

FF-Data（訪日外国人流動データ） の概要と利用例

総合政策局総務課（総合交通体系担当）

令和6年6月

FF-Data(訪日外国人流動データ)の概要	P2
1. 流動量・入込客数に関する分析	P3
分析例① 都道府県間年間流動量ランキング	P4
分析例②③ 特定の都道府県の流動分析(富山県の例①②)	P5-6
分析例④⑤ 特定の都道府県の流動分析(広島県の例①②)	P7-8
分析例⑥⑦ 特定の都道府県の流動分析(奈良県の例①②)	P9-10
分析例⑧⑨ 特定の都道府県の流動分析(北海道の例①②)	P11-12
分析例⑩ 国籍別都道府県年間入込客数ランキング	P13
分析例⑪ 男女別都道府県間年間流動量ランキング	P14
分析例⑫ 運輸局ブロック別四半期別入込客数	P15
分析例⑬ 運輸局ブロック別四半期別国籍別入込客シェア	P16
2. 利用交通機関に関する分析	P17
分析例⑭ 運輸局ブロック別交通機関分担率	P18
分析例⑮ 首都圏-中国(広島・岡山)間旅行者の経由地を含む流動分析	P19
3. 旅行者属性に関する分析	P20
分析例⑯ 都道府県別旅行目的別シェア	P21
分析例⑰ 国籍別旅行手配方法(団体/個人)	P22
分析例⑱ 国籍別来訪回数	P23
分析例⑲ 国籍別入込客数(北海道の例)	P24
4. 周遊に関する分析	P25
分析例⑳㉑ 入国空港からの訪問地に関する分析例	P26-27
分析例㉒㉓ 国籍別の訪問地に関する分析例	P28-29
5. 経年的な分析	P30
分析例㉔ 国籍別 都道府県年間入込客数の推移	P31
分析例㉕ 特定地域の入込客数と地域間流動量(九州の例)	P32
分析例㉖ 東京からの流動分析の推移(北陸の例)	P33

● 当該データの作成方法

- 訪日外国人の国内流動に関して、観光庁「訪日外国人消費動向調査」、航空局「国際航空旅客動態調査」、法務省「出入国管理統計月報」を組み合わせて作成。

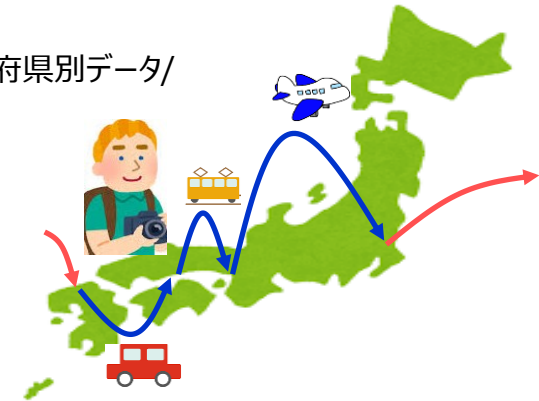
● 公表物

- 都道府県間流動表（国籍別 / 交通機関別）
- 公表用データベース（国籍別・性別※・年代別※・旅行目的別・出国空港別・発着都道府県別データ / 交通機関別・旅行目的別・出国空港別・発着都道府県別データ）
- 貸出用データベース → 周遊ルート、旅行手配方法（団体/個人）、滞在日数、宿泊数等が分析可能（利用希望者に貸与）

※ 性別、年代別の情報は2017年データより追加。
（貸出用データベース及び国籍別の公表用データベースのみ）

● 利用上の注意

- 訪日外国人消費動向調査及び国際航空旅客動態調査の結果における国内訪問地の情報は、いずれもアンケート回答者の主観に委ねられているため、特に都道府県内や近隣都道府県間等の短距離の流動について十分に把握できていない可能性がある点に注意が必要。
- 例えば、訪日外国人が1回の旅行である都道府県を2回訪問した場合、FF-Dataにおける都道府県間流動表ではその都道府県を2回訪問したこととして集計している。そのため、都道府県別の入込客数を都道府県間流動表から集計する際には、同じ訪日外国人を複数回カウントしている点に注意が必要。
- 2018年の訪日外国人消費動向調査から、従来の全国調査に加え、新たに地域調査が追加された。FF-Dataにおいても、2018年データからこの地域調査の結果も加えて作成しているため、2017年以前のデータと比較し、経年変化を分析する際等には注意が必要。
- 2022年データは、2022年における訪日外国人消費動向調査（全国調査）、国際航空旅客動態調査（5月調査、8月調査、11月調査）、出入国管理統計を使用して作成している点に注意が必要。



1. 流動量・入込客数に関する分析

2019年のFF-Dataを用いたデータの利用例

分析例① 都道府県間年間流動量ランキング

都道府県間流動表

公表用データベース

貸出用データベース

※分析例作成の際に利用を推奨するデータをオレンジ色で示している

- 都道府県間の年間流動量を把握することが可能である。
- 都道府県間の年間流動量は、千葉県-東京都間、京都府-大阪府間、大阪府-奈良県間の順で多く、国際空海港と隣接する観光地間を結ぶ流動が多いことがわかる。

表 都道府県間の年間流動量ランキング(2019年)

順位	都道府県間		年間流動量 (万人/年)	順位	都道府県間		年間流動量 (万人/年)	順位	都道府県間		年間流動量 (万人/年)
1	千葉県	東京都	1,346.8	21	北海道	東京都	46.1	41	静岡県	大阪府	23.9
2	京都府	大阪府	882.4	22	千葉県	大阪府	43.4	42	山口県	福岡県	23.4
3	大阪府	奈良県	310.1	23	兵庫県	奈良県	41.6	43	東京都	広島県	23.1
4	東京都	神奈川県	237.2	24	福岡県	長崎県	38.5	44	愛知県	三重県	21.7
5	京都府	奈良県	224.8	25	静岡県	愛知県	37.1	45	愛知県	奈良県	21.7
6	大阪府	兵庫県	183.4	26	大阪府	広島県	36.6	46	山梨県	愛知県	21.3
7	東京都	京都府	178.3	27	千葉県	京都府	36.3	47	栃木県	千葉県	20.5
8	東京都	大阪府	170.2	28	京都府	広島県	32.0	48	神奈川県	山梨県	20.0
9	福岡県	大分県	144.3	29	千葉県	静岡県	31.5	49	東京都	奈良県	20.0
10	東京都	山梨県	137.3	30	千葉県	長野県	30.3	50	神奈川県	静岡県	19.9
11	東京都	静岡県	125.8	31	静岡県	京都府	30.2	51	茨城県	千葉県	19.9
12	千葉県	神奈川県	113.2	32	熊本県	大分県	30.1	52	北海道	千葉県	19.6
13	愛知県	大阪府	70.8	33	大阪府	和歌山県	29.1	53	茨城県	東京都	18.7
14	京都府	兵庫県	69.6	34	福岡県	佐賀県	28.8	54	滋賀県	大阪府	17.2
15	東京都	愛知県	64.7	35	栃木県	東京都	28.3	55	東京都	新潟県	15.9
16	岐阜県	愛知県	62.5	36	石川県	岐阜県	27.6	56	長野県	愛知県	15.8
17	千葉県	山梨県	60.0	37	神奈川県	京都府	27.4	57	富山県	石川県	15.2
18	愛知県	京都府	57.8	38	埼玉県	東京都	26.3	58	富山県	岐阜県	15.0
19	福岡県	熊本県	56.5	39	山梨県	京都府	26.2	59	岐阜県	京都府	14.8
20	東京都	長野県	51.7	40	埼玉県	千葉県	24.0	60	北海道	大阪府	14.8

(注1) 上位60位までを掲載。

(注2) 同一都道府県内々の流動及び発着地の都道府県が不明のデータを除く。

(注3) 首都圏(東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県)、近畿圏(大阪府、京都府、兵庫県、奈良県)、中京圏(愛知県、岐阜県、三重県)

(出典) FF-Data(2019年)より作成

首都圏	九州
近畿圏	北海道
中京圏	沖縄

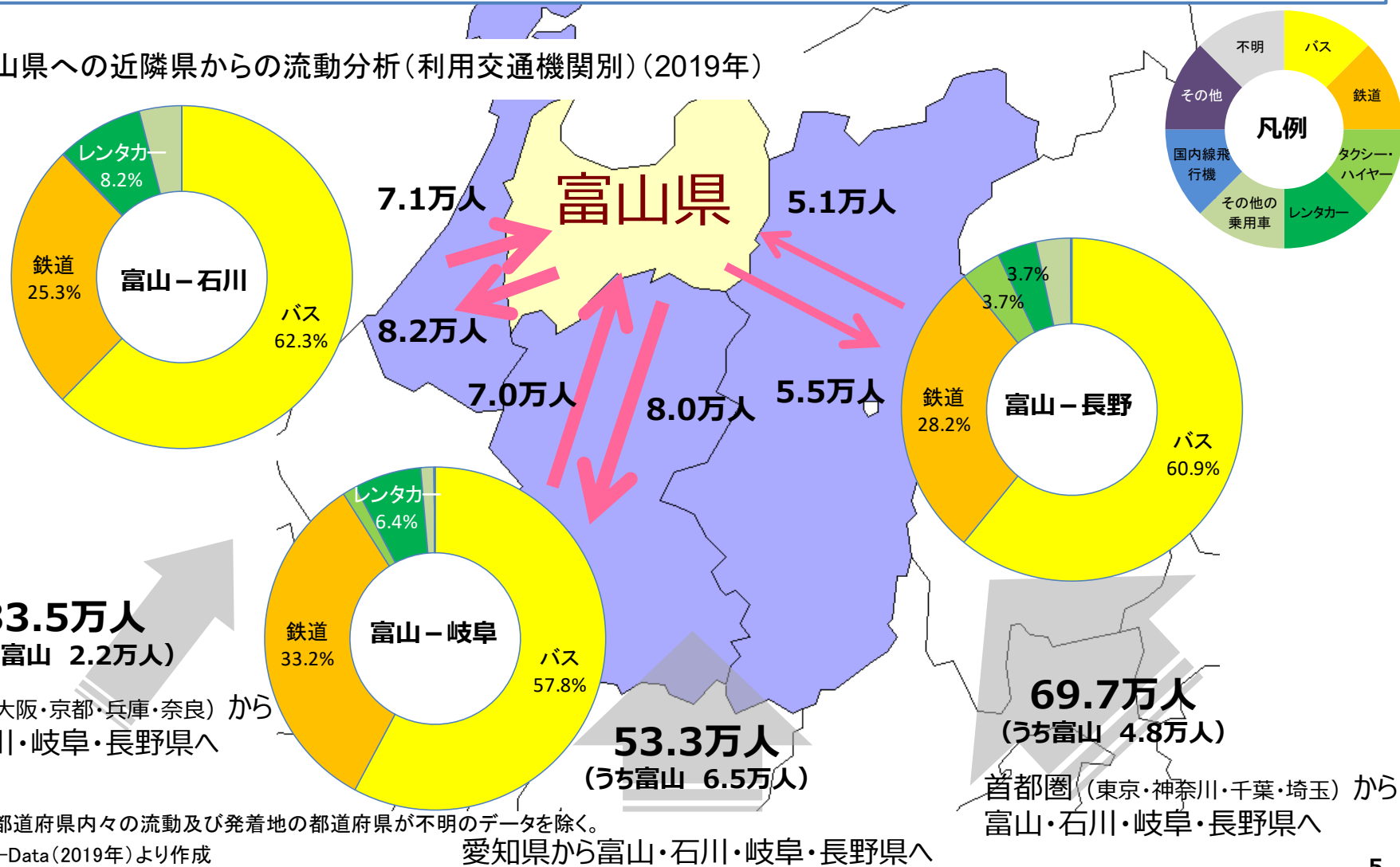
都道府県間流動表

公表用データベース

貸出用データベース

- 大都市圏からの直接の流入は愛知からが多いが、全体に占める割合は限定的である。
- 富山県と近隣県間の流動においては、バスによる移動が大半を占めている。

図 富山県への近隣県からの流動分析(利用交通機関別)(2019年)



都道府県間流動表

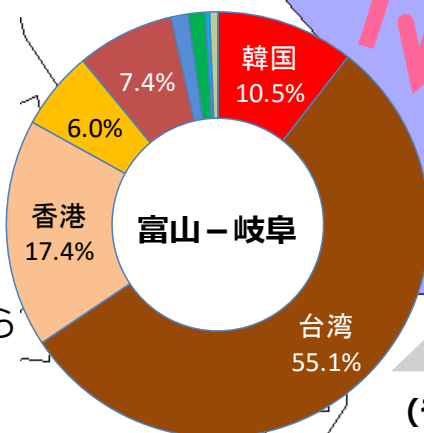
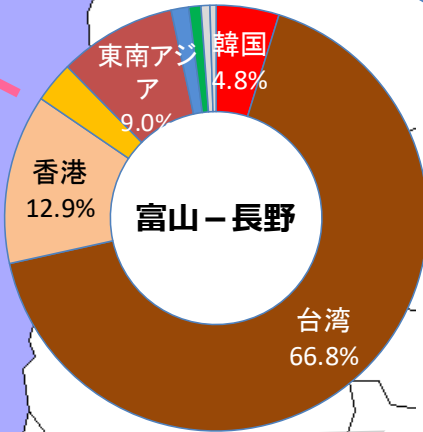
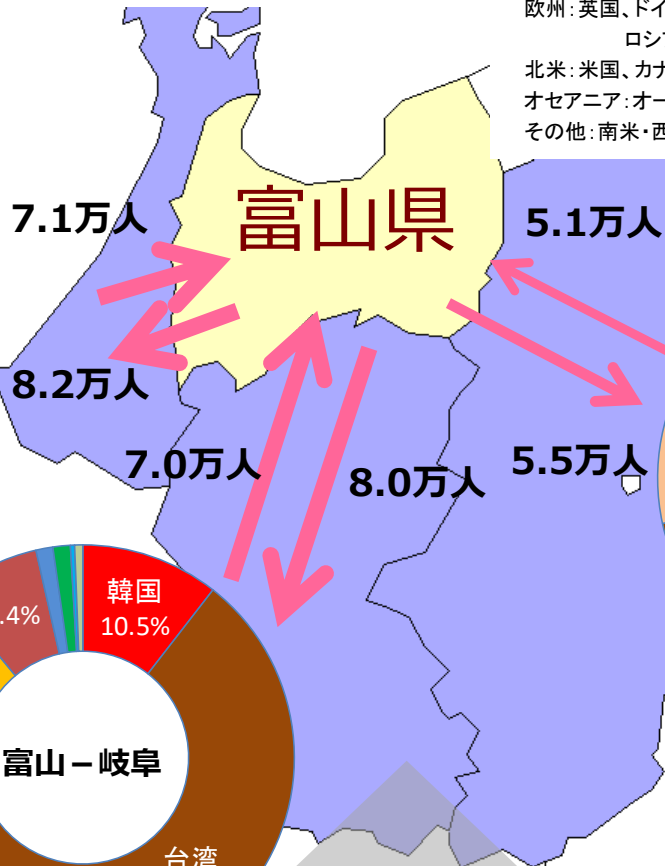
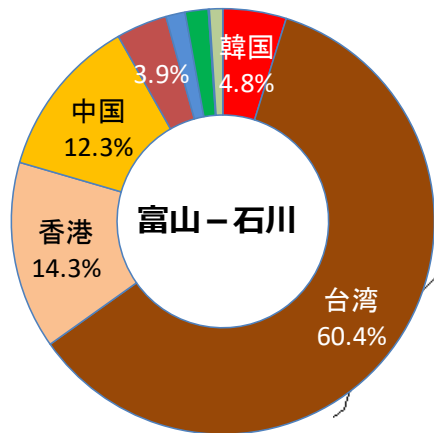
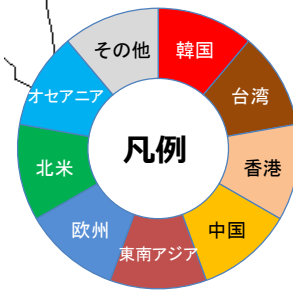
公表用データベース

