

博多・釜山間高速船の日本人利用者の個人属性と旅行形態との関係

—福岡・釜山日常交流圏の形成に関する研究Ⅲ—

橋木 武 *Takeshi CHISHAKI*
 (財)福岡アジア都市研究所理事長

岩屋 京子 *Kyoko IWAYA*
 (財)福岡アジア都市研究所研究主査

新井 直樹 *Naoki ARAI*
 (財)福岡アジア都市研究所研究主査

要旨：博多港・釜山港間の高速船による国際定期航路の日本人旅客は、SARS や韓流ブーム、為替レートの変動、経済危機などの社会的、経済的影響を受けながらも、わが国から韓国南部を訪問する人々の主体をなす。また、地理的な近接性や旅行費用が安いことに加えてリピータが増えたことから、国境を介することはいえ、非日常的な海外旅行から釜山を日常的に訪問するものへと質を変化させている。これらから、九州北部と韓国南部の交流を一層活発化させるには、日本人旅行者のより詳細な高速船利用実態を把握し、そのことを踏まえた持続性ある旅行需要の掘り起こしを図ることも一法である。

そこで本文は、博多・釜山間の日本人の高速船旅客需要について、性別、年齢階層別などの個人属性でみてどのような旅行形態および船舶利用意識があるかを分析した。また、この結果をもとに日本人の旅客需要の掘り起こしをいかに行うべきかについて検討し提案した。

■キーワード：博多・釜山間定期高速船、博多港、日常交流圏、船舶利用需要、国際交流

1. はじめに

先に、日韓の重要な国際航路である博多・釜山間の定期高速船について、特に日本人と韓国人とを対比しながら、それぞれの利用形態および利用意識を調査し¹⁾、また船舶旅客の需要構造について分析した²⁾。その結果、日本人と韓国人とでは旅行者の個人属性の分布や旅行形態が異なること、また、港湾施設や高速船サービスに関する満足意識も異なる点があることなどが明らかとなった。

こうした中で最近では、韓流ブームの盛衰、為替レートの変化、リピータの増大などで日本人の旅行者需要の大幅な変動と変質が見られ、必ずしも安定せず注意が必要である²⁾。すなわち、日韓の間の交流を活発化する上で日本人旅行者の掘り起こしを考え、需要の拡大あるいは安定化を図るためにも、特に需要構造を詳細に把握し、対策を練る必要がある。需要構造と旅行者の個人属性との関係、あるいは個人属性と港湾施設、高速船の

利用意識との関係などを明らかにする。その上で、個人属性の違いを考慮に入れたよりきめ細かな需要の掘り起こし策の検討を行わなければ、有効で適切な対応策を見いだすことは困難であろう。

そこで本研究では、前論文¹⁾の日韓比較に引き続いて、日本人旅行者に的を絞り、個人属性とりわけ性別、年齢階層別に博多・釜山間の高速船利用による旅行形態や旅行内容などを分析するものである。また、港湾施設や船舶サービスについて現在の状況に対する満足度に個人属性で違いがあるか否かを把握する。そして、これらの結果にもとづいて、日本人旅客需要の掘り起こしや、そのための港湾整備のあり方などを検討し提案するものである。

2. 調査票のカテゴリー区分について

本研究におけるアンケート調査は、韓流ブームが過ぎて日本人旅行者の需要減が見られる 2007

年のものである。ある意味では、急激な円高による最近の一時的なブームをさけ、日本人旅行需要の基盤をなす時点での調査といえるが、調査の概要は文献¹⁾の§2に述べるとおりである。

日本人に対する回収数532票のうち性別の記載がある467票が分析対象であり、その個人属性に関するカテゴリー別の内訳は表1のとおりである。性別はそのすべてに記載があることから、分析対象は467票そのままである。これに対し年齢は、その中で465票について回答があった。

ところで、性別のカテゴリーは2であることから、こうした区分で問題はない。すなわち、調査票は男性236票、女性231票となり、ほぼ2等分され、カテゴリー別の十分なサンプルが確保できる。

他方、年齢については、その区分の仕方によりカテゴリー別のサンプル数が大小様々になり、それに応じて分析のあり方に課題が生じる。すなわち、一般に年齢を細かく区分すればするほど、その階層に属するサンプル数は小さくなる。あるいは、サンプルがえられないカテゴリーが出現し、統計解析が困難になる。

表1 個人属性別分析対象調査票数

調査票	性別		年齢階層別	
	有効票	カテゴリー	有効票	カテゴリー
467	467	男性 236 女性 231	447	若者 165 壮年 207 高齢 75

文献¹⁾の図1に示すように、日本人旅行者の年齢は15歳未満から70歳代まで広く分布し、その年齢に応じて職業や所得などが様々である。また、このことで家庭環境が異なり、旅行意識や旅行形態に違いがある。つまり、家族との同伴が多い10歳未満、学生が多い10歳代、独身者が多い20歳代、行動力がある30歳代、家庭を担う40歳代、社会的地位がある50歳代などで、旅行形態や意識などは異なると推測される。

さらに、会社に勤めるものの多くは60歳が一応の定年である。また、60歳代後半にはいると年金生活者が増える、第2の就職で収入が減少する、日常的行動パターンが変るなどの環境変化がある。そして、これらのことことが旅行形態や旅行意識に大きな影響があると推察される。

実際にえられたサンプルを年齢階層別に区別すれば表2の左表のとおりである。20歳未満と70歳以上が小サンプルで問題はあるが、そのままの7階層がどのように類別できるかを検討すれば次のとおりである。

後章に述べるように、旅行目的や体験内容、訪問先や船舶のサービスへの満足意識などは、各年代で互に類似した回答分布となる。これに対して、旅行者の個人属性や旅行形態、交通手段は年齢階層間で必ずしも類似した回答分布ではない。そこで、年代別の7カテゴリーを対象に、個人属性(性別、職業、海外経験)、旅行形態(日数、費用、回数)、交通手段(利用交通手段、博多港アクセス、

表2 年齢階層別のサンプル数と年齢階層間の相関性分析にもとづく類型化

年齢階層	サンプル数	個人属性	性別	職業	海外	個人属性総合	旅行形態	釜山訪問回数	日数	費用	旅行形態総合
20歳未満	18	20歳未満	1	1	1	1	20歳未満	1	1	1	1
20歳代	83	20歳代	2	2	1	2	20歳代	2	2	2	2
30歳代	82	30歳代	2	2	2	2	30歳代	2	2	2	2
40歳代	77	40歳代	3	3	2	3	40歳代	3	3	3	3
50歳代	130	50歳代	3	3	3	3	50歳代	3	3	3	3
60歳代	57	60歳代	3	4	4	4	60歳代	4	4	4	4
70歳以上	18	70歳以上	3	4	5	5	70歳以上	5	5	5	5
合計	465										

交通手段	個人属性総合	旅行形態総合	交通総合	総合類別
20歳未満	1	1	1	1
20歳代	2	2	2	2
30歳代	2	3	2	3
40歳代	2	2	2	2
50歳代	2	2	2	2
60歳代	2	4	2	4
70歳以上	2	5	3	5

