

「福岡・釜山圏における
日常交流圏の形成に関する研究」
シリーズ No 1

新聞・アンケート調査等及び
釜山からの視点による
『日常交流圏形成のための
一方策提言』

—報告書—

2008 年 3 月

財団法人 福岡アジア都市研究所

まえがき

福岡市と釜山市は、互いに海峡を挟んで 200km の至近距離にある。福岡からすれば、釜山は鹿児島市あるいは広島市とほぼ同じ距離にある。つまり、福岡を中心に西南日本地域圏の円を描けば、必然的に釜山地域が含まれ、国際的な都市圏が形成される。しかも、その背後に方や中国大陆があり、方や日本列島の諸地域が連なると共に、海上には壱岐、対馬といった島々が介在する。このことから、古代より両都市は、朝鮮半島、中国大陆と我が国を結ぶ交流の最前線であり、最重要拠点であった。魏志倭人伝に記述される邪馬台国へのルートであり、遣唐使・遣隋使、遣新羅使、朝鮮通信使がたどった道筋に位置し、海陸を結ぶ拠点である。その一方で、文永・弘安の役（元寇）、文禄・慶長の役（韓国では王辰倭乱・丁酉再乱）といった争いや、昭和期における日本の朝鮮支配や太平洋戦争に巻き込まれた困難な時代もあった。

これらの良し悪しはともかく、それらを通しての交流で、少なくとも互いの文化が伝来し、思想・信条の形成に貢献し、工芸や技術の発達、暮らしに多大の影響を与えたことは事実である。このことを踏まえると、福岡と釜山両都市の間に横たわる海峡の存在は、その間を往来する上で必ずしも障害となるものでなく、むしろ相互交流を促進する基幹ルートであり、相互理解を深める文明・文化の道であったといえる。

しかし、第 2 次世界大戦後は、東西の冷戦構造、朝鮮半島における南北戦争の勃発から、日韓の間に横たわる国境は、単なる国と国との境界以上の厳しい壁としてはだかることとなり、互いの交流は途絶えた。1950 年代の李承晩ラインはより厳しい両国間の関係をもたらし、境界付近で漁をした漁船が銃撃を受けあるいは拿捕されるなどの事件が相次ぎ、交流が中断された。

そして 1950 年代後半になると、朝鮮戦争は終結し、1965 年の日韓漁業協定の成立で李承晩ラインは解消し、両国間の不幸な関係を乗り越えることとなった。以来、日韓関係は改善に向かい、日本の海外渡航の自由化（1964）、円高、指紋押捺制度の緩和策（最終的には 1992 年に廃止）などがあり、まずは多くの日本人が韓国を訪れるようになった。次いで、ソウルオリンピック（1988）を契機に韓国人の渡航自由化が進み、あるいは日韓共催のワールドサッカー（2002）、ウォン高による韓国人の海外旅行熱が生み出された。

こうした最近における一連の動きから、福岡と釜山の交流関係の再燃、とりわけ海を介した都市間交流の再生と活発化が見られるに至った。特に、平成 3 年に高速船が就航するやたちまちその旅客需要を掘り起こし、これに航空機やフェリーを加えれば今や 100 万人を超える日韓海峡の往来となった。この膨大な交流人口は、過去 2000 年に及ぶ両都市間の交流史の中で最も多く、福岡と広島や鹿児島といった国内近接諸都市間の交流に決して劣るものでない。

この現代の交流も、交流活発化の初期段階では、珍しいもの、初めてのものに関心が高い海外旅行や訪問旅行が主体であり、非日常性を体験する広域回遊型の旅行であったと推察する。それが、互いの交流の活発化から、身近で多様な歴史遺跡や自然の景勝地の訪問、癒しなどを目的とするアメニティ型、近隣回遊型の観光へと移行し、さらに今日ではグルメや買い物、美容・健康、アウトドアライフ、留学などと多様な関心を生み出し、日常型、リピート型へと変質しつつあると推察される。つまり、そうした変質こそが 100 万人にも及ぶ福岡・釜山間の往来を創出し、持続させるものである。

この交流人口の拡大と維持、および交流内容の質的变化は、福岡、釜山両都市の観光資源の整備や観光客の誘致政策、都市の歴史や景観を踏まえたまちづくり、市民意識や市民の暮らしに伴うコミュニティの運営のあり方、さらに両都市間の交通基盤の整備と運営のあり方などと深く関わる。福岡・釜山間の人の交流に関し、その実態を把握すると共に、こうした視点で十分に分析しながら将来を展望することが重要である。

本調査研究は、上述のことを踏まえながら、福岡・釜山間の交流の実態を調査し、その動向を把握すると共に、旅行者の旅行形態や旅行意識などの解明を図り、将来を展望するものである。

2008年3月

財団法人 福岡アジア都市研究所

平成19年度自主研究

「福岡・釜山圏における日常交流圏の形成に関する研究」 シリーズN○1

新聞・アンケート調査等及び釜山からの視点による
『日常交流圏形成のための一方策提言』

目 次

まえがき

第Ⅰ章 研究の背景と目的

1. 研究の背景・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
2. 研究の目的・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
3. 研究の仮説と調査の進め方・・・・・・・・・・・・ 3
4. 研究内容・調査手法の概要・・・・・・・・・・・・ 4
5. 上位計画からの本研究位置付け・・・・・・・・ 6
6. 研究成果（期待される効果）・・・・・・・・ 6
7. 本報告書の構成・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 7

第Ⅱ章 福岡市と釜山広域市との交流状況

1. 福岡市の特性・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 8
2. 釜山広域市の特性・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 8
3. 福岡市と釜山広域市との関係・・・・・・・・ 9
4. 両都市を取り巻く環境・・・・・・・・・・・・・・ 9
5. まとめ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 15

第Ⅲ章 新聞等から見た交流の実態

1. 新聞記事からみた交流の実態・・・・・・・・ 19
2. 文献・資料から見た交流の実態・・・・・・・・ 34
3. 既存アンケート調査の把握・・・・・・・・ 39
4. 有識見者ヒアリング・・・・・・・・・・・・・・ 41
5. まとめ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 44

第Ⅳ章 アンケート調査から見た交流の実態

1. 博多港における福岡・釜山間の船舶旅客需要の動向について・・・・ 46
2. 船舶利用者の旅行形態と利用意識に関する調査票の作成及び実査の概要・・ 52
3. 日本人と韓国人とによる高速船利用者の旅行形態とその相違に関する考察 56
4. まとめ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 76

第Ⅴ章 釜山からの視点

1. 行政からの視点
- 第1節 韓国の国策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 79
- 第2節 釜山広域市の施策等・・・・・・・・・・・・・・ 86

第3節	行政からの視点－まとめ－	93
第4節	新政権における変化	93

2. 観光からの視点

第1節	日本人訪韓者の動向	98
第2節	韓国人の出国動向	99
第3節	外来観光客の韓国旅行の評価	100
第4節	ヒアリング	107
第5節	まとめ	108

3. ビジネスの視点

第1節	議題Ⅰ及び議題Ⅴについて	109
第2節	九州地域の経済現況	112
第3節	ヒアリング	120
第4節	まとめ	121

第Ⅵ章 日常交流圏形成のための方策提言

1.	意見交換会での意見及び助言	122
2.	日韓旅行スタイルの変化と仮説の検証	127
3.	日常交流圏形成－方策提言－	129
4.	日常交流圏形成－将来への展望－	135

参考文献・資料一覧

参考資料

- 意見交換会資料 第1回パワーポイント
- 意見交換会資料 第2回パワーポイント
- 日常交流圏の形成説明用資料

第Ⅰ章 研究の背景と目的

1. 研究の背景

日本を訪れる韓国人は、2002年の日韓ワールドカップの共催を契機に増加しており、その後の2005年の愛知万博開催において実施された短期滞在査証取得の免除、ビジット・ジャパン・キャンペーンの宣伝効果、日韓を結ぶ空路、航路の増加、韓国ウォンに対する円安、週休二日制の拡大などを受け、2006年には230万人を越えた。これは、日本を訪れた外国人のトップで2位の台湾を約100万人引き離し史上初の訪日外国客数733万人のおよそ1/3を占める結果となった。

一方、韓国を訪れる日本人も韓流ブームの影響も落ち着いた中、2002年から2006年にかけて200万人前後を推移しながらも最高を記録した日韓ワールドカップ共催時の230万人に迫ってきている。

韓国南部と九州北部からなるこの圏域は、古代より朝鮮半島、中国大陆と我が国を結ぶ交流の最前線であり、遣唐使・遣隋使、朝鮮通信使がたどった道筋にも位置し、海陸を結ぶ交流の主要な拠点として、日韓海峡圏が形成されたといえるであろう。

2007年の博多港―釜山港間の高速船、フェリーが発着する国際航路の乗降人員は年間84万人を突破し、これは5年前の約2倍に近い状況である。他にも、関釜フェリーや航空路による往来があり、韓国人の対馬への入り込み客の増大や済州島への日本人の入り込み客も多いことなどを踏まえれば、九州と韓国との人の交流は極めて多く、活発である。

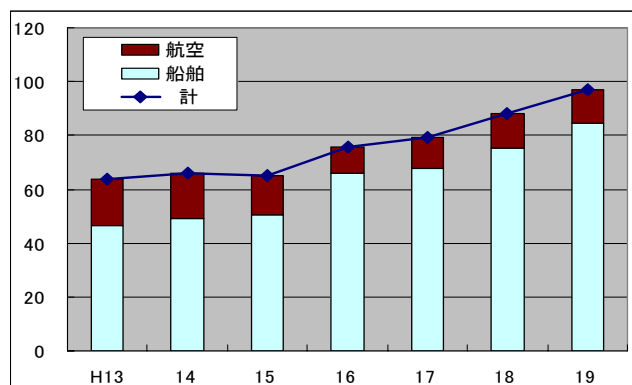
その中でも福岡と釜山は、海を挟んで200km足らずという地理的な近さと飛行機で約50分、高速船で3時間弱という交通手段が整備された好条件も手伝って、近年益々人の行き来が増えてきており、福岡・釜山間では約97万人、下関・釜山間などを含めると日韓海峡圏を往来する人々はゆうに年間100万人を超える状況である。(表1)

したがって、福岡、釜山両都市圏に限れば、もはや国境を越えた都市間交流圏域であり、隣町感覚で行ける気軽な日常交流圏が形成されつつあるといっても過言ではないだろう。

表1 2007年福岡・釜山間旅客需要(単位:千人)

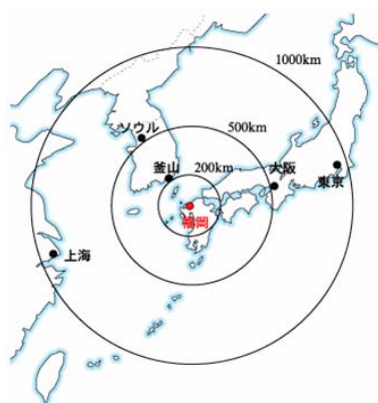
交通機関	旅客乗降人数	(%)
高速船(ビートル, コビター)	608	(63)
フェリー(ニューかめりあ)	233	(24)
飛行機(大韓, アシアナ航空)	128	(13)
合 計	969	(100)

出典: (株)JRビートル営業部、(株)カリアライン営業部、福岡空港税関支所データより作成



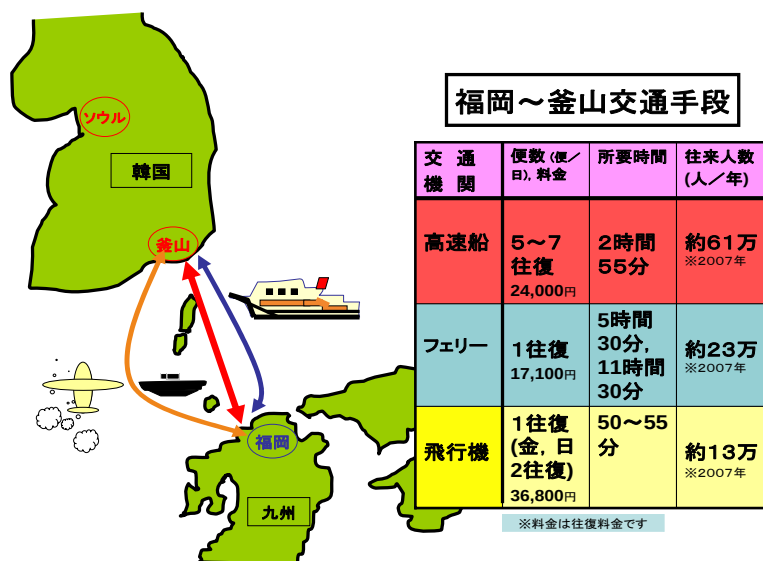
出典：(株)JRビートル営業部、(株)カリアイン営業部、福岡空港税関支所データより作成

図 1－1 福岡～釜山間 航空、船舶往来者数の推移



出典：総務企画局資料より

図 1－2 福岡市を中心とする東アジアの主要都市との距離



出典：(株)JRビートル営業部、(株)カリアイン営業部、福岡空港税関支所データより作成

図 1－3 福岡～釜山 交通手段別、料金、時間等

2. 研究の目的

日韓海峡圏域の拠点都市釜山と福岡が、今後一層発展していくためには、両都市の関係が競争から協力へと転換し、共通の目標やビジョンのもと、強い連携体制を作り上げていくことが重要である。福岡と釜山は地理的にも近く、交通も便利で短時間で安価な往来が可能なため、社会の国際化を背景に、交流人口は順調に伸びている。

こういった、地理的環境や交流の活発化を契機に、国境を越えて両都市が自由に気軽に移動できるような一体的な地域の形成が可能であれば、両都市の新しい魅力となり、さらなる発展や成長に寄与することができるであろう。よって、本研究においては、人の交流を主に、福岡・釜山両市の圏域形成につながる、さらなる交流活性化に向けて提案することを目的とする。

研究の目的

福岡・釜山間の恵まれた環境（強み）を生かし、両都市の将来における発展に寄与するため、福岡・釜山の交流が現在、どのようなニーズでどの程度のエリアで広がっているのか、現況把握を詳細に行ったうえで、さらなる交流の活性化に向けての提案を行う。

【福岡・釜山間の恵まれた環境（強み）】

- ①安・近・短（安価・近距離・短時間）で往来可能
- ②歴史的な深い繋がり
- ③他のアジア地域には例を見ない盛んな国際交流
- ④姉妹都市

交流の活性化とは一般的に、「経済効果」、「相互理解」、「魅力ある地域の創出」などというメリットを持つと言われる。九州と韓国では、「自治体間の姉妹提携・行政交流」、「姉妹校友好」、「商工会議所等の民間関係団体交流、草の根交流」など各種交流が行われているが、こうした交流の積み重ねが福岡、釜山両市にメリットを与え、ひいては両都市の発展に繋がる。

3. 研究の仮説と調査の進め方

本研究では、日常交流圏の形成に必要なものとして、2点の仮説を立て、日常的な旅行と思われる旅客の属性や旅行パターン及び市民同士の交流活動などの分析を行う。

- 仮説(1)「日常感覚で気軽に行き来ができる環境づくり」
- 仮説(2)「交流活動の促進と相互理解に基づいた密接な交流関係づくり」

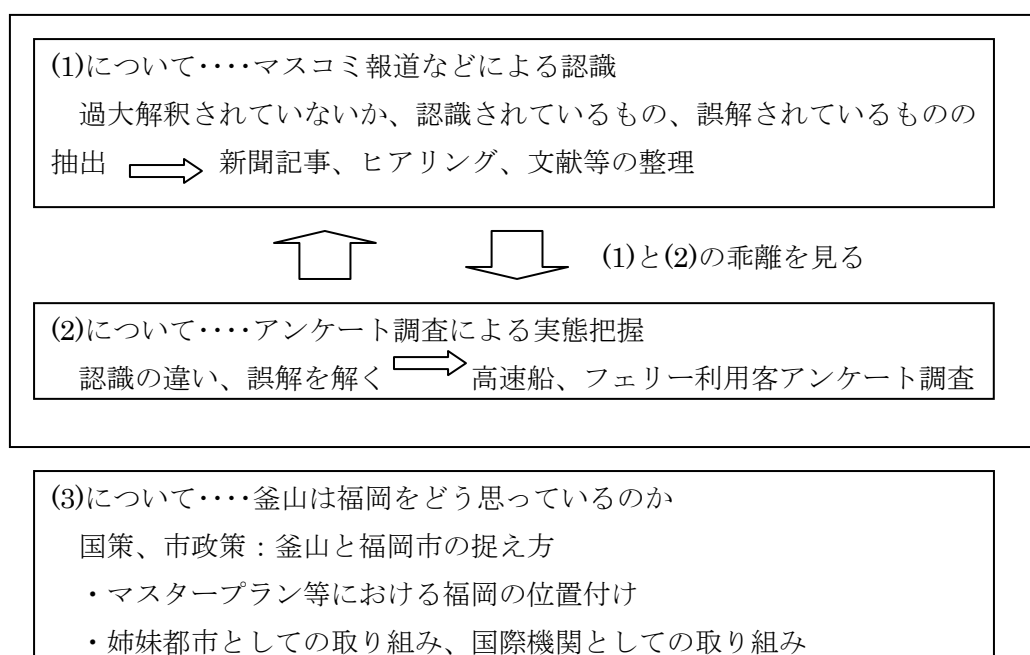
次の3点に重点を置いて、交流の現状を定性的（報道や文献等）及び、定量的（アンケート調査等）に把握し、将来的に交流がさらに活性化していくことを目的に調査研究を進める。

- (1) 新聞記事など報道から見た交流の実態把握を行う。
- (2) 高速船アンケートなどを通じた定量的な交流形態や交流範囲の把握と分析を行う。
- (3) 釜山広域市が福岡・九州をどのような視点でみているのか把握する

具体的には、福岡と釜山において

- 交流は日常化してきているのか、証拠になるようなものはあるか、兆しはあるか。
- 圏域らしきものが形成されているか、形成されそうな様子はあるか、形成するためにはどうしたらよいか。

本研究の流れ



4. 研究内容・調査手法の概要

- (1) 新聞記事等を主とした福岡・釜山交流関連文献及び資料調査と傾向・分析

目的：新聞記事から日韓に関してどのような記事が取り上げられているのか分類し、特に福岡・釜山間での傾向を把握する。主に観光、ビジネス、交流活動など、今後交流活性化に必要と思われるもの、将来可能性があると思われるものなどを抽出し、交流の実態を把握する。併せて、日韓観光、ビジネス、交流活動などの動向に詳しい有識見者のヒアリング調査を行う。

(2) 福岡・釜山間における交通機関利用客アンケート調査（下記の計画で実施した）

①「高速船ビートル、コビー利用客」

目的：ビートル、コビーの利用客に対するアンケート調査を実施し、訪問目的、訪問地、在住地、要望等の項目に対する回答から利用客のニーズ、交流の地理的な広がり、交流活性化のための要素を抽出する。

内容：ビートル、コビー利用客による目的地からの帰りの便をねらってピーク時、平常時における利用客の動向について船内にてアンケート調査を行う。

サンプル数約 1000（日本人 500、韓国人 500）、当初目標数 800

期日：2007 年 9 月～2007 年 11 月（8 回実施）

②「フェリーニューカメリあ利用客」

目的：ニューカメリア利用客に対するアンケート調査を実施し、訪問目的、訪問地、在住地、要望等の項目に対する回答から利用客のニーズ、交流の地理的な広がり、交流活性化のための要素を抽出する。

内容：ニューカメリア利用客による博多港から釜山港への便をねらってピーク時、平常時における利用客の動向について待ち合わせロビーにてアンケート調査を行う。サンプル数約 200（主に韓国人）、当初目標数 150

期日：2007 年 11 月～2007 年 12 月

(3) 釜山広域市からみた福岡・九州とは何か。釜山からの視点を調査する。

（ヒアリング調査）

目的：釜山広域市にとっての福岡・九州とは。釜山市側の視点から福岡・九州への観光、ビジネス、交流活動に対する計画、施策などを調査
釜山広域市の視座で福岡との交流について、両都市の意識・スタンスの相違を整理し、さらなる交流の活性化や意識の共有に向けて必要となる要素を抽出するため、関係者にヒアリングするもの。

対象：釜山市役所、釜山発展研究院、韓国観光公社、韓日産業財団

期日：2008 年 1 月～2008 年 2 月

(4) 意見交換会の実施

目的：福岡、釜山における交流の活性化について、アンケート調査等による現状把握をより精緻なものとするため、また、将来の両都市の発展につながる施策を抽出するため、専門的な見地から意見及び助言をいただくもの。

委員：URC 理事長、福岡市総務企画局国際部長、松原九大教授、金韓国海洋大教授、琴性根釜山発展研究院前任研究員、JR ビートル、カメラライン

期日：2008 年 1 月 29 日（第 1 回）、3 月 3 日（第 2 回）

5. 上位計画からの本研究位置付け

本研究は、福岡市新・基本計画（マスタープラン）、福岡市国際化推進計画に基づいて研究を行うものである。

福岡市新・基本計画

基本的考え方「協力と競争によりアジアの中で共生する都市・福岡」の実現



福岡市国際化推進計画

目標 1：多文化共生の地球市民の都市

<基本施策 4> 日韓新時代に対応した日韓友好関係の深化

行政交流都市である釜山広域市を中心とした韓国の諸都市と、九州の諸都市との連携を図りながら、市民等様々な主体による両地域間の活発な交流を促進する。



UR C19 年度自主研究

福岡・釜山圏における日常交流圏形成に関する研究

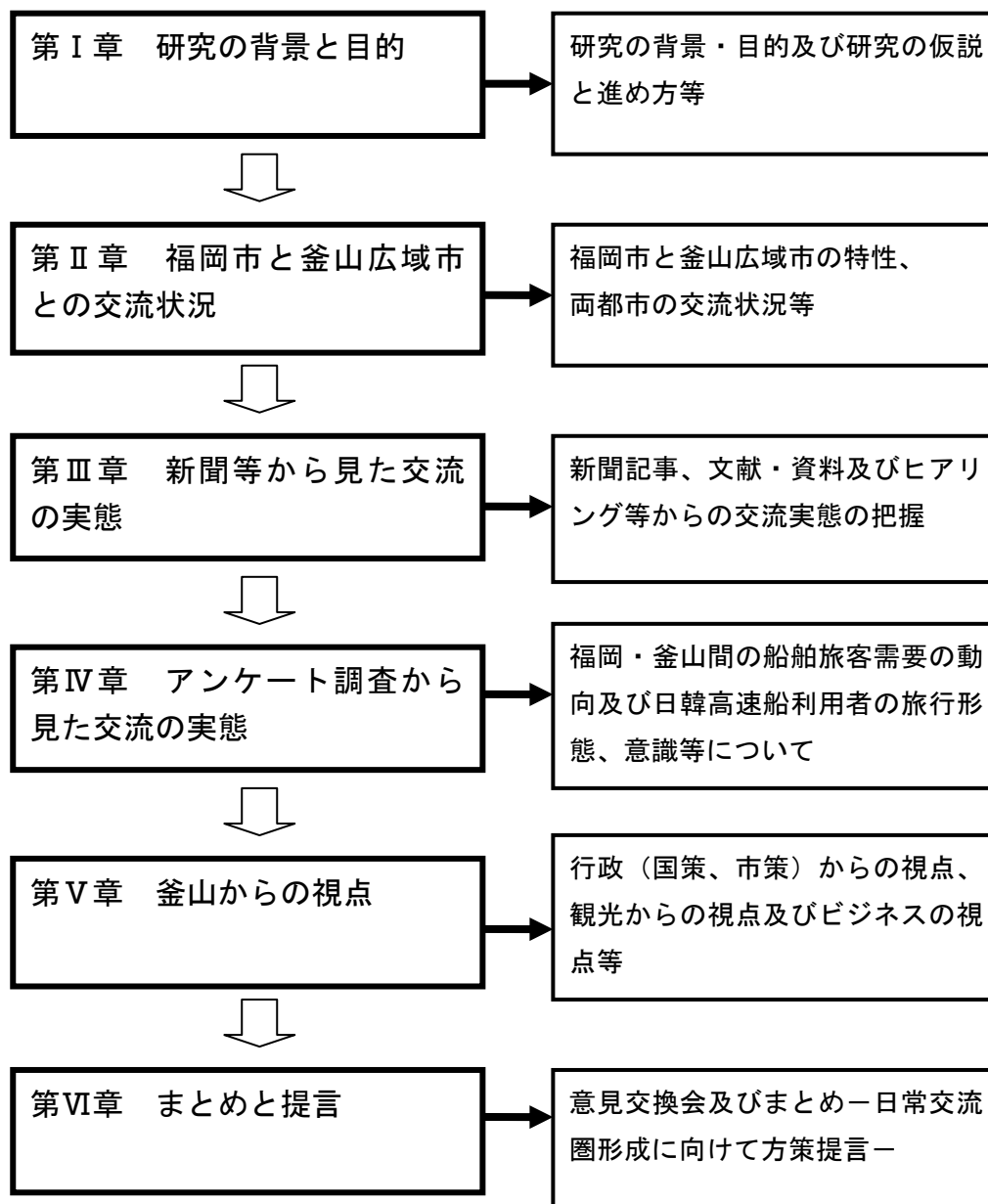
市民を主とした視点から、福岡・釜山両市の圏域形成につながる、さらなる交流活性化と両市の発展に寄与できる提案をすることを目的とする。

6. 研究成果（期待される効果）

- (1) 福岡・釜山日常交流圏の形成をワンステップにして、今後、お互いの交流及び協力関係がさらに密接になれば、その波及効果で圏域内の社会・経済・文化の一層の活性化が図れる。従って、将来的には、共生できるエリアが福岡・釜山圏から、日韓海峡圏の範囲へ拡がることが可能である。
- (2) 福岡・釜山間の高速船やフェリーは、ここ 1, 2 年をピークと見なした旅客数の確保に主眼を置き、現状を維持するための顧客づくり、サービス向上、新型ツアーの開拓などを検討している。その理由としては、旅客のキャパシティが限界に近いことや今後の北京五輪、上海万博による中国への韓国人の流入および、観光ニーズの多様化に伴う旅客離れ等が考えられるからである。このため、福岡・釜山日常交流圏の構築は、福岡、釜山間の往来者の維持確保に貢献するものと期待される。

7. 本報告書の構成

各調査結果を踏まえ、本報告書を次のように構成する。なお、各調査結果は、関連章・節に適宜引用するかたちで示している。



第Ⅱ章. 福岡市と釜山広域市との交流状況

この章では、本研究のアンケート調査による福岡・釜山間の船舶利用者の実態把握に入る前段として、両市の特性及び姉妹都市締結を代表とする行政間での職員派遣、協議会、両市長の今年の動きなど交流の状況を記述する。

1. 福岡市の特性

福岡市は、長い歴史の中で培われた伝統・文化に恵まれた、独自の個性と魅力を持つ都市で、都市そのものを楽しむ都市観光[↑]、都心から至近距離にあるリゾート型観光、さらに鴻臚館（こうろかん）跡や金印に代表される歴史観光、山笠やどんたく、アジアマンスなどの祭り観光、玄界灘の海の幸をはじめとしたグルメ観光など多様な魅力を備えている。現在、九州の行政・経済・文化・ファッションの中心地として国内外から多くの人々が訪れている。

2. 釜山広域市の特性

韓国の主要都市の中で、大陸と海洋をつなぐ関門都市であると同時に、もっとも日本に近く日本との関係も親密な都市である。韓国第二の都市として、重要な役割を担い、大昔から植民地時代を通してずっと歴史や文化の面でも日本との交流が深い。特に福岡・九州からの日本人観光客が多く、釜山の人々は日本からの観光客に慣れており、日本語にもあまり、ものおじしないため、ソウルと違った気安さがある。

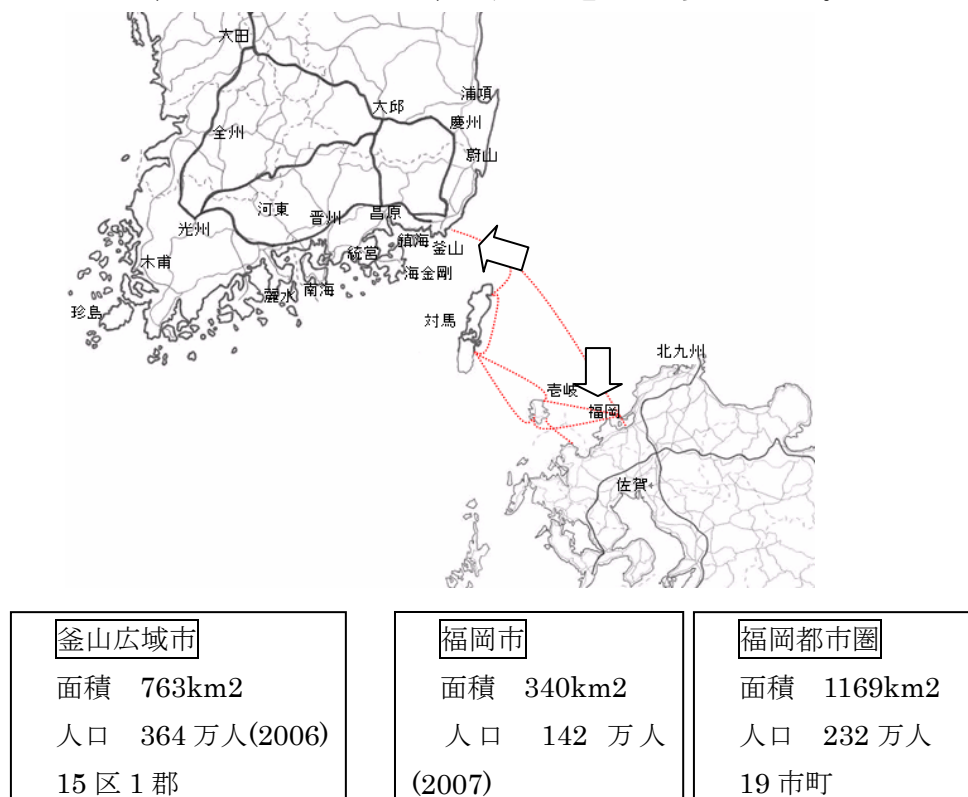


写真 2－1 アジアのゲートウェイ釜山広域市と福岡市

3. 福岡市と釜山広域市との関係

(1) 関係年表

①1989年10月 行政交流都市を締結

締結の背景：両市は海をはさんで約 200km と極めて近い距離にあり、昭和 39 年（1964 年）両市の青年会議所の姉妹提携以降、多くの民間団体が姉妹提携するなど、様々な分野で活発な交流を展開しており、今後も都市問題を始めとして、経済・文化・スポーツ等の交流を積極的に推進することとした。

※「行政交流都市」とは、姉妹都市と同義語として使用しており、釜山広域市が 1976 年 10 月に下関市と姉妹都市を締結していたので、韓国側の一国一都市のルール（2004 年 1 月に規制解除）から姉妹都市という名称が使用できず行政交流都市という名称にしたものである。

②1999年9月「福岡・釜山地域間の経済交流促進に関する基本合意書」締結

③2004年11月「福岡市議会と釜山広域市議会の友好親善交流に関する合意書」締結

④2006年9月21日釜山広域市長と福岡市長が共同観光客誘致事業のため中国・広州市で同席した際に、釜山広域市長より福岡市長に姉妹都市締結の提案があった。

⑤2007年2月2日釜山広域市にて釜山広域市長、福岡市長が列席し姉妹都市締結

(2) これまでの交流

市職員の相互派遣	平成 2 年(1990 年)～
環境交流	平成 3 年(1991 年)～
アジア太平洋都市サミット	平成 6 年(1994 年)～
埋蔵文化財調査交流	平成 8 年(1996 年)～
地下鉄職員交流研修	平成 8 年(1996 年)～
共同観光客誘致事業	平成 12 年(2000 年)～
上水道行政交流	平成 12 年(2000 年)～
住宅行政交流	平成 12 年(2000 年)～
アジア太平洋都市観光振興機構（TPO）	平成 14 年(2002 年)～
研修生（釜山市職員）の受入れ	平成 15 年(2003 年)～
姉妹校交流（各大学、高校、中学、小学校における交流）	
民間交流（各種スポーツ交流、各団体・各企業による交流）	

4. 両都市を取り巻く環境

(1) 最近の両都市間の動き

これからの福岡市のアジア交流は、市政中期計画の柱として、また、政策推進の 1 つとして「アジアとの交流拡大」「アジア重視」を全面に打ち出していくものである。そのため市長公約として次の 3 つを掲げ推進していくものである。

市長公約

1. 「地域的利点を生かしたアジアとの経済交流」
2. 「アジア圏との交流を踏まえた新しい文化の創造と発信」
3. 「アジアの中核都市を目指す」

2007年の動き

- 2月 釜山市との姉妹都市関係を締結
- 8月 北九州市北橋健治市長に会い、福岡市両市によるアジア向けPRの連携強化を確認
- 8月 中国広州市であったアジア太平洋都市観光振興の総会にて、加盟 62 都市で使える旅行者優待カードの導入を宣言に盛り込むことに成功
同機構は福岡市長と釜山市長が交代で正副会長を務め、地域交流を牽引
- 11月 釜山市関係者と中国大連市を訪問「福岡・釜山・大連」三都市交流の拡大を確認 三都市共同で観光客の相互往来を後押しする「アジアゲートウェーキャンペーン2011（仮称）」を提案

（２）両都市が関連する協議会等

福岡・釜山間においては、行政同士の協議会、研究機関同士の協議会、企業間同士の協議会など様々なものがある。ここでは、両都市が関連している協議会等について、日韓海峡圏研究機関協議会、福岡－釜山フォーラム、アジア太平洋都市サミット、アジア太平洋都市観光振興機構（TPO）、日韓海峡沿岸県市道知事交流会議（知事サミット）等の中から、当研究所が関係している「日韓海峡圏研究機関協議会」、「アジア太平洋都市サミット」及び新たな動きとして、2006 年に立ち上げられた福岡・釜山間の産、学界（企業、大学等）を中心とした都市間連携事業「福岡－釜山フォーラム」について概要を記述する。

①日韓海峡圏研究機関協議会

日韓海峡圏研究機関協議会の設立は、1994年9月6日。1993年の第2回日韓海峡沿岸県市道知事交流会議（知事サミット）においての提案に基づくものである。

【設立趣旨】

九州北部の福岡、佐賀、長崎の3県と韓国南部の釜山広域市、慶尚南道、全羅南道、済州道においては、日韓海峡をはさんで一衣帯水の間にあり、古代からの交流ルートでもある。近年においても、両地域の間では生産受委託、技術交流、投資などの企業間の取引が進み、今では日韓海峡圏は世界の成長センターである東アジアの新しい成長圏として浮上しつつある。

しかしながら、日韓海峡圏が新たな成長圏として定着していくためには、経済交流の促進にとどまらず、水産資源の増殖や輸送の高度化、環境技術交流や広域観光交流などの多くの課題に対応していく必要がある。よって、その課題の速やかな解決を行うため、

各々の地域の事情に精通した日韓の地域研究機関が協力し、相互による共同研究と学術・情報交流を行うものである。

【設立経緯】

日韓海峡圏の共通課題に対する共同研究、学術・情報交流等を通じ、日韓海峡圏の発展と共同繁栄に寄与するとともに、相互理解と友好交流を促進することを目的に、1994年に、日本の福岡県・佐賀県・長崎県と韓国の釜山広域市・慶尚南道、全羅南道、済州道の10研究機関（現在は11研究機関）で構成される「日韓海峡圏研究機関協議会」が設立された。

【事業の目的】

同協議会では、地理的・社会的類似点の多い日韓海峡圏地域を、経済だけでなく歴史・文化、固有の産業や地域おこしなどを含めた事例比較研究を通して調査し、共同研究誌としてまとめ、両地域の行政や民間企業、市民に情報を提供することを目的として共同研究を行なっている。

【参加研究機関】 11機関 日本6機関、韓国5機関

日本側	韓国側
(財)福岡アジア都市研究所（福岡市）	(財)釜山発展研究院（釜山広域市）
(財)九州経済調査会（福岡市）	(財)慶南発展研究院（慶尚南道）
(財)国際東アジア研究センター（北九州市）	(財)光州・全南発展研究院（全羅南道）
(財)佐賀経済調査会（佐賀市）	(財)済州発展研究院（済州道）
(株)親和経済文化研究所（佐世保市）	(財)蔚山発展研究院（蔚山広域市）
(株)長崎経済研究所（長崎市）	

i. 概要

今後は「常時活動するアジア太平洋サミット」を目指し、従来の活動に加え

- 専用ホームページの開設・運用など会員都市間連携を推進する新たな仕組み作り
- 新たな共同事業の実施、などを行うことで、より一層の活性化を図る。

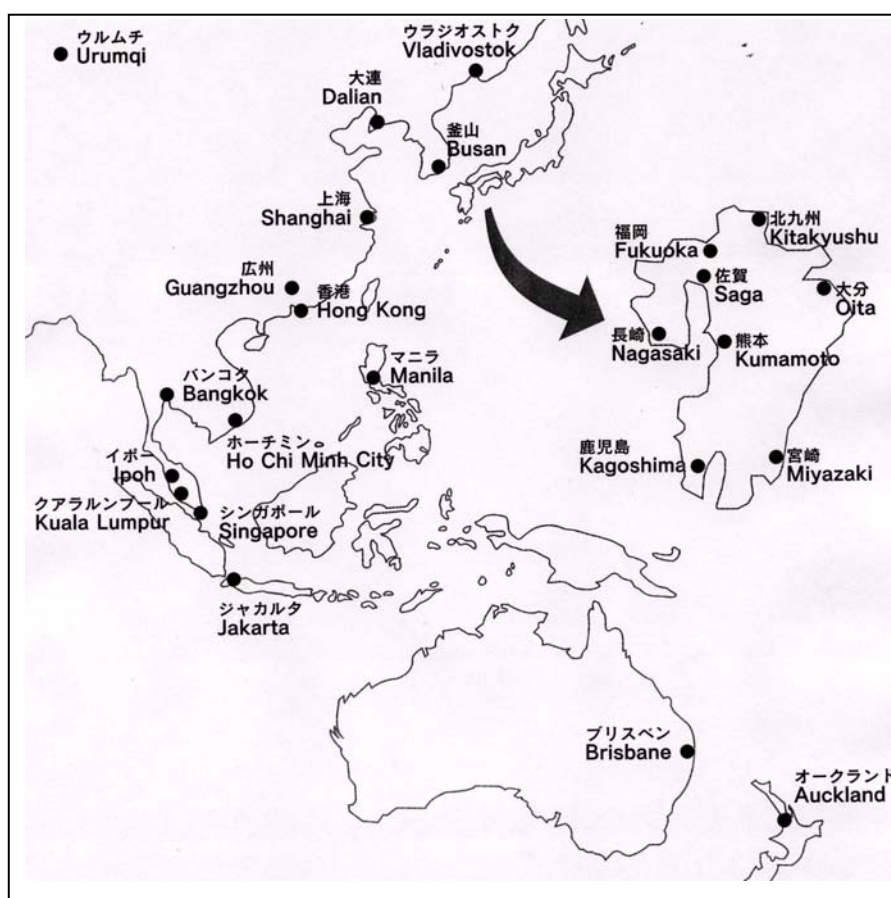


図 4—1 アジア太平洋都市サミット関係都市

ii. 会議開催実績

市長会議

開催地	開催日	全体会議テーマ	分科会テーマ
第1回 福岡市	1994. 9. 22～ 9. 25	「アジア太平洋時代における都市の発展と人間居住環境との調和」	「都市と交通」 「都市と住宅」 「都市と環境・衛生」
第2回 広州市	1996. 9. 27～ 10. 1	「21世紀における都市の発展」	「将来の都市計画と都市建設」 「現代都市の環境保護」 「都市の近代化と伝統文化」
第3回 福岡市	1998. 7. 11～ 7. 13	「都市連携の将来展望」	「次世代教育の取り組み」 「保健医療体制の確立」 「都市と上下水道」
第4回 釜山広域市	2000. 5. 13～ 5. 15	「新たな千年紀におけるアジア太平洋都市の経済発展」	「都市間交流と貿易の振興」 「観光産業の育成案」
第5回 福岡市	2002. 8. 30～ 9. 1	「21世紀型の新しい都市づくり ～ガバナメントからガバナンスへ～」	「市民参加型都市づくり」 「顧客重視・成果重視の行政改革」 「e-ガバナンス～ITを活用した都市づくり～」 「産学官の連携」
第6回 バンコク市	2004. 11. 30～ 12. 2	「持続可能な都市再開発：新しいアプローチ」	「新しい都市性、都市統治、住民参加」 「新たな行政経営：官民協力、万人のための機会構築」
第7回 ウルムチ市	2006. 8. 8～ 8. 10	「調和ある都市の発展」	「社会福祉」 「都市インフラの建設」 「新産業の開発」

※第8回は2008年9月に、大連市での開催を予定している。

実務者会議

開催地	開催日	テーマ
第1回 福岡市	1995. 10. 26～10. 27	「アジア太平洋地域の都市における交通マネジメント」(交通運営施策及び需要の抑制)
第2回 福岡市	1997. 11. 26～11. 28	「ごみの処理処分」 (持続的発展をめざした環境への取り組み)
第3回 福岡市	1999. 11. 30～12. 2	「安全な水道水の供給」
第4回 釜山広域市	2001. 9. 6～9. 8	「アジア太平洋都市間の観光交流の拡大方策」
第5回 熊本市	2003. 11. 9～11. 10	「市民協働の街づくり」
第6回 ウルムチ市	2005. 9. 10～9. 12	「多元的文化を通じての都市の発展」
第7回 北九州市	2007 7. 30～8. 1	「住民による美しいまちづくりと都市の魅力」

iii. 会員都市（13ヶ国26都市）

●海外(17都市)

オークランド市(ニュージーランド), バンコク市(タイ王国), ブリスベン市(オーストラリア), 釜山広域市(大韓民国), 大連市(中華人民共和国), 広州市(中華人民共和国), ホーチミン市(ベトナム社会主義共和国), 香港特別行政区政府(中華人民共和国), ホノルル市(アメリカ合衆国), イポー市(マレーシア), ジャカルタ特別市(インドネシア共和国), クアラルンプール市(マレーシア), マニラ市(フィリピン共和国), 上海市(中華人民共和国), シンガポール, ウルムチ市(中華人民共和国), ウラジオストク市(ロシア連邦)

●国内(9都市)

鹿児島市, 北九州市, 熊本市, 宮崎市, 長崎市, 那覇市, 大分市, 佐賀市, 福岡市

②福岡—釜山フォーラム 東アジア共同体への先導的役割を期待

第1回「福岡—釜山フォーラム」

2006年9月9日、日本と韓国の両国を結ぶ都市、福岡市と釜山市の「国境を越えた地域」(cross-border region)間の協力体となる第1回「福岡—釜山フォーラム」が釜山広域市海雲台で開催された。

福岡—釜山フォーラムは、福岡と釜山における民間の各界リーダーが数多く参加する国際的な連携機関で、日韓相互関係の新しい扉を開くのはもちろん、東アジア共同体の新しいモデルとして位置づけられている。

また、両都市が有する潜在的な能力を拡大し、その拡大に向けた地域協力の可能性、そして地域協力がもたらす波及効果は、新たな富を創出し、生活の質の向上をもたらすものと期待される。

福岡と釜山は、両国の間で最も近い日韓海峡圏における中枢都市であり、これらの都市を経由して行き来する日本人、韓国人は年間100万人を越えるなど、政治以外の分野で互いの接触が最も活発な地域である。

福岡—釜山フォーラムは、このような外部的環境の中で、日本と韓国を代表する地方都市である福岡と釜山の民間の各界リーダーが新しいネットワークを形成し、相互信頼を高め、両国の緊張やもつれた関係を解くセーフティネットを構築する方針である。

今までは、政治的な問題をはじめ、日韓関係の主要課題が、その大部分を中央政府レベルで独占的に扱われてきたために、地方都市としては政治以外の分野における交流さえも萎縮してしまうなど、第三者の立場から傍観するほかなかった。しかし、これからは福岡と釜山の二つの地方都市が主体的に新しい日韓関係の在り方を探っていくことになる。

福岡—釜山フォーラムは、毎年増え続ける福岡と釜山間の人的、物的交流が、今後、質的、量的にも伸びるよう、一段階上を目指した行政的、法的次元、及びインフラの構築強化に力を注ぐこととしている。

このフォーラムは、福岡、釜山がそれぞれ「アジアの拠点都市福岡」と「世界都市釜山」を目指しつつも、互いに競争にばかり目を向けていてはこの実現が遠くなるという

点で、両都市が有する多様な力を、国境を越えた地域次元で結集させ、相互補完的な協力関係を築き上げ、新しく統合した経済圏を形成していくという共通の認識に基づいたものである。

福岡―釜山フォーラムは、両都市が互いに積極的に、支援を土台に交流から協力へ、協力から統合へ、の発展を目指す、名実ともに「福岡―釜山協力体」となり、東アジア共同体への先導的な役割を担うことができるものと見られている。

第2回福岡―釜山フォーラム

2007年9月1日福岡市中央区において、第2回福岡―釜山フォーラムが開催された。海峡を越え、地域連携の可能性を探るこの会議では、2009年をこの地域の「友情年」に設定することを柱とした「福岡宣言」が採択された。国境を越えた先進的な地域連携は理念的な議論から実践という新たなステップへと踏み出した。次に福岡宣言の要旨を記載する。

「福岡宣言：要旨」

- <1>福岡市と釜山市の行政交流都市締結20周年にあたる2009年を「福岡―釜山友情年」とするよう提案する。
- <2>福岡・釜山間の協力体を実現するため、行政、企業、教育機関、医療などの情報をトータル提供する拠点を設ける。
- <3>福岡・釜山両地域の特長を生かした人材を育成する。「福岡―釜山大学間コンソーシアム（共同体）」設立を提唱する。双方の産学官で構成する協議会設置を検討する。

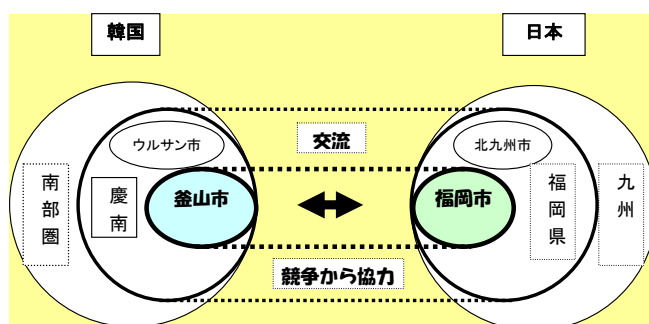


図1—2 福岡・釜山交流圏拡大概略図

出典：釜山発展研究院先任研究員作成資料より

5. まとめ

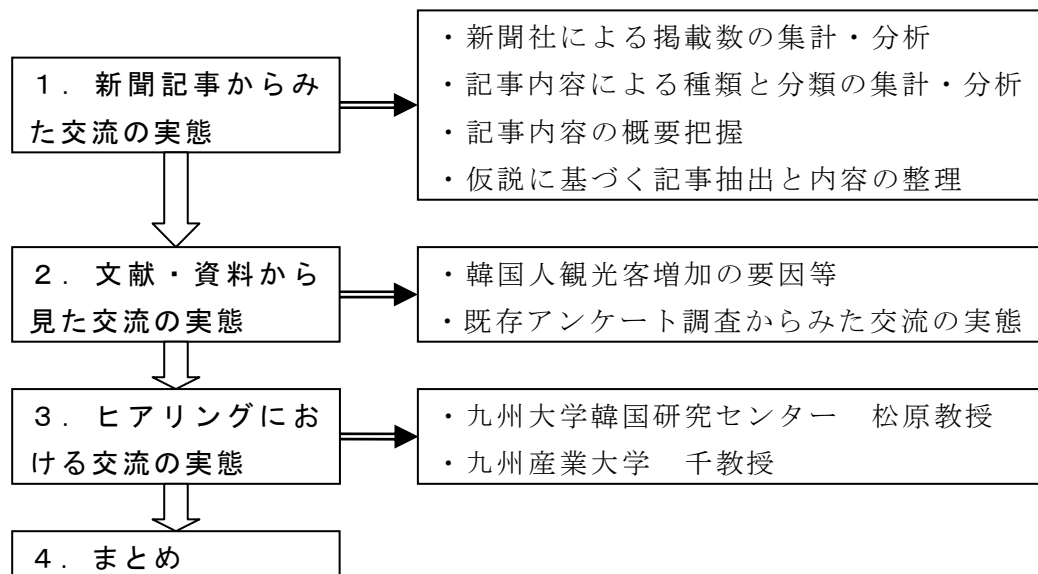
福岡、釜山に関連する行政交流、協議会については、着実に実績を重ね両都市の友好の基盤をしっかりとしたものになっている。協議会においても、福岡、釜山を題材にした新たな観光「日韓シーニックバイウェイの研究」など、両市のシンクタンク同士での共同研究も継続して行われている。また、2006年に立ち上げられた福岡―釜山フォーラムは議論から実践へと移り、益々両市の繋がりは密接になるといえる。

第Ⅲ章 新聞等から見た交流の実態

福岡・釜山間においては、どのような交流スタイルが生まれつつあるのだろうか、また、その交流スタイルが促進されれば交流活性化は持続できるのであろうか。この章では、基礎研究で見られた新たな交流の萌芽といえる二つのスタイル「日常ライフスタイル交流」、「市民交流活動スタイル」を柱に、福岡・釜山間の交流関連の新聞記事を整理し、調査、分析を行うことを主眼とする。（二つのスタイルについては、詳細を後述する）

また、本研究の福岡・釜山間のアンケート調査の事前準備として、文献・資料から、特に韓国人利用客の増加が著しい点に着目し、その要因や今後とも旅客数維持をするための方法など韓国人の動向についても調査する。次に福岡・釜山間の既存アンケート調査を整理し交流の実態を把握する。さらに有識見者からのヒアリングや資料により現在の動向を把握する以下のような構成により実態把握を進めていく。二つのスタイルについては、詳細を後述する）

第Ⅲ章の構成



『二つのスタイル』とは

博多港から釜山港間の利用客は、2007年には約84万人を越え、昨年より約10万人増と留まることを知らない勢いである。この間における交流の活発さは新聞、テレビ、旅行誌、シティ情報誌などで盛んに喧伝されているとおり、特に天神、博多の都心部においては、韓国人の家族や韓国人グループを日常的に見かけるようになった。

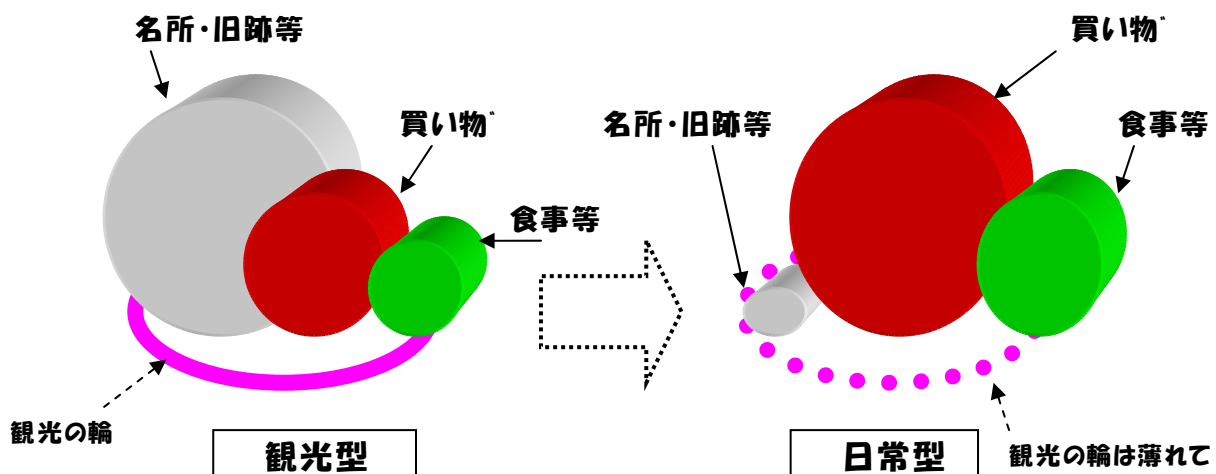
この研究のきっかけともなったのは、2006年の新聞記事であった。大きく二つのポイントに分けられるが、もしこの記事のような動きが日常化すれば、現状の右肩

上がりの状況が、今後、停滞、減少に転じようとも、現在の往来者数を確保できるのではと思えたからである。交流の活性化は往来者数の維持確保があってこそ可能である。人と人との行き来が長く続くことで日韓交流は益々活性化し交流関係から協力関係へ着実に進めるといえる。

【ポイント１：「日常ライフスタイル交流」】

ポイントの第一は「釜山でショッピングを楽しみ、ついでに晩ご飯のおかずを買って日帰りする福岡の主婦」や「福岡に行きつけの寿司屋があるため渡航する釜山市の会社経営者」の記事（西日本新聞 2006. 3. 7 掲載「釜山発海峡交流の現場で」）であった。

これは、福岡・釜山の圏域内では既に交流が日常化しつつあるという事実を伝えていた。観光でもなく買い物や食事のためだけが目的の「日常ライフスタイル交流」がこの圏域では行われて来ているとのことであった。（図Ⅲ－１参照）



図— 1 観光型から日常型へ（イメージ図）

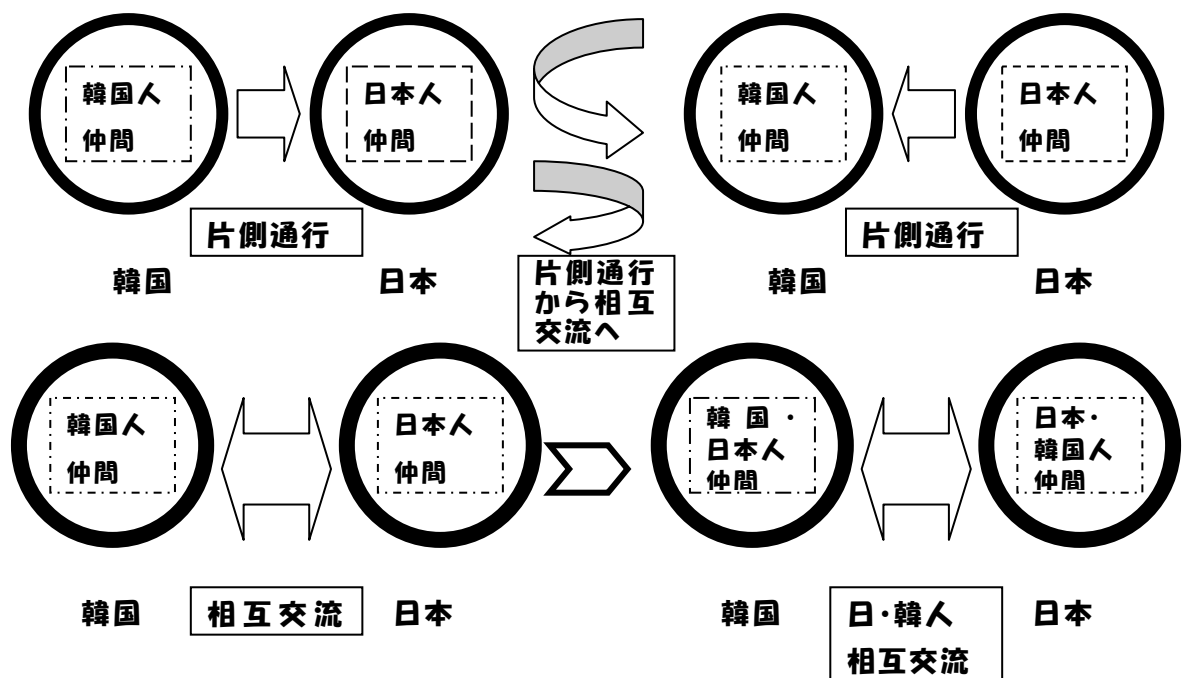
※食事等：食事、交流活動、その他を含む

【ポイント２：「市民交流活動スタイル」】

第二は「福岡には、2002年の日韓ワールドカップ開催時に福岡居住の韓国人と日本人とでつくった「福岡ちんぐの会」があるが、そのメンバーであった大学教授が、釜山に戻って居住する日本人と「釜山ともだちの会」を作り、昨年からはお互いの会同志で行き会う交流活動を行っている。」との記事（西日本新聞 2005. 10. 24 掲載「釜山から」）であった。日韓友好の会が自国だけの活動から、双方の国へ交流活動の場を広げた例である。特異な例と思われるが日韓往来のスタイルが変わってきたのが如実に示された例といえる。

交流スタイルとして、日本に興味を持った韓国人と韓国に興味を持った日本人が、始めはどちらかの片側通行から次第に両側通行の相互訪問スタイルとなるケースが一般的であるが、日本に住む日本人、韓国人との集まりと韓国に住む韓国人、日本人の集まりが、相互に交流し友好を高めていこうと進化した交流スタイルである。こういった市民同士の交流活動、草の根交流の活動スタイル「市民交流活動スタイル」がこの圏域では着実に増えてきているあかしでもあった。

日本や韓国のどの地域も及ばない、福岡・釜山の圏域特有の観光と言うより、食事や買い物、美容など1泊2日程度の「日常ライフスタイル交流」と趣味やスポーツなどを介した市民交流、草の根交流の進行による「市民交流活動スタイル」のエリアを形成し始めたのである。



図—2 日韓交流スタイルの変遷

安・近・短の恵まれた両市の環境の中で、これから益々この二つのスタイルが多く行われ、定着するようになれば、従来の観光、ビジネスと併せて人々の交流が途絶えることなく持続され、福岡・釜山圏域内での経済が活性化し、醸成し、将来の両都市発展につながるであろう。

それでは、新聞記事から日韓に関してどのような記事が取り上げられているのか種類毎に整理し、福岡・釜山間での日常交流圏二つのスタイルの実態を把握することとする。

○日常交流圏二つのスタイル

1. 「日常ライフスタイル交流」買い物や食事などに特化した目的での交流
2. 「市民交流活動スタイル」趣味やスポーツなどを介した市民主体の交流活動

1. 新聞記事からみた交流の実態

1-1. 目的

目的：新聞記事から日韓においてどのような記事が報道されているかを収集、分類し、日常交流圏の二つのスタイルに関する記事を拾い上げ、交流報道の実態を把握する。ただし、政治的な問題や犯罪記事などは除外する。

1-2. 方法

- 記事内容の種別をする。
- 日常交流圏の二つのスタイルに関する記事を拾い上げる。
- 記事内容を整理し、まとめる。
- 現状を把握し、分析する。

1-3. 新聞の種類と対象期間

(1) 新聞の種類

日本：西日本新聞、朝日新聞、毎日新聞、読売新聞、日本経済新聞（5社）

韓国：釜山日報、朝鮮日報（2社）

その他：上記新聞社のネット（HP）

※日本の新聞は朝刊、夕刊を含む。

(2) 対象期間

原則として、2007年4月1日～10月31日（7ヶ月）を対象とする。

なお、その後の傾向を見るため2007年の11.1から2008年2.29迄は対象期間内に掲載数が多かった西日本新聞記事のみを収集した。韓国の大統領就任の関係記事が多かった中で、できるだけ日韓交流に関連するもののみ適宜収集した。

1-4. 日韓関連新聞記事数等について

(1) 記事選定基準

日韓間において現に、文化、観光、芸術、スポーツなどの交流を行っているものと企業間や交通機関のサービス、乗客数などの発表について交流状況を紹介、PR等、周知するものとに分けて選んだ。エリア的には福岡～釜山間を主に、九州北部～韓国南部まで広げて収集した。なお、政治的なものや犯罪的なものは省いた。

(2) 新聞社及び日韓における記事掲載数

対象期間内に全部で149（同内容記事等を除くと140）件の記事を収集した。そのうち韓国側は少なく5件であった。

日本の新聞記事数144件を対象期間210日で除すと0.69件／日、7ヶ月で除すと20.6件／月となり、月に2／3以上掲載されている状況である。

(3) 新聞社ごとの記事数結果

日本側は、西日本新聞が6割を超える占有率であった。これは福岡の地方新聞であること毎週月曜日に釜山特集があること、2006年から引き続いて行われている「福岡・釜山フォーラム」会議などの関係が深いためだと推察される。しかし、韓国側は、釜山日報が1件で4件が朝鮮日報という結果であった。

