cenově dostupnější variantu cesty, která je v harmonogramu označena jako **Poznáváme zenové<sup>155</sup> Japonsko**. Vhodná je i individuální kombinace obou variant, které jsou sestaveny synchronně a je možno je využít a kombinovat pro společnou dovolenou např. vícegeneračních rodin, které mají rozdílné preference.

Do Japonska je možné vyrazit téměř kdykoli v roce. Doporučená doba je však březen, duben, květen, září, říjen a listopad. Během návštěvy v letních měsících je nutné očekávat velmi vysoké teploty, vlhkost a četné srážky. Na jaře se nabízí možnost návštěvy země v období hanami, tedy období kvetení sakur (tj. konec března až první polovina dubna). V tuto dobu se však v místech turistických atrakcí vyskytuje kromě nadmíry turistů i hodně místních obyvatel, stejně tak je cenová úroveň ubytování zvýšenou poptávkou vyšší než v jiných měsících. Obdobné podmínky lze očekávat i při příjezdu v období tzn. Golden weeku, který představuje s oslavami Nového roku nejvytíženější týden během roku, kdy Japonci vyrážejí na dovolenou. V danou dobu dochází k propojení volna během čtyř národních svátků, čímž ojediněle vzniká téměř týden pracovního volna

---

<sup>155</sup> zen je meditační buddhistický směr

Zdroj: A. M. Craig, E.O. Reischauer: Dějiny Japonska, Praha 2009

(obvykle se jedná o přelom dubna a května). Konkrétní trasa a zmíněné ceny v následujícím turistickém a finančním plánu byly demonstrativně vyhledány pro datum 7. května 2021 až 20. května 2021.<sup>156</sup> V rámci turistické trasy se doporučuje i dodržení rozvržených aktivit dle dnů v týdnu, jelikož je harmonogram sestaven již s ohledem na otevírací doby turistických cílů, popř. vytíženost zábavních parků v jednotlivých dnech v týdnu.<sup>157</sup>

Forma dopravy do Japonska je letecká. V Japonsku se využije vysokorychlostní železniční doprava (vlaky Shinkansen) v kombinaci s městskou a příměstskou hromadnou dopravou (metro, vlaky, autobusy). Vhodnější se jeví využití zpátečního letu PRG Praha - NRT Tokyo Narita, tzn. výchozí i koncový bod poznávací cesty po Japonsku bude totožný. Jedná se o ekonomicky výhodnější variantu s širší nabídkou letů, než je využití spojení Prahy a Ósaky. Lze obecně říci, že zpáteční letenka do Japonska cestovatele vyjde na přibližně 15 tis. Kč. Záleží však na měsíci v roce či na tom, jak moc dopředu se letenka pořizuje. Za výhodné ceny lze vyhledat letenky společností LOT, KLM, Lufthansa a další. Do níže sestaveného harmonogramu a finančního plánu byla aplikována zpáteční letenka společnosti LOT<sup>158</sup>.

Ubytování je během cesty po Japonsku zajištěno ve čtyřech odlišných hotelech. V Tokiu se jedná o tříhvězdičkový hotel Tokyu Stay<sup>159</sup> ve čtvrti Šibuja, kde se stráví prvních 8 nocí. Navazující ubytování na 1 noc je ve tříhvězdičkovém hotelu Resol Kyoto Shijo Muromachi<sup>160</sup> v centru Kjóta. Následně se stráví 2 noci ve tříhvězdičkovém hotelu APA Hotel & Resort Midosuji Hommachi Eki Tower<sup>161</sup> v centru Ósaky. Závěrečná

---

<sup>156</sup> Ovlivnění a omezení cestování současnou situací pandemie covid-19 bylo v konkrétním názorném příkladu cesty cíleně opomenuto.

<sup>157</sup> Návštěva některého ze známých japonských zábavních parků se rozhodně nedoporučuje o víkend.

<sup>158</sup> Pro konkrétní datum 7. května 2021 až 20. května 2021 byla vyhledána letenka za cenu 12247 Kč.

Zdroj: [www.skyscanner.cz](http://www.skyscanner.cz) ke dni 20.2.2021

<sup>159</sup> 150-0045 Tokyo-to, Shibuya-ku Shinsencho 8-14, Japonsko

<sup>160</sup> 600-8424 Kyoto, Kjóta, Shimogyo-ku Muromachidori Takatsujiajaru Sannouchi 554, Japonsko

<sup>161</sup> 541-0054 Osaka Prefecture, Ósaka, Chuo-ku, Minamihonmachi 4-2-9, Japonsko

poslední noc se uskuteční již v areálu letiště Narita ve čtyřhvězdičkovém hotelu Narita Tobu Hotel Airport<sup>162</sup>. Průměrná cena za ubytování pro 1 osobu na 1 noc (v dvoulužkovém pokoji) na stanovené trase v danou dobu se pohybuje kolem 1500 Kč.<sup>163</sup>

V rámci stravování je každý den zajištěna společná snídaně na hotelu, které se nabízí formou švédských stolů s možností výběru ze západního (kontinentálního) a japonského stylu snídaně. Následné stravování během dne (oběd, večeře) bude již individuální, podle osobních preferencí. Kultura stravování a návštěv restaurací je poněkud odlišná, než je typické např. v západních zemích, a v praxi tudíž není obvyklé praktikovat společné hromadné stravování zájezdu v rámci jednoho podniku. Jeden faktor problematiky představuje to, že ve většině případů jsou japonské restaurace (vhodné pro stravování během dne a ve střední cenové kategorii) velmi malé a stísněné, často určené pouze pro několik málo návštěvníků. Druhý faktor souvisí s tím, že japonské podniky jsou nejčastěji specializované pouze na jeden typ pokrmu. Je tedy běžné navštívit restaurace specializující se jednotlivé pokrmy (ramen, udon, soba, sushi, takoyaki apod.), nikoli však podnik, který by zahrnoval nabídku těchto japonských specialit zároveň. V případě větší skupiny lidí by tedy mohlo být obtížné sjednotit každodenní preference a potřeby. Ve finančním plánu lze kalkulovat s částkou průměrně 200 Kč na jeden pokrm v restauraci, tedy 4800 Kč za jídlo celkem (popř. 6000 Kč za stravování dohromady i s nápoji<sup>164</sup>).

Naplánovaná cesta do Japonska začíná odletem z Prahy ve 13:00. Turistická trasa po Japonsku tedy oficiálně započne až 2. den harmonogramu, tedy 1. den pobytu, ranním příletem na letiště Tokyo Narita (v 8:50). Počet nocí strávených v Tokiu a okolí je celkem 9, avšak jedná se o 8 nocí po příletu ve stejném hotelu, bez nutnosti přesunu, a poslední 12. noc, která předchází odletu zpět do ČR.<sup>165</sup> Prvních 8 dní strávených v Japonsku je

---

<sup>162</sup> 286-0106 Chiba, Tokio Narita, Tokko 320-1, Japonsko

<sup>163</sup> Celková cena za ubytování se snídaní během stanovené poznávací cesty je 17808,50 Kč. Zmíněné ceny byla vyhledány pro konkrétní data od 7. května 2021 do 20. května 2021 podle stanoveného harmonogramu.  
Zdroj: [www.booking.com](http://www.booking.com) ke dni 21.2.2021

<sup>164</sup> Voda a čaj jsou obvykle v restauracích nabízeny k jídlu zdarma, ostatní nealkoholické i alkoholické nápoje se pohybují zhruba mezi 60 - 100 Kč.

<sup>165</sup> Konkrétně se jedná o město Narita, kde se nachází letiště a které je v blízkosti Tokia.

vyhrazených pro objevování turistických atraktivit uvnitř Tokia, s výjimkou 6. dne poznávací cesty, kdy je alternativně naplánovaný výlet k hoře Fudži, popř. náhradní poznávací aktivity, a 7. dne, kdy je na programu jednodenní výlet do Kamakury. Následující 10. den cesty dojde k přesunu vlakem Shinkansen do města Kjóta, kde se stráví v hotelu 1 noc, přičemž zmíněný 10. den, stejně tak jako 11. den, bude využit k prohlídce Kjóta. Na závěr 11. dne dojde ke krátkému přesunu vlakem Shinkansen do Ósaky, kde se stráví následující 2 noci. Navazující 12. a 13. den bude strávený v Ósace a jejím okolí. V závěru 13. dne se uskuteční přesun vlakem Shinkansen zpět do Tokia (Narity), kde se stráví poslední noc před odletem. Závěrečný 14. den zájezdu bude ve znamení zpátečního letu zpět do ČR, který by měl do Prahy dorazit 16:35.

