

まだまだ続く旅費高騰、夏休みの旅行需要の制約に

2025年7月18日

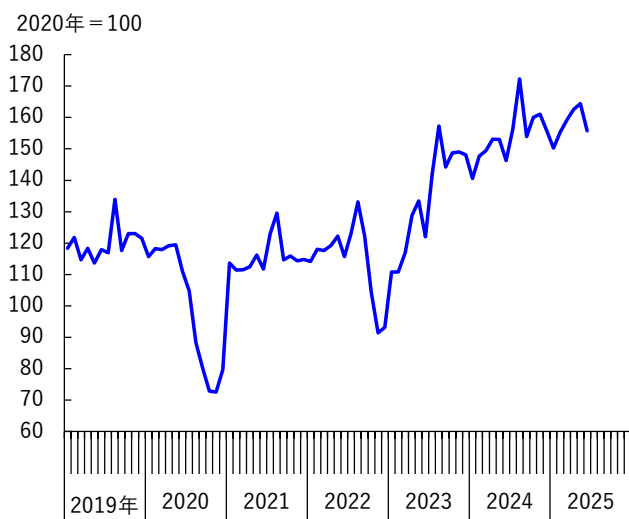
調査部 副主任研究員 白須 光樹

宿泊料はなお上昇基調、現在の水準はコロナ禍前比で3割超高い

宿泊料の高騰が続いている。本日発表された総務省の「消費者物価指数」によると、2025年6月の宿泊料は前年比+6.5%と上昇が続いた（図表1）。これは、新型コロナウイルス禍前の19年6月比で+32.0%である。宿泊料が上昇している要因の1つはコスト高である。図表2に示したように、食材やリネンサプライなどの宿泊業の仕入にかかわる物価とサービス価格は上昇基調にある。また、足元では、「宿泊業、飲食サービス業」の賃金が、再び上昇しており、人件費に上昇圧力がかかっていると推察される（図表3）。

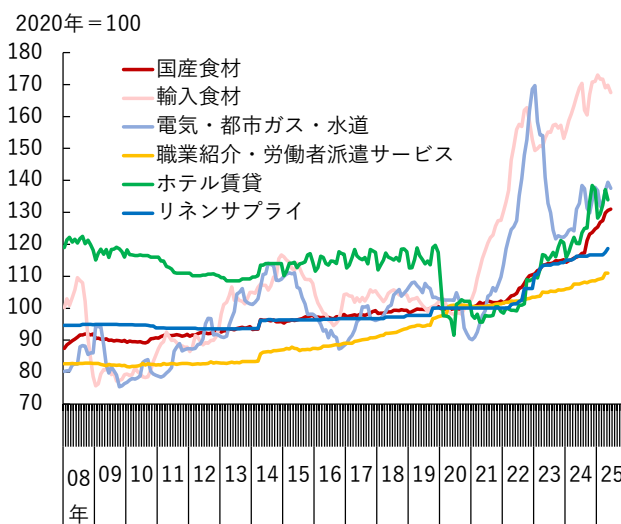
このように、コスト上昇圧力が強い中で、宿泊業では価格転嫁を進める動きが広がり続けており、今月発表された「短観（2025年6月調査）」では、「宿泊・飲食サービス」の販売価格判断DI（「上昇」マイナス「下落」）は、全規模ベースで53と、全31業種の中で最も高かった（図表4）。

