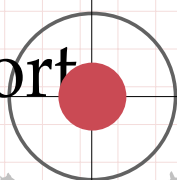


観光産業からみる 沖縄県と北海道

レポート
Report



沖縄県は、現在年間600万人近くの観光客が訪れる国内でも人気の観光地です。復帰した1972年当時44万人程度だった観光客数は10倍以上となり、観光消費の経済波及効果は域内総生産の約9%を占め、観光が地域の基幹産業として定着しています。

北海道も人気の観光地として知られていますが、沖縄県に比べて観光産業が域内総生産に占める割合は低く、特に域外から稼ぐという点で沖縄県に学ぶべき点も少なくありません。

ここでは、沖縄県と北海道の観光産業を概観し、今後の観光政策や連携による相乗効果の可能性を考えてみます。

沖縄県と北海道の観光産業の概要

まず、沖縄県と北海道の観光産業の全体像を見ていきましょう（表1）。

人口は北海道が沖縄県の4倍、面積も北海道が沖縄県の37倍（北海道は北方領土を含む）となっています。一方で、域外からやってくる観光客（以下、域外観光客）はいずれも500万人台で、そのうち外国人観光客数は北海道が沖縄県の2倍程度となっています。

域外観光客の消費額は北海道が5,753億円と、沖縄県よりも約2,000億円多くなっています。また、北海道では道民の観光消費額（以下、域内観光客）が7,240億円と、域外観光客の消費額よりも高いことが特徴です。域内観光客は域外観光客に比べて観光消費額の単価が低い上、その消費は域内間での資金移動はあっても、域外から稼

表1 沖縄県と北海道の基礎データ

	沖縄県	北海道	北海道／沖縄県
人口（2010年）	139万人	551万人	3.97
面積（2011年）	2,276km ²	83,457km ²	36.67
域内総生産（2009年度）	3.7兆円	18.1兆円	4.90
決算の歳出総額（2011年度）	6,145億円	2兆4,976億円	4.07
うち観光費（2011年度）	48.2億円	9.5億円	0.20
歳出総額に占める観光費の割合	0.79%	0.04%	0.05
域外観光客数（2011年度）	553万人	544万人	0.99
うち外国人観光客数（2011年度）	30万人	57万人	1.90
域外観光客消費額（沖縄県2009年度、北海道2009～2010年調べ）	3,779億円	5,753億円	1.55
うち外国人観光客消費額（同上）	108億円	855億円	7.92
域内観光客数（沖縄県2009年度、北海道2011年度）	359万人	4,068万人	11.34
域内観光客の観光消費額（沖縄県2009年度、北海道2009～2010年調べ）	640億円	7,240億円	11.32
経済波及効果（同上）	6,616億円	1兆8,237億円	2.76
総生産に占める域外観光客の消費額割合	10.1%	3.2%	0.31
総生産に占める域内観光客の消費額割合	1.7%	4.0%	2.30

※ 出典：人口（国勢調査）、面積（国土地理院全国都道府県市区町村別面積調べ）、域内総生産（『地域の経済2012』（内閣府））、決算関係（総務省都道府県決算状況調）、観光客数、観光消費額、経済波及効果関係（沖縄県観光統計実態調査、北海道観光入込客数調査、「沖縄県観光統計平成23年」、第5回北海道観光産業経済効果調査）

