

ハワイのツーリズムの動向とそこから日本のツーリズムが学びたいこと

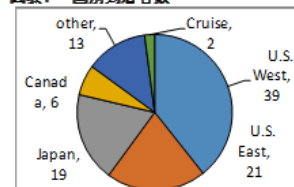
2015 年 10 月寄稿

経営士・技術士 西 満幸

まえがき

ハワイ州の人口は 142 万人（2013 年、以下原則として 2013 年値）で観光に力を入れている。同様に観光に力を入れている沖縄県の人口 142 万人と同じである。しかし州外観光客からの収入はハワイ州が 1.4 兆円に対し沖縄県は 3,380 億円に過ぎない。ハワイは北米とアジアの中間に位置し自然豊かな常夏の国という有利性を今後さらに、タイムシェアの拡大、空港拡張、新交通の導入、ホテルのリニューアル並びにショッピングセンター拡張などによりさらに観光地としての魅力度を向上させようとしている。これらのハワイのツーリズムの動向から我が国のツーリズムが学びたいことについて考察する。

図表1 国別到着者数

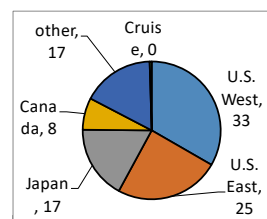


1 ハワイツーリズムの特徴

(1) 州外からの訪問客と観光収入

2013 年のハワイの観光客は空路 800 万人、クルーズ 17 万人、計 817 万人(1 日平均 22.4 万人)である。内訳は本土米国人 60%:海外 40%(日本 19%)となっている。観光収入は 144 億 \$ (約 1.4 兆円) で米国全体 1,396 億 \$ の 10%を占めている。内訳は本土米国人 58%、海外旅行客が 42%(日本人 17%)である。

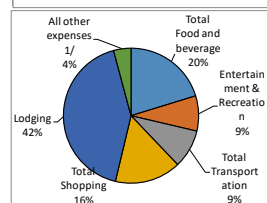
図表2 国別観光消費額



人口がほぼ同じである沖縄県の県外訪問者からの観光収入は 3,380 億円、県内を含む観光収入は 4,390 億円 で国全体の国内旅行消費額 20.2 兆円の約 2%である。金額、地域に占める割合ともハワイに比べると少ない。

(2) 1 旅行 1 人当たりの観光支出額と 1 日当たり観光支出額

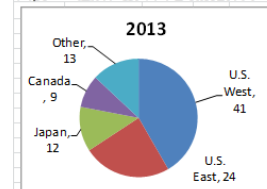
1 旅行 1 人当たり観光支出は 1,814 \$ である。1 日当たりの観光客の平均支出額は 194 \$、日本人 276 \$、2 番目に外国人観光客が多いカナダ人 164 \$ である。日本人は短期間滞在のため 1 日当たりの支出額が多い。買い物の割合が 29%と多く、宿泊費 37%と交通費 4%は平均より少ない。カナダ人の宿泊費は 47%、買い物 10%、交通費 11%であり日本人の消費傾向と異なる。



(3) 宿泊日数と主要島別宿泊日数

州外からの訪問者の宿泊日数は 7,405 万泊、1990 年の 1.3 倍となっている。オアフ島は 47% (1990 年 54%)、マウイ島 26% (23%)、ハワイ島 15% (11%)、カウアイ島 12% (11%) である。この間の宿泊日数はオアフ島 1.2 倍、他島 1.5 倍の伸びであった。このため、オアフ島の宿泊日数の割合は 7%減少した。

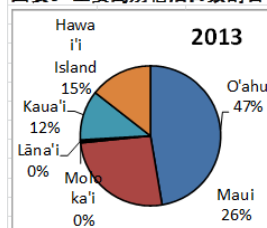
図表4 宿泊日数の国地域別割合(%)