貸出用データベース

- 隣接県からの富山県訪問者は台湾国籍の旅行者が多い。

図 富山県への近隣県からの流動分析(国籍別)(2019年)

※東南アジア: タイ、シンガポール、マレーシア、インドネシア、フィリピン、ベトナム
 欧州: 英国、ドイツ、フランス、イタリア、スペイン、ロシア、その他ヨーロッパ
 北米: 米国、カナダ、その他北アメリカ
 オセアニア: オーストラリア、その他オセアニア
 その他: 南米・西南アジア等



33.5万人
(うち富山 2.2万人)

近畿圏(大阪・京都・兵庫・奈良)から
富山・石川・岐阜・長野県へ

53.3万人
(うち富山 6.5万人)

愛知県から富山・石川・岐阜・長野県へ

69.7万人
(うち富山 4.8万人)

首都圏(東京・神奈川・千葉・埼玉)から
富山・石川・岐阜・長野県へ

(注)同一都道府県内々の流動及び発着地の都道府県が不明のデータを除く。

(出典)FF-Data(2019年)より作成

分析例④ 特定の都道府県の流動分析(広島県の例①)

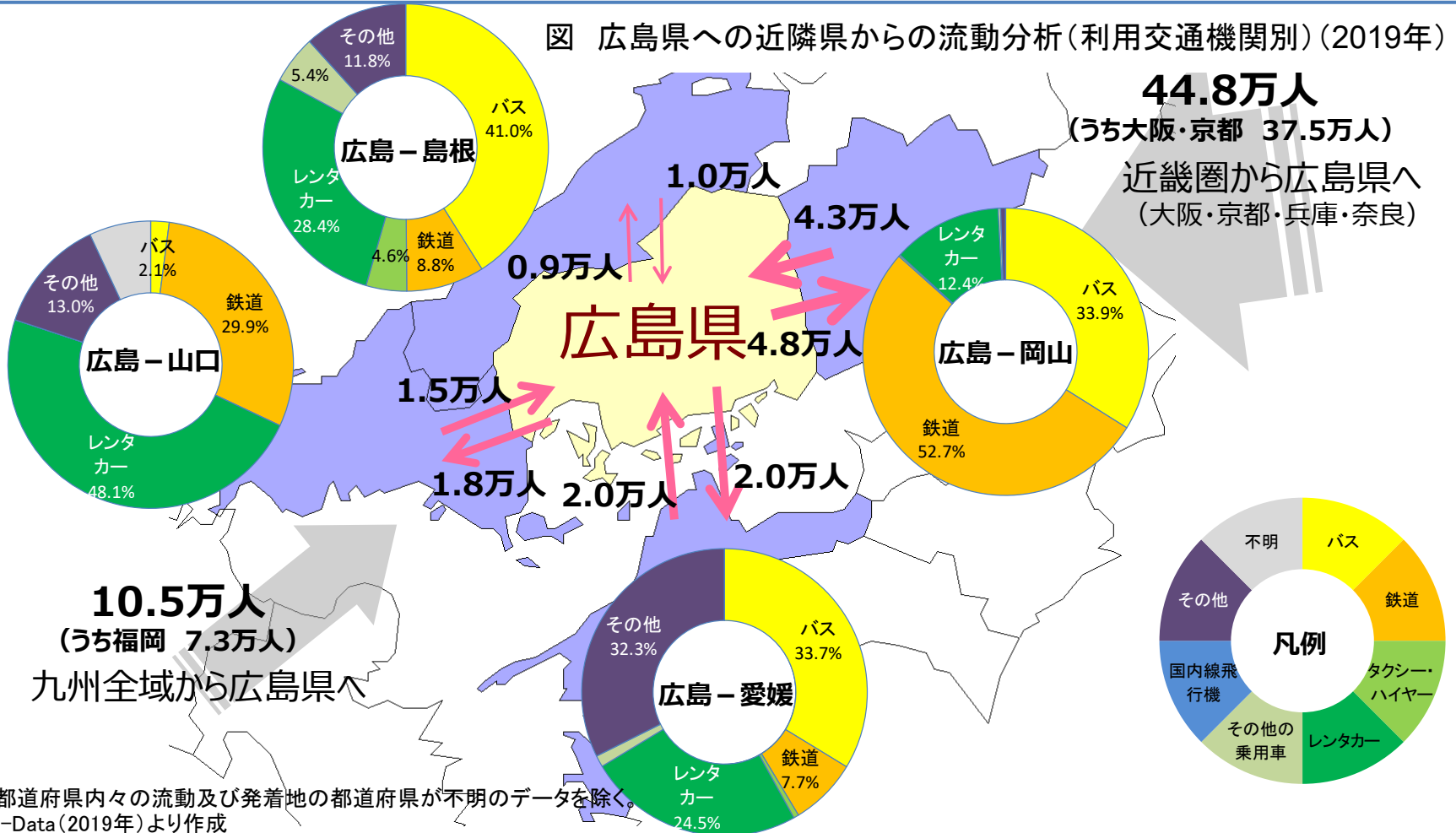
都道府県間流動表

公表用データベース

貸出用データベース

- 隣接県間の交通手段は山陽新幹線で繋がる岡山は鉄道利用が多く、山口・島根はレンタカーの利用が多い。
- 愛媛は鉄道・バス・レンタカー以外にも、その他の利用が多いが、これは瀬戸内しまなみ海道の自転車利用、旅客船・フェリー利用であると考えられる。

図 広島県への近隣県からの流動分析(利用交通機関別)(2019年)



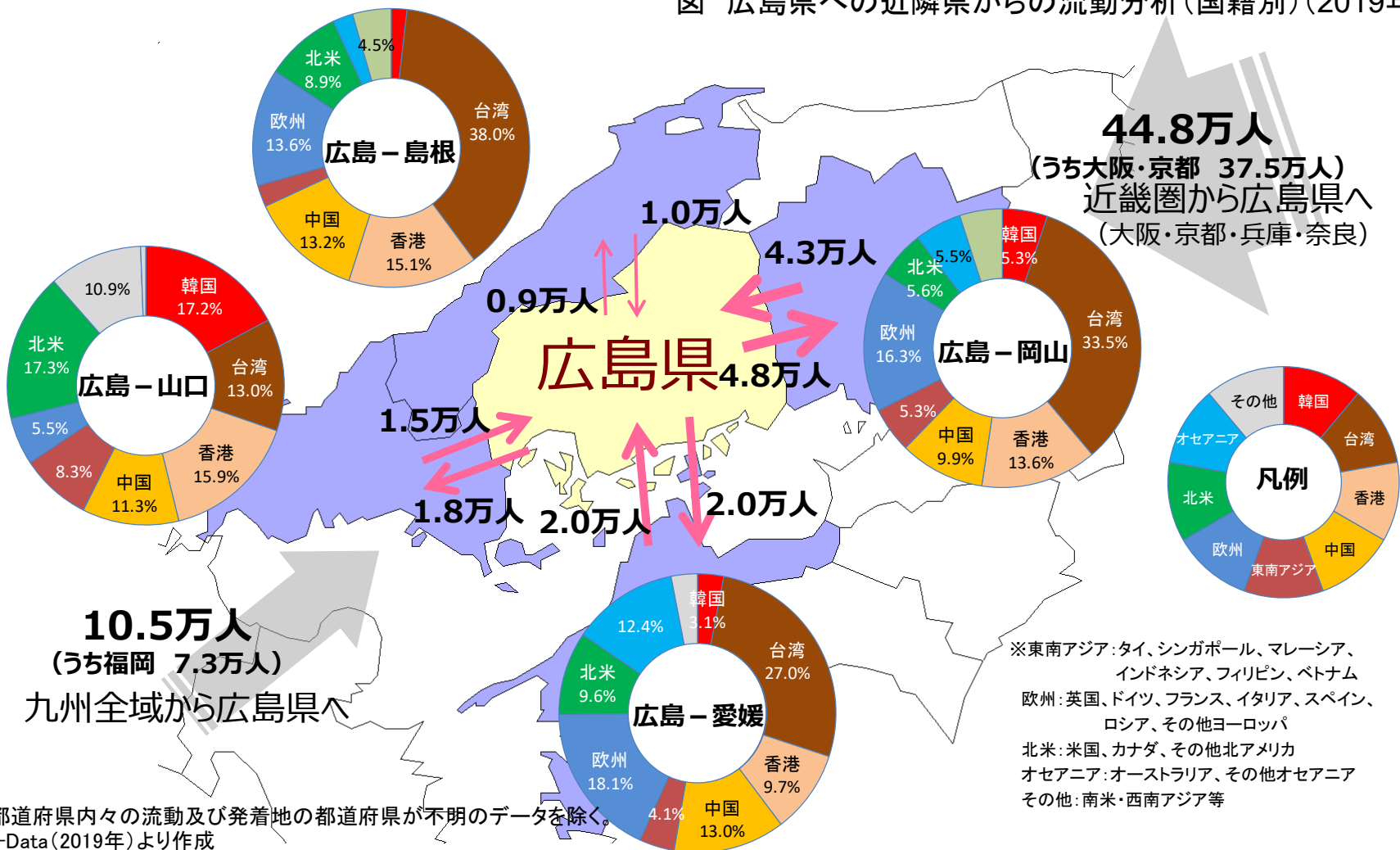
都道府県間流動表

公表用データベース

貸出用データベース

- 隣接県間の国籍構成をみると、岡山県、島根県は台湾、山口県は韓国、愛媛県は欧米豪の構成率が比較的に高い。

図 広島県への近隣県からの流動分析(国籍別)(2019年)



(注) 同一都道府県内々の流動及び発着地の都道府県が不明のデータを除く。
 (出典) FF-Data(2019年)より作成

分析例⑥ 特定の都道府県の流動分析(奈良県の例①)

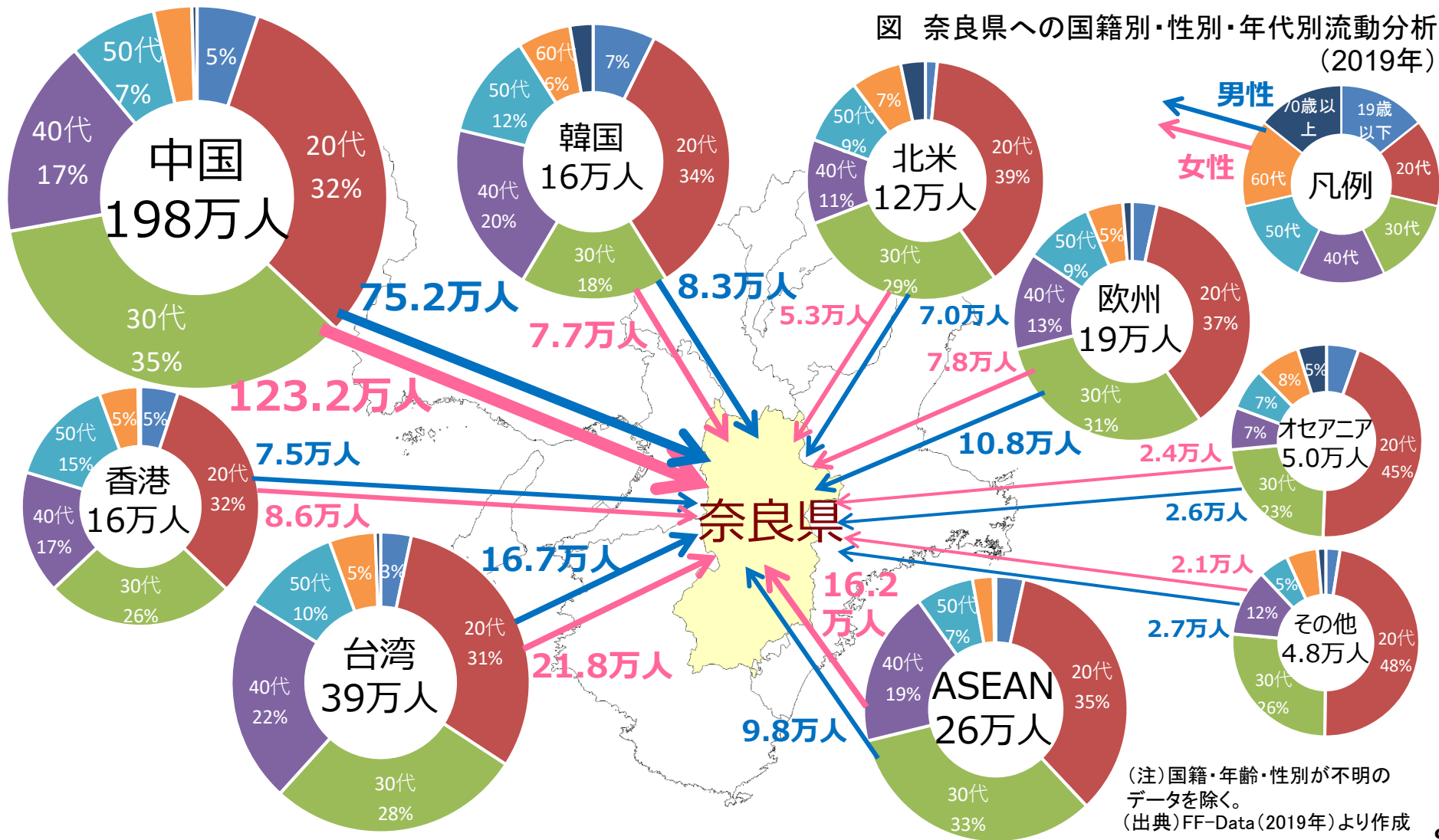
都道府県間流動表

公表用データベース

貸出用データベース

- 中国からの訪問が約200万人と最も多く、次いで台湾、ASEANの順となっている。
- 全国籍いずれも30代以下の年代が6~7割を占める。

図 奈良県への国籍別・性別・年代別流動分析 (2019年)



