

# コロナ禍の観光振興 平日国内宿泊旅行振興が重要

政策調査部主任研究員

岡田豊

03-3591-1318

yutaka.okada@mizuho-ri.co.jp

- 新型コロナウイルス感染症の拡大防止から、世界中が事実上「鎖国」状態に陥っており、近年好調だった訪日外国人旅行に大きな期待をかけることは当面難しい。
- 日本の旅行消費額では訪日外国人旅行者よりも日本人の国内宿泊旅行者の方がかなり大きいことから、当面は日本人の国内宿泊旅行を盛り上げることが重要である。
- いわゆる「三密」をできるだけ避けることから、休日の著名観光地に旅行者が集中することは問題である。そのため、平日国内宿泊旅行を喚起するなど工夫された施策を行うことが肝要である。

## 1. 新型コロナウイルス感染症の影響が甚大な旅行業界

新型コロナウイルス感染症の影響が甚大な業界の一つは旅行業界である。日本政府観光局によると、2020年4月の訪日外国人数は前年同月比▲99.9%のわずか2,900人にとどまり、訪日外国人数の統計のある1964年以来では最少となっている。新型コロナウイルスの感染拡大防止策として、日本や日本との往来の多い諸外国のほとんどで出入国に大きな制限が設けられており、現在は人の移動において世界中で「鎖国」状態ともいえる状況となっている。その結果、海外旅行者数は世界中で急減している。

