
九州佐賀国際空港の利用者の特徴と旅行行動 —仁川便の聞き取り調査から—

佐賀大学経済学部 教授 亀山 嘉大
佐賀大学経済学部 准教授 洪 廷和

1. はじめに

1998年7月に開港した佐賀空港^(注1)は、当初、赤字が続く経営であり、空港と周辺地域を結ぶ定期路線バスの廃止も相次いだ。1990年代以降に開港した福島空港(1993年開港)、神戸空港(2006年開港)、静岡空港(2009年開港)、茨城空港(2010年開港)といった空港は、どこも厳しい状況に陥っており、高速道路とともに無駄な公共事業として揶揄されていた。北部九州地域を見てみると、福岡空港の脇を固めるように、約100km先に北九州空港、約70km先に佐賀空港、約120km先に熊本空港がある。福岡空港の混雑は1990年代から警鐘が鳴らされており、新空港の議論と合わせて、北九州空港や佐賀空港に補完的な役割が期待されていたが、近年まで、その役割を担うことはなかった。

2003年のビジットジャパンキャンペーン(VJC: Visit Japan Campaign)以降、全国的に訪日外国人旅行者が増加したこと、さらに、2000年代の半ばに設立が相次いだ韓国の格安航空会社(LCC: Low Cost Career)が日本路線を就航させLCCが定着したことで、各地の空港の様相が変わってくる。訪日外国人旅行者は2016年10月に2,000万人を超えたが、ここに至る流れをキャッチした地方空港の1つが佐賀空港である。佐賀空港では、2012年1月に春秋航空の上海便が就航し、2013年12月にティーウェイ航空(tway航空)の仁川便が就航した。さらに、2017年6月にはプログラムチャーターであるがタイガーエアの桃園便が就航の予定である。ここに来て、佐賀空港はLCCを軸にして、福岡空港の補完的な役割を担うようになっている。

しかし、佐賀空港に降り立った訪日外国人旅行者の旅行行動は定かではなく、大部分が佐賀市を素通りして、佐賀県外に流れている可能性が危惧されている。これが実態であるなら、佐賀市はもとより、佐賀県への経済効果は皆無に近くなる。この原因を探り、対策を講じていくためには、佐賀空港を利用している訪日外国人旅行者の実態を把握しておく必要がある。その一助として、佐賀空港から出国しようとしている訪日外国人旅行者の特徴や旅行行動に関して、旅行先選択行動、交通選択行動、宿泊行動、買物行動などを聞き取り調査によって調査した。

本稿は、2016年11月に実施した佐賀空港の仁川便の利用者を対象とした聞き取り調査に基づき、アンケートデータを集計した上で、訪日韓国人旅行者の特徴と旅行行動の傾向を探り、佐賀地域、あるいは九州地域における効果的なインバウンドの推進策に繋げる足掛かりを得るものである。本稿は4節で構成されている。次節では、訪日韓国人旅行者の旅行先など旅行動向の特徴を考察する。第3節では、

佐賀空港における仁川便の利用者を対象とした聞き取り調査の集計結果を紹介する。最後に第4節では、本稿の考察をもとに、訪日韓国人旅行者のさらなる誘致に向けて、佐賀地域、あるいは九州地域に提案を示したい。

2. 訪日韓国人旅行者の動向

アンケートデータの集計に先立って、国土交通省観光庁『宿泊旅行統計調査』に基づき、訪日韓国人旅行者の動向を見ていく。表1は、2010年と2016年における国籍・地域別の訪日外国人旅行者の訪問先（宿泊先＝従業者数10人以上の施設）に関して、外国人延べ宿泊数、韓国、シンガポール、タイを取り上げて、運輸局別（九州は県別）にまとめたものである。なお、延べ宿泊者数＝宿泊者数×1人当たり平均宿泊数である。シンガポールとタイは、参考のために取り上げている。

表1a 国・地域別の訪日外国人旅行者の訪問先別の延べ宿泊者数（単位：100人）

	外国人延べ宿泊数		韓国		シンガポール		タイ	
	2010	2016	2010	2016	2010	2016	2010	2016
北海道運輸局	20,554	61,195	3,028	8,981	1,720	3,009	314	3,920
東北運輸局	5,054	6,410	1,251	600	90	86	78	298
関東運輸局	127,649	237,416	13,276	14,016	4,231	6,571	3,087	10,312
北陸信越運輸局	6,608	18,741	962	909	135	549	98	760
中部運輸局	20,106	47,437	2,277	2,104	308	579	994	1,946
近畿運輸局	51,798	164,298	8,892	20,276	953	3,230	1,304	4,839
中国運輸局	3,780	12,353	674	1,300	34	146	61	253
四国運輸局	1,248	5,264	303	616	9	56	4	28
九州運輸局	19,010	52,926	10,433	19,200	211	741	307	1,578
福岡県	6,173	25,738	2,827	9,609	77	364	186	921
佐賀県	383	2,416	247	1,075	6	15	2	58
長崎県	3,610	5,919	1,724	1,706	35	76	53	150
熊本県	3,313	5,079	2,441	1,416	35	97	40	149
大分県	3,632	7,195	2,241	3,856	23	86	21	249
宮崎県	640	2,206	347	960	6	33	0	9
鹿児島県	1,260	4,372	606	579	29	71	5	43
沖縄総合事務局	4,423	34,635	382	9,989	18	223	15	108
合計	260,230	640,675	41,477	77,991	7,709	15,188	6,260	24,044

