

**2009年度
(財)福岡アジア都市研究所(URC)研究報告書**

**福岡・釜山を中心とする
日韓連携社会の形成に関する調査研究**

**福岡・釜山間高速船利用客
(日本人・韓国人旅行者)
観光動向調査**

本 編



2010年3月

**2009年度
(財) 福岡アジア都市研究所 (URC) 研究報告書**

**福岡・釜山を中心とする
日韓連携社会の形成に関する調査研究**

**福岡・釜山間高速船利用客
(日本人・韓国人旅行者)
観光動向調査**

本 編

2010年3月

« 目 次 »

要旨 1

はじめに 3

I. 日韓の観光交流の動向と展望 4

1. 日韓の観光交流の動向 4

2. 日韓関係の課題と観光交流 6

(第I章・執筆 新井 直樹)

II. 福岡・釜山を中心とする日韓の観光交流の動向と調査の概要 12

1. 福岡・釜山を中心とする日韓の観光交流の動向 12

2. 福岡・釜山間船舶航路の往来実態 14

3. 福岡・釜山間高速船利用客アンケート調査の概要 17

(第II章・執筆 新井 直樹)

III. 日本人利用客の観光動向 19

1. 日本人利用客の属性 19

2. 日本人利用客の旅行行動 20

3. 日本人利用客の旅行目的と体験内容 22

(第III章・執筆 新井 直樹)

IV. 韓国人利用客の観光動向 25

1. 韓国人利用客の属性 25

2. 韓国人利用客の旅行行動 27

3. 韩国人利用客の旅行目的と体験内容 30

(第IV章・執筆 新井 直樹)

V. 日韓利用客の観光動向調査からの考察	34
1. 日韓利用客の観光動向の相違点からの考察	34
2. 日韓利用客の観光動向の共通点からの考察	36
(第V章・執筆 新井 直樹)	
VI. 対馬における日韓観光交流の取り組み	40
1. 対馬の概要と韓国人旅行者の観光動向	40
2. 対馬における「体験・交流」型観光の取り組み	41
(第VI章・執筆 新井 直樹)	
VII. 韓国人利用客の周遊行動分析	44
1. アンケート調査結果からみる周遊行動の経年変化	44
2. 典型的な周遊ルートの抽出	46
3. 詳細な周遊ルートの把握	51
4. 九州新幹線全線開業の影響	56
(第VII章・執筆 田村 一軌)	
おわりに	57
注	58
主要参考文献・URL	60

要旨

I. 日韓の観光交流の動向と展望

日韓の観光交流は、訪韓日本人が多かった一方通行の時期から、21世紀に入って構造的にも変化し、双方向、対等に活発化する状況となっており、経済、安全に関わる外部環境の変化を受けた年毎の変動は見られるものの拡大基調にある。

現在、両国の中では観光のみならず政治経済、文化、スポーツなど多様な交流、連携が活発に行われていることから、日韓関係は、かつての「近くで遠い国」と言った意識を超えた身近な関係に変化している様に見える。しかしながら、日韓関係においては歴史認識をめぐる問題が大きな課題となっており、国民間の草の根、観光交流を通した問題の相互理解と関係の深化の取り組みが期待される。

II. 福岡・釜山を中心とする日韓の観光交流の動向と調査の概要

日韓の観光交流が活発となる中、日韓海峡を挟んだ福岡・釜山を中心とする九州と韓国南部においては地理的な近接性を活かし、わが国では他に類例のない船舶を主要な交通手段とした国際観光交流が活発となっている。

URCでは、こうした動向をふまえ、福岡・釜山間の高速船航路利用客を対象としたアンケート調査を2007年から三ヵ年にわたって実施し、日韓の観光交流の実態や課題を経年的に把握するなどの研究を蓄積させてきている。本報告書では同調査の分析をもとに日本人、韓国人利用客の観光動向について比較検証するとともに傾向や課題を析出し、得られた知見をもとに、日韓の観光交流の拡大や関係の深化のあり方について考察する。

III. 日本人利用客の観光動向

日本人利用客の観光動向の調査結果から旅行行動の特徴としては、釜山港着後、釜山市中心部の限られたエリアを行動範囲とする1泊2日の短期滞在が過半数を占めていた。また、日本人利用客の旅行目的・体験内容としては、「歴史文化遺産」を訪問した人は少なく、「グルメ」や「買い物」が中心の釜山滞在都市観光が、主流で過半数を占めていた。

しかし、次回以降の旅行では、「グルメ」や「買い物」よりも「体験・交流」型の活動メニューや「歴史文化遺産」への訪問を希望する回答率が高く、韓国の地域においては「体験・交流」型の観光メニューの充実や所在する「歴史文化遺産」において日本人観光客の受け入れ態勢の整備や情報発信に取り組むことが、両国の観光交流の拡大や関係の深化につながるものと見られる。

IV. 韓国人利用客の観光動向

韓国人利用客の観光動向の調査結果から、旅行行動の特徴として、博多港着後、福岡県内のみならず九州各県の都市や名所旧跡などの観光地、温泉などに訪問、宿泊する、2泊

3日の九州内周遊観光が主流で多数を占めていた。また、韓国人利用客の旅行目的としては「観光」が大半を占め、体験内容としては「歴史文化遺産」「温泉」の回答率が高かった。

次回以降の旅行では「体験・交流」型の活動メニューを希望する回答率が高く、九州の地域においては「体験・交流」型の観光メニューにおいて韓国人観光客の受け入れ態勢の整備や情報発信に取り組むことが、インバウンド観光振興のみならず、両国の観光交流の拡大と関係の深化につながるものと見られる。

V. 日韓利用客の観光動向調査からの考察

日韓利用客の観光動向として、日本人旅行者は「グルメ」「買い物」を中心の1泊2日の釜山滞在都市観光、韓国人利用者は2泊3日の九州内周遊観光が主流となっており、日韓の旅行者の対照的な旅行行動が相違点として明らかになった。また、「歴史文化遺産」への訪問率が高い韓国人旅行者と、訪問率が低い日本人旅行者の旅行行動も相違点となっている。

古来から2000年以上にわたる交流ルートとして日韓交流の「歴史文化遺産」が数多く存在する福岡・釜山を中心とした北部九州、韓国南部の地域においては、これら遺産を地域資源として有効に活用し、国家間では解決が容易でない歴史認識をめぐる問題に対して、地域間の観光交流を通して、先駆的に相互理解を進め関係の深化を図ることが期待される。

日韓利用客の観光動向の共通点として、旅行日程の短縮化、旅行費用の低価格化、リピーターの増加、個人旅行化が進んでいることが明らかとなった。また、次回以降の旅行で体験したいことでは「各種交流活動」「スポーツ」「イベント参加・鑑賞」などの回答率が共通して高く、日韓の地域において「体験・交流」型の活動メニューの充実や受け入れ態勢の整備に取り組むことが、両国の観光交流の拡大と関係の深化のために期待される。

VI. 対馬における日韓観光交流の取り組み

日韓海峡間の離島、対馬においては、低迷する地域経済社会の活性化を図るために、地理的、歴史的な近接性や地域資源を活かした韓国との観光交流に積極的に取り組んでおり、来島する日韓旅行者が参加、交流出来る「体験・交流」型のイベントやツアーや開催や特区制度を活用した今後の日韓交流を担う人材育成など、日韓の観光交流の拡大と関係の深化を図る上で、必要な視点や要素が盛り込まれた先進的な取り組みとして興味深い。

VII. 韓国人利用客の周遊行動分析

高速船利用の韓国人旅行者の福岡を起点とする九州での主要な周遊ルートは、福岡、熊本／阿蘇、別府／湯布院を訪れるルートであることが分かった。ただし、宿泊地選択においては、福岡・熊本への集中傾向がみられ、福岡市内の充実した宿泊施設や福岡を中心として放射状に整備された交通インフラ網を念頭に置いたうえで、それぞれの地域の宿泊客誘致戦略を構築する必要があることが示唆された。

はじめに

日本と韓国は隣国として、古来より 2000 年以上の長い交流を通じて、お互いに大きな影響を与えるながら自国の歴史を創造してきた。両国の交流の歴史の中で、友好的な時代もあれば、困難かつ不幸な時代もあった。特に近代以降の日本の韓国併合と植民地支配の歴史は両国の関係に大きな禍根を残し、その後、日本と韓国は「近くで遠い国」とまで言われてきたが、21 世紀に入って両国の観光交流が双方向で拡大するのみならず、政治経済、文化、スポーツなど、多様な交流、連携が活発化していることから、かつての意識を超えた身近な関係に急速に変化している様に見える。

こうした中、日韓海峡を挟んで、文字通り、一衣帶水の関係にあり、古来からわが国と韓半島の交流ルートであった、福岡・釜山を中心とする九州と韓国南部の地域間においても、地理的な近接性を活かし、船舶航路を主要な交通手段とした日韓の観光交流が活発化している。特に、日韓海峡を挟んで約 200km の距離にある福岡市と釜山市は、海峡間の交通、交流の結節点であり、両都市間では官民を問わない活発な交流が展開され、2008 年には両市が合意して国境を越えた超広域経済圏構想を打ち出し、協力事業を開始するなど互いに関係を深化させている。

(財) 福岡アジア都市研究所（以下、URC）では、こうした交流の活発化の動向をふまえ、福岡・釜山間の交通往来において船舶航路利用者が、主流を占めると言う、わが国の中でも他に類を見ない国際観光交流の形態に注目した上で、同航路の日本人、韓国人の利用客を対象としたアンケート調査を実施し、観光動向の実態や課題を把握し、日韓の観光交流のあり方を考察するなどの調査研究を蓄積させてきている⁽¹⁾。

本報告書では、まず、近年、拡大する日韓の全体的な観光交流の動向と展望について、訪韓日本人、訪日韓国人の推移などをもとに詳細に見ていく。また、観光をはじめとする日韓の交流が量的に拡大する中、より両国の関係を質的に深化させていく上での課題について、両国の世論調査の結果などをもとに考察するとともに、今後の展望について論じる。

次に、福岡・釜山を中心とする日韓の地域間の観光交流の動向について、福岡・釜山間の旅客往来の実態や同航路の船舶乗降客数の推移などをもとに詳細に見ていく。

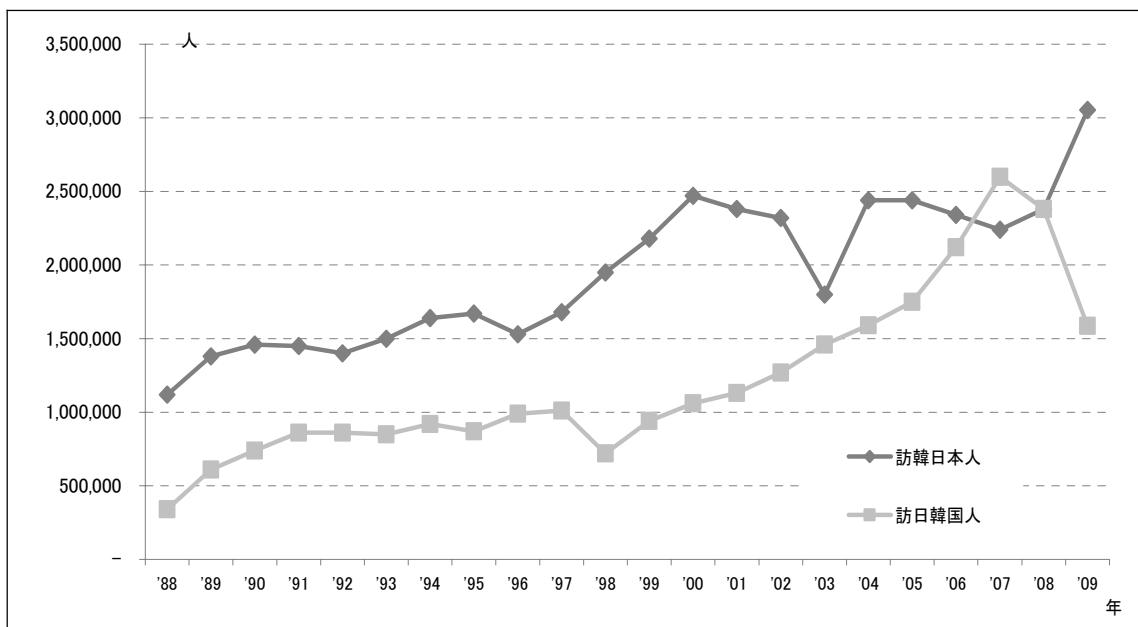
その上で、URC が 2007 年より実施している福岡・釜山間高速船航路の利用客を対象とした調査の集大成として、これまでの調査結果をもとに日本人、韓国人利用客の旅行行動、旅行形態などから経年的な観光動向の特徴や傾向などを明らかにする。さらに、日本人、韓国人利用客の観光動向について共通点や相違点に注目した上で比較検証を行い、得られた知見をもとに、日韓の観光交流の拡大や関係の深化に向けた課題を析出し、今後の交流のあり方について考察する。

I. 日韓の観光交流の動向と展望

1. 日韓の観光交流の動向

まず、ここ 20 年來の日本と韓国の観光交流の動向について述べたい⁽²⁾。図表 I-1 は、1988~2009 年までの、訪韓日本人、訪日韓国人の推移を示したものである。

図表 I-1. 訪韓日本人・訪日韓国人の推移（1988~2009 年）



（出所）日本政府観光局（JNTO）、韓国観光公社（KTO）資料より作成

訪韓日本人数においては、図表 I-1 の通り、1980 年代後半の円高基調下の第 3 次海外旅行ブームに乗って増加し、1988 年のソウルオリンピックの年に 100 万人を越え、1993 年の大田 EXPO 開催に伴う短期滞在者の VISA 免除、地方空港からの直行便増発などの影響から、1999 年には 200 万人を突破した。近年では、2003 年の SARS 流行による減少、2004 年からの韓流ブームによる増加など年毎に若干の増減はあるものの、2009 年には、過去最高の約 305 万人に達し拡大基調にある。

一方、訪日韓国人数は、1989 年の韓国の海外旅行の完全自由化以降の海外旅行ブームに乗って増加し、1997 年には 100 万人を越えた。その後、アジア通貨危機の影響によって減少した 1998 年以降、韓国経済の回復とともに、金大中政権下（1998~2003 年）の日本文化の段階的開放、2002 年のサッカーワールドカップの日韓共催、2003 年からの日本側の VJC（ビジット・ジャパン・キャンペーン）、2005 年の愛知万博開催に伴う訪日韓国人短期滞在者の VISA 免除などを受けて着実に増加し、2006 年には 200 万人を突破、2007 年には過去最高の約 260 万人に達し、訪韓日本人数を上回った。2008 年は、同年秋以降の世界金融危機によって、アジア通貨危機時と同様に景気悪化と急激な円高ウォン安の為替変動

の影響を受けて減少し、約 238 万人となった。さらに、2009 年は、日本国内の新型インフルエンザ流行の影響を受け、修学旅行等のキャンセルが相次ぎ、約 158 万人と急減したものの、2010 年 1～2 月は、対前年同月比、80% 増と回復傾向にあることから、年毎の増減はあるものの中長期的な視点から見ると拡大傾向にある。

この様に、これまでの日韓の観光交流は訪韓日本人数が多かった、1990 年代までの一方通行の時期から、21 世紀に入ってから訪日韓国人数が急増し、2008 年には日韓双方のそれぞれへの来訪者数がほぼ同数となり、両国の観光交流が双方向、対等に活発化する状況となっている。

さらに、この 20 年來の日韓双方の旅行者の属性を見ると大きな構造変化があったことが窺える。1988 年の、訪韓日本人の性別は男性・約 82.4%、女性・約 17.6% と圧倒的に男性が多く、訪日韓国人の性別においても男性・約 63%、女性・約 37% と男性が多かったが、2008 年においては日韓旅行者とも男女比が、均等(日本人旅行者・男性 49.8%、女性 50.2%，韓国人旅行者・男性 49.4%、女性 50.6%) になっている。

また、日韓両国のインバウンドを国籍別で見ると、日本においてはアジア通貨危機の影響によって急減した 1998 年を除いて、1980 年以降、訪日韓国人が連續して首位となっており、2008 年にはわが国のインバウンド旅行者の 28.5% を占めている。韓国においても、1970 年代から訪韓日本人が例年、インバウンドの首位となっており、2008 年には韓国のインバウンド旅行者の 34.5% を占めている。

直近の 2009 年の両国の観光交流の状況をより詳細に見ると、訪日韓国人数は 2008 年秋以降からの世界同時不況と円高ウォン安の影響を受けるとともに、新型インフルエンザの感染拡大によって修学旅行など訪日観光ツアーのキャンセルが相次いだため、約 158 万人となり対前年比 -33.4% と急減した。これに対して、2009 年の訪韓日本人旅行数は、円高ウォン安の割安感から 1～4 月までは各月、前年の同月と比べて 5 割以上増加し、新型インフルエンザの感染拡大以降、増加の動きがやや鈍ったものの、過去最高の約 305 万人となっており対前年比では、約 28.4% 増加している。

そもそも国際観光は、①平和（政治外交、戦争、紛争、内戦、テロ）、②安全（疫病、災害）、③経済（景気、為替）、④インフラ（交通、宿泊等の供給）、⑤情報通信、発信の状況などの外部環境に大きく左右され、それらのリスクや障害がないことが成長の前提条件となっている。近年の日韓の観光交流においては、アジア通貨危機（1997 年）や世界金融危機（2008 年）とそれに伴う為替変動、そして SARS（2003 年）、新型インフルエンザ（2009 年）の流行など経済、安全に関わる外部環境変化を受けた変動は年毎に見られるものの、訪韓日本人と訪日韓国人の総数において、1988 年の約 146 万人から、2008 年の約 476 万人と 3 倍以上に増加するなど全体的には拡大基調にある。

現在の日本と韓国の関係は、地理的近接性はもちろんのことながら、民主主義、自由経済など価値感の共有や、東アジアの外交、安全保障、経済成長、環境問題など様々な分野において共通の利害を有するパートナーとなっており、両国が連携する局面が多くなって

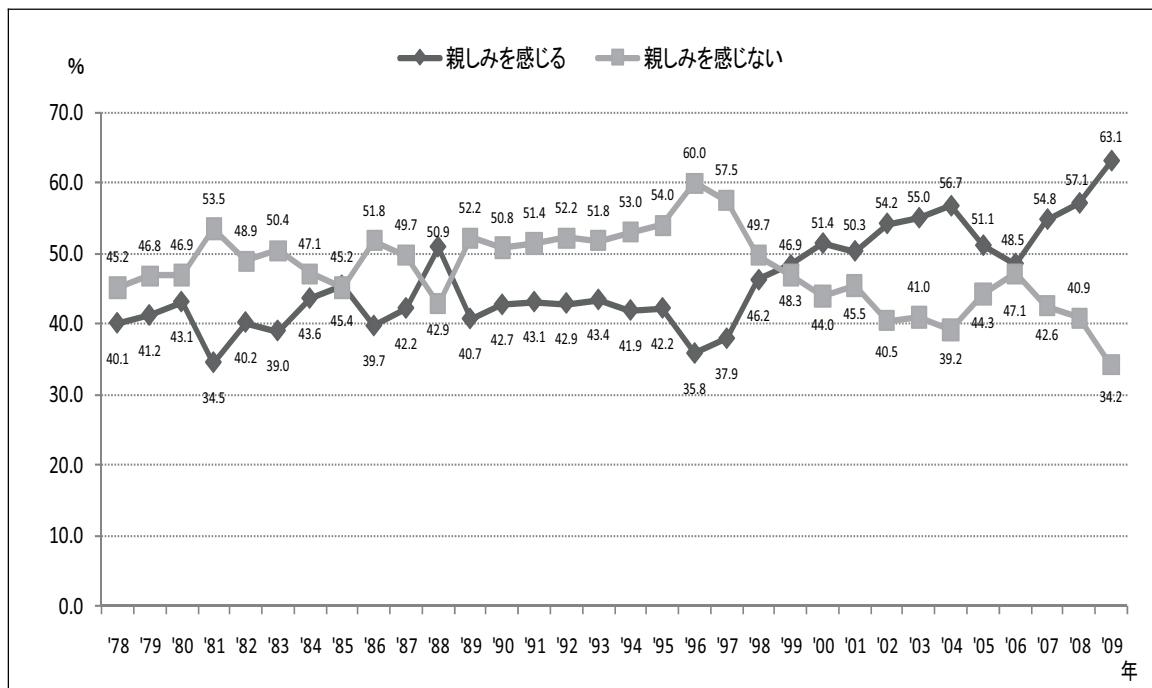
いる。また、21世紀に入って、日本においては韓国のTVドラマや映画の流行に代表される韓流ブーム、同様に韓国においても日本文化の段階的開放の影響を受け、日本のTVドラマ、歌謡曲の流行に代表される日流（イルリュウ）ブームが同時に巻き起こるなど、世代を問わず、文化、スポーツ等で多様な交流が活発に行われている。現在、両国の関係は、かつて言われた「近くで遠い国」と言った意識を超えて、近年においては相互において関心が強まり、双方向で対等な交流が行われる新たな段階に急速に変化していることから、日韓の交流は観光分野にとどまらず、拡大傾向にあることは疑いない。

2. 日韓関係の課題と観光交流

観光をはじめとして日韓の交流は量的に拡大傾向にあり、外交、安全保障分野においても日韓両国が連携する機会も多くなっていることから、日韓関係は好転している様に見えるが、両国の関係をより質的に深化させて行くうえで課題はないのだろうか。ここでは日韓両国の国民にお互いの国がどの様に捉えられているのか、日本人の対韓国観や、韓国人の対日観などの世論調査をもとに、両国の関係を深化させるまでの課題を探り、両国の交流のあり方や展望について考察したい。

まず、日本人の対韓国観について、内閣府が経年的に実施している「外交に関する世論調査」の中の日本と韓国の関係に関する調査結果をもとに見ていきたい。図表I-2は、日本人の韓国に対する親近感の推移を示したものである。

図表I-2. 韓国に対する親近感の推移



(出所) 内閣府「外交に関する世論調査」より作成

1990 年代まで年毎の増減はあるものの、「韓国に親しみを感じない」と回答した人の率が「親しみを感じる」と回答した人の率より、概ね多かったが、1990 年代半ばから「親しみを感じない」と回答した人の率が減少傾向にあるのと同時に、「親しみを感じる」と回答した人の率が増加傾向にあることがわかる。特に、21 世紀に入ってから、「親しみを感じる」の回答率が「親しみを感じない」を逆転し上回り、2009 年の調査においては、「親しみを感じる」の回答率が 63.1%、「親しみを感じない」の回答率が 34.2% と、倍近く差が開いている。この日本人の韓国に対する親近感の推移は、前節において述べた、両国の観光のみならず様々な分野での交流や連携が活発化することによって、わが国において国民レベルで韓国に対する感情が好転しているのを如実に示している。

一方で韓国人の対日観は、どの様になっているのか、まず、韓国の全国紙、中央日報が 2008 年に韓国国民を対象に実施した世論調査から見ていきたい⁽³⁾。図表 I-3 は、同紙の世論調査において、「最も好きな国」、「最も嫌いな国」、「最も見習うべき国」として挙げられた上位、三ヶ国と回答率を示したものである。

図表 I-3. 中央日報世論調査結果（2008 年）

順位／質問	第 1 位（回答率）	第 2 位（回答率）	第 3 位（回答率）
最も好きな国	アメリカ（42%）	オーストラリア（14%）	スイス（9%）
<u>最も嫌いな国</u>	<u>日本（57%）</u>	中国（13%）	北朝鮮（10%）
最も見習うべき国	日本（27%）	アメリカ（18%）	ドイツ（9%）

同世論調査における韓国国民の対日観（下線太字の部分）として注目するべきなのは、「最も嫌いな国」の質問で、突出して挙げられている一方で、「最も見習うべき国」の質問でも、第一位となっており、経年的な調査結果においても同様になっている。

この相反する調査結果は、複雑な韓国国民の対日観を現している結果と言えるが、この様な対日観は如何なる理由によるものなのだろうか。日韓関係の課題を論じる際には、教科書問題に代表される歴史認識の問題が挙げられているのは周知の通りだが、日韓関係の現状や歴史認識をめぐる問題に対する両国民の認識について、日韓の新聞社が共同して実施した世論調査をもとに読み解いていきたい⁽⁴⁾。

