



調査報告書 17-01

訪日アジア客の交通手段選択行動に関する研究

平成 30 (2018)年 3 月

公益財団法人 アジア成長研究所

まえがき

近年の日本において、経済再生策の模索が続く中、観光産業の成長ポテンシャルが重視されつつある。特に、欧米先進国と比べかなり出遅れているインバウンド観光の成長は、大きく期待されている。日本政府の主導で、2006年12月に「観光立国推進基本法」が成立された。地域経済の活性化、雇用機会の創出、国際相互理解の増進等に資する「観光立国」戦略は、日本の21世紀の国づくりの柱として位置付けられている。

政府の観光立国戦略の本格的推進に伴い、各地方自治体もアジア客をはじめとする外国人観光客の誘致を地域振興策の柱の一つとして重視し、空港・海溝などの交通インフラの整備を積極的に推進している。ただし、地域間競争が顕在化している中、交通インフラ整備の目的や観光振興戦略の目標を効果的に達成するために、まず訪日外国人客の旅行行動の特徴と影響要因を解明しなければならない。

本報告書は、財団法人アジア成長研究所（AGI）の研究プロジェクト「訪日アジア客の交通手段選択行動に関する研究」（2017年度実施）の成果である。当プロジェクトは、効果的な地域観光促進戦略の策定に資するため、アジア客をはじめとする訪日外国人客の交通利用行動など観光行動に着目し、その特徴と影響要因を明らかにすることが目的である。本報告書は3章から構成される。第1章では、訪日外国人客の空港利用行動に着目し、日本の30空港の最近3年間（2014年、2015年、2016年）の国際輸送に関するパネルデータと固定効果モデルを用いて、外国人客の空港利用行動の特徴と影響要因を分析した。第2章では、九州佐賀空港の上海便利用者を対象にしたアンケート調査で得たサーベイデータをもとに、訪日中国人旅行者の旅行行動を考察した。第3章では、北九州港ひびきコンテナターミナル（CT）に寄港したクルーズ船クルーを対象にしたアンケート調査で得たサーベイデータをもとに、クルーズ船クルーの旅行行動の傾向を分析した。また、各章では、それぞれの考察・分析結果を踏まえその政策インプリケーションを示している。地元九州をはじめ、各地の観光振興戦略策定のご参考になれば、幸いである。

当プロジェクトの実施にあたって、佐賀大学経済学部亀山嘉大教授には外部からの研究メンバーとしてご参加いただいた。また、日中両国の多くの研究者・実務者からもご助言をいただいた。ここに記して、感謝の意を表したい。

平成30（2018）年3月

プロジェクト・研究代表者 戴二彪

執筆者一覧

戴 二彪

アジア成長研究所 教授

第1章, 第2章

亀山嘉大

佐賀大学経済学部 教授

第3章

第1章 訪日外国人客の空港利用行動

戴 二彪 (アジア成長研究所)

要旨

本章では、訪日外国人客の空港利用行動に着目し、日本における30空港の最近3年間(2014年、2015年、2016年)の国際輸送に関するパネルデータと固定効果モデルを用いて、外国人客の空港利用行動の影響要因を分析した。主な分析結果は次のように要約できる。

(1) 日本における各空港の入国・出国外国人客数は、主に需要要因としての空港所在地域の外国人訪問客数と供給要因としてのアジア行きの直行便数に大きく影響されている。

(2) 以上の結論は、中国からの訪日客の空港利用行動においても成立する。各空港の入国・出国中国人客数は、主に空港所在地域の中国人訪問客数とアジア行きの直行便数に左右されている。

(3) 同じ供給要因としての空港所在県内のライバル空港の存在は、外国人利用客全体の数に対して有意な影響を与えていないが、特定の国(例えば中国)からの空港利用客数に対しては、有意なマイナスの影響を与えている。

以上の分析結果からは、いくつかの示唆が得られる。

まず、空港の外国人利用客の増加を目指すなら、空港所在地域の魅力を高めて外国人訪問客数を増やさなければならない。空港の所在県だけでなく、所在の広域地域ブロックとの連携も空港の発展にとって必要不可欠である。

また、空港の外国人利用客を増やすためには、当面、成長性の高いアジア航路の増便を優先すべきである。ただし、日本を中継地としてアジアから北米などへ渡航する需要もあるので、今後一部の空港ではこうした需要を開拓し北米航路を充実する必要がある。

さらに、地域内のライバル空港の存在によるマイナスの「分流」影響を軽減するために、ライバル関係にある空港は、各自の航路特色を明確し補完性の高い関係を構築しなければならない。

1. はじめに

近年の日本において、インバウンド観光産業の成長ポテンシャルが大きく期待されている。政府の観光立国戦略の本格的推進に伴い、各地方自治体はアジア客をはじめとする外国人観光客の誘致を地域振興策の柱の一つとして重視し、空港などの交通インフラの整備を積極的に推進している。ただし、地域間競争が顕在化している中、効果的な交通インフラ整備戦略を策定するために、まず訪日外国人客の旅行行動（特に交通利用行動）の特徴と影響要因を解明しなければならない。

旅行行動は、旅行の諸段階における旅行者による様々な選択（旅行先選択、交通手段・交通経路選択、宿泊先選択、買い物選択など）の“連続過程”である。日本国内外における既存研究をみると、次の不足点があると思われる。

(1) 欧米など観光先進国では、国際観光者の旅行行動に関する研究が数多く蓄積されているが、アジア観光客（特に新興国からの観光客）の旅行行動の特徴を考察・解析する研究は相対的に少なかった。

(2) 近年では、アジア観光客の旅行行動に対する関心の高まりに伴い、関連調査が増えているものの、仮説を立てて統計分析に基づく実証研究はまだかなり少ない。

(3) アジア客の旅行先選択行動や買い物行動に関する研究がかなり増えているが（戴, 2016; 戴, 2012; 戴, 2011）、アジア客の交通手段利用行動に関する研究は非常に少ない。

こうした現状を踏まえて、本章では、中国人客をはじめとする訪日外国人客の空港利用行動に着目し、その行動の特徴と影響要因を明らかにしようとする。全文は4節から構成される。次の第2節では、国土交通省の統計データを用い、近年の訪日外国人客の出入国空港の利用行動を考察する。第3節では、2014-2016年の三年間パネルデータとパネル回帰分析モデルに基づいて、日本の30国際空港を対象に、空港別入国・出国外国人客数（外国人全体と中国人客）の影響要因を明らかにする。最後の第4節では、本研究の分析結果の政策インプリケーションを示す。

2. 訪日外国人客の出入国空港の利用行動

2.1 訪日外国人客の入国空港の利用行動

海外から島国日本への入国と出国は、空港経由と海港経由の2つの方法がある。本節は、訪日外国人客の出入国空港の利用行動に焦点を当てるが、参考のために、海港の利用状況も併せて考察する。

表1, 表2, と表3は、それぞれ、訪日外国人客の入国空海港別・国籍別（地域別）人数、外国人客の入国空海港別分布（構成）、各入国空海港の外国人客の国別構成を示している。

表1 訪日外国人客の入国空海港別・国別（地域別）人数（千人，2016年）

| | 全国籍 | 韓国 | 台湾 | 香港 | 中国 | ASEAN | ヨーロッパ | 北米 | オセアニア | その他 |
|---------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|
| 成田(空港) | 6,632 | 710 | 1,049 | 405 | 1,356 | 973 | 673 | 937 | 268 | 261 |
| 関西(空港) | 5,933 | 1,633 | 1,131 | 556 | 1,586 | 604 | 192 | 121 | 57 | 53 |
| 中部(空港) | 1,027 | 114 | 166 | 103 | 437 | 128 | 34 | 30 | 3 | 12 |
| 新千歳(空港) | 1,119 | 304 | 327 | 125 | 159 | 158 | 11 | 17 | 16 | 2 |
| 旭川(空港) | 62 | 8 | 19 | 0 | 35 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 函館(空港) | 90 | 0 | 74 | 0 | 15 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 青森(空港) | 12 | 11 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 仙台(空港) | 45 | 13 | 23 | 0 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 秋田(空港) | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 茨城(空港) | 46 | 0 | 10 | 0 | 36 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 羽田(空港) | 2,997 | 473 | 321 | 153 | 766 | 437 | 386 | 306 | 100 | 54 |
| 新潟(空港) | 30 | 8 | 2 | 0 | 16 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 |
| 富山(空港) | 35 | 9 | 17 | 0 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 小松(空港) | 63 | 8 | 45 | 0 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 静岡(空港) | 63 | 11 | 19 | 0 | 34 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 米子(空港) | 15 | 12 | 0 | 2 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 岡山(空港) | 44 | 6 | 7 | 14 | 15 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 広島(空港) | 67 | 10 | 19 | 12 | 20 | 2 | 1 | 2 | 0 | 0 |
| 高松(空港) | 62 | 13 | 20 | 11 | 18 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 松山(空港) | 11 | 7 | 0 | 0 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 福岡(空港) | 1,556 | 868 | 247 | 138 | 154 | 93 | 22 | 22 | 6 | 6 |
| 佐賀(空港) | 38 | 21 | 0 | 1 | 16 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 長崎(空港) | 11 | 6 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 熊本(空港) | 11 | 0 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 大分(空港) | 28 | 25 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 宮崎(空港) | 46 | 17 | 9 | 18 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 鹿児島(空港) | 64 | 16 | 14 | 26 | 6 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 那覇(空港) | 1,311 | 428 | 412 | 182 | 264 | 5 | 5 | 15 | 1 | 0 |
| 石垣(空港) | 17 | 0 | 8 | 8 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 北九州空港 | 6 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 入国空港計 | 21,441 | 4,729 | 3,952 | 1,755 | 4,977 | 2,403 | 1,327 | 1,456 | 453 | 389 |
| 博多(海港) | 160 | 153 | 1 | 3 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 下関(海港) | 74 | 74 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 厳原(海港) | 53 | 53 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| その他 | 63 | 31 | 1 | 1 | 6 | 9 | 2 | 10 | 2 | 2 |
| 不明 | 1,224 | 300 | 58 | 37 | 249 | 180 | 115 | 124 | 45 | 116 |
| 入国空海港計 | 23,015 | 5,339 | 4,012 | 1,796 | 5,232 | 2,594 | 1,444 | 1,589 | 500 | 507 |

（出所）国土交通省(2017)「訪日外国人流動データ（FF-Data）」より作成。

（注）近年、訪日外国人旅行者数が大幅に増加しており、観光施策の立案や旅行商品の企画を行うためには、訪日外国人も含めた旅客流動の実態を正確に捉える必要性が高まっている。こうした需要に応じて、国土交通省が、既存の統計調査で得られた情報の活用により、これまで秋期1週間に限って作成していた訪日外国人流動表を拡充し、訪日外国人の出入国空海港や都道府県を越える国内流動に関して、四半期や年間での流動量の分析を行うことができる「訪日外国人流動データ」（FF-Data：Flow of Foreigners-Data）を新たに作成した（国土交通省，2017年）。

表2 訪日外国人客の入国空海港別分布（%, 2016年）

| | 全国籍 | 韓国 | 台湾 | 香港 | 中国 | ASEAN | ヨーロッパ | 北米 | オセアニア | その他 |
|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 成田(空港) | 28.81 | 13.29 | 26.16 | 22.54 | 25.92 | 37.51 | 46.57 | 58.98 | 53.55 | 51.39 |
| 関西(空港) | 25.78 | 30.59 | 28.19 | 30.97 | 30.31 | 23.27 | 13.32 | 7.63 | 11.41 | 10.39 |
| 中部(空港) | 4.46 | 2.14 | 4.14 | 5.72 | 8.35 | 4.93 | 2.33 | 1.89 | 0.66 | 2.43 |
| 新千歳(空港) | 4.86 | 5.70 | 8.16 | 6.95 | 3.03 | 6.11 | 0.73 | 1.07 | 3.24 | 0.35 |
| 旭川(空港) | 0.27 | 0.15 | 0.46 | 0.00 | 0.68 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| 函館(空港) | 0.39 | 0.00 | 1.84 | 0.00 | 0.29 | 0.03 | 0.00 | 0.01 | 0.00 | 0.00 |
| 青森(空港) | 0.05 | 0.20 | 0.02 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| 仙台(空港) | 0.20 | 0.24 | 0.56 | 0.00 | 0.17 | 0.02 | 0.01 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| 秋田(空港) | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.06 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| 茨城(空港) | 0.20 | 0.00 | 0.26 | 0.00 | 0.68 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.03 |
| 羽田(空港) | 13.02 | 8.87 | 8.00 | 8.52 | 14.64 | 16.85 | 26.75 | 19.26 | 20.06 | 10.64 |
| 新潟(空港) | 0.13 | 0.15 | 0.05 | 0.00 | 0.31 | 0.04 | 0.03 | 0.04 | 0.13 | 0.17 |
| 富山(空港) | 0.15 | 0.17 | 0.41 | 0.00 | 0.17 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| 小松(空港) | 0.27 | 0.14 | 1.12 | 0.00 | 0.18 | 0.00 | 0.02 | 0.01 | 0.00 | 0.00 |
| 静岡(空港) | 0.27 | 0.20 | 0.46 | 0.00 | 0.65 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| 米子(空港) | 0.07 | 0.22 | 0.00 | 0.10 | 0.01 | 0.00 | 0.04 | 0.01 | 0.00 | 0.00 |
| 岡山(空港) | 0.19 | 0.12 | 0.18 | 0.78 | 0.28 | 0.01 | 0.04 | 0.04 | 0.05 | 0.06 |
| 広島(空港) | 0.29 | 0.18 | 0.49 | 0.64 | 0.38 | 0.09 | 0.06 | 0.13 | 0.09 | 0.09 |
| 高松(空港) | 0.27 | 0.24 | 0.50 | 0.62 | 0.34 | 0.00 | 0.02 | 0.02 | 0.00 | 0.00 |
| 松山(空港) | 0.05 | 0.12 | 0.00 | 0.00 | 0.06 | 0.00 | 0.04 | 0.03 | 0.00 | 0.00 |
| 福岡(空港) | 6.76 | 16.25 | 6.17 | 7.66 | 2.95 | 3.60 | 1.50 | 1.37 | 1.22 | 1.17 |
| 佐賀(空港) | 0.17 | 0.38 | 0.01 | 0.06 | 0.31 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| 長崎(空港) | 0.05 | 0.11 | 0.00 | 0.00 | 0.09 | 0.00 | 0.00 | 0.02 | 0.00 | 0.00 |
| 熊本(空港) | 0.05 | 0.00 | 0.26 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| 大分(空港) | 0.12 | 0.47 | 0.06 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| 宮崎(空港) | 0.20 | 0.31 | 0.23 | 1.02 | 0.02 | 0.00 | 0.00 | 0.05 | 0.00 | 0.00 |
| 鹿児島(空港) | 0.28 | 0.29 | 0.35 | 1.46 | 0.12 | 0.01 | 0.04 | 0.05 | 0.02 | 0.00 |
| 那覇(空港) | 5.70 | 8.01 | 10.26 | 10.12 | 5.05 | 0.19 | 0.34 | 0.97 | 0.16 | 0.06 |
| 石垣(空港) | 0.08 | 0.00 | 0.19 | 0.46 | 0.01 | 0.00 | 0.02 | 0.03 | 0.00 | 0.00 |
| 北九州空港 | 0.03 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.12 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| 入国空港計 | 93.16 | 88.56 | 98.51 | 97.69 | 95.13 | 92.66 | 91.87 | 91.59 | 90.58 | 76.79 |
| 博多(海港) | 0.69 | 2.87 | 0.02 | 0.18 | 0.00 | 0.04 | 0.07 | 0.02 | 0.00 | 0.00 |
| 下関(海港) | 0.32 | 1.38 | 0.00 | 0.00 | 0.01 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| 厳原(海港) | 0.23 | 0.99 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| その他 | 0.27 | 0.57 | 0.01 | 0.06 | 0.11 | 0.36 | 0.13 | 0.61 | 0.41 | 0.37 |
| 不明 | 5.32 | 5.62 | 1.45 | 2.07 | 4.75 | 6.94 | 7.93 | 7.78 | 9.01 | 22.84 |
| 入国空海港計 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

（出所）国土交通省(2017)「訪日外国人流動データ（FF-Data）」より作成。

表3 各入国空海港の外国人客の国別構成（%, 2016年）

| | 全国籍 | 韓国 | 台湾 | 香港 | 中国 | ASEAN | ヨーロッパ | 北米 | オセアニア | その他 |
|---------------|--------------|-------------|-------------|------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|------------|
| 成田(空港) | 100.0 | 10.7 | 15.8 | 6.1 | 20.5 | 14.7 | 10.1 | 14.1 | 4.0 | 3.9 |
| 関西(空港) | 100.0 | 27.5 | 19.1 | 9.4 | 26.7 | 10.2 | 3.2 | 2.0 | 1.0 | 0.9 |
| 中部(空港) | 100.0 | 11.1 | 16.2 | 10.0 | 42.5 | 12.5 | 3.3 | 2.9 | 0.3 | 1.2 |
| 新千歳(空港) | 100.0 | 27.2 | 29.3 | 11.2 | 14.2 | 14.2 | 0.9 | 1.5 | 1.5 | 0.2 |
| 旭川(空港) | 100.0 | 13.1 | 29.9 | 0.0 | 57.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 函館(空港) | 100.0 | 0.0 | 82.2 | 0.0 | 16.9 | 0.8 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 |
| 青森(空港) | 100.0 | 91.8 | 6.4 | 0.0 | 1.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 仙台(空港) | 100.0 | 28.8 | 49.9 | 0.0 | 19.8 | 1.1 | 0.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 秋田(空港) | 100.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 茨城(空港) | 100.0 | 0.0 | 22.6 | 0.0 | 77.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.4 |
| 羽田(空港) | 100.0 | 15.8 | 10.7 | 5.1 | 25.6 | 14.6 | 12.9 | 10.2 | 3.3 | 1.8 |
| 新潟(空港) | 100.0 | 26.3 | 6.7 | 0.0 | 54.4 | 3.8 | 1.5 | 2.4 | 2.1 | 2.9 |
| 富山(空港) | 100.0 | 26.1 | 47.6 | 0.0 | 26.2 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 小松(空港) | 100.0 | 12.3 | 71.5 | 0.0 | 15.4 | 0.2 | 0.4 | 0.2 | 0.0 | 0.0 |
| 静岡(空港) | 100.0 | 16.8 | 29.4 | 0.1 | 53.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 米子(空港) | 100.0 | 78.2 | 0.0 | 12.1 | 4.4 | 0.0 | 4.2 | 1.2 | 0.0 | 0.0 |
| 岡山(空港) | 100.0 | 14.2 | 16.4 | 32.0 | 33.2 | 0.4 | 1.3 | 1.3 | 0.5 | 0.7 |
| 広島(空港) | 100.0 | 14.4 | 29.2 | 17.3 | 30.1 | 3.3 | 1.4 | 3.0 | 0.7 | 0.7 |
| 高松(空港) | 100.0 | 20.4 | 32.2 | 17.9 | 28.7 | 0.0 | 0.4 | 0.4 | 0.0 | 0.0 |
| 松山(空港) | 100.0 | 63.1 | 0.0 | 0.0 | 27.5 | 0.0 | 5.1 | 4.2 | 0.0 | 0.0 |
| 福岡(空港) | 100.0 | 55.8 | 15.9 | 8.8 | 9.9 | 6.0 | 1.4 | 1.4 | 0.4 | 0.4 |
| 佐賀(空港) | 100.0 | 53.8 | 0.5 | 2.8 | 42.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 長崎(空港) | 100.0 | 52.5 | 0.0 | 0.0 | 43.7 | 0.1 | 0.1 | 3.6 | 0.0 | 0.0 |
| 熊本(空港) | 100.0 | 0.0 | 98.9 | 0.0 | 1.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 大分(空港) | 100.0 | 90.7 | 9.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 宮崎(空港) | 100.0 | 36.2 | 20.3 | 39.8 | 1.8 | 0.2 | 0.0 | 1.7 | 0.0 | 0.0 |
| 鹿児島(空港) | 100.0 | 24.5 | 21.8 | 41.2 | 9.8 | 0.3 | 1.0 | 1.2 | 0.2 | 0.0 |
| 那覇(空港) | 100.0 | 32.6 | 31.4 | 13.9 | 20.1 | 0.4 | 0.4 | 1.2 | 0.1 | 0.0 |
| 石垣(空港) | 100.0 | 0.0 | 44.6 | 47.7 | 3.3 | 0.0 | 2.0 | 2.3 | 0.0 | 0.0 |
| 北九州空港 | 100.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 入国空港計 | 100.0 | 22.1 | 18.4 | 8.2 | 23.2 | 11.2 | 6.2 | 6.8 | 2.1 | 1.8 |
| 博多(海港) | 100.0 | 95.9 | 0.6 | 2.0 | 0.0 | 0.6 | 0.6 | 0.2 | 0.0 | 0.0 |
| 下関(海港) | 100.0 | 99.5 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 厳原(海港) | 100.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| その他 | 100.0 | 48.6 | 0.9 | 1.7 | 9.3 | 14.9 | 3.0 | 15.4 | 3.2 | 3.0 |
| 不明 | 100.0 | 24.5 | 4.7 | 3.0 | 20.3 | 14.7 | 9.4 | 10.1 | 3.7 | 9.5 |
| 入国空海港計 | 100.0 | 23.2 | 17.4 | 7.8 | 22.7 | 11.3 | 6.3 | 6.9 | 2.2 | 2.2 |

