

[連載記事 変革期に挑む九州の底力―第9回―]

変貌する九州の航路

シンクタンク・バードウイング代表 鳥丸 聡

1. 新幹線イヤーからLCC元年へ

1.1 2011年は九州新幹線イヤー

2011年の九州経済最大のトピックスは「九州新幹線全線開業」であった。3.11東日本大震災翌日の全線開業でオープニングイベントは全て中止となり、当初3ヵ月間の利用は、とりわけ北部九州で前年比30%増加（JR九州の目標値は40%増）にとどまるなど低迷した。しかし震災後の自粛ムードが和らいだ夏場以降は徐々にペースを上げ、10月からの北部九州での実質運賃値下げ効果もあって、初年度の目標は何とか達成できそうだった。とりわけ関西方面から南九州を訪れる観光客が大幅に増えたことが「新幹線イヤー」の大きな特徴である。そして2011年の九州の全市町村で最も景気の良かった市町村を1つあげるとするならば、それは「鹿児島県指宿市」ということになるのではなかろうか。指宿―枕崎線の鹿児島中央―指宿間で運行されるJR九州の「指宿のたまて箱（愛称：いぶたま）」が大ヒットしたように、新幹線と接続する在来線に工夫を凝らし、観光地にいたるまでのプロセスを「演出」する工夫が功を奏した事例である。また、関西方面から九州へのビジネス客・観光客が増えたことを実感するのは、博多駅・熊本駅・鹿児島中央駅のエスカレーターを利用する時である。以前はほとんどみられなかった「右側に並ぶ姿」を頻繁にみかけるようになったことが、関西人の観光客・ビジネス客が増えたことを象徴している。このように成功した「関西戦略」をさらに推進すべく、2012年3月17日のダイヤ改正で

は新大阪―鹿児島中央直通便が大幅に増便される見通しである（表1）。

一方、九州新幹線鹿児島ルート全線開業では、期待外れなこともあった。九州新幹線は、本州で整備されてきた新幹線が世界都市＝東京と田舎を短時間で直結することを第一目的としてきたことと意義が異なり、九州の南北の移動時間距離を短縮して九州の一体感を高めることが第一目的である。九州新幹線がレールの上では東京まで繋がったからといって、東京に行くのに飛行機から新幹線にシフトした九州人は少数派だ。むしろ、九州新幹線は九州人のマイレールとして利用されるべき移動手段なのだが、新駅の使い勝手の悪さや高めの料金設定もあって、その効果が十分発揮できていないのが残念だ。九州の南北を毎年70回以上往復する筆者自身の経験に照らしてみても、全線開業したからといって、新幹線の利用割合が高まったわけではない。ダイヤと運賃については、今後もタイムリーな見直しが求められる。

1.2 動き出す「もう1つの九州新幹線」

新鳥栖駅から分岐するもう1つの九州新幹線「西九州ルート（長崎ルート）」の整備計画も、2011年末になって、大きく前進することとなった。スーパー特急方式で建設中の武雄温泉―諫早間の計画を変更し、武雄温泉―長崎間がフル規格に格上げされる見通しとなり、建設に向けて最大の課題とされてきた「費用対効果」が向上することとなった。

西九州ルートの必要性については、従来から終着駅となる長崎市民の間でさえ賛否両論あるが、

表1 九州新幹線の増発計画（2012年3月17日～）

駅名	みずほ		さくら				つばめ		合計	
			新大阪直通		九州内発着					
	改正	増減	改正	増減	改正	増減	改正	増減	改正	増減
博多	10	+2	36	+14	34	▲12	56	—	136	+4
新鳥栖	0	—	13	+6	31	▲6	56	—	100	—
久留米	0	—	25	+9	25	▲4	56	—	106	+5
筑後船小屋	0	—	3	—	0	—	56	—	59	—
新大牟田	0	—	3	—	0	—	54	—	57	—
新玉名	0	—	3	—	0	—	54	—	57	—
熊本	10	+2	36	+14	34	▲12	57	—	137	+4
新八代	0	—	17	+14	18	▲13	11	▲2	46	▲1
新水俣	0	—	17	+14	18	▲13	11	▲2	46	▲1
出水	0	—	17	+14	18	▲13	11	▲2	46	▲1
川内	0	—	35	+14	20	▲12	13	▲2	68	—
鹿児島中央	10	+2	35	+14	20	▲12	13	▲2	78	+2

