

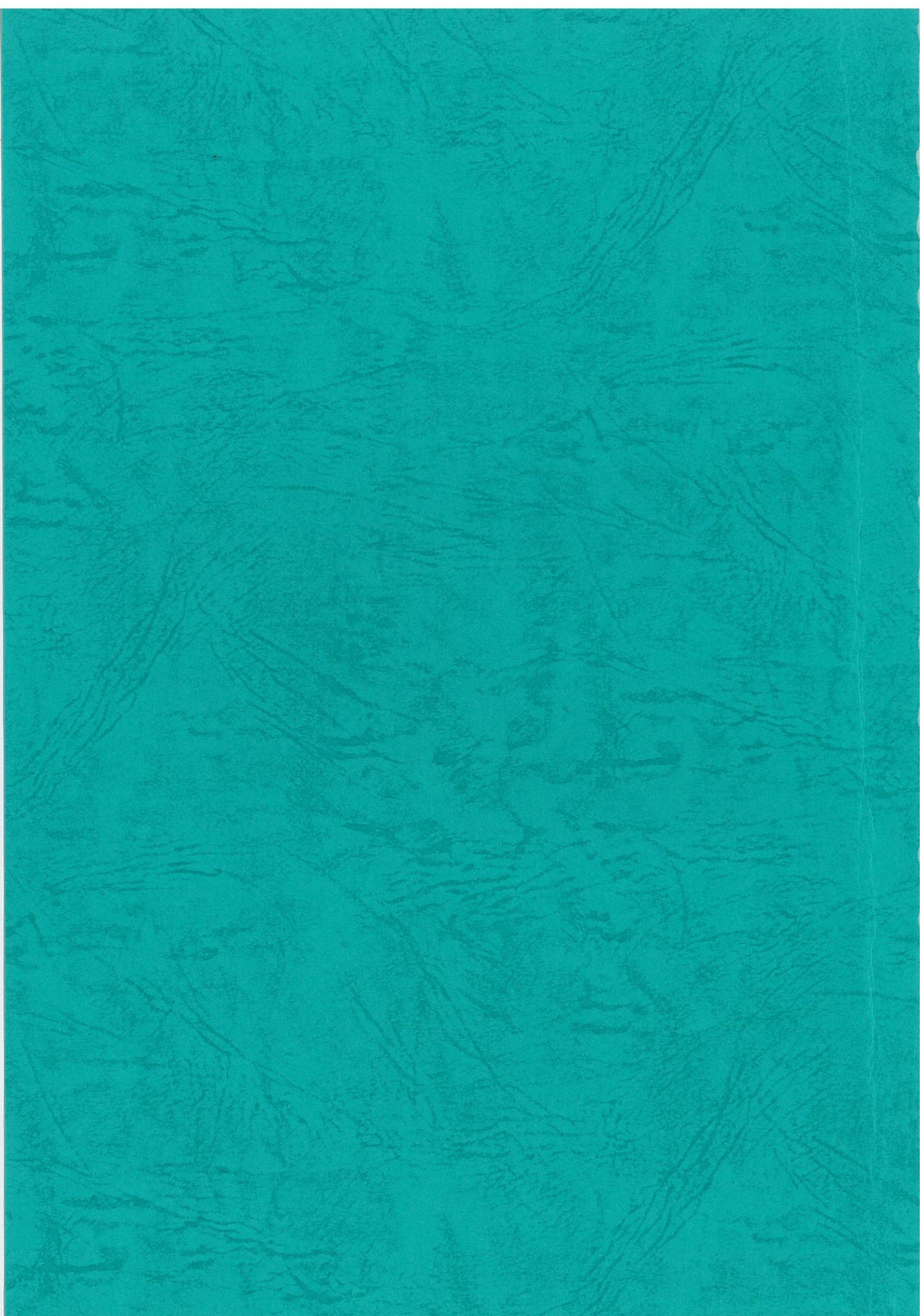
日本海事財団
平成15年度補助事業

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

－ 報 告 書 －

平成 16 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 14～15 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研究」の研究成果を報告書としてとりまとめたものであります。

九州と韓国の上に位置する対馬は、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いますが、平成 16 年 3 月に 6 町が合併して誕生した「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おり、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。

また、九州周辺では、博多港や下関港、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、海上交通による国際交流が活発です。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、前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、本年度調査では、韓国からの観光客誘致に焦点を当てた国際観光戦略を検討し、国際交流の促進と国際航路網の拡充に向けた方向性やその実現方策を提言として取りまとめました。

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 16 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 15 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	長町 忠一	対馬観光物産協会 会長
〃	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
〃	中村 法道	長崎県 対馬支庁長
〃	田中 慎一郎	九州地方整備局 企画部長
〃	東 俊夫	九州地方整備局 港湾空港部長
	(小原 恒平)	
〃	石崎 仁志	九州運輸局 企画振興部長
	(河田 守弘)	
〃	金城 史郎	九州運輸局 海事振興部長
幹事	藤原 敬一	長崎県 地域振興部 交通政策課長
〃	岡山 一則	九州地方整備局 企画部 事業調整官
	(寺地 守)	
〃	松鶴 憲一	九州運輸局 企画振興部 次長
	(武本 雅躬)	
〃	横内 純孝	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
調査機関	原田 昌彦	(株)UFJ総合研究所 国土・地域政策部 主任研究員
〃	関 恵子	(株)UFJ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)UFJ総合研究所 国土・地域政策部 研究員

※ 役職は平成 16 年 2 月までのもの

() 内は上記委員・幹事の前任者

目 次

＜対馬における国際交流促進・国際航路網拡充に向けた提言＞

1. 対馬における国際交流促進の方向性とその実現方策	1
2. 対馬における国際航路網拡充の方向性とその実現方策	6
3. 国際交流促進・国際航路網拡充に向けた重点プロジェクト	9
4. 各関係主体の役割分担と取組体制	14

第1章 調査の概要

1. 調査の背景と目的	15
2. 調査フロー	16
3. 調査内容	17

第2章 国際航路等を活用した国際交流への取組事例

1. 石垣市	19
2. 旭川市	25
3. その他の国際観光・国際交流に関する取り組み	30

第3章 韓国の観光マーケットの分析

1. 韓国の所得・消費動向	33
2. 韓国の観光動向	41

第4章 対馬における国際交流の方向性と国際観光戦略

1. 対馬における国際交流の方向性	59
2. 韓国マーケットに着目した国際観光戦略	64

第5章 対馬における国際航路網のあり方

1. 対馬における国際航路網の動向	67
2. 対馬における国際航路網拡充の方向性	72

第6章 国際交流促進・国際航路網拡充に向けた実現方策

1. 国際交流促進に向けた実現方策	77
2. 国際航路網拡充に向けた実現方策	84
3. 重点プロジェクト	87
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	109

対馬における国際交流促進・国際航路網拡充に向けた提言

高野次郎の支那研究と朝鮮・支那外交関係の発展

本提言は、対馬における国際交流の促進及び国際航路の拡充、特に日韓交流の中核としての国際観光の推進に向けて、その取り組みの主体となる対馬市、観光関連事業者・交通関連事業者、観光関連団体・商工団体、長崎県、国等に対して実現方策をとりまとめるものである。

各関係主体におかれては、本提言を踏まえ、実現方策を着実に実行し、数年後には大いなる成果をあげられることを期待する。

1. 対馬における国際交流促進の方向性とその実現方策

対馬における地理的優位性や歴史的・文化的特性等を踏まえ、対馬においてめざすべき国際交流の方向性とその促進に向けた実現方策を以下に示す。

(1) 対馬における国際交流の方向性

① 地域生き残り戦略としての日韓交流の位置づけ

経済のグローバル化、少子高齢化、地方分権の進展といった社会経済状況の変化の中で、対馬を含むすべての地域が、地域産業、地域社会、地方行政等さまざまな側面で生き残りをかけた地域間競争に直面している。

対馬は韓国に近接する地理的特性により、古くから朝鮮半島との交流において重要な役割を果たしてきた歴史を持ち、日韓両国を結ぶ「国境の島」として、地理的にも歴史的にも重要な位置を占めている。こうした中で、対馬においては、その希有な立地特性を最大限活用し、日韓交流を地域生き残り戦略の中心に据えて取り組んでいくべきである。

こうした位置づけのもと、対馬においては、2004年（平成16年）3月の対馬6町合併による対馬市発足を契機として、全島一体となって国際交流に取り組んでいくことが期待される。その際、2003年5月に対馬6町が合同で設置した対馬釜山事務所を、韓国における対馬の国際交流の拠点・窓口として、戦略的に活用していく必要がある。

また、わが国の対外関係において日韓関係の重要性が一層高まっていることから、対馬はこれを先導する「日韓交流の架け橋」として、新たな法制度面での取り組みを先行的に試行するなど、積極的な役割を果たしていくことも期待される。

② 日韓交流の中核としての自然・歴史・文化・ふれあいを活かした国際観光への取り組み

韓国第二の大都市である釜山との定期航路開設後、韓国から「目に見える外国」である対馬への観光客は急増しており、釜山広域市だけで約4百万人、周辺を含めると約1千万人を有する大市場を対象とした国際観光は、対馬において取り組むべき日韓交流の中でも、その中核を成すものと位置づけられる。また、韓国最大の大都市・ソウルから対馬を訪れる観光客も増加しつつあり、釜山と並ぶ国際観光市場と位置づけうる。このように観光客が増加基調にあることを好機と捉え、さらなる増加につなげていくべきである。

韓国人観光客を迎えるにあたっては、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、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に、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。併せて、韓国語による応対や情報提供をはじめ、宿泊施設や飲食店・小売店、島内交通体系、決済システムなどの受け入れ態勢を十分に整備していく必要がある。

他の観光地に対する差別化を図り、対馬独自の魅力度を高める方向としては、まず、現在も高く評価されている豊かな自然を活かし、大都市・釜山やソウルの喧噪を逃れて心身ともにリフレッシュできる「国際観光保養地」、「癒しの島」として位置づけることが考えられる。

また、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・活用していくことや、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、住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。

国際観光の振興にあたっては、「数年後に、対2002年比で倍増の年間2万人」「長期的には、釜山広域市民の約1.2%が年間1回訪問することに相当する年間5万人」といった定量的な集客目標を設定し、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と考えられる。

③韓国の観光マーケット特性を踏まえた国際観光戦略の方向性

a) 週末滞在型観光プランの開発

韓国では、週休二日制の普及により週末を利用した宿泊旅行や日帰り旅行のニーズが高まっており、釜山から近距離に位置する対馬は、週末観光の対象として有利な条件を有していることから、国内旅行の延長の感覚で対馬を訪問することができるように、週末滞在型旅行商品の開発・販売を促進していくことが想定される。

b) 自然を体験し味わう島としてのアピール

訪日韓国人観光客は個人旅行が8割を超えており、特に、日本料理や郷土料理などに対する関心が高まっていることから、対馬においても、自然を楽しむとともに、新鮮な海産物や山の幸を生かした日本料理や郷土料理を提供することが想定される。そのためには、対馬ならではの郷土料理の観光資源としての掘り起こしや、個人旅行で訪れた観光客でも気軽に郷土料理を食べられるような飲食施設の整備・情報提供等を島全体で行っていくことが有効である。

c) 高収入観光客の誘致促進

韓国では日本よりも所得格差が大きく、日本の中産階級とほぼ同程度の所得水準にある

c) 高収入観光客の誘致促進

韓国では日本よりも所得格差が大きく、日本の中産階級とほぼ同程度の所得水準にある高収入層が存在することから、服飾品や装身具などを中心とした免税店の設置や、韓国の国内旅行で利用が伸びているホテルや貸別荘タイプの宿泊施設の充実、韓国では供給が不足しているゴルフ場の整備等により、これらの高収入層をターゲットとした誘致促進が想定される。

d) 周辺地域と連携した周遊観光ルートの形成

対馬単独ではなく、周辺地域と連携した周遊観光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り、さらには、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にもつながる。具体的には、福岡をはじめとする九州各地や釜山およびその周辺地域との連携が想定されるほか、対馬－済州島航路の開設等により交通手段が確保されれば、対馬と済州島を組み合わせた韓国人・日本人双方、さらには中国や台湾、香港等からの観光客を対象とする旅行商品の開発も可能となる。