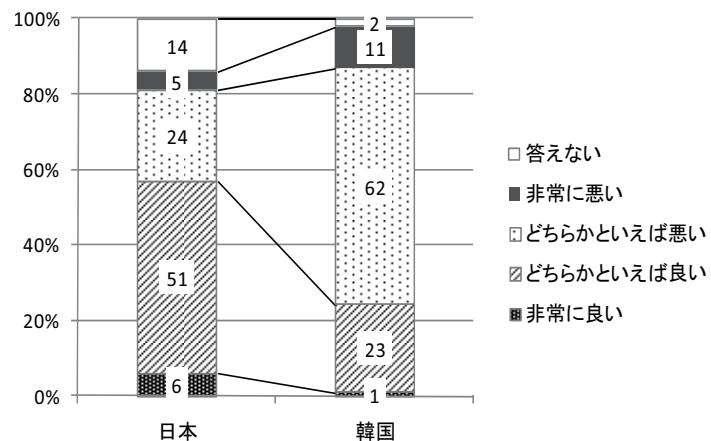
読売新聞と韓国の全国紙、朝鮮日報は、2010 年 8 月に 1910 年の日韓併合条約から 100 年を迎えるのに先立ち、同年 4 月に共同世論調査を実施し、その結果を紙面に掲載している。以下、同世論調査の中から日韓関係や歴史認識をめぐる問題に関する調査結果を示したい。

図表 I-4（次ページ）は、現在の日本と韓国の関係についての回答結果である。

日本側の結果は、「非常に良い」（6%）、「どちらかといえば良い」（51%）を合わせた「良い」が、過半数の 57% であるのに対して、「非常に悪い」（5%）、「どちらかといえば悪い」（24%）を合わせた「悪い」が 29% にとどまっている。一方、韓国側の結果は、「非常に良

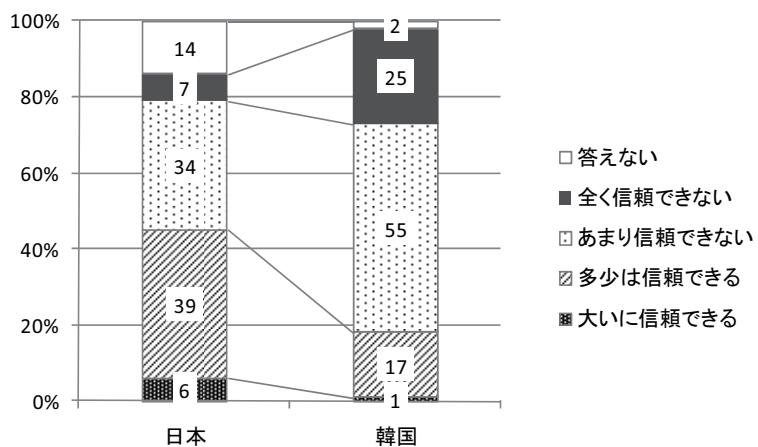
い」(1%)、「どちらかといえば良い」(23%)を合わせた「良い」は、24%にとどまり、「非常に悪い」(11%)、「どちらかといえば悪い」(62%)を合わせた「悪い」が73%に達している。

図表 I - 4. 現在の日韓関係



次に、図表 I - 5 は、お互いの国を信頼出来ると思うかについての調査結果である。

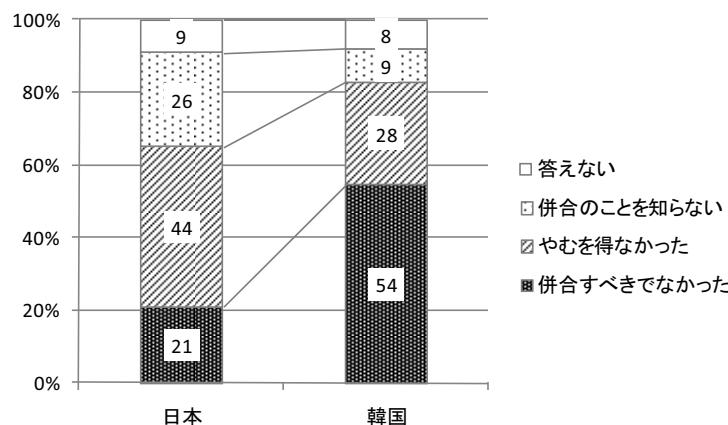
図表 I - 5. 日韓の信頼関係



日本側の結果は、韓国を「大いに信頼できる」(6%)、「多少は信頼できる」(39%)を合わせた「信頼できるが」が、45%であったのに対して、「全く信頼できない」(7%)、「あまり信頼できない」(34%)を合わせた「信頼できない」が41%と、回答が同程度に分かれている。これに対して韓国側の結果は、日本を「大いに信頼できる」(1%)、「多少は信頼できる」(17%)を合わせた「信頼できるが」が、18%にとどまっているのに対して、「全く信頼できない」(25%)、「あまり信頼できない」(55%)を合わせた「信頼できない」が80%に達している。

また、同世論調査では、両国間で課題となっている歴史認識についても、その差異を明らかにしている。図表 I - 6 は、1910 年の日本が韓国を植民地化した日韓併合に関する認識についての回答結果を示したものである。

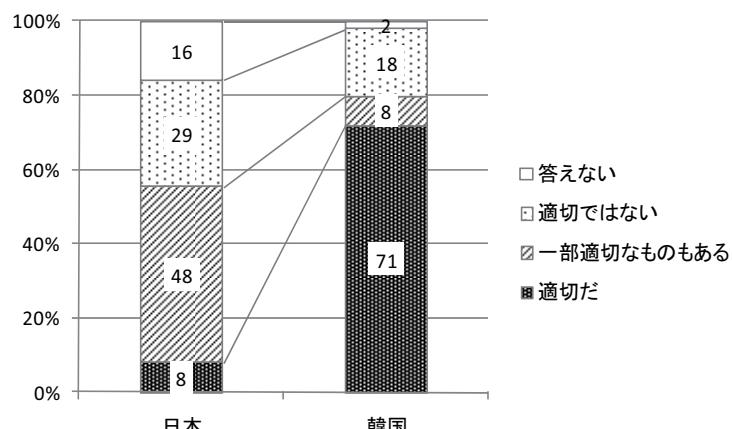
図表 I - 6. 日韓併合に関する認識



日本側では、「当時の国際情勢を考えると、やむを得なかつた」が 44%と最も多く、「併合のことを知らない」が 26%、「韓国を併合すべきでなかつた」が 21%の順であった。これに対して、韓国側では、「韓国を併合すべきでなかつた」が過半数の 54%、「当時の国際情勢を考えると、やむを得なかつた」が 28%、「併合のことを知らない」が 9 %となっている。両国の間で日韓併合についての歴史認識が大きく異なっていることが一目瞭然である。

また、日本の教科書にある植民地支配などの記述に対して、韓国がしばしば抗議していることについての質問に対する両国世論の調査結果は、図表 I - 7 の通りである。

図表 I - 7. 教科書問題についての認識



日本の教科書にある植民地支配などの記述に対して、韓国がしばしば抗議していることについて、日本では「適切だ」が 9%に過ぎず、「一部適切なものもある」が 48%、「適切

ではない」が29%となっている。これに対して、韓国では「適切だ」が71%に上り、「一部、適切なものがある」が8%、「適切でない」が18%となっている。

これら日韓の共同世論調査の結果、また、前述した日本の「外交に関する世論調査」や韓国の中央日報の世論調査を合わせて考えると、日本人の好転している対韓国観と韓国人の厳しい対日観の間に温度差があり、その原因として歴史認識をめぐる問題に、大きな隔たりが存在していることがうかがえる。

日韓の歴史認識をめぐる問題に関しては、同問題によって度々、両国関係が悪化する事態を開拓するために、2001年的小泉純一郎首相と金大中大統領（当時）の日韓首脳会談で、日韓共同歴史研究を開始することが合意されている。この合意に基づいて日韓関係史について調査・研究を行うため、日韓双方の学者・専門家によって構成された「日韓歴史共同研究委員会」が2002年に発足し、古代史、中近世史、近現代史の3つの分科会に加え、歴史教科書問題に取り組む「教科書小グループ」において歴史共同研究や議論が進められている。しかしながら、同委員会の議論においても「近現代」を中心に両国間で激しい議論が生じ、「日韓併合」のみならず「文禄・慶長の役」（韓国では「壬辰・丁酉倭乱」）、「従軍慰安婦」、「日本の戦後の歩み」などをめぐって、両国の歴史認識、教科書の記述内容の隔たりが大きく、問題の解決を図ることが容易ではない状況となっており、今後、政府レベルで共同研究を継続していくこと自体が危ぶまれている⁽⁵⁾。

他方で、日韓共同世論調査のお互いの国で興味や関心があるものを選択回答した結果の上位、3位を見ると、図表I-8の通り、両国間で「観光地」（下線太字部分）に関する関心が上位を占めている。

図表I-8. お互いの国で興味・関心のあるもの（複数回答可）

日本人	韓国人
韓国について興味・関心あるもの	日本について興味・関心あるもの
①料理 58%	①観光地 27%
②観光地 45%	②家電製品や自動車 24%
③スポーツ 41%	③漫画・アニメ 20%

この結果の背景には日韓の観光交流が拡大、活発化している中、当然ながらお互いの国「観光地」への興味、関心が、国民レベルで高くなっていることが示されている。

近年のわが国においては国際観光の意義として、インバウンド観光振興の視点から訪日外国人の観光消費による経済効果の側面が大きく取り上げられているが、観光を通じた国民同士の往来による草の根交流が、国家間の外交をはじめとする関係を補完し、関係の深化に大きく貢献することも重要な視点である。

本章では、21世紀に入って拡大、活発化する日韓の観光交流の動向と両国関係の深化を図る際に大きな課題となっている歴史認識をめぐる問題の存在について論じてきた。それ

では、日韓の国民がお互いの国を訪問する機会が増え、国民レベル、草の根の観光交流が活発化することによって、政府レベルでは解決が容易でない歴史認識をめぐる問題について相互理解を生み、関係を深化させていく可能性はないのだろうか。

本報告書では、両国の国民で関心が高まっている観光を通じた交流を切り口に、より両国の関係が深化していくためには、国家間では解決の容易ではない歴史認識をめぐる問題を含めてどの様な課題があり、福岡・釜山を中心とした両国の地域において、いかなる取り組みや観光交流のあり方が求められているのかについて考察を試みたい。

次章では、上述した問題意識をふまえて、日韓両国との間で地理的に最も近接し、古来より両国的主要な交流ルートとして、文字通り日韓海峡を挟んで一衣帶水の関係にある福岡市と釜山市を中心とする地域間の日韓観光交流の動向や往来の実態を明らかにするとともに、URC が 2007 年度より、経年的に実施している福岡・釜山間船舶航路の利用客調査の背景や概要について述べたい。

(第 I 章・執筆 新井 直樹)

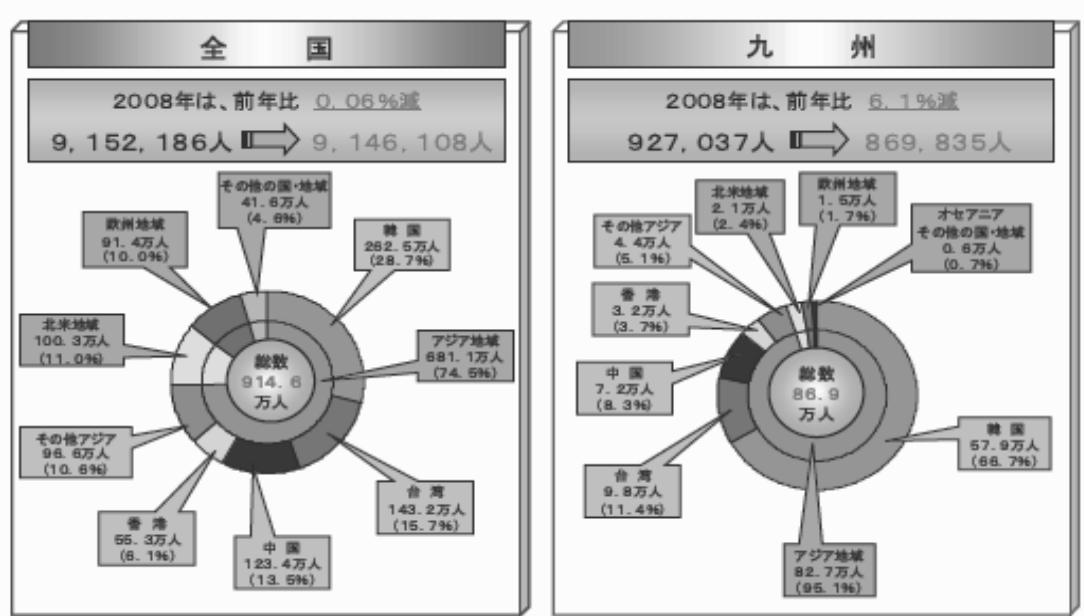
II. 福岡・釜山を中心とする日韓観光交流の動向と調査の概要

1. 福岡・釜山を中心とする日韓観光交流の動向

前章で述べた様に日韓の観光交流が拡大傾向にある中、両国間において地理的に最も近接する日韓海峡間の福岡・釜山を中心とする九州と韓国東南部の地域間においても、観光交流が活発となっている。

図表II-1は、2008年の全国と九州の外国人入国者の国・地域別の割合を示したものである。

図表II-1. 外国人入国者の国・地域別の割合（2008年）



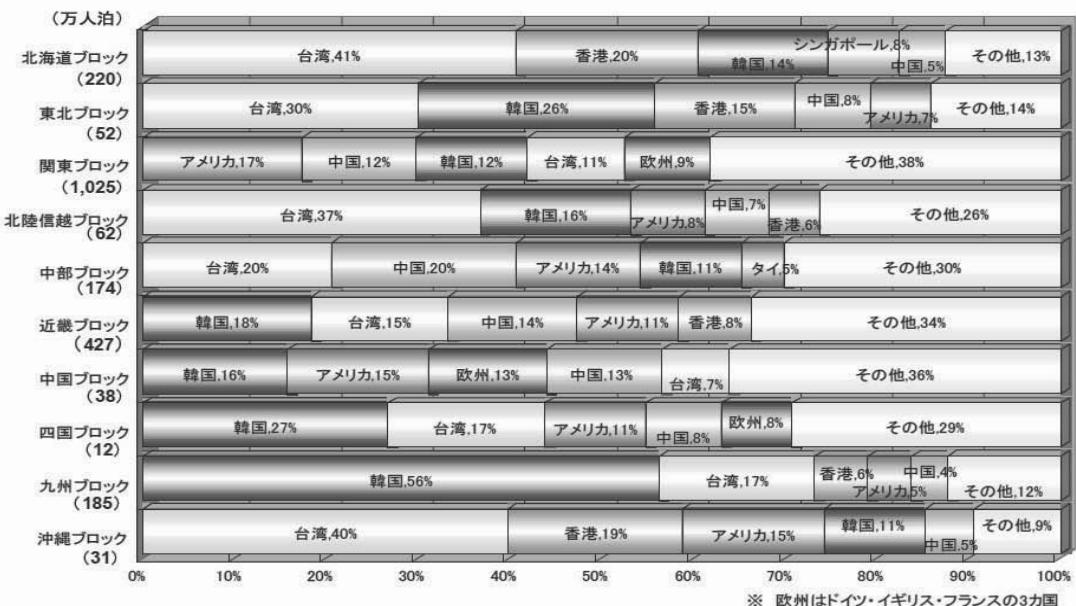
(出所) 国土交通省九州運輸局 (2010) 「観光立国の実現に向けて」12pより

九州への外国人入国者を国・地域別で見ると、全国の状況と比べて、韓国人入国者の割合が高くなっています。九州への外国人入国者の総数（2008年・約87万人）の66.7%を占め、全国の外国人入国者のうちの韓国人の比率、28.7%を大きく上回り、わが国全体の韓国人入国者の約4分の1に達しています。また、近年の九州への韓国人入国者の推移を見ると、2003年の約29万6千人から2008年には約57万9千人へと約二倍に増加している。

次に、図表II-2（次ページ）は、2008年の国内の地域ごとの国籍別外国人延べ宿泊者数と構成比を示したものである。

全国の各ブロックの国籍別外国人延べ宿泊者の構成比を見ると、九州における韓国人宿泊者の構成比が56%となっており、他の地域と比べて突出して高いことが一目瞭然である。この様に、九州におけるインバウンド観光の大きな特徴として、韓国人旅行者の比率が極めて高いことが挙げられる。

図表II－2. 国内各地域における国籍別外国人延べ宿泊者と構成比

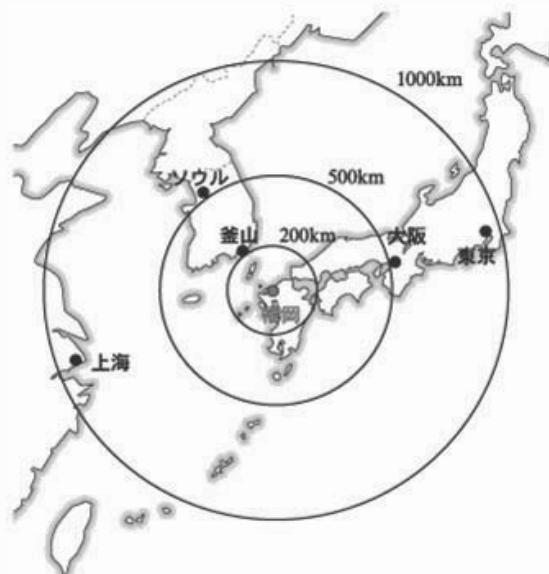


(出所) 国土交通省九州運輸局 (2010) 「観光立国の実現に向けて」 12、13 p より

一方、韓国南部の中枢都市、釜山広域市（以下、釜山市）においても、2007年に同市に入国した外国人観光客、約167万人のうち、日本人観光客が約55万人と最も多く、全体の約三分の一を占めており、年毎の増減はあるものの経年的にもこの傾向に変化はなく、インバウンドに占める日本人の割合が高くなっている⁽⁶⁾。

図表II－3は、九州の中枢都市、福岡市を中心とする東アジアの都市との距離を示したものである。

図表III－3. 福岡市を中心とする東アジアの都市との距離



(出所) 福岡市総務企画局資料

福岡市（人口約 145 万人・面積約 340 Km²）からは日韓海峡を挟んで韓国第 2 の都市、釜山市（人口約 360 万人・面積約 765 Km²）まで約 200Km、広島市とほぼ同じ距離で、韓国の首都、ソウルと大阪市がほぼ同じ距離の約 500Km となっており、九州と韓国の地理的近接性が高いことがわかる。

現在、福岡市は日韓海峡間の韓国人旅行者のゲートウェイとなっており、2008 年の九州への韓国旅行者の入国情地としては、過半の約 51.5%、約 44 万 8 千人が福岡空港、博多港（海港）を利用している。また、福岡市における韓国人旅行者の入国情港（空・海港）では、長きにわたって福岡空港が最大の玄関口としての機能を果たしてきたが、2004 年から博多港入国情者数が福岡空港入国情者数を逆転し、2008 年には博多港、約 24 万 6 千人、福岡空港、約 20 万 2 千人となっており⁽⁷⁾、九州を訪れる訪日韓国人旅行者の最も多く利用する渡航手段が、博多港を利用した日韓海峡間の福岡・釜山間の船舶航路となっている。

2. 福岡・釜山間船舶航路の往来実態

福岡・釜山間の交通手段・往来実態（2009 年）は、図表 II-4 の通り、博多港と釜山港との間を結ぶ、高速船（日本・JR 九州高速船「ビートル」／韓国・未来高速「コビー」）とフェリー（日本・カメリアライン）の船舶定期航路と、福岡空港と金海空港を結ぶ航空定期航路（大韓航空、アシアナ航空）が就航している。なお、両都市間の交通において船舶と飛行機では当然のことながら、所要時間に差はあるものの、空港での国際線待機時間や釜山市中心部と金海空港との約 15 Km の距離の移動時間（タクシーで約 30 分）を考えると、高速船と飛行機の所要時間に大差はない状況である。

2009 年の福岡・釜山間の旅客往来実態の内訳（図表 II-4 参照）は、高速船乗降者数が最も多く約 42 万 3 千人、54.2% のシェアとなっており、フェリーの乗降者数、約 15 万 2 千人、19.5% のシェアと合わせると、約 75% が船舶を利用すると言う、わが国の中でも、他に類例のない地理的近接性を活かした、船舶往来主体の国際観光交流の形態が大きな特徴となっている。

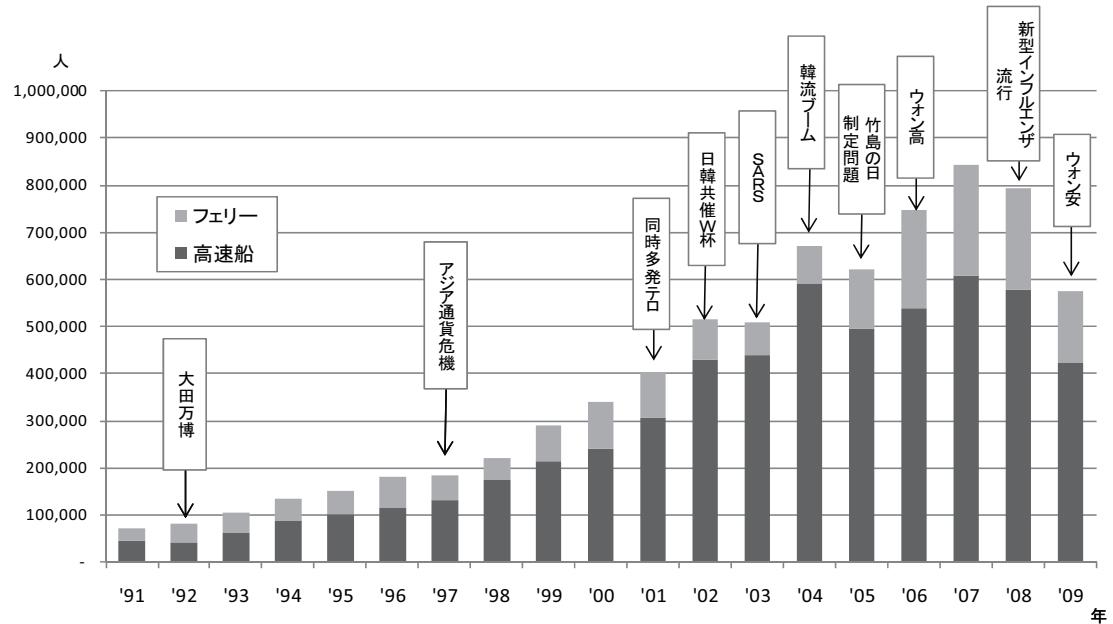
図表 II-4. 福岡・釜山間の交通手段・旅客往来実態（2009 年）

交通機関	便数・正規往復料金	所要時間	2008 年乗降者数・シェア
高速船 博多－釜山港	3～6 往復／日 24,000 円	2 時間 55 分	約 42 万 3 千人・54.2%
フェリー 博多－釜山港	1 往復／日 17,100 円	往路 5 時間 30 分 復路 11 時間 30 分	約 15 万 2 千人・19.5%
飛行機 福岡－金海空港	3 往復／日 49,100 円	50～55 分	約 20 万 6 千人・26.4%

JR 九州高速船㈱、㈱カメリアライン、福岡入国管理局等へのヒアリングをもとに作成

次に、図表II-5は、1991年にJR九州高速船㈱のビートル号⁽⁸⁾が就航して以降の、の福岡・釜山間船舶航路、高速船及びフェリー（カメリアライン㈱）乗降客数の推移を示したものである。

