

インバウンド観光と地域振興

新 井 直 樹

Inbound Tourism and Regional Development

Naoki ARAI

目次

- I. はじめに
- II. 日本のインバウンド観光の動向と課題
- III. 九州におけるインバウンド観光の動向
- IV. 九州におけるインバウンド観光と地域振興
- V. おわりに

要 旨

伸び悩む国内観光需要と相反し、近年、日本のインバウンドは内外の要因から拡大傾向にあり、インバウンド誘致によって地域振興を図る取り組みが活発化している。しかしながら、インバウンドの訪問、宿泊地や観光消費は特定の地域や大都市に偏在しており、インバウンドの地方分散による地域振興が課題となっている。こうした中、全国平均より極めて高いインバウンドの伸び率を示す九州においては、いち早くアジアのインバウンドをターゲットとするDMOを発足させ、地理的近接性を活かし海路からのインバウンド誘致に積極的に取り組んで来た。現在、九州各地においてインバウンド向けの着地型、「体験・交流」型の観光振興の取り組みが活発化しているほか、特区認定を受けガイド制度を創設し、受け入れ態勢の充実を図るなどインバウンドに対応した地域振興の取り組みが着実に進んでいる。

Table of Contents

- I. Introduction
- II. Trends and problems of inbound tourism in Japan
- III. Trends of inbound tourism in Kyushu

IV. Inbound tourism and regional development in Kyushu

V. Conclusion

Summary

Contradicting to sluggish domestic tourism demands, Japan's inbound tourism is recently on an upward trend due to internal and external factors and efforts to promote inbound tourism are being accelerated for regional development. However, the places for foreigners to visit, stay and consume are unevenly located in specific areas and major cities and it is a task for regional development to distribute inbound tourism territorially. Under such circumstances, Kyushu, which has a remarkably higher percentage gain in inbound tourism than the national average, was quick to launch DMO targeting inbound tourism from Asian countries and has actively worked on promotion of inbound tourism by sea with an advantage of geographical accessibility. Many places in Kyushu are boosting efforts for inbound tourism of various patterns such as community-based, experience-based and exchange-based tourism. In addition, local governments in Kyushu are steadily working on regional development through development of inbound tourism with efforts such as establishment of the area-specific guide system with an authorization as the special zone for improved preparation to welcome foreign visitors.

I. はじめに

2015年のわが国のインバウンドは約1,974万人と過去最高を更新し、2016年には政府が2020年の目標としたインバウンド2,000万人を前倒しで達成することが確実視されている⁽¹⁾。同時に2011年には約8,100億円に過ぎなかった訪日外国人旅行者の旅行消費額も、2015年には約3兆5千億円と大きく増加したことによって、半世紀以上、赤字が続いていた旅行収支も約1兆1千億円の黒字に転換し、わが国は53年ぶりに国際観光黒字国となった。

かつてインバウンド観光は発展途上国における外貨獲得手段の性質が強かったが、今や先進国においても産業空洞化に伴う輸出拡大の限界と呼応した新興国の工業化と経済成長に伴う国際観光需要の拡大などを背景に、域外需要を獲得する「見えざる輸出」としてのインバウンド誘致による地域振興が積極的に取り組まれる様になった。

特に、わが国の地方においてはバブル経済崩壊後、国内観光需要が伸び悩んでいる上に、人口減少の進展によって経済が縮小する中、インバウンドのもたらす経済効果に大きな期待が寄せられ、全国の地域でインバウンド誘致によって地域振興を図る取り組みが活発化している。

しかしながら、訪日外国人旅行者の訪問地と旅行消費のほとんどが、東京と大阪間の目的地を

東海道経由で移動するゴールデンルートに代表される特定の地域や大都市に偏在、集中しているとされ、インバウンドの地方分散による地域振興が大きな課題となっている。

本稿では、まず、近年、拡大する、日本のインバウンド観光の動向について、内外の環境や状況の変化をもとに、その背景や要因について考察する。また、わが国のこれまでのインバウンド観光政策の成果とともに、今後の展望について政策的な対応手段のみでは限界があることについて言及する。さらに、わが国のインバウンド観光の課題について訪日外国人旅行者の訪問、宿泊地や観光消費が、ゴールデンルートなどの特定の地域に偏在する状況について具体的に明らかにする。

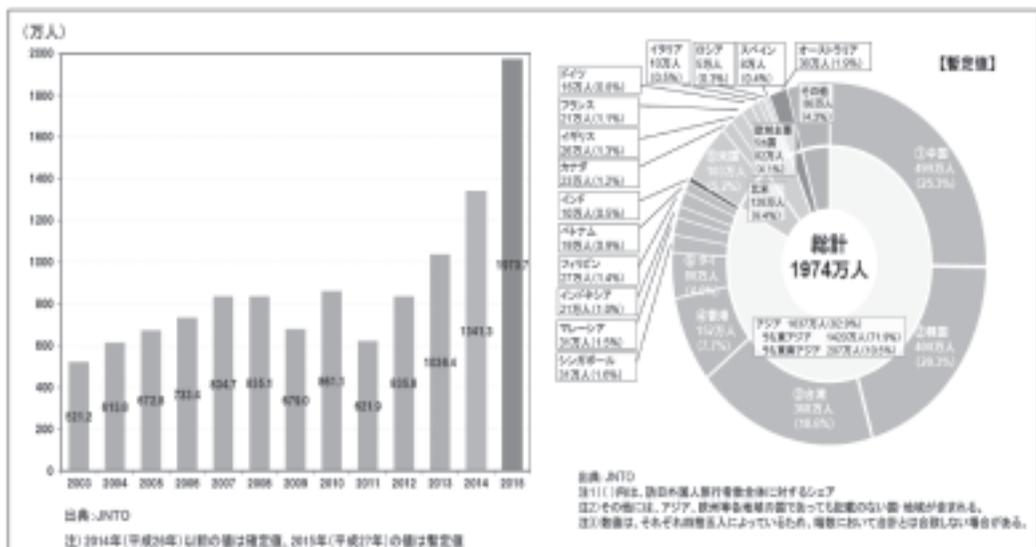
その上で、近年、外国人旅行者数やその旅行消費額において全国平均より極めて高い伸び率を示す、九州におけるインバウンドの動向とその特徴や、拡大するインバウンドに対応した地域の取り組みを事例研究として紹介し、わが国におけるインバウンド観光と地域振興のあり方について考察する。わが国の地方の中で、いち早く地理的に近接するアジアをターゲットとしたインバウンド誘致とそれに対応した地域振興に着手した九州の独自の取り組みから知見を得ることは、わが国全体のインバウンドが拡大する一方で、地域的偏在が大きな課題となる中、貴重な示唆を与えると思われる。

Ⅱ. 日本のインバウンド観光の動向と課題

1. 日本のインバウンド観光の動向

図表1の通り2003年、政府の「観光立国」宣言と同時に「VJC (Visit Japan Campaign)」が

図表1. 訪日外国人旅行者数の推移と国・地域別の内訳



(出所) 観光庁 (2016)「平成28年版観光白書について」19p

打ち出され、わが国が本格的にインバウンド誘致に着手して以来、訪日外国人旅行者数は、年毎の増減はあるものの拡大基調にある。特に1,000万人を突破した2013年以降は、3年連続で過去最高を更新するとともに最大の伸び率を記録するなど急速に拡大し、2015年に約1,974万人（対前年比47.1%増）に達した⁽¹⁾。