(出所) JR九州

九州新幹線西九州ルートの本来的な必要性は、「新幹線ありき」ではないということを再認識しておくべきである。「現在の長崎本線は単線区間が多く、とりわけ有明海沿線は僅かな雨量でも運行見合わせになる場合が多いので何とかしたい」ところが「現在の長崎本線ルートの複線化工事はスペース的に困難で、抜本的な防災対策ができない」。そこで「新しいルートで複線化したい」。ならば「狭軌と広軌をどちらでも走行可能なフリーゲージトレインの開発と歩調を合わせて、新鳥栖から新幹線の直接乗り入れを可能にしたい」といった市民県民のコンセンサス形成が求められているのである。

今回の計画変更によって、九州新幹線西九州ルートの開業は2018年から2022年へと4年間延期される見通しだが、今後10年間でフリーゲージトレインの完成度を高めつつ、新幹線活用戦略策定と地元負担増加の合意形成を図る時間も稼ぐことが可能になったと前向きに評価することもできる。

1.3 2012年はLCC元年

このように2011年は九州の鉄道、とりわけ新幹

線が大いに注目されたが、2012年は空の便が注目を集め、「ローコストキャリア元年」と呼ばれるエポックメイキングな年となるだろう。

ローコストキャリア（LCC：Low Cost Carrier）の明確な定義はないものの、一般的には「大手航空会社より圧倒的に安い運賃で運航サービスを提供する航空会社のこと」として認識されている。九州の空を飛ぶ「格安」航空会社としては、今から14年前の1998年に羽田-福岡間でデビューした「スカイマークエアラインズ」（現スカイマーク）が広く知られており、宮崎市に本社を置く「スカイネットアジア航空」や北九州空港を本拠地とする「スターフライヤー」なども広い意味では日本版LCCといえなくもないが、ここ2～3年間で人口に膾炙するようになった外資系LCCは、「格安」を超えた「激安」航空会社と位置づけられる点に特徴があると表現しても差し支えないだろう。LCCは、特定区間に絞った路線の設定や、大都市周辺で着陸料金が安い地方空港の活用、使用機種を燃費効率の良い中型ジェットに統一することで部品の発注コストを削減するだけでなく、パイロット・乗務員の訓練コストの抑制、機内食などの

サービスの廃止または有料化、インターネットなどを利用した航空券の直接販売で中間に入っている代理店のコストカット、契約社員の活用、客室乗務員による機内清掃等々によりコスト削減を図り、激安運賃を可能にしている（表2）。

九州ではすでに、韓国のエアプサンが福岡ー 부산間を50分で毎日運行しており、最安往復料金は9,900円（高速船ビートルは2時間55分、往復最安は1万円）、また、チェジュ航空が北九州ー仁川間を90分で週3往復しており最安は1万5,000円である。さらにチェジュ航空は2012年の事業計画で、福岡ー仁川間に定期旅客便を就航する計画を明らかにしている。その福岡ー仁川間では韓国で最初にLCCに参入したティーウェイ航空が2011年12月に片道3,000～3万7,250円で1日2往復就航しており、チェジュ航空の福岡ー仁川間就航が実現すれば同路線へのLCC参入は2例目となり、運賃引下競争が激化するとみられる。従来の「既存航空会社対新興LCC」という競争地図は、早くも新興LCC同士の競争地図へと変化しつつある。