（出所）国土交通省(2017)「訪日外国人流動データ（FF-Data）」より作成。

この3表からは、訪日外国人客の入国空港の利用行動について、次の特徴がわかる。

(1) 2016年に、入国の際日本の空港を最も多く利用しているのは中国客（中国籍客）である。中国客の次は、韓国客、台湾客、ASEAN客、香港客、北米客、ヨーロッパ客、その他、という順になっており、アジア系客は全体の約83%を占めている（表1）。

(2) 入国外国人客利用者規模とその国籍構成から見ると、日本の30空港は、三大国際中

枢空港（成田，関西，羽田），4つの重要国際空港（福岡，中部，那覇，新千歳），他の一般国際空港（23空港），など3ランクのグループにはっきりと分類できる（表1）。

（3）訪日客の所在国が遠いほど，ランクの高い空港を利用する傾向が高くなる。各国訪日客の入国空港別分布における三大中枢空港の割合を見ると，北米客・ヨーロッパ客・オセアニア客の場合は8割以上，ASEAN客は7割台，中国客・台湾客・香港客は6割台，韓国客は5割台となっている（表2）

（4）空港のランクが高いほど，利用客全体における北米・ヨーロッパなど遠い地域からの外国人客の割合が高くなる。逆に，空港のランクが低いほど，利用客全体における近隣客（東アジア客）の割合が高くなる。一部の空港（北九州，大分，熊本，秋田など）の国際線では，それぞれ一国のみを対象とする直行便（中国便，韓国便，台湾便，香港便）が運航されている（表3）。小規模地方空港の国際線経営におけるアジア客の重要性が非常に突出している。

2.2 訪日外国人客の出国空港の利用行動

表4，表5，と表6は，それぞれ，2016年に訪日外国人客の出国空海港別・国籍別（地域別）人数，外国人客の出国港別分布（構成），各出国港の外国人客の国別構成を示している。この3表からは，訪日外国人客の出国空港の利用行動について，次の特徴がわかる。

（1）入国の時と同様，出国の際日本の空港を最も多く利用しているのは中国客である。中国客の次は，韓国客，台湾客，ASEAN客，香港客，北米客，ヨーロッパ客，その他，という順になっており，アジア系客は全体の約83%を占めている（表4）。

（2）出国外国人客利用者規模とその国籍構成から見ると，入国の場合と同様，日本の30空港は，三大国際中枢空港（成田，関西，羽田），4つの重要国際空港（福岡，中部，那覇，新千歳），他の一般国際空港（23空港），など3ランクのグループに分類できる（表4）。

（3）訪日客所在国が遠いほど，ランクの高い空港を利用する傾向が高くなる。各国訪日客の出国空港別分布における三大国際中枢空港の割合を見ると，北米客・ヨーロッパ客・オセアニア客の場合は9割台前後，ASEAN客は8割台，中国客は7割台，台湾客・香港客は6割台，韓国客は5割台となっている（表5）。

（4）空港のランクが高いほど，利用客全体における北米・ヨーロッパなど遠い地域からの外国人客の割合が高くなる。逆に，空港のランクが低いほど，利用客全体における近隣客（東アジア客）の割合が高くなる（表6）。

総じて言うと，訪日外国人客の出国空港の利用行動は，入国空港の利用行動と非常に相似しているが，出国の場合は，選択肢が多い三大国際中枢空港がより選好されているとみられる。

表4 訪日外国人客の出国空海港別・国別（地域別）構成（千人, 2016年）

| | 全国籍 | 韓国 | 台湾 | 香港 | 中国 | ASEAN | ヨーロッパ | 北米 | オセアニア | その他 |
|---------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|
| 成田(空港) | 6,814 | 722 | 1,092 | 431 | 1,407 | 1,029 | 671 | 905 | 259 | 297 |
| 関西(空港) | 6,050 | 1,628 | 1,129 | 562 | 1,570 | 590 | 237 | 197 | 68 | 69 |
| 中部(空港) | 1,136 | 120 | 166 | 103 | 509 | 138 | 32 | 32 | 6 | 32 |
| 新千歳(空港) | 1,136 | 310 | 324 | 126 | 140 | 174 | 17 | 26 | 17 | 2 |
| 旭川(空港) | 73 | 8 | 25 | 0 | 39 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 函館(空港) | 95 | 0 | 72 | 0 | 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 青森(空港) | 15 | 11 | 3 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 仙台(空港) | 47 | 13 | 24 | 0 | 7 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 秋田(空港) | 3 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 茨城(空港) | 67 | 0 | 10 | 0 | 55 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 羽田(空港) | 3,272 | 489 | 313 | 141 | 840 | 518 | 426 | 335 | 122 | 87 |
| 新潟(空港) | 27 | 6 | 2 | 0 | 18 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 富山(空港) | 36 | 9 | 15 | 0 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 小松(空港) | 63 | 8 | 44 | 0 | 8 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 静岡(空港) | 114 | 13 | 15 | 0 | 85 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 米子(空港) | 17 | 13 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 岡山(空港) | 44 | 8 | 8 | 13 | 11 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 |
| 広島(空港) | 84 | 9 | 18 | 24 | 23 | 4 | 2 | 3 | 1 | 1 |
| 高松(空港) | 76 | 14 | 24 | 12 | 25 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 松山(空港) | 11 | 7 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 福岡(空港) | 1,630 | 885 | 259 | 142 | 169 | 105 | 24 | 27 | 7 | 12 |
| 佐賀(空港) | 36 | 19 | 0 | 0 | 16 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 長崎(空港) | 10 | 6 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 熊本(空港) | 19 | 4 | 11 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 大分(空港) | 32 | 29 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 宮崎(空港) | 38 | 17 | 10 | 9 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 鹿児島(空港) | 77 | 16 | 14 | 35 | 7 | 1 | 1 | 2 | 1 | 0 |
| 那覇(空港) | 1,335 | 430 | 410 | 180 | 246 | 21 | 13 | 27 | 5 | 2 |
| 石垣(空港) | 18 | 0 | 7 | 8 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 北九州空港 | 16 | 9 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 出国空港計 | 22,390 | 4,803 | 3,999 | 1,794 | 5,222 | 2,588 | 1,429 | 1,561 | 487 | 505 |
| 博多(海港) | 154 | 149 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 |
| 下関(海港) | 78 | 78 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 厳原(海港) | 81 | 80 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| その他 | 311 | 231 | 11 | 2 | 8 | 5 | 13 | 27 | 12 | 2 |
| 出国空海港計 | 23,015 | 5,341 | 4,011 | 1,797 | 5,231 | 2,593 | 1,444 | 1,590 | 500 | 507 |

（出所）国土交通省(2017)「訪日外国人流動データ（FF-Data）」より作成。

表5 訪日外国人客の出国空海港別分布（%, 2016年）

| | 全国籍 | 韓国 | 台湾 | 香港 | 中国 | ASEAN | ヨーロッパ | 北米 | オセアニア | その他 |
|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 成田(空港) | 29.60 | 13.52 | 27.22 | 23.99 | 26.89 | 39.68 | 46.48 | 56.92 | 51.83 | 58.57 |
| 関西(空港) | 26.29 | 30.48 | 28.15 | 31.29 | 30.02 | 22.75 | 16.40 | 12.40 | 13.51 | 13.58 |
| 中部(空港) | 4.94 | 2.24 | 4.13 | 5.72 | 9.72 | 5.33 | 2.20 | 1.99 | 1.13 | 6.38 |
| 新千歳(空港) | 4.93 | 5.80 | 8.07 | 6.99 | 2.67 | 6.71 | 1.18 | 1.67 | 3.46 | 0.46 |
| 旭川(空港) | 0.32 | 0.16 | 0.62 | 0.01 | 0.75 | 0.01 | 0.00 | 0.02 | 0.02 | 0.00 |
| 函館(空港) | 0.41 | 0.00 | 1.79 | 0.02 | 0.42 | 0.01 | 0.00 | 0.03 | 0.01 | 0.00 |
| 青森(空港) | 0.07 | 0.20 | 0.08 | 0.00 | 0.01 | 0.03 | 0.01 | 0.02 | 0.01 | 0.00 |
| 仙台(空港) | 0.21 | 0.25 | 0.59 | 0.02 | 0.14 | 0.06 | 0.02 | 0.05 | 0.01 | 0.02 |
| 秋田(空港) | 0.02 | 0.01 | 0.08 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| 茨城(空港) | 0.29 | 0.01 | 0.24 | 0.02 | 1.05 | 0.01 | 0.03 | 0.03 | 0.03 | 0.02 |
| 羽田(空港) | 14.22 | 9.16 | 7.80 | 7.83 | 16.06 | 19.97 | 29.53 | 21.07 | 24.38 | 17.23 |
| 新潟(空港) | 0.12 | 0.11 | 0.04 | 0.01 | 0.34 | 0.01 | 0.05 | 0.01 | 0.01 | 0.06 |
| 富山(空港) | 0.16 | 0.17 | 0.38 | 0.01 | 0.20 | 0.02 | 0.01 | 0.02 | 0.01 | 0.02 |
| 小松(空港) | 0.27 | 0.14 | 1.09 | 0.02 | 0.16 | 0.06 | 0.02 | 0.04 | 0.01 | 0.03 |
| 静岡(空港) | 0.50 | 0.24 | 0.38 | 0.01 | 1.62 | 0.01 | 0.01 | 0.03 | 0.02 | 0.09 |
| 米子(空港) | 0.07 | 0.24 | 0.00 | 0.14 | 0.02 | 0.00 | 0.01 | 0.02 | 0.01 | 0.00 |
| 岡山(空港) | 0.19 | 0.15 | 0.19 | 0.74 | 0.22 | 0.04 | 0.06 | 0.05 | 0.05 | 0.10 |
| 広島(空港) | 0.36 | 0.18 | 0.44 | 1.34 | 0.43 | 0.14 | 0.16 | 0.16 | 0.13 | 0.19 |
| 高松(空港) | 0.33 | 0.26 | 0.61 | 0.64 | 0.47 | 0.01 | 0.04 | 0.04 | 0.04 | 0.01 |
| 松山(空港) | 0.05 | 0.14 | 0.01 | 0.00 | 0.04 | 0.01 | 0.00 | 0.01 | 0.01 | 0.01 |
| 福岡(空港) | 7.08 | 16.57 | 6.46 | 7.90 | 3.23 | 4.04 | 1.63 | 1.70 | 1.48 | 2.33 |
| 佐賀(空港) | 0.16 | 0.36 | 0.01 | 0.01 | 0.31 | 0.00 | 0.01 | 0.01 | 0.01 | 0.00 |
| 長崎(空港) | 0.04 | 0.10 | 0.01 | 0.00 | 0.07 | 0.00 | 0.02 | 0.01 | 0.01 | 0.01 |
| 熊本(空港) | 0.08 | 0.08 | 0.26 | 0.17 | 0.00 | 0.02 | 0.01 | 0.01 | 0.01 | 0.00 |
| 大分(空港) | 0.14 | 0.54 | 0.06 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.02 | 0.01 | 0.00 |
| 宮崎(空港) | 0.17 | 0.31 | 0.25 | 0.52 | 0.01 | 0.02 | 0.02 | 0.04 | 0.02 | 0.00 |
| 鹿児島(空港) | 0.33 | 0.29 | 0.34 | 1.97 | 0.14 | 0.04 | 0.08 | 0.11 | 0.12 | 0.02 |
| 那覇(空港) | 5.80 | 8.05 | 10.22 | 10.03 | 4.71 | 0.81 | 0.93 | 1.67 | 1.04 | 0.47 |
| 石垣(空港) | 0.08 | 0.00 | 0.18 | 0.47 | 0.01 | 0.00 | 0.03 | 0.03 | 0.02 | 0.00 |
| 北九州空港 | 0.07 | 0.18 | 0.00 | 0.00 | 0.12 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| 出国空港計 | 97.28 | 89.93 | 99.71 | 99.88 | 99.83 | 99.80 | 98.95 | 98.18 | 97.41 | 99.62 |
| 博多(海港) | 0.67 | 2.78 | 0.01 | 0.01 | 0.01 | 0.02 | 0.14 | 0.09 | 0.08 | 0.04 |
| 下関(海港) | 0.34 | 1.45 | 0.01 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.01 | 0.01 | 0.01 | 0.00 |
| 厳原(海港) | 0.35 | 1.51 | 0.01 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.01 | 0.02 | 0.01 | 0.00 |
| その他 | 1.35 | 4.33 | 0.28 | 0.11 | 0.16 | 0.18 | 0.90 | 1.69 | 2.50 | 0.33 |
| 出国空海港計 | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00 |

（出所）国土交通省(2017)「訪日外国人流動データ（FF-Data）」より作成。

表6 各出国空海港の外国人客の国別構成（％，2016年）

| | 全国籍 | 韓国 | 台湾 | 香港 | 中国 | ASEAN | ヨーロッパ | 北米 | オセアニア | その他 |
|---------------|--------------|-------------|-------------|------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|------------|
| 成田(空港) | 100.0 | 10.6 | 16.0 | 6.3 | 20.6 | 15.1 | 9.9 | 13.3 | 3.8 | 4.4 |
| 関西(空港) | 100.0 | 26.9 | 18.7 | 9.3 | 26.0 | 9.8 | 3.9 | 3.3 | 1.1 | 1.1 |
| 中部(空港) | 100.0 | 10.5 | 14.6 | 9.0 | 44.8 | 12.2 | 2.8 | 2.8 | 0.5 | 2.8 |
| 新千歳(空港) | 100.0 | 27.3 | 28.5 | 11.1 | 12.3 | 15.3 | 1.5 | 2.3 | 1.5 | 0.2 |
| 旭川(空港) | 100.0 | 11.6 | 33.8 | 0.2 | 53.6 | 0.2 | 0.1 | 0.4 | 0.1 | 0.0 |
| 函館(空港) | 100.0 | 0.0 | 75.8 | 0.3 | 23.0 | 0.3 | 0.0 | 0.5 | 0.0 | 0.0 |
| 青森(空港) | 100.0 | 68.6 | 20.9 | 0.6 | 2.7 | 4.4 | 0.7 | 1.7 | 0.2 | 0.2 |
| 仙台(空港) | 100.0 | 27.9 | 50.1 | 0.9 | 15.3 | 3.4 | 0.5 | 1.6 | 0.1 | 0.2 |
| 秋田(空港) | 100.0 | 9.6 | 89.4 | 0.0 | 0.1 | 0.7 | 0.0 | 0.2 | 0.0 | 0.0 |
| 茨城(空港) | 100.0 | 0.7 | 14.3 | 0.5 | 82.3 | 0.5 | 0.6 | 0.7 | 0.2 | 0.1 |
| 羽田(空港) | 100.0 | 15.0 | 9.6 | 4.3 | 25.7 | 15.8 | 13.0 | 10.2 | 3.7 | 2.7 |
| 新潟(空港) | 100.0 | 22.1 | 6.2 | 0.6 | 65.3 | 1.2 | 2.6 | 0.7 | 0.1 | 1.1 |
| 富山(空港) | 100.0 | 25.2 | 42.6 | 0.3 | 28.7 | 1.2 | 0.5 | 1.1 | 0.2 | 0.2 |
| 小松(空港) | 100.0 | 12.2 | 69.8 | 0.5 | 13.5 | 2.3 | 0.5 | 0.9 | 0.1 | 0.2 |
| 静岡(空港) | 100.0 | 11.0 | 13.3 | 0.2 | 74.2 | 0.2 | 0.2 | 0.4 | 0.1 | 0.4 |
| 米子(空港) | 100.0 | 75.9 | 0.9 | 14.7 | 5.3 | 0.7 | 0.6 | 1.4 | 0.3 | 0.1 |
| 岡山(空港) | 100.0 | 18.5 | 17.4 | 30.3 | 25.8 | 2.5 | 1.9 | 1.9 | 0.5 | 1.1 |
| 広島(空港) | 100.0 | 11.2 | 20.9 | 28.8 | 27.1 | 4.2 | 2.8 | 3.1 | 0.8 | 1.1 |
| 高松(空港) | 100.0 | 17.9 | 32.1 | 15.1 | 32.5 | 0.4 | 0.7 | 0.9 | 0.3 | 0.1 |
| 松山(空港) | 100.0 | 70.1 | 2.8 | 0.8 | 21.9 | 1.5 | 0.6 | 1.7 | 0.3 | 0.3 |
| 福岡(空港) | 100.0 | 54.3 | 15.9 | 8.7 | 10.4 | 6.4 | 1.4 | 1.7 | 0.5 | 0.7 |
| 佐賀(空港) | 100.0 | 53.5 | 0.6 | 0.3 | 44.2 | 0.2 | 0.3 | 0.6 | 0.1 | 0.0 |
| 長崎(空港) | 100.0 | 56.2 | 2.1 | 0.5 | 37.5 | 0.4 | 2.9 | 1.5 | 0.3 | 0.3 |
| 熊本(空港) | 100.0 | 22.6 | 55.8 | 15.8 | 0.6 | 3.3 | 0.5 | 1.0 | 0.4 | 0.0 |
| 大分(空港) | 100.0 | 90.2 | 8.2 | 0.0 | 0.1 | 0.3 | 0.2 | 0.8 | 0.2 | 0.1 |
| 宮崎(空港) | 100.0 | 43.6 | 26.6 | 24.4 | 1.1 | 1.4 | 0.8 | 1.7 | 0.3 | 0.1 |
| 鹿児島(空港) | 100.0 | 20.3 | 17.9 | 46.3 | 9.4 | 1.4 | 1.4 | 2.4 | 0.8 | 0.1 |
| 那覇(空港) | 100.0 | 32.2 | 30.7 | 13.5 | 18.5 | 1.6 | 1.0 | 2.0 | 0.4 | 0.2 |
| 石垣(空港) | 100.0 | 1.1 | 41.2 | 47.8 | 3.3 | 0.7 | 2.8 | 2.3 | 0.7 | 0.1 |
| 北九州空港 | 100.0 | 58.4 | 0.9 | 0.3 | 39.9 | 0.0 | 0.2 | 0.3 | 0.0 | 0.0 |
| 出国空港計 | 100.0 | 21.5 | 17.9 | 8.0 | 23.3 | 11.6 | 6.4 | 7.0 | 2.2 | 2.3 |
| 博多(海港) | 100.0 | 96.3 | 0.2 | 0.1 | 0.5 | 0.3 | 1.3 | 1.0 | 0.2 | 0.1 |
| 下関(海港) | 100.0 | 99.3 | 0.4 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.3 | 0.1 | 0.0 |
| 厳原(海港) | 100.0 | 99.4 | 0.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.4 | 0.0 | 0.0 |
| その他 | 100.0 | 74.2 | 3.6 | 0.6 | 2.6 | 1.5 | 4.2 | 8.6 | 4.0 | 0.5 |
| 出国空海港計 | 100.0 | 23.2 | 17.4 | 7.8 | 22.7 | 11.3 | 6.3 | 6.9 | 2.2 | 2.2 |

