



BOJ

Reports & Research Papers

北海道観光のインバウンドを巡る現状整理と 中長期的な観光振興に向けた取り組み・課題

2019年11月21日

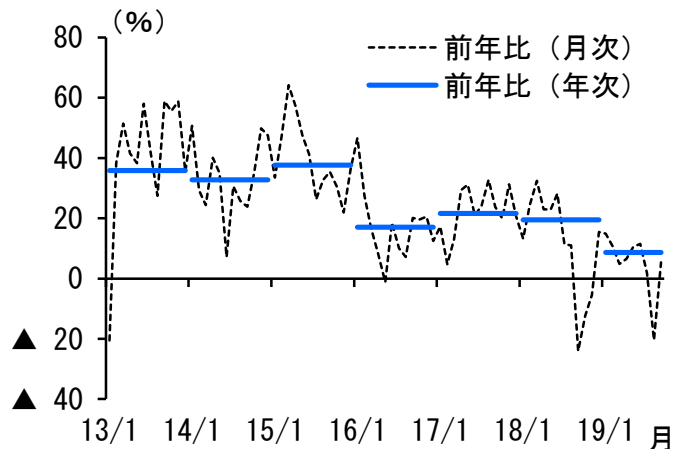
日本銀行札幌支店

- 本稿の執筆は日本銀行札幌支店営業課 丑山 雄貴 が担当しました。本稿で示された意見は執筆者に属し、必ずしも日本銀行札幌支店の公式見解を示すものではありません。
- 本稿の内容について、商用目的で転載・複製を行う場合には、予め日本銀行札幌支店までご相談ください。転載・複製を行う場合には、出所を明記してください。
- 本稿はインターネット (<https://www3.boj.or.jp/sapporo/>) からもご覧いただけます。
- 照会先：日本銀行札幌支店営業課 木下 尊生 (TEL: (011) 241-5232)

問題意識

- 北海道への外国人入国者数をみると、足もとの日韓関係の緊張の高まりとは関係なく、中長期的にみても増勢が緩やかとなっている。一部の国の入国者数が前年を下回るなど、インバウンド需要の一服感を指摘する声も聞かれている。
- こうした点を踏まえ、本稿では、北海道観光のインバウンドを巡る現状、中長期的な観光振興に向けて足もとみられている取り組み、今後の課題を整理した。

【図表1】外国人入国者数（北海道、前年比）



（出所）法務省「出入国管理統計」

（注1）直近は2019年9月（速報値）。

（注2）2018年の前年比は、北海道胆振東部地震の影響を除くため1月～8月の前年比を使用。2019年の前年比は、日韓関係の緊張の高まりにより、8月以降韓国客の減少が本格化した影響を除くため、1月～7月の前年比を使用。

【図表2】外国人宿泊客延べ数（北海道、前年度比）

	(%)				
	14年度	15年度	16年度	17年度	18年度
全体	27.5	31.1	3.1	19.2	11.5
中国	117.9	69.0	▲ 4.0	21.2	15.9
台湾	16.1	10.4	▲ 7.8	16.5	▲ 2.8
韓国	43.3	49.1	35.7	38.5	12.9
香港	8.8	23.4	▲ 4.8	19.3	▲ 3.4
タイ	22.7	21.5	5.1	▲ 3.5	53.3

（出所）北海道「北海道観光入込客数調査報告書」

（注）内訳の国は、2018年度全体に占めるウェイトの高い上位5か国。

【図表3】ヒアリング情報

	コメント
A社 (行政機関)	台湾客については、北海道への旅行需要に一巡感がみられており、やや失速感がある。また、香港からフィリピンとインドネシアへの直行便が就航したことにより、香港客の旅行需要が分散している。

本稿の概要

（北海道観光のインバウンドを巡る現状整理）

- 北海道を訪れるインバウンドは、リピーターが増えコト消費が進んでいるほか、FIT（Foreign Independent Tour：海外個人旅行）化も進んでいる。そうした中、道内地方部への滞在意欲も高まっている。
- これに対し、国際線の就航が新千歳空港に集中し、二次交通の整備が不十分であるもとで、インバウンドの地方滞在ニーズの高まりに十分対応できておらず、需要の取りこぼしにつながっていると考えられる。このところインバウンドの北海道への訪問率が低下傾向にあるのは、こうした要因も背景にあるとみられる。
- インバウンドの道内地方部への滞在需要を取り込むためには、道内における広域アクセスの向上が欠かせない。

（中長期的な観光振興に向けた取り組み）

- 2020年6月以降に順次開始される道内7空港一括民営化では、積極的な路線誘致を通じて全7空港に国際線が就航する見通しにある。これが実現した場合、インバウンドは海外から道内各地に直接訪れることが可能となる。
- また、北海道ではMaaS（Mobility as a Service）推進に向けた実証実験や道外企業との連携の動きがみられているほか、道内7空港一括民営化では、デジタルマーケティングを活用しつつ、周遊ルートの策定や二次交通の整備・拡充を図ることが展望されている。
- これらの取り組みは、道内の広域アクセスを向上させ、地方部を含めた周遊観光の促進につながる点で、需要の取り込み・掘り起こしに寄与する。