出所：国土交通省観光庁『宿泊旅行統計調査』（各年版）

表 1b 国・地域別の訪日外国人旅行者の訪問先別の延べ宿泊者数の比率（単位：％）

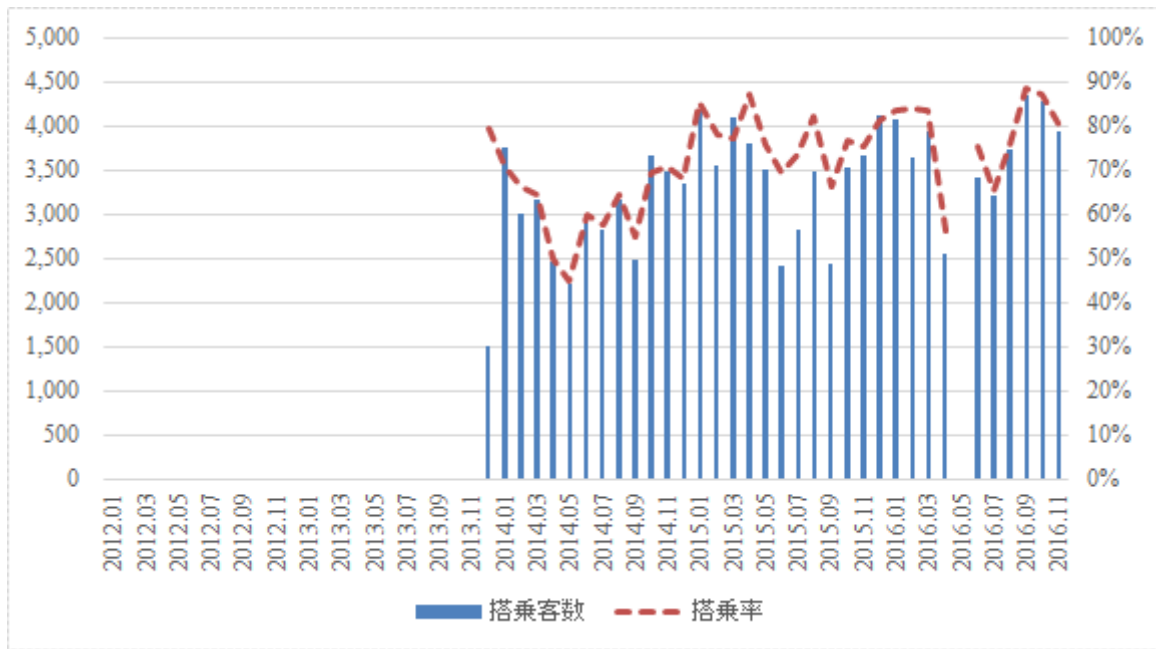
	外国人延べ宿泊数		韓国		シンガポール		タイ	
	2010	2016	2010	2016	2010	2016	2010	2016
北海道運輸局	7.90	9.55	7.30	11.52	22.31	19.81	5.01	16.30
東北運輸局	1.94	1.00	3.02	0.77	1.17	0.56	1.25	1.24
関東運輸局	49.05	37.06	32.01	17.97	54.88	43.26	49.31	42.89
北陸信越運輸局	2.54	2.93	2.32	1.17	1.75	3.62	1.57	3.16
中部運輸局	7.73	7.40	5.49	2.70	3.99	3.81	15.87	8.09
近畿運輸局	19.90	25.64	21.44	26.00	12.37	21.27	20.82	20.13
中国運輸局	1.45	1.93	1.63	1.67	0.44	0.96	0.97	1.05
四国運輸局	0.48	0.82	0.73	0.79	0.11	0.37	0.06	0.11
九州運輸局	7.31	8.26	25.15	24.62	2.73	4.88	4.90	6.56
福岡県	2.37	4.02	6.82	12.32	1.00	2.40	2.97	3.83
佐賀県	0.15	0.38	0.60	1.38	0.08	0.10	0.04	0.24
長崎県	1.39	0.92	4.16	2.19	0.46	0.50	0.84	0.62
熊本県	1.27	0.79	5.89	1.82	0.45	0.64	0.64	0.62
大分県	1.40	1.12	5.40	4.94	0.30	0.56	0.33	1.04
宮崎県	0.25	0.34	0.84	1.23	0.07	0.21	0.00	0.04
鹿児島県	0.48	0.68	1.46	0.74	0.37	0.46	0.08	0.18
沖縄総合事務局	1.70	5.41	0.92	12.81	0.24	1.47	0.23	0.45
合計	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

出所：国土交通省観光庁『宿泊旅行統計調査』（各年版）

2010 年も 2016 年と同様で、大枠、国籍に関係なく、関東や近畿に集中していることがわかる。訪日韓国人旅行者の宿泊者数は、もともと九州の値が高く、10 年近く関東の値と僅差であったが、2015 年以降、九州の値が関東の値を上回っている。九州地域の県別の傾向は、2010 年も 2016 年と同様で、大枠、国籍に関係なく、福岡県に集中していることがわかる。一方で、訪日韓国人旅行者の宿泊者数は、福岡県の値が高くなっているのに対して、長崎県、熊本県、大分県、鹿児島県で値を下げている。例外的に、佐賀県と宮崎県が値を上げている。2010 年時点で、佐賀空港に国際線（定期便）は就航していなかったため、2013 年 12 月の tway 航空の就航が一定の効果を発揮しているものと考えられる。

図 1 は、佐賀空港における仁川便（tway 航空）の搭乗客数と搭乗率の推移を示している。就航以来、搭乗客数、搭乗率ともに上下動を繰り返しており、日韓間の政治的な緊張にもかかわらず、2015～16 年第 1 四半期にかけて、ある程度、安定的に推移していた。しかし、2016 年 4 月の熊本大地震の影響によって、搭乗客数、搭乗率ともに低迷し、搭乗率 60% を割り込んだこともあり、翌月の 5 月に運休となった。2016 年 7 月の再開以降、搭乗客数、搭乗率ともに安定的に推移している。

