

平成 17 年度国土施策創発調査

ビジター拡大に向けた社会資本活用検討調査 報告書

平成 18 年 3 月

国土交通省 九州地方整備局

目 次

要約編

はじめに	1
・九州とアジアにおける交流の現状	1
・外国人ビジターの来訪実態	2
・九州とアジアのビジネス交流拡大に向けた課題	3
・課題解決に向けた方向性と交流拡大に向けた取組	4

本編

はじめに	7
1．調査の背景と目的	7
2．創発調査における本調査の位置づけと調査の対象	9
・九州とアジアにおける交流の現状	11
1．増加するアジアからの九州来訪者	11
2．九州在留者もアジアからが中心	17
3．九州とアジアのビジネス交流の現状	21
4．外国人ビジター受入基盤の現状	25
・外国人ビジターの来訪実態	28
1．外国人アンケート調査の概要	28
2．外国人アンケート回答者のプロフィール	29
3．外国人ビジターの来訪実態	32
4．外国人ビジターからみた九州のインフラに対する評価とニーズ	44
5．他機関との連携アンケート結果	57
・九州とアジアのビジネス交流拡大に向けた課題	66
1．移動環境の整備に関する課題	66
2．人・モノのスムーズな移動を妨げる制度上の課題	73
3．インフラ整備や利活用に関わる課題	77
4．多国籍の人が活躍できる環境に関わる課題	83

・課題解決に向けた方向性と交流拡大に向けた取組	91
1．交流拡大に向けた4つの方向性	91
2．課題解決に向けた具体的方策	96

資料編

委員会説明資料（第1回）	113
委員会説明資料（第2回）	122
委員会説明資料（第1回）	131
第1回委員会議事録	141
第2回委員会議事録	150
第3回委員会議事録	156
外国人ビジネス客アンケート調査票	164
外国人観光客アンケート調査票	168
委員名簿	172
委員会開催状況	172

要 約 編

はじめに

国境を越えた地域連携・交流の実績を有する九州地域において、アジアワイドでの交流を更に促進し、地域活性化のポテンシャルを高めていくことは、来るべき人口減少社会に向けて有効な地域活性化方策であると思われる。そこで本調査では、ビジネスを目的とした交流に着目し、九州とアジアにおけるビジネスを目的とした人流とそれに付随して発生するモノの流れを拡大する上での諸課題を整理し、アジアワイドでの交流を促進する方策を提示することを目的とする。

ビジターの中でもビジネス交流に着目した理由は、交流の頻度が高いこと、観光に比べ安定的な流動があることなどから地域間交流のパイプをより太く、強固なものにする効果が期待されるためである。

．九州とアジアにおける交流の現状

第 章では、既存の文献やデータをもとに、九州とアジアにおける交流の現状を明らかにした。

1．増加するアジアからの九州来訪者

2004 年、過去最高の 56 万人の外国人が九州に来訪した。九州の特徴はアジアからの来訪が多いことで、来訪者の 9 割をアジアが占めている。来訪者数を県別にみると、福岡県が 46 万人で九州全体の 8 割を占めている。九州のゲートウェイは福岡空港で、31 万人の外国人が利用している。入国外国人数は順調に増加しているが、安定的な来訪が期待できるビジネス客の比率は低い。

韓国からの来訪者が急増しており、1995 年と比べると 2.2 倍となっている。急増の要因は、博多港と釜山港を結ぶ高速旅客船の増便や韓国人旅行者に対するノービザ化の実施である。韓国人旅行者へのノービザ化は、愛知万博後も期間限定無しで継続実施されることになっている。

2．九州在留者もアジアからが中心

増加を続ける外国人登録者数は 2004 年に 8 万 4 千人となったが、全国シェアは 4 % 台にとどまっている。外国人登録者数におけるアジアの割合は 88 % で全国（74 %）と比べて高く、中国やアセアンの登録者数は増加を続けている。

九州における外国人の雇用状況をみると、専門・技術・管理職の人数は 1,900 人と全国の 34,000 人と比べてまだ少ない。高度海外人材の活用を進める余地は大きい。外国人留学生数は、立命館アジア太平洋大学の開学等により 2001 年以降急増している。留学生の 9 割がアジアから来訪しており、5 割は福岡県に居住している。しかし、日本で就職する留学

生は九州大学の場合 2 割にとどまっている。

3．九州とアジアのビジネス交流の現状

2004 年のアジアとの貿易額は 4 兆 1,656 億円、輸出額は 2002 年以降急激に伸びた結果 2 兆 5,298 億円となった。アジアとの貿易比率をみると、増加傾向にある輸出比率は 56.2% まで上昇し、原油粗油を除いた輸入比率は 60% 台で推移している。

アジアの経済成長等に伴い、アジアへの農水産物輸出に対する期待が高まっている。博多港と上海港を 26.5 時間で結ぶ上海スーパーエクスプレスの登場は、鮮度が重視される農水産物の輸出促進の契機となると考えられる。一方地場企業の海外進出件数はアジア通貨危機等により大きく減少しており、2004 年の進出件数は 13 件（1995 年：107 件）にとどまった。

4．外国人ビジターの受入基盤の現状

航空ネットワークを利用した福岡からの日帰り圏が拡大しており、上海とソウルは同一航空会社によって日帰り可能である。一方海外から福岡へ同一航空会社による日帰りは、ソウルのみ可能となっている。九州主要港湾の国際コンテナネットワークは、韓国や中国を中心に形成されており、博多港には北米西岸等の基幹コンテナ航路が寄港している。

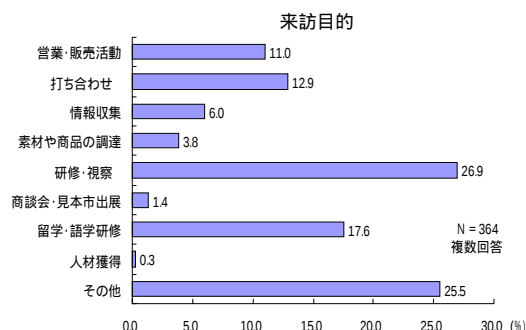
九州ではアジアとのビジネスに不可欠な通訳者や翻訳業事務所数は少なく、東アジアの語学教育を実施する大学も不足している。

外国人ビジターの来訪実態

第 4 章では、福岡空港や博多港を利用する外国人ビジターを対象にアンケート調査を実施し、外国人ビジターの来訪実態と九州のインフラに対する評価を明らかにした。

■ 「研修・視察」が最も高い来訪の目的

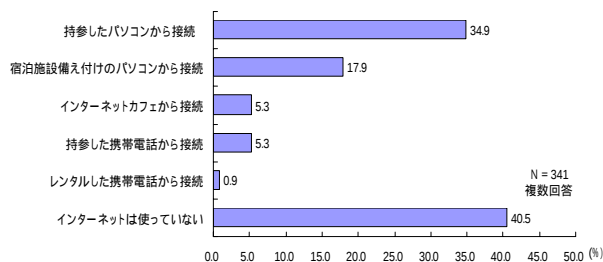
外国人ビジネス客を対象としたアンケートでは、訪日目的として、「研修・視察」が最も高くなっている。来訪頻度を高め、取引が発生する「営業・販売活動」や「素材や商品の調達」といったビジネス活動は相対的に低い状況にある。



■ 外国人ビジネス客の3割はパソコン持参

外国人ビジネス客の約3割はノートパソコンを持参し、インターネットにアクセスしている。さらに来訪頻度の高い営業に携わる外国人ビジネス客の場合、ノートパソコンを持参する割合は5割を超えていることが明らかになっている。モバイルワークの進展・ニーズに対応する必要性が生じている。

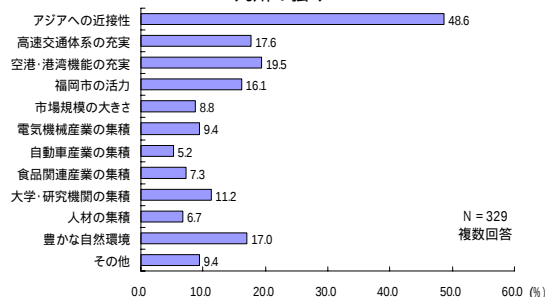
入国後のインターネットの利用状況



■ 九州の強みはアジアへの近接性

外国人ビジネス客に、ビジネスの場としての九州の強みを尋ねたところ、「アジアへの近接性」が最も高く、他の回答を圧倒している。アジアへの近接性を強みとして、今後活用していくことが求められる。

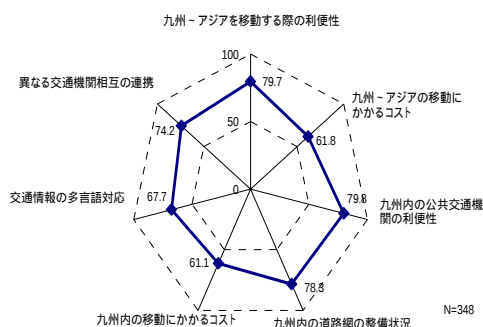
九州の強み



■ 九州のインフラに対する評価

交通の利便性について、「九州内の公共交通機関の利便性」と「九州～アジアを移動する際の利便性」は高い評価を受けている。一方、「九州内の移動にかかるコスト」、「九州～アジアの移動にかかるコスト」、「交通情報の多言語対応」は相対的に低い評価となっている。

九州～アジアを移動する際の利便性



・九州とアジアのビジネス交流に向けた課題

第 章では、九州とアジア間において高い頻度で人やモノの移動があると考えられる企業に対しヒアリング調査を実施し、明らかになった課題を4項目に整理した。

1. 移動環境の整備に関する課題

移動環境の整備に関して、3つの課題が明らかになった。移動の障害となる多言語対応の遅れ。多言語化されていない交通機関や交通標識の表示案内は、ビジターの自由な移動の障害となっている。IT化、モバイルワークの進展に伴う情報アクセス環境の整備。パソコンを持参するビジターの割合は3割を超えており、スムーズかつ安価な情報アクセスは重要なビジネスインフラとなっている。国内移動にかかるコストの高さ。公共交通

機関や高速道路の利用料金の高さは、ビジターにとって負担になっている。

2．人・モノのスムーズな移動を妨げる制度上の課題

人・モノの移動を妨げる制度上の課題として、主に2つの点が指摘された。 入国管理局や税関の開庁時間の制約等による時間のロス。空港や港湾における税関等の開庁時間や対応のスピードは、人やモノのスムーズな移動を一部妨げており、時間のロスを生じさせている。 各種規制（シャーシの規格等）による物流リードタイムの損失。アジアとの近接性を生かし東アジアとのシームレスな物流圏を確立するために、シャーシ（コンテナを載せる台車）の相互乗り入れによる積替えなし一貫輸送へのニーズが高まっている。

3．インフラ整備や利活用に関わる課題

インフラ整備やその利活用に関して、「アジアへの近接性」を活かしきれていない航空・港湾ネットワークの現状が明らかになった。国際旅客便のアジア各都市への便数を比較すると、九州から直行するよりも東京（成田空港）や大阪（関西国際空港）を経由したほうが利便性は高い。福岡空港に貨物専用便（フレーター）が就航していないため、大型の国際貨物は大阪まで陸上輸送されている。

4．多国籍の人が活躍できる環境に関わる課題

多国籍の人が活躍する環境について、4つの課題が明らかになった。 留学生等人材の活用。アジアで事業展開を行う企業であっても、日本とアジアの両方を知る留学生の能力を活用しようという意識は薄い。 都市の総合的な魅力向上。情報ネットワークや交通インフラの充実に加えて、教育・学術機関の集積、音楽や演劇等、多国籍の人を魅了する文化都市づくりが求められている。 往来のしづらさ。外国人ビジターの入国に関わる手続きは煩雑で時間がかかるため、アジアとの交流が一方通行となっている。 居住環境に関わる障壁。日本的慣行である敷金・礼金や長期滞在における高いコストは、ビジターにとって大きな負担となっている。

・課題解決に向けた方向性と交流拡大に向けた取組

第 章では、これまで明らかになった課題に対し解決に向けた方向性を整理し、交流拡大につながる具体的な取組を検討した。

1．交流拡大に向けた4つの方向性

情報収集の障壁排除。移動環境の整備に関して、交通情報の多言語化やユビキタス化によってその解決を図る。 円滑な輸送を可能にするサービスの提供。通関や出入国手続

き、港湾荷役に関するサービスの時間延長や向上を行う。ただし、港湾における需要そのものの拡大も必要である。 アジアに開かれた循環型のインフラ整備。地域ブロック内の循環を促進し地域の一体性を高め、同時に国際ゲートウェイ機能の強化を図ることで、九州とアジア間の国際ネットワークの充実を図る。 多国籍の人が活躍できる環境整備。外国人ビジター拡大に向けて居住環境の改善や雇用の創出を行うとともに、交通・情報インフラの整備や教育・研究機関の充実等の活動も進めていく。

2．課題解決に向けた具体的方策

前節で整理した方向性に関して、具体的な方策を時間軸（短期・中長期）と空間軸（エリア限定・広域）に整理し、短期に実現を目指すべき方策と中長期的な取組みとに分けて提案する。

短期アクションプランとして、以下の5つの方策を提案する。 アナウンスの多言語化や駅・バスのナンバリングを含む標識類の多言語表示。 多言語対応ナビゲーションシステムの導入実験。 交通結節点（駅、ホテル）等での多言語による案内。 多国籍の人に安心感を与える情報の提供。 統一コンセプトとして、～ の取り組みをまとめた“ひとり歩きできるまちづくり”の推進。

中長期アクションプランとして、 シャーシの積替え不要な仕組みづくり、 通関のスピードアップに向けた取組み、 手荷物検査や出入国手続きの迅速化、 域内循環の向上と国際ゲートウェイ機能の強化、 外国人にやさしいまちづくりを提案する。

短期、中長期のアクションプランの整理

	短 期	中長期
エ リ ア 限 定	ビジター拡大に向けた統一コンセプト (ひとり歩きできるまちづくり) ●(交通) 情報的多言語サービス ・標識的多言語表示(エリア限定で集中的に) ・多言語化の際は統一のルール作りが必要 ・多言語サインの設置(運輸局、福岡県、阿蘇、大分県) ・駅やバス停のナンバリング ・100円超乗バスで実証・普及(運輸局、福岡県) ・アナウンスの多言語化 ・100円超乗バス等や実証・普及(運輸局、福岡県) ・交通結節点(駅、ホテル)等での多言語交通案内 ・留学生のガイドボランティア育成(運輸局、福岡県) ・多言語対応ナビゲーションシステムの普及 →ポータブルタイプの携帯で乗車以外に活用(運輸局の求職情報館でもサービス可) ●多国籍の人に安心感を与える情報提供 ・ビジネスや生活情報等多言語提供 ・インターネットや携帯電話による観光情報 ・海外の元寇(福岡県) ・外国語がわかる観光等の情報(観光局) ・海外の観光客に対する案内・案内(観光局) ・留学生の能力を活用 →多言語交通案内での情報提供 ●情報提供の施設提供 ・交通情報等多言語化 ・エビタス文化 ・観光情報提供プロジェクト(観光局)	●円滑な輸送を可能にするサービスの提供 ・シャーシの積替え不要な制度 - 例：港・空港・貨物・24時間の通関限定 →船中申請で先行実施 (例：シングルオンバー制度) ・通関のスピードアップに向けた取組 (24時間化、小口小ロット対応) ・手荷物検査や出入国手続きの迅速化 ・手続きの簡便化、ビザの簡便性拡充等 (観光局) ●多国籍の人が活躍できる環境整備 ・居住場所の確保 (空き住宅や民家の活用を支援) ・通関・検閲の外国人への転送可能な通関・検閲 ・外国人への賃貸住宅提供セミナーの開催 (以上、観光局) ・魅力あるまちづくり
広 域 的	●(交通) 情報的多言語サービス ・多言語サインの観光地への普及 ・留学生のガイドボランティアの観光地への普及 ●多国籍の人に安心感を与える情報提供 ・ビジネスや生活情報等多言語提供 ・海外の観光客に対する案内・案内(観光局)	●アジアに開かれた循環型インフラ整備 ・施設整備の向上 (東九州道など循環型交通網) ・国際ネットワークの強化 (スーパー中継港の指定)

本 編

はじめに

1 . 調査の背景と目的

わが国の人口は、2006 年をピークに減少に転じると予測されており、経済の活力低下などが懸念されているが、地方圏においては、すでに人口減少が始まっている。そのため、生産能力の低下や市場の縮小など、地域活力の低下が懸念されている。こうした懸念を払拭するため、交流人口の拡大による地域の活性化に期待が持たれている。

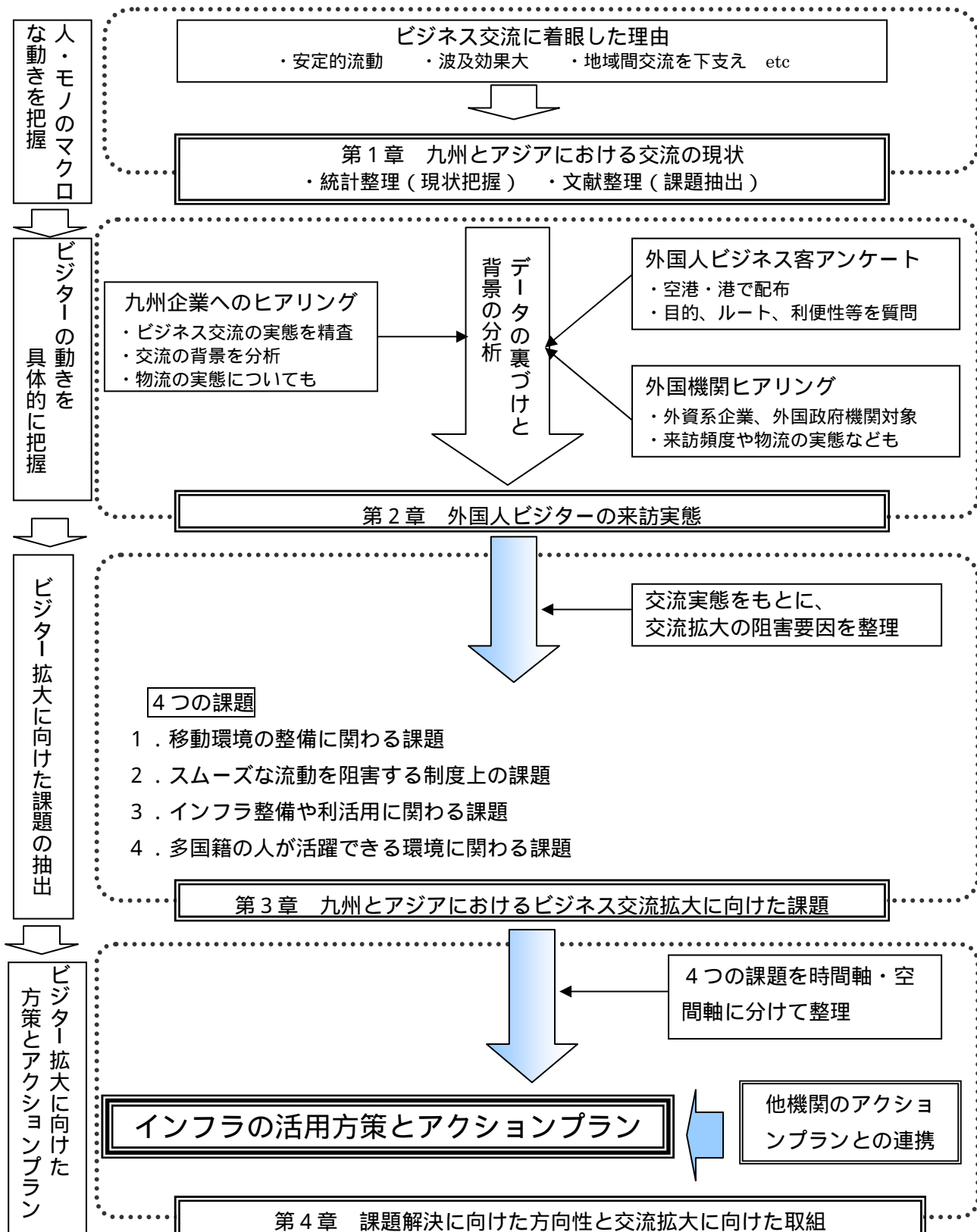
九州地域は、東アジアとの地理的な近接性や東アジアの急速な経済成長により、いち早く東アジアをはじめとする国境を越えた地域間交流が進み、その様々な交流が地域活力を生み出す段階にまで至っている。

実際に九州は、アジアとの経済的なつながりが強く、航空や船舶などの交流基盤の整備のほか、実際の企業や人の交流もアジアに集中しており、九州の " アジア度 " は極めて高い。とりわけ北部九州地域では、上記のようなアジアとの密接な繋がりによって、2003 年以降アジア向け輸出の伸びなどにより、景気回復が関東、近畿圏より顕著であるなど、アジアの活力を地域の活力とする段階にまで至っている。

そこで、このような地域特性と国境を越えた地域連携・交流の実績を有する九州地域において、アジアワイドでの交流を更に促進し、地域活性化のポテンシャルを高めていくことは、来るべき人口減少社会に向けて有効な地域活性化方策であると思われる。

本調査では、以上のような大きなトレンドを踏まえ、アジアワイドの交流を促進するうえで必要となるインフラ整備のあり方について検討する。その際、既存ストックを活用することを前提としながら、効率的な国際交流基盤の形成方策を検討する。

調査のフロー



2. 創発調査における本調査の位置づけと調査の対象

九州とアジアとの地理的な近接性を生かし、急速な経済成長を遂げるアジアの経済活力を取り込み、地域の活力を高めていくことは、今後の九州の発展戦略を考える上で極めて重要な視点であり、すでに各種調査や提言でも数多く指摘されている。

本調査の元となる「ビジター拡大による地域活力創造モデル検討調査」では、こうした指摘をもとに、ビジター拡大による地域活力の創造を目的に、各機関（九州地方整備局、九州経済産業局、九州農政局、九州総合通信局、福岡市、長崎市）がそれぞれのテーマで調査を行い、各分野が連携してビジター拡大に向けた方策を検討するものである。そのうち、本調査では、ビジネス交流に着目し、九州とアジア（韓国、中国、香港、台湾を中心に ASEAN 諸国を想定）におけるビジネスを目的とした人流とそれに付随して発生するモノの流れを拡大する上での諸課題を整理し、課題の解消に向けた方策を提示する。

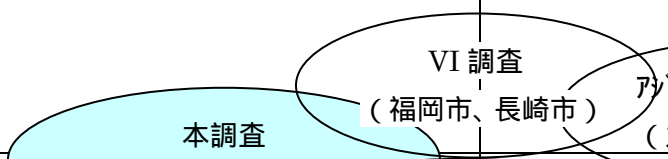
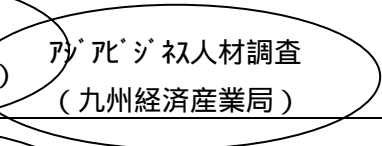
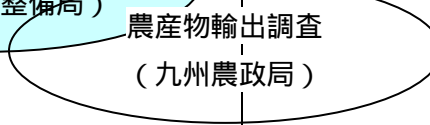
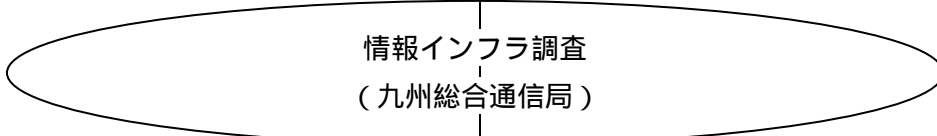
ビジターの中でもビジネス交流に着目した理由は、交流の頻度が高いこと、観光に比べ安定的な流動があること、ビジネス交流を契機としてモノや情報の流れが生まれるといった波及効果が大いことなど、地域間交流のパイプをより太く、強固なものにする効果が期待されるからである。しかも、相対的に移動単価の高いビジネス交流が増えることは、交流拡大の土台となる路線網の維持・拡充を図る上でもプラスの効果期待できる。

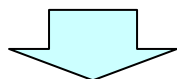
このように、地域間交流の拡大に対して重要な意味を持つビジネス交流であるが、その実態に関しては、十分明らかにされているとはいいがたい。したがって、その拡大に向けた方策も詳らかにされていないのが現状である。

そこで本調査では、大都市圏に集中する傾向のあるビジネス交流を、九州において拡大し、地域活力の向上に結びつけるための方策を、実態調査をもとに明らかにすることを第一の目的とし、その上で、本調査と各機関の調査結果を参照しながらビジター拡大に結びつくインフラ活用方策についても検討する。

なお、福岡市ではビジネスから観光まで幅広い分野にわたるビジターを受け入れ、集客産業（Visitors Industry）を振興するための調査を、長崎市では観光を中心としたビジター拡大を図るための調査を行うが、本調査では人・モノの動きそのものに焦点を当て、ビジネス交流を拡大するための方策を検討するものであり、ビジターを受け入れ、産業を振興するための体制づくりに主眼を置く福岡市や長崎市の調査とは視点や対象が異なっている。

調査分野のイメージ

	ビジター拡大のための交流促進	ビジター拡大のための態勢づくり
ヒト	 本調査 (九州地方整備局) VI 調査 (福岡市、長崎市)	 アジア・ビジネス人材調査 (九州経済産業局)
モノ	 農産物輸出調査 (九州農政局)	
情報	 情報インフラ調査 (九州総合通信局)	



ビジター拡大による地域活力創造のための方策

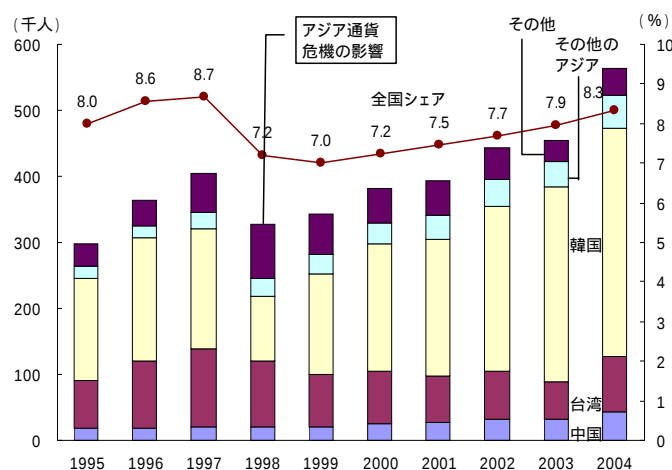
．九州とアジアにおける交流の現状

1．増加するアジアからの九州来訪者

■ 入国外国人の 9 割はアジアから

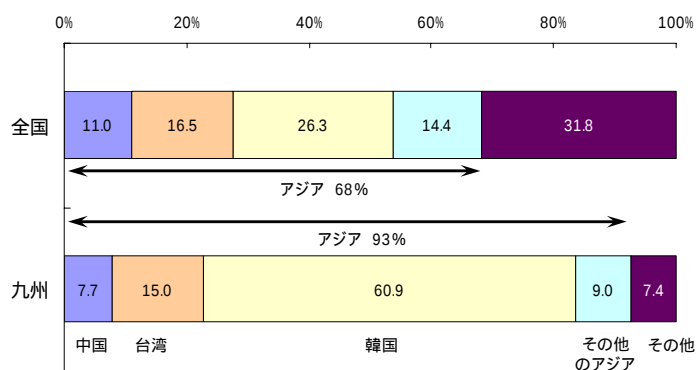
- 2004 年には過去最高の約 56 万人の外国人が九州に来訪。全国シェアも 8.3%まで回復。入国外国人の 9 割はアジアから来訪しており、アジアからの来訪が多いのが九州の特徴である。
- 韓国人の来訪者が急増、1995 年と比較すると 2.2 倍。中国人の来訪者も徐々に増加中。九州運輸局の 2010 年の入国外国人数の目標は 100 万人。約 2 倍に増やすためには、中国をはじめアジアからの来訪をいかに拡大するかが課題。

図表 -1 入国外国人数の推移(九州)



注) アジアは、東アジア、東南アジア、南アジア、西アジア
資料) 法務省「出入国管理統計年報」

図表 -2 入国外国人数の国・地域別割合



資料) 法務省「出入国管理統計年報」

■ 九州のゲートウェイは福岡空港

- 入国外国人数を県別にみると、福岡県が 46 万人で、九州全体の約 8 割を占める。
- 空港別でみると福岡空港が最も多く、年間 31 万人の外国人が入国している。福岡空港以外では、宮崎空港 2.3 万人、長崎空港 1.8 万人、鹿児島空港 1.3 万人の順となっている。
- 福岡空港以外の九州の空港も徐々に入国外国人数は増えており、外国定期航空路の誘致が課題である。

図表 -3 県別にみた入国外国人数(2004 年)

(単位:人)

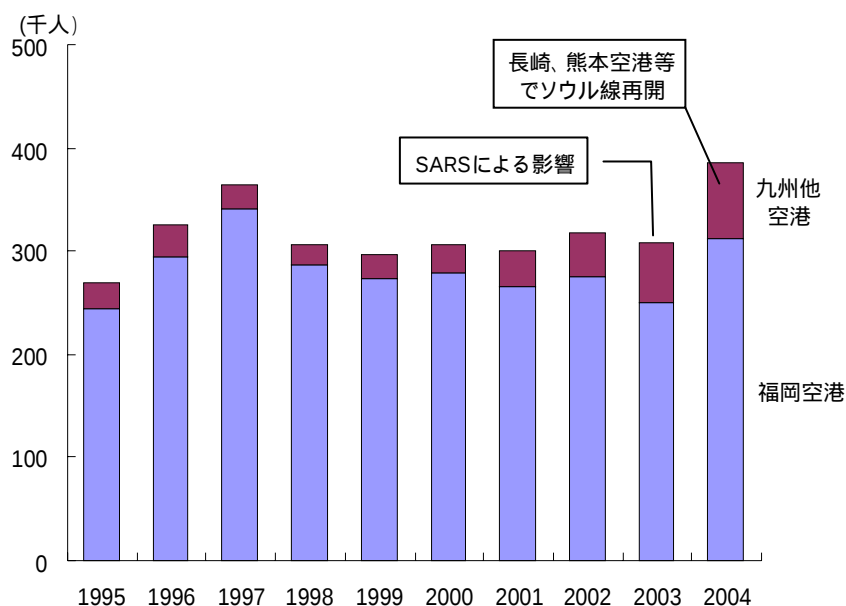
	総 数	アジア	中 国	台 湾	韓 国	北アメリカ	ヨーロッパ	オセアニア
全国	6,756,830	4,607,027	741,659	1,117,950	1,774,872	955,068	823,210	236,635
九州7県	564,026	522,567	43,466	84,508	343,651	19,089	16,433	5,021
福岡県	462,112	428,413	39,031	74,484	265,945	14,642	13,639	4,635
佐賀県	723	498	482	—	6	2	222	1
長崎県	44,656	38,926	1,856	3,835	32,473	3,459	1,934	239
熊本県	8,546	8,372	169	316	7,860	128	32	10
大分県	11,942	11,711	314	162	11,183	165	42	17
宮崎県	23,349	22,649	496	5,402	16,370	320	301	65
鹿児島県	12,698	11,998	1,118	309	9,814	373	263	54

注) 1. 各年 12 月末現在

2. 掲載していない項目があるため、総数およびアジアは内訳と一致しない。

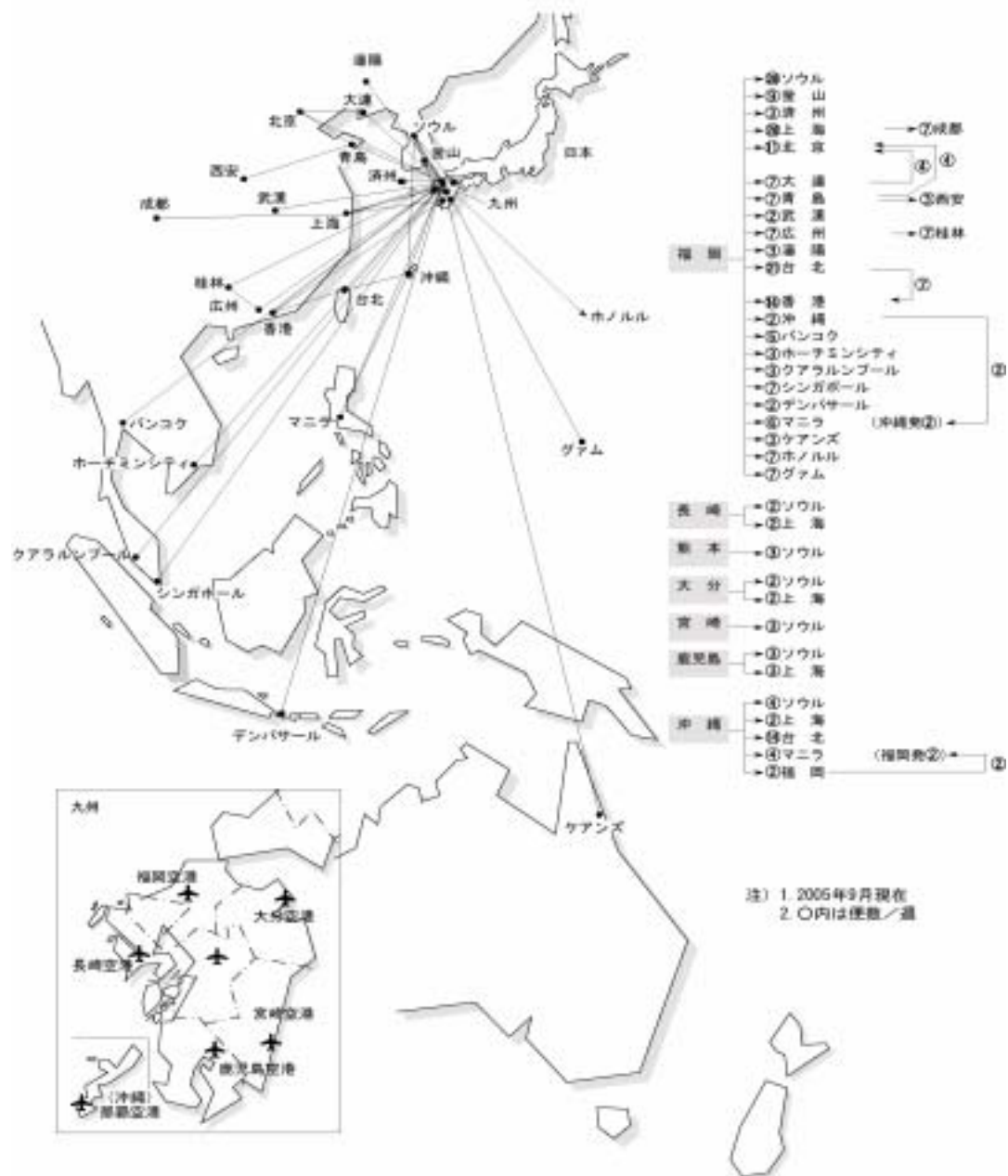
資料) 法務省「出入国管理統計年報」

図表 -4 空港別入国外国人数の推移



資料) 法務省「出入国管理統計年報」

参考資料 九州の国際航空路線

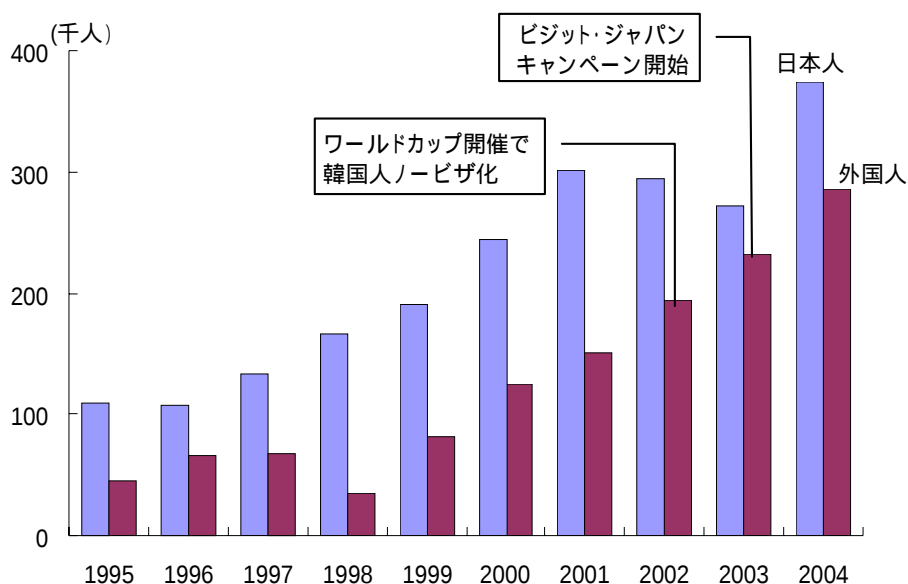


出所) 九州経済調査協会「図説九州経済」

■ ノービザ化が韓国人来訪者を拡大

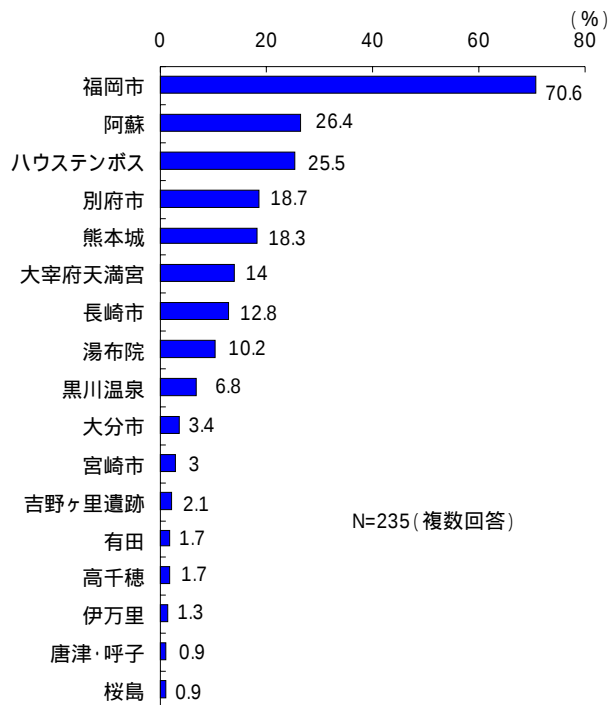
- 急増する韓国人の博多港への出入国者数。日本人の出入国者数に迫る。双方向交流へ。
- 交流拡大の要因として、釜山港～博多港を結ぶ高速旅客船ビートルの増便や韓国人旅行者のノービザ化等がある。韓国人旅行者のノービザ化は、2006年2月まで延長され、さらに期間限定無しで継続実施されることになった。
- 博多港実施の韓国人アンケートによれば、言語や物価、インターネット環境の改善が課題である。

図表 -5 博多港の出入国者数の推移



注) 外国人の95%が韓国人(2004年)
資料) 法務省「出入国管理統計年報」

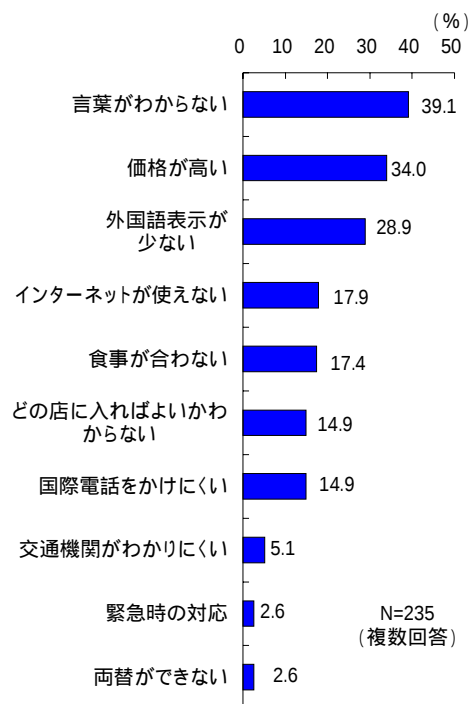
図表 -6 韓国人来訪者の訪問地



注) 博多港国際ターミナル待合室でのアンケート結果 (2005 年実施)

出所) 国土交通省『東アジア経済圏との物流・交流連携を促すソフト施策に関する調査報告書』2005 年 3 月

図表 -7 韓国人来訪者が困ること



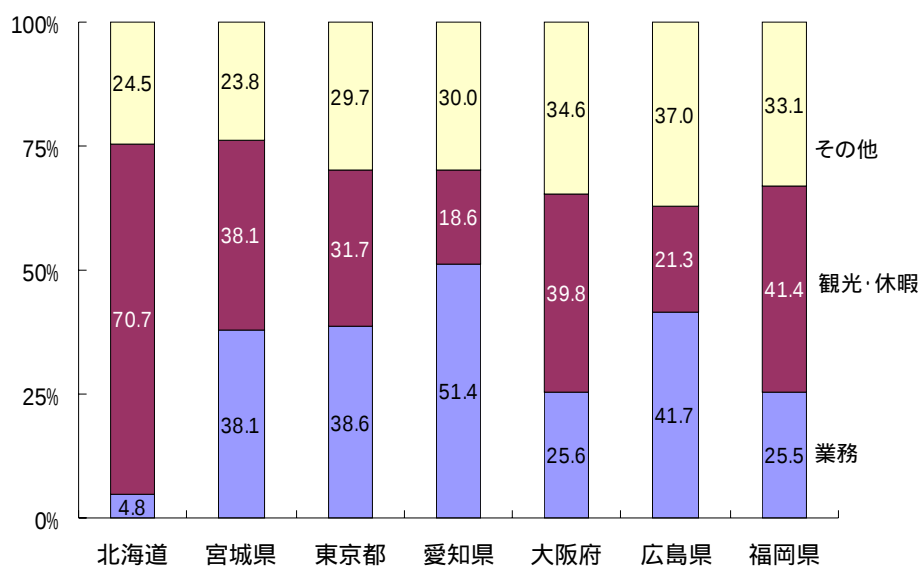
注) 博多港国際ターミナル待合室でのアンケート結果 (2005 年実施)

出所) 国土交通省『東アジア経済圏との物流・交流連携を促すソフト施策に関する調査報告書』2005 年 3 月

■ ビジネス客比率が低い福岡県

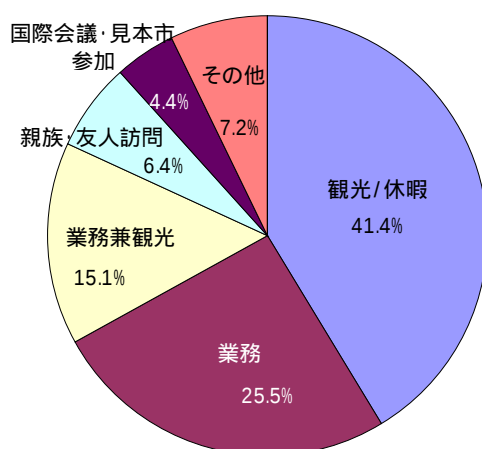
- 福岡県は業務で来訪する外国人の比率が低い。東京都の業務比率は 38.6%、福岡県は 25.5%。なお、愛知県、広島県は自動車産業の関連で業務比率が高い。一方、北海道は観光・休暇比率が高い。
- 入国外国人は順調に増えているが、これからは安定的な来訪が期待できるビジネス客の比率を高めることが課題。ビジネスを通じての経済効果も高いと考えられる。

図表 -8 訪日目的別の外国人割合



資料) 国際観光振興機構「2003-2004 訪日外国人旅行者調査」

図表 -9 福岡県の訪日目的別外国人割合



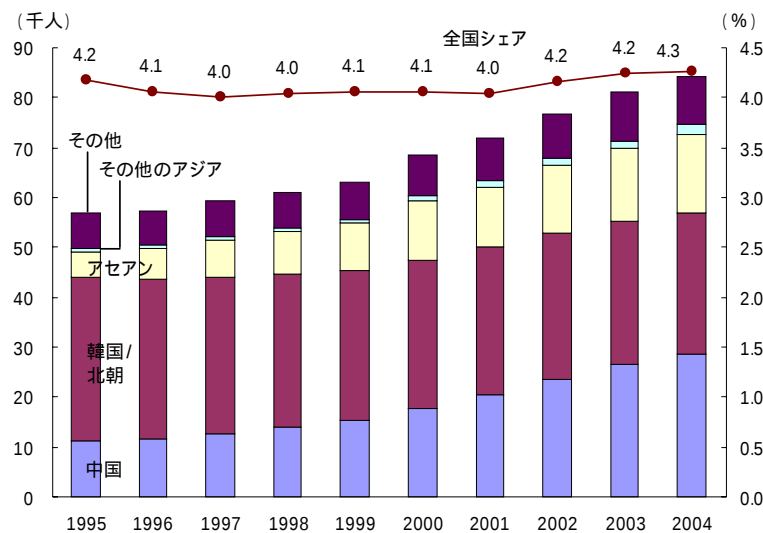
資料) 国際観光振興機構「2003-2004 訪日外国人旅行者調査」

2．九州在留者もアジアからが中心

■ 着実に増加する中国とアセアンの登録者数

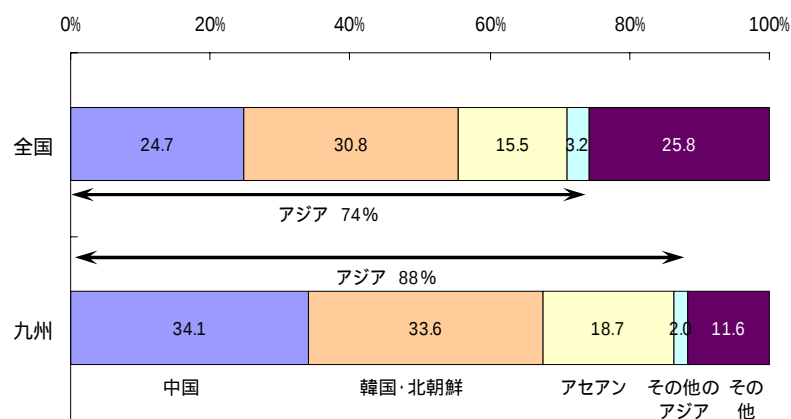
- 外国人登録者数は着実に増加を続け、2004 年には 8 万 4 千人となった。ただし、全国シェアは 4 % 台にとどまっている。
- 外国人登録者数において、アジアの占める割合は 88%であり、全国（74%）と比較して高い。
- 韓国・北朝鮮籍は減少しているが、中国、アセアンは増加しており、今後アジア系外国人の受け入れ環境を整備することが課題である。

