

# 休暇取得の分散化について

平成22年6月9日(水)  
新潟県自治会館講堂

国土交通省 観光庁



国土交通省  
観光庁

Japan Tourism Agency Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

## なぜ「休暇」に着目するのか？

日本の経済力の低下、高い失業率、厳しい財政状況等

大規模な財政出動がなく、かつ、地域に雇用を創出する  
新しい成長戦略が必要

- 休暇改革による経済活性化  
人々の自由な時間の増大 → 消費や地域活動等の増大
- 交流人口の増大（観光振興）による地域活性化

# 経済活性化に効く休暇改革

## シルバーウィーク（平成21年）の旅行消費額は7,160億円

	旅行実施率	旅行回数	宿泊数(1回当たり)	旅行消費額
秋の大型連休 <sup>(※)</sup> (平成21年9月19日(土)~23日(水・祝))	14%	1.1回	2.0泊	7,160億円
平成19年9月	観光 12% 帰省 5%	観光 1.1回 帰省 1.1回	観光 1.7泊 帰省 2.3泊	9,020億円

### 日本人の延べ宿泊者数(前年同月比)

平成21年8月 3,081万人泊(-2.9%)

9月 2,435万人泊(+4.5%) ⇒ 10ヶ月振りに前年同月比プラスを記録

(出所)「秋の大型連休期間の実態把握調査」<観光庁>  
(2,580人を対象としたインターネット調査(平成21年9月実施)  
「旅行・観光消費動向調査」、「宿泊旅行統計調査」<観光庁>

## 有休完全取得で15.6兆円の経済波及効果

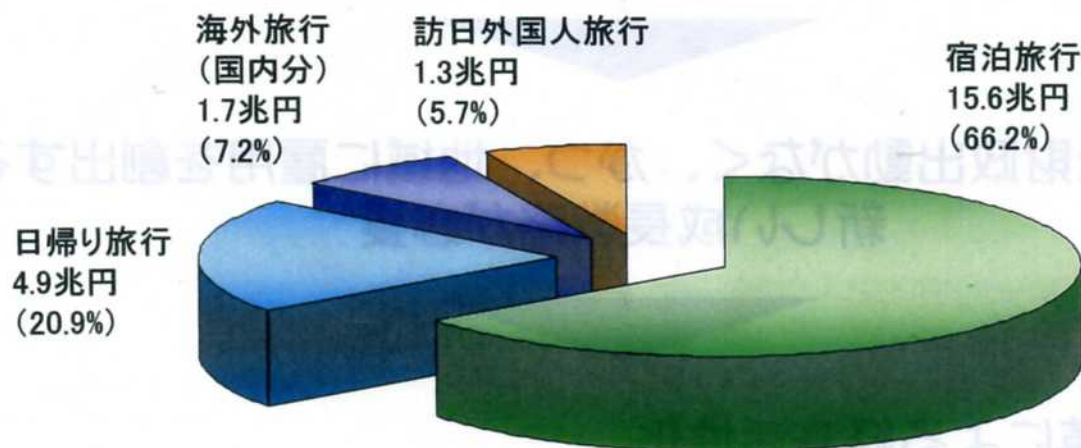
未取得の年次有給休暇(約4.3億日)が完全取得されると

- 経済波及効果 : 約15兆6,300億円 → 2008年度の名目GDP498兆円比3%
- 雇用創出効果 : 187.5万人 (新規雇用者数55万人+代替雇用者数132.5万人)  
→ 2009年9月完全失業者数363万人のうち52%を解消

# 観光振興は地域活性化の切り札

## 国内における旅行消費額(平成20年度)

23.6兆円



# 観光の我が国産業への経済効果(平成20年度)

## 旅行消費額



## 生産波及効果



## 雇用誘発効果



(注)国土交通省「旅行・観光産業の経済効果に関する調査研究Ⅱ」による。

# 国内宿泊旅行による消費額の地域移転

日本人による国内の宿泊旅行消費額15.6兆円を地域ブロック間の流動量で案分。  
三大都市圏からその他地域へ、宿泊旅行を通じて1.8兆円が移転。

## <三大都市圏>

関東  
東海  
近畿

7.4兆円  
(3,607万人泊)

