

日本海事財団
平成14年度補助事業

対馬における国際旅客航路を活用した
国際交流の促進に関する調査

— 中間報告書 —

平成15年3月

財団法人 九州運輸振興センター



はしがき

本報告書は、当センターが日本海事財団の平成 14 年度補助事業として実施した「対馬における国際旅客航路を活用した国際交流の促進に関する調査」の研究成果を中間報告書としてとりまとめたものであります。

九州と韓国との間に位置する対馬は、古くから朝鮮半島や中国をはじめとする大陸諸地域とわが国の国際交流において重要な役割を果たしてきました。現在、対馬には韓国第二の大都市である釜山との間に国際旅客航路が開設されており、平成 16 年 3 月に 6 町が合併して誕生する「対馬市」においても、日韓交流は新市建設の重要な柱として位置づけられています。こうしたことから、対馬が新たな日韓交流の窓口となり、豊かな自然や歴史・文化を活かした国際交流を通じて地域活性化を図っていくことが強く期待されています。

九州周辺では、博多港、下関港、北九州港と釜山港等を結ぶ高速船やフェリーが多数運航され、海上交通による活発な国際交流が行われています。対馬においても、国際旅客航路の拡充を図り、韓国との国際交流を促進することで、観光産業や地場産業の振興、外国企業の誘致等による地域の活性化を進めていく必要があります。

こうしたことから、本年度調査においては、アンケート調査やヒアリング調査に基づき、対馬・韓国双方における国際交流への期待等を分析し、国際航路の拡充・活用に向けた課題を整理しました。これを踏まえ、次年度調査では、国際旅客航路の拡充と国際交流の促進に向けて、そのめざすべき方向や実現方策を検討し、提言として取りまとめる予定です。

この報告書が関係者の方々にいささかなりともご参考になれば幸いに存じます。

おわりになりましたが、本調査研究をとりまとめるにあたって終始ご指導、ご協力を頂きました長崎国際大学 片岡力 教授はじめ委員各位、関係官公庁並びに調査にご協力頂きました関係の方々に、改めて御礼申し上げます。

平成 15 年 3 月

財団法人 九州運輸振興センター
会長 田中 浩二

平成14年度 対馬国際航路活用調査委員会 委員名簿

「対馬における国際旅客航路を活用した国際交流の促進に関する調査」

(順不同・敬称略)

委 員 長	片 岡 力	長崎国際大学人間社会学部国際観光学科教授
委 員	岸 原 福 彌	対馬地区商工会連絡協議会会长
"	長 町 忠 一	対馬観光物産協会会长
"	師 村 博	九州旅客鉄道(株)船舶事業部長
"	水 嶋 修 三	(株)ジェイティビー取締役九州営業本部長
"	橋 本 裕	九州郵船(株)代表取締役会長
"	比 田 勝 亨	(株)対馬国際ライン事務局長
"	渕 上 清	厳原町長
"	松 村 良 幸	美津島町長
"	佐 伯 英 雄	豊玉町長
"	小 西 清 明	峰町長
"	廣 田 貞 勝	上県町長
"	米 田 幸 人	上対馬町長
"	篠 部 武 嗣	長崎県地域振興部理事 ※1
"	(渡 邊 良)	長崎県地域振興部理事 ※2)
"	中 村 法 道	長崎県対馬支庁長
"	熊 谷 清	九州地方整備局企画部長
"	小 原 恒 平	九州地方整備局港湾空港部長
"	河 田 守 弘	九州運輸局企画振興部長
"	三 宅 徹	九州運輸局海事振興部長 ※1
"	(尾 本 和 彦)	九州運輸局運航部長 ※2)
"	(洪 世 哲)	(株)ジャパン大亜対馬支店長 ※3)
幹 事	藤 原 敬 一	長崎県地域振興部交通政策課長
"	寺 地 守	九州地方整備局企画部事業調整官
"	児 玉 尚	九州運輸局企画振興部交通・観光計画調整官 ※1
"	(河 内 博 志)	九州運輸局企画部貨物流通企画課長 ※2)
"	森 川 直 行	九州運輸局企画振興部観光振興課長
"	河 村 政 香	九州運輸局海事振興部旅客課長
事 務 局	中 園 規 詮	(財)九州運輸振興センター専務理事
"	山 川 康 行	(財)九州運輸振興センター調査役
調 査 機 關	原 田 昌 彦	(株)U F J 総合研究所国土・地域政策部主任研究員
"	関 恵 子	(株)U F J 総合研究所国土・地域政策部プロジェクト・リーダー
"	福 塚 祐 子	(株)U F J 総合研究所国土・地域政策部研究員

※1 平成14年7月からの委員、幹事

※2 平成14年6月までの委員、幹事

※3 組織変更により中途退任

目 次

第1章 調査の概要

1. 調査の背景と目的	1
2. 調査フロー	2
3. 調査内容	3
4. 調査方法	6

第2章 対馬における国際航路・国際交流の現状

1. 地域の現状	7
2. 国際航路および交通体系の現状	20
3. 韓国を中心とした国際交流の現状	35

第3章 対馬および韓国における国際交流への期待

1. 対馬におけるヒアリング調査結果からみた国際交流への期待	45
2. 対馬におけるアンケート調査結果からみた国際交流への期待	60
3. 韓国におけるヒアリング調査結果からみた国際交流への期待	79

第4章 対馬における国際航路の拡充・活用に向けた課題

1. 国際航路を活用した国際交流の課題	93
2. 国際航路の拡充に向けた課題	98
3. 次年度調査に向けた検討課題	101

参考資料

対馬における国際交流・国際航路に関するアンケート調査	103
----------------------------	-----

第1章 調査の概要

卷之三

1. 調査の背景と目的

対馬は、九州と韓国に挟まれた対馬海峡に位置し、韓国から数十kmと至近にあり、古くから朝鮮半島や中国をはじめとする大陸諸地域とわが国の国際交流において重要な役割を果たしてきた。現在では、韓国・釜山港との間に国際旅客航路が開設され、国際交流の促進に向けた取り組みも活発化している。また、対馬 6 町においては、平成 16 年 3 月に合併して、「対馬市」を新設することが決定しており、対馬が一体となった地域活性化への取り組みの体制が整いつつある。

平成 10 年（1998 年）に策定された「全国総合開発計画 21 世紀の国土のグランドデザイン」では、計画の課題の 1 つとして「世界に開かれた国土の形成」を掲げ、「全國各地域がそれぞれの特性を生かして国際的役割を担い、世界と交流し、国土の隅々までが世界に開かれる状況を創出する」としている。また、同計画では、九州における地域整備の基本方向として、「アジアと一体化して発展する九州」をめざすとしている。このように、九州においては、地域の活性化を図る上で、アジアとの国際交流の促進が重要な視点となっている。

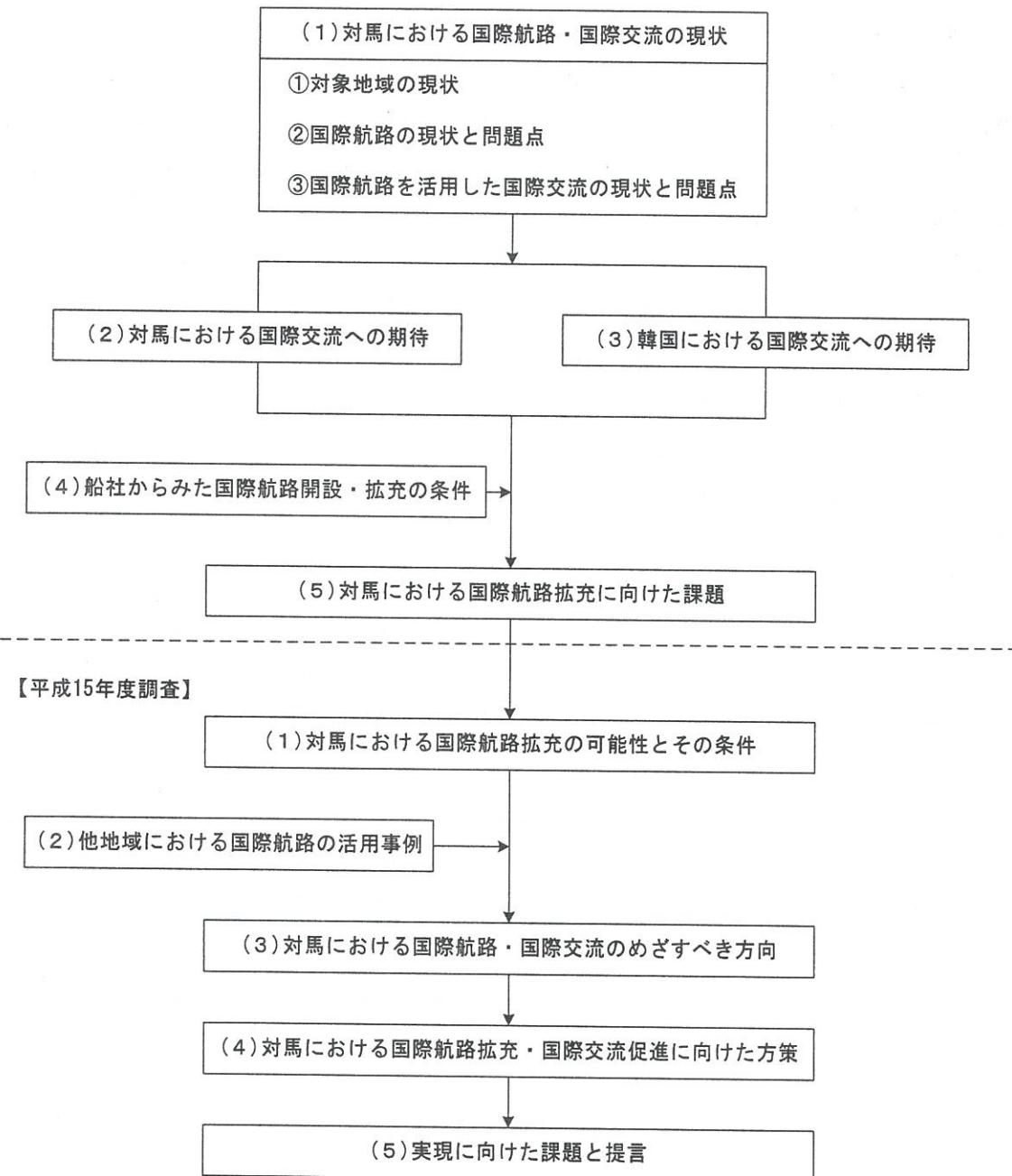
島国であるわが国の国際旅客交通手段は航空機が中心であるが、外国に近接する地域等においては、航空機よりも安価に大量の旅客を輸送可能な交通手段として、船舶も重要な交通手段となりうる。実際、九州周辺では、博多港や下関港と釜山港を結ぶ超高速船やフェリーが毎日運航され、海上交通を活用した国際交流を通じて、地域の活性化が図られている。

こうしたことから、対馬においては、国際旅客航路の拡充を図り、韓国第二の大都市である釜山をはじめとする韓国との国際交流を促進することで、観光産業や地域産品の製造・販売等の地場産業の振興、外国企業の誘致等による地域の活性化が期待される。

そこで、本調査では、対馬を対象地域とし、地域の特性を生かした地域活性化に向けて、対馬・韓国双方における国際交流への期待、国際航路拡充の可能性とその条件等を分析し、国際旅客航路の拡充および国際交流促進の方向とその実現方策を提案することにより、わが国における離島地域等の国際交流を通じた地域活性化の促進や国際旅客航路の拡充による海運関連産業の振興に資することを目的とする。

2. 調査フロー

【平成14年度調査】



3. 調査内容

【平成 14 年度調査】

(1) 対馬における国際航路・国際交流の現状

①対象地域の現状

本調査の対象地域となる対馬 6 町について、地勢、気候等の自然条件、人口、産業、観光、文化、交通等の社会経済条件の現状を把握する。また、対馬における国際航路を活用した国際交流に際して、その有力な相手地域となる韓国・釜山市周辺や、連携対象と考えられる対馬周辺地域（壱岐、福岡市、下関市等）についても、概況を整理する。

②国際航路の現状と問題点

対馬において韓国・釜山港との間に運航されている定期・不定期の国際航路について、運航船社へのヒアリング調査等により、航路概況、利用状況（国籍別利用者数、団体／個人別利用者数、利用目的、季節・曜日による変動等）、問題点等を把握する。

＜対象航路＞

- ・シーフラワー：厳原－釜山、比田勝－釜山（定期）
- ・ビートル：博多－比田勝－釜山（不定期寄港）
- ・あをしお：比田勝－釜山（不定期）

③国際航路を活用した国際交流の現状と問題点

対馬における国際航路を活用した国際交流について、観光動向や物産製造・販売、企業立地等の産業面での交流、地方自治体や諸団体等による人的交流等の現状を把握するとともに、地方自治体へのヒアリング調査等により、その問題点を整理する。

(2) 対馬における国際交流への期待

対馬に立地する観光産業をはじめとする各産業の主要な企業・団体を対象としてアンケート・ヒアリング調査を実施し、地域産業の立場からみて、国際航路を活用した国際交流に対してどのようなことが期待されるのか、また、どのようなことが課題となりうるのか等について把握する。

(3) 韓国における国際交流への期待

釜山を中心とする韓国的主要な企業・団体を対象としてヒアリング調査を実施し、対馬との国際航路を活用した国際交流に対してどのようなことが期待されるのか、また、どのようなことが課題となりうるのか等について把握する。その際、韓国から対馬への観光客の訪問、韓国企業の対馬への進出を想定した場合、対馬側に求められる受入態勢等を中心に把握することとする。

(4) 船社からみた国際航路開設・拡充の条件

対馬における国際航路の開設・拡充を図るために必要な条件（旅客需要、港湾条件、法制度等）について、運航船社へのヒアリング調査により把握する。なお、原則として、対馬の既存国際航路については（1）、他地域における国際航路については（3）で実施するヒアリング調査と併せて実施する。

(5) 対馬における国際航路拡充に向けた課題

（2）および（3）で把握した国際交流への期待を踏まえ、（4）で把握した航路開設・拡充条件に照らして、（1）で把握した地域の現状を評価すること等により、対馬における国際航路の拡充に向けた課題を抽出・整理する。

【平成15年度調査（案）】

(1) 対馬における国際航路拡充の可能性とその条件

平成14年度調査で抽出した課題に基づき、対馬において開設・拡充が想定される国際航路を設定し、航路拡充の可能性とその条件を検討する。その際の評価の視点として、以下の各点が想定される。

＜検討の視点＞

- ・海外からの観光客集客（インバウンド）のポテンシャル：観光資源、受入態勢 等
- ・海外への観光客訪問（アウトバウンド）のポтенシャル：人口特性 等
- ・産業面での交流のポтенシャル：産業構造、企業立地動向
- ・その他人的交流面のポтенシャル：地方自治体における国際交流への取り組み 等

(2) 他地域における国際航路の活用事例

対馬における国際航路を活用した国際交流を検討する際の参考とするため、下関－釜山（フェリー）、博多－釜山（超高速船、フェリー）、宮古島・石垣島－台湾（フェリー）等、他地域における国際航路の開設事例について、地方自治体および運航船社等へのヒアリング調査等により、国際旅客航路を活用した国際交流の実態、地域への効果・影響、問題点・課題等を把握する。

(3) 対馬における国際航路・国際交流のめざすべき方向

（1）で検討した航路拡充の可能性とその条件、（2）で収集した事例から得られる示唆等に基づき、対馬における望ましい国際航路およびそれを活用した国際交流のめざすべき方向について検討する。その際、国際航路・国際交流の相手先は釜山を中心とする韓国が想定されるが、国内においては壱岐、福岡、下関等との連携のあり方についても留意する。

(4) 対馬における国際航路拡充・国際交流促進に向けた方策

(3) で検討した対馬における国際航路・国際交流のめざすべき方向を実現するために求められる具体的な方策について、(2) で収集した事例も参考にしつつ、検討する。

<検討の視点>

- ・国際航路の需要拡大（インバウンド／アウトバウンド）に向けた方策
- ・観光客来訪時の消費拡大に向けた方策
- ・地域産品の製造・販売拡大に向けた方策
- ・外国企業の立地促進に向けた方策
- ・その他人的な交流拡大に向けた方策 等

(5) 実現に向けた課題と提言

本調査結果の総括として、(3) および (4) の実現に向けた課題を整理するとともに、地方自治体、地元企業、船社、国等の各関係主体に向けた提言を取りまとめる。

4. 調査方法

(1) アンケート調査

地域産業の立場からみた国際交流への期待、その基盤としての国際航路へのあり方等について把握するため、以下に示す対馬島内の観光関連業者、商工業者等を対象にアンケート調査を実施する。

■調査対象

- ・対馬観光物産協会加盟企業
- ・対馬地区6商工会に加盟し、国際交流との関連が強い企業 等
- ・合計 442 社

(2) ヒアリング調査

本調査の実施にあたって、下記を対象としてヒアリング調査を実施する。

■韓国・釜山

- <商工関連団体、観光関連団体>
- ・釜山広域市観光協会
- <観光関連企業>
- ・対馬向け旅行商品を取り扱う旅行業者3社
- <運航船社>
- ・シーフラワーの運航船社

■対馬島内および九州域内

- <地方自治体>
- ・長崎県対馬支庁
- ・対馬6町
- <商工関連団体、観光関連団体>
- ・対馬地区商工会連絡協議会
- ・対馬観光物産協会
- <観光関連企業>
- ・厳原町内に立地する韓国資本のホテル
- <運航船社>
- ・シーフラワーの比田勝港における船社代理店
- ・ビートルの運航船社

第2章 対馬における国際航路・国際交流の現状

新民主黨派與中國民主黨派之關係——董必武

1. 地域の現状

ここでは、対象となる対馬6町について、地勢、気候等の自然条件、人口、産業、観光、文化等の社会経済条件の現状を把握する。また、対馬における国際航路を活用した国際交流に際して、連携対象と考えられる周辺地域（壱岐、福岡市、下関市、釜山広域市等）についても、概況を整理する。

(1) 位置

対馬は、北は朝鮮海峡を隔てて朝鮮半島に対し、南は対馬海峡を隔てて壱岐島、九州本土に対している。対馬（比田勝港）から博多港まで海路で147km、韓国・釜山港までは直線距離で最短49.5kmであり、韓国に極めて近い位置にある。

図 2-1- 1 対馬の位置



資料) 長崎県対馬支庁「つしま百科」2002年3月

(2) 対馬の自然状況

①島数

対馬は、本島および 107 の小島から形成されている。小島のうち有人島は、美津島町に属する島山島、沖の島、赤島、泊島の4島と、上対馬町に属する海栗島の計5島であるが、海栗島を除き本島と橋等で結ばれ陸続きとなっている。

表 2-1- 1 対馬島しょ数

町名	島数	
	有人島	無人島
厳原町		3
美津島町	4	56
豊玉町		18
峰町		3
上県町		
上対馬町	1	22
計	5	102

資料) 長崎県「統計年鑑(平成12年版)」

②地勢

本島は、南北約 82km、東西約 18km の細長い島である。全島の 89%が山林で覆われ、標高 200~300m の山々が海岸まで迫っている。このため海岸は、一部では高さ 100m にも及ぶ断崖絶壁を呈しており、海流と荒い波の影響を受け、砂浜は少ない。対馬を南北に分断する浅茅湾は、リアス式海岸の特徴をもち、大小無数の入り江と島々からなる景色は、対馬の景勝地の 1 つとなっている。

対馬の面積は、708.47km²で長崎県全体の 17.3%を占めている。

表 2-1- 2 対馬地域における市町村別面積

	面積(km ²)	%
厳原町	175.59	
美津島町	119.98	
豊玉町	75.21	
峰町	72.41	
上県町	157.71	
上対馬町	107.57	
対馬計	708.47	17.3%
長崎県計	4,092.44	100.0%

資料) 長崎県対馬支庁「つしま百科」2002年3月

③気候

対馬は、暖流である対馬海流に囲まれた島だが、大陸からの冷たい季節風により、秋から初春にかけては冷え込むことが多い。

表 2-1- 3 対馬の季節概況

春	大陸からの黄砂に始まり、九州本土よりやや遅れて桜が開花。
梅雨	雨量はやや多いものの、じめじめした梅雨特有の不快な日は少なく、期間も短い。
夏	気温は本土よりやや低めであり、日照時間も九州本土よりやや短い（本土に居座る太平洋高気圧の隅に位置するため）。対馬の夏の快適さの要因としては、海風により地中に熱がたまらないことも考えられる。
秋	9月の台風シーズンは雨量が多いが、台風が直撃することはほとんどない。10月頃より雨量が少なくなり、晴天が多くなる。
冬	大陸からの北西の季節風による寒冷な日が多く、特に夕方の冷え込みは厳しい。しかし、雨量は少なく、海に囲まれているため、積雪はほとんどない。

資料) 長崎県対馬支庁「つしま百科」2002年3月

気温は、年間を通じて長崎市より1~2度低い。湿度は、夏から秋の期間を除くと、長崎市よりも低く、特に冬季は、雨量の少ないことも重なって、空気はかなり乾燥している。

年間降水量をみると長崎市よりやや多い1,632.4mmとなっている。6~8月にかけて月300mmを超えるなど多くなっているが、冬季は月100mm以下と少なくなっている。また、冬季は日照時間が本土に比べて長くなっている。

図 2-1- 2 平均気温の推移 (1971~2000)

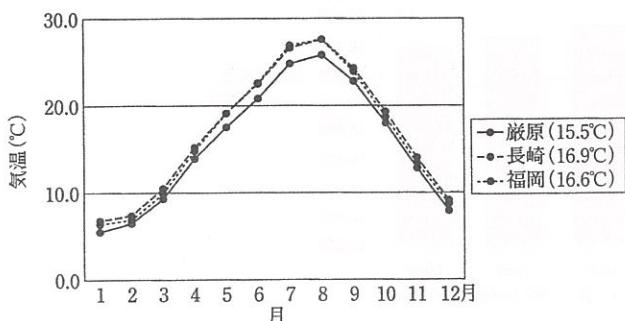


図 2-1- 3 湿度の推移 (1971~2000)

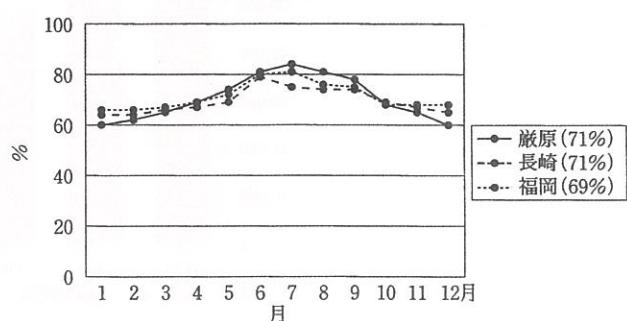


図 2-1- 4 降水量の推移 (1971~2000)

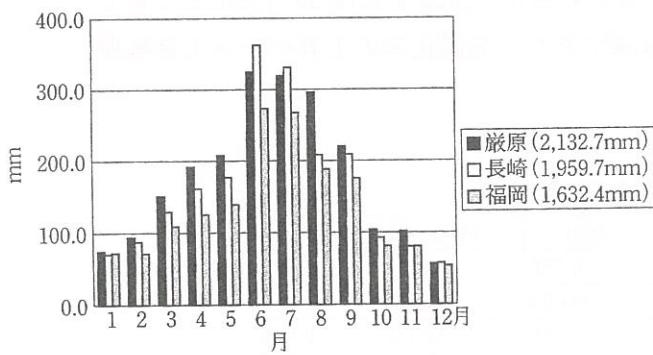
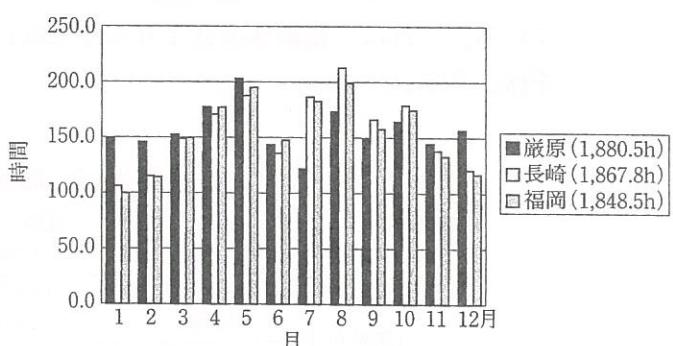


図 2-1- 5 日照時間 (1971~2000)



資料) 図 2-1-2~2-1-5 とも長崎県対馬支庁「つしま百科」2002年3月

(3) 人口

①対馬地域

1) 人口推移

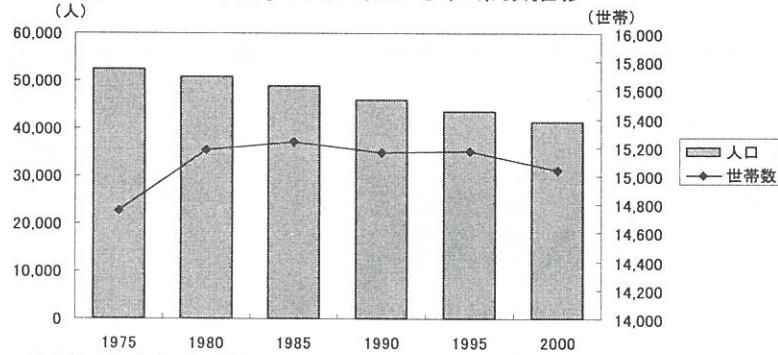
対馬の人口は、1970 年代は 5 万人以上だったが徐々に減少し、2000 年度の人口は 41,230 人となっている。これは、長崎県全体（約 152 万人）の 2.7% に相当する。世帯数の推移をみると、1975 年には 14,760 世帯であったが、その後は 15,000 世帯強で横ばいとなっており、2000 年は 15,038 世帯である。

表 2-1- 4 対馬の町別人口

	1975	1980	1985	1990	1995	2000
厳原町	18,460	18,564	18,044	17,343	16,367	15,485
美津島町	9,692	9,382	9,238	8,905	8,607	8,423
豊玉町	5,790	5,604	5,402	5,281	5,035	4,705
峰町	4,277	4,042	3,805	3,402	3,119	2,897
上県町	6,305	5,915	5,719	5,102	4,743	4,494
上対馬町	7,948	7,303	6,667	6,031	5,642	5,226
対馬計	52,472	50,810	48,875	46,064	43,513	41,230
長崎県	1,571,912	1,590,564	1,593,968	1,562,959	1,544,934	1,516,523
県全体における 対馬の人口比率	3.3%	3.2%	3.1%	2.9%	2.8%	2.7%

資料) 総務省「国勢調査」より U F J 総合研究所作成

図 2-1- 6 対馬の人口および世帯数推移



資料) 総務省「国勢調査」より U F J 総合研究所作成

2) 高齢化

対馬の人口全体に占める高齢化率は徐々に上昇しており、2000 年には 22.1% にまで達している。これは、長崎県全体よりもやや高い水準であり、高齢化率の上昇ペースも長崎県全体より早い。

表 2-1- 5 階層別人口（対馬）

	1985	1990	1995	2000
高齢者数(人)	5,884	6,750	8,015	9,128
対馬人口計(人)	48,875	46,064	43,513	41,230
高齢化率(%)	12.0%	14.7%	18.4%	22.1%
長崎県	12.2%	14.7%	17.7%	20.8%

資料) 総務省「国勢調査」より U F J 総合研究所作成

②対馬周辺地域

1) 対馬周辺の島々との比較

壱岐は、対馬よりも九州本土に近い、4町からなる島である。人口は対馬よりやや少ない33,538人となっている。しかし面積が約140km²と対馬の約1/5であるため、人口密度は対馬が約60人/km²であるのに対し、その約4倍にあたる242人/km²となっている。

済州島は、朝鮮半島の南部に位置する韓国最大の島であり、対馬と朝鮮海峡を隔てて面している。人口は約55万人、面積は対馬の約2.5倍に相当する1,825km²となっており、人口密度は壱岐よりやや高い。

図2-1-7 済州島位置図



表2-1-6 対馬周辺の島における人口および面積

	人口(人)	面積(km ²)	人口密度(人/km ²)
対馬	41,230	708.47	58.2
壱岐	33,538	138.40	242.3
済州島(韓国)	546,889	1,825.00	299.7

資料) 総務省「国勢調査」(2000年)他よりUFJ総合研究所作成

資料) 外務省ホームページ

2) 対馬周辺地域の人口比較

周辺主要都市の人口規模をみると、日本側では福岡市、北九州市が約100～130万人、韓国側では釜山広域市が約380万人となっている。

人口推移をみると、山口県、長崎県では1990年代から人口が減少傾向にあるが、特に対馬の人口減少率は5年間で5%以上と高くなっている。福岡県は人口は増加傾向にあるが、増加率は90年代以降2%前後で推移している。韓国は人口増加率が高く、約5%以上を維持している。特に、95年～2000年にかけては約7%にまで達している。

表2-1-7 周辺主要都市の人口規模

島名	人口(人)	都市名	人口(人)
対馬	41,230	福岡市	1,341,489
壱岐	33,538	北九州市	1,011,491
済州島	546,889	下関市	252,390
		釜山広域市	3,770,536

表2-1-8 周辺地域の人口推移

(単位:人)	1975	1980	1985	1990	1995	2000
韓国	人口	35,281,000	38,124,000	40,806,000	42,869,000	44,909,000
	増加率	—	6.1%	3.6%	1.9%	2.5%
福岡県	人口	4,292,963	4,553,461	4,719,259	4,811,050	4,933,393
	増加率	—	2.0%	0.9%	-1.8%	-1.1%
山口県	人口	1,555,218	1,587,079	1,601,627	1,572,616	1,555,543
	増加率	—	1.2%	0.2%	-1.9%	-1.2%
長崎県	人口	1,571,912	1,590,564	1,593,968	1,562,959	1,544,934
	増加率	—	8.1%	7.0%	5.1%	4.8%
対馬	人口	52,472	50,810	48,875	46,064	43,513
	増加率	—	-3.2%	-3.8%	-5.8%	-5.5%

資料) 総務省「国勢調査」、新潟県ソウル事務所資料(聯合ニュース2002年1月)

等よりUFJ総合研究所作成

(4) 産業

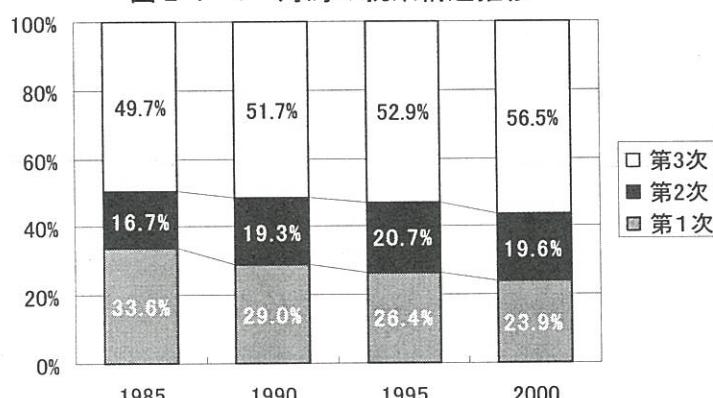
①対馬地域

1) 就業構造

2000年度の対馬の就業者数は、20,219人である。就業構造をみると、第3次産業が56.5%と半分以上を占めており、続いて第1次産業が23.9%、第2次産業が19.6%となっている。推移をみると、1985年には3割以上を占めていた第1次産業が徐々に減少しているのに対し、第3次産業が徐々に増加し半分以上を占めるようになってきている。

第1次産業の中でも、漁業がその約8割を占めており基幹産業の1つとなっている。一方、農業の構成比は県全体を下回っている。第3次産業は、県全体の構成比に比べるとやや低くなっている。

図 2-1-8 対馬の就業構造推移



資料) 総務省「国勢調査」より U F J 総合研究所作成

表 2-1-9 業種別就業構造の推移

(単位：人)

		H2		H7		H12		
就業者総数		21,362	構成比	21,292	構成比	20,219	構成比	
			対馬	県	対馬	県	対馬	県
第1次	農業	1,235	5.8%	9.4%	1,005	4.7%	7.6%	712 3.5% 6.7%
	林業	244	1.1%	0.1%	152	0.7%	0.1%	128 0.6% 0.1%
	漁業	4,711	22.0%	4.2%	4,464	21.0%	3.4%	3,992 19.7% 2.8%
	計	6,190	28.9%	13.7%	5,621	26.4%	11.1%	4,832 23.9% 9.6%
第2次	鉱業	52	0.2%	0.3%	56	0.3%	0.3%	51 0.3% 0.3%
	建設業	2,637	12.3%	10.2%	3,084	14.5%	11.4%	2,963 14.7% 11.5%
	製造業	1,442	6.8%	14.1%	1,258	5.9%	13.0%	951 4.7% 11.9%
	計	4,131	19.3%	24.6%	4,398	20.7%	24.7%	3,965 19.6% 23.6%
第3次	電気・ガス・熱供給・水道業	97	0.5%	0.6%	99	0.5%	0.6%	87 0.4% 0.6%
	運輸・通信業	1,063	5.0%	5.9%	954	4.5%	5.7%	894 4.4% 5.6%
	卸売・小売、飲食店	3,710	17.4%	22.5%	3,568	16.7%	22.7%	3,577 17.7% 22.5%
	金融・保険業	306	1.4%	2.8%	260	1.2%	2.7%	290 1.4% 2.5%
	不動産業	19	0.1%	0.5%	15	0.1%	0.5%	29 0.1% 0.6%
	サービス業	3,892	18.2%	24.3%	4,347	20.4%	26.7%	4,496 22.2% 29.3%
	公務(他に分類されないもの)	1,956	9.2%	5.0%	2,020	9.5%	5.2%	2,046 10.1% 5.3%
	計	11,043	51.8%	61.6%	11,263	52.9%	64.1%	11,419 56.5% 66.4%
分類不能		3	0.0%	0.1%	10	0.0%	0.1%	3 0.0% 0.4%