(4) 平均滞在日数と訪問回数

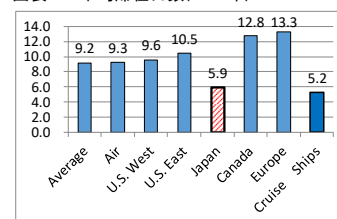
観光収入に最も影響を及ぼす滞在日数は空路平均 9.3 泊である。外国人

図表5 主要島別宿泊日数割合



観光客 1 位日本、2 位カナダである。カナダ人は 13.3 泊で日本人の 5.9 日の 2 倍以上である。1990 年の平均滞在日数は 8.4 泊でありこの間に 0.9 泊増加、特に海外の宿泊は 1.3 泊増加している。ちなみに訪日外国人 1,038 万人の平均宿泊日数は 3.2 日 (3,350 万泊) である。ハワイ州への訪問回数はリピータ客が全体の 65% である。平均訪問回数は 5.0 回、日本人は 3.9 回となっている。

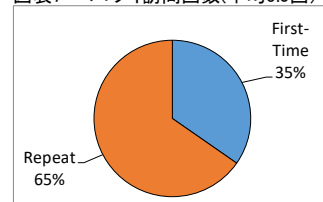
図表6 平均滞在日数(2013年)



(5) 宿泊施設と施設別宿泊状況

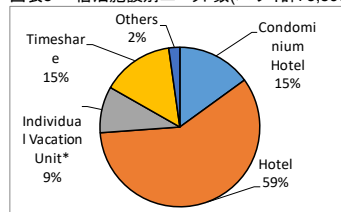
ハワイ州の宿泊室数は約 74,000 室である。施設別ユニット数はコンドミニアム 15%、ホテル 59%、独立施設 9%、タイムシェア 15%、その他 2% である。

図表7 ハワイ訪問回数(平均5.0回)

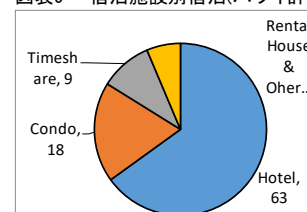


実際の施設別宿泊状況はホテル 63% (日本人 85%、カナダ人 41%)、コンドミニアム 18% (10%、36%)、タイムシェア 9% (4%、8%)、レンタルハウス他 6% (1%、15%) となっている。日本人の特徴としてホテル利用者が圧倒的に多く、コンドミニアムとタイムシェア利用者が少ない。一方、カナダ人はコンドミニアムとタイムシェアの利用者がホテル利用者を上回り、長期滞在型のツーリズムとなっている。

図表8 宿泊施設別ユニット数(ハワイ計73,893)



図表9 宿泊施設別宿泊(ハワイ計)

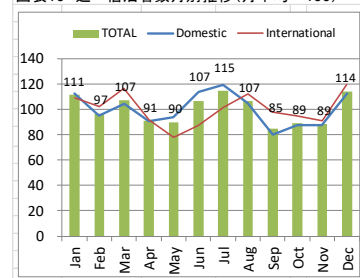


(6) 月別宿泊者

月別宿泊者の最低は 1 月で月平均の 85%、最大は 7 月の 115% である。カナダ人が冬場に多いなど海外観光客により月別に平準化される傾向である。ハワイの 8 月の外国人観光客そのものは、日本からの観光客が多いため、7 月より 2 ポイント多い。

日本の月別宿泊者の最低は月平均の 81% (1 月)、最大は 143 (8 月) で、ハワイに比べ最低・最高とも変動幅が大きい。

図表10 延べ宿泊者数月別推移(月平均=100)



2 タイムシェア

(1) タイムシェア経営の始まり

1990 年初めから米国で始まった契約方式で永代所有権と年間 7 泊の無料の利用権付き会員権である。所有権と利用権の付いているのが特徴である。1 部屋は 52 ロで販売される。所有するのに比べれば比較的手頃の価格設定となっている。リゾート地で普段の生活しながらバケーションを長期間エンジョイする欧米人のツーリズムスタイルにフィットしたシステムといえる。タイムシェア業界の会員数上位 3 社はウィンダム・バケーション・オーナーシップ、マリオット・バケーションクラブ、ヒルトン・グランドバケーションズ・クラブでありそれぞれ 90 万人、42 万人、22 万人のオーナー会員を有している(各社ホーム

ページ)。会員はタイムシェア会社が運営する他の施設やホテル、ならびに他のタイムシェア会社が運営する世界中のコンドミニアムなどの施設をエクステンジ・プログラムで利用可能なシステムとなっている。

(2) タイムシェア経営

タイムシェア部門の経営は各社が必ずしも順調とは言えないが、会員数第 3 位の H ホテルグループ（タイムシェア参入は 1992 年）の

図表11 Hホテルグループの概要(2014年12月末、売上高・利益は100万\$)