3.2兆円  
(2,067万人泊)

1.4兆円  
(870万人泊)

## <その他地域>

北海道  
東北  
北陸・甲信越  
中国  
四国  
九州  
沖縄

3.6兆円  
(1,796万人泊)

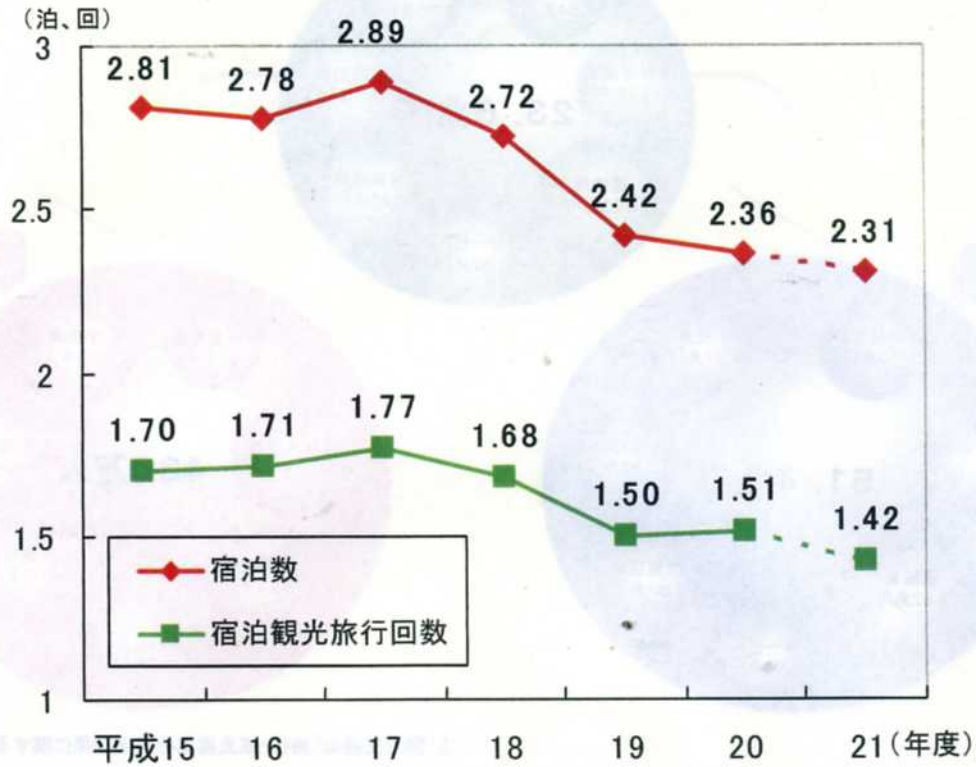
旅行消費額: 平成20年度  
延べ宿泊者数: 平成20年1~12月

※端数処理により合計が合わないことがある

1) 延べ宿泊者数は「宿泊旅行統計調査」(国土交通省)「参考第1表」に記載の延べ宿泊者数(従業員数100人以上の施設)を居住地・施設所在地別に集計。ただし、宿泊者の居住地が不詳分のデータについては判明分実績に応じて各地域に配分し推計。  
2) 宿泊旅行消費額は「平成20年度旅行・観光産業の経済効果に関する調査研究」(国土交通省)に記載の国内宿泊旅行の旅行消費額を1)により算出した地域間流動に応じて案分。ただし、旅行前後支出は居住地に計上。

