

### 3.1 地勢的視点から見た市場構造の変化

#### 3.1.1 嗜好と地勢的分布

宿泊観光旅行は、その需要が発生する地域（発地）と、旅行先となる地域（着地）との組み合わせによって、その市場が成立している。宿泊観光旅行需要の発生が経済的要因（＝給与所得）の影響が強いとすれば、市場規模は全国で同様に減退しているのでは無く、不均一に推移していると考えられる。なぜなら、90年代の後半以降、首都圏とその他地域では、経済面において、格差が広がっているためである。具体的には、地域別に見た宿泊観光旅行の需要規模は人口規模以上に、首都圏（南関東）に偏りを見せるようになっていると考えられる。

しかしながら、こうした視点からの整理は、ほとんどなされてきていない。

そこで、本節では、発地別に需要がどのように変化しているのかについて検証を行う。

#### 3.1.2 分析手法

分析データの概要を以下に示す。

調査実施	1999年から2009年
調査手法	ネット調査会社のパネル（地域別人口数、性年代を反映したトラストパネル）を利用／郵送による調査票の配布と回収、回答者本人による筆記調査
調査サンプル	配布数 4,000人/年。回収率は最低 51.1%(1999年)、最高 64.2%(2008年)
調査項目	過去1年間の宿泊観光旅行の実施有無、居住地、旅行先など
調査主体	公益財団法人日本交通公社 同財団が、旅行市場の把握のため、毎年実施している「旅行者動向調査」のデータを利用
分析	PASW Statics 17.0

#### 3.1.3 基本分析結果

本データより、1999年から2009年の11年間の発地シェア(宿泊観光旅行の需要が発生した地域のシェア)と、着地シェア(宿泊観光の旅行先地域のシェア)を見てみると、発地シェアは南関東が最も多く 34.6%。近畿の 15.1%、東海の 12.7%とあわせ、三大都市圏で6割を超えるという結果が得られた。一方、人口シェア(2005年時点)は、南関東は 28.9%、近畿が 16.4%、東海が 11.8%である。すなわち、南関東が人口数以上に旅行需要の発生地域となっていることが確認された。

さらに、主要な発地域となっている三大都市圏について、シェアの推移を見てみると、南関東はシェアを拡大させ、東海、近畿は横ばいとなっている。これを、市場規模でみると、南関東は横ばいであり、東海、近畿は減少傾向にあるというデータが得られた。

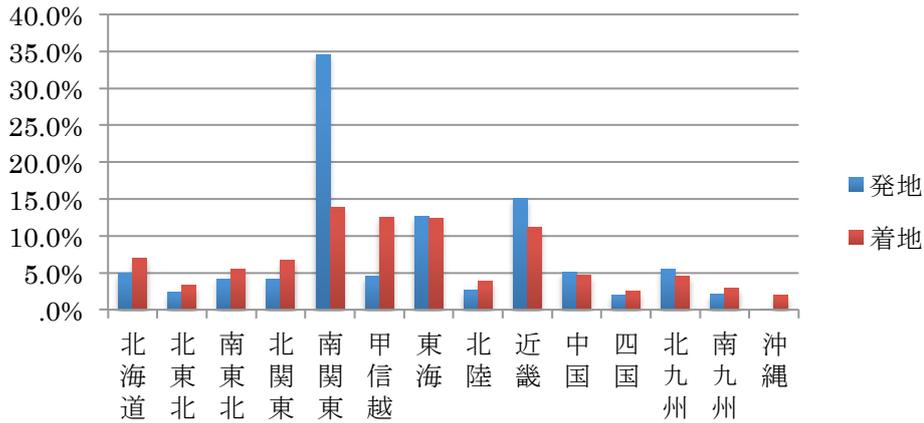


図1 発地及び着地のシェア(1999 から 2009 年)