(注) 国籍・年齢・性別が不明のデータを除く。
 (出典) FF-Data (2019年) より作成

分析例⑦ 特定の都道府県の流動分析(奈良県の例②)

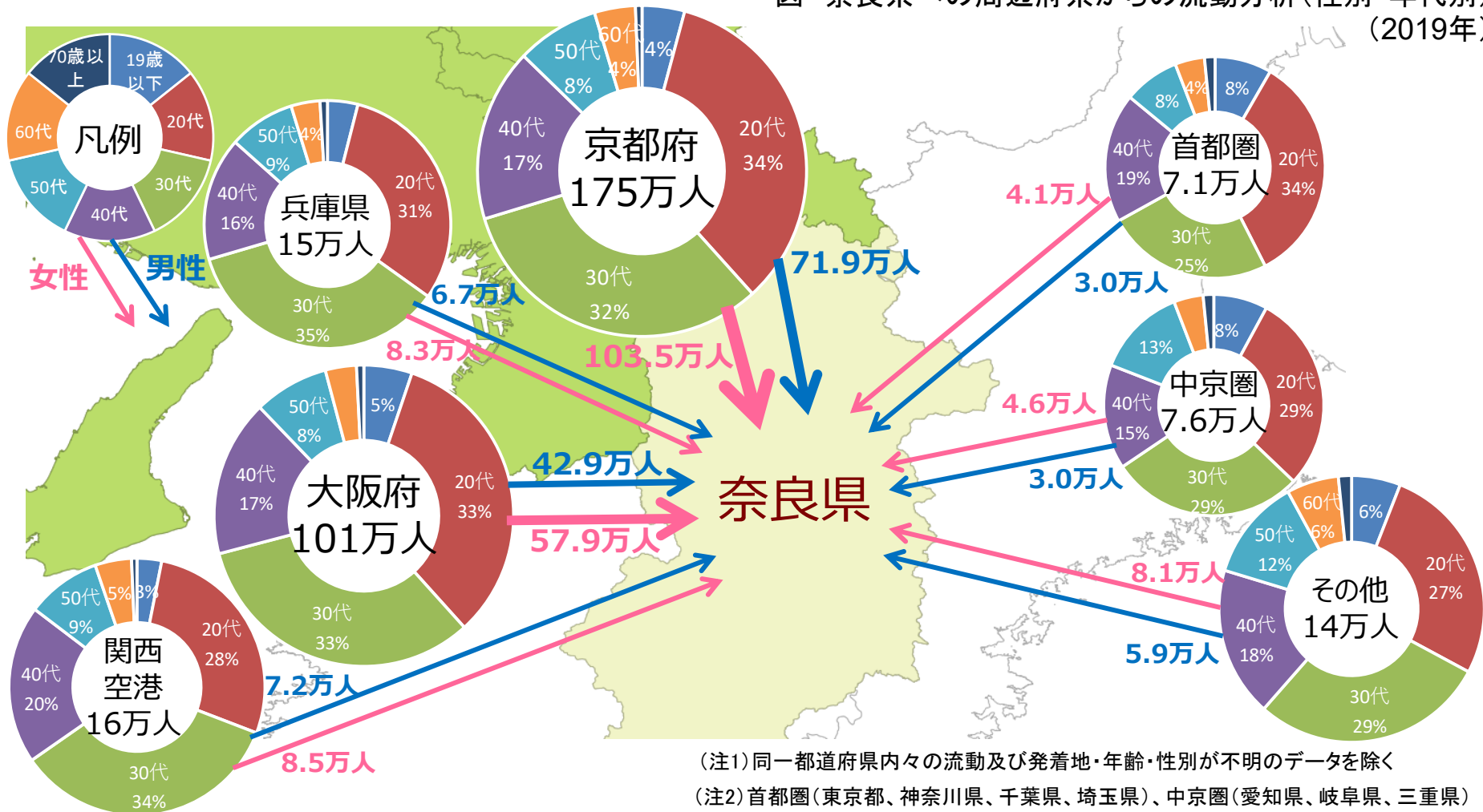
都道府県間流動表

公表用データベース

貸出用データベース

- 京都府からの訪問が約175万人/年、大阪府からの訪問が約101万人/年と多い。
- 各方面いずれも30代以下の年代が6～7割を占める。

図 奈良県への周辺府県からの流動分析(性別・年代別) (2019年)



(注1) 同一都道府県内々の流動及び発着地・年齢・性別が不明のデータを除く

(注2) 首都圏(東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県)、中京圏(愛知県、岐阜県、三重県)

(出典) FF-Data (2019年) より作成 10

分析例⑧ 特定の都道府県の流動分析(北海道の例①)

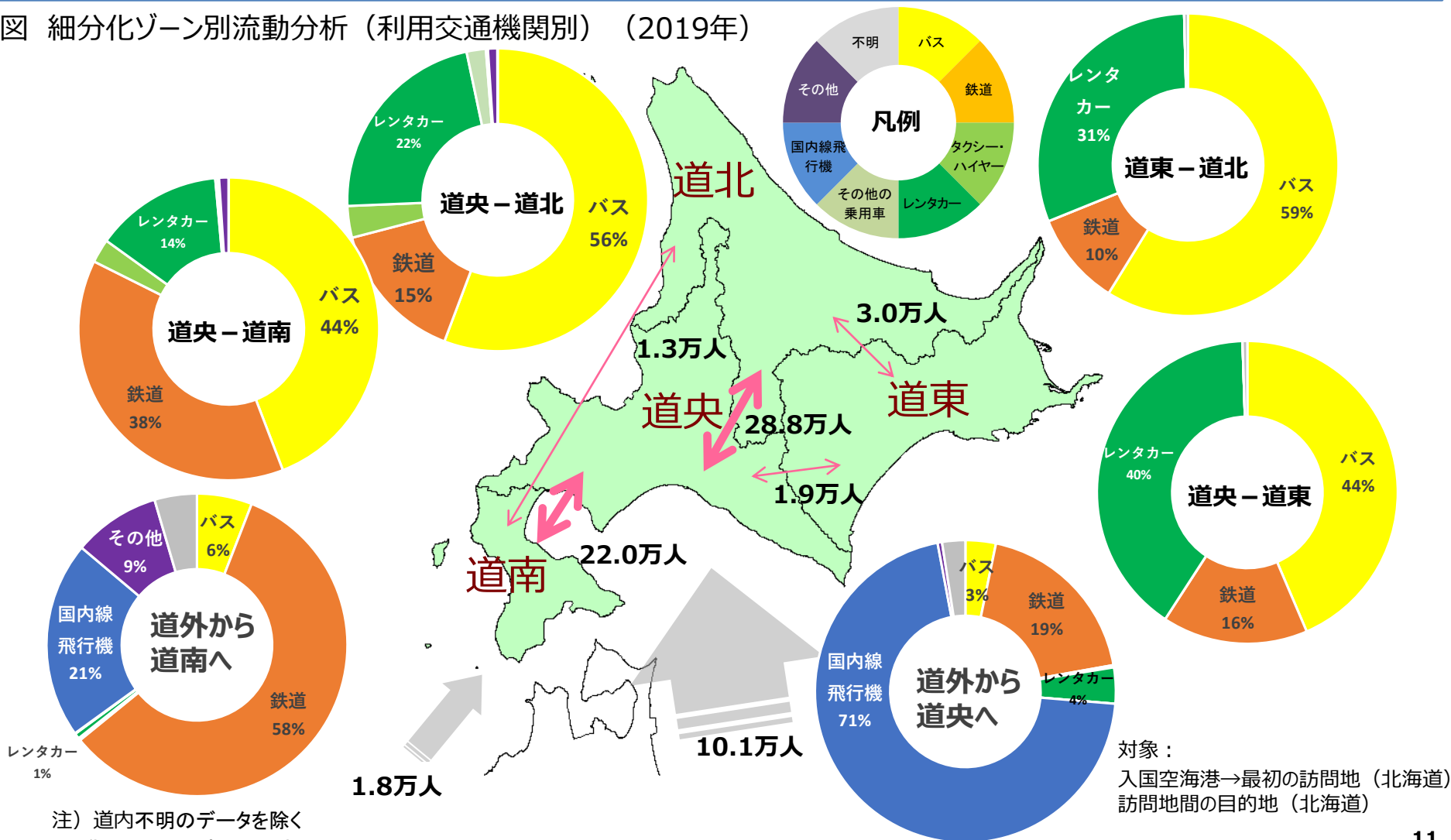
都道府県間流動表

公表用データベース

貸出用データベース

- 道内周遊はバスによる移動が最も多く、次いで鉄道、レンタカーが多くなっている。
- 本州等から道央へは国内線飛行機が約7割、道南へは鉄道が約6割と高くなっている。

図 細分化ゾーン別流動分析 (利用交通機関別) (2019年)



注) 道内不明のデータを除く
出所) FF-Data (2022年) より作成

分析例⑨ 特定の都道府県の流動分析(北海道の例②)

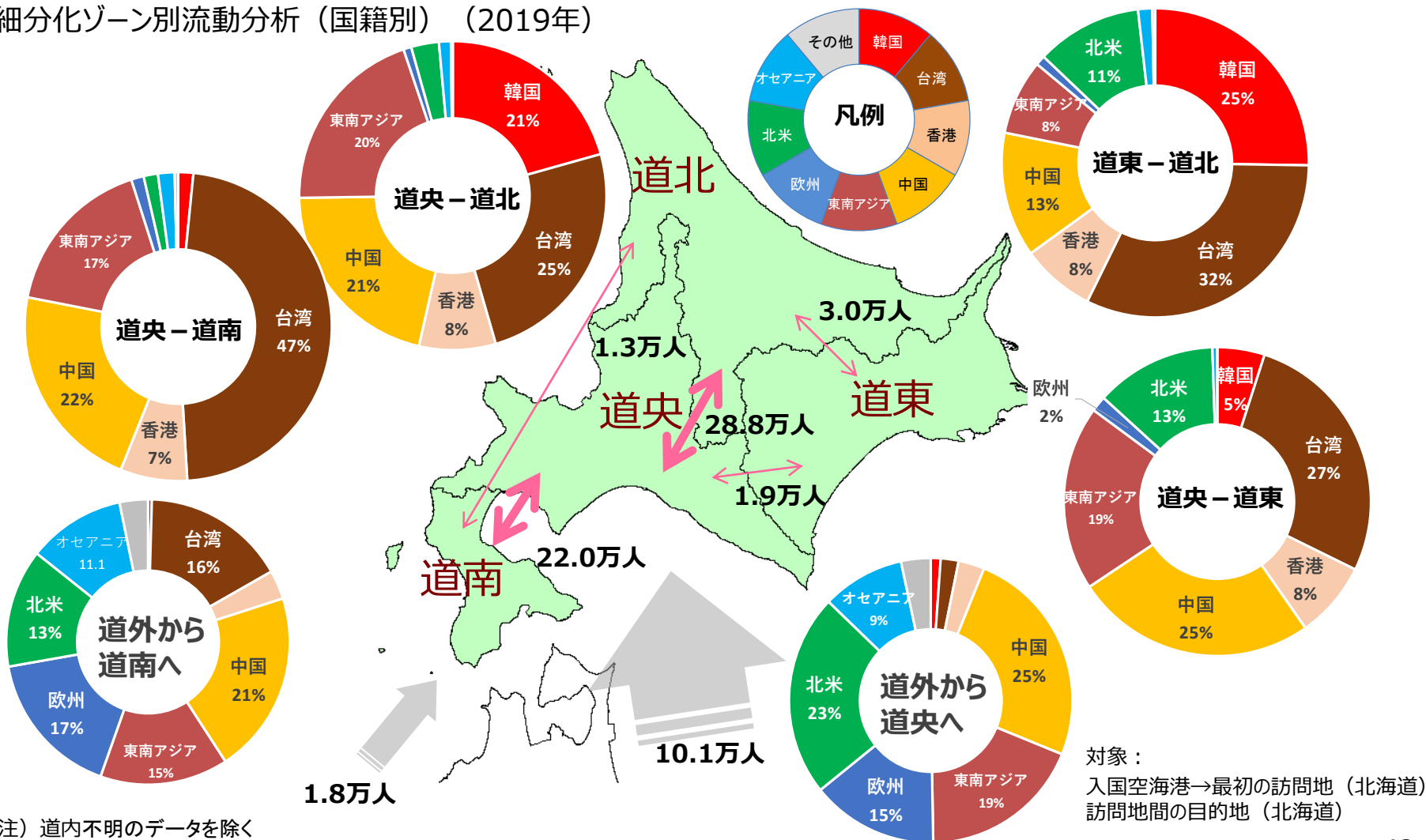
都道府県間流動表

公表用データベース

貸出用データベース

- 道内周遊は韓国・台湾・中国を中心にアジア国籍が約8～9割を占めている。
- 本州等から道央・道南へは欧米豪国籍が約4～5割を占めている。

図 細分化ゾーン別流動分析(国籍別) (2019年)



注) 道内不明のデータを除く
 出所) FF-Data (2022年) より作成

分析例⑩ 国籍別 都道府県年間入込客数ランキング

都道府県間流動表

公表用データベース

貸出用データベース

- 国籍別に各都道府県の入込客数を把握することが可能である。
- 韓国国籍の旅行者は九州地方および沖縄や北海道に多数訪問しており、欧米豪国籍の旅行者は他の国籍の方と比べて広島県を多く訪問している。
- 台湾国籍の旅行者は沖縄や北海道への訪問が多く、タイ国籍の旅行者も北海道への訪問が多い。

表 国籍別 都道府県年間入込客数ランキング(2019年)

(万人/年)

