

訪日中国人クルーズ旅客の消費行動の変化とその要因に関する一考察

Study on Changes and Factors of Consumer Behavior of Chinese Cruise Passengers to Japan

伊東 弘人*・西谷 真洋*
Hirohito ITO, Naohiro NISHITANI

ここ数年、訪日中国人クルーズ旅客の消費行動が変化し、以前のような「爆買い」と呼ばれる行動が影を潜めている。この実態を把握するため、中国発着クルーズの船内で中国人旅客を対象に消費行動に関するアンケート調査を実施した。そしてこの結果を、数年前の調査結果と比較したところ、一人当たり消費額が約4割低下し、中でも炊飯器などの「家電製品」の消費が著しく低下していることがわかった。

そこで本稿では、中国人が日本で購入する製品は、中国側から見れば日本からの輸入品に相当することに着目し、一般的な貿易取引に掛かる諸費用の流れをもとに、海外旅行者の手荷物に掛かる諸費用とを整理し、各費用の近年の変化の動向を観察した。結果、近年の訪日中国人クルーズ旅客の消費行動の変化が、行郵税や越境 EC の制度改正、中国クルーズ市場の景気悪化などに起因していることを明らかにした。

Key Words: クルーズ船, 訪日中国人, クルーズ旅客, 行郵税, 越境 EC

1. はじめに

我が国をクルーズ船で訪れる中国人旅客の寄港地周辺での消費行動が大きく変化している。数年前までは、寄港地周辺の免税店で、一人でいくつもの炊飯器を購入して帰船する姿が見られた。所謂「爆買い」と呼ばれた現象である。実際に、中国からのクルーズ船の受け入れを進める港湾関係者からも、中国人クルーズ旅客の消費行動の変化が顕著であるという声が多く聞かれる。この変化の状況を一言でいえば、「買わなくなった」ということである。また、たとえ買ったとしても、以前のように大手家電量販店で炊飯器や空気清浄機などを買い占めるといったことではなく、ドラッグストアで医薬品やマスクといった比較的安価な日用品を購入している傾向があるという。なぜ「買わなくなった」のか？

現在、全国各地の港湾では、ここ数年で急速に増加してきた中国からの大型クルーズ船を受け入れるために、大規模なクルーズターミナルの整備が進められている。これらのクルーズターミナル整備事業の実施を判断する事業評価では、クルーズ旅客による観光や土産物の購入によって発現する「国際観光収益の増加」と、クルーズ船の寄港時のイベントなどへの来訪者による交通費である「交流機会の増加」という2つの項目を主な効果として計測している。しかし実際には、便益として計上している項目のほとんどがクルーズ旅客の消費額で構成されている。例えば、表-1 に示した長崎港「松が枝地区旅客船ターミナル整備事業（改良）」では、「国際観光収益

の増加」の便益が 1,931 億円、「交流機会の増加」が 38 億円であり、98%以上が前者の外国人クルーズ旅客の消費額に依存している。従い、クルーズ旅客の消費行動の変化は、事業評価の前提を覆すほどの影響があるといえる。

表-1 長崎港「松が枝地区旅客船ターミナル整備事業（改良）」における整備事業便益の概要¹⁾

便益計測項目	便益	割合
国際観光収益増加	1,931 億円	98%
交流機会増加	38 億円	2%
総便益	1,969 億円	100%

特に、中国・上海港の対岸至近に位置する九州地方では、ここ数年で急速に中国からのクルーズ船の寄港が増加している。クルーズ船の動静を記録する AIS データ (Automatic Identification System, 自動船舶識別装置) を使って九州地方における中国発着クルーズの寄港率を見ると、航海数ベースでは 14 年に 67%であった比率が 16 年には 91%へと上昇し、旅客数ベースでは 14 年の 68%であった比率が 16 年には 94%まで上昇している (図 1)。つまり、九州地方を訪問するクルーズ旅客の9割以上が中国人であることから、訪日中国人クルーズ旅客の消費行動の変化による地域経済への影響が大きいといえる。

