

みずほレポート

2020年10月28日

インバウンド蒸発による 悪影響の総括的検証

—アウトバウンドと国内旅行の減少も踏まえた総合的評価

- ◆近年急速に拡大していたインバウンド（訪日外客）は、コロナショックにより蒸発状態となっている。インバウンド蒸発によるGDP下押し効果は1%程度だが、①アウトバウンド（日本人海外旅行）蒸発の悪影響が同時に発生している点、②悪影響は業種および地域の偏りが大きい点が重要だ。
- ◆業種別に影響を試算すると、インバウンド蒸発による打撃は宿泊業に集中するが、アウトバウンド蒸発も加味すると、航空輸送、その他運輸付帯サービス業（主に旅行業）への下押しが上回る。地域別では、沖縄県や三大都市圏への悪影響が大きい。
- ◆コロナ禍では国内旅行需要も下振れしているため、この影響を加算すると、業種別では宿泊業・航空輸送・その他運輸付帯サービス業の打撃が極めて大きくなり、鉄道旅客輸送・貸自動車業・道路旅客輸送への影響も無視し得なくなる。地域別にみると、沖縄県への悪影響が非常に大きい。
- ◆コロナ禍が続く中では、観光関連業への支援継続が必要であるが、悪影響の大きい業種・地域に的を絞った支援の拡充が望まれる。短期的には関東圏からの旅行需要持ち直しが鍵となるが、ウィズコロナが長引くリスクなどを見据えて、地方周遊型観光の促進も検討すべきだ。

経済調査部 主任エコノミスト 宮嶋貴之
03-3591-1434 takayuki.miyajima@mizuho-ri.co.jp

●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。

目 次

1. はじめに～コロナショックで蒸発したインバウンド	1
2. インバウンド蒸発による悪影響の検証	2
(1) GDPへの影響	2
(2) 業種別の影響	4
(3) 都道府県別の影響	7
(4) よりミクロの地域でみた影響	8
3. インバウンドと表裏一体のアウトバウンド蒸発による悪影響の検証	12
(1) 日本人出国者数も歴史的な落ち込み	12
(2) 業種別の影響	13
(3) 都道府県別の影響	16
4. 国内旅行減少による悪影響の検証	17
(1) 2020年上期の国内旅行は激減、下期から持ち直すも近距離圏中心	17
(2) 業種別への影響	19
(3) 都道府県別の影響	26
5. 終わりに～悪影響は業種、地域で偏り大	27
(1) 分析のまとめ	27
(2) 今後の展望～インバウンド・アウトバウンドに過度の期待は禁物	28
(3) 短期的には関東圏からの旅行需要持ち直しが鍵	30
(4) ウィズコロナ長期化リスクを見据えた地方周遊型観光の促進を	31
[参考文献]	32

1. はじめに～コロナショックで蒸発したインバウンド

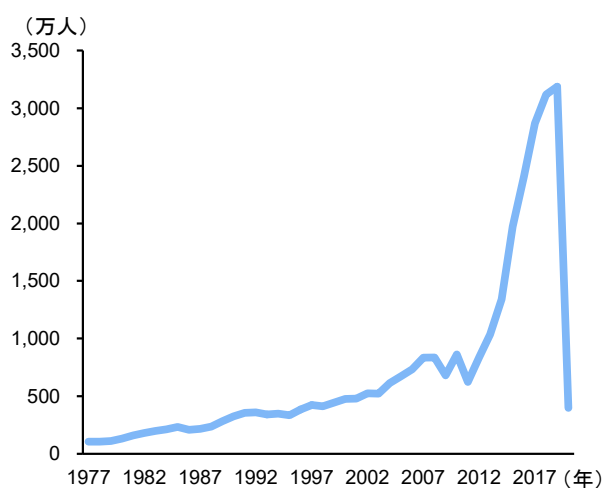
本来なら2020年は、2013年のアベノミクス以降に進められてきたインバウンド(本稿では訪日外国人客を指す)振興の集大成となるはずだった。夏には東京オリンピック・パラリンピックが開催され、昨年のラグビーワールドカップによる日本中の熱狂が再来し、改めて国際交流の意義が認識され、2020年代のインバウンド振興にさらに弾みをつける算段だった。

しかし、その目論見は、新型コロナウイルスの感染拡大により、もろくも崩れ去った。感染拡大防止に向けた移動制限により、人々は不要不急の外出自粛を余儀なくされ、経済活動は大きく冷え込んだ。その結果、様々な業種が打撃を受けたが、最も甚大な損害を被っているのは間違いなく観光関連業である。日本人の国内旅行も大きく減少したが、入国制限が課されたことでインバウンドは3月以降、前年比▲100%に近い落ち込み幅となり、蒸発してしまった。2019年まで訪日外客数は7年連続過去最高を更新しており、日本政府も2020年の訪日外客数4,000万人達成という高い目標を掲げていたが、一転して2020年は過去最大の落ち込みとなることが確実だ(図表1)。

国内旅行については、緊急事態宣言の解除後から徐々にモビリティが回復したことに伴い、近隣への旅行が持ち直したことにより最悪期を脱しつつある。夏場の感染再拡大が一服した9月中旬以降、一部の観光地は前年を超える来訪者数まで持ち直しており、回復への期待が高まっている。一方で、インバウンドについては、10月からビジネスや留学目的の入国制限の緩和が始まったものの、受入人数は大幅に制限されており、未だ蒸発状態が続いている。日本国内における初期のコロナウイルス感染拡大の起点が訪日外国人および海外渡航者であったことから、国際的な往来を再開することに対する国民の不安は根強く、ワクチンの開発と普及(大量接種)によって感染への懸念が完全に払しょくされない限り、インバウンドの全面的な受け入れを早急に進めることは困難だろう。そう考えると、入国制限が全面的に撤廃される時期は、ウィズコロナの最終段階までずれ込む可能性が高い。ワクチンの開発が遅れる、また副作用が懸念されて大量接種が遅れるといったワーストケースを考えると、インバウンドの水準がコロナ禍前の水準に戻るまでに3～4年以上の時間を要するリスクすらある。インバウンド蒸発による日本経済への打撃が完全に終息するにはかなりの時間を要するとみておいた方がよい。

こうした状況を踏まえて、本稿ではインバウンドの蒸発による日本経済への悪影響について、業種別や地域別に子細に考察していく¹。

図表 1 訪日外客数



(注)2020年は1～9月までの値。

(資料)日本政府観光局(JNTO)「訪日外客数・出国日本人数」より、みずほ総合研究所作成

¹ 本稿の作成に当たり、専門家・業界関係者の方にヒアリングを行った。この場を借りて深く感謝の意を申し上げます。

2. インバウンド蒸発による悪影響の検証

(1) GDPへの影響

はじめに、インバウンド蒸発が日本経済に与える影響を概観するために、GDP押し下げ効果の大きさを検証しよう。

インバウンド消費額は、内閣府「国民経済計算(GDP)」上では「非居住者家計による国内での直接購入」として計上されており、サービス輸出の一部に含まれる。その基礎統計として用いられるのは日本政府観光局(JNTO)の「訪日外客数」や財務省「国際収支統計」であり、その国際収支統計の作成に当たり、基礎統計として使われているのが観光庁「訪日外国人消費動向調査」である。「訪日外国人消費動向調査」では、国籍別の消費額、買い物代や宿泊費などの内訳など詳細なデータが公表されており、一般的にインバウンド消費額の代表的統計として使われることが多い。

2019年の訪日外国人旅行消費額は約4.8兆円となっており、これは対名目GDP比でおよそ1%程度の規模である。単純計算すれば、インバウンドの蒸発によって、GDPは1%程度押し下げられることになる。もちろん財輸出額(約77兆円)と比べるとかなり規模は小さいものの、アベノミクス前の2012年(1.8兆円)と比べると2倍以上まで拡大しており、インバウンドが日本経済に与える影響は過去よりも大きくなっている。潜在成長率が+1%程度とされる日本経済にとって、この押し下げは看過できない規模だ。

日本経済への悪影響の大きさを考える上で、諸外国のインバウンド蒸発による悪影響と比較してみよう。ここでは、OECDの世界産業連関表(OECD Inter-Country Input-Output (ICIO) Tables) (2015年基準)を用いて、レオンチェフの逆行列を計算し、インバウンド蒸発によるGDP下押し効果を試算した³(図表2)。

試算結果をみると、日本のGDP下押し効果は0.5%程度となった。世界産業連関表は2015年時点のデータのため、前述した2019年時と比べると、下押し効果はやや過小評価される点には留意されたい。

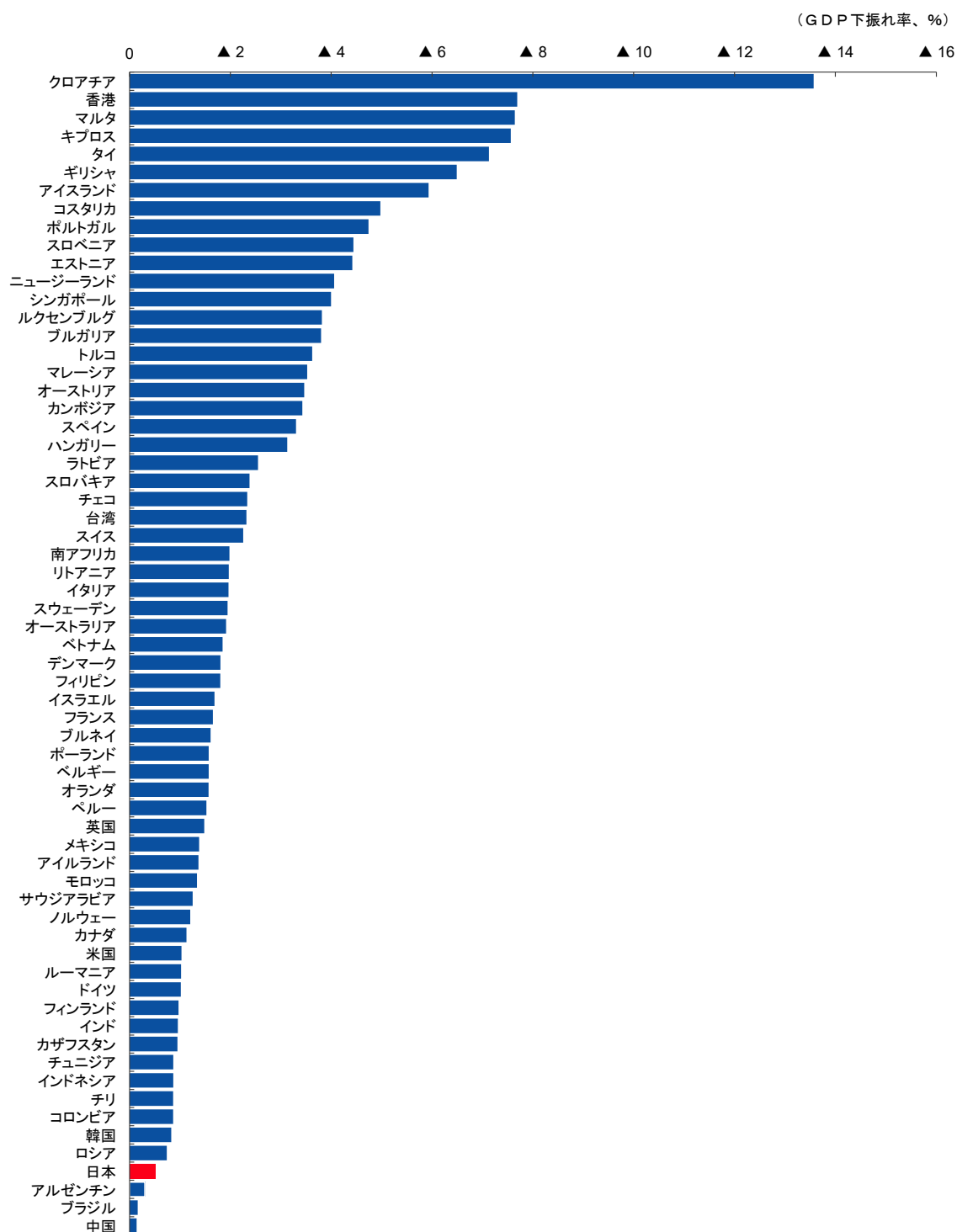
より重要なポイントは、この比率が他国と比べて相対的に大きいかどうかである。他国の値を確認すると、多くの国は日本よりもインバウンド蒸発による悪影響が大きく、日本は下位4番目の小ささだ。特に、マルタやキプロスなどの小国以外では、クロアチアやタイ、ギリシャ、ポルトガルなどで⁴、GDP下押し効果が極めて大きいことがわかる。欧米主要国と比較しても、日本は小さい。この結果から考えると、諸外国と比較すれば、インバウンド蒸発による日本経済への悪影響は相対的に小さいことが明らかだ。なお、同試算は2015年時点であるが、2019年時点のデータで試算したとしても、上述の試算結果の大意は変わらないと推察される。

² 訪日外国人旅行客が日本滞在中に支出した金額のこと。訪日する際の国際線運賃代(日本企業への支払い)は含まれていない。

³ OECDの世界産業連関表では、「非居住者家計による国内での直接購入」(Direct purchases by non-residents)の項目が計上されており、これを利用して試算した。なお、一次波及効果によって雇用者所得が減少して消費が下押しされることで、生産が減少する二次波及効果については、データの制約上、雇用者所得の減少を試算することが困難だったため、GDP下振れ率は直接効果(インバウンド消費減による直接的な生産減)と一次波及効果(直接効果による生産減の波及により原材料等の生産が減少する効果)の合計値となっている。

⁴ UNCTAD(2020)では、CGE(Computable General Equilibrium)モデルを用いてインバウンド減少によるGDP下押し効果を試算しているが、本稿の分析同様にタイ、クロアチア、ギリシャ、ポルトガルへの下押しが大きい結果となっている。本稿の分析対象国以外で下落率が大きい国はジャマイカとドミニカ共和国、ケニア。

図表 2 世界産業連関表を用いたインバウンド蒸発によるGDP下振れ率の試算



(注) 1. 2015年基準。直接効果および一次波及効果による下振れ率を試算。
 2. 非居住者家計による国内での直接購入が全てゼロになったケースを試算。
 (資料) OECD Inter-Country Input-Output (ICIO) Tables より、みずほ総合研究所作成

(2) 業種別の影響

前節では、インバウンド蒸発によるGDPへの影響、すなわち経済全体への影響を考察してきた。しかし、現実には、その打撃は観光関連業種や、観光依存度の高い地域に偏っているはずだ。GDPへの影響が1%程度であっても、特定業種や地域には深刻な悪影響が及ぶ可能性が高い。

そこで、本節ではインバウンド蒸発による影響を、業種別に子細に見ていく。

前述した OECD の産業連関表を用いても業種別のインパクトを試算することは可能だが、産業分類がやや粗くなってしまうことが難点だ。ここでは、より子細な業種別のインパクトを考察するために、総務省「産業連関表」などを用いて試算した。

具体的な試算方法は下記の通りである。まずインバウンド蒸発(消費額がゼロ、100%減となるケース)による生産下押し効果を業種別に試算するにあたっては、各消費項目(買い物代や宿泊費など)の内訳を、対

図表 3 インバウンド消費および航空費の内訳と対応する業種、使用統計

「訪日外国人消費動向調査」を使用した項目	
品目分類	産業連関表の分類
宿泊料金	宿泊
飲食費	飲食サービス
航空(日本国内移動)	航空輸送
Japan Rail Pass	鉄道旅客輸送
新幹線・鉄道・地下鉄・モノレール	
バス	道路旅客輸送
タクシー	
レンタカー	貸自動車業
船舶(日本国内移動のみ)	沿海・内水面輸送
その他交通費	その他の運輸付帯サービス
現地ツアー・観光ガイド	その他の対個人サービス
娯楽サービス費	娯楽サービス
温泉・温浴施設・エステ・リラクゼーション	洗濯・理容・美容・浴場業
マッサージ・医療費	医療
展示会・コンベンション参加費	その他の対事業所サービス
レンタル料(レンタカーを除く)	物品賃貸業(貸自動車業を除く。)
買い物代	小売
その他	分類不明
他の統計で補完した項目	
パッケージツアー 「主要旅行業者の旅行取扱状況」	その他の運輸付帯サービス
航空(国際線・日本企業) 「国際収支統計」	航空輸送

- (注) 1. 買い物代は、菓子類、酒類、生鮮農産物、その他食料品・飲料・たばこ、化粧品・香水、医薬品、健康グッズ・トイレタリー、衣類、靴・かばん・革製品、電気製品(デジタルカメラ/PC/家電等)、時計・フィルムカメラ、宝石・貴金属、民芸品・伝統工芸品、本・雑誌・ガイドブックなど、音楽・映像・ゲームなどソフトウェア、その他買い物代の合計。
2. 娯楽サービス費は、ゴルフ場、テーマパーク、舞台・音楽鑑賞、スポーツ観戦、美術館・博物館・動植物園・水族館、スキー場リフト、その他娯楽等サービス費の合計。