資料) 長崎県対馬支庁「つしま百科」2002年3月

2) 総生産

対馬の島内総生産をみると、1998 年度は 1,361 億円となり、長崎県の総生産 4 兆 6,426 億円の 2.9% を占めている。

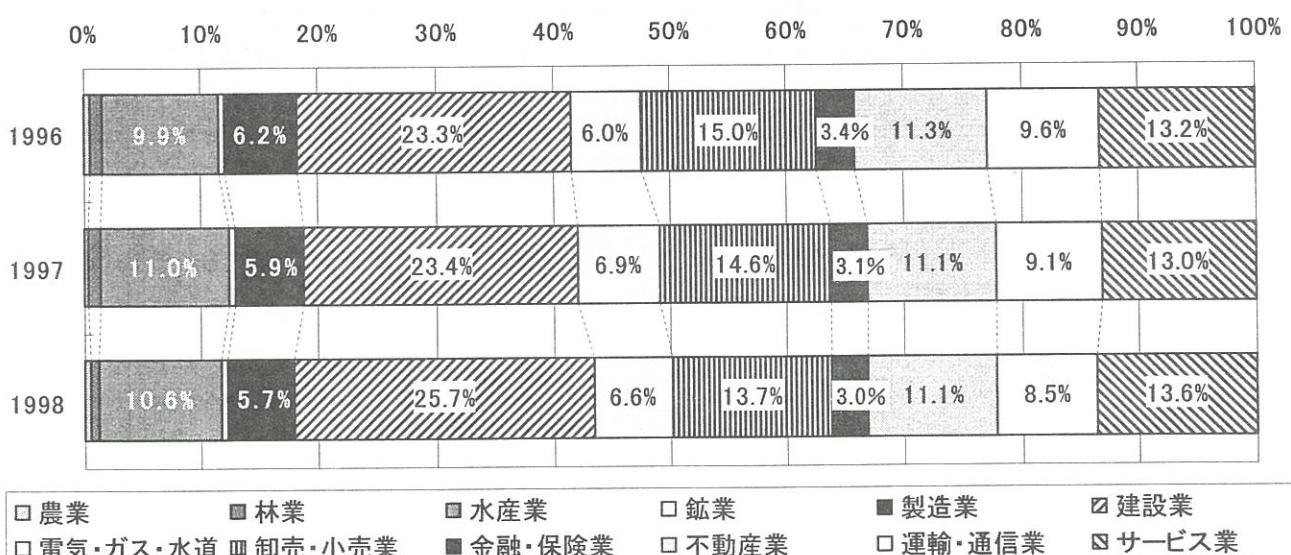
業種別にみると、産業の中では建設業が約 1/4 を占めており、その構成比は近年徐々に上昇している。続いて卸売・小売業、サービス業が 1 割強となっているが、卸売・小売業の構成比は徐々に低下している。

表 2-1- 10 対馬島内総生産

(百万円)	1996	1997	1998(a)	長崎県計(b)	(a/b) %	96-98増加率%
総額	129,364	133,390	136,130	4,642,620	2.9%	5.2%
産業	104,603	107,703	109,769	4,027,203	2.7%	4.9%
農業	528	435	500	74,280	0.7%	-5.3%
林業	1,151	1,002	766	2,853	26.8%	-33.4%
水産業	10,386	11,876	11,629	76,632	15.2%	12.0%
鉱業	480	485	443	27,237	1.6%	-7.7%
製造業	6,493	6,397	6,202	533,898	1.2%	-4.5%
建設業	24,423	25,216	28,235	476,522	5.9%	15.6%
電気・ガス・水道	6,238	7,475	7,219	198,547	3.6%	15.7%
卸売・小売業	15,673	15,742	15,055	766,235	2.0%	-3.9%
金融・保険業	3,546	3,337	3,325	158,688	2.1%	-6.2%
不動産業	11,831	11,932	12,136	485,474	2.5%	2.6%
運輸・通信業	10,029	9,764	9,365	344,041	2.7%	-6.6%
サービス業	13,823	14,041	14,893	882,797	1.7%	7.7%
政府・サービス生産者	26,396	27,193	27,593	582,705	4.7%	4.5%
電気・ガス・水道	226	297	295	15,309	1.9%	30.5%
サービス業	12,082	12,176	12,326	261,554	4.7%	2.0%
公務	14,088	14,720	14,971	305,841	4.9%	6.3%
対家計民間非営利サービス生産者	1,721	1,890	1,903	142,701	1.3%	10.6%
小計	132,719	136,785	139,265	4,752,608	2.9%	4.9%
帰属利子(控除)	3,355	3,395	3,135	109,989	2.9%	-6.6%

資料) 長崎県「平成 10 年度版 長崎県の市町村民経済計算」より U F J 総合研究所作成

図 2-1- 9 産業における業種別生産額の割合



資料) 長崎県「平成 10 年度版 長崎県の市町村民経済計算」より U F J 総合研究所作成

②対馬周辺地域

1) 対馬周辺地域の県内総生産の比較

周辺地域の県内総生産をみると、1999年度で福岡県は約17兆円、山口県はその約1/3に相当する5兆円強、長崎県は約4兆円強となっている。各地とも、県内総生産は近年やや減少しており、99年度は前年比1%前後の減少率である。

表 2-1- 11 周辺地域における県内総生産

(百万円・%)	1996	1997		1998		1999	
	総生産額	総生産額	前年比 増加率	総生産額	前年比 増加率	総生産額	前年比 増加率
福岡県	17,343,911	17,604,546	1.5%	17,447,420	-0.9%	17,302,988	-0.8%
山口県	5,690,678	5,737,771	0.8%	5,573,690	-2.9%	5,515,589	-1.0%
長崎県	4,620,278	4,522,299	-2.1%	4,475,931	-1.0%	4,415,508	-1.3%
対馬	129,364	133,390	3.1%	136,130	2.1%	-	-

資料) 長崎県「長崎県の県民経済計算」「長崎県の市町村民経済計算」、福岡県「福岡県民経済計算」、山口県「県民経済計算」よりUFJ総合研究所作成

2) 国内総生産の比較

対馬が近接する韓国と日本における、国民1人あたりの国内総生産（以下GDP）推移を整理したものが下表である。韓国は1970年代以降急激にGDPが増加し、1997年は1人あたり1万ドルを超えたが、98年は経済危機により1人あたりGDPは約7千ドルに減少した。その後99年は8,685ドルにまで回復している。

表 2-1- 12 1人あたり国内総生産 (GDP)

(ドル)	1970	1980	1990	1997	1998	1999
韓国	278	1,641	5,893	10,360	6,829	8,685
日本	1,953	9,068	24,042	33,413	30,125	34,362

資料) 世界銀行「World Development Indicators」よりUFJ総合研究所作成

(5) 觀光

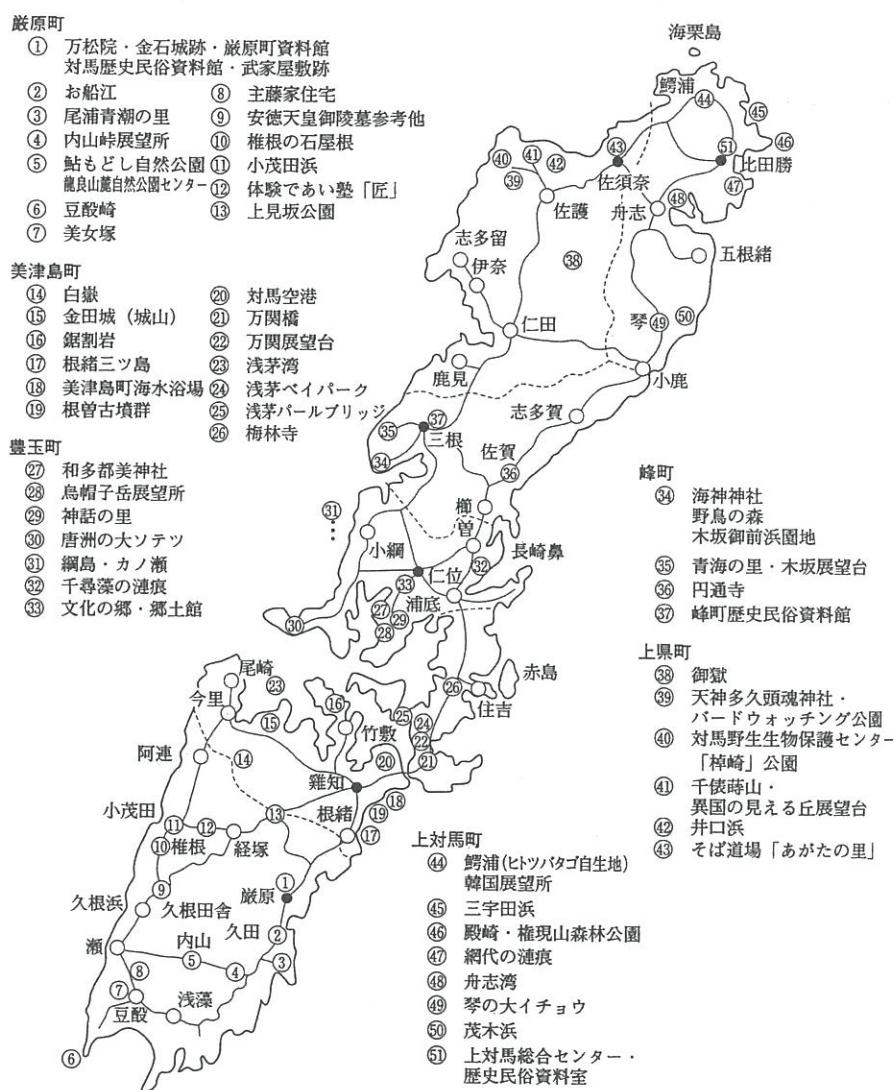
①觀光資源

対馬各町の主な観光資源は下図のようになっている。対馬の観光は、風光明媚な自然資源と邪馬台国の古代より大陸と日本の接点として受け継がれてきた歴史的・文化的資源から成り立っている。

対馬全島の約 16%は壱岐対馬国定公園に指定されており、その区域はリアス式海岸・海崖など海岸の景観を主眼とする地域と、急峻な山々が連なる景観を主眼にする地域に区分されている。前者は浅茅湾一帯を中心とする湾、豆駿崎から長崎鼻に至る南東海岸である。後者は竜良山、白岳、御岳などの原始林を擁し、内陸部に点在する。

歴史的資源の主なものとしては、武家屋敷、日本三大墓地の一つといわれる万松院（対馬藩主宗家菩提寺）、1,300年以上前に築かれた金田城等の多くの史跡がある。

図 2-1- 10 対馬における主な観光資源



資料) 長崎県対馬支庁「つしま百科」2002年3月

また、対馬はその地理的特性から韓国との交流の歴史は長く、対馬島内には、韓国と関連の深い遺跡などの観光資源が数多く分布している。以下に、主要なものを整理する。

【厳原町】

万松院

1615年（元和元年）第19代対馬藩主宗義智公の菩提寺として歴代藩主の靈が祀られている。金沢市の前田藩墓地、萩市の毛利藩の墓地とともに日本三大墓地の一つといわれる。石段は、桃山建築の遺構を伝える山門横の百雁木とよばれる自然石を用いている。

なお、本堂には徳川歴代將軍の金箔の大位牌や朝鮮国王から送られた三ツ具足（香炉・花瓶・燭台）、朝鮮通信使資料等が保存されている（国指定史跡）。

厳原町史料館

島内の民芸考古品等を展示している。

対馬歴史民俗資料館

1978年12月に開館され、朝鮮通信使絵巻をはじめとする島内の文化財、考古歴史資料、民族資料、宗家文庫などの貴重品を収録展示している。

武家屋敷跡

市街地の西、馬場筋通り一帯に高い塀に囲まれた旧武家屋敷が並ぶ。苦むした石垣塀が軒下に届くほど高く造られており、これは対馬来島の朝鮮使節に内部を見られることを避けるためにつくられたものといわれている。

小茂田浜こもだはま

1274年（文久11年）、約4万人の元軍が900隻の大船団で来襲した際、守護代宗助国はじめ防戦した全員が討ち死にした。小茂田浜神社には、その靈が祀られている。

豆駿崎園地展望所

荒海に点々と岩礁と小島が続き、東シナ海には突き出すように真白い豆駿崎灯台が建っている。この辺りは潮流が速く、朝鮮海峡と対馬海峡の境界にあたり、昔から厳しい水路として知られている。

【美津島町】

金田城

浅茅湾の南辺にあり、667年11月に築造された対馬国金田城の跡である。標高276mの山頂は天然の絶壁で、石垣を配した遺構がある。これを起点に、尾根伝いに城壁をめぐらし、三つの谷をかかえる、いわゆる朝鮮式山城の形式をとっている。金田城は新羅の日本

進攻を防ぐ目的で築かれたものといわれており、県内で最初の国指定特別史跡である。

梅林寺

538年百濟から聖明王が仏像・教典を伝えた仏教公伝ゆかりの地に建立された古刹である。日本から朝鮮へ渡航する者は、対馬島主宗氏の文引（出国ビザ）を必要とし、この分引を発給する事務を行ったのが梅林寺である。南北朝時代に作られた京都東福寺版の大般若経597帖や9世紀～11世紀頃の作といわれる誕生仏などがある。

【峰町】

海神神社／銅像如来立像

面貌や衣褶の特色から、朝鮮半島新羅統一時代の仏像であることがわかり、彼地にも稀な8世紀の秀作で、像高38.2cmの丈量は韓国小金銅仏像の中では大きい。

光背と台座は失われているが、本体のなめらかな肌あいはロウ型による鋳造であり、背中には鋳造当時の中型と外型との支えになった部分が穴となっている。

『対州神社誌』（貞享3年）の木坂八幡宮の条には、御神体5軀のうち2軀が金像であるとされており、当像がそのうちの1軀にあたるといわれている。

峰町歴史民俗資料館

峰町には縄文時代から近世に至るまでの重要な遺跡が点在している。ここでは重要な文化財をはじめ古くからの人々の生活文化を見ることができる。

【上対馬町】

鰐浦

国境の島、対馬の最北端に位置し、朝鮮への船渡りとして知られ、改番所（外交関係の事務を行う。勘合印を押した書契を所持した者だけに通行を許した。）としての役割を持っていた。今もなお、対馬北部の漁業基地として利用されている。沖合には、航空自衛隊のレーダー基地海栗島があり、その周辺は最高級のウニをはじめアワビ、サザエ、ワカメ等の好漁場となっている。国の天然記念物の「ヒツツバタゴ」が集落周囲の山地に自生し、5月初旬に白い見事な花を一斉に咲かせる。

韓国展望所

韓国・釜山広域市までわずか49.5kmの距離にあり、天気が良ければその街並みを望むことができる。ゲートと展望所からなり、地理的にも歴史的にも深い関係にある韓国の古代建築様式を取り入れ、1996年に完成した。

備考) 長崎県対馬支庁「つしま百科」2002年3月 を参照

②観光施設

島内宿泊施設は 2002 年 4 月現在、旅館・ホテルやビジネスホテルなどが計 29 軒、国民宿舎などが 4 軒、民宿が 52 軒の計 85 軒で、収容人数は 1,893 人である。1 軒あたりの収容人数は平均 22 名となっており、大型団体客の受け入れが難しい状況にあるが、国際航路の定期化による韓国人観光客の増加に伴って、韓国資本によるホテル 2 軒が 2002 年夏に厳原町に開業した。

表 2-1- 13 町別宿泊施設数および収容人数

(2002. 4. 1 現在、単位：軒、人)

町名	旅館・ホテル		ビジネスホテル		国民宿舎、YH、保養所、その他		民宿		計	
	軒数	収容人数	軒数	収容人数	軒数	収容人数	軒数	収容人数	軒数	収容人数
厳原町	4	113	6	259	1	16	14	228	25	616
美津島町	2	126			2	72	16	358	20	556
豊玉町	3	29	1	26			9	122	13	177
峰町	4	65					2	40	6	105
上県町	4	78					2	15	6	93
上対馬町	5	98			1	100	9	148	15	346
計	22	509	7	285	4	188	52	911	85	1,893

資料) 長崎県「観光統計」より U F J 総合研究所作成

③観光客数

観光客の入込数をみると、1996 年まで増加傾向にあったが、97~98 年はやや減少し、その後は再び増加傾向にある。2001 年の観光客数は年間約 63 万人である。

表 2-1- 14 対馬の観光客数の推移

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
観光客数(人)	450,632	454,923	474,404	453,562	430,113	529,743	583,977	632,072
対前年比(%)	103.2	100.9	104.3	95.6	94.8	123.2	110.2	108.2

資料) 長崎県「観光統計」より U F J 総合研究所作成

(6) 市町村合併の動向

対馬では、市町村合併に向けて現在協議が行われている。2000年8月1日に6町による法定の対馬6町合併協議会が設置され、新市建設計画を含む全43項目の協定項目が決定され、2004年3月1日に合併することが決定している。

合併協議会では、以下の合併協定項目について合意された。

- *合併の方式：新設合併（対等合併）
- *合併の期日：2004年（平成16年）3月1日
- *市制の施行：合併後、市制を施行する。
- *新市の名称：「対馬市」（公募結果をもとに決定）
- *新市の事務所の位置：下県郡厳原町大字国分1441番地に設置する。
- *事務機構および組織：6町の役場をすべて支所とし、支所長は副市長（地上自治法上は助役）とする。現在の支所、出張所は出張所とする。
- *議会議員の定数および任期：6町の議会議員が2005年（平成17年）5月31日まで新市の議員として在任する。

2002年4月には、新市のまちづくりの基本となる「新市建設計画」が決定され、同年6月に、6町の町長が合併協定書に調印を行い、6町の議会の議決を経て、長崎県知事に対して合併の申請を行った。その後、2002年10月には長崎県議会での議決を得た後、2002年11月27日には総務大臣の告示が行われ、2004年3月1日での合併が正式に決定した。「新市建設計画」の概要は以下のとおりである。

■新市の将来像 「アジアに発信する歴史海道都市 対馬 一創造と交流のニューフロンティア・アイランドを目指してー」

- *基本理念：
 - 多彩な自然を活かした元気産業づくり
 - 東アジアに輝く交流の島づくり
 - 快適で安心して暮らせる生活環境づくり

■新市建設の基本方針

- ①創造的な産業と次世代の担い手を育むまち
- ②豊かな自然との調和を図り、地球環境にやさしいまち
- ③固有の歴史文化を発信し、交流の活発なまち
 - 【施策項目】
 - ・韓国をはじめとする東アジア都市との国際交流の促進
 - ・独自の地域資源を活かした交流人口の拡大
 - ・広域交流を支える交通アクセスの強化
 - ④地域が連携して支える教育・文化の充実したまち
 - ⑤思いやりと健やかさを育む健康・福祉のまち
 - ⑥快適な暮らしを支える生活基盤の整ったまち

新市の人口は約4.2万人となり、県内では長崎市、佐世保市、諫早市、大村市に次ぐ規模となる。長崎県内で最速の合併となるが、対馬の合併協議会設置後、県内では、上五島、下五島、壱岐と相次いで法定合併協議会が設置された。

2. 国際航路および交通体系の現状

(1) 対馬における交通体系

①港湾・航路の概要

島内には、表 2-2-1 に示す重要港湾 1 港（厳原港）と 9 港の地方港湾が立地している。

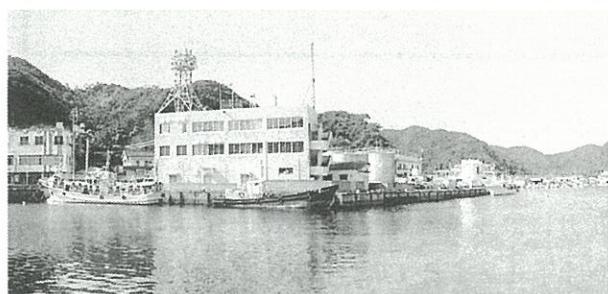


図 2-2-1 対馬の港湾位置

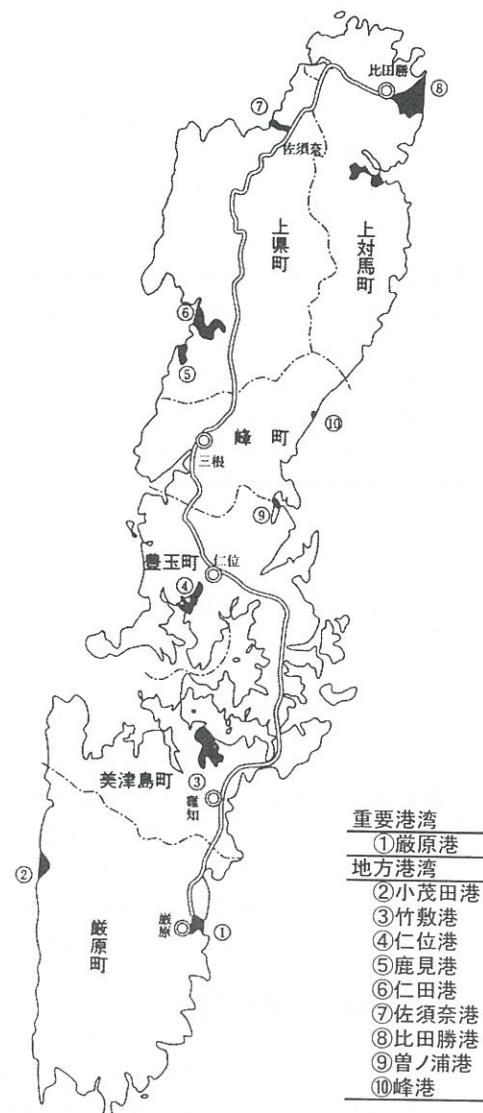


写真) (上) 厳原港、(中・下) 比田勝港 (資料) 長崎県対馬支庁「つしま百科」2002年3月 (下表とも)
<http://www.yado.co.jp/kankou/nagasaki/tushima/>

表 2-2-1 港湾別現況

	単位	厳原港	小茂田港	竹敷港	仁位港	鹿見港	仁田港	佐須奈港	比田勝港	曾ノ浦港	峰港
種別		重要港湾	地方港湾	地方港湾	地方港湾	地方港湾	地方港湾	地方港湾	地方港湾	地方港湾	地方港湾
所在地		厳原町	厳原町	美津島町	豊玉町	上県町	上県町	上県町	上対馬町	豊玉町	峰町
港湾区域面積	千m ²	1,180	780	2,880	150	590	750	720	3,150	182	821
施設現況	外かく(防波堤・護岸)	m	3,084	2,065	4,340	1,305	2,415	2,319	1,556	6,016	4,426
	水域	m	1,700	460	3,900	270	-	-	-	5,880	-
	泊地	m ²	258	14	214	67	66	172	45	207	-
	けい留	m	2,318	410	1,331	422	752	625	1,299	2,758	926
	物揚場など	基	1	0	3	1	1	0	0	0	-
	浮桟橋	基	2	1	1	0	2	0	0	1	0
	その他	m	2,486	1,461	6,916	2,491	472	1,715	1,756	8,121	-
	・道路	基	2	1	1	0	2	0	0	1	-
	・橋りょう	m	30	3	7	15	4	4	7	33	-
	・荷さばき地等	m ²									
利用状況	入船可能最大船	t	15,000	500	15,000	2,000	2,000	600	2,000	2,000	-
	接岸可能最大船	t	2,000	20	200	600	600	600	200	2,000	-
	入港船舶	隻	63,493	-	8,155	1,610	20,267	8,144	38,759	38,387	-
	乗降人員	人	141,945	-	8,720	584	-	-	-	25,696	-
	取扱貨物量	t	1,746	-	184	79	0	31	10	876	-

航路の整備状況についてみると、下表のとおりである。

島外との国内航路として、厳原港、比田勝港と博多港を結ぶ航路が就航している。島内航路は、豊玉町営定期船が仁井（豊玉町）～樽ヶ浜（美津島町）間に就航している。

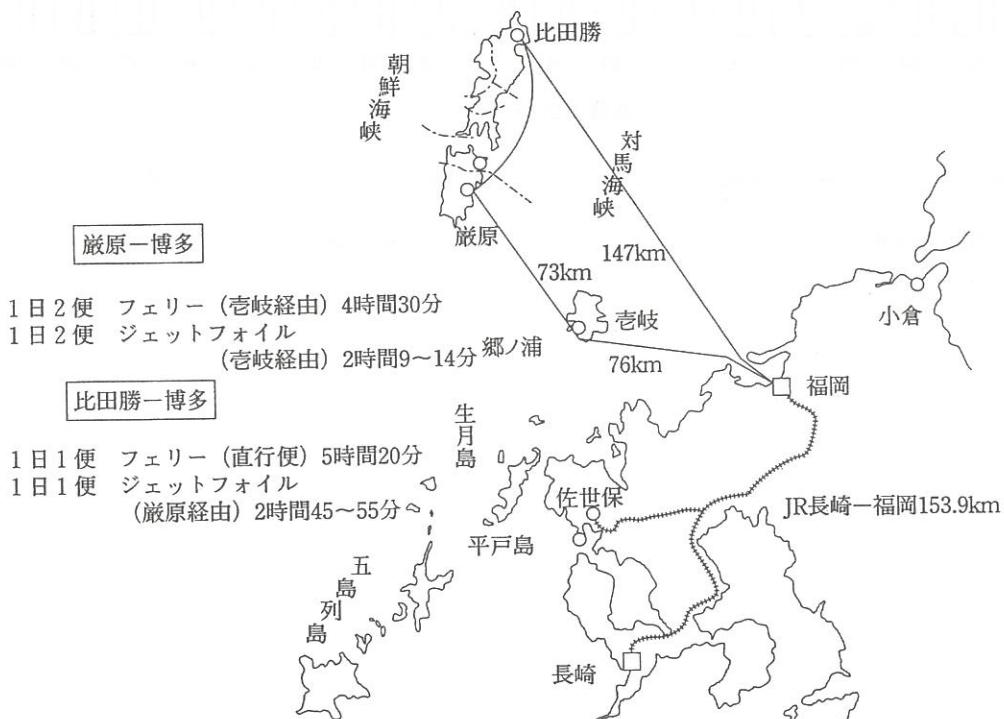
国際航路については、大亞高速海運により、厳原港～釜山間に定期便が週に 2.5 便、比田勝～釜山間に週 2 便が運航されている。このほか、比田勝港には、JR 九州による博多～釜山航路が不定期に寄港している。

表 2-2-2 航路概要（国内航路・国際航路）

航路		船社	船種	船名	運航頻度
島内	仁井～樽ヶ浜	豊玉町	純客船	ニューとよたま	3便／日・定期
浅茅湾周遊観光	ニューとよたま			不定期	
浅茅湾周遊観光	あそう			不定期	
島外	比田勝～博多	九州郵船㈱	フェリー	フェリーあがた	1便／日・定期
厳原～芦辺～博多	ニューワン			両船で 2 便／日・定期	
比田勝～厳原～壱岐～博多	フェリーチカ			両船で 2 便／日・定期	
国際航路	比田勝～厳原～芦辺～博多	大川海運物産㈱	貨物フェリー	ヴィーナス	両船で 2 便／日 (比田勝へは 1便/日)・定期
	ヴィーナス 2				
	厳原～釜山	大亞高速海運	高速船	シーフラワー	最大 3 便／週
国際航路	比田勝～釜山	大亞高速海運	高速船	シーフラワー	2.5 便／週 (厳原)、 2 便／週 (比田勝)
	JR 九州	ジェットフォイル	ピートル II / III、ジェビ		不定期

資料) 長崎県対馬支庁「つしま百科」2002年3月、海上定期便ガイド2002年版、各船社資料等より U F J 総合研究所作成

図 2-2-2 航路図



注) 図中の距離は運輸省(現・国土交通省)へ申請の営業距離数で記載

資料) 長崎県対馬支庁「つしま百科」2002年3月

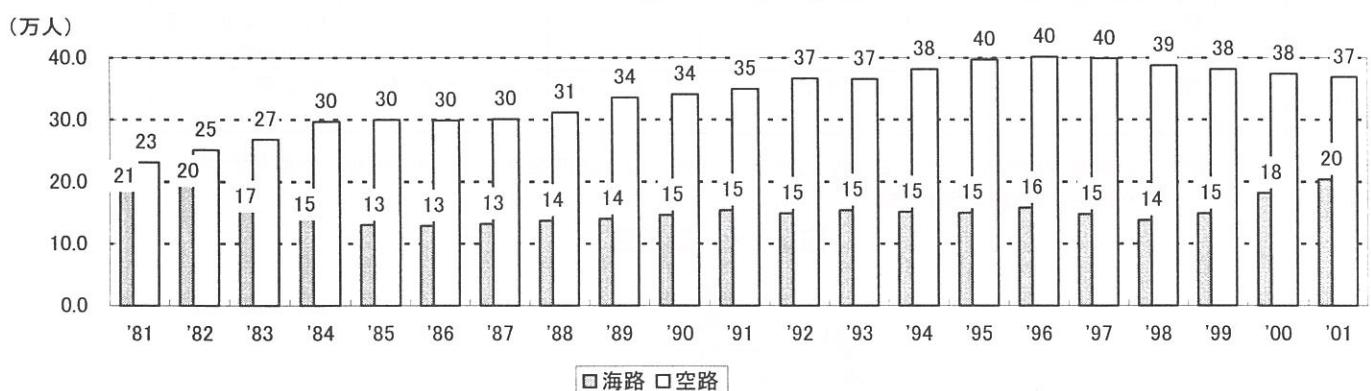
表 2-2-3 就航船舶

航路	船名	総トン数 (トン)	旅客定員 (人)	積載(普自) (台)	速力 (ノット)	就航
国内航路	ニューフしま	1,776	974	81	19	1989.10.24
	フェリーちくし	1,926	974	80	20	1994.4.1
	フェリーあがた	1,296	478	50	15.4	1979.7.20
	ヴィーナス	163	263	-	43	1991.12.20
	ヴィーナス2	163	258	-	43	2000.4.1
	フェリーフレア	1,600	12	トラック20, 乗20	20	1996.2.8
	フェリーヤまと	1,020	12	トラック10, 乗20	15	1988.2.28
国際航路	あをしお	18	12	-	26	1989.1.6
	ピートル	164	215	-	45	1991.8.17
	シーフラワー	426	240	-	35	1999.7.14

資料) 長崎県対馬支庁「つしま百科」2002年3月、大川海運物産(株)ヒアリングよりU.F.J.総合研究所作成

国内航路ならびに国内航空路の利用者数については、図 2-2-3 に示すとおりである。海路については、1998 年以降増加傾向がみられる。

図 2-2-3 海・空路の利用状況



注) 空路については、現行の福岡線、長崎線のほか、1998年に廃止された大阪線を含む。

資料) 長崎県対馬支庁「つしま百科」2002年3月よりU.F.J.総合研究所作成

②空港・航空路の概要

島内においては、1975年10月10日、島のほぼ中央に位置する美津島町に、対馬空港が開港している。

83年4月にはジェット化が実現し、さらに98年4月1日には、エアーニッポン㈱の定期便が全便ジェット化されている。

航空路線についてみると、B-737 ジェット機(126席)により、対馬ー福岡間には5便／日、対馬ー長崎間には2便／日が運航されている(2002年5月現在)。

空港の利用状況についてみると、図2-2-4に示すとおりである。利用者数については、概ね40万人弱で推移しているが、95年をピークに減少傾向がみられる。

対馬空港の位置



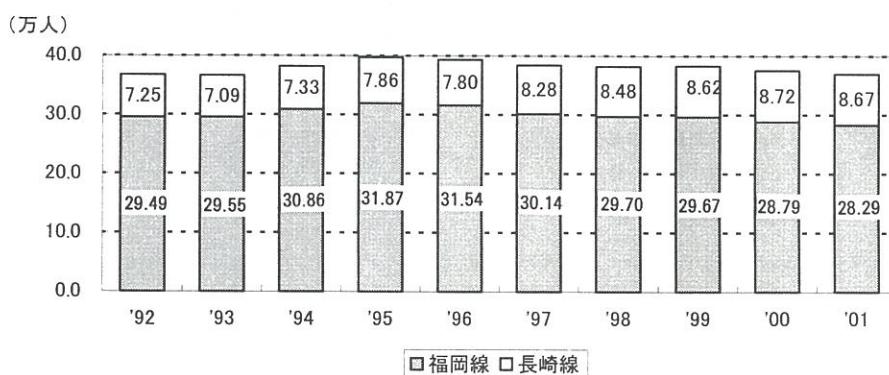
資料) <http://www.d8.dion.ne.jp/~sugisato/tushima.htm>