* セントラルコンサルタント株式会社 みなとグループ

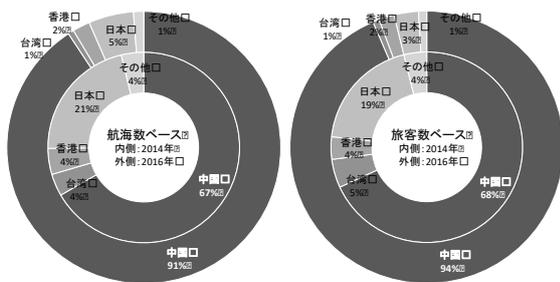


図-1 九州地方に寄港する外航クルーズ船の発着国の割合²⁾

そこで本稿では、現在の訪日中国人クルーズ旅客の消費行動を把握し、数年前に実施された中国人クルーズ旅客の我が国の寄港地周辺での消費行動に関する既往の調査結果と比較することで、消費行動の変化の動向を把握する。その上で、現在の変化を生み出したと想定されるいくつかの要因仮説を立てて、それぞれに検証することで変化の要因の特定を試みる。

本稿において、訪日中国人クルーズ旅客の消費行動の変化の要因が特定できれば、事業評価の前提となる「国際観光収益の増加」という便益の計測精度の向上が図れるだけでなく、クルーズ旅客の消費活動を通じた寄港地周辺の経済効果の発現に向けた次のアクション（方策）が取りやすくなることから意義があるといえる。

2. 訪日中国人クルーズ旅客の消費行動の変化の動向把握

(1) 上海発着クルーズにおける船内調査の実施

現在の中国人クルーズ旅客の我が国での消費行動を把握するため、上海発着クルーズを運航する船社の協力を仰ぎ、全キャビン(約3,000室)への調査票の配布及び回収を実施した。対象船社は2社(両社1隻ずつ)、2017年10月に上海港発着で博多港に寄港する往復シャトル航路を対象とした。なお、船内調査は、一般財団法人みなと総合研究財団との共同自主研究の枠組みで行った。

表-2 クルーズ船内でのアンケート調査の概要

船社	C社	P社
総トン数	11.5万トン	14.3万トン
キャビン数	1,500室	1,780室
乗客定員	3,780名	3,560名
発着港-寄港地	上海港-博多港	
調査実施日	2017年10月	
有効回答数	約300票	

結果、一人当たりの平均消費額は、約20,000円であった。品目別には、最も消費額が高いのは「化粧品・医薬

品」で約11,700円/人で、次いで高い「家電製品」は約2,100円/人であった。

表-3 2017年調査での消費額が高い3品目

順位	品目名	消費額(円/人)
1	化粧品・医薬品	11,700円
2	家電製品	2,100円
3	食料品・飲料品	2,000円
平均消費額		約20,000円

注) 家電製品には時計も含んでいる。

(2) 既往調査結果との比較

以前の中国人クルーズ旅客の消費行動については、福岡市が2009年9月に博多港に寄港した旅客に対して、アンケート調査を実施した結果を用いる。

この調査では、一人当たりの平均消費額は、約33,000円であった。品目別には、最も消費額が高かったのは「家電製品」で約11,400円、次いで高い品目は「化粧品・医薬品」の約4,600円であった。

表-4 2009年調査での消費額が高い3品目³⁾

順位	品目名	消費額(円/人)
1	家電製品	11,400円
2	化粧品・医薬品	4,600円
3	食料品・飲料品	4,500円
平均消費額		約33,000円

09年調査と17年調査の消費額について比較する。一人当たり平均消費額は、09年調査では約33,000円であったが、17年調査では約20,000円であり約4割(-13,000円)低下している。品目別には、「家電製品」の落ち込みが激しく、09年調査で11,400円と最も高かったが、17年調査では2,100円であり8割以上(-9,300円)低下している。その一方で、「化粧品・医薬品」の消費額が増加しており、09年調査では4,600円であったが、17年調査では11,700円であり2.5倍に上昇している。