④観光・交流産業としての地域産業の高度化

対馬では、産業構造上、中心的な地位を占めてきた漁業を中心とする一次産業の経営環境は厳しさを増す一方、今後、韓国人観光客を中心とする国際観光振興を図っていくことにより、旅行代理店、ホテル・旅館業、飲食店、小売店、交通サービスといった観光関連産業が、新たな中心産業の1つとして期待される。

豊かな自然や歴史・文化を観光資源として活用しようとする対馬においては、農業、漁業や林業などの一次産業やこれを活用した地場産業と、観光関連産業が、一次産品やその加工品の土産物として販売や宿泊・飲食施設での提供、釣り宿の提供や漁業体験、農業体験等を通じて密接な関連を有していることから、両者の連携・複合化を進め、「観光・交流産業」として一体的な振興を図っていくことで、地域産業の高度化・高付加価値化を促進する必要がある。

また、農業・漁業・林業など一次産業やこれを活用した地場産業においては、観光関連産業との連携・複合化による経営基盤の強化を図りつつ、貿易促進、国際共同研究、対内投資促進など多様な国際交流に積極的に取り組んでいくことも期待される。

⑤日韓交流を担う人材の育成

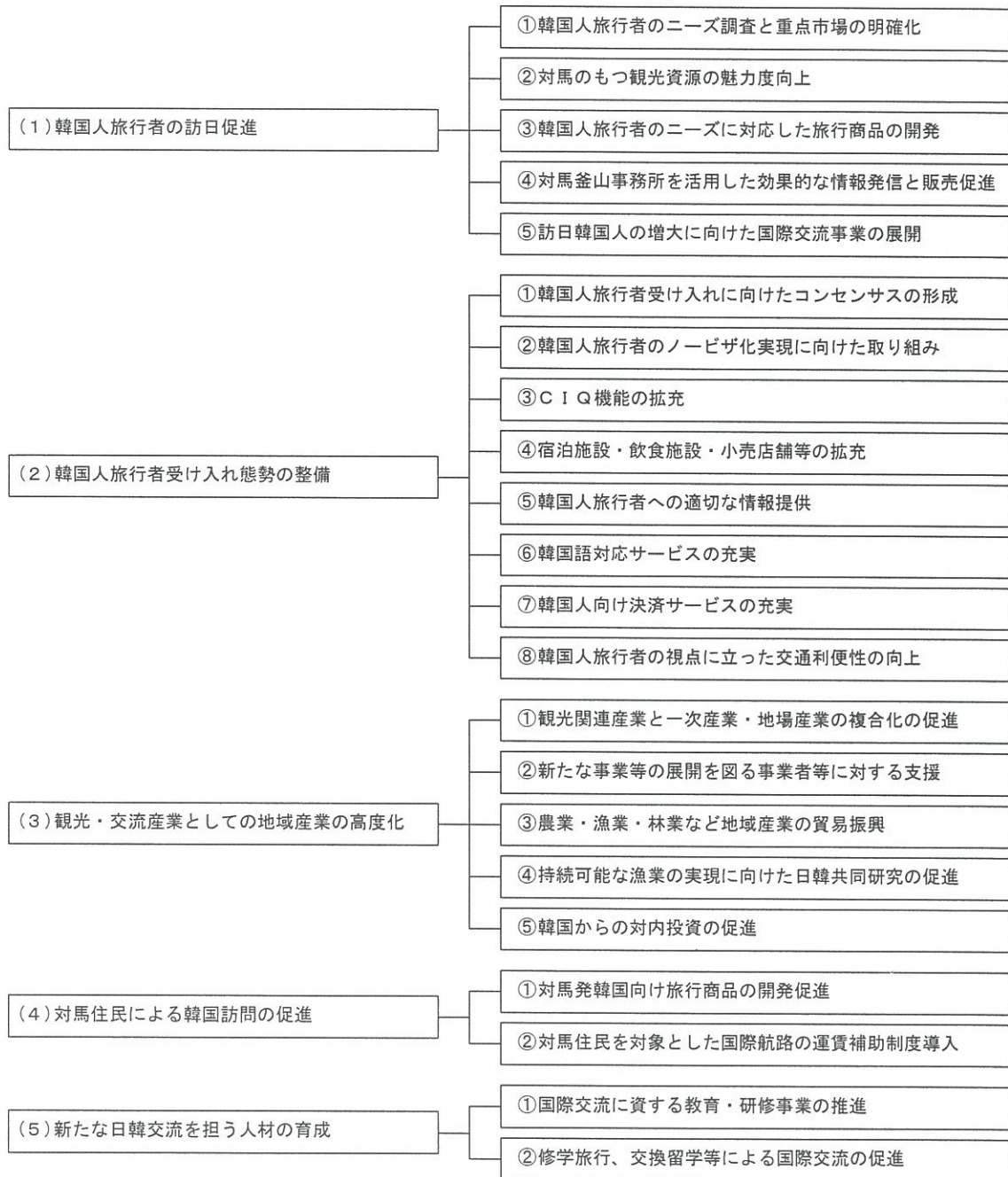
対馬において国際交流を通じた地域の活性化を図るとともに、対馬が文字どおり「日韓交流の架け橋」となるためには、日韓交流に貢献した江戸時代の儒学者・雨森芳洲の外交精神を学ぶ「新・芳洲外交塾」や2003年度に始まった離島留学制度等の取り組みを今後も

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ことから、ホームステイ、姉妹校交流、修学旅行、学校教員の相互交流・共同研究をはじめ、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。特に、さまざまな日韓交流におけるコミュニケーション能力を高めるため、住民向け韓国語講座や学校教育における韓国語授業など、語学習得の場も一層拡大していく必要がある。

(2) 国際交流促進に向けた実現方策

国際交流促進の拡充に向けて、取り組むべき具体的な実現方策を以下に体系的に示す。

図1 国際交流促進に向けた実現方策



2. 対馬における国際航路網拡充の方向性とその実現方策

対馬が、新たな日韓交流において先導的な役割を果たしていくためには、その基盤として、国際航路網の拡充を図っていく必要がある。そこで、1. で述べた国際交流の方向性を踏まえ、対馬において取り組むべき国際航路網拡充の方向性とその実現方策を示す。

(1) 対馬における国際航路拡充の方向性

① 対馬－釜山航路の新船投入と増便

現在、対馬－釜山間に就航している船舶（シーフラワー）は、就航率の低さや船の揺れが輸送人員増加の阻害要因となっていることから、就航率の高い船舶を投入し、交通手段としての信頼性を確立することが強く期待される。ただし、就航率の極めて高いジェットフォイルは、船価や運航コストが高く、運賃単価を高く設定できる航路距離100km程度ないしそれ以上の航路でなければ採算性を確保するのが難しいとされていることから、一般の高速船で、現行よりも就航率が十分に高い船舶を投入することが適当と考えられる。

また、対馬－釜山航路は週4～5便が運航されているが、夏期は毎日運航の実績もあることから、輸送需要の拡大を図りつつ、通年デイリー化することで、利便性の向上と輸送力の増強を行うことができる。また、比田勝－釜山間では1日2便の運航も可能であり、その実績もあることから、多客期を中心に1日2便運航を拡大していくことも期待される。

② 博多－釜山航路（ジェットフォイル）の途中寄港促進

J R九州がジェットフォイルで運航する博多－釜山航路は、これまでも対馬への臨時寄港の実績があるが、2003年7月に1隻増備されて4隻体制となったため、対馬への途中寄港の可能性が拡大し、臨時寄港の回数が大幅に増加している。こうしたことから、当面は、旅行業者が商品の開発・販売を行いやすいように、曜日を特定した臨時寄港という形で「準定期化」を推進し、需要の見極め・掘り起こしを行っていくとともに、一定の需要が確保できると判断されれば、本格的な定期化を行うことが想定される。

③ 新たな国際航路網の検討

これまでに述べたような既存航路の拡充に加え、以下に示すように、既存航路のルート変更や新たな航路開設の可能性も想定される。

a) 浅茅湾ルートの検討

対馬－釜山航路の厳原港寄港に際して、釜山港から対馬の西側を南下し、浅茅湾から万関航路を通航するルートへ変更することで、所要時間を短縮できるとともに、浅茅湾の優れた景観を観光資源として活用することも可能になる。一方で、浅茅湾では真珠等の養殖業も盛んであることから、それへの影響について十分に調査・検討する必要がある。

b) 済州島と結ぶ国際航路開設の検討

済州島は、韓国において大規模な観光開発が進められている地域であり、今後、観光地としての整備が大きく進展することが予想されることから、対馬と済州島を結ぶ国際航路が開設されれば、釜山や福岡などとも連携して観光振興に取り組むことにより、韓国人や日本人に加え、世界各地からの観光客を対象とした東アジアの一大国際観光圏の形成が期待される。韓国・釜山と結ぶ航路に加え、韓国・済州島と結ぶ航路の開設も想定される。

c) 外航クルーズ船の寄港促進

定期航路の開設・拡充だけでなく、外航クルーズ船の寄港を促進することも有効である。また、不定期に運航されるクルーズ船だけでなく、釜山港や博多港を拠点として一時期運航されていた定期クルーズ船の運航を周辺地域との連携のもとに促進し、対馬をその寄港地とすることも想定される。

d) フェリー航路開設の検討

対馬と韓国の間の国際交流が活発化し、人的交流に加えて経済・産業面での結びつきが強まってくれば、輸出入貨物の流動も増加するため、下関－釜山航路や博多－釜山航路のように、対馬－釜山航路をフェリー化し、貨客両面の輸送需要に対応していくことが求められる。その際には、欧州などで導入が進んでいる30～40ノット程度の速力を有する高速フェリーへの転換や新規導入も含めて比較検討することが望ましい。

④複数航路間のダイヤ調整等による連携の促進

比田勝港に博多－釜山航路が途中寄港する場合、対馬－釜山航路とバースを共用しており、同時に発着できないことがダイヤ設定上の制約条件となっているため、最適な運航形態の実現に向けて調整を図り、利用客の利便性向上や港湾施設の効率的活用に取り組む。

また、対馬－釜山航路の寄港地として、船舶の運航効率や乗客の乗船時間では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では厳原港への寄港が望ましい。そこで、対馬－釜山航路の比田勝港寄港を拡大し、比田勝～厳原間の交通アクセス性を向上させることが想定されるが、その際、バスなどの陸上交通に加えて、博多－壱岐－対馬航路のジェットフォイルを活用するために各航路のダイヤ調整を図ることも考えられる。

⑤航空路との連携可能性についての検討

国際航路に加え、対馬と韓国を結ぶ国際航空路線を開設することにより、対馬の国際交流基盤が一層充実し、国際交流の活発化が促進される。韓国側の相手空港として、距離的に近い釜山よりも、400km程度の距離があり、1千万人以上の都市圏規模を有するソウルが航空路開設の最も重要な検討対象になる。

