

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8年3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	P4
分析例① 都道府県間年間流動量ランキング	P5
分析例②③ 特定の都道府県の流動分析(富山県の例①②)	P6-7
分析例④⑤ 特定の都道府県の流動分析(広島県の例①②)	P8-9
分析例⑥⑦ 特定の都道府県の流動分析(奈良県の例①②)	P10-11
分析例⑧⑨ 特定の都道府県の流動分析(北海道の例①②)	P12-13
分析例⑩ 国籍・地域別都道府県年間入込客数ランキング	P14
分析例⑪ 男女別都道府県間年間流動量ランキング	P15
分析例⑫ 運輸局ブロック別四半期別入込客数	P16
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	P17
2. 利用交通機関に関する分析	P18
分析例⑭ 運輸局ブロック別交通機関分担率	P19
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	P20
3. 旅行者属性に関する分析	P21
分析例⑯ 都道府県別旅行目的別シェア	P22
分析例⑰ 国籍・地域別旅行手配方法(団体/個人)	P23
分析例⑱ 国籍・地域別来訪回数	P24
分析例⑲ 国籍・地域別入込客数(北海道の例)	P25
4. 周遊に関する分析	P26
分析例⑳㉑ 入国空港からの訪問地に関する分析例	P27-28
分析例㉒㉓ 国籍・地域別の訪問地に関する分析例	P29-30
5. 経年的な分析	P31
分析例㉔ 国籍・地域別 都道府県年間入込客数の推移	P32
分析例㉕ 特定地域の入込客数と地域間流動量(九州の例)	P33
分析例㉖ 東京からの流動分析の推移(北陸の例)	P34

FF-Data（訪日外国人流動データ）の概要

● FF-Dataとは

- FF-Data（Flow of Foreigners-Data：訪日外国人流動データ）は、訪日外国人の都道府県を越える国内流動状況を把握できるデータ。

● データの作成方法

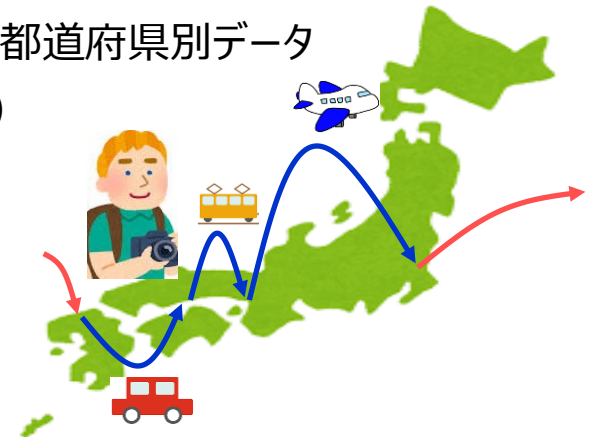
- 国内移動に関して、観光庁「訪日外国人消費動向調査」（1～3月）、観光庁「インバウンド消費動向調査」（4月～12月）、航空局「国際航空旅客動態調査」を、国籍・地域別出国者数に関して、法務省「出入国管理統計月報」を組み合わせて作成。

● 公表物

- 都道府県間流動表（国籍・地域別 /交通機関別）
- 公表用データベース
（国籍・地域別、性別※、年代別※、目的別、出国空港別、発着都道府県別データ /交通機関別、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（利用希望者に貸与）

● 分析できる内容

- 国籍・地域別の都道府県間流動量、都道府県別入込客数
- 国籍・地域別の出入国時の利用空海港
- 都道府県間の移動の際の利用交通機関
- 周遊ルート、泊数（貸出用データベースのみ）
- 訪日外国人属性（国籍・地域、性別※、年代※、目的など）



※ 性別、年代の情報は2017年データより追加。国籍・地域別公表用データベース及び貸出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、インバウンド消費動向調査、国際航空旅客動態調査はいずれも、国内訪問地の情報はアンケート回答者の主観に委ねられているため、特に都道府県内あるいは近隣都道府県間等の短距離の移動が十分に把握できていない可能性がある点にご注意願います。
- また、例えば1回の旅行で、ある都道府県を2回訪問した場合は、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ます。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、同じ人を複数回カウントしている点にご注意願います。
- 国内訪問地間の移動の際の利用交通機関情報については、国際航空旅客動態調査では取得していますが、訪日外国人消費動向調査では取得しておりません。そのため、FF-Dataでは国際航空旅客動態調査で取得した OD別の交通機関分担率を全データに適用しました。なお、サンプル数の関係で、国籍別での設定が困難であったため、全国籍共通の交通機関分担率としています。
- 2018年より、訪日外国人消費動向調査において統計手法を変更し、従来の全国調査に加え、新たに地域調査が追加されました。FF-Dataにおいても、2018年データよりこの地域調査の調査結果も加えて作成しているため、特に2017年以前のデータと比較し、経年変化の分析をされる際には、ご注意ください。

1. 流動量・入込客数に関する分析

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、東京都-神奈川県間の順で多く、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(2024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	1,712.8	21	東京都	愛知県	55.6	41	愛知県	三重県	27.4
2	京都府	大阪府	1,151.4	22	愛知県	大阪府	52.1	42	東京都	石川県	24.3
3	東京都	神奈川県	341.2	23	東京都	奈良県	45.0	43	山口県	福岡県	24.2
4	東京都	京都府	289.9	24	京都府	広島県	42.8	44	福岡県	佐賀県	23.9
5	東京都	大阪府	277.2	25	熊本県	大分県	42.0	45	神奈川県	静岡県	23.7
6	大阪府	奈良県	232.5	26	兵庫県	奈良県	41.9	46	神奈川県	大阪府	22.9
7	東京都	山梨県	228.9	27	愛知県	京都府	41.4	47	山梨県	静岡県	21.3
8	福岡県	大分県	207.8	28	千葉県	静岡県	39.2	48	静岡県	愛知県	21.2
9	京都府	奈良県	195.8	29	大阪府	和歌山県	39.2	49	石川県	京都府	21.2
10	大阪府	兵庫県	183.8	30	神奈川県	京都府	38.5	50	山梨県	大阪府	20.6
11	千葉県	神奈川県	133.2	31	神奈川県	山梨県	38.2	51	長野県	岐阜県	19.4
12	千葉県	山梨県	106.0	32	千葉県	京都府	36.8	52	東京都	沖縄県	19.2
13	東京都	静岡県	105.2	33	埼玉県	東京都	36.3	53	岐阜県	京都府	18.5
14	岐阜県	愛知県	84.8	34	東京都	広島県	36.2	54	東京都	新潟県	18.4
15	福岡県	熊本県	82.4	35	栃木県	東京都	34.7	55	北海道	千葉県	17.9
16	京都府	兵庫県	76.5	36	山梨県	京都府	33.6	56	宮城県	東京都	17.8
17	東京都	長野県	67.0	37	福岡県	長崎県	33.3	57	東京都	岐阜県	17.7
18	千葉県	大阪府	61.0	38	石川県	岐阜県	31.0	58	静岡県	京都府	17.5
19	大阪府	広島県	57.3	39	埼玉県	千葉県	30.9	59	広島県	福岡県	17.2
20	北海道	東京都	55.8	40	千葉県	長野県	29.5	60	茨城県	千葉県	16.7

(注1) 上位60位までを掲載。

(注2) 同一県内々の流動及び発着地が不明の県を除く。

(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(2024年)より作成

首都圏	九州
近畿圏	北海道
中京圏	沖縄

分析例② 特定の都道府県の流動分析(富山県の例①)

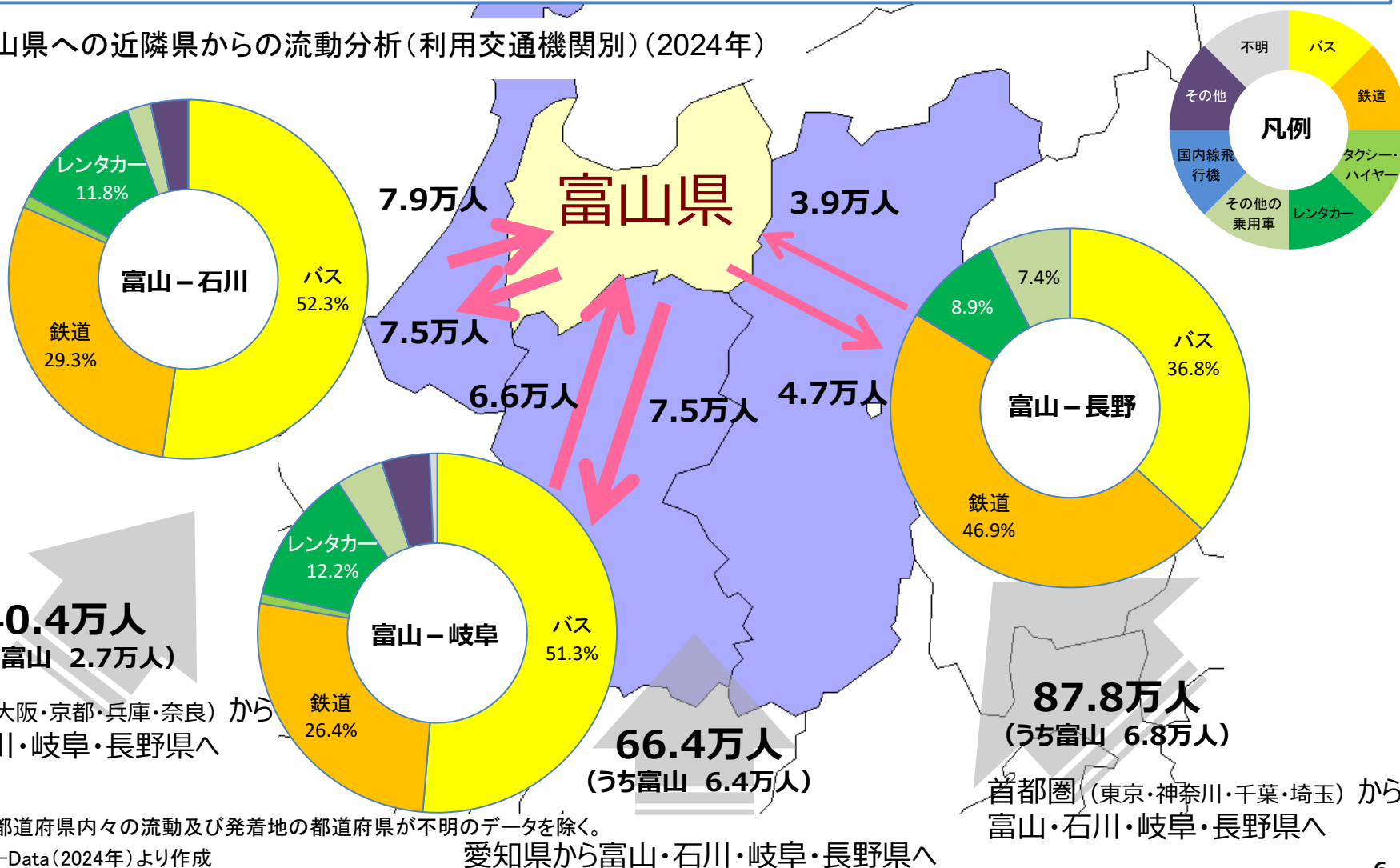
都道府県間流動表

公表用データベース

貸出用データベース

- 大都市圏からの直接の流入は首都圏からの流入が多い。
- 富山県と石川・岐阜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)(2024年)