(3) 消費行動の変化に繋がる要因仮説の設定

このように、本稿での船内調査の実施によって、訪日中国人クルーズ旅客の一人当たり消費額が約4割低下していることがわかった。また、今回の船内調査結果を品目別に見ると、「家電製品」の消費額が大幅に低下していることがわかった。こういった訪日中国人クルーズ旅客の消費行動の変化を、本稿ではいくつかの要因仮説を立てて、その要因の検証を試みる。

さて、旅行者が海外で購入し本国に持ち帰る土産物などは、貿易取引でいえば輸入品となる。中国人クルーズ旅客による我が国での消費行動は、日本から見ると、日

本で生産した製品をクルーズ船という輸送手段を使って中国に輸出していることになる。例えば、上海発着で博多港に寄港するクルーズに乗船している中国人クルーズ旅客の消費行動の場合、福岡市内で販売された製品を、博多港から上海港を経由して中国に輸出していることになる。このため、消費行動の変化に関する分析においては、日本から中国への貿易取引に関わる各費用（コスト）を構成要素ごとに分析することで理解ができるのではないかと考えた。

具体的には、日本で生産・販売される製品の生産者価格に輸出税が上乗せされた輸出 FOB 価格に、国際輸送コストと為替が考慮されたものが輸入 CIF 価格になる。貿易統計上でいえば、この輸入 CIF 価格を合計した数値が中国の総輸入額に相当する。さらに、輸入 CIF 価格に輸入関税が上乗せされ、中国では増徴税と消費税を加算したのが購入者価格となる（図-2；左側のフロー）。

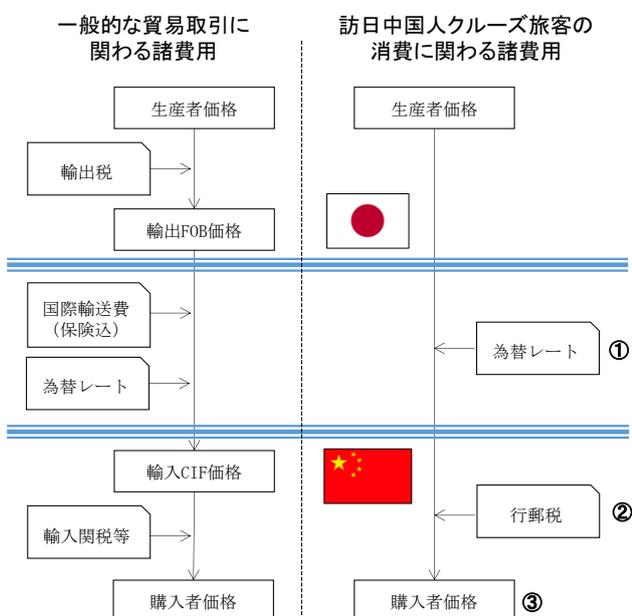


図-2 一般的な貿易取引と訪日中国人クルーズ旅客の消費に関わる諸費用の違い

一方、訪日中国人クルーズ旅客の場合、輸入 CIF 価格に加算される諸税に該当するものが、海外旅行者の手荷物にかかる行郵税となる。そして、上記のような諸費用が上乗せされた購入者価格で中国人クルーズ旅客が製品を購入することとなる（図-2；右側のフロー）。

そこで本稿では、上記の貿易取引のコスト構造のうち、中国人の消費行動に影響を及ぼす要因として、①為替レート、②行郵税、③購入者価格での製品の購入、という3つの側面に着目して、訪日中国人クルーズ旅客の消費行動の変化の要因を分析する。

3. 訪日中国人クルーズ旅客の消費行動の変化の要因仮説の検証

(1) 為替レートによる影響

日本円と中国人民元との為替レートの変化が、消費行動の変化（消費額の低下）に繋がっている可能性がある。実際に過去の円元の為替レートの実績を見てみると、09年調査時点(9月)は13.5円/元であったが、17年調査時点(10月)では17円/元にまで円安元高となっている。円安元高は、中国人クルーズ旅客にとって、わが国寄港地での日本製品の購入がしやすくなっていることを示している。つまり、為替レートの水準だけでみれば、我が国での中国人クルーズ旅客の消費額は、調査結果とは逆に増えてもいい状況にあったといえる。