図1 佐賀空港における仁川便の搭乗客数と搭乗率（単位：人、％）



出所：佐賀県（九州佐賀国際空港）HP（<http://www.pref.saga.lg.jp/airport/kiji00313080/index.html>）

3. 調査概要

3.1 仁川便の利用者の特徴

調査対象は、2016年11月時点で、佐賀空港に週3便（火、金、日）運航している韓国のLCCである tway 航空のインバウンド旅行者である。運航ダイヤは、ソウル（仁川）14時50分発、佐賀16時10分着が、折り返し、佐賀17時10分発、ソウル（仁川）18時35分着となっている。なお、佐賀空港において tway 航空は、2017年3月26日（日）から週2便追加し週5便、2017年5月11日（木）からさらに週2便追加し1日1便で運航している。

今回の調査では、通常のインバウンド旅行者の動向を見るために、例年10月下旬から11月上旬に約1週間かけて開催される佐賀インターナショナルバルーンフェスタの時期を避けて日程を調整した。2016年11月^(注2)22日（火）、29日（火）に、佐賀空港の制限区域（搭乗待合室）において、佐賀ターミナルビル株式会社の協力のもと、筆者らと韓国人留学生3名によって対面式の聞き取り調査を実施した。1回目の11月22日（火）に45票（搭乗客数144人、回収率31.3%）、2回目の11月29日（火）に61票（搭乗客数172人、35.5%）、合計106票の有効回答を得ることができた。1回目と2回目の年齢と職業を取り上げて、それぞれの平均の差の検定（t検定）を行ったが、1回目と2回目に差があるとはいえないことが確認できたため、以下、2回の調査をあわせて見ていく。

回答者の性別は、男性40名、女性66名で女性の方が多かった。表2～7は、アンケート回答者の（1）年齢分布、（2）職業分布、（3）韓国国内の居住地分布、（4）訪日目的、（5）日本と佐賀への訪問回数、及び、佐賀空港の利用回数、（6）過去の日本旅行の訪問先、（7）佐賀空港を利用した理由 に関して簡易集計を行った結果である。これらの表から、以下のことが読み取れる。

(1) 回答者の年齢分布は、50代が25人(23.58%)で最大であり、以下、10~20代の18人(16.98%)、30代と40代の16人(15.09%)が同数で続いている(表2)。平均年齢は46.8歳であった。

表2 アンケート回答者の年齢分布

	人数	%
10~20代	18	16.98
30代	16	15.09
40代	16	15.09
50代	25	23.58
60代	10	9.43
70代	10	9.43
80代以上	2	1.89
無回答	9	8.49
合計	106	100.00

出所：アンケートデータに基づき筆者作成

(2) 回答者の職業分布は、そのほかが30人(28.30%)で最大となっている。その他の回答の詳細を見ると、10人が主婦と回答していた。以下、民間企業の23人(21.70%)、退職者の17人(16.04%)、自営業の13人(12.26%)、学生の10人(9.43%)が続いている(表3)。

表3 アンケート回答者の職業分布

	人数	%
①民間企業	23	21.70
②自営業	13	12.26
③大学・研究機関	2	1.89
④公務員(公的機関を含む)	6	5.66
⑤自由職業者	3	2.83
⑥学生	10	9.43
⑦退職者	17	16.04
⑧その他	30	28.30
⑨無回答	2	1.89
合計	106	100.00

出所：アンケートデータに基づき筆者作成

(3) 回答者の居住地分布は、仁川国際空港がある仁川広域市を含む京畿道が47人(44.34%)で最大であり、以下、ソウル特別市の36人(33.96%)、忠清道の11人(10.38%)、その他の6人(5.66%)が

続いている。京畿道とソウル特別市を合わせると 83 人 (78.3%) になり、仁川国際空港の周辺から訪日していることがわかる (表 4)。その他の内訳は、6 人の全員が米国人であり、現在、佐世保市が居住地の 4 人は韓国へ旅行に行くところであり、フロリダ州が居住地の 2 人は旅行中であった。

表 4 アンケート回答者の居住地分布

	人数	%
①ソウル	36	33.96
②京畿道	47	44.34
③忠清道	11	10.38
④江原道	1	0.94
⑤全羅道	3	2.83
⑥慶尚道	1	0.94
⑦プサン	0	0.00
⑧その他	6	5.66
⑨無回答	1	0.94
合計	106	100.00

出所：アンケートデータに基づき筆者作成

(4) 回答者の訪日目的は、観光 (団体旅行) が 57 人 (53.77%) で最大であり、以下、観光 (個人旅行) の 38 人 (35.85%)、家族・友人訪問の 4 人 (3.77%)、無回答の 8 人 (7.55%) が続いている (表 5)。観光 (団体旅行) と観光 (個人旅行) を合わせると 95 人 (89.62%) となることから、回答者の訪日目的の大部分は観光であることがわかる (注 3)。

表 5 アンケート回答者の訪日目的

	人数	%
①観光 (団体旅行)	57	53.77
②観光 (個人旅行)	38	35.85
③ビジネス出張	0	0.00
④家族・友人訪問	4	3.77
⑤その他	0	0.00
⑥無回答	7	6.60
合計	106	100.00

出所：アンケートデータに基づき筆者作成

(5) 表 6 にあるように、回答者の日本への訪問回数は、1 回 (初めて) が 33 人 (31.13%) で最大であり、以下、2 回の 26 人 (24.53%)、5 回以上の 13 人 (12.26%)、3 回と 10 回以上の 10 人 (9.43%) が

回数で続いている。即ち、回答者の7割弱が初めての訪日旅行ではないことが読み取れる。次に、佐賀への訪問回数は、1回（初めて）が81人（76.42%）で最大であり、以下、2回の10人（9.43%）、3回と4回の3人（2.83%）が回数で続いている。日本への訪問回数と対照的に、回答者の7割強が初めて佐賀を訪問したことが読み取れる。