この様に、近年、急増する日本のインバウンドの状況をふまえた上で、デービッド・アトキンソン氏は著書「新・観光立国宣言」の中で、インバウンドを多く集める観光大国の条件として「気候」「自然」「文化」「食事」の4条件が優れている事を挙げ、日本はこの優れた4条件を満たす稀有な国で、観光立国としての潜在能力は高く、さらなるインバウンドの拡大が可能だとしている⁽²⁾。

しかしながら、そもそも、わが国に限らず世界各国の国際観光、インバウンドの状況は、上記の4条件を含めたその国の観光資源や観光産業のみならず、内部環境や関係国を含めた外部環境、背景に大きく左右されると筆者は考える。各国の有する観光資源や観光産業の取り組み以外でインバウンドの状況を左右する内外の環境、背景について整理すると、筆者は、図表2に挙げられた主に7つの要素と具体的な状況が存在すると見ている。

図表2. 国際観光を左右する要素と具体的な状況

要素	具体的な状況
①平和	戦争、内線、紛争、テロ、安全保障、外交関係
②経済	経済情勢、景気、為替相場
③安全	疫病、災害、事件、事故、環境悪化
④体制	政府・地方自治体・地域の体制、組織、活動
⑤法制度	出入国管理（CIQ）、免税措置、規制緩和
⑥インフラ	空港・港湾、交通、情報通信等
⑦ソフト	プロモーション活動、文化・交流事業

筆者作成

上記の7つの要素から、まず、近年のわが国のインバウンドの拡大基調の最大の背景としては、訪日外国人旅行者の82.9%（図表1参照）を占めるアジア諸国、特に中国の経済成長と中間層の増加による国際観光需要の拡大と言う経済的な要因が挙げられる、また、年毎の訪日外国人旅行者数の増減の変動を分析すると、例えば、2008年から2009年にかけての訪日外国人数の減少は、2008年に米国のリーマンショックを端に発した、世界金融危機による経済、景気の悪化による世界的な国際観光客の減少が原因であった。また、2012年までの円高基調下において、2009年には新型インフルエンザの流行、2011年の東日本大震災の発生と、それに伴う福島原発の安全性に関する問題から、訪日外国人旅行者全体が減少したことに加え、2010年の尖閣諸島を巡る問題から発生した日中関係の悪化によって、それまで増加していた訪日中国人旅行者が一時的に伸び悩むなど、平和、安全上の問題の影響が見られる。

2013年からは前年12月に発足した安倍政権によるアベノミクス、金融緩和によって為替相場において円安が急速に進展したために、いわゆる「爆買い現象」に見られる様に、訪日旅行と買物を割安と捉えた中国人旅行者に代表されるインバウンドが大幅に増加した。さらに、2015年は、わが国とアジアのインバウンド市場において競合する韓国において「MERS（中東呼吸器症候群）」が流行し、訪韓旅行のリスクを避けた主に中国人旅行者が訪日旅行に切り替えたために急増したこと（対前年比107.3%増）も、わが国へのインバウンドが急増した要因となっている⁽³⁾。

次に、わが国のインバウンド観光政策に関連する、④体制、⑤法制度、⑥インフラ、⑦ソフトに関する視点から、訪日外国人旅行者が急増した要因について述べたい。④体制や⑥ソフトに関しては、前述した様に、2003年に「VJC」が打ち出され、本格的に国策としてインバウンド観光振興に乗り出し、2008年には新たに観光庁が発足し、体制や訪日旅行誘致のプロモーション活動の強化が一貫して図られて来ている。

近年では、特に地方の人口減少の進展に伴う内需、地域経済の縮小を補うインバウンド旅行者の観光消費による経済効果が注目されている。観光庁の試算によると、定住人口1人減少分の年間消費額（約125万円）は、旅行者の観光消費額に換算すると、国内日帰り旅行者では84人（1人当たり約1万5千円）、国内宿泊旅行者では27人（1人当たり約4万7千円）、外国人旅行者では9人（1人当たり約15万1千円）に相当するとされる⁽⁴⁾。

こうしたことから、国内日帰り旅行者の約10倍、国内宿泊旅行者の約3倍に相当する観光消費額をもたらすインバウンドの経済効果に大きな期待が寄せられている。2014年以降の政府の重要政策である地方創生の取り組みにおいても訪日外国人旅行者の拡大やその対応を担うDMO（Destination Management Organization）発足への支援等の施策が重視されている⁽⁵⁾。

この様に、近年、わが国のインバウンド観光と地域振興に関する体制や取組みは一貫して強化されてきた事は疑いない。また、⑥インフラに関しては、2010年の羽田空港の新滑走路供用や国際線ターミナルの開業、国内主要空港とアジア各都市間の新航空路線の拡充、特に、LCC（Low Cost Carrier・格安航空会社）の新規就航や外航クルーズ船の寄港が急速に増加するのと同時に港湾の整備も図られるなど、空港・海港の整備や渡航手段の多様化が着実に進んだことも、近年、インバウンドが急増した要因として挙げられる。特に、外航クルーズ船の寄港に関しては、世界のクルーズ市場、特にアジアのクルーズ市場の拡大を背景に中国発着のクルーズ船を中心に2011年の177回から2015年には965回と急増し、クルーズ船の大型化も進んだことによって、外航クルーズ船を利用した訪日外国人旅行者も中国人旅行者を中心に、2013年の約17万人から2015年には約112万人とわずか2年で6.6倍になるなど急増している⁽⁶⁾。

また、⑤法制度に関しては2015年からは入国管理法の一部が改正、規制緩和され、法務大臣が指定する外航クルーズ船を利用した外国人旅行者を対象として、ビザ無しで簡易な手続で一時的に上陸を認める船舶観光上陸許可制度が設けられたことも外航クルーズ利用のインバウンドの拡大に寄与している。さらに、近年、訪日外国人旅行者に対する消費税免税措置が拡充されたほか、

図表3に示した様にアジア諸国の訪日旅行者に対するビザ発給要件の緩和が急速に進展した事が、わが国への中国や東南アジア諸国からのインバウンドが拡大した事に大きく寄与している。

この様に、近年、わが国へのインバウンドが急増した要因として、①平和、②経済、③安全、④体制、⑤法制度、⑥インフラ、⑦ソフトなど、内部及び外部の環境や状況の変化が寄与している事について留意する必要がある。

図表3. わが国のビザ発給要件の緩和状況

対象国	開始年	ビザ発給緩和状況
中国	2009年～	段階的に緩和し、現在、初回訪問地限定の数次ビザ
タイ	2013年～	免除
マレーシア	2013年～	免除
ベトナム	2013年～	数次ビザ
フィリピン	2013年～	数次ビザ
インドネシア	2013年～	数次ビザ

(出所) 参考文献⑥、⑦等をもとに作成(2016年9月時点)

2. 日本のインバウンド観光の課題

これまでに、政府は2003年の「VJC」においては、2010年までに訪日外国旅行者数を1,000万人とする「テン・ミリオン計画」を打ち出し、2013年に同計画の目標は達成した。このため、2014年には、2020年開催予定の東京オリンピックに向けて訪日外国人数2,000万人、訪日外国人旅行消費額3.6兆円を目標とした「観光立国実現に向けたアクション・プログラム」を策定し、同計画の達成が前倒しで確実視されていることから2016年には「明日の日本を支える観光ビジョン」を打ち出した。

