

第2章 ドルフィン号利用韓国人観光客の観光行動

宗 近 孝 憲

1. ドルフィン号について（本稿の目的）

02年度に就航開始したドルフィン号は、小倉と釜山・蔚山を3時間20分程度で結んでいる高速船である。

運営しているのは関門汽船（本社・北九州市。韓国側の運営会社は武星フェリー）。いまのところ、一隻の船舶を使い回す形で運航していて、毎日1便、小倉－釜山もしくは小倉－蔚山のどちらかに就航する、というのが基本的運行形態である。小倉の乗り場はJR小倉駅新幹線口から徒歩5分と至近距離の砂津埠頭（乗客ターミナルは北九州国際会議場内）にあり、ビートル号等が就航している博多港国際ターミナルに比べ立地条件に恵まれている。

ドルフィン号就航の経緯を振り返っておくと、02年4月に小倉－蔚山便として運航開始したが、船の揺れを改善する修理のため同年12月に一時運休した。03年3月に復活し、翌4月には釜山便も就航開始した。復活後の乗客数は年間2万人ペースといったところであり、乗客の日本人・韓国人比率はおおよそ6：4である。韓国側の港別に見ると、蔚山便は苦戦中だが、釜山便が好調

であり、全体の乗客数は漸増傾向にある。北九州市唯一の国際定期旅客航路として次第に認知度も高まっているようで、これからが期待できる航路である。

本稿は、アンケート調査により、このドルフィン号を利用する韓国人の観光行動の実態を調査したものである。



ドルフィン号→



2. ドルフィン号利用韓国人客アンケート結果

(1) アンケート概要

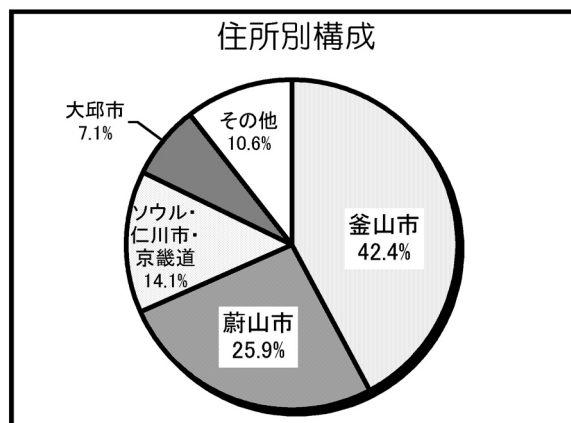
03年7～8月にかけて、小倉港国際ターミナルにおいて、ドルフィン号利用韓国人客（つまり日本から帰国する直前の韓国人客）に、今回の日本旅行の行動内容や日本旅行に対する意識などに関するアンケート調査を実施した。アンケート手法としては、ターミナルロビーにおいて韓国人乗客にアンケート調査票に回答を記入してもらい、その場で回収する形をとった。有効回収数は91サンプルであった。

(2) 属性

●住所

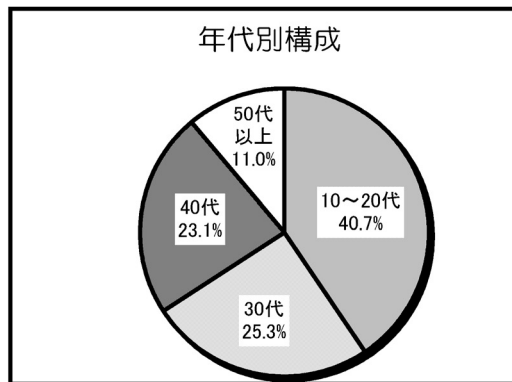
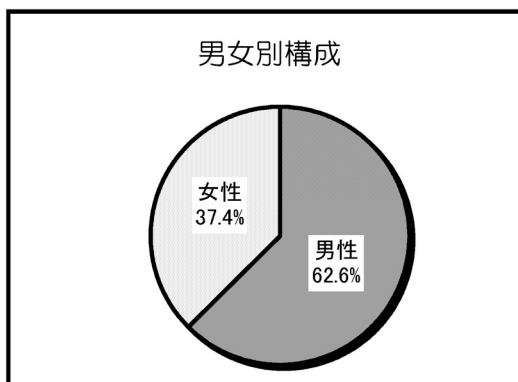
ドルフィン号利用者（ここでは、本アンケートの回答者を指す。以下同じ）の住所地を見ると、ドルフィン号寄港地である釜山市の住民が42%、もう一方の寄港地である蔚山市の住民が26%であった。

また、首都圏であるソウル・仁川方面の住民は14%であった。04年4月には韓国で新幹線が部分開通し、ソウル―釜山間の所要時間が大幅に縮減されるわけだが、このことが、首都圏からの利用者増加にどのように影響するのか、注目されるところである。



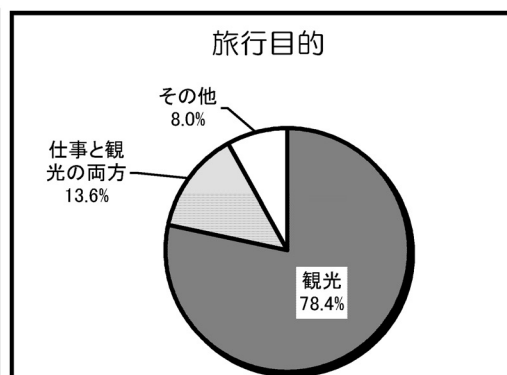
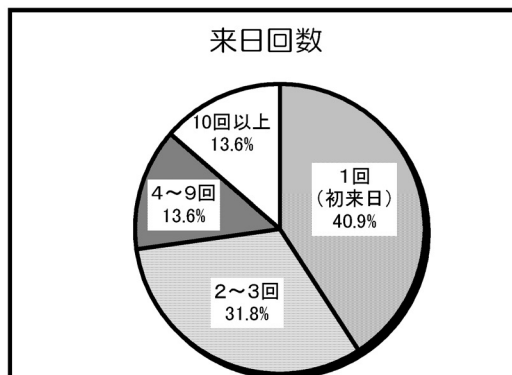
●性別、年代