都道府県間流動表

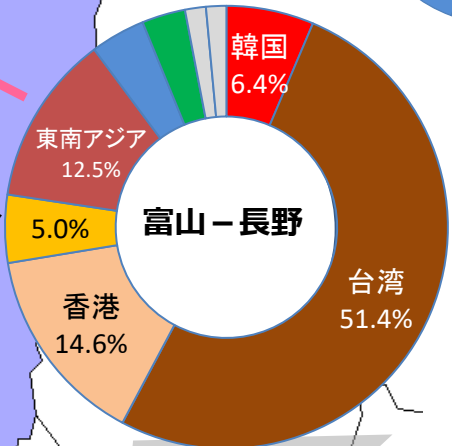
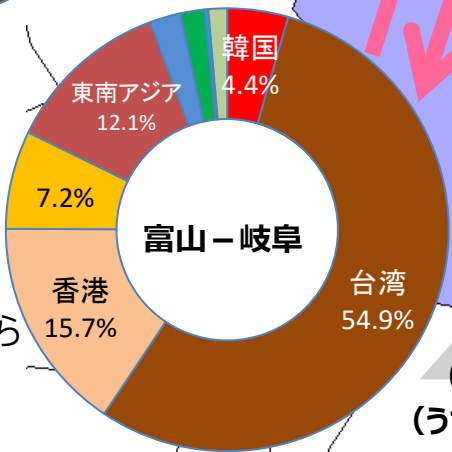
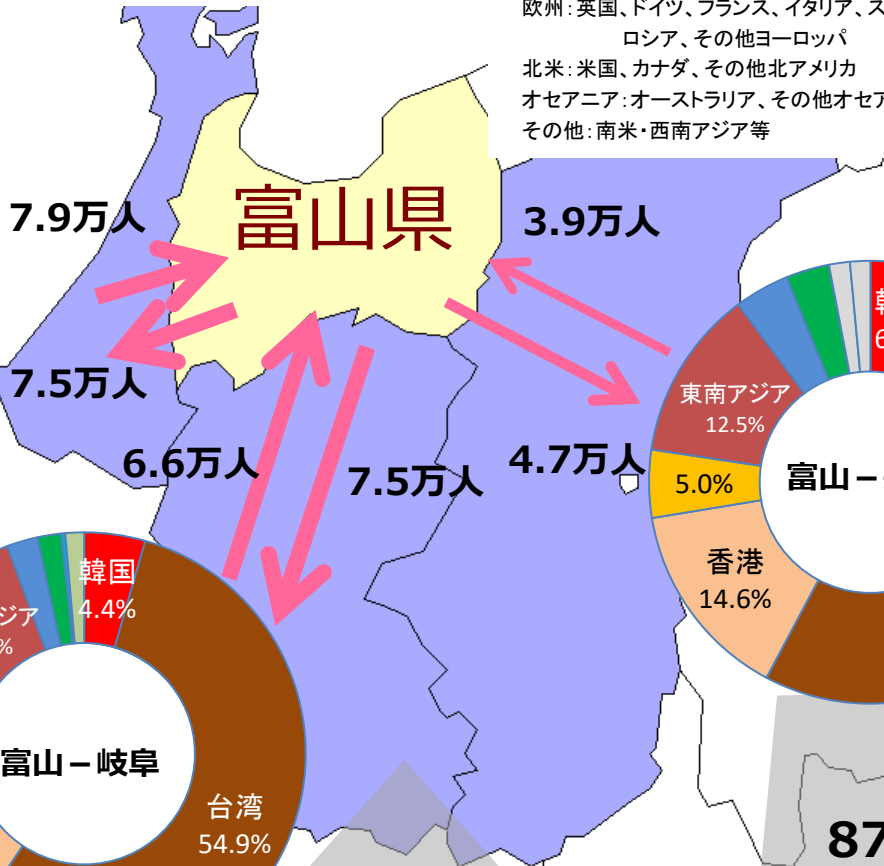
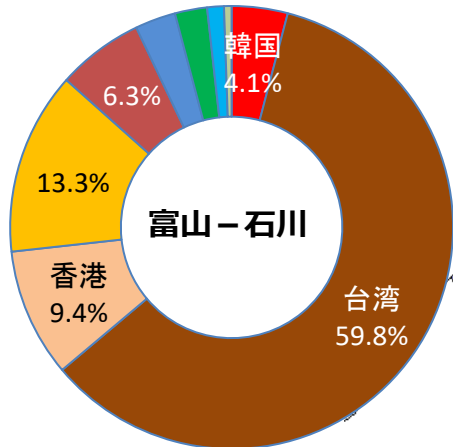
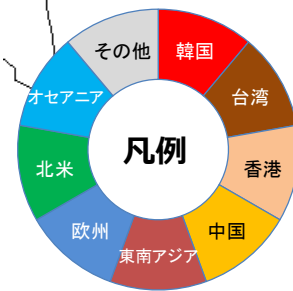
公表用データベース

貸出用データベース

- 隣接県からの富山県訪問者は、台湾の旅行者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(国籍・地域別)(2024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



(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(2024年)より作成

愛知県から富山・石川・岐阜・長野県へ

分析例④ 特定の都道府県の流動分析(広島県の例①)

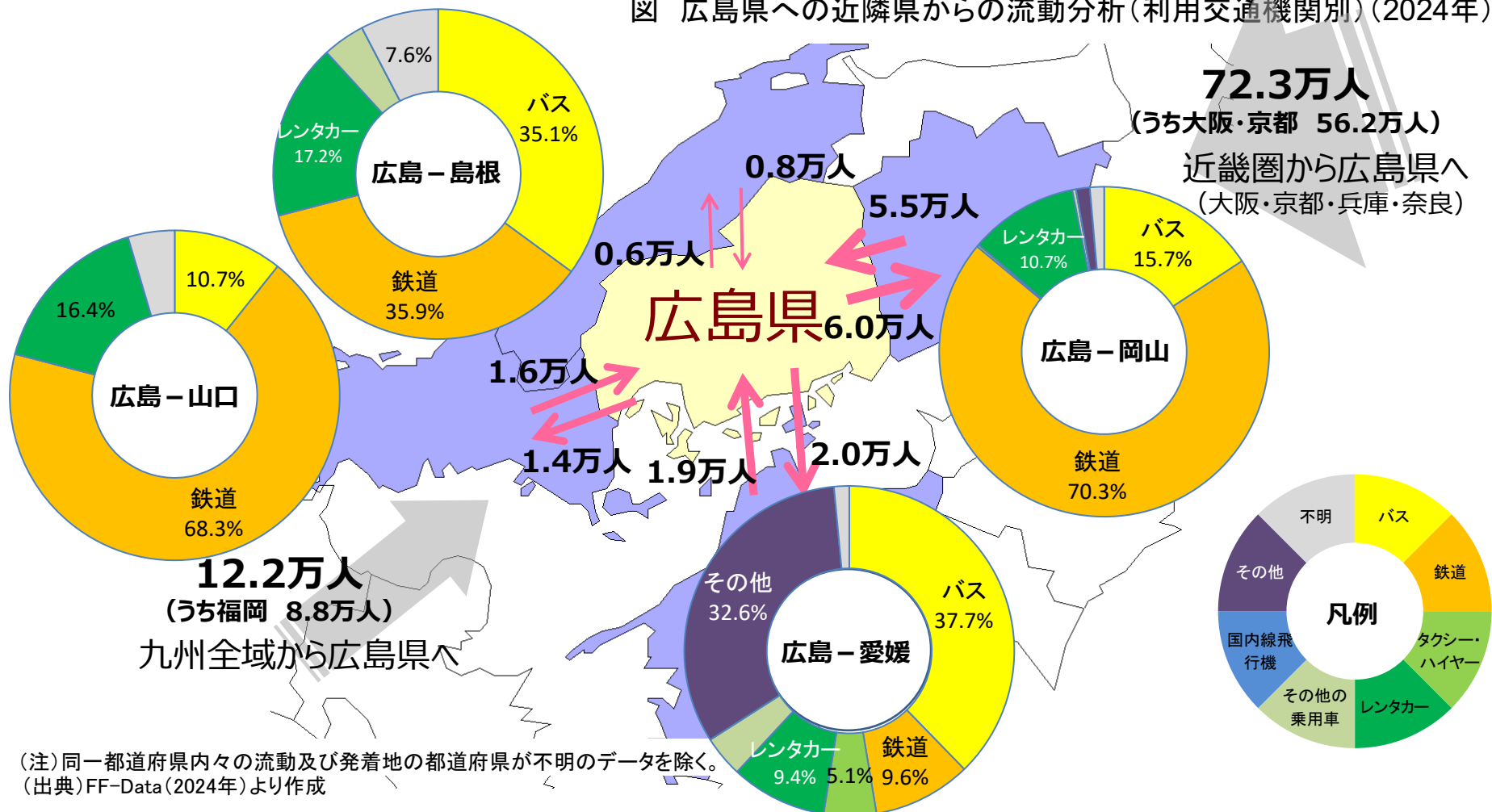
都道府県間流動表

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ー広島ー山口は鉄道利用が多い。
- 広島ー愛媛間は、バス・鉄道・レンタカー以外にも、その他の利用が多い。これは瀬戸内しまなみ海道の自転車利用や旅客船・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)(2024年)



分析例⑤ 特定の都道府県の流動分析(広島県の例②)

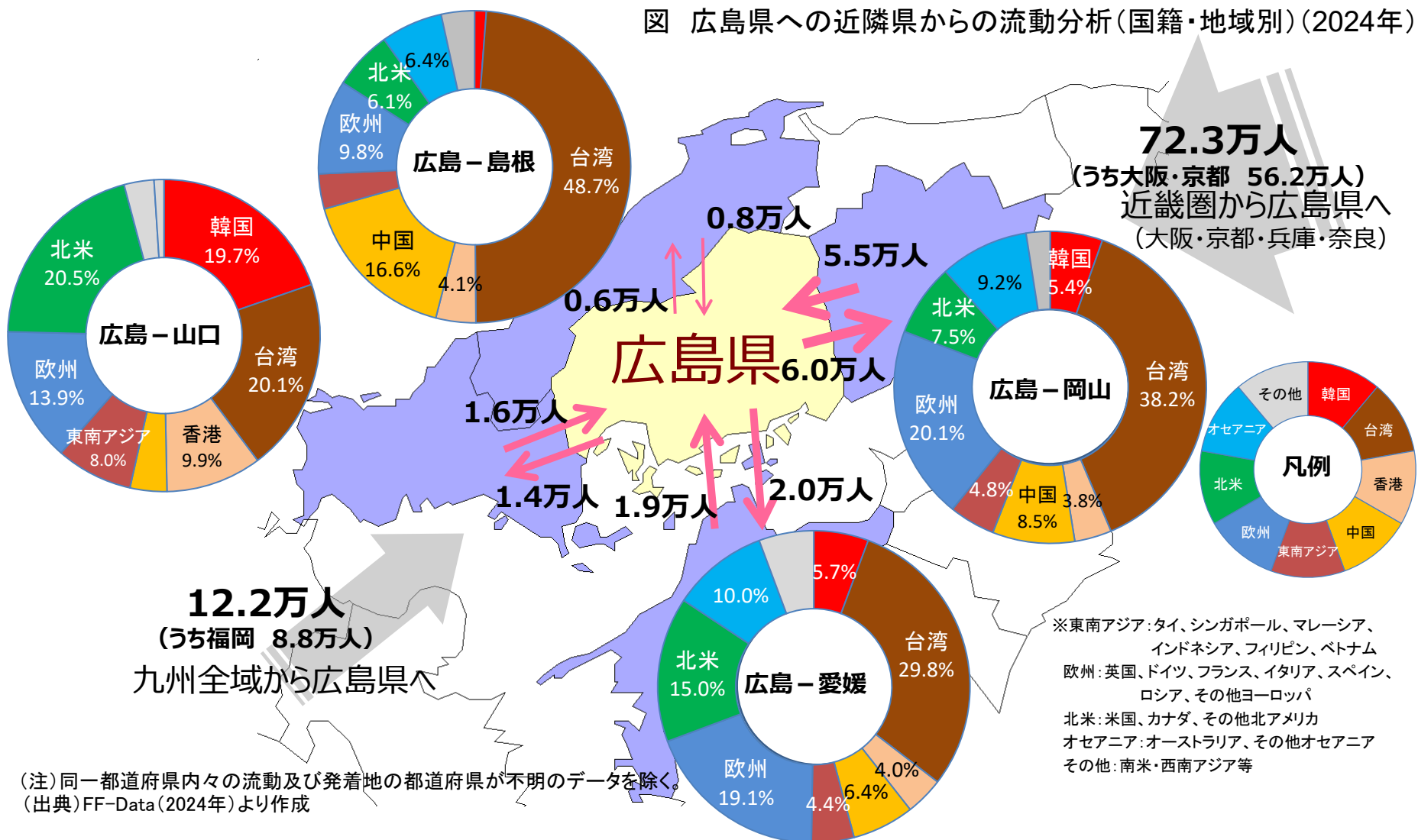
都道府県間流動表

公表用データベース

貸出用データベース

- 広島県と隣接県間の国籍・地域構成をみると、岡山・愛媛県は台湾・欧米豪、島根県は台湾・中国、山口県は韓国・台湾・欧米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・地域別)(2024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(2024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)

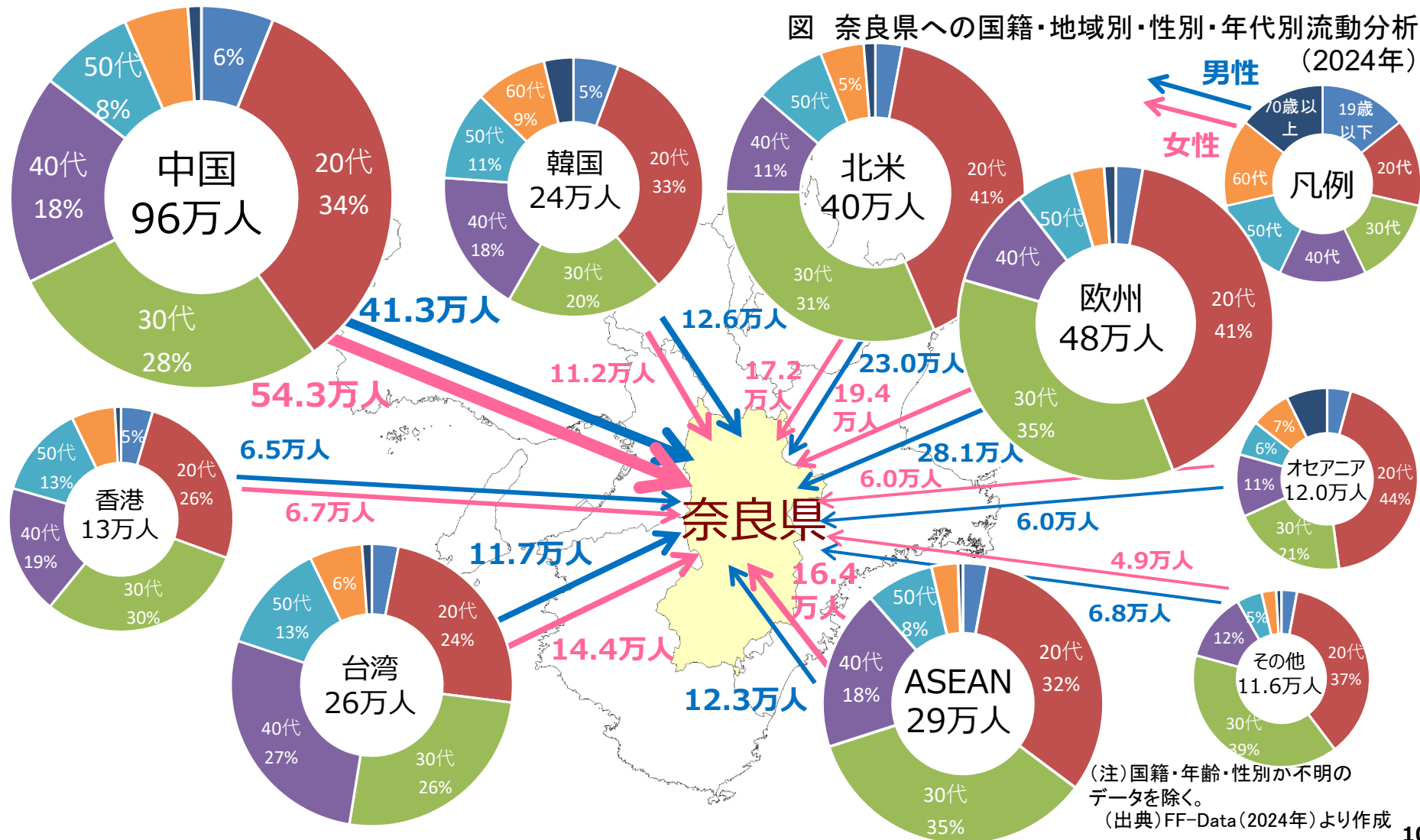
都道府県間流動表

公表用データベース

貸出用データベース

- 国籍・地域が中国からの訪問が約96万人と最も多く、次いで欧州、北米、ASEANの順となっている。
- 全国籍・地域いずれも30代以下の年代が6～7割を占める。