Itinerář je sestaven převážně pro cestovatele, kteří se rozhodnou jet do Tokia samostatně, bez využití služeb cestovní kanceláře. V současnosti existuje mnoho kvalitních knižních cestovatelských průvodců, které nabízejí potřebné informace a zajímavosti o turistických místech v naplánovaném itineráři, jenž by se cestovatelé dozvěděli v opačném případě od průvodce zájezdu. V případě aplikování cesty jako zájezdu cestovní kanceláře je v závěru kapitoly zařazen také doplňkový finanční plán, který zahrnuje využití průvodce (avšak nezahrnuje částku za zprostředkování zájezdu CK a pojištění CK).

<b>Trasa:</b>	Tokio - Kjóta - Ósaka - Tokio (Narita)
<b>Délka:</b>	14 dní / 12 nocí v ubytování
<b>Druh dopravy:</b>	letecká, vysokorychlostní vlaková (Shinkansen) a městská hromadná doprava
<b>Doporučené měsíce:</b>	březen, duben, květen, září, říjen, listopad
<b>Typ zájezdu:</b>	aktivní, poznávací
<b>Stravování:</b>	snídaně vždy v místě ubytování, obědy a večeře v místních podnicích
<b>Ubytování:</b>	Tokuy Stay Shibuya (8 nocí, Tokio), Resol Kyoto Shijo Muromachi (1 noc, Kjóta), APA Hotel & Resort Midosuji Hommachi Eki Tower (2 noci, Ósaka), Narita Tobu Hotel Airport (1 noc, Narita)

**Kalkulace ceny:** varianta Poznáváme zábavné Japonsko (bez průvodce) 51226,50 Kč,  
varianta Poznáváme zenové Japonsko (bez průvodce) 46240,90 Kč,  
varianta Poznáváme zábavné Japonsko (s průvodcem, bez částky  
za zprostředkování zájezdu CK a pojištění CK) 54226,70 Kč,  
varianta Poznáváme zenové Japonsko (s průvodcem, bez částky  
za zprostředkování zájezdu CK a pojištění CK) 49196,90 Kč

## **6.2. Časový harmonogram turistické trasy**

### **6.2.1. Pátek - 1. den cesty**

13:00 Odlet z Prahy (PRG) spojem LO528 společnosti LOT (s přestupem ve Varšavě na let LO79)

### **6.2.2. Sobota - 2. den cesty**

8:50 Přílet do Tokyo Narita (NRT)

10:05 Odjezd Limousine busem z letiště Narita do Tokia

11:55 Příjezd Limousine busem do zastávky Shibuya Excel Hotel Tokyu ve čtvrti Šibuja

12:00 Ubytování, popř. uschování zavazadel, ve tříhvězdičkovém hotelu Tokyu Stay ve čtvrti Šibuja

12:30 Oběd ve zvolené restauraci v dané oblasti

13:30 Pěší prohlídka čtvrti Šibuja (Shibuya Crossing), Haradžuku (Takeshita Street), Omotesando

18:00 Večeře ve zvolené restauraci v dané oblasti a možnost následné procházky po večerní osvětlené Šibuji, pěší návrat na hotel

### **6.2.3. Neděle - 3. den cesty**

8:30 Snídaně v hotelu

10:00 Začátek peší procházky kolem olympijských stadionů do parku Yoyogi (svatyně Meidži), možnost návštěvy nedělních trhů v parku

12:30 Oběd ve zvolené restauraci v dané oblasti, popř. zvolení konzumace obědu v parku Yoyogi formou ikonického pikniku na piknikové ploše v jižní části parku Yoyogi

13:30 Začátek peší trasy do Šindžuku do observatoře v Government Building



14:00 Návštěva vyhlídky v budově Government Building  
15:00 Prohlídka čtvrti Šindžuku, návštěva parku s botanickou zahradou Shinjuku Goen  
18:00 Večeře ve zvolené restauraci v dané oblasti a možnost následné procházky po večerním osvětleném Šindžuku  
19:00 Odjezd metrem Fukutoshin line ze stanice Shinjuku-sanhome Station do Šibuji  
19:15 Příjezd metrem do Shibuya Station, návrat na hotel

#### **6.2.4. Pondělí - 4. den cesty**

##### **Varianta Poznáváme zábavné Japonsko**

8:00 Snídaně v hotelu  
9:00 Odjezd metrem Saikyo line (později přestup ve stanici Shin-Kiba Station na Keiyo line) ze Shibuya Station do zábavního parku DisneySea / Disneyland  
9:55 Příjezd metrem do stanice Maihama Station  
10:00 Návštěva Tokyo DisneySea / Disneyland parku, stravování během dne uvnitř parku  
21:00 Odjezd metrem Keiyo line (později přestup ve stanici Shin-Kiba Station na Saikyo line) ze stanice Maihama Station zpět do Šibuji  
22:00 Příjezd metrem do Shibuya Station, návrat na hotel

##### **Varianta Poznáváme zenové Japonsko**

8:30 Snídaně v hotelu  
9:30 Odjezd autobusem č. 22 ze zastávky Dogenzaka-ue u hotelu do čtvrti Setagaya  
10:00 Příjezd autobusem do zastávky Setagaya Station  
10:15 Návštěva kočičího chrámu Gotokuji Temple  
12:30 Oběd ve zvolené restauraci v dané oblasti  
13:30 Odjezd autobusem č. 22 (později přestup v zastávce Shibuya Eki na metro Yamanote line) ze stanice Setagaya Station do zahrad Rikugien Gardens  
14:30 Příjezd metrem do stanice Komagome Station  
14:40 Návštěva zahrad Rikugien Gardens, absolvování čajového rituálu v zahradách  
17:00 Odjezd metrem Yamanote line ze stanice Komagome Station zpět do Šibuji, využití nadzemní trasy Yamanote line pro vyhlídkovou jízdu  
17:40 Příjezd metrem do stanice Shibuya Station

18:00 Večeře ve zvolené restauraci v dané oblasti, návrat na hotel

### **6.2.5. Úterý - 5. den cesty**

8:30 Snídaně v hotelu

9:30 Odjezd metrem Ginza line ze stanice Shibuya Station do severní části Tokia

10:00 Příjezd metrem do stanice Asakusa Station

10:15 Návštěva chrámu Sensódži, jeho zahrad a starých původních ulic města

12:30 Oběd ve zvolené restauraci v dané oblasti

13:30 Pěší procházka kolem vyhlídkové věže Tokyo SkyTree do čtvrti Ueno, návštěva parku Ueno, prohlídka čtvrti Akihabara

17:00 Odjezd metrem Yamanote line ze stanice Okachimachi Station zpět do Šibuji, využití nadzemní trasy Yamanote line pro vyhlídkovou jízdu

17:40 Příjezd metrem do Shibuya Station, vyzvednutí JR Passu v kanceláři v Shibuya Station

18:00 Večeře ve zvolené restauraci v dané oblasti, návrat na hotel

### **6.2.6. Středa - 6. den cesty**

#### **Varianta *Poznáváme zábavné Japonsko***

7:30 Snídaně na hotelu

8:30 Odjezd autobusem Fujikyuko Bus ze zastávky Shibuya Mark City k hoře Fudži

11:00 Příjezd autobusem do stanice Kawaguchiko Station, prohlídka okolí jezer

11:30 Návštěva zábavního parku FujiQland, stravování během dne uvnitř parku

17:20 Odjezd autobusem Fujikyuko Bus ze stanice Kawaguchiko Station zpět do Tokia