国名	訪問地									
	1位	2位	3位	4位	5位	6位	7位	8位	9位	10位
中国	東京都 503.0	大阪府 493.5	京都府 343.6	奈良県 198.5	北海道 139.7	愛知県 134.6	静岡県 101.6	沖縄県 88.1	神奈川県 85.4	千葉県 82.0
韓国	福岡県 223.6	東京都 164.2	大阪府 154.8	北海道 136.6	沖縄県 129.5	大分県 75.8	京都府 75.7	兵庫県 26.1	神奈川県 19.6	愛知県 19.6
台湾	沖縄県 240.6	東京都 171.5	北海道 162.5	大阪府 113.6	京都府 88.1	福岡県 58.6	奈良県 38.5	千葉県 38.5	兵庫県 36.6	愛知県 34.5
タイ	東京都 77.1	北海道 52.6	大阪府 40.7	京都府 22.1	千葉県 15.3	山梨県 15.0	愛知県 13.9	沖縄県 9.6	岐阜県 9.2	兵庫県 8.7
フィリピン	東京都 44.1	大阪府 26.0	京都府 14.0	千葉県 10.2	愛知県 9.8	神奈川県 8.2	北海道 6.8	奈良県 5.5	福岡県 4.8	兵庫県 4.1
英国	東京都 39.9	京都府 14.8	大阪府 12.1	神奈川県 8.7	広島県 6.5	北海道 3.2	兵庫県 2.8	福岡県 2.5	奈良県 2.5	静岡県 2.4
米国	東京都 152.6	京都府 53.2	大阪府 42.6	神奈川県 31.8	千葉県 15.7	北海道 14.1	広島県 13.3	沖縄県 11.8	奈良県 8.8	愛知県 8.1
オーストラリア	東京都 59.5	大阪府 27.8	京都府 26.6	広島県 11.6	長野県 10.5	北海道 9.1	千葉県 8.2	神奈川県 7.8	奈良県 4.4	岐阜県 3.9

首都圏	近畿圏	中京圏	九州	北海道	沖縄
-----	-----	-----	----	-----	----

(注1)最終訪問地から出国港までの流動及び訪問地不明を除く。複数回同一都道府県を訪問している人は重複カウントしている。

(注2)首都圏(東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県)、近畿圏(大阪府、京都府、兵庫県、奈良県)、中京圏(愛知県、岐阜県、三重県)

(出典)FF-Data(2019年)より作成

都道府県間流動表

公表用データベース

貸出用データベース

- 都道府県間流動量では、男女ともに千葉県－東京都、京都府－大阪府、東京都－神奈川県のような大都市圏内の移動が上位。地方では福岡県－大分県の移動が多い。
- 大阪府、京都府－奈良県などは男性よりも女性のほうが上位となっている。
(大阪府－奈良県間: 男性4位、女性3位、京都府－奈良県間: 男性6位、女性4位)

表 男女別・都道府県間の年間流動量ランキング(2019年)

男性					女性				
順位	都道府県間		年間流動量 (万人/年)	全対比 (%)	順位	都道府県間		年間流動量 (万人/年)	全対比 (%)
1	千葉県	東京都	714.1	21.9	1	千葉県	東京都	632.7	18.9
2	京都府	大阪府	388.0	11.9	2	京都府	大阪府	494.2	14.8
3	東京都	神奈川県	130.9	4.0	3	大阪府	奈良県	181.7	5.4
4	大阪府	奈良県	128.4	3.9	4	京都府	奈良県	132.4	4.0
5	東京都	京都府	96.2	3.0	5	東京都	神奈川県	106.2	3.2
6	京都府	奈良県	92.4	2.8	6	大阪府	兵庫県	94.4	2.8
7	大阪府	兵庫県	88.9	2.7	7	東京都	京都府	82.0	2.5
8	東京都	大阪府	88.7	2.7	8	東京都	大阪府	81.4	2.4
9	東京都	山梨県	64.0	2.0	9	福岡県	大分県	80.2	2.4
10	福岡県	大分県	64.0	2.0	10	東京都	山梨県	73.3	2.2
11	千葉県	神奈川県	62.5	1.9	11	東京都	静岡県	63.8	1.9
12	東京都	静岡県	62.0	1.9	12	千葉県	神奈川県	50.7	1.5
13	東京都	愛知県	32.3	1.0	13	愛知県	大阪府	39.0	1.2
14	愛知県	大阪府	31.8	1.0	14	京都府	兵庫県	38.2	1.1
15	京都府	兵庫県	31.4	1.0	15	岐阜県	愛知県	36.5	1.1
16	千葉県	山梨県	28.9	0.9	16	愛知県	京都府	32.9	1.0
17	東京都	長野県	28.2	0.9	17	東京都	愛知県	32.3	1.0
18	福岡県	熊本県	27.1	0.8	18	千葉県	山梨県	31.1	0.9
19	岐阜県	愛知県	25.9	0.8	19	福岡県	熊本県	29.4	0.9
20	北海道	東京都	25.8	0.8	20	兵庫県	奈良県	23.7	0.7

(注1) 男女それぞれ上位20位までを掲載。

(注2) 同一都道府県内々の流動及び発着地の都道府県が不明のデータを除く。

(注3) 首都圏(東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県)、近畿圏(大阪府、京都府、兵庫県、奈良県)、中京圏(愛知県、岐阜県、三重県)

(出典) FF-Data(2019年)より作成

首都圏	九州
近畿圏	北海道
中京圏	沖縄

分析例⑫ 運輸局ブロック別 四半期別入込客数

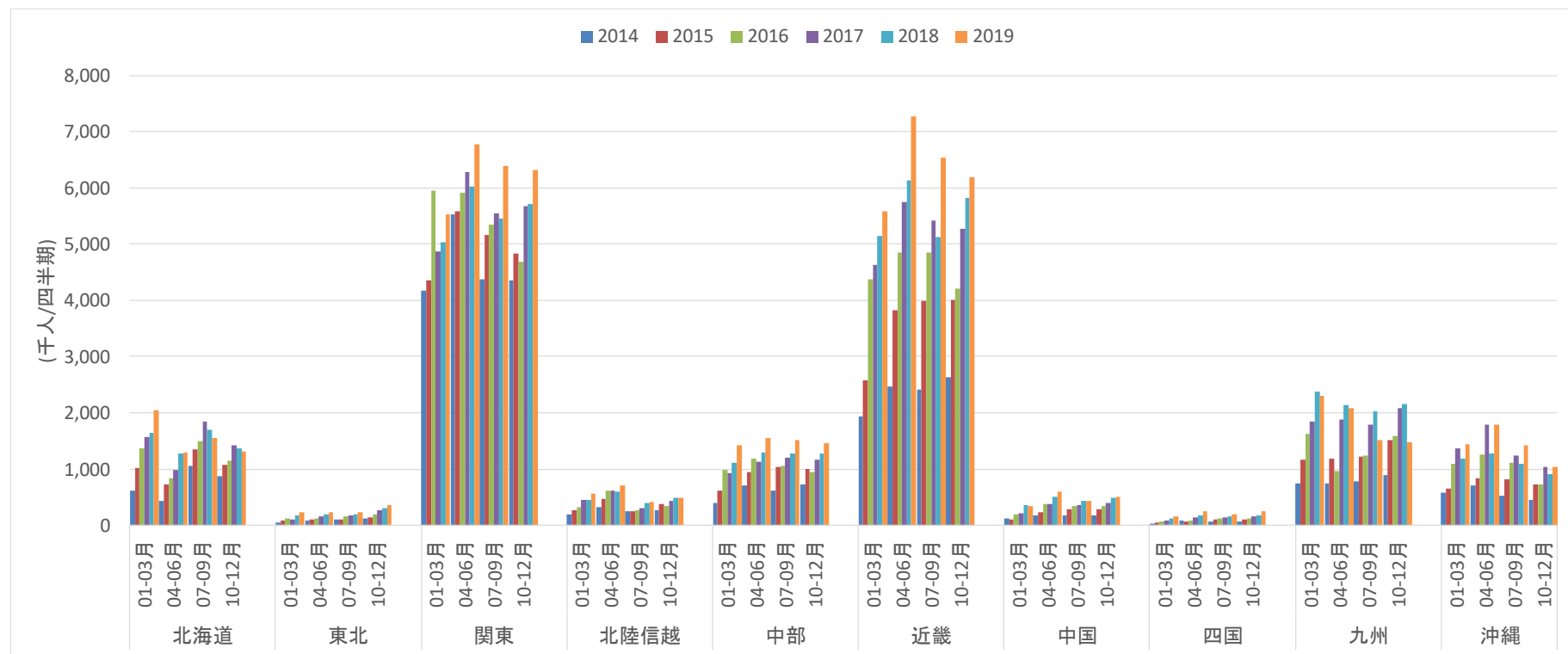
都道府県間流動表

公表用データベース

貸出用データベース

- 入込客数を四半期別に把握することが可能である。
- 関東・近畿への入込客数は、桜が満開となる4-6月に多い。
- 韓国からの入込客が多い九州は、2019年7月以降の韓国路線の運休・減便の影響で、前年同期より大きく減少している。

図 運輸局ブロック別 四半期別入込客数



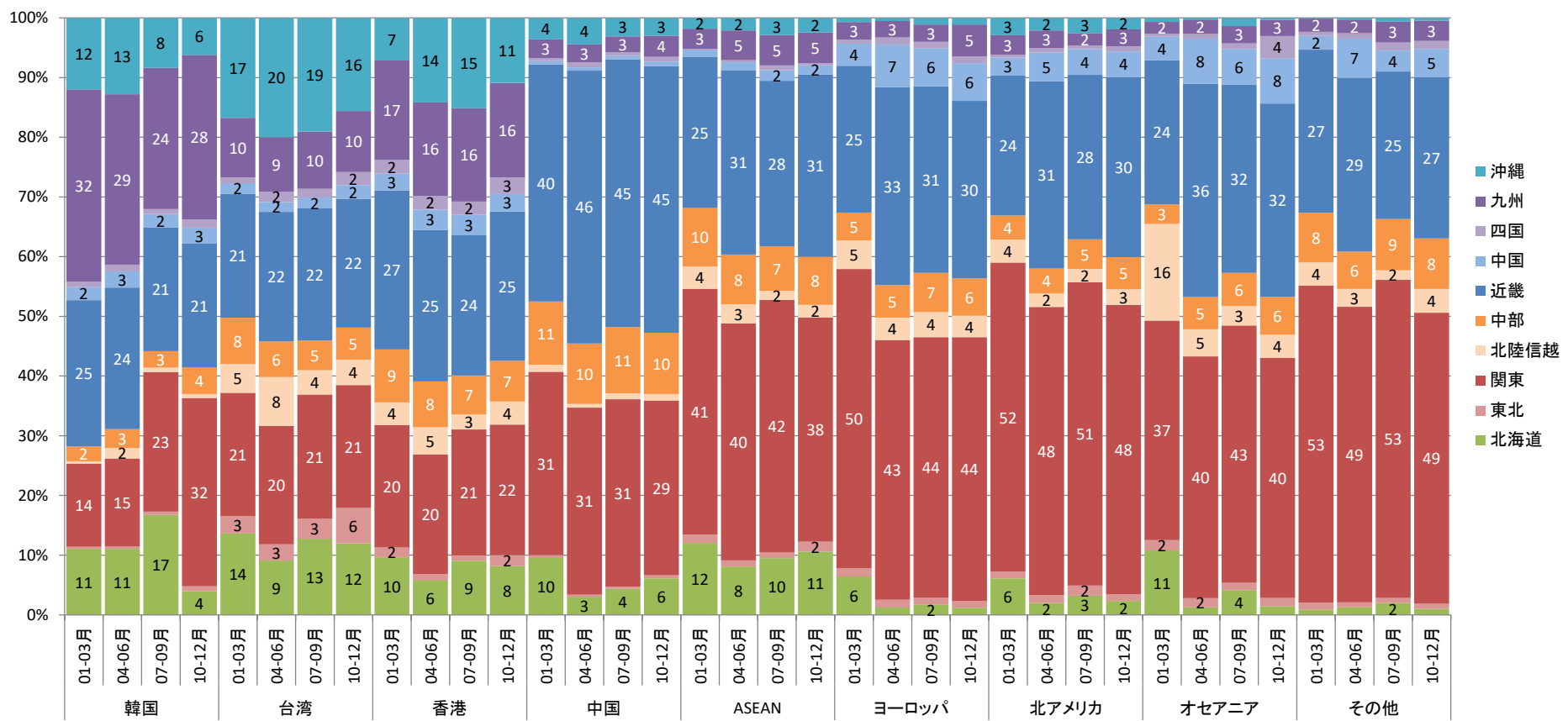
(注)最終訪問地から出国港までの流動及び訪問地不明のデータを除く。

出典)FF-Data(2014~2019年)より作成

都道府県間流動表 公表用データベース 貸出用データベース

- 国籍別の入込客数を四半期別に把握することが可能である。
- 韓国の九州訪問、台湾・香港の沖縄訪問、欧米豪の関東訪問など、国籍による違いがみられる。
- 欧米豪から北海道の1-3月訪問など、四半期による違いがみられる。

図 国籍別 四半期別 運輸局ブロック別入込客シェア(2019年)



(注)最終訪問地から出国港までの流動及び訪問地不明のデータを除く。複数回同一都道府県を訪問している人は重複カウントしている。

(出典)FF-Data(2019年)より作成

2. 利用交通機関に関する分析

2019年のFF-Dataを用いたデータの利用例

分析例⑭ 運輸局ブロック別 交通機関分担率

都道府県間流動表

公表用データベース

貸出用データベース

- 日本全国で見ると、利用交通機関は鉄道が最も多く、次いでバスの移動が多い。
- 関東・近畿ブロックは鉄道での移動が多く、沖縄はレンタカーの利用が多い。

図 利用交通機関の内訳(2019年)