しかしここ数年という短い時間軸で見ると、15年に20円/元という円安元高の時期があった。このような円安元高の状況を経験しているために、17年調査時点の17円/元でも円高元安に感じたことから、わが国寄港地での「家電製品」を買い控えたともいえる。上記のことから、為替レートの変化と中国人クルーズ旅客の消費行動との関係を見出すことは難しいことがわかった。



図-3 中国人民元と日本円の為替レートの推移⁴⁾

(2) 行郵税による影響

次に、海外旅行者の土産物などの手荷物にかかる税金である行郵税の影響を分析する。結論からいえば、中国では16年に、行郵税の大幅な改正が行われていた。

16年4月8日に中国政府は、旅行者が海外で購入した製品に対して掛かる行郵税の引き上げを発表している。この行郵税の引き上げは、旅行者の海外での消費の拡大によって売れ行きが落ち込んでいる中国の国内製品の需要を回復させることが目的であるといわれる。特に、機内への手荷物の持ち込み制限がある航空機の場合と違い、クルーズ船には船内への持ち込みに対する重要制限がない。このため、クルーズ旅客が寄港地周辺で Made in Japan の製品を大量に買い込んで、船内の自室に持ち込む、いわゆる「爆買い」という消費行動に繋がりがやすい。

中でも今回の行郵税の改正では、「家電製品」の税率が20%から30%へと引き上げられている。この税率の引

き上げが我が国の寄港地での炊飯器などの爆買い行動を抑制していた要因の一つであったことが考えられる。

表-5 中国政府（財政部）による個人輸入品への税制改正⁵⁾

改正前		改正後	
税率	品目	税率	品目
10%	書籍、新聞、刊行物、教育用映像資料、映画、スライド、カセット、ビデオ、金銀及びその製品、食品、飲料など	15%	書籍、新聞、刊行物、教育用映像資料、コンピューター、ビデオカメラ、デジタルカメラ等情報技術製品、食品、飲料、金銀、家具、玩具、ゲーム機、娯楽用品
20%	繊維製品、ビデオカメラ、デジタルカメラ、カメラ等電気製品、自転車、腕時計、時計	30%	運動用品、釣り具、繊維製品、テレビカメラ及びその他電気製品、自転車など
30%	ゴルフ用品、高級腕時計	60%	たばこ、酒、高級アクセサリー及び装飾宝石、ゴルフ用品、高級腕時計、化粧品
50%	たばこ、酒、化粧品		

加えて同時期に中国では、海外旅行者の手荷物にかかる行郵税の改正に合わせて、越境 EC 制度（電子商取引）の改正も行われている。越境 EC とは、インターネット通販サイトを通じた国際的な電子商取引を指し、中国では近年、転売を目的とした越境 EC が中国製品の需要減少につながっていることが問題視されてきた。そこで今回、越境 EC 取引での行郵税が廃止された代わりに、越境 EC には一般貿易取引と同じく、関税、増値税、消費税が適用されるようになった。ただし、越境 EC 取引では、上限額以下の取引であれば、関税率を 0%、増値税と消費税をそれぞれ法定税率の 70%とする暫定的な優遇措置が設けられた。

表-6 越境 EC 取引に関する新制度の主な内容⁶⁾

事項	主な内容
個人取引上限額の引き上げ	個人が 1 回に購入できる取引上限額を従来の 1,000 元から、2,000 元に引き上げ。一人の年間購入金額上限 2 万元。
上限額以下の取引への暫定的優遇措置	購入金額上限以下の場合、関税率 0%（上限を超える場合、一般貿易と同じ）。輸入増値税及び消費税については、法人税率の 70%を徴収。行郵税廃止、行郵税額 50 元以下の免税措置も廃止。
ポジティブリストの商品のみ輸入可能	従来、国が禁止する品目以外は全て取引が可能であったが、「越境 EC 小売輸入商品リスト（ポジティブリスト）」に掲載された商品のみ輸入可能。