表2-2-4 対馬の空路

航路	会社名	機体	運航頻度
対馬ー福岡	エアーニッポン	B-737 機(定員126名)	5便／日
対馬ー長崎	エアーニッポン	B-737 機(定員126名)	2便／日

資料) JTB時刻表(2003.3)よりUFJ総合研究所作成

図2-2-4 対馬空港の利用者数



注) 1980.5.1~1986.10.1までは、長崎航空㈱(現在オリエンタルエアブリッジ)による2地点間不定期航路が開設されており、また、1996.7.20~1998.8.31(途中の運休期間含む)、対馬ー大阪間の定期便が開設されていたが、いずれも利用率の伸び悩みにより廃止された。

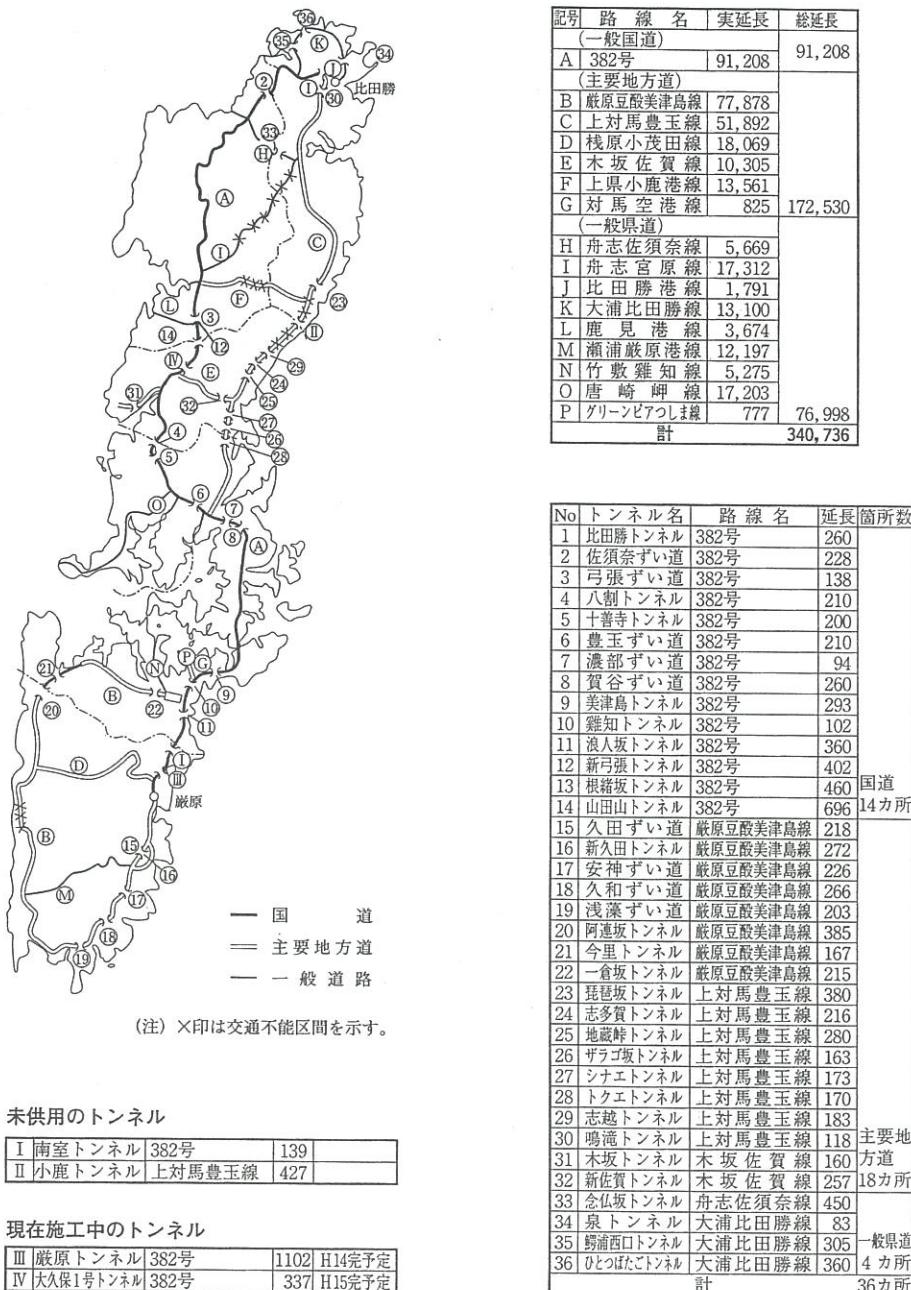
なお、上記には、大阪便の利用者数は含まない。

資料) 対馬空港HP (<http://www4.ocn.ne.jp/~tsjapo/>) よりUFJ総合研究所作成

③道路概況

島内の道路ネットワークは図 2-2-5 に示すとおりである。対馬は、南北約 82km、東西約 18km と南北に細長い島であり、南北方向を結ぶ国道 382 号（実延長 91km）が、島内の陸路の中心的役割を担っている。

図 2-2-5 島内の道路網



資料) 長崎県対馬支庁「つしま百科」2002年3月

島内の道路の整備率についてみると、国道については、改良率が 89.2%、舗装率が 99.8% となっている。

一方、県道については、改良率、舗装率共に県内の他地域よりも低くなっている。また、交通不能区間については、県全体の 55.5% が対馬に存在している。

表 2-2-5 対馬の国道の整備状況（県管理）

	実延長	交通不能	改良済延長	舗装済延長	改良率	舗装率
対馬	91,208	-	81,343	91,006	89.2	99.8
五島列島	97,579	-	95,376	97,239	97.7	99.7
壱岐	18,976	-	18,976	18,976	100.0	100.0
県全体	735,053	0	686,770	725,426	93.4	98.7

注) 単位 : m, %

資料) 長崎県対馬支庁「つしま百科」2002年3月より U F J 総合研究所作成

表 2-2-6 対馬の県道の整備状況

(平13. 4. 1, 単位 : m, %)

路線名	実延長	交通不能	改良済延長	舗装済延長	改良率	舗装率
主要地方道						
厳原豆酸美津島線	77,878	1,578	41,076	71,500	52.7	91.8
上対馬豊玉線	51,892	4,964	35,920	43,936	69.2	84.7
桟原小茂田線	18,069	0	7,150	18,069	39.6	100.0
木坂佐賀線	10,305	0	7,700	8,572	74.7	83.2
上県小鹿港線	13,561	660	9,100	5,971	67.1	44.0
対馬空港線	825	0	825	825	100.0	100.0
一般県道						
舟志佐須奈線	5,669	0	5,632	5,571	99.3	98.3
舟志宮原線	17,312	13,350	1,464	2,088	8.5	12.1
比田勝港線	1,791	0	954	1,791	53.3	100.0
大浦比田勝線	13,100	0	5,803	11,252	44.3	85.9
鹿見港線	3,674	0	3,150	3,095	85.7	84.3
瀬浦厳原港線	12,197	0	6,941	10,835	56.9	88.8
竹敷雞知線	5,275	0	5,192	5,275	98.4	100.0
唐崎岬線	17,203	0	4,044	4,198	23.5	24.4
グリーンピアつしま線	777	0	777	777	100.0	100.0
計	249,528	20,552	135,728	193,755	54.3	77.6
五島列島	265,363	5,939	210,679	256,335	79.3	96.5
壱岐	88,290	-	52,942	84,967	59.9	96.2
県計	1,647,620	36,999	1,138,668	1,487,682	69.1	90.2

対馬支庁道路課調

資料) 長崎県対馬支庁「つしま百科」2002年3月

(2) 対馬における国際航路の実態

①国際航路開設の経緯

対馬における国際航路として、1989年に比田勝～釜山間に不定期便（あをしお）が就航した。

1991年3月には、博多～釜山間の定期航路の開設（ビートルⅡ）に伴い、同年8月より厳原・比田勝への臨時寄港が開始された。

1999年には、大亜高速海運により、高速船「シーフラワー」による厳原・比田勝～釜山間の不定期航路が開設され、2001年4月には週2便の定期航路となつた。2002年9月のダイヤ改正により、現在は、週4.5便が運航されている。

「あをしお」の旅客運送業務と、「シーフラワー」および「ビートル」の比田勝港での代理店業務は、1989年に第三セクター方式（上対馬町と民間36団体が、7：3の割合で出資）により設立された株式会社対馬国際ラインが行っている。



表 2-2-7 対馬における国際航路概要

航路	定期化	船社	船種	船名	運航頻度	所要時間	片道運賃 ^{*7}
①厳原・比田勝～釜山	2001.4	大亜高速海運	高速船	シーフラワー	週 4.5 ^{*3}	1:30 ^{*5} 2:30	¥6,500 ^{*6} ¥7,500
②博多～比田勝～釜山 ^{*1}	1991.8 ^{*2}	JR九州、韓国高速海運	ジェットフォイル	ビートルⅡ/Ⅲ、ジェビ	不定期 ^{*4}	3:25 ^{*6} 3:55	¥13,000

注) *1：臨時寄港開始当初数年については、厳原港への寄港実績あり

*2：比田勝・厳原港臨時寄港開始年月

*3：厳原～釜山間週2.5便、比田勝～釜山間は週2便（2002年11月スケジュール）

*4：博多～釜山間の定期便は、2～3便／日が運航されている。（2002年11月スケジュール）

*5：上段：比田勝～釜山間、下段：厳原～釜山間

*6：上段：博多～比田勝～釜山間の所要時間、下段：博多～厳原～釜山間の所要時間
(博多～釜山間は直行2:55)

*7：単位：円（日本側寄港地発）

資料) 対馬国際ライン提供資料等よりUFJ総合研究所作成

表 2-2-8 投入船舶概要

船名	総トン数（トン）	旅客定員（人）	速力（ノット）
シーフラワー	426	240	35
ビートルⅡ	164	215	45
(参考) あをしお	18	12	25

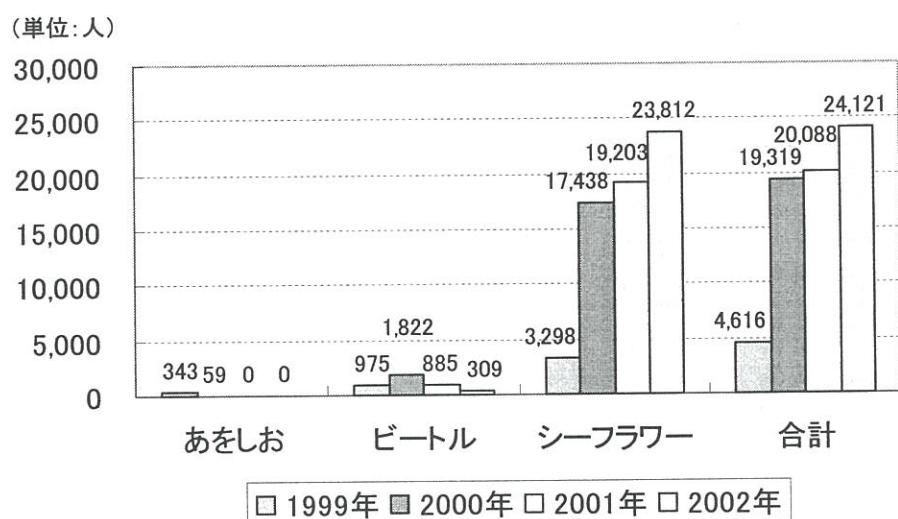
資料) 各種資料よりUFJ総合研究所作成

②国際航路の輸送実績

1999～2002年における対馬～釜山間の国際航路利用者数をみると、1999年には約4,600人であったものが、シーフラワーの本格的な就航に伴い、2002年には約24,000人まで増加している。

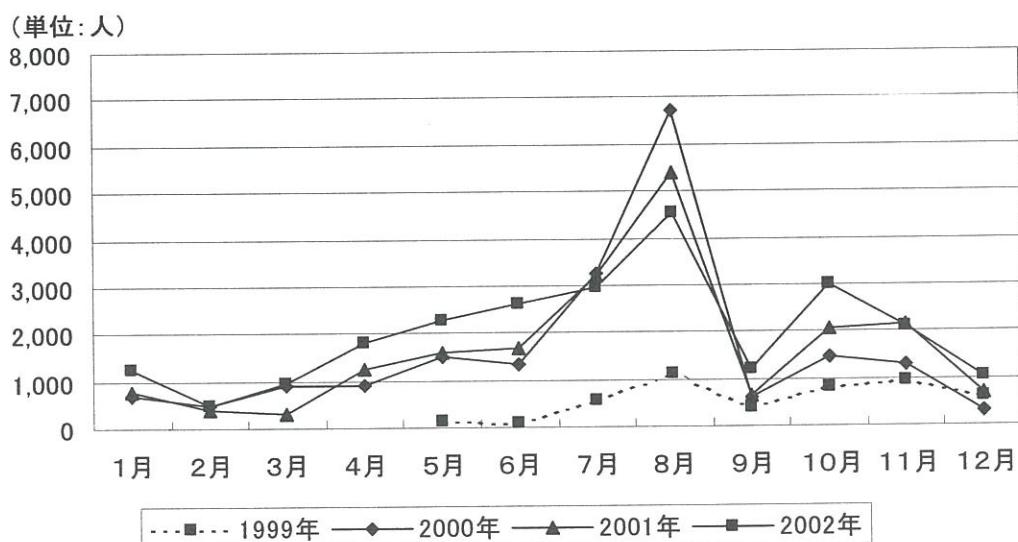
また、月別利用者数をみると、上半期、特に8月に集中しているが、2000～2002年の間に8月への集中度が緩和され、季節変動が平準化されてきている。

図2-2-6 対馬～釜山航路の利用者数の推移



資料) 長崎県対馬支庁提供資料よりU F J 総合研究所作成

図2-2-7 対馬～釜山航路の月別利用者数の推移



資料) 長崎県対馬支庁提供資料よりU F J 総合研究所作成

③「シーフラワー」の運航状況・輸送実績

2002年9月から、シーフラワーは、厳原港に週2.5便（水、隔週土、日曜日）、比田勝港に週2便（月、金曜日）、計週4.5便が就航している。このダイヤ改正により、対馬において2泊3日の行程が組みやすくなった。また、韓国からの訪問客が多い7～8月は毎日就航しており、各種イベント等で利用客が定員を超える時には、臨時で1日2便運航させる場合もある。所要時間は比田勝港の方が約1時間短い。



(厳原港に停泊中のシーフラワー)

表 2-2-9 シーフラワーの運航概要

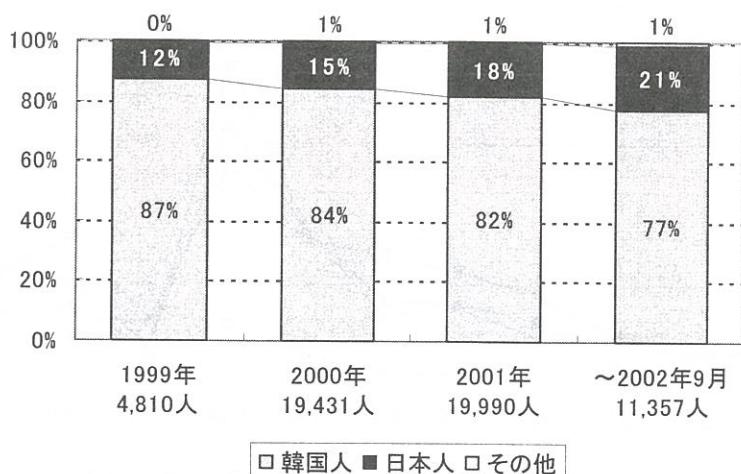
航路	所要時間	運航スケジュール	
釜山－厳原	2:30	週2便（水、日） 隔週1便（土）	釜山 10:30→厳原 13:00 厳原 15:20→釜山 17:50
釜山－比田勝	1:30	週2便（月、金）	釜山 10:30→比田勝 12:00 比田勝 15:00→釜山 16:30

備考) 運航スケジュールは2002年11月現在

資料) 対馬国際ライン提供資料よりU.F.J総合研究所作成

厳原港と比田勝港における2001年の港湾別の利用者数（乗降客数）についてみると、それぞれ15,980人、4,485人と厳原港が比田勝港の3倍近い利用者数となっている。2002年の乗船率は平均約20%であるが、7～9月については45%と高くなっている。

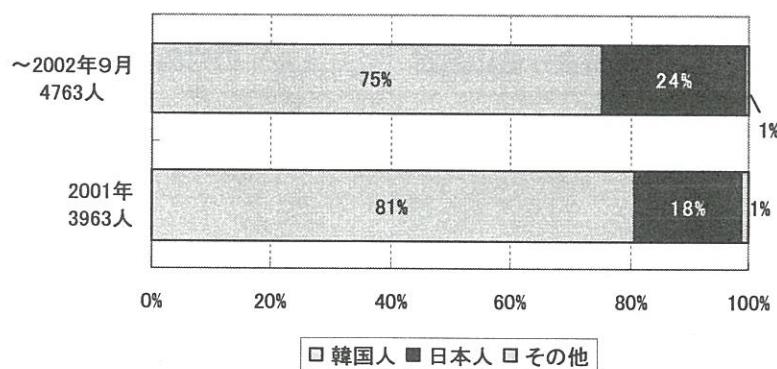
図 2-2-8 厳原・比田勝港入出国者数実績



2001 年度の「シーフラワー」の国籍別内訳についてみると利用者の 8 割以上が韓国人となっている。

また、比田勝港は不開港のため、外航船の寄港時には、巣原港から C I Q 職員が出張する。このため、従来は、「ビートル」の臨時寄港にあわせて「シーフラワー」のダイヤ編成が行われていたが、利用者数の増加に伴い、2002 年 9 月には、「シーフラワー」の運航スケジュールを大幅に改正することとなった。

図 2-2-9 国籍別シーフラワー利用実績



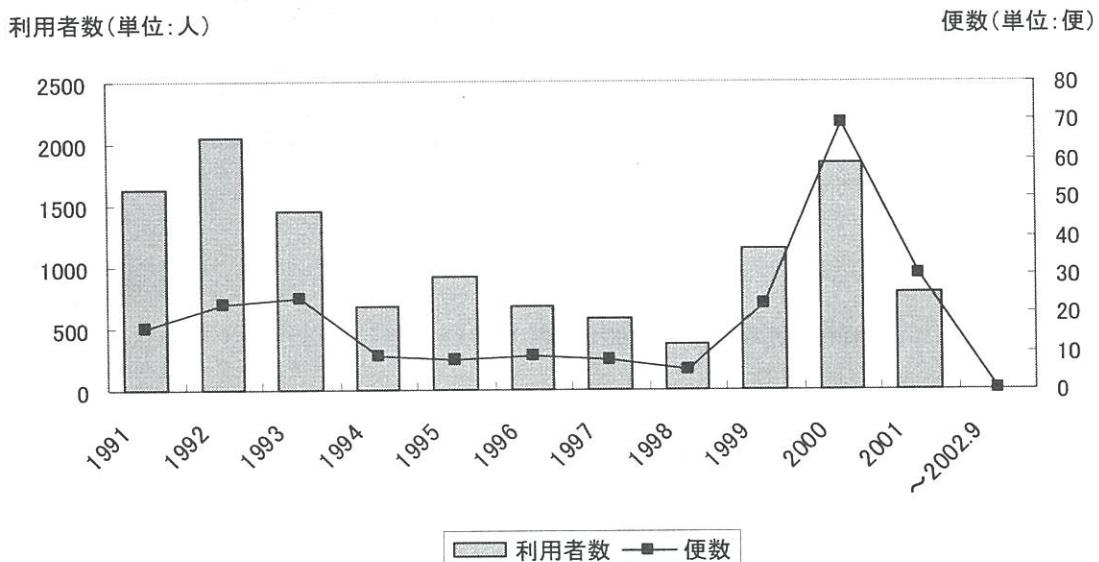
資料) 対馬国際ライン提供資料より U F J 総合研究所作成

④「ビートル」の運航状況・輸送実績

J R九州により運航されている博多～釜山間の定期航路（ビートル）の対馬への臨時寄港は、原則、予め乗船申し込みを受けた団体旅客を対象とし、寄港スケジュールについては、申し込みの都度調整することとなっている（臨時寄港の対象となる便が特定されている）。

「ビートル」の寄港実績は、厳原・比田勝～釜山間の定期航路の開設にともない減少している。2001年の乗船客数は787人であり往復別でみると、対馬→釜山316人、釜山→対馬471名である。国籍別では、韓国355人、日本人432人となっている。なお、2002年度の寄港実績は、計8回、約300人となっている。

図2-2-10 博多～釜山航路（ビートル）の対馬寄港実績



資料) J R九州提供資料等より U F J 総合研究所作成

(3) 周辺地域の交通の概況

①航路

対馬の周辺地域と国内他地域を結ぶ航路は、下表のとおりである。

表 2-2-10 定期航路概要—国内—

地域名	港湾名	寄港地	船種	事業主体	運航頻度
福岡市	博多	博多・直江津	フェリー	九越フェリー	3便／週
		博多・那覇	旅客船	琉球海運	1便／週
		博多・対馬（比田勝）	フェリー	九州郵船	1便／日
		博多・壱岐（郷ノ浦・芦辺）・対馬（厳原）	フェリー	九州郵船	4便／日* 2便／日
		博多・壱岐（郷ノ浦・芦辺）・対馬（厳原・比田勝）	旅客船（ジェットフォイル）	九州郵船	4便／日* 2便／日
		博多・海の中道・志賀島・玄海島	旅客船	福岡市港湾局港營部客船事務所	-
		博多・上五島・福江	フェリー	野母商船	1便／日
下関市	下関	下関・小倉	フェリー	関門海峡フェリー	32便／日**
		下関・門司	旅客船	関門汽船	40便／日**
壱岐	郷ノ浦 芦辺	博多・壱岐（郷ノ浦・芦辺）・対馬（厳原）【再掲】	フェリー	九州郵船	4便／日* 2便／日
		博多・壱岐（郷ノ浦・芦辺）・対馬（厳原・比田勝）【再掲】	旅客船（ジェットフォイル）	九州郵船	4便／日* 2便／日
	印通寺	壱岐（印通寺）・呼子	フェリー	九州郵船	6便／日
	（郷ノ浦町内）	壱岐（郷ノ浦）・渡由良浦・原島・長島・大島	フェリー	郷ノ浦町	4便／日

注*) 上段：寄港地＝博多・壱岐、下段：寄港地＝博多・壱岐・対馬

フェリー：2002.4.1-10.31、旅客船：2002.4.1-4.30、2002.9.1/9.7-10.31 の通常配船期間

注**) 月～金

資料) 海上定期便の会「2001年版・内航海運海上定期便ガイド」等より U F J 総合研究所作成

国際航路については、下表に示すとおりである。博多ー釜山には、フェリーが週3便、ジェットフォイルが毎日運航されている。また、下関ー釜山には、フェリーが毎日1便運航している。北九州ー釜山、蔚山へは、高速船がそれほぼ毎日1便運航している。

表 2-2-11 定期航路概要—国際—

地域名	港湾名	寄港地	船種（船名）	事業主体	運航頻度
福岡市	博多	釜山	フェリー（かめりあ）	カメリアライン	2便／週（最大）
			ジェットフォイル（ビートルⅡ・Ⅲ、ジェビ）	J R 九州	4便／日（最大）
			ジェットフォイル（コビー、コビーⅢ）	韓国高速海運	2便／日（最大）
下関市	下関	釜山	フェリー（はまゆう、星希（ソンヒ））	関釜フェリー、釜関フェリー	1便／日
北九州市	小倉	釜山	高速船（オーシャンフラワー）	大亜高速海運	休航中
北九州市	小倉	蔚山	高速船（ドルフィンウルサン）	関門汽船、武星	10便／週*

注*) 2002年10月～2003年3月26日まで休航、3月27日に運航再開

資料) J T B 時刻表（2003.3）より U F J 総合研究所作成

②航空路

対馬の周辺地域の国内航空路について整理すると、下表のとおりである。

表 2-2-12 周辺地域の国内航空路（2003 年 2～3 月ダイヤ）

発空港	着空港	会社名	運航頻度
福岡	東京	日本航空、全日空、日本エアシステム、スカイマークエアラインズ	46～47 便／日
	成田	日本航空、全日空	3 便／日
	伊丹	日本航空、全日空、日本エアシステム	7 便／日
	関空	日本航空、全日空	4 便／日
	札幌	日本航空、全日空、日本エアシステム	5 便／日
	那覇	日本航空、全日空、日本トランസオーシャン航空	10～12 便／日
	名古屋	日本航空、全日空	15 便／日
	青森	日本エアシステム	4 便／週
	花巻	日本エアシステム	3 便／週
	仙台	日本エアシステム、エアーニッポン	6 便／日
	福島	エアーニッポン	1 便／日
	新潟	エアーニッポン	2 便／日
	松本	日本エアシステム	1 便／日
	富山	エアーニッポン	1 便／日
	小松	エアーニッポン	3 便／日
	米子	中日本エアライン	1 便／日
	出雲	ジェイエア、日本エアコミューター	3 便／日
	徳島	日本エアコミューター	2 便／日
	高松	日本エアコミューター	1 便／日
	高知	日本エアコミューター	4 便／日
	松山	日本エアシステム	2 便／日
	宮崎	日本エアシステム、エアーニッポン	10～11 便／日
	鹿児島	日本エアシステム、エアーニッポン、日本エアコミューター	13 便／日
	小値賀	オリエンタルエアブリッジ	1 便／日
	上五島	オリエンタルエアブリッジ	1 便／日
	五島福江	エアーニッポン、オリエンタルエアブリッジ	3 便／日
	天草	天草エアライン	3～4 便／日
	石垣	エアーニッポン	1 便／日
北九州	東京	日本エアシステム	4 便／日
奄岐	長崎	オリエンタルエアブリッジ	2 便／日

資料) JTB 時刻表 (2003.3) より U F J 総合研究所作成

国際航路についてみると、下表のとおり、福岡空港に 22 路線が就航している。

表 2-2-13 周辺地域の国内航空路（福岡空港発便）

空港名	運行頻度	空港名	運行頻度
北京	1便／日(月・木・日は2便／日)	濟州	3便／週
上海	3便／日(月・金は2便／日)	釜山	1便／日(金・日は2便／日)
広州	2便／週	台北	3便／日
桂林	2便／週	バンコク	5便／週
青島	3便／週	クアラルンプール	2便／週
武漢	2便／週	マニラ	5便／週
西安	3便／週	シンガポール	1便／日
大連	4便／週	デンパサール	3便／週
成都	4便／週	グアム	1便／日
香港	2便／日	ホノルル	1便／日
ソウル(仁川)	3便／日	ケアンズ	3便／週

資料) JTB 時刻表 (2003.3) より U F J 総合研究所作成

③九州・山口～韓国間の国際航路の動向

九州・山口～釜山周辺には、下表に示すとおり、海路は4区間6航路、空路は1区間2航路が開設されている。

近年では、博多～釜山航路に未来高速海運が参入したほか、2002年4月から、「武星」(本社・釜山市)と関門汽船グループ(同・北九州市)が、釜山の北東約60kmにある蔚山と小倉を結ぶ高速船を1日1往復共同運航しており、同年8月には大亞高速海運(同・浦項市)が小倉～釜山間の高速船を就航させている。

博多～釜山航路にジェットフォイルを運航するJR九州では、2003年7月に同型船1隻「ビートル四世(仮称)」を増備して4隻体制とし、2003年度の計画便数は前年比110.7%の約2,450便としている。具体的には、輸送力が不足している週末・夏休み・年末年始を中心とした増便、ドック時の減便解消、大口団体等向けの臨時便運航が可能となる。また、未来高速海運(本社・釜山市)においても、2003年6月に、博多～釜山航路にジェットフォイル「コビー5」を増備し、現行の2隻から3隻体制にする予定である。

表2-2-14 山口・九州～釜山周辺航路概要

航路	事業者	船種	船名	運航頻度	料金
海路	博多～釜山	カメリアライン	フェリー かめりあ	2便／日 (最大)	¥9,000(二等)
	JR九州、韓国 高速海運	ジェット フォイル ビートルII・III ジェビ	ビートルII・III ジェビ	4便／日 (最大)	¥13,000
	未来高速海運	ジェット フォイル コビー コビーIII	コビー コビーIII	2便／日 (最大)	¥13,000
	下関～釜山	関釜フェリー、 釜関フェリー	フェリー はまゆう 星希(ソンヒ)	1便／日	¥8,500(二等)
	小倉～釜山	大亞高速海運	高速船 オーシャンフラワー	(休航中)	¥12,000
空路	小倉～蔚山	関門汽船、武星	高速船 ドルフィンウルサン	10便／週*	¥12,000
	福岡～釜山	コリアンエアー アシアナ航空	—	1便／日 2便／週	—

注*) 2002年10月～2003年3月26日まで休航、3月27日に運航再開

資料) JTB時刻表(2003.3)よりUFJ総合研究所作成

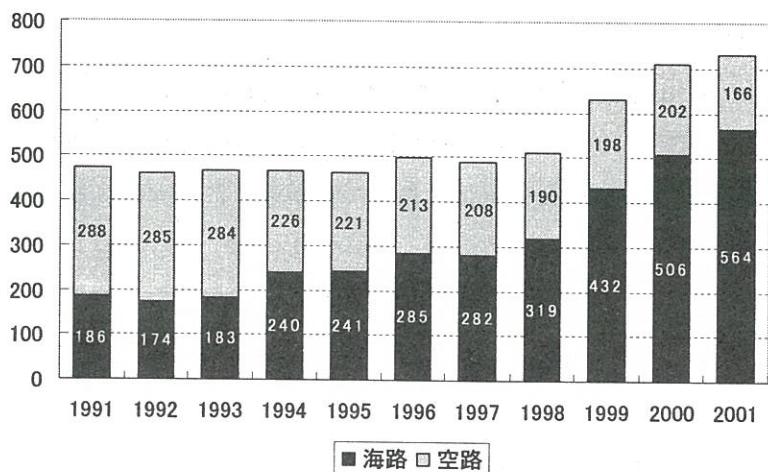
2001年度の九州・山口～釜山間の国際航路(海路・空路計)利用者は海路・空路全体で73万人であるが、2002年度には対前年比15%増の85万人が見込まれ、近い将来には100万人の交流圏となると予想されている。

海路・空路別にみると、1991年は、空路が6割(海路4割)を占めていたが、現在は、海：空=8：2と逆転しており、釜山は海路を利用することが主流になっている。

相次ぐ新規参入によりこの1年間で輸送能力は約2倍に拡大し、空路・海路とも採算の確保が難しくなっており、ダンピング合戦も始まっている。参入企業は淘汰も予想されるが、それ以上に既存事業者からは新規参入企業による海路の信頼性(安全性、快適性、正確性)の低下が懸念されている。ただし、こうした問題が解決されれば、マーケット自体は拡大基調にあり、利用者数は今後も増加するものとみられている。

図 2-2-11 九州・山口～韓国間の国際航路の利用実績—海路・空路別—

(単位:千人)



注) 空路: JAL、アシアナ、コリアンエア

海路: JR九州、カメリアライン、未来高速海運、関釜フェリーの輸送実績合計

資料) JR九州提供資料よりUFJ総合研究所作成

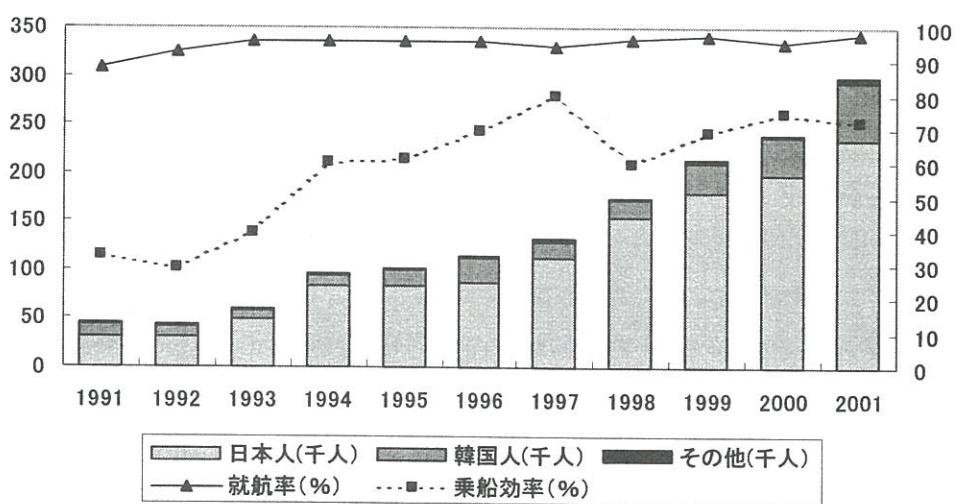
JR九州の「ビートル」の輸送実績についてみると、2001年度は3隻体制にシフトし、テロ事件で世界的に国際輸送が伸び悩む中で、前年度比124%を記録した。同年月別では、7月に教科書問題、8月に靖国問題、10月はテロ報復の危険性により日本人が減少したため乗船人員が減少しており、政治的な影響を受けやすい航路といえる。

