

博多港寄港クルーズ船 中国人乗降客観光動向調査

本 編



URC
Fukuoka Asian
Urban Research Center

2011年3月

2010年度 (財)福岡アジア都市研究所(URC)研究報告書

博多港寄港クルーズ船 中国人乗降客観光動向調査

本 編

2011年3月

< 目 次 >

I. はじめに	1
II. 調査の概要	3
1. 調査を実施したクルーズ船の概要	3
2. 乗降客調査の概要	7
III. 調査対象者の属性	8
1. 調査対象者の基本的属性	8
2. 調査対象者の旅行形態	10
IV. 福岡での観光消費に関する調査結果	13
1. 福岡での観光消費動向	13
2. 福岡での観光消費額	15
V. 福岡の観光、都市に関する評価	19
1. 福岡1日ツアーについての評価	19
2. 福岡の都市としての印象、評価	21
VI. 訪日中国人旅行者の観光動向とインバウンド観光振興策の課題	24
1. 福岡、九州における動向と課題	24
2. わが国における動向と課題	27
VII. おわりに	32

注·····34

参考文献·····35

参考URL·····36

．はじめに

わが国のインバウンド観光は、昨年、2010年に訪日外国人数が過去最高の約860万人に達するなど、経年的には拡大傾向にあったが、周知の通り、今年、2011年3月に発生した東日本大震災後からは一転し、同月の訪日外国人数が単月としては過去最大の減少率を示すなど、今後の推移が憂慮されている。特に、震災に伴う福島原発事故による放射能漏れの影響は、九州、福岡のインバウンド観光にも及び、博多港を始めとする九州各港への外国船籍クルーズ船の寄港キャンセルが相次ぐなど大きな影響が出ている。

今回の未曾有の大震災が、わが国のインバウンド観光にもたらす影響の全容を把握することは、現時点では、困難と思われる。しかしながら、震災の直接的被害が全く無く、福島原発から1,000km以上の距離に位置する九州においても、外国人旅行者が急減するという状況は、あたかも日本全体が被災、放射能汚染されたと言う不正確な情報と誤解に基づいた風評被害と言える。今後、ごく一部の地域を除き、日本は安全で通常通りの生活がなされている正確な情報が十分に伝われば、九州のみならず、わが国へのインバウンド旅行者は、回復していくものと見られる。

こうした中、福岡、九州においては、短期的には、風評被害の払拭を含めた安全性をアピールする情報発信や誘致活動を積極的に行うとともに、より一層の外国人旅行者の受け入れ態勢の整備や、地域の魅力、イメージの向上を図るなど、中長期的な視点に立ったインバウンド観光振興の取り組みが必要と思われる。

このような現状認識、問題意識をもった上で、本報告書においては、(財)福岡アジア都市研究所(以下、URC)が、震災前の2010年10月に実施した博多港寄港クルーズ船の中国人乗降客の観光動向調査をもとに中長期的な視点に立った、中国人旅行者を対象としたインバウンド観光振興策のあり方について考察したものであることを、冒頭において予め述べておきたい。

さて、中国からの訪日旅行者は、一昨年、2009年に訪日外国人全体が、世界同時不況、円高、新型インフルエンザの影響を受け、軒並み減少する中においても、唯一増加し、昨年、2010年には過去最高の141万人余りに達するなど、わが国のインバウンド対象市場として大きな注目を集めている。訪日中国人旅行者に関しては、近年、VISAの発給用件が段階的に緩和されているのとともに、経済発展に伴い中国の海外旅行者全体が急速に増加していることから、今後、中長期的に大幅に増加することが予測されており、わが国の多くの地域のインバウンド観光振興策において、中国人旅行者の誘致と受け入れ態勢の整備が課題となっている。

九州のインバウンド観光は、韓国人旅行者の主要渡航ルートが海路となっているなど、アジアとの地理的近接性を活かした船舶による渡航形態が大きな特徴となっている。近年においては、中国発、外国船籍のクルーズ船の寄港回数が増加傾向にあり、九州各港にお

ける、2007年の同クルーズ船の寄港回数67回が、昨年、2010年には倍以上の152回となり、年毎に増加している。特に、博多港（福岡市）においては、2006年までは寄港が無かった中国発の外国船籍クルーズ船の寄港が、2007年に6回、2008年に23回、2009年に24回、昨年、2010年には61回（乗降客約10万人）を数えるなど、短期間の間に急増している。

博多港は韓国との定期船舶航路を中心に、既に海港としては全国の中で、入国する外国人が最も多くなっているが、外国船籍、外航クルーズ船の寄港回数においても全国で最も多い港となり、クルーズ船の乗降客の受け入れ態勢の整備を含めた中国人旅行者を対象としたインバウンド観光振興策が大きな課題となっている。

URCでは、上述した現状をふまえ、2010年度の総合研究「アジアにおける福岡ビジネス圏の形成に向けて」の一環として、2010年10月、博多港に寄港した2隻の中国発クルーズ船の中国人乗降客を対象としたアンケート調査を実施した。本報告書は、同調査の結果をもとに、福岡、九州における中国人旅行者の受け入れ態勢等の課題を把握するとともに、今後、わが国の最大のインバウンド対象市場に想定される中国人旅行者の観光動向の実態を明らかにした上で、求められるインバウンド観光振興策のあり方について考察したものである。

報告書（本編）においては、まず、クルーズ船・ツアーの概要や調査対象の中国人乗降客の属性について述べる。次に、調査結果の中から、主に観光消費、福岡の観光、都市に関する評価や印象、今後の訪日旅行を含めた観光動向などを中心に取り上げて分析した上で、福岡、九州とわが国に求められる中国インバウンド振興策のあり方について考察する。なお、全体の調査結果の詳細については別冊の資料編をご参照いただきたい。

．調査の概要

1．調査を実施したクルーズ船の概要

調査は、2010年10月に博多港に寄港した中国発の2隻の外国船籍、外航クルーズ船、「Legend of the Seas (レジェンド・オブ・ザ・シーズ)」(10月4日(月)博多港寄港)、「Costa Classica (コスタ・クラシカ)」(10月13日(金)博多港寄港)の中国人乗降客を対象として実施した。

調査を実施した2隻のクルーズ船の写真や概要・クルーズツアーの航路、行程等の詳細は、次ページ以降の写真 - 1・2、図表 - 1・2の通りである。

「Legend of the Seas」(写真 - 1)は、アメリカのロイヤル・カリビアン・インターナショナル社が運航するクルーズ船で、2010年には20回、博多港に寄港している。調査を実施した同船のクルーズツアーは、2010年9月30日に中国の天津港(北京市の東南約100Km)を出発し、黄海を進み、東シナ海に出て、10月2日に長崎港、3日に鹿児島港、4日に博多港(調査実施日)に寄港後、対馬海峡を抜けて、5日に韓国の釜山港に寄港し、7日に天津港に帰着するスケジュールの「九州・釜山クルーズツアー」7泊8日として販売されているものである。ツアーの料金は、部屋のグレード等によって異なっているが、一人当たり699~1549US\$となっている。(図表 - 1参照)

「Costa Classica」(写真 - 2)は、イタリアのコスタ・クルーズ社が運航するクルーズ船で、2010年には21回と、博多港に寄港するクルーズ船の中では、寄港回数が最も多い船である。調査を実施した同船のクルーズツアーは、2010年10月11日に中国の上海港(上海市中心部の黄浦江の国際フェリーターミナル)を出発し、長江河口から東シナ海を進み、13日に博多港(調査実施日)、14日に韓国の済州島の済州港に寄港し、15日に上海港に帰着するスケジュールの「福岡・済州島クルーズ」4泊5日として販売されているものである。同ツアーの料金も、部屋のグレード等によって異なっているが、一人当たり約500~900US\$となっている。(図表 - 2参照)

両クルーズ船の行程とも、博多港に寄港するクルーズツアーでは一般的なもので、一番料金が安い部屋の場合、1人1日当たり100US\$程度で、船内での食事が付くほか、夜に船内のシアターで開催される歌謡、マジックショーにも入場し、観覧できるなどの船内アトラクション付きで、手軽に短期間、低価格のショート・クルーズ、カジュアル・クルーズを楽しめるツアー内容となっている。これ以外に、各寄港地の上陸、1日バスツアーに、それぞれ、別途、料金が必要となるが、福岡の1日バスツアーはクルーズ船やツアー内容によって若干、異なるが、昼食代込みで100US\$程度の料金となっている。

2010年の博多港への外国船社クルーズ船の入港状況は図表 - 3(6ページ)の通りで、今回の調査対象となった「Legend of the Seas」「Costa Classica」を中心に、3つの船会社の4隻の外国船籍クルーズ船が3月から10月にかけて、合計61回入港している。

写真 - 1 .「Legend of the Seas」



(2010年5月博多港入港時撮影・福岡市港湾局提供)

図表 - 1 .「Legend of the Seas」の概要、ツアーの行程

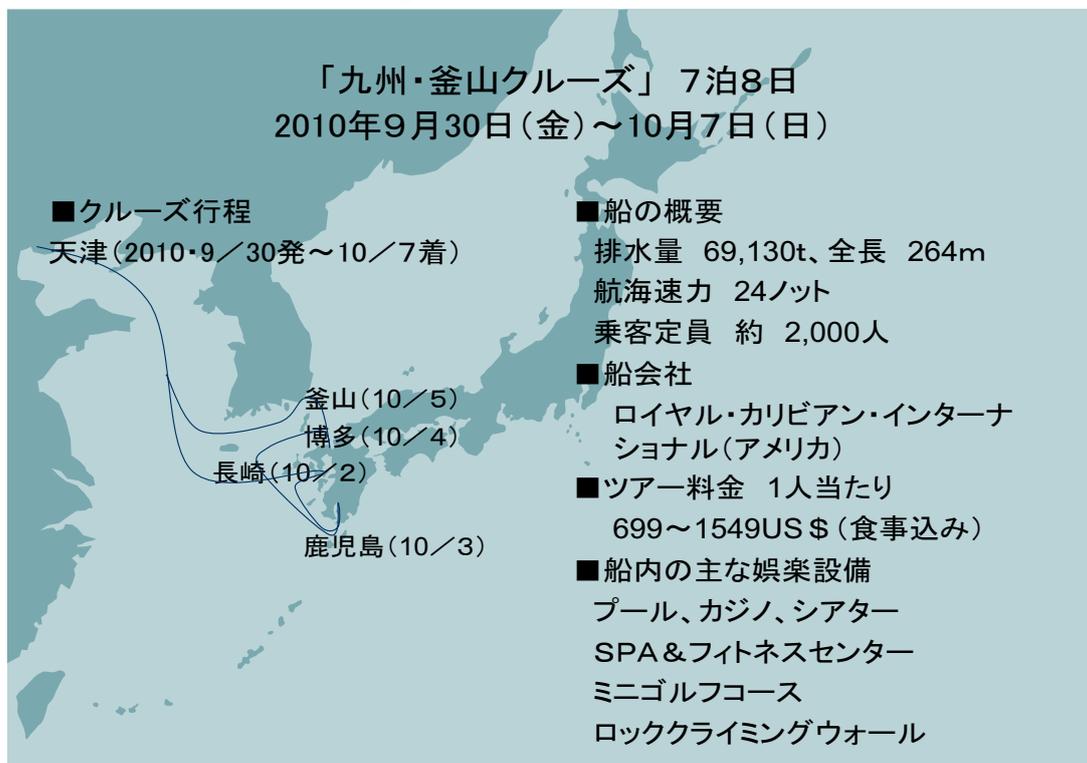


写真 - 2 .「Costa Classica」



(2010年5月博多港入港時撮影・福岡市港湾局提供)

図表 - 2 .「Costa Classica」の概要、ツアーの行程



図表 - 3 . 博多港への外国船籍クルーズ船寄港状況 (2010年)