このことから、韓国側および釜山側は、福岡、九州北部との交流関係について特に意識してはなく、関心も少ないようである。それに比べて福岡側は多彩な交流記事を掲載しており、記事数からいって積極的な報道姿勢が伺える。

表 1—1 日本の新聞記事数

日本の新聞	07.4.1～10.31
新聞社名	掲載記事数
西日本新聞	91
読売新聞	20
朝日新聞	17
日経新聞	11
毎日新聞	5
計	144

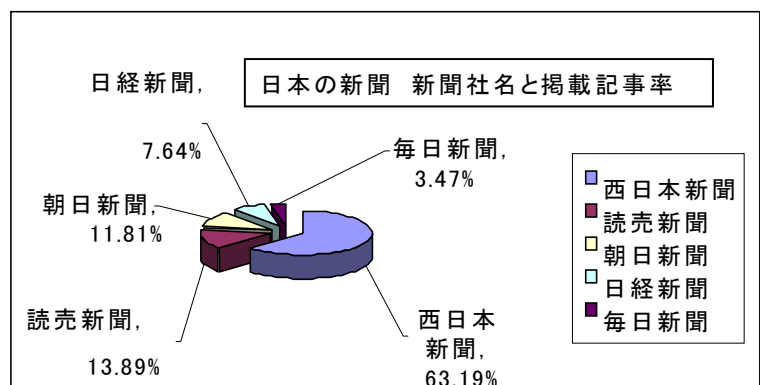


図 1—1

表 1—2 韓国の新聞記事数

韓国の新聞	07.4.1～10.31
新聞社名	掲載記事数
釜山日報	1
朝鮮日報	4
計	5

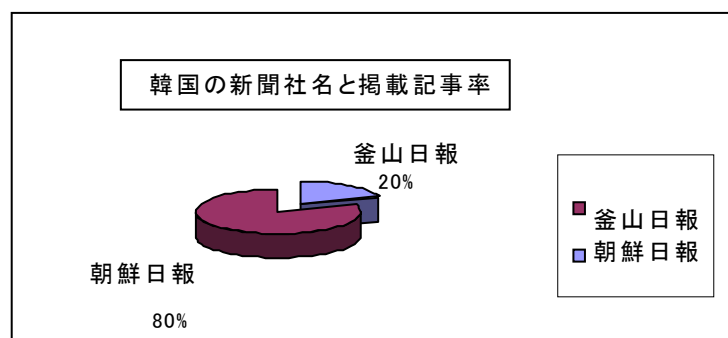


図 1—2

1-5. 掲載内容による分類

新聞記事内容は、観光、文化、芸術・芸能、ビジネス、教育、ボランティアなどと千差万別であり、観光と文化、文化と芸術、環境と会議など輻輳しているものが多く、一概に分けることが難しい状況である。そのため、観光、文化など14項目に分け、それぞれの記事内容から適宜「交流しているもの」と「交流しているもの以外」に大別し整理を行い件数のカウントをした。

表 1－3 新聞記事数と交流記事数

種類	全件数	交流件数	交流外件数
文化	27	23	4
観光	26	4	22
企業・ビジネス	19	4	15
行政	13	13	0
会議・シンポジウム	13	9	4
芸術・芸能	12	8	4
交通	12	0	12
教育	8	4	4
スポーツ	6	5	1
イベント	5	5	0
経済・金融	5	2	3
福祉	4	2	2
ボランティア	4	4	0
その他	6	0	6
計	160	83	77

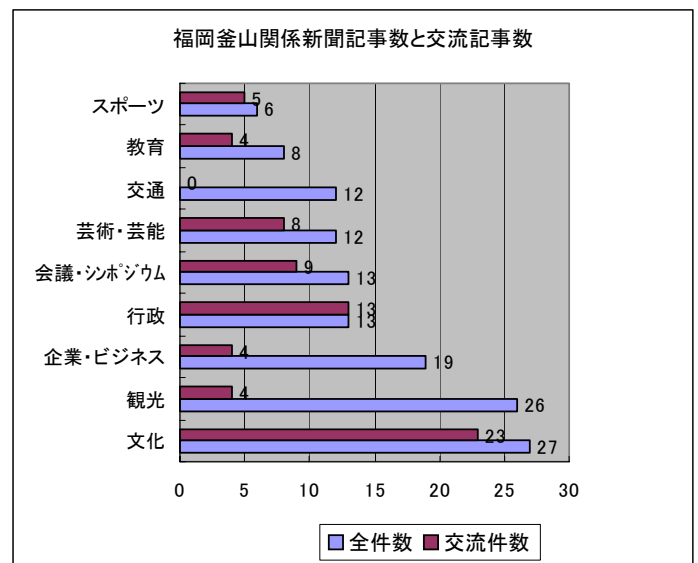


図 1－3

交流しているものは「観光交流、文化交流、芸術交流、観光・会議交流など交流活動と見なせるものを含む」とし、交流しているもの以外は、文化、観光、芸術などの例えば観光データ（往来者数、旅客ニーズ報道等）、マップ作成、ブーム記事（漢字語教育、中・韓語）、日韓に対する観光 PR、企業の紹介記事など直接に交流が絡んでいないものと分けて検討することとする。

なお、件数の計数については記事内容から適宜分けたが、どちらの要素も強く含んでおり、どちらかだけに振り分けることも適切ではないと判断しダブルカウントしたため 160 件となっている。（例：行政・スポーツ交流→行政とスポーツにカウント）

全件数の上位を見ていくと 10 件以上が 7 項目あり、中でも文化、観光が全件数の 1/3 を占め交流関連記事の通常パターンを示しているといえる。これに類似した会議・シンポジウム、芸術・芸能、イベントの文化関連事業を合わせると 83 件となり大半を占める結果である。また、企業・ビジネスや行政の数も 32 件と多く今後の交流活性化への期待をもてるものといえる。

続いて「交流しているもの」は、全件数 160 に対する 83 件で半分以上を占めている。これは月に割ると約 12 件となり 3 日に一度は日韓交流活動の記事が報道されていることとなる。

交流件数の内訳を見てみると文化、行政が上位を占め 34 件と全件数 83 件の約 4 割を占め、行政交流活動も地道に行われていることがわかる。また、企業・ビジネスは交流関連記事の記載は前表では 19 件と上位であり、今後の期待はもてるが交流活動になると 4 件しかなく交流活動への転換が課題である。

表 1—4 交流記事数

種類	交流件数
文化	23
行政	13
会議・シンポジウム	9
芸術・芸能	8
スポーツ	5
イベント	5
観光	4
教育	4
ボランティア	4
企業・ビジネス	4
その他	4
計	83

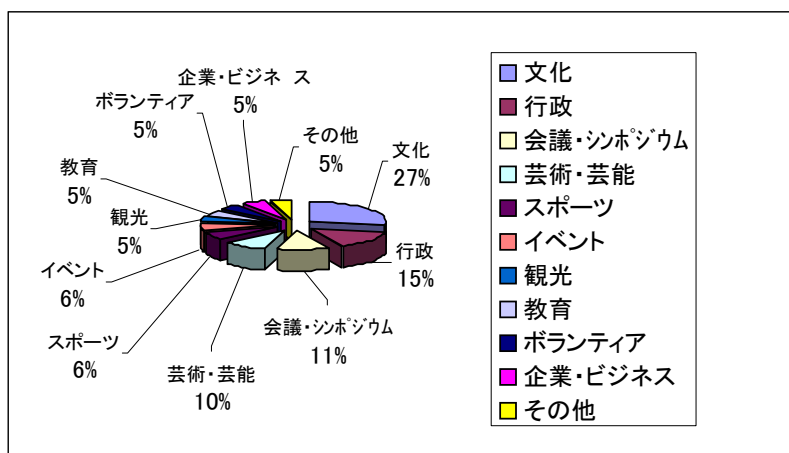


図 1—4 交流記事種類毎の比率

1-6. 交流記事内容の分析

(1) 仮説とのチェック

本研究のきっかけとなった「日常交流圏の二つのスタイル」から、仮説内容を見てみると「日常ライフスタイル交流」を推進するためには、「日常感覚で気軽に行き来ができる環境づくり」が、また、「市民交流活動スタイル」を推進するためには、「交流活動の促進と相互理解に基づいた密接な交流関係づくり」が当てはまる。このことから、仮説に沿って新聞記事内容をチェックしていくこととする。

仮説(1)「日常感覚で気軽に行き来ができる環境づくり」

→「日常ライフスタイル交流」

仮説(2)「交流活動の促進と相互理解に基づいた密接な交流関係づくり」

→「市民交流活動スタイル」

(2) 交流関連新聞記事の主なもの

「日常ライフスタイル交流」及び「市民交流活動スタイル」の抽出にあたって、今回の新聞記事には、大まかにどのようなことが書かれているのか見てみたい。福岡・釜山を主にした日韓全体に関して、また、日韓交流に関してどのような記事が掲載されているのか、現在の日韓関係の動向を大まかに掴み、交流活動の中身を見るためにも必要と思えるからである。そこで交流関連新聞記事の主なもののタイトルと概要を表にまとめ次記に示すこととする。(表 1—5 その 1～3)

表 1-5 新聞記事概要（交流活動）その 1

分類	タイトルと概要	種類	備考
学生交流 (大学)	①九産大と東亜大の「日韓観光特講」6 月来年 2 月、自国の町歩き観光の魅力づくり	観光・交流	西日本、4/15
	②宗像の日本赤十字九州国際看護大と韓国の赤十字看護大 5/28、研究者と学生の交流を図る、アジアでの災害救援活動、共同研究	教育・交流	毎日、5/29
	③初の共同授業：双方 7 人ずつの教員が順番に両大学で同じ内容の講義をする。九大と釜山大	教育・会議 交流	朝日、7/6
	(児童)		
市民交流 (草の根) (ボランティア)	①「日韓子どもシンポジウム 2007」10/6、小学 5,6 年生 10 人ホームステイ、対馬キャンプ	教育・交流 会議	西日本、5/5
	②日中韓の子ども環境塾に結集を、8 月韓国で開催、自然調査会や討論会も行う。東アジア子どもエコ未来塾	教育・交流	朝日、6/26
	①日韓文化交流会（西島伊三雄→植木とみ子）、茶道、香道、高取焼、市民らテグ市約 300 人と茶会	文化・交流	西日本、5/30
	②日韓ゆかりの地交流大会、朝鮮通信使が立ち寄った相島 6/10	文化・交流	朝日、6/8
	③茶道交流 韓国茶道協会と福岡茶道文化連盟（芦刈 茂）	文化・交流	毎日、8/22 西日本、7/16
	①花を通じた友好親善；日韓友好親善やぶつばき交流会、大牟田市・全羅南道長興郡。会員約 20 人	文化・交流	西日本、5/29
	①浜辺清掃、志摩町野北の砂浜 5/12、語学語交流、伽椰外国語学院ら地元約 60 人とポスコ、大学生ら 17 人	ボランティア・交流	読売、5/13
行政交流 (研究機関)	②海岸のごみ拾い、対馬市、釜山外語大学生約 100 人と地元ボランティア、環境保全と交流が目的。	ボランティア・交流	朝日、5/27
	①福岡市議会と釜山市議会交互に訪問、2005 年から始まる、5/31 釜山市議団 15 人来福。	行政・交流	西日本、5/31
	②鹿島ガタリンピック―5/27、韓国高興郡の選手団 16 人のうち 5 人参加	行政・交流	西日本、5/15
	③日本の生涯学習を紹介、日中韓生涯学習セミナー、釜山市平成教育院、福岡県立社会教育総合センター	教育・交流	西日本、5/28
ビジネス交流	①販売提携―九州エレクトロニクスシステムと韓国のマン・アンド・テクノロジー半導体検査装置のアジア市場をねらった販売提携	企業・交流	日経、6/2

表 1-5 新聞記事概要（交流活動）その 2

分 類	タイトルと内容	種類	備考
イベント交流 (パレード) (スポーツ)	①仮面劇；「第 10 回晋州タルチュム（仮面劇）フェスティバル」 6/7～10 日中韓の仮面劇の研究者が集うイベント、仮面劇を通した三国の文化交流	芸能・交流	西日本、5/6
	②朝鮮通信使－400 周年日韓市民パレード 5/5 釜山市日韓総勢約 2000 人参加	文化・交流	西日本、5/6
	③漫オ－お笑いコンビ「チング」韓国語でコント 5/11 ソウル単独公演	芸能・交流	西日本、5/8
	④「ストーンウォーク」－戦争犠牲者慰霊、釜山から版門店へ行進	イベント・交流	朝日、6/2
	⑤国境マラソン IN 対馬 7/8、1000 人以上の参加あり。	スポーツ・交流	西日本、5/30
	⑥漫画－「日韓まんがフェスティバル」デジタル漫画作品募集、日韓両国 8 自治体共催 8/25、26	文化・交流	読売、7/27
	⑦野球観戦－巨人の李選手応援ツアー（試合観戦）、50 席+100 席、JR 九州高速船企画商品	観光・ビジネス・交流	読売、6/13
	⑧美術－17 年ぶり日韓現代美術展 6/14～19、福岡アジア美術館、「福岡日韓現代絵画交流協会」とソウルの「オリジン絵画協会」日本 42 人、韓国 61 人	芸術・交流	読売、6/14
	⑨朝鮮通信使 400 周年、日韓学生 35 人ソウル～釜山を歩く。立命館アジア太平洋大学生 21 人	文化・交流	日経ネット、8/14
	⑩関釜親善陸上競技大会－11 年ぶりに復活映画「チルソクの夏」がきっかけとなる。	スポーツ・交流	西日本、7/19
	⑪少年野球親善試合－宗像市選抜チーム 29 人韓国金海市へ。	スポーツ・交流	西日本、7/21
会議 (シンポジウム)	①朝鮮通信使 400 周年国際シンポジウム－日韓研究者 80 人（うち日 10 人）、筆談交流	文化・交流	西日本、5/21
	②福岡－釜山フォーラム、海峡圏共生発展を探る。2009 年友情年宣言。両都市の友好アピールを行う。	交流・会議	西日本、9/2
	③日韓首長唐津に集結。海峡沿岸知事サミット。ローカル外交新段階へ前進、実利意識し構築：新エネルギー協力視野拡大	交流・会議	西日本、10/24

表 1-5 新聞記事概要（交流活動以外）その 3

分 類	タイトルと内容	種類	備考
教 育	①日本学－釜山夜間大学院「日本学」を学ぶ	教育	西日本、4/30
	②漢字学習－韓国漢字ブーム、検定試験受験者約 90 万人、日中韓交流に必要	教育	西日本、4/30
	③共同研究－日韓両国の学者ら日本村歴史探る、東亜大（下関市、釜山市）	観光・歴史	朝日、5/19
	④高校外国語－1995 年の 73 校から 2005 年には、約 4 倍の 286 校に急増	教育	読売、7/11

映 画	①釜山アジア短編映画祭－5/16～19、慶星大、8カ国 60 本（応募 14 カ国、約 600 本）	文化・映画	西日本、4/30
サービ ス	①宿泊施設－韓国人宿泊客 JR系ホテル－ハウステンボスジェイアール 全日空ホテル、韓国人客向けサービス向上策、 宿泊者に占める韓国人比率 04 年度 5%から 06 年 度 16%へ	観光・ビジネ ス	日経、5/10
交通機 関	①地下鉄とバス－釜山市の市内バスと地下鉄 の乗り換え割引サービス ②大韓航空が格安参入 6/4、2－3 年以内に ③トンネル－日韓海底トンネル建設構想 5/14 国 際シンポ、全長 209～231 キロ ④韓日トンネルの行方は工事費 60～100 兆ウォ ン、工期 15～20 年	交通 交通・企業 交通・会議 交通	西日本、5/14 日経、6/5 読売、6/4 西日本、7/9
観光デ ータ	①日韓航路初の 100 万人、2006 年度九州・山口。 前年度比 13.4%増の 10 万 7 千人増。 ②日韓高速船 8 月の乗船人員過去最高 7 万 7683 人。単月として過去最高記録。	観光・デー タ 観光・デー タ	毎日、6/30 読売、9/6
地図の 作成	①福岡マップ作製「アジア・ユース・カルチャー・ センター」韓国語版	観光	読売、5/6

表作成にあたり交流関連記事の傾向を読み進めるうちに、福岡・釜山間の特徴と見える将来の日常交流圏形成を担う若者（学生、児童など）の記事が目に着いた。そこで、学生・児童、市民、行政など交流活動に携わる人の観点から分類し直し新聞記事（交流活動）その 1、2 にまとめた。併せて交流活動以外についても新聞記事（交流活動以外）その 3 としてまとめた。

ここでは、交流活動全交流件数 83 のうち、学生（小中高大）、市民、行政、イベント・スポーツ、会議・シンポジウム、ビジネスに分類し傾向をみてみる。

表 1－6 交流活動の分類

分類	件数
学生・児童	19
行政	13
市民	11
イベント・スポーツ	10
会議・シンポ	9
ビジネス	4
その他※	17
計	83

※演劇、観光交流ツアー、
個展、文化紹介など

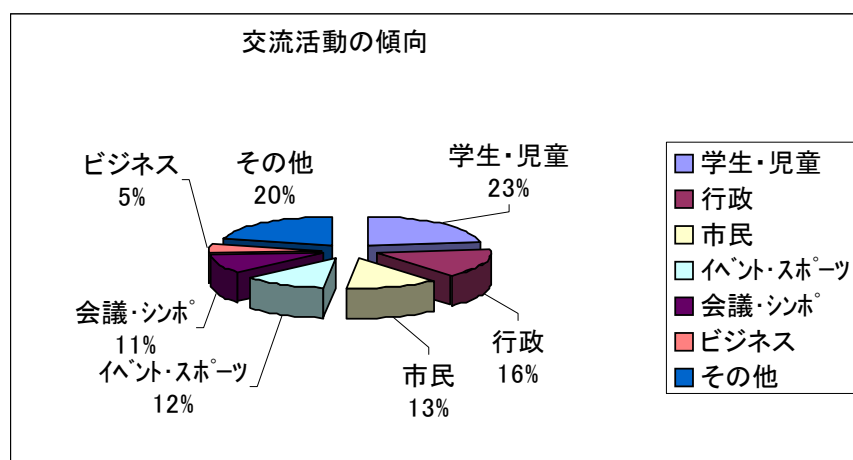


図 1－5 交流活動の傾向と比率

以上の表の内容を見てみると、多くの事柄が積み重なって日韓交流を形づくっているのがみえる。中でも日常交流圏形成づくりに欠かせない学生・児童、若者の動き（23%）、市民同士の動き（13%）、行政の地道な動き（16%）、その3つが絡んだイベント・スポーツ（12%）、会議・シンポジウム（11%）の記事があり、少なくともあるがビジネスの記事も含めると全体の大半を占める。これは将来の福岡・釜山圏域の醸成に向けて期待がもてる状況といえる。

なお、チャート図を見るとビジネス交流を除いた学生・児童、市民、行政の交流活動のバランスはほぼ良いため、ビジネス交流活動の奮起があれば総合的なバランスもよくなり一層の交流活性化が図られ、往来者数の持続にもつながるといえる。

（３）新聞記事の分析

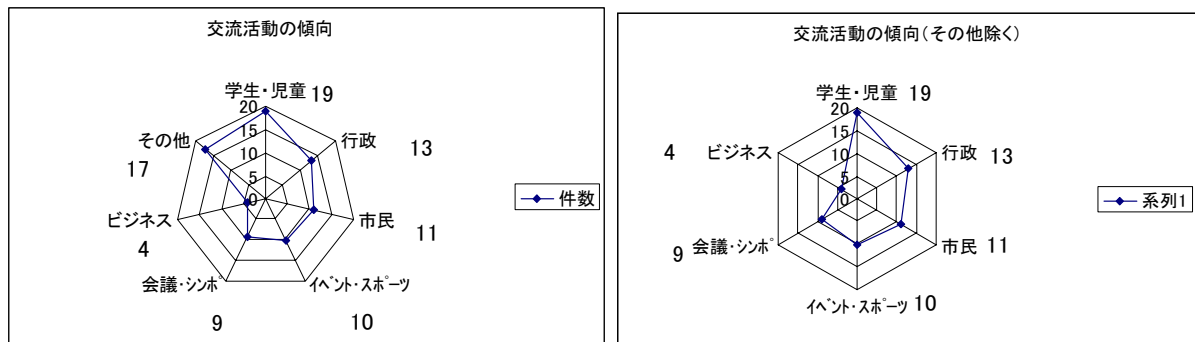


図 1—6 交流活動傾向チャート図（左はその他含む、右はその他除く）

①日常ライフスタイル交流に関する記事の抽出

新聞記事から、対象期間内に4件、以後2件の計6件の日常ライフスタイル交流に関連する記事を抽出した。（表1—9その1～4）

表 1—7 新聞記事概要その1

	新聞記事概要	キーワード	備考
1	韓国から気軽に九州：観光・買い物客が急増 日本の西端・九州と韓国の間で人の行き来が急に増えている。「日韓海峡交流圏」が日常の姿になってきた。 ・九州は4回目「近いから休みにすぐ来られる」。乗船前には天神で豚骨ラーメンを味わった。高速船で釜山までは3時間。自宅までも夕食に間に合う距離。（韓国人教師、男、57才） ・福岡市の百貨店(岩田屋)では、韓国人客の2006年度買い物額が免税手続き分だけで前年比8割近く増えた。案内スタッフは韓国語を勉強。「若い人はファッションに関心が強	・韓国から気軽に九州 ・「日韓海峡交流圏」が日常の姿に ・自宅までも夕食に間に合う距離 ・買い物額が免税手続き分だけで前年比8割増 ・案内スタッフは韓国語を勉強	朝日新聞 2007.7/5

	い。売り場や店を案内したり、お土産の相談にのっている。」（案内スタッフ、女、32才） ・JR 博多駅そば 100 円ショップ(ザ・ダイソー)では、「韓国のガイドブックに取り上げられたようす。閉店アナウンスは韓国語でも流している」（運営担当者、男） ・福岡市内の商店街などで韓国人の客はいまや日常の光景。 ・観光、消費を主役に「国内感覚で気軽に行き交う日常交流圏」が現実化した。（福岡アジア都市研究所、男） ・「東アジアで、これだけの規模の双方向は初めてだろう。九州へは6割程度がリピーターでは」（九州産業大教授、男） ・「東アジアとの交流で地域が自立するモデルケースになりうる」（西南学院大教授、男）	・若い人はファッションに関心が高い ・100 円ショップ ・閉店アナウンスは韓国語でも流す ・韓国人の客はいまや日常の光景 ・「国内感覚で気軽に行き交う日常交流圏」が現実化 九州へは6割程度がリピーター ・交流で地域が自立するモデルケース	
--	---	--	--

表 1－7 新聞記事概要その 2

	新聞記事概要	キーワード	備考
2	初の共同授業九大釜山大：今秋から半年教員往来、同内容の講義 ・「未来志向の日韓関係」をテーマに初の共同授業に取り組む。双方7人ずつの教員が順番に両大学で同じ内容の講義を行う。国境を超えた同時代的な問題意識を学生たちに共有させる。 ・福岡と釜山は住民の往来が急増し、「通勤や買い物が可能な『一日生活圈』が到来しつつある」とみる。両大学が協力して、次世代交流を担う人材を育てる。	・共同授業 ・教員往来、同内容講義 ・国境を超えた同時代的な問題意識を学生が共有 ・「通勤や買い物が可能な『一日生活圈』が到来	朝日新聞 2007.7.6
3	ウォン高円安順風逆風：九州への旅行者急増 ・韓国最大手の旅行会社ハナツアーによると釜山発の2泊3日の九州ツアーと韓国内のツアーの値段はほぼ同じである。（約5万円から）そのため、「20歳代の若年層もウォン高で日本旅行を楽しめる環境になった」という。 ・福岡市の百貨店(岩田屋)では「化粧品やブランド品の買い物に20万円ほど使う韓国からの観光客もいる。毎月来店するリピーターも増えている」という。	・国内、九州共ツアー料金が同じ ・20歳代の若年層も日本旅行を楽しめる環境にある ・化粧品やブランド品の買い物に来る ・リピーターも増えている	読売新聞 2007.7.21
4	韓国ゴルフ半額化計画：九州ツアー客減を懸念 ・韓国のゴルフ場利用者は1780万人(2005年)と、10年前の2倍に増加。日本には5万2千人あたりに1つのゴルフ場があるが、韓国は19万3千人あたりに1つ。プレー料金も日本	・ゴルフ場利用者は1780万人 ・韓国語による接客	朝日新聞 2007.8.8

	に出かけてプレーするより約 1～3 割高い。 ・ 関東、関西からの客の減少を受けて 2003 年から韓国人ゴルフ客の受入開始。以来、個人客を狙って韓国語による接客サービスをの充実を心掛け、リピーターの獲得に成功。韓国人ゴルフ客の再訪率は 48%。	サービスをの充実 ・ リピーターの獲得に成功 ・ 韓国人ゴルフ客の再訪率は 48%	
--	--	---	--

表 1－7 新聞記事概要その 3

	新聞記事概要	キーワード	備考
5	九州観光買い物も人気：レンタカーに英語ナビを ・ 「ウォン高で買い物目的の旅行者も増えており、マリアノアシティ福岡や鳥栖プレミアム・アウトレットが大人気だ」（韓国人向けサイト九州路社長） ・ 九州路での旅館予約泊数は 2007 年度は 1 万泊を超える見込みで、2005 年度の 10 倍に増えた。韓国人が週末を九州で過ごすライフスタイルが定着しつつある。（同上） ・ 九州路はレンタカー代理店業務も行っているが、日本のカーナビは日本語サービスだけ。韓国のカーナビのように英語版があるともっといろいろな場所に行けるのだが。 ・ 韓国人に人気がある湯布院の宿は、外国語ができない主人が身振り手振りで日本のマナーや文化を教えてくれるから、リピーターが増えている。言葉よりもてなしの心が大事だ。（同上）	・ 買い物目的の旅行者増(アウトレットが大人気) ・ 韓国人の週末を九州で過ごすライフスタイル定着 ・ 日本のカーナビに英語版を ・ リピーターが増 ・ 言葉よりもてなしの心が大事	西日本新聞 2007.11.30
6	韓国の空新規参入続々：本命は日本・中国路線、拠点 は 地方都市 価格破壊で攻勢 ・ 韓国航空業界で新規参入が相次いでいる。空の価格破壊で攻勢をかけ、日本や中国などの近距離国際線への参入も狙う。 ・ 釜山市に本社を置く嶺南(ヨンナム)エアー 11 月に事業免許を取得。「仁川まで行かずに地元から直接、日本へ行ける航空会社」を掲げる。また、地元企業十社が出資して釜山国際航空を設立（2007.8 月）。 ・ 韓星(ハンソン)航空(2005.8)、運航当初から大手 2 社(大韓航空、アジアナ航空)の運賃の四割程度に設定。また、済州航空(2006.6)が参入。 ・ 韓国建設交通省は「国内線を 2 年以上、2 万便以上運航、死亡事故無し」とする方針を発表。	・ 価格破壊で攻勢 ・ 韓国航空業界で新規参入 ・ 近距離国際線への参入も狙う	西日本新聞 2007.12.17

表 1-7 新聞記事概要その 4

	新聞記事概要	キーワード	備考
7	“遠征ショッピング 1泊3日” 同行取材 「大型の旅行カバンを持って有名ブランドのショッピング・・・」 “これでも足りません” ・2007 年 7 月 14 日午前 7 時東京都新宿伊勢丹デパート前には、営業開始 3 時間前から買い物客が長い列をつくっていた。約 1500 名の韓国人客は明け方 5 時 40 分羽田空港から降りるやいなや直行した。P C バン（インターネットカフェ）で日本がセール期間である情報を聞いて来日した。 ・買い物だけが目当ての韓国人買い物客が日本に押し寄せている。韓国にはないオリジナルの新着商品が簡単に見つかる上に、ウォン高によって日本内のブランド価格が韓国内の価格よりさらに安くなったためである。 ・「2 年の間に 4 回も日本『夜の鬼旅行』（金曜日の夜出発、月曜日明け方に帰国する短期海外旅行）に行ってきた。『その都度周囲の人に頼まれてハンドバッグや服などを買って来た。』韓国人、女性（38 歳） ・週 5 日勤務制と共に外国へのショッピングブームが流行、国内旅行社は週末毎に仁川空港と羽田空港を往復するチャーター便を運行している。（金浦～羽田より安い。日本航空チャーター便利用で 260 席が常に満杯）予約の大部分は 1 ヶ月前に終わる。買い物の主目的であるハナツア東京自由旅行商品の利用客は 2003 年 295 名から去年 5278 名で 3 年の間に 17 倍以上増えた。 ・買い物に来る人は何年か前までは担商（かつぎしょう）が大部分であったが、今は主婦、会社員、学生達までに幅広くなっている。 ・日本のショッピングガイドによると世界最高のブランド市場である日本で韓国人客は中国人と共にお得意さまとして認識されている。	・インターネットカフェで日本のセール期間情報を聞き来日 ・買い物だけが目当て ・『夜の鬼旅行』（金曜夜出発、月曜日明け方帰国の短期海外旅行） ・週末毎の仁川～羽田間往復チャーター便の運行 ・買い物が主目的 ・買い物客は主婦、会社員、学生達 ・韓国人客は中国人と共にお得意さま	朝鮮日報 2007.7.18

以上のことから、日常ライフスタイル交流に関しては、次のことが整理できる。

○旅行目的は観光から買い物目当てにシフトしている。

・韓国人は、福岡のデパートや、マリノアシティ福岡、鳥栖プレミアム・アウトレットなどに化粧品やブランド品の買い物に来ている。

○リピーターが増えている。

・若い人は、ファッションに関心が強く、デパートなど毎月来店するリピーター

も増えている。

○2泊3日で約5万円、短期で低料金。

・韓国内旅行費と九州ツアーの料金もほぼ同じなため、若い人も気軽に往来できる環境であり、海外旅行というより国内旅行感覚である。

○ゴルフ利用者も多く、リピーターも多い。

・韓国より、約1～3割料金が安く、ゴルフ場も多いため、韓国人ゴルフ客の再訪率は48%でリピーターが多い。

○韓国人の週末を九州で過ごすライフスタイルが定着。

・九州路の旅館予約サイト、2007年度は1万泊で2005年度の10倍を超える見込みである。

○共同授業による教員の往来、学生の日韓意識の共有。通勤や買い物が可能な一日生活圏が到来。

・教員往来、同内容の講義を行う。国境を越えた同時代的な問題意識の共有で信頼関係が増す。

○新たな交通手段、福岡・釜山間へ低価格航空事業者参入。

・韓国航空業界で新規参入相次ぐ。空の価格破壊で日本や中国などの近距離国際線への参入も狙う。往来者数の容量拡大が可能である。

よって、2泊3日の低価格（約5万円）で、女性は買い物。男性もゴルフに出掛けており、双方ともリピーターが増えている。また、共同授業など大学間での往来により、より身近な一日生活圏が到来しつつある。さらに、低価格の飛行機が参入すれば往来者数の拡大に繋がり、日常交流圏形成が加速するといえる。

②市民交流活動スタイルに関する記事の抽出

新聞記事から、対象期間内に10件、同じ内容記事や追加記事を整理すると8項目の市民交流活動スタイルに関連する記事を抽出した。新聞記事概要とキーワードを下記表に整理する。（表1－10その1～4）

表1－8 新聞記事概要その1

	新聞記事概要	キーワード	備考
1	浜辺清掃で日韓交流 語学勉強する市民参加 ・志摩町野北の砂浜で、韓国語を学ぶ地元の約20人と、韓国で日本語を学ぶ会社員や大学生ら18人が、ごみを拾って交流する。昨年7月に続く2回目の取組。 ・12日午前10時半から、日本側の参加者と2人1組の形で、漂着するハングル表記のごみなどを1時間ほど分別収集する。お互いに相手の母国語を使いながら交流を深める。	・環境：ボランティア ・ごみを拾って交流 ・相手の母国語を使	西日本新聞 2007.5.11 前原市志摩町（芥屋の幣の浜） 日本側：前原市、福岡市で韓国語を学

	・交流は3年前、地元で韓国語教室を開いてる男性のホームページがきっかけで POSCO や全南大学で日本語を教えている順天大の講師が関心を持ち「交流して語学力を高め合いませんか」とメールを送った。 自国の漂着ゴミ拾わせて 韓国市民ら砂浜を清掃 住民と交流深める ・清掃後は近くの公民館で主婦たちが手料理で韓国の会社員をもてなし、交流を深めた。 ・「韓国人に大半が、韓国のゴミが日本に漂着していることを知らないはず。隣国同士互いにもっと行き来して、ゴミを拾う活動を広げたい」韓国人、男性（41歳） ・「観光ではなく、ゴミ拾いをしたいという気持ちうれしい。今秋には、韓国に海岸を清掃しに行きたい」日本人、男性 韓国語学院院長（43歳）	いながら交流 ・交流して語学力を高め合う ・手料理で韓国の会社員をもてなし ・隣国同士互いにもっと行き来して、ゴミを拾う活動を広げたい ・観光ではなく、ゴミ拾いをしたいという気持ちがうれしい	ぶ人や地元のサーファー 朝日新聞 2007.5.13 韓国人；17人、日本人約60人参加
--	--	--	--

表 1－8 新聞記事概要その2

	新聞記事概要	キーワード	備考
2	海峡の悩み日韓で一掃 対馬・ごみ拾い ・韓国などからの漂着ゴミに悩まされている長崎県対馬市で 26 日釜山外国語大学の学生約 100 人と地元ボランティア約 160 人が海岸のゴミ拾いをした。 ・約 4 時間で拾ったゴミは 1 立方メートルが入る袋で約 300 袋に達した。 ・「韓国のゴミがあって申し訳ない。これからは、他の人たちにどんな影響があるのかを考えて行動したい」同大 1 年（18 歳） ・日韓合同のごみ拾いは環境保全と交流を目的に始まり、今年で 5 回目である。	・学生約 100 人と地元ボランティア約 160 人 ・海岸のゴミ拾い ・日韓合同のごみ拾いは環境保全と交流を目的に今年で 5 回目	朝日新聞 2007.5.27
3	日韓交流 7 年ぶり復活 福岡市の有志らテグ市で茶会 ・茶道、香道など日本の伝統文化を通じた福岡市と韓国の市民交流が 7 年ぶりに復活した。 ・故西島伊三雄（グラフィックデザイナー）さんが提唱し、韓国に訪問団を送っていたが、西島さんの没後は交流も途絶えた。 ・訪問団の復活を呼び掛けたのは茶道・南坊流理事と香道・志野流の男性。「民間交流は韓国に一番近い大都市福岡市だからこそできる。文	・日本の伝統文化を通じた市民交流 7 年ぶり復活 ・民間交流は韓国に一番近い大都市福岡市だからこそ	西日本新聞 2007.5.30 今回の訪問団：茶道や香道、高取焼窯他に 20 人。

	化を通じて日韓関係をホットにしたい」 ・テグ市の桐華寺で、韓国茶道関係者や市民ら約 300 人とともに茶会を開いた。 ・「隣国同士の交流の輪を福岡から広げようという西島さんの遺志を市民レベルで引き継ぎたい。息の長い交流に育てていきたい」日韓文化交流会団長、女性。	できる ・遺志を市民レベルで引き継ぎたい。息の長い交流に育てていきたい	
--	---	--	--

表 1－8 新聞記事概要その 3

	新聞記事概要	キーワード	備考
4	<u>花が取り持つ国際交流 日韓友好親善やぶつばき交流会</u> ・「仕事一本で生きてきた。定年後は自分が楽しみながら、みんなの役に立ちたい」思い立ったのが国際交流だった。男性（62 歳） ・「花が取り持つ縁だったんですよ」大牟田市の花はヤブツバキ。韓国全羅南道長興(チャンフー)郡の花はつばき。「花を通じた友好親善」である。 ・会員は主婦ら約 20 人。昨年 7 月には帝京大留学のソウルの女子学生のホームステイを受け入れた。	・定年後は自分が楽しみながら、みんなの役に立ちたい ・花を通じた友好親善 ・ホームステイを受け入れ	西日本新聞 2007. 5. 28
5	<u>「ゆかりの地交流、新宮でも」朝鮮通信使が立ち寄った相島</u> ・日韓のゆかりの地を結ぶ交流大会を開こうと住民らが会を旗揚げした。「両国の友好に重要な役割を果たした地域の歴史を多くの人に知ってもらい交流をさらに深めたい」10 日には韓国からもゲストを招き、島の関連史跡を歩くフィールドワークや講演会を開く。 ・通信使を接待したと伝えられる。島民が苦心して築いた石積み波止場は今も島に残っている。 ・1995 年ゆかりの地の住民らが「朝鮮通信使縁地連絡協議会」を結成。各地が持ち回りで毎年、地域交流大会を開き、シンポジウムや通信使パレードに取り組んでいる。 ・「交流大会を実現する会」が発足。会には「チェビの会」、「日本コリア市民交流ネットワーク福岡」、「日本コリア協会・福岡」などのグループが参加。2010 年秋の開催を目指す。 <u>朝鮮通信使ゆかりの地「相島で日韓交流大会を」 10 年開催へ「実現する会」発足</u> ・「大会は島の歴史的遺産を多くの人に知ってもらうチャンス」発起人、男性。	・ゆかりの地交流 ・両国の友好に重要な役割を果たした地域の歴史を多くの人に知ってもらい交流をさらに深めたい ・韓国からもゲストを招き、島の関連史跡を歩く ・各地持ち回りで毎年、地域交流大会を開き、シンポジウムや通信使パレードに取り組む ・島の歴史的遺産周知のチャンス	朝日新聞 2007.6.8 毎日新聞 2007.8.22

表 1－9 新聞記事概要その 4

	新聞記事概要	キーワード	備考
6	日韓で茶道交流 韓国茶道協会 26 周年記念 茶文化の違い味わう ・釜山市の釜山女子大・茶村文化館で、福岡茶道文化連盟の表千家と煎茶道藤陰流の二流派約 30 人が参加、日韓の茶道交流を繰り広げた。 ・2001 年から福岡文化連盟参加。それを機に釜山市側も福岡市を訪問してお点前を披露し合うなど交流を続けている。近年、釜山でも日本の流派の教室が開かれるなど関心が高まっている。	・日韓の茶道交流を繰り広げる ・相互訪問し、お点前を披露し合うなど交流を続ける	西日本新聞 2007.7.16
7	茶道で日韓文化交流 久留米市で久留米、木浦 ユネスコ協会 ・久留米市ブリジストンクラブで、文化交流のため同市を訪れている木浦ユネスコ協会メンバー 6 人と「日韓茶道交流会」を開いた。 ・両ユネスコは 1993 年に姉妹協会として提携し、相互交流を続けている。「韓国の茶道を通して、年上の人を大切にする儒教の精神も学んでいます」ユネスコ協会事務局長、女性（67 歳）	・相互交流を続ける ・韓国の茶道を通して、儒教の精神も学ぶ。	西日本新聞 2007.8.5
8	日韓でバレエ交流 釜山から出演者 10 人招待 ・日韓のバレエリーナが共演する合同発表会が 24 日久留米市市民会館で開かれる。 ・久留米市のアサバレエアカデミーと釜山バレエアカデミーは 2006 年から交流している。互いの地でホームスティやバレエの練習を通して技術を磨き、相互理解を深めてきた。 ・公演にはアサバレエから 50 人、釜山から 10 人が参加。 ・「バレエは言葉がいらず、文化交流に最適。敷居が高く見られがちだが、気軽に楽しんでもいい」演出を手がける男性（71 歳）	・日韓のバレエリーナが共演する合同発表会 ・互いの地でホームスティやバレエの練習を通して技術を磨き、相互理解を深める。 ・言葉不要の文化交流	西日本新聞 2007.6.21

以上のことから、交流活動スタイルに関しては、次のことがいえる。

○環境保全と交流：ゴミ拾いボランティアによる市民交流活動。

・韓国などからの漂流物やゴミを観光ではなく、ゴミ拾いをしたいという気持ちから来福。

・相手の母国語を使いながら交流を深め、隣国同士互いにもっと行き来して、ゴミを拾う活動を拡げていきたい。

- 日本の伝統文化（茶道や香道、高取焼窯）を通じた市民交流
 - ・日本の伝統文化を伝え、相互理解を図るために故西島氏が行っていた市民交流を7年ぶり復活させた。遺志を市民レベルで引き継ぎ、息の長い交流に育てるもの。
- 故郷の花を通じた友好親善による市民交流（草の根交流）
 - ・定年後は自分が楽しみながら、みんなの役に立ちたいと一念発起して、国際交流を始める。
 - ・地元での韓国語勉強会や韓国料理、相手方訪問やホームステイの受け入れも行う。
- 朝鮮通信使ゆかりの地交流
 - ・両国の友好に重要な役割を果たした地域の歴史を多くの人に知ってもらい交流をさらに深めるための市民交流。
 - ・地域交流大会を開き、シンポジウムや通信使パレードに取り組む。
- 日韓の伝統文化（茶道）による市民交流
 - ・日韓の茶道交流を繰り広げる。相互訪問し、お点前を披露し合うなど交流を続ける。また、韓国の茶道を通して、儒教の精神も学ぶ。
- バレエによる市民交流
 - ・日韓のバレリーナが共演する合同発表会を相互に行う。
 - ・互いの地でホームステイやバレエの練習を通してお互いが技術を磨き、相互理解を深める。言葉不要の文化交流である。

よって、日本の伝統文化を伝えるための交流活動から、日韓で共通の趣味や活動を通じた交流活動、また、ゴミ拾いなど環境保全のためのボランティア活動を通じた交流活動など、市民交流の活動は個人の一念発起もあれば、サークル、協会、団体同士の交流活動と着実に裾野を拡げているといえる。

2. 文献・資料から見た交流の実態

2007年通期には訪日韓国人数が訪韓日本人の数を初めて上回る可能性が出てきた（JNTO2007.7.27発表）という報道記事があったように日本全体でも韓国人訪日人数の勢いは止まらないようすである。既に福岡・釜山間の船舶利用客においては2005年には日韓利用客数ほぼ同率であったが、2006年には日韓で4:6と逆転されている。

この項では、韓国人観光客の動向に焦点をあてて、韓国人旅行客の増加の要因や旅行客を増やす方法などで韓国人の動向を把握するものとする。また、本研究で行う高速船やフェリー利用客のアンケート調査結果の事前把握として既存アンケート調査の概要をまとめるものとする。

2-1. 韓国人観光客増加の要因1.（一般論として）

（1）近年のウォン高が強く影響している

日本向けツアー価格の低下、更には日本での買い物に割安感が増し、ショッピング

ング目的の観光客の増加をもたらしている。

(2) 短期滞在査証取得の免除

2005 年愛知万博を契機に実施され、2006 年 2 月に恒久化された。

(3) 段階的な週休 2 日制の導入

余暇時間の増加

(4) 航路の増便

九州で韓国人観光客が増加している大きな理由である。交通アクセスが飛躍的に向上している。

2-2. 韓国人旅行客増加の要因 2. (流通構造の変化として)

(1) 訪日韓国人ツアー商品の流通構造が変化

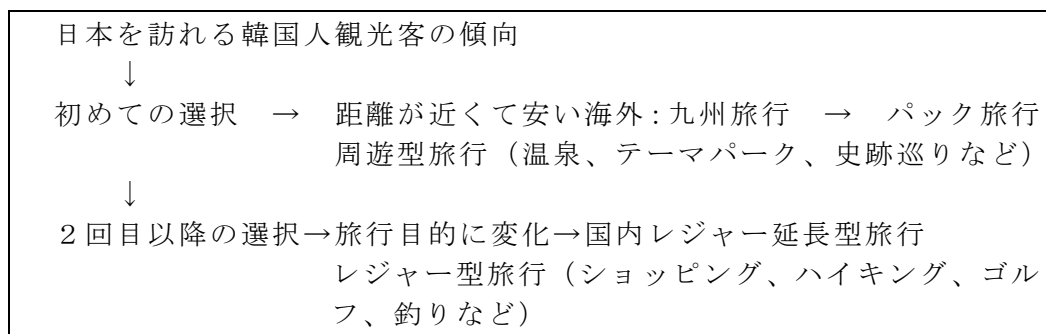
パックツアーは、商品を企画して主催するホールセラーと商品を消費者に販売するリテーラー（ホールセラー兼用が多い）、宿泊や輸送、飲食、観光などを供給するサプライヤーとそれらを手配するランドオペレーターで構成される。

IMF 前は、韓国側に日本の事情に詳しい旅行会社が少なく、日本の大手旅行会社に手配を依頼していたため、韓国及び日本のランドオペレーターのマージンもプラスされる高コスト構造であった。(当時の 2 泊 3 日ツアーの中心価格は 6 万円)

しかし、1997 年の IMF ショックによる海外旅行者の激減と大手旅行者の撤退の中、訪日韓国人ツアーのノウハウを多少なりとも蓄えてきた韓国側のランドオペレーターが、日本側のサプライヤー（主にバス会社とホテル）との直接取引に乗り出すようになりツアー価格の低下（2 泊 3 日のツアーの中心価格が 3 ～ 4 万円台となり、中には 2 万円を切る格安ツアーも登場）に繋がったことが、韓国人旅行客が増えきた要因となった。また、韓国経済の立ち直りも予想以上に早く、1998 年末から海外旅行者数が増加に転じたことも要因となった。

2-3. 韓国人の消費を増やす対策

(1) 旅行形態の変化にあった対策を行う（傾向対策）



（２）韓国人の消費の現状と課題

【現状】

- ①訪日韓国人ツアーでは、最終日に博多港へ戻る前に福岡市内でショッピングの時間をとる行程が多い。下記に消費に伴う立ち寄り先ベスト３を記述する。
 - i. 天神―事例：ショッパーズ・ダイエー 100 円ショップ他
 - ii. 博多駅周辺―事例：交通センター 100 円ショップ他
 - iii. キャナルシティ博多 ウインドショッピング
- ②日本人の海外旅行のように免税店でブランド品を買い漁ることはあまりない。
- ③マリノアや鳥栖アウトレットでのブランド品購入も増えている。
- ④購入品目も雑貨や薬、化粧品、食品などの実用的な日用品の購入が多い。

【課題】

- ①釜山やソウルといった都市部で生活する旅行者は、百貨店やスーパー、ショッピングセンターなどが身近にあり、日本と変わらない消費環境にある。そのため、旅行目的としてのショッピングという要素は薄い。
- ②かつて消費が多かった電気製品も韓国製品の性能が向上したため、わざわざ日本で買う必要がない。
- ③外国人旅行者にとっては別府、阿蘇、長崎などが九州地域内の観光スポットとして、人気が高く、福岡市には帰国前の買い物目的で立ち寄るだけとなっている。
- ④韓国人の消費行動
 - i. 標準的なツアーでは、別府、阿蘇、原鶴などの温泉地を宿泊地を選択するケースが多く、また、宿泊費が比較的高い福岡市内宿泊地とするツアーは少ないこと。
 - ii. 韓国人旅行者は低価格志向が強く、比較的低価格のチャーター料金を設定している福岡市郊外の観光バス会社を選択する傾向が強いこと。
 - iii. 土産物は 100 円均一ショップや福岡市内大手スーパーマーケットなど低価格商品を購入するケースが多くなっていること。
 - iv. 昼食代も 1 食あたり 600 円程度の仕出し弁当で済ますことが多いこと。
 - v. 施設見学も主要なテーマパークを除いては、無料の公的施設を利用することが多いこと。
 - vi. 韓国側の旅行業者が宿泊施設及びバスのチャーターまで直接的に手配し、日本の旅行業者に支払う手数料マージンをカットしていること。したがって、ツアー費用の国内消費のうち、福岡市内での消費もわずかに昼食代と買い物などで使われる他は極めて限定的となっている。

【韓国人旅行客を増やす方法―研修・視察と観光の連携】

- ①テクニカルツアーの受け入れ先のネットワークを韓国側のランドオペレーターに紹介し、ツアーに組み入れてもらう。

テクニカルツアーとは視察・研修旅行のことである。今までの自動車や半導体の工場視察ではなく、韓国でも関心が高い高齢者、小子化、食育などの対応として病院、保育園、農家などの現場を回るツアー。温泉地や観光地を回る通常のツアーに、テクニカルツアーを組み込み、付加価値を高めることで、価格競争に巻き込まれずに独自の市場を開拓する。

②新たなテクニカルツアーの対象を開発する

保育園や病院、農家など日常生活の中にあるものがテクニカルツアーの対象になるということは、既存の観光地でなくても九州のあらゆる地域がツアー目的地になりえるということである。

③テクニカルツアーによる出会いから交流に繋げる

受け入れ先との視察を縁に交流を持ち、交流を広げて行く。

④ハングルに対応したホームページの開設

韓国でも増えてきている若者など個人旅行への対応として、ホテルなどにおいて開設したホームページの韓国語に対応しているホームページを持つ。

⑤健康志向型ツアーの開発

韓国では 2003 年頃から「ウェールビーイング」(健康志向)ブームが続いている。健康食品に留まらず、運動熱も高まっており、登山、ハイキング、ゴルフ、スキーなどが盛んになっている。

⑥ショッピング型の開発

九州の玄関口、福岡市へは、買い物目的の旅行者、並びに九州観光を終えた帰国前の大勢の韓国人観光客が買い物に訪れ、ウォン高の恩恵を受けて、高額商品の買い物も目立ってきている。従来の炊飯器、デジカメといった日本製家電製品から豊富な品揃えを誇る海外ブランドもののファッション関連商品へと人気が移りつつある。

⑦インセンティブツアーの誘致

(企業が営業成績の良かった者を対象に行う褒賞旅行)

インセンティブ旅行は大人数で催されることが多いうえ、消費単価も高く経済効果も大きい。

⑧現地事務所の設置

目的は、企業誘致や物産振興、貿易商談等の情報収集および観光・コンベンション誘致の強化。インセンティブツアーを計画している企業にセールスする。同じ担当者が何度も脚を運び、先方のニーズを掴みながら提案出来るといった点は現地事務所の持つ強みと言える。

⑨富裕層の開拓

高級ホテルなどにおいて敢えて価格を下げず、韓国の富裕層をターゲットとする戦略。会員制の導入と、大人数での予約は受け付けず受け入れ人数をスタッフの目の届く範囲に押さえ、利用者へのもてなしを充実させ顧客満足度を高め、リピート

率の向上へ繋げる。こうした富裕層は外国旅行に慣れており、マナーに気を配るため、日本人客との間でトラブルが起こることもないという。

⑩受け入れに特化した取り組みを行う

別府市における外国人旅行者受け入れ協議会（外旅協）に準じた組織づくりを行う。

- ・韓国語を含む4言語対応の観光案内パンフレットの作成。
- ・加盟ホテルのフロントにおける外貨両替サービスの拡充。非宿泊客に対するサービスの提供。
- ・7ヶ国語の翻訳機能のある携帯電話の貸出を外旅協加盟の9社で開始。
- ・韓国人スタッフの採用。
- ・各月毎に外国人宿泊客のデーターをまとめ公表、活用する。

⑪商業施設における対応を強化する。

主要百貨店、家電量販店における多国語のフロアマップ作成、韓国語対応のホームページの作成、韓国語を話せるスタッフの複数名配置および韓国人スタッフの採用。韓国語教育の開始、テレビ電話形式の3カ国語と手話サービスの導入。買い物における韓国ウォンの検討などを行う。

【韓国人旅行者に対する問題点】

①定番ツアー離れ

九州と韓国は地理的に近く、航路の発達により気軽に往来できるがゆえに九州は韓国人にとって特別な旅行の目的地ではなくなりつつある。地理的な近さや数多く存在する温泉、テーマパークといった九州が他の国内の目的地に比べて優位だと思われていたことが、かえってパックツアーの画一性を生み多様化する旅行者のニーズに応えられなくなっている。→リピーターに飽きられないツアーの開発が必要

②激化する価格競争

韓国では船を使った九州へのパックツアーは「安い」というイメージが出来つつあるが、さらなる値下げ要求によるサプライヤー側の価格競争が激化すれば、多数の韓国人ツアー客を受け入れても利益なき繁忙状態に陥りかねない。

③テロ対策に伴う外国人の指紋確認、写真撮影

2007年11月20日より開始された新入国審査制度。入国する16歳以上の外国人は原則、入国審査の段階で指紋採取と顔写真撮影を義務づけられた。外国人が不快感を示すのは自然であり、「日本へのすべての訪問者を犯罪者であるかのように扱うもので、個人情報収集し集中管理することはプライバシーを危険にさらすことになる」という批判がでている。

以上、文献・資料から韓国人観光客の増加要因として、一般的なウォン高やビザ免除などの要因、IMFショック後の流通構造の変化により海外ツアー料金が低下したこ

となどが要因になったことがわかる。また、韓国人の消費を増やす観点から韓国人の旅行スタイル、消費の現状と多くの課題も抽出できた。

さらに、旅行離れを防ぐ対策として、テクニカルツアーやウェルビーイングツアーの開発、富裕層の開拓について検討する動きがあることや、問題点として、韓国人のニーズの変化による定番ツアー離れ、ツアー価格競争の弊害、外国人の指紋採取と顔写真撮影を義務づけた新入国審査制度についての対応などが今後必要であることが把握できた。

出典：訪日韓国人ツアーの実態 藤本 裕一 2002.9 九州経済調査月報 九州経済調査会及び
多様化する韓国人の九州旅行 辻本 展秀 2006.7 九州経済調査月報 九州経済調査会
調査レポートから抜粋。

3. 既存アンケート調査の把握

(1) 各アンケート調査の一覧

本研究のアンケート調査に類似する調査としては、A～F 6 つの調査書があった。
なお、参考に本研究調査を G として表に取り入れた。

表 1－10 韓国人の行動に関するアンケート 最近の類似調査との比較一覧表

番号	調査名（タイトル）	調査年月、実施方法	サンプル数	目的	調査機関
A	福岡都心部回遊行動調査—地下空間と日韓都市魅力比較に焦点をあてて—	2000 年（平成 12 年）3 月、復路の船中で実施。	総数 365 票（カメラ 189 票、ビートル 176 票）	韓国からの旅行者を対象として、その旅程や福岡市での行動、日本と韓国との都市魅力比較を聞くアンケート調査	（財）福岡都市科学研究所（福岡大学経済学部斉藤研究室）
B	国際観光ショッピング行動の基礎的調査研究Ⅱ（海峡圏研究）	2002 年（平成 14 年）3 月、復路の船中で実施。	ビートル 125 票（カメラは、日本人乗船率 3% 以下のため除く）	日本からの旅行者を対象として、その旅程や釜山市での行動、韓国と日本との都市魅力比較を聞くアンケート調査	（財）アジア太平洋センター（福岡大学経済学部斉藤研究室）
C	博多港利用旅行者の経済効果アンケート調査	2001 年（平成 13 年）12 月、ターミナル 2 階待合室で実施。	ビートル日本人 325 票、外国人 91 票、カメラ日 57 票、外 114 票	出国する旅行者を対象に福岡市内での総消費支出額の推計を目的とするアンケート調査	福岡市港湾局
D	日韓海峡圏地域の観光交流の現状と拡大の可能性—住民アンケート調査—	2000 年（平成 12 年）8 月、郵送方式で実施。	日本側 611 票、韓国側 576 票	日韓観光及び海峡圏観光の現状や観光意識、交流拡大の課題等を把握するため。	長崎経済研究所、慶南発展研究院（韓国）

E	日韓海峡圏旅行者の旅行行動に関する比較研究	2006 年（平成 18 年）3,4 月、郵送方式で実施。	日本側 229 票、韓国側 630 票	旅行者の旅行形態と満足度分析を通じて日韓旅行の問題点、改善点を把握する。	長崎経済研究所、済州発展研究院（韓国）
F	長崎県における韓国人観光客誘致のポイントー韓国人アンケートに見るー	2007 年（平成 19 年）4,5 月、面前調査、アンケート票配布・回収	韓国内 375 票、佐世保内 341 票	九州や長崎県への観光の特徴を抽出し、韓国人観光客を増やすためのポイントを探る。	親和経済文化研究所
G 本研究	福岡・釜山圏における日常交流圏形成に関する研究ー高速船、フェリー利用客アンケート調査ー（本研究）	2007 年（平成 19 年）9～11 月高速船・乗船、フェリー・ターミナル 2 階にて調査。アンケート票配布・回収（予定）	高速船日本、韓国人 800 票、フェリー 150 票（予定・目標数）	福岡ー釜山間乗船利用客の旅行形態、ニーズ、日常化の傾向を調査し、交流活性化のポイント探る。	（財）福岡アジア都市研究所

本研究においては、福岡・釜山間を運行する高速船（ジェットフォイル）「ビートル、コビー」及びフェリー「ニューかめりあ」の交通機関利用客アンケート調査を行う。

そこで、事前把握として本調査と類似項目が多く 5～7 年の変化が見える、A の「福岡都心部回遊行動調査ー地下空間と日韓都市魅力比較に焦点をあててー」及び B の「国際観光ショッピング行動の基礎的調査研究Ⅱ（海峡圏研究）」調査書を見てみることにする。

A、B における対象者属性（プロフィール）の傾向

（A は韓国人対象で上段ビートル、下段カメラアを調査。B は日本人対象で B はビートルのみである。）

表 1－11 韓国人、日本人比較表その 1

番号	船名	年 代	性 別	職 業	旅行形態	同伴者数
A 韓国人	ビートル	40 歳代が多い (27%)	男 60% 女 40%	会社員が多い	個人旅行 56%	1 人 31.2%
	カメラア	60 歳代が多い (39%)	男 60% 女 40%	学生が多い	団体旅行 91%	1 人 27.1%
B 日本人	ビートル	50 歳代 25.6%	男 56% 女 44%	会社員が多い	団体 54% 個人 39%	

年代では、ビートルの韓国人が日本人より若く、日本人の方が団体旅行が多い。カメラアは 60 歳代の高齢者が多いが学生も多い。ほとんどが団体旅行である。男女比は日本人も韓国人もビートル、カメラアも約 6：4 で変わらない。

表 1－12 韓国人、日本人比較表その2

番号	船名	福岡、釜山への渡航頻度	目的地	目的	日程	予算
A 韓国人	ビートル	福岡へ一回が 55.4%	福岡市内 38.5%、 福岡以外の九州 39.1%	観光 ・レジャーが 6割	2泊3日 35.5%	5万～10万 38.5%
	カメラ	一回が 86.4%	福岡市内 24.1% 福岡以外の九州 54%	観光 ・レジャーが 6割	4泊5日 57.2%	1万～5万 50.8%
B 日本人	ビートル	釜山へ一回が 47.1%	釜山市内 93.1%	観光 ・レジャーが 68.3%	2泊3日 50.8%	

福岡に行くカメラの韓国人は初めての人が多い。日本人はほとんどの人が釜山市だけに集中して行っている。韓国人も日本人も日程は2泊3日が多い。

4. 有識見者ヒアリング

福岡・釜山間の交流状況について、日韓の歴史、文化、風俗に詳しい九州大学韓国研究センター 松原孝俊教授と日韓の観光に詳しい九州産業大学 千相哲教授にヒアリング調査を行った。ここでは、本研究の目的と概要を説明した後、最近の福岡・釜山間の交流状況について、それぞれの専門の立場から自由にお話を伺った。

(1) 九州大学韓国研究センター 松原教授

ヒアリング日時 2007. 9. 14 福岡アジア都市研究所にて

①福岡・釜山について

- ・福岡・釜山について研究している我々は、当然として釜山とはどこにあるのか知っている前提で研究を進めているが、本大学の学生でも 1/3 しか知らないのが実状である。実際、釜山に行ったことがある学生はほんのわずかで、知らないのは仕方ないかもしれないが、まずは釜山自体の認知度を上げる必要がある。
- ・釜山の認知度など調査した学生アンケートがあるので使えると思う。また、学生に聞くアンケート調査が必要であれば、学生 300～400 人分のアンケート調査は、いつでも協力可能である。
- ・ビートルでアンケート調査を行うなら、価格設定（ビートルがいくらならもつと乗る）の質問項目を入れたらどうか。客のニーズが把握できる。
- ・韓国人がよく泊まる団体ならシーホーク、個人なら東横インなどで、ホテルの韓国人利用調査もあるといい。