男女別および年代別は下図の通りであった。10～20代が4割を占めるなど、ドルフィン号の利用者は、比較的若い年代の者が多い。

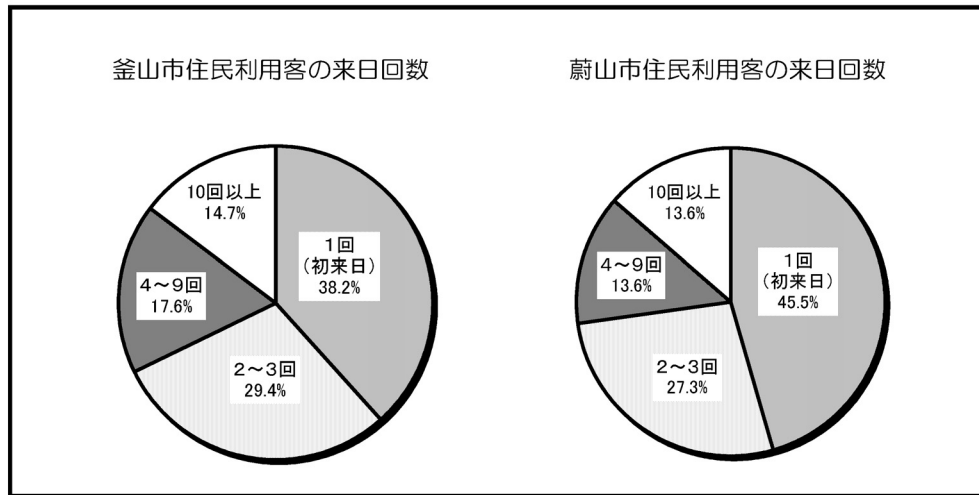


●日本への訪問回数

日本への訪問回数では、初来日の者が4割であり、3回以下の者が7割を占めている。しょっちゅう（例えば10回以上）日本に来ている者がそれほど多くないのは、ドルフィン号利用者の8割近く（78%）が「観光」目的の来日客であり（これに「仕事と観光の両方」を加えると92%となる）、しかも先ほどみたように若い観光客が中心だからであろう。



この来日回数を利用客の住所地別に見ると、このたび初めて国際旅客航路が出来た蔚山市民では初来日が46%と半数近くを占めており（かねてより複数の旅客航路を有している釜山市民の場合は38%）、ドルフィン号開設が新たに蔚山市民の来日観光を掘り起こしていることが窺える。

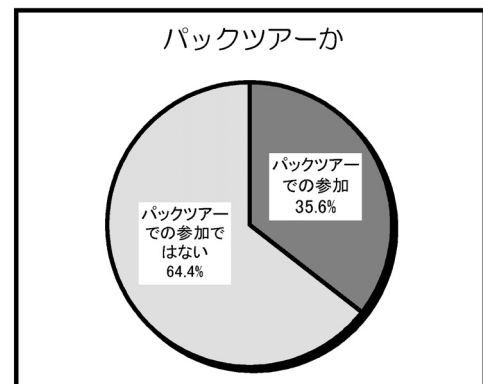


(3) 旅行形態

●パッキングツアーか

ドルフィン号利用客の36%は、今回パッキングツアーに参加して来日している。

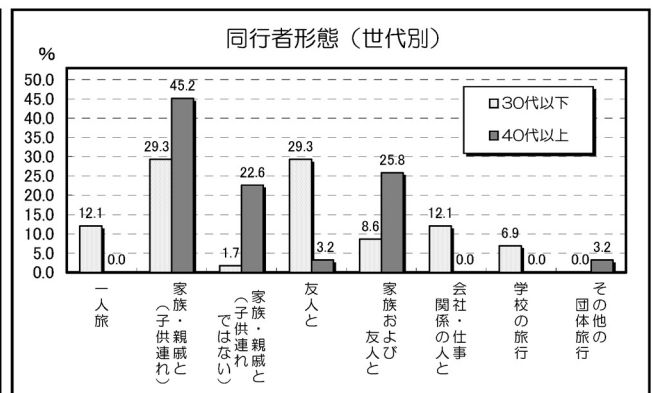
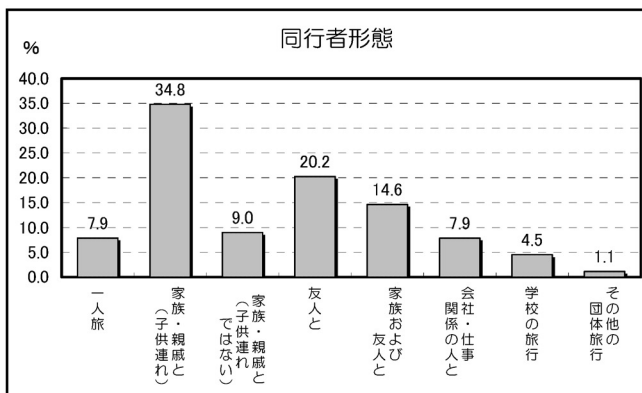
なお、パッキングツアーの平均随行人数は34.2人だった。また、パッキング利用者の平均パッキング代金は42.7万ウォンであった。