釜山港イグレス) といった主要な旅行関連事項のもとに類似性を評価すれば表 2 の右各表のとおりである。

各年齢階層別の設問項目別回答分布の相関係数をデータにクラスター分析を行い、個人属性、旅行形態、交通手段別に総合的に類型化し、さらにこれら 3 者の総合評価の結果が同表右下の網掛け部分である。20 歳未満および 60 歳代、70 歳以上それぞれは他の年齢階層と異なる性質を持つ。一方、20 歳代と 30 歳代、40 歳代と 50 歳代はそれぞれ一括りにまとめることができる。

しかしながら、20 歳未満および 70 歳以上は小サンプルであり、このままでは回答肢に欠データが多いといった問題がある。当然ながら何らかの措置が必要であるが、20 歳未満については、その多くが自立的な旅行行動というよりも、家族との同伴が多く極めて特異である。因みに、20 歳未満の旅行者 18 人のうち、半分の 9 人が家族との旅行であり、8 人が 15 歳未満で、いわば派生需要といえる。このことと旅行特性が特異であること、小サンプルであることから、他と統合するよりも省略することが妥当と考える。

70 歳以上も、基本的には他階層と異なる回答分布であり小サンプルである。しかし、無理に解釈すれば、他層に比して 70 歳代以上と 60 歳代では旅行形態などについて弱いながら相関性が認められる。また、60 歳代自体も 57 票とやや少ないという問題を抱えている。これらから、両年齢階層を統合し一括りとすることもやむをえないと判断する。

以上から、本研究では、大きな括りになるが、年齢階層を、若者グループ (20、30 歳代)、壮年グループ (40、50 歳代) および高齢グループ (60 歳代以上) の 3 カテゴリーとする。このとき、各カテゴリーの各調査票は表 1 の最右欄のとおりであり、その総数は 447 票である。

3. カテゴリー間の回答分布の相関性に関する概観

個人属性と旅行形態などに関する各設問の回答

表 3 カテゴリー間の回答肢分布の類似性概観

質問事項	性別	年齢階層		
		若者・壮年	壮年・高齢	高齢・若者
1. 個人属性				
性別		0	V	0
年齢		—	—	—
職業		0	0	0
海外経験		0	0	0
語学力		V	V	V
2. 旅行形態と体験内容				
旅行形態				
旅行日数		V	V	IV
旅行費用		IV	IV	0
同伴者数		II	III	0
続柄		0	0	0
リピート状況		V	V	0
体験内容				
旅行目的		V	V	V
訪問地		V	V	V
市内回遊先		V	V	V
体験内容		V	V	V
3. 旅行計画				
旅行計画		IV	V	III
旅行手配		V	V	V
切符の手配		V	V	IV
フレンドリーガイド		V	V	V
4. 交通機関、手段				
利用交通機関		V	V	V
博多港へのアクセス		II	IV	0
釜山港からのイグレス		V	V	IV
ターミナル設備		IV	V	V
博多港		III	V	IV
釜山港		III	V	IV
5. 高速船利用意識				
高速船の認知情報		IV	III	II
船舶サービス		V	V	V
再利用の可能性		V	V	V
6. 今後の訪問				
今後の訪問希望		V	V	III
今後の体験希望		0	0	0

注) 相関性のレベル評価

(R: 回答肢分布間の相関係数)

0 : 相関が弱い

($R \leq 0.75$)

I : 相関は認められるが十分でない ($0.75 < R \leq 0.80$)

II : どちらかといえば相関がある ($0.85 < R \leq 0.85$)

III : 相関がある ($0.85 < R \leq 0.90$)

IV : ある程度強い相関がある ($0.90 < R \leq 0.95$)

V : 強い相関がある ($0.95 < R$)

肢選択の分布状況を、性、年齢階層のカテゴリー別に対比し個別に検討する前に、総括的に概観して全体の傾向を把握しておくことは、複雑な内容の理解を容易にする上で望ましい。また、個別の検討をすべて論ずることは紙面の都合上難しく、部分的にその代わりとすることもできる。

そこで、互いの類似性を相関係数の結果を用いて整理し概観すれば表 3 のとおりである。評価は、0~V のレベル 6 段階にもとづくが、その定義は、相関係数の値に応じた同表下段の注釈に示すとおりである。

相関係数は、たとえば分布状況の形が全体的に同じ割合あるいは平行してずれっていても $R=1$ となるなどのことから、究極的には個別の検討が求

められる。また、必ずしもサンプル数が十分でないカテゴリーもあり、十分な精度でない。しかし、カテゴリー間の類似性を概略掴むことができ、旅行形態などのカテゴリー間の状況の全体像が把握できる。

表で色濃く網掛けをした項目は、カテゴリー間全体で必ずしも相関があると判断できない質問項目である。すなわち、当該旅行特性は、性別、年齢階層のカテゴリー間で旅行特性が異なるもので、その例として個人属性、旅行形態、今後の訪問があげられる。薄い網掛けは、やや類似した旅行特性をもつといえ、旅行日数など個別の設問項目で見受けられる。網掛けなしは、カテゴリー全体の間で相関性が強いもので、体験内容および高速船の利用意識はそうした状況である。

年齢または性別、職業、海外旅行の経験といった内容の個人属性を個別にみれば、男女間でも、年齢階層間でも大きく異なるが、韓国語の会話力の点ではカテゴリーに関係なく、どのカテゴリーも同じように会話力がないという実態である。

旅行形態と体験内容に関しては、同伴者の数と続柄が、性別、年齢階層いずれにしてもカテゴリー間で相違し、また旅行のリピート状況、旅行費用の回答分布も必ずしも一致しない。しかし、それ以外の旅行目的、旅行日数、訪問先および体験内容は比較的類似し、カテゴリー間で大きな差違は認められない。

旅行計画の時期や手配、ガイドの利用状況などの旅行計画のあり方も、大まかにみれば類似するが、厳密には切符の手配の点で年齢に応じた相違がある。

交通手段について、高速船の利用意識はいずれのカテゴリーも高いが、博多港へのアクセス交通手段はカテゴリー間で異なり、釜山港からのイグレス交通手段は類似している。また、ターミナルに対する利用上の満足意識は、博多港ではカテゴリー間の差違が小さく、釜山港でやや大きいといえる。

