ウィズコロナにおける国民の行動の変化と産業界への影響について

株式会社　ANA 総合研究所
産学連携事業部長　水野義弘

はじめに

2022 年の旧盆期間は、コロナ禍が始まって以来 3 年ぶりに行動制限なく過ごすことができた。現下では、過去最大の新規感染者数を記録する日もある状態で、感染者数からだけ見れば決して安心できず、これまでであれば、感染を恐れる田舎の実家や知人から来ないよう言われて移動を控えてもおかしくないような状況であったが、実際には多くの人が帰省したり旅行に出かけたりしている。コロナの感染拡大初期の 2020 年当初から比較して、オミクロン株の感染拡大が始まって以降の第 6 波、そして現在の第 7 波では、国民の行動に違いが出ているようである。この変化は、日本がウィズコロナの時期に入った証左といえるのかもしれない。

本稿では、各種データから、その違いがどのような形で表れているのか確認する。

1.　感染者数と人流の変化

コロナの感染が日本で大きな話題となったのは、クルーズ船内での感染からであった。2020 年当時、2 月に米国で行われた国際航空運送協会（IATA[1]）の会議で欧米の出席者から日本は大変だねと心配する言葉をかけられたが、ニューヨークはそれまでと一切変わらぬ様子であり、かつまた我々日本人もその時はこれほど大きく、長く続くことになるとは思ってもいなかった。その後、急速に感染が拡大し、重症者そして死者が急増することになり、コロナのパンデミックに世界中が対応を迫られることになる。

日本で本格的に感染が拡大し、7 都府県に緊急事態宣言が出されたのが 2020 年 4 月 7 日であり、その後 3 回にわたり繰り返し緊急事態宣言が出されたが、コロナ感染の第 5 波の終息が見えた 2021 年 9 月 30 日に 4 回目の緊急事態宣言を終了してから宣言は出されていない。図 1 でわかるとおり、コロナ感染に関連して人の移動に大きな影響が出ている。2020 年 2 月頃より人流が減り始め、最初の緊急事態宣言発出の前には急減して、コロナ禍前と比較しておよそ 6 割減となっている。その後も感染の波が来る度に、人流に影響が出ていたが、第 2 波から第 5 波までは、19 年同週比で 25~30%減であるのに対し、第 6 波、第 7

[1] IATA：International Air Transport Association 世界の航空会社で構成される業界団体

波では、感染者数がそれまでより格段に多くなっているにもかかわらず、人流の減少は大きくなく、それまでとは異なる動きを示している。

この違いには何か原因があるのであろうか。ウイルスの種類に着目すれば、第 6 波以降はオミクロン株と呼ばれるもので、第 7 波では感染力の非常に高い BA.5 という系統に切り替わっている。オミクロン株は、その感染拡大当初より、感染力の高さと相反して重症化しにくいことが報告されている。さらに、第 5 波までは、政府から緊急事態宣言が出て行動制限がかけられていたが、第 6 波では、まん延防止等特別措置が設定されてはいるものの移動の自粛は求めていない。また、第 7 波では感染者数が爆発的に増えたが、政府は経済活動を止めないことを念頭に、行動制限を行わずに現在に至っている。これら二つのことは、第 5 波までと明確に異なるのであり、人流に影響を与えた可能性がある。

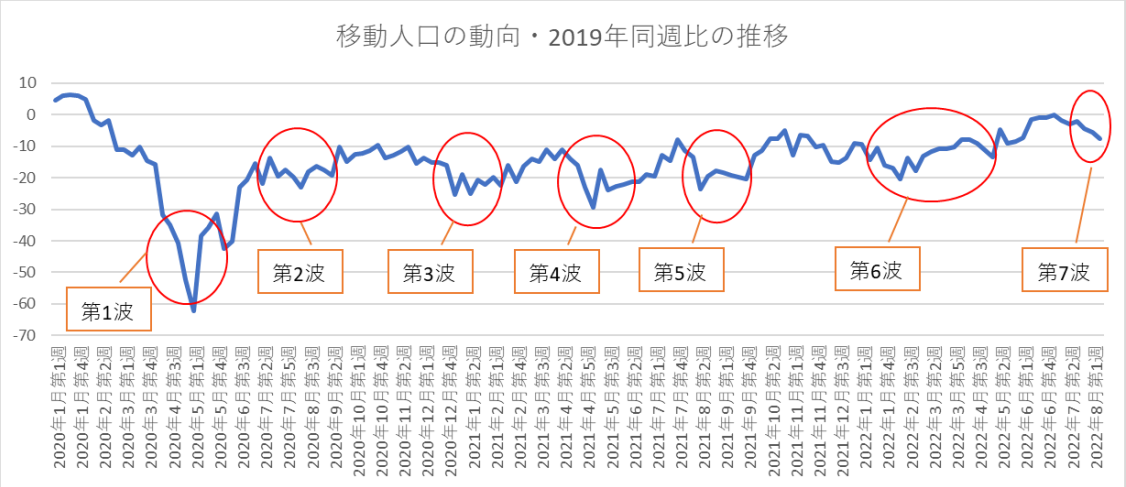

図 1　コロナ禍における移動人口の動向
（出所：内閣府　V-RESAS　「移動人口の動向」データを基に筆者作成）

図 2 では、感染者数と、重症化率（同日の重症者数/感染者数で便宜的に求めた）の推移に、航空機利用の対 19 年比の推移を合わせてみた。第 5 波までの感染者数は第 6 波以降よりもかなり少ないが、重症化率は高いことがわかる。航空機の利用者は、重症化率の高い時期（赤線が当該時期における航空機利用者数の対 19 年比率の平均）よりも第 6 波以降の重症化率の低い時期（青線が当該時期における航空機利用者数の対 19 年比率の平均）の方が増えてきていることがわかる。重症化率は、一般に公表されている数字ではないが、感染者数が増えても重症化しにくいという報道が繰り返し行われる中で、国民の意識にはそのことが定着しており、それが行動の違いにつながった可能性がある。