図表II-5. 福岡・釜山間の船舶航路乗降客数（高速船・フェリー）の推移



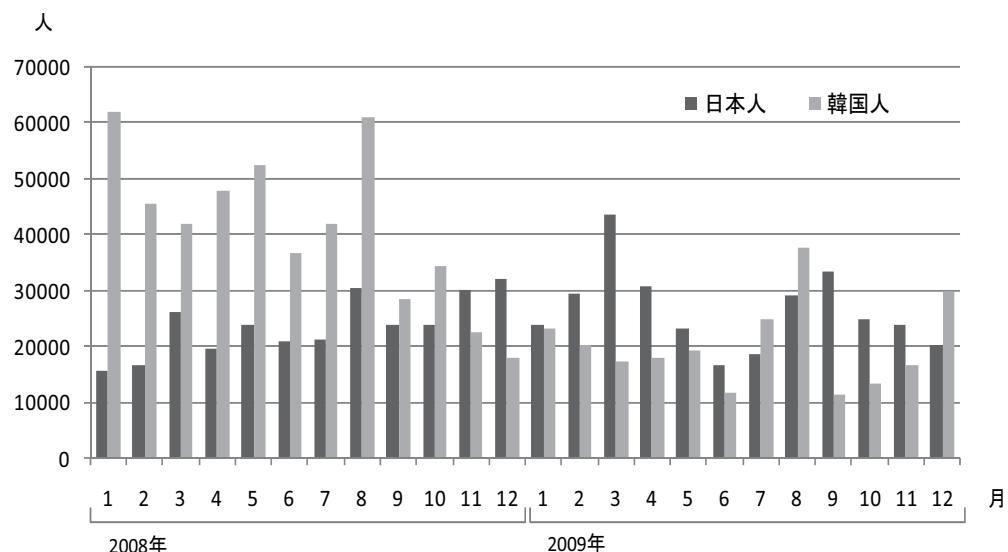
JR九州高速船㈱、㈱カメリアラインへのヒアリングをもとに作成

第I章において述べた訪韓日本人・訪日韓国人の推移（図表I-1）と同様、外部環境の変化によって年毎の増減があるものの、1991年の高速船の就航以来、福岡・釜山間の船舶航路の乗降客は増加傾向をたどり、2007年には過去最高の約84万人（高速船約61万人・フェリー約23万人）に達した。2008年以降は、同年秋以降の世界同時不況の影響による円高ウォン安の進展や新型インフルエンザの流行によって韓国人利用客が急減したことに伴い、2009年においては約57万5千人、対前年比で-27.5%と大幅な減少が見られるものの、2010年に入って韓国人乗降客数が急速に回復していることから全体的には拡大傾向にある。

福岡・釜山間船舶航路における日本人、韓国人の乗降客の構成率については、1991年の高速船就航後、暫く日本人の割合が多い状況が続いていたが、2001年に韓国・未来高速の「コピー」も運航を開始したことから、韓国人の増加が目立ち、2005年から2008年には日本人の割合を上回った。（2008年・韓国人58.1%・日本人33.8%）しかし、その後の円高ウォン安や新型インフルエンザの流行により、2009年の乗降客では日本人が56.7%、韓国人が43.3%と、再び日本人の割合の方が多いになっている。

直近の2008～2009年にかけての福岡・釜山間船舶航路における日本人、韓国人の乗降客数の推移をより詳細に月別で見ると、図表II-6（次ページ）の通りである。

図表Ⅱ－6. 2008～09年の福岡・釜山間船舶航路における日本人、韓国人乗降客数の推移



カメリアライン㈱・JR九州高速船㈱へのヒアリングをもとに作成

2008年の8月まではウォン高が続き、韓国人利用客が全月、日本人利用客を上回っていたが、2008年9月以降は、米国の金融危機後の世界同時不況による景気悪化と、それに起因する円高ウォン安の急進の影響を受け、韓国人利用客が急減した様子が見てとれる。2009年の上半期（1～6月）の同航路利用者においては、韓国人利用客は約11万人で対前年比、-61.6%と激減したのに対して、日本人利用客は約16万8千人と対前年比、+36.2%増加し、日本人利用客が韓国人利用客を上回る状況が続いた⁽⁹⁾。また、2009年の下半期（6～12月）は、当初、新型インフルエンザ流行の影響から、日韓双方の利用客が一時、減少したが、流行の沈静化に伴いゆるやかながら持ち直し、2010年1～3月期においては、韓国人利用客が対前年同期比約50%増加するなど回復傾向にある。

この様に、福岡・釜山を中心とした日韓の地域間の往来、観光交流においても、外部環境の変化を受け、年毎に増減はあるものの、1991年の高速船就航以来、全体的には拡大傾向にある。

また、福岡市と釜山市は、1965年の日韓基本条約による国交正常化以前の、1964年から両市の青年会議所の姉妹交流を皮切りに、様々な民間・経済団体、企業間において姉妹提携が結ばれるなど交流が展開され、文化、経済、スポーツ等、様々な分野で活発な交流が行われている。行政間においても1989年には、両市が「行政交流都市」としてパートナーシップ宣言を行い、市職員の相互派遣や環境、文化財などを含む様々な都市問題の分野での行政交流が行われている。観光分野においても、2000年から両市の共同観光客誘致事業が開始され、両国内のみならず中国や台湾においても、共同した観光客誘致プロモーション活動が展開されている。さらに、2008年2月に就任した、韓国の李明博大統領の韓国東南圏（釜山・蔚山広域市・慶尚南道）と九州との一体的な超広域経済圏を形成すると

言う公約を受けて、福岡市と釜山市が合意して「福岡・釜山超広域経済圏構想」が打ち出され、2009年より国境を越えた超広域経済圏の形成促進に向けた協力事業が、両市の間で開始されている。

URCでは、こうした福岡・釜山を中心とした日韓の交流の活発化の動向をふまえ、両都市間の往来において主要な渡航手段となっている船舶航路の利用客を対象としたアンケート調査を2007年度から実施し、日韓の観光交流の実態や傾向、課題を把握するとともに、今後の展望や交流のあり方を考察するなどの研究を蓄積させてきている。

3. 福岡・釜山間高速船利用客のアンケート調査の概要

次に、URCが実施した2007年より実施している福岡・釜山間船舶航路利用客を対象としたアンケート調査の概要について述べたい。

調査のオリジナリティーは、福岡・釜山間の交通機関として主要な役割を担っている船舶の日本人、韓国人利用客を対象として、観光動向、旅行形態の実態や傾向を経年的に把握したところにある。韓国人旅行者を対象にインバウンド観光振興の視点からのアプローチを試みたいくつかの調査研究に比べ、特定の航路において日韓双方の利用者の観光動向を経年的に把握した既存の先行研究は他にないものと思われる。なお、調査のサンプル数にも限りがあるため、全体の傾向と断定は出来ないものの、福岡・釜山間の船舶航路利用客の特徴を示すものとして分析を試みている。

調査は年度毎に船舶の対象やアンケートの設問の項目、内容を若干、修正させるかたちで実施してきたが、経的な変化や傾向がつかめる様に、基本的な内容や方式は同様に設定し、発展継続的に行われてきた。調査対象は、2007年度は高速船利用客とフェリー（韓国人利用客のみ）、2008年度は高速船利用客とフェリー利用客、2009年度は高速船利用客を対象に実施してきたが、本報告書では三ヵ年にわたる調査結果の集大成として、経的な変化や傾向が把握可能で、船舶航路において大半が利用する高速船利用客の調査結果を示したい。

2007、2008、2009年度に実施された調査は、日本人利用客（釜山港発）、韓国人利用客（博多港発）の、それぞれ帰国する便の高速船内でアンケート用紙を配布し、乗船中に任意で記入してもらい回収する方式で実施した。調査実施の日程・便数、アンケート回収数などの概要是、図表II-7（次ページ）の通りである。なお、調査はJR九州高速船㈱の協力、協賛のもとに実施された。

調査結果と分析は、以下、第III章、日本人利用客の観光動向、第IV章、韓国人利用客の観光動向として分けて述べる。各章において2007、2008、2009年度高速船利用客の調査の対象者の属性を述べた上で、日韓利用客の旅行行動、形態を含めた観光動向の経的な調査において、主に特徴や相違点、共通点が見られた結果を取り上げ、分析を試みる。それ以外の全体の調査結果については別冊の資料編を参照いただきたい。

図表II－7. 高速船利用客調査の実施概要

調査年度：実施期間・便数	日本人・回収数	韓国人・回収数
2007年：9月26日～10月22日・8便	532	474
2008年：12月6日～20日・9便	548	416
2009年：11月22日～12月6日・8便	553	321

また、インバウンド観光振興の視点からも重要なと思われる韓国人利用客の観光動向に関しては、第VII章の韓国人利用客の周遊行動分析において、データマイニングの手法を用いた分析を試みているので、参照いただきたい。

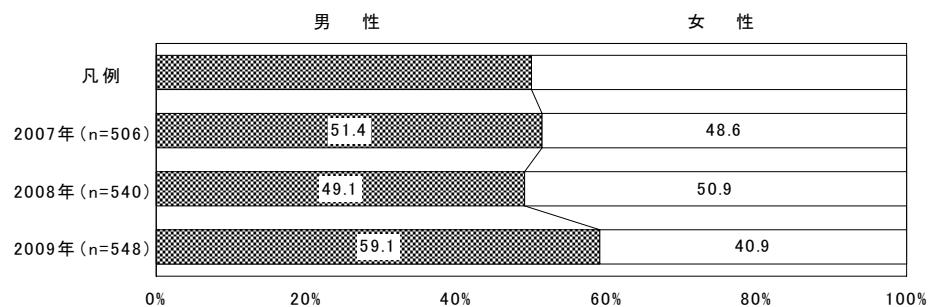
(第II章・執筆 新井 直樹)

III. 日本人利用客の観光動向

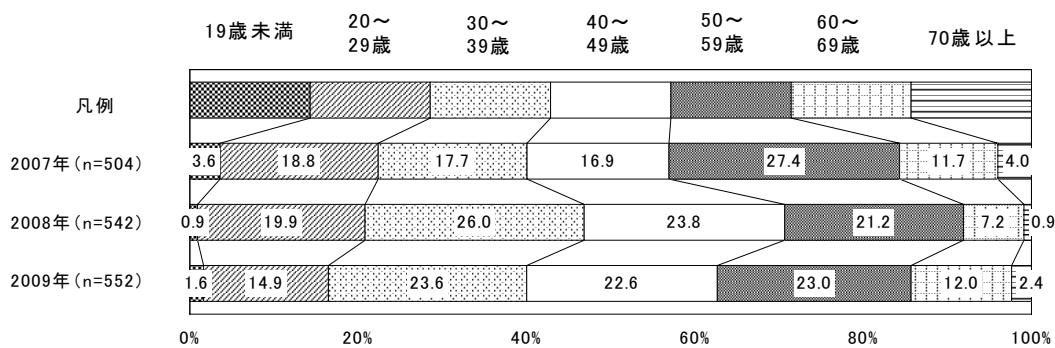
1. 日本人利用客の属性

福岡・釜山間高速船航路の日本人利用客の調査対象者の経年的な属性（性別、年齢、職業）は、下記、図表III－1～3の通りだが、より詳細な属性については資料編を参照して欲しい。

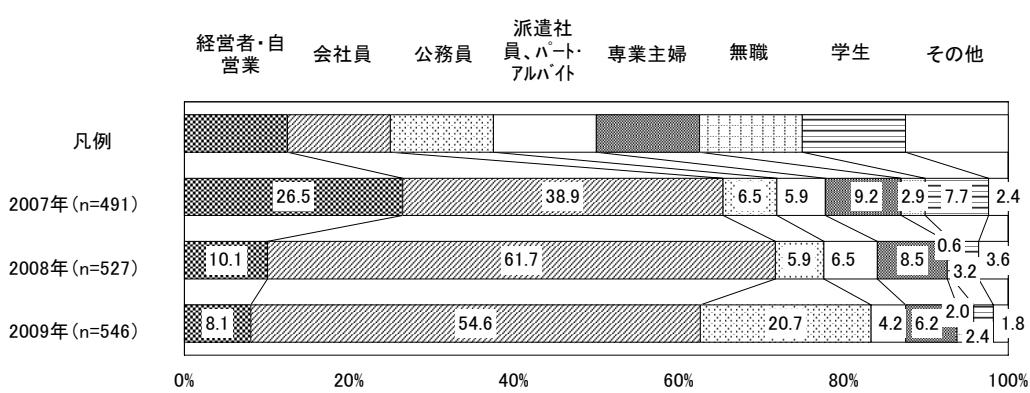
図表III－1. 日本人利用客の性別



図表III－2. 日本人利用客の年齢

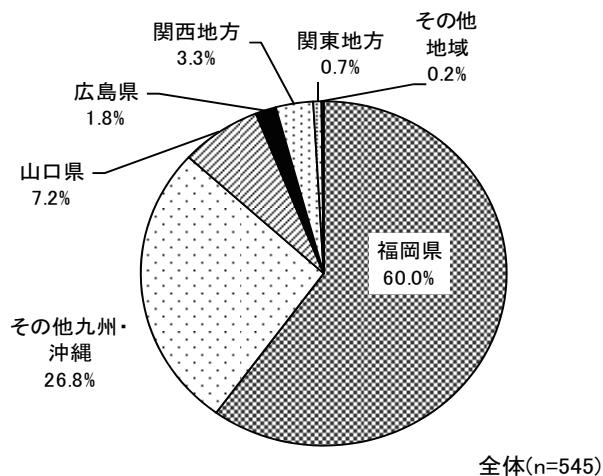


図表III－3. 日本人利用客の職業



日本人利用客の居住地は、2009年度の調査においては、下記、図表III-4の通りで、「福岡県」の割合が60.0%と最も高く、次に「長崎県」(12.3%)、「佐賀県」(7.5%)、「山口県」(7.2%)の順となっている。

図表III-4. 日本人利用客の居住地 (2009年度調査)



経年的な傾向として 2007・2008 年度の調査結果においても、利用者の居住地としては、「福岡県」が60%台、他の北部九州（「長崎県」「佐賀県」「熊本県」「大分県」）の県を合わせると 80%余り、これに「山口県」を合わせると 90%台と言う結果であった。また、「福岡市」居住者がおよそ 25%、全体の約 4 分の 1 と言う結果も経年に同様であった。

2. 日本人利用客の旅行行動

次に、日本人利用客の釜山港到着後の韓国での旅行行動に関する調査結果について述べたい。図表III-5は今回の旅行での訪問地、図表III-6は今回の旅行での宿泊地に対する回答結果（選択・複数回答可）を経年に示したものである。（次ページ参照）

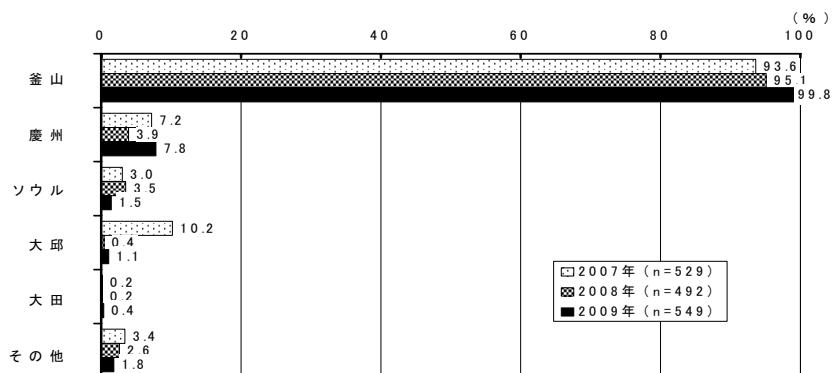
経年的な訪問地（2007・2008・2009 年度）、宿泊地（2008・2009 年度）の調査結果においても釜山市が約 95%程度を占めている結果に変化はなかった。釜山市以外の訪問地、宿泊地では、韓国を代表する観光地で世界遺産に登録されている古都、慶州（慶尚北道・釜山市から北へ約 80km、高速バスで約 1 時間）においても訪問回答率は 8 %未満、宿泊した回答率は、3 %以内と少なかった。

次に、日本人利用客の釜山市内での訪問地の回答結果（選択・複数回答可）は、図表III-7の通りである。（次ページ参照）

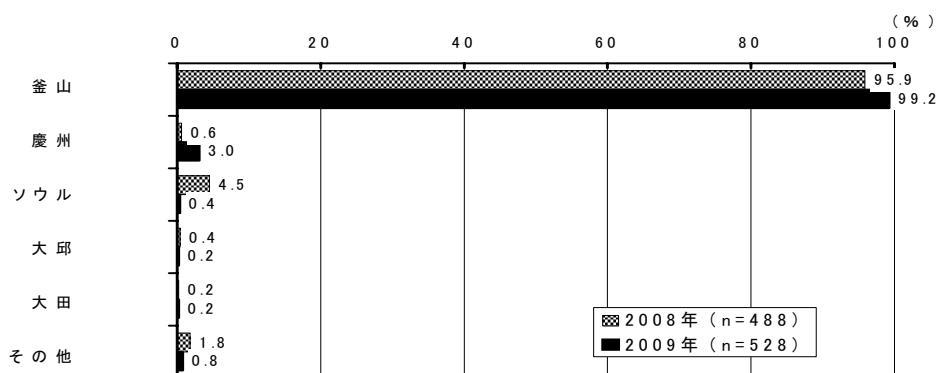
経的な調査結果においても、釜山港に隣接するジャガルチ市場のある旧市街地繁華街の南浦洞が 70~80%台と最も多く、次に大型のホテル、商業施設、免税店のある繁華街の西面（南浦洞の北約 6 km、地下鉄で約 15 分）が、70%台となっており、市中心部の繁華

街を訪問地としている人がほとんどであった。それ以外への訪問地としては、釜山市郊外のビーチリゾートで高級ホテルの多い海雲台（釜山市中心部から北東約16km）が挙げられているが、2007年度の調査の32.8%から、2009年度の調査では22.9%の回答率となっており経年的には減少傾向にある。

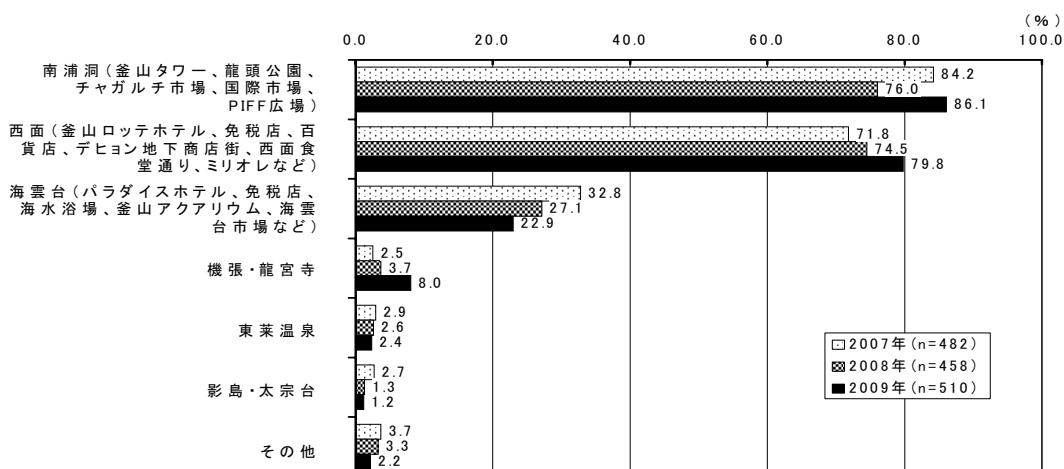
図表III－5. 日本人利用客の訪問地（選択・複数回答可）



図表III－6. 日本人利用客の宿泊地（選択・複数回答可）



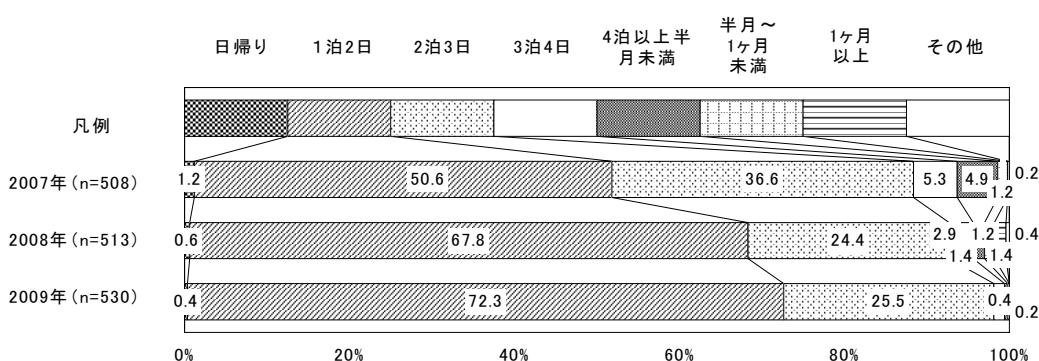
図表III－7. 日本人利用客の釜山市内での訪問地（選択・複数回答可）



また、釜山市での宿泊先についての自由記述回答（2008 年度調査・n=442、2009 年度調査・n=357）の結果からは、「ロッテホテル」（西面・2008 年度調査・27.8%、2009 年度調査・37.8%）、「釜山観光ホテル」（南浦洞・2008 年度調査・20.3%、2009 年度調査・27.7%）、「コモドホテル」（南浦洞近く・2008 年度調査・13.5%、2009 年度調査・7.6%）が最も多く挙げられており、釜山市中心部の 3 つの大型ホテルにおよそ 60～70% の日本人利用客の宿泊が集中している現状が明らかになった。

次に、日本人利用客の今回の旅行日程に関する回答結果は、図表 III-8 の通りである。

図表 III-8. 日本人利用客の旅行日程



経年的な調査結果において旅行日程は、「1泊2日」の割合が最も高く過半を占めており、次いで、「2泊3日」が多く、合わせて、90%ほどに達している。また、「1泊2日」の割合は 2007 年の 50.6% から 2009 年の 72.3% に増加したのに比べ、「2泊3日」は、2007 年の 36.6% から 25% 程度（2008・2009 年度調査）に減少していることから、日本人利用客の旅行日程の短縮化傾向が強まっていることがうかがえる。

これら日本人利用客の訪問地、宿泊地、宿泊先、旅行日程の調査結果から、高速船利用の日本人旅行者の旅行行動の特徴として、釜山港着後、港に近い市中心部の繁華街や市場、商業施設など、ごく限られたエリアを行動範囲とする 1 泊 2 日の短期滞在型が主流で、過半を占めているものと見られる。

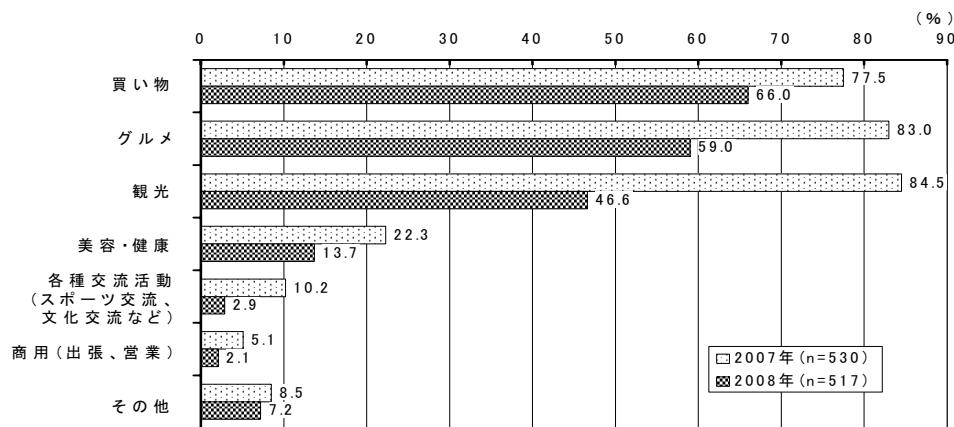
3. 日本人利用客の旅行目的と体験内容

日本人利用客の今回の旅行目的に対する回答（選択・複数回答可）結果は、図表 III-9 の通りである。（次ページ参照）

2009 度の調査は、2007・2008 年度の調査の選択肢を変えたため、ここでは、2009 年度の回答結果は図表に示さないが、基本的に経年的な傾向として、「観光」（2007 年度調査・84.5%、2008 年度調査・46.6%・2009 年度調査・69.4%）以外に、「グルメ」（2007 年度調査・83.0%、2008 年度調査・59.0%・2009 年度調査・61.8%）、「買い物」（2007 年度調査・77.5%、2008 年度調査・66.0%・2009 年度調査・61.2%）の回答率が高くなっている。