また、緊急事態宣言下では、不要不急の外出について自粛が強く求められており、観光旅行だけでなく出張旅行についても難しい。このため、国内旅行需要は大きく減少している。例えば、東海道新幹線の対前年比の輸送量を見ると、2020年4月は▲90%、ゴールデンウィークは▲94%と急減している。また、日本旅行協会によると<sup>1</sup>、国内主要旅行業者の2020年4月の取り扱い額は対前年同月比で34%と低水準となることが予測されている。

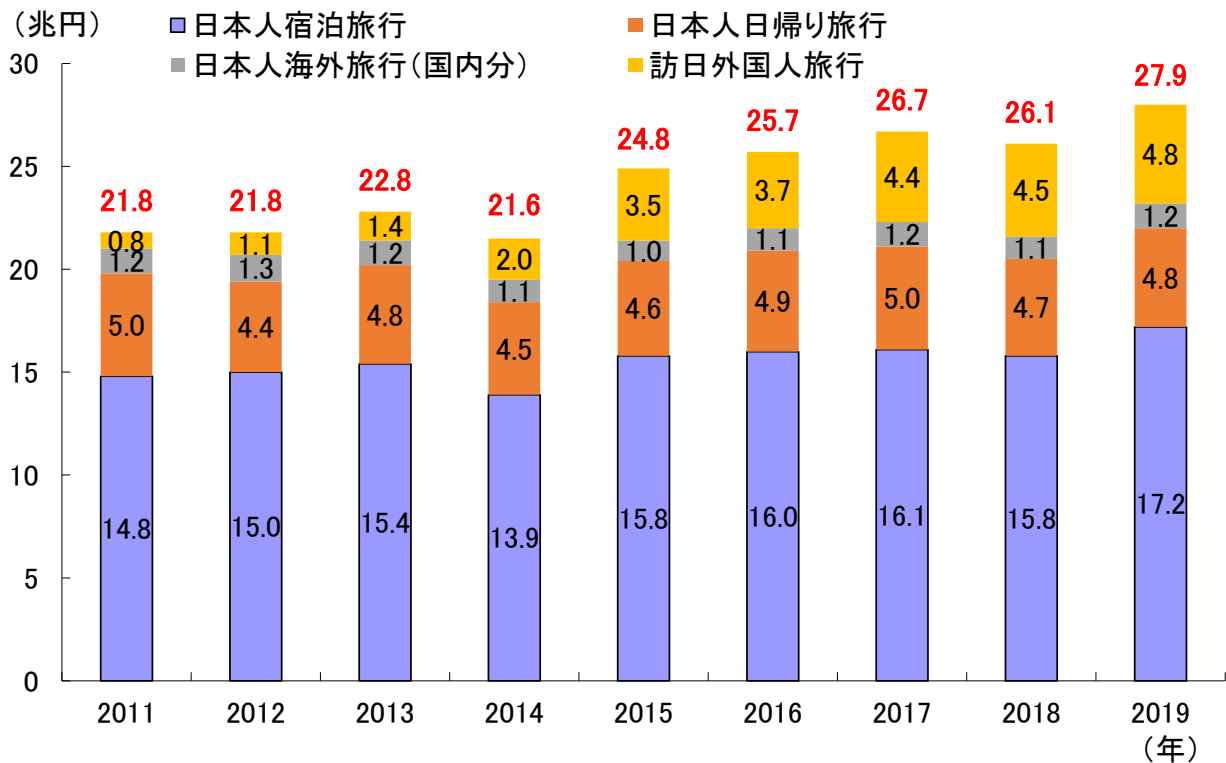
日本国内では新型コロナウイルスの新規感染者数の減少などから、2020年5月25日に緊急事態宣言が全都道府県で解除され、今後は徐々に国内旅行に関する自粛ムードは和らいでいくであろう。一方、ほとんどの欧米諸国ではいまだ新型コロナウイルスが収束したとはいえない。旅行者の入国の際の感染検査への対応には限界があることなどから、少なくとも外国人の日本国への入国における制限解除は容易には見通せない。仮に外国人の入国が認められるとしても、当面はビジネス客がメインとなり、観光客の入国が解禁されるのは先になるだろう。そのため、旅行業界において近年活況を呈してきたインバウンドに大きな期待をかけるのは当面難しい。