さらに、ANA が行った利用者に対するアンケート調査では、目的をビジネスとレジャーに分けて、半年以内の国内線利用予定を確認しているが、図 3 及び図 4 からわかるように、利用の予定ありと回答した人のうち、最も多くの理由は、仕事で出張の必要がある、行きた

い旅行先がある、でそれぞれおよそ 90%であり、コロナ感染に懸念が少ないという理由を挙げた人は、25～45%であった。すなわち、航空の利用目的があれば、感染の懸念が多少あっても利用をすると考えていることになる。図 3 及び図 4 は、 第 6 波の終息が見えた 5 月終わり、第 7 波直前の 7 月頭、そして第 7 波に突入した 7 月下旬のデータである。

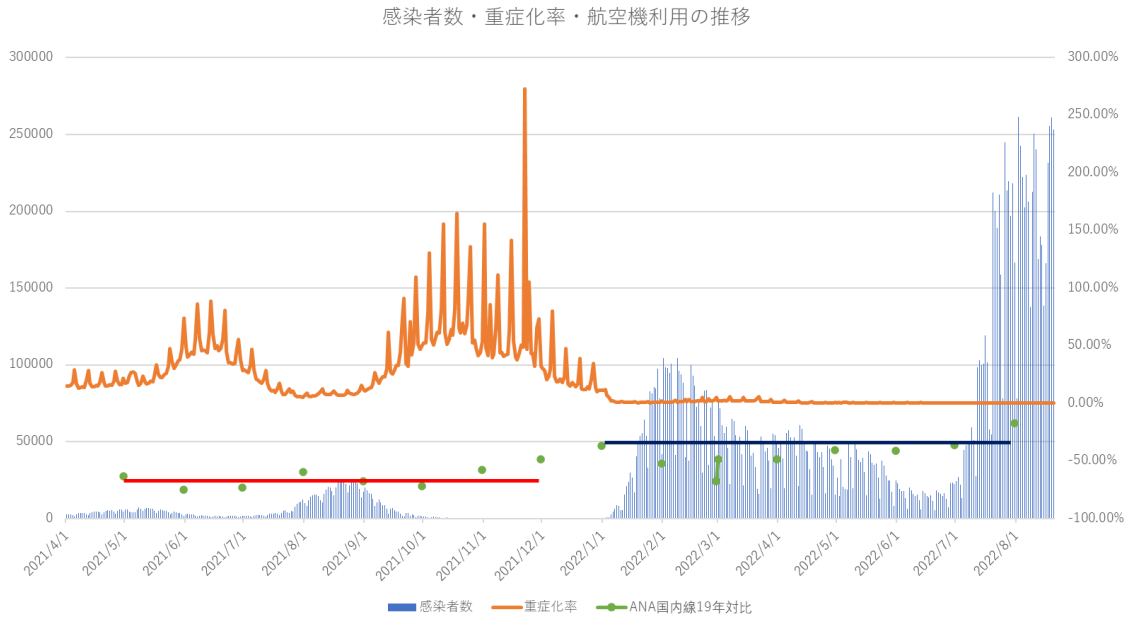

図 2：感染者数、重症化率、航空機利用者数対 19 年比率の推移
（出所：厚生労働省　国内の発生状況、ANA　国内線旅客数実績　より筆者作成）

第 6 波の拡大が始まったころからのビジネス、レジャーでの利用（の予定）がないと回答した人の理由の中で、移動しづらい社会の雰囲気がある、コロナ感染に対する不安を感じる、と回答した人の割合の推移は、図 5 及び図 6 のとおりである。第 6 波のピーク時から下落し続け、それよりも格段に感染者数が多い第 7 波になっても、その傾向が特にビジネスで続いていることがわかる。コロナ感染に対する世間の目や不安な気持ちを航空機利用しない理由とする割合は、ビジネス利用よりもレジャー利用にやや多い。こうしたことから、第 6 波以降、感染者数の拡大を過度に恐れなくなりつつあり、感染があっても日常の行動をしようという気持ちになっていることが推測できる。

以上みてきたとおり、第 6 波以降は、コロナ感染があっても注意をしつつできるだけ日常の行動をしようという意識がみられるのであり、ウィズコロナの時期に入ったものと考えられる。

