

# 訪日韓国人のレンタカーによる観光周遊行動の分析\*

## An Analysis of Rental Car Tour by Korean Visitors to Japan\*

清水哲夫\*\*・伊藤龍秀\*\*\*・村山秀敏\*\*\*・田中倫之\*\*\*\*

By Tetsuo SHIMIZU\*\*・Tatsuhide ITO\*\*\*・Tomoyuki TANAKA\*\*\*\*

### 1. はじめに

我が国では現在、ビジット・ジャパン・キャンペーンにより訪日外国人観光客増加に対する様々な方策が取られている。しかし、このキャンペーン自体は短期的な視野に立った増加方策群であると特徴づけることができよう。そのため、確かにその初期的な成果が訪日外国人観光客増加となって実を結んではいるが、将来に渡って安定的に増加するかどうかは不透明なところである。

各種の調査<sup>1)</sup>が示すように、現在の訪日観光客の主力マーケットは韓国、台湾であり、それが中国に徐々にシフトしている段階にある。現状では、欧米からの観光客とは異なり、これらの国々からの旅行は団体の割合が極めて高いが、海外旅行への慣れや関心の向上に伴って、個人旅行へのシフトが徐々に始まると考えられる。

個人旅行の特徴は、事前計画の段階における旅行行程設計の自由度が高いだけでなく、途中で臨機応変に予定を変更できることである。本研究では、そのような行動を促進するためのツールとしてレンタカーによる観光に着目した。レンタカー観光のメリットは、団体観光では決して組み込まれることのない観光スポットに立ち寄ることができることにあると考えている。そのため、例えば、ちょっとした道路沿いの美しい景観スポットのように、団体観光バスでは立ち寄り困難な箇所が、新たに魅力ある観光スポットとして浮上することができるのである。また、移動中に何らかの方法で観光スポット情報を伝達できれば、ちょっと時間が空いた時にふらっと立ち寄り、時間がおして当初予定していた観光スポットをあきらめた時に近隣の代替箇所を訪れる、などの予定変更がスムーズに行われるであろう。

本研究では、訪日韓国人を対象に北海道の道央地区



図-1 モニターに渡した推奨ルートのパンフレット

でレンタカーを貸与して、宿泊地は指定したものの、自由にドライブ観光をしてもらい、その行動を詳細に調査した。

### 2. ドライブ観光調査の設計

#### (1) 調査の概要

韓国人の観光客50人（一部日本に一時的に在住している）をモニターとして北海道に招聘した上で、レンタカーを貸与して、2泊3日のドライブ観光を実施してもらった。レンタカーにはGPSが搭載されており、モニターがどこを走行しているか、どこに駐車したかを定期的に記録した。走行後に、別途、3日間の全立ち寄り先と、事前の立ち寄り計画と参考情報源、追加した観光スポットと、その情報入手方法や参考メディア、取り消した観光スポットとその理由、海外旅行経験等の詳細なアンケート調査に協力してもらっている。

#### (2) 推奨ルートの設定

レンタカーは新千歳空港で貸し出し、初日は支笏湖温泉地区、翌日は札幌市内の指定されたホテルを宿泊し、最終日に新千歳空港にレンタカーを返却するという制約条件だけを付け、基本的には自由に行動してもらった。ただし、初めて日本でレンタカーを運転するモニターも少なからずいたことから、図-1に示すハングルのガイド

\*キーワード：観光・余暇、交通行動分析

\*\*正員，博(工)，東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻助教授（東京都文京区本郷 7-3-1, Tel: 03-5841-6128, e-mail: sim@civil.tu-tokyo.ac.jp)

\*\*\*正員，(株)ドーコン総合計画部

\*\*\*\*非会員，前田建設工業(株)

ブックを作成して、そこに、日程ごとの推奨経路と主要な道路上の目印情報だけでなく、素晴らしい眺望を見ることができるスポットの位置とその写真などの情報も盛り込んだ。

### (3) モニターの特性

今回参加してもらった50人のモニターのうち、18人が女性であり、38人が40才未満であった。モニターの平均年収も韓国全体のそれよりも高かった。

旅行の頻度については、国内は年2~3回程度、国外は2~3年に1度というモニターが全体の半数を占めている。これまでの海外旅行回数についても、初めてから20回以上まで、幅広く均等に分布している。なお、8割以上のモニターが既に日本を訪問したことがあると回答している。