20:00 Příjezd autobusem na zastávku Shibuya Mark City

20:15 Večeře ve zvolené restauraci v dané oblasti, návrat na hotel

#### **Varianta *Poznáváme zenové Japonsko***

8:30 Snídaně na hotelu

9:30 Odjezd metrem Yamanote line ze stanice Shibuya Station do centrálního Tokia

10:00 Příjezd metrem do stanice Tokyo Station, prohlídka budovy nádraží

10:30 Návštěva Východních zahrad císařského paláce

12:30 Oběd ve zvolené restauraci v dané oblasti  
13:30 Odjezd metrem Mita line z Otemachi Station do termálních lázní  
14:00 Příjezd metrem do stanice Shimura-Sakaue Station  
14:15 Návštěva termálních lázní Maenohara Onsen Sayano Yudokoro, večere uvnitř areálu  
18:30 Odjezd metrem Mita line (později přestup ve stanici Jimbocho Station na Hanzamon line) ze stanice Shimura-Sakaue Station zpátky do Šibuji  
19:30 Příjezd metrem do stanice Shibuya Station, návrat na hotel

### **6.2.7. Čtvrtek - 7. den cesty**

8:30 Snídaně na hotelu  
9:30 Odjezd vlakem Shonan-Shinjuku line ze stanice Shibuya Station do Kamakury  
11:00 Příjezd vlakem do stanice Kamakura Station  
11:10 Začátek pěší procházky přes pláž k Velkému Buddhovi, návštěva Velkého Buddha a přilehlých zahrad  
13:00 Odjezd historickou tramvají Enoden line ze stanice Hase Station do centra Kamakury  
13:15 Příjezd tramvají do stanice Kamakura Station  
13:30 Oběd ve zvolené restauraci v dané oblasti, možnost návštěvy místních trhů s jídlem  
14:00 Prohlídka centra Kamakury, návštěva svatyně Hačimangú, chrámu Hokokúdži, bambusového háje s účastí na čajovém obřadu  
17:30 Odjezd vlakem Shonan-Shinjuku line ze stanice Kamakura Station zpátky do Tokia  
19:00 Příjezd vlakem do Shibuya Station  
19:15 Večere ve zvolené restauraci v dané oblasti, návrat na hotel

### **6.2.8. Pátek - 8. den cesty**

8:00 Snídaně na hotelu  
9:00 Odjezd metrem Saikyo line (ve stanici Ósaki se změní na Rinkai line) ze stanice Shibuya Station do Odaiby  
9:45 Příjezd metrem do stanice Tokyo Teleport Station  
10:00 Návštěva exhibice TeamLab ve čtvrti Odaiba, oběd v areálu

14:00 Začátek pěší procházky kolem pláže do termálních lázní  
14:45 Návštěva termálních lázní Odaiba Oedo Onsen Monogatari, večere uvnitř areálu  
18:45 Odjezd metrem Rinkai line (ve stanici Ósaki se změni na Saikyo line) ze stanice Tokyo Teleport Station zpátky do Šibuji  
19:45 Příjezd metrem do Shibuya Station, návrat na hotel

### **6.2.9. Sobota - 9. den cesty**

8:30 Snídaně na hotelu  
9:30 Odjezd metrem Ginza line (později přestup ve stanici Ginza Station na Hibiya line) ze stanice Shibuya Station do centrálního Tokia  
10:00 Příjezd metrem do stanice Tsukiji Station  
10:15 Prohlídka původního trhu Cukidži  
11:30 Začátek pěší procházky přes zahrady Hama Rikyu ke stanici Tokyo Station  
13:00 Oběd ve zvolené restauraci v dané oblasti  
14:00 Prohlídka císařského paláce a okolní finanční čtvrti, svatyně Hie Shrine s branami Torii  
17:15 Odjezd metrem Hanzamon line ze stanice Nagatacho Station zpátky do Šibuji  
17:45 Příjezd metrem do stanice Shibuya Station  
18:00 Večere ve zvolené restauraci v dané oblasti, návrat na hotel

### **6.2.10. Neděle - 10. den cesty**

8:00 Snídaně na hotelu, odhlášení z hotelu  
9:30 Odjezd metrem Yamanote line ze stanice Shibuya Station do Šinagawy  
10:45 Příjezd metrem do stanice Shinagawa Station  
10:17 Odjezd vlakem Tokaido-Sanyo Shinkansen Nozomi 23 ze stanice Shinagawa Station do Kjóta  
12:21 Příjezd vlakem Shinkansen do stanice Kyoto Station  
12:30 Odjezd metrem Karasuma line ze zastávky Kyoto Station do centra Kjóta  
12:40 Příjezd metrem do stanice Shijo Station  
12:45 Ubytování, popř. uschování zavazadel, ve tříhvězdičkovém hotelu Resol Kyoto Shijo Muromachi

13:15 Oběd ve zvolené restauraci v dané oblasti

14:15 Začátek pěší trasy po centru Kjóta, návštěva císařského paláce, hradu Nidžó a čtvrti Gion

18:00 Večeře ve zvolené restauraci v dané oblasti, návrat na hotel

### **6.2.11. Pondělí - 11. den cesty**

8:30 Snídaně na hotelu, odhlášení z hotelu a uschování zavazadel

9:30 Odjezd metrem Karasuma line (později přestup ve stanici Kyoto Station na Nara line) ze stanice Shijo Station do jižní části města

10:00 Příjezd metrem do stanice Inari Station

10:15 Návštěva svatyně Fušimi a Torii

12:30 Oběd ve zvolené restauraci v dané oblasti

13:30 Odjezd metrem Nara line (později přestup ve stanici Kyoto Station na San-In line) ze stanice Inari Station do severní části Kjóta

14:30 Příjezd metrem do stanice Saga-Arashiyama Station

14:45 Návštěva čtvrti bambusového háje ve čtvrti Arašijama, prohlídka čtvrti a mostu Tógucukjó

17:00 Odjezd metrem Hankyu-Arashiyama line ze stanice Arashiyama Station zpátky do centra

17:50 Příjezd metrem do stanice Karasuma Station

18:00 Večeře ve zvolené restauraci v dané oblasti

19:00 Vyzvednutí zavazadel v hotelu

19:30 Odjezd metrem Karasuma line ze zastávky Shijo Station na nádraží

19:40 Příjezd metrem do zastávky Kyoto Station

20:07 Odjezd vlaku Tokaido-Sanyo Shinkansen Nozomi 99 ze stanice Kyoto Station

20:21 Příjezd vlaku Shinkansen do stanice Shin-Osaka Station

20:30 Odjezd metrem Midosuji line ze stanice Shin-Osaka Station do centra Ósaky

20:45 Příjezd metrem do stanice Hommachi Station

21:00 Ubytování ve tříhvězdičkovém hotelu APA Hotel & Resort Midosuji Hommachi Eki Tower

### **6.2.12. Úterý - 12. den cesty**

#### **Varianta *Poznáváme zábavné Japonsko***

8:00 Snídaně na hotelu

9:00 Odjezd metrem Midosuji line (později přestup ve stanici Umeda/Osaka Station na Osaka Loop line) ze stanice Hommachi Station do zábavního parku

9:30 Příjezd metrem do stanice Universal-City Station

9:45 Návštěva zábavního parku Universal Studios Osaka, stravování během dne v areálu

19:00 Odjezd metrem Osaka Loop line (později přestup ve stanici Osaka/Umeda Station na Midosuji line) ze stanice Universal-City Station zpátky do centra

19:30 Příjezd metrem do stanice Hommachi Station, návrat na hotel

#### **Varianta *Poznáváme zenové Japonsko***

8:30 Snídaně na hotelu

9:30 Odjezd metrem Midosuji line ze stanice Hommachi Station na nádraží

9:40 Příjezd metrem do stanice Shin-Osaka Station

9:45 Odjezd vlakem JR Yamatoji ze stanice Shin-Osaka do Nary

10:30 Příjezd vlakem do stanice JR Nara Station

10:45 Návštěva chrámu Kófukudži

12:30 Oběd ve zvolené restauraci v dané oblasti, možnost pikniku v parku

13:30 Začátek pěší trasy po městečku Nara, prohlídka chrámu Tódaidži, návštěva přírodní rezervace s krmením jelenů