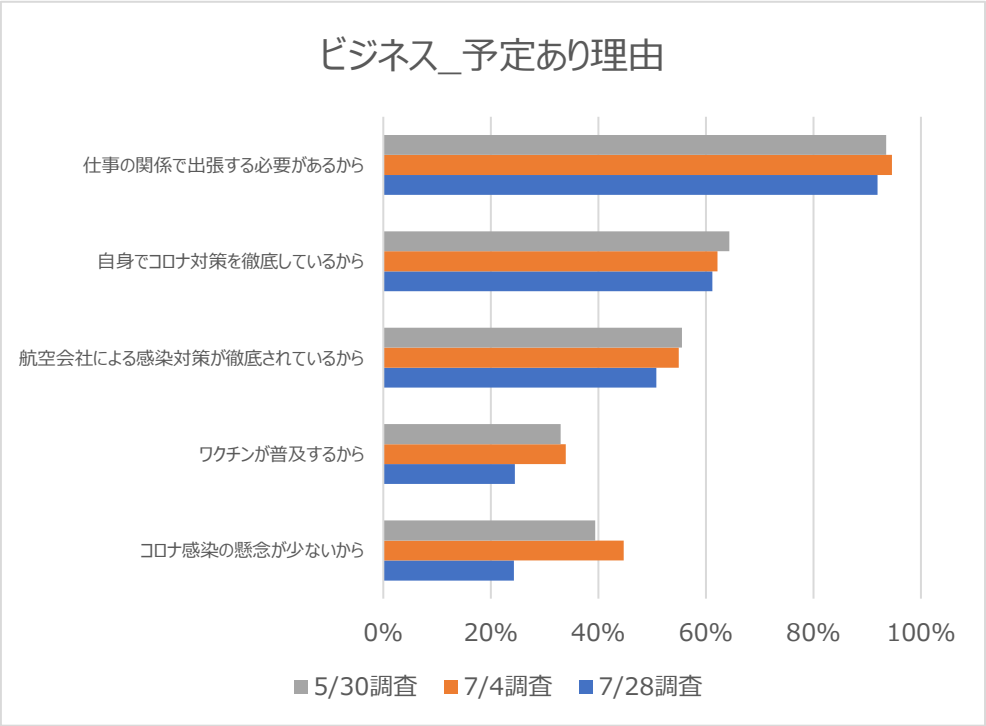

図 3：半年以内にビジネスで航空機利用の予定のある人の理由
（出所：ANA　マイル会員向け移動マインド調査）

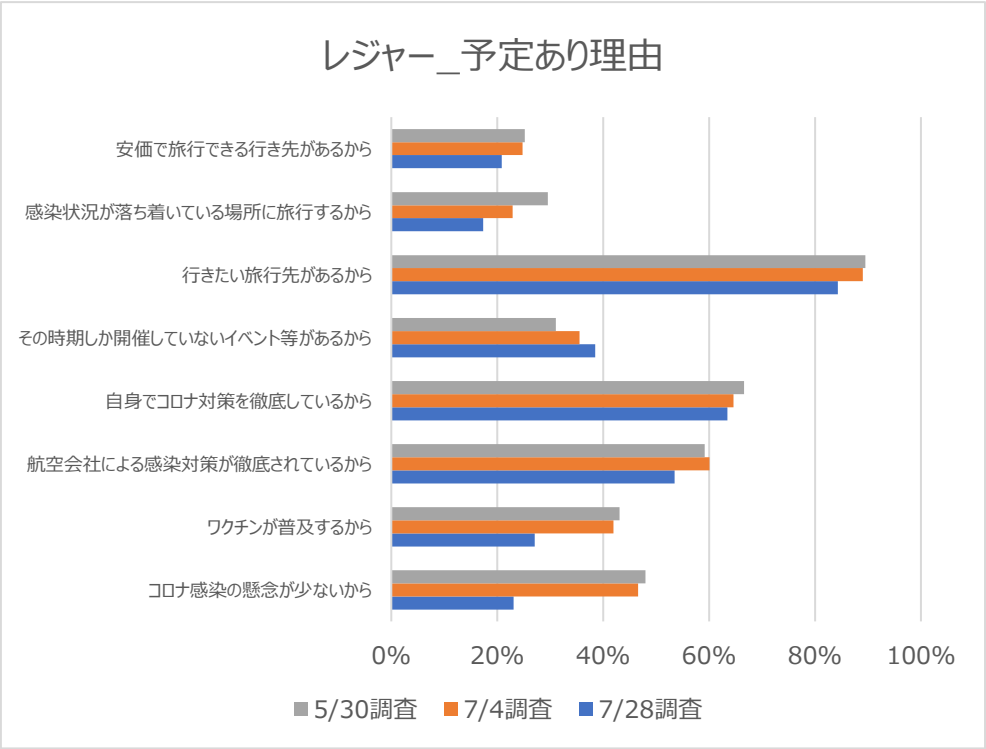

図 4：半年以内にレジャーで航空機利用の予定のある人の理由

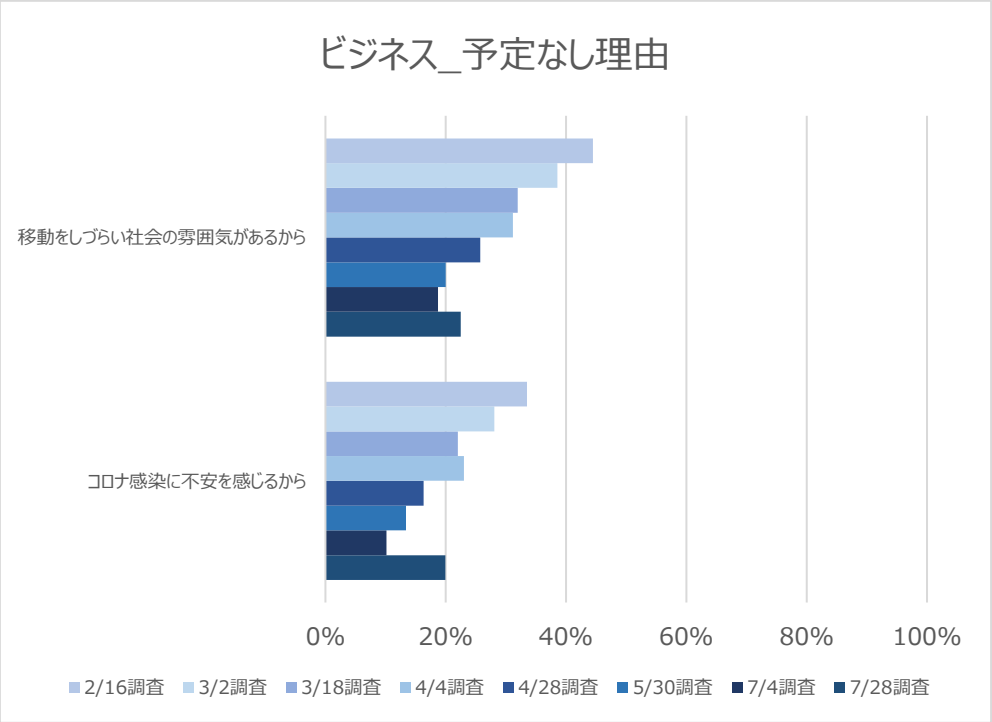

図 5：半年以内にビジネスで航空機利用の予定のない人の理由

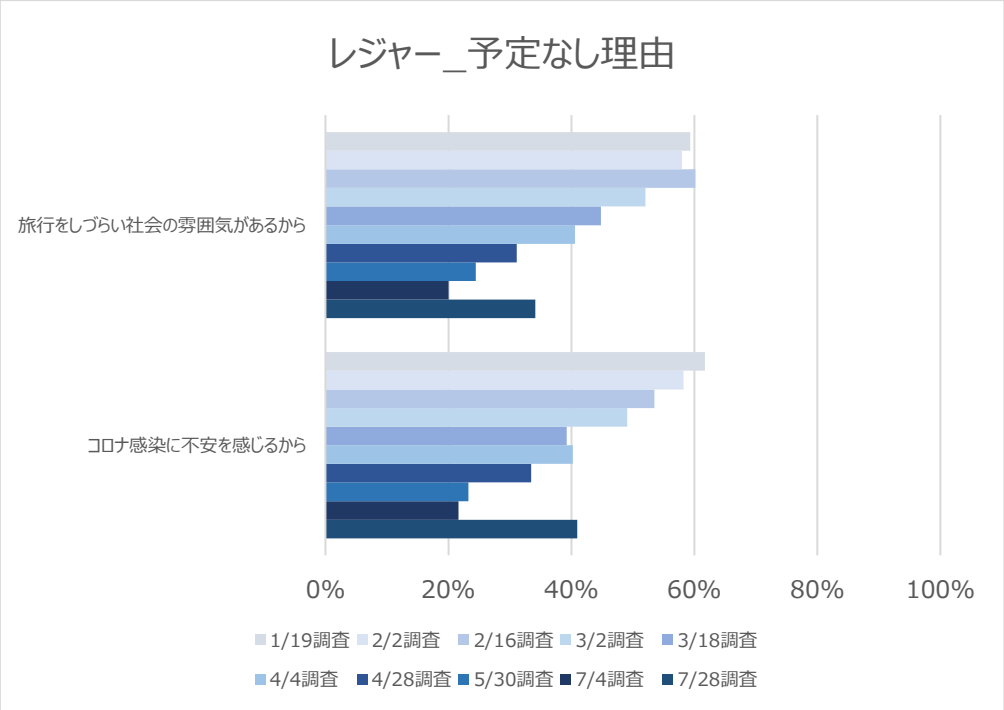

図 6：半年以内にレジャーで航空機利用の予定のない人の理由

2. サービス業への影響

コロナ禍は、人の流れにとどまらず、様々な業界、日本経済、世界経済に影響を及ぼしている。

内閣府が毎月まとめる月例経済報告[2]で、コロナの感染が初めて急速に拡大した直後の2020 年 4 月では、「景気は、新型コロナウイルス感染症の影響により、急速に悪化しており、極めて厳しい状況にある。」とされ、当初全産業で大きな影響を受け、警戒感が出ていたが、6 月には、「景気は、新型コロナウイルス感染症の影響により、極めて厳しい状況にあるが、下げ止まりつつある。」に変わり、翌 7 月には「景気は、新型コロナウイルス感染症の影響により、依然として厳しい状況にあるが、このところ持ち直しの動きがみられる。」