図 奈良県への国籍・地域別・性別・年代別流動分析 (2024年)



(注) 国籍・年齢・性別が不明のデータを除く。

(出典) FF-Data (2024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)

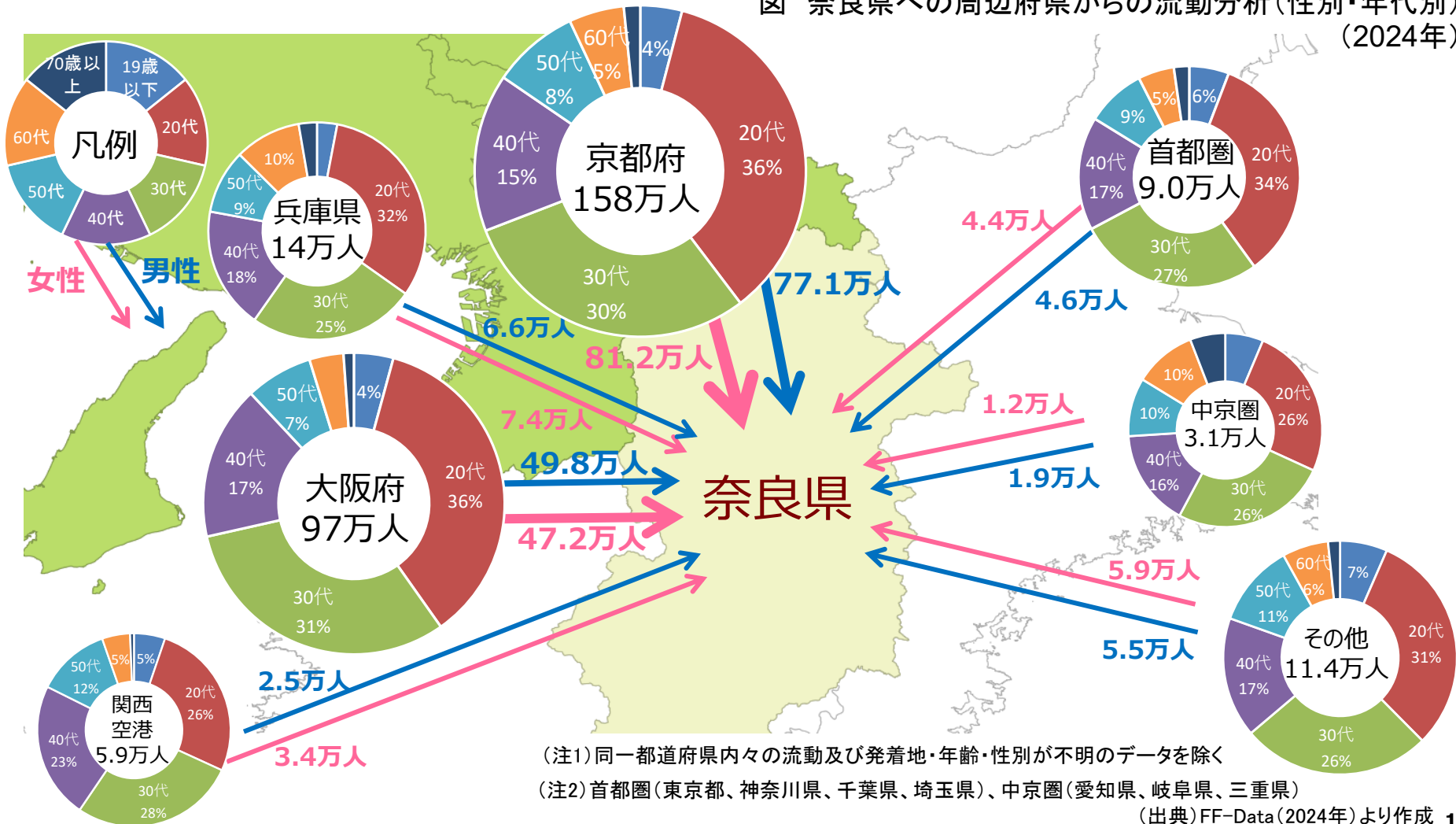
都道府県間流動表

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158万人/年、大阪府からの訪問が約97万人/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)(2024年)



分析例⑧ 特定の都道府県の流動分析(北海道の例①)

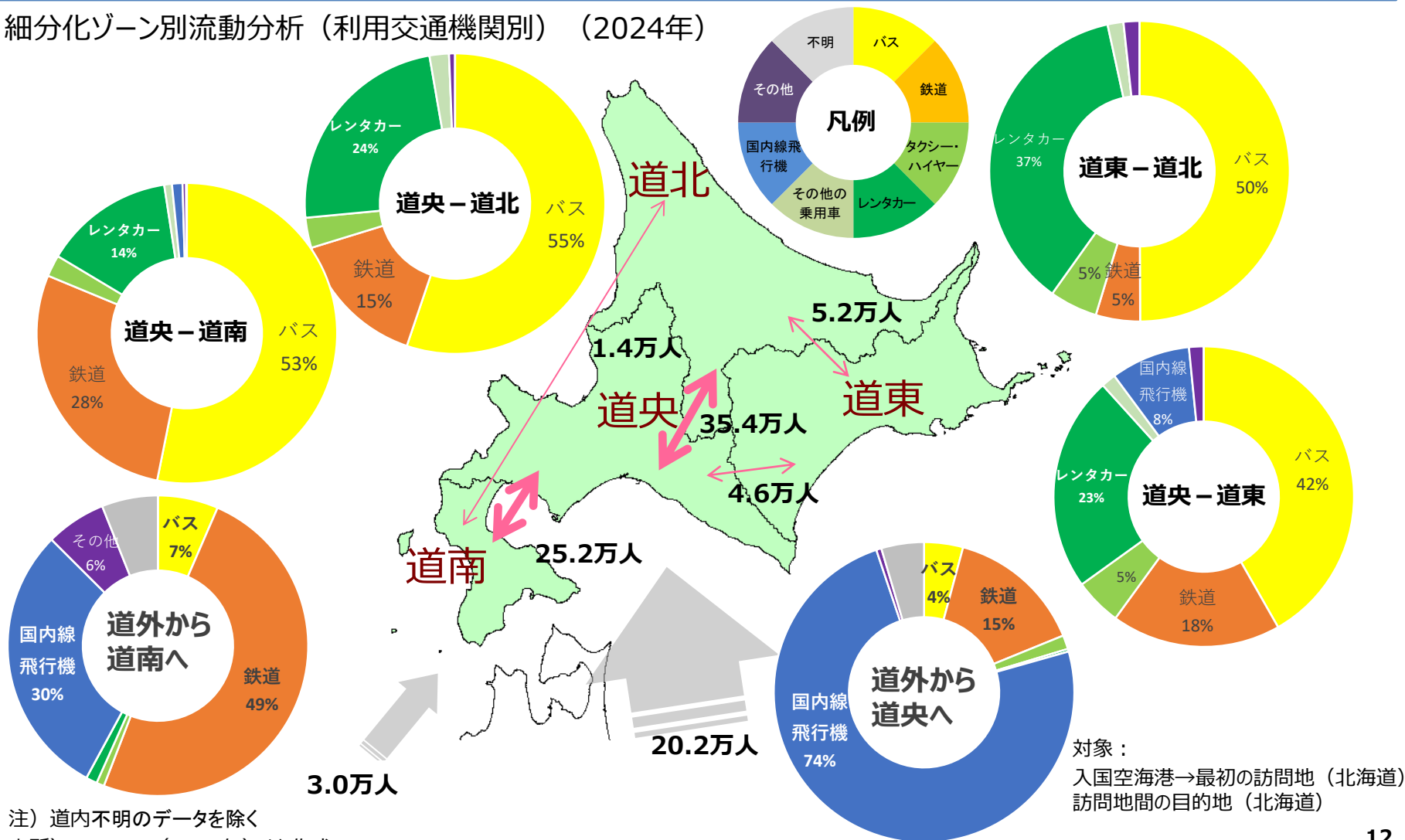
都道府県間流動表

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、レンタカー、鉄道による移動が多くなっている。
- 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5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) (2024年)



注) 道内不明のデータを除く
出所) FF-Data (2024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)

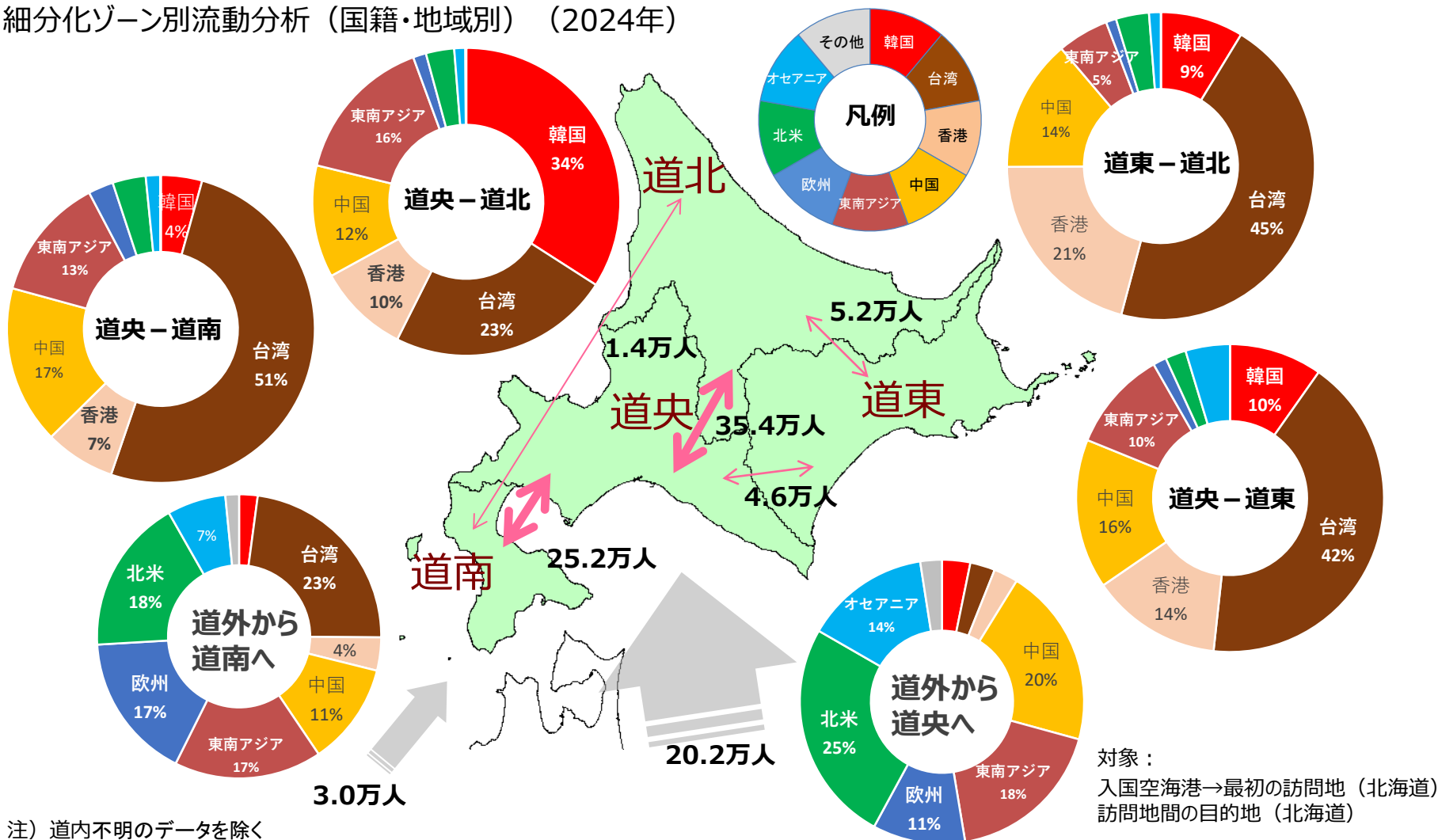
都道府県間流動表

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・台湾を中心にアジアが約8～9割を占めている。
- 本州等から道央・道南へは欧米豪が約3～4割を占めている。