佐賀空港の利用回数は、1回（初めて）が93人（87.74%）で最大であり、以下、2回の8人（7.55%）、3回の2人（1.89%）、5回以上の1人（0.94%）が続いている。佐賀への訪問回数と同様に、回答者の8割強が初めて佐賀空港を利用したことが読み取れる。過去に、佐賀を訪問した回答者の中に、佐賀空港を利用したことがなかった回答者がいたことも読み取れる。

表6 アンケート回答者の日本と佐賀への訪問回数、及び、佐賀空港の利用回数

	日本		佐賀		佐賀空港	
	人数	%	人数	%	人数	%
1回	33	31.13	81	76.42	93	87.74
2回	26	24.53	10	9.43	8	7.55
3回	10	9.43	3	2.83	2	1.89
4回	9	8.49	3	2.83	0	0.00
5回以上	13	12.26	2	1.89	1	0.94
10回以上	10	9.43	2	1.89	0	0.00
20回以上	1	0.94	1	0.94	0	0.00
無回答	4	3.77	4	3.77	2	1.89
合計	106	100.00	106	100.00	106	100.00

出所：アンケートデータに基づき筆者作成

(6) 表6で見たように、全回答者の106人の内33人が、今回、初めての日本旅行である。無回答を含む残りの73人に関して、(今回の旅行先を除く)過去の日本旅行の訪問先を見てみると、九州の59人が最大であり、以下、関西の44人、関東の19人、北海道の14人が続いている(表7)。九州の59人の内訳は、福岡県が26人で最大であり、以下、大分県の16人、長崎県の7人、沖縄県の5人、熊本県の3人が続いている。なお、これ以外に、“九州”という回答が6人あった。個別の県ではなく、“九州”として認識している訪日外国人旅行者がいることがわかる。

表7 過去の日本旅行の訪問先（複数回答）

地域	延べ人数
北海道	14
東北	2
関東	19
北信越・東海	4
関西	44
中四国	10
九州	59
沖縄	5

出所：アンケートデータに基づき筆者作成

3.2 日本旅行における交通手段と観光経路の選択行動

3.1 節で見たように、佐賀空港における 106 人の調査対象者の内、過去に佐賀を訪問したことがあるのは 2 割弱であるが、日本を訪問したことがあるものは 7 割強に達している。今回、佐賀空港の制限区域（搭乗待合室）における聞き取り調査なので、106 人ともに出国空港は佐賀空港である。佐世保市が居住地の 4 人を除く 102 人の入国空港を見ると、佐賀空港が 78 人で最大であり、以下、福岡空港の 8 人、長崎空港の 1 人と続き、15 人は無回答であった。

それでは、なぜ佐賀空港を選択したのであろうか。日本旅行において、彼ら（彼女ら）はどのような観光経路や交通手段を選択したのであろうか。表 8～11 は、アンケート回答者の（1）佐賀空港を利用した理由、（2）今回の旅行先、（3）今回の佐賀県内の旅行先、（4）交通選択 に関して簡易集計を行った結果である。これらの表から、次のことがわかる。

（1）佐賀空港を利用した理由（複数回答）は、「パッケージプランに含まれているから」が 52 人で最大であり、以下、「航空運賃が安いから」の 33 人、「佐賀空港から目的地へのアクセスが便利だから」の 19 人、「フライトスケジュールが便利だから」の 12 人、その他の 7 人、「佐賀空港の居心地の良さ」の 3 人が続いている（表 8）。先に見たように、旅行目的は観光（団体旅行）が 56 人（52.83%）、観光（個人旅行）が 38 人（35.85%）であったが、団体旅行＝パッケージプランと推察できるので整合的な回答になっている。その他の内訳は、「空港からレンタカー（車）で移動できる」の 3 人を除き、記入がなかったため不明である。

表 8 アンケート回答者が佐賀空港を利用した理由（複数回答）

	延べ人数
①航空運賃が安いから	33
②フライトスケジュールが便利だから	12
③佐賀空港から目的地へのアクセスが便利だから	19
④パッケージプランに含まれているから	52
⑤佐賀空港の居心地の良さ	3
⑥その他	7

出所：アンケートデータに基づき筆者作成

(2) 回答者の今回の旅行先は、九州 7 県である。表 9 は、今回の旅行先を県別に集計したものである。九州各県への訪問者数は、(入国時の) 空港を含めると佐賀県が 202 人で最大であり、空港を除いても佐賀県が 124 人で最大である。以下、大分県の 101 人 (101 人)、福岡県の 49 人 (41 人)、長崎県の 12 人 (11 人)、熊本県の 11 人 (11 人) が続いている。先述したように、団体旅行 (=パッケージツアー) の参加者は、別府や湯布院を軸に博多や大宰府を訪問しているグループ、嬉野や伊万里を軸に長崎を訪問しているグループがあるが、これらの傾向と整合的な集計結果になっている。前者のグループは、佐賀空港を利用しているが、県内観光は行っていないものと推察できる。

表 9 九州 7 県における旅行先の延べ人数（複数回答）

	空港を含む	空港を除く
福岡県	49	41
佐賀県	202	124
長崎県	12	11
大分県	101	101
熊本県	11	11
宮崎県	3	3
鹿児島県	2	2

出所：アンケートデータに基づき筆者作成

(3) 表 10 は、今回の旅行で訪問した佐賀県内の地域（訪問地）を集計したものである。武雄市の 51 人が最大であり、以下、嬉野市の 41 人、佐賀市の 33 人、有田町の 21 人が続いている。周知のように、韓国人の特性として、“温泉”、“山登り”、“釣り”、“ゴルフ”を求めて旅行に出る傾向がある。このことを鑑みると、武雄市、嬉野市、さらに、佐賀市（古湯温泉）という県内有数の温泉がある 3 市が上位に来ているのは頷ける。通常、国際的にメジャーな地名でもない限り、初めて訪問した地域名は覚えにくい（覚えていない）ものであるが、アンケート票に選択肢があったこと、さらには、団体旅行