●同行者形態

同行者の形態では、家族・親戚連れが多く、全体の43%（子供連れ有無の合算値）を占めている。

これを世代別に見ると、30代以下の若い世代では友人同士の旅行の割合が3割近くに増え、一人旅も12%いる。一方40代以上の層では、子供連れの旅行者が45%に達している。



●旅行人数

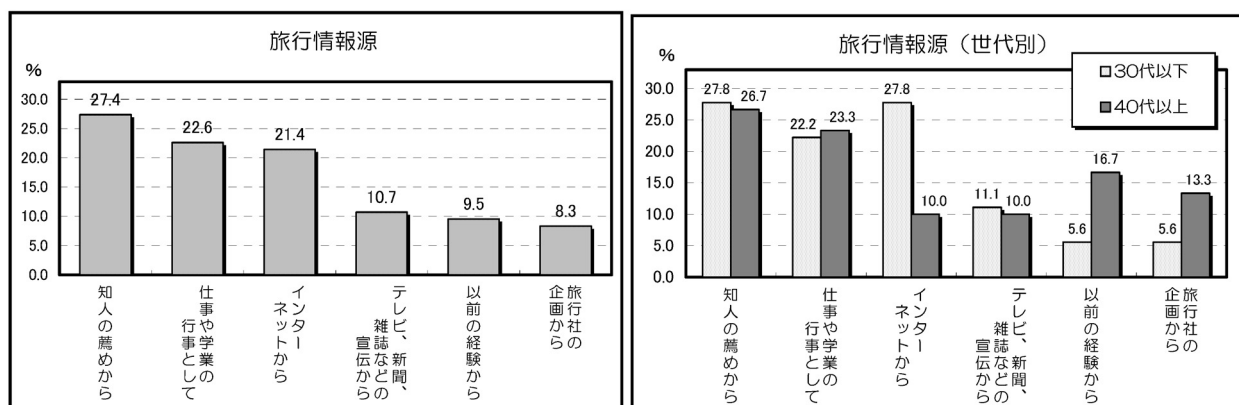
旅行人数は、平均6.6人であった。これを旅行形態別に見ると、一人旅は当然1.0人だが、友人連れの場合も、2.3人と二人連れの小旅行がほとんどとなっている。家族連れは3人前後で、家族に友人も交えた場合は6人前後の旅行形態となる。また、会社その他のいわゆる団体旅行の場合は、20～30人程度の旅行が平均的な姿となっている。

平均旅行人数

	平均旅行人数
全体平均	6.6
一人旅	1.0
家族・親戚と (子供連れ)	3.5
家族・親戚と (子供連れではない)	2.6
友人と	2.3
家族及び友人と	5.7
会社・仕事関係の人と	26.7
学校の旅行	22.5
その他の団体旅行	29.0

●旅行情報源

今回旅行するにあたっての旅行情報源をたずねたところ、「テレビ、新聞、雑誌などの宣伝から」が11%なのに対して、「知人の薦めから」が27%に達しており、メディアよりも口コミの影響力が大きいことがうかがえる。また、インターネットが情報源という者も21%に達し、特に30代以下の若い世代では28%と大きな情報源となっている。



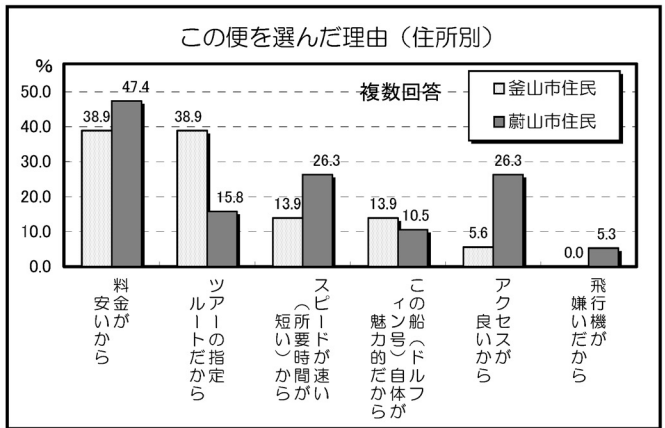
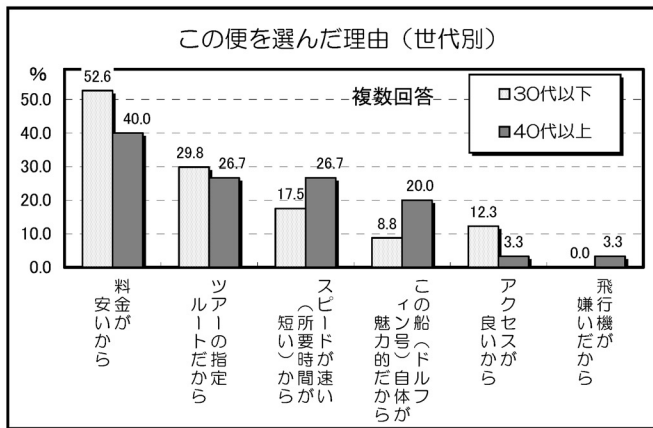
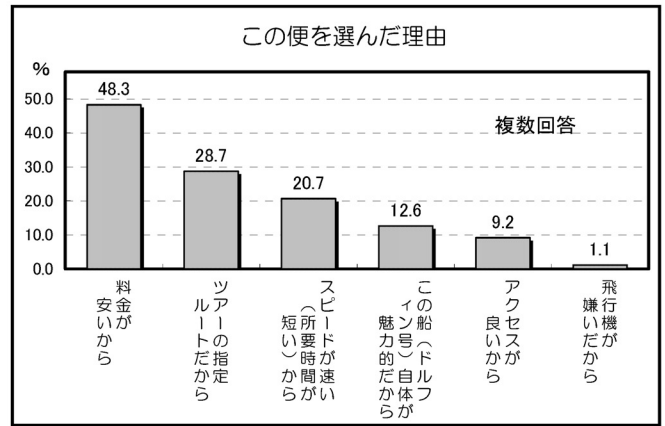
●渡航路