	ブランド	ホテル数	国・地域	部屋数	売上高	利益	売上高 比14/04
全体(A)	12	4,322	94	715,000	10,502	2,508	2.5
タイムシェアのみ(B)	1	44	4	6,794	1,171	334	2.5
B/A(%)	-	1	4	1	11	13	-

場合は順調に業績を伸ばしている。部屋数は全体の 1%程度であるが売上高・利益とも全体の 10%以上を稼いでいる。当初はハワイ州オアフ島内では既存物件の改装、改築等で物件を提供していたが 10 年前よりタイムシェア専用棟を建設し新築物件の提供を行っている。現在ワイキキの施設内ではタイムシェア部屋数割合が全体の 3 割を超えており、2 年後にはさらに 1 棟完成しタイムシェアの部屋数割合は 4 割となる。このグループの日本人会員数は 4 万人（全オーナーの 2 割）を超えており、日本人にも新しいバケーションスタイルが定着しつつある。

(3) タイムシェアの販売例

2LDK の場合 1 室 7～9 万ドル前後で販売されている。1 室を 52 口の区分所有で販売されるので全口が完売できればタイムシェア運営会社は 1 室約 400 万ドルの売上となる。実際は約 8 割の口数

図表12 タイムシェア物件例(2LDKの例) 単位:部屋・ベランダ面積(m²)、価格\$

部屋 面積	ベラ ンダ	クラブ ポイント	価格	年間 管理費	部屋 タイプ	シーズン	ビュー	設備	築	備考
105	23	9,600	65,000	1,700	プレミア	ブラチナ	オーシャンフロント	フルキッチン	43年	2008年11月
93	14	12,600	87,000	1,700	プラス	ブラチナ	パースシャルオーシャンビュー	+洗濯機	7年	2015年4月

注1:所有権は永代所有、年間7泊無料、4名まで登記可、
注2:価格設定は特定週、ブラチナ、ゴールデン、隔年。年間1部屋52口
注3:ビューはオーシャンフロント、オーシャンビュー、ガーデンビュー、マウンテンビューなど
注4:隔年利用(奇数・偶数年)は上記価格の6割程度

程度が売却済みで残りは自己所有としてホテル事業として運営しているようである。このほか運営会社は年間約 1,700 \$ の管理費をオーナーから徴収、これも完売できれば 1 室当たり年間約 9 万ドルの管理費収入となる。この管理費は日常の施設管理のほか予備費としてプールされ 7 年に 1 回程度の部屋などの改修費に充填される。

タイムシェアを購入する場合は、基本的には永代使用を目的として購入したほうが良いようである。利用が少ない場合は約 20 万円の年間管理費、売却価格が購入価格の数分の 1 程度といわれており、数年間などの短期利用目的は得策ではない。このため、購入に当たり慎重に検討を要する。一般に 7 年間利用すれば元が取れる価格設定といわれている。2LDK の部屋を購入した場合、年間宿泊費約 100 万円相当ではないかと想定される。

3 ハワイのツーリズム関連インフラ体系

長期滞在型のツーリズムを志向したタイムシェアやリゾートホテルなど宿泊施設の建設が盛んである。あわせて、空港、新交通導入、バスなど公共交通機関と自家用車・乗客などとのシームレスなシフト (kiss-and-ride) 施策により市内交通の混雑緩和と地球環境配慮型交通体系整備を図ろうとしている。観光客に優しいあらゆる対応が官民一体、市民を巻き込んで実施されているように実感する。

3.1 空港

ホノルルインターナショナル空港はハワイ州政府が所有する 3,753m、3,658mを含む 4 本の滑走路、2 本の水滑走路と 3 ターミナルを持つ 24 時間空港である。ホノルル中心まで 15 km の至近距離にある。2013 年の離着陸回数 28 万回、旅客 1,930 万人、国際線 27、国内線 3、コムータ 4 が就航している。目的別では成田が断然トップで 155 万人である。2013 年から 4 年間計画で改修・改築工事が開始され、大型飛行機向け滑走路の拡幅、ゲートは現在の 52 カ所から 58 カ所、駐機場は現在の 55 カ所から 65 カ所への増加を予定。駐車場は 1800 台増設され 6300 台となる。2017 年に完成予定である。これらの空港容量の拡大により国際線やハワイ島間の旅客拡大に対応する。