高速船に関して、その情報の取り方はカテゴリー間、特に年齢階層間で差違がある。これに対し

て、船舶のサービスに対する満足意識は、性別、年齢階層いずれにしてもカテゴリー間での差違は小さい。

今後に訪れたい場所は、年齢階層間である程度の差違があり、体験したい内容については互いに大きく異なる。

4. 旅行特性に関する性、年齢階層間の比較

4.1 旅行者の個人属性について

旅行者の性別の年齢構成を図1に示す。本図の

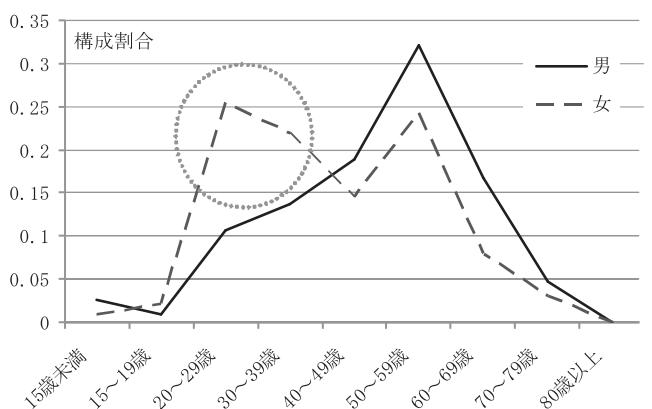


図1 旅行者の性別年齢階層分布

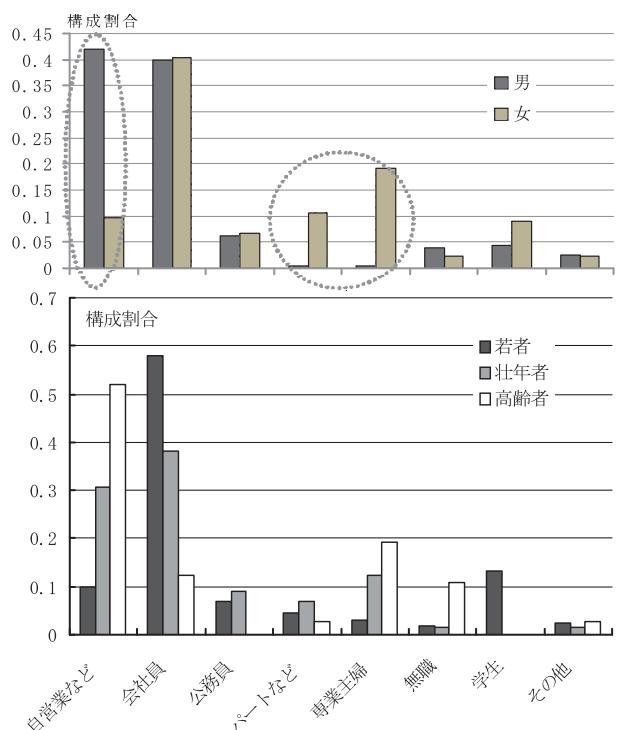


図2 性別および年齢階層別の職業構成

み、年齢層を3区分する以前の生データである。男女とも20歳代から70歳代まで広く分布するが、その状況は互いに異なる。

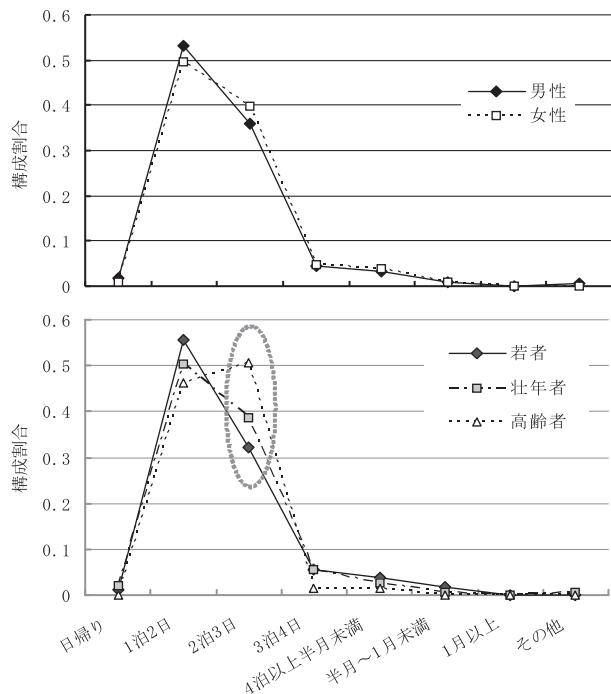


図3 旅行日数

男性は、50歳代にピークがあり、それが全体の1/3を占める山型の分布である。これと福岡県の人口分布とを重ね合わせれば、20歳代、30歳代の

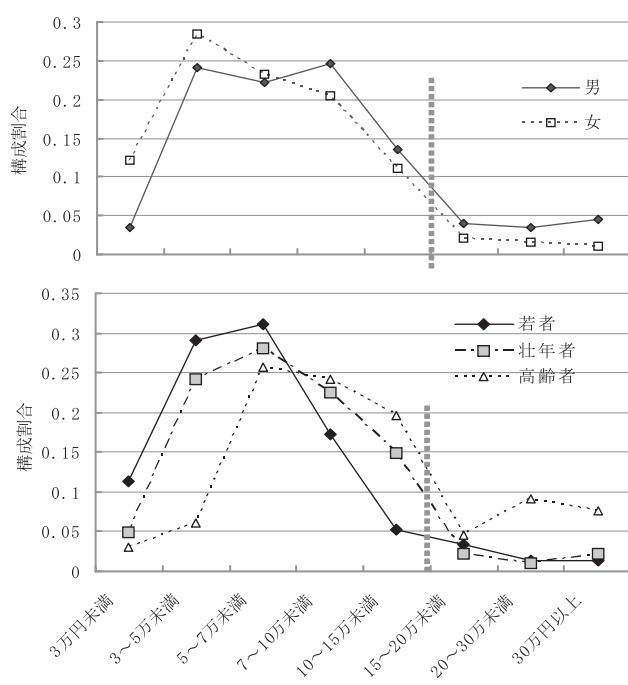


図4 旅行費用

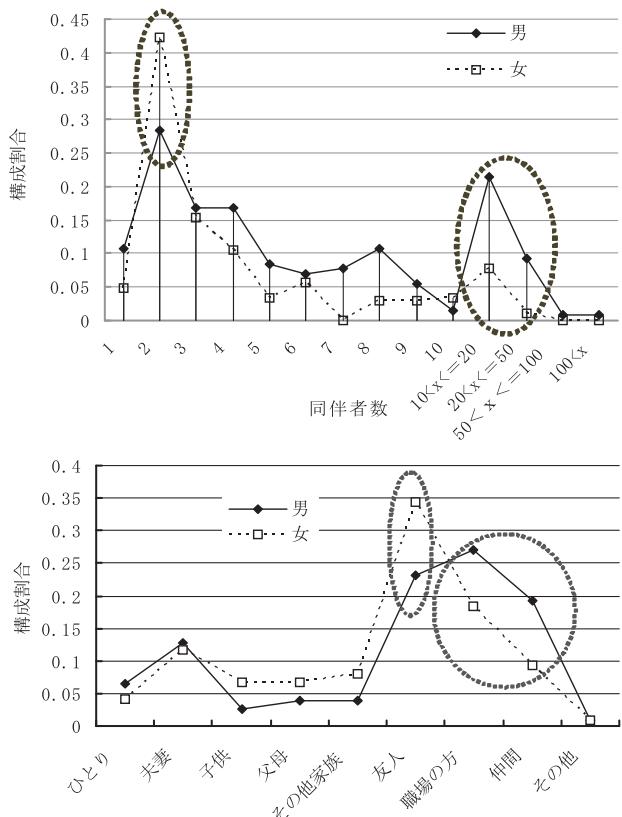
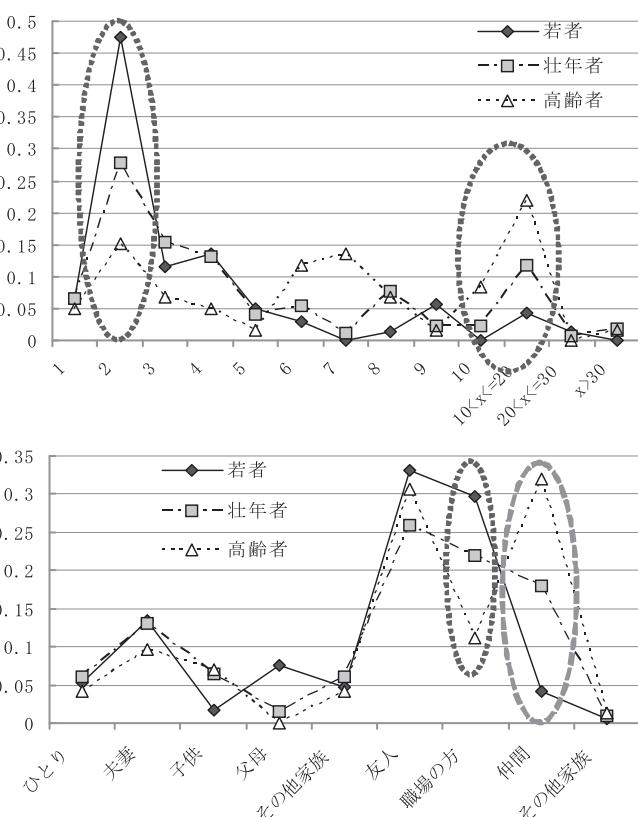


図5 同伴者の数と続柄



旅行者が少ないとできる。一方、女性は、20歳代と50歳代に2つのピークを持ち、40歳代に落ち込みがある。子育てなどの家庭的事情が反映して旅行需要が落ち込むものと推察される。

職業構成は図2のとおりである。男性は自営業と会社員が約4割ずつを占め、女性は会社員と専業主婦が主である。年齢階層は、若い者ほど会社員が多く、高齢者ほど自営業などが多い。