図表 -10 外国人登録者数の推移



資料) 法務省「出入国管理統計年報」

図表 -11 外国人登録者数の国・地域別割合



資料) 法務省「出入国管理統計年報」

■ 少ない外国人の専門・技術・管理者

- 外国人登録者数を県別にみると、福岡県が 45,000 人と最も多く、九州の 54% を占める。以下、多い順に大分県、熊本県、長崎県、鹿児島県、宮崎県、佐賀県となっている。
- 外国人の雇用状況をみると、九州は主に、生産工程作業員、専門・技術・管理職、販売・調理・接客等の業務を担う外国人が多い。九州は比較的労働力に恵まれているため、全国ほど生産工程作業員の比率は高くない。
- 専門・技術・管理職の比率は全国よりも高いが、人数は約 1,900 人（全国約 34,000 人）とまだ少ない。九州では高度海外人材の活用を進める余地は大きい。

図表 -12 県別にみた外国人登録者数

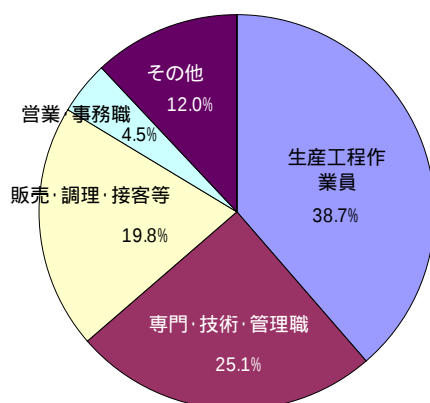
（単位：人）

	総 数	アジア	中 国	韓国・ 北朝鮮	アセアン	北アメリカ	南アメリカ	ヨーロッパ
全国	1,973,747	1,464,360	487,570	607,419	306,287	64,471	358,211	58,430
九州7県	84,223	74,492	28,736	28,257	15,791	3,595	1,272	3,317
福岡県	45,065	40,635	13,998	20,625	5,172	1,559	668	1,558
佐賀県	4,180	3,768	1,565	1,016	1,057	163	47	153
長崎県	7,133	5,956	3,200	1,395	1,249	507	85	461
熊本県	8,361	7,268	3,492	1,177	2,457	412	118	389
大分県	8,915	7,825	2,682	2,755	2,103	335	177	342
宮崎県	4,384	3,696	1,436	733	1,451	280	53	168
鹿児島県	6,185	5,344	2,363	556	2,302	339	124	246

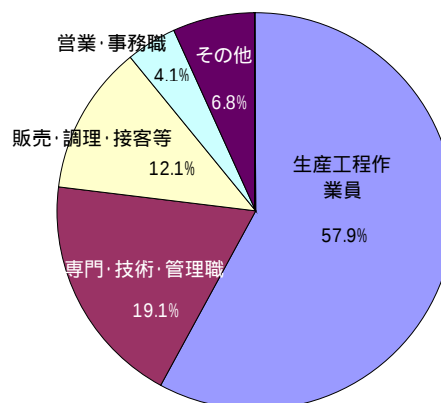
資料）法務省「出入国管理統計年報」

図表 -13 業務内容別の外国人雇用の状況

< 九 州 >



< 全 国 >

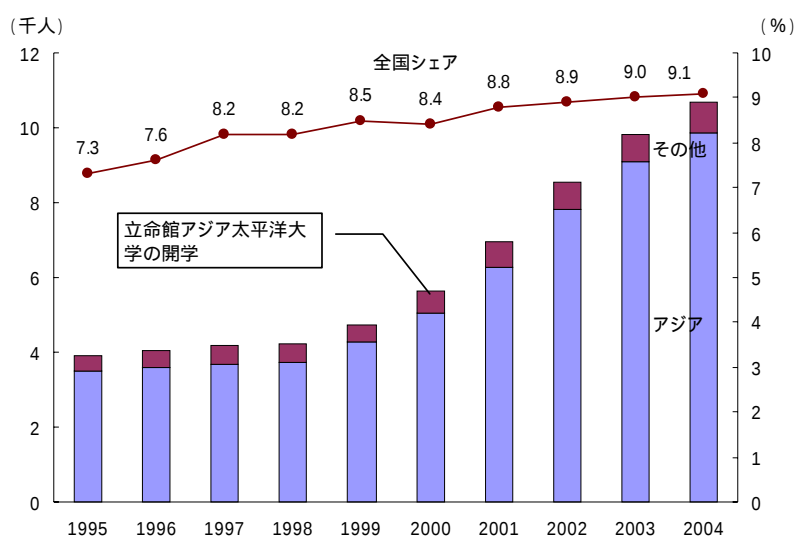


資料）厚生労働省「外国人雇用状況報告」

■ 2割にとどまる日本で就職する外国人留学生

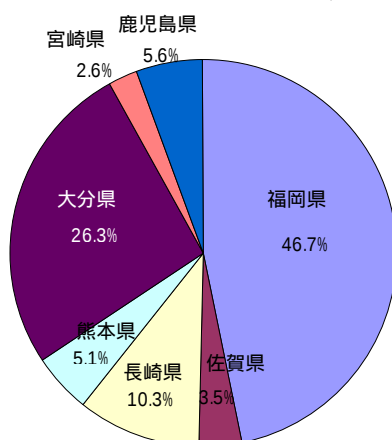
- 外国人留学生数は2001年以降、急増している。2000年4月に開学した立命館アジア太平洋大学（別府市）の影響が大きい。同大学以外の大学も留学生の受け入れは拡大しており、2004年には九州の留学生は1万人を突破した。
- 留学生の9割がアジアから来訪している。留学生の5割は福岡県内に居住しており、立命館アジア太平洋大学のある大分県にも約3割の留学生が居住している。
- 九州大学の留学生で卒業後、日本で就職する留学生は2割にとどまる。優れた知識や技術を身に付けた留学生の九州定住促進を図るには、九州での就職を拡充することが課題である。

図表 -14 外国人留学生数の推移(九州・沖縄)



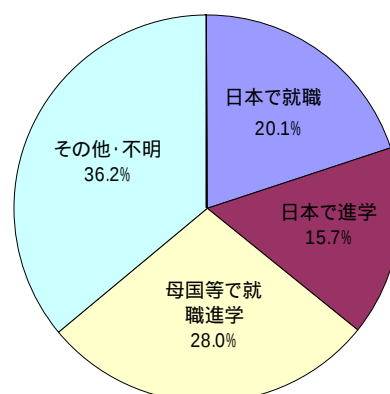
資料) 文部科学省、各県調べ

図表 -15 各県別の留学生数(2004年)



資料) 文部科学省、各県調べ

図表 -16 留学生の進路状況



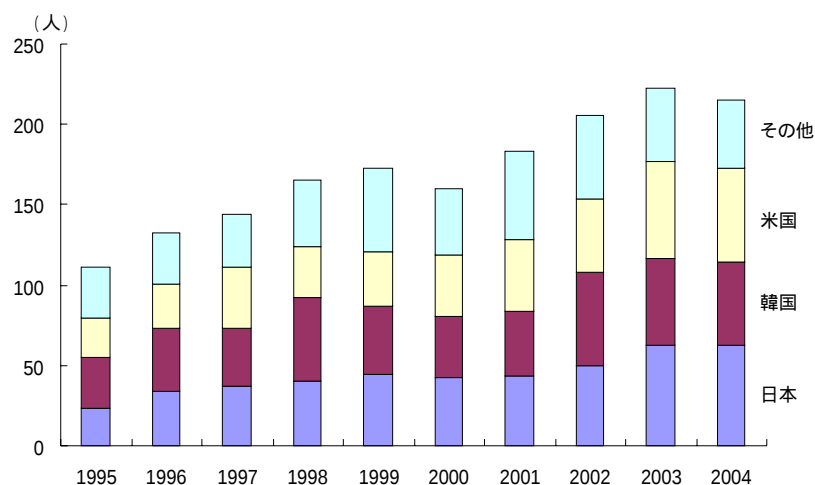
注) 九州大学 2005 年 3 月修了の留学生が対象

資料) 九州大学留学生センター

■ 増加する福岡インターナショナル・スクールの生徒数

- 九州在留外国人の増加に伴い、外国人子弟の教育も重要な課題となっている。日本人、韓国籍、米国籍の生徒を中心に受け入れている福岡インターナショナル・スクールの学生数は増加している。

図表 -17 福岡インターナショナル・スクールの生徒数の推移



資料) 福岡県「福岡県の国際化」

図表 -18 インターナショナル・スクール等の所在地



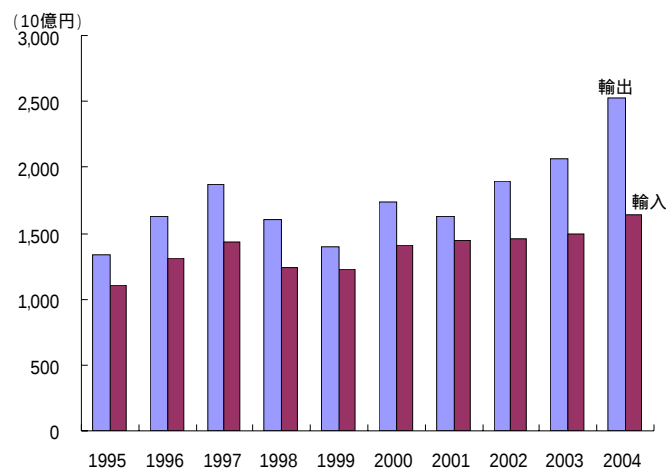
資料) 文部科学省の資料より作成

3．九州とアジアのビジネス交流の現状

■ アジア市場への依存度強まる九州の輸出

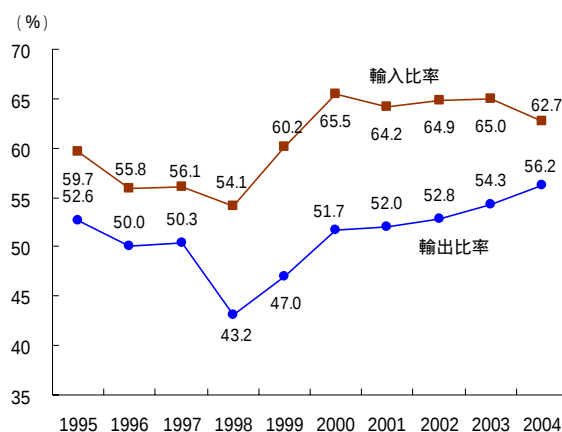
- 2004 年のアジアとの貿易額は 4 兆円を突破し、4 兆 1,656 億円となった。特に輸出額は 2002 年以降急激に伸びており、2004 年には 2 兆 5,298 億円となった。一方、輸入は 2000 年以降微増で推移している。
- アジア貿易比率をみると、輸出比率は 1999 年以降増加し続け、2004 年には 56.2% に達した。原油粗油を除いた輸入比率では、九州のアジアからの輸入比率は 60% 台を推移。

図表 -19 アジアとの貿易額の推移



資料) 九州経済産業局「九州アジア国際化レポート」より作成

図表 -20 アジアとの貿易比率の推移(九州)



注) 輸出比率 = 九州のアジア輸出額 / 九州の輸出総額

輸入比率 = 九州のアジア輸入額 / (九州の輸入総額 - 九州の原油・粗油輸入額)

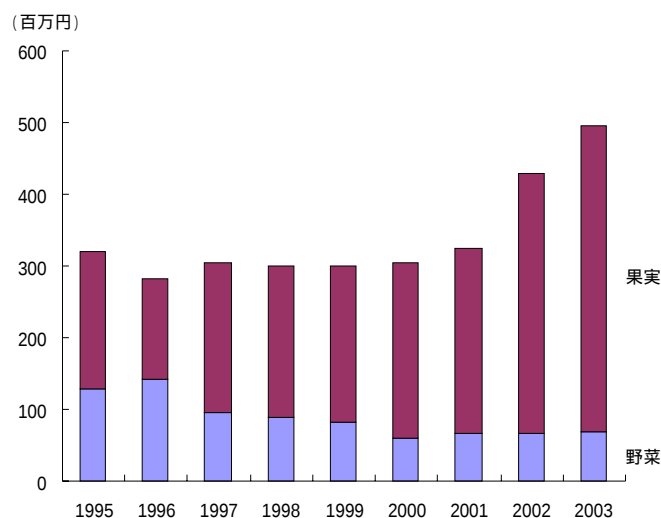
* 九州の輸入総額には石油備蓄基地への輸入が含まれるため原油・粗油の輸入額を除き算出

資料) 九州経済産業局「九州アジア国際化レポート」より作成

■ 期待高まるアジアへの農水産物輸出

- 九州からの果実輸出は拡大しており、東アジアへは梨やイチゴ等を輸出している。
- 中国への水産物輸入手続きの簡素化が図られたことにより、中国に向けた養殖魚輸出等の本格化が期待されている。
- 博多港と上海港を 26.5 時間で結ぶ上海スーパーエクスプレス（SSE）の登場は、鮮度が重要視される農水産物の輸出促進の契機となるものと期待される。

図表 -21 九州からの野菜・果実輸出額の推移



出所) 九州経済調査協会「九州経済調査月報 2005 年 8 月号」

図表 -22 九州からの農水産物の輸出事例

県	輸出品目	輸出先国・地域	備考
福岡県	イチゴ(とよのか、あまおう)、富有柿(冷蔵柿)、巨峰、青ねぎ、みかん、桃、梨、こまつな、豆乳、菓子	香港、台湾、中国	イチゴ、富有柿、巨峰、青ねぎは1992年より輸出
佐賀県	温州みかん	カナダ	
	米	シンガポール	
	イチゴ(さがほのか)、梨	中国	2004年度にパイヤー招聘
長崎県	温州みかん	カナダ	
	冷凍水産物	中国	
	活魚・養殖マダイ	韓国	
	果物、生花、素麺、水産加工品、酒、焼酎、茶	中国	2004年度テスト輸出
	冷凍アジ・サバ	中国	2004年度テスト輸出
熊本県	温州みかん	カナダ、台湾、中国	台湾、中国へは2004年度より輸出
	梨	台湾	2004年度テスト輸出
	イチゴ(とよのか、ひのしずく)	台湾	2004年度より輸出
大分県	梨	台湾、香港、中国	1995年ごろより輸出
宮崎県	シンビジウム(鉢物)	中国、シンガポール	
	完熟キンカン、キュウリ、いちご	香港、台湾	2004年度より輸出
	スギ丸太	中国	2002年より輸出
鹿児島県	煎茶	ドイツ	1990年代より輸出
	豚テール、胃袋	香港	
	木造住宅部材	韓国	2003年度より輸出
	養殖ブリ、養殖カンパチ	アメリカ、カナダ、イギリス、ドイツ	1985年ごろより輸出

出所) 九州経済調査協会「九州経済調査月報 2005 年 8 月号」

■ 中国との近接性を活かす九州の物流機能

- 中国との近接性を活かした上海スーパーエクスプレス (SSE) が就航。九州の港を活用することで、通常のコンテナ船に比べ輸送時間が短縮されている。関東・関西の企業の利用が増加している。課題は、輸出貨物の確保である。
- 北九州港や博多港の国際港湾機能を有効活用するには、九州内外からの集荷や、複合一貫輸送の拡大等、物流効率化に向けた取り組みが必要。

写真 上海スーパーエクスプレス (SSE)



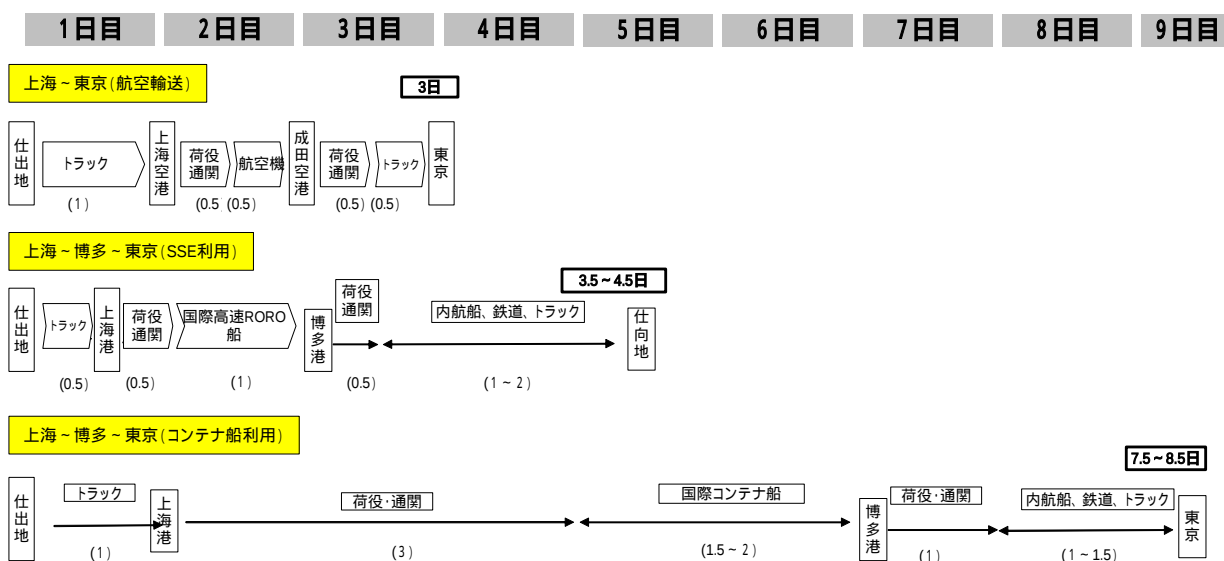
上海スーパーエクスプレス

2003 年 11 月博多～上海間就航

便数：週 2 便 所要時間：26.5 時間

海上輸送の値段で、航空輸送の早さを実現

図表 -23 上海～東京間の輸送経路比較

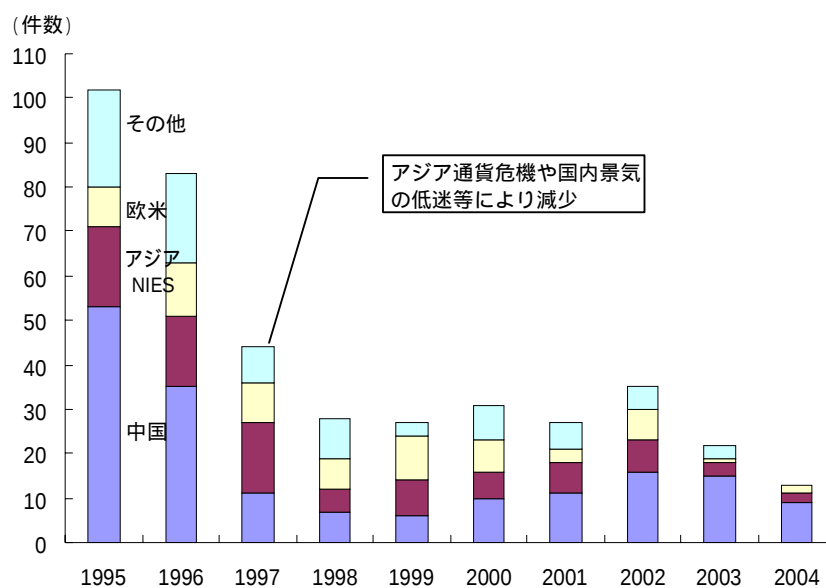


出所) 九州経済調査協会「九州経済調査月報 2005 年 6 月号」

■ 低迷する地場企業の海外進出

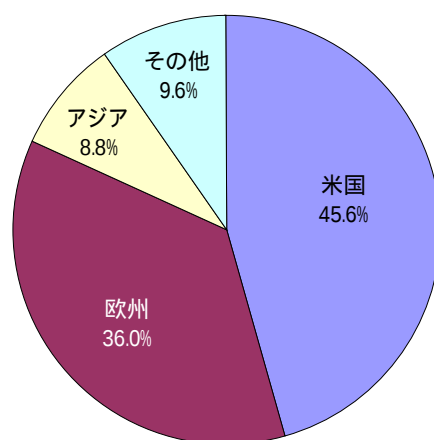
- 1997 年のアジア通貨危機等により、地場企業による海外進出件数は大きく減少した。最近の進出件数も減少傾向にあり、2004 年の進出件数は 13 件であった。
- 地域別ではアジア比率が 63% と高い。特に中国の比率は 42% と高い。
- 九州経済産業局が把握している九州の主要外資系企業数は 114 社である。内訳は米国系 52 件（46%）、英・仏・独系 41 件（36%）に対し、アジア企業の割合は少ない。

図表 -24 九州・山口地場企業の海外進出件数の推移



注) 1. 地場企業とは九州・山口に本社を置く企業
 2. 当該年次に進出した件数 (その後撤退した企業も含む)
 出所) 九州経済調査協会調べ

図表 -25 外資系企業の進出件数 (～2004 年)



資料) 九州経済産業局「九州域内の主な外資系企業リスト」

4．外国人ビジターの受入基盤の現状

■ 拡大する福岡からの日帰り圏

- 1990 年時点では、福岡から日帰り可能な海外の都市はなかったが、現在はソウルと上海が同一航空会社によって日帰り可能となっている。
- 一方、海外から福岡へ同一航空路線で日帰りできるのはソウルのみで、上海からの日帰りはできない。
- アジアからの来訪者を増やすには、アジア主要都市にとって福岡が日帰り圏となる必要がある。

図表 -26 日帰り可能な主要都市

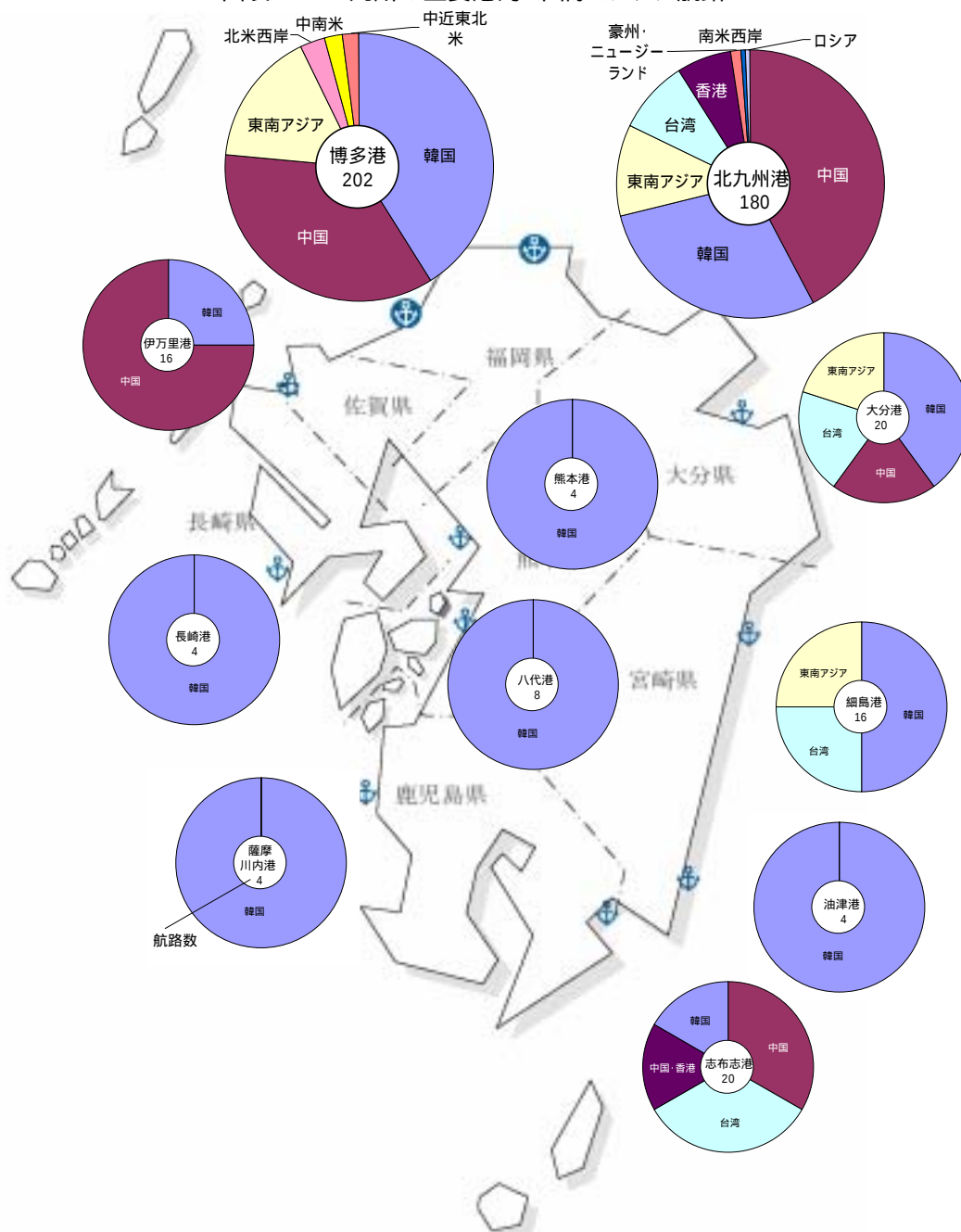


出所) 二層の広域圏の形成に資する総合的な交通体系に関する検討委員会『新しい国のかたち「二層の広域圏」を支える総合的な交通体系』

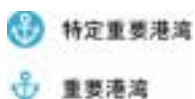
■ 中国・韓国中心の九州主要港湾の国際コンテナ航路

- 九州主要港湾の国際コンテナ路線ネットワークは韓国や中国を中心に形成されている。博多港には、北米西岸等の基幹コンテナ航路が寄港している。
- 特定重要港湾である博多港と北九州港にとって、コンテナ航路網の拡充とともに、港湾サービスの向上や規制緩和の推進等が課題である。

図表 -27 九州の主要港湾と国際コンテナ航路



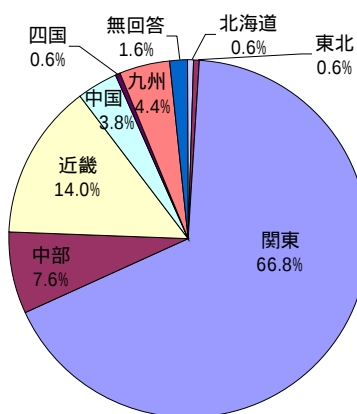
資料) 九州経済調査協会「図説九州経済」



■ 不十分なアジアビジネスのソフトインフラ

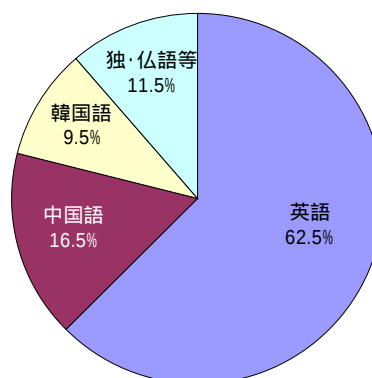
- アジア（海外）ビジネスを展開する上では、海外業務関連の人材が必要である。しかしながら、九州の翻訳業事務所数は少なく、東アジアの言語に精通した通訳者も少ない。さらに、東アジアの語学教育を実施する大学が少ないことも課題となっている。

図表 -28 翻訳業事務所所在地構成図表



資料) 社団法人日本通訳連盟調べ

図表 -29 通訳者案内業免許取得者数



資料) 福岡県「福岡県の国際化の現状」

図表 -30 九州における東アジア言語の学部・学科

大学	学部・学科・専攻等
北九州市立大学	外国語学部中国語専攻
福岡大学	人文学部東アジア地域言語学科 (2年次から中国コースと韓国コースに分かれる)
長崎外国語大学	外国語学部国際コミュニケーション学科中国語中国文化コース
熊本学園大学	外国語学部東アジア学科

資料) 各大学ホームページ

．外国人ビジターの来訪実態

１．外国人アンケート調査の概要

(1)調査対象

福岡空港や博多港を利用する外国人ビジネス客、観光客

(2)調査方法

外国語能力を持つ調査員の面接によるアンケート

(3)調査期間

2006 年 1 月 21 日（土）～1 月 27 日（金）

9:00～20:20（福岡空港） 7:00～14:30（博多港）

(4)回収数

ビジネス客：377 件、観光客：947 件

福岡空港	言語	1/21(土)		1/22(日)		1/23(月)		1/24(火)		1/25(水)		1/26(木)		1/27(金)		国別合計	
		ビジネス	観光	ビジネス	観光	ビジネス	観光	ビジネス	観光	ビジネス	観光	ビジネス	観光	ビジネス	観光	ビジネス	観光
	中国	29	26	33	24	14	33	25	32	15	32	41	30	59	9	216	186
	韓国	13	16	9	38	10	32	10	23	22	22	23	30	14	21	101	182
英語	英語	9	6	4	9	5	11	8	9	8	9	8	7	13	1	55	52
	空港小計	51	48	46	71	29	76	43	64	45	63	72	67	86	31	372	420
空港合計		99		117		105		107		108		139		117		792	

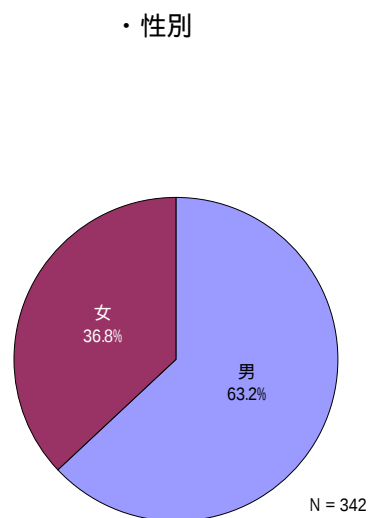
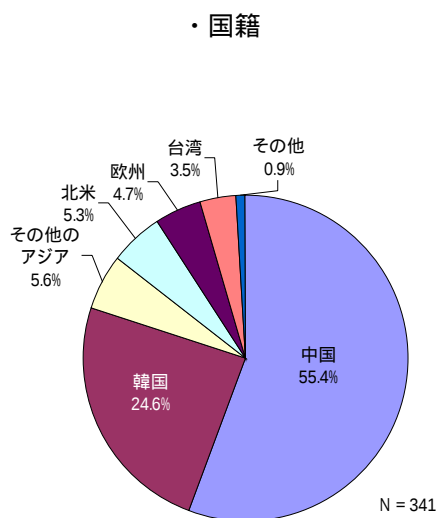
博多港	言語	1/21(土)		1/22(日)		1/23(月)		1/24(火)		1/25(水)		1/26(木)		1/27(金)		国別合計	
		ビジネス	観光	ビジネス	観光	ビジネス	観光	ビジネス	観光	ビジネス	観光	ビジネス	観光	ビジネス	観光	ビジネス	観光
	韓国	2	61	0	40	0	53	1	54	1	92	1	100	0	127	5	527
	港合計	63		40		53		55		93		101		127		532	
空港・港小計		53	109	46	111	29	129	44	118	46	155	73	167	86	158	377	947
空港・港合計		162		157		158		162		201		240		244		1324	

2．外国人アンケート回答者のプロフィール

(1)外国人ビジネス客のプロフィール

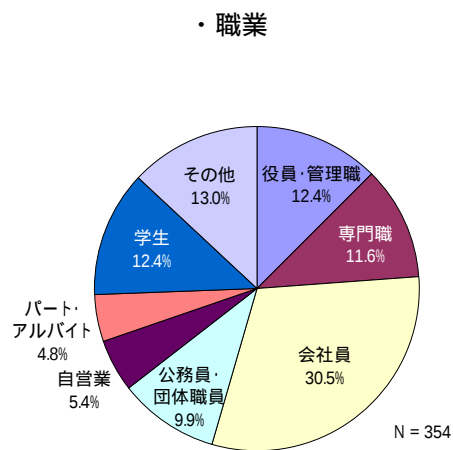
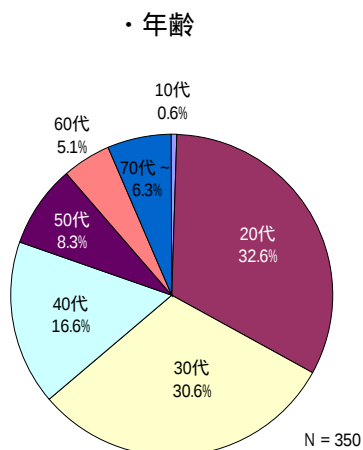
■ 国籍と性別

回答者の国籍は中国が 55.4%で最も高く、次いで韓国(24.6%)、その他のアジア(5.6%)の順となっている。性別でみると男性 63.2%、女性 36.8%となっている。



■ 年齢構成と職業

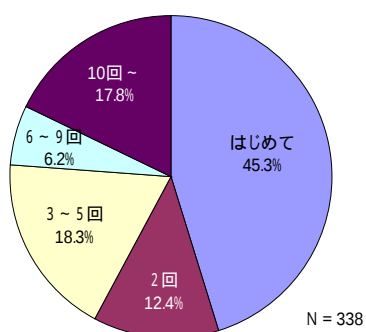
年齢構成は 20 代が 32.6%と最も高く、これに 30 代(30.6%)、40 代(16.6%)、50 代(8.3%)が続いている。職業をみると会社員が 30.5%と最も高く、役員・管理職(12.4%)、学生(12.4%)が続いている。



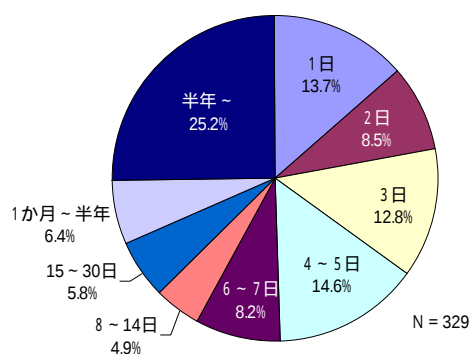
■ 来訪頻度と滞在期間

九州への来訪頻度は、「はじめて」が45.3%と半数近くを占めている。一方、「6～9回」(6.2%)「10回以上」(17.8%)をあわせると24.0%となり、九州とアジアを多頻度で往来する外国人ビジネス客の姿が明らかになっている。滞在期間は、「半年以上」が25.2%と最も高い。これに「4～5日」(14.6%)「1日」(13.7%)が続いている。

・ 来訪頻度



・ 滞在期間

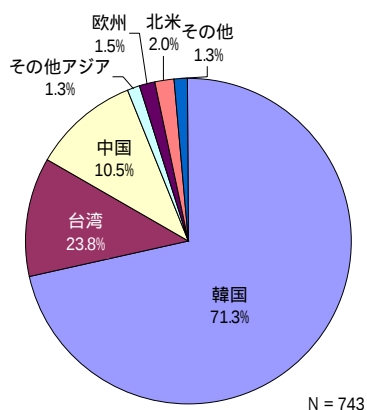


(2)外国人観光客のプロフィール

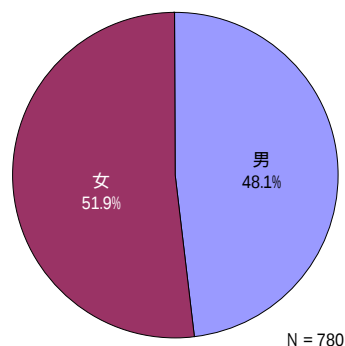
■ 国籍と性別

回答者の国籍は韓国が71.3%で最も高く、次いで台湾(23.8%)、中国(10.5%)の順となっている。性別でみると男性48.1%、女性51.9%となっている。

・ 国籍

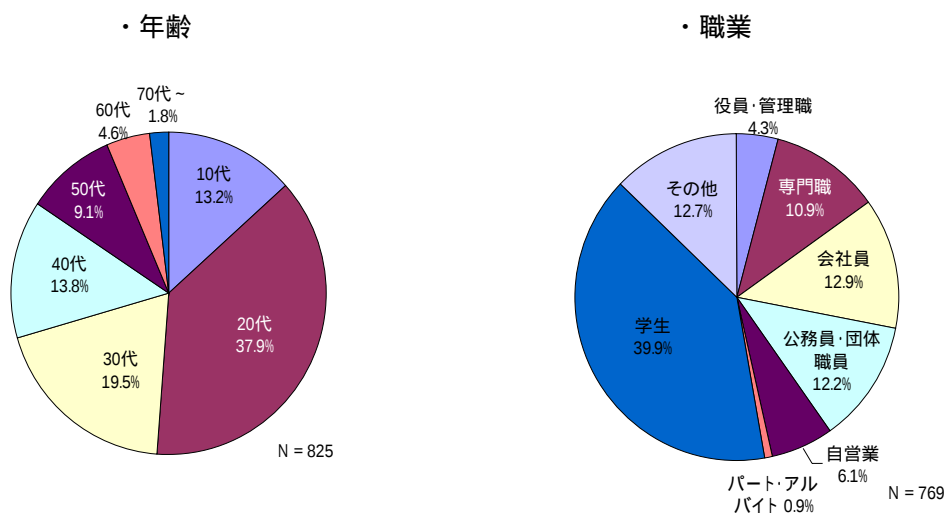


・ 性別



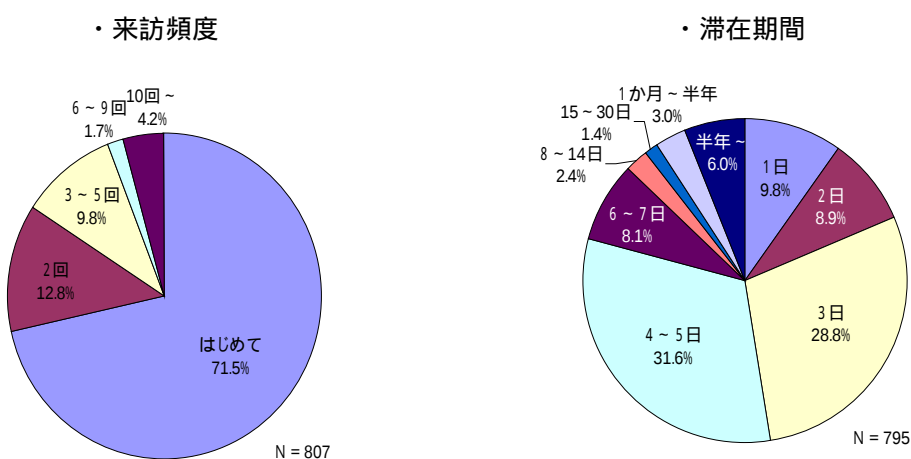
■ 年齢構成と職業

年齢構成は、20代が37.9%と最も高い。以下、30代（19.5%）40代（13.8%）50代（9.1%）が続いている。職業をみると学生が39.9%と最も高く、会社員（12.9%）その他（12.7%）が続いている。



■ 来訪頻度と滞在期間

九州への来訪頻度は、「はじめて」が71.5%と圧倒的に高い。10回以上九州を訪れている観光客は4.2%存在している。滞在期間は「4～5日」が31.6%と最も高く、これに「3日」（28.8%）「1日」（9.8%）が続いている。



3．外国人ビジターの来訪実態

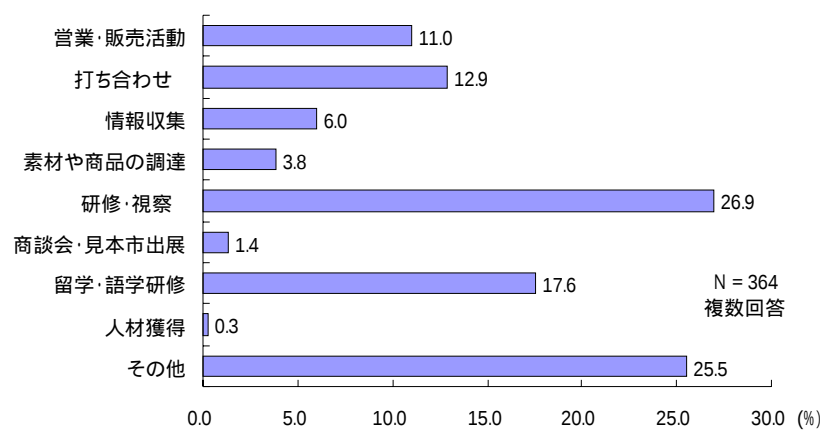
(1)外国人ビジネス客の来訪実態

訪日目的や訪問先の業種について

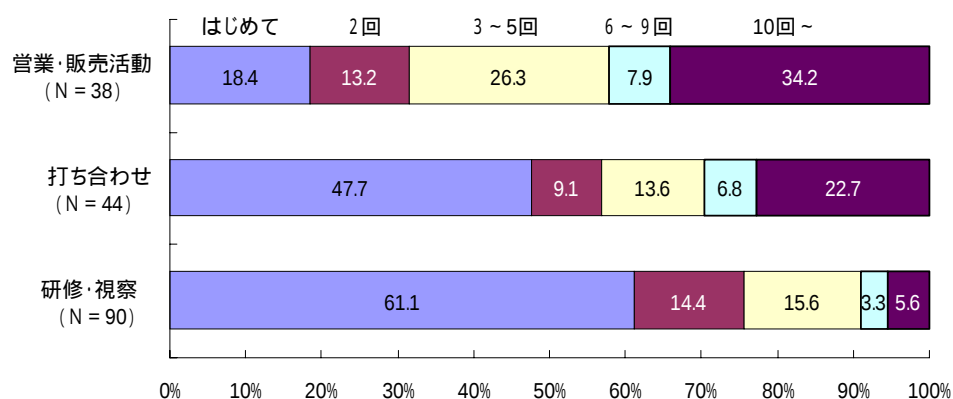
■ 訪日目的

訪日目的は、「ビジネス研修・視察」が26.9%と最も高い。「営業・販売活動」(11.0%)や「素材や商品の調達」(3.8%)といった取引を伴うビジネス活動は相対的に低い。

図表 -1 訪日目的



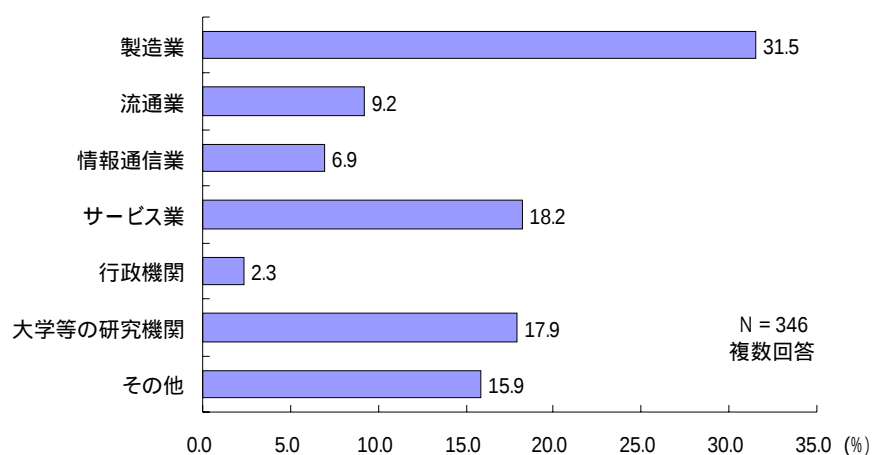
図表 -2 訪日目的と来訪頻度の関係



■ 訪問先の業種

訪問先の業種は「製造業」が 31.5%と最も高く、次いで「サービス業」の 18.2%が続いている。企業への訪問に加え、「大学等の研究機関」への訪問も 17.9%を占めており注目に値する。

図表 -3 訪問先の業種

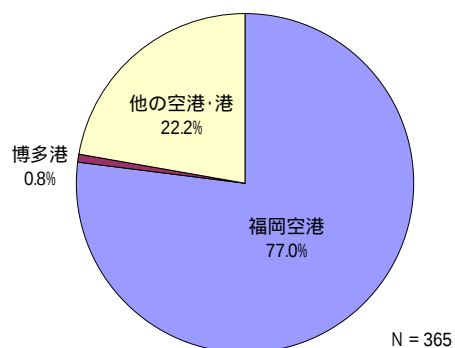


入国場所や訪問地域について

■ 入国場所

入国場所についてみると、外国人ビジネス客の 77.0%が福岡空港を利用しており、他の空港・港を利用したビジネス客は 22.2%である。博多港の利用は 0.8%にとどまっている。