同ビジョンでは、訪日外国人旅行者数・旅行消費額を2020年に4,000万人・8兆円、2030年に6,000万人・15兆円とすることが目標とされ、2015年の実績値から5年で約2倍、15年で3倍以上の極めて高い目標値が設定され、観光先進国を実現するための様々な政策的な対応手段が打ち出されている。しかしながら、前述した様に各国の国際観光、インバウンドの状況を大きく左右する、①平和、②経済、③安全の環境や状況変化に関しては、テロの発生や減速しつつある中国経済の動向など将来的な予測が極めて困難で、政府の観光政策や取り組みだけで対応できる性質のものではない事に、十分、留意する必要があるだろう。

また、訪日外国人旅行者の訪問、宿泊地に関しては、地域的な偏在や格差が著しく見られる課題も存在する。図表4は、2015年の訪日外国人旅行者の都道府県訪問率の上位、5位と下位5位までを示したものである。訪問率が上位5位の都道府県は、全て、訪日旅行の定番と言われる、東京と大阪間の目的地を東海道経由で移動する、いわゆるゴールデンルートに集中している。一方の訪問率が下位の都道府県は、東北、北陸、四国、山陰地方などが目立つ。

さらに、図表5は、2015年の都道府県別の外国人延べ宿泊者数の上位5位と下位5位までと

全国の外国人延べ宿泊者数（約6,561万人）に対する比率を示したものである。

外国人延べ宿泊者数の上位5位までの都道府県の比率が6割を超え、ゴールデンルートに立地する東京都、大阪府、京都府のほかは、国内有数のリゾート観光地となっている北海道と沖縄県となっている。これに対して、下位5位までの都道府県は、それぞれが全体の割合の0.1%未満となっており、いずれも日本人国内旅行者を含めた延べ宿泊者に対する割合より遥かに低い比率となっており、インバウンドの地域間格差が顕著となっている⁽⁷⁾。

図表4. 訪日外国人旅行者訪問率の上位、下位の都道府県（2015年）

上位の都道府県	訪問率	下位の都道府県	訪問率
①東京都	52.1%	①福井県、島根県	0.1%
②千葉県	44.4%	②岩手県、秋田県、山形県、鳥取県、高知県	0.2%
③大阪府	36.3%	③香川県、愛媛県、宮崎県	0.3%
④京都府	24.4%	④青森県、福島県	0.4%
⑤神奈川県	11.3%	⑤群馬県、三重県	0.5%

（出所）観光庁（2016）「訪日外国人の消費動向 平成27年年次報告書」をもとに作成

図表5. 外国人延べ宿泊者数の上位、下位の都道府県（2015年）

上位都道府県	宿泊者数（万人）	比率（%）	下位都道府県	宿泊者数（万人）	比率（%）
①東京都	1,756	26.8	①島根県	4.3	0.07
②大阪府	897	13.7	②福井県	5.6	0.09
③北海道	564	8.6	③福島県	5.6	0.09
④京都府	458	7.0	④徳島県	5.8	0.09
⑤沖縄県	368	5.6	⑤秋田県	6.0	0.09

（出所）観光庁（2016）「宿泊旅行統計調査」をもとに作成

また、三菱UFJリサーチ&コンサルティング（2015）の地域別に見たインバウンド消費に関する試算では、2014年に訪日外国人の旅行消費額、1兆7,232億円のうち、関東地方だけで9,671億円と全体の半分以上を占め、近畿地方（3,561億円）、中部地方（1,128億円）と合わせたゴールデンルートの地域の消費額は全体の約8割を占めており、インバウンドの経済効果が多くの地方、地域に行き渡っていないことが明らかとなっている⁽⁸⁾。

訪日外国人旅行者やその観光消費額の多くが、いわゆるゴールデンルートなどの特定地域や大都市に集中する中、その恩恵が及んでいない多くの地方、地域においては独自の効果的な誘致や受け入れ態勢を整備し、インバウンドの地方分散による地域振興が期待される。また、地方が独自の取り組みを行うに当たっては、都道府県の枠を超えた広域的な体制を構築し、自らの地域の特性やアジアのインバウンド市場の動向などを、十分、把握した上で効果的なインバウンド政策の取り組みを推進していく事が求められている。

そこで、次章では、わが国の地方の中で、いち早く地理的に近接するアジアのインバウンドをターゲットとして先進的に広域的な観光組織を発足させ、誘致活動や受け入れ態勢の整備を進め

るなど地域独自のインバウンド観光振興を推進し、近年、外国人旅行者数やその旅行消費額において全国平均より高い伸び率を示す、九州の取り組みを取り上げ、今後のわが国のインバウンド観光と地域振興のあり方について考察したい。

Ⅲ. 九州におけるインバウンド観光の動向と特徴

まず、九州におけるインバウンド観光の動向について、全国のインバウンドの動向と比較した上で、その特徴とともに、近年、顕著となっている動向について述べたい。

図表6は、九州入国（山口県下関港からを含む）の外国人旅行者数の推移を示したものである。前掲した図表1のわが国の訪日外国人旅行者数の推移と同様に、年毎の増減はあるものの増加基調にあり、2015年には過去最高の約283万人となっており、わが国全体のインバウンドに占める割合は14.5%となっている。

2003年に「VJC」が開始されて以来、2015年までのわが国全体と九州のインバウンドの増加率を比べると、わが国全体が約3.8倍となったのに対して、九州は約6.2倍と、わが国の地方の中では極めて高い伸び率を示している。

また日本銀行福岡支店の調査によると、全国の訪日外国人旅行消費額は2010年の1兆1,490億円から2015年には3兆4,771億円と、5年で約3倍の伸びだったのに対して、九州の訪日外国人旅行消費額は2010年の790億円から2015年には3,348億円と、5年で約4.2倍となっており、旅行消費額においてもわが国の地方の中では極めて高い伸び率を示している⁽⁹⁾。

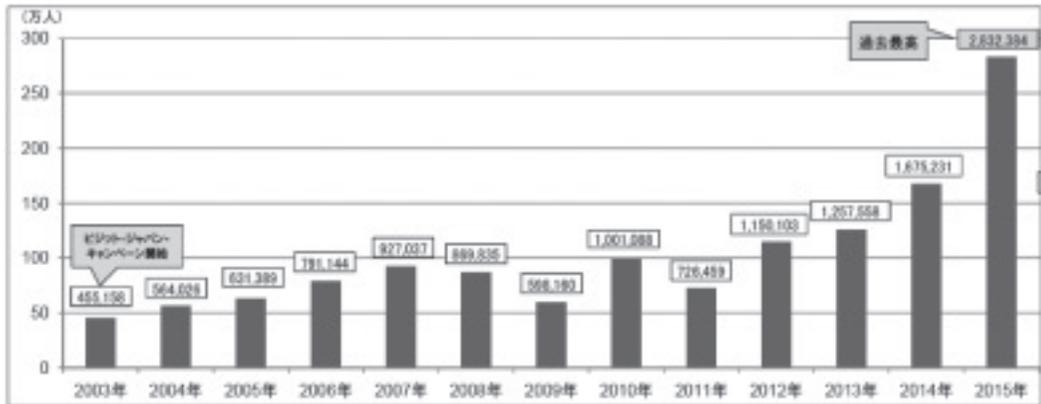
次に、図表7は、2015年の九州入国の外国人入旅行者の国・地域別の人数、割合を示したものである。特徴的なのは、国籍・地域別の内訳以外に、船舶観光上陸があるが、これは前述した同制度の導入によって九州の各海港に国際クルーズ船で寄港し一時上陸した外国人旅行者で、国籍の内訳は示されていないが、ほとんどが中国発着のクルーズ船のため、本稿では中国人旅行者に加えることとする⁽¹⁰⁾。