図 細分化ゾーン別流動分析 (国籍・地域別) (2024年)



注) 道内不明のデータを除く
 出所) FF-Data (2024年) より作成

分析例⑩ 国籍・地域別 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・地域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。
- 韓国の旅行者は福岡・北海道・沖縄に多数訪問しており、欧米豪の旅行者は他の国籍・地域の方と比べて広島県を多く訪問している。
- 富士山のある山梨・静岡県は、中国・東南アジア・欧米豪の旅行者が多く訪問している。

表 国籍・地域別 都道府県年間入込客数ランキング(2024年)

国名	訪問地 (万人/年)									
	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 459.1	大阪府 423.6	京都府 258.7	奈良県 95.6	神奈川県 92.6	北海道 77.4	愛知県 73.6	山梨県 69.8	千葉県 64.3	兵庫県 50.7
韓国	福岡県 417.2	大阪府 297.8	東京都 270.4	北海道 229.2	沖縄県 145.2	京都府 143.6	大分県 120.7	愛知県 34.4	兵庫県 30.9	千葉県 30.9
台湾	東京都 236.9	沖縄県 233.6	大阪府 207.4	北海道 197.4	京都府 131.9	福岡県 74.3	愛知県 54.5	千葉県 48.7	神奈川県 41.2	熊本県 38.6
タイ	東京都 81.9	大阪府 44.7	北海道 34.9	京都府 22.6	山梨県 19.6	千葉県 18.8	福岡県 14.5	神奈川県 9.6	愛知県 9.0	長野県 6.5
フィリピン	東京都 75.6	大阪府 38.5	京都府 20.3	千葉県 17.9	愛知県 12.2	山梨県 9.5	奈良県 8.2	神奈川県 7.9	福岡県 7.8	静岡県 5.8
英国	東京都 48.4	京都府 20.8	大阪府 19.4	広島県 7.5	神奈川県 6.9	奈良県 5.2	山梨県 4.0	北海道 3.3	千葉県 2.9	長野県 2.7
米国	東京都 358.3	京都府 123.7	大阪府 113.1	神奈川県 51.2	千葉県 38.1	奈良県 28.1	広島県 22.8	北海道 18.7	山梨県 17.6	沖縄県 14.6
オーストラリア	東京都 108.9	大阪府 58.8	京都府 46.7	広島県 16.9	千葉県 15.3	長野県 15.1	神奈川県 14.5	北海道 13.3	奈良県 10.9	山梨県 10.7

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(2024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。
- 東京都－山梨県などは男性よりも女性のほうが上位となっている。
(東京都－山梨県間: 男性7位、女性5位)

表 男女別・都道府県間の年間流動量ランキング(2024年)

男性

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	882.0	21.5
2	京都府	大阪府	548.7	13.3
3	東京都	神奈川県	182.1	4.4
4	東京都	京都府	163.5	4.0
5	東京都	大阪府	159.2	3.9
6	大阪府	奈良県	113.8	2.8
7	東京都	山梨県	109.9	2.7
8	福岡県	大分県	96.2	2.3
9	京都府	奈良県	95.4	2.3
10	大阪府	兵庫県	90.0	2.2
11	千葉県	神奈川県	67.7	1.6
12	東京都	静岡県	53.9	1.3
13	千葉県	山梨県	47.5	1.2
14	福岡県	熊本県	43.1	1.0
15	京都府	兵庫県	37.7	0.9
16	岐阜県	愛知県	36.7	0.9
17	東京都	長野県	36.0	0.9
18	大阪府	広島県	34.8	0.8
19	北海道	東京都	33.0	0.8
20	千葉県	大阪府	32.7	0.8

女性

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	830.8	21.3
2	京都府	大阪府	602.7	15.5
3	東京都	神奈川県	159.2	4.1
4	東京都	京都府	126.4	3.2
5	東京都	山梨県	119.1	3.1
6	大阪府	奈良県	118.7	3.0
7	東京都	大阪府	118.0	3.0
8	福岡県	大分県	111.5	2.9
9	京都府	奈良県	100.4	2.6
10	大阪府	兵庫県	93.8	2.4
11	千葉県	神奈川県	65.4	1.7
12	千葉県	山梨県	58.5	1.5
13	東京都	静岡県	51.3	1.3
14	岐阜県	愛知県	48.1	1.2
15	福岡県	熊本県	39.3	1.0
16	京都府	兵庫県	38.8	1.0
17	東京都	長野県	31.0	0.8
18	千葉県	大阪府	28.3	0.7
19	愛知県	大阪府	25.5	0.7
20	東京都	愛知県	23.2	0.6



(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(2024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

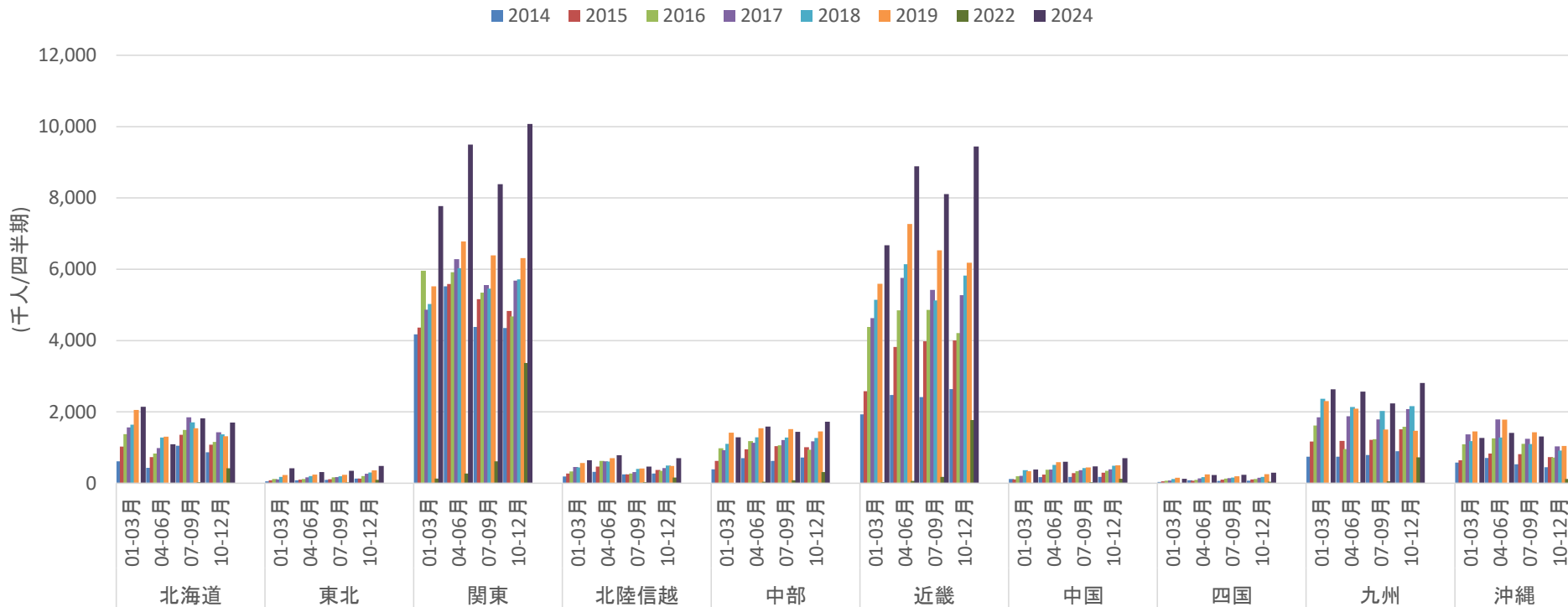
都道府県間流動表

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。
- 2024年は、関東・近畿への入込客数が大きく増加し、10-12月が最も多い。

図 運輸局ブロック別 四半期別入込客数



(注1) 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。

(注2) 2020-2021年は新型コロナウイルス感染症の影響でデータなし。

出典) FF-Data(2014~2024年)より作成

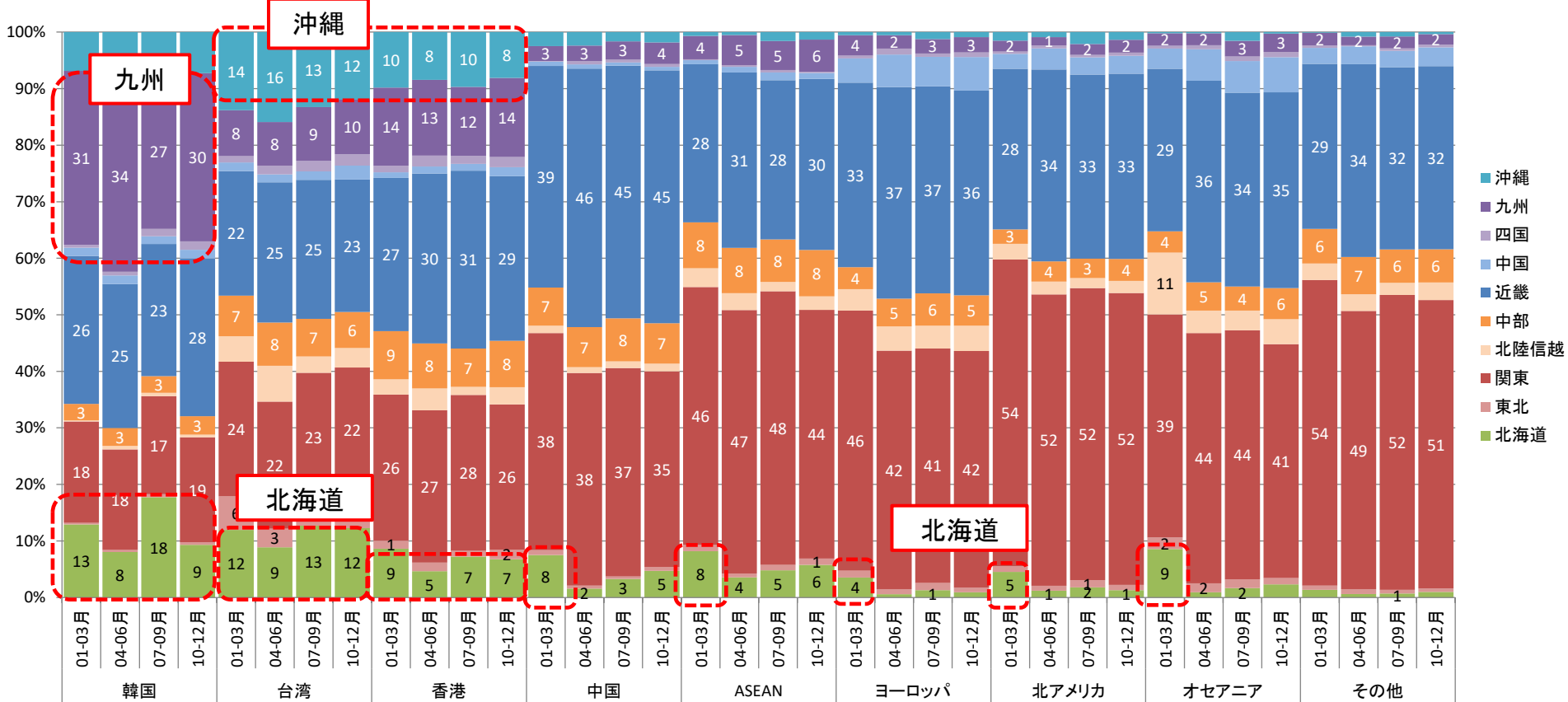
都道府県間流動表

公表用データベース

貸出用データベース

- 国籍・地域別の入込客数を四半期別に把握することが可能である。
- 韓国の北海道・九州訪問、台湾・香港の北海道・沖縄訪問など、国籍・地域による違いがみられる。
- 中国・ASEAN・欧米豪の北海道1-3月訪問など、四半期による違いがみられる。

図 国籍・地域別 四半期別 運輸局ブロック別入込客シェア(2024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(2024年)より作成

2. 利用交通機関に関する分析

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(2024年)