これにより例えば、越境 EC 取引で「家電製品」を輸入する場合、改正以前の行郵税が 20%適用で、5,000 元以下の場合は免税であったことから、改正後の増値税 11.9%適用により 250 元（約 4,000 円）以下の商品は増税となった。一方で、250 元超の商品は 8.1%の減税となった。

このように、越境 EC 取引での「家電製品」の輸入が、海外旅行者が現地で購入して持ち帰る際にかかる行郵税に比べて割安になったことが、クルーズ旅客の消費意欲の低下に繋がった可能性もある。

(3) 購入者価格での製品の購入の影響

さらに、購入者価格での製品の購入の影響、すなわちクルーズに乗船して訪日する中国人旅客の所得レベルの低下によって、消費が落ち込んでいることも考えられる。

2006 年から右肩上がりでの拡大を続けてきた中国のクルーズ市場は、17 年に大きな転換期を迎えていた。その切っ掛けは、韓国と在韓米軍が導入を計画している高高度ミサイル防衛システム（THAAD）である。17 年 3 月 15 日に中国の国家旅遊局は、THAAD 配備に対する報復措置として韓国への団体旅行による渡航を禁止した。クルーズ観光に関していえば、中国発着のクルーズ商品のほぼ全てが、中国の旅行代理店のチャーターによる団体旅行商品であることから、実質的には中国から韓国へのクルーズ船の寄港が止まることを意味している。そして実際に、寄港停止から 1 年以上経った 18 年 7 月の執筆時点でもまだ、中国から韓国へのクルーズ船の寄港は再開していない。

THAAD 問題以降、中国のクルーズマーケットの景気が悪化している。中国には、クルーズ市場の景気動向を判断するための基準として、上海クルーズ経済研究センター（SICBI）が「クルーズビジネス景気動向指数」を毎年、公表している。

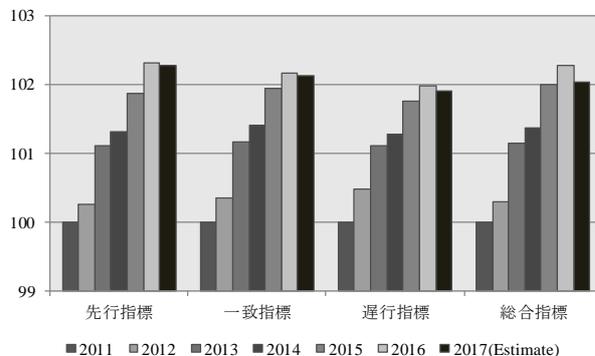


図-4 クルーズビジネス景気動向指数の推移⁸⁾

これは、中国のクルーズ市場の景気動向を観察するために、GDP（国内総生産）などのマクロ経済データで評価する先行指標と、クルーズ船の発着回数などで評価する一致指標、クルーズ産業の就労状況などで評価する遅行指標という3つの指標で判断する。2011年を100とする指数で評価するが、12年から16年までの5年間、連続して上昇していた指数が、17年に始めて前年を下回る結果となった。

このような17年の景気動向の悪化は、これまで中国のクルーズ市場をけん引してきた上海港におけるクルーズ船の発着回数にも表れている。下記のグラフは、上海港の発着回数を対前年同月比で比較したものである。15年から16年の2年間、一時的なマイナスはあるものの概ねプラスで推移していたが、17年4月にマイナスに転じた後、4カ月連続で前年同月を下回る状況が続いている。