(資料)みずほ総合研究所作成

応する各業種に対する需要減としてカウントした。消費項目と業種の対応については、松浦(2016)を参考にしたが、一部については変更した。例えば、パック旅行費以外の消費項目については、2019年の観光庁「訪日外国人旅行消費動向調査」の購入者単価と購入率、日本政府観光局(JNTO)の訪日外客数⁵を用いて、各項目の消費額を試算した。パック旅行については、観光庁「主要旅行業者の旅行取扱状況」の訪日旅行費の項目を使用した(図表3)。

加えて、本稿では、航空輸送へのインパクトを含めるために、訪日外国人による日本の航空会社に対しての支払いについて、財務省「国際収支統計」を用いて加算した。統計の定義上、インバウンド消費は「日本国内で」消費された金額をカウントしているため、訪日外国人が日本の航空会社を用いて訪日した場合の移動費は含まれていない⁶。

インバウンド消費の内訳を業種別に対応させたうえで、前節と同様にレオンチェフ逆行列等を用いて、各業種の生産⁷下押し効果⁸を試算した。下押し効果には直接効果、一次波及効果に加えて、二次波及効果⁹も加えている。

インバウンド蒸発による生産全体への下押しは約0.9%程度と試算されるが、業種別の生産下押し効果を試算した結果が図表4である。なお、ここでは下落率の大きい業種に絞って記載しているが、詳細については、図表20を参照されたい。

結果をみると、生産下振れ率が最も大きいのは宿泊業で約▲20%と試算される。次いで、航空輸送の下振れ率は▲9%程度となる。さらに、その他の運輸付帯サービス業(旅行業を含む)¹⁰が▲6%、その後は貸自動車業、小売業、鉄道旅客輸送業、飲食サービス業が▲3~4%程度と試算される。このように、マイナスの影響の多くが、宿泊業、航空輸送業、その他運輸付帯サービス業(旅行業を含む)に集中していることが明らかだ。特に、宿泊業については、売上に対して20%の下押し圧力がかかることになり、損益分岐点比率を割ってしまい、赤字経営となる可能性が高い。財務省「法人企業統計年報」を用いて試算すると、2018年度の宿泊業の損益分岐点比率¹¹は、大企業(資本金10億円以上)で88%、中堅企業(資本金1億円以上~10億円未満)で91%、中小・零細企業(資本金1億円未満)で95%となる。よって、売上高20%の下振れの場合は、大企業でも収益が赤字になる計算だ。当然ながら、個々の企業によって、インバウンド依存度が異なる面はあるものの、宿泊業界全体で考えれば、インバウンド蒸発は死活問題と言えるだろう。

⁵ 航空を利用して訪日した一般客とクルーズを利用して訪日したクルーズ客の合計。クルーズ客は、財務省「出入国管理統計」の各港からの入国者数を使用した。

⁶ GDP統計上は、その他サービス輸出に含まれている。

⁷ 生産下押し効果は、おおむね各業種の売上下振れ率と捉えてよい。

⁸ 付加価値率を用いて付加価値の下押し効果を試算しても、生産の試算結果と大きな変わりはない。

⁹ 二次波及効果を試算する際の限界消費性向は松浦(2016)と同様に0.4とした。

¹⁰ 日本標準産業分類では、旅行業は「その他の生活関連サービス業」に含まれるが、産業連関表上は「その他の運輸付帯サービス業」の一部に含まれる。

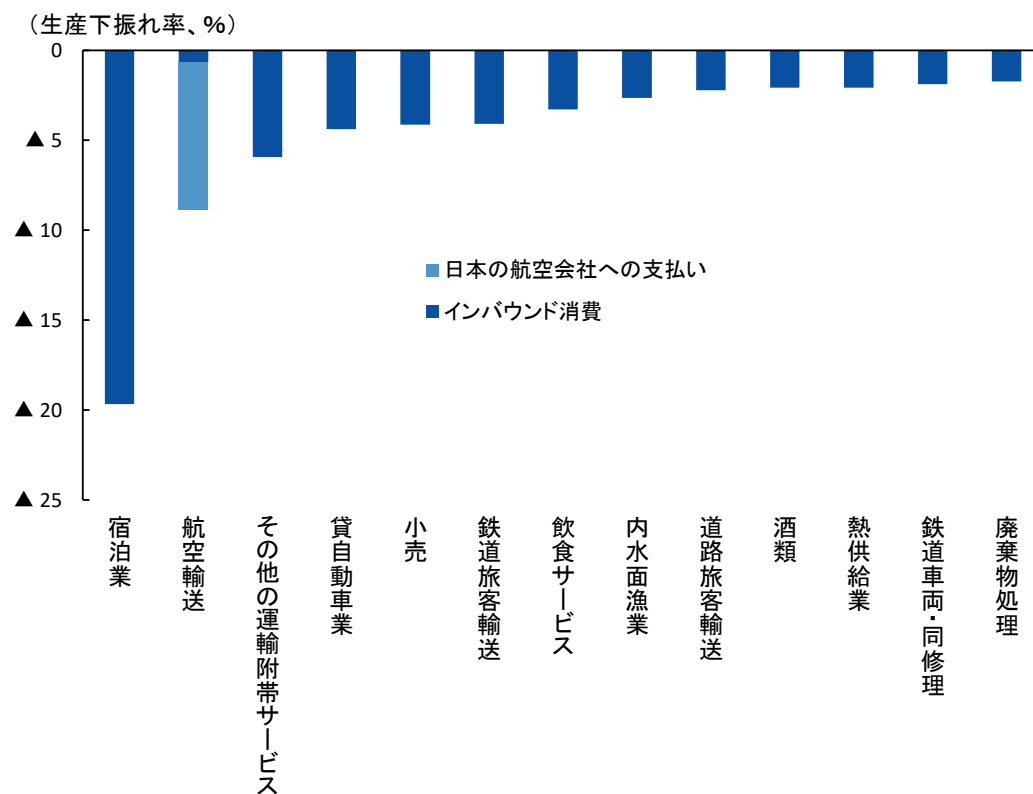
¹¹ 固定費は、従業員給与、従業員賞与、役員給与、役員賞与、福利厚生費、支払利息等、動産・不動産賃借料、租税公課の合計とした。変動費は売上高から経常利益と固定費を減じて算出した。

なお、航空輸送については、経済産業省「平成 28 年経済センサス活動調査」を用いて、2016 年の損益分岐点比率を算出したところ、約 65%となっており、計算上は、インバウンド蒸発だけで収益が赤字に転化するわけではない。

旅行業についても同様に計算したところ、約 68%となった。ただし、①大～中小・零細企業全てを含む全規模平均の値であること、②OTA(Online Travel Agent、インターネット上で取引を行う旅行会社)も含まれていることから、損益分岐点比率が低めとなっている可能性があり、実店舗主体の旅行代理店や中小企業については、実際の損益分岐点比率がより高水準とみられる¹³。ただし、旅行業取扱額に占める訪日外国人向けの割合は 5%にとどまっているため、これだけでは決定的な打撃とは言えないだろう。

なお、航空輸送および旅行業ともに、インバウンド蒸発と同時に日本人のアウトバウンド(本稿では、日本人出国者数を指す)蒸発による打撃も直撃している。この点については、次章で言及する。

図表 4 インバウンド蒸発による生産下振れ率の試算・主要業種別



(注) 1. 産業連関表は 2015 年基準を使用。インバウンド消費額の内訳は 2019 年時点のデータを使用。
 2. 直接効果および一次波及効果、二次波及効果による下振れ率を試算。
 3. インバウンド消費額の全項目がゼロになった場合の試算。

(資料) 総務省「産業連関表」、観光庁「訪日外国人消費動向調査」「主要旅行業者の旅行取扱状況」、財務省「国際収支統計」、日本政府観光局(JNTO)「訪日外客数・出国日本人数」、法務省「出入国管理統計」より、みずほ総合研究所作成

¹² 固定費は、人件費、福利厚生費、支払利息等、動産・不動産賃借料、租税公課の合計とした。変動費は費用から固定費を減じて算出した。

¹³ 平井(2008)は、大手旅行代理店の損益分岐点比率を 95.06%と試算している。

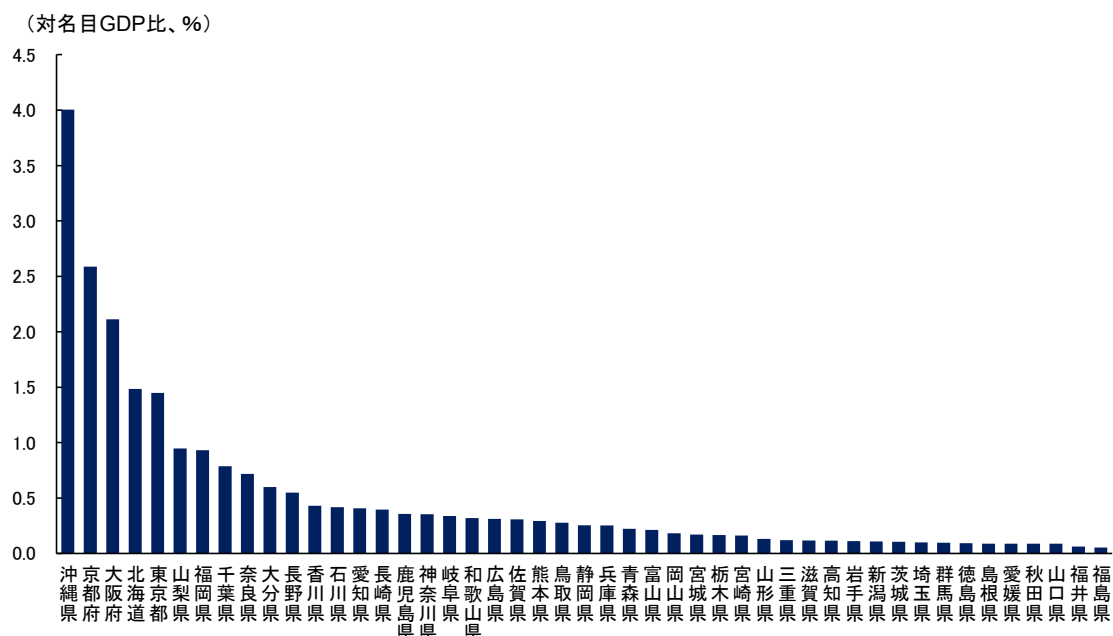
(3) 都道府県別の影響

前節ではインバウンド蒸発による悪影響について、業種別の偏りが存在することを明らかにしたが、今節では、地域別の偏りを確認してみよう。

各都道府県のインバウンド消費の対GDP比率をインバウンド依存度として計算してみると(図表5)、全都道府県の中で沖縄県の比率が最も高く4.0%におよぶ。次いで、京都府、大阪府、東京都、山梨県と三大都市圏の地域が上位に多い一方、北海道、福岡県といった地方圏も含まれる。その後は、千葉県、奈良県と三大都市圏に隣接する地域が続き、次いで大分県や長野県、長崎県、香川県などの九州、四国地方についても一部の地域で上位となっている。一方で、青森県より下位の22都道府県については、GDP比率が0.2%未満となっており、依存度は非常に低い。

このように、都道府県別にみると、インバウンド蒸発による悪影響は沖縄県や三大都市圏に偏っていることがわかる。

図表5 インバウンド依存度・都道府県別



(注) 1. 各都道府県のインバウンド依存度は、各都道府県のインバウンド消費÷各都道府県の名目GDPで算出。ただし、インバウンド消費は2019年時点のデータを用いる一方、名目GDPは統計の制約により、2017年度の数値を用いた。
 2. 都道府県間の交通費および国際線交通費(日本企業への支払い)は含まれていない。
 (資料) 観光庁「訪日外国人消費動向調査」、内閣府「県民経済計算」より、みずほ総合研究所作成

インバウンド蒸発による経済的悪影響は、各都道府県内のみにとどまらず近隣地域にも波及していくことで、悪影響が増幅していくことが想定される。そこで、経済産業省「地域間産業連関表」を用いて、インバウンド蒸発による悪影響を、地域別業種別に試算した。

なお、統計データの制約から、地域間産業連関表の基準年は2005年時点である。また、地域・業種ともやや粗い区分となっているため、試算の結果は幅を持つてみる必要がある点には留意されたい。

試算結果をみると(図表6)、全地域で卸売・小売、その他对個人サービス(宿泊業、飲食業、娯楽業、生

活理美容など生活関連業が含まれる)、運輸・郵便業への打撃が相対的に大きい。なかでも、沖縄や北海道、近畿が相対的に下振れ率が大きい。特に沖縄県については、卸売・小売業やその他对個人サービス業に対して、下押し効果が二桁以上となるだけでなく、その他の産業への悪影響も大きい。やはりインバウンド依存度の大きい沖縄県経済にとっては、幅広い業種で影響が大きくなることが明らかだ。

図表 6 インバウンド蒸発による各地域・各業種のGDP下振れ率 (%)

	北海道	東北	関東	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄
農林水産業	1.00	0.85	1.02	0.87	1.29	0.92	0.86	0.85	2.04
鉱業	0.75	0.19	0.24	0.25	0.43	0.23	0.20	0.12	0.71
製造業	0.73	0.27	0.26	0.18	0.32	0.22	0.28	0.29	2.24
電気・ガス・水道・廃棄物処理業	0.99	0.63	0.67	0.54	0.89	0.33	0.32	0.55	2.15
建設業	0.08	0.02	0.11	0.06	0.23	0.04	0.03	0.06	0.12
卸売・小売業	3.20	0.54	1.84	1.20	3.36	0.64	0.65	1.70	11.36
運輸・郵便業	3.41	0.73	1.54	1.25	2.80	0.85	0.89	1.19	5.44
情報通信業	0.96	0.35	0.67	0.45	0.90	0.40	0.51	0.48	1.71
金融・保険業	1.66	0.48	0.79	0.63	1.63	0.52	0.54	0.83	4.71
不動産業	0.59	0.28	0.35	0.28	0.46	0.31	0.31	0.39	1.40
専門・科学技術、業務支援サービス業	0.94	0.25	0.71	0.42	1.02	0.29	0.25	0.46	1.29
公務	0.03	0.01	0.03	0.02	0.07	0.02	0.02	0.02	0.06
教育	0.13	0.12	0.25	0.17	0.22	0.14	0.10	0.11	0.15
保健衛生・社会事業	0.13	0.10	0.08	0.10	0.09	0.11	0.10	0.11	0.14
その他对個人サービス	5.50	0.85	3.44	1.47	4.84	1.40	0.97	2.48	11.23

(注) 1. インバウンド消費は2019年時点のデータを用いる一方、名目GDPは統計の制約により、2017年度の値を用いた。
 2. 都道府県間の交通費および国際線交通費(日本企業への支払い)は含まれていない。
 3. 地域間産業連関表は、2005年基準。

(資料) 経済産業省「地域間産業連関表」、観光庁「訪日外国人消費動向調査」「主要旅行業者の旅行取扱状況」、日本政府観光局(JNTO)「訪日外客数・出国日本人数」、内閣府「県民経済計算」より、みずほ総合研究所作成

(4) よりミクロの地域でみた影響

前節では、都道府県別、地域別のデータを用いてインバウンド蒸発による影響を試算した。しかし、実際には同じ都道府県内であっても、インバウンド蒸発による影響は、市区町村単位で大きく異なると推察されるため、その実態を明らかにする意義は大きい。

しかし、都道府県別よりも、さらにミクロな市区町村別の影響については、公的統計があまり公表されておらず、インバウンド蒸発による影響を体系的に算出することは困難だ。

そこで次善の策として、本稿では国土交通省「地価公示」における各地点の不動産鑑定書のテキストデータを用いて、インバウンドによる恩恵が大きい地域について特定を試みた。

国土交通省「地価公示」では、2019年から各地点の不動産鑑定書を公開している。不動産鑑定書には、鑑定士による各地点の評価が記載されており、テキストデータ¹⁴が収録されている。例えば「同地点では訪日外国人客数の増加により、ホテルや店舗需要が高まっており、地価が押し上げられている」といったコメントが掲載されており、地価に影響を与えた要因について言及されている。

インバウンドの増加によって地価が押し上げられているならば、当然ながら、その地点周辺において、訪日外国人による宿泊需要の増加などを通じた経済効果が大きく発現しているはずだ。地価公示で調査対象となっている地点は、全国の市区町村全てをカバーしているわけではないものの、例えば国土交通省「地価LOOKレポート」よりも調査地点の数は多い¹⁵ため、インバウンドの恩恵が大きい地点をより細かく特定することが可能である。