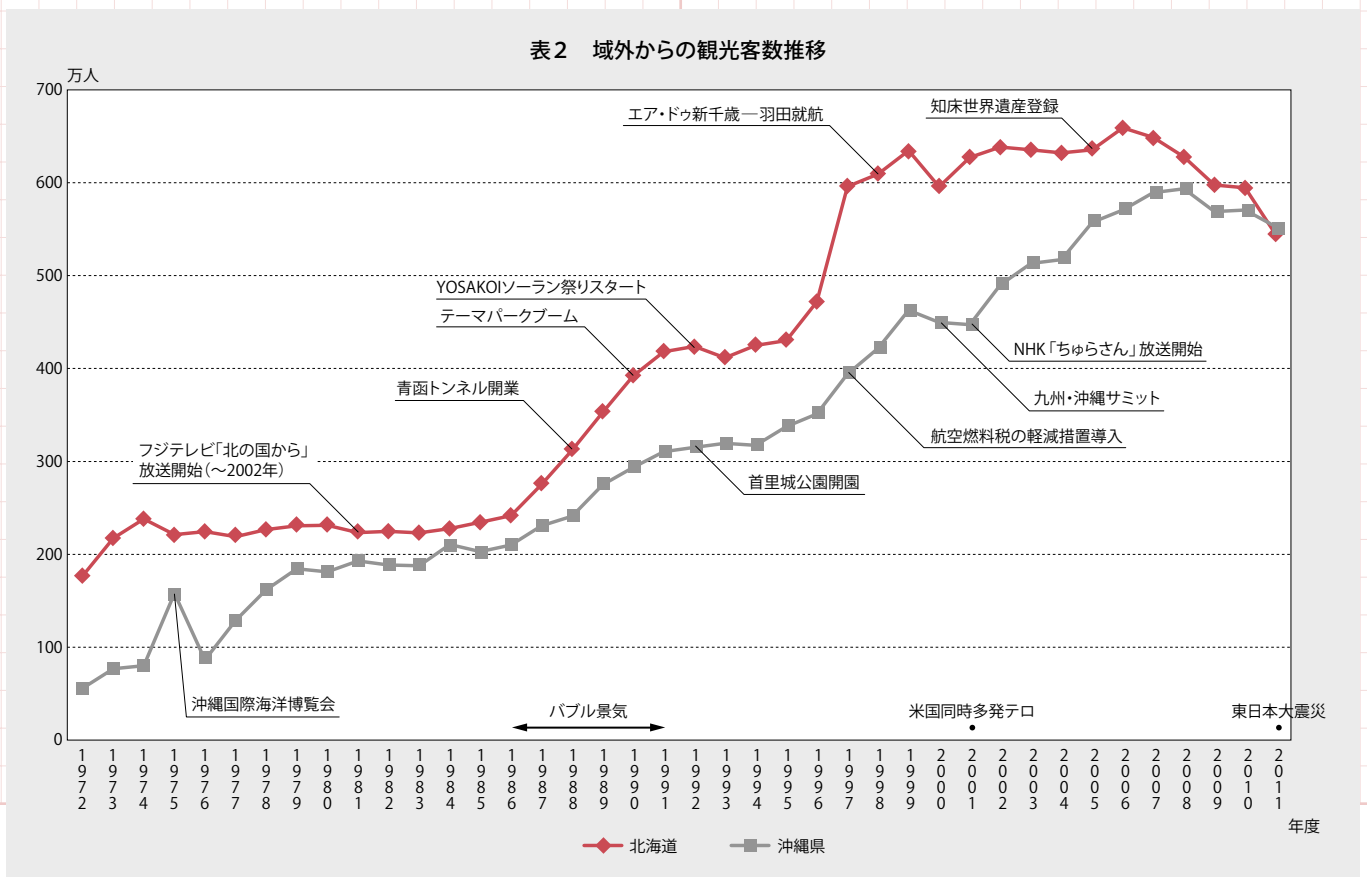
ぐことにはつながりません。北海道の経済波及効果は1兆8,237億円と推計されていますが、経済波及効果を高めていくには、域外観光客を増やして、北海道での消費を高めてもらうことが重要です。その点、沖縄県では域外観光客からしっかり稼ぐという視点が定着しています。それは、産業構造の違いも影響していますが、域内総生産に占める域外観光客の消費額が、沖縄県では10.1%であるのに対し、北海道はわずか3.2%であることが示しています。面積や経済規模を比較して考えると、北海道の観光産業は、域外観光客の消費を高めることで、さらなる発展の可能性があるといえます。

観光産業を支援する財政面でも、沖縄県と北海道には大きな格差があります。総務省の決算状況調（2011年度）によると、目的別歳出内訳の観光費は沖縄県が48.2億円、北海道が9.5億円で、歳出総額に占める観光費の割合も沖縄県が0.79%に対し、北海道は0.04%です。北海道では厳しい経済・財政事情から、将来に向けた政

