

北海道の観光宿泊客増加に向けて

～ピーク時からの長期推移データより導き出す現状と課題～

(株)日本政策投資銀行 北海道支店 企画調査課 調査役 吉川 福利

【要 旨】

- 北海道における宿泊客延数は平成11年度をピークに同22年度までに640万人減少した。特に宿泊需要の高い7月及び8月の減少が大きい(▲244万人減)ものの、夏場に宿泊客が集中する構造に変化はない。
- 航空機による来道者の輸送状況は直近10年間で大きく変化した。道内と三大都市圏を結ぶ航空路線では、旅客需要に応じて季節ごとに機材の調整が行われるようになり、道内への旅客最大輸送能力(座席数合計)は16.9%減少した。なかでも新千歳空港以外の道内空港への路線では同33.4%減少した。
- 道外客の道内での平均宿泊数は減少傾向にあり、旅行の短期化が進んでいる。また航空券と宿泊がセットとなったパッケージツアーが減少していると考えられる。
- 宿泊客延数の増加のために来道者数及び観光客1人あたりの連泊数を増加させる対策が求められ、特に減少が大きい道外日本人客に対する閑散期における集客策が必要である。

北海道において観光産業は経済効果¹や雇用面²などにおいて重要である。当行も観光産業の支援を行うため北海道支店独自の取組みとして「地域元気プログラム」³において「観光産業の未来づくり」をテーマに情報面・資金面から積極的な支援を行っている。

観光客の動向を整理すると、北海道における宿泊客数は平成11年度をピークに減少に転じている。消費額が大きくなる宿泊旅行⁴にかかる宿泊客数の減少は、宿泊業への影響に加えて地域経済にも影響が大きく、宿泊客数を増加させる対策を講じる必要がある。

本レポートでは観光地において宿泊客数を増加させるために必要な取組みについて検討を行うこととした。本レポートは2部構成を予定している。第1部として北海道における宿泊客を取り巻く動向を整理した。第2部(今秋発行予定)では、観光客の取り込みについて具体的な対策の検討を予定している。今回のレポートは、北海道の宿泊動向について主に統計資料を用いて整理を行い、宿泊客数の増加のために北海道でどのような取組みが必要なのか検討した。

¹ 観光消費による生産波及効果1兆8,237億円。北海道観光産業経済効果調査委員会「第5回北海道観光産業経済効果調査報告書」。

² 北海道における宿泊業の労働者数は4.3万人(労働者全体の1.7%)。総務省「平成17年国勢調査」。

³ 平成22年5月24日付当行プレスリリース及び北海道支店ホームページ参照。

(<http://www.dbj.jp/service/finance/area/hokkaido.html>)。

⁴ 全国における宿泊旅行の旅行単価は49,640円、日帰り旅行は同15,922円。観光庁「旅行・観光産業の経済効果に関する調査研究」。

1. 宿泊客延数⁵の推移

(1) 年次推移

(表1) 北海道の主な観光地における宿泊客延数の年次推移

(単位：万人)

(平成年度)	9年度	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度
北海道全体 (前年度比)	3,482	3,541 2%	3,631 3%	3,410 ▲6%	3,565 5%	3,528 ▲1%	3,446 ▲2%	3,419 ▲1%	3,397 ▲1%	3,443 1%	3,279 ▲5%	3,222 ▲2%	3,092 ▲4%	2,991 ▲3%
札幌市 (前年度比)	915	921 1%	942 2%	889 ▲6%	933 5%	948 2%	948 ▲0%	995 5%	968 ▲3%	1,010 4%	924 ▲8%	974 5%	948 ▲3%	937 ▲1%
定山溪温泉※1 (前年度比)	189	189 0%	193 2%	181 ▲6%	189 4%	193 2%	171 ▲11%	197 15%	169 ▲14%	181 7%	141 ▲22%	139 ▲1%	123 ▲12%	109 ▲11%
函館市 (前年度比)	352	359 2%	392 9%	366 ▲7%	418 14%	406 ▲3%	402 ▲1%	386 ▲4%	395 2%	415 5%	421 2%	439 4%	422 ▲4%	404 ▲4%
湯の川温泉※2 (前年度比)	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	153	144 ▲6%	135 ▲6%	138 3%	140 1%	138 ▲2%	135 ▲2%	128 ▲5%	135 5%
ニセコ地域※3 (前年度比)	132	135 2%	148 9%	148 ▲0%	140 ▲5%	137 ▲2%	136 ▲1%	134 ▲1%	131 ▲2%	132 1%	134 2%	135 1%	117 ▲13%	117 0%
登別市 (前年度比)	153	157 3%	166 6%	149 ▲10%	158 6%	158 ▲0%	154 ▲3%	141 ▲8%	135 ▲4%	131 ▲3%	130 ▲1%	121 ▲7%	117 ▲3%	116 ▲0%
帯広市 (前年度比)	81	81 ▲0%	84 4%	79 ▲6%	88 12%	85 ▲4%	81 ▲5%	77 ▲4%	82 6%	81 ▲1%	84 3%	76 ▲9%	88 15%	86 ▲2%
洞爺湖地域※4 (前年度比)	128	123 ▲4%	118 ▲5%	59 ▲50%	94 59%	109 16%	111 2%	107 ▲3%	107 ▲1%	103 ▲4%	105 2%	96 ▲9%	85 ▲11%	76 ▲11%
上川町 (前年度比)	103	103 ▲1%	105 3%	97 ▲8%	98 1%	93 ▲5%	86 ▲8%	88 2%	85 ▲3%	91 7%	90 ▲2%	85 ▲6%	78 ▲7%	75 ▲5%
小樽市 (前年度比)	63	72 14%	84 17%	86 3%	86 ▲1%	81 ▲5%	80 ▲2%	80 ▲0%	79 ▲1%	77 ▲2%	73 ▲5%	70 ▲4%	68 ▲2%	66 ▲3%
旭川市 (前年度比)	53	54 3%	58 8%	60 3%	57 ▲5%	61 7%	67 10%	58 ▲14%	60 3%	70 17%	75 7%	69 ▲8%	66 ▲5%	62 ▲6%
富良野市 (前年度比)	55	58 6%	57 ▲2%	56 ▲2%	56 0%	57 2%	54 ▲6%	47 ▲13%	52 12%	58 12%	61 5%	65 6%	64 ▲2%	58 ▲10%
旧阿寒町 (前年度比)	99	103 4%	102 ▲1%	91 ▲11%	97 6%	98 1%	91 ▲7%	87 ▲4%	85 ▲2%	83 ▲3%	76 ▲8%	69 ▲9%	64 ▲8%	56 ▲11%
旧釧路市※5 (前年度比)	66	65 ▲2%	71 9%	63 ▲10%	55 ▲13%	56 2%	58 2%	61 5%	65 7%	64 ▲1%	61 ▲4%	58 ▲6%	55 ▲5%	53 ▲4%
音更町 (前年度比)	69	68 ▲2%	65 ▲4%	64 ▲1%	64 ▲0%	62 ▲3%	59 ▲4%	58 ▲2%	57 ▲2%	55 ▲3%	53 ▲4%	50 ▲5%	50 0%	46 ▲8%
斜里町 (前年度比)	62	69 11%	66 ▲4%	60 ▲9%	63 4%	60 ▲4%	58 ▲3%	60 2%	60 1%	60 ▲1%	53 ▲11%	48 ▲9%	45 ▲6%	44 ▲2%
弟子屈町 (前年度比)	58	54 ▲6%	54 ▲0%	51 ▲7%	65 29%	52 ▲20%	53 2%	46 ▲13%	45 ▲3%	42 ▲7%	38 ▲8%	38 ▲1%	32 ▲16%	30 ▲4%

北海道経済部「北海道観光入込客数調査報告書」より作成

※1 札幌市観光文化局観光コンベンション部観光企画課「札幌の観光」の定山溪地区宿泊施設利用者数より入力。

※2 函館市「函館市市税概要」各年度より入力。

※3 倶知安町・ニセコ町・蘭越町の合計。

※4 洞爺湖町(旧虻田町及び旧洞爺湖村)及び壮瞥町の合計。

※5 釧路総合振興局産業振興部商工労働観光課の資料より入力。

注 色つきセルは、表中の最多と最少を示す。

⁵ 観光客の宿泊回数の延べ数。1回の観光旅行で1人が2回宿泊すれば、2人とカウントされる。

北海道における宿泊客延数（表1参照）は、全体では平成11年度をピークとして減少傾向にあり、平成11年度から同22年度にかけて640万人減少した（減少率▲17.6%）。特に直近5年間に於いて宿泊客延数は急減している（平成17年度→同22年度、▲406万人減、減少率▲12.0%）。宿泊客数の減少要因としては「リーマン・ショック」（平成20年）や「新型インフルエンザの蔓延」（平成21年）などの外的要因が考えられる。

各地の状況をみると、札幌市と函館市などを除いて大半の地域において宿泊客延数は大きく減少している。特に温泉地として有名な登別市（登別温泉）や旧阿寒町（阿寒湖温泉）、洞爺湖地区（洞爺湖温泉）の減少が目立っている。札幌市においても市全体では宿泊客延数の減少率は全道平均より小さいものの、温泉地である定山溪地区の宿泊客延数は大きく減少している。

（2）月次推移

（表2）北海道の宿泊客延数の月次推移（年度比較）

（単位：万人）

（平成）	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
9年度	162	260	324	452	510	353	305	206	198	230	245	238	3,482
10年度	162	272	310	449	528	362	305	213	204	235	259	243	3,541
11年度	173	298	318	446	533	358	324	214	204	241	270	252	3,631
12年度	151	256	290	414	485	360	301	207	216	240	252	237	3,410
13年度	176	281	318	413	502	369	301	219	232	241	265	248	3,565
14年度	185	279	309	407	485	368	313	213	229	239	257	244	3,528
15年度	166	275	319	414	483	363	300	211	208	229	247	231	3,446
16年度	181	283	311	396	458	356	308	204	210	231	246	235	3,419
17年度	170	279	303	389	456	353	311	209	223	230	237	238	3,397
18年度	172	276	307	386	458	350	323	219	222	231	263	238	3,443
19年度	172	263	305	371	451	345	288	202	213	216	238	215	3,279
20年度	167	264	306	367	432	331	292	200	212	219	219	213	3,222
21年度	154	250	268	337	411	340	275	197	203	214	232	212	3,092
22年度	164	248	264	339	396	314	269	185	198	215	227	※1 173	2,991
同上構成比	5.5%	8.3%	8.8%	11.3%	13.2%	10.5%	9.0%	6.2%	6.6%	7.2%	7.6%	5.8%	100%

北海道経済部「北海道観光入込客数調査報告書」より作成

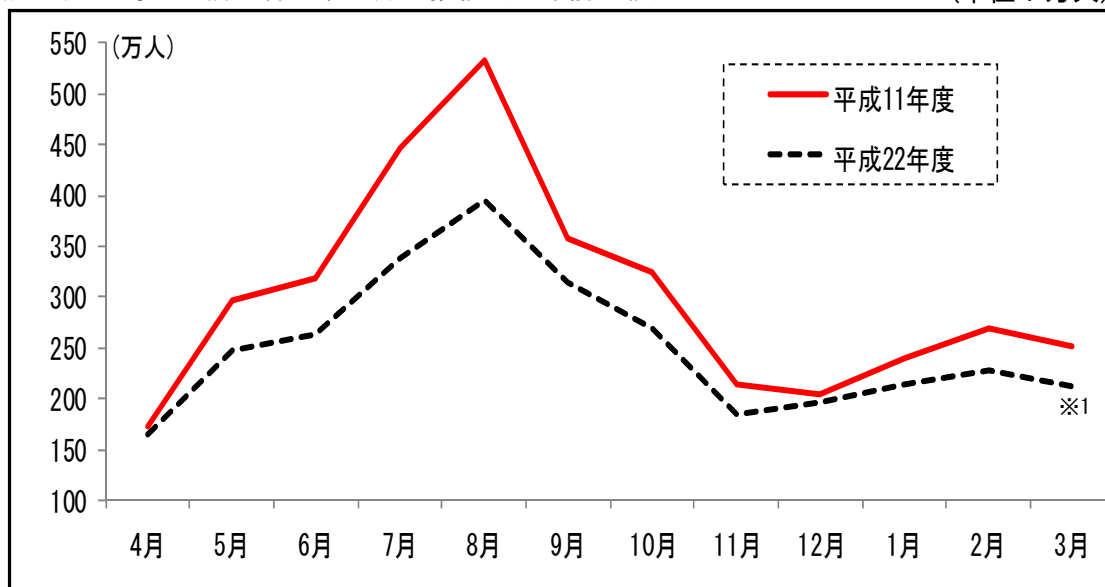
※1 平成22年度の3月（平成23年3月）は東日本大震災の影響を受けている。

注 色つきセルは、表中の最多と最少を示す。

月別の宿泊客延数（表2参照）をみると、宿泊客は5月から10月に集中している（平成22年度では全体の65.5%）。特に7月及び8月に宿泊客が集中している（同40.6%）。そのため宿泊客延数が多い8月（平成22年度では宿泊客延数396万人）と少ない4月（同164万人）を比較すると、241万人（2.4倍）の差がある。この特徴は過去から変化がみられない。しかし7月及び8月の宿泊客延数については、直近で変化がみられる。

