**国際人流・観光における政策目的及びその評価指標に関する考察**

**~中国人旅行客の増大が観光政策に与える影響予測を兼ねて~**

訪日外客数の急増が世間の話題になり、政府**１**は訪日外客数の目標を2000万人から4000万人にする改定した。

小泉総理の観光立国宣言**２**は、観光が戦後再び市民権を獲得したとされる象徴的出来事であった。堂々と「遊び」のために税金が使えるようになったのである。正確に言えば、日本人が「遊び」に行くために税金が使えるのではなく、外国人に「遊んで」もらうために税金を使うのである。急激に中国本土からの来訪者が増加したこともあり、2016年東京都はロンドン、パリと、京都はベニスと、沖縄、北海道はハワイと域外客数で肩を並べるようになった。しかし逆に国民所得において、北はアイスランドから南はハワイに至るまで日本の各地域は大きく水をあけられ、珠江デルタの都市住民にも日本の地方住民は所得で追い抜かれつつある。イタリアのネクタイは周りの国の所得増で価値が高まったというたとえ話があるように、日本の観光資源の評価も、日本経済が長期間伸び悩み、その間に中国、韓国等の極東が豊かになった結果なのである。急増する訪日外客数に惑わされて、そのことの自覚がないことがむしろこれからの政策課題であり、本稿によりその実態の分析を試み、さらに今後の人流・観光政策の目的及び政策展開の方向性を考察することとした。

**第1章　国際人流・観光政策を展開するにあたっての評価指標**

**Ⅰ　伝統的な国際観光政策の目的～旧観光基本法～**

　日本の観光政策は、軍備増強を図るための外貨獲得を目的とするものとして開始され、観光の概念そのものがクロス・ボーダー概念を内包するものであった。しかしその展開過程で概念が拡張されて国内観光が取り込まれ、むしろ国内観光が主体の「内主外従」政策が展開されていった３。

　我が国を含め世界の国際観光政策も多くは貿易政策として展開され、明示的に外貨獲得を政策目的とするか、あるいは暗示的に外貨減少を政策目的としてきた。国際観光機構“UNWTO”によれば、到着地における国際旅行収入も1950年の20億米ドルから2015年には1兆2600億米ドルと増加しているように、国を単位とする世界全体での取引の規模は拡大するものの、総合収支の総和は当然のことながら零になるから、全世界においては旅行収支が赤字の国の存在も前提とせざるを得ないこととになる。その中で世界の自由貿易体制を支える主要国として、日本が国際観光政策の目的をどうとらえるかという視点が重要になってきている。

貿易輸出額で世界一位、二位は中国本土、米国であり、輸入額で第一位、第二位は逆に米国、中国本土である。サービス貿易、所得収支（黒字）は米国が第一位であり、中国本土はサービス貿易の赤字額で第一位である。最終的には中国本土、日本が経常収支（黒字）の第一位、第二位である（表１－１）。米国は経常収支の赤字を最終的には金融収支の黒字でバランスをとっている。その結果中国社会には世界中から期待されている中国人観光客を国際舞台の中で有効に活用する意識が見え始めている。日本が海外旅行倍増計画を構想したときと同じように、モノづくりで稼いだ金を楽しく、しかも国威発揚に、世界中で使おうという発想に切り替わりつつある４。

****

**Ⅱ　主要国に求められる国際旅行収支のバランス感覚**

世界の旅行大国と呼ばれる国の多くは、旅行収支の受取額と支払額がバランスしており、2014年の数字で見ても、受取額及び支払額の両者の上位10か国に7か国がランクインしている（表１－２）。支払差額における中国本土、受取差額における米国は抜きんでている（表１－３、１－４）ものの、その他の独国、仏国、英国、伊国、豪州も支払額、受取額いずれも世界旅行市場において大きな地位を占めている。世界の主要国の中で日本だけが上位に登場しなくなったのである。







****

金額ベースでの集計においては、“tourism”を“passenger transport”とそれ以外の“travel”とに分離し、運送収支を含める場合（観光収支）と含めない場合（旅行収支）がある。観光地における域内交通費は収支に含められるが域外との交通費は含められないことが通例であり、UNWTOが作成する旅行収支にも国際運送部門が含められていない。UNWTOの性格からくる限界であるかもしれないが、国際航空の収支は額が大きく、しかも旅行収支と比較しても主要国では全体の一割から三割を占める無視できない割合になっている。アイルランドのように運送収入が旅行収入を上回っている国も存在する（表１－５）。

**Ⅲ　米国一国から米中二国体制にウェイトを移す世界旅行市場**

第二次世界大戦後一貫して世界の旅行市場は米人を中心に回っていた。欧州の復興に寄与したマーシャルプランにも米人観光客を送り出す政策等が含まれていた。アメリカに集まった富をいかに欧州復興に活用するかという中で、観光政策も展開されたのである**５**。マーシャルプラン終了後、西ドイツがプロモートしたロマンティック街道は、かつて駐留していた米国兵士を再び旅行客として呼び戻す政策として始まった。

終戦後とった日本の観光政策も米人観光客誘致政策であった。GHQに接収されて不足していたホテルを整備するため国際観光「ホテル」整備法を制定し、米人等用に各部屋にバスルームを配備するようにした。更に、英語等のガイドを認定するため旧通訳案内業法を制定した。1952年には占領政策が終了したため、安心して依頼できる旅行会社を米人等に明示するために旧旅行あっせん業法を制定した。終戦後の疲弊状態では外貨獲得のためのインバウンド政策しかなかったのである。航空機は米国しか保有していなかったから、米国は日本の空港を使用して東南アジアから太平洋にネットワークを張り巡らし、日本人もそれを活用した。米国籍航空企業が日本を経由してアジアに路線を張り巡らせることができ、現在でも成田に発着枠がある理由でもある**６**。

1963年東京オリンピックの前年に、観光目的の外貨使用が緩和され、日本人も国外旅行ができるようになった。1971年には日本のGDPが西独（当時）を追い越し世界第二位になり、日本人海外旅行者数も訪日外客数を上回った。アウトバウンド政策の開始の年でもあり、日本人海外旅行者の保護を強化した「旅行業法」が施行された。1986年には円高基調を背景にして、日本人海外旅行者数を1990年までに、五百万人から一千万人にする「日本人海外旅行倍増計画（テンミリオン計画）」が提唱された。旧運輸省は、日本人海外旅行者のマナー対策として、社会的に批判を受ける行為や外国で禁止されている行為を説明したビデオやパンフレットを作って、飛行機の中で上映し、ガイドブックへの掲載等を行ったものである。

バブル経済崩壊後日本経済が伸び悩む一方、中国本土経済は目覚ましい発展を遂げ、2009年には名目GDPで日本を追い抜き、2016年現在中国本土の名目GDPは日本の二～三倍、米国の六割となった。各国観光地はその将来が中国人観光客の誘致にかかっているとの認識を強化している。

**Ⅳ　観光立国推進基本法の制定～外客数を課題とする特異な立法例～**

2006年外貨獲得を念頭に置いた観光基本法が全面改正された。後継の観光立国推進基本法においては、外貨獲得理念は消滅し、明文をもって「我が国を来訪する外国人観光旅客数等の状況も、国際社会において我が国の占める地位にふさわしいものとはなっていない」と規定した。外国人訪問客数を問題視した世界にも珍しい立法例であるが、国、地域の誇り確保を政策目的とする以上は訪問客数が評価の中心材料となるのである。

UNWTOによれば国際観光客到着数では仏国が世界一である。仏国は、日帰り旅行者を含めれば、2億人を超える旅行者を集めている。実質上は、収入はもちろんのこと、遠距離の旅行客も集めている米国が世界一なのであろうが、到着数の統計上は欧州にある仏国が上位となる。政策目的によって評価材料は異なるものであり、国境を前提にした集計方法を基に議論することにも限界がある。近年では、ロンドン、パリ、北京、東京といった都市単位で、しかも、旅行目的（Holiday、VFR、Business等）に応じて議論することが多くなっているのも、このことによる。