(2) 国際航路拡充に向けた実現方策

次に、国際航路拡充に向けた実現方策については、(1)に示した国際航路拡充の方向性に沿って航路の新増設、増便、新船投入、ダイヤ調整等について推進もしくは検討していくことに加え、以下のようなものが求められる。

① 輸送需要の拡大・安定化

a) 国際観光戦略を中心とした国際交流全般の促進による輸送需要の拡大

国際航路の拡充を図るためには、まず輸送需要が拡大することが前提条件であることから、1. で整理した国際交流促進に向けたさまざまな実現方策を積極的に推進することにより、対馬と韓国間の国際交流を促進し、国際航路の輸送需要を拡大する。

b) 集客力のある旅行業者との連携の促進

国際航路の拡充を図るためには、輸送需要の拡大とともに、安定的に輸送需要が確保できることも重要であることから、集客力のある旅行業者との連携を促進・強化することにより、対馬と韓国を結ぶ国際航路の輸送需要の安定的確保を図る。

c) 対馬住民を対象とした国際航路の運賃補助制度の導入

対馬住民の韓国訪問を促進するため、対馬住民を対象とした国際航路の運賃補助制度を導入する。具体的には、対馬市が利用客に対して運賃の一定割合を補助するとともに、その費用の一部を長崎県が間接補助すること等が想定される。その際、補助制度を初めて利用する人には補助率を高めるといった方法も有効と考えられる。

② 港湾の施設・サービスの整備

a) 国際航路に対応した港湾施設の整備

厳原港においては旅客ターミナルビルが狭隘で多客期には施設の狭隘化が問題になっていることから、現在計画されている新たな旅客船ターミナルの建設を促進する。また、比田勝港においても、旅客ターミナルビルが狭隘であることや、前述のように外航船が2隻入港する日のバース利用に制約が生じていることを踏まえ、新たな港湾施設整備の必要性について検討し、必要な施設整備を促進する。

b) C I Q機能の拡充

国際航路拡充に向けて比田勝港の利便性を高めるため、比田勝港へのC I Q職員の常駐を国に対して働きかけていくとともに、手続きの円滑化を促進し、旅行者に対する一層のサービス向上を図る。また、韓国人旅行者の食材持ち込みニーズに答えるため、厳原港、比田勝港における動物検疫の指定を申請するなど、C I Q機能の拡充を促進する。

3. 国際交流促進・国際航路網拡充に向けた重点プロジェクト

国際交流促進や国際航路の拡充に向けた実現方策のうち、特に重点を置いて推進すべきものを重点プロジェクトとして提案する。

(1) 韓国人旅行者の受け入れ態勢の整備

① 必要性・緊急性

対馬島内では、急増する韓国人観光客に対して、団体客の受け入れ可能な宿泊施設の整備、韓国語による案内・情報提供、国際クレジットカードやT/C（トラベラーズ・チェック：旅行小切手）への対応、外貨両替といった受け入れ態勢を早急に整備することが求められている。また、これらの事業を進めていくため、対馬が国際観光地となることを住民が共通に認識し、国際観光の促進に向けて、連携して取り組んでいくことが重要である。

② 具体的な内容

a) 住民意識の改革

- * 国際観光地としてのビジョンの明確化
- * 韓国に対する理解の醸成と交流人材の育成（交換留学や修学旅行等による担い手育成、観光ボランティア育成等を通じた島民のホスピタリティ向上）

b) 宿泊施設・飲食店の収容能力の向上

- * 公共施設を利活用した大型宿泊施設の整備
- * 宿泊施設・飲食店におけるサービス意識の向上

c) 外国語対応の強化

- * 韓国語対応サービスの提供
- * 施設等の韓国語による案内表示の推進

d) 決済サービスの拡充

- * T/C取り扱いおよびカードリーダー導入への支援
- * 宿泊施設におけるウォン両替

③ 推進上の課題

- * 韓国人旅行者の受け入れ態勢の整備に対する迅速な合意形成
- * 全島的な取組体制の構築

(2) 韓国人旅行者のニーズに合った国際観光保養地としての観光資源の整備

① 必要性・緊急性

対馬に近接する国内および韓国の観光地との差別化を図り、対馬を魅力的な観光地とするためには、その特性を活かしつつ、韓国人旅行者のニーズを満たした観光資源の整備が必要となる。韓国からの観光客が増加しつつある中で、時期を捉えて観光地としての魅力

度を高めていくためには、早急に観光資源の整備を進める必要がある。

②具体的な内容

a) 対馬の景勝地を望むことができ、観光客と住民との交流を深める小規模宿泊施設の整備

- * 対馬固有の自然景勝地を部屋から眺め、山や海に親しむことのできる宿泊施設の整備
- * 中高年層が数日間を不安なく過ごすことができる食事や韓国語対応等の館内サービス
- * 郷土料理によるもてなし等、地元住民との交流拠点としての機能

b) 自然体験や文化講座等、対馬固有の観光が楽しめる環境の整備

- * 万松院や和多都美神社、韓国展望台など対馬の歴史や大陸との深い関わりを示す史跡、景勝地などをガイド付きで巡るツアーや、山や海などの自然を楽しんだり、住民を通じて日本や対馬の文化に触れたりすることができる体験型プログラムの提供
- * 体験観光が楽しめる拠点（ダイビングスポット、そば道場（上県町）、体験であい塾^{たくみ}匠（厳原町）等）のネットワーク化と土産物店・飲食店等の整備

c) 対馬の食文化を堪能できる郷土料理や土産物の開発

- * 新鮮な魚介類等の食材を活かし、韓国人の嗜好にも配慮した、特色ある食文化の創造
- * 「つしまブランド」の確立による郷土料理や土産品の訴求力強化

d) 浅茅湾周辺のマリレジャー拠点の整備・観光資源のネットワーク化

- * 浅茅湾周辺における休憩施設や土産物店等を併設したマリレジャーの情報拠点の整備
- * 周辺の観光資源を含めた自転車道や散策路によるネットワーク化

e) 厳原の中心市街地の整備

- * 韓国との歴史的な関わりを象徴する文化財の保全・活用や街としての一体的な景観に配慮した「港町・厳原」としてのまちなみ形成
- * 飲食店や土産物店を配置した、日本の文化を堪能することができるような街路整備

③推進上の課題

- * 投資の担い手の確保
- * 対馬の豊かな自然環境への配慮
- * インストラクター等の人材育成

(3) 韓国人旅行者をターゲットとしたPR戦略

①必要性・緊急性

釜山周辺の多くの人々にとって、対馬は観光地というよりも「歴史上かかわりの深い島」という認識が強く、また、東京や大阪、福岡等と比べて韓国内での知名度も低い。「観光の島」として対馬の認知度を高めるため、対馬釜山事務所を活用するなどして、韓国人観光客や旅行代理店等への積極的な情報発信を行っていく必要性が高い。

②具体的な内容

a) 対馬釜山事務所を活用したPR活動の展開

- * 現地に立地している利点を活かして小回りの利いたプロモーション活動の展開
- * キャンペーン等を活用した話題づくりなどによる韓国での対馬の認知度向上

b) 魅力的なホームページの整備と双方向コミュニケーション手段としての活用

- * 島内の観光資源に関するホームページの一元化
- * 住民や韓国人留学生等による観光地レポート、ライブカメラでの映像提供など、魅力的なコンテンツ提供
- * ダウンロード可能な地図や宿泊施設予約サービスなど、旅行支援サービスの提供
- * メールマガジンの配信、継続的なアンケート調査など、インターネットの双方向性を活用した韓国人観光客に対するニーズ収集と情報提供のツールとしての活用

c) ビジット・ジャパン・キャンペーンを活用したPR事業の推進

- * 資金面での支援、大きなPR効果、国や民間企業等との連携関係構築の契機など、メリットが大きいビジット・ジャパン・キャンペーンの一環としてのPR事業の展開

d) 国際会議・国際イベントの招致

- * 国際的な会議やイベントの招致活動の展開

③推進上の課題

- * 実施効果の継続的なモニタリング
- * 運営体制の継続性の担保

(4) 韓国人旅行者のノービザ実現に向けた取り組み

①必要性・緊急性

長崎県では、対馬における韓国人観光客の増加を図るために、従来から国に対して韓国人に対するノービザやビザ取得の改善策を働きかけてきた。全国レベルでは韓国人修学旅行生を対象としたノービザが2004年3月より実現しており、島嶼の構造改革特区においては、修学旅行生や旅行社主催の団体旅行参加者に対するビザ取得手続きの簡素化が実現した。こうした状況を踏まえ、ノービザの実現等に向けて取り組んでいく必要がある。

②具体的な内容

a) 韓国観光旅行社主催の団体旅行の受け入れ促進による実績づくり

- * 対馬島内全域を対象とする「しま交流人口拡大特区」により、ビザ取得手続きの簡素化が実現したことを踏まえ、修学旅行生や高齢者層の旅行者受け入れ拡大
- * 他地域に先駆けた実績づくりによる日韓交流の先駆的地域としてのアピール

b) 韓国修学旅行生のノービザ措置の活用による実績づくり

- * 2004年度（平成16年度）の全国レベルでの修学旅行生へのノービザ実現を踏まえ、対馬

釜山事務所を活用した韓国修学旅行生受け入れの実績づくり

c) 全国一斉ノービザの早期実現と対馬での先行実施に向けた働きかけ

* 全国一斉ノービザの早期実施に向けた国への積極的な働きかけ

* 対馬においてノービザの先行実施が可能となる方策の検討と特区としての実施の提案

③推進上の課題

* 韓国国内での規制緩和情報のアピール

* 受け入れ態勢の強化

(5) C I Q機能の拡充促進

①必要性・緊急性

比田勝港におけるC I Qや厳原港・比田勝港における植物防疫の出張対応に伴う、煩雑な事前調整や寄港スケジュールの制約を解消し、また、多客期におけるC I Qの処理能力の不足に対応するため、C I Qの常駐化や施設・人員の強化等により、C I Q機能の拡充を早急に実現する必要がある。また、韓国観光客による自国の食材持ち込みニーズに対応するため、まだ認められていない動物検疫について、検疫体制の整備が求められる。

②具体的な内容

a) C I Q職員の常駐促進

* 比田勝港におけるC I Qの常駐職員の配置に向けた国への働きかけ

* 厳原港、比田勝港における植物防疫の常駐職員の配置に向けた国への働きかけ

b) 動物検疫指定の実現

* 厳原港、比田勝港における動物検疫の指定に向けた国への働きかけ

c) C I Q手続きの円滑化

* 厳原港、比田勝港におけるC I Q窓口の拡充、手続きの簡素化に向けた国への働きかけ

③推進上の課題

* C I Q職員の不足

(6) 対馬－釜山航路の新船投入促進

①必要性・緊急性

対馬－釜山航路の「シーフラワー」は、就航率の低さや船の揺れが輸送人員増加の阻害要因となっており、交通機関としての信頼性向上が喫緊の課題となっているが、新船投入が具体化する見込みは立っていない。(7)に述べる博多－釜山航路の対馬途中寄港も、運航船社にとってあくまで補完的な位置づけであることから、対馬における取り組みとしては、対馬と釜山を起終点とする国際航路において「シーフラワー」に代わる新船投入に向けた取り組みを進めていくことが同時に重要かつ不可欠である。