そこで、この地価公示における不動産鑑定書のテキストデータを用いて、インバウンド需要拡大の影響を大きく受けていた地域について分析した。具体的には、不動産鑑定書が公開されている地点のうち、地価が前年比プラスとなっている地点を対象として、その地点の評価に関するテキストデータから、インバウンドと関連のあるテキスト¹⁶が含まれている地点を抽出した。その後、テキストデータを確認して、インバウンドがその地点の地価にプラスに働いたと考えられる文脈¹⁷でインバウンド関連テキストが用いられている地点であるかどうかを確認したうえで、最終的にインバウンド需要拡大の影響が大きい地点とした。

インバウンド需要の拡大が地価を押し上げたと推察される地点の一覧は図表7だ。基本的に東京都と大阪府、京都府、北海道、福岡県など、インバウンド需要の増大が報道等でも話題になっていた三大都市圏、地方中枢の地点が多い。ただし、その都道府県内においても、地域に偏在がある点が注目される。例えば、東京都で言えば23区の中でも新宿区や台東区(上野・浅草)、中央区(銀座)といった、主要観光地がやはり多い。京都府では京都市、大阪府では大阪市、北海道では札幌市、福岡県では福岡市といった具合に、各地点とも県庁所在地のような中心都市の地点で、インバウンド需要による地価の押し上げに言及されていた地点が多い。

¹⁴ 「地域要因の将来予測」、「市場特性」、「一般的要因」、「地域要因」、「個別要因」の5項目について、不動産鑑定士のコメントが収録されている。

¹⁵ 地価LOOKレポートなどを用いたインバウンド需要増加による地価の押し上げに関する分析については、平良・宮嶋(2019)参照。

¹⁶ 具体的には、「インバウンド、外国人観光客、海外観光客、訪日観光客、外国人を含む観光客、国内外の観光客、訪日外国人」とした。また、「外国人」のテキストが使われていたコメントのうち観光客を対象としていると判断できるコメントも抽出対象とした。

¹⁷ 例えば、「インバウンド観光客は最近減少しているものの、人口増加もあって地価は上昇している」というコメントだった場合は、インバウンドがプラスに働いたわけではないと判定して除外した。また、「日本経済は、訪日外国人客の増加もあって、底堅さを維持している。」のように、その地点において、インバウンド需要が地価にプラス要因として働いたと考えにくいコメントであった場合も除外した。

図表 7 インバウンド需要拡大による地価の押し上げが大きい地点

都道府県	市区町村名と住所	地価変化率 (%)	都道府県	市区町村名と住所	地価変化率 (%)
北海道	札幌市中央区南1条西4丁目1番1外	16.9	大阪府	大阪市都島区東野田町2丁目2番4	6.7
北海道	札幌市中央区南6条西4丁目5番32外	29.8	大阪府	大阪市此花区西九条4丁目2番6番1外	10.0
北海道	札幌市中央区大通西6丁目6番1	20.0	大阪府	大阪市西区江戸堀1丁目5番3番1	23.1
北海道	札幌市中央区北1条西3丁目3番22	24.7	大阪府	大阪市西区江戸堀2丁目1番5番外	26.9
北海道	札幌市中央区大通西18丁目1番29外	15.7	大阪府	大阪市西区北堀江2丁目1番8番2外	29.6
北海道	札幌市中央区南2条西3丁目1番5	21.5	大阪府	大阪市西区西本町1丁目1番9番3	23.4
北海道	札幌市中央区南6条西8丁目1番8番11外	19.8	大阪府	大阪市大正区三軒家東1丁目2番9番3	5.1
北海道	札幌市中央区南4条東2丁目1番2外	20.0	大阪府	大阪市浪速区元町3丁目1番4外	23.5
北海道	札幌市中央区南6条西3丁目6番31	29.2	大阪府	大阪市浪速区恵美須東1丁目1番378外	20.8
北海道	札幌市中央区北4条西4丁目1番7外	17.2	大阪府	大阪市浪速区日本橋4丁目3番7外	20.4
北海道	札幌市北区北7条西4丁目1番2外	19.6	大阪府	大阪市浪速区恵美須西2丁目6番20	5.1
北海道	札幌市南区定山溪温泉東3丁目228番13外	7.3	大阪府	大阪市浪速区日本橋3丁目3番6番20外	17.3
北海道	函館市未広町9番1	4.8	大阪府	大阪市西淀川区姫里2丁目11番2	1.3
北海道	函館市東雲町6番5外	3.2	大阪府	大阪市東淀川区豊新5丁目5番9	1.1
北海道	函館市本町100番6	4.1	大阪府	大阪市東成区大今里南1丁目9番4	2.5
北海道	小樽市奥沢1丁目22番3外	5.5	大阪府	大阪市東成区中道4丁目2番2外	1.1
北海道	小樽市堺町36番2	20.0	大阪府	大阪市生野区鶴橋3丁目19番4	1.7
北海道	小樽市緑町3丁目13番	7.8	大阪府	大阪市生野区新今里4丁目5番3	0.7
北海道	千歳市雷丘2丁目598番103	7.8	大阪府	大阪市阿倍野区三明町2丁目3番17外	4.0
北海道	千歳市栄町2丁目25番20	7.6	大阪府	大阪市阿倍野区阿倍野筋1丁目3番8番1外	12.9
北海道	千歳市錦町2丁目10番3	17.6	大阪府	大阪市西成区岸里3丁目6番	3.4
北海道	千歳市千代田町5丁目1番8	19.3	大阪府	大阪市西成区鶴見橋1丁目4番3	20.1
北海道	千歳市信濃1丁目716番57外	4.8	大阪府	大阪市西成区萩之茶屋2丁目1番22外	20.2
北海道	恵庭市住吉町4丁目611番	6.3	大阪府	大阪市北区角田町12番1外	20.7
北海道	倶知安町南3条東1丁目16番9外	30.6	大阪府	大阪市北区小松原町18番3	14.3
北海道	倶知安町字山田83番29	43.3	大阪府	大阪市北区堂島2丁目31番3	14.8
北海道	倶知安町南1条西1丁目40番1外	60.6	大阪府	大阪市北区茶屋町20番17	30.0
岩手県	盛岡市中央通3丁目12番2	3.1	大阪府	大阪市中央区宗右衛門町4番6番1外	44.9
栃木県	日光市松原町10番6	1.2	大阪府	大阪市中央区瓦町2丁目2番8番1外	19.9
栃木県	日光市中鉢石町904番1外	1.0	大阪府	大阪市中央区農人橋2丁目8番1	11.9
埼玉県	川越市六軒町1丁目16番11外	2.1	大阪府	大阪市中央区平野町3丁目2番8番外	18.2
埼玉県	川越市幸町3番1	3.3	大阪府	大阪市中央区難波1丁目14番22外	21.2
埼玉県	三郷市中央1丁目4番9	0.4	大阪府	大阪市中央区道頓堀1丁目32番3	19.4
千葉県	成田市花崎町828番50	19.9	大阪府	大阪市中央区西心斎橋1丁目8番	19.1
千葉県	浦安市北栄1丁目641番3	14.9	大阪府	大阪市中央区道頓堀1丁目37番外	23.8
東京都	千代田区外神田1丁目12番2	5.3	大阪府	大阪市中央区西心斎橋2丁目10番6外	18.0
東京都	千代田区外神田1丁目56番2	6.9	大阪府	大阪市中央区心斎橋筋2丁目39番1	17.6
東京都	中央区銀座2丁目213番14	10.6	大阪府	大阪市中央区日本橋1丁目16番4外	25.0
東京都	中央区銀座3丁目3番1	4.1	大阪府	大阪市中央区心斎橋筋1丁目35番3外	19.5
東京都	中央区銀座4丁目103番1外	5.8	大阪府	大阪市中央区南船場3丁目3番8番5	19.5
東京都	中央区銀座4丁目2番4	0.5	大阪府	大阪市中央区内本町1丁目12番	13.8
東京都	中央区銀座7丁目1番2外	1.7	大阪府	大阪市中央区森ノ宮中央1丁目16番17	8.6
東京都	中央区築地4丁目2番1	11.0	大阪府	大阪市中央区千日前2丁目156番9	18.1
東京都	中央区銀座8丁目109番7	5.1	大阪府	大阪市中央区難波3丁目27番27外	21.6
東京都	港区六本木4丁目14番4	5.5	大阪府	大阪市中央区安堂寺町2丁目16番	21.9
東京都	港区赤坂2丁目1301番5外	13.3	大阪府	大阪市中央区南船場4丁目41番5外	17.8
東京都	港区新橋1丁目30番9	8.1	大阪府	貝塚市近木町1488番外	5.2
東京都	港区芝4丁目109番1外	9.5	大阪府	泉佐野市高松東2丁目6788番10	6.5
東京都	新宿区新宿2丁目78番1外	8.5	大阪府	泉佐野市上町3丁目933番18	5.9
東京都	新宿区百人町1丁目193番5	8.8	大阪府	泉佐野市鶴原1丁目1794番1	2.4
東京都	新宿区新宿3丁目5番2外	6.0	大阪府	泉佐野市若宮町4564番7	3.0
東京都	新宿区新宿3丁目107番14	6.1	大阪府	泉佐野市羽倉崎1丁目3185番1外	0.9
東京都	新宿区新宿3丁目30番13外	4.5	大阪府	泉佐野市日根野7070番外	3.8
東京都	新宿区歌舞伎町2丁目429番11	12.0	大阪府	泉佐野市りんくう往来南5番7	2.1
東京都	新宿区新宿3丁目6番19	6.7	兵庫県	姫路市呉服町32番	0.7
東京都	新宿区新宿3丁目807番1外	5.3	兵庫県	姫路市駅前町252番	13.3
東京都	新宿区西新宿1丁目12番17	5.9	兵庫県	豊岡市城崎町湯島字中406番	11.8
東京都	文京区湯島3丁目420番1外	10.5	奈良県	奈良市十輪院町16番	1.7
東京都	文京区小石川1丁目2番5外	14.3	奈良県	奈良市芝辻町866番2	1.4
東京都	台東区浅草1丁目16番14外	34.0	奈良県	奈良市中筋町1番4	20.3
東京都	台東区西浅草2丁目6番2	32.4	奈良県	奈良市大宮町6丁目2番15	5.8
東京都	台東区谷中3丁目114番6	10.0	奈良県	奈良市西木辻町200番47	8.0
東京都	台東区西浅草3丁目15番10	14.9	奈良県	奈良市花芝町16番2外	8.8
東京都	台東区上野7丁目46番2外	20.2	奈良県	奈良市富雄元町4丁目1953番1	0.6
東京都	台東区竜泉3丁目260番2外	8.2	奈良県	奈良市餅飯殿町24番3	20.0

都道府県	市区町村名と住所	地価変化率 (%)
東京都	台東区上野6丁目2番1外	13.0
東京都	台東区上野4丁目2番3	8.1
東京都	台東区浅草2丁目2番6	9.6
東京都	台東区上野7丁目2番8	16.3
東京都	台東区浅草2丁目5番11	32.1
東京都	台東区上野1丁目2番7	15.6
東京都	台東区台東4丁目3番12外	14.0
東京都	台東区日本堤2丁目109番17	9.2
東京都	渋谷区神宮前3丁目5番44	10.2
東京都	渋谷区道玄坂2丁目2番3番	14.6
東京都	渋谷区神宮前1丁目1番5	7.1
東京都	江戸川区西葛西6丁目15番28外	11.0
神奈川県	川崎市川崎区小川町15番13	5.5
山梨県	忍野村忍草字入角郷山1504番1外	0.7
山梨県	富士河口湖町船津字榎休場2183番1外	2.9
山梨県	富士河口湖町船津字土土足戸1212番3外	3.1
長野県	長野市大字南長野字石堂東沖1970番1外	2.5
長野県	長野市大字鶴賀字舎利田566番2外	1.9
長野県	長野市大字鶴賀字高畑875番3外	1.3
長野県	松本市深志1丁目703番	1.7
長野県	松本市中央3丁目1205番9	0.9
長野県	松本市本庄1丁目957番外	0.8
長野県	松本市深志2丁目1126番外	0.7
長野県	松本市中央1丁目487番外	1.8
長野県	松本市中央2丁目351番2外	1.3
長野県	松本市渚2丁目151番9	0.3
長野県	松本市村井町北2丁目798番1外	0.3
長野県	松本市中央4丁目1240番1外	2.5
長野県	松本市井川城1丁目4628番48外	0.6
長野県	白馬村大字北城字堀別レ827番36	20.2
長野県	白馬村大字北城7257番	0.3
長野県	白馬村大字北城字山越4093番2	15.2
長野県	小布施町大字小布施字上町西側981番1	2.0
長野県	野沢温泉村大字豊郷字蟹沢7886番10	3.2
長野県	野沢温泉村大字豊郷字八幡下6513番外	2.7
岐阜県	高山市上三之町51番	10.2
静岡県	熱海市銀座町357番5	6.2
愛知県	名古屋市中村区名駅2丁目4103番外	15.7
愛知県	名古屋市中区栄2丁目410番1外	12.6
愛知県	春日井市如意申町5丁目8番3	0.9
京都府	京都市中京区東木屋町通四上る3丁目材木町182番1	27.3
京都府	京都市東山区高台寺南門通下河原東入榎屋町353番5	13.8
京都府	京都市東山区松原通大和大路西入弓矢町28番	27.3
京都府	京都市東山区五条橋東3丁目406番	27.9
京都府	京都市東山区清水5丁目130番7	29.8
京都府	京都市東山区宮川筋四下る宮川筋1丁目216番	29.1
京都府	京都市東山区四条通大和大路東入祇園町北側277番	25.0
京都府	京都市東山区三条通大橋東入三町目35番7外	27.2
京都府	京都市下京区四条通寺町東入2丁目御旅町51番外	18.1
京都府	京都市下京区高辻通柳馬場西入泉正寺町452番	17.9
京都府	京都市下京区大宮通四下る四条大宮町19番外	11.2
京都府	京都市下京区西洞院通正面下る鍛冶屋町446番1	19.0
京都府	京都市下京区猪熊通綾小路下る瀬戸屋町307番1	10.9
京都府	京都市下京区寺町通松原下る植松町709番3外	18.3
京都府	京都市下京区四条通新町東入月鉾町39番1	19.1
京都府	京都市南区東九条柳下町40番12	2.0
京都府	京都市南区西九条川原城町7番	10.3
京都府	京都市南区東九条北鳥丸町36番2	13.0
京都府	京都市南区東九条上殿田町50番2外	17.2
京都府	京都市南区西九条東島町29番1外	6.5
京都府	京都市右京区嵯峨天龍寺車道町9番外	8.5
京都府	京都市伏見区深草稻荷御前町89番	18.1
京都府	宇治市宇治壱番152番外	3.2
京都府	宇治市広野町西裏97番5	2.6
京都府	宮津市字文珠小字弁天640番20外	0.9

都道府県	市区町村名と住所	地価変化率 (%)
奈良県	奈良市大安寺町504番1外	3.1
奈良県	奈良市油阪地方町3番1	16.2
奈良県	奈良市西大寺東町2丁目5番3外	4.6
奈良県	奈良市三奈本町1089番外	10.2
岡山県	岡山市北区富田町2丁目7番111外	3.9
岡山県	岡山市北区伊福町3丁目7番5外	4.1
岡山県	岡山市北区北方1丁目977番5	3.1
広島県	広島市中区八丁堀15番6外	8.2
広島県	広島市中区堀川町6番2内	8.0
広島県	広島市中区鉄砲町6番5	19.6
広島県	広島市中区新天地2番1外	12.8
広島県	広島市中区三川町2番3外	18.2
広島県	広島市中区小町1番17外	9.1
広島県	広島市中区大手町3丁目1番11外	7.0
広島県	広島市中区弥生町3番1外	7.7
広島県	広島市中区十日市町2丁目5番27	8.8
広島県	広島市南区松原町9番14	9.3
広島県	尾道市西御所町2番251外	2.6
広島県	廿日市市宮島町字北之町553番23	0.3
広島県	廿日市市宮島町字中之町520番1	8.0
広島県	廿日市市宮島口1丁目2609番9	7.4
香川県	高松市磨屋町2番6外	4.0
香川県	高松市西の丸町10番6	1.6
香川県	高松市南新町4番3	1.5
香川県	高松市錦町1丁目210番	1.6
愛媛県	松山市大街道3丁目2番36	1.2
高知県	高知市帯屋町1丁目170番外	3.1
福岡県	福岡市博多区博多駅前2丁目41番	31.3
福岡県	福岡市博多区奈良屋町248番1	18.8
福岡県	福岡市博多区博多駅前2丁目172番外	25.0
福岡県	福岡市博多区博多駅前1丁目470番1外	27.7
福岡県	福岡市博多区博多駅前4丁目102番外	25.0
福岡県	福岡市博多区綱場町9番外	20.4
福岡県	柳川市三橋町下百町字堺町24番3	0.4
福岡県	太宰府市五条5丁目3053番19	4.1
福岡県	太宰府市水城1丁目55番1外	9.6
長崎県	長崎市浜町3番32	1.1
熊本県	熊本中央区中央街4番30	20.5
熊本県	八代市古閑中町字六反田1373番8	0.4
大分県	別府市上田の湯町2085番4	1.5
大分県	別府市北浜2丁目774番3外	8.3
大分県	別府市北浜1丁目697番24	1.6
大分県	別府市北浜3丁目818番177	10.4
大分県	別府市青山町3052番8	1.7
大分県	別府市大字鶴見字門田2670番38	1.1
大分県	別府市幸町1116番2	1.9
大分県	別府市船小路町48番	1.1
大分県	別府市大字鉄輪字風呂ノ本186番外	0.9
大分県	別府市野口中町1446番1外	2.3
大分県	由布市湯布院町川上野野田3056番16	4.2
沖縄県	那覇市宇寄宮洗田原154番7外	10.1
沖縄県	那覇市久茂地3丁目1番1	43.6
沖縄県	石垣市宇大川中ノハカ207番3	5.8
沖縄県	石垣市新栄町70番12	6.5
沖縄県	浦添市宮城4丁目1821番外	11.6