**Ⅴ　「国際」旅行客到着数をめぐる政策判断**

UNWTOによれば国際観光客到着数（1泊以上の訪問者）は1950年の2500万人から、2015年には11億8600万人と増加し、世界の旅客の約半数が欧州に到着している（表１－６）。



国際旅行客到着数の上位地域の推移をみると近年ほぼその順位は不変である。メキシコが順位を上げ、タイ、香港、マレーシア等が順位を下げ、10位以内にランクインしなくなった程度である。上位の出発地の構成に見られるように、所得水準の高い人口の多い地域を近隣に抱える欧州主要七か国は2010年以降常時ベストテンにはいる。露国は、一千万人近い来訪者が存在するウクライナを筆頭に旧ソ連国及び東欧諸国の取扱が統一されていなかったから、実質はさらに上位にランクされると思われる。

　国境概念は政治的判断を含むものである。中国では一国二制度を採用し、香港、マカオ及び台湾に関しては、国別ではなく地域別と表現を使い分けるものの、旅行統計上は国外旅行並の取扱をしているところから、日本を含め他国もほぼそれに倣っている。また、マレーシア・シンガポール間、中国からベトナムへの陸上移動等のように統計作成者の方針により国際旅客統計に含めない場合も存在し、それぞれ便宜的に判断されている。

**Ⅵ　観光政策における旅行時間の評価判断**

**１　365日ルール**

UNWTOが行う国際旅行統計においては365日以上定住地を離れている者は“visitor”の数にカウントせず“migrant”に区分する。国籍による分類をしていないのである。従って、国際旅行客到着数を論じる場合に無条件に国名を用いることはなく、居住地“place of residence”、旅行書類発行地“place of issue of travel document”という表現が用いられる。国、地域の誇りが政策目的につながる属人的な国籍による分類でなく、定住地による分類なのである**７**。なお、中国、台湾においては、香港同胞あるいは華僑旅客という字句が統計表において用いられている（表１－７、１－８）。





**２　overnight　tripとsame-day　trip　～24時間ルールの是非～**

国際旅行統計の場合、24時間以上自宅を離れる場合字句touristを、24時間未満の場合は字句excursionistを使用し、あわせて字句visitorを使用することが通例である。まず国際観光客到着数であるが、一つの旅行（トリップ）で複数の国に到着する場合があり、滞在時間数や宿泊数“nights”を比較することが合理的であるものの、その集計には技術的困難性を伴う。従って便宜的にならざるを得ず、「24時間・365日ルール」という場所的、時間的ルールにより処理をすることは、現状では仕方がない。今後、国境を越える移動がさらに増加するとともに、現在国内観光とされているものの統計が、スマホ、GPSデータ等を活用することにより整備されてくれは「24時間・365日ルール」の必要性は低下するものの、宿泊概念や日付変更線（時差）の処理がクリティカルな課題となってくると思われる。

**Ⅶ　各国(地域)に見る日帰り旅行の政策的評価**

**１　北米における日帰り客のウェイトと概念“Overseas”**



米国、カナダ、メキシコの北米三国には約4億8千万人が居住し、約20兆7千億米ドルの名目GDPが生み出され、膨大な数の旅行者が発生している。メキシコは、人口規模において日本と、その名目GDPはカナダと、一人当たりの名目GDPでは中国本土と同じである。

北米三か国間の人流は日帰り旅行客のウェイトが極めて高い。自動車による日帰り率がカナダ居住者で５５％程度、米国居住者で３５％程度である（表２－１）米国・カナダ間の人流を見ると、カナダ居住者の移動は米国居住者の2倍の規模がある。カナダの人口が南側に多いからである。

米国は、カナダとメキシコとの間で北米自由貿易協定（NAFTA）を締結し、相互に一定の条件を満たす範囲で短期労働目的での入国を認めあっている。また、メキシコから米国への入国は、国境から25マイルまでの国境地帯への入国と、それよりも内陸部への入国では手続が異なる。月例観光統計では、2005年までは内陸部到着者数のみを米国入国者数としていた。2006年以降2009年までは国境地帯入国者を含む入国者総数を併記するようになり、2010年以降は入国者総数のみを計上するようになっている。従って、メキシコからの入国者数は2005年以前と2006年以降で連続性がなく、統計から人流を分析するうえで留意しなければならない（表２－２）。

統計手法を変化させるだけで大規模な数字の変動が起きるのは、統計のもととなる政策目的が人流・観光政策のために作成されているのもではないところからくる制約である。人流・観光政策の評価を合理的にするには、政策目的にあった統計を実施しなければならない。







表２－３及び２－４は1990年代の統計である。1999年には約3億人が米加、米墨（メキシコ）間を旅行している。同年の日帰り率はカナダとの間で両国とも66～67％、メキシコとの間で米国居住者が82％、メキシコ居住者で92％と極めて日帰り旅行者の率が高い。

現在の三国間の人流（表２－５）を概観すると、宿泊を伴う国際旅客として、米国からメキシコには2300～2600万人、メキシコから米国には1700万人、米国からカナダには約1150万人、カナダから米国には2300万人、カナダからメキシコには190万人、メキシコからカナダには17万人の人流が発生している。この宿泊を伴う人流に加えて、米国からメキシコに4600万人～4800万人、米国からカナダには700万人、カナダから米国には3300～3400万人の日帰人流がみられる。メキシコから米国への日帰り数はOECD資料等を基に推計すると7千万人前後ということになるが、旧方式の1999年の数値でも約1億人という巨大なものであった。なお、表２－５の網掛けの部分はOECD統計に基づくものの、数字の整合性がとれていないのは、それぞれの統計表で示された数字の整合性を完全にとることができないという統計上の制約があるからであるが、政策判断を行うには大きな支障はない。

米国国際旅行統計においては、カナダ、メキシコを除外した外客数を文字通りのOverseasの旅客として扱っている。外国人海外旅行客を数で評価する日本の観光政策では見られない姿勢である。メキシコ・中南米からの不法移民が政治問題化しているが、正規の人流においてこれだけの大規模な活動が行われている状況では、現状追認的施策にならざるを得ないと考えられる。なお、同じ英語圏のカナダでは米国、メキシコからの外客はOverseasの旅客としている。

三国間の旅行は身近なものだけに、2015年はカナダドルの対米ドル安が影響して、カナダの出国トリップ数が3.7％減少している。同じ2014年でも他の目的地への出国トリップ数が10％増加しているのに対して、米国側国境からの出国トリップが10％減少したからである。



カナダ政府は国内旅行に加えて州際旅行統計を公表している。州際旅行比率が国外旅行に比して一桁少なく（表２－６）、遠くの他州より近くの米国という旅行行動がうかがえる。いずれにしてもカナダ居住者にとっては国外、国内を区分する旅行感覚は日本人ほど大きくない。その結果国際観光政策に求められる意義も変わってくるのである。



毎年米国人の殺害事件が発生するところから、米国政府はメキシコ旅行注意情報“Mexico Travel Warning”を何度も出しているものの、米国居住者は一日15万人以上がメキシコ国境を超えている。この米人旅行客の増大の原因はペソ安に求められている。対ドルレートは対1993年比で2016年平均レートは一桁も下がっている（表２－７）からである。旅行客の増加はここ2年で急激に発生しているが、逆に発想すれば為替レートの影響で旅行者は増減するのであり、旅行者数よりも旅行収支を含めた総合収支が政策評価にはより重要なのである。



