

## 感染拡大以降の旅行消費需要の変化

### ～旅行関連指標を用いた足下までの旅行消費推計の試み～

参事官（経済財政分析－総括担当）付 前田 将吾 ※

#### 【概要】

1. 新型コロナウイルス感染症の影響により、2020年以降、旅行消費額は低水準で推移している。国内旅行については、Go To トラベルキャンペーンの効果が顕著に表れた2020年第4四半期や、緊急事態宣言等が全面解除され、新規感染者数も低水準にあった2021年第4四半期にはある程度持ち直したものの、感染拡大前の水準には達しておらず、依然として厳しい状況が続いている。
2. 本稿ではまず、感染拡大以降、旅行消費額が減少しただけではなく、旅行内容も変化している点を示した。旅行目的別で見ると、多くの企業でオンライン会議等が普及したことで出張の構成比が縮小した。旅行形態別・支出品目別で見ると、感染拡大防止の観点から、パック・団体旅行の構成比が縮小する一方、宿泊への支出の構成比が拡大し高い水準まで持ち直している。交通手段については、出張の減少に加えて、遠方よりも近場の旅行が志向されたこともあり、新幹線や航空機の利用の構成比が縮小する一方で、自家用車等を利用した移動費は、ガソリン価格等の単価の変化も影響して構成比が拡大し高い水準まで持ち直している。
3. 国内居住者の旅行消費全体を包括的に捉えた観光庁「旅行・観光消費動向調査」は、こうした中長期的な動向を把握する調査として有用であるが、四半期に1度の公表のため、より直近の動向を確認するのが難しい面もある。そこで本稿では、既存の旅行関連指標を活用して月次の旅行消費額の早期把握の推計手法について検討した。推計の結果、月次の方向性について、「旅行・観光消費動向調査」における旅行消費額と概ね同じ動きを再現することができ、この手法を用いると、2022年1月、2月は、オミクロン株の感染急拡大を受け、2021年12月よりもマイナス幅が拡大する傾向を定量的に確認することができた。
4. 感染症が収束すれば、経済活動が本格的に再開していく中で、旅行需要も回復していくことが期待されるが、その回復のタイミングやスピードがどうなるか、また出張の減少やそれに伴う新幹線や航空機利用の減少といった感染症を契機とする旅行内容の変化が継続するのを含めて、各種関連指標を活用しながら今後も足下の動向をしっかりと注視していく必要があると考える。

※ 本稿の作成では、参事官の水田豊氏や調査官の岡野武司氏、参事官補佐の坂井潤子氏を始めとする内閣府政策統括官（経済財政分析担当）付のスタッフから有益な助言及びコメントを頂いた（肩書は本稿執筆時点）。記して感謝したい。ただし、あり得べき誤りは全て執筆者に属する。なお、本稿の内容や意見は執筆者達個人のものであり、必ずしも内閣府の見解を示すものではない。

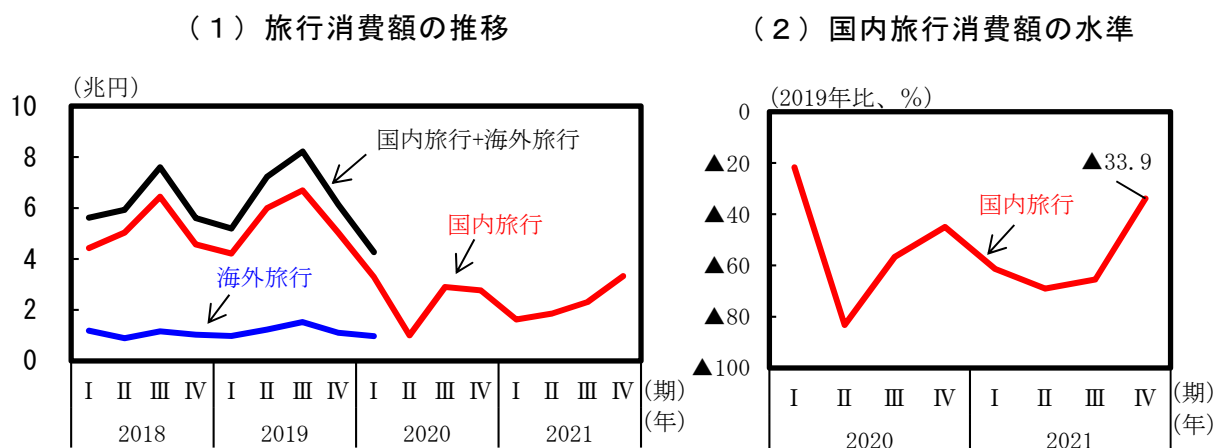
## 1. はじめに

新型コロナウイルス感染症（以下、「感染症」という）の影響により、2020年に入ってから旅行消費額は低水準で推移している。国内旅行消費額<sup>2</sup>は、初めて緊急事態宣言が発出された2020年4-6月期に過去に例をみない大幅な減少となった後、感染が落ち着いていた2020年後半や2021年10-12月期にいったん回復の動きもみられたが、緊急事態宣言やまん延防止等重点措置が繰り返される中で低迷を続けてきた（図1）。

この間、感染症の影響により、不要不急の外出自粛や3密の回避など、人々の生活様式は大きく変化した。こうした生活様式の変化は、旅行にも影響を及ぼし、旅行の機会や、それに伴う旅行消費の減少という変化だけではなく、旅行内容にも変化を生じさせた可能性が高い。そこで本稿では、パック旅行費や旅行中の交通費、宿泊費など旅行関連の消費を包括的に捉えている観光庁「旅行・観光消費動向調査」を用いて、感染症を機に国内旅行消費に生じている変化を確認していく。

また、本稿では、2022年2月までの旅行消費額の推計を試みている。これは「旅行・観光消費動向調査」が四半期ごとの公表であり、直近の動向の把握には一定のタイムラグが生じるという問題があるためである。例えば、最新のデータは2021年10月から12月のものであるため、まん延防止等重点措置の影響を受けている年明け以降の旅行消費額の動向は確認できない。旅行は感染症の影響を特に大きく受けている分野である。その変化をより早く確認するには、より直近の旅行消費額を把握することが必要である。そこで、本稿では、旅行業者側の統計や交通各社のIR資料などを利用して可能な限り直近までの旅行消費額の推計を試みるとともに、推計データの作成手法、そして推計結果から読みとれる旅行消費額の直近の動向について考察していくこととする。

図1 旅行消費額の推移



<sup>2</sup> 以下、特記しない限り、旅行消費額は、日本国内居住者による旅行消費額を示す。

- (備考) 1. 観光庁「旅行・観光消費動向調査」により作成。2021年10-12月期は速報値。  
 2. 国内居住者の国内旅行と海外旅行を示す。訪日外国人旅行は含まれない。  
 3. 海外旅行については、新型コロナウイルス感染症の影響により、2020年4-6月期以降はデータを公表していない。