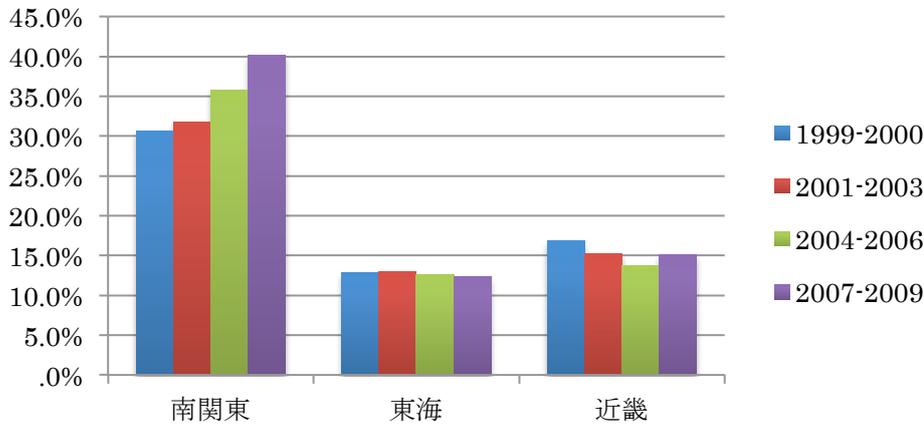


図2 主要発地域のシェア推移

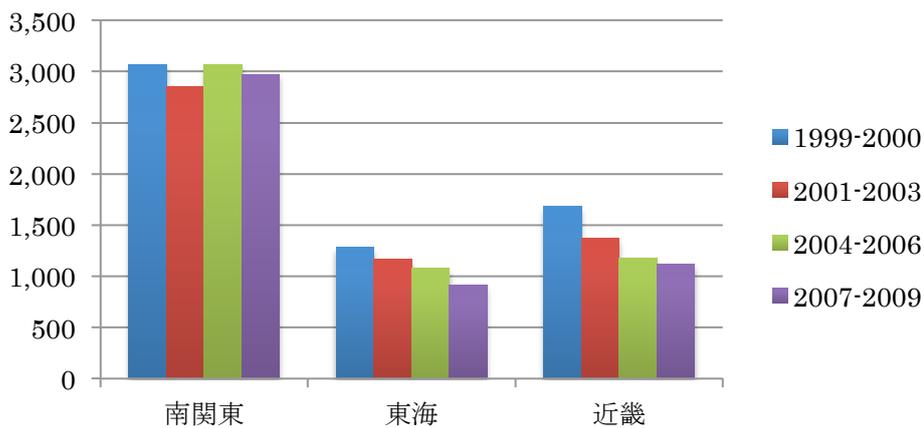


図3 主要発地域の市場規模推移

Note: サンプル数の関係から、4 期に区分。その上で、1999～2000 年時の宿泊旅行市場ボリューム(年平均)を 10,000 とし、その後の市場規模変化から 2001 から 2003 年期は 8,974、2004～2006 年期は 8,568、2007～2009 年期は 7,408 と推計。各期のシェアから地域別の市場規模を推計。

### 3.2 旅行需要発生量の構造

以上のように、各地域での旅行需要発生は、社会経済的な要因が影響しており、また、実態としての地勢的な分布では相対的に社会経済環境に恵まれている南関東への偏在が確認できた。