本アンケートの対象は、出航（帰国）前のドルフィン号利用韓国人客であるから、今回の日本旅行における復路の国際交通手段は全員ドルフィン号である。この便を選んだ理由（複数回答）については、「料金が安いから」との回答が48%となり、その高さが際立っている。

たしかに、ドルフィン号はビートルよりも正規料金が若干安いし、平日回数券を使えば片道6,000円という格安さが受けているのだろう。

この「料金が安いから」という理由については、30代以下の若い世代では53%と半数以上が理由に挙げている。

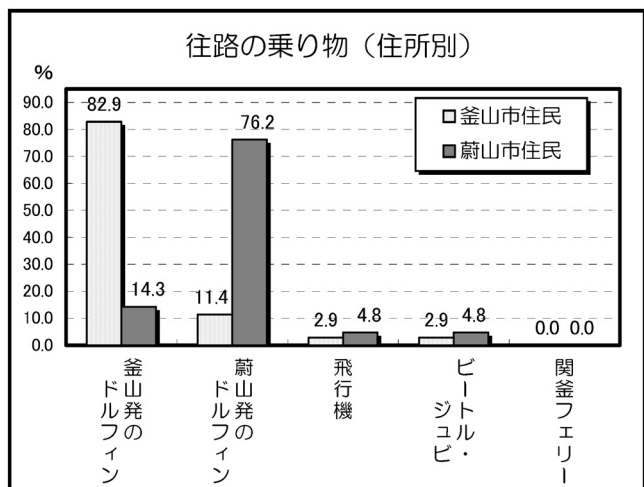
利用客の住所地別に見ると、蔚山市住民では「アクセスが良いから」との理由も26%に達しており、市内唯一の国際旅客航路が重宝がられていることをうかがわせている。



ちなみに、往路の乗り物については、92%とほとんどの利用客がドルフィン号を利用して入国している。つまり、ドルフィン号で小倉に入国し、ドルフィン号で小倉から出国するパターンの利用客がほとんどを占めている。往路で違う“足”を使う客が少ないのには、割安な往復乗船券を使って旅をする客が多いことも一因ではないかと思われる。

なお、利用客の住所別にこれをみると、釜山市住民、蔚山市住民ともに、地元の港から出国して地元の港に入国するパターンが圧倒的に多く、それぞれ8割前後を占めている。

また、同じ関門地域には下関市に関釜フェリー航路があるが、往路が関釜フェリーで復路がドルフィン号というパターンは皆無であった。むしろ、関門地域でなく博多港を拠点としながらもドルフィン号と同様の日中走る高速船であるビートル/ジュビ号の利用者が若干みられる。夜間に移動して(船中泊して)旅行するのと、日中短時間に移動して旅行するのとでは、鉄道で言うと、寝台列車が好きか新幹線が好きかの違いのような区別があり、乗客の嗜好が異なるようである。結果的に、関釜フェリーとドルフィン号とは、ある種の棲み分け関係が出来ているようである。

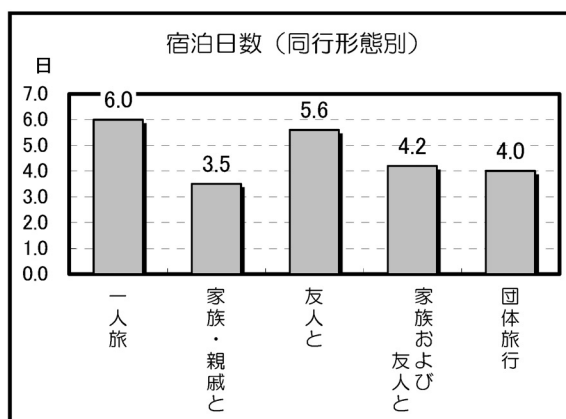


(4) 日本での旅行内容

●宿泊日数

ドルフィン号利用客の今回の旅行における宿泊日数は、平均4.2泊となっている。

これを同行形態別に見ると、一人旅や友人との旅（前述のように、多くの場合二人連れ）の場合は、宿泊日数が6日前後に伸びている。彼らは世代別では前述のように若い世代に属しており、バックパッカーなど、気ままに、安く、比較的長期の日本滞在を楽しむ層もいるようである。



●旅行費用

ドルフィン号利用客の一人当たり旅行費用は58.8万ウォンであった。この金額は、年代別にはさほどの差はないが、男女別では女性の方が男性よりもお金を使っており、6万ウォン近くの開きがある。

なお、渡航費の支払いはもちろん、日本での宿泊費なども事前に支払って渡航するケースも少なくないため、一人当たり旅行費用のうち日本国内で落とした額は全体で2万7千円程度にとどまっている。これも年代別ではさほど差はないが、男女別では6千円程度女性が多く使っている。この6千円が先ほどの男女別旅行費用の差6万ウォンにほぼ一致するから、つまり、一人当たり旅行費用の男女別の差は、女性の方が日本国内で（日本に来てからの現場で）よりお金を使っていることによっている。