（出所）国土交通省(2017)「訪日外国人流動データ（FF-Data）」より作成。

2.3 訪日外国人客の空港利用行動の変化

日本の観光立国戦略の推進に伴い、アジア客をはじめ、訪日外国人客が増加しつつある（図1）。それと同時に、訪日外国人客の空港利用行動にも、変化が表れている。2014年と2016年の訪日外国人流動データ（国土交通省，2017）を用いて作成した表7と表8は、それぞれ訪日外国人客の入国空港別分布の変化と出国空港別分布の変化を示している。こ

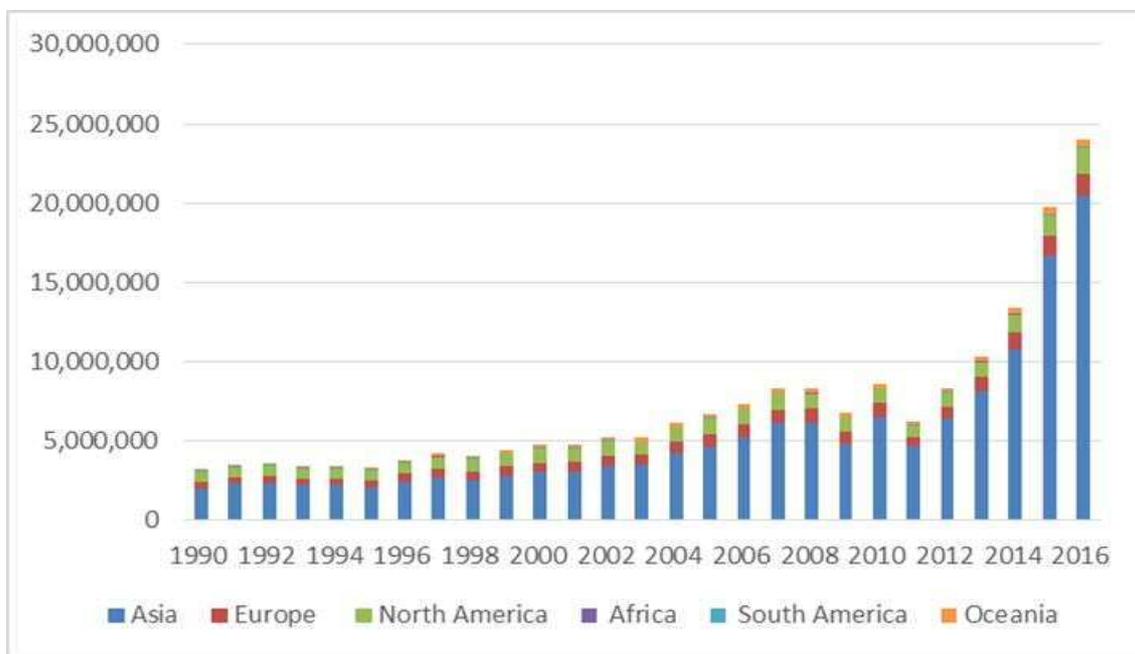
の両表からは、次の空港利用動向が読み取れる。

(1) 入国空港の利用については、外国人客全体に占める三大空港のシェアが 2014 年の 66.2%から 2016 年の 67.6%へ上昇している。ただし、三大空港の内訳を見ると、アジア客が選好する関西空港および羽田空港のシェアはいずれも顕著に上昇しているのに対して、北米客とヨーロッパ客の比率が高い成田空港のシェアが大きく下がっている。

(2) 出国空港の利用については、外国人客全体に占める三大空港のシェアが 2014 年の 70.2%から 2016 年の 70.1%へやや下がっている。入国の時と同様、三大空港の内訳を見ると、アジア客が選好する関西空港および羽田空港のシェアはいずれも上昇しているのに対して、北米客とヨーロッパ客の比率が高い成田空港のシェアが大きく下がっている。

(3) 入国と出国のどちらにおいても、空港利用客の出発国によって、利用行動の変化は異なる。例えば、中国客の空港利用においては、関西空港と羽田空港のシェアが上がり、成田のシェアが下がっているが、香港客と台湾客の場合は、逆の変化が起きている。また、九州の最重要国際空港としての福岡空港の場合、韓国客・台湾客の入国・出国におけるその利用率（割合）が上昇しているのに対して、所在する福岡県及び隣接する佐賀県における他の空港の中国直行便の増設が影響している可能性もあり、中国客の入国・出国における利用率（割合）がやや下がっている。

図1 訪日外国人観光客人数の推移（人）



(出所) 日本政府観光局（各年）「訪日外客統計」より作成。

表7 訪日外国人客の入国空港別分布の変化

| | 2016年 | | | | | | 2014年 | | | | | |
|-------|-------|------|------|------|------|---------|-------|------|------|------|------|---------|
| | 成田 | 羽田 | 関西 | 福岡 | 他の港 | 合計 | 成田 | 羽田 | 関西 | 福岡 | 他の港 | 合計 |
| | % | % | % | % | % | 千人 | % | % | % | % | % | 千人 |
| 全国籍 | 28.8 | 13.0 | 25.8 | 6.8 | 25.6 | 23015.3 | 33.8 | 11.7 | 20.7 | 6.0 | 27.8 | 13978.5 |
| 韓国 | 13.3 | 8.9 | 30.6 | 16.2 | 31.0 | 5340.8 | 15.8 | 12.6 | 22.6 | 14.0 | 35.0 | 3006.2 |
| 台湾 | 26.2 | 8.0 | 28.2 | 6.2 | 31.5 | 4010.9 | 25.4 | 9.6 | 24.1 | 5.9 | 35.0 | 2843.6 |
| 香港 | 22.5 | 8.5 | 31.0 | 7.7 | 30.3 | 1796.5 | 22.1 | 8.1 | 31.4 | 7.7 | 30.6 | 917.7 |
| 中国 | 25.9 | 14.6 | 30.3 | 2.9 | 26.2 | 5231.2 | 37.4 | 8.8 | 23.4 | 3.3 | 27.2 | 2553.5 |
| ASEAN | 37.5 | 16.9 | 23.3 | 3.6 | 18.7 | 2593.1 | 41.0 | 15.2 | 20.4 | 3.7 | 19.8 | 1705.8 |
| ヨーロッパ | 46.6 | 26.7 | 13.3 | 1.5 | 11.9 | 1444.3 | 52.4 | 20.1 | 12.4 | 1.4 | 13.6 | 1073.4 |
| 北米 | 59.0 | 19.3 | 7.6 | 1.4 | 12.8 | 1590.0 | 63.6 | 13.1 | 7.3 | 0.7 | 15.4 | 1140.3 |
| オセアニア | 53.6 | 20.1 | 11.4 | 1.2 | 13.7 | 500.3 | 61.7 | 9.2 | 12.1 | 0.9 | 16.1 | 346.4 |
| その他 | 51.4 | 10.6 | 10.4 | 1.2 | 26.4 | 507.1 | 44.0 | 8.6 | 8.8 | 0.6 | 38.0 | 390.8 |

(出所) 国土交通省(2017)「訪日外国人流動データ (FF-Data)」より作成。

表8 訪日外国人客の出国空港別分布の変化

| | 2016年 | | | | | | 2014年 | | | | | |
|-------|-------|------|------|------|------|---------|-------|------|------|------|------|---------|
| | 成田 | 羽田 | 関西 | 福岡 | 他の港 | 合計 | 成田 | 羽田 | 関西 | 福岡 | 他の港 | 合計 |
| | % | % | % | % | % | 千人 | % | % | % | % | % | 千人 |
| 全国籍 | 29.6 | 14.2 | 26.3 | 7.1 | 22.8 | 23015.3 | 35.2 | 12.8 | 22.2 | 6.3 | 23.5 | 13978.5 |
| 韓国 | 13.5 | 9.2 | 30.5 | 16.6 | 30.3 | 5340.8 | 15.9 | 13.4 | 23.3 | 14.2 | 33.1 | 3006.2 |
| 台湾 | 27.2 | 7.8 | 28.2 | 6.5 | 30.4 | 4010.9 | 25.6 | 9.6 | 24.6 | 6.0 | 34.2 | 2843.6 |
| 香港 | 24.0 | 7.8 | 31.3 | 7.9 | 29.0 | 1796.5 | 21.8 | 8.0 | 33.3 | 8.0 | 28.8 | 917.7 |
| 中国 | 26.9 | 16.1 | 30.0 | 3.2 | 23.8 | 5231.2 | 40.1 | 9.0 | 24.9 | 3.3 | 22.7 | 2553.5 |
| ASEAN | 39.7 | 20.0 | 22.8 | 4.0 | 13.6 | 2593.1 | 43.4 | 17.8 | 20.7 | 4.4 | 13.7 | 1705.8 |
| ヨーロッパ | 46.5 | 29.5 | 16.4 | 1.6 | 6.0 | 1444.3 | 53.7 | 22.2 | 15.7 | 1.7 | 6.7 | 1073.4 |
| 北米 | 56.9 | 21.1 | 12.4 | 1.7 | 7.9 | 1590.0 | 63.9 | 14.9 | 11.0 | 2.1 | 8.1 | 1140.3 |
| オセアニア | 51.8 | 24.4 | 13.5 | 1.5 | 8.8 | 500.3 | 62.2 | 11.3 | 15.6 | 1.6 | 9.3 | 346.4 |
| その他 | 58.6 | 17.2 | 13.6 | 2.3 | 8.3 | 507.1 | 60.2 | 13.9 | 14.8 | 1.8 | 9.3 | 390.8 |

(出所) 国土交通省(2017)「訪日外国人流動データ (FF-Data)」より作成。

3. 訪日外国人客の空港利用行動の影響要因

3.1 本研究の所用モデル

第2節では、訪日外国人客の空港利用行動の特徴と変化を明らかにした。ただし、こうした特徴と変化は、どの要因の影響で形成されているか？これについては、さらに検証する必要がある。

本稿では、日本における国際旅客輸送実績のある主要30空港の最近3年間（2014年、2015年、2016年）の外国人客の利用状況に関するパネルデータと固定効果モデルを用いて、外国人客の空港利用行動の影響要因を解明したい。具体的には、空港利用行動に関する先行研究（国土交通省、2005；加藤、2007）と第2節の考察結果を踏まえ、次の仮設に基づいて、空港の外国人利用客数を被説明変数として、その影響要因を分析しようとする。

仮説1： 空港の外国人利用客数に対して、輸送需要量を反映する空港所在地域の外国人訪問客数がプラスの影響を与える。

仮説2： 空港の外国人利用客数に対して、輸送供給力を反映する空港の国際便の数と構成もプラスの影響を与える。

仮説3： 空港の外国人利用客数に対して、空港所在地におけるライバル空港の存在はマイナスの影響を与える。

本研究の実証分析で使われた固定効果モデルは次の通りである。

$$Y_{it} = \alpha + \beta'X_{it} + u_{it}$$

$$i = 1, 2, \dots, 30; \quad t = 2014, 2015, 2016$$

ただし、 Y は被説明変数（空港別外国人利用客の人数）で、 X と β はそれぞれ諸説明変数とその係数のマトリクスである。 u_{it} は誤差項である。

本研究では、4つの被説明変数（InGuest, OutGuest, InGuestC, OutGuestC）に対して、それぞれの説明変数による影響を検証する。4つの被説明変数と諸説明変数の意味は次の通りである。

InGuest：空港別入国外国人客の人数（年間,千人）

OutGuest：空港別出国外国人客の人数（年間,千人）

InGuestC：空港別入国中国人（中国籍）客の人数（年間,千人）

OutGuestC：空港別出国中国人（中国籍）客の人数（年間,千人）

Visitors：空港所在地域ブロックの年間外国人宿泊者数

VisitorsC：空港所在地域ブロックの年間中国人（中国籍）宿泊者数

WORLDfl：空港の週間全直行便数

ASIAfl：週間アジア直行便数

NAfl : 週間北米直行便数

EUfl : 週間ヨーロッパ直行便数

OCfl : 週間オセアニア直行便数

SMfl : 週間中南米直行便数

MEfl : 週間中東直行便数

AFfl : 週間アフリカ直行便数

CHINAfl : 週間中国直行便数

ASIA2fl : 週間アジア (中国以外) 直行便数

OtherPort : 所在県内のライバル空港の存在 (有 = 1 ; 無 = 0)

上述諸変数の内, InGuest, OutGuest, InGuestC, OutGuestC に関するデータは, 国土交通省 (各年) の「訪日外国人流動データ」から, WORLDfl, ASIAfl, NAfl, EUfl, OCfl, SMfl, MEfl, AFfl, CHINAfl, ASIA2fl, OtherPort に関するデータは国土交通省 (各年) の「国際線就航状況」から, それぞれとっている。また, Visitors と VisitorsC に関するデータは, 観光庁 (各年) 「宿泊旅行統計調査」における地域ブロック別の外国人客全体・中国人客のデータを用いている。本稿では, 日本全国を 10 つの地域ブロック (北海道地方, 東北地方, 関東地方, 中部地方, 北陸信越, 近畿地方, 中国, 四国地方, 九州地方, 沖縄地方) と分けている。なお, 諸変数の基本統計量は, 表 9 に示されている。

表 9 諸変数の基本統計量

| 変数 | サンプル数 | 平均値 | 標準差 | 最小値 | 最大値 |
|--|-------|-----------|-----------|--------|------------|
| InGuest : 空港別入国外国人客の人数 (年間,千人) | 90 | 576.9 | 1375.3 | 0 | 6631.6 |
| OutGuest : 空港別出国外国人客の人数 (年間,千人) | 90 | 606.5 | 1421.3 | 0 | 6813.6 |
| InGuestC : 空港別入国中国人客の人数 (年間,千人) | 90 | 129.0 | 322.7 | 0 | 1585.9 |
| OutGuestC : 空港別出国中国人客の人数 (年間,千人) | 90 | 136.1 | 332.3 | 0 | 1570.3 |
| Visitors : 空港所在地域ブロックの年間外国人宿泊者数 | 90 | 5146755.0 | 6273994.0 | 237300 | 23800000.0 |
| VisitorsC : 空港所在地域ブロックの年間中国人宿泊者数 | 90 | 1132668.0 | 1755511.0 | 19270 | 6619485.0 |
| WORLDfl : 空港別週間全直行便数 | 90 | 138.1 | 329.8 | 0 | 1551.5 |
| ASIAfl : 週間アジア直行便数 | 90 | 105.3 | 231.0 | 0 | 976.5 |
| NAfl : 週間北米直行便数 | 90 | 15.7 | 60.6 | 0 | 347.0 |
| EUfl : 週間ヨーロッパ直行便数 | 90 | 8.6 | 27.4 | 0 | 142.0 |
| OCfl : 週間オセアニア直行便数 | 90 | 6.1 | 20.3 | 0 | 113.5 |
| SMfl : 週間中南米直行便数 | 90 | 0.1 | 0.7 | 0 | 4.0 |
| MEfl : 週間中東直行便数 | 90 | 1.8 | 5.6 | 0 | 35.0 |
| AFfl : 週間アフリカ直行便数 | 90 | 0.0 | 0.3 | 0 | 3.0 |
| CHINAfl : 週間中国直行便数 | 90 | 31.2 | 69.6 | 0 | 324.0 |
| ASIA2fl : 週間アジア (中国以外) 直行便数 | 90 | 74.1 | 164.7 | 0 | 712.5 |
| OtherPort : 所在県内のライバル空港の存在 (有 = 1 ; 無 = 0) | 90 | 0.2 | 0.4 | 0 | 1.0 |

(出所) 国土交通省 (2017 年) 「訪日外国人流動データ」 および国土交通省 (各年) 「国際線就航状況」 より計算, 作成。

ただし、一部の説明変数の間に高い相関関係があるので、これらの変数を同時にモデルに入れることができない。実証分析では、空港所在地域の年間外国人客（中国人客）数、週間北米直行便数、週間中国直行便数、週間アジア（中国以外）直行便数、所在県内のライバル空港の存在、など5つの変数を説明変数として用いた。

3.2 外国人客全体の空港利用行動の影響要因

表10は、外国人客全体の空港利用行動の影響要因について、パネルデータと固定効果モデルに基づいて分析した結果を示している。同表からは、空港の外国人客利用者数といくつかの説明変数との間に、次の関係があると判明できる。

(1) 空港の外国人客数は、入国と出国のどちらにおいても、主に「空港所在地域ブロックの年間外国人宿泊者数」で示す需要要因と空港の「週間国際直行便数」などで示す供給要因に左右されている。モデルの説明力(R²)は0.94を超えている(0.9429と0.9421)。