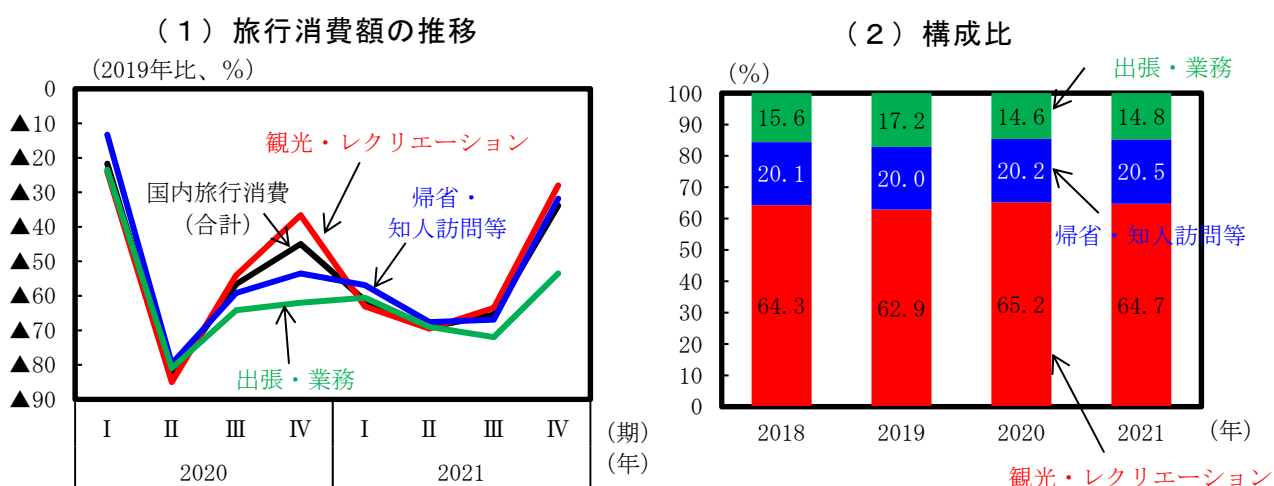
## 2. 国内旅行消費の変化

### (旅行目的別にみると、「出張・業務」の構成比が縮小)

まず、旅行目的別の国内旅行消費額の変化をみてみよう。「旅行・観光消費動向調査」では、「観光・レクリエーション」「帰省・知人訪問等」「出張・業務」の3つの旅行目的別に消費額を把握できる。2020年から2021年を通じて、各目的別旅行消費額は感染拡大前の2019年と比較して減少しているが、Go Toトラベルキャンペーン<sup>3</sup>実施期間の2020年10-12月期や緊急事態宣言等解除後の2021年10-12月期に一時的に持ち直しの動きがみられた。ただし、「出張・業務」は他の二つの目的と比べて相対的に持ち直しの動きが弱いという特徴がみられる(図2(1))。結果として、2021年の旅行消費額の目的別構成比は、2019年と比べ「出張・業務」が2.4%ポイント縮小している(図2(2))。

感染拡大以降、多くの企業で感染防止の観点から出張が抑制され、オンライン会議等を活用するようになった。「出張・業務」の持ち直しの弱さは、感染がある程度落ち着く中であっても、業務効率化や経費削減などにも有効という点から、オンライン会議等を継続活用する動きがあったことが要因として考えられる。

図2 旅行目的別 旅行消費額の推移及び構成比



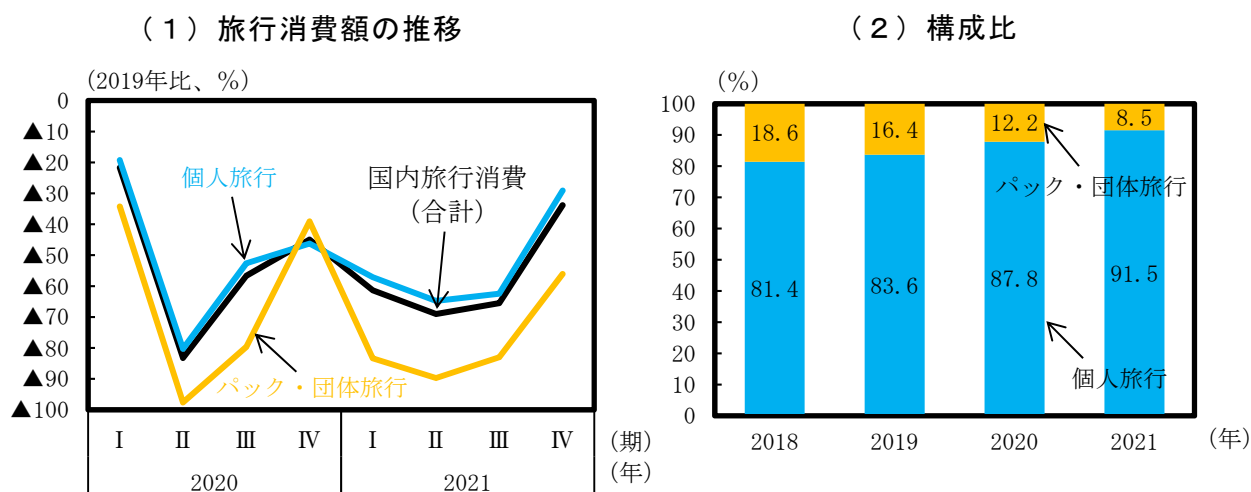
<sup>3</sup> 地域の観光関連消費喚起を目的とした政府施策。国内旅行を対象に、宿泊・日帰り旅行代金の35%を割引し(2020年7月22日~)、加えて旅行代金の15%相当分の旅行先で使える地域共通クーポンが付与された(2020年10月1日~)。なお、感染拡大を受けて、2020年12月28日から現在まで、全国全ての旅行について適用が一時停止されている(本稿執筆時点)。

(備考) 1. 観光庁「旅行・観光消費動向調査」により作成。2021年10-12月期は速報値。  
2. 2021年の暦年値は、四半期の数値を合計して算出。

### (旅行形態別にみると、「パック・団体旅行」の構成比が縮小)

次に、旅行形態別の消費額の変化をみてる。旅行形態については、「個人旅行」と「パック・団体旅行<sup>4</sup>」に分けられる。これらの2020年と2021年の旅行消費額の推移をみると、「パック・団体旅行」は、Go Toトラベルキャンペーン実施期間である2020年10-12月期に2019年比で大きく回復<sup>5</sup>し、そのマイナス幅がいったん国内旅行消費の合計よりも小さくなったものの、それ以外の期間では「個人旅行」よりも相対的に大きなマイナスが続いた(図3(1))。「パック・団体旅行」の年間の構成比は、2018年から2021年にかけて一貫して縮小している。「パック・団体旅行」は元々インターネットの普及等を背景に構成比が縮小する傾向があったが<sup>6</sup>、感染拡大以降は縮小ペースが加速し、2021年は2019年と比較して7.9%ポイント縮小した(図3(2))。感染拡大以降、学校行事である修学旅行等の中止・延期の影響や、大人数での旅行を控える動きなどにより、その縮小ペースが加速したと考えられる。