②日常交流圏について

- ・福岡・釜山日常交流圏を必要とする雰囲気醸成を行う。例えば、福岡・釜山市民マラソン大会、ウォーキング大会などのスポーツを通じた市民交流を両都市合同で行う。福岡市で釜山映画祭を開催、釜山市で福岡映画祭を開催するとか。
- ・今回の研究では、新聞記事から福岡・釜山間の交流をチェックするとのことだ

が、旅行の傾向がわかって良いと思う。4月～9月の釜山側からの日韓報道は少ないというが、福岡側から釜山等への報道は約120件ぐらいあり、積極的なアプローチを感じる。逆にこれを韓訳して釜山側のブログに送って情報を伝えるとさらに交流が発展するのではないかと、検討の価値があると思う。

- ・新聞というマスメディアの影響力はすごい、買い物だけの日常旅行や市民交流活動など多く記事に載せることが、市民行動の誘発に繋がっていくだろう。

- ・日常交流圏の研究モデルとして、オルスンド地域へ調査に行くことを進める。欧州のデンマーク、コペンハーゲン市とスウェーデンのマルモ市間の地域であるが、国境を越えた経済の一体化を図っている。参考になると思う。

③まとめ

福岡市の学生や市民が、また、釜山市の学生や市民がどれだけ釜山市や福岡市の場所や、どんな産業、名所・景勝地などがあるか知っているだろうかという問い掛けからヒアリングはスタートした。まず相手を知らなければ交流もできないだろうという基本的なことである。ホテルでのアンケート調査の提案や福岡が釜山に発信している記事を釜山市民に送ったらもっと交流が深まるのではないかなど、また、先行事例調査地としてオルスンド地域の推薦などのご意見をいただいた。

(2) 九州産業大学観光学 千相哲教授

ヒアリング日時 2007.8.31 産大にて 15:00～16:30

①福岡・釜山について

(日韓観光特講で韓国人が体験した日本のまち歩きについて)

- ・九州産業大と東亜大(釜山市)は、共通の「日韓観光特講」を新設した。その目的は、「外の視線」を交えて地域の魅力を再考するとともに、観光面での国際連携の可能性を探ることである。今回の特講では、両国の学生が日韓のまち歩き観光地を実際に歩いて調査し、互いの感じ方の違いや、どこに課題があるかを調べて行く。

- ・最近の学生は、とにかく旅行に行かないので、色々意見を聞けない。まずは隣国同士であり、異国のもつ文化的資源の発掘など交流を持って実地体験をさせることから始めなければならないと思った。体験して、相手国の魅力や自国の魅力を発見し、異文化を感じてもらう手立てとして日韓観光特講はある。

- ・今回は、まち歩きルートを日本の学生が決め、韓国人の学生は見られる立場で自由に行動し、その観光動向を日本人の学生がつぶさに観察する体制を取った。

(来年2月は逆の立場で実施する)

- ・韓国人は、一般的に日本に対して色んな不安(先入観-占領国、対日教育など)を抱いているようだが、実際に来てみると大きな不安や不便、不都合は感じなかったようだ。かえって、安全、安心でまちがきれいであり、人のやさしさなどに触

れ合ううちに日本の印象が好印象に変わったようである。今後は、安全、安心で人がやさしく、まちがきれいななどのありのままの情報を日本側も多く発信して、多くの韓国人に体験してもらい正しい日本の状況を知ることによって益々好きになってもらうしくみが必要であると思う。

- ・韓国人にとっては、まだまだ案内やサービスが不十分な箇所が多く、韓国人の観光客がかなり多いと聞いてはいるものの、市民も店の人たちも言葉ができない（韓国語だけでなく英語も）人が多く、サイン表示も少ないし、連続的なサイン表示もしていないので、行動しにくいのが現状のようである。

- ・買い物、食事などの物価については、著しい物価の較差があると思っているのは日本人だけで（10倍は日本が高い）、あまり高いとは思っていないようである。

②福岡・釜山日常交流圏について

- ・福岡・釜山間で年間約100万人の往来者がいる。東アジアで、これだけの規模の双方向化は初めてであり、九州へは6割程度がリピーターである。（これは、JNTOの資料から、九州の分（49.6%）を抜き出してみても検討を加えた数値である）。

- ・旅行スタイルが非日常的なものから、日常的なものへと変化してきている。旅行というより町歩きという日常の延長線上にあるものと考えられる。

- ・著名な観光スポットや名産、イベントなどではなく、地域独自の名物、イベント、町並み、思わぬ歴史資産など地域との交流・ふれあいを含めた新たな発見を見出すものに変化してきている。

- ・特に釜山・福岡は近くて、安くて異文化が体験できるうらやましいほどの日常交流圏である。しかし、旅客のニーズは変わるものであるリピーターが多いといっても、安心はできない。

③ヒアリングまとめ

2007年6月に実施された新しい観光の提案、韓国人学生が考えた福岡、唐津などのまち歩きコース「日韓観光特講」の報告書をまとめているところであったが、現段階で、韓国人の体験を通してどういうことが解ったか熱く語られた。韓国人は日本に対して色々な不安を持って訪れるが、実際に来てみると抱いていた印象と全く違うことに驚くそうである。まちが安全、安心できれいであり、人がやさしく、そのやさしさに触れ合ううちに日本の印象が好印象に変わるという。しかし、まだまだ案内やサービスが不十分な箇所が多く見受けられ、市民も店の人たちも言葉ができない人が多いのに不満があったようである。話の中で特に印象に残ったのは、釜山・福岡は近くて、安くて異文化が体験できるうらやましいほどの日常交流圏であるというフレーズであった。

5. まとめ

新聞記事を主に交流の実態を調査したわけだが、非常に興味深い部会結果が見えた。それは、将来の日常交流圏形成を担う若者（学生、児童など）の交流活動の記事が多かったことである。また、チャート図を見るとビジネス交流を除いた学生・児童、市民、行政の交流活動のバランスもほぼ良く、今後ビジネス交流活動の奮起が図れば総合的なバランスもよくなり一層の往来者数の持続にもつながると思える。

交流活動の二つのスタイル「日常ライフスタイル交流」も韓国では、2泊3日の低価格（約5万円）で、女性は買い物。男性はゴルフというパターンがあり、双方ともリピーターが増えているとのことであった。また、大学間の共同授業で教員同士の往来や学生同士が同じ認識を持った環境での教育を受けられる体制が始まるなど、より身近な一日生活圈が到来しつつあることも示されていた。

「市民交流活動スタイル」においても、日本の伝統文化を伝えるための交流活動から、日韓で共通の趣味や活動を通じた交流活動、また、ゴミ拾いなど環境保全のためのボランティア活動など、個人の一念発起もあれば、サークル、協会、団体同士の交流活動と市民交流は、着実に裾野を拡げていることが示されていた。

第Ⅳ章 アンケート調査から見た交流の実態

目 次

1. 博多港における福岡・釜山間の船舶旅客需要の動向について	
1.1 福岡・釜山間の交通を主体的に担う船舶	4 6
1.2 博多港における福岡・釜山間の船舶乗降人員の推移	4 9
1.3 要約	5 1
2. 船舶利用者の旅行形態と利用意識に関する調査票の作成及び実査の概要	
2.1 調査の目的	5 2
2.2 調査の内容とアンケート票の作成	5 3
2.3 調査の実施概要について	5 4
3. 日本人と韓国人とによる高速船利用者の旅行形態とその相違に関する考察	
3.1 序	5 6
3.2 旅行者の個人属性などについて	5 9
3.3 旅行形態と行動内容について	6 1
3.4 交通機関の利用などについて	6 8
3.5 高速船の利用意識について	7 0
3.6 要約	7 2
4. まとめ	
高速船利用者の旅行需要の掘り起こしと拡大について	7 6

1. 博多港における福岡・釜山間の船舶旅客需要の 動向について

1.1 福岡・釜山間の交通を主体的に担う船舶

日本と韓国とは地理的に近接するが、その中であって韓国南端の代表都市釜山と九州北端の代表都市福岡は両国間の交流を支える重要なフロント地域であり、海陸、空陸の交通結節点である。このことから、これまで両都市間を結ぶ海空の交通機関が多様に発達してきた。

すなわち、人の交流のための交通機関についていえば、1991年の福岡、釜山間の高速船航路の開設までは、航空機とフェリーによる交通体系であった。そして、高速船が就航したことで、フェリーの航路変更を含め、福岡、釜山間は航空機、フェリー、高速船の3機関体制へと拡充され、今日の重層的な交通体系が確立された。

各交通機関の特性を、利用者の立場から比較すれば表 1.1 のとおりである。迅速性について、直接の利用時間でみれば航空機がもっともはやいといえるが、端末交通手段を加えて都心から都心までの旅行時間でみれば、高速船と航空機はともに約4時間の旅行時間であり、ほぼ同じである。費用については、フェリーが最も安く、次いで高速船で、航空機はそれらよりも高く、加えて端末交通費が高速船以上に高くなる。これは両市が港湾都市であるがゆえである。また、便数は、今日では高速船が日に5～7往復、フェリーが1往復、航空機が1または2往復という状態であり、高速船がフリーケント性において極めて優れていることはいうまでもない。

交通機関の快適さは、人によりあるいは旅のスタイルにより評価内容や尺度が異なり、また多分に好みが入ることから、特に3交通機関の間の優劣はつけがたい。空の旅、海の旅それぞれに意味合いが異なる。

港と空港の国際ターミナル施設やその設備は、現在のところ空港の快適さが、港のそれを上回る。また、空港や港へのアクセス性についても、博多港と福岡空港の比較では、地下鉄、高速バス、路線バスのいずれの利用も可能な空港の方が勝り、博多港は公共交通としては路線バスのみに限られ不便である。

釜山港と金海空港では、最近空港ターミナルの整備が進み、釜山港の整備もこれからよ

表1.1 福岡・釜山間の交通機関、交通施設の比較一覧

項 目		高速船	フェリー	航空機
交通機関	迅速性			
	トラベル時間	アクセスも含めれば4時間程度。 乗船者の手続きは簡単。	マイカーの場合 手続きを含めれば10時間で、長時間を要する。 (検査のため3時間以上前に着く必要がある) 乗船のみの場合 アクセスを含めて7時間程度。 乗船のみの手続きは簡単。 約5時間30分または11時間30分 福岡約20分 釜山約20分 手続き20分	アクセス含めれば3時間程度。 他の路線との関係から 多客時間帯に出国手続きの時間を要する。
	直接の旅行時間	2時間55分 福岡約20分 釜山約20分 手続き20分	約5時間30分または11時間30分 福岡約20分 釜山約20分 手続き20分	約50分 福岡側約30分、釜山側約40分、手続き1時間
	都市からの交通時間等	1日5～7便で、フリーケント性に優れる。	1日1便	1日1、2往復
機	フリーケント性			
	費用			
	運賃	往復24000円で、各種割引制度がある。 格安運賃15000円程度	マイカーの場合 全体で約9万円(保険を含む) 乗船のみの場合17100円 格安運賃10000円程度	往復36800円で、割引制度あり。 格安運賃17000円程度
	就航率	いずれの交通機関も98%以上であり、特に優秀はない。		
関	快適性など			
	設備	外観から受ける印象のわりに船内雰囲気はいま一。 売店などあり、ある程度サービスが行き届く。	ラウンジなどがあり、船内イメージは良い。 売店、食堂など十分なサービスがある。	いすなど十分快適な機内印象である。 客室乗務員による限定的サービス。 移動が拘束される。
	船内移動	ある程度移動可能	移動が自由	移動が拘束される。
	その他	波によっては船酔いの心配がある。	ドック入り時のサービス停止あり。	風速によっては揺れ、運航中止。
港	港などの整備状況			
	ターミナル	建物はある程度は整備が進んでいるが、十分に快適とは言えない。 港の全体的イメージは、周辺を含めれば暗く、また物流イメージが強く必ずしも良くない。 建物周辺の植栽、花壇、芝生が不十分。		建物は近代的で、設備も整い、十分快適である。 空港の全体的イメージは明るく、良い。 建物周辺の植栽、花壇、芝生が不十分。
	構内設備	港内の設備は一応整っているが、完全とはいえず、改善の余地がある。		空港内設備は十分整備されている。
	周辺	港周辺の景観は十分に良いとはいえず、改善の余地が多分にある。 (特に、人間的な親しみ、温かみ、高質性に欠ける)		空港周辺は殺風景で、必ずしも十分景観に優れているとはいえない。
港	港へのアクセス性			
	駐車場	十分な駐車場あり (30分150円、24時間最大3600円)。		十分な駐車場あり (民間で1日800円程度)。
	都市高速道との関係	都市高速道路のランプに近接するが、進入路の迂回が必要で、複雑。		都市高速道路のランプに近接。混雑することがある。
	など	路線バス 地下鉄は最寄駅からの距離があり、直接利用できない。 タクシー利用には問題ない。		路線バス、高速バス 地下鉄+構内バスサービスの利用が多い。 タクシー利用には問題ない。

り一層進むことから、快適さにおいてそんな色はない。アクセスは、都心に近いことと空港と鉄道との連携、地下鉄や路線バスなどの利活用の点で釜山港が極めて有利である。

ところで、福岡・釜山間に関してこうした交通機関の内容であるが、その結果として両都市間の旅客がこれらをどのように利用しているかを乗降人員の観点で比較すれば図 1.1 のとおりである。すなわち、福岡・釜山間の旅客に関し福岡空港と博多港からの出入国者を、日本人、韓国人別にみたものである。これより次のような諸特性を読み取ることができる。

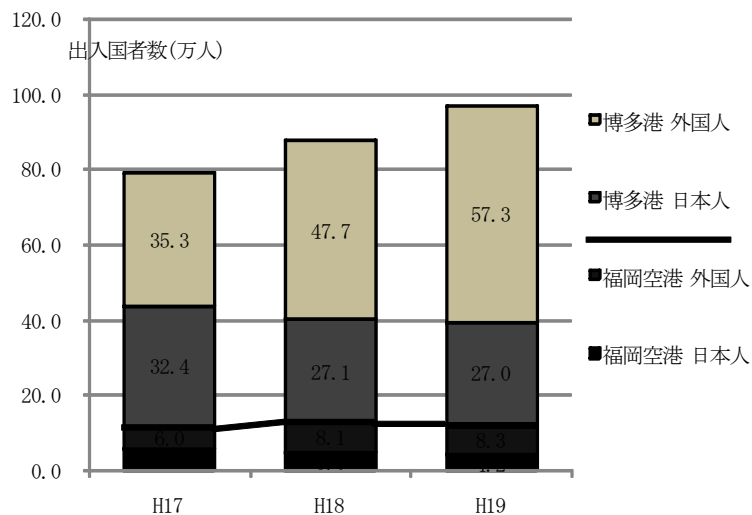


図1.1 福岡・釜山間の博多港、福岡空港におけるの旅客分担状況

○福岡・釜山間の往来は近年着実に増加しており、平成 18 年で 87.8 万人、平成 19 年で 96.8 万人に達する。

○平成 18 年でみれば、その中で日本人 37%、韓国人 61%、その他 2%という状況で、韓国人の方が日本人よりもより多くが往来している。

○福岡空港と博多港との関係では、この 3 年間の平均でみれば、概ね 15%が福岡空港より、85%が博多港からといった割合での出入国である。

○博多港から発着する船舶に高速船とフェリーがあるが、その分担は、図示の 3 年間でみればおしなべて 75%が高速船、25%がフェリーという状況である。したがって、福岡釜山間の人の移動は、結局のところ 2/3 が高速船で、2 割強がフェリー、残りが航空機という分担状況となる。

こうした実態を踏まえれば、福岡・釜山間の交通機関として船舶が重要な役割を担っていることが明らかである。すなわち、大規模な交通需要を海路主体で担う国際交通路線の存在は、我が国の中で他に例を見ないものであり、しかも、そのことが少なくとも福岡の国際化施策展開の上で重要であることはいうまでもない。

1.2 博多港における福岡・釜山間の船舶乗降人員の推移

平成3年に福岡・釜山間に高速船が就航した。図1.2は、それ以来のフェリーも含めた博多港における福岡・釜山間の乗降人員の推移を示す。途中で様々な紆余曲折があった。特に2000年代に入ってから、ワールドサッカーの日韓共同開催や日本人の韓流ブーム、韓国人の日流ブームがある一方で、日韓の間で領土や歴史認識に関する問題が表面化し、さらにはSARSが猛威をふるい海外旅行が激減するなどのこともあった。しかしながら、全体的に眺めれば、福岡・釜山間の旅客船による乗降人員は、対前年比マイナスとなることなく順調に増加し、今日に至っている。

因みに、年間の乗降人員データに対し近似曲線を当てはめれば、図中に示す曲線がえられる。基本的に指数曲線が当てはまる状況であり、初期の助走的な増加の状態から次第に加速的な増加へと変化し、その結果として、最近では福岡・釜山間における旅客需要の大半を担うに至るものである。

こうした乗降人員の推移と、日韓の間のさまざまな出来事や関係の変化を踏まえてより詳細にみれば、これまでの17年間で3つの区間に分けることができる。最初は図中のⅠの区間（平成3～9年）であり、高速船の就航からアジア通貨危機までの7年間である。この間は、ソウルオリンピック(1988)に合わせた渡航の自由化(1989)を受けた時期であり、あるいは韓国大田市での万博(1993)やわが国の指紋押捺制度の廃止(1993)などがあった。つまり、日、韓双方で相互理解と交流が徐々に進み、乗降人員が着実に拡大した時期である。ただ、この期間の福岡・釜山間の旅客の移動は空路が主体であり、平成6年でみれば、

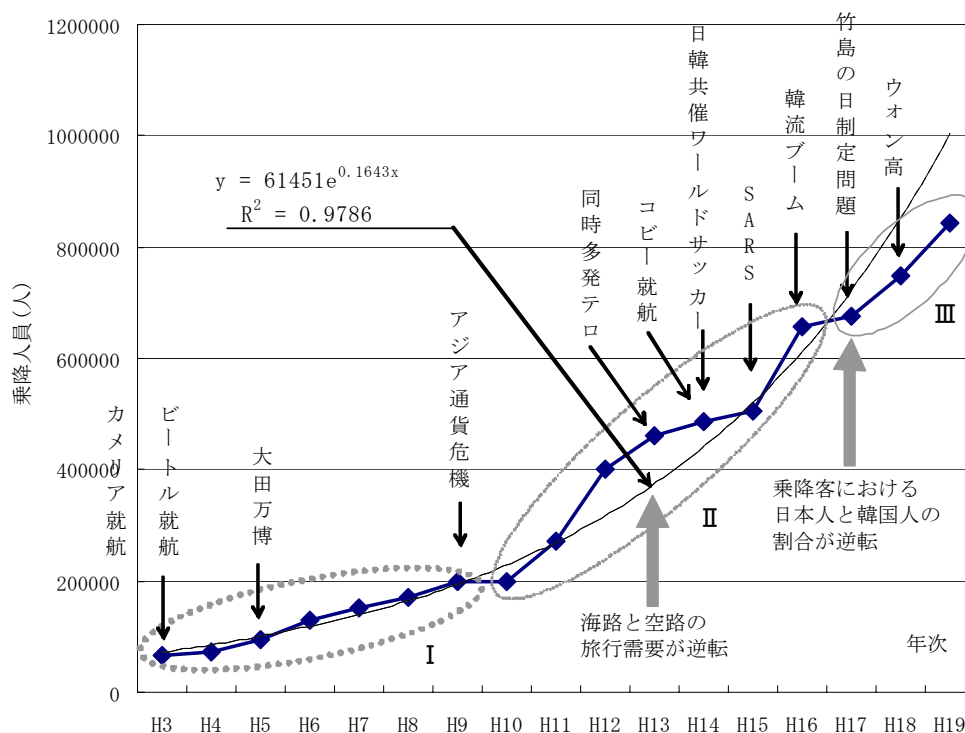


図1.2 博多・釜山間の船舶乗降人員の推移

空路の旅客需要は海路のそのの 2.4 倍で、これに船舶輸送が加わったという状況である。

アジア通貨危機の後は、日韓ワールドサッカーや韓流ブームがあり、日本人を主体に韓国への旅行が活発化した時期であり、平成 10～17 年の期間である(図中のⅡ)。この間に福岡・釜山間の人の動きが空路から海路へと大きく転換し、平成 13 年には旅客需要の空路と海路の分担がついに逆転し、海路が主体におどりでた点で画期的であった。

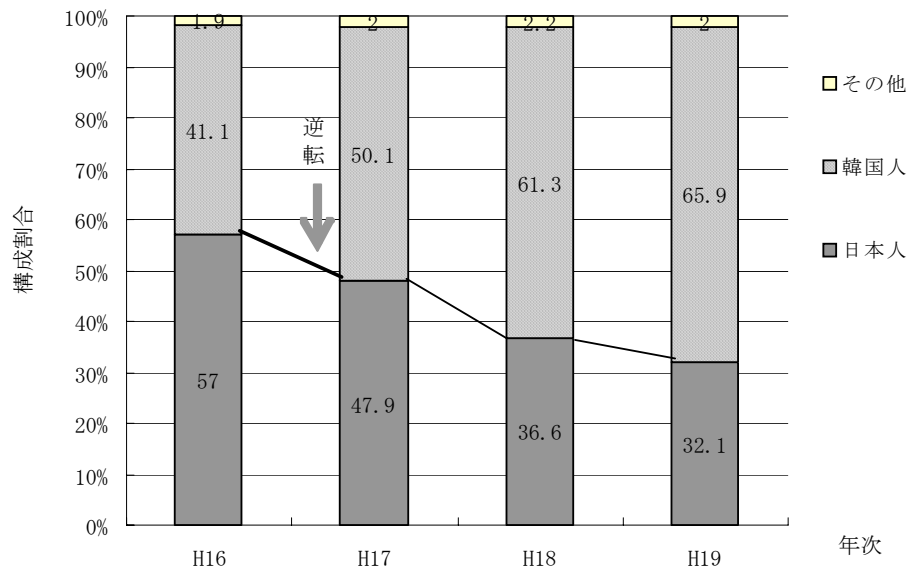


図1.3 博多港における船舶乗降人員の日本人と韓国人の割合

しかしながら、平成 14 年から 15 年の冬にかけていわゆる SARS が発生し、アジアを中心に猛威をふるい、そのことで海外旅行が大きな打撃を受けた。あるいは日本人の韓流ブームは長くは続かず、2 年ほどで終焉した。しかし、これらに代わったのがウォン高のもとでの韓国人の海外旅行の活発化であり、福岡・釜山間における韓国人の乗降人員が急速に伸びた。これが図中のⅢであり、平成 17 年からの顕著な乗降人員の増加である。平成 17 年には韓国人と日本人の乗船客の割合が逆転し(図 1.3)、平成 18 年では韓国人 61%、日本人 37%、平成 19 年ではさらに 66%と 32%になっている。

以上、高速船就航後の 17 年間における福岡・釜山間の旅客流動は、ソウルオリンピック後の相互理解と交流の推進、日本人の韓国旅行ブーム、韓国人の海外旅行ブームの 3 ステップが日替わりメニューのようにつながり、順調に拡大してきた。そして、その間に、利用交通機関の主体が空路から海路へ、また旅客の主体が日本人から韓国人へと変質したといえる。

1.3 要約

必ずしも十分なデータがなく、得られたデータをもとにして福岡・釜山間の船舶の乗降人員について、その特性を分析し解明したものである。結果を要約すれば以下のとおりである。

旅行需要の構造的変化について

- (1) 福岡・釜山間には船舶と航空機の両交通機関が重層的に運行されているが、旅客需要はかつての航空機利用主体の時代から、船舶利用主体の時代に変質した。このことは、福岡の国際施策の展開、とりわけ釜山都市圏との交流施策を考える上で重要である。
- (2) 福岡・釜山間の船舶利用は、ソウルオリンピックなどを契機とする交流促進時代、日本人の韓国旅行ブーム時代、韓国人の海外旅行ブーム時代と 3 段階の展開で今日に至る。この間、旅行者の主体は日本人から韓国人へと移行している。

２．船舶利用者の旅行形態と利用意識に関する調査票の作成及び実査の概要

2.1 調査の目的

前述するように、福岡と釜山間の交通機関として、博多港、釜山港の間で運行されている高速船があり、大量の旅行需要を担っている。福岡・釜山両都市間に限れば、いまや航空機利用を大幅にこえ、福岡・釜山間の交流の上で最も重要な交通基盤をなす。両地域やその背後圏の交流発展のために、その持続的で有効な活用こそが強く求められる。

他方、両国、両地域では、高速道路網の発達とともに、それぞれの国を代表する自動車産業の展開がある。このことから、産業活動はもとより、市民活動においてモータリゼーションの進展が著しい。また、車を利用した個人旅行の活発化や風景街道による諸地域回遊型、市民との交流型のツーリズムなどの導入・発展が期待される。したがって、これらに伴い両国間の車の相互乗り入れも十分に考えられ、そのことに関連してフェリーの活用も期待される。

これら両者のことを考え合わせると、博多港、釜山港間の船舶利用とそれによる旅行の実態を調査し、その内容を検討し、両国間の人々の移動の実態を解明することは、両都市・両地域間の交通基盤の整備と、持続的でより発展性のある交流施策の展開および円滑化策を検討する上で大切である。あるいは、旅行者の旅行実態や旅行意識などの把握なくして交通基盤の整備や改善、交流施策の推進はないといってもよい。しかしながら、この点については、これまで必ずしも十分な調査が行われてこなかったことは周知のとおりである。

そこで、日本人および韓国人の船舶利用交通の実態を調査し、その特性を明らかにするとともに、両国の交流施策、交通施策の改善と展開の上で有益な情報を提供するとの考えのもとに、あらためて乗船者対象のアンケート調査を実施するものである。つまり、調査は以下の内容の把握と分析を目的にしている。

- ① 日本人および韓国人による **高速船利用旅行者の個人属性、旅行目的や旅行形態、今後の旅行計画**などを把握し、両国民による旅行の特性やその違いを明らかにする。
- ② 日本人および韓国人旅行者が、**高速船に対してどのように満足しているか**、その利用意識を明らかにする。
- ③ **日本人に関し、性別や世代間の異なる人々が、それぞれにどのような目的で、どのよ**

うな旅行形態や旅行内容で釜山に出かけているか、あるいはそれらの特性に違いがあるかなどを分析し、実態を解明する。

- ④ 福岡、釜山間の旅行者は大半が高速船である半面、フェリー利用者は限られている。したがって、なぜ高速船利用に偏るのか、フェリーの活用策はありうるのかなどを知る一助として、フェリー利用者は高速船利用者とどこが異なり、フェリーはどういったタイプの旅行を担っているのかなどを明らかにする。すなわち、**フェリー利用者の旅行形態や体験内容などを明かし、高速船利用者に対比するものである。**

2.2 調査の内容とアンケート票の作成

調査目的に照らし合わせ、その一方で回答者の負担を考慮して、アンケートにおける設問内容の構成を考えた。その結果が参考資料に添付する高速船およびフェリー利用者に対するアンケート調査票である。全部で 18 の設問と個人属性に関する項目からなる。それらを大別し体系化すれば、旅行者のこと、旅行形態、ターミナルおよび船のサービスなどに対する満足意識の 4 項目となり、以下のとおりである。

○旅行者の個人属性など

一般的な性別、年齢、職業の設問に加えて、利用圏を概略つかむために自国内の居住地についての設問を挿入した。また、国境をまたぐ旅行という特異性から、海外旅行の経験の有無や相手国の言葉に対する会話力の程度についての設問を加えている。

○旅行の形態および内容

旅行形態に関する事項として、

旅行目的、旅行における訪問先(目的地)、
相手都市(福岡、釜山)の市内の訪問(回遊)先、
体験内容（グルメ、買い物、観光、その他）、
旅行日程や訪問回数、訪問頻度
旅行費用(交通費を含む)、
同伴者の有無や同伴者の続柄、
旅行計画のあり方

に関する設問で構成した。いわば、本調査のメインとなる諸内容である。

○高速船、フェリー利用の実態と満足意識

高速船などの情報入手手段、高速船あるいはフェリー、航空機の利用意識、船舶運行や船内サービスに対する満足意識などである。

○ターミナルの満足意識およびそれへのアクセス

博多港および釜山港ターミナルの設備やサービスに対する満足意識、それぞれの港へのアクセスおよびイグレスにおける端末交通手の利用について設問した。

具体的なアンケート調査票は、研究報告書 No.2 に示すとおりである。高速船について

は基本的には同じ内容であるが、日本人用の日本語対応と韓国人用の韓国語対応の 2 種類を作成した。

フェリー用については、基本構成は同じとしながらも、内容の上で高速船用を若干修正してフェリー用とし、また、韓国人の利用が主であることから韓国人対応の韓国語調査票のみを使用した。

なお、本報告書では、日本語調査票は原本をそのまま添付している。韓国語調査票は、まずは日本語で作成し、これを韓国語に翻訳したが、本報告書には翻訳以前の日本語原本を掲載している。

2.3 調査の実施概要について

調査は、高速船、フェリーの乗船者を対象にする。それぞれの運行会社の協力を得て、高速船は船内でアンケート用紙を配布し、乗船中に記入してもらい、フェリーは博多港ターミナル二階でアンケート用紙を配布し、待ち時間に記入してもらい回収する形式を採用した。

(1) 高速船

調査の期日は、表 1.1 のとおりで、平成 9 年の 9、10 月である。秋の旅行シーズンとし、週末、平日の双方を組み込んで行った。いずれの調査日も天候に恵まれた。また、海上の波高については、9 月 25 日、26 日は約 1.5m をこえ揺れがあり、それ以外は 1m ないしそれ以下であった。いずれにしても、調査前の船便を含めて船の運行に関し支障を来すことはなかった。また、日本人および韓国人のどちらも、旅行の実態および印象などを確実に把握することをねらいとして、それぞれの旅行者が帰国する際を捉えて調査を行った。

具体的には、福岡発の高速船では、韓国人が多い便をとらえ、主として韓国人を対象にした韓国語のアンケート用紙を配布したが、統計的な集計が可能であることを踏まえて、回収数 400 サンプルを目標とした。調査票の配布は、全乗船者（日本人および他国籍者を含む）で、配布数 817 票ある。また、回収数は 474 票で、回収率は 58% であった。回収した 474 サンプルのうち、韓国人の回答は 405 票であり、そのうち個人属性における性別の記入漏れがないものを分析対象としたが、そうした有効票が同じく 405 票えられた。したがって、回収票に対する有効票の割合は 85% である。

釜山発 4 便の調査は日本人が対象であるが、日本語の調査表配布数 607 票に対し、回収票は 532 票で、88% の回収率であった。このうち日本人の回答票は 472 票であり、うち分析可能な有効票は 467 票で、回収票全体に対する有効票の割合は 88% であった。なお、調査票の配布は、福岡発と同様に全乗船者（韓国人および他国籍者を含む）である。

(2) フェリー

福岡発のフェリーにおける旅行客は韓国人が主であり、日本人は少ない。したがって、日本人については 1、2 日の調査でサンプルが十分に確保できる状況にない。このことから今回は韓国人を対象にして、博多国際ターミナルで乗船待ちの客を対象に調査を行った。調査日の天候は共に晴れで、天候および海上も特に問題はなく、船舶の航行に支障を来す

状態ではなかった。

表2.1 調査表の配布数、回収数など

調査票の種類		調査日	目標有効数	調査票の配布数	調査票の回収結果				分析対象調査票
					回収数	日本人	韓国人	その他	
高速船	日本語	釜山発9/26, 30. 10/14, 22	400	日本語 607	532	472	20	40	日本人467
	韓国語	福岡発9/25, 29. 10/13, 21	400	韓国語 817	474	3	405	66	韓国人405
フェリー	韓国語	博多ターミナル11/29, 30. 12/1, 2	150	韓国語 ー	208	1	201	6	韓国人189

注1) 調査票は乗船者全員に配布した。

注2) その他は、日本および韓国以外の国籍と国籍無E

調査票の目標数は併せて 150 サンプルである。韓国人と思える乗船者で、協力いただける方に韓国語のアンケート用紙を配布した。配布数及び回収数は 208 サンプルである。また、回収結果は回答者の 97%が韓国人であるが、そのうち性別の記載漏れを除けば、分析可能な有効票は 189 サンプルであった。回収数に対する有効率は 91%である。

以下の各章の分析は、上述の分析可能な有効票にもとづくものである。3 では、日本人と韓国人の高速船利用の旅行実態などを比較検討するものである。また、4 では、日本人の高速船利用者に関して、性別、世代別の旅行実態などを吟味する。さらに、5 では、韓国人を対象に、その旅行における高速船利用者とフェリー利用者を比較するものである。

3. 日本人と韓国人とによる高速船利用者の 旅行形態とその相違に関する考察

3.1 序

調査内容における設問項目別の単純集計にもとづく分析結果については、日本人、韓国人別に研究報告 No.2 に示すとおりである。すなわち、アンケート調査をもとにして、それぞれの旅行形態や内容、高速船利用の満足意識などを、項目内容の特徴や日本人と韓国人の違いを考慮して円グラフなどで対比し考察した。また、それらおよび各設問に対する回答肢や回答内容の分布の集計結果を踏まえて、日本人と韓国人の旅行者の旅行実態などをそれぞれに考察し、その比較内容を項目別に考察して一覧にし、概観できるようにしたものが表 3.1 である。

なお表中の相関性は、回答選択肢の選ばれ方が日本人と韓国人とでどの程度相似するか否かの状況を相関係数の値で判断し、参考までに示すものである。当然ながら、日本人も韓国人も同じような割合で回答肢を選び、あるいは回答を行い、その構成割合または頻度ないし人数の分布パターンが同じであれば相関係数は 1.0 となる。逆の関係では - 1.0、互いが全く異なれば 0 となる。通常は 1.0 と - 1.0 との間の値をとる。

表の注釈に示すように、日本人と韓国人との設問に対する回答内容の状況にもとづく相関係数の値に応じて 6 つのランクに分割し評価している。V の評価がもっとも相関性が高く 0.95 以上であり、以下 0.5 刻みでランク分けをし、0 の評価を 0.75 以下とする内容である。

ただここで留意すべきは“逆は真ならず”であり、相関係数はあくまでも両者の関係が直線的な状況にあるか否かを示すにとどまることである。全体が同じようにずれていても、あるいは選択肢の数が 2 つに限られれば回答肢の選ばれ方にかかわらず 1.0 または - 1.0 となる。こうしたことを考慮すると、相関係数が 1 あるいはほぼそれに等しいからといって、必ずしも両者の回答の関係が同じものにはならない。結局は、具体の設問に対する回答結果を直接見る必要がある。その意味では相関性はあくまでも参考に示すに過ぎず、設問ごとの回答状況をつぶさに検討し解釈する必要がある。

こうしてえられる図や表をみながら、日本人と韓国人による旅行内容および高速船利用意識の実態とその違いを比較検討し、解釈することが本章のねらいである。

表3.1 日本人と韓国人の旅行実態と高速船利用意識の比較

事 項	相関性	日本人	韓国人
1. 旅行者の個人属性について			
性別	0	男女概ね同数	女性が6割を超える
年齢	I	20歳代から60歳代まで広く分布するが その中で50歳代が比較的多くを占める (27%)。	20歳代から50歳代まで分布し、日本に比して 60歳代が少なく、40歳代以下が多い。また15歳未満の子供も多い。
職業	IV	会社員、経営者・自営業で2/3をしめる。	会社員、経営者・自営業が多い点は日本と同様であるが 加えて専業主婦、学生が多い。
自国内居住地	...	福岡県が圧倒的に多く、約9割を占める。その他は九州各県（鹿児島県を除く）が主であり、さほど利用圏は広くない。	釜山市が多いものの、韓国全土、特に 韓国全土、特に釜山、ソウル間の高速鉄道沿線地域からの集客が見られる。
海外旅行経験	IV	複数国海外経験者が85%を占めるが、 アメリカおよび韓国が主である。	複数国海外経験者が72%をしめるが、 日本、中国が主である。
相手国語理解能力	V	韓国語が話せる人は1割にも満たない。	日本語が話せる人が13%に達する。
2. 旅行形態と内容について			
旅行目的	...	観光、グルメ、買い物为主で、同程度の割合。	観光が8割以上を占める。
同伴者数	0	一人が少なく、2人、3～5人、6人以上に3分される。	一人が17.5%を占める反面、6人以上も44%を占め、比較的面極化している。
続柄	0	友人3割、職場の人25%であり、両者で半数を超える。 ついで、仲間、夫妻であるが、それらは14.5%である。	日本と同様に職場の人が28%を占める。 友人、夫妻、家族、仲間、父母などの同伴も15～12%で、多彩である。
旅行日数	0	1泊2日が半数、2泊3日が37%で、短期間の滞在が主。	2泊3日が57%、3泊4日が31%で、日本人より滞在期間が1日程度多い。
リピート状況 (訪問回数分布)	V	初めてが約4割で最も多いが、リピート訪問が半数を超え、 年に1回以上の訪問頻度が1/3以上に達する。	約6割が初めての訪問であり、 リピート訪問は日本人に比して未だ十分でない。
(訪問頻度分布)	IV		
訪問先	...	釜山市がほとんどで、限られている。	福岡市、阿蘇、別府が主要なところであるが、 比較的北部、中部九州にも広く散らばる。
市内の訪問先	...	南浦洞、西面、海雲台が主である（市内の回遊が多い）。	博多地区が主で、ついで天神地区（市内の回遊は少ない）
体験内容	...		
グルメ		焼き肉、鍋物、その他に3分される。	日本料理が主。
買い物		日用品の割合が高く、次いでブランド品である。	日用品、ブランド品が主であるが、電化製品も18%を占める。
観光		72%がチャガルティ市場などの市場体験であるが、 名所41、歴史文化遺産訪問は41、34%にとどまる。	歴史文化遺産、名所訪問が5、6割である。
イベント参加		イベント参加は14%程度であるが、将来の体験とするものが7割に達する。	また、アウトドア14%、ゴルフ7%は日本人にない特色である。 イベント参加は18%であり、将来の体験も78%と、日本人より関心が高い。
その他		美容、健康は2、3割程度である。	7割が温泉を体験。
旅行費用	II	15万円以内が92%とほとんどを占め、5万円未満も32%。	日本人に比して予算は多く、10万円以上だけでも34%を占める。 5万円未満は2割。
3. 旅行計画について			
旅行計画	IV	1月以内が56%で、半月前以内で24%。	1月以内47%、2～3ヶ月前39%で、日本人よりもより事前の計画期間が多い。
旅行の手配	V	旅行会社で手配が6割強で、個人手配が約27%である。	旅行会社手配が68%で日本人よりやや多く、個人手配は23%であるが、大差ない。
個人手配の切符	...	通常ピートル切符の手配は65%でやや低い。 割引切符の手配ないし認知は39%。 他の特定切符の手配は少なく限定的である。 利用するに至っていない。	通常コピーの切符の手配は74%。 割引切符の手配ないし認知は24%で日本人よりも低い。 他の特定切符の手配ないし認知もある程度ある。
フレンドリーガイド (釜山)	...		

4. 交通手段について			
相手都市訪問時の利用交通手段 港までの交通手段 港からの交通手段 ターミナル設備、サービス 博多港 釜山港	V	高速船88%、飛行機8%、フェリー4%。 大多数が高速船である。 自家用車、列車、タクシーが主であり、バス類も比較的多い。	高速船71%、飛行機22%、フェリー10%。 大多数が高速船であるが、航空機、フェリーもある程度利用されている。 観光バスが主で、次いでタクシーであるが 高速鉄道、自家用車、地下鉄なども1割程度ずつ占める。 観光バスが約2/3を占める。 日本人よりは満足意識がある。 日本人より満足意識はあるが、逆の不満も多い。
	...		
	...	観光バス、タクシーが主である。	
	V	満足意識は39%で、多いとはいえない。	
	V	博多港に比してやや不満が多い。	
5. 高速船の利用意識について			
高速船情報の認知手段 船舶サービス、運営等 手続き カウンタースタッフ 船内設備、サービス 運行スケジュール 運賃 今後の再利用の可能性	0	友人・知人、パンフレット、テレビが主である。 その他（インターネット、新聞、雑誌、ポスター）も含め多様。	知人・友人とインターネットが主で、両方で65%を占める。 なお、インターネットは24%であり、日本人の11%を大きく上回る。
	V	全体としてある程度満足する状況ではあるが、そうした中での項目ごとのさほどの不満はない。 満足意識は項目の中で中程度。 満足意識は項目の中で中程度。 項目の中で最も不満が多い。 満足意識が最も低い。	評価を強調すれば以下のとおりである。 さほどの不満はない。 満足意識は高い。 満足意識は項目の中で中程度。 満足意識は項目の中で中程度。 満足意識が最も低い。 72%程度の利用希望であるが、日本人よりも低い。
	...	海雲台、西面が多く、次いで南浦洞、東萊温泉。 （どちらにしても、今回の旅行でいけなかったところを回るとの意識である。）	近郊地区、天神地区。 を回るとの意識である。）
	...	就学・留学・ボランティアが多く、ついで美容、健康、イベントの参加が多い。 観光で歴史文化遺産を訪ねるも半数が希望している。	ゴルフ、アウトドア、イベントが多く、また就学・留学・ボランティアも多い。 買い物で電化製品の購入とするものが69%を占める。
注) 相関性のレベル評価		(R=回答分布の相関係数)	
0		相関は弱い (R≤0. 75)	
I		十分に相関があるとはいえない (0. 75≤R≤0. 80)	
II		どちらからいえば相関がある (0. 80≤R≤0. 85)	
III		相関がある (0. 85≤R≤0. 90)	
IV		ある程度強い相関がある (0. 90≤R≤0. 95)	
V		強い相関がある (0. 95≤R)	

3.2 旅行者の個人属性などについて

本節では旅行者の個人属性（性、居住地、年齢、職業）と海外経験の有無、相手国の言葉の会話力について検討するものである。こうした内容の設問項目は、アンケート票にある通りであり、回答肢の内容を含めて特に日本人用、韓国人用で違いはなく、同じである。

(1)日本人

日本人の旅行者を居住地で見れば（表 3.2、図 3.1）、福岡県が極めて多く全体の 61%を占める。また、九州・山口・広島といった西南日本地域全体では 96%に達する。その中で鹿児島県は少なく、宮崎県は 0 である。したがって、高速船の集客範囲は九州南部を除いた九州の北部、中部と山口・広島県下の諸地域であり、その中でとりわけ福岡県内に集中していることが分かる。

また、旅行者を性別に見れば、男性(51%)、女性(49%)がほぼ同数であり、両者の間で大きな差異はない。

年齢は 20 歳代から 60 歳代まで広く分布する（図 3.2）。そうした中で 50 歳代が最も多く 28%を占める。また、20 歳代から 40 歳代まではほぼ同じような構成割合であり、16~18%であるが、加えて 60 歳代以上も合計すればほぼ同程度の構成割合となる。これに対し、20 歳未満の子供や学生が少ない。これらのことから、日本人は、50 歳代が他の年齢層に比べて多くピークをなすものの、20 歳代以上の各年齢層に広くまたがって旅行し、釜山を訪れているといえる。

職業は、会社員、公務員といったいわゆるサラリ

表3.2 船舶利用者の居住地分布

日本人の居住地		韓国人の居住地	
福岡県	292	釜山市	77
熊本県	40	ソウル市	49
長崎県	38	慶尚北道大邱市	42
佐賀県	33	慶尚南道蔚山市	30
山口県	23	全羅南道光州市	28
大分県	17	京畿道九里市	15
広島県	16	慶尚南道巨済市	12
東京都	4	慶尚南道	11
鹿児島県	2	慶尚南道馬山市	9
神奈川県	2	大田市	8
大阪府	2	その他	58
その他	7	(単位 人)	

日本人乗船者の居住地分布

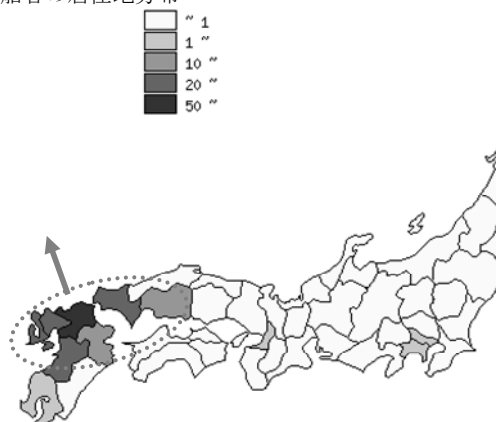


図 3.1 日本人、韓国人高速船利用者の居住地分布

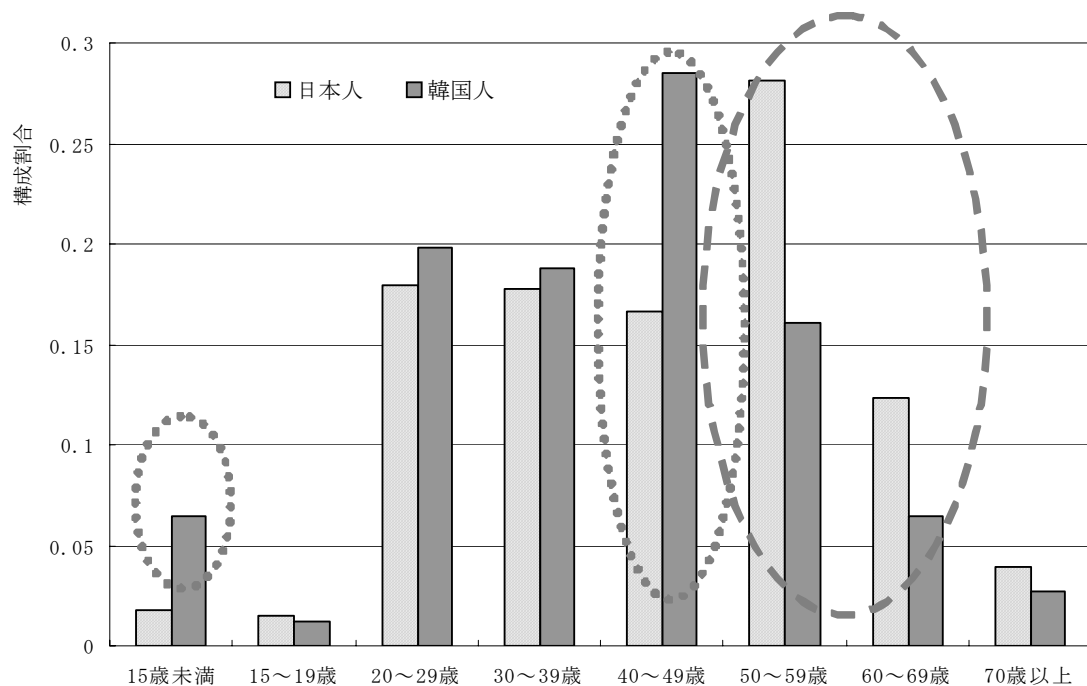


図3.2 日本人、韓国人旅行者の年齢構成

ーマンが 45%を占め、これに自営業などの 26%が続き、合わせれば 66%に達する。専業主婦・無職・学生の構成割合は全体で 19%にとどまる（図 3.3）。なお、学生は夏休みとそれ以外など季節による変動が大きいと推測され、調査した 9 月末と 10 月下旬などはどちらかといえば少ない時期であったものと推測する。

日本人の海外経験は比較的多く、複数国経験者が 85%を占める。主な行く先はアメリカおよび韓国であり、これらに続くのが中国、台湾、ハワイなどである。しかしながら、その割に韓国語を理解できる者は少なく、“基本的会話ができる”、“流暢に話せる”を合わせても 8%弱にすぎない。

なお、釜山では観光協会などが選抜して日本語が話せる現地学生の手軽な通訳ガイドの制度（フレンドリーガイド）がある。しかし、上述のように会話力がないものの、こうし

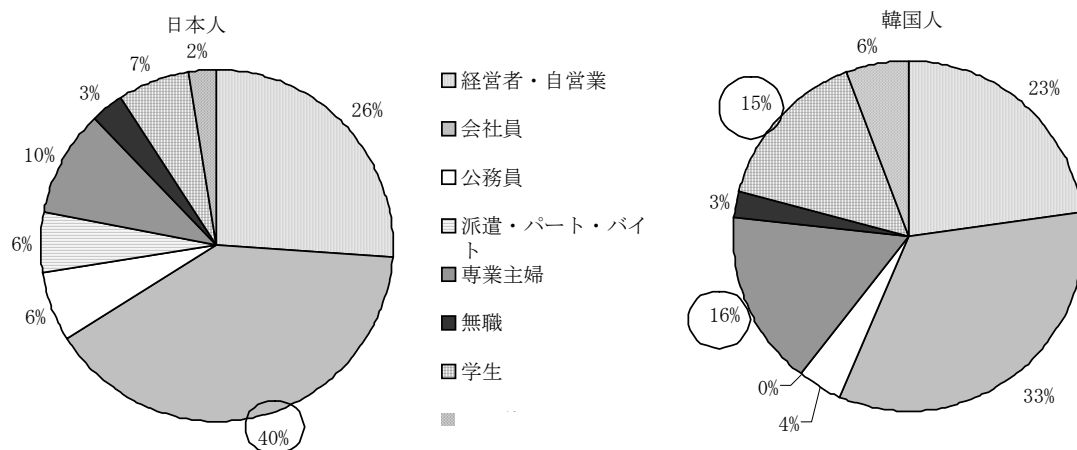


図3.3 日本人、韓国人旅行者の職業構成

た制度を利用したと答えたものが皆無に等しかった。このことは、一般の旅行者がこの制度を利用する状況に至っていないということである。つまり、本制度が新しく、十分に知れ渡っていないと推察でき、あるいは、その申し込み方法に不慣れである、面倒くさい、観光地や商店では日本語のパンフレット類がある、訪問回数が多く必ずしも必要としないなどに原因があるものと推察する。

(2) 韓国人

韓国人旅行者の韓国における居住地は釜山市が最も多いが、圧倒的というほどではなく1/5程度に止まる。釜山市以外では韓国南部と、ソウル、大邱、九里、大田といった北部地域からが2分する状況である（表 3.2、図 3.1）。多分に高速道路、高速鉄道の発達もあって、韓国全土とりわけ南部地域や鉄道沿線地域などから広く集客しているものと推察する。

性別については女性が64%を占め、多いことが日本と異なる特色である。日本人女性に比して韓国人女性の外出意欲が大きいこと、男性は既に会社などで日本に来た経験があり、その上での女性の海外進出であることなどが原因であると考えられる。

また、このことを反映してか、職業では専業主婦が16%、学生が15%を占め、したがって、会社員・公務員は合わせて36%、経営者・自営業は23%などと日本人に比して少ない割合にとどまる（図 3.3）。

年齢構成は、40歳代が最も多く約28%を占めるが、20、30、50歳代も17～20%を占め、広く分散する状況である（図 3.2）。これに対し、60歳以上の高齢者の割合は合わせても1割に満たず、この点は日本人の場合と異なる。すなわち、高齢社会の進展から日本人の旅行者が韓国人に比して高齢化しており、あるいは韓国が高齢化の点で日本の10年あとを追いかけけているといわれるが、そのことの反映と解釈する。

海外経験に関し複数国経験者は72%で、日本人に比して少ない。また、主な訪問国は日本と中国であり、これにタイが続いている。日本語の会話力に関しては、13%が能力ありと答えており、日本人に比して多い。

3.3 旅行形態と行動内容について

旅行パターンや旅行内容は、国の制度や社会・経済情勢、民族的習慣などを反映して一概に比較することはできない。しかし、あえてアンケートの結果として日本人と韓国人を対比しながら、その特性を把握し、あるいは違いを探るものである。

当然のことながら、訪問先や行動内容は日本人と韓国人とで異なり、そのことを設問における回答内容の上で考慮した。また、旅行日数や同伴者、旅行回数、旅行計画のあり方に関する設問と回答選択肢の内容は双方で同じである。

旅行費用については、本来的に日本人と韓国人の所得や、ホテル代、交通費などに関する物価の差があることから、厳密にはそうした状況を考慮すべきである。しかし、日本人、韓国人の比較という観点に立てば、同じカテゴリー区分にすることもやむを得ないといえ、また、近年では、ウォン高もあって韓国人の所得が先進国に近づいていることを配慮して、

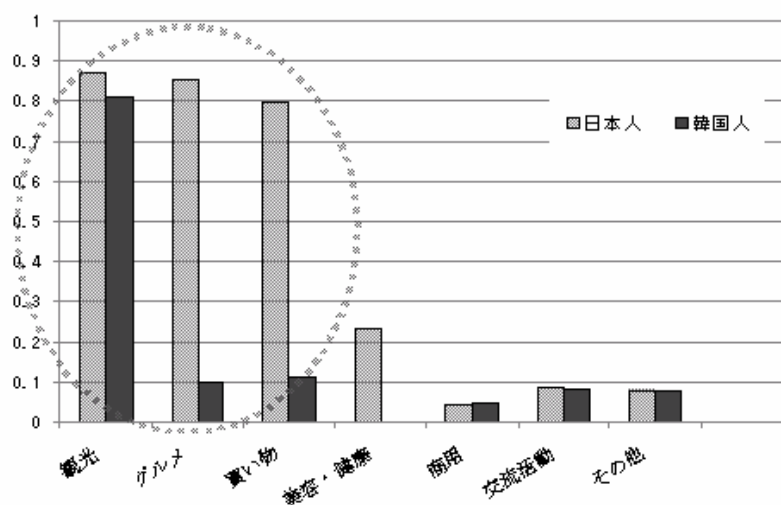


図3.4 日本人と韓国人の旅行目的

あえて同じカテゴリーによる内容とした。

(1)旅行目的 (図 3.4)

日本人の旅行目的は、観光、グルメ、買い物にほぼ3等分され、いずれも8割の人が旅行目的の1つにあげている(複数回答)。つまり、これらが釜山訪問の3大目的である。そして、これに続くのが美容・健康の22%であり、他は1割に満たない。

これに対して、韓国人は観光が圧倒的であり、82%の人がそうした目的を持つと答えているが、他の地域の訪問はせいぜい1割程度にとどまる。

(2)訪問先、市内の訪問箇所

日本人旅行者の訪問先(図 3.5(a)の右図)は現状では釜山市がほとんどであり、それ以外では大邱、慶州が1割り程度である。このことは、旅行目的にグルメ、買い物が多いことと関係するものと考えられる。

これに対して、韓国人は、観光旅行が主であることもあって、福岡市を直接の訪問先とするよりも、福岡市を経由しながら阿蘇(約61%)、別府(約45%)、ハウステンボス(約21%)へと、九州の北部、中部の諸地域の観光地を広く訪れるものが多い状況である。

市内の訪問地区については、日本人の場合、釜山市にあっては釜山タワーや龍頭山公園、チャガル市場などがある南浦洞(83%)と免税店、百貨店、食堂など商業機能が集積する西面(72%)に圧倒的に集中している。また、それらの半分程度の32%の旅行者が海雲台に流れるという構図である。

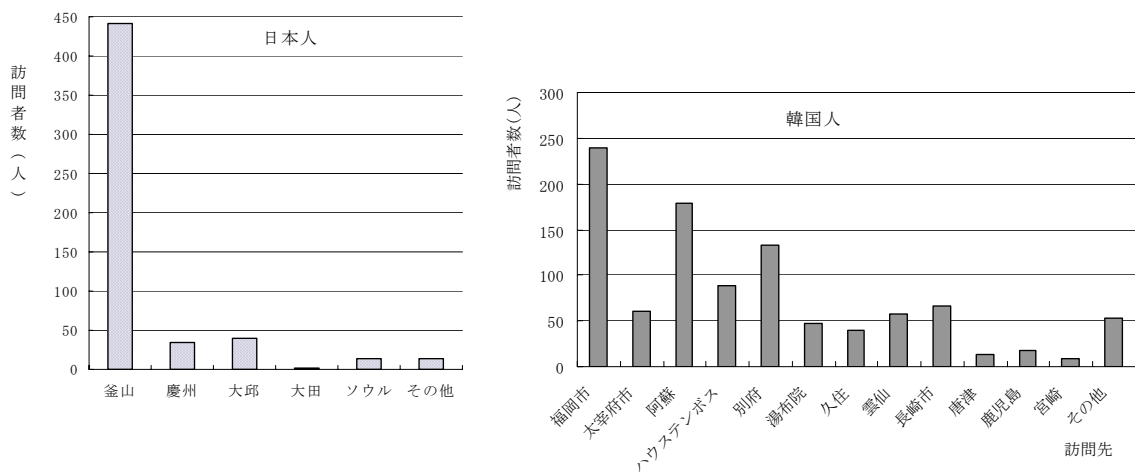
韓国人の場合、福岡市内については、キャナルシティ、中州の歓楽街、博多駅などが存在する博多区が福岡来訪者の約5割を占め、天神地区はその半分にとどまる。このことは博多地区に大規模なアミューズメント施設や歓楽街があることと、九州各地への回遊の中継拠点が博多駅であることによるものと推察される。また、マリノアシティや二日市温泉などの近郊地区にもある程度の流れが見られる。

(3)体験内容

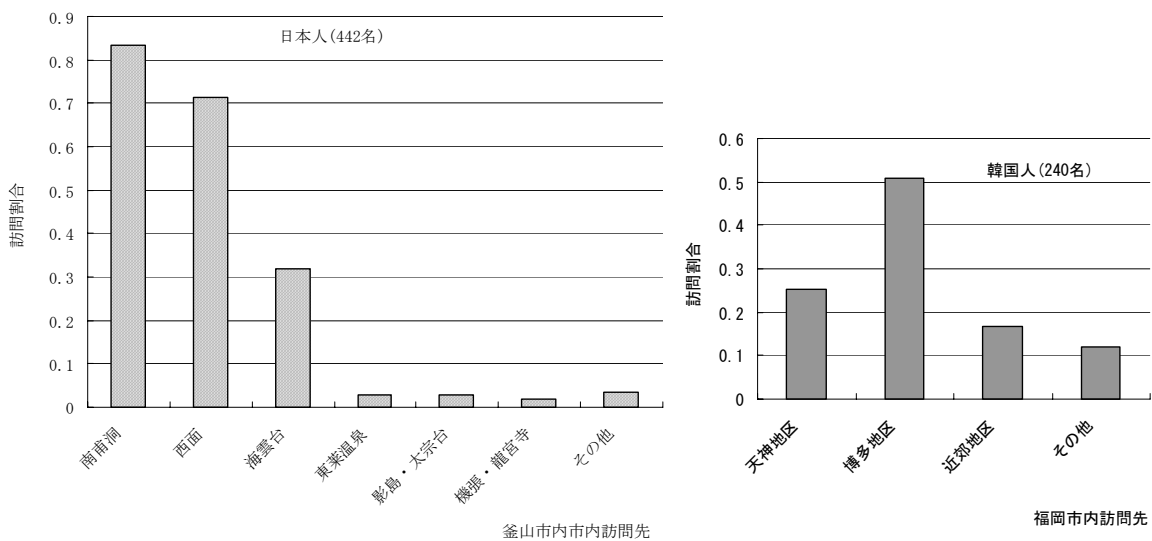
旅行中の体験として観光、グルメ、買い物、各種交流活動、商用などが考えられるが、そうした内容について詳細に見れば、図 3.6 のとおりである。

グルメは、当然ながら共に関心が高いが、その内容については、日本人は焼肉、鍋物、その他に 3 分され、その中でどちらかといえば焼き肉が多いといえる。韓国人は日本料理(すし、天ぷら、うどんなど)に 6 割以上と多くが集まり、九州の郷土料理については 2 割程度に止まる。

ある意味では、日本人の韓国におけるグルメは、韓国全土に共通する特定の品目がはっきりしており、このことからソウルでも釜山でも同じであるといえ、韓国の細かな地域区分にもとづく郷土料理の概念はあまりないものと推察する。これに対して、すしや天ぷらなどの日本料理は日本を代表するものであり、韓国料理の場合と同様に全国に共通するものである。設問はこれと対比しながらの九州の郷土料理ということから、上記の結果は韓