策的投資が思ったようには行われていないという状況にあります。域外観光客の消費を高めていくためにも、ある程度の投資予算が必要でしょう。

域外観光客数の推移

沖縄復帰の72年から近年までの年度別域外観光客数の推移が表2です。北海道では97年度と2010年度に調査方法の改正があったため、その点を考慮して見る必要はありますが、過去40年にわたり、沖縄県も北海道も域外観光客数は増加傾向で、似通った様相を呈しています。沖縄県では沖縄国際海洋博覧会が開催された75年度にいったん急激な伸びを見せましたが、その後は緩やかな増加傾向です。北海道では80年後半のバブル景気によって域外観光客数が増えているほか、エア・ドゥの新千歳ー羽田便就航や知床世界遺産登録などのトピックがあった時に増加傾向が見られます。また、近年は、景



※ 沖縄県観光統計実態調査、北海道観光入込客数調査。北海道分は1997年度と2010年度に調査方法の改正あり。

気低迷や新型インフルエンザ、東日本大震災の影響で沖縄県も北海道も減少傾向となっています。

表3は、対72年度比で見た近年までの伸び率です。北海道は増加しているものの、その伸び率は緩やかです。一方、沖縄県は90年代後半から伸び率が増えています。沖縄県では97年に航空機燃料税の軽減措置が導入され、翌98年には観光関連施設を新・増設する際に優遇措置が受けられる沖縄振興地域制度も創設されています。90年代後半に沖縄県で伸び率が高いのは、こうした特別措置の下支えがあったといえるでしょう。

羽田空港からの直行便の普通航空運賃を1マイル当たりで換算する(表4)と、北海道内の空港は70円台なのに対し、沖縄県内の空港は40~50円台になっています。航空運賃は遠距離通減化という考え方があるものの、沖縄県の航空運賃は割安感を与えます。また、北海道も沖縄県も主要空港と地方の航空運賃を比べると遠距離通減にはなっていません。さらに、女満別や根室中標津は、マイル数が短い福岡と比較して、航空運賃が高くなっています。競争原理の働きにくい地方部へのしわ寄せの実態が浮かび上がっているといえるでしょう。近年、LCCによって需要が増加していることからわかるように、域外観光客を増やしていくためにも航空運賃は大きな要素です。

長期計画からみる観光振興

沖縄県では、早くから総合計画の中で地域経済を支える重要な産業として観光を位置付けてきました。第1次から3次までの沖縄振興開発計画では、第1次計画(72~81年度)から「観光」という言葉が登場し、第2次計画(82~91年度)では「各圏域における都市機能の整備と併せて観光関連産業の振興を図り、観光受入体制の充実と観光収入の地域経済への波及効果の拡大に努める」ことが明記されています。また、第3次計画(92~01年度)では、「観光・リゾート産業を沖縄の先導的・戦略的産業として位置付け、(中略)地域経済への波及効果の拡大を促進する」とされました。

その後、沖縄振興特別措置法のもとで策定された沖縄振興計画(02~11年度)でもリーディング産業の位置付けは変わらず、分野別計画として「観光振興計画」が策定され、観光関連の施策が重点的に展開されるようになります。07年度からは具体的な誘客行動計画として「ビジット沖縄計画」が策定され、1,000万人の来訪を目指そうという意欲的な目標を掲げました。

12年度にスタートした「沖縄21世紀ビジョン基本計画」から沖縄県独自の計画となったことで、より自主性や主体性が発揮できるようになり、「世界水準の観光リゾート地の形成」を目指すこととされました。沖縄県では、時代を重ねるごとに観光産業の位置付けを高め、早い段階から地域経済を支える産業として一貫した考え方で進められてきたのです。

一方、北海道では国が策定する北海道総合開発計画と、北海道が策定する長期計画があります。北海道総合開発計画の中で「観光」という言葉が登場するのは、第二期計画(63~70年度)からで、観光及び運輸交通業として「観光開発につとめる」とされていました。その後、計画の性格が変化する中で、自然保護の視点や冬季観光の開発、観光レクリエーション、国際的な観光の展開など時代に即したテーマが掲げられていますが、基盤整備や需要の掘り起こしが主な方向性だったように見受けられます。