2002年度4月～8月の乗船人員は15.5千人であり、国籍別シェアは、従来2割程度であった韓国人の割合が3割に近づきつつある。伸びについてみると、前年度比108%となっているが、日本人の伸びが96%であるのに対して韓国人が、150%の伸びを示している。

図 2-2-12 博多～釜山航路（ビートル）輸送実績

(千人)

(%)



資料) JR九州提供資料よりUFJ総合研究所作成

3. 韓国を中心とした国際交流の現状

(1) 国際交流の概況

①出入国者数

対馬の出入国者数は、1998年には約1,000人だったが、99年は約5,000人、2000年には約2万人に達し、その後2001年はほぼ横ばいとなっている。港湾別では、厳原港の方が比田勝港より多く、2001年は約4分の3を占めている。しかし、近年比田勝港の利用者数は増加傾向にあり、2001年は2000年の約2倍の利用者数となっている。

出入国者数のうち外国人の占める割合をみると、1998年は約5割だが、シーフラワーが運航を開始した1999年以降は8割以上となり、大部分の出入国者が外国人となっている。

表 2-3-1 出入国者数の年次別推移

	入国者						合計人数	%
	厳原港	%	比田勝港	%	小計	%		
1998	22	68%	437	60%	459	61%		
1999	1,753	94%	603	79%	2,356	90%		
2000	8,907	87%	1,041	56%	9,948	83%		
2001	7,612	83%	2,628	80%	10,240	82%		
	出国者						計	
	厳原港	%	比田勝港	%	小計	%	合計人数	%
1998	60	48%	577	36%	637	37%	1,096	47%
1999	1,799	80%	715	75%	2,514	78%	4,870	84%
2000	8,707	87%	972	61%	9,679	84%	19,627	84%
2001	8,068	84%	2,250	73%	10,318	81%	20,558	82%

注) %は出入国者数に占める外国人の割合

単位：人

資料) 法務省福岡入国管理局厳原港出張所資料よりU F J 総合研究所作成

②日本と韓国の渡航諸手続の現状

* ビザ取得条件の現状

ビザ取得条件は、現在以下のようになっている。日本からはビザ不要だが、韓国から日本への観光ではビザが必要であり、在職証明書や所得証明書等の提出が求められている。

対象	概要
日本人	日本から韓国への渡航について、下記要件を満たす場合、特例措置でビザ不要 ・観光目的 ・30日以内の滞在 ・往復の予約済みチケットを持っている ・パスポート残存期間が滞在日数+15日間以上である
韓国人	韓国から日本への渡航については、ビザ取得が義務付けられている。1回の訪日の滞在期限は90日間である。 観光ビザ申請の際に、一般的に以下の書類の提出が求められている。 *査証（ビザ）申請書 *写真2葉 *在職証明書 *所得証明書 *住民票 *日程表

資料) 外務省ホームページなど

* 外貨両替の状況

場所	概要
日本	韓国では、外換管理法で「海外銀行での両替は逐一韓国政府に申告する」と規定されており、日本でウォン両替が自由にできるのは韓国外換銀行の東京、大阪両支店と、特例として申告が免除されている長崎県対馬の十八銀行2支店に限定されている。
韓国	市内の銀行や主要ホテルで円の両替が可能。釜山港国際旅客ターミナルには銀行窓口が設置されており、入国審査後に両替が可能である。

資料)「2002年W杯 期間中のウォン両替規制解除を決める」毎日新聞 2001年9月23日他

③国際交流の歴史

* 先史時代

対馬島は、洪積世の末期に現在の朝鮮半島と日本列島との間が切れた際に、誕生した。縄文・弥生時代の遺跡は、島内各地に分布している。代表的な遺跡は、縄文時代の志多留貝塚（上県町）、弥生時代の塔ノ首遺跡（上対馬町）、住吉平貝塚（豊玉町）などである。3世紀後半、対馬について中国の史書『三国志』「魏志倭人伝」に初めて記述された。

* 古代：防衛、侵攻の最前線基地と位置づけられるとともに、遣隋使、遣唐使派遣の経由地点となる

4世紀後半、大和朝廷が中央政権として国家を統一し、律令体制の下、対馬は国に準ずる扱いを受けた。大和朝廷は大陸経略を実施したが、後に朝鮮半島から全面撤退すると、強大な唐や新羅からの攻撃に備えるため、対馬に防人、烽火を配置し、667年金田城を築いた。

607年、遣隋使が初めて派遣され、その後派遣された遣隋使、遣唐使は、669年頃まで対馬を経由するコースで朝鮮半島に渡り、中国に入った。また、新羅から来朝した使者の足跡として、万葉集に遣新羅使一行が詠んだ対馬に関わる歌が収録されている。

* 中世：元寇および応永の外寇により、対馬は外国からの襲撃を受ける

13世紀中頃、太宰府の官人であった惟宗氏の支族が、対馬の豪族阿比留氏を制して、宗氏の対馬統治が始まる。

1274年（文永11年）の元寇・文永の役では、蒙古が総兵力4万人、900艘の大船団で対馬に来襲し、対馬守護代宗資国以下80余騎で応戦したが、小茂田浜で憤死した。

1419年（応永26年）の応永の外寇では、倭寇に悩まされていた朝鮮国李朝が、李従茂率いる大軍で倭寇を封じるため、対馬の浅茅湾に来襲し、仁位郡の奴加岳付近で激戦となつた。

*近世：朝鮮出兵を経て国交回復後は、朝鮮貿易と朝鮮外交の舞台として位置づけられ、朝鮮との交流の基礎が築かれる

1592年（文禄元年）、豊臣秀吉は朝鮮に出兵し、宗家19代の義智は兵5千をもってその先鋒として従軍した。その後、講和が破れ、1597年（慶長2年）に再度出兵した。秀吉没後、この朝鮮出兵は終わったが対馬は疲弊し、家康は対馬藩にその後の国交回復を命じた。1607年（慶長12年）第1回の朝鮮通信使が訪れ、これをきっかけに慶長条約が締結され、1609年に国交回復が成立した。その後も、通信使は12回日本を訪れ、対馬藩が江戸まで護衛した。朝鮮との交流は貿易や文化に多大な影響を与え、現在でも関連行事が残っている（厳原町で毎年8月に朝鮮通信使行列を実施）。国交回復に尽力した宗義智の冥福を祈って建設された寺が万松院である。

朝鮮貿易では、日本から銀、銅、こしょう、みょうばんなどが輸出され、朝鮮人参、生糸、米などが輸入された。貿易形態は長崎出島とは異なり、釜山浦まで歳遣船を出し、そこに設置された倭館（出島の25倍の広さを有し、対馬藩士以下600人ほどが常駐した）で交易が行われた。倭館は1873年（明治6年）に外務省に接収されるまで、対馬藩の朝鮮との外交交渉と貿易の場となった。

1689年（元禄2年）に対馬藩の儒臣として仕えた雨森芳洲^{あめのもりほうしゅう}は、「誠信外交」の精神を唱え、朝鮮外交に多大な貢献をするとともに、儒者として対馬の学問、教育の基礎を築いた。現在対馬では、雨森芳洲の精神を現代に伝え、次代の日韓交流の担い手を育成するため、1995年度から「芳洲外交塾」、2001年度から「新芳洲外交塾」が開講されている。

1703年（元禄16年）朝鮮國訳官使船が鰐浦沖で遭難し、乗組員全員が死亡した。

1861年（文久元年）ロシア軍艦ポサードニク号が尾崎浦芋崎を半年間占拠し、制止しようとした番人を射殺する事件が起こった。その後、ロシア軍艦は函館に向かい出航した。

1862年（文久2年）対馬藩は長州藩と勤皇運動に対する共同戦線の盟約を結んだ。

1869年（明治2年）版籍奉還が行われ、時の藩主は厳原藩知事を命ぜられた。その後、厳原藩は伊万里県、佐賀県などとめまぐるしい統廃合の末、1872年、現在の長崎県に所属することが決定した。1940年代まで福岡県への転県運動は盛んに行われ、県や国、GHQへの陳情が実施された。しかし、1949年対馬開発案が県議会で採択されたことを機に、対馬町村会は開発計画実現のため、転県運動を中止することとした。

*近代以降：1886年（明治19年）厳原に対馬警備歩兵大隊、竹敷に海軍要港部が設置されて以来、1945年の終戦まで、対馬は国防の第一線として位置づけられた。終戦後は、離島振興法制定の下で、公共工事が促進され、港湾や空港が整備されて、航路が開設された。また、釜山との姉妹島締結などにより、国際交流が進められている

1900年（明治33年）浅茅湾を通じて朝鮮海峡から対馬海峡へ大規模艦船が通行することは不可能だったため、日本海軍は浅茅湾から久須保に抜ける万関運河を掘り、長さ約100mの鉄橋を架けた。この橋は1956年にアーチ式の鉄橋に架け替えが行われ、万関橋として現在も下島と上島を結ぶ交通の要衝となっている。

1905 年の日露戦争において、連合艦隊とバルチック艦隊の「日本海海戦」が上対馬沖で行われた。翌朝、露将兵が茂木浜と殿崎に上陸して救難を求め、住民から厚遇を受けたことは、歴史に残されている。

1941 年の第二次世界大戦に伴い、全島が要塞化された。

1945 年対馬～博多間の定期船珠丸が壱岐勝本沖で触雷し、沈没した。

1953 年 7 月離島振興法が成立した。

1956 年町村合併により、現在の 6 町村となる。

1968 年対馬縦貫道路が開通、1975 年対馬空港が開港した。

1977 年対馬島とグアム島で姉妹島の縁組みを結んだ。

1983 年（昭和 58 年）に、上対馬町が釜山広域市影島区と姉妹島の協定を締結した。しかし、上対馬町と影島区との人口格差が大きい等の問題から、86 年に対馬全体と影島区とで締結し直し、83 年の上対馬町との締結は発展的に解消された。

この他、1991 年には、影島区との友好交流事業として平成通信使交流が実施された。

1993 年 2 月に長崎県ソウル事務所が開設されたこと、1994 年に釜山広域市影島区と対馬町村会で「行政交流に関する協定書」が締結されたことなどを契機として、対馬と韓国との交流が活発化している。

1999 年 7 月の釜山～厳原間の高速船就航を境に韓国からの旅行者が大幅に増加し、韓国との交流がいっそう盛んになってきている。2000 年には、対馬 6 町、長崎県対馬支庁、対馬観光物産協会により対馬日韓交流協議会を設立し、対馬の統一的な観光 P R 事業、日韓交流イベントの連携強化、観光交流促進団派遣などを実施している。また、各町で行われている代表的な日韓交流イベントを互いに支援し、「日韓交流は対馬から」を共同 P R するなど広域的な交流事業を行っている。

（備考）長崎県対馬支庁「つしま百科」2002 年 3 月 を参照

(2) 国際交流事業の概要

■1978年より対馬アリラン祭において朝鮮通信使行列を再現、総勢500名の行列

厳原町は、1978年から、対馬アリラン祭で朝鮮通信使行列を再現している。韓国から正使、副使舞踊団、楽団等を招聘し、総勢500名の行列で、毎年8月第1日曜日に開催している。1980年には、朝鮮通信史行列振興会を設立している。

また、2001年から「釜山海まつり」にも参加し、互いの国際交流を開始し、2002年7月には「対馬アリラン祭」「釜山海まつり」が友好交流協約を締結した。



アリラン祭（厳原町）（対馬高等学校HP）

■「国境マラソンIN対馬大会」は韓国の「慶州さくらマラソン大会」とマラソン大会の姉妹提携を行い、日韓のランナーの交流を深めている

上対馬町や民間企業、体育協会や陸上競技会関係などからなる国境マラソンIN対馬実行委員会（事務局：上対馬町観光協会）による「国境マラソンIN対馬大会」は、毎年上対馬町三宇田周辺にて行われるマラソン大会である。

2001年4月に韓国の「慶州さくらマラソン大会」とマラソン大会姉妹提携を行った。同年、国境マラソンIN対馬への韓国からの参加者数は70名で、2002年には200名の申し込みがあった（台風で欠航のため不参加）。また、韓国側の「慶州さくらマラソン大会」の日本からの参加申込者数も、第10回を迎えた2002年には501名に達している。

■2002年に7回目を迎えた『対馬ちんぐ音楽祭』は住民主導型で参加者数も増加

美津島町では、音楽を通じて日韓交流を行い、「ちんぐ（韓国語で友の意）」の交わりの復活や相互の文化を理解・尊重する風土を醸成するとともに、その情報発信地としての対馬を国内外の人々に広く知らせることなどを目的として、「対馬ちんぐ音楽祭」を開催しており、2002年で7年目を迎えた。



対馬ちんぐ音楽祭（美津島町HP）

同祭の実行委員会は、当初美津島町が中心となって運営していたが、次第に同町の街おこしグループが中心となって運営にあたるようになった。また、当日は、美津島町内を中心に戻りティア約100人が協力している。

2002年の参加者は、国内からは福岡を中心に2000名、韓国からは300名にのぼる。

■各町は小中高校生のホームステイや国際交流員による韓国語講座など多様な交流を実施

対馬島内の6町は、先述した「対馬ちんぐ音楽祭」「アリラン祭」「国境マラソンIN対馬大会」などの大きなイベントに加え、ホームステイ事業や語学・文化講座の開催、スポーツ交流などの多様な交流事業に取り組んでいる。例えば、美津島町では、韓国との交流を深めることを目的とした「美津島の船」事業を開催し、同町で韓国にホームステイの経験のあるOB、OGの再会等を目的とした交流事業を実施している。この他、音楽会の実施や、伝統芸能の披露、バドミントン等のスポーツ交流などが活発に行われている。

また、厳原町、上県町、美津島町では、韓国人の国際交流員が配置されており、日韓交流のイベント開催前後の通訳や、町民の外国語指導などにあたっている。

前述のとおり島内6町と影島区は姉妹都市提携を結んでおり、さらに6町による釜山事務所開設が決定された。

表 2-3- 2 対馬6町における日韓交流（例）

交流の内容	取り組み例
イベント	<ul style="list-style-type: none"> 対馬アリラン祭（厳原町）、国境マラソンIN対馬（上対馬町）、対馬ちんぐ音楽祭（美津島町）、崔益鉉先生追慕式（厳原町）、日韓交流フェスタ（厳原町）
ホームステイ	<ul style="list-style-type: none"> 美津島の船（美津島町） ホームステイ経験者から、卒業後に再会して交流を深めたいとの強い希望があつたことに加え、一般町民への間口を広げ、日韓交流について考えてもらうおうという目的から、2001年度から町主催の事業として実施。 ホームステイ交流事業（厳原町） 日韓オープンカレッジ（豊玉町） 上県町、上対馬町
国際交流員の配置	<ul style="list-style-type: none"> 1992年以来国際交流員を配置しており、各種文書の翻訳、通訳、国際交流事業の計画、民間国際交流団体への協力、韓国語講座、出前講座（韓国の歴史、文化、風習、言葉）を担当している。（厳原町） 町内の韓国語指導を主たる目的として招聘したが、現在は対馬ちんぐ音楽祭や美津島の船事業等における日韓の連絡調整にあたっている。（美津島町） ホームステイにて上対馬町に居住経験のある韓国人を国際交流員として招聘。（上県町）
研修・交流会	<ul style="list-style-type: none"> 初級・専門クラスの2クラス別に週に1回韓国語講座を開催（美津島町） 新・芳洲外交塾（対馬6町） 日韓交流の貢献者である江戸時代の儒学者「雨森芳洲」の外交方針を学ぶ研修会であり、日韓それぞれ25名の参加者により3泊4日で開催。（対馬6町）
交流・派遣	<ul style="list-style-type: none"> 青少年交流体験事業（厳原町）
文化・歴史交流	<ul style="list-style-type: none"> 大邱青少国楽管弦楽団演奏会（厳原町） 日韓遺跡発掘交流（2002年・峰町） 日韓高校生の音楽交流（2003年予定・峰町）
スポーツ交流	<ul style="list-style-type: none"> 釜山高校の野球部50名が豊玉町に1ヶ月合宿（豊玉町） 上県町では、韓国のバドミントンクラブとの交流（上県町） 等
その他	<ul style="list-style-type: none"> 食文化の交流（上県町） 佐須奈中学校と釜山市の中学校の生徒が体育館等に宿泊（上県町） シーカヤック、グローブによる国境横断の支援（上対馬町）

資料) 各町ヒアリング

■2003年度から全国初の試みとして始まる対馬高等学校の離島留学制度に人気が集まる

2003年4月から、長崎県においては全国初の試みとして「離島留学制度」が行われる。これは、県の島の豊かな自然や文化を活用し、県内外から募集した生徒達の学習意欲を高めることを目的としたもので、対馬をはじめとする4つの公立高校において、それぞれ定員20人程度の特別コースを設け、スポーツや文化、農業や漁業の体験学習などの授業が行われる。

また、対馬高校は、韓国との交流コースを設けており、応募者数も20人を超えており、今後も拡大が期待されている。また、同校のアシスタント・ティーチャーは、韓国人が選ばれているなど教育機関においても日韓交流が積極的に進められている。

(3) 日韓の観光動向

以下は、韓国の船社および旅行事業者等へのヒアリングに基づいて整理した。

①韓国から対馬への旅行者の特徴

■韓国人向けの企画商品の中心は観光やつり、登山やキャンプなどが中心

韓国の旅行会社で企画されている旅行パッケージ商品は、一般観光（歴史観光を含む）が最も多く、優れた景観と海産物を中心とした自然資源と、韓国との歴史をたどる文化資源などが対象となっている。また、日程は、2泊3日プランが中心である。

この他にも、釣り、登山、キャンプなどをテーマとした商品もある。釣り客はリピーターになりやすいという点が特徴的である。

観光目的の旅行者は、観光バスの関係で20人程度の単位で来島する。季節変動は特にないが、歴史史跡巡りや登山等を楽しむことが多い。釜山等に比べて対馬は自然が豊かであり、主な観光スポットとしては、鳥帽子岳からの風景と、韓国展望台などがあげられる。また、韓国との縁の深い名勝旧跡等が組み込まれた島内ツアーもある。

つり目的の旅行者は、5人程度のグループで通年来島している。キャンプは、人数は様々であるが、6～9月の来島が多い。登山は、1泊2日～2泊3日程度で、有明山や白嶽などに登る。また最近は、ボーアスカウトや、高校野球のキャンプ地としても利用されつつある。



韓国展望所（上対馬町ホームページ）

■対馬の自然資源に対する満足度は高く、口コミで評判となっている

対馬を訪れた観光客たちの自然資源に対する満足度は高い。その結果、身近な自然資源が少ない釜山で、自然資源の豊かな対馬が口コミで評判となっている。また、対馬と韓国との歴史についてあまり知らない韓国人にとって、対馬は知的好奇心を満足させる資源が豊富な地域となっている。

対馬は九州本土と住民気質が異なり、韓国の田舎に近い印象を与えている。韓国人にとって対馬は、文化や暮らしを身近に感じができる外国として、非常に希有な地域であり、これらを観光資源として再確認し、生かしていくことが求められる。

■対馬への来島者の多くは、釜山周辺からが8割を占める

韓国人の対馬への旅行者は、海外渡航経験が豊富で、すでに九州本土への旅行経験がある人がほとんどである。また、居住地は、釜山や大邱近辺だけでなく、ソウル近郊の居住者も鉄道や夜行バスなどを乗継ぎ、釜山経由で対馬へ来島しているが、釜山および近郊の

慶尚南道が約8割、ソウルからは1割未満となっている。

こうした旅行者の来島目的は、自然豊かな環境の中でゆっくり休息できること、歴史的な関係が深い島であり、釜山から見ることができる島への好奇心、の主に2点である。

■50歳以上の団体客が多く、旅行を目的として積み立てを行う団体での利用が多い

韓国人の旅行客は、個人客より団体客の方が多く、その割合は、3（団体）：1（個人）である。団体客は、最大で40～60名の規模になることがある。韓国では「契」というしくみがあり、これは、グループでの旅行を目的として月々定額の貯金を行い、目的の金額が集まると、参加者で団体旅行をするというものである。団体の種類は多岐にわたり、仕事仲間や趣味仲間で団体を形成している。対馬を訪れる旅行者は、対馬の歴史について関心がある人が多く、50歳以上が6割を占めている。

釜山には、山登りだけで300以上の団体が存在する。これらの団体は、週末になると山登りなどの活動を行っている。その他、旅行を目的とする団体は、仕事関係など多様に存在している。

■対馬の旅行代金は九州本土の観光地とほぼ同額であり、割高の印象である

対馬の旅行商品は、現在2泊3日で35～40万ウォンとなっており、九州本土の観光地とほぼ同額の設定である。このため、これらの観光地への来訪経験が既にある観光客は、観光資源、航行時間、ホテルの質などの面で対馬と九州本土を比較し、割高の印象を持ってしまいがちである。また、旅行者の人気は、安さを追求したプランから、やや高くても良質のホテルなどに宿泊できるプランへシフトしてきており、今後はコストパフォーマンスの良い良質な観光商品の提供が求められている。

②対馬から韓国への旅行者の特徴

■対馬～釜山間の国際航路を利用する日本人客は、交易会などのイベント参加者のほか、水産物の輸出入に関わるビジネス利用を中心

厳原・比田勝～釜山の国際航路を利用する日本人客は、対馬の島民が多く、メクラウナギの輸入やアナゴの輸出といった主に水産品の輸出入に関するビジネス利用を中心となっている。このほか、釜山等で開催される交易会等に出席するビジネス利用等もある。

また、島内の旅行代理店等の積極的な営業展開により、対馬島民の観光目的の旅行等もみられる。

第3章 対馬および韓国における国際交流への期待

吉原のへ盜賊団ひれは二箇島にまわる船は、一隻を追

1. 対馬におけるヒアリング調査結果からみた国際交流への期待

(1) 国際航路・交流の問題点

以下は、ヒアリングに基づいて整理した。枠内は、ヒアリング時の意見である。

①国際航路の問題点

■欠航率の高さが利用客の伸びを阻む

厳原・比田勝～釜山航路に就航している「シーフラワー」の就航率は、投入船舶が高波に対応しにくい構造のため、67～68%程度にとどまっている。これに対し、例えば、博多～釜山航路に就航している「ビートル」の就航率は、約 98%となっており、就航率に大きな開きがあることがわかる。

また、「シーフラワー」は、船の揺れの問題も発生している。

こうした就航率の低さや船舶の揺れは、利用者の伸びを阻んでいる。

- ・対馬～釜山航路は、日本近海で有数の波高をもつ朝鮮海峡を航行するにもかかわらず、投入船舶（シーフラワー）が高波に対応しにくい構造のため、就航率が約 67～68%にとどまっている。これに対して、例えば、博多～釜山航路のビートル就航率は 97～98%、また、就航後間もない小倉～ウルサン航路も、波に強い船舶が投入されていることもあり、欠航率が高い。本航路も、80%は確保しなくてはならない。
- ・対馬～釜山航路の投入船舶（シーフラワー）は、揺れがひどく、欠航率も高い。一度乗船して苦い経験をしたお客様は利用することを敬遠している。対馬の島民でも、福岡経由で飛行機を利用し、釜山に入る人もいる。
- ・対馬～釜山航路の開設当初は、その存在すら知られていなかったが、積極的な P R 活動を展開した結果、認知度が高まり、利用者も増加した。ところが、航路開設後 3 年を経た今、船舶に対する利用者の不満が広がっているようだ。これまで代理店の努力によって利用者は増加してきたが、今後は伸び悩みが予想される。
- ・対馬～釜山航路の乗船定員は 240 名であるが、船社によると、採算の目安は 100 人程度と聞いている。利用者の増加を阻んでいるのは、就航率の低さと思われる。
- ・対馬～釜山航路の投入船舶（シーフラワー）は内海用の双胴船であるため、利用者が不安がる。また、出航時刻が、定刻の 1 時間前に変更という事態もよく発生しており、日本人の感覚とは異なるように思う。改善の必要性については、船社も認識しており、実際に利益が出れば、問題は改善されるだろうが、時間を要するだろう。交流人口の増加に向けて、もっと対馬の魅力を高める必要がある。
- ・現在の投入船舶であるシーフラワー号に代わる船舶の投入を願いたい。海が穏やかでない場合には、揺れがひどくなったり、遅れが生じること等がある。

■欠航時の船社の対応

シーフラワーは、出航後に引き返すことがあり、出航／欠航の適切な事前判断が求められている。

対馬発便が欠航となった場合は、韓国人観光客が島内に閉じこめられてしまうため、博多や小倉回りで帰国する利用客も発生する。この結果、日本における滞在費や福岡経由での航空運賃等のコストが増加するといった問題が生じている。対馬から韓国への児童のホームステイ事業についても、欠航により帰国が遅れた例があげられている。

- ・欠航時の船社の対応等のサービス面や、投入船舶の古さなどから、(韓国の)旅行代理店には、対馬～釜山航路の利用したがらない事業者もいる。
- ・対馬～釜山航路は、釜山港を出航したにもかかわらず、引き返すことがある。このような場合、日本側の宿泊施設等へのキャンセル連絡も当日となるため、宿泊施設側は、購入した食材を無駄にせざるを得ず、代理店やターミナルのCIQ関係者等にも多大な迷惑がかかる。船は一度出港したら目的地まで運航するか、出港前に中止するかのいずれかとするのが望ましい。
- ・対馬～釜山航路の欠航は出航日の朝に決定されるため、自宅等から釜山港へ来た利用者は、また引き返すことになる。また、対馬側で欠航となると、島に閉じこめられてしまうため、利用客は、博多や小倉回りで帰国している。
- ・釜山は、福岡等より物価が安いため、投入船舶の欠航率が下がり、運航が安定すれば、対馬から定期的に買物客等が訪問する可能性も増すだろう。
- ・昨年、韓国へのホームステイ事業で対馬～釜山航路を利用したところ、韓国からの帰路で欠航となり、学校教育に2日間支障を來した。福岡経由で帰国したが、子どもたちは大変疲れたようで、逆効果にならねばよいと考えている。学校教育は、多くの行事を抱えており、事前に十分な日程調整を行うなどで慎重に対応してきたにもかかわらず、気象条件によるスケジュールの遅れは対応が難しい。現行の投入船舶では古すぎるし、シケに対応できていない。より安定性の高い船舶が投入されれば、少しへ欠航率も下がるのではないか。
- ・対馬～釜山航路は、突然の欠航や、途中で引き返したといった話を聞くので、船社に対応の改善をお願いしたい。一度出航してしまうとルート変更もできず、気象条件が悪い場合は、引き返すしかないため、費用がかかる。福岡～釜山航路のビートルレベルとはいわないが、改善してほしい。欠航時にきちんとした対応がなされなくては、悪い話が広がってしまう。

■植物防疫の対応ができないため、米などを島内に持ち込むことができない

対馬においては植物防疫の対応ができないため、韓国からキャンプに利用する米等を持ち込むことができない。

- ・CIQの対応は非常に良心的である。ただし、花束や米等が持ち込めないため、植物防疫の対応を可能とすることが望ましい。
- ・植物検疫がないため、キャンパーが食材を持ち込むことができない。まず検疫ができないことには、利用者の増加やその他産業面への影響等については何ともいえない。

■比田勝港のCIQは、厳原港からの出張対応であり、1ヶ月前の届け出が必要

比田勝港は不開港であり、外航船寄港時のCIQは、事前申請に基づく厳原港からの出張業務で対応している。事前申請にあたっては、旅客船でも3省庁（財務省、法務省、厚生労働省）にわたる省庁間の調整を必要とするため、調整までに時間を要しており、1ヶ月前の届け出が必要となっている。

- ・比田勝港のCIQについては、1979-81年頃までは常駐していたものの、厳原～比田勝間の陸路整備に伴い、厳原からの出張で対応する方針となったため、現在では常駐していない。出張時には、財務省、法務省、厚生労働省、農水省や経済産業省等の複数の関係省庁間での日程調整が必要となり（旅客船でも3省庁の調整が必要となる）、事前申請に時間を要している。
- ・比田勝港には、事前申請により、厳原港からCIQ機能が出張するが、特に困ったことはない。シーフラワーとビートルの寄港が重複する際には調整が必要であるが、お互い融通している。法制度上も特に問題はないが、申請は1ヶ月以上前に行う必要がある。

■厳原港ではターミナル内の上下移動や夏場の混雑に問題あり

厳原港の国際ターミナルでは2階部分で出入国審査が行われるが、エレベータ等が設置されておらず、荷物を持った移動が大変困難となっている。また、車いすの観光客も利用できない。

また、厳原港の待合室は、国際ターミナルと国内ターミナル利用客の共用となっていることから、夏場は大変な混雑となる。

- ・厳原港の国際ターミナルは2階が出入り口となっており、荷物を持った移動が困難な上、車いす観光客は利用できない。プレハブ等でよいので、平屋が望ましい。
- ・厳原港の待合室は、国際ターミナルと国内ターミナル利用客の共用であり、特に夏場は利用者が多く混雑がひどい。対応が必要である。
- ・ターミナルの整備も必要であるが、利用者が増加しなければ整備は難しい。

②国際交流の問題点

■島内には魅力的な観光資源が不足しており、福岡等に対する差別化が不十分

島内には、2泊3日程度の滞在に十分な観光資源づくりが不十分であるとの指摘がある。釜山の人々にとって「見える外国」とされる対馬であるが、旅行代理店側も、ほぼ同価格で魅力的な別府や熊本、福岡等のツアーを優先的に販売する傾向にある。

- ・対馬には、2日3日の滞在に十分な観光資源が整備されていないため、壱岐や博多の方が韓国客にも喜ばれる。魅力的な地域づくりは今後の対馬の課題である。また、そのためには、対馬を訪れた韓国人観光客のニーズを把握する必要がある。
- ・釜山の人々にとって対馬は「見える外国」である。この好奇心を引き出して代理店がツアーを企画してきたが、来島した感想は「何もないところ」である。韓国人が、国内旅行の2~3倍の費用をかけて来島したにもかかわらず、見所もおいしい食べものもないし、宿泊施設も古くて高い。このため、旅行代理店側も、お客様がより喜ぶ別府や熊本、福岡のツアーを同額で企画し、紹介する。
- ・対馬へ来島する日本人客については、大阪方面からよりも、東京方面からの観光客が多い。また、対馬は、壱岐や五島と組み合わせたツアーが多く、福岡等を中心とするツアーは、壱岐までは来ても、なかなか対馬までは来てもらえない。

■宿泊施設等のサービス面や食文化への対応など、島内の受け入れ態勢が不十分

島内の宿泊施設や商業施設等においては、韓国語での会話や表記、クレジットカードの支払いや食文化への対応など受け入れ態勢が十分とはいえない状況にある。

各町では韓国語の勉強会なども開催されているが、まだ会話が十分なレベルには達している人は少ない。国際航路就航により、飲食店や土産物店などでもメニューなどが韓国人向けにハングル表記されつつあるものの、十分とはいえない状況である。

また、カード支払いが出来ない施設が多いなどの指摘もある。さらに今後は、家族単位の個人旅行等の増加が想定されることから、観光客と受入施設の個別交渉が容易となるような、宿泊施設のサービス拡充に向けた取り組みが必要となっている。

食文化の違いへの対応についても、韓国人客の味覚を満足させるような対応がなされているとは言えない状況にある。

各町が主催するホームステイ事業においても、新たなホストファミリーが確保できず、同じ家族が続けて対応している状況となっている。

* ホテル等の受け入れ態勢

- ・今後も、対馬には、観光・つり・キャンプを目的とした利用客が多いと考える。拡大が期待されるマーケットとしては、修学旅行や家族単位等の個人旅行が想定されるが、家族単位での訪問が進めば、受入施設等との個別交渉が増え、現在のようにツアーガイドが間を取り持つ機会も減るため、島内の対応が必要である。
- ・国際航路が開設されている島であるにもかかわらず、カードの支払いができない施設も多い。
- ・厳原町は、シーフラワーの就航により韓国人が町に急増しているため、商業施設でも飲み屋がハングルのカラオケをいれるなどの対応が少しづつ始まっている。
- ・島内から情報発信を積極的に行い、観光客を呼び込むことに成功しても、宿泊施設やサービスが不十分であれば、もう二度と来ないと言われてしまう。観光客はサービスを受けて当たり前と考えているので、サービスに不備があれば怒って帰るのは当然である。現在の状況では、こうした評判が域外に広がる可能性も高く、対馬の宣伝はできない。

* 食文化の違いへの対応

- ・韓国と日本の食文化の違い等の理由により、韓国人観光客と対馬の受け入れ側とがなじんでいない。韓国人は自国のキムチなど日常と同じ食事を好む傾向にあるため、今後は韓国の食文化に対応する必要がある。食材や調理は、対馬内で対応可能である。
- ・対馬は、本土と比較してサービスが悪い。島内のホテルでは韓国語が通じないため、ガイドに頼るしかなく、食事も韓国人好みにあわない。ただし、韓国と日本は刺身を食べるという共通の文化があるため、対馬でも対応可能であろう。平成14年に厳原町にオープンした韓国資本の2つの新しいホテルは、こうしたニーズに応えたホテルであり、韓国のスタッフがいるため韓国人観光客も安心し、料理も韓国人好みに合わせて調理している。
- ・韓国人用のメニュー、韓国語のメニューがない。サービス面の対応が十分でない。