（今後の課題－地方部での宿泊の受け皿確保の必要性－）

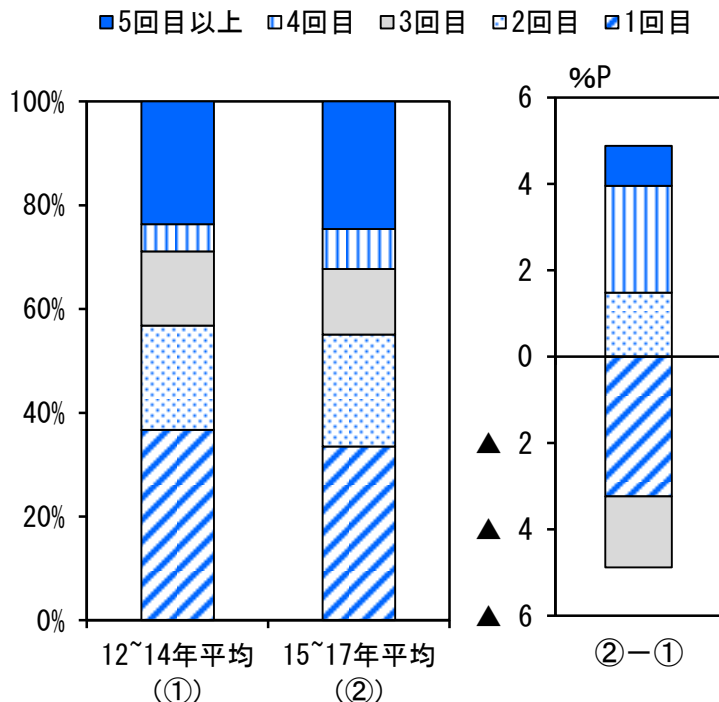
- 上記の取り組みや、魅力的な観光コンテンツの整備を通じて道内の多くの地域にインバウンドの誘客が図られた場合、宿泊の受け皿を確保することも併せて重要となる。その際、地方部では、都市部よりも人手不足感が強いことから、宿泊施設の運営にあたり、人手不足対応が課題となる。
- ちなみに、近年、北海道における宿泊施設の建設は、札幌市やニセコエリアなどの観光地に集中している。
- ホテルの運営に必要な人材確保の困難化やリネンの不足など供給制約に直面する中、足もと札幌市内では、無人ホテルや民泊などローコストオペレーションが可能な宿泊施設が増加している。
- その運営ノウハウを地方部でも活用することで、供給制約に対応していくことが一案と考えられる。

1. 北海道観光のインバウンドを巡る 現状整理

リピーターの増加とコト消費

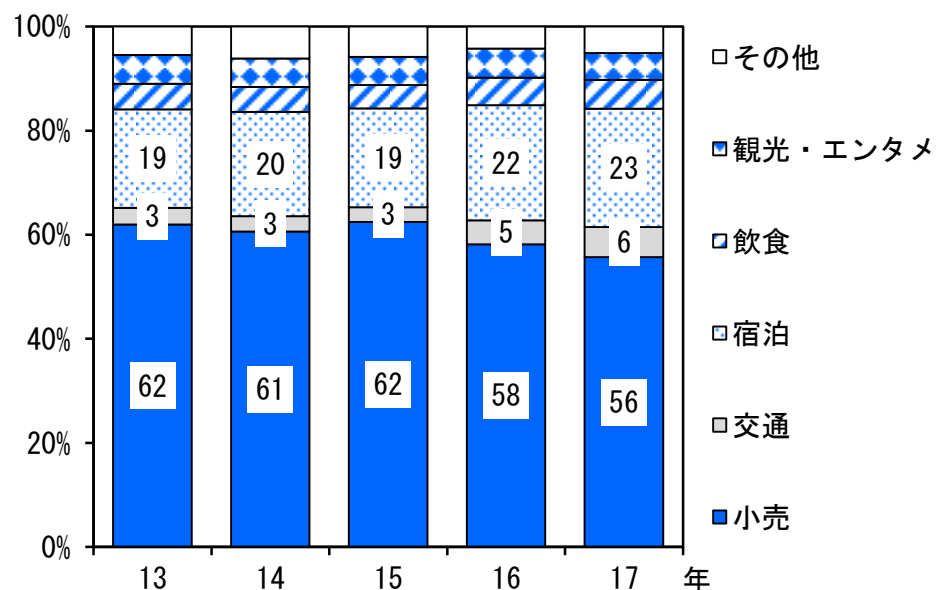
- 北海道へのインバウンドは、リピーターが増加している。そうした中、消費額は、小売店での支出割合が低下するなど、コト消費が進んでいる。
—— 一時期みられていた爆買いブームも収束している。