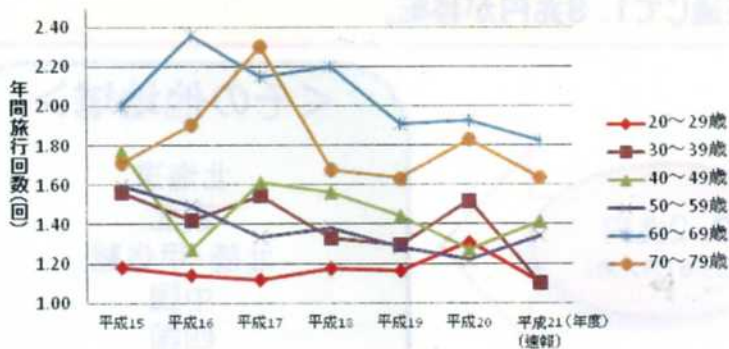
# しかし、このままでは市場規模が縮小する懸念

〈国民一人あたりの国内宿泊観光旅行の動向〉

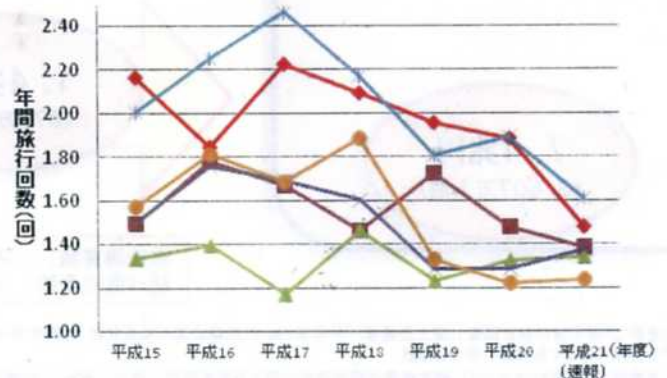


# 世代ごとの宿泊旅行回数の落ち込み

年代別年間旅行回数・男性

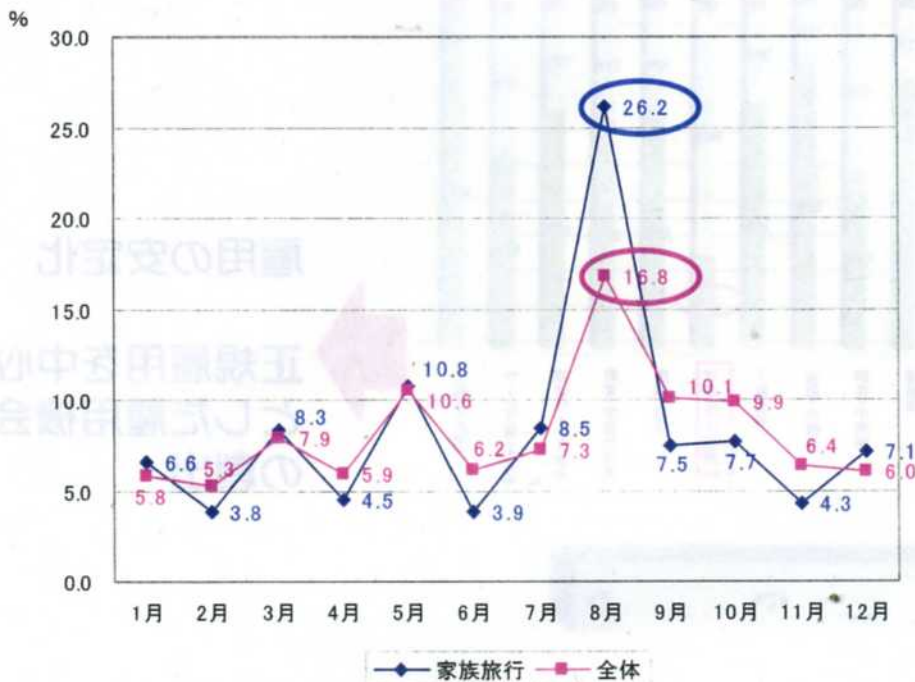


年代別年間旅行回数・女性

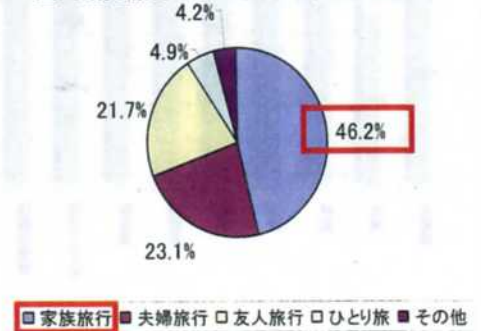


# ピーク需要に依存した市場構造

## 国内宿泊旅行実施の月別割合(平成17年～平成19年)



国内観光旅行のマーケットセグメント別シェア



※JTBF「旅行者動向2008」による。

# 需要集中による影響

## 高速バス(大手14社)の輸送実績

<平成21年お盆期間等(8月6日～18日)>

	通常運行時間※	遅延による最大運行時間※
東北・関東	5時間34分	7時間52分(2時間18分のロス)
北陸・中部・近畿	7時間16分	10時間8分(2時間52分のロス)
四国・九州	7時間18分	10時間31分(3時間13分のロス)
平均	6時間34分	9時間57分(3時間23分のロス)