(a) 日本人の韓国到着後の訪問先と韓国人の日本到着後の訪問先



(b) 日本人の釜山市内訪問先と韓国人の福岡内訪問先

図3.5 日本人と韓国人の訪問先について

国人と日本人とで特に差異があると見ることは早計である。

郷土料理は内容について広域に通用するものでなく、特定地域での通用に限定される。

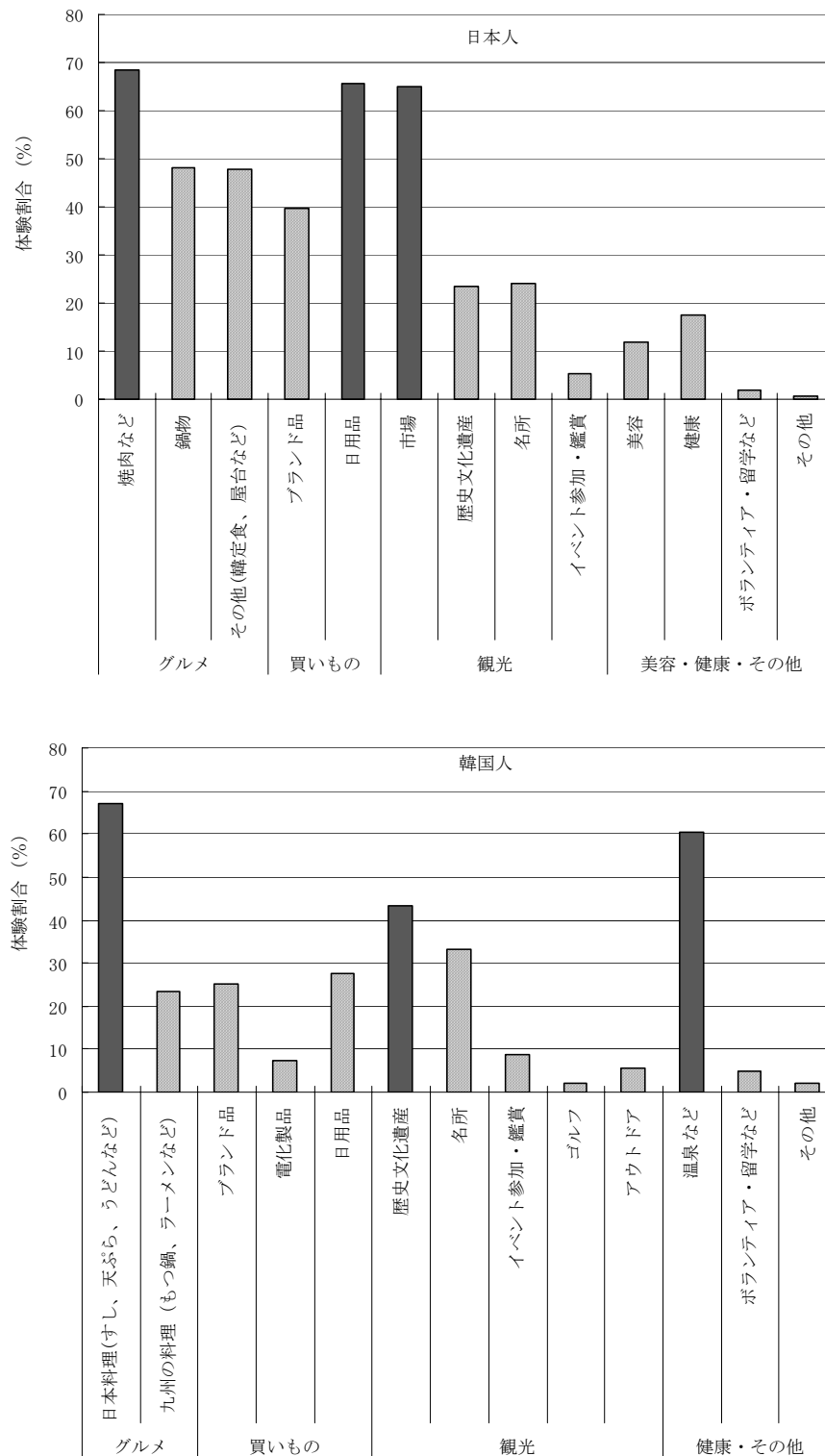


図3.6 日本人、韓国人旅行者の体験内容

あるいは、それが故郷の郷土料理である。こうしたことから、韓国人の目で見れば上述のアンケート結果になることもうなずける。つまり、日本人にしても、韓国人にしても、グルメの上では相手国の代表的な料理に多くの関心がある点で共通するということである。

買いものについては、日本人は日用品とブランド品に2分される中で、どちらかといえば日用品が多い。韓国人も同様であるが、日本人ほど偏ることなくほぼ同程度である。その上で、韓国人には電化製品についてある程度の割合で買いものがある点で日本人に相違する。

観光については、日本人は国際市場やチャガルチ市場などの市場を訪れてグルメを楽しむ、名所を訪問し、歴史文化遺産を訪ねるといった構図である。これに対して、韓国人は、歴史文化遺産を訪ね、名所を訪問すると行ったところが主なところである。これら以外では、韓国人では温泉につかるといった癒しあるいは健康志向が強く、旅行者の6割が体験するとこたえている点が目立つ。

以上要するに、日本人は名所、歴史文化遺産を訪ね、合わせて市場を訪れて焼肉や鍋物、その他を食し、都心部で日用品、ブランド品の買いものをするという旅のスタイルが浮かび上がる。いわば、非日常性から日常性に移行しつつある旅のスタイル、あるいは非日常性と日常性が混じり合う旅のスタイルといえる。

他方、韓国人は、歴史文化遺産、名所を訪ね、合わせて温泉につかりながら、日本料理を楽しみ、また日用品やブランド品中心の買いものをすると同時に、それらに加えて電化製品の購入もあるとの旅のスタイルを描くことができる。一言でいえば、非日常性を主と

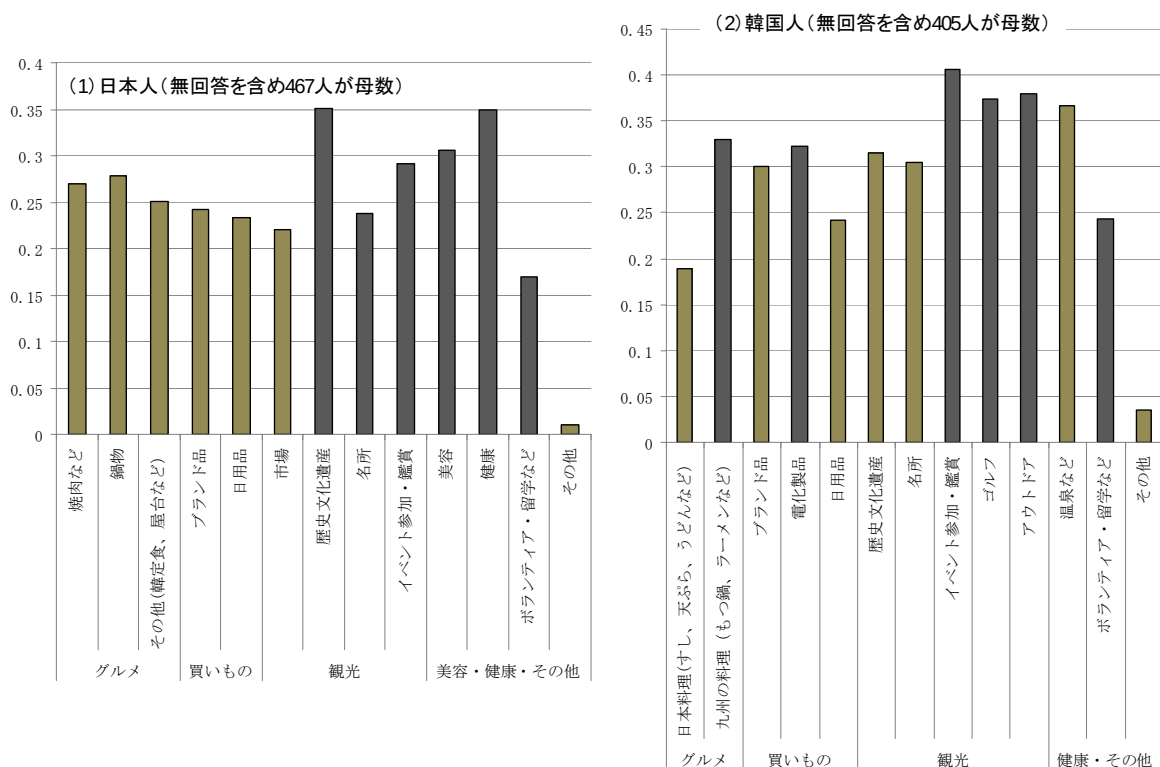


図3.7日本人、韓国人が次回以降に希望する体験内容

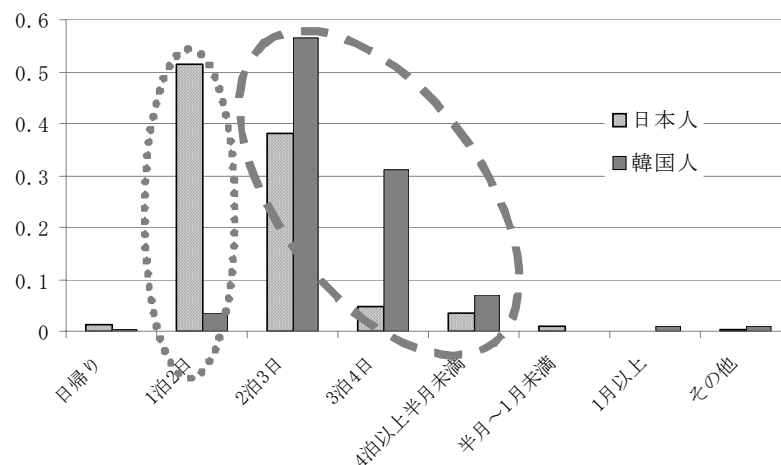
しながら、一部に日常性を内包する旅であり、あるいは一部に買い出しを含む旅であるといえる。

上述は今回の旅行についての体験内容であるが、それならば次回以降はどういった内容の体験を希望するのかについてみたものが図 3.7 である。

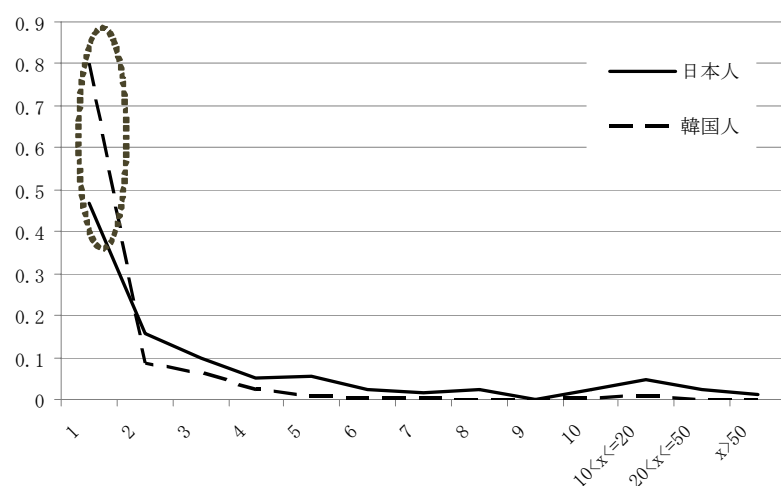
日本人については、今回体験したグルメ、買い物、観光という 3 大内容からの脱却がみられる。歴史文化遺産を訪ねる、美容・健康に関心を抱く、イベントに参加・鑑賞する、ボランティア・留学にかかわるといった内容への関心が次回以降の体験内容としてより希望がある。

韓国人については、温泉に対する衰えぬ期待があるうえで、グルメでは九州の料理、買い物では電化製品に関心がシフトし、イベントへの参加・鑑賞、ゴルフ、アウトドア、ボランティア・留学への関心の高まりがみられる。すなわち、これまた単なる観光旅行からの脱皮であり、レクリエーション性や癒しを含む内容に期待がある。

(4)旅行日数と費用、同伴者の有無など



(1) 日本人、韓国人旅行者の旅行日数



(2) 日本人、韓国人の相手地域（福岡、釜山）訪問回数

図3.8 日本人、韓国人の旅行日程および訪問回数

旅行日数について、日本人は1泊2日が半数を占め、次いで2泊3日が36%で、両者を合わせれば85%に達する（図3.8(1)）。また、僅かではあるが日帰りもある。

これに対して、韓国人は2泊3日が半数以上を占め、3泊4日が29%で、合わせて81%に達する。日本人に比べて旅行日数がカテゴリーで1ランク長い実態であるといえ、また、日帰りもほとんどない点で相違する。

訪問回数については、日本人、韓国人いずれにしても初めての訪問が最も多くを占める（図3.8(2)）。その中で、日本人の初めては47%であり、2回以上が5割を超える、5回以上も合計すれば18%に達するなどからリピート率が比較的高いといえる。

これに対し、韓国人の初めては80%にも達し、大半を占める。なお、5回以上になると僅か2%に過ぎず、韓国人の日本への旅行は基本的に初期段階にあるといえよう。

費用は、日本人の場合、3万～10万円程度が大半で約2/3を占める。韓国人は3万～10

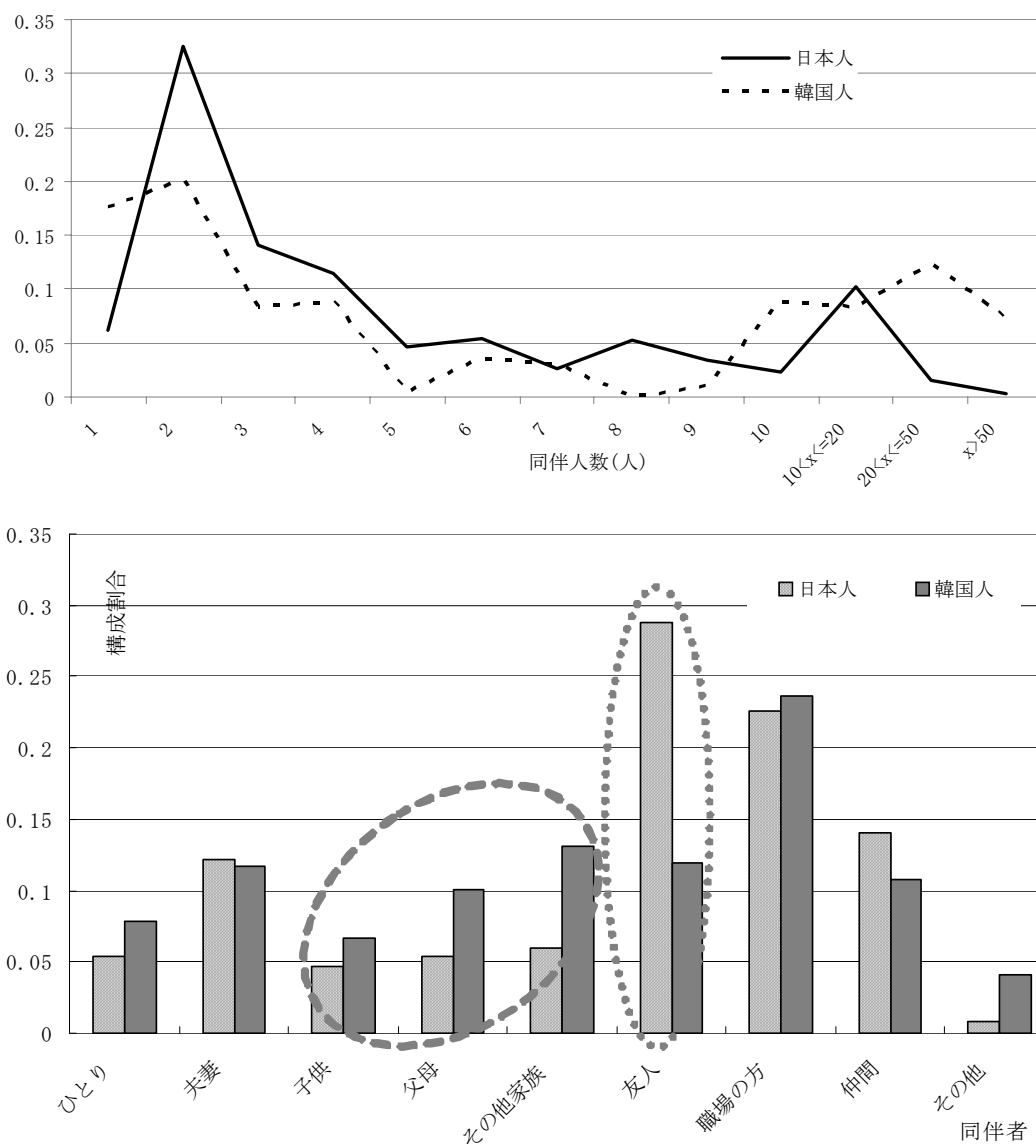


図3.9 旅行における同伴者の有無と、同伴の場合の続柄など

円が最も多く、4 割を占めるが、さらに高額な費用も多い。これは旅行日数がより長いこと、初めての訪問であることによるとともに、昨今のウォン高の反映であると推察する。

旅行は、ひとり旅と、同伴者がいる場合に大別でき、さらに同伴者については身内か友達かなどのタイプや人数が問題となる。

この点に関し、日本人を見てみれば（図 3.9）、2 人での旅行が最も多く、次いで 3、4 人の規模であることから、少人数主体の旅行であるが、その割りにひとり旅は少ない。そして、そうした場合の同伴者の多くが友人や職場の人であり、次いで仲間、夫妻と続く。

一方、韓国人は、1 人、2 人と 10 人以上の団体の両極に分かれ、職場の人とが最も多い。次いでその他家族、友人、夫妻、仲間、父母と続き多様である。これらを概観すれば、日本人に比較して家族との同伴旅行が多く、その分友人との同伴が少ないといった特色が浮かび上がる。

(5)旅行計画のあり方について

旅行計画は、日本人にしても、韓国人にしても 1 ヶ月～3 ヶ月前が 6 割強を占め最も多いが、頻度分布からして日本人が旅行日近くになったの計画、韓国人がより事前での計画になるという傾向が読み取れる。

また、個人手配か、旅行会社の手配かについては、共に 6 割が旅行会社の手配（パックもの）であり、個人手配は 2 割程度、残りがその中間（パックものではなく、交通機関、宿泊など内容別に個人手配、旅行会社手配の組み合わせ）といった構図である。したがって、日本人、韓国人の間で特に大きな違いはなく、同じ状況にあるといっていよい。

個人手配の場合の切符は、日本人、韓国人ともに往復割引を含めて通常の切符利用が最も多く、特定割引切符（学生・身障者割引、6 枚回数券など）の利用も 2、3 割に及び、よく利用されているといえよう。

これら以外の特殊な割引切符（日本人用としてはビートル平日・誕生日割引、コリアビートル&レール、インターネット割引、日韓共同切符。韓国人用としては JR 九州レールパス、ジャパレンレールパス、韓日共同切符、KYUSHU レールパス、KTX+コビーパス、SUNQ パス。）の利用は各々 1 割ないし 1 割弱程度である。ある程度の利用ではあるが、いずれにしても種類が多様過ぎてわかり難いとの印象であり、もう少し集約の上単純化し、分かりやすくする、使いやすくすることが望まれる。

3.4 交通機関の利用などについて

(1) 利用交通機関

本調査では、高速船利用者が対象であり、また、全体で見ても § 1.1 に述べるように、福岡、釜山間の交通機関利用の大半が高速船である。このため、当然のことであるが高速船利用に偏る傾向になるが、“釜山(あるいは九州)訪問の場合の交通機関を、どのような割合で利用されていますか”を問うものが設問 11 である。この利用者意識にもとづいて、釜山、福岡間の 3 タイプの交通機関がどの程度の利用率であるかを概略つかむことができる。

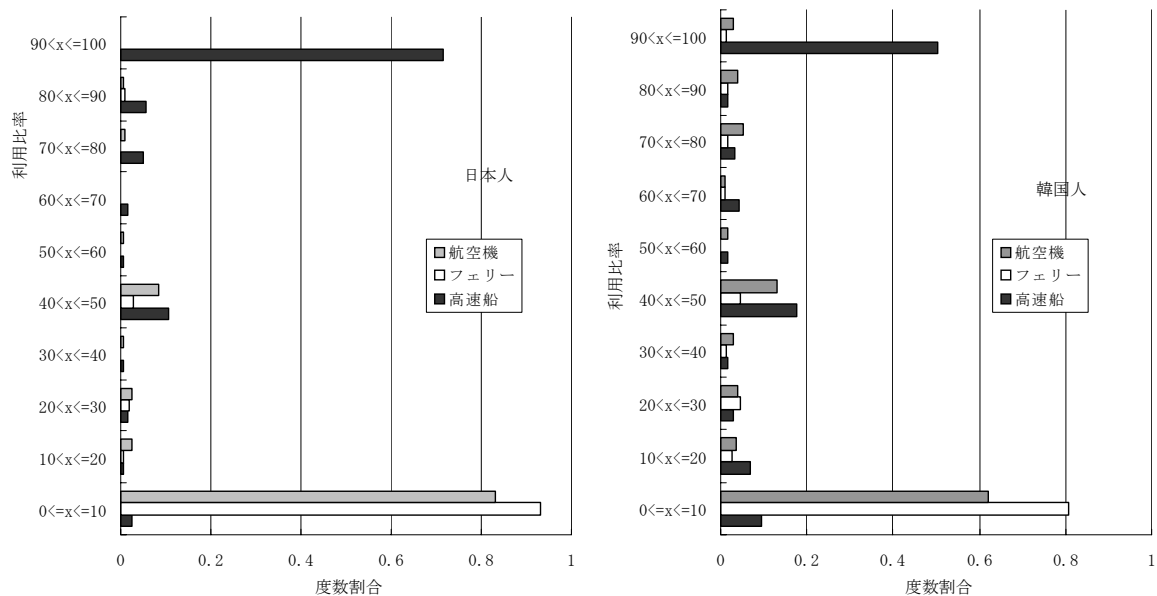


図3.10 交通機関の利用比率

結果は、日本人にしても、韓国人にしても高速船利用が圧倒的割合となるが（図 3.10）、日本人の方がその割合が高く 88%に及び、フェリーの利用は極めて小さい。また、航空機の利用率も小さいが、それでもフェリーよりは利用可能性は高く、8%程度ある。

韓国人についても同様の傾向であるが、日本人ほど高速船に利用が偏るものではない。平均すれば航空機利用 22%、フェリー利用 10%という状況であり、意識の上でそれぞれにある程度の利用を見込むことができる。

(2) 港まで、港からの端末交通手段

日本人の博多港までのアクセス交通手段は、タクシー利用が最も多く、これに送りの車、列車が続き、さらにその他(マイカーなど)もある程度あり、これら 4 つが主なものである。このことは旅行者として福岡県内居住者が多いことの反映と推察する。続いて路線バス、高速バスが 1 割前後を占める。なお、タクシーについては、タクシーのみによる利用に加えて、列車や高速バス利用者が、それらの駅および停留所からの乗り継ぎで利用したものをも含むと推測され、その結果としての利用が多くなっているものと推察する。

釜山港からの端末交通手段は観光バスが 46%と半数近くを占め、続いてタクシーが 31%で、これら 2 つで約 8 割である。また、地下鉄、友人などの迎車が 1 割程度ある。

韓国人の釜山港までの交通手段は観光バスが 44%と突出し、日本人のアクセス交通手段と大きく相違する。これは、観光目的や団体の旅行者が多いことの反映と見ることができる。なお、タクシーについては 18%、列車や送りの車、地下鉄については 1 割前後である。博多港からの端末交通手段も観光バスが 64%と圧倒的に突出し、路線バス、タクシーはそれぞれ 1 割程度にとどまっている。

(3) 港の設備やサービスの満足意識について

福岡、釜山間の交通の主体であり、需要が多い船舶を利用する上の拠点が港であり、その顧客満足度を高めることは大切なことである。その意味で、博多港、釜山港の玄関ともいべきターミナルが高速船利用者にどのように意識されているかを満足度で回答しても

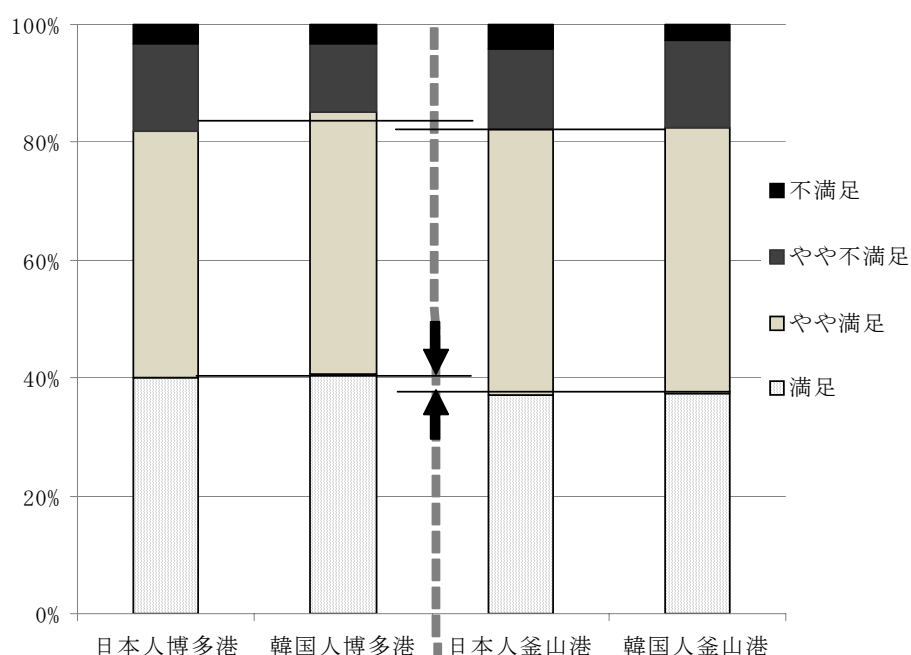


図3.11 博多港および釜山港の国際ターミナルの設備、サービスの満足意識

らったが、その部分を抜き出せば図 3.11 のとおりである。

概略的には、博多港、釜山港ともに、また日本人、韓国人ともに満足するが 4 割程度を占め、不満、やや不満が 2 割弱である。やや満足も 4 割程度あるが、これは逆に考えれば多少なりとも不満があることを意味し、必ずしも十分に満足していないことの意味表示であるともいえる。あるいは、データの持ち合わせがなく推測にすぎないが、福岡空港国際ターミナルで同様のアンケート調査をすれば、より多くの満足があるものと考えられる。こうしたことから、港のターミナルに関する上述の調査結果は、十分に高い満足意識があるとは考えにくく、改善の余地が残されているとみるのが妥当といえる。

また、そうした中で、どちらかといえば博多港よりも釜山港に対する不満意識が大きい、これは博多港のターミナルの方が新しいことによるものと推察する。しかし、その一方で博多港は、ターミナルビルが新しいにもかかわらず釜山港のそれに比して決して十分な差が認められないことも事実であり、胡坐をかく状況にはない。

3.5 高速船の利用意識について

本節は、高速船利用者の利用意識について、船の設備やサービスをどのように満足しているのか、高速船のことに關しどのような手段で情報を得ているか、および今後の高速船の利用意識はどうなっているかについてみるものである。

(1) 船のサービスなどに対する満足意識について

図 3.12 は、船に關すること、乗船までの手続き、カウンターサービス、船内の設備・サービス、運行スケジュール、運賃の 5 項目について、日本人、韓国人それぞれでどのような満足意識にあるかを比較対照しながらグラフに示すものである。全体としては満足、や

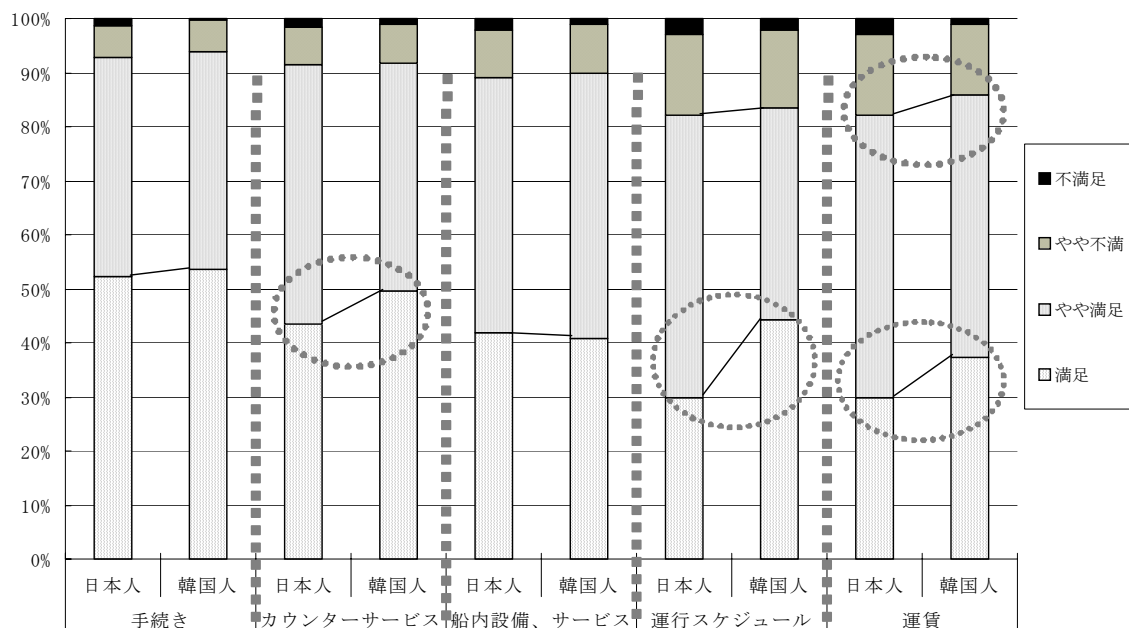


図3.12 高速船におけるサービスなどに関する満足意識

や満足が合わせて 8 割以上に達し、満足しているといえるが、あえて項目間を対比の上、問題点を抽出する意味で解釈を行えば以下のとおりである。

手続きについては、日本人、韓国人ともほぼ同じ評価であり、不満およびやや不満は合わせても 1 割に満たないことから問題ないといえる。また、カウンタースタッフのサービス・おもてなしについては、手続きほどに満足意識の度合いは高くなく、日本人と韓国人で差はあるものの、不満は 1 割程度であり、これまた問題ないと見て取ることができる。船内設備、サービスに関しては、不満は低いものの、カウンターサービスよりも満足意識が低く、40%程度にとどまり、注意が必要である。

運行スケジュール(頻度や時間帯)、運賃については日本人、韓国人を合わせてみれば約 3 割強の満足、2 割近い不満である。他の項目に比して不満の度合いが高いことが目立つ。そうした中で、日本人と韓国人の間で満足意識に差があり、韓国人に比して日本人の満足意識が低く、不満の度合いが高いといえる。これは、日本人は観光以外のグルメや買いものにも多くの関心があること、短期間の旅行で、日常性に近いものがあるということを考えれば必ずしも運行頻度や運行時間帯(特に夕方)が十分でない、旅行費の総額にしめる運賃や買い物の額に比しての運賃ということから必ずしも満足できないなどの意識の表れと推察する。

(2) 船に関する情報獲得手段について

図 3.13 は高速船に関する情報を何によっているかを見たものである。特徴的なことを拾いだせば、

- ①日本人、韓国人いずれにしても知人・友人が最も多く、約 4 割を占める。
- ②上記以外では、日本人はパンフレット、テレビによる情報の獲得が多いが、韓国人はインターネットおよびその他(直接店頭での情報の取得など)によるものが多く、違いを見せている。

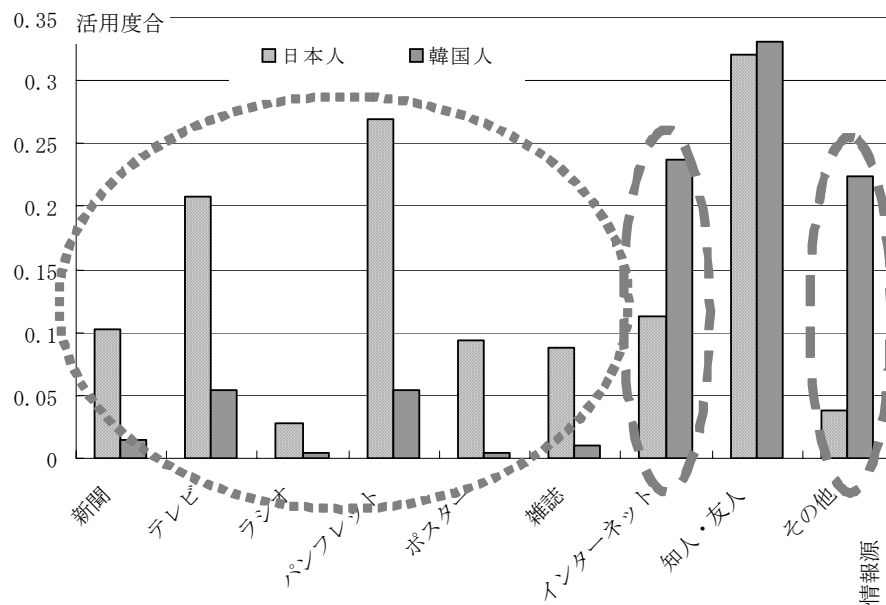


図3.13 日本人、韓国人の高速船に関する情報源

③日本人は多様な手段による情報の獲得であるが、韓国人は知人・友人とインターネット、その他以外は極めて少ない。

本調査は高速船に関する情報源についての設問であるが、旅行全般についても交通機関に対するものと同様の情報検索になると推察される。このことから、現状ではほぼ同様の情報源の活用であるものと推測する。しかし、情報化については韓国の方が一歩進んでいる面があり、このことを踏まえると日本人も今後により多くインターネットを活用するものと推察される。

(3) 今後の高速船利用について

今後も機会があれば高速船を利用したいかについての設問に対しては、日本人はほとんど(80割)が利用するとの答えである。また、韓国人は66%が利用すると答えているが、日本人に比して少ない割合にとどまる。これは、福岡、釜山間における高速船と他の交通機関の利用意識と同様の結果である。

3.6 要約

前節までに述べることは、日本人と韓国人による高速船利用者の旅行状況であり、個別の設問をもとにした考察である。

また、調査票に自由記述欄を設け、今回の旅に対する魅力や不満を記入してもらったが、それらは性別・年齢階層別の記述一覧として報告書 No. 2 の参考資料に示すとおりである。旅行については前述と多くのことが重複する。したがって、ここでは、日本人および韓国人旅行者がそれぞれの相手都市をどのようにみているかという観点に絞って追加的に整理すれば、表 3.3 のとおりである。

以上の考察および表 3.3 の結果を総括し、これに著者の考えをも交えて日本人と韓国人

の旅行実態や交通機関に対する満足意識、都市の印象などを概観し要約すれば、以下のとおりである。

(1) 旅行者や旅行状態、高速船利用意識に関する日本人と韓国人の全般的な比較

アンケート調査結果を全体で眺め、旅行者や旅行状態、高速船利用意識について日本人と韓国人の大きな類似性がどこにあるかを探れば、大局的には、旅行者の属性では相手国語の会話力、旅行計画では個人旅行における手配のあり方、また、港に対する満足意識、高速船の利用意識の点で互いに類似し、ほぼ同じような結果を与えているといえる。しかし、これら以外については異なる部分があり、その意味で個別の項目について十分な比較検討が必要である。

(2) 旅行者について

日本人は、高齢化の進展を受けて概して高齢者の旅行割合が大きくなるとともに、広い世代にまたがり、また会社員、自営業者が中心である。これに対して、韓国人は日本人よりも若い世代の構成が多く、女性が多いことに特色があり、こうした人たちの海外旅行の体験はまだこれからであるとの印象である。

(3) 旅行形態について

日本人は観光のみでなく、グルメ、買い物目的の旅行も多く、釜山市の訪問が主であり、市内を回遊することが主体である。友達、職場の人との同伴で、比較的少人数グループであり、短期間の滞在である。また、旅行費用も 15 万以内が殆どである。こうしたことから、特別の休暇を取ることなく、気楽に、訪問を繰り返しながら週末を隣国で過ごすといった類の手軽旅行であり、旅の日常化、普段着の旅への移行としてとらえることができる。

これに対して、韓国人は観光旅行が圧倒的であり、観光バスを仕立てて、阿蘇などの自然の名勝地や歴史文化遺産、テーマパークなどを巡るといった類の旅行であり、一人を含め小人数と多人数のグループに 2 極化し、家族との旅行も可成りの割合を占めている。また、滞在日数は日本人より 1 ランク多く、費用もより高額である。要するに、かつて日本人が経験した団体観光旅行の様相がかなり含まれる旅行形態とみることができ、その中に癒しや日用品に加える電気製品の買い物が含まれることから、日常性を内包する観光の旅、買い出しを内在する観光の旅であるといえる。

(4) 次回以降の体験希望について

日本人については、歴史文化遺産を訪ねる、美容・健康により関心を抱く、イベントに参加・鑑賞する、ボランティア・留学にかかわるといった内容への関心が高い。このことは、従来型からの脱却であり、週末型、さらにはより一層の日常性への高まりがあるととらえることができる。

韓国人については、グルメでは九州の料理、買い物では電化製品に関心がシフトし、イベントへの参加・鑑賞、ゴルフ、アウトドア、ボランティア・留学への関心の高まりがある。どちらかといえば、観光が主体の旅から、よりレクリエーション型、アミューズメント型へのシフトがみられるものと推察する。

(6) 港に対する満足意識

港に対する満足意識は高いが、必ずしも十分とはいえない。特に、博多港は新しい国際

ターミナルであるにもかかわらず、釜山港とあまり変わらない評価である。このことは、今後の施設の整備や改善、運営に十分な対応が必要であり、より満足意識を高める努力が必要であることを意味する。

(7) 高速船に対する満足意識

高速船について、設備、サービスに対する満足意識は高いが、運航スケジュール、運賃について不満がある程度あり、一層の経営努力が求められる。

表3.3 自由記述から読み取れる乗船者による相手都市の印象や魅力など

事 項	日本人からみた釜山	韓国人から見た福岡
街のイメージ	港町で、海、山があり、福岡に似た印象であり、身近である一方で、異文化もあり、おもしろい。 歴史、文化がある 夜景がきれい。	自然があり、街や道がきれいである。 近郊地域に温泉、観光地がある。 伝統的な文化がある。 夜景がきれい。 韓国にない風景、美しい海がある。
行きやすさなど	近くて、身近な印象であり、気楽かつ容易に行ける 旅費が安い。 特別な休暇を取る必要がない。週末に行ける。 タクシーなど交通費が安い。	近くて、交通の便が良い
行 動	食事に関心があり、おいしい(焼肉、海鮮、粥、キムチ、チヂミなど)。ショッピング(日用品、ブランドなど)を楽しむ。 経済的に安く、日本にない買い物ができる。市場と屋台がある。 健康、美容、カジノなどの体験ができる	タクシーやホテル代などが高い 日本料理(すし、てんぷら、うどんなど)やラーメンがおいしい。 市内外に遊ぶところがあり、楽しめる。
街の状況	活気・雑踏の賑わいがあり、治安もよい。 人が親切であり、親しみを感ずる。 日本語が通じるところが多い。 免税店があり、また円で買い物ができる 街がコンパクトに感じる。	やや活気がある。おもしろみにかけるが、静かな街。 人が親切である。 韓国語が通じず、意思疎通が大変であった。 韓国語案内が充実している。 アウトレット、ゴルフが楽しめる。

(8) 相手都市に対する印象

自由記述にもとづいて両国の旅行者が相手都市をどのようにみているかを要約すれば、日本人は釜山を、活気やにぎわいがあり、物価が安いとのイメージである。また、身近であること、港町という点で福岡と共通するところがあることから親しみを感じているといえる。

一方、韓国人は、福岡を自然があり、きれいな街、ひとが親切であるとの印象である。ただ、活気の点や面白みなどの点では必ずしも十分であるとの印象ではなく、また、近くではあるが、必ずしも気楽であるということではないなどの不満を抱く一面を読み取ることができる。

(9) 言葉の問題

国境を越えて交流する上での最大の問題は言葉であり、日本人、韓国人ともに互いの相手国語の会話力が十分ではない。

この問題について、釜山では看板やメニューに日本語や漢字をよく見ることができ、また観光地や店では福岡以上に日本語を話すガイドがいることから、韓国語を話すことができなくても決定的に不自由を感じるものでないと推察する。

これに対して、福岡では、確かに案内板などにおけるハングル語表記は進んでいるが、会話が通じないとの印象であり、意思疎通に苦慮しているとの印象である。

最近では、日本では観光地や名所あるいはまち歩きといった中で、ボランティアの養成や実践活動が活発である。また、韓国語によるパンフレットや地図づくり、看板の表示も盛んになってきている。そうした中で、韓国語が話せるボランティアガイドも見られるようになってきている。

他方、韓国にあっても、たとえば前述の釜山市におけるフレンドリーガイドの制度や、市民に対する大学での観光ガイド養成講座、名所におけるボランティアガイドの育成が見受けられる。

しかしながら、日本にしても、韓国にしても、必ずしも十分に相手国語標識の整備やボランティア通訳の制度化、活用が進んでいるとはいえず、問題がある。

○歴史的に日韓の関係がある名所や、日韓の間での姉妹都市の締結があるなどで日本、韓国と関わりがある地域や自治体では、パンフレットや地図の作成などの進展がある。しかし、そうでないところ、あるいはそうした地域を繋ぐ中間地域での関心や翻訳が不十分である。このことが、訪問先をスポット的にし、他の諸地域への繋がりによる旅行形態の形成を阻害し、旅の楽しさを半減させ、興味がつながらないなどの点で大きな悪影響があると考えられる。

○ボランティアの養成は必ずしも十分でなく、現状は多分に個人の趣味の域にあるといっても過言でなく、そのことが利用の広まらない要因の1つと推察する。組織的にもっと多くの人に関心を抱かせる努力が必要である。

○相手国語による情報整備やボランティア活動は、必ずしもシステム的でなく、各地域、各グループなどでバラバラである。このことが互いの情報発信のあり方や情報内容を複雑にし、利用しにくくしているともいえ、秩序あるシステム作りが必要である。

4. まとめ

高速船利用者の旅行需要の掘り起こしと拡大について

旅行目的や訪問先から判断すれば、日本人は従来の非日常性を体験する旅から、グルメや買い物などにも多くが関心を寄せ、友人や職場の人と訪れる日常型、釜山市内を回遊する都市型へと移行しているといえる。しかし、現在の博多港の集客範囲における日本人の韓国への旅行回数は、はじめての訪問が減少し、繰り返し訪問の割合が次第に増える傾向にあることから、いかに今後も継続的に訪問を繰り返させ、需要を維持するかが大きな課題となる。

他方、韓国人は、福岡での買い物やグルメはどちらかといえばメインの目的ではなく、家族や職場の関係者と阿蘇や別府、湯布院を巡り、あるいはハウステンボスを回遊しながら、温泉で癒されるといった構図の観光である。これは従来の日本人の週末型国内観光旅行、あるいは家族型観光旅行に近い性格を持つといえる。

こうしたことから、日本人と韓国人とでは旅に対する意識が大きく異なるが、日本人は健康や美容、イベントへの参加や観賞を含めて今後より日常的な内容で韓国南部地域を訪問するものと推測される。これに対し、韓国人は、アウトドアやゴルフ、イベント参加・観賞といったいわばレクリエーション重視の旅に変質するものと推察される。このように旅の内容には、日本人と韓国人とで違いがあり、そうした状況は当面続くといえるが、いずれにしても旅の内容が団体型からより個人型に移行する状況にあるという点では同じである。

したがって、今後旅行需要を掘り起こし、拡大策を模索するとすれば、日本人に対しては、日本では体験できないような日常性、日本人の性格や考えを踏まえた日常性、日本よりも手軽で経済的である日常性、韓国の特色を十分に踏まえ売り物にする日常性を中心に旅の内容を開発することも一方策である。

その一方で、歴史文化遺跡や名所を回遊したいとの志向もある程度見込まれることから、釜山市やその周辺地域で、日本との関係が深い歴史遺跡や、信仰や自然などの名所などをベースにして回遊ルートを開発し、せいぜい2泊3日程度の週末旅行感覚で気楽に行ける旅を企画することも考えられる。

さらに日本人についていえば、女性は若い世代で、2、3人での少人数の友人との旅行が多く、グルメ、買い物志向が強い。一方、高齢社会を迎え需要の掘り起こし対象が増えると思われる高齢者は若者に比較して特定の目的へのこだわりがさほど強くはなく、友人や仲間との旅が多い。これらを考え合わせれば、個人属性によって旅の質的内容が異なることになる。したがって、性別・年齢別にグループ分けを行い、それぞれの嗜好や期待に応じた旅行商品を開発することを十分に念頭に入れることが望ましい。

他方、韓国人に対しては、福岡市およびその近郊的な中部・北部九州地域で、都市型と自然型を組み合わせ、健康・美容、癒し、アメニティ、イベントへの参加・観賞、買い物などの週末型に近い旅のスタイルを創出工夫し、グルメも含めて家族で回遊しても飽き

がこない高品質の旅を提案する努力が必要であるといえる。その際、ややもすれば奇をてらって独りよがりな旅行計画となったり、自己満足的な企画になることは避けなければならない。

また、北部九州は韓国に繋がり、関係が深い歴史遺跡や文化、郷土芸能、工芸品が多い。これらを題材に韓国の地方諸地域との交流を、市民のレベルで強める施策の展開の余地が十分にある。韓国人の旅行者が増えている今こそ、いかにその需要を掘り起こし、あるいはつなぎ止め、リピーターを増やすか、新たな視点での関心を引き起こすかが大切なことである。

さらに、韓国人にしても、日本人にしても共通する施策として、韓国および九州の双方で進む高速鉄道の建設を踏まえれば、レール&シーの交通体系を確立し、鉄道沿線地域を十分に取り込んで、旅の企画および旅行者の掘り起こしをすることも提案できる。この点は、韓国人の高速船利用者が既にレール&シーに様相を呈していることから十分にありうることといえ、点から線への旅行需要の掘り起こしである。

要するに、福岡と釜山の旅行需要の動向を見ると、両国の不幸な関係から漸くに脱却し、規制緩和や日韓のビッグイベントから、まずは日本人の韓国旅行がブームとなり、次いで韓国人の日本旅行がブームといった変遷をたどっている。これまでは、主役を交代しながら、旅行需要を順調に伸ばしてきたといえるが、問題はその後をどのように対処するかである。先にも述べる日本人、韓国人の旅行に対する趣向の変化を常に把握分析しながら、また地域的な集客力を拡大しながら、個人旅行を主にする需要の掘り起こしと拡大策を展開することが重要であることはいうまでもない。

第Ⅴ章 釜山からの視点

日本と韓国においては、近世の朝鮮通信使の時代や豊臣秀吉の二度の朝鮮出兵、太平洋戦争時の日本占領時代など紆余曲折の時代背景を経て、深い繋がりが現在も存在している。その中でも、国境を挟んで約 200km 足らずの位置にある福岡市と釜山広域市は、日韓の玄関口（ゲートウェイ）として両国を密接に繋ぐとともに、両都市間における行政を中心に始まった企業、市民などの交流活動が益々盛んに行われており、特に長年の行政交流都市から 2007 年 2 月の姉妹都市の締結を機会に一層の交流活性化が望まれている。

そういった中で福岡市では、マスタープランや 2003 年 6 月作成の福岡市国際化推進計画において基本施策として『日韓友好関係の深化のため、釜山広域市との交流・連携を推進する』と明記されており、毎年この基本施策に基づいて福岡釜山関連の実務が行われている。また、最近の新聞報道においても「合同観光プロモーション（仮称）ゲートウェイキャンペーン」に関する両市長の談話などの記事が繁茂に掲載され両市の密接さが伺われる状況である。

そこで、この章では、福岡市が日韓のゲートウェイとしてお隣の釜山市をかなり意識した施策を実施している中、釜山市において福岡市の位置づけはどのようなものだろうか今後の両市のさらなる交流活性化のために調査を行うものである。どのような政策、方針などにおいて福岡市を明記し意識した施策が行われているのか現状を把握するものとする。

現状把握にあたっては、釜山から見た福岡について、釜山はどのような視点で福岡を見ているのか下記のように段階毎に整理しまとめるものである

1. 国及び釜山市における「行政の視点」・・・釜山広域市
2. 福岡・釜山間往来人数の増加など人流を主に「観光の視点」・・・韓国観光公社
3. 企業立地など「ビジネス、産業の視点」・・・韓日・産業技術財団

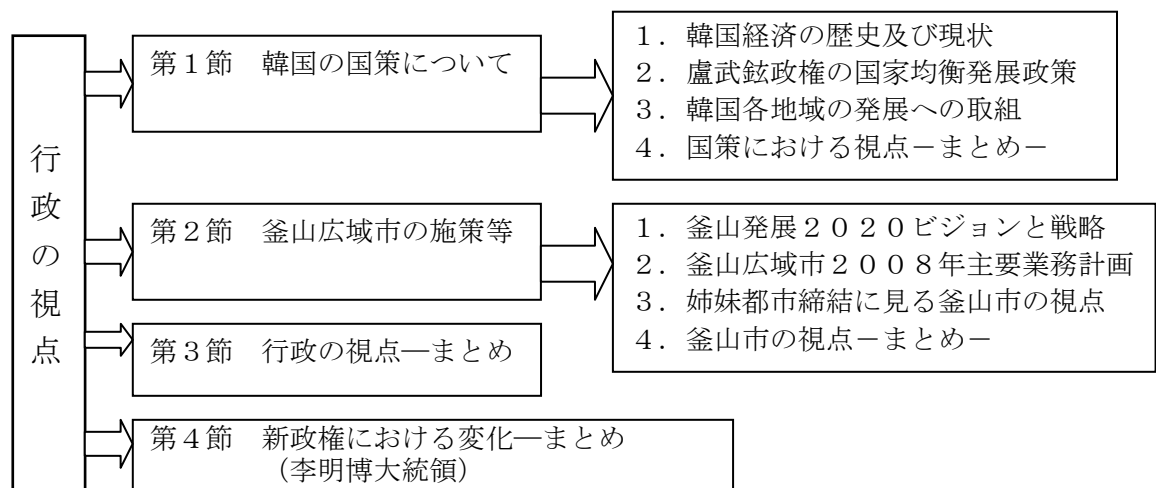
以上の相手方とのヒアリング調査を中心に文献や資料によってまとめることで、今後の福岡・釜山間の日常交流圏形成に向けての適切な示唆を得ることとする。



写真Ⅴ－１ ２０２０年に向け発展が著しい釜山広域市

1. 行政の視点

ここでは、韓国の国策から見た釜山広域市の日本、福岡・九州に関連する計画や施策について調査し、釜山広域市から見た福岡・九州に対する計画、施策の有無について調査を進めていく。まずは、韓国の国策を理解するために韓国経済の歴史と現状について説明を行い、現状における状況及び問題点等を把握した上で、盧武鉉（ノムヒョン）政権下における国家均衡発展政策に対する釜山広域市の位置付けを見ていく。さらに、2008年2月に就任した李明博（イミョンバク）大統領の公約による釜山広域市の施策の変化についても言及していく。



第1節 韓国の国策

1. 韓国経済の歴史及び現状について

(1) 韓国経済の歴史

①国民経済の形成期（1945～60年）

1945年まで36年間続いた日本植民地時代、1950年6月25日の朝鮮戦争勃発から1953年7月の休戦協定を経て、韓国では政治的・経済的混乱が続き国民は貧困の中にあった。

休戦の翌月8月に米韓相互安全保障協定が結ばれアメリカから大量の対韓援助供与が開始、1960年迄に累計約21億ドルの援助が行われた。この時期の韓国経済は、国民経済は形成されたもののアメリカの援助に依存した「非自立経済」であり、援助により活況を見せたのは、製粉、精糖、繊維の「三白産業」で、機械、金属、化学などの重化学工業部門は、まだまだ脆弱であった。

しかし、三白産業も、国内市場の狭さから1950年代末には不況局面に入った。そして、経済的、政治的な混乱が改善されないまま、李承晩政権の不正選挙に端を発した4・19学生革命が、李承晩大統領を退陣に追い込んだ。

②高度成長時代（1961～79年）

政治的主導力が弱かった尹潽善大統領及び張勉首相による政権は、朴正熙を陣頭とする軍事クーデターにより崩壊する。朴正熙新政権は、経済的・社会的悪循環の是正、自立経済の基礎の構築を目標とした「第1次経済開発5ヶ年計画（1962～66）」を樹立し、政府主導の輸出志向型の工業化を進め、後の高度経済成長の礎を築いた。その後も、産業構造の近代化、自立経済の確立をより推進することを目標とした「第2次経済開発5ヶ年計画（1967～71）」、成長・安定・均衡の調和、自立経済構造の実現、国土総合開発と地域開発の均衡を目標とした「第3次経済開発5ヶ年計画（1972～76）」、自力による成長構造の実現、社会開発を通じた均衡の増進、技術革新と能率の向上を目標とした「第4次経済開発5ヶ年計画（1977～81）」を次々に樹立し、政府主導の計画的な経済開発を進めた。第3次計画期に韓国経済は年平均経済成長率 11.2%の「漢江の奇跡」と呼ばれる高度成長を実現した。

しかし、多大の人的・物的・技術的・財政的な資源を投入して重化学工業を振興したため、1970年代半ばには賃金や物価が上昇し、第2次オイルショックの影響も受け、1970年末には景気が不安定な状況になっていった。そうした状況の中、1979年10月26日朴正熙大統領が暗殺され、その後の崔圭夏大統領も指導力を発揮できず、肅軍クーデターにより、1980年9月1日に全斗煥大統領が就任した。

③経済の自由化時代（1980～）

韓国は、1956年以降初めて経済成長率がマイナスとなる経済危機に陥っていた。そこで、全斗煥政権は緩やかな民主化と社会主義の実現をスローガンとし、80年代の工業化を民間主導で行っていくと明言、国営銀行の民営化、輸入の自由化を進めるなどの市場開放政策を行った。安定基調の定着と競争力向上及び国際収支の改善、雇用機会の拡大と所得の増大、階層間・地域間の均衡発展を基本目標とした「第5次経済開発5ヶ年計画（1982～86）」を樹立し、それまでの経済成長政策から経済安定政策への転換を図った結果、財政赤字は次第に解消され、1986年には再び2桁の経済成長率を示すまでになった。

経済の自由化が進むにつれ、民主化を求める運動は盛り上がりを見せ、1987年大統領を国民の直接選挙で選ぶための憲法改正が行われ、新憲法のもと、1988年2月盧泰愚大統領が就任した。この時期の韓国経済は、先進国からの学習と模倣によってではなく、技術開発力を高めることで経済を発展させる時期を迎えていた。「第6次経済開発5ヶ年計画（1987～91）」では、能率と公正さを土台とした経済先進化と国民福祉を基本目標、公平性の向上と公正性の確保、均衡発展と庶民生活の向上、経済の開放化と国際化を重点目標とした。1990年代に入り本格的に知識情報化時代を迎えた韓国では、「第7次経済開発5ヶ年計画（1992～96）」で、経済社会の先進化と民族統一の志向を基本目標、産業の競争力強化、社会的公正の向上と均衡発展、国際化と自立化の推進と統一基盤の造

成を重点目標とした。

しかし、1993年2月に就任した金泳三大統領は、この第7次計画を変更し、「新経済5ヶ年計画」を打ち立てたが、経済開発計画というよりは改革プログラムの性格を持っていたため、2年ほど執行されたあと放棄された。市場中心主義政策理念へと転換した金泳三政権は、規制の緩和・廃止を加速度的に推進するとともに、1995年世界貿易機構(WTO)が設立される中、世界化戦略も積極的に進め、1996年は経済協力開発機構(OECD)に加盟した。

表1-1 韓国経済の歴史(1945～1997) 一覧表

	時 世	現状又は計画	経済状況又は計画目標等	政 権
1	国民経済の形成期 (1945～60年)	アメリカの援助に依存した「非自立経済」1953年8月、米韓相互安全保障協定締結 1960年迄に累計約21億ドルの援助	製粉、精糖、繊維の「三白産業」が活況。機械、金属、化学などの重化学工業部門は、まだまだ脆弱	李承晩 大統領 就任 4・19学生 革命で退陣
2	高度成長時代(1961～79年)	「第1次経済開発5ヶ年計画(1962～66)」	経済的・社会的悪循環の是正、自立経済の基礎の構築を目標。政府主導の輸出志向型の工業化を進め、後の高度経済成長の礎を築く。	朴正熙 大統領 就任
		「第2次経済開発5ヶ年計画(1967～71)」	産業構造の近代化、自立経済の確立をより推進することを目指す	
		「第3次経済開発5ヶ年計画(1972～76)」	成長・安定・均衡の調和、自立経済構造の実現、国土総合開発と地域開発の均衡を目標 年平均経済成長率 11.2%の「漢江の奇跡」と呼ばれる高度成長を実現	
		「第4次経済開発5ヶ年計画(1977～81)」	自力による成長構造の実現、社会開発を通じた均衡の増進、技術革新と能率の向上を目指す 1970年末には景気が不安定な状況になる	1979.10.26 朴正熙 大統領 暗殺
3	経済の自由化時代 (1980～97)	「第5次経済開発5ヶ年計画(1982～86)」	1956年以降初めて経済成長率がマイナスとなる経済危機に陥る 安定基調の定着と競争力向上及び国際収支の改善、雇用機会の拡大と所得の増大、階層間・地域間の均衡発展を基本目標	肅軍クー デターで 1980.9.1 全斗煥 大統領 就任
		「第6次経済開発5ヶ年計画(1987～91)」	能率と公正さを土台とした経済先進化と国民福祉を基本目標	1988.2 盧泰愚

		「第 7 次経済開発 5 ケ年計画（1992～96）」	経済社会の先進化と民族統一の志向を基本目標	大 統 領 就任
		第 7 次計画を変更し、「新経済 5 ケ年計画」を設立	経済開発計画よりは改革プログラムの性格を持つ。執行後約 2 年で放棄。1996 年、経済協力開発機構（OECD）に加盟	1993.2 金 泳 三 大 統 領 就任

（２）韓国経済の現状及び首都圏への一極集中

①経済危機とその後の対応

順調であった韓国経済も、1995 年をピークにその後下降局面に入り、30 大財閥の三美や真露の不渡りが発生するなど景気が悪化した。1997 年 7 月にタイや香港などで発生したアジア通貨危機が韓国にも波及、11 月には国際通貨基金（IMF）に対し緊急融資をするまでの経済危機に陥った。経済危機の直後、1998 年 2 月大統領に就任した金大中大統領は、緊縮財政と高利子率政策により為替市場を安定させ外貨準備を確保し、金融部門・企業部門・労働部門・公的部門の 4 分野に及ぶ構造改革を行った。

こういった各部門での取組により、1998 年に－6.7%であった経済成長率もその後回復し、失業率も 2000 年には約 3%台にまで上昇した。また、情報通信産業の急速な成長が景気回復を主導し、半導体・通信・自動車・造船・鉄鋼業ともに、1999 年頃には不況から回復した。

しかし、首都圏への一極集中の問題とともに、経済危機により中間層が少なくなり毎月の収入が最低生活費にも達しない世帯の比率が高まるなど、貧富の格差の問題もあらわになってきている。

②首都圏への一極集中

高度経済成長の過程で進行した首都圏への一極集中は緩和されていない状況にある。例えば、首都圏地域（ソウル特別市・仁川広域市・京畿道）は国土面積の 11.8%しか占めていないにも関わらず、国内総生産のうち首都圏が占める割合は 1985 年の 43.3%から 2004 年には 47.7%へと増加、人口が占める割合も 1985 年の 39.1%から 2004 年には 47.9%へと増加している。それ以外にも、2000 年基準で 100 大大企業の本社の 91.0%、ベンチャー企業の 77.0%、企業付設の研究所の 72.1%、10 大名門大学の 80.0%が首都圏に集まっている状況にある。

このような中、2003 年 2 月に発足した盧武鉉政権は、これまでの要素投入型を主とする成長から、技術と人材が成長の動力になる「革新主導型の地域発展」に転換し、地域の発展潜在力を増進する国家均衡発展政策を推進していくとしている。国家の均衡発展を通し、1 人当たり GNI が 1 万ドル台で推移している現状から、1 人当たり GNI が 2～3 万ドルに達するよう国家経済の跳躍を図ろうとしている。