**２　中国本土と香港、マカオ間における日帰り旅行状況**



表３－１は極東地域内の地域間の相互流動表である。極東における中国本土の大きさが理解できるとともに、日本の置かれている状況も理解できる。中国本土、特別行政区（SAR）である香港及びマカオ間においては、陸続きの部分がある上に、買い物目的のparallel trading等を目的とする旅行者の数が膨大である。表上段は基本的には到着地の日帰り客を含めた統計を用い、表下段は宿泊データに基づき作成したものである。地理的には狭い範囲の移動であるものの、人口密度の濃い地域における移動数であり、両者を比較しなければ全体像が理解できないものである。

香港は面積1100km2、人口は700万であるから、佐渡島（850km2）よりは五割程度大きい島に愛知県程度の人口が暮らす都市である。マカオは28Km2と三浦市（32Km2）より少し小さい地域に人口65万人が居住する地域である。大陸とは陸続きであり、香港とも高速船で1時間程度で結ばれている。マカオの一人当名目GDPは日本の倍を超える。このマカオ訪問者が2015年には3千万人を超えており、訪問者率では世界最大級の地域である。国際旅行収支も世界のベストテンにランクインしている。この香港、マカオの日帰り圏内に珠江デルタにある深圳等の大都市が位置し、巨大な人流経済圏を形成している。従って中国本土と香港・マカオの間には日本を訪問する外客数を超える巨大な人流が発生することになる。



香港は欧州と同様に日帰りのウェイトが大きい。欧州と異なるのは深圳等から数次ビザをもってparallel tradingに来る中国本土からの訪問客が多いことである。宿泊客の平均宿泊日数は3.5日程度であり、宿泊客一人当たり約千米ドル消費する。その結果、国際旅行収入では、マカオと並び世界のトップテンにランクインする。

この中国本土から香港への到着旅客数が2014年から2015年に150万人近く減少した（表３－２）。「雨傘運動」のような政治情勢に左右されるのであるが、同時に*parallel trading*規制は香港居住者にも望む声があり、複雑である。宿泊客の消費行動は一人当たり一トリップ千米ドル程度、一晩当たり三百米ドルと世界の大都市型の構造である。なお、中国本土からの交通手段は圧倒的に陸路が多く第一手段が徒歩となっている（表１－８）。parallel trading関係者なのであろう。

**３　国外日帰り観光率の高い欧州**



欧州では、国により国外日帰り旅行が多い国と少ない国が混在する（表３－３）。英国居住者の国外日帰率が独仏をはじめ他の西洋諸国居住者に比べて極端に低いのは、ドーバー海峡が存在するからである。また、ハンガリー、エストニアでの日帰り旅行比率が、英仏西と比べて高いのは所得の差を表している。しかし伊国も高いところから、周辺国との地理的な関係も無視できない。いずれにしろ日帰り旅行を認識しておかないと欧州における旅行者数による人流・観光政策の評価は困難である。なお、ドイツは従来から日帰り旅行客の統計を公表していない。

**４　日本における日帰り海外旅行の政策的処理**



四面環海の日本は日帰り海外旅行を念頭に観光政策を考える必要性は薄かった。しかしながら、プサンから高速船で片道１時間の対馬への韓国人訪問客数が増加した（表３－４）。地元の国際交流協会が実施したアンケート調査によれば、日帰り客の割合が58%となっているところから、10万人程度は日帰りと推測される。対馬における増加数する韓国人観光客政策については、「新元寇来襲で対馬が危ない」といったマスコミ報道等の戸惑いの中にあって、地元で冷静な対応がなされた結果、今日では宿泊客増加対策にウェイトが移っている**８**。

クルーズ客が急増しているが、クルーズのビジネスモデルは寄港地での宿泊は前提としないオールインワンのビジネスモデルである。観光政策の目的が国、地域の誇りにあるとすれば、クルーズ客も評価に加える必要がある。日本における日帰り外客の評価については、目下のところ明確に意識されていないが、長崎・上海間と長崎・東京間は同じ距離であり、中国本土客の増大により今後の検討課題となるであろう。

**Ⅷ　訪問客数と宿泊数　～民泊論議～**

**１　宿泊数と到着旅客数の評価**



国際観光政策においては到着客数よりも宿泊数が重視されるのは、経済効果が重視されるからである。わが国も政策判断に必要であることから宿泊統計が近年充実しはじめているが、移動統計との接続性の確保が課題となっている。表３－５はOECDに報告されているポーランド到着旅客数及び宿泊数であるが、旅客数が宿泊数を上回っている。そのためポーランドは民宿データの充実を2012年から図っている。今後は、位置情報等の整備により人流データとして整備されることが予想される。宿泊単位を超えて滞在時間まで把握できるようになれば、政策判断に大きな影響を与えるであろう。

**２　Private Accommodation（民宿）を活用する欧州諸国**

前述した通り到着客数より宿泊数が下回ることがある。クルーズ船や夜行列車、キャンピングカー等での移動、別荘、親戚・知人宅での宿泊が考えられるからである。リオデジャネイロのオリンピック・パラリンピックにおける親戚・知人宅宿泊率はInternationalで13.3％、nationalで48.6％、と高率になっている**９**。

Airbnbに代表されるシェアリングエコノミーが世界中で話題になっている。スマホ・アプリを活用し、Ｐ２Ｐのビジネスモデルであるところに新味があるが、個人の家、部屋を活用する民宿自体は古くから存在する。日本ではこれを民宿といわず「民泊」として社会問題にしている。ひと頃までは観光研究者も農家民宿を好意的に研究課題に取り上げ、グリーンツーリズムの騎手的に取り扱っていた。日本でも独国の農村観光を手本に「農山漁村滞在型余暇活動のための基盤整備の促進に関する法律」が制定されている。見事なぐらいにまで字句「観光」ではなく「農村滞在型余暇活動」という政策概念で出来上がっている。同時に、都市ではウィークリーマンション等が宿泊機能を持つものとして提供され始めていた。すでに今日の民泊がスタートしていたのであるが、スマホがなかっただけである。そもそも日本の旅館業法は「住」の機能を有する簡易宿所や下宿を規定しており、必ずしも「宿」の機能を持つホテル、旅館だけを規定するものではなかった。私はこの両者の接近現象を「住と宿の相対化」と位置付けて人流概念を提唱している**１０**。

OECDの統計ではaccommodationの種類を、Hotels and similar establishments（Hotels, motels and resorts）、Specialized establishments（Caravan parks and commercial camping grounds）、Other collective establishments（Rented houses, apartments, flats and units）及びPrivate accommodation（Guesthouse, bed and breakfast）の４つに分類する。Private accommodationというカテゴリーがホテルとは区別されているのである。このPrivate accommodationを、Nights in all types of accommodationで除した数字（％）を民宿利用率と考えて評価したものが表３－６である。主要観光地であるギリシャ、クロアチア、スペイン、イタリア、マルタ等を含め多くの地域において、国民が国内旅行をする場合はホテル等を利用するよりも、民宿を利用していることがうかがえる。また、外客が民宿を利用する場合においても、スペイン、デンマーク、クロアチアでは高利用率になっている。欧州地区では、居住者が旅行を行う場合、国外、国内を意識する度合いが低いとの仮説に立てば、民宿利用に対する意識も違いがないはずであり、その結果が表３－６において同じ傾向を示す形で表れているのであろう。民宿が国内用あるいは外客用に整備されている結果、外客も国内客も状況に応じて利用するという循環になるのである。



**Ⅸ　旅行目的　～観光と**Visiting friends and relatives“VFR”**～**

**１　観光目的**

観光活動は、「たのしみ」という主観的な概念を中心とするとするところから、客観的把握が困難であり、統計を取るためには業務活動を含めたヒトの移動を把握することに収斂せざるを得ない。UNWTOでも24時間・365日ルールによるヒトの移動に関わる統計処理が行われている。 “Leisure Purpose Trips”（LPO）の統計が作成されることもあるが、“All Purpose Trips”（AP）と併用しないと国際比較等が困難であることから、UNWTOはAPを採用しているのである。従って正確には観光概念である「「楽しみ」のための旅」に限定されない「人流」が字句としては適切であると判断して本稿でも人流を併用している**３**。