また、今回の調査への参加意識を尋ねてみたところ、88%が「元々北海道に興味があり、今回のモニター調査が参加の決めてとなった」と答えている。残りは「今回のモニター調査でなくてもそのうち北海道に行こうと思っていた」と答えており、北海道には興味を持っている層であると言える。ただし、「道央」や「札幌」に興味を持っていると答えた割合が30%程度低く、「北海道」全体に興味も持っている層が大半である。言い換えれば、「道東」や「道南」を北海道でも「道央」と違う魅力を持つ地域として捉えていない可能性が高い。

### (4) ドライブ観光の評価

アンケートでは、今回の旅行の評価を尋ねている。全体的な評価については、半数近くが「期待を大いに上回った」と答え、「期待通り」までを併せると98%が肯定的な評価であった。

図-2は要素別に評価を尋ねた結果である。「道路沿いの景色」については高評価であり、逆に「標識」や「運転のしやすさ」についての評価は相対的に低くなっている。これらは、標識等にハングルが記されていないという言葉の問題と、通行方向が韓国とは逆であるという問題である。後者は慣れてもらうよりほかは解決策がないが、前者については、標識自体を多国言語語対応とすること自体は慎重な検討が必要であり、カーナビ等の車載機器で対応できればより望ましいと考えられる。なお、9割のモニターが再びレンタカーを使ってみたいと答えている。

## 3. 周遊ルートに関する考察

### (1) 周遊ルートの特徴

図-3は全モニターの3日間の周遊コース（青色）を地図上に重ね合わせたものである。パンフレットで提示し

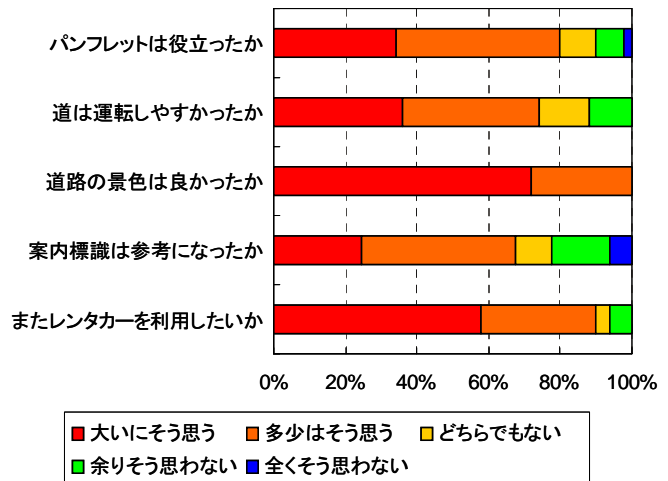


図-2 ドライブ観光の要素別評価

た推奨ルートは赤線で示されている。ほぼ3割のモニターがほぼ推奨ルートのみを走行しており、残りは、旭川・層雲峡方面や積丹半島方面など、大変広域に渡って周遊している様子が見て取れる。黄色い三角印はGPSで捉えられ停車ポイントであり、推奨ルート上だけでなく、それ以外のルート上にも多くの停車ポイントがあることも見て取れる。

一方、紫色の線は、韓国の旅行代理店で実際に販売している典型的な2泊3日の団体旅行の周遊ルートである。この周遊ルート近辺の支笏湖地区、ルスツ地区、岩内地区、積丹半島は訪日外国人団体旅行で主要な立ち寄り先ではなく、これらの観光地は外国人のドライブ観光での立ち寄りを積極的に呼び込むような仕掛けを行うことで、訪問客数を増加させることができるかもしれない。

図-4に総周遊移動距離、総周遊移動時間の分布（8台は一部データ取得できなかった区間があるため除外する）を示す。推奨ルートだけを走行すると100km弱であるが、半数以上がその倍の距離を走行している。移動時間は5時間以下が約半数である。結果として、平均走行速度が速くなっており、事前に道央地区の時間距離間隔が分かっていたら、移動時間を増やしてより広域の周遊を行うことが期待できよう。

