

訪日客が急増する「国境の島」対馬

くさ ふか よう た
草 深 陽 太 調査研究センター研究員

本稿では、日本を訪問する外国人客の中で最多を占める韓国と日本の間を結ぶ国際航路の最近の動向と現地の状況について、対馬・釜山間の事例を中心に紹介する。

■急増するアジアからの旅行者

訪日外国人旅行客数は2017年に2,742万人に達し、前年比では約18%の増加、2007年と比較するとおよそ3倍という大きな伸びを見せている。こうした中、訪日客の入国地点にも変化が見られるようになってきた。表1は、2017年及び2007年の空港・海港別入国外国人人数順位である。入国外国人人数上位の空港を見ると、成田空港は1位で変わらないものの、2位の関西空港との差が急速に詰まってきていることが分かる。訪日客数が大きく伸びている関西空港だが、特にその増加に大きく寄与しているのが韓国・中国を始めとした日本に比較的近い国々からの訪問客である。関西空港から入国する外国人のうち、韓国人・中国人がそれぞれ約25%ずつであり、その他の国々も含めると90%以上はアジアの国々となっている。格安航空会社(LCC)を中心に、関西空港とこうした国々を結ぶ新規路線の開設や増便が相次いでいることもあり、所要時間も比較的短いこうした

国々からのアクセスは飛躍的に向上している。結果として、こうした国々からの旅行者はリピーター比率も高くなっている。よりアジアに近い福岡や那覇といった各空港でも、同じような傾向が見られる。

■韓国人客が押し寄せる「国境の島」対馬

これら全国の主要空港が入国外国人客数の上位を占めている一方で、8位に入っているのが長崎県対馬市にある比田勝(ひたかつ)港である。全国的には馴染みの薄い地名だが、「国境の島」対

表1 空港・海港別入国外国人人数

	2017年		2007年	
	(順位)		(順位)	
総数		27,428,782		9,152,186
成田空港	1	7,639,125	1	4,375,849
関西空港	2	7,159,996	2	1,647,188
羽田空港	3	3,745,577	4	441,477
福岡空港	4	2,205,616	5	432,750
那覇空港	5	1,631,063	10	83,542
新千歳空港	6	1,492,723	6	300,549
中部空港	7	1,359,385	3	596,392
比田勝港	8	258,599	21	25,397
博多港	9	167,958	7	287,220
北九州空港	10	126,211	40	6,596

出所：法務省入国管理局データより筆者作成(単位：人)

写真1 比田勝港に停泊する釜山への高速船



馬の北部に位置し、韓国・釜山との間は直線距離でおよそ50kmに過ぎない。この比田勝と釜山の間が、最高速度約80km/hのジェットフォイルや双胴船により最短1時間10分で結ばれている。日帰りでも気軽に訪れることが出来る身近な旅行先として人気を集め、近年は400人以上乗れる大型船の就航もあり、対馬を訪れる韓国人客は大幅に増加している。中心部に近い厳原港も併せると、昨年対馬を訪れた韓国人旅行者は35万人を超えるまでになっている。人口約3万人に過ぎない対馬市にとっては、驚異的な数字である。

韓国で発売されている対馬への旅行商品を見てみると、1泊2日や日帰りという短期間の商品がほとんどで、韓国が臨める展望台を回る他、免税店で買い物等に多くの時間が割かれている。その他、自然豊かな土地ならではのトレッキングや釣り、名所旧跡巡りなどを目的とし、特に釜山を中心とした韓国南部の人々に人気となっているようだ。

■対馬の受け入れ態勢

急速な観光客の増加を受け、受け入れ態勢の整備は今何よりの課題となっている。島の各地でホ

写真2 韓国人観光客で賑わう船内



テル等の新設が進んでいるものの、人口1,500人足らずの比田勝周辺では特に観光客向けの施設や飲食店が不足している。過疎・高齢化が進む中、働き手不足も深刻な問題であり、新規で店を開業したくても地元には働き手や韓国語を話せる人材も皆無に近い状況となっている。こうした中、ホテルのフロントなどでは韓国人従業員も多く働いている他、福岡市等から従業員を呼び寄せる飲食店もあるなど、対応に苦慮している。