図表1 宿泊料
なお上昇基調にある



出所：総務省「消費者物価指数」

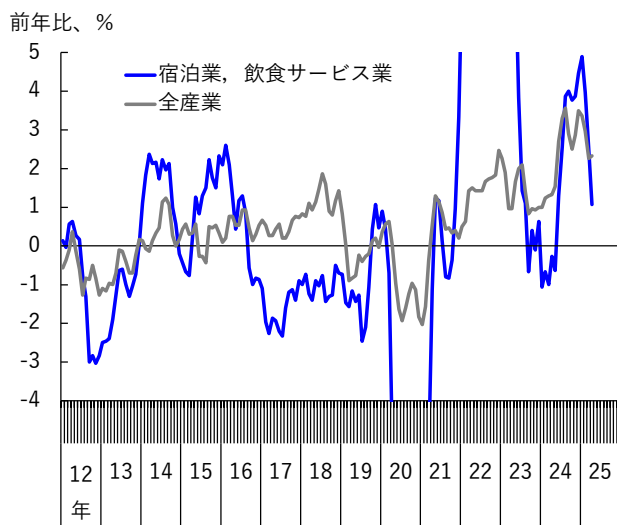
図表2 宿泊業の仕入にかかわる物価とサービス価格
上昇傾向が続いている



注：国産食材は国内企業物価指数の飲食料品と農林水産物を合成した。輸入食材は輸入物価指数（円ベース）の飲食料品・食料用農産物。

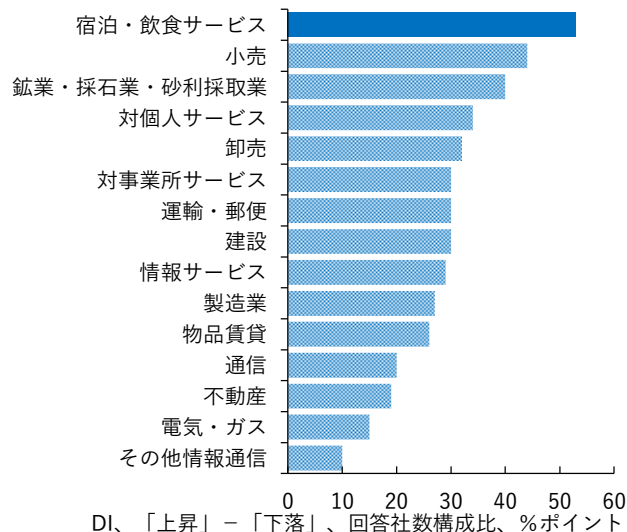
出所：日本銀行「企業物価指数」、「企業向けサービス価格指数」より浜銀総研作成

図表3 名目賃金上昇率（3か月移動平均）
宿泊業、飲食サービス業も再びプラス圏で推移



注1：事業所規模5人以上の現金給与総額。
注2：単月の振れが激しいため、前年比の3か月移動平均を表示した。
出所：厚生労働省「毎月勤労統計調査」

図表4 販売価格判断DI（全規模、2025年6月調査）
宿泊・飲食サービスが全業種で最も高い



注：図表の簡略化のため、製造業の詳細業種は表示していない。2025年6月調査では、製造業（全規模）で最も高かった「はん用機械」が42であったことをここに明記しておく。
出所：日本銀行「短観」

中小事業者は損益分岐点比率が再び上昇しており、価格転嫁をせざるを得ない

白須（2025）では、宿泊業は新型コロナウイルス禍を経て経営体質が改善し、損益分岐点比率が全産業以上に低下したことを指摘した。しかし、2024年度の損益分岐点比率を計算すると¹、資本金「1,000万円以上5,000万円未満」の中小事業者などで、損益分岐点比率が23年度比で上昇している（図表5）。インバウンド需要を多く取り込めると考えられる大規模事業者は価格転嫁がしやすいものの²、中小事業者では大規模事業者ほどは価格転嫁がしづらく、前述のコスト高が業績の重荷になり始めていると推察される。

ただ、コスト高が続く現在の状況では、価格転嫁が遅れていたとみられる中小事業者も、今後は価格転嫁を加速せざるを得ないと予想される。このため、宿泊料の上昇基調は当面、継続すると見込まれる。実際、「短観（2025年6月調査）」の販売価格判断DI（全規模）の先行き（予測）は55と、今回調査比2ポイント上昇する見通しとなっている。

¹ 計算方法の詳細は白須（2025）を参照。計算に必要な固定費分解は、内閣府（2004）を参考に実施した。ただし、損益分岐点分析は通常、営業利益に焦点を当てる（例えば、桜井（2024）を参照）。このため、本レポートの分析では固定費に支払利息を含めていない。

² 白須（2025）で指摘したが、延べ宿泊者数に占める外国人の割合は、シティホテルが他の施設タイプ（旅館、リゾートホテル、ビジネスホテル）に比べて圧倒的に高い。

図表5 損益分岐点比率（全国、業種別、除く金融保険業）

資本金「1,000万円以上5,000万円未満」、「5,000万円以上1億円未満」の宿泊業で損益分岐点比率が上昇

業種	企業規模	損益分岐点比率 (%)		19年度比 増減幅 (%pt)	損益分岐点比率 (%)	23年度比 増減幅 (%pt)
		2019年度	2023年度		2024年度	
全産業	全規模	78.4	74.0	▲ 4.4	72.5	▲ 1.5
製造業	全規模	81.7	75.0	▲ 6.7	73.5	▲ 1.5
非製造業	全規模	77.0	73.6	▲ 3.3	72.1	▲ 1.5
宿泊業	全規模	96.2	81.3	▲ 14.9	80.6	▲ 0.7
	10億円以上	88.0	67.6	▲ 20.4	66.9	▲ 0.6
	1億円以上 10億円未満	98.8	75.7	▲ 23.1	66.4	▲ 9.3
	5,000万円以上 1億円未満	97.9	81.5	▲ 16.4	84.5	3.0
	1,000万円以上 5,000万円未満	97.3	87.8	▲ 9.5	92.8	5.0

注：法人企業統計の季報を用いて計算している。

出所：財務省「法人企業統計」より浜銀総研作成

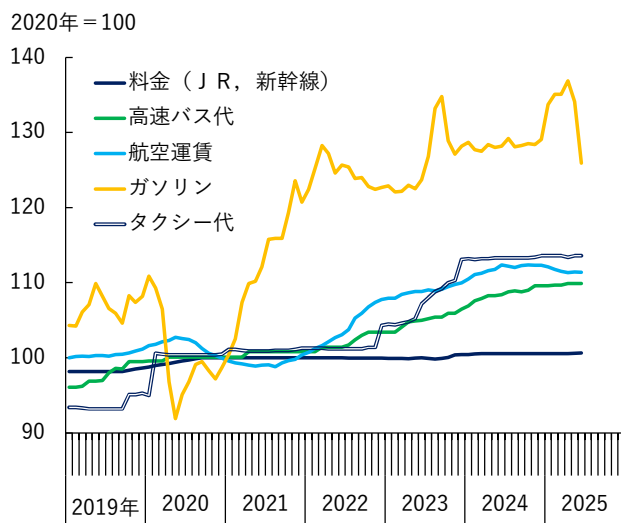
交通費の高止まりも続いており、夏休みの旅行需要は近距離旅行にシフトか

宿泊料高騰の収束が見通せない中で、交通費も高止まりしている。本日発表の「消費者物価指数」をみると、足元ではガソリン価格や国内線航空運賃などが、なお高水準であることが確認された（図表6）。