これをふまえ、改めて、旅行需要がどういった要素を元に発生しているのかについて、旅行者動向のデータと社会経済要素と関係について、分析を行う。

まず、人口規模と発生した需要規模の関係をしてみると、当然ながら、両者には高い相関が確認できる。

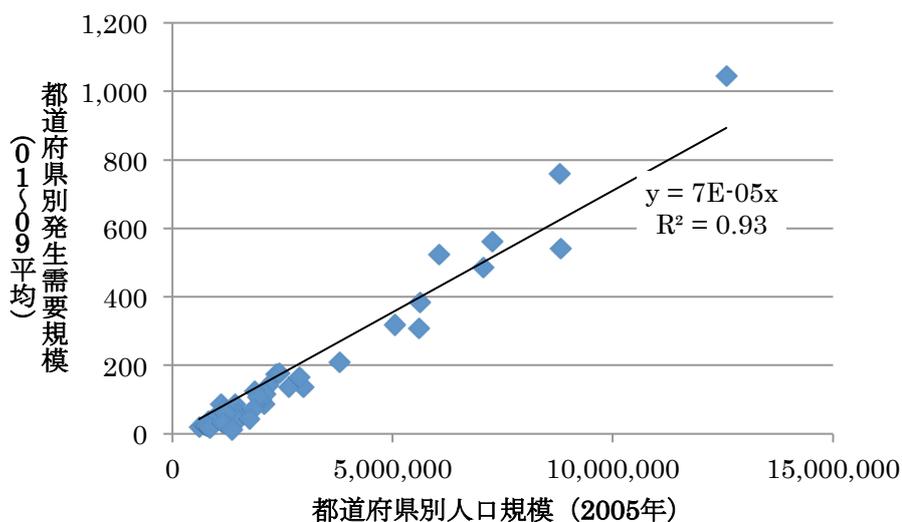


図 4 人口規模と需要発生規模の関係

そこで、人口規模による量的な影響を除くため、各都道府県の発生需要規模を人口で除算し、人口百万人当たりの需要発生規模を算出した。その上で、社会経済的な要素として、給与額と人口規模について関係を見てみると、いずれも、高い相関（給与も人口も対数）を持つことが確認できた。

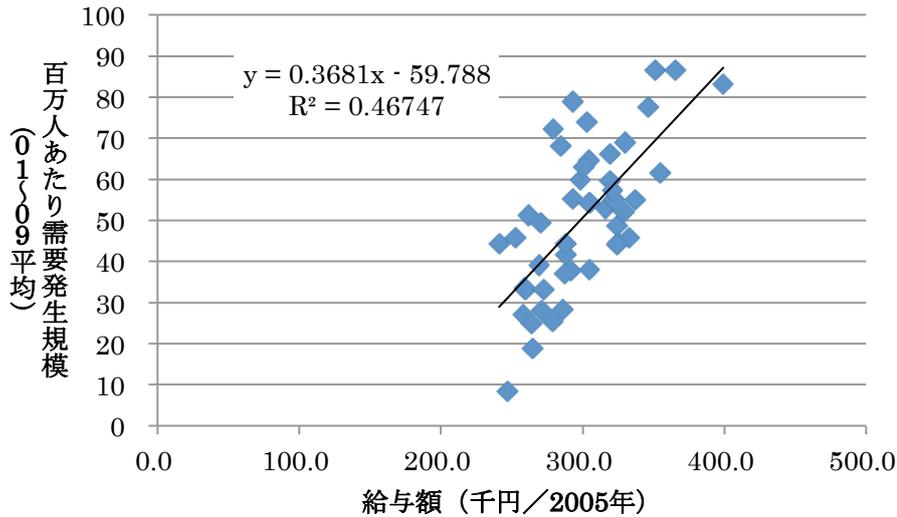


図 5 給与額と百万人あたり需要発生規模の関係

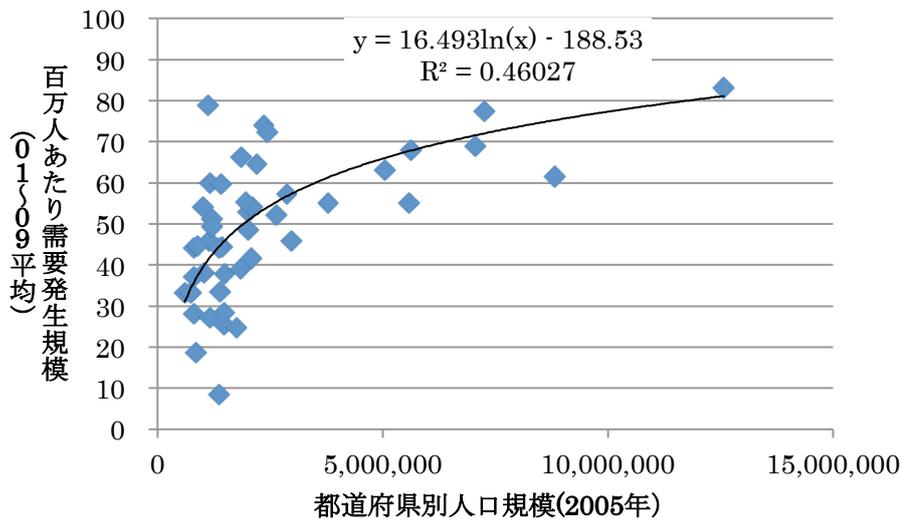


図 人口規模と需要発生規模の関係

そこで、被説明変数 (Y) を「都道府県別：百万人当たり需要発生規模(2001～2009年の年平均/1999年の全国需要を10,000としたもの)」、説明変数を (X1)「都道府県別：一ヶ月給与額平均(2005年実績)」および (X2)「都道府県別：人口規模(2005年実績)」にて、回帰分析を行ったところ、以下の式(自由度調整済み  $R^2=0.52/p<0.01$ )を得た。

$$Y=0.22 \times (X1) + 9.32 \times \log(X2) - 150.6$$

Note:標準化係数は X1 が 0.41、X2 が 0.38

### 3.3 発地と着地との関係

こうした発地で生じる需要規模の不均一な推移は、旅行先となる着地における受け入れ需要規模にも影響するものと考えられる。なぜなら、交通の利便性が向上したとはいえ、移動