図表7と前掲した図表1を参照に、2015年のわが国全体と九州入国の外国人旅行者を国・地域別の割合で見ると、全国のアジアからの入国者の比率、82.9%と比べて、九州のアジア地域からの入国者の比率は97.1%（アジア諸国・地域＋船舶観光上陸）となっており、九州においてアジアインバウンドの割合が、全国と比べて、かなり高いことがわかる。

また、2015年のわが国全体の外国人旅行者と九州入国の外国人旅行者のうち、韓国人旅行者の割合を比べると、わが国全体の韓国人旅行者の比率、20.7%に対して、九州入国の韓国人旅行者の比率は、43.0%と倍以上の比率で、同入国者数の約122万人は、わが国全体の韓国人旅行者数、約400万人の4分の1以上に達している。

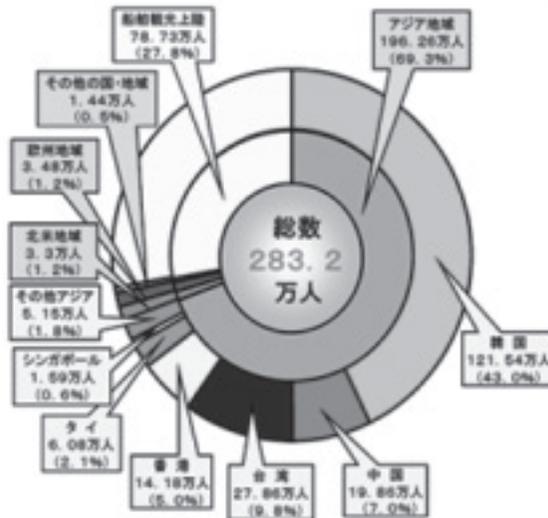
同様に、中国人旅行者においては、わが国全体の比率の25.3%に比べ、九州入国の中国人旅行者（中国＋船舶観光上陸）の比率は、34.8%と10%ほど高くなっており、同入国者数の約99

図表6.九州入国の外国人旅行者数の推移



(出所) 国土交通省九州運輸局 (2016)「九州への外国人入国者の推移について」 3 p

図表7.九州入国の外国人入旅行者の国・地域別の人数、割合 (2015年)



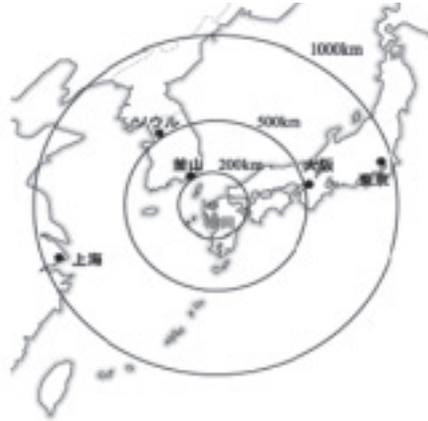
(出所) 国土交通省九州運輸局 (2016)「九州への外国人入国者の推移について」 4 p

万人は、わが国全体の中国人旅行者数、約499万人の約5分の1となっている。

この様に、わが国全体と九州のインバウンドの構成を比較すると、九州のインバウンドにおいて、韓国、中国人旅行者の比率が高い事が特徴となっている。この理由としては、九州と韓国、中国の地理的近接性に依るところが大きい。図表8は、九州の中核都市、福岡市を中心起点として韓国、中国などの東アジアの主要都市との距離を示したものである。

福岡市から日韓海峡を挟んで韓国第二の都市、釜山市まで約200Kmは、広島市とほぼ同じ距離であり、韓国の首都、ソウルと大阪市がほぼ同じ距離の約500Kmとなっている。さらに、中国で最も経済発展を遂げている上海市と東京との距離が約900Kmと同程度となっており、福岡・九州と東アジア諸国、地域の地理的近接性が高いことがわかる。

図表8. 福岡市を中心とする東アジアの都市との距離



(出所) 福岡市提供資料より

このため、九州においては、韓国、中国との地理的近接性を活かした船舶を主要渡航手段としたインバウンド観光の形態が大きな特徴となっている。まず、韓国インバウンドに関しては、1991年のJR九州の高速船「ビートル」の就航以来、九州（博多港、対馬の比田勝・厳原港と山口県下関港を含む）と韓国の釜山港を結ぶ船舶定期航路が拡充しており、2016年9月現在で、日本と韓国の会社の共同運航航路を含め、高速船3航路、フェリー2航路の定期航路が就航している。2015年度には、これら船舶定期航路を約97万人の韓国人旅行者が利用しており、韓国と九州を結ぶ主要渡航ルートとなっている⁽¹¹⁾。

また、近年、増加傾向にある中国人インバウンドに関しては、前述した様に、わが国全体で中国発着を中心とする外航クルーズ船の寄港が増加傾向にあるが、特に2000年代後半から、中国と地理的に近接する博多港などの九州各港への主に上海や天津港発着のショート・カジュアルクルーズのクルーズ船の寄港増加に伴い、船舶観光上陸の中国人旅行者が拡大傾向にある。写真1

写真1. 博多港国際旅客ターミナル



福岡市港湾局提供（2014年）（岸壁寄港船、左より外航クルーズ船、日韓フェリー、日韓高速船）

は九州各港の中で最大の海路からのインバウンド到着地となっている博多港国際旅客ターミナルの様子である。

次に、図表9は、2010年から2015年の外航クルーズ船の寄港回数の上位10港の推移を示したものである。2015年の上位、10港のうち、4港が九州の港湾（博多、長崎、鹿児島、佐世保）となっており、いずれも寄港回数が急増しており、この4港を中心とした九州の港湾の寄港回数（505回）は、わが国全体の寄港回数（965回）の過半を占めている。

図表9. 2010年から2015年の外航クルーズ船の寄港回数の上位10港の推移

順位	2010年		2011年		2012年		2013年		2014年		2015年	
	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数
1	博多	61	石垣	42	博多	85	石垣	59	博多	99	博多	245
2	那覇	46	那覇	37	長崎	72	那覇	41	長崎	70	長崎	128
3	鹿児島	45	博多	26	那覇	47	長崎	35	石垣	69	那覇	105
4	石垣	45	長崎	17	石垣	46	横浜	32	那覇	68	石垣	79
5	長崎	39	横浜	9	鹿児島	27	博多	19	横浜	48	鹿児島	51
6	神戸	22	鹿児島	8	横浜	20	神戸	18	神戸	32	神戸	42
7	横浜	18	広島	6	別府 (大分県)	25	広島	16	小樽	31	横浜	37
8	広島	8	神戸	6	神戸	22	鹿児島	16	鹿児島	29	佐世保	34
9	大阪	6	大阪	5	大阪	22	大阪	12	函館	27	広島	25
10	函館	4	別府 (大分県)	4	広島	14	境	12	釧路	21	大阪	18
	その他	44	その他	17	その他	90	その他	113	その他	159	その他	201
	合計	338	合計	177	合計	476	合計	373	合計	653	合計	965