海外経験は、女性よりも男性が、若者より高齢者が経験豊かであることは当然のことである。

4.2 旅行形態

旅行形態として、日数、費用、同伴者およびリピートの状況を取り上げ、それらの性別、年齢階層別の状況を示せば図3～6のとおりである。

旅行日数は、高齢者を除けば、各カテゴリーとも1泊2日が最も多く、これに2泊3日が続き、両者合わせれば約9割を占める。高齢者は、2泊3日が最も多く、これと1泊2日で95%以上に達し、この点で他のカテゴリーと異なる旅行特性を持つ。

費用は、男女ともに15万円未満がほとんどであるが、女性よりも男性の方が費用を多くかけ、若者よりも壮年者、高齢者となるにしたがい多くなる実情である（図4）。参考までに、3万円未満を2万円、30万円以上を35万円とし、他は階級中央値を用いて平均費用を概算すれば、若者7万円、壮年者8万円、高齢者12万円となる。

旅行は殆どが複数で行われ、一人旅は少ない（図5）。その中で、女性は2人の同伴がピークをなし、男性は2人以上から多人数まで広く分布する。また、このことを反映し、同伴者の続柄は、女性では1/3を友人が占め、次いで職場の同僚の約2割が続く。男性では、職場の同僚、友人、仲間に分散し、合わせて7割を占める。

年齢階層と同伴との関係は、高齢になるほど多人数での旅行であり、仲間、友人との同伴が多い。これに対し、若者は友人または職場の同僚との2人旅が多く、壮年者は高齢者、若者の中間的状況である。

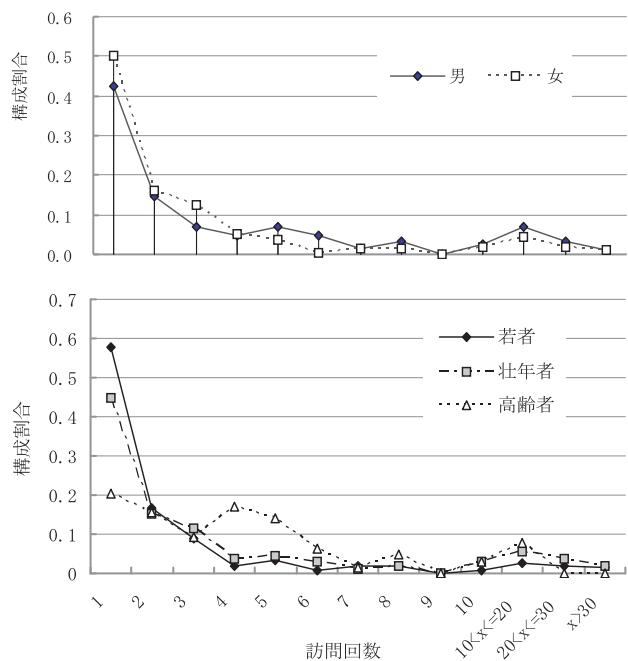


図6 釜山市の訪問回数

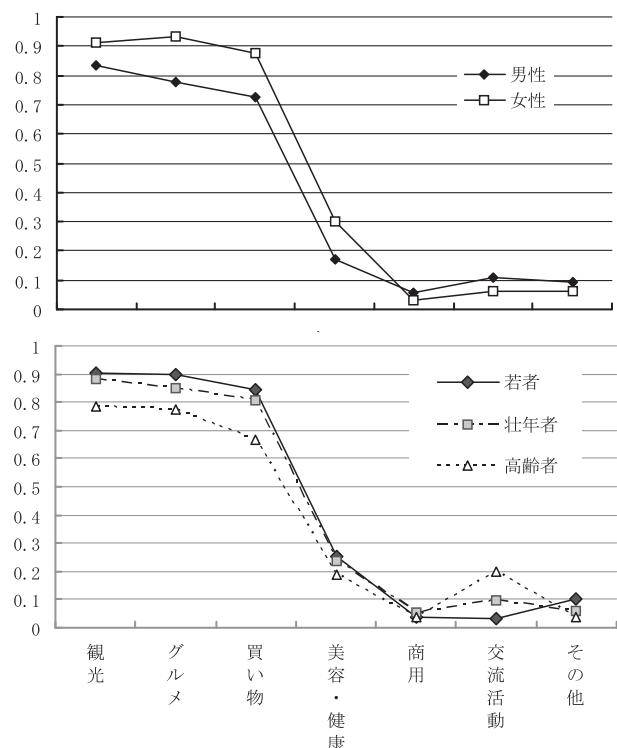


図7 旅行目的

釜山への訪問回数は、男女で特に大きな差違はない（図6）。初めてが4～5割を占め、以下回数が多くなるにしたがいその構成割合が指数的に減少する。年齢階層との関係では、若者、壮年者は