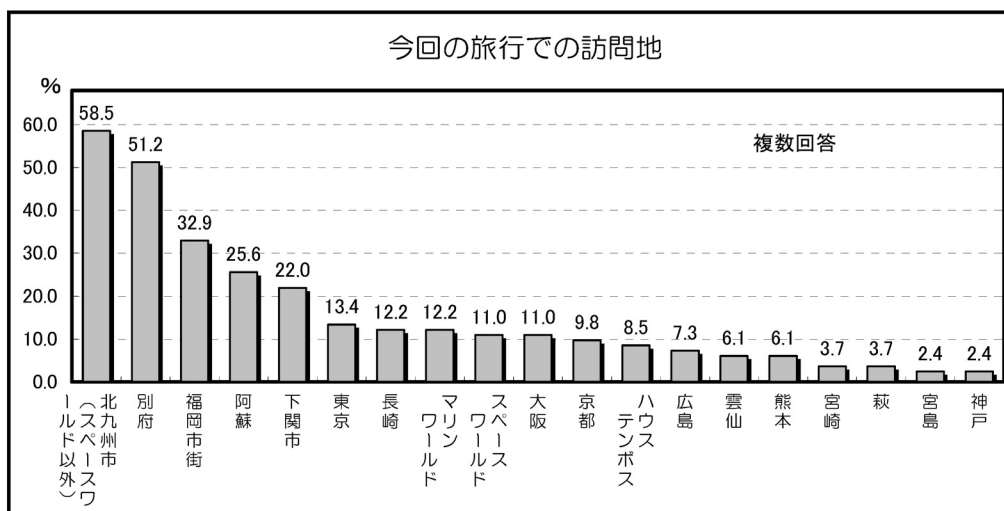
いずれにしても、前述したように平均宿泊日数が4.2日と比較的長い割には、日本人宿泊観光客一般に比べれば、韓国人旅行者が訪問地域に落とすお金は小額となるようだ。

一人当たり旅行費用

	一人当たり旅行費用 (万ウォン)	うち日本国内旅行費用 (千円)
全体平均	58.8	27.2
男性	56.7	29.4
女性	62.1	23.4
30代以下	57.3	26.3
40代以上	61.4	29.0

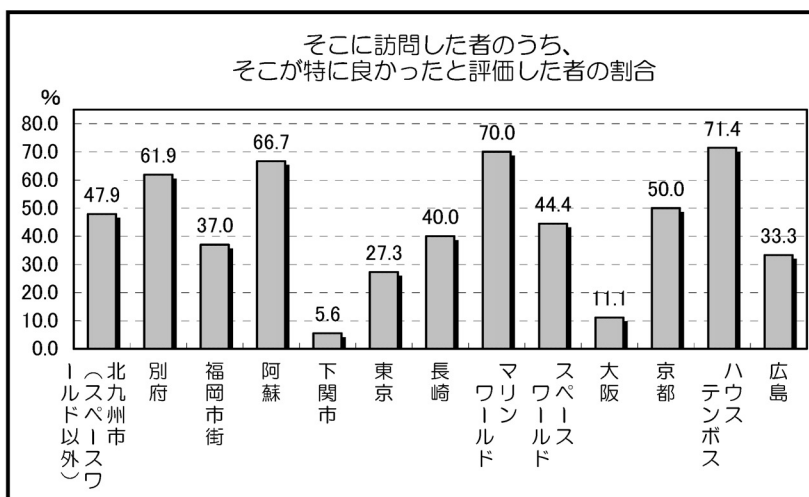
●訪問地

今回の旅行での訪問地（複数回答）は下図の通りとなっている。地元関門地域以外では、別府を訪問した者が51%と過半数に達し、突出して多くなっている。そのほか上位の訪問地を総合すると、観光ルートとしては、小倉→別府→阿蘇→福岡市街→小倉 というパターンが最も標準的であるようだ。そして場合によってはこのルートの中に、長崎やハウステンボス、あるいはマリンワールドなどがからんできているものと思われる。なお、ドルフィン号を利用しつつも東京、京都、大阪などを訪問している者も、それぞれの地域別に1割程度存在している。



そこに訪問した者のうち、そこが特に良かったと評価した者の割合を示したのが下図である。100%なら訪問した者全員が評価したことに、0%なら訪問した者のうち1人も評価しなかったことになる。これをみると、訪問割合の高い別府や阿蘇は、相対的に訪問者の評価も高い。それに比べると、地元関門地域の評価のされ方はやや見劣りする。たまたま訪問しただけ、という面が強いのかもしれない。

