

# 上海通信

Vol.9  
2015年6月29日  
駐上海北九州市経済事務所  
所長 大浦 太九馬



<お問い合わせ>

E-mail : [oura@beijiuzhou.com](mailto:oura@beijiuzhou.com)

# 中国人 大航海時代を迎えて

5月13日、財務省が発表した2014年度の国際収支統計によると、訪日客による消費が貢献して旅行収支は1959年度以来、55年ぶりに黒字となった。

旅行収支は日本を訪れた外国人が宿泊や飲食などに使ったお金（受け取り）から、日本人が海外で支払ったお金（支払い）を差し引くもので、2013年度の5304億円の赤字から2014年度は2099億円の黒字になったというから大幅なアップである。まさに2014年度は日本の観光産業にとって、歴史的な転換期であったと言える。

わずか10年前の2004年度は、旅行収支は3兆円の赤字だったことを考えると、隔世の感がある。また、旅行収支がプラスに転じたことで、日本もようやく観光立国としてのスタート地点に立ったとも言えよう。

2014年の訪日外国人の旅行消費額は2兆278億円、その前年が1兆4167億円だったので約6000億円の上昇。国別の内訳としては、中国人が5583億円でダントツの一位、以下台湾3544億円、韓国2090億円と続くが、2位台湾と3位韓国の消費額を足して中国と同程度であるため、いかに中国人の消費が旺盛なのかが分かる。しかも中国人はその前年（2013年）は2759億円であるから一年で消費額が2倍になった計算だ。訪日外国人消費総額の伸びのほぼ半分が訪日中国人によるものである。

在上海日本総領事館によるビザ発給件数の推移を見ると、2015年5月末時点で昨年の約70%の発給件数に達しており、今年も訪日中国人客数が過去最高を更新するのは間違いない。現在、訪日旅行に占める中国人は241万人（台湾283万人、韓国276万人）であるが、2015年以降、中国人が一位になり、当分の間この傾向は続くだろう。

訪日外国人旅行者が増え続けている理由について、①短期滞在査証（ビザ）発給要件の大幅緩和、②消費税免税制度の拡充、③アジア地域の経済成長に伴う海外旅行需要の拡大、④円安進行による訪日旅行の割安感の浸透などが挙げられる。

<外国船社が運航するクルーズ船の寄港回数>

順位	2011年		2012年		2013年		2014年	
	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数
1	石垣	42	博多	85	石垣	59	博多	99
2	那覇	37	長崎	72	那覇	41	長崎	70
3	博多	26	那覇	47	長崎	35	石垣	69
4	長崎	17	石垣	46	横浜	32	那覇	68
5	横浜	9	鹿児島	27	博多	19	横浜	48
6	鹿児島	8	横浜	8	神戸	18	神戸	32
7	広島	6	別府	25	広島	16	小樽	31
8	神戸	6	神戸	22	鹿児島	16	鹿児島	29
9	大阪	5	大阪	22	大阪	12	函館	27
10	別府	4	広島	14	境	12	釧路	22
	その他	17	その他	90	その他	113	その他	159
	合計	177	合計	476	合計	373	合計	654

※出典：国土交通省 2014年は速報値

上記グラフはここ4年間の外国船社が運航するクルーズ船の寄港回数を表したものであるが、内訳の殆どは中国船社である。直近の2014年を見ると、一位博多、二位長崎、八位鹿児島と九州の港が上位の多くを占めていることが分かる。これは中国大陸から船での旅行を企画した場合、地理的に九州は3泊4日ぐらいの手軽なコースを組みやすいことが理由として大きい。更に、2015年に入ると博多港へのクルーズ予約は既に250隻を越えている（最近、韓国でのMERSの感染拡大の影響を受け、更なる上積みが見込まれている）。クルーズ船は近年、大型化する傾向にあり客数4000人を越えるものも珍しくない。単純に一隻2000人としても250隻来れば、50万人が博多港から入国することになる。中国人の日本での滞在中の平均支出単価は日本政府観光局（JNTO）調べでは約20万円であるから、博多港に寄港する中国のクルーズ船だけで1000億円の経済効果が生まれる計算になる。またクルーズ船は飛行機のようにショッピングの重量制限がないことも大きなメリットである。

では、北九州港はどうか。

去年はフランスのクルーズ船が一隻門司港に入港したのみである。

なぜ九州の他の港と比べて格段に少ないかと言うと、門司港西海岸は関門海峡の潮流の影響で5万トン以下（乗客2000人以上の規模は不可）の船籍しか寄港できないこと、潮流が一日4回も変わるため入港時間に制限があること、また安全運航のため水先案内人を付けなければならないなど、クルーズ船を誘致するには時間的制限が大きすぎることに加え、他港と比べてコストが掛かるというマイナス要因があるためである。また、クルーズ船は規模が大きいほど船内のショーやカジノ等の娯楽施設も充実、設備も豪華になるため、ツアー代金も高くなる傾向がある。例えば、4000人以上乗るクルーズ船だと料金も1万元（約20万円）からと高いが、小型のクルーズ船では1000元（約2万円）程度で乗れるものもある。貧富の差が激しい中国では、お金はないが一度は海外旅行に行ってみたいと考える人の方が人口規模では圧倒的に多いのだ。つまり、大型船から小型船になるに従って、客層が富裕層、中間層から下がっていくため、買い物など地元経済効果という面では小さくなるのは否めない。