それ以外では、「美容・健康」(2007年度調査・22.3%、2008年度調査・13.7%)などが挙げられている。

図表III-9. 日本人利用客の旅行目的（選択・複数回答可）



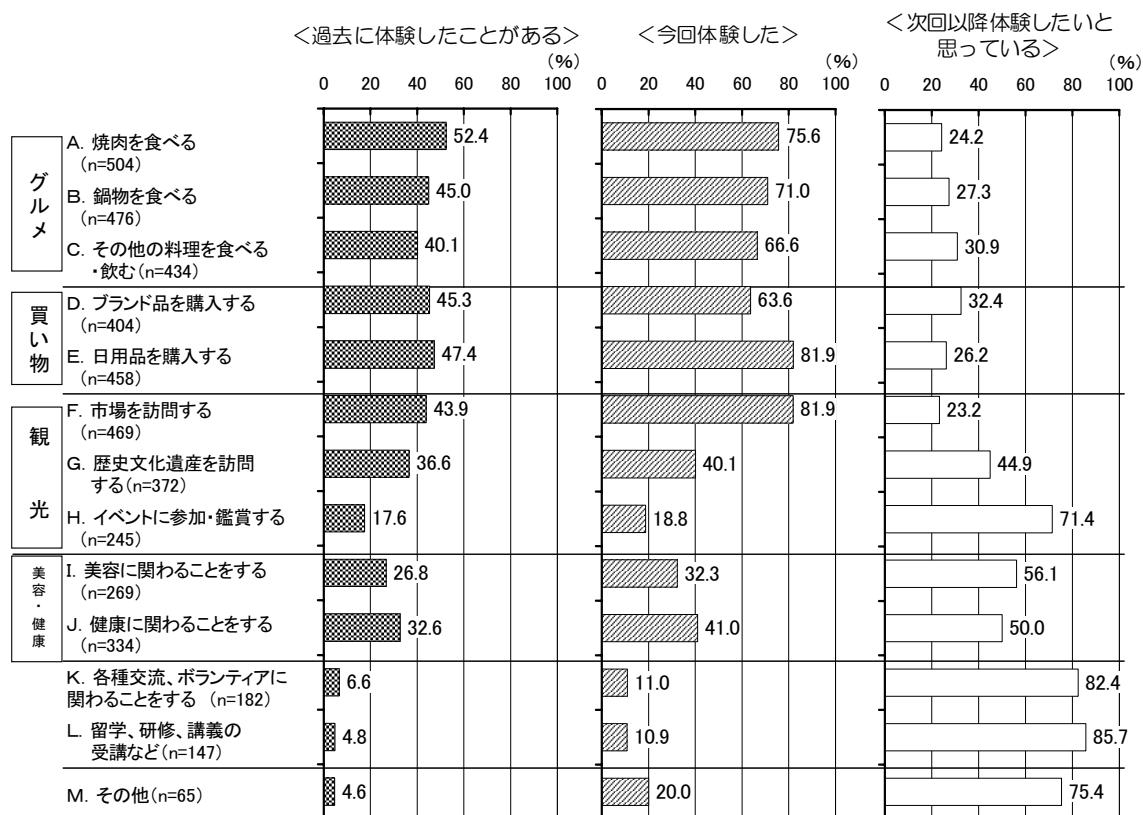
次に、日本人利用客の韓国、釜山での具体的な観光動向を把握するとともに、今後の観光需要を含めた展望を探るために、今回・過去の旅行で体験したこと及び、次回以降、体験したいと思っていることについての設問に対する回答（選択・複数回答可）結果について述べたい。（図表III-10、次ページ参照）

なお、2007・2008年度調査においても、若干、設問内容を変えて同様の調査を実施しているが、経年的にも全体的な傾向は変わらなかったため、ここでは2009年度の調査結果を図表III-10（次ページ）に示している。

日本人利用客の今回・過去に体験した内容では「焼肉・鍋物を食べる」と言った「グルメ」や、「ブランド品・日用品を購入する」と言った「買い物」に関する回答率が高く、いずれも過半を占めていた。また、「グルメ」や「買い物」を体験できる「市場訪問」の今回・過去の体験率も過半を上回った。これら結果は、2007・2008年度調査においても同様であった。これに対して「歴史文化遺産」(2007年度調査・今回 33.6%・過去 39.8%、2008年度調査・今回 23.1%・過去 44.4%、2009年度調査・今回 40.1%・過去 36.6%)、「名所」(2007年度調査・今回 41.2%・過去 36.6%、2008年度調査・今回 13.4%・過去 29.7%)の訪問に対する過去・今回の体験率の回答率は、「グルメ」「買い物」に関するものと比べて低かった。しかし、次回以降の旅行では「歴史文化遺産」への訪問(2007年度調査・51.4%、2008年度調査・48.8%、2009年度調査 44.9%)を希望する回答率も、既に体験した「グルメ」、「買い物」を上回っており、一定のニーズがあることが窺える。

次回以降の旅行で体験したいことで回答率が多かったのは、「各種交流・ボランティア」、「留学、研修・講義」となっており、共に80%以上の回答率が寄せられ、経年的にも「ボランティア・就学・留学」(2007年度調査・79.8%、2008年度調査・77.1%)が同程度の高い回答率となっている。

図表III-10. 日本人利用客の旅行体験（選択・複数回答可）



次に、回答率が高かったのが「イベントに参加・鑑賞」71.4%（2007年度調査・69.7%、2008年度調査・60.4%）で、経年的にも60～70%台の回答率となっている。

また、「健康」50.0%（2007年度調査・60.7%、2008年度調査・74.2%）や「美容」56.1%（2007年度調査・62.3%、2008年度調査・50.5%）についての体験希望も寄せられており、日本人利用客の次回以降に体験したいことの全体的、経的な傾向としては、「体験・交流」型の活動メニューの回答率が高かった。

これら日本人利用客の観光動向の調査結果から、韓国、釜山市において「歴史文化遺産」「名所」を訪問すると言うより円高ウォン安の中、安値感のある「買い物」や韓国料理の「グルメ」に終始すると言う都市観光の旅行形態が、主流で過半数を占めているものと見られる。しかし、次回以降の旅行では、「買い物」や「グルメ」よりも「体験・交流」型の活動メニューや「歴史文化遺産の訪問」を希望する回答率が高く、韓国側においては「体験・交流」型の観光メニューや、所在する「歴史文化遺産」において日本人観光客の受け入れ態勢の整備や情報発信に取り組むことが、両国の観光交流のさらなる拡大や関係の深化につながるものと見られる。

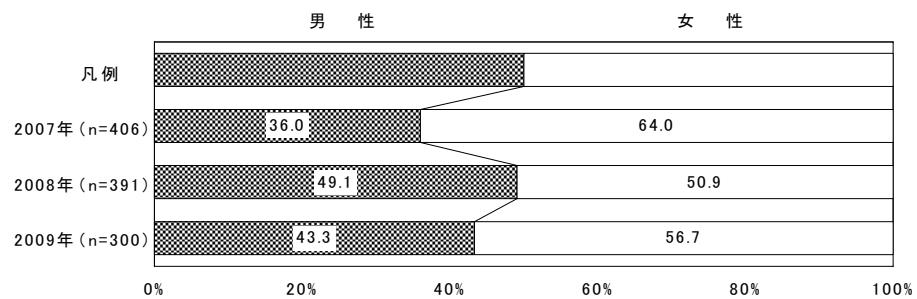
（第III章・執筆 新井 直樹）

IV. 韓国人利用客の観光動向

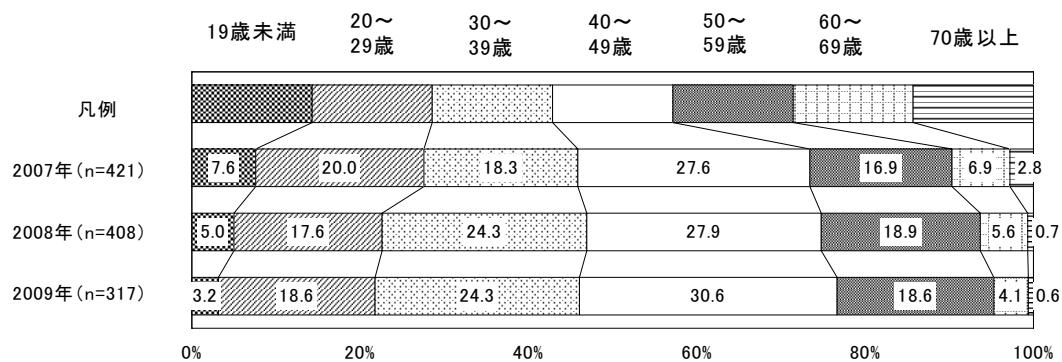
1. 韓国人利用客の属性

福岡・釜山間高速船航路の韓国人利用客の調査対象者の経年的な属性（性別、年齢、職業）は、下記、図表IV－1～3の通りだが、より詳細な属性については資料編を参照して欲しい。

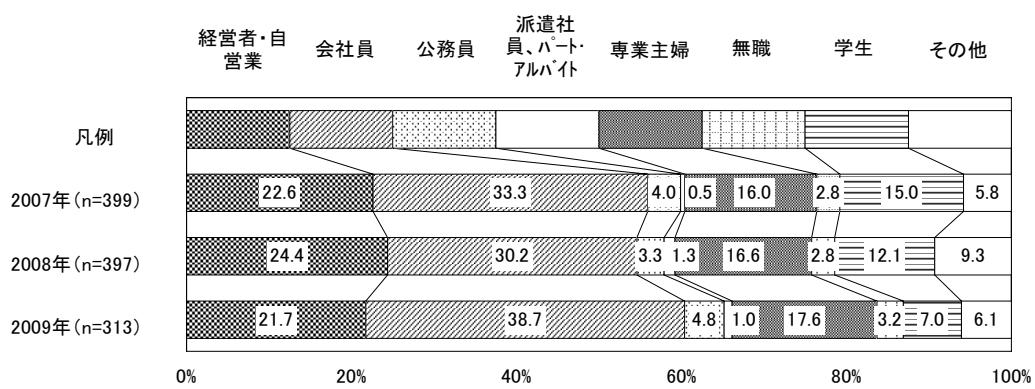
図表IV－1. 韓国人利用客の性別



図表IV－2. 韩国人利用客の年齢

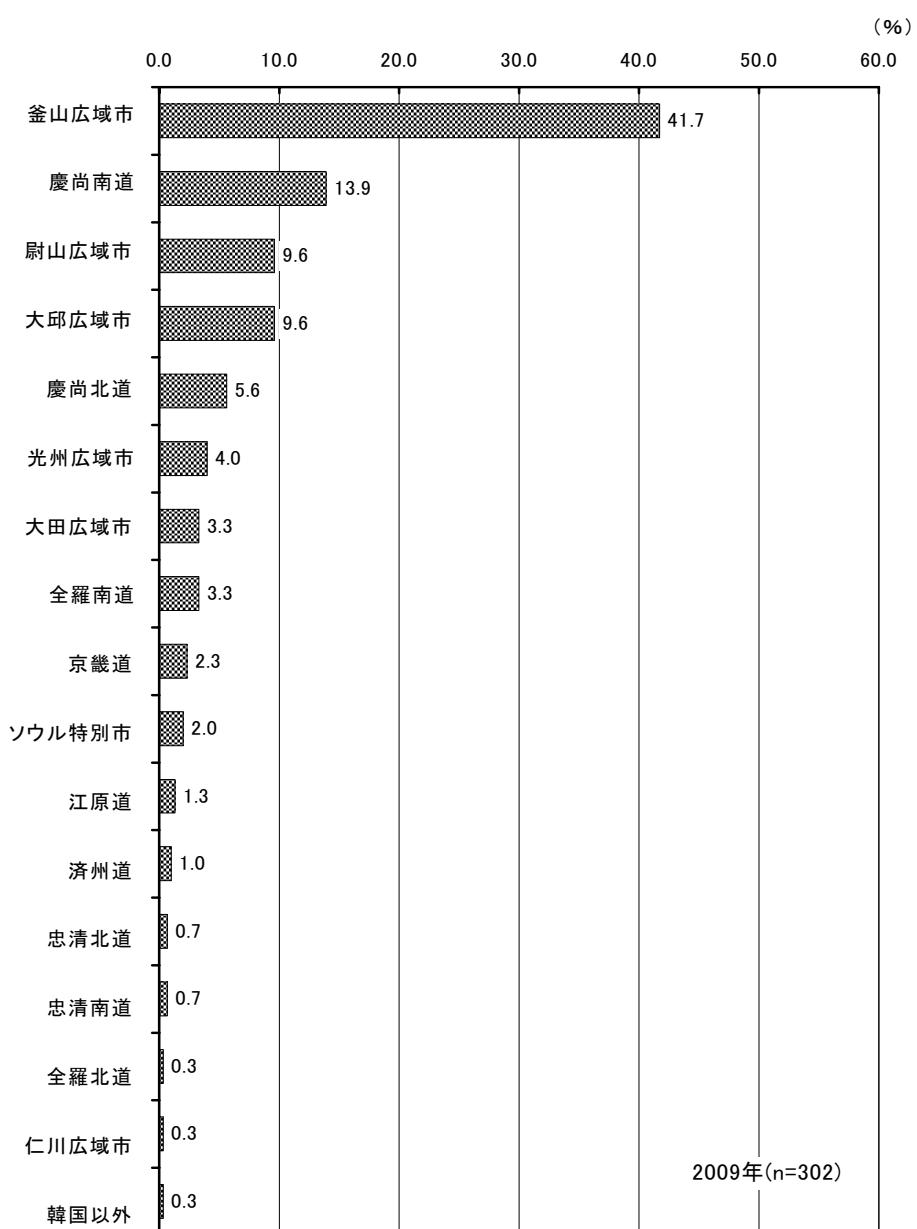


図表IV－3. 韩国人利用客の職業



韓国人利用客の居住地は、2009年度の調査においては、下記、図表IV-4の通りで、「釜山広域市」の割合が41.7%（2008年度調査・53.2%）と最も多く、次いで「慶尚南道」が13.9%（2008年度調査・11.7%）、「大邱広域市」が9.6%（2008年度調査・4.7%）、「蔚山広域市」が9.7%（2008年度調査・4.2%）、「慶尚北道」が5.6%（2008年度調査・3.4%）の順となっている。その他の都市、道を含めて年毎の変化はあるものの、全体的な傾向としては韓国東南部の地域の居住者が60%以上（2008年度調査69.2%・2009年度調査65.2%）と大半を占めている。

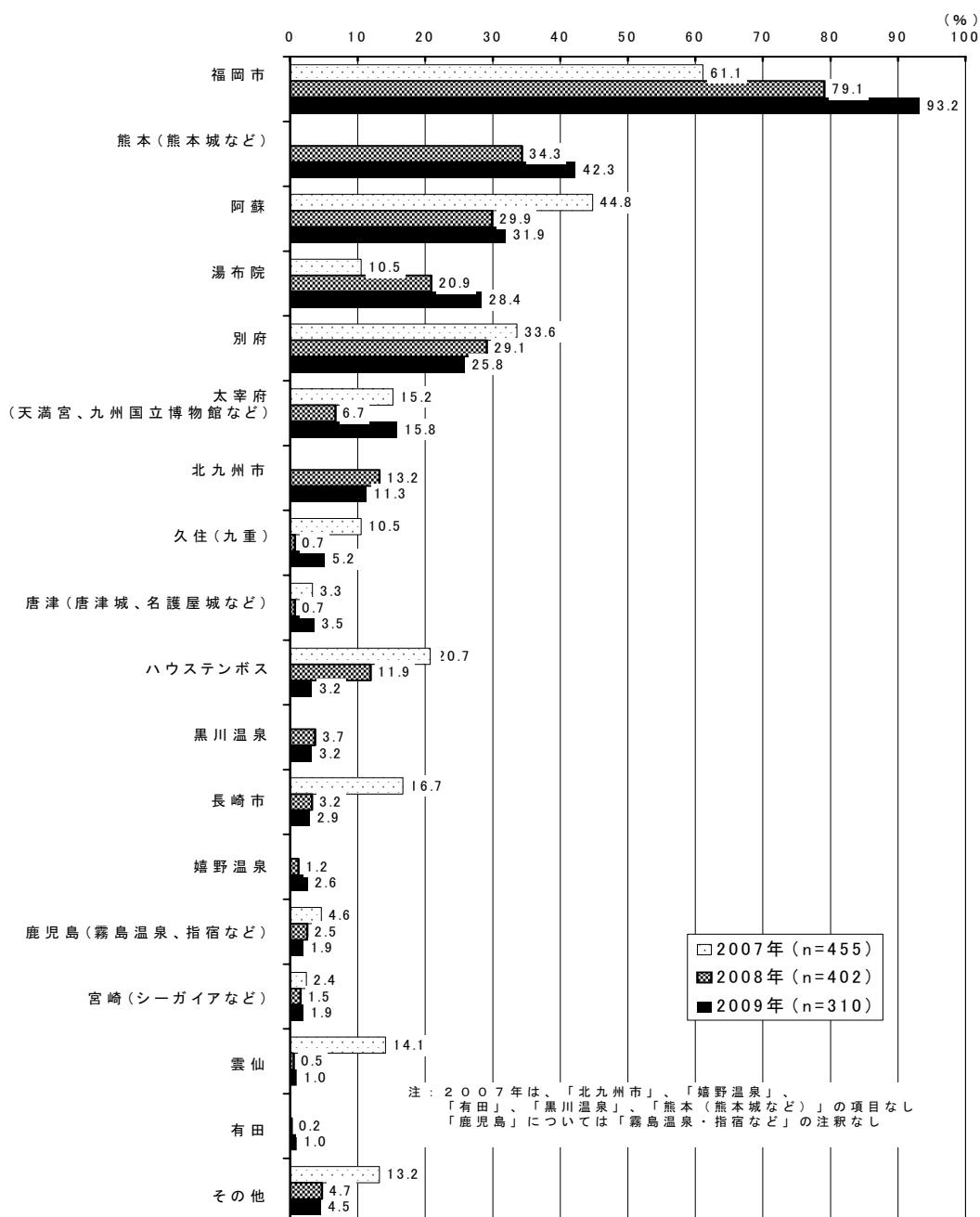
図表IV-4. 韓国人利用客の居住地（2009年度調査）



2. 韓国人利用客の旅行行動

次に、韓国人利用客の博多港到着後の九州での旅行行動に関する調査結果について述べたい。まず、韓国人利用客が、今回の旅行でどこを訪れているのか、九州各県の都市や観光地、名所、温泉などを選択肢に挙げ、具体的に訪問先（乗換えなどの短時間滞在は除く）を回答（複数回答可）した結果を経年的に示したのが、図表IV-5である。

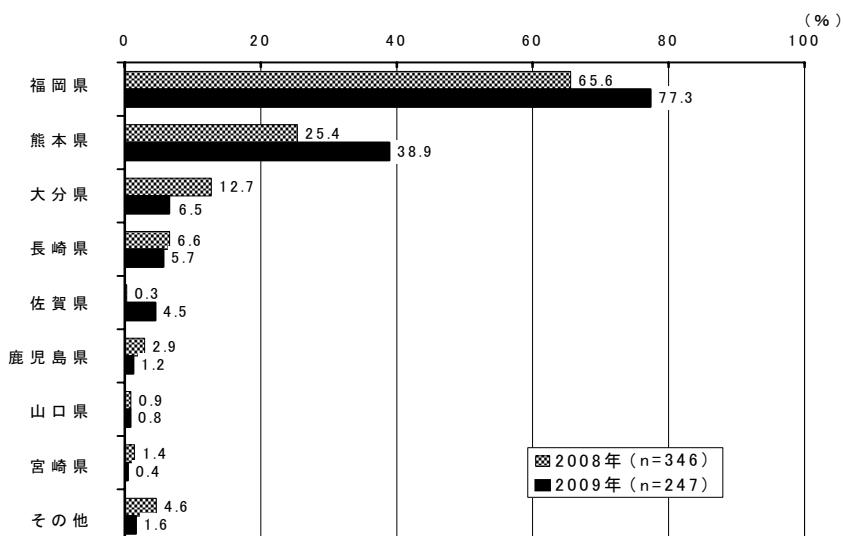
図表IV-5. 韓国人利用客の訪問地（選択・複数回答可）



到着地である「福岡市」の訪問回答率が最も多く、経年的にも2007年度調査の61.1%から2009年度調査の93.2%と増加傾向にあるが、「福岡市」以外では、年毎の増減はあるものの、「熊本（熊本城）」（30～40%台）のほか、「阿蘇」（熊本県・約30～40%台）、大分県の「別府」（20～30%台）、「湯布院」（10～20%台）などの温泉地への訪問率が高くなっている。このほかに「北九州市」や「大宰府（天満宮、九州国立博物館）」、単体の観光施設では「ハウステンボス」（長崎県佐世保市）などにも一定の訪問回答率が寄せられている。経的な傾向としては、「福岡市」「熊本（熊本城など）」「湯布院」への訪問率の増加が目立つ一方で、「別府」、「ハウステンボス」、「長崎市」などへの訪問率が減少傾向にある。

韓国人利用客の今回の旅行での宿泊地（県別）に対する回答結果（2008・2009年度調査）は、図表IV-6の通りである。

図表IV-6. 韓国人利用客の宿泊地（選択・複数回答可）

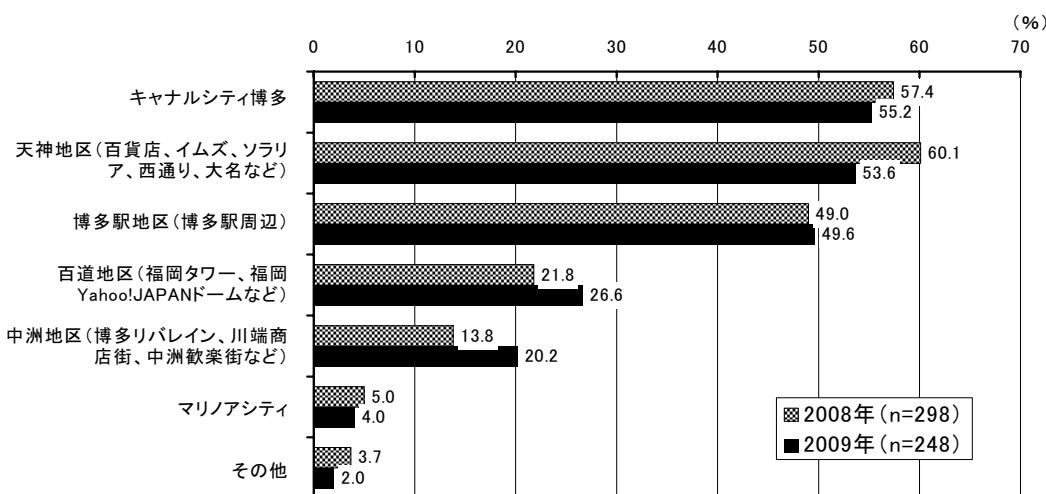


福岡県の割合（60～70%台）が最も多く、続いて阿蘇、黒川温泉の所在する熊本県（20～30%台）や、別府、湯布院といった温泉地が所在する大分県（6～12%）の回答率が多かった。経的には「福岡県」「熊本県」の宿泊回答が増加傾向にある一方で、「大分県」の宿泊回答が減少傾向にある。

次に、韓国人利用客の福岡市内での訪問地についての回答結果を示したのが、図表IV-7（次ページ）である。

福岡市を訪問した韓国人利用客の市内での訪問先は、地区では「天神地区」（50～60%台）、「博多駅地区」（約49%）、商業施設では「キャナルシティ博多」（博多区住吉・複合商業施設）が50%台となっており、市内中心地にある繁華街、商業施設の三ヶ所の割合が経的にも目立って高くなっている。また、「百道地区」（4.8%増・天神から北西約3km）や「中洲地区」（6.4%増）への訪問率が増加傾向にある。

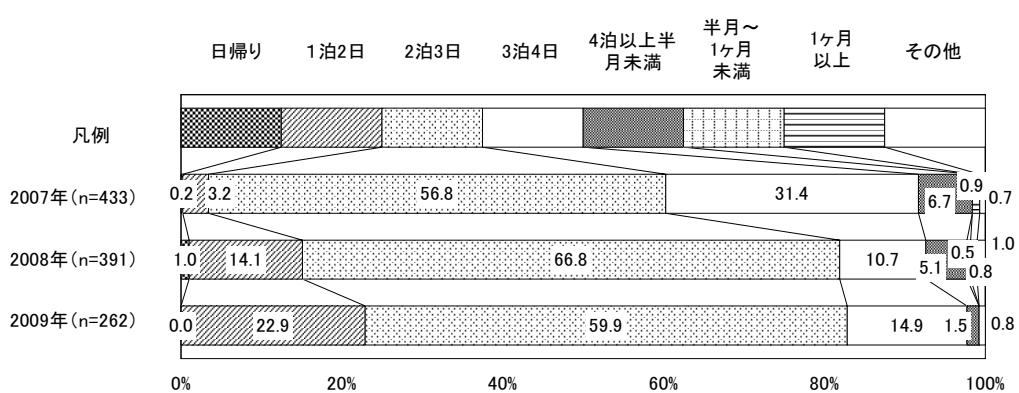
図表IV－7. 韓国人利用客の福岡市内の訪問地（選択・複数回答可）



次に、韓国人利用客の旅行日程に関する調査結果は、図表IV－8（次ページ）の通りである。

経年的な調査結果において旅行日程は、「2泊3日」の割合が最も高く、50～60%台と過半を占めている。一方で、「1泊2日」の割合が3.2%（2007年度調査）から22.9%（2009年度調査）と増加傾向にあるのに対して、「3泊4日」が31.4%（2007年度調査）から10.7%（2008年度調査）、14.9%（2009年度調査）と減少傾向にあり、2008年秋以降、円高ウォン安が進行していることからも、韓国人利用客の旅行日程の短縮化の傾向がうかがえる。