(注)地価の伸び率は、インバウンドに言及した鑑定書の伸び率。同地点で2つの鑑定書が指摘していた場合は伸び率の平均値。

(資料)国土交通省「地価公示」より、みずほ総合研究所作成

ただし、地方圏においても、インバウンドの恩恵が大きい地点は少なくない。例えば北海道函館市と小樽市、倶知安町、長野県松本市や白馬村、奈良県奈良市、岡山県岡山市、福岡県太宰府市、大分県別府市などが挙げられる。

公示地価の調査地点対象は県庁所在地中心となっているものの、それでも不動産鑑定書のテキストを見る限り、インバウンド蒸発による悪影響は大都市の有名観光スポットだけでなく、地方圏の有力観光都市においても発生していたことは確かだ。

そう考えると、近年、こうした地方の観光都市が地方圏の経済振興に一役買っていただけに、インバウンド蒸発は痛手であり、都道府県内の中でも悪影響はもっと偏っていると言えそうだ。

3. インバウンドと表裏一体のアウトバウンド蒸発による悪影響の検証

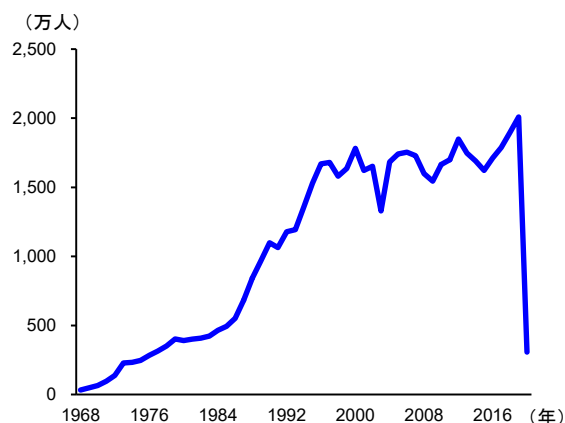
(1) 日本人出国者数も歴史的な落ち込み

コロナ感染拡大後、日本への入国制限が実施されているが、当然ながら、これは日本に限った話ではない。世界各国でも、感染予防のために入国制限を実施している。その結果、アウトバウンドも大幅減となっている(図表8)。

アウトバウンド消費額(現地消費含む)は4.8兆円程度あり、インバウンド消費額と同程度の規模となっている(図表9)。この出国者数の激減の結果、実は国内の旅行消費も一定程度下押しされる。なぜなら、海外旅行に伴い、日本国内で消費される財やサービスもあるからだ。具体的には、パッケージツアー費、航空チケット代(国際線および国内線(国内移動))などの交通費、そして旅行前の準備としての化粧品やガイドブックなどの購入が含まれる。

観光庁「旅行・観光消費動向調査」をみると、2019年の海外旅行時の国内支出分に相当する消費額は約2.5兆円におよぶ(図表10)。インバウンド消費の約半分に値し、アウトバウンド蒸発による国内消費下押しも看過できない規模であることがわかる。ただし、支出の内訳をみると、その大部分はパッケージツアー費

図表 8 日本人出国者数



(注) 2020年は1~9月までの値。

(資料) 日本政府観光局(JNTO)「訪日外客数・出国日本人数」より、みずほ総合研究所作成

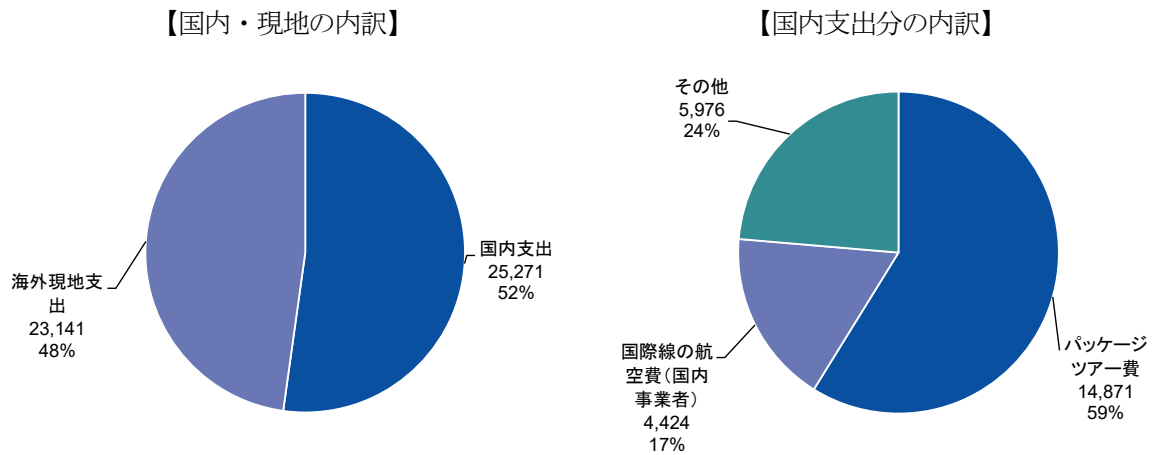
図表 9 インバウンド、国内旅行、海外旅行消費額、旅行人数 (2019年)

	消費額 (億円)	旅行者数 (万人)	消費単価 (円)
インバウンド	48,135	3,188	150,979
国内旅行・宿泊	171,560	31,162	55,054
国内旅行・日帰り	47,752	27,548	17,334
海外旅行	48,412	2,008	241,097

(資料) 日本政府観光局(JNTO)「訪日外客数・出国日本人数」、観光庁「訪日外国人消費動向調査」「旅行・観光消費動向調査」より、みずほ総合研究所作成

であり、次いで国際線の航空費（国内事業者）で大部分が占められており、かなり偏りがある。

図表 10 海外旅行消費額の内訳（2019年）



(注)単位は億円。

(資料) 観光庁「旅行・観光消費動向調査」より、みずほ総合研究所作成

(2) 業種別の影響

それでは、アウトバウンド蒸発による各業種の生産下押し効果を試算してみよう。前章と同様に、産業連関表を用いて、アウトバウンド蒸発による国内支出額がゼロ(100%減となるケース)になった場合の生産下押し効果を業種別に試算した。

各消費項目(パッケージツアー費や交通費など)の内訳を、対応する各業種に対する需要減としてカウントした(図表11)。消費の内訳は、観光庁「旅行・観光消費動向調査」を用いているが、パッケージツアー費については、観光庁「主要旅行業者の旅行取扱状況」の海外旅行取扱額を使用した。その他の設定は、前章のインバウンド消費と同様である。

試算結果は、生産全体で0.5%程度の下押し効果と算出され、インバウンド蒸発による影響の半分程度となる(図表12)。しかし、前述したように、消費額の内訳がパッケージツアー費と交通費(特に航空輸送)に偏っているため、旅行業などその他運輸付帯サービス業と航空輸送の2業種への打撃が非常に大きく、それぞれ約▲28%、約▲12%となり、生産下押し圧力は大きい。

インバウンド蒸発とアウトバウンド蒸発は表裏一体であり、インバウンドの蒸発が続く以上、アウトバウンド蒸発も継続するため、両者の下押し効果は基本的に同時に発生する。そこで、両者の効果を合算して下振れ率を試算した。結果(図表13)をみると、宿泊業の下振れ率(▲20%)以上に、旅行業などその他の運輸付帯サービス業(▲34%)、航空輸送業(▲21%)への打撃が非常に大きいことがわかる。前述した損益分岐点比率から考えると、旅行業については、多くの企業が赤字経営となる可能性が高い。

なお、業種別の詳細については図表20を参照されたい。

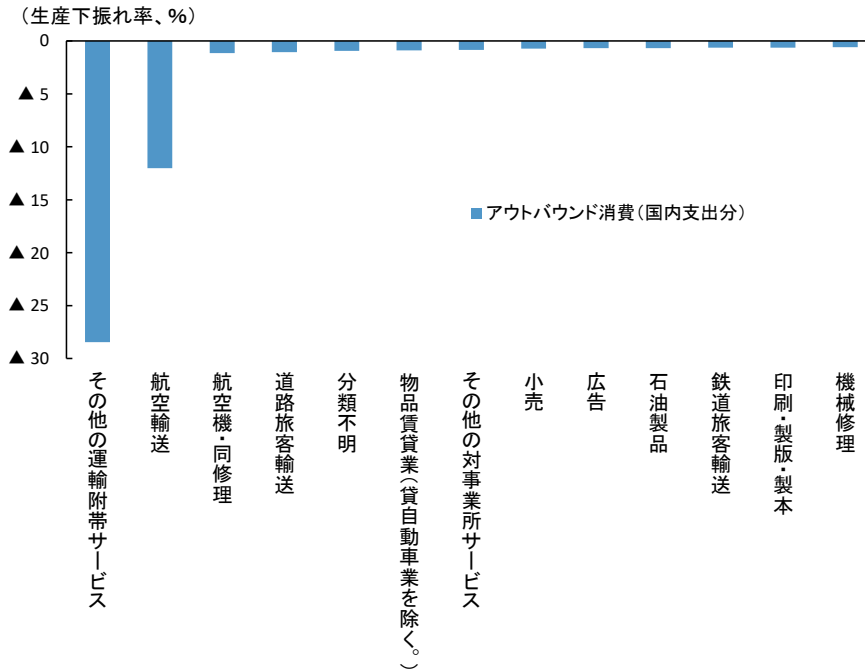
図表 11 アウトバウンド消費の内訳と対応する業種、使用統計

「旅行・観光消費動向調査」を使用した項目	
品目分類	産業連関表の分類
旅行前	
買物代	小売
旅行関連用品のレンタル料	物品賃貸業(貸自動車業を除く。)
旅行保険・クレジットカード入会金	保険
美容室・理容室	洗濯・理容・美容・浴場業
パスポート申請費用	その他の運輸附帯サービス
ビザ申請費用	公務(中央)
旅行の打ち合わせ等での飲食費	飲食サービス
その他の旅行前支出	分類不明
旅行中	
航空(国内線)	航空輸送
新幹線・鉄道・モノレール	鉄道旅客輸送
バス	道路旅客輸送
タクシー・ハイヤー	
船舶(内航)	沿海・内水面輸送
レンタカー・カーシェアリング	貸自動車
ガソリン	小売
その他交通費	その他の運輸付帯サービス
航空(国際線/国内事業者)	航空輸送
船舶(外航/国内事業者)	外洋輸送
宿泊費	宿泊業
飲食費	飲食サービス
買物代	小売
旅行後	
写真のプリント・現像	その他の対個人サービス
衣類のクリーニング	洗濯・理容・美容・浴場業
その他の旅行後支出	分類不明
他の統計で補完した項目	
パッケージツアー 「主要旅行業者の旅行取扱状況」	その他の運輸付帯サービス

(注) 買い物代は、菓子類、その他の食料品・飲料・酒・たばこ、衣類・帽子・ハンカチなど繊維製品、靴・かばんなど皮革製品、化粧品・医薬品・写真フィルムなど、本・雑誌・ガイドブック、電気製品、その他買物代の合計。

(資料) みずほ総合研究所作成

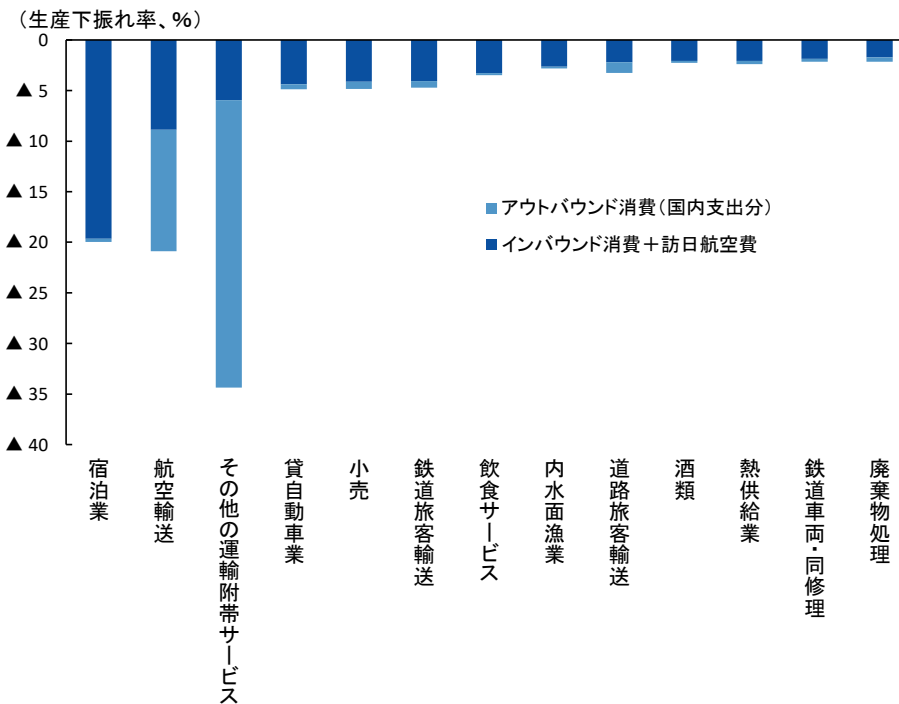
図表 12 アウトバウンド蒸発による生産下振れ率の試算・主要業種別



(注) 1. 産業連関表は 2015 年基準を使用。アウトバウンド消費額の内訳は 2019 年時点のデータを使用。
 2. 直接効果および一次波及効果、二次波及効果による下振れ率を試算。
 3. アウトバウンド消費額の全項目がゼロになった場合の試算。

(資料) 総務省「産業連関表」、観光庁「旅行・観光消費動向調査」「主要旅行業者の旅行取扱状況」より、みずほ総合研究所作成

図表 13 インバウンド・アウトバウンド蒸発による生産下振れ率の試算・主要業種別



(注) 図表 4、図表 12 の注参照。

(資料) 図表 4、図表 12 の資料より、みずほ総合研究所作成

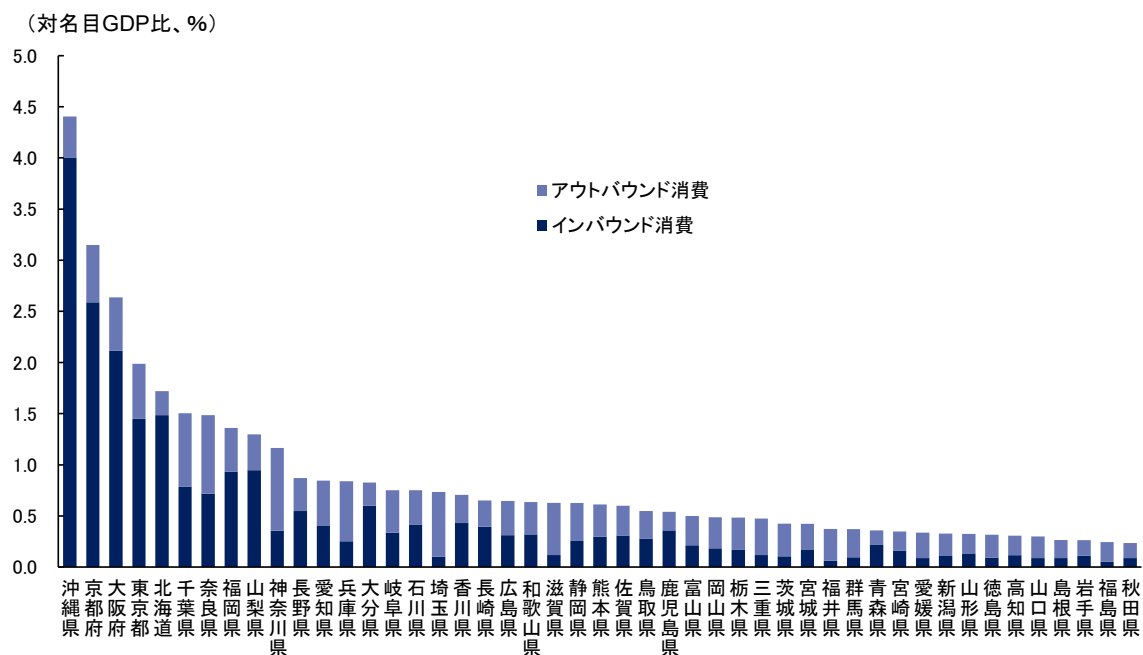
(3) 都道府県別の影響

次に、都道府県別の影響を見てみよう。「旅行・観光消費動向調査」において、居住地別の海外旅行消費額を把握することはできるものの、都道府県別の詳細な内訳は公表されておらず、また国内および現地支出の内訳も公表されていない。そこで、本稿では、法務省「出入国管理統計」の都道府県別出国者数を用いて各都道府県の出国者数割合を算出し、海外旅行消費に占める国内支出額を按分することで、各都道府県のアウトバウンド消費額として簡易的に試算した。