【図表4】 訪日外国人来訪回数（北海道）



（出所）観光庁「訪日外国人消費動向調査」
（注）平均値は各年の構成比の単純平均値。

【図表5】 北海道における外国人のクレジットカード消費額構成比

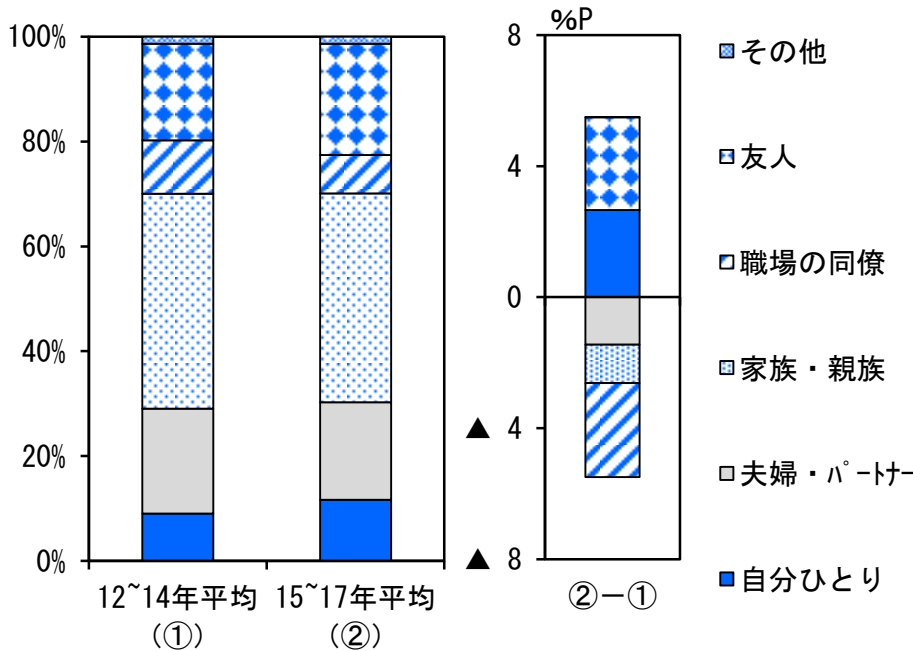


（出所）RESAS（地域経済分析システム）
（注）2017年は1月～9月までの実績を使用。

FIT化

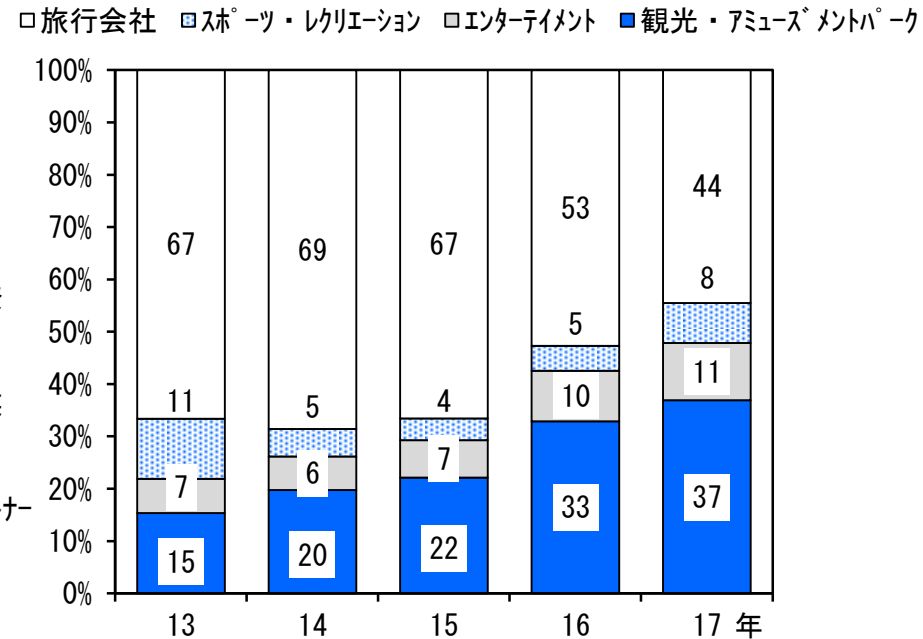
- 「自分ひとり」や「友人」との少人数旅行の割合が高まり、旅行会社経由での観光支出割合が低下するなど、FIT（Foreign Independent Tour：海外個人旅行）化が進んでいる。

【図表6】 訪日外国人同行者（北海道来訪者、複数回答）



（出所）観光庁「訪日外国人消費動向調査」
（注）平均値は各年の構成比の単純平均値。

【図表7】 北海道における外国人のクレジットカード消費額構成比（観光・エンタメ分野の消費）

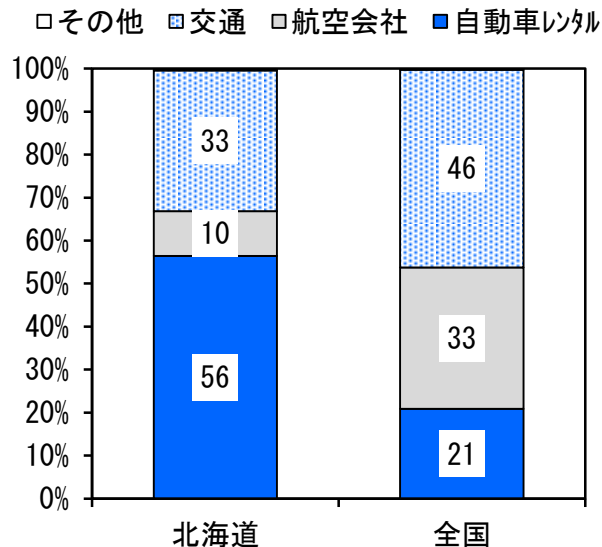


（出所）RESAS（地域経済分析システム）
（注）2017年は1月～9月までの実績を使用。

レンタカーでの周遊需要

- リピーターの増加、FIT化が進む中、北海道では、レンタカーにより道内を少人数で周遊するインバウンドが多い状況にある。
- レンタカーで周遊するインバウンドは、道内地方部に宿泊する割合が高く、リピーターは、新しい体験を求めているためか、その傾向がより強い。
- これに対し、地方部の過半を美瑛・富良野を含む道北圏が占めている。インバウンドの多くは、札幌から比較的近距离の地域まで足を運ぶのが限界で、その他の地方部を訪れたくても訪れにくい状況にあるとみられる。