②具体的な内容

a) 新船投入促進に向けた輸送需要拡大への取り組みと港湾施設・サービスの整備

- * 輸送需要拡大に向けた国際交流促進の実現方策の推進
- * 港湾施設・サービス面における運航船社が利用しやすい環境整備

b) 運航船社における新船投入への取り組み

- * 新船投入が可能となる輸送需要の確保に向けた運航船社による航路の利用促進
- * 地域特性や需要規模に適した安定性・安全性が高く、かつ低コストな船舶の調達

c) 運航船社の新船投入に対する支援策のあり方の検討

- * 対馬サイドにおいて一定の投資リスクを分担するような方策や、資金調達を円滑に行えるようにするための方策等、新船投入に向けた支援策のあり方の検討

③推進上の課題

- * 運航船社との連携体制の構築
- * 航路特性にあった適切な船舶の確保

(7) 博多－釜山航路（ジェットfoil）の途中寄港促進

①必要性・緊急性

(6)で述べたように、対馬－釜山航路の「シーフラワー」に代わる新船投入が具体化する見込みは立っていない。一方、博多－釜山航路のジェットfoilは2003年7月に4隻体制となって以降、対馬への臨時寄港を積極化しており、2003年度下期においては、予め特定した曜日であれば一定数の利用客確保を条件に臨時寄港を行うという形で「準定期化」している。こうしたことから、対馬と釜山を結ぶ国際航路の利便性や信頼性を高めるためには、博多－釜山航路の途中寄港を促進していくことが実現性の高い取り組みであり、かつ韓国をターゲットとした国際観光戦略推進のためには、極めて緊急性が高い。

②具体的な内容

a) 運航船社における途中寄港拡大への取り組み

- * 運航船社における韓国側の旅行業者と連携した韓国人観光客の集客促進
- * 対馬域内の船舶代理店や旅行業者等と連携した対馬住民による利用促進
- * 対馬－釜山の区間利用者にも利用しやすい運航ダイヤや運賃の設定

b) 途中寄港拡大に向けた輸送需要拡大への取り組みと港湾施設・サービスの整備

- * 輸送需要拡大に向けた国際交流促進の実現方策の推進
- * 港湾施設・サービス面における運航船社が利用しやすい環境整備

③推進上の課題

- * C I Q機能の拡充
- * 運航船社の収益性の確保

4. 各関係主体の役割分担と取組体制

これまでに検討した実現方策に取り組むにあたって、各関係主体に期待される役割と取組体制を以下に示す。

(1) 各関係主体が担うべき役割

①対馬市

- * 対馬における国際交流促進・国際航路拡充への取り組みの中核的な役割
- * 官民一体となった推進体制構築にあたっての各関係主体の調整
- * 地域の政策主体として、国際交流政策・国際観光戦略の企画・立案
- * 民間主体が主体となる取り組みへの情報面・資金面・制度面等における支援
- * 公共部門が行うべき事業における費用対効果等を考慮した積極的な事業展開

②観光関連事業者・交通関連事業者等

- * 島内で提供される観光関連サービスについて、島内事業者による主体的な推進
- * 観光関連事業者と一次産業・地場産業の事業者の複合化・高度化への積極的な取り組み
- * 対馬における取り組みと連携した、船社や韓国旅行業者の積極的な取り組み

③観光関連団体・商工団体等

- * 情報提供や意識啓発、国際交流事業等を通じた民間事業者の主体的な取り組みの促進
- * 民間事業者相互および民間事業者と行政間の調整役としての役割

④長崎県

- * 情報面・資金面・制度面等を通じた対馬市や民間団体・事業者の取り組みの支援
- * 全国的・広域的な対応が必要な事項についての国や周辺地域との連絡・調整
- * 港湾やその他県が管理する施設等の整備・管理運営への積極的な取り組み

⑤国

- * 国際交流・国際観光に関する全国的・対外的な取り組みの積極的な推進
- * ビジット・ジャパン・キャンペーン等を通じた地域との連携事業の推進
- * C I Q機能の整備、早期ノービザ実現等、対馬の先導的な役割を踏まえた積極的な支援

(2) 取組体制のあり方

- * 「対馬交流特区推進本部」の枠組みを活用した強力な推進体制の構築
- * 対馬釜山事務所の体制強化
- * 対馬市役所内への国際観光専任部署の設置や専任スタッフの育成

第 1 章 調査の概要

要約の要約 第一章

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町は平成16年3月に合併し、新たに「対馬市」が発足したことから、対馬が一体となった地域活性化への取り組みの体制も整いつつある。

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、「全国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。

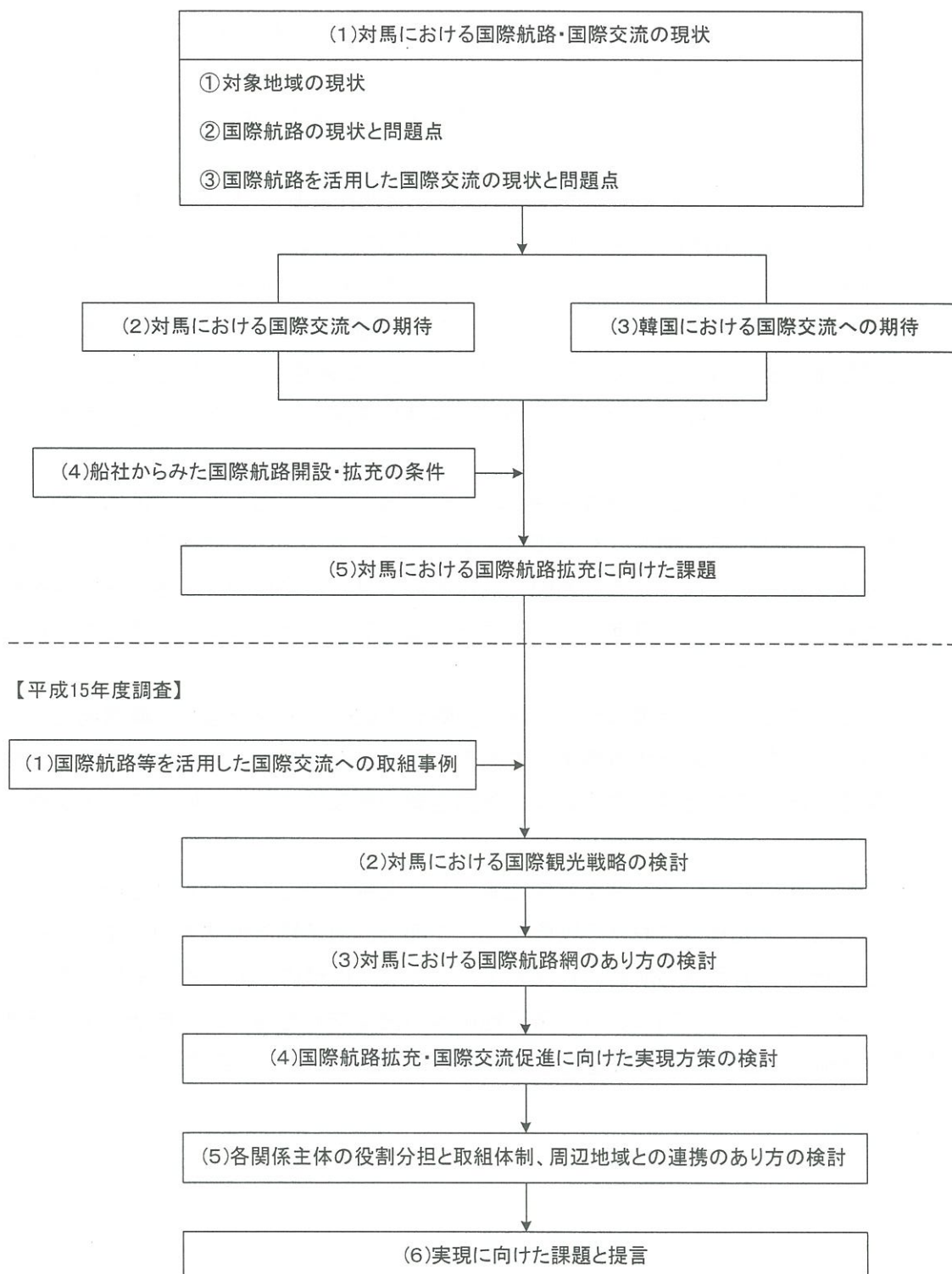
島国であるわが国の国際旅客交通手段は航空機が中心であるが、外国に近接する地域等においては、航空機よりも安価に大量の旅客を輸送可能な交通手段として、船舶も重要な交通手段となりうる。実際、九州周辺では、博多港や下関港と釜山港を結ぶ超高速船やフェリーが毎日運航され、海上交通を活用した国際交流を通じて、地域の活性化が図られている。

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、国際航路網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、国際航路網の拡充・活用に向けた課題を整理した。これを踏まえ、平成 15 年度調査では、以下の内容について調査検討を行った。

(1) 国際航路等を活用した国際交流への取組事例

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、沖縄県石垣市（台湾との国際航路を活用した国際観光等への取り組み）、北海道旭川市（国際チャーター便を活用した国際観光等への取り組み）等、国内各地における国際航路や国際航空路を活用した国際交流への取組事例を収集・分析する。

(2) 対馬における国際観光戦略の検討

平成 14 年度調査において、対馬の国際交流の中心となることが明らかにされた国際観光について、その主要なターゲットとなる韓国の経済動向・観光動向を日本の状況と比較しながら整理するとともに、その結果や(1)の結果を踏まえ、対馬における国際観光戦略のあり方について検討する。

(3) 対馬における国際航路網のあり方の検討

平成 14 年度調査で抽出した課題や(1)、(2)の結果を踏まえながら、現行の対馬－釜山航路や対馬に臨時寄港している博多－釜山航路の活用を中心として、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。

(4) 国際航路網拡充・国際交流促進に向けた実現方策の検討

(2)で検討した国際観光戦略を中心とする国際交流のあり方や、(3)で検討した対馬における国際航路網のあり方を踏まえ、これを実現するために求められる具体的な方策について、(1)で収集した事例も参考にしつつ、検討する。

＜検討の視点＞

- ・ 韓国人旅行者の訪日促進に向けた方策
- ・ 韓国人旅行者の受け入れ態勢の整備に関する方策
- ・ 観光関連産業の高度化に向けた方策
- ・ 対馬住民による韓国訪問の促進方策
- ・ 産業面における国際交流の促進方策
- ・ 新たな日韓交流を担う人材の育成方策
- ・ 国際航路網拡充に向けた促進方策 等

(5)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

(4)で検討した実現方策を推進していくにあたり、観光関連産業をはじめとする地域産業、住民、海運事業者、地方自治体、国をはじめとする各関係主体の役割分担や、各関係主体が連携して取り組むための体制、国際交流の主な対象となる韓国・釜山周辺地域や国内の周辺地域との連携のあり方について検討する。

(6)実現に向けた課題と提言

本調査結果の総括として、対馬における国際交流促進・国際航路網拡充に向けた課題を整理するとともに、各関係主体の取り組みを促進するための提言を取りまとめる。

第2章 国際航路等を活用した国際交流への取組事例

同専断の一流交際と、J国と有界強敵の国、草と葉

本章では、航路や空路を活用した国際交流・国際観光等の取り組みにより、外国人観光客数の実績を伸ばしている地域として、沖縄県石垣市（台湾との国際航路を活用した国際観光等に取り組んでいる事例）と北海道旭川市（チャーター便等により台湾・韓国等からの誘客を図っている事例）の2事例を取り上げ、市などを中心とした地域における取り組みを整理する。また、両市以外でも、国際観光や国際交流に積極的な取り組み事例を整理する。

1. 石垣市

（1）地域概要

①人口・面積

人口45,242人（2003年5月）／面積228.82km²

②位置

石垣市は沖縄本島的那覇港から海路411km、台湾の基隆（キールン）から約260kmに位置する。市域は、八重山列島の主島である石垣島と、尖閣諸島など12の無人島からなる。