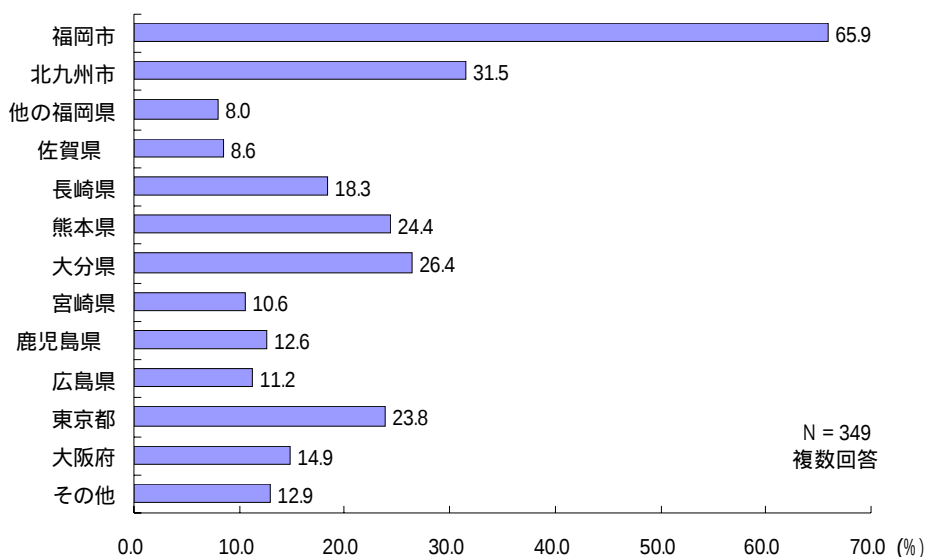
図表 -4 入国場所



■ 仕事での訪問地

仕事での訪問地は、福岡市が65.9%と圧倒的に高い。次いで、北九州市（31.5%）、大分県（26.4%）、熊本県（24.4%）の順となっており、北部九州地域を中心にビジネス活動が行われている。

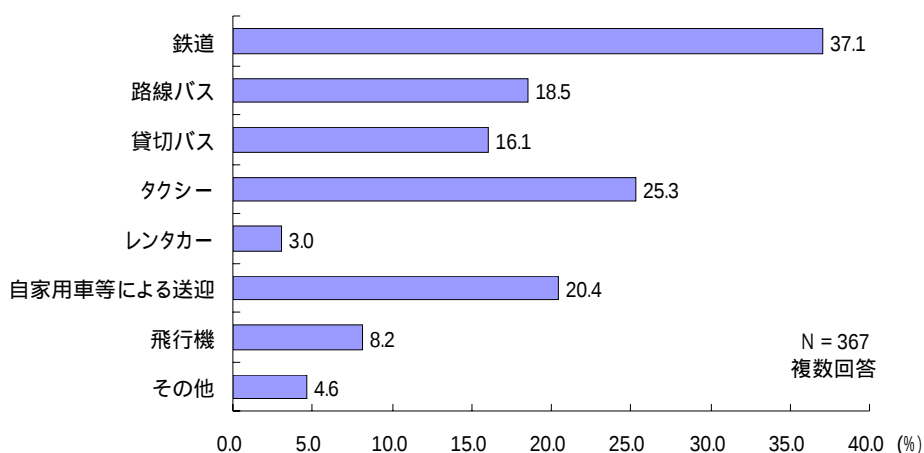
図表 -5 仕事での訪問地



■ 入国後によく利用した交通機関

入国後の交通機関は、「鉄道」が37.1%と最も利用されている。次いで「タクシー」（25.3%）、「自家用車等による送迎」（20.4%）の順である。

図表 -6 入国後利用した交通機関

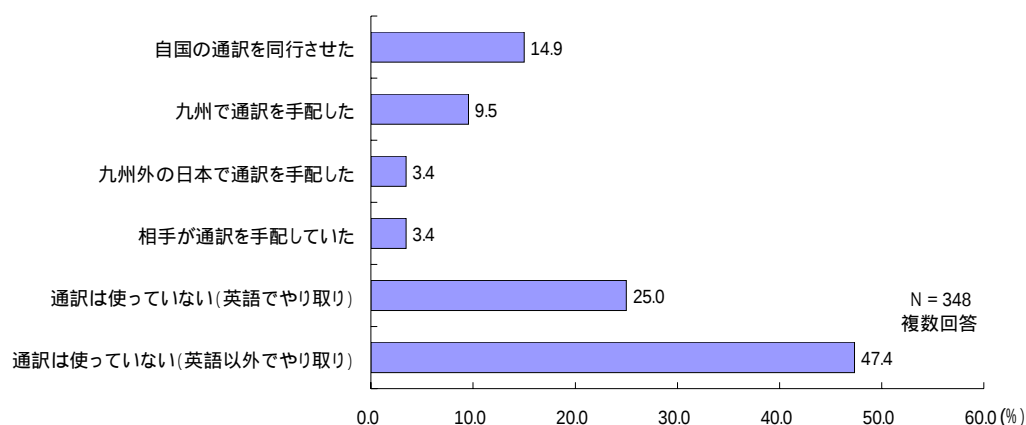


言葉の問題について

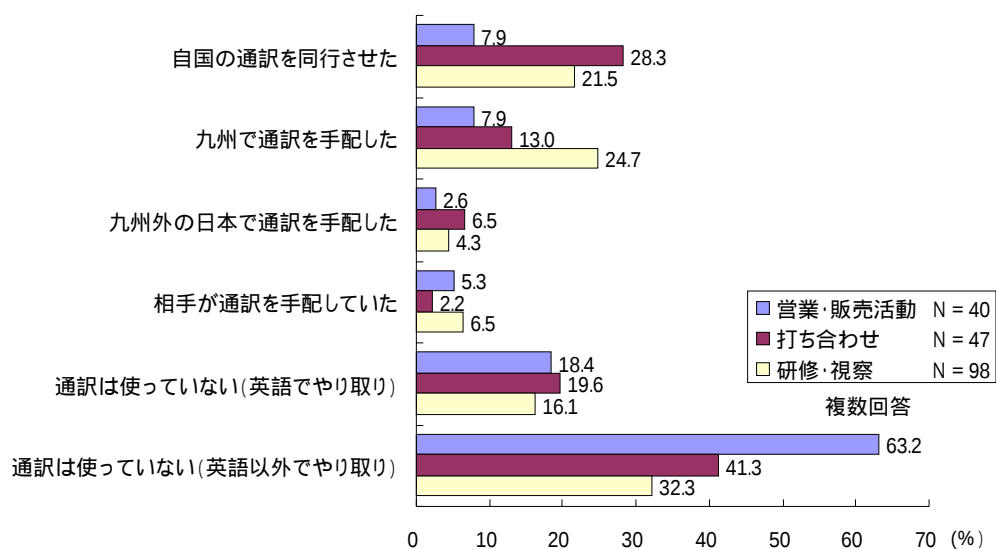
■ 仕事における通訳の活用

仕事における通訳の活用は、「通訳は使っていない(英語以外でやり取り)」(47.4%)「通訳は使っていない(英語でやり取り)」(25.0%)が多数を占めたものの、一方で「自国の通訳を同行させた」も14.9%を占めている。

図表 -7 仕事における通訳の活用



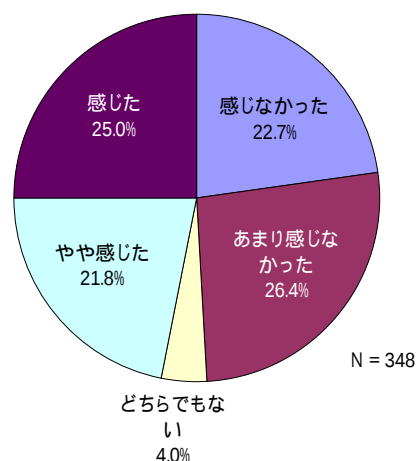
図表 -8 通訳の活用(業務目的別)



■ 仕事以外での言葉の不自由さ

仕事以外での言葉の不自由さについては、「感じた」(25.0%)と「やや感じた」(21.8%)をあわせると、全体の46.8%の外国人ビジネス客が何らかの不便さを感じている。

図表 -9 仕事以外での言葉の不自由さ



■ 言葉の不自由さを感じた具体的な内容(自由記入)

- ・ 漢字がわからない
- ・ 方言が分からない
- ・ 英語以外の言語を話せる人が少なく、英語を使える場所もあまりない
- ・ 中国語がわかる人が少ない

(ショッピングやレストラン利用時等)

- ・ ショッピングをする際
- ・ サービス業を利用する時
- ・ デパートでの買い物
- ・ レストランのメニューは日本語のみで困った
- ・ ホテルの予約

(移動時)

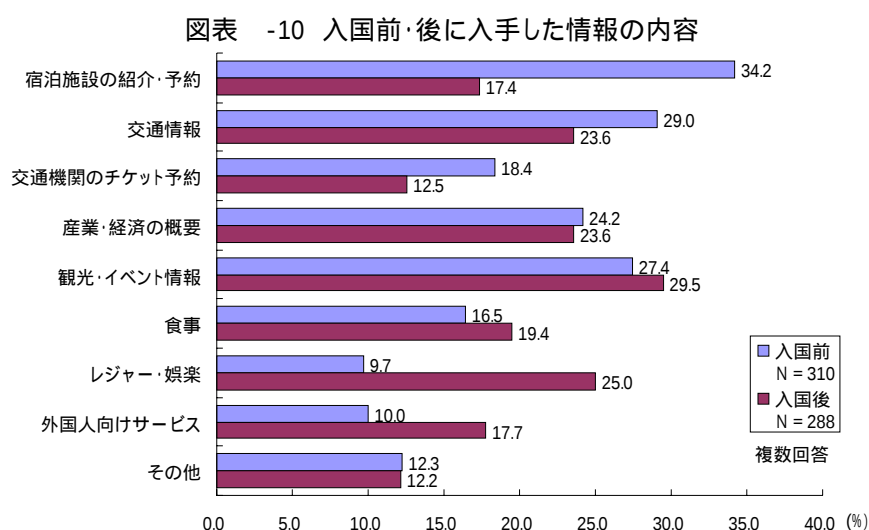
- ・ 道を尋ねる時
- ・ 空港でさえ、外国語が通じる場所が少ない
- ・ タクシー利用の際
- ・ 車で移動する際
- ・ 公共サービスを提供する場所で、中国語で意思の疎通がはかれなかった。

* 重複した回答は除く

入手した情報の内容や収集方法

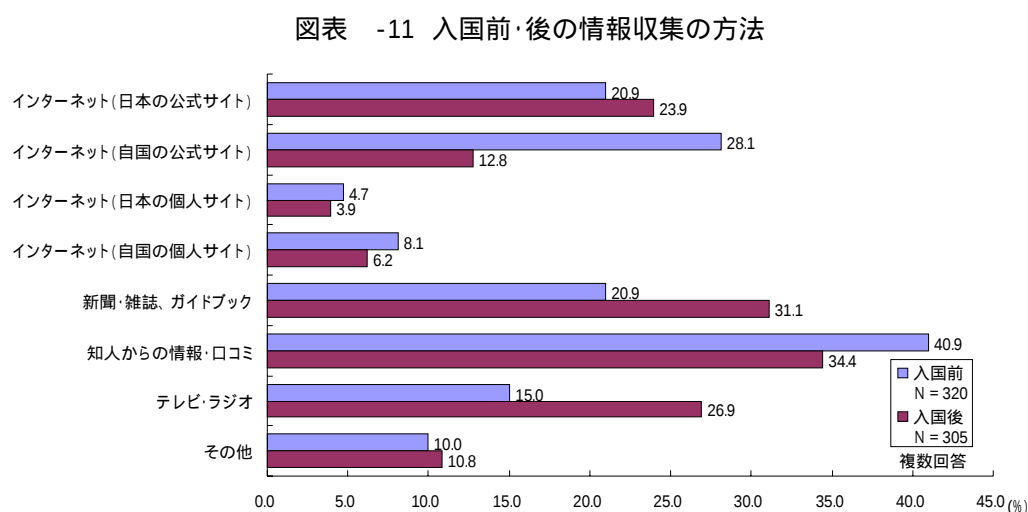
■ 入国前・後に入手した情報の内容

入国前に入手した情報は「宿泊施設の紹介・予約」が 34.2%と最も高く、「交通情報」(29.0%)、「観光・イベント情報」(27.4%)が続いている。入国後に入手した情報は「観光・イベント情報」(29.5%)や「レジャー・娯楽」(25.0%)とアフタービジネスに関する情報を中心に入手している。



■ 入国前・後の情報収集の方法

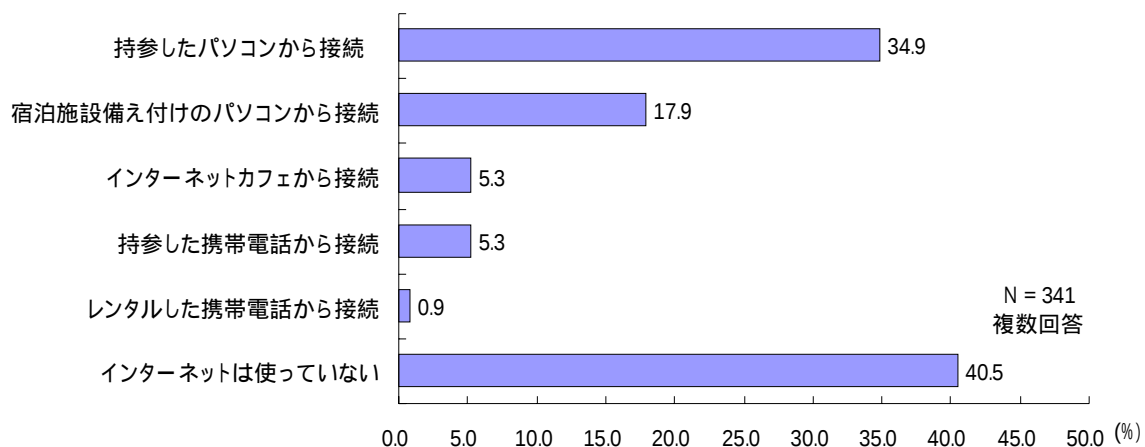
入国前の情報収集の方法は、「知人からの情報・口コミ」が 40.9%と最も高い。次いで、「インターネット(自国の公式サイト)」(28.1%)が続いている。入国後の情報収集の方法も「知人からの情報・口コミ」が 34.4%と最も多く、「ガイドブック」(31.1%)、「テレビ・ラジオ」(26.9%)が続いている。



■ 入国後のインターネット利用状況

入国後のインターネットの利用は、外国人ビジネス客の 40.5%が「インターネットは使っていない」と回答している。一方、パソコンを持参しインターネットに接続するケースは 34.9%を占めており、モバイルワーカーの存在が明らかになっている。

図表 -12 入国後のインターネットの利用状況



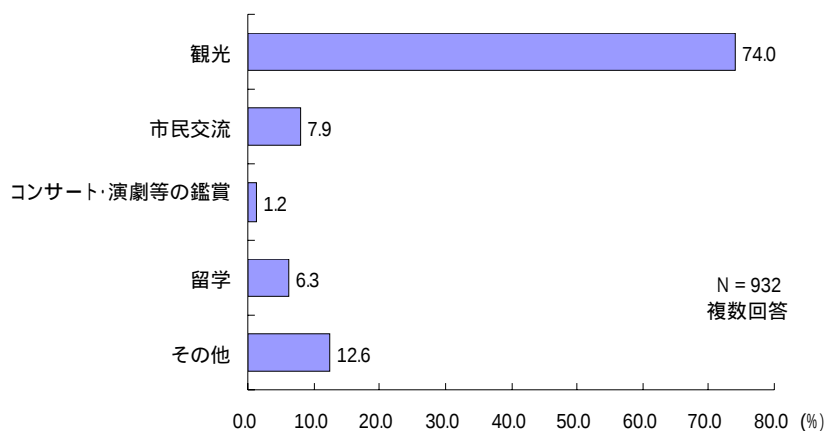
(2) 外国人観光客の来訪実態

訪日目的や訪問地域について

■ 訪日目的

訪日目的は「観光」の74.0%が他の回答を圧倒しており、これに「その他」(12.6%)、「市民交流」(7.9%)が続いている。

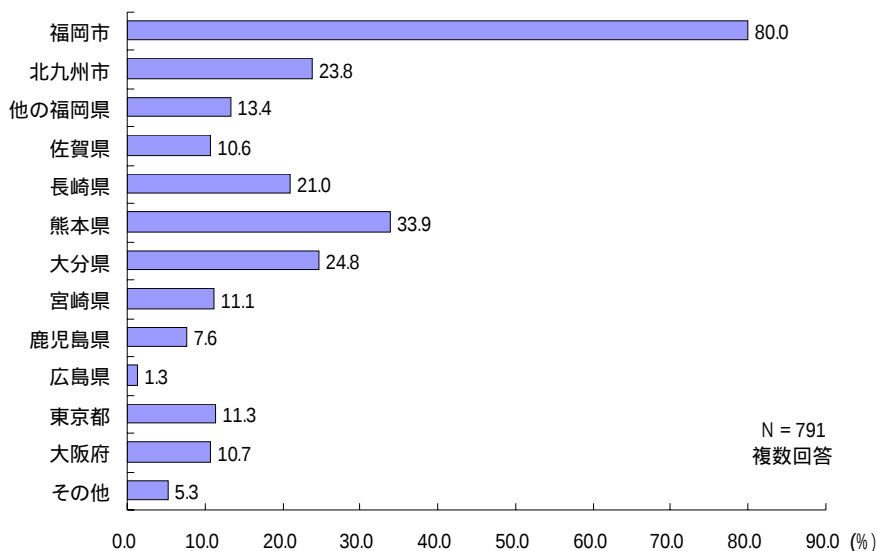
図表 -13 訪日目的



■ 訪問地域

外国人観光客が訪れた地域は、福岡市が80.0%と圧倒的に高い。次いで、熊本県(33.9%)、大分県(24.8%)、北九州市(23.8%)の順となっており、多くの外国人観光客が北部九州地域を中心に訪問している。

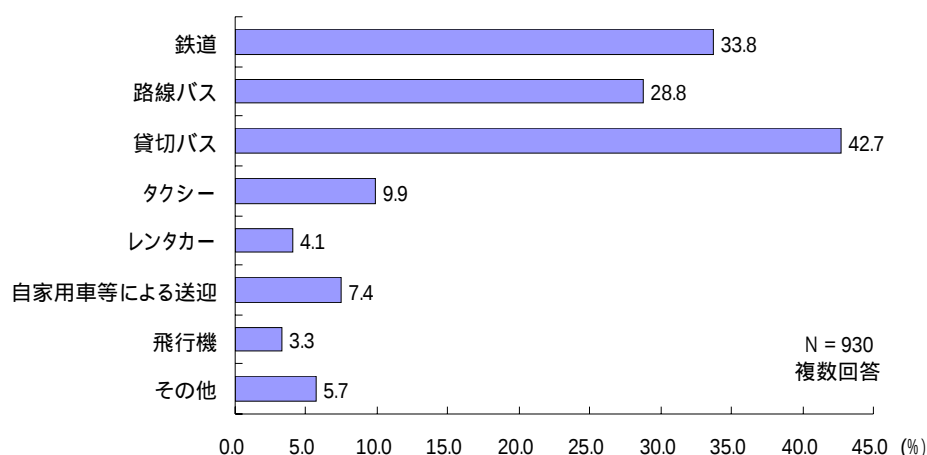
図表 -14 訪問地域



■ 入国後によく利用した交通機関

外国人観光客は主として、「貸切バス」(42.7%)、「鉄道」(33.8%)、「路線バス」(28.8%)の3つの交通機関を利用している。

図表 -15 入国後によく利用した交通機関

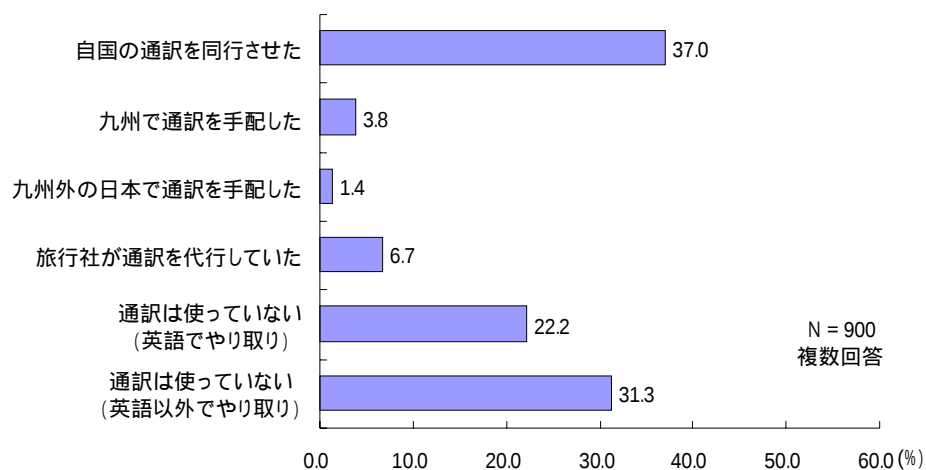


言葉の問題

■ 観光における通訳の活用

通訳の活用は、「自国の通訳を同行させた」が37.0%と最も高くなっている。一方、通訳を活用しないケースも高く、「通訳を使っていない(英語以外でやり取り)」(31.3%)、「通訳を使っていない(英語でやりとり)」(22.2%)となっている。

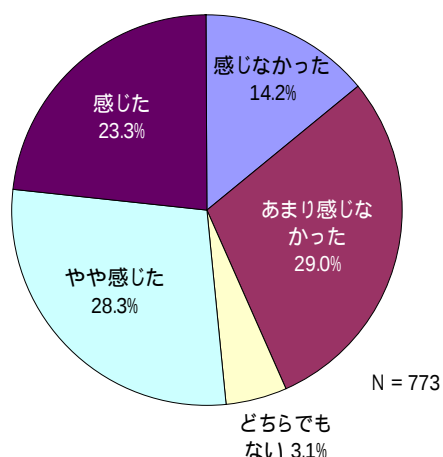
図表 -16 観光における通訳の活用



■ 観光・市民交流における言葉の不自由さ

言葉の不自由さについては、「感じた」(23.3%)と「やや感じた」(28.3%)をあわせると、全体の51.6%の外国人観光客が何らかの不自由さを感じている。

図表 -17 観光・市民交流における言葉の不自由さ



■ 言葉の不自由さを感じた具体的な内容(自由記入)

- ・ 英語が通じない
- ・ 韓国語が通じない
- ・ 沢山の韓国人が訪問しているが、英語・韓国語の標記が少ない
- ・ 中国語が通じない
- ・ 観光スポットに中国語による紹介がない
- ・ 韓国語による案内表示と比較して、中国語による表記が少ない
- ・ 外国語のできるボランティアを増員してほしい
- ・ 英語版の観光パンフレットを取得するのが難しい

(ショッピング、宿泊の際)

- ・ 飲食店のメニューを英語や韓国語で表記してほしい
- ・ 売店、宿泊施設で中国語による案内がない
- ・ ホテルのフロントに外国語ができる人材を配置して欲しい
- ・ サービス業では、最低限の外国語対応はすべき

(移動の際)

- ・表示板や案内板がわかりにくい
- ・多言語表示の案内板が不足している
- ・福岡を除くと、多言語による地図などが少ない
- ・交通機関を利用する時
- ・バスの運転手は、言葉が通じなかったせいもあり冷たかった
- ・タクシー乗務員と意思の疎通ができなかった

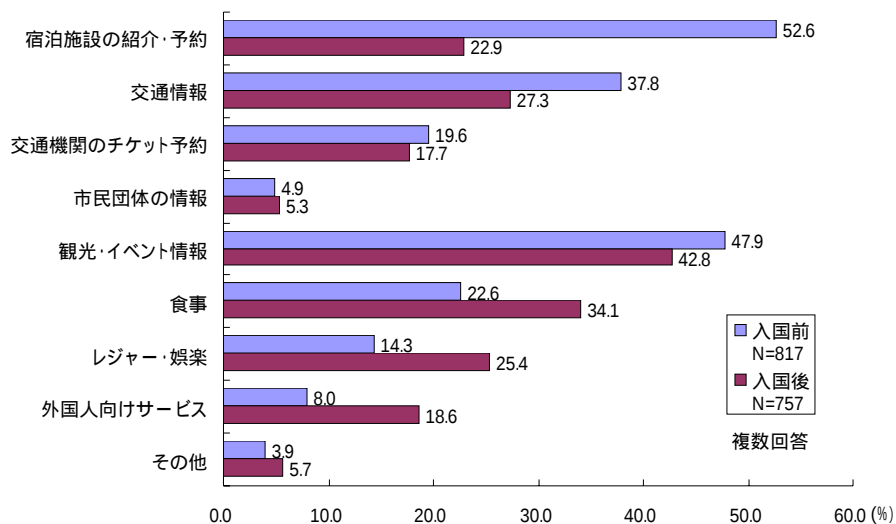
* 重複した回答は除く

入手した情報の内容や収集方法

■ 入国前・後に入手した情報の内容

入国前に入手した情報は「宿泊施設の紹介・予約」が52.6%と最も高く、「観光・イベント情報」(47.9%)、「交通情報」(37.8%)が続いている。入国後に入手した情報は「観光・イベント情報」(42.8%)、「食事」(34.1%)、「交通情報」(27.3%)の順である。

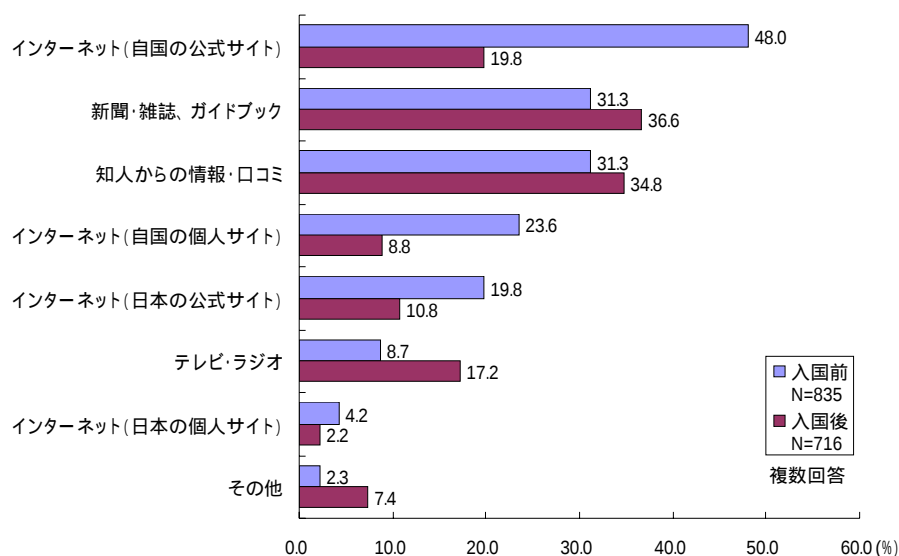
図表 -18 入国前・後に入手した情報の内容



■ 入国前・後の情報収集の方法

入国前の情報収集の方法は、「インターネット（自国の公式サイト）」が 48.0%と最も高く、次いで「新聞・雑誌、ガイドブック」と「知人からの情報・口コミ」が 31.3%で続いている。入国後の情報収集の方法は、「新聞・雑誌、ガイドブック」が 36.6%と最も高く、次いで「知人からの情報・口コミ」が 34.8%となっている。

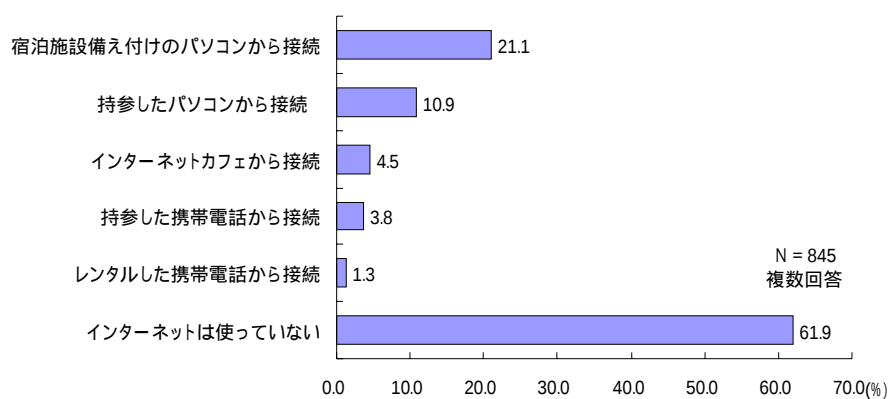
図表 -19 入国前・後の情報収集の方法



■ 入国後のインターネット利用状況

61.9%の外国人観光客は、入国後インターネットを利用していない。一方、インターネットを利用した外国人観光客は「宿泊施設備付のパソコンから接続」が 21.1%と最も高くなっている。入国前多くの外国人観光客はインターネットを活用していることから、観光地等で情報アクセスへの環境が整備されれば、インターネットの利用は高まると考えられる。

図表 -20 入国後のインターネット利用状況



4 . 外国人ビジターからみた九州のインフラに対する評価とニーズ

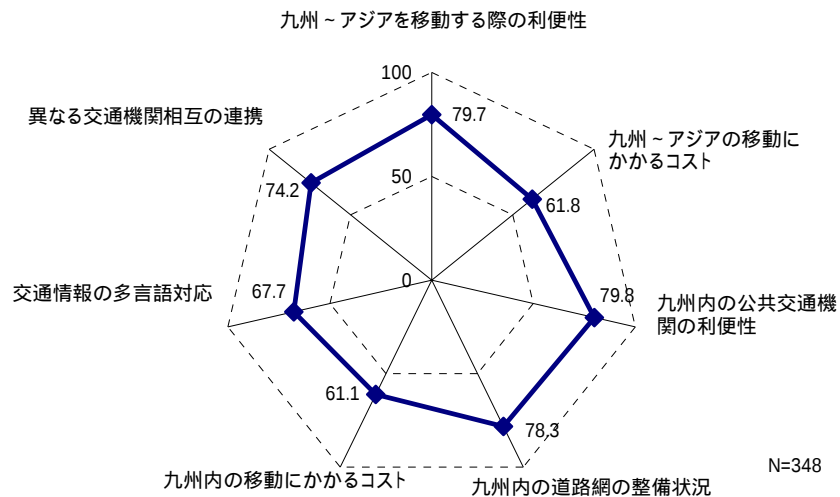
(1)外国人ビジネス客からみた九州のインフラに対する評価とニーズ

交通の利便性に関する評価

■九州内、九州とアジア間における交通の利便性に関する評価

交通の利便性について尋ねたところ、「九州内の公共交通機関の利便性」(79.8%)と「九州～アジアを移動する際の利便性」(79.7%)は高い評価を受けている。一方、「九州内の移動にかかるコスト」(61.1%)、「九州～アジアの移動にかかるコスト」(61.8%)、「交通情報の多言語対応」(67.7%)は相対的に低い評価となっている。

図表 -21 九州～アジアを移動する際の利便性



■ 九州内、九州とアジア間における交通の利便性に関する評価理由(自由記入)

九州～アジアを移動する際の利便性（運行頻度や所要時間等）

評 価	評価に対するコメント
よい	便数が多い 運行回数が多く、所要時間も短い ソウル線と上海線の利便性が高い 日本人乗務員は礼儀正しい 道路事情が良く、タクシーも便利 年4回九州を訪れているが、問題は何もない
やや良い	福岡空港は都心から近いので便利 東京線が充実しており、日帰りも可能 釜山福岡間が便利 福岡釜山間は、船・飛行機の両方の利用が可能で便利 乗換えは不便 北京福岡間の直行便が廃止され、少し不便になった
普通	福岡空港での待ち時間が長い 天津福岡間に直行便がない 北京福岡間に直行便がない 長春福岡間に直行便がない 長崎から中国への便が少ない
やや悪い	便数が少ない 運行回数が少ない 仁川航路の開設 北京までの直行便がない
悪い	長崎香港線がない 出入国時の待ち時間が長い 乗換（トランジット）が面倒

九州～アジアの移動にかかるコスト

評 価	評価に対するコメント
よい	
やや良い	適当 釜山行きの通常料金は高いかもしれない
普通	韓国より高い 台湾、中国より高い

	特別高いとは思わない
やや悪い	九州とアジアは近い割には移動料金が高い チケットは東京や京都で購入したほうが安価である 夏休み期間中の航空運賃が高い
悪い	福岡釜山間の航空運賃が高い
無回答	

九州内の公共交通機関の利便性（運行頻度や所要時間等）

評 価	評価に対するコメント
よい	長崎福岡間などは頻繁に運行されており、所要時間も２時間と適当である 運行本数が多く、とても便利 タクシーが多く便利
やや良い	交通機関は十分便利。一部便が少ない 高速バスの利便性が高く、外国人にも親切である 鉄道は便利
普通	東京と比べると航空便は少ない 福岡から奄美大島行の直行便がない
やや悪い	乗換えが不便
悪い	
無回答	

九州内の道路網の整備状況

評 価	評価に対するコメント
よい	道路は狭いが、渋滞もなく整備状況もよい
やや良い	狭い道路でもよく整備されている 高速道路は運転しやすいが、一般道は運転しにくい
普通	北九州から他の九州の都市に行く場合、福岡を経由しなければならない 福岡から鹿児島まで新幹線が開通していない
やや悪い	高速道路のネットワークが未整備 道路ネットワークが未整備
悪い	
無回答	

九州内の移動にかかるコスト

評 価	評価に対するコメント
よい	100 円バスが安くて便利 適当である
やや良い	
普通	バスの運賃が高い
やや悪い	高速道路と列車の料金が 日本の交通費はとて高い 福岡市内の移動は安価であるが、別府、宮崎、鹿児島での移動は不便で高い
悪い	交通費は高い 高速道路の料金が
無回答	

交通情報（公共交通機関や道路標識等）の多言語対応

評 価	評価に対するコメント
よい	とてもよい 問題はない
やや良い	英語と中国語による表示はたすかる 英語での案内がある 2 カ国語以上の案内表示があり親切である
普通	多言語対応の案内表示が少ない 中国語による案内が少ない バスの運行も多言語放送にするべきである 次第に改善されている
やや悪い	韓国語標示が少ない 台湾人への漢字表記は、簡略化した簡体字ではなく正式な繁体字の表記が良い 韓国語等、英語以外の言語による表示が足りない 誤表記が多い
悪い	英語表記だけでは不十分
無回答	英語表記だけでは不十分

異なる交通機関相互の連携（乗換えの利便性、共通切符等）

評 価	評価に対するコメント
よい	とてもよい 便利
やや良い	
普通	
やや悪い	種類が少ない
悪い	
無回答	

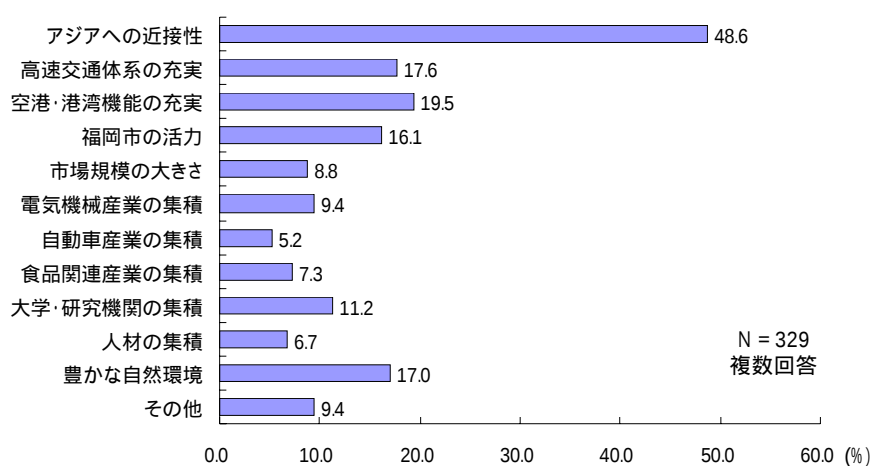
* 重複した回答は除く

ビジネスの場としての九州

■ ビジネスの場としての九州の強み

ビジネスの場としての九州の強みは、「アジアへの近接性」が 48.6%と他の回答を圧倒している。

図表 -22 ビジネスの場としての九州の強み



■ ビジネス活動を円滑化するために九州に必要なインフラやサービス(自由記入)

空港関連

出入国に係る手続き時間の短縮

セキュリティゲートの増設

出国エリアに台車の設置

国際線の増便

韓国の都市（ソウル、釜山以外）とのネットワーク整備

バス・鉄道・地下鉄関連

バスの便数が少なく、最終バスが早い

福岡ハウステンボス間の直行バスがほしい

九州新幹線の整備

新幹線は料金が高く、気軽に利用できない

地下鉄の整備

自転車の貸し出し

交通費を安価にする

交通機関を利用する際、多言語による説明やパンフレットの配布を行う

道路関連

渋滞の改善

道路幅の拡張

多言語表示の標識の整備

高速道路料金の低減

地図、標識を増やす

宿泊・買物関連

従業員の外国語教育

宿泊施設におけるインターネットへのアクセス環境の整備

デパート等のショッピング施設における多言語対応

外国人向けの料金設定（宿泊費）

英語の通じるレストランの整備

両替所の増設

ビジネス活動関連

日本の大学等と外資系企業が交流促進

企業紹介に関する情報の提供

通訳の料金が高い

外国人向けの ATM の設置

情報提供・発信

外国人向けの地域情報サービスが必要

外国人向けに福岡の情報発信を行う

ビジネスについての情報サービスがない、中国語のＨＰがみつけにくい

九州の産業やサービス業に関する情報が足りない

食事、レストラン情報の発信

エンターテインメント、外国人が知り合いを増やすための情報

韓国語の観光パンフレットの発行

インフォメーションセンターでの多言語による対応

その他

日本人（特に店員）の英語力の上達

待つ時間の短縮化

インターネットが使える場所の整備

情報センターの設置

外国人（韓国人等）の活用

免税店を増設

レジャー施設の整備

* 重複した回答は除く

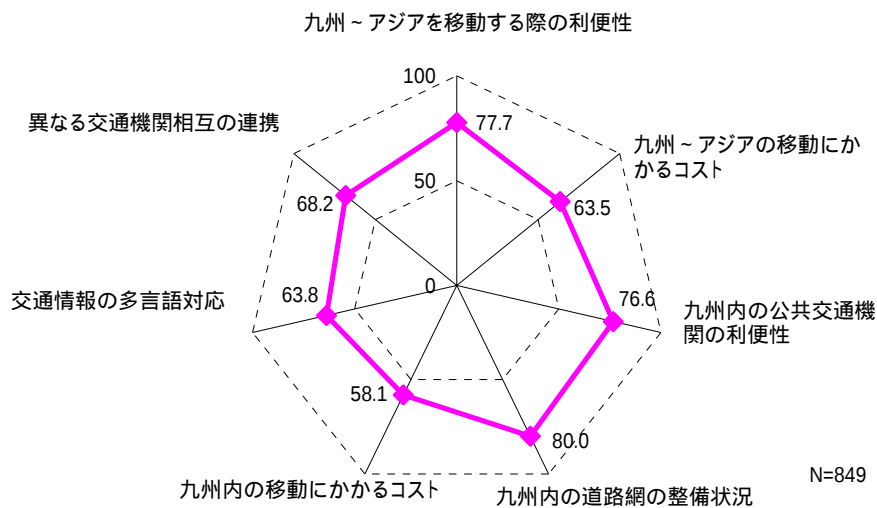
(2)外国人観光客からみた九州のインフラに対する評価とニーズ

交通の利便性に関する評価

■九州内、九州とアジア間における交通の利便性に関する評価

外国人観光客に交通の利便性について尋ねたところ、「九州内の道路網の整備状況」(80.0%)と「九州～アジアを移動する際の利便性」(77.7%)は高い評価を受けている。一方、「九州内の移動にかかるコスト」(58.1%)、「九州～アジアの移動にかかるコスト」(63.5%)、「交通情報の多言語対応」(63.8%)は相対的に低い評価となっており、ビジネス客と同様の評価となっている。

図表 -23 九州～アジアを移動する際の利便性



■九州内、九州とアジア間における交通の利便性に関する評価理由(自由記入)

九州～アジアを移動する際の利便性(運行頻度や所要時間等)

評 価	評価に対するコメント
よい	便数が多く、時間が正確 所要時間が短く到着が早い 到着後バスとの接続がスムーズ 韓国語で表記されているものが多く利用しやすい 乗務員が親切
やや良い	他のアジアの国々よりも近い 毎日同じ時間に運行されている

	船も利用でき、所要時間も短い
普通	運行間隔がもう少し短いと良い 入国審査に時間がかかる（団体客への配慮があるとよい） カトマンズへの直行便がない 便数が少ない
やや悪い	便数が少ない 韓国に比べ、料金が安い 所要時間が長い 船が揺れる
悪い	直行便が少ない

九州～アジアの移動にかかるコスト

よい	船は安くて便利 済洲島に行く場合と同じ料金である 大阪までの料金よりも福岡の方が安い 国内旅行と差がない料金設定である
やや良い	費用は適当である 飛行機に比べ安い もう少し安いとよい 企画はよいが、費用が少々高い
普通	ターミナルでお金がかかる 名古屋、大阪と同じくらいの料金設定である
やや悪い	シーズンの料金が安い 韓国と比べて高い 学生が観光するには高い 距離に比べて高い
悪い	飛行機は高い 日本との距離は近い割には、料金が高すぎる とても高い

九州内の公共交通機関の利便性（運行頻度や所要時間等）

よい	路線が多く便利 時間が正確 空港と都心が隣接しており便利 乗務員が親切である
やや良い	整備がよくできている

	バスの便数がもう少しあればいい 阿蘇からの移動が不便 秩序がある
普通	夜遅くまでバスが運行している
やや悪い	電車は便利だが、バスは不便 市内の路線バスが少ない 地下鉄の路線が少ない 福岡から他県への移動は面倒
悪い	電車がいない

福岡市内の公共交通機関の利便性（運行頻度や所要時間等）

よい	100 円バスが効率的でよい 1 日バス乗車券が便利 地下鉄が便利である 運行時間が正確である バス、地下鉄の運行便数が多い 外国人にも簡単に利用できる 乗務員が親切
やや良い	時刻表が整理されている 地下鉄が充実している バスの停留所がわかりにくい 車両が清潔である 韓国語による車内放送があり親切だと思った
普通	夜遅くまでバスがある
やや悪い	運行便が少ない バスの待ち時間に案内放送がない
悪い	

九州内の道路網の整備状況

よい	きれいに整備されている 渋滞が少ない 韓国より整備されている
やや良い	都市高速は便利である もう少し道が広ければよい 山間部でも道路はきちんと整備されている

普通	整備されているが、渋滞が問題 自転車の駐車により道が狭くなっている 信号がない
やや悪い	信号を守らないドライバーがいる
悪い	重要観光地へ行くための交通標識が少ない

九州内の移動にかかるコスト

よい	思ったより費用はかからない 費用は安い
やや良い	少し高い 他のアジアより高い
普通	基本料金が高い 物価が高いせいか、交通費も高い パスは比較的安い
やや悪い	韓国に比べ高い 割引があまりない 地下鉄とバスの料金差が大きい 地下鉄の乗り継ぎ料金が大きい
悪い	バス、タクシーの料金が大きい 料金は欧米並みである。

交通情報（公共交通機関や道路標識等）の多言語対応

よい	とてもよく表示されており、わかりやすい 韓国語表示があるのでたすかった
やや良い	ハングル表示をもっと拡大して欲しい 具体的な説明がある点がよい 博多駅等は便利だが、他の場所は不便である
普通	もう少し多言語表示の案内があるとよい 韓国語表記が足りない 停留所表記の認識が難しい 各バス停に英語表記が必要
やや悪い	英語表記も韓国語表記も足りない 韓国語の通じない地域が多い バスの案内の声が小さい
悪い	英語の標識が見にくい 英語による標識の増設

異なる交通機関相互の連携（乗換えの利便性、共通切符等）

よい	非常に便利 乗り換えが便利 飛行機、鉄道の連結がよい 韓国よりよくできている
やや良い	バスと鉄道の乗り継ぎ券があればいい
普通	すべての交通機関で利用できる 1 日乗車券があると良い 乗換えが不便
やや悪い	駅と駅が離れているので乗換えが不便 交通機関同士の乗り継ぎへの配慮が必要 乗り継ぎに費用がかかる JR と西鉄との連携が取れていない 列車の切符に乗り場の表示がない
悪い	

■ ビジネス活動を円滑化するために九州に必要なインフラやサービス(自由記入)