## 2. 訪日外国人旅行よりも非常に大きい国内旅行のマーケット

2019年の国内における旅行消費額は27.9兆円であるが、そのうち訪日外国人旅行消費額は4.8兆円となっている（図表1）。一方、日本人の国内宿泊旅行消費額は17.2兆円に上っている。さらに、2011年以降では旅行消費額が最少であった2014年と2019年を比較すると、日本人の国内宿泊旅行は3.6兆円増（国内日帰り旅行0.3兆円増、国内宿泊旅行3.3兆円増）となっており、訪日外国人旅行（2.8兆円増）を上回っている。このように、日本人の国内旅行のマーケットは規模も増加額でも訪日外国人旅行以上の存在感があることがわかる。

経済のグローバル化の進展により製造業の空洞化が進む中、旅行業は国内産業の大きな柱の一つとして期待されており、各地で潜在的な地域資源を生かして、付加価値の高いサービス業に育て上げる必要がある。また、旅行業界は若者の就職人気が高いことを考えると、旅行業の振興は、地方の人口減少の大きな要因となっている若者の地方からの流出に、歯止めをかける方策の一つにもなる。

図表1 国内旅行消費額の内訳



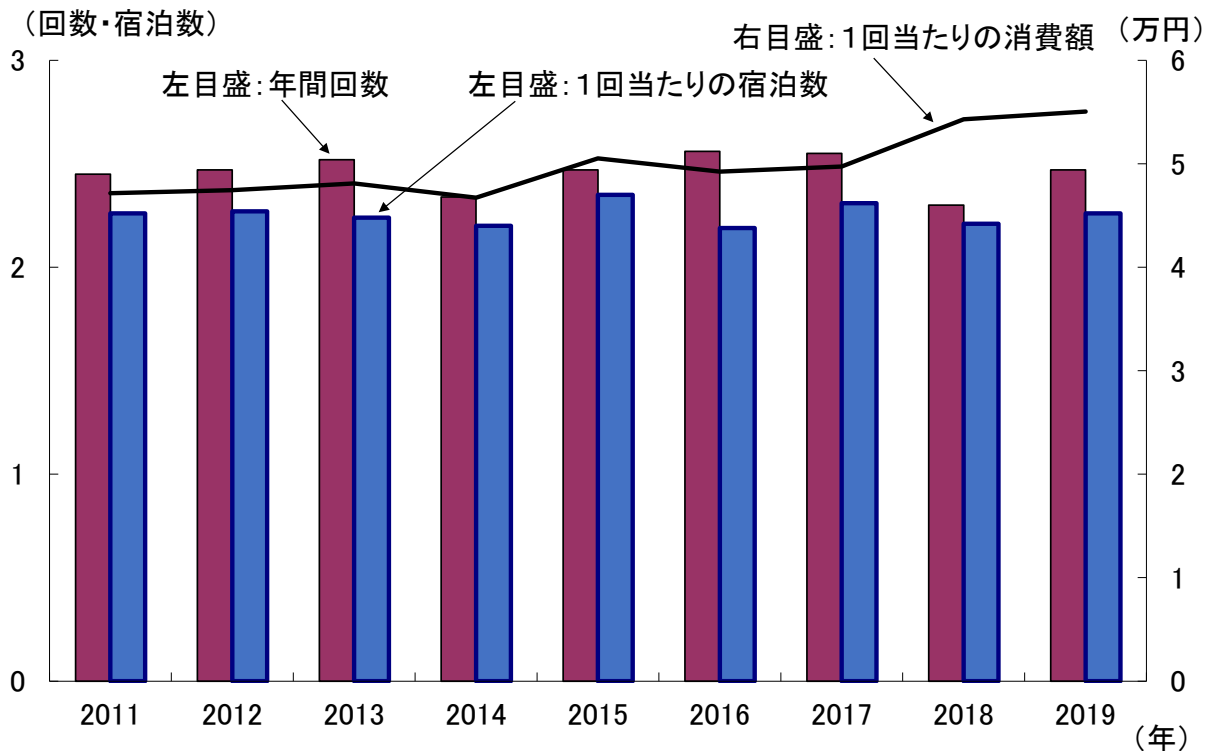
(資料) 国土交通省「2019年旅行・観光産業の経済効果に関する調査研究」(2020年)より、みずほ総合研究所作成

### 3. 新型コロナウイルス発生前から国内宿泊旅行が抱えている課題

新型コロナウイルスの影響で当面はインバウンドに大きな期待をかけにくいことから、マーケット規模の大きい国内宿泊旅行の振興に力を入れることが今後より重要になろう。その際、以下に記すような国内宿泊旅行が新型コロナウイルス発生以前から抱えている特徴に留意する必要がある。

第一に、国内宿泊旅行の日数が短いことである。前述のように、旅行消費額において圧倒的なシェアを占めるのが日本人の国内宿泊旅行であるが、2019年の旅行回数は平均2.5回で、1回当たりの宿泊数は2.3泊、1回当たりの消費額は55,054円であり、特に旅行回数と1回当たりの宿泊数は伸び悩んでいる（図表2）。国内観光宿泊旅行（出張や帰省などを除く。以下同じ）に限定すると、回数は1.4回、1回当たりの宿泊数は1.7泊、1回当たりの消費額は60,995円となっており、こちらも旅行回数と1回当たりの宿泊数は伸び悩んでいる（次ページ、図表3）。後述する休日旅行によるコストパフォーマンスの悪さに加えて、休暇が取りにくいなどの時間的な障害も、国内宿泊旅行の大きな課題である。