ロシアでは、観光目的の訪問者数を公表している（表３－７）。また旧ソ連国、東欧諸国との人流数を統計に含めない処理をして発表しているところから、UNWTOの統計資料とは大きく異なる。国籍の取扱も同様に複雑であり、ロシアの入国統計では無国籍者が35万人計上されている。ソ連邦時代には国内移動であり問題がなかった者なのであろう。

**２**VFR　**～**親戚・知人訪問～

➀　出入国率に大きな割合を占めるVFR

米国商務省が行った*U.S. Department of Commerce International Trade Administration/Industry & Analysis*（以下商務省資料**１１**という）によれば、米国居住者の出国目的の53%はVacation/holidayである。次いで VFRが27%と大きな割合を占め、ビジネス目的は10%である。VFR は日本の帰省等に相当し、移民社会ならではの大規模なものである。

また、米国居住者の15％が自分たちをHispanicと、16％がAsianと、 8％がBlackと、2％がAmerican Indian/Alaskan Native or Hawaiian Islanderと認識している。2014年にアジアを訪問した米国居住者の59％が自分たちをAsianと認識し、南米を訪問した米国居住者の52％ がHispanic と認識している**１１**。旅行目的にVFRの占める割合が大きくなるはずである。

台湾居住者の海外旅行に占めるVFR の割合も2015年値で33.7％と極めて高い（表３－８）。華僑に代表される国外居住者の層の厚さが反映されている。





2014年3月31日発行のTourism in Russiaによればロシア訪問者の目的の7割はVFRである（表３―９）。旧ソ連邦時代に各地に居住していたロジア人がソ連崩壊と同時に国外扱いとなり、2500万人のロシア人が東欧諸国も含めて近隣諸国に居住している。これらのロシア人が友人、親せきを訪ねる目的でロシアを訪問する数は膨大であり、2010年にはVFRに関するビザの簡素化が図られた結果1570万人来訪したと理解されている。

訪日外客数を政策目標にする考え方に立てば、諸外国のようにVFRの増加策も検討の対象となる。しかしながら、VFRは自国民の移民政策や他国民の受入政策の結果生じるものであり、観光政策の目的として行われるものではない。visitorとmigrantの区分をする365日ルールも便宜的なものであり、国の誇り、地域の誇りを目的とする場合、観光政策と移民政策はともに人流政策として共通に論じなければならなくなってきている。

Ⅹ**出国者数**



　国際観光政策の目的が外貨獲得にあるため、出国（境）者数統計に関心が薄くなる傾向がある。出国は把握できるが、出国先等の分類処理に現状では時間がかかる。いずれ出入国管理の自動化等により簡単に集計できるようになると考えられるが、出入国（境）手続きそのものを廃止している場合には、推計値でしか把握できない。それらの事情を前提に2014年の数値を比較したものが表３－１０である。まず基本的には居住する人口規模が大きくなければ出国（境）者数も大きくはならない。中国本土、米国、露国が代表例である。例外は隣接地域との移動が簡便な欧州諸国である。日本は人口が1億2千万人とメキシコに次ぎ多いのであるが、出国者数が伸び悩んでおり（2015年1621万人）、2015年には韓国（1931万人）に追い越されている。なお、台湾の統計では最初に到着した目的地を出国先としている。

出国者数は消費者行動の結果であり、その地域の豊かさを示す指標として用いることが可能である。日本においては都道府県別の出国率が公表されているところから、地域政策の評価材料としての活用が考えられる。

**第2章　世界の観光市場における米・中旅行者の状況**

**Ⅰ　欧州旅行市場における米国と中国**

国際到着旅客数は欧州が50％を占めている。統計手法を反映している面もあるが、マスターカードが2014年に行った調査によれば、アジア諸国の住民、特に圧倒的に人口の多い中国本土居住者に、訪問希望地のアンケートを取った結果、ロンドン、パリがトップに来ており（表４－１）、今後の中国人旅行者の増大を考えると欧州が世界の最大の旅行目的地であり続けることは十分に考えられる。



19世紀から20世紀にかけて六千万人が欧州から米大陸に押し寄せた。いわゆる「移民の世紀」である。財を成し３～４割の人は戻ったといわれる。大西洋を挟んで所得の平準化が進行した。その後6千万のアジア人も米大陸に渡り、米国横断鉄道建設等に貢献したが、欧州人のように永住権を保証されず、アジアとの間では所得平準化が進行しなかった**１２**。

今、英国のEU離脱をめぐり欧州は揺れている。アフリカ・中東から移民、難民が押し寄せ、深刻な対立がある。中東の政治情勢の影響もうけ、テロが多発している。「移民の世紀」の付けが現代に回ってきたともいえる。それにもかかわらず、2016年の主要観光地への訪問客が減少していないのは、欧州観光地の力なのであろう。





欧州訪問者数の上位国は米国を除き域内国又は近隣国である（表４－２）。逆にアウトバウンド資料により、主要西洋諸国の訪問先を、trip数に加えて、宿泊数、支出額により分析してみたものが表４－３である。EU諸国にとっては、居住者のEU域内での活動は国内の活動と連続している。従って、旅行活動においても、アウトバウンド、インバウンドといった対比ではなく、居住者の国内及び国外の旅行を合わせて、非居住者の自国での活動と対比させて、旅行というジャンルで分析をしなければならないと認識されている。そのうえで、国外旅行先を見てみると、独国、仏国は、上位国の比率が低く、分散型である。域外は上位五位には米国及び準加盟国のトルコが表れている。いずれも欧州と米国の関係を反映してVFRのウェイトが高い結果であろう。



表４－４は欧州を訪問する者の居住地別に宿泊日数を上位からならべたものである。欧州主要国以外でランクインするのは米国、中国本土、日本であるが、日本が減少する中で、中国本土が急速に増加していることが読み取れる。

**Ⅱ　世界最大の旅行市場を形成する米国居住者分析等**

**１　米国居住者の国外旅行行動分析**

カナダ（92%）と比較して国外旅行をしないといわれる米国居住者でも日本の平均（13%）を上回る21％の人が国外宿泊旅行に出ている。更に日帰りの国外旅行をカウントすると、米国人の半数は一年に一回は国外旅行をしていることになる。従って中国に次いで旅行支出額が大きいのである。訪問先はメキシコ、カナダは別格として、英国等の欧州、ドミニカ共和国等のカリブ諸国等が中心であり、日本にも2015年に885千人が出かけている。日本政府観光局の同年の発表数では103万人であり米国政府の発表する数字とずれがある。なお2016年は124万人（日本政府観光局速報値）と急増している。



**２　出国率に見る大都市とローカル**

米国居住者が出国する港、空港はニューヨーク、マイアミ、アトランタ等上位10都市で76%を占める。商務省統計では、米国の国外旅行者の平均所帯所得が12万5千米ドルであるところから大都市住民が多いと考えられる。同様に、日本の出国率（2015年）も、東京25.9%、神奈川19.5%、千葉15.7%、大阪14.5%、愛知14.4%、兵庫14.3%、京都14.2%と都市部に集中している。それ以外の道県は日本の平均13％を下回り、ボトムは青森2.8%、秋田3.1%、岩手3.3%、鹿児島3.8%と、国を問わず一般的に、国外旅行には所得及び交通機関の利便性が影響していることがわかる。従って地域観光政策として行うプロモーション活動は、大都会を中心に行った方が効率的である。