	着岸		離岸		船名	総トン数	全長	定員	喫水	船席	前港	次港
1	2010/3/2	7:00	2010/3/2	17:00	OCEAN PRINCESS	30,277	181.00	826	5.83	中央9岸	Vladivostok	広島
2	2010/3/10	8:00	2010/3/10	18:00	OCEAN PRINCESS	30,277	181.00	826	5.83	中央9岸	広島	Vladivostok
3	2010/4/1	16:00	2010/4/1	22:45	LEGEND OF THE SEAS	69,130	264.00	2,074	7.70	箱崎5岸	神戸	Pusan
4	2010/4/8	8:00	2010/4/8	17:00	LEGEND OF THE SEAS	69,130	264.00	2,074	7.70	箱崎5岸		長崎
5	2010/4/15	16:00	2010/4/15	23:00	LEGEND OF THE SEAS	69,130	264.00	2,074	7.70	箱崎5岸	神戸	Pusan
6	2010/4/22	8:00	2010/4/22	17:00	LEGEND OF THE SEAS	69,130	264.00	2,074	7.70	箱崎5岸	長崎	Pusan
7	2010/4/26	8:00	2010/4/26	18:00	COSTA CLASSICA	52,926	220.60	1,766	7.60	箱崎5岸	Shanghai	Cheju
8	2010/4/30	8:00	2010/4/30	19:00	COSTA CLASSICA	52,926	220.60	1,766	7.60	箱崎5岸	Cheju	長崎
9	2010/5/5	8:00	2010/5/5	18:00	COSTA CLASSICA	52,926	220.60	1,766	7.60	箱崎5岸	Shanghai	Cheju
10	2010/5/9	8:00	2010/5/9	18:00	COSTA CLASSICA	52,926	220.60	1,766	7.60	箱崎5岸	Shanghai	Cheju
11	2010/5/13	8:00	2010/5/13	18:00	COSTA CLASSICA	52,926	220.60	1,766	7.60	箱崎5岸	Shanghai	Cheju
12	2010/5/17	8:00	2010/5/17	18:00	COSTA CLASSICA	52,926	220.60	1,766	7.60	箱崎5岸	Shanghai	Cheju
13	2010/5/28	8:00	2010/5/28	22:00	LEGEND OF THE SEAS	69,130	264.00	2,074	7.70	箱崎5岸	Shanghai	Pusan
14	2010/6/2	9:00	2010/6/2	18:00	LEGEND OF THE SEAS	69,130	264.00	2,074	7.70	箱崎5岸	Shanghai	Pusan
15	2010/6/7	8:00	2010/6/7	22:00	LEGEND OF THE SEAS	69,130	264.00	2,074	7.70	箱崎5岸	Shanghai	Pusan
16	2010/6/12	8:00	2010/6/12	20:00	LEGEND OF THE SEAS	69,130	264.00	2,074	7.70	箱崎5岸	Shanghai	Pusan
17	2010/6/17	8:00	2010/6/17	20:00	LEGEND OF THE SEAS	69,130	264.00	2,074	7.70	箱崎5岸	Shanghai	Pusan
18	2010/6/24	15:00	2010/6/24	22:00	LEGEND OF THE SEAS	69,130	264.00	2,074	7.70	箱崎5岸	神戸	Pusan
19	2010/6/30	8:00	2010/6/30	16:00	COSTA ROMANTICA	53,049	220.52	1,779	7.60	箱崎5岸	Cheju	Tianjin
20	2010/7/1	8:00	2010/7/1	17:00	LEGEND OF THE SEAS	69,130	264.00	2,074	7.70	箱崎5岸	長崎	Pusan
21	2010/7/5	8:00	2010/7/5	19:00	COSTA ROMANTICA	53,049	220.52	1,779	7.60	箱崎5岸	Cheju	Pusan
22	2010/7/8	13:30	2010/7/8	22:00	LEGEND OF THE SEAS	69,130	264.00	2,074	7.70	箱崎5岸	神戸	Pusan
23	2010/7/11	8:00	2010/7/11	19:00	COSTA ROMANTICA	53,049	220.52	1,779	7.60	箱崎5岸	Cheju	Pusan
24	2010/7/12	8:00	2010/7/12	19:00	COSTA CLASSICA	52,926	220.60	1,766	7.60	箱崎5岸	Pusan	鹿児島
25	2010/7/15	10:00	2010/7/15	19:00	LEGEND OF THE SEAS	69,130	264.00	2,074	7.70	箱崎5岸	長崎	Pusan
26	2010/7/17	8:00	2010/7/17	19:00	COSTA ROMANTICA	53,049	220.52	1,779	7.60	箱崎5岸	Cheju	Pusan
27	2010/7/18	8:00	2010/7/18	19:00	COSTA CLASSICA	52,926	220.60	1,766	7.60	箱崎5岸	Pusan	鹿児島
28	2010/7/22	13:30	2010/7/22	22:00	LEGEND OF THE SEAS	69,130	264.00	2,074	7.70	箱崎5岸	神戸	Pusan
29	2010/7/23	8:00	2010/7/23	19:00	COSTA ROMANTICA	53,049	220.52	1,779	7.60	中央6岸	Cheju	Pusan
30	2010/7/24	8:00	2010/7/24	19:00	COSTA CLASSICA	52,926	220.60	1,766	7.60	中央6岸	Pusan	鹿児島
31	2010/7/28	11:00	2010/7/28	23:00	LEGEND OF THE SEAS	69,130	264.00	2,074	7.70	中央6岸	鹿児島	Pusan
32	2010/7/29	8:00	2010/7/29	19:00	COSTA ROMANTICA	53,049	220.52	1,779	7.60	中央6岸	Cheju	Pusan
33	2010/7/30	8:00	2010/7/30	19:00	COSTA CLASSICA	52,926	220.60	1,766	7.60	中央6岸	Pusan	鹿児島
34	2010/8/2	13:45	2010/8/2	20:00	LEGEND OF THE SEAS	69,130	264.00	2,074	7.70	中央6岸	Tianjin	鹿児島
35	2010/8/4	8:00	2010/8/4	19:00	COSTA ROMANTICA	53,049	220.52	1,779	7.60	中央6岸	Cheju	Pusan
36	2010/8/5	8:00	2010/8/5	19:00	COSTA CLASSICA	52,926	220.60	1,766	7.60	中央6岸	Pusan	鹿児島
37	2010/8/10	8:00	2010/8/10	19:00	COSTA ROMANTICA	53,049	220.52	1,779	7.60	中央6岸	Cheju	Pusan
38	2010/8/16	8:00	2010/8/16	20:00	COSTA ROMANTICA	53,049	220.52	1,779	7.60	中央6岸	Cheju	Pusan
39	2010/8/17	8:00	2010/8/17	19:00	COSTA CLASSICA	52,926	220.60	1,766	7.60	中央6岸	Pusan	鹿児島
40	2010/8/18	11:00	2010/8/18	21:00	LEGEND OF THE SEAS	69,130	264.00	2,074	7.70	中央6岸	鹿児島	Pusan
41	2010/8/22	8:00	2010/8/22	19:00	COSTA ROMANTICA	53,049	220.52	1,779	7.60	中央6岸	Cheju	鹿児島
42	2010/8/23	8:00	2010/8/23	19:00	COSTA CLASSICA	52,926	220.60	1,766	7.60	中央6岸	Pusan	鹿児島
43	2010/8/25	9:00	2010/8/25	22:00	LEGEND OF THE SEAS	69,130	264.00	2,074	7.70	中央6岸	鹿児島	Pusan
44	2010/8/27	8:00	2010/8/28	18:00	COSTA ROMANTICA	53,049	220.52	1,779	7.60	箱崎5岸	Shanghai	Cheju
45	2010/8/28	8:00	2010/8/28	18:00	COSTA CLASSICA	52,926	220.60	1,766	7.60	中央6岸	Shanghai	Cheju
46	2010/8/30	11:00	2010/8/30	18:00	LEGEND OF THE SEAS	69,130	264.00	2,074	7.70	中央6岸	Tianjin	鹿児島
47	2010/9/1	8:00	2010/9/1	18:00	COSTA CLASSICA	52,926	220.60	1,766	7.60	箱崎5岸	Shanghai	Cheju
48	2010/9/1	8:00	2010/9/2	18:00	COSTA ROMANTICA	53,049	220.52	1,779	7.60	中央6岸	Shanghai	Cheju
49	2010/9/5	8:00	2010/9/5	18:00	COSTA CLASSICA	52,926	220.60	1,766	7.60	箱崎5岸	Shanghai	Cheju
50	2010/9/7	11:00	2010/9/7	18:00	COSTA ROMANTICA	53,049	220.52	1,779	7.60	箱崎5岸	鹿児島	Cheju
51	2010/9/9	8:00	2010/9/9	19:00	COSTA CLASSICA	52,926	220.60	1,766	7.60	箱崎5岸	Cheju	長崎
52	2010/9/11	8:00	2010/9/12	18:00	COSTA ROMANTICA	53,049	220.52	1,779	7.60	箱崎5岸	Shanghai	Cheju
53	2010/9/14	8:00	2010/9/14	18:00	COSTA CLASSICA	52,926	220.60	1,766	7.60	箱崎5岸	Shanghai	Cheju
54	2010/9/16	8:00	2010/9/17	18:00	COSTA ROMANTICA	53,049	220.52	1,779	7.60	箱崎5岸	Shanghai	Cheju
55	2010/9/21	8:00	2010/9/22	18:00	COSTA ROMANTICA	53,049	220.52	1,779	7.60	箱崎5岸	Shanghai	Cheju
56	2010/9/29	8:00	2010/9/29	19:00	COSTA ROMANTICA	53,049	220.52	1,779	7.60	箱崎5岸	Shanghai	Cheju
57	2010/10/3	8:00	2010/10/3	19:00	COSTA CLASSICA	52,926	220.60	1,766	7.60	箱崎5岸	Cheju	長崎
58	2010/10/4	8:00	2010/10/4	19:00	COSTA ROMANTICA	53,049	220.52	1,779	7.60	箱崎5岸	Pusan	鹿児島
59	2010/10/4	9:00	2010/10/4	22:00	LEGEND OF THE SEAS	69,130	264.00	2,074	7.70	箱崎12・13岸	鹿児島	Pusan
60	2010/10/8	8:00	2010/10/8	18:00	COSTA CLASSICA	52,926	220.60	1,766	7.60	箱崎5岸	Shanghai	Cheju
61	2010/10/13	8:00	2010/10/13	18:00	COSTA CLASSICA	52,926	220.60	1,766	7.60	箱崎5岸	Shanghai	Cheju

船の諸元に関する出典：海事プレス社「クルーズシップコレクション2008～2009」

福岡市集客交流部提供資料

2. 乗降客調査の概要

調査は、博多港にそれぞれのクルーズ船が寄港後、下船して、福岡の1日バスツアーに参加し、太宰府天満宮等を観光した後、福岡市の繁華街である天神地区の百貨店、家電量販店などを中心に、2～3時間の買い物をした後、バスに戻った乗降客に中国語アンケート調査票を配布し、任意で自記入してもらった後、乗船前に回収する方式で実施した。その結果、2日間、2隻のクルーズ船で合わせて808の調査票の回収を得た。

クルーズ船別の乗降客に対する配布調査票数、回収調査票数、回収率等の状況は、下記、図表Ⅱ－4の通りである。

図表Ⅱ－4. 調査票配布・回収状況

調査実施日・調査対象者乗船名	配布調査票数	回収調査票数・回収率
2010年10/4・「Legend of the Seas」	320	258・80.6%
2010年10/13・「Costa Classica」	640	550・85.9%
合計	960	808・84.2%

クルーズ船乗降客が参加する福岡の1日バスツアーの行程は、乗車したバスやツアー内容によって若干、異なるが、平均的な行程は、図表Ⅱ－5の通りである。

図表Ⅱ－5. 福岡1日バスツアーの平均的な行程

時間	スケジュール
8:00～	クルーズ船が博多港到着後、順次、下船し、ツアーのバスに乗車
午前	※前寄港地が国外の場合は、博多港国際ターミナルにて入国手続き 太宰府観光（太宰府天満宮、九州国立博物館見学） 昼食
午後	福岡タワー見学 福岡市役所前でバスを下車、天神でショッピング（2～3時間）後、バスに 乗車
17:00～	博多港のクルーズ船に帰船後、出港

なお、今回の調査実施に当たっては、福岡市集客交流部・港湾局、コスタ・クルーズ社、(株)プリミティブ・ドライブや、福岡1日バスツアー主催会社の中国国際旅行社、H I Sなどの協力を得た。

．調査対象者の属性

1．調査対象者の基本的属性

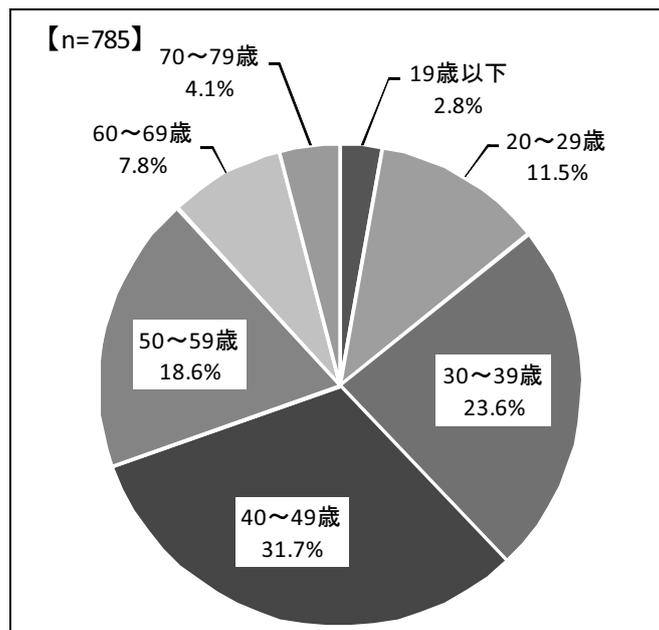
調査対象者の属性では、「性別」についての回答結果は、「男性」50.5%、「女性」49.5%とほぼ男女比が均等となっている。

「年代」についての回答結果は、下記、図表 - 1 の通りで、「40代」(31.7%)が最も多く、続いて、「30代」(23.6%)、「50代」(18.6%)、「20代」(11.5%)、「60代」(7.8%)、「70代」(4.1%)、「19歳以下」(2.8%)の順となっており、「30代」、「40代」を合わせると、55.3%となり、過半を占めている。

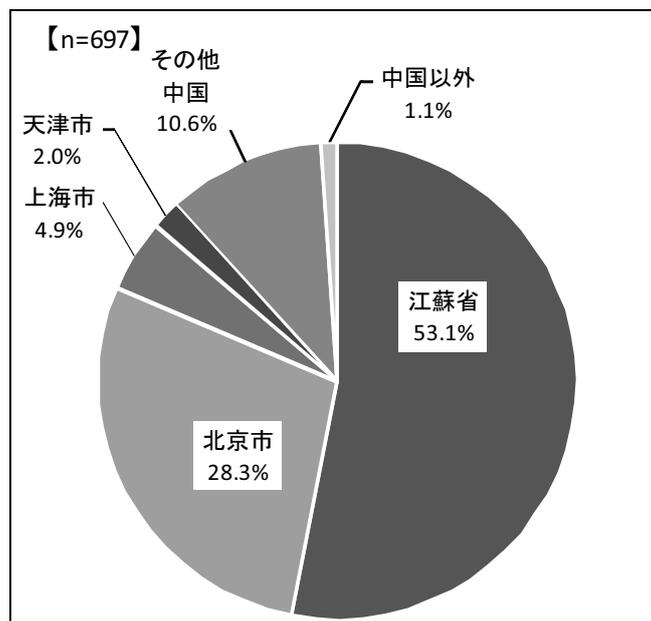
「現在の居住地」についての回答結果は、図表 - 2 (次ページ)の通りで、上海近くの「江蘇省」(53.1%)が約半数を占めており、続いて、直轄市の「北京市」(28.3%)、「上海市」(4.9%)、「天津市」(2.0%)などの回答が挙げられている。これ以外では、「その他中国」(中国本土の都市や省に居住)が10.6%となっており、中国本土以外の現在の居住地は、1.1%にしか過ぎなかった。