図表2 国内宿泊旅行における旅行回数、旅行1回当たりの宿泊数および消費額



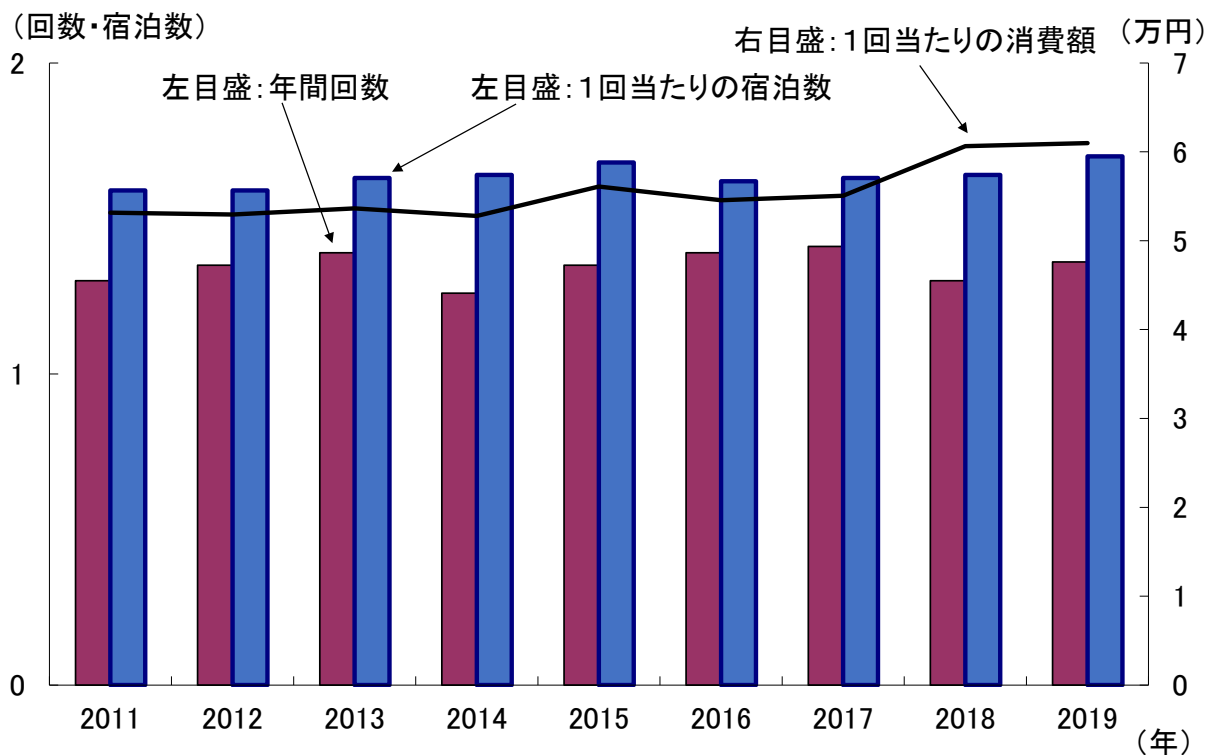
(資料) 観光庁「2019年旅行・観光消費動向調査」(2020年)より、みずほ総合研究所作成

第二に、宿泊旅行が休日（土曜日や休前日泊）に偏っていることである。消費者は時間的制約からゴールデンウィークや冬季・夏季休暇などの長期休暇や土日祝をメインとした利用が多く、休日は交通機関、宿泊施設が大混雑、一方平日は比較的閑散となるのが一般的である。そのため、公共交通機関や宿泊施設の需要の大きさを反映して国内宿泊旅行は高価格となっている<sup>2</sup>。

また、休日に需要が偏る場合、事業者は従業者を正社員として安定的に雇用することが難しく、繁閑に容易に応じることができるようにアルバイトなどの非正規雇用に依存しがちである。安定的な雇用がなければ事業者には有能な人材が集まりにくく、かつ人材育成を進めにくい。つまり、休日に宿泊旅行が偏っている状況は、利用者にとっても事業者にとってもあまり好ましい状況ではない。