図3 旅行形態別 旅行消費額の推移と構成比



(備考) 1. 観光庁「旅行・観光消費動向調査」により作成。2021年10-12月期は速報値。  
2. 2021年の暦年値は、四半期の数値を合計して算出。

<sup>4</sup> 観光庁「旅行・観光消費動向調査」における「パック・団体旅行」とは、旅行会社のパックツアーや、職場や学校等の団体旅行を指す。

<sup>5</sup> Go Toトラベルキャンペーンでは、旅行業者が販売する交通費がセットになったパック旅行の場合、交通費も割引対象となるため、個人手配よりも回復度合いが大きかったと考えられる。

<sup>6</sup> 例えば、パック・団体旅行の構成比は、2015年は24.8%であった。

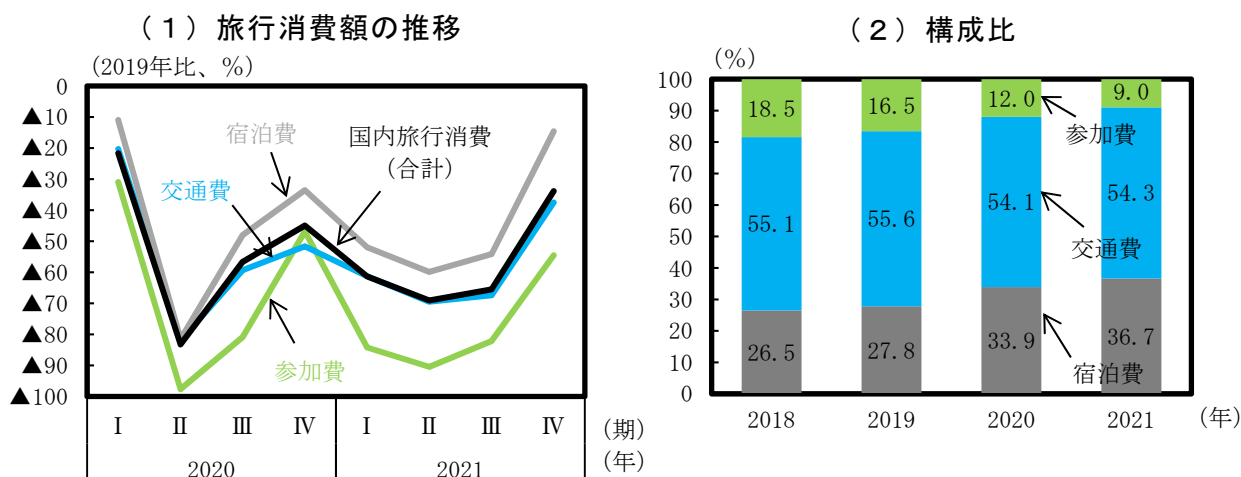
### (支出品目別にみると、「宿泊費」の構成比が拡大)

続いて、支出品目別の消費額の変化を確認する。「旅行・観光消費動向調査」の旅行消費額には、旅行中の「参加費」「交通費」「宿泊費」「飲食費」「買物代」「娯楽等サービス費・その他」のほか、旅行に向けた衣料品・飲食料品の購入費や写真のプリント代等の旅行前後の旅行関連消費も含まれているが、ここでは、旅行中の移動・滞在に関連したサービス支出である「参加費」「交通費」「宿泊費」の3品目を特に取り上げてその動向を確認する。

各品目の消費額の推移をみると、2019年と比較し、2020年から2021年を通じて「参加費」が大きく減少している。「参加費」とは旅行会社のパッケージツアーや、職場や学校等の団体旅行に支払うツアー料金であり、この減少は前述の通り「パッケージ・団体旅行」が減少しているためである。「交通費」は国内旅行消費額の合計と同様の推移となっているが、「宿泊費」は相対的にマイナス幅が小さい(図4

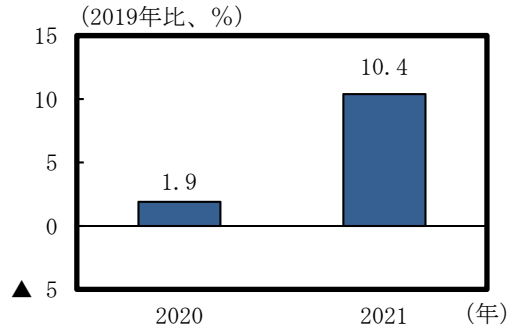
(1))。2021年の構成比をみると、2019年と比較して、「参加費」が7.5ポイント縮小し、「宿泊費」が8.9ポイント拡大している(図4(2))。この宿泊費の構成比拡大については、宿泊費の単価が、2021年に大きく上昇していることが影響していると考えられる(図5)。その背景の一つとして、感染症の影響により、海外旅行に行くことが厳しい状況の中で、代替需要として高級ホテル等の需要が増加したことがあると考えられる。なお、2020年については、Go To トラベルキャンペーンの割引の適用により、単価の上昇が抑制されたとみられる。

図4 支出品目別 旅行消費額の推移と構成比、単価



(備考) 1. 観光庁「旅行・観光消費動向調査」により作成。2021年10-12月期は速報値。  
 2. 2021年の暦年値は、四半期の数値を合計して算出。  
 3. 支出品目全体に占める「参加費」「交通費」「宿泊費」の割合は、2019年で54%。

図5 宿泊費の購入者単価

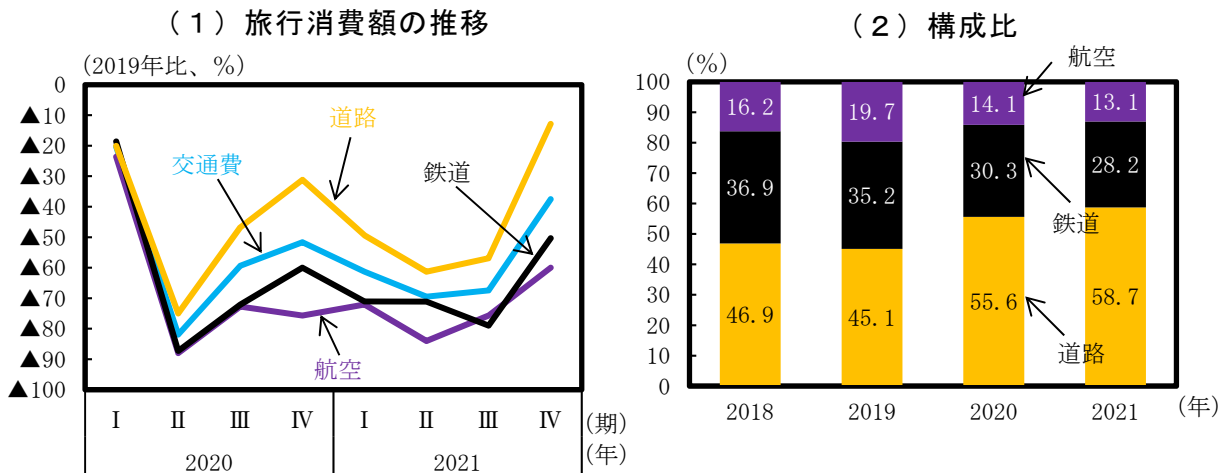


- (備考) 1. 観光庁「旅行・観光消費動向調査」により作成。  
 2. 購入者単価とは、その品目に支出した1人1回あたりの支出額。  
 3. 2021年の暦年値は、四半期の数値より算出。2021年10-12月期は速報値。