やパッケージプランの参加者が多かったこともあり、武雄市や嬉野市の地名があがったものと推察できる。その他の内訳は、伊万里の7人が最大であり、以下、鳥栖市、小城市が各1人であった。なお、佐賀県内の観光地を訪問していないという回答は8人であったが、調査地が佐賀空港であるため、佐賀市の回答にバイアスがかかっている可能性は否定できない。

表 10 アンケート回答者の訪問地（複数回答）

訪問地（主要な観光資源）	延べ人数
①佐賀市（佐賀城など）	33
②唐津市（唐津城・呼子など）	9
③武雄市（温泉）	51
④嬉野市（温泉）	41
⑤鹿島市（祐徳稲荷神社など）	13
⑥吉野ヶ里町（遺跡）	4
⑦有田町	21
⑧その他	9
⑨訪問していない	8

出所：アンケートデータに基づき筆者作成

(4) 表 11 は、日本到着後、今回の旅行で利用した交通機関を集計したものである。団体旅行やパッケージプランの参加者が多かったことから、貸切・観光バスが 67 人で最大であり、以下、電車の 24 人、路線バスの 11 人、高速バスの 10 人が続いている。ちなみに、電車の利用者の中、JR 九州レールパスの利用者は 5 人であった。その他の内訳は、無料シャトルバスの 3 人を除き、記入がなかったため不明である。

表 11 アンケート回答者の移動手段（複数回答）

移動手段	延べ人数
①電車	24
②貸切・観光バス	67
③高速バス	10
④路線バス	11
⑤タクシー	6
⑥レンタカー	7
⑦レンタサイクル	1
⑧その他	10

出所：アンケートデータに基づき筆者作成

3.3 日本旅行における宿泊行動と買物行動

観光において宿泊行動と買物行動は、旅行先の経済に直接的な消費効果を与える選択である。表 12～14 は、アンケート回答者の (1) 今回の旅行の宿泊地、(2) 今回の旅行の宿泊期間、(3) 今回の旅行における購入品 に関して簡易集計を行った結果である。これらの表から、次のことがわかる。

(1) 表 12 は、今回の旅行の宿泊地を集計したものである。ここでも、団体旅行やパッケージプランの参加者が多かったこともあり、佐賀県 (佐賀市を除く) の 44 人が最大であった。以下、大分県 (別府、湯布院など) の 40 人、佐賀市の 25 人、福岡県の 18 人が続いている。その他の内訳は、記入がなかったため不明である。

表 12 アンケート回答者の宿泊地 (複数回答)

宿泊地	延べ人数
①佐賀市	25
②佐賀県 (佐賀市を除く)	44
③福岡県	18
④長崎県 (ハウステンボスなど)	8
⑤大分県 (別府、湯布院など)	40
⑥熊本県 (阿蘇、黒川など)	4
⑦その他	2

出所：アンケートデータに基づき筆者作成

(2) 表 13 は、今回の旅行の宿泊期間を集計したものである^(注4)。回答者の宿泊期間は、2泊の 85 人 (80.19%) が最大であった。以下、3泊の 8 人 (7.55%)、4泊の 5 人 (4.72%)、5～9泊の 1 名 (0.94%) が続いている。今回の団体旅行やパッケージプランは、2泊3日のものであったのであろう。

表 13 アンケート回答者の宿泊期間

	人数	%
2泊	85	80.19
3泊	8	7.55
4泊	5	4.72
5～9泊	1	0.94
10～19泊	0	0.00
20泊以上	0	0.00
無回答	7	6.60
合計	106	100.00

出所：アンケートデータに基づき筆者作成

(3) 表 14 は、今回の旅行における購入品を集計したものである。最近、ドラッグストアで韓国人の“爆買い”に遭遇した経験をもつ日本人も少なくないと思うが、それを反映したように、「薬品・化粧品」が 54 人で最大であった。以下、食料品の 49 人、雑貨品の 38 人、地域特産品の 40 人が続いている。その他の内訳は、記入がなかったため不明である。

表 14 アンケート回答者の購入品（複数回答）

購入品	延べ人数
①電化製品	1
②薬品、化粧品	54
③衣料品	17
④食料品	49
⑤雑貨品	38
⑥地域特産品	40
⑦その他	6

出所：アンケートデータに基づき筆者作成

3.4 九州（佐賀）観光における仁川便の利用者の要望から見る課題

本小節では、佐賀地域の観光における仁川便の利用者の要望から課題を見ていく。表 15～19 は、アンケート回答者の (1) 情報収集に役立ったもの（訪日前）、(2) 情報収集に役立ったもの（訪日後）、(3) 旅行中に不便を感じたこと、(4) 旅行中に印象に残ったこと・良かったこと、(5) 佐賀地域への再訪意向 に関して簡易集計を行った結果である。これらの表から、次のことがわかる。

(1) 表 15 は、今回の旅行にあたって、訪日前に母国で旅行先の情報収集を行った際、役に立ったものを集計したものである。

1 番目に役立ったものを見ると、インターネット検索（日本の行政など公共機関の HP）が 35 人で最大であり、以下、母国の旅行会社の 21 人、TV やラジオと友人・知人の紹介の 10 人が同数で続いている。2 番目に役立ったものを見ると、インターネット検索（日本の行政など公共機関の HP）が 19 人で最大であり、以下、インターネット検索（日本の JR やホテルなど民間企業の HP）の 12 人、母国の旅行会社の 10 人が同数で続いている。3 番目に役立ったものを見ると、母国の旅行会社の 11 人が最大であり、SNS と友人・知人の紹介の 10 人が同数で続いている。