このような旅行業界の課題から、観光振興では利用者の経済的、時間的な障害をできる限り取り除き、休日に偏らずに分散して何度も利用させることが肝要である。その結果として、各地の旅行事業者がイベント頼み、ピークシーズン頼みを脱却して、若者を中心に正社員の雇用を拡大し、その育成を通じて新たな付加価値をもたらすサービスを創出することが期待できる。

図表3 国内観光宿泊旅行における1回当たりの宿泊数および消費額



(資料) 観光庁「2019年旅行・観光消費動向調査」(2020年)より、みずほ総合研究所作成

#### 4. 平日国内宿泊旅行を振興すべき

これまで東日本大震災など災害復興時に繰り返し行われている高速道路の料金優遇策や旅行費や宿泊費の補助策では、これまで国内宿泊旅行のメインであった自家用車利用<sup>3</sup>による著名地への休日宿泊旅行偏重に拍車をかけることになりかねない。

そこで第一に、鉄道・航空・船舶等の公共交通機関を利用した遠距離（例えば片道100キロ以上）の平日国内宿泊旅行（土・休前日以外の宿泊旅行）の費用の一部（後述する国の「Go To Travel キャンペーン」並みの、1人1泊あたり最高2万円程度）を公的に補助する「トラベルポイント制度」の創設を検討してはどうだろうか。初回の旅行について費用が割り引かれるものではないものの、獲得したトラベルポイントは期間限定で次回の平日国内宿泊旅行の費用に使うことができる商品券のようなものとする。既に普及している各交通事業者の電子マネーや旅行会社のポイント制度などに付与する形にすれば、政策の事務的経費もあまりかからないであろう。

さらに、公共交通機関利用を促進する振興策も考えられる。これまで国内の観光振興策として行われることが多い高速道路料金の料金優遇策は、自家用車を使った旅行の魅力を増している一方、自家用車を使った旅行よりも価格が高くなりがちな鉄道や飛行機を使った旅行の割高感を増している。2019年の国内観光宿泊旅行の1回当たりの旅行費を見ると、主要交通機関が自家用車のケースは50,082円であるのに対し、新幹線のケースでは76,558円に、飛行機のケースでは105,572円となっているからだ<sup>4</sup>。

次に、これまで訪日外国人向けに行われている様々な公共交通機関利用の優遇策について、今回の観光振興策で公費負担により平日国内観光旅行限定で日本人に適用できないだろうか。例えば、JRはコストパフォーマンス抜群と評判の、7日間 33,610円で新幹線が乗り放題となる「ジャパンレールパス」<sup>5</sup>を訪日外国人限定で販売している。また、航空各社も外国人だけ利用可能な片道1万円程度の格安プランを用意している。

さらに、航空各社は東京オリンピック・パラリンピックを意識した訪日外国人向けの優遇プランとして2020年の夏限定ながら、さらに魅力的なプランを準備していた。日本航空は2020年7～9月の東京（羽田）、大阪（伊丹・関西）発着国内全路線を対象に、4つの行き先候補の中から最終的な行き先はランダムに決まるものの、最大で10万席が無料となる「Win a Trip with JAL」があった。また、全日本空輸は2020年7～9月の期間限定で東北地方を発着する国内線の運賃が2,020円になるプランがあった。著名観光地の混雑緩和が狙いと見られ、このような大都市以外を離発着限定で日本人向けに行うことも一考であろう。

公共交通機関を使った平日国内宿泊旅行振興策は、新型コロナウイルスの影響が軽微になった後の外国人観光客増加や今後のさらなる高齢化の進展を踏まえても有効である。レンタカーの利用が容易でない外国人にとっても旅行先での公共交通機関の充実は望ましい。特に、観光スポットのうち自然環境は、海外では公共交通機関のアクセスが容易でないものの、日本ではアクセスが比較的容易なところが多く、訪日外国人に人気となっている<sup>6</sup>。また、高齢者は平日に比較的自由となる時間が多いが、自家用車で長旅は負担が小さくない。