また、訪問割合はさほど高くないものの、マリンワールドやハウステンボスについては、訪問してみたものの評価はかなり高くなっている。



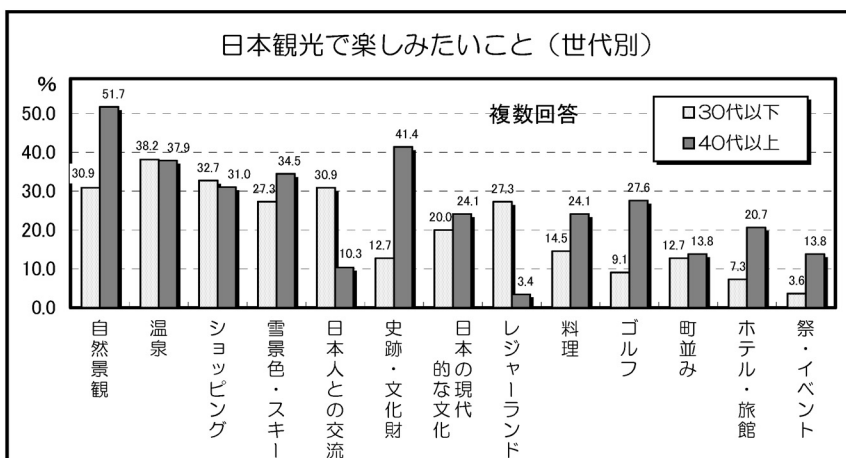
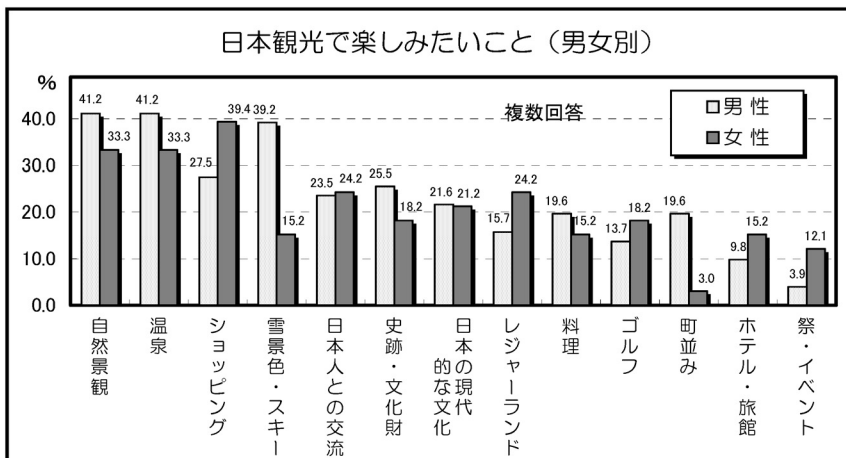
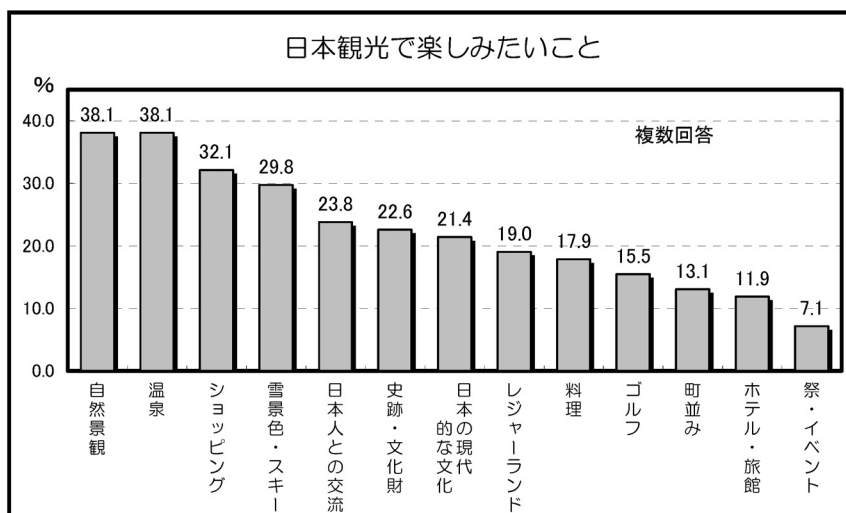
(5) 日本観光に対する意識

●日本の観光で楽しみたいこと

日本の観光で楽しみたいこと（複数回答）としては、「自然景観」と「温泉」が双璧であった。自然景観といえば阿蘇、温泉といえば別府、と考えれば、ドルフィン号利用客の訪問地では別府が非常に多く、阿蘇も上位に位置していることもうなずける。また、第3位が「ショッピング」となっているが、訪問地の中で福岡市街が上位に来ている（前述したように標準的な観光ルートに福岡市街が入っていることが推測される）のも、ショッピングの楽しみのためのようである。

これを世代別に見ると、40代以上の世代では、「自然景観」が5割以上に達して38%の「温泉」を大きく上回り、第2位には「史跡・文化財」が入っている。中高年層の日本観光は、日本の自然や歴史・文化に接する事が楽しみようである。また、「ゴルフ」についても、これを楽しみとしているのは40才代以上が中心となっている。

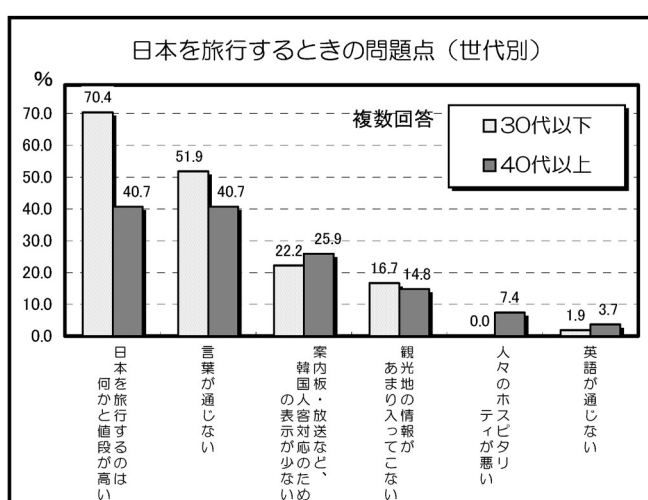
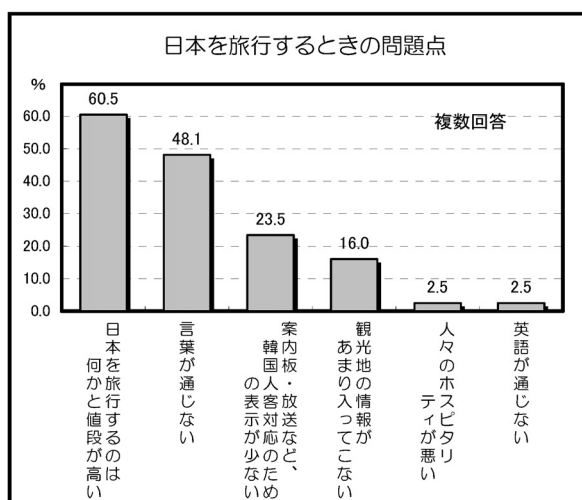
一方30代以下の若い世代で中高年層と比べて特徴的なのは、「日本人との交流」や「レジャーランド」を楽しむとする者も多いということである。このことは、日本の自然や歴史・文化に接することを大きな楽しみとしつつも「日本人との交流」をさほど楽しみに思わない中高年層と非常に対照的であり、世代間で日本に対するまなざしの違いを感じさせる。なお、「温泉」については、世代に関係なく日本観光における大きな楽しみの一つとなっている。