には時間や費用の壁が存在しており、旅行の出発地（発地）と、旅行先（着地）には、一定の関係性があると考えられるからである。

まず、指摘できるのは、多くの地域において、30～40%程度が自地域を旅行先としており、最大シェアになっているという事である。特に、北海道は、道内旅行先が60%を超えており、「近くに行く」という傾向が顕著である。

ただ、南関東は、少し、事情が異なっている。南関東は、全国の4割に相当する発地シェアをもっているが、20%弱しか自地域が旅行先として選択されず、主要な着地である甲信越や東海、近畿発のシェアを足しても60%に達しておらず、南関東発の需要は、幅広い地域へと広がっている。実際、着地側から、発地別の受け入れ規模をみると、多くの地域において、自地域につぐボリュームとなっており、全体の規模を左右する存在となっている。例えば、北関東と北東北、北陸は、自地域内からの受け入れ規模は同様であるが、南関東の規模が大きく異なるために、全体の規模も大きく異なっていることが確認できる。

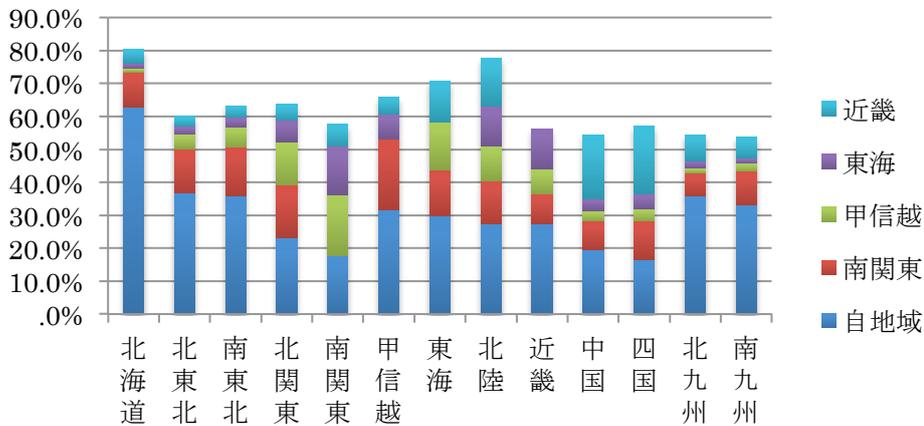


図6 発地域別主要着地域（旅行先）のシェア

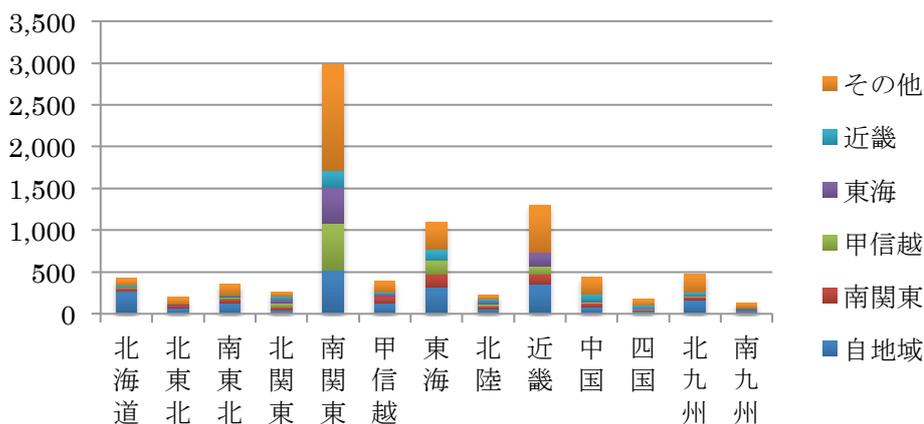


図7 発地域別主要着地域の規模

Note: 1999～2000年時の宿泊旅行市場規模(年平均)を10,000とし、観光白書および国勢調査データより、各年の市場規模を推計。その推計結果を元に1999から2009年までの年平均規模を8,623と推計し、全体のシェアから地域別の市場規模を推計。沖縄県は除外（南九州に含まず）。