なお、クルーズ船別の乗降客の「現在の居住地」では、「Legend of the Seas」の乗降客が、天津発着のクルーズツアーのため、周辺の「北京市」(83.2%)がほとんどを占め、次に「天津市」(6.0%)、「その他中国」(9.9%)であったのに対して、「Costa Classica」の乗降客は、上海発着のクルーズツアーのため、周辺の「江蘇省」(79.4%)がほとんどを占め、次に「上海市」(7.3%)、「その他中国」(11.2%)となっている。

図表 - 1 . クルーズ船乗降客の「年代」



図表 - 2 . クルーズ船乗降客の「現在の居住地」



また、「国籍」についての回答では、「中国本土」が 97.2%とほとんどを占め、「その他」（香港や台湾など）が 3.1%であった。

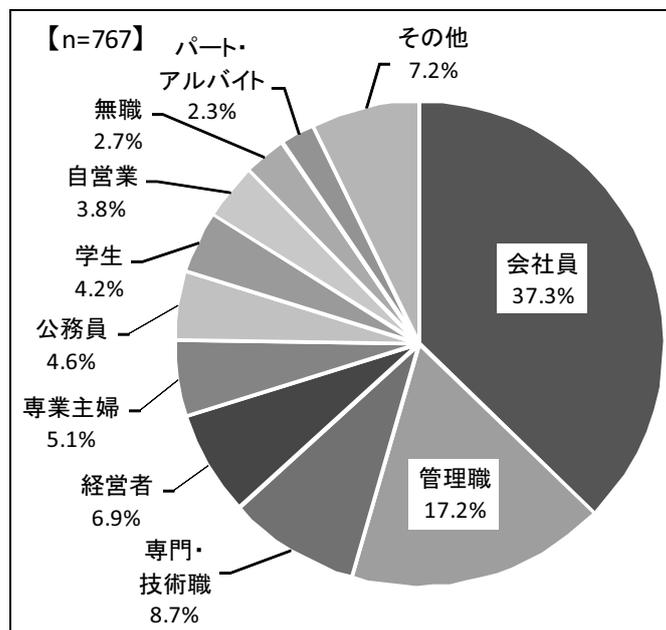
次に、「職業」についての回答結果は、図表 - 3（次ページ）の通りで、「会社員」（37.3%）が最も多く、次に「管理職」（17.2%）が多かった。これ以外では、「専門・技術職（医師、弁護士、研究者）」（8.7%）、「経営者」（6.9%）、「専業主婦」（5.1%）、「公務員」（4.6%）、「学生」（4.2%）、「自営業」（3.8%）、「無職」（2.7%）、「パート・アルバイト」（2.3%）などが主な回答であった。

なお、クルーズ船別の乗降客の「職業」の回答結果では、天津発着「Legend of the Seas」の乗降客の回答では「会社員」が 26.8%であったのに対して、上海発着の「Costa Classica」の乗降客の回答では、「会社員」が 42.4%とかなり高い割合になっているなどの違いが見られた。

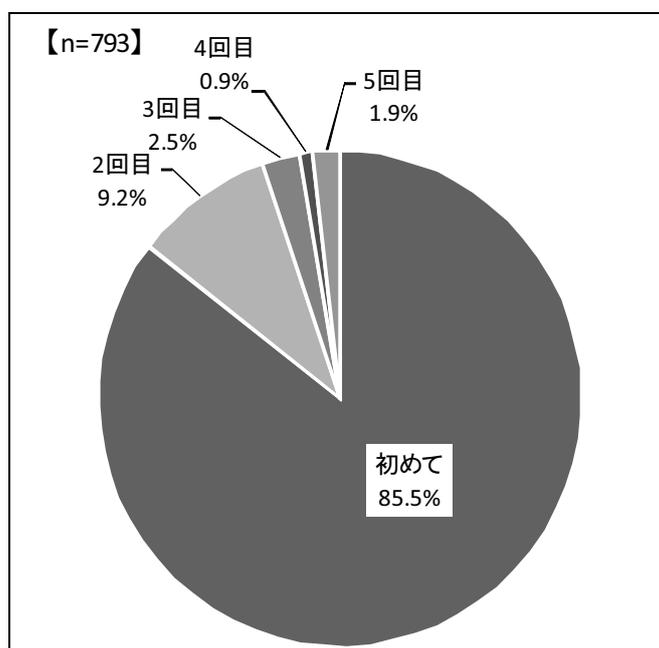
「これまでの訪日回数」についての回答結果は、図表 - 4（次ページ）の通りで、今回が「初めて」（85.5%）が最も多く、大半を占めていた。続いて、「2回目」（9.2%）、「3回目」（2.5%）、「4回目」（0.9%）、「5回目以上」（1.9%）となっており、「初めて」、「2回目」を合わせると、94.7%となり、ほとんどを占めている。

なお、「これまでの訪日回数」に関しては、天津発着「Legend of the Seas」の乗降客の回答では、今回が「初めて」（74.2%）、「2回目」（16.4%）、「3回目」（4.3%）であったのに対して、上海発着の「Costa Classica」の乗降客の回答では、今回が「初めて」が、90.9%とほとんどを占め、「2回目」（5.8%）、「3回目」（1.7%）となっており、上海発着の船の乗降客よりも、天津発着の船の乗降客の方が複数回の訪日経験者の割合が高かった。

図表 - 3 . クルーズ船乗降客の「職業」



図表 - 4 . クルーズ船乗降客の「これまでの訪日回数」

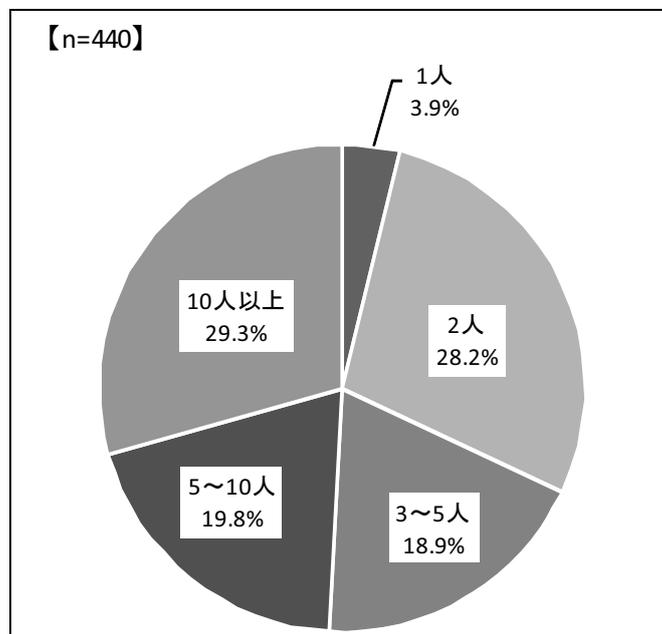


2 . 調査対象者の旅行形態

乗降客の今回の「旅行同伴者数」についての回答結果は、図表 - 5 (次ページ) の通りで「10人以上」の割合が29.3%と最も多く、「2人」(28.2%)、「5~10人」(19.8%)、「3

～5人」(18.9%)となっており、「1人」は3.9%と少なかった。

図表 - 5 . クルーズ船乗降客の「旅行同伴者数」



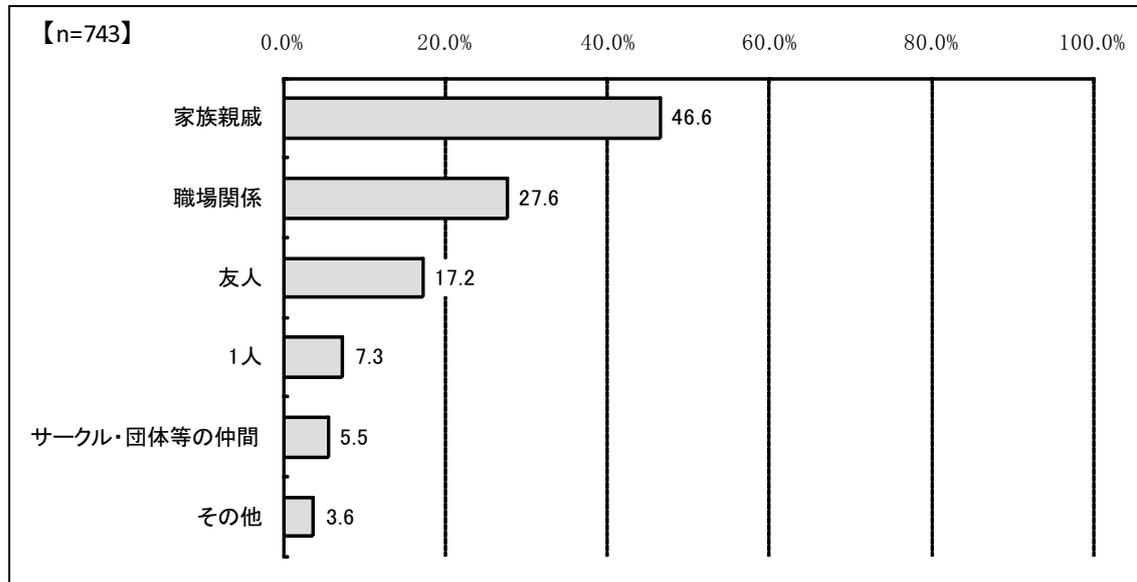
クルーズ船別の乗降客の今回の「旅行の同伴者数」の回答結果に関しては、上海発着の「Costa Classica」の乗降客の回答では「10人以上」が、40.4%と最も多かったのに対して、天津発着「Legend of the Seas」の乗降客の回答では、「10人以上」(13.3%)となっているなどの違いが見られた。

また、今回のクルーズ船ツアーの「旅行同伴者」に関する回答結果は、図表 - 6 (次ページ)の通りで、「家族親戚」の割合が46.6%と最も多くなっている。続いて、「職場関係者」(27.6%)、「友人」(17.2%)、「1人」(7.3%)、「サークル・団体等の仲間」(5.5%)などの順となっている。

クルーズ船別の乗降客の「旅行同伴者」の回答結果に関しては、天津発着「Legend of the Seas」の乗降客の回答結果では、「家族親戚」が81.6%とほとんどを占め、「職場関係者」が、6.9%に過ぎなかったのに対して、上海発着の「Costa Classica」の乗降客の回答結果では、「職場関係者」が37.8%と最も高く、次に「家族親戚」(29.3%)となっているなどの違いが見られた。

これら回答結果から、今回のクルーズ船乗降客調査の「旅行の同伴者数、同伴者」においては、天津発着「Legend of the Seas」の乗降客は、10人以下の「家族親戚」旅行、上海発着の「Costa Classica」の乗降客は、10人以上の「職場関係者」旅行の旅行形態で、参加しているケースが多いことがわかる。

図表 - 6 . クルーズ船乗降客の「旅行同伴者」



なお、クルーズ船乗降客調査対象者のより詳細な属性に関しては、別冊資料編の第 章の対象者の属性を、ご参照いただきたい。

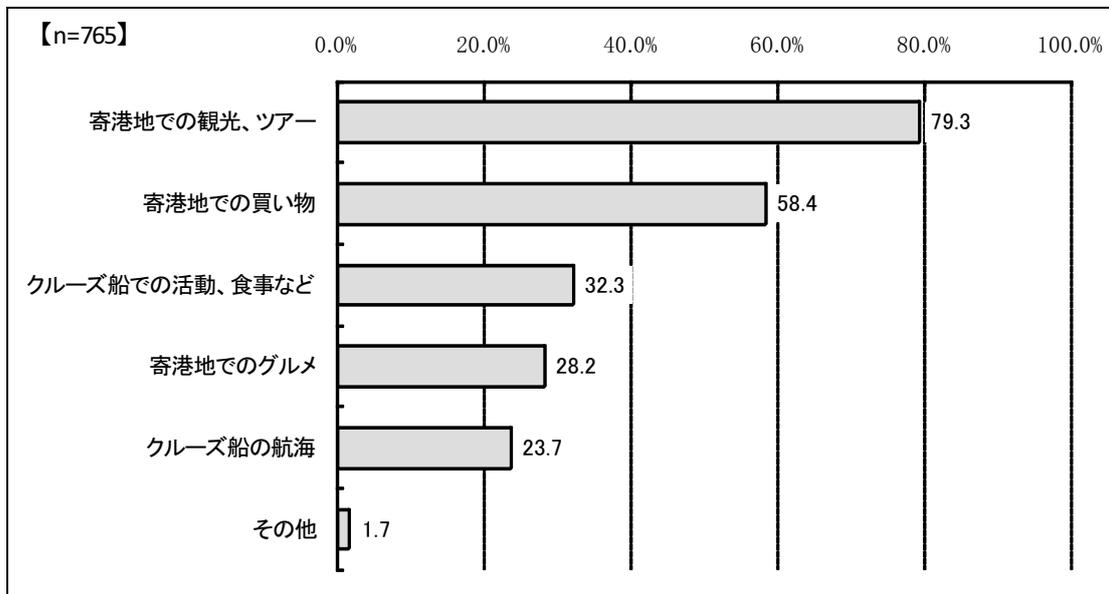
．福岡での観光消費に関する調査結果

1．福岡での観光消費動向

クルーズ船乗降客に対する「今回のクルーズツアーの目的」に対する回答結果（2つまで選択回答）は、下記、図表 - 1 の通りである。

「寄港地での観光、ツアー」（79.3%）と「寄港地での買い物」（58.4%）の回答率が高くなっており、「クルーズ船内での活動」（32.3%）、「寄港地でのグルメ」（28.2%）、「クルーズ船の航海」（23.7%）と比べると、乗降客が「寄港地での観光、ツアー」は旅行本来の目的としてさることながら、「寄港地での買い物」を重視していることがわかる。