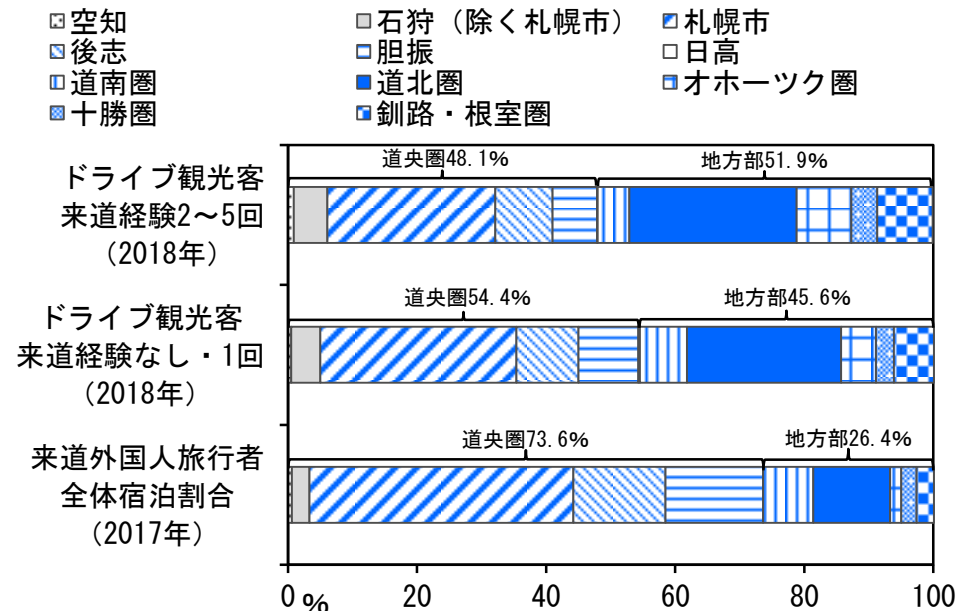
【図表8】 外国人のクレジットカード消費額
構成比（交通、2016年）



（出所）RESAS（地域経済分析システム）

（注）内訳の交通は、鉄道、タクシー、バス等が含まれる。

【図表9】 道内地域別宿泊者数構成比



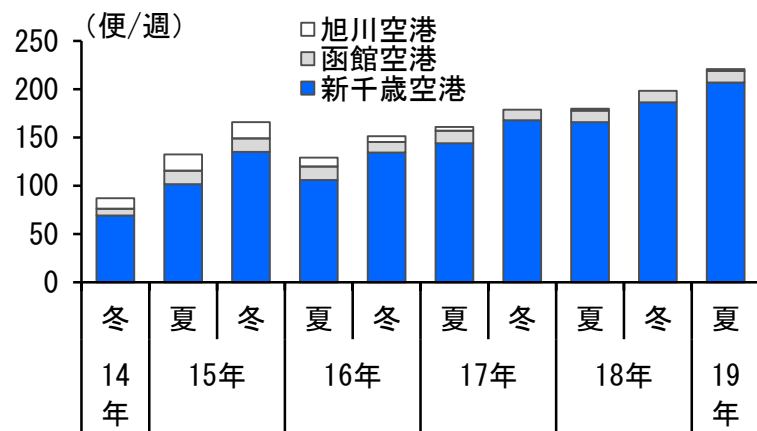
（出所）北海道「北海道観光入込客数調査報告書」

ナビタイムジャパン アプリ「Drive Hokkaido!」GPSデータ

北海道への訪問率の低下

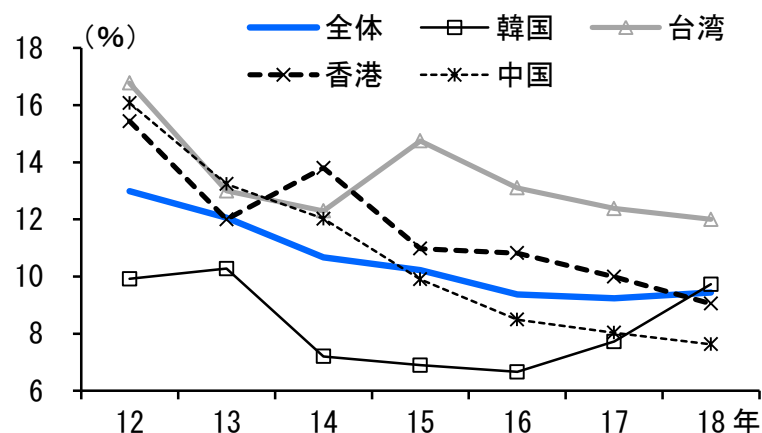
- インバウンドが道内地方部を訪れにくい背景としては、国際線の就航が新千歳空港に集中するとともに、バスなどの二次交通の整備が不十分であることが挙げられよう。
- こうした点は、インバウンドの地方滞在ニーズの高まりに十分対応できておらず、需要の取りこぼしにつながっていることを示すものと考えられる。このところインバウンドの北海道への訪問率が低下傾向にあるのは、こうした要因も背景にあるとみられる。

【図表10】北海道における国際定期便（直行便）就航便数



(出所) 国土交通省「国際線就航状況」

【図表11】訪日外国人の北海道への訪問率（観光・レジャー目的）



(出所) 観光庁「訪日外国人消費動向調査」

【図表12】二次交通の整備に関するヒアリング情報

	コメント
B社 (運輸)	観光客の利便性を向上するうえで、バス利用でいえば、道内各社が検索、予約、決済などに関するシステムを個別に運用するのではなく、共通システムに一本化することが望ましい。ただ、バス業界では、同業他社との連携はあまり進んでいない。