さらに中国のLCC「春秋航空」は、1998年に開港した佐賀空港と上海浦東空港を結ぶ週2往復の定期チャーター便を2012年1月18日から就航し

た（上海ー茨城間は2010年7月に、上海ー高松間は2011年7月に就航済）。最も安い運賃は、180席のうち1割に限定されるものの、片道3,000円に設定されている。その2012年1月搭乗分の航空券は、2011年12月7日の午前10時からホームページ上で販売開始されたが、最も安い片道3,000円のチケットは僅か30分で完売している。

一方、地方空港間では、LCCの誘致合戦が激しさを増している。佐賀県は熊本県との1年近くに渡る春秋航空誘致合戦に勝利したが、課題は少なくない。県は国際線ターミナルの整備に9億円を投じるだけでなく、着陸料4万1,000円と管制塔利用料18万円を全額補助し、上海からの県内団体宿泊客には1人3,000円を補助するため、3年間で14億円を超える財政負担が生じる見通しだ。稼働率を維持するためには、九州各県からの佐賀空港の利用者増加策も不可欠となるだろう。そうすると、すでに上海便が就航している福岡空港（1日3往復）だけでなく、長崎空港（週2往復）や鹿児島空港（週4往復）との競争激化も避けられそうにない。上海航路をすでに運航しているこれら3つの空港は、既存エアラインへの配慮から積極的に春秋航空誘致に動けないという内部事情も複雑に絡んで

表2 LCCのビジネスモデル

1. 狭いシートピッチ	1機で輸送する人員を最大化するため、シートピッチは狭い。たとえば、同じ機体A320でも、ANA166席のところピーチは180席
2. サービスの有料化	荷物預かりや食事、機内エンターテインメントなど、従来のエアラインが無料で提供していたサービスは原則有料
3. 高回転高稼働	空港での滞在時間を短くし、1機1日当たりの運行本数を多くすることで生産性を高める
4. 柔軟な価格設定	需要の閑散期に合わせて価格を柔軟に変更させ、高い搭乗率に繋げる
5. 航空機種を統一	機種を統一することで1機当たりの単価を引き下げて購入する。同時にパイロットの訓練や整備マニュアルの簡素化、部品在庫の軽減などが図れる
6. 社員のマルチタスク化	客室乗務員が機内清掃や搭乗案内を行うなど、1人の社員が何役もこなす。これにより人件費の削減が図れる

（出所）筆者作成

いる。加えて国土交通省は、国が管理している全国27空港（九州では北九州、福岡、長崎熊本、大分、宮崎、鹿児島）の7空港が該当）の経営権を民間に売却する手続きを2014年度から始める方針を打ち出している。九州の他空港が海外LCC誘致に向けてどのような戦略を描くのかも今後の注目点である。

1.4 海外LCCを受けて立つ国内LCC

国際線では外資系LCCが攻勢を強めており、日本に就航している外資系LCCは2011年末時点で10社に達し、9つの空港からアジア太平洋方面に週113便を運航している（表3）。10社中7社が、2010年以降に参入したというLCC進出ラッシュぶりだ。

このように、従来のLCCは、外資系航空会社が日本に攻めてくるといったパターンで、国内航空会社は守り一辺倒だったが、2012年には、国内線に一気に3つの新会社からLCC航空路線が誕生する（表4）。

全日本空輸（ANA）は、香港の投資会社などと組んだ「ピーチ・アビエーション」に加えて、マレーシアのエアアジアと組んだ「エアアジア・ジャパン」といったLCC2社を設立した。続いて日本航空（JAL）は、オーストラリアのカンタスグループや三菱商事と共同で、「ジェットスター・ジャパン」を設立した。いずれも成田国際空港や関西国際空港を拠点として、国際線だけでなく国内線にも参入する計画だ。

全日空系のピーチ・アビエーションは、2012年3月1日から関西－福岡間で1日4往復8便の運航開始を予定している。機内サービス（飲食、オーディオ、ブランケットなど）や、座席指定を有料とする方針で、運賃は3,780～1万1,780円。同じ区間の路線を運航するANAの特割運賃が最安値で1万3,500円程度（伊丹－福岡だと1万3,000円程度）、