③国際交流に関する歴史

石垣島は、沖縄本島をはじめとする日本国内や台湾から開拓移民を受け入れてきた歴史を持ち、現在は市内に27カ国の国籍を有する人々が居住している。このため「小さな合衆国」と呼ばれている。特に、台湾との関わりが深く、2,000名が帰化している。

また、こうした歴史を背景に、国際色が豊かな風土から、多様な芸能文化等がはぐくまれてきている。

（2）航路・空路の概要

1997年から、有村産業により、那覇－宮古（平良）－石垣－台湾（基隆・高雄）の航路が運航されている。同航路は、那覇－台湾間の国際航路として週2便（基隆・高雄へ各1便寄港）運航されているほか、週1便は那覇－（宮古－）石垣間を運航している。

このほか、同年から、スタークルーズ社により、基隆港・石垣港・那覇港を結ぶクルーズ船「スーパースターエーリス」が週に1回運航を開始した。その後、2003年5月に新型肺炎「重症急性呼吸器症候群」（SARS）のアジア地域被害拡大を受けて、市は同月からクルーズ船の入港自粛をスタークルーズ社に要請していたが、2004年1月に7ヶ月ぶりに石垣港への寄港が再開され、「スーパースターカブリコーン号」が入港した。今後、4月～9月にかけて同社の「スーパースタージェミニ号」が計27回の寄港を予定している。

国内航路については、有村産業以外にも、琉球海運が那覇－宮古（平良）－石垣間にフェリーを運航している。

空路については、石垣～台湾間のチャーター便が過去に7便運航されている（2002年度の実績は0便である）。

表2-1-1 石垣島への航路

航 路		船社	船種	船名（総トン数）	運航頻度
国内	那覇－平良－石垣	琉球 海運	貨客船	わかなつおきなわ (8,050t)	1 便／週
国内＋ 国際	那覇－平良－石垣－那覇	有村 産業	フェリー	飛龍(16,494t) 飛龍21(14,700t)	1 便／週
	那覇－平良－石垣－基隆－那覇				1 便／週
	那覇－平良－石垣－高雄－那覇				1 便／週

注) 八重山地域内の離島航路は除く

資料) 「JTB時刻表」(2004年3月)よりUFJ総合研究所作成

(3) 観光動向

① 観光資源・イベント等

石垣島の観光資源として、底地ビーチや川平湾、御願崎などの美しい海岸線や、多くのダイビングスポットなどの海洋資源が多い。このほか、スポーツ施設も多く、パラグライダーやサッカー、ゴルフなどを楽しむことができる。

石垣市街では、宮良殿内、権現堂、唐人墓などの史跡がみられる。

また、主なイベントとして、4月には「ITUトライアスロンワールドカップ」や、八重山を代表する民謡大会「とうばーらーまー大会」などが開催される。



写真(左から)川平湾、トライアスロン大会、米原ヤエヤマヤシ(石垣市ホームページ)

表2-1-2 石垣市の観光資源

海岸景観	すくじ 底地ビーチ、伊原海岸、御神崎、川平湾、平久保崎
山岳・展望台	玉取崎展望台、パンナ公園
アウトドア施設	米原キャンプ場、伊野田キャンプ場
スポーツ施設	明石パラワールド、あかんまサッカーパーク、石垣島ゴルフクラブ、サンコーストゴルフコース
寺社仏閣	みやらどうんち、ごんげんどう、とうじんぼか、とうりんじ 宮良殿内、権現堂、唐人墓、桃林寺
動植物	マングローブ、米原ヤエヤマヤシ群落、宮良川ヒルギ林(植物)／水牛(動物)
ダイブスポット	米原アウトリーフ、カピラ石崎マンタスポット、コーラルウェーブ
主なイベント	1月 種子取祭・石垣島マラソン／2月 Jリーグキャンプイン／3月 八重山の海開き／4月 ワールドカップトライアスロン／6月 ハーリー大会／8月 アンガマ／9月 とうばーらーまー大 会／10月 結願祭・節祭／11月 種子取祭・石垣島まつり・八重山産業まつり

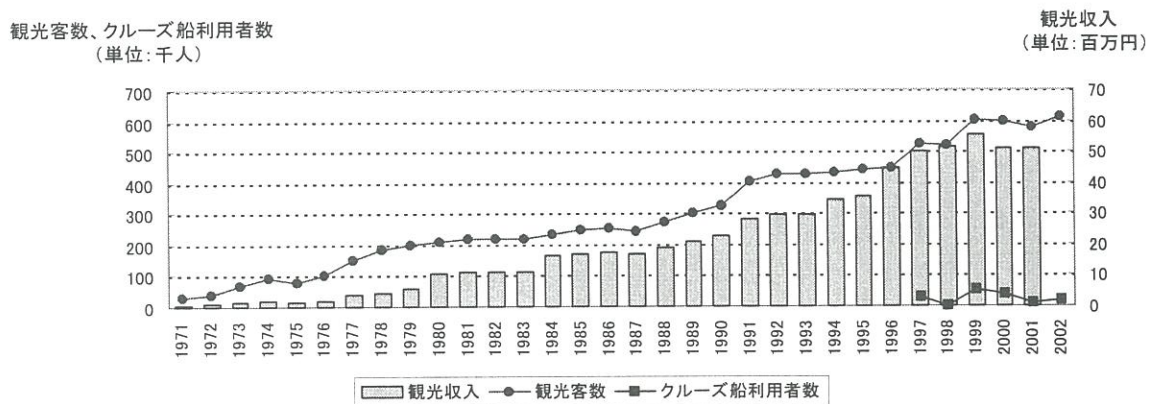
資料) 石垣市企画開発部観光課「Okinawa-八重山の旅」他よりUFJ総合研究所作成

②観光客

石垣市への観光客数についてみると、1971年は約3万人程度であったが、2002年には年間約61万人に増加している。また、2001年の年間の観光収入は、511億円に上る。

1997年以降のクルーズ船（スタークルーズ）利用客数は、年間2万人～5万人程度で推移しており、2002年は18千人となっている。クルーズ船の利用客は、そのほとんどが台湾人である。

図2-1-1 石垣市の観光客数と観光収入



注) 観光客数、クルーズ船利用者数（スタークルーズ社実績）、観光収入はいずれも同市の推計値
資料) 石垣市観光課資料よりU F J 総合研究所作成

(4) 国際観光・国際交流に向けた主な取り組み

①石垣市の取り組み

■石垣市「観光立市宣言」

石垣市は、1997年に「観光立市宣言」を発表した。ここでは、観光の魅力に富む八重山の位置と風土をアピールし、石垣市がアジアを結ぶ国際交流の結節点にあることを強調し、国際観光の可能性を求めて、積極的な取り組みを行うことが宣言されている。

また、同宣言をふまえ、市長自らが語学を活かしてPR活動を積極的に展開している。

石垣市「観光立市宣言（宣言の要点）」～島ぬ^{かい}美^{きむ}しや・心美^{きむかい}しや

観光地として脚光を浴び、観光魅力に富む八重山の位置と風土をアピールし、さらに石垣市がアジアを結ぶ国際交流の結節点にあることを強調し、国際観光の可能性を求めます。

また恵まれた自然は、地域発展の源泉であり、先人からの知恵が蓄積された幸せの島であることをうたいます。

格調高い八重山文化は、長い歴史の中で「ゆいまーる」の暮らしから生まれ、市民の誇りとなっています。それは、観光の大きな魅力であり世界や未来へと発信することを強調します。

観光は、自然と文化を背景にした奥深いものであり、さらに総合産業として相乗効果が期待できます。それらは、「元気」源泉となるものです。

また、観光客と市民の交流の大切さ、コミュニティーを育むまちづくりの大切さを強調し表情ゆたかな観光魅力を笑顔という言葉でうたいます。

さらに、観光は命の大切さを学び、世界平和へ貢献する意義を確認し、三つの誓いをメッセージとして発信します。

そして、歓迎と感謝の気持ちを心から表現します。

資料) 石垣市資料

■主な国際観光・国際交流に関する事業

主な取り組みは次の通りである。

* 姉妹都市提携による他国との交流事業

以下の2都市と姉妹都市提携を結んでいる。

表2-1-3 石垣市の姉妹都市提携の実績

提携先	提携日
宜蘭県蘇澳鎮（台湾省）	1995. 9. 26
カウアイ市（アメリカ合衆国・ハワイ州）	1999. 10. 6

資料）石垣市ヒアリングによる

* 「ITU トライアスロン・ワールドカップ（石垣島大会）」の誘致・開催

石垣市では、1987年以降「石垣島ファミリートライアスロン大会」が毎年開催されており、島内外から約600名程度が参加していたが、1996年以降は、オリンピックの予選選考会に該当する「ITUトライアスロン・ワールドカップ石垣島大会」との同時開催となっている。

以下に示すとおり、ワールドカップには、世界12～38カ国から毎年約100名が参加している。また、ファミリートライアスロン大会は、年々参加者数が増加傾向にあり、2003年には、島内外から896名が参加している。

また、ボランティアの動員数は、最大22,000名におよぶ。

石垣市は、同大会の誘致の後、大会参加国すべての言語に対応可能な通訳ボランティアの支援体制を構築した。大会開催時期には、語学を磨いた島民に加え、全国のCIR（青年派遣団）などを活用しながら、島外から通訳ボランティアを集め、最多で全38カ国に対応可能な体制を整えている。この結果、言葉に対する不安を選手から取り除き、異国でありながら安心して全力で競技に臨むことが可能となっている。

今後は、島内で通年対応が可能な通訳体制を構築することを目指している。

表2-1-4 「ITUトライアスロン・ワールドカップ石垣島大会」等の参加者数

大会	開催時期	ワールドカップ			ファミリートライアスロン			ボランティア
		男	女	国数	島内	島外	県数	
第1回	1996. 5. 15	63	37	19	83	289	20	8,000
第2回	1997. 4. 13	57	36	19	150	230	20	12,000
第3回	1998. 4. 12	74	60	30	193	262	27	15,000
第4回	1999. 4. 11	114	76	38	279	341	28	20,000
第5回	2000. 4. 09	68	35	25	427	457	31	22,000
第6回	2001. 4. 22	39	23	12	354	492	31	22,000
第7回	2002. 5. 19	46	31	17	363	613	34	22,000
第8回	2003. 4. 13	61	33	25	326	570	31	22,000

注）石垣島ファミリートライアスロン大会は、2002年に「石垣島トライアスロン大会」に名称変更
資料）石垣市

②その他の取り組み

■クラブ・メッド（仏）による外国人観光客の積極的な誘客

石垣市内には、世界120カ国に拠点を持つ「クラブ・メッド」社（仏国籍）の「クラブ・メッド・KABIRA（カビラ）」が立地している。世界各地に立地する同社のリゾート施設はそれぞれ「バカンス村」と呼ばれており、レストランやプライベートビーチのほか、マリンスポーツや様々なショーなどバカンスに必要な要素をすべて村内で満喫することができる。また、航空運賃や宿泊費だけでなく、食事代金や、スポーツ、エンターテインメントへの参加料金などが含まれる「オール・インクルーシブ・システム」が特徴である。