前章で試算した都道府県別のインバウンド消費額とアウトバウンド消費額を合計し、各都道府県の名目GDPで除して比率を算出したものが図表14である。アウトバウンド消費額が大きい地域は、神奈川県や奈良県、千葉県、埼玉県など三大都市圏の地域が多く、人口の多い都道府県が上位となっている。しかし、インバウンド消費とアウトバウンド消費を合計した比率で見ると、基本的にはインバウンド消費の方が大きいため、比率の高い地域は沖縄県や京都府、大阪府、東京都、北海道といった地域が上位となっている。一方、秋田県や福島県、岩手県などインバウンド依存度の低い地域では、アウトバウンド消費への依存が沖縄県や三大都市圏と比較して相対的に大きいのが、合計で見れば依存度は低い。

以上を踏まえると、インバウンド・アウトバウンド双方の蒸発による影響が大きいのは、やはり沖縄県や京都府、大阪府、東京都、北海道といった地域であることが明らかになった。

図表 14 インバウンド+アウトバウンド消費額（対名目 GDP 比率）・都道府県別



(注) 1. 各都道府県の(インバウンド消費+アウトバウンド消費)÷各都道府県の名目GDPで算出。ただし、インバウンド消費とアウトバウンド消費は2019年時点のデータを用いる一方、名目GDPは統計の制約により、2017年度の数値を用いた。
 2. インバウンド消費については、都道府県間の交通費および国際線交通費(日本企業への支払い)は含まれていない。
 3. アウトバウンド消費は、各都道府県の出国者数割合から算出。
 (資料) 観光庁「訪日外国人消費動向調査」「旅行・観光消費動向調査」、法務省「出入国管理統計」、内閣府「県民経済計算」より、みずほ総合研究所作成

4. 国内旅行減少による悪影響の検証

ここまでみてきたように、コロナ感染後の世界的な入国制限により、日本のインバウンド・アウトバウンドは双方とも蒸発しているが、その悪影響は業種別、地域別の偏りが大きい。

インバウンド・アウトバウンド減少による打撃の大きい業種や地域を下支えするには、資金繰りなどの事業者支援を強化することに加え、国内旅行を促進することが本来なら有効と考える。しかし、当然ながら、国内旅行もコロナ感染拡大により大きな打撃を受けており、インバウンド・アウトバウンド蒸発を相殺するどころか、むしろ2020年の国内旅行市場は前年から大幅マイナスとなる可能性が高い。

ここでは足元までの国内旅行の状況を概観し、その影響について考えてみよう。

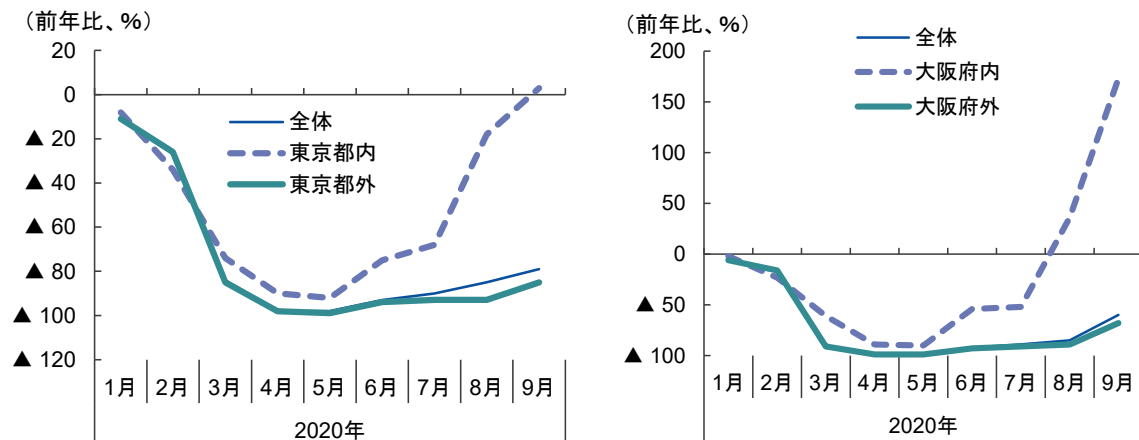
(1) 2020年上期の国内旅行は激減、下期から持ち直すも近距離圏中心

2020年の国内旅行市場の動向について確認しよう。日帰りも含めて確認できる観光庁「旅行・観光消費動向調査」において、2020年上期の国内旅行消費額は前年比▲57.9%、宿泊は同▲58.0%、日帰りは同▲57.5%となっており、コロナ感染拡大によって急速に需要が冷え込んだ。

しかし、5月中旬に緊急事態宣言が解除されたことにより、下期にかけて、旅行需要は最悪期を脱しつつある。観光庁「宿泊旅行統計調査」を用いて確認すると、7～8月は前年比▲50.0%と4～6月期(同▲73.4%)からマイナス幅は縮小している。7月中旬から8月上旬にかけて、感染が再拡大した時期については宿泊旅行の回復は鈍かったものの、内閣府・内閣官房「V-RESAS」¹⁸を用いて9月第3～4週の宿泊者数をみると、東京都でも都外への移動自粛要請が解除されたことなどを受けて、前年同週比プラスまで持ち直している。ただし、月ベースで見れば、9月はまだ前年比マイナスとみられる。

加えて、現状の国内旅行の回復は、車を使って旅行することができる近距離圏の日帰り、もしくは短期間の宿泊旅行中心の可能性が高い。旅行者が感染予防のために公共交通機関等を利用して遠出することに対してはまだ慎重であることが背景にある。この点について、V-RESASを用いて、東京都と大阪府の宿泊旅

図表 15 国内宿泊旅行の動向・予約代表者の居住地別
【東京都】 【大阪府】



(資料) 内閣府・内閣官房「V-RESAS」より、みずほ総合研究所作成

¹⁸ V-RESASの詳細については、岡田(2020b)を参照。

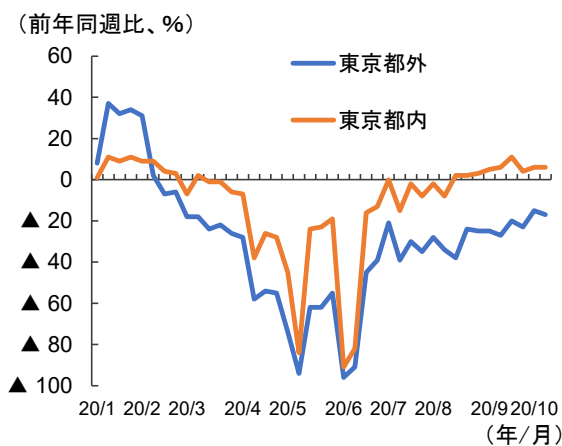
行の内訳を確認しよう(図表15)。予約代表者の居住地別にみると、両都府とも6月以降、同一の都府内からの宿泊者数が大きく改善しており、大阪府については前年比プラスまで回復した。大阪府については、7月中旬からGoToトラベルキャンペーンが開始されたが、大阪府外からの宿泊旅行に大きな改善はみられない。また、9月末まではキャンペーンの対象外だった東京都でも、東京都民による都内の宿泊旅行の改善が顕著で、傾向は同一である。つまり、キャンペーンの有無にかかわらず、9月までの国内旅行は同一都道府県内を中心とする近距離圏主体で回復していると評価される¹⁹。

株式会社KDDI「日本全国での県境をまたぐ移動に関する人流分析レポート」によれば、9月19日～22日の県外への流出入人口は前年同月休日平均比+15.8%と大幅なプラスに転化した。ただし、東京都への流入人口については前年同月休日平均比▲4.1%と最悪期を脱したとはいえ、マイナスのままである²⁰。内訳をみると、神奈川県や千葉県、埼玉県など隣接する地域からの東京都訪問は増加しているものの遠方からの回復は鈍く、東京都外からの宿泊需要はまだ回復が遅れているとみられる。

10月からはGoToトラベルキャンペーンの対象に東京都発着の旅行も加わったことで、国内旅行回復に一層の期待が高まっている。株式会社KDDI「全国主要観光地 人流の動向」の日次データをみると、長野県軽井沢駅周辺については、大幅な前年同月平日および休日比プラスとなっており、東京都民による都外への旅行については、回復基調を強めている可能性がある。一方、東京都浅草雷門周辺の人流は、いまだ前年同月平日および休日比二桁を超えるマイナスの日が多く、東京都外からの旅行の回復は相対的に鈍い模様である。また、内閣府・内閣官房「V-RESAS」を用いて、東京都の宿泊者数に類似すると考えられる0～6時の滞在人口をみても(図表16)、東京都外の居住者で0～6時に東京都に滞在する人口は、10月に入って回復テンポが顕著に高まっている様子はいかがえない。

以上をまとめると、国内旅行については、下期から回復に向かっていくものの日帰りや近距離圏の旅行が中心であり、遠距離を含めて総じてみれば、まだコロナ禍前の需要水準を取り戻せていないと推察される。10～12月期にかけて、近距離圏を中心に旅行需要の回復基調がさらに強まる可能性はあるものの、感染拡大懸念が払しょくされていないことや冬のボーナス減少など雇用所得環境が悪化していることから考えると、大幅な回復は見込みがたい。また、東京都発着の旅行がGoToトラベルキャンペーンの対象になることによる押し上げ効果に期待は高まっているが、そもそもキャンペーンの予算は

図表 16 東京都の0～6時の滞在人口・居住地別



(注) 週次データ。最新は10月第2週。
(資料) 内閣府・内閣官房「V-RESAS」より、みずほ総合研究所作成

¹⁹ 代表的な地域として東京都と大阪府を取り上げたが、同一都道府県内の宿泊旅行回復が顕著である傾向は他の地域についても同じである。

²⁰ 東京都以外の道府県は前年同月休日平均比プラスとなっている。

1.35兆円であり、最大50%の旅行代金の補助であることから逆算すると、2.7兆円の旅行需要が創出される計算となる。これは2019年の国内旅行消費の約12%分である。2019年10～12月期の国内旅行消費額は約5兆円のため、仮に10～12月にキャンペーンの効果の大部分が創出されたとしても、それだけで前年比プラスまで回復するわけではない。

2020年下期以降、国内主要観光地での混雑が顕著になっているとの報道が増加しており、国内旅行回復期待が過熱しているものの、観光関連業にとってみれば、インバウンド・アウトバウンド蒸発に加えて、国内旅行も2019年比でマイナスとなり、業績への打撃となることは確実だ。

(2) 業種別への影響

それでは、前章と同様に、国内旅行の減少による業種別への影響を試算しよう。前節でみたように、インバウンド・アウトバウンドとは異なり、国内旅行は下期から回復に向かっているが、現状の国内旅行は近距離圏主体であることから、日帰りもしくは1泊2日の短期の宿泊旅行が回復の主体であることを踏まえると、2019年通年でみれば、前年比大幅マイナスは避けられないとみられる。足元の状況を踏まえて、日帰り旅行は2020年11月に前年比ゼロ近傍まで持ち直し、宿泊旅行は12月時点で前年比▲10%程度まで下落幅が縮小すると仮定して簡易的に試算すると、2020年国内旅行全体の伸び率は前年比▲46%、このうち宿泊旅行は同▲48%、日帰り旅行は同▲39%となる。

以下では上記設定を前提に、国内旅行減少による業種別の生産下押し効果について、前章までと同様に産業連関表を用いて試算していこう。なお、消費項目と対応する業種の紐づけについては、図表17の通りである。多くの消費項目は観光庁「旅行・観光消費動向調査」を用いているが、パッケージツアーについては、「主要旅行業者の旅行取扱状況」を用いている²¹。

試算の結果は図表18の通りである。生産下振れ率が最も大きいのはその他の運輸付帯サービス業で約▲30%と非常に大きい。この要因は、旅行業のパッケージツアー費が大きいことに加え、「その他の交通費」(駐車場代や高速道路代等)が、インバウンドおよびアウトバウンドにおける支出額よりも大きいためだ。また、宿泊業が約▲28%と下振れ幅が大きい。当然ながら、日帰り旅行の減少による悪影響は極めて小さいものの、宿泊市場における日本人の割合が大きいため、インバウンド蒸発を超える打撃となっている。次いで航空輸送、鉄道旅客輸送、貸自動車業、道路旅客輸送といった運輸関係の業種の生産下振れ率が二桁を超えており、航空輸送を除いてインバウンドやアウトバウンド蒸発と比べて影響が大きくなっている。その他、小売や飲食サービス、娯楽サービスについても、インバウンド・アウトバウンド蒸発より生産下振れ率は大きくなっており、やはり国内旅行の減少による影響が大きいことが明らかだ。

インバウンド、アウトバウンドの蒸発、そして国内旅行の減少による影響を合計したものが図表19である。これをみると、生産下振れ率が最も大きいのはその他の運輸付帯サービス業であり、やはりパッケージツアー費の激減による旅行業への影響が非常に大きい。次いで、宿泊業、航空輸送となっている。この3業種については、生産下振れ率が極めて大きい(それぞれ▲64.5%、▲47.4%、▲35.9%)ため、売上高が損益分岐点比率を下回ってしまい、多くの企業が赤字経営に陥るとみられる。

²¹ 日帰り旅行と宿泊旅行の按分は、「旅行・観光消費動向調査」を用いた。

図表 17 国内旅行消費の内訳と対応する業種、使用統計

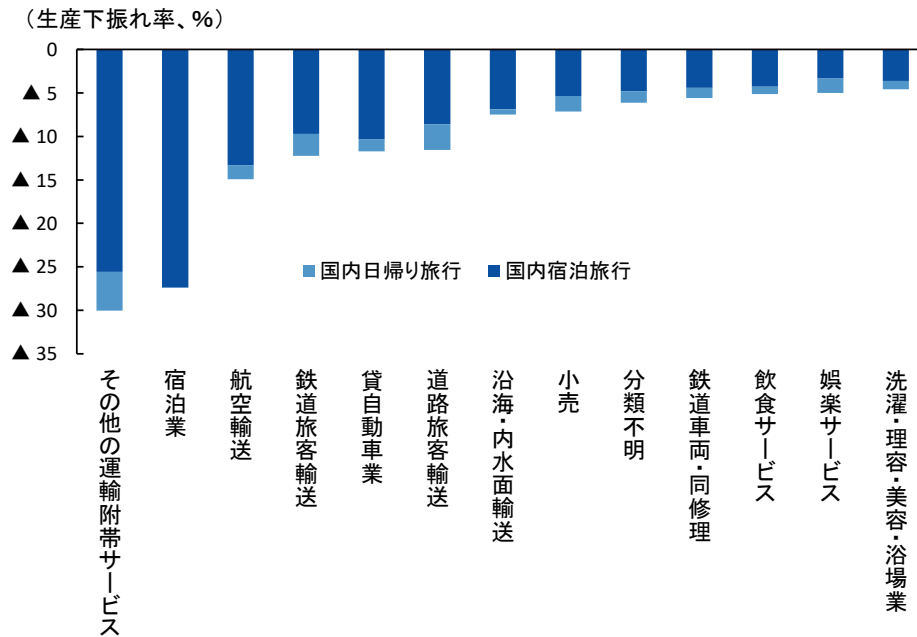
「旅行・観光消費動向調査」を使用した項目	
品目分類	産業連関表の分類
旅行前	
買物代	小売
旅行関連用品のレンタル料	物品賃貸業(貸自動車業を除く。)
旅行保険・クレジットカード入会金	保険
美容室・理容室	洗濯・理容・美容・浴場業
旅行の打ち合わせ等での飲食費	飲食サービス
その他の旅行前支出	分類不明
旅行中	
航空(長距離移動)	航空輸送
新幹線・鉄道(長距離移動)	鉄道旅客輸送
長距離バス	道路旅客輸送
航空(短距離移動)	航空輸送
鉄道・モノレール(短距離移動)	道路旅客輸送
近郊バス	道路旅客輸送
タクシー・ハイヤー	道路旅客輸送
船舶	沿海・内水面輸送
レンタカー・カーシェアリング	貸自動車業
ガソリン	小売
その他交通費	その他の運輸付帯サービス
宿泊費	宿泊業
飲食費	飲食サービス
買物代	小売
温泉・温浴施設・エステ・リラクゼーション	洗濯・理容・美容・浴場業
娯楽サービス費	娯楽サービス
展示会・コンベンション参加費	その他の対事業所サービス
レンタル料	物品賃貸業(貸自動車業を除く。)
その他娯楽等サービス費	その他の対個人サービス
その他	分類不明
旅行後	
写真のプリント・現像	その他の対個人サービス
衣類のクリーニング	洗濯・理容・美容・浴場業
その他の旅行後支出	分類不明
他の統計で補完した項目	
パッケージツアー 「主要旅行業者の旅行取扱状況」	その他の運輸付帯サービス