北海道では78年度から独自の北海道発展計画(~87年度)を策定していますが、当初は観光リゾート地域の整備という視点が主でした。北海道新長期総合計画(88~97年度)では、戦略プロジェクトの一つに国際リゾート連担都市が組み込まれ、道内の六つの地域を連担させ、国際的にもアピールできるリゾートの形成を掲げていました。第3次北海道長期総合計画(98~07年度)では、「観光は、関連する産業のすそ野も広いなど、経済波及効果が大きいことから、本道の主要な産業として大きく育てていく必要があります」とされ、2008年度からスタートした「新・北海道総合計画(ほっかいどう未来創造プラン)」では、八つの戦略の中の一つに「観光のくにづくり」

※1 リーディング産業
国や地域の経済成長を担うけん引的な役割を果たす産業。

ためには、連係する交通ネットワークの充実が不可欠ですが、道内地域航空の一翼を担う北海道エアシステムの経営環境の厳しさ、JR北海道で続発している出火事故など、公共交通のぜい弱さは大きな不安要素といえます。この点について、北海道大学公共政策大学院特任教授で、長く北海道観光審議会の会長を務める小磯修二氏は、「北海道における観光政策は、交通政策との連携が極めて重要です。航空機で北海道にやってきた観光客をスムーズに受け入れる鉄道、バスなど道内の地域交通の充実がこれからの観光政策の鍵となるでしょう。この対応を怠ると、新幹線の函館開業の効果も期待外れになってしまう懸念があります」といいます。

次に、域外観光客の旅行日程を見ていきましょう(表7)。沖縄県での滞在日数は、2泊3日が39.1%と最も多く、次いで3泊4日が31.9%となっています。これに対して北海道の滞在日数は、2泊3日が53.7%と最も多く、次いで3泊4日が21.9%となっており、平均的な滞在日数は沖縄県の方が長いことが推察されます。

なお、リピーター率は、沖縄県が79.7%、北海道が86.2%となっており、北海道はかなり高いリピーター率ですが、面積の広さを考えると同一地域を訪問しているかどうかは疑問が残ります。沖縄県も多くの離島があるため、同一地域を訪問しているとは言い切れませんが、面積の違いを考えると沖縄県のリピーター率の高さは目を見張るものがあります。

外国人観光客の獲得と地域連携

近年、沖縄県も北海道も力を入れているのが、インバウンド—外国人観光客の誘致です。外国人観光客の推移(表8)を見ると、北海道では03年度以降、急激に増えており、沖縄県でも07年度からの増加が目立っています。観光客数の推移を主なアジアの地域別(表9、10)に見てみると、沖縄県、北海道ともに台湾からの観光客が多く、11年度は北海道で減少した中国からの観光客が沖縄県で増えていることがわかります。日本政府は11年

7月から中国人個人観光客に3年間有効な^{※2}沖縄数次ビザを発給していますが、ここでもその特別措置の成果が表れているといえるでしょう。

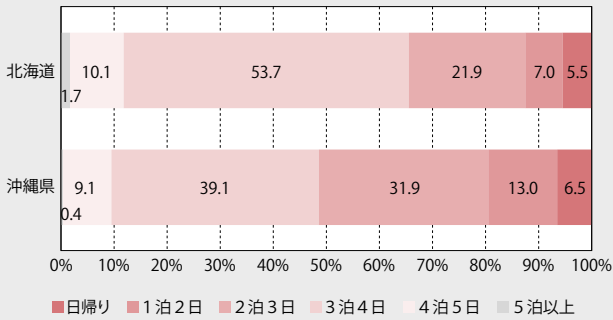
外国人観光客は消費単価が高いことで知られていますが、次は観光庁が行った「訪日外国人消費動向調査」から、その動向を見ていきましょう。主な宿泊地別でみた一人1泊当たりの旅行消費単価は、沖縄県が17,050円、北海道で17,662円となっています(表11)。また、費目別購入率と購入者単価(表12)を見てみると、いずれも同じような傾向がありますが、北海道では沖縄県よりも飲食費の購入率が低いものの、購入者単価は高くなっており、付加価値の高い飲食サービスになっていると想定されます。北海道では交通費の購入者単価も高いこともわかります。