**３　旅行準備等に見る米国人**

米国商務省資料**１１**によれば、米国居住者はネット以上にエアライン情報を活用（52%）している。日本でいえばJRの情報を活用しているようなものである。それだけ航空が身近なのである。旅行計画も70日～100日前に丹念に立てている。平均の国外旅行回数は2.6回である。一人旅の割合も高く、平均は1.6人で旅行している。旅行期間も17日と日本人から見れば長い。カード使用率は5割と思ったよりも低い。訪問地が1.8カ所であり、あちこちとは回らないようである。一人一回当たりの平均支出は約1500米ドルであり、そのうち航空運賃が1200米ドルと大半を占め、旅行の決めてはやはり航空運賃のようである。予約行為はオンライン旅行会社を利用するものが32%、 従来の旅行会社を利用する者が17%、直接航空会社に予約する者が39％、パッケージツアーを利用する者は 13 %である。マイレージ等の特典や長安売りチケットを使用しないで旅行する率は81％を超えている。78％がエコノミーやCoachクラスで旅行している。旅行保険付保率は30％である。旅行者の12％が事前に健康チェックを受けているとの結果も、設問を含めて日本人には驚きである。平均年齢45.0歳である。

**Ⅲ　カリブ諸島における米国人観光客の存在感**

**１　カリブ諸国の概況と観光**



カリブ海島嶼部を人口規模で概観すると、一千万人を超えるキューバ及びドミニカ共和国を別格として、百万人を超える地域はプエルトリコ、ジャマイカ及びトリニダートドバコの三カ所である。カリブ諸国は豊かな島が多く、1人当たりのGDPが３万ドルを超える地区は、6万ドルを超えるケイマン諸島を筆頭に、米領ヴァージン諸島、英領ヴァージン諸島がある。多くは2万ドル台であるものの、１万ドル以下の地域として、数は少ないがセントビンセント・グレナダ、ドミニカのほかドミニカ共和国、ジャマイカといった観光地がある（表５－１）。

カリブ海諸国への国際旅客到着人数は空路、海路あわせて合計2244万人、受取額は270億ドル、一人当1200ドル強（2014年）である（表５－２）。クルーズ客数は フロリダ・カリビアン・クルーズ協会が公表している*ECONOMIC CONTRIBUTION OF CRUISE TOURISM TO THE　DESTINATION ECONOMIES*によれば、2014年5月から2015年４月まで

の一年間の35港(キューバは除外)の延べ訪問客は23,624,500人であった。これに延べ4,503,300人の乗員の訪問が加えられる。UNWTO統計の定義では1日以上滞在する者を到着旅客とし、クルーズ客は相当数が含まれない。例えばアンティグア・バーブーダの到着数は、UNWTO統計では2014年249（千人）となっており、24時間以上滞在する航空旅客“Stop-over”の数と一致するから、クルーズ客数は含まれていないのである。

カリブ海クルーズの島嶼部の寄港地は、キューバを除き、フロリダ・カリビアン・クルーズ協会に加盟している。これらの地域は概して観光が主要産業となり、外貨収入の多くが観光によりもたらされている（表５－４）。

カリブ海クルーズ客数の順位と航空機到着客数の順位は当然のことながら一致しない（表５－３）。2014年のクルーズ客到着数が百万人以上の地域は、バハマ諸島、コズメル（メキシコ）等七カ所であり、航空機到着客数百万人以上の地域は、ドミニカ共和国514万人、キューバ300万人等六ケ所である。国際観光収入の上位国はドミニカ共和国、バハマ、キューバ、ジャマイカ、アルバであり（表５－２）、観光収入には航空旅客の数のほうが影響している。例えばバハマでは航空旅客は一人当たり1500米ドル消費するのに対して、クルーズ旅客は80米ドルである（表５－５）。カリブ海諸国での滞在期間は6日～10日である（表５－５－２）が、これらは航空機による訪問者が中心である。









**２ 対米依存度が高いカリブ諸国の観光～米国の裏庭の実態～**

カリブの地域国際機関であるThe Caribbean Tourism Organization（CTO）が発表した2014年の『カリブ観光動向』（2015年2月10日付）によれば、同年の観光客は前年より130万人増の2,630万人であり、その半数の約1,300万人が米国居住者であると報告されている。ドミニカ共和国の到着旅客は航空機が中心であり、クルーズ客ではないが、米国人が全体の35％を占めるほか、観光地であるだけにカナダに加えて主要欧州諸国の旅行者が到着している（表５－６）。



航空網の拡大と港湾開発はクルーズの需要拡大を推進している。新しい発着港の開発により、発着港まで航空機を使うか、自動車で行くか旅行者の選択肢が増大した。クルーズ船国際協会（CLIA）の2008年の調査では72％の米国人が、自宅に近い港があるという理由でクルーズに乗ると表明していた。クルーズ人口1,305 万人のうち896 万人（全体の68.6％）が米国内港湾からクルーズに参加しており、このうち57％がフロリダに集中していた。言うならば、米国クルーズの7 割弱は国内旅行なのである。さらに、1,305万人中、米国内在住者は929 万人で全体の71.1％であり、外国人比率が3 割程度あった。

米国クルーズのイメージの変貌は、ここ10 年ほど激しいものがあった。CLIA が行ったCruise Market Profile（2014）によれば、この年の全米のクルーズ参加客の平均年齢は49 歳、平均家計所得は114,000 ドルで、定年退職者比率は全体の21％であり、リピーターは６割と高率であった。クルーズ日数は半数が６～8日、一人当たりの平均旅行費(クルーズ料金、航空券、船上での出費を含めて)は2200ドルであった。全体の80％がカップルでの参加である。クルーズは一部の富裕層の旅行ではなくなってきた。

**３　カリブ海主要諸地域の個別の人流・観光状況**

**（１）アンティグア・バーブーダ**

　アンティグア島とバーブーダ島等から構成され、人口は8万人であるから、宮古島と石垣島をあわせた程度（10万4千人）である。一人当たりのGDPも1万5千ドルと宮古島、石垣の約200万円を幾分か下回る程度である。海外旅行客80万人のうちクルーズ船は55万人である。しかし、ヨットで来る人が2万人近くいることはカリブ海における英米人の海洋レジャーの層の厚さをあらわしている。航空機客は25万人であり、米国から8万、英国から7万人とやはり英連邦の国である。旅行者の平均滞在日数は10日弱であり、ホテル等に宿泊する者が7割だが、Booking.Com等による民泊利用者も多い。旅行者数を比較すると、石垣到着観光客数が約百万人、宮古島が約五十万人であるから、先島諸島のほうが恵まれているということになる。

**（２）バハマ諸島とカジノ**

バハマ諸島の面積140万haはジャマイカより大きいが多くの小さな島を合計したものである。国の人口は40万人とジャマイカより一桁小さいが、国民一人当たりの年間所得は2.3万ドルと日本の地方と同じ程度の所得がある。売上高は減少傾向にあるものの、100億円を超えるカジノ事業の収益がある（表５－７）。年間140万人近くの海外からの宿泊旅行客のうち8割弱はアメリカ人である。交通手段は110万人が空路である。従ってクルーズ船の目的地としては大きくないが、旅行収入は大きい（表５－８）。自家用飛行機、ヨットの到着数がクルーズ船と肩を並べている（表５－９）。米国のESTA制度の普及により、ナッソー空港において搭乗前に米国の入国手続きができるように配慮されている。



****



**（３）ジャマイカ**

ジャマイカの人口は270万人、面積は1000ha、日本でいえば大きな県の規模である。しかし一人当たりのGDPは5000ドルと低い。2014年の海外からの宿泊旅行客は200万人（米国6割、カナダ2割）であり、実支出額は22億USドル、一人当たり一日122ドルである。クルーズによる訪問客は150万と多く、年間3千万ドルの外貨収入があるものの、一人当たり一日では82ドルである。

**（４）　ケイマン諸島**



ケイマン諸島は人口6万人のイギリスの自治区である。タックスヘヴンとして知名度が高く、非ケイマン人のウェイトが高く（表５－１０）、一人当たりのGDPは62100ドルと突出して高い。消費単価の高い航空機旅客は約40万人訪問し、平均8.7日滞在している。クルーズ旅客は170万人とカリブクルーズでは第5位の寄港地となっている（表５－１１）。