交通機関関連

出入国手続きが遅延している。職員を増員できないか

外国人の向けの時刻表の整備、交通案内

高速バス料金の低減

空港からの無料のシャトルバスの運行

バスの運行時間の延長

バス停に休憩所の設置

安い JR パスの販売（乗り放題や他の交通機関の乗り継ぎが可能なバス）

電話による通訳サービス

多言語による交通情報の提供

観光関連

観光名所を巡るツアーの企画

外国人が興味をもてる観光ツアーの企画

自転車のレンタル料金の割引

多言語による標記や案内

交通、観光、宿泊等が詳しく説明されている多言語マップの配布

通訳ボランティアの配置

宿泊・買物関連

宿泊施設における多言語によるテレビ放送

外国製電気製品への対応（プラグなど）

外国通貨が使える商業施設の整備

飲食店で、多言語による食べ方等の説明

レストランメニューの写真の掲載

スプーンを使う韓国人への配慮

従業員への英語教育や外国語教育

両替所の増設

情報提供・発信

インターネットができる環境の整備

携帯電話のレンタル

インフォメーションセンターの設置

インターフォンガイド（多言語による案内放送）

国際ターミナルのインフォメーションセンターの時間延長

外国語表記のパンフレットの発行

ガイドブックの充実

ホテル等に関する情報冊子の配布

中国や韓国の食品を販売している店に関する情報の提供

その他

公共トイレの設置

手荷物一時預かり所の設置

ごみ箱の設置

* 重複した回答は除く

5 . 他機関との連携アンケート結果

(1)九州経済産業局との連携アンケート

専門的・技術的分野の外国人活用に関する企業意識調査

■ 調査対象

専門的・技術的分野の外国人活用に関する企業意識調査において、外国人の活用が想定される九州の 3,000 事業所に配布。

■ 調査期間

2005 年 11 月～12 月

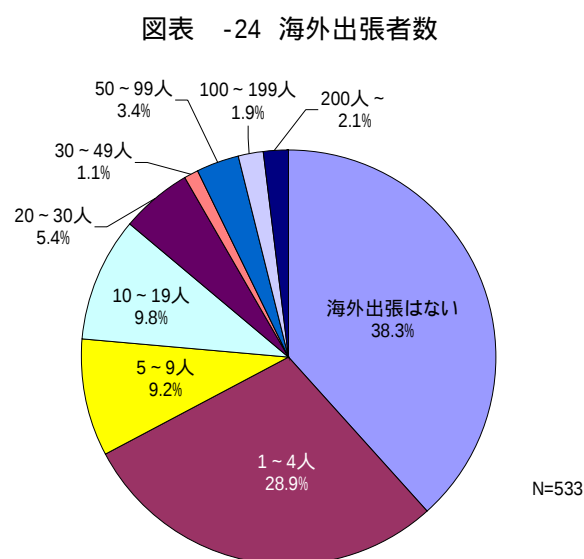
■ 回収数

533 件

■ アンケート結果

・海外出張者数(のべ・年間)

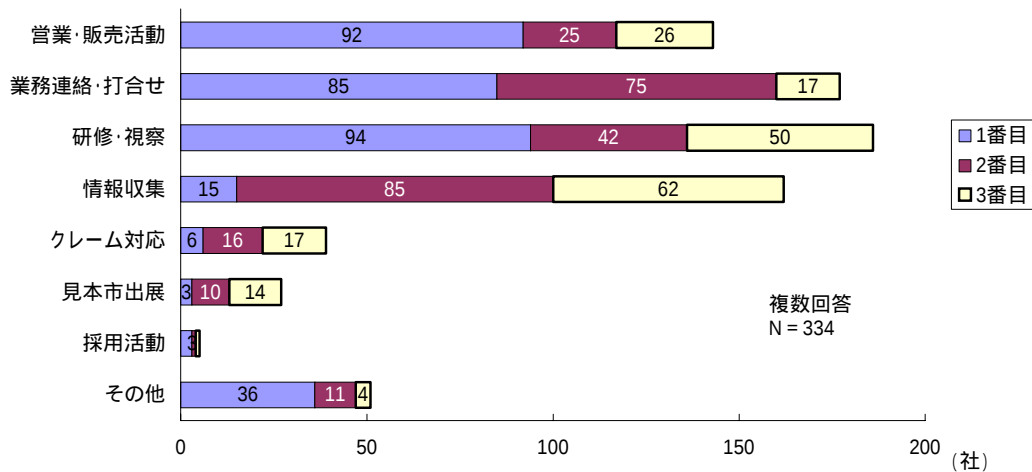
年間におけるのべ海外出張者数は、「海外出張はない」(38.3%) や「1 ～ 4 人」(28.9%) が目立っているものの、年間のべ 100 人以上の企業も 4 % (21 社) ある。



・海外出張の主な目的

海外出張の目的を多い順に答えてもらったところ、「研修・視察」、「営業・販売活動」、「業務連絡・打合せ」が第一の目的として多く挙げられた。「情報収集」は第二、第三の目的として挙げられている。

図表 -25 海外出張の主な目的



専門的・技術的分野の外国人就労者意識調査

■ 調査対象

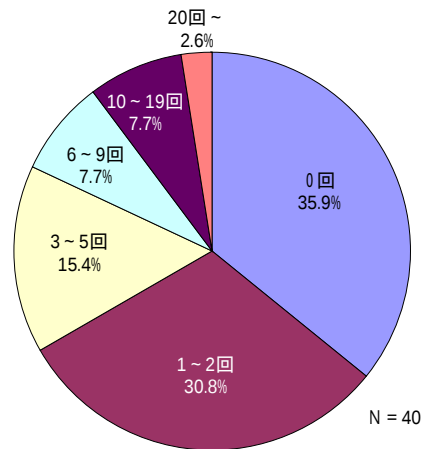
入国管理法で定められた専門的・技術的分野で就労する13の在留資格を有する外国人（興行を除く）。前述の企業アンケートに同封し、協力を要請。

■ アンケート結果

・業務での海外渡航回数(年間)

業務での海外渡航回数は0回（35.9%）や1～2回（30.8%）が高くなっている。一方、1割以上が年間10回以上渡航している。

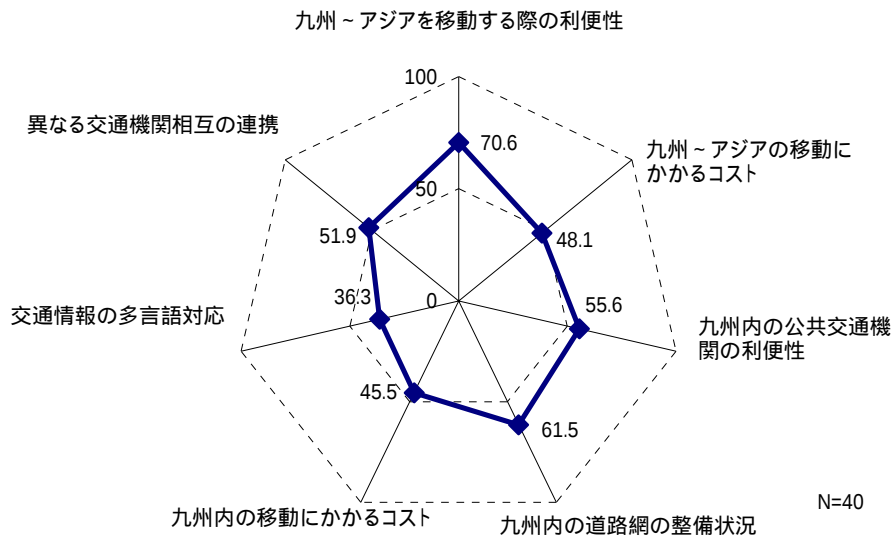
図表 -26 業務での海外渡航回数



・九州のインフラ等に対する評価

九州のインフラに対しては、「九州～アジアを移動する際の利便性」が最も評価が高い。一方、評価が低いのは「交通情報の多言語対応」であった。そのほか、移動にかかるコストは九州内外ともに 50 点以下の低評価である。

図表 -27 九州～アジアを移動する際の利便性



注) 各項目について、よい、ややよい、普通、やや悪い、悪いの5段階評価をしてもらい、よい=100点、ややよい=75点、普通=50点、やや悪い=25点、悪い=0点に点数化し、各項目の平均点を算出。全員がよいと答えれば100点、普通と答えれば50点、悪いと答えれば0点となる。

(2) 九州総合通信局との連携アンケート

■ 調査対象

下の図表の通り。

種類	調査対象
自治体 アンケート	九州7県および7県に属する市町村
観光協会 アンケート	各県のホームページ上で公表されている160団体
集客施設等 アンケート	民間調査会社が所有する九州の宿泊施設、博物館等屋内施設、テーマパーク等屋外施設、ゴルフ場のリストの中から抽出した1,000施設
企業 アンケート	民間調査会社が所有する九州の従業員51名以上の製造業、小売・卸売業、飲食業、サービス業のリストの中から業種別、県別構成比等を考慮して抽出した500社

■ 調査方法

郵送発送、郵送・ファクシミリによって回収。

■ 調査期間

2005 年 11 月 28 日（月）～12 月 9 日（金）

■ 発送数と回収数

下の図表の通り。

種類	発送数	回答数	有効回答率
自治体 アンケート	323	211	65.3%
観光協会 アンケート	160	65	40.6%
集客施設等 アンケート	1,000	139	13.9%
企業 アンケート	500	76	15.2%

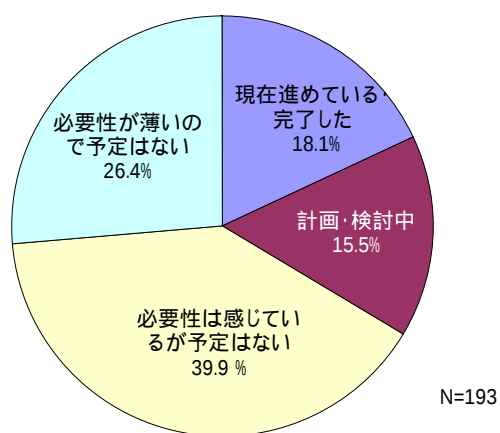
自治体のブロードバンドインフラ整備とコンテンツの多言語化に関する意識調査

■ アンケート結果

・案内看板の多言語化の意向

案内看板の多言語化は「現在進めている・完了した」は18.1%に過ぎず、「必要性は感じているが予定はない」(39.9%)と「必要性が薄いので予定はない」(26.4%)をあわせると、約65%が予定はないとしている。

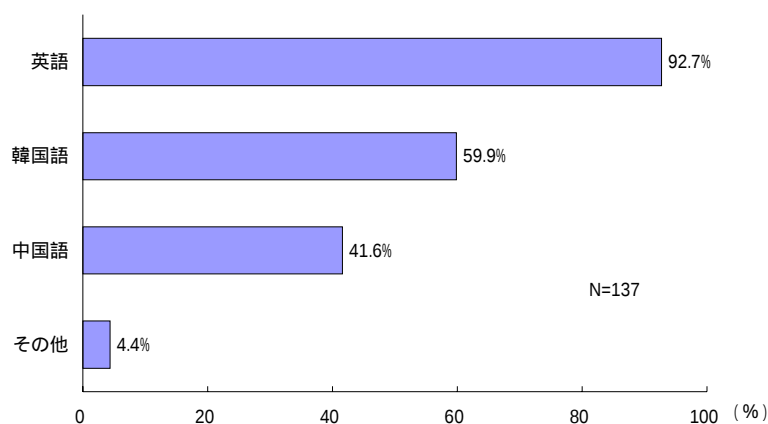
図表 -28 案内看板の多言語化の意向



・多言語化を検討している言語

多言語化を検討している言語は、英語 92.7%で最も高いが、韓国語、中国語も一定の割合を占めている。

図表 -29 多言語化を検討している言語



集客施設等のブロードバンドネットワーク利用に関する意識調査

以下は、ビジネス客の利用が考えられる宿泊施設に限定しての分析

■ アンケート結果

・言語別外国語対応可能なスタッフの配置状況

図表 - 30 言語別外国語対応可能なスタッフの配置状況(宿泊施設のみ)

	英語	中国語	韓国語	他の外国語
常駐	22	5	4	1
いるときといないときがある	34	4	4	1
いない	26	60	61	65
無回答	15	28	28	30
計	97	97	97	97

・言語別外国語対応可能なスタッフの国籍

図表 - 31 言語別外国語対応可能なスタッフの国籍(宿泊施設のみ)

	英語	中国語	韓国語	他の外国語
日本	54	3	7	0
中国	0	6	0	0
韓国	1	0	2	0
ブラジル	0	0	0	1
無回答	42	88	89	96
計	97	97	97	97

(3) 九州農政局との連携アンケート

(1) 調査の概要

■ 調査概要

本アンケート調査は、長崎県の協力申し出により、実施することになった。当初、長崎中国留学生学友会に対してメールによるアンケート送付、回収を試みたものの、メールでの回答はわずか3通にとどまったため、急遽、下記の方法に変更して調査を実施した。

また、長崎だけでなく、福岡でも同様のアンケート調査を実施した。

< 長崎での調査 >

日時1：2005年1月22日（日）

場所1：中国駐長崎総領事館（長崎市橋口町10-35）

対象1：領事館主催の「春節聯誼会」に参加した長崎県内の中国人留学生

方法1：会場で直接記入、回収（39件）

日時2：2005年1～2月

場所2：長崎県立大学

対象2：長崎県立大学の中国人留学生

方法2：大学事務局に勤務する長崎県職員が留学生に配布、回収（111件）

回収：有効回答数 152件（メール回答3件を含む）

協力：長崎中国留学生学友会、長崎県立大学、長崎県商工労働部物産流通振興課

< 福岡での調査 >

日程：2005年1月15日（日）～31日（火）

場所1：福岡学生交流会館（福岡市博多区店屋町4-1）

対象1：福岡学生交流会館の外国人留学生入居者

方法1：入居者への配布、留め置きでの記入、回収

場所2：九州大学大学院経済学府

対象2：九州大学大学院経済学府の外国人留学生

方法2：個別の直接記入、回収

回収：有効回答数 50件

■ 回答者について

回答者数は、長崎 152 人、福岡 50 人の計 202 人である。

性別では、男性 89 人（44.1%）、女性 112 人（55.4%）、無回答 1 人（0.5%）である。

長崎の方が福岡より、若干男性の比率が高い。

回答者の性別

（単位：人、%）

	長 崎		福 岡		合 計	
	実数	構成比	実数	構成比	実数	構成比
男	70	46.1	19	38.0	89	44.1
女	82	53.9	30	60.0	112	55.4
無回答	0	0.0	1	2.0	1	0.5
計	152	100.0	50	100.0	202	100.0

回答者の年齢は、20 歳代が 164 人（81.2）を占めており、次いで 30 歳代が 26 人（12.9%）と多い。長崎と福岡では、若干福岡の回答者の年齢が高い。

回答者の年齢

（単位：人、%）

	長 崎		福 岡		合 計	
	実数	構成比	実数	構成比	実数	構成比
10歳代	7	4.6	0	0.0	7	3.5
20歳代	126	82.9	38	76.0	164	81.2
30歳代	17	11.2	9	18.0	26	12.9
40歳代	0	0.0	2	4.0	2	1.0
無回答	2	1.3	1	2.0	3	1.5
計	152	100.0	50	100.0	202	100.0

回答者の出身国・地域は、196 人（97.0%）が中国（大陸）人である。長崎県は全て中国（大陸）人、福岡では台湾人が 3 人、韓国人が 3 人含まれている。

回答者の出身国・地域

（単位：人、%）

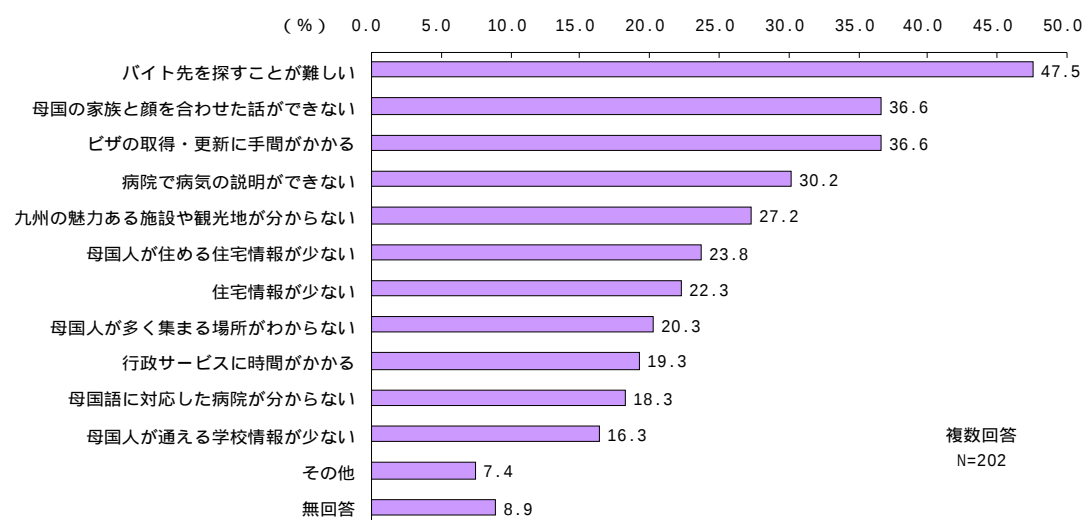
	長 崎		福 岡		合 計	
	実数	構成比	実数	構成比	実数	構成比
中国	152	100.0	44	88.0	196	97.0
台湾	0	0.0	3	6.0	3	1.5
韓国	0	0.0	3	6.0	3	1.5
計	152	100.0	50	100.0	202	100.0

■ アンケート結果

・九州に住んでいて困ること、九州内外の移動に関して改善してもらいたいこと

留学生が最も悩んでいることは、「アルバイト先を探すことが難しい」で47.5%を占めた。これに、「母国の家族と顔を合わせた話ができない」と「ビザの習得・更新に手間がかかる」が36.6%で続いている。

図表 -32 九州に住んでいて困ること、九州内外の移動に関して改善してもらいたいこと



．九州とアジアのビジネス交流拡大に向けた課題

1 ．移動環境の整備に関する課題

(1) 移動の障害となる多言語対応の遅れ

公共交通機関では、一部4カ国語（英語、韓国語、中国語、日本語）に対応したサインの整備が進められている。しかし、外国人アンケートによれば、交通情報の多言語対応は相対的に低い評価となっている。多言語化による案内表示は外国人歓迎の意思表示にもなることから、多言語対応のさらなる推進が求められている。

(2) IT化、モバイルワークの進展に伴う情報アクセス環境整備の必要性

外国人アンケートによればパソコンを持参するビジターの割合は3割を超えており、スムーズな情報アクセスは必要不可欠なビジネスインフラとなっている。博多駅等の主要ターミナルやホテルでは無線LANスポット（無線でのインターネット接続サービスを不特定多数の利用者に提供している空間）の整備が推進されているものの、利用には会員登録が必要なケースが多く外国人は使いにくい。

(3) 国内移動にかかるコストの高さ

公共交通機関や高速道路の高い利用料金は、ビジターにとって負担になっている。例えば高速道路1kmあたりの利用料金を韓国と比較すると、韓国の3円に対して、日本は25円と割高である。

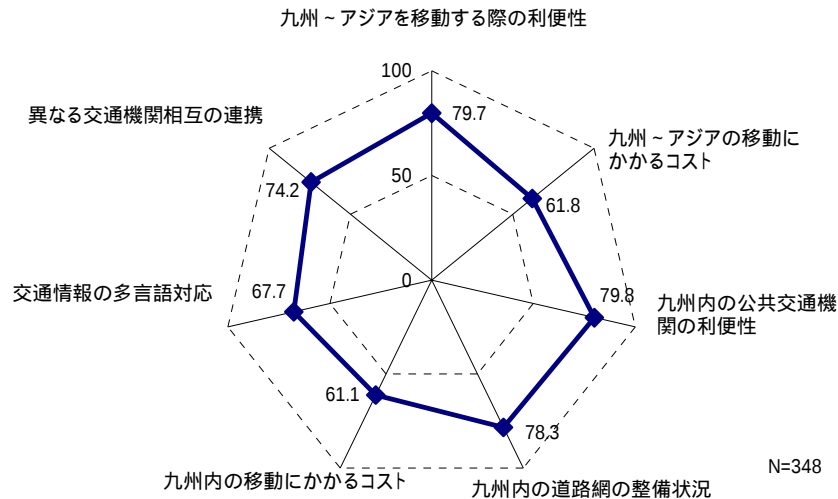
(1) 移動の障害となる多言語対応の遅れに関して

（アンケート結果より）

■ 交通情報の多言語対応は相対的に低い評価

外国人アンケートで交通の利便性について尋ねたところ、「九州内の公共交通機関の利便性」と「九州～アジアを移動する際の利便性」に比べて、「交通情報の多言語対応」は相対的に低い評価となっている。

図表 - 1 九州～アジアを移動する際の利便性(再掲)



注) 各項目について、よい、ややよい、普通、やや悪い、悪いの5段階評価をもらい、よい=100点、ややよい=75点、普通=50点、やや悪い=25点、悪い=0点と点数化し、各項目の平均点を算出。全員がよいと答えれば100点、全員が悪いと答えれば0点となる。

(ヒアリング調査から)

■ 多言語による交通案内の促進

- ・ I社は家電量販の大手企業で、シンガポールや香港等4カ国に31店舗を出店している。2005年東南アジアでのネットワークを考慮して、海外事業本部を福岡からシンガポールに移転している。
- ・ I社は、外国人の利用を想定して、交通機関の多言語化が必要だとみている。
- ・ 地下鉄では英語版の案内パンフレットが準備されているが、地下鉄の案内所でこちらから申し出なければそのパンフレットを入手することはできない。
- ・ M社は化学品専門商社で、国内に18拠点を設置している他、海外5カ国(台湾、中国、マレーシア、タイ、シンガポール)に7拠点を設けている。
- ・ M社は、公共交通機関の多言語による案内表示に関し、外国人ビジネスマンや外国人観光客が集中して往来する場所で重点的に実施してはどうかという意見をもつ。福岡市だと、地下鉄沿線を中心として博多区や中央区等での実施が考えられる。

■ 外国人社員による多言語化に関する評価

- ・ 韓国系ソフト企業であるD社は、金融系のソフトウェアを製作している。本社は福岡で、釜山に開発拠点があり、東京に営業拠点を持っている。福岡本社では開発と営業の両方を行っており、韓国人スタッフに対する日本語教育拠点としての性格も併せ持つ。スタッフ 38 名の殆どは韓国人である。
- ・ 福岡本社は、開発拠点としての位置づけが増している。これまでのソフト開発はオフショア（日本向けソフトを中国や韓国などで開発すること）が主流であったが、個人情報保護法により一般市民の情報に関連するソフト開発の海外テストができなくなったからである。
- ・ 交通機関の多言語表示について外国人スタッフは、思ったよりも充実していると評価している。外国人スタッフは日本語を習得する意欲を持っているので、言葉の問題はそれほど気にならないようである。

写真） 博多港の多言語化された案内



■ 地下鉄の多言語表示に関して

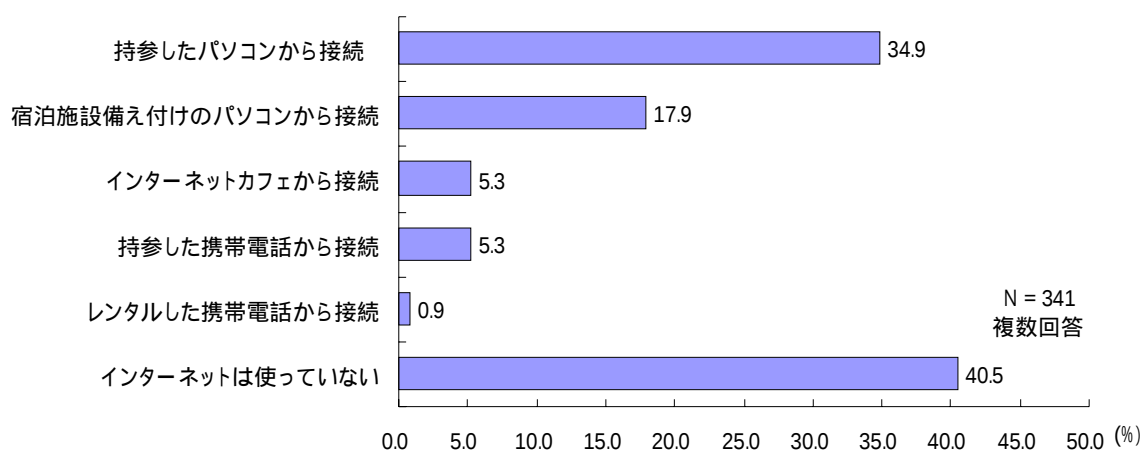
- ・ O社は九州各県に約 90 店舗を展開している紳士服の専門店である。販売するスーツの殆どは中国の 4 つの生産工場に委託しており、40 フィートコンテナ換算で年間 100 個のコンテナを輸入している。
- ・ O社は、以前、福岡市営地下鉄に、「ドアにご注意」の文字と会社名が入った広告を企画した。広告代理店から、「ドアにご注意」の文字を 4 カ国語表示してはどうかとの提案を受け了承した経験がある。外国人ビジターを意識した取り組みが行われていると感じたという。

(2) IT化、モバイルワークの進展に伴う情報アクセス環境整備の必要性

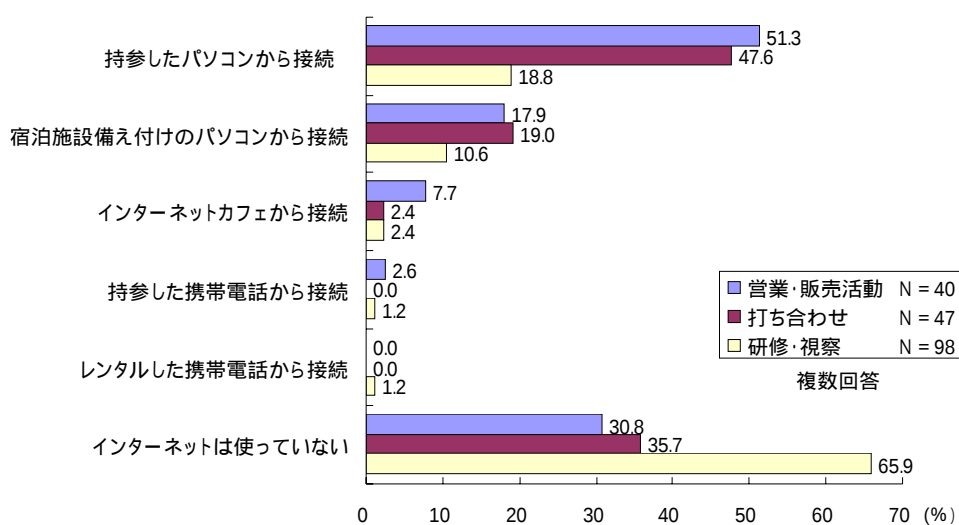
(アンケート結果から)

外国人アンケート結果によれば、外国人ビジネスマンの3分の1（来訪頻度の高い営業に携わるビジネスマンは約半数）はノートパソコンを持ちこみ、インターネットにアクセスしていることが明らかになっている。モバイルワークの進展・ニーズに対応する必要性が生じている。

図表 - 2 日本入国後のインターネットの利用状況(再掲)



図表 - 3 入国後のインターネットの利用状況(業務目的別)



(ヒアリング調査から)

■ 外国人社員のブロードバンドの活用状況

- ・ 韓国系ソフトウェア会社のD社では、自社のブロードバンドは韓国人スタッフの家族等とのコミュニケーションに使われている。スタッフは独身や単身赴任であることが多く、残業時に仕事に差し支えない範囲でブロードバンドを活用して交信している。
- ・ プログラミングはスタッフのメンタルケアが重要である。ブロードバンドの私的利用を禁止している会社もあるが、D社ではむしろ推奨している。これは韓国の技術者を日本に呼ぶための待遇の1つとなっており、この条件はスタッフからも重視されている。
- ・ 自宅にブロードバンド回線を引いている社員は少ない。自宅に回線を引くコストに加え、申し込みから工事まで時間がかかりすぎるのが理由である。

■ 博多駅で通訳サービスを実施

- ・ 鉄道業のJ社では博多駅の総合案内所において、電話とテレビ電話による7カ国語の通訳/手話サービスを2005年12月から実施している。他の駅へのサービス展開は、博多駅での利用状況をみながら判断する。博多駅構内のサインは4ヶ国語対応している。
- ・ 博多駅には、福岡市観光情報案内ステーション「よかなび」を利用できる情報端末が3台設置されている。「よかなび」は英語、韓国語、中国語(中国向け、台湾向け)に対応している。
- ・ 九州新幹線とリレーつばめでは、社内アナウンスを4カ国語で案内している。パソコン用の電源を設置した特急車両は、つばめ、リレーつばめ、かもめ、白いソニックである。
- ・ ちなみに、JR 東日本は3カ国語(英語、中国語、韓国語)に対応できるコールセンターを設置しており、JR 東海は名古屋駅で3カ国語(英語、中国語、韓国語)通訳サービスを実施している。

写真) テレビ電話を使った外国人、ろうあ者向け
情報提供サービス(博多駅総合案内所)



■ 外国人向けホームページの運用について

- ・ J社は鉄道事業を中心に外食や住宅事業等を営んでいる。J社のホームページは日本語版、英語版、韓国語版がある。英語版と韓国語版には、外国人旅行客向けのパス（九州レールパス、ジャパンレールパス）等の情報が盛り込まれている。電車の予約については日本語版のみで対応している。
- ・ ホームページ等の翻訳は、外部の業者に委託している。ただし韓国語版については、社内の韓国人がチェックしている。
- ・ 動画配信は日本語版ホームページのみで対応している。動画配信の内容は、鉄道の動画である。動画配信を始めた理由は、J社の鉄道DVDをホームページでも活用したかったため。ただし、動画配信がユーザーに対してどのような影響を及ぼしているのかは不明である。なお、動画配信を英語版や韓国語版に拡大する予定は今のところない。動画配信に対するユーザーからの意見は特にない。

■ ブロードバンドの活用と集客について

- ・ J社では、ホームページの運用を含め、ブロードバンドネットワークの活用は利用者に対するサービスの一環として実行している。ブロードバンドの活用が集客に効果があるのかどうかは不明である。
- ・ JR 鹿児島中央駅では、無線 LAN を利用することができる。九州新幹線の開通に合わせてサービスを開始した。博多駅でのサービス展開は未定である。

（３）国内移動にかかるコストの高さ

（ヒアリング調査から）

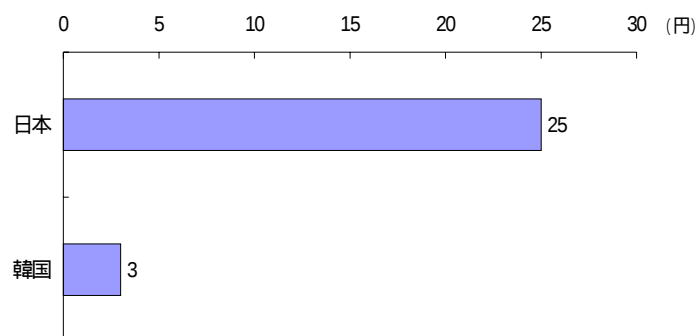
■ 高速船の割引運賃の設定について

- ・ 福岡に本社がある韓国系ソフトウェア企業のD社によれば、釜山～福岡間は高速船を活用している。会長や社長は多頻度で日韓を往来しており、マネージャークラスの社員でも月１～２回釜山に出張している。それ以外の社員も平均すると２カ月に１回のペースで韓国に帰省している。
- ・ 韓国人スタッフは家族とのつながりを非常に大切にする。会ったこともない遠い親戚の結婚式にも出席している。帰省に際して休暇が取得できない場合、辞めるとまで言い出す社員もいる。スタッフの多くは自身が帰省するだけでなく、家族を日本に招いている。
- ・ スタッフは多頻度で韓国と往来しているので、高速船の運航会社に法人割引をお願いしている。

■ 高い日本の高速道路利用料金

- ・ A 外国政府機関によれば、韓国と比べ、日本の交通機関や高速道路の利用料金は高すぎるという。利用料金が高いので、外国人、特に韓国人は気軽に日本国内を移動できない。

図表 - 4 日本と韓国の高速道路1km当りの利用料金



■ アジア周遊チケットの企画

- ・ 化学品専門商社のM社は、福岡空港と海外のネットワークは充実しているとみている。ただし、気になる点としては、海外の複数の都市を訪問する場合に費用が高くなることあげられる。例えば、出張スケジュールを福岡～シンガポール～バンコク～福岡とする。スケジュール通りに移動すると、全て片道航空券となり費用は高くなる。費用削減のため、往復航空券が使えるような旅程を組んでいる。バンコクから福岡に戻らず、わざわざバンコクからシンガポールを経由して福岡に帰ってきている。福岡を拠点にアジアを周遊できる航空チケットの設定があると便利である。

2. 人・モノのスムーズな移動を妨げる制度上の課題

(1) 入国管理局（入管）や税関の開庁時間の制約等による時間のロス

空港や港湾における税関等の開庁時間や対応のスピードは、人やモノのスムーズな移動を一部妨げており、時間のロスを生じさせている。

例えば、福岡空港着の国際路線は予定より早く到着した場合、乗客は入管や税関の開庁時間まで機内で待機しなければならない。下関と釜山を結ぶ関釜フェリーも深夜に到着しているものの、開庁時間の関係で沖待ちをしている。さらに手荷物検査場の混雑や外国人用の入国審査窓口の不足により、時間の有効活用ができないとの指摘もあった。

(2) 各種規制（シャーシの規格など）による物流リードタイムの損失

東アジアとシームレスな物流圏確立のために、シャーシ（コンテナを載せる台車）の相互乗り入れによる積替えなし一貫輸送へのニーズが高まっている。

我が国のシャーシは、一定の条件の下に中国への乗り入れが認められている。しかしながら、手続きに時間を要し、当局の取扱いが明確になっていない場合も見受けられる。一方、中国のシャーシは、交通安全の確保や道路構造保全の観点などから、我が国への乗り入れは認められていない。従って、日中間でコンテナをシャーシに載せて運ぶ場合、それぞれの国でシャーシを変更する必要がある。

(1) 入管や税関の開庁時間の制約等による時間のロス

（ヒアリング調査から）

■ 福岡空港国際線の出国ゲートの混雑

- ・ 海外に 31 店舗を展開する I 社は、アジアとのネットワークは非常に良いが、香港との直行便がないのは不便であるとみている。ほかにも、福岡空港国際線の手荷物検査場等の混雑が課題として挙げられる。
- ・ 予定よりも早く福岡空港に到着した場合、入管や税関の開庁時間まで乗客は機内で待機しなければならないことも課題である。

- ・ 中国に生産委託工場があるO社によれば、上海は日帰りでビジネスを行うことが可能である。その場合、上海空港で商談を行うこともあり、2社とは確実にビジネスができる。改善点としては、福岡空港出国ゲートの混雑。時間帯によっては、40～60分程度待たなければならない。
- ・ 化学品専門商社M社は、福岡空港国際線の手荷物検査場の混雑解消のために、手荷物検査ゲートを増設するか、出発便の間隔を空ける等の改善が必要だとみている。空港での所要時間が予想できないため余裕を持って空港に到着しなければならない、都心に近い福岡空港のメリットが生かされていない。
- ・ N社は家具やルームインテリア、日用雑貨等の企画製作・輸入および卸販売を行う専門商社である。東京に営業所があり、海外には駐在員事務所を台湾、タイ、中国(上海、広州)、ベトナム、マレーシアに設置している。
- ・ 福岡空港国際線を利用する場合は、混雑を想定して早めに到着しなければならない。出国ゲート付近の混雑状況などが、携帯電話などに配信されるサービスがあれば、それに対応した行動が可能で時間の節約にもなる。

■ 就労ビザの発給について

- ・ 韓国系ソフトウェアのD社によれば、就労ビザの発給はスムーズに行われているという。確認書が取れたら会社に連絡があり、時間がかかる場合も連絡がある。D社のスタッフが単純労働者ではなく高度技術者であることも一因と考えられる。

■ 港湾の24時間化

- ・ Q社は福岡に本社を置く物流会社で、釜山新港の物流団地に日本企業第一号として進出する予定である。釜山新港進出にあたって、Q社の他に大宇ロジスティックス、バイク便のダットジャパンが出資して釜山国際物流センター（株）を設立する。釜山新港は2011年の完成時には30バースを擁し、800万TEUのコンテナを処理するアジア有数の港湾になる。
- ・ Q社によれば、釜山港など世界の主要港は24時間稼働が基本である。Q社は、日本の港湾もコンテナ取扱個数の多い港を中心に24時間稼働にするべきではないかとみている。

■ 課題もある港湾の24時間化

- ・ 家具やルームインテリアを扱う専門商社N社によれば、物流のスピード化に向けた顧客からの要望はそれほど強くない。例えば、税関の執務時間外に荷物を港から引取るとはあまりない。港湾の24時間化は今後本格的に推進されるだろうが、深夜に港湾を利用すれば人件費等のコストも上昇するため、あまりメリットは感じないという。

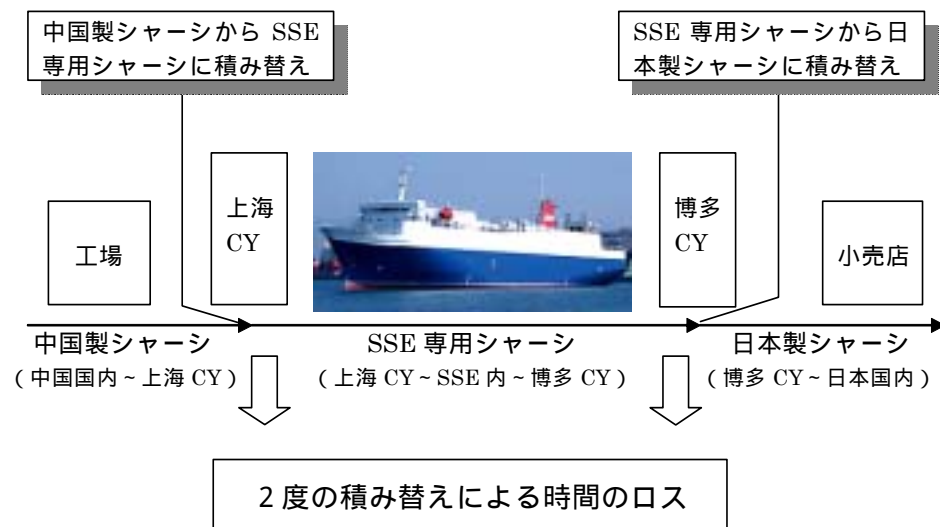
(2) 各種規制(シャーシの規格など)による物流リードタイムの損失

(ヒアリング調査から)

■ シャーシの相互乗り入れ

- ・ P社は上海と博多港間で、シャーシ(コンテナを載せる台車)ごと運搬するRORO船(ロールオン・ロールオフ船の略。トレーラーシャーシや商品車を自走により積み卸しする荷役方式の船舶)による輸送サービスを展開しており、上海～博多間を約26時間で結んでいる。積載能力は、コンテナ120本(40フィートコンテナ換算)である。
- ・ シャーシには、日本国内で使用するシャーシと中国国内で使用するシャーシがある。上海コンテナヤード～博多コンテナヤード間は、日本と中国のシャーシの相互乗り入れができないためP社専用のシャーシを使っている。そのため、各コンテナヤードでシャーシを交換する必要がある。コンテナ積換えの時間はあまりかからないが、日中間で共通のシャーシが使用できることが理想であり常々要望している。
- ・ シャーシの相互乗り入れについてP社は、中国におけるシャーシの管理は検査基準で日本との差が大きい。シャーシが傷ついた際の対応や保険等も検討しておかなければならない。シャーシの共通化が図られたとしても、課題は残されている。

図表 - 5 シャーシの積替えによる時間のロス



■ 特区で外国シャーシの柔軟な運用を提案

- ・ E 市が申請した東アジアロジスティクス特区では、税関の臨時開庁手数料が軽減された。
- ・ E 市によれば、港頭地区以外での外国製シャーシの通行を特区として提案したことがある。外国のシャーシに積まれたコンテナを港頭地区外に運ぶ場合、港頭地区内でコンテナを日本のシャーシに積替えなければならない。港頭地区の外で外国シャーシの通行が可能ならば、積替える必要もなくコストも発生しない。

写真) RORO 船への積込風景



3．インフラ整備や利活用に関わる課題

(1)「アジアへの近接性」を活かしきれない航空・港湾のネットワーク

国際旅客便のアジア各都市への便数を比較すると、九州から直行するよりも東京(成田空港)や大阪(関西国際空港)を経由したほうが利便性は高い。福岡空港に貨物専用便(フレーター)は就航していないため、大型の国際貨物は大阪まで陸上輸送されている。九州の強みである「アジアへの近接性」が生かされていない。

(1)「アジアへの近接性」を活かしきれない航空・港湾のネットワーク

(ヒアリング調査から)

■ 望まれる貨物専用便の就航

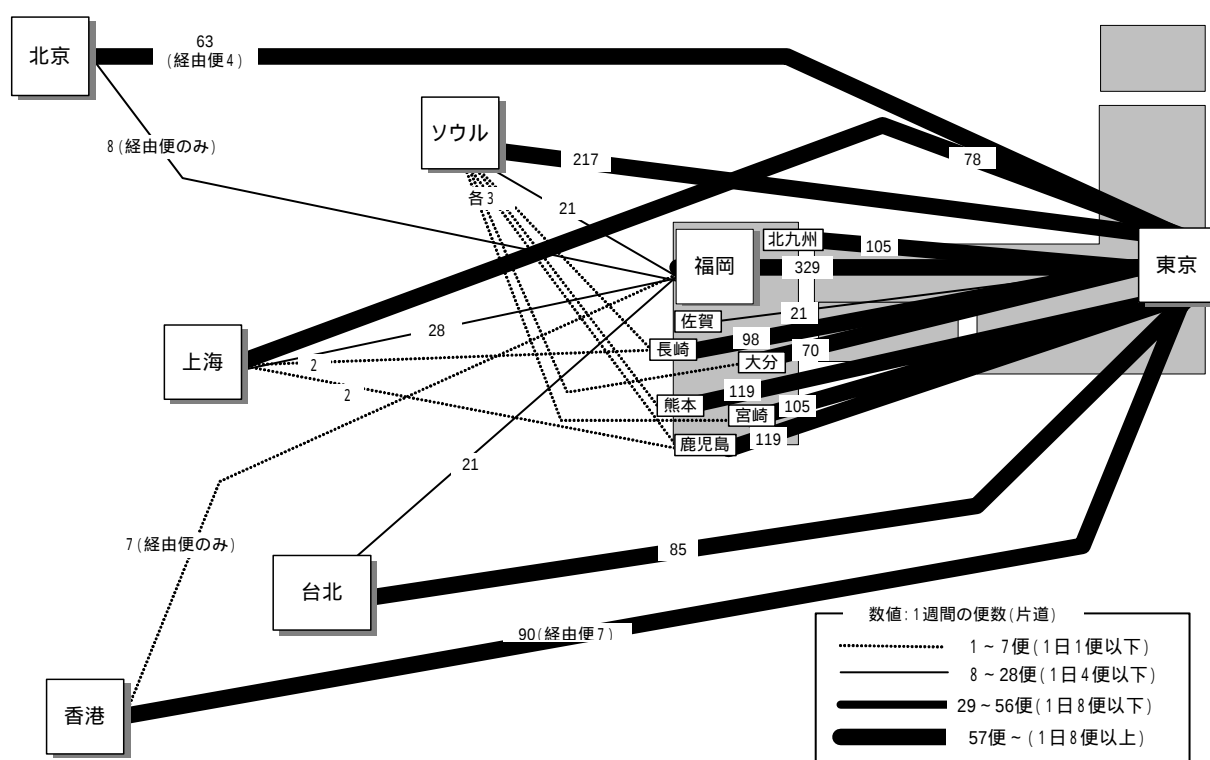
- ・ 宝石を製造しているH社によれば、毎週1回、指輪を香港やインドから輸入している。輸入には、フェデックスやDHL(ドイツポスト・ワールドネットのグループ企業で、国際輸送サービスを展開)の航空便を利用している。中国から輸入する宝石は大阪経由、インドからの宝石は成田経由で福岡に輸送される。福岡にダイレクトに輸送されないため、大阪経由は1日、成田経由は2日余計な日数がかかる。

■ 港湾の活用についての提案

- ・ 家具やルームインテリアを扱う専門商社のN社は、40フィートコンテナ約4,000本を毎年輸入している。輸入元はアジアが9割を占め、その殆どが中国からの貨物である。輸入には小倉港を主に利用しており、門司港やひびき港を利用する場合もある。ひびき港は船便が少なく、小倉港や門司港に比べると海上輸送費も割高である。
- ・ N社は、物流センターをひびき港近くに設置している。ひびき港に立ち寄る船が増加し海上輸送費が他港と同程度になれば、ひびき港を利用したい意向を持っている。ひびき港を主に活用した場合、小倉港から物流センターまでの輸送費用の削減と輸送時間の短縮が可能となる。
- ・ N社によれば、ひびき港の活用にむけて、港湾アクセス道路の整備が必要であると考えている。ひびき港から小倉方面に向うには若戸大橋を利用しなければならず、通行料金が必要な上、夕方には深刻な渋滞が発生している。さらにコンテナを運ぶトラックの通行料は無料にする等、ひびき港を利用する荷主企業の負担を軽減するため思い切ったアイデアが求められる。

- ・ 北九州港を物流拠点とするためには、アジアからの貨物を積載したトラックが関西や関東方面へ向う場合、高速利用料金を安価にすることも一案だと考えられる。
- ・ 地場の物流企業Q社によれば、日本にはコンテナを取扱う港湾が 60 港ある。一方、韓国には約 10 港しかなく、コンテナの 8 割が釜山港に集中している。日本の地方港はよく整備されているが、多くの地方港が釜山港と航路を開設し、結果的に釜山港のハブ港化を助長したことになる。
- ・ 釜山新港の物流団地の年間賃貸料は 45 円 (1 m²) である。Q社は、日本の港湾に隣接する物流団地の利用方式も安価な賃貸方式を考える必要があるとみている。