図表 - 1 . 「今回のクルーズツアーの目的」（2つまで選択回答）

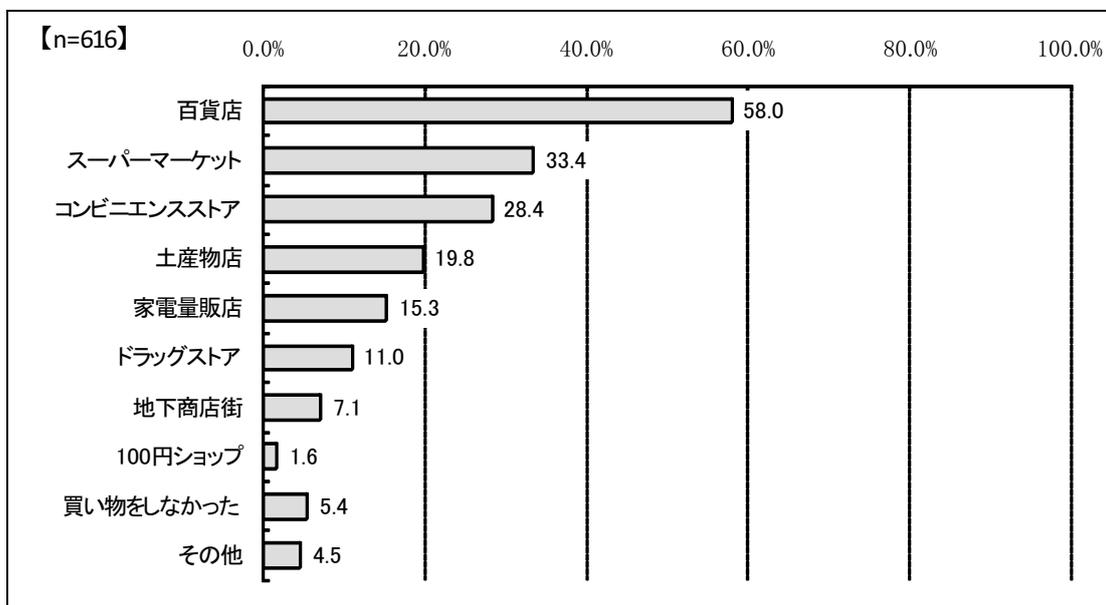


訪日中国人旅行者の観光消費に関しては、土産物の購入など旺盛な観光消費意欲が指摘されている。日本政府観光局（JNTO）（2009）「訪日外客訪問地調査 2007 2008」によると、訪日中国人の訪日動機においては「ショッピング」（50.9%）が最も多く、続いて「温泉」（39.7%）、「歴史的建造物の見学」（25.3%）、「自然景観」（41.7%）、「日本食」（23%）の順となっており、訪日外国人全体、平均の訪日動機においては「ショッピング」が、39%となっている。今回のクルーズ船乗降客調査の結果においても、JNTO 調査と同様に、中国人旅行者のツアーの目的として「買い物」に高い関心が寄せられていることがわかる。

次に、福岡で買い物をした場所に対する回答結果（複数選択回答）は、図表 - 2（次ページ）の通りで、「百貨店」が58.0%と最も多くなっている。続いて、「スーパーマーケット」（33.4%）、「コンビニエンスストア」（28.4%）、「土産物店」（19.8%）、「家電量販店」（15.3%）

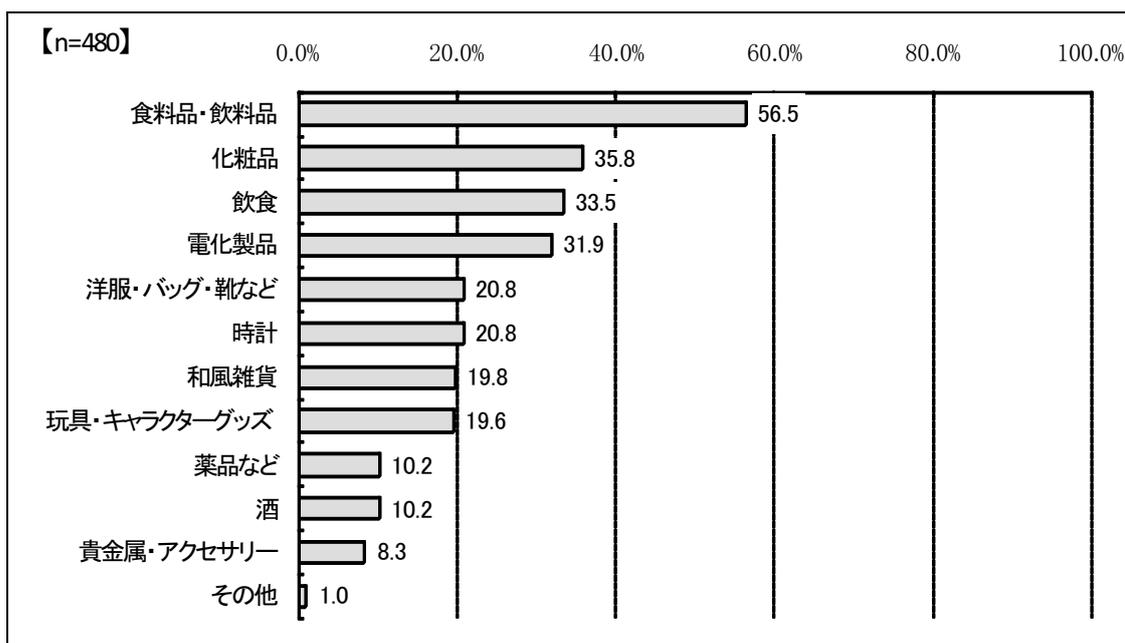
「ドラッグストア」(11.0%)、「地下商店街」(7.1%)、「100円ショップ」(1.6%)などの順となっている。

図表 - 2 . 福岡で買い物をした場所 (複数選択回答)



福岡での観光消費に対する回答結果 (選択回答) から、品目別の購入率を算出すると、下記、図表 - 3 の通りである。

図表 - 3 . 福岡での観光消費、品目別の購入率

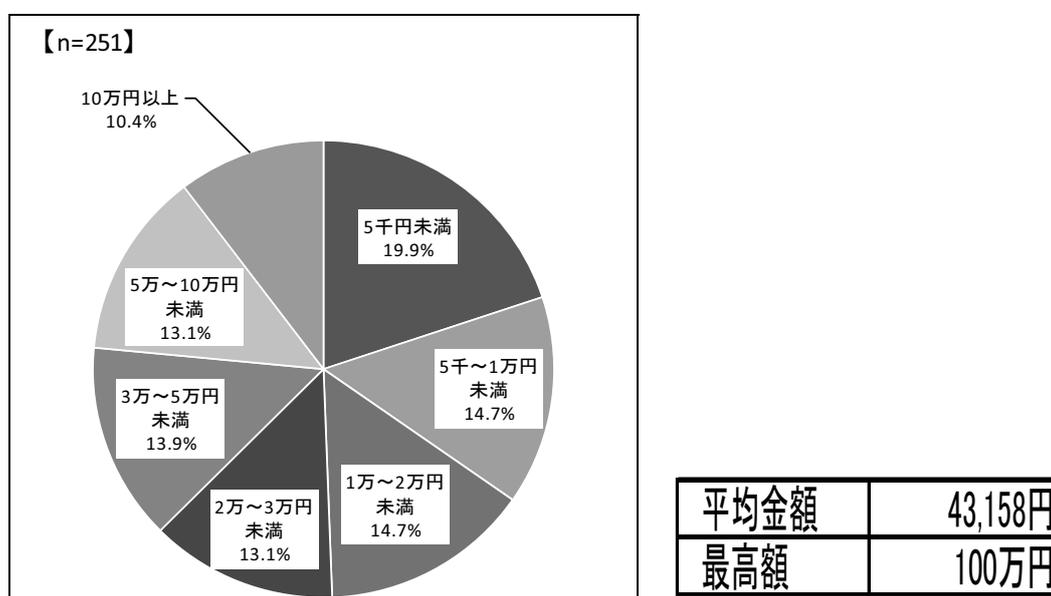


品目順の購入率順に挙げると、「食料品・飲料品」が 56.5%と最も多くなっている。続いて、「化粧品」(35.8%)、「飲食」(33.5%)、「電化製品」(31.9%)、「洋服・バッグ・靴など」「時計」(共に 20.8%)、「和風雑貨」(19.8%)、「玩具・キャラクターグッズ」(19.6%)、「薬品など」「酒」(共に 10.2%)、「貴金属・アクセサリー」(8.3%)の順となっている。

2 . 福岡での観光消費額

次に、クルーズ船乗降客に対する福岡での1人当たりの買い物等の観光消費額の回答結果は、下記、図表 - 4の通りである。

図表 - 4 . 福岡での観光消費額 (1人当たり)



「5千円未満」(19.9%)が最も多く、次に「5千~1万円未満」、「1~2万円」(共に 14.7%)の順となっており、1万円未満の回答率が、およそ3分の1 (34.6%)、2万円未満の回答率が、約半数 (49.3%)となっている。

一方で、「3~5万円」(13.9%)、「2~3万円」「5万~10万円未満」(共に 13.1%)、「10万円以上」(10.6%)など、消費金額が高額な回答者の割合も少なくはなく、3万円以上の回答率が3分の1以上 (37.1%)、5万円以上の回答率が、約4分の1 (23.5%)となっており、最も高額な回答は、100万円であった。これら回答結果から、福岡での一人当たりの平均観光消費額を算出すると 43,158円であった。

また、クルーズ船別の乗降客の一人当たりの平均観光消費額を算出したところ、上海発着の「Costa Classica」の乗降客が、51,671円 (最高額は100万円)であったのに対して、天津発着の「Legend of the Seas」の乗降客は、34,846円 (最高額は70万円)となっ

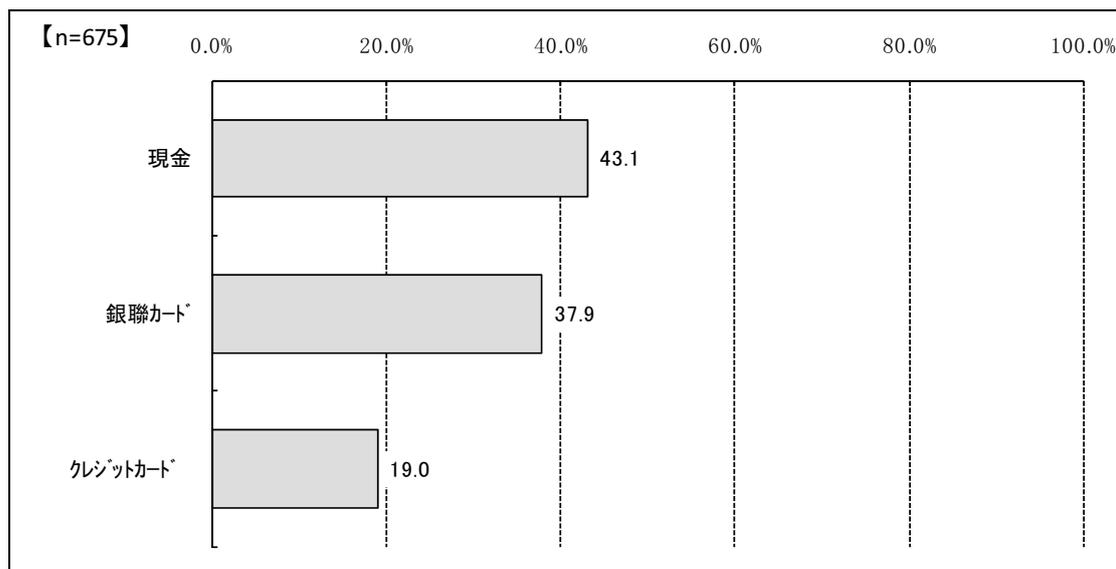
ており、上海発着の乗降客の方が、16,000 円余り消費金額が上回っていた。

訪日中国人の観光消費額に関しては、日本政府観光局（JNTO）（2009）「訪日外客消費動向調査 2007 - 2008」では、日本国内ガイド付きツアーの 1 人、1 日当たりの全国での平均消費額が、21,300 円、また、ながさき地域政策研究所が、2006 年に実施した、長崎港寄港の上海発、外国船籍クルーズ船「Costa Allegra」の中国人乗降客に対する調査では、長崎での 1 人当たりのお土産代調査結果は、19,796 円、飲食費は、2,075 円、合計 21,871 円となっている⁽¹⁾。

これに対して、今回の調査では、福岡での 1 人当たりの平均観光消費金額は、43,158 円、また、福岡市が 2009 年に実施した、博多港寄港の中国発クルーズ船の中国人乗降客の福岡市での 1 人当たり平均消費額が、33,276 円となっており⁽²⁾、全国平均や長崎での平均消費金額よりも、福岡での平均消費金額が、1～2 万円余り高い金額となっている。