(2) 供給要因を示す諸変数の内、「週間アジア（中国以外）直行便数」、「週間中国直行便数」は、いずれも空港の入国・出国外国人客数に正かつ統計的に有意な影響を与えている。これに対して、長距離国際便の状況を反映する「週間北米直行便数」による影響は、統計的に有意ではないものの、マイナスとなっている。

(3) 同じ供給要因としての「所在県内のライバル空港の存在」は、空港の入国・出国外国人客数にマイナスの影響を与えているが、統計的に有意ではない。競争による分流の影響が表れているものの、こうしたケース（同じ県内に複数空港）がまだ少ないので、全体としての影響は顕著ではないと考えられる。

以上の計量分析結果は、日本における空港の入国・出国外国人客利用数は、主に地域の外国人訪問客（特にアジア客）数とアジア諸国行き直行便数に左右されていることを示しており、前に立てられた仮説1と仮説2の妥当性を裏付けたと言える。

表10 外国人客の空港利用行動の影響要因に関する分析結果

| | 被説明変数 | Inguest(空港の入国外国人客数) | | | Outguest(空港の出国外国人客数) | | |
|-----------|-----------------|------------------------|--------|-------|------------------------|--------|-------|
| | | Coef. | t | P>t | Coef. | t | P>t |
| Visitors | 空港所在地域の年間外国人客数 | 0.078 | 5.360 | 0.000 | 0.078 | 5.280 | 0.000 |
| NAfl | 週間北米直行便数 | -2.630 | -0.440 | 0.660 | -4.058 | -0.660 | 0.509 |
| CHINAfl | 週間中国直行便数 | 3.936 | 2.450 | 0.018 | 5.000 | 3.030 | 0.004 |
| ASIAfl | 週間アジア(中国以外)直行便数 | 10.280 | 11.050 | 0.000 | 9.668 | 10.140 | 0.000 |
| OtherPort | 所在県内のライバル空港の存在 | -104.248 | -0.600 | 0.548 | -38.355 | -0.220 | 0.829 |
| _cons | 常数項 | -643.677 | -6.410 | 0.000 | -598.043 | -5.810 | 0.000 |
| | | サンプル数: 90(30×3) | | | サンプル数: 90(30×3) | | |
| | | R-sq: overall = 0.9429 | | | R-sq: overall = 0.9421 | | |

(出所) 著者

3.3 中国人客の空港利用行動の影響要因

表 11 は、中国人客の空港利用行動の影響要因について、パネルデータと固定効果モデルに基づいて分析した結果を示している。

表 11 中国人客の空港利用行動の影響要因に関する分析結果

| | 説明変数 | 被説明変数 InguestC(空港の入国中国人客数) | | | OutguestC(空港の出国中国人客数) | | |
|-----------|-----------------|----------------------------|--------|-------|------------------------|--------|-------|
| | | Coef. | t | P>t | Coef. | t | P>t |
| Visitors | 空港所在地域の年間外国人客数 | 0.052 | 5.740 | 0.000 | 0.053 | 5.580 | 0.000 |
| NAfl | 週間北米直行便数 | 0.795 | 0.460 | 0.644 | -0.104 | -0.060 | 0.953 |
| CHINAfl | 週間中国直行便数 | 2.675 | 5.790 | 0.000 | 3.439 | 7.180 | 0.000 |
| ASIAfl | 週間アジア(中国以外)直行便数 | 2.813 | 11.100 | 0.000 | 2.490 | 9.480 | 0.000 |
| OtherPort | 所在県内のライバル空港の存在 | -105.422 | -2.210 | 0.032 | -70.379 | -1.420 | 0.161 |
| _cons | 常数項 | -212.150 | -7.330 | 0.000 | -198.792 | -6.630 | 0.000 |
| | | サンプル数: 90(30×3) | | | サンプル数: 90(30×3) | | |
| | | R-sq: overall = 0.9348 | | | R-sq: overall = 0.9455 | | |

(出所) 著者

同表からは、空港の中国人客利用者数といくつかの説明変数との間に、次の関係があるとみられる。

(1) 空港の中国人客数は、入国と出国のどちらにおいても、主に「空港所在地域ブロックの年間中国人宿泊者数」で示す需要要因と空港の「週間国際直行便数」などで示す供給要因に左右されている。モデルの説明力 (R^2) は 0.93 を超えている (0.9348 と 0.9455)。

(2) 供給要因を示す諸変数の内、「週間アジア(中国以外)直行便数」と「週間中国直行便数」は、いずれも空港の入国・出国中国人客数に正かつ統計的に有意な影響を与えている。外国人客全体に関する分析結果と比べ、「週間中国直行便数」の影響の有意性(顕著度)は高くなっているものの、「週間アジア(中国以外)直行便数」の影響より低い。おそらく、大きな国際空港では、中国直行便の他、(中国人客がよく利用する韓国直行便など)中国以外のアジア直行便数も多いが、一部の小規模地方空港の国際線では中国など個別国(地域)のみの直行便しか運航していないので、結果的に、「週間中国直行便数」の影響が相対的に弱く見えるようになっている。

(3) 長距離国際便の運航状況を反映する「週間北米直行便数」は、統計的に有意ではないが、空港の中国人客数に正の影響を与えている。日本の成田空港など一部の中枢空港を

北米などへの中継空港として利用する中国人客が数多くあることを反映している。

(4) 同じ供給要因としての「所在県内のライバル空港の存在」は、空港の入国・出国中国人客数にマイナスの影響を与えており、特に入国客への影響は統計的にも有意となっている。外国人客全体と比べ、人数が相対的に少ない特定の国（中国）からの空港利用客に対して、その「分流」影響がより顕著になっていると考えられる。

以上の計量分析結果から、日本における空港の入国・出国中国人客数は、主に空港所在地域の中国人訪問客数とアジア行き（中国行きと中国以外のアジア諸国行き）直行便数に左右されているが、「所在県内のライバル空港の存在」などほかの供給要因にも影響されていることが分かった。前に立てられた仮説1と仮説2の妥当性が再度裏付けられたとともに、入国の場合は仮説3も成立すると示された。

4. 結び：分析結果の政策インプリケーション

本章では、訪日外国人客の空港利用行動に着目し、日本における30空港の最近3年間（2014年、2015年、2016年）の国際輸送に関するパネルデータと固定効果モデルを用いて、外国人客の空港利用行動の影響要因を分析した。主な分析結果は次のように要約できる。

(1) 日本における各空港の入国・出国外国人客数は、主に需要要因としての空港所在地域の外国人訪問客数と供給要因としてのアジア行きの直行便数に大きく影響されている。

(2) 以上の結論は、中国からの訪日客の空港利用行動においても成立する。各空港の入国・出国中国人客数は、主に空港所在地域の中国人訪問客数とアジア行きの直行便数に左右されている。

(3) 同じ供給要因としての空港所在県内のライバル空港の存在は、外国人利用客全体の数に対して有意な影響を与えていないが、特定の国（例えば中国）からの空港利用客数に対しては、有意なマイナスの影響を与えている。

以上の分析結果からは、いくつかの示唆が得られる。

まず、空港の外国人利用客の増加を目指すなら、空港所在地域の魅力を高めて外国人訪問客数を増やさなければならない。空港の所在県だけでなく、所在の広域地域ブロックとの連携も空港の発展にとって必要不可欠である。

また、空港の外国人利用客を増やすためには、当面、成長性の高いアジア航路の増便を優先すべきである。ただし、日本を中継地としてアジアから北米などへ渡航する需要もあるので、今後一部の空港ではこうした需要を開拓し北米航路を充実する必要がある。

さらに、地域内のライバル空港の存在によるマイナスの「分流」影響を軽減するために、ライバル関係にある空港は、各自の航路特色を明確し補完性の高い関係を構築しなければならない。

参考文献

- 加藤 浩徳 (2007) 「東アジア圏の航空ネットワークを考慮した我が国の広域ブロック圏ゲートウェイ政策の評価に関する研究」『平成 19 年度国土政策関係研究支援事業 研究成果報告書』
- 観光庁 (各年) 「宿泊旅行統計調査」 (<http://www.mlit.go.jp/kankocho/siryou/toukei/shukuhakutoukei.html>)
- 国土交通省 (各年) 「国際線就航状況」
http://www.mlit.go.jp/koku/koku_fr19_000005.html
- 国土交通省 (2017) 「FF-Data (訪日外国人流動データ)」, www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/sogoseisaku_soukou_fr_000022.html, 2017 年 11 月 1 日にダウンロード
- 国土交通省国土技術政策総合研究所 (2005) 「航空需要予測について」
- 戴二彪 (2016) 「訪日アジア観光客の観光地選択行動」『東アジアへの視点』 27 (1), pp. 1-20.
- 戴二彪 (2012) 「訪日アジア観光客の旅行先選択行動からみた九州の医療観光戦略の課題と対策」『海峡圏研究』 Vol.12, pp.187-208.
- 戴二彪 (2011) 「訪日中国人観光客の旅行先分布と影響要因」, 『海峡圏研究』 Vol.11, pp.189-211.
- 日本政府観光局 (各年) 「訪日外客統計」 (http://www.jnto.go.jp/jpn/tourism_data/visitor_data.html)

第2章 九州佐賀国際空港の上海便利用者の旅行行動

戴 二彪 (アジア成長研究所)

1. はじめに

近年の日本において、インバウンド観光産業の成長は大きく期待されている。日本政府は、2003年から「ビジット・ジャパン事業」を本格的に始め、2006年12月に「観光立国推進基本法」を成立させた。地域経済の活性化、雇用機会の創出、国際相互理解の増進等に資する「観光立国」戦略は、日本の21世紀の国づくりの柱として位置付けられている。

政府の「観光立国」戦略の本格的推進に伴い、各地方自治体は、訪日外国人旅行者の誘致を地域振興策・地域創生策の柱の1つとして重視しつつある。特に、14億の人口を有する新興経済大国中国をはじめ、急速な経済成長と所得上昇を続けてきたアジア諸国の観光市場としてのポテンシャルが注目を集めている。九州では、2012年9月に、「総合特別区域法」に基づき、九州7県、福岡市及び九州観光推進機構が「九州アジア観光アイランド総合特区」を共同申請し、2013年2月にこの「特区」が「地域活性化総合特区」の一つとして国（日本政府）に認定された。特区制度は日本政府が経済成長戦略として力を入れている制度革新で、九州がアジア観光特区として認定されることによって、規制緩和や九州とアジアの連携の促進によって、アジアの成長活力をより緊密な形で九州に取り入れることが期待できる。

こうした中央政府・地方自治体・民間関連企業の連携によって、最近の10数年間に、訪日外国人旅行者は着実に増加しつつある。特に、2012年以降、アベノミクスの「3本の矢」の1つである「大胆な金融緩和」政策の実施に伴う急速な円安の効果もあって、訪日外国人旅行者が急増するようになっている。しかし、三大都市圏や北海道など一部の地域と比べ、九州を含む多くの地方圏では、訪日外国人旅行者が増えつつあるとはいえ、期待されたほどの伸びはなく、その経済効果も十分に現れていない。九州は、日本の最大の観光市場となっている東アジアに近いにもかかわらず、宿泊ベースの統計では訪日外国人旅行者全体に占める九州訪問客の割合はまだ1割未満になっており、特に訪日中国人旅行者全体に占める訪九中国人旅行者の割合はまだ4%弱にとどまっている（国土交通省観光庁、2016）。その原因の1つは、アジア地域からの訪日外国人旅行者の旅行行動（目的地選択行動、交通選択行動、宿泊行動、買い物行動など）はまだ十分把握・理解されていないのではないかと考えられる。

本章は、2016年11月に実施した九州佐賀国際空港（以下、佐賀空港と称する）の上海便の利用者を対象とした聞き取り調査に基づき、アンケートデータを集計した上で、訪日中国人旅行者の特徴と旅行行動の傾向を探り、佐賀地域、あるいは九州地域における効果的なインバウンドの推進策に繋げる足掛かりを得るものである。本章は4節で構成されている。次の第2節では、訪日中国人旅行者の旅行先分布の特徴と変化を考察する。第3節では、佐賀空港における上海便の利用者を対象とした聞き取り調査の集計結果を紹介する。最後に第4節では、本章の考察をもとに、訪日中国人旅行者のさらなる誘致に向けて、佐賀地域および九州地域に提案を示したい。

2. 訪日中国人旅行者の動向

アンケートデータの集計に先立って、国土交通省観光庁『宿泊旅行統計調査』に基づき、訪日中国人旅行者の動向を見ていく。表1は、2010年と2016年における国籍・地域別の訪日外国人旅行者の訪問先（宿泊先）に関して、外国人延べ宿泊数、中国（中国本土を指す）、香港、台湾を取り上げて、運輸局別（九州は県別）にまとめたものである。なお、延べ宿泊者数＝宿泊者数×1人当たり平均宿泊数である。香港と台湾は、参考のために取り上げている。

表1a 訪日外国人旅行者の訪問先別の延べ宿泊者数（単位：100人；従業者数10人以上の施設）

| | 外国人延べ宿泊数 | | 中国（本土） | | 香港 | | 台湾 | |
|---------|----------|---------|--------|---------|--------|--------|--------|---------|
| | 2010 | 2016 | 2010 | 2016 | 2010 | 2016 | 2010 | 2016 |
| 北海道運輸局 | 20,554 | 61,195 | 2,961 | 14,680 | 4,329 | 7,004 | 4,915 | 13,741 |
| 東北運輸局 | 5,054 | 6,410 | 438 | 858 | 653 | 298 | 1,346 | 2,429 |
| 関東運輸局 | 127,649 | 237,416 | 23,262 | 66,128 | 7,580 | 12,112 | 12,273 | 28,625 |
| 北陸信越運輸局 | 6,608 | 18,741 | 675 | 2,258 | 663 | 2,141 | 2,062 | 6,249 |
| 中部運輸局 | 20,106 | 47,437 | 6,226 | 23,714 | 704 | 2,695 | 2,869 | 5,666 |
| 近畿運輸局 | 51,798 | 164,298 | 9,442 | 44,637 | 3,492 | 14,555 | 5,789 | 27,839 |
| 中国運輸局 | 3,780 | 12,353 | 438 | 1,376 | 38 | 1,309 | 225 | 1,498 |
| 四国運輸局 | 1,248 | 5,264 | 122 | 792 | 35 | 886 | 217 | 1,367 |
| 九州運輸局 | 19,010 | 52,926 | 1,170 | 6,515 | 467 | 6,543 | 2,669 | 10,338 |
| 福岡県 | 6,173 | 25,738 | 591 | 3,200 | 224 | 3,089 | 947 | 4,983 |
| 佐賀県 | 383 | 2,416 | 34 | 472 | 8 | 157 | 31 | 336 |
| 長崎県 | 3,610 | 5,919 | 218 | 636 | 66 | 316 | 853 | 1,195 |
| 熊本県 | 3,313 | 5,079 | 115 | 802 | 67 | 628 | 288 | 1,243 |
| 大分県 | 3,632 | 7,195 | 114 | 693 | 34 | 577 | 131 | 1,024 |
| 宮崎県 | 640 | 2,206 | 15 | 94 | 18 | 494 | 202 | 478 |
| 鹿児島県 | 1,260 | 4,372 | 82 | 618 | 49 | 1,283 | 217 | 1,080 |
| 沖縄総合事務局 | 4,423 | 34,635 | 358 | 7,392 | 1,178 | 4,505 | 1,226 | 8,490 |
| 合計 | 260,230 | 640,675 | 45,091 | 168,349 | 19,137 | 52,046 | 33,590 | 106,240 |

（出所）国土交通省観光庁『宿泊旅行統計調査』（各年版）

表 1b 訪日外国人旅行者の訪問先別の延べ宿泊者数の比率（単位：％；従業者数 10 人以上の施設）

| | 外国人延べ宿泊数 | | 中国（本土） | | 香港 | | 台湾 | |
|---------|----------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 2010 | 2016 | 2010 | 2016 | 2010 | 2016 | 2010 | 2016 |
| 北海道運輸局 | 7.90 | 9.55 | 6.57 | 8.72 | 22.62 | 13.46 | 14.63 | 12.93 |
| 東北運輸局 | 1.94 | 1.00 | 0.97 | 0.51 | 3.41 | 0.57 | 4.01 | 2.29 |
| 関東運輸局 | 49.05 | 37.06 | 51.59 | 39.28 | 39.61 | 23.27 | 36.54 | 26.94 |
| 北陸信越運輸局 | 2.54 | 2.93 | 1.50 | 1.34 | 3.47 | 4.11 | 6.14 | 5.88 |
| 中部運輸局 | 7.73 | 7.40 | 13.81 | 14.09 | 3.68 | 5.18 | 8.54 | 5.33 |
| 近畿運輸局 | 19.90 | 25.64 | 20.94 | 26.51 | 18.25 | 27.97 | 17.23 | 26.20 |
| 中国運輸局 | 1.45 | 1.93 | 0.97 | 0.82 | 0.20 | 2.51 | 0.67 | 1.41 |
| 四国運輸局 | 0.48 | 0.82 | 0.27 | 0.47 | 0.18 | 1.70 | 0.65 | 1.29 |
| 九州運輸局 | 7.31 | 8.26 | 2.59 | 3.87 | 2.44 | 12.57 | 7.95 | 9.73 |
| 福岡県 | 2.37 | 4.02 | 1.31 | 1.90 | 1.17 | 5.93 | 2.82 | 4.69 |
| 佐賀県 | 0.15 | 0.38 | 0.08 | 0.28 | 0.04 | 0.30 | 0.09 | 0.32 |
| 長崎県 | 1.39 | 0.92 | 0.48 | 0.38 | 0.35 | 0.61 | 2.54 | 1.12 |
| 熊本県 | 1.27 | 0.79 | 0.26 | 0.48 | 0.35 | 1.21 | 0.86 | 1.17 |
| 大分県 | 1.40 | 1.12 | 0.25 | 0.41 | 0.18 | 1.11 | 0.39 | 0.96 |
| 宮崎県 | 0.25 | 0.34 | 0.03 | 0.06 | 0.10 | 0.95 | 0.60 | 0.45 |
| 鹿児島県 | 0.48 | 0.68 | 0.18 | 0.37 | 0.26 | 2.46 | 0.65 | 1.02 |
| 沖縄総合事務局 | 1.70 | 5.41 | 0.79 | 4.39 | 6.15 | 8.66 | 3.65 | 7.99 |