(出所) 国土交通省 (2015) 「2015年の我が国のクルーズ等の動向について」

IV. 九州におけるインバウンド観光と地域振興

この様に九州においては、アジアとの地理的近接性を活かした船舶航路によって、わが国の多くの地方より先行して、1990年代から韓国インバウンド、2000年代後半からは外航クルーズ船寄港を中心とした中国インバウンドを積極的に誘致し受け入れ態勢を整備し、インバウンド観光と地域振興に取り組んできた。

特に、インバウンドと地域振興を推進する取り組みの主体としては、2005年に九州7県と経済界が九州観光推進機構を発足させ、九州が一体となったインバウンド誘致と受け入れ態勢の整備に取り組んでいることが注目される。同機構は「九州は一つ」の理念に基づき、これまで不十分であった県の枠組みを超えた九州全体の広域的なインバウンド戦略の策定や広域観光行政に関する政府への要望のほか、アジアを中心とした外国人観光客の誘致活動を積極的に展開しており、その後、全国で発表が相次ぐのDMOのモデルとなっている。

そこで、本章では、九州におけるインバウンド観光と地域振興に関して、その役割を主に担う九州観光推進機構の取り組みや、筆者が以前、在籍した（公財）福岡アジア都市研究所（以下、

URC) 所属時に実施した、高速船利用の韓国人旅行者や外航クルーズ船寄港の中国人旅行者を対象にした観光動向調査の結果などを交えながら、韓国インバウンドや中国インバウンドに九州がどの様に対応して地域振興に取り組んで来たかについて述べたい⁽¹²⁾。

韓国インバウンドに関しては、近年、わが国の地方空港においてLCCを中心に航空航路開設が拡大している⁽¹³⁾。また、中国発着を中心とする外航クルーズ船の寄港は、近年、九州のみならず、前述した様にインバウンドの訪問、宿泊の割合が極めて低い、山陰、北陸地方など日本海側を含めた港湾を有する地方都市を中心に増加傾向にある⁽¹⁴⁾。こうした中、九州は全国の地方、地域の中で、いち早く、韓国インバウンドと外航クルーズ船寄港の中国インバウンドを積極的に誘致し、受け入れ態勢を整備し、前述した様に外国人旅行者数やその旅行消費額において全国平均より極めて高い伸び率を示している。全国平均より極めて高い伸び率を示している。これまでに九州がどの様にインバウンド観光と地域振興に取り組んできたのかを把握する事は、インバウンドの地域的な偏在が大きな課題となる中、わが国の多くの地方のインバウンド観光と地域振興のあり方に貴重な示唆を与えるものと思われる。

(1) 韓国インバウンドと地域振興

韓国インバウンドの特性に関しては観光庁や筆者がURC在籍時に行った調査においても、個人旅行者やリピーターが中心で、他の国からの旅行者と比べ短期滞在者が多く、買い物などの観光消費額は少ないことが指摘されている⁽¹⁵⁾。

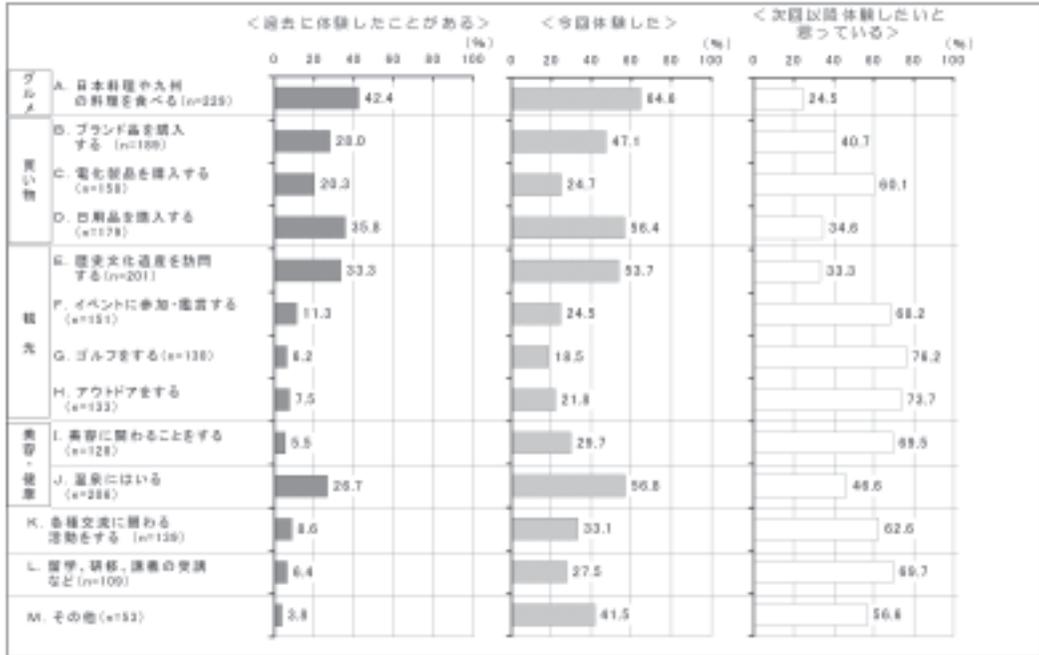
また、筆者がURC在籍時に調査した結果をもとに、九州における韓国人旅行者の旅行行動の特徴をまとめると、博多港に到着後、福岡県内のみならず、熊本県や大分県などの地域の名所旧跡、温泉などを主な訪問、宿泊地とする「2泊3日型」(約6割)、平均滞在日数で3日の九州内周遊観光が主流であることが明らかとなっている⁽¹⁶⁾。

まず、URC在籍時に調査した結果をもとに、韓国人旅行者の九州での具体的な観光動向を把握するとともに、今後のニーズや観光需要を含めた展望を探るために、過去・今回の旅行で体験したこと及び、次回以降の訪日旅行で体験したいと思っていることについての回答(選択・複数回答可)の結果をもとに、韓国インバウンドと地域振興のあり方について考察したい。(図表、10参照)

韓国人旅行者の過去・今回を含めた旅行体験内容では「日本や九州の料理」(過去42.4%・今回64.6%)、「歴史文化遺産を訪問」(過去33.3%・今回56.4%)、「温泉」(過去26.7%・今回56.8%)などの回答率が高かった。また、次回以降の訪日旅行で体験したいことでは「ゴルフ」(76.2%)、「アウトドア」(73.7%)の回答率が高かった。これ以外では、「語学・研修・講義の受講」(69.7%)「イベント参加・鑑賞」(68.2%)、「各種交流活動」(62.6%)など「体験・交流」型の観光を次回以降、体験したいとする回答率が高かった。

これら結果から、韓国インバウンドと地域振興に取り組むに当たっては「体験・交流」型の観

図表10. 韓国人旅行者の過去・今回・次回以降の旅行体験（選択・複数回答可）



(出所) 参考文献③31pより

光活動や事業において、韓国語対応を含めた受け入れ態勢の整備や情報発信を図ることが、必要である。「体験・交流」型観光は、バブル経済崩壊後の国内旅行市場の変化や、地方自治体の財政難等に伴いハードからソフト、地域資源を活用した着地型、住民参加型の観光振興策として、近年、全国各地で活発となっている⁽¹⁷⁾。これら取り組みの多くは、祭り、イベント、スポーツ等への参加や地域の自然、生活、農業、伝統文化などの体験を通して旅行者と住民の交流を行う、着地型観光の形態であり、地域振興の有効な手法として注目されている。