次に、福岡での買い物の主な支払い方法についての回答結果は、下記、図表 - 5 の通りである。

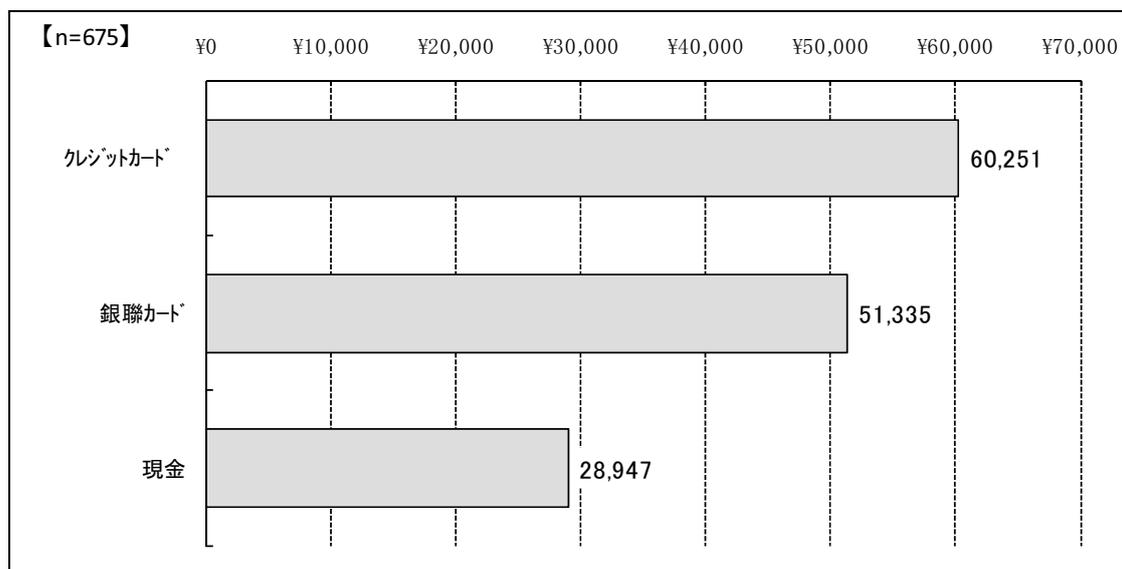
図表 - 5 . 福岡での買い物の支払い方法



「現金」が、43.1%、「銀聯（ぎんれい）カード」が、37.9%、「クレジットカード」が 19.0% の順となっており、買い物の支払い方法としては、「現金」と「銀聯カード」の割合が高くなっている。

一方で、支払い方法別の一人当たりの福岡での平均観光消費額を算出すると、図表 - 6（次ページ）の通りで、「クレジットカード」（60,251 円）、「銀聯カード」（51,335 円）、「現金」（28,947 円）の順となっており、カード利用者の消費金額の方が、現金利用者より、2 倍程度、高くなっている。

図表 - 6 . 支払い方法別の福岡での平均観光消費額



「銀聯カード」とは、中国人民銀行の主導で設立された、「クレジットカード」とは異なるデビット方式のカード（決済後すぐに銀行の口座から代金が引き落とされる方式のカード）で、現在、中国国内で最も普及している決済ネットワークのカードである。

既に、福岡市の繁華街の百貨店や家電量販店等においては「銀聯カード」が利用可能となっているところが多いが、スーパーマーケット、小売店、飲食店などにおいては、未だ利用出来ない店舗も数多く存在する。

このため、「現金」利用者に対する、金融機関などにおける両替サービスの充実とともに、「銀聯カード」利用者の決済サービスへの対応、専用端末の設置などが、福岡市における中国人旅行者のさらなる観光消費の拡大を図る上では必要と思われる。

次に、クルーズ船乗降客の福岡での観光消費の品目別消費額の回答から、購入率順に、主な購入品の内訳、平均消費額を算出した結果は、図表 - 7（次ページ）の通りである。

最も購入率の多かった、「食料品・飲料品」（56.5%）の平均消費額は、4,726 円、購入品の内訳では、菓子や飲み物が主に挙げられていた。次に、購入率の多かった、「化粧品」（35.8%）は、平均消費額 22,174 円、購入品の内訳では日本のブランドの化粧品が主に挙げられていた。

以下、購入率の高い順から、平均消費額、主な購入品の内訳を示すと、「飲食」（33.5%・平均消費金額 5,000 円、ラーメン、寿司・刺身、ファーストフード）、「電化製品」（31.9%・平均消費額 32,288 円・カメラ、炊飯器、TV・PC 機器等）、「時計」（20.8%・平均消費額 28,867 円・日本のブランドの時計等）、「洋服・バック、靴等」（20.8%・平均消費額 24,675 円）、「和風雑貨（19.8%・平均消費金額 17,014 円・民芸品（博多人形、博多織）食器（箸、茶碗）陶磁器等）、「玩具、キャラクターグッズ」（19.6%・4,756 円・キティなどのキャラクター、アニメのグッズ）、「薬品等」（10.2%・平均消費額 22,714 円・

粉ミルク、胃腸薬等) 「酒」(10.2%・平均消費額 11,255 円・日本酒、焼酎、洋酒、ワイン等) 「貴金属・アクセサリ」(7.8%・平均消費額 11,500 円・ネックレス、宝石、指輪等)となっている。

図表 - 7 . 福岡での観光消費、購入率順の購入品内訳・平均消費額

観光消費品目・順位	購入率・%	主な購入品内訳	平均消費額・円
食料品・飲料品	56.5	菓子、飲み物	4,726
化粧品	35.8	日本ブランド化粧品	22,174
飲食	33.5	ラーメン、寿司・刺身	5,000
電化製品	31.9	カメラ、炊飯器、TV・PC 機器	32,288
時計	20.8	日本のブランドの時計	28,867
洋服・バッグ・靴等	20.8	洋服、ブランド品バッグ	24,675
和風雑貨	19.8	民芸品、食器、陶磁器	17,014
玩具・キャラクター	19.6	キャラクター・アニメグッズ	4,756
薬品等	10.2	粉ミルク、胃腸薬	22,714
酒	10.2	日本酒、焼酎、洋酒	11,255
貴金属アクセサリ	7.8	ネックレス、宝石、指輪	11,500

この様に、クルーズ船乗降客の購入品目の比率では「食料品・飲料品」が最も多くなっているが、品目別の平均消費額では「電化製品」、「時計」、「洋服・バッグ、靴等」、「薬品等」、「化粧品」などが2～3万円余りと高額になっている。

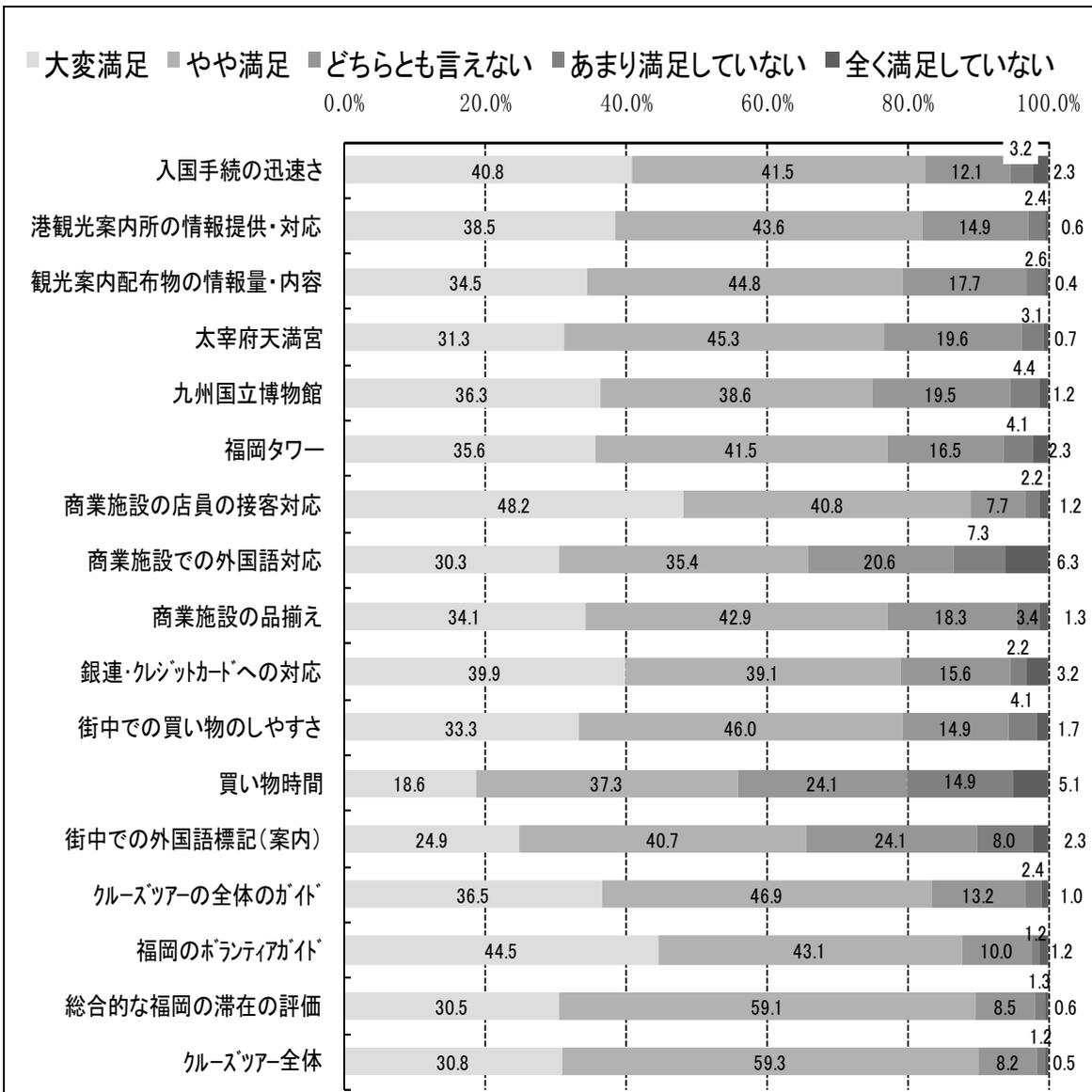
なお、福岡の観光消費に関する回答結果の、より詳細な購入品の内訳については、別冊、資料編の第 4 章の調査結果を、また、特に満足したお土産品や、その理由についての自由記述回答結果は、同資料編の参考資料 を、ご参照いただきたい。

．福岡の観光、都市に関する評価、印象

1．福岡 1 日ツアーについての評価

クルーズ船乗降客が参加した福岡 1 日ツアーについて、訪れた観光施設、買い物、ガイドなどの現地での対応を含めた各項目の満足度について、「大変満足」、「やや満足」、「どちらとも言えない」、「あまり満足していない」、「全く満足していない」の 5 段階の評価で選択回答してもらった結果は、下記、図表 - 1 の通りである。

図表 - 1．福岡 1 日ツアーの満足度（各項目選択回答）



「大変満足」の回答率が多く、満足度が高かったのは「商業施設の店員の接客対応」(48.2%)、「福岡のボランティアガイド」(44.5%)などであった。一方、「大変満足」の回答率が際立って低かったのは、「買い物時間」(18.6%)、「街中での外国語標記(案内)」(24.9%)などであった。

また、「商業施設の店員の接客対応」(「大変満足」48.2%)については、満足度が高かったのに比べて「商業施設での外国語対応」については「大変満足」が30.3%と、「大変満足」の割合が約18ポイント低くなるなど、「街中での外国語標記(案内)」と合わせて、中国語標記や買い物の際に必要な中国語会話等の言語対応に課題があることが窺える。

「福岡のボランティアガイド」については、「大変満足」が、44.5%と満足度の高い回答率となっているが、同ガイドは、(財)福岡コンベンションビューローが、福岡市に來訪する内外からの観光客の受入支援(通訳、案内、誘導など)を目的して、ウェルカムサポーターとして公募し、2008年から活動している組織である。

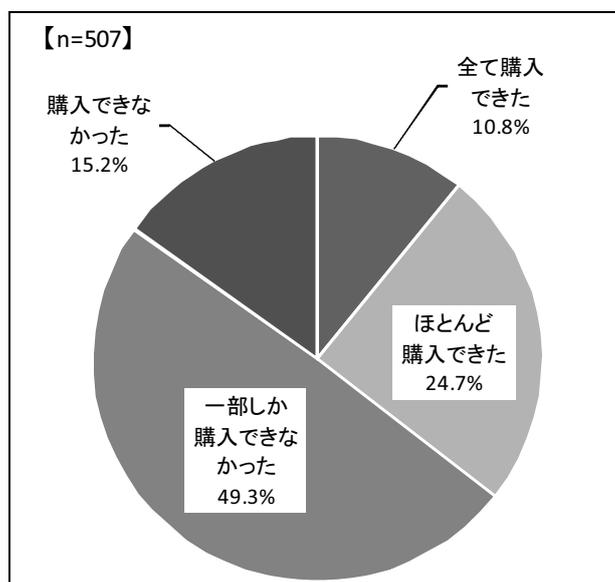
2010年には、福岡の大学に通う中国人留学生や中国語を学んだ主婦たち、約200人がボランティアとして登録し、同コンベンションビューローと天神地区の商業団体が協力して、スタッフを商業施設等に配置し、中国人旅行者に対する商品説明や道案内などの通訳、ガイドに、揃いのベストを着て、取り組んでいる。博多港へのクルーズ船寄港時には、10人ほどが商業施設等に配置されているが、1回のクルーズ船寄港時に1,000人以上の中国人乗降客が、相次いで天神地区に來訪するため、対応能力に限界があり、受け入れ態勢に課題が残る。

現在、わが国で外国人旅行者に対して報酬を伴う正式なガイドの仕事を行うためには、国土交通省が実施する試験を経て、通訳案内士として登録しなければならないが、福岡での1日ツアーを実施する旅行会社や天神地区の商業等の関係者から、クルーズ船寄港時に福岡での通訳案内士の人数の確保が困難であり、ツアーの料金高にもつながると、現行制度の課題が指摘されている。こうしたことから、昨年、2010年に福岡市や福岡県などが、政府、内閣府の「総合特区制度」の提案募集を受けて、福岡の大学に通う外国人留学生を正式な通訳、ガイドとして活用出来る様に、現行の通訳案内士法の規制緩和を提案しており、今後、新たな制度の創設による通訳、ガイドの充実による受け入れ態勢の整備が期待される⁽³⁾。

また、「大変満足」の回答が最も低かった「買い物時間」(18.6%)に関しては、「福岡で買いたいものを購入できたか」(次ページ、図表V-2参照)についての質問の回答結果においても、「一部しか購入できなかった」の回答率が、49.3%と最も多く、約半数となっていることから、買い物時間が十分でないと感じる人が多いことがわかる。