一方、北九州市には、ひびきコンテナターミナルという水深15mを越える大港湾があるが、これまで荷役等の調整が必要になることから、クルーズ船の寄港地としては活用されてこなかった。但し、大型クルーズ船が九州に続々と寄港している現状を踏まえ、今後は寄港地として検討する方針である。クルーズ会社が挙って九州の港を探している中、是非このチャンスを掴みたいものである。

次に、クルーズ船が寄港することについて地元としての課題はないのか。本当に福岡などの地元経済は潤っているのかどうか。実はこれには賛否両論ある。

と言うのも、現在、九州の港にクルーズ船が入港した後、観光地、ショッピングなどを手配する旅行会社の多くは中国資本の会社である。また、中国人に人気の家電量販店、ドラッグストアはショッピングの鉄板コースであるが、ここも中国資本のところがメインである。

これらの商業施設からのリベート（キックバック）が日系に比べて大きいため、中国旅行会社は日系旅行会社よりも低価格で旅行商品を作れるという優位性がある。

商業施設やモノにもよるが一般的には 20%前後だと言われており、これは中国旅行会社の収入になるものもあれば、ガイドの収入になるものもある。

一部の中国人客からは、不当に高いものを買わされているという苦情も出ているが、多くは下船後、特定の商業施設に誘導されるため、自由にショッピングする時間、場所は制限されている。実際、通関に要する時間を考えると、寄港地で自由に動ける時間は 6、7 時間が限界である。リピーターが増えてくれば、このような状況は徐々に改善されていくだろうが、当面の間は続くだろう。

それでは、中国資本に旨みを握られているこの現状にどう対応すべきか。

一つは現状をありのままに受け入れ、当面の間、溢れるほど入国して来る中国人クルーズ船客の一部を地元商業施設に誘導する作戦が考えられる。

何だか卑屈な話に聞こえるかも知れないが、現在、博多港に入港するクルーズ船でも下船後のコースとして、門司港レトロやスペースワールドを訪問するオプションは用意されており（実際は遠いため利用率は高くないが）、その 1 割でも北九州市でショッピングしてもらうだけで、年間 100 億円の経済効果が見込める計算である。博多港ではなく、ひびきコンテナターミナルに誘致できれば、北九州域内での回遊性が高まるため、この数字は当然跳ね上がるだろう。

実際に、博多港へ寄港するクルーズ船が一杯で溢れている中、また太宰府天満宮以外、他に目ぼしい観光コースがない中、新たな旅行コースを探す動きは高まっている。

もう一つの方策としては、行政、地元経済界（旅行会社、商業施設、飲食店など）と連携して、多少旅行代金は高くなっても、リベートに依存しない中国人のニーズにあった旅行コースを提案してくことだと筆者は考える。言い方は悪いが、現在のぼったくりバーのような商法ではなく、正規料金で日本のよいモノをよいサービスで買っていただく全うな作戦である。

中国では中間層が拡大している中、旅行においても団体旅行から個人旅行へ徐々にシフトしており（既に在上海日本領事館が所管している華東地域では、団体ビザより個人ビザの発給件数の方が多くなるなど逆転現象が起きている）、長い目で見れば、このやり方が一番理に適っているだろう。

行政の立場で考えると、例えば中国人の間で一番普及している銀聯カードを商店街等で一括導入する場合や、地元の免税店や銀聯カード導入店舗のマップ作成などに一定の助成金を出すことができれば有効ではないか。また、本市には中国人留学生も多くいるため、地元経済界としては、彼らを通訳や接客のアルバイトとして活用、優秀な人材はインバウンドの観光ビジネス人材として地域に残ってもらうべく正社員として登用する策もあるのではないか。実際に、日本国内には中国人旅行者やビジネスに対応できる人材は圧倒的に不足している。

日本は政府として、2020年まで訪日外国人2000万人達成（2014年は1341万人）を掲げており、クルーズ船についても同年までに年間100万人と言う目標を掲げている。現状のまま推移すれば、この目標はそこまでハードルが高いものではなく十分達成可能な数字と思われる。とりわけ九州には大きな流れが出来ており、外国人観光客誘致を推進する以上、中国人旅行者は無視できないことは冒頭に述べた通りである。日本国内の人口減少が進んでいる中、地方創生の観点からもアジアとりわけ中国の活力を取り込むことは、好む好まざるに関わらず必要であり、関係者の熱い思いと英知を結集すれば実現できるはずだ。