2. 盧武鉉政権の国家均衡発展政策

(1) 国家均衡発展政策の制度的枠組み

①国家均衡発展のビジョンと戦略

盧武鉉政権は、「共に暮らす均衡発展社会」を3大政策目標の1つに設定し、これまでの一方的な集中集権発展モデルから成長と均衡が並行する分散分権発展モデルへの転換を図ることを目的とした。その政策の中の重要な1つが国家均衡発展政策であり、それは、ビジョン、目標、推進戦略、推進基盤から構成される。また、推進基盤は国家均衡発展特別法、国家均衡発展5ヶ年計画、国家均衡発展特別会計となっている。

②国家均衡発展5ヶ年計画

盧武鉉政権の国家均衡発展政策を具体的に実現するための制度的基盤として、「第1次国家均衡国家均衡発展5ヶ年計画(2004~2008)」が2004年8月に樹立された。なお、この計画は、各中央部処の分野別計画と地域で樹立した地域革新発展5ヶ年計画の2本柱でつくられている。

釜山広域市に関連してみると、部門別としては下記の計画主要内容が該当すると思われる。

表1-2 国家均衡発展5ヶ年計画の部門別計画主要内容

	部門(主管部処)	実践課題の内容
1	地域革新体系の構築 (国家均衡発展委員会)	○地域内の革新機関の整備・拡充及び革新基盤の造成
2	落後地域及び農山漁村の開発 (行政交流部)	○落後地域及び農山漁村の定住環境の開発
3	開放拠点及び関連インフラ の拡充(建設交通部)	○韓・中・日間の共生的国際協力の推進

なお、今後の項目の内容については、釜山広域市に関連した政策のみを抽出し記述するものとする。

(2) 国家均衡発展の主要政策

①革新都市の建設(公共機関の地方移転) 一部門別1に該当

革新都市とは、公共機関及び産・学・研・官が緊密に相互協力できる最適な革新環境と住居・教育・文化など水準の高い定住環境を備えた新しい次元の未来都市を指す。首都圏に所在する公共機関をソウル特別市・仁川広域市・大田広域市・京畿道を除く12の市・道に移転し、革新主体間のネットワークの形成、地域特性化された発展戦略で地域発展を図ろうとするものである。

表 1－3 移転対象の主な公共機関及びその移転予定先

市・道	分野	移転機関
釜山広域市	海洋水産、映画振興、金融産業	韓国海洋研究院、映画振興委員会など 12 機関

②落後地域（開発の遅れた地域）の開発一部門別 2 に該当

落後地域の開発を進めるために新活力事業及び落後地域を含めた基礎自治体の地域特化発展を支援する地域特化発展特区事業が推進されている。この中では、地域特化発展特区事業として、海雲台が上がっている。

地域特化発展特区事業は、「規制も地域特性によって異なってもよい」という新しい視点から、地方が創意工夫しこれまで政府の規制に縛られて行いにくかった事業を実施する制度である。

表 1－4 指定された地域特化発展特区の類型と特区名

類型	特区名（地域名）
観光・レジャー・スポーツパーク特区（1/7）	コンベンション・映像・海洋レジャー特区（釜山広域市海雲台区）

3. 韓国各地域の発展への取組

（1）地域革新発展 5 ヶ年計画

①地域革新発展 5 ヶ年計画の概要

市・道（広域自治体）が策定する地域革新発展計画は、中央行政機関の策定する部門別国家均衡発展計画とともに、国家均衡発展計画の柱となるものである。

現在次のように、市・道ごとに地域戦略産業、地域ゆかり産業が選定され、地域革新発展計画が樹立されている。

i. 地域戦略産業

地域の産業基盤、革新環境及び産業構造による地域の育成意志を反映、地域別の比較優位及び競争力を考慮して選定されるもので 4 つの戦略産業が選定されている。

表 1－5 選定された地域戦略産業

市・道名	戦略産業
釜山広域市	港湾物流、機械部品、観光コンベンション、映像 IT

ii. 地域ゆかり産業の育成

地域の固有資源を活用し、基礎自治体単位の地域革新体系を構築、競争力のある地域商品を開発しようとするものであり、16 の市・道（広域自治体）がそれぞれの基礎自治体と協議のうえ、地域特化発展特区事業と連携して育成戦略を推進している。

表 1－6 選定された主な地域ゆかり産業

市・道名	戦略産業
釜山広域市	凡川洞 貴金属産業、機張 海藻類加工・流通産業、チャガルチ 水産市場、ミニトマト流通事業、花卉類流通産業 等

②市・道別の地域革新発展計画の概要

釜山広域市

釜山広域市は、北東アジアの物流・ビジネス中心都市、韓国の東南広域圏の中樞管理都市、北東アジアの海洋文化・観光拠点都市への育成を目指す「物流・ビジネス・海洋文化が一体となる海洋首都」をビジョンに掲げている。また、港湾物流産業クラスターの構築、IT 産業との連携などを通し、高付加価値産業化を追求していくとしている。そして、その戦略として

- i. 韓国の東南経済圏の有機的な協力と連係で戦略産業のシナジー効果を創出する。
- ii. 港湾物流産業クラスターを構築し、IT 産業との連係などを通し高付加価値産業化を追求する。
- iii. 既存技術と先端技術の連係を通した機械部品素材分野の技術力向上と中長期の需要に応じた人材を養成する。
- iv. 国際コンベンションの開発・誘致及び既存コンベンションの国際化と観光産業との連係を強化する。
- v. 映像文化と映像産業の調和した連係発展と映像・IT 産業が結合したクラスターを形成すること

などを上げている。なお、釜山広域市が選定した 4 つの戦略産業別の主要事業は、下表のとおりである。

表 1－7 釜山広域市の戦略産業別主要事業

戦略事業	主要事業
港湾物流産業	○自由貿易地域の開発 ○知能型総合物流システムの開発
機械部品素材産業	○造船海洋資機材の高付加価値技術の開発 ○釜山機械部品・素材技術センターの設立
観光コンベンション産業	○東釜山観光団地の開発 ○コンベンションビューロ法人の設立及びプログラムの開発
映像・IT 産業	○映画総合作業支援体系の構築 ○釜山映像センターの建設

4. 国策「韓国国家均衡発展政策」における視点—まとめ—

韓国経済の歴史から、韓国経済の現状については、幾多の波もあったが現在においては経済成長率も回復し、国民経済もやや潤っている傾向にあるようである。しかし、高度経済成長の過程で進行した首都圏への一極集中は緩和されていない状況にあり、首都圏への人口、政府官公庁施設、大企業などの一極集中がもたらす物価高、住宅問題、環境問題、就職問題などの弊害や特に経済危機からの中間層減少に伴う貧富の格差の問題等は、盧武鉉政権下における国家均衡発展政策においても未だ解消に向かってはいないようである。

また、国策からみた釜山及び釜山の地域革新発展計画の概要などにおいては、日本が明記されていたのは、対日として、国家均衡発展 5 ヶ年計画の部門別計画における開放拠点及び関連インフラの拡充（建設交通部）部門の中の実践課題である「韓・中・日間の共生的国際協力の推進」という内容だけであり、福岡及び九州については記述されてなかった。

第2節 釜山広域市の施策等

釜山広域市においては、毎年1月下旬に昨年の施策成果を踏まえた新年の施策計画が発表される。今年も2008年の施策計画が発表（2008年1月23日）されたが、その内容は前述した「盧武鉉政権の国家均衡発展政策」と2005年に発表された「釜山発展2020ビジョンと戦略」を基本に作成されたものと考えられる。

そこで、釜山広域市の国内外に対する構想及び計画を把握するため、まずは「釜山発展2020ビジョンと戦略」の内容から、「釜山広域市2008年主要業務計画」の内容に進み釜山広域市の福岡・九州に対する視点について調査するものである。

1. 釜山発展2020ビジョンと戦略

釜山広域市では、2005年APEC首脳会議の開催により対内外の環境が急速に変化したため、それらに対処できる新たな対応戦略として2020年を目標とした「釜山発展2020ビジョンと都市戦略事業構想」を策定した。2020ビジョンと都市戦略においては、『21世紀東北アジア時代の海洋首都』をテーマに「2020ビジョン策定目的」及び「2020ビジョンと戦略目標」を掲げ達成に向けての計画が策定されており、下記にその内容について述べるものとする。

（1）. 構想の概要

釜山広域市は、韓国南部圏の拠点都市や世界的都市へと成長することを睨み、これらを実現する積極的な都市発展戦略として、2020年を目標年次とする本構想を策定した。

構想では、「21世紀東北アジア時代の海洋首都」を将来ビジョンとし、釜山広域市の「国

家南部圏の中核都市」、「東北アジア文化・科学中心都市」及び「世界自由貿易拠点都市」への発展が目標とされ、その実現のために以下のように計画を構成している。

(2) 2020ビジョン策定目的

- ・ APECを通じて創出された都市ブランドを強化し世界都市へ飛躍する。
- ・ 首都圏発展（行政複合都市包含）に対応した南部首都圏中核都市建設のための新国家発展戦略を推進する。
- ・ 国内外環境変化に対する対応戦略を策定する。
- ・ 第4次国土修正計画に対応した中長期ビジョンと戦略を具体化させる。
- ・ 潜在力と魅力度の向上、東北アジア経済都市間における優位性を確保する。

(3) 2020ビジョンと戦略目標

- ・ 「国家南部圏の中核都市」
- ・ 「東北アジア文化・科学中心都市」
- ・ 「世界自由貿易拠点都市」

この目標達成のために、釜山広域市の地域的特化機能を発展させ拠点地域の役割を分与するために、釜山広域市を3つのベルトに分けて計画を進める。

(4) 釜山広域市3つのベルト

- i. 内陸ベルト：釜山を基点とした大陸進出を図るための先進基地への機能分与
－釜山の歴史と京釜（釜山－ソウル）軸の中心となっている空間的な特性を中心とした内陸ベルト－
- ii. 海洋ベルト：アジア、太平洋に向かう先進基地への機能を分与
－219kmにおよぶ海岸線と釜山港の次世代機能に重点をおいた海洋ベルト
- iii. 洛東江ベルト：洛東江流域圏と東南圏の産業と経済中軸都市への機能分与
－新港湾、経済自由区域を成長軸とし、釜山が南部圏を包容することができる中核拠点としての洛東江ベルト－

上記の3大ベルトは7つのプロジェクトで事業が推進され、主要内容は以下のとおりである。

(5) 7つのプロジェクト

- i. アジアゲートウェイプロジェクト（都市、港湾、鉄道が一体化したアジアの新しい関門造成）
- ii. 西釜山プロジェクト（経済と自然環境が共生した南部経済圏中核拠点）
- iii. 東釜山プロジェクト（健康、魅力、快適性が提高される東北アジア観光拠点）
- iv. 都市再創造プロジェクト（魅力ある競争力を持った都心空間再創造）
- v. U-C i t yプロジェクト（ユビキタス基盤の先端都市実現）

- vi. 文化都市プロジェクト（芸術とエンターテインメント基盤の文化都市実現）
- vii. 国際自由都市推進（東北アジア グローバルネットワークキングホープ都市）

表 1－8 釜山発展 2020 ビジョンと都市戦略事業構想の構成

ビジョンと目標	ビジョン：21 世紀東北アジア時代の海洋首都 目標：国家南部圏の中核都市 東北アジア文化・科学中心都市 世界自由貿易拠点都市
3 大ベルト	内陸ベルト、海洋ベルト、洛東江ベルト
7 大プロジェクト	Asian Gateway、西釜山、東釜山、都市再創造、U-City、文化都市、国際自由都市
10 大分野	経済・産業、海洋・港湾、観光、コンベンション、交通、都市安全、環境都市計画、文化、社会福祉、女性
2 大ワールド	ユビキタス世界博覧会開催（2010 年） 釜山夏季オリンピック（2020 年）

出典：釜山広域市「釜山発展 2020 ビジョンと戦略」（Dynamic Busan 2020 Road Map）

ここでは、7つのプロジェクトの一つであり、アジアゲートウェイについて港湾都市といわれる両都市に関連するものとして記述する。

（6）アジアゲートウェイ

アジアゲートウェイ構想は、「都市、港口、鉄道が一体化したアジアの新しいゲートウェイ造成」を目標とするもので、釜山港国際旅客ターミナルの移設・拡張や機能の充実、港と鉄道（KTX など）とのアクセス改善等を含む港湾再編を展望している。



出典：釜山港湾公社 HP<http://busanpa.com/service>

図 1－1 釜山港湾のイメージ図

以上のように、釜山港及び釜山新港を中心に港に開かれた地の利をセールスポイントとして海外に発信された構想が重点目標である。このように、福岡市から僅か200kmの対岸の都市「釜山広域市」では、「21世紀東北アジア時代の海洋首都」の実現に向けて様々なプロジェクトを推進する計画である。しかし、このビジョン等においても特に日本及び福岡・九州を明記して目標設定やアプローチをする事項はなく、福岡、九州が強く意識される施策も見受けられなかった。

次に釜山広域市における2008年の施策計画である「2008年度主要業務計画－釜山広域市」の内容について整理する。なお、記述にあたっては、国際関連事業など海外に関連した主な施策等を抜粋した。また、姉妹都市締結における釜山広域市の福岡市に対する視点についても記述するものである。

2. 2008年度主要業務計画 釜山広域市

(1) 基本現況

人口：361万5千人、面積：765.1km²、行政区域：15区1郡

一般会計構造：4兆4699億ウォン（5811億）

(2) 2007年政策成果

地域、経済・大型国際行事誘致並びに成功的開催

海洋、水産・東北アジアの海洋・物流都市構築

・海洋都市釜山国際経済力提高

文化、観光・アジア最高の映像都市造成

・国際展示、コンベンション並びに文化中心都市育成

・世界的な観光インフラ持続構築

市政管理 ・2020夏期オリンピック誘致推進並びに体育振興

(3) 2008年市政計画

3-1 釜山経済中興のための10代ビジョン

①江西先端産業・物流都市建設

②北港再開発並びにKTX地下化

③東北アジアホープ港湾育成

④釜山市民公園造成（ハヤリア部隊跡地）

⑤東釜山観光・コンベンションクラスター造成

⑥映画・映像タウン造成

⑦ムンヒョン金融団地造成

⑧東南圏広域交通網拡充

⑨南釜圏新空港建設

⑩2020夏期オリンピック誘致

3-2 分野別力点施策

- ①地域経済の中興の活力基盤の強化
- ②東北アジア海洋・物流中心都市育成
- ③みんなで幸せな福祉都市具現
- ④もう一度訪れたくなる文化・観光都市の育成
- ⑤清らかで快適な環境都市造成
- ⑥安全で便利な先進交通構築
- ⑦美しく風格のある都市空間創造
- ⑧市民とともに一流市政具現

以上から関連する①、④、⑥、⑧内における具体事項内容を抽出する。

3-2-①地域経済の中興の活力基盤の強化

7つの具体事項のうち、

「国内外の投資誘致戦略的推進」の中から2項目を記す。

○外国人投資誘致拡大

- ・新港背後物流団地活用による多国籍物流基地の積極誘致
- ・国内大企業並び投資ファンドと連係した外資誘致推進
- ・外国人投資地域追加指定推進（ファジョン 13.6 万 m²、ミウム 32.8 万 m²）
- ・国内 CEO 並び投資専門家招聘投資説明会開催：2008.7 ソウル

○釜山国際外国人学校建設

- ・位置：機張郡機張邑内里 251-11 番地
- ・建設規模：定員 500～700 名、30,160m²、428 億ウォン（国費 100 億ウォン）
- ・推進計画：実施設計及び着工（2008.6）、竣工（2009.6）、開校（2009.8）
- ・建設目的：東南広域圏の外国人子女教育問題解決、外交人投資者誘致推進

「起業するために良い都市基盤造成」の中から1項目を記す。

○海外市場開拓並びに企業障害解消積極支援

- ・海外市場マーケティング活動支援：市場開拓団派遣、国際展示会参加、海外バイヤー招請商談会開催
- ・企業支障解消センター並びに支障解消共同現状訪問団構成運営
- ・企業人専用ホットライン（8888-100）並びにホームページ運営

3-2-④もう一度訪れたくなる文化・観光都市の育成

4つの具体事項のうち3つ

「アジア最高の映像中心都市育成」

○釜山映像センター建設

- ・海雲台区（センタムシティ内）32,000m²、969 億ウォン（2004～2011）

○釜山映像後半作業施設建設

- ・海雲台区（センタムシティ内）6,611m²、322 億ウォン（2005～2011）

○釜山映画体験博物館建設

- ・中区中央洞 8,603m²、347 億ウォン（2005～2010）

○釜山文化コンテンツコンプレックス建設

- ・海雲台区（センタムシティ内）9,918m²、350 億ウォン（2008～2011）

「地域文化芸術振興」

○文化芸術活性化

○国立釜山国楽院建設

- ・釜山鎮区ヨンジ洞 21,358m²、590 億ウォン（2004～2008）

「地域観光産業活性化」

○特色ある観光商品持続開発

○国際観光行事開催へ観光都市位相提高

- ・韓・中・日観光長官会談：2008.6 長官並びに関係者 600 名、BEXCO
- ・釜山国際観光展開催：2008.9 32 ヶ国 210 ヶ企業、BEXCO
- ・世界観光投資者サミット開催：2008.10、40 ヶ国、700 名、BEXCO

○特化した地域祝祭観光商品化

- ・2008 釜山ビエンナーレ：2008.9.6～2008.11.15、40 ヶ国、200 作品展示
- ・第 13 回釜山国際映画祭
2008.10.2～2008.10.10、65 ヶ国、270 本、観客 20 万名
- ・第 4 回釜山花火祝祭：2008.10、広安里海水浴場

また、国内外の観光客誘致のため

＜『2010 釜山訪問の都市』選定推進＞を行う。

◎事業概要：2008～2010 年（3 ヶ年）、150 億ウォン（国費 20、市費 100、観光公社 30）

◎事業方法：国内外広報並びに収容体制改善、観光資源・商品開発

◎2008 計画：政府指定“釜山訪問の都市”申請、指定時期：2008 年下半年

3-2-⑥安全で便利な先進交通構築

5つの具体事項のうち2つ

「都市鉄道網持続拡充」

○釜山～金海軽量電鉄（モノレール）建設

- ・事業概要：23.5km、停車場 18 ヶ所、1 兆 411 億ウォン、2002～2010 年
（国費 1,824.5 億ウォン、地方費 1,824.5 億ウォン、民財 6,762 億ウォン）2008 年計画
目標 67%

○航空インフラ拡充

- ・南部圏新空港建設：推進状況 2007.11 現在、第 1 段階検討協議の結果新空港の必要性は認定される（建設交通部）。2008 年計画では、第 2 段階として準備与件、立地、規模、時期等について早期建設の必要性を協議する。

3-2-⑧市民とともに一流市政具現

6つの具体事項のうち1つ

「国際大会の成功的開催」

○第4回釜山世界社会体育大会の成功的開催

- ・概要：2008.9.26～10.2（7日間）、釜山市一円（20余ヶ所）
- ・主催：世界社会体育大会連盟（TAFISA）
- ・後援：IOC、KOC、WHO、UNESCO
- ・参加規模：世界100ヶ国、選手・委員1万名（国外3,000,国内7,000）
- ・参加種目：3分野（伝統、ニュースポーツ、特別プログラム）、26ヶ種目
- ・推進状況：2007.5 IOC公式後援獲得、2007.10～12：世界社会体育大会連盟参加の申請収集（一次）

○第6次IOC世界スポーツ・教育・文化フォーラム

- ・行事概要：2008.9.25～9.29（5日間）、BEXCO、150ヶ国1000名
- ・主催／主幹：IOC（国際オリンピック委員会）／釜山広域市、KOC
- ・主要人事：IOC委員（40名）、各国NOC委員・役員
- ・2008計画：準備委員会構成、準備団運営、行事準備並びに開催

<2020夏期オリンピック誘致推進>

- ・開催期間：2020.9月～10月（16日間）
- ・参加規模：205ヶ国16,700余名（2004アテネオリンピック基準）
- ・推進状況：2007.7.31「2020オリンピック誘致奉仕市民支援委員会」発足
2007.8.24オリンピック釜山誘致正式懇議（文化観光部、KOC）
- ・2008計画：誘致申請、政府承認取得

3. 姉妹都市締結に見る釜山市の視点

福岡市においては、行政交流のままでも同様に交流を積み重ねて行くことができるため、姉妹都市交流へと形式を改める必要性は特段なかったといえる。しかし、釜山市では単に「一国一都市」という行政規定が変更になったということではなく、九州経済の拠点都市である福岡市が持つ九州トップの経済力、政治、交通の要所という立場、さらに都市の活気や生活の質(quality of life)の高さを経済発展に取り入れたいという願望から福岡市との提携を一層強めるねらいがあったといえる。

また、行政交流都市の下でも経済交流の活性化は可能であろうが姉妹都市という、より一般的な形式に改めることで、行政間の交流に留まらない、より包括的な提携の強化が見込まれるとの判断があったといえる。そこには、海外交流を端緒に経済力を増強したい釜山市の内情があり、また、あらゆる面でソウル一極集中であり地方分権化が遅延として進んでない国内における釜山市の厳しい立場、ジレンマの現れとも言える。

4. 釜山広域市の視点—まとめ

釜山広域市2008年の施策計画の内容1～3の基本現況、2007年政策成果、2008年市政計画から見て、釜山広域市は、国内に対しては、ソウル都市圏の一極集中化を

睨みながら、国内外に対しては国策の釜山新港の開発、釜山北港の再開発の推進及び釜山－ソウル間のKTXの完全供用を目途に事業を邁進している。また、世界に向けて夏季オリンピック開催地候補に名乗りを上げ、国際的な催しである釜山映画祭を中心に映像、芸術産業の充実化、釜山ビエンナーレ、釜山花火祝祭などの催事による観光客誘致、国際交流の活性化を図っている。

今年は釜山経済中興のための10代ビジョンを掲げ、分野別に力点施策を配し、経済、環境、観光などの実務を遂行する形を取っている。海外関連に視点を移すと特に、分野別の中では①地域経済の中興の活力基盤の強化、④もう一度訪れたくなる文化・観光都市の育成、⑥安全で便利な先進交通構築において、国際競争力を高める施策を打ち出している。

しかし、2008年の施策計画の内容においても特に日本及び福岡・九州を明記した目標設定やアプローチは見受けられなかったが、「地域観光産業活性化」施策や「2020夏期オリンピック誘致推進」など福岡・九州のノウハウが十分生かされる要素があり、協力要請への意識が感じられる。また、姉妹都市であり、国際会議においても東アジアのゲートウェイ拠点都市同士という重要な立場から福岡市に対して友好と協力関係の視点を持っていると言えるであろう。（釜山広域市議会政策研究室 朴明欽室長ヒアリングによる）

第3節 行政からの視点—まとめ—

国策である「国家均衡発展政策」から、釜山広域市のビジョン「釜山発展2020ビジョンと戦略」及び施策である「釜山広域市2008年主要業務計画」について、韓国から日本、釜山から福岡・九州の視点で行政に関して見てみたが、特に日本及び福岡・九州を明記しての目標設定やアプローチはなく、福岡、九州が強く意識される施策もほとんど見受けられなかった。しかし、福岡・釜山両都市の安近短の関係からは、企業誘致、映像・芸術音楽産業、観光客の集客並びに夏季オリンピック誘致関連などにおいて、福岡、九州が協力できる要素は十分高いであろう。また、姉妹都市交流、アジア太平洋都市サミット、東アジア（環黄海）都市会議など国際会議関係での両都市のポジションから関係は益々密接になることには変わらない。

第4節 新政権における変化

2008年2月25日韓国では、李明博（イミョンバク）大統領が就任した。李大統領は大統領選の公約で釜山広域市を中心とした韓国南部と九州の両地域による「超広域経済圏形成」を掲げており、釜山市では今後、経済再生を最優先課題に挙げる大統領の支援も見込めると期待している。釜山市は早速、超高域経済圏での具体策に着手しているとのことである。

この節では、新大統領による新政府の戦略の概要と地方公約における釜山市の視点についてまとめるものとする。今後、釜山市の施策においては前述の「釜山発展2020ビジョンと戦略」及び「釜山広域市2008年主要業務計画」にも影響がでてくることは確実であるため、特に地方公約については、その内容と現状における釜山広域市の最近の動

きなど韓国の新聞報道などから記述する。

1. 新政府の「創造的な広域発展」戦略

(1) 背景—時代的な変化

①世界経済の自由化の波、FTA の拡大などでグローバル競争力を強化することが焦眉の国家的課題であると同時に地域発展の鍵である。

②北東アジア市場を尋ねてみると国際的企業と資金、人材、情報が移動しているが大部分は中国に流入している。そのため、グローバル競争力と地域競争力を同時にスピードよく取り揃えることができない場合、韓国は世界経済戦争で競争優位が喪失することが憂慮される。

③高速鉄道と先端情報通信体系の拡大で経済活動と物流空間における広帯域化が急進展している。

以上、世界的な場所獲得に応じ、生活・生産空間の広帯域化に応じ、グローバル競争力を取り揃えることができる新しい地域発展モデルを成立し、スピードよく現実に定着させる必要がある。

(2) 既存均衡発展の問題

①発展区域単位に執着した地域間の重複、模倣及び分捕り合戦式の政策慣行、時・空間効率性の喪失

②首都圏・地方の対立激化、各種規制による地域経済成長の限界

③地域のグローバル競争力と需要者選好の等閑視

④中央政府から予算取り競争に重点を置く、中央の機嫌を伺う慣行の持続、地域力量発揮不足

(3) 広域経済圏方式の必要性

①世界化、知識基盤時代に応じて巨大地域経済圏を形成し、地域の競争力と国家競争力を同時にアップグレードする必要がある。

②超高速交通網及び情報化の進展による国民生活及び経済活動の広域的空間範囲に応じて単位行政区域の境界を超える連携・統合的経済圏の育成及び整備の必要

③国民経済規模の拡大と生活の質的基準向上に応じて地域自立的発展を図り、海外地域との競争で優位を占めるための「規模の経済」を確保する大きな空間単位が必要

④自治体単位のデパート式 full-set の志向、地域間連携協力、効率的シナージ化された新しい地域発展方式の必要

(4) 5 + 2 広域経済圏の設定

① 5 + 2 広域経済圏：5 代広域経済圏 + 2 代特別広域経済圏

人口、産業集積、都市立地、インフラ、経済の流れ、歴史文化の特殊性、地方行政と

地域情緒などを基準に広域経済圏を設定する。

5 大広域経済圏：首都圏、忠清圏、湖南圏、大慶圏、東南圏

特別広域経済圏：江原道、済州特別自治道

i. 首都圏：ソウル、仁川、京畿道

ii. 忠清圏：大田、忠南・北道

iii. 湖南圏：光州、全南・北道

iv. 大慶圏：大邱、慶北道

v. 東南圏：釜山、蔚山、慶南道

vi. 江原圏：江原道

vii. 済州圏：済州特別自治道

②広域圏設定の海外事例

主要先進国も行政区域と別途に競争力強化を通してグローバル体制に移行するための広域経済圏中心に地域構造改編を推進

○英国イングランド：9つの広域地域区分

○フランス：EU時代に応じて6つの広域圏域を設定

○ドイツ：16州を9州に統合する方案を検討中

○日本：8つの広域地方計画圏域（対国民インターネットアンケート調査の反映）

③今までの均衡発展との差別化

今までの均衡発展		新政府の創造的広域発展
1	公共機関の分散重点型の均衡発展	地域競争力・経済救済・均衡発展を結合した統合的な地域発展
2	行政区域に固着された地域発展方式、地域間の消耗的競争	行政区域を超越した開放・協力・広帯域経済圏方式、地域間創造的競争、シナージ化
3	「首都圏対地方」次元の首都圏・地方対立型均衡発展	「首都圏と地方」次元の首都圏・地方の共同発展
4	全国的に規制存置による地域民間投資の萎縮型均衡発展	地域特性を考慮した規制改革を通して民間投資オーダー型地域発展
5	グローバル競争力に消極的な均衡発展	国家改造と国際的プロジェクト推進など、グローバル競争力に積極的な地域発展
6	中央主導の形式的な地方分権	地域主導の実質的な地方分権

（5）広域経済圏発展の6の戦略

①広域経済圏の連携事業の活性化

②規制改革など、市場親和的な地域経済活性化の促進

③広域経済圏の期間インフラの拡充

④後れ地域の新発展地帯への転換

⑤首都圏と地方の共同発展体制の形成

⑥協力・統合・分権的な広域経済圏制度の実践

ここでは、日本に対して関連がある海外関係事業に関連して①広域経済圏の連携事業の活性化戦略の内容から3事業を抜粋して記述するものとする。

【広域的有望主力産業の育成事業】

○海外企業及び大学共同誘致、大学、企業など、圏域内の機関らのコンソーシアム、技術・生産・販売などでの戦略的な提携など

【公共デザイン・文化観光活性化事業】

○文化コンテンツを特性化した文化観光事業の地域共同推進

○景観に地域特性を加味した美的・自然的な価値内在型の共同事業

【国際交流共同事業】

○広域経済圏と日本、中国など海外経済圏とのグローバル協力事業

○国際博覧会、海外企業誘致、対海外市場の商品セールス、海外調査団など地域間の海外進出の共同事業

2. 釜山広域市の所感

新政府が掲げる「創造的広域発展」体制を早期に構築すべきである。今までの行政区域に固定され、事業の重複、分かち合い方式、消耗的な競争、地域対立体制から果敢に脱け出し、これからは、行政区域を超越した広域経済圏方式を通して持続的な経済成長、地域間の共同繁栄、実質的な地方分権が融合された創造的広域発展に向けて、体制づくりを速やかに行い、グローバル競争力を確保していかなければならない。

3. 九州地域との超広域経済圏の形成（地方公約）

－要旨－

東北アジアが世界の経済で示す比重はますます大きくなっており、この地域の最近の発展パターンは核心地域（Core Region）を中心に急速に成長しています。釜山を中心とした東南経済圏は、首都圏だけではなく、東北アジアの上海圏、東京圏など、一定の経済的規模を持った圏域間の競争のため、産業と経済的側面で密接な関係を持っている九州地域との実質的な交流を活性化しなくてはなりません。

（1）九州地域との WIN－WIN 戦略を通して実質的な相互協力体制の地域経済共同体を構築、東南圏経済の競争力を強化し、釜山が世界都市として成長する土台を作ります。

（2）釜山・九州の共同協力体の構成、釜山・九州のベンチャーマーケット、釜山・九州の技術移転センターの設置、韓日 IT 技術共同研究及び融合化センターなど、地域経済共同体の実質的な交流・協力のための多様な手段を政策的に支援し、このための制度的な整備をします。

4. まとめ「超広域経済圏」と福岡市について

2008年3月8日韓国の許南植（ホナムシク）釜山市長は、姉妹都市の福岡市を訪問し、吉田宏福岡市長と会談した。許市長は両市を軸とした九州と韓国東南部による「超広域経済圏」構想を提案した。吉田市長は「同じ方向で考えていた」と応じ、両市長は同経済圏の形成推進で合意した。（西日本新聞 2008.3.9 朝刊）

前述のように、釜山市では大統領公約の「超広域経済圏」構想に基づき九州の拠点都市福岡市と長年の信頼関係を梃子に同経済圏を推進することは間違いない。それは、釜山市長が福岡市を訪れ政策的内容でトップ会談を行ったのは初めてという事実からも明らかである。両市の間には、行政交流都市から姉妹都市という約20年に渡る都市間交流の蓄積があり、現在も行政主導の交流から、市民交流、草の根交流といった市民同士の交流の輪が拡大しているところである。

こういった両市の「超広域経済圏」構想や「アジアゲートウェイキャンペーン2011」により、両都市間の連携が深まっていけば、人やモノの交流も盛んになり、相乗効果で自ずと市民交流、ビジネス交流などの交流活性化につながるであろう、益々日常交流圏の形成が推進されるといえる。

2. 観光からの視点

韓国の観光業界は、日本や福岡・九州をどのような視点で捉えているのか、現在、韓国内では、海外旅行ブームであり、2007年には約1,300万人の海外旅行者を数えた。これは、韓国を訪れる旅行者の2倍を越えているという。韓流ブームも去って年々訪韓者は減少傾向であるが、現在でも日本人が約220万人を占め1位になっているということは、近くて安くて行けるだけではなく、日本人が好む例えば、料理がおいしい、人がやさしい、賑わいがあるなど韓国に魅力があるからである。

この章では、こういった日本人旅行者について、あるいは日本や福岡・九州について、韓国観光公社へのヒアリング及び資料などに基づきまとめるものである。まずは、日本人訪韓者の動向、属性（性別、年代）、目的から、韓国人の出国動向、外来観光客の韓国旅行の評価、日本にある韓国観光公社の支社別外来客取り扱い数などから、釜山からの視点、観光からの視点を追っていくものとする。

第1節. 日本人訪韓者の動向

日本から韓国への観光客の動向について月ごとに追って日本人観光客の傾向、特性を整理して行く。

表2-1 2007年日本人訪韓者の動向

月・シーズン	増減	理 由 等
1-2月	増加	「Korea Sparkling」広告の実施、統一教会の団体訪韓など
3月～	減少	ウォン高の影響
5月～	減少	昨年よりゴールデンウィークの曜日配列が悪い。日中修好35周年による多様な交流行事、日本人の中国訪問の需要が増加（日本全体の海外旅行需要が11月まで1.6%減少しているが、中国のみ6.7%増加する）
夏の休暇 シーズン	減少	円安の影響による日本人の海外旅行の需要が、沖縄など日本国内に転換する趨勢
10月	増加	修学旅行、インセンティブ団体
12月	減少	景気沈滞による海外旅行の需要が全般的に不振に落ちた

出典：韓国観光公社「外来観光客実態調査」2006等により著者作成

年末12月の動向を細かく追って行くと。年末年始の休暇が最大10日間あり期待を集めたが、景気沈滞による海外旅行の需要が全般的に不振に落ちた中、グアム・バンコクなど温暖な地域に需要が増えたため、訪韓市場は9.5%減少した。

12月：169,128人訪韓（先月対比－16.8%、昨年の同月対比－9.5%）

12月は、男性：－10.3%、女性：－8.9%

- ・目的別は、観光目的：－9.6%、業務目的：－14.5%
- ・年齢別は、40代が－12.8%で減少が著しい中、50代と20代以下も大幅に減少した。

1年間で行くと、1－12月：2,235,963人の訪韓（昨年対比－4.4%）者数であった。韓流ブームの衰退、円安の影響などが持続的に悪材料として作用し、2007年全体は4.4%の減少で終わった。

○2007年、訪韓日本人の特性

- ・性別：前年に比べて、男性は－6.0%、女性は－3.1%で、男性の減少幅がより大きかった。
- ・目的別：全体の訪韓日本人の90%以上を占める「観光目的」は、全体の趨勢と同じように4.3%減少し、「業務目的」は28.7%減少した。
- ・年齢別：若い世代の減少幅が大きい。
20代以下：－8.1%、20代：－7.2%
50代：約22%（一番多く訪韓した）、60代以上：－0.4%
- ・性別で訪韓日本人の一番大きな部分を占める50代男性と20代女性の場合、各々－6.9%、－6.8%だった。

第2節. 韓国人の出国動向

2007年の韓国人の海外旅行者数は1,332万4,977人。前年比で14.8%増加した。12月は、1,081,848人が出国した。また、主要国の官公庁の集計による韓国人の海外旅行者の目的地別の統計を見れば、11月から239万人が日本に出国し、史上初めて韓日訪問客の数が逆転した。下記に年度別と2007年の月別の成長率を表にまとめる。

表2－2 韓国人海外旅行者：年度別、月別成長率

年度別成長率(%)		2007年月別成長率(%)					
2003	+10.4	1	+30.1	5	+22.2	9	+9.0
2004	+17.5	2	+4.0	6	+16.2	10	+9.5
2005	+9.0	3	+27.0	7	+18.1	11	+8.6
2006	+28.5	4	+15.7	8	+12.8	12	+6.5

出典：韓国観光公社「外来観光客実態調査」2006等により著者作成

○出国の傾向と増加理由、特性等

- ・ウォン高、周辺国の低価旅行商品、全般的に海外旅行選好の傾向などにより、2007年、韓国人の海外旅行者は前年の高い成長をそのまま維持し、訪韓客の2倍を超える1332万人を記録した。
- ・特に、休みシーズンである1月と7・8月に、高い成長を示したが、短期語学研修などの需要が大きく増えたように見える。
- ・ただし、下半期に入り、ウォン高の現象が多少緩和される傾向を見せ、海外旅行の爆発的な増加は少し落ち着く局面を見せている。

- ・2007年、出国者の特性をみれば、男性は+8.3%、女性は+9.9%増加した。年齢別は、すべての年齢代がふた桁の成長を記録する中、60歳以上（+9.9%）、50代（+18.5%）、20代以下（+16.7%）の順で高い増加を示した。
- ・出国場所別には円安の影響で、日本路線の比重が高い金浦、金海空港と釜山港を通じた出国が各々+30.0%、+23.2%、+26.2%に大きく増加し、仁川空港を通じた出国は+14.4%増加した。
- ・韓国人が一番多く出国する中国も10月までは、22.8%成長するなど、高い増加を維持した。
- ・一方、カジノを開場したマカオとショッピング観光が人気を引く香港も各々+36.9%、+21.3%増加した。

表2-3 主要目的地別、韓国人の出国統計

行き先国家		2006 年		2007 年	
		人数	増加率%	人数	増加率%
アジア	日本	2,117,325	31.9	2,391,776	23.8
	中国	3,923,986	10.8	4,004,285	22.8
	台湾	196,260	16.7	202,855	14.5
	香港	700,278	19.8	775,908	21.3
	タイ	1,101,161	33.4	881,205	-1.0
	マレーシア	189,464	82.6	180,541	18.4
	シンガポール	454,661	37.2	423,972	1.3
	マカオ	162,709	70.6	196,775	36.9
	フィリピン	452,839	15.8	586,398	14.7
	バリ	79,072	5.6	121,858	54.1
	ベトナム	421,804	45.6		
米州	アメリカ	757,721	36.7		
	カナダ	193,659	31.6	179,826	3.8
欧州	ドイツ	152,319	24.3	141,836	5.6
大洋州	オーストラリア	260,900	14.1	211,800	2.0
	ニュージーランド	111,361	35.9	83,577	-6.4
	サイパン	82,891	75.5	96,704	29.3

出典：韓国観光公社「外来観光客実態調査」2006等により著者作成

第3節. 外来観光客の韓国旅行の評価

韓国観光公社は、毎年国内及び海外にある支社を使ってアンケート調査を行っている。ここでは、海外からの観光客を対象とした満足度調査から、旅行費用、ショッピング、飲食に関して韓国旅行の評価を見てみる。

(1) 個別旅行客の支出経費

調査項目：韓国旅行で支出した総経費（国際線航空料除外）と項目別経費はいくらか。
 同伴者がいる場合、1人当りの総経費はいくらか。

①全体分析

2006 年度、個別旅行外来客の「総支出経費」は、平均 1,193US\$だった。細部項目別にみれば、「宿泊費」が 434US\$で一番多くて、「ショッピング費」は 390US\$、「飲食費」は 177US\$、「交通費」は 88US\$などだった。

②年度別分析

個別旅行外来客の「総支出経費」は、2004 年以後、減少傾向にあり（1,275US\$→1,264US\$→1,193US\$）、2006 年（1,193US\$）は前年に比べて平均 71US\$減少した。

③居住国別分析

居住国別にみれば、「総支出経費」は中東（1,578US\$）が一番多くて、その次に、ロシア（1,483US\$）、アメリカ（1,389US\$）、カナダ（1,332US\$）の順だった。総支出経費が一番少ない国家は日本で 890US\$であった。

アジア圏の国家は、「宿泊費」に比べて「ショッピング費」が多い反面、滞在期間が長い欧米州国家は「宿泊費」が一番多かった。

一方、ロシアの「ショッピング費」は 814US\$で総支出額の半分以上を示しており、「ショッピング費」が一番少ない国家はドイツ（191US\$）だった。

④年齢別、訪韓目的別分析

年齢別に分析すれば、31～40 歳（1,252US\$）に「総支出費」が一番多くて、その次に、51～60 歳（1,222US\$）、41～50 歳（1,208US\$）、61 歳以上（1,175US\$）、21～30 歳（1,117US\$）、15～20 歳（1,007US\$）順だった。31 歳以上は、総経費の中「宿泊費」が一番大きい反面、30 歳以下は、「宿泊費」より「ショッピング費」がより大きかった。

余暇、慰楽、休暇目的観光客の総支出費は、1,217US\$で、この中「ショッピング費」が 501US\$で一番多く、その次に、「宿泊費」（310US\$）、「飲食費」（166US\$）などの順に高かった。事業、専門活動目的の場合、総支出経費は 1,228US\$で「宿泊費」（547US\$）が一番大きい比重を示した。

（2）Air-tel（セミパッケージ：航空費＋宿泊費のみ）旅行客の支出経費

調査項目：今回、韓国旅行で支出した総経費（旅行会社及び航空会社に支払ったすべての経費を含む）と項目別経費はいくらか。同伴者がいる場合、一人当たりの経費で記入。

①全体分析

Air-tel 旅行客の「総支出経費」は 1,042US\$で、その中、「居住国支払経費」が 436US\$で一番多かった。「ショッピング費」は 346US\$でその次の順である。「飲食費」は 107US\$、「交通費」は 46US\$だった。

②年度別分析

Air-tel 旅行客の「総支出経費」は、昨年の 1,416US\$に比べて 400US\$くらい減少した 1,042US\$だった。

③居住国別分析

居住国別にみれば、Air-tel 旅行客のほとんど（94％）が日本観光客だった。

Air-tel 日本観光客の「総支払経費」は 979US\$で、1,000US\$にも及ばない中、「居住国支払経費」が 413US\$で一番大きかった。その次は「ショッピング費」（332US\$）、「飲食費」（102US\$）などの順に高かった。その外の「交通費」（38US\$）、「娯楽関連支払費」（39US\$）などは 50US\$以下だった。

④年齢別、訪韓目的別分析

年齢が高いほど「総支払経費」が大きくなる傾向を見せる中、61 歳以上は 1,600US\$である反面、30 歳以下は 1,000US\$以下だった（15～20 歳：631US\$、21～30 歳：857US\$）。

すべての年齢帯で「居住国支払経費」が一番大きく、特に 51～60 歳（605US\$）で高かった。「ショッピング費」は 61 歳以上（587US\$）で、「飲食費」は 51～60 歳（138US\$）で一番高かった。

余暇／慰楽／休暇目的訪問客の「総支払額」は、1,060US\$で、事業／専門活動目的訪問客（988US\$）より高かった。

（３）ショッピングの実態

（3-1）商品品目

調査項目：購入した商品品目を 3 つほど選択するとしたら何か。

①全体分析

外来客らが一番多く購入したショッピング品目は「食料品」（36.6％）であり、その次は、「衣類」（26.0％）、「キムチ」（24.7％）、「人参・漢方材」（21.3％）、「香水・化粧品」（18.6％）などの順だった。

②年度別のショッピング品目を見れば、2003 年以後、食料品→衣類→キムチ→人参・漢方材の順で多く購入した。

③居住国別分析

居住国別でショッピング品目に大差が見えた。

日本韓国客の場合、「食料品」購買比率が特に 63.2％として高く、「キムチ」（33.8％）購買比率も高かった。中国観光客の場合には「香水／化粧品」（42.1％）と「人参／漢方材」（39.1％）、台湾観光客は「キムチ」（60.3％）と「人参／漢方材」（57.8％）購買比率が高かった。アメリカ観光客は、全般的に各品目に対する購買が少ない中、「衣類」（31.9％）購買が相対的に多かった。

④年齢別、訪韓目的別分析

年齢別にショッピング品目を分析してみれば、15～20 歳の場合「衣類」（40.8％）購買比率が一番高く、21 歳以上～60 歳以下の年齢層は「食料品」購買比率が一番大きかった。また、61 歳以上の「食料品」購買比率は 47.0％でとても高かった。

旅行形態別では個別旅行に比べて団体旅行、Air-tel 外来客のショッピング品目の購買比

率が全般的に高かった。団体旅行外来客の場合「食料品」(38.5%)、「キムチ」(36.1%)、「人参、漢方材」(33.9%)購買が多く、Air-tel 外来客では「食料品」購買が 57.5%で、応答者の半分以上が食料品を購買した。

(3-2) ショッピング場所

調査項目：主にショッピングする場所はどこなのか、3 か所ほど選択としたらどこか。

①全体分析

ショッピング場所は「空港免税店」が 47.6%で一番高く、次に「デパート」(30.4%)、「小規模の店」(24.5%)、「東大門市場」(23.9%)、明洞 (22.2%)、「南大門市場」(21.4%) などの順に高かった。

②年度別分析

2006 年、新しく追加された小規模の店、明洞 (ミョンドン)、仁寺洞 (インサドン) を除いて、2003 年以後の主要ショッピング場所は、空港免税店→デパート→東大門市場の順で高かった。

③居住国別分析

ほとんどの国家で「空港免税店」比率が一番高く、香港観光客の場合、ショッピング場所として「明洞」(66.1%)と「東大門市場」(40.9%)をより多く選んだ。

「空港免税店」は中国 (68.0%)、ロシア (62.1%) でもっとも多く、「デパート」はタイ (39.1%)、シンガポール (38.5%)、香港 (38.3%) で、「小規模の店」はロシア (37.5%)、アメリカ (35.4%)、カナダ (33.5%) で、「東大門市場」は日本を除いたアジアの国家で相対的に高かった。

④年齢別、旅行形態別の分析

年代に関係なく「空港免税店」がショッピング場所として一番多く選ばれている。その中、31～40 歳 (51.0%)と 41～50 歳 (49.8%)の半分ほどは「空港免税店」でショッピングをした。15～20 歳の年齢層の場合は「小規模の店」(35.5%)と「東大門市場」(37.2%)で、21～30 代の場合は「東大門市場」(30.6%)と「明洞」(30.2%)でのショッピングが相対的に多かった。

(4) 韓国旅行に対する全般的な満足度－韓国旅行に対する項目別の評価

今回の訪問経験に基づいて、以下の項目について評価。経験事項のみ評価する。

「出入国手続き」「宿泊」「飲食」「ショッピング」「観光地の魅力度」「観光情報入手の容易性」「韓国旅行で印象深かった点」「韓国旅行時の不便事項」

①全体分析

各項目別の評価では「出入国手続き」に対する満足度が 4.01 点で一番高く、その次に、「宿泊」(3.96 点)、「飲食」(3.93 点)、「ショッピング」(3.86 点)などの順に高かった。「観光情報入手の容易性」に対する評価は、3.62 点で項目の中で一番低かった。

②年度別分析

観光地の魅力度、観光情報入手の容易性を除いたすべての項目で、過去に比べて評価点数が上昇した。その中、「出入国手続き」に対する上昇幅（3.84→4.01）が一番大きかった。

○韓国旅行に対する項目別の評価－出入国手続き

[居住国別分析]

居住国別にみれば、ロシア（4.59点）、アメリカ（4.46点）、カナダ（4.38点）、中東（4.34点）、フランス（4.32点）、オーストラリア（4.24点）、イギリス（4.18点）など、欧米州国家の満足度が日本（3.69点）、タイ（3.72点）など、アジアの国家に対して相対的に高かった。

○韓国旅行に対する項目別の評価－宿泊

[居住国別分析]

居住国別にみれば、アメリカ（4.34点）、ロシア（4.32点）、中東（4.28点）、イギリス（4.26点）、オーストラリア（4.24点）、カナダ（4.18点）、フランス（4.18点）の順で高かった。反面、台湾（3.78点）、香港（3.78点）、日本（3.79点）は低かった。

○韓国旅行に対する項目別の評価－飲食

[居住国別分析]

居住国別にみれば、飲食に対する評価はロシア（4.28点）、アメリカ（4.19点）、オーストラリア（4.10点）、カナダ（4.08点）、日本（4.03点）、タイ（3.99点）の順に高かった。反面、マレーシア（3.48点）、香港（3.51点）、台湾（3.55点）は、相対的に低かった。

○韓国旅行に対する項目別の評価－ショッピング

[居住国別分析]

居住別分析にみれば、ロシア（4.29点）、アメリカ（4.10点）、中東（4.05点）、カナダ（4.04点）、オーストラリア（4.01点）など、欧米州国家で高かった。反面、ショッピングのメッカである香港（3.63点）をはじめ、台湾（3.66点）、マレーシア（3.68点）などの国家は、韓国のショッピングに対する評価は低かった。

○韓国旅行に対する項目別の評価－観光地の魅力度

[居住国別分析]

居住国別にみれば、観光地の魅力度に対するロシア（4.33点）、中東（4.14点）、アメリカ（4.10点）、カナダ（4.00点）の評価は4点以上で高い反面、香港（3.63点）、日本（3.68点）、ドイツ（3.75点）の観光客らの評価は相対的に低かった。

○韓国旅行に対する項目別の評価－観光情報入手の容易性

[居住国別分析]

居住国別にみれば、韓国情報入手の容易性に対するロシア（4.27点）、中東（4.14点）、

アメリカ（3.86点）、カナダ（3.82点）の観光客の評価は高い反面、香港（3.44点）、日本（3.47点）、ドイツ（3.49点）の観光客の評価点数は低かった。

○韓国旅行で印象深かった点

〔居住国別分析〕

居住国別にみれば、日本の観光客の場合、印象深かった点に「食べ物美味しい」（67.2%）を選んだ応答者が一番多く、その次に「人々が親切だ」（50.0%）、「活気にあふれる」（47.0%）の順だった。中国の観光客の場合には「人々が親切だ」（66.5%）の答えが一番高く、その次に「街が綺麗だ」（49.1%）、「安全だ」（47.5%）の順だった。

ほとんどの国家で「人々が親切だ」の答えが一番高かったが、アジア圏の国家に比べて西欧圏の国家でより高かった。

○韓国旅行時の不便事項

〔全体分析〕

韓国旅行中に経験した苦労や不便に「言語疎通の不便」（59.5%）を一番多く選んだ。その次に「物価が高い」（28.4%）、「交通の混雑」（22.5%）、「案内標識板」（18.5%）の順で高かった。

表 2－4 年度別、韓国旅行時の不便事項 （単位：％）

不便事項	2006 年	2005 年	2004 年	2003 年
言語疎通の不便	59.5	70.1	68.1	61.5
物価が高い	28.4	—	—	—
交通の混雑	22.5	29.1	34.7	31.1
案内標識板	18.5	31.4	33.0	23.5
商品購入の強要	13.0	13.5	14.1	15.8
食べ物が口に合わない	12.1	—	—	—
タクシー運転手の不親切	5.9	8.6	8.2	10.0
空港（海港）出入国の手続き	4.6	9.1	10.9	9.7
大衆交通の不便	4.2	7.6	7.3	6.2
訪韓ビザの取得	3.7	2.4	2.5	—

出典：韓国観光公社「外来観光客実態調査」2006 等により著者作成

〔居住国別分析〕

国家別にみれば、日本は「言語疎通」に対する不便事項は相対的に低かったが、「商品購入の強要」（24.6%）が高かった。日本を除いたアジア国家で「言語疎通」に対する不便（香港：91.4%、シンガポール：85.3%、マレーシア：84.4%、台湾：82.7%、タイ：75.2%、中国：71.7%）と「高い物価」に対する指摘（マレーシア：62.2%、シンガポール：54.2%、中国：48.0%、香港：45.5%、台湾：43.6%）が高かった。

一方、フランス（35.4%）、イギリス（33.3%）、オーストラリア（33.1%）、アメリカ（32.4%）など、欧米州地域は「交通の混雑」の答えの比率が相対的に高かった。

[性別／年齢別分析]

性別／年齢に関係なく、韓国旅行時の不便として「言語疎通」を一番多く選んだ。一方、女子は「商品購入の強要」（17.7%）、男子は「交通の混雑」（24.5%）を相対的に多く選んだ。年齢別に 15～20 歳と 21～30 歳では「商品購入の強要」と「食べ物が口に合わない」という指摘が他の年齢層に比べて相対的に多かった。

（４）訪韓外来客の韓国観光公社管轄地域分布人数

日本居住の外来客に韓国観光公社支社管轄地域 5 社の分布人数を把握するため調査したもの。

[全体分析]

日本観光客の中で「東京支社」管轄居住者が 37.4%で一番多かった。その次に「大阪支社」（31.4%）、「福岡支社」（14.4%）、「名古屋支社」（13.7%）の順であった。

[年度別分析]

2005 年に比べて、「東京支社」（32.6%→37.4%）管轄の居住者の比率が増加した反面、「福岡支社」（17.5%→14.4%）、「名古屋支社」（16.7%→13.7%）は、若干減少した。

表 2－5 年度別の日本居住外来客の韓国観光公社の管轄地域別の分布
人数比率（%）

支社名	2006 年	2005 年	2004 年	2003 年
東京支社	37.4	32.6	33.9	40.5
大阪支社	31.4	32.0	29.2	29.0
福岡支社	14.4	17.5	23.0	18.4
名古屋支社	13.7	16.7	12.4	10.3
仙台支社	3.0	1.2	1.4	1.8

出典：韓国観光公社「外来観光客実態調査」2006 等により著者作成

表 2－6 日本支社の管轄地域

支社名	管轄地域
東京支社	東京、茨城、栃木、群馬、千葉、埼玉、神奈川、山梨
大阪支社	大阪、京都、滋賀、兵庫、奈良、和歌山、高知、鳥取、岡山、香川、徳島、愛媛
福岡支社	福岡、島根、広島、佐賀、山口、大分、長崎、熊本、宮崎、鹿児島、沖縄
名古屋支社	富山、石川、福井、長野、岐阜、静岡、愛知、三重
仙台支社	青森、岩田、秋田、宮城、山形、福島、新潟、北海道

出典：韓国観光公社「外来観光客実態調査」2006 等により著者作成

[訪韓目的別、旅行形態別の分析]

訪韓目的別に分析すれば、「東京支社」の管轄地域の外来客は、友達・親戚訪問（50.9%）

の目的が一番多く、「大阪支社」は事業・専門活動（34.4％）の目的が高かった。

旅行形態別は、個別旅行と団体旅行の管轄地域別の分布が似ていたが、「東京支社」の管轄地域の外来客は Air-tel（48.7％）形態が相対的に高かった。

表 2－7 訪韓目的別／旅行形態別、日本居住の外来客の

韓国観光公社の管轄地域別の分布（単位：％）

項目：目的別及び旅行形態別		事例数	東京支社	大阪支社	福岡支社	名古屋支社	仙台支社
全体		4,542	37.4	31.4	14.4	13.7	3.0
訪韓目的別	余暇／慰楽／休暇	3,039	36.8	30.7	15.4	13.7	3.4
	友達／親戚訪問	358	50.9	28.7	12.4	6.7	1.3
	事業／専門活動	1,017	34.3	34.4	12.1	16.7	2.4
	健康及び治療	2	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	宗教及び巡礼	62	40.8	43.5	3.7	8.1	3.8
	その他	63	37.9	17.2	25.3	14.8	4.8
旅行形態別	個別旅行	2,084	35.1	33.4	17.3	11.6	2.6
	団体旅行	1,433	32.7	34.4	14.8	14.4	3.7
	Air-tel	1,025	48.7	23.2	7.9	17.1	3.2

出典：韓国観光公社「外来観光客実態調査」2006 等により著者作成

第 4 節．ヒアリング

（1）相手方：韓国観光公社 嶺南圏協力団 団長 康重石

（ソウルに本社があり、韓国観光事業の全てを掌握している公的機関である。嶺南圏協力団は最近できた部署で、特に韓国東南部の観光力を高めるために設置された。この度は観光客数のデータや海外観光客実態調査書を提供していただいた。）

（2）韓国から日本へ

○2007 年は 260 万人を越えた。そのうち 20～25％が九州への旅行である。詳細なデータは資料を参考にしてほしい。韓国人の海外旅行ブームと見ておりしばらくは続くと考えられる。初めて行く先は、まずは近場で中国、日本に行っている。

（3）日本から韓国へ

○2006 年は、230 万人。2007 年は 223 万 5 千人と－4.4％減少している。ここ数年は減少方向にある。また、日本人の観光客は 1 泊 2 日や 2 泊 3 日が主流で、旅行費用も少ない傾向がある。

（4）特色、その他

・高速船、フェリーのアンケート調査結果では、日本人客は釜山市都心部ばかりで、慶州やその他の名所にはほとんど行ってないという結果がでましたが。

○慶州は昔、海外から年間 500 万人ぐらいの観光客が来ていたが、今は 250 万人と半減している。世界遺産だから別に何をしなくても大丈夫と地元が積極的ではなかった

面もあるが、釜山から時間はかかるし、夜は真っ暗でなにもないところから敬遠されているようだ。早急に対策を練らなければならない。

○日本からの修学旅行も減っている。昔は4万5千人から今は2万5千人に減少している。もっとセールスしなくてはならない。

第5節. まとめ

訪韓する日本人旅行者の特性は、韓流ブームの衰退や円安の影響などが持続的に悪材料として作用し、2007年全体は4.4%の減少で終わっている。訪韓日本人の目的は観光が90%以上を占めるが、全体の趨勢と同じようにやや変化し4.3%減少している。また、日本人が韓国旅行で支出した総経費（国際線航空料金を除く）と項目別経費は海外国の中では一番少なく890US\$であり、旅行スタイルは、Air-tel（セミパッケージ：航空費＋宿泊費のみ）タイプで訪韓旅行者の94%を占めている。

ヒアリングでもあったように韓国から見た日本人は、年々減少しているとはいえ訪韓国のトップであり、大事なお得意様でもある。しかし、日本人は1泊2日か2泊3日が主流で海外での使用金額も少ないため、もっと市内から郊外へ周遊させるシステムづくり及び、ゆっくりと楽しめるプランづくりなどを韓国観光公社と行政を含めて検討しているとのことである。また、韓国観光公社日本支社別の管轄地域別の分布（表2-5）からも、福岡支社は全国の14.4%（2006年）で東京、大阪の半分以下であることから、全国レベルでの九州・韓国、福岡・釜山間の日韓交流認知度は低い。まずは、自国の中でこの地域においては交流が盛んで交流が密接であるという認識を持たれるような交流活性化方策を講じることが必要といえる。

3. ビジネスの視点

釜山広域市の福岡市に対する視点を調査するため、両市間の商工業、サービス業など業務上の交流に詳しい韓日産業技術財団にてヒアリング調査を行った。

両市を含む韓国と九州の間では 1993 年から毎年交互に経済交流会議が実施されており、今年は釜山広域市において「第 14 回韓・日（九州）経済交流会議」が、7 月 10 日（火）～13 日（金）に開催された。そのため、韓国側からの視点で会議資料作成、議事内容が書き込まれており、現状での韓日、釜山・福岡間のビジネス関係の把握に適している状況と思える。

この項では、直近の経済交流会議の発表資料から韓国から見た九州地域の経済状況、韓・九州の貿易、投資、人的交流の現況などの議事内容をもとに韓日、両市間の基盤整備、地域間経済交流の活性化協議について述べる。まずは、この会議の目的を下記に記す。

【韓・日（九州）経済交流会議の目的】

韓国・九州経済交流会議は、韓国と九州地域とが、中小企業を中心に、それぞれが有する資金、技術、人材等の地域資源を相互補完し、貿易、投資及び産業技術の交流拡大と地域間交流の促進を目的としている。

会議では、韓・日（九州）双方が、経済交流・産業交流の促進に資する交流プログラムを提案、交流事業に関しコンセンサスを得ているところである。

ここでは、同会議の発表資料から福岡・釜山のビジネス交流に関連がある福岡・釜山圏の地域間経済交流モデルとして発表された内容「議題 1（基盤整備）」、「議題 V（地域間、経済交流、活性化）」について記述する。

第 1 節 議題 I（基盤整備）及び議題 V（地域間、経済交流、活性化）について

1. 議題 I（基盤整備）9:40～10:00

「韓国・日（九州）中小企業間の貿易・投資及び産業技術協力を促進するためのインフラ拡充」

（1）韓国側の提案

①議 1－（1）

「韓日物流・投資協力モデルの定着のための協力（KOTRA 福岡貿易館）」

KOTRA は、韓日間、物流投資協力モデルが早期に定着できるように、釜山新港など港湾背後の物流団地内の日本企業の投資進出を積極的に支援している。

特に、釜山新港の背後物流団地は、韓日両国企業が物流費の節減を通して、相互に Win-Win できる良いビジネス機会を提供し、韓日間の新しい物流協力のパラダイムへの定着が期待される。