(注)1. 買い物代は、菓子類、その他の食料品・飲料・酒・たばこ、衣類・帽子・ハンカチなど繊維製品、靴・かばんなど皮革製品、化粧品・医薬品・写真フィルムなど、本・雑誌・ガイドブック、電気製品、その他買物代の合計。

2. 娯楽等サービス費は、テーマパーク・遊園地、美術館・博物館・資料館・動植物園・水族館など、スキー場リフト、スポーツ施設利用料、スポーツ観戦、舞台・音楽鑑賞の合計。

(資料)みずほ総合研究所作成

図表 18 国内旅行減少による生産下振れ率の試算・主要業種別



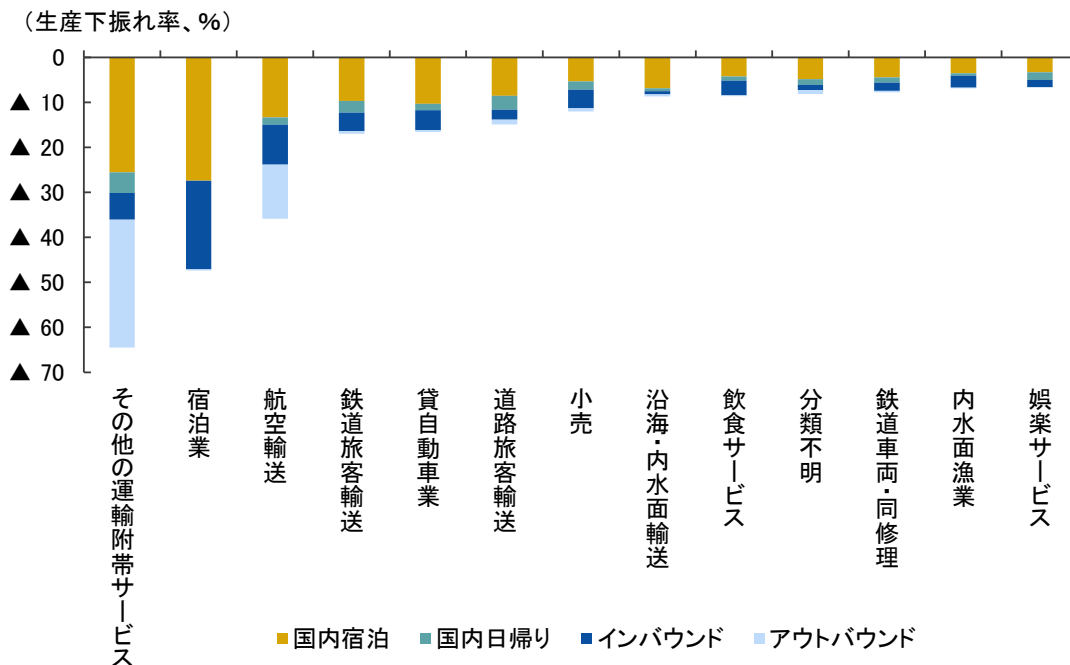
(注) 1. 産業連関表は 2015 年基準を使用。国内旅行消費額の内訳は 2019 年時点のデータを使用。

2. 直接効果および一次波及効果、二次波及効果による下振れ率を試算。

3. 国内旅行消費額のうち、宿泊旅行が▲48%、日帰り旅行が▲39%減少した場合の試算。

(資料)総務省「産業連関表」、観光庁「旅行・観光消費動向調査」「主要旅行業者の旅行取扱状況」より、みずほ総合研究所作成

図表 19 インバウンド・アウトバウンド蒸発と国内旅行減少による生産下振れ率の試算
主要業種別



(注)図表 4、図表 12、図表 18 の注参照。

(資料)図表 4、図表 12、図表 18 の資料より、みずほ総合研究所作成

次いで下振れ幅が大きいのは鉄道旅客輸送(▲17.0%)、貸自動車業(▲16.6%)、道路旅客輸送(▲14.9%)となっており、15%前後のマイナスとなる。中小・零細企業を除けば、損益分岐点比率を大きく下回るほどではないとみられるものの、売上に対する下押し圧力は小さくない²²。

以上の議論をまとめると、国内旅行の減少を加算した場合、その他の運輸付帯サービス業、宿泊業、航空輸送業の3業種への打撃は、インバウンド・アウトバウンド蒸発による打撃の2倍近くまで膨らむ。結局のところ、旅行需要の減少による悪影響は当該3業種に大きく偏っていることに変わりはないが、国内旅行の減少を加えると、運輸関連業の打撃も相応に大きくなる。

なお、業種別の生産下振れ率の詳細については、図表20を参照されたい。

²² 経済産業省「平成 28 年経済センサスー活動調査」で計算すると、2016 年の鉄道業の損益分岐点比率は 57%、道路旅客輸送業は 86%、貸自動車業は 65%。

図表 20 インバウンド・アウトバウンド・国内旅行減少による生産下振れ率（％）の試算・全業種別

業種名	国内 宿泊	国内 日帰り	インバ ウンド	アウトバ ウンド	合計
業種計	-1.5	-0.3	-0.9	-0.5	-3.2
その他の運輸附帯サービス	-25.6	-4.6	-5.9	-28.4	-64.5
宿泊業	-27.4	-0.1	-19.7	-0.3	-47.4
航空輸送	-13.3	-1.7	-8.9	-12.0	-35.9
鉄道旅客輸送	-9.7	-2.6	-4.1	-0.6	-17.0
貸自動車業	-10.3	-1.4	-4.4	-0.5	-16.6
道路旅客輸送	-8.6	-3.1	-2.2	-1.0	-14.9
小売	-5.3	-1.8	-4.1	-0.7	-12.0
沿海・内水面輸送	-6.9	-0.6	-0.8	-0.4	-8.7
飲食サービス	-4.3	-0.9	-3.3	-0.2	-8.7
分類不明	-4.8	-1.4	-1.1	-0.9	-8.2
鉄道車両・同修理	-4.4	-1.2	-1.9	-0.3	-7.8
内水面漁業	-3.5	-0.5	-2.6	-0.2	-6.9
娯楽サービス	-3.4	-1.7	-1.6	-0.1	-6.7
熱供給業	-3.1	-0.5	-2.1	-0.3	-6.0
洗濯・理容・美容・浴場業	-3.6	-1.0	-0.6	-0.4	-5.7
酒類	-2.8	-0.4	-2.1	-0.2	-5.5
廃棄物処理	-2.9	-0.4	-1.7	-0.4	-5.4
自家輸送(旅客自動車)	-2.1	-0.4	-1.4	-0.4	-4.3
広告	-1.9	-0.5	-1.1	-0.7	-4.2
事務用品	-1.9	-0.4	-1.0	-0.7	-4.0
都市ガス	-2.0	-0.4	-1.4	-0.3	-4.0
物品賃貸業(貸自動車業を除く。)	-1.8	-0.4	-0.9	-0.9	-4.0
自家輸送(貨物自動車)	-1.8	-0.5	-1.2	-0.3	-3.9
その他の対事業所サービス	-1.7	-0.4	-0.9	-0.8	-3.8
インターネット附随サービス	-1.7	-0.5	-1.0	-0.5	-3.7
電力	-1.7	-0.4	-1.1	-0.3	-3.5
水道	-1.8	-0.3	-1.1	-0.4	-3.5
放送	-1.6	-0.4	-1.0	-0.5	-3.5
印刷・製版・製本	-1.6	-0.4	-0.9	-0.6	-3.5
石油製品	-1.5	-0.3	-0.9	-0.7	-3.4
畜産食料品	-1.7	-0.3	-1.2	-0.2	-3.4
石炭・原油・天然ガス	-1.6	-0.3	-1.0	-0.5	-3.4
航空機・同修理	-1.3	-0.2	-0.8	-1.1	-3.4
特用林産物	-1.7	-0.3	-1.2	-0.1	-3.4
その他の紙加工品	-1.6	-0.4	-0.9	-0.5	-3.3
畜産	-1.7	-0.3	-1.2	-0.1	-3.3
いも・豆類	-1.6	-0.3	-1.2	-0.1	-3.2
不動産仲介及び賃貸	-1.4	-0.3	-0.8	-0.5	-3.0
果実	-1.5	-0.2	-1.1	-0.2	-3.0
機械修理	-1.4	-0.3	-0.7	-0.6	-3.0
野菜	-1.5	-0.2	-1.1	-0.2	-3.0
紙製容器	-1.4	-0.3	-1.0	-0.2	-3.0
映像・音声・文字情報制作	-1.4	-0.3	-0.8	-0.4	-2.9
飼料・有機質肥料(別掲を除く。)	-1.5	-0.3	-1.0	-0.1	-2.9
海面漁業	-1.5	-0.2	-1.1	-0.1	-2.9
穀類	-1.4	-0.2	-1.0	-0.2	-2.9
砂糖・油脂・調味料類	-1.4	-0.3	-1.0	-0.1	-2.8
郵便・信書便	-1.3	-0.3	-0.8	-0.4	-2.8
精穀・製粉	-1.4	-0.2	-1.0	-0.2	-2.8
自動車整備	-1.4	-0.3	-0.8	-0.3	-2.8
紙・板紙	-1.3	-0.3	-0.8	-0.4	-2.7
その他の食用作物	-1.4	-0.2	-1.0	-0.1	-2.7
水産食料品	-1.3	-0.2	-0.9	-0.1	-2.6
鉄道貨物輸送	-1.2	-0.2	-0.7	-0.3	-2.5
その他の対個人サービス	-1.4	-0.4	-0.6	-0.2	-2.5
農産保存食料品	-1.3	-0.2	-0.9	-0.1	-2.5
その他の食料品	-1.2	-0.2	-0.9	-0.1	-2.5
その他の繊維既製品	-1.3	-0.1	-0.9	-0.1	-2.4
化学肥料	-1.2	-0.2	-0.8	-0.1	-2.4
その他の飲料	-1.2	-0.2	-0.8	-0.1	-2.4
金融	-1.1	-0.2	-0.6	-0.3	-2.3
農業	-1.1	-0.2	-0.8	-0.1	-2.3
油脂加工製品・界面活性剤	-1.2	-0.2	-0.6	-0.2	-2.2
家具・装備品	-1.0	-0.2	-0.6	-0.3	-2.2
農業サービス	-1.1	-0.2	-0.7	-0.1	-2.1

業種名	国内 宿泊	国内 日帰り	インバ ウンド	アウトバ ウンド	合計
倉庫	-1.0	-0.2	-0.6	-0.2	-2.1
情報サービス	-0.9	-0.2	-0.5	-0.4	-2.0
通信	-1.0	-0.2	-0.6	-0.2	-2.0
非食用作物	-1.0	-0.2	-0.6	-0.1	-2.0
パルプ	-0.9	-0.2	-0.5	-0.4	-1.9
加工紙	-0.9	-0.2	-0.6	-0.2	-1.9
こん包	-0.9	-0.2	-0.5	-0.2	-1.8
めん・パン・菓子類	-0.9	-0.2	-0.6	-0.1	-1.8
貨物利用運送	-0.9	-0.2	-0.5	-0.2	-1.8
道路貨物輸送(自家輸送を除く。)	-0.8	-0.2	-0.5	-0.2	-1.7
保険	-0.7	-0.1	-0.4	-0.5	-1.7
織物製・ニット製衣服	-0.8	-0.2	-0.5	-0.2	-1.6
プラスチック製品	-0.8	-0.2	-0.5	-0.2	-1.6
その他の繊維工業製品	-0.8	-0.2	-0.4	-0.2	-1.6
他に分類されない会員制団体	-0.7	-0.2	-0.4	-0.2	-1.5
再生資源回収・加工処理	-0.8	-0.2	-0.5	-0.1	-1.5
革製履物	-0.8	-0.2	-0.4	-0.2	-1.5
卸売	-0.8	-0.1	-0.5	-0.1	-1.5
建設補修	-0.7	-0.1	-0.3	-0.3	-1.4
染色整理	-0.7	-0.1	-0.4	-0.2	-1.4
紡績糸	-0.7	-0.1	-0.4	-0.1	-1.3
ソーダ工業製品	-0.6	-0.2	-0.3	-0.1	-1.2
石炭製品	-0.6	-0.1	-0.4	-0.1	-1.2
塗料・印刷インキ	-0.6	-0.1	-0.3	-0.2	-1.2
その他の製造工業製品	-0.5	-0.1	-0.3	-0.1	-1.1
化粧品・歯磨	-0.6	-0.1	-0.3	-0.1	-1.1
社会教育・その他の教育	-0.5	-0.1	-0.3	-0.1	-1.1
その他の衣服・身の回り品	-0.5	-0.1	-0.3	-0.1	-1.0
その他の金属製品	-0.5	-0.1	-0.3	-0.1	-1.0
ガラス・ガラス製品	-0.5	-0.1	-0.3	-0.1	-1.0
なめし革・革製品・毛皮(革製履物を除く。)	-0.5	-0.1	-0.3	-0.1	-1.0
素材	-0.5	-0.1	-0.3	-0.1	-1.0
その他のゴム製品	-0.5	-0.1	-0.3	-0.1	-1.0
陶磁器	-0.5	-0.1	-0.3	-0.1	-1.0
住宅賃貸料(帰属家賃)	-0.4	-0.1	-0.3	-0.1	-0.9
住宅賃貸料	-0.4	-0.1	-0.3	-0.1	-0.9
タイヤ・チューブ	-0.5	-0.1	-0.3	-0.1	-0.9
その他の無機化学工業製品	-0.4	-0.1	-0.3	-0.1	-0.9
たばこ	-0.4	-0.1	-0.2	-0.1	-0.9
合成樹脂	-0.4	-0.1	-0.3	-0.1	-0.8
がん具・運動用品	-0.4	-0.1	-0.2	-0.1	-0.8
木材	-0.4	-0.1	-0.2	-0.1	-0.8
その他の木製品	-0.4	-0.1	-0.3	-0.1	-0.8
化学繊維	-0.4	-0.1	-0.2	-0.1	-0.8
その他の有機化学工業製品	-0.4	-0.1	-0.2	-0.1	-0.7
保健衛生	-0.3	-0.1	-0.1	-0.2	-0.7
民生用電気機器	-0.3	-0.1	-0.2	-0.1	-0.7
その他の化学最終製品	-0.3	-0.1	-0.2	-0.1	-0.7
ガス・石油機器・暖房・調理装置	-0.3	-0.1	-0.2	-0.1	-0.7
織物	-0.3	-0.1	-0.2	-0.1	-0.7
港湾運送	-0.3	-0.1	-0.2	-0.1	-0.6
その他の鉄鋼製品	-0.3	-0.1	-0.2	-0.1	-0.6
合成ゴム	-0.3	-0.1	-0.2	-0.1	-0.6
建設用土石製品	-0.3	-0.1	-0.1	-0.1	-0.6
脂肪族中間物・環式中間物・合成染料・有機顔料	-0.3	-0.1	-0.2	-0.1	-0.6
事務用機械	-0.3	-0.1	-0.1	-0.1	-0.6
石油化学系基礎製品	-0.3	-0.1	-0.2	-0.1	-0.5
建築用金属製品	-0.3	-0.1	-0.1	-0.1	-0.5
ニット生地	-0.2	-0.1	-0.1	-0.1	-0.5
その他の窯業・土石製品	-0.2	-0.1	-0.1	-0.1	-0.5
その他の非鉄金属製品	-0.2	0.0	-0.1	-0.1	-0.5
冷延・めっき鋼材	-0.2	-0.1	-0.1	-0.1	-0.5
通信機器	-0.2	-0.1	-0.1	-0.1	-0.4
自動車部品・同附属品	-0.2	0.0	-0.1	0.0	-0.4
その他の電子部品	-0.2	0.0	-0.1	-0.1	-0.4
公務(中央)	-0.2	-0.1	0.0	-0.1	-0.4
その他の電気機械	-0.2	0.0	-0.1	-0.1	-0.4