図表IV－8. 韓国人利用客の旅行日程



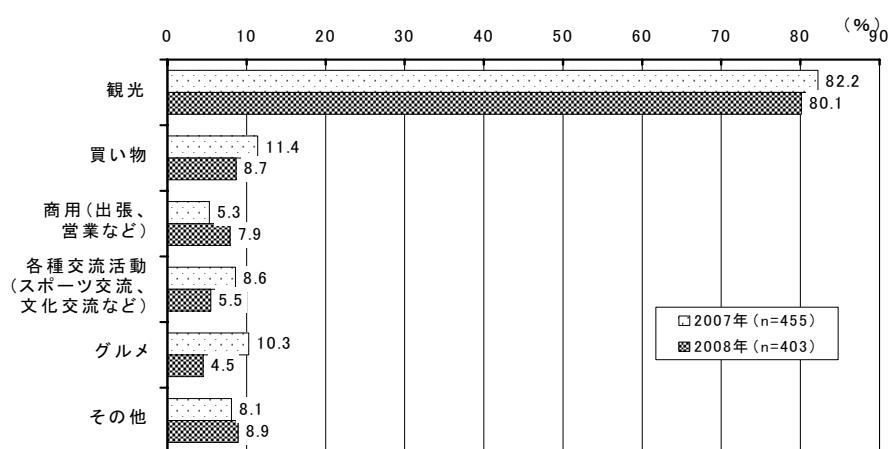
これら韓国人利用客の訪問地、宿泊地、旅行日程の調査結果から、高速船利用の韓国人旅行者の旅行形態の特徴として、博多港着後、福岡県内のみならず九州各県の都市や名所旧跡などの観光地、温泉などに訪問、宿泊する、2泊3日の九州内周遊観光が主流で、多数を占めているものと見られる。

3. 韓国人利用客の旅行目的と体験内容

次に、韓国人利用客の今回の旅行の目的に対する回答（選択・複数回答可）結果は、図表IV-9の通りである。

2009年度の調査は、2007・2008年度の調査の選択肢を変えたため、ここでは、2009年度の回答結果は図表に示さないが、基本的に経年的な傾向として、「観光」（2007年度調査・80.1%、2008年度調査・82.2%、2009年度調査66.7%）がほとんどで、「買い物」（2007年度調査・11.4%、2008年度調査・8.7%、2009年度調査・15.5%）や「グルメ」（2007年度調査・10.3%、2008年度調査・4.5%、2009年度調査11.1%）の回答率は、日本人利用客と比べて極めて低かった。

図表IV-9. 韓国人利用客の旅行目的（選択・複数回答可）



次に、韓国人利用客の九州での具体的な観光動向を把握するとともに、今後の観光需要を含めた展望を探るために、今回・過去の旅行で体験したこと及び、次回以降、体験したいと思っていることについての設問に対する回答（選択・複数回答可）結果について述べたい。（図表IV-10、次ページ参照）

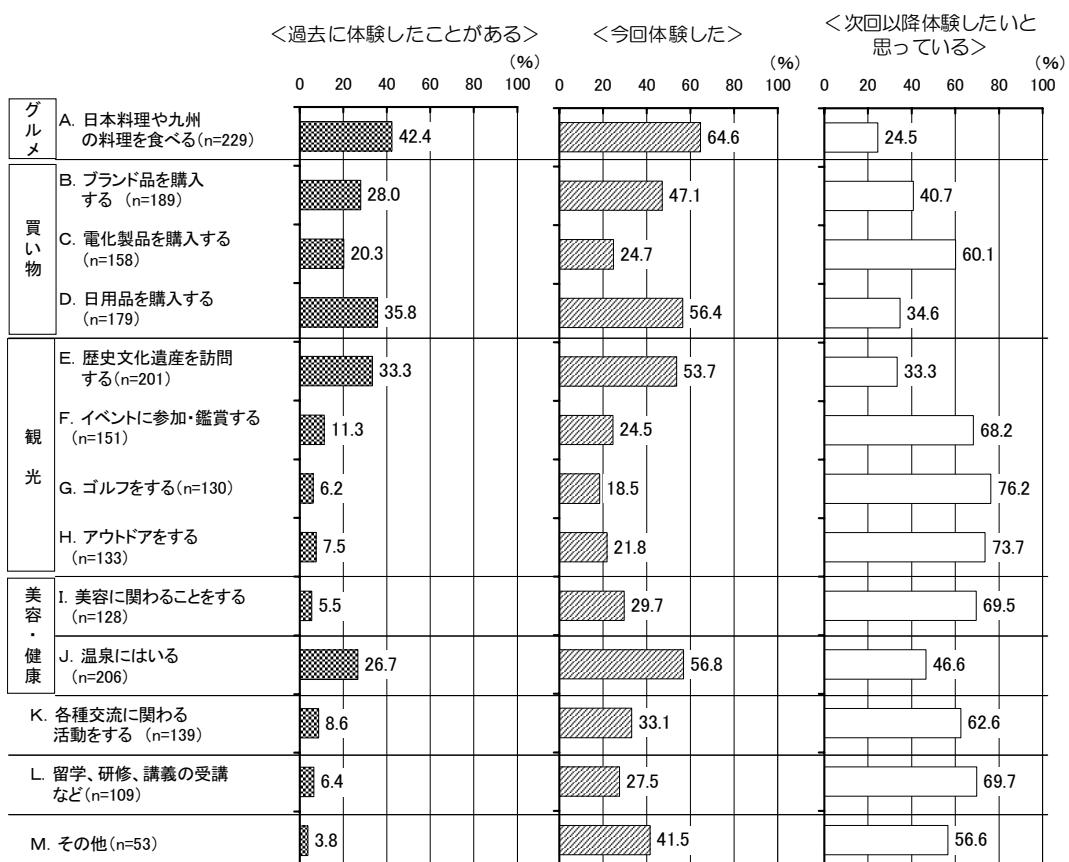
なお、2007・2008年度調査においても、設問内容を若干、変えて同様の調査を実施しているが、経年的にも全体的な傾向は変わらなかったため、ここでは2009年度の調査結果を図表IV-10に示している。

韓国人利用客の今回・過去を含めた旅行体験内容では「日本料理や九州の料理を食べる」、「歴史文化遺産」の訪問、「温泉」や「買い物」では「日用品の購入」の回答率が高く、経的にも概ねこの傾向に変化はなかった。

次回以降、体験したいことでは「ゴルフ」、「アウトドア」（共に2007～2009年度調査・70～80%台）などスポーツを体験したいと言う回答率が高かつたが、これまでの実現率は非常に低かった。また、「イベント参加・鑑賞」（2007～2009年度調査・60～70%台）、「各種交流活動」（2008～2009年度調査・60%台）、「語学・研修・講義の受講」（2007～2009

年度調査・60～70%台)などを次回以降、体験したいとする回答率も高かった。

図表IV-10. 韓国人利用客の旅行体験（選択・複数回答可）



これら韓国人利用客の観光動向の調査結果から、次回以降の旅行では日本人旅行者同様に「体験・交流」型の活動メニューを希望する回答率が高く、日本の地域においては「体験・交流」型の観光メニューにおいて韓国人観光客の受け入れ態勢の整備や情報発信に取り組むことが、インバウンド観光振興のみならず、両国の観光交流の拡大、深化につながるものと見られる

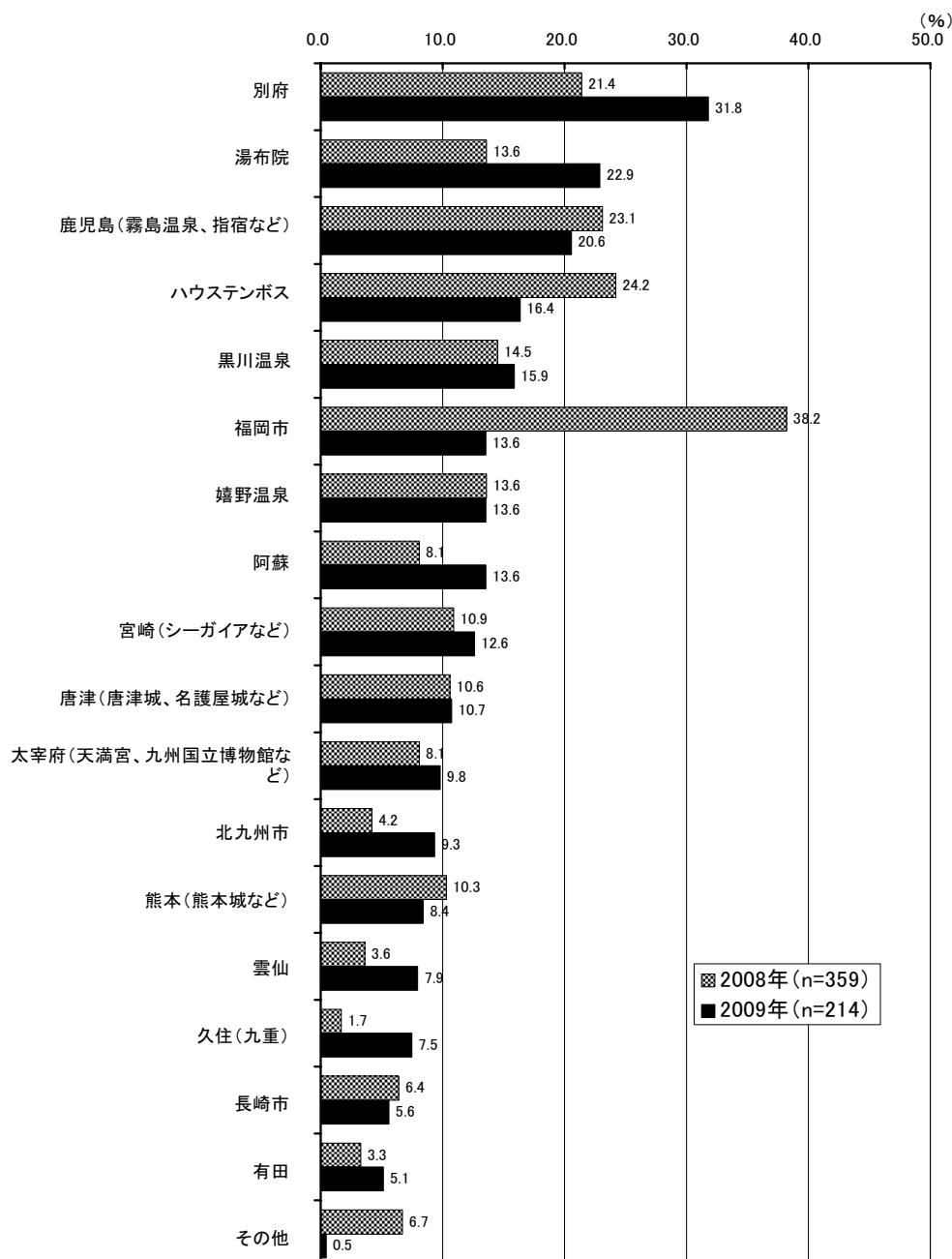
続いて韓国人利用客が、次回以降の九州で訪問したい場所について、選択回答（複数回答可）した結果（2008・2009年度調査）は、図表IV-11（次ページ）の通りである。

2008年度と2009年度調査で回答結果に開きがある場所はあるものの、全体的、経年的な傾向としては、別府、湯布院（大分県）や鹿児島（霧島温泉、指宿など）、黒川温泉（熊本県）と言った温泉地や福岡市、単体の観光施設では、「ハウステンボス」（長崎県佐世保市）の回答率が高かった。

福岡市は次回以降の訪問希望地としての回答率が、2008年度調査結果（38.1%）、2009年度調査（13.6%）と開きが出たが、前述した今回の旅行での訪問地と比べれば、低い回答

率となっておいる。また、同様に、熊本（熊本城など）も、今回の旅行の訪問地と比べれば次回以降の訪問希望地としての低い回答率となっている。一方で、鹿児島（霧島温泉、指宿など）、嬉野温泉（佐賀県嬉野市）、黒川温泉などの温泉地や宮崎（シーガイアなど）は、今回の旅行での訪問地としての回答率が低かったが、次回以降の訪問希望地としての人気は高かった。

図表IV-11. 韓国人利用客の次回以降の九州での訪問希望地



これら回答結果から、今後、韓国人旅行者の九州への訪問機会や訪問者の数がより増えれば、現在、訪問することの多い福岡市や熊本（熊本城）のみならず、南九州（鹿児島、宮崎）を含めた九州各地の温泉や観光地への韓国人観光客が増加する可能性は高いものと見られる。

2011年3月には、九州新幹線の鹿児島ルートが全線開通する予定であり、博多—鹿児島中央間の所要時間が最短で約2時間10分から約1時間20分に大幅に短縮され、訪問希望地として回答率の高かった鹿児島や宮崎などを含めた南九州地域への韓国人観光客が増加することが予測される。九州新幹線の沿線地域においては、全線開通による韓国人旅行者の観光動向、ルート変化の予測と対応、韓国人に対応したイベントや交流事業など「体験・交流」型観光メニューの開発、情報発信など、受け入れ態勢の整備が、インバウンド観光振興と地域の活性化を図る際の課題となる。

また、韓国人利用客の旅行行動や観光動向に関しては、九州の地域にとってインバウンド観光振興の視点から、より詳細な情報や分析が必要と思われるため、第VII章の韓国人利用客の周遊行動分析において、データマイニングの手法を用いた分析を試みているので、参照いただきたい。

(第IV章・執筆 新井 直樹)

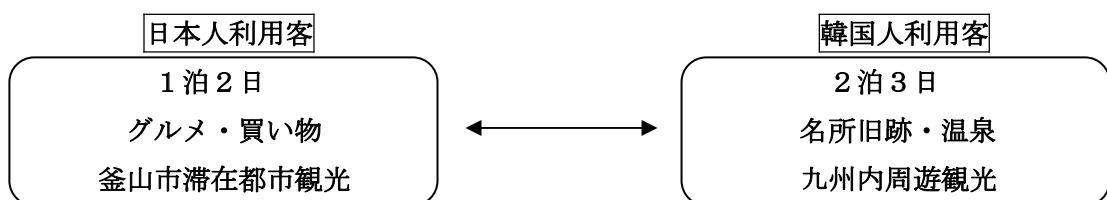
V. 日韓利用客の観光動向調査からの考察

1. 日韓利用客の観光動向の相違点からの考察

第III章、第IV章において述べた調査結果から、福岡・釜山間の高速船利用の日韓利用客の観光動向において相違点と共通点があることが明らかになった。

まず、調査結果から明らかになった日韓利用客の旅行行動の特徴から相違点を示すと、図表V-1の通りである。

図表V-1. 日本人・韓国人利用客の旅行行動の相違点



日本人利用客の旅行行動の特徴をまとめると、大半が釜山市中心部のごく限られた範囲を訪問、宿泊地とし、旅行目的としては「グルメ」や「買い物」の回答率が高い、1泊2日の釜山滞在都市観光が主流であった。一方で、韓国人利用客の旅行行動の特徴をまとめると、福岡市ののみならず、熊本県や大分県など九州内の都市や名所旧跡、温泉などを主な訪問、宿泊地とする、2泊3日型の九州内周遊観光が主流であった。

この様な日韓利用客の対照的な旅行行動の結果から、第I章において述べた日韓観光交流の拡大と関係の深化に向けた課題を考察すると、日本人利用客の旅行行動の範囲の狭さや目的の偏りが挙げられる。大多数の日本人旅行者が、訪問、宿泊地においては釜山市中心部のみ、旅行目的、体験としては「グルメ」「買い物」に終始しており、韓国人旅行者と比べ、「歴史文化遺産」や「名所旧跡」への訪問率が少ないことも、日韓旅行者の旅行行動において対照的な相違点となっている。

第I章において述べた様に歴史認識をめぐる問題を政府レベルで簡単に解決することは容易ではないが、日本人旅行者が韓国の「歴史文化遺産」に訪問するなどの観光交流を通じて基本的な歴史事実や認識の違いに気づくことが、両国の相互理解や関係の深化に向けた重要なプロセスになるものと思われる。また、2008年秋以降の、急激な円高ウォン安の割安感から活発となっている日本人旅行者の「買い物」「グルメ」中心の旅行行動は、景気や為替の変動に大きく左右されることから、持続可能な観光交流とは言い難い。

日韓海峡に面する釜山市周辺や韓国南部は、古来からの日本と韓半島の交流のルートであり、2000年以上の交流の歴史の証である様々な遺跡や遺物、史跡など歴史的な地域資源が数多く存在している。韓国においては、これまで金泳三政権（1993～1998年）の日帝強占期（日本の植民地時代）残滓清算に代表されるように、日本との交流を物語る史跡や遺

物のうち、自国の負の歴史に関わるものは否定、排斥される傾向が強かった。しかし、近年、日韓海峡周辺の韓国南部では、これまで自国の歴史においては負の遺産とされ、存在すらも否定される傾向にあった、16世紀末の豊臣秀吉の朝鮮出兵、「文禄・慶長の役」（韓国では「壬辰・丁酉倭乱」）の際に、日本人が造った城郭、倭城を復元整備する地域や、20世紀前半の日本の植民地統治下の日本建造物のみならず、日本人が居住した地域をジャパンタウンとして保存、修復する地域など、歴史的な事実を正面から見据えた上で、日本人旅行者の来訪を視野に入れ、観光地として整備する取り組みが始まっている⁽¹⁰⁾。

これら韓国側の地域の取り組みを、我々、日本側も真摯に受け止め、負の歴史的な事実や歴史認識の違いを知ることを恐れず、観光を通じた両国の相互理解や交流の深化につなげていくことが重要と思われる。

一方で、日本側の九州においても同様に、朝鮮出兵時の拠点であった佐賀県名護屋城（唐津市）の博物館における日韓歴史教科書の並列展示や、同県有田町における日本陶磁器始祖の李參平を祀った陶祖神社の碑文改訂の取り組みなど、歴史認識をめぐる問題を乗り越えようとする地域の独自の動きが始まっており、これら施設や場所に来訪する韓国人旅行者も増加傾向にある⁽¹¹⁾。

こうした北部九州、韓国南部の地域の独自の動向とともに、第III章、第IV章の高速船利用客の観光動向において明らかとなった、実際の体験率は少ないものの、韓国の「歴史文化遺産」の訪問に対する日本人旅行者の潜在的なニーズや、日本の「歴史文化遺産」への訪問率が高い韓国人旅行者の観光需要を有効に活かし、日韓の観光交流を通した歴史認識の相互理解と関係の深化の取り組みが期待される。

日韓海峡周辺の北部九州や韓国南部に残る日韓の古来からの2000年以上の交流の歴史を物語る遺跡、遺物、史跡など歴史的な地域資源は数多く、ここで全てを挙げることは出来ないが、参考までに上述した負の歴史の証を示すものを含めて、主なものを時代ごとに分け、図表IV-2（次ページ）として挙げる。

福岡・釜山を中心とした日韓連携社会の形成を推進する上にあたっては、日韓海峡地域の地理的のみならず、負の歴史も含めた歴史的な近接性を十分に認識した上で、両国との他の地域には存在しない、日韓交流の歴史を物語る豊富な歴史資源（図表V-2参照）を有効に活用した観光交流を拡大させ、国家間では解決が容易でない歴史認識をめぐる問題に対して、地域間の相互理解から先駆的に取り組んでいくことが期待される。

図表V－2. 日韓交流の歴史的地域資源

	北部九州	韓国南部
古代 (遺跡・遺物)	<ul style="list-style-type: none"> ・西新町遺跡（福岡市）、原の辻遺跡（壱岐市）朝鮮半島系土器 ・菜畠遺跡（唐津市・支石墓等） ・加唐島（唐津市・武寧王伝説） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ノクド遺跡（慶尚南道・弥生土器） ・大成洞古墳（金海市・巴型銅器） ・ヨンサンガン流域古墳群（全羅南道・前方後円墳）
中・近世	<p>■文禄・慶長の役</p> <ul style="list-style-type: none"> ・名護屋城跡・博物館（唐津市） ・陶祖神社（有田町） ・大川内山（伊万里市） (朝鮮人陶工ゆかりの地) <p>■朝鮮通信使</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対馬・相ノ島（新宮町） 	<p>■壬辰・丁酉倭乱</p> <ul style="list-style-type: none"> ・忠烈祠、東萊城（釜山市） ・晋州城・国立博物館（晋州市） ・倭城跡（韓国南部に36） 順天、西生浦、機張で復元整備 ・友鹿洞（大邱市・降倭の村） <p>■朝鮮通信使 永嘉台（釜山市）</p>
近代	<ul style="list-style-type: none"> ・筑豊・三池炭鉱（産業遺産） 朝鮮人労働者の強制連行 	<ul style="list-style-type: none"> ・日本建造物・ジャパンタウンの整備（浦項市、群山市等）

2. 日韓利用客の観光動向の共通点からの考察

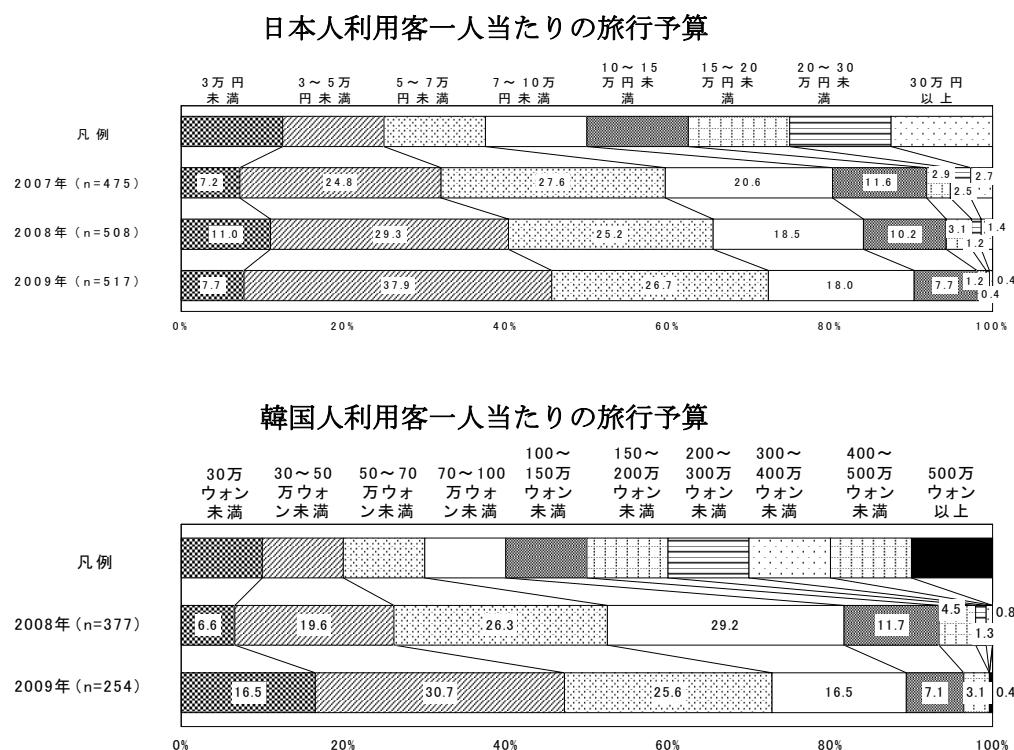
次に、日韓利用客の観光動向の調査結果から旅行行動・形態に関する共通点を述べると、すでに第III章、第IV章において述べた旅行日程の短縮化の傾向以外に、図表V－3～5（次ページ以降参照）の通り、旅行費用の低価格化（V－3）、リピーター増加（V－4）、個人旅行化（V－5）の傾向が共通していると見られることが、経年的な調査結果から明らかになった。

まず、日韓利用客の一人当たりの交通費を含む旅行予算（図表V－3、次ページ参照）を見ると、旅行日程の短縮化と比例した動きとなっている。日本人利用客の旅行予算においては円高ウォン安の影響も大きいと思われるが、2007年の調査以降、「3～5万円」の割合が、2007年の24.8%から2009年の37.9%と増加傾向にあり、7万円以上の旅行予算の割合が漸減していることから、年々、旅行費用の低価格化が進んでいることがうかがえる。一方の韓国人利用客の旅行予算においても、2008～2009年には円高ウォン安が進行しているにも関わらず、70万ウォン未満の旅行予算の割合が増加しており、それ以上の旅行予算の割合が減少していることから、旅行費用の低価格化の傾向が進んでいることがわかる。