訪日前の情報ソースは、大きく出発地（母国）側からのものと目的地（日本）側からのものに分けることができるが、訪日前の旅行行動では、目的地（日本）側の行政など公共機関の HP を通じて、旅行関連の情報収集を行っているため、これらの HP からの情報発信が重要な役割をはたしていることがわかる。その他の内訳は、大部分がインターネットによるブログ検索であった。一時期、日本各地で、パワーブロガーの誘致が盛んであったが、ブログ検索自体は、未だに有効な情報源になっているものと考えられる。

表 15 情報収集に役立ったもの（訪日前）

	人数			%		
	1 番目	2 番目	3 番目	1 番目	2 番目	3 番目
①TV やラジオ	10	7	9	9.62	8.75	14.29
②ガイドブック	4	8	9	3.85	10.00	14.29
③母国の旅行会社	21	10	11	20.19	12.50	17.46
④インターネット検索 （日本の行政など公共機関の HP）	35	19	3	33.65	23.75	4.76
⑤インターネット検索 （日本の JR やホテルなど民間企業の HP）	9	12	9	8.65	15.00	14.29
⑥SNS	9	7	10	8.65	8.75	15.87
⑦友人・知人の紹介	10	8	10	9.62	10.00	15.87
⑧その他	6	9	2	5.77	11.25	3.17
合計	104	80	63	100.00	100.00	100.00

出所：アンケートデータに基づき筆者作成

(2) 表 16 は、今回の旅行にあたって、訪日後（滞在中）に日本で旅行先の情報収集を行った際、役に立ったものを集計したものである。

1 番目に役立ったものを見ると、インターネット検索（日本の行政など公共機関の HP）が 27 人で最大であり、以下、ガイドブックの 22 人、インターネット検索（日本の JR やホテルなど民間企業の HP）の 13 人が続いている。2 番目に役立ったものを見ると、観光パンフレットと友人・知人の紹介が 14 人の同数で最大であり、以下、観光案内所の 11 人、ガイドブックとインターネット検索（日本の JR やホテルなど民間企業の HP）の 10 人が同数で続いている。3 番目に役立ったものを見ると、ガイドブックが 13 人で最大であり、以下、観光パンフレットの 12 人、インターネット検索（日本の JR やホテルなど民間企業の HP）の 8 人が続いている。

これらのことから、訪日後の旅行行動でも、目的地（日本）側の行政など公共機関の HP を通じて、情報収集を行っているため、これらの HP を通じた情報発信が重要な役割をはたしていることがわかる。加えて、ガイドブックや観光パンフレットを媒介とした情報発信も重要な役割をはたしている。その他の内訳は、（訪日前と同様に）大部分がインターネットによるブログ検索であった。受け入れ側（日本側）としては、インバウンドの誘致にあたって、（訪日前後ともに）行政など公共機関の HP からの情報発信に意義があることが確認できた。

表 16 情報収集に役立ったもの（訪日後：複数回答）

	人数			%		
	1 番目	2 番目	3 番目	1 番目	2 番目	3 番目
①ガイドブック	22	10	13	21.57	12.99	20.63
②観光パンフレット	8	14	12	7.84	18.18	19.05
③観光案内所	6	11	7	5.88	14.29	11.11
④インターネット検索 （日本の行政など公共機関の HP）	27	8	7	26.47	10.39	11.11
⑤インターネット検索 （日本の JR やホテルなど民間企業の HP）	13	10	8	12.75	12.99	12.70
⑥SNS	7	7	7	6.86	9.09	11.11
⑦友人・知人の紹介	8	14	7	7.84	18.18	11.11
⑧その他	11	3	2	10.78	3.90	3.17
合計	102	77	63	100.00	100.00	100.00

出所：アンケートデータに基づき筆者作成

(3) 表 17 は、今回の旅行中に不便を感じたことを集計したものである。言語（案内表記）が 48 人で最大であり、以下、通信環境（Wi-Fi）の 32 人、その他の 13 人、観光情報と手荷物預かり所の 8 人が同数で続いている。言語（案内表記）の課題は、そもそも多言語化が不十分であったり、できていなかったりということもあるが、さらに、小柳（2011）の指摘にもあるように、多言語化できていても表記が不統一であることで、それらの整備の効果を削いでいることもある。亀山・侯（2016）の指摘にもあるように、例えば、同じ場所のバス停でも、運行主体によってバス停の名前自体が違ったり、バス停の名前は同じでも英字表記が違ったり、旅行者に混乱を生じさせていることがある。こうした混乱は、地方自治体がイニシアティブをとって多言語化のガイドラインを定め、表記を統一させることで回避できる。しかし、総務省九州管区行政評価局（2017）に基づき、九州地域の観光地では、道路標識や観光情報にかかる英語表記に統一感がなく、訪日外国人旅行者にわかりにくいとして、総務省九州管区行政評価局が九州運輸局と九州地方整備局に改善意見を通知している（産経新聞、2017 年 3 月 20 日版；西日本新聞、2017 年 3 月 20 日版）。多言語化の推進とその表記の統一は、早急に改善を図る案件であるといえる。次に、日本と比較して、アジア各国、特に韓国や中国は、通信環境（Wi-Fi）が整っているため、この点の不便も高くなっており、通信環境（Wi-Fi）も、早急に改善を図る案件であるといえる。その他の内訳は、「免税店が少ない」、「免税店の案内が不十分」、「宿泊や食事が合わなかった」というものであった。免税店の案内は、職員が知らないといったものと標識が出されていないためわからないといったところまで言及されており、これらは改善できる点であろう。