また男女別に見て特徴的なのは、スキーを楽しみたいのは男性中心であることに加え、女性の方がショッピングを楽しみとする割合が高いことである。このことは、さきほどみた、男性よりも女性の方が日本国内でお金を落とす額が多いことに関連しているのだろう。

●日本を旅行するときの問題点

日本を旅行するときの問題点（複数回答）については、「日本を旅行するのは何かと値段が高い」が6割（30代以下の層に限れば7割）に達し、続いて「言葉が通じない」が5割程度挙げられている。この2つが問題点として突出している。韓国人観光客を増やそうとするなら、韓国人向け案内表示やホスピタリティなどの面で不十分な面もあると思われるが、それよりもまずは、韓国人向けの価格設定を工夫することなどの方が急がれるようだ。



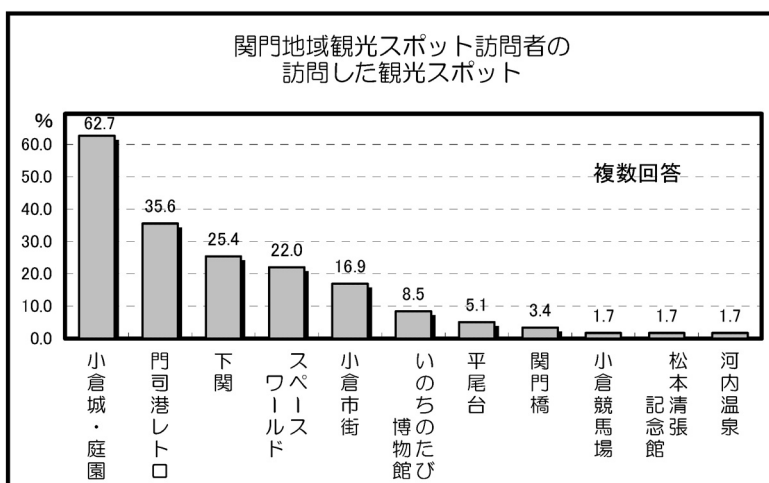
(6) 関門地域への観光について

●関門地域で訪問した観光スポット

ドルフィン号利用客のうち、北九州市あるいは下関市（以下関門地域）の観光スポットを訪問した者は全体の7割（71.4%）であった。

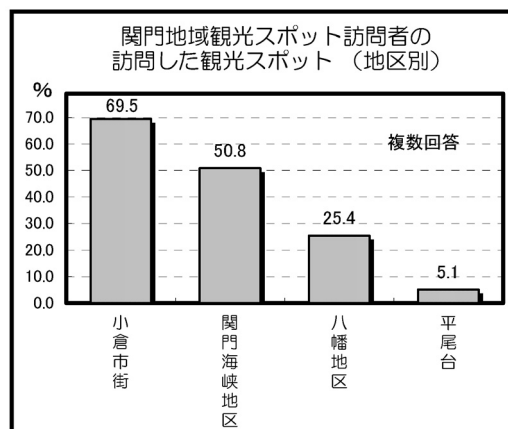
訪問した者の訪問スポット（複数回答）を見ると、小倉城・庭園の訪問が関門地域観光スポット訪問者の63%に達しており、この、小倉城・庭園訪問実績の高さが、ドルフィン号利用客全体の関門観光スポット訪問比率を高めることに貢献している。

小倉城・庭園は、ドルフィン号乗り場から比較的近距離にある。そしてここは、曲がりなりにも日本の近世建造物のスタイルに接することができる場所でもある。そのようなことから、ここはドルフィン号乗船の直前、直後などに（特に小倉泊の場合）、時間調整その他で訪問



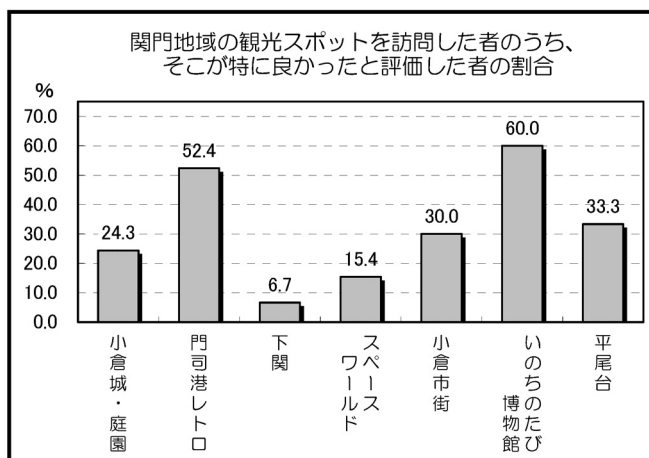
するのに格好のスポットとなっているものと思われる。

なお、訪問スポットの回答パターンを小倉市街（小倉城等も含む）、関門海峡地域（門司港レトロ、下関など）、八幡地区（スペースワールド、いのちのたび博物館など）、平尾台の4区分に集約してみると、小倉市街7割、関門海峡地区5割、八幡地区2.5割、などとなっている。