**（５）キューバ**

政策的特例もあり2010年には米国内にキューバ系移民が約180万人存在した。2013年にキューバでの新移民法の施行により、20万人が帰国したと報道されている。同年にキューバに入国した米国人も9万2,000人となっている（表５－１２）。

これまで米国政府がヘルムズ・バートン法等世界一厳しいといわれる経済制裁法をキューバに対して課してきたことから、キューバの人口一人当たり名目GDPは約7700ドルとなっている（表５－１３）。米国民が観光目的で渡航することを連邦法で禁止し、人流の重要手段であるクレジットカードや旅行保険、インターネット予約も米国企業のものが利用できなかった。しかしオバマ大統領は2014年12月17日にキューバとの関係改善を打ち出し、2015年7月に国交を回復させた。 キューバのGDPにおける旅行・観光産業のシェアは現状では低く（表５－４）、国際観光収入も２５億ドル（２０１１年）程度であった（表５－１４）が、今後の成長が期待される。キューバ観光について期待を込めて使用される用語を列挙すると、*“Family Reunification tourists” “Sun, Sea and Sand tourist” “now-bird tourists” “Retirement tourists” “March-Breaker tourists” “curiosity tourism”*と実に多彩である。期待が大きい分だけ、逆に周辺諸国は緊張気味である。周辺国の観光産業のウェイトが高いことと、米国のウェイトが高いことからくる不安である。それだけに、新たな観光客誘致対象として、中国人観光客対策に取り組む動きも報道されている。





****

**４　クルーズ等をみつめる韓国人、日本人の目と極東クルーズの将来**

我が国へクルーズ船で入国した中国本土を中心とする外国人旅客数は、2013年は約17万人、2015年は約112万人、2016年は170万人と、韓国の220万人についで増加している。同時に中国交通運輸協会客船ヨット分会も2016年の中国の主要客船港の客船受け入れ便数、旅客数が大幅に増加し、中国からのクルーズ海外旅行者数が初めて２００万人を超えたと発表している（新華網2017年１月22日）。この極東クルーズはカリブ海クルーズと距離的には同程度のものである。台風やハリケーンの襲来が障害になる点も共通する。従って中国本土利用者の巨大な需要が発生すれば、カリブ海クルーズと同様大きな産業に発展することが期待できる。

日本人はクルーズに対する選好性が低いが、中国本土客は内陸部居住者を中心としてクルーズ志向が高い。瀬戸内海等の風景を鑑賞する姿勢も、西洋人と同じく船からの映り行くシークウェンス景をめでている。

クルーズは典型的なオールインクルーズ商品であり、通例、寄港地での消費額は少ない。しかしながら、博多港に寄港した外国クルーズ船客の９割以上を占める中国人旅行者の消費動向調査（2015年）によれば、１人あたりの平均消費額は10万7千円に上り爆買いの現状を裏付けている。

これに対して、フロリダ・カリビアン・クルーズ協会資料によれば、カリブクルーズの一港の1人当たりの平均滞在時間は4～5時間であり、総支出額は乗客分が25億米ドル、従業員分が3億米ドルである。乗客1人当たり支出額は104米ドルである。内訳は時計・宝石が3割である（表５－１５）。同協会が描く平均的なクルーズ船（表５－１６）は3500人乗りでクルーが1400人、1港当たりの上陸客はクルーを含めて3640人で1人当たり100ドル弱消費し、全体で36万ドル消費するというイメージである。ホームポートは宿泊費が半分弱であり、全体支出額は少ない。二回以上の人が半数を超える目的地はバハマ、コズミル等少数であり、初めての目的地の割合は全体的にみると6割程度である。目的地ごとの総消費額は、バハマ70百万ドルが群を抜き、第二位のプエルトリコが40百万ドル、コズミル34百万ドル、ケイマン30百万ドルと10百万ドルを超える。従って極東クルーズも中国人利用者の今後の需要の変化により、カリブ海型の構造に変化する可能性を考慮しておかなければならないであろう。



****



韓国を訪問する外国人数も急増している。主役は中国本土客であり、2015年は471万2133人が訪韓した。なかでも、韓国を訪れるクルーズ客が急増し、220万人となった（表５－１７）。韓国では中国本土客の観光消費に期待を寄せる一方、中国本土客への依存度の高さが課題になっている。済州島のみを訪問する中国本土客に対して観光ビザを免除したこともあり、済州島では2014年中国本土客が急増した。その結果済州島の地価が急騰することとなった（表５－１８）。そのためスペイン・地中海のマジョルカ島の影響をうけて、入域者数を制限するCAP制度の議論が韓国内で報道**１３**されるまでになった。その一方中東呼吸器症候群（MERS）により2015年の済州島訪問客が減少している。いずれにしても中国本土客の動向が周辺国の観光政策に大きな影響を与え始めているのである。

なお、東シナ海、南シナ海では安全保障問題が大きな課題として存在する。カリブが米国の庭であるように安定した政治情勢がクルーズ観光の前提となることも念頭に置いておかなければならないであろう。





**第3章　中国人旅行者と世界の観光政策のゆくえ**

**Ⅰ　巨大な国内航空市場を抱える米国と中国**

米国の国内航空の規模は輸送マイル数において日本より一桁大きい規模である。それどころか、日本の鉄道輸送量が平成27年度において231百万人マイルであるから、JR私鉄等を合わせた規模のさらに2.7倍の輸送量を、米国国内航空だけで保有していることになる。自動車による輸送に至ってはさらにそれを上回る規模であることは容易に理解されるであろう。空の自由化・オープンスカイ政策が実施されているといっても、国内航空はカボタージュ規制により、外国籍航空機の米国内での輸送は規制されている。そのため、米国企業は巨大な国内航空市場を武器に国際展開を図ることが可能である。現に、米国航空企業はコードシェア（共同運航）により、全世界にネットワークを拡大している。これが米国企業の国際旅行市場における力ともなっている。

同じことが中国についてもいえる。既に中国は日本の６倍近い規模の国内航空市場を持っている（表６－１）。いずれ米国を追い越すことになるから、日本の航空企業も巨大な中国航空企業とのさらなる連携を考えざるを得ない。その場合に、中国航空企業との連携ができない日本の陸上旅客運送企業は大きく立ち遅れることになるから、国際展開が予測される中国系人流スマホ・アプリとの連携は不可欠であろう。



**Ⅱ　国外旅行予備軍の旺盛な中国の国内旅行需要**

表６－２は国内旅行市場を各国別に比較したものである。総支出額の比較において、米国が大きく次いで人口の多い中国である。カナダの出国率が高いことと比較をすれば、米国は国内に出かけるところが多くあるということになる。

一人当たりの支出額では極東諸国が数字を伸ばし、中でも中国の伸び率は際立っている。中国国家旅游局は2012年29.57億人であった国内旅行が2016年には43.8億人、収入3.8兆元と推測し、既に出（境）国市場の2.5億人を大きく上回っている**１３**。人口一人当たりの回数も平均2.18回から3.18回に増加している。

****

携程旅行網（シートリップ）が発表した「2016年国民旅游消費報告」によると、中国人の旅行・観光支出（2016年）は4兆6600億人民元、1人当平均3406人民元（約5万6900円）である**１４**。日本の観光消費額の約三倍とGDP比よりも大きい規模である。１人につき3.3回遠出をしており、日本人の国内旅行と同じであるが、国土の規模が異なるから、日本人以上に旅行選好度が高い。この勢いが日本を含め世界各国に国外旅行の力となって表れてくるのである。