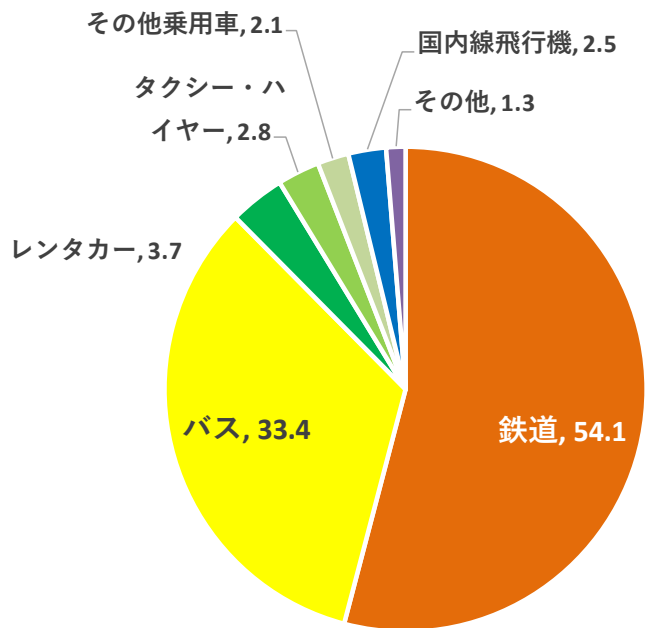
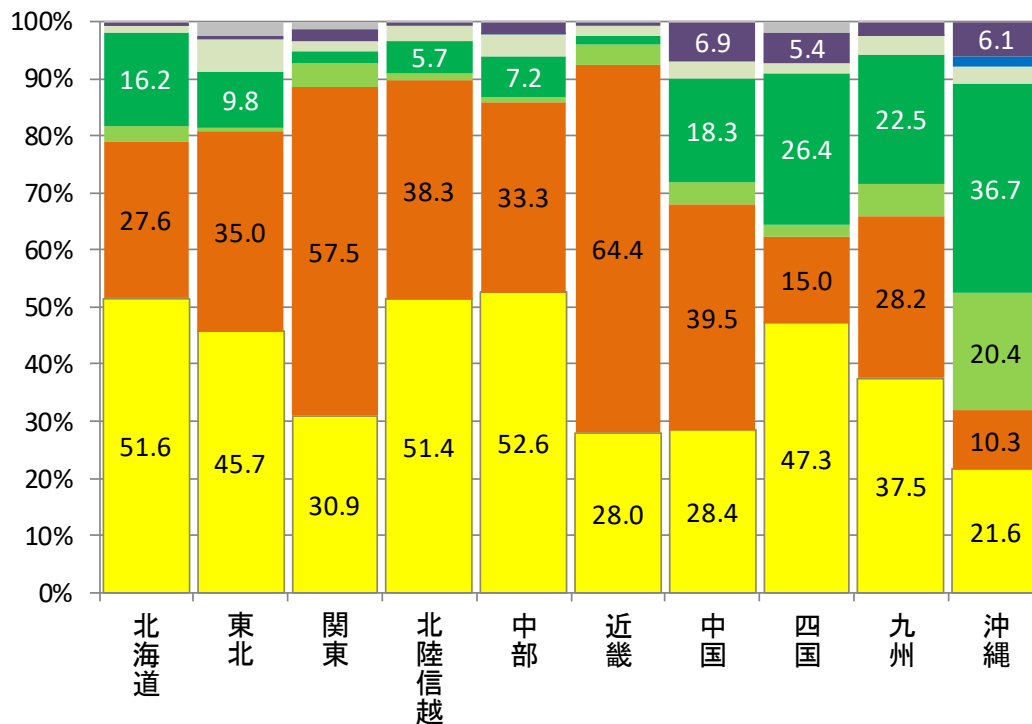


図 地方ブロック内々での利用交通機関の内訳(2019年)



■ 鉄道 ■ バス ■ レンタカー ■ タクシー・ハイヤー ■ その他の乗用車 ■ 国内線飛行機 ■ その他 ■ 不明

注1: (左図) 同一都道府県内々の移動及び発着地の都道府県が不明のデータを除く。交通機関不明を除く。

注2: (右図) 地域ブロックは地方運輸局エリア単位で集計。入国港から最初訪問地までの移動と最終訪問地から出国港までの移動及び発着地不明を除き、国内訪問地間の運輸局エリア内々移動を対象。交通機関不明を含む。

注3: 四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。

(出典) FF-Data(2019年)より作成

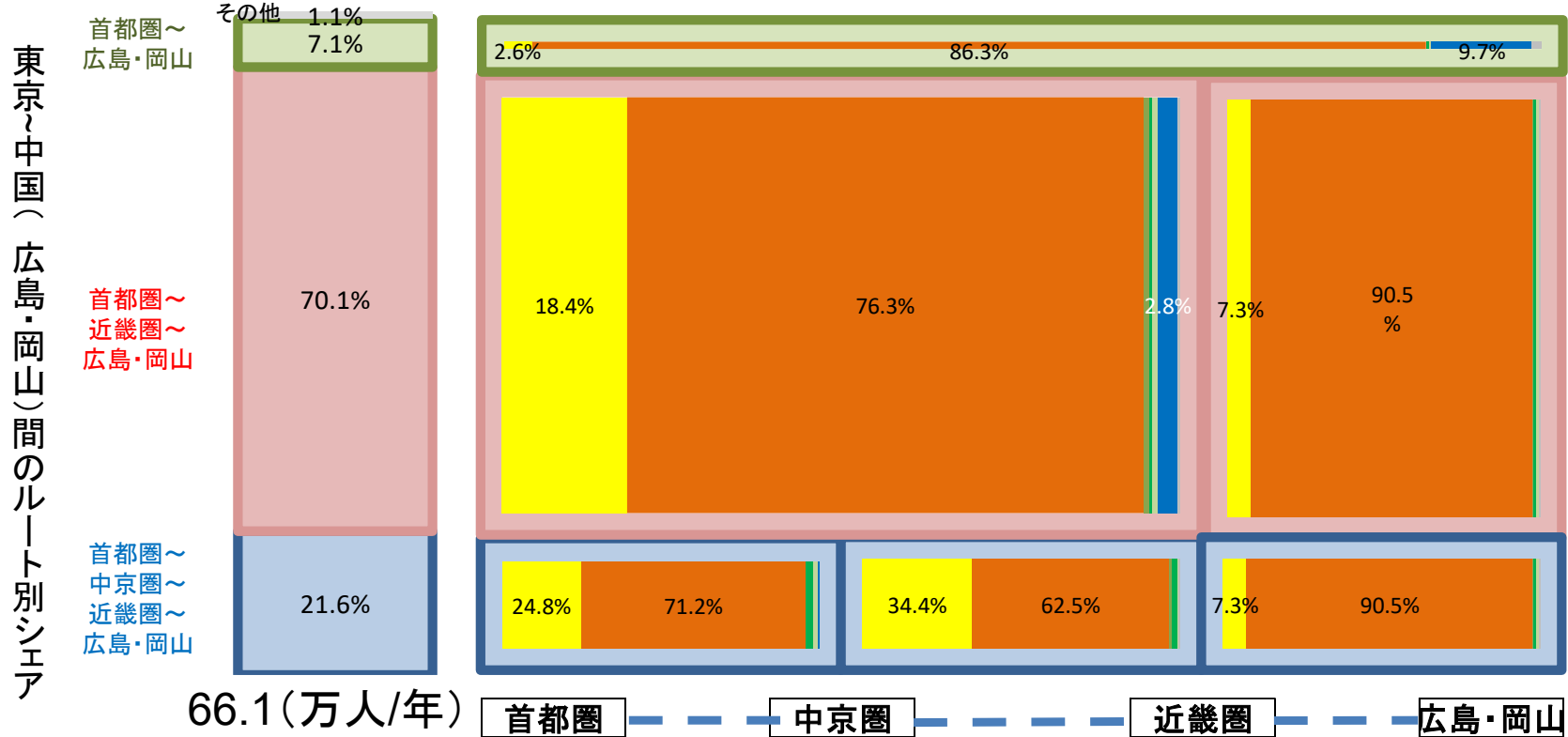
都道府県間流動表

公表用データベース

貸出用データベース

- 東京～広島・岡山間の訪日外国人旅行者数は年間66.1万人となり、そのうち約9割の旅行者は途中で近畿圏(京都・大阪)を訪問している。
- 首都圏からの旅行者の約6～8割、近畿圏からの旅行者の約9割が鉄道で中国(広島・岡山)を訪れている。

図 東京～中国(広島・岡山)間のルート別交通機関別訪日外国人旅行者数(2019年)



(注) 首都圏(東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県)、中京圏(愛知県、岐阜県、三重県)
 近畿圏(大阪府、京都府、兵庫県、奈良県)
 (出典) FF-Data(2019年)より作成



3. 旅行者属性に関する分析

2019年のFF-Dataを用いたデータの利用例

分析例①⑥ 都道府県別 旅行目的別シェア

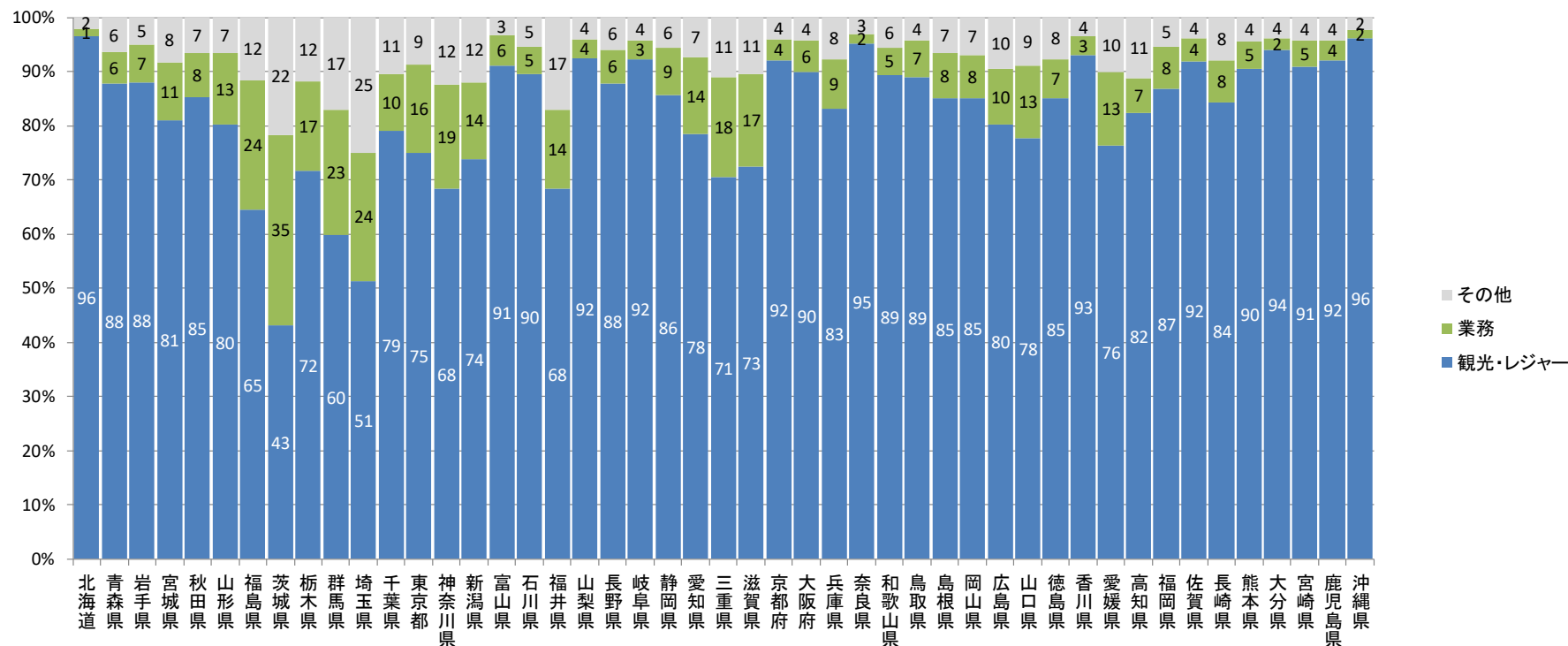
都道府県間流動表

公表用データベース

貸出用データベース

- 旅行者の旅行目的を把握することが可能である。
- 北海道・富山県・石川県・山梨県・岐阜県・京都府・大阪府・奈良県・香川県・佐賀県・熊本県・大分県・宮崎県・鹿児島県・沖縄県は「観光・レジャー」の割合が約9割以上と高い。
- 一方、福島県・茨城県・群馬県・埼玉県は他の地域と比較して業務目的が2～3割と高い。

図 都道府県別 旅行目的別シェア(2019年)



(注1) 旅行目的不明のデータを除く。

(注2) 最終訪問地から出国港までの流動及び訪問地不明のデータを除く。複数回同一都道府県を訪問している人は重複カウントしている。

(出典) FF-Data (2019年) より作成

分析例⑱ 国籍別 旅行手配方法(団体/個人)

都道府県間流動表

公表用データベース

貸出用データベース

- 旅行者の旅行手配方法(団体/個人)を把握することが可能である。
- 台湾・中国・ベトナム・タイ国籍の旅行者は団体旅行が約2~3割と多い。
- 中国・欧州・北米・オセアニア国籍の旅行者は団体旅行における平均訪問県数が多い。

図 訪日外国人旅行者の国籍別旅行手配方法(2019年)

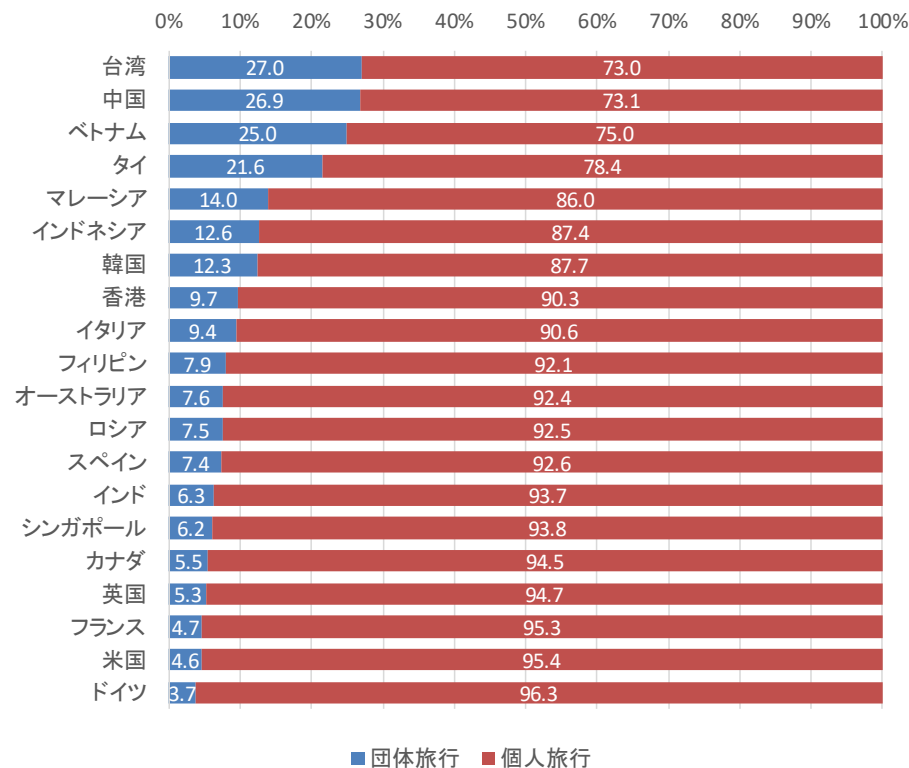
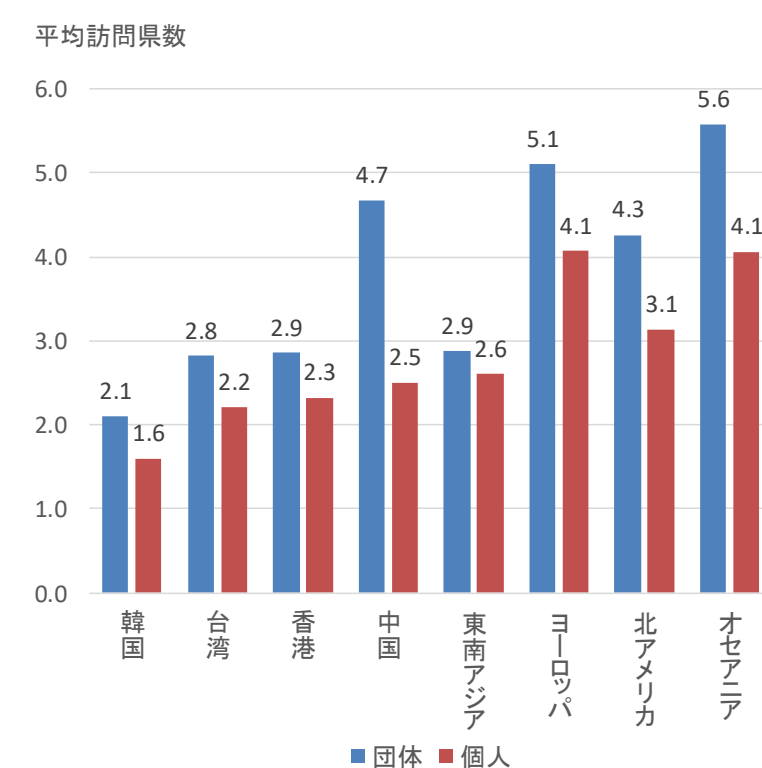