娯楽サービス費と買い物代のそれぞれの費目別購入率と購入者単価が表13と表14です。沖縄県では、北海道と比べて現地ツアー・観光ガイドの購入者単価と美術館・博物館・動物園・水族館の購入率が高く、北海道は沖縄に比べて芸術鑑賞・スポーツ観賞の購入者単価が高くなっています。買い物代では、沖縄は菓子類の購入率が高いわりに購入者単価が低く、逆に北海道は沖縄県よりも購入率が低いのに、購入者単価は1,500円ほど高くなっており、北海道では付加価値の高い商品が開発されているといえるでしょう。

外国人観光客の域内での消費を高める工夫は、今後さらに重要になってくることでしょう。その中では、互いに競い合って質を高めるとともに、連携することで相乗効果が生まれる取り組みも考えていくべきではないでしょうか。例えば、沖縄県で購入者単価の高い現地ツアーや観光ガイドの実態から北海道で取り入れられる仕組みを学んだり、北海道スイーツのブランド力を生かした沖縄とのコラボレーション商品の開発など、それぞれの強みのノウハウを提供し合うことで、外国人観光客の消費を高めることができるはずです。また、食や自然環境など、沖縄県と北海道はそれぞれ違った魅力があり、日本の多様な地域文化を広げていくためにも、互いに協力していくことが期待されます。

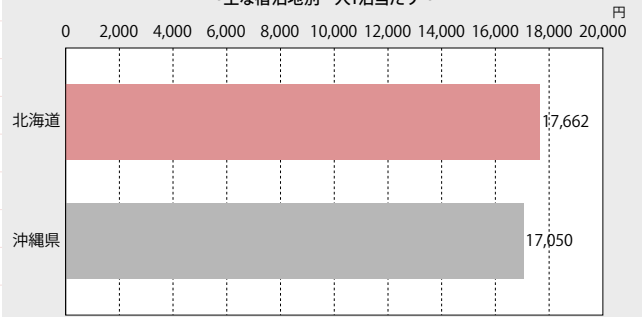
※2 数次ビザ
沖縄に続く第2弾として2012年7月からは東日本大震災の被災県である東北3県にも数次ビザを発給。

表7 域外観光客の旅行日程



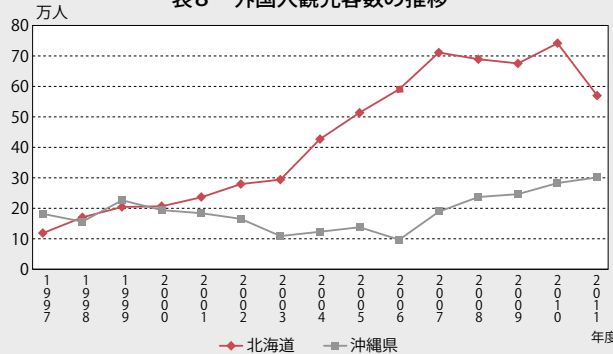
※ 沖縄県観光統計実態調査、第5回北海道観光産業経済効果調査。沖縄県は国内線利用者。北海道は外国人観光客を除く。沖縄県は2010年度数値、北海道は2009～2010年調査分。