(交通手段別にみると、「道路」の構成比が拡大)

最後に、交通手段別の消費額の変化をみてる。支出品目別の「交通費」の構成比は2019年から大きく変化はしていないが(前掲図4(2))、その内訳としての交通手段には大きな変化がみられる。「旅行・観光消費動向調査」における交通費のうち、小分類の支出品目を便宜的に「航空」「鉄道」「道路」の3つにグループ化し、2020年と2021年におけるそれぞれの消費額の推移をみると、2019年比のマイナス幅は、「鉄道」と「航空」に対し、「道路」が相対的に小さいことが分かる(図6(1))。その結果、2021年の年間構成比は、2019年と比較して、「航空」と「鉄道」がそれぞれ6.6%ポイント、7.0%ポイント縮小したのに対し、「道路」は13.6%ポイント拡大している(図6(2))。

図6 交通手段別 旅行消費額の推移と構成比



便宜的にグループ化した支出品目（小分類）

航空：航空（長距離移動）、航空（短距離移動）

鉄道：新幹線・鉄道（長距離移動）、鉄道・モノレール（短距離移動）

道路：長距離バス、近郊バス、タクシー・ハイヤー、レンタカー・カーシェアリング、ガソリン、  
その他交通費（高速・有料道路料金、駐車場料金など）

（備考） 1. 観光庁「旅行・観光消費動向調査」により作成。2021年10-12月期は速報値。

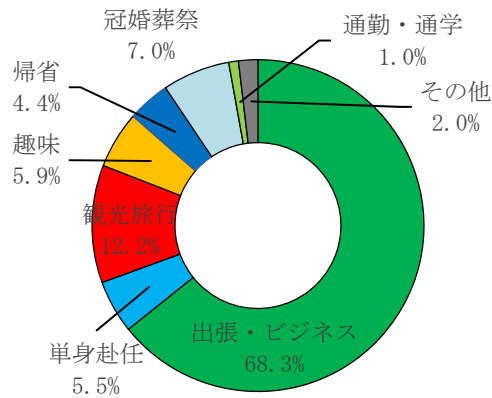
2. 2021年の暦年値は、四半期の数値を合計して算出。

「航空」と「鉄道」の構成比縮小の背景としては、前述の通り、出張機会の減少により、新幹線や航空機への支出が減少しているためと考えられる。平時における東海道新幹線利用者の利用目的をみると、「出張・ビジネス」が約7割を占めており、出張機会の減少が「鉄道」利用者数に与える影響の大きさがうかがえる（図7）。また、「航空」については、2020年以降に単価が大きく低下している点も構成比縮小の要因と考えられる。航空機利用の単価は、同区間であっても席の混雑状況により変動するものであり、感染拡大に伴う需要の減少が単価を低下させたと考えられる。なお、新幹線利用の単価は、航空機と異なり、需要の変化によって同区間の単価が変動することは少ないことから、感染症下においても大きな変化はみられない（図8）。

一方で、「道路」の構成比拡大の背景としては、航空機や新幹線などを利用した遠方への旅行に比べ、自家用車やレンタカーを利用した近場の旅行への志向<sup>7</sup>や、感染防止の観点から、公共交通機関ではなく、プライベート空間を維持できる自家用車やレンタカーが志向された可能性が考えられる。さらに、ガソリンの単価や高速・有料道路等の利用単価が上昇していることも構成比拡大の背景と考えられる（図8）。ガソリンの単価は、感染症の影響による世界的な原油価格の変動に伴い、2020年は大きく低下した一方、2021年に入ってから大きく上昇している（図9）。高速・有料道路等の利用単価も、感染拡大下において、航空や新幹線などの公共交通機関を避け、車での移動が長距離化している可能性や、特定の期間で休日割引が除外されたことなどから、2020年以降大きく上昇したと考えられる。

<sup>7</sup> 遠方と近場への旅行の変化については、前田（2021）を参照されたい。

図7 東海道新幹線利用者の利用目的（2017年10月調査）



(備考) 株式会社ジェイアール東海エージェンシー、株式会社 JR 西日本コミュニケーションズ「新幹線ユーザープロフィール調査 2017」により作成。

図8 購入者単価

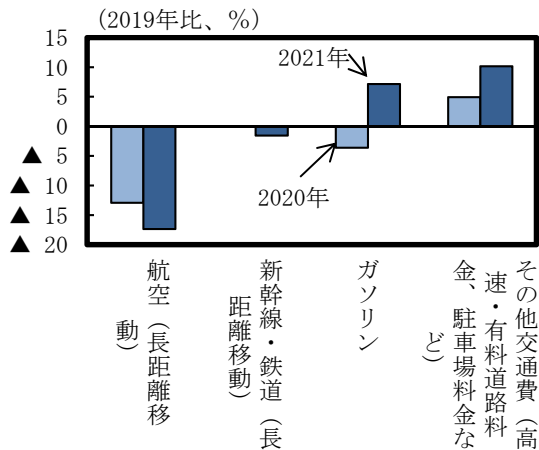
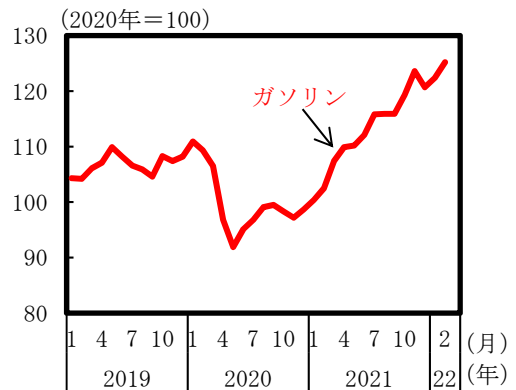


図9 消費者物価指数



(備考) 1. 図8は、観光庁「旅行・観光消費動向調査」により作成。2021年10-12月期は速報値。2021年の暦年値は、四半期の数値を合計して算出。宿泊旅行の購入者単価と消費額、及び日帰り旅行の購入者単価と消費額を用いて、国内旅行全体の購入者単価を算出。  
2. 図9は、総務省「消費者物価指数」により作成。

### 3. 各種指標を用いた足下の旅行消費全体の推計

(旅行消費の変化を的確に把握するため、より直近の動向を確認できる手法が必要)