（出所）国土交通省観光庁『宿泊旅行統計調査』（各年版）

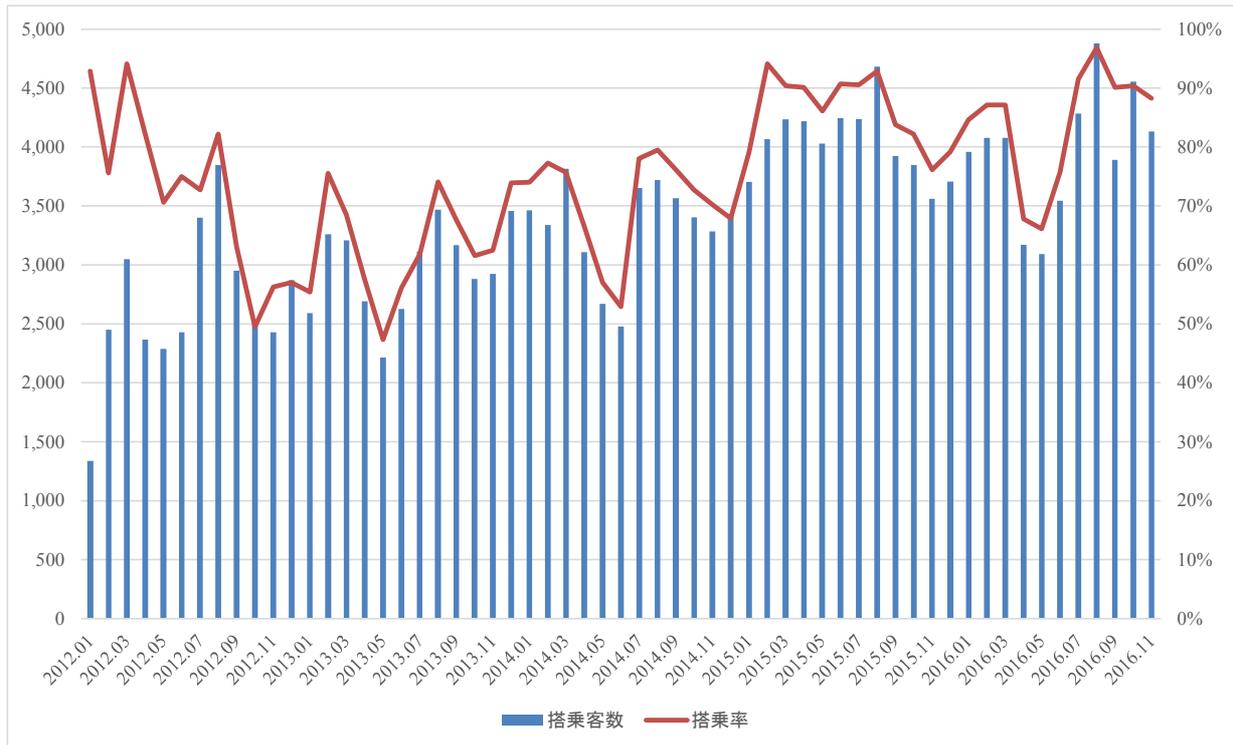
2010 年も 2016 年も同様で、大枠、旅行者出発地に関係なく、関東や近畿に最も集中していることがわかる。ただし、台湾と香港の訪日旅行者は、北海道を三番目の人気訪問先としているのに対して、中国（本土）の訪日旅行者は、富士山周辺数県を含む中部を三番目の人気訪問先としている。また、訪日中国人宿泊者数は、もともと九州の値が低く、それでも沖縄を上回っていたが、2013 年からは沖縄の値が九州の値を上回っている。

九州地域の県別の傾向は、2010 年も 2016 年も同様で、大枠、旅行者出発地に関係なく、福岡県に集中していることがわかる。一方で、訪日中国人旅行者の宿泊者数は、福岡県の値が高くなっているのに対して、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県も値を上げている。2010 年時点で、佐賀空港に国際線（定期便）は就航していなかったため、2012 年 1 月からの春秋航空の就航が一定の効果を発揮しているものと考えられる。

図 1 は、佐賀空港における上海便（春秋航空）の搭乗客数と搭乗率の推移を示している。就航開始から 2014 年夏までの間に、日中間の政治的な緊張によって、搭乗客数、搭乗率ともに低迷していたが、日中首脳会談が行われた 2014 年秋以降は、熊本大震災が起きた 2016 年 4 月直後の 3 か月を除けば、総じ

て上昇傾向で安定的に推移している。ただし、両国間政治関係の不安定な状況が続いているため、今後の訪日中国人旅行者の見通しは、依然として、その影響は無視できない。一方で、観光立国戦略のもと日本の観光関連の官民一体の努力、さらには、中国の国民所得の持続的な上昇など内外の要因を総合的に考えると、外交摩擦、地震など自然災害、疫病などによる一時的なショックがあっても、沿海都市部の中高所得層を中心に訪日中国人旅行者は引き続き伸びる余地が大きいと考えられる。

図1 佐賀空港における上海便の搭乗客数と搭乗率（単位：人，％）



（出所）佐賀県（九州佐賀国際空港）HP（<http://www.pref.saga.lg.jp/airport/kiji00313080/index.html>）

3. 調査概要

3.1 上海便の利用者の特徴

調査対象は、2016年11月時点で、佐賀空港に週3便（月、水、土）運航している中国の格安航空会社（LCC：Low Cost Career）である春秋航空のインバウンド旅行者である。運航ダイヤは、上海（浦東）8時45分発、佐賀11時20分着が、折り返し、佐賀12時55分発、上海（浦東）13時50分着となっている。

今回の調査では、通常のインバウンド旅行者の動向を見るために、例年10月下旬から11月上旬に約1週間かけて開催される佐賀インターナショナルバルーンフェスタの時期を避けている。2016年11月19日（土）、23日（水・祝）に、佐賀空港の制限区域（搭乗待合室）において、佐賀ターミナルビル株式会社の協力のもと、筆者らと中国人留学生4名によって対面式の聞き取り調査を実施した。1回目の11月19日（土）に37票（搭乗客数〇人）、2回目の11月23日（水・祝）に41票（搭乗客数〇人）、合

計 78 票の有効回答を得ることができた。1 回目と 2 回目の年齢と職業を取り上げて、それぞれの平均の差の検定 (t 検定) を行ったが、1 回目と 2 回目に差があるとはいえないことが確認できたため、以下、2 回の調査をあわせて見ていきたい。

回答者の性別は、男性 27 名、女性 50 名で女性の方が多かった。表 2～7 は、アンケート回答者の (1) 年齢分布、(2) 職業分布、(3) 中国国内の居住地分布、(4) 訪日目的、(5) 日本と佐賀への訪問回数、及び、佐賀空港の利用回数、(6) 過去の日本旅行の訪問先 に関して簡易集計を行った結果である。これらの表から、次のことがわかる。

(1) 回答者の年齢分布は、30 代が 38 人 (48.72%) で最大であり、以下、60 代の 12 人 (15.38%)、40 代と 50 代の 10 人 (12.82%) が同数で続いている (表 2)。平均年齢は 40.7 歳であった。

表 2 アンケート回答者の年齢分布

| | 人数 | % |
|---------|----|--------|
| 10～20 代 | 8 | 10.26 |
| 30 代 | 38 | 48.72 |
| 40 代 | 10 | 12.82 |
| 50 代 | 10 | 12.82 |
| 60 代 | 12 | 15.38 |
| 70 代 | 0 | 0.00 |
| 80 代以上 | 0 | 0.00 |
| 無回答 | 0 | 0.00 |
| 合計 | 78 | 100.00 |

(出所) アンケートデータに基づき筆者作成

(2) 回答者の職業分布は、民間企業が 41 人 (52.56%) で最大であり、以下、退職者の 11 人 (14.10%)、自営業者の 7 人 (8.97%) が続いている (表 3)。三大都市圏を訪問する訪日外中国人旅行者と比べて、大学・研究機関の関係者や公務員・学生の比率が低い。

表 3 アンケート回答者の職業分布

| | 人数 | % |
|----------------|----|-------|
| ①民間企業 | 41 | 52.56 |
| ②自営業 | 7 | 8.97 |
| ③大学・研究機関 | 0 | 0.00 |
| ④公務員 (公的機関を含む) | 4 | 5.13 |
| ⑤自由職業者 | 4 | 5.13 |
| ⑥学生 | 1 | 1.28 |

| | | |
|------|----|--------|
| ⑦退職者 | 11 | 14.10 |
| ⑧その他 | 7 | 8.97 |
| ⑨無回答 | 3 | 3.85 |
| 合計 | 78 | 100.00 |

(出所) アンケートデータに基づき筆者作成

(3) 回答者の居住地分布は、出発空港所在地の上海が62人(79.49%)で最大であり、以下、内陸の河南省の4人(5.13%)、上海に隣接する江蘇省の4人(5.13%)と浙江省の2人(2.56%)が続いている(表4)。江蘇省と浙江省は、いずれも日本への直行便を運営する空港(南京国際空港、杭州国際空港)を持っているとはいえ、両省からの国際旅行客の多くは、通常上海浦東空港を利用している。本調査では、この両省の居住者の比率が予想より低い。一方、人口大省河南省(総人口約1億人)は、上海から離れているが、同省居住者の比率が上海居住者に次ぐ2位になっている。偶然の可能性もあるが、九州を訪問したい河南省の住民にとっては、もともと上海空港を経由する選択がベストで、上海-福岡線と比べて、上海-佐賀線は少なくとも「コストが安い」というメリットがあると考えられる。

表4 アンケート回答者の居住地分布

| | 人数 | % |
|-----|----|--------|
| 上海市 | 62 | 79.49 |
| 江蘇省 | 4 | 5.13 |
| 浙江省 | 2 | 2.56 |
| 福建省 | 1 | 1.28 |
| 安徽省 | 0 | 0.00 |
| 山東省 | 1 | 1.28 |
| 北京市 | 1 | 1.28 |
| 遼寧省 | 1 | 1.28 |
| 河南省 | 4 | 5.13 |
| 湖南省 | 1 | 1.28 |
| 無回答 | 1 | 1.28 |
| 合計 | 78 | 100.00 |

(出所) アンケートデータに基づき筆者作成

(4) 回答者の訪日目的は、観光(個人旅行)が52人(66.67%)で最大であり、以下、観光(団体旅行)の12人(15.38%)、家族・友人訪問の7人(8.97%)が続いている(表5)。国際企業や大学など研究機関・行政機関が集中している三大都市圏を訪問する訪日中国人旅行者と比べ、本調査では、ビジネス出張の比率がかなり低い。

表5 アンケート回答者の訪日目的

| | 人数 | % |
|-----------|----|--------|
| ①観光（団体旅行） | 12 | 15.38 |
| ②観光（個人旅行） | 52 | 66.67 |
| ③ビジネス出張 | 4 | 5.13 |
| ④家族・友人訪問 | 7 | 8.97 |
| ⑤その他 | 2 | 2.56 |
| ⑥無回答 | 1 | 1.28 |
| 合計 | 78 | 100.00 |

（出所）アンケートデータに基づき筆者作成

（5）表6にあるように、回答者の日本への旅行回数は、5回以上が17人（21.79%）で最大であり、以下、2回の15人（19.23%）、3回と1回（初めて）の14人（17.95%）が同数で続いている。即ち、回答者の約8割が初めての訪日旅行ではないと読み取れる。一方、回答者の佐賀への旅行回数は、1回（初めて）が62人（79.49%）で最大であり、以下、2回の7人（8.97%）、3回の4人（5.13%）が続いている。即ち、回答者の8割近くが初めて佐賀を訪問した。また、回答者の佐賀空港の利用回数は、1回（初めて）が52人（66.67%）で最大であり、2回の14人（17.95%）、3回と4回の3人（3.85%）が続いている。ただし、「2回以上利用した」と答えた者の比率が3割近くになっており、上述した「回答者の8割近くが初めて佐賀を訪問した」という回答結果に整合していない。おそらく、一部の回答者は、佐賀空港への「離」、「着」を別々で利用回数として数えたかもしれない。

表6 アンケート回答者の日本と佐賀への訪問回数、及び、佐賀空港の利用回数

| | 日本 | | 佐賀 | | 佐賀空港 | |
|-------|----|--------|----|--------|------|--------|
| | 人数 | % | 人数 | % | 人数 | % |
| 1回 | 14 | 17.95 | 62 | 79.49 | 52 | 66.67 |
| 2回 | 15 | 19.23 | 7 | 8.97 | 14 | 17.95 |
| 3回 | 14 | 17.95 | 4 | 5.13 | 3 | 3.85 |
| 4回 | 5 | 6.41 | 2 | 2.56 | 3 | 3.85 |
| 5回以上 | 17 | 21.79 | 0 | 0.00 | 1 | 1.28 |
| 10回以上 | 8 | 10.26 | 1 | 1.28 | 1 | 1.28 |
| 20回以上 | 1 | 1.28 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| 無回答 | 4 | 5.13 | 2 | 2.56 | 4 | 5.13 |
| 合計 | 78 | 100.00 | 78 | 100.00 | 78 | 100.00 |

（出所）アンケートデータに基づき筆者作成

(6) 表 6 で見たように、78 人の内 14 人が、今回、初めての日本旅行である。無回答を含む残りの 60 人に関して、(今回の旅行先を除く)過去の日本旅行の訪問先を見てみると、関西の 53 人が最大であり、以下、九州の 43 人、関東の 33 人、北海道と沖縄の 11 人が同数で続いている(表 7)。九州の 43 人の内訳は、福岡県が 18 人で最大であり、以下、熊本県の 11 人、長崎県の 7 人、大分県の 5 人が続いている。ただし、注意すべきことは、「九州」を訪ねたことのある地域として選択した答えの中に、間違っって今回の訪問も含まれている可能性がある。

表 7 過去の日本旅行の訪問先(複数回答)

| 地域 | 延べ人数 |
|--------|------|
| 北海道 | 11 |
| 東北 | 1 |
| 関東 | 33 |
| 北信越・東海 | 6 |
| 関西 | 53 |
| 中四国 | 7 |
| 九州 | 43 |
| 沖縄 | 11 |

(出所) アンケートデータに基づき筆者作成

3.2 日本旅行における交通手段と観光経路の選択行動

3.1 節で見たように、佐賀空港における 78 人の調査対象者の内、過去に佐賀を訪問したことがあるのは 2 割程度であるが、日本を訪問したことがあるものは約 8 割に達している。今回、佐賀空港の制限区域(搭乗待合室)における聞き取り調査なので、78 人ともに出国空港は佐賀空港である。78 人の入国空港を見ると、佐賀空港が 66 人で最大であり、以下、福岡空港の 5 人、東京(成田空港か羽田空港)と茨城の 2 人が同数で続き、3 人は無回答であった。それでは、なぜ佐賀空港を選択したのであろうか。日本旅行において、彼ら(彼女ら)はどのような観光経路や交通手段を選択したのであろうか。表 8~11 は、アンケート回答者の(1)佐賀空港を利用した理由、(2)今回の旅行先、(3)今回の佐賀県内の旅行先、(4)交通選択 に関して簡易集計を行った結果である。これらの表から、次のことがわかる。

(1) 佐賀空港を利用した理由(複数回答)は、「航空運賃が安い」と答えるものが 48 人で最大であり、以下、「佐賀空港から目的地へのアクセスが便利」の 19 人、「フライトスケジュールが便利」の 10 人が続いている(表 8)。これらの答えから、低価格・地域密着型の LCC 事業を積極的に誘致している佐賀空港の主な魅力がわかる。

表 8 アンケート回答者が佐賀空港を利用した理由（複数回答）

| | 延べ人数 |
|------------------------|------|
| ①航空運賃が安いから | 48 |
| ②フライトスケジュールが便利だから | 19 |
| ③佐賀空港から目的地へのアクセスが便利だから | 30 |
| ④パッケージプランに含まれているから | 10 |
| ⑤佐賀空港の居心地の良さ | 1 |
| ⑥その他 | 8 |

（出所）アンケートデータに基づき筆者作成

(2) 回答者の今回の旅行先は、ほとんど九州地域内各県である。特に佐賀空港と福岡空港から入国した 71 人の内、九州地域外（四国）を訪問したのは 2 人しかない。両空港は「九州」の国際空港であるという性格が明らかである。なお、九州各県への延べ訪問者数は、空港・駅を含むと佐賀が最大であるが、空港を除くと、福岡県が 67 人で最大である。以下、大分県の 55 人、熊本県の 29 人、佐賀県の 20 人が続いている（表 9）。九州の商業・文化の中心地である福岡県と 2 つの国際的に著名な温泉の町（別府・湯布院）を持つ大分県は突出しているほか、2016 年に大地震が発生した熊本も健闘しているといえる。一方、空港所在地の佐賀県は、まだ“通過地”に過ぎないと見られる。また、空間距離と交通アクセスの影響で、佐賀空港を利用した 78 人の訪日中国人旅行者の内、宮崎県と鹿児島を訪問したものはそれぞれ 1 人と 0 人しかない。

表 9 九州 7 県における旅行先（複数回答）

| | 空港含む (延べ人数) | 空港除く (延べ人数) |
|------|----------------|----------------|
| 福岡県 | 72 | 67 |
| 佐賀県 | 164 | 20 |
| 長崎県 | 17 | 17 |
| 大分県 | 64 | 55 |
| 熊本県 | 29 | 29 |
| 宮崎県 | 1 | 1 |
| 鹿児島県 | 0 | 0 |

（出所）アンケートデータに基づき筆者作成

(3) 表 10 は、今回の旅行で訪問した佐賀県内の地域（訪問地）を集計したものである。今回の旅行期間中に、全回答者 78 人の内、63 人が佐賀県内（7 つの主要観光地など）を訪れている。訪問地別を見ると、佐賀市（JR 駅・バスセンターと佐賀城など）が 35 人で最大であり、以下、武雄市（温泉）の 12 人、

嬉野市（温泉）の9人が続いている。ただし、全回答者78人の内、25人は佐賀県内のどこも訪問しなかったと答えている。総じて、市の中心部と温泉町の人気が比較的に高いが、ほかの市内観光地の集客力はまだかなり弱いとみられる。

表10 アンケート回答者の訪問地（複数回答）

| 訪問地（主要な観光資源） | 延べ人数 |
|----------------|------|
| ①佐賀市（佐賀城など） | 35 |
| ②唐津市（唐津城・呼子など） | 7 |
| ③武雄市（温泉） | 12 |
| ④嬉野市（温泉） | 9 |
| ⑤鹿島市（祐徳稲荷神社など） | 3 |
| ⑥吉野ヶ里町（遺跡） | 1 |
| ⑦有田町 | 2 |
| ⑧その他 | 14 |
| ⑨訪問していない | 25 |

（出所）アンケートデータに基づき筆者作成

（4）表11は、日本到着後、今回の旅行で利用した交通機関を集計したものである。電車が53人で最大であり、以下、路線バスの41人、貸切・観光バスの20人、タクシーの18人、高速バスの12人、レンタカーの6人、レンタサイクルの2人が続いている。全回答者78人の内、約8割が個人旅行なので（表5）、団体客向けの貸切・観光バスの利用者の割合は4分の1程度にとどまっているに対して、電車など他の交通手段の利用者の割合が高くなっている。ちなみに、電車の利用者の中、JR九州レールパスを利用したという回答は23人であった。また、レンタカーを利用した者も6人いることは、個人旅行の割合の上昇に伴う興味深い変化である。

表11 アンケート回答者の移動手段（複数回答）

| 移動手段 | 延べ人数 |
|----------|------|
| ①電車 | 53 |
| ②貸切・観光バス | 20 |
| ③高速バス | 12 |
| ④路線バス | 41 |
| ⑤タクシー | 18 |
| ⑥レンタカー | 6 |
| ⑦レンタサイクル | 2 |
| ⑧その他 | 14 |