### (2) 日本人レンタカー利用者との比較

日本人の北海道旅行者へのレンタカー走行調査が平成13年度に実施されており<sup>2)</sup>、2泊3日のデータのみを抜き出して、今回の結果と比較した。

図-5に3日間の総周遊移動時間と移動途中での立ち寄りスポットにおける総滞在時間の関係を示す。韓国人サンプルは、日本に一時的に在住しているものを分離している。ここでは、訪日した韓国人が日本人よりも総周遊移動時間、総滞在時間もに少ないことが容易に見て取



▲ : 停車ポイント

図-3 全モニターの周遊コースと推奨ルート

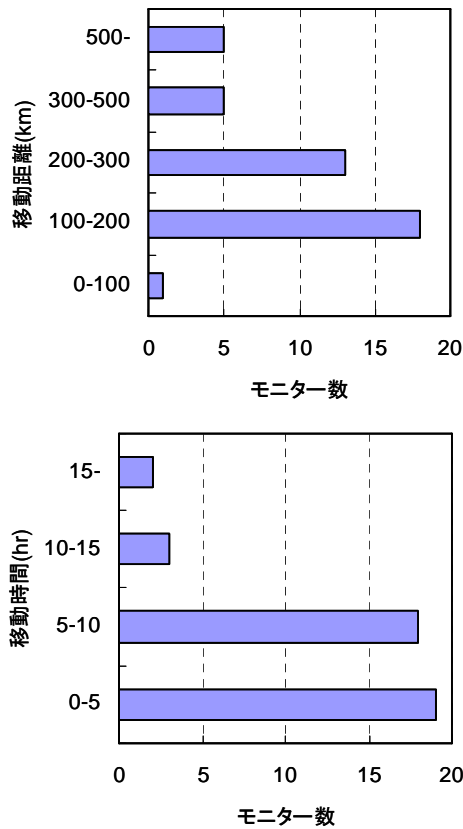


図-4 総周遊移動距離・時間の分布

れる。一部のモニターは単に運転をただだけで一気に目的地に到着してから徒歩で観光をしていたと見受けられ

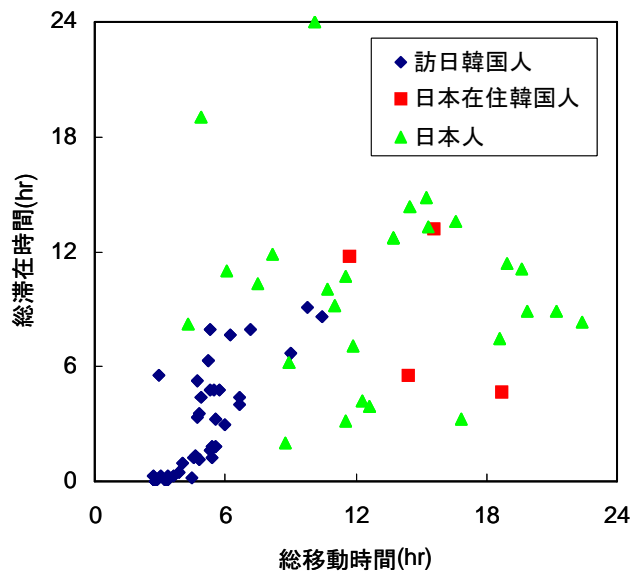


図-5 韓国人と日本人の移動時間と滞在時間の比較

るケースが見られる。この原因としては、推奨ルート積極的に意味で守ったか、慣れない日本での走行に不安を感じて最低限の利用しかしなかったか、どちらかを今回の調査からは特定することができない。しかし、より走行距離を伸ばしてもらって、滞在先で時間を使ってもらうために何らかの仕掛けが必要であることは確かである。