参考) アジア主要都市と東京・九州との航空旅客ネットワーク



資料) JTB 時刻表 2006.2 月号より九州経済調査協会作成
 注) アジアの主要 5 都市との航空ネットワークのみ記載

■ 上海でのポートセールス開催について

- ・ 上海市にあるR大学は、1909年に創立された。学部教育の他、30の修士課程コース、5つの博士課程コースが設置されている。教育分野は、物流、都市交通、海洋工学、経営、文学等多岐にわたる。特に経営と海洋関連の研究（海洋工学、港湾物流、海洋法）には力点をおいている。
- ・ 学生数は15,000人で、教授93名、助教授203名を含む、約700名の研究スタッフが勤務している。将来、上海洋山港対岸の臨港新城地区への移転が計画されている。
- ・ R大学は、九州の港湾の知名度向上のために上海でのポートセールス開催が必要だと考えている。R大学は神戸大学と交流を進めており、九州の大学との交流にも関心がある。

■ 港湾利用の決め手は港湾後背地の物流施設

- ・ 紳士服専門店のO社によれば、利用する港湾は物流事業者任せにしている。博多港以外に、大阪港や名古屋港が利用されているようだ。大阪港や名古屋港が利用される理由は、アパレル関係の物流施設が充実しているからである。港に到着した紳士服は、検品や補修（シワ伸ばし、ボタンつけ）等の作業が行われる。コンテナ内は湿気等も多く、検品をせず販売店に持ち込むことはできない。大阪や名古屋からは、トラックで九州の店舗まで運ばれている。

■ 利用頻度の高い港湾への集中投資

- ・ 化学品専門商社のM社は、九州各地に立派な空港や港湾等が整備されているものの、十分に活用されていないとみている。利用頻度の高い港湾に集中投資を行い、効率的な投資をする必要を感じている。

■ 九州の港湾の可能性

- ・ U社は、佐川急便と中国保利集团公司傘下の保利科技有限公司との合併会社として、2004年に設立された。U社は、上海浦東国際空港近くに物流センターを設置しており、保管・在庫管理だけでなく、物流加工、検品・検針等の業務を行っている。
- ・ U社は日系物流企業として唯一、総合物流業務を中国全土で事業展開できる認可を受けている。これは、提携した中国保利集团公司の力量に拠るところが大きい。
- ・ U社は、日中間の物流において定時制の確保が重要であると考えている。海上輸送は天候等の不確定要素が大きいので、海上輸送距離の削減は遅延を最小限に留める鍵となる。上海との最至近にある九州の港湾の可能性は高い。そのポテンシャルを生かすためには、九州の港湾においてスムーズな通関体制の構築や複合一貫輸送（鉄道やトラック等複数の輸送手段を活用した物流システム）への対応が重要である。

■ 福岡空港を活用した外国人ビジネスマンの集客

- ・ 化学品専門商社のM社は、台湾から中国に向うビジネスマンを福岡に呼び込めるのではないかと考えている。台湾から中国に向うビジネスマンは、直接中国に入国できないため香港を経由している。そこで、香港ではなく福岡を経由してもらえば、福岡への波及効果も期待できる。
- ・ 台湾の取引先に対し、福岡経由で中国への入国を勧めたことがある。取引先も乗り気だったが、福岡経由は香港経由の2倍の運賃が必要なので取りやめになったことがある。

■ 福岡本社設立の経緯となった福岡空港の存在

- ・ 宝石の製造と販売を営むH社は、福岡の本社以外に上海に事務所を置いている。H社によれば、本社を福岡に置く理由は、アジアとのネットワークが整備された福岡空港が都心の近くにあるからである。空港は福岡の強みの1つである。本社（博多駅近く）から空港まで車で10分の距離にある。H社は九州の企業とは取引をしていないので、空港の利便性を重要視している。

■ 空港の活用にむけた公共交通機関の整備

- ・ L社は、火力、原子力発電所、船舶等に使用される高温高压バルブおよび超低音バルブの製造とメンテナンスサービスを行っている。
- ・ 現在、中国の火力発電所向けと韓国の造船所向け（LNG 船用）のバルブが好調である。中国での競争は激しくなっているものの、発電所建設ブーム等により一定の需要が見込まれている。
- ・ L社によれば、海外出張などで特に問題を感じていることはない。会社がJRの駅から徒歩3分と便利なこともあり、駅を起点に行動することが多い。L社は北九州市に立地しているが、福岡空港を専ら利用している。新北九州空港の利用については、公共交通機関の利便性の確保が鍵である。

■ 便利になったアジアへの出張

- ・ 中国で紳士服を生産しているO社によれば、福岡空港の国際線は、航空路線・出発時間とも利便性が高い。福岡を午前中に出発する便も多くなり、出張先での時間を有効活用できる。以前4日の出張スケジュールを組んでいたが、3日で済むようになった。

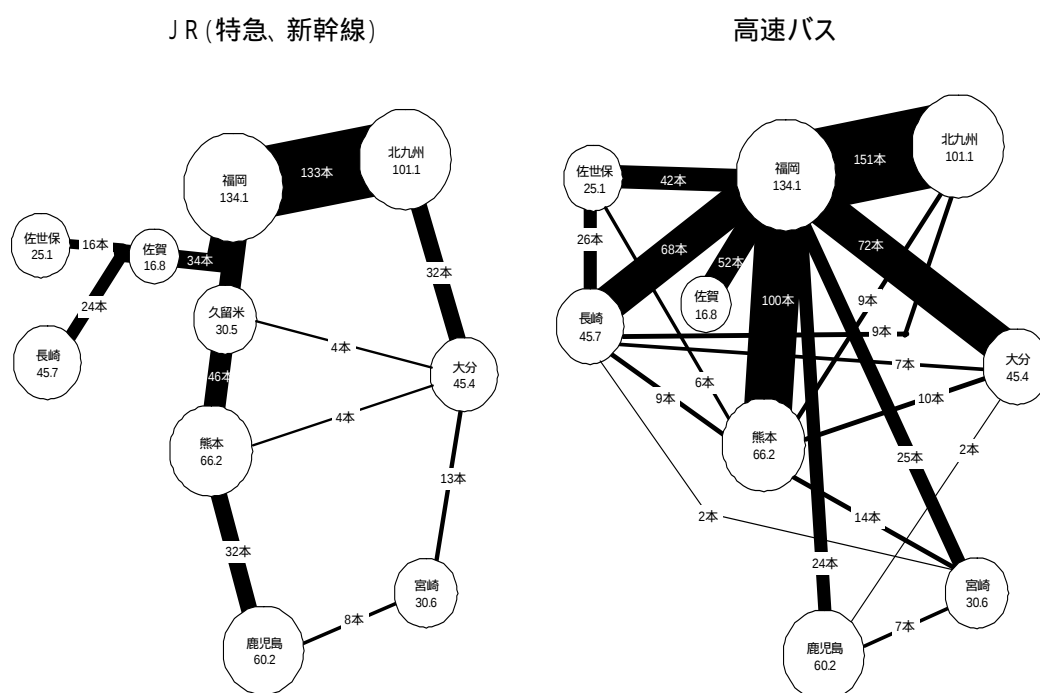
■ 福岡と中国のネットワークについて

- ・ B 外国政府機関によれば、博多港と上海港を結ぶ上海スーパーエクスプレス(SSE)は、中国への近接性を生かしたサービスである。一方、国際航空路線は本数が不足気味で、時間帯もあまりよくない。福岡上海間は便利だが、北京行きは直行便がないので時間がかかる。

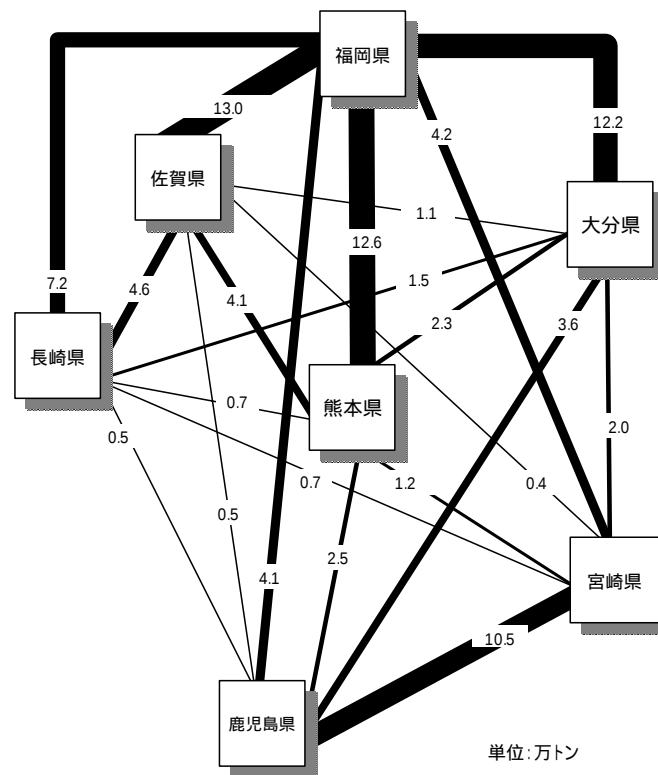
■ アジア日帰り圏構想について

- ・ 家具やルームインテリアを扱う専門商社のN社は、アジア日帰り圏構想に対してはそれほど魅力を感じていない。日帰りで仕事ができれば確かに便利だが、ビジネスマンのスケジュールはその分タイトになる。出発は早朝になり、帰宅は深夜近くになるだろう。そのようなビジネス環境が、ビジネスマン全員に歓迎されるかどうか疑問に思う。

参考) 九州域内のネットワーク



物 流



資料) JTB 時刻表 2005.3 月号より作成 (JR、高速道路)
 国土交通省「貨物地域流動調査」より作成 (物流)

4 . 多国籍の人が活躍できる環境に関わる課題

(1) 留学生等人材の活用

アジアで事業展開を行う企業にあっても、日本とアジアの両方を知る留学生の能力を活用しようという意識は薄い。ある大学では、留学生の日本国内での就職率は2割にとどまっている。

(2) 都市の総合的な魅力を高めていく必要性

情報ネットワークや交通インフラの充実に加えて、教育・学術研究機関の集積、音楽や演劇等、多国籍の人を魅了する文化都市づくりが求められる。

ヒアリングによれば、外国人ビジネスマンの子弟が学ぶ教育機関の存在は重要であり、福岡への赴任は東京や大阪と比べると人気がない。また、外国人 IT 技術者の採用を行う際、仕事以外でのブロードバンド環境の充実度が採用条件として重要であることが指摘されている。

(3) 往来のしづらさ

外国人ビジターの入国にかかる手続きが煩雑で時間が必要なため、アジアとの交流が一方通行となっている。

(4) 滞在コスト高や住居を探す際の障壁の高さ

日本的慣行である敷金・礼金や長期滞在における高いコストは、ビジターにとって大きな負担となっている。日本での研修を企画しても滞在コストの高さから断念する事例も見受けられる。

(1) 留学生等人材の活用

(ヒアリング調査から)

■ アジアビジネスの鍵となる外国人(留学生)の活用

- ・ 宝石の製造から販売を手がけるH社では、従業員 12 名の内、外国人社員は6名(中国人5名、インド人1名)を占める。
- ・ H社によれば、優秀な外国人を採用できることは福岡の強みの1つである。外国人社員の採用にあたっては求人を出す必要も無く、求職に訪れた外国人がそのまま採用されるケースが多い。東京のように高い給料を払わなくても、福岡では優秀な外国人が採用で

きる。

- ・ 「国際都市福岡」と言われているようだが、アジアを含め海外でビジネスを行う地場企業は限られている。アジアとのビジネスを強化する鍵は、外国人（留学生）の採用であろう。上海のビジネスパートナーも日本（筑波大学）への留学経験がある。福岡には、留学生を含めて優秀な外国人がたくさんいる。外国人（留学生）を採用し、アジアとのネットワークの基礎を築いてはどうかという意見をもつ。

■ 留学生の就職に関する課題

- ・ F大学には、2005年11月現在、68カ国より1,154名の留学生が在籍している。出身国別では、中国（517名）、韓国（209名）、インドネシア（48名）の3カ国が多く、アジア諸国出身の留学生が9割を占めている。
- ・ 教育レベルで見ると、学部160名、大学院（修士）221名、大学院（博士）325名、研究生194名等である。留学生のうち160名は家族同伴で来日している。
- ・ 留学生の日本企業への就職率は約2割。内訳は、学部24.1%（就職者数：7人/卒業生数：29）、修士課程16.3%（25/153）、博士課程25.2%（29/115）。
- ・ 日本企業への就職率は年々上昇していると思う。ここ数年、F大学では留学生の就職支援に力をいれているが、インターンシップなどで留学生を受け入れてくれる企業はまだ少ない。
- ・ 留学生は中央志向が強く、九州の地元企業への関心はあまり高くない。地元企業も留学生の採用には慎重である。地元行政は「国際ビジネス人材育成制度」等により、留学生の採用に関心のある会社を対象とした就職説明会等を開催し、留学生の就職活動を支援している。

■ 留学生の活用

- ・ F大学によれば、地域や地元企業も留学生を活用したいのだろうが、F大学自身も活用したい。しかしながら、大学でさえ留学生の活用はこれからという状況にある。F大学では、アジア各国に留学生OB会を立ち上げ、留学生OBのネットワーク化を進めている。帰国した卒業生への情報提供のため、ホームページの多言語化を進めている。将来的には、中国語やハングル語による情報提供も考えている。

(2) 都市の総合的な魅力を高めていく必要性

(ヒアリング調査から)

■ 外国人向け教育機関の整備

- ・ A 外国政府機関は、福岡以外に東京、大阪、名古屋などに事務所を持つ。A 外国政府機関によれば、福岡への赴任は最も人気がない。福岡にはインターナショナルスクールがあるものの、外国政府関係者やビジネスマンの子弟が学ぶ教育機関は少ないからである。勤務地が福岡に決まった場合、単身赴任をすることになる。
- ・ 化学品専門商社であるM社は、福岡にはインターナショナルスクールや国語以外の授業を英語で行うリンデンホール小学校（太宰府市、都築育英学園）があるものの、外国人の子弟を通学させる教育機関の整備は不十分だと考えている。

■ 両替所の整備

- ・ B 外国政府機関によれば、昨年末から自国通貨と円の両替が地元金融機関において可能となったことで利便性が増したという。複数のホテルでも両替は可能となったが、韓国ウォンと比較すると両替できる場所は限られている。

■ 外資系企業誘致の鍵はワンストップサービス

- ・ S 社は、福岡に本店を置く金融機関の上海事務所。上海以外にも、香港等に駐在員事務所を開設している。駐在員事務所は、日系企業の海外進出に際し情報提供等のサービスを行っている。
- ・ 外資系企業の誘致に関しては、事務所の探し方や銀行口座の開設方法の他、ワンストップサービスを提供できるかどうか大きな鍵となる。

■ 外国人を魅了する上海のまちづくり

- ・ T社は香港系企業で、現在上海市で「新天地」という高層のオフィスビルに加えて、商業施設や住居施設が一体となった新都心を開発中である。新天地は中国人だけでなく外資系企業や外国人を惹きつける地域になっており、外国人専用の医療機関やインターナショナルスクールも設置される予定である。
- ・ T社によれば、当初の構想では外国人をそれほど意識していなかった。結果的に外国人に魅力的な街となった理由は、上海の街並みをいかした商業施設（観光客が集まる）とその周辺に整備した人工池や緑地が理由であろう。その結果、中国人だけでなく外国人にも人気のある地域となり、住居ゾーンのマンション価格も上昇している。

写真) 新天地開発プロジェクト(左: 商業ゾーン、右: 完成予想図)



(3) 往来のしづらさ

(ヒアリング調査から)

■ 難しい研修生の受入れ

- ・ G社は業務用家具を製造しており、上海の工場では中国人 150 名が働いている。労働生産性の高い工場であり、国営の工場ならば1,500人クラスの工場ですねといわれている。
- ・ G社によれば、上海工場は日本の支店と同じような位置づけと考えており、上海工場の人材研修を日本で実施したい。しかしながら、入国にかかる手続き等が煩雑で時間がかかるため、上海工場に日本人技術者を派遣して指導を行っている。

(4) 滞在コスト高や住居を探す際の障壁の高さ

(ヒアリング調査から)

■ 福岡進出は社員の住宅確保が決め手

- ・ 韓国系ソフトウェア製作会社のD社によれば、福岡進出の理由は、顧客（百道エリア）や釜山との近接性、福岡のオフィスコストが東京の約半分であること。社員の住居の確保が担保されていたというのも大きな理由である。海外展開の際、オフィスの確保よりも社員の住宅確保で苦労する人が多い。

■ 困難な外国人社員の住宅確保

- ・ 韓国系ソフトウェア会社D社によれば、外国人が日本で住居を探すのは非常に大変であるという。D社によれば、地元不動産企業の法人営業部に手配してもらっている。似た条件の50部屋を家賃5万円以下、百道近くという条件で見つけてもらっている。
- ・ 住居の候補地としては、百道周辺や唐人町といった地域を考えている。一番遠い地域で長浜のUR（都市再生機構）。外国人への賃貸を敬遠するところもあるようだが、D社に日本人社員がいると聞いたら安心していただそう。
- ・ これは外国人に限ったことではないが、同じ会社が10部屋もまとめて借りるとなると、その会社が仮に移転や倒産した場合に部屋が一気に空いてしまうので、それも貸したくない理由の一つである。D社の取引先の不動産企業はリスクヘッジのノウハウを持っており、1か月以上部屋を空けて家主に損をさせることは無いそう。

■ 外国人の居住環境改善にむけた提案

- ・ D社は、住居に関しては地元不動産企業の尽力もあって不便は強いられていない。提案として、インターナショナルハウス（外国人就労者の住居）のような施設整備を行政が行うことも必要だとみている。外国人が日本で働く際一番不安視するのが住居である。特にD社では若い女性スタッフも多く、韓国の親の心配も大きい。
- ・ 最近は廃校になる学校もあるそうなので、そういう施設を改修して利用することも一案だと考えている。立地助成金を出すよりも有効な外資系企業の誘致策となると思う。仮に50人の従業員が月5万円の家賃の賃貸住宅に住むとする。敷金礼金が4カ月とすると、初期コストで1人20万円かかり、50人だと1,000万円になる。立地時に500万円の補助金を出すよりも、進出を検討している企業には魅力的なメニューである。

■ 住宅を賃貸する上での課題

- ・ A 外国政府機関によれば、住宅を賃貸する際に必要な敷金と礼金は、外国人にとって大きな負担となっている。ビジネスマンでさえその金額に驚くのだから、留学生はもっと困るに違いない。本国にも似たような慣例があるものの、少額の負担で済んでいる。さらに、外国人が住居を賃貸する際には、日本人の保証人を要求される。機関保証をするような組織があると助かる。

■ 留学生の住居確保の問題

- ・ F 大学には、68 カ国より 1,154 名の留学生が在籍している。アジア諸国出身の留学生が 9 割を占めている。
- ・ F 大学は留学生用の寮（留学生会館）を持っている。定員は約 300 名、内訳は香椎浜 240 名、大橋 60 名。寮は留学生数に対し不足しているため、新入生を入寮の対象としている。寮への入居者は、入居して半年から 1 年で民間賃貸住宅などに転居することになっている。
- ・ 住宅を賃貸する際に日本人の保証人を要求され困っていたが、福岡地域留学生住宅保証制度等の機関保証により改善されている。この制度は（財）福岡国際交流協会が、福岡都市圏の大学・短学の留学生が賃貸住宅を借りる際に保証人となり、住宅確保を支援する制度である。ちなみに北九州地域の留学生は、（財）北九州国際交流協会が機関保証の制度を整備しており、福岡・北九州都市圏以外の留学生には、福岡県国際交流センターが機関保証を行っている。
- ・ F 大学によれば、留学生を敬遠する家主はまだ存在する。留学生への不信感や、留学生が香辛料や油を多用することも原因の 1 つである。一方で留学生向けの賃貸アパートを経営する篤志家も見受けられる。
- ・ F 大学は移転を進めており、新キャンパス周辺の地域住民に留学生が受け入れてもらえるかどうか心配である。留学生の生活は、現キャンパス周辺の地域住民によって支えられてきた。移転先の地域と新たな信頼関係を築くには時間がかかると思う。新キャンパスの近くに、250 名を収容する留学生会館を新たに建設する。

■ 高い会議室利用料・宿泊料

- ・ ドイツに本社を置く C 社は、自動車用ベアリングや一般産業機械用ベアリング等を生産・販売している。福岡には、2004 年に進出。これまで C 社の海外法人は首都にのみ設置されていたので、福岡への進出は C 社としては特異な例である。福岡への進出は、首都以外に展開した第 1 号である。

- ・ C社によれば、2006 年 4 月に福岡市内でC社のアジア・パシフィック戦略会議が開催される。開催地が福岡に決まったのは、今後福岡でマーケティング活動に力をいれるためであり、それだけ福岡が注目されていることになる。
- ・ 課題は会議・宿泊料金が高いこと。アジア・パシフィック会議は1週間開催される予定で、同伴者を含めて 40 名分の宿泊と会議場を準備しなければならない。

■ 研修生受入れの課題

- ・ 海外に 31 店舗を展開している I 社では、海外の取引先を福岡に呼んで研修を実施している。研修は那の津にある I 社旧本社ビルを活用している。今年 2 月、シンガポールの取引先を中心とする 40 名(女性 3 割)が 5 日間の研修を行う予定である。研修では、了解を得た上で競合店の視察も行う。
- ・ 海外法人の幹部社員に対して、福岡本社で 1 ～ 2 年程度の研修を検討している。シンガポールでは現地採用者を役員に登用しており、現地幹部社員は日本のビジネスを学んでおく必要がある。
- ・ I 社によれば、研修で困るのは研修生の宿泊先の確保である。特に週末、40 名の宿泊を同一ホテルで確保することは難しい。シンガポールからの研修は、週末の宿泊先が確保できなかったため、金曜日までの研修スケジュールとなった。

■ 外国人学生受入れに関する課題と提案

- ・ 学校法人 K は、セメント事業や病院、人材派遣事業等を手がける K グループの一員である。現在、11 の専門学校を運営している。学生数は約 5,600 名、教職員数は 300 名である。現在 40 名の外国人学生が在籍しており、中国、韓国、台湾から来訪している。
- ・ 学校法人 K によれば、現在韓国からの美容学校への短期研修ニーズが高まっている。韓国人にとって、日本で学んだ経験はその後の就職やキャリアアップに大いに活用できる。韓国人向けに 1 カ月程度の短期研修コースを検討しているが、宿泊費がネックとなり実現していない。
- ・ 外国人にとって日本の宿泊費は高い。外国人には、一泊 2 食付で 4,000 ～ 5,000 円の負担が限界だろう。可能ならば 2 食付で 2,500 円、素泊まりならば 1,000 円程度が望ましい。
- ・ 学校法人 K は、余っている公共施設、例えば市営住宅や学校等を外国人研修生向けの住居施設として整備してはどうかという意見をもつ。以前福岡市に相談したこともあるが、様々な規制があり実現できなかった。構造改革特区などによる展開も考えていく必要があるだろう。

- ・ 福岡を人材受入のゲートウェイにしてはどうかという考えもある。アジア各国との FTA の締結が進展すれば、日本は看護師などの技能をもった人材を受け入れることになる。彼らは日本のどこかで資格を取得しなければならない。
- ・ 大学への留学生が住宅を賃貸する場合、比較的スムーズに借りることができる。大学生協と不動産業者との取り決め等もあるからである。一方、専門学校に在籍する留学生に関してはそのような取り決めや支援がなく、課題となっている。

・課題解決に向けた方向性と交流拡大に向けた取組

これまで見てきたように、九州とアジアの交流拡大に向けては、大きく分けて4つの課題があることがわかった。本章では、これらの課題の解決に向けた方向性を整理し、交流拡大につながる具体的な取り組みを検討する。

1. 交流拡大に向けた4つの方向性

前章では、九州とアジアにおけるビジネス交流拡大に向けた課題として、移動環境の整備に関する課題、スムーズな流動を阻害する制度上の課題、インフラ整備や利活用に関わる課題、多国籍の人が活躍できる環境に関わる課題の4つに整理した。

以下では、これら4つの課題に対応する課題解決の方向性を提示する。

(1) 情報収集の障壁排除

移動環境の整備に関する課題に対しては、交通情報の多言語化やユビキタス^()化によって、情報収集の障壁を排除し、その解決を図ることがポイントとなる。

交通情報の多言語化に関しては、道路標識や公共交通機関におけるサインを整備するにあたって、日本語以外に英語や中国語、韓国語の表示を含むことで、外国人がひと目で分かるような情報提供を行うことが求められる。

図表 - 1 多言語表示されたサインの事例（稚内市の国道）



道路標識やサインが多言語化されることは、外国人に対しては歓迎の意思表示としての効果が予想され、日本人に対しても外国人が多く訪れるということを印象付ける効果も期待できる。

ユビキタス化に関しては、外国人ビジネス客の3分の1（とくに営業目的といった来訪頻度の高いビジネス客では約半数）がノートパソコンを持ちこみ、インターネット接続をしている。こうした現状を踏まえると、モバイルワークの進展・ニーズに対応する必要性がある。

ユビキタス

インターネットなどの情報ネットワークに、いつでも、どこからでもアクセスできる環境のこと。

(2) 円滑な輸送を可能にするサービスの提供

前章でも見たように、通関や出入国手続きといったサービスの時間延長を要望する企業の声は多い。こうしたサービスが24時間態勢で稼働することは、人やモノの国際移動に際して開庁時間の関係で足止めされることで生じるリードタイムのロスを防ぐことになる。ただし、これらのサービスが実現されても、荷役等の民間サービスが対応しなければ不十分である。民間事業者は需要の多寡に対してシビアであることを考えると、需要そのものの拡大もあわせて図ることが必要である。

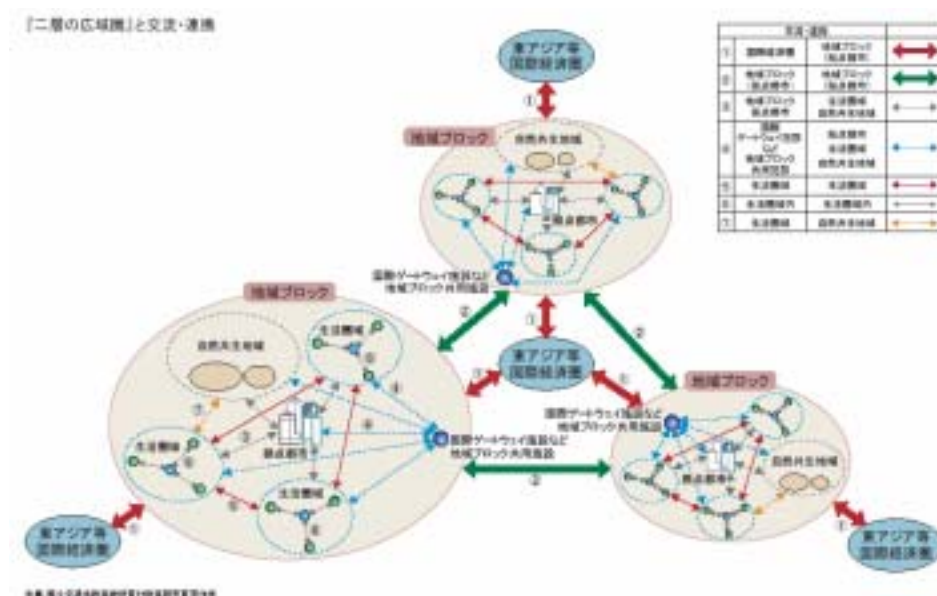
九州においては、アジアとの間で RORO 船やフェリーによるスピーディな輸送サービスが増えているが、課題でも触れたようにシャーシ（車台）の規格が共通化されていないために、中国や韓国との間で相互乗り入れができない状況にあり、それぞれの港において荷を積み替える必要が生じている。そのため荷役作業に対して余分な時間とコストがかかっている。こうした課題に対しては、シャーシの相互乗り入れを可能にすることで、さらなる時間とコストの削減を図り、九州における国際貨物の取扱いを増やしていくことが求められる。

(3) アジアに開かれた循環型のインフラ整備

これまでのインフラ整備やネットワーク構築の考え方は、東京といかにつながるかということが重視されてきた。中央集権時代にあっては、こうしたネットワークを持つことが意味を持ったが、今後、地方の自立が求められる時代にあっては、地域内のネットワーク強化によって地域の一体化を強めることが求められる。さらに九州においては、アジアとの近接性を地域の活力創造にいかに関結つけるかが今後の重要な課題である。すなわち、域内循環を高めると同時に、アジアとの結びつきを深めるといった2つの取組を両輪で進めていくことが求められる。

こうした考え方は、「二層の広域圏」の形成に資する総合的な交通体系に関する検討委員会」において「『二層の広域圏』を支えるモビリティのあり方」に関する指摘に準拠している。

図表 - 2 「二層の広域圏」におけるモビリティのあり方



出所) 国土交通省「『二層の広域圏に資する総合的な交通体系に関する検討委員会』最終報告資料」

二層の広域圏

平成 14 年 11 月の国土審議会基本政策部会報告「国土の将来展望と新しい国土計画制度のあり方」において指摘された今後の地域づくりに際しての基本的な考え方。

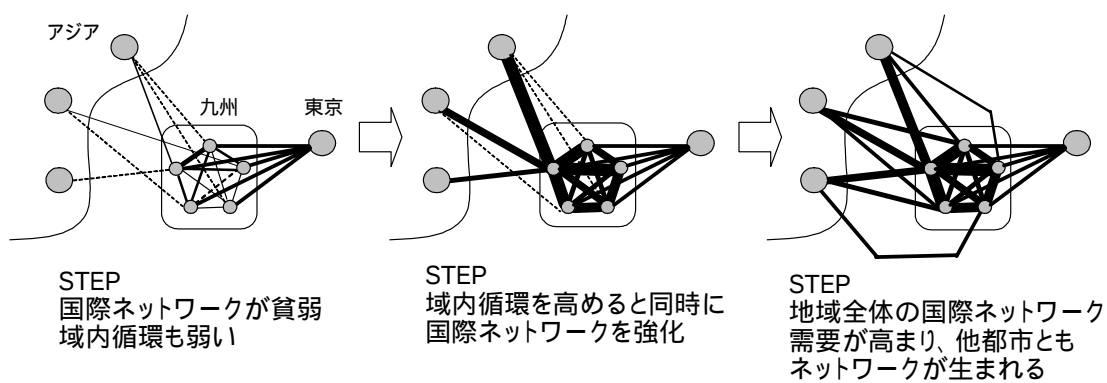
具体的には、「モビリティの向上」と「広域的な対応」が重要であり、地域の実情に応じ、地域が独自性のある国際交流などを行い、特色ある圏域形成による発展を図っていく観点からの複数都道府県からなる『地域ブロック』

人口減少下にあっても、生活関連サービスの維持や地域社会の活力を保っていく観点

からの複数市町村からなる『生活圏域』
の『二層の広域圏』を念頭においた対応を基本としている。

九州においては、地域ブロック内の循環を促進し、地域の一体性を高めると同時に、国際ゲートウェイ機能の強化を図ることによって、九州とアジアの国際ネットワークの充実を図ることが重要である。こうした方向性の理想的なシナリオとしては、下図に示すように地域全体の国際ネットワークを高めていくことにある。

図表 - 3 域内循環向上と国際ゲートウェイ機能の強化によるネットワーク拡充のシナリオ
(イメージ)



(4) 多国籍の人が活躍できる環境整備

ビジター拡大のためには、多国籍の人が活躍できる環境整備が求められる。具体的には、外国人が居住するための施設、外国人が働く場などである。

外国人が日本で働くとなったときに一番不安視されるのが住居の確保の問題である。日本の敷金・礼金という慣習による経済的な負担と同時に、日本人の保証人をつけることを求められることは、日本に居住・長期滞在しようとする外国人が最初に直面する大きな壁である。外国企業の中には、立地助成金よりも従業員の住居を確保してくれるほうが、立地を促す上での魅力的なインセンティブとなるとの指摘もあるほどである。

また、日本の大学に学びに来た留学生の能力を生かすことも求められる。アジアと九州の掛け橋になる人材として活躍してもらうことは、長期的にはビジターの拡大に結びつくと考えられる。

このほか、多国籍の人を魅了する文化都市づくりは、ビジター拡大に直接的な効果をもたらすものではないものの、重要なポイントである。具体的には、音楽や演劇、アートのある都市、子弟が学ぶことのできる教育機関や学術研究機関の充実度、情報ネットワークや交通インフラの充実といった要素が揃っていることが、外国人の評価を高めることにもつながる。こうした取り組みは、ビジターの拡大に直結する性格のものではないが、地道な取り組みによって、その実現を図っていくことが重要である。

外国人が安心して生活できる環境、外国人をひきつける都市の魅力は、多くの外国人を招くきっかけとなる。そして、多くの外国人がいることは、新たに訪れる外国人が生活する上での不安の除去につながり、こうした安心感がさらなるビジターの来訪につながる。たとえば、日本人が外国で生活する場合でも、日本人が多く暮らすシアトルや大連といった都市は新たにその都市で暮らそうとする人に安心感を与えるのと同じである。

2. 課題解決に向けた具体的方策

前節で見た課題解決に向けた方向性に関して、具体的な方策を検討する。その際、それらの取組を実現するにあたって時間軸（短期・中長期）と空間軸（エリア限定・広域）に整理し、短期に実現を目指すべきものと、中長期的な取り組みとに分けて提案する。

(1) 短期アクションプラン

短期に実現を目指す方策として以下の4つを提案する。

・エリア限定での標識類の多言語表示(エリア限定)

実現にむけては、以下の3つのポイントについて方向性を定めることが必要である。

ポイント：こういった地域で集中的に実施をするか（エリアの広さ設定）

標識類の多言語表示は、九州全域で行おうとする場合、時間とコストがかかりすぎるため、短期での実現は難しい。そのため、外国人ビジターが多く訪れる場所、たとえば天神地区、博多駅地区といった狭いエリアに限定して取組を進めることが必要である。

ポイント：何カ国語対応にするか（使用言語）

九州においては、アジアからのビジターが多いことから、日本語のほか、英語、中国語、韓国語の4カ国語対応にすることが望ましい。また、すでに4カ国語表示を進めているところが多いこと、使用言語が増えすぎると情報量が過大になってしまうことなども、4カ国語対応が望ましいとする理由である。

ポイント：4カ国語以外の言語への対応はどうするか

標識類の多言語表示は、4カ国語に対応していれば、九州へのビジターの多くはカバーできるが、少数とはいえそれ以外の言語を使う国へのビジターへの配慮も必要である。こうした問題に関しては、ピクトグラム（絵文字）での表示や、後述する駅やバス停におけるナンバリングを活用することで対応する。

図表 - 4 ピクトグラムを取り入れた4カ国語表示サイン（JR 博多駅）



こうしたテーマに対しては、すでに事業として取り組まれているもの、創発調査を通じて取り組むことを提案しているなどとして、以下の取り組みがあげられる。

- ・福岡市、久留米市、柳川市における多言語表記サインの整備（九州運輸局：実施済）
- ・博多港、博多駅、天神の主要バス停の多言語表示（九州運輸局・福岡市：実施済）
- ・別府、阿蘇で多言語サインの設置（九州運輸局：実施予定）
- ・観光案内板の2カ国語→4カ国語化（福岡市：創発調査からの提案）

多言語表示の推進に当たっては、表記に関する統一ルールを作る必要もある。たとえば、○○公園を外国語表示する場合に○○ Park と○○ Koen Park といった表記が混在するケースがあり、外国人は混乱するという。北九州市では、地名等の外国語表示に際しての統一マニュアル作成をしており、このような取組をあわせて進める必要があることに注意が必要である。

■ アナウンスの多言語化

標識類は場所に固定されているものであることから、多言語化が進んでいても標識と標識の間に情報の空白ができる。したがって、空港や港などといった国際ゲートウェイから目的地（都心や観光地）までの交通機関における多言語化も進めることで、情報の連続性を確保することが必要である。

こうした取り組みに関しては、すでに九州新幹線（リレーつばめを含む）で4カ国語による車内放送を実施しているほか、九州運輸局、福岡市、西日本鉄道の三者で福岡都心部の100円循環バスと博多港発着のバスにおける英語と韓国語によるアナウンスのサービスを行っている。

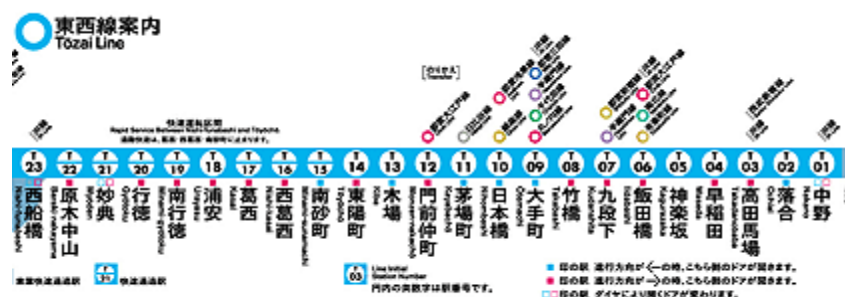
一方で、西鉄タクシーでは、乗務員の携帯電話から韓国語の通訳につながるシステムを導入したが、利用者が少なく現在はサービスが休止されている。また、九州運輸局では、「Yokoso! Japan Weeks」事業の一環として、タクシーでの通訳サービスを試験実施しているが、協力事業者は増えているもののイベントとしての参加にとどまり、民間事業者が独

自に継続してサービスを行うまでには至っていない。

■ 駅やバス停のナンバリング

4カ国語表示で対応できない他の言語を使う外国人に対しては、ピクトグラムを活用と同時に、ナンバリングによって外国人に分かりやすい交通情報の提供を行うことが考えられる。ナンバリングとは、写真にあるように駅やバス停の名称を路線番号と駅（バス停）番号とを組み合わせたものである。写真の事例でいえば、路線コードが「T」で、始発の中野から終点の西船橋の順に 01、02、...23 という駅コードが付してある。

図表 - 5 駅ナンバリングの事例（東京メトロ）



記号を組み合わせた表示方法であるため、英語や中国語、韓国語が分からない人にも有用な情報の伝達方法である。もともとは韓国の地下鉄で初めて導入され、その分かりやすさから日本国内でも導入する事業者が増えている。（西鉄 100 円循環バス、東京メトロ、JR 四国など）

しかし、こうしたサービスも、駅のナンバーと実際の地図とを照合できるような情報取得手段が必要であり、空港や港、ホテルといった外国人が多く訪れる場所でのマップ配布や駅やバス停以外の場所でのマップ等に駅やバス停のコードが掲載されているようにする必要がある。九州運輸局と福岡市、西日本鉄道では、福岡市都心部の 100 円循環バスのナンバリングとマップ作成・配布を行っている。

多言語対応ナビゲーションシステムの導入実験

で述べた標識類の多言語表示を九州全域で行おうとする場合、整備を行う地域が広範囲にわたるため、膨大な時間とコストがかかる。しかも標識が目に入るのはほんの一瞬のことあり、整備にかかる費用のわりに効果が薄いといった問題がある。

こうした問題に関しては、多言語対応カーナビゲーションシステム（以下、カーナビ）を利用すれば、標識が多言語化されていない場所でも、外国人が道に迷うことなく移動することができる。さらにカーナビの場合は、GPS 機能が搭載されているため、現在自分がどこにいてどちらを向いているのかということが即座にわかるというメリットがある。どんなに地図や標識の多言語化を進めても、そもそも自分がどこにいるかが分からないことに直面することが多い外国人にとっては価値あるサービスであると考えられる。

こうしたサービスが提供できれば、時間とコストのかかる「九州全域での標識の多言語化」を急がずともビジターの満足度を高めることが可能である。2006 年度から北海道開発局が、レンタカー会社などとの協力のもと多言語対応カーナビの搭載されたレンタカーを貸し出すサービスを導入することになっている。ただし、ジュネーブ条約未加盟の中国、台湾からのビジターには、国際運転免許証が交付されないため、車載型カーナビによるサービスでは受益の対象が狭まるという問題がある。

こうした問題に関しては、PDA や携帯電話といった持ち運びが容易な情報端末にナビゲーションシステムを搭載した機器をレンタルするようにすることが考えられる。持ち運びが容易な端末であれば、自動車を運転しない人にもサービス提供が可能となり、サービスの対象が広がる。また、紙ベースの地図と異なり、広げるわずらわしさがないことも利便性の高さに結びつくというメリットもある。

図表 - 6 PDA 利用のカーナビ



交通結節点(駅、ホテル)等での多言語案内

駅やホテルといった交通結節点での多言語による情報提供のサービスも求められる。JR 博多駅の総合案内所では、2005 年 12 月からテレビ電話を使った外国語による案内サービスを開始しているが、2006 年 2 月末までの利用件数は 3 か月で 24 件にとどまっており、当該サービスの知名度アップが課題となっている。また、西日本鉄道では、電話通訳を使った交通情報サービスを、天神バスセンター等の交通結節点で実施している。福岡市では、天神の観光案内所での手話・通訳サービスの導入を 2006 年 4 月から導入する予定である。

このほか、別府市観光協会と立命館アジア太平洋大学 (APU) では、2006 年 2 月から 3 月の間の試行ではあるが、別府駅の観光案内所で APU の留学生が外国語による情報提供サービスを行った。

こうした取り組みは、アルバイト先を探すのに苦労している留学生にとって、収入を得ると同時に自身の能力を生かすことのできる有益なアルバイトである。九州で学ぶ留学生を対象に行ったアンケートでは、日本で暮らしていて困ることとして「アルバイト先の確保」が最も多くあげられるほど、収入とそれをえるためのアルバイト先の確保が大きな課題となっており、一石二鳥の効果が期待できる。九州運輸局では、別府市で留学生のガイドボランティア育成に取り組む予定になっている。

こうした一石二鳥にみえるサービスであるが、実施に当たっては、勤務シフトと学業のバランスに配慮する必要がある。また、留学生はあくまでも学業を目的に入国しており、アルバイト時間に関しては週 28 時間以内という制限が課せられていることにも注意が必要である。さらに、通訳ガイドとして本格的に活動する場合、通訳案内業の資格 (国家試験) と都道府県知事の免許が必要なこと、公的な機関が取組を進める場合、民間の通訳ガイド事業者への事業の妨げにならないような枠組みでサービスを提供するよう配慮することが必要である。

多国籍の人に安心感を与える情報提供

外国人に安心感を与えることで、来訪・定住しやすい環境をつくるためには、外国人が九州でビジネスや生活を行う上で必要な情報提供を行うことがカギとなる。

福岡市の投資・交流推進課では、外国企業の誘致を図るために作成した「福岡市進出ガイドブック」の内容をホームページに公開した。ホームページの名称は、「福岡アジアビジネスポータルサイト」で、情報の内容としては、事務所の探し方や銀行口座の開設方法といった企業進出をした際に必要となる情報のほか、住居の探し方といった生活環境に関わる情報を日本語、英語、中国語、韓国語の4カ国語で掲載している。さらに、2006年春からの本格稼働後には、外国語対応が可能な医師の情報なども掲載する予定である。

外国語が使える病院等の情報整備に関しては、九州経済産業局の調査の結果から、2006年度以降に取組を進める方針として取り上げられている項目でもある。このほか、交通情報やのりものの乗り方、留学生の能力を生かせるアルバイト情報といった本調査で明らかになったビジターのニーズに応えられるような情報などにアクセスできれば、ポータルサイトとしての機能向上も図られよう。

こうした情報提供に関しては、さまざまな機関で取り組まれており、立派なサイトが作られていることも少なくないが、サイトの存在があまり知られていないため、せっかくの情報が伝達されていないこともある。このような情報提供を行う場合には、いかに外国人に知ってもらうかということも重要なポイントとなる。具体的には、外国在住者にサイトの存在を知ってもらう場合、外国ドメイン(例: .kr、.cn)の取得をすることが考えられる。これは、たとえば中国の検索エンジンで検索する場合、中国ドメインのサイトのほうがヒットしやすいという性質によるものである。また、海外メディア等でのパブリシティを含めたプロモーションを行い、サイトの存在を知ってもらうことが重要である。