(図1) 北海道の宿泊客延数の月次推移 (10年前比較)

(単位: 万人)



(平成)	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
11年度	173	298	318	446	533	358	324	214	204	241	270	252	3,631
22年度	164	248	264	339	396	314	269	185	198	215	227※1	212	3,030
減少数	▲ 9	▲ 50	▲ 55	▲ 107	▲ 138	▲ 44	▲ 55	▲ 29	▲ 7	▲ 26	▲ 42	▲ 40	▲ 601

北海道経済部「北海道観光入込客数調査報告書」より作成

※1 平成22年度3月の数値は東日本大震災による影響を控除するため平成21年度の数値を採用している。
減少数及び平成22年度の合計値は修正後のものである。

宿泊客延数が最大であった11年前の平成11年度の状況と比較すると(図1参照)、平成22年度は5月から10月に宿泊客が集中している状況に変化はないものの、11年前に比べて5月から10月の宿泊客延数は減少数が他の月に比べて大きい。全般的に宿泊者数の減少がみられるものの、特に7月及び8月は100万人を超える減少となっており、北海道における宿泊客延数の特徴である夏場の「山」が崩れている。

(3) 宿泊客延数の内訳(道内・道外比率)

北海道の宿泊客(表3参照)は、宿泊客延数では外国人客数が順調に増加(平成22年度では全体の7.9%)しているものの、宿泊客延数の合計は減少が続いている。

宿泊実人数は、道内客が減少を続けるなか、道外客は増加に転じる年度がある。その要因のひとつは外国人客の順調な増加である。しかしここ数年は道外日本人客の減少が大きい。

ほとんどの宿泊客は1回の旅行で複数回宿泊する(後述)ことから、以下では宿泊客延数について整理を行う。宿泊客延数の道内客、道外日本人客、外国人客の内訳については、各種統計では開示されていない。そこで本レポートでは既存の各種統計を用いてそれぞれの内訳について推計した(表4参照)。

(表3) 宿泊客延数の内訳（年次推移）

(平成)	宿泊客延数		(単位：万人)
		うち 日本人	
9年度	3,482	3,447	34
10年度	3,541	3,490	51
11年度	3,631	3,568	63
12年度	3,410	3,344	66
13年度	3,565	3,489	76
14年度	3,528	3,442	86
15年度	3,446	3,358	88
16年度	3,419	3,285	134
17年度	3,397	3,234	163
18年度	3,443	3,266	177
19年度	3,279	3,068	211
20年度	3,222	3,013	209
21年度	3,092	2,894	198
22年度	2,991	2,754	237

北海道経済部「北海道観光入込客数調査報告書」より作成

注 数字は四捨五入のため合計が合致しない場合がある。
色つきセルは、表中の最多と最少を示す。

(表4) 宿泊客延数の内訳（平成22年度月次、推計※1）

(単位：万人)

(単位：万人)	宿泊客延数			道内 比率	道外 比率	
	道内容	道外 日本客	外国客			
平成22年 4月	※2 164	99	55	11	59.92%	40.08%
22年 5月	248	133	100	14	53.64%	46.36%
22年 6月	264	124	123	16	47.10%	52.90%
22年 7月	339	142	166	32	41.81%	58.19%
22年 8月	※2 396	166	206	24	41.95%	58.05%
22年 9月	314	139	160	15	44.32%	55.68%
22年10月	269	139	115	15	51.84%	48.16%
22年11月	185	107	68	10	57.81%	42.19%
22年12月	198	99	70	28	50.04%	49.96%
平成23年 1月	215	107	79	29	49.94%	50.06%
23年 2月	227	100	93	35	43.77%	56.23%
23年 3月	173	99	65	8	57.56%	42.44%
H22年度合計	2,991	1,454	1,300	237	48.79%	51.21%

観光庁「宿泊旅行統計調査」及び北海道経済部「北海道観光入込客数調査報告書」より推計作成

※1 観光庁「宿泊旅行統計」より宿泊客延数の道内・道外比率を算出し、北海道経済部「北海道観光入込客数調査報告書」の宿泊客延数の内数として道内容数、道外日本人客数及び外国人客数を推計した。

※2 宿泊客延数の色つきセルは、宿泊客延数の最多と最少を示す。

※3 色つきセルは、道外比率が50%を超える月を示す。

宿泊客延数の月別の推移（推計、表4参照）をみると、平成22年度の道内・道外比率は道外客比率が51.2%と過半数となっている。ただし月によって変動があり、6月から9月、1月及び2月は道外客が全体の50%を超えるものの、その他の月では道内客が全体の50%を超えている。

道内客及び道外日本人客は8月に最多となり、4月が最少であり全体の動きに合致している。しかし外国人客は2月に最多となり、7月、8月、12月及び1月にも外国人客は多くなっており、日本人客とは異なる動きとなっている。

なお平成23年3月の宿泊客延数は、東日本大震災の影響を受けて例年より少なくなっていると思料される（前年の平成22年3月の外国人の宿泊客延数は13万人）。

道外日本人客は道内客に比べて月ごとの変動が大きく、最多の8月と最少の4月を比べると150万人（3.7倍）の差が生じている。道内客では67万人（1.7倍）の差に留まっており、道外日本人客は夏場への集中が特に大きい。

2. 来道者数の推移

(1) 来道者推移

(表5) 輸送機関別来道者数推移（年次）

（単位：万人）

	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度
航空機	1,097.4	1,148.3	1,174.3	1,127.2	1,097.6	1,094.3	1,130.8	1,105.2	1,050.7	989.6	957.8
JR	81.3	82.6	81.6	83.0	81.9	80.1	84.4	82.1	78.8	79.3	77.0
フェリー	109.3	107.3	102.8	98.9	98.7	96.1	93.1	94.4	95.8	85.0	82.4
合計	1,288.1	1,338.2	1,358.7	1,309.0	1,278.1	1,270.5	1,308.2	1,281.7	1,225.3	1,153.9	1,117.1
前期比		+3.9%	+1.5%	▲3.7%	▲2.4%	▲0.6%	+3.0%	▲2.0%	▲4.4%	▲5.8%	▲3.2%

北海道経済部観光局ホームページ (<http://www.pref.hokkaido.lg.jp/kz/kkd/raido.htm>) より作成

(表6) 平成22年度輸送機関別来道者数推移（月次）

（単位：万人）

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	計	構成比
航空機	64.6	77.3	85.6	95.8	104.6	100.2	87.8	71.6	70.2	68.2	73.0	59.0	957.8	85.7%
JR	4.9	7.8	8.8	7.9	10.4	7.0	6.4	4.8	5.8	6.2	4.6	2.4	77.0	6.9%
フェリー	5.8	7.4	6.7	10.2	16.6	8.0	6.4	4.4	5.2	3.8	3.4	4.5	82.4	7.4%
合計	75.2	92.5	101.1	113.8	131.6	115.2	100.5	80.8	81.2	78.2	81.0	66.0	1,117.1	100.0%

北海道経済部観光局ホームページ (<http://www.pref.hokkaido.lg.jp/kz/kkd/raido.htm>) より作成

注 色つきセルは、表中の最多と最少を示す。

来道者の輸送実績推移（表5参照）をみると、来道者数は平成12年度から同22年度にかけて171万人減少した。来道者実績は観光客以外の来道者（例：ビジネス客）も含まれているため、宿泊客延数と完全には連動しないものの、宿泊客延数の減少数（平成12年度→同22年度、▲419万人減、減少率▲12.3%）と比較すると、減少数は大きくない。

輸送機関別をみると、平成22年度では航空機が全体の85.7%を占めており、道外観光客の

輸送手段は航空機にほぼ依存している状況である。

過去10年間の増減では、減少率ではフェリーが高いものの（平成12年度→同22年度、▲27万人減、減少率▲24.7%）、減少数では航空機が多い（平成12年度→同22年度、▲140万人減、減少率▲12.7%）。

来道者の平成22年度月次推移（表6参照）をみると、来道者は5月から10月に集中している（全体の58.6%）。これは1.（3）宿泊客延数の内訳（道内・道外比率）において整理した宿泊客延数の月次分布と連関が認められる。

3. 北海道旅行企画数の推移

（1）北海道行き旅行企画の広告掲載数の推移

（表7）旅行会社による東京発着の北海道旅行企画の新聞広告掲載回数の推移
平成10年度 平成16年度 平成22年度

	平成10年度			平成16年度			平成22年度		
	掲載 ツアー数	うち 北海道	うち 他地域	掲載 ツアー数	うち 北海道	うち 他地域	掲載 ツアー数	うち 北海道	うち 他地域
4月	94	26	68	81	40	41	69	13	56
5月	80	33	47	67	23	44	107	25	82
6月	167	60	107	90	26	64	88	23	65
7月	191	58	133	103	37	66	123	39	84
8月	138	35	103	110	36	74	121	39	82
9月	128	33	95	78	30	48	125	29	96
10月	107	15	92	54	14	40	74	14	60
11月	67	6	61	47	16	31	94	18	76
12月	68	14	54	51	9	42	63	18	45
1月	89	28	61	95	21	74	161	33	128
2月	174	29	145	110	18	92	147	22	125
3月	186	31	155	156	29	127	57	10	47
合計	1,489	368	1,121	1,042	299	743	1,229	283	946
構成比		24.7%	75.3%	構成比	28.7%	71.3%	構成比	23.0%	77.0%

読売新聞東京版（縮刷版）より作成

注 色つきセルは、掲載ツアー数全体に対して北海道行き商品の月別掲載シェアが30%を超えているものを示す。

これまでの整理にて、北海道に来る観光客（道外観光客）が減少傾向にあることがわかった。その要因について以下に整理を行う。

北海道旅行のパッケージツアー（往復の交通費に宿泊費がセットとなっている旅行商品、「募集型企画旅行」と呼ばれるもの）が減少しているのではないかと推測の基に、旅行会社による北海道行きパッケージツアーの企画数の推移について整理を行った。具体的には旅行会社が主に関東在住者向けに企画した東京発着の北海道旅行のツアー商品が新聞広告（東京都にて発行される読売新聞）にどのくらい掲載されたかについて集計を行っ

た（表7参照）。旅行会社各社が掲載した新聞広告から国内旅行商品の掲載数を集計し、北海道行き商品と他地域行き商品に分けて集計した。

平成10年度、同16年度、同22年度を抽出して整理した結果、新聞広告に掲載されたツアー商品数は平成10年度に1,489件、同16年度に1,042件、同22年度に1,229件であった。掲載ツアー数は平成16年度に減少したものの、同22年度には増加に転じている。新聞広告費が減少傾向⁶に比べると、国内旅行商品の新聞広告掲載数の減少は大きくないと思料される。

ツアー商品のうち、北海道行き旅行商品の広告掲載数は減少を続けている。平成16年度には北海道行き旅行商品の広告掲載ツアー数のシェアは全体の28.7%まで拡大したものの、平成22年度にはシェアが23.0%に低下した。北海道行き商品は、ツアー催行が夏の商品が多いため、平成10年度では5月から7月にかけて掲載数が多かった。また「さっぽろ雪まつり」や「流氷」観光をメインとしたツアーの企画も多かったため1月の掲載数も多かった。

平成16年度には北海道行き商品の広告掲載のシェアが高まったものの、同22年度に北海道行き商品の広告掲載シェアが30%を超えたのは7月及び8月のみであった。これは他地域行きの商品企画が増加し、北海道行き商品の企画が減少したことを示している。すなわち旅行会社の企画から北海道行き商品が外されているとも考えられる。

ツアー商品については旅行企画への募集が少ない場合にはツアーが催行されないことがある。そのためツアー商品が広告に掲載されたとしても、実際には催行されていない可能性もある。よって北海道行き旅行商品の広告掲載数が減少している以上に実際のツアー催行数が減少していることも考えられる。

4. 航空輸送統計の推移

(1) 道内空港と三大都市圏との定期線下り便の推移（年次推移）

道外観光客が北海道に来る際の基幹輸送手段となっている航空機の輸送状況について整理する。2.(1)にて整理したように、来道者の輸送機関として航空機は平成22年度で85.7%のシェアを有する。

道内空港への三大都市圏（東京・近畿・中部）からの定期便にかかる航空輸送実績の推移（表8参照）をみると、旅客数合計は平成14年度が最多であり、平成18年度に前期比増加となったものの、近年は減少傾向にある。

「航空自由化」元年である平成10年度と平成22年度を比較すると、東京地区（東京国際空港；羽田空港、以下同じ）からの輸送実績はほぼ変わっていない。しかし近畿地区（大阪国際空港・関西国際空港・神戸空港の合計、以下同じ）からの輸送実績は37.4%の減少、中部地区（中部国際空港・名古屋飛行場の合計、以下同じ）からの輸送実績は31.1%の減少となっている。近畿地区及び中部地区からの輸送実績は特に直近3年間での減少が大きい。

⁶ 新聞広告費は平成12年：1兆2,027億円、同16年：1兆559億円、同22年：6,396億円と推移。株式会社電通「日本の広告費」。

(表8) 道内空港への三大都市圏からの航空輸送旅客数(年次推移、下り便のみ) (単位:万人)