(参考) インバウンドの消費、旅行スタイルの変化

	コメント
C社 (百貨店)	【リピーター客の拡大】 最近のインバウンドは、リピーターが増加。特徴的な事例としては、化粧品を購入する際に、次回来店時の購入も見据え、カルテ（購入した商品などの記録）作成を希望する客が増えていることが挙げられる。
D社 (ドラッグストア)	【爆買いブームの収束】 インバウンド消費は、引き続き好調を維持しているが、インバウンドの価格感応度が高くなっている。最近では、中国人観光客を中心に事前にSNSなどで情報収集してから来店しているようだ。
E社 (旅行代理店)	【民泊利用の増加】 インバウンドのニーズが多様化する中で、日本人と交流したいとの思惑から、ホテルではなく、あえて民泊を選択する動きがみられている。
F社 (ホテル)	【コト消費の取り込み①】 食事をしてから寝るまでの時間が暇にならないよう、お笑いライブや歌舞伎などを施設内で実施している。最近のコト消費を求める傾向もあって、好評を得ており、宿泊単価の引き上げにもつながっている。
G社 (行政機関)	【コト消費の取り込み②】 地方部の民泊では、オーナーのスキー趣味を活かして、日々のゲレンデの雪質や天候に合わせたスキー板のワックス掛けなどをサービスすることで、欧米からのリピーター獲得に成功している事例がある。

北海道観光のインバウンドを巡る現状整理：まとめ

- 北海道を訪れるインバウンドは、リピーターが増えコト消費が進んでいるほか、FIT化も進んでいる。そうした中、道内地方部への滞在意欲も高まっている。
- これに対し、国際線の就航が新千歳空港に集中し、二次交通の整備が不十分であるもとで、インバウンドの地方滞在ニーズの高まりに十分対応できておらず、需要の取りこぼしにつながっていると考えられる。このところインバウンドの北海道への訪問率が低下傾向にあるのは、こうした要因も背景にあるとみられる。

⇒ インバウンドの道内地方部への滞在需要を取り込むためには、広域アクセスの向上が欠かせない。

2. 中長期的な観光振興に向けた取り組み

海外から道内各地への積極的な路線誘致

- 北海道では、2020年6月以降、道内7空港が順次民営化される予定にある。
- 民営化後は、積極的な路線誘致を通じて全7空港に国際線が就航する見通しにある。これが実現した場合、インバウンドは海外から道内各地に直接訪れることが可能となる。

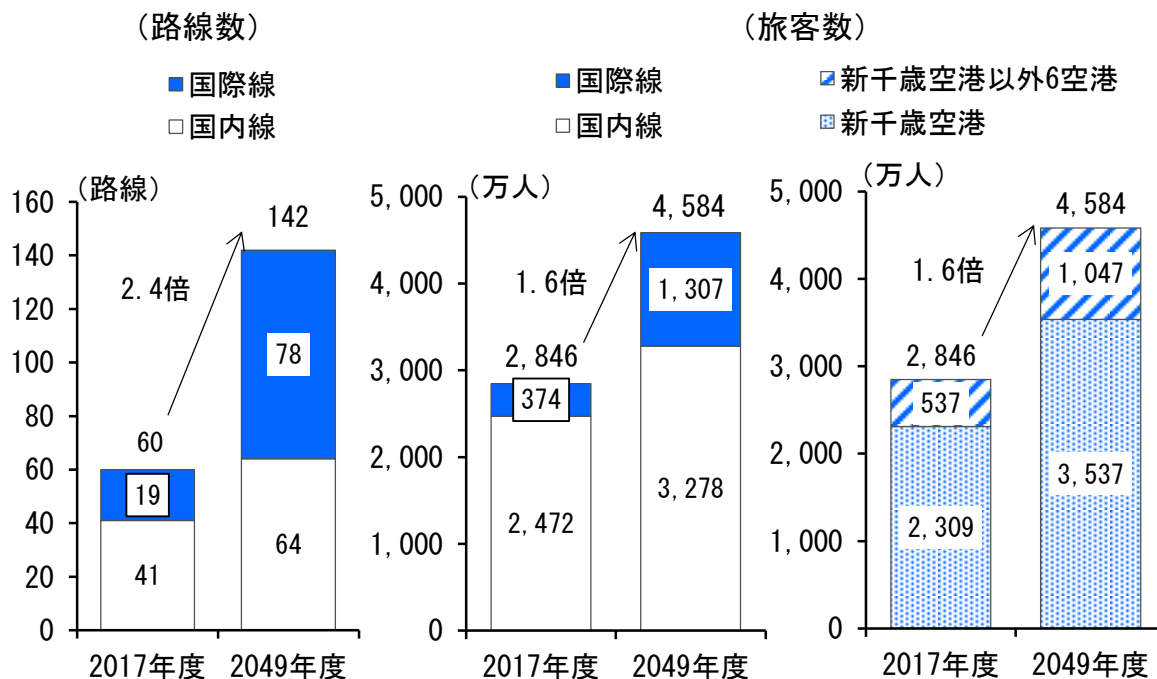
【図表13】 民営化予定の道内7空港

管理主体	空港	民営化開始予定時期
国	新千歳空港	2020年6月
	稚内空港	2021年3月
	釧路空港	2021年3月
	函館空港	2021年3月
北海道	女満別空港	2021年3月
市	旭川空港	2020年10月
	帯広空港	2021年3月

＜参考＞道内7空港一括民営化について

- 国土交通省は、2018年3月に道内7空港の一括民営化に関する実施方針を公表。
- 2019年10月、北海道空港(株)を代表企業とした道内外の全17社の参加企業で構成される企業団「北海道エアポートグループ」が設立した特定目的会社「北海道エアポート(株)」と、空港運営事業の実施契約を締結。