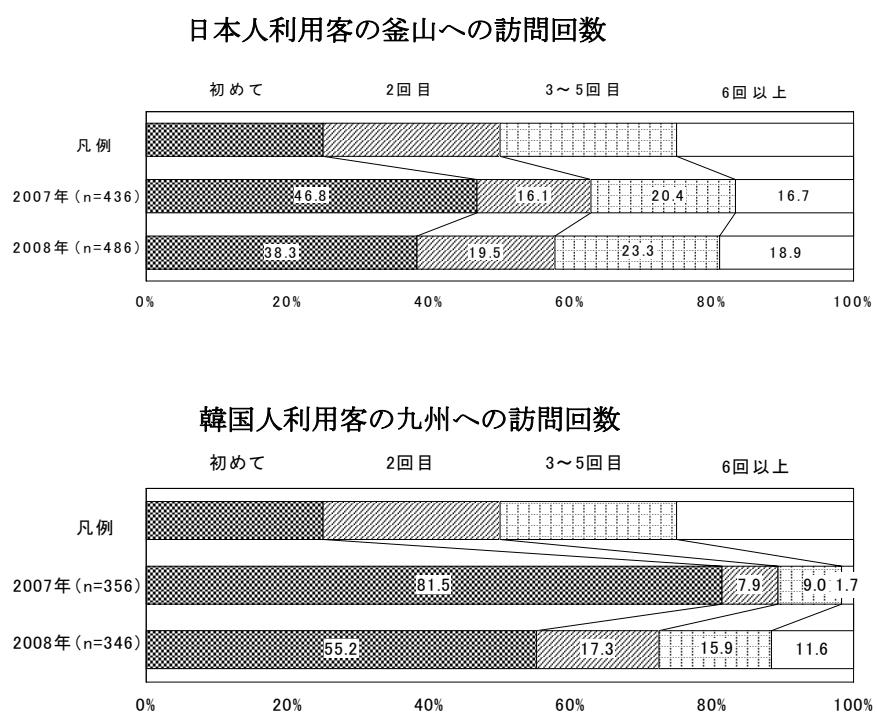
さらに、日韓利用客のリピーター増加の傾向（図表V－4）と個人旅行化の傾向（図表V－5）について見ていただきたい。（図表V－4、5、次ページ以降参照）

なお、2009年度調査では設問の項目、選択肢の内容等を、変えているため、ここでは2007～2008年度調査から経的な傾向を示すものとする。

図表V－3. 日韓利用客の旅行予算の低価格化



図表V－4. 日韓利用客のリピーター増加の傾向

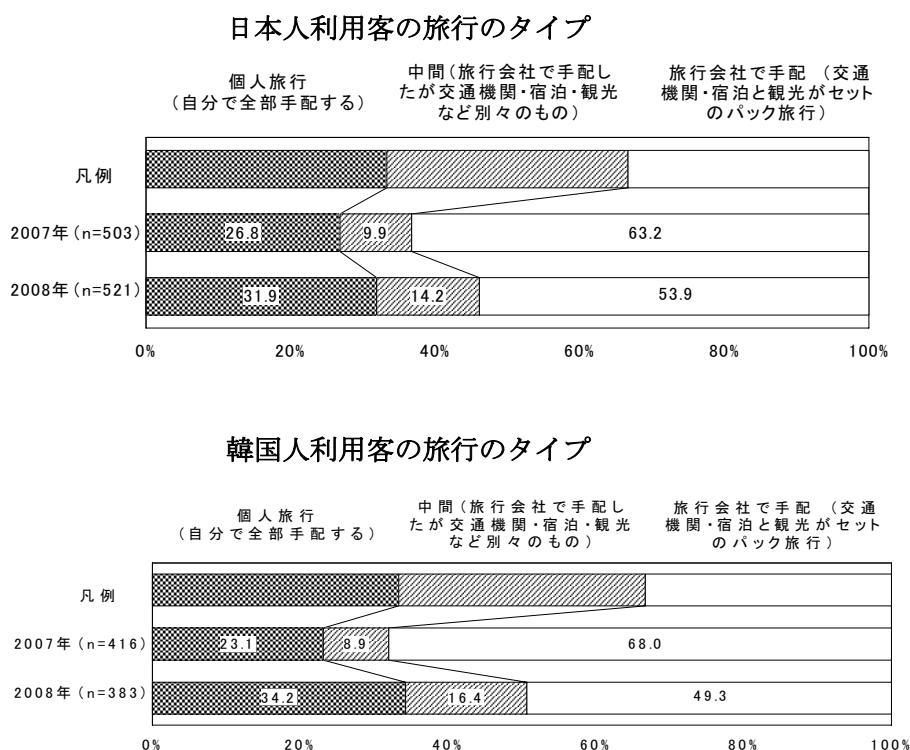


まず、日韓利用客のリピーター化の傾向（図表V－4、前ページ）に関して、日本人利用客の釜山、韓国人利用客の九州への訪問回数を2007年と2008年調査において比較すると、日韓利用客とともに、初めての訪問と言う回答率が減少し、2回目、3～5回目、6回以上の回答率が増加していることから、共通してリピーター増加の傾向がうかがえる。

次に、日韓利用客の個人旅行化の傾向については、図表V－5の通りである。日韓利用客ともに旅行タイプは、全てを旅行会社で手配する、言わゆる「パック旅行」が一番多いが、2007年度と2008年度の調査を比較すると、双方でその比率が下がっている。一方、個人手配の比率および、中間型の比率が、日韓利用客ともに高くなっていることから、双方で個人旅行化の傾向が進んでいることがうかがえる。

訪日韓国人旅行者のリピーター増加、「団体・パック旅行」から「個人旅行」化への傾向は、日本政府観光局（JNTO）の調査においても示されており⁽¹²⁾、九州のみならず、我が国の地域では、訪日韓国人旅行者においてはリピーター、個人旅行客をターゲットにした、新たな観光メニューの開発やより詳細な情報提供がインバウンド観光振興のためには求められている。

図表V－5. 日韓利用客の旅行のタイプ・個人旅行化



韓国人個人旅行客をターゲットとした先進的な取り組みとしては、九州電力の子会社「キューデンインフォコム（QIC）」（福岡市）が運営するハングル語の九州観光情報サイト「九

州路」が挙げられる。同社は韓国のマーケティング会社と共同企画して、2004年から韓国人個人旅行者向けの九州観光・宿泊サイト「九州路」を開設した。同サイトでは由布院や黒川温泉など九州内の約250の和風旅館を中心とした宿泊施設の案内とインターネット予約が可能となっており、2007年には約1万3千件の予約が成立している。また、同サイトには、九州の中小都市や温泉、観光地などの飲食店、土産物店のほか、公共交通機関や割引切符、レンタカー手配などの個人旅行者、リピーター向けの詳細な情報が充実している。

韓国人旅行者に限らず外国人、特に個人旅行者誘致においては、こうしたインターネットサイトを通じた詳細な情報提供をすることが効果的であるのと同時に、着地側地域においてきめの細かい対応が必要であり、今後、地域の受け入れ態勢など対応の充実が期待される。

また、第III章の日本人利用客の観光動向、第IV章の韓国人利用客の観光動向において、既に述べた様に日韓旅行者の観光動向の共通点として、次回以降の旅行で体験したいことについては、「体験・交流」型の観光メニューを希望する回答率が高いことが明らかになった。

わが国において「体験・交流」型の観光は、バブル経済崩壊後のマスツーリズムからオルタナティブツーリズムへの国内旅行市場の構造変化や、地方自治体の財政難等に伴いハードからソフト、地域資源を活用した住民参加型の観光振興策として、1990年後半から注目を集めている。これら取り組みの多くは、地域住民が主体となった祭り、イベントへの旅行者の参加や、地域の自然、生活と密着した農業、伝統文化、地場産業、郷土料理づくりなどの体験を通して、旅行者と住民のふれあいや交流を行う、新しい観光の形態として現在では全国各地で取り組まれる様になった⁽¹³⁾。

これら地域の中には「体験・交流」型の観光を振興することによって、交流人口の拡大や農産物、特産物の販売増等、地域の新たな観光消費や雇用を創出するなど地域活性化に成果を収めるところも少なからず見られる。九州においても、各地域・自治体において「体験・交流」型の観光メニューの充実を図り、地域の観光振興を試みているところも少なくないが、外国人旅行者の需要に対応した取り組みは未だ数少ないのが現状である。

そこで、第VI章では、日韓利用客の観光動向の展望として、次回以降の旅行で体験したこととして、共通の課題となった「体験・交流」型の観光事業を先進的に展開し、韓国人旅行者のみならず、日本人旅行者も含めた来島者と島民の観光交流が活発となっている、日韓海峡間の島、対馬における日韓観光交流の取り組みを事例として紹介したい。

(第V章・執筆 新井 直樹)

VI. 対馬における日韓観光交流の取り組み

1. 対馬の概要と韓国人旅行者の観光動向

対馬（長崎県対馬市）は周知の通り日韓海峡間にある離島で、面積は約 700km²、地理的には、海を挟んで福岡まで約 140km、韓国の釜山市までは約 50km の近距離となっており、古来からわが国と韓半島との海上往来、交流に重要な役割を果たしてきた。（図表VI-1 参照）

図表VI-1. 対馬の位置と日韓海峡間の高速船航路



（釜山、福岡、対馬、壱岐を結ぶ線は日韓海峡間の高速船航路）

既に 3 世紀の中国の史書「魏志倭人伝」において邪馬台国へ向かう行程の中で、対馬が登場し、古代から日本と韓半島との交易の中継地となり、鎖国下の江戸時代においても、対馬藩は例外的に釜山に倭館を置いて交易を行い、朝鮮通信使の受け入れ口となるなど、歴史的にもわが国と韓国との交流の窓口となってきた。

島の人口は、1960 年に約 7 万人だったが、その後、過疎化による人口減少と高齢化が進展し、2009 年 12 月時点で約 3 万 6 千人と人口がほぼ半減し、2005 年の国勢調査では 65 歳以上の高齢者人口比が 26.2% と全国平均の 20.1% を大きく上回り、就業人口も 10 年前と比べて約 15% 減少している。対馬の主要産業は、かつては漁業であったが、1986 年から建設業が水産業を抜き、2004 年の島内の産業別総生産の割合では建設業が 15.9% と最も高くなっている、公共事業が減少する中、観光など新たな産業分野での地域経済の活性化が期待されていた⁽¹⁴⁾。

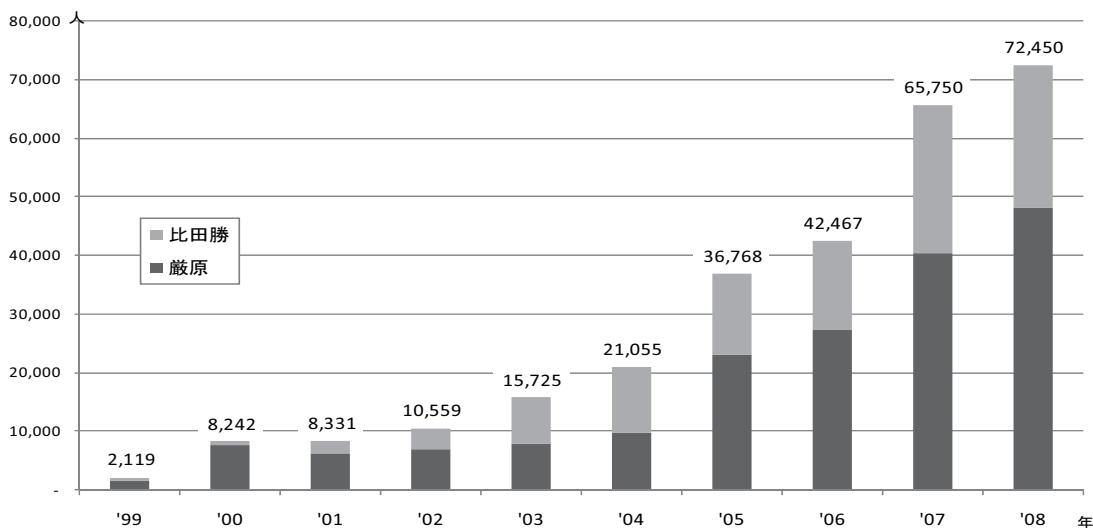
対馬への日本人観光客はバブル経済崩壊後の 1990 年代後半、減少傾向にあったが、1999

年、島南部の厳原港と釜山港の間に高速船航路が就航して以来、韓国人旅行者の急増に支えられ、全体の観光客入り込みにおいても増加傾向にある。

2010年3月現在、対馬には韓国の船舶会社、大亞高速による釜山港から対馬市役所などがある島の中心地、厳原港（1週3－4便、所要時間150分）と島北部の比田勝港（1週2－3便、所要時間80分）までの高速船（「シーフラワー号」）航路が就航している。（2010年3月時点、図表VI-1、前ページ参照）

1999年の釜山との高速船が就航して以来、対馬は韓国人にとって最も近く、気軽に行ける日本の観光地として人気を集め、来訪する韓国人旅行者は、年々、増加し、2008年には島の人口の2倍、島を来訪する日本人観光客の約3倍にあたる過去最高の7万2千人余りの韓国人旅行者が来島している。（図表VI-2参照）

図表VI-2. 対馬への韓国人入国者数の推移



（出所）法務省出入国管理統計より

2. 対馬における「体験・交流」型観光の取り組み

韓国人旅行者の対馬への主な訪問目的は、朝鮮通信使ゆかりの史跡観光や釣り、登山などである。長崎県の調べでは、2007年に来訪した韓国人観光客の島内での観光消費による経済波及効果が、年間で約21億円（土産品約8億2千万円、飲食約6億2千万円、宿泊約4億9千万円ほか）と推計されるなど、過疎化に悩む離島経済の振興にも大きく寄与している⁽¹⁵⁾。

こうした中、対馬では、韓国との観光交流の拡大が、過疎化に伴い衰退する島の地域経済社会を活性化させるための活路と捉えて、韓国人旅行者をターゲットとした「体験・交流」型の観光事業、ツアーやイベントの開催に積極的に取り組んでいる。ツアーでは、登山やスキューバダイビング、シーカヤック体験など、対馬の自然を体験出来るものが数多

く取り組まれている。

また、代表的な「体験・交流」型のイベントとしては、毎年、夏に行われ、対馬の三大イベントと言われる「アリラン祭」、「チング音楽祭」、「国境マラソン」がある。これら、対馬で取り組まれる「体験・交流」型の観光事業は、韓国人旅行者と来島する日本人旅行者の交流も視野に入れたところに特徴がある。

「アリラン祭」は、1988年から毎年、厳原町で開催されるており、メインの事業として、島民、来島する韓国人、日本人旅行者、400～500名が、参加して、江戸時代の朝鮮通信使の行列を再現したパレードが行われている。行列には韓国から招かれた団体や島民のほかに、来島する韓国人、日本人観光客も参加可能で希望者には韓国の伝統衣装の韓服やチマチョゴリも貸し出され、日韓の旅行者がともに衣装を身につけて行列などのイベントに参加し、交流している。2009年には「アリラン祭」への参加や祭りの見物を目的に、韓国人旅行者、約2,000人が来島していると言う。

韓国語で友達と言う意味の言葉を冠した「チング音楽祭」は、音楽を通じた日韓交流を目的に1997年から美津島町で行われているイベントである。日本と韓国のミュージシャンを招いて、野外コンサートが開催され、島民、日韓の来島旅行者が音楽を聴きながら交流する。例年、1,000人余りの観客で、韓国人の観客は1割ほどとなっている。

「国境マラソン」は、1997年から韓国を望む島北部の上対馬町で開催され、島民、日韓の来島者が様々なコースのマラソンに参加している。例年、1000人余りの参加者があり、韓国人の参加者は、年毎に異なるが1～3割となっている。

また、対馬は2003年には政府の構造改革特区「しま交流人口拡大特区」の認定を受け、韓国からの団体旅行ビザの申請において、在職証明書（旅行主催者）や住民登録証明書（修学旅行生）の提出を免除し、入国手続きを簡略化することによって、韓国人旅行者の増加を図るなどの取り組みを全国に先駆けて独自に行ってきました。さらに、今後の韓国との交流の拡大、深化のためには人材の育成が必要との認識から、同特区事業において、長崎県立対馬高等学校に国際文化交流コース（1学年10～20人在籍）を開設して独自の教育カリキュラムを実施している。同コースではわが国の公立高校で唯一、韓国語や韓国の歴史、文化、社会などを専門的、体系的に学ぶことが可能で、これら科目、「韓国学」の必要単位数を拡大し、学習内容を充実させ、今後の韓国との交流を担う人材の育成を目指している。2006年以降、同コースの卒業生のうち12名が釜山の大学へ進学したほか、対馬や九州の観光地の宿泊、観光施設などに就職し、韓国人旅行者の対応に従事する卒業生も多く、今後の活躍が期待される。

「しま交流人口拡大特区」の認定後の2004年には、行政のみならず島内の宿泊、飲食店、交通、産業、NPO等の関係者20名からなる、「対馬ブランド化推進協議会」（会長・対馬市長）が設立された。同協議会では、行政と民間が一体となって対馬の歴史、自然などの地域資源の活用と、対馬の最大の独自性である韓国との地理的条件、交流の歴史を最大限に活かした地域づくりや、韓国人観光客のさらなる誘致の促進、受け入れ態勢の整備に取

り組んでいる。

日本においては日韓海峡間、国境の離島というイメージの強い対馬であるが、地理的・歴史的近接性や自然などの地域資源を活かした韓国人観光客向けの「体験・交流」型観光メニューの充実や、特区制度を活用した人材の育成など、全島を挙げてインバウンド観光振興と韓国との交流による地域の活性化に取り組んでおり、日韓の観光交流の拡大と関係の深化を図る上で、必要な視点や要素が盛り込まれた地域の先進的な取り組みとして興味深い。

(第VI章・執筆 新井 直樹)

VII. 韓国人利用客の周遊行動分析

本章では、インバウンド観光に着目し、韓国人旅行客の九州内での観光周遊行動について分析する。はじめに、過去3カ年の韓国人高速船利用客に対するアンケート調査から、旅行日程や旅行費用、訪問地や宿泊地の経年変化を分析することで、韓国人利用客の九州内での周遊行動のトレンドを把握する。次に、データマイニングの手法を用いて訪問地間の関係性を分析し、同時に訪れられやすい訪問地の組み合わせを抽出することで、周遊ルートの把握を試みる。

1. アンケート調査結果からみる周遊行動の経年変化

(1) 旅行日程・旅行費用の変化

まず、旅行日程と費用の動向を把握することで、韓国からの高速船を利用したインバウンド観光の全体的な傾向を把握する。

図1 旅行日程の変化（2007年～2009年）

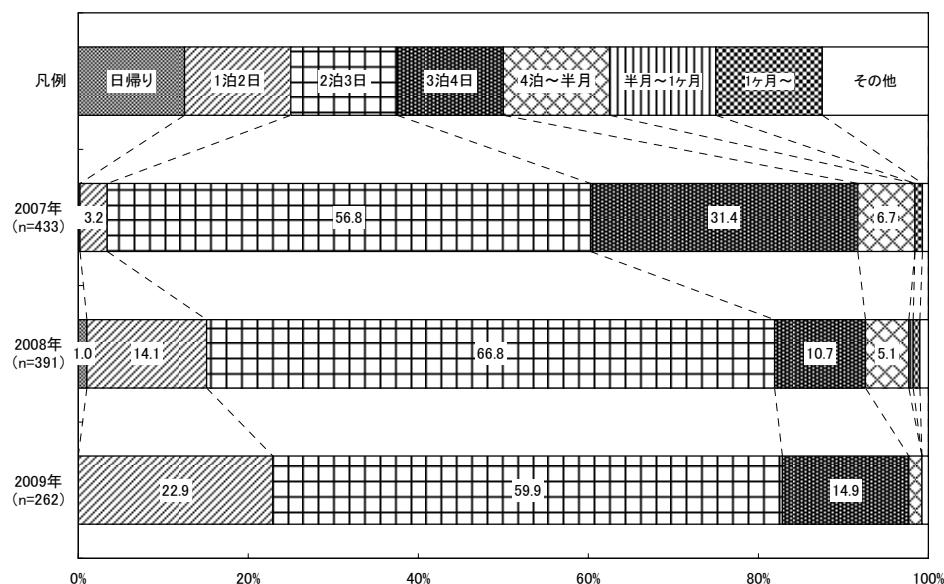


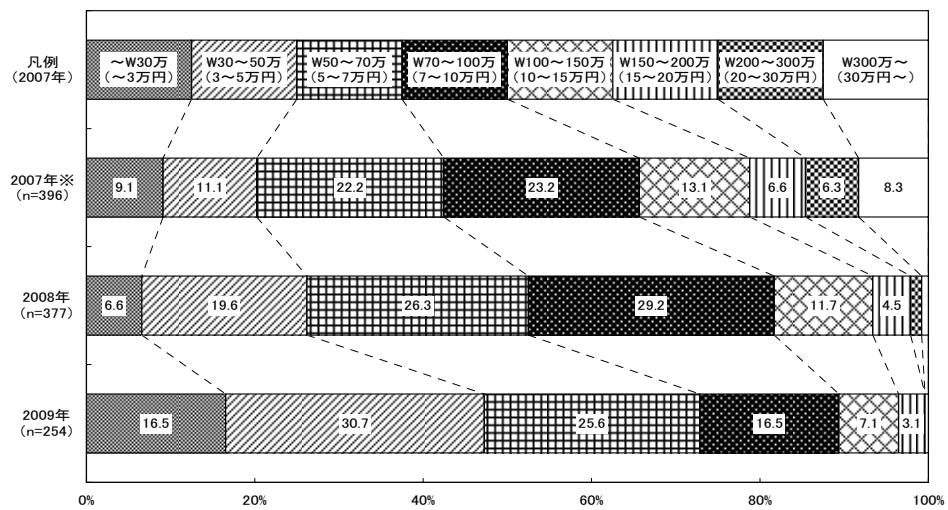
図1は、旅行日程の比率をグラフにしたものである。これを見ると、3カ年を通して2泊3日という日程が最も多く日帰り旅行はほとんどない、また1泊から3泊程度の旅行がそのほとんどを占めているということ分かる。ただし3年間の変化で見ると、1泊2日の旅行者が増加し、3泊以上の旅行者が減少している。すなわち、ここ3年ほど旅行日程は緩やかな短縮化の傾向にあるといえる。

次に旅行予算の比率を図2に示す。2007年の調査では、ウォンではなく円で質問しているので、参考程度に見ていただきたい。2008年から2009年の変化を見ると、旅行日程の

短縮化に対応する形で、旅行予算も減少する傾向にあることが分かる。すなわち、50万ウォン未満の旅行が増加し、70万ウォン以上の旅行が増加している。

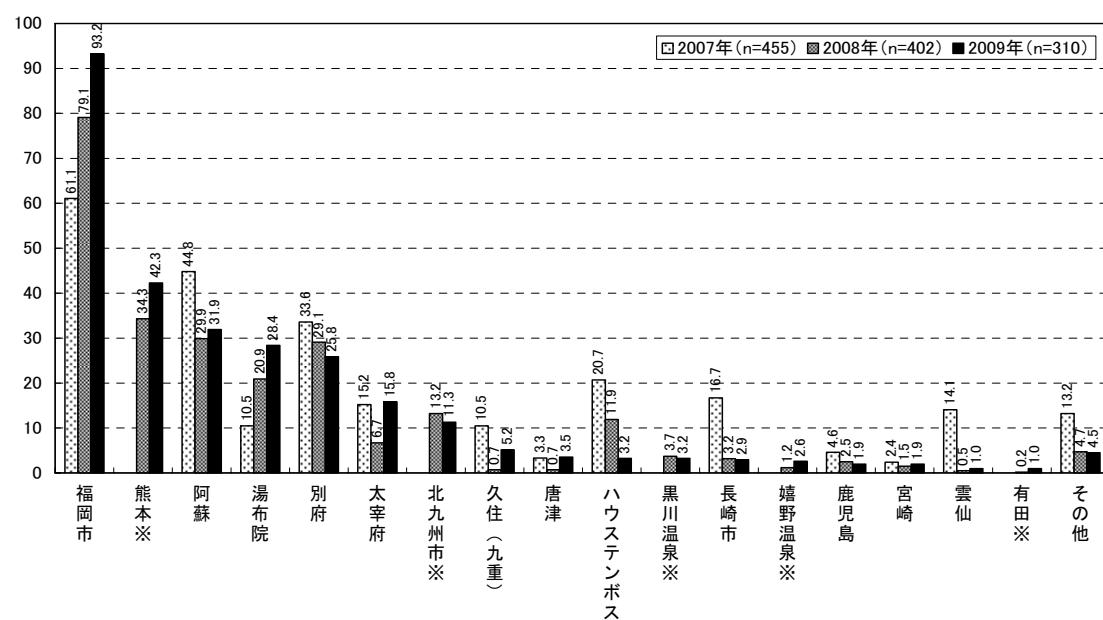
以上から、韓国からの高速船を利用したインバウンド観光のトレンドについてまとめる
と、ここ3年間の傾向としては、短期間かつ安価な旅行へと変化しつつあるということが
できる。