(平成)	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度
東京※1	623	640	648	678	700	671	658	658	696	681	667	633	624
近畿※2	174	189	166	177	177	163	152	143	146	147	134	114	109
中部※3	93	93	87	88	85	84	82	87	84	80	75	68	64
合計	891	921	900	944	963	918	892	888	926	907	876	815	797
前期比		+3.4%	▲2.2%	+4.9%	+1.9%	▲4.7%	▲2.8%	▲0.4%	+4.3%	▲2.0%	▲3.5%	▲6.9%	▲2.1%

国土交通省「航空輸送統計年報」より作成

注 北海道各地の空港への定期便(下り便のみ)の旅客数。

色つきセルは、表中の最多と最少を示す。

※1 東京国際空港(羽田空港)。

※2 大阪国際空港・関西国際空港・神戸空港の合計。

※3 中部国際空港・名古屋飛行場の合計。

(表9) 道内空港への三大都市圏からの航空輸送実績合計(年次推移、下り便のみ)

(平成)	運航回数 (a) [回]	座席数 (b) [万席]	旅客数 (c) [万人]	座席数 (b/a) [席]	搭乗率 (c/b)	※1 運航回数	※1 座席数	※1 旅客数
10年度	41,906	1,420	891	339	62.7%	100	100	100
11年度	42,898	1,437	921	335	64.1%	102	101	103
12年度	42,772	1,437	900	336	62.7%	102	101	101
13年度	42,596	1,415	944	332	66.7%	102	100	106
14年度	43,808	1,468	963	335	65.6%	105	103	108
15年度	43,277	1,446	918	334	63.5%	103	102	103
16年度	41,473	1,370	892	330	65.1%	99	96	100
17年度	42,416	1,341	888	316	66.3%	101	94	100
18年度	45,565	1,382	926	303	67.0%	109	97	104
19年度	46,369	1,365	907	294	66.5%	111	96	102
20年度	46,772	1,319	876	282	66.4%	112	93	98
21年度	45,092	1,254	815	278	65.0%	108	88	91
22年度	44,296	1,181	797	267	67.5%	106	83	90
増減※2	2,390	▲239	▲93	▲72	4.8			
増減率	+5.7%	▲16.9%	▲10.5%	▲21.3%				

国土交通省「航空輸送統計年報」より作成

注 北海道各地の空港への東京地区(東京国際空港(羽田空港))、近畿地区(大阪国際空港・関西国際空港・神戸空港の合計)、中部地区(中部国際空港・名古屋飛行場の合計)の定期便(下り便のみ)の合計数。

色つきセルは、表中の最多と最少を示す。以下同じ。

※1 平成10年度を100とする指数。

※2 平成10年度から同22年度にかけての増減及び増減率。

「航空自由化」元年の平成10年度から同22年度までの道内空港への三大都市圏からの定期便にかかる航空輸送実績(表9参照)をみると、三大都市圏との定期便が就航している北海道の9空港合計では、12年間で運航回数合計は5.7%増加したものの、1便あたりの平均座席数が21.3%減少したため、提供座席数合計は16.9%減少した。結果として旅客数合計は93万人減少(▲10.5%減)した。旅客数は減少したものの、航空機の小型化(1便あたりの

座席数：339席→267席、▲72席減）により、1便あたりの平均搭乗率は62.7%から67.5%へと改善した。以上より、航空各社の経営効率化への取り組みとして航空機の小型化がなされた結果、搭乗率は改善したものの提供座席数合計が減少したため、北海道への旅客輸送能力は低下していることがわかる。

しかし空港によって上記の輸送実績の状況は異なっている。

(表10) 道内空港別の三大都市圏からの航空輸送実績合計（年次推移、下り便のみ）

【三大都市圏→新千歳空港】

【三大都市圏→新千歳空港以外の8空港】

(平成)	運航回数 (a) [回]	座席数 (b) [万席]	旅客数 (c) [万人]	座席数 (b/a) [席]	搭乗率 (c/b)	※1	※1	※1	(平成)	運航回数 (a) [回]	座席数 (b) [万席]	旅客数 (c) [万人]	座席数 (b/a) [席]	搭乗率 (c/b)	※1	※1	※1
						運航回数	座席数	旅客数							運航回数	座席数	旅客数
10年度	24,998	974	609	390	62.6%	100	100	100	10年度	16,908	446	281	264	63.1%	100	100	100
11年度	26,625	1,002	645	376	64.3%	107	103	106	11年度	16,273	434	276	267	63.6%	96	97	98
12年度	26,545	1,006	639	379	63.6%	106	103	105	12年度	16,227	431	261	266	60.6%	96	97	93
13年度	26,328	989	664	376	67.1%	105	102	109	13年度	16,268	426	280	262	65.8%	96	96	100
14年度	27,408	1,033	681	377	65.9%	110	106	112	14年度	16,400	435	282	265	64.8%	97	98	100
15年度	26,340	1,013	645	385	63.6%	105	104	106	15年度	16,937	432	273	255	63.2%	100	97	97
16年度	26,201	975	632	372	64.8%	105	100	104	16年度	15,272	395	260	259	65.8%	90	89	92
17年度	26,870	957	632	356	66.1%	107	98	104	17年度	15,546	384	256	247	66.7%	92	86	91
18年度	29,286	998	666	341	66.7%	117	102	109	18年度	16,279	383	260	235	67.8%	96	86	92
19年度	30,505	1,002	661	329	65.9%	122	103	108	19年度	15,864	363	246	229	67.9%	94	81	88
20年度	30,249	960	640	317	66.7%	121	99	105	20年度	16,523	359	236	218	65.5%	98	81	84
21年度	29,946	930	603	311	64.8%	120	95	99	21年度	15,146	323	212	213	65.6%	90	72	75
22年度	29,887	884	597	296	67.5%	120	91	98	22年度	14,409	297	200	206	67.5%	85	67	71
増減※2	4,889	▲90	▲12	▲94	5.0				増減※2	▲2,499	▲149	▲81	▲58	4.4			
増減率	+19.6%	▲9.3%	▲2.1%	▲24.1%					増減率	▲14.8%	▲33.4%	▲28.7%	▲21.9%				

国土交通省「航空輸送統計年報」より作成

注 北海道各地の空港への東京地区（東京国際空港（羽田空港））、近畿地区（大阪国際空港・関西国際空港・神戸空港の合計）、中部地区（中部国際空港・名古屋飛行場の合計）の定期便（下り便のみ）の合計数。

※1 平成10年度を100とする指数。

※2 平成10年度から同22年度にかけての増減及び増減率。

新千歳空港への三大都市圏からの航空輸送実績（表10参照）をみると、平成10年度から同22年度にかけて1便あたりの平均座席数が24.1%減少したものの、運航回数が19.6%増加したため、提供座席数合計は9.3%減少に留まった。平均搭乗率は5.0ポイント改善されたため旅客数合計は12万人減少（▲2.1%減）とほぼ横ばいである。

一方、新千歳空港以外の8空港への三大都市圏からの航空輸送実績（同じく表10参照）をみると、平成10年度から同22年度にかけて1便あたりの平均座席数が21.9%減少し、運航回数は14.8%減少し、提供座席数合計は33.4%減少した。平均搭乗率は4.4ポイント改善されたものの、旅客数合計は81万人減少（▲28.7%減）と大きく減っている。

上記をまとめると、道内空港への三大都市圏からの旅客数は減少しているなか、新千歳空港への旅客数はわずかな減少に留まる一方、新千歳空港以外の道内空港への三大都市圏からの旅客数は大きく減少している。

各空港への三大都市圏からの定期便は1便あたりの平均座席数が減少したものの、新千歳空港は運航回数が増加したため輸送能力の減少が大きくなく、その他の空港においては運航回数が減少したため輸送能力が大きく減少している。

すなわち航空各社は道内では新千歳空港に機材を集中させて運航回数を増加させている一方、その他空港への運航回数を減少させている。その結果、新千歳空港とそれ以外の道内空港との間に旅客数の減少について差が生じている。

また、三大都市圏を各地区別に整理すると、上記とは異なる結果となった。

(表11) 道内空港への東京地区(羽田空港)からの航空輸送実績合計(年次推移、下り便のみ)

(平成)	運航回数 (a) [回]	座席数 (b) [万席]	旅客数 (c) [万人]	座席数 (b/a) [席]	搭乗率 (c/b)	※1 運航回数	※1 座席数	※1 旅客数
10年度	25,669	982	623	383	63.5%	100	100	100
11年度	25,832	989	640	383	64.7%	101	101	103
12年度	27,327	1,029	648	376	63.0%	106	105	104
13年度	27,497	1,026	678	373	66.1%	107	104	109
14年度	28,329	1,074	700	379	65.1%	110	109	112
15年度	27,724	1,065	671	384	63.0%	108	108	108
16年度	26,796	1,010	658	377	65.2%	104	103	106
17年度	27,740	1,010	658	364	65.2%	108	103	106
18年度	30,254	1,053	696	348	66.0%	118	107	112
19年度	30,203	1,019	681	337	66.9%	118	104	109
20年度	31,356	1,011	667	322	65.9%	122	103	107
21年度	31,123	982	633	316	64.4%	121	100	101
22年度	31,001	922	624	298	67.7%	121	94	100
増減 ※2	5,332	▲60	1	▲85	4.2			
増減率	+20.8%	▲6.1%	+0.1%	▲22.2%				

国土交通省「航空輸送統計年報」より作成

注 北海道各地の空港への東京地区(東京国際空港(羽田空港))の定期便(下り便のみ)の合計数。

※1 平成10年度を100とする指数。

※2 平成10年度から同22年度にかけての増減及び増減率。

平成10年度から同22年度までの道内空港への東京地区からの航空輸送実績(表11参照)をみると、1便あたりの平均座席数が22.2%減少したものの、運航回数が20.8%増加したため、提供座席数合計は6.1%減少に留まっている。平均搭乗率は4.2ポイント改善されたため、旅客数はほぼ横ばい(+0.1%増)である。

しかし新千歳空港とそれ以外の道内空港では状況が異なっている。

新千歳空港への東京地区からの航空輸送実績(表12参照)をみると、平成10年度から同22年度にかけて1便あたりの平均座席数が25.4%減少したものの、運航回数が37.2%増加したため、提供座席数合計は2.3%増加となった。平均搭乗率は4.4ポイント改善され、旅客数合計は38万人増加(+9.4%増)である。

一方、新千歳空港以外の8空港への東京地区からの航空輸送実績(同じく表12参照)をみ

ると、平成10年度から同22年度にかけて1便あたりの平均座席数が22.9%減少したものの、運航回数は1.2%増加しており、提供座席数合計は22.0%減少した。平均搭乗率は3.9ポイント改善し、旅客数合計は37万人減少（▲17.2%減）となった。

以上の整理によると、三大都市圏から道内空港への旅客数は全体では減少しているものの、東京地区から道内空港への旅客数は、新千歳空港への旅客数が増加したため全体では減少していない。

(表12) 道内空港への東京地区(羽田空港)からの航空輸送実績合計(年次推移、下り便のみ)

【東京地区→新千歳空港】							【東京地区→新千歳空港以外の8空港】										
(平成)	運航回数 (a) [回]	座席数 (b) [万席]	旅客数 (c) [万人]	座席数 (b/a) [席]	搭乗率 (c/b)	※1 運航回数	※1 座席数	※1 旅客数	(平成)	運航回数 (a) [回]	座席数 (b) [万席]	旅客数 (c) [万人]	座席数 (b/a) [席]	搭乗率 (c/b)	※1 運航回数	※1 座席数	※1 旅客数
10年度	13,937	643	407	461	63.2%	100	100	100	10年度	11,732	339	217	289	64.0%	100	100	100
11年度	14,531	653	425	450	65.0%	104	102	104	11年度	11,301	335	215	297	64.1%	96	99	99
12年度	15,901	690	440	434	63.8%	114	107	108	12年度	11,426	339	208	297	61.3%	97	100	96
13年度	16,187	693	459	428	66.3%	116	108	113	13年度	11,310	334	219	295	65.7%	96	98	101
14年度	16,864	724	473	429	65.3%	121	113	116	14年度	11,465	350	226	306	64.7%	98	103	104
15年度	16,082	720	454	448	63.0%	115	112	112	15年度	11,642	344	217	296	63.0%	99	102	100
16年度	16,083	689	449	429	65.2%	115	107	111	16年度	10,713	320	209	299	65.1%	91	94	96
17年度	16,574	694	450	419	64.9%	119	108	111	17年度	11,166	316	208	283	65.8%	95	93	96
18年度	18,350	738	483	402	65.5%	132	115	119	18年度	11,904	315	213	265	67.4%	101	93	98
19年度	18,721	721	479	385	66.5%	134	112	118	19年度	11,482	298	202	259	67.7%	98	88	93
20年度	18,894	706	468	374	66.4%	136	110	115	20年度	12,462	305	198	245	65.0%	106	90	91
21年度	18,978	698	446	368	63.9%	136	108	110	21年度	12,145	285	187	234	65.6%	104	84	86
22年度	19,125	658	445	344	67.6%	137	102	109	22年度	11,876	264	180	223	67.9%	101	78	83
増減 ^{※2}	5,188	15	38	▲117	4.4				増減 ^{※2}	144	▲75	▲37	▲66	3.9			
増減率	+37.2%	+2.3%	+9.4%	▲25.4%					増減率	+1.2%	▲22.0%	▲17.2%	▲22.9%				