17:00 Odjezd vlakem JR Yamatoji ze stanice JR Nara Station zpátky do Ósaky

17:45 Příjezd vlakem do stanice Shin-Osaka Station

18:00 Odjezd metrem Midosuji line ze stanice Shin-Osaka do centra Ósaky

18:10 Příjezd metrem do stanice Hommachi Station

18:15 Večeře ve zvolené restauraci v dané oblasti, návrat na hotel

### **6.2.13. Středa - 13. den cesty**

8:30 Snídaně na hotelu, odhlášení z hotelu a uschování zavazadel

9:30 Začátek pěší procházky k Ósackému hradu, návštěva hradu a jeho zahrad

12:30 Oběd ve zvolené restauraci v dané oblasti

13:30 Prohlídka centra Ósaky, poslední možnost nákupu suvenýrů apod.  
16:30 Vyzvednutí zavazadel v hotelu  
17:00 Odjezd metrem Midosuji line ze stanice Hommachi Station na nádraží  
17:10 Příjezd metrem do stanice Shin-Osaka Station, prostor pro večeři či zajištění večere do vlaku  
17:45 Odjezd vlaku Tokaido-Sanyo Shinkansen Nozomi 42 ze stanice Shin-Osaka zpátky do Tokia  
20:15 Příjezd vlaku Shinkansen do stanice Tokyo Station  
21:00 Odjezd autobusu Limousine bus ze zastávky Tokyo Station Yeasu South Exit na letiště  
22:15 Příjezd autobusu do zastávky Narita International Airport Terminal 3  
22:30 Ubytování ve čtyřhvězdičkovém hotelu Narita Tobu Hotel Airport

#### **6.2.14. Čtvrtek - 14. den pobytu**

7:00 Snídaně na hotelu, odhlášení z hotelu  
8:00 Odjezd hotelovým shuttle busem na letiště  
8:10 Příjezd shuttle busem k odletové hale terminálu, odbavení zavazadel  
10:15 Odlet z Tokyo Narita (NRT) spojem LO80 společnosti LOT (s přestupem ve Varšavě na let LO521)  
16:35 Přílet do Prahy (PRG)

### 6.3. Finanční plán turistické trasy

#### 6.3.1. Finanční plán turistické trasy (bez cestovní kanceláře)

Tabulka č. 5: Kalkulace ceny (za osobu) poznávací cesty Poznáváme zábavné Japonsko<sup>166</sup>

Náklady	Bližší specifikace nákladů	Den turistické trasy	Cena (Kč)
Doprava	zpáteční letenka PRG -NRT	1,14	12247
	7-denní JR pass (rychlovlak Shinkansen, příměstské vlaky)	7,10,11,13	5822
	městská hromadná doprava v Tokiu (metro)	3,4,5,8,9	781
	Fujikyuko Bus z Tokia k hoře Fudži	6	500
	Fujikyiko Bus od hory Fudži do Tokia	6	500
	historická tramvaj Kamakura	7	40
	městská hromadná doprava v Kjótu (metro)	10,11	252
	městská hromadná doprava v Osace (metro)	11,12,13	236
	Limousine Bus z letiště Narita do Tokia		620
	Limousine Bus z Tokia na letiště Narita	13	200
			celkem za dopravu: 21198 Kč
Ubytování (cena za 1 osobu ve dvouúžkovém pokoji)	Tokyu Stay Shibuya, Tokio (8 nocí se snídaní)	2,3,4,5,6,7,8,9	13847,50

<sup>166</sup> Ceny dostupné v únoru 2021 na stránkách [www.skyscanner.cz](http://www.skyscanner.cz), [www.booking.com](http://www.booking.com), [www.japan-guide.com](http://www.japan-guide.com), [www.tokyometro.jp](http://www.tokyometro.jp), [www.jrailpass.com](http://www.jrailpass.com), [www.kyotostation.com](http://www.kyotostation.com), [www.osakametro.co.jp](http://www.osakametro.co.jp), [www.maps.google.com](http://www.maps.google.com), [www.fujiq.jp](http://www.fujiq.jp), [www.tokyodisneyresort.jp](http://www.tokyodisneyresort.jp), [www.usj.co.jp](http://www.usj.co.jp).

Pro převod cen v japonské měně byl použit směnný kurz 1 JPY = 0,20 Kč.

Zdroj: [www.kurzy.cz](http://www.kurzy.cz) ke dni 22.2.2021



Náklady	Bližší specifikace nákladů	Den turistické trasy	Cena (Kč)
	Resol Kyoto Shijo Muromachi, Kjóto (1 noc se snídaní)	10	1199,50 Kč
	APA Hotel & Resort Midosuji Hommachi Eki Tower, Osaka (2 noci se snídaní)	11,12	1589,50 Kč
	Narita Tobu Hotel Airport, Narita (1 noc se snídaní)	13	1172 Kč
			celkem za ubytování: 17808,50 Kč
Stravování	Obědy ve zvolených restauracích v dané oblasti	2,3,4,5,6,7,8,9,10,11,12,13	2400 Kč
	Večeře ve zvolených restauracích v dané oblasti	2,3,4,5,6,7,8,9,10,11,12,13	2400 Kč
	Nápoje během dne	2,3,4,5,6,7,8,9,10,11,12,13	1200 Kč
			celkem za stravování: 6000 Kč
Vstupné	zahrady Shinjuku Goen, Tokio	3	40
	zábavní park Tokyo DisneySea / Disneyland, Tokio	4	1640
	zábavní park FujiQland, Yamanashi	6	1200
	Velký Buddha, Kamakura	7	60
	chrám Hokokúdži a čajový obřad v bambusovém háji, Kamakura	7	180
	exhibice TeamLab Odaiba, Tokio	8	640

Náklady	Bližší specifikace nákladů	Den turistické trasy	Cena (Kč)
	lázně Odaiba Oedo Onsen Monogatari, Tokio	8	456
	zahrady Hama Rikyu, Tokio	9	60
	hrad Nidžó, Kjóto	10	124
	svatyně Fušimi a Torii, Kjóto	11	120
	bambusový háj Arašijama, Kjóto	11	100
	zábavní park Universal Studios Osaka, Osaka	12	1480
	Ósacký hrad	13	120
			celkem vstupné: 6220 Kč
			celkem: 51226,50 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka č. 6: Kalkulace ceny (za osobu) poznávací cesty Poznáváme zenové Japonsko<sup>167</sup>

Náklady	Bližší specifikace nákladů	Den turistické trasy	Cena (Kč)
Doprava	zpáteční letenka PRG -NRT	1,14	12247
	7-denní JR pass (rychlovlak Shinkansen, příměstské vlaky)	7,10,11,13	5822
	městská hromadná doprava v Tokiu (metro, autobus)	3,4,5,6,8,9	727,40
	historická tramvaj Kamakura	7	40

<sup>167</sup> Ceny dostupné v únoru 2021 na stránkách [www.skyscanner.cz](http://www.skyscanner.cz), [www.booking.com](http://www.booking.com), [www.japan-guide.com](http://www.japan-guide.com), [www.tokyometro.jp](http://www.tokyometro.jp), [www.jrailpass.com](http://www.jrailpass.com), [www.kyotostation.com](http://www.kyotostation.com), [www.osakametro.co.jp](http://www.osakametro.co.jp), [www.maps.google.com](http://www.maps.google.com), [www.fujiq.jp](http://www.fujiq.jp), [www.tokyodisneyresort.jp](http://www.tokyodisneyresort.jp), [www.usj.co.jp](http://www.usj.co.jp).

Pro převod cen v japonské měně byl použit směnný kurz 1 JPY = 0,20 Kč.