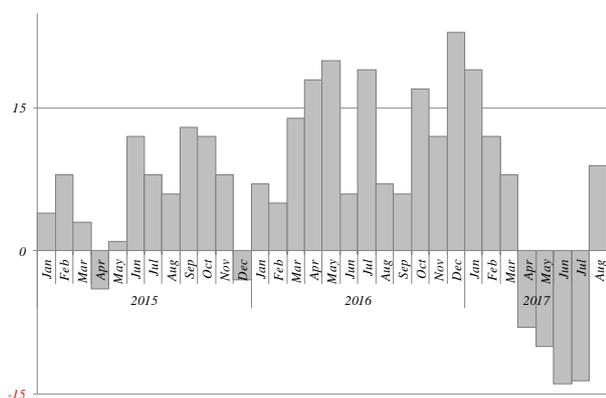


図5 上海港におけるクルーズ船の発着回数の対前年同月比⁸⁾

そして、中国・上海クルーズ市場の景気動向の悪化は、クルーズチケットの価格にも影響を及ぼしている。下記のグラフは17年8月末時点で、日本と中国（上海港発着のみ）で販売されている外航クルーズ商品の一人当たり、一泊あたりのチケット価格をプロットしたものである。なお中国はTripのWebサイトを、日本は各船社のWebサイトから情報収集を行った。

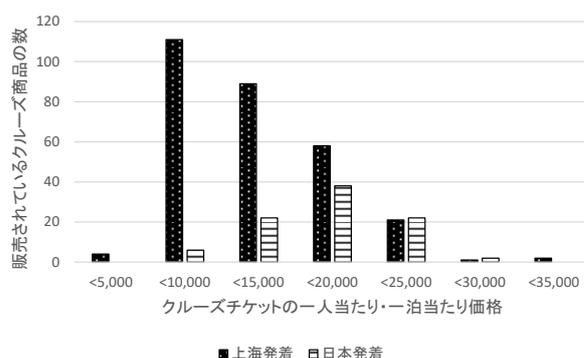


図6 日本発着と上海発着とのクルーズチケット価格の比較⁹⁾

結果、日本発着の外航クルーズ商品で最も多いのが15,000円～20,000円台であるのに対して、上海発着は5,000円～10,000円台が中心である。中でも、上海発着で最も安いチケットでは、一人当たり、一泊4,316円というチケットまで販売されているなど、クルーズチケットが大幅にディスカウントされて販売されている現状が明らかになった。

こういったクルーズチケット価格の低下によって、今までクルーズに乗船していた中国人旅客に比べて、比較的所得が低い層が乗船し始めたことが、消費額の低下に繋がる一つの要因であることも考えられる。

4. 考察

これまで北東アジアのクルーズ市場は、概ね2年ごとに大きな出来事に見舞われてきた。2011年、東日本大震災後の福島第1原子力発電所の事故に関連する風評被害により、中国からわが国へのクルーズ船の寄港が自粛された。2013年、反日感情の高まりを受けて発生した尖閣諸島問題によって、ふたたび中国からわが国へのクルーズ船の寄港がストップし、2015年には韓国で発生したMERS(中東呼吸器症候群)の影響により、中国から韓国へのクルーズ船の寄港が止まった。そして2017年、高高度防衛ミサイル(THAAD)配備による韓国への渡航禁止によって行先を失ったクルーズ船は、寄港地をわが国へと変更した。

表-7 2年ごとに直面する北東アジアクルーズ市場の困難⁸⁾

発生年	北東アジアのクルーズ市場での出来事
2011年	東日本大震災後の福島第1原子力発電所の事故に関連する風評被害により、中国からわが国へのクルーズ船の寄港が自粛。
2013年	反日感情の高まりを受けて発生した尖閣諸島問題によって、ふたたび中国からわが国へのクルーズ船の寄港がストップ。
2015年	韓国で流行したMERS（中東呼吸器症候群）の影響により、韓国へのクルーズ船の寄港が停止。
2017年	2017年3月のTHAAD配備による韓国への渡航禁止によって行き先を失ったクルーズ船は、寄港地をわが国へと変更。