業種名	国内 宿泊	国内 日帰り	インバ ウンド	アウトバ ウンド	合計
船舶・同修理	-0.2	0.0	-0.1	-0.1	-0.4
農業用機械	-0.2	0.0	-0.1	-0.1	-0.4
その他の輸送機械	-0.2	0.0	-0.1	-0.1	-0.3
その他のはん用機械	-0.2	0.0	-0.1	-0.1	-0.3
鑄鍛造品(鉄)	-0.2	0.0	-0.1	0.0	-0.3
非鉄金属製錬・精製	-0.2	0.0	-0.1	0.0	-0.3
熱間圧延鋼材	-0.2	0.0	-0.1	0.0	-0.3
鋳鉄・粗鋼	-0.2	0.0	-0.1	0.0	-0.3
電線・ケーブル	-0.2	0.0	-0.1	0.0	-0.3
その他の鉱物	-0.1	0.0	-0.1	0.0	-0.3
建設用金属製品	-0.1	0.0	-0.1	-0.1	-0.3
乗用車	-0.1	0.0	-0.1	0.0	-0.3
生活関連産業用機械	-0.1	0.0	-0.1	-0.1	-0.3
医薬品	-0.1	0.0	-0.1	0.0	-0.3
繊維機械	-0.1	0.0	-0.1	0.0	-0.3
セメント・セメント製品	-0.1	0.0	-0.1	-0.1	-0.3
公務(地方)	-0.1	0.0	0.0	0.0	-0.2
育林	-0.1	0.0	-0.1	0.0	-0.2
社会保険・社会福祉	-0.1	0.0	-0.1	0.0	-0.2
運搬機械	-0.1	0.0	-0.1	0.0	-0.2
学校教育	-0.1	0.0	-0.1	0.0	-0.2
鋼管	-0.1	0.0	-0.1	0.0	-0.2
金属加工機械	-0.1	0.0	-0.1	0.0	-0.2
映像・音響機器	-0.1	0.0	-0.1	0.0	-0.2
冷凍機・温湿調整装置	-0.1	0.0	0.0	0.0	-0.2
医療	-0.1	0.0	-0.1	0.0	-0.2
計測機器	-0.1	0.0	-0.1	0.0	-0.2
サービス用・娯楽用機器	-0.1	0.0	0.0	0.0	-0.2
産業用電気機器	-0.1	0.0	0.0	0.0	-0.2
電子デバイス	-0.1	0.0	0.0	0.0	-0.2
建設・鉱山機械	-0.1	0.0	0.0	0.0	-0.1
ボイラ・原動機	-0.1	0.0	0.0	0.0	-0.1
電子計算機・同附属装置	-0.1	0.0	0.0	0.0	-0.1
砂利・碎石	-0.1	0.0	0.0	0.0	-0.1
医療用機械器具	-0.1	0.0	0.0	0.0	-0.1
武器	-0.1	0.0	0.0	0.0	-0.1
光学機械・レンズ	-0.1	0.0	0.0	0.0	-0.1
トラック・バス・その他の自動車	0.0	0.0	0.0	0.0	-0.1
介護	0.0	0.0	0.0	0.0	-0.1
二輪自動車	0.0	0.0	0.0	0.0	-0.1
基礎素材産業用機械	0.0	0.0	0.0	0.0	-0.1
その他の生産用機械	0.0	0.0	0.0	0.0	-0.1
電子応用装置	0.0	0.0	0.0	0.0	-0.1
ポンプ・圧縮機	0.0	0.0	0.0	0.0	-0.1
電気計測器	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
外洋輸送	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
半導体製造装置	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
鉄屑	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
非鉄金属屑	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
住宅建築	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
非住宅建築	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
公共事業	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
その他の土木建設	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
学術研究機関	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
企業内研究開発	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

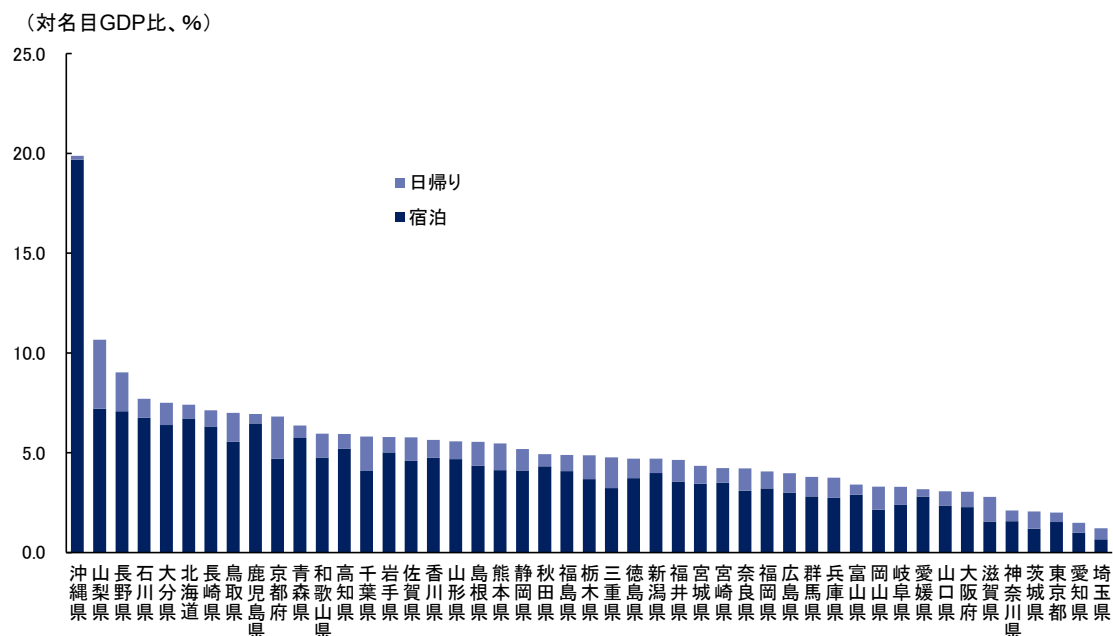
(注)図表 4、図表 12、図表 18の注参照。

(資料)図表 4、図表 12、図表 18の資料より、みずほ総合研究所作成

(3) 都道府県別の影響

次に、都道府県別の影響を見てみよう。ここでは、「旅行・観光消費動向調査」の都道府県別の旅行消費額を用いて、依存度を確認した(図表21)。GDPにおける国内旅行消費額の比率は、沖縄県が抜きん出ている。沖縄県は日本随一のリゾート地として、インバウンドだけでなく国内旅行においても人気の高い地域であることがうかがえる。また、山梨県も二桁を超えており、日帰り旅行需要も含めて非常に大きく、主に関東圏からの旅行が主体と推察される。次いで、長野県や石川県、大分県、北海道、長崎県、鳥取県、鹿児島県が上位となっている。三大都市圏ではない地方圏が多く、国内旅行需要への依存が大きいことが明らかである。図表5でみたように、インバウンド依存度については、三大都市圏が上位となっていたが、国内旅行は京都府や千葉県を除けば、同地域の依存度は大きくなく、逆の結果となっている。

図表 21 国内旅行消費依存度・都道府県別



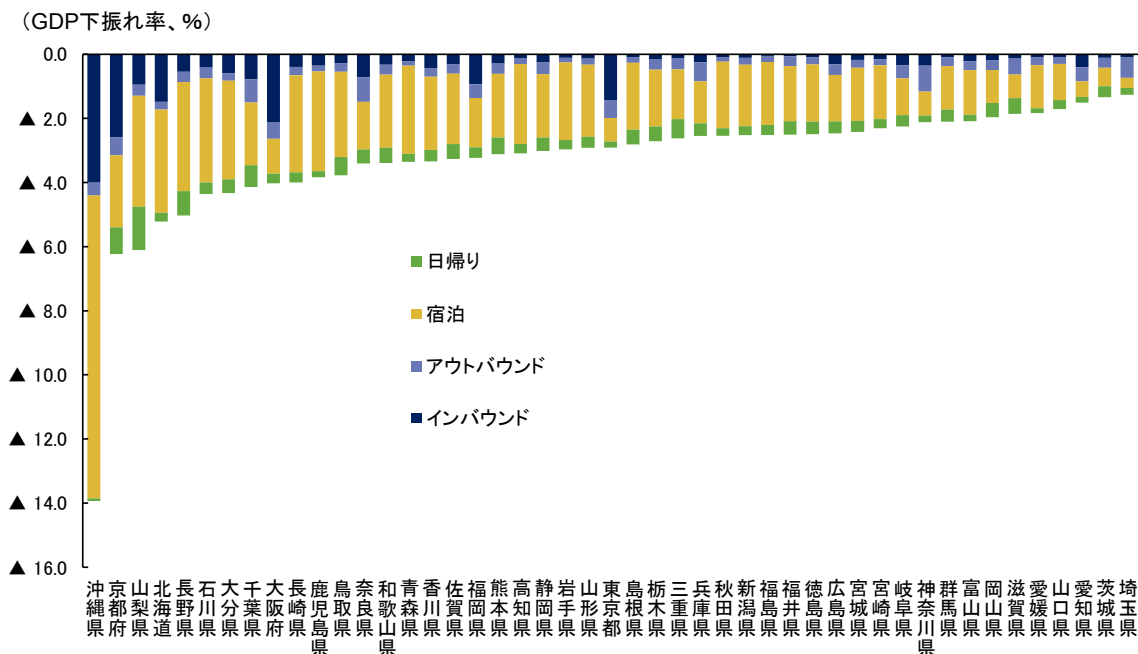
(注) 各都道府県の国内旅行消費依存度は、各都道府県の国内旅行消費÷各都道府県の名目GDPで算出。ただし、国内旅行消費は2019年時点のデータを用いる一方、名目GDPは統計の制約により、2017年度の数値を用いた。
 (資料) 観光庁「旅行・観光消費動向調査」、内閣府「県民経済計算」より、みずほ総合研究所作成

それでは、前節と同様にインバウンド・アウトバウンドの蒸発に加えて、国内旅行の縮小による各都道府県のGDP下振れ率を加算してみよう。なお、国内旅行の減少率は全都道府県一律に▲46%(宿泊旅行は▲48%、日帰り旅行は▲39%)と仮定し、産業連関表を用いずに簡易的に試算した(図表22)。これをみると、最も下振れ率が高いのは沖縄県である。沖縄県は二桁を超えるマイナスとなっており、旅行需要減少による影響がかなり大きく、インバウンドと国内宿泊旅行の減少による影響の双方が大きい。次いで、京都府、山梨県、北海道、長野県となっているが、山梨県、北海道、長野県は国内旅行の下押しが大きく、京都府はインバウンド・アウトバウンドによる下押しの影響の方が大きい。

国内旅行よりもインバウンド・アウトバウンドによる下押しがより大きい都道府県は、京都府、大阪府、東京

都、神奈川県、愛知県、埼玉県という結果となっており、やはり三大都市圏についてはインバウンドの影響の方が大きいことがわかる。深刻なのは沖縄県であり、そもそも観光への依存度が非常に高いため、国内・インバウンドともに影響は大きい。

図表 22 インバウンド・アウトバウンド蒸発、国内旅行減少による GDP 下振れ率・都道府県別



(注) 1. インバウンド、アウトバウンド消費は▲100%、国内旅行は宿泊▲48%、日帰り▲39%として計算。
 2. 図表 5、図表 14、図表 21 の注参照。
 (資料) 観光庁「訪日外国人消費動向調査」「旅行・観光消費動向調査」、法務省「出入国管理統計」、内閣府「県民経済計算」より、みずほ総合研究所作成

5. 終わりに～悪影響は業種、地域で偏り大

(1) 分析のまとめ

それでは本稿の分析について、以下まとめてみよう。

コロナ禍で蒸発したインバウンドによる日本経済(GDP)の下押し効果は1%程度であり、潜在成長率から鑑みれば看過できない規模である。しかし、より重要なことは、①インバウンド蒸発と同時にアウトバウンドも蒸発して悪影響が発生している、②インバウンド需要減による悪影響は業種および地域の偏りが大きいという点である。具体的には、業種でみた場合、インバウンド蒸発の影響だけでみれば、宿泊業への打撃が最も大きくなるが、アウトバウンド蒸発も含めて考えると、航空輸送とその他運輸付帯サービス業(主に旅行業)への打撃が極めて大きくなる。宿泊業や旅行業については、損益分岐点比率から考えると、多くの企業が赤字経営に追い込まれている可能性が高い。次いで、運輸業関連(鉄道旅客輸送業、貸自動車業、道路旅客輸送業)への下押しが大きいと試算される。地域別にみた場合、沖縄県や三大都市圏への打撃が相対的に大きいことが明らかであり、特に観光依存度の高い沖縄県への悪影響が大きい。また、同一都道府県内

でも、特定の市区町村においてインバウンドの影響を大きく受けている可能性が、不動産鑑定書を用いたテキスト分析から示唆される。

コロナ禍で不要不急の外出が制限されていることから、インバウンド・アウトバウンドほどではないものの、国内旅行需要も大きく下振れしている。本稿では、インバウンド・アウトバウンドの蒸発に加えて、国内旅行下振れによる悪影響を加算して、業種別、地域別の打撃を試算した。その結果、宿泊業、航空輸送、その他運輸付帯サービス業への打撃が極めて大きくなり、航空輸送の収益も多くの企業で赤字となる公算だ。加えて、運輸業(鉄道旅客輸送、貸自動車業、道路旅客輸送)に対しても、売上高を15%程度下押しする見込みとなり、無視しえない影響があることがわかる。地域別にみると、やはり沖縄県への打撃が極めて大きくなる。一方で、三大都市圏については、京都府への悪影響が大きいものの、東京都や大阪府などではインバウンド依存度の方が大きいことから、国内旅行需要減による追加的な打撃は相対的に軽微との結果だった。

以上のように、インバウンド・アウトバウンド・国内旅行需要下振れによる悪影響は、業種別、地域別の偏在が大きいことが明らかである。当然、ウィズコロナが続く中では観光関連業は全般的に打撃が大きいものの、一律での支援よりも、当該業種、地域への的を絞った支援の拡充が現実的だろう。

本稿で分析したように、インバウンド・アウトバウンド蒸発、国内旅行減少によって損益分岐点比率を割ってしまうほど売上高が減少する可能性が高い3業種(宿泊業、航空輸送、旅行業などその他の運輸付帯サービス業)については、現在行われている無利子無担保による資金繰り支援や雇用調整助成金、持続化給付金などの事業者支援策をさらに継続することが求められよう。

特に、宿泊業の打撃が大きくなって倒産が増加すれば、雇用の喪失による影響が全国的に大きくなる可能性には留意する必要がある。「平成28年経済センサスー活動調査」でみると、宿泊業は航空輸送業や旅行業と比較して、どの都道府県においても事業所数、雇用者数が多い(図表23)。中小企業の数が多いこと、対人サービス業であることから人手が必須であることなどが要因として挙げられよう。

また、沖縄県においては、当該3業種の事業者数、従業者数の割合が他の都道府県と比べて相対的に高く、旅行需要の下振れによる県内の雇用不安が大きくなる懸念がある。当該業種への支援の拡充を検討する必要があり、政府・自治体一体となって支援を拡充することも検討に値しよう。沖縄県は他の都道府県と比べて、インバウンド需要による打撃も大きいことから、観光業への支援は喫緊の課題である。

ただし、感染の再拡大やワクチン開発・普及の遅れによって旅行需要の回復が遅れた場合には、さらなる支援の強化・長期化が求められるが、自治体の財政負担増やゾンビ企業の延命といった副作用も大きくなりかねない。ワーストケースに備えて、事業承継支援や失業者・休業者のスキル向上支援など労働力の柔軟な移動を促進するような取り組みも、今から始めておくべきではないか。