図 国籍別 旅行手配方法別平均訪問県数(2019年)



(注) 旅行手配方法不明のデータを除く。

(出典) FF-Data(2019年)より作成

(注1) 旅行手配方法不明のデータを除く。

(注2) 最終訪問地から出国港までの流動及び訪問地不明を除く。

分析例⑱ 国籍別来訪回数

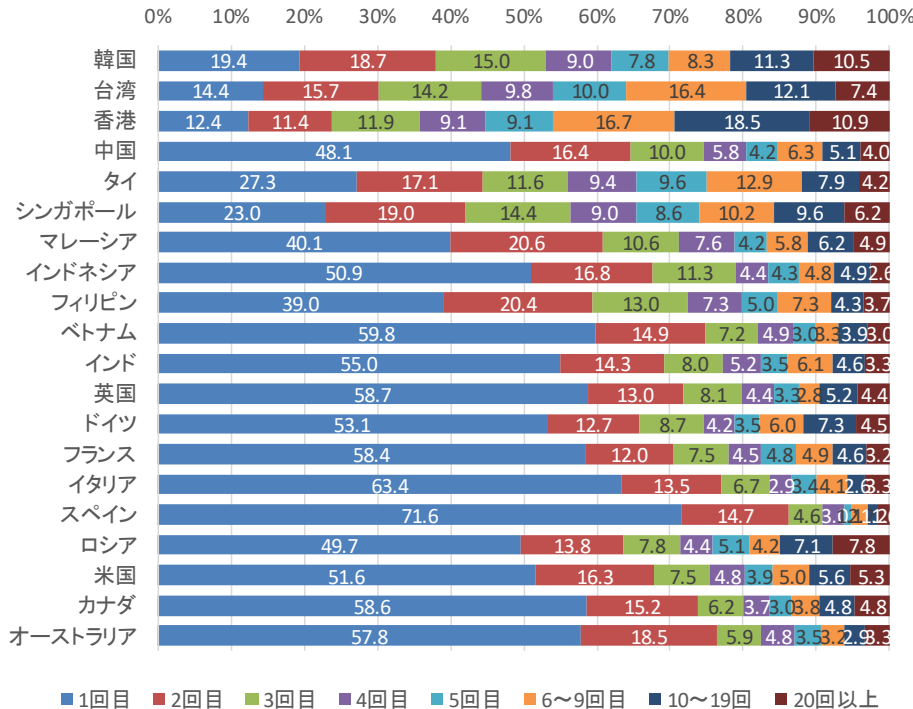
都道府県間流動表

公表用データベース

貸出用データベース

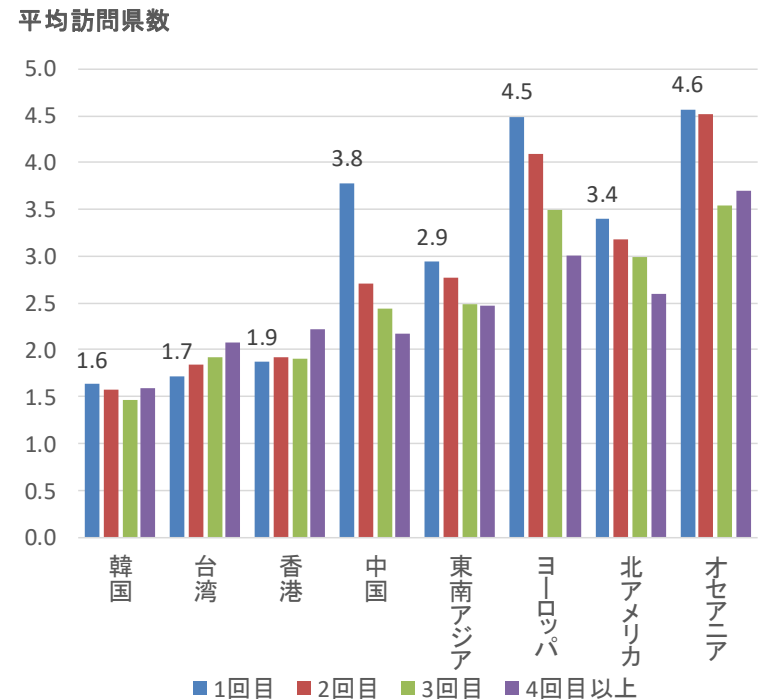
- 旅行者の来訪回数を把握することが可能である。
- 中国・東南アジア・欧州・北米・オセアニア国籍の旅行者は来訪回数が1回目の平均訪問県数が最も多い。
- 来訪回数が増加するにつれて、平均訪問県数は減少する傾向にあるが、台湾・香港国籍の旅行者は増加傾向にある。

図 国籍別来訪回数シェア(2019年)



(注) 来訪回数不明のデータを除く。
 (出典) FF-Data(2019年)より作成

図 来訪回数別平均訪問県数(2019年)



(注1) 来訪回数不明のデータを除く。
 (注2) 最終訪問地から出国港までの流動及び訪問地不明のデータを除く。

分析例⑱ 国籍別入込客数(北海道の例)

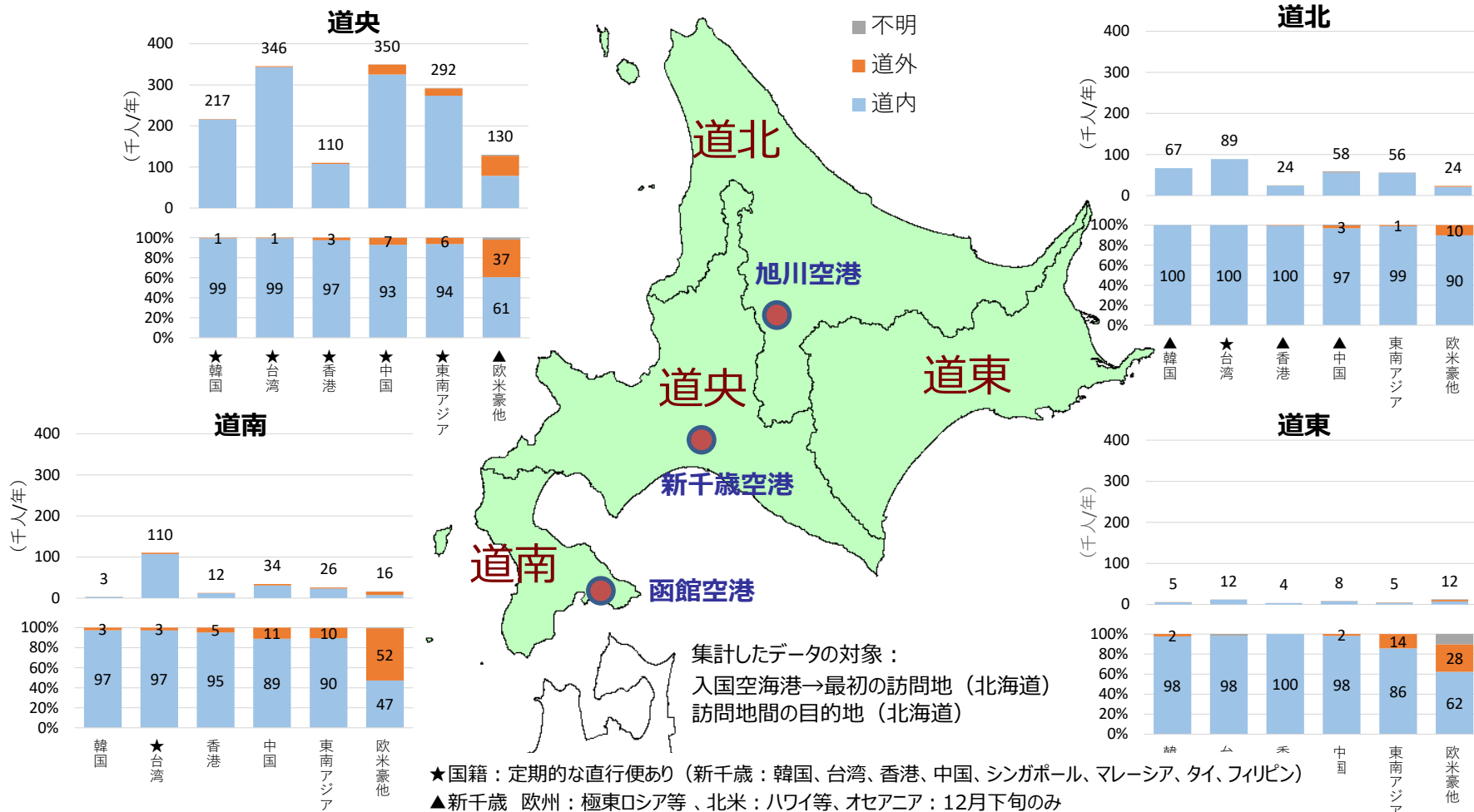
都道府県間流動表

公表用データベース

貸出用データベース

- 新千歳空港はアジア方面に直行便があり、アジア国籍の道内周遊は約9割以上を占めている。
- 北海道内の空港に直行便がない欧米豪国籍は道外からの入込客が多い。

図 細分化ゾーン別入込客数と流動状況 (2019年)



注) 着側の道内不明のデータを除く
 出所) FF-Data (2019年) より作成

4. 周遊に関する分析

2019年のFF-Dataを用いたデータの利用例

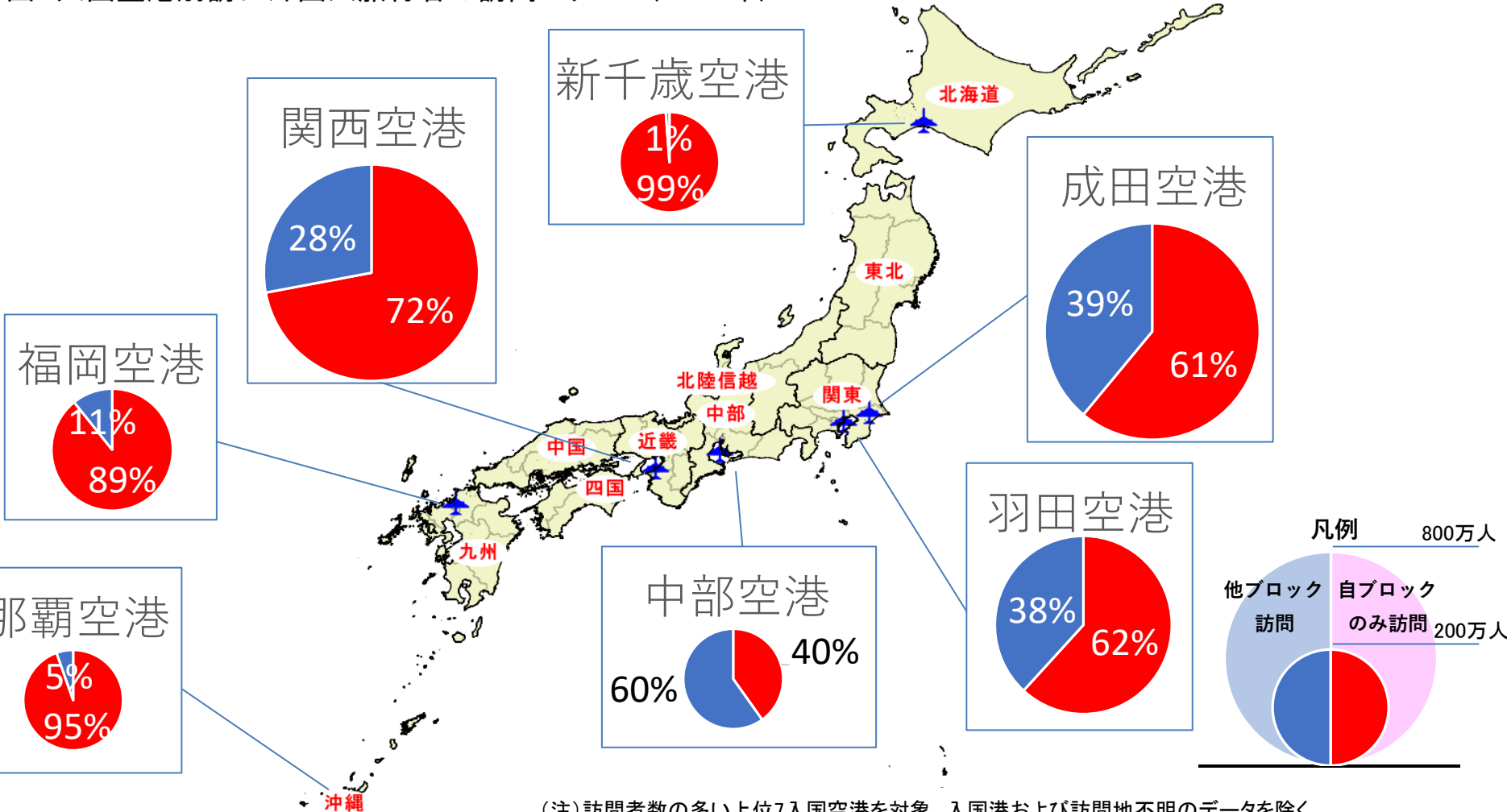
都道府県間流動表

公表用データベース

貸出用データベース

- 入国空港別訪日外国人旅行者の訪問パターンをみると、成田・羽田・関西・中部は約3～6割が他ブロックへ訪問している。一方、地方空港からの入国者は約9割が、自ブロックのみ訪問にとどまる。