と表現を上方修正し、その後 2021 年には、感染者数の動向に対応する形で景気判断も変動していることが確認できる。第 5 波以後の感染状況の落ち着きにより、2021 年 12 月の報告では、「景気は、新型コロナウイルス感染症による厳しい状況が徐々に緩和される中で、このところ持ち直しの動きがみられる。」と上方修正し、第 6 波が始まったころから再度下方修正をするも、5 月には、「景気は、持ち直しの動きがみられる。」と、コロナ禍以降初めて、感染の影響に言及しない景気判断とした。第 7 波の拡大が始まった 7 月の報告では、「景気は、緩やかに持ち直していている。」とさらに上方修正した。なお、2022 年 3 月に始まったウクライナ戦争、原油価格の高騰や米国の利上げ、それに伴う円安、世界的な物価高騰など、この景気判断は当然こうした世界経済に影響を与えるコロナ禍以外の事象も含んだ上で行われている。

前述した人の流れと同様に、コロナ発生当初と最近の 2022 年に入って以降とでは、景気への影響も異なってきている。

さらに産業別にみると、製造業を中心にコロナ禍からの影響を比較的早く脱し、2019 年を上回る業績を出す産業がある一方、旅行、観光産業や飲食産業では、その回復は遅れている。図 7 から、そのことが確認できる。回復の遅れていた旅行や外食、宿泊業においても、第 6 波の期間中から回復の兆しを見せている。