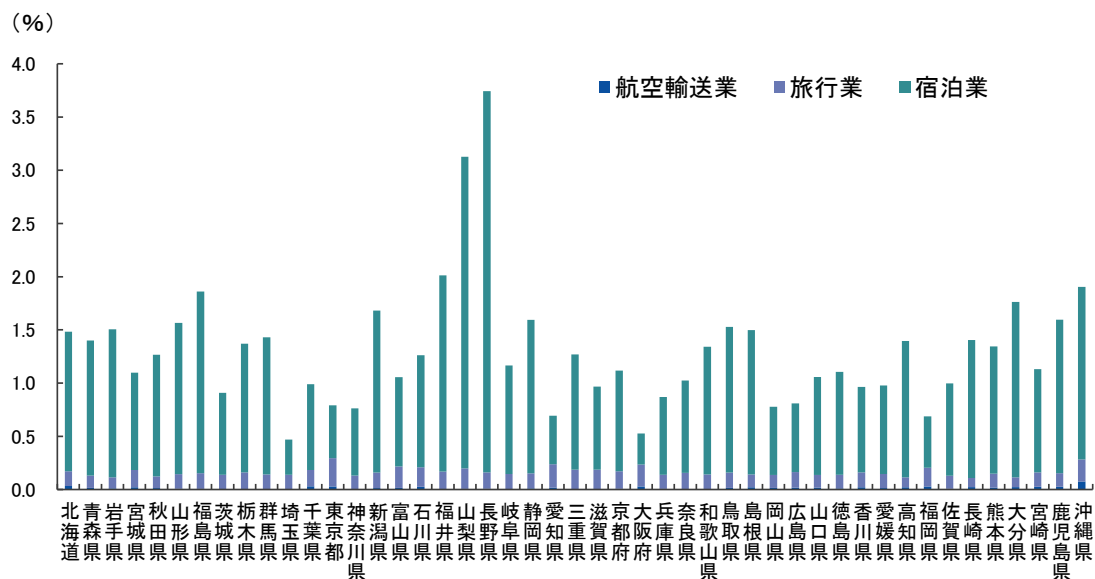
(2) 今後の展望～インバウンド・アウトバウンドに過度の期待は禁物

インバウンド・アウトバウンドの今後を展望すると、足元では日本への入国制限緩和の動きが出始めており、相手国とのビジネス客の往来を再開しようとしている。来年に開催予定となっている東京オリンピック・パラリンピックを前に、政府は観光目的のインバウンド受入も再開することを模索しているようだ。こうした状況を見ていると、来年のインバウンド(およびアウトバウンド)が最悪期を脱するとの期待が高まるのも無理はない。しかし、言うまでもなく過度の期待は禁物である。第一に、日本および相手国で今後、感染が再拡大し

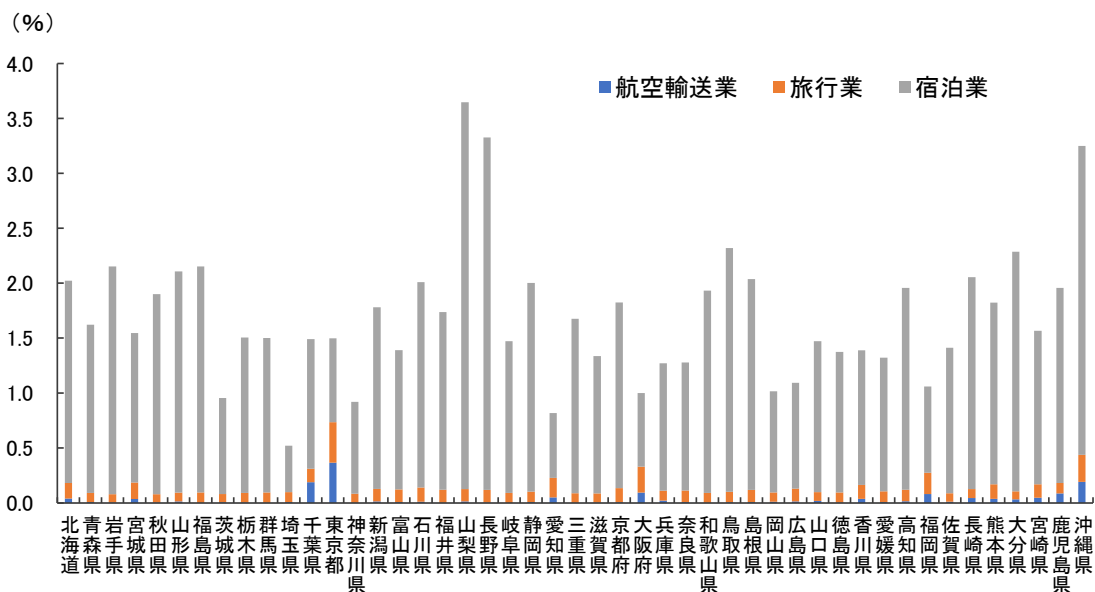
てしまえば入国制限の緩和は中断せざるを得ない。第二に、入国にあたってはPCR検査が義務付けられ、1日当たりの検査数の拡充が今後進んでいく見込みだが、PCR検査キットや人手の確保など供給制約を考えると、インバウンド受入人数を急速に引き上げることは困難であり、限定的に進めていくしかないだろう。報道等では、政府は空港での検査能力を1日2万件に拡充する方針と伝えられているが、仮にこれが実現し

図表 23 宿泊業・航空輸送業・旅行業の従業員数割合（2016年）

(1) 事業所数割合



(2) 従業員数割合



(資料) 経済産業省「平成 28 年経済センサスー活動調査」より、みずほ総合研究所作成

た場合、単純計算で最大730万人程度の受入が可能²³となる。今後、検査能力がどこまで拡充可能であるかを見通すことは困難だが、シンガポールのチャンギ空港の検査能力は現状、1日2万7千件であり、今後は1日4万件程度まで拡充が可能と言われている²⁴。感染状況が改善に向かい、かつ日本もシンガポールと同レベルの検査能力まで順調に拡充するといった極めて楽観的な想定を置いたとしても、2021年にインバウンドが1千万人を超えるような水準に到達する可能性は低いとみるべきだ。当然ながら、アウトバウンドも同様である。インバウンド・アウトバウンドの早期復活は見込みにくく、コロナ禍前の水準に戻るには少なくとも3～4年を要するとみておくべきだ²⁵。

こうした状況下では、感染予防策と両立しながら国内旅行を促進することで、観光関連業の打撃を少しでも和らげることが最優先課題となる。前章で述べたように、国内旅行については、2020年下期から最悪期を脱して持ち直しに向かっている。日本人の海外旅行需要が国内旅行需要にシフトすることで、国内旅行の拡大が後押しされるとの期待もある²⁶。

(3) 短期的には関東圏からの旅行需要持ち直しが鍵

ただし、感染拡大の懸念が完全に払しょくされるまでは、国内旅行が2019年の需要規模を取り戻して、かつインバウンド・アウトバウンド蒸発の悪影響を相殺するほどのV字回復を見込めるとは考えにくい。もちろん冬のボーナス減少など雇用所得環境の悪化が足かせとなることもあるが、前章で述べたように、現状の国内旅行需要の持ち直しは同一都道府県内の旅行が主体であるからだ。9月のシルバーウィーク以降から都道府県の境を超える旅行も増加してきているようだが、基本的にマイクロツーリズム主体であり、遠距離への旅行を含めて日本中の旅行需要が戻ってきているわけではない。

このマイクロツーリズムだけで、国内旅行需要はどこまで規模を取り戻せるのだろうか？ 2019年の「旅行・観光消費動向調査」では、地域別の居住地および主目的地別の国内旅行消費額を公表している(図表24)。これをみると、同一地域内での国内旅行消費は、全体の約33%であり、同一地域内の旅行だけで旅行消費全体の大部分を取り戻せるわけではない。また、旅行需要減の打撃が大きい沖縄県については、県内観光のシェアが極めて小さいため、マイクロツーリズムだけでは苦しい状況が続く。

なお、山梨県については、内閣府・内閣官房「V-RESAS」の0～6時における滞在人口を見ると、9月第4週に県外からの滞在人口が前年比プラスまで改善しており、近接する三大都市圏からの旅行需要が回復しているとみられ、マイクロツーリズムの恩恵が相対的に大きいと推察される²⁷。

²³ ただし、これはアウトバウンドがゼロであるとした場合のため、現実的な想定ではない。

²⁴ 日本貿易振興機構(JETRO)「ビジネス短信 チャンギ空港のハブ地位回復のため、一般渡航再開に向け協議へ(シンガポール)」(10月4日)を参照。

²⁵ IATA(2020)は、航空旅客の需要がコロナ禍前の水準まで回復する時期を2024年と予測している。またUNWTO(2020)は、国際観光旅客数は最短で2023年の半ばにコロナ禍前の水準を取り戻すと予測している。

²⁶ 図表9でみたように、2019年のアウトバウンド数は約2008万人のため、仮に国内宿泊旅行にすべてシフトした場合、消費単価を一定とした場合、約1.1兆円(2008万人×5.5万円)の需要が創出される試算となる。これは、国内宿泊旅行約6%分にあたる。

²⁷ 関東圏の居住者から別荘地としての人気の高い長野県についても、山梨県と同様の傾向となっている。

図表 24 旅行者の居住地別・主目的地別の国内旅行消費額のシェア（%、2019年）

目的地 ／居住地	北海道	東北	関東	北陸 信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	合計
北海道	2.2	0.2	1.1	0.0	0.2	0.3	0.0	0.0	0.2	0.1	4.3
東北	0.2	2.6	2.3	0.3	0.2	0.4	0.1	0.1	0.1	0.2	6.4
関東	2.8	4.0	12.9	4.4	4.5	4.5	1.5	1.0	3.3	1.5	40.4
北陸信越	0.1	0.3	1.5	1.2	0.5	0.6	0.0	0.0	0.1	0.0	4.4
中部	0.2	0.5	3.0	0.9	3.1	2.3	0.3	0.2	1.1	0.6	12.1
近畿	0.5	0.5	2.9	0.8	1.7	4.3	1.4	0.8	1.2	0.9	15.0
中国	0.2	0.1	1.1	0.1	0.2	1.2	1.4	0.3	0.7	0.1	5.5
四国	0.1	0.0	0.6	0.1	0.2	0.7	0.3	0.5	0.3	0.1	2.8
九州	0.2	0.1	1.5	0.1	0.2	1.0	0.5	0.2	4.5	0.4	8.5
沖縄	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.1	0.7
合計	6.7	8.2	27.0	7.9	10.6	15.3	5.5	3.1	11.6	4.1	100.0

（資料）観光庁「旅行・観光消費動向調査」より、みずほ総合研究所作成

宿泊業など観光関連業の支援という観点から考えると、今後は、感染予防の徹底が前提条件になるが、遠距離旅行の再開が課題となる。特に、図表24から明らかなように、どの地域も関東からの旅行需要の割合が大きい²⁸。なかでも、東京都からの旅行需要への依存度が大きいと推察されるため、GoToトラベルキャンペーンの対象に東京都発着の旅行が対象に加わったことは、地方圏の観光業界にとっても支援材料となる。ただし、現状のキャンペーンは、交通費に対する直接的な補助がないことで公共交通機関の利用が避けられてしまい、遠距離旅行につながりにくい面もあるため、航空や新幹線など長距離の公共交通機関の利用費を補助することは一考に値するだろう。公共交通機関の利用費に対する補助は、航空輸送など運輸業の打撃を和らげることにつながる。また、キャンペーンは旅行代金の一定割合を補助する形式となっていることで、高価格帯ホテルに需要が偏っているとの指摘がある。今後は、支援額の上限を引き下げ、もしくは一回3千円のように補助額を固定することや、地方圏へのワーケーションを促進することで、ペンションや旅館など、幅広い宿泊施設を支援することが可能になる。

しかし、本稿でみてきたように、感染懸念が完全には払しょくされないウィズコロナの中では、宿泊費や交通費への補助があったとしても、遠距離旅行が避けられる可能性がある。やはりネックとなっている感染リスクを最小化して、旅行者に安全・安心な旅行を提供する取り組みを実施していくことが、遠距離の旅行を促進する上で欠かせない。例えば、事業者が感染予防を徹底するにあたり、政府がそれを支援するというのも一助になると考えられる。ホテル業や運輸業などへのマスクや消毒液、アクリル板などの購入やキャッシュレス決済導入への補助を行うこと、対策を徹底している事業者をPRするポータルサイトを業界団体や自治体と協力して構築していくことなどが考えられる。また、休日ではなく平日旅行に対する補助金を実施することも、感染予防と旅行活性化の両立を目指す上で合理的だ。

（4） ウィズコロナ長期化リスクを見据えた地方周遊型観光の促進を

短期的には、関東からの国内旅行活性化は重要であるが、感染が再拡大してコロナ禍が長引くというワ

²⁸ 各地域の旅行消費額に占める関東圏居住地の旅行者の割合は、北海道は42.5%、東北は48.5%、北陸信越は55.2%、中部は42.0%、近畿は29.4%、中国は26.5%、四国は33.1%、九州は28.7%、沖縄は37.8%。

一ストケースを想定すると、地方圏にとっては、関東からの旅行需要依存からの脱却を目指すことも重要だ。九州－沖縄間や中国－四国間など、地方圏で近接する地域内で旅行を活性化させるイメージだ。

一般的に、観光は近距離圏主体であることから、隣接する地方圏で国内旅行消費を促進する余地はあると考えられる。例えば、近畿－中部－中国間の旅行消費額は近畿－中部－中国地域の旅行消費全体の50%を占めており、関東からの旅行需要(33%)よりも大きい。一方、中国－四国間の旅行消費額は全体の29%で、関東(28%)からの旅行消費シェアと同等だ。九州－沖縄間の旅行消費額も、九州－沖縄全体の旅行消費額の33%程度のシェアであり、関東から九州－沖縄へのシェア(31%)と同程度にとどまる。地方圏の周遊を促すようなバスや電車などの公共交通機関の利用費や宿泊費の補助を行っていくことを検討すべきだろう。需要が掘り起こされて人流が増加すれば、運輸業にとっても徐々に交通インフラを整備するインセンティブが出てくるとみられる。

地方圏での周遊型観光の促進は、アフターコロナにおけるインバウンド需要の拡大を、地方圏にも波及させていく観点から考えても有効である。コロナ禍前のインバウンド需要は徐々に地方圏にも波及しつつあったが、地方圏の中でも沖縄県や北海道のシェアが大きく、地方中枢都市以外への訪問者数を伸ばして消費単価を引き上げることが課題と考えられていた。その突破口は、インバウンド客の周遊型観光を促し、地方圏での宿泊日数の長期化と訪問地域の増加である。日本人の国内旅行において、同様の旅行スタイルを根付かせることで交通インフラの整備などが徐々に進んでいけば、中長期的なインバウンド受入の拡充にもつながると考えられる。

コロナショックをきっかけに、地方圏への国内旅行需要における関東および東京一極集中が是正され、結果的に、アフターコロナにおけるインバウンド需要の地方拡大に向けた環境整備につながることを期待したい。

[参考文献]

- 岡田豊(2020a)「コロナ禍の観光振興～平日国内宿泊旅行振興が重要」(みずほ総合研究所『みずほインサイト』、2020年6月1日)
- 岡田豊(2020b)「V-RESAS で見るコロナ禍の地域経済～地域別サービス業の詳細分析を振興策に反映すべき」(みずほ総合研究所『みずほインサイト』、2020年8月13日)
- 平井陽一(2008)「旅行業の財務分析」(『明大商学論叢』、90(2) 11-20、2008年2月)
- 平良友祐、宮嶋貴之(2019)「インバウンド需要拡大によって持ち直す地方圏の地価」(みずほ総合研究所『みずほインサイト』、2019年1月16日)
- 松浦大将(2016)「雇用を下支えするインバウンド～約27万人の雇用誘発効果が徐々に顕在化」(みずほ総合研究所『みずほインサイト』、2016年2月17日)
- 宮嶋貴之(2016)「インバウンド消費減速の背景と今後の展望」(みずほ総合研究所『みずほインサイト』、2016年6月23日)
- 宮嶋貴之、小野寺莉乃(2019)「2020年のインバウンド客数目標達成に黄信号」(みずほ総合研究所『みずほインサイト』、2019年7月8日)

宮嶋貴之、服部直樹、谷真吾(2019)「2020年東京五輪開催年のホテル需給の試算～供給増により東京・大阪でもホテルは不足しない公算」(みずほ総合研究所『みずほレポート』、2019年11月29日)

宮嶋貴之、平良友祐(2018a)「インバウンド需要の地方圏への波及に向けた鍵は何か」(みずほ総合研究所『みずほインサイト』、2018年3月12日)

宮嶋貴之、平良友祐(2018b)「ホテル市場の変調の兆しをどうみるか～需要は底堅く過度の懸念は不要も宿泊主体型の競争は激化」(みずほ総合研究所『みずほレポート』、2018年8月29日)

宮嶋貴之、平良友祐(2018c)「タイプ別、市区町村別にみたホテル客室不足の試算～ホテル開発はエリア別、タイプ別に考慮することが肝要」(みずほ総合研究所『みずほレポート』、2018年10月29日)

株式会社日本政策投資銀行・公益財団法人日本交通公社「DBJ・JTBF アジア・欧米豪 訪日外国人旅行者の意向調査(2020年度 新型コロナ影響度 特別調査)」(2020年8月)

株式会社JTB・株式会社JTB総合研究所(2020)「新型コロナウイルス感染拡大による、暮らしや心の変化および旅行再開に向けての意識調査(2020)」(2020年5月28日)

IATA(2020), “COVID 19 Outlook for airlines’ cash burn”, October 2020

OECD(2020), “Tourism Policy Responses to the Coronavirus (COVID-19)”, June 2020

UNCTAD(2020), “Covid-19 and Tourism: Assessing the Economic Consequences”, July 2020

UNWTO(2020), “World Tourism Barometer”, Volume 18, Issue 5, September 2020