図 入国空港別訪日外国人旅行者の訪問パターン(2019年)



(注) 訪問者数の多い上位7入国空港を対象。入国港および訪問地不明のデータを除く。

分析例②① 入国空港からの訪問地に関する分析例(成田空港の例)

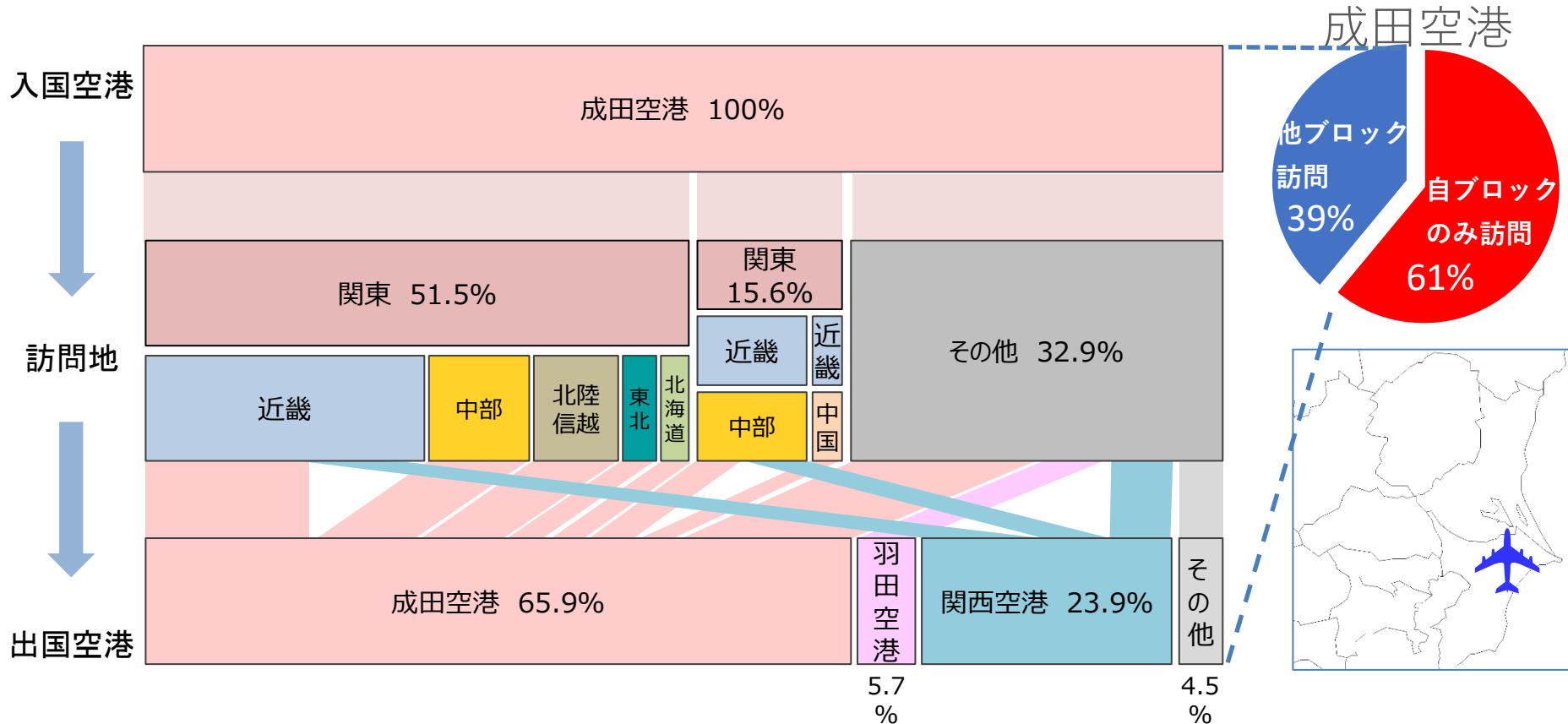
都道府県間流動表

公表用データベース

貸出用データベース

- 成田空港から入国した訪日外国人旅行者の約6割は関東ブロックのみを訪問している。
- 成田空港から入国した訪日外国人の約4割が関東ブロック以外も訪問し、大半は近畿ブロックや中部ブロックを訪問している。

図 成田空港から入国した訪日外国人旅行者の訪問パターン(2019年)



(注)国内訪問地(運輸局単位)は順不同。入国港および訪問地不明のデータを除く。

(出典)FF-Data(2019年)より作成

分析例② 国籍別の訪問地に関する分析例(出国空港)

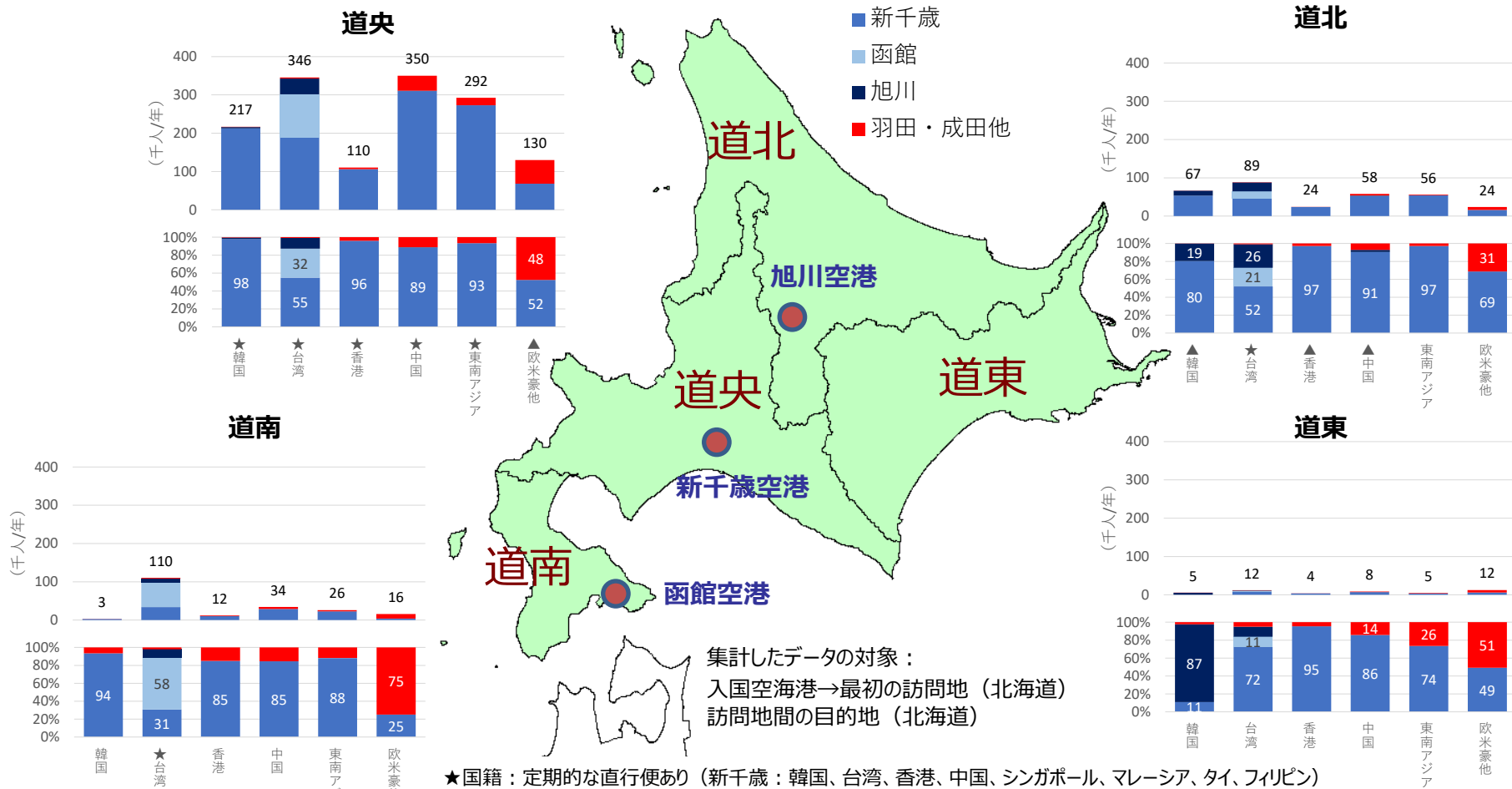
都道府県間流動表

公表用データベース

貸出用データベース

- アジア国籍は直行便がある新千歳空港を利用し、台湾は函館、韓国は旭川空港も利用している。
- 北海道内の空港に直行便がない欧米豪国籍は、主に成田・羽田空港を利用している。

図 細分化ゾーン別入込客数と流動状況 (2019年)



注) 着側の道内不明のデータを除く
 出所) FF-Data (2019年) より作成

分析例②③ 国籍別の訪問地に関する分析例(国内周遊状況)

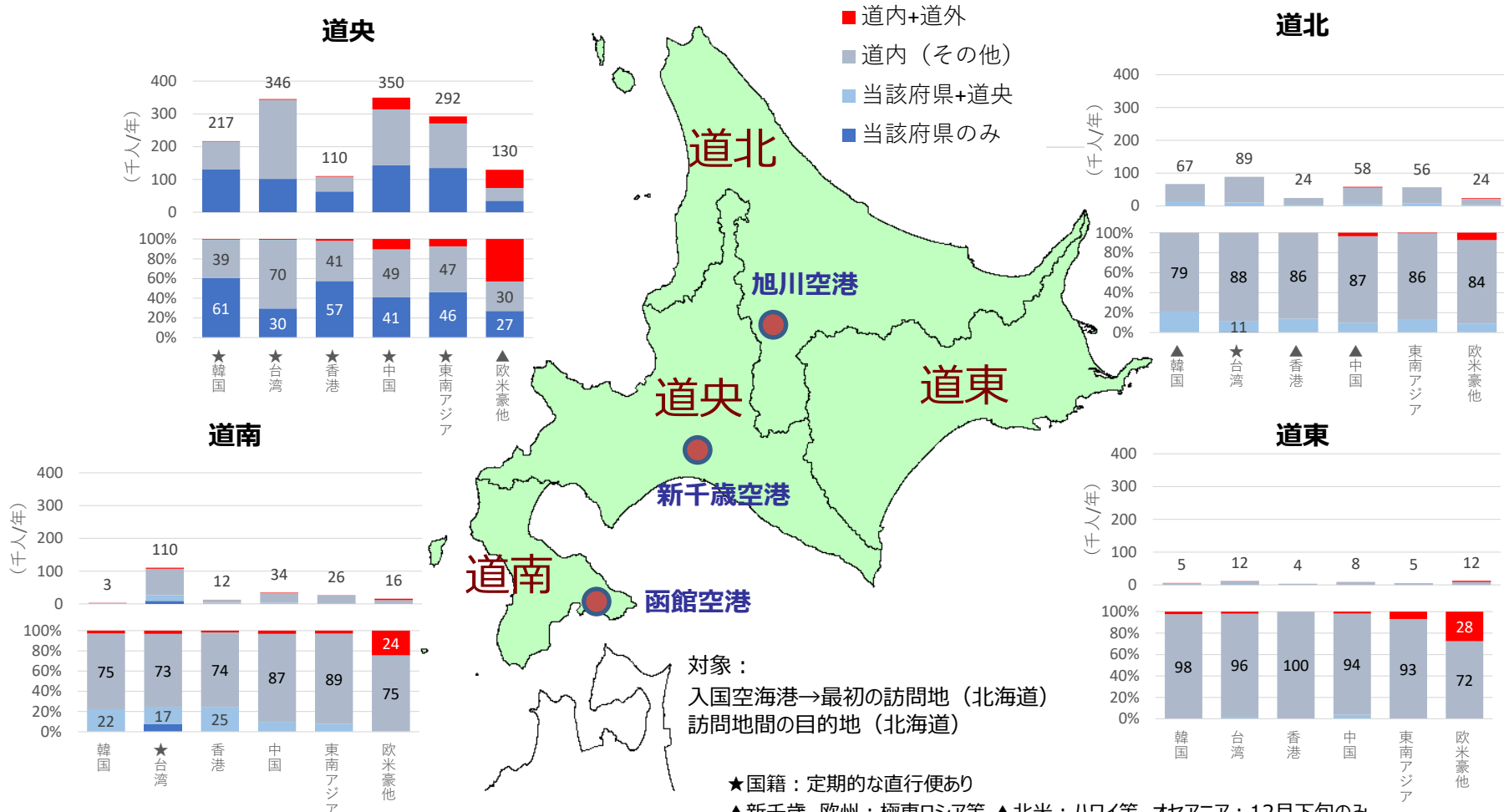
都道府県間流動表

公表用データベース

貸出用データベース

- 新千歳空港等に直行便があるアジア国籍は道内周遊が約8割以上を占めている。
- 北海道内の空港に直行便がない欧米豪国籍は道外からの入込客が多い。

図 細分化ゾーン別入込客数と流動状況 (2019年)



注) 着側の道内不明のデータを除く
 出所) FF-Data (2019年) より作成

★国籍：定期的な直行便あり
 ▲新千歳 欧州：極東ロシア等 ▲北米：ハワイ等、オセアニア：12月下旬のみ
 旭川 韓国路線は4~9月のみ運航 中国・香港路線は2月（春節）のみ運航
 注) 道内（その他）は北海道内市町村不明を含む