すなわち、韓国側は単なる荷役機能から抜け出して加工と組み立てなどを通して、新しい機能と役割を創出し、高付加価値の港湾として面貌を備えるようになり、東北

アジア物流のハブとして位置づけることができるようになる。また、日本にとっても中国をはじめアジアからの製品輸入の拡大、供給源としての物流増加による物流費用を節減しながら、グローバルな流通システムを構築することができるという長所が浮き彫りになっている。

こうした動向を反映し、KOTRA 福岡貿易館は、昨年、釜山鎮海経済自由区域の投資セミナー、今年5月には、釜山港湾公社の物流セミナーなどの行事を福岡現地で開催して九州地域の物流企業及び貸主たちの大きな関心を集めた。

KOTRA は、韓日物流協力モデルを成功させるため、今後も多様な行事を計画している。これにつき、九州経済産業局、福岡県、福岡市及び商工会議所など、九州内の関係有る機関の御支援と御協力をお願いする。

②議 1 - (9)

「釜山・慶南地域と九州地域の中小企業間の新成長産業分野の協力強化方案（仮題）の共同研究提案（産業研究院）」

釜山・慶南地域と九州地域の今後の地域戦略産業、または有望成長産業の中、協力可能分野を導き出し、両国の中小企業間の協力強化方案を共同研究することを提案する。

承知の通り、両地域とも今後の新成長産業の発掘と育成に非常に関心を持っており、現時点において該当の地域経済・産業の特性を考慮し、両国が相互 Win-Win することができる産業分野及び協力方案を模索することは意味が大きいと思う。従って、IT、BT、NT 等の分野の中で、中小企業の事業領域に適合した分野を対象に両国の協力方案を模索してみようということである。

同研究を通して両地域の未来新成長動力事業を発掘すれば、これは東北アジア時代に両地域が中心軸（ハブ）の役割を遂行することができる土台が用意されることになる。

財源の調達については、韓国側では釜山市役所と慶尚南道の道庁で、九州の場合は該当の県庁で財源を半分ずつ捻出する方案がいいと思う。

参加機関は、韓国側では産業研究院が主管となり、産業支援部や中小企業庁の支援下にある地域の関連協会や調査機関を参加させて研究を遂行する予定である。日本側の参加機関の選定は日本側に一任する。

本研究の研究機関は、2007 年 8 月～2008 年 7 月まで 1 年間とし、次期の韓・九州経済交流会の席で研究結果の発表及び討議することを目標に、実質的な協力の増進に寄与できる方案の提示に努力しようと思う。

しかし、両国の該当地域間の次世代成長産業分野の協力強化方案を研究することは、両地域の経済活性化の次元でも非常に有用な研究ではあるが、莫大な予算と時間を必要とする事業であるので、何年間にわたって（年次）共同研究事業の形で推進するこ

とが望ましいと思える。

具体的な事業範囲や予算、予算の調達方案などについては、追って、協議が必要だ
と思う。

2. 議題Ⅴ（地域間経済交流の活性化）（11：10－11：30）

「韓・日（九州）の地域間、経済交流促進事業の発掘・支援」

（1）韓国側の提案

①議題Ⅴ－（11）

スウェーデンとデンマークのウェレスンド国境地域交流を通じた共同地域の成長モデルと九州－釜山・慶南地域の経済交流の未来発展方案（韓国産業技術大学校）

i. はじめに（発展モデルとしてウェレスンド国境地域の紹介）

スウェーデンの南西部地方とデンマークの首都であるコペンハーゲン(Copenhagen)地域をウェレスンド国境地域と読んでいる。この地域は、スウェーデンとデンマークの間、約4km広さの海峡を間に置いている地域として、地理的にとても近接しており、歴史的に15世紀頃、スウェーデン、デンマーク、ノルウェーが連合して国家を成していた経験もある。また、スカンジナビア伝統及び文化を共有して民族と言語的な類似性により、とても密接な政治・経済体制を構築して来た。

この地域の協力関係を構築するのに一番重要な推進動力として役割を担っている主体はスウェーデンの第3の都市であるカレー市とデンマークの首都であるコペンハーゲン市である。二つの核心都市間の協力関係を中心に、両国に地理的に位置したウェレスンド地域を共同で開発し、2007年現在にはヨーロッパ連合内で一番強力な競争力を保有している地域中の一つに成長し、国家間の国境の概念を超越して地域経済活性化及び強化の代表的な成功事例として位置づけられている。

ii. 戦略

ウェレスンド地域は、世界最大の食品及びバイオ産業の中心地に発展した。これは、地域の優秀な研究開発人力を保有している大学の強力な競争力と食品及びバイオ部門の大企業及び高い技術力を保有している中小企業の役割がとても大きかった。この他にも、スウェーデンとデンマークを連結する世界最長のウェレスンド橋が2007年7月に開通され、両地域の協力関係をより加速化させたことにもよる。

このように政治、経済、社会、文化的な類似性及び同質性を基にして特定産業部門の世界的な競争力を保有するための地域の発展戦略を共同で採択し、特定産業部門の世界的な中心地として発展できる戦略を駆使したのである。これにより、ウェレスンド地域は既存の産業部門を未来戦略産業化するのに成功し、国境を超越した発展戦略を遂行することができる事例を創出したのである。

iii. 九州－釜山・慶南地域に与える示唆点

九州と釜山・慶南地域は、スウェーデンとデンマークのウェレスンド地域同様に地域的に近距離に位置しているにもかかわらず、両地域の経済協力関係はあまり密接ではない。その理由は、経済的な要素以外にも多様な理由と原因が常存している。しかし、21世紀経済の「世界化の過程が地域化の過程」というパターンを理解すれば、両地域の共同開発戦略及び協力関係の構築は、Win-Win 戦略の代表的な事例に評価される可能性がとても高い。スウェーデンとデンマークのウェレスンド地域がこれを証明している事例である。

iv. 提案事項

韓日共同プロジェクトの遂行のための共同作業が必要であると判断される。

【日本側のコメント 議V－（11）】

「九州経済産業局より」

釜山・慶尚南道と九州地域の地理的な近接の利点を認識しており、しかも産業の集積、国際分業の観点でも期待している。具体的な共同プロジェクトの提案があれば、関係機関などと協議し、九州側でどんな協力が可能なのか検討するとコメントがあった。

次に韓国側は、九州地域の経済状況についてどういった視点で見ているのか、韓国と九州の貿易や投資、人的交流の現況について会議資料から福岡・釜山に関連するものを抽出、整理して記述する。

第2節. 九州地域の経済現況

1. 一般現況

○九州地域は、日本列島の南西部に位置しており、福岡、佐賀、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島 の 7 県で構成されている。

○九州地域の一般現況をみれば、

面積は日本全国の 11%、人口は 10.4%、総生産額は 9% で、おおよそ日本全国の約 10% を示しており、日本の「1割（10%）経済」である。しかし、船舶竣工実績（33.4%）と IC 生産量（31.5%）などは、日本全体の約 30% を示す生産拠点である。九州の工業出荷額は、18.2 兆円で自動車・IC（集積回路）関連産業の集積が進行されている。なお、九州の地域総生産額（GDP）は、世界 16 位のロシアとほとんど同じ経済規模（3,717 億ドル）である。

2. 九州地域の主要産業

①産業現況

かつて九州は4大工業地域の一つとして、石炭、鉄鋼、化学、造船などの素材型重化学工業が発達していたが、90年代に入り、地方化政策の推進、円高現象などで首都圏の工場の地方移転が行われ、半導体、電気電子、自動車など、高度加工組み立て産業と情報関連の先端技術産業の比重が高くなった。

特に、半導体産業は日本全体の25%を占めており、九州地域は日本最大の半導体生産基地として「シリコンアイランド」と呼ばれている。

表3—1 九州福岡の主要産業

区分	主要産業	発展産業
福岡	運送機械(自動車)、食料品、電気機械、鉄鋼、一般機器	自動車、IT・半導体、バイオ、環境・リサイクル、ロボット、水素エネルギー、ナノ技術

出典：第14回韓・日（九州）経済交流会議資料から抜粋

②主要産業別の現況

- 九州地域において自動車産業はIC、鉄鋼と共に1兆円産業として九州地域のリーディング産業である。（現在、九州の自動車生産能力：120万台／年間）
- 九州地域の産業構造は、従来の鉄鋼、化学のような基礎素材型産業から、自動車、ICのような加工組み立て型産業への転換が行われている。
- 九州の2005年度生産台数は101万台で、2000年と比べて66.7%増加している。

表3—2 九州の主要産業生産実績（2005年）

区分	九州	全国対比	出处
工業出荷額	1,923 億円	6.8%	経済産業省の経済産業政策局調査統計府「工業統計」
IC（集積回路）生産	7,778 百万個 8,691 億円	21.8%	九州経済産業調査
鉄鋼生産	1,624 百万トン	14.0%	九州経済産業調査
自動車生産	101 万台	8.8%	九州経済産業調査

出典：第14回韓・日（九州）経済交流会議資料から抜粋

「半導体産業」

- IC製造業の出荷額は1兆円、IC生産金額は日本全体の25%を超え、世界の約10%を占めている。（主要19の工場）
- 九州のIC産業は、インターネットとゲームなどのブームにより、コンピューター関連機器の需要拡大と共に成長し、1994年には生産額1兆円を達成して「シ

リコンアイランド九州」を不動のものに位置づけている。

- 海外への生産移転の動きの中で、生産量、生産額などの成長鈍化に苦勞しているが、次世代を狙う高密度・高品位化に向けて設備投資が活発に行われている。

「ロボット産業」

- 産業用ロボット分野で、世界第一の地位を構築しており、製造業を中心に多くのロボットが可動中
- 福祉・介護・災害など、幅広い分野での活用に関心が高まっており、ロボット市場も急速に成長していくと期待される。
- 九州において産業用ロボット生産は、出荷額 1,326 億円(全国と比較して 20.6%、2004 年)に上昇し、有数の製造用ロボットメーカーであるヤスカワ電気とロボットベンチャーであるチームジックをはじめ、多数のロボット部品関連の中小企業が集積している。

「環境・リサイクル産業」

- 環境・リサイクル産業は、循環型経済社会を構築するための根幹を成す産業として、将来の九州地域において主要産業の一つとして期待されている。
- この分野の市場規模は、2003 年の 5.4 兆円から 2010 年には 7.2 兆円に拡大される展望である。
- 九州では、重化学工業が発展することにより、大気汚染防止技術、水質汚染防止技術などの産業公害防止技術、リサイクル技術などの地球環境保全技術など、広範囲の技術を蓄積している。
 - ・産業公害防止技術：大気汚染 40%、水質汚染 37%、土壌汚染 7%、悪臭 7%、騒音 3%、振動 2%、その他 4%
 - ・地球環境保全技術：リサイクル 44%、エネルギー節約 16%、資源節約 14%、温室効果ガス抑制 14%、その他 4%
- 九州には環境・リサイクル産業の集積を狙う ECO タウン（北九州市・大牟田市・水俣市）が 3 箇所も存在し、多様な産業を展開中であり、九州地域の環境・リサイクル産業交流プラザ（K-RIP）を中心に環境・リサイクル産業の育成振興を通して循環型経済社会システムの実証的なモデルの構築と地域経済の活性化のため、多様な産業を展開中である。

「バイオ産業」

- バイオ産業は、雇用の創出、新規、ビジネス機会の拡大など、21 世紀の核心産業として期待されており、産業化に向けた開発競争が活発に展開されている。
- 福岡バイオベリプロジェクトなど、バイオ産業振興のための活動が九州各地で進行しており、最近は大学の技術に基づいてバイオベンチャー設立の動きもある。（2005 末基準、全国：464 社、九州：32 社が設立されている。）

3. 韓・九州の貿易・投資・人的交流の現況

(1) 韓・九州の貿易現況

「一般現況」

- 1994 年まで韓国は、九州地域との交易で持続的に貿易黒字を示していたが、95 年以降は輸入急増で赤字を記録している。1998 年韓国の IMF 管理体制の状況で、一時的に黒字を記録したが、再び 99 年に赤字に転換した。
- 韓・九州間の貿易は 2006 年 1 兆 6,164 億円で、韓・日貿易額 (9.0 兆円) の 17.9% を占めている。韓国の対九州の輸入は、対日輸入の 17.9% を占めている。また、対九州の輸出は、対日輸出の 17.8% を占めており、九州地域は対日輸出の拠点とみなすことができる。

「韓・九州の輸出入構造上の特徴」

- 対九州の輸出は 2006 年には 23.3% の増加をみせており、輸入は 2003 年に 13.0% 増加、2004 年には 22.4% と大幅に増加し、その後も 2005 年には 2.0%、2006 年には 13.4% の増加を見せている。
- 対九州の輸出品は、電気機器 (19.3%)、鉱物性燃料 (14.4%)、一般機械 (9.9%) が多い。対九州の輸入は、一般機械 (24.4%) 原料別製品 (18.0%)、化学製品 (16.1%)、電気機器 (16.0%) が多い。

(2) 韓・九州の投資現況

- 1986 年～2005 年まで、九州企業の海外直接投資件は総 688 件で、地域別にみればアジア地域が 75.3%、北米 13.5%、EU 6.3% を占めている。内訳は、アジア：中国 (38.9%)、ASEAN (19.8%)、NIEs (18.7%)、韓国 (25 件、3.7%)
- 九州から韓国に進出した企業 (合併企業、事務所、店舗開設を含む) の現況は、2006 年末：38 件で、同年の九州から海外に進出した 688 件中、5.7% である。内訳は、業種別：製造業 (10 件)、非製造業 (28 件)、ますます非製造業の比重が高くなっている。製造業部門では、販売拠点としての投資、韓国の生産技術と加工技術を活用した部品委託加工が中心である。

○ 代表的な九州企業の韓国への投資形態は次の 3 つである。

「IT 人力 (Software 開発) 活用」

- ・ (株) 九州 Electronics System : software 開発
- ・ (株) コンピューターエンジニアリング : 金型 CAD / CAM 開発

「生産技術、加工技術 (機械及び成形加工)」

- ・ (株) セントラルユニ : 医療用酸素ガス
- ・ (株) トト機器 : 浴槽ユニット

「韓国市場の特性の活用」

- ・ (株) エントリーサービスプロモーション : 人材派遣企業
- ・ (株) ピエトロ : 外食業社

○九州地域の大企業の韓国投資は、東京及び大阪などに所在している本社が意思決定の権限を持っており、主に中小企業を中心に小規模投資が行われている。最近、液晶・半導体素材の国内現地生産のための韓国投資の動きがあり、物流及びIT分野などを中心に販売及び流通拠点を確保するための投資も部分的に行われている。

表 3－3 2001 年度以降、九州企業の韓国進出現況（福岡市、北九州市抜粋）

地域	企業名	所在地	業種	進出年度	進出形態	事業内容
ソウル	(株) デイープジャパン	福岡市	情報通信	2001	合作	デジタルカメラに特化した関連サービス開発・販売
ソウル	(株) 西日本鉄道	福岡市	運輸・通信業	2001	合作	航空貨物事業
ソウル	(株) 九電インポコム	福岡市	サービス業	2002	合作	韓日コンテンツの相互配信
ソウル	(株) ダイソ	福岡市	食料品	2004	事務所開設	食品販売
釜山	九州旅客鉄道(株)	福岡市	運輸業	2004	支店開設	ビール乗車船の販売

出典：第 14 回韓・日（九州）経済交流会議資料から抜粋

表 3－4 2003 年度以降、韓国企業の福岡市進出

地域	企業名	所在地	業種	進出年度
韓国	旅行博士観光バス(株)	福岡市	一般観光バス運送業	2004
韓国	(株) サンシンソフト	福岡市	ソフトウェア開発業	2005
韓国	ハナツアー	福岡市	旅行業	2006

出典：第 14 回韓・日（九州）経済交流会議資料から抜粋

表 3－5 今までの九州企業の韓国進出現況（福岡市、北九州市抜粋）

地域	企業名	所在地	業種	進出年度	進出形態	事業内容
ソウル	(株) ピエトロ	福岡市	サービス業	1995	単独	食料品製造販売
ソウル	(株) 西日本銀行	福岡市	金融・保険業	1991	支店・事務所	金融情報収集
ソウル	(株) 福岡シテ	福岡市	金融・保険	1993	支店・事	金融情報収集

	イー銀行		業		務所	
ソウル	(株)福岡銀行	福岡市	金融・保険業	1991	支店・事務所	金融情報収集
ソウル	エントリーサービスプロモーション	福岡市	サービス業	1998	単独	人材派遣
ソウル	日本科学発光(株)	福岡市	化学	1987	合作	化学発光体製造販売
ソウル	(株)九州エレクトロシステム	北九州	電気機器	1992	合作	ソフトウェア開発
ソウル	(株)西日本抵抗器製作所	北九州	電気機器	1991	合作	抵抗器生産、中国、ロシア輸出
ソウル	寒川商事(株)	北九州	卸売り、小売	1988	支店・事務所	OEM、輸出管理
ソウル	山九(株)	北九州	運送・通信業	1989	支店・事務所	運輸、倉庫
ソウル	田中スチール(株)	北九州	鉄鋼、非金属	1988	合作	輸出入貿易商事
ソウル	東陶機器(株)	北九州	窯業、土石	1994	支店・事務所	衛生陶器販売
浦項	(株)大熊商会	福岡市	卸売り、小売	1997	単独	精密機器販売
釜山	寿産業(株)	福岡市	卸売り、小売	1986	合作	カメラ、TV、VTR輸入
釜山	タカミヤ	北九州	卸売り、小売	1994	単独	レジャー用卸売り、小売
安陽 (アンヤン)	コンピューターエンジニアリング	北九州	一般機械	1991	合作	金型用 CAD/CAM
亀尾 (クミ)	東陶機器(株)	北九州	窯業、土石	1987	単独	医療用器機加工
仁川	田中スチール	北九州	鉄鋼、非金属	1988	合作	鉄鋼資源再活用

出典：第14回韓・日（九州）経済交流会議資料から抜粋

4. 韓・九州人的交流の現況

○韓・日間の人的交流の規模は、2004年：401万人、2005年：418万人、2006年：445万人で、その中、約18%（2006年：約80万人）が九州地域を通して交流（出处：韓国観光公社）している。

*九州経済調協会が発表した九州・山口9県の2005年の外国人入国者数は、約79万人（前年対比11.3%増加）である。

- －韓国 4.1 万人（全体の 57.0%、前年対比 12.6%増加）
- －台湾 15.5 万人（前年対比 51.9%増加）
- －中国 6.1 万人（前年対比 45.6%増加）

【交通手段】

- 釜山－福岡間、1 日 6 便の高速船（コビー 2 便、ビートル 3 便、カメラリア 1 便）
仁川－福岡間、1 日 3 便の航空機（KAL、Asiana）が運行されている。
- 金海－福岡間、1 日 1 便の航空機（同上、ただしアジアナは週 2 便）
- 韓・九州間、週刊片道便数：総 116 便（2006.3.現在、航空便：週 59 便、船便：週 57 便）
 - －仁川－大分、仁川－宮崎、仁川－熊本、仁川－鹿児島、仁川－長崎、仁川－沖縄、釜山－福岡、済州道－福岡など

5. 韓・九州間、経済交流事業の現況

（1）韓・日（九州）経済交流会議

韓国と九州地域間の代表的な経済交流会議で、93 年以来の定期的な会議が開催。主要事業としては、貿易・投資の使節団交換、産業技術関連の情報交換、姉妹都市間の経済交流促進などが行われている。

（2）韓・日海峡沿岸市道知事の交流会議

韓国の 4 市道（釜山、全南、慶南、済州）と九州の 4 県（福岡県、佐賀県、長崎県、山口県）の地方自治団体長の間、毎年 1 回開催される会議で従来の姉妹都市交流とは違う新しい地域間国際交流として、1992 年「済州」で初めて開催されて以来、毎年韓国と九州地域で交互に会議が開催されている。

（3）東アジア（環黄海）都市会議

1993 年、韓国の釜山、仁川、中国の大連、青島、日本の北九州、下関などが該当地域の交流活性化と環黄海圏の共同繁栄を目的に経済協議体「環黄海 6 都市会議」を創設する。1996 年の中国の天津、烟台、1999 年の蔚山が追加加入し、「環黄海 9 都市会議」に拡大している。

（4）Local to Local 産業交流事業

Local to Local 産業は、1996 年度からはじめた JETRO 事業で、今まで各地の特徴を考慮した国際的な地域間の産業交流が行われている。

- ・京畿道利川市と東市木町：陶磁器（1997）
- ・仁川広域市と北九州市：産業用機械産業（2001）
- ・仁川広域市と北九州市：IT ベンチャー（2002）

- ・大田広域市と長崎市：情報関連産業（２００２、２００３）
- ・ソウル特別市と北九州市：IT産業（２００４～２００６）
- ・ソウル特別市及び周辺都市と鹿児島県：住宅資材（２００４）
- ・江原道と福岡県：バイオ（２００５）

次にビジネスの視点から新大統領の公約について整理してみる。

6. 新大統領公約に見るビジネスの視点

（１）地方公約：九州地域、超広域経済圏の造成（分野：経済）

①推進現況

- 釜山、九州地域との共同協力体の構成
- 釜山、九州のベンチャーマーケット、技術移転センターの設置
- 韓・日 IT 技術共同研究センター
- 証券先物取引所、地域特化金融（船舶、海運、物流など）、国際船舶取引所など、釜山金融産業発展の支援
- 釜山、九州共同観光、文化イベントの共同主催など、非経済分野の協力・交流の強化

②推進上の問題点

- 九州地域と釜山地域の経済人間の共感の拡散が必須。
 - ・超広域経済圏の形成のためには、各地域の自治体が一方的に推進することによる韓日経済人間の連帯と協力が何より必要である。

③推進方案

- 釜山市は、九州地域の超広域経済圏の造成のため、次のような方案を樹立中。
 - ・九州地域との経済協力方案をより具体化し、実践可能な分野から優先に施行
 - ・（仮称）資本市場発展財団釜山設立のために集中的に努力
 - ・経済振興院の内、国際金融都市推進センターの設置
 - ・国際船舶取引所などに対する設立妥当性を分析・検討

（２）東南圏、科学技術拠点都市の建設

釜山は国道総合計画上、１千万東南圏の中心都市として東南圏科学技術産業の地域中心地である。地域内の 20 余大学と研究所など、豊富な理工系大学を保有しているが、大学と企業間の連携機能が脆弱して研究開発機能の産業化に限界がある。

都市の研究開発機能とビジネス機能の融合化、集積化のため、科学技術都市を建設、地域の科学技術文化の拡散と科学技術の産業化を誘導し、広域経済圏形成の土台にする必要がある。

- 東釜山圏である釜山機長（キジャン）郡の一带に科学技術都市を建設、研究開発と科学技術知識企業の融合化と集積化を推進する。
- 産・官・学間の交流と超広域クラスター事業化を通して東南圏経済を発展させ、新成長動力の拠点に発展させる。

- 自動車、IT、BT、NT、医療産業など、先端産業と関連された国策研究所と企業体の付設研究所を誘致して自動車、先端科学など、関連業体を誘致するように支援する。

（３）九州地域など超広域経済圏の形成について

東北アジアが世界の経済で示す比重はますます大きくなっており、この地域の最近の発展パターンは核心地域（Core Region）を中心に急速に成長している。釜山を中心とした東南経済圏は、首都圏だけではなく、東北アジアの上海圏、東京圏など、一定の経済的規模を持った圏域間の競争のため、産業と経済的側面で密接な関係を持っている九州地域との実質的な交流を活性化しなくてはならない。

- 九州地域との WIN－WIN 戦略を通して実質的な相互協力体制の地域経済共同体を構築、東南圏経済の競争力を強化し、釜山が世界都市として成長する土台を作る。
- 釜山・九州の共同協力体の構成、釜山／九州のベンチャーマーケット、釜山・九州の技術移転センターの設置、韓日 IT 技術共同研究及び融合化センターなど、地域経済共同体の実質的な交流・協力のための多様な手段を政策的に支援し、このための制度的な整備をする。
- 証券先物取引所（KRX）、地域特化金融（船舶、海運、物流など）、国際船舶取引所など、釜山の金融産業発展を通して東南圏と九州地域を一緒にする金融ハブを構築する。
- 釜山・九州の共同観光、国際会議の共同開催、文化イベントの共同開催、国史重メディカルセンターの設置、交通カードの共同使用など、非経済分野の協力及び交流体制を強化する。

第３節．ヒアリング

（１）相手方

財団法人 韓日産業・技術協力財団 日本研究センター事務局長 宋成基、研究委員 金度勳、社団法人 韓日経済協会事務局部長 趙徳卯

（当財団は、日本企業の立地などに対するお世話をする。韓国内においての通訳、マーケティングなどのお世話をする事を業としている。）

（２）ヒアリング内容

①日韓相互における企業進出について。

○今年度は、「第 14 回韓・日（九州）経済交流会議」が釜山広域市（2007.7.10～13）であったので、それを参照する。

○福岡市から釜山市の 2001 年度以降の企業進出は 1 件、2003 年度以降の釜山市から福岡市への企業進出は、1 件しかない。釜山から福岡県へは 4 件ある。

○新政権の公約「超広域経済圏」構想の実現に向けて、両市の協力によりビジネス交流の発展も十分に望める状況である。

②進出の問題点及び障害になるものは何でしょうか。

○うちの財団は、企業進出の相談を受ければ仲立ちをするところであるが、釜山企業も福岡企業も福岡や釜山に立地したいと考えても非常に情報が少なく断念しているようである。お互い情報がないのなら、企業間の情報を集めたインターネットを構築してネット上に場を作れば良いのでは。

③日韓におけるビジネス交流について

・高速船、フェリーのビジネス客は、アンケート調査結果で5%弱という結果でいますがその理由は何だと思いませんか。

○もともと福岡・釜山間でビジネスの需要が少ないこととやはりビジネスマンは飛行機利用が多いのではないかと思う。

④釜山からみた日本への企業進出、ビジネス交流の拡大についてどう思われますか。

○釜山からというか、韓国からいえば福岡市、北九州市、福岡県と分かれて企業進出やビジネス交流を話しに来られるより、一つになって進めるのがよいと思う。福岡や九州が一体として考えればいいのではないか。もっと広域に考えるべきである。

○福岡市は観光ビジネスにしばって考えられた方がいいと思う。もし、福岡市がビジネス産業に力を入れるなら北九州市のワンストップサービスセンターを見習ったらどうだろうか。北九州は仁川とビジネス交流を結んでかなり企業からの技術者派遣などを行い産業に力を入れている。

○韓国には、実は日本の工場はなく営業所のみなので従事者などの交流などはないと思う。営業所は旭ガラス、三星・ソニーがあり半導体や電装を扱っている。

第4節. まとめ

韓国では九州を、日本全体の25%を占める日本最大の半導体生産基地「シリコンアイランド」と認識している。また、2006年の韓国の対九州の輸入は、対日輸入の17.9%を占め、対九州の輸出は、対日輸出の17.8%を占めていることから、九州地域を対日輸出の拠点とみなしている。

経済交流会議においても、「韓国・日（九州）中小企業間の貿易・投資及び産業技術協力を促進するためのインフラ拡充」の提案やウレスンド地域の国境を超越した発展戦略の遂行事例など福岡、釜山から九州、韓国南部（釜山、ウサン、慶南）の韓日共同プロジェクトの協議も提案されている。新政権の公約「超広域経済圏」もあり、人の往来もさることながらビジネス交流も盛んになる要素に包まれており、十分に期待できるといえる。

第Ⅵ章 日常交流圏形成のための方策提言

福岡・釜山間を取り巻く状況は、右肩上がりの往来者数の増加や福岡、釜山姉妹都市の共同事業であるアジア観光戦略「アジアゲートウェイキャンペーン 2011」及び李明博新政権公約による「超広域経済圏」構想の形成推進に基づく合意により益々両都市間の交流が友好から協力関係のステップに踏み込んだことを現している。

こういった中、本研究は福岡・釜山間の恵まれた環境（強み）を生かし、両都市の将来における発展に寄与することを将来の目標とし、福岡・釜山の交流の現況把握から、さらなる交流の活性化に向けて提案することを目的としている。現在の両都市を取り巻く環境に本研究の提案がさらなる交流の活性化を促し相乗効果が上がれば、国境を越えて両都市が自由に気軽に移動できるような一体的な地域の形成が可能である。これは、両都市の新しい魅力となり、両都市のさらなる発展や成長に寄与するといえる。

本章では、第3章「新聞等から見た交流の実態」と第4章「アンケート調査から見た交流の実態」の調査結果の分析及び、「釜山からの視点」を踏まえながら作成した資料をもとに、2回に渡る有識見者による「意見交換会」の場において吟味していただき、交換会の意見を踏まえて福岡・釜山間における課題を整理し方策提言を行なうものである。

1. 意見交換会での意見及び助言

福岡、釜山における交流の活性化について、アンケート調査等による現状把握をより精緻なものとするため、また、将来の両都市の発展につながる施策を抽出するため、意見交換会を設置し、委員の方々の専門的な見地から意見及び助言をいただくもの。

（1）設置の主旨

福岡と釜山両都市は九州と韓国南部の国際ゲートウェイとして年々交流が深化しており、地方分権が進む中、年々増加している往来人数（2007年約100万人）を背景に、国境にとらわれない地域間交流の可能性が芽生えてきている。

本研究は、この状況に鑑み、日常的な交流の活性化による往来人数の持続と増加がもたらす、両都市の発展に寄与することを目標に、日常交流圏（国内感覚で気軽に行き交うことができ、日常のような交流が可能な圏域）の形成を目指すものである。

この意見交換会は、福岡と釜山両都市の日常交流圏形成のために必要な課題を抽出し提言おこなうため、委員の方の意見、助言などをいただくものである。

メンバーは、日韓の言語、文化、観光、交流、まちづくりなどに関する国際的な知見を有する有識見者の方々により構成する。

（2）意見交換会の目的

意見交換会は、各有識見者が一同にする場を設け自由に意見を語っていただきながら、委員の方の意見や助言を参考にして、これからの福岡・釜山圏の日常交流圏形成に必要な

な提言を見いだすことを目的とする。仮説をもとに課題を抽出、整理し方策を導きだすものとする。

仮説(1)「日常感覚で気軽に行き来ができる環境づくり」

仮説(2)「交流活動の促進と相互理解に基づいた密接な交流関係づくり」

上記の仮説を踏まえながら調査資料に基づき

- ・日韓往来者及び未経験者の障害となっているものの抽出と対応策を見いだす。

(課題と対応策)

- ・日韓往来者のリピート策を見出す。(新たな観光、観光以外の交流等)

(3) 意見交換会の流れ

第1回 福岡・釜山圏の現状と課題

当研究の目的と概要説明。高速船やフェリー利用者のアンケート調査結果に基づく意見交換。アンケート(客観的な事実)から、データに対する感想、違和感のあるところ、裏付けられるものがあるか、アンケートから読みとれるもの、アンケートからみる交流形態の変化など各専門の分野から意見をもらい、課題を上げる。

↓

第2回 これからの福岡・釜山

第1回の課題や最近の時勢等から福岡・釜山の将来はどうあるべきか。日常交流圏の形成に必要な課題の抽出、方策提言案を検討する。

↓

成 果：現状の日常交流圏の形成に伴う課題と対応策の整理行い、これからの日常交流圏の形成に向けた提言を報告書にまとめる

(4) 意見交換会委員について

委員は、日韓交流に造詣の深い有識見者及び実務者として、行政、大学、船舶事業者、研究機関から選定した。また、韓国側からの所見も取り入れるために韓国大学教授、研究機関からの委員就任もお願いした。

表 1－1 意見交換会委員一覧表

	所属機関	役職氏名	専門分野	備考 (TEL)
1	福岡市総務企画局国際部	部長 山口吉則	行政(国際交流)	711-4791
2	九州大学韓国研究センター	教授 松原孝俊	大学(日韓交流)	642-4276
3	韓国海洋大学校生涯教育院 院長、東アジア学科	教授 金 楨 夏	大学(日韓民俗、文化)	051-410-4454 [韓国]
4	J R九州高速船(株)営業部	部長 北海 昭	船舶(ビートル、コビー観光)	283-5183

5	カメラライン（株）旅客営業部	副部長 平野雄二	船舶（ニューかめりあ観光）	262-2323
6	釜山発展研究院地域経済	先任研究委員 琴 性 根	研究機関（国際経済）	051-860-8671 [韓国]
7	（財）福岡アジア都市研究所 【意見交換会 座長】	理事長 樗木 武	研究機関（都市計画、交通計画等）	733-5686

（５）開催日時、会場

「福岡・釜山圏における日常交流圏形成に関する研究」意見交換会

第１回平成２０年１月２９日（火）１３：００～１５：００

第２回平成２０年３月３日（月）１５：００～１７：００

財団法人福岡アジア都市研究所会議室（福岡市役所北別館６階）

（６）事務局

（財）福岡アジア都市研究所（TEL733-5686） 小牧研究主査、野口主任研究員

１－１．第１回意見交換会

会議では、アンケート調査結果から、新聞記事や文献・資料からの情報、各委員が抱いていた船舶利用者の日韓ニーズなどの様々な相違点も見出され、各専門分野での所見も含めてたくさんの意見が出された。ここでは、一般的に認識されているものとアンケート調査結果から出された相違点の代表的なものを列記する。また、意見交換会での委員の方々の意見（課題及び方策（案））については別途参考資料による。

（１）福岡・釜山間の旅客動向の相違点

報道とかの個人旅行が多い、韓国人客数が日本人を逆転した、ゴルフ客が多く来ているなどの情報と福岡・釜山間では少し傾向が違っている。

表１－２ 福岡・釜山間の旅客動向の相違点（代表的な認識のズレ）

	一般的な認識	アンケート調査結果
1	個人旅行が多い。	団体旅行が多い。しかも、バック旅行が主流
2	韓国人旅客が増えて来ている。日本人旅行客数を逆転した。日韓４９：５１のイメージ	船舶では、ビートル・コビーが日韓で４０：６０、ニューかめりあでは１５：８５である。
3	釜山近郊の人が釜山港～博多港を利用している。福岡近郊の人が博多港～釜山港を利用している。	韓国北西部ソウル、九里からも多くの人が来ている。福岡県内が大半だが、佐賀、長崎、大分、熊本、山口、広島からも来ている。

4	旅行費用は、日本人が多い。	同日数であれば、ほとんど同じである。しかも、韓国人の方が1泊多いので、総費用では高い。
5	近いのでリピーター客が増えている。	日本人は、6回以上の旅客が多くリピータも出てきているが韓国は7割以上が初めてである。
6	韓国人は、ゴルフ、登山客が多い。	ほとんどが観光で来ているが2回目以降は、アウトドアの要望が高い。

1-2. 第2回意見交換会

第1回の意見交換会での意見を集約して課題解決のための方策を導き出すため、事前に委員の方々へ「課題シート（5ページ）参考資料参照」を送付し、重要度、必要度が高い事項の選定及び、どの機関が中心になって行うべきかをそれぞれ客観的に記入していただいた。

そのシートをもとに最近の福岡・釜山間を取り巻く環境や委員の追加意見などを検討しながら会議を進行した。この意見交換会の意見結果を踏まえて、日常交流圏の形成に必要な方策提言を行うものである。

そこで、記入していただいた課題シートから委員の方々の方策提言（案）と課題シートをもとに事務局で創った方策提言（案）について記述する。

表 1-3 （1）意見交換会委員の方策提言（案）

理念・目標	（1）福岡・釜山を他のアジア地域にはない国際交流のモデルとする。 （2）福岡・釜山を日韓交流の典型的なモデルとする。 （3）福岡・釜山を北部九州と韓国南部との広域圏の交流拠点都市とする。
方策	（1）九州唯一の福岡・釜山の航路を生かす。 （釜山への九州の窓口、九州各都市の発展促進策） （2）小中学校における日韓、両都市の歴史・文化等相互教育の実施。 （教材、教育プログラムの作成） お互いの都市を知る。歴史・文化等をよく知る。 修学旅行による実体験、学校訪問、ホームステイによる交流。 情報交換できる友だちをつくる。互いに訪問する。 友だち関係ができる場づくり、環境づくりを行う。 （3）日韓相互交流の均衡対策、持続対策 （一方の国に偏らない対策、ブームに左右されない対策） 体験型ツアープログラムの作成

	未体験ゾーン、双方が興味を持つルートの開発 中国対策、日本離れ・韓国離れ対策、リピーターの育成 潜在需要者の掘り起こし、初めての方・リピーターの掘り起こし (4) 行政の観光客誘致へのサポート (観光バス高速代金の負担、福岡市の通過点対策) 福岡市内の観光資源づくり 福岡・釜山双方の魅力イベントに対するイベントづくり (5) 双方による言語教育の実施 英語と日本語・韓国語教育の選択と実施 同程度レベルで通常会話できるプログラムづくり (6) ビジネス需要の拡大 (7) ボランティアガイドの支援、育成プログラムづくり
手 段	(1) 利用者アンケート継続調査による現状把握 (調査方法の工夫：調査日、調査内容の検討) 個人と団体旅行を区別して分析する。特に個人旅行の傾向を把握する。 (2) 小中高における言語教育状況継続調査

表 1－4（２）事務局方策提言（案）

課 題	(1) 観光目的の多種・多様化に対応する。 (体験型ツアー、日常化した旅行スタイル) (2) 交流活動の促進化。 (交流活動と観光の融合) (3) ビジネス交流の促進化
方 策	<短期> (1) 日韓双方にとって関心あるテーマでの新たな観光スタイルの提案。 (2) 訪問未経験者のニーズ把握と潜在需要の掘り起こし。 (3) 港まで、港からの二次交通手段とのアクセス改善。 <長期> (1) 小中学校における「ハングル特区」と「日本語特区」の導入。 (2) 標識、サインへの日本語・韓国語標準標記の推進。 (3) 小中学校からの双方の歴史、文化を学ぶ教育プログラムの実施。 (4) ボランティア通訳の育成、システムの作成。 (5) 両市における中心市街地商店街の通貨対応

（２）第２回の意見交換会の意見について

意見交換会委員の方策提言（案）及び、事務局方策提言（案）などに基づいて、意見交換会を開催した。両提言（案）に追加する内容や若干の修正があったが、概ね了解を得た。

追加された内容など各委員の意見については参考資料を参照のこと。

２．日韓旅行スタイルの変化と仮説の検証

福岡市と釜山市は、海を挟んで約 200km にある。近くて遠い国と言われた日韓の関係も、この地においては、全く感じられないほどの雰囲気である。一般的には、隣国との文化、慣習の違いや言葉の壁は得てして摩擦も生むが、交流の日常化は、消費拡大などの経済的なプラスだけではなく、個人の視野や人と人の活動の幅を大きく広げる利点をもたらすと言われている。

本研究においては、福岡・釜山両市のさらなる発展に寄与するため日常交流圏の形成に向けての方策を検討してきた。検討するにあたっては、交流を日常化するためには何が必要かを問いながら２つの仮説を立てた。それは、交流のための環境づくりと観光、ビジネスの活性化だけではなく新聞報道等で取り上げられることが多くなった交流活動（市民交流、草の根交流、イベント交流、ボランティア交流など）の活性化である。

ここでは、今までの調査結果の流れから、提言に至るまでの経緯を概略的に説明した後、日常交流圏形成のための提言を行なうものである。

2-1. 日本人と韓国人の旅行スタイル

提言にあたっては現状の日本人と韓国人の旅行スタイルを把握することが大切である。新聞報道やアンケート調査から分析すると、現在の日本人の旅行スタイルに遅れること 10～20 年ぐらいの初期段階から中期段階への入り口の位置に韓国人の旅行スタイルがあるといえる。（図 6－1）これは、現在の韓国人の旅行スタイルが従来の日本人の週末型国内観光旅行、あるいは家族型観光旅行に近い性格を持っているからである。そうになると、近い将来には、1泊2日で都市部中心に滞在し、観光ではなく食事、ショッピングまたは美容だけの日常化した旅行に移行していく可能性が高いといえる。

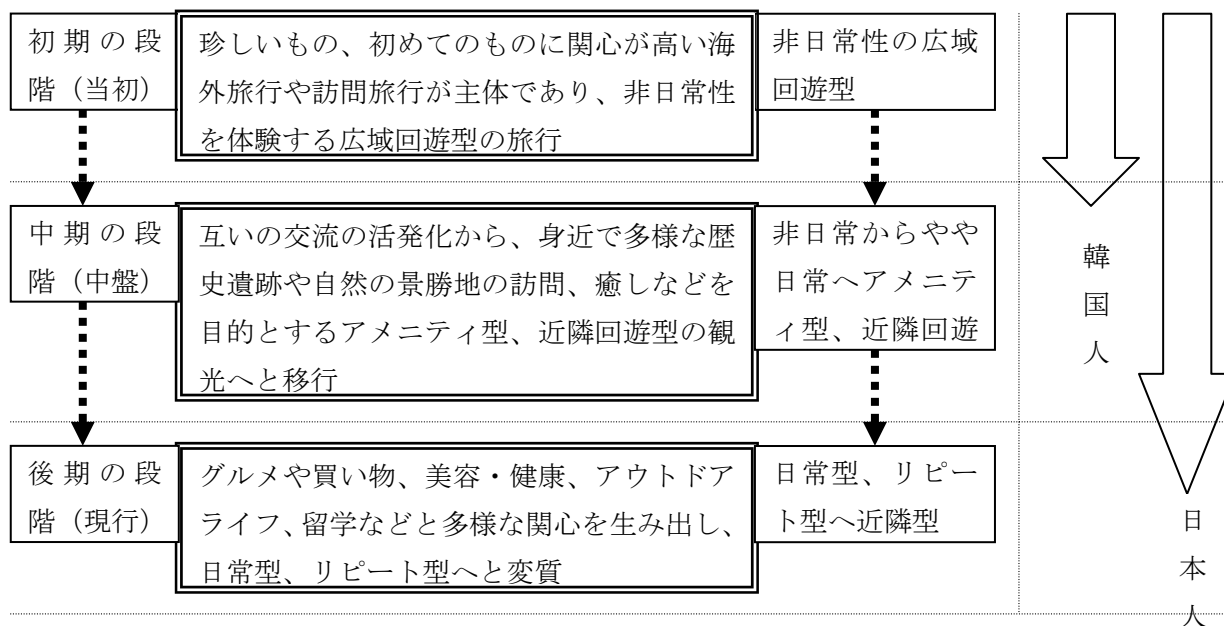


図 2 - 1 日本人と韓国人の旅行スタイル変遷

2-2. 調査結果と仮説の検証

新聞報道及びアンケート調査結果から仮説の検証を行ってみる。

『日常感覚で気軽に行き来ができる環境づくり』

①新聞報道等から、韓国旅行（日本人）では、既に 1 泊 2 日で大型ホテルでの免税店ショッピングや美容を行うだけの旅行やビジネスホテルに泊まってグルメやショッピングだけに特化した旅行など日常旅行に近いスタイルが出現していることが伺えた。

②アンケート調査においても、訪韓する日本人は、既に「1 泊 2 日が半数を超え」「旅行回数も 6 回以上が 16.7%とリピート化」が見られ、「訪問先も市中心部に固定されている」ことなどから旅行の日常化が進んでいる状況にある。（アンケート報告書 P 22、18、8）

③日本を訪れる韓国人は、初めての訪日客が 8 割以上で、日常旅行の動きはまだ見られない。しかし、自由回答では福岡市に対して好印象を持っている意見が多く見られ、今後の韓国人の日常旅行化を見越してあらかじめ対策を講じることが必要と考えられる。

『交流活動の促進による日韓の相互理解に基づいた密接な交流関係づくり』

①新聞報道等から、市民同士による共通の趣味や稽古事、同じ特産物の繋がり、海岸清掃などをきっかけとした草の根交流、ボランティア活動なども徐々に広がっており、密接な交流関係づくりの萌芽が感じられた。

②アンケート調査では、日本人及び韓国人共に旅行目的にある交流活動（文化、スポ

ーツ、イベント参加、ボランティア、就学など）が少数ではあるが見られ、次回以降の体験意向では多数を占めていることから、今後の市民における交流活動に対する高い意欲が感じられた。

3. 日常交流圏形成—方策提言—

報道、アンケート調査、釜山からの視点、意見交換会の意見など様々な視点から日常交流圏の形成を行う方策を探求して来たが結論として次のことが言えるに至った。これは、当初に設定した2つの仮説である1つ目の、「日常感覚で気軽に行き来ができる環境づくり」、2つ目の「交流活動の促進による日韓の相互理解に基づいた密接な交流関係づくり」にもリンクしている。結局は、交流を「日常化」させるためには、これまで以上に相互に訪れやすい環境づくり、持続的な交流環境の整備が必要であり、これによって福岡と釜山とは「国際性」および「地理的近接性」という2つのメリットを最大限に生かし、他地域にはないユニークな圏域の形成につながるといえる。

「相互に訪れやすい環境づくり」、「持続的な交流環境の整備」を行なうためには、

- ・ 短期的な方策…主に観光客に主眼を置いた情報提供や案内・サービス機能を強化する。
- ・ 長期的な方策…市民対市民の心理的距離を近づけ、外部環境の一時的な変動に左右されにくい持続的な交流基盤を構築する。

といった2つの方面からのアプローチが必要といえる。

3-1. 【短期的な方策】

福岡～釜山間の往来者が右肩上がりが増加するなか、今後往来者数が安定して推移するためには、現在往来者数の大半を占める観光客にとって、分かりやすく訪れやすい環境づくりが必要である。

こうした観光客をターゲットとした情報提供や案内・サービスの充実は、すでに船の運航会社や旅行会社など民間が主体となって進めてきており、今後も民間が主体となり行政がそれをサポートするような体制が望ましいと思われる。

具体的には、

- (1) 日本と韓国との共通の文化や歴史を訪問するなど、日本人、韓国人双方にとって関心があるようなテーマでの新たな観光スタイルを提案する。

①日韓相互関係テーマによる新たな観光スタイルの提案

- (2) 日韓の関係がある名所とそうでないところ、そうした地域を繋ぐ中間地域での関心や翻訳が不十分であることから、訪問先をスポット的にしない、他の諸地域への繋がりを阻害しない回遊性のある観光スタイルを提案する。

①回遊性のある観光スタイルの提案

- (3) 現在まだお互いの国を訪れたことのない人々のニーズの把握と、こうした層の潜

在需要の掘り起こし、また、二回目以降、リピーターなどの体験者に対する再需要の掘り起こしを行なう。

① 訪日、訪韓旅行未経験者のニーズの把握と潜在需要の掘り起こし

② 既体験者に対する再需要の掘り起こし

(4) 福岡・釜山圏交流活性化のための統一イメージの創造、情報発信及び、市民交流活動の把握と情報提供・支援等の実施。

① 統一イメージの創造、情報発信

- ・シンボルマーク、イメージキャラクター、マスコットの検討
- ・福岡・釜山共同のガイドマップの検討（交流活動状況、観光スポットなど）
- ・季刊誌の検討（交流活動の紹介、圏域のイベント、観光情報、季節情報、留学生便りなど）

② 市民交流活動の把握と情報提供、支援、助成及び活用（「人材・ネットワーク」）

- ・交流活動情報提供のためのホームページの開設検討
- ・市民の交流活動を促進するための支援・助成策の検討
- ・既存の市民交流ネットワークを活用した新たなネットワークの構築

(5) 港まで、港からの二次的交通手段とのアクセス改善の実施。

① 港から、最寄の主要駅（福岡市：博多駅、天神駅、釜山市：中央洞駅、釜山駅）への公共交通の整備

② 港周辺のマイカー用駐車場の整備、レンタカー業者の誘致・支援。

3-2. 【長期的な方策】

上記で紹介した方策の大半は短期的には有効ながら、「韓流ブーム」などブームや為替変動などといった一時的な外部要因に左右されやすいという弱点があり、より長期的な観点に立った「お互いに訪れやすい環境づくり」がこうした弱点の克服策となる。

「福岡・釜山圏」構築のためには、福岡・釜山間で持続的な交流が展開され他の地域にはみられない特色・特殊性を発揮することが重要であり、そのためには地理的近接性だけではなく心理的な距離の近さを感じることで、一般市民レベルで親近感が醸成されることが必要であろう。そこでカギとなるのは、「言葉」、「教育」、「ボランティア」、「カードの利用拡大と通貨」、「まちづくり」、「シャトル便の導入」ではないだろうか。これらはいずれも長期的な観点からの基盤整備であることから、行政が主体となって取り組まれることが望ましい。

(1) 言葉

福岡市内で韓国語が、あるいは釜山市内で日本語が使えることは、相互の訪問時の安心感・親近感が高まることにつながる。博多～釜山間の高速船やフェリーでは、乗務員は双方の言語に対応可能であり、乗船中は不安を感じることなく過ごすことができる。こうした安心感を福岡市および釜山市に広げていくことが効果的ではないだろうか。ここでは以下

の3点を方策として紹介する。

①両市における韓国語、日本語教育の実施

福岡、釜山それぞれの市民が、せめて日常会話だけでも相手国の言語に習熟していることは、双方の心理的な距離を大きく縮め、観光だけではなく市民レベルで交流の活性化につながるものと考えられる。週に1～2回程度でよいので、できれば韓国人の先生が教え、試験勉強のためではなく実用的な会話を中心に楽しく学べるようにできればもっとよい。

②「ハングル特区」、「日本語特区」

両市における韓国語、日本語教育を推進するために、福岡市の小中学校（できれば高校でも）においてハングルを教える「ハングル特区」の導入を提言したい。釜山市内でも「日本語特区」を導入し、それぞれの市民がお互いの言語が話せる環境をつくる。即効性はないが、長期的にみて福岡市ではハングルを話す市民が、釜山市では日本語を話す市民が増え、観光だけでなく市民レベルでの草の根交流を支える基盤となり、福岡・釜山圏が国内の他地域にない特色を持つことにつながる。

③標識・サインへの日本語・韓国語の標準表記の推進

相手国の訪問時、標識やサインに自国語が併記されていると、とくに個人行動の際には便利で行動半径も広がる。現在福岡市、釜山市とも相手国語の標記が徐々に充実しているが、まだ改善の余地がある。

そこで、標識やサインへの相手国語の併記について両市で話し合いの場を持ち、標識・サインのデザイン、配色、設置基準等についてなるべく統一できないか。

また、市が管理していない標識やサインについても、表記についてのガイドライン作成、国・県などへの協力依頼を、両市が一体となって進めていけば効果的ではないだろうか。

（２）教育

九州と韓国とは古代から交流の歴史があり、こうした経緯を学ぶことは単に日韓双方の相互理解につながるだけでなく、広い視野と見識を備えた市民を育てるためにも大変意義深いものである。そこで、福岡、釜山において小中学校の頃から双方の交流の歴史、伝わった文化などについて学べるようにしてはどうか。歴史の検証には日本、韓国双方の視点が必要であることから、行政においてもテキストや資料作成等の段階から相互に意見交換を行い、協力して学校での教育プログラムを行っていくことが望ましい。また、日韓相互の修学旅行、交換学生など体験旅行やホームスティによる異文化、言語会話体験を促進するシステム整備する。

①小中学校からの双方の歴史、文化を学ぶ教育プログラムの実施

②体験旅行やホームスティによる異文化、言語会話体験の促進

（３）ボランティア

ボランティアの養成は必ずしも十分でなく、現状は多分に個人の趣味の域にあり、そのことが利用の広まらない要因の1つである。組織的に多くの人に関心を抱かせる努力が必要である。相手国語によるボランティア活動は、必ずしもシステムのなく、各地域、各

グループなどでバラバラである。このことが互いの情報発信のあり方や情報内容を複雑にし、利用しにくくしているともいえ、秩序あるシステム作りが必要である。

①ボランティアガイドの育成、要請に対するシステム作り

(4) カードの利用拡大と通貨

韓国ではクレジットカード化が進んでおり、特に観光地や都市部の小店舗では、1000 ウォン以上であればカード支払いが可能である。

また、福岡市で韓国ウォンが、あるいは釜山市で日本円が広範に使えることによる親近感、他地域にはない特色となり、双方の親近感を高めるものと思われる。現在下関市では、中心市街地のある商店街でウォンでの決済を導入しているが、福岡市、釜山市においてより大規模に展開できないだろうか。

①クレジットカードの利用拡大と低額利用化

②両市におけるホテル、デパート、中心市街地にある商店街の通貨対応

(5) まちづくりと観光サービスの促進

日本人は観光のみでなく、グルメ、買い物目的の旅行が多く、釜山市市内を回遊することが主である。友達、職場の人との同伴での短期間の滞在で、旅行費用も15万以内が殆どである。こうしたことから、特別の休暇を取ることなく、気楽に、訪問を繰り返しながら週末を隣国で過ごすといった気軽な旅行であり、旅の日常化、普段着の旅への移行してきている。いずれ、韓国人の観光スタイルも同様なスタイルに変化してくると推察される。

韓国人の旅行者が増えている今こそ、いかにその需要を拡大し、あるいはつなぎ止め、リピーターを増やすため、新たな視点での日常的な旅行に対応したまちづくりとして、福岡市内の観光資源を活用した周遊（観光）ルートの開発や旅客者の円滑な行動を促進する施設整備、サービスの提供が求められる。

①日常旅行に対応したまちづくり

- ・福岡市周遊（観光）ルートの開発

②集約した観光サービスの提供、現地における相談窓口の設置

- ・ワンストップサービスの検討及びネットワークステーションの検討

(6) シャトル便の導入

平成3年（1991年）に高速船ビートルが就航し、右肩あがりに利用客を伸ばすまで、福岡・釜山間の主役は飛行機であった。福岡・釜山間の旅行時間は、目的地へのアクセスや手続き時間を考えると飛行機も高速船も約4時間で変わらないといえる。しかも、費用の面では航空運賃や端末交通費を含めると高速船より飛行機は割高になる。

しかし、座席に拘束される時間や高波などによる揺れ、運休など天候に左右されやすい高速船に比べると、人にもよるが快適さや時間を求めるには飛行機であろう。また、船舶会社によると現体制でいけば2,3年後には収容能力のピークを迎える状況でもある。

今、釜山の航空会社の中では国内線から国際線への導入を検討しているという。低運賃で、日帰り可能な便の設定や便数が増えれば、受け入れ側の滑走路、時間、規制などクリ

アできれば、将来的には可能といえる。益々日常交流圏形成につながる交通手段と期待できる。

① 低価格で日帰り可能なシャトル便の導入

表 2-1 『方策提言』 要旨一覧・・・短期的な方策

福岡・釜山圏における日常交流圏形成に関する研究 『方策提言』	
主 旨	交流の「日常化」には、これまで以上に相互に訪れやすい環境づくり、持続的な交流環境の整備が必要である。これによって福岡と釜山は「国際性」、「地理的近接性」という 2 つのメリットを最大限に生かした、他地域にはないユニークな圏域の形成を推進する。また、「相互に訪れやすい環境づくり」、「持続的な交流環境の整備」を行なうために、短期的、長期的な 2 つの方面からアプローチする。
短 期 的 な 方 策	【主に観光客に主眼を置いた情報提供や案内・サービス機能の強化】 福岡～釜山間の往来者が右肩上がり増加するなか、今後往来者数が安定して推移するためには、現在往来者数の大半を占める観光客にとって、分かりやすく訪れやすい環境づくりが必要である。 (1) 日本と韓国との共通の文化や歴史を訪問するなど、日本人、韓国人双方にとって関心があるようなテーマでの新たな観光スタイルを提案する。 ①日韓相互関係テーマによる新たな観光スタイルの提案 (2) 日韓の関係がある名所とそうでないところ、そうした地域を繋ぐ中間地域での関心や翻訳が不十分であることから、訪問先をスポット的にしない、他の諸地域への繋がりを阻害しない回遊性のある観光スタイルを提案する。 ①回遊性のある観光スタイルの提案 (3) 現在まだお互いの国を訪れたことのない人々のニーズの把握と、こうした層の潜在需要の掘り起こし、また、二回目以降、リピーターなどの体験者に対する再需要の掘り起こしを行なう。 ①訪日、訪韓旅行未経験者のニーズの把握と潜在需要の掘り起こし ②既体験者に対する再需要の掘り起こし (4) 福岡・釜山圏交流活性化のための統一イメージの創造、情報発信及び、市民交流活動の把握と情報提供・支援等の実施。 ①統一イメージの創造、情報発信 ②市民交流活動の把握と情報提供、支援、助成及び活用 (「人材・ネットワーク」) (5) 港まで、港からの二次的交通手段とのアクセス改善の実施。 ①港から、最寄の主要駅（福岡市：博多駅、天神駅、釜山市：中央洞駅、釜山駅）への公共交通の整備 ②港周辺のマイカー用駐車場の整備、レンタカー業者の誘致・支援。

表 2-2 『方策提言』 要旨一覧・・・長期的な方策

福岡・釜山圏における日常交流圏形成に関する研究 『方策提言』	
主 旨	交流の「日常化」には、これまで以上に相互に訪れやすい環境づくり、持続的な交流環境の整備が必要である。これによって福岡と釜山は「国際性」、「地理的近接性」という 2 つのメリットを最大限に生かした、他地域にはないユニークな圏域の形成を推進する。また、「相互に訪れやすい環境づくり」、「持続的な交流環境の整備」を行なうために、短期的、長期的な 2 つの方面からアプローチする。
長 期 的 な 方 策	【市民対市民の心理的距離を近づけ、外部環境の一時的な変動に左右されにくい持続的な交流基盤を構築】 前記の方策の大半は短期的には有効ながら、「韓流ブーム」などブームや為替変動などといった一時的な外部要因に左右されやすいという弱点があり、より長期的な観点に立った「お互いに訪れやすい環境づくり」がこうした弱点の克服策となる。 「福岡・釜山圏」構築のためには、福岡・釜山間で持続的な交流が展開され他の地域にはみられない特色・特殊性を発揮することが重要であり、そのためには地理的近接性だけではなく心理的な距離の近さを感じること、一般市民レベルで親近感が醸成されることが必要である。 (1) 言葉 ①両市における韓国語、日本語教育の実施 ②「ハングル特区」、「日本語特区」 ③標識・サインへの日本語・韓国語の標準表記の推進 (2) 教育 ①小中学校からの双方の歴史、文化を学ぶ教育プログラムの実施 ②体験旅行やホームステイによる異文化、言語会話体験の促進 (3) ボランティア ①ボランティアガイドの育成、要請に対するシステム作り (4) カードの利用拡大と通貨 ①クレジットカードの利用拡大と低額利用化 ②両市におけるホテル、デパート、中心市街地にある商店街の通貨対応 (5) まちづくりと観光サービスの促進 ①日常旅行に対応したまちづくり ②集約した観光サービスの提供、現地における相談窓口の設置 (6) シャトル便の導入 ①低価格で日帰り可能なシャトル便の導入

4. 日常交流圏形成—将来への展望—

本研究でわかったことは、福岡・釜山圏の日常交流圏は、学生・児童交流、市民交流、行政交流など様々な交流から徐々に裾野を拡げて形成されていっていることである。それは、日本人の 1 泊 2 日の気軽な旅行（日常的旅行）の増加、日韓双方における交流活動の拡がり、次回以降の交流活動への意欲の高さからいえる。

また、韓国人の旅行スタイルは日本人に比べて 10 年程遅れて追い駆けている現況であるが、いずれ日韓は接近してきて日常的な旅行に推移し、リピーター化すると思われる。当初は観光に付随した形から、そして食事だけ、買い物だけの日常旅行や交流活動だけの旅行スタイルが増えていくだろう。そのためにも、一層の文化体験や交流の場づくりで、福岡・釜山をより密接な日常交流圏域に形成する必要がある。そうすればさらなる交流の活性化の基礎となる年間 100 万人前後の旅客の現状を持続することも可能であろう。

この方策提言により、福岡市民、釜山市民の相互理解が促進され、相互の結びつきや親近感が強まり、「福岡・釜山圏」が醸成されれば、ひとつの圏域としての認知度も対外的にも向上するだろう。そのような段階に至れば、徐々に「福岡・釜山圏」をベースとした、観光以外の分野（ビジネス、交流活動など）への展開が生まれていくといえる。いずれは福岡・釜山を一つの軸とした日常交流圏域が形成され、東京、大阪やソウルなどに匹敵する活力ある圏域となるであろう。