Zdroj: [www.kurzy.cz](http://www.kurzy.cz) ke dni 22.2.2021

Náklady	Bližší specifikace nákladů	Den turistické trasy	Cena (Kč)
	městská hromadná doprava v Kjótu (metro)	10,11	252
	městská hromadná doprava v Osace (metro)	11,12,13	184
	Limousine Bus z letiště do Tokia		620
	Limousine Bus z Tokia na letiště Narita	13	200
			celkem za dopravu: 20092,40 Kč
Ubytování (cena za 1 osobu ve dvouúžkovém pokoji)	Tokyu Stay Shibuya, Tokio (8 nocí se snídaní)	2,3,4,5,6,7,8,9	13847,5
	Resol Kyoto Shijo Muromachi, Kjóto (1 noc se snídaní)	10	1199,50 Kč
	APA Hotel & Resort Midosuji Hommachi Eki Tower, Osaka (2 noci se snídaní)	11,12	1589,50 Kč
	Narita Tobu Hotel Airport, Narita (1 noc se snídaní)	13	1172 Kč
			celkem za ubytování: 17808,50 Kč
Stravování	Obědy ve zvolených restauracích v dané oblasti	2,3,4,5,6,7,8,9,10,11,12,13	2400 Kč
	Večeře ve zvolených restauracích v dané oblasti	2,3,4,5,6,7,8,9,10,11,12,13	2400 Kč
	Nápoje během dne	2,3,4,5,6,7,8,9,10,11,12,13	1200 Kč
			celkem za stravování: 6000 Kč
Vstupné	zahrady Shinjuku Goen, Tokio	3	40

Náklady	Bližší specifikace nákladů	Den turistické trasy	Cena (Kč)
	zahrady Rikugien Gardens s čajových obřadem, Tokio	4	144
	lázně Maenohara Onsen Sayano Yudokoro	6	166
	Velký Buddha, Kamakura	7	60
	chrám Hokokúdži a čajový obřad v bambusovém háji, Kamakura	7	180
	exhibice TeamLab Odaiba, Tokio	8	640
	lázně Odaiba Oedo Onsen Monogatari, Tokio	8	456
	zahrady Hama Rikyu, Tokio	9	60
	hrad Nidžó, Kjóto	10	124
	svatyně Fušimi a Torii, Kjóto	11	120
	bambusový háj Arašijama, Kjóto	11	100
	chrámu Tódaidži, Nara	12	100
	krmení jelenů, Nara	12	30
	Ósacký hrad	13	120
			celkem vstupné: 2340 Kč
			celkem: 46240,90 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

### 6.3.2. Finanční plán turistické trasy (s cestovní kanceláří)

Tabulka č. 7: Kalkulace ceny (za osobu) zájezdu Poznáváme zábavné Japonsko při počtu účastníků zájezdu 25<sup>168</sup>

Náklady	Bližší specifikace nákladů	Den turistické trasy	Cena (Kč)
Doprava	zpáteční letenka, 7-denní JR pass, městská hromadná doprava (Tokio, Kjóto, Osaka), 2x Fujikyuko Bus, 2x Limousine Bus	1-14	21198
Ubytování	Tokuy Stay Shibuya (8 nocí se snídaní, Tokio), Resol Kyoto Shijo Muromachi (1 noc se snídaní, Kjóto), APA Hotel & Resort Midosuji Hommachi Eki Tower (2 noci se snídaní, Osaka), Narita Tobu Hotel Airport (1 noc se snídaní, Narita)	2-14	17808,50
Stravování	12x oběd ve zvolené restauraci v dané oblasti, 12x večeře ve zvolené restauraci v dané oblasti, nápoje	2-13	6000

<sup>168</sup> bez částky za zprostředkování zájezdu CK a pojištění CK

Náklady	Bližší specifikace nákladů	Den turistické trasy	Cena (Kč)
Vstupné	zahrady Shinjuku Goen (Tokio), Tokyo DisneySea / Disneyland (Tokio), FujiQland (Yamanashi), Velký Buddha (Kamakura), chrám Hokokúdzši s čajový obřad (Kamakura), exhibice TeamLab (Tokio), lázně Odaiba Oedo Onsen Monogatari (Tokio), zahrady Hama Rikyu (Tokio), hrad Nidžó (Kjóto), Svatyně Fušimi a Torii (Kjóto), Bambusový háj Arašijama (Kjóto), Universal Studios Osaka (Osaka), Ósacký hrad (Osaka)	3-13	6220
Příspěvek na služby českého průvodce	Tokio	2,3,(4),5,(6),7,8,9	800
	Kjóto	10,11	200
	Ósaka	(12),13	200
Příspěvek na dopravu pro průvodce	zpáteční letenka, 7-denní JR pass, městská hromadná doprava (Tokio, Kjóto, Ósaka), 2x Limousine Bus	1-14	847,90
Příspěvek na ubytování průvodce	Tokuy Stay Shibuya (8 nocí se snídaní, Tokio), Resol Kyoto Shijo Muromachi (1 noc se snídaní, Kjóto), APA Hotel & Resort Midosuji Hommachi Eki Tower (2 noci se snídaní, Ósaka), Narita Tobu Hotel Airport (1 noc se snídaní, Narita)	2-14	712,30

Náklady	Bližší specifikace nákladů	Den turistické trasy	Cena (Kč)
Příspěvek na stravování průvodce	12x oběd ve zvolené restauraci v dané oblasti, 12x večeře ve zvolené restauraci v dané oblasti, nápoje	2-13	240
			celkem: 54226,70 Kč

Zdroj: vlastní zpracování<sup>169</sup>

Tabulka č. 8: Kalkulace ceny (za osobu) zájezdu Poznáváme zenové Japonsko při počtu účastníků zájezdu 25<sup>170</sup>

Náklady	Bližší specifikace nákladů	Den turistické trasy	Cena (Kč)
Doprava	zpáteční letenka, 7-denní JR pass, městská hromadná doprava (Tokio, Kjóto, Ósaka), 2x Limousine Bus	1-14	20092,40
Ubytování	Tokuy Stay Shibuya (8 nocí se snídaní, Tokio), Resol Kyoto Shijo Muromachi (1 noc se snídaní, Kjóto), APA Hotel & Resort Midosuji Hommachi Eki Tower (2 noci se snídaní, Ósaka), Narita Tobu Hotel Airport (1 noc se snídaní, Narita)	2-14	17808,50
Stravování	12x oběd ve zvolené restauraci v dané oblasti, 12x večeře ve zvolené restauraci v dané oblasti, nápoje	2-13	6000

<sup>169</sup> Ceny dostupné v únoru 2021 na stránkách [www.skyscanner.cz](http://www.skyscanner.cz), [www.booking.com](http://www.booking.com), [www.japan-guide.com](http://www.japan-guide.com), [www.tokyometro.jp](http://www.tokyometro.jp), [www.jrailpass.com](http://www.jrailpass.com), [www.kyotostation.com](http://www.kyotostation.com), [www.osakametro.co.jp](http://www.osakametro.co.jp), [www.maps.google.com](http://www.maps.google.com), [www.fujiq.jp](http://www.fujiq.jp), [www.tokyodisneyresort.jp](http://www.tokyodisneyresort.jp), [www.usj.co.jp](http://www.usj.co.jp).

Pro převod cen v japonské měně byl použit směnný kurz 1 JPY = 0,20 Kč.

Zdroj: [www.kurzy.cz](http://www.kurzy.cz) ke dni 22.2.2021

<sup>170</sup> bez částky za zprostředkování zájezdu CK a pojištění CK

Náklady	Bližší specifikace nákladů	Den turistické trasy	Cena (Kč)
Vstupné	zahrady Shinjuku Goen (Tokio), zahrady Rikugien Gardens s čajovým obřadem, lázně Maenohara Onsen Sayano Yudokoro, Velký Buddha (Kamakura), chrám Hokokúdži s čajový obřad (Kamakura), exhibice TeamLab (Tokio), lázně Odaiba Oedo Onsen Monogatari (Tokio), zahrady Hama Rikyu (Tokio), hrad Nidžó (Kjóto), Svatyně Fušimi a Torii (Kjóto), Bambusový háj Arašijama (Kjóto), chrám Tódáidži (Nara), krmení jelenů (Nara), Ósacký hrad (Ósaka)	3-13	2340
Příspěvek na služby českého průvodce	Tokio	2,3,(4),5,(6),7,8,9	800
	Kjóto	10,11	200
	Ósaka	(12),13	200
Příspěvek na dopravu pro průvodce	zpáteční letenka, 7-denní JR pass, městská hromadná doprava (Tokio, Kjóto, Ósaka), 2x Limousine Bus	1-14	803,70
Příspěvek na ubytování průvodce	Tokuy Stay Shibuya (8 nocí se snídaní, Tokio), Resol Kyoto Shijo Muromachi (1 noc se snídaní, Kjóto), APA Hotel & Resort Midosuji Hommachi Eki Tower (2 noci se snídaní, Ósaka), Narita Tobu Hotel Airport (1 noc se snídaní, Narita)	2-14	712,30



Náklady	Bližší specifikace nákladů	Den turistické trasy	Cena (Kč)
Příspěvek na stravování průvodce	12x oběd ve zvolené restauraci v dané oblasti, 12x večeře ve zvolené restauraci v dané oblasti, nápoje	2-13	240
			celkem: 49196,90 Kč

Zdroj: vlastní zpracování<sup>171</sup>

---

<sup>171</sup> Ceny dostupné v únoru 2021 na stránkách [www.skyscanner.cz](http://www.skyscanner.cz), [www.booking.com](http://www.booking.com), [www.japan-guide.com](http://www.japan-guide.com), [www.tokyometro.jp](http://www.tokyometro.jp), [www.jrailpass.com](http://www.jrailpass.com), [www.kyotostation.com](http://www.kyotostation.com), [www.osakametro.co.jp](http://www.osakametro.co.jp), [www.maps.google.com](http://www.maps.google.com), [www.fujiq.jp](http://www.fujiq.jp), [www.tokyodisneyresort.jp](http://www.tokyodisneyresort.jp), [www.usj.co.jp](http://www.usj.co.jp).