5. 経年的な分析

2019年のFF-Dataを用いたデータの利用例

分析例②④ 国籍別 都道府県年間入込客数の推移

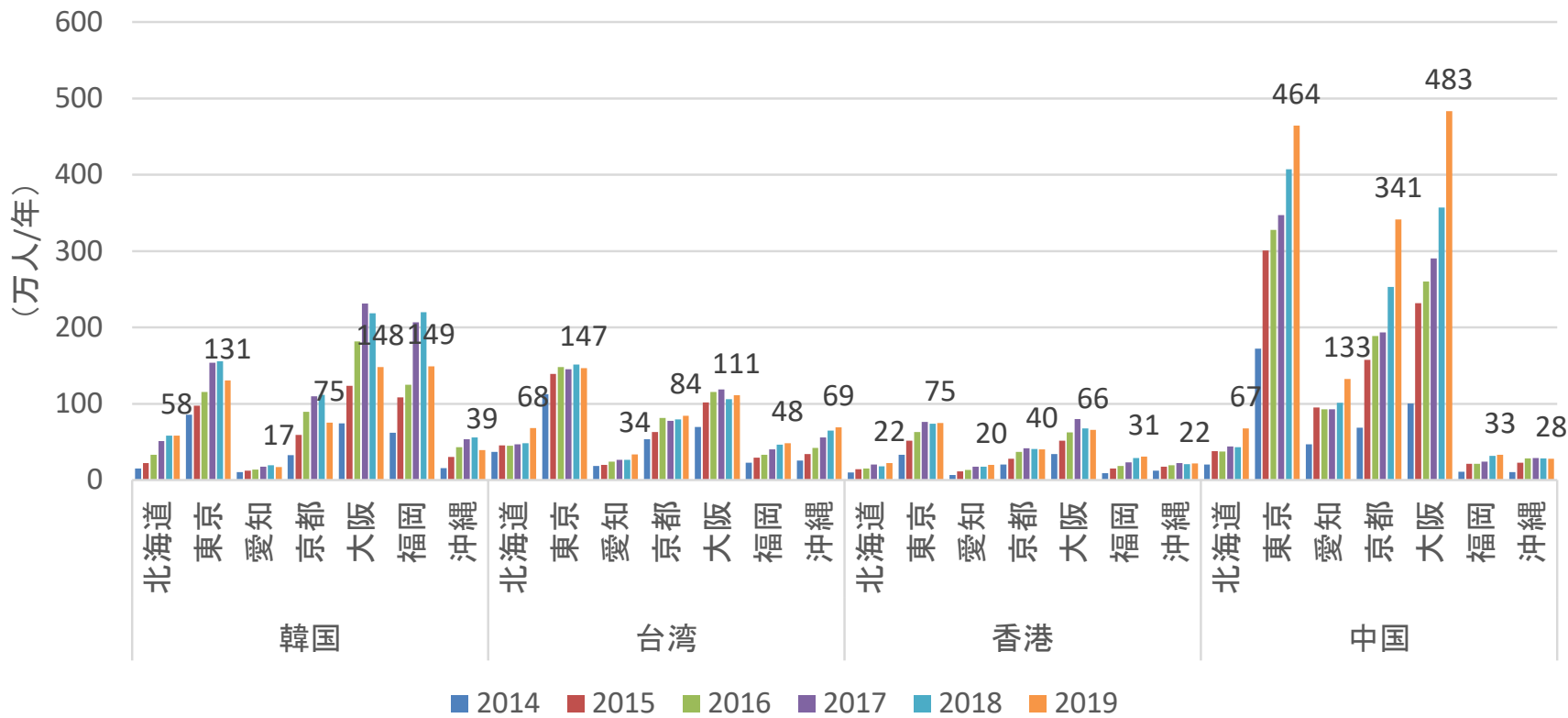
都道府県間流動表

公表用データベース

貸出用データベース

- 中国国籍の旅行者はゴールデンルートに集中している。
- 沖縄の台湾国籍、福岡の韓国国籍など、国籍によって旅行先が異なる。

図 国籍別 都道府県年間入込客数の推移



(注) 同一都道府県内々の流動、最終訪問地から出国港までの流動及び訪問地不明のデータを除く。

(出典) FF-Data(2014~2019年)より作成

都道府県間流動表

公表用データベース

貸出用データベース

- 九州では福岡県を中心に北部の県間での移動が多いことがわかる。
- 2016年に熊本地震の影響を受け減少した福岡・大分⇄熊本の流動は、回復の傾向が見られる。

図 九州地方の入込客数と県間流動量(2019年)

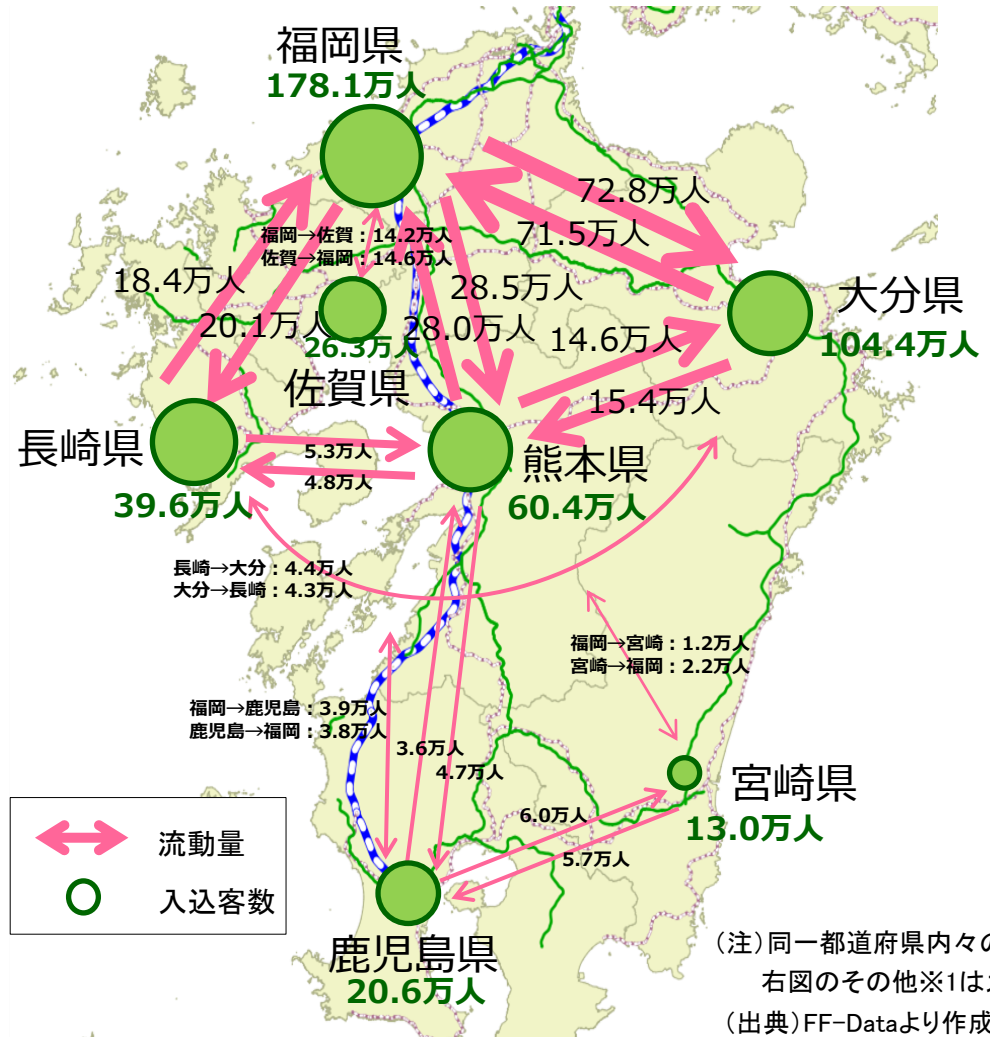
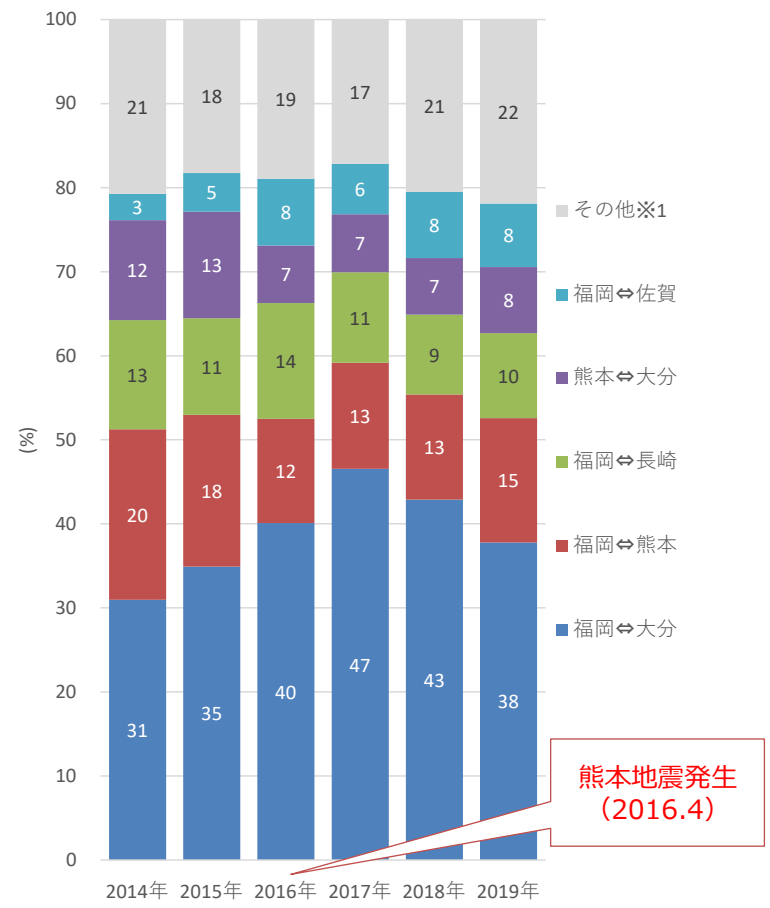


図 九州地方の県間流動量の推移



熊本地震発生 (2016.4)

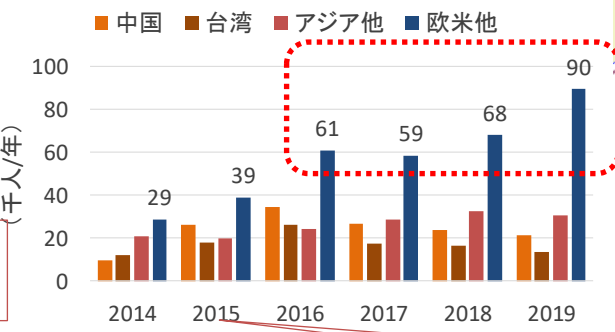
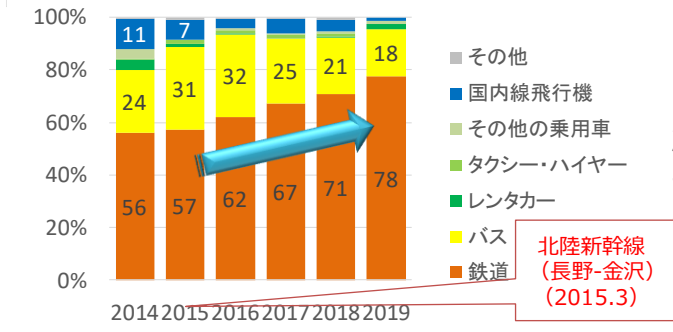
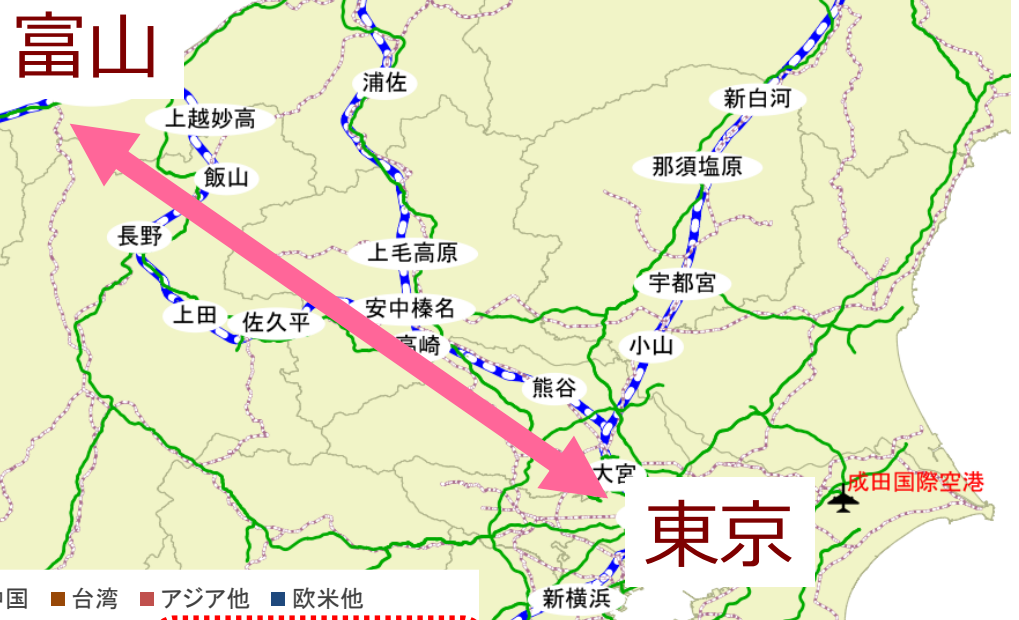
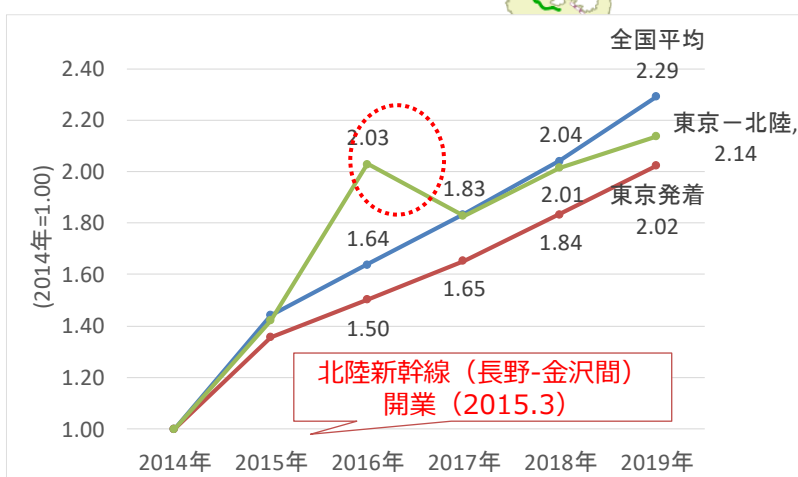
(注) 同一都道府県内々の流動及び発着地の都道府県が不明のデータを除く。
 右図のその他※1は九州地方内々の都道府県間流動量を対象。
 (出典) FF-Dataより作成

分析例②6 東京からの流動分析の推移(北陸の例)

都道府県間流動表 公表用データベース 貸出用データベース

- 東京－北陸(石川・富山)間の流動量は2014年から2019年にかけて約2倍前後で増加傾向である。特に北陸新幹線開業直後の2016年は全国平均を大きく上回っている。
- 利用交通機関別シェアは、鉄道が増加している。(北陸新幹線(長野－金沢間開業は2015年3月))
- 国籍別の流動量は、開業直後の2016年以降、欧米国籍の旅行者の流動量が大きく増加している。

図 東京－北陸間の流動分析の推移 **石川・富山**



(注) 同一都道府県内々の流動、最終訪問地から出国港までの流動及び訪問地不明のデータを除く。 **北陸新幹線(長野-金沢)開業(2015.3)**

(出典) FF-Dataより作成