宿泊客は欧州からの外国人観光客が中心であるが、バカンス村を出て、石垣市街や島内の観光地巡りなどを楽しんでいる。

また、クラブ・メッドのスタッフ（外国人）は半年毎に、世界のクラブ・メッドを移動しており、同施設への滞在期間にはスタッフと石垣市民等との交流事業など行われている。

（5）今後の展開等

■国際・国内周遊型観光地の形成

石垣市は、「観光立市宣言」にあるように、アジアを結ぶ国際交流の結節点（アジアのゲートウェイ）としての整備を進めることとしている。

特に、沖縄本島よりも近い位置にある台湾と連携し、国境を越えた国際的な周遊型の一大リゾートを形成することで、台湾からの観光客に加え、アジア全域からの観光客の誘客の拡大を目指している。

■石垣の自然を保護しながら「ステータスの高い観光地づくり」を展開

「東洋のハワイ」をキーワードとして、ステータスの高い観光地づくりを目指すこととしている。また、石垣の魅力の源泉は自然であるとの認識のもと、自然保護についても同時に配慮しながら観光振興をすすめる、現代の本物志向のニーズに合致したリゾート開発を行うこととしている。

■石垣新空港の開設による生鮮品の国内向け輸送

自然豊かな環境に息づく地場産業を活用し、島内の豊かな農産品や魚などの生鮮品を本土へ輸送する物流体制の構築に向け、石垣新空港の開設を目指している。

（6）事例から得られる示唆

■地域一丸となって観光振興に取り組むための計画（ビジョン）の重要性

台湾と近く、歴史的な関わりも深いことなどから、かつてより台湾からの来島者が多い地域であるが、1997年「観光立市宣言」が発表されたことにより、こうした地域特性を活かした観光振興に対して地域が積極的に取り組むための方向性が明らかとなった。

■自然環境に配慮した地域開発の重要性

自然環境に配慮したリゾート開発を目指している同地域の取り組みから得られる示唆として、特に豊かな自然環境が地域の最大の観光資源である地域にとって、自然環境の維持保全の重要性があげられる。

■国際的なイベント時に受け入れ態勢をいち早く構築することが継続的な開催につながる

トライアスロンの国際大会が誘致された後、選手の言葉の問題にいち早く対応し、すべての参加国の言語に対応可能な通訳体制を構築したことが、以後同島において国際大会が開催され続ける上で大きな要因となっている。

2. 旭川市

(1) 地域概要

①人口・面積

人口 363,205 人（2003 年 5 月）／面積 747.60km²

②位置

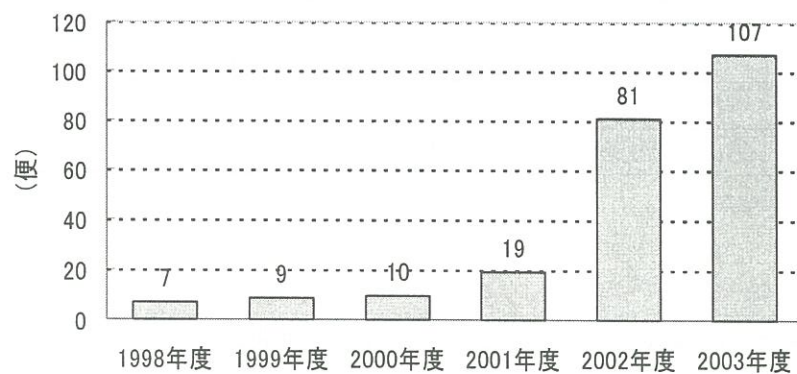
道都札幌より北東約130km（道央自動車道利用）に位置する。北海道のほぼ中央に位置する道北地域の中心都市である。

(2) 航路・空路の概要

市内には旭川空港を有する。国際線の定期航空路はないが、インバウンドに対応した韓国・台湾からのチャーター便が運航されている。

運航実績については、1998年度から2001年度にかけて、7便から19便と約2倍に増加したが、以後、後述する誘致活動などにより、81便（2002年度）、107便（2003年度）と急激に増加している。

図2-2-1 旭川空港のチャーター便運航実績



資料) 旭川市

注) 2003年度については運航予定も含む。2003. 7. 29現在

表2-2-1 旭川空港のチャーター便運航実績（2002年）

	台湾方面			韓国方面	
	エバー航空	中華航空	マンダリン航空	アジアナ航空	大韓航空
4月	-	2	-	-	-
5月	-	-	-	-	-
6月	8	2	-	-	-
7月	6	2	9	6	-
8月	2	-	-	8	-
9月	-	-	-	-	2
10月	-	4	7	-	-
11月	-	2	-	-	-
合計	16	12	16	14	2

資料) 旭川観光協会ホームページ

(3) 観光動向

① 観光資源・イベント等

旭川市の観光資源は、表2-2-2のとおりであり、市に縁のある文人の記念館等が数多く立地している。また、人口36万人を有する同市には、商業施設や飲食店等も集積しており、ショッピングなどを楽しむことも出来る。

このほか、近年、アジアからは、「雪」を見るために北海道を訪れる観光客が増えている。同市は、2000年に市の「旭川イメージアップ戦略」を取りまとめ、翌2001年からは「あ、雪のにおい・旭川」を市のキャッチフレーズとして地域の魅力発見、全国への情報発信などに取り組んでいる。

同市の近隣市町村には、大雪山や層雲峡、十勝岳、美瑛町などの北海道を代表する大自然や、芦別温泉、層雲峡温泉、十勝岳温泉などの温泉スポットも多い。

表2-2-2 旭川市の観光資源

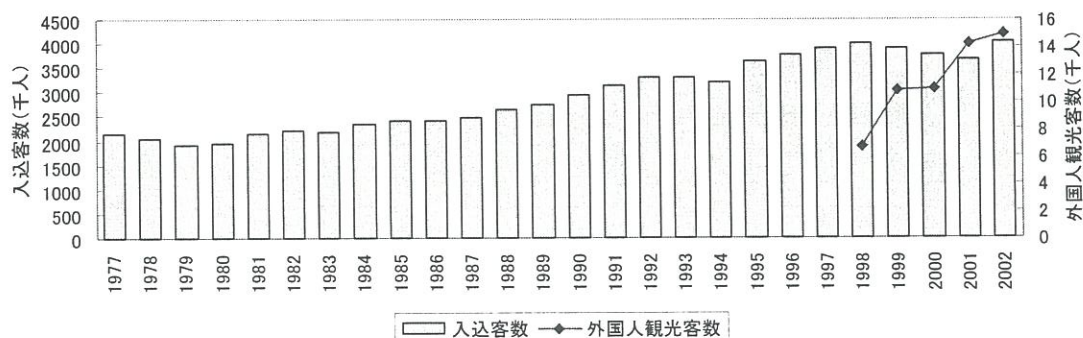
公園等	平和通買物公園(市内のメインストリート)、旭山公園、神居古潭
美術館等	中原悌二郎記念旭川市彫刻美術館、井上靖記念館、三浦綾子記念文学館、旭川市博物館(旭川市大雪クリスタルホール)
アウトドア施設	カムイの杜キャンプ場、旭川競馬場(騎乗体験)、JR北海道カヌー工房
スポーツ施設	旭山市民スキー場、サンプラザパークマロースゲレンデ、JAS旭川カントリークラブ
動植物園	市営旭山動物公園
主な酒蔵等	男山酒造り資料館、合同酒蔵「大雪乃蔵」

資料) 旭川市ホームページ

② 観光客

旭川市の観光入込客数についてみると、1977年は年間200万人程度であったが、2002年には年間約400万人に増加している。このうち、1998年以降の外国人観光客についてみると、1998年の約6千人から2002年には約15千人へと2.5倍に増加している。

図2-2-2 旭川市の観光入込客数と外国人観光客数



資料) 旭川市

(4) 国際観光・国際交流に向けた主な取り組み

① 旭川市の取り組み

■ 姉妹都市提携による他国との交流事業

同市は、1960年代から姉妹提携・友好都市提携等を実施しておりその歴史は長い。

表2-2-3 旭川市の姉妹都市提携等の実績

提携の形態	提携先	提携日
姉妹都市提携	ブルーミントン市（アメリカ合衆国・イリノイ州）	1962. 10. 11
	ノーマル市（アメリカ合衆国・イリノイ州）	1987. 7. 7
	水原（スーオン）市（大韓民国・京畿道）	1989. 10. 17
友好都市提携	ユジノ・サハリンスク市（ロシア連邦・サハリン州）	1967. 11. 10
	哈爾濱（ハルビン）市（中華人民共和国・黒竜江省）	1995. 11. 21

資料) 旭川市ホームページ

■ アジア諸国に対するプロモーション（海外観光客誘致）活動と招聘活動

2002年4月に、旭川市や旭川観光協会、日中ハルビン友好協会ら計109名がハルビン市、北京市等を訪問し、同年9月に120名のハルビン市友好訪問団が旭川訪問を果たした。

さらに、旭川市および旭川市商工会議所により構成される旭川観光誘致宣伝協議会は、同年9月に香港で開催された「オータムフェスタ」に観光誘致団を派遣、同年11月には、市長韓国訪問による北海道プロモーションを実施するなど、街をあげての誘客活動を展開している。

このように、市は、観光協会や商工会議所等と共同で、アジア諸国に対して積極的なプロモーション活動を展開している。

さらに、現地で旭川市のプロモーション活動を行った後に、台湾や韓国等の旅行事業者等を招き、旭川市を中心とした道北地域を案内することで、旭川市への滞在を含めた旅行商品の企画を促している。

② その他の取り組み

同市では、旭川市、旭川観光協会等が連携しながら多様な取り組みを行っている。

■ 台湾語のガイドブックの発行

旭川観光協会は、台湾から北海道を訪れる観光客の増加に伴い、簡単な挨拶や、観光に役立つ台湾語をまとめたガイドブック「北北海道ミニ台湾語ガイド」を発行し、総合観光案内所等で市民等へ配布している。

■ 台湾のマスコミによる旭川の紹介

同市や同観光協会等の働きかけにより、台湾の新聞、旅行雑誌、テレビ番組等で旭川市の紹介が行われた。台湾のクイズ番組では、市の魅力として、冬（雪）の旭川の風景（大

雪山国立公園や町中を歩く女子高生の姿)などが放送され、クイズ形式等でPRしている。

■観光地等の看板の外国語併記

市では、市内の観光施設である「嵐山陶芸の郷」等において、施設看板などに中国語と英語を併記している。

■旭川市への中国人留学生による夏の観光ボランティア

同市の観光客案内センター等において、中国人留学生が夏休みにボランティアとして、実際に外国人観光客の宿泊予約等への対応や観光地の案内等を行った。

■北海道上川支庁による外国人観光客向けガイドマニュアルの作成

北海道上川支庁は、道北圏国際観光推進事業の一環として、道北圏を訪れる外国人観光客のための対応の仕方などを盛り込んだガイドマニュアルを作成し、市町村や観光協会、宿泊施設に配布した。2000年度に北海道3支庁（上川、留萌、宗谷）地域を訪れた外国人観光客は7.2万人で、1997年度の約2.8万人から2.5倍以上の伸びを示している。このうち8割が台湾人である。

マニュアルは、台湾、韓国、香港からの観光客に対応しており、アジアの地域事情、国情等の他に、チェックイン・アウト、食事の受付などについて英語、ハングル、中国語で示した。内容は「風呂の栓を抜かないでください」「料理に付け汁がついていますが、一番近いものにつけてお召し上がり下さい」など細部にわたっている。