こうした中、日韓海峡間に位置する長崎県の対馬では、韓国人旅行者を対象とした、「アリアン祭」「チング音楽祭」「国境マラソン」などの祭りやイベントの開催のほか、対馬の自然を楽しむシーカヤックや韓国との交流の歴史を辿るトレッキングツアーなど、地域資源を活かし、韓国インバウンドに対応した着地型、体験・交流型の観光に取り組んでいる。この様な対馬の地域主体の取り組みの結果、2003年に約1万6千人だった対馬への韓国人旅行者が、2015年には対馬の人口の約6.5倍の約21万人に達している。2007年の長崎県の調べでは、韓国人旅行者（2007年約6万5千人）の観光消費による地域経済波及効果は年間約21億円に達しており、釜山との間を結ぶ日韓の運航会社の船舶定期航路も拡充されるなど、韓国インバウンドがさらに拡大傾向にある⁽¹⁸⁾。

また、九州独自の韓国インバウンドに対応した着地型の地域振興の取り組みとしては、2012年から九州観光推進機構の海外誘致推進部の韓国人職員の発案によって、韓国の「済州オルレ」⁽¹⁹⁾

に代表されるトレッキングブームを韓国インバウンド拡大に活かそうと「九州オルレ」と銘打ったコースを選定し、韓国人旅行者の人気を集めている事が注目される。「九州オルレ」は当初の4コースから、2016年9月現在で九州各地に17コースまで拡充している。(図表11参照)

図表11. 九州オルレのコース

第1次コース 2012.3	佐賀県 武雄コース 14.5km	熊本県 天草・維和島コース 12.3km
	大分県 奥豊後コース 11.8km	鹿児島県 指宿・開聞コース 12.9km
第2次コース 2013.2	長崎県 平戸コース 13km	熊本県 天草・松島コース 11.1km
	宮崎県 高千穂コース 12.3km	鹿児島県 霧島・妙見コース 11km
第3次コース 2013.12/2014.3	大分県 九重・やまなみコース 12.2km	佐賀県 唐津コース 11.2km
	佐賀県 嬉野コース 12.5km	福岡県 宗像・大島コース 11.4km
第4次コース 2014.12/2015.2	福岡県 八女コース 11.0km	大分県 別府コース 11.0km
	熊本県 天草・苓北コース 11.0km	

(出所) 九州観光推進機構ニュースリリース 2015年10月16日号より

これらコースにおいては、いずれも、地元の協力の下、温泉や地域の自然景観、歴史、温泉などを楽しみながら散策が出来る様に独自のサインを設置するなど、10～15kmのトレッキングコースが整備されている。「九州オルレ」のコースが所在する多くの地域は中山間地域や沿岸部にあり、コースが整備される以前は、ほとんど外国人旅行者が訪れることは無かった所が多いが、九州観光推進機構によると「九州オルレ」の取り組みが開始された2012年3月から2015年9月までに「九州オルレ」をトレッキングした韓国人旅行者は約10万4千人に上ると言う。

また、同機構の九州観光情報サイトのHP「九州旅ネット」の韓国語サイトにおいては、九州オルレの詳細な情報や九州内の地域の祭り、イベントの案内やハイキング、登山の情報のほか農場、果樹園、伝統工芸の施設などで行われる「体験・交流」型の観光メニューについて詳細な情報を提供している。このサイトを通して、韓国の旅行会社から体験・交流型観光に取り組む地域や施設への問い合わせも数多く寄せられ、個人旅行者のみならず団体旅行者の立ち寄り先となっているところも数多いと言う。

さらに、韓国人個人旅行者をターゲットとした先進的な取り組みとしては、「キューデンインフォコム (QIC)」(福岡市)が運営する韓国語の九州観光情報サイト「九州路」が挙げられる。同社は韓国のマーケティング会社と共同企画して、2004年から韓国人個人旅行者向けの九州観光・宿泊サイト「九州路」を開設している。同サイトでは別府、由布院、黒川温泉など九州内の約400の和風旅館を中心とした宿泊施設のインターネット予約が可能となっており、2010年には約2万件の予約が成立している。また、同サイトには、九州の都市、温泉、観光地などの飲食店、土産物店のほか、二次交通(鉄道、バス)等の公共交通機関やレンタカー手配などの個人旅行者向けの詳細な情報が掲載されている。

前述した様に個人旅行者、リピーターが中心の韓国インバウンドの誘致においては、ネットを

通じた「体験・交流」型観光の情報や、宿泊、2次交通、飲食・土産物店等の具体的、詳細な観光情報の提供をすることが効果的であるのと同時に、対馬や「九州オルレ」の取り組みに見られる様に、着地側の地域のきめの細かい対応が求められる。

(2) 中国インバウンドと地域振興

本節では、既に観光庁やURC調査等によって明らかにされている、中国インバウンドの旅行消費の詳細や動向については言及せず、前述した様に地方都市の港湾を中心に寄港が増加する中国発着の外航クルーズ船の船舶観光上陸の中国人旅行者に対する九州における対応や、URC実施の調査結果から中国インバウンドと地域振興のあり方について考察したい⁽²⁰⁾。

また、URC実施調査の中国人旅行者対象者は、クルーズ船から下船後、福岡の1日バスツアーに参加した人たちに限られ、今回の旅行体験については同じ内容となるため、ここでは、まず、同ツアーの満足度調査から析出された課題とともに、九州・福岡においてどのような対応がとられて来たかについて述べたい。

まず、中国人旅行者が参加した福岡1日ツアーの内容に関する満足度調査（5段階選択回答）の結果の中から、着地側の地域の受け入れ態勢として留意すべき主要な点について述べたい。

「大変満足」の回答率が最も多かったのは「商業施設の定員の接客対応」（48.2%）、次に「福岡のボランティアガイド」（44.5%）であった。このボランティアガイドは、博多港への外航クルーズ船寄港の増加に伴い、2008年から福岡の大学に通う中国人留学生や中国語の話せる日本人がボランティアとして登録し、福岡コンベンションビューローと天神地区の商業事業者等が協力して、スタッフを商業施設や博多港等に配置し、中国人旅行者に対する通訳、ガイドに、揃いのベストを着て取り組んでいた組織である。