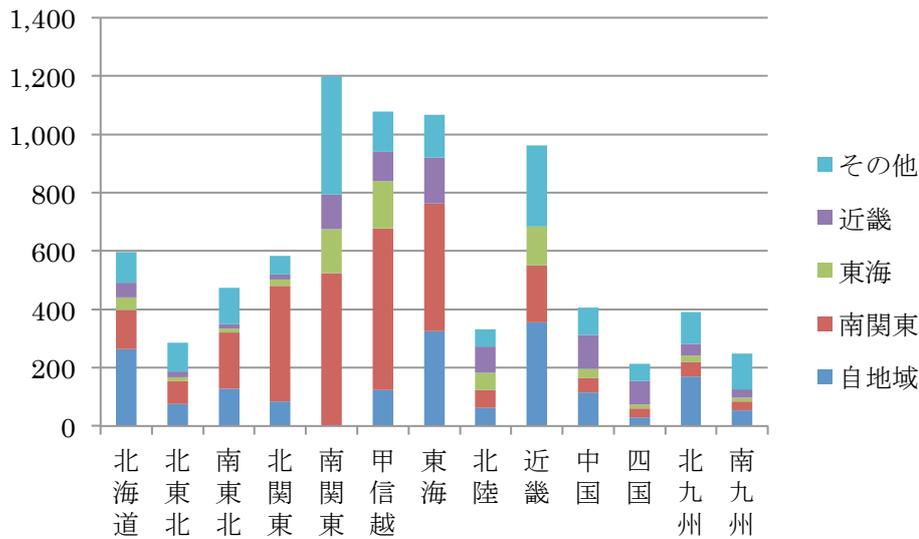


図8 着地域別の発地域規模

Note: 1999～2000年時の宿泊旅行市場規模(年平均)を10,000とし、観光白書および国勢調査データより、各年の市場規模を推計。その推計結果を元に1999から2009年までの年平均規模を8,623と推計し、全体のシェアから地域別の市場規模を推計。沖縄県は、南九州に含む。

ただ、長期的な変化を見てみると、南関東でも、自地域内を旅行先とする傾向は高まっており、甲信越や東海などは横ばいか減少傾向にある。一方で、規模は小さいものの沖縄は規模を増大させており、近距離化と長距離化が同時に生じている事が確認できる。

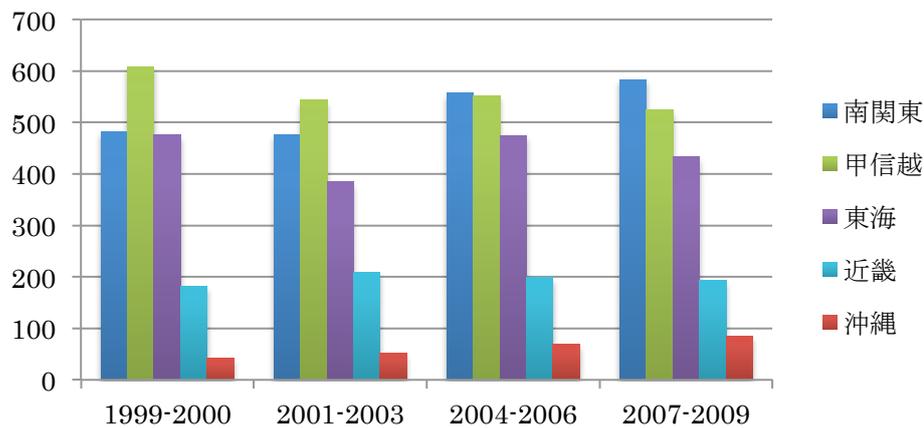


図9 南関東発の着地(旅行先)の規模変化

### 3.4 発地および着地重心の位置と推移

こうした関係性を地勢的に捉えるために、重心を算出すると、発地の重心は、長野県南部となる。これは、人口重心となる岐阜県南部より東北方向に触れている。これは、前述したように、南関東が人口規模以上に、旅行需要を創造しているためである。