図2 旅行予算の変化（2007～2009年）□2007年は円で質問



（2）訪問地・宿泊地の変化

図3 訪問地の変化（2007～2009年）



※2007年は「北九州」「嬉野温泉」「有田」「黒川温泉」「熊本」の項目なし

次に訪問地の変化を見る。図3は旅行者の訪問地を複数回答で調査した結果である。訪問者の割合が増加しているのは、福岡市、熊本、湯布院などであり、別府やハウステンボスは減少傾向にある。福岡市については、2009年調査では全体の9割以上の旅行者が訪問地として挙げており、単なる港湾としての機能だけでなく福岡市の観光地としての機能が利用されてきていることが分かる。福岡の次に訪問者が多かったのが熊本であり、前回調査と比べてもわずかながら訪問者の比率が増加しており、今回調査では4割以上の旅行者が訪問していることが分かる。その一方で、ハウステンボス・長崎市・雲仙といった長崎県の観光地は、2007年調査と比較すると訪問者が大きく減少している。また、湯布院の訪問者が増加しているのに対して、別府の訪問者が減少している様子なども読み取れ、興味深い。

図4 宿泊地の変化（2008～2009年）

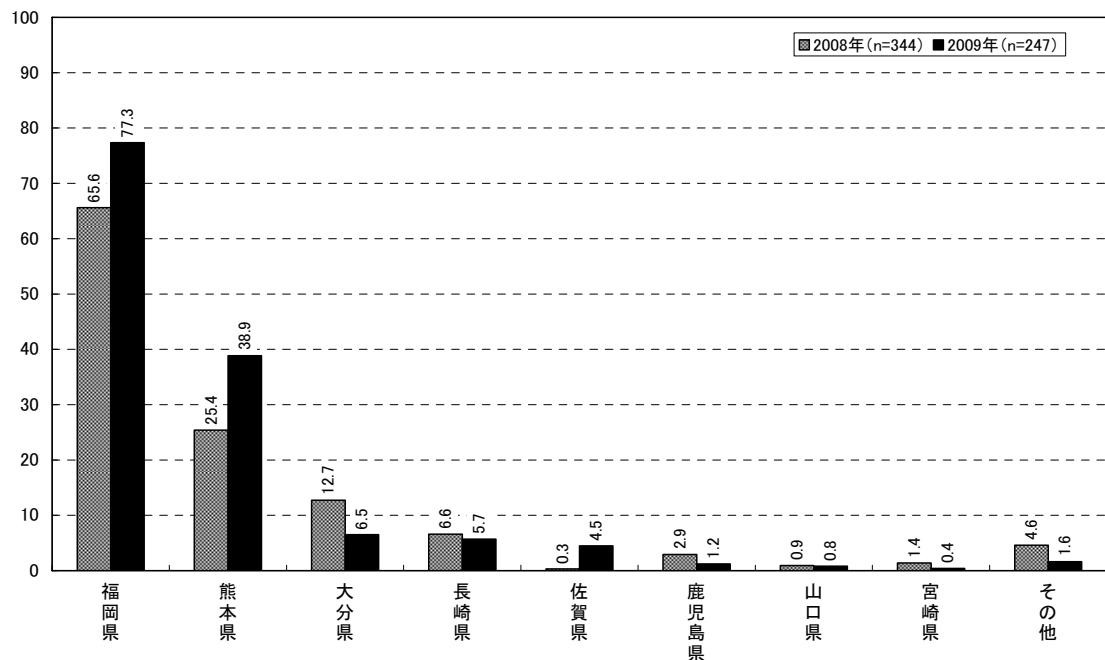


図4は、宿泊した県を全て答えてもらった結果のグラフである。宿泊先としては、福岡県や熊本県を選ぶ旅客が多いことが分かる。前年調査からの変化傾向としても、その2県での宿泊へとより集中している様子がうかがえる。また、図3の訪問地調査においては訪問頻度の高かった湯布院・別府という温泉地を擁する大分県が、宿泊地としてはそれほど選ばれていないという事実は注目に値するだろう。

2. 典型的な周遊ルートの抽出

本節では、データマイニング手法の一つであるアソシエーション分析によって、韓国人

旅行者の周遊行動における訪問地間の関連性を分析する。それによって、同時に訪れやすい訪問地の組み合わせを抽出し、周遊ルートの特徴について考察する手掛かりとする。

アソシエーション分析は（ショッピング）バスケット分析とも呼ばれることがあるデータマイニング手法のひとつである。POS システムやインターネット通販などの顧客の購買履歴データを用いて、同時に購入されやすい商品の関係性（ルール）を分析するために開発された。ここではその手法を応用し、訪問地に関するアンケート調査データを用いて、同一行程において訪問されやすい観光地の関係性を分析する。それによって、よくある周遊ルートや特徴的な観光地の組み合わせを抽出することを目的とする。

表1 訪問地のアソシエーション分析結果（2008年調査データ）

ルール	支持度	確信度	リフト値
{阿蘇} => {熊本}	0.264	0.883	2.573
{福岡市,阿蘇} => {熊本}	0.204	0.911	2.654
{熊本,別府} => {福岡市}	0.192	0.828	1.047
{福岡市,別府} => {熊本}	0.192	0.846	2.465
{阿蘇,別府} => {熊本}	0.182	0.948	2.762
{湯布院} => {別府}	0.179	0.857	2.945
{湯布院} => {福岡市}	0.172	0.821	1.038
{阿蘇,別府} => {福岡市}	0.159	0.831	1.051
{阿蘇,熊本,別府} => {福岡市}	0.152	0.836	1.056
{福岡市,阿蘇,別府} => {熊本}	0.152	0.953	2.776
{福岡市,湯布院} => {別府}	0.142	0.826	2.838
{熊本,湯布院} => {別府}	0.139	0.966	3.317
{阿蘇,湯布院} => {別府}	0.127	1.000	3.436
{熊本,湯布院} => {福岡市}	0.124	0.862	1.090
{阿蘇,湯布院} => {熊本}	0.122	0.961	2.799
{熊本,湯布院} => {阿蘇}	0.122	0.845	2.830
{阿蘇,湯布院,別府} => {熊本}	0.122	0.961	2.799
{熊本,湯布院,別府} => {阿蘇}	0.122	0.875	2.931
{阿蘇,熊本,湯布院} => {別府}	0.122	1.000	3.436
{熊本,湯布院,別府} => {福岡市}	0.119	0.857	1.084
{福岡市,湯布院,別府} => {熊本}	0.119	0.842	2.453
{福岡市,熊本,湯布院} => {別府}	0.119	0.960	3.298
{阿蘇,湯布院} => {福岡市}	0.104	0.824	1.041
{阿蘇,湯布院,別府} => {福岡市}	0.104	0.824	1.041
{福岡市,阿蘇,湯布院} => {別府}	0.104	1.000	3.436
{阿蘇,熊本,湯布院} => {福岡市}	0.102	0.837	1.058
{福岡市,阿蘇,湯布院} => {熊本}	0.102	0.976	2.844
{福岡市,熊本,湯布院} => {阿蘇}	0.102	0.820	2.747
{阿蘇,熊本,湯布院,別府} => {福岡市}	0.102	0.837	1.058
{福岡市,阿蘇,湯布院,別府} => {熊本}	0.102	0.976	2.844
{福岡市,熊本,湯布院,別府} => {阿蘇}	0.102	0.854	2.861
{福岡市,阿蘇,熊本,湯布院} => {別府}	0.102	1.000	3.436

表1は、2008年調査データを用いてアソシエーション分析を行った結果である。ここでは、支持度が0.1以上かつ確信度が0.8以上であるルールを、支持度が高い順に並べてある。

表2 訪問地のアソシエーション分析結果（2009年調査データ）

ルール	支持度	確信度	リフト値
{熊本} => {福岡市}	0.381	0.901	0.966
{阿蘇} => {福岡市}	0.277	0.869	0.932
{湯布院} => {福岡市}	0.255	0.898	0.963
{別府} => {福岡市}	0.229	0.888	0.952
{阿蘇,熊本} => {福岡市}	0.210	0.878	0.942
{熊本,湯布院} => {福岡市}	0.171	0.883	0.948
{湯布院,別府} => {福岡市}	0.161	0.877	0.941
{阿蘇,別府} => {福岡市}	0.161	0.862	0.925
{阿蘇,湯布院} => {福岡市}	0.158	0.860	0.922
{熊本,別府} => {福岡市}	0.155	0.873	0.936
{太宰府} => {福岡市}	0.152	0.959	1.029
{湯布院,別府} => {阿蘇}	0.152	0.825	2.582
{阿蘇,別府} => {湯布院}	0.152	0.810	2.855
{阿蘇,湯布院} => {別府}	0.152	0.825	3.195
{阿蘇,湯布院} => {熊本}	0.148	0.807	1.910
{熊本,別府} => {阿蘇}	0.145	0.818	2.562
{阿蘇,湯布院,別府} => {福岡市}	0.132	0.872	0.936
{福岡市,湯布院,別府} => {阿蘇}	0.132	0.820	2.568
{福岡市,阿蘇,別府} => {湯布院}	0.132	0.820	2.889
{福岡市,阿蘇,湯布院} => {別府}	0.132	0.837	3.242
{阿蘇,熊本,湯布院} => {福岡市}	0.129	0.870	0.933
{福岡市,阿蘇,湯布院} => {熊本}	0.129	0.816	1.932
{阿蘇,熊本,別府} => {福岡市}	0.126	0.867	0.930
{福岡市,熊本,別府} => {阿蘇}	0.126	0.813	2.544
{熊本,湯布院,別府} => {福岡市}	0.123	0.884	0.948
{熊本,湯布院,別府} => {阿蘇}	0.119	0.860	2.694
{阿蘇,熊本,別府} => {湯布院}	0.119	0.822	2.896
{阿蘇,熊本,湯布院} => {別府}	0.119	0.804	3.117
{太宰府,熊本} => {福岡市}	0.110	0.971	1.042
{北九州市} => {福岡市}	0.106	0.943	1.011
{阿蘇,熊本,湯布院,別府} => {福岡市}	0.106	0.892	0.957
{福岡市,阿蘇,湯布院,別府} => {熊本}	0.106	0.805	1.905
{福岡市,熊本,湯布院,別府} => {阿蘇}	0.106	0.868	2.719
{福岡市,阿蘇,熊本,別府} => {湯布院}	0.106	0.846	2.981
{福岡市,阿蘇,熊本,湯布院} => {別府}	0.106	0.825	3.197

まず、それぞれの指標について「阿蘇⇒熊本」というルールを例に説明する。これは「阿蘇を訪れる旅行者は熊本も訪れる傾向にある」というルールが抽出されたことを意味している。支持度とは、全体に占めるその組み合わせの出現頻度であり、全体のデータのなかで阿蘇と熊本の両方を訪れる旅行者が 26.4%いたことを示している。確信度は相関の強さを表す指標で、この場合阿蘇を訪れた旅行者のうち 88.3%の旅行者が熊本も訪れていることを意味している。リフト値は抽出されたルールの有効性にかかわる指標である。図3より、2008年の阿蘇を訪れる旅行者の比率は 29.9%、熊本を訪れる比率は 34.3%である。もし阿蘇を訪れることと熊本を訪れる間に何の関係もなく両者が独立であれば、全体の旅行者に占める、阿蘇と熊本を両方訪れる旅行者の比率は 10.2% ($0.299 \times 0.343 = 0.102$) と

推測できる。それに対して、実際のデータでは 26.4% の旅行者が阿蘇と熊本の両方を訪れており、先ほど計算した期待値（10.2%）よりも大きい。リフト値とは、この期待値に対する実現値（実際の値）の比率のことであり、この例においては $26.4 / 10.2 = 2.57$ となる。すなわちリフト値が小さいルールは、いくら支持度や確信度の値が大きくても、その出現率はあたりまえの数字であり、それほど意味のある（意外性のある）ルールが発見されたとは言えない、ということになる。

さて、これらの指標の意味を理解したうえで、あらためて表 1 を見てみると、ルールに出てくる観光地は福岡市・熊本・阿蘇・別府・湯布院の 5 つに限られていることが分かる。これは図 3 とも整合する結果である。また、福岡市が矢印の右側にあるルールはリフト値が低い。これは福岡市を全体の 8 割近い旅行者が訪問しているために福岡市を訪れる期待値が高くなり、リフト値が上がりにくいうことが原因と考えられる。2008 年調査から抽出された観光ルートは、博多港のある福岡市を起点に、{熊本・阿蘇} と {別府・湯布院} を訪れるパターンが多いことが分かる。

表 2 は同じく 2009 年の調査データによるアソシエーション分析の結果である。傾向は 2008 年と大きくは変わらないが、いくつか変化がみられる。まず、支持度が高いルールには右辺に福岡市があるものが多いが、そのリフト値は軒並み 1 以下となっている。これは福岡市を訪れる旅行者の比率が 2008 年よりも高く 9 割を超えたことによると思われる。また、抽出されたルールに 2008 年にはなかった太宰府や北九州が登場してきている。これは前節でみた旅行日程の短縮化・旅行費用の低減化という傾向と符合するものである。{熊本・阿蘇} と {別府・湯布院} というパターンが依然として多いものの、福岡近郊の太宰府と熊本を周遊観光するパターンなどがあらわれていることが明らかとなった。

図 5 および図 6 は、それぞれ表 1 および表 2 の結果を図示したものである。抽出された個々のルールについて、横軸に支持度、縦軸に確信度をそれぞれ持つ座標空間上に、それリフト値の値に比例する面積を持つ円を描画している。つまり、座標が右上にあるほど、ルールの出現頻度や確実性が高く、また円が大きいほど意味のあるルールになっている。これらを見ると、2008 年では {熊本・阿蘇} {別府・湯布院} {福岡} から構成されるルールがほとんどであり、またそれらのルールの支持度・確信度・リフト値も高くなっていることが改めて確認できる。ところが 2009 年のデータによる分析結果においては、確信度の高いルールとしては大宰府や北九州といった比較的福岡から近い観光地と福岡から構成されるルールが抽出されている。これを見ても、韓国人利用客の観光周遊行動が 2008 年と 2009 年の間で変化していることを読み取ることができる。

図5. 訪問地のアソシエーション分析結果（2008年調査データ）

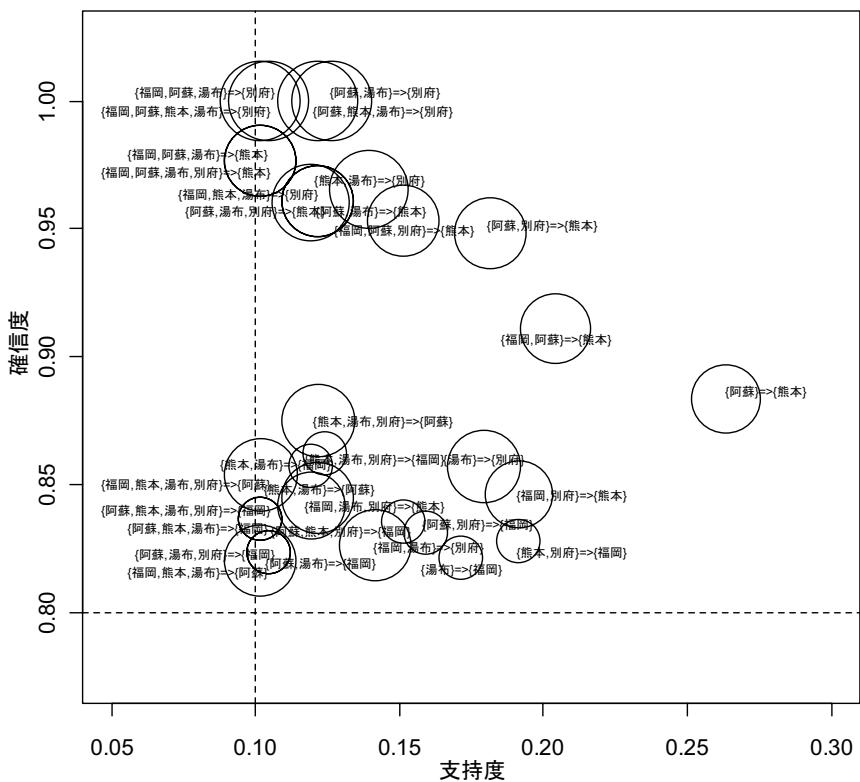
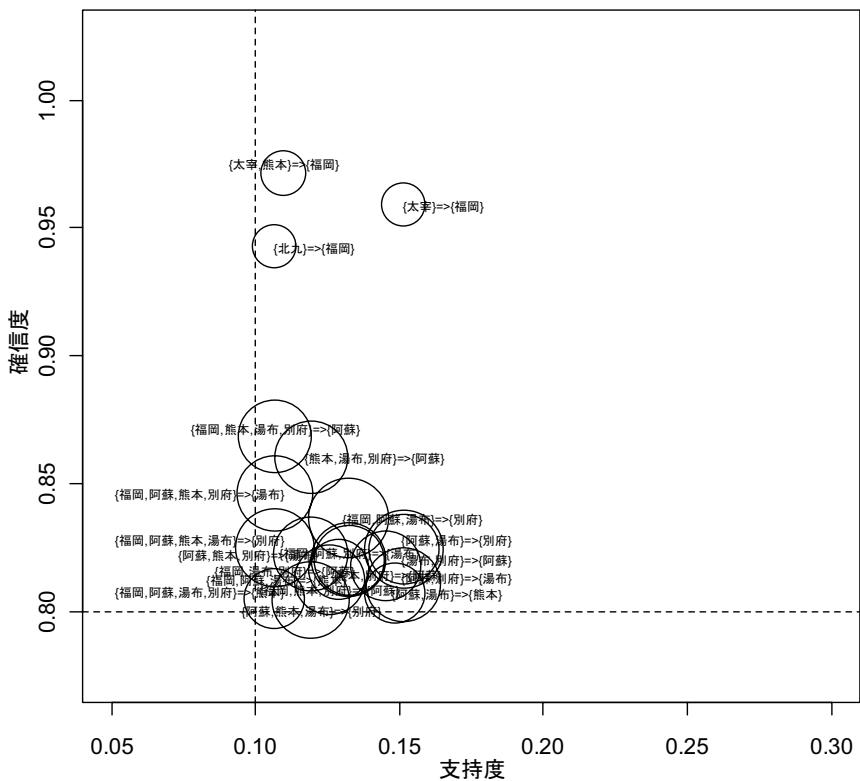


図6. 訪問地のアソシエーション分析結果（2009年調査データ）



3. 詳細な周遊ルートの把握

2009 年のアンケート調査では、単に訪れた観光地を列挙してもらうだけの調査だけでなく、詳細な周遊ルートを把握するために、旅行のそれぞれの日程において訪れたすべての観光地とその訪問順序に関する質問を設けた。しかし、調査用紙へ煩雑な記入をしなければならないこともあり、あまり多くの有効回答が得られなかつた。また旅行者の中には福岡市内のみを周遊した者も多く、残念ながら九州内の周遊行動に関して統計的な分析を行うのに十分な量のデータを得ることができなかつた。そこでここでは、その設問によって少ないながらも得られた詳細な周遊ルートデータから、特徴的なものをいくつかピックアップして紹介する。そして、それらの特徴や得られる知見について考察を加える。

(1) 1泊2日の周遊ルート

図 7 は、1 泊 2 日の旅程の周遊ルートの例である。ここでは代表的なルートとして、4 つの周遊ルート図を載せている。それらは、①「福岡に宿泊し熊本を訪問」②「福岡に宿泊し太宰府に訪問」のように福岡に宿泊し福岡と近郊の観光地を周遊するパターンと、③「別府に宿泊」④「黒川温泉に宿泊」のように、温泉地などの観光地に宿泊するパターンの 2 つに大別することができる。前者の周遊パターンで訪問される観光地としては、大宰府や熊本といった、福岡からの交通アクセスが便利な観光地が選ばれる傾向がみられた。後者のパターンでは、黒川や湯布院といった温泉地が選ばれる傾向が見られた。また、①②の福岡宿泊ルートでは、1 日目に福岡以外の観光地を訪れた後福岡に戻り、2 日目に福岡市内を観光するケースが多いように見受けられた。

(2) 2泊3日の周遊ルート

図 8 は 2 泊 3 日の旅程の周遊ルートの例である。図 1 からも分かるように 2 泊 3 日の日程での旅行が最も多いくることもあり、比較的多くの周遊パターンのデータが得られた。ここでは代表的な 6 つの例を図示している。①「1 日目に阿蘇を訪れ福岡で宿泊、2 日目は別府・湯布院を観光し福岡で宿泊」②「1 日目は福岡市内で観光し福岡に宿泊、2 日目に九州内を周遊し福岡に戻って宿泊」のように福岡に 2 泊するパターンと、③「1 日目に熊本を観光し阿蘇に宿泊、2 日目に別府・湯布院を観光し福岡で宿泊」④「1 日目に別府で宿泊、2 日目に北九州の遊園地で遊んで福岡で宿泊」のように福岡と福岡以外で 1 泊ずつするパターン、そして⑤「1 日目に別府で宿泊、2 日目に湯布院に寄って阿蘇で宿泊、3 日目に福岡へ戻る」⑥「1 日目に別府を観光し阿蘇で宿泊、2 日目に熊本を観光し唐津で宿泊、3 日目に福岡へ戻る」のように福岡以外で 2 泊するパターンの 3 つに大別できる。

この図 8 の①③⑤の縦に並んだ 3 つは、いずれも {熊本・阿蘇} と {別府・湯布院} を訪れるという、前節のアソシエーション分析で抽出された「よくある周遊ルート」に属する。しかし「よくある周遊ルート」という意味では共通でも、その宿泊地がそれぞれ異なる。観光地にとっては、宿泊地として選ばれるのと単なる観光地として立ち寄られるのとではその意味に大きな違いがある。同じ観光地を周遊する際に、どこで宿泊されるかについて分析することは意義があると考えられ、この点については後節で詳述する。