上述に同じである。しかし、高齢者の初めでは2割に過ぎず、2~5回に対し1~2割の間で横ばい的に分布する点が特徴的である。

4.3 体験内容

旅行目的は、性別、年齢階層に関係がなく、観光、グルメ、買い物が主体をなし、先に概観したようにカテゴリー間で互いの相関が高いことが分かる（図7）。その中で、男性よりも女性が、高齢者よりも若者、壮年者の構成割合が10ポイントほど大きい。このことは、こうした世代ほどより多様な旅行目的を持って釜山を訪れていることを意味し、活動的である。また、相違点として、女性の美容・健康が男性よりも、高齢者の歴史文化遺産の回遊が若者や壮年者よりも高いことがあげられる。

訪問地および市内訪問先は、性別、年齢階層別で類似するので、ここでは年齢階層別のみ示せば図8のとおりである。いずれのカテゴリーとも釜山市内が圧倒的であり、また市内の回遊先は南浦洞、西面が主であり、これに海雲台を加えた3地区で殆どを占める。こうした中で、強いて違いを探せば、釜山以外の訪問地として、8~16%程度であるが、各年齢層が慶州を、高齢者、壮年者が大邱を選び訪れていることである。また、回遊先に

関しては、上記3地区以外として、男性は東菜温泉、機張があり、女性は殆どないという事情である。

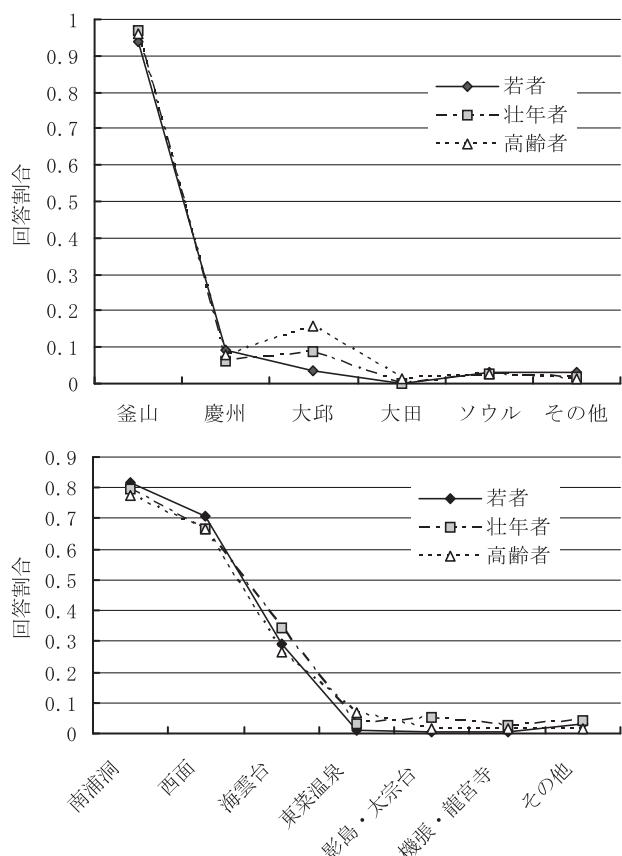


図8 年齢階層別の訪問地と釜山市内訪問先

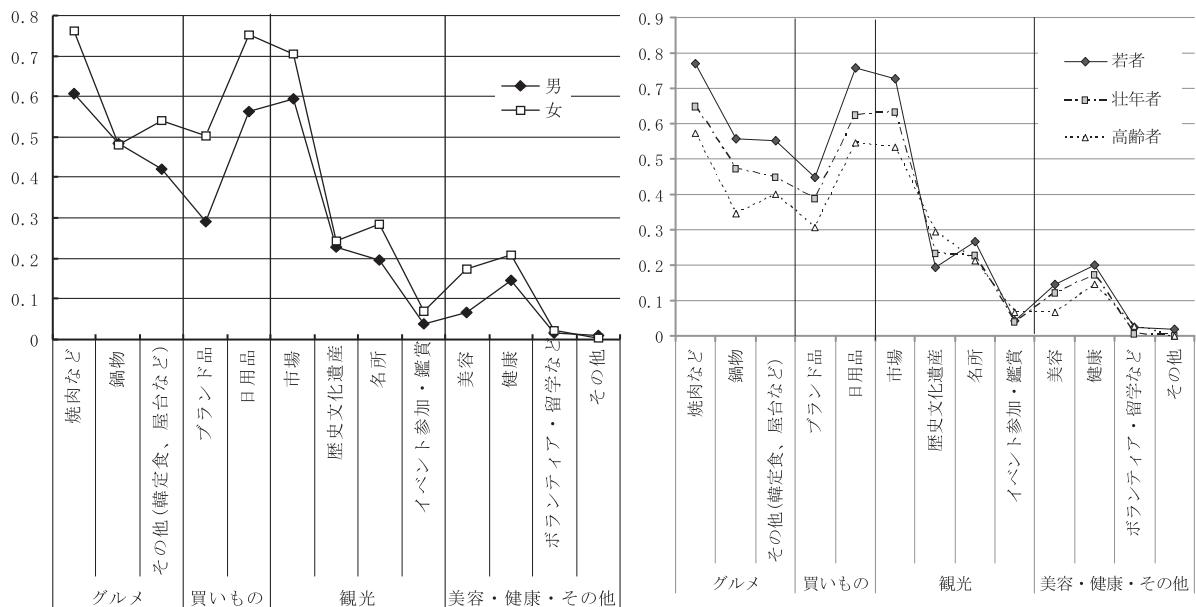


図9 今回の旅行における体験内容

図9は、今回の旅行における体験内容を示す。全体として女性が、また若者がより多くのことを積極的に体験する状況である。その中で、特に多いのはグルメの焼肉、買い物の日用品、観光の市場であり、この点は各カテゴリーとも共通している。そして、これらに続くものがグルメの鍋物、その他と買い物のブランド品である。特に、女性、若者ほどこうした内容に関心が高い。また、それほど多くはないが、美容と健康については女性が男性よりも多くを経験し、高齢者よりも若者、壮年者が多い体験である。

いずれにしても、旅行目的は3つの内容を主と

表4 交通機関の利用率

	高速船	フェリー	航空機
男性	0.81	0.04	0.15
女性	0.92	0.04	0.03
若者	0.92	0.04	0.04
壮年者	0.81	0.04	0.15
高齢者	0.82	0.03	0.16