ここでは、まとめとして、今後の日常圏形成に関わるであろう「超広域経済圏」の主旨を示すとともに「日常交流圏形成の原点」を再確認した上で日常交流圏形成に向けて「将来への展望」を記述する。

（1）福岡・釜山日常交流圏から「超広域経済圏」へ

本研究では、年間 100 万人を越える福岡～釜山間の交通手段のうち約 87 万人（2007 年）を占める船舶利用客アンケートを中心に調査及び分析を行なった。現在、両市を取り巻く環境はとてにぎやかである。福岡市が 1 月に提案したアジア観光戦略「アジアゲートウェイキャンペーン 2011」での両市合意や釜山市長が福岡市を訪れ政策的な内容でトップ会談を初めて行なった両市を軸とした九州と韓国東南部による「超広域経済圏」構想の形成推進での合意（2008.3.8）など、観光、政策面での連携が一層深まってきている。この「超広域経済圏」構想の中では、本研究の方策提言と重なるところもあるが日常交流圏形成のための要素がプラスされている。そこで、本研究の将来への展望の一つと下記に表として整理する。

表 3-1 超広域経済圏主旨等

「超広域経済圏」構想：未来志向を打ち出している李明博大統領の公約	
【主旨】	【共同協力事業】
国境を越え韓国東南部と九州が一体となった経済圏を形成する。国境を越えた事業を共同発展させ、世界の経済的な競争の中、国境を越えた地域間協力を推進する。	1. 福岡・釜山間、航空シャトル便の就航
	2. 国際会議の共同開催
	3. 共同の観光クーポン券
	4. 自動車部品産業の協力
	5. 留学生対象の基金創設 など

(2) 日常交流圏形成の原点

福岡から釜山、玄界灘や対馬海峡を経て約 200 km の間に歴史の明暗もあり、また、様々な交流も会った。そういった日韓の歴史や相手国の人柄、実情など知っておくことに越した事はないが結局、日本人も韓国人も直接会って交友を持つことに尽きる。

実際、韓国の方と一緒に飲食しても、言語は違うし、文化や慣習の違い（年配者、上司の前では横を向いて飲酒する、氏名はフルネームで名前がわからない場合は先生を付ける等）は感じるが顔付きや背格好など外見上も同じであるため、アジア人としての根底が一緒であると思える。

その中でも福岡市民と釜山市民は土地柄からか気質、性格など似たものどうしの感がある。時間がルーズな所（博多時間）やケンチャナヨ精神（大丈夫という意味、福岡で言えばいいかさ、まあいいか）も似ていると思える。こういった人と人とのビジネスや趣味、学校、旅行での出会いの積み重ねが初対面から友人関係と発展し、日常交流に繋がって行くともいえる。

福岡・釜山における日常交流圏形成には、こういった出会いの場を多く設けることが重要である。特に小学校ぐらいからのお互いの異文化交流が大切であろう。自然に授業の環境として違和感なく受け入れられる体制ができれば何の抵抗もなく国籍や言語も関係なくお互いが打ち溶け合えるであろう。成長するにつれ交友関係は深まり、広がって行くはずである。それは、自分の家族から相手の家族へ、自分の友人から相手の友人へと友好の輪は広がって行く。

本研究の終わりに、福岡と釜山交流の特徴を推敲しながら福岡・釜山日常交流圏形成に向けて将来への展望を記述する。また、日常交流圏の基盤である福岡・釜山の往来者数の持続に関するイメージ図を今回アンケート調査を行った「ビートル・コビー」、「ニューかめりあ」の旅客数を例に将来展望として提示する。

(3) 日常交流圏将来への展望

100 万人を超える日韓海峡の往来、この膨大な交流人口は、過去 2000 年に及ぶ両都市間の交流史の中で最も多く、福岡と広島や鹿児島といった国内近接諸都市間の交流に決して劣るものでない状況である。本研究における方策提言の実施に向けて行動するのはもちろんだが、今後もしかりにして日常交流圏形成のために、国境を越えた都市間交流を維持し持続させるのが本研究の課題でもある。

そこで、福岡と釜山交流の活性化が与える影響を捉え、メリットが何か、どう都市の発展に結び付けるかが日常交流圏形成のために必要であり、本研究の将来の展望と考え下記にまとめるものとする。

現在の交流人口の拡大と維持のためにこれから両都市共同で行うこと

1. 今までの福岡・釜山間における交流内容の質的变化を再考・分析し、今後の将来予測を行ない、対策を練る。
2. 福岡、釜山両都市の観光資源の整備や観光客の誘致政策を作る。
都市の歴史や景観を踏まえたまちづくりを作る。
3. 市民意識や市民の暮らしに伴うコミュニティの運営のあり方を探る。
4. 両都市間の交通基盤の整備と運営のあり方などに関わる作業を行なう。

さらに、福岡・釜山間の人の交流に関し、継続してアンケート・文献調査を行ないその実態を常に把握すると共に、時勢に会った視点で十分に分析しながら将来を展望することが重要である。

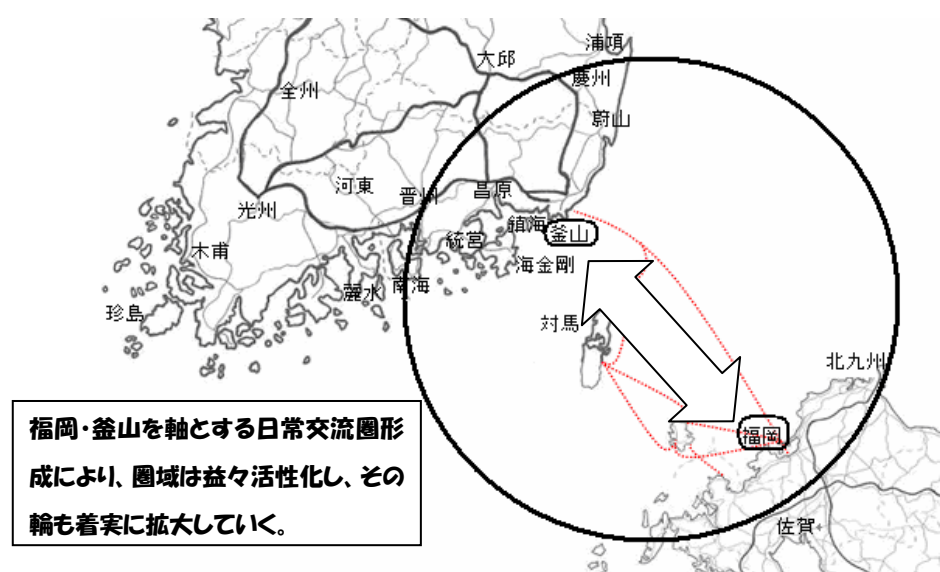


図 3 - 1 福岡・釜山日常交流圏域

博多港から釜山へ帰る韓国人の旅行目的

現在の旅行目的を大別すると、観光、交流活動、商用・その他に分けられ観光が主流であるが、交流活動もわずかではあるが、根付いて来ている状況にある。しかも、次回以降の旅行者の体験意向によれば、レジャー(ゴルフ、アウトドア)に次いで、交流活動に関する高い意欲が見られる。

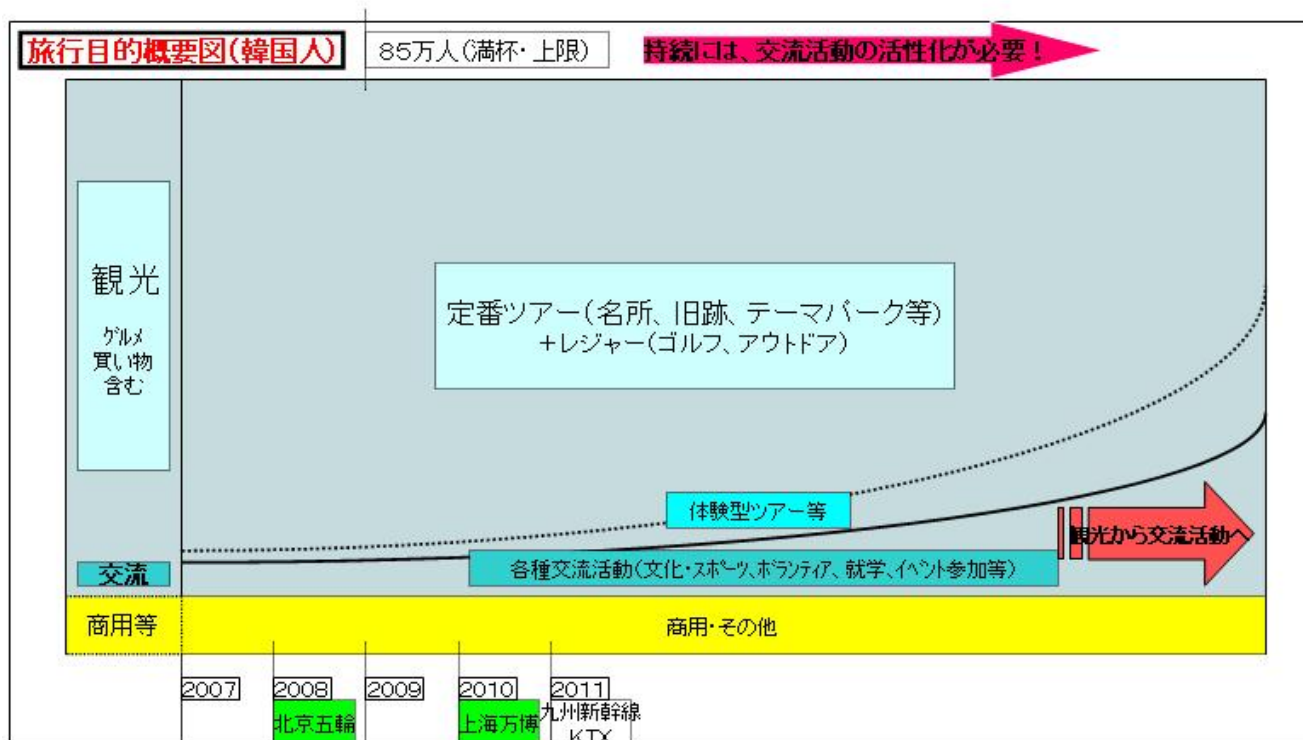


図 3—1 往来者数持続による交流活性化イメージ図 (訪日韓国人)

※図 3—1, 2 の見方

2007 年の船舶(ビートル・コビー、ニューかめりあ)乗降客数約 85 万人をピークと想定して、この往来者数を持続していくためには、観光における体験型ツアーや各種交流活動の拡大が必要である。また、商用等(ビジネス交流)の促進が図られると効果が高められるといえる。さらに、北京五輪や上海万博による韓国人の中国流入、日本離れの対策を講じる必要もある。

釜山港から博多港へ帰る日本人の旅行目的

現在の旅行目的を大別すると、観光、交流活動、商用・その他に分けられ観光が主流であるが、観光スタイルに変化が生じて来ている（一部日常旅行化）。交流活動もわずかではあるが、根付いて来ている状況にある。しかも、次回以降の旅行者の体験意向によれば、交流活動に関する高い意欲が見られる。

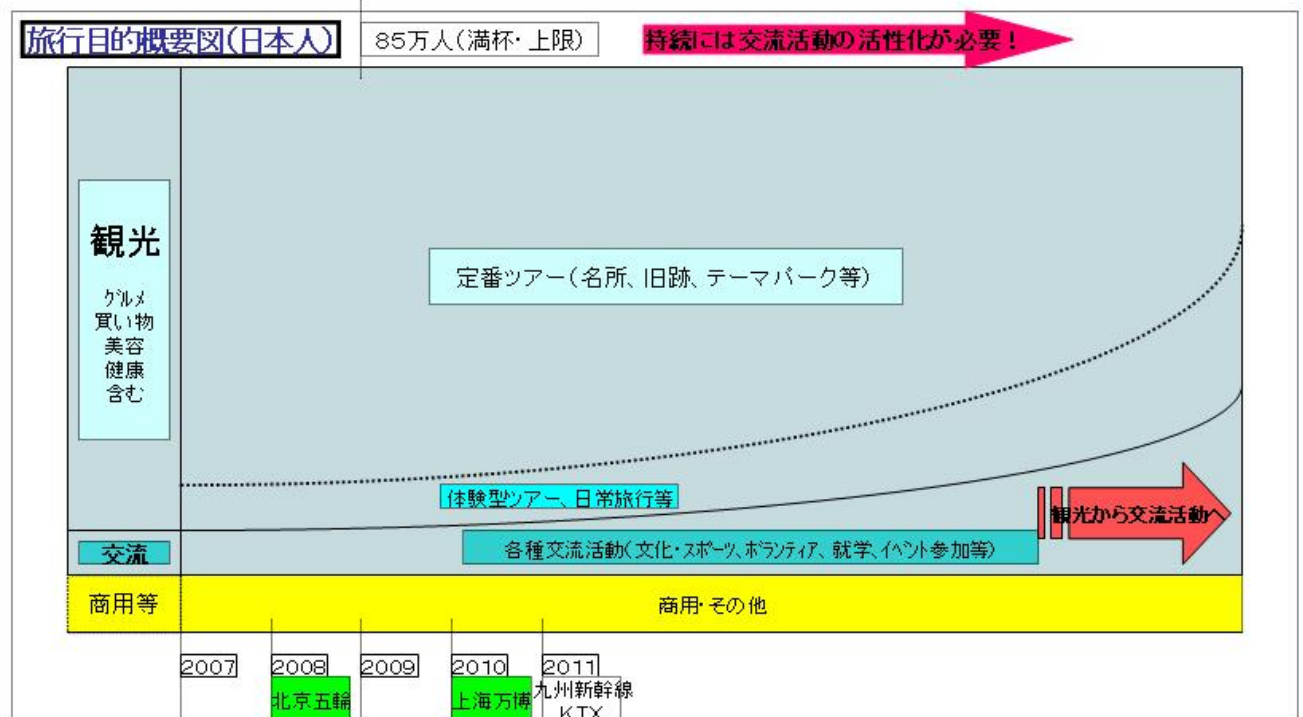
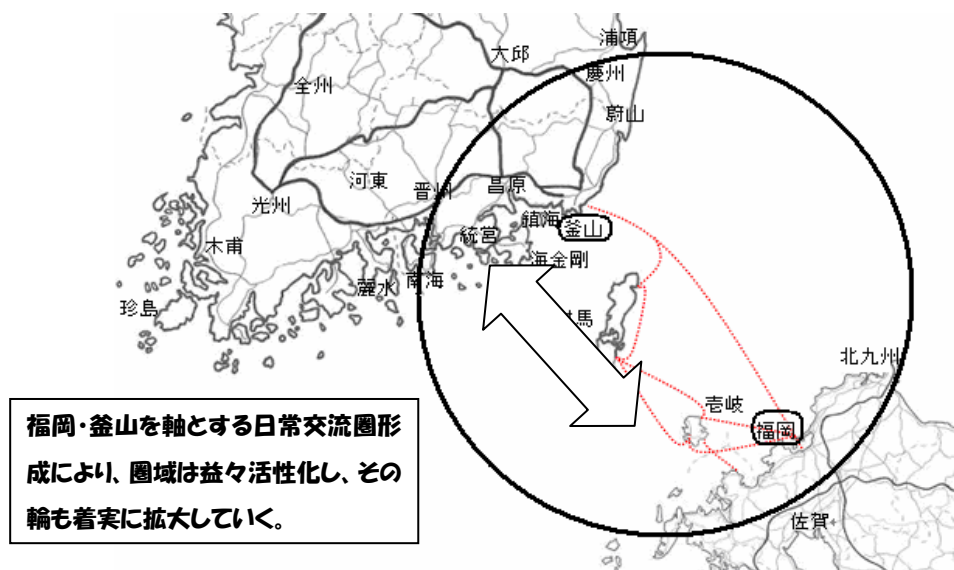


図 3-2 往来者持続による交流活性化イメージ図（日本人の訪韓）

謝辞：本研究のヒアリングや情報・資料提供等に応じていただいた日韓の行政、運輸事業者、観光関連機関、個人（有識見者）、企業、情報誌等の方々に心から謝意を表します。



福岡・釜山日常交流圏域図

資料編

- 資料1 意見交換会資料 第1回パワーポイント・・・1～26
- 資料2 意見交換会資料 第2回パワーポイント・・・1～6
- 資料3 日常交流圏の形成説明用資料・・・1

福岡・釜山圏における 日常交流圏の形成に関する研究

意見交換会 2008. 1. 29(火)

第1回 『福岡・釜山圏の現状と課題』
【福岡ー釜山】ビートル・コビー、ニューかめりあ
利用客アンケート報告書(案)に基づく意見交換

(財)福岡アジア都市研究所

研究の目的

福岡・釜山間の恵まれた環境(強み)を生かし、両都市の将来における発展に寄与するため、福岡・釜山の交流が現在、どのようなニーズでどの程度のエリアで広がっているのか、現況把握を詳細に行ったうえで、さらなる交流の活性化に向けての提案を行う。

【福岡・釜山間の恵まれた環境(強み)】

- ①安・近・短(安価・近距離・短時間)で往来可能
- ②歴史的な深い繋がり
- ③他のアジア地域には例を見ない盛んな国際交流
- ④姉妹都市

研究の進め方, 方法

○研究の進め方

本研究では、次の3点に重点を置いて、交流の現状を把握する。人と人との交流を中心に両都市の交流がさらに活性化していくことを視野に入れて調査研究を進める。

【調査方法】

- ①新聞記事等から見た交流の実態把握
- ②アンケートを通じた定量的な交流形態や交流範囲の把握
- ③釜山市の視点から福岡市との交流について把握

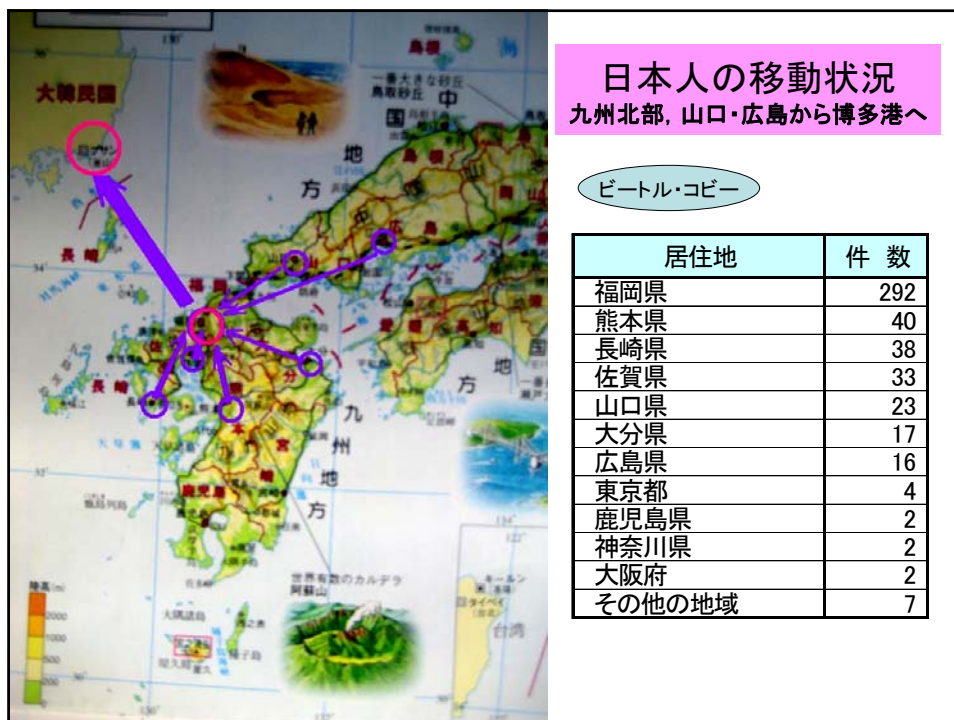
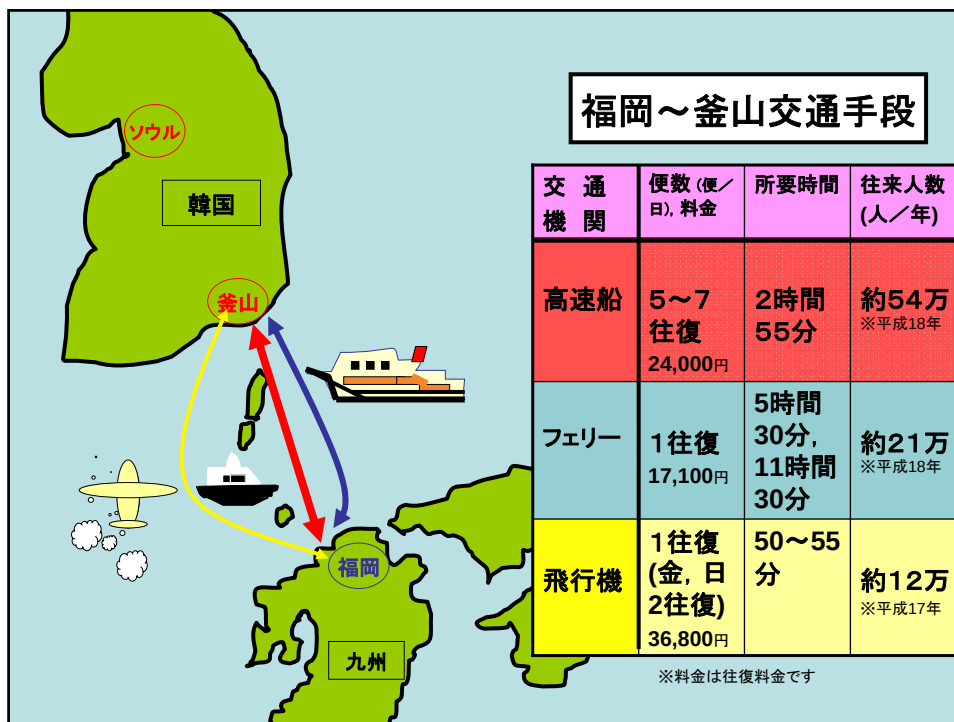
福岡・釜山間交流の現状

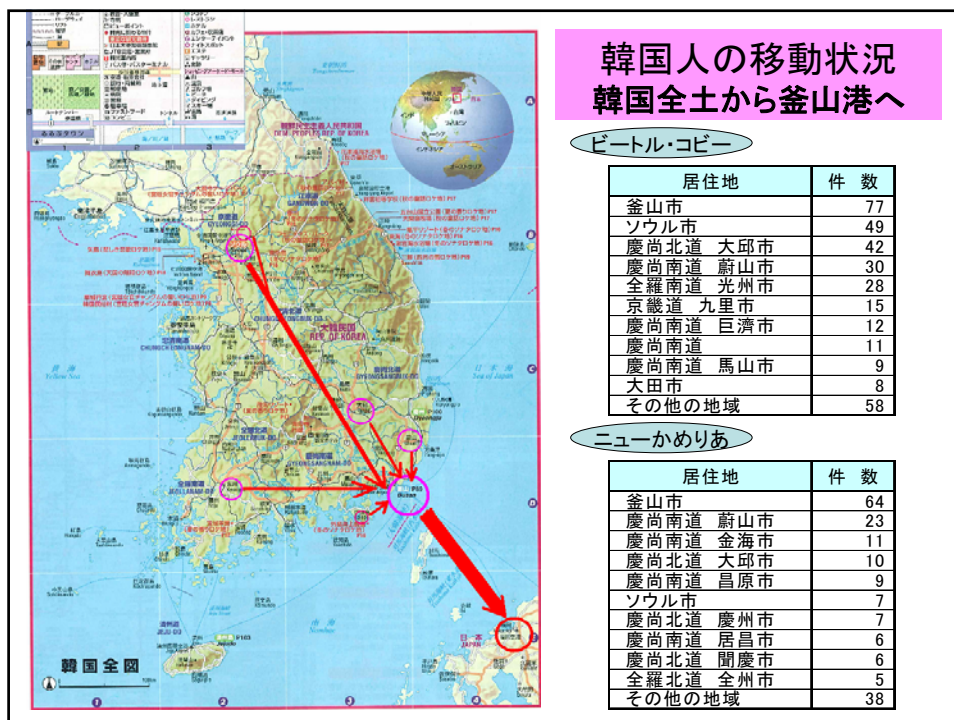
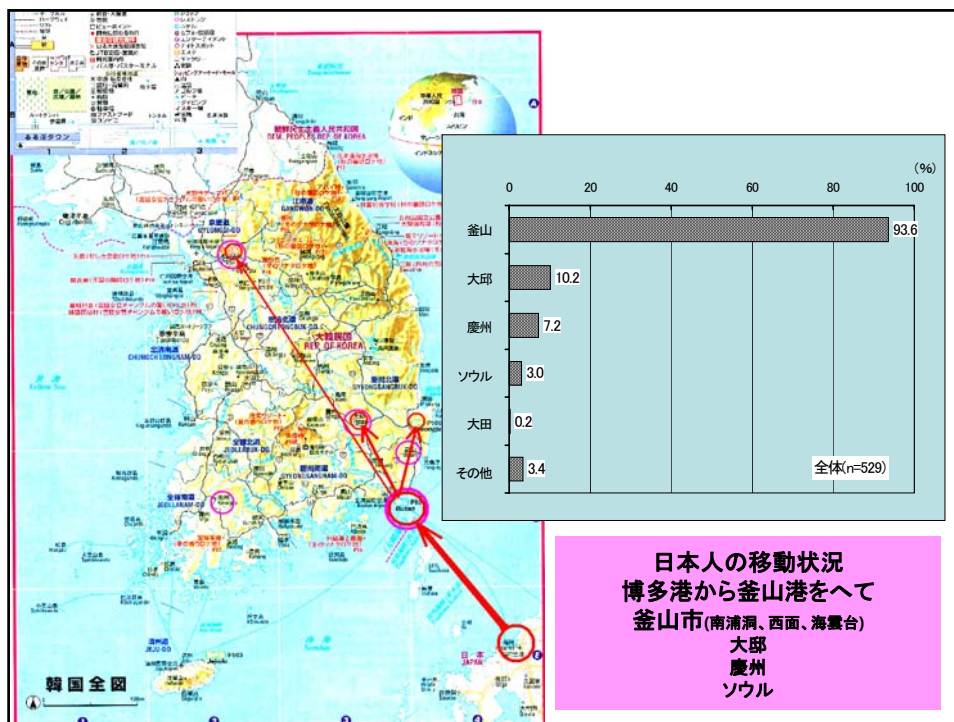
○交流の現状

両都市間の来訪者は、年々増加しており、平成19年(2007年)には高速船、フェリー、飛行機などで年間100万人に近い往来者が見込まれている。

旅行目的も一般的な観光スタイルやビジネス、交流活動以外に、例えば、買い物をして食事をするだけが目的の日常生活のようなスタイル(以下、「気軽な日常旅行」という)も現れてきている。

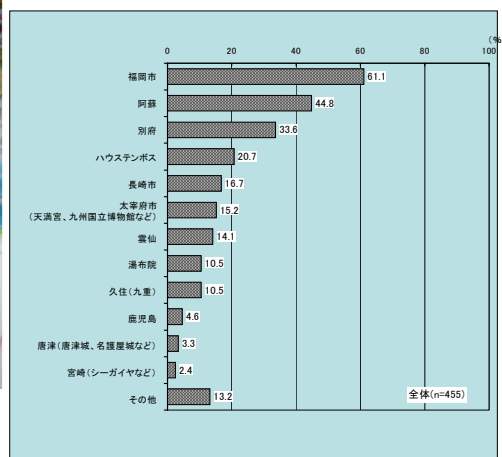
また、交流活動でも既存の行政交流、市民交流、企業交流などをベースに、一般の市民同士の草の根交流が徐々に増えてきている。







韓国人の移動状況 釜山港から博多港をへて 福岡市(博多、天神、近郊地区) 阿蘇 別府 ハウステンボス



1. 調査の目的

ビートル・コビー利用客における福岡、釜山の両都市訪問の実態調査を行う。利用客の属性、満足度及びニーズ等を把握し、両都市における日常交流圏形成に関する研究の基礎資料とすることを目的とする。

2. 調査対象

福岡発のビートル・コビーの乗船中の男女個人(主に韓国人を対象)
釜山発のビートル・コビーの乗船中の男女個人(主に日本人を対象)

※旅行等の体験を踏まえてアンケートを実施するため、出国者が対象

3. 調査方法

集合調査・自記入式

※ビートル・コビーの船内で乗船客にアンケート用紙を配布し、記入後に回収

4. 調査期間

福岡発韓国対象: 平日9月29日(土)10月13日(土)ピーク日9月25日(火)10月21日(日)

釜山発日本人対象: 平日9月26日(水)10月22日(月)ピーク日9月30日(日)10月14日(日)

※利用客の多い日をピーク日と設定

5. 回収目標・回収実績

福岡発: 韓国人ー目標400サンプル、実績 474サンプル

釜山発: 日本人ー目標400サンプル、実績 532サンプル

計 目標800サンプル、実績1,006サンプル

※福岡発の回答者のうち約99%が韓国人であり、釜山発の回答者のうち約95%が日本人となっている。

6. 調査実施主体・調査実施機関

調査実施主体: 財団法人 福岡アジア都市研究所

調査実施機関: 株式会社 西日本リサーチ・センター

調査協力: JR九州高速船株式会社、未来高速株式会社

ビートル・コビー 調査概要

日本人と韓国人の比較

○日本人、韓国人対応

○調査回数ー8回

○サンプル数 1,006

日本人: 532サンプル

韓国人: 474サンプル

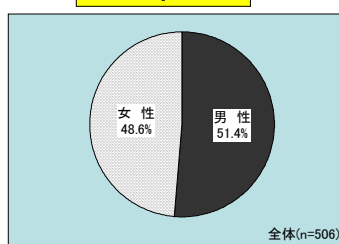


ビートル・コビー利用客アンケート状況 ビートル・コビー船室内

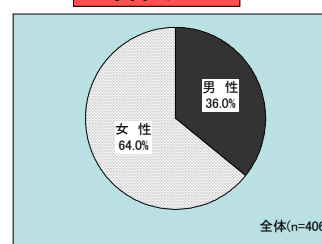


ビートル・コビー; 旅行者の個人属性 1-1

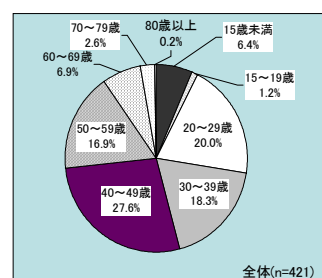
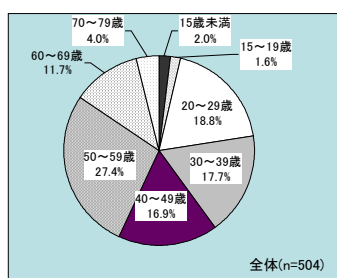
日本人



韓国人



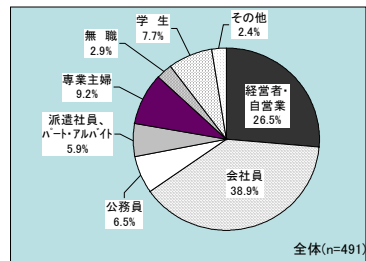
性別



年代

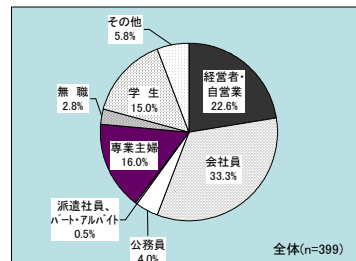
ビートル・コビー; 旅行者の個人属性 1-2

日本人

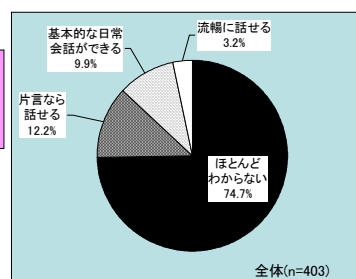
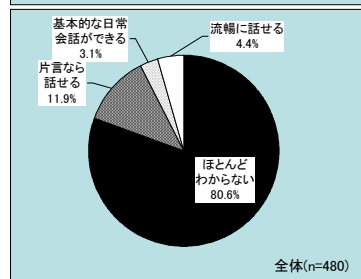


職業

韓国人



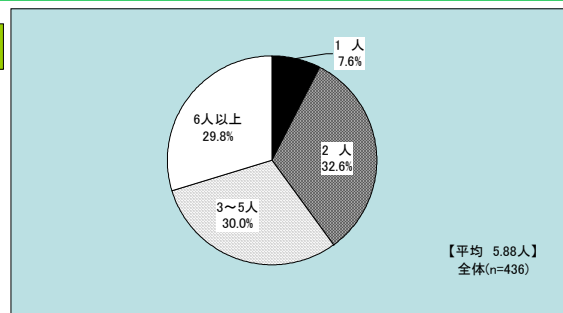
語学力



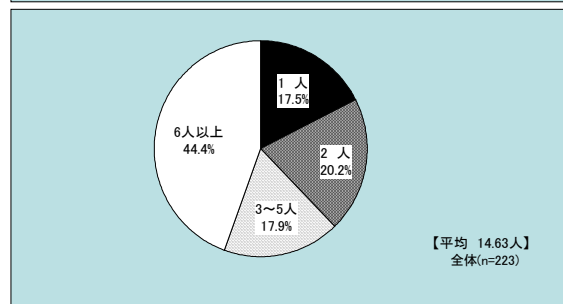
ビートル・コビー; 旅行形態と内容 2-1

旅行人数

日本人



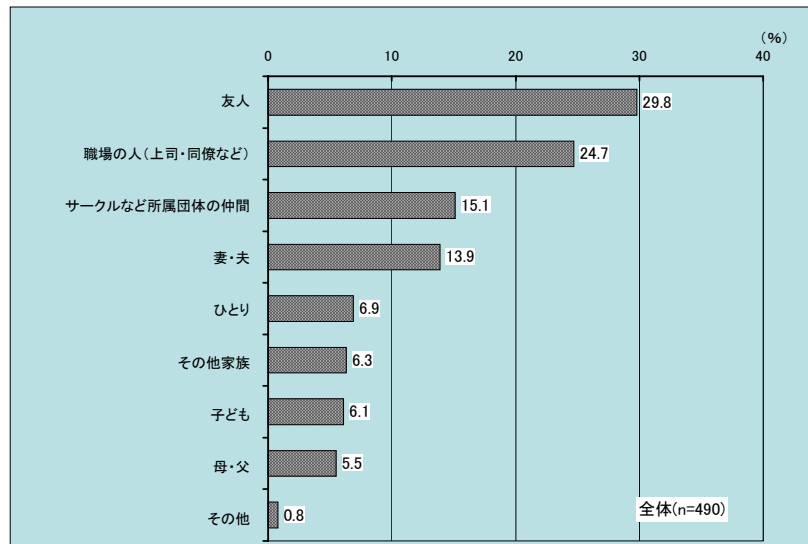
韓国人



ビートル・コピー;旅行形態と内容 2-2

同伴者続柄

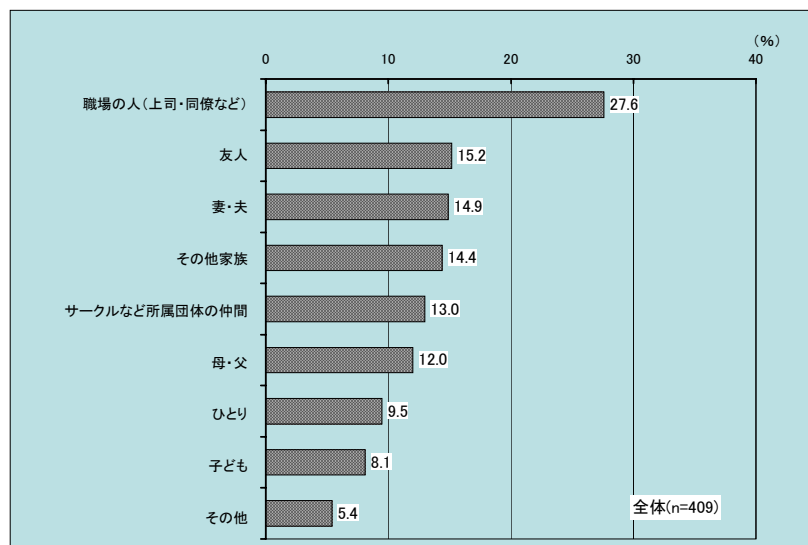
日本人



ビートル・コピー;旅行形態と内容 2-2

同伴者続柄

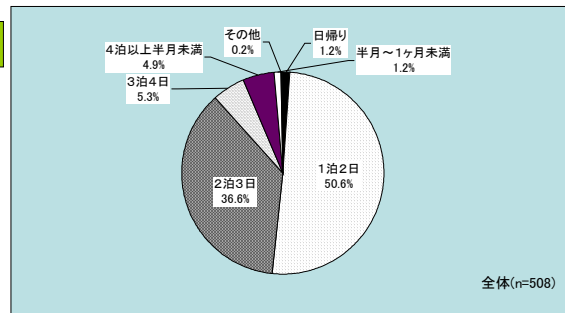
韓国人



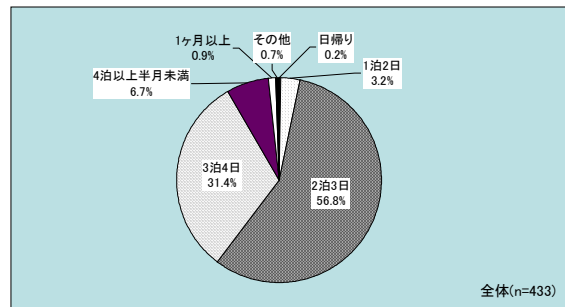
ビートル・コビー; 旅行形態と内容 2-3

旅行日数

日本人



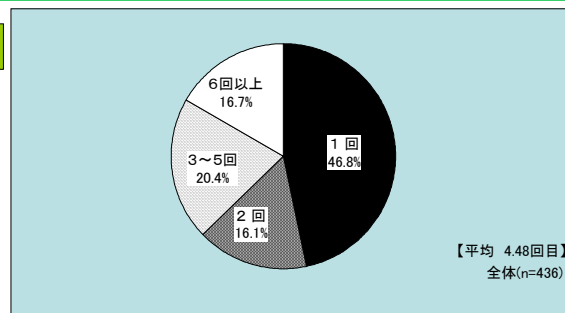
韓国人



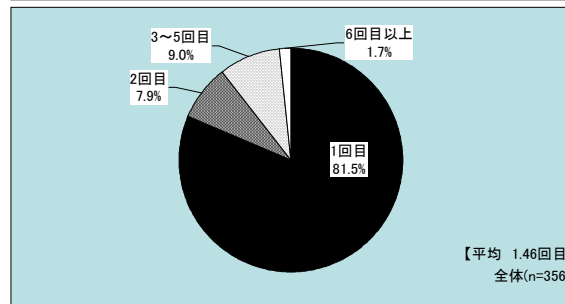
ビートル・コビー; 旅行形態と内容 2-4

旅行回数

日本人



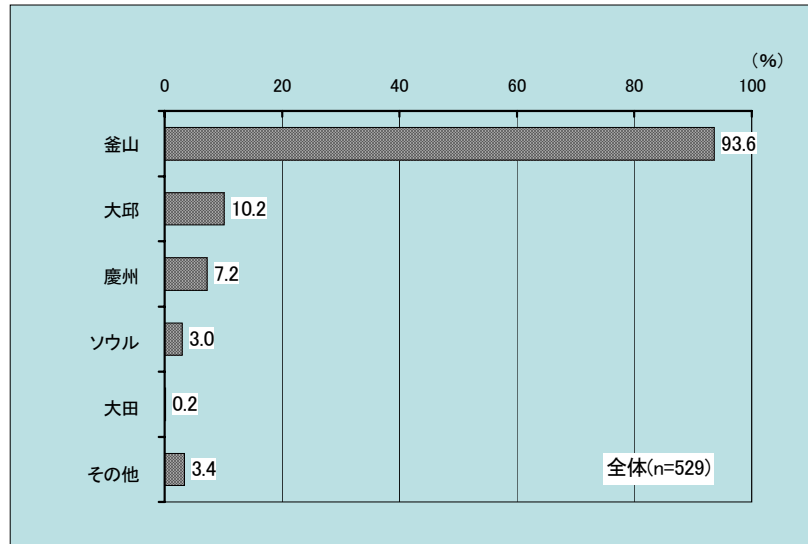
韓国人



ビートル・コビー; 旅行形態と内容 2-5A

訪問先

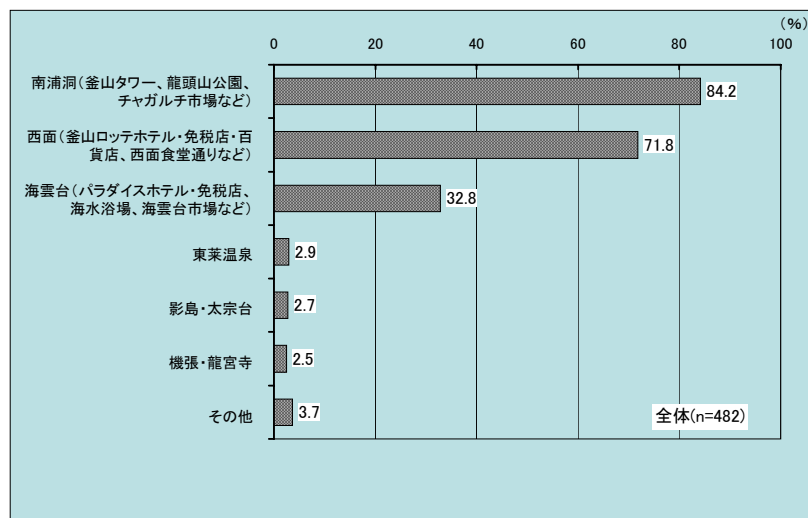
日本人



ビートル・コビー; 旅行形態と内容 2-5a

釜山での訪問先

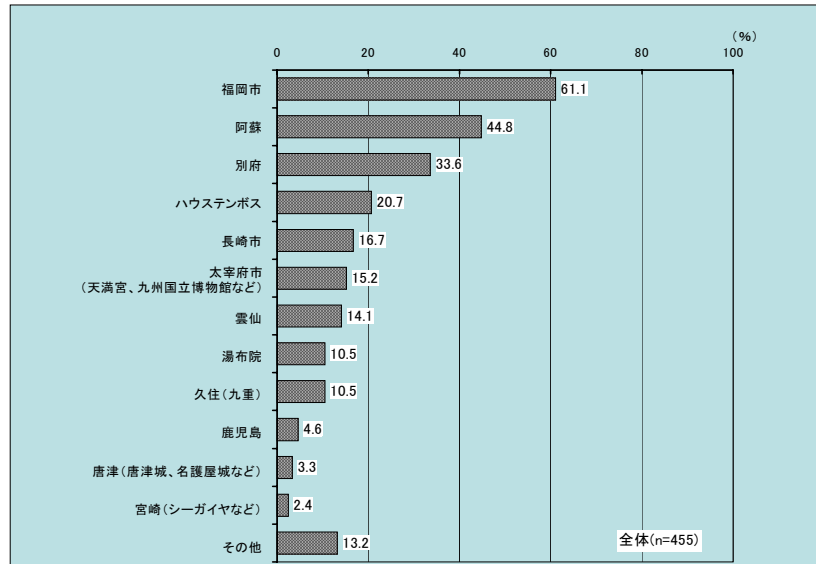
日本人



ビートル・コビー;旅行形態と内容 2-5B

訪問先

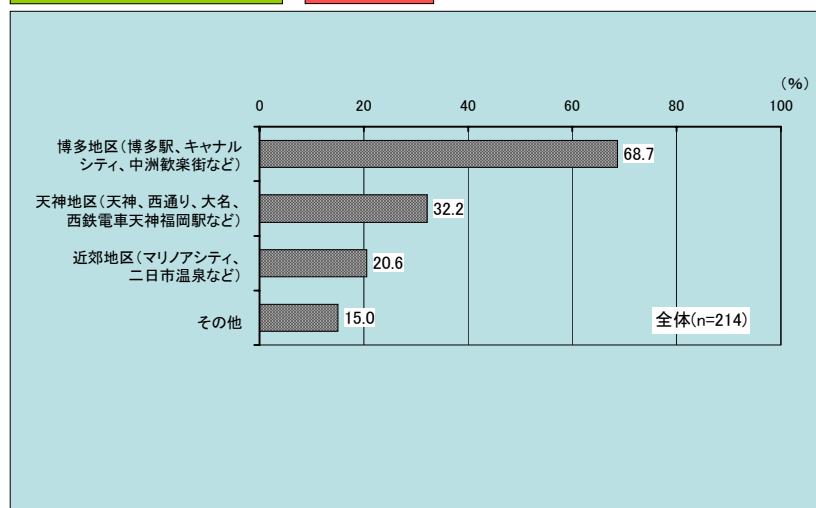
韓国人



ビートル・コビー;旅行形態と内容 2-5b

福岡での訪問先

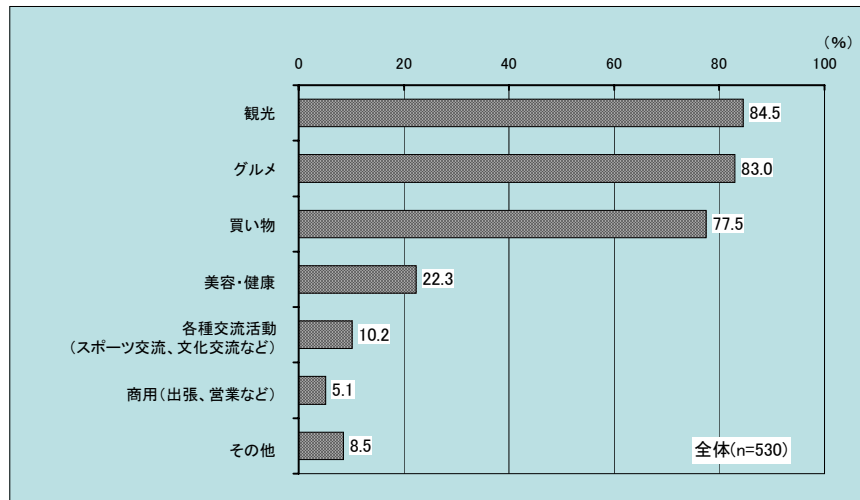
韓国人



ビートル・コビー; 旅行形態と内容 2-6

旅行目的

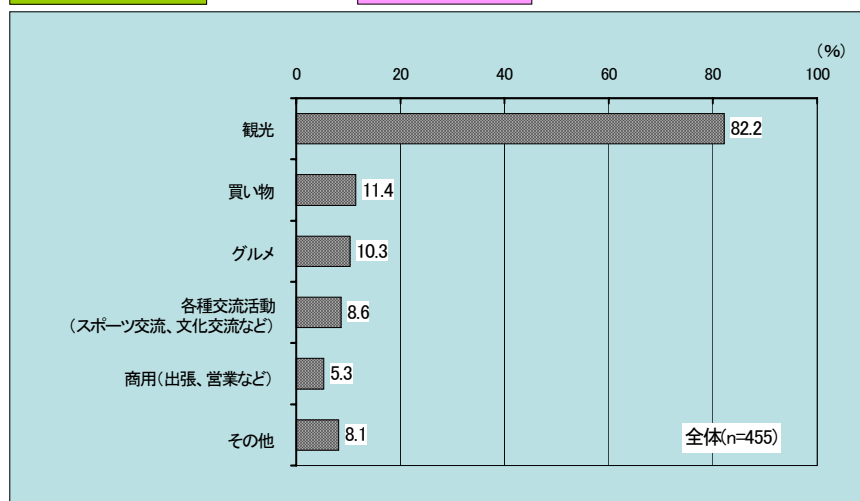
日本人



ビートル・コビー; 旅行形態と内容 2-6

旅行目的

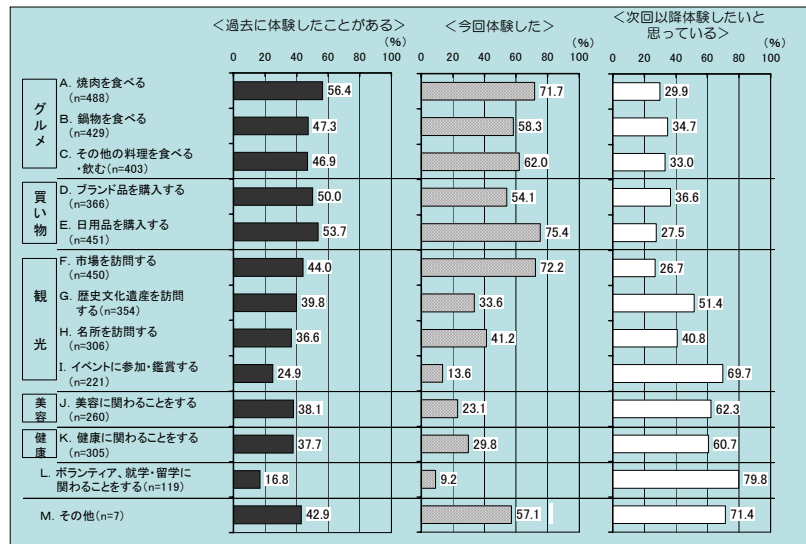
韓国人



ビートル・コビー;旅行形態と内容 2-7

体験内容

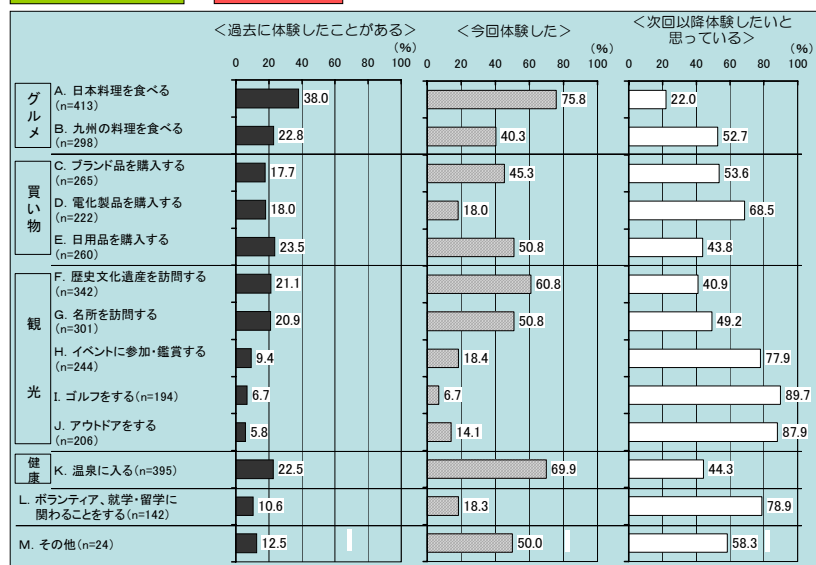
日本人



ビートル・コビー;旅行形態と内容 2-7

体験内容

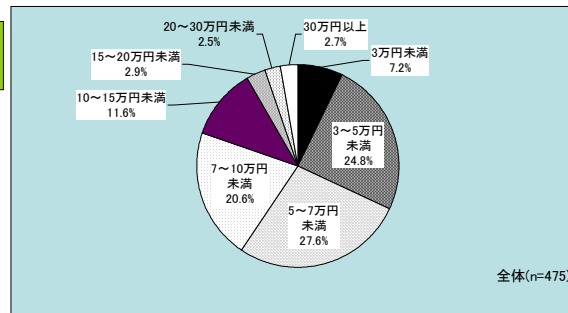
韓国人



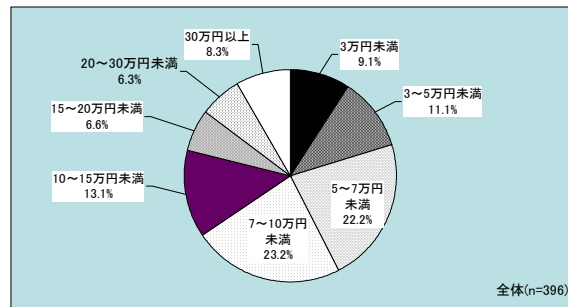
ビートル・コビー; 旅行形態と内容 2-8

旅行費用

日本人



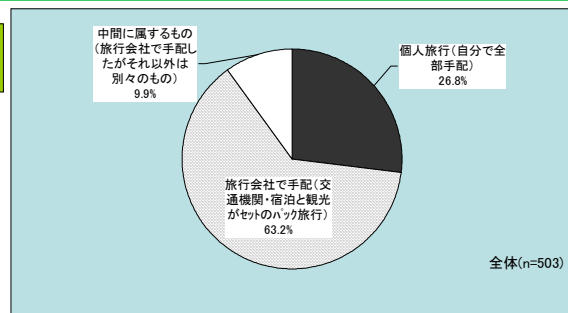
韓国人



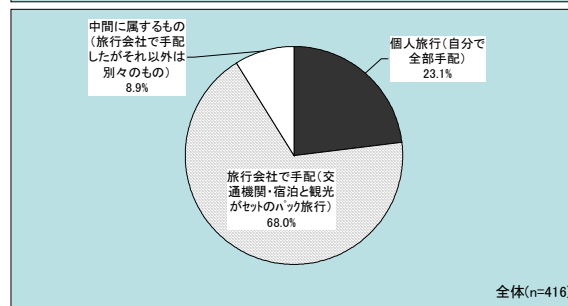
ビートル・コビー; 旅行計画 3

旅行タイプ

日本人



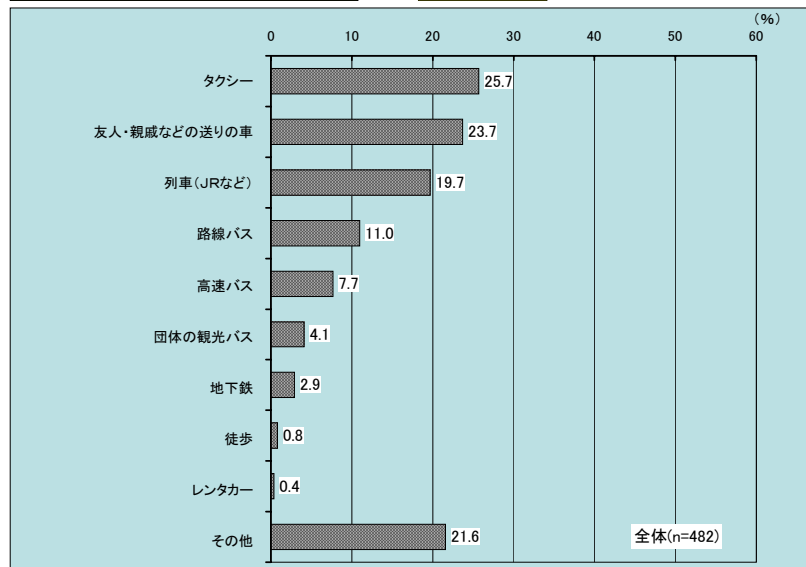
韓国人



ビートル・コビー; 交通手段 4-1

博多港までの交通手段

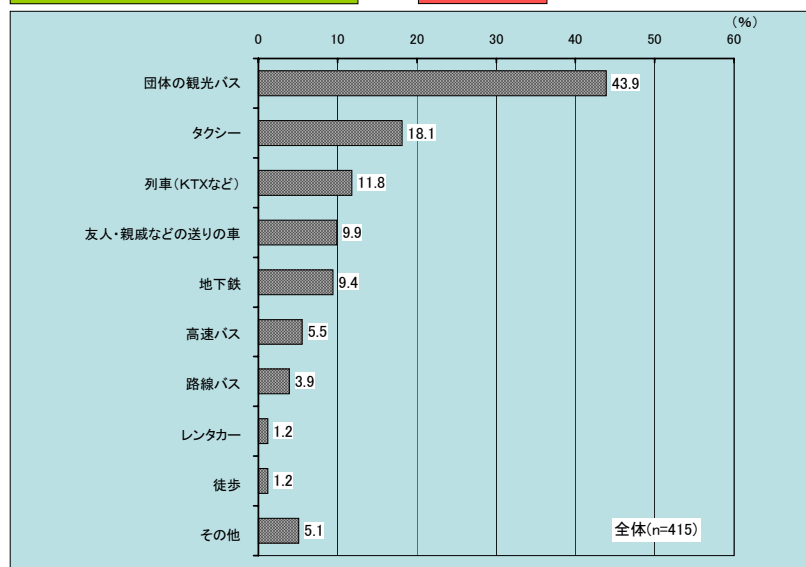
日本人



ビートル・コビー; 交通手段 4-2

釜山港までの交通手段

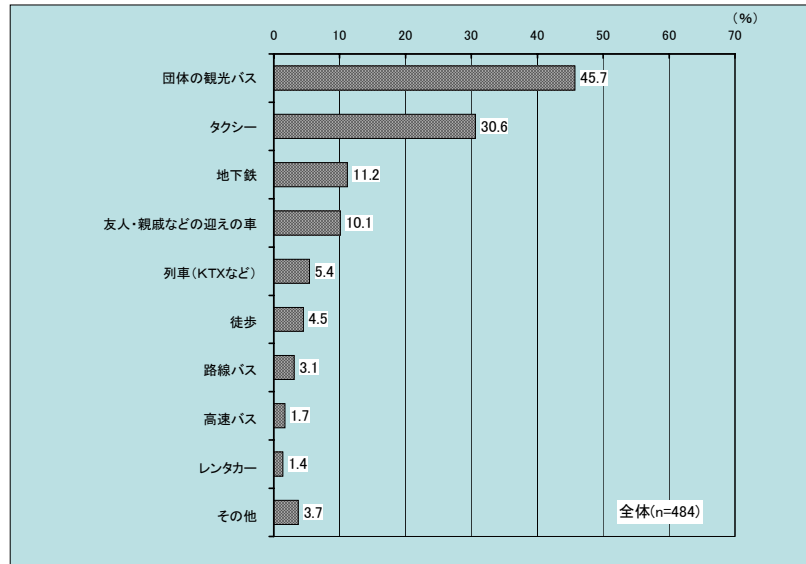
韓国人



ビートル・コビー; 交通手段 4-3

釜山港から目的地までの交通手段

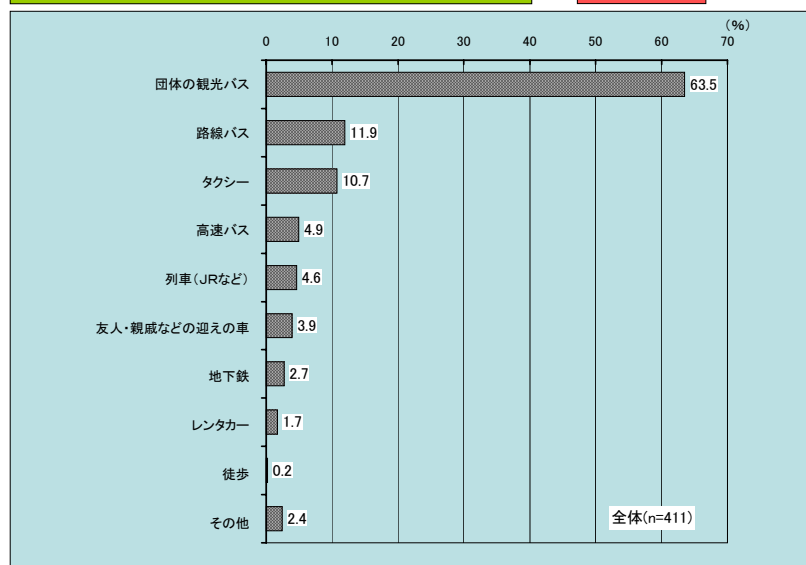
日本人



ビートル・コビー; 交通手段 4-4

博多港から目的地までの交通手段

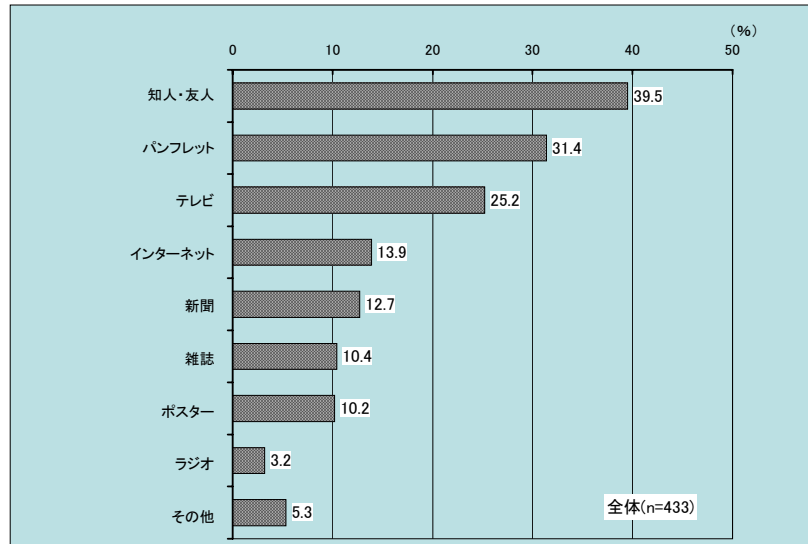
韓国人



ビートル・コビー; 高速船の利用意識 5-1

認知経路

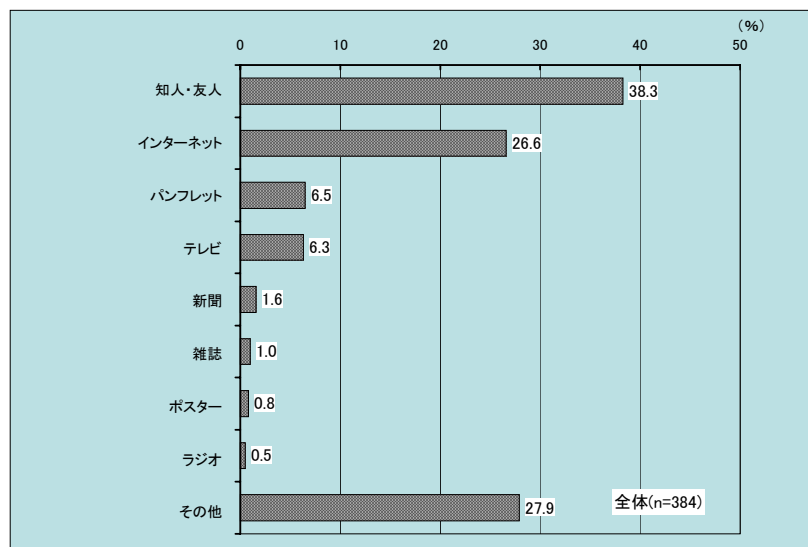
日本人



ビートル・コビー; 高速船の利用意識 5-2

認知経路

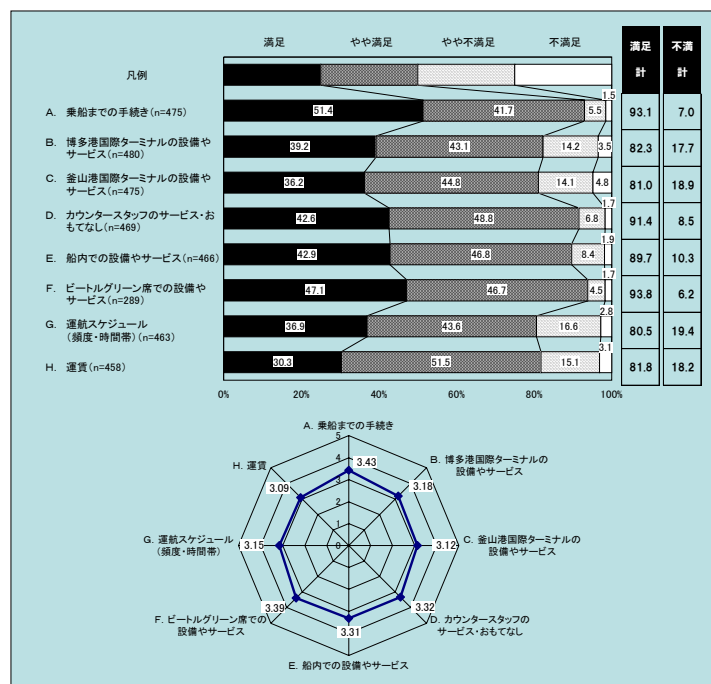
韓国人



高速船の利用意識 5-3

ビートル
・コビー
に関する
満足度

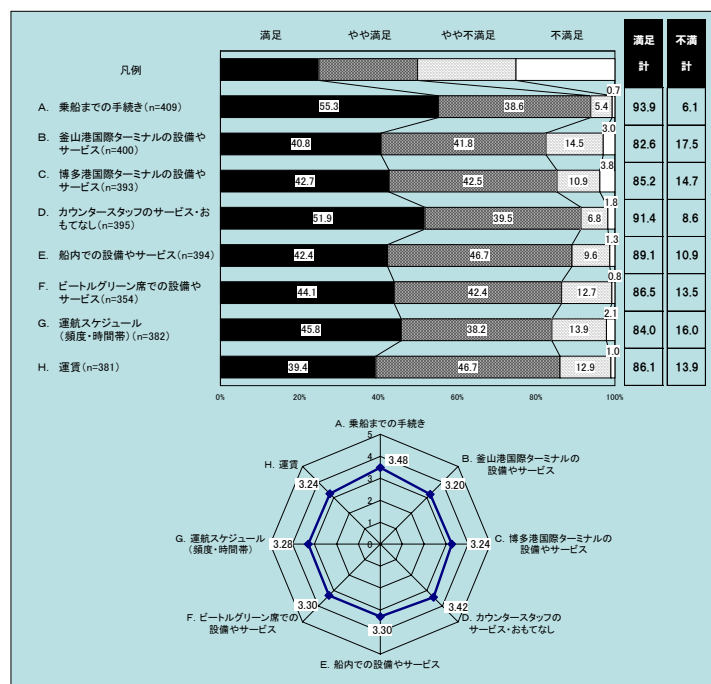
日本人



高速船の利用意識 5-4

ビートル
・コビー
に関する
満足度

韓国人



ニューかめりあ 調査概要

ビートルとの比較
 ○韓国対応
 ○調査回数4回
 ○サンプル数
 208サンプル



- 1. 調査の目的**
 ニューかめりあ利用客における福岡、釜山の両都市訪問の実態調査を行う。利用客の属性、満足度及びニーズ等を把握し、両都市における日常交流圏形成に関する研究の基礎資料とすることを目的とする。
- 2. 調査対象**
 福岡発のニューかめりあ乗船客の男女個人
※旅行等の体験を踏まえてアンケートを実施するため、出国する韓国人が対象
- 3. 調査方法**
 集合調査・自記入式
※博多港国際ターミナル内で乗船待ちのお客様にアンケート用紙を配布し、記入後に回収
- 4. 調査期間**
 福岡発韓国人対象：平常日11月29日(木)11月30日(金)
 ピーク日12月1日(土)12月2日(日)
※利用客の多い日をピーク日と設定
- 5. 回収目標・回収実績**
 平常日韓国人：目標70サンプル、実績92サンプル
 ピーク日韓国人：目標80サンプル、実績106サンプル
 計 目標150サンプル、実績208サンプル
※回答者のうち約99%が韓国人
- 6. 調査実施主体・調査実施機関**
 調査実施主体：財団法人 福岡アジア都市研究所
 調査実施機関：株式会社 西日本リサーチ・センター
 調査協力：カメラライン株式会社