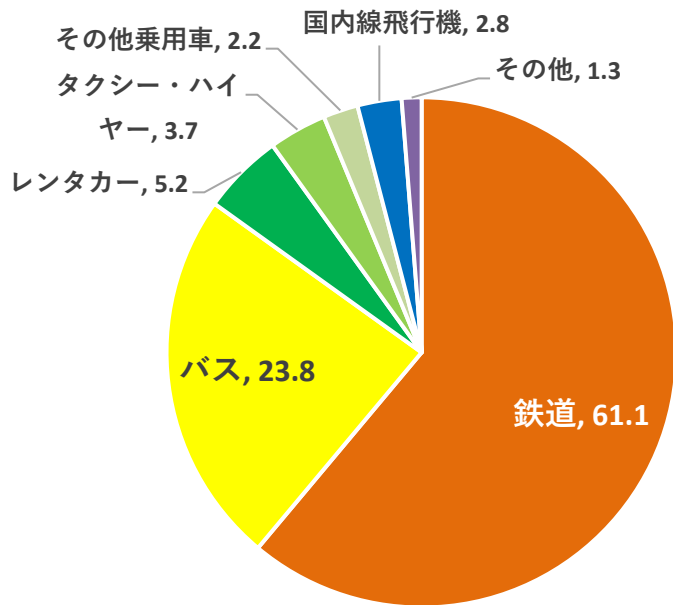
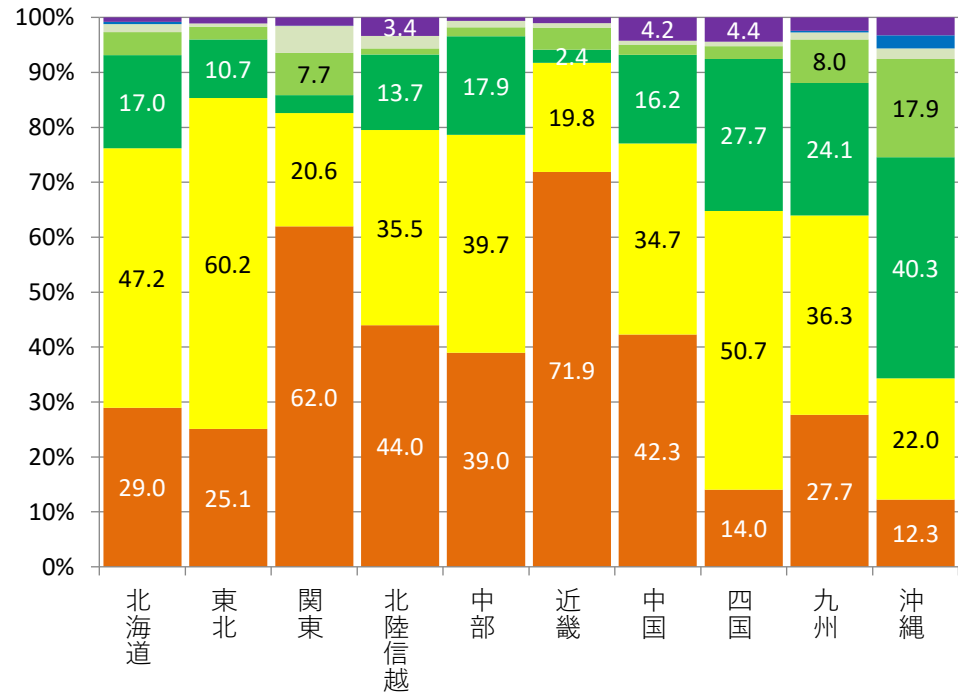


図 地方ブロック内々での利用交通機関の内訳(2024年)



■ 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

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。交通機関不明を除く。

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(2024年)より作成

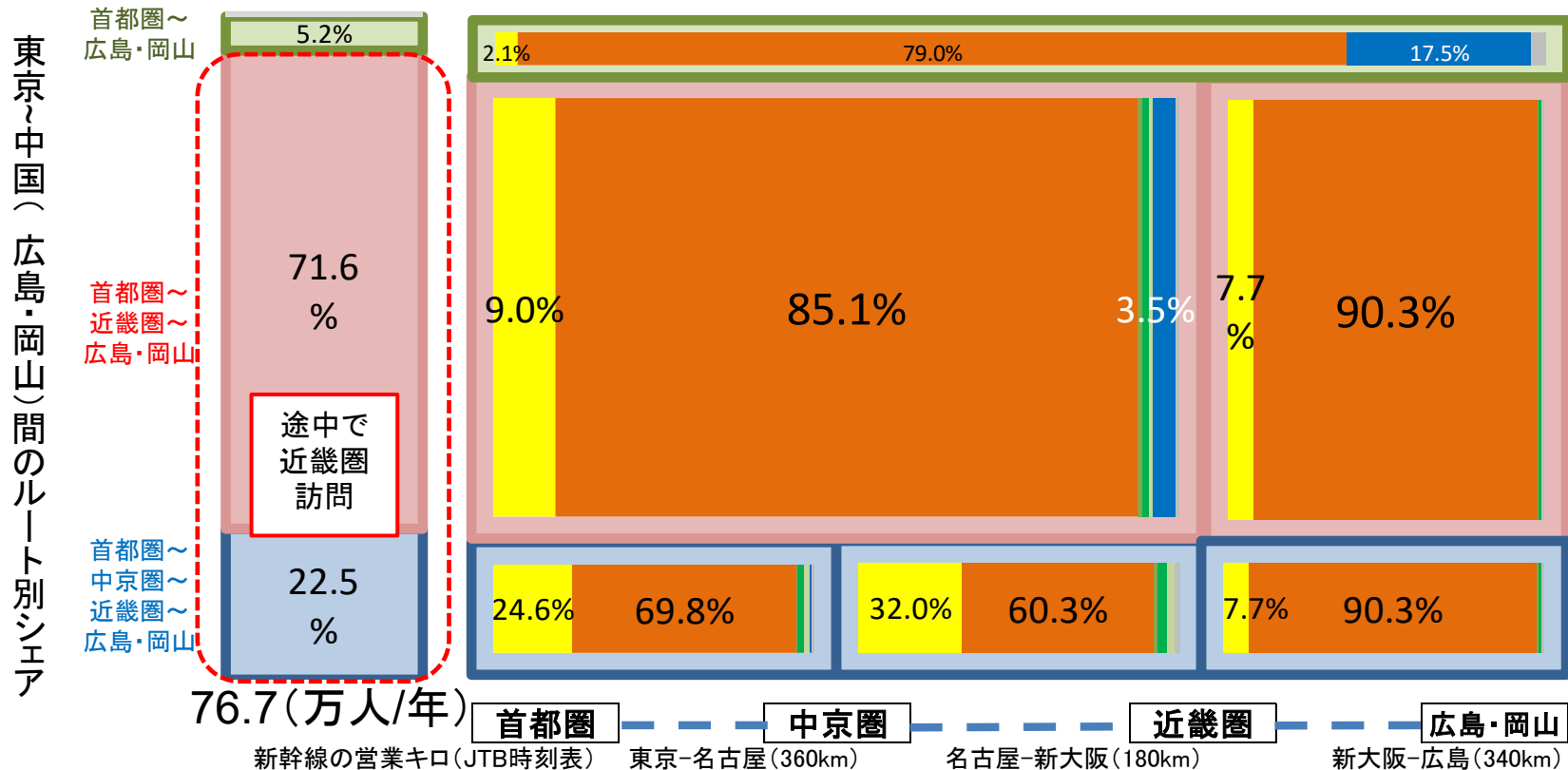
都道府県間流動表

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99.8万人となり、そのうち9割以上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6～9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(2024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(2024年)より作成

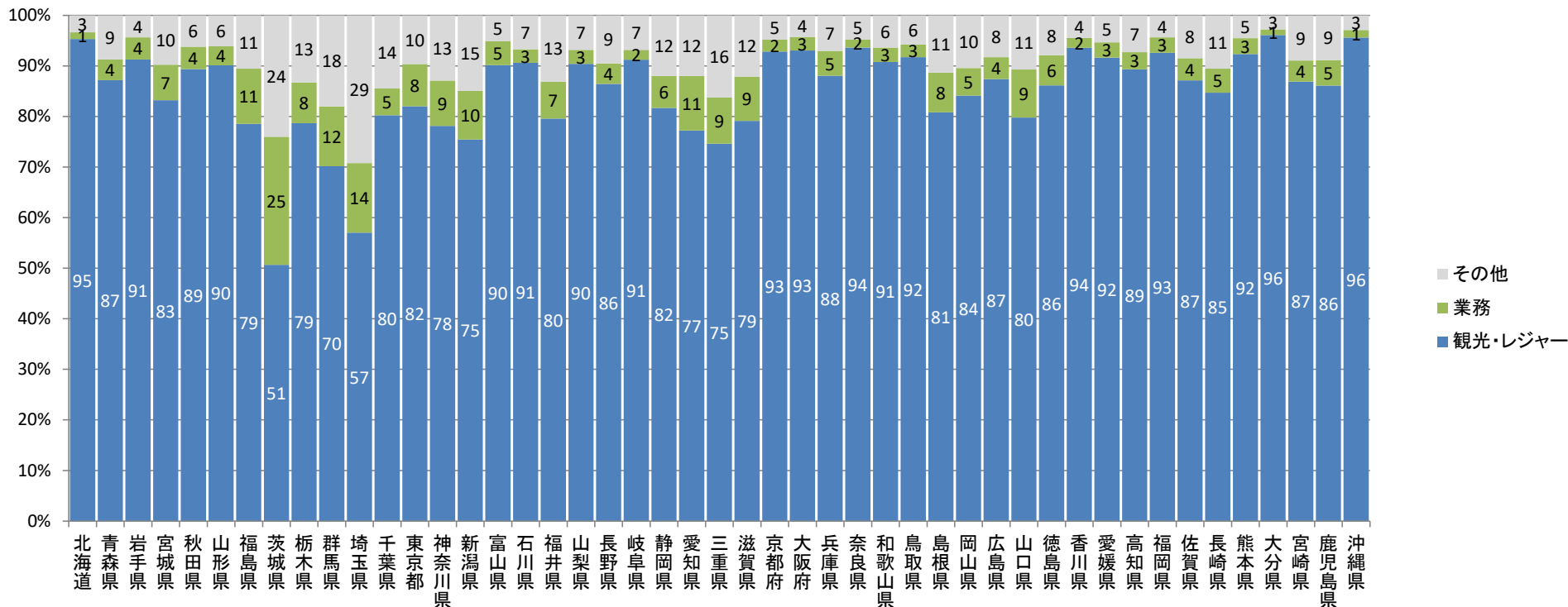
3. 旅行者属性に関する分析

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・東北・北陸・近畿・四国・九州・沖縄等は「観光・レジャー」の割合が9割以上と高い。
- 一方、茨城県・埼玉県は他の地域と比較して、業務等の目的が4～5割と高い。

図 都道府県別 旅行目的別シェア(2024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 (2024年) より作成

分析例⑱ 国籍・地域別 旅行手配方法(団体/個人)

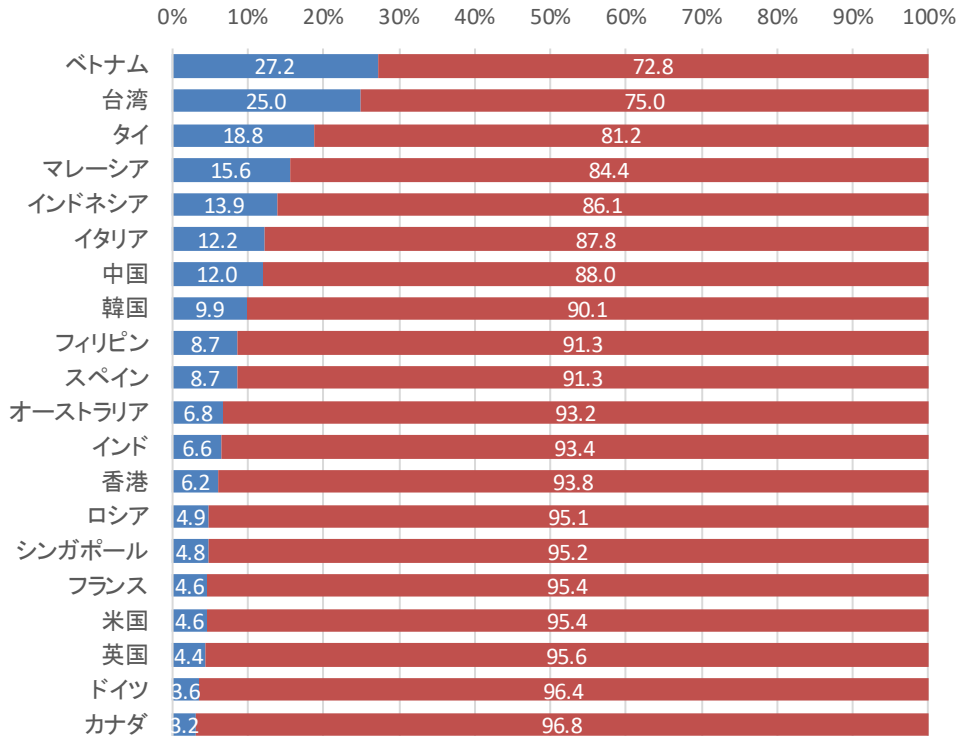
都道府県間流動表

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。
- ベトナム・台湾・タイの旅行者は団体旅行が約2~3割と多い。
- 国籍・地域に関わらず、個人旅行よりも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・地域別旅行手配方法 (2024年)

