

2019.02.04-6 保守の会視察 2-3 日目 宮古市 報告

記載 大西宣也、吉田 つとむ

視察報告書 インバウンド客へのキャッシュレス対応について

●趣旨

宮古島市などの 8 団体・企業は、実証実験として「宮古島訪日外国人送客およびキャッシュレス化トライアル」を実施。この目的は、宮古島に訪れる訪日外国人客向けに、キャッシュレス決済の環境を整えることでした。

実証実験期間：7 月 2 日から開始～現在

●宮古島市の特徴

周辺 3 島と長大橋で地続き（さらに、長大滑走路を持つ下地島にも接続）する。面積 204.20km、総人口 54,442 人（2018 年 12 月末日）、宮古島空港は島の中心部、クルーズ船も利用する港が島の中央＝旧平良市街地区にあり、車を使用した移動には便利になっており、離島感が少ない。*後段の記述は、レンタカーで島内を巡った実感です。

旧来は、サトウキビの生産と製糖業、そしてダイビングスポットに恵まれた美しい海の中の島でした。現在はリゾートホテルや建物の建設ラッシュで、最大のリゾート施設エリアは周回する余裕がありませんでした。

●実証実験の参加者は、以下の 8 組織。

宮古島市、宮古島市商工会議所、宮古タクシー事業協同組合、沖縄銀行、琉球銀行、銀聯国際リンク・プロセッシング、NTT ドコモ

*ここで持ちいた数字は、基本的に視察当日にいただいた、「宮古島の観光」を元にしました。

.....

<課題について>

● 旅行者数

観光客数 988,342 人（2017 年度）

2019 年 3 月 30 日以降、従来パイロット養成の飛行場であった下地島空港が、新たに LCC の路線が導入され、飛躍的に来島者が増えます。



下地島空港の LCC の路線が導入に合わせ、空港前の整備の一部を撮影。(地元資本のショッピングモールが建設中)

さらに、クルーズ船対応も、現行 11 万トンクラス、平成 32 年 4 月には 14 万トンクラスが接岸できる体制に拡張される見込みになっています。

● 実施店（ドン・キホーテ）

スタイルが郊外店型で駐車場 170 台、大型バスも多数同時入場できる規模。町田市で見る一般的ドン・キホーテとは全く様相が異なる。店内はトラブルを回避するために撮影していないが、通路も確保されており、これまた、通常のドン・キホーテとは異なった客層を対象にしていました。

来外の観光客も明白に客層に入っており、インバウンド客へのキャッシュレス対応を基本にしています。



あえて、店舗入り口で撮影しました。



店舗には、食べ物コーナーも広く設置されており、一挙に多数の人が来場する状況にも対応していました。

市民の誰に聞いても知られている、利用している極めて知名度の高い商業店舗でした。これまた、町田市内のドン・キホーテは若者層に限定されるタイプと異なって、家族層、インバウンド客層を対象にした店舗構成でした。

宮古島産（雪塩）塩菓子を、製造企業を確認し購入しました。

● タクシー

管轄の台数（全 13 社約 150 台）

旅行者の最大人数は 8 月、最少人数は 1 月で、視察時期は 2 月上旬の平日期間であり、最も閑散期でした。配布資料では、平成 29 年度（2018 年度）の入城観光客数は、合計 988,343 人とのことでした。

また、クルーズ船の乗客、乗員合計数は、平成 27 年 18,821 人、28 年 210,338 人、29 年 321,750 人、30 年 426,777 人となっており、平成 27 年と同 28 年以降は来島者桁数が 1 桁違っており、施策対応がまるで異なり、現状はそれに対応しきれていないものでした。すなわち、クルーズ船が来島すれば、タクシーが皆無となり、さらにはドライバーが全く足りない状況になるとのことでした。



2 月 6 日（水）閑散日の閑散タイムのタクシー、この日の午後、クルーズ船が入港する予定と聞きました。



2月6日（水）午後3時50分発の便で羽田へ、離陸してすぐに、私の席から左翼先方後方側に「クルーズ船」が見えました。あのクルーズ船で、3千人以上の方が平良港につき、一斉に島内に繰り出し、夜遅くには出港するとのことでした。

これだけの人が一斉に両替したり、現金払いを続ける現場はどのようなものでしょうか。本来ならば、その情景を見るのも「視察項目」の対象であるより良い報告ができるでしょう。

3年前の石垣市視察においては、視察に到着時に、クルーズ船が離岸する光景を目にしました。結果的に、膨大なインバウンド客の行動を見るにかなわなかったために、本来の観光地、多数のインバウンド客の様相をうかがうことができませんでした。

●現状と展望

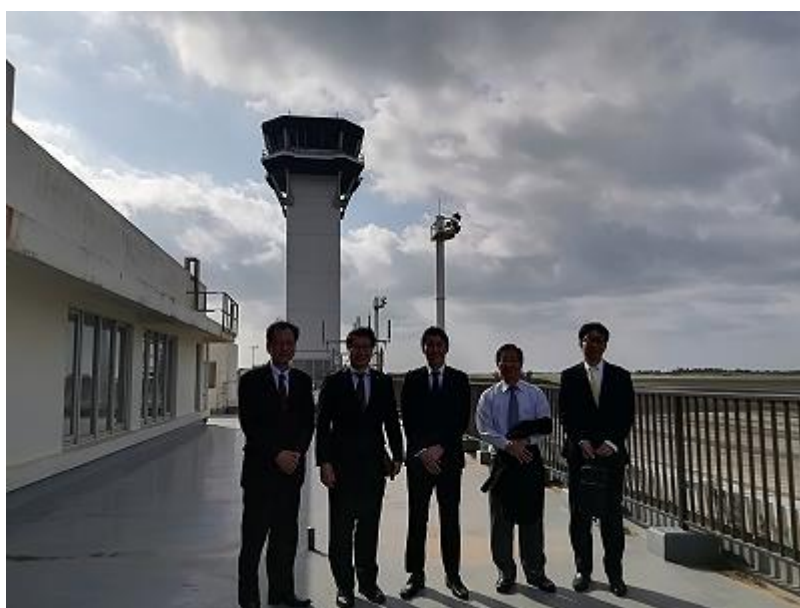
「宮古島訪日外国人送客およびキャッシュレス化トライアル」の実証実験は、各所で進められている半面、まだまだ、全体に及んでいないと見えませんでした。

現行は視察した「ドン・キホーテ」や、未視察地の「イオンモール」、あるいはすでに宮古島に大規模に進出している「ユニマットのグループ企業」が今後さらに拡充する計画が進めば、そうした大規模施設は大人数のインバウンド客を前提にしており、キャッシュレス化を想定した施設になるでしょう。また、前述した、2019年3月の下地島空港のLCCの路線の導入に合わせ、地元資本のショッピングモールが空港ターミナル工事と連携して建設中でしたが、

それを機にキャッシュレス化が進むでしょう。

また、宮古島内の飲食施設においては多くを見る機会を得たわけではありませんが、明らかに来島客を前提にした店舗があり、そうした飲食店を先頭にキャッシュレス化が図られる様相でした。

その他の店舗、あるいは商業施設においても、来島客が激増する（14万トンクラスのクルーズ船の大型着岸施設の設置、3000m滑走路を持った下地島空港への新たにLCCの路線が導入（2019.3.30）がスムーズに動き出すと、来島者200万人時代が到来し、宮古島の居住人口が微減傾向を示す中、キャッシュレス化の要請は必須と思われます。



消費税 10%へのアップがされる時点で、国内向けにおいてもカード利用が一般化し、施設（販売サイド）においてもキャッシュレス化のするのではないのでしょうか。