3.2 新交通：HRT (Honolulu Rail Transit) (ルート図&車両)

オアフ島の人口は 98 万人でハワイ州の 70% が居住している。HRT はホノルル市とパール市などを結んだ新交通である。道路交通緩和のためのパーク・アンド・ライド (kiss-and-ride) など地球環境にも配慮した交通政策がとられ、現在建設中である。完成予定 2019 年(一部 2018 年) 完成後は市内の自動車交通量を 4 万台低減できる見込み。



① kiss-and-ride : 4 駅に計 4100 台の駐車場新設。自家用車・自転車→公共交通機関

② 区間：アラモアナ・ショッピングセンター～パールシティ～カボレイ間計 21 駅。延長約 32 km、無人運転、1 列車 4 両編成 800 人 (TheBus の約 10 台分)、全線高架。輸送量 119,600 人/平日。運行時間 4 : 00am～深夜。運転間隔 5～10 分。運賃は The Bus と単一運賃システム。



③ ユニバーサルデザイン : Americans with Disabilities Act (ADA:障害者法).に完全準拠

④ その他 : 自転車、サーフボード、車椅子、ベビーカー、旅行鞆可

3.3 地域内交通 (The Bus) の特徴(数値は 2014 年)

① 経営

オアフ島内に張り巡らされたバスルート。アラモアナセンターを中心に定期バス路線 101 路線(平日 4163 本)と約 4,000 の停留所がある。アメリカ障害者法 (1990 (ADA)) は定期バス路線と自宅までのパラトランジット (障害者の移動の自由を保証する送迎サービス) を義務付けている。このため障害者用にはハンディバンバスが提供されている。9 つの乗換センターがある。年間のバス利用者は 7,500 万人。運営は The Bus が市営バス、ハンディバンは民間に委託されている。収入は 2.2 億 \$ である。

② バス台数

図表 TheBusの利用者・台数・従業員(2014)				
	単位	路線バス (A)	ハンディバン バス(B)	計 (C)
平日利用者	人/日	229,400	3,600	233,000
年間利用者	千人	73,800	1,050	74,850
路線数	路線	101	—	—
平日運行証本数	本	4,163	—	—
平均トリップ	マイル	5.2	12.0	—
平日運行距離	マイル	66,180	23,000	89,180
台数	台	519	162	681
従業員	人	1,464	381	1,845

注1: 利用料金片道2\$

注2: 運行時間は4 am～1 am、主要市街地の路線から3/4マイルは24時間

注3: 観光等で訪問する外国人の場合は原則年間21日以内

注4: 1日に複数箇所可(病院、美容院、図書館、...)

注5: 平日1路線平均バス本数は41本

注6: 路線バス用の519台のうち111台(21%)が二連節バス

定期路線バス用が 519 台、障害者用のハンディバンが 162 台、合計 781 台がある。路線バスのうち 111 台が連節バスで特急急行・幹線に利用されている。

③ ユニバーサルデザイン：平日のハンディバン利用者は 3,600 人で全利用者の 2% である。主要市街地の幹線から 3/4 マイルの範囲に住む住民に対しては 24 時間、それ以外の地域では深夜を除く 21 時間サービスが 365 日提供されている。障害者の年間利用者は全体の 1% に対して、バス台数の 24%、従業員の 21% が障害者に対してサービスを提供している。観光等で訪問する障害者は年間 21 日間同様なサービスが受けられる。

④ TheBus は車椅子 2 台分(座席計 10 人分)が標準装備。障害者は自走で車椅子専用の場所に駐車。運転手はエレベーター式の昇降機を運転席から操作し、障害者が所定の位置に移動後、固定ベルトで車椅子を固定する。車椅子の制限重量は 160 ポンド (73kg) である。



⑤ 自転車ラック：2～3 台分がバス前方に設置され、運転手は運転席から利用者の固定・離脱状況を確認できる。



⑥ シニア(65 歳以上)：国籍とは無関係に 1 カ月 5 \$ の定期券を提供している。

⑦ IT 化：ルート図、時刻表のほか停留所までの経路、便ごとの全停留所の到着時刻が閲覧、プリントアウトできる。乗客はリアルタイムにバス運行状況をスマートフォンなどで時間の情報とともに地図上で確認できる。