このように、感染拡大以降、国内旅行消費に様々な面で変化が起きていることが確認された。例えば、感染が一時的に落ち着きを見せる中でも「出張・業務」の持ち直しが弱かった点を踏まえると、感染拡大はオンライン会議等のメリットを企業に認識



させた可能性がある。しかしながら、感染症の影響が未だ続く中では、現時点でこれらの変化が感染症下における一時的現象なのか、あるいは、感染症を契機とした構造的な変化なのかについて結論を出すことが難しい。感染症が収束した後も、出張への支出が感染拡大前の水準に戻らない動きを示す場合には、構造的な変化が生じたと判断することもできる。したがって、変化が一時的なものなのか、あるいは構造的なものなのかをいち早く把握するためにも、より直近の旅行消費額のデータに基づき変化を確認したいところであるが、「旅行・観光消費動向調査」は、四半期に1度の調査であるため、旅行消費全体の動きですら直近の変化を確認することが難しい。また、そもそも海外旅行消費額については、2020年4－6月期以降のデータが公表されていないため、四半期でも直近の動向を確認することができない。そこで、本節では、既存の週次や月次の旅行関係指標を活用して、「旅行・観光消費動向調査」ベースの月次の旅行消費額を推計する手法について検討を行った。本節で提示する推計手法では旅行目的別等細目の動きまで推計できないが、旅行消費額全体について推計し、その結果から旅行消費の直近の動向を考察してみる。

### （推計手法の概要）

本稿では、国内旅行については、旅行中の移動・滞在に関連したサービス支出である「参加費」「交通費」「宿泊費」の3品目の動向から旅行消費全体の直近の動向を推計する方法を採った。後述のとおり、実績を踏まえると、3品目の合計値の伸び率と旅行消費全体の伸び率が概ね同じ動きを示しているからである。推計の流れを説明すると、

ステップ1：「旅行・観光消費動向調査」から、2019年の国内旅行・海外旅行それぞれにおける3品目の消費額の構成比、さらに「交通費」については「航空」「鉄道」「道路」の各消費額の構成比を算出する。

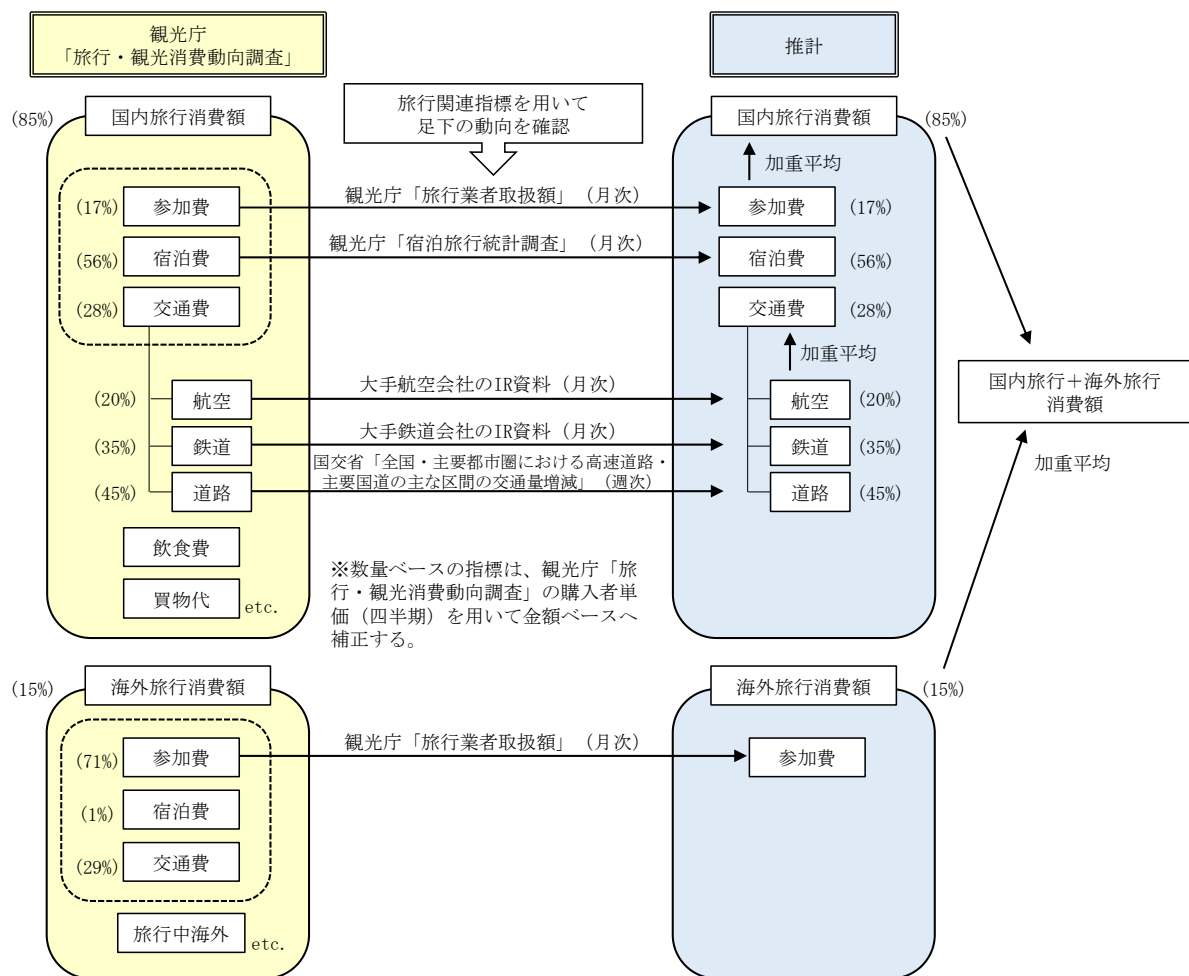
ステップ2：3品目や「航空」「鉄道」「道路」の消費額の動向を把握できる月次の関連指標の変化率を求める。

ステップ3：ステップ2で求めた変化率を、ステップ1で算出した2019年の構成比を用いて加重平均し、旅行消費全体の変化率を推計する。

ステップ4：ステップ3で推計した変化率を、実績である「旅行・観光消費動向調査」における旅行消費額の変化率との過去の乖離幅を用いて補正する。

なお、海外旅行については、国際線の購入者単価のデータがないため、個人の手配の消費額を算出することができないことから、3品目の中で7割を占める「参加費」の動きから消費額全体の動向を類推することとし、観光庁「旅行業者取扱額」の海外旅行取扱額の変化率を、そのまま海外旅行全体消費額の変化率として使用することにしました。推計手法の概要を図10としてまとめているが、以下では上述した4つのステップに沿って詳細に説明する。

図10 推計の流れ



(備考) 図中の括弧内の数値は「旅行・観光消費動向調査」における2019年の各消費額の構成比。

(推計ステップ1：感染拡大前の旅行消費額の構成比を整理する)