ニューかめりあ利用客アンケート状況

博多港国際ターミナル2階待合所



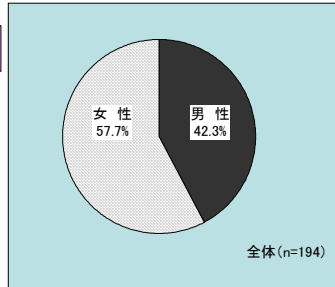




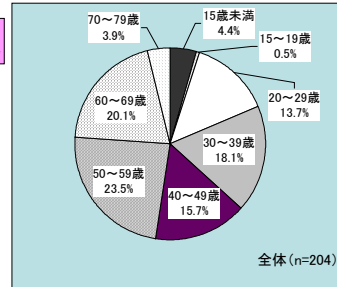
ニューかめりあ;旅行者の個人属性 1

韓国人

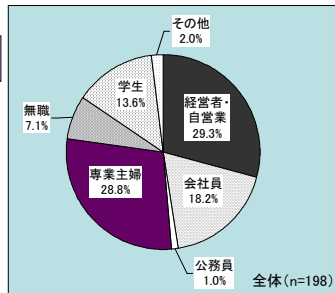
性別



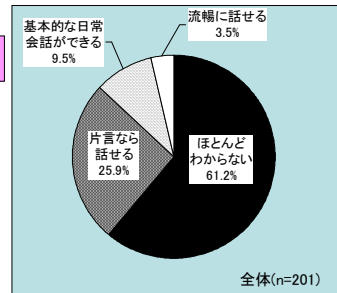
年代



職業



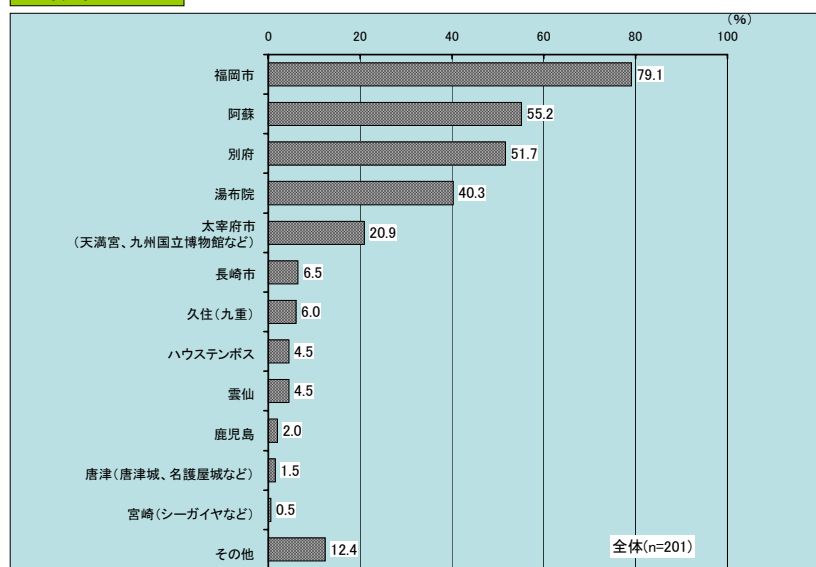
語学力



ニューかめりあ;旅行形態と内容 2-1

韓国人

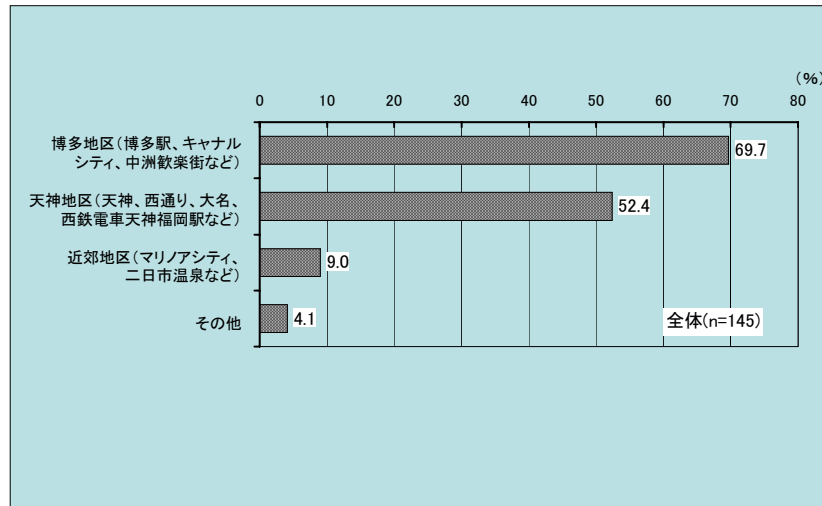
訪問先



ニューかめりあ;旅行形態と内容 2-2

韓国人

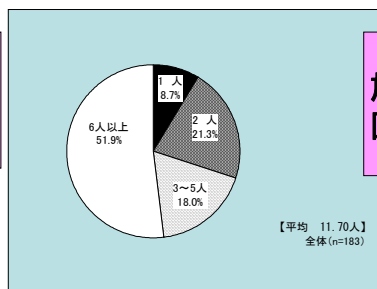
福岡での訪問先



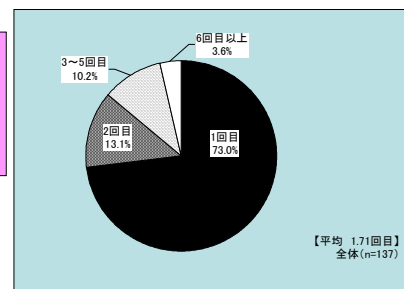
ニューかめりあ;旅行形態と内容 2-3

韓国人

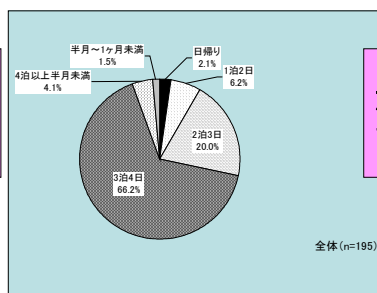
旅行人数



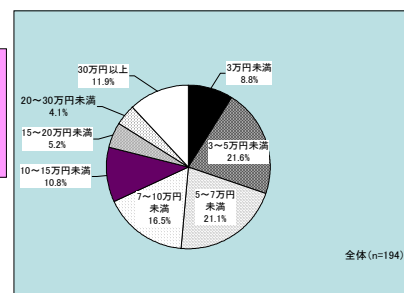
旅行回数



旅行日程



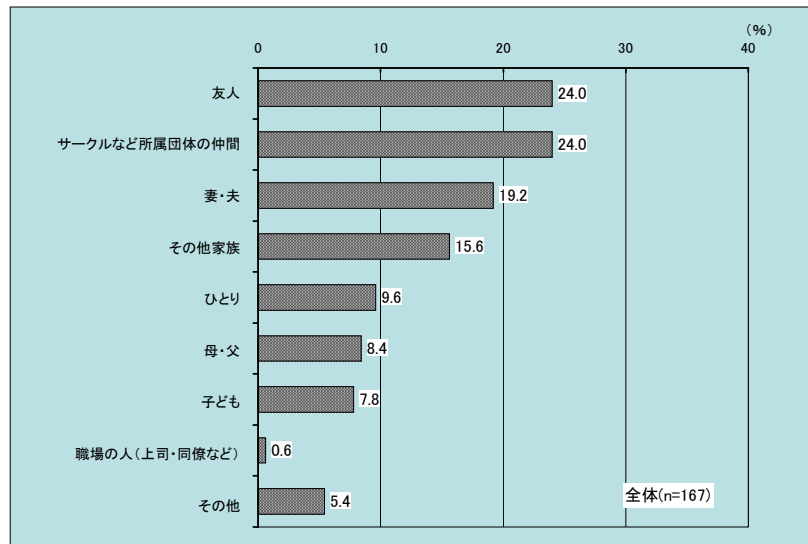
旅行予算



ニューかめりあ; 旅行形態と内容 2-4

同伴者続柄

韓国人

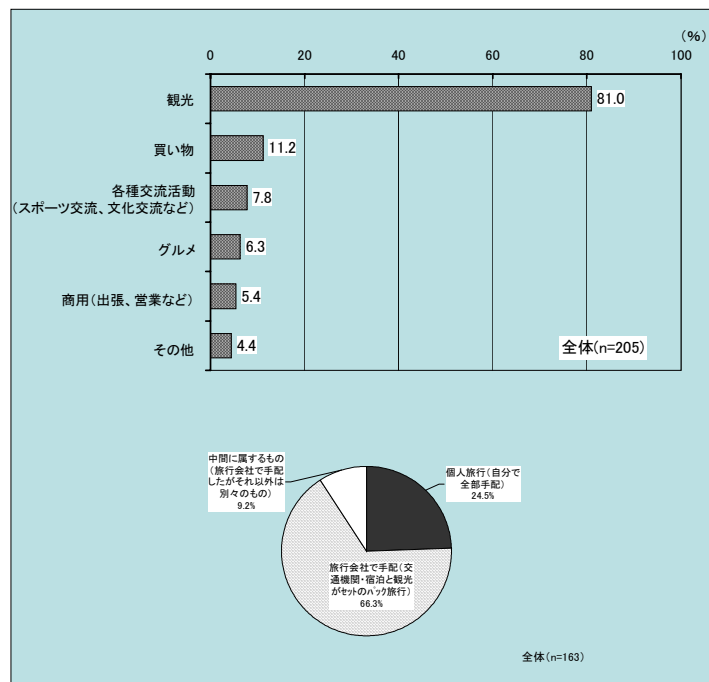


ニューかめりあ 旅行形態と内容 2-5

韓国人

体験・行動

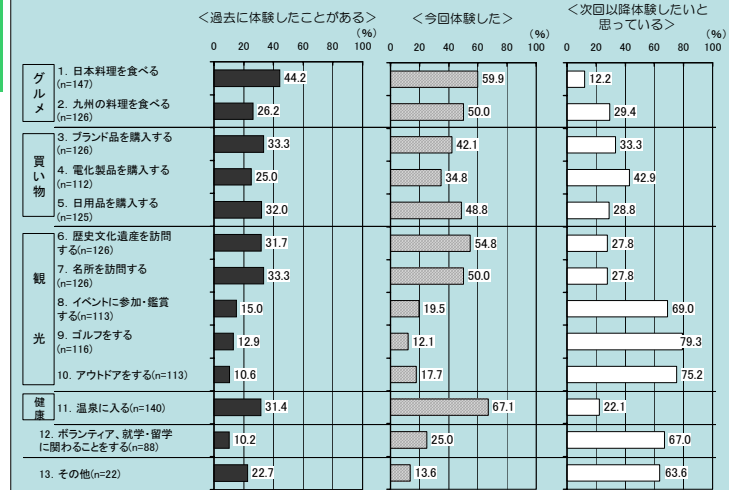
旅行タイプ



ニューかめりあ 旅行形態と内容 2-6

韓国人

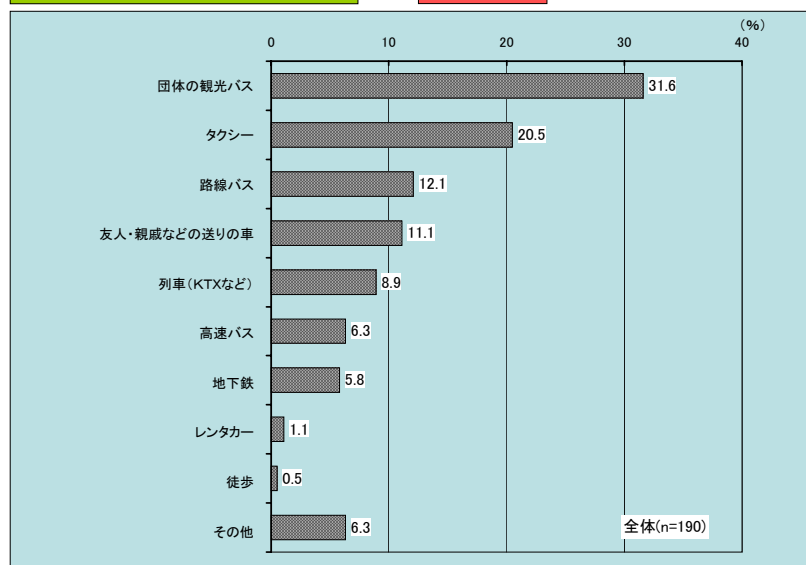
体験経験
体験意向



ニューかめりあ; 交通手段 3-1

釜山港までの交通手段

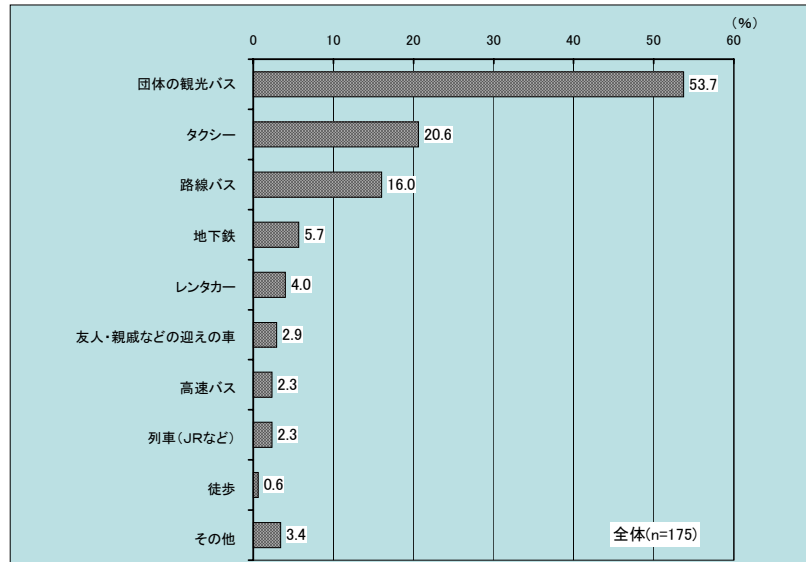
韓国人



ニューかめりあ;交通手段 3-2

韓国人

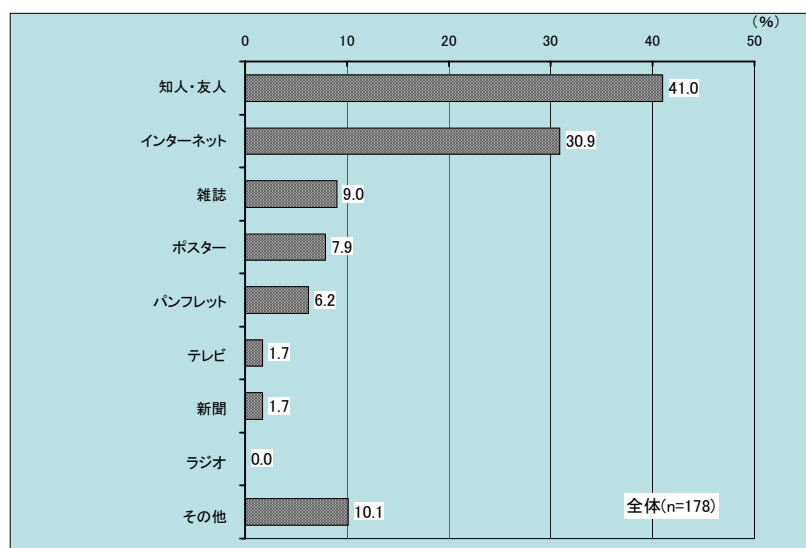
博多港から目的地までの交通手段



ニューかめりあ;フェリーの利用意識 4-1

認知経路

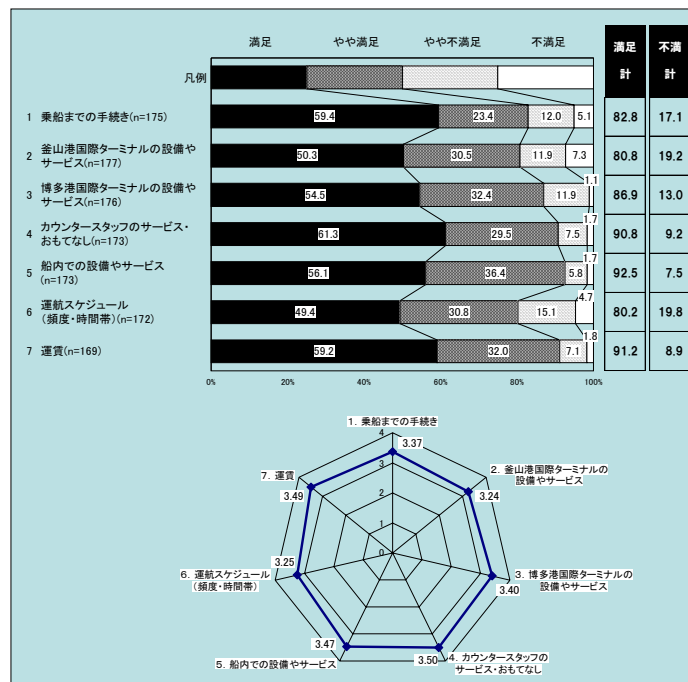
韓国人



ニューかめりあ フェリーの 利用意識 4-2

韓国人

満足度



福岡・釜山間交流の課題

【調査結果の要約】

1. 日本からは「一番近い海外『釜山』に、友達や職場の人など少人数で1泊程度の気軽な旅行」に出かけていると考えられ、韓国からは「初めての海外旅行は『福岡・九州』に、職場の人や親族などグループで比較的長めな2～3泊の団体旅行」にきていると考えられる。
2. 両国とも次回以降に体験してみたいこととして、「ボランティア、就学・留学に関わることをする」の割合が高く、交流活動に対する関心の高さから、今後の傾向としては、交流活動の促進による日常交流化の可能性があると思われる。
3. 今後の両都市の日常交流圏形成のためには、観光目的の旅行だけではなく、交流活動の促進化を含めた普段の生活に近い行動がとれるような交流の仕組みが必要になってくるものと考えられる。

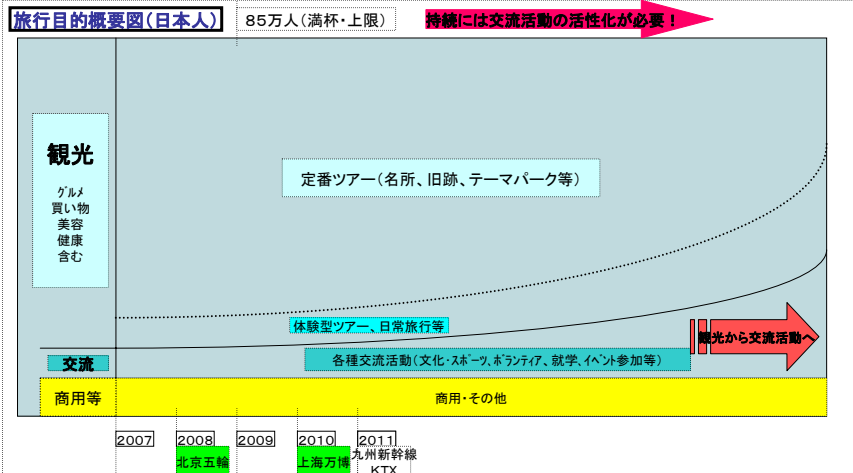
『課題』

1. 観光目的の多種・多様化に対応する。(体験型ツアー、日常化)
2. 交流活動の促進化。(交流活動と観光の関連)
3. ビジネス交流の促進化。

課題 検討案

釜山港から博多港へ帰る日本人の旅行目的から見えるもの

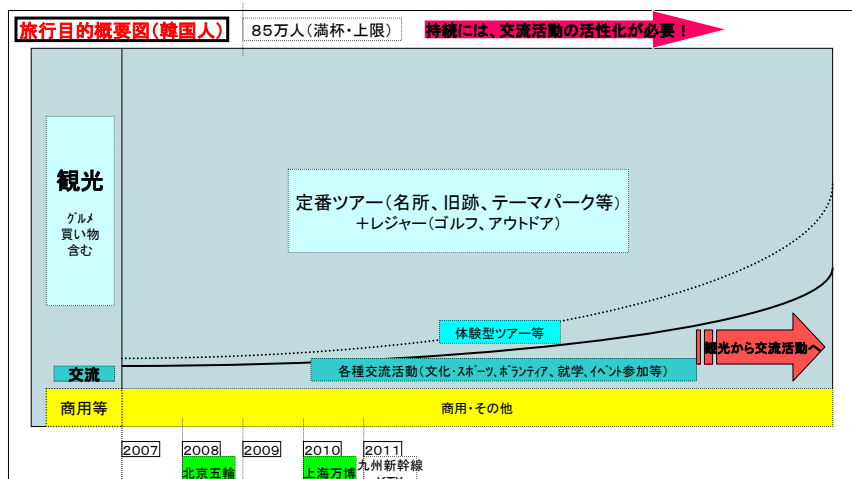
現在の旅行目的を大別すると、観光、交流活動、商用・その他に分けられ観光が主流であるが、観光スタイルに変化が生じて来ている(一部日常旅行化)。交流活動もわずかではあるが、根付いて来ている状況にある。しかも、次回以降の旅行者の体験意向によれば、交流活動に関する高い意欲が見られる。



課題 検討案

博多港から釜山へ帰る韓国人の旅行目的から見えるもの

現在の旅行目的を大別すると、観光、交流活動、商用・その他に分けられ観光が主流であるが、交流活動もわずかではあるが、根付いて来ている状況にある。しかも、次回以降の旅行者の体験意向によれば、レジャー(ゴルフ、アウトドア)に次いで、交流活動に関する高い意欲が見られる。



A light blue map of East Asia, showing the Korean Peninsula, Japan, and the surrounding seas. The map is positioned in the background of the slide.

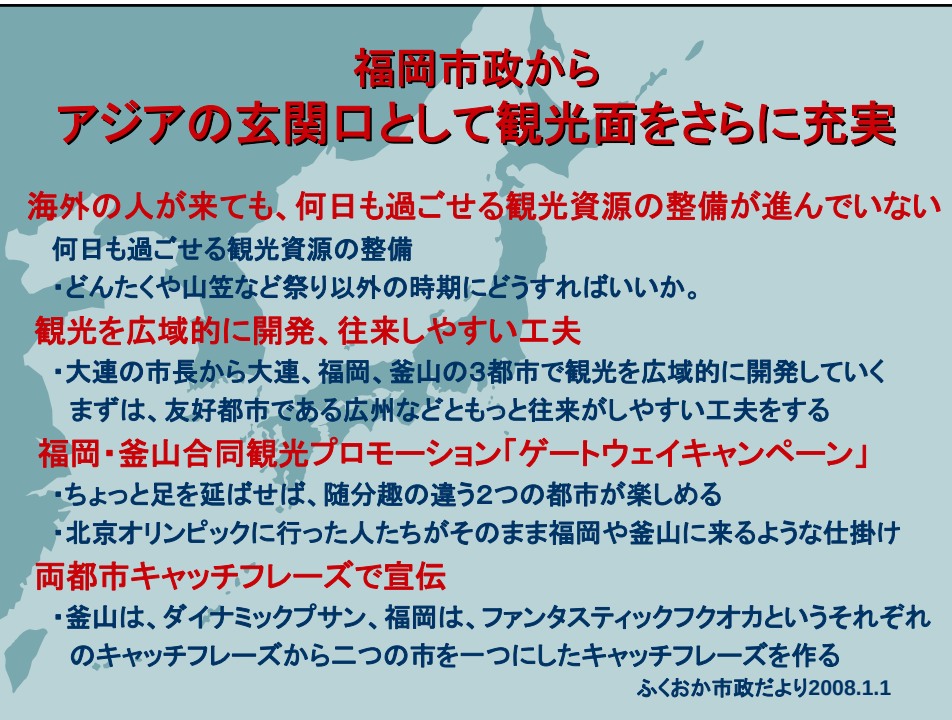
『福岡・釜山圏における日常交流圏の 形成に関する研究』

—意見交換会(第2回)—
(財)福岡アジア都市研究所
2008年3月3日(月)15:00～17:00

A light blue map of East Asia, showing the Korean Peninsula, Japan, and the surrounding seas. The map is positioned in the background of the slide.

(1)福岡・釜山を取り巻く 最近の動き

- 新聞報道等から



福岡市政から アジアの玄関口として観光面をさらに充実

海外の人が来ても、何日も過ごせる観光資源の整備が進んでいない

何日も過ごせる観光資源の整備

- ・どんたくや山笠など祭り以外の時期にどうすればいいか。

観光を広域的に開発、往来しやすい工夫

- ・大連の市長から大連、福岡、釜山の3都市で観光を広域的に開発していく
まずは、友好都市である広州などともっと往来がしやすい工夫をする

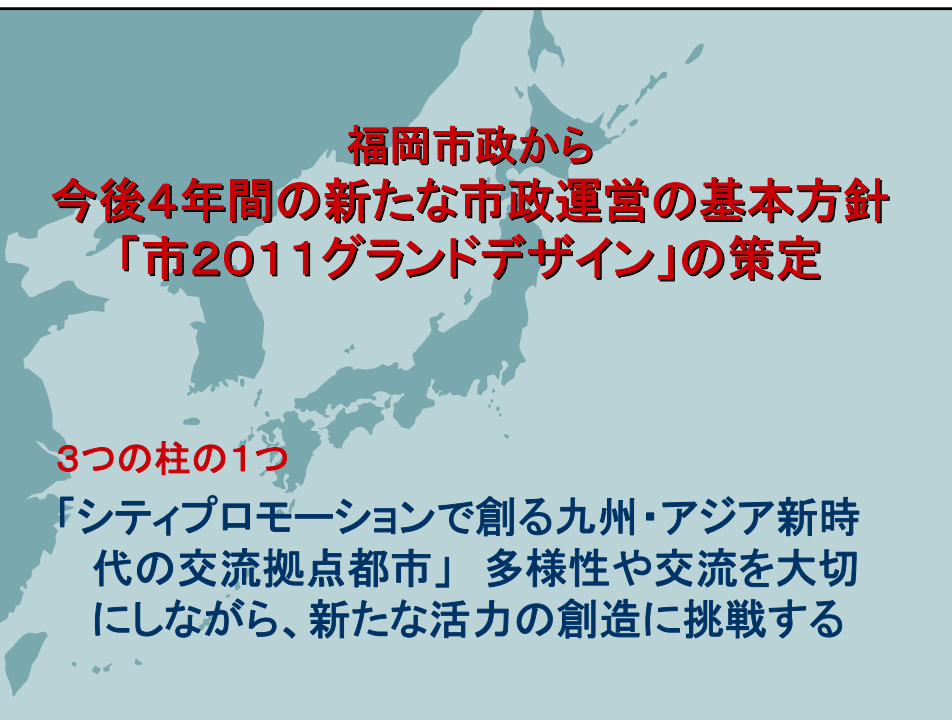
福岡・釜山合同観光プロモーション「ゲートウェイキャンペーン」

- ・ちょっと足を延ばせば、随分趣の違う2つの都市が楽しめる
- ・北京オリンピックに行った人たちがそのまま福岡や釜山に来るような仕掛け

両都市キャッチフレーズで宣伝

- ・釜山は、ダイナミックプサン、福岡は、ファンタスティックフクオカというそれぞれのキャッチフレーズから二つの市を一つにしたキャッチフレーズを作る

ふくおか市政だより2008.1.1



福岡市政から 今後4年間の新たな市政運営の基本方針 「市2011グランドデザイン」の策定

3つの柱の1つ

「シティプロモーションで創る九州・アジア新時代の交流拠点都市」 多様性や交流を大切にしながら、新たな活力の創造に挑戦する

新聞報道等から

1. ディズニー福岡進出へ

初の屋内型施設 第2チャンネル最有力 アジア戦略の試金石
2011年をめどに開設する意向最終調整 2008/1/1西日本

2. 九州観光日韓で調査

九産大, 東亜大渡航客の満足度分析(今夏)
博多港と釜山港で観光客の動向や満足度の共同調査実施—
旅行志向の変化追跡 2008/1/5 2/13西日本

3. 外国人向け格安周遊切符

JR九州, 18日に発売 7000円 2008/1/10西日本

4. 4市連携で観光開発

福岡・壱岐・対馬・唐津 日韓周遊切符を検討
2008/1/10西日本

5. 『日韓観光 体験型に期待』8割

体験型メニューを求める傾向が明確に 2008/1/26西日本

6. 韓国去年のサービス収支赤字、過去最高に

海外旅行増が背景 去年の旅行収支は150億9000万ドル
(約1兆6000億円)の赤字 2008/1/30韓国銀行HP

7. 福岡・釜山、五輪に便乗PR

福岡市は、釜山市と8月に北京市で合同キャンペーンを実施、
両市は月内にも、「戦略プロジェクト会議」を立ち上げ。201
1に向けて「単一観光エリア」づくりを目指す。 2008/2/5, 13西日本

8. 福岡のIT企業に門戸 福岡県の財団が協定

ふくおかISTは、韓国IT企業1600社が加盟する韓国ITベン
チャー企業連合会と業務連携協定を締結 2008/2/13西日本

9. 「西日本ぐるり」釜山発クルーズ

パンスターラインドットコムは、4月から釜山港を母港に別府
港など西日本地区に寄港
3泊4日で4月16日に出発、5月以降は月1〜2回を目指す。 2008/2/16西日本

10. 日韓ベンチャー 製品一堂に

18社参加、福岡市にギャラリー 博多駅前テクニカル電子IBセンターにオープン

2008/2/19西日本

11. 佐世保ー釜山にフェリー

韓国企業と長崎県など来夏就航へ覚書

釜山市のフェリー会社「釜関フェリー」週3便

2008/2/21西日本

12. 福岡・釜山の大学が「連合」

大学間コンソーシアム(連合)設立、国境を越えた地域連携のモデル

2008/2/23西日本

13. 「日韓新時代」を演出 李明博大統領就任

九州と一体の経済圏を 釜山市、福岡市に協力要請へ

2008/2/26西日本

釜山からの視点 釜山市・釜山市議会

(李明博大統領公約)

1. 広域経済圏方式の必要性

世界化、知識基盤時代に応じて巨大地域経済圏を形成し、地域の競争力と国家競争力を同時にアップグレードする必要がある。

2. 5+2広域経済圏の設定

5+2 広域経済圏：5 大広域経済圏+2 大特別広域経済圏

(1) 人口、産業集積、都市立地、インフラ、経済の流れ、歴史文化の特殊性、地方行政と地域情緒などを基準に広域経済圏を設定

(2) 5 大広域経済圏：首都圏、忠清圏、湖南圏、大慶圏、**東南圏**

特別広域経済圏：江原道、済州特別自治道

①首都圏：ソウル、仁川、京畿道

②忠清圏：大田、忠南・北道

③湖南圏：光州、全南・北道

④大慶圏：大邱、慶北道

⑤**東南圏**：**釜山**、蔚山、慶南道

⑥江原圏：江原道

⑦済州圏：済州特別自治道

釜山からの視点 釜山市・釜山市議会

東南圏(釜山・蔚山・慶南)と九州地域

「超広域経済圏の形成」(李明博大統領地方公約)

ソウル首都圏、上海圏、東京圏などとの圏域間競争のため、産業、経済で密接な関係を持つ九州との交流を活性化する。

1. 九州との相互協力体制の地域経済共同体を構築。
2. 地域経済共同体の交流・協力のための支援、制度整備。
3. 東南圏と九州地域を一体とする金融ハブを構築
4. 非経済分野の協力及び交流体制の強化

釜山からの視点 韓日産業・技術協力財団

1. 九州地域の主要産業

ア. 産業現況

90年代以降は、地方化政策の推進、円高現象などで首都圏の工場の地方移転が行われ、半導体、電気電子、自動車など、高度加工組み立て産業と情報関連の先端技術産業の比重が高くなった。特に、半導体産業は日本全体の25%を占めており、九州地域は日本最大の半導体生産基地として「シリコンアイランド」と呼ばれている。

イ. 九州の主要産業(福岡)

主要産業・・・運送機械(自動車)、食料品、電気機械、鉄鋼、一般機器

発展産業・・・自動車、IT・半導体、バイオ、環境・リサイクル、ロボット、水素エネルギー、ナノ技術

釜山からの視点 韓日産業・技術協力財団

韓・九州の投資現況

1. 86年～05年まで、九州企業の海外直接投資件は総688件で、地域別にみればアジア地域が75.3%、北米13.5%、EU6.3%を占めている。
アジア：中国(38.9%)、ASEAN(19.8%)、NIEs(18.7%)、韓国(25件、3.7%)
2. 九州から韓国に進出した現況(合併企業、事務所、店舗開設を含む)は、2006年末:38件で、同年の九州から海外に進出した688件中、5.7%である。
業種別：製造業(10件)、非製造業(28件)、ますます非製造業の比重が高くなっている。
製造業部門では、販売拠点としての投資、韓国の生産技術と加工技術を活用した部品委託加工が中心である。

釜山からの視点 韓国観光公社

1. 訪韓日本人の特性

2007年、訪韓日本人の特性を見れば、

- ・性別：前年に比べて、男性は－6.0%、女性は－3.1%で、男性の減少幅がより大
- ・目的別：全体の訪韓日本人の90%以上を占める「観光目的」は、全体の趨勢と同じように－4.3%減少し、「業務目的」は－28.7%減少

2. 韓国人の出国動向

2007年、内国人の海外旅行者1,332万4,977人(前年、冬季対比＋14.8%増加)

- － 12月：1,081,848人出国(前年、冬季対比＋6.5%)
- － 特に、休みシーズンである1月と7・8月に、高い成長を示したが、短期語学研修などの需要が大きく増えたように見える。
- － ウォン高、周辺国の低価旅行商品、全般的に海外旅行選好の傾向などにより、2007年、韓国人の海外旅行者は前年の高い成長をそのまま維持し、訪韓客の2倍を超える1332万人を記録した。

『福岡・釜山圏における日常交流圏の形成に関する研究』意見交換会－意見等一覧表－

(財)福岡アジア都市研究所

この意見交換会意見等一覧表は、5枚のシートからなっています。意見交換会1月29日第1回の委員の方々の意見を記入したものです。
P 1は行政、P 2は運輸、P 3は大学、P 4は URC+BDI からなっています。各委員の方々はP 1～P 4全てに目を通していただいて、下欄のとおりご記入をお願いします。また、記入漏れや新たに追加されたい意見、課題等がありましたらP 5のシートにご記入をお願いいたします。なお、現在記入している意見でニュアンスが違ったり、ご不明な点がありましたら朱色で修正をお願いします。

	意見交換会 意見（行政）	課 題	行政	運輸	大学	市民	短期	中期	長期
1	・釜山と福岡が他のアジア地域には例を見ない盛んな国際交流地域の一つのモデルにしていきたい								
2	・福岡釜山を日本と韓国の交流の典型的な一つのモデルにしたい								
3	・釜山の方で日本語を話せる人のほうが韓国語を話せる日本人が多い。								
4	・福岡、釜山では利用者の志向が違う、福岡の人は釜山中心しかいっていないが釜山からの人は九州北部へと回っている								
5	・福岡釜山が将来の広範な交流起点となって、北部九州と韓国南部の人が一緒に交流できるようになるには								
6	・九州の空港は韓国便をもっているがソウル便なので、釜山に行く飛行機と船は福岡ぐらいしかなく、そのため釜山・福岡が韓国と九州の本当の窓口になっている。この利点を生かした形でそれぞれの都市が発展する形になるには								
7	・一つはお互いの町のこととか歴史とか文化を含めてまだまだよく知らないということがある								
8	・体験型があまりないというのは、そういった体験型ツアーの組立ができるプログラムが今はまだないというため								
9	・お互い日本語も韓国語も世界的に言えば少数言語。今からわざわざ韓国語を学ぶ日本人や、日本語を学ぶ韓国人がいくらいるのか、どちらかを学ぶかになると通用範囲の広い英語に行ってしまう。								
1 0	・若いうちからお互いの歴史を知ってもらいたい、できれば日本の中学校の修学旅行で釜山に行くとか、回数を増やして行くとか。既にいっている学校もあるが、こういったものを検討して考えていく								
1 1	・お互いの町の歴史とかを知るために、中学校の社会科とか教科書の中でお互いを知るようなプログラムを流す								
1 2	・なるべく若いうちから隣の町に対する興味関心を持ってもらってそれを実際に見に行く聞きに行く友達を作ってお互いに情報交換出来るような、それこそ日常と言われるようなたまたま東京に友だちがいるように釜山に友だちがいるというような環境を作っていく								
1 3	・極めるところまで、お互いの言語を知ることより通常の会話が不自由しない程度の会話力が必要でそういうことについてもかなり、両方の都市が同じくらいの数の言葉がしゃべれるようなプログラムというのも今後必要だ								
1 4	・今後よく深くしっていった日常圏の知り合い、ともだち付き合いがもっとできるような形にいくということを我々でも教育とか含めて取り組んでいく								

※右側の欄の課題は、◎重要な課題である、○課題である、それ以外は無記入とする。
行政～市民は、◎主体に実施する、○実施する、△協力支援する、×実施しないを記入する。
短・中・長期には、どれかに○を記入する。

	意見交換会 意見（運輸）	課 題	行政	運輸	大学	市民	短期	中期	長期
1	・韓国では修学旅行関係の需要が多い。大学生の需要も多い。								
2	・韓国の旅行社などに聞くと中国に行く人は多いが、初めて行った人は食事や環境が合わなかったりして何回も行かないだろうと言っている。その点日本は、値段は高いが、安心して行けるのでオリンピックや万博があったとしても日本に行くだろう								
3	・韓国の方は、飛行機に乗らないと海外旅行ではないという感覚がある。								
4	・ウォン高円安。ブランド品などを買いに行く客も増えている今日も天神のロフトの袋を下げた人がいたのを見ると情報が早い								
5	・旅行者の6割がバックで、個人の市場ではない韓国では個人ではそんなに動かない6～7割が旅行者頼み。バックにした方が安い。								
6	・今はウォンが高く旅費は変わらないから韓国は儲からない。ハワイとかグアムを売った方が儲かる。								
7	・日本人の観光客は、世情に変化されやすい。サーズで落ち、ワールドカップで増加し、韓流ブームで持ち直したが竹島問題で落ちたりする。								
8	・ビジネス関係の需要が少ないのが問題である。今でも造船や海運関係の方、文化交流関係の方に限られているようす。								
9	・アンケートを継続してやって欲しい。毎年調査しないと利用客の動向が見えない。								
1 0	・パッケージ旅行がこの航路は多い。バックパッカーとか個人のお客様とかを今からどう取り込んでいくのかが問題								
1 1	・日本の方は2，3回のリピーターが多いので個人旅行が多いと思っていたが、ある旅行社が、初めての方用のフルペンション型（交通宿泊全食事、添乗員付き）のツアーを企画したところ、長年の既成概念ではそんなものは売れないと思っていたら、実施してみると大好評だった。初めての方やリピーターを含めて色んな掘り起こしができるのではないかと思った。								
1 2	・今は韓国の方が増えて来ているのでいいが、日韓は相互交流であると考えたと日本人のかたも韓国にどんどん行って、韓国人も日本に来なくてはならない。そんな状況をつくる必要がある。このブームもいつまでも続かないのでこれをいかにしていくかが今後の課題								
1 3	・現在の往来客を1 0 0とすると、韓国が減った場合をどうするかやはり、1 0 0を維持して行かなくてはならない。								
1 4	・旅客数を維持するには、釜山で3 5 0万人、福岡都市圏でその半分ぐらいの商圈を徐々に九州北部と広島ぐらいまで広げ日本人流動人口を増やすしかない。韓国もソウルやテグからも客が来ているのでその沿線の人口をもっと増やすしかない。								
1 5	・今までにない、今までいきたかったけどいけなかったところの旅行ツアーが開発される。日本人が興味を持つルートの開発が必要だと思う。								
1 6	・行政が旅行者を来るように引っ張らないと、旅客は福岡に留まらない。長崎では旅行会社の高速バス代を県が負担しているから団体で動いている。福岡はあくまでも通過点になっている。								
1 7	・観光資源というものが福岡にはあまり見あたらない。								
1 8	・かめりあとビートルの使い分けは、料金は安いが時間がかかるところ。しかも釜山からは船中泊となる。韓国の人は寝ている間に移動できる。船室の広い場所にみんなが雑魚寝しているイメージがあり、印象が悪いようだ。一度乗ってもらってと全然違うのでわかってくれるが。								
1 9	・関東関西は長めの高額ツアーが売れるが、九州市場は1泊2日でしかも市場価格が低い。								
2 0	・ビジネス関係の需要が少ないのが問題である。今でも造船や海運関係の方、文化交流関係の方に限られているようす。								
2 1	・船内サービス、施設等の満足度には色んな項目を付加してアンケートを継続してやる。								

※右側の欄の課題は、◎重要な課題である、○課題である、それ以外は無記入とする。
行政～市民は、◎主体に実施する、○実施する、△協力支援する、×実施しないを記入する。
短・中・長期には、どれかに○を記入する。

	意見交換会 意見（大学）	課 題	行政	運輸	大学	市民	短期	中期	長期
1	・厳原から福岡は1時間ぐらい。ここを闊歩している韓国の方が福岡に来ればいい、そこで、どう呼ぶかを考える								
2	・仮に一人が平均5万円の経費がかかるとして、年間100万人の往来があると、釜福間で年間500億円のマーケットになる。もはやこの太い人とモノと情報とその流れをどのように活用するか								
3	・ビジネス客が少ない、ビジネス客の規模を高めるためには、そこをどうするか								
4	・日韓を往来しない人、したくない人のその理由は何か								
5	・釜山がどこにあるか正確に描けない大学生がやはりいる。釜山はどこにあるのか、釜山に対する情報を正確に把握、共有しているのだろうか、逆に釜山において福岡はどこにあるのか								
6	・ヨーロッパのオルスンドという地域にモデルがあり、一つのベンチマークに出来る地域と思う。その地域の研究を通して、福岡釜山で何ができるかを研究する								
7	・ビザの次の段階としてパスポートの問題を考える								
8	・午前の釜山発の便で福岡に来て、午後の会議が終わったら今日中に戻るということができないということが一つの問題であり、そういった交通手段がない								
9	・最近の情報や、いままで蓄積された情報から、新たな福岡釜山だけのブランドを作ってお互いの関係をもっと深める。 ・福岡城になぜ韓国の人がないのか、残念。韓国人が喜ぶようになっていない。福岡城に魅力がないから韓国の人是不来ない。 ・最近の情報や、いままで蓄積された情報から、新たな福岡釜山だけのブランドを作ってお互いの関係をもっと深める ・1930年代から今までの蓄積された歴史や情報を活用してそれを観光資源として未来のための発展的な活用								
10	・釜山に行けば福岡の過去と未来を探することができる。逆に釜山の人たちが福岡に来れば、釜山の未来を探すと同時に過去をさがすことが出来るという関係にある								
11	・一番の問題はかめりあ、ビートルの利用状況である。つまり、8割以上がカメラアの韓国人、6割以上がビートルの韓国人と増えていった。日本人が減った分けではなく、現状維持のまま推移しているのではないか								
12	・往来する形で旅行もあれば市民交流、商用、ビジネスもある。何を開拓すれば日常圏として交流すると考えられるか。								
13	・未来の観光は観光業者を除いた専門的な高等歴史学者の案内が必要								
14	・例えばイベントが釜山に5福岡に5個魅力的なものがありますが、今のイベントに対してさらにイベントを作っていくしくみが必要								
15	・福岡城になぜ韓国の人がないのか、残念です韓国人が喜ぶようになっていない。福岡城に魅力がないから韓国の人是不来ない。								
16	・最近の情報や、いままで蓄積された情報から、新たな福岡釜山だけのブランドを作ってお互いの関係をもっと深める								
17	・1930年代から今までの蓄積された歴史や情報として活用してそれを観光資源として未来のための発展的な活用								
18	・日本人ストリートを作って日本人の誘客する戦略を作っている								
19	・ともだちの会を作って一緒に交際する関係をつくったのですが、これも日韓が親密な観光、密接になる関係を作ったといえる								
20	・釜山に日本人ストリートが出来るように福岡にも韓国人ストリートができればいい								

※右側の欄の課題は、◎重要な課題である、○課題である、それ以外は無記入とする。

行政～市民は、◎主体に実施する、○実施する、△協力支援する、×実施しないを記入する。

短・中・長期には、どれかに○を記入する。

	意見交換会 意見（URC＋BDI）	課 題	行政	運輸	大学	市民	短期	中期	長期
1	・ソウル釜山とK T Xが走って、今回の調査でもこの沿線から集客がある形がみえる。								
2	・宮崎とか鹿児島とから飛行機でソウルに飛び市内周辺を堪能して帰国								
3	・ボランティア的に友だち関係を作っていくというこれは最近日本も活発化してきて、ボランティアガイドみたいな方とか結構あちこちいる								
4	・名護屋城には韓国の人 coming いる、それに焼き物でいうと大内山とか、そこでボランティアガイドで韓国語を一所懸命勉強している人がある。これから韓国人の方も歴史とか興味を持って訪ねてくる人が増えてくる								
5	・ビジネス客も増やさなければならない								
6	・なかなかボランティアガイドをしようと思ってもできないので、そういう興味を持ってできる仕組みを作る。								
7	・フレンドリーガイドは、今回の調査ではほとんど使われなかった。まだ知られていないようである								
8	・船は、運航スケジュールと運賃の満足度が他に比べると低いようだが、ある意味満足してないといえるのではないか。								
9	・ソウル、テグ， 光州などの鉄道沿線からの客も見受けられる。レールアンドシーという新たな交通体系も出てくるのではないか								
1 0	・飛行機が使えなくても日常圏の姿になって、車と船とで第2の観光、第2のビジネスというのを強調していくのも一つの行き方では								
1 1	・韓国内陸部を回遊させる中で両国の過去の遺産、史跡とかたくさんあるものを回遊させるシステムを作っていけば、ソウルまで飛ばなくても、ビートル等を使って釜山から回遊できるようにする観光プラン								
1 2	・過去の歴史を見ること、日韓は過去には戦いもあったが、交流もたくさんあった。そこに共通の文化などを取り入れて繰り返して見せる。一つの他の外国に物見遊山で行くのと違う何か旅行形態とか、そういった質を深める、高める観光プラン								
1 3	・どこかの学校でどのくらい韓国語を勉強しているか小中高とか大学とか毎年調査する。続けていけば交流がどうなっていくのかわかる、フォローの仕方もわかる								
1 4	・ボランティアガイドみたいな方とか結構あちこちでいるので、この方たちが興味を持って色々やれるしくみを作る								
1 5	・日本人の釜山への魅力は、男女共通では食べ物（海産物、焼肉、キムチなど）、近さ、活気、日本語の通用、異国性、親切などである。特色として男性は、カジノ、女性は、エステ、映画がある。								
1 6	・韓国人の福岡・九州への魅力は、男女共通では、交通の便利さ、食べ物（ラーメン、寿司、鍋など）、近さ、温泉、火山、異国性、親切、ショッピング、街の奇麗さなどである。特色として、男性は、ゴルフ、女性は、夜景がある。								
1 7	・団体旅行と個人旅行を区別して分析することが必要である。特に個人旅行の傾向を把握することが必要。								
1 8	・語学力において日本人の 80.6%、韓国人の 74.7%がほとんど分からないと答えることをみるとお互いに言語対策が必要。								
1 9	・釜山と福岡ともに観光スポットが2－3箇所に限られている観光スポットを多様化することが必要。								
2 0	・日本人の韓国グルメについての体験、行動が多いが、韓国人の日本グルメについての体験、行動がすくないことから、韓国人の日本グルメ体験を拡大する方策が必要。								
2 1	・訪問頻度において、韓国人が日本人より始めて訪問する比率が非常に高いので、韓国人の再訪問方策が必要。								

URC；(財)福岡アジア都市研究所、BDI；釜山発展研究院

※右側の欄の課題は、◎重要な課題である、○課題である、それ以外は無記入とする。

行政～市民は、◎主体に実施する、○実施する、△協力支援する、×実施しないを記入する。

短・中・長期には、どれかに○を記入する。

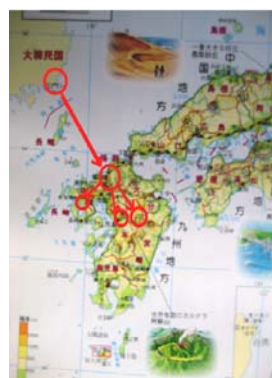
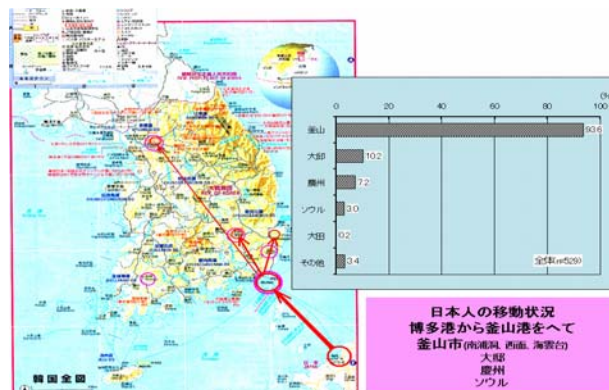
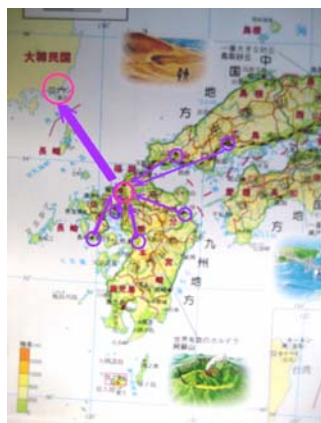
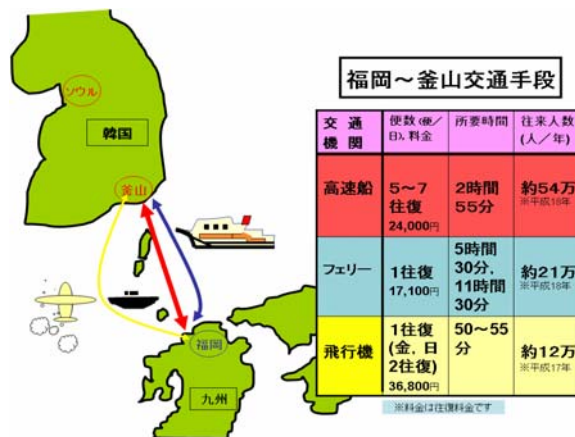
福岡・釜山圏における日常交流圏の形成に関する研究

研究の目的

福岡・釜山間の恵まれた環境(強み)を生かし、両都市の将来における発展に寄与するため、福岡・釜山の交流が現在、どのようなニーズでどの程度のエリアで広がっているのか、現況把握を詳細に行ったうえで、さらなる交流の活性化に向けての提案を行う。

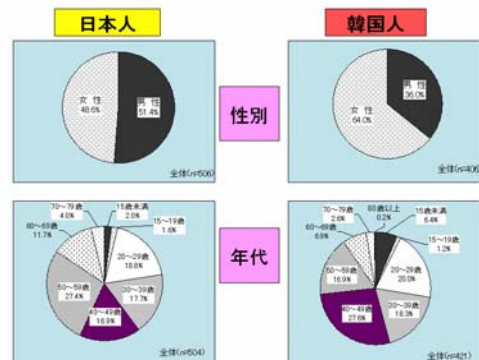
【福岡・釜山間の恵まれた環境(強み)】

- ①安・近・短(安価・近距離・短時間)で往来可能
- ②歴史的な深い繋がり
- ③他のアジア地域には例を見ない盛んな国際交流
- ④姉妹都市

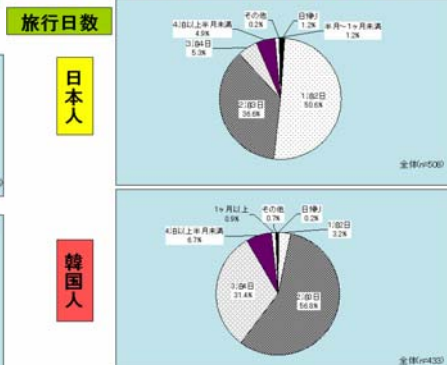


ビートル・コピーアンケート調査 2007.9.10 サンプル数 1,006 票(日本人 532 票、韓国人 474 票)

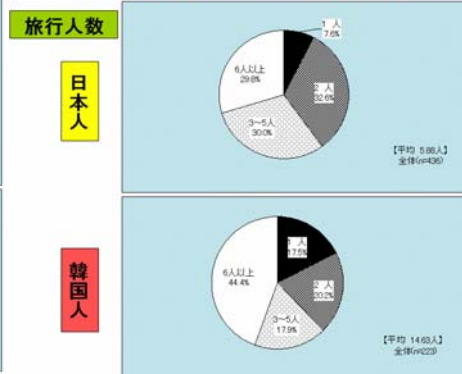
ビートル・コピー; 旅行者の個人属性



ビートル・コピー; 旅行形態と内容



ビートル・コピー; 旅行形態と内容



報告書作成担当者

研究主査 小牧 重己

主任研究員 野口 誠

「福岡・釜山圏における日常交流圏の形成に関する研究」シリーズN o 1

新聞・アンケート調査等及び釜山からの視点による

『日常交流圏形成のための一方策提言』

－報告書－

2008 年 3 月

福岡アジア都市研究所

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>