JR西日本が期間限定で販売している「山陽新幹線2枚きっぷ」が片道当たり1万2,800円（新大阪－博多）、さらに高速バスの福岡－大阪間が片道8,900円なので、高速バス並みか、それ以下の価格設定となっている。さらに驚くべきことに、座席数と期間こそ限定しているものの、片道250円キャンペーンを実施し、注目を集めることに成功した。

一方の「エアアジア・ジャパン」は、2012年8月の成田－福岡線の就航許可を申請中だ。成田－福岡線はすでにANAが1日2往復運航しているが、LCCの就航で新規需要を開拓できると判断した結果であろう。運賃や便数は未定だが、自社内にライバルを抱え込むという「2ブランド戦略」の結果がみえてくるには、もうしばらく時間を要するだろう。

1.5 既存航空会社もLCC対抗戦略

空の旅にかかわる低価格競争に向けた前哨戦はすでに始まっている。スカイマークは2012年2月1日に新規開設した成田－福岡線（1日2往復、普通運賃は1万3,800円）の最安料金を片道980円に設定した。席数は1便につき約20席で、3ヵ月程度の期間限定である。同社は、すでに運航を始めている成田発着の札幌線や旭川線でも、当初3ヵ月間限定で980円の席を設定している。

また、九州で唯一24時間運用可能な新北九州空港が2006年3月に開港したのと同時に航空業界に参入したローカルフラッグ「スターフライヤー」は、2011年12月21日、東京証券取引所第二部に上場したが、同社は、「上場を契機に機体などを調達して規模を拡大し、スケールメリットを追求してコストを削減する」としている。LCCの国内線参入で競争が激化する中、現在6機の航空機を2012年度末までに9機に増やし、路線拡大や増便で勝ち残るという方針を打ち出している。同社は北九州、福岡、関西と羽田を結ぶ3路線を運航中

表3 日本に就航している海外LCC

当初就航日	機材	就航路線			
ジェットスター航空（オーストラリア）					
2007年3月	A330-200（303席）	関西国際	⇄	ケアンズ	週4便
		関西国際	⇄	ゴールドコースト	毎日
		関西国際	⇄	シドニー	週2便
		関西国際	⇄	メルボルン	毎日
		成田	⇄	ケアンズ	毎日
		成田	⇄	ゴールドコースト	毎日
		成田	⇄	シドニー	週2便
		成田	⇄	メルボルン	毎日
ジェットスター・アジア航空（オーストラリア）					
2010年7月	A320（180席）	関西国際	⇄	シンガポール	毎日
		関西国際	⇄	台北	毎日
セブ・パシフィック航空（フィリピン）					
2008年11月	A319（150席）	関西国際	⇄	マニラ	週3便
エアアジアX（マレーシア）					
2010年12月	A330-300（377席）	羽田	⇄	クアラルンプール	週3便
		関西国際	⇄	クアラルンプール	週4便
春秋航空（中国）					
2010年7月	A320（180席）	茨城	⇄	上海（チャーター）	週5便
		高松	⇄	上海（チャーター）	週2便
チェジュ航空（韓国）					
2009年3月	B737-800（189席）	関西国際	⇄	仁川	毎日
		関西国際	⇄	金浦	毎日
		関西国際	⇄	チェジュ	週3便
		北九州	⇄	仁川	週3便
		中部国際	⇄	金浦	毎日
エアブサン（韓国）					
2010年3月	B737-400（162席）	福岡	⇄	釜山	毎日
		関西国際	⇄	釜山	毎日
		成田	⇄	釜山	毎日
ジンエアー（韓国）					
2011年7月	B737-800（189席）	新千歳	⇄	仁川	毎日
イースター航空（韓国）					
2011年5月	B737-700（149席）	新千歳	⇄	仁川	週2便
		成田	⇄	仁川	毎日
ティーウェイ航空（韓国）					
2011年12月	B737-800（189席）	福岡	⇄	仁川	毎日