福岡での買い物に関しては、今回のクルーズ船ツアーの悪かった点、困った点を乗降客に自由回答記述してもらった結果においても、「買い物時間が短い、手続きが長い」が最も多い結果となっている⁽⁴⁾。

図表 - 2 . 福岡で買いたいものを購入できたか（選択回答）



クルーズ観光においては、上陸後、乗降客の寄港地での滞在時間が限られることから、出入国手続き(CIQ)を迅速、円滑に実施し、買い物を含めた滞在時間の延長を図ることが、重要である。しかし、一度に 1,000 人以上が下船するクルーズ船の寄港に際して博多港の CIQ 施設の対応能力には限界があり、現状では、船が着岸後、全ての乗降客の入国手続きが終了するまで、2～3時間を要している。

わが国へのクルーズ船寄港の入国者に対しては、定員 2,000 人以上の船については、入国管理局職員が外国の前寄港地から乗船し、予め、船内で入国審査を行う海外臨船を行っており、今回、調査を実施した「Legend of the Seas」(定員約 2,000 人)においては、船会社からの要請があれば、海外臨船を実施しているが、「Costa Classica」を含む定員 2,000 人以下の船においては、海外臨船は行われていないのが現状である。

前述した「総合特区制度」の提案においても、定員 1,000 人程度のクルーズ船への海外臨船の実施や、出入国手続きを行う要因の増員、入国審査ブースの増設等の CIQ 体制の整備が盛り込まれており、今後、国の支援が期待される。

2 . 福岡の都市としての印象、評価

クルーズ船乗降客が、1日ツアーで訪れた福岡に対して、どのような印象をもったかについて、各項目ごとに、「そう思う」、「ややそう思う」、「どちらとも言えない」、「あまりそう思わない」、「全くそう思わない」の5段階で選択回答してもらった結果は、下記、図表 - 3 (次ページ)の通りである。

図表 - 3 . 福岡の印象（各項目選択回答）



福岡の印象に対する各項目の質問のうち、肯定的評価が多くかったのは、「街がきれい、清潔で環境が良い」(そう思う・79.1%)、「都市の景観や街並みが美しい」(そう思う・54.5%)、「自然や風景が美しい」(そう思う・54.4%)などであった。

一方で、肯定的な評価が低かったものは、「魅力的な観光名所が多い」(そう思う・28.0%)、「歴史や文化遺産が豊富にある」(そう思う・30.7%)などであった。

また、今回の旅行で訪問した福岡、九州、日本の魅力を乗降客に自由回答記述してもらった結果においても、「都市環境、自然景観」を挙げた回答が過半を占めていた⁽⁵⁾

これらクルーズ船乗降客の福岡の印象、評価や、福岡、九州の魅力に対する回答結果から、福岡の都市、自然の環境や景観に関する評価は高いものの、名所旧跡などの観光資源に対する評価は低いことがわかる。

九州、アジアのゲートウェイ、交流拠点都市を標榜する福岡市においては、古来からの

中国との交流、交易を物語る博多の寺社、鴻臚館や、昨年、2010年から福岡市の官民が協働して整備、活用の検討が進む福岡城跡など、独自の歴史、文化遺産などの地域資源を、国内のみならず海外からの観光客を対象とした観光資源として掘り起こし、活用していくことが期待される。

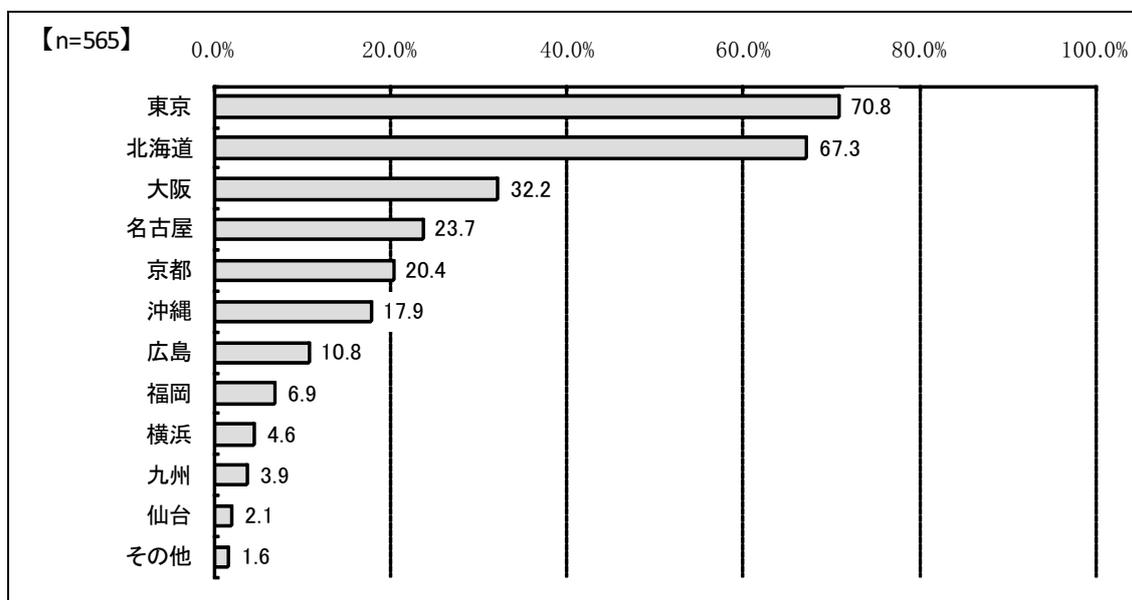
．訪日中国人旅行者の観光動向とインバウンド観光振興策の課題

1．福岡、九州における動向と課題

本章では、まず、訪日中国人旅行の今後の旅行需要を探るために、クルーズ船乗降客の、今後、日本旅行をする場合に訪問したい都市・地域や体験したいことに対する回答結果などから、福岡、九州における中国人旅行者を対象としたインバウンド観光振興策の課題について述べたい。

まず、今後、訪日旅行をする場合に訪問したい都市・地域について、回答してもらった結果（3つまでを選択回答）は、下記、図表 - 1の通りである。

図表 - 1．今後の日本旅行で訪問したい都市・地域（3つまで選択回答）



「東京」（70.8%）、「北海道」（67.3%）の回答率が突出して高くなっており、クルーズ船別の調査では、天津発着の「Legend of the Seas」の乗降客調査においては、「北海道」（78.4%）が「東京」（71.1%）を上回っている。

「北海道」に関しては、2008～09年にかけて「北海道」を舞台としたラブコメディ映画の「非誠勿擾（フェイチェンウーラオ）」（日本語訳題名「狙った恋の落とし方。」）が、中国で大ヒットした影響もあり、中国国内で北海道ブームが起こり、旅行先としても関心が高まっているとされる⁽⁶⁾。

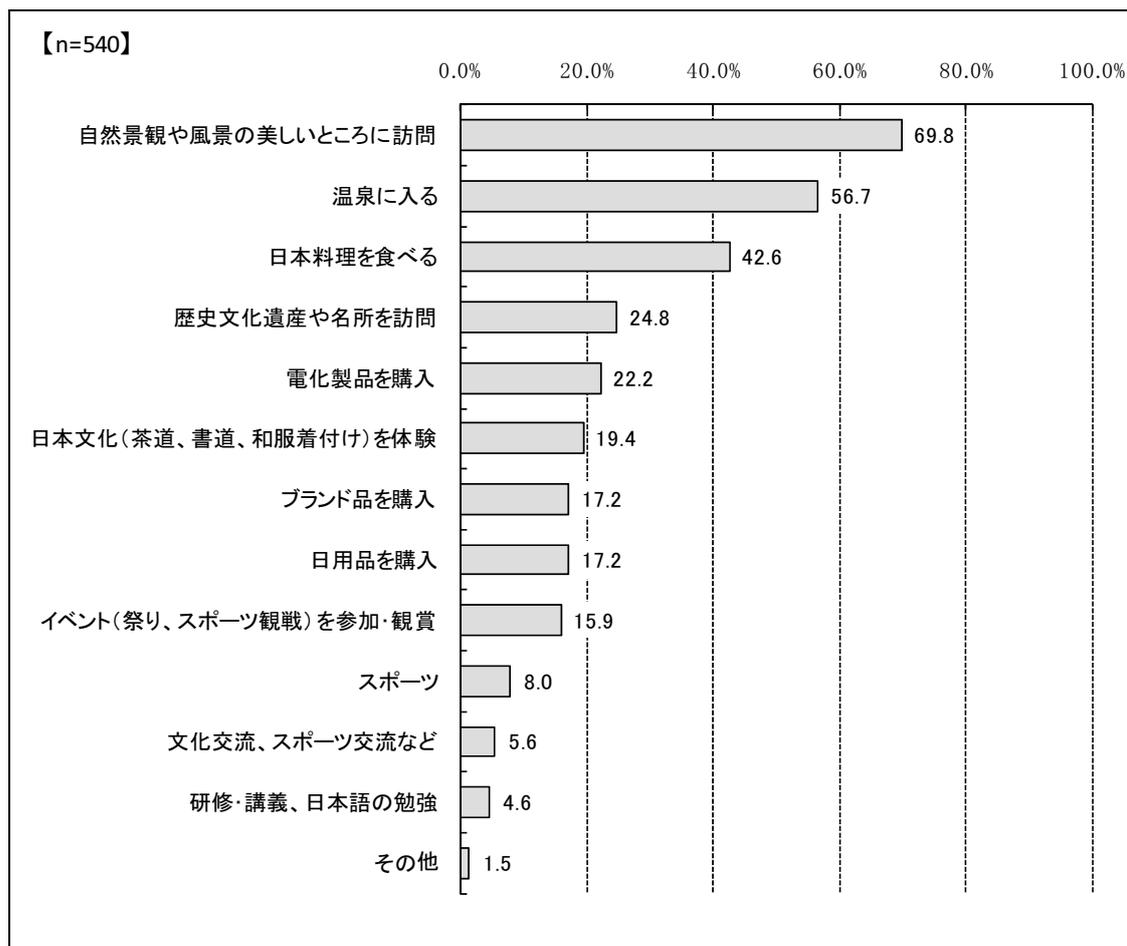
「東京」、「北海道」以下の順位では、訪日旅行において、いわゆるゴールデンルートと呼ばれる、「大阪」（32.2%）、「名古屋」（23.7%）、「京都」（20.4%）など、東京から大阪にかけての東海道の都市が続いた。それら以外では、「沖縄」（17.9%）、「広島」（10.8%）などが

挙げられている。

「福岡」、「九州」に関しては、今回のクルーズ船ツアーで来訪したばかりと言う側面はあるものの、「福岡」(6.9%)、「九州」(3.9%)の回答にしか過ぎなかった。

次に、下記、図表 - 2 は、クルーズ船乗降客に対して、今後の日本への旅行で体験したいことについて、5つまでを選択回答してもらった結果である。

図表 - 2 . 今後の訪日旅行で体験してみたいこと（選択回答5つまで）



回答結果では、「自然景観や風景の美しいところに訪問」(69.8%)、「温泉に入る」(56.7%)、「日本料理(寿司、刺身、天ぷらなど)を食べる」(42.6%)などの回答率が高く、続いて、「歴史文化遺産や名所(寺社仏閣、博物館等)を訪問」(24.8%)、「電化製品を購入」(22.2%)、「日本文化(茶道、書道、和服着付け)を体験」(19.4%)、「ブランド品を購入」、「日用品を購入」(共に17.2%)、「イベント(祭り、スポーツ観戦)参加、鑑賞」(15.9%)などが主な回答として挙げられている。

前述した様に、JNTO の調査、クルーズ船乗降客の調査においても中国人旅行者の訪日旅行動機や観光目的において「買い物、ショッピング」の回答率が高くなっているが、今

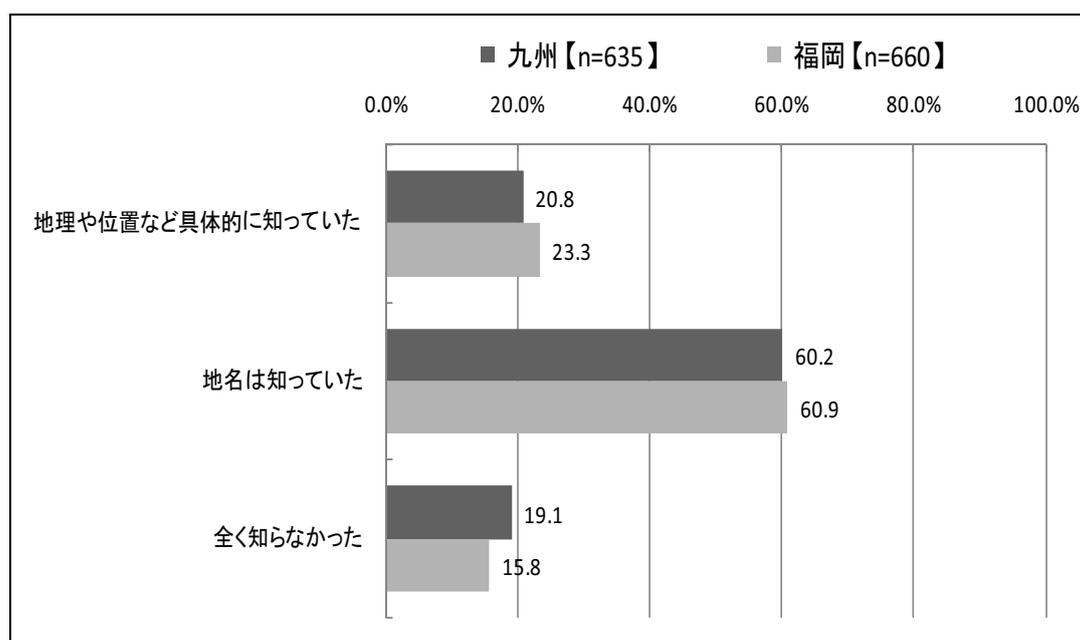
後の日本への旅行で体験したいことを質問した今回の調査結果では、「電化製品を購入」「ブランド品を購入」「日用品を購入」などの「買い物、ショッピング」より、「自然景観や風景の美しいところに訪問」「温泉に入る」「日本料理を食べる」などの回答率が、かなり高くなっており、これらの分野において、訪日中国人旅行者の観光需要やニーズが高いことが窺がえる。