国土交通省「航空輸送統計年報」より作成

注 北海道各地の空港への東京地区(東京国際空港(羽田空港))の定期便(下り便のみ)の合計数。

※1 平成10年度を100とする指数。

※2 平成10年度から同22年度にかけての増減及び増減率。

続いて、東京地区以外の大都市圏から道内空港への航空輸送実績を整理する。

三大都市圏から道内空港への旅客数は合計では減少している。しかし東京地区からの旅客数はほぼ横ばいであった。東京地区以外の近畿地区及び中部地区からの航空輸送実績(表13参照)をみると、近畿地区及び中部地区からの道内空港への旅客数はともに大きく減少している。両地区ともに運航回数も1便あたりの平均座席数も減少しており、結果として旅客数も減少している。東京地区から道内空港への路線は運航回数が増加していったことから、航空各社は近畿地区及び中部地区からの北海道路線への運航回数を減少させ、他地区へ振り替えていると考えられる。

また、新千歳空港とそれ以外の空港への近畿及び中部地区からの航空輸送実績は状況が異なっている。

(表13) 道内空港への近畿地区及び中部地区からの航空輸送実績合計（年次推移、下り便のみ）

【近畿地区→道内7空港】

(平成)	運航回数 (a) [回]	座席数 (b) [万席]	旅客数 (c) [万人]	座席数 (b/a) [席]	搭乗率 (c/b)	※1 運航回数	※1 座席数	※1 旅客数
10年度	9,200	280	174	304	62.3%	100	100	100
11年度	10,148	300	189	295	62.9%	110	107	108
12年度	8,613	264	166	306	62.8%	94	94	95
13年度	8,180	254	177	311	69.8%	89	91	102
14年度	8,559	265	177	310	66.9%	93	95	102
15年度	8,530	253	163	296	64.5%	93	90	93
16年度	7,882	229	152	290	66.3%	86	82	87
17年度	7,718	203	143	264	70.1%	84	73	82
18年度	8,338	203	146	244	71.8%	91	73	84
19年度	9,417	222	147	236	66.0%	102	79	84
20年度	8,993	193	134	215	69.4%	98	69	77
21年度	7,309	160	114	219	71.2%	79	57	65
22年度	6,979	161	109	231	67.8%	76	58	63
増減※2	▲2,221	▲119	▲65	▲73	5.5			
増減率	▲24.1%	▲42.4%	▲37.4%	▲24.1%				

【中部地区→道内7空港】

(平成)	運航回数 (a) [回]	座席数 (b) [万席]	旅客数 (c) [万人]	座席数 (b/a) [席]	搭乗率 (c/b)	※1 運航回数	※1 座席数	※1 旅客数
10年度	7,037	158	93	225	58.7%	100	100	100
11年度	6,918	148	93	214	62.5%	98	94	100
12年度	6,832	144	87	211	60.2%	97	91	94
13年度	6,919	135	88	195	65.6%	98	85	95
14年度	6,920	128	85	185	66.7%	98	81	92
15年度	7,023	128	84	183	65.3%	100	81	90
16年度	6,795	132	82	194	62.5%	97	83	89
17年度	6,958	127	87	183	68.7%	99	80	94
18年度	6,973	125	84	179	67.5%	99	79	91
19年度	6,749	124	80	184	64.2%	96	79	86
20年度	6,423	115	75	180	65.0%	91	73	81
21年度	6,660	111	68	167	61.3%	95	70	74
22年度	6,316	97	64	154	65.9%	90	61	69
増減※2	▲721	▲61	▲29	▲71	7.1			
増減率	▲10.2%	▲38.6%	▲31.1%	▲31.6%				

国土交通省「航空輸送統計年報」より作成

注 北海道各地の空港への近畿地区(大阪国際空港・関西国際空港・神戸空港の合計)及び中部地区(中部国際空港・名古屋飛行場の合計)の定期便(下り便のみ)の合計数。

※1 平成10年度を100とする指数。

※2 平成10年度から同22年度にかけての増減及び増減率。

(表14) 道内空港への近畿地区からの航空輸送実績合計（年次推移、下り便のみ）

【近畿地区→新千歳空港】

(平成)	運航回数 (a) [回]	座席数 (b) [万席]	旅客数 (c) [万人]	座席数 (b/a) [席]	搭乗率 (c/b)	※1 運航回数	※1 座席数	※1 旅客数
10年度	6,137	217	135	354	62.2%	100	100	100
11年度	7,237	240	152	331	63.2%	118	110	112
12年度	5,776	208	134	359	64.6%	94	96	99
13年度	5,321	197	138	370	70.3%	87	91	102
14年度	5,724	212	142	370	67.3%	93	97	105
15年度	5,405	196	128	363	65.1%	88	90	94
16年度	5,215	181	119	347	65.8%	85	83	88
17年度	5,338	163	115	305	70.5%	87	75	85
18年度	5,957	162	118	273	72.4%	97	75	87
19年度	7,036	183	119	259	65.4%	115	84	88
20年度	6,931	163	113	235	69.2%	113	75	83
21年度	6,323	146	104	232	71.2%	103	67	77
22年度	6,036	149	101	247	67.9%	98	69	75
増減※2	▲101	▲68	▲34	▲107	5.7			
増減率	▲1.6%	▲31.4%	▲25.1%	▲30.3%				

【近畿地区→新千歳空港以外の6空港】

(平成)	運航回数 (a) [回]	座席数 (b) [万席]	旅客数 (c) [万人]	座席数 (b/a) [席]	搭乗率 (c/b)	※1 運航回数	※1 座席数	※1 旅客数
10年度	3,063	63	39	205	62.5%	100	100	100
11年度	2,911	60	37	205	62.0%	95	95	94
12年度	2,837	56	32	198	56.4%	93	90	81
13年度	2,859	58	39	201	67.9%	93	92	99
14年度	2,835	53	35	189	65.4%	93	85	89
15年度	3,125	57	35	181	62.5%	102	90	90
16年度	2,667	48	32	179	68.2%	87	76	83
17年度	2,380	40	28	170	68.6%	78	65	71
18年度	2,381	41	28	171	69.7%	78	65	72
19年度	2,381	40	27	167	68.5%	78	63	69
20年度	2,062	30	21	147	70.7%	67	48	55
21年度	986	13	10	136	71.8%	32	21	25
22年度	943	12	8	129	65.9%	31	19	21
増減※2	▲2,120	▲51	▲31	▲75	3.4			
増減率	▲69.2%	▲80.5%	▲79.5%	▲36.8%				

国土交通省「航空輸送統計年報」より作成

注 北海道各地の空港への近畿地区(大阪国際空港・関西国際空港・神戸空港の合計)の定期便(下り便のみ)の合計数。

※1 平成10年度を100とする指数。

※2 平成10年度から同22年度にかけての増減及び増減率。

近畿地区からの航空輸送実績では、新千歳空港への近畿地区からの航空輸送実績（表14参照）をみると、平成10年度から同22年度にかけて運航回数は1.6%減少とほぼ横ばいであるものの、1便あたりの平均座席数が30.3%減少したため、提供座席数合計は31.4%減少となった。平均搭乗率は5.7ポイント改善されたものの、旅客数合計は34万人減少（▲25.1%減）である。

一方、新千歳空港以外の6空港への近畿地区からの航空輸送実績（同じく表14参照）をみると、平成10年度から同22年度にかけて運航回数は相次ぐ路線の休止により69.2%減少と大きく減少し、機材小型化の進展により1便あたりの平均座席数は36.8%減少したため、提供座席数合計は80.5%減少と急減した。平均搭乗率は3.4ポイント改善されたものの、旅客数合計は31万人減少（▲79.5%減）と「壊滅状態」である。

（表15）道内空港への中部地区からの航空輸送実績合計（年次推移、下り便のみ）

【中部地区→新千歳空港】									【中部地区→新千歳空港以外の6空港】								
(平成)	運航回数 (a) [回]	座席数 (b) [万席]	旅客数 (c) [万人]	座席数 (b/a) [席]	搭乗率 (c/b)	※1 運航回数	※1 座席数	※1 旅客数	(平成)	運航回数 (a) [回]	座席数 (b) [万席]	旅客数 (c) [万人]	座席数 (b/a) [席]	搭乗率 (c/b)	※1 運航回数	※1 座席数	※1 旅客数
10年度	4,924	114	68	231	59.5%	100	100	100	10年度	2,113	44	25	209	56.9%	100	100	100
11年度	4,857	109	69	225	62.7%	99	96	101	11年度	2,061	39	24	189	61.9%	98	88	96
12年度	4,868	108	65	223	60.1%	99	95	96	12年度	1,964	36	22	182	60.6%	93	81	86
13年度	4,820	100	66	207	66.5%	98	88	98	13年度	2,099	35	22	168	63.0%	99	80	88
14年度	4,820	97	65	200	67.3%	98	85	96	14年度	2,100	31	20	149	65.1%	99	71	81
15年度	4,853	97	63	200	65.1%	99	85	93	15年度	2,170	31	21	145	65.9%	103	71	82
16年度	4,903	105	63	213	60.6%	100	92	94	16年度	1,892	27	19	144	69.7%	90	62	76
17年度	4,958	100	67	202	67.3%	101	88	99	17年度	2,000	27	20	136	73.9%	95	62	80
18年度	4,979	98	66	197	66.8%	101	86	97	18年度	1,994	27	19	135	70.1%	94	61	75
19年度	4,748	99	62	209	62.7%	96	87	92	19年度	2,001	25	18	125	70.3%	95	57	70
20年度	4,424	91	59	206	64.7%	90	80	87	20年度	1,999	24	16	121	66.3%	95	55	64
21年度	4,645	86	53	186	61.3%	94	76	78	21年度	2,015	25	15	124	61.3%	95	57	61
22年度	4,726	77	51	162	66.6%	96	67	76	22年度	1,590	20	13	127	63.2%	75	46	51
増減※2	▲198	▲37	▲17	▲69	7.1				増減※2	▲523	▲24	▲12	▲82	6.4			
増減率	▲4.0%	▲32.5%	▲24.5%	▲29.7%					増減率	▲24.8%	▲54.2%	▲49.0%	▲39.1%				

国土交通省「航空輸送統計年報」より作成

注 北海道各地の空港への中部地区（中部国際空港・名古屋飛行場の合計）の定期便（下り便のみ）の合計数。

※1 平成10年度を100とする指数。

※2 平成10年度から同22年度にかけての増減及び増減率。

中部地区からの航空輸送実績では、新千歳空港への中部地区からの航空輸送実績（表15参照）をみると、平成10年度から同22年度にかけて運航回数は4.0%減少とほぼ横ばいであるものの、1便あたりの平均座席数が29.7%減少したため、提供座席数合計は32.5%減少となった。平均搭乗率は7.1ポイント改善されたものの、旅客数合計は17万人減少（▲24.5%減）である。

一方、新千歳空港以外の6空港への中部地区からの航空輸送実績（同じく表15参照）をみると、平成10年度から同22年度にかけて運航回数は24.8%減少し、1便あたりの平均座席数

は39.1%減少と機材の小型化が進んだため、提供座席数合計は54.2%減少と大きく減少した。平均搭乗率は6.4ポイント改善されたものの、旅客数合計は12万人減少（▲49.0%減）となった。

近畿地区及び中部地区からの航空輸送実績に共通しているのは、東京地区とは異なり機材の小型化の進展が著しいことである。特に新千歳空港以外の道内空港への定期便では1便あたりの平均座席数の減少が大きい。加えて、運航回数は新千歳空港への定期便は減少があまりないものの、新千歳空港以外の道内空港への定期便では大きく減少し、なかでも直近2年間での減少が顕著である。

以上をまとめると、近畿地区及び中部地区と道内を結ぶ航空路線において航空各社は機材の小型化を進め、新千歳空港への路線は運航回数を維持しているものの、新千歳空港以外の道内空港の路線では運航回数も減少させており、路線の休止も相次いでいる。

航空各社は機材の小型化による経営効率化（搭乗率改善など）を進めており、道内空港と三大都市圏を結ぶ定期便では1便あたりの平均座席数は減少を続けている。その状況下で東京地区からの定期便は運航回数の維持により旅客輸送能力（提供座席数合計）の減少が大きいものの、近畿地区及び中部地区からの定期便では運航回数が減少していることから旅客輸送能力（提供座席数合計）の減少が大きく、旅客数も大きく減少している。

理論的には提供座席数が減少しても北海道路線の旅客需要が一定であれば、旅客数は変化しないことが考えられるものの、実際には提供座席数の減少により搭乗率が向上することで各種割引運賃が設定されなくなることも考えられる。また3.(1)で整理したように、旅行会社による北海道行きパッケージツアーの募集広告が減少していることから、航空各社が旅行会社に提供するパッケージツアー用の座席数を減少させていることも考えられる。