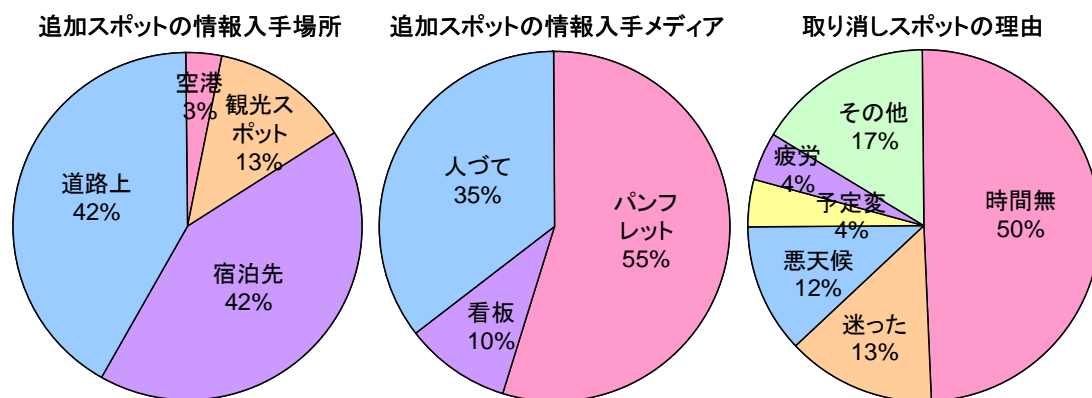


図-6 周遊中の追加・取り消しスポットに関わる分析結果

#### 4. 予定変更行動の考察

今回の調査では、北海道訪問前に予定していた観光スポットを訪問か、追加したか、または取りやめたかを調べている。

有効回答45人のモニターが訪れた総観光スポット数である312のうち、37%は事前に予定していなかった箇所を訪れたという結果であった。この事前計画のない訪問スポットは、支笏湖ビジネスセンター、丸駒温泉、芸術の森、湖畔展望台など、推奨ルート上にあるものが多かった。このように、移動中に効果的な情報提供がなされれば、立ち寄ってくれる可能性は高いものと考えられる。一方で、小樽も来日後に訪問を決定したモニターが複数存在し、来日後に（比較的長距離でも短時間で移動できるという）道央地区の時間特性を理解して予定を変更している可能性があることが伺える。追加した立ち寄り先に関する情報入手場所に関しては、図-6に示すように、道路上で走行中に入手したケースが42%、宿泊先で入手したケースが42%であり、メディアはパンフレットが半数を超え、人づてが35%となっている。これらの結果から判断すれば、オンサイトで、または移動中に周辺スポットの情報を臨機応変に取得できるような技術的工夫があれば、時間に余裕があれば立ち寄ってみるといった需要を喚起することが可能となるかも知れない。

一方、図-6に示すように、当初予定していたスポットへの訪問を取りやめる時の理由として、「時間がない」と「道に迷った」で6割を占める結果となっている。モニターの事前立ち寄り計画を詳細に見てみると、移動時間を考えると現実的でない計画となっているケースが散見された。道路時刻表を多国語対応で整備しインターネットで閲覧できるようにしておくなどの工夫が必要であろう。

#### 5. おわりに

本研究では、訪日観光市場における個人旅行化に対して、モビリティの改善を可能とするレンタカー観光に着目し、道央地区を観光する韓国人をモニターとして、レンタカー旅行の評価要因、周遊ルートの特長、事前計画と来日後の立ち寄りスポット変更の実態を分析した。引き続き、モニターを増やしたり、周遊ルート設定を変更したりして多様なパターンを検証する必要があるものの、レンタカー観光により、多様な観光スポットを訪れるようになるという仮説自体は概ね支持できるものと考えている。一方で、臨機応変に立ち寄りスポットを追加/変更できるような技術的工夫も視野に入れるべきであることを理解した。

今後は、調査する国籍を増やしていきたいと考えている。同時に、レンタカー観光促進に伴う道路交通安全上の課題の抽出や、ITを活用した情報提供の方法論の検討を急ぎたいと考えている。

謝辞：本研究は、国土交通省北海道開発局の支援を受けて実施している。また、調査のアレンジに際しては株式会社JTB北海道営業本部の久保田貴宏氏を始め、多くの方にご協力を頂いた。記して謝意を表する次第である。

#### 参考文献

- 1) 例えば、独立行政法人国際観光振興機構が毎年実施している訪日外国人旅行者調査から知ることができる
- 2) 国土交通省北海道開発局、観光に対する道路整備効果検討業務報告書、2002。