このほか、サービス産業へ与えた影響が大きいことを示すものとして、独立行政法人経済産業研究所（以下、RIETI という）の研究で、財務省「四半期別法人企業統計調査」のデータを基に、「国内の製造業および非製造業（全規模）の 1 社あたりの経常利益を示している（2020 年 4 月から 12 月までの合計）。製造業は、経常利益黒字で推移しており、コロナ禍においても相応の影響を受けたと推察されるが、足元では一定の利益を確保している。他方、飲食業や宿泊業、その他運輸業（航空運輸含む）は、依然として経常利益は赤字であり、厳しい状況下にあることが示唆されている。」と分析している。

---

[2] 内閣府ホームページ　https://www5.cao.go.jp/keizai3/getsurei/kaigi.html

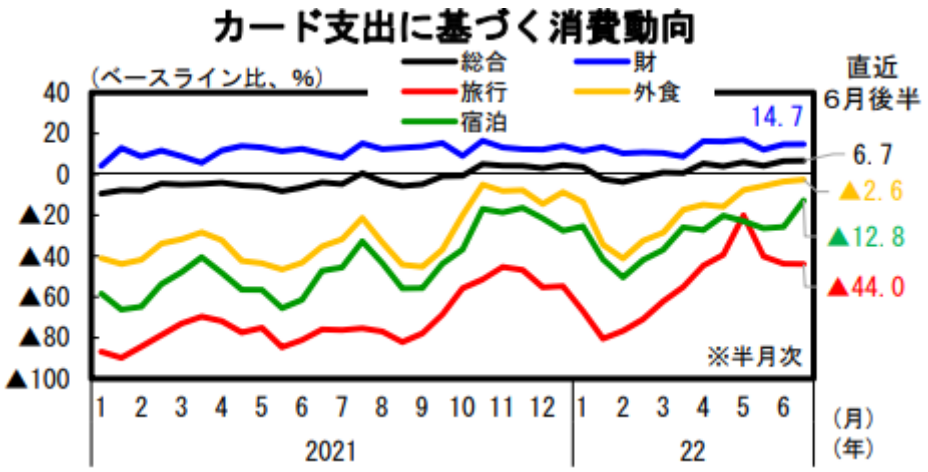

図 7：カード支出に基づく消費動向

（出所:内閣府　「月例経済報告等に関する関係閣僚会議資料　令和 4 年 7 月 26 日」）

コロナ感染拡大当初、緊急事態宣言で行動に制限がかかり、「不要不急」のことは慎むようにと言われ続けたこともあり、主として対面型サービス業においては極めて大きな影響が及んだ。