(2) 道内空港と東京地区との定期線下り便の推移（月次推移）

上記で整理した三大都市圏から道内空港への定期線（下り便）の状況は、定期便1便あたりの平均座席数の減少が目立った。航空輸送実績の月次推移について、平成12年度と同22年度を比較することで、航空各社の「座席施策」を整理する。

新千歳空港を除く道内7空港（稚内・釧路・函館・旭川・帯広・中標津・女満別）と東京地区との定期便にかかる航空輸送実績について、その月次推移を10年前と比較した（図2参照）。

10年前の平成12年度では、定期便1便あたりの平均座席数が301席であった。一方、平成22年度では同225席（▲76席減、▲25.1%減）である。ただし月別の1便あたりの平均座席数の推移をみると、航空各社の「機材繰り」に変化がみられる。

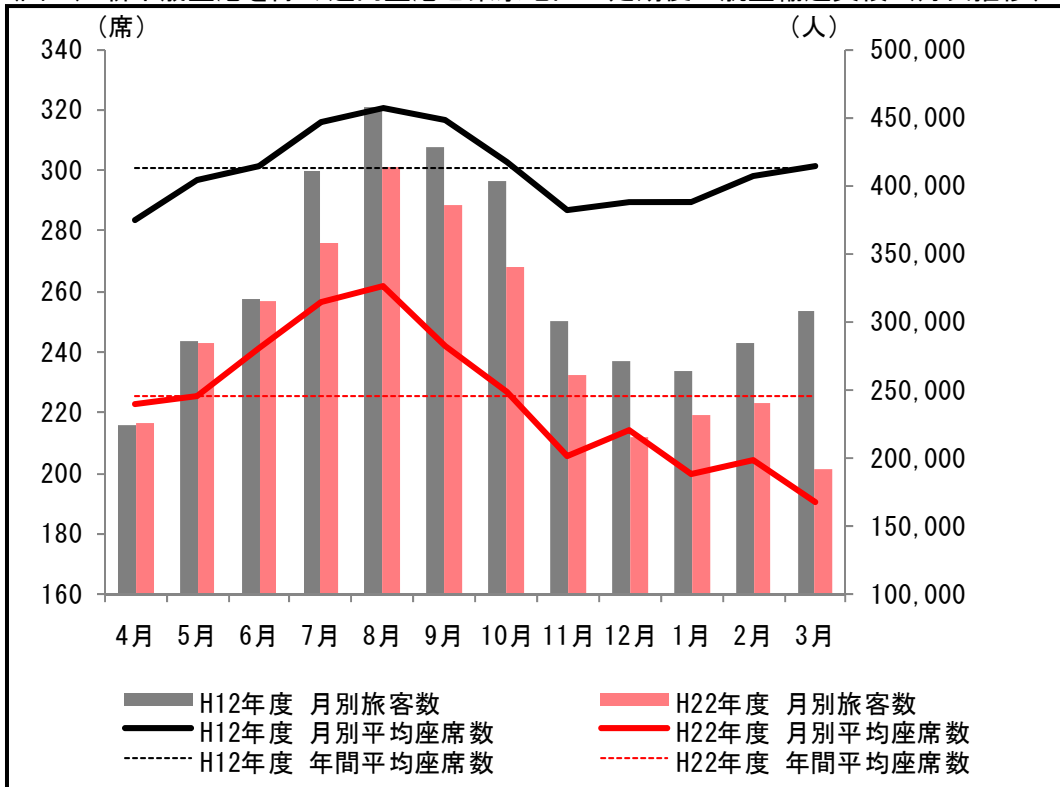
平成12年度及び同22年度の月次推移を比較すると、平成22年度では旅客数が多い6月から9月にかけて1便あたりの平均座席数が年平均より多い。また旅客数が少ない月では1便あたりの平均座席数が年平均より少ない。この傾向は10年前と比較しても変わっていないものの、平成22年度ではより鮮明に「オンとオフ」で機材の使い分けが行われている。

平成12年度では1便あたりの平均座席数の月別の増減は約20席の範囲（6.6%の上下幅）であった。一方平成22年度では、1便あたりの平均座席数の月別の増減は約35席の範囲（15.5%の上下幅）であった。つまり平成12年度では月別の旅客数の増減に対して1便あたりの平均座席数の変化は少なかったものの、平成22年度では月別の旅客数の増減にあわせて1便あたりの平均座席数を航空各社がより調整しているように考えられる。

平成12年度では月別の平均搭乗率は最高68.3%（9月）、最低45.7%（4月）に対して、同22年度では最高80.5%（9月）、最低53.5%（4月）と、機材の調整による搭乗率の改善がみられる。

10年前は旅客需要の変動に対して航空各社による機材変更を通じた供給調整はあまりみられなかったものの、直近では航空会社は旅客需要の変動に対してより効率的な機材運用による供給調整を進めていることがわかる。そのことは結果的に提供座席数の減少につながっており、道外観光客の航空機による北海道への輸送能力の低下をもたらしている。

（図2）新千歳空港を除く道内空港と東京地区の定期便の航空輸送実績（月次推移、10年前比較）



国土交通省「航空輸送統計年報」より作成

注 北海道各地の空港(稚内・釧路・函館・旭川・帯広・中標津・女満別)への東京地区(東京国際空港(羽田空港))の定期便(上下便)の合計数。月次データは上下便合計の開示。
紋別空港は平成12年度に東京便が就航していないため本図より除外。

5. 東日本大震災の影響

(1) 入国外国人数の推移（月次推移）

平成23年3月11日に発生した東日本大震災は北海道の観光にも影響を与えている。東日本大震災の発生以降の外国人観光客の動向について整理を行う。

平成23年度の観光統計は現時点で公表されていないため、東日本大震災の発生以降の外国人観光客の動向について、入国外国人数の推移にて整理を行う。なお入国外国人者数は、入国目的については分類されていないことに加え、外国人の入国後の他地域への移動は把握できないため、特定地域の観光客数の増減について正確に把握できる統計ではないもの

の、外国人観光客数の動向についてその傾向が推測できる資料と史料される。

(表16) 入国外国人数の推移 (月次推移、全国、北海道、沖縄県)

【全国合計】													(単位：万人)
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
平成22年度	86.0	79.3	73.7	94.2	89.5	85.2	79.7	69.9	70.3	79.8	74.9	42.3	924.8
平成23年度	39.1	45.1	50.0	62.9	64.3	61.5	68.7	61.8	63.0	77.8	62.0	75.8	732.2
前年同月比	▲46.8	▲34.2	▲23.7	▲31.2	▲25.2	▲23.7	▲11.0	▲8.1	▲7.3	▲1.9	▲12.9	33.5	▲192.6

【北海道合計】													(単位：万人)
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
平成22年度	2.2	3.1	3.1	5.9	5.3	3.6	2.9	2.2	4.5	4.8	5.4	1.4	44.4
平成23年度	0.4	0.9	1.9	3.4	3.7	2.2	3.1	2.3	4.4	5.9	4.2	2.6	35.1
前年同月比	▲1.8	▲2.1	▲1.2	▲2.5	▲1.6	▲1.4	0.2	0.1	▲0.1	1.1	▲1.2	1.2	▲9.3

【沖縄県合計】													(単位：万人)
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
平成22年度	1.6	2.4	2.6	3.3	2.9	2.7	2.2	0.9	1.1	1.4	1.5	0.8	23.5
平成23年度	1.1	1.6	2.2	3.1	2.9	2.8	3.6	1.4	1.4	2.0	1.6	2.1	25.8
前年同月比	▲0.5	▲0.8	▲0.4	▲0.2	▲0.0	0.0	1.4	0.5	0.4	0.6	0.2	1.3	2.4

法務省「出入国管理統計 港別出入国者」より作成

平成22年度及び同23年度の日本に入国した外国人数の推移(表16参照)をみると、全国では東日本大震災の発生以降の入国者数は前年同月比で減少が続き、平成24年3月によやく前年同月比で増加に転じた。

北海道においても東日本大震災の発生以降は前年同月比で入国外国人数の大きな減少が続き、平成23年度合計では前年度比9.3万人減少となった。しかし平成23年10月以降は回復傾向がみられ、直近6ヶ月間では前年同期比で増加となっている(平成23年10月から同24年3月までの入国外国人数合計22.6万人、前年同期比+1.4万人増)。足下の状況からは、外国人観光客は人数ベースでは東日本大震災の影響から脱却しつつあると考えられる。ただし、人数は回復傾向にあるものの、価格面で回復したかどうかについては把握できない。

なお沖縄県では、平成23年8月までは前年同月比で減少が続いていたものの減少数はわずかであり、平成23年度合計では前年度比+2.4万人と増加した。沖縄県では人数ベースでは外国人観光客について東日本大震災の影響はあまりみられない。

(2) 道内観光地における宿泊客延数の推移 (月次推移)

道内観光地における東日本大震災の影響について整理を行う。平成23年度の宿泊統計は現時点で公表されていないため、北海道経済部観光局がホームページ上で定期的に公表している「観光地点動向調査」をもって宿泊客の動向について整理する。

北海道経済部観光局による観光地点動向調査(表17参照)によると、平成23年度の道内の主な観光地の宿泊客数は、東日本大震災の発生直後に前年同月比で大きく減少したため、年度を通じた宿泊客数の合計では前年度を下回ることが見込まれる。しかし直近では回復傾向がみられ、直近6ヶ月の宿泊客数の前年度比較では、各観光地によってバラツキはあるものの、大半の観光地ではほぼ平成22年度並の宿泊客数となっている。

ただし、宿泊者数は回復傾向にあるものの、価格面で回復したかどうかについては把握できない。

(表17) 道内の主な観光地における観光地点動向調査の推移（月次推移）

(単位：人)

	(平成)	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月～2月 合計	直近 6ヶ月間
	登別温泉 (登別市)	22年度	80,394	102,217	90,856	102,285	123,382	97,670	115,996	85,429	93,938	101,137	83,603	71,262	1,076,907
	23年度	48,441	80,995	71,417	81,874	117,382	96,198	114,332	87,772	88,968	102,603	70,011		959,993	559,884
	前年比	60.3%	79.2%	78.6%	80.0%	95.1%	98.5%	98.6%	102.7%	94.7%	101.4%	83.7%		89.1%	96.9%
洞爺湖温泉 (洞爺湖町)	22年度	26,547	52,843	52,486	63,170	70,552	63,730	68,377	30,415	26,950	26,609	28,344	19,157	510,023	244,425
	23年度	20,922	36,065	42,263	46,022	57,569	52,030	52,399	26,216	26,060	32,989	26,140		418,675	215,834
	前年比	78.8%	68.2%	80.5%	72.9%	81.6%	81.6%	76.6%	86.2%	96.7%	124.0%	92.2%		82.1%	88.3%
湯の川温泉 (函館市)	22年度	75,505	109,758	100,208	103,075	118,726	108,937	102,978	75,334	78,425	72,470	68,553	52,476	1,013,969	506,697
	23年度	40,500	91,283	73,519	86,384	122,367	109,623	105,423	72,523	78,091	65,463	51,090		896,266	482,213
	前年比	53.6%	83.2%	73.4%	83.8%	103.1%	100.6%	102.4%	96.3%	99.6%	90.3%	74.5%		88.4%	95.2%
層雲峡温泉 (上川町)	22年度	23,916	53,376	62,994	73,494	71,427	69,502	68,635	46,608	30,732	42,571	67,935	50,179	611,190	325,983
	23年度	19,268	38,649	49,118	53,929	62,311	60,983	62,930	34,274	28,030	47,120	61,010		517,622	294,347
	前年比	80.6%	72.4%	78.0%	73.4%	87.2%	87.7%	91.7%	73.5%	91.2%	110.7%	89.8%		84.7%	90.3%
ウトロ温泉 (斜里町)	22年度	13,070	29,599	39,642	52,575	67,916	54,863	43,355	19,458	10,575	14,621	29,938	18,559	375,612	172,810
	23年度	12,676	25,765	36,042	47,859	70,609	55,741	42,980	19,309	12,145	17,684	28,615		369,425	176,474
	前年比	97.0%	87.0%	90.9%	91.0%	104.0%	101.6%	99.1%	99.2%	114.8%	120.9%	95.6%		98.4%	102.1%
十勝川温泉 (音更町)	22年度	21,336	35,515	39,061	41,807	43,995	41,289	46,001	32,210	31,424	33,451	32,489	26,440	398,578	216,864
	23年度	17,545	28,754	36,728	42,016	42,713	42,054	45,576	31,918	29,975	36,522	31,841		385,642	217,886
	前年比	82.2%	81.0%	94.0%	100.5%	97.1%	101.9%	99.1%	99.1%	95.4%	109.2%	98.0%		96.8%	100.5%
川湯温泉 (弟子屈町)	22年度	11,077	18,762	18,275	20,617	25,335	25,011	21,085	9,988	6,772	12,790	12,516	8,682	169,712	100,981
	23年度	9,559	14,914	16,854	18,613	23,588	24,949	23,328	9,640	7,484	13,240			162,169	102,229
	前年比	86.3%	79.5%	92.2%	90.3%	93.1%	99.8%	110.6%	96.5%	110.5%	103.5%			95.6%	101.2%