表11 外国人観光客の旅行消費単価
～主な宿泊地別一人1泊当たり～



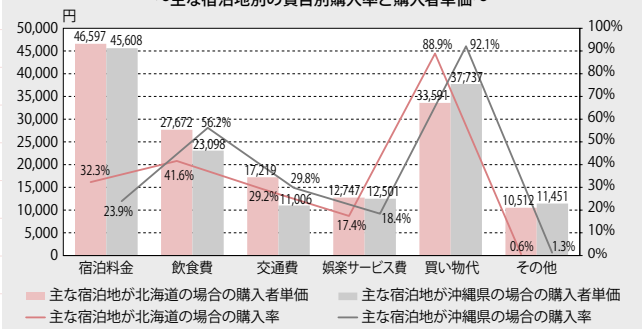
※ 観光庁「訪日外国人消費動向調査」2012年間推計。

表8 外国人観光客数の推移



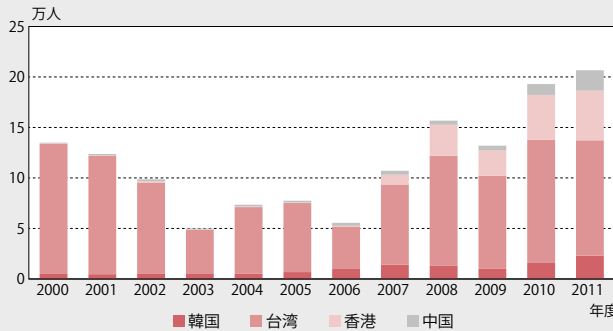
※ 沖縄県「観光要覧平成23年」、北海道観光入込客数調査。北海道は2010年度より調査方法の改正あり。

表12 外国人観光客の消費動向
～主な宿泊地別の費目別購入率と購入者単価～



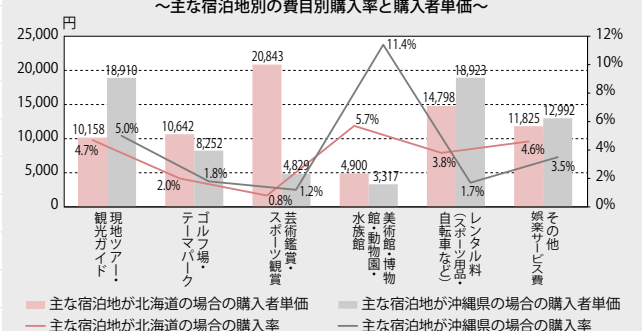
※ 観光庁「訪日外国人消費動向調査」2012年間推計。

表9 主なアジア地域からの外国人観光客数の推移 (沖縄県)



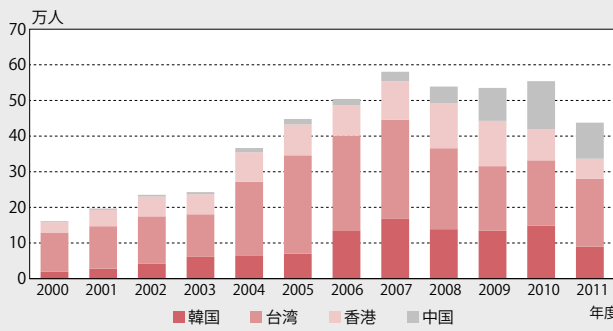
※ 沖縄県「観光要覧平成23年」。

表13 外国人観光客の消費動向 (娯楽サービス費)
～主な宿泊地別の費目別購入率と購入者単価～



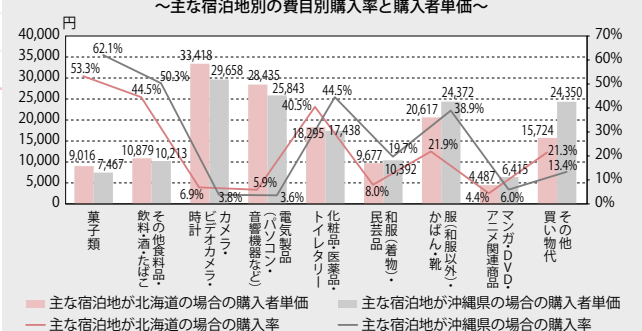
※ 観光庁「訪日外国人消費動向調査」2012年間推計。

表10 主なアジア地域からの外国人観光客数の推移 (北海道)



※ 北海道観光入込客数調査。2010年度より調査方法の改正あり。

表14 外国人観光客の消費動向 (買い物代)
～主な宿泊地別の費目別購入率と購入者単価～



※ 観光庁「訪日外国人消費動向調査」2012年間推計。

観光産業と雇用の安定化

観光産業の発展で期待されるのが、雇用効果です。経済波及効果から推計した雇用効果は、沖縄県で約8万人、北海道で約16万人となっています。また、単なる雇用の増加だけでなく、質の向上にも努めていく必要があります。