【図表14】 道内7空港における民営化後の路線数・旅客数目標



(出所) 北海道エアポートグループの提案概要（北海道エアポート(株)ホームページ掲載）より当店作成

(注) 四捨五入により出所に直接記載のある計数と一致しない場合がある。

二次交通の充実による周遊の活発化

- 北海道では、MaaSの推進に向けて、実証実験や道外企業との連携の動きがみられている。
- また、道内7空港一括民営化では、道内での周遊を活発化する観点からデジタルマーケティングを活用しつつ、周遊ルートの策定や二次交通の整備・拡充を図ることが展望されている。

【図表15】道内でのMaaSの推進に向けた動き

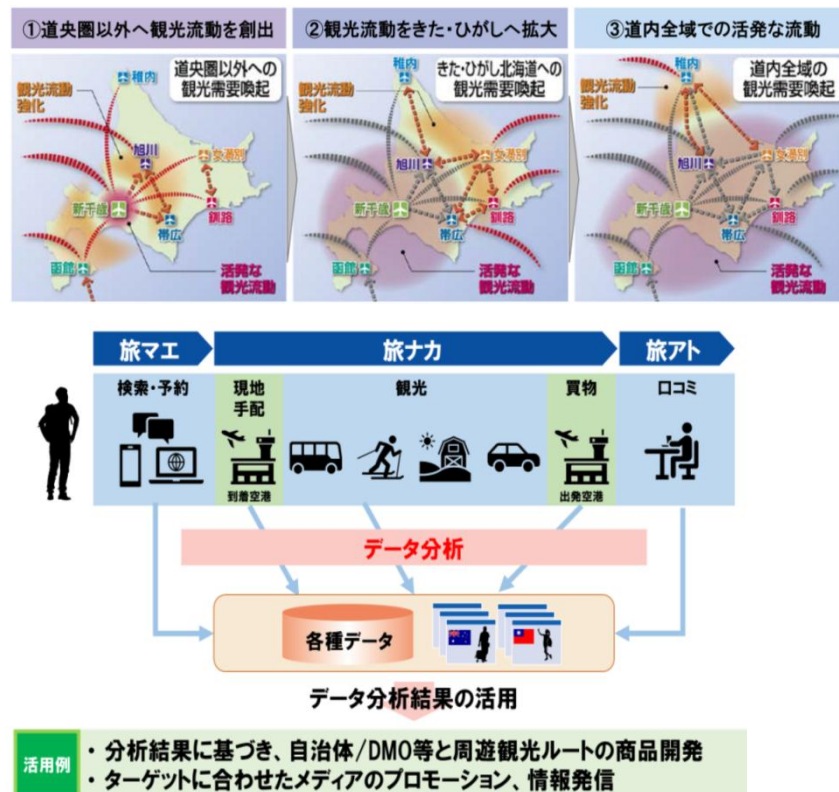
	概要
ひがし北海道 観光型MaaSに おける移動 及び車両データ 収集、利活用 実証	➤ 国土交通省は2019年6月、MaaSの先行モデルとして道東エリアを含む全国19事業を選定。 ➤ 道東エリアでは、高速バス大手WILLER(株)が中心となり、スマホ向けMaaSアプリから収集できるデータに加え、バス、タクシー等の車両、車室内データを収集・分析し、地域内利活用を進める方針。
十勝をモデル 地域とした MaaSの 実証実験	➤ 北海道庁は、十勝をモデル地域としてMaaSの実証実験を実施。 ➤ 第1弾となる2019年10月には、目的地までの経路や時間、費用の検索、観光情報等を可視化し、検索システムの有益性を検証。
北海道庁と MONET Technologies(株) との連携協定	➤ 北海道庁は、ソフトバンクとトヨタ自動車等の共同出資会社であるMONET Technologies(株)と、次世代モビリティサービスの活用に向けた協定を2019年9月に締結。 ➤ 最新技術等の情報共有、実証プロジェクトの検討・実施、市町村と企業とのマッチング等に連携して取り組む。

(出所) 国土交通省、北海道庁報道発表資料

MaaS: Mobility as a Serviceの略。ICT を活用して交通をクラウド化し、公共交通か否か、またその運営主体にかかわらず、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ（移動）を1つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念。

【図表16】道内7空港民営化後の観光流動の活発化とデジタルマーケティングの展開

(二次交通の整備・拡充)
(デジタルマーケティング)