**Ⅲ　米国から見る域外からの訪問者の状況**

**１　中国本土客の位置づけ**





2015年に米国訪問外客の消費額総額で中国本土が第１位になった。一トリップ当の平均消費額も、2008年約2600ドル、2011年約6100ドル、2015年約1万3500ドルと増加を続けている。日本からの訪問者は宿泊数、消費額いずれにおいても第4位であり、一人当の消費額においては中国に次ぐ大きさである。しかし日本の場合はハワイに約150万人、グアムに約80万人と、半数以上が米国大陸の旅行者ではなく（表７－２）、大陸訪問者としてはブラジル、中国を下回っている。この結果米国大陸部おける日本人観光客の評価が今一つ高くない。ハワイ州の人口142万人（2014年）中ハワイ在住の日本人は186千人（2010年国勢調査）であり、第二位カリフォルニア州の２7万人、第三位ニューヨーク州の3万8千人に比べて多いことも、日本人のハワイ旅行者数が多いことにつながっている。



米国観光協会は*“CHINA: SUMMARY INBOUND TRAVEL MARKET PROFILE (2015)”*の中で新しい人流の評価基準のもと、2021年には中国本土客が570万人になると予測している。この基準では渡米してきている留学生、医療目的の旅行者も旅行市場に組み込んで考えている。その結果2015年の中国本土客は259万人に増加しており、受取額は302億米ドルとなっている。中国本土居住者の長距離の国外旅行者1664万人に対する米国のシェアは15.6％となり、中国を将来の有望市場と考えている（表７－３）。

**２　米国における日本人旅行者**

ニューヨーク市の宿泊数をみたのもが表７－４である。カナダ、メキシコをはじめ、米国入国者の多い地域がニューヨーク市の宿泊数（bed　night）でも上位に入っている。その例外が日本であり、ハワイ、グアム中心の日本居住者は、ニューヨーク宿泊者数の上位には登場してこないのである。このことは旅行政策に限らず、米国における中国と日本の比較において大きな影響を及ぼす可能性があると考えられる。なお、ニューヨーク市には年間58.5百万人の延べ宿泊者が存在し、うち約2割の12.5百万人が米国外居住者である（表７－５）。ホテル占有率が上昇し、ホテルレートが高くなることが理解できる（表７－６）。

****

****



**Ⅳ　アセアン諸国と中国の動向**



日本のインバウンド政策が極東地区に次ぎ期待しているアセアン諸国の訪問外客数及び出国数を概観すると、マレーシア、シンガポールは、それぞれ両国間の陸上移動数を除外した数字（表７－７）においても国際的に高レベルにある。人口の多いインドネシア、フィリピン、ベトナムは国際的に低い水準であるが、国民一人当たりのGDP（名目）の伸び率は大きく（表７－８）、国外旅行者が増加することが期待され、絶対数における日本への旅行者の増加が期待できる。タイは出国率においては低位にあるものの、宿泊受入率、国際旅行収支受取額においては日本を超えた国際水準に達しており、国際旅行収入においては上位にランクインしている。



アセアン諸国内の人流を概観すると、シンガポール、マレーシア及びインドネシアの域内間移動のウェイトが高い。この数字にはシンガポール・マレーシア間の陸上移動数は含まれていないからなおさらである。日本政府観光局の資料によれば、2011年の日帰り陸路によるシンガポール行きを含めるとマレーシア居住者の出国者数は4521万人**１５**とあるから、米国メキシコ、中国本土・香港間に匹敵する数字である。



フィリピン、タイ、ベトナムについては、人流の相手国は中国本土が第一位である（表７－９）。シンガポール、マレーシア、インドネシアにおいても、中国との人流はその次に来る地域であるが、2016年にはインドネシアを訪問した中国本土からの「観光客数」が第一位になったと報道されている（新華網2017年2月18日日本語版）。

**第4章　極東における日本の取るべき観光政策**

**Ⅰ　中国本土客の状況**

**１　世界の観光地を動かす春節等**

2015年に中国本土居住者が香港・マカオを含む国外旅行（日帰含）に出かけた総数は約1.２億人と過去５年間で倍以上となった。UNWTO基準を用いて地球規模で見た場合、現在でも国外旅行する10人のうちの１人が中国本土居住者になる計算である。オーストラリア統計局のデータによれば、2015年、オーストラリアを訪れた中国本土居住者数は100万人、その消費総額は約51億US$に達し、当初10年かかると目されていた目標がわずか5年で達成している。香港、マカオを別にして、中国本土からの宿泊客が百万人を超える地域が2011年には8カ所程度であったものが大幅に増加し、世界最大の旅行者供給地域となるのである。我が国の外客目標数が早期に達成されたことと同じ構造がそこにはある。世界中の観光地に中国本土からの旅行者数の増大が与えた影響の要因分析をChina Travel Agencyは個人所得の伸び、ビザ緩和、国際線航空機発着便数の増大及び人民元レートの有利性にあるとしている**１６**。

中国政府が1997年に中国公民自費出国旅行管理暫定規則を公布・施行して以来、既に18年が経過した。1998年の中国本土居住者国(境)外旅行者数は8百万人に過ぎなかったが、2012年には8千万人(日帰含)を超え、2014年には1億人(日帰含)を突破した。香港、マカオの割合が高いとはいえ、欧州も域内旅行が中心であり、米国もカナダ、メキシコの割合が高い。

日本では大型連休等の人流の増減を曜日配列に求めるが、その時代は終了する。既に中国の休暇システムが世界の観光地に大きな影響を与える時代が到来している。中国本土居住者の人流が増加する時期は、春節（Chinese New Year 7連休)、労働節（May Day三連休）国慶節（7連休）等である。端午節（Dragon Boat Festival）は大陸の南の地域がより活発になる。クリスマスやハロウィーンを凌駕する時代が来るであろう。清明節(4月5日前後）等中国のお祭りは太陰暦で毎年期日が変化する。太陽暦の世界の旅行業界等もその変化に対応しなければならなくなる。

**２　中国本土からの訪問者の消費行動　～爆買い～**

中国本土からの旅行者支出は2008年の590億米ドルから2014年には1640億米ドルに急増し、2015年には約2150米ドルにした。対2014年**比**では53％強の激増であり、この金額は中東カタールの年間GDPを上回る水準である。世界経済に回復の見込みがない一方、観光業は発展し、多くの国々において雇用や事業を創出し、輸出収入の確保やインフラ建設の原動力となった。数が多く購買力のある中国本土からの訪問客の獲得に世界各国は躍起になっている状況である。

ソウル政府が発表した調査の結果によると、ソウルを訪れる中国人観光客の平均消費額213万ウォンは日本人観光客33万ウォンの６倍だったと報道されている（2016年5月25日新華網）。ハワイ州の2014年データでは、カナダ居住者、日本居住者の一人一日の買い物支出が、それぞれ15US$、78US$であるのに対して中国本土居住者は183US＄と突出して大きかった。 韓国観光公社の統計では、中国本土居住者旅行客が韓国に与えた経済効果は220億米ドルに達し、韓国GDPの約1.6%を占めた。しかし国別には消費行動は異なる。独国における外客の消費額はアラブ、豪州、日本居住者の支出が中国本土からの訪問者を上回っている（表８－１）。台湾における外客の消費額でも日本居住者のほうが中国本土からの訪問者を上回っている（表８－２）。必ずしもすべての地域で多額の消費をするわけではなく、訪問地別の理由があり、中国本土の消費者政策を反映した結果なのであろう。



****

この中国本土からの訪問者の消費行動を日本のマスコミでは字句「爆買い」“frantically shopping”をもって表している。アラブや日本を爆買いとは表現しないのは、中国本土居住者のイメージが低所得者という先入観からくるものなのであろう。China Travel Agencyの分析*China Outbound Tourism in 2013*によれば、中国人旅行者には自己手配が増加している。2013年のタイ訪問の75%は自己手配、香港訪問の80%は自己手配であった。自己手配旅行者の消費行動は一般的には控えめであるから、いずれ旅慣れたものとして多額消費は行われなくなるはずである。