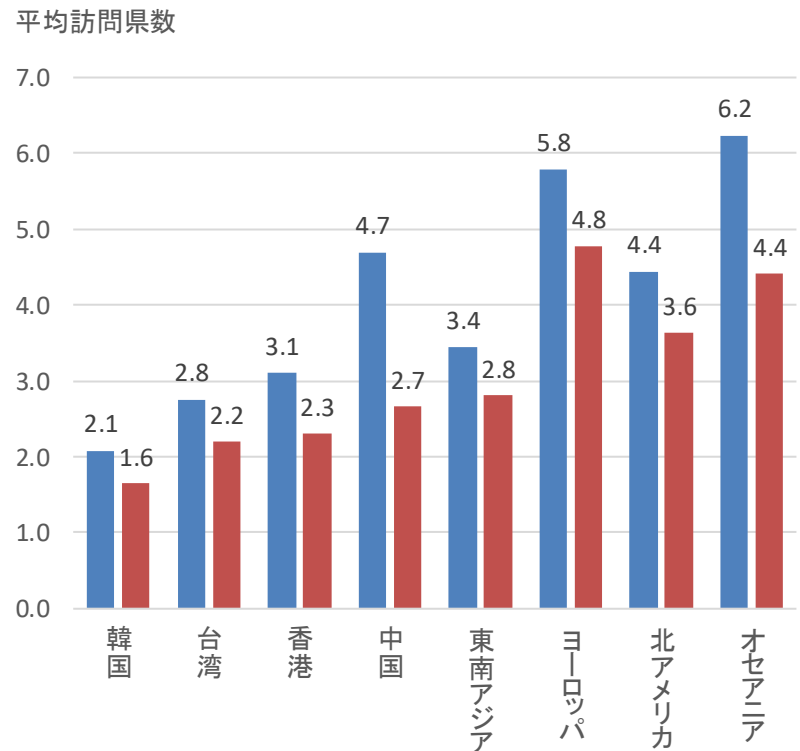


■ 団体旅行 ■ 個人旅行

(注) 旅行手配方法不明のデータを除く。

(出典) FF-Data(2024年)より作成

図 国籍・地域別 旅行手配方法別平均訪問県数 (2024年)



■ 団体 ■ 個人

(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・地域別来訪回数

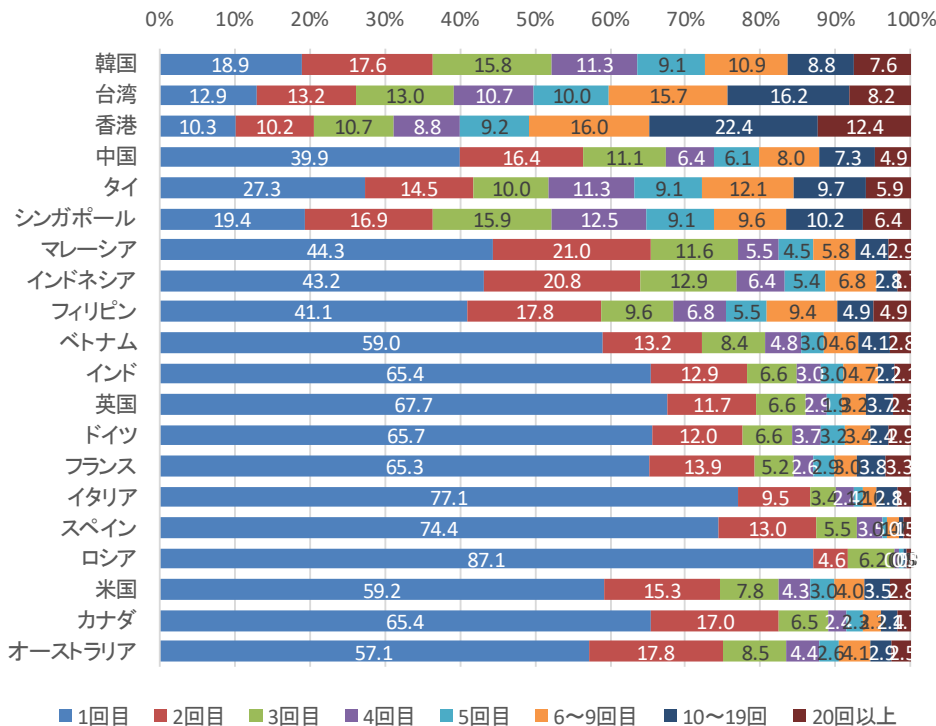
都道府県間流動表

公表用データベース

貸出用データベース

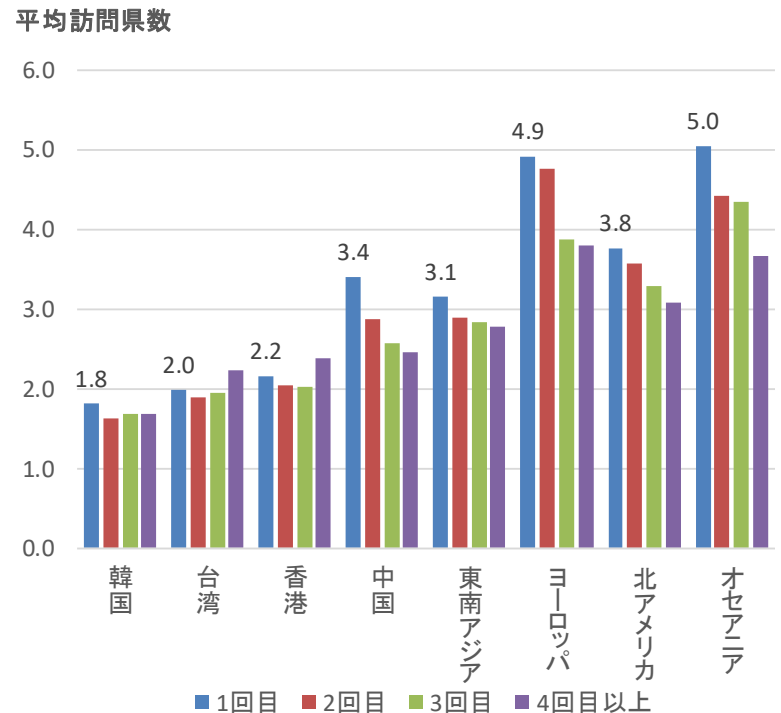
- 旅行者の来訪回数を把握することが可能である。
- 中国・東南アジア・欧米豪の旅行者は来訪回数が1回目の平均訪問県数が最も多い。
- 来訪回数が増加するにつれて、平均訪問県数は減少する国籍・地域が多いが、台湾・香港の旅行者は、来訪回数4回目以上の平均訪問県数が、若干多い傾向にある。

図 国籍・地域別来訪回数シェア(2024年)



(注) 来訪回数不明のデータを除く。
(出典) FF-Data(2024年)より作成

図 来訪回数別平均訪問県数(2024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・地域別入込客数(北海道の例)

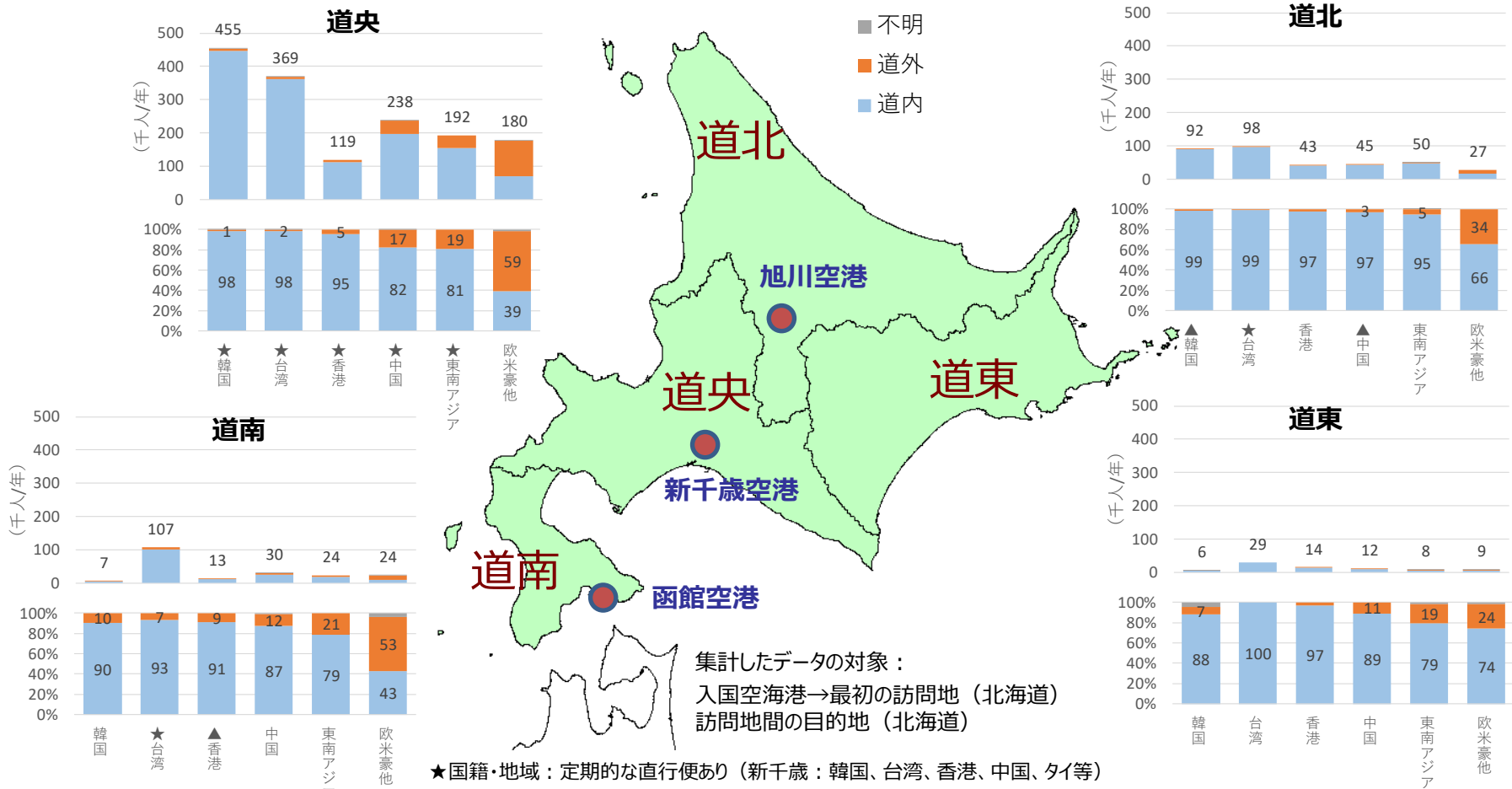
都道府県間流動表

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・地域の道内周遊は8~9割を占めている。
- 北海道内の空港に直行便がない欧米豪他の旅行者は、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 (2024年)



注) 目的地の道内不明のデータを除く
 出所) FF-Data (2024年) より作成

4. 周遊に関する分析

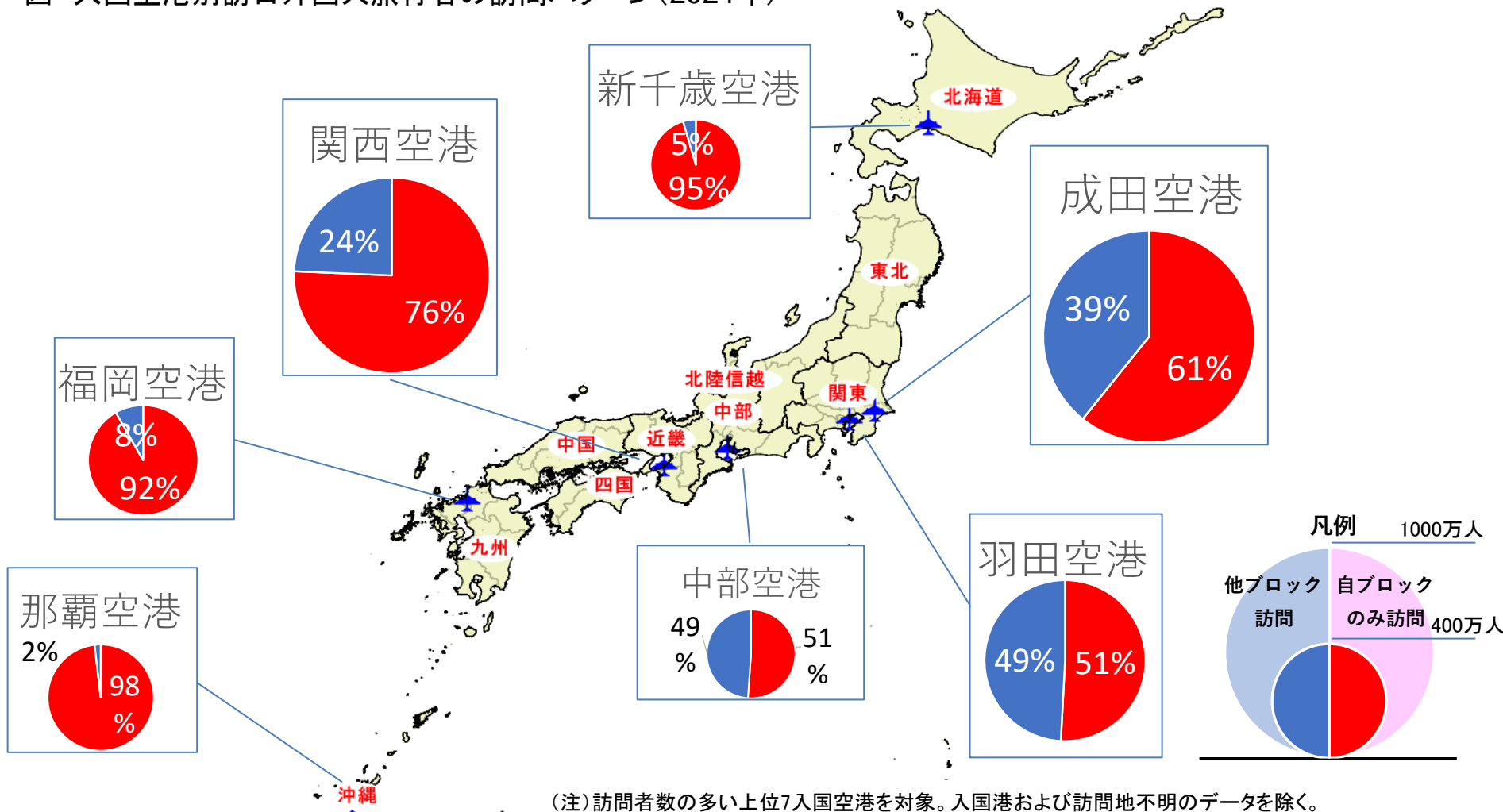
都道府県間流動表

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2～5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9割以上が、自ブロックのみ訪問に留まる。