(出所) 北海道エアポートグループの提案概要（北海道エアポート(株)ホームページ掲載）より抜粋

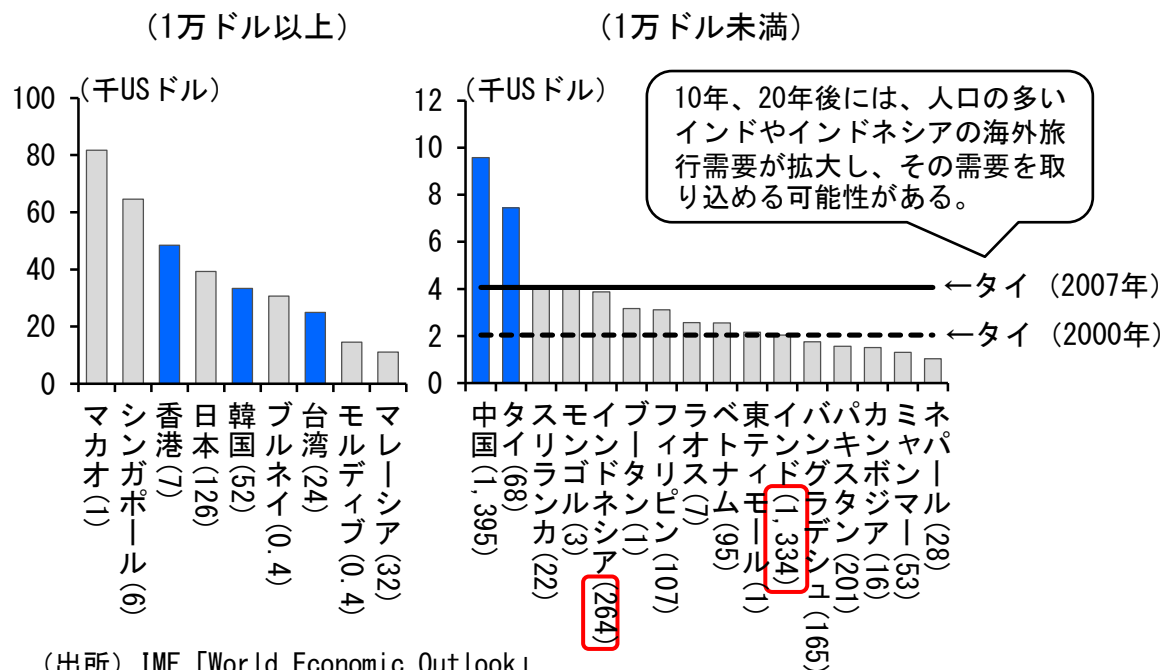
(参考) アジア路線の積極誘致

- 道内7空港一括民営化後の海外路線拡充は、東アジア・東南アジア便が主体となる見通し。東アジア・東南アジアでは、今後の経済成長に伴い、さらなる海外旅行需要の拡大が見込まれる。

【図表17】外国人宿泊客延べ数・国籍別構成比、【図表18】アジア諸国の1人あたりGDP（2018年）
上位10か国（北海道、2018年度）

	(%)	
	構成比	前年度比
中国	24.2	15.9
台湾	20.7	▲ 2.8
韓国	16.1	12.9
香港	9.0	▲ 3.4
タイ	6.7	53.3
シンガポール	4.9	9.0
マレーシア	3.5	11.8
オーストラリア	3.4	21.0
アメリカ	2.6	39.2
インドネシア	1.3	35.8

（出所）北海道「北海道観光入込客数調査報告書」



（出所）IMF「World Economic Outlook」

（注1）グラフの青色は、北海道における外国人宿泊客延べ数・国籍別構成比（2018年度）の上位5か国。

（注2）国名に続く（）は、総人口（百万人）。

中長期的な観光振興に向けた取り組み：まとめ

- 2020年6月以降に順次開始される道内7空港一括民営化では、積極的な路線誘致を通じて、全7空港に国際線が就航する見通しにある。これが実現した場合、インバウンドは海外から道内各地に直接訪れることが可能となる。
- また、北海道ではMaaS推進に向けた実証実験や道外企業との連携の動きがみられているほか、道内7空港一括民営化では、デジタルマーケティングを活用しつつ、周遊ルートの策定や二次交通の整備・拡充を図ることが展望されている。

⇒ これらの取り組みは、道内の広域アクセスを向上させ、地方部を含めた周遊観光の促進につながる点で、需要の取り込み・掘り起こしに寄与する。

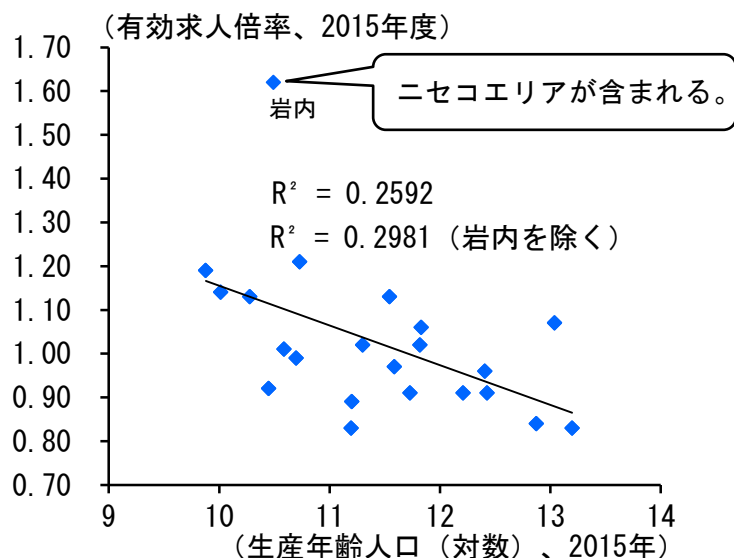
3. 今後の課題

— 地方部での宿泊の受け皿確保の必要性 —

地方部での宿泊の受け皿確保が課題

- 前述2. の取り組みや、魅力的な観光コンテンツの整備を通じて道内の多くの地域にインバウンドの誘客が図られた場合、宿泊の受け皿を確保することも併せて重要となる。その際、地方部では、都市部よりも人手不足感が強いことから、宿泊施設の運営にあたり、人手不足対応が課題となる。
- ちなみに、近年、北海道における宿泊施設の建設は、札幌市やニセコエリアなどの観光地に集中している。