## 5. おわりに

2019年における国内旅行の延べ旅行者数を見ると、4～6月は1億6,412万人で、夏休みを含む7～9月（1億6,936万人）並みに多く、春休みとゴールデンウィークを含む4～6月は通常であれば旅行業界にとって稼ぎどころのシーズンである。国は国内観光旅行を6月後半以降から徐々に解禁し、最大の人口を抱える首都圏や一大観光地である北海道との間の観光移動について2020年の8月頃に全面解禁を予定しているとされる。

これまで国は旅行業界の災害対応支援策として「ふっこう割」という旅行代金の補助や高速道路の無料化などについて被災地を中心に行ってきた。今回もそれらに準じた観光振興策が全国規模で展開され、「Go To Travel キャンペーン」と称して旅行会社などを通じて購入した宿泊旅行は1人1泊あたり最大2万円までの割引（購入額の半額が上限。ただし、割引額の3割は旅行先で消費するクーポンとなる）とされる。しかし、被災地がメインの国内観光旅行振興と違い、全国規模で地域を限定せずに行うと、外出そのものが自粛されてきた反動もあって、休日には自家用車を利用した大都市周辺の著名観光地や著名観光資源へ大量の観光客が訪れる可能性が高い。新型コロナウイルス対策として旅行業界でいわゆる「三密」を避けるためにも、さらにはこれまで旅行業界が抱えてきた課題の改善をも見据えて、アフターコロナの国内旅行振興については、公共交通機関を利用した平日宿泊観光旅行振興といった、さらなる工夫を加える必要性を強調したい。

---

<sup>1</sup> 内閣府「新型コロナウイルス感染症の実体経済への影響に関する集中ヒアリング（第4回）」（2020年3月23日）資料による。

<sup>2</sup> 観光庁「2019年旅行・観光消費動向調査 年報」（2020年）によると、平日宿泊旅行がメインとなる出張宿泊旅行は1回当たりの泊数が2.3泊と、観光宿泊旅行（1.7泊）より長いにも関わらず、1回当たりの消費額は56,253円と観光宿泊旅行（60,995円）より安い。

<sup>3</sup> 観光庁「2019年旅行・観光消費動向調査 年報」（2020年）によると、2019年の国内観光宿泊旅行を最長交通機関（旅行で利用した交通機関のうち最も長距離となったもの）別に見ると、自家用車が49%を占める一方、飛行機は12%、新幹線は16%、鉄道・モノレールが8%、等となっている。

<sup>4</sup> 観光庁「2019年旅行・観光消費動向調査 年報」（2020年）による。

<sup>5</sup> 日本国内で購入の場合の価格で、海外で購入する場合はさらに安い。また、グリーン車用、14日間、21日間のパッケージもある。なお、「のぞみ」と「みずほ」は利用できない。さらに「グランクラス」利用時には追加料金が必要となる。

<sup>6</sup> 例えば、外国人向け日本旅行ガイドとして知られる「ミシュラングリーンガイド」の2020年版によると、日本でおすすめの観光スポットは666か所に上り、そのうち最高位となる三ツ星を獲得したところは54か所になるが、その54か所には熊野古道周辺（3か所）、屋久島周辺（2か所）、立山周辺（2か所）といった、公共交通機関によるアクセスが比較的良いとされる自然環境関連の観光スポットが多く取り上げられている。

●当レポートは情報提供のみを目的として作成されたものであり、取引の勧誘を目的としたものではありません。本資料は、当社が信頼できると判断した各種データに基づき作成されておりますが、その正確性、確実性を保証するものではありません。本資料のご利用に際しては、ご自身の判断にてなされますようお願い申し上げます。また、本資料に記載された内容は予告なしに変更されることもあります。なお、当社は本情報を無償でのみ提供しております。当社からの無償の情報提供をお望みにならない場合には、配信停止を希望する旨をお知らせ願います。