表 17 アンケート回答者が旅行中に不便を感じたこと（複数回答）

項目	延べ人数
①交通機関	2
②言語（案内表記）	48
③通信環境（Wi-Fi）	32
④観光情報	8
⑤手荷物預かり所	8
⑥その他	13

出所：アンケートデータに基づき筆者作成

(4) 表 18 は、今回の旅行で印象に残ったもの・良かったものを聞いた自由回答^(注5)を集計したものである。「景色」が 40 人で最大であり、以下、「サービス（親切）」の 39 人、「食事がおいしい（グルメ）」と「体験型観光」の 26 人が同数で続いている。「都市や農村での体験」の回答は、体験型観光といえるものではないが、その内 22 人が「温泉」と回答している。「日本の社会秩序」の回答は、交通に関係したものが目立っており、「クラクションを鳴らさない」、「交通マナーが良くて快適」と回答している。

表 18 アンケート回答者の印象に残ったもの・良かったもの（複数回答）

項目	延べ人数
①景色	40
②空気	13
③食事がおいしい	26
④有名店	1
⑤サービス（親切）	39
⑥日本文化	11
⑦日本の社会秩序	10
⑧都市や農村での体験	26
⑨その他	2

出所：アンケートデータに基づき筆者作成

(5) 最後の表 19 は、佐賀地域への再訪意向の回答を集計したものである。「来たい」が 57 人 (53.77%) で最大であり、以下、「やや来たい」の 26 人 (24.53%)、「どちらとも言えない」の 18 人 (16.98%)、「あまり来たくない」の 3 人 (2.83%) が続いている。「来たい」と「やや来たい」を合わせると 83 人 (全体の 78.3%) が佐賀地域への再訪意向を示している。

表 19 アンケート回答者の佐賀地域への再訪意向

	人数	%
①来たい	57	53.77
②やや来たい	26	24.53
③どちらとも言えない	18	16.98
④あまり来たくない	3	2.83
⑤来たくない	0	0.00
無回答	2	1.89
合計	106	100.00

出所：アンケートデータに基づき筆者作成

表 20 は、国土交通省観光庁が実施した訪日中国人旅行者の再訪意向に関する調査の抜粋である。この調査では、全体の約 9 割強が再訪意向を示しているが、これと比較してみると、佐賀への再訪意向は幾分高いといえる。

表 20 訪日韓国人旅行者の訪日旅行に関する意識（2016 年（平成 28 年）暦年）

調査項目	満足度／再訪意向	回答数	選択率 (%)
訪日旅行全体の満足度	大変満足	4,354	27.6
	満足	9,300	59.0
	やや満足	995	6.3
	普通	955	6.0
	やや不満	106	0.7
	不満	56	0.3
	大変不満	15	0.1
	合計	15,781	100.0
日本への再訪意向	必ず来たい	5,349	33.9
	来たい	8,903	56.7
	やや来たい	847	5.4
	何ともいえない	525	3.3
	あまり来たくない	63	0.4
	来たくない	42	0.3
	絶対来たくない	13	0.1
	合計	15,742	100.0

出所：国土交通省観光庁（2017）

4. おわりに

本稿では、2016年11月に実施した佐賀空港の仁川便の利用者を対象とした聞き取り調査（アンケートデータ）に基づき、訪日韓国旅行者の特徴と旅行行動を考察してきた。

今回の調査における訪日韓国旅行者の基本的な特徴をあげると、訪日目的は大部分が観光であり、その半数以上が団体旅行（＝パッケージツアー）で来ていること、佐賀への訪問回数や佐賀空港の利用回数は大部分が初めてであること、宿泊期間は大部分が2泊であることである。団体旅行（＝パッケージツアー）の参加者の回答を見ると、大きく2つの傾向があり、別府や湯布院を軸に、博多や大宰府を訪問しているグループ、嬉野や伊万里を軸に、長崎を訪問しているグループがあった。前者のグループは、佐賀空港を“通過点”としているため、佐賀県への経済効果は小さいといえるだろう。一方で、後者のグループは、嬉野や伊万里の観光を享受しており、佐賀県への経済効果も大きいといえるだろう。今回の調査結果を踏まえて、佐賀空港における訪日韓国旅行者の旅行行動を佐賀県の経済活動に繋げていくためには、以下の3点を押さえていく必要があるのではないだろうか。

(1) 佐賀地域の情報発信のあり方：3.4節の(1)と(2)でも述べたように、インバウンドの誘致にあたっては、(訪日前後ともに)行政など公共機関の情報発信に意義があることが確認できた。亀山・侯(2016)、酒井・湧口(2016)でも論じられているように、観光にかかる情報発信は、(地域にとっては)公共財・サービスと認識できるので、市場メカニズムに任せておくと、市場の失敗によって過小供給になってしまう。過少供給による不利益は、消費者(旅行者)に転嫁され、消費者が自らの負担で情報収集を行うことになる。インバウンドの誘致のために、地方自治体が情報発信を行うことで、過少供給を抑制できる^(注6)。情報発信にあたっては、インターネットの時代になったとはいえ、発地でのものと着地でのもので役割が異なるため、この点を考慮して情報発信を行っていく必要がある。例えば、日比野・森地・島田(2011)や菱田・日比野・森地(2012)は、居住地(発地)の違いが訪日外国人旅行者の着地の選択にどのような影響を与えているのかを分析し、訪日旅行にとって中国が同質な市場ではなく、居住地域別の施策が必要であると指摘している。戴(2013)は、居住地(発地)における日本の地域の知名度の違いが訪日外国人旅行者の着地の選択に影響を与えていることを示している。亀山(2017)は、地方自治体の海外展開の長短や濃度の違いが訪日外国人旅行者の着地に影響を与えていることを示している。これらのことから、佐賀地域の情報発信のあり方として、どのような内容を、どのどのような人々に向けて、どのように情報発信していくのかを検討し、決定していく必要があるであろう。

(2) 統一感をもった案内・看板・標識・アナウンスの多言語化：3.4節の(3)でも述べたように、多言語化の推進とその表記の統一は、地方自治体のイニシアティブのもと、早急に改善を図る案件である。言い換えると、地方自治体にも、顧客(旅行者)を観察しながら、マーケティング・ミックス^(注7)を組み合わせて、全体をコントロールしていくマーケティング・マネジメントが必要になっていることである。あるいは、地域のホスピタリティが問われているのではないだろうか。