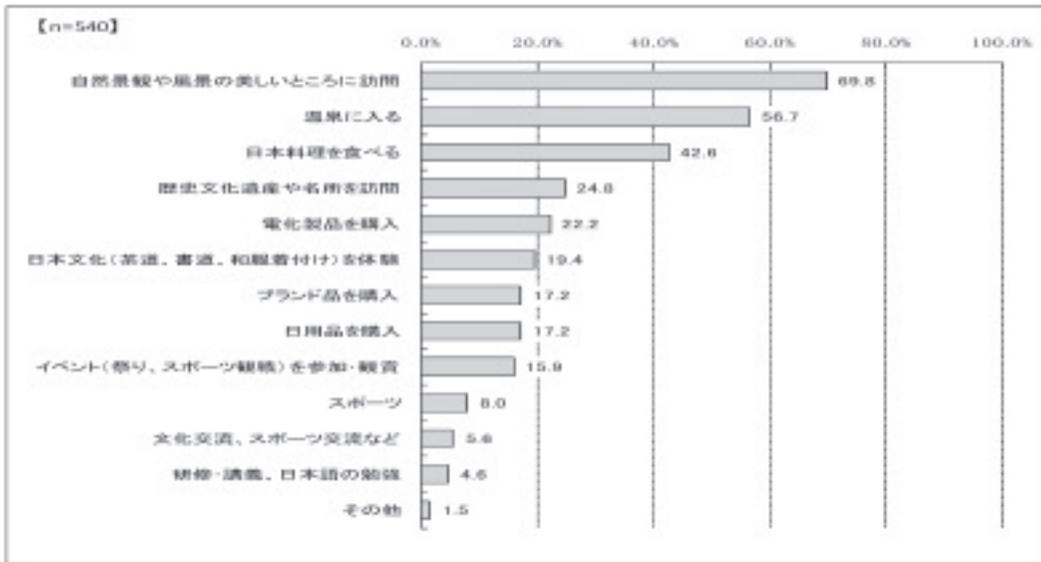
ガイドに関しては、当時、わが国で外国人旅行者に対して報酬を伴う正式なガイドの仕事を行うためには、国土交通省が実施する試験を経て通訳案内士として登録しなければならなかった。しかし、福岡での1日ツアーを実施する旅行会社や天神地区の商業施設等においては、クルーズ船寄港時に福岡での通訳案内士の人数や経費を確保することが困難となっていた。このため福岡市では、前述した様に独自のボランティアガイドを組織し対応していたが、制度的にガイドへの報酬は交通費程度に限られるため、外航クルーズ船の寄港増や大型化に伴い、中国人旅行者も増加し、満足度が高いにも関わらず、ボランティアスタッフでは既に対応しきれない課題が生じていた。

この課題解決のため、2010年から九州観光推進機構や福岡市などが、中国語の話せる日本人や留学生等の在住外国人などが有償の通訳ガイドとなれる新たなガイド制度の創設等について、内閣府の総合特区制度に応募、制度改革や規制緩和の提案を行っていた。その結果、2013年に九州観光推進機構と九州7県の提案が「九州アジア観光アイランド総合特区」として認定され、九州内での特区ガイドの制度などが認められる事となった。

特区ガイドは2013年から九州観光推進機構及び九州7県、福岡市が実施する研修を修了した上で、口述試験に合格し登録をすれば、九州内において外国語での有償の通訳案内（通訳ガイド）を行うことが可能になり、2016年7月までに中国語80名、韓国語26名、タイ語9名の在住外国人中日本人の特区ガイドが登録されている。

次に、URC在籍時に調査した中国人旅行者の今後の訪日旅行で体験したいことについての回答の結果（選択複数回答可）から中国人旅行者の観光需要や今後の展望について探りたい。図表12の通り、今後の訪日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」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」「日本文化を体験」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、今後、リピーターを含めた中国人旅行者の観光需要やニーズが高いことがわかる。

図表12. 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）



(出所) 参考文献⑩25pより

中国インバウンドの特徴に関しては、観光庁や筆者がURC在籍時に行った調査においても、初回訪日者や団体旅行者が中心で、他の国からの旅行者と比べ、買い物などの観光消費額が極めて高いことが明らかとなっている⁽²¹⁾。

このため、わが国の地方においては中国人旅行者の旺盛な観光消費に注目し地域振興と結びつける傾向があるが、既に円高、中国経済の減速や越境ECの普及によって「爆買い」は終息傾向にあり、前述した韓国人旅行者同様の「体験・交流」型、コト消費への移行傾向も指摘されている⁽²²⁾。

現在、九州のみならず、前述した様に、山陰や北陸地方など日本海側の地方都市を中心に中国

発着の外航クルーズ船の寄港回数が増加し、寄港地においては、旺盛な観光消費を示す中国インバウンドに対する買い物への対応を重視している様だが、各地方において、次回以降の訪日旅行目的として多かった自然景観、風景、温泉、日本料理、日本文化の体験など地域資源を活かした独自の取り組みを強化し、既に増加傾向にある個人旅行、リピーターの中国インバウンドへの対応を含めた地域振興を図ることが求められる。

IV. おわりに

本稿では、まず、近年、拡大する、日本のインバウンド観光の動向について、内外の環境や状況の変化をもとに、その要因や背景について考察した。その結果、近年のわが国の急速なインバウンドの拡大した要因として、①平和、②経済、③安全と言った内外の環境や状況の変化とともに、④体制、⑤法制度、⑥インフラ、⑦ソフトと言ったインバウンド観光政策の取り組みが寄与している事を確認した。また、政府の目標とする今後のわが国のインバウンド拡大の展望については政策的な対応手段のみでは限界があることについて言及した。

さらに、わが国のインバウンド観光の課題について、訪日外国人旅行者の訪問、宿泊地や旅行消費が、ゴールデンルートなどや特定の地域に偏在、集中している状況を明らかにし、インバウンドの地方分散による地域振興の必要性について指摘した。

こうした中、近年、外国人旅行者数やその旅行消費額において全国平均より極めて高い伸び率を示す、九州におけるインバウンドの動向、特徴や、インバウンドと地域振興の先進的な取り組みを事例研究として取り上げ、わが国におけるインバウンド観光と地域振興のあり方について考察した。

まず、九州におけるインバウンドの動向については、韓国との船舶定期航路の拡充や中国発着を中心とした外航クルーズ船の寄港回数が急増するなど、海路、船舶航路主体の渡航形態が大きな特徴となっており、韓国、中国インバウンドが全国の比率より高いことを指摘した。

さらに、九州が、拡大する韓国や中国からのインバウンドにいかに対応して来たかについて、九州観光推進機構の取り組みや、筆者がかつて所属した研究機関において実施した調査研究の成果などを交えながら、インバウンド観光と地域振興のあり方について考察した。

その結果、九州においては、全国の中でいち早く発足したDMOの九州観光推進機構などが中心となって、韓国インバウンドの特性やニーズに応じた着地型、「体験・交流」型の観光振興に取り組んできたことや、総合特区を利用した規制緩和による新たなガイド制度を導入し、急増する中国インバウンドの受け入れ態勢を充実させるなど、インバウンド市場の特性やニーズに応じ課題を乗り越えながらインバウンド観光と地域振興に取り組んで来たことが明らかとなった。

これら九州の独自の取り組みは、わが国のインバウンドが拡大する一方で、インバウンドの地域的偏在が大きな課題となる中、全国の多くの地方、地域に貴重な示唆を与えられる。今

後、全国の地方において、地域の特性や資源を活かし、ターゲットとする外国人旅行者の特性やニーズに応じた、地域独自の着地型、「体験交流」型の観光の取り組みを強化し、インバウンドの地方拡散による地域振興が図られることに期待したい。

(あらい なおき・公立鳥取環境大学経営学部准教授)

【付記】

本稿を、この度、定年を迎えられた大宮登先生に献呈いたします。大宮先生は小生が2000年に高崎経済大学大学院地域政策研究科1期生として入学して以来の学恩のみならず、その後も公私共にご指導を賜り、大変お世話になっています。小生が現職にある事も先生との出会いがなければ有得なかつたと思います。この論文の執筆を始めた頃、先生はご体調を悪くされましたが、その後ご回復された事は嬉しい限りです。今後も先生の益々のご健康をお祈りいたします。