北海道経済部観光局ホームページ(http://www.pref.hokkaido.lg.jp/kz/kkd/toukei_jouhou.htm)より作成

注 色つきセルは数値入力がないことを示す。

6. 宿泊客の動向変化

(1) 宿泊客延数の減少要因

これまで道外観光客の主な移動手段である航空機にかかる輸送状況を中心に整理を行ってきた。以下では宿泊客延数の減少の要因として考えられる4点について整理を行う。

(2) 平均宿泊数の変化

宿泊客延数は「宿泊客数×平均宿泊数」にて計算できる。1. (1) 表1にて整理したように、北海道における宿泊客延数は平成11年度をピークに大きく減少している。その要因分析として上記では来道者数の推移について整理を進めてきた。さらに宿泊客の旅行1回あたりの平均宿泊数について整理する。北海道の宿泊客延数のうち51%を占める道外客の平均宿泊数をみている。

(表18) 道外客の平均宿泊数の推移

	調査期間	道外客の※1 平均宿泊数
第1回調査	昭和63年10月-平成元年9月	4.2日
第2回調査	平成5年10月-同6年9月	4.3日
第3回調査	平成11年1月-同11年12月	3.9日
第4回調査	平成16年7月-同17年6月	3.7日
第5回調査	平成21年7月-同22年6月	2.5日

北海道観光産業経済効果調査委員会「北海道観光産業経済効果調査報告書」より作成

※1 第4回の調査までは「道内滞在日数」と表記。

北海道旅行1回あたりの道外客の平均宿泊数(表18参照)は、第1回調査(調査期間:昭和63年10月から平成元年9月)の4.2日から減少を続け、第5回調査(同:平成21年7月から同22年6月)では2.5日まで減少している。

2. (1) 表5にて整理した来道者数(観光客以外も含む)は、平成12年度から同22年度にかけて10年間で171万人の減少となっているため、宿泊客延数の減少は来道する道外客数の減少が要因であると考えられる一方、道外客の平均宿泊数の減少もその要因として考えられる。

あわせて道外客の1回あたりの旅行日程の推移にも変化がみられる。道外客の北海道旅行の日程についてその推移(表19参照)をみると、かつては5泊以上の旅行者が全体の11.2%を占めており、北海道での滞在日数が長い道外客がいたものの、直近の統計では5泊以上の旅行者は全体の5.6%にまで低下している。かわりに2泊3日の旅行者が全体の54.6%を占めるようになり、北海道旅行の「短期化」が進んでいる。道外客の旅行形態は、複数の地域に宿泊して観光する「周遊型」から短期的な旅行へと変化していることの現れとも考えられる。

北海道旅行の日程が短期化している要因は現時点でははっきりしないものの、旅行者の動向が変化している事実に対して、観光業は対応が必要である。

(表19) 道外客の北海道旅行の日程推移

	平成12年度		平成14年度		平成19年度		平成21年度	
	回答数	構成比	回答数	構成比	回答数	構成比	回答数	構成比
日帰り	91		7		24		18	
1泊2日	1,860	17.7%	292	8.0%	472	11.8%	108	10.3%
2泊3日	4,280	40.6%	1,586	43.2%	1,885	47.2%	573	54.6%
3泊4日	2,410	22.9%	1,067	29.1%	1,081	27.1%	234	22.3%
4泊5日	803	7.6%	365	10.0%	257	6.4%	75	7.1%
5泊6日	316		106		106			
6泊7日	235	11.2%	64	9.8%	64	7.4%	59	5.6%
7泊以上	632		188		127			
合計	10,627	100.0%	3,675	100.0%	4,016	100.0%	1,067	100.0%

調査期間
・平成12年度
H12/5-13/3
・平成14年度
H14/9-15/2
・平成19年度
H19/5-20/2
・平成21年度
H21/7-22/6

北海道経済部「来道観光客動態(満足度)調査結果」及び

北海道観光産業経済効果調査委員会「北海道観光産業経済効果調査報告書」より作成

注 旅行日程が不明の回答は控除。

構成比は日帰りを除いて集計。

平成21年度の統計は「北海道観光産業経済効果調査報告書」より作成。それ以外は「来道観光客動態(満足度)調査結果」より作成。平成21年度の統計は観光客以外の数値(例:業務目的の旅行)も含んでいるため、旅行日程が他の調査より短い結果となる可能性がある。

(3) 沖縄県への航空機の「集中」

4.(1)にて整理したように、北海道各地への三大都市圏からの旅客数は減少している。定期便1便あたりの平均座席数も減少傾向にあり、運航回数も新千歳空港を除くと減少傾向にある。一方、沖縄県(那覇空港)への三大都市圏からの定期便の航空輸送実績をみると、北海道とは状況が異なることがわかる。

(表20) 那覇空港への三大都市圏からの航空輸送実績合計(年次推移、下り便のみ)

(平成)	運航回数 (a) [回]	座席数 (b) [万席]	旅客数 (c) [万人]	座席数 (b/a) [席]	搭乗率 (c/b)	※1 運航回数	※1 座席数	※1 旅客数
10年度	11,668	419	280	360	66.7%	100	100	100
11年度	12,886	435	306	338	70.2%	110	104	109
12年度	12,642	431	303	341	70.2%	108	103	108
13年度	13,268	458	307	345	66.9%	114	109	110
14年度	13,626	469	343	344	73.1%	117	112	123
15年度	13,930	508	358	364	70.4%	119	121	128
16年度	13,523	519	359	384	69.3%	116	124	128
17年度	14,312	557	393	389	70.5%	123	133	140
18年度	15,254	608	413	399	68.0%	131	145	148
19年度	16,973	641	432	377	67.5%	145	153	155
20年度	17,025	646	434	379	67.2%	146	154	155
21年度	17,387	623	403	358	64.8%	149	148	144
22年度	18,327	591	404	323	68.4%	157	141	145
増減 ※2	6,659	172	125	▲37	1.7			
増減率	+57.1%	+40.9%	+44.5%	▲10.3%				

国土交通省「航空輸送統計年報」より作成

注 那覇空港への東京地区(東京国際空港(羽田空港))、近畿地区(大阪国際空港・関西国際空港・神戸空港の合計)、中部地区(中部国際空港・名古屋飛行場の合計)の定期便(下り便のみ)の合計数。

※1 平成10年度を100とする指数。

※2 平成10年度から同22年度にかけての増減及び増減率。

(表21) 那覇空港への三大都市圏からの航空輸送実績合計（地区別、年次推移、下り便のみ）

【東京地区→那覇空港】

(平成)	運航回数 (a) [回]	座席数 (b) [万席]	旅客数 (c) [万人]	座席数 (b/a) [席]	搭乗率 (c/b)	※1 運航回数	※1 座席数	※1 旅客数
10年度	5,623	235	168	419	71.2%	100	100	100
11年度	6,222	249	183	400	73.5%	111	106	109
12年度	6,416	257	186	401	72.5%	114	109	111
13年度	7,083	285	195	402	68.4%	126	121	116
14年度	7,116	291	218	409	74.9%	127	124	130
15年度	7,198	314	227	436	72.3%	128	133	135
16年度	7,137	330	227	463	68.7%	127	140	135
17年度	7,465	346	244	463	70.7%	133	147	146
18年度	7,936	368	258	464	70.0%	141	156	154
19年度	8,684	385	268	443	69.6%	154	163	160
20年度	8,744	387	271	443	70.0%	156	164	162
21年度	9,037	389	256	431	65.7%	161	165	152
22年度	9,720	377	256	388	67.8%	173	160	152
増減 ※2	4,097	142	88	▲31	▲3.4			
増減率	+72.9%	+60.2%	+52.5%	▲7.3%				

【近畿地区→那覇空港】

(平成)	運航回数 (a) [回]	座席数 (b) [万席]	旅客数 (c) [万人]	座席数 (b/a) [席]	搭乗率 (c/b)	※1 運航回数	※1 座席数	※1 旅客数
10年度	3,727	131	80	350	61.2%	100	100	100
11年度	4,344	133	88	307	65.8%	117	102	110
12年度	3,948	121	81	306	66.9%	106	92	101
13年度	3,926	121	79	308	65.0%	105	93	98
14年度	3,734	119	86	317	72.3%	100	91	107
15年度	4,021	130	89	324	68.3%	108	100	111
16年度	3,730	126	90	338	71.5%	100	97	113
17年度	4,086	140	100	342	71.6%	110	107	125
18年度	5,127	163	105	318	64.6%	138	125	132
19年度	6,285	173	110	276	63.7%	169	133	138
20年度	6,068	174	108	286	62.1%	163	133	135
21年度	5,984	153	101	255	66.0%	161	117	126
22年度	6,240	149	104	239	70.0%	167	114	131
増減 ※2	2,513	18	24	▲112	8.8			
増減率	+67.4%	+14.0%	+30.5%	▲31.9%				

【中部地区→那覇空港】

(平成)	運航回数 (a) [回]	座席数 (b) [万席]	旅客数 (c) [万人]	座席数 (b/a) [席]	搭乗率 (c/b)	※1 運航回数	※1 座席数	※1 旅客数
10年度	2,318	53	32	231	60.2%	100	100	100
11年度	2,320	53	35	229	66.0%	100	99	109
12年度	2,278	53	36	235	66.8%	98	100	111
13年度	2,259	53	33	234	63.0%	97	99	104
14年度	2,776	59	39	213	66.2%	120	111	122
15年度	2,711	64	42	235	65.2%	117	119	129
16年度	2,656	62	42	234	67.8%	115	116	131
17年度	2,761	71	48	258	67.5%	119	133	149
18年度	2,191	77	50	352	65.4%	95	144	157
19年度	2,004	83	54	412	65.8%	86	154	169
20年度	2,213	85	55	384	64.9%	95	159	172
21年度	2,366	81	47	341	58.2%	102	151	146
22年度	2,367	65	44	276	67.9%	102	122	138
増減 ※2	49	12	12	45	7.7			
増減率	+2.1%	+22.1%	+37.8%	+19.6%				

国土交通省「航空輸送統計年報」より作成

注 那覇空港への東京地区（東京国際空港（羽田空港））、近畿地区（大阪国際空港・関西国際空港・神戸空港）の合計、中部地区（中部国際空港・名古屋飛行場の合計）の定期便（下り便のみ）の合計数。

※1 平成10年度を100とする指数。

※2 平成10年度から同22年度にかけての増減及び増減率。

平成10年度から同22年度までの那覇空港への三大都市圏からの航空輸送実績（表20参照）をみると、12年間で1便あたりの平均座席数が10.3%減少したものの、運航回数合計は57.1%増加したため、提供座席数合計は40.9%増加した。結果として旅客数合計は125万人増加（+44.5%増）した。北海道各地への三大都市圏からの航空輸送実績と比較すると、定期便1便あたりの平均座席数の減少は那覇空港への航空路線でもみられるものの、その減少数は少なく、あわせて運航回数の増加が著しいため、旅客輸送能力が大きく増加している。結果として那覇空港への旅客数は大きく増加した。

三大都市圏からの航空輸送実績を比較して、北海道と沖縄県（那覇空港）でなぜこのような違いが生じているのだろうか。その要因の一つとして、沖縄県での航空機燃料税の減免措置が考えられる。航空機に積み込まれる航空機燃料に係る航空機燃料税の税率の沖縄路線にかかる特例措置は、平成9年度に創設され、平成11年度に拡充されている。他地域の国内路線に就航する航空機に課税される航空機燃料税は通常1キロリットルあたり26,000円課税されるのに対し、沖縄県を発着する航空機に対しては13,000円に減免されている。平成23年度からは他地域が1キロリットルあたり18,000円に引き下げられ、沖縄路線は9,000円に引き下げられている。

このことを踏まえると、航空各社は低コストで運航できる沖縄路線に機材を集中させ、なかでも燃料を多く搭載する中型機や大型機を使用しているため、那覇空港への三大都市圏からの定期便は運航回数が増加し、提供座席数が増加していると考えられる。よって、三大都市圏から北海道各地の空港及び那覇空港への航空輸送実績に差が生じているものと考えられる。特に北海道への定期便では提供座席数合計及び旅客数が減少している近畿地区及び中部地区において、那覇空港への路線では提供座席数合計が平成10年度から同22年度にかけて大きく増加しており（表21参照）、航空各社の「沖縄集中策」の影響がみられる。