図7 1泊2日の周遊ルート例

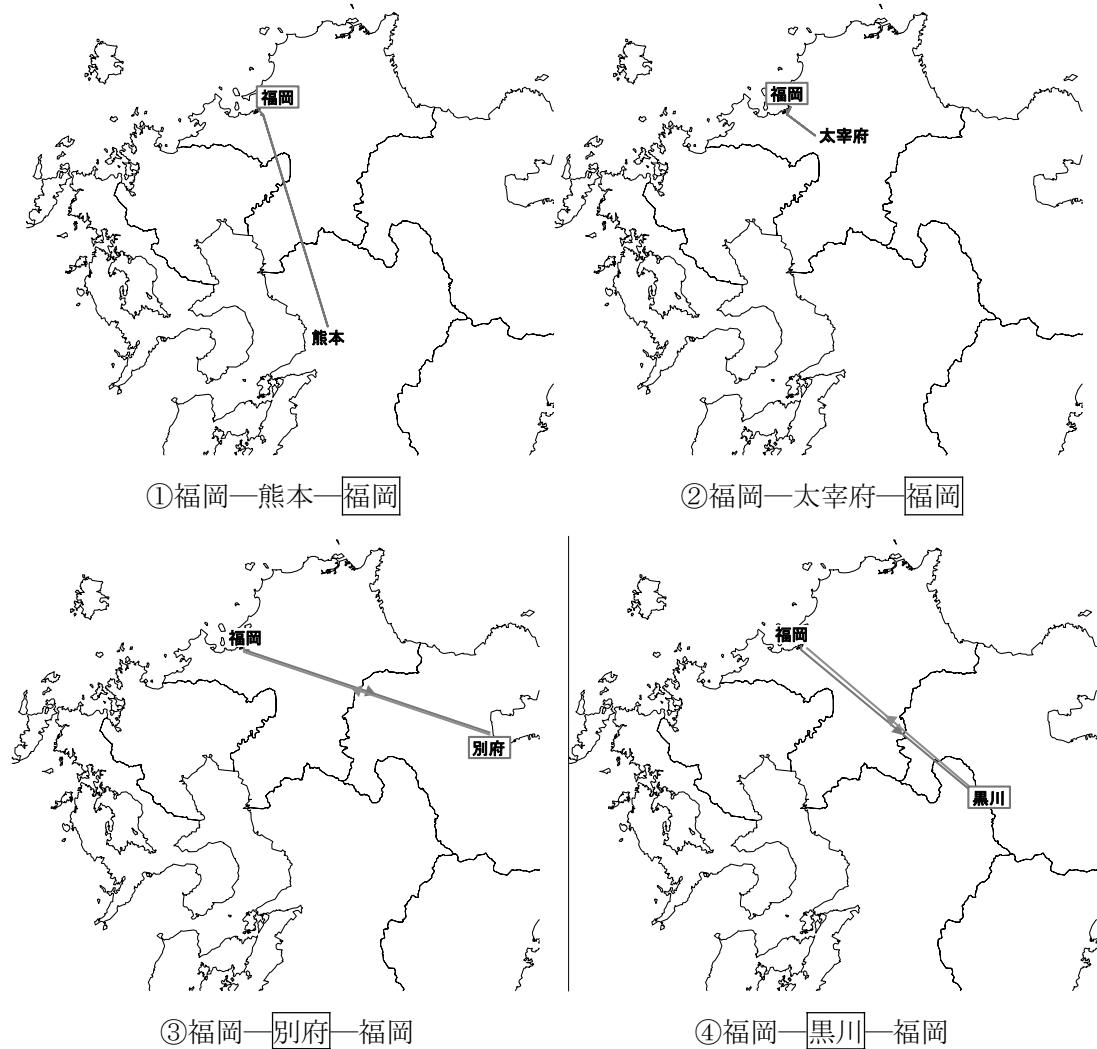


図8 2泊3日の周遊ルート例

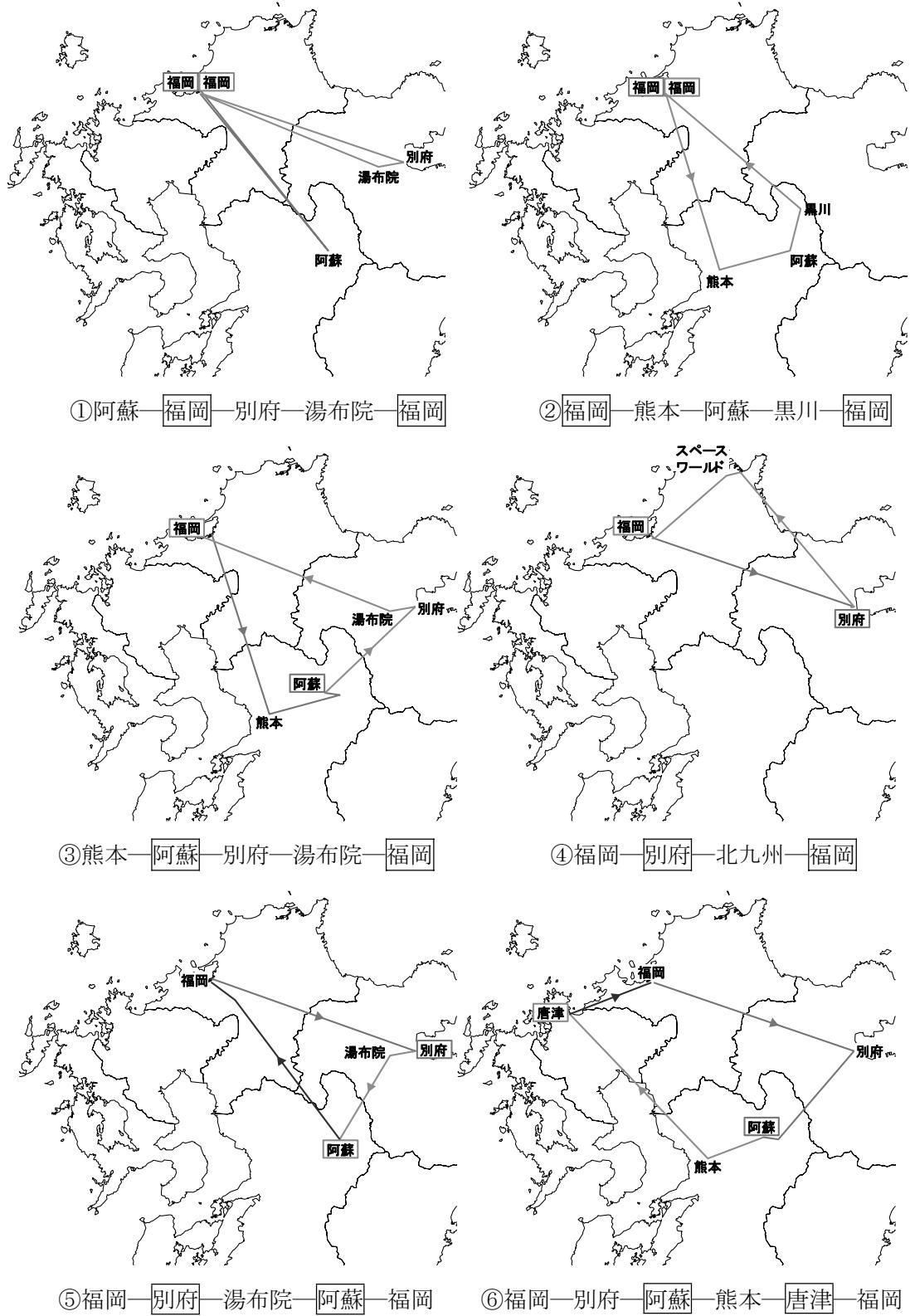
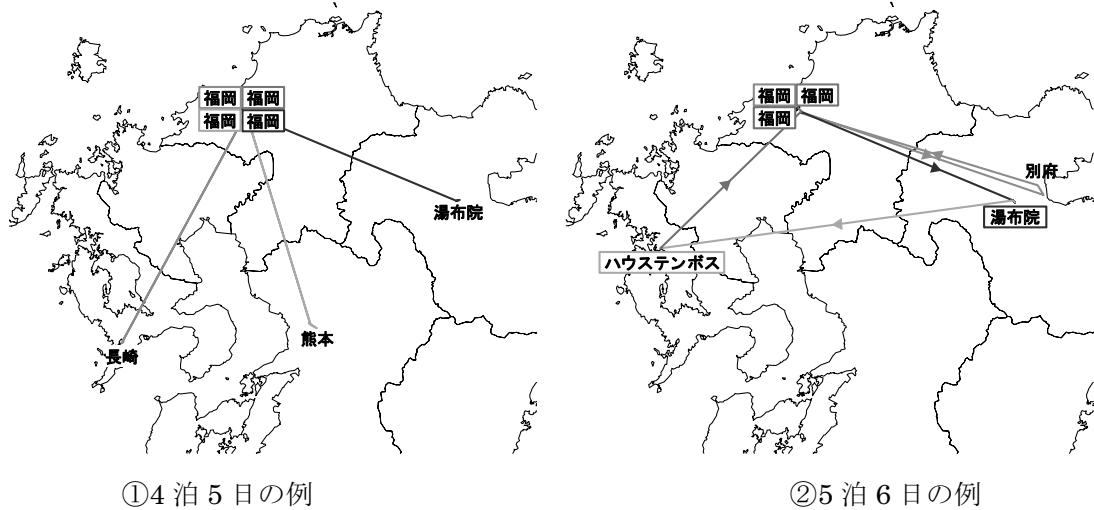


図9 3泊以上の周遊ルート例



(3) 3泊以上の周遊ルート

3泊以上の日程の旅行者は少ないため、得られた周遊ルートのデータも少ない。そのため、断定的な言及はできないが、得られたデータの範囲においては、図9に示すように福岡に連泊するケースが見られた。

(4) 周遊行動における宿泊地選択に関する考察

これまで見たように、九州内の周遊パターンを大きく2つに分けるとすると、図8の⑤や⑥のように宿泊地を変えながら九州を回るもの（周回型）と、図8①あるいは②や図9の①のように福岡をベースに日帰りで九州内の観光地を訪れるもの（往復型）の2つに分けることができそうである。観光客の消費支出に占める宿泊費やそれに付随する飲食費の比率の高さを考えると、福岡市にとってみれば、周回型ではなく福岡に宿泊してもらえる往復型の周遊パターンが増加することが望ましいといえる。往復型の周遊行動と周回型の周遊行動を比較した際に、往復型を選ぶことのメリットとしては、大きな荷物を抱えて移動しなくてよいことや、福岡市内の充実した比較的安い宿泊施設を利用できることが大きいと思われる。しかし、それだけではなく、“観光地間の移動のしやすさ”つまり“観光地間移動の所要時間の短さ”がそのメリットとして挙げられるのではないだろうか。すなわち、福岡市とその他の観光地間の移動（例えば福岡から熊本）に比べ、福岡市以外の観光地間の移動（例えば熊本から別府）が不便であることが、往復型の行動を選択する理由になっている可能性があるのではないだろうか。

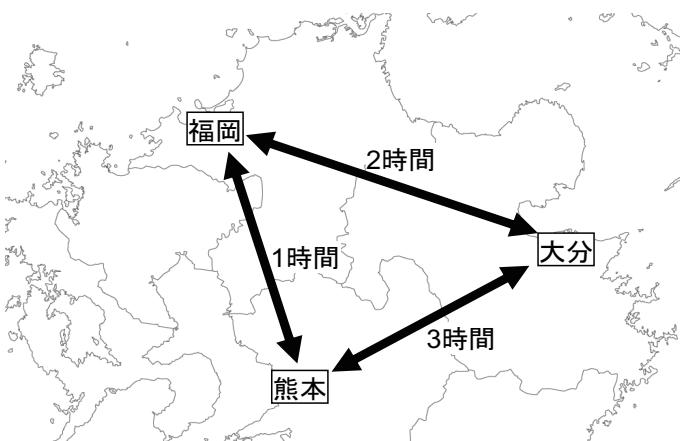
図10は福岡・熊本・大分それぞれの間を、JRを利用して移動した場合のおおよその所要時間を示した模式図である。熊本↔福岡がおよそ1時間で移動できるのに対して、直線距離ではほとんど変わらない熊本↔大分はおよそ3時間がかかる。前節までに見たように、韓国人旅行客の典型的な周遊パターンは、福岡、大分、熊本を周るものであった。このパターンの場合、福岡を起点とした往復型の場合には、福岡↔熊本往復に2時間+熊本大分

往復に 4 時間の合計 6 時間、周遊型の場合には福岡⇒熊本 1 時間 + 熊本⇒大分 3 時間 + 大分⇒福岡 3 時間の合計 6 時間と、旅行いずれの場合も都市間の移動に必要な時間はほぼ等しいことが分かる。移動にかかる時間がほぼ等しいならば、荷物を抱えて移動しなくてよい往復型の周遊行動、すなわち福岡で宿泊し各地を往復で訪問する行程を選択することも十分に考えられることである。

熊本・大分といった観光地にとって、周遊型の行程を選んでもらうことが望ましい。そのためには熊本～大分間の現状約 3 時間かかっている移動時間の短縮や、あるいはその移動行程自体の観光地化など、移動ルートの価値・魅力を高める努力が必要だろう。旅行者に熊本から大分へ直接至るルートが、福岡経由のルートよりも魅力的であり、そこを通る価値があると思わせなければ、周遊型の行動を選択してもらうことはできない。

逆に福岡市にとってみれば、往復型の行程を選択してもらうことが望ましい。そのためのとしては、福岡市と他都市との間の移動をより便利に、快適にすることが期待される。

図 10 福岡・熊本・大分間のJR 利用による所要時間



現状において、福岡市以外の観光地間の移動が不便な背景のひとつとして、これまで九州の交通インフラが福岡を中心として放射状に整備されていることを挙げることができる。鉄道や高速道路は福岡と各都市を結ぶルートが優先的に建設されてきた。このような福岡を中心とした放射状交通インフラ整備は、福岡市にとって宿泊客誘致という面からは有利に働いてきた。その一方、熊本や大分・長崎にとって、福岡を中心とした環状方向（例えば大分↔熊本や熊本↔長崎）の交通インフラ整備が、福岡を起点とする韓国人観光客の宿泊誘致という観点からは、大きな課題であるといえるのではないだろうか。

2011 年 3 月には九州新幹線が全線開業し、福岡と熊本はおよそ 30 分で結ばれることになる。さらには九州新幹線長崎ルートや西九州自動車道など、福岡を中心とする交通インフラのさらなる整備が今後の観光周遊行動にどのような影響を与えるのか、注意深く見守る必要があるだろう。

4. 九州新幹線全線開業の影響

前節で考察したように、福岡を中心とする放射状の交通インフラ整備は、福岡市の宿泊客誘致に有利に働く可能性がある。そこで、九州新幹線の全線開業に対する認知度を見ると、図11に示すように2割程度と低い結果となっており、情報が十分に伝わっているとは言い難いことが判明した。しかし、全線開業後の利用意向については、図12に示すように半数以上の旅行者が利用したいと回答しており、新幹線に対する関心の高さをうかがわせる結果となっている。

九州新幹線全線開業によって、福岡から熊本・鹿児島へのアクセス性が改善されることから、福岡を起点としたこれら観光地への訪問が期待される。一方、鹿児島や熊本にとっては、それぞれ宮崎・大分といった観光資源が豊富な地域へのアクセス性を如何に向上させるのかが、韓国人観光客の宿泊誘致という観点から重要なのではないだろうか。

図11 九州新幹線全線開業の認知度

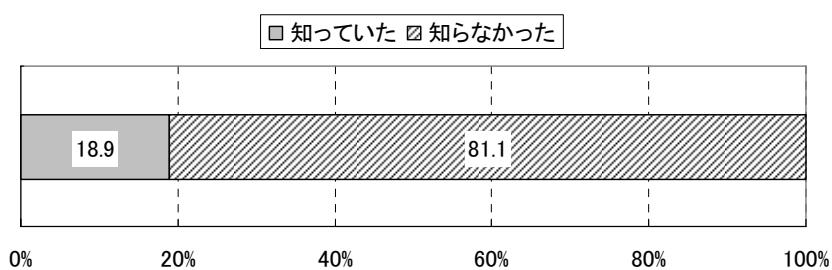
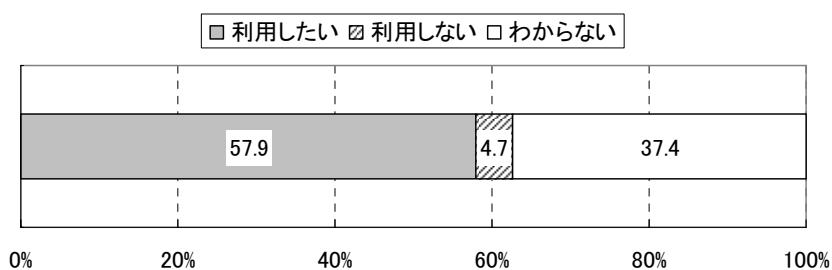


図12 九州新幹線全線開業後の利用意向



(第VII章・執筆 田村 一軌)

おわりに

本報告書では、日韓海峡間の交通・交流の結節点となっている福岡・釜山間における高速船航路の日本人、韓国人利用客を対象としたアンケート調査の結果をもとに、日韓旅行者の観光動向の実態を明らかにするとともに比較検証し、両国の観光交流を通した関係の深化に向けた課題や展望について考察を試みた。

調査結果から日韓利用客の観光動向を比較検証すると、日本人旅行者は「グルメ」「買い物」中心の1泊2日の釜山滞在都市観光、韓国人旅行者は九州各県の都市や名所旧跡、温泉などの観光地を巡る2泊3日の九州内周遊観光が主流と見られ、対照的な旅行行動が相違点として明らかとなった。

一方で、今後の旅行で体験したいことに関しては、日韓利用客共通して「体験・交流型」型の活動メニューを挙げる回答率が高く、両国の地域において「体験・交流」型の観光メニューの充実や受け入れ態勢の整備、情報発信に取り組むことによって、交流をより拡大させるとともに関係の深化を図ることが期待される。

また、調査結果から日韓利用客とともにリピーターと個人旅行が増加している傾向が共通していることが明らかになった。こうした中、2010年11月には、韓国のKTX（韓国新幹線）の釜山～ソウル間、2011年3月には、九州新幹線の博多～鹿児島中央間が、全線開通する予定となっており、日韓海峡を挟んだ両国の地域において同時期に新たな高速交通機関が整備されることから、日本人、韓国人旅行者の旅行ルートなど観光動向が大きく変化することも予測される。こうした中、福岡・釜山を中心とする日韓海峡間の周辺地域においては、それぞれの地域が両国の個人、リピーター客の旅行誘発を促進することや、高速交通時代において通過点とならないための魅力ある地域づくりなど、地域資源を活かした観光まちづくりに取り組むと言う共通の課題を抱えている。

福岡・釜山を中心とする北部九州、韓国南部には、両国の他の地域には見られない日本と韓半島の2000年以上にわたる交流を物語る地域資源としての「歴史文化遺産」が数多く存在している。これら共通の「歴史文化遺産」を見直し、活用することによって日韓の観光交流の拡大を通じた、地域の活性化に取り組むことも魅力ある観光まちづくりの有効な手法になると思われる。また、日韓関係の深化を図る上では、歴史認識をめぐる問題が大きな課題となっているが、既に、日韓海峡周辺の両国の地域において、負の歴史的な事実を示す「歴史文化遺産」を日韓交流の地域資源として見直し、整備、活用することによって国家間では解決が容易ではない歴史認識をめぐる問題を乗り越えようとする地域間の独自の交流活動も動き始めている。

日韓両国や福岡・釜山の地理的近接性による観光交流の拡大のみならず、過去の歴史を理解し、現在の課題や未来への展望を共有した、地域間の草の根交流が活発になることによって、日韓関係がより質的に深化し、成熟したかたちに発展して行くことに期待したい。

注

- (1) URC のこれまでの主な研究成果としては、主要参考文献、①、②、⑨、⑩、⑪、⑫、⑬がある。
- (2) 訪韓日本人、訪日韓国人の推移や属性などは、参考文献の⑤、⑥、⑦、⑧や、参考 URL の①、③、④を参照したほか、日本政府観光局へのヒアリングや法務省出入国管理統計年報などをもとにまとめたものである。
- (3) 中央日報記事 中央日報日本語版サイト <http://japanese.joins.com/> <http://japanese.joins.com/article/article.php?aid=105062&servcode=200§code=200> より。
- (4) 読売新聞 2010 年 4 月 17 日付、2、12 面。本報告書の読売新聞、朝鮮日報の共同世論調査結果に関しては、全て上記、紙面の記事から引用したものである。
調査方法は日韓ともコンピューターで無作為に作成した番号に電話をかける RDD 方式による電話聴取。日本側調査の調査日は 2010 年 4 月 9～11 日、調査対象者、20 歳以上の男女（男性 47%・女性 53%）、有効回答数は 1,037 人。韓国側調査の調査日は 2010 年 4 月 9～11 日、調査対象者、20 歳以上の男女（男性 49%・女性 51%）、有効回答数は 1,000 人。
- (5) 2010 年 3 月 23 日付、毎日新聞記事を参照。
- (6) 釜山市観光振興課よりヒアリング。
- (7) 法務省出入国管理統計年報より。
- (8) ビートル号はアメリカのボーイング社によって開発されたジェットフォイルと呼ばれるウォータージェット型の水中翼高速船で、全長約 27m、全幅約 9 m、排水量約 160 トン、最高時速約 80Km、乗客定員は 200 名である。
- (9) 福岡・釜山間の船舶乗降者数と日本人、韓国人の船舶利用客数の合計が一致しないのは、船舶乗降者の中には日本人、韓国人以外の国籍の利用客も含まれていることによる。
- (10) 倭城跡は韓国南部に 36ヶ所存在する。このうち順天倭城においては 2008 年に、日本人研究者の指導の下、順天市によって石垣などの大規模な修復が行われ、史跡公園として観光資源化が進められている。倭城跡では、機張城跡（釜山市）、西生浦城跡（蔚山市）などでも同様に修復、復元、整備が行われている。
釜山市における日本の植民地統治下の日本建造物の保存の動きは、URC（2008）「釜山における日本建築物等の利用実態と評価に関する研究報告書」に詳しい。浦項市（慶尚北道）、木浦市（全羅南道）、群山市（全羅北道）、仁川広域市においても、日本統治下の建造物群の保存の取り組みが動き出している。浦項市の九龍浦においては、戦前に日本人漁師が住んでいた集落に残る日本式家屋 43 棟を市が観光資源として保存、修復を進めており、日本人家屋の観光施設としての公開、活用がなされ

ている。

- (11) 佐賀県有田町は陶磁器を通じ、韓国の関係団体や自治体との交流に積極的に取り組んでいるが、同町の陶祖神社において祀られている日本の陶磁器始祖の李參平について、以前の碑文では 16 世紀末の秀吉の朝鮮出兵時に、自ら日本軍に対して道案内をし、日本への移住を望んだと記されていたが、韓国側の交流団体等の抗議により碑文が改訂された。

また、同神社や名護屋城博物館を来訪する韓国人観光客は、2008 年秋から円高ウォン安に伴い訪日韓国人が急減するまでは、増加傾向にあった。

- (12) 主要参考文献、⑦、151～152 p を参照。
(13) 大社充（2008）「体験・交流型ツーリズムの手法」学芸出版に詳しい。
(14) 対馬観光物産協会（2008）「つしま百科」を参照。
(15) 西日本新聞 2009 年 4 月 29 日付記事を参照。

主要参考文献

- ①新井直樹（2009）「日韓海峡圏地域における国際観光交流の実態と課題」『海峡圏研究』第8号、日韓海峡圏研究機関協議会
- ②新井直樹（2010）「九州におけるインバウンド観光と地域活性化」『地域活性研究』第1号、地域活性学会
- ③井上秀雄ほか（2001）「韓国の歴史散歩」山川出版社
- ④岩田貢（2009）「変容する地域を捉える 観光と交流に生きる対馬」『地理』54(5), (646) 90~95p, 2009年5月号、古今書院
- ⑤観光庁（2009）「観光白書 平成21年版」
- ⑥国土交通省九州運輸局「九州観光ムーブ2009」
- ⑦日本政府観光局（2009）「国際観光白書2009」財団法人国際観光サービスセンター
- ⑧日本政府観光局（2009）「日本の国際観光統計2009年」財団法人国際観光サービスセンター
- ⑨福岡アジア都市研究所（2008）「福岡・釜山圏における日常交流圏の形成に関する研究 No.1 日常交流圏形成の方策提言」
- ⑩福岡アジア都市研究所（2008）「福岡・釜山圏における日常交流圏の形成に関する研究 No.2 船舶利用者の需要動向と旅行形態、旅行意識に関する調査研究」
- ⑪福岡アジア都市研究所（2009）「福岡～釜山航路（高速船・フェリー）利用客へのアンケート調査 結果報告書 No.1 全体概要と考察」
- ⑫福岡アジア都市研究所（2009）「福岡～釜山航路（高速船・フェリー）利用客へのアンケート調査 結果報告書 No.2 日本人利用客の動向と意識」
- ⑬福岡アジア都市研究所（2009）「福岡～釜山航路（高速船・フェリー）利用客へのアンケート調査 結果報告書 No.3 韓国人利用客の動向と意識」
- ⑭福岡アジア都市研究所（2010）「福岡・釜山間高速船航路利用客（日本人・韓国人）観光動向調査報告書 資料編」

主要参考 URL

- ①観光庁 HP <http://www.mlit.go.jp/kankochō/>
- ②対馬市 HP <http://www.city.tsushima.nagasaki.jp/index.html>
- ③日本政府観光局（JNTO）HP <http://www.jnto.go.jp/jpn/>
- ④韓国観光公社（KTO）韓国観光統計 HP
http://kto.visitkorea.or.kr/inout.kto?func_name=search

2009（平成21）年度
福岡・釜山を中心とする日韓連携社会の形成に関する調査研究

福岡・釜山間高速船利用客（日本人・韓国人旅行者）
観光動向調査報告書 <本編>

2010年3月

財団法人 福岡アジア都市研究所
担当 研究主査 新井 直樹
(第I・II・III・IV・V・VI章執筆)

研究主査 田村 一軌
(第VII章執筆)

〒810-0001 福岡市中央区天神1丁目10-1
Phone 092-733-5686
E-mail info@urc.or.jp
URL <http://www.urc.or.jp>