（出所）アンケートデータに基づき筆者作成

3.3 日本旅行における宿泊行動と買物行動

観光において宿泊行動と買物行動は、旅行先の経済に直接的な消費効果を与える選択である。表 12～14 は、アンケート回答者の (1) 今回の旅行の宿泊地、(2) 今回の旅行の宿泊期間、(3) 今回の旅行における購入品 に関して簡易集計を行った結果である。これらの表から、次のことがわかる。

(1) 表 12 は、今回の旅行の宿泊地を集計したものである。宿泊場所（所在県）として、佐賀県（佐賀市を含む）は全回答者 78 人の内、53 人が宿泊しており、九州各県の中の 1 位であった。以下、福岡県の 42 人、大分県の 32 人、熊本県の 24 人が続いている。この結果は、回答者の今回の旅行先分布とほぼ一致している。

表 12 アンケート回答者の宿泊地（複数回答）

| 宿泊地 | 延べ人数 |
|-----------------|------|
| ①佐賀市 | 37 |
| ②佐賀県（佐賀市を除く） | 16 |
| ③福岡県 | 42 |
| ④長崎県（ハウステンボスなど） | 13 |
| ⑤大分県（別府，湯布院など） | 32 |
| ⑥熊本県（阿蘇，黒川など） | 24 |
| ⑦その他 | 7 |

（出所）アンケートデータに基づき筆者作成

(2) 表 13 は、今回の旅行の宿泊期間を集計したものである。回答者の宿泊期間は、5～9 泊が 31 人（39.74%）で最多であり、4 泊の 18 人（23.08%）と 3 泊の 13 人（16.67%）が続いている。また、10 泊以上の回答者も 12 人（15.38%）いる（表 13）。九州は山、海、温泉など豊かな自然観光資源を有しているとともに、宿泊コストも三大都市圏と比べ非常に安いので、滞在期間の長い体験型のインバウンド観光ビジネスの成長ポテンシャルがかなり大きいと考えられる。

表 13 アンケート回答者の宿泊期間

| | 人数 | % |
|---------|----|--------|
| 1 泊 | 0 | 0.00 |
| 2 泊 | 3 | 3.85 |
| 3 泊 | 13 | 16.67 |
| 4 泊 | 18 | 23.08 |
| 5～9 泊 | 31 | 39.74 |
| 10～19 泊 | 7 | 8.97 |
| 20 泊以上 | 5 | 6.41 |
| 無回答 | 1 | 1.28 |
| 合計 | 78 | 100.00 |

（出所）アンケートデータに基づき筆者作成

(3) 表 14 は、今回の旅行における購入品を集計したものである。旅行期間中に購入した商品の種類は豊富多様であるが、安全性と効果が好評とされている「薬品、化粧品」の購入者が 59 人で最大であった。以下、食料品の 48 人、地域特産品の 41 人、雑貨品の 40 人、衣料品の 28 人、電化製品の 14 人が続いている。購買欲は依然旺盛であるが、人気商品は明らかに電化製品から薬品、化粧品などへ転換しているとみられる。

表 14 アンケート回答者の購入品（複数回答）

| 購入品 | 延べ人数 |
|----------|------|
| ①電化製品 | 14 |
| ②薬品, 化粧品 | 59 |
| ③衣料品 | 28 |
| ④食料品 | 48 |
| ⑤雑貨品 | 40 |
| ⑥地域特産品 | 41 |
| ⑦その他 | 1 |

(出所) アンケートデータに基づき筆者作成

3.4 九州（佐賀）観光における上海便の利用者の要望から見る課題

本小節では、佐賀地域の観光における仁川便の利用者の要望から課題を見ていく。表 15～19 は、アンケート回答者の (1) 情報収集に役立ったもの（訪日前）、(2) 情報収集に役立ったもの（訪日後）、(3) 旅行中に不便を感じたこと、(4) 旅行中に印象に残ったこと・良かったこと、(5) 佐賀地域への再訪意向 に関して簡易集計を行った結果である。これらの表からは、次のことがわかる。

(1) 表 15 は、今回の旅行にあたって、訪日前に母国で旅行先の情報収集を行った際、役に立ったものを集計したものである。1 番目に役立ったものを見ると、インターネット検索（日本の行政など公共機関の HP）が 12 人で最大であり（「その他」を除く）、以下、友人・知人の紹介の 10 人、母国の旅行会社の 9 人、インターネット検索（日本の JR やホテルなど民間企業の HP）の 9 人が続いている。2 番目に役立ったものを見ると、インターネット検索（日本の JR やホテルなど民間企業の HP）の 17 人が最大であり、以下、友人・知人の紹介の 10 人、SNA の 7 人が続いている。訪日前の情報ソースは、大きく出発地（母国）側からのものと目的地（日本）側からのものにわけることができるが、個人旅行者が約 8 割を占めている回答者たちにとって、訪日前の旅行行動では、目的地（日本）側の公共機関や JR・ホテルなど旅行関連民間企業の HP を通じた情報発信が重要な役割をはたしているとともに、友人・知人の紹介も友情を重んじる中国人客の重要な情報源になっていることがわかる。

表 15 情報収集に役立ったもの（訪日前）

| | 人数 | | | % | | |
|---------------------------------------|------|------|------|--------|--------|--------|
| | 1 番目 | 2 番目 | 3 番目 | 1 番目 | 2 番目 | 3 番目 |
| ①TV やラジオ | 5 | 0 | 0 | 6.67 | 0.00 | 0.00 |
| ②ガイドブック | 8 | 3 | 1 | 10.67 | 5.66 | 4.17 |
| ③母国の旅行会社 | 9 | 2 | 1 | 12.00 | 3.77 | 4.17 |
| ④インターネット検索 （日本の行政など公共機関の HP） | 12 | 4 | 0 | 16.00 | 7.55 | 0.00 |
| ⑤インターネット検索 （日本の JR やホテルなど民間企業の HP） | 9 | 17 | 5 | 12.00 | 32.08 | 20.83 |
| ⑥SNS | 4 | 7 | 8 | 5.33 | 13.21 | 33.33 |
| ⑦友人・知人の紹介 | 10 | 10 | 6 | 13.33 | 18.87 | 25.00 |
| ⑧その他 | 18 | 10 | 3 | 24.00 | 18.87 | 12.50 |
| 合計 | 75 | 53 | 24 | 100.00 | 100.00 | 100.00 |

（出所）アンケートデータに基づき筆者作成

（2）表 16 は、今回の旅行にあたって、訪日後（滞在中）に日本で旅行先の情報収集を行った際、役に立ったものを集計したものである。1 番目に役立ったものを見ると、出発前に用意されたガイドブックが 12 人で最大であり、以下、インターネット検索（日本の行政など公共機関の HP）と友人・知人の紹介の 10 人が同数で、インターネット検索（日本の JR やホテルなど民間企業の HP）の 7 人が続いている。2 番目に役立ったものを見ると、インターネット検索（日本の JR やホテルなど民間企業の HP）が 13 人で最大であり、以下、インターネット検索（日本の行政など公共機関の HP）の 5 人、友人・知人の紹介、観光案内所、観光パンフレットの 3 人が同数で続いている。これらのことから、訪日後の旅行行動においても、目的地（日本）側の公共機関や民間企業の HP を通じた情報発信が重要な役割をはたしていることがわかる。加えて、ガイドブックや友人・知人の紹介、観光案内所、観光パンフレットを媒介とした情報発信も重要な役割をはたしている。受け入れ側（日本側）としては、信用力が高いとみられる公共機関や民間企業の HP からの情報発信に意義があることが確認できた。

表 16 情報収集に役立ったもの（訪日後）

| | 人数 | | | % | | |
|---------------------------------------|------|------|------|--------|--------|--------|
| | 1 番目 | 2 番目 | 3 番目 | 1 番目 | 2 番目 | 3 番目 |
| ①ガイドブック | 14 | 1 | 0 | 19.18 | 2.56 | 0.00 |
| ②観光パンフレット | 5 | 3 | 1 | 6.85 | 7.69 | 6.67 |
| ③観光案内所 | 3 | 3 | 1 | 4.11 | 7.69 | 6.67 |
| ④インターネット検索 （日本の行政など公共機関の HP） | 10 | 5 | 1 | 13.70 | 12.82 | 6.67 |
| ⑤インターネット検索 （日本の JR やホテルなど民間企業の HP） | 7 | 13 | 3 | 9.59 | 33.33 | 20.00 |
| ⑥SNS | 2 | 2 | 5 | 2.74 | 5.13 | 33.33 |
| ⑦友人・知人の紹介 | 10 | 3 | 3 | 13.70 | 7.69 | 20.00 |
| ⑧その他 | 22 | 9 | 1 | 30.14 | 23.08 | 6.67 |
| 合計 | 73 | 39 | 15 | 100.00 | 100.00 | 100.00 |

（出所）アンケートデータに基づき筆者作成

(3) 表 17 は、今回の旅行中に不便を感じたことを集計したものである。「言語（案内表記）」が 32 人で最大であり、以下、「交通機関」の 11 人、「手荷物預かり所」の 7 人、「通信環境（Wi-Fi）」の 5 人が続いている。多言語表記については、福岡市や別府市など観光先進都市を除くと、確かに九州各地は若干遅れている。ただし、他の各項目について、総じて不便と感じている訪日中国人旅行者がかなり少ないといえる。特に通信環境（Wi-Fi）について、以前の訪日中国人旅行者の間に不便と感じたものが多かったが、最近では、九州を含む日本各地が様々な改善策を実施しているほか、上海空港など中国の国際空港では、海外 WiFi レンタルサービスを展開しており、観光者の不便感の解消に寄与したのではないかと考えられる。

表 17 アンケート回答者が旅行中に不便を感じたこと（複数回答）

| 項目 | 延べ人数 |
|--------------|------|
| ①交通機関 | 11 |
| ②言語（案内表記） | 32 |
| ③通信環境（Wi-Fi） | 5 |
| ④観光情報 | 2 |
| ⑤手荷物預かり所 | 7 |
| ⑥その他 | 12 |

（出所）アンケートデータに基づき筆者作成

(4) 表 18 は、今回の旅行で印象に残ったもの・良かったものを集計したものである。「サービス（親切）」を評価する回答者が 42 人で最大であり、以下、「景色」の 37 人、「空気」と「日本の社会秩序」の 36 人が同数で、「食事がおいしい（グルメ）」の 34 人が続いている。この結果は、訪日中国人旅行者の一般的な感触とほぼ一致しているといえる。ただし、「日本文化」や「有名な店」、「都市や農村での体験」などは、あまり回答者の印象に残っておらず、九州旅行におけるこうした体験機会はまだまだ少ないことを示唆している。

表 18 アンケート回答者の印象に残ったもの・良かったもの（複数回答）

| 項目 | 延べ人数 |
|------------|------|
| ①景色 | 37 |
| ②空気 | 36 |
| ③食事がおいしい | 34 |
| ④有名店 | 5 |
| ⑤サービス（親切） | 42 |
| ⑥日本文化 | 15 |
| ⑦日本の社会秩序 | 36 |
| ⑧都市や農村での体験 | 14 |
| ⑨その他 | 0 |

（出所）アンケートデータに基づき筆者作成

(5) 最後の表 19 は、佐賀地域への再訪意向の回答を集計したものである。「来たい」が 33 人 (42.31%) で最大であり、以下、「やや来たい」の 20 人 (24.53%)、「どちらとも言えない」の 9 人 (11.54%)、「あまり来たくない」の 3 人 (5.13%) が続いている。「来たい」と「やや来たい」を合わせると 53 人（全体の 67.95%）が佐賀地域への再訪意向を示している。表 20 は、国土交通省観光庁が実施した訪日中国人旅行者の再訪意向に関する調査の抜粋である。この調査では、全体の約 9 割強が再訪意向を示しているが、これと比較してみると、佐賀への再訪意向は幾分低いといえる。もちろん、一般的には、訪問先の地域範囲が狭いほど、観光資源の多様性が減り、観光客の「再訪したい」意欲が低くなるが、佐賀県は空港後背地の九州各県と連携して、域内の観光魅力を高め、もっと積極的に海外へ PR しなければならない。

表 19 アンケート回答者の佐賀地域への再訪意向（複数回答）

| | 人数 | % |
|------------|----|--------|
| ①来たい | 33 | 42.31 |
| ②やや来たい | 20 | 25.64 |
| ③どちらとも言えない | 9 | 11.54 |
| ④あまり来たくない | 4 | 5.13 |
| ⑤来たくない | 4 | 5.13 |
| 無回答 | 8 | 10.26 |
| 合計 | 78 | 100.00 |

（出所）アンケートデータに基づき筆者作成

表 20 訪日中国人旅行者の訪日旅行に関する意識（平成 28 年暦年）

| 調査項目 | 満足度／再訪意向 | 回答数 | 選択率 (%) |
|----------------|----------|-------|---------|
| 訪日旅行全 体の満足度 | 大変満足 | 2,865 | 46.5 |
| | 満足 | 2,757 | 44.6 |
| | やや満足 | 405 | 6.6 |
| | 普通 | 103 | 1.7 |
| | やや不満 | 15 | 0.2 |
| | 不満 | 14 | 0.3 |
| | 大変不満 | 8 | 0.1 |
| | 合計 | 6,167 | 100.0 |
| 日本への再 訪意向 | 必ず来たい | 3,666 | 59.7 |
| | 来たい | 1,938 | 31.6 |
| | やや来たい | 245 | 4.0 |
| | 何ともいえない | 219 | 3.6 |
| | あまり来たくない | 30 | 0.5 |
| | 来たくない | 30 | 0.5 |
| | 絶対来たくない | 4 | 0.1 |
| | 合計 | 6,132 | 100.0 |

（出所）国土交通省観光庁（2017a）

4. おわりに

本章では、2016年11月に実施した佐賀空港の上海便の利用者を対象とした聞き取り調査（アンケートデータ）に基づき、訪日中国人旅行者の特徴と旅行行動を考察してきた。

佐賀地域を旅行した訪日中国人旅行者は、大枠、旅行中に不便を感じたことは少ないようである。しかし、特別に満足しているという評価も多くない。“良い旅行”だと評価しながらも、再び佐賀地域を訪めたいと答える訪問者の割合は、やや低いとみられる。今回の調査結果を踏まえて、佐賀空港における訪日中国人旅行者の旅行行動を佐賀県の経済活動に繋げていくためには、以下の5点を押さえていく必要があるのではないだろうか。

(1) 佐賀地域の観光資源のPR方法を工夫し、主要な観光スポットの知名度を上げる必要がある。国際観光の旅行先選択行動において、目的地の知名度は常に決定的な影響を与えている。三大都市圏と比べて、佐賀地域を含む九州地域の国際的な知名度はかなり低い（戴, 2012; 戴, 2016）。佐賀地域には、温泉・海・山のほか、古代中国から日本への壮大な人的交流を想像させる「徐福上陸遺跡」（佐賀市徐福長寿館（2012））があり、映画やドラマのロケ地にもなり得るところがある。佐賀地域へのインバウンド旅行者を増やすために、佐賀地域でしか見ることができないこと、体験できないこと、そして、美しい自然環境をキーワードに、インパクトの高い観光広告を考案する必要がある。

さらに、効果的なPRを行うためには、亀山・候（2016）でも指摘されているように、信用力が高いとみられる行政などの公共機関が先頭に立ち、中国をはじめとする海外市場国へ情報発信を積極的に行うことも重要であろう。それと同時に、佐賀と九州を訪問する中国人客の多くが訪日リピーターであることを考えると、国内の三大都市圏の空港、駅、人気観光スポットおよびこれら地域の関連ホームページにおいても、佐賀と九州をPRする広告を出すことも重要であろう。

(2) 訪日中国人観光客をはじめとするアジアからの訪日外国人観光客に共通する根強いお土産文化とショッピング需要に沿って、多言語の表記を増やして、買い物しやすい環境を整備する。今後、県内主要地域で日本製の人気商品と地域特色を反映できる観光記念品を集中的に購入できる商業施設の増設と効果的な運営が必要である。また、海外の金融機関と提携し、中国の「銀聯」カードなど外国クレジットカードが利用できる施設を増やす必要がある。

(3) 「爆買い」旅行から体験型旅行へ変化しつつある流れに沿って、アジアからの訪日外国人観光客に九州で長く滞在してもらうために、九州の独特な観光資源と美しい自然環境、そして、低い人口密度・低い滞在コストなどの地域特性を活かして、九州修学旅行、ホームステイ、九州グルメめぐり、スポーツ合宿、医療観光 といった体験・滞在型観光の海外市場を積極的に開拓し、魅力の高い観光拠点・観光コースを造成する必要がある。

(4) 滞在・体験型観光客の大幅な増加を見据え、個別な観光スポット・観光コースだけでなく、地域全体の対応が必要とされる「全域観光戦略」を構築する必要がある。観光客を積極的に誘致するだけでなく、法規・交通ルール・文化慣習の違いなどに起因する観光客と住民の摩擦の増加への対応も強化する必要がある。

(5) 旅行者の訪日形態が「団体観光が中心」から「個人観光が中心」への転換に伴い観光客への定期的

な聞き取り調査や観光客の旅行行動に関するビッグデータを活用し、旅行者の個人属性別による観光行動への影響を重視し、観光市場を細分化して効果的に開拓する。

観光庁の発表によると、2016年に訪日外国人旅行者が2,400万人を超え、2015年の2,000万人弱から20%の大幅増となった（国土交通省観光庁、2017b）。国際観光市場を取り巻く環境の変化と近年訪日外国人客の増加トレンドを踏まえ、日本政府は訪日外国人旅行者の人数目標を引き上げ、「2020年に4,000万人に、2030年に6,000万人とする」ことを決めている（日本政府、2016）。挙国体制で「観光立国」戦略が推進される中、九州や佐賀地域を訪問しようという訪日中国人旅行者の規模はさらに拡大していく可能性が高い。ただし、注意すべきは、過去の動向からわかるように、中国や韓国などからの訪日外国人旅行者の規模は、外交摩擦、災害、疫病といったショックに大きく影響されてきた。好調なインバウンド観光産業の持続的な成長を確保するためには、各分野の人的国際交流と相互理解を引き続き推進するとともに、突発事件に対する危機管理を重視しなければならない。