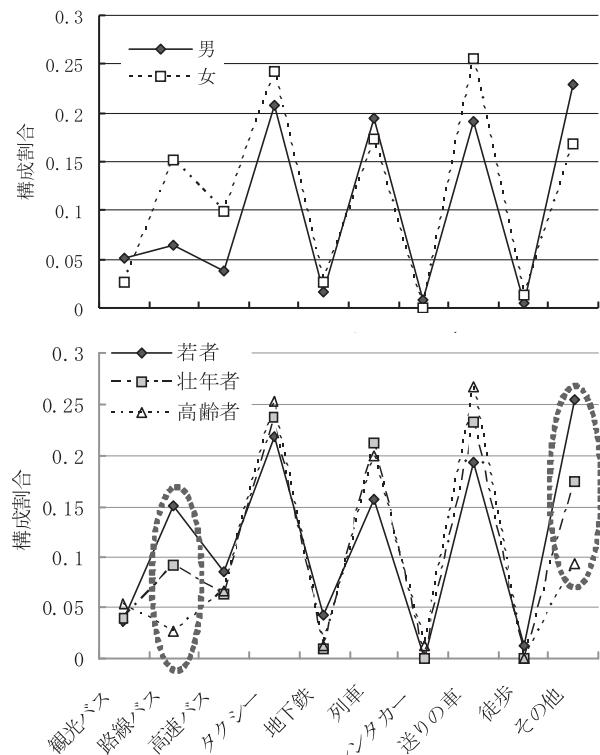


図10 博多港へのアクセス交通

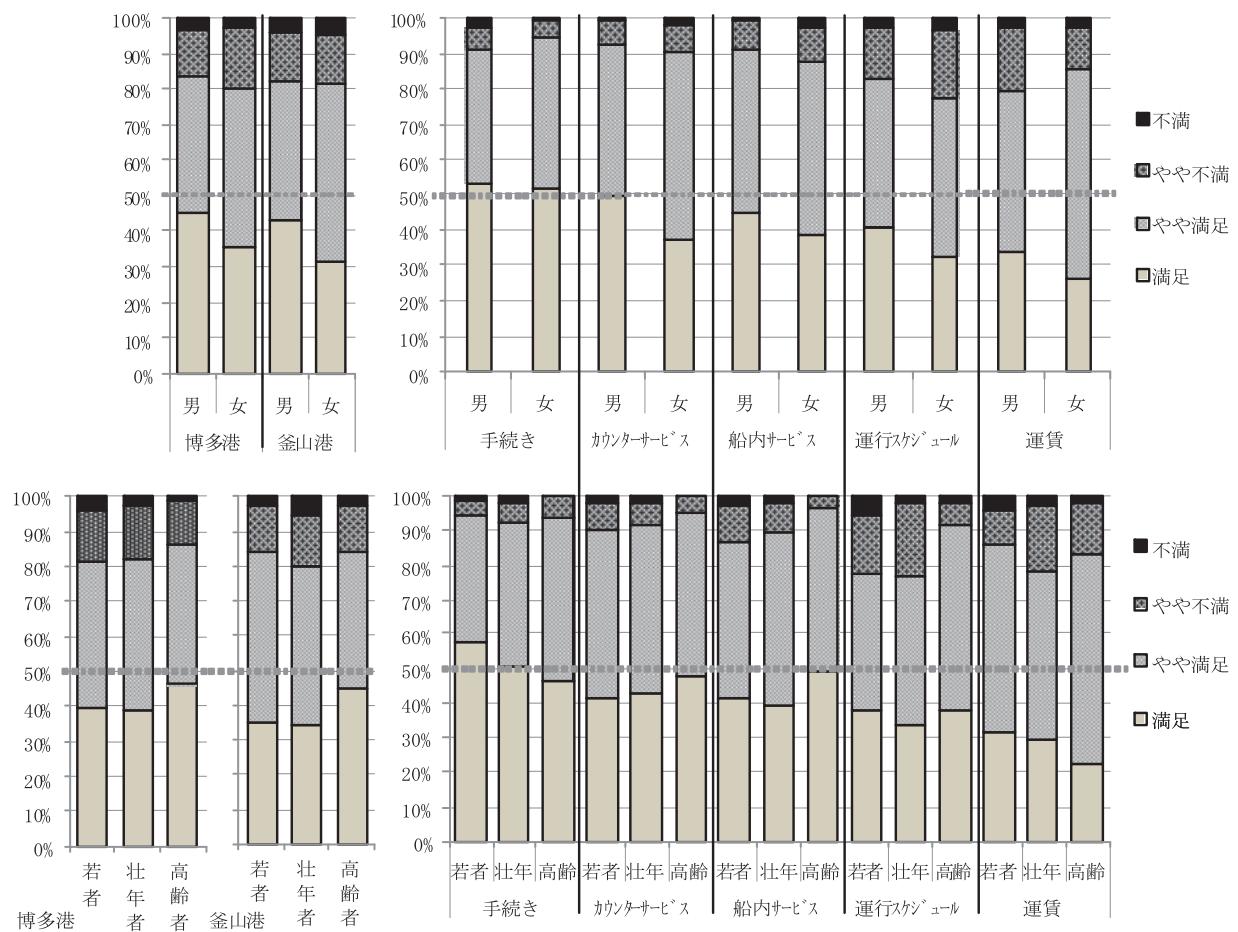


図11 港のターミナル、船舶の設備、サービスに対する満足度

し、その中の訪問地および市内の回遊先は限定的であり、体験内容も限られている。こうした実態のままでは、リピート率が高まるにつれ、やがて飽きが来て日本人の旅行は衰退することも推測される。

4.4 交通手段とその満足意識

福岡・釜山間の交通機関の利用は、高速船が圧倒的であるが、他にフェリー、航空機もあり、競合している。高速船利用者は、高速船により強い関心があり、あるいは旅行を繰り返す中で高速船をよく利用しているものと推察される。その意味では利用機関に対する質問は高速船よりの回答内容になるが、どの程度の度合いで高速船を利用する意識があるか、あるいは利用しているかを質問した。初めての渡航者を除いて、また渡航回数を重みにして、複数回利用した者の利用率としてまとめたものが表4である。

当然ながら、いずれのカテゴリーも高速船の利用意識は強いが、中でも女性と若者では9割が高速船で、残りをフェリーと航空機で分け合う形である。男性、壮年者、高齢者については、高速船80%、航空機15%、フェリー4%であり、女性や若者よりは航空機利用があることが認められる。

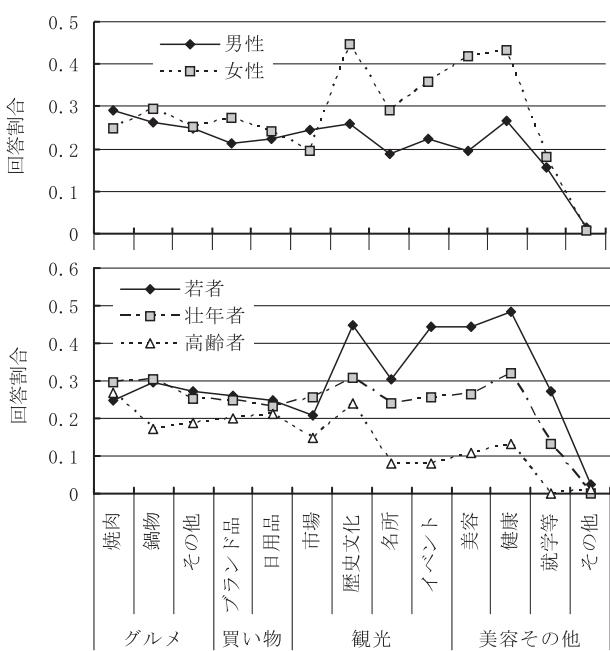


図12 次回以降に体験したい内容

なお、この結果は文献²⁾の輸送実績にもとづく結果とも概ね符合している。

図10は博多港へのアクセス交通をしたものである。基本的には、送りの車、タクシー、列車、その他（主にマイカー）が利用されている。その中で、女性の送りの車、タクシー利用が男性に比して高く、逆にその他が低い。また、路線バス、高速バスの利用についても、女性の方が男性のそれより大きいといえる。