図 入国空港別訪日外国人旅行者の訪問パターン(2024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⑳ 入国空港からの訪問地に関する分析例(成田空港の例)

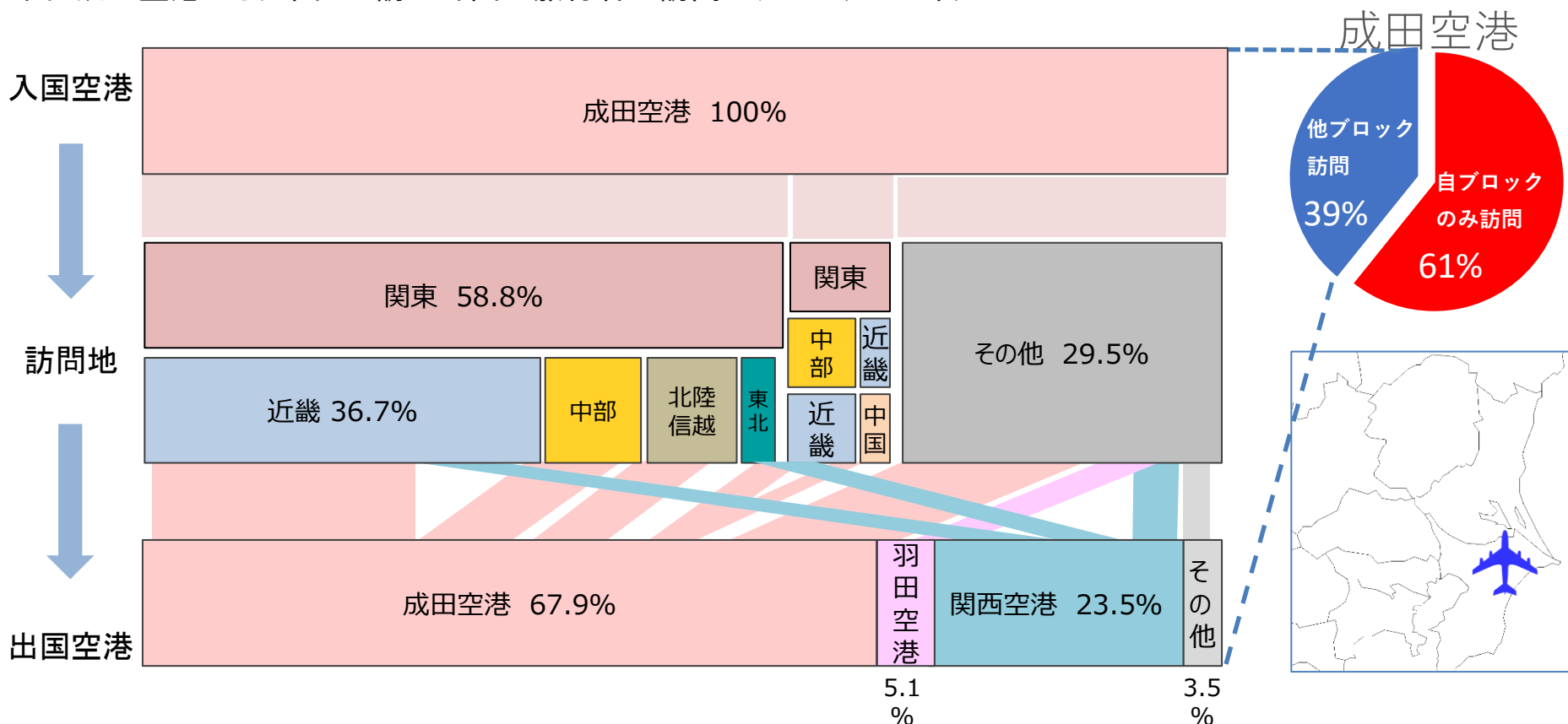
都道府県間流動表

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(2024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(2024年)より作成

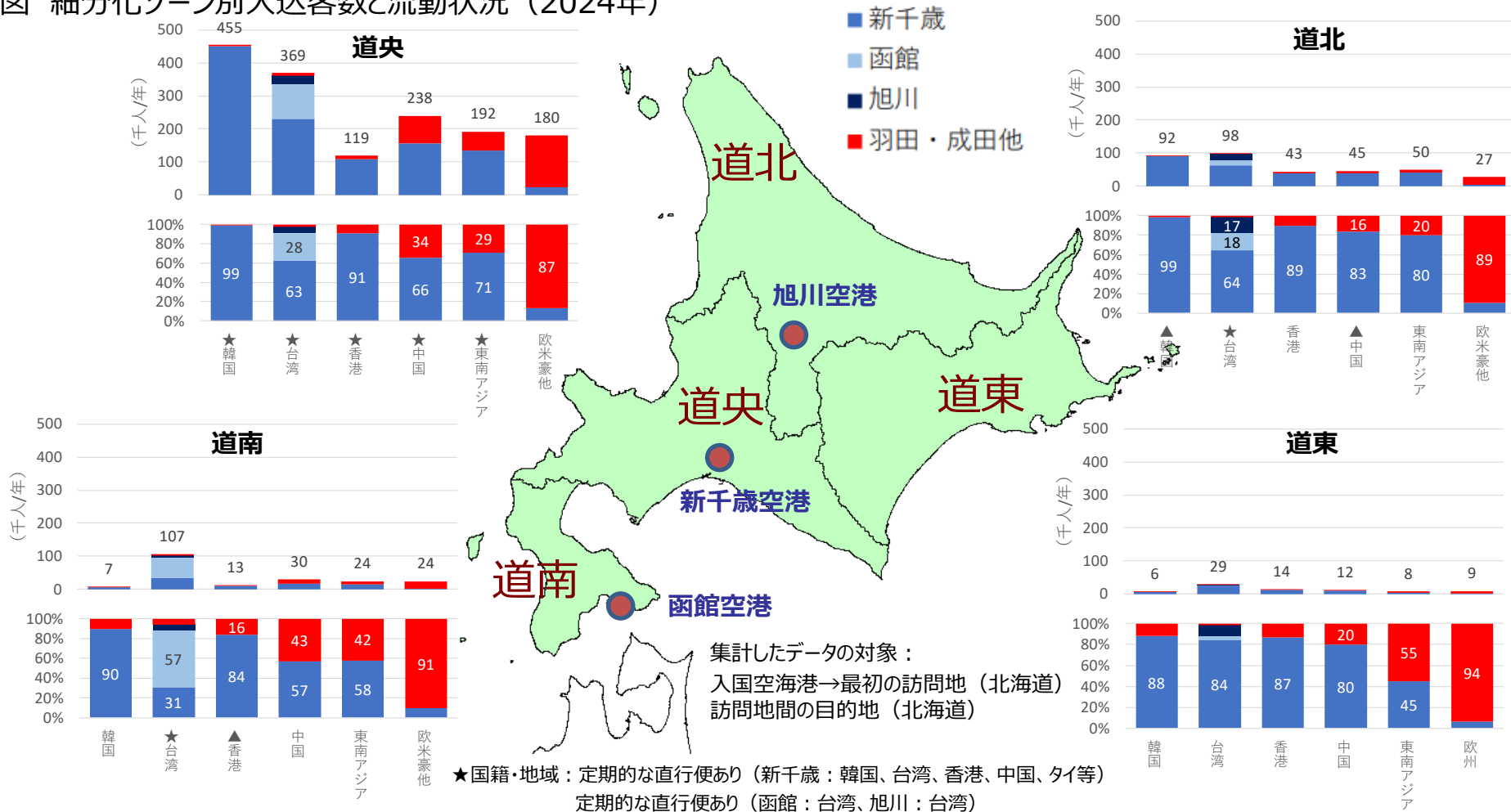
都道府県間流動表

公表用データベース

貸出用データベース

- アジア国籍・地域は直行便がある新千歳空港を利用し、台湾は函館・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 (2024年)



注) 目的地の道内不明のデータを除く
 出所) FF-Data (2024) より作成

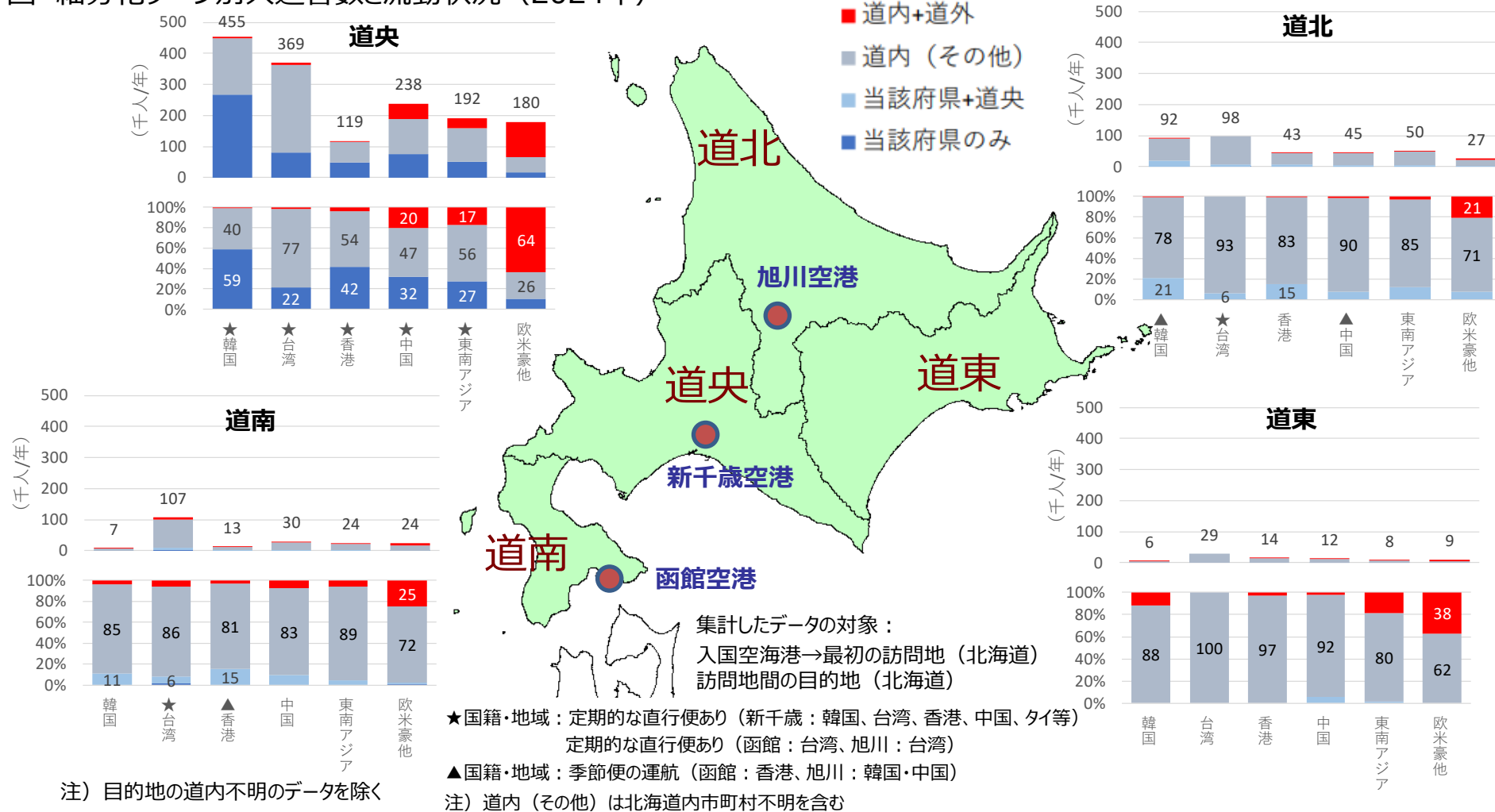
都道府県間流動表

公表用データベース

貸出用データベース

- 新千歳空港等に直行便があるアジアは道内周遊が7~8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 (2024年)