(5) 事例から得られる示唆

■市や商工会、観光協会等が一丸となったプロモーション・招聘

市や商工会議所、観光協会等が積極的にアジア諸国を訪れてPR活動を展開している。さらに、訪問後には、韓国や台湾等の旅行事業者を招聘し、実際に現地を案内している。

この結果、台湾等のマスメディアが取り上げ、番組内で紹介されるなどの実績へとつながり、アジアからのチャーター便も大幅に増加している。

■ターゲットとなる市場のニーズに対応した観光資源の活用

旭川市においては、アジア人観光客のうち、特に来訪者が増加している台湾人観光客のニーズをふまえ、「雪」を観光資源として活用している。

■道北地域全体での滞在型観光の推進

人口36万人を有する同市内には、商業施設や美術館等の観光資源のほか、スキー場や動物園などのスポットも多い。一方で、温泉や、北海道の雄大な風景については近隣市町村で楽しむことができることから、これら道北地域全体の地域資源を組み合わせながら、台湾や韓国観光客が周遊型観光を楽しみ、長期滞在を行えるような旅行企画を促している。

■きめ細やかなサービスマニュアル等による受け入れ態勢の整備

受け入れ側については、観光案内所において中国人留学生等が対応し、宿泊の手配を行うなどの取り組みにより、外国人観光客に安心感を与え、言葉の問題を解消している。

さらに、外国人向けガイドマニュアル等で、宿泊施設においても外国人観光客に対する文化の理解やサービスのあり方についてきめ細やかな配慮が可能となるようなマニュアルを作成するなど、旅行事業者等に情報提供を行っている。

3. その他の国際観光・国際交流に関する取り組み

ここでは、石垣市、旭川市以外で国際観光や国際交流に積極的な取り組み事例を整理する。事例抽出にあたっては、特に成果や実績等が把握可能な事例をとりあげている。

表2-3-1 国際観光・国際交流に関する各地の取り組み

項目	地域名	取り組みの概要や効果等
誘客活動	登別グランドホテル (北海道登別市) 他	登別グランドホテルは、同地域ではじめてアジアの観光客の宿泊を行ったホテルである。同ホテルでは、アジアからの宿泊客の誘客に向け、支配人自らが年に6～7回台湾や韓国等の旅行会社を営業訪問している。 これらの結果、現在では年間3万人程度のアジアからの観光客が宿泊するようになり、夏季以外の稼働率が回復した結果、年平均8割程度の稼働率を維持している。
	道東観光他	網走港発着の流氷船「おーろら」を運航する道東観光は、地方自治体や地元観光事業者と共に台湾や香港の事業者を訪問し、「雪と氷の国」として道東地域のPR活動を積極的に展開。他地域にない資源として流氷船をPRした結果、「おーろら」の年間利用者16～17万人のうち、1998年には2,600人だった外国人観光客が、2002年には12,000人と急増し、旅行客の1割近くを占めるに至っている。
外国人モニターツアーの実施	群馬県伊香保町	2001年1月、群馬県と伊香保町では、県内在住の外国人による日帰り伊香保温泉モニターツアーを行った。これは、外国人観光客を取り込み、宿泊客の減少に歯止めをかけることを目的とした同県の「オール県民ウェルカム運動事業」の一環として実施されるものである。 参加モニターは、在日4ヶ月～3年5ヶ月の5カ国11人で、韓国人(4人)、中国人(3人)、アメリカ人(2人)のほか、アイルランド人やモンゴル人なども含まれ、国籍に偏りがないように選出されている。 モニターツアーの結果を受けて、2001年6月には、英語、イタリア語、中国語、韓国語の4種類の観光パンフレット14,500部が製作され、町役場等、大使館や旅行代理店に配布された。
外国人向けイベント開催	北海道壮瞥町	東南アジアからの外国人観光客が喜びながら雪玉を投げ合う姿にヒントを得て、1989年同イベントを開催。現在では、世界200チームが参加し、2日で2.6万に上る観光客が訪れる。
	富山県利賀村	同村の人口は、1967年～88年に4,200人から1,300人へ急減した。 昭和40年代後半に、当時、離村や改築によって村から姿が消えつつあった合掌家屋を保存するため移築し、伝統的文化遺産としての合掌集落を整備すると、1973年に「ガイ氏即興人形劇場」主宰の故水田外史氏が入村、また、1976年には「早稲田小劇場」が入村し、合掌家屋の一棟を改築し劇場として利用するようになる。 このような活動をきっかけとして国内外の多くの舞台が演じられるようになり、1981年には日本で初めての世界演劇祭が開催された。同祭には6カ国13団体が参加し、国内外から村民の11倍に匹敵する観客が集まった。以後、毎年2つの劇場を中心に平成11年まで18年間にわたり開催された。最終回までに18カ国154団体が参加し、利賀村の夏の風物詩として定着した。 その後も利賀村は、ギリシャ共和国デルファイ市と姉妹都市盟約締結(1986年)、カリフォルニア大学サマースクールの開校(1988年)、サマー・アーツ・プログラム、年3回の演劇祭などに取り組んでおり、文化を核として、国内・国外との幅広い交流が続けられている。

両替業務の実施	別府温泉	別府市外国人旅行者受入協議会（別府市のホテルをはじめとする観光施設経営者らで構成）は、独自に米ドル、香港ドル、ユーロ等の両替に取り組んでいたが、2002年11月、サッカーワールドカップの開催にあわせて、同会加盟ホテルで韓国ウォンの両替を一斉に開始した。 地域ホテルが組織的に両替業務に取り組んだ初の事例である。
食事・宿泊	群馬県大泉町	同町は、42,500人の町民のうち、14.6%にあたる6,217人がブラジルを中心とした41カ国から来日した外国人で、町内の工場等への就労が主な来日目的であった（2002年9月現在）。 同町の外国人への手厚い受け入れ態勢が整備されるにつれ、当初親子で来日し、親と共に帰国した子供世代が、町の魅力を懐かしみ、数年後に当町の工場で就労するために来日を果たすなど、二世帯で同じ工場に就職したケースや、同町で世帯を持つ外国人が増加している。 こうした中で、外国人向けの野菜は主に輸入に頼り高価で取り引きされていたが、地元で農家を手がける町民が、町の紹介で地元の畑を借りてブラジル野菜の栽培に成功し、卸・販売を手がける企業（Verduras Brasileiras CAH社）を立ち上げた。現在、同地域ではブラジル野菜が国産の野菜とほぼ同価で販売されている。 生産体制も拡大し、周辺市町村を含む複数の農家が行っている。
外国人観光客向け宿泊施設の提供	山岸旅館（河口湖町）	2001年12月、山岸旅館は、河口湖畔に、主にアジアからの観光客の利用を見込む低価格ホテル（「富ノ湖ホテル（とみのこホテル）」）を開業した。92室、338人を収容可能であり、年間平均客室稼働率は65%を見込む。宿泊料金は1泊2食6500円で朝食はバイキング形式をとり、ルームサービス等を省いて自動販売機を設置している。館内はすべて英語、韓国語、日本語が併記されているだけでなく、客室のテレビも中国語の衛星放送番組を流している。また、フロントに、英語と中国語を話せる担当者を置き、従業員にも中国人を採用した。
国際交流員によるホームページ制作	福島県会津若松市	会津若松市では、温泉等の観光客が減少を続ける一方で、外国人観光客のシェアが高まりつつある（市内観光客数が360万人（1989年）→380万人（1992年）とほぼ横ばいであるのに対し、同時期に温泉に泊まった外国人観光客は、560人→1000～2000人と増加）。 こうした状況をふまえ、市および観光協会は、外国人観光客の受け入れ態勢の構築に向けて積極的な活動を行っている。近年外国人向けにホームページを設立し、市のホームページとリンクした情報を提供している。特徴として、JETプログラムで他県に来日した英国人の国際交流員がプログラム終了後に日本での就職を望み、同ホームページのコンテンツ制作や管理等にあたっていることがあげられる。市のホームページにある日本語情報を英訳するだけでなく、日本文化に詳しい交流員自らが、外国人の眼でみた情報を提供しており、会津若松市の外国人居住者や、外国人観光客が必要な情報を適宜収集することが可能となっている。 また、実際にホームページに問い合わせたスイスからの観光客が、同観光協会を通じて市内にホームステイするといったケースもみられる。
観光案内所による複数言語への対応	福島県会津若松市	同市では、鶴ヶ城および会津若松駅の観光案内所に、常時英語対応可能なスタッフを常駐している。 また、4～9月の観光シーズンには、中国語、韓国語の対応も可能な体制をとっている。
外国人向けの交通パスの販売	関西広域連携協議会	関西の地方公共団体と経済団体で組織する「関西広域連携協議会」は、JR西日本、近畿日本鉄道、南海電気鉄道、大阪市交通局等と外客ツアー向け周遊切符「関西パスポート（ルート型）」を開発し、2001年より発売を開始。また、関西の鉄道事業者で構成される「スルッとKANSAI

		協議会」も、関西地区の鉄道やバスが乗り放題となる「KANSAI THRU PASS 2 day ticket, 3 day ticket」を販売し、外国人観光客の関西地区の旅行費用の経費削減に寄与している。
タクシー内での韓国語通訳	第一交通産業	第一交通産業（北九州市）は、2002年7月に、サッカーワールドカップ開催にあわせて、北九州市と福岡市のタクシー850台に携帯電話を使って同時通訳を行うシステムを導入した。 韓国人とみられる観光客に対して「韓国語が話せません。携帯電話で通訳につながますか」と書いた紙を提示する。乗客が利用する場合、乗客と運転手が携帯電話につないだイヤホン付きマイクを付けて会話し、福岡市のコールセンターに待機するスタッフが同時通訳する。
姉妹都市提携による特定都市との文化産業面での交流	大分県大分市	大分市は、1978年にアベロイ市（ポルトガル）、1979年に中国武漢市（中国）、1990年にオースチン市（アメリカ）と姉妹都市提携を結び、姉妹都市との国際交流に早くから積極的に取り組んできた。 1980年には大分市の福德学院高校食物科の学生と武漢市内の調理学校との体験交流を実施し、料理を通じて異国文化の理解を深めるための取り組みを行っている。さらに、近年は研修留学も実現している。 また、2001年には大分市の農家が武漢市で農業指導にあたり、翌2002年8月には武漢からの農業視察団が、市内農家にホームステイしながら技術を学び、この結果、いちごの増産に成功している。

資料）各種資料よりU F J 総合研究所作成

第3章 韓国の観光マーケットの分析

東京のイッペーヤ張子の国産 車も美

本章では、国際観光戦略の主要なターゲットとなる韓国の観光動向および経済動向について、日本の状況と比較しながら整理する。

1. 韓国の所得・消費動向

ここではまず、韓国人の観光活動の背景となる、国民の経済状況を整理する。

(1) 所得収入

① 世帯あたりの所得

都市で生活する勤労者世帯あたりの月平均所得についてみると、2002年の所得が279万ウォン（約26万円）となっており、年6.4%の伸び率となっている。また、世帯内では、配偶者の所得が伸びている。

日本の勤労者世帯あたりの所得と比較すると、円換算で約7万円の差があるが、近年、その差は急速に縮まっている。

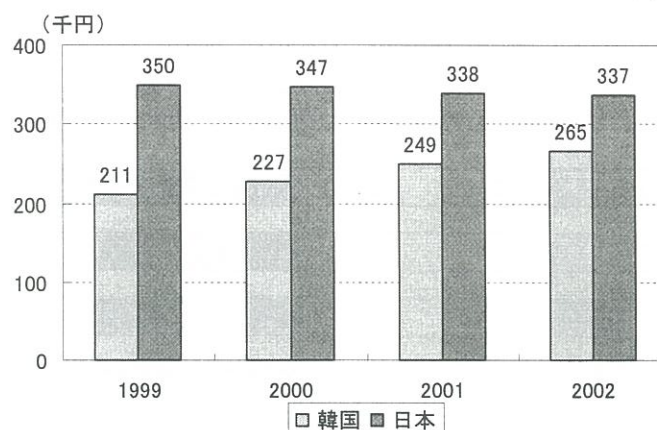
表3-1-1 都市勤労者世帯あたり月平均所得（名目）

	1999	2000	2001	2002	伸び率(2002/2001)
所得	2,225	2,387	2,625	2,792	6.4%
經常所得	2,077	2,214	2,442	2,627	7.6%
勤労所得	1,873	2,210	2,009	2,380	7.7%
世帯主	1,540	1,639	1,786	1,905	6.7%
配偶者	186	202	234	267	14.4%
世帯員	148	167	191	207	8.4%
その他所得	204	232	206	247	6.6%
事業・副業	90	94	106	117	10.3%
財産	46	45	50	52	3.8%
移転	68	66	75	78	3.2%
非經常所得	148	173	183	166	-9.5%