（注）2011年末時点

（出所）航空経営研究所のデータをもとに加筆

表4 新設された国内LCC3社

会社名	ピーチ・アビエーション	エアアジア・ジャパン	ジェットスター・ジャパン
事業主体	ANA	ANA／エアアジア	ジェットスター／JAL
運行開始時期	2012年3月	2012年8月	2012年中
拠点	関西国際空港	成田空港	成田空港／関西国際空港
就航予定路線	国内：福岡（1日4往復） 新千歳（1日3往復） 長崎（便数未定） 鹿児島（便数未定） 韓国：仁川（便数未定）	国内：福岡（便数未定） 新千歳（便数未定） 那覇（便数未定） 韓国：仁川（便数未定） 釜山（便数未定）	未発表
資本金	150億円	50億円	120億円

（出所）新聞記事等

だが、2012年夏には初の国際線となる北九州－釜山線にも就航する予定である。

既存エアライン各社も、ここにきてLCC対抗戦略を打ち出し始めた。

1.6 規制緩和の行き着く先は…

LCCといえば、かつては海外の国際線の話と聞いていたのが、2012年からは国内線にも就航して航空運賃の価格破壊が進む。とりわけ海外旅行の場合は、価格引き下げが新しい需要を発掘し、今まで以上に海外に行くようになるだろう（海外旅行需要の価格弾性値が1以上ということ）。ところが、国内線での価格破壊は、新しい需要を発掘するというよりも、既存の公共交通機関同士が限られた市場のパイの争奪戦を激化させて、単なる消耗戦に終始しないか懸念される。消耗戦の先にあるのはどちらかの破綻である。加えて、地方空港がLCC誘致致戦を始めるとなると、高速バスや新幹線といった既存の公共交通機関の収益が圧迫されて、結局は採算の合わない地方バス路線やローカル鉄道路線の切り捨てとなってしまう可能性も否定できないのではないかと。

LCCは、米国の「航空自由化（オープンスカイ）」

政策を契機として登場し、世界的に航空規制緩和が進む中で世界各地に数多く誕生してきた。航空自由化とは規制緩和・民営化の象徴のようなもので、運賃自由化、参入・退出の自由化、便数設定の自由化を指す。航空自由化により、航空会社間の競争が促進され、運賃値下げによる利用者の利便性は確かに向上した。消費者主権という御旗のもとに米国スタンダードを受け入れてきた結果が、現在の国内LCCを生むことになったともいえる。

TPP（環太平洋経済連携協定）参加問題に象徴されるようにFTA（自由貿易協定）やEPA（経済連携協定）を推進し続けると、オープンスカイのような米国スタンダードが雪崩のように国内に入り込んでくる価格破壊が一段と進み、デフレに拍車がかかるのではないかとといった不安感が高まるのも道理である。グローバルな視点で規制緩和を進めるときには、その陰で市場規模の小さい地方が切り捨てられないような政策を事前に検討しておくことが重要である。ということは、「最初から行き過ぎた規制緩和をしなければ良い」ということになるのかもしれない。規制緩和を推進するときには、そのあたりのサジ加減、即ち「消費者

主権」と「均衡ある国土の発展」のバランスについて、もっと議論を深めておく必要がある。

2. 復活するクルーズ船寄港

2.1 著増した中国からのクルーズ船寄港

2011年の東日本大震災まで増加傾向にあった九州への外国クルーズ船寄港は、「原発事故の風評被害」と「過去最高の円高」によって激減した。ところが、2012年は過去最多のクルーズ船が九州に寄港するかもしれないという明るい兆しがみえ始めた。

かつてクルーズ船といえば欧米人による長期にわたるロングクルーズ船が時々寄港する程度だったが、4～5年前から、クルーズ船観光が盛んな欧米の船会社が経済成長著しい中国に着目するようになったため、中国発着で東シナ海沿岸を1週間以内でまわるショートクルーズ船の寄港が急増し始めた。料金もリーズナブルで、5万～10万円が多い。九州のアジアへの地理的近接性というポテンシャルが生かされている好例だ。中国発着のクルーズ船が増えた最大の理由は、中国人の所得水準の向上だが、中国の企業でも、社員のやる気を引き出すためにインセンティブツアー（ご褒美旅行）を導入する機運が高まっているのに加えて、個人の海外観光ビザの発給要件が緩和されたことも大きく後押ししている。