●関門地域観光スポットの評価

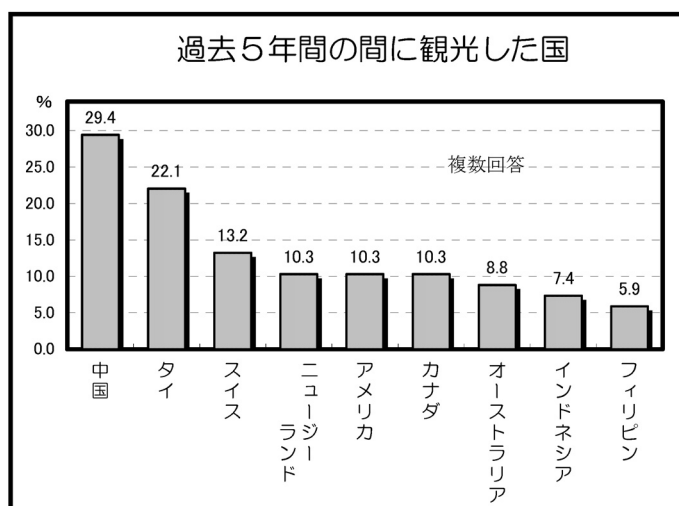
訪問した関門地域の観光スポットのうち、そこが特に良かったと評価した者の割合を示したのが右図である。訪問割合第2位の門司港レトロの評価が高いのが目立つ。また、訪問割合はさほど高くないものの、いのちのたび博物館については、訪問してみたの評価はかなり高くなっている。一方、突出して訪問割合が高い（ドルフィン乗船前にここのみ訪れて関門地域の観光スポットを訪問したとする者も少なくないのではないと思われる）小倉城・庭園については、関門地域国際観光の目玉とするにはやや物足りない評価結果となっている。



(7) 日本以外の国際観光

過去5年の間に観光した国（調査対象者の性質上、日本は100%になるので除外）をみると、中国が3割を占めて最も多く、続いてタイの2割となっている。

韓国人観光客の日本へのインバウンドを望む場合、最大の競合国は中国であり、続いてタイということになる。



3. 今後の展望

(1) 関門地域における国際観光地化の課題

●観光滞在コストの縮減

今回のアンケートで日本観光の最大の問題点として値段の高さが挙げられていたが、中国はその点国内滞在する費用が日本より格段に安い（この点については、第2位のタイについても同様だろう）。今後東アジアにおいて大交流時代が始まったとき、日本や関門地域における滞在コストの問題改善は、中国、タイなどと観光客誘致競争をする上で大きな課題となるだろう。

これに関しては、例えば「関門ウェルカムカード」のようなものの発行も一案であろう。既に北九州や瀬戸内でウェルカムカードが発行された実績はあるが、この種のものは「関門」という一つの明確な観光地イメージで発行されるべきだし、また、現地に到着してから入手できるのでは全く以って手遅れであり（既にホテル等々の契約は済んでいる）、韓国で旅行を計画する段階で入手できるようなものでありたい。そして、こういった展開は相手国内において十分にPRすべきであろう。

●関門ならではの魅力

もちろん、中国・タイなどと滞在コストのみで競争するのは限界がある。一方で、（中国でなく、タイでもなく）日本ならではの、あるいは関門地域ならではの旅行の醍醐味が味わえる強みを明確にし、アピールしていく必要もあるだろう。その展開を具体的に考えるとき、今回のアンケート結果も参考データの一つになるはずである。

なお、アンケート結果を見るとドルフィン号利用韓国人観光客は門司港レトロには観光しても、下関側に渡る人々はそれほど多くないようである。そこで、海底の人道を渡るといった珍しい体験が出来ることのアピール、あるいは海峡ロープウエーの整備による目玉づくり、などの展開が求められる。火の山まで行けば、唐戸ウォーターフロント方面だけでなく、長府地区にも足が伸びやすくなる。いずれにしても、関門海峡をまたいで観光することは、関門地域観光の魅力アップにおいて重要な要素となるはずである。

●蔚山観光客の増加のために

現在のドルフィン号では、蔚山便の乗客数が不振のようである。蔚山は人口110万人を擁する若々しい都市であり、市内アクセスの良い地へのターミナル移転もいま少し先のこととなる。いずれは日本観光する蔚山都市圏住民も増加すると思われるが、当面の航路活性化策が必要である。

ところで、蔚山は自動車工場など各種大工場の産業観光の面白さを持つ。一方北九州市も鉄鋼など各種の産業観光が盛んである。両者を国際的産業観光ゾーンとして一体的にアピールすることができれば（うまいことに、両都市に立地する工場の業種は補完関係にある）、両都市を訪れる観光客も増えるのではあるまいか。

(2) 韓国首都圏観光客や中国の観光客を関門に

韓国からのインバウンドを増やすためには、韓国の首都圏からの観光客を増やす必要がある。アンケート結果にあるように、現状は釜山市など南部の韓国人観光客が圧倒的に多い（これは関釜フェリーについても言えることだろう）。この点に関しては、前述のように、04年4月から韓国において新幹線が開通するという環境変化があるし、また、05年10月にはいよいよ新北九州空港が開港する。そこで、片道は飛行機、片道は新幹線経由で船、といった観光行動ルートを提案し、アピールしていくことも重要であろう。

さらに、中国では今後、日本への団体観光客ビザの許可地域拡大の可能性が大である。特に、山東省、遼寧省などで許可されれば、関門地域にとって大きなターゲットになる。そして、中国人観光客を関門に誘致する上でも、上記韓国縦断ルートの提案は、中国人による韓国・日本同時観光のルートとして提案できるはずである。