* 言語の壁

- ・日本語教育を受けた韓国人が時代と共に減少しており、日本語がわからない世代が増えている。文化団体の交流会の場等でも、会長同士は会話ができるが、一般会員は話ができない。互いの言葉を習得しなければコミュニケーションがとれない時代が到来する。
- ・韓国人観光客が、自炊のための食材を購入しようとしても、島内の商店では韓国語が通じない。各町では韓国語講座も開催されており、その中には10年間もの講座開設実績を持つところもあるが、数名しか話せるレベルに到達していない。

* 文化の壁

- ・島内の商店側が韓国の気質を理解していない。例えば、韓国では値引き交渉が当たり前であるが、対馬の人は驚いてしまう。また、韓国人を断る宿泊施設もある。国内旅行客が減少している今、韓国との交流を大きなビジネスチャンスと捉え、商店側も対応しなくてはならない。
- ・バスガイド、ボランティアをはじめとしたガイド役となる人材が不足している。

* 島内におけるホームステイの受け入れ先探しの難しさ

- ・島内では、ホームステイ事業の受入先となるホストファミリー探しの大変難しい。10年近くベテランの同じ世帯ばかりが受け入れに応じてくれているため、マンネリ化してしまう。

■観光客向け・団体客向け・韓国人客向けの宿泊施設が不足している

対馬島内の宿泊施設についてみると、ビジネス客向けの施設は比較的整備されているものの、観光客向けの施設が不足している。また、和室を有するホテルなど、団体客が宿泊可能な宿泊施設も少ない。

2002年には、厳原町に韓国資本のホテルが相次いで2軒開業し、ハングル表記、韓国人向け料理の提供など、多様な韓国人向けサービスを提供しているものの、室数としては十分でない。特に、対馬ちんぐ音楽祭等のイベントの充実に伴い、島外からの観光客の宿泊施設が必要となっている。

- ・島内の宿泊施設については今後の大きな課題である。従来は、ビジネス目的の宿泊客が多く、そのための施設は多いが、観光客向けの施設が不足している。
- ・厳原港近辺の宿泊機能が脆弱であり（昔風の宿屋が多い）、今後の改善が期待される。
- ・トップシーズンには島内のホテルが不足しているし、オフシーズンの対策についても検討する必要がある。また、和室を持つホテルが少なく、団体客が宿泊できない。和室を持つ島内の主な宿泊施設でも、団体客が宿泊するとすぐに一杯になり、一般旅行客が宿泊できないようである。
- ・対馬ちんぐ音楽祭の充実に伴い、島内の受入施設に問題が生じてくる。開催時期である夏場は、対馬を訪れる観光客がもともと多い時期でもあり、宿泊施設が不足する。アーティストの宿泊先を確保しなくてはならないが、海水浴客や、韓国からのツアーも多く、早めに宿泊施設を予約されてしまい、ホテルが確保できない。
- ・従来の宿泊施設のうち、韓国人観光客を受け入れているホテルが少なく、最近オープンした対馬グランドホテル（美津島町）も、日本人向けである。今後は、国内客を含めて、現6町のうち、2町に1カ所程度の宿泊施設が必要である。韓国人向けの宿泊施設については、厳原町に韓国資本のホテルが2軒オープンしている（オーシャンホテル、大亜ホテル）。
- ・日韓交流年のイベントに参加した際に、「在日の人がソウル・釜山・対馬と回りたいのだが、対馬内で200名程度を受け入れられないか」と相談を受けたが、島内に相応しい施設がなく対応出来なかった。
- ・受け入れ態勢が整備されていない。研修施設等の他、ホテルでなくとも簡易な宿泊施設も必要である。
- ・例えば、壱岐・五島の宿泊施設の収容人数が約4,300人であるのに対し、対馬はわずか1,800人にとどまる。観光客を迎えるためのインフラが立ち後れている。ただし、施設整備と需要はタマゴとニワトリの関係にあり、対応は難しい。また、韓国資本ホテルが2棟建設され、今後上対馬に1棟、さらに1棟の建設計画もある。
- ・浅茅湾一帯は国定公園のため、湾を見渡す園内に高層ホテル（13m以上）が建設できない。小さなコテージの建設や木の伐採には許可が必要である。観光客は、浅茅湾観光後には厳原町や上対馬町に泊ってしまうため、今後は、神話の里等に小さなコテージを整備すれば、浅茅湾周辺で一体型の体験宿泊型ゾーンが形成できる。

■島内の交通手段が十分でなく、バスのチャーター費用も割高、人材も不足している

島内は交通手段の整備が十分でなく、厳原港や比田勝港に船舶が入港しても、下船後の交通手段がない。船舶入港時刻に待機しているタクシーもないなど、観光客などが自由に移動可能な交通手段が不十分な状況といえる。

また、韓国人客については、島内の主たる交通手段としてマイクロバス等を利用しているが、チャーター費用について、割高感があるとされている。

- ・島内では、港からのアクセス交通が十分でなく、例えば、ヴィーナス（国内航路）等が寄港しても港にタクシーが待機しておらず、地元の人は携帯電話でタクシーを呼んでいる状態である。
- ・韓国人の若い観光客は、浅茅ベイパーク等のキャンプ施設を利用しているようである。下船後のキャンプ場までの交通手段については、マイクロバス等の他、徒歩も見かける。
- ・島内のバスチャーター料について、割高感がある。
- ・路線バスの運行本数が少なく、運賃も高い。
- ・県内の交通体系が未整備である。公共交通手段はバスのみであるが、バスのチャーターやレンタカー、タクシー等を利用すれば旅行費用が高くなる。

■韓国と比較して物価水準が高く、島内消費が進まない

韓国と比較して対馬島内の物価水準が高いなどから、島内消費が進んでいない。また、韓国人客にとって、船舶は、安価な旅行を楽しむことを目的として利用されている面もあるため、手軽な土産物等の消費等が行われる程度となっている。

- ・韓国では、船舶は、安価で旅行を楽しむことを目的とした観光客に利用されることが多く、こうした観光客では、島内での消費が進まない。空路開設により、ソウル近郊の在住者などもターゲットとすることが可能となるし、船舶よりも運賃が高い空路を選択することができるような利用客に対して、より多くの島内消費を期待できる。
- ・韓国人にとって日本旅行は非常に高額であり、国内旅行の2～3倍の費用をかけて来島している。
- ・キャンプ場の利用者等については、円とウォンの格差から消費が進まない。
- ・土産物としては、醤油や日本製の化粧品等を好むようである。また、手頃な金額の真珠等も喜ばれるようである。

■韓国側のツアーガイドの解説が不十分であり、対馬に対する理解が深まらない

釜山側の旅行代理店におけるガイド等については、対馬に対する理解を深めるために十分な解説がなされているとは言えない状況にあるが、設置が予定されている釜山事務所が事前勉強の場として期待されている。

- ・釜山側の旅行代理店のガイドが勉強不足で対馬の歴史を理解していない。しかし、今後は長崎県のソウル事務所が閉鎖される一方、対馬6町が釜山に事務所を設置予定であるため、事務所での事前勉強も可能となる。

■韓国の文化に対する誤解を持つ島民も多い

商業施設や宿泊施設等における韓国人客への応対の問題だけでなく、一般的にも、韓国の文化や生活環境、経済レベル等を正確に把握せず、誤解や偏見を持っている日本人も少なくない。こうした島民意識が、島内全般の受け入れ体制の不備に通ずるものといえる。実際に韓国を訪問するところの誤解が解けることが多い。

今後は、韓国人観光客を大きな市場と捉え、交流人口を増加させることが地域活性化へつながることからも、こうした意識改革は喫緊の課題といえる。

- ・島内のお年寄りは、かつて韓国と往来があった時代を知っていたり、出身が韓国的小学校であるといった方もおられる。こうした方々は韓国に親しみを感じ、非常に懐かしがる。ところが、主に40~50代の方は、韓国は自分たちより遅れている、という意識が強い。このため、一度連れて行くと、非常にカルチャーショックを受けて帰国する。
- ・韓国に誘っても感情的な問題から行こうとしない島民の存在は、さらなる交流発展に向けた課題になっている。
- ・韓国に対するイメージの問題も大きい。女性にとってはエステやショッピングのイメージが強いが、男性の多くは風俗関係の話になりがちで、男性同士での韓国旅行に奥さんが反対していることもある。実際には、奥さんが同行して楽しめる都市なのだが、口ではなかなか伝わらない。とにかく一度行ってみればイメージは変わる。

(2) 国際交流への期待と国際航路拡充の方向性

①国際交流への期待と課題

■島内の意識改革を行い、韓国を重要な観光マーケットとして捉えることが求められる

水産業や林業などこれまでの基幹産業が厳しい状況にある中で、今後は、釜山をはじめ、ソウル近郊在住者2千万人も含めて、韓国を対馬の観光客の新たなマーケットとして認識することが求められる。

現状では、韓国人をはじめとする観光客誘致に向けた受け入れ側の認識が十分でないことから、まず、島内の意識改革を図り、韓国人観光客誘致に向けた観光振興を積極的に展開するための気運を醸成することが求められる。

- ・対馬全体で、韓国人旅行客を大きなマーケットとして意識する必要がある。例えば、韓国人の受け入れが可能な宿泊施設の稼働率は70～80%と非常に高い。仮に、1万人が2泊すると、2万泊のマーケットになる。島内の意識改革から始める必要がある。
- ・島内は、未だ殷様商売の面があり、「韓国人は泊めたくない」という意識を持つ人もいる。
- ・韓国の主要な離島観光地は済州島と鬱陵島の2島しかない上、韓国の歴史の本にも紹介されている対馬の存在は韓国人もよく知るところであり、対馬への交通手段が整備されれば、少なくとも韓国人の1%が来島するだろう。仮に10年間で韓国4千万人の1%が来島すれば、年間には0.1%（4万人）が来島することになる。世代交代がなされれば、対馬への韓国人訪問客数を維持し続けることができる。
- ・島が少ない韓国では、釜山に近い鬱陵島という特別な観光資源のない島さえも、年間40万人もの韓国人が訪れている。対馬～韓国間の交通手段が整備されれば、ソウル在住者2千万人もターゲットとなる。
- ・対馬に観光客を呼び込む努力が必要である。これまで対馬では、行政先行の取り組みに民間が後からついてくるという構造であったが、今後は民間主導で進める勢いが必要である。
- ・対馬の二大基幹産業である林業と水産業が落ち込む中で、市町村合併が行われ、各町は対応を迫られている。企業誘致にも限界があり、人口は減少していく。こうした状況で、対馬は昔から韓国とのつながりがあるので、ここに改めて目を向ける必要がある。島の生き残りの可能性は、韓国との交流による交流人口の拡大にある。
- ・これまで島の生計は、水産業と林業で成り立っていたため、積極的な観光開発は必要ななかったが、今後は、歴史的な遺産に磨きをかけて、外にアピールしていかなければならぬ。日本は経済不況で元気がないが、韓国資本で組み立て直す必要がある。

■韓国人観光客のニーズを把握した上での受け入れ態勢の整備

現状では、島内の宿泊施設や土産物屋など受け入れ側が韓国人客のニーズを的確に把握しているとは言えない状況にある。今後は、旅行客へのアンケート調査を実施するなどにより、宿泊先・訪問先等に対する観光客の利用者ニーズを的確に把握した上での販売戦略、サービス拡充等が求められる。

- ・韓国の代理店自体が、韓国のニーズを把握しておらず、島内で人気の高い訪問先等もわからない。
- ・対馬の土産物店側では、韓国客のニーズがわからぬいため、利用客アンケートによりニーズを把握し、商品開発・販売等に結びつけたい。
- ・今後、対馬～釜山の国際航路の利用実績を伸ばすためには、韓国人観光客の受け入れに向けて、船舶や宿泊施設、宣伝のあり方等を徐々に改善する必要がある。また、ニーズ把握に向けては、韓国の代理店に対馬を見てもらい、企画して頂くのもよいのではないか。

■対馬島内同士や他地域との組み合わせによる魅力的な旅行商品の提案

対馬においては、島内の魅力的な観光資源の掘り起こしや観光施設整備を個別に進めるだけでなく、それらの有機的な組み合わせや他地域との組み合わせ、タイアップ等による旅行商品の提案により、対馬の魅力を高める必要性が指摘されている。

また、これにあわせて、韓国における対馬のPR活動の積極的な展開も求められている。

- ・現状では、対馬アリラン祭や国境マラソンIN対馬等のイベントを活用した企画旅行もあるが、イベントだけでは長続きしない。ただし、これらを他の観光資源と組み合わせることで、観光客を呼び込める可能性はある。
- ・東京方面からの観光客向けに提案している九州＆釜山の企画商品は比較的人気が高い。対馬についても、単独での勝算が見込めない地域は、ルートを組み合わせた企画旅行で販売すればよい。ただし、相手地域の選択が重要である。

■島内6町が一帯となった観光振興に向けて、具体的な数値目標の設定も有効

現在島内の施設整備等については、6町が個別に取り組んでいるが、2004年3月には合併により対馬市が新たに誕生することなどから、今後は6町が個々の立場で推進してきた地域振興のありかたについて見直しを図り、島が一体となって取り組むための体制づくりも求められている。

また、観光振興に向けた取り組みにおいては、対馬の将来ビジョンを明確化し、さらには、「利用者数の倍増」などの明確な目標設定を行った上で、適切なコストや手法を使い分けながら観光振興を図ることが求められている。

- ・2004年3月に市町村合併により対馬市が誕生する。これまで、6町が個々の立場で進めてきた催事や地域振興の在り方については見直しが必要となる。
- ・長崎県本土はヨーロッパとの親交が深いのに対し、対馬は、古くから、韓国（釜山）と縁のある地域である。かつては、韓国経由で物資を運ぶための拠点であり、秀吉以前の時代の対馬の対外拠点は釜山であった。このため、今でも島民は韓国と交流を続けたいと望んでおり、この意識は町村合併後も変わらないだろう。
- ・現在は、各町がばらばらに施設整備などに取り組んでいるため、統一感も欠ける。また、どの町にも同じような施設があるのが現状で、今後は調整が必要である。また、近年は、補助金で他地域にみられないものを作ろうとしても前例がないと却下されることではなくなり、国の地域振興に対する施設整備の考え方なども変わりつつあるようだ。
- ・現在は、島内の自治体がそれぞれの施策を実施しているが、一緒に取り組むことが望ましい。市町村合併後は、祭事等も合同で行うため、一体感も生まれるだろう。
- ・地域振興を進めるには、具体的な目標値を設定し、その目標に応じて取り組みにかけるコストや手法を変える必要がある。例えば、一般論として「利用者の増加」を掲げるのではなく、「2倍増」「3倍増」などの具体的な数値を設定し、これを実現するための方策を検討しなくてはならない。
- ・対馬における観光振興を考える場合、韓国の済州島等を参考にすると良い。釜山～済州島間は5時間であるが、韓国人にとって済州島は新婚旅行のメッカである。また、島内交通手段はバスが中心で、対馬よりも観光地として整備されている。さらに、沖縄、ハイワイなどは、もっと優れた観光地といえる。
- ・対馬側の韓国人受け入れに向けたビジョンが曖昧である。例えば、韓国でPR活動を展開し、その結果、代理店がツアーを企画したとしても、対馬側は、何を魅力としてアピールしたいのか、また、韓国人観光客等をどのように受け入れようとしているのかといったビジョンが曖昧である。韓国の代理店に見て頂くことも効果的と考える。

■魅力的な観光施設の整備

従来型のハコモノ整備ではなく、対馬の豊かな自然環境や歴史的な資源を活かした魅力的な観光地整備を図ることが重要との意見がある。

また、併せて、観光施設や交通標識におけるハングル・日本語併記等、韓国客が訪問しやすい観光地の整備につとめすることが求められる。

- ・対馬の古いものを残しつつ、自然を生かした新しい施設が必要である。例えば、地球温暖化等の問題への対応が重視される今、従来のハコモノではない、自然を活かした施設等も求められている。対馬は、土地の取得が容易であるし、のんびりと大自然の中で過ごせるようなバンガローやペンションなど、他地域にない施設を整備する必要がある。

* ゴルフ場の建設

- ・対馬では、バブル期にゴルフ場の建設計画があり、用地買収は行われたが、造成費が調達できずにいる。これらが整備されれば、島内の観光施設も充実し、様相が変わる。
- ・現在、韓国ではゴルフ人口が急増しており、国内のゴルフ場の絶対数が不足しているため、特にビギナーは、週末になると、飛行機を利用して東南アジアや札幌のゴルフ場に行っている。対馬のゴルフ場は海が見えるため、韓国人に大変喜ばれるだろう。
- ・ゴルファーは比較的所得が高く、航空運賃を支払うことも十分可能であり、船より飛行機での移動を好む。対馬～韓国の空路の検討も必要ではないか。

* 各町の取組について

- ・2003年5月にグリンピア計画の保養施設が供用開始となる。温泉試掘も成功し、日産245トン程度の温泉も楽しめる予定である（美津島町）。
- ・6町の合併後には、国際交流会館が整備される予定である（美津島町）。
- ・対馬は一次産業と観光が融合したまちづくりを進めている。美津島町においても、漁協の了解を得て、スキューバダイビングの調査を開始する。新たな産業につながる調査とする予定である（美津島町）。
- ・島内の自然や史跡等の資源を活かしきれていないとの認識のもと、文化庁等の補助金を活用して名称旧跡等の整備を進めている。ただし、自然保護等に配慮しなくてはならない等の理由により、進捗は遅い。（美津島町）。
- ・2002～2003年度事業として集合店舗の整備を予定している。町外からのスーパーの出店も決まっているが、観光物産館のような施設も入居させたいと考え、観光協会等に依頼しているところである。このほか、ファミリーパークなども整備中である（峰町）。
- ・環境省は、2003年に、ヤマネコの保護を目的とした観光施設の整備を検討している（上県町）。
- ・三宇田海岸近くで温泉採掘に成功した。3種国定公園内であるが、ホテル建設の申請中である。日本人・韓国人客の両方をターゲットとし、仕様は、基本をツインルームで100名程度は収容可能なものを整備する。町内の訪問客は釣り客で、リピーターも多いがこれにすべて対応できると相当な需要が見込める。また、夏場の観光地として海水浴場と周辺の散策などしかないが、多目的なグラウンド等をあわせて整備すれば、冬場も少年野球のキャンプ等の受け入れが可能となる（上対馬町）。
- ・現状では、比田勝港で下船した利用客は、比田勝を素通りして厳原に移動している。今年、100人クラスの最大キャパシティを有するホテルが上対馬町に整備されるため、滞留型のコンセプトを明確に打ち出す必要がある（上対馬町）。

②国際航路の拡充の方向性と課題

■投入船舶の改善

現在厳原・比田勝～釜山航路に投入されている船舶（シーフラワー）の入れ替えを行い、就航率を高めることが必要との意見が多くあげられている。

また、船の揺れの問題については、ジェットフォイルの投入等により解決されるが、当該航路への投入には採算性の確保が課題となる。このため、採算性等を勘案しながら、投入船舶の入れ替えを図る必要がある。

* 就航率の改善に向けて

- ・投入船舶（シーフラワー）に問題がある。信頼性が高く、グレードの高い船舶に切り替えれば、現在の約2万人程度の利用者数は4万人まで伸びるだろう。投入船舶としては、ジェットフォイルなども想定されるが、一般に、採算性の確保には1時間30分～2時間程度の所要時間が必要といわれているため、対馬～釜山間では近すぎて採算性は確保できない（典型例としては、関西空港があげられる。同空港の海上アクセス交通手段として、所要時間30分の神戸を結ぶ航路にジェットフォイルが導入されたが、近すぎて採算性がとれず休止となった）。
- ・ジェットフォイル等であれば船舶の揺れの問題は解消するが、当航路では採算が全くとれない。また、船舶の規模については、定員520人の小倉～釜山航路の船舶を投入しても大きすぎて採算がとれないだろう。
- ・投入船舶の入れ替えが行われれば就航率は向上し、スピードや定員数も増加するだろう。

* ビートルの臨時寄港について

- ・博多～釜山航路（ビートル）は、ダイレクト便を売りにしている。ビートルが対馬に寄港すると30分のタイムロスが生じてしまい、これは非常に大きい。厳原港にも寄港実績はあるが、所要時間が1時間以上増加する。
- ・ビートルについては、現行の3隻体制では、比田勝への寄港は魅力的ではないが、今後、4隻または5隻体制となった場合には対馬への定期便の可能性もありうる。その場合、採算性の確保が重要であり、例えば、対馬市が50席分を買い上げるといった対応を検討することも必要になるだろう。船社から見れば、所要時間が増加する上、収益率が落ちるのであれば対馬寄港の意味はない。条件が整えば寄港の余地はあるが、現時点ではビートルが寄港しても観光客は増加しないだろう。むしろ、現行の投入船舶であるシーフラワーのグレードが上がり、対馬の観光市場が成熟した段階でのビートル等の寄港のほうが意義は大きい。
- ・ビートル船内では免税品を販売している。ただし、税率差の大きい酒類は、ディスカウントスーパー等で購入可能である上、税関も厳しくなっており、買い込みが難しい。

* 免税店について

- ・関釜フェリー内には、ロッテホテルが間借りした大規模な免税店がある。フェリーのように十分なスペースが確保できれば免税店は付加価値となるが、高速船では空間が確保できないし、波が高い場合はシートベルトが必要となり席から移動すらできない。

■迅速さが求められるC I Qの出張対応

比田勝港における寄港時のC I Qは、現在は厳原港からの出張による対応であり、担当省庁間の事前調整等に時間を要することからも、1ヶ月前の事前申請となっているが、より迅速な対応が求められている。

- ・比田勝港へのCIQの出張には、複数の関係省庁間での日程調整が必要となり、事前申請に時間を要している。過去1年間の比田勝港の旅客実績の伸びは、厳原港の伸びを上回っていることからも、比田勝港への常駐は必要であり、CIQ常駐に向けて陳情や支援等が必要である。
- ・比田勝港には、事前申請により、厳原港からCIQ機能が出張する。シーフラワーとビートルが重複する際には調整が必要となるため、お互い融通して対応する。法制度上も特に問題はないが、申請は1ヶ月以上前に行う必要がある。

■港湾を中心とした島内交通ネットワークの整備

港湾到着後の公共交通手段やタクシーの整備など、港湾のアクセス交通手段を整備するとともに、バスやレンタカー、マイカー等を活用した、観光客が島内を移動しやすい廉価で利便性の高い交通ネットワークの構築が求められている。

- ・対馬の島内には公共交通手段がないため、釜山から対馬方面へのマイカーニーズはある。韓国からの輸送はおもしろい。ただし、釜山の運転は非常に粗いため、逆方向（日本から釜山へ）のニーズは考えにくい。

■待合室の整備によるターミナルの混雑解消と、バリアフリー化の推進

国際航路の利用客と、国内航路の利用客を同時に収容可能な待合室を整備し、特に夏場の混雑解消を図るとともに、利用者にとってより安全かつ快適な交通結節点としての整備が求められる。

また、厳原港では国際ターミナルが2階建てであることから、1階へのアクセス性を高めるために、エレベータの設置等によるバリアフリー化の推進が求められる。

■来島者に対して観光地としての魅力をアピールするための寄港地等の検討

現在、「シーフラワー」は、厳原港と比田勝港に寄港しており、島内で2泊3日の滞在が楽しめるスケジュールで運航されているが、島内の景勝地でもある浅茅湾を見渡すことが可能な航路設定や、これに応じた寄港地の検討の必要性も指摘されている。また、対馬と韓国を最短距離で結ぶ比田勝～釜山航路に集約し、陸路との連携を図ることで、より効率的に観光客の船舶による輸送が行えるとの意見もあげられている。

来島者にとって、観光地としての魅力がより高まるような航路や寄港地のあり方についての検討が求められている。

- ・釜山～比田勝間の所要時間は1時間30分であるが、釜山～厳原間は2時間30分を要する。釜山との国際航路についてはより短時間である比田勝発着と統一してはどうか。船会社としても、航路距離を短くして、一船の往復回数を増やすほうが効率的である。
- ・航路寄港地として、博多～対馬～釜山の3都市が望ましい。各都市の利用客を見込むことが可能である（博多～対馬、対馬～釜山、釜山～博多）。
- ・対馬側の寄港地は、厳原からも近い美津島港湾等（港湾名で言うと竹敷港など）も想定されうる。比田勝港は潮が早いといった問題もあるため、浅茅湾を発着地とすれば、博多港～対馬を結ぶ最短航路となり、壱岐にも近く、対馬の港として相応しいのではないか。
- ・比田勝港には島内のアクセス交通手段であるバスも少なく、車が中心となる。空港近くの浅茅湾を活用するほうがよいのではないか。
- ・寄港地については、合併を踏まえると、比田勝にCIQを常設する方が望ましいと考える。韓国からみれば、厳原でも上対馬でも「対馬に着いた」としか思わないし、比田勝であれば、韓国からの所要時間が厳原までの半分に短縮される。また、比田勝～厳原間の海上条件で欠航するリスクも回避できる。
- ・比田勝で下船し、バスで島内を南下し、厳原のホテルまで行くコースであれば、島内全ての観光地を回ることも可能である。

■わが国初の離島発着の国際航空路開設

船舶利用による韓国人客は、航空利用客と比較して、より安価な旅行を求める傾向が強いため、より購買力の高い旅行客を誘致するためには、プロペラ機等を導入した空路（ソウル～対馬等）の開設も検討すべきであるとの意見があげられている。対馬の今後の国際的な発展に向け、わが国でも初めての離島発着の国際航空路を開設することにより、ソウルもターゲットとなり、より多くの集客が見込まれる。また、来島客の島内消費単価の上昇も期待されるとの指摘がされている。

- ・現代は、飛行機で移動する時代である。遊覧船以外の船での移動は好まれない。
- ・現行の船舶を超高速船に変更した場合、県または町村組合等の助成が必要となり現実的ではない。むしろ、対馬～韓国間の国際航路を空路にすることが望ましい。現在、長崎県が補助する離島路線の航空機（プロペラ機）を活用し、対馬～韓国間の空路を開設すれば、採算性も十分確保可能である。
- ・離島からの国際航空路開設は日本で初めての画期的かつ歴史的な取組である。プロペラ機を活用すれば、ジェット機等と比較して燃料費が格段に安い上（ジェット機では2都市間の距離が近すぎるため意味がない）、プロペラ機の乗客数はバス1台相当であり集客も容易である。

2. 対馬におけるアンケート調査結果からみた国際交流への期待

(1) 調査概要

① 調査目的

地域産業の立場からみた国際交流への期待、その基盤としての国際航路へのあり方等について把握することを目的とし、対馬島内の観光関連業者、商工業者等を対象にアンケート調査を実施した。

② 調査対象

下表に示す資料に基づき、対馬に立地している事業者 442 社を対象とした。

表 3-2- 1 アンケート対象企業

	厳原町	美津島町	豊玉町	峰町	上県町	上対馬町	合計
対馬観光物産協会会員名簿 (H14)	53	33	15	9	5	7	122
対馬観光物産協会 「TSUSHIMA MAP」 「TSUSHIMA GUIDE BOOK」 掲載旅館	22	14	10	6	8	12	72
商工会役員名簿	35	30	34	30	29	31	189
厳原町商工会会員名簿*	39	—	—	—	—	—	39
上対馬町商工会会員名簿*	—	—	—	—	—	19	19
長崎県貿易関係企業・団体名簿	—	—	—	—	1	—	1
合計	149	77	59	45	43	69	442

(*) 国際交流への関連が想定される事業者を抽出。

(備考) 複数のリストで重複掲載されている事業者は、番号の小さいリストを優先して重複分は削除した。

③ 調査方法および回収率

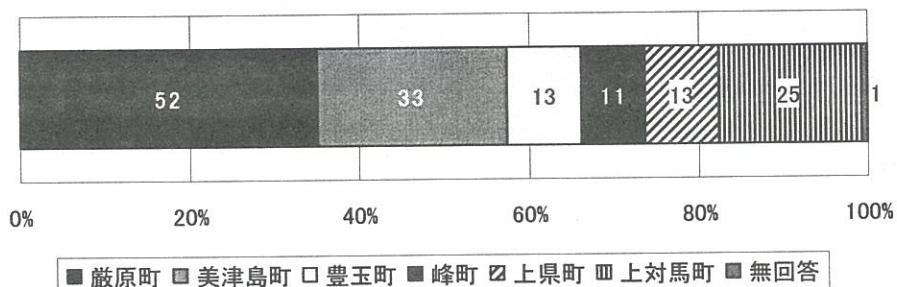
本アンケートは、郵送により発送し、自記の上、郵送で回収する自記式・郵送留置法によって実施した。回収状況は、有効回答数 148 社、有効回答率 33.5% となっている。

(2) 回答企業の概要

① 地域

アンケート回答企業の所在地を町別にみると、厳原町が 52 社と最も多く、回答企業の 4 割弱を占めている。次に、美津島町が 33 社と多く約 2 割を占めている。つづいて上対馬町が 25 社で 2 割弱となっている。また、豊玉町、峰町、上県町についても 11~13 社が回答している。

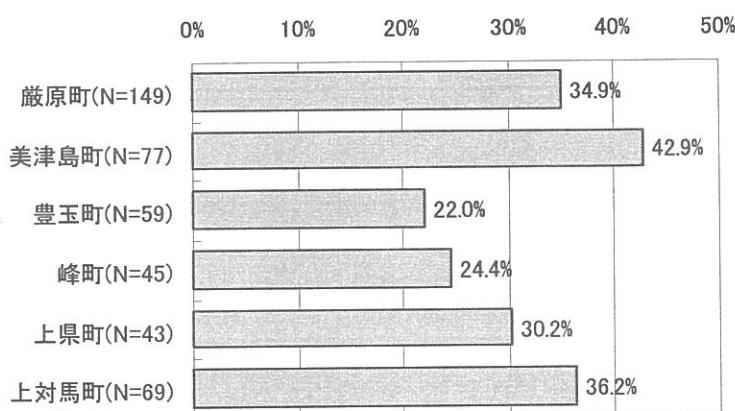
図 3-2- 1 回答企業の所在地 (SA、N=148)



(備考) SA : 単数回答、MA : 複数回答、以下同様

アンケート回答率を各町別に整理したものが、下図である。回答率が最も高い美津島町では、送付数 77 社に対して 33 社が回答しており、回答率は 4 割強となっている。つづいて、比田勝港が位置している上対馬町が多く、4 割弱が回答している。また、最も回答数の多い嶽原町の回答率は 3 割強である。最も回答率が低い豊玉町で約 2 割となっている。

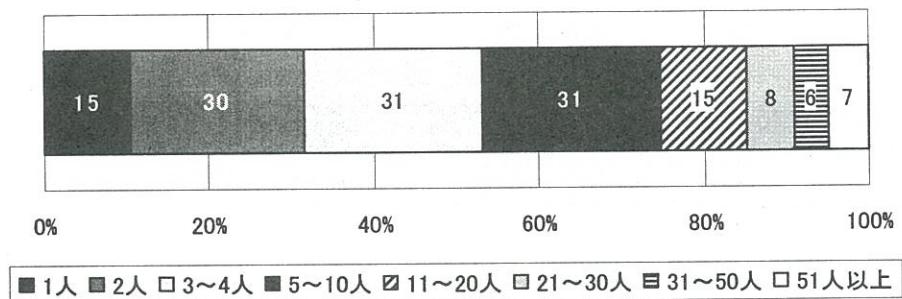
図 3-2- 2 所在地別回答率



② 従業員規模

回答企業の従業員規模をみると、「3～4人」「5～10人」が最も多く、それぞれ約2割を占めている。また、従業員規模が「2人」である事業者も30社と多く、5人未満の事業者が半数以上を占めている。一方、従業員規模が「51人以上」の事業者は7社が回答している。

図3-2-3 従業員規模 (SA、N=143)



(3) 国際交流の現状

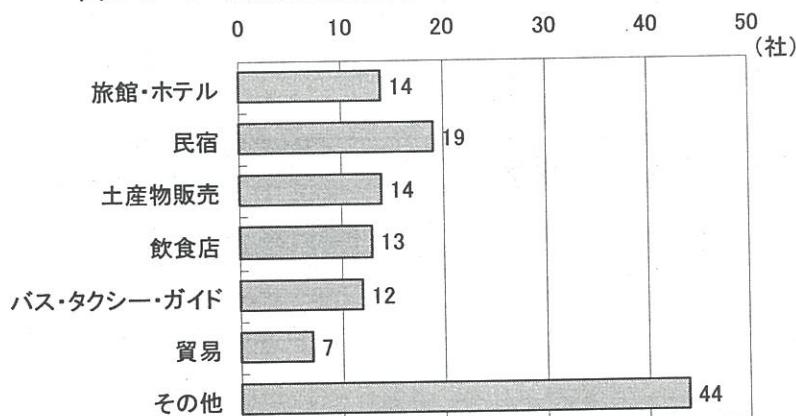
① 業種別の現状

■全般

国際交流に関連する事業をみると、「民宿」が最も多く 19 社である。「旅館・ホテル」と「民宿」を合わせた宿泊施設の経営が 30 社以上となっている。また、「土産物販売」が 14 社、「飲食店」が 13 社となっている。その他、具体的に記述された業種をみると、土産物ではない食料品や飲料品、家電などの小売業が回答されており、外国人観光客が土産物だけでなく、日常の生活用品を多く購入していると想定される。