**３　中国本土客の所得上昇**

中国政府国家旅游局は「2020年、中国の1人当たりのGDPは1万米ドルを超える見込みであり、旅行消費のニーズは爆発的に増加し、業界発展を大きく後押しする」とし「中国国民の平均旅行回数、旅行消費総額等の値は2015年の倍」になると予測している**１６**。現在でも珠江デルタ地帯の珠海、広州、深圳といった香港、マカオと一日交通圏を形成する都市部は、九州、東北地域の所得水準と変わらない。

中国の経済発展に「一人当たり二万ドルの罠」問題が提起されることがある。しかし、珠海デルタ地域の都市部はすでにこの問題が解決されており、上海、北京・天津等の地域においても同様であると考えられる。政治体制論はともかく、人流の観点では「一人当たり二万ドルの罠」論は通用しなくなっていると思われる。

MasterCardの資料（表８－３）によれば、中国本土在住者は世帯所得が約１万5000ドル前後を超えると国外旅行を始める傾向がみられると考えて、1340万人が出国（境）すると予測している。中国にある22の省は一つ一つが国際的に一つの国としてみてもおかしくない人口規模を有する。現在、その地域格差は10倍を超える。従って、中国本土を地域別に詳細に分析する対応がこれからは求められるであろう。



**Ⅱ　これからの日本の国際観光政策における取るべき方向**

　これまで世界の旅行地は米国を念頭に国際観光政策がとられてきた。国際航空政策は、IATA体制にしろ、オープンスカイ政策にしろすべて米国から発信されたものであり、旅行に必要な決済システムもトラベラーズ

・チェック、クレジットカードを使うにしろドル決済を前提としたものであった。新しいビジネスモデルも、クルーズ船、テーマパーク、ネット手配、airbnb等やはり米国から発信されたものが大半であった。

ここに、世界の観光地は、増大する中国人観光客をバックに中国の観光政策の影響を受けざるを得ないことになってきている。特に極東地域にある日本は大きな影響を受けることになり、これまで持ってきた国際観光政策の意味合いも大きく変わらざるを得ないと思われる。



世界の観光地の米国人比率を見たものが表８－４である。観光大国米国にしてやはり、近隣のカナダ、メキシコでのプレゼンスが大きく、次いでカリブ諸国に中南米と続くのであり距離が影響していることがわかる。巨大観光大国に成長した中国もやはり周辺近距離国でのプレゼンスが大きくなると予測され、北部はロシア、東部は日本韓国、南部はアセアン諸国、西部は中近東、欧州と目が向けられていくのであろう。当面は中国本土沿岸部の経済成長が目覚ましいところから、日本、韓国、アセアン諸国への旅行客の増加が目立っているのである。



現在でも韓国の中国本土客比率はほぼ半数近くにまでなっており、日本の中国本土客比率も、我が国の目標である外客数4000万人が達成されるとすると、ロングホールの欧米客は期待できない。中国本土客が一千万から一千五百万人程度にならなければ目標は達成できないのである（表８－５）。中国本土客の増大は当然のことながら、日本人を含め周辺地域の旅行事業に大きな影響をもたらす。春節等のシーズンの繁忙期化はもちろんのこと、中国本土において話題になった観光地等への訪問客が突然激増するといった現象が頻発するであろう。ＮＨＫの大河ドラマ現象の比ではない。その分日本のメディアの旅行における影響力は減少する。また、移動や決済習慣においても、中国本土客に対応していなければ、国内観光産業は競争力を確保できなくなる。旅行の手配も、巨大中国国内需要の延長上に、日本をはじめ周辺諸国の観光地が存在することになるのである。これまで日本語バリアで守られてきた諸産業と同様に、観光産業も日本語バリアの効果が薄くなる世界に突入するのであろう。それとは逆に、中国本土からの訪問者依存率の高くなった日本の観光地において、中国本土で鳥インフルエンザが発生したときの中国人観光客の受け入れ問題は、地元経済を揺るがす大きな問題となるであろう。

歴史認識問題でも一部ビジネスホテルの経営者が自らの思想を表した著作物を客室に掲示して中国人顧客等から苦情が寄せられ、社会問題化した。筆者は歴史認識も重要な観光資源と考える立場から、観光政策としての解決法を提案しているところである**１７**。

更に対応しなければならないことは、新華網日本語版2016-07-18　が「中国人観光客を揶揄する日本のドラマ、ネットユーザーから不満の声」と報道しているように、歴史認識のような極端な事例でなくても、不用意に中国人及び韓国人観光客の感情を害する行為がみられることである。観光教育上のマナー・接遇問題の改善を超えて、これからは、むしろ送り出す中国側から日本の観光業を見る目が、「中国への過度の依存が心配な日本観光産業　中韓7割」と冷静に報道している姿勢にも留意しなければならなくなるのであろうし、観光政策を国の誇りの確保として取り上げてゆくときにも配慮しなければならなくなる。

　政策研究者の対象としての日本と中国を中心とした極東におけるこれからの人流・観光は、外貨獲得のためのプロモーションや国の威信の発揚といった政策目的を超えた、より広範囲な研究対象として取り組まれるようになってゆくであろう。

注

１　平成28年3月30日に内閣総理大臣が議長を務める「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」において「訪日外国人旅行者数については、2020 年には約２倍となる 4000 万人、2030 年には約３倍となる 6000 万人を目指す」とした。この構想会議は法令に基づくもではなくいわゆる私的懇談会である。

２　2003年156国会において小泉総理が行った施政方針演説において「現在日本からの海外旅行者が年間約１６００万人を超えているのに対し、日本を訪れる外国人旅行者は約５００万人にとどまっています」と述べている。国会における重要な発言として政策的には重視され、観光立国推進基本法の制定につながった。

３　寺前秀一著「概念「「楽しみ」のための旅」と字句「観光」の遭遇」横浜市立大学論叢社会科学系列68巻1号平成28年12月8日

４　2016年6月16日新華社網は「中国人観光客を惹きつけるための各国の試み」と題して「世界の他の国にとって、中国人は大切な観光客となっている。そのため、世界各国が中国人観光客のニーズにますます注目し始め、中国人に合わせたサービスなどもますます充実してきている」と報道している。

５　石井昭雄著「マーシャルプランと国際観光」『国際観光情報』日本政府観光局 監修

６　航空路線において、第三国の地点と相手国との間で旅客・貨物を運送する権利（第5の自由、以遠権）と呼ばれるもの。

７　各国で非居住者とみなされる滞在期間の間だけ滞在し、税金を[国家](https://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%9B%BD%E5%AE%B6)へ合法的に払わない、もしくは[納税](https://ja.wikipedia.org/wiki/%E7%B4%8D%E7%A8%8E)する税金を最小にするライフスタイルをとる「永遠の旅行者」と呼ばれる者も出現している。

８　寺前秀一著『観光・人流政策風土記』第6章５「旅主社会の実験場・対馬」pp222-225　システムオリジン2009年

９　ブラジル政府説明資料AN OVERVIEW OF TOURISM PLANNINGの中のTourism actions for Rio 2016　ACCOMODATION

１０　寺前秀一著『観光政策学』イプシロン企画出版2007年

１１　http://travel.trade.gov/outreachpages/download\_data

\_table/2015\_Outbound\_Analysis.pdf

１２　寺前秀一著『人流・観光概論』第一章　システムオリジン2014年

１３　http://www.jejuweekly.com/news/articleView.html?idxno=4984

１４　http://www.recordchina.co.jp/a160110.html

１５　JNTOの資料にはTourism Economicsと紹介されている

１６　https://www.travelchinaguide.com/tourism/2015statistics/outbound.htm

１７　寺前秀一著「人流・観光論としての記録・記憶遺産（歴史認識） 論議・序論」横浜市立大学論叢社会科学系列　2016：Vol.67　№ 3