図表 - 7 福岡市投資・交流推進課「福岡アジアビジネスポータルサイト」



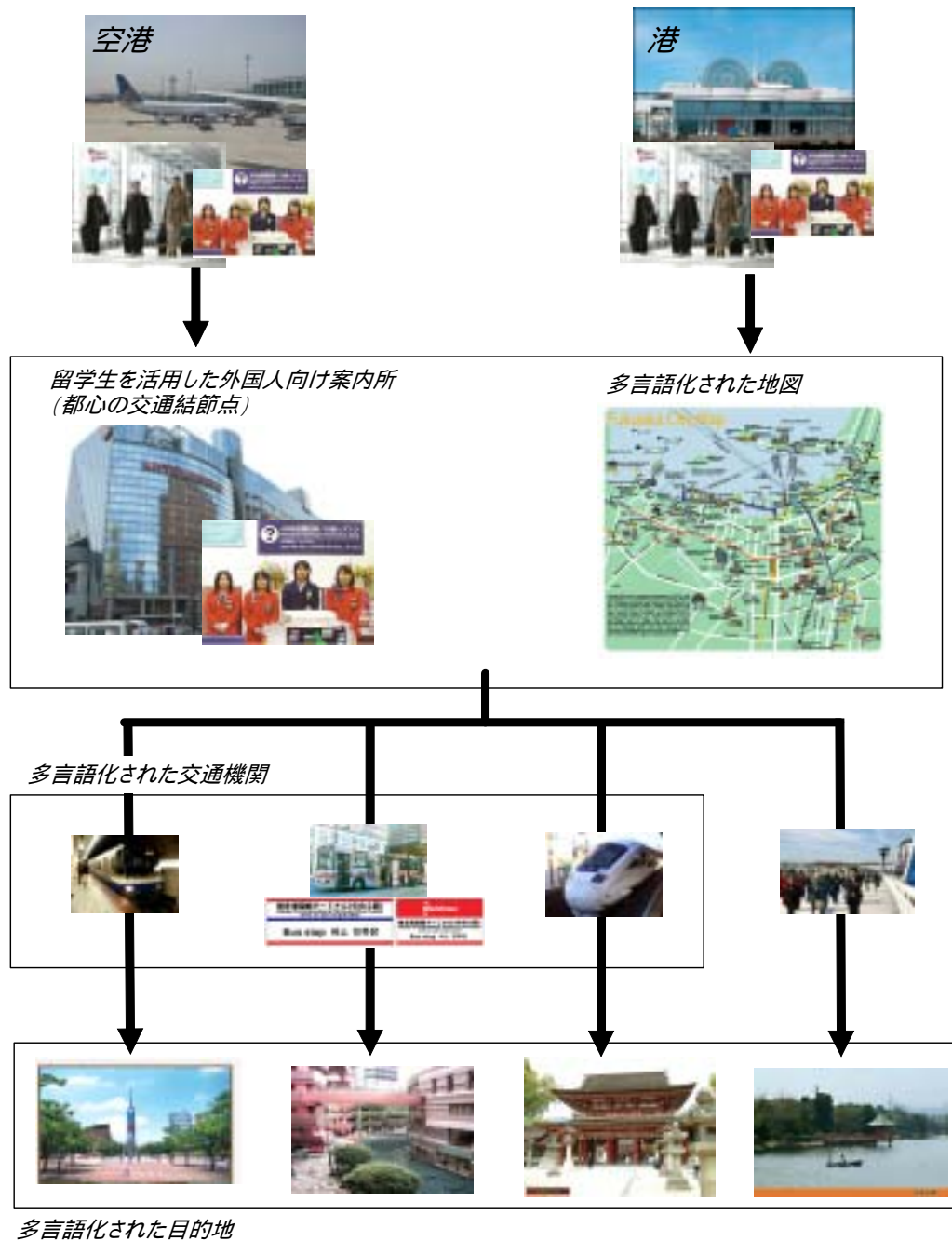
このほか、情報へのアクセスに関しては、アンケート結果からも分かるようにビジネスマンのモバイルワークのニーズに対応することが求められる。現在、民間通信事業者が無線 LAN スポットの整備を推進しているが、会員登録が必要なケースが多いことに加え、通信方式の違いから外国人はほとんど利用できないのが実情である。

このほかでは、携帯電話等を使って交通情報をリアルタイムで提供するサービスが行われている（例：にしてつバスナビ）が、これらの情報は現時点では日本語のみでのサービスであり外国語対応は今後の課題となっている。

統一コンセプト “ひとり歩きできるまちづくり”

～ までの取組を「ひとり歩きできるまちづくり」というコンセプトでまとめる。
多言語化された交通機関や案内表示、案内所等により、情報の連続性を確保し、外国人
が安心してひとり歩きできる環境を整備する。

図表 - 8 ひとり歩きできるまちづくりのイメージ



(2) 中長期アクションプラン

シャーシの積替え不要な仕組みづくり

シャーシの乗り入れ・積替えの現状と課題

シャーシの相互乗り入れに関しては、日本から韓国へ向かう車両の場合は、活魚車や半導体製造装置を運搬するための特殊サスペンションがついた特殊車両を個別認可によって認めている。現在では、年間約 4,000 台に達し、その数は増加する傾向にある。日本から中国へは、制度的には不可能ではないが手続きが煩雑であり、事実上乗り入れ困難となっている。

一方、韓国・中国から日本への乗り入れに関しては、日本国内で走行するための車検や登録が必要となっている。海外で走行しているシャーシの中には、日本の厳格な安全基準のもとでは、車検を通過する条件を満たさない車両も少なからず存在している。

シャーシの積替えの現状を見てみると、博多～上海間を就航している高速 RORO 船の上海スーパーエクスプレス (SSE) では、博多港と上海港で積替えを行っている。博多～釜山間を就航しているカメララインでは、積替え作業を港で行っている。下関～釜山間を就航している関釜フェリーでは、特殊シャーシ、特殊車両が直接船に乗り込み、韓国国内を走行している。

シャーシの積替え不要な仕組みが望まれる理由は、港での積替えの時間とコストの問題もあるが、積替え作業時の振動による破損等の問題が生じることもあげられる。

シャーシの相互乗り入れに向けた議論と特区制度の活用

国土交通省「シャーシに係る物流効率化等に関する検討会」によれば、シャーシの相互乗り入れに関して現状での解決法としては、乗り入れを検討する両方の国において登録等を行うダブルナンバー制が現実的とされている。しかし、ダブルナンバー制では、登録費用や手続きが煩雑で効率的ではないことから、将来的には、一国で登録等を行い、要件を満たせば他国での走行を認めるシングルナンバー制に近い方式を導入することが考えられ、現在、日中韓の3カ国において協議を行っている。

こうした動きを考えると、九州エリアでシングルナンバー制を特区制度の活用によって先行導入し、そこで出てきた課題を本格的なシングルナンバー制の導入に向けた議論に反映させるということが考えられる。

シャーシの相互乗り入れに関しての留意点

仮にシャーシの相互乗り入れが認められる場合でも、複数の留意点が存在する。1つは、シャーシを相互乗り入れさせる場合、通関業務はシャーシごと通関する必要があるため、こうした動きに対応できる体制の確保が必要となる。こうした課題に関しては、国内主要港を中心に大型 X 線照射装置の導入が進められている。

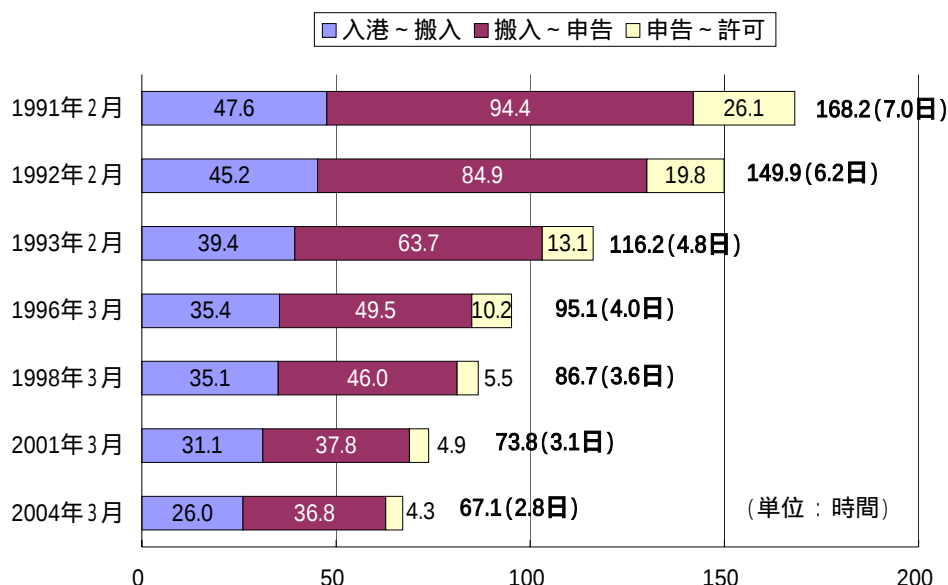
このほか、シャーシの管理体制上の問題が発生する。シャーシの相互乗り入れが進むということは、日本企業のシャーシが長期間中国や韓国に滞留したり、それとは逆に中国や韓国のシャーシが長期間日本国内を動いたりすることになる。こうした状況に対して、シャーシの所有者が、自社のシャーシが現在どこを動いているかを把握するための仕組みを作る必要がある。それに関連してシャーシ所有者間の利害調整も必要となる。たとえば、トラック業者が所有するシャーシが船に積まれている間は、自社のシャーシが使えず、稼働率が下がる。相互乗り入れと同時に相互利用を可能にする枠組みを構築することも必要である。

通関のスピードアップに向けた取組

諸手続きのスピードアップ

国内での港湾諸手続きのスピードアップの取組は継続的に行われており、リードタイムは年々短縮する傾向にある。さらに 2003 年 7 月には、港湾でのワンストップサービス（1 カ所で諸手続きを完結できるサービス）も実現している。但し、諸外国と比較すると依然として時間はかかる傾向にあり、今後も継続してスピードアップに向けた取組を推進することを求められる。

図表 - 9 わが国における輸入貨物の入国から引取までの期間の推移



資料) 財務省関税局「輸入手続きの所要時間調査」

図表 - 10 諸外国における輸入貨物の入国から引取までの期間

米国	1～2日程度
英国・オランダ	2～3日
ドイツ	2日
シンガポール	24時間以内
韓国	2日以内

資料) 日本物流団体連合会「IT と国際物流に関する懇談会」資料

通関サービスの 24 時間化

通関サービスに関しては、現在博多港や門司港といった主要港でサービスの 24 時間化に向けた執務時間の延長を行っている。

図表 - 11 博多港における検疫・税関の時間外開庁

	延長時間	備考
植物検疫 (農林水産省)	17:00～21:00(平日) 8:30～17:00(土日祝日)	・2004年10月18日より実施 ・輸入検疫に限る
動物検疫 (農林水産省)	17:00～21:00(平日) 8:30～17:00(土曜)	・2004年7月12日より実施
税関 (財務省)	17:00～21:00(平日) 8:30～17:00(土日祝日)	・2003年7月1日より実施 ・臨時開庁手数料を1/2に軽減

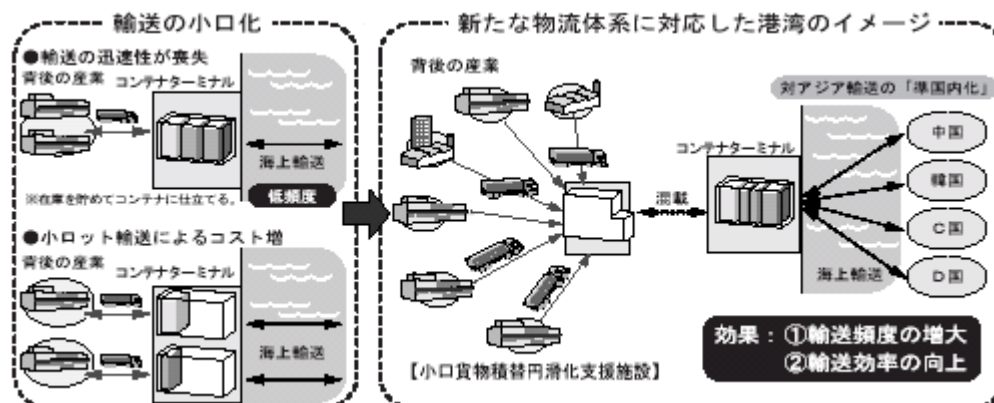
資料) 博多港ホームページ

通関サービスの完全 24 時間化に向けては、サービス体制に応じた取扱貨物量の増加が必要であり、貨物量増加に向けた取組（経済活性化政策）と両輪で推進する必要がある。

貨物の小口・小ロット化にあわせた港湾サービスの提供

これまでの国際物流は、大口でロットの大きいものが多かったが、近年、アジアとの物流増大、国際分業の進展などによって小口・小ロット貨物の増加が著しい。こうした需要の変化に対して、港湾サービスも変化していく必要がある。博多港では、2006年度からの補助制度として小口貨物積替円滑化支援施設を整備している。

図表 - 12 小口貨物積替円滑化支援施設のイメージ



資料) 国土交通省港湾局ホームページ

手荷物検査や出入国手続きの迅速化

保安検査場の混雑

福岡空港では、10レーン以上ある出国検査場に対し、保安検査場は最大2レーンとなっているため、保安検査場での混雑が激しい。課題であげられていた空港の混雑は、出国検査よりも保安検査がボトルネックとなっている。国際線のチェックインは通常1時間前であり、待ち時間が長時間化すると離発着の遅れの要因にもなりかねないほか、待ち時間の長さはホスピタリティの面からも好ましくない状態である。

しかし、保安検査に関しては、安全確保の重要性、テロ対策の強化の必要性から簡素化は困難である。そのためにはレーンの増加で対応することが必要になるが、保安検査機器の導入コスト、保安検査を行うためのしかるべき人員の確保とそれにかかるコスト負担をどう解決していくか調整が必要である。保安検査員は職務の性質上、パートタイマーなどフレキシブルな労働力の利用が困難なものであるため、増員を検討する場合であっても雇用・労働形態も含めた議論が必要となる。

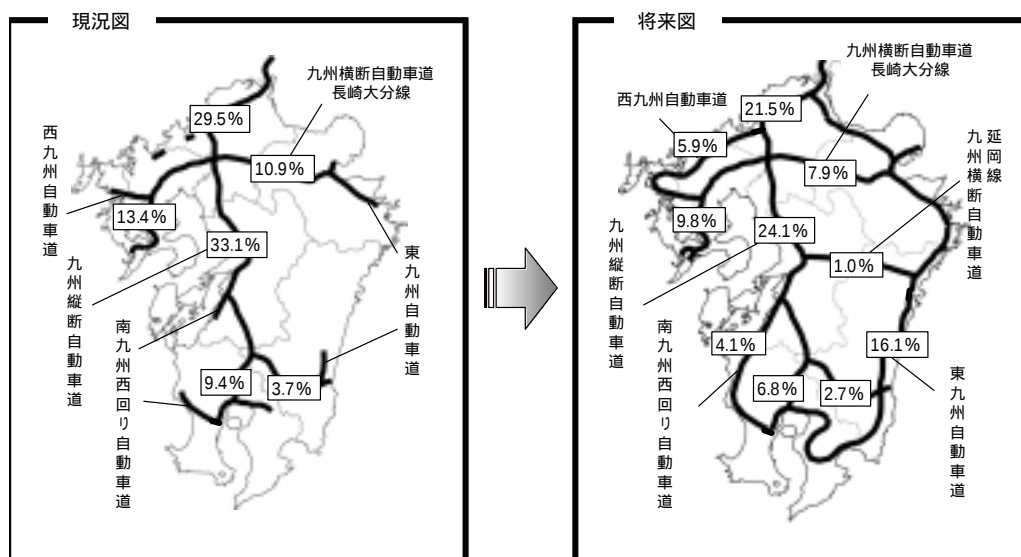
入国検査時の外国人レーンの混雑

課題でも指摘されたように、空港や港湾の入国検査では、日本人用と外国人用のレーンとに分かれており、外国人の入国検査レーンの不足による時間のロスが起きている。外

国人の入国検査は、日本に限らず自ずと厳格なものになることに加え、言語能力のある人員の配置が必要なことから日本人の入国検査レーンと比べて、柔軟な人員配置が難しい。

域内循環の向上と国際ゲートウェイ機能の強化

域内循環の向上を図るためには、課題となっている循環型的高速交通ネットワーク整備を進める必要がある。九州地域戦略会議によれば、循環型高速交通体系が整備されると、利用機会の拡大効果として交通量は 34.4%増加すると試算している。このほか、回廊性の効果として、通過経路が多彩になると、営業活動などで効率的な経路が取りやすくなるほか、観光でも周遊型のルートを組むことが可能になる。さらに緊急災害時の代替ルートの確保にもつながる。また、最短経路選択の効果が生じるため、時間短縮、分散化により交通がスムーズになるといったメリットも考えられる。こうした整備が進むことで、企業間取引が九州一円に拡大する効果も期待でき、域内循環の向上が図られる。



このほか、東九州地域のネットワーク整備効果に関しては、九州経済産業局が粗付加価値額、約1兆5千億円、雇用誘発効果、約15万3千人という具体的な数字による試算結果を出している。

スーパー中枢港湾の指定に向けた取組の必要性

スーパー中枢港湾の指定に向けては、博多港、北九州港・下関港の共同申請による動きが起こっている。スーパー中枢港湾指定を受けることにより、港湾機能の充実（リードタイムの短縮、港湾コストの削減等） 物流サービスの向上 貨物の拡大といった効果が期待できる。

国際ゲートウェイ機能充実にに向けた議論

国際ネットワークの強化に関しては、物流面ではスーパー中枢港湾の指定に向けた動きがあるが、人の動きに関しては、国際空港に関する議論が行われている。たとえば、福岡空港調査連絡調整会議において、福岡空港の総合的な調査を PI（パブリックインボルブメント）方式で行っている。

外国人にやさしいまちづくり

居住場所の確保

外国人が日本で生活を始める際にまず直面するのが、敷金・礼金の負担と日本人保証人の確保の難しさである。さらに生活習慣の違い等による貸主の貸し渋りといった問題もある。そのため、外国企業からも日本進出にあたっての不安として「住居の確保」があげられた。

こうした課題の解決に向けては、公営住宅や少子化や郊外化の影響で廃校となった都心部の学校などの空いている公共施設を活用することで、外国人の居住場所を確保することが考えられる。九州経済産業局では、創発調査で得られた成果から、外国人にやさしいまちづくりの一環として、遊休社宅の外国人への転貸可能性調査、外国人への賃貸円滑化セミナーの開催を検討している。

魅力的な都市づくり

居住場所の確保といった直接的な環境整備と同時に、外国人も住みたくなるような魅力的な都市づくりを進めていくことも重要である。都市の住みやすさに関しては、音楽・演劇、アート、食といった文化機能の充実度、子弟が通うためのインターナショナルスクールなどの教育施設、ブロードバンドネットワーク、国内外各地へのアクセシビリティなどの情報・交通インフラ、治安やまちの美観といった安全・安心に関わる機能の充実・改善を図り、都市の総合的な魅力を地道に高めていくことが必要である。

こうした取り組みの重要性に関しては、上海の新天地開発プロジェクトが多くの示唆を与えてくれる。開発前の新天地は、租界（過去の外国人居留区）の跡に中国人が住み着い

たところであり、狭い家に多くの人が暮らす環境のよいところとはいえない場所であった。新天地の開発プロジェクトは、こうした場所の再開発を行うものであるが、第1期開発では、租界（過去の外国人居留区）の街並みを生かした文化機能の導入を図った。続けて、文化機能の集積するブロックに隣接した場所に水辺（池）と緑地空間を設けた。文化機能や水辺と緑地がある空間は、良好な居住環境として評価され、不動産価値が上昇した。この段階になって初めて、開発計画の大半を占める居住機能の整備、さらには地区内へのインターナショナルスクールの設置といった事業を進めた。

図表 - 14 上海の新天地開発プロジェクト（左：文化機能、右：水辺と居住地区）



新天地というと、文化機能のある地区を指して租界の街並みを生かした上海の最新文化の発信地としてのイメージで語られることが多いが、このプロジェクトの狙いは、文化機能と水辺・緑地の導入によって地域の不動産価値を高め、その上で中国人の富裕層や外国人の居住地としてのステータスを高めることにある。現在の新天地は、その狙いどおり、欧米系を中心に多くの外国人が居住する高級住宅地となっている。

以上、短期と中長期のアクションプランを時間軸と空間軸とに分けて整理したものが、下の図表である。なかでも短期・エリア限定での実現を目指すものに関して（網掛け部分）は、その実現に向けてとくに取組を強化すべき項目である。

図表 - 15 短期、中長期のアクションプランの整理

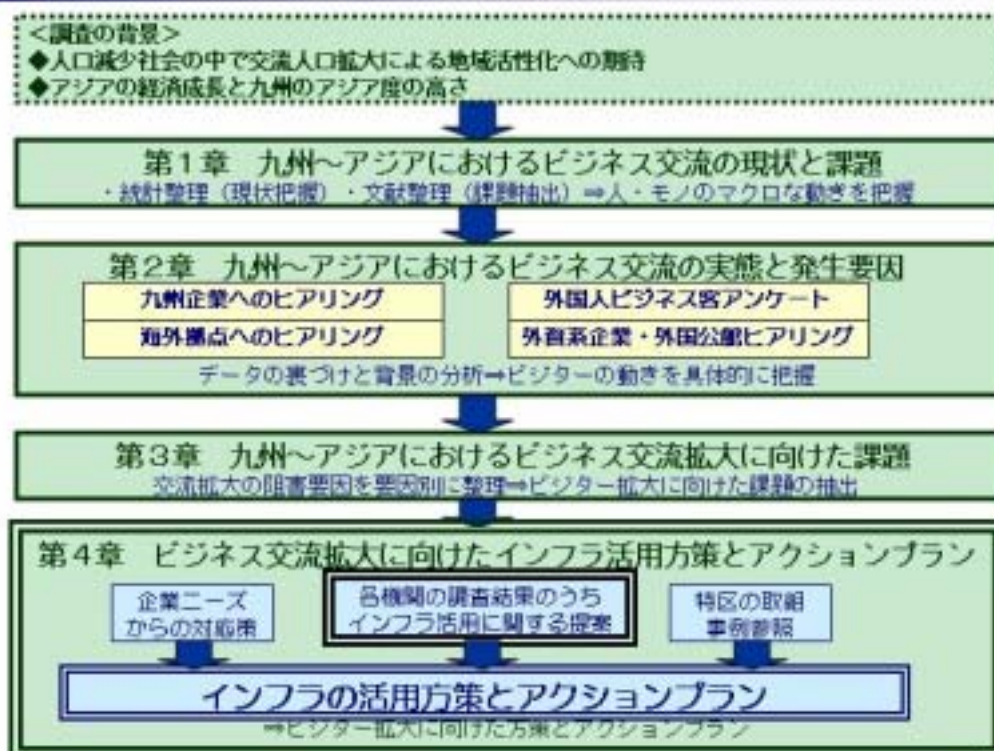
	短 期	中長期
エ リ ア 限 定	ビザタービタに向けた統一コンセプト (ひとり歩きできるまちづくり) ●《交通》情報の多言語サービス - 標識の多言語表示（エリア限定で集中実施） - 多言語化の開始統一のルール作りが必要 - 多言語サインの設置 《運輸局、福岡市、阿蘇、宇佐等》 - 駅やバス停のナンバリング 100円回数バスで実施・普及（運輸局、福岡市） - アナウンスの多言語化 100円回数バス等で実施・普及（運輸局、福岡市） - 交通経路点（駅、ホテル）等での多言語交通案内 - 留学生のガイドボランティア育成（運輸局、福岡市） - 多言語対応ナビゲーションシステムの普及 →ポータブルタイプの活用で自動車以外に活用 （標識等の半壁地域でもサービス可能） ●多国籍の人に安心感を与える情報提供 - ビジネスや生活情報の多言語提供 - インターネットや携帯電話による観光情報提供の充実（福岡市） - 外国語が使える病院等の情報（経済局） - 海外高収入人材募集の作成・配布（経済局） - 留学生の能力を評価 →多言語交通案内での情報提供 ●情報収集の継続体制 - 交通情報の多言語化 - エビタス化 - 自立移動支援プロジェクト（熊本県等）	●円滑な搬送を可能にするサービスの提供 - シヤースの積替え不備な制度 例：港・空港・貨物・仕掛物の運搬限定 →48区申請で先行実施 （例：シングルナンバー特設） - 通関のスピードアップに向けた取組 《24時間化、小口小ロット対応》 - 手荷物検査や出入国手続きの迅速化 手続きの簡素化、ビザの利便性向上等 《経済局》 ●多国籍の人が言葉でできる環境整備 - 居住環境の確保 （空き住宅や民営等の確保を推進） - 通関・通関の外国人への転貸可能性調査 - 外国人への英語・日本語・英語セミナーの開催 《以上、経済局》 - 魅力的な都市づくり
広 域 的	●《交通》情報の多言語サービス - 多言語サインの他地域への普及 - 留学生のガイドボランティアの他地域への普及 ●多国籍の人に安心感を与える情報提供 - ビジネスや生活情報の多言語提供 - 海外高収入人材募集の普及（経済局）	●アジアに開かれた循環型インフラ整備 - 都市圏の向上 （東九州道など循環型交通体系） - 国際ネットワークの強化 （スーパー中継港の指定）

資料編

ビジター 拡大に向けた 社会資本 活用検討調査

第1回委員会 資料3-1 国土交通省 九州地方整備局

1

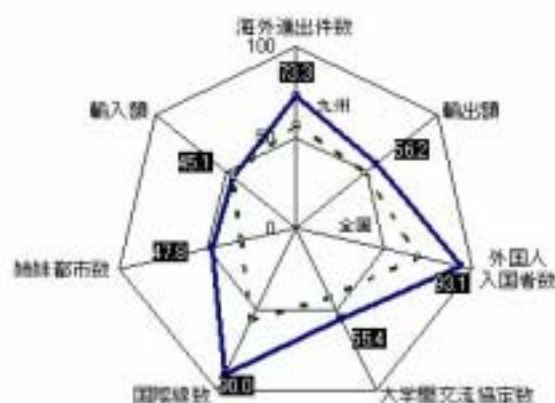


2

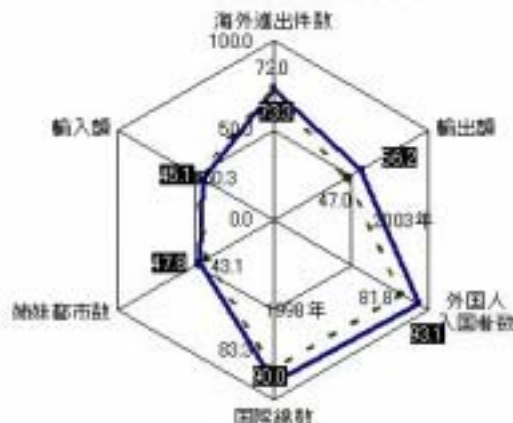
調査の背景 資料3-2 P1

- 人口減少社会の中で交流人口拡大による地域活性化への期待
- アジアの経済成長と九州のアジア度の高さ

アジア度の九州と全国比較(2003年)



アジア度直近5年間の変化

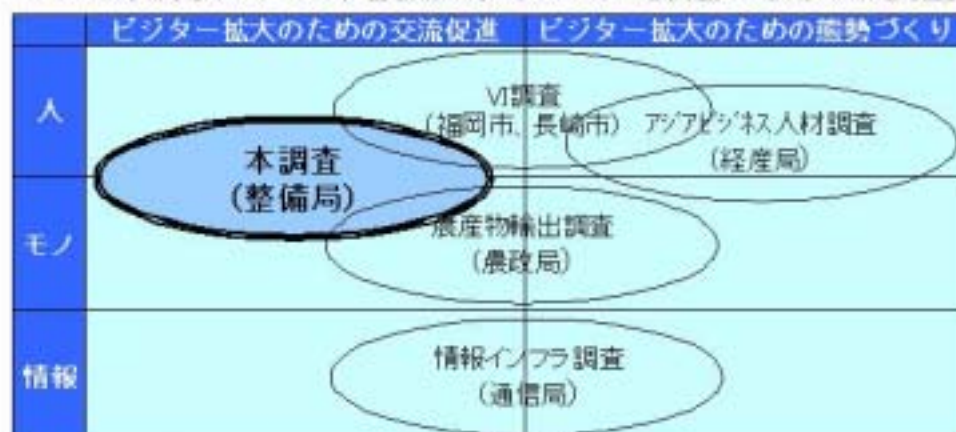


資料)九州経済産業局「九州アジア国際化レポート2005」

3

調査の目的と対象 資料3-2 P3~4

- 各分野連携してビジター拡大に向けた方策を検討(創発調査)
- ビジネス交流(人・モノ)を拡大するための課題と方策(本調査)



ビジター拡大による地域活力創造のための方策 4

第1章 ビジネス交流の現状と課題

■ 本章のねらい

⇒統計資料の分析と既存調査における現状分析をもとに
九州～アジアにおけるビジネス交流のマクロな動きを把握

■ なぜビジネス交流か？

- ・交流の頻度が高い
- ・観光と比べて安定的な流動がある
- ・(ビジネスを通じて)モノや情報の流れが生まれる



ビジネス交流は地域間交流のパイプを太く、強固に。
重要性は高いが、実態や拡大策は詳らかにされず。

5

増加を続けるアジアからの来訪者 資料3-3 P1

- ◆ 2004年は過去最高の56万人が来訪、全国シェアは8.3%まで回復
- ◆ アジアからの来訪者が93%を占めるのが九州の特徴（全国は68%）

図表1 入国外国人数の推移(九州)



注) アジアは、東アジア、東南アジア、南アジア、西アジア
出所) 法務省「出入国管理統計年報」

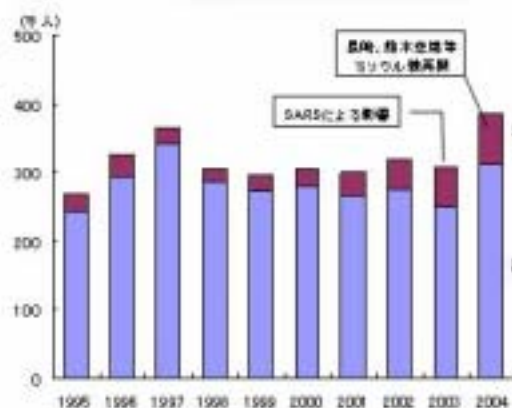
6

増加を続けるアジアからの来訪者

資料3-3 P4

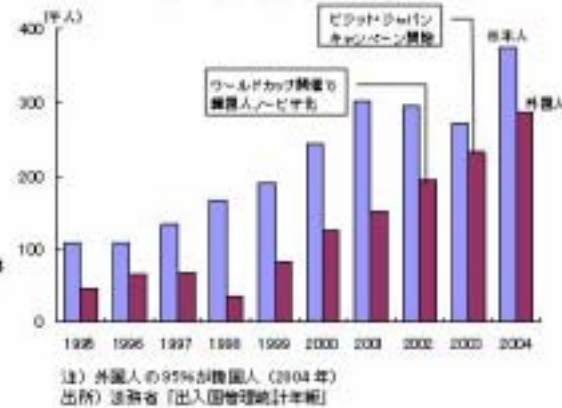
- ◆ 九州のゲートウェイとなっている福岡空港
- ◆ 船舶利用の入国者増。航路拡充やノービサ化が寄与

図表4 空港別入国外国人数の推移



出所) 法務省「出入国管理統計年報」

図表5 博多港の出入国者数の推移



注) 外国人の95%が韓国人 (2004年)
出所) 法務省「出入国管理統計年報」

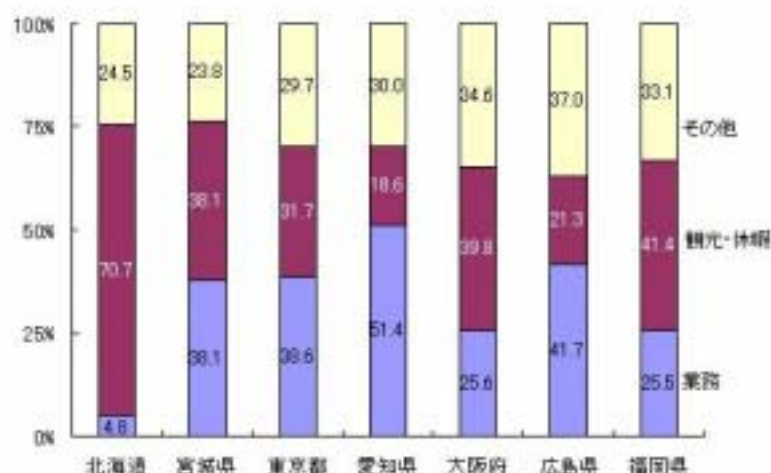
7

少ない業務目的の来訪者

資料3-3 P5

- ◆ 九州への業務目的来訪者は相対的に少ない（福岡以外の他県も同様）
- ◆ 安定的な需要が見込めるビジネス客比率を高めることが課題

図表8 訪日目的別の外国人割合



出所) 国際観光振興機構「2003-2004 訪日外国人旅行者調査」

8

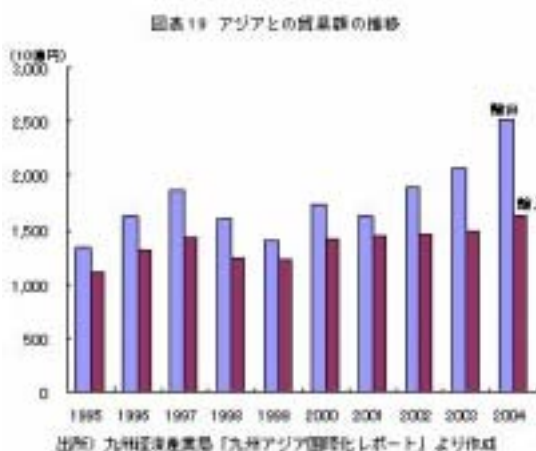
着実に増加する外国人登録者数 資料3-3 P6

- ◆ 九州の外国人登録者数の88%がアジア（全国は74%） 資料3-3 P6 図表11
- ◆ APU開学（00年）以降、留学生数は急増、04年に1万人を突破
- ◆ 専門・技術・管理職従事者は約1,900人と少ない。九大留学生の国内での就職は2割に留まる。 資料3-3 P7~8



アジア依存度が高まる九州の貿易 資料3-3 P10

- ◆ アジアとの貿易額は4兆円を突破（04年）
- ◆ 輸出は近年急増、アジア比率も上昇。輸入も高水準。



アジアへの近接性を生かした物流の展開

資料3-3 P12

- ◆ 上海～博多に高速RORO船就航、安価で高速なため、関東・関西企業の利用が増加。課題は輸出貨物の確保。
- ◆ 国際港湾機能の有効活用には、集荷拡大や物流効率化の取組が必要。

図表 23 上海～東京間の輸送経路比較



出所）九州経済調査協会「九州経済調査月報 2006年6月号」

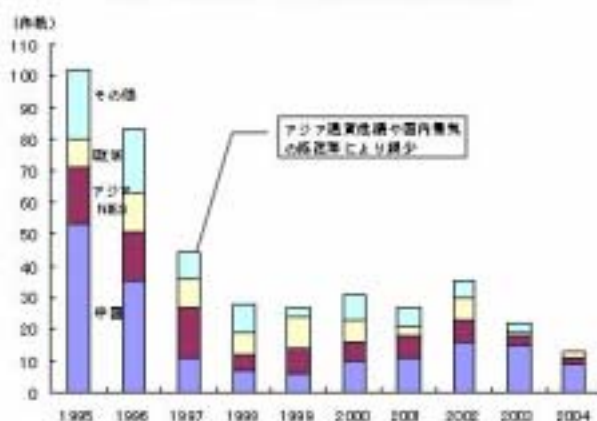
11

伸び悩む企業進出

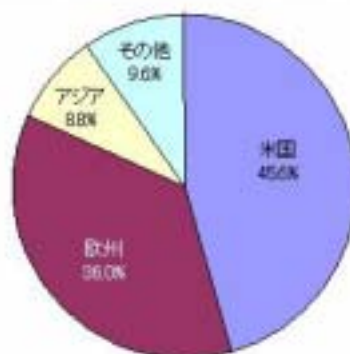
資料3-3 P13

- ◆ 地場企業の海外進出は低調。アジアへの進出は63%。
- ◆ 九州の主要外資系企業は大半が欧米系。アジア系企業の進出は少数。

図表 24 九州・山口地場企業の海外進出件数の推移



図表 25 外資系企業の進出比率（～2004年）



出所）九州経済産業局「九州域内の主な外資系企業リスト」

注）1. 地場企業とは九州・山口に本社を置く企業
2. 当該年次に進出した件数（その後撤退した企業も含む）
出所）九州経済調査協会調べ

12

不十分なアジアビジネスのソフトインフラ 資料3-3 P16

- ◆ 言語や物価、インターネット環境の改善が課題
- ◆ 少ない翻訳事務所数。アジア系の言語に精通した通訳も少数。

図表7 韓国入居ビザが困ること



図表28 翻訳事業事務所所在地構成



図表29 通訳者案内業免許取得者数



(注) 博多国際ターミナル待合室でのアンケート結果 (2004年実施)

出所: 国土交通省「東アジア経済圏との物流・交通連携を促すソフト施策に関する調査報告書」2005年3月

13

第2章 ビジネス交流の実態と発生要因

■ 本章のねらい

⇒ビジネス交流の実態と課題、交流発生要因の整理

＜ヒアリングの内容と対象＞ 資料3-2 P7～8

●外資系企業・外国政府機関等へのヒアリング

目的⇒交流の実態と交流発生要因と課題の把握、インフラ活用方策の参考

対象: 九州経済産業局「九州の外資系企業」からアジア系企業中心に4～5社

九州経済調査協会「外国公館・外国政府関係機関一覧」から3～4機関

●九州企業とその海外拠点事業所へのヒアリング

目的⇒交流の実態と交流発生要因と課題の把握、インフラ活用方策の参考

対象: 九州経済調査協会「九州・山口地場企業の海外進出」から

九州内本社(5～6社)とその海外事業所(5～6事業所)

14

第2章 ビジネス交流の実態と発生要因

＜アンケートの内容と対象＞ 資料3-2 P8～11

●外国人ビジネス客アンケート

目的⇒外国人ビジネス客の移動実態の把握、インフラ活用方策の参考

対象：九州の主要空港・港湾の出国待ち外国人ビジネス客

想定質問項目：下表ならびに資料2P8参照

内容	記入・選択項目	質問の意図
フェイスシート	居住国・地域、職業 (性別と年代は紙幅との兼ね合い)	基本属性の把握
訪問地	九州7県、山口、広島、東京、大阪 他	集客圏の把握
海外出張の目的	営業、打合せ、視察… 他	来訪目的の把握
来訪頻度	初めて、2回、3～5回…	来訪頻度の把握
滞在期間	日数別選択肢	滞在期間の把握
滞在中の消費額	価格帯別選択肢	消費額の把握
アクセス手段	交通機関別選択肢	アクセス手段の把握
アクセス時間	所要時間別選択肢	アクセス時間の把握
アクセス費用	価格帯別選択肢	アクセス費用の把握
移動環境の評価	九州～アジアの移動における利便性、コスト 九州内の移動における利便性、コスト 交通情報の多言語対応、交通モード間の連携 について5段階評価で採点	インフラ環境の評価

15

第3章 ビジネス交流拡大に向けた課題

■ 本章のねらい

⇒ 交流実態をもとに交流拡大の阻害要因を分野別に整理
(下表イメージ)

	インフラ面の問題	双方にまたがる問題	経営面の問題
人	・ 空港や港湾までのアクセスが悪い	・ 航空路線網が不備 (時間が合わない、本数が少ない) ・ 三大都市圏経由のほうが安く移動できる	・ 国際部門は東京に集約されている ・ 九州の市場が小さい
物	・ 港湾設備が整っていない ・ 通関時間が限られている ・ 九州内の物流網の不備 ・ 積み替え時間のロス大	・ 路線網が不備 (時間が合わない、本数が少ない) ・ 内航海運や陸送のコスト高	・ 九州の市場が小さい ・ 大口輸送は東名阪に集約するほうが効果的 ・ 意思決定は東京で行われる

16

第4章 ビジネス交流拡大に向けた インフラ活用方策とアクションプラン

■ 本章のねらいと内容

⇒ビジネス交流拡大のための方策とアクションプランの検討

●構造改革特区ヒアリング

目的⇒制度活用の（現時点での）成果と課題の整理、インフラ活用方策の参考

●ビジネス客アンケート、企業・外国政府機関ヒアリングの結果整理

⇒インフラ活用方策の参考になる部分を抽出

●各機関調査のインフラ活用方策に関する提案整理



**インフラの活用方策と
アクションプランの取りまとめ**

17

議論をお願いしたい主なポイント

■ 九州～アジアにおけるビジネス交流の現状と その拡大に向けた課題認識について

（例）・現状と課題の認識についての妥当性

・現状と課題の中で重視すべき項目

■ （認識を踏まえた）今後の調査遂行に当たっ ての分析視角について

（例）・結論を導くために検討すべき調査項目・方法

・ヒアリングを行うべき企業等の事例

18

ビジター 拡大に向けた 社会資本 活用調査

第2回委員会 資料2 国土交通省 九州地方整備局

1

第2回委員会 主な議題

- 九州～アジアにおけるビジネス交流の実態を明らかにする
- 九州～アジアにおけるビジネス交流の課題を抽出・整理する
- 九州～アジアにおけるビジネス交流拡大に向けたインフラ整備・活用の方
向性を検討する

実態把握と課題の抽出方法

- 外国人ビジネス客アンケート 詳細は資料3

外国人ビジネス客の来訪目的や行動の実態、インフラに対する評価などを定量的に把握するために実施。

福岡空港・博多港から出国する外国人ビジネス客を対象に1/21～27の間アンケートを実施(サンプル数377)

- 企業・団体へのヒアリング 詳細は資料3

九州～アジアにおけるビジネス交流の実態や課題、インフラに対する評価・要望などを定性的に把握するために実施。

アジアとのビジネスを行う九州企業、九州に立地する外資系企業、外国政府機関等を対象に実施。

このほか、他機関の創発調査アンケートへの相乗り

2

ビジター拡大に向けた4つの課題

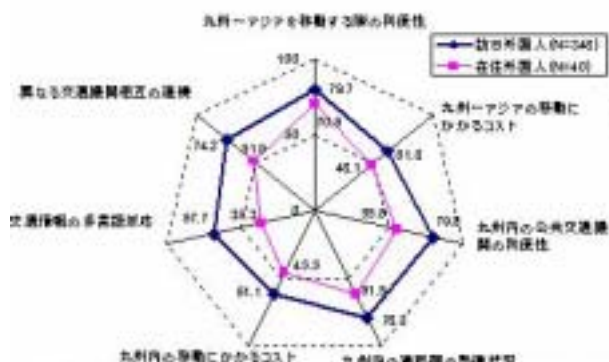
- 移動に関する環境(言葉、情報アクセス、コスト)の課題
 - ・ 移動の障害となる多言語対応の遅れ
 - ・ IT化、モバイルワークの進展に伴う情報アクセス環境整備の必要性
 - ・ 国内移動にかかるコストの高さ
- 人・モノのスムーズな移動を妨げる制度上の課題
 - ・ 入管や税関の開庁時間の制約による時間のロス
 - ・ 各種規制(シャーシの規格など)による物流リードタイムの損失
- インフラ整備や利活用に関わる課題
 - ・ 多少時間がかかっても大都市圏を経由したほうが利便性が高くなる現状
⇒九州の強みである「アジアへの近接性」が生かされていない
- 多国籍の人が活躍できる環境に関わる課題
 - ・ 入国にかかる手続きが複雑で時間がかかることによる交流の一方通行化
 - ・ 滞在コストの高さや住居を探す際の障壁の高さがビジター拡大を阻害
 - ・ 都市の総合的な魅力を高めていく必要性

3

移動に関する環境の課題

- ・ 交通機関の多言語表示に対する評価は相対的に低め
- ・ 高頻度来訪者のモバイルワークに対するニーズの高さとその対応
- ・ 国内移動コストの高さ(例:高速道路の1kmあたり料金 日本約25円、韓国約3円)

図1. インフラに対する評価



(注) 各項目について、よい、ややよい、普通、やや悪い、悪いの5段階評価をしてもらい、よい=100点、ややよい=75点、普通=50点、やや悪い=25点、悪い=0点に点数化し、各項目の平均点を算出。全員がよいと答えれば100点、全員が悪いと答えれば0点となる。

資料) 訪日外国人...外国人ビジネス客アンケート (九州地方整備局実施)
在住外国人...専門的・技術的分野の外国人就労者調査調査 (九州経済産業局実施)

図2. 入国後のインターネットの利用状況(業務目的別)



(注) ビジネスの目的のうち、その他と留学・語学研修を除く上位3つの目的に絞って集計

資料) 外国人ビジネス客アンケート (九州地方整備局実施)

4

人・モノのスムーズな 移動を妨げる制度上の課題

■ 入管や税関の開庁時間の制約による時間のロス

- ・国際線が予定より早く到着しても、乗客は入管や税関の開庁まで待機しなければならず、時間の有効活用ができない（福岡空港着の東南アジア路線に多い）。
例：開港フェリーは深夜2時には到着できるが、開庁時間の関係で沖待ちをしている
- ・手荷物検査場の混雑や外国人用の出入国審査窓口の不足により、時間の有効活用ができない。
- ・税関の審査部門は合理化により、輸出と輸入を同じラインで処理している。輸出件数が増加すると、輸入通関が遅れる。
- ・緊急の輸出貨物があるときに、神戸港では当日持込が可能だったのに対し、九州ではそれができなかった（原則は前日持込）。