まず、2019年における旅行消費額の内訳について、「旅行・観光消費動向調査」を用いて整理すると、表1のとおりである。このうち、国内旅行と海外旅行それぞれに

において「参加費」「交通費」「宿泊費」のみを抜粋すると、旅行消費額の内訳・構成比は表2のようになる。国内旅行消費額は、前節でも説明したとおり、「飲食費」や「買物代」なども含むものであるが、図11で示しているとおり、国内旅行消費額全体の推移と、「参加費」「交通費」「宿泊費」の3品目を合算したものの推移は概ね合致していることが分かる。したがって、これら3品目の直近の動向を推計することで、旅行消費額全体の直近の動向を概ね推測できると考える。

表1 2019年の旅行消費額の内訳

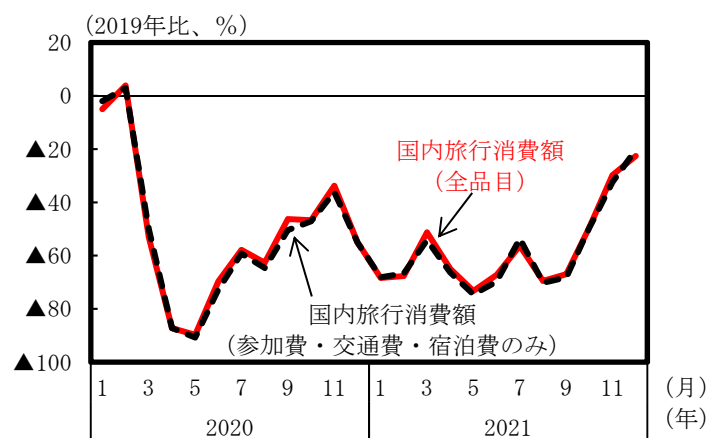
	金額 (億円)
国内旅行+海外旅行	267,724
国内旅行	219,312
旅行前後	28,740
旅行中	190,572
参加費	19,455
交通費	65,420
宿泊費	32,697
飲食費	27,071
買物代	30,743
娯楽等サービス費・その他	15,187
海外旅行	48,412
旅行前後	3,438
旅行中国内	21,833
参加費	14,871
交通費	6,088
宿泊費	129
飲食費	270
買物代・その他	474
旅行中海外	23,141

表2 2019年の旅行消費額の内訳(抜粋)

	金額 (億円)	構成比1	構成比2
国内旅行+海外旅行	138,660	100%	-
国内旅行	117,572	85%	100%
参加費	19,455	-	17%
交通費	65,420	-	56%
宿泊費	32,697	-	28%
海外旅行	21,088	15%	100%
参加費	14,871	-	71%
交通費	6,088	-	29%
宿泊費	129	-	1%

(備考) 表1、表2は観光庁「旅行・観光消費動向調査」により作成。

図11 国内旅行消費額と「参加費」「交通費」「宿泊費」の推移



(備考) 観光庁「旅行・観光消費動向調査」により作成。2021年10-12月は速報値。

表2の構成比と、前掲図6(2)に示した交通手段別の支出額の構成比を用いると、2019年の旅行消費額は表3のように再整理できる。まず、旅行消費額全体に占める国内旅行の割合が85%、海外旅行の割合が15%となる。続いて、「旅行・観光消費動向調査」における「参加費」を旅行業者の手配する旅行費用として扱い、「交通費」と「宿泊費」を個人の手配する旅行費用と想定すると、国内旅行に占める旅行業者の手配する旅行の割合は17%、個人の手配する旅行の割合は83%となる。海外旅行に関しても同様に想定すると、旅行業者の手配する旅行の割合は71%、個人の手配する旅行の割合は29%となる。さらに、国内旅行における個人の手配する旅行費用に占める「宿泊費」と「交通費」の割合は、それぞれ33%、67%となる。

表3 2019年における旅行消費額の想定構成比

	構成比	各構成比
国内旅行+海外旅行	100%	
国内旅行	85%	
旅行業者の手配(参加費)	14%	17%
個人の手配(宿泊費+交通費)	71%	83%
宿泊費	24%	33%
交通費	47%	67%
航空	9%	20%
鉄道	17%	35%
道路	21%	45%
海外旅行	15%	
旅行業者の手配(参加費)	11%	71%
個人の手配(宿泊費+交通費)	4%	29%