中国では、2009年7月に年収25万元（約313万円）以上の限られた富裕層を対象に個人観光ビザが解禁されたが、2010年7月1日からはゴールドカードを所有しておれば年収6万元（約75万円）以上で個人観光ビザが発給されるようになるなど、対象が中間層にまで拡大された。これによって中国での対象世帯数はこれまでの10倍の1,600万世帯となった。また、ビザ申請窓口も北京、上海、広州の3カ所に、瀋陽、大連、青島、重慶の4カ所が追

加されて7カ所となり、取扱旅行社の数も48社から290社へと大幅に増えている。

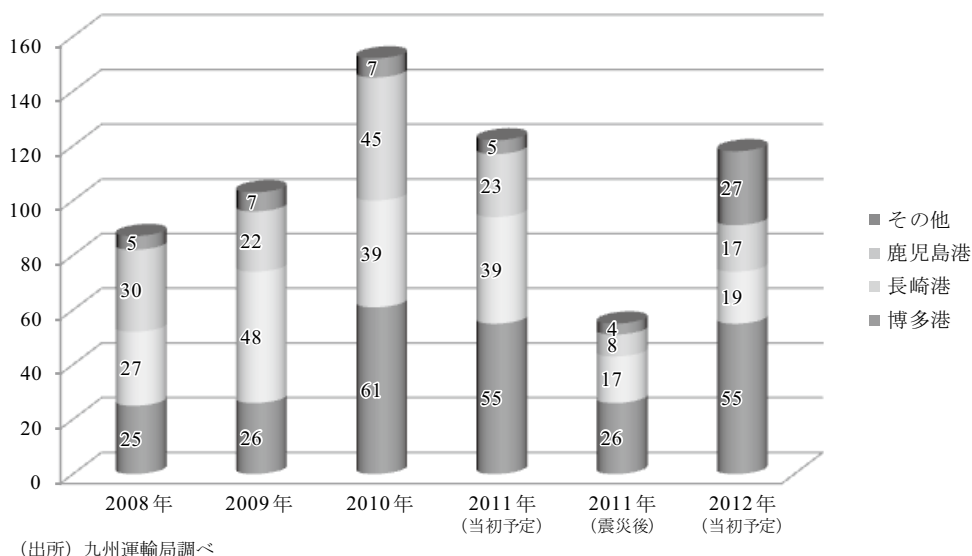
2.2 小さなクルーズ船寄港の経済効果

クルーズ船の旅客定員が1,000人を超える大型船の寄港も珍しくないため、寄港地ではその経済効果に注目が集まっている。例えば、福岡市の試算によると、2時間程度の天神でのショッピングで1人当たりの平均消費額は約3万3,000円に達する。南の鹿児島市では、2009年3月25日に中心市街地＝天文館を中国人クルーズ船買物客1,443人が訪れ（1,000人を超える規模の中国人観光客が天文館を同時に訪れるのは初めてだった）、百貨店、家電量販店、ドラッグストア、化粧品店に殺到し、1,400万円の買物をしている。鹿児島市での消費額が単純計算では1人1万円と少ない理由は、鹿児島港から中心市街地までの移動に30分以上を要するために買物時間が限られたことだけでなく、中国の決済サービスである銀聯（ぎんれん）カードを使える店舗が少ないなど、受け入れ体制がいまだ十分でないことも大きい。福岡市の試算では、銀聯カードを使用する乗客の1人当たり消費額は7万228円で、使用しない乗客の1人当たり消費額1万9,886円の3.5倍にも達している。人民元の現金持出制限（1人当たり5,000ドル相当額）がある中国人のクルーズ船寄港地では、銀聯カードの加盟店が不可欠ということになる。