Pro převod cen v japonské měně byl použit směnný kurz 1 JPY = 0,20 Kč.

Zdroj: [www.kurzy.cz](http://www.kurzy.cz) ke dni 22.2.2021

## **Závěr**

Cestovní ruch je ekonomickým fenoménem dnešní doby. Jedná se o socio-ekonomický systém, který je tvořen národními ekonomikami států, nadnárodními korporacemi, mezinárodními organizacemi a integracemi, mezi kterými existují vazby. Každoročně dává do pohybu enormní množství lidí, kteří dočasně opouštějí své trvalé bydliště. Za posledních téměř 70 let vzrostl počet zahraničních turistů z několika desítek milionů turistů v polovině minulého století na téměř miliardu a půl příchozích zahraničních turistů v roce 2018.

Predikce a perspektivy světového turismu jsou v současné době pandemie covid-19 velmi těžce stanovitelné. U příjezdů zahraničních turistů se za první půlrok roku 2020 čísla propadla o 65 % oproti stavu předchozího roku. Pouze zmíněné pololetí roku 2020 představuje úbytek 440 milionů příchozích zahraničních turistů a ztrátu přes 460 miliard USD z vývozních příjmů z turismu. Nejzasáženějším regionem v počtu příchozích turistů byla právě Asie a Tichomoří, kde se pandemie oficiálně projevila na cestovním ruchu poklesem o 72 %.

Diplomová práce se zabývala cestovním ruchem v Japonsku a jeho rolí v japonské ekonomice. Ekonomický vývoj Japonska se po druhé světové válce označoval hospodářským zázrakem a země se stala světovou špičkou v technologické výrobě. Ekonomika Japonska je součástí východoasijského centra celosvětové ekonomiky a již po desetiletí si drží třetí místo ve světovém měřítku ekonomické síly podle HDP, předchází ji jen ekonomiky USA a Číny. Země má moderní odvětvovou strukturu i sektorovou zaměstnanost, kdy převažuje odvětví sektoru služeb, jehož součástí je i cestovní ruch, nad odvětvím sektoru průmyslu (a současně odvětví sektoru zemědělství, lesnictví a rybolovu má minimální podíl).

Japonsko zaznamenalo v posledních více než 50 letech nadprůměrný nárůst příjezdů zahraničních turistů. V polovině 60. let 20. století země vykazovala hodnotu 367 tisíc příjíždějících zahraničních turistů. V roce 2018 již Japonsko pojalo 31,2 milionů zahraničních turistů, což představuje 9 % mezinárodního příjezdového turismu v celé Asii. Celkové příjmy Japonska z mezinárodního turismu za rok 2018 byly 41,1 miliard USD, což odpovídá daný rok 9,4 % celkových příjmů z mezinárodního turismu oblasti Asie

a Pacifiku. Maximální meziroční růst mezinárodního příjezdového turismu byl zaznamenán v roce 2015, kdy hodnota stoupla oproti předchozímu roku o 47,1 %. Nejvíce zahraničních turistů v roce 2019 přijelo do Japonska z východní Asie (70,1 %) - konkrétně se nejvíce jednalo o turisty z Číny. Turisté přijíždějící z Evropy, Ameriky a Austrálie tvořili pouze 13 %.

Japonsko je země s velkými rekreačními příležitostmi a turistickým potenciálem. Kromě fascinujících historických atraktivit, odlišných kulturních tradic, přírodních scenérií nebo dochvilnosti a preciznosti služeb Japonsko turisty láká také tím, že se jedná o jednu z nejbezpečnějších zemí světa. Většina turisticky atraktivních míst Japonska je soustředěna na ostrově Honšú. Nejnavštěvovanější oblastí Japonska bylo v roce 2019 hlavní město Tokio, na druhé pozici Ósaka, na třetí příčce prefektura Chiba a na čtvrté pozici bylo Kjóto.

Japonsko je pro mnohé turisty atraktivní také pro provoz vysokorychlostních vlaků Shinkansen. Zemi lze považovat za zakladatele moderního způsobu vysokorychlostní železniční dopravy. V roce 2020 rychlovlak Shinkansen obsadil 3. příčku v žebříčku nejrychlejších vysokorychlostních vlaků světa (s maximální provozní rychlostí vlaku 320 km/h). Právě vlaky představují japonský nejfrekventovanější způsob dopravy. Podíl osobní přepravy vlaky na celkové veřejné dopravě byl v roce 2018 v Japonsku 72,2 %. Nejčastějším typem ubytování jsou hotely v západním stylu anebo ryokany - tradiční ubytování ve stylu japonském. V roce 2018 bylo v zemi oficiálně zaznamenáno více než 85 tisíc ubytovacích zařízení hotelového či penzionového typu.

Drahé letecká doprava do Japonska představuje možnost budoucího rozvoje cestovního ruchu, jelikož nabízí příležitost pro zvýšení konkurence v této oblasti trhu a případný tlak na snížení cen letenek. Nabízí se i možnost zavedení přímé letecké linky Praha - Tokio nebo celkově větší zaměření propagace turismu v Japonsku na evropské země. Pro zemi by také bylo z pohledu rozvoje turismu přínosné větší zaměření výuky ve školách na anglický jazyk. V neposlední řadě se jako možnost budoucího rozvoje cestovního ruchu v Japonsku jeví větší propagování přírodních méně známých atraktivit země, které by regulovaly přílišnou soustředěnost lidí v turistických lokalitách, či regulace vízové povinnosti pro turisty z Číny. Vhodné by jednoznačně byly i regulace znečištění životního prostředí.

Za eventuální problém budoucího vývoje japonského cestovního ruchu lze považovat možnost ekonomické krize, která je aktuálním rizikem dopadu světové pandemie covid-19 pro celý svět. Významným doprovodným jevem současné japonské ekonomiky a částečnou příčinou prohlubujícího se veřejného dluhu je také problém stárnutí populace, který představuje hrozbu i pro ekonomickou sílu země. Podíl obyvatel nad 65 let je na celkové populaci 28 % a zároveň v Japonsku žije více než 70 tis. lidí starších 100 let. Průměrný věk dožití byl v roce 2019 u žen 88,1 roků a u mužů 81,9 roků. Vývoj cestovního ruchu v Japonsku může být negativně ovlivněn i možnými zemětřeseními a přírodními katastrofami, již zmíněnou rostoucí úrovní znečištění životního prostředí či přílišnou závislostí japonské ekonomiky na čínských turistech a bohatství Číny.

Cílem praktické části diplomové práce bylo sestavení vlastní turistické trasy na území Japonska, jejíž součástí je i detailní harmonogram a finanční plán. Turistickou trasu lze prakticky využít a realizovat tradiční formou zájezdu, primárně však byla sestavena pro samostatné cestování bez cestovní kanceláře. Tento záměr využití praktické části diplomové práce souvisí s další možností rozvoje cestovního ruchu v Japonsku, kdy se jako velmi přínosné jeví zvýšení povědomí potenciálních návštěvníků země o dostupnosti cestování do Japonska bez využití cestovní kanceláře.