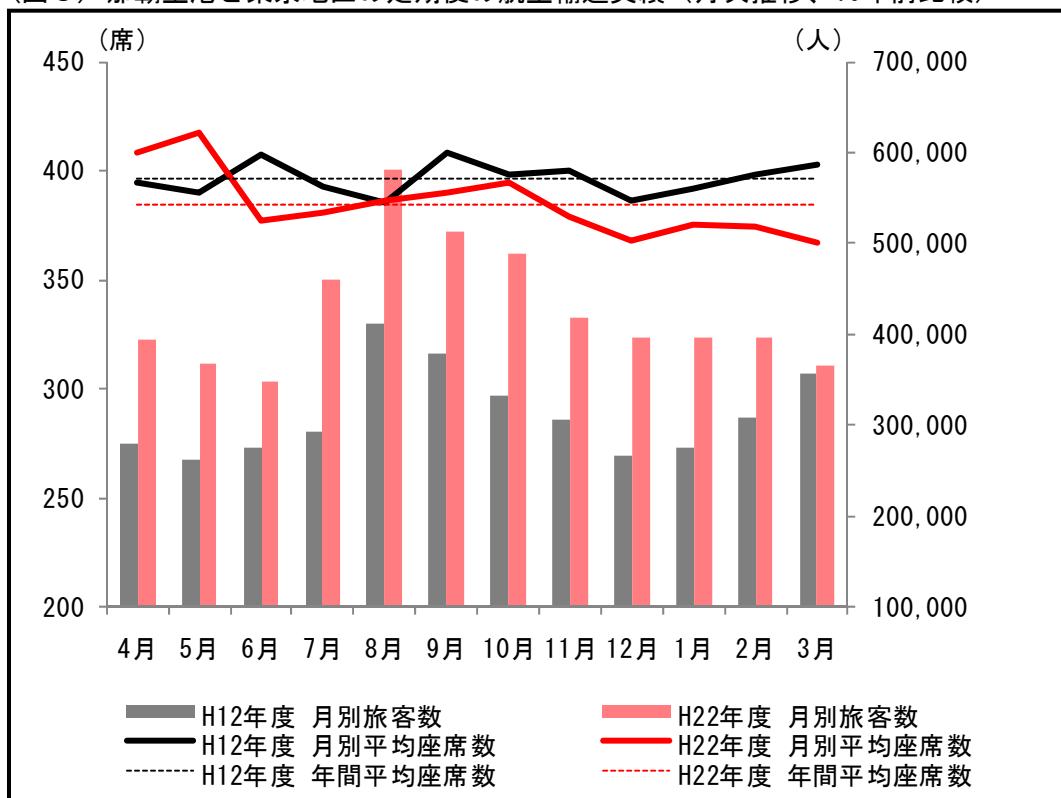
（4）沖縄県における宿泊需要の安定（季節繁閑の少なさ）

上記で整理したように、航空各社は沖縄への定期便を以前より増強している。その要因の一つとして航空機燃料の減免措置について整理した。しかし沖縄への旅客需要が少なければ、平成10年度から同22年度にかけて運航回数が大きく増加しているため三大都市圏からの那覇空港への定期便1便あたりの平均搭乗率は上昇しないはずである。実際には運航回数が大きく増加した東京地区からの定期便では、1便あたりの平均搭乗率は低下しているものの、近畿地区及び中部地区から那覇空港への定期便では平均搭乗率は上昇しており、三大都市圏からの那覇空港への定期便合計では平均搭乗率は上昇している。つまり提供座席数の増加にあわせて旅客数も増加しており、沖縄県の旅客需要は増加している。

那覇空港への東京地区からの定期便にかかる航空輸送実績について、その月次推移を10年前と比較した（図3参照）。

10年前の平成12年度では、定期便1便あたりの平均座席数が396席であった。一方、平成22年度では同385席（▲11席減、▲2.8%減）と若干の減少となっている。平成22年度では4月及び5月は定期便1便あたりの平均座席数が400席を超えたものの、その他の月では平均座席数が379席であり、ほとんど変動がない。この傾向は平成10年度とほぼ同じである。那覇空港への東京地区からの定期便では月ごとの1便あたりの平均座席数に変化は少なく、北海道各地の空港への東京地区からの定期便でみられた「オンとオフ」での機材の使い分けがみられない。

(図3) 那覇空港と東京地区の定期便の航空輸送実績 (月次推移、10年前比較)



国土交通省「航空輸送統計年報」より作成

注 那覇空港への東京地区(東京国際空港(羽田空港))の定期便(上下便)の合計数。月次データは上下便合計の開示。

那覇空港への定期便では航空各社による季節ごとの航空機材の使い分けがあまり行われていないと考えられる。その要因としては、沖縄県に対する旅行需要が年間を通じて安定しているためと考えられる。

(表22) 沖縄県の宿泊客延数 (平成22年度月次) (単位：万人)

(単位：万人)	宿泊客延数		県内比率	県外比率
	うち 県内客	うち 県外客		
平成22年 4月	106	92	13.4%	86.6%
22年 5月	110	92	16.8%	83.2%
22年 6月	102	85	16.5%	83.5%
22年 7月	135	118	12.3%	87.7%
22年 8月	169	151	10.3%	89.7%
22年 9月	129	114	11.5%	88.5%
22年10月	113	100	11.1%	88.9%
22年11月	95	83	13.4%	86.6%
22年12月	93	78	15.8%	84.2%
平成23年 1月	93	82	12.6%	87.4%
23年 2月	107	94	12.1%	87.9%
23年 3月	111	96	13.8%	86.2%
H22年度合計	1,363	1,184	13.1%	86.9%

観光庁「宿泊旅行統計調査」より作成

注 宿泊客延数の色つきセルは、宿泊客延数の最多と最少を示す。

平成22年度の沖縄県の宿泊客延数の月次推移をみると（表22参照）、月ごとに宿泊客延数の増減はあるものの、最多（8月：169万人）と最少（12月：93万人）の差は76万人であり、最多と最少の差は1.8倍（76万人）に留まっている。1.（3）で整理した北海道の2.4倍（232万人）に比べると繁閑の差は小さい。

以上を踏まえると、沖縄県は年間通じて宿泊需要が安定しており、沖縄路線の航空機を利用する旅客需要も年間を通じて安定していると考えられる。そのため航空各社は那覇空港への定期便1便あたりの平均座席数を季節ごとに変化させなくても搭乗率を一定に維持することができ、あわせて運航コストが低いと考えられる沖縄路線に「余剰機材」を投入して運航回数を増加させても旅客需要が見込めると考えられる。つまり北海道路線に比べて沖縄路線は「投資効率」がよい航空路線であると考えられる。

なお、北海道においても航空機燃料の減免措置などの優遇策を講じれば、航空各社の北海道路線の就航が増加し、それが旅客の増加につながるかどうかは疑わしいと考える。先の述べたように、北海道に対する旅客需要が高まり、年間を通じて一定していなければ、航空各社が機材の「追加投入」や大型機や中型機への入れ替えを行ったとしても搭乗率は高まらないため、経営の効率性から旅客輸送能力（提供座席数合計）は増加しないと思われる。旅客需要を増加させる対応については後述する。

（5）消費支出の変化

（表23）1世帯あたり年間の品目別支出金額推移（二人以上の世帯、年次、全国）（単位：円）

(平成)	世帯主 の年齢 (歳)	消費支出	交通			教養娯楽サービス				
			鉄道 運賃	航空 運賃	宿泊料	パック 旅行費	国内 パック 旅行費		外国 パック 旅行費	
							国内 パック 旅行費	外国 パック 旅行費		
12年	52.8	3,807,937	83,513	28,888	7,474	214,142	22,036	70,794	45,752	25,042
13年	53.6	3,708,649	80,802	28,143	7,448	209,045	20,264	66,103	46,190	19,913
14年	53.8	3,671,438	78,131	26,853	7,293	205,080	21,348	59,834	42,771	17,064
15年	54.0	3,622,095	77,199	27,182	6,630	200,581	21,448	54,251	41,597	12,655
16年	54.4	3,635,703	79,272	28,184	7,178	213,330	21,405	60,301	43,967	16,335
17年	54.9	3,606,377	77,344	27,703	6,733	208,822	20,469	59,415	41,039	18,376
18年	55.2	3,539,316	72,531	25,483	6,908	203,676	19,996	58,223	39,506	18,717
19年	55.7	3,573,382	72,483	25,406	7,323	212,098	20,903	59,041	40,684	18,357
20年	55.7	3,563,187	71,376	25,168	6,309	216,844	21,898	58,828	40,173	18,654
21年	55.8	3,500,848	68,323	23,933	5,497	209,499	20,253	53,144	37,554	15,589
22年	56.3	3,482,930	64,086	22,650	6,422	211,159	20,528	54,360	35,939	18,420

12→22年
増減 ▲325,007 ▲19,427 ▲6,238 ▲1,052 ▲2,983 ▲1,508 ▲16,434 ▲9,813 ▲6,622
▲8.5% ▲23.3% ▲21.6% ▲14.1% ▲1.4% ▲6.8% ▲23.2% ▲21.4% ▲26.4%

総務省統計局「家計調査 家計収支編」より作成

家計における消費支出が減少を続けるなか、1世帯あたりの旅行にかかる支出も減少を続けている。1世帯あたり年間の品目別支出金額の推移（表23参照）をみると、家計における消費支出が平成12年から同22年にかけて10年間で8.5%減少するなか、旅行時の移動手手段と

して考えられる鉄道運賃（10年間で▲21.6%減）及び航空運賃（同▲14.1%減）への家計からの支出は減少し、旅行における主要な支出項目である宿泊料（同▲6.8%減）及びパック旅行費（同▲23.2%減）への家計からの支出も減少している。特に鉄道運賃、航空運賃及びパック旅行費への支出金額は消費支出全体の減少率より大きい。なお鉄道運賃及び航空運賃は利用目的が旅行に限定されていないことから、各支出金額の減少が旅行回数の減少によるものかどうかは定かではない。しかし宿泊料及びパック旅行費に対する家計からの支出金額の減少は、過去10年間で家計における旅行に関する負担能力が低下していることを示していると考えられる。

(表24) 100世帯あたり年間の品目別支出の購入頻度^{※1}（二人以上の世帯、年次、全国）

(平成)	鉄道 運賃	航空 運賃	宿泊料	パック 旅行費	(単位：回)	
					国内 パック 旅行費	外国 パック 旅行費
12年	1,536	15	89	242	232	11
13年	1,437	16	86	230	221	9
14年	1,383	16	88	222	214	8
15年	1,355	14	89	209	202	6
16年	1,336	15	90	205	197	8
17年	1,250	15	84	196	187	9
18年	1,195	15	78	179	172	8
19年	1,144	14	82	188	180	8
20年	1,173	13	86	174	168	6
21年	1,243	12	82	165	157	8
22年	1,184	14	88	165	156	9
12→22年	▲352	▲1	▲1	▲77	▲76	▲2
増減	▲22.9%	▲6.7%	▲1.1%	▲31.8%	▲32.8%	▲18.2%

※1
「購入頻度」とは、調査世帯が当該項目を家計簿に何回記入したかを示し、年間100世帯あたりの数値を示している。

総務省統計局「家計調査 家計収支編」より作成

家計調査では品目別支出の購入頻度（表24参照）について調査している。家計からの旅行関連の支出は過去10年間で減少傾向にあるものの、支出回数については品目ごとにその傾向が異なる。鉄道運賃は購入頻度が減少傾向にあるものの、航空運賃の購入頻度はほぼ横ばいに留まっている。パック旅行費のうち国内パック旅行費は減少傾向にあるものの、宿泊料は平成18年に減少してから直近では10年前の水準に回復している。往復の交通費と宿泊費がセットになっている国内パック旅行（パッケージツアー）への支出回数は減少を続ける一方、航空運賃と宿泊料への支出回数は減少していないことから、消費者の旅行形態において既存のパッケージツアーの利用は減少し、航空運賃と宿泊料を個別に組み合わせた「自由型旅行」にはあまり変化がないと考えられる。

以上の動きは全国を対象にした調査から導き出されたものであるが、この動きを北海道における宿泊客延数の減少にあてはめて考えると、北海道の宿泊客延数が減少している要因はパッケージツアーによる宿泊が減少しているためと推測できる。

次に、家計調査における旅行関連への支出1回あたりの「単価」の推移をみしてみる。

(表25) 消費支出1回あたりの購入価格(推計)^{※1} (二人以上の世帯、年次、全国)

(平成)	鉄道 運賃	航空 運賃	宿泊料	パック 旅行費	(単位：円)	
					国内 パック 旅行費	外国 パック 旅行費
12年	1,881	49,827	24,760	29,254	19,721	227,655
13年	1,958	46,550	23,563	28,740	20,900	221,256
14年	1,942	45,581	24,259	26,952	19,986	213,300
15年	2,006	47,357	24,099	25,957	20,593	210,917
16年	2,110	47,853	23,783	29,415	22,318	204,188
17年	2,216	44,887	24,368	30,314	21,946	204,178
18年	2,132	46,053	25,636	32,527	22,969	233,963
19年	2,221	52,307	25,491	31,405	22,602	229,463
20年	2,146	48,531	25,463	33,809	23,913	310,900
21年	1,925	45,808	24,699	32,208	23,920	194,863
22年	1,913	45,871	23,327	32,945	23,038	204,667

12→22年	+32	▲3,955	▲1,432	+3,692	+3,317	▲22,988
増減	+1.7%	▲7.9%	▲5.8%	+12.6%	+16.8%	▲10.1%