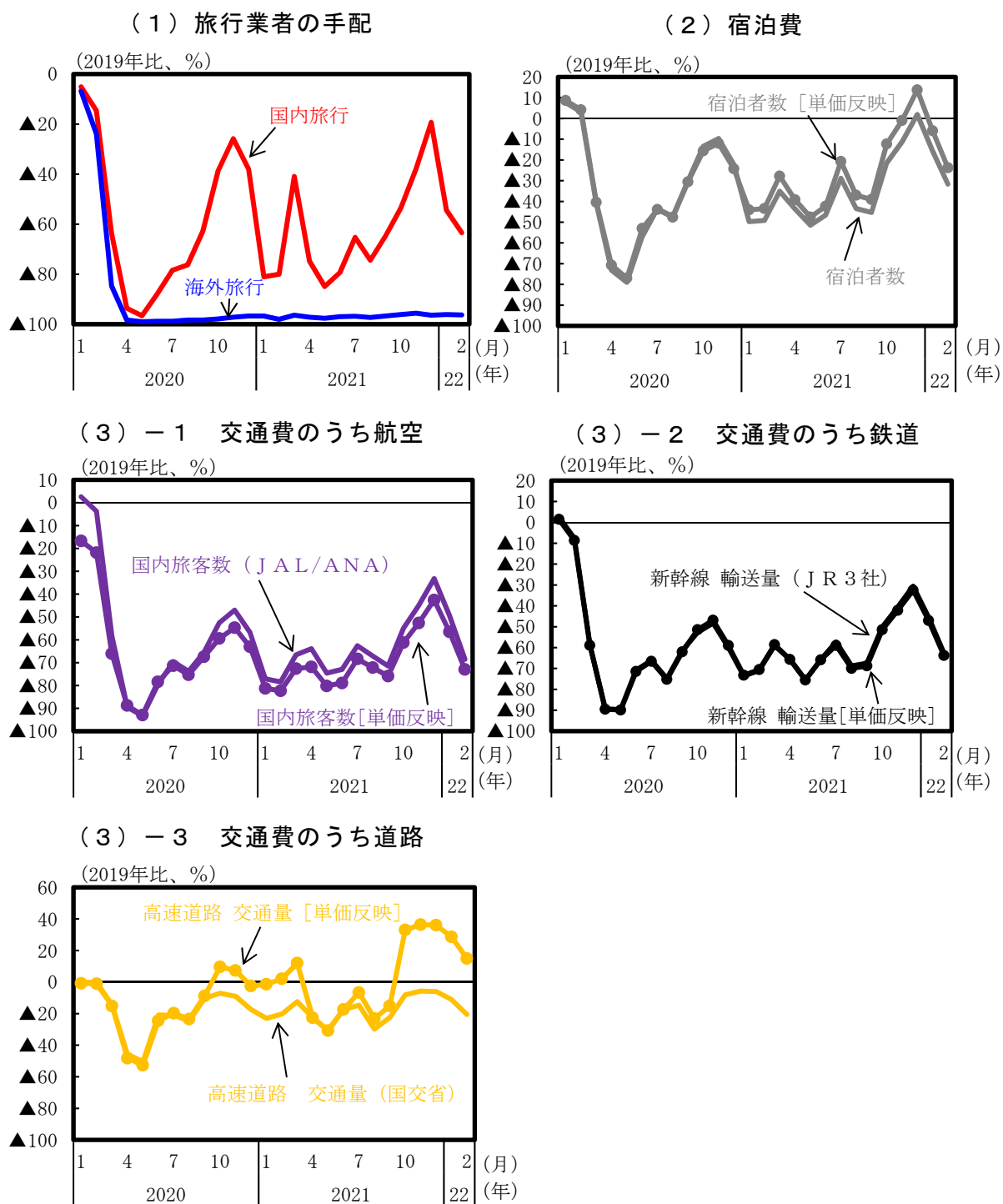
(備考) 図6(2)、表2の構成比を用いて作成。

### (推計ステップ2：各種関連指標の2019年比の動向を整理する)

続いて、推計に用いる指標について説明する。まず、「参加費」(旅行業者の手配)に係る指標は、観光庁「旅行業者取扱額」を用いる(図12(1))。「宿泊費」は、観光庁「宿泊旅行統計調査」における日本人の国内宿泊者数と「旅行・観光消費動向調査」における宿泊費の購入者単価から算出した消費金額を使用する(図12(2))。「交通費」のうち、「航空」「鉄道」への支出は、大手航空・JR各社のIR資料における旅客数・輸送量と「旅行・観光消費動向調査」の「航空(長距離移動)」「新幹線・鉄道(長距離移動)」の購入者単価から算出した消費金額をそれぞれ用いる(図12(3)-1、(3)-2)。また、「交通費」のうち、「道路」への支出は、国土

交通省「全国・主要都市圏における高速道路・主要国道の主な区間の交通量増減」における交通量と、「旅行・観光消費動向調査」の「その他交通費（高速・有料道路料金、駐車場料金など）」と「ガソリン」の購入者単価から算出した消費金額を用いることとする（図12（3）－3）。

図12 各種指標の動向



- (備考) 1. (1) は観光庁「旅行業者取扱額」により作成。
2. (2) は観光庁「宿泊旅行統計調査」「旅行・観光消費動向調査」により作成。宿泊者数は、日本人の延べ宿泊者数を示す。2021年1月から2022年1月は第2次速報、2022年2月は第1次速報。
3. (3) - 1 は J A L、A N A の I R 資料と、観光庁「旅行・観光消費動向調査」により作成。国内旅客数の変化率は、J A L、A N A それぞれの国内旅客数の2019年比を、各社の2019年の国内線旅客における売上高の比率で加重平均して算出（J A L が 43%、A N A が 57%）。A N A の 2022 年 2 月は速報値。
4. (3) - 2 は J R 東海、J R 西日本、J R 九州の I R 資料と、観光庁「旅行・観光消費動向調査」により作成。新幹線輸送量の変化率は、月次で定期的に情報を入手可能な J R 東海の新幹線輸送量（東海道、東京口）、J R 西日本の新幹線輸送量（山陽及び北陸）、J R 九州それぞれの新幹線輸送量の2019年比を、国交省「鉄道統計年報」におけるそれぞれの2018年度旅客人キロの比率で加重平均して算出（J R 東海が 71%、J R 西日本（山陽）が 25%、J R 西日本（北陸）が 2%、J R 九州が 3%）。
5. (3) - 3 は国交省「全国・主要都市圏における高速道路・主要国道の主な区間の交通量増減」、観光庁「旅行・観光消費動向調査」により作成。高速道路交通量の変化率は、小型車交通量の週次の2019年比を1か月分単純平均することで月次化（月をまたぐ週は4日以上を含む月に算入。月をまたぐ長期休暇で両月に4日以上含む場合は、両月に算入）。また、N E X C O 3 社 + 本四、首都高速、阪神高速それぞれの交通量の2019年比を、各社の2018年度高速道路の料金収入の比率で加重平均して算出（N E X C O 3 社 + 本四が 84%、首都高速が 9%、阪神高速が 7%）。なお、データ公表のない2020年1月については、感染症の影響のない平時であることから、前年比 0.0% と仮定している。
6. (2)、(3) について、単価は、観光庁「旅行・観光消費動向調査」の四半期ごとの購入者単価を用い、同一四半期に属する月の単価は四半期単価と等しいと仮定。その上で、各月の購入者単価の2019年比を求め、上記備考で言及した旅客数や交通量等の数量の2019年比に掛け合わせることで反映。(3) - 3 においては、「ガソリン」の購入者単価と、「その他交通費（高速・有料道路料金、駐車場料金など）」の購入者単価の両方を反映。なお、2022年1月と2月の購入者単価は、「旅行・観光消費動向調査」の1 - 3月分が未公表であるため、2021年10 - 12月期の2019年比と同値と仮定。

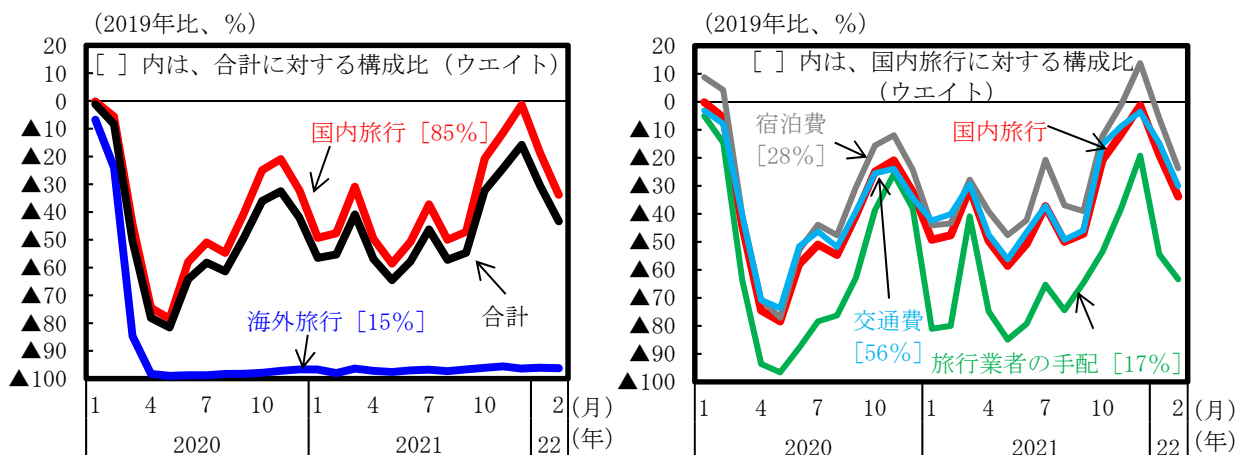
### (推計ステップ3：旅行消費全体の推計値)