## Seznam použitých zdrojů

### Bibliografie:

1. Benson J. H. Japonsko. Praha: IKAR, 2007, 416 s. ISBN 978-80-249-0739-0
2. Bornoff N., Lindelauf P. Japonsko. Praha: CPress, 2017, 400s. ISBN 978-80-264-1627-2
3. Craig, A. M., Reischauer, E. O. Dějiny Japonska, Praha: Nakladatelství Lidové noviny, 2009, 480 s. ISBN 978-80-7106-513-5
4. Goeldner, Ch. R., Ritchie, J. R. B. Tourism: Principles, Practices, Philosophies. New Jersey: John Wiley & Sons, 2011, 494 s. ISBN 978-1-118-07177-9
5. Hamarnehová, I. Geografie turismu: mimoevropská teritoria, Praha: Grada, 2012, 224 s. ISBN 978-80-247-4430-8
6. Holeček, M. Zeměpis cestovního ruchu. Praha: Nakladatelství české geografické společnosti, 2014, 132 s. ISBN 978-80-86034-86-7
7. Indrová, J. Cestovní ruch (základy). Praha: Oeconomica, 2009., 119s. ISBN 978-80-245-1569-4
8. Kotíková, H. Nové trendy v nabídce cestovního ruchu. Praha: Grada, 2013, 208 s. ISBN 978-80-247-4603-6
9. Labus, D. Stručná historie států: Japonsko. Praha: Nakladatelství Libri, 2009, 184 s. ISBN 978-80-7277-426-5
10. Lednický, V. Strategie využití technických památek a průmyslové infrastruktury v cestovním ruchu, Ostrava: Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, 2004, 126 s. ISBN 80-248-0611-8
11. Malá, V. Základy cestovního ruchu, Praha: Oeconomica, 2002, 98s. ISBN 80-245-0439-1
12. Palatková, M. Mezinárodní turismus: analýza pozice turismu ve světové ekonomice, změny mezinárodního turismu v důsledku globálních změn, evropská integrace a mezinárodní turismus. Praha: Grada, 2014, 249 s. ISBN 978-80-247-4862-7
13. Pásková, M. Udržitelnost cestovního ruchu. Hradec Králové: Gaudeamus, 2014, 335 s. ISBN 978-80-7435-329-1
14. Ryglová, K., Burian, M., Vajčnerová, I. Cestovní ruch - podnikatelské principy a příležitosti v praxi. Praha: Grada, 2011, 216 s. ISBN 978-80-247-4039-3

15. Rowthorn, Ch. *Poznáváme Japonsko: prožijte to nejlepší z Japonska*. Praha: Svojtka&Co., 2014, 408 s. ISBN 978-80-256-1406-8
16. Štěpánek, V., Kopačka, L., Šíp, J. *Geografie cestovního ruchu*. Praha: UK, 2001, 228 s. ISBN 80-246-0172-9
17. UNCTAD Handbook of Statistics 2019, Geneva and New York, 2019, 103 s. ISBN 978-92-1-112940-3
18. UNWTO Annual Report 2017, Madrid, 2018, 106 s. ISBN 978-92-844-1979-1
19. UNWTO Tourism Highlights, 2019 Edition, Spain, 2019, 24 s. ISBN 978-92-844-2114-5
20. Zelenka, J., Pásková, M. *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Praha: Linde, 2012, 768s. ISBN 978-80-7201-880-2

### **Internetové zdroje:**

1. *Agriculture, forestry, and fishing, value added (% of GDP) - Japan* [online], 2021. [cit. 2021-01-05]. Dostupné z: <https://data.worldbank.org/indicator/NV.AGR.TOTL.ZS>
2. *Booking.com* [online], 2021. [cit. 2021-02-20]. Dostupné z: <https://www.booking.com/>
3. *Distribution of the payload distance in domestic passenger transportation in Japan in fiscal year 2018, by mode of transport* [online], 2020. [cit. 2021-02-05]. Dostupné z: <https://www.statista.com/statistics/626747/japan-domestic-passenger-transport-volume-share-by-mode/>
4. *Fuji-Q Highland* [online], 2021. [cit. 2021-02-23]. Dostupné z: <http://www.fujiq.jp/en/>
5. *GDP growth (annual %) - Japan* [online], 2021. [cit. 2021-01-20]. Dostupné z: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?locations=JP>
6. *Japan fertility rate 1950 - 2021* [online], 2021. [cit. 2021-01-05]. Dostupné z: <https://www.macrotrends.net/countries/JPN/japan/fertility-rate>
7. *Japan Guide* [online], 2021. [cit. 2021-02-23]. Dostupné z: [www.japan-guide.com](http://www.japan-guide.com)
8. *Japan National Tourism Organization: Mt. Fuji Guide* [online], 2020. [cit. 2020-11-27]. Dostupné z: <https://www.japan.travel/en/fuji-guide/>
9. *Japan National Tourism Organization: Tourism Statistics* [online], 2021. [cit. 2021-01-14]. Dostupné z: <https://www.tourism.jp/en/tourism-database/stats/inbound/>

10. *Japan Rail Pass* [online], 2021. [cit. 2021-02-06]. Dostupné z: <https://www.jrailpass.com>
11. *Japan Statistical Yearbook 2020, Chapter 13: Transport and Tourism* [online], 2021. [cit. 2021-01-20]. Dostupné z: <http://www.stat.go.jp/english/data/nenkan/69nenkan/1431-13.html>
12. *Japan Tourism Statistics: Breakdown by Country/Area* [online], 2020. [cit. 2021-02-05]. Dostupné z: <https://statistics.jnto.go.jp/en/graph/#graph--breakdown--by--country>
13. *Japan Tourism Statistics: Trends in Visitor Arrivals to Japan* [online], 2020. [cit. 2021-02-05]. Dostupné z: <https://statistics.jnto.go.jp/en/graph/#graph--inbound--travelers--transition>
14. *Japan Tourism Statistics: Visit Rate Ranking by Prefecture* [online], 2020. [cit. 2021-02-05]. Dostupné z: <https://statistics.jnto.go.jp/en/graph/#graph--inbound--prefecture--ranking>
15. *Japan Visitor: Nara Guide* [online], 2020. [cit. 2020-11-27]. Dostupné z: <https://www.japanvisitor.com/japan-city-guides/city-guide-nara>
16. *JPY, japonský jen - převod měn na CZK, českou korunu* [online], 2021. [cit. 2021-02-22]. Dostupné z: <https://www.kurzy.cz/kurzy-men/prevodnik-men/JPY-CZK/>
17. *Kyoto Transportation Guide* [online], 2021. [cit. 2021-02-23]. Dostupné z: [www.kyotostation.com](http://www.kyotostation.com)
18. *Land area (sq. metres) - Japan* [online], 2021. [cit. 2021-01-20]. Dostupné z: <https://data.worldbank.org/indicator/AG.LND.TOTL.K2?locations=JP>
19. *Land use* [online], 2021. [cit. 2021-01-20]. Dostupné z: <http://www.fao.org/faostat/en/#data/RL/visualize>
20. *Live Japan: Is Japan Really a Safe Country? Let's Take a Look at How Their Crime Rate Compares to the Rest of the World* [online], 2020. [cit. 2021-02-13]. Dostupné z: <https://livejapan.com/en/article-a0002373/>
21. *Mori Building Digital Art Museum Epson teamLab Borderless* [online], 2021. [cit. 2021-02-22]. Dostupné z: <https://borderless.teamlab.art>
22. *MZV: Souhrnná teritoriální informace - Japonsko* [online], 2020. [cit. 2021-01-23]. Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/navody/japonsko-souhrnna-teritorialni-informace/>