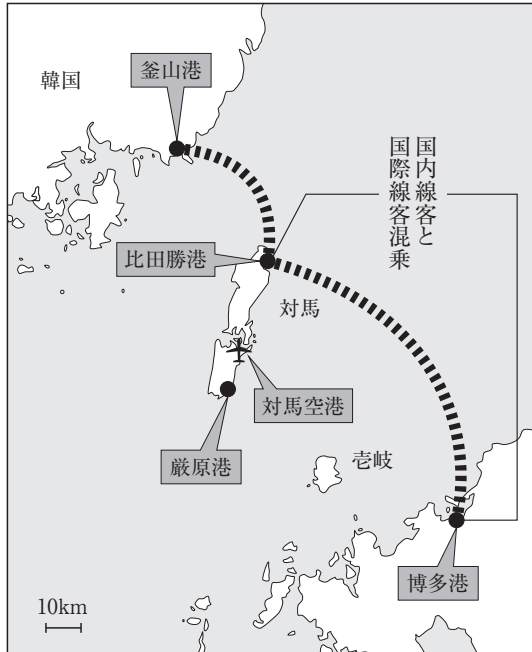
一方で、日韓の文化・習慣の違いから地元住民との摩擦もおきている。地元漁業関係者と韓国人釣り客との間でのトラブルや、一部の飲食店では韓国人客の入店を断るところもあるという。

旅行者の急増は大きな「商機」である一方、これを生かすためにどうすべきか、受け入れ態勢のさらなる整備が期待される。

■博多・比田勝間の国内・国際混乗便の就航

上述の通り、韓国とは非常に近い比田勝だが、日本本土とのアクセスはこれまでお世辞にも良いとはいえなかった。博多・比田勝間のフェリーは所要時間5時間20分で、対馬空港や高速船が発着する厳原港との間も車で2時間前後を要する。

図1 博多・対馬・釜山間航路のイメージ



そんな中、2018年7月に、博多・比田勝間でジェットフォイルによる国内・国際混乗便が就航した。この航路は、九州郵船㈱が運航主体となり、JR九州高速船㈱「ビートル」の一部座席を借り受ける「用船」の形態がとられている。これまでも博多から釜山に向かう高速船の一部が比田勝に寄港していたが、国際旅客と国内旅客が同じ船に乗ることは出入国管理上問題があり、国内区間のみの利用は認められていなかった。しかし、船内に仕切りを設け国際・国内旅客を物理的に分離するなどの措置を講じることを条件として、今年5月に国交省から「混乗運航」の認可が下り、国内区間ののみを利用することが可能になった。結果として、同区間の所要時間は約2時間に短縮されることとなった。これをきっかけに、国際旅客だけでなく国内旅客も取り込み、交流人口の拡大や地域の活性化が期待されている（図1）。

■日韓航路の歴史

日本と韓国を結ぶ航路の歴史は、1905年の関釜連絡船（下関・釜山間）の開設に遡ることができる。この航路は日本初の国際定期航路であり、朝鮮半島や満州、さらにヨーロッパまでを結ぶ国際連絡運輸の一部も担ってきた。その後、太平洋戦争の激化により運航が途絶えたものの、日韓国交正常化後の1970年には関釜フェリーとして新たに営業を開始し、現在に至るまで多くの旅客・貨物を運び続けている。九州と韓国間を見ると、1991年にJR九州による高速船「ビートル」が博多～釜山間で営業を開始したことにより、所要時間は約3時間へと短縮され、同区間の往来はより身近なものとなった。対馬と釜山の間では長らく定期船の就航が定着しなかったものの、1999年に高速船による定期航路が開設され、2011年にJR九州高速船が比田勝航路を開設したことをきっかけに利用者は爆発的に増加、今では日韓5社が同区間に参入し多くの人に使われるようになったのは既述の通りである。

■まとめ

本稿で紹介した対馬の例を含め、地理的に近い九州・沖縄といった地域はアジアへの玄関口としての役割が今後も高まっていくことが予想される。また、リピーターであるほど、東京や大阪より地方を訪問することが増えるとともに、買い物以外にも、地元の人々との親密な交流を軸とした「体験」へと興味の対象は広がりつつある。地理的な近さという強みを生かしながら、心理的にも近づけるように、ハード・ソフト両面の受け入れ態勢をいかに整えることが出来るかが今後は問われていくだろう。