宿泊業・飲食サービス業における一般労働者とパートタイム労働者の比率を示したものが、表15と表16です。飲食サービス業も含まれているため、一概には言い切れませんが、沖縄県も北海道もパートタイム労働者の比率が高く、雇用環境の不安定さがうかがえます。また、宿泊業・飲食サービス業では、沖縄県も北海道も、入職率・離職率が全産業の平均より高い傾向にあります。季節によって観光客数が変動することが大きな要因と考えられますが、このような共通課題を検討していく上でも、情報交換などの交流は有益であるといえ、沖縄県と北海道が連携していく意義はあるように思います。

これからの観光産業振興に向けて

小磯教授は、「沖縄県では、長年の努力の結果、観光産業が基幹産業として定着しています。航空機燃料税の軽減措置など観光産業を支える特別措置の存在が大きいのですが、その背景にはハワイのような観光地づくりで沖縄の発展を目指していくというわかりやすい明確な目標を持って官民が一体となって取り組み、それらの特別措置を獲得してきたという歴史を忘れてはいけません。北海道と沖縄は南北の辺境に位置し、国際環境の中で共通する課題もあります。北海道も観光産業を基幹産業としっかり位置付け、例えば沖縄との連携で戦略的観光特区に取り組んでいくという発想も必要でしょう」といいます。

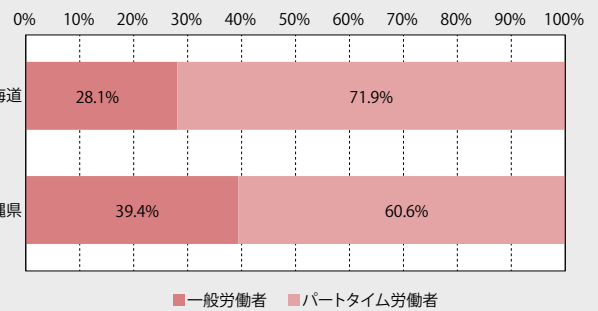
沖縄県では、官民一体で観光を推進するため、それまでであった観光関係組織を統合し、96年に「財団法人沖縄観光コンベンションビューロー（現在は一般財団法人）」が発足し、行政、産業界、県民などを結び付けるプラッ

トフォーム機能を果たしています。地域における観光産業の重要性についてまとめた観光学習教材や教師用のワークブックを作成し、県内の小学校に配布するなどユニークな取り組みもあり、県民が観光産業について意識を高めることにもつながっています。

13年4月から、沖縄県と北海道では人事交流が始まり、沖縄県文化観光スポーツ部には北海道から、北海道経済部観光局には沖縄県からそれぞれ職員が出向し、今後の沖縄県と北海道の連携に期待が寄せられています。

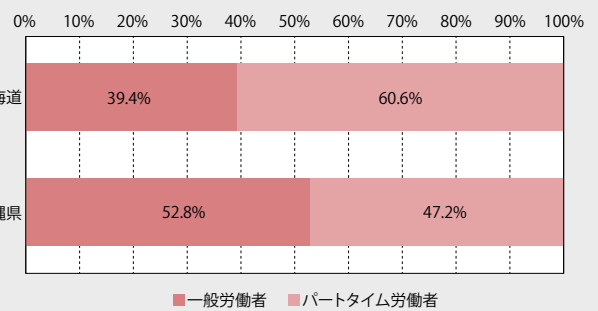
「昨年、北海道大学公共政策大学院でシンポジウム『沖縄発・新たな地域政策の可能性—北海道へのヒントを探る』を開催しましたが、これが一つの契機となって人事交流が始まったと聞いています。幅広い分野での交流が深まり、互いに質の高い観光政策につながっていくことを期待しています」と小磯教授はいいます。

表15 宿泊業、飲食サービスにおける従業員比較
(規模5人以上)



※ 沖縄県毎月勤労統計調査2012年平均、北海道毎月勤労統計調査2012年平均。

表16 宿泊業、飲食サービスにおける従業員比較
(規模30人以上)



※ 沖縄県毎月勤労統計調査2012年平均、北海道毎月勤労統計調査2012年平均。