町別にみると、「飲食店」で特に厳原町の割合が高くなっている。また、「土産物販売」は美津島町の割合がやや高くなっている。

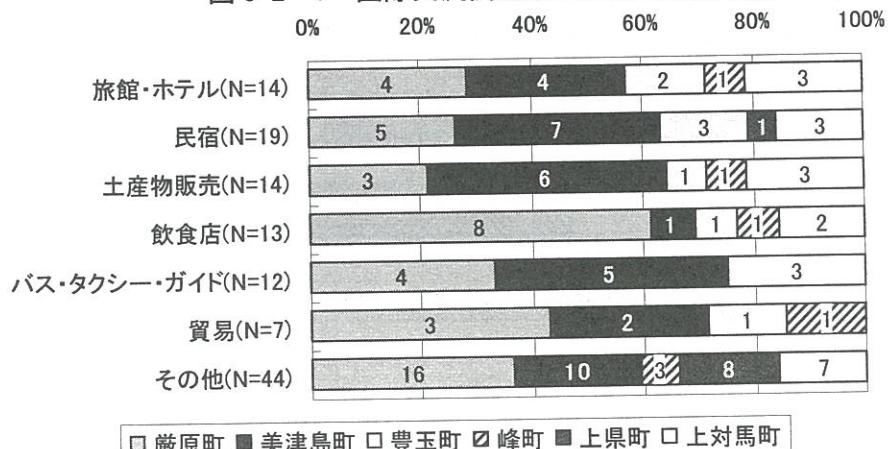
図 3-2- 4 国際交流関連事業の実施状況 (MA、N=123)



* その他の業種

- ・酒類や食料品などの卸小売業 (9 社)
- ・建設業 (6 社)
- ・衣料品、呉服・寝具、つり道具、文具など日用品の小売業 (5 社)
- ・写真屋 (3 社)
- ・家電小売業 (3 社)
- ・レンタカー事業 (2 社)
- ・その他金融業、旅行代理店、漁業、自転車レンタル業 等

図 3-2- 5 国際交流関連事業の所在地別状況 (SA)

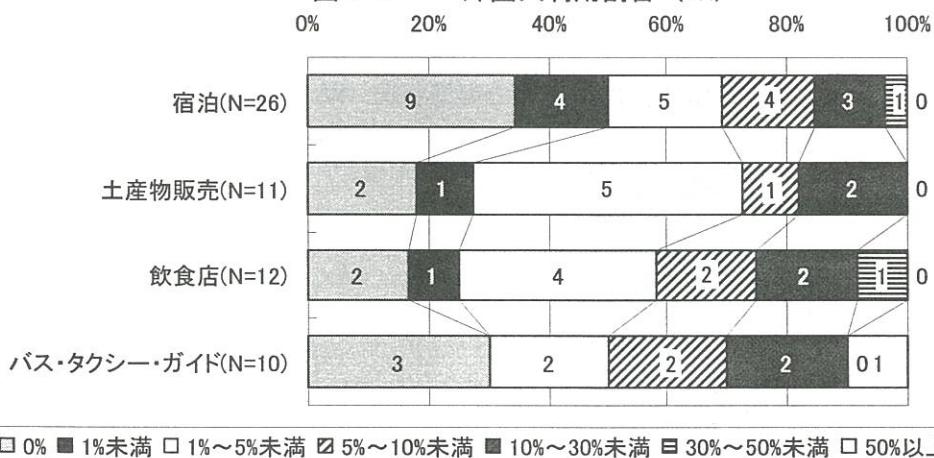


■外国人の利用割合

各業種別の外国人の利用状況を整理したものが下図である。宿泊では、外国人の利用が「ない」という回答企業が3割以上と最も高く、「1%未満」と回答した事業者とあわせると約6割を占めており、物販や交通などに比べて、外国人の利用割合が低くなっている。

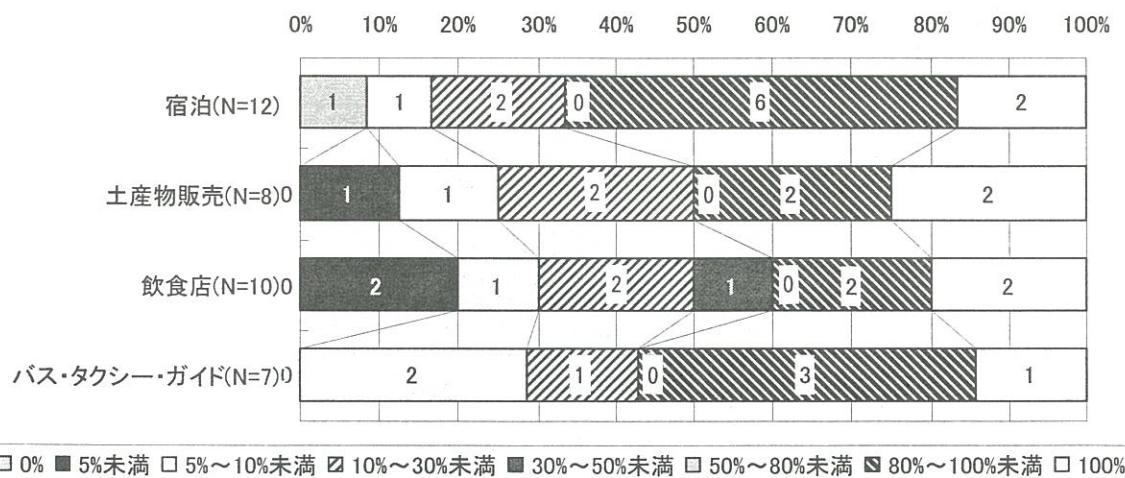
また、土産物販売や飲食店では、利用なしという回答は2割以下だが、「1%～5%未満」が最も多くなっており、外国人の利用は見られるが、その比率は低い。バス・タクシー・ガイドなど交通・観光業では、利用なしも3割見られる一方、「50%以上」と非常に多く利用されている事業者もあり、事業者による差が大きくなっている。

図3-2-6 外国人利用割合 (SA)



外国人のうち、特に韓国人が占める割合を整理したものが下図である。韓国人の占める割合は総じて高く、特に宿泊や交通・観光では「80%以上」が約6割を占めている。一方、土産物販売、飲食店では、韓国人が「50%未満」との回答が半数を占めている。

図3-2-7 外国人のうち韓国人の占める割合 (SA)



■貿易

対馬における貿易の状況をみると、4社が輸出、5社が輸入を行っている。輸出では、品目は水産物や鉱物などである。輸出相手国は韓国や東南アジア、台湾となっており、主に航路が利用されている。

また、輸入については、品目は水産品の他、衣料品や図書となっている。輸入相手国は韓国が最も多く、中国からも輸入している。輸送ルートは航路だけでなく、空路も利用されており、国内の輸送拠点では厳原港のほか博多港、福岡空港などが利用されている。

表 3-2- 2 対馬における国際物流の現状

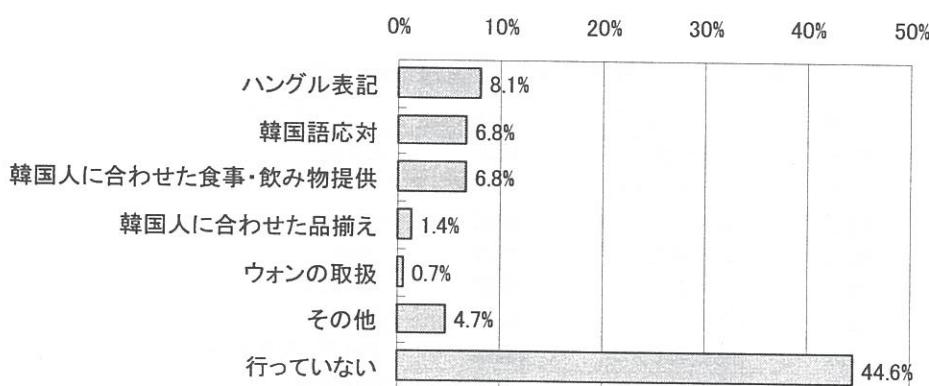
輸出入	品目	相手国	利用拠点
輸出	アコヤ貝	韓国	厳原港
輸出	いか乾燥機	東南アジア (タイ)	
輸出	活魚	韓国	厳原港
輸出	対馬長石	台湾 (基隆)	
輸入	衣料品	韓国 (釜山港)	
輸入	活魚	韓国	厳原港
輸入	海産物(うに)	韓国	博多港、福岡空港
輸入	真珠核	中国	福岡空港
輸入	図書(著者韓国人)	韓国	釜山一博多一厳原

(備考) 利用拠点における国内利用港湾以外の回答については、括弧書きで記載

② 外国人旅行者向けサービス

韓国人旅行者向けサービスの実施状況をみると、ハングル表記を行っている事業者が約8%、韓国語での応対や韓国人向けの食事や飲み物を提供している事業者が約7%にとどまっている。その他のサービスとしては、粗品の提供や団体割引などが実施されている。一方、韓国人旅行者向けのサービスは特に行っていないと回答した事業者は4割以上を占めている。

図3-2-8 韓国人旅行者向けに行っているサービス (MA、N=148)



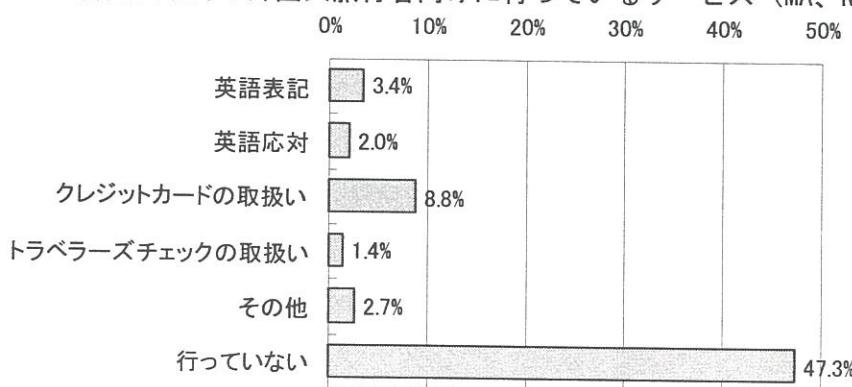
* その他のサービス

- 粗品の提供
- 団体割引
- 来局者への対応、案内
- 韓国人講師を招き商工会員向け韓国語講座開催（平成13,14年度）一週間程度*
- 韓国人を通訳業の業務に従事させている*

(注*) 韓国語応対力を高めるための教育活動と考えられる。

また、韓国人以外も含む外国人旅行者向けに行われているサービスをみると、「クレジットカードの取扱い」は約9%が実施しているものの、「トラベラーズチェックの取扱い」は約1%とほとんど島内では利用できない状況となっている。また、「英語での表記」や「英語での応対」についても5%未満にとどまっている。

図3-2-9 韓国人以外の外国人旅行者向けに行っているサービス (MA、N=148)



* その他のサービス

- ・ブローカン英語で若干対応
- ・来局者への対応、案内
- ・県からの要請で外国人英語教師の送迎
- ・英会話の出来る者を従事させている

③ 国際航路の利用状況

対馬と韓国を結ぶ国際航路の利用経験をみると、利用経験のない事業者が5割以上となっており、利用経験のある事業者よりもやや多くなっている。

また、利用経験があると回答した事業者の利用回数をみると、「1回」が19社、「1～5回未満」が20社となっており、「5回未満」の利用者が約7割を占めている。一方、「20回以上」と頻繁に利用している事業者は4社となっている。

図 3-2- 10 対馬一韓国間の国際航路の利用経験 (SA、N=142)

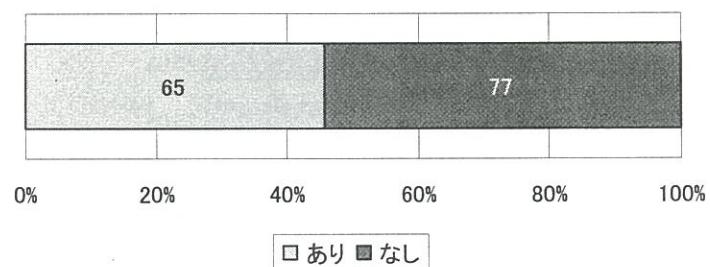
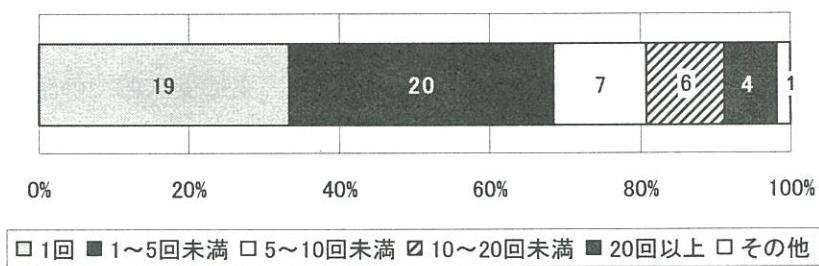


図 3-2- 11 対馬一韓国間の国際航路利用回数（往復）(SA、N=57)

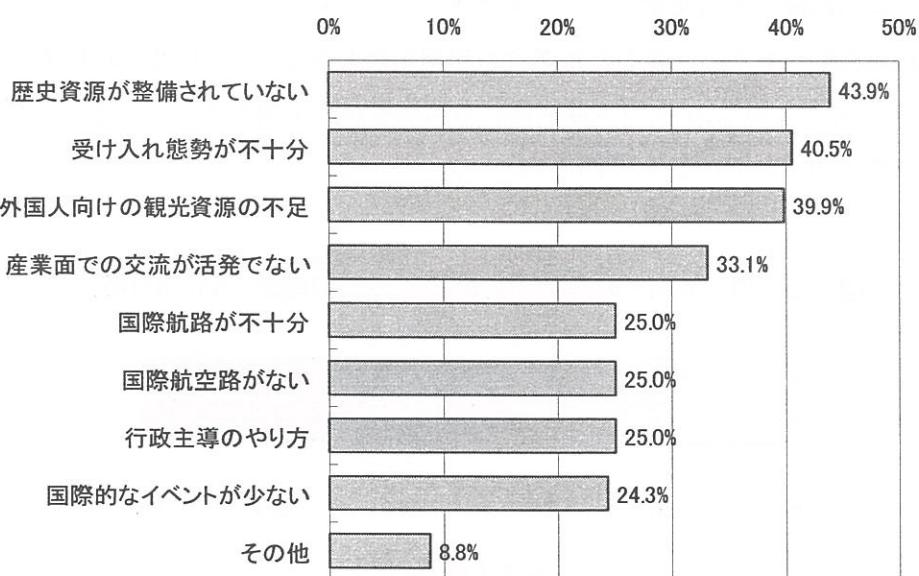


(備考) 片道は0.5回とする

(4) 国際交流の問題点

対馬における国際交流の問題点をみると、「歴史資源の未整備」が最も多く指摘されており、4割以上となっている。つづいて、「受け入れ態勢が不十分」、「外国人向けの観光資源の不足」が多く、約4割の事業者に指摘されている。「産業面での交流が活発でない」という指摘は約3割となっている。

図 3-2- 12 対馬における国際交流の問題点 (MA、N=148)



国際交流における問題点についての具体的な記述をみると、宿泊施設に対する指摘が最も多く、施設数の不足、特に団体客が受入可能な大規模宿泊施設が少ない点があげられている。

また、言葉の問題についても多数から指摘されており、主に受入側での語学力不足があげられているが、一方で、ハングル表示の多用に対する懸念もみられる。

土産物・飲食については、免税店などの場所・施設の整備や、土産物となる商品の開発が求められている。

このほか、国際交流に対する島民の理解や国際感覚の不足、サービス意識の不足、国際航路や交通の利便性の向上、治安の維持などが指摘されている。

*宿泊施設

- ・大規模ホテルがない、宿泊施設等の不足。(13社)
- ・低料金の宿泊施設の設置。韓国人観光客に対する偏見がある。
- ・宿泊施設が小規模で団体の受け入れ難しい。
- ・ホテルなどのサービス部門の語学などを学ぶ。

*言葉

- ・韓国語等の外国語を話す人が少ない、外国語の応対。(8社)
- ・言葉が通じない。お客様として見ていない。
- ・語学力不足。
- ・平常の生活の中に受けいれる交流を大切にするべきでハングル文字いっぱいの島になってしまふべきではないといい。

*土産物・食事

- ・安心して買い物できる免税店がない。金を使うところがない。(3社)
- ・ホテル・お土産店がない。
- ・観光土産がない。
- ・食事できる場所がない。
- ・(韓国人は)ディスカウントプライスを値切って話になりません。

*サービス・国際交流の考え方

- ・島民の理解。
- ・もう少し島民が国際感覚を持ってほしいものです。
- ・対馬に来島される目的がよくわからない。
- ・対馬人全体がサービスの意味を分かっていない。
- ・旅行者向けガイド養成等。

*国際航路

- ・韓国には中間地域が最も近く、便利性に優れているため、航路開放を特に望みたい。
- ・シーフラワー号の欠航率が高い。ビートル号の利用条件が厳しい。

*交通

- ・交通、道路。
- ・外国人の対応のみならず観光地への交通の便が悪い。
- ・交通機関の料金が高い。

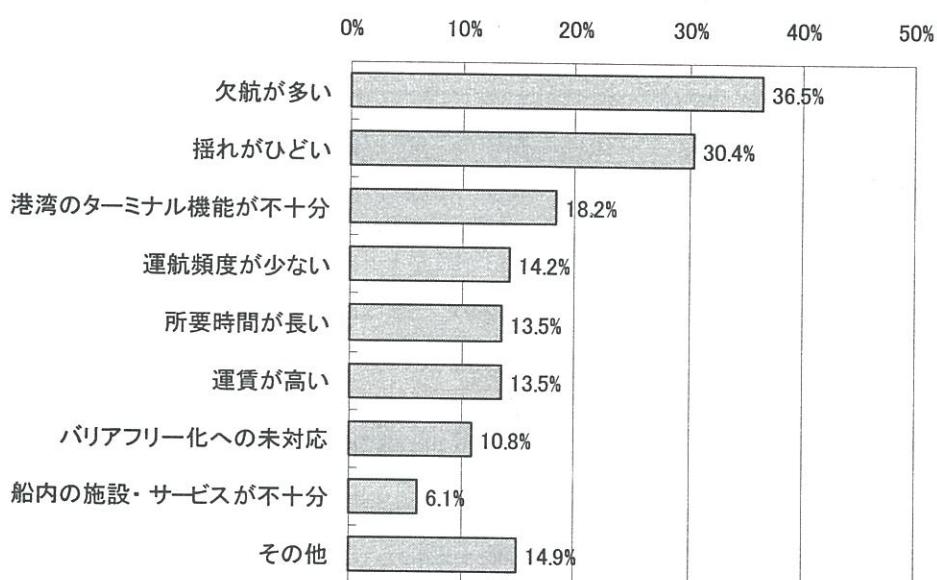
*その他

- ・韓国旅行者はマナーが悪く、きらいです。
- ・治安が心配。
- ・国際電話、会話。
- ・貿易に関して専門的な指導が欲しい。
- ・民間主導で予算を使わせてやらせることが大切。官が予算を使ってやる交流は1回限り。
- ・観光協会などの不備面。
- ・下県郡に集中して中間地域の交流、また受入施設がない。

対馬と韓国を結ぶ国際航路の問題点をみると、欠航率の高さに対する指摘が最も多く、約4割となっている。つづいて、船舶の揺れに対する指摘が多く、3割が問題点としてあげている。また、港湾ターミナル機能については約2割が不十分であるとしている。一方、船内の施設・サービスに対する不満は1割以下にとどまっている。

具体的な記述をみると、欠航率の高さと同時に、運航時間の不確実性に対する不信感があげられている。

図3-2-13 対馬－韓国間の国際航路の問題点 (MA、N=148)



* 欠航率

- ・独占的で直前欠航である(天候、機関故障に関わりなく)。
- ・旅行日程中、天気に左右され福岡経由で帰ることがたびたびあった。

* タイムスケジュール

- ・不定期運航。
- ・入出港時間が不便。
- ・時間にルーズ。

* その他

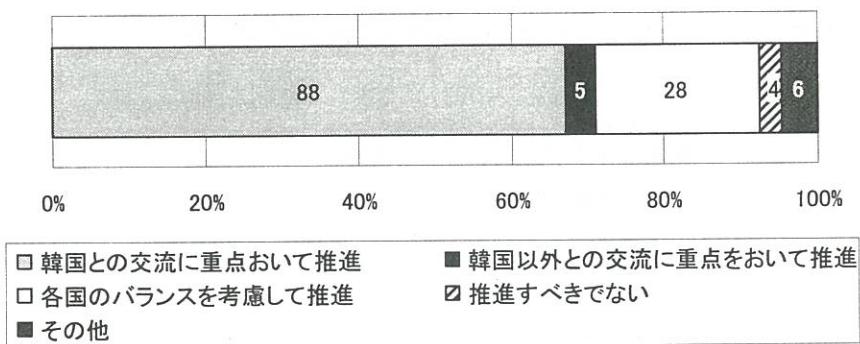
- ・韓国よりも帰りの出国サービスが特に悪い。
- ・入管・税関の人が少ない。ノービザにして！
- ・航路は必要ない。
- ・国際空路の開設が必要。「対馬空港と韓国空港を結ぶ」。
- ・船のスピード化と免税店。
- ・JRの高速船を人数に関係なく寄港させてほしい（現在20人以上で寄港）。
- ・身近にまだ韓国と接する機会（環境）が少ないため。

(5) 国際交流における今後の方向性

国際交流に対する今後の方向性については、「韓国との交流に重点をおいて推進すべきである」との回答が6割以上を占めている。また、次に、「各国とのバランスを考慮して推進すべきである」との回答が多く、約2割となっている。韓国以外に具体的にあげられた地域は、中国及びグアム・サイパンなどの観光地として有名な島である。

一方、国際交流に対してあまりメリットを感じない、あるいは考えたことがないと回答した事業者もある。

図 3-2- 14 今後の国際交流に向けた考え方 (SA、N=131)



* 韓国以外の国

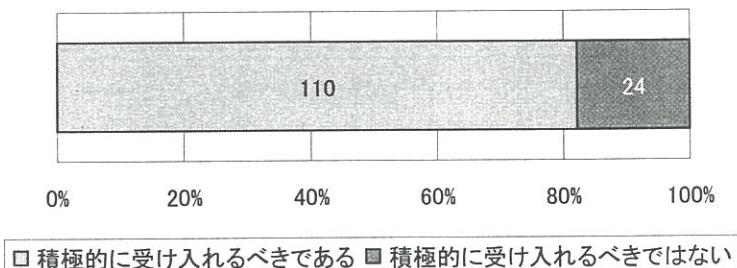
- ・グアム、サイパン、バリ島
- ・中国

* その他具体的な記述

- ・あまりメリットを感じない。
- ・韓国を窓口としてアジアと交流する。
- ・自分たちの生活のことで一杯で、あまり考えたことがない。
- ・個人の考えとしてはウラジオストック航路（不定期）は面白い。
- ・国際交流、大変結構ですが、地理的に見ても韓国以外考えられない。
- ・韓国だけでなく中国とか近い国との交流。（私も昭和30年に中国から帰って来たから一度はいってみたい、死ぬまでに。現在60才です。韓国には2回行きました。）

特に、韓国からの観光客の受け入れに対する考え方をみると、8割以上が「積極的に受け入れるべきである」と回答している。

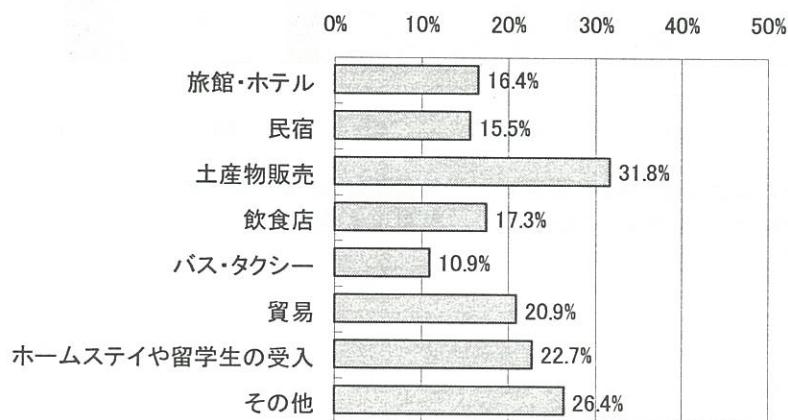
図 3-2- 15 韓国からの観光客の受け入れに向けた考え方 (SA、N=134)



韓国からの観光客を対象として、今後行っていきたい国際交流に関連する事業として、「土産物販売」が最も多く3割の事業者が回答している。次に、「ホームステイや留学生の受入」が多く、2割強となっている。また、現在は輸出入を行っている事業者が延べ9件となっているが、今後については、2割以上の事業者が「貿易」に対して関心を示している。一方、「旅館・ホテル」や「民宿」などの宿泊事業はそれぞれ約15%、「バス・タクシー」などの交通事業は約1割となっており、現在の実施状況とほぼ同じである。

その他の具体的な事業として、ツアー企画や観光資源の開発などの観光事業、交流イベント、ゴルフ場、レンタカー事業などがあげられている。

図3-2-16 今後行っていきたい国際交流関連事業 (MA、N=110)



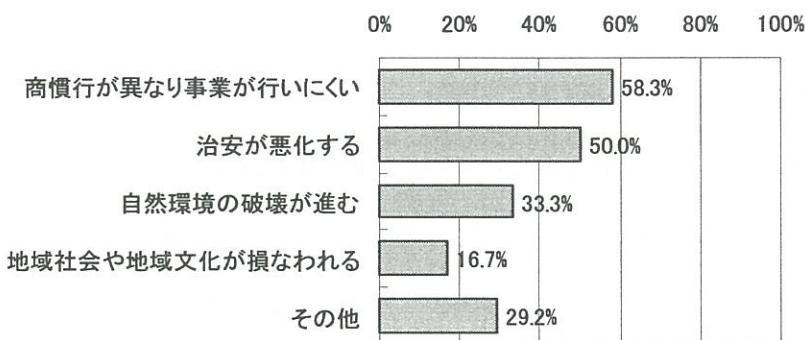
* その他具体的な事業

- ・文化の交流。
- ・九州発、対馬・韓国ルートのツアーの企画。
- ・個人的にラグビーチームに所属しており、交流試合を定期戦にしたい。
- ・ゴルフ場。
- ・フィッシング、観光事業。
- ・1年交代で臣済ロータリークラブと訪問を続けて10年になる。
- ・商店街への受け入れ体制の拡充。
- ・観光資源の開発。
- ・レンタカー。
- ・国際交流推進事業（イベント等）の応援。

一方、韓国からの観光客受入を積極的に推進しない理由としては、「商慣行が異なるため事業が行いにくい」点を指摘した事業者が最も多く、約6割に達している。また、「治安の悪化」を懸念する回答も5割と多くなっている。一方、「地域社会や地域文化が損なわれる」と回答した事業者は2割弱となっている。

その他、具体的な記述をみると、万引き等の問題を含めて韓国人のマナーに対する不信感や、外貨流入に対する抵抗感があげられている。

図3-2-17 韓国からの観光客受入を積極的に推進しない理由 (MA、N=24)



* その他具体的な記述

- ・国際交流を深めることは良いことだと思うが、マナーの悪さ、貨幣の違いで色々聞くのはあまり感心しない。
- ・韓国（他の外国）の外貨はいらない。
- ・韓国人はマナーがとても悪い（万引き）。（3社）

(6) その他

自由回答として、以下のような具体的な意見があげられている。

① 国際交流に対する考え方

■国際交流の必要性・方向性について

* 国際交流を推進すべきである

- ・「対馬における国際交流の推進や国際航路の拡張」に対する一般島民の意識は高まっています。外に向かう進取の気性に富む人を育むことがなかったのか、またはそういう人は既に対馬を去ってしまったのか。いずれにしても島民一丸となって対馬の将来を見据えて行動する中で、自ら国際交流の必要性に気づくのかと思います。
- ・これから対馬は国際交流。韓国に特に目をむけ、どんどん韓国へ行くべき。また韓国人にも対馬に来てもらえるよう、ホテル、道路、航路を充実。魅力ある島づくり。環境を整えるべき。
- ・第1次産業の不振が今後も続くと思われる所以、国際交流や観光を積極的に受け入れ、新たな産業を創設する手段とするべきであると考えます。
- ・行政主体の取り組みが行き詰まっている現状と思われる。その理由として国際交流の受け入れに対しても宿泊施設が小規模であり、団体の受け入れが難しい状況にある。また、観光資源の開発においても地域住民の閉鎖的な考えにより一向に進展しないなど、国際交流の活性化に向けての好材料がないように思われる。更に島内の地域住民の一般的な考え方として韓国人に対する偏見が強く、そういう言動をよく耳にすることがある。そのため、6町合併などを機に国際交流促進に向けての対策を練る必要があるのではと考える。
- ・国際交流については、6ヶ町それぞれ知恵をだし、国際交流には手を変え品を変え頑張っている。後は両国の経済の浮揚、景気の回復が後押しをしてくれるのでは。
- ・国際交流の促進ができる事は良い事ではないかと思っていますが、それかといってあまり上対馬町が良くなれば良いが、まだ考える事があるので私は思っています。
- ・これから対馬もどんどんと韓国からでもどこからでも外国人を受け入れられるように観光にもう少し力を入れてもらいたいと思う。人が出入りする事で島も潤うのではないかでしょうか。私も小ビジネスを始めようと思って居る矢先です。60才になりましたが自動車の二種免許をとりたいと思っています。代行業務でも始めようかと考えています。だから春からハングル語でも勉強したいと思っています。
- ・対馬の活性化のためにも受け入れた方が良いと思うが、言葉が通じないと臆病になるし、係わりたくないと思う気持ちがある。
- ・対馬市は2004年3月1日に発足するが、国際交流なくして対馬の発展はありえない。アジア大陸へのプラットホーム、対馬海底トンネルの実現、対馬が極東のサミットアイランド、シンガポールと両輪体制で世界に飛躍する市を望みたい。
- ・日本の歴史を見ても北前船の衰退で表日本が裏日本になってしまったように、港に物流がなくなれば少なくとも上対馬の町（比田勝港）も終局を迎えることになる。

* 国際交流を推進すべきではない

- ・韓国との交流は積極的に進めるべきではないと思います。
- ・こんな時期に（北朝鮮問題など解決しない前）観光振興、国際交流の促進をいつても私、個人としては問題があるのでないかと思う
- ・航路があればお金が外→内→外→内と流れることは十分に考えられる。が、それ以上に治安の悪化を十分に気を付けるべきである。麻薬、密航など外国人が日本に来るから色々なトラブルがあることを忘れないでもらいたい。国際交流がなくても私たちちは幸せに生活しています。反対です。

* 国際交流を具体的に実施するための方策

- ・地元小中高生による交流促進

- ・対馬の過去の歴史において、島の経済が潤っているときは韓国との交流があるときで、今後も交流を促進していかなければならないと思います。ただ現在、ウォンが安く、宿泊料金が安すぎて当社では受け入れが出来ない状態です。また、韓國のお客様が対馬に見えられて今現在どのくらい満足していただいているのか不安です。韓國の方にもアンケートを取られて、今後の対応策を考える上でその資料を公開してほしいと思います。
- ・韓国の観光客が多数訪れるのは大変結構な事だと思います。淋しい町中をせめて韓国人達でもにぎやかに歩いて頂けたら町中明るくあろうというものです。それで見ていていつも思っていることですがはたして島内でどれくらい使っているのか知りたいのですがそれを調べて公表する事は可能でしょうか
- ・民間レベルで、経済交流が出来る様に民間人（両国）同士での話し合いの場が出来れば良い。

■韓国人のマナー・商慣行等の考え方の違いについて

- * 韓国人のマナーが悪いので、勉強してから来てほしい
 - ・韓国からの観光客の受入は積極的に受け入れて欲しいと思った。ただ一つお願ひしたいことは、食料品のゴミだけが対馬に残っている。もう少しマナーを勉強して欲しい！
 - ・上対馬三宇田の国定公園は韓国人が帰った後は、ゴミが特に目立っている。
 - ・日本人もマナーが悪いかもしれません、韓国人のマナーが悪く、物がなくなる事がたびたびあります。
 - ・韓国からの観光客は対馬に於いては非常にマナーが悪い。旅行会社がもっと指導をしていただき、島内でのクレームを払拭して頂きたい。
 - ・積極的に交流する場合規律正しい事を韓国の方に教えて下されば過去のように良くない事が起きないよう十分注意して仲良く共存共栄の正しい交流を望みたいと思います。
 - ・対馬（日本）でのマナーを少し勉強して（説明して）来て頂きたい。特にトイレの使い方はひどいと聞きます。お風呂の入り方など。
- * 商慣行が異なるため、不安である
 - ・過去、何度か韓国の旅行社から団体客の予約を受けていたが、募集人員が集まらないとの理由で予約3, 4日前にキャンセルされ、大変困った事が何回かありました。しかも日本の旅行社とは違い、キャンセル料を払うという習慣がないみたいで、これでは安心して取引ができるないという事で、以後、用心している。