今後の日本への旅行で訪問したい地域として回答率の高かった「北海道」と回答率の低かった「九州」は気象条件の違いはあるものの、自然景観、温泉、日本料理などにおいて共通する観光資源の要素も少なくないが、今後の訪日旅行での選択地としては大きく差が開く結果となった。これは今回のクルーズツアーで九州を訪問したばかりと言う側面も否定できないが、寄港地においてリピーターを促進させるプロモーションや九州全体の観光情報の発信のあり方を強化する必要性は高いものと見られる。

実際に、訪日中国人旅行者の地域別延べ宿泊者数において、北海道が2007年の約6万6千人から、2009年には約19万人と、わずか2年間で約3倍になっているのに対して、九州への同宿泊者数は、2007年の7万4千人から2009年の6万3千人へと減少しており⁽⁷⁾、両地域において大きな差が出ている。

次に、クルーズ船乗降客に、今回のクルーズ船ツアーの計画の前から、「九州」「福岡」のことを知っていたかを「地理や位置など具体的に知っていた」「地名は知っていた」「全く知らなかった」の三段階で尋ねた認知度調査の回答結果は、下記、図表 - 3 の通りである。

図表 - 3 . 今回のクルーズツアー計画前の「九州」「福岡」の認知度（選択回答）



「九州」と「福岡」の認知度について、「地名は知っていた」の回答率が「九州」(60.2%)、「福岡」(60.9%)、約60%と最も多く、「地理や位置など具体的に知っていた」の回答率は、「九州」(20.8%)、「福岡」(23.3%)、約20%にしか過ぎず、「全く知らなかった」の回答率も、「九州」(19.1%)、「福岡」(15.8%)、15~20%程度に達している。

これら調査結果から、福岡、九州における中国を対象としたインバウンド観光振興策の課題として、現在、地理的近接性から中国発のクルーズ船の博多港や九州各港への寄港回数が急増しているものの、寄港地での1日上陸ツアーだけでは、宿泊を伴う観光形態と比べて滞在時間も短く、観光行動、消費、交流活動にも限界もあり、次回以降の訪日旅行先としての選択回答率も少ないことから、地理的近接性を優位性として、十分に活かしきれているとは言い難い現状が明らかとなった。今後、寄港地においてはリピーター需要を誘発させる取り組みとともに、九州全体の認知度やイメージを向上させる独自の情報発信、誘致活動などの取り組みの強化が求められる。

既に、九州観光推進機構などによって、東日本大震災後も継続的に、中国主要都市での九州観光の説明・商談会や、中国の旅行・メディア関係者の九州への招請旅行を通じた九州観光の情報発信、プロモーション活動が行われているが、こうした取り組み以外では、現在、九州の観光地をロケ地とした中国のテレビドラマの撮影が行われていることが注目される。

このドラマは、中国の国営中央テレビ(CCTV)が中国全土で放映する連続ラブコメディードラマで、既に、福岡市、北九州市や長崎県の島原半島、佐世保市のハウステンボス、大分県日田市などで、地元自治体や観光協会等関係者の協力の下、撮影が行われ、2011年8月から、中国全土で放映される予定となっている⁽⁸⁾。前述した様に、中国映画のロケ地となった北海道では、映画放映後、中国人観光客が急増したこともあり、九州においてもこのドラマ放映後の集客効果が期待されている。

2. わが国における動向と課題

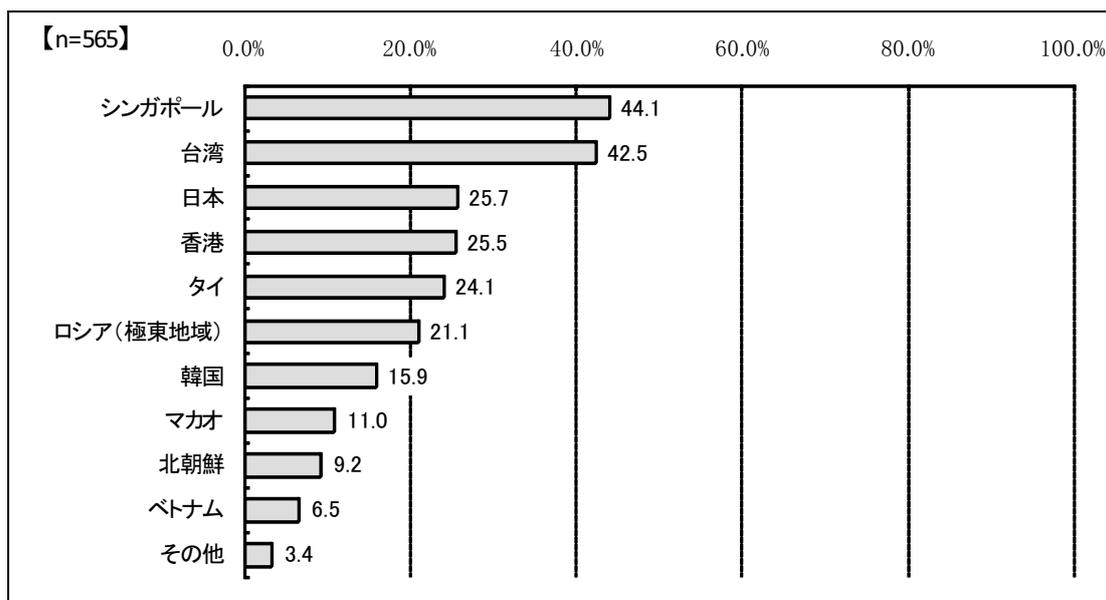
図表 - 4 (次ページ) は、クルーズ船乗降客に対して、今後、旅行してみたいアジアの国や地域について3つまでを選択回答してもらった回答結果である。

「シンガポール」(44.1%)、「台湾」(42.5%)の回答率が突出して高く、続いて、「日本」(25.7%)、「香港」(25.5%)、「タイ」(24.1%)、「ロシア(極東地域)」(21.1%)、「韓国」(15.9%)、「マカオ」(11.0%)、「北朝鮮」(9.2%)、「ベトナム」(6.5%)の順となっており、回答結果では、日本は3番目に挙げられているものの、「香港」、「タイ」と同程度の回答率となっている。

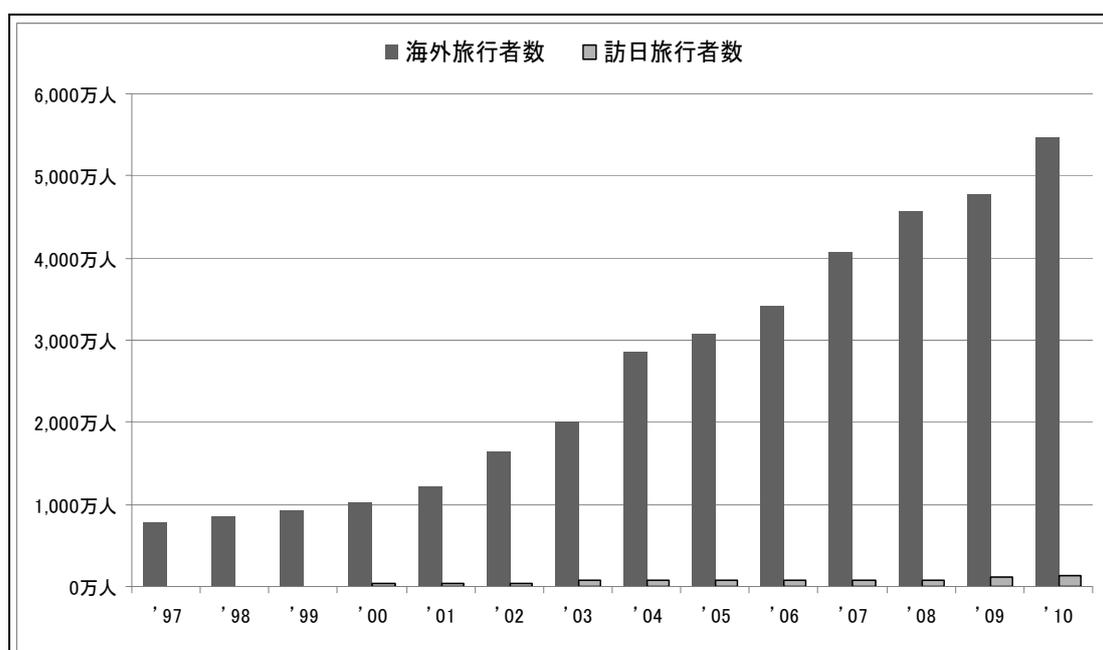
次に、図表 - 5 (次ページ) は、近年の中国人の海外旅行者数・訪日中国人旅行者数の推移を示したものである。中国人の海外旅行者数は、近年の急速な経済成長や各国の中国人旅行者に対するVISA発給条件の緩和などに伴い、2000年の1,000万人余りから、2010

年の約 5740 万人と、ここ十年で 5 倍以上に急増している。これに伴って、訪日中国人旅行者数も、2000 年の約 35 万人から、2010 年には約 141 万人に増加しているものの、2010 年の訪日中国人旅行者は、同年の中国人海外旅行者全体から見れば、わずか 2.5% ほどにしかならない。

図表 - 4 . 今後、旅行してみたいアジアの国や地域（選択回答 3 つまで）



図表 - 5 . 中国人の海外旅行者数・訪日中国人旅行者数



日本政府観光局、中国国家旅遊局資料より作成（海外は香港、マカオを含む）

現在、韓国や台湾など近隣のアジア諸国、地域においても、日本同様に、VISA 発給条件の緩和を含めた中国人旅行者の積極的な誘致策を進めており、東南アジア諸国を含めた隣国間の中国インバウンドを巡る誘致競争が活発化している。こうした中、わが国全体とともに、それぞれの地域がいかに、地域資源を有効に活用し、近隣のアジア諸国・地域と差別化を図り、効果的な中国人旅行者の誘致や受け入れ態勢の整備を進めていくかが、今後の課題と思われる。

また、近年のわが国における訪日中国人旅行者の観光動向においては、旺盛な観光消費に関する部分に注目が集まり、地域への経済波及効果の側面が大きく取り上げられ、多くの地域のインバウンド振興策においても中国人旅行者の観光消費の促進のみに重点が置かれている傾向は否定出来ない。

わが国と諸外国の国際観光交流においては、来日する外国人旅行者に対して日本固有の自然景観、歴史、伝統文化、温泉、日本食などの地域資源のみならず、日本人が培ってきたライフスタイルを含めた生活文化の魅力をソフトパワーとして発信することが重要と思われる。そして、観光を通じた国民同士の往来による草の根交流が、国家間の外交を始めとする関係を補完する、文化的安全保障としての国際観光交流の役割も忘れてはならない重要な視点である。

こうした中、現在の日中関係を巡っては、領土や歴史認識をめぐる問題において大きな課題が残り、両国の世論調査結果においても関係の悪化が懸念されている。

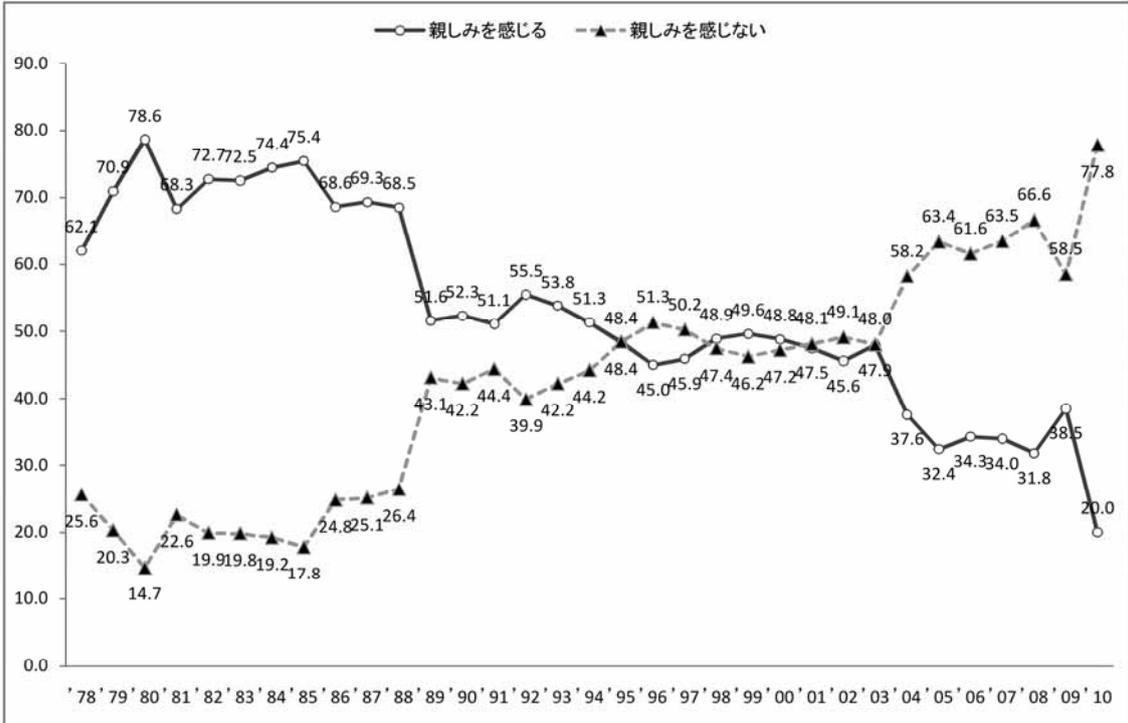
図表 - 6 (次ページ) は、内閣府が経年的に実施している「外交に関する世論調査」の中の日本人の中国に対する親近感についての調査結果の推移を示したものである。