「謝辞」：アンケート調査の実施に当たって、佐賀市観光振興課および九州大学経済学府、佐賀大学経済学部の大学院生・学部生にご支援・ご協力をいただきました。

参考文献

- 亀山嘉大・侯鵬娜（2016）「インバウンドの拡大と地方公共団体の情報発信—中四国・九州地域の事例から—」『経済地理学年報』62（3），pp. 191-209.
- 国土交通省観光庁（各年）『宿泊旅行統計調査』（<http://www.mlit.go.jp/kankocho/siryou/toukei/shukuhakutoukei.html>）
- 国土交通省観光庁（2016）『訪日外国人消費動向調査 2015 年年間値（確報）』（<http://www.mlit.go.jp/kankocho/siryou/toukei/shouhidoukou.html>）
- 国土交通省観光庁（2017a）「国籍・地域（21 区分）別訪日旅行に関する意識（満足度など）」『訪日外国人消費動向調査』（<http://www.mlit.go.jp/kankocho/siryou/toukei/syouthityousa.html>）
- 国土交通省観光庁（2017b）『訪日外国人消費動向調査 2016 年年間値（確報）』（<http://www.mlit.go.jp/kankocho/siryou/toukei/shouhidoukou.html>）
- 佐賀市徐福長寿館（2012）「徐福百科」（<http://www2.saganet.ne.jp/jyofuku/>）
- 戴二彪（2016）「訪日アジア観光客の観光地選択行動」『東アジアへの視点』27（1），pp. 1-20.
- 戴二彪（2012）「訪日アジア観光客の旅行先選択行動からみた九州の医療観光戦略の課題と対策」『海峽圏研究』12，pp. 187-208.
- 日本政府（首相官邸）（2016）「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議の公表資料」（議長・安倍晋三首相），2016年3月31日。

第3章 北九州港ひびき CT に寄港したクルーズ船 のクルーの観光行動

亀山嘉大 (佐賀大学経済学部)

1. はじめに

周知のように、2003年のビジット・ジャパン・キャンペーン (VJC: Visit Japan Campaign) 以降、我が国では、訪日外国人旅行者 (外国人観光客) の誘致が重要な政策目標になっており、日本政府と地方自治体の双方で、訪日外国人旅行者の誘致に取り組んでいる。海外から島国である我が国へのアクセスは、基本的にはエアラインによるものであったが、近年、クルーズ船によるものも台頭してきている。

2012年3月に閣議決定された『観光立国推進基本計画¹』において、新たな観光旅行の分野の開拓として、以下の3項目があげられている。

- ・ニューツーリズムの創出・流通
- ・各ニューツーリズムの推進 (エコツーリズムの推進, グリーンツーリズムの推進, 文化観光の推進, 産業観光の推進, ヘルスツーリズムの推進, スポーツツーリズムの推進, ファッション・食・映画・アニメ・山林・花等を観光資源としたニューツーリズムの推進)
- ・その他の新たな観光需要の開拓 (若年層の旅行需要の喚起, 長期滞在型観光の推進, 船旅の魅力向上の推進, 医療と連携した観光の推進)

これらの3項目の中で、船旅の魅力向上の推進が掲げられているが、わずか数年でクルーズ船によるインバウンドの増加が顕著になってきた。このような流れのもと、近年、我が国へのクルーズ船の寄港は、増加の一途を辿っている。九州でも、2017年の管内の寄港回数 (外国船主と日本船主の合計) が初めて1,000回を突破した (http://www.qsr.mlit.go.jp/press_release/h29/171122012.html)。九州はもとより国内でも、博多港の326隻、長崎港の267隻は、第1位、第2位の寄港回数を計上している。一方で、両港ともに、市内観光を含めた受け入れ体制は飽和状態を迎えており、クルーズ船の寄港

¹ 『観光立国推進基本計画』 (<http://www.mlit.go.jp/common/000208713.pdf>) 平成24年3月30日閣議決定

は周辺の港湾に分散している。実際、2017年の周辺の港湾を見ると、鹿児島港 108 隻、佐世保港 84 隻、八代港 66 隻、北九州港 33 隻となっており、これらは前年度の実績の 2 倍以上を記録しているところもある。外国船主の大部分は、中国（上海港）から入港してくるが、この背景には、政治的な要因によって中国人旅行者の旅行先が韓国から日本にシフトしていることもある。

港湾管理者である地元の地方自治体では、クルーズ船の寄港回数の増加をもって、単純に歓迎を表明しがちである。しかし、港湾によっては、クルーズ船の旅客やクルーの旅行行動は定かになっている訳ではなく、場合によっては、域外に流出している可能性がある。これが現実であるなら、クルーズ船の寄港回数の増加によって環境にかかる負の効果も指摘されるようになっている中（酒井・湧口、2016；鈴木・酒井・湧口、2018；湧口・酒井、2018）、クルーズ船の誘致をはじめとして港湾経営のあり方を見直していく必要もあるであろう。

このことは、クルーズ船の寄港地における訪日外国人旅行者の旅行行動の実態を把握し、その寄港が、どの程度、地域経済に貢献し、どの程度、地域経済に貢献できる可能性があるのかを把握していく必要がある。本稿では、北九州港ひびきコンテナターミナル（CT）に寄港したクルーズ船クルーを対象にしたアンケート調査で得たサーベイデータをもとに、その特徴と旅行行動（購買行動）の傾向を探るとともに、北九州港に寄港してくるクルーズ船のインバウンドの効果を向上させるための足掛かりを議論するものである。

本稿の構成は以下の通りである。第 2 節では、先行研究を概観し、クルーズ船によるインバウンドの拡大の効果に関する論点を整理する。第 3 節では、2017 年 10 月と 2018 年 2 月に、北九州港ひびき CT に寄港した外国船主のクルーズ船である Norwegian Joy と Costa Serena のクルーを調査対象として実施したアンケート調査に基づき、その回答者の特徴（属性）と旅行行動を確認し、議論する。その上で、第 4 節では、その回答者の情報収集から見る課題を確認し、議論する。第 5 節は結論である。

2. 先行研究—クルーズ船によるインバウンドの拡大—

冒頭でも述べたように、近年、我が国へのクルーズ船の寄港は、増加の一途を辿っている。この潮流のもと、全国各地で、クルーズ船の誘致によるインバウンドの拡大と地域活性化が課題となっている。クルーズ船と地域経済の関係を取り上げた調査・研究は、大き

く3つの方向に分けることができる。第1に、クルーズ船の経済効果を検証したもの、第2に、クルーズ船の寄港地の魅力度を評価したもの、第3に、クルーズ船の外部不経済を検証したものである。

第1の方向であるクルーズ船の経済効果を検証したものとして、田島・藤生・高田(2010)、田口・池田(2011)、高田・藤生(2012)をあげることができる。その他、横浜市はリーフレット(横浜港の経済効果)において、横浜港におけるクルーズ船の経済効果を報告している(<http://www.city.yokohama.lg.jp/kowan/m-learn/chiikikeizai/pdf/ryoumen.pdf>)。同様に、福岡市や沖縄総合事務局も、博多港や那覇港におけるクルーズ船の経済効果を報告している(http://www.ogb.go.jp/-/media/Files/OGB/Kaiken/kyoku/kisya/kisya_H240816_1.pdf)。

第2の方向であるクルーズ船の寄港地の魅力度を評価したものとして、柴崎・米本(2008)、柴崎・荒巻・加藤・米本(2011)をあげることができる。これらの先行研究では、階層分析法(AHP: Analytic Hierarchy Process)を分析手法とした分析がなされている。例えば、柴崎・荒巻・加藤・米本(2011)は、アンケート調査で得られたデータに基づき、自然、歴史・文化、レジャーからなる評価基準のもと、宮崎港と高知港を代替案として、寄港地魅力度を計測している。

第3の方向であるクルーズ船の外部不経済を検証したものとして、酒井・湧口(2016)、鈴木・酒井・湧口(2018)、湧口・酒井(2018)をあげることができる。

これらの先行研究では、センサデータが活用できないため、アンケート調査に基づくサーベイデータを活用して分析がなされている。事例調査に基づき統計的な手法による分析がなされることになるため、経済効果の検証にしても魅力度の評価にしても、さらには外部不経済の検証にしても、他地域の事例を自地域にあてはめて事象を検討していくことが困難である。そのため、クルーズ船の誘致とあわせて、経済効果の検証、魅力度の評価、外部不経済の検証に関して、個々の地域で取り組んでいく必要があるものと考えられる。

3. 北九州港におけるアンケート調査の回答者(サーベイデータ)の特徴と旅行行動

アンケート調査は、2017年10月、2018年3月に、北九州港ひびきCTに寄港した外航クルーズ船クルーの内、下船して市内観光に出掛けたクルーを対象とした聞き取り形式で実施した。1回目の10月13日(金)にNorwegian Joyのクルーから60票(下船したクル

ー144人、回収率41.7%)、2回目の3月23日(金)にCosta Serenaのクルーから41票(下船したクルー85人、回収率48.2%)、合計101票の有効回答を得ることができた。これらの調査で得たサーベイデータをもとに、その特徴(特性)や旅行行動(購買行動)の傾向を概観していく。

3.1 アンケート調査の回答者(サーベイデータ)の特徴(属性)

表1~4は、アンケート回答者の(1)性別、(2)年齢分布、(3)出身国、(4)来日回数に関して簡易集計を行った結果である。これらの表から、以下のことが読み取れる。

(1) 回答者の性別は、表1から、1回目のNorwegian Joyのクルーの男女比は17:41(28.33%:68.33%;無回答2)、2回目のCosta Serenaのクルーの男女比が28:11(68.29%:26.83%;無回答2)で、男女比が入れ替わっていることがわかる。

表1 アンケート回答者の性別

| | 1回目 | | 2回目 | |
|-----|---------------|--------|--------------|--------|
| | Norwegian Joy | | Costa Serena | |
| | 人数 | % | 人数 | % |
| 男性 | 17 | 28.33 | 28 | 68.29 |
| 女性 | 41 | 68.33 | 11 | 26.83 |
| 無回答 | 2 | 3.33 | 2 | 4.88 |
| 合計 | 60 | 100.00 | 41 | 100.00 |

(出所) アンケートデータに基づき筆者作成

(2) 回答者の年齢分布は、表2から、1回目のNorwegian Joyのクルーを見ると、20代が33人(55.00%)で最大であり、以下、30代の17人(28.33%)、40代の3人(5.00%)、50代の2人(3.33%)が続いている。2回目のCosta Serenaのクルーを見ると、20代が20人(48.78%)で最大であり、以下、30代と40代の7人(17.07%)が同数で続き、さらに、50代の2人(12.20%)が続いている。平均年齢は1回目(Norwegian Joy)が28.9歳、2回目(Costa Serena)が32.5歳であり、表2の年代の比重が高い層に引っ張られていることがわかる。

表2 アンケート回答者の年齢分布

| | 1 回目 Norwegian Joy | | 2 回目 Costa Serena | |
|--------|-----------------------|--------|----------------------|--------|
| | 人数 | % | 人数 | % |
| 10 代 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| 20 代 | 33 | 55.00 | 20 | 48.78 |
| 30 代 | 17 | 28.33 | 7 | 17.07 |
| 40 代 | 3 | 5.00 | 7 | 17.07 |
| 50 代 | 2 | 3.33 | 2 | 4.88 |
| 60 代以上 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| 無回答 | 5 | 8.33 | 5 | 12.20 |
| 合計 | 60 | 100.00 | 41 | 100.00 |

(出所) アンケートデータに基づき筆者作成

(3) 回答者の出身地は、表 3 から、1 回目の Norwegian Joy のクルーを見ると、China が 28 人 (46.67%) で最大であり、以下、フィリピンの 7 人 (11.67%)、Russia, South Africa, Malaysia の 2 人 (3.33%) が同数で続いている。Norwegian Joy は中国船籍であるため、クルーも中国人が多くなっていることがわかる。2 回目の Costa Serena のクルーを見ると、India が 11 人 (26.83%) で最大であり、以下、China の 9 人 (21.95%)、Philippine の 6 人 (14.63%)、Hungary, Italy, Indonesia, Nepal の 2 人 (4.88%) が同数で続いている。Costa Serena はイタリア船籍であるため、クルーもインドをはじめとして西側の出身者で構成されていることがわかる。

表3 アンケート回答者の出身地

| | 1 回目 | | 2 回目 | |
|--------------|---------------|--------|--------------|--------|
| | Norwegian Joy | | Costa Serena | |
| | 人数 | % | 人数 | % |
| Russia | 2 | 3.33 | 0 | 0.00 |
| South Africa | 2 | 3.33 | 0 | 0.00 |
| Hungary | 0 | 0.00 | 2 | 4.88 |
| Italy | 0 | 0.00 | 2 | 4.88 |
| Scotland | 1 | 1.67 | 0 | 0.00 |
| Peru | 1 | 1.67 | 0 | 0.00 |
| Brazil | 1 | 1.67 | 0 | 0.00 |
| Malaysia | 2 | 3.33 | 1 | 2.44 |
| Indonesia | 0 | 0.00 | 2 | 4.88 |
| Philippine | 7 | 11.67 | 6 | 14.63 |
| Korea | 0 | 0.00 | 1 | 2.44 |
| Vietnam | 1 | 1.67 | 1 | 2.44 |
| China | 28 | 46.67 | 9 | 21.95 |
| India | 1 | 1.67 | 11 | 26.83 |
| Ireland | 1 | 1.67 | 0 | 0.00 |
| Jordan | 0 | 0.00 | 1 | 2.44 |
| Nepal | 0 | 0.00 | 2 | 4.88 |
| Georgia | 1 | 1.67 | 0 | 0.00 |
| 無回答 | 12 | 20.00 | 3 | 7.32 |
| 合計 | 60 | 100.00 | 41 | 100.00 |

(出所) アンケートデータに基づき筆者作成

(4) 回答者の来日回数は、表4 から、1 回目の Norwegian Joy のクルーを見ると、Many time が 12 人 (20.00%) で最大であり、以下、10 回以上の 11 人 (18.33%)、5 回以上と 50 回以上の 7 人 (11.67%) が同数で続いている。2 回目の Costa Serena のクルーを見ると、

Many time が 12 人 (29.27%) で最大であり、以下、20 回以上の 7 人 (17.07%)、10 回以上の 6 人 (14.63%)、1 回の 4 人 (9.76%) が続いている。

表 4 アンケート回答者の来日回数

| | 1 回目 Norwegian Joy | | 2 回目 Costa Serena | |
|-----------|-----------------------|--------|----------------------|--------|
| | 人数 | % | 人数 | % |
| 1 回 | 4 | 6.67 | 4 | 9.76 |
| 2 回 | 1 | 1.67 | 2 | 4.88 |
| 3 回 | 2 | 3.33 | 0 | 0.00 |
| 4 回 | 2 | 3.33 | 3 | 7.32 |
| 5 回以上 | 7 | 11.67 | 0 | 0.00 |
| 10 回以上 | 11 | 18.33 | 6 | 14.63 |
| 20 回以上 | 3 | 5.00 | 7 | 17.07 |
| 50 回以上 | 5 | 8.33 | 3 | 7.32 |
| 100 回以上 | 0 | 0.00 | 3 | 7.32 |
| Many time | 12 | 20.00 | 12 | 29.27 |
| 無回答 | 13 | 21.67 | 1 | 2.44 |
| 合計 | 60 | 100.00 | 41 | 100.00 |

(出所) アンケートデータに基づき筆者作成

3.2 アンケート調査の回答者（サーベイデータ）の旅行行動

表 5～7 は、アンケート回答者の (1) 船外に出る目的、(2) 船外の訪問先、(3) 船外で利用した交通手段 に関して簡易集計を行った結果である。これらの表から、以下のことが読み取れる。

(1) 回答者が船外に出る目的は、表 5 から、1 回目の Norwegian Joy のクルーを見ると、ショッピングが 33 人で最大であり、以下、観光の 21 人、ビジネスの 13 人、体験観光と親族・友人を訪問の 2 人が同数で続いている。2 回目の Costa Serena のクルーを見ると、ショッピングが 28 人で最大であり、以下、観光の 23 人、体験観光の 7 人、ビジネスの 4 人が続いている。

表5 アンケート回答者が船外に出る目的（複数回答）

| | 1回目 | 2回目 |
|-----------|---------------|--------------|
| | Norwegian Joy | Costa Serena |
| ①観光 | 21 | 23 |
| ②体験旅行 | 2 | 7 |
| ③ショッピング | 33 | 28 |
| ④ビジネス | 13 | 4 |
| ⑤親族・友人を訪問 | 2 | 0 |
| ⑥無回答 | 0 | 1 |

（出所）アンケートデータに基づき筆者作成

(2) 回答者の船外の訪問先は、表6から、1回目の Norwegian Joy のクルーを見ると、小倉市街地（小倉城）が29人で最大であり、以下、福岡市（博多）とその他の16人が同数で続いている。なお、その他の16人の大部分の訪問先はイオン若松であった。なお、回答項目にあったスペースワールドは、2018年1月1日の午前2時に閉園したため、2回目の調査に当たっては、この質問項目を削除し、イオン若松に変更して、2回目の調査を行った。2回目の Costa Serena のクルーを見ると、イオン若松が31人で最大であり、小倉市街地（小倉城）の15人、福岡市（博多）の13人が続いている。

表6 アンケート回答者の船外の訪問先

| 1回目 | | 2回目 | |
|----------------|----|-------------------|----|
| Norwegian Joy | | Costa Serena | |
| ①小倉市街地(小倉城) | 29 | ①小倉市街地(小倉城) | 15 |
| ②戸畑・若松市街地 | 3 | ②戸畑・若松市街地 | 1 |
| ③スペースワールド | 2 | ③イオン若松(ショッピングモール) | 31 |
| ④帆柱山 | 0 | ④帆柱山 | 1 |
| ⑤関門海峡・門司港レトロ地区 | 2 | ⑤関門海峡・門司港レトロ地区 | 0 |
| ⑥福岡市(博多) | 16 | ⑥福岡市(博多) | 13 |
| ⑦その他 | 16 | ⑦その他 | 3 |
| ⑧無回答 | 4 | ⑧無回答 | 0 |

（出所）アンケートデータに基づき筆者作成

(3) 回答者が船外で利用した交通手段は、表 7 から、1 回目の Norwegian Joy のクルーの交通手段を見ると、タクシーが 28 人で最大であり、以下、チャーターバスの 26 人、路線バスの 21 人が続いている。2 回目の Costa Serena のクルーの交通手段を見ると、路線バスが 21 人で最大であり、以下、タクシーの 19 人、チャーターバスの 14 人が続いている。アンケート調査票では、ひびき CT から小倉市街地やイオン若松へ無料で出ているバスをチャーターバス、小倉市街地など目的地で自ら乗り継いだバスを路線バスとして分類できるようにしていたが、アンケート調査中で複数回の質問があったことから、今回の回答では、これらの回答が混在している可能性が高く、バスとしてあわせて理解した方が良いものと推察できる。また、今後のアンケート調査の際、見直しが必要な箇所である。

表 7 アンケート回答者が船外で利用した交通手段（複数回答）

| | 1 回目 Norwegian Joy | 2 回目 Costa Serena |
|----------|-----------------------|----------------------|
| ①タクシー | 28 | 19 |
| ②UberX | 0 | 0 |
| ③チャーターバス | 26 | 14 |
| ④路線バス | 21 | 21 |
| ④レンタカー | 0 | 1 |
| ⑥レンタル自転車 | 1 | 2 |
| ⑦その他 | 1 | 5 |
| ⑧無回答 | 1 | 0 |

(出所) アンケートデータに基づき筆者作成

3.4 アンケート調査の回答者（サーベイデータ）の購買行動

表 8 は、アンケート回答者の船外での購買行動の基本統計量をまとめたものである。表 8a から、1 回目の Norwegian Joy のクルーの購買行動の傾向を見ることができる。購買行動の Total を見ると、最大値で 45,182 円、最小値で 0 円、平均値で 5,716 円の支出があったことがわかる。購買行動の詳細で平均値の高いものを見てみると、Meals, Beverages and Alcoholic Drink が最大値で 10,000 円、最小値で 0 円、平均値で 2,162 円の支出があったこ