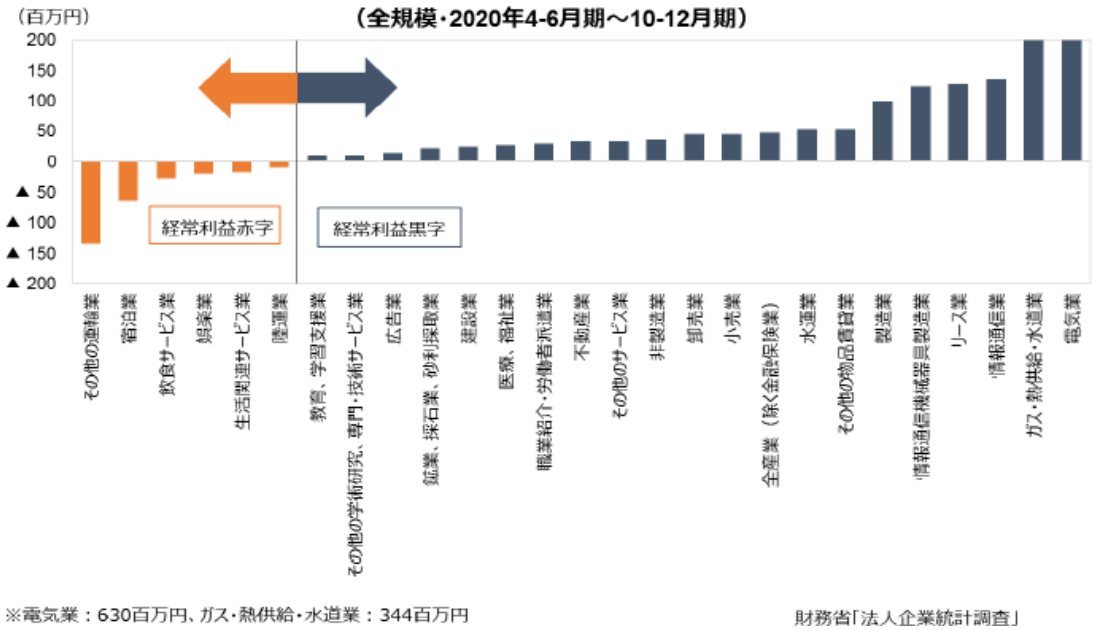

図 8：1 社あたりの経常利益

（出所:RIETI　「コロナ禍における国内サービス業の状況」[3]）

---

[3] RIETI　ホームページ　https://www.rieti.go.jp/jp/columns/a01_0644.html

3.　宿泊業への影響の推移

サービス業の中で、宿泊業もコロナ禍とそれに伴う行動制限の影響を最も大きく被った産業の一つである。観光庁の調査報告[4]によれば、コロナ前の 2019 年対比で延べ宿泊者数は、2020 年春に最大の落ち込みを見せた後、同年夏から年冬にかけて行われた GoTo トラベル事業[5]の影響で持ち直したものの、同事業の一時停止以降は再度大きく落ち込み、日本人の延べ宿泊者数で 40~50%減の状態が翌 21 年 9 月頃まで続いた。第 5 波が終息した 4 回目の緊急事態宣言終了後の 9 月以降は、コロナ感染も落ち着きを見せ、県内旅行を対象とする県民割の始まりの好影響も受ける形で急速に持ち直し、同年 12 月には初めてコロナ禍前の水準を超える宿泊者数となった。しかし、2022 年 1 月以降、それまでで最高の感染者数を記録する第 6 波の始まりと同時に、再度宿泊者数は減少に転じたが、その減少傾向は-32.7%を底に、未だ多くの感染者数を記録している最中であっても回復に転じている。6 月は推計値であるが、19 年比で-6.5%まで持ち直している。

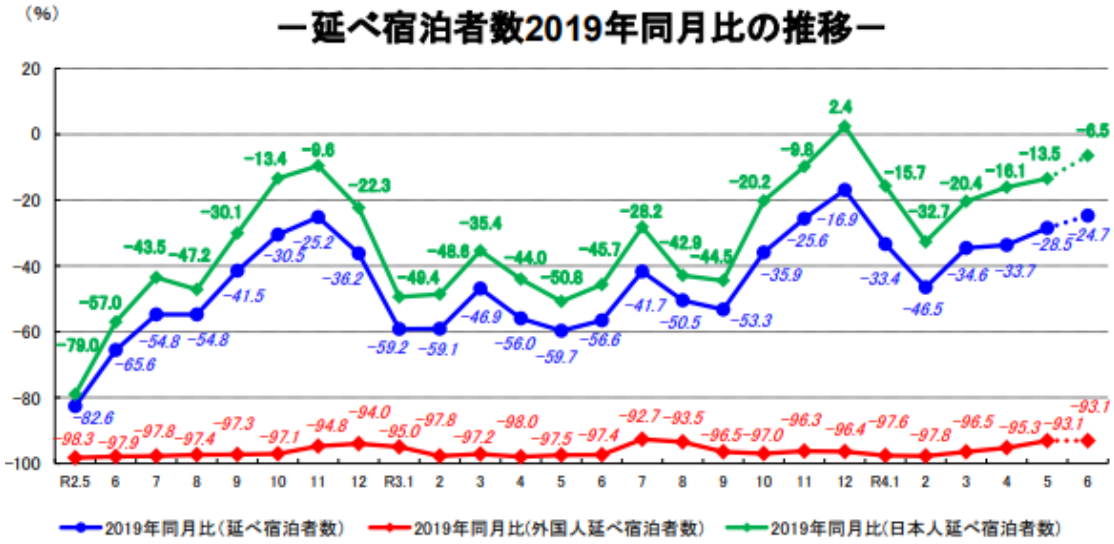

図 9：延べ宿泊者数 2019 年同月比の推移
（出所:観光庁　「宿泊旅行統計調査　令和 4 年 7 月 29 日）

また、同報告では図 10 の施設タイプ別客室稼働率の推移についても触れているが、施設のタイプによって影響度合いが異なることがわかる。主にビジネスでの利用が多いであろうビジネスホテルは、全体水準を一貫して上回っていたが、2020 年の GoTo トラベル事業

---

[4] 観光庁　「宿泊旅行統計調査　令和 4 年 7 月 29 日」
[5] コロナ禍で影響を受けたサービス業への支援策のうち、国土交通省が主管する宿泊を伴う旅行および日帰り旅行代金の一部を国が補助する観光支援策

で稼働率を大きく回復したのは、観光利用も多いシティホテルと観光利用が主と考えられるリゾートホテルである。コロナ禍前と比較すると（図 11)、シティホテルの稼働率がコロナ禍前は一貫して最も高くおよそ 80%であったが、コロナ禍では持ち直してきても 50%に留まっている。ビジネスホテルもコロナ禍前の 75%近傍の数値と比較すると、最も良い時期でも 57%と大きく下回っている。コロナ禍前に稼働率の低かった旅館については、反対に、もともと 37~38%程度であったところ、GoTo トラベル事業展開時の 2020 年 11 月には 38%を超えコロナ禍前の水準に戻り、その後もコロナ禍前の水準に近いところを推移している。

以上のことから、コロナ感染でビジネス、観光両面に影響が出たものの、オンライン会議の急速な普及により、ビジネスホテルなどのビジネス需要は減退し、感染が落ち着いてウィズコロナに入ったと思われる場合であってもコロナ禍前の水準に戻り切れないのに対し、旅館など観光需要を反映させる傾向の強い施設では、GoTo トラベル事業などの観光振興策が非常に高い効果を上げ、ウィズコロナ下でのコロナの影響からの戻りが早いと考えられる。