② 交通基盤

■国際航路の利便性の向上

- * 就航率の向上
 - ・就航率の高い機材の導入（サンへ行きたいという人は多いですが、欠航が多く気軽にには行けません）。
 - ・運賃が安くて、欠航が少なければ博多に行くよりは近いので、これ以上に利用する。
- * 運航時間の短縮
 - ・観光についても 48.5km の異国は魅力であり、厳原までは約 100km と海の荒れた時は非常に苦痛である。渡航時間の短縮を図られたい。
 - ・船の高速化、日本海側も就航できないか。
- * 船舶の大型化・アメニティの向上
 - ・連絡船がもっと大きいのが望まれる。
 - ・確実性のある、快適な船旅の航路。
 - ・船体を大きいものにして少々の揺れに耐えられるものにしていただきたい。

* ビートルの寄港・超高速船の導入

- ・JR ビートル号で小口の人員でも対馬寄港してほしい(20名以上の団体しか受け入れてもらえない)。
- ・国際航路については、平成11年4月より不定期ではあるがJRビートルの比田勝寄港も始まり、又、対馬の南北玄関に韓国よりの定期便就航も実現。やや満足である。
- ・韓国～対馬の往復ではなく、韓国～対馬～壱岐～博多へ輸送したい。
- ・現在運航しているJRビートルが福岡～対馬～釜山また逆に釜山～対馬～福岡(博多)の定期化を希望。
- ・福岡発厳原経由で釜山行きの船が毎日あると良い。
- ・現行のシーフラワーは、ちょっとした波でも揺れがひどく、欠航が多い。ジェットフォイルが対馬に寄港できればもっと交流人口も増加する。
- ・現在就航している韓国の船舶より超高速船の就航を望む。

* 航路の変更

- ・釜山から、対馬からの船をグリンピア（樽ヶ浜入口にある）より発着できるようにする。航路は西側にする。
- ・対馬は細長く、上～下の区間が2時間と道路不便性また利便性を考えると、中央に国際航路の基点を設けるようにお願いします。
- ・対馬における国際交流は100%が韓国であるため現行の国際航路では距離的優位性が發揮できない。厳原港、比田勝中港ではアクセスに時間がかかりすぎる等、海上、陸上共に現状では厳しい。対馬の西海岸あるいは浅茅湾にターミナル機能を整備すべきである。
- ・港湾整備とは大きな客船が寄港できる様に例えば、波、おだやかな浅茅湾内竹敷地区に計画すると空港も近いしとても良いと思います。

* 港湾ターミナル機能の充実

- ・税関の体制整備(比田勝、厳原両方で対応)。
- ・CIQの常駐が本町(上対馬町)、対馬の活性化には不可欠である。物流、貿易についても距離的メリットもあり当町のCIQ設置が最優先である。
- ・CIQの常設(比田勝)を望む。

* その他

- ・自由な時間が増せば何度でも渡韓したく思うのですが、今のところ仕事が忙しく思い通りに時間が取れず残念です。(私に対して)将来に対する国際航路は大変嬉しいもので継続してほしいものです。
- ・韓国との国際航路は、現在韓国からの一業者のみであるが日本国からの業者参入も必要である。

■航空路開設の必要性

* 航空路の開設が必要である

- ・対馬は離島(四方海)のため、特に海が時化、冬場は船の欠航が多い。したがって、対馬には空港があり、空路を利用した国際交流が不可欠であります。是非実現させたいものです。
- ・韓国との国際航路船の欠航が多い。韓国との国際航空路の開設がほしい。
- ・対馬は昔から韓国との交流は密接な関係があり今後も対馬の経済発展の為、文化経済交流は必要であり、空路の開設(ソウル～対馬・釜山～対馬)を要望致します。
- ・国際航空として韓国との定期便にする。
- ・空港整備も大型ジェット機が降りるには滑走路が短いと思います。

■国内交通網の充実

* 島内および本土との交通網を整備してほしい

- ・今現在人口が減少傾向になりつつあると思われますが、対馬は福岡から飛行機で30分という短い時間で、国境の島、歴史の島に訪れる事が出来る距離にあります。そこでもう少し港湾整備、空港整備、道路整備をして人を集め様にした方が良いと思います。
- ・航空路の時間帯に問題あり。
- ・現在のフェリーを次回には高速フェリーにしてジェットフォイルとは別に博多一比田勝間の航路には直行便にするよう貴財団も是非、力を貸して頂きたいと思います。
- ・国道が狭く、山道ばかりを走る道だと、海の美しさもアピールできるのにもっといいと思う。

③ 受け入れ態勢

■宿泊施設の充実

* 団体が宿泊可能な施設を整備してほしい

- ・学生、団体客の合宿所、70～80人が一ヶ所にとまる施設がない。長期滞在型の開発。
- ・既存の宿泊施設の現況では、ハード面の対応には限界があり、行政などの補助や優遇措置なしには、気持ちはあっても、十分な対応ができないことは仕方のないことである。民と官が一体となることが理想ではあるが、まだまだ無理なようだ。
- ・現在のところ、収容人員が7～8人の小さな民宿で官、団体の観光客だけでなく、小人数の観光客を取り扱い対馬のすみずみの宿泊施設に宿泊させ、地元民との交流をすべきと思う。小さな民宿はあまり扱ってくれない。
- ・観光客を迎えるにしては団体で泊まるホテルが少ない。

■観光資源・交流施設等の整備

* 外国人向けに観光資源を整備してほしい

- ・対馬島内の観光地や歴史的な資源は整備不足であるため、足を運びにくい。自然なままもいいが散策できる程度の整備が必要である。歴史的な資源を壊さない程度の公園化は良いのではないかと考えます。
- ・対馬の歴史の中で、文禄・慶長の役、日韓併合、倭館の話、文永・弘安の役等スケールの大きな歴史、観光財が歴史認識の違いで表面に出しづらい部分があり、観光地として日本人向けと韓国人向けのパフォーマンスがおのずと変えなければならぬのが困る。

* 交流施設や衛生施設を整備してほしい

- ・美津島町は交流の拠点となりつつありますが、ふれ合いの場所（ホール、文化交流）の拡充が必要だと思います。
- ・町の中に公衆トイレが必要です。

■言葉の問題に対する提案

* 外国語の習得・通訳の育成などが必要である

- ・韓国語講座の無料開設→ケーブルテレビでの放送
- ・観光協会とか各自治体に通訳の方を登録する（できるだけ、たくさん）。必要な時、必要な場所へ、数分間でも数時間でも派遣する（無償）。対馬の人（日本人）は外国語を話そうという気が足りない。

■土産物販売の促進

* 貨幣価値の差が大きいが、免税店や商店街の活気が必要

- ・免税店が必要です。
- ・私のいる場所が上の方で、観光などでこられても少しの時間しか滞在されなく、なかなか商店の中に入つて商品を見たりショッピングをされることが少ない。
- ・韓国からの観光客は買っていかれる商品が（電気製品関連）で固定していて、価格的に韓国の方が安い為、ほとんど見るだけで買い物をする人が少ない。
- ・商店街が一つになり買い物とかしやすい状態になってほしい。上県町も上対馬町もバラバラすぎて活気がない。
- ・韓国のお金を日本で使うので困る。
- ・日本と韓国では現在の通貨、円とウォンの差があまりにも高いので、韓国の人たちはお金を使わない。

■特区の認可取得およびノービザの実現

* ノービザにしてほしい

- ・対馬渡航にノービザを是非！
- ・交流特区としてノービザ実現を希望している。

* 特区の認可取得に向けて活動すべきである

- ・対馬独特の観光資源を生かした開発、宣伝の充実が必要だと思う。観光特区となって、コストパフォーマンスの良い観光ができるようにならないと、観光客は増えないと思う。濟州島、沖縄、ハワイ、グアムなど地理的に隔離された場所でも、世界的な観光地になれることを認識して、それを目指すべきだ。
- ・対馬は歴史的にも国境の島として大陸との文化、経済においても果たしてきた役割は大きいものがあると思う。日本の離島として戦火にまみれたのは沖縄諸島、対馬ではないかと思う時、沖縄は特区として認められ、対馬は戦前戦後を通じて何も恩恵を受けていない。将来、特区としての認可を国に対して運動を起こすべきであろうと思う。特区として国の認可さえあれば、すべてが改善され、解決されるであろう。
- ・フリーポートにすること。消費税、ガソリン税を免税すること。国際特区として濟州島なみの交流人口にする。国策として対馬を福岡県とすることで交流が良くなる。国際業務は福岡県にある。交流の次は交際、そして次は交易。

■その他

- ・商工・観光業者を対象とした研修・セミナー等の開催。

- ・例えばラグビーチームによるスポーツ交流への補助金（サッカーでも良い）。（行く時も迎える時も）

- ・対馬側の韓国側に対する宣伝不足。

3. 韓国におけるヒアリング調査結果から見た国際交流への期待

以下は、ヒアリングに基づいて整理した。枠内は、ヒアリング時の意見である。

(1) 国際交流の問題点

①国際航路の問題点

■欠航率が高いため、旅行計画を立てにくく、追加料金が発生する可能性がある

シーフラワーは欠航率が高く、旅行計画を立てにくい難点がある。また、帰国便が欠航すると、追加宿泊代金や追加運賃の負担が発生するため、本来の往復旅行代金より高くなってしまう可能性がある。このような経験が、対馬商品のイメージダウンになる可能性があると懸念されている。

* 出発前に欠航が決定した場合

- ・釜山からの出発前に欠航が決まった場合は、旅行はキャンセルとなり、全額返金で対応している。
- ・シーフラワーの欠航対策として、釜山からの出発前に欠航が決まった場合は、国内旅行へ転換するか、旅行を延期している。または、福岡経由で対馬へわたっている。

* 対馬からの帰国便が欠航した場合

- ・問題は、対馬からの帰国便が欠航した場合である。追加料金は旅行客の負担となる。対馬から急いで戻らなければならない人は、博多まで移動し、飛行機か船で釜山に帰国する。この場合は、追加の交通費だけで対馬往復旅行商品の代金より高くなってしまうケースもある。普通は、翌日になると出港可能になるので、対馬に滞在するケースが多く、その場合は、通常よりもホテルなどの代金を安くするなど、対馬側でも対応してくれるようになった。
- ・対馬からの帰国便が欠航した場合は、天候不良が原因なので旅行者が費用を負担する。対馬に延泊するか、福岡経由で帰国する。福岡経由は、船（ヴィーナス+ビートル）か飛行機を利用する。追加経費で2～3万円を要してしまうため、下関経由のフェリーを紹介したこともある。
- ・欠航は、天候不良のせいなので仕方がないが、対馬に対して悪い印象を持たれてしまい、帰国後評判が悪くなってしまうので、旅行社としては苦しい。

■船舶の揺れがひどく、口コミによる評判がよくない

シーフラワーは揺れが激しく、船酔いをしやすいという問題が指摘されており、口コミで悪い評判がたってしまい、リピーターを獲得することが難しくなっている。

- ・揺れがひどいという船舶上の問題があり、評判が悪く、これまでなかなかリピーターを獲得できなかった。
- ・シーフラワーの揺れがひどく、二度と乗りたくないと言うお客様もいる。特に、利用の4割を占める女性は、船酔いしやすいので、口コミの影響を懸念している。
- ・シーフラワーは揺れがひどく、欠航の多い船舶を使用している。既にイメージが悪くなっている、絶対乗りたくないと思うだろう。

②国際交流の問題点

1) 観光資源の不足

■対馬の自然は魅力であるが、リピートにつなげるための取り組みが必要

対馬を訪れた韓国人にとっては、自然の美しさが魅力となっているが、リピートにつながる観光資源の整備が十分ではないと認識されており、韓国人の興味を引くようなイベントの実施や施設の整備などが求められている。

- ・良い思い出になるような観光資源がないので、帰国した人々の口コミによる評判が良くない。観光は口コミによる評判の影響力が最も大きい。
- ・対馬は自然が美しく、また行きたいという意見も寄せられるが、それだけではリピートにつながらない。他の観光目的となるようなものがほしい。
- ・ビートルが就航して10年間対馬を訪れる韓国人は増加したが、対馬の施設は概ね変わらない。韓国人が好きなイベントの実施や韓国人の感覚に合う施設の整備が求められる。
- ・特別な祭など集客力のあるイベントが少ない。

■温泉や、マリンスポーツを楽しむ施設、海水浴場等の目玉施設の整備が求められている

観光目的となるような具体的な施設として、日本観光をイメージする温泉、島の少ない韓国ではニーズの高いマリンスポーツ、海水浴場、水族館などの建設が求められている。また、対馬の魅力である自然を最大限享受できるようなリラックスできる施設や、ゴルフ場などのスポーツ施設へのニーズも高いと思われる。

- ・免税店やお風呂、ゲーム、マリンスポーツなどを楽しむ施設の設置など観光の目玉となる施設がほしい。大規模でなくて良い。100名の韓国人が来訪しても、多様なニーズを満たすことができるような観光施設の整備が求められる。
- ・韓国人は、日本観光として温泉をイメージするが、対馬には温泉がない。一部、日帰り

入浴が可能な温泉もあるが、収容力が小さく、ツアーの団体客は利用しにくい。

- ・韓国では、ジェットスキーやバナナボート等のマリンスポーツが人気がある。マリンスポーツをしたい人は、釜山周辺の海岸や済州島で行っている。また、タイやグアム、サイパンに行く人もいる。対馬でマリンスポーツができると良い。マリンスポーツの実施に際しては漁協との調整が必要である。(現在、スキューバダイビングが実施できないか検討している場所がある。)
- ・水族館や海水浴場の整備を検討してはどうか。対馬にアイデアや変化がなければ、リピーターは行かないだろう。
- ・対馬を訪れる観光客は「休息」を目的とする人が多い。リラックスできるような施設が必要である。今後は、できれば自然を享受できる施設が望ましい。対馬にゴルフ場などのスポーツ施設ができると観光客は増えるのではないか。

2)宿泊施設の不足

■宿泊施設が少ない

対馬の宿泊施設が少ないため、特に、夏休みの観光客が多い時期は宿泊可能人数が観光客数を限定する要因の1つとなっている。韓国人向けの観光ニーズを満たす宿泊施設が少ないため、2002年7月に韓国資本を投入したホテルが建設された。今後は、和室タイプのホテルも求められている。

- ・対馬では、宿泊施設が不足している。夏の観光客が多い時期は、1日2便運航する日もある。シーフラワーは定員240名なので、合計480名が対馬を訪れる事になるが、宿泊施設が不足するために対馬観光をあきらめるケースもある。宿泊可能人数が対馬観光者数を限定している。
- ・対馬に韓国人のニーズに合わせたホテルが少ないので、当社でホテルを建設した。
- ・和室タイプのホテルが増えると良い。

■本土より宿泊施設が割高となっている

対馬を来訪する観光客は本土への観光経験がある人が多く、本土の宿泊施設と比較して、料金の割に古い施設が多く、宿泊施設への満足度が低くなっている。

- ・宿泊料金に比べて部屋が狭く、同値段ならば九州の他都市を利用したいという観光客が多かった。
- ・宿泊施設が値段の割に、本土に比べて古い。

■クレジットカードやトラベラーズチェックに対応していないホテルが多い

シーフラワーが欠航した場合は、急遽対馬内での宿泊施設の手配が必要となるが、対馬

島内でクレジットカードが使用可能な宿泊施設は限定されており、多額の現金を所持していない個人客は宿泊施設に宿泊することができない。また、トラベラーズチェックの取扱可能施設も少なく、今後は、国際観光客に対応した施設の増加が求められる。

- ・船が欠航になると、対馬ではクレジットカードが使えないホテルが多いため、多額の現金が必要となる。また、クレジットカードが利用できるホテルは高額なホテルが多いため、宿泊が難しい旅行者も多い。旅行社が随行している場合は、会社が現金を用意し、立て替えることもできるが、個人客は自分で対応しなければならない。
- ・外国からのお客への対応に慣れておらず、トラベラーズチェックの取扱方法が分からぬい宿泊施設があった。

3) 物販・飲食

■本土に比べて物価が高く、物産購入が進まない

対馬島内は本土に比べて物価が高く、韓国人が観光で訪れても、物産購入はあまりすすまない。購入ニーズの高い商品として、電気製品、化粧品や食料品があがっている。これらのニーズを満たすために、免税店の設置が求められているが、その際には、保税管理の入件費を確保できる一定以上の規模が必要である。

- ・本州よりも対馬の物価が高くあまり物産購入は促進されない。
- ・購入ニーズの高い電化製品については、対馬島内に電器店があるが、本州よりも高く、種類も古い。
- ・韓国人が対馬で購入したいものは、電気製品が最も多い。その他、化粧品や食料品（しょうゆなどの調味料）である。ただし、免税店がないので、価格が高い。
- ・免税店があると良い。
- ・免税店の設置は資本が必要となる。保税庫を24時間管理しなければならぬので、入件費が問題である。ある程度の規模がなければ、採算がとれない。

■積極的な物産開発が必要である

観光客の購買意欲を高めるために、対馬独自の物産開発が求められている。具体的には、水産物や真珠などがあげられている。

- ・対馬では、販売施設が少なく、購入したい品がない。例えば、対馬は水産物が釜山よりもおいしい。漁協などで安く海鮮品や真珠を販売できると良い。ツシマヤマネコのぬいぐるみもニーズがあるのではないかと思う。
- ・対馬の水産物は韓国よりもおいしいと評判がよい。ビジネスとして韓国から対馬への水産物の買い付けも考えられる。

■韓国人好みに合わせた飲食店が少ない

対馬には、団体で来訪した韓国人が食事できる大規模な飲食店や、韓国人の味覚やスタイルに合わせた飲食店が少なく、韓国人のニーズに細やかに対応した飲食店の増加が求められている。

- ・団体で食事できる場所が少ない。
- ・韓国人はお酒が好きなので、飲食街ももっとあると良い。スナックもわずかにあるが、韓国人のスタイルに合わせてくれる店は少ない。

4) 島内交通

■バスチャーター費用が高く、観光客が多い時期は不足する

対馬島内の移動には、観光バスをチャーターする必要があるが、島内にはバス会社が少なく、費用が高いと指摘されている。観光客が多い時期は、バスが不足することもある。また、個人客については、対馬島内の交通がわかりにくいで、韓国から専用のガイドが同行することもある。

この他、厳原ー比田勝港間を船で遊覧できるコースの開発が提案されている。

- ・島内にバス会社が少なく価格競争がないため、バスのチャーター費用など交通費が本州に比べて割高となっている。また、ガソリン代が本土より高く、運転手の確保も難しいため人件費が反映して、バスのチャーター費用が高くなると聞いている。
- ・お客様が多い時はバスが不足する。
- ・対馬は旅行者にとって不便な点もあるので、現地の交通ガイドは韓国から同行する。
- ・厳原港ー比田勝港間の移動は道路が一本しかないので、同じ道を往復して戻らなければならず、景観としてつまらない。船に乗って浅茅湾を遊覧しながら戻れるコースなどを開発してはどうか。
- ・韓国と日本ではハンドルが右と左が反対であり、また、対馬の道は狭いので、対馬でのレンタカーを客には勧めていない。

5) C I Q

■C I Q機能が十分でない

比田勝港は不開港であり、職員が出張対応であるため、利便性が低いとされている。税関が常駐している厳原港についても、手続き所要時間を短縮させるための窓口増加が求められている。また、韓国からの食料品持ち込みに対するニーズは高く、動植物検疫の実施が求められている。

- ・比田勝港は厳原港に比べて利便性が低い。
- ・税関窓口が2つしかないため、240名の船が入ると、以前は1～2時間を要した。現在韓国からの入り込み客は増加傾向にあり、今後さらに増えるようなら、税関の窓口を2カ所から4カ所に増やしてほしい。
- ・現在、対馬には植物防疫や動物検疫がないため、韓国から食料品を持ち込むことが禁じられている。韓国人は焼肉好きであり、自国から食料（肉やキムチなど）を持ち込んでバーベキューをしたいというニーズは高い。

(2) 国際交流への期待と国際航路拡充の方向性

①国際交流への期待と課題

1) 意識改革とリーダーシップ

■国際感覚を持ったリーダーの登用

対馬の歴史的・地理的な価値を生かした地域づくりをしていくことが求められており、そのためには、国際感覚を持ったリーダーの存在が不可欠であると指摘されている。具体例として、ノービザの実現など国への働きかけにおける政治、行政面でのリーダーシップが求められているが、今後対馬においてさまざまな国際交流活動を活性化させていくためには、政治、行政面以外も含めた活動全般において、リーダーの登用および担い手となる人材の育成が必要であると考えられる。

- ・対馬に求めることは、対馬を単なる離島ではなく、国境に位置している島であることを自覚し、国際感覚に長けている人物をリーダーとして、対馬を国際的な地域として発展させていくことである。
- ・ノービザの実現など国に対して積極的に働きかけていくために、政治力を持った人材の登用が重要である。
- ・6町に分かれており、交流相手としてみた時に窓口がわからない。航路の就航地点についても、上や下、他の場所ともめている場合ではない。その点からすれば、1市に統一するということは非常によいことである。

■国際感覚を備えた開放的な気風こそが観光資源

観光資源には、自然資源、歴史・文化資源、暮らしのありさま、という3種類があり、訪れるたびに変わる「住民の暮らし」こそが最も魅力的な資源であると指摘されている。

対馬における国際交流を促進させるためには、対馬の住民ひとりひとりが自分たちの生活が観光資源であるということを自覚し、外国からの訪問者を受け入れる開放的な気風を形成していくこと、という意識の転換が必要である。また、そうした視点の下、具体的な国際交流につながるような観光商品の企画を対馬側で検討することが求められている。

- ・対馬には、島にありがちな、外の人に対して、容易に人を受け入れようとしない気風がある。
- ・交流の中心は人である。観光資源とは、(創造主がつくった)自然資源、(先祖が残した)歴史・文化資源、(我々自身の)暮らしのありさま、という3種類である。前者2つは変わらない固定資源だが、後者の我々の暮らしは毎日変わるものであり、最も魅力的な観光資源である。リピーターが生まれるのは、暮らしのありさまに引かれるからである。対馬から釜山を訪れると、釜山は活気にあふれており、訪れるたびに変わると言われる。それがリピーターを生む原点になっている。
- ・対馬では観光協会が各町にあるが交流には必ずしも積極的ではない。韓国人を対象とし

た観光商品をどうやって企画し、販売するかということを考えていない。交流を名目上のものではなく、実益を生むように具体化させていかなければならない。

- ・本州では、日本語が話せなくても何とかなるが、対馬では韓国語が全く通じないので不便である。韓国人の観光客が増え、商売の対象となるなら自然と韓国語を覚えるだろう。意識の問題と感じる面もあり、対馬側の対応が期待される。

2) 法制度の見直し

■ノービザをはじめ、対馬を日本の特別地域と位置づけるための政府への働きかけ

韓国から日本への観光を促進するために、ノービザの実現が求められている。ビザの取得手続きが旅行者にとって負担となっており、また、高齢者など就労していない人にとってはビザ取得自体が難しい。長崎県でも、対馬に限定してノービザを実現するよう国へ働きかけているところだが、韓国側の事業者からも強く求められている。また、韓国資本の投資を促進するための規制緩和や、フリーゾーンの導入なども提案されている。

- ・日本への観光で最大のネックはビザの問題である。ビザの取得には、書類の手配が必要であり、特に主婦層や高齢者は、手間を感じている。また、つりや登山を楽しむ人達は定職をもたない人達（高齢者だけではなく、20～30代も含む）もあり、仕事をしていない人のビザの取得は難しい。
- ・沖縄のように、対馬も島単位で特別地区として、ノービザとしてはどうか。実際、ノービザとなったワールドカップ期間中は、韓国から日本への観光客は増加した。
- ・日本では特区の申請が各地で行われており、対馬も申請されているようなので、期待している。特区が可能となるのであれば、韓国側で働きかけて支援したい。
- ・ビザは不要にすべきであり、国に積極的に働きかけてほしい。対馬は、本土まで遠く就労場所も少ない。観光目的での入国は明らかである。
- ・江戸時代から長崎の出島と対馬だけが開港されてきた歴史がある。名実ともに国際レベルの島として位置づけ、ノービザ、ノータックス、フリーゾーンの導入など、日本の特別区域にすべきである。
- ・韓国資本の投資に際して、対馬では家を借りる登録の際にトラブルが起こりやすい。規制が少なくなれば、さらに韓国資本は入りやすいだろう。

3) 交流機会の創出

■国際交流機会の創出と韓国人への参加の呼びかけ

対馬と韓国との交流機会として、主婦や学生間の交流活動、スポーツ大会や交流キャンプ、つり大会などのように趣味を共有できるイベント、お互いの文化を紹介できるイベント等の企画、修学旅行の誘致などが求められている。また、新たな交流機会を創出するだけでなく、既存の各町でのイベントへの韓国人の参加を促進することで、裾野からの交流

を広げていくことも重要である。

韓国からの観光客が多い夏以外の季節に交流機会を増やすことで、一年を通じて対馬を訪れる韓国人が増えることが期待されている。

- ・現在、釜山と対馬の国際交流機会は少ない。婦人会同士の交流やホームステイ、学生交流、交流キャンプ、つり大会などを実施したい。キムチ大会などのイベントを開催してはどうか。
- ・現在も対馬ではアリラン祭りや国境マラソン in 対馬などのイベントがある他に、各町でお祭りが実施されている。これらのイベントに韓国人も参加できるようにして、国際交流の場にしてほしい。小さなイベントを拡大化させるように働きかけていく。
- ・観光客は夏に集中しているので、その他の季節には対馬でイベントを企画してもらい、観光客以外の訪問客を増やしてほしい。
- ・韓国からの修学旅行を検討している。現在、担当機関への働きかけを行っているところである。ボーイスカウトや海洋少年団などの団体も扱っていきたい。
- ・野球の高校親善試合やゲートボール大会、ツーリング大会等を企画したい。2002年1月に釜山の高校の野球部が1ヶ月間、豊玉町の体育館で合宿を行った。翌年1月にも釜山高校の野球部が合宿予定である。対馬では、他にも美津島町や厳原町にも実施可能な場所があり、3校くらい受入可能である。

4) 韓国から対馬への観光促進

■済州島を訪れる韓国人旅行者は、対馬観光のマーケットとして期待される

韓国には島が少なく、対馬よりも遠い済州島に多くの観光客が訪れている。対馬は、韓国に近いという地域性や、既に認知された地域であるという歴史性を生かすことで、これらの観光客が来訪する可能性があると見込まれている。

- ・釜山をはじめ、蔚山、馬山など人口が集中する慶南地域の人々は、済州島まで釜山から船や飛行機で行っている。対馬までの距離は、済州島までの1/4の距離である。対馬は、釜山から見える外国であり、その存在は認知されているので、済州島を訪れている人々のうちのいくらかは転換する可能性はある。

■広報活動の推進

日韓の観光関連団体に対して、テレビや全国紙のように広告効果が高い媒体を活用して、韓国内における対馬の知名度を高める広報活動を積極的に行うことが期待されている。

- ・対馬の広告が釜山の地元紙に掲載されている。今後は、全国紙や地下鉄、テレビなどでも広告されるとますます知名度が高まる。日韓交流協会など、日本や韓国の観光協会に積極的な働きかけを期待する。
- ・対馬の観光協会には、もっと韓国内へ対馬の広告をしてほしい。

■自然体験型、週末家族旅行型など新たな旅行商品の企画促進

韓国の旅行業者における今後の事業の方向性をみると、自然資源を活用した、対馬らしさを追求する商品や、韓国側の週休2日制普及に対応した週末型商品などが企画されており、韓国人のニーズと対馬の特性に合った旅行商品の増加が期待される。

- ・今後は、特色ある旅行商品を開発していきたい。例えば、対馬の貴重な自然を体験できる商品を提案したい。
- ・金曜から週末を利用した旅行が多くなっている。韓国は週休2日にシフトしてきているので、週末の家族旅行プランを積極的に企画していきたい。
- ・今年、対馬にホテルを建設したが、ホテルだけでなく、今後も対馬にいろいろなものを作っていきたい。

5) 対馬から韓国への観光促進

■交流活動や広報、サービスの充実等による対馬から釜山への観光の促進

対馬から釜山への観光を促進するために、修学旅行の誘致や割引運賃の設定などが提案されており、韓国側ばかりでなく、対馬側からの観光需要の拡大に向けた取り組みも求められる。

- ・対馬から釜山への観光は少ないので、文化交流を一層進めて、観光客を増やしたい。
- ・韓国の方が物価が安く、もっと釜山の魅力を広告すれば、対馬から韓国への観光客も増えるのではないかと思っている。生活に必要な身の回りのものを釜山に来て購入することも考えられる。
- ・対馬から韓国への修学旅行を誘致したい。
- ・対馬からの観光客に対して、割引運賃も考えている。韓国の良いホテルを予約する旅行代行業も当社で担うことができる。対馬から観光客がもっと来訪してほしい。

② 国際航路の拡充の方向性と課題

1) 投入船舶の改善

■就航率の向上に向けた新船の早期導入が期待される

大亜高速海運では、シーフラワーに代わる新船の投入を検討しており、就航率の向上に向けて、早期実施が期待される。

- ・シーフラワーは定員 320 名の新船投入を検討している。船型は、現在小倉一釜山航路に就航している船舶と同種のカタマラーン（双胴船）で、全長 40m、速力 38 ノットを予定している。新船に代われば、波高での就航が可能となるので、就航率が良くなるだろう。中古の船舶を購入する。1便あたり約 150 名の乗船で採算がとれる見込みである。
- ・今後、船が良くなれば、評判も良くなるだろう。リピーターに対して安い船賃を設定し、対馬から釜山への観光客の増加を図りたい。

■就航率を高め、揺れを軽減するために、ジェットフォイルの導入が期待されている

就航率を高め、船酔いを少なくするために、ジェットフォイルの導入が求められているが、採算面で難しい点も指摘されている。博多一釜山航路の途中寄港を定期的に行っていくことが、実現性が高いという考え方もある。

- ・距離の短い釜山一比田勝間でジェットフォイルを就航させることが最適である。時間が短縮され、欠航率が下がり、船酔いが少ないので、客は 2 倍見込むことができる。
- ・航路を改善しようとする姿勢があるのであれば、日本側の船社がビートルに匹敵する船舶を導入するのがよいのではないか。
- ・大亜高速海運で購入可能ならば、ビートルのようなジェットフォイルを導入してほしい。しかし、対馬一釜山間では採算性がないので難しいだろう。実現するためには博多へも寄港するしかない。

■フェリー就航でもマイカーによる島内での運転は難しい

フェリーが就航すれば、マイカーで対馬島内へ訪れることが可能となるが、現状では交通規則や対馬島内の道が細いなど、運転面での課題が多く、利用促進は困難な点が指摘されている。

- ・フェリーが就航すればマイカーで移動することができる。しかし、韓国と日本ではハンドルが右と左が逆であり、島内の運転は難しい。

2) 航路拡充の方向性

■比田勝港へのC I Q整備により、比田勝ー釜山航路の増便可能性が高まる

大亜高速海運では、比田勝港の CIQ の問題を解決した上で、釜山からの距離が短い比田勝港の運航本数を拡充していきたいとしている。また、比田勝港と博多港との国内航路を増やすことで、比田勝港を観光の拠点として位置づけることも要望されている。

- ・比田勝航路週3日、厳原航路週3日にしたい。現在は、比田勝港の CIQ 機能充実が課題となっている。
- ・比田勝ー博多間の航路数を増やしてほしい。長崎県から補助を出して運航をサポートし、観光の安定、拡充を図ってほしい。

■厳原航路は浅茅湾を通過することができれば、距離が短く、景観の良い航路になる

国定公園に指定されている対馬で屈指の観光資源である浅茅湾を遊覧できる航路が開設できれば、所要時間が短縮され、優れた観光航路として、評判が高まるものと期待されている。しかし、浅茅湾は真珠の養殖地であり、漁業面との調整が必要となる。



(浅茅湾)

- ・できれば万関橋を通るような航路になると、もっと厳原港までの所要時間が短くなり、お客様も喜ぶ航路となるのではないか。
- ・厳原港への航路は、景観が良く、距離も短くなるので、できれば浅茅湾を通りたい。このルートに変わると、船のスピードによっては所要時間が 30 分程度短縮できる。しかし、航路変更の実現にあたっては、真珠の養殖を保護するため漁業面との調整が必要である。

■国際航路の検討の前提として、国際性を持った島としての方向性を示すことが必要

国際航路のあり方について検討する際には、対馬の国際性を高め、韓国との往来が活発になるための方向性を明確化することが必要である。

- ・国際航路を拡充するのではなく、国際航路の拡充が求められる国際性をもった島にどうやってすべきか考えていくべきである。

3) 港湾施設および島内交通への期待

■ 厳原港と比田勝港の移動所要時間の短縮

現状では、釜山から所要時間の短い比田勝港に国際航路が寄港しても、宿泊施設などが集中する厳原まで、島内の移動時間が非常に長くなるため、厳原港と比田勝港間の所要時間を短縮できる輸送手段やルートの開設が必要とされており、新たな港湾整備も検討事項としてあげられている。