3.4 ハワイのショッピングセンター

買物はツーリズムの楽しみの一つである。屋外型ショッピングモールでは世界最大のアラモアナショッピングセンターは、現在 19 万 m² の店舗面積である。290 店舗（飲食店 70 店含む）を有し 1 日 10 万人以上、年間 4,800 万人が訪れている。2016 年の拡張後は 25 万 m² の大ショッピングセンターとなる。デパートは新たに 2 店舗進出し既存を含め 3 店舗となる。Valet 方式の駐車サービスを有する駐車場は現在 9,800 台のスペースがあり拡張後は 10,800 台となる。2019 年になるとここには H R T のターミナル駅が完成し旅行客には買い物、飲食、観光、空港利用（ターミナル駅から 16 分の所要時間）などさらに便利になる。

3.5 ツーリズム情報の提供

観光客にとって滞在中の旬な情報が有益であり、ホノルル市の場合英語、日本語、韓国語、中国語、スペイン語の無料の情報誌が数多くある。内容はイベント、買い物、食事、観光、アクティビティ、美容、地図などである。日本語の情報誌は英語とほぼ同数で約 10 種類あり(写真)旬な情報を得るのに重宝されている。買い物や食事などのクーポンがついており 160 ページ程度のものが多い。これらは隔月発刊が多く、英語版には週刊で発行されているものもある。



3.6 ハワイの治安・安全

ホノルルはアメリカの中の安全都市ベスト 10 に入っている (NEW KIDS CENTER)。

10 万人当たりの殺人率（murder）はアメリカ平均 4.5、ハワイ州は最も厳しい銃規制法もあり 1.5 である。他の犯罪については米国平均とほぼ同じである。ちなみに、日本の同殺人率は 0.7 である。相対的にホノルルはアメリカ基準では安全とはいえ日本に比べると犯罪が多い都市であることを忘れてはならない。

ワイキキなどの海岸の利用は自己管理が原則、日の出から日没までの利用に制限されている。日没後の金属探知機による海浜の安全確認、早朝の大型機械による海浜の清掃、整備が丁寧に実施されていることには感心する。ワイキキの海浜は細る一方であり砂を供給し養浜している。

4 ハワイツーリズムから日本のツーリズムが学びたいこと

4.1 タイムシェア

タイムシェア、24 時間空港、空港・鉄道・バスの交通連携、交通機関の身障者へのやさしい対応、交通と一体となったショッピングセンター、地元の新鮮な観光情報提供などハワイツーリズムから学ぶことが多い。タイムシェアの場合日本人と外国人の部屋の広さの感覚が違うことに注意が必要である。長期間滞在には広い部屋(空間)が必要であること、ベッドルームには独立したバス・トイレが付いているのが当たり前であることなど。日本でタイムシェアを展開するに当たっては欧米のホテル業界が最初行ったように既存物件の改修・改築からタイムシェアに転用するなど初期投資を極力抑えた展開が肝要である。国内でもタイムシェアを外国人に販売できれば対内直接投資にも寄与し観光収支の改善にもつながる。

4.2 シームレスな交通とシニアパス

航空・鉄道・バスなど公共交通機関 - 自動車 - 最終目的地までのシームレスな交通連携がツーリズムでは重要である。地方バスや地方空港など利用率が低い公共交通も多い。地方では人より“空気を運ぶ”公共交通機関が多いように見受けられる。地方バスでは県をまたぐ広域利用をプロダクトアウトからマーケットインの観点で大幅に見直すことが重要である。地方航空を活用した広域ツーリズム開発はハワイの例が参考になる（詳細は参考資料 7）参照）。シニアパス（ハワイでは 1 カ月 5 ドルシニアパス）は国籍にとらわれず利用できる。イギリスの地域公共交通補助制度（広域長距離バスを含めて採用されているシニア無料パス）も参考になる。眠っている公共交通機関の活用は地域と広域ツーリズムの開発によりインバウンドなどのツーリズム活性化と地方活性化に大いに寄与できる。ロンドン地下鉄の主要路線では金曜日と土曜日に終夜運転の“Night Tube”があり、雇用と経済に寄与している。