次に、前掲図12の各種指標の2019年比（金額ベース）を前掲表3の構成比で加重平均し、国内旅行と海外旅行それぞれの旅行消費額及びその合計額、の2019年比を作成すると図13のとおりとなり、第2節で説明した感染拡大以降の国内旅行消費額の変化と概ね同様の動きとなっていることが確認できる。

図13 各種関連指標の加重平均で算出した旅行消費の推移

(1) 国内旅行と海外旅行

(2) 国内旅行の内訳



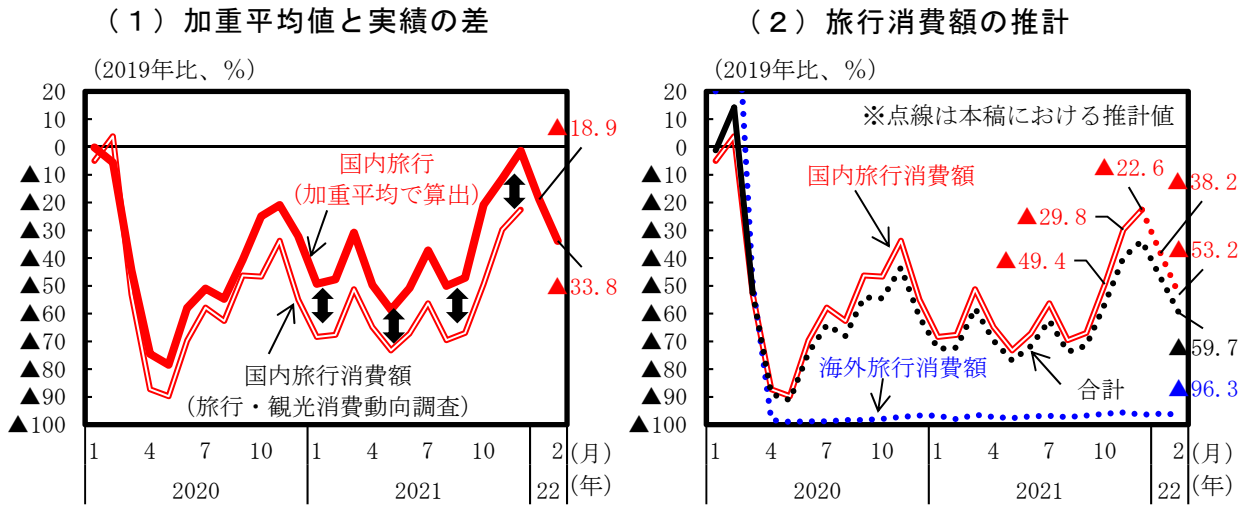
(備考) 表3における構成比と、図12における各種指標を用いて作成。

#### (推計ステップ4：推計値の評価と補正)

図14(1)に示すとおり、ステップ3で作成した推計値と「旅行・観光消費動向調査」における旅行消費額は概ね同様の動きとなっているが、両者の推移を比較すると、2019年と比較した落ち込み幅に乖離が認められる。ただし、2021年以降の乖離幅は概ね一定であり、月平均にすると19.4%ポイントの乖離が生じている。この乖離の要因としては、「旅行・観光消費動向調査」と今回の推計に採用している各種関連指標のカバレッジの違い等が考えられる。例えば、「旅行業者取扱額」には、パックスツアーや団体旅行以外の売上も含まれていること、航空では採用した2社以外の動向が考慮できていないこと、鉄道では新幹線以外の在来線の動向が考慮できていないことなどである。

最後に、月次の方向感については、「旅行・観光消費動向調査」を概ね再現できていると言えることから、2022年1月以降も同程度の乖離が発生すると仮定し、2022年1月以降の旅行消費額を推計してみる。加重平均で算出した国内旅行消費は、2019年比で1月は▲18.9%、2月は▲33.8%となる。前述のとおり19.4%ポイント程度の乖離が生じるとすれば、幅を持ってみる必要はあるが、国内旅行消費額は1月同▲40%程度、2月同▲50%程度になると推計される(図14(2))。さらに、国内旅行と海外旅行の合計は、2月は2019年比で▲60%程度と推計される。2022年1~3月は、多くの都道府県でまん延防止等重点措置が適用されたことから、旅行業界にとって再び厳しい状況となり、2021年12月からマイナス幅は拡大すると推測される。ただし、2022年2月のマイナス幅は、2021年10月と概ね同程度と、緊急事態宣言等が発出されていた2021年半ば頃と比較すると、マイナス幅は小さいものと推測される。

図 14 推計値の補正



(備考) 観光庁「旅行・観光消費動向調査」、表 3 における構成比、図 12 における各種指標、を用いて作成。

#### 4. 結び

本稿では、大きく 2 つの節に分けて感染拡大以降の旅行消費について振り返った。まず、第 2 節において、感染拡大以降に旅行消費が大きく落ち込んだという事実に加え、この期間中に行われていた旅行消費の内容にも変化が生じていることを、いくつか例を挙げながら指摘した。続く第 3 節では、観光庁「旅行・観光消費動向調査」では把握できない、より直近の旅行消費の動向を確認するために、比較的公表時期の早い関連指標を用いて月次ベースの旅行消費額の推計を試みた。結果、月次の方向性について、ベンチマークとした観光庁「旅行・観光消費動向調査」の動きを概ね再現することができることを確認し、直近の動きを推測する一つの手法としての可能性を提示できたと考える。ただし、今後の実績等を踏まえながら、推計手法については改善の必要がないかを確認していかなければならないと考えている。

感染症が収束すれば、経済活動が本格的に再開していく中で、国内旅行や海外旅行も回復していくことが期待されるが、回復のタイミングやスピード、あるいは支援策等による影響を分析するにはデータによる確認が必要である。また、感染症を契機とする旅行内容の変化、例えば、出張の減少と、それに伴う新幹線や航空機利用の減少が継続しているのか否かを把握するにもデータによる確認が必要である。そうした動きをいち早く掴んでいく上で、本稿で試みた直近の旅行消費額を推計する手法の意義は大きいと考えられる。



足下では新規感染者数は下げ止まりの状況にあり、旅行消費は今後も厳しい状況が続く可能性がある。そうした中では、本稿で述べたような旅行消費内容の変化にも注意しながら、各種関連指標を用いて足下の動向をしっかりと注視していく必要があると考える。

(以上)

## 参考文献

前田将吾（2021）「緊急事態宣言解除後の宿泊動向について」今週の指標 No. 1271  
内閣府（2021年12月）  
(<https://www5.cao.go.jp/keizai3/shihyo/2021/1227/1271.pdf>)