こういったいくつもの困難を乗り越えてきた北東アジアのクルーズ市場だが、17年のTHAADの影響はあまりにも大きかったといえる。

本稿では、訪日中国人クルーズ旅客の消費行動の変化について、船内で旅客に対する調査を実施するとともに、その要因について仮説を検証する形で分析した。上海発着のクルーズ船内で実施した調査の結果によれば、訪日中国人クルーズ旅客の寄港地周辺での消費額は減少しており、特に「家電製品」の消費低下が顕著であることがわかった。

この要因として、まず為替レートの影響が考えられるが、近年の為替レートの変動を観察したところ消費行動に影響を及ぼすほどの変化は確認できなかった。一方で、行郵税率の変更や越境EC制度の改正、中国・上海クルーズ市場の景気悪化などが要因として考えられることがわかった。特に、行郵税率の変更や越境EC制度の改正は、我が国寄港地で「家電製品」を買い控えを促すような制度変更が行われていることから、その影響は大きいと思われる。

また今後の課題としては、「家電製品」の消費額の低下に対して、「化粧品・医薬品」の消費額が増加している要因を分析することが挙げられる。これは、中国人クルーズ旅客にとって、わが国寄港地という閉じられたエリアでの商品選択では、「家電製品」と「化粧品・医薬品」とが代替する可能性があることを示している。今後は、寄港地での消費行動について、観光バスを使った団体ツアーで免税店を巡るエクスカージョンという閉じられた世界、つまり自由に観光ができない状況下での商品選択の意思決定の行動について、更なる分析が必要であると感じている。

現在、全国の港湾で中国からの大型クルーズ船の受け入れに向けた港湾整備が進められている。この事業の実

施を判断するための指標である便益は、「国際観光収益の増加」という訪日外国人クルーズ旅客の消費額に大きく依存している。特に、九州地方に寄港する外航クルーズ船の9割以上が中国発着であることから、中国人クルーズ旅客の消費行動の変化がダイレクトに事業の実施の有無を決める判断材料となる。

本稿において、訪日中国人クルーズ旅客の消費行動は、行郵税や越境EC制度、THAAD配備による渡航禁止など、中国政府の政策によって多く変化することを明らかにした。今後は、各港湾での受け入れ態勢の整備にとともに、中国を含む周辺諸国の政策判断にも常にアンテナを張り巡らせていく必要がある。

本稿での分析が、今後我が国において、海外からのクルーズ旅客の消費活動を活性化し、クルーズ船の寄港を地域の活性化に繋げるための議論を進めるきっかけになることを期待する。

謝辞：上海発着のクルーズ船の船内でのアンケート調査の調整及び実施に関しては、一般財団法人みなと総合研究財団の緒方一成氏と清水邦彦氏に多大なるご協力を頂いた。この場を借りて御礼を申し上げたい。

参考文献

- 九州地方整備局事業評価監視委員会：「長崎港松が枝地区旅客船ターミナル整備事業（改良）」、平成28年度第6回九州地方整備局事業評価監視委員会資料、2017/01/24。
- 伊東弘人：「クルーズ船のチャイナリスクに備えよ」日本海事新聞、2016/06/14。
- 福岡市：「外国クルーズ客船寄港による福岡市経済への波及効果等調査（概要版）」、2010。
- <https://stocks.finance.yahoo.co.jp>
- 小林明：「中国人爆買い原則、新税制が標的にした高額品は？」日経スタイル、2016/09/16。
- JETRO：「一般貿易に比べ低い税負担を新税制で是正-中国越境ECの税制改正-」ビジネス短信、2016。
- 山口銀行大連支店：「訪日中国人の「爆買い」と中国越境ECの現状について」やまぎんアジアニュース、2016。
- 伊東弘人：「北東アジアのクルーズ市場はどこへ向かうのか」日本海事新聞、2016/09/15。
- <http://cruise.ctrip.com/>をもとに作成
- 伊東弘人、石黒一彦、西谷真洋：「中国の行郵税の引き上げによる訪日中国人クルーズ旅客の消費行動の変化に伴う中国の国内需要への影響分析」第57回土木計画学研究発表会・講演集、2018/06。