とがわかる。また、Traditional Japanese Souvenir が最大値で 20,000 円、最小値で 0 円、平均値で 1,543 円の支出があったことがわかる。

表 8a アンケート回答者の船外での購買行動の基本統計量

| 1 回目 Norwegian Joy | 平均値 | 標準偏差 | 変動係数 | 最大値 | 最小値 | 回答数 |
|--------------------------------------|-------|---------|---------|--------|-----|-----|
| Total | 5,716 | 9125.04 | 1.60 | 45,182 | 0 | 28 |
| Meals, Beverages and Alcoholic Drink | 2,162 | 2395.75 | 1.11 | 10,000 | 0 | 27 |
| Agricultural and Fishery Products | 43 | 208.51 | 4.80 | 1,000 | 0 | 27 |
| Medical and Cosmetic Goods | 897 | 2383.87 | 2.66 | 10,000 | 0 | 27 |
| Traditional Japanese Souvenir | 1,543 | 4193.81 | 2.72 | 20,000 | 0 | 27 |
| Transport Cost | 412 | 1341.16 | 3.25 | 5,000 | 0 | 27 |
| Entrance Fee | 478 | 2086.09 | 4.36 | 10,000 | 0 | 27 |
| Others | 0 | 0.00 | #DIV/0! | 0 | 0 | 27 |

(出所) アンケートデータに基づき筆者作成

表 8b から、2 回目の Costa Serena のクルーの購買行動の傾向を見ることができる。購買行動の Total を見ると、最大値で 180,000 円、最小値で 0 円、平均値で 13,656 円の支出があったことがわかる。最大値の 180,000 円が大きいため、これを除外して再計算した場合、平均値は 7,495 円であり、1 回目の Norwegian Joy の平均値 (5,716) に近い値となる。購買行動の詳細で平均値の高いものを見てみると、Medical and Cosmetic Goods が最大値で 160,000 円、最小値で 0 円、平均値で 7,212 円の支出があったことがわかる。また、Meals, Beverages and Alcoholic Drink が最大値で 15,000 円、最小値で 0 円、平均値で 2,071 円の支出があったことがわかる。さらに、Traditional Japanese Souvenir が最大値で 20,000 円、最小値で 0 円、平均値で 1,509 円の支出があったことがわかる。

表 8b アンケート回答者の船外での購買行動の基本統計量

| 2 回目 Costa Serena | 平均値 | 標準偏差 | 変動係数 | 最大値 | 最小値 | 回答数 |
|--------------------------------------|--------|----------|------|---------|-----|-----|
| Total | 13,656 | 33767.39 | 2.47 | 180,000 | 0 | 28 |
| Meals, Beverages and Alcoholic Drink | 2,071 | 2910.00 | 1.40 | 15,000 | 0 | 27 |
| Agricultural and Fishery Products | 421 | 1180.92 | 2.80 | 6,000 | 0 | 27 |
| Medical and Cosmetic Goods | 7,212 | 30917.73 | 4.29 | 160,000 | 0 | 27 |
| Traditional Japanese Souvenir | 1,509 | 4015.09 | 2.66 | 20,000 | 0 | 27 |
| Transport Cost | 478 | 1131.45 | 2.37 | 4,052 | 0 | 27 |
| Entrance Fee | 228 | 603.41 | 2.65 | 2,701 | 0 | 27 |
| Others | 1,505 | 2708.63 | 1.80 | 10,000 | 0 | 27 |

(出所) アンケートデータに基づき筆者作成

4. 北九州港におけるアンケート調査の回答者（サーベイデータ）の情報収集から見る課題

4.1 ひびき CT に寄港したクルーズ船のクルーの要望から見る観光の課題

本小節では、北九州市の観光に関してひびき CT に寄港したクルーズ船のクルーの要望から観光の課題を見ていく。表 9～11 は、アンケート回答者の (1) 訪日前の情報収集で役立ったもの、(2) 旅行中に不便を感じたこと、(3) 北九州市への再訪意向 に関して簡易集計を行った結果である。これらの表から、次のことがわかる。

(1) 訪日前の情報収集で役立ったものは、表 9a から、1 回目の Norwegian Joy のクルーの傾向を見ることができる。1 番目に役立ったものを見ると、ガイドブックが 21 人 (48.84%) で最大であり、以下、TV やラジオの 8 人 (18.60%)、北九州観光協会など公共機関の Web 検索の 7 人 (16.28%) が続いている。2 番目に役立ったものを見ると、北九州観光協会など公共機関の Web 検索が 13 人 (37.13%) で最大であり、以下、ガイドブックと母国の旅行会社の 6 人 (17.14%) が同数で続いている。3 番目に役立ったものを見る

と、TV やラジオが 8 人 (34.78%) で最大であり、以下、母国の旅行会社の 6 人 (26.09%)、民間企業の Web 検索の 3 人 (13.04%) が続いている。

表 9a アンケート回答者が訪日前の情報収集で役立ったと感じたもの

| 1 回目 Norwegian Joy | 人数 | | | % | | |
|------------------------|------|------|------|--------|--------|--------|
| | 1 番目 | 2 番目 | 3 番目 | 1 番目 | 2 番目 | 3 番目 |
| ①TV やラジオ | 8 | 3 | 8 | 18.60 | 8.57 | 34.78 |
| ②ガイドブック | 21 | 6 | 2 | 48.84 | 17.14 | 8.70 |
| ③母国の旅行会社 | 2 | 6 | 6 | 4.65 | 17.14 | 26.09 |
| ④北九州観光協会など公共機関の Web 検索 | 7 | 13 | 2 | 16.28 | 37.14 | 8.70 |
| ⑤民間企業の Web 検索 | 0 | 2 | 3 | 0.00 | 5.71 | 13.04 |
| ⑥SNS | 0 | 0 | 1 | 0.00 | 0.00 | 4.35 |
| ⑦友人・知人の紹介 | 1 | 0 | 1 | 2.33 | 0.00 | 4.35 |
| ⑧その他 | 4 | 5 | 0 | 9.30 | 14.29 | 0.00 |
| 合計 | 43 | 35 | 23 | 100.00 | 100.00 | 100.00 |

(出所) アンケートデータに基づき筆者作成

訪日前の情報収集で役立ったものは、表 9b から、2 回目の Costa Serena のクルーの傾向を見ることができる。1 番目に役立ったものを見ると、ガイドブックが 13 人 (40.63%) で最大であり、以下、北九州観光協会など公共機関の Web 検索の 6 人 (18.75%)、母国の旅行会社の 5 人 (15.63%) が続いている。2 番目に役立ったものを見ると、北九州観光協会など公共機関の Web 検索が 10 人 (41.67%) で最大であり、以下、TV やラジオの 5 人 (20.83%)、ガイドブックの 4 人 (16.67%) が続いている。3 番目に役立ったものを見ると、TV やラジオが 6 人 (26.09%) で最大であり、以下、母国の旅行会社、北九州観光協会など公共機関の Web 検索、民間企業の Web 検索、友人・知人の紹介の 3 人 (13.04%) が同数で続いている。

表 9b アンケート回答者が訪日前の情報収集で役立ったと感じたもの

| 2 回目 Costa Serena | 人数 | | | % | | |
|------------------------|------|------|------|--------|--------|--------|
| | 1 番目 | 2 番目 | 3 番目 | 1 番目 | 2 番目 | 3 番目 |
| ①TV やラジオ | 4 | 5 | 6 | 12.50 | 20.83 | 26.09 |
| ②ガイドブック | 13 | 4 | 2 | 40.63 | 16.67 | 8.70 |
| ③母国の旅行会社 | 5 | 3 | 3 | 15.63 | 12.50 | 13.04 |
| ④北九州観光協会など公共機関の Web 検索 | 6 | 10 | 3 | 18.75 | 41.67 | 13.04 |
| ⑤民間企業の Web 検索 | 0 | 1 | 3 | 0.00 | 4.17 | 13.04 |
| ⑥SNS | 0 | 0 | 2 | 0.00 | 0.00 | 8.70 |
| ⑦友人・知人の紹介 | 1 | 1 | 3 | 3.13 | 4.17 | 13.04 |
| ⑧その他 | 3 | 0 | 1 | 9.38 | 0.00 | 4.35 |
| 合計 | 32 | 24 | 23 | 100.00 | 100.00 | 100.00 |

(出所) アンケートデータに基づき筆者作成

これらのことから、訪日前の情報収集では、ガイドブック、目的地（日本）側の北九州観光協会などの公共機関の web 検索、TV やラジオを通じていることがわかった。亀山・洪（2017）や戴（2017）では、佐賀空港における上海便と仁川便による訪日外国人旅行者を対象として同様の調査を行っているが、訪日前の情報収集では、目的地（日本）側の行政などの公共機関の web 検索の有効性ととともに、SNS、友人・知人の紹介、その他（ブログ検索）といったいわゆる“口コミ”の有効性が検出されていた。その意味では、今回の調査結果と異なった調査結果になっている。しかし、目的地（日本）側の行政などの公共機関の web 検索は、どちらの調査でも有効性が検出されている。ガイドブック、TV やラジオは、地方公共団体のコントロールから距離があるが、北九州観光協会などの公共機関の web 検索は、地方公共団体のコントロールが可能である。一般的に、訪日前の情報ソースは、大きく出発地（母国）側からのものと目的地（日本）側からのものに分けることができるが、訪日前の旅行行動では、北九州観光協会などの公共機関の web 検索が有効であるということなので、これらの Website からの情報発信を継続・強化していく必要があるであろう。

(2) 回答者が船外で不便を感じたことは、表 10 から、1 回目の Norwegian Joy のクルー

を見ると、通信環境（Wi-Fi）の32人で最大であり、以下、交通アクセスの23人、公共機関などの言語（案内）標記の20人、レストランのメニューの言語と旅行情報の16人が同数で続いている。2回目のCosta Serenaのクルーを見ると、通信環境（Wi-Fi）の27人で最大であり、以下、交通アクセスの18人、公共機関などの言語（案内）標記の16人、交通アクセスの23人、公共機関などの言語（案内）標記の20人、旅行情報の8人が続いている。日本と比較して、アジア各国、特に韓国や中国は、通信環境（Wi-Fi）が整っているため、この点の不便も高くなっており、通信環境（Wi-Fi）も、早急に改善を図る案件であるといえる。また、総務省九州管区行政評価局（2017）に基づき、九州地域の観光地では、道路標識や観光情報にかかる英語表記に統一感がなく、訪日外国人旅行者にわかりにくいとして、総務省九州管区行政評価局が九州運輸局と九州地方整備局に改善意見を通知している（産経新聞，2017年3月20日版；西日本新聞，2017年3月20日版）。多言語化の推進とその表記の統一は、早急に改善を図る案件であるといえる。

表 10 アンケート回答者が船外で不便を感じたこと（複数回答）

| | 1 回目 Norwegian Joy | 2 回目 Costa Serena |
|----------------|-----------------------|----------------------|
| ①公共機関などの言語標記 | 20 | 16 |
| ②レストランのメニューの言語 | 16 | 5 |
| ③通信環境(Wi-Fi) | 32 | 27 |
| ④交通アクセス | 23 | 18 |
| ④旅行情報 | 16 | 8 |
| ⑥荷物の管理 | 1 | 1 |
| ⑦その他 | 2 | 2 |
| ⑧無回答 | 2 | 3 |

（出所）アンケートデータに基づき筆者作成

(3) 回答者の北九州市への再訪意向は、表 11 から、1 回目の Norwegian Joy のクルーを見ると、「来たい」が 14 人 (23.33%) で最大であり、以下、「やや来たい」の 7 人 (11.67%)、「どちらとも言えない」の 5 人 (8.33%) が続いている。「来たい」と「やや来たい」を合

わせると 21 人 (35.00%) が再訪意向を示している。2 回目の Costa Serena のクルーを見ると、「来たい」が 23 人 (56.10%) で最大であり、以下、「やや来たい」の 8 人 (19.51%)、「どちらとも言えない」の 5 人 (12.20%) が続いている。「来たい」と「やや来たい」を合わせると 31 人 (75.61%) が再訪意向を示している。ただし、「あまり来たくない」や「来たくない」という回答も少数であったが見受けられた。

表 11 アンケート回答者の北九州市への再訪意向

| | 1 回目 | | 2 回目 | |
|------------|---------------|--------|--------------|--------|
| | Norwegian Joy | | Costa Serena | |
| | 人数 | % | 人数 | % |
| ①来たい | 14 | 23.33 | 23 | 56.10 |
| ②やや来たい | 7 | 11.67 | 8 | 19.51 |
| ③どちらとも言えない | 5 | 8.33 | 5 | 12.20 |
| ④あまり来たくない | 0 | 0.00 | 2 | 4.88 |
| ⑤来たくない | 0 | 0.00 | 1 | 2.44 |
| ⑥無回答 | 34 | 56.67 | 2 | 4.88 |
| 合計 | 60 | 100.00 | 41 | 100.00 |

(出所) アンケートデータに基づき筆者作成

5. おわりに

本稿では、2017 年 10 月、2018 年 2 月に、北九州港ひびき CT に寄港した外航クルーズ船クルーを調査対象としたアンケート調査で得たサーベイデータをもとに、その特徴（特性）や旅行行動（購買行動）の傾向を考察してきた。

今回の調査におけるクルーズ船クルーの旅行行動の基本的な特徴をあげると、その出身地は中国やインドを中心としながらも多様な構成となっており、平均年齢も 20～30 代に集中しており、訪日回数は豊富であった。下船の目的は、ショッピングや観光が大部分を占めており、ひびき CT からの移動手段はタクシーやシャトルバスで、小倉市街地（小倉城）やイオン若松を訪問していた。購買行動としては、2 回の平均値で 6,464 円の支出が確認さ

れた。なかには、18万円の支払いも確認されており、クルーの下船による市内旅行が活発になることが望まれる。クルーの訪日前の情報収集は、ガイドブック、TV やラジオといったある種のマスメディアとともに、北九州観光協会などの公共機関の Web 検索が重視されていることから、これらを継続的に強化していくことも重要であろう。

今回の調査結果を踏まえて、北九州港におけるクルーズ船の寄港を北九州経済の活性化に繋げていくためには、表 12 にある日本の訪問先で感銘を受けたところの選択理由に見出すことができる。日本の訪問先で感銘を受けたところは、表 12 から、1 回目の Norwegian Joy のクルーでも、2 回目の Costa Serena のクルーでも、Fukuoka と Nagasaki が人気を集めていることがわかる。別途、自由回答で、それぞれの選択理由をきいていたため、それを見てもみると、Fukuoka と Nagasaki の選択理由の中で、特に Nagasaki で顕著であったのは、港から中心市街地が近く、飲食や購買のためのアクセスが良いため、豊富な選択肢から選択が可能ということである。

表 12 日本の訪問先で感銘を受けたところ

| | 1 回目 Norwegian Joy | 2 回目 Costa Serena |
|------------|-----------------------|----------------------|
| Tokyo | 1 | 0 |
| Yokohama | 1 | 1 |
| Osaka | 1 | 0 |
| Kobe | 1 | 0 |
| Nara | 1 | 0 |
| Kitakyushu | 0 | 2 |
| Tanga | 0 | 1 |
| Fukuoka | 8 | 14 |
| Nagasaki | 8 | 16 |
| Beppu | 0 | 1 |
| Kagoshima | 0 | 1 |
| Okinawa | 0 | 1 |
| 合計 | 21 | 37 |

(出所) アンケートデータに基づき筆者作成

最後に、今後の課題をあげておく。本稿は簡易集計に基づき、北九州港ひびき CT に寄港したクルーズ船のクルーの特徴と旅行行動を考察してきたが、亀山・洪（2017）でも述べたように、個々の旅行行動の選択を結果とした場合、その旅行行動を引き起こしている要因が何であるのかを解明できた訳ではない。そのため、個々の旅行行動にかかる経済モデルを構築した上で、仮説検証のための計量分析を行っていく必要がある。一方で、今回のアンケート調査では、仮想市場評価法（CVM：Contingent Valuation Method）のための調査として、オプションツアーに対するクルーの支払意思額を聞いている。稿を改めて、クルーズの旅行行動に関して、「コト消費」の可能性を探り、オプション価値の検証を行うことで、クルーの購買行動を拡大し、インバウンドを地域活性化に繋げていくことができるかどうかを検討したいと考えている。

参考文献

- 亀山嘉大・洪廷和（2017）「九州佐賀国際空港の利用者の特徴と旅行行動－仁川便の聞き取り調査から－」『九州佐賀 総合政策研究』1, pp. 57-75.
- 酒井裕規・湧口清隆（2016）「外港クルーズ客船誘致活動における現状と課題」『海運経済研究』50, pp. 31-40.
- 柴崎隆一・荒巻健・加藤澄恵・米本清（2011）「クルーズ客船観光の特性と寄港地の魅力度評価の試み－クルーズ客船旅客を対象とした階層分析法の適用－」『運輸政策研究』14（2）, pp. 2-13.
- 柴崎隆一・米本清（2008）「クルーズ客船寄港地の魅力度評価に関する研究」『国土技術政策総合研究所資料』（国土交通省 国土技術政策総合研究所）466.
- 鈴木祐介・酒井裕規・湧口清隆（2018）「クルーズ船による大気汚染の影響－博多港のケース－」『交通学研究（2017年研究年報）』61, pp. 77-84.
- 総務省九州管区行政評価局（2017）『九州における外国人旅行者の受入環境の整備に関する実態調査－多言語による情報提供等を中心として－』平成29年3月, 総務省.
- 戴二彪（2017）「九州佐賀国際空港の利用者の特徴と旅行行動－上海便の聞き取り調査から－」『九州佐賀 総合政策研究』1, pp. 39-56.
- 高田和幸・藤生慎（2012）「外航クルーズの旅客と乗組員の消費による経済効果の推計」『日本フェリー&クルーズ学会 論文集』2, pp. 15-22.
- 田島規雄・藤生慎・高田和幸（2010）「外航クルーズ旅客の消費活動が地域・観光振興に及ぼす効果の分析」『土木計画学研究・講演集（CD-ROM）』41
- 田口順等・池田良穂（2011）「大阪港を起点とする定点定期クルーズ客船による経済波及効果」『日本フェリー&クルーズ学会 論文集』1, pp. 25-34.
- 湧口清隆・酒井裕規（2018）「外航クルーズ客船の寄港の集中がもたらす負の影響に関する考察」『交通学研究（2017年研究年報）』61, pp. 85-92.

訪日アジア客の交通手段選択行動に関する研究

平成 30 年 3 月発行

発行所 公益財団法人アジア成長研究所
〒803-0814 北九州市小倉北区大手町 11 番 4 号
Tel : 093-583-6202 / Fax : 093-583-6576
URL : <http://www.agi.or.jp>
E-mail : office@agi.or.jp