23. *Osaka Metro* [online], 2021. [cit. 2021-02-23]. Dostupné z: [www.osakametro.co.jp](http://www.osakametro.co.jp)
24. *Population, total - Japan* [online], 2021. [cit. 2021-01-20]. Dostupné z: <https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL?locations=JP>
25. *Public transport in Japan - statistics & facts* [online], 2021. [cit. 2021-02-05]. Dostupné z: <https://www.statista.com/topics/4669/public-transportation-in-japan/>
26. *Sectoral Activities Department - Japan* [online], 2021. [cit. 2021-01-16]. Dostupné z: [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_dialogue/---sector/documents/publication/wcms\\_161282.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/publication/wcms_161282.pdf)
27. *Skyscanner.cz* [online], 2021. [cit. 2021-02-23]. Dostupné z: [www.skyscanner.cz](http://www.skyscanner.cz)
28. *The top 20 busiest airports in the world by aircraft movements* [online], 2020. [cit. 2021-01-14]. Dostupné z: <https://www.internationalairportreview.com/article/110871/top-20-busiest-airports-world-aircraft-movements/>
29. *The Shinkansen Turns 50: The History and Future of Japan's High-Speed Train* [online], 2020. [cit. 2021-02-06]. Dostupné z: [https://www.nippon.com/en/features/h00078/?cx\\_recs\\_click=true](https://www.nippon.com/en/features/h00078/?cx_recs_click=true)
30. *The World's Fastest High-Speed Trains* [online], 2020. [cit. 2021-02-06]. Dostupné z: <https://www.statista.com/chart/10792/the-worlds-fastest-high-speed-trains/>
31. *The World's Longest High-Speed Rail Networks* [online], 2020. [cit. 2021-02-05]. Dostupné z: <https://www.statista.com/chart/17093/miles-of-high-speed-rail-track-in-operation-by-country/>
32. *Tokyo Disney Resort* [online], 2021. [cit. 2021-02-23]. Dostupné z: [www.tokyodisneyresort.jp](http://www.tokyodisneyresort.jp)
33. *Tokyo Metro* [online], 2021. [cit. 2021-02-23]. Dostupné z: <https://www.tokyometro.jp/en/>
34. *Total number of hotels and inns in Japan* [online], 2020. [cit. 2021-02-05]. Dostupné z: <https://www.statista.com/statistics/1006324/japan-number-room-hotel-lodging-establishment/>
35. *UNCTAD Handbook of Statistics 2018* [online], 2019. [cit. 2021-01-20]. Dostupné z: [https://unctad.org/system/files/official-document/tdstat43\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/tdstat43_en.pdf)
36. *United Nations Office on Drugs and Crime* [online], 2021. [cit. 2021-02-13]. Dostupné z: <https://data.unodc.org/>



37. *Universal Studios Japan* [online], 2021. [cit. 2021-02-23]. Dostupné z: <https://www.usj.co.jp/web/ja/jp>
38. *Velvyslanectví České republiky v Tokiu* [online], 2021. [cit. 2021-01-23]. Dostupné z: [www.mzv.cz/tokyo](http://www.mzv.cz/tokyo)
39. *Velvyslanectví Japonska v České republice* [online], 2021. [cit. 2021-01-22]. Dostupné z: [www.cz.emb-japan.go.jp](http://www.cz.emb-japan.go.jp)
40. *World Data Atlas: United States of America - Gross domestic product in current prices* [online], 2020. [cit. 2021-01-20]. Dostupné z: <https://knoema.com/atlas/United-States-of-America/GDP>
41. *World Development Indicators: GDP (current US\$)* [online], 2021. [cit. 2021-01-20]. Dostupné z: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD>
42. *World Development Indicators: GDP growth (annual %)* [online], 2021. [cit. 2021-01-20]. Dostupné z: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG>
43. *World Development Indicators: GDP per capita (current US\$)* [online], 2021. [cit. 2021-01-20]. Dostupné z: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD>
44. *World's most expensive cities to live in* [online], 2020. [cit. 2021-02-05]. Dostupné z: <https://edition.cnn.com/travel/article/worlds-most-expensive-cities-2020/index.html>
45. *World population prospects 2019* [online], 2020. [cit. 2020-11-20]. Dostupné z: <https://population.un.org/wpp/>
46. *World population prospects: The 2019 Revision* [online], 2020. [cit. 2020-11-27]. Dostupné z: <https://www.un.org/en/desa/world-population-prospects-2019-highlights>
47. *World tourism organization* [online], 2020. [cit. 2020-11-23]. Dostupné z: <https://www.unwto.org>

## Seznam zkratek

aj.	a jiné
ANA	All Nippon Airways
apod.	a podobně
atd.	a tak dále
CK	cestovní kancelář
č.	číslo
FAOSTAT	Statistická databáze Organizace pro výživu a zemědělství
GDP	gross domestic product
ha	hektar
HDP	hrubý domácí produkt
HNP	hrubý národní produkt
CHKO	Chráněnná krajinná oblast
ILOSTAT	Statistická databáze Mezinárodní organizace práce
JAL	Japan Air Lines
JPY	japonský jen
JR	Japan Railways
Kč	koruna česká
KLM	Royal Dutch Airlines
km	kilometr
km <sup>2</sup>	kilometr čtvereční
km/h	kilometrů v hodině
LOT	Polish Airlines
m	metr
m <sup>2</sup>	metr čtvereční
mil.	milion
mld.	miliarda
MZV	Ministerstvo zahraničních věcí
např.	například
n.l.	našeho letopočtu

NRT	Narita Airport
OSN	Organizace spojených národů
popř.	popřípadě
PRG	Prague Airport
SSSR	Sovětský svaz
tis.	tisíc
tj.	to je
tzn.	to znamená
tzv.	takzvaně
UNCTAD	Konference OSN o obchodu a rozvoji
UNESCO	Organizace OSN pro vzdělání, vědu a kulturu
UNWTO	Světová organizace cestovního ruchu
USA	Spojené státy americké
USD	americký dolar
WTO	Světová obchodní organizace
WTO	Světová organizace cestovního ruchu

## **Seznam tabulek**

Tabulka č. 1: Příjezdy zahraničních turistů celosvětově od roku 1950 do roku 2018

Tabulka č. 2: Vývoj ekonomických ukazatelů v Japonsku od roku 1980 do roku 2019

Tabulka č. 3: Mezinárodní příjezdový cestovní ruch od roku 1965 do roku 2019

Tabulka č. 4: SWOT analýza možností rozvoje turismu v Japonsku

Tabulka č. 5: Kalkulace ceny (za osobu) poznávací cesty Poznáváme zábavné Japonsko

Tabulka č. 6: Kalkulace ceny (za osobu) poznávací cesty Poznáváme zenové Japonsko

Tabulka č. 7: Kalkulace ceny (za osobu) zájezdu Poznáváme zábavné Japonsko při počtu účastníků zájezdu 25

Tabulka č. 8: Kalkulace ceny (za osobu) zájezdu Poznáváme zenové Japonsko při počtu účastníků zájezdu 25

## **Seznam grafů**

Graf č. 1: Příjezdy turistů celosvětově v roce 2018

Graf č. 2: Podíl zemí na světovém HDP

Graf č. 3: Porovnání HDP na obyvatele ekonomicky nejsilnějších zemí světa

Graf č.4: Odvětvová struktura Japonska

Graf č. 5: Sektorová zaměstnanost Japonska

Graf č. 6: Tempo růstu reálného HDP Japonska od roku 1961 do roku 2019

Graf č. 7: Mezinárodní příjezdový cestovní ruch v roce 2018

Graf č. 8: Příjmy z mezinárodního příjezdového cestovního ruchu v roce 2018

Graf č. 9: Oblast původu zahraničních turistů přijíždějících do Japonska v roce 2019

## **Seznam obrázků**

Obrázek č. 1: Vlajka Japonska

Obrázek č. 2: Mapa Japonska

Obrázek č. 3: Japonské písmo katakana (vlevo) a hiragana (vpravo)

Obrázek č. 4: Gejša v tradičním kimonu

Obrázek č. 5: Kabuki divadlo

Obrázek č. 6: Sumó

Obrázek č. 7: Hrdinové z animé seriálů a komiksů manga

Obrázek č. 8: Most Šinkjó

Obrázek č. 9: Svatyně Tóšógú

Obrázek č. 10: Chrám Sensódži v Asakuse

Obrázek č. 11: Centrální Tokio a věž Tokyo tower

Obrázek č. 12: Ulice ve čtvrti Šindžuku

Obrázek č. 13: Exhibice TeamLab v Odaibě

Obrázek č. 14: Hora Fudži

Obrázek č. 15: Socha Velkého Buddhy

Obrázek č. 16: Bambusový háj s altánem na čajové ceremonie u chrámu Hokokúdži

Obrázek č. 17: Ulička ve čtvrti Gion

Obrázek č. 18: Torii u svatyně Fušimi

Obrázek č. 19: Bambusový les ve čtvrti Arašijama

Obrázek č. 20: Jelen šika v Naře

Obrázek č. 21: Typický japonský oběd ve formě bento krabičky

Obrázek č. 22: Japonské nápojové automaty

Obrázek č. 23: Mapa sítě metra v Tokiu s japonskými názvy stanic

Obrázek č. 24: Mapa plánované trasy