- ・釜山から比田勝港までは1時間30分で適度な所要時間であるが、比田勝港周辺には宿泊場所が少ない。厳原周辺に宿泊するためにバスを利用すると、時間もコストもかかる。比田勝港から厳原港までの陸路所要時間がもう少し短ければ、観光客はさらに増えるだろう。
- ・釜山から最も近い港は比田勝港である。しかし、比田勝港から浅茅湾や厳原までの道路は長くかえって遠く感じる。また、道路の状態が良くない。美津島近辺に港ができると時間的にも丁度良いのではないか。

■ 港湾施設の充実

比田勝港は、厳原港と同様に開港とし、CIQ機能の整備が求められている。また、船舶と旅客ターミナル間の屋根付通路の整備も求められている。一方、厳原港については、CIQ窓口の増加、休憩スペースの拡充、エスカレーターの設置が求められている。

(比田勝港)



- ・対馬における国際港（開港）は厳原港のみである。比田勝港も国際港としてほしい。
- ・比田勝港は岸壁からターミナルまで屋根がないので、降雨時に備えて屋根を設置してほしい。
- ・厳原港でのCIQ窓口を2ヵ所から4ヵ所に増やし、所要時間の短縮を図ってほしい。
- ・厳原港ターミナルは現在国際航路と国内航路が兼用なので、待合スペースが不足しており、スペースの拡充が必要である。また、CIQが2階にあり、狭い階段を上らなければないので、エスカレーターを設置してほしい。

(厳原港)



4) 空路開設の可能性

■ 空路は採算が確保できれば、新たな市場の開拓が期待される

対馬空港を利用した韓国との空路開設は、釜山との直行便ならば50～80人乗りの小型飛行機もしくはヘリコプター規模であれば可能性がある、との意見もある。また、釜山よりも人口の多いソウルとの直行便を開設することで、対馬への所要時間が大幅に短縮され、新たな市場の開拓が期待される。さらに、空路開設により、韓国からの日帰り旅行商品の企画が可能となる上、船よりも飛行機を嗜好する高所得層という新たな客層の開拓も期待される。

- ・対馬海峡の波は荒いので現状の船では限界を感じるが、飛行機はやはりコストがかかるので難しいだろう。
- ・釜山一対馬の直行便ならば、80人乗り程度の飛行機かヘリコプターなら運航可能性があると思う。
- ・対馬空港との国際便が就航すれば、韓国からの日帰りパックが可能となる。週休2日制が増えた韓国では、週末商品の企画が進められている。また、空路は台風などよほどの天候でない限り就航するので、欠航が少なく、旅行社として魅力である。旅行者にとっても船より飛行機の方が安心感があるのではないか。旅行の質は高くなりつつある。
- ・空路を就航させるなら、ソウル一対馬間の方が市場が大きい。ソウルなら100人乗りの飛行機、釜山ならば50人乗りが適切である。ソウルの人は島への憧れがあり、鬱陵島へ8時間かけて訪れるほどである。対馬へのニーズも十分にあると考えられるが、対馬の知名度は釜山の方が高いので、一概にソウルの方が対馬観光客が増えるとは言えない。

第4章 対馬における国際航路の拡充・活用に向けた課題

圖解式自己解題：數學問題解決策略與方法

上卷

本章では、本年度調査結果のまとめとして、対馬における国際航路を活用した国際交流の課題と、国際航路自体の拡充に向けた課題に分けて、課題の整理を行う。また、それらを踏まえ、次年度調査における検討課題について整理する。

1. 国際航路を活用した国際交流の課題

(1) 国際交流への取り組み全般に関する課題

■「国境の島」としての意識改革

対馬の位置を日本国内だけでみると、日本列島の西端、九州の西北に位置する離島であるが、海外との関係でみると、韓国までわずか 49.5 km しかなく、その距離は沖縄（与那国島）と台湾よりもはるかに近い。対馬は日韓両国を結ぶ「国境の島」である。

2001 年に対馬と釜山を結ぶ国際航路が定期化され、対馬は、「日韓交流の架け橋」として重要な役割を果たしうる立場となった。現に韓国から対馬を訪れる観光客を中心として国際航路利用者数は急増しており、2002 年には年間 2.4 万人に達している。

こうした中で、対馬においては、各島民が「国境の島」という位置づけを認識し、対馬自体の活性化のためにも、そして、日韓交流を促進するためにも、その役割を積極的に果たしていくという認識を共有する必要がある。

■対馬市発足を契機とする全島一体となった取り組み

対馬 6 町では、各町が交流イベントやホームステイ・修学旅行など、韓国との国際交流に関する施策をそれぞれ積極的に推進しているが、これまで各町がさまざまな施策を競い合う面が強かった。今後は、2004 年（平成 16 年）3 月の 6 町合併・対馬市発足を契機として、窓口の一本化や各イベント間の連携などの調整を図り、全島一体となって国際交流に取り組んでいく必要がある。

■釜山事務所の戦略的な活用

対馬 6 町では、韓国との国際交流促進に向けて釜山事務所の設置を決定した。同事務所は、韓国における対馬の国際交流の窓口として、国際交流事業の推進、観光客の誘致、国際航路の拡充をはじめ、さまざまな役割が期待されることから、国際交流を効果的・効率的に進めていくため、これを戦略的に活用していく必要がある。

■国際感覚や実践力に優れたリーダーシップの確立

これまでに述べたような島民の意識改革を促し、全島一体となった取り組みを推進するとともに、後述する法制度面の特例措置導入などを実現していくためには、国際感覚に優れ、広い視野と強力な実践力を持ち合わせたリーダーシップが発揮されることが必要である。対馬市発足を契機として、こうしたリーダーシップの確立が期待される。

■新たな日韓交流を創出する人材の育成

対馬では、日韓交流に貢献した江戸時代の儒学者・雨森芳洲の外交精神を学ぶ日韓の研修会として「新・芳洲外交塾」が開催されているほか、2002年度から釜慶大学への留学も実現しており（2002年度2名、2003年度3名予定）、2003年度から始まる離島留学制度の国際文化交流コースから、さらに大学への留学も促進されていく。

対馬において国際交流を通じた地域の活性化を図るとともに、対馬が文字どおり「日韓交流の架け橋」となるためには、こうした取り組みを今後も積極的に推進し、日韓交流を担う人材育成の場としての役割を強化していく必要がある。

■新たな日韓交流に向けた相互理解の促進

日韓間には複雑な歴史的経緯があり、また文化的に比較的近いがゆえに相違点が目立ちやすい面もあるが、歴史や文化の異なる国と国との間で国際交流を促進していくためには、まず、お互いに相手をよく知ることが重要である。

ホームステイ、姉妹校交流、修学旅行等により子どもの頃から交流する地域は、大人になれば貿易等の仕事、老いれば趣味の交流など、それぞれのライフステージで生涯を日韓の友人と協力しながら、相互の地域の発展に貢献し、人生を豊かに過ごしていくことが可能である。

こうしたことから、子どもをはじめとして、さまざまな世代を対象として、相互の訪問・交流機会を創出・拡大していくことで、日韓両国間の相互理解を深めていく必要がある。

■目標を明確化した取り組み

対馬と韓国の交流人口（出入国者数）は増加基調にあり、今後も基本的にその傾向で推移するものとみられるが、国際交流の取り組みにあたっては、例えば現在年間2万人規模の実績を何年間で倍増する、といった定量的な目標を設定し、その共通認識のもとでどのような取り組みが必要かを検討していくことが有効であると考えられる。

■法制度面における「国境の島」としての位置づけ

江戸時代、対馬は長崎・出島とともに海外に開かれた窓口であった。今後、対馬が「日韓交流の架け橋」としての期待に応えていくためには、沖縄と同様に、「国境の島」としてわが国における特別な法制度面での位置づけを獲得していく必要がある。具体的には、日本を訪れる韓国人観光客の査証免除（ノービザ）を先行的に実施したり、「構造改革特区」制度を積極的に活用するなどして、国際交流の阻害要因となる規制の撤廃・緩和、外国企業への投資に対する優遇措置の導入などを進めていく必要がある。

(2) 観光面における国際交流の課題

■観光と一次産業が複合化した交流産業中心とする産業構造への転換

対馬に近接する釜山広域市は約4百万人の人口を抱え、周辺を含めると約1千万人の経済圏が形成されている。また、釜山の人々にとって、対馬は肉眼でその存在を確認できる「目に見える外国」であり、観光客誘致の際の「認知度」という点で、高い優位性を持っている。

一方、これまで国内から対馬を訪れる観光客は年間50～60万人程度と、五島列島の約130万人や壱岐の約70万人と比べて少なく、対馬において観光は必ずしも中心的な産業ではなかったが、本調査で実施したアンケート調査では、約8割が「韓国からの観光客を積極的に受け入れるべき」と回答している。

今後、韓国人観光客を中心とする国際観光は、対馬の新たな中心産業の1つとなりうるものであり、また、漁業や林業などの一次産業についても観光と連携させることで高付加価値化を図っていく必要がある。こうした交流人口を活用した観光産業や高付加価値化された一次産業などを「交流産業」と位置づけ、産業構造の転換を進めていく必要がある。

■国際観光振興に対するコンセンサスの醸成

観光振興に取り組む際には、観光に直接関係する産業だけでなく、地域全体において観光振興に対するコンセンサスを醸成し、観光客の立場に立ってホスピタリティ（もてなし）を向上させていく必要がある。特に対馬においては韓国人観光客が主なターゲットとなることから、海外から観光客を受け入れることに対して島民のコンセンサスを得て、島内のどこにいても観光客が温かく迎え入れられるような雰囲気づくりを進めていく必要がある。

■韓国人観光客のニーズ分析と韓国側への情報発信

韓国からの国際観光を推進していくためには、まず観光に対するニーズを知ることが重要であり、韓国人観光客を対象とするニーズ調査やマーケット分析を行う必要がある。同時に、対馬が有する観光資源の評価や、競合観光地に対する優位性の分析などを行い、観光客誘致のターゲットや差別化戦略を明らかにしていく必要がある。その際には、利用者（観光客）の視点に立ち、分析・検討を行うことが肝要である。

また、肉眼で見えるとはいえ、釜山周辺の人々にとって対馬は「歴史上かかわりの深い島」という認識が強く、「観光の島」としての認知度を高めるため、韓国人観光客や旅行代理店等への広報活動を積極的に行う必要がある。

■国際観光保養地としての観光資源の開発・活用

対馬の豊かな自然は、都市化の進んだ釜山周辺に住む韓国人にも高く評価されており、登山や釣り、キャンプを目的とした観光客は急増しているが、こうした特定の目的を持たない一般観光客にとっては、魅力的な観光資源が少ないことが各方面から指摘されている。

特に、対馬を訪れる韓国人は、すでに一度以上わが国を訪れたことのある場合が多く、旅行商品の価格帯がほぼ重なる福岡、長崎、別府、阿蘇といった九州各地の観光地との比較において、対馬が魅力を持つことが重要である。

一方、対馬は離島であることから、濟州島や鬱陵島といった韓国国内の離島との差別化を図り、これらの離島とは異なる魅力を高めていくことも重要である。

対馬における観光資源開発の方向として、まず、現在も高く評価されている豊かな自然を活かした「国際観光保養地」が考えられる。対馬は、大都市・釜山の喧噪を逃れて心身ともにリフレッシュできる「癒しの島」として位置づける。国際観光保養地の観光資源としては、ダイビングやボート等のマリンスポーツ、韓国では供給が不足しているゴルフ場などが想定されるが、観光資源づくりにあたっては、自然環境や水産資源の保全にも十分留意する必要がある。

■歴史・文化や島民とのふれあいを活かした観光資源の開発・活用

観光資源開発の方向性として、対馬には歴史上、日韓交流の舞台となった史跡なども豊富にあることから、特に韓国人の視点からみて関心を持ちやすい歴史・文化資源を保全・活用していくことも有効と考えられる。

また、リピーターを獲得するためには、過去に形作られた自然や史跡・伝統文化よりも、日々刻々と変化する現在暮らす人々の生活や文化を観光資源として活用する方が、訪れる度に違った魅力を感じることができて効果的である、という考え方もある。具体的には、九州本土と異なり、対馬では韓国の田舎の雰囲気を味わうことができるという意見もあり、島民と観光客がふれあう機会を積極的に創出していくことも有効と考えられる。

■受入体制の整備

これまでの対馬は、外国人はもとより国内からの観光入込客数も必ずしも多くなかったため、韓国人を中心とする国際観光を振興していく際には、観光客の受入体制を十分に整備していく必要がある。具体的には、以下にあげる事項の改善が求められている。

- ・宿泊施設：受入能力の拡大、韓国人に対応した施設・サービスの拡充、利用者特性に応じた宿泊施設の提供（修学旅行向けの公共宿泊施設等）
- ・飲食店：韓国人の嗜好にあったメニュー・サービスの提供
- ・小売店：免税店の設置、魅力ある土産物の開発・提供、電気製品・化粧品等の拡充
- ・島内交通機関：貸切バスの料金低減とピーク時需要への対応、タクシーの拡充
- ・道路網：比田勝港・厳原港間を結ぶ幹線道路の整備、周遊ルートの整備、沿道の景観整備や案内表示の充実
- ・決済システム：クレジットカードやT／C（トラベラーズチェック）対応施設の拡大
- ・言語：韓国語対応が可能な現地ガイド、ハングル表記の推進 等

■周辺地域との連携

対馬単独ではなく、周辺地域と連携した周遊ルートを形成することは、韓国人観光客の誘客、日本人観光客の誘客という両面において有効である。韓国人観光客については、釜山－対馬－博多といった海上ルートにより、福岡をはじめとする九州各地と対馬を組み合わせた旅行商品の造成を促進することが考えられる。また、日本人観光客については、現在も東京発福岡・釜山周遊といった旅行商品があり、東京や大阪、名古屋などを出発地とする対馬・釜山、あるいは対馬・釜山・福岡といった旅行商品の造成が想定される。

■対馬島民を対象とする韓国観光の促進

博多港や下関港に発着する韓国航路の乗客は、その7～8割が日本人であり、グルメ、ショッピング、エステ、一般観光など多様な旅行商品が手頃な価格で提供されている。一方、人口規模が大きく異なるとはいえ、対馬－釜山航路では8割が韓国人である。対馬においても、釜山へのショッピングツアーなど、島民を対象とする旅行商品の拡充などにより、対馬側からの交流人口の拡大を促進していく必要がある。

（3）産業面における国際交流の課題

■水産業における貿易振興と共同研究の促進

現在、対馬・韓国間での貿易面での関係は、輸出入とも水産関係を中心となっているが、こうした水産関係の貿易促進に加え、持続可能な漁業の実現に向けた沿岸漁業に関する共同研究の促進などにより、漁業を核とした産業面における国際交流の活発化が期待される。

■林業など地域産品における輸出可能性の検討

韓国や中国等においても経済発展と消費者ニーズの多様化により、価格よりも質を追求した商品へのニーズが大きくなっている。対馬では林業が盛んであることから、木材をはじめ、地域産品やその加工品を韓国等に対して輸出する可能性についても検討する必要がある。

■韓国からの対内投資の促進

対馬においては、2002年に韓国資本のホテルが2軒開業したが、ビジネス・貿易にともなう旅客需要・貨物需要の拡大を通じて、国際航路を活用した国際交流の促進を図るためには、製造業をはじめとする各産業分野における韓国から対馬への対内投資を促進していくことが期待される。

2. 国際航路の拡充に向けた課題

(1) 航路に関する課題

■東アジアの国際交流における中継拠点化

対馬は朝鮮半島をはじめとする大陸との歴史的なつながりが深いことに加え、日韓をはじめとする東アジアにおける新たな国際交流を進めていく上で、そのさきがけになりうる位置にある。特に、釜山や済州島等との国際観光面での連携により、世界各地から東アジアに観光客を誘致し、新しい国際観光圏を形成していくことが期待される。こうした国際的な連携を進めていくにあたって、対馬が先導的な役割を果たしていくためには、国際航路や国内航路のネットワークを強化していくことにより、東アジアの国際交流における中継拠点化を図っていく必要がある。

■就航率の向上などによる航路の信頼性向上

現在、対馬－釜山間に就航している船舶は、就航率が60～70%と低く、欠航分の輸送実績が目減りしているだけでなく、交通機関としての航路の信頼性を損なうことにもなっている。また、船の揺れによる船酔いも、口コミによる航路の評判を下げる要因となる。一方、福岡－釜山間においては、ジェットフォイルによる高速船航路が高い就航率を継続的に確保することで、日韓間の交通手段として信頼性を獲得することに成功している。その結果、従来航空が優勢であった同区間において、現在では8割が船舶を利用しており、景気の低迷やテロ事件の影響にもかかわらず、輸送需要も増加基調を維持している。

こうしたことから、対馬－釜山間においても、就航率の高い船舶を一刻も早く投入し、交通手段としての信頼性を確立していくことが、国際交流を促進していく際に不可欠な条件である。また、万一欠航となった場合にも、代替交通手段や宿泊施設の確保を円滑に行える仕組みづくりや、利用者への適切な情報提供体制の整備など、顧客満足度を重視したサービス体制を強化していくことが必要である。

■国際航路網の拡充

対馬－釜山航路の対馬側の寄港地は、比田勝港と厳原港であるが、船社の運航効率や乗客の乗船時間という点からは、地理的に近接した比田勝港に優位性がある。一方、宿泊施設や観光資源の充実度という点からは、厳原港への寄港が望ましい。また、厳原港への寄港に際しては、距離的に短絡でき、景観にも優れる浅茅湾ルートへの変更を望む意見もあるが、養殖業への影響などが懸念される。また、フェリー航路の開設により、乗用車やトラックを輸送対象とすることも可能性としては考えられる。

対馬以外との関係でみると、博多－釜山間のジェットフォイルが2003年7月に3隻から4隻体制となるため、同航路の対馬への途中寄港の可能性が拡大するものと考えられ、当面は臨時寄港という形で実績を蓄積し、需要の見極めを行っていくことが期待される。

また、博多ー対馬間の国内航路との連携についても、運航ダイヤの調整等により、対馬、博多、釜山相互における多様な観光ルートの形成等が期待される。

こうしたさまざまな要因を総合的に検討しながら、対馬ー釜山間の望ましい航路展開のあり方を検討し、その実現に向けて取り組んでいく必要がある。併せて、国際航空路においては地方自治体が支援を行っている例があることから、国際航路網の拡充に向けた公的な支援の可能性についても検討すべきと考えられる。

■国際航空路線開設との相乗効果の検討

対馬と韓国を結ぶ国際航空路線を開設することにより、国際航路の需要から的一部転換も予想されるものの、福岡ー釜山間のように、交通機関の多様化により国際交流自体が活発化し、航路・航空路の相乗効果をもたらすことが期待される。航路展開のあり方を検討する際には、こうした航空路との連携の可能性も視野に入れる必要がある。

(2) 港湾に関する課題

■C I Q体制の強化

港湾機能については、C I Q体制の強化が強く求められている。具体的には、比田勝港のC I Qが出張対応であるため、調整に多大な労力を要することがあるが、週2便の定期航路が寄港している実績があることから、C I Qの常駐化あるいは手続きの簡素化などにより、C I Q体制の強化を早急に実現する必要がある。厳原港においても、夏休みなどの繁忙期には処理能力が不足しており、施設・人員の強化が求められる。

また、動植物検疫については、厳原港・比田勝港ともに指定港となっていないことから、韓国からの食材の持ち込みができないなどの問題が生じており、検疫体制の整備が求められる。

さらに、韓国人観光客の拡大に向けて、観光客のノービザ渡航が対馬に限って先行的に認められるよう、各方面に働きかけていく必要がある。

■国際旅客ターミナルの改良

厳原港国際旅客ターミナルは、入国審査場が2階にあることから、重い荷物を持って階段を上下する必要があり、また、待合所が国内航路と共に用であることから、多客期にはスペースが不足している。こうしたことから、国際旅客ターミナルのバリアフリー化や拡張などを行い、使いやすいみなとづくりを進めていく必要がある。

比田勝港については、上記のような問題はないが、船舶、国際ターミナル、国内ターミナル間の通路に雨天時にに対応した屋根を設置することが要望されている。

いずれの港湾においても、韓国人等の外国人にとって、わかりやすい案内表示や円滑な移動経路の確保等により、使いやすいみなとづくりを進めていく必要がある。

■港湾への交通アクセス

厳原港や比田勝港においては、国際航路に接続する路線バスの運行やタクシーの構内待機が行われていないが、今後は韓国人観光客においても、ツアーだけでなく個人手配が増加すると考えられることから、需要動向を見極めつつ、適切な交通アクセス手段の提供が求められる。

3. 次年度調査に向けた検討課題

(1) 国際観光戦略の検討

韓国からの観光客の誘客を進めていくにあたって、マーケット構造や観光に対するニーズを知るとともに、競合する他の観光地に対する対馬の特徴や競争力の分析を行い、誘客ターゲットの明確化と対馬の差別化戦略を明らかにしていく必要がある。

(2) 国際航路網のあり方の検討

国際観光戦略を踏まえ、対馬と韓国を結ぶ国際航路網のあり方、国内航路との連携の方向性、国際航空路開設の可能性および国際航路網との連携の方向性などについて、検討を行う必要がある。

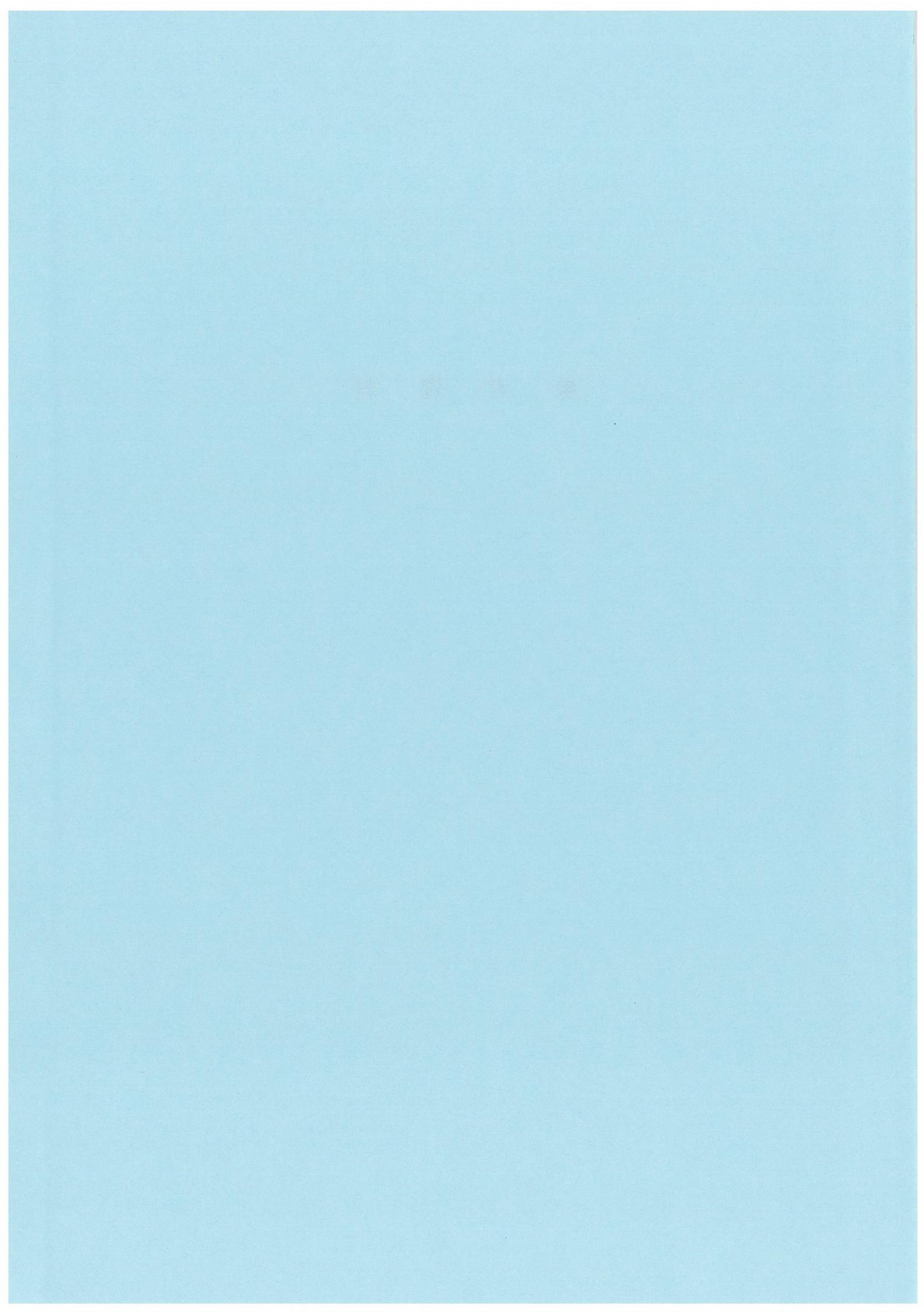
(3) 国際航路拡充・国際交流促進に向けた実現方策の検討

国際観光戦略の推進や望ましい国際航路網の実現に向けて、具体的に取り組むべき方策、各方策の実施にあたって想定される課題とその対応等について、他地域の事例等も参考にしながら検討する必要がある。

(4) 各関係主体の役割分担と取組体制、周辺地域との連携のあり方の検討

(3) で検討した実現方策の実施にあたって、国・県・市町村、民間企業、NPO、島民といった各関係主体の役割分担と取組体制、韓国や国内周辺地域との連携のあり方について検討する必要がある。

参 考 资 料



対馬における国際交流・国際航路に関するアンケート調査

ご回答は、同封の返信用封筒にて、平成15年1月24日（金）までに
ご送信下さいますようお願い申し上げます。

■このアンケートに関するお問い合わせは、下記までお願いします。

〒105-8631 東京都港区新橋1-11-7 株式会社 UFJ総合研究所 国土・地域政策部
担当:福塚、関、原田 TEL03-3572-9024 FAX03-5568-4676 e-mail:fukutuka@ufji.co.jp

1. 国際交流（国際的な活動全般）の現状についておうかがいします。

問1. 以下に示す国際交流に関連する事業のうち、貴社が行っているものすべてに○印を
つけてください。

- 1. 旅館・ホテル
- 2. 民宿
- 3. 土産物販売（外国人向け代表的商品：)
- 4. 飲食店（外国人向け代表的メニュー：)
- 5. バス・タクシー・観光ガイド
- 6. 貿易（輸出入）
- 7. その他（具体的に)

問2. 問1で1（旅館・ホテル）もしくは2（民宿）と回答された方におうかがいします。
外国人の宿泊客比率はどれくらいですか。そのうち、韓国人はどれくらいですか。

外国人宿泊者比率：全宿泊者数の約 %

韓国人宿泊者比率：外国人宿泊者数の約 %

問3. 問1で3（土産物販売）と回答された方におうかがいします。外国人のお客様が全
体に占める割合（以下、外国人顧客比率）はどれくらいですか。そのうち、韓国人
はどれくらいですか。

外国人顧客比率：全顧客数の約 %

韓国人顧客比率：外国人顧客数の約 %

問4. 問1で4（飲食店）と回答された方におうかがいします。外国人の顧客比率はどれ
くらいですか。そのうち、韓国人はどれくらいですか。

外国人顧客比率：全顧客数の約 %

韓国人顧客比率：外国人顧客数の約 %

問5. 問1で5（バス・タクシー・観光ガイド）と回答された方におうかがいします。外
国人の顧客比率はどれくらいですか。そのうち、韓国人はどれくらいですか。

外国人顧客比率：全顧客数の約 %

韓国人顧客比率：外国人顧客数の約 %

問6. 問1で6（貿易）と回答された方におうかがいします。主な輸出入品目と相手国、
輸出入時の利用港湾・空港について、具体的にご記入下さい。

	主な品目	主な相手国	利用港湾・空港
輸出			
輸入			

問7. 韓国人旅行者への対応として貴社が行っているサービスとして、以下のなかあて
はまるものすべてに○印をつけてください。

1. ハングルによる表記
2. 韓国語による応対
3. 韓国人の嗜好に合わせた食事・飲み物の提供
4. 韓国人の嗜好に合わせた品揃え
5. ウォン（通貨）の取扱い
6. その他（具体的に
7. 韓国人旅行者向けのサービスは行っていない

問8. 韓国人以外も含む外国人旅行者全般への対応として貴社が行っているサービスとし
て、以下のなかあてはまるものすべてに○印をつけてください。

1. 英語による表記
2. 英語による応対
3. クレジットカードの取扱い
4. トラベラーズチェックの取扱い
5. その他（具体的に
6. 外国人旅行者向けのサービスは行っていない

問9. あなたは、対馬と韓国を結ぶ国際航路を利用したことがありますか。あてはまるも
の1つに○印をつけてください。

1. 利用したことがある
→利用した回数（往復）をご記入下さい（_____）回
※片道は0.5回として下さい。
2. 利用したことがない

2. 国際交流の問題点についておうかがいします。

問10. 対馬における国際交流について貴社が問題点と感じていることとして、以下のなか
からあてはまるものすべてに○印をつけてください。

1. 歴史的な観光資源が十分に整備されていない
2. 外国人に魅力的な観光資源が少ない
3. 外国人の受入体制が十分でない（具体的に
4. 産業面での国際交流が活発でない
5. 国際航路が十分でない
6. 国際航空路が開設されていない
7. 行政主導で民間の動きがついてきていない
8. その他（具体的に

問1 1. 対馬と韓国を結ぶ国際航路について貴社が問題点と感じていることとして、以下の
の中からあてはまるものすべてに○印をつけてください。

- | | |
|-----------------------------------|---------------------|
| 1. 欠航が多い | 2. 揺れがひどい |
| 3. 運航頻度が少ない | 4. 所要時間が長い |
| 5. 運賃が高い | 6. 船内の施設・サービスが十分でない |
| 7. 港湾のターミナル機能（待合室や入出国手続きなど）が十分でない | |
| 8. バリアフリー化への対応ができていない | |
| 9. その他（具体的に |) |

3. 今後の国際交流に向けたご意向についておうかがいします。

問1 2. 対馬全体における今後の国際交流に向けた考え方として、以下の
中からあてはまるもの1つに○印をつけてください。

- | | |
|--|---|
| 1. 韓国との国際交流に重点を置いて推進すべきである | |
| 2. 韓国以外の国との国際交流に重点を置いて推進すべきある
(具体的な国・地域名： |) |
| 3. 各国のバランスを考慮して国際交流を推進すべきある | |
| 4. 国際交流は推進すべきでない | |
| 5. その他（具体的に |) |

問1 3. 韓国からの観光客受け入れに向けた考え方として、以下の
中からあてはまるもの1つに○印をつけてください。

- | | |
|---------------------|-----------------|
| 1. 積極的に受け入れていくべきである | → 問1 4. へお進み下さい |
| 2. 積極的に受け入れるべきではない | → 問1 5. へお進み下さい |

問1 4. 問1 3. で「1. 積極的に受け入れていくべきである」とお答えになった方にお
うかがいします。今後、貴社が行っていきたい国際交流に関連する事業（現在行
っているもの、新規に取り組みたいもの）として、あてはまるものすべてに○印
をつけてください。

- | | |
|--------------------|---|
| 1. 旅館・ホテル | |
| 2. 民宿 | |
| 3. 土産物販売 | |
| 4. 飲食店 | |
| 5. バス・タクシー | |
| 6. 貿易（輸出入） | |
| 7. ホームステイや留学生の受け入れ | |
| 8. その他（具体的に |) |

問15. 問13. で「2. 積極的に受け入れていくべきではない」とお答えになった方に
おうかがいします。韓国からの観光客を積極的に受け入れるべきではない理由と
して、あてはまるものすべてに○印をつけてください。

- 1. 商慣行が異なるので事業が行いにくい
- 2. 地域社会や地域文化が損なわれる
- 3. 治安が悪化する
- 4. 自然環境の破壊が進む
- 5. その他（具体的に)

問16. 対馬における国際交流の促進や国際航路の拡充に向けて、ご意見・ご要望があれ
ば、自由にご記入下さい。

4. 最後に、貴社の概要についておうかがいします。

問17. 地域（あてはまるもの1つに○印）

- | | | |
|--------|---------|---------|
| 1. 厳原町 | 2. 美津島町 | 3. 豊玉町 |
| 4. 峰町 | 5. 上県町 | 6. 上対馬町 |

問18. 従業員規模（あてはまるもの1つに○印）

- | | | |
|-----------|-----------|-----------|
| 1. 1人 | 2. 2人 | 3. 3~4人 |
| 4. 5~10人 | 5. 11~20人 | 6. 21~30人 |
| 7. 31~50人 | 8. 51人以上 | |

問19. 企業名・記入者名等

貴社名		
住所		
電話		
役職		記入者

アンケートは以上で終了です。ありがとうございました。
恐れ入りますが、平成15年1月24日（金）までにご投函下さい。

対馬における国際旅客航路を活用した
国際交流の促進に関する調査
— 中間報告書 —

平成 15 年 3 月発行

発 行 財団法人 九州運輸振興センター
〒801-8691 北九州市門司区港町 9 番 3 号
TEL 093-332-3160 FAX 093-332-3180
<http://homepage2.nifty.com/ktrc>

印 刷 株式会社 福田印刷
〒800-0037 北九州市門司区原町別院 3 番 5 号
TEL 093-371-3231 FAX 093-371-5735