注) 目的地の道内不明のデータを除く
出所) FF-Data (2024年) より作成

5. 経年的な分析

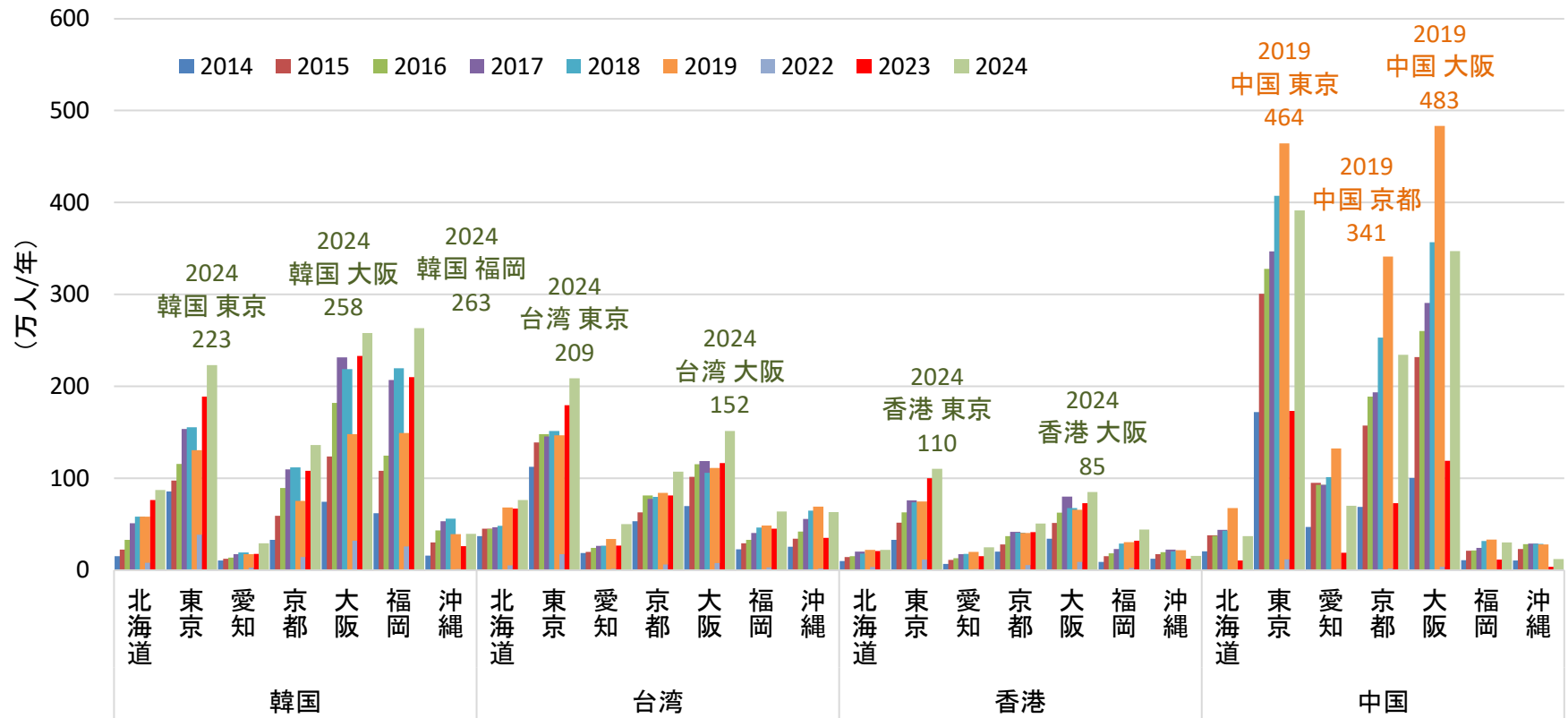
都道府県間流動表

公表用データベース

貸出用データベース

- 韓国・台湾・香港の旅行者は、2024年の東京・大阪・福岡への訪問が多い。
- 中国の旅行者は、2019年の東京・大阪・京都への訪問が多く、コロナ禍からの回復が遅れている。

図 国籍・地域別 都道府県年間入込客数の推移



(注1) 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。

(注2) 2020-2021年は新型コロナウイルス感染症の影響でデータなし。

(出典) FF-Data(2014~2019、2022~2024年)より作成

分析例②5 特定地域の入込客数と地域間流動量(九州の例)

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

- 九州では福岡県を中心に北部の県間での流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⇔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(2024年)

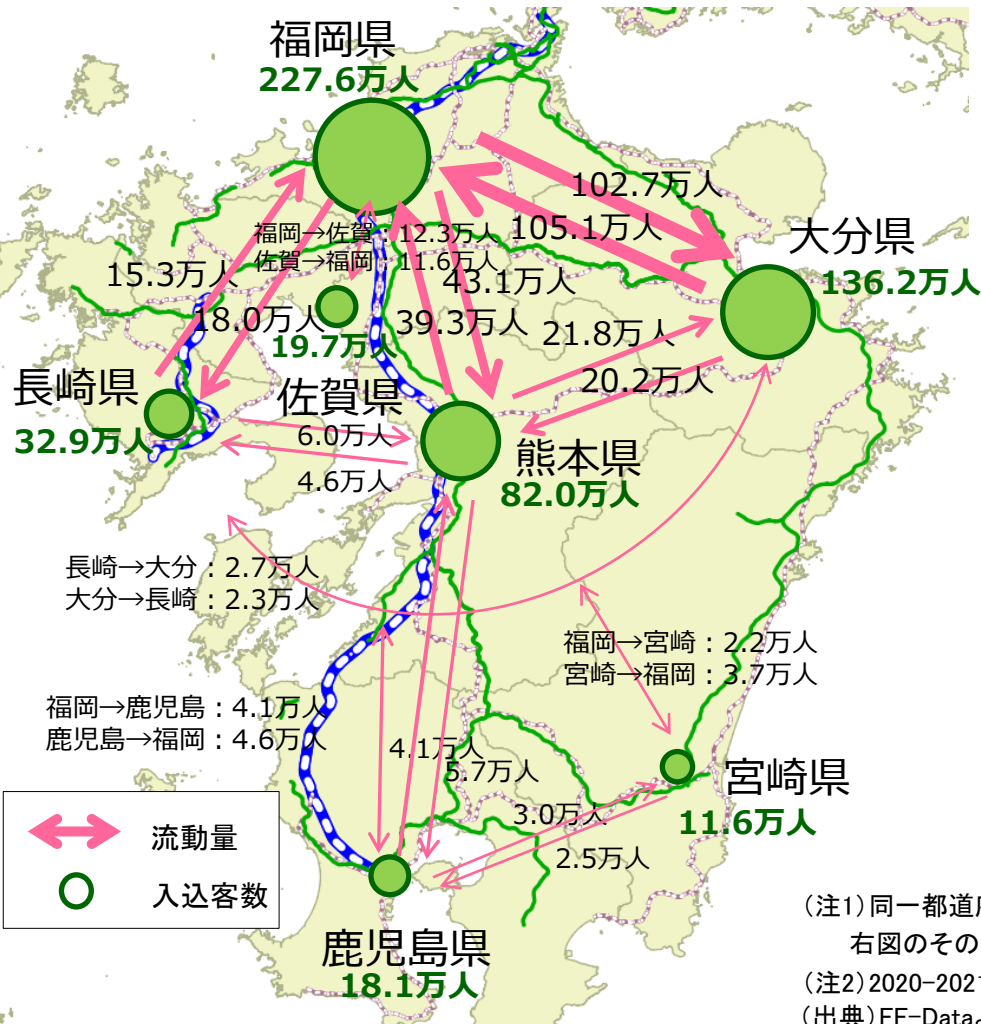
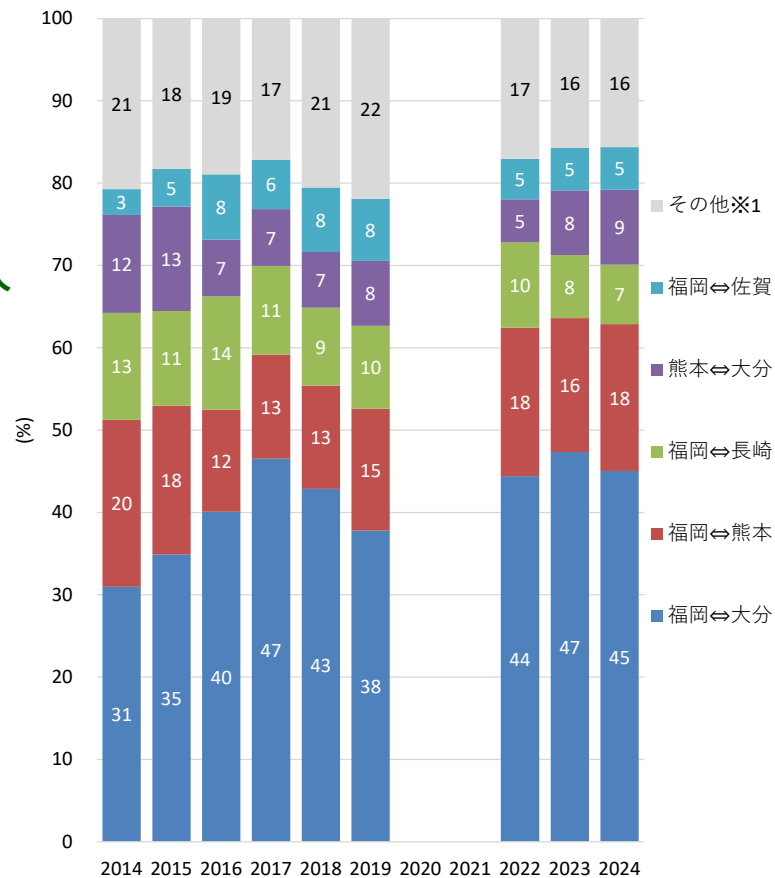


図 九州地方の県間流動シェアの推移



(注1) 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。

右図のその他は九州地方内々の都道府県間流動量を対象。

(注2) 2020-2021年は新型コロナウイルス感染症の影響でデータなし。

(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)

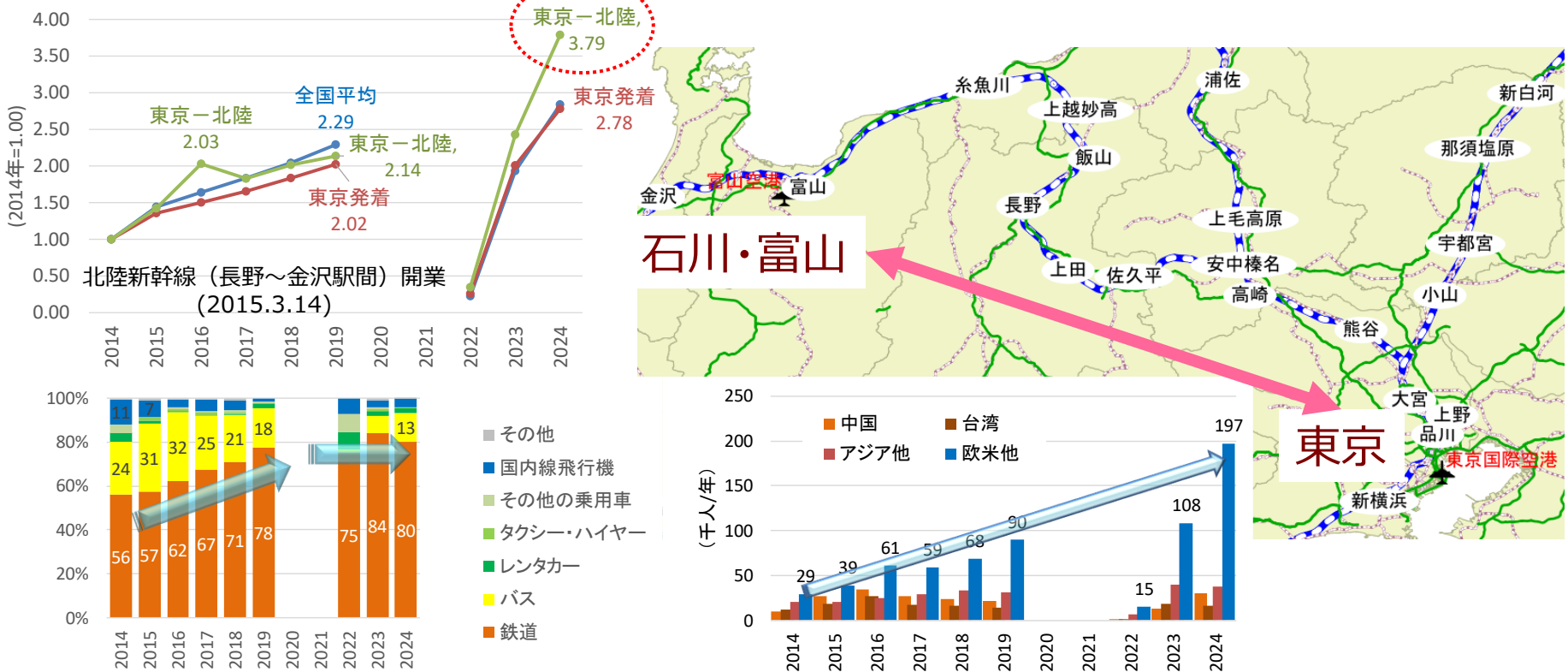
都道府県間流動表

公表用データベース

貸出用データベース

- 北陸新幹線開業以降、東京－北陸(石川・富山)間の流動量は増加傾向で、2024年の流動量は2014年流動量の3.8倍と大きく増加し、全国平均や東京発着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大きく増加している。(2023年以降は8割以上)
- 国籍・地域別流動量は、欧米等の旅行者数が大きく増加している。

図 東京－北陸間の流動分析の推移



(注1) 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。交通機関不明を除く。

(注2) 2020-2021年は新型コロナウイルス感染症の影響でデータなし。

(出典) FF-Dataより作成