2.3 加熱するクルーズ船誘致競争

ここで過去4年間の外国クルーズ船の九州への寄港回数を振り返ってみると、2008年が87回（第1位は鹿児島港の30回）、2009年が103回（第1位は長崎港の48回）、2010年は152回（第1位は博多港の61回）である（図1）。毎年、寄港地の1位が交代するほど、博多港、長崎港、鹿児島港の3港は激しい外国クルーズ船誘致争いをしている（これ

図1 外国クルーズ船の九州への寄港回数推移



ら3港以外は、屋久島の宮之浦港や宮崎県の細島港など)。この2010年の152回という寄港回数は全国的に見て多いのか少ないのかというと、2010年の全国の実績は299回なので、九州の全国シェアは51%、つまりクルーズ船の過半数が九州に寄港していることになり、九州は外国クルーズ船寄港の一大拠点となっていることが分かる（表5）。港別にみても、全国1位が博多港で、第2位には那覇港が入っているが、3位鹿児島港、4位長崎港と続き、神戸港の32回や横浜港の19回を大きく上回っているのである。

ところが、2011年は原発事故の風評被害と円高のため、当初は2010年を上回るとみられていたのに、キャンセルラッシュに見舞われた結果、55回と前年の約3分の1にとどまった（前出図1）。ただ、2011年の秋口以降は回復傾向にあり、2012年は九州運輸局が年初に把握しているだけでも博多港の55回を筆頭に、九州全体では少なくとも118回の寄港が予定されており、今年はクルーズ船復活の年となりそうだ。

2.4 長崎－上海航路と九州クルーズ旅行

2012年はクルーズ船が注目を集める大きな動きが2つある。

1つはハウステンボスが2月29日に運航開始する長崎－上海間のクルーズ船である。船は3月14日まで週1往復で不定期運航し、3月16日以降は週2往復で定期運航する。片道約22時間のクルーズだ

表5 港別外国船寄港回数（2010年）

	港湾	寄港回数
1位	博多港	61
2位	那覇港	56
3位	鹿児島港	45
4位	長崎港	39
5位	神戸港	32
6位	石垣港	29
7位	横浜港	19
8位	広島港	10
9位	宇野港	4
10位	函館港	4
計		299

(出所) 九州運輸局調べ

が、注目すべきは料金で、片道運賃は9,800円、2週間前の早割なら7,800円とかなり低めに設定されている（いずれも燃油サーチャージ代などは別）。客室利用料が掛からない座席は約500席あり、特別仕様の座席と個室は別途利用料が掛かる。レストランは4ヵ所設けられ、朝、昼、夜の3食セットで2,000円コース、5,000円コース、1万円コースの3つのコースが用意されている。中国と東京、大阪を結ぶ定期便は6万～7万円であり、中国人にとって訪日観光のハードルは依然高いので、船内でのエンターテインメント性を高められれば、長崎－上海航路には十分、商機があるといえるだろう。

今年注目を集めるもう1つの動きは、韓国の船会社「ハーモニッククルーズ」が、釜山と仁川の2つの港を拠点として、博多港、長崎港、別府港、鹿児島港の各港を寄港地とする「九州クルーズ旅行」を始めることである。年間では100便弱の運航を予定しているが、第1便は2月3日に仁川を出発し、済州島－長崎－鹿児島－別府－博多－釜山を6泊7日で回る。韓国の船会社が日本へのクルーズ船を運航するのは初めてのことで、アジアの観光客誘致に力を入れている九州の自治体にとっては絶好のチャンス到来となりそうだ。

2.5 クルーズ船誘致に向けた課題

ただ、クルーズ船誘致に向けた課題も少なくない。一般に指摘されているのは、「銀聯カードを使える店舗数が少ない」ことや「外国語表記が少ない」、あるいは「地図などの表記方法が短時間でショッピングをする外国人向けにつくられていない」ということであるが、深刻なのは、通訳ガイドの絶対数が不足していることである。プロの通訳案内士は全国で1万4,500人が登録されているが、英語で資格をとった者が69%で、中国語は11%、韓国語にいたっては5%に過ぎない（図2）。訪日外国人は、アジアが74%、北米が12%なので、