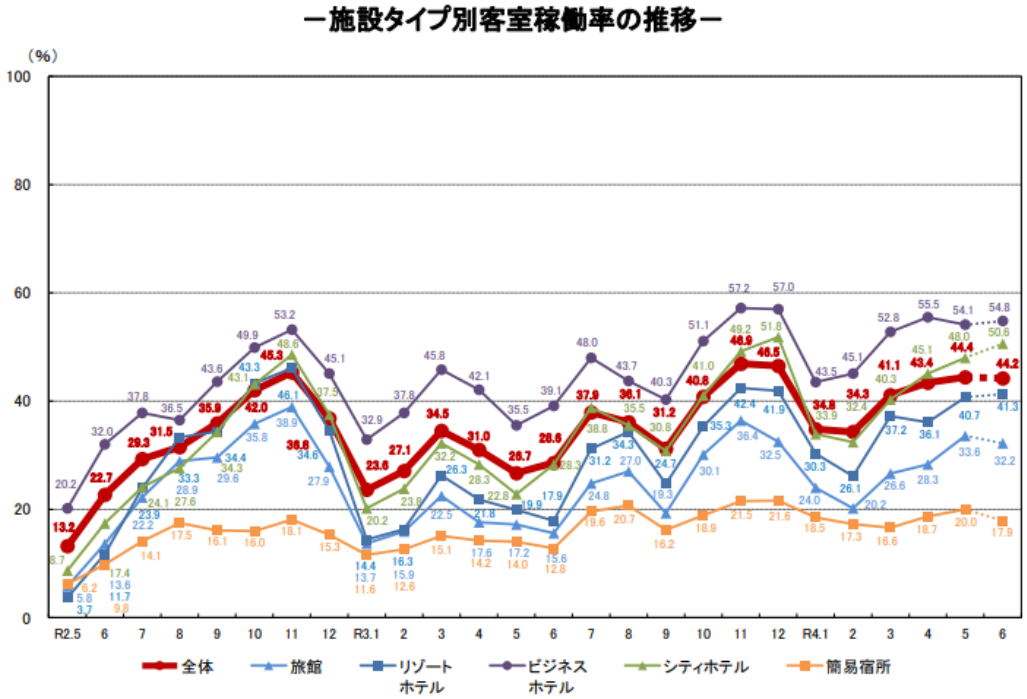

図 10：施設タイプ別客室稼働率の推移（コロナ影響下）
（出所:観光庁　「宿泊旅行統計調査　令和 4 年 7 月 29 日）

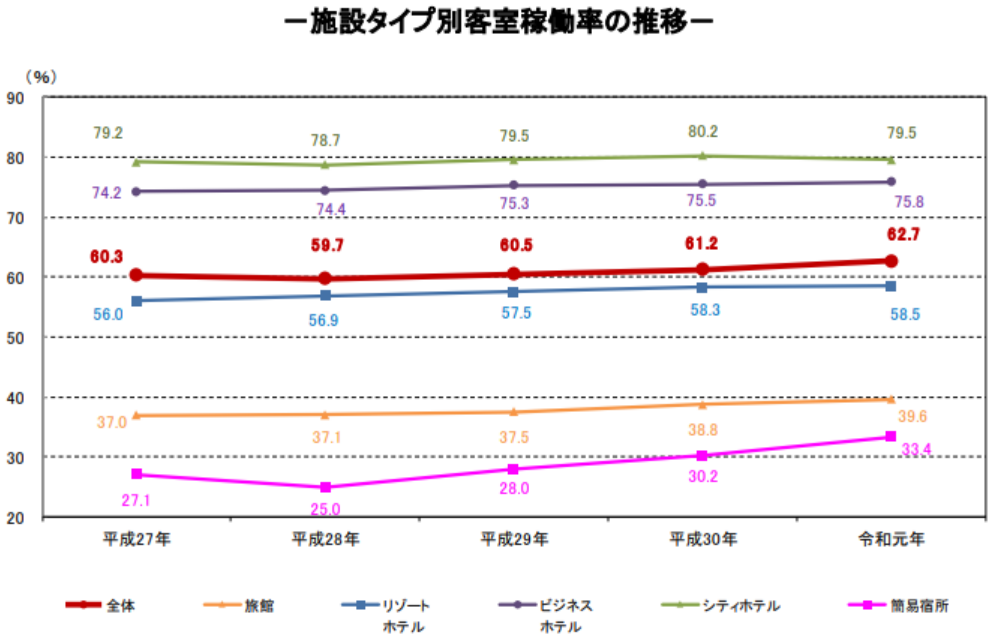

図 11：施設タイプ別客室稼働率の推移（コロナ前）
（出所:観光庁　「宿泊旅行統計調査（令和元年・年間値）」）

4.　ウィズコロナにおける需要の変化

コロナ感染拡大によるサービス業への影響、特に宿泊業への影響について丁寧にみてきたが、さらに、第 5 波以降のウィズコロナにおける需要の変化について確認する。すでに見てきたとおり、コロナ第 5 波までとコロナ第 6 波以降では人の流れや産業への影響に違いがある。第 5 波までは緊急事態宣言やコロナの感染拡大による影響により一定の範囲内で需要が上下していたが、第 5 波終息後の需要はそれ以前よりも大きく改善し、また、それ以前よりも格段に多い感染者数が出た第 6 波発生時にも需要の戻りが早く、そして過去最大の感染者数を更新している第 7 波継続中でも大きな需要の落ち込みは見られず、コロナ禍前の水準に戻りつつある。

宿泊と運輸業におけるデータを確認すると、宿泊者数の動きと JR 東日本の近距離旅客収入の動きはよく似ているし、長距離移動の動向を把握できる国内航空旅客の推移と中長距離移動の動向を把握できる JR 東海の東海道新幹線旅客数の推移はよく似ている（図 12）。宿泊者数は必ずしも近距離移動の宿泊者だけではないが、鉄道の近距離移動の需要の戻りと類似した動きを示している。鉄道中長距離利用および航空機利用は、先の二つに比較して、コロナの影響をより強く受けている。さらに第 6 波以降についても、利用動向に変化がみられる。第 6 波終息以降では、宿泊者数の推移と近距離鉄道の推移に違いが出て、近距離鉄道は停滞ないしは下落しているが、日本人宿泊者数は 7 月にはコロナ禍前の水準に戻った。ま