年齢階層との関係では、特にその他および路線バスの利用に関し差違が認められ、いずれも若いほど利用率が高い。一方、送りの車、タクシーはその逆である。

釜山港に着いてからのイグレス交通は、いずれのカテゴリーも観光バスが40～50%を占め、次いでタクシーが20～30%で、これら2者で70～80%と大半である。残りは迎えの車、地下鉄で、各々1割である。

高速船を利用する仕組みの中で、図11は港および船舶のターミナルの設備やサービスについての満足度を調査し、その結果をまとめたものである。

港のターミナルについては、男性に比較して女性の、高齢者に比較して若者および壮年者の満足度が低く、不満が多い。また、全体として満足が半数に満たず、不満とやや不満が約2割りを占めることは、いずれのターミナルもなおも改善の余地が残されていることを意味する。

同図右は船舶の設備、サービスに関する満足度である。乗船までの手続きに関しては約半数が満足と答えているが、それ以外はせいぜい4割が満足と答えているに過ぎない。その中で、運賃は男性よりも女性の、若者よりも高齢者の満足度が低い。

5. 日本人旅行需要に対する対応策について

以上のように、日本人の旅行形態などを性別、年齢階層別の個人属性の違いでみれば、必ずしも同質とはいえない。したがって、今後の旅行需要を考えるにしても、こうした違いを踏まえたきめ細かな対応が求められる。

そこで本章では、前章の日本人に対するアンケート調査結果をヒントに、韓国南部への旅行需要をどのように掘り起こすか、どのように満足度を高めるかについて思いつくところを論ずるものである。

5.1 新たな層の掘り起こしを

新たな需要の掘り起こしの一つとして、釜山航路の利用者が福岡県を中心に比較的狭い範囲に限られていることから、九州新幹線などを活用した需要圏の拡大が必要であるが、この点は文献¹⁾に述べたとおりである。これに加えて、§4.1に述べた、旅行者の個人属性の分布をヒントにすれば次のことがいえる。

すなわち、女性でいえば40歳代を中心とする中年層、男性では20歳代、30歳代の若者を対象とする新たな掘り起しが考えられる。こうした人々が興味を持てる釜山あるいはその周辺旅行の組み立てであり、女性については子供との触れ合いを大切にする家族旅行が、男性については友達や同僚、仲間との旅行がこれまでの需要に追加され

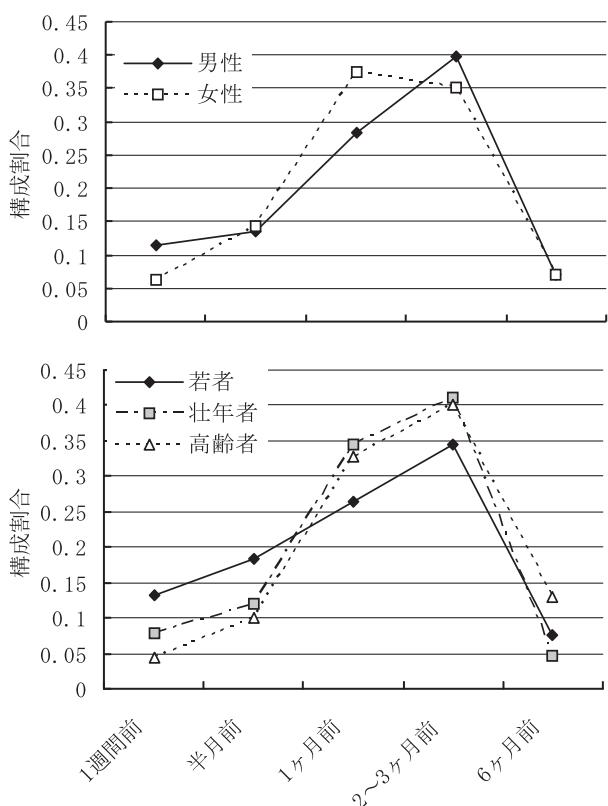


図13 旅行を計画した時期

ることである。

さらに、団塊の世代が60歳代に達した今日の我が国の社会情勢を踏まえれば、60歳代、70歳代を対象にした、手軽な隣国への旅行の魅力をアピールする需要の掘り起しある必要と考えられる。

5.2 リピート訪問への対応を

新たな需要とともに、これまでの旅行者を積極的にリピータ化することも大切である。その方策の一つは、現在の訪問先が釜山市の3地区に限られていることから、韓国南部により範囲を広げ、魅力ある旅を拡大することである。幸いに、韓国南部は世界遺産を多く抱え、また九州との関係が深く、百濟の遺跡、遣唐使や朝鮮通信使の道、秀吉の朝鮮出兵、陶磁器の伝来など日本人にとって興味ある資源やテーマが多い。これらに対して、まずは高齢者を対象に多様な旅を企画し売り込むことである。

すなわち、他の年齢層に比べれば、高齢者は、時間的に余裕があり、費用も多くかけることができ、歴史文化遺産にも興味がある。あるいは、初めての釜山訪問は2割に過ぎず、大半が複数回訪問の段階にある。これらを踏まえれば、友人や仲

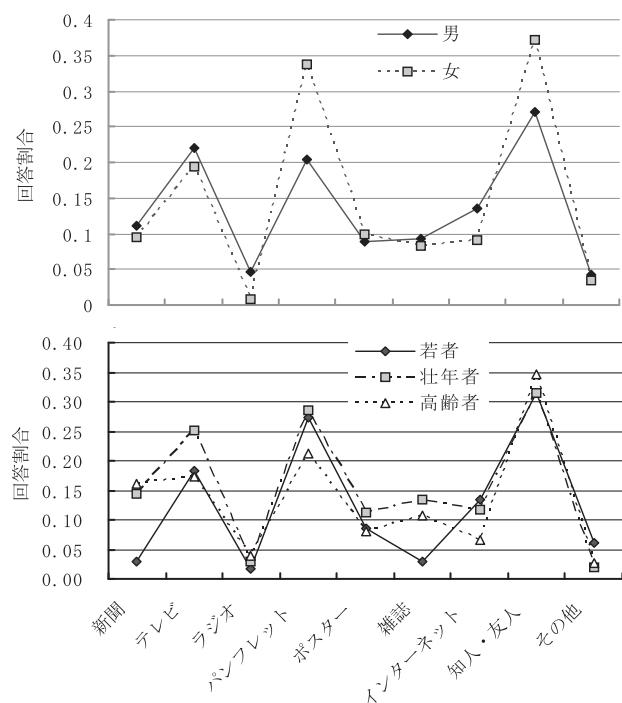


図14 高速船の情報入手先

間とともに、日本人に身近な目玉をもつ新たな旅を可能にする企画は十分検討するに値しよう。

いま一つの方策は、これまでの釜山訪問はグルメ、買い物、市内観光によっていたが、そうした内容に加えて新たな内容の魅力を追加することである。図12は、次回に体験したい内容の質問結果を示す。これと、図9の今回の体験内容とを対比すれば、今回の内容を再度体験するというよりも、それ以外の体験を期待する回答の比率が多いことが分かる。この傾向は、女性、若者に顕著であり、歴史文化遺産を巡る観光と、健康、美容、イベントへの参加といった日常的な訪問内容が考えられる。