中国に「親しみを感じる」と回答した人の率は、年毎の増減はあるものの、1980年代は、概ね、7割程度に達していたが、1989年の天安門事件を機に減少し、1990年代から2000年代を通して減少傾向にあり、昨年、2010年には尖閣諸島を巡る事件の発生と、その後の日中の対立の影響を受けて、過去最低の20.0%にまで低下している。同時に、中国に「親しみを感じない」と回答した人の率は、1980年代後半から上昇し、1990年代から2000年代を通して増加傾向にあり、2010年には過去最高の77.8%に達するなど、ここ20年来の日本人の対中国感悪化の一途を辿っている。

他方で、中国人の対日感情においても、厳しい現状があることが窺われる。図表 - 7 (次ページ) は、中国の政府シンクタンクの中国社会科学院日本研究所が2006年と2008年に実施した、中国人の対日感情に関する世論調査結果を示したものである。

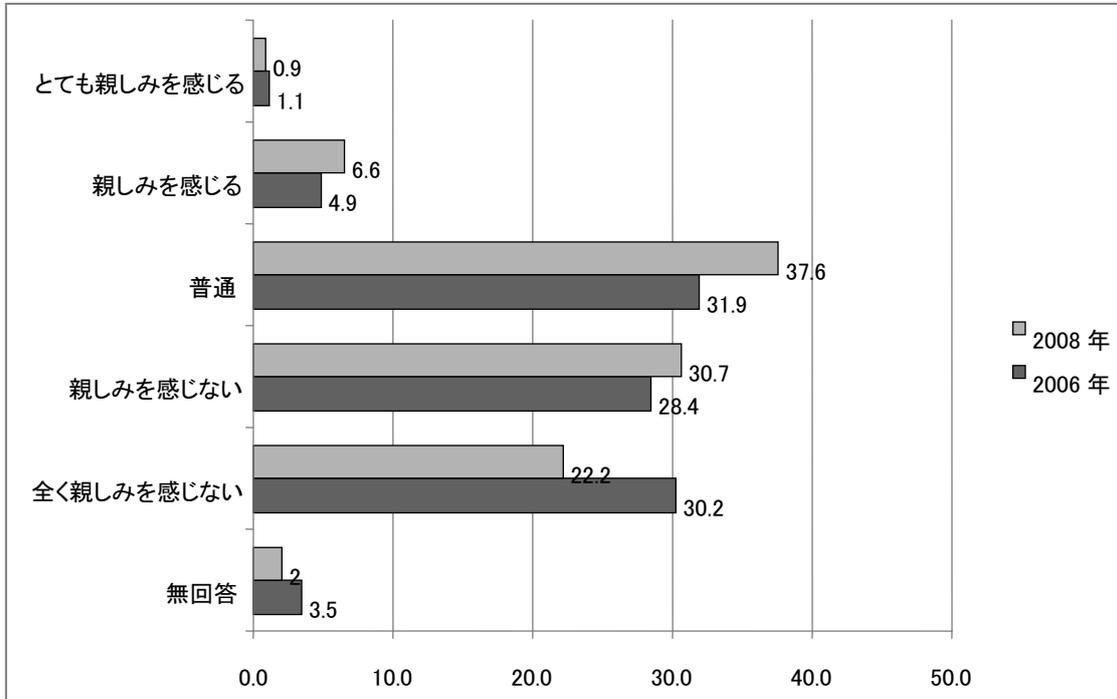
日本に対して「とても親しみを感じる」と回答した人の率は、わずかに1%程度(2006年・1.1%、2008年・0.9%)、「親しみを感じる」(2006年・4.9%、2008年・6.6%)と合わせても、日本に対して肯定的な感情をもつ人が、6 - 7%にしか過ぎない結果となっている。一方で、「全く親しみを感じない」(2006年・22.2%、2008年・30.2%)が2 - 3割、「親しみを感じない」(2006年・30.7%、2008年・28.4%)と合わせると、日本に対して否定的な感情をもつ人が、過半数の5 - 6割程度に達する結果となっている。

図表 - 6 . 日本人の対中国感の推移



(出所) 内閣府外交世論調査より作成

図表 - 7 . 中国人の対日感



(出所) 中国社会科学院日本研究所、中日世論調査より

これら中国社会科学院が実施した対日感情の世論調査をもとに、小林(2008)は、日本、日本人との交流経験のある中国人の対日感情は、中国人全体の平均的な対日感情よりも、「肯定的反応」(中国人全体・7.5%、日本との交流経験者・25.5%)が増加し、「否定的反応」(中国人全体・52.9%、日本との交流経験者・23.6%)が減少することを指摘している。(図表 - 8 参照)

図表 - 8 . 日本との交流経験の対日感情への影響 (中国社会科学院 2006 年調査から)

	肯定的反応	中立的反応	否定的反応
中国人全体	7.5%	37.6%	52.9%
日本との交流経験者	25.5%	50.0%	23.6%

(出所) 小林(2008)の図表を修正して作成

さらに、小林(2008)は、世論調査等からの分析をふまえ、観光をはじめとする人的交流の拡大が、対日感情の悪化の抑止に影響を与える重要な要素であるとして、日中間の観光交流を含めた、あらゆるレベルでの量的交流の拡大の重要性を指摘している。

日本政府観光局(JNTO)(2008)「訪日外客実態調査 2006 - 2007 <満足調査編>」においても、中国人旅行者の訪日前後の日本のイメージにおいて、「物価が高い」(訪日前 13.9%・訪日後 13.1%)以外に、否定的な回答結果が目立ったものはなく、「サービスが良い」(訪日前 17.2%・訪日後 26.2%)、「日本人々が礼儀正しい」(訪日前 16.2%・訪日後 22.2%)、「治安が良い」(訪日前 9.2%・訪日後 15.4%)などについては肯定的な回答が多くなっていることから、訪日中国人との観光交流の拡大を通じた、日本のイメージの向上や日中間世論の改善が期待される。

．おわりに

今年、2011年3月に発生した東日本大震災の影響は、九州、福岡のインバウンド観光にも及んでおり、現在、博多港を始めとする九州各港への中国発外国船籍クルーズ船の寄港キャンセルが相次いでいる。こうした中、九州、福岡を含め直接的被害の無かったわが国の地域においては、独自の情報発信、誘致活動などの取り組みを強化し、風評被害を軽減、回避することが、短期的、喫緊の課題として求められている。

本報告書は、震災前の昨年、2010年10月に、URCが実施した博多港寄港のクルーズ船中国人乗降客に対して実施した観光動向調査結果をもとに、震災による風評被害払拭後のインバウンド回復期も見据え、中長期的な視点に立った、福岡、九州の中国インバウンド振興策のあり方について考察したものであることを、冒頭においても述べた。

調査結果から、クルーズ船中国人乗降客に対する福岡の受け入れ態勢の主な課題として、買い物時間が短いこと、街中での中国語標記や案内、商業施設での中国語対応が不十分であることが、明らかとなった。これら課題解決のため、既に福岡市、福岡県等においては、政府の「総合特区制度」の提案募集を受けて、海外臨船を含めた博多港のCIQ体制を強化して入国審査の迅速化を図ることや、言語対応を含めた買い物、観光案内のサポートに福岡の留学生等を活用した新たなガイド制度を創設することなどを提案しており、今後、これら対応策に取り組むための国の支援や規制緩和が期待される。

また、福岡、九州の中国人旅行者を対象としたインバウンド観光振興策における課題として、現在、地理的近接性から中国発の外航クルーズ船の寄港回数が増加しているものの、寄港地での1日上陸ツアーだけでは、滞在時間も短く、観光交流活動が限られている上に、次回以降の訪日旅行先としての選択回答率も少ないことから、地理的な近接性を優位性として十分に活かしきれていないとは、言い難い現状が明らかとなった。今後は、寄港するクルーズ船の中国人乗降客に対して、訪日中国人に対する個人旅行VISA発給緩和の趨勢も視野に入れ、リピーター需要を誘発させる取り組みとともに、福岡、九州の認知度、イメージを含めた魅力を向上させる取り組みが期待される。

さらに、近年のわが国における中国人旅行者の観光動向においては、旺盛な観光消費に関する部分に注目が集まり、地域への経済波及効果の期待だけが大きく取り上げられている様に見える。わが国全体の中長期的な課題としては、今後、最大のインバウンド対象市場となる中国人旅行者の観光消費動向のみに目を向けるのではなく、それぞれの地域が観光を通して日本の多様な魅力を伝え、日中間の交流や関係を深化させていくことが望まれる。

現在、日中関係においては、領土や歴史認識をめぐる問題において大きな課題が残り、両国の世論調査結果においても関係の悪化が懸念され、日中間の観光交流の動向もこれら問題に大きな影響を受けていることは否定できない。

わが国の中国人旅行者を対象としたインバウンド観光振興の取り組みが、訪日旅行者に日本の様々な魅力を伝えるとともに、両国民の草の根交流が拡大することによって相互理解を深め、いかに日中関係の改善や深化を図っていくか、それぞれの地域の取り組みに期待したい。

注

- (1) ながさき地域政策研究所(2007)「国際及び国内観光船入港に係わる経済波及効果等調査業務報告書」を参照。
- (2) 福岡市(2010)「外国クルーズ客船寄港による福岡市経済への波及効果等調査報告書」を参照。
- (3) 2010年9月、政府、内閣府からの「総合特区制度」の提案募集に対して、福岡市は「福岡・釜山インターリージョナル国際戦略総合特区」を、福岡県、福岡市、北九州市等が共同で「福岡・アジア国際戦略総合特区」を提案している。
両特区提案においては、急増するクルーズ船寄港に際して、福岡の外国人留学生を観光ガイドとして活用するため、現行法、通関案内士法の規制緩和による新たな制度の創設とともに、クルーズ船寄港入国者に対する海外臨船を含めた CIQ 体制の充実、強化の支援を国に対して提案している。
- (4) 詳細は、別冊、資料編の 98～99 p を参照。
- (5) 詳細は、別冊、資料編の 96～97 p を参照。
- (6) 「北海道新聞」2008年12月30日付記事、「北京週報日本語版」2009年2月3日付記事などを参照
- (7) 観光庁「宿泊旅行統計調査」を参照。
- (8) 「西日本新聞」2010年11月30日、2011年3月15日、19日付記事などを参照。

参考文献

- ・海事プレス社(2010)「クルーズシップコレクション 2010・2011」
- ・観光庁(2010)「平成22年版観光白書」日経印刷
- ・国土交通省九州運輸局「九州観光ムーブ2009」
- ・小林茂樹(2008)「中国における『対日感情』に関する考察 - 各種世論調査結果の複合的分析 - 」アジア研究(54)4、アジア政経学会
- ・ながさき地域政策研究所(2007)「国際及び国内観光船入港に係わる経済波及効果等調査業務報告書」
- ・日本政策投資銀行九州支店(2010)「『フードアイランド九州』から『グルメアイランド九州へ』 - 正念場を迎えている九州の観光を『食』から考える」
- ・日本政府観光局(JNTO)(2008)「JNTO 訪日外客実態調査 2006 - 2007 <満足調査編>」(財)国際観光サービスセンター
- ・日本政府観光局(JNTO)(2009)「JNTO 訪日外客消費動向地査 2007 2008」(財)国際観光サービスセンター
- ・日本政府観光局(JNTO)(2009)「JNTO 訪日外客訪問地調査 2007 2008」(財)国際観光サービスセンター
- ・日本政府観光局(JNTO)(2008・2010)「JNTO 訪日旅行誘致ハンドブック 2008・2010」(財)国際観光サービスセンター
- ・日本政府観光局(JNTO)(2009・2010)「国際観光白書 2009・2010」財団法人国際観光サービスセンター
- ・日本政府観光局(2009・2010)「日本の国際観光統計 2009年・2010年」財団法人国際観光サービスセンター
- ・フィリップ・ギブソン・橋本洋子(訳)(2009)「クルーズオペレーションマネジメント - クルーズの舞台裏 - 」創世社
- ・福岡市(2010)「外国クルーズ客船寄港による福岡市経済への波及効果等調査報告書」

参考 URL

- ・観光庁 HP <http://www.mlit.go.jp/kankocho/>
- ・観光庁宿泊旅行統計調査 HP
<http://www.mlit.go.jp/kankocho/siryou/toukei/shukuhakutoukei.html>
- ・国土交通省九州運輸局 HP <http://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/>
- ・国土交通省九州地方整備局 HP <http://www.qsr.mlit.go.jp/>
- ・国土交通省海事局 HP <http://www.mlit.go.jp/maritime/index.html>
- ・国土交通省港湾局 HP <http://www.mlit.go.jp/kowan/>
- ・コスタ・クルーズ社 HP <http://www.costacruise.com>
- ・内閣府「外交に関する世論調査」HP <http://www8.cao.go.jp/survey/index-gai.html>
- ・日本政府観光局（JNTO）HP <http://www.jnto.go.jp/jpn/>
- ・法務省出入国管理統計表 HP
http://www.moj.go.jp/housei/toukei/toukei_ichiran_nyukan.html
- ・ロイヤル・カリビアン社 HP
<http://www.royalcaribbean.jp/cruise/rci/index.do>

2010 年度（財）福岡アジア都市研究所（URC）研究報告書

博多港寄港クルーズ船中国人乗降客観光動向調査

< 本 編 >

2011 年 3 月

財団法人 福岡アジア都市研究所

調査実施・分析・執筆担当者 研究主査 新井 直樹

〒810-0001 福岡市中央区天神 1 丁目 10-1

T E L : 092-733-5686

E-mail : info@urc.or.jp

URL <http://www.urc.or.jp>

※表紙/クルーズ船写真は福岡市港湾局提供(2010年博多港寄港時)



U R C

Fukuoka Asian
Urban Research Center