一方、日系エアラインが参照しているジェット燃料の価格（円建て）は、2025年2月以降、ロシアによるウクライナ侵攻が始まる前の22年年初の水準に近づいた（図表7）。このため、国際線航空運賃の燃油サーチャージは、一時期に比べれば、低い価格帯に落ち着く見通しである。このことは、日本人の海外旅行需要の追い風になる。ただし、為替レートは一時期に比べれば円安修正が進んだものの、新型コロナウイルス禍前に比べれば、依然として大幅な円安水準である。日本人の海外旅行需要が大幅に回復することは引き続き期待しづらい。

最近では食料品の価格高騰が再び目立ってきている。必需品の値上がりは生活費の上昇を招く。こうした中で、宿泊料や交通費といった旅費の高騰が続くため、人々は旅行消費を抑制するだろう。夏休みシーズンとなる2025年7～9月期の日本人の旅行動向は、旅費のかかりにくい近距離旅行のニーズが高まると予想する。

図表6 交通関連の消費者物価指数
ガソリン、国内線航空運賃などが高止まり

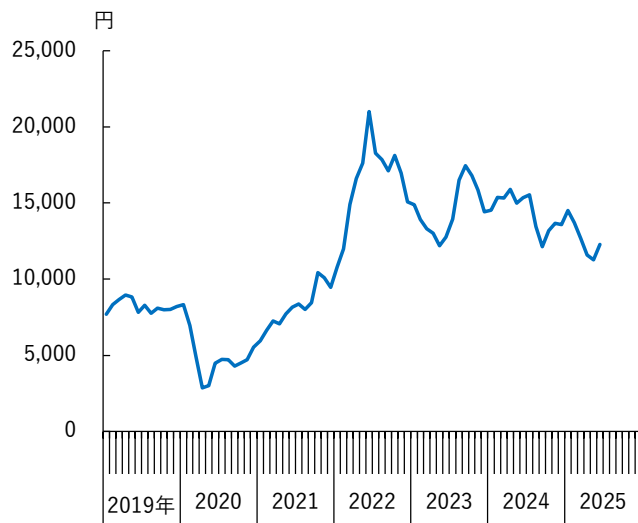


注1：料金（JR,新幹線）と国内線航空運賃は、季節変動が激しいため、12か月移動平均値を用いた。

注2：国内線航空運賃は消費者物価指数の「航空運賃」を表示した。同指数の「航空運賃」は、旅客数の多い代表的な15路線（国内線）の普通クラスの運賃が対象である。

出所：総務省「消費者物価指数」より浜銀総研作成

図表7 ジェット燃料価格（シンガポールケロシン）
足元はウクライナ戦争前の2022年年初に近い水準



注：円建て価格はドル円レートの月次平均値をシンガポールケロシン価格の月次平均値に乗じて求めた。

出所：Bloombergより浜銀総研作成

参考文献

桜井久勝（2024）『財務諸表分析』第9版、中央経済社

白須光樹（2025）「2025年の宿泊需要の展望 外国人客の拡大は一服、日本人客は日帰り・近距離旅行にシフト」、HRI産業調査レポート No.125、2025年3月、浜銀総合研究所

内閣府（2004）『平成16年度 年次経済財政報告』

執筆者紹介



白須 光樹（しらす みつき）

浜銀総合研究所 調査部 副主任研究員

（日本証券アナリスト協会認定アナリスト）

神奈川県経済や観光を担当、為替・金利の影響分析など。

神奈川県経済や日本経済の構造分析のほか、為替や金利動

向が経済に与える影響などについても分析している。

浜銀総合研究所では、景気動向に関するレポートなどの発行情報をメールにてお知らせしています。ご関心のある方は、下記のサイトより、「レポート更新情報お知らせメール」（無料）にご登録ください。

【URL】 https://www.yokohama-ri.co.jp/html/inquiry/inquiry_repo.html?nno=5

本レポートの目的は情報提供であり、売買の勧誘ではありません。本レポートに記載した内容は、レポート執筆時の情報に基づく浜銀総合研究所・調査部の見解であり、レポート発行後に予告なく変更することがあります。また、本レポートに記載されている情報は、浜銀総合研究所・調査部が信頼できると考える情報源に基づいたものですが、その正確性、完全性を保証するものではありません。ご利用に際しては、お客さまご自身の判断にてお取り扱いいただきますようお願いいたします。