た、中長距離移動を示す二つの利用者数の推移にも違いがみられ、新幹線利用は近距離鉄道同様に停滞ないしは下落しているが、航空機利用は第 6 波の終息と相まってさらに需要が回復している。この間、県民割や現在ではより広域なブロック割による観光振興策が採られているにもかかわらず、短距離や中距離の移動に活用されるはずの鉄道に効果が顕著に見られず、こうした振興策の対象にならない長距離移動の航空機の利用者が伸びていることから、観光振興策の影響は限定的であることが推測される。最大の消費者を抱える東京や大阪の大都市が 8 月末の時点でも都民割や府民割を停止していることや、ブロック割の導入を見送っていることが、こうした振興策の効果を限定的にしている原因と推測される。これは、2020 年にコロナ感染が拡大し、初めて緊急事態宣言が出され、国民生活がかつてないような経験をした後、感染の第 1 波、第 2 波が収まるとすぐに観光振興策として行われた全国版の GoTo トラベル事業の観光関連企業への好影響が極めて大きかったこととは対照的である。現在、未だ GoTo トラベル事業の再開は決まっていないが、ウィズコロナの時期に入り国民の意識に変化が生じた今、コロナ感染防止に注意を払いつつ、コロナ禍により大きな打撃を受けた観光関連産業への支援に向けて、また、ひいては日本における消費拡大に向けて、早期の再開に期待したい。

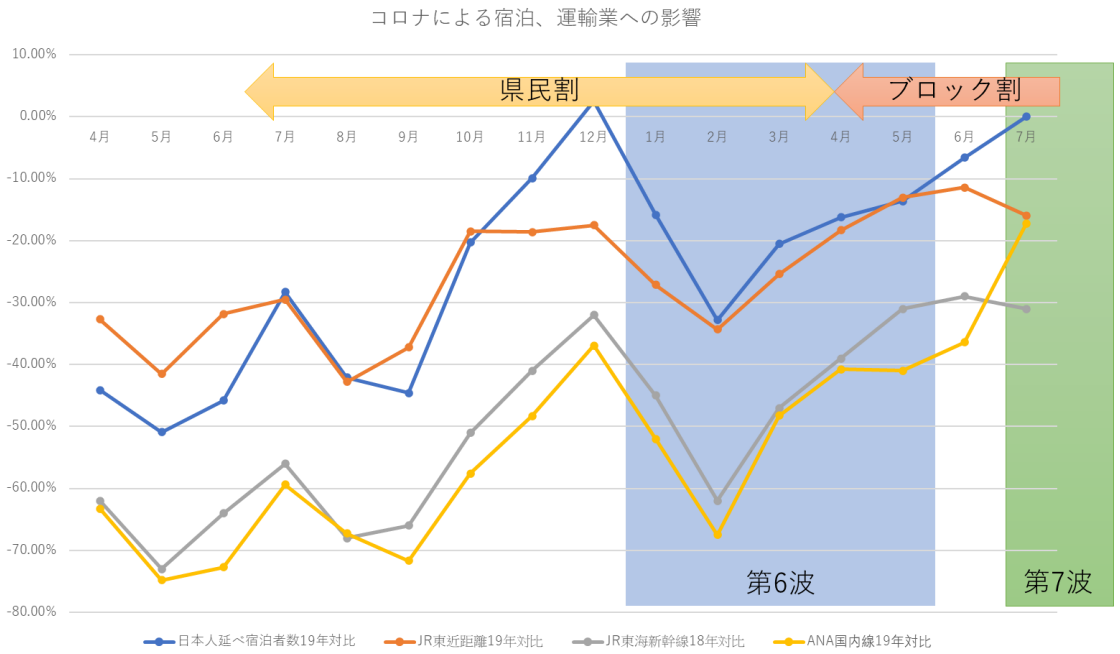

図 12：コロナによる宿泊、運輸業への影響
（出所：日本人延べ宿泊者数推移―観光庁「宿泊旅行統計調査」、近距離営業収入推移―JR 東日本「鉄道営業収入対前年の推移」、東海道新幹線旅客数推移―「JR 東海輸送量の推移、ANA 国内線旅客数推移―「ANA 国内線旅客数実績」から筆者作成）

おわりに

ウィズコロナでは国民の意識の違いにより、明確に行動に変化が表れた。長引くコロナ禍においても、重症化の割合などを敏感に感じとり注意しつつも、それ以前よりも活動を積極的に行うようになってきている。これが経済にも影響を与えており、戦争や燃油費高騰、各種物価高などで景気減速懸念もある中だが、これまで消費を控えてきた分野においても徐々に需要が回復しつつある。

政府は、こうした動きに呼応する形で、スピードをもって振興策を実行し消費を拡大して、複雑でリスクを抱えた世界経済の中にあっても日本経済の立て直しを図るべきである。

さらに、本稿では触れなかったが、貿易収支の健全化に向けて、外国人旅行者による消費を呼び込むいわゆるインバウンド振興策についても早急に実行に移すべきである。そのためには、まず水際対策の緩和を急ぐ必要がある。9 月より、ワクチン 3 回接種者に対しては入国 72 時間前の PCR 検査を不要とすることが決まったが、未だ解禁されていない個人の外国人観光客の入国制限緩和を早期に行い、少なくとも先進 7 か国や他の観光立国を目指す国々と同じ条件とすることで、インバウンドの本格的な復活を目指したい。

以上