(3) 体験型観光のための環境整備：一般的に、国の経済発展とともに、消費者(旅行者)の旅行形態は団体旅行から、徐々に個人旅行に変化していく。尾家(2010)も指摘しているように、消費者(旅行者)は、旅行先で“見る・食べる・遊ぶ”で構成されるマストツーリズムで満足しているが、徐々にそう

いったスタイルに満足しなくなり、参加型・体験型のニューツーリズムに価値を見出していく。最近、佐賀市では、体験型観光（ニューツーリズム）の1つとして、サイクルツーリズムのあり方を模索している。マスツーリズムでは、大都市圏の方が地方都市よりも有利な立場にある。しかし、ニューツーリズムでは、五島列島の小値賀島のように、地方都市でも可能性はある。佐賀市のサイクルツーリズムにも期待がかかるが、サイクルコースの充実を図るためには、周辺の地方自治体と連携した取り組みも必要になってくるであろう。

最後に、今後の課題をあげておく。本稿は簡易集計に基づき、訪日韓国人旅行者の特徴と旅行行動を考察してきたが、個々の旅行行動の選択を結果とした場合、その旅行行動を引き起こしている要因が何であるのかを解明できた訳ではない。変数相互間の因果関係が解明できたなら、何を政策的にコントロールしたら良いのかを知ることができる。そのためには、知見の記述・蓄積に基づく考察を超えて、個々の旅行行動にかかる経済モデルを構築した上で、仮説検証のための計量分析を行っていく必要がある。インバウンドと地域発展の関係において、輸送インフラの整備以外で地方公共団体の役割や課題を取り上げたものは少ないが、近年、宇都宮（2016）や亀山（2017）のように、計量分析を行ったものも出てきている。今後は、このような科学的な手続き（分析）のもと、旅行行動の意思決定にかかる変数相互間の因果関係を解明していくことが重要である。

注

（注1）現在の愛称は九州佐賀国際空港である。

（注2）2016年11月の仁川便の乗降客数は3,929、搭乗率は80.0%であった。

（注3）団体旅行（＝パッケージツアー）の参加者の回答を見ると、大きく2つの傾向があり、別府や湯布院を軸に博多や大宰府を訪問しているグループ、嬉野や伊万里を軸に長崎を訪問しているグループがある。

（注4）1泊の回答者は0人であった。

（注5）本稿と同様のアンケート調査票を使用して、2016年11月19日（土）、11月23日（水・祝）に、当時、佐賀空港に週3便（月、水、土）就航していた中国のLCCである春秋航空のインバウンド旅行者を対象に聞き取り調査を行なった。アンケート調査票で異なっている点は、今回の旅行で印象に残ったもの・良かったものが、上海便では選択肢になっていたことである。ここでは、上海便のアンケート調査票の選択肢をもとに集計している。

（注6）一方で、個々に地方自治体が情報発信を行うことで、組織編制や職員配置を含む過剰投資を引き起こしていることもある。これらは政府の失敗であり、二重行政に起因した同一空間のものと縦割り行政に起因した同一組織のものに分類できる（亀山・侯、2016）。

（注7）マーケティング・ミックスは、4Pとも言われ、製品（Product）、価格（Price）、流通経路＝プレイス（Place）、コミュニケーション＝プロモーション（Promotion）で成り立つ。

参考文献

宇都宮浄人（2016）「インバウンド観光の地域間格差の実態と背景－「宿泊旅行統計調査」の実証分析－」『運輸と経済』76（7）、pp. 128-136.

尾家建生（2010）「ニューツーリズムと地域の観光産業」『大阪観光大学紀要』10、pp. 25-37.

- 亀山嘉大 (2017) 「東アジア地域からのインバウンドと地方公共団体の海外展開」『交通学研究 (2016 年研究年報)』60、pp. 55-62.
- 亀山嘉大・侯鵬娜 (2016) 「インバウンドの拡大と地方公共団体の情報発信—中四国・九州地域の事例から—」『経済地理学年報』62 (3)、pp. 191-209.
- 国土交通省観光庁 (各年版) 『宿泊旅行統計調査』 (<http://www.mlit.go.jp/kankocho/siryou/toukei/shukuhakutoukei.html>)
- 国土交通省観光庁 (2017) 「国籍・地域 (21 区分) 別訪日旅行に関する意識 (満足度など)」『訪日外国人消費動向調査』 (<http://www.mlit.go.jp/kankocho/siryou/toukei/syouthityousa.html>)
- 小柳淳 (2011) 「交通事業者と観光—鉄道事業者を題材として—」『交通学研究 (2010 年研究年報)』54、pp. 11-20.
- 酒井裕規・湧口清隆 (2016) 「外港クルーズ客船誘致活動における現状と課題」『海運経済研究』50、pp. 31-40.
- 総務省九州管区行政評価局 (2017) 『九州における外国人旅行者の受入環境の整備に関する実態調査—多言語による情報提供等を中心として—』平成 29 年 3 月、総務省
- 戴二彪 (2012) 「訪日中国人観光客の旅行先分布構造と影響要因」『東アジアへの視点』23 (1)、pp. 1-12.
- 菱田のぞみ・日比野直彦・森地茂 (2012) 「訪問地選択の多様性に着目した訪日中国人旅行者の居住地別観光行動の時系列分析」『土木学会論文集 D3 (土木計画学)』68 (5)、pp. 667-677.
- 日比野直彦・森地茂・島田貴子 (2011) 「居住地域別訪日中国人旅行者の日本国内における観光行動—インバウンド戦略検討のための基礎的分析—」『交通学研究 (2010 年研究年報)』54、pp. 55-64.