■ 各種規制（シャーシの規格など）による

物流リードタイムの損失

- ・日本のシャーシは中国国内を走行できない（逆も）ため、それぞれの国のシャーシにコンテナを移し替える必要があり、時間と手間がかかる。

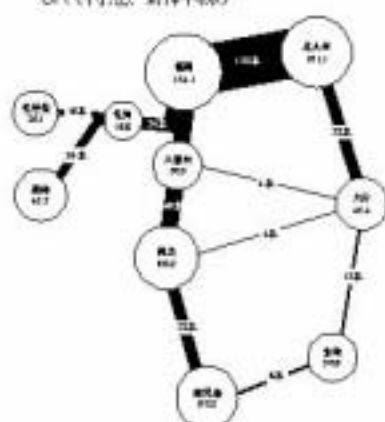
5

インフラ整備や利活用に関わる課題

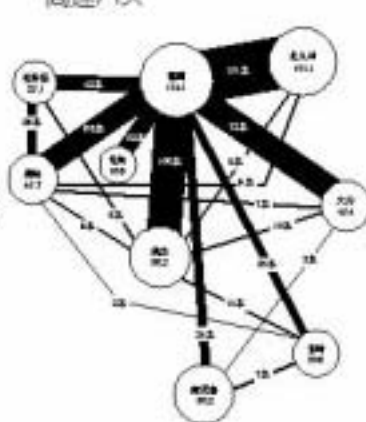
■ 域内インフラの整備水準に関する課題

- ・域内のネットワークは充実（東北との比較…資料3）、高速バスは福岡一極集中型のネットワーク
- ・ただし、東九州のネットワークが貧弱

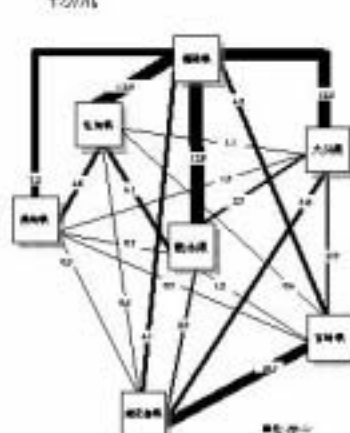
JR（特急・新幹線）



高速バス



物流

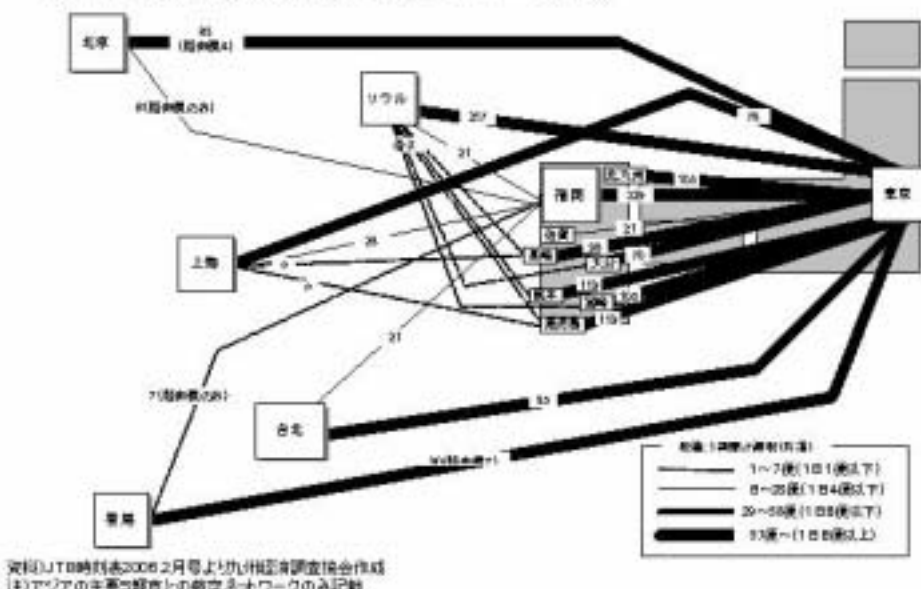


資料) JTB時刻表2005.3月号より九州鉄道調査協会作成(JR、高速道路)
国土交通省「貨物地物流調査」より九州鉄道調査協会作成(物流)

6

インフラ整備や利活用に関わる課題

- **国際ネットワークの問題**⇒「アジアへの近接性」が生かされていない
アジア主要都市と東京・九州との航空ネットワーク比較



7

多国籍の人が活躍できる 環境に関わる課題

- **留学生等 人材の活用**
 - ・アジアで事業展開を行う企業にあっても、日本とアジアの両方を知る留学生の能力を活用しようという意識が薄い。
- **都市の総合的な魅力(求心力)を高めていく必要性**
 - ・外国人ビジネスマンの子弟が学ぶ教育機関が(質的にも量的にも)不足しているため、福岡への赴任は、東京、大阪、名古屋と比べて人気がなく、単身赴任も多い。
 - ・外国人IT技術者の採用を行うとき、仕事以外でのブロードバンド環境の充実度が待遇・採用条件として問われる。
- **往来のしづらさ**
 - ・(日本への)入国にかかる手続きが複雑で時間がかかるため、往来しづらい。また、突発的な用務の際は日本からアジアに行かざるを得ない。
- **滞在コスト高や住居を探す際の障壁の高さ**
 - ・敷金・礼金に加え、日本人の保証人を要求されることが負担。
 - ・日本での研修を企画しても滞在コストの高さから断念する事例。

8

課題解決の方向性

- 情報収集の障壁排除
 - ユビキタス化
 - 交通情報の多言語化
- 円滑な輸送を可能にするサービスの提供
 - 空港・港湾サービスの向上
 - アジアの近接性を生かした物流機能強化
- アジアに開かれた循環型のインフラ整備
 - 域内循環の向上と国際ゲートウェイ機能の集約
- 多国籍の人が活躍できる環境整備
 - 外国人向け居住・教育環境の整備
 - 留学生等 人材の活用
 - 多国籍の人を魅了する文化都市づくり(情報・交通基盤等の充実)

9

方向性①:情報収集の障壁排除

■ ユビキタス化

外国人ビジネス客の3分の1（とくに来訪頻度の高いビジネス客では約半数）がノートPCを持ちこみ、インターネット接続。モバイルワークの進展・ニーズに対応する必要性。

民間通信事業者が無線LANスポットの整備を推進中。但し、会員登録が必要なケースが多く、外国人は使いにくい。

携帯電話等を使ったリアルタイム交通情報の提供(例:にしてつバスナビ、福岡ITバス実証実験)

ICタグを活用した障がい者や外国人に向けた交通情報等の提供に関する社会実験(国土交通省自立移動支援プロジェクト...神戸、青森、愛・地球博会場)



モデル地域を設定したり、社会実験などからスタート

10

方向性①:情報収集の障壁排除

■ 交通情報の多言語化

交通情報の多言語表示は、相対的に低評価(在住外国人では36.3点)
公共交通機関(JR九州、西日本鉄道)では一部で4カ国語対応サインの整備を進めている(福岡市の100円循環バス、九州新幹線など)

イラストの利用が可能であれば、多言語表示にこだわる必要は薄い
多言語化⇒外国人歓迎の意思表示(地域イメージの発信)

多言語化、イラスト表示の事例(左から博多駅、博多港国際ターミナル前バス停、穂内市、仙台駅前)



外国人ビジターが数多く往来する場所から重点的に実施

11

方向性②:円滑な輸送を可能にするサービスの提供

■ 空港・港湾サービスの向上

通関や出入国手続きの時間延長

港湾サービスの24時間稼働(一部、構造改革特区で始動中)

→荷役等の民間サービスの対応が課題(需要そのものの拡大が必要)

■ アジアの近接性を生かした物流機能強化

アジアへの近接性を生かした安価でスピーディな輸送体系の構築

→インターモーダル輸送の活用(環境問題からも重要性を増す)

共通のシャシでの移動を可能にさせることで、積み替えにかかる時間とコストを削減→さらなるコストダウンとスピードアップ

韓国では一部車種限定だが、日本の大型車の乗り入れが可能(1971年～)



構造改革特区制度を活用できないか

12

方向性③:アジアに開かれた 循環型のインフラ整備

これまで → これから

東京といかにつながるか → 域内循環をいかに高めるか
アジアといかにつながるか

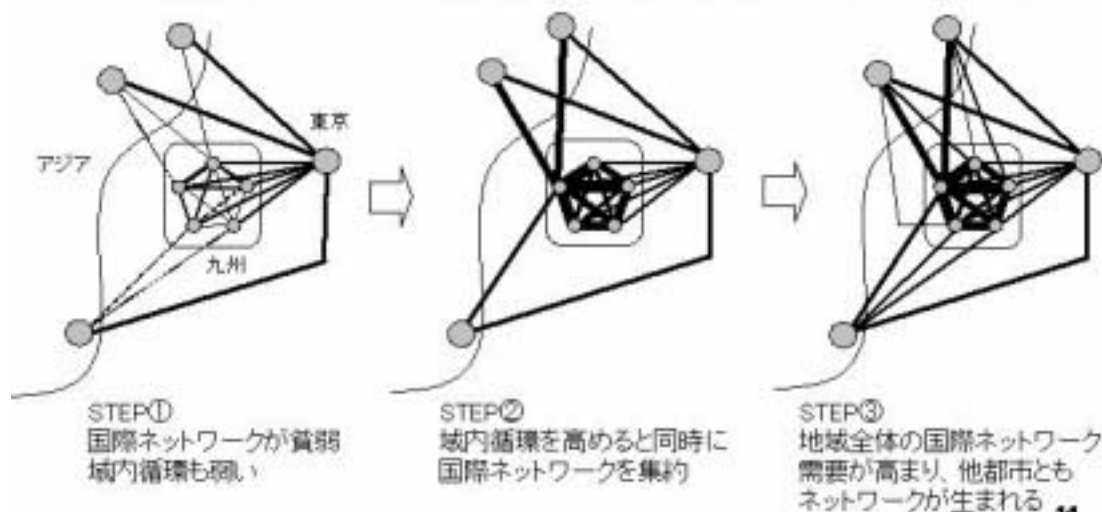
- 域内循環の向上と国際ゲートウェイ機能の集約
域内循環の向上→国際ゲートウェイ機能へのアクセス向上
国際ゲートウェイ機能の集約→国際ネットワークの充実



両輪で進めることにより、ネットワーク拡充を図る

13

域内循環向上と 国際ゲートウェイ機能の集約による ネットワーク拡充のシナリオ(イメージ)



14

方向性④：多国籍の人が 活躍できる環境整備

■ 外国人向け居住施設の整備

外国人が日本で働くとなったときに一番不安視するのが住居の確保。
外資誘致にあたっては、立地助成金よりも住居確保のほうが魅力的な
インセンティブとなることもある。

空いている公共の施設（公営住宅や廃校等）の活用を検討。

例：築城町の廃校を改造して宿泊可能な研修施設に（テクノスマイル、トヨタ系）
空き社宅・寮を留学生に開放（福岡経済同友会）⇒現在、休止

■ 留学生の活用

九大卒の留学生の日本での就職率は約2割。国内の就職も中央志向。
アジアと日本の掛け橋になる人材として、留学生の能力を活用。



外国人が多くいる⇒生活の不安除去⇒さらなるビジターの来訪

15

方向性④：多国籍の人が 活躍できる環境整備

■ 多国籍の人を魅了する文化都市づくり

音楽や演劇、アートのある都市
教育機関や学術研究機関の集積
情報ネットワークの充実
交通インフラの充実 etc

・都市のステータス向上
・住みたくなるまち

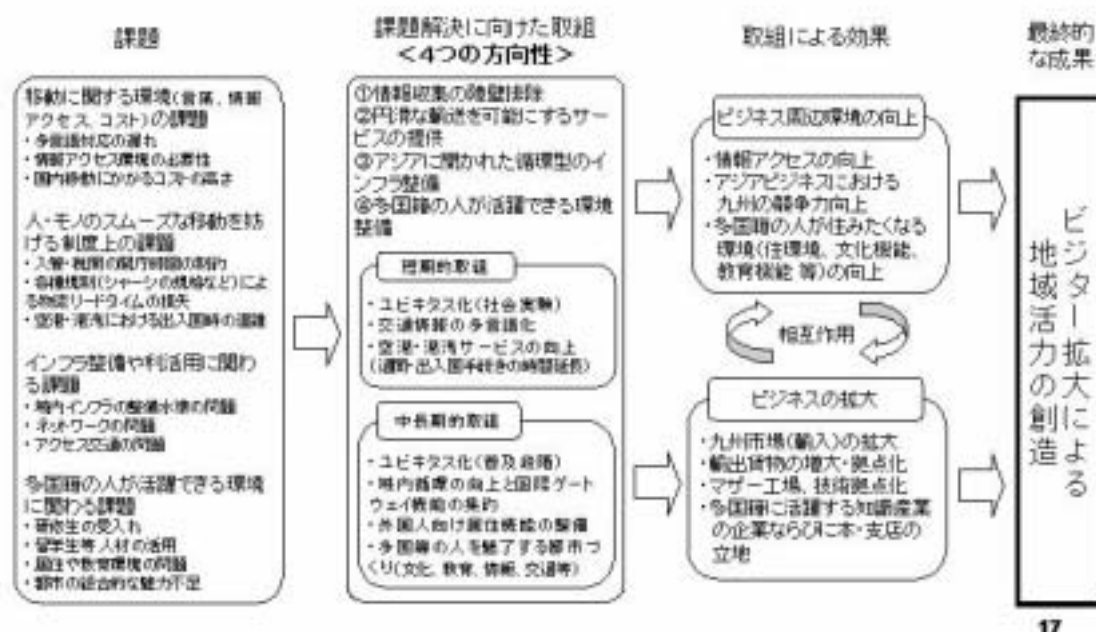
例：EIU（英国・エコノミスト系調査機関）「世界の住みやすい都市」
⇒社会の安定性、医療、文化・環境、教育、インフラから評価
上位の都市はNY、ロンドン、東京のような世界都市ではなく、
バンクーバー、ウィーン、メルボルンといった都市



都市の総合的な魅力づくりには長期的な取組が必要

16

課題と課題解決の方向性まとめ



17

議論をお願いしたい主なポイント

■ 九州～アジアにおけるビジネス交流を拡大する上での課題について

- （例）・課題として指摘する項目の妥当性
・抜け落ちていない視点はないか

■ 課題解決の方向性について

- （例）・方向性に対する認識の妥当性
・具体的な解決策（事例、イメージ）

⇒議論をもとに最終委員会で取りまとめ案を報告

18

ビジター 拡大に向けた 社会資本 活用調査

第3回委員会 **資料1** 国土交通省 九州地方整備局

1

第2回委員会の議論のポイント

- 課題を時間軸(短期・中長期)と空間軸(エリア限定・広域)に整理し、実現可能な課題を絞り込み、アクションプランとして打ち出す。
- これらのアクションプランは、外国人にアピールするためにわかりやすいコンセプトにまとめる。

第3回委員会 主な議題

- 「アクションプラン」として推進すべき項目・内容を検討する
 - ①ビジター拡大につながるようなアクションプランとなっているか
 - ②アクションプランをどのような地域で、どのような形で 実現に移していくか
 - ③アクションプランの実効性をより高めるにはどうすればよいか

2

アクションプランの項目整理

短期・アクションプラン



- ・短期間での実現が図れる
- ・事業の即効性がある
- ・他地域でも応用が可能

1. 標識類の多言語表示(エリア限定)
2. 多言語対応ナビゲーションシステムの導入実験
3. 交通結節点(駅、ホテル)等での多言語案内
4. 多国籍の人に安心感を与える情報提供

中長期



- ・実現に時間やコストがかかる
- ・複数の関係機関との調整が必要

1. シャーシの積替え不要な仕組みづくり
2. 通関のスピードアップに向けた取組
3. 手荷物検査や出入国手続きの迅速化
4. 域内循環の向上と国際ゲートウェイ機能の強化
5. 外国人にやさしいまちづくり

3

アクションプランの具体的内容

1. 標識類の多言語表示

ポイント①: といった地域で集中的に実施をするか(エリアの広さ設定)
⇒多言語化徹底を図る場合、あまり広いエリアでの実施は難しい
例: 天神地区、博多駅地区といったエリア

ポイント②: 何カ国語対応にするか(使用言語)

⇒日本語、英語、中国語、韓国語の4カ国語
※アジアからのビジターが多いこと、すでに4カ国語表示を進めているところが多いこと
使用言語が増えすぎると情報量が過大になってしまうことなどから

ポイント③: 4カ国語以外の言語への対応はどうか

⇒ピクトグラム(絵文字)や駅やバス停等のナンバリングを活用する

- ・福岡市、久留米市、柳川市において多言語表記サインの整備(運輸局:実施済)
- ・博多港、博多駅、天神の主要バス停の多言語表示(運輸局・福岡市:実施済)
- ・別府、阿蘇で多言語サインの設置(運輸局:実施予定)
- ・観光案内板の2カ国語→4カ国語化(福岡市:提案)

※多言語化の推進に当たっては表記に関する統一のルール作りが必要
外国語表示をしている場合でも、表現が不統一(例: Ohori ParkとOhori Koen Park)だと、
外国人は混乱するため⇒北九州市が統一マニュアル作成

4

⇒アナウンスの多言語化(標識以外への対応)

空港や港などのゲートウェイから目的地(都心や観光地)までの情報の連続性を確保することが必要

- ・100円循環バスと博多港発着のバスにおける英語と韓国語によるアナウンス
(運輸局・福岡市:実施済)

- ・西鉄タクシーでは、乗務員の携帯電話から韓国語の通訳につながるシステムを導入したが利用者が少なく、継続断念

- ・タクシーでの通訳サービスを「Yokosol Japan Weeks」事業の一環として試験実施

- 04年度18社、05年度34社が協力したが、独自に継続してサービスを行う事業者は無し

- ・九州新幹線(リレーつばめを含む)でも4カ国語による車内放送を実施

⇒駅やバス停のナンバリング(4カ国語以外への対応)

(西鉄100円循環バス、東京メトロ、JR四国など)

駅やバス停の名称を路線番号と駅(バス停)番号とを組み合わせ、外国人に分かりやすい交通情報の提供を行う。

→記号を組み合わせた表示方法であるため、英語や中国語、韓国語が分からない人にも有用



駅名標のナンバリング(JR四国)

ナンバーと実際の地図とを照合できるような情報取得手段が必要

(空港や港、ホテルなどでのマップ配布、駅構内でのマップ掲示等)

- ・100円循環バスのナンバリングとマップ作成(運輸局・福岡市:実施済)

5

2. 多言語対応ナビゲーションシステムの導入実験

道路標識の多言語表示を徹底する場合、広範囲にわたるため時間とコストがかかる(しかも標識が目に入るのはほんの一瞬で費用対効果が薄い)

⇒多言語対応のカーナビを利用すれば、標識が多言語化されていなくても、外国人が道に迷うことがない(北海道開発局で来年度から導入予定)



時間とコストのかかる「九州全域での標識の多言語化」を急がずともビジターの満足度を高めることが可能

⇒さらにポータブルナビ(例:PDA、携帯電話)をレンタルするようになれば、自動車を運転しない人にもサービス提供が可能

※中国、台湾からのビジターには国際運転免許証が交付されない(ジュネーブ条約未加盟)ため、自動車だけのシステム(車載型カーナビ)ではサービスの対象が決まる

⇒紙ベースの地図と違い、広げるのが容易な上、現在地もわかるので利便性が高い



PDA利用のカーナビ

6

3. 交通結節点(駅、ホテル)等での多言語案内

テレビ電話を使った外国語による案内サービス(博多駅)

(06年12月からサービス開始)

- ・利用件数は3か月で24件、知名度アップが課題
- ・通訳専門のコールセンター(アメリカ)に接続し、対応

電話通訳を使った交通情報サービス(西鉄)

- ・天神バスセンター等の交通結節点で実施
- (英中韓の3カ国語でのサービス)

留学生による通訳ガイド(06年2月～3月の試行)

(別府市観光協会と立命館アジア太平洋大学)

- ・留学生が別府駅の観光案内所で通訳ガイドに
- ・留学生はバイト先を探すのに苦労
- (日本で暮らしていて困るもののトップはアルバイト先の確保)

⇒自身の能力を生かすことのできるアルバイトとして有効

- ・留学生のガイドボランティア育成(運輸局:別府市で実施予定)
- ・天神の観光案内所での手話・通訳サービスの導入(福岡市:06年4月実施)



テレビ電話を使った外国人、ろうあ者向け情報提供サービス(博多駅総合案内所)

●留意点

- ・勤務シフトと学業のバランスに配慮が必要
- ・留学生のアルバイト時間に関する制限(週20時間以内)
- ・通訳ガイドとして活動する場合、通訳案内業の資格(国家試験)と都道府県知事の免許が必要

7

4. 多国籍の人に安心感を与える情報提供

外国人が九州でビジネスや生活を行う上で必要な情報提供

⇒安心感を与えることで、来訪・定住しやすい環境をつくる

例:「福岡アジアビジネスポータルサイト」(福岡市投資・交流推進課 <http://asisbiz.city.fukuoka.jp/>)

- ・事務所の探し方や銀行口座の開設方法のほか、住居の探し方といった生活環境に関わる情報も
- ・本格稼働後には外国語対応が可能な医師の情報なども提供予定

- ・交通情報やのりものの乗り方
- ・インフォメーションセンターの場所
- ・留学生の能力を生かせるアルバイト情報
- などにアクセスできれば、ポータルサイトとしての機能向上



- ・インターネットや携帯電話による観光情報提供の充実(福岡市:提案)
- ・外国語が使える病院等の情報整備(経産局:提案)
- ・海外高度人材活用集の作成・配布(経産局:調査終了後に実施予定)

留意点:ポータルサイトの存在をいかに外国人に知ってもらうか

⇒外国ドメイン(例:kr, cn)の取得(検索エンジンにかかりやすい)

⇒海外メディア等でのプロモーション(サイトの存在を知ってもらうための宣伝)

8

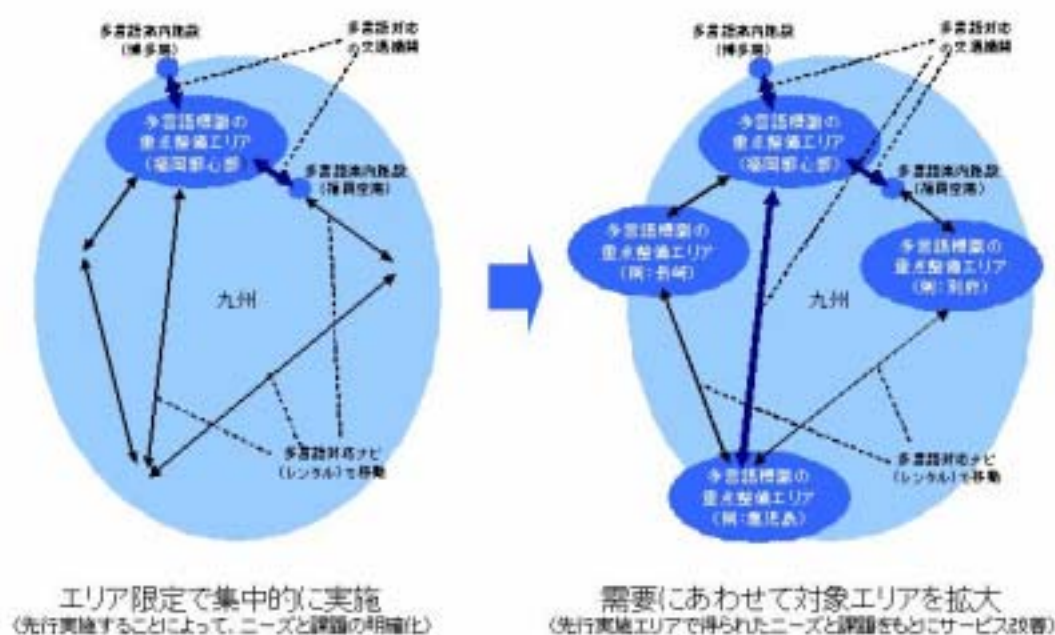
“ひとり歩きできるまちづくり”のイメージ

◆多言語化された交通機関や案内表示、案内所等により、情報の連続性を確保し、外国人が安心してひとり歩きできる環境を整備する



9

多言語標識整備エリアのエリア拡大のイメージ



10

中長期課題の解決に向けた方向性

1. シャーシの積替え不要な仕組みづくり

◆シャーシの乗り入れ・積替えの現状

(乗り入れ)

- ・日本⇒韓国・中国
韓国... 特殊車両を個別認可
(年間4,000台、増加傾向)
- ・中国... 事実上乗り入れ困難
- ・韓国・中国⇒日本
車検や登録が必要
安全性や管理体制の問題も

(積替え)

- ・上海スーパーエクスプレス(SSE)
博多と上海で積替え(右図)
- ・カメリアライン
シャーシごと載せていない
- ・関釜フェリー
特殊シャーシ、特殊車両が乗り込み



シャーシの積み替えによる時間のロス(SSEの場合)

◆シャーシの乗り入れ・積替えに係る課題

⇒積替えの時間とコストがかかるほか、振動による破損等の問題が生じる

11

◆シャーシの相互乗り入れに向けた議論

- (国土交通省「シャーシに係る物流効率化等に関する検討会」より)
 - ・現状での解決法: ダブルナンバー制(両国で登録等を行う)
 - ・将来的な解決案: シングルナンバー制に近い方式の導入
(一国で登録等を行い、要件を満たせば他国での走行を認める方式)
- ⇒日中韓の3カ国において協議中

九州エリアでシングルナンバー制を先行導入し、そこで出てきた課題を本格的なシングルナンバー制の導入に向けた議論に反映できないか？

特区制度の活用

◆シャーシの相互乗り入れに関する留意点

- ・シャーシごと通関する体制の確保
⇒大型X線照射装置の導入
- ・シャーシの管理体制上の問題
- ・シャーシ所有者間の利害調整
(例: トラック業者のシャーシが船に積まれている間は、自社のシャーシが使えず、稼働率が下がる)

12

2. 通関のスピードアップに向けた取組

◆諸手続きのスピードアップ

- ・港湾諸手続きのワンストップサービス(03年7月に実現)
手続き上の問題によるリードタイムの延長やコストをカット

⇒手続きの迅速化によって
リードタイムは年々短縮

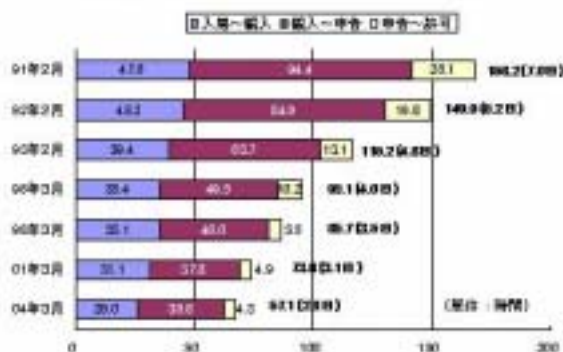
※但し、諸外国と比較すると時間はかかる

諸外国における輸入貨物の
入国から引取までの期間

米国	1～2週間
英国・オランダ	2～3日
ドイツ	2日
シンガポール	24時間以内
韓国	2日以内

資料) 日本物流団体連合会
「ITと国際物流に関する懇話会」資料

輸入貨物の入国から引取までの期間の推移



資料) 財務省関税局「輸入手続きの所要時間調査」

13

2. 通関のスピードアップに向けた取組

◆通関サービスの24時間化

24時間化に向けた執務時間の延長
(博多港や門司港等で実施中... 右表)



完全24時間化には、サービス体制
に応じた取扱貨物量の増加が必要

⇒貨物量増加に向けた取組(経済活性化政策)と両輪で推進する必要
(短期的には実施されているが、完全24時間化には中長期的な取組が求められる)

◆貨物の小口・小ロット化にあわせた通関サービスの提供

アジアとの物流増大による

小口・小ロット貨物の増加

⇒小口貨物積替円滑化支
援施設を博多港で整備中
(06年度からの補助制度として実施)

博多港における検疫・税関の時間外開庁

	延長時間	備考
検疫業務 (農水産省)	17:00～21:00 (平日) 8:30～17:00 (土日祝日)	・平成16年10月10日より ・輸入検査に際する
税関業務 (農水産省)	17:00～21:00 (平日) 8:30～17:00 (土曜)	・平成16年7月1日より
税関 (財務省)	17:00～21:00 (平日) 8:30～17:00 (土日祝日)	・平成15年7月1日より ・臨時開庁手数料を1/2に軽減

小口貨物積替円滑化支援施設のイメージ



資料) 国土交通省港湾局ホームページ

14

3. 手荷物検査や出入国手続きの迅速化

◆保安検査場の混雑

最大9レーンの出国検査場に対し、保安検査場は最大2レーン(福岡空港)

⇒空港の混雑は出国検査よりも保安検査がボトルネック

テロ対策の強化の必要性から保安検査の簡素化は困難

国際線のチェックインは通常1時間前であり、待ち時間が長時間化すると離発着の遅れの要因に。待ち時間の長さはホスピタリティの面からも好ましくない状態

⇒保安検査機器の導入コスト、保安検査を行うためのしかるべき人員の確保とそれにかかるコスト負担をどう解決していくか調整が必要

・保安検査員は職務の性質上、パートタイマーなどフレキシブルな労働力の利用が困難
→雇用・労働形態も含めた議論が必要

◆入国検査時の外国人レーンの問題

・外国人用の入国検査レーンの不足による時間のロス

外国人の入国検査を行うには、言語能力のある人員の配置が必要

→日本人の入国検査レーンと比べて、柔軟な人員配置が難しい

・手続きの簡素化、ビザの利便性拡充等(経産局:提案)

15

4. 域内循環の向上と国際ゲートウェイ機能の強化

◆東九州自動車道をはじめとする高速交通ネットワークの整備の必要性

・利用機会の拡大効果

⇒交通量は34.4%増加

(循環型高速道路ネットワーク完成時)

・回廊性の効果

⇒通過経路が多彩に、代替ルート確保

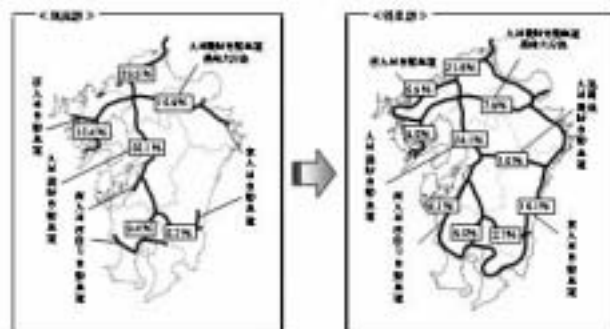
・最短経路選択の効果(右図)

⇒時間短縮、分散化により交通がスムーズに、企業間取引が九州一円に拡大
(以上、九州地域戦略会議による)

・東九州地域のネットワーク整備効果

粗付加価値額:約1兆5千億円

雇用誘発効果:約15万3千人(九州経済産業局による)



資料)九州地域戦略会議「九州における循環型高速道路ネットワークの整備効果」

◆スーパー中核港湾の指定に向けた取組の必要性

(博多港、北九州港・下関港の共同申請)

港湾機能の充実(リードタイムの短縮、港湾コストの削減等)⇒物流サービスの向上⇒貨物の拡大

16

5. 多国籍の人が生活するための環境整備

◆居住場所の確保

敷金・礼金の負担＋日本人保証人の確保の難しさ
生活習慣の違い等による貸主の貸し渋り

⇒空いている公共施設（公営住宅や都心部の廃校など）の活用

・遊休住宅の外国人への転貸可能性調査（経産局：提案 ※短期で実施予定）

・外国人への賃貸円滑化セミナーの開催（経産局：提案 ※短期で実施予定）

◆魅力的な都市づくり

文化機能（音楽・演劇、アート、食など）

教育施設（インターナショナルスクールなど）

情報・交通インフラ（ブロードバンドネットワーク、国内外各地へのアクセシビリティなど）

安全・安心（治安、まちの美観など）

⇒個別機能の充実・改善を図り、

都市の総合的な魅力を地道に高めていく必要性

17

アクションプランと中長期課題の整理

	短 期	中長期
エリア 限定	デジタル拡大に向けた統一コンセプト (ひとり歩きできるまちづくり) ●(交通) 情報の多言語サービス ・乗車の多言語表示(エリア限定で集中対応) ・多言語化の駅は統一のルール作りが必要 ・多言語サインの設置 (運輸局、都庁、利根、安部町) ・駅やバス停のナンバリング (100円超バスで実施・音読(運輸局、都庁)) ・アナウンスの多言語化 (100円超バスで実施・音読(運輸局、都庁)) ・交通結節点(駅、ホテル)等での多言語交通案内 (留学者のガイドボランティア育成(運輸局、都庁)) ・多言語対応ナビゲーションシステムの普及 (ポータブルタイプの携帯端末以外に活用 (乗車情報の承認地域でもサービス可能)) ●多国籍の人に安心感を与える情報提供 ・ビジネスや生活情報の多言語提供 (インターネットや携帯電話による観光情報 提供の充実(都庁)) ・外国語が使える病院等の情報(都庁) ・海外の政人材情報等の作成・配布(都庁) ・留学者の能力を高める →多言語交通案内での情報提供 ●情報収集の環境整備 ・交通情報の多言語化 ・ユビキタス化 (防災無線活用プロジェクト(東武東上線))	●円滑な転送を可能にするサービスの提供 ・シェアリングの普及を促進する制度 (例：港・空港・貨物ターミナルの道路指定 →地区単位で先行実施 (例：シングルナンバー制度) ・通関のスピードアップに向けた取組 (24時間化、小口小ロット対応) ・手荷物検査や出入国手続きの迅速化 手続きの簡素化、ビザの利便性向上等 (都庁) ●多国籍の人が生活できる環境整備 ・居住場所の確保 (空き住宅や廃校等の施設を活用) 賃貸住宅の外国人への転貸可能性調査 外国人への賃貸円滑化セミナーの開催 (以上、都庁) ・魅力的な都市づくり
広 域 的	●(交通) 情報の多言語サービス ・多言語サインの他地域への普及 ・留学者のガイドボランティアの他地域への普及 ●多国籍の人に安心感を与える情報提供 ・ビジネスや生活情報の多言語提供 (海外の政人材情報等の普及(都庁))	●アジアに開かれた連携型インフラ整備 ・地内路線の向上 (東上線など連携型交通体系) ・国際ネットワークの強化 (スーパー常磐線の強化)

18



議論をお願いしたい主なポイント

■ アクションプランの内容について

(例)・プランに盛り込むべき施策や取組の提案

- ・プランの実効性を高めるための方策
- ・プラン実行上の問題点
- ・プランへの各主体の関わり方、役割分担等
- ・プランを推進する地域の検討

「ビジター拡大に向けた社会資本活用検討調査」委員会
第1回委員会議事録（11月14日開催）

矢田委員長

まずは先程説明のあった統計やその他の認識を含め皆さんからご意見をいただき、その後調査の枠組み等を議論していただこうと思います。

根本委員

ビジネスビジターの定義ですが、留学生もビジネスビジターに入るのでしょうか。ビジネスビジターの定義を、ある程度決めておいたほうが評価しやすいと思います。

矢田委員長

入国カードを記入する際、たとえ目的が仕事でも2～3日で帰る場合は観光と記入します。理由は仕事と書くと、訪問場所等を詳しく聞かれてしまうからです。従って、統計的にビジネスの入国者数は把握できないという確信があります。資料3の8ページには数字が出ています。ビジネスビジターの定義も含めてご意見をいただきたいのですが、どうでしょう。

事務局

順番が逆になるのですが、まず、矢田委員長からのご質問に対する回答です。8ページの統計はJNTO（国際観光振興機構）が、空港で独自にアンケートを実施しています。入国審査時における質問ではありませんので、素直に書いていただけていると考えております。

根本委員からご指摘のありましたビジネスビジターの定義につきましては、確かに留学生はどちらとも言いがたいところがあります。ビジネスマンの卵というのも変ですが、そういった考え方をしますと、少し広めにとらえてビジネスビジターに含めるということができると思います。私個人の考えですが、留学生を広義のビジネスビジターととらえて調査の対象に含めてはどうかと思っているところでございます。

矢田委員長

留学生をビジネスビジターに入れるかどうかは、なかなか難しい問題です。調査の趣旨からいってどうでしょう。経産局の「高度人材」のほうが分かりやすいでしょう。「留学生を含める」と言い切られると反発が出るでしょうし、かといって全面否定できるかというと、なかなか難しいところです。そのジャンルは少し検討いただけませんか。常に分けて統計を収集し、最後に合体することも可能ですから。

根本委員

先程、留学生の2割程度しか日本国内で働かないと報告がありました。留学の経験を持った人が日本と外国を行き来しながら、様々なビジネスを展開しているのかもしれませんが。ビジターそのものに留学生を入れるか入れないかは別として、留学後どんな仕事をしているのか等のデータを押さえておけば、ビジターの把握もしやすいのではないのでしょうか。そのあたりに関連性もあると思います。

田中委員

話は全然違う方に行ってしまうかもしれませんが、ビジネスビジターの次には企業進出があると思います。従って、企業進出がしやすいようなインフラ整備もビジネスビジターの拡大につながっていくと思います。

矢田委員長

ビジネスビジターの拡大が数週間後にはモノの移動に反映するとなれば、それらの連関の仮説を作っておいて、留学生が増えると数年後にはビジネスビジター数に反映する、ビジネスビジターが拡大すれば資本進出につながり、モノが動く。このような、相互連関が必要かと思います。学术交流は、その後家族を連れて遊びに来るという観光に転化しやすいのです。その辺も含めて相互連関の網を掛ける。アンケート調査で聞いたらいいと思うのです。訪問の理由を尋ねる以上に、初回や前回の来日の状況、今後どうかという話を整理していけば、直列につながっていく可能性があります。

田中委員

企業誘致は、九州各県とも必死に進めています。実際に企業の誘致活動を行うと、まず人を視察で呼ぶことが重要です。さらにビザや住宅の問題もあります。ビジネスでは、ヒトやモノ、そしてカネも重要です。今回はインフラということがテーマですが、ヒト・モノ・カネはセットですので、カネという視点を外すわけにはいかないと思います。

矢田委員長

カネ、つまり資本投資等を担当する組織は必要でしょう。その担当は、経済産業省になるのでしょうか。私もその辺りのストーリーは気になることです。

それから初発の印象が悪いと、企業誘致等は次に進みません。交通インフラの問題や、質問したけど誰も英語で答えてくれなかったことでも、印象は悪くなります。初発の時の対応は重要ですので、ストーリーを組んで、そのストーリーに乗るようなケースがあればいいし、ストーリーに意味がなければ止めればいいと思います。

坂梨委員

私が今日聞きながら思っていることは、アウトプットをどうするかということです。この調査は新しい国土形成計画のブロック計画を作るためのインフラ部分のベースになる調査に結びつかないといけないと思います。分かりやすく言うと、例えば福岡空港は限界にきています。新しい国土形成計画、若しくは新しい社会資本整備の中で、新福岡空港が必要だということが言えるのかどうか。将来九州を国際物流拠点とするためにはスーパー中枢港湾のようなものが必要なのかどうか。アウトプットとして、そういうものに結び付くような調査を実施する必要があります。少し結論を急ぎすぎているのかもしれませんが、来訪者に対して詳細なアンケート等を実施しても、結論としてインフラ整備に結び付きにくいということになると、せっかくの調査が無駄になる気がします。それから、モノの流れは今回の調査ではあまり出てきません。空港や港湾の問題を議論する際には、ヒトの流れだけではなく、モノの流れを把握する必要があると思っています。

矢田委員長

坂梨委員から調査の話もありましたので、調査の方向も含めて議論していきたいと思います。それから、ビジターが九州のどこを訪問してどう移動したのかという情報も必要です。

外井委員

交通インフラの問題を考える際には、ビジネスビジターがどう動くのか、どういう需要があるのかということ把握しておかなければならないと思います。ビジネスの種がどこにあるのか、その種はどのように出ているのか。それが分からないと、今回の調査において良い結果はでないでしょう。ニーズや種を最初に考えたほうがいいという気がします。

矢田委員長

今回の調査では、「外国人ビジネス客アンケート」の実施を考えています。調査員や回答者の語学力の問題はありますが、アンケートで利用空港やビジネスの目的、移動ルートなどを尋ねる必要はあります。ビジターの移動においては、案内が問題になります。英語の看板がないと、外国人は一人歩きができません。アンケートではそのようなソフトインフラまで含めて考えていきたいと思っています。

根本委員

外井委員の需要やニーズを把握することも大事だということに、私もそういうふう感じています。ビジネスインフラへのニーズを把握するには、来日目的をどれだけ詳しく調べられるかということが鍵だと思います。今までの議論からも、研究、研修、商談等、ビジターの目的は様々です。それらをいくつかのパターンに分けて、どういうニーズがどの

地域にあるのか、そういうことがある程度分かればいいと思います。ところで、九州には海外から工場で働く労働者も来ていますか。

矢田委員長

トヨタ自動車等は、数十人単位で外国人工場勤務者に対し数カ月間の研修を実施しています。海外に拠点を作るため、日本で研修をしているという状況です。北九州市は国からの支援をもらって、環境ビジネスの人材育成に取組み、環境ビジネスを中国で展開しようとしています。ただし、ポイントはつかめませんが全体の把握は難しいです。

それから、13ページです。授業や講演に使えるかなと思って、こういう図はしっかり見ます。13ページの図表28「翻訳業事務所所在地構成」は、何か分かったようで実はトリックなのです。翻訳のニーズは東京にあります。九州は一割経済ですが、学者はもっと少ない。そうなれば、九州の割合は1割よりも少なくてもいいのです。この図は、いかにも九州が東京に頼っていることになります。

図表29の出典は福岡県となっていますが、どの地域のデータなのか明示がありません。図表29を見ると、中国語は全国よりも比率が高いようです。通訳ですから相当なレベルです。しかしながら、問題はどのレベルの通訳が必要なのかということです。田中委員のような専門家なのか、留学生レベルなのか、期待されている通訳のレベルを明確にする必要があります。

ビジネスビジターは奥さんを連れてきます。ビジネスマンの奥さんのアテンドもビジネスには重要です。そのような場合、こちらがまず3～4時間で奥さんを連れて歩ける情報を持っているのか。それから、それに対応する語学力はあるのか。特に欧米からのビジネス客は夫婦で来日しますから、そのためのインフラが必要になります。学会では、それが悩みの種です。ビジネスビジターの場合、商談で頑張っても奥さんが怒って帰れば商談自体も駄目になる可能性があります。そこを調査して、何がウエルカムなインフラなのかを明確にしたほうがいいと思います。

田中委員

言葉について言えば、確かにプロの翻訳家や通訳者の存在というのは大きな効果があると思います。さらに企業誘致の担当者が日本語を話せたり、県知事や自治体の首長が日本通であったりすることも、実は重要なことなのです。それがよく分かるのは、例えば日本企業は大連や台湾に比較的親近感持っています。これは、市民レベルでも日本語を理解できる方が多いからです。

矢田委員長

確かに大連は日本人に人気があります。デュッセルドルフやバンクーバーは日本語が比較的通じやすいまちです。いろんなインフラがあるまちをつくることが重要です。日本だ

と、新潟はロシア人にとって親しみやすいまちでしょう。新潟市長は、偶然ですが上智大学のロシア語学科出身です。そういう点もあって、新潟はロシアにとって他の日本の都市とは非常に違います。

根本委員

インフラには空港や港湾等から、それらを活用したサービスも含まれるでしょう。インフラは幅が広いです。インフラのどの部分を議論しているのかということを明確にしなければなりません。極端な話ですが、例えば北九州大学の外国語学部の学生数を増やすことで、ビジターが増えるかもしれません。

矢田委員長

韓国のタクシーには、日本語で通信するためのスイッチがあります。日本語が通じない時に、そのスイッチを押せば、日本語で直接会話ができるのです。一方、高速バスに乗った時に、途中休憩所で停車しましたが、案内が韓国語のみでしたので不安でゆっくり休めませんでした。ソフトインフラに関しては詳細に質問したほうが良いでしょう。福岡市営地下鉄の掲示は多言語表記ですので評価は高いのですが、地下鉄から離れたら全く動けません。

田中委員

今まで、日本・九州と中国との関係は、モノは輸入するばかり、ヒトやカネは出ていくばかりという状況でした。しかしながら、次第に双方向化してきています。その中で、重要になるのはリードタイムとコストです。リードタイムは、半導体から始まって、衣料品の流通においても重要視されるようになりました。今、アジアに農産物を輸出しようとしていますが、リードタイムを短くすれば、輸出する生鮮品の幅も広がります。九州はアジアとの近接性を活かす必要があります。国内と海外の物流結節点として、九州への期待は高いと思います。期待に応えるためにも、物流に関してソフトとハードの両方を強化していく必要があります。

コストの部分でも改善の余地があります。アジアへの輸出を考えた場合、物流コストが高すぎるのです。特に頭が痛いのは、日本国内における輸送、いわゆる横持ち輸送です。アジアとの近接性を活かすためには、物流コストの削減に取り組む必要があります。

さらに、通関や検疫等も課題です。福岡空港は当日の通関も可能ですが、成田や関空は前日までに通関を終わらせておく必要があります。理由は、東京や大阪に比較して物量が小さいということがあります。空港も港湾も通関などの手続きをもっとコンパクトにして、輸出のためのスピードをあげる必要があります。

矢田委員長

福岡や北九州では特区で、税関の時間延長等を実施しています。それから、新北九州空港や佐賀空港では夜間運用も可能ですから、上海空港等で夜間の通関ができれば利用も増えるでしょう。夜間の利用ができる空港は、生鮮品の輸出も含めて、ニーズはあると思います。RORO船もポイントになると思います。

田中委員

輸入においても、コストの高い横浜に揚げていた貨物を、大連や上海港を利用する、あるいはそれらの貨物を北九州港や博多港等で扱えないのか。輸入に関しても継続的に改善点を見出せば、大きく変わる可能性があります。

矢田委員長

規制のため、外資系のフェデックスは日本を拠点に活躍できません。そうすると、陸上貨物と航空貨物を同じ会社が同じシステムでやらざるを得ない。そのサービスは「九州発」のような形でどの程度可能でしょうか。佐川急便は新北九州空港を使ってそのようなサービスを開始するようです。そのような「九州発」のインフラも考えていく必要があります。