総務省統計局「家計調査 家計収支編」より作成

※1
各項目の支出額を購入頻度にて除して推計したものの。

消費支出1回あたりの購入価格(推計)の推移(表25参照)をみると、航空運賃の単価は平成12年から同22年にかけての10年間で7.9%低下している。その要因として大手航空2社に比べて料金が低い航空会社や各種割引運賃の浸透などが考えられ、消費支出の減少率(▲8.5%減)と比べて異なる動きではない。宿泊料の単価は、過去10年間で5.8%低下である。この推移をみると宿泊料の単価について大きな低下はなく、「値崩れ」は生じていないと考えられる。国内パック旅行費の単価については過去10年間で16.8%上昇しており、国内パック旅行についても「値崩れ」は生じていない。よってパッケージツアーは以前より販売数が減少しているものの、消費支出が減少するなか以前より単価の高い旅行商品が「売れ筋」になっていると考えられる。

以上より、宿泊旅行に関する消費支出は支出回数が減少しているため消費支出金額は全体として減少しているものの、実際に宿泊旅行を行う消費者においては、それらの単価は減少していないと考えられる。

(表26) 1世帯あたりテレビ支出金額推移 (二人以上の世帯、年次、全国)

(平成)	テレビ	(単位：円)
12年	7,351	
13年	7,252	
14年	8,077	
15年	8,128	
16年	9,162	
17年	11,502	
18年	13,864	
19年	14,806	
20年	16,546	
21年	21,862	
22年	30,168	

12→22年	+22,817
増減	+310.4%

総務省統計局
「家計調査 家計収支編」
より作成

7. 北海道において宿泊客数を増やすために

(1) これまでのまとめ

北海道における宿泊客を取り巻く動向について上述してきた内容をまとめると以下の通りである。

① 宿泊客延数は平成11年度をピークに減少し、なかでも7月及び8月の減少が大きい

宿泊客延数は一部の地域を除いて減少を続けており、北海道全体では平成11年度の3,631万人をピークに同22年度は2,991万人とピーク時から640万人減少した。なかでも宿泊客延数が多い5月から10月の減少数が大きく、特に7月及び8月は100万人を超える減少となっている。それでも7月及び8月に宿泊客が集中する状況に変化はない。

② 宿泊客延数の内訳では道外客が全体の51.2%を占めるも、道外客は季節繁閑が大きい

宿泊客延数の内訳をみると、外国人客数が増加を続けているものの平成22年度では全体の7.9%である。外国人客数が増加し続けるなか日本人客数は減少を続けている。道内客と道外客の比率は、平成22年度では道外客が全体の51.2%である。ただし道外客は11月から4月にかけて少なく、宿泊客延数のうち道内客が過半数を占める月もある。道外客については「オン」と「オフ」の差が大きい。

③ 来道者数は減少傾向にあり、北海道旅行のパッケージツアーも減少傾向にある

来道する旅行者（観光客以外を含む）は約9割が航空機を利用しており、その利用者数は減少傾向にある。

旅行会社による東京発着の北海道旅行企画商品（パッケージツアー）の新聞広告掲載数の推移によると、北海道旅行のツアー企画数が以前より減少しており、北海道旅行のパッケージツアーの催行数も減少していることが考えられる。

④ 三大都市圏から北海道への航空路線における旅客数は減少傾向にあり、特に新千歳空港以外の道内空港への路線では旅客輸送能力が大きく減少している

来道者の主な交通手段となっている航空機の輸送実績によると、三大都市圏から道内空港への旅客数は平成14年度に最多となり、その後は減少傾向にある。運航回数は増加しているものの、1便あたりの平均座席数が減少しており、結果として提供座席数合計（旅客輸送能力）が減少している。新千歳空港への路線は運航回数の増加により旅客数は横ばいを維持しているものの、その他の道内空港への路線では運航回数が減少していることから提供座席数合計が減少し、旅客数も大きく減少している。近畿地区及び中部地区からの旅客数は新千歳空港への路線を含めて大きく減少している。

定期便1便あたりの平均座席数は10年前と比較して季節ごとに変動しており、航空各社は旅客数の少ない時期には座席数の少ない機材を投入して効率的な運航を進めている。

⑤ 東日本大震災による影響は直近では回復傾向にある

北海道における東日本大震災の影響として、外国人観光客の減少や主な観光地における宿泊客数の減少がみられたものの、直近6ヶ月間では回復傾向が見られる。

⑥道内における道外客の平均宿泊数は減少傾向にある

宿泊客延数の過半を占めている道外客の道内における平均宿泊数は減少傾向にあり、以前は5泊以上の旅行者も多かったものの、近年は2泊3日の旅行者が過半数を占めており、北海道旅行の短期化が進んでいる。宿泊客延数の減少（平成12年度→同22年度、▲419万人減）に比べて来道者数の減少（同、▲171万人減）は比較的小さいため、道外客の平均宿泊数の減少は影響が大きいと思われる。道外客のなかでも外国人客は増加を続けていることから、道外日本人客の減少（人数・平均宿泊数ともに）が影響していると考えられる。

⑦三大都市圏から沖縄への路線にかかる旅客数は増加傾向にある

沖縄県（那覇空港）への三大都市圏からの航空旅客数は、航空各社による那覇路線への機材集中化により増加傾向にある。北海道への旅客数が減少している近畿地区及び中部地区からの旅客数も増加している。その要因として、航空機燃料税の減免措置及び沖縄県における年間を通じて安定した宿泊需要が考えられる。

⑧旅行に関する家計消費は減少傾向にあるものの、航空運賃及び宿泊料の購入頻度及び単価は変化がない

消費支出が減少するなかで、旅行に関する家計支出は減少傾向にある。国内パック旅行への支出回数が減少するなかで航空運賃及び宿泊料への支出回数は減少していないため、パッケージツアーによる宿泊客数が減少していると推測できる。また宿泊料及び国内パック旅行への家計支出の単価はここ10年で変化がなく、宿泊旅行を行う消費者においては旅行に関する支出を抑制していないと考えられる。

（2）具体的な対応策

道内において減少している宿泊客延数を増加させるための対応策が必要である。宿泊客延数は以下の通りに分解できる。

$$\text{宿泊客延数} = \text{宿泊客数（道内客＋道外日本人客＋外国人客）} \times \text{平均宿泊数}$$

宿泊客延数を増加させる方法として、以下のアプローチが考えられる。

- ①「宿泊客数を増加させる」
- ②「1人あたりの宿泊数を増加させる」

①「宿泊客数を増加させる」方法の対象は「道内客」、「道外日本人客」及び「外国人客」である。道内客については、宿泊客延数のうち49%（平成22年度）を占めており、その動向には留意が必要である。道内客の宿泊状況をみると、平成22年度の宿泊客延数のうち道内客は1,454万人（推計）であり、北海道の人口を550万人とすると、道民1人あたり年間2.6泊である。道民の宿泊旅行1回あたりの平均宿泊数は1.7泊（平成22年）⁷であり、道民1人あたり年間1.5回の宿泊旅行を行っているという推計できる。過去10年間における北海道地区における家計消費のうち、購入頻度は不明ながら「宿泊料」に対する支出の減少率は消費支出の減少率とあまり差がないため、全国における消費支出における宿泊料の支出回数と同様

⁷ 北海道観光産業経済効果調査委員会「第5回北海道観光産業経済効果調査報告書」。

に、過去10年間における道民の宿泊料の支出回数に変化はほとんどないと考えられることができる⁸。そのため宿泊客のうち道内客の動向は近年で大きな変化はなく、道内客の宿泊需要は道外客に比べると安定していると考えられる。

外国人客は増加傾向にあり、誘客の重要性は今後一層増すと考えられる。しかし、宿泊客延数全体に占める割合は現時点で未だに低い（平成22年度で7.9%）一方、その誘客には対象地域からの旅客事情に応じた多様なアプローチが必要であることに加え、過去におけるSARS（サーズ）や新型インフルエンザの流行など不可抗力による訪日外国人の減少を踏まえると、日本人に比べて集客が難しいと考えられる。

したがって、本レポートでは過去に多くの宿泊需要があったものの、現在は減少傾向にある道外日本人客の増加に関する検討を進めていくこととする。

道外から数多くの宿泊客に来道してもらうためには、まず道外客に対して北海道旅行に対する需要を喚起する方法を検討することが第一である。それをクリアできたとして、その次に道外客の道内への移動手段を考えるうえで、道内空港への三大都市圏からの定期便にかかる航空輸送実績の整理を踏まえる必要がある。定期便1便あたりの平均座席数は全体として減少しており、新千歳空港を除く道内空港路線では運航回数も減少していることから、提供座席数合計、つまりは最大旅客輸送能力が減少している。新千歳空港の運航回数は増加を続けており、旅客需要は安定していると考えられる。そこで新千歳空港以外の道内空港への路線の活用について検討が必要である。新千歳空港以外の道内空港への路線はここ10年で運航回数が減少しており、運航回数がかつての水準に戻すだけでも最大輸送能力の増強が可能である。

しかしそのためには航空各社に運航回数を増加させるように仕向ける必要がある。具体的には航空各社と観光地の連携が必要だと考えられることから、次回のレポートにて検討を行う予定である。

あわせて宿泊客数が少ない時期の集客策が有効と考えられる。東京地区から新千歳空港を除く道内空港への定期便の平均搭乗率は66.7%（平成22年度）であるものの、月別の搭乗率にはバラツキがある。現在の定期便の就航状況においても旅客数の少ない時期に道内へ集客できる対策を講じることができれば、宿泊客数の増加が期待できるため、次回のレポートにて検討を行う予定である。

②「1人あたりの宿泊数を増加させる」方法については、来道する道外客の宿泊数を増やすことを中心に検討を進めていく予定である。この方法は来道を希望する道外客へのアプローチのため、北海道旅行に対する新たな需要喚起を考える方法とは異なる。言い換えれば、北海道を観光で訪れたい「北海道観光に意欲のある」宿泊客へのアプローチのため、①宿泊客数を増加させる方法に比べて取り組みやすい。また航空機による最大旅客輸送能力に左右されない方法である。北海道旅行を予定している道外客の宿泊回数を増やす、つまり道内で連泊を増やす仕組みを検討する必要がある。ただし、来道する道外客のうち来道が初めてではない、いわゆるリピーターは全体の86.2%、5回以上来道している道外客は全体の47.2%を占めており⁹、何度も来道している道外客を満足させつつ宿泊回数を増やすた

⁸ 平成15年及び同19年に行われた道内観光客動態調査報告書では道内客の宿泊旅行における平均宿泊数はそれぞれ1.8日、1.9日である。1年あたりの旅行回数の調査は行われていないが、道内客の宿泊動向はあまり変化がないと考えられる。

⁹ 北海道観光産業経済効果調査委員会「第5回北海道観光産業経済効果調査報告書」。

めには、減少傾向にある消費支出も踏まえた相応の取り組みが必要だと考える。このためには観光地が単独で対応することはもちろんとして、さらに効果を高めるために複数の観光地が連携して観光客に対応していくことが必要だと考えられる。道外客の平均宿泊数を増やす取り組みは、道内客にも有効であると考えられることから、次回のレポートにて検討を行う予定である。

(3) 次回レポートに向けて

北海道における宿泊客延数を増加させる上記2つのアプローチを検討するレポートについて、今秋に発行を予定している。本レポートが北海道観光の発展の一助となるために、本レポートをご覧になった皆様からのご意見やご感想を踏まえて調査を続ける予定である。

以 上

【参考資料】

- ・観光庁「旅行・観光産業の経済効果に関する調査研究」
- ・観光庁「宿泊旅行統計」
- ・釧路総合振興局産業振興部商工労働観光課資料
- ・国土交通省「航空輸送統計年報」
- ・札幌市観光文化局観光コンベンション部観光企画課「札幌の観光」
- ・総務省「平成17年国勢調査」
- ・総務省統計局「家計調査 家計収支編」
- ・株式会社電通「日本の広告費」
- ・函館市「函館市市税概要」
- ・法務省「出入国管理統計 港別出入国者」
- ・北海道観光産業経済効果調査委員会「北海道観光産業経済効果調査報告書」
- ・北海道経済部「北海道観光入込客数調査報告書」
- ・北海道経済部「来道観光客動態(満足度)調査結果」
- ・読売新聞東京版(縮刷版)

【参考URL】

- ・北海道経済部観光局ホームページ
<http://www.pref.hokkaido.lg.jp/kz/kkd/raido.htm>
<http://www.pref.hokkaido.lg.jp/kz/kkd/toukeijouhou.htm>

㈱日本政策投資銀行 北海道支店 企画調査課 調査役 吉川 福利（よしかわ ふくとし）
※当レポートの内容、意見は筆者個人に属するものであり、㈱日本政策投資銀行の公式見解ではありません。

DBJ 北海道経済ミニレポート 2012/7/2 (No.10)

株式会社日本政策投資銀行 北海道支店 支店長 北村 潤一郎 担当:企画調査課

TEL 011-241-4117 E-Mail hkinfo@dbj.jp <http://www.dbj.jp>

著作権(C)Development Bank of Japan Inc. 2012 当資料は、㈱日本政策投資銀行(DBJ)により作成されたものです。
当資料に記載された内容について、特定の取引等を勧誘するものではなく、当行はその正確性・確実性を保証するものではありません。当資料のご利用に際しましては、ご自身のご判断でなされますようお願い致します。
当行の承諾なしに、本資料(添付資料を含む)の全部または一部を引用または複製することを禁じます。