さらに、経年変化を見てみると、人口重心に比して、発地重心の移動量が大きい。この事も、南関東への偏在が進んでいることを示している。

また、全国の着地重心は、発地重心の北西となる高山市周辺となり、発地重心とあまり離れておらず、また、いずれも南関東方向に移動している。これは、前述したように、発地と着地が地勢的に近い関係(近距離の旅が主体)にあること、そして、南関東の比重が高まっていることを示している。

その南関東発の着地重心を見てみると、長野県中央部にあり、円を描くように推移している。これは、自地域内への集中が起きている一方で、2007-2009 年に東北が停滞し、沖縄のように西方遠隔地が伸びているためと考えられる。

一方、近畿発の着地重心は、滋賀県中央部にあり、近畿方面へと近づきつつある。これも、自地域への集中が起きていることを示している。

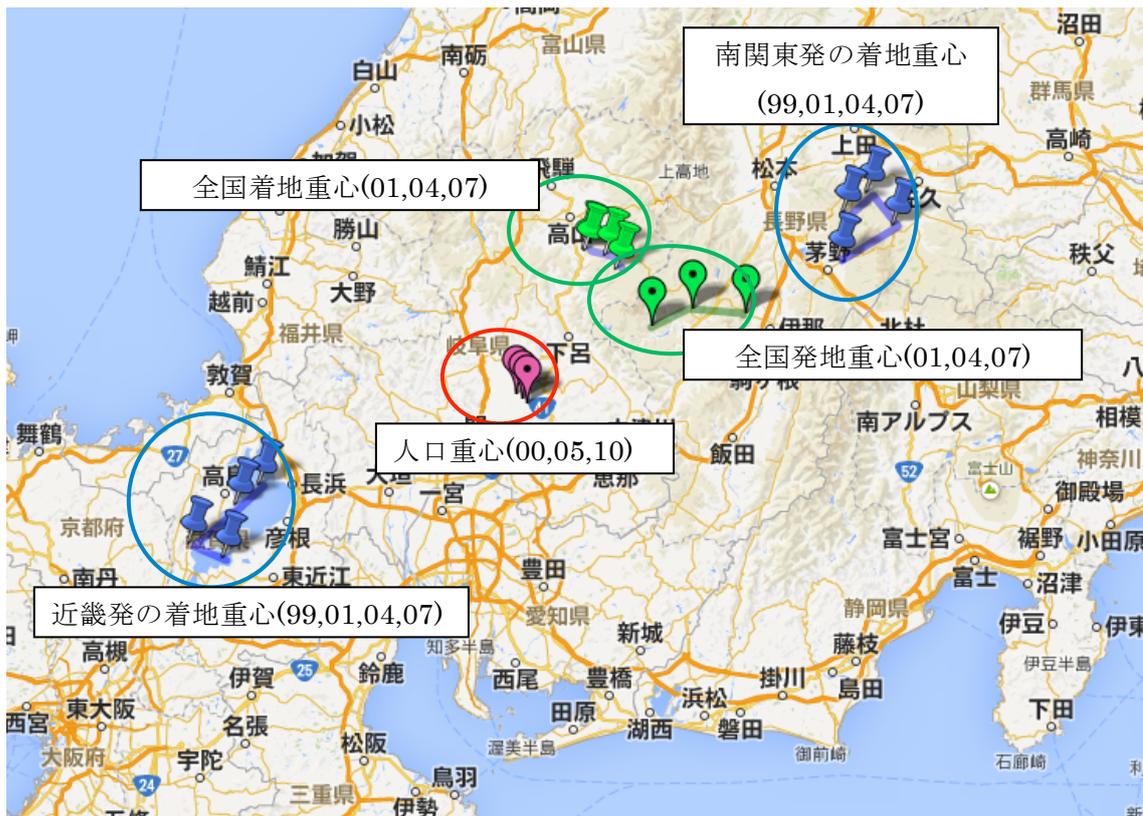


図 10 発地域・着地域の重心変化

Note: 都道府県別に人口(国勢調査)及び需要発生規模、旅行先規模を算出し、県庁所在地を元に重心を算出した。