5.3 戦術的な旅行情報の提供を

韓国訪問者が、その旅行計画を立案する時期は、個人属性には関係なく、その大半が1~3か月前であり、半月前や1週間前といった直前の計画は少ない(図13)。若者の6割が、壮年者、高齢者の3/4がそうした計画状況である。

また、高速船の情報を何によって得たかを調査した結果が図14である。知人・友人、パンフレット、テレビが3大媒体であり、インターネット、新聞、ポスター、雑誌がこれらに続く。この高速船情報の入手は、旅行情報全般にも当てはまるものと推察する。

さらに、各カテゴリーともその2/3以上の旅行者が旅行会社による手配を利用している。

上述のことを踏まえれば、旅行内容が日常化しつつあるとはいえ、旅行会社からの韓国旅行関連情報の提供は有益である。2、3か月前から、知人・友人、パンフレット、テレビの3大媒体を主にして展開することが、現実的戦術として望まれる。その上で、これに合わせて、インターネット、新聞、ポスター、雑誌を適切に活用することである。中でも、インターネットは今後の情報媒体として大きく伸びるものと考えられる。まずは若者や壮年者、男性をターゲットにしたインターネットによる情報提供の推進が有効であろう。

5.4 交通施設、交通サービスの改善を

博多、釜山間では、航空機やフェリーに比して

高速船利用が圧倒的であり、また、高速船利用の複数回旅行における高速船選択率は大きい(§4.4)。これは、高速船が、端末交通も含めた旅行時間の上で航空機に比しそん色がないこと、交通費用が割安であることによる。高速船利用を維持するには、この交通時間、交通費用上の特色を保持することはいうまでもないが、それに加えて、交通機関選択の上ではその快適さが問題になる。

前章に述べるように、港にても、船舶にしても、満足と答えた者の割合は、手続き関係を除けば半分以下である。したがって、十分な顧客満足状況に達しているとはいはず、改善の余地がある。

博多港については、ターミナルの設備、レイアウト、デザイン性、周辺環境のいずれを取っても問題が指摘できる。また、アクセスの上で、女性や若者の路線バス利用がみられるが、その利便性の向上がより一層求められる。

船舶については、個人属性いずれにしても不満が多いのは運賃と運行スケジュールであるが、これらは他交通機関との相対的な関係によるところである。あるいは、船舶の設備やサービスについても、航空機やフェリーとの競合であり、また自動車の快適さ、手軽さに慣れた旅行者の意識があることに注意が必要である。たとえば、座席一つとっても、人々が日頃経験する航空機や新幹線、マイカーとの落差がないことなどである。これらを踏まえて、より快適で、利便性がある経済的な高速船となる努力が大切と考える。

6. 結語

福岡・釜山間の高速船における日本人の利用特性を性別、年齢階層別にアンケート調査にもとづいて分析し、詳細に論じた。その主な結果を要約すれば次のとおりである。

- (1) 男性旅行者は、50歳代をピークにした年齢構成分布であり、1泊2日、または2泊3日の旅行で、職場の同僚、友人、仲間による少人数または多人数の旅行である。これに対し女性旅行者は、20歳代と50歳代が多く、旅行日数は男性に変わりないが、少人数で、友人と旅行が

多いという特色をもつ。

(2) 年齢階層別にみれば、若者は友人や同僚との少人数旅行で、初めてが多く、高齢者は仲間や友人との多数の旅行で、リピータが多い。壮年者は両者の中間である。

(3) 個人属性により旅行形態に違いはあるが、旅行目的や訪問先、体験といった旅行内容は、定量的にはともかく定性的には大きな差はない。性別、年齢階層別に関係なく、ほとんどが釜山市内で、南浦洞、西面、海雲台の3か所の訪問に限られている。また体験内容も、グルメの焼肉、買い物の日用品、観光の市場の3項目に集中している。

こうした旅行実態を踏まえれば、既にリピート時代に入った日本人の韓国南部への旅行は、このまま放置すれば衰退することが懸念される。そこで、需要を掘り起こす策はないかを、アンケートの成果から見えるものを著者なりに考察し、次の5点を提言した。

(1) 旅行者の掘り起こしとして、40歳代の女性や男性の若者をより積極的にターゲットに加えることが考えられる。

(2) リピート時代を踏まえた旅の提言として、韓国南部一帯の観光地および観光資源の売り込みと、焼肉、日用品、市場の3項目以外の日本人に適した体験内容（美容、健康、イベントへの参加）の充実を図ることが考えられる。

(3) 旅行情報を、1～3か月前に、口コミ、パンフレット、テレビ、加えてインターネットを活用して戦術的に提供することが望まれる。

(4) 港湾、船舶の設備やサービスについて必ずしも十分な満足状態になら、一層の改善が求められる。

(5) 博多港に関し路線バスを活用したアクセス交通の充実が求められる。

九州の拠点都市福岡と韓国南部の拠点都市釜山は、わずか200kmの位置に面し、国際的なツイン都市をなす。したがって、観光的な交流を活発化させつつ、日常的交流の促進を図ることが、アジアのゲートウェイを目指す福岡の重要な国際戦略

の1つになる。その意味で、陰りが見える日本人の韓国南部への旅行を活性化する手立てはないかを考え論じた。

つまり、2004年には日本人による韓流ブームがあり、その後に韓国人による日流ブームがあった。しかし、こうしたブームは長続きするものでない。事実、韓流ブームは2年ほどで終焉し、日流ブームもウォン安の影響を受け韓国人旅行客の需要が半減したが、こうした困難を克服するためにも、福岡・釜山間の交流連携が本物志向、日常性志向のもとに地道に促進し定着させることを期待している。そしてこの点では、実態に即したきめ細かな対応策が求められ、本文がそうした施策の推進の一助に資することができればと願うものである。

参考文献

- 1) 横木武、野口誠、小牧重巳：博多・釜山間高速船利用者の旅行形態と利用意志に関する日本人と韓国人の比較分析－福岡・釜山日常交流圏の形成に関する研究II－、都市政策研究、第7号、2009.
- 2) 横木武、野口誠、小牧重巳：博多・釜山間における国際船舶利用客の変動構造について－福岡・釜山日常交流圏の形成に関する研究I－、都市政策研究、第6号、2008.