【図表19】 道内職業安定所別の有効求人倍率と生産年齢人口

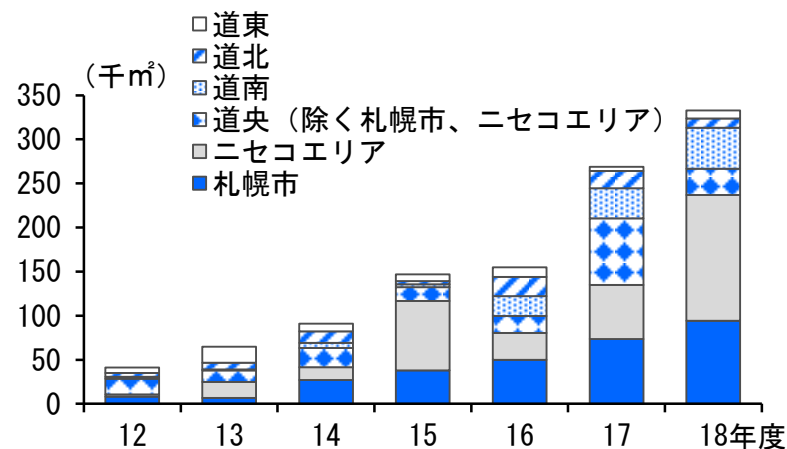


(出所) 総務省「平成27年国勢調査」
北海道労働局「雇用失業情勢 (レイバーレター)」

(注1) 有効求人倍率は、パートタイムを含む常用。

(注2) 生産年齢人口は、各職業安定所の管轄市区町村の合計。

【図表20】 建築物着工床面積 (北海道、宿泊業・飲食サービス業用)



(出所) 国土交通省「建築着工統計調査」

(注) ニセコエリアは、蘭越町、ニセコ町、倶知安町。また、道内振興局を次のとおり集計。

道央：空知、石狩 (除く札幌市)、後志 (除くニセコエリア)、胆振、日高

道南：渡島、檜山

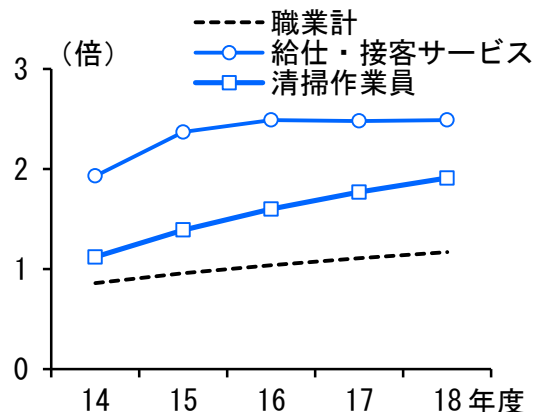
道東：オホーツク、十勝、釧路、根室

道北：上川、留萌、宗谷

受け皿を増やすには供給制約への対応が必要

- ホテルの運営に必要な人材確保の困難化やリネンの不足など供給制約に直面している中、足もと札幌市内では、無人ホテルや民泊などローコストオペレーションが可能な宿泊施設が増加している。
- その運営ノウハウを地方部でも活用することで、供給制約に対応していくことが一案と考えられる。

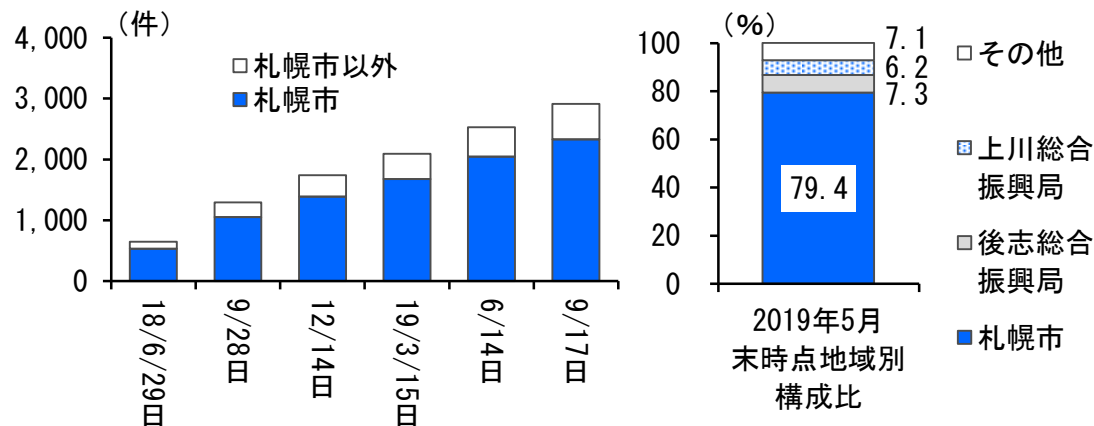
【図表21】有効求人倍率（北海道）



(出所) 北海道労働局「雇用失業情勢（レイバーレター）」

(注) 有効求人倍率は、パートタイムを含む常用。

【図表22】北海道における民泊届出件数



(出所) 民泊制度ポータルサイト「minpaku」掲載の「住宅宿泊事業法に基づく届出及び登録の状況一覧」
北海道「住宅宿泊事業（民泊）の運営状況について（2019年5月末時点）」

【図表23】ヒアリング情報

	コメント
H社 (リネンサプライ)	ホテルの増加に伴い旺盛な受注を獲得しているため工場を拡張したいものの、人手確保がままならないため、その予定はない。
I社 (ビルメンテナンス)	道内のホテル建設の増加や札幌市内の再開発の進展等に伴い、清掃・警備・設備管理等のビルメンテナンス需要は拡大しているが、足もとすでに人員面の制約から受注を制限せざるを得ない。