注

- (1) 本稿脱稿後の2017年1月17日に日本政府観光局(JNTO)は、2016年の訪日外国人旅行者数について約2,404万人(対前年比21.8%)の推計値を発表している。
- (2) デービッド・アトキンソン(2015)「新・観光立国宣言」東洋経済新報社、55～70pを参照。
- (3) 日本政策投資銀行地域企画部(2014)「アジア8地域(韓国、中国(北京、上海)、台湾、香港、タイ、マレーシア、インドネシア)・訪日外国人旅行者の意向調査」によると、韓国を除いた7地域の訪日旅行経験者が、日本旅行をする際に、比較検討した国・地域の質問に対する回答において、韓国と回答した割合が最も高くなっている。2015年のMERSによる訪韓外国人の減少状況については、韓国中央日報日本語版H P 2016年1月19日 <http://japanese.joins.com/article/954/210954.html>を参照。
- (4) 観光庁(2014)「観光交流人口増大の経済効果」を参照。
- (5) 政府の「日本再興戦略2015」や地方創生本部「まち・ひと・しごと創生基本方針2015」においてもインバウンド観光振興や、それに対応した日本版DMOの発足が、地方創生の重要な柱として位置づけられている。
- (6) 国土交通省(2015)「2015年の我が国のクルーズ等の動向について」を参照。なお外航クルーズ船とは外国船籍及び日本船籍であって、乗船地、下船地のいずれかに海外がふくまれるクルーズ船のことである。
- (7) 観光庁(2016)「宿泊旅行統計調査」によると、2015年の日本人国内旅行者を含めた延べ宿泊者数(全国・約5億408万人)の最上位の東京都の宿泊者数の約5,909万人・全国に対する比率は11.7%、最下位の徳島県の宿泊者数の約231万人・全国に対する比率は0.5%となっている。
- (8) 三菱UFJリサーチ&コンサルティング(2015)「増加するインバウンド消費」を参照。
- (9) 日本銀行福岡支店(2016)「九州・沖縄におけるインバウンドの動向と消費額の推計」においては、九州と沖縄を含めた訪日外国人旅行消費額が示されているが、筆者のヒアリングに対して同支店担当者が沖縄を除いた九州のみの訪日外国人旅行消費額の推計値を提供していただいた。
- (10) 筆者がURC在籍時に調査した結果によると中国発着の博多港寄港の外航クルーズ船の97.2%が中国国籍であった。参考文献⑩に詳しい。また日本銀行(2016)「九州・沖縄におけるインバウンドの動向と消費額の推計」においても同様に一時上陸した外国人旅行者の国籍を中国人に加えている。
- (11) 国土交通省九州運輸局(2016)「平成27年度日韓旅客定期航路の旅客輸送実績について」を参照。
- (12) いずれも拙稿、参考文献⑨、⑩、⑪に詳しい。
- (13) 自治体国際化フォーラム(2014)「LCC(格安航空会社)の躍進とその影響について」に詳しい。
- (14) 例えば、日本海側の境港(鳥取市)、金沢港(石川県)への外航クルーズ船の寄港回数は、2011年の1回から、2015年には境港15回、金沢港17回に増加している。その他、日本海側の港湾へのクルーズ船寄港増加の状況については朝日新聞2015年12月17日付「クルーズ船100万人時代到来 主要港は呼び込み合戦」に詳しい。
- (15) 観光庁(2015)「訪日外国人の消費動向 平成27年次報告書」によると訪日韓国人旅行者は他の国の旅行者と比べ、3日以内の短期滞在者やリピーター(67.5%)が最も多く、旅行消費額は最も低い。URC調査の結果については参考文献⑨、⑩に詳しい。
- (16) 拙稿、参考文献①、⑨に詳しい。
- (17) 「体験・交流」型の観光に関しては、大社充(2008)「体験・交流型ツーリズムの手法」学芸出版に詳しい。
- (18) 対馬の取り組みに関しては、拙稿、参考文献③に詳しい。
- (19) 「済州オルレ」は韓国の済州島で人気のトレッキングコースで、2010年、済州島を訪れた韓国人約700万人のうち、約200万人がオルレを歩いたと言う。なお、オルレは済州島の方言で通りから民家に至る小さな路地の意味で、リボンや標識など独自のサインで道案内がされている。大手資本による観光開発ではなく、散策者が地域の自然や文化、住民と触れ合いながら、地域にお金が落ちる観光を志向している。
- (20) 拙稿、参考文献④、⑩に詳しい。
- (21) 観光庁(2015)「訪日外国人の消費動向 平成27年次報告書」によると訪日中国人旅行者は他の国の旅行者と比べ、初

インバウンド観光と地域振興

来訪者が63%、団体ツアーが43%と最も多く、1人当たりの買い物代は約16万2千円と最も高くなっている。URC調査の結果については参考文献⑩、⑪に詳しい。

- (22) 坂口岳洋 (2016)「中国人の「爆買い」が急速に縮んでいる理由 訪日客の目的は『買い物から体験へ』東洋経済ONLINE <http://toyokeizai.net/articles/-/126719> (2016年7月17日)

参考文献

- ①新井直樹 (2010)「九州におけるインバウンド観光と地域活性化」『地域活性研究』第1号、地域活性学会
- ②新井直樹 (2010)「訪日中国人旅行者の観光動向と地域のインバウンド観光振興策」日本観光研究学会『日本観光研究学会全国大会学術論文集』25号
- ③新井直樹 (2011)「地域におけるインバウンド観光振興策のあり方に関する一考察」2011年、日本地域政策学会『日本地域政策』第9号
- ④新井直樹 (2011)「日韓海峡圏におけるクルーズ観光と中国人旅行者の観光動向」日韓海峡圏研究機関協議会『海峡圏研究』第11号
- ⑤新井直樹 (2015)「日本と韓国における国際観光政策の比較考察」『公立鳥取環境大学紀要』第14号、公立鳥取環境大学
- ⑥観光庁 (2014)「観光白書 平成24年版」
- ⑦観光庁 (2015)「観光白書 平成27年版」
- ⑧観光庁 (2016)「観光白書 平成28年版」
- ⑨ (公財)福岡アジア都市研究所 (2010)「福岡・釜山間高速船航路利用客(日本人・韓国人)観光動向調査報告書・本編・資料編」(筆者は、本編全7章のうち第1章から第6章と資料編の全章を執筆した。)
- ⑩ (公財)福岡アジア都市研究所 (2011)「博多港寄港クルーズ船中国人乗降客観光動向調査報告書・本編・資料編」(筆者は本編、資料編ともに全章を執筆した。)
- ⑪ (公財)福岡アジア都市研究所 (2012)「福岡・九州のアジアビジネス戦略」(筆者は第1章の「福岡・九州とアジアの人流、観光ー福岡・九州におけるアジアインバウンド戦略ー」を執筆。)
- ⑫高坂晶子 (2016)「地域特性を活かしたインバウンド戦略の在り方」JRIレビュー 2016 (7) 日本総合研究所
- ⑬日本政策投資銀行・(株)経済研究所 (2013)「地域のビジネスとして発展するインバウンド観光」

参考URL

- ・観光庁HP <http://www.mlit.go.jp/kankocho/>
- ・国土交通省九州運輸局HP <http://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/>
- ・国土交通省九州整備局HP <http://www.qsr.mlit.go.jp/>
- ・九州観光推進機構HP <http://www.welcomekyushu.jp/kaiin/>
- ・九州路HP <http://www.kyushuro.com>
- ・内閣府地方創生推進室HP <http://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/>
- ・日本政府観光局 (JNTO) HP <http://www.jnto.go.jp/jpn/>
- ・博多港HP <http://port-of-hakata.city.fukuoka.lg.jp/>