田中委員

ソフトインフラに対するニーズ等は、いつも聞いている企業に尋ねても同じような答えが返ってくるだけです。これから海外へ進出する企業の新しいニーズを把握することが、必要だと思います。新しい動きの中でどういう動きがあるのか聞いていただきたい。そこに答えがあります。

矢田委員長

そのようなフロンティアの部分をごくまで先取りできるかですね。例えば自動車、トヨタ系の一次部品メーカーの4分の1ぐらいは宮田町周辺に進出しています。先を読めば、もっと設備投資して、中国の北京や上海をネットにした部品供給拠点としては愛知よりも可能性があると思います。その場合、輸出拠点化には何が必要なのか。そのような話も聞いておいたほうがいいのではないのでしょうか。自動車部品の輸出拠点化を目指すならば、セントレアと競合します。しかしながら、愛知県は労働力等が逼迫しており、九州に拠点を置きたいという企業が多いです。10年後何が起きるのかを予想して、調査を進めたほうがいいのかなと思います。それが、坂梨委員の「どういうインフラが必要なのか」という話にもつながるのではないのでしょうか。佐賀空港や新北九州空港を十分に活用するにはアクセスが悪すぎます。巨大空港を作る前に、まず既存の2空港のアクセスを改善すべきでしょう。それほど難しいアクセスではないと思いますので、既存空港の輸出・輸入拠点化は有り得ると思います。

坂梨委員

そういうストーリーを持ってヒアリングを進めれば、調査のアウトプットも期待が持てます。

矢田委員長

統計は2～3年前のものです。10年後の輸出拠点や輸入拠点を想定し、その障害を予測し、先行してその障害を解決していく必要があります。

田中委員

中国は大きなマーケットに成長しています。これまで私達は、ハイテク製品にしても農産物にしても売り込みのために出掛けていました。実は外国人を呼で来たほうが、効率的なのです。バイヤーや、物流関係者を日本に招聘することが必要です。そうすれば、彼らは定期的に日本に来るようになります。日本に拠点を設置して、調査部門を作ろうという考えも出てくるかもしれません。

矢田委員長

そうすると農協にも通訳者が必要ですね。常に田中委員に頼っていたらパンクしますね。ただ、一個一個の農産物の製品を通訳しようと思ってもなかなか難しいです。かなり幅広く仕掛けたほうがいいのかもかもしれません。中国は大きな市場ですから、どれが上手くいくかはやってみないと分からない部分があります。幅広く仕掛けておくことが必要だと思います。

根本委員

当初の話は、交流人口を増やそうという話でした。来訪者の消費等によって、九州経済が活性化するという話だったと思います。来訪者が数日間滞在して、食事やホテルに宿泊します。経済効果としては小さいものです。むしろ、今まで売れなかった九州の産品が売れるようになるとか、そのほうが九州経済にとって大きな効果があります。

サプライ・チェーン・マネジメントが大きく動いているような状況で、その仕組みを作るためのビジターは重要なわけですが、経済全体の再編みたいなのがもし分かれば、この調査でも研究したほうが良いと思います。ただ、そう考えていくと、マイナス面、例えば貿易の活性化が経済の効率化を促進し、その結果割を食う人たちも出てくることになります。僕が思っているのは、RORO船でモノが自由に動くようになる。今、シャシーが日本と海外では違いますから全部積み替えしています。イギリスやフランスのようにトラックがお互いに行き来するようになれば、外国のトラック業者が日本に入ってきます。日本にとっては、全体が良くなる中でマイナス面も当然出てきます。

矢田委員長

留学生の話ですが、帰国してどんな仕事をしているのかということもあります。いいポジションを占めている留学生もいます。それから、彼らの日本に対する印象も重要です。帰国後、日本の悪口を言っている留学生もいるようです。アメリカは留学生を世界各国から集めてきて、その人脈をもとにビジネスをしています。そうすると、留学生が日本人脈をきちんと作っておくことが今後お互いのビジネス発展には不可欠です。留学生への対応はシーズとしてどういう意味を持つのか、チェックしたほうがいいと思います。

現在留学生に対しては、まずいやり方を行っていると思います。各大学とも留学生センターで囲い込んで、その中で彼らは出身国別の社会を作っています。そうすると、日本人と友達になろうという学生は少なくなります。帰国後、日系企業に勤務し日本語は使っているが、必ずしも気持ちは一緒ではない留学生も多いのです。要するに、「九州はよかった」と特別視するような雰囲気があれば面白いのです。シーズとして留学生をとらえていくとしたら、就学環境はとても重要になります。

住居環境の問題もあります。生活習慣等が違いますので、留学生にアパートを貸したくない理由もわかります。しかしながら、意識的にこちらで変えていく必要があります。ウェルカムな雰囲気を地域全体でどう作っていくのかを考える必要があります。敷・礼金も障害になります。月々の生活で精一杯ですから、敷金はきついです。留学生に対して、敷・礼金を保証する組織があるとよいですね。居住に関するソフト環境を改善していくと、かなりの地域差別化ができるはずです。

事務局

この創発調査はビジター拡大ということになっています。今までビジネスに着目したことはありませんので、ビジネスビジターというイメージでテーマを出したと思います。委員の皆様の話を聞いておりますと、ビジネスビジターの拡大だけではなく、ビジネスそのものを拡大し、その結果ビジネスビジターが拡大するというわけですから、そこに着目しないといけないと改めて思っております。さらに、よく命題を設定して調査を進めたいと考えております。

矢田委員長

今日の議論では、統計調査に出てこない将来の「読み」みたいなのがかなり出てきました。それから、いろんなジャンルの相互連関を描いて、ある部分を動かすと最終的にビジネスが動くという考えも必要かなと思います。

田中委員

インフラと言うとハード整備ばかりに目が行きますが、矢田委員長のお話の通り、住宅対策などにも目を向けなければなりません。そういうところも踏まえながら、どうビジネ

スを作っていくのか。さらに、既存インフラをどう有効活用していくのかということもあります。まだ活用しきれていない部分がたくさんあって、実は、ビジネスを担っている人でさえも気付いていないことがあるようです。

矢田委員長

私もこちらへ来て20年です。当初、いろんなところで「アジアに向けた」という言葉を耳にしましたが、何となくまゆつばで聞いていました。今は、ほとんど違和感がありません。様々な政策が一つのリングになって、現在のような状況になったのです。韓国語ブームで市民が韓国語をしゃべり始めたということもあります。それらの政策等を整理して学んだら、もう少し体系的な戦略が打てると思っています。効率的に他地域と差別化するには何が必要なのかを探す必要があります。

それから委員のわれわれにも、他の調査の委員名簿や計画等を各委員に送っていただきたいのです。どこかで会うこともあるでしょう、そこで意見交換ができます。基本的にどいう項目で、だれが議論しているのかというのがあれば、改めて合同委員会を開催して時間を取ることはないと思います。

以 上

「ビジター拡大に向けた社会資本活用検討調査」委員会
第2回委員会議事録（2月22日開催）

議事. 1 第1回委員会議事要旨について

根本委員

インフラ関連の課題は、他機関の創発調査からの意見を取り込むだけでなく、我々が主体的に取り組まなければならない課題ではないでしょうか。

事務局

その通りです。

委員長

引き続き検討します。

議事. 2 九州～アジアにおける交流の現状と課題

外井委員

クロスドッキングとはどのような意味ですか。

大野氏（日本通運株式会社福岡海運統括支店 調査役）

*前・上海スーパーエクスプレス株式会社 副社長

クロスドッキングとは、運送途中に物流センター等に保管することなく配送することを意味します。SSEにおけるクロスドッキングとは、博多港に到着したSSEの貨物は倉庫で保管されることなく博多港に停泊中の国内RORO船に直接運ばれ、目的港を目指すことになります。

根本委員

シャーシの積替えをしない制度づくりにむけて、民間事業者の立場から提案などがありますか。

大野氏（日本通運株式会社福岡海運統括支店 調査役）

シャーシについては、国土交通省の「シャーシに係る物流効率化等に関する検討会」で

も議論されており、その議論と重なりますがお話をさせていただきます。

まず、SSE のシャーシの取扱について説明します。現在 SSE では、博多コンテナヤードと上海コンテナヤード間は SSE 専用のシャーシを利用しています。ですから、コンテナは日本国内を走るシャーシから SSE のシャーシに積替えられ、さらに上海において中国のシャーシに積替えられております。手間とコストが余計にかかっているということになります。

外国シャーシの日本での運用は、中国のシャーシを見た限りの感想ですが、安全性に配慮しなければならないと思います。従って、車検や保険、車庫証明等の問題も生じてくると思います。さらに中国は広いですから、シャーシの管理体制も整備しなければなりません。

根本委員

シャーシ等の乗り入れに関して、韓国とはどのようなになっています。

大野氏

韓国とは、下関と釜山を結ぶ関釜フェリー等が就航しています。他社の運行ですので、知る限りで申し上げます。中国よりも、韓国の方がシャーシ乗り入れに関するハードルは低いと思います。日本からは特殊なシャーシの他、活魚車や冷凍車が既に韓国に乗り入れています。

矢田委員長

通関の問題はどのように感じていますか。

大野氏

博多港の通関は以前と比較して早くなっておりますが、通関の課題は、これは博多港に限りませんがさらなるスピードアップです。通関のスピードに関しては、下関港の対応の早さが全国で有名です。理由は 1970 年から就航している関釜フェリーの存在があり、そのため通関のスピードアップに早くから取り組んできました。さらに、下関港の規模が大きいことでもあります。検疫所等がコンパクトにまとまっていることも、下関港の通関の早さに関係しています。

博多港が取扱う貨物は大きなロット貨物から、LCA 貨物(混載貨物)が主になっています。貨物の形態に合わせて、通関の形態も変わるべきです。検疫の窓口の一本化も必要です。輸入するには検疫を受けなければなりません。検疫を行う機関として、農林水産省の管轄下にある植物防疫所、動物検疫所、厚生労働省の管轄する福岡検疫所があります。

議事. 3 九州～アジアにおけるビジネス交流の課題と解決の方向性について

矢田委員長

本日は次の第3回委員会にむけて、方向性を意識した議論をしていきたいと思います。

根本委員

方向性の「アジアに開かれた循環型のインフラ整備」は良い考えであり、具体的なアイデアを出せば説得力も増すと思います。アイデアとして例えば、東アジアの中で標準的なインフラルールが検討できるかということがあります。国連アジア太平洋地域経済社会委員会（ESCAP）が提唱したアジアハイウェイについては、高速道路に関して標準的なルールがあると思います。アジア全体のシームレスな物流を考えた場合、道路の幅や道路が耐えることのできる重量等、インフラに関するアジア標準が検討できるとよいですね。

外井委員

課題は様々ですが、着手しやすい課題から実行していくことが重要だと思います。その場合、多言語による交通案内は取り組みやすい課題といえます。交通案内は、外国人だけでなく日本人に対しても親切ではない部分があります。そういう視点に基づいた改善も必要です。

坂梨委員

「国際ゲートウェイ機能の集約によるネットワーク拡充」とあります。このように抽象的な表現にとどめるのか、具体的に言及していくのか、委員会としてはどこまで議論を深めるべきなのでしょう。具体的に言及するならば、空港問題は福岡空港や新北九州空港、佐賀空港における機能分担がテーマになるでしょう。港湾では、博多港と北九州港の連携がテーマとなります。

また集約されたネットワークがどの地域を志向するかによって、地域のインフラ整備も変わってくると思います。ネットワークがアジアだけでなく欧米を含むものであるならば、現在の福岡空港の機能は十分ではありませんので、新空港も視野に入れなければなりません。

矢田委員長

大野さん、武野さんもお意見があればどうぞ。

大野氏

物流に関して言えば、集約するということは利用者にとって難しい問題となります。トラック輸送などのコストを考えると、荷主は最寄り港を活用したいはずで、北九州の荷

主が、わざわざ博多港を利用するとは考えにくいように思います。

武野氏

上海の工場は、国内の工場と見なしています。ですから、人もモノもスムーズに流れる体制の構築が必要です。現在、家具の受注から納品まではわずか45日しかありません。ですから輸送に回せる時間も僅かなのです。スムーズな物流体制が整備されなければ、納期厳守はできません。

矢田委員長

調査だけで終わらせるのではなく、1つでも実行につなげたいと思います。「1委員会、1仕事」でいきたいと思います。従って、実行可能性をどのように引き出していくのが重要になります。それを念頭において議論を進めたいと思います。

課題の1つに、多言語による交通案内があります。交通案内は、多言語による表示だけでなく、人員の配置も必要だと思っています。韓国でバスを利用する場合、英語等多言語表記によってバスターミナルまでは到着できます。しかしながら、ターミナルでどのバスに乗るかが難しいのです。これは多言語による表示ではなく、外国語ができる人が直接案内してくれないと解決できないでしょう。韓国でタクシーに乗ると、無線を利用して日本語がわかる担当者につないでくれるサービスがあります。やはり言葉のできる人員の配置は不可欠です。

配置する人員の候補としては、留学生の活用が考えられます。今回、留学生の活用も課題として挙げられています。留学生としても、通訳サービスなど知的なアルバイトには関心があるはずです。別府では、既に留学生を活用した通訳のサービスがはじまっています。バスターミナルやホテルで通訳サービスがあると便利になるでしょう。

課題は短期的なもの長期的なものに分けることが必要です。制度的な問題に関して、社会実験や特区で解決できるケースもあるでしょう。

シャースの問題については、特区と組み合わせではどうでしょうか。福北が連携して特区を創設し、福岡県内で外国シャースの運行ができるような仕組みを整える。「ビジター拡大特区」では、外国人の移動を妨げるバリアーを取り除いた地域を作る。インターネットへのアクセス、敷金・礼金の問題等、外国人に優しい地域が特区でつくれないでしょうか。特区に関しては、国土交通省の力も借りなければなりません。

根本委員

移動に関する障壁を取り除くため、ITも活用できます。先日アメリカに出張し際、レンタカーを借りました。レンタカーにはカーナビに近い機器が搭載されており、多言語による音声案内の機能がありました。日本語による音声案内を活用しましたが、とても便利でした。車を運転する際は、多言語による音声案内もあると便利だと実感しました。ITの活

用も検討に入れるべきです。

外井委員

交通標識のスペースには限度がありますので、多言語表示も自ずと制約を受けます。多言語表示の交通標識でも、運転中は標識を見る余裕はありません。ITが活用され、スムーズな交通が整備されると便利になります。

矢田委員長

いつどこで実行するかという、実行プランも策定すべきですね。空港は長期的な課題ですので、できるだけソフトで短期的な課題から着手すべきでしょう。

武野氏

委員会の主旨とは関係ないかもしれませんが、中国に進出した日本企業は厳しい状況にあり、多くの企業が撤退しています。中国とのビジネス交流を促進するためにも、そのような企業を救済する機関があると助かります。

矢田委員長

武野さんの中国進出は、合併企業形式で失敗し、独資形式では成功しました。進出成功の鍵は、独資形式にあるのでしょうか。

武野氏

独資形式で成功した最大の理由は、人材にあります。もちろん合併形式であれば相手企業もあることですから、上手いかないケースも多くなるでしょう。ただ、独資にすれば成功するということではなく、信頼できる人材の確保ができるかどうかです。

矢田委員長

良い人材を紹介する日本人や機関が必要になりますね。ところで、九州には沢山の留学生が学んでいますが、彼らを活用するというアイデアはどう思われますか。

武野氏

留学生の活用には、慎重になるべきだと思います。私も留学生を採用したことがありますが、なかなか上手くいきませんでした。中国人留学生を採用するならば、一旦帰国して中国企業で数年働いたような人材がよいでしょう。日本の文化だけではなく、中国のビジネスを知っている人材が適任と考えます。

坂梨委員

聞いた話なのですが、福岡空港は国際線と国内線のターミナルが離れているため、トランジット（乗換え）に90分必要なのです。同一ターミナルの場合は40分で済むそうです。トランジット時間を短縮できれば、福岡空港の利便性も向上すると思います。

根本委員

韓国金浦空港へのシャトル便がある羽田空港では、1時間前の到着でよいですよ。

矢田委員

40分というのは同じ航空会社で乗り継ぐ場合の話でしょう。外国便は延着しますから、乗換えには十分な時間が必要になるのでしょう。

坂梨委員

手荷物検査場の混雑も課題です。かつてある航空会社が検査場レーンを増やすために負担を申し出たことがありますが、レーンの増加はできませんでした。

大野氏

それは、CIQの問題もあるからでしょう。CIQのスタッフは多くありません。レーンを増やしても、CIQが対応できないでしょう。

* CIQとはC = (税関 : Customs) I = (出入国管理事務所 : Immigration Office) Q = (検疫所 : Quarantine) の略。

矢田委員長

課題解決にあたっては、課題を時間と空間に分けて取り組むべきです。実現可能な課題を絞込み、長期的な課題は長期的なものとして取り扱っていきましょう。それから「外国人に優しい街」等、わかりやすいコンセプトにまとめられないでしょうか。外国人にアピールするために、コンセプトは必要でしょう。

以 上

「ビジター拡大に向けた社会資本活用検討調査」委員会
第3回委員会議事録（3月15日開催）

議事. 1 ビジター拡大に向けたアクションプランについて

委員長

資料1を充実させていく方向で議論していきたいと思います。

坂梨委員

短期的なアクションプランは、身近な課題が具体的に整理されておりよくまとまっています。中長期のアクションプランを考えると、空港問題がぬけています。海はスパー中
枢港湾、陸は東九州道が言及されている中で、空港問題に全く触れないというのはおかしいでしょう。空港問題の扱いは難しく結論もでないかもしれませんが、中長期の課題として整理し指摘する必要はあるでしょう。

外井委員

外国人にとって移動は一番の悩みですから、今回提案されたコンセプト「一人歩きできるまちづくり」はとても良いと思います。

「一人歩きできるまちづくり」に際して、留意点は2つあります。1つは情報の連続性です。多言語表示の標識類を整備しても、途中で途切れてしまうと意味はありません。目的地まできちんと整備すべきでしょう。交通機関の結節点では、次の移動に関する情報が必要となります。例えば、地下鉄構内に多言語化されたバスやJRの情報があればビジターにとっては非常に便利です。逆にJRの駅にバスや地下鉄の情報があると良いですね。2つめは、情報の徹底性です。例えば福岡市天神等にエリアを限定し、その地域は徹底的に外国人に優しいまちづくりとして整備を進めではどうでしょうか。

委員長

空港問題は、資料1の18ページに追加しましょう。ビジター拡大には、陸海空一体となった環境整備が必要です。空港がないのは不自然ですね。

キャッチフレーズ「一人歩きできるまちづくり」は私も気に入っています。交通機関の結節点における、情報の連続性の確保にも同感です。

事務局

情報の連続性に関しては、創発調査を実施している5局2市との会議等において協力を求めていきたいと思います。

委員長

今回のアクションプランを九大の留学生に見せてはどうでしょうか。我々をこうしてアイデアを絞っていますが、留学生が見ると違った視点が出てくるかもしれません。さらに、彼らへのアクションプランのPRという副次的効果もあります。韓国人の留学生に意見を求めるならば、九大には韓国研究センターがあります。

アクションプランは1つの地域で限定的に実施するよりは、複数の自治体で実施してはどうでしょうか。複数の自治体で取り組むことで、競争意識が芽生え取り組みも真剣になると思います。北九州、長崎、別府あたりで取り組むとよいのかもしれませんが。

留学生を活用した通訳ボランティアは、大学の授業の一環として取り組むべきです。そうすれば、留学生の労働時間の問題も解決できますし、合わせて通訳業界への配慮も行うことができます。留学生にとっては、能力を生かしながらかつ日本を理解することができます。

事務局

この調査の目的はビジネスビジターの拡大ですが、資料1は観光客向けのアクションプランが中心となっている気がします。

事務局

アクションプランを時間軸で整理した場合、短期的なアクションプランはどちらかというと観光客向けのプランとなってしまいます。中長期的なアクションプランでは、シェアリングや住宅等ビジネスビジター拡大に関わる課題を取り上げています。

坂梨委員

住宅問題では、遊休社宅の活用が取り上げられています。企業は遊休資産の売却を進めていますので、留学生への賃貸は難しい状況かと思います。

委員長

社宅の賃貸が難しければ、余っている公務員住宅を留学生へ賃貸することも考えられます。

敷金・礼金は、どうにか整理をつけたい問題です。大学ではアパートを1棟借り上げ、敷金・礼金を減額して留学生に貸しています。留学生や外国人ビジネスマン向けに住宅問題を取扱う機関を設立し、敷金・礼金の補助や機関保証人としての機能を設けてはどうでしょうか。

ビジネスビジター拡大において、住宅問題や彼らの子弟の教育問題はとても重要です。福岡にもインターナショナルスクールがありますが、どのような状況でしょうか。

坂梨委員

複数の課題があるようです。まずは、授業料が高いこと。それから、インターナショナルスクールと言っていますが、実際は日本人の児童や生徒が沢山います。

事務局

ヒアリングによれば、ある外国企業にとって福岡への赴任は最も人気がありません。理由は、福岡にビジネスマンの子弟が学ぶ教育機関がないからです。福岡にはインターナショナルスクールがありますが、その企業の子弟が通うには若干レベルが足りないとのこと。ですから、福岡転勤が決まったビジネスマンは単身赴任をしているそうです。

委員長

九大の博士課程に在籍する留学生は、子供連れで来日します。そこで、九大移転に伴って西区にインターナショナルクラスの創設をよびかけたことがあります。結局、インターナショナルクラスはできませんでした。

外井委員

中国人の友人によれば、中国の小学校では詰め込み型教育が行われており、ゆとりを重視する日本の教育システムとは大きな違いがあるそうです。

事務局

インターナショナルスクールを補うために、E - learning 等の導入は考えられませんか。

委員長

小中学校では、やはり face to face の教育スタイルが望ましいでしょう。

事務局

多言語対応ナビゲーションシステムの補足ですが、現在東京浅草で似たようなサービスが展開されております。仕組みは店舗入口付近に IC チップが設置されており、ビジターはラジオ型の受信機で多言語による案内を聞くことが可能です。

委員長

浅草で展開されているサービスのイメージは、外国の美術館を訪問した際、携帯型の受信機に日本語の案内が流れてくるようなものでしょう。ただし一方通行の情報発信ですから、それが双方向になるともっと便利になります。特に交通情報の案内は、双方向である必要があります。

外国で交通機関を利用する際のストレスとして料金の支払いがあります。1枚のカードで、その都市の全ての交通機関が利用できると便利ですね。福岡の交通機関において、乗車カードの共有状況は進んでいますか。

事務局

西鉄とJR九州を共同利用できる乗車カードはありません。現在、西鉄と地下鉄は「よかネットカード」、地下鉄とJRは「わいわいカード」によって共同利用が可能です。関西では「スルッとKANSAI」協議会が発行している「スルッとKANSAI」(JR以外の鉄道やバスが利用可能)とJR西日本が発行している「ICOCA」の共通利用の検討が進められています。

委員長

両替の問題はどうでしょうか。両替もビジターにとっては大きな関心です。かつて中国から人民元を持ち出す場合、中国に持ち込んだ人民元の額を超えることはできませんでした。以前講演料を人民元で頂いた場合があります、とても困りました。

事務局

福岡銀行の場合、人民元を扱っている店舗は本店と国際線ターミナル出張所のみです。韓国ウオンを扱っているのは本店など9店舗です。ちなみに米ドルは、中央区の店舗だけで9店舗が取扱っています。

外井委員

中国や韓国からのビジターは自国通貨の両替が難しいと知っており、あらかじめ米ドルで準備してきます。

坂梨委員

先程、中国へのシャーシの乗り入れが課題として取り上げられましたが、韓国への乗入れ状況はどうなっていますか。

事務局

日韓の場合、トラックについては活魚車や半導体を輸送する特殊車両は韓国に乗り入れています。乗用車については、手続きは必要ですが相互乗り入れは可能です。

委員長

「一人歩きできるまちづくり」はどちらかというと観光客向けの印象があります。ビジネスビジターは、相手企業からのお迎えがあり一人歩きする機会は以外と少ないのです。中長期的には外国人が乗用車で移動できることも含めた環境を整備する必要があります。

そのためキャッチフレーズも、「一人歩きできるまちづくり」とは違ったフレーズを考えなければなりませんでしょう。

議事. 2 報告書の取りまとめ（案）について

委員長

今回の調査は、他機関の調査ともオーバーラップする部分が出てくるのでしょうか。

事務局

都心部でビジネスマン対象に施策を打ち出そうとすれば、通信局が担当する通信インフラの問題等にも触れることになります。

委員長

ビジターや日本の海外旅行者にとって、携帯電話はコミュニケーションツールとして不可欠なものです。携帯電話の海外での利用や規格統一は、どのような状況ですか。

事務局

AU では、一部の機種はそのまま海外でも利用できるようですが。FOMA の場合、FOMA カードを海外でレンタルした携帯電話に挿入することにより、海外においてもいつもの携帯電話番号・メールアドレスが利用できます。

携帯電話の規格は、日本、米国、欧州でそれぞれ違います。NTT ドコモは独自の規格を採用しています。規格統一に向けた動きはありますが、統一が行われるのは次世代以降の機種になるでしょう。

委員長

上海調査はどのように盛り込むのでしょうか。

事務局

第 章のビジネス交流拡大に向けた取組みの中に加筆していきたいと思います。根本先生のご紹介により物流事業者や物流を研究している研究機関を訪問する予定です。中国から見た九州のビジター受け入れ態勢や物流に関わる課題を明らかにし、これまでの議論の検証も行いたいと思います。

委員長

上海で九州とのビジネスを実施されている日系企業との意見交換の予定はありますか。

事務局

はい、予定しております。調整中の部分もありますが、西日本銀行の上海事務所でのヒアリングを予定しており、その後上海駐在員の方と食事をしながら意見交換を行う予定です。

委員長

上海では、外国人が一人歩きできるような取組みがなされているのでしょうか。上海の地下鉄は一人でも利用しやすいです。調査団もそれぞれ一人歩きをしてみると、課題も明確になるでしょう。

外井委員

章の表題は単なる「ビジター」ですが、章の表題では「ビジネス」という言葉がついています。そのあたりも統一する必要があるのではないのでしょうか。

委員長

章の表題で「ビジネス」という言葉を使わないといけないのでしょうか。

事務局

今回の調査は、ビジネスビジターの拡大が目的です。交流拡大というどうしても観光客がテーマになりますから、今回は視点を変えてビジネス客の拡大を中心に考えています。福岡市や長崎市の調査は観光客がメインです。

委員長

ビジネスビジターにとっては、子弟の教育や住宅等が重要な問題となります。短期での解決は難しいので、中長期的に考えていく必要があります。ですから今回提案された短期のアクションプランはこのままで、ビジネスビジター拡大に向けたアクションプランは中長期的課題としてまとめてはどうでしょうか。

事務局

章は短期のアクションプランだけでなく、中長期のアクションプランも取り上げてはどうでしょうか。中長期のプランにはビジネスビジター拡大の方向性が多く含まれています。

委員長

シャーシや空港の問題が解決できれば、ビジネスビジター拡大においてボディーブローのように効果が生じてきます。短期的なアクションプランも、観光客だけでなくビジネスビジター拡大に大いに関係があります。アメリカのシアトルは日本人観光客が多く、安心してまちを歩けます。ですから日系企業が進出し、ソフトバンクの城島もシアトルを選ぶわけです。ドイツのデュッセルやカナダのバンクーバーが、日本人にとっては馴染みの深いまちです。そういったまちづくりは、外国企業からの投資につながるのです。資料1の18ページでは、アクションプランが短期と中長期と分けられています。短期と中長期に連続性をもたせれば、観光客向けと思われる短期のアクションプランでもビジネスビジター拡大のアクションプランとも考えることができます。

事務局

世界共通の絵文字や手話はあるのでしょうか。

事務局

博多駅で展開されている手話サービスは日本人向けです。手話は国によって違いがあり、国際的な手話は3つあります。アメリカ手話、イギリス手話、それからヨーロッパの国際手話です。

案内所の「i」マークは世界共通と聞いています。それから赤十字のマークなども世界共通です。絵文字はもともと東京オリンピックで日本人が考案したものです。

事務局

報告書の用語は、わかりやすい言葉に言い換え、必要に応じて解説を掲載するべきでしょう。例えばシャーシです。一般の方はシャーシと言われても、ピンときません。

委員長

一般の方にも配慮した報告書にしましょう。ところで、創発という言葉の意味はなんでしょう。

外井委員

創発は複雑系というものです。1つのプレーヤーが動きまわることで、今まで予想しなかったことが生じる。

委員長

プレーヤーは4つの局ということでしょうか。

坂梨委員

イミダスによれば、ロボティックスの用語です。システムの上位レベルに備わっていない機能が、明示的な指定無しで下位レベルから突然発現することと書いてあります。例として、蟻の集団の秩序だった行列は個々の蟻の行動から創発される。どの蟻も全体のことは関知していないが、全体の秩序は保たれるとあります。

委員長

経済学ではミクロ的に最適であっても、マクロ的に最適とは言えません。例えば、ビジネスマンが最適な出勤方法として自家用車を選択したとすると、渋滞が生じ大きな社会損失を招きます。創発の考え方と経済学では反対ですね。

以 上

外国人ビジネス客アンケート

はじめに今回の訪日の目的についてお聞かせください。

- 1．仕事（商談、会議、視察・研修、コンベンションなど） 2．仕事兼観光
3．観光・娯楽 4．留学 5．市民交流（文化・スポーツ交流など）

問1：今回の仕事の目的は何ですか。当てはまる番号すべてに○をつけてください。

- 1．営業・販売活動 2．打ち合わせ 3．情報収集
4．素材や商品の調達 5．研修・視察 6．商談会・見本市出展
7．留学・語学研修 8．人材獲得 9．その他（ ）

問2：今回訪問した企業等の業種はどれですか。当てはまる番号すべてに○をつけてください

- 1．製造業 2．流通業 3．情報通信業 4．サービス業 5．行政機関
6．大学等の研究機関 7．その他（ ）

問3：今回の来日ではどこから入国しましたか。

- 1．福岡空港 2．博多港 3．他の空港・港（名称 ）

問4：入国後によく利用した交通機関は何ですか。多く利用したもの2つまでに○をつけてください。

- 1．鉄道 2．路線バス 3．貸切バス 4．タクシー 5．レンタカー
6．自家用車等による送迎 7．飛行機 8．その他（ ）

問5：九州とアジアを結ぶ交通の便や九州内の交通の便などについてどのように評価されますか。
それぞれの項目について、5段階評価で当てはまる欄に○をつけ、そのように評価した理由があれば、具体的に教えてください（評価の理由については、調査員に直接お話しください。直接記入されても結構です）。

	よい	やや良	普通	やや悪	悪い	評価の理由
九州～アジアを移動する際の利便性（運行頻度や所要時間等）						
九州～アジアの移動にかかるコスト						
九州内の公共交通機関の利便性（運行頻度や所要時間等）						
福岡市内の公共交通機関の利便性（運行頻度や所要時間等）						
九州内の道路網の整備状況						
九州内の移動にかかるコスト						
交通情報（公共交通機関や道路標識等）の多言語対応						
異なる交通機関相互の連携（乗換えの利便性、共通切符等）						

問6：仕事の際に通訳を使いましたか。

- | | |
|-----------------------|-------------------------|
| 1. 自国の通訳を同行させた | 2. 九州で通訳を手配した |
| 3. 九州外の日本で通訳を手配した | 4. 相手が通訳を手配していた |
| 5. 通訳は使っていない（英語でやり取り） | 6. 通訳は使っていない（英語以外でやり取り） |

問7：ビジネスの場としての九州の強みはどのように感じられますか。当てはまるもの全てに○をつけてください。

- | | | |
|-------------|--------------|---------------|
| 1. アジアへの近接性 | 2. 高速交通体系の充実 | 3. 空港・港湾機能の充実 |
| 4. 福岡市の活力 | 5. 市場規模の大きさ | 6. 電気機械産業の集積 |
| 7. 自動車産業の集積 | 8. 食品関連産業の集積 | 9. 大学・研究機関の集積 |
| 10. 人材の集積 | 11. 豊かな自然環境 | 12. その他（ ） |

問8：九州を訪れるにあたってどのような情報を入手されましたか。入国前と入国後別に当てはまる番号すべてを下の欄に記入してください。

- | | | | |
|---------------|--------------|----------------|------------|
| 1. 宿泊施設の紹介・予約 | 2. 交通情報 | 3. 交通機関のチケット予約 | |
| 4. 産業・経済の概要 | 5. 観光・イベント情報 | 6. 食事 | 7. レジャー・娯楽 |
| 8. 外国人向けサービス | 9. その他（ ） | | |

入国前に収集した情報	入国後に収集した情報

問9：九州の情報はどのような方法で収集しましたか。入国前と入国後別に当てはまる番号すべてを下の欄にご記入ください。

- | | |
|----------------------|----------------------|
| 1. インターネット（日本の公式サイト） | 2. インターネット（自国の公式サイト） |
| 3. インターネット（日本の個人サイト） | 4. インターネット（自国の個人サイト） |
| 5. 新聞・雑誌、ガイドブック | 6. 知人からの情報・口コミ |
| 7. テレビ・ラジオ | 8. その他（ ） |

入国前に情報収集した方法	入国後に情報収集した方法

問10：入国後に使用したインターネットに○をつけてください（○はいくつでも可）

- | | |
|-------------------|----------------------|
| 1. 持参したパソコンから接続 | 2. 宿泊施設備え付けのパソコンから接続 |
| 3. インターネットカフェから接続 | 4. 持参した携帯電話から接続 |
| 5. レンタルした携帯電話から接続 | 6. インターネットは使っていない |

【ここから先は、福岡市での滞在についておたずねします】

問11：福岡市への訪問目的は何ですか。

- | | | |
|--------------------------|-------|-------|
| 1. 空港・港から出入国するため（そのためだけ） | 2. 仕事 | 3. 観光 |
|--------------------------|-------|-------|

問12：仕事を終えてから、又は、福岡に到着してから飛行機や船の出発までの間、主にどこで過ごされましたか。

- | | | |
|------------------|--------------|-------------|
| 1. 空港・港の施設内 | 2. 空港・港の徒歩圏内 | 3. 博多駅の徒歩圏内 |
| 4. 1～3以外の福岡市内（ ） | 5. 福岡市外（ ） | |

問13：福岡市へはどの程度滞在されましたか。

- | | | | |
|----------------|----------|---------|--------|
| 1. ほとんど滞在していない | 2. 2～3時間 | 3. 半日程度 | 4. 1日 |
| 5. 2～3日 | 6. 4～5日 | 7. 6～7日 | 8. 8日～ |

問 14：福岡市で自由に行動できる時間はどの程度ありましたか。

1．ほとんどない 2．2～3時間 3．半日程度 4．1日 5．2日 6．3日～

問 15：福岡市で行ったところ、体験したことと、次回訪れたときに行きたい・体験したいことを以下の選択肢から当てはまる番号すべてを選んで、下の欄に記入してください。

1．デパート 2．電器店 3．観光施設() 4．神社・仏閣等の史跡
5．博物館・美術館 6．レストラン 7．屋台 8．海や山等の自然景勝地
9．伝統工芸の制作体験 10．コンサート、祭・イベントへの参加
11．市民との交流 12．その他()

行ったところ、体験したこと	次回行きたい・体験したいこと

問 16：福岡市での飲食や宿泊のサービス、ホスピタリティについてどのように評価されますか。それぞれの項目について、当てはまる番号に○をつけてください。

【飲食】 料金 1．よい 2．ややよい 3．普通 4．やや悪い 5．悪い
接客 1．よい 2．ややよい 3．普通 4．やや悪い 5．悪い
言語対応 1．よい 2．ややよい 3．普通 4．やや悪い 5．悪い
味 1．よい 2．ややよい 3．普通 4．やや悪い 5．悪い
【宿泊】 料金 1．よい 2．ややよい 3．普通 4．やや悪い 5．悪い
接客 1．よい 2．ややよい 3．普通 4．やや悪い 5．悪い
言語対応 1．よい 2．ややよい 3．普通 4．やや悪い 5．悪い
アメニティ 1．よい 2．ややよい 3．普通 4．やや悪い 5．悪い

問 17：福岡市内での滞在で個人的に使った費用はいくらですか。金額を記入してください。

宿泊費	飲食費	市内交通費	土産・買物	娯楽費	その他	合計
円	円	円	円	円	円	円

問 18：福岡の魅力を感じる場所はどこですか。当てはまるものすべてに○をつけてください。

1．歓楽街等の都市の魅力 2．神社・仏閣等の歴史 3．特産物や食べ物の魅力
4．近隣に温泉、観光地が多い 5．自然や海 6．施設整備等都市のインフラ
7．来訪のための交通アクセス 8．ホスピタリティ 9．その他()

最後にあなた自身のことについておたずねします

国 籍		性 別	男	女
年 代	1．10代 2．20代 3．30代 4．40代 5．50代 6．60代 7．70代～			
九州への来訪	1．はじめて 2．2回 3．3～5回 4．6～9回 5．10回～			
九州滞在期間	1．1日 2．2日 3．3日 4．4～5日 5．6～7日 6．8～14日 7．15～30日 8．1か月～半年 9．半年～			
職 業	1．役員・管理職 2．専門職 3．会社員 4．公務員・団体職員 5．自営業 6．パート・アルバイト 7．学生 8．その他			

【以下の質問については、調査員が直接おたずねして記入します。お手数でなければ、記入していただいても結構です】

問 19：今回の仕事での訪問地はどこですか。当てはまる場所全てに○をつけてください。

- | | | | | |
|--------|--------|---------|--------|--------|
| 1．福岡市 | 2．北九州市 | 3．他の福岡県 | 4．佐賀県 | 5．長崎県 |
| 6．熊本県 | 7．大分県 | 8．宮崎県 | 9．鹿児島県 | 10．広島県 |
| 11．東京都 | 12．大阪府 | 13．その他（ | ） | |

問 20：仕事以外の場面で言葉の不自由は感じましたか（4、5 と答えた方はどのような場面で不自由を感じましたか。具体的内容を教えてください）

- | | | |
|----------|-------------|-----------|
| 1．感じなかった | 2．あまり感じなかった | 3．どちらでもない |
| 4．やや感じた | 5．感じた | |

（不自由を感じた具体的な内容）

--

問 21：九州におけるビジネス活動を円滑に行うために、どのようなインフラやサービスがあったら便利ですか。具体的に教えてください。

--

問 22：乗り継ぎの合間など自由に行動できる時間がある場合、どこにどのような情報があれば便利ですか。

--

問 23：仕事は抜きにして、観光等で福岡市に再び行きたいと思いませんか。

- | | |
|------|--------|
| 1．思う | 2．思わない |
|------|--------|

そう思う理由	
--------	--

問 24：今回の来訪で最もおいしかった食べ物は何ですか。また、あなたの国で売れそうな日本の農林水産物・食品は何ですか。いくつでも結構です。

おいしかった食べ物	売れそうな農林水産物・食品

ご協力ありがとうございました

外国人観光客アンケート

はじめに今回の訪日の目的についてお聞かせください。

1. 仕事（商談、会議、視察・研修、コンベンションなど） 2. 仕事兼観光
3. 観光・娯楽 4. 留学 5. 市民交流（文化・スポーツ交流など）

問 1 : 今回の訪問目的は何ですか

1. 観光 2. 市民交流（文化交流、スポーツ交流等） 3. コンサート・演劇等の鑑賞
4. 留学 5. その他（ ）

問 2：市民交流の方、留学生の方。団体の活動内容、学校についてお聞かせください

- 団体（活動内容）
●学生 1. 大学 2. 短期大学 3. 専門学校 4. 高校 5. その他（ ）

問3：あなたの福岡市の認知度についてお伺いします。

1. 知っていた 2. あまり知らなかった 3. 知らなかった

問4：入国後によく利用した交通機関は何ですか。多く利用したもの2つまでに○をつけてください。

1. 鉄道 2. 路線バス 3. 貸切バス 4. タクシー 5. レンタカー
6. 自家用車等による送迎 7. 飛行機 8. その他()

問5：九州とアジアを結ぶ交通の便や九州内の交通の便などについてどのように評価されますか。
それぞれの項目について、5段階評価で当てはまる欄に○をつけ、そのように評価した理由があれば、具体的に教えてください（評価の理由については、調査員に直接お話しください。直接記入されても結構です）。

	よい	やや良	普通	やや悪	悪い	評価の理由
九州～アジアを移動する際の利便性（運行頻度や所要時間等）						
九州～アジアの移動にかかるコスト						
九州内の公共交通機関の利便性（運行頻度や所要時間等）						
福岡市内の公共交通機関の利便性（運行頻度や所要時間等）						
九州内の道路網の整備状況						
九州内の移動にかかるコスト						
交通情報（公共交通機関や道路標識等）の多言語対応						
異なる交通機関相互の連携（乗換えの利便性、共通切符等）						

問 6：観光の際に通訳を使いましたか。

- 1．自国の通訳を同行させた 2．九州で通訳を手配した
3．九州外の日本で通訳を手配した 4．旅行社が通訳を代行していた
5．通訳は使っていない（英語でやり取り） 6．通訳は使っていない（英語以外でやり取り）

問 7：九州を訪れるにあたってどのような情報を入手されましたか。入国前と入国後別に当てはまる番号すべてを下の欄に記入してください。

- 1．宿泊施設の紹介・予約 2．交通情報 3．交通機関のチケット予約
4．市民団体の情報 5．観光・イベント情報 6．食事 7．レジャー・娯楽
8．外国人向けサービス 9．その他（ ）

入国前に収集した情報	入国後に収集した情報

問 8：九州の情報はどのような方法で収集しましたか。入国前と入国後別に当てはまる番号すべてを下の欄にご記入ください。

- 1．インターネット（日本の公式サイト） 2．インターネット（自国の公式サイト）
3．インターネット（日本の個人サイト） 4．インターネット（自国の個人サイト）
5．新聞・雑誌、ガイドブック 6．知人からの情報・口コミ
7．テレビ・ラジオ 8．その他（ ）

入国前に情報収集した方法	入国後に情報収集した方法

問 9：入国後に使用したインターネットに○をつけてください（○はいくつでも可）。

- 1．持参したパソコンから接続 2．宿泊施設備え付けのパソコンから接続
3．インターネットカフェから接続 4．持参した携帯電話から接続
5．レンタルした携帯電話から接続 6．インターネットは使っていない

【ここから先は、福岡市での滞在についておたずねします】

問 10：福岡市への訪問目的は何ですか。

- 1．空港・港から出入国するため（そのためだけ） 2．観光 3．その他（ ）

問 11：福岡に到着してから飛行機や船の出発までの間、主にどこで過ごされましたか。

- 1．空港・港の施設内 2．空港・港の徒歩圏内 3．博多駅の徒歩圏内
4．1～3以外の福岡市内 5．福岡市外（ ）

問 12：福岡市へはどの程度滞在されましたか。

- 1．ほとんど滞在していない 2．2～3時間 3．半日程度 4．1日
5．2～3日 6．4～5日 7．6～7日 8．8日～

問 13：福岡市で自由に行動できる時間はどの程度ありましたか。

- 1．ほとんどない 2．2～3時間 3．半日程度 4．1日 5．2日 6．3日～

1．デパート 2．電器店 3．観光施設（ ） 4．神社・仏閣等の史跡
5．博物館・美術館 6．レストラン 7．屋台 8．海や山等の自然景勝地
9．伝統工芸の制作体験 10．コンサート、祭・イベントへの参加
11．市民との交流 12．その他（ ）

【飲食】	料金	1. よい	2. ややよい	3. 普通	4. やや悪い	5. 悪い
	接客	1. よい	2. ややよい	3. 普通	4. やや悪い	5. 悪い
	言語対応	1. よい	2. ややよい	3. 普通	4. やや悪い	5. 悪い
	味	1. よい	2. ややよい	3. 普通	4. やや悪い	5. 悪い
【宿泊】	料金	1. よい	2. ややよい	3. 普通	4. やや悪い	5. 悪い
	接客	1. よい	2. ややよい	3. 普通	4. やや悪い	5. 悪い
	言語対応	1. よい	2. ややよい	3. 普通	4. やや悪い	5. 悪い
	アメニティ	1. よい	2. ややよい	3. 普通	4. やや悪い	5. 悪い

1. 歓楽街等の都市の魅力 2. 神社・仏閣等の歴史 3. 特産物や食べ物の魅力
4. 近隣に温泉、観光地が多い 5. 自然や海 6. 施設整備等都市のインフラ
7. 来訪のための交通アクセス 8. ホスピタリティ 9. その他()

170

「ビジター拡大に向けた社会資本活用調査検討」委員会

委 員 名 簿

(五十音順、敬称略)

氏 名	所 属
坂梨 正雄	(社)九州・山口経済連合会常務理事
田中 豊	アジアネット代表
外井 哲志	九州大学大学院工学研究院環境都市部門助教授
根本 敏則	一橋大学大学院商学研究科教授
矢田 俊文	北九州市立大学学長

委 員 会 開 催 状 況

	開催年月日	会 場
第 1 回	平成17年11月14日	ホテルクリオコート博多 4 階 パロックC・D
第 2 回	平成18年2月22日	九州経済調査協会 6 階 中会議室
第 3 回	平成18年3月15日	九州経済調査協会 6 階 中会議室