<平成21年ゴールデンウィーク(4月29日～5月6日)>

	通常運行時間	遅延による最大運行時間
東北・関東	5時間34分	9時間11分(3時間37分のロス)
北陸・中部・近畿	7時間16分	12時間45分(5時間29分のロス)
四国・九州	7時間18分	12時間13分(4時間55分のロス)
平均	6時間34分	11時間8分(4時間34分のロス)

※日本バス協会資料による。  
 ※「通常運行時間」は各事業者の通常運行ダイヤによる平均。「遅延による最大運行時間」は各事業者の遅延による最大運行時間の平均。「計・平均」は当該運行時間の合計を事業者数で割って算出。

## GWの高速道路所要時間予測(平成22年)

<経路:東京IC→沼津IC(東名高速自動車道)>



所要時間が2.2倍に

※NEXCO東日本HPIによる。

## 年間旅行費用の変動(平成21年)

<東京発伊豆一泊二日(大人一室二名)プランの例>

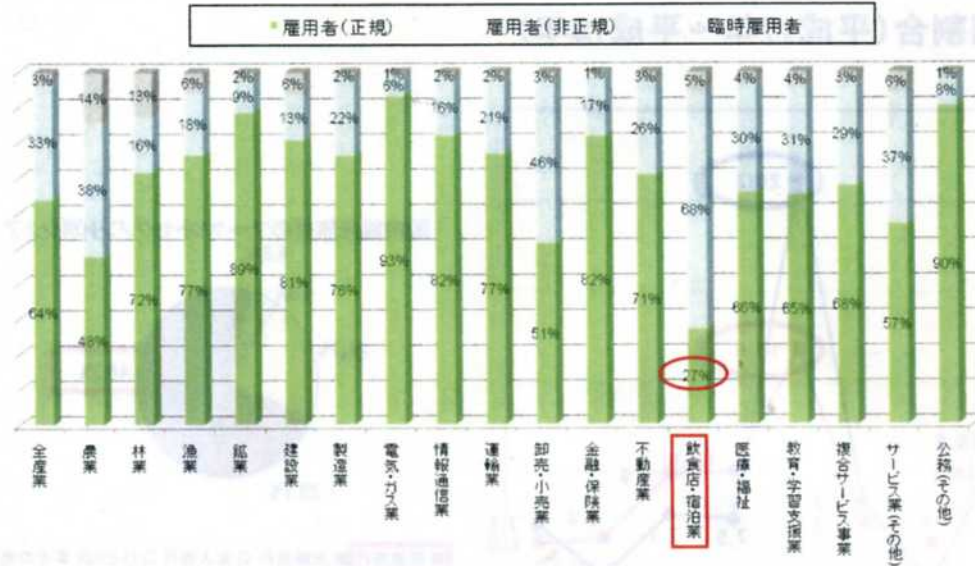


安い時期なら同じ費用で

3回行けることに!

※旅行会社パンフレットより作成。

# ピーク需要に依存した雇用形態



雇用の安定化

正規雇用を中心とした雇用機会の創出



※総務省「平成18年事業所・企業統計調査」より作成。

# 需要平準化への取り組みが必要

北陸信越

宿泊旅行統計調査からみた季節変動の構造

◆北陸信越運輸局の居住地別・月別宿泊客数(2008)



季節変動は、主に北陸信越運輸局のエリア外からの宿泊客によってもたらされている。

◆運輸局内の宿泊者種別の「ピーク/オフピーク比率(2008)」  
(ピーク月の宿泊者数比率/オフピーク月の宿泊者数比率月別比率)