4.3 ユニバーサルデザイン

障害者が健常者と同等の活動ができるような公共交通機関のサービスである。日本では

この面で後れを取っている。TheBus(ハワイ・オアフ島)の例では日平均で全体利用の2%の障害者に対して従業員の21%が従事するような体制が採られている。2 接続バスの場合には最大4台の自走車椅子が収容可能である(座席12人分)。イギリスの地域公共交通補助制度も大いに参考になる。ツーリズム先進国になるためにこのような人の移動に関するユニバーサルデザインが必須である。

4.4 食・買い物・観光

買物・食・観光など新しいメニューの開発が必要である。地域で提供するモノ・コト、広域で連携するモノ・コトなど常に見直しを行い“モノ”から“モノとコト”へ両面の開発が必要である。タイムシェアなどの長期滞在客がリピータ客として訪問するようなツーリズムを誘導し、マンネリ化したメニューだけでなく毎年新鮮なメニューが加われれば個々人のツーリズムスタイルも多様化しリピートにつながる。いかに、魅力のあるメニューを提供し、提供し続けることができるかがリピート客増大のポイントとなる。スリーピング・ツーリズム資源をマーケットインの目線でもう一度見直すことにより、魅力的で新しいツーリズムメニューの開発が可能と考える。

あとがき

ツーリズムの目的は食、買い物、自然・景観、歴史・文化、アクティビティ、休養など多彩である。地域にあっては魅力的なツーリズム資源の発掘、展開を行う必要がある。この場合、周辺地域や場合によっては広域のツーリズム資源を活用して顧客のニーズ・シーズに応えることが必要である。オアフ島の例では、ホノルル市があるオアフ島をベースとしたハワイ島日帰り火山観光など他島への日帰り観光メニューが多い。オアフ島内のバスで2時間ばかりかかるノースショアの“B 級グルメのシュリンプ料理”をめがけて沢山の日本人・外国人が訪れている。地域内のアクセス、空路を含めた広域のシームレスなアクセシビリティが改善されれば、人はそれらのツーリズム資源に興味を持ち具体的な消費行動を起こす。

日本のロングスティ人口は150万人以上(ロングスティ財団)と推定されている。日本人の年旅行宿泊日数は平均2.1日である、連続休暇が取りにくいという面があるものの、グローバル化時代を迎えて働き方を変え徐々に長期間のツーリズムを志向する必要がある。その一つの方法としてタイムシェアをベースとしたツーリズムは青壮年にとっては心身の健康と明日への活力を、シルバー世代にとっては健康余命の延伸による社会保障費の低減、外国人に販売することにより対内直接投資の拡大に寄与できる。ツーリズムは一次産業、二次産業、三次産業にまたがる総合産業、いわゆる六次産業であり、地域の雇用と経済に好循環をもたらすことができる。ハワイの観光産業の動向から官民挙げての真剣な取り組みとさらに市民が観光に積極的に関与している。旅行者にはその官民挙げてのホスピタリティがあらゆる機会と場所で敏感に甘受できる。ハワイのロングスティ・ツーリズムを 11

年間体験し日本のツーリズムが学びたいことは沢山あるように感じられる。今回の 22 日間のタイムシェア滞在中、ホノルルにある日本文化センターで日本航空のハワイ支店長を 3 回おやりになった林達巳様にお会いし貴重なご意見を頂いた。ここに深く感謝申し上げます。

参考文献

- 1) Visitors Statistic:Hawaii.gov, <http://dbedt.hawaii.gov/visitor/visitor-research/>
- 2) HRT (Honolulu Rail Transit) : <http://www.honolulutransit.org/hart.aspx>
- 3) 観光白書 (2014 年、2015 年) : 国土交通省観光庁
- 4) City and County of HONOLULU: <http://www.honolulu.gov/>
- 5) Latest Crime Stats Released : FBI
- 6) 犯罪統計 2013 : 警察庁
- 7) 西満幸 : ハワイとイギリスを事例としたツーリズムによる地域創生 (一プラチナ世代と諸外国のツーリズム事例の活用一) 、日本経営士会第 49 回全国研究会議・成田大会 (2015 年 10 月 12 日) 発表論文、<http://ichimokukai.la.coocan.jp/recommend/20151012.pdf>
- 8) Volterra:TfL 90993 -Impact of the Night Tubeon London's Night-Time Economy : <http://content.tfl.gov.uk/night-time-economy.pdf>