大幅なミスマッチが生じていることになる。アジア度の高い九州の場合はなおさらで、中国語と韓国語の通訳案内士の絶対数を増やしつつ、歴史や文化、自然についても「楽しく」ガイドできる人材の育成が急務である。

このため、九州観光推進機構では、総合特区制度案件として、就労に制限がある留学生を通訳ガイドに活用するという「九州観光“おもてなしの輪”創造特区」を申請しているが、なかなか国から規制緩和を認めてもらえない状況にある。

さらに中長期的な観点からみた最大の課題は、「九州全体を売り込む努力が不足している」ことである。以前、外国船籍の船会社に取材したところ、「日本の港は、港単位でしかポートセールスをしないのが不思議だ」といわれた経験がある。港単位、都市単位のセールストークを聞かされても、乗船客の多くは、日本の中での、あるいは九州の中でのそれぞれの港や都市の特長を知りたいと思っているのである。自然、歴史、文化といった九州の多様性を共同でPRする仕組みづくりも必要だ。港単位でのポートセールスだと、一過性のブームで終わってしまいかねない。

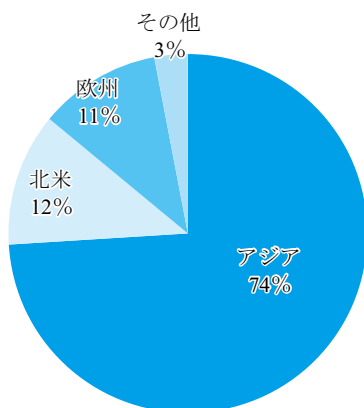
3. 陸・海・空のベストミックスで環東シナ海国際観光ルート形成へ

九州新幹線が全線開業した現在は、東アジア全域での高速鉄道ブームとも一致する。九州新幹線が部分開業した翌月（2004年4月）に開通した韓国高速鉄道KTXは、ソウル－釜山間を2時間強で結ぶ。台湾でも台北－高雄間を結ぶ台湾高速鉄道が2007年1月に開業し、中国全土でも鉄道的高速化が進められている。環東シナ海全域で鉄道的高速化が急ピッチで進む中であって九州新幹線も全線開業した。

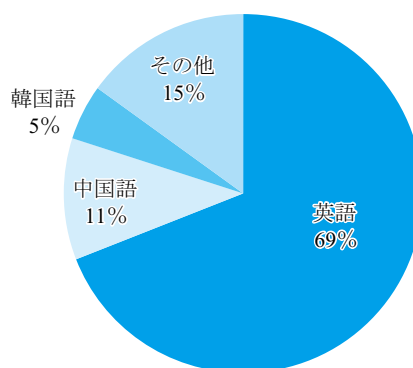
九州新幹線が高速バスを活用した「北九州空港イン・鹿児島空港アウト」や、長崎－上海航路を

図2 通訳案内士のミスマッチ（2008年）

地域別訪日外国人旅行者割合



通訳案内士登録者言語別割合



（出所）観光庁刊行地域振興部観光資源課

活用した「長崎港イン・福岡空港アウト」、釜山ー博多間を3時間弱で結ぶ高速船ビートルを活用した「博多港イン・宮崎空港アウト」等々の連携によって、多様な環東シナ海国際観光ルート形成を仕掛ける絶好のチャンスを迎えている。そのためには、空路・海路・鉄路・高速道路が片道切符の割高料金のままではメリットを活かしにくい。環東シナ海国際観光ルート形成に向けた割引周遊パスを発行するなどの国際協調が求められているといえるだろう。

鉄道と道路、空港、港湾といった九州の社会資本ストックをベストミックスすることで、アジアの成長力を取り込みたい。