単位) 千ウォン (2004年3月現在 1ウォン=約0.1円)

資料) 韓国統計庁資料よりU F J 総合研究所作成

図3-1-1 韓国と日本における勤労者世帯あたりの所得の比較



備考) 韓国：都市勤労者世帯あたりの月平均所得 (100円=1053.65ウォン換算)

日本：勤労者世帯の月あたりの実収入

資料) 韓国統計庁資料および総務省「家計調査」よりU F J 総合研究所作成

②階層別の所得

年収別に世帯数を5区分に分類した各階層における所得をみると、中流層である3分位の所得は約240万ウォンとなっており、平均所得よりやや低くなっている。最富裕層である5分位の所得は約550万ウォン、低所得層の1分位では約100万ウォンとなっている。

所得構成比をみると、低所得層ほど勤労所得の占める割合が高くなっているのに対し、富裕層では勤労所得の割合はやや低く、非経常所得の占める割合が1割以上を占めている。また、富裕層では配偶者の占める割合も1割以上と高くなっている。

表3-1-2 都市勤労者の所得5分位階層別所得

年	区分	1分位	2分位	3分位	4分位	5分位
2002	所得(千ウォン)	1,068.8	1,774.9	2,387.0	3,192.0	5,537.3
	増減率	8.3	8.1	7.5	6.9	4.7
2001	所得(千ウォン)	986.6	1,641.2	2,220.3	2,984.7	5,290.1
	増減率	9.7	8.5	9.4	10.3	10.5
	所得源泉別構成比	100.0	100.0	100.0	99.9	99.9
	経常所得	96.2	96.6	96.5	96.5	87.9
	勤労所得	87.3	89.3	88.4	87.7	78.3
	世帯主	80.3	77.1	72.5	70.3	59.8
	配偶者	4.0	6.2	8.4	9.1	10.7
	世帯員	3.0	6.0	7.5	8.3	7.8
	事業・副業	2.8	2.6	4.1	4.6	4.4
	財産所得	1.4	1.2	1.1	2.0	2.5
	移転所得	4.7	3.5	2.9	2.2	2.7
	非経常所得	3.8	3.5	3.6	3.4	12.0

単位) 千ウォン、% (2004年3月現在 1ウォン=約0.1円)

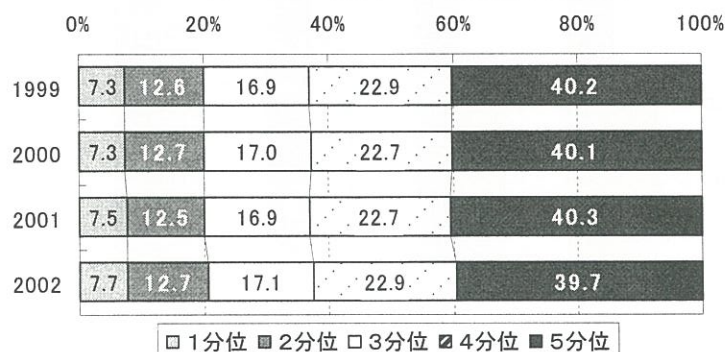
注) 2002年の階層別所得源泉別構成比は不明

備考) 所得5分位: 世帯数を年間収入で5分割した区分

資料) 韓国統計庁資料よりU F J総合研究所作成

所得階層別の占有率をみると、富裕層の所得が全体の4割を占めており、2分位以下の所得が全体の2割となっている。

図3-1-2 所得5分位別所得占有率



備考) 所得5分位別所得占有率: 所得全体に各階層が占める割合

資料) 韓国統計庁資料よりU F J総合研究所作成

所得階層別の分布を日本と比較すると、円換算した韓国の平均月間所得は日本の低所得層に近い。一方、韓国の最富裕層は日本の中級階層よりやや高い所得となっている。また、階層間の所得の差を、1分位を基準とした倍率でみると、日本は3.5であるのに対し、韓国は5.2と高くなっており、階層間の所得の隔たりが大きくなっている。

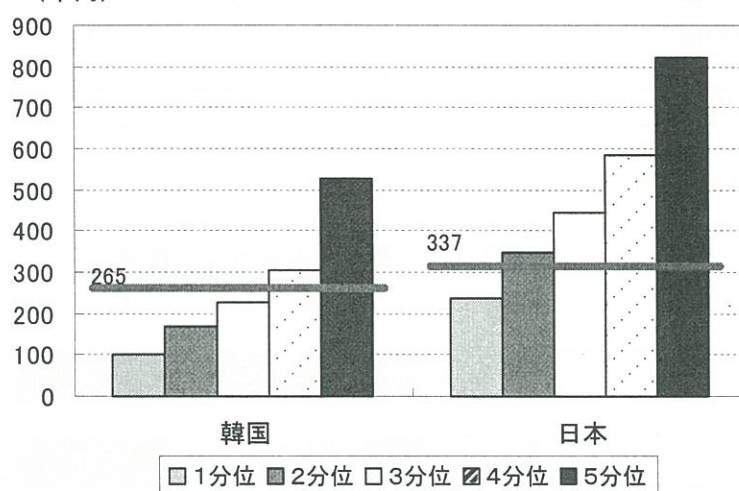
日本の平均月間所得は約34万円となっており、階層別にみると1～2分位に該当する。一方、韓国の平均月間所得は円換算で約27万円となっており、階層別にみると3～4分位に該当する。また、日本では階層別の差が均等であるのに対し、韓国では特に最富裕層の所得が4分位の階層の1.5倍以上になっており、非常に高所得の富裕層が存在していると想定される。

表3-1-3 韓国と日本における所得5分位別月間所得の比較（2002年）

		1分位	2分位	3分位	4分位	5分位	平均
所得(千円)	韓国	101	168	227	303	526	265
	日本	236	350	448	584	823	337
1分位基準倍率	韓国	1.0	1.7	2.2	3.0	5.2	—
	日本	1.0	1.5	1.9	2.5	3.5	—

資料) 韓国統計庁資料および総務省「家計調査」よりUFJ総合研究所作成

図3-1-3 韓国と日本における所得5分位別月間所得と平均月間所得
(千円)



資料) 韓国統計庁資料および総務省「家計調査」よりUFJ総合研究所作成

(2) 家計消費

① 世帯あたりの家計支出

都市で生活する勤労者世帯あたりの月平均家計支出についてみると、2002年の支出が214万ウォン（約20万円）となっており、対前年比4%の伸び率となっている。特に、消費支出の中では「保険・医療」や「家具・家事用品」「教育」の伸び率が平均よりも高くなっている。

消費支出の費目別割合をみると、「食料品」が最も多く約1/4を占めており、続いて「交通・通信」が2割弱となっている。

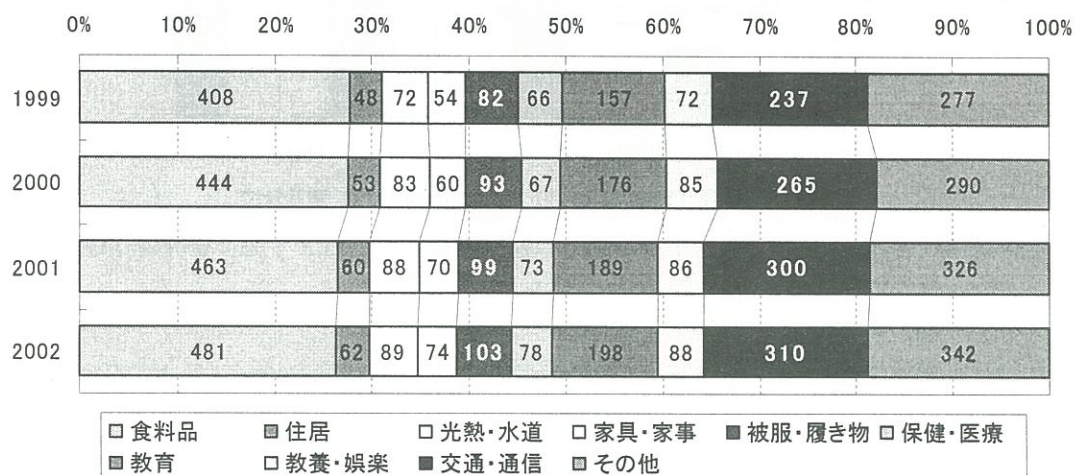
表3-1-4 都市勤労者世帯あたり月平均家計支出

	1999	2000	2001	2002	伸び率(2002/2001)
家計支出	1,731	1,888	2,058	2,136	3.8%
消費支出	1,474	1,615	1,752	1,827	4.3%
食料品	408	444	463	481	3.9%
住居	48	53	60	62	4.4%
光熱・水道	72	83	88	89	1.4%
家具・家事用品	54	60	70	74	6.6%
被服・履き物	82	93	99	103	4.5%
保健・医療	66	67	73	78	7.7%
教育	157	176	189	198	5.0%
教養・娯楽	72	85	86	88	3.0%
交通・通信	237	265	300	310	3.6%
その他	277	290	326	342	5.0%
非消費支出	257	273	306	309	1.0%

単位) 千ウォン (2004年3月現在 1ウォン=約0.1円)

資料) 韓国統計庁資料よりU F J 総合研究所作成

図3-1-4 費目別消費支出の推移

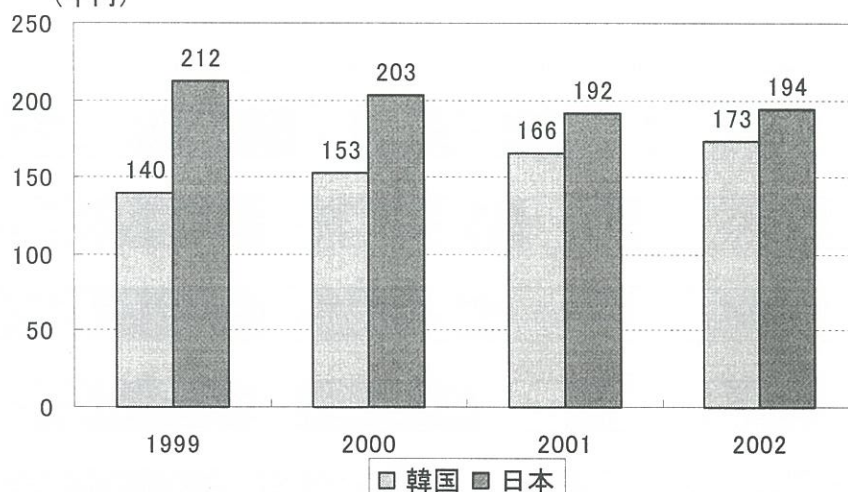


単位) 千ウォン (2004年3月現在 1ウォン=約0.1円)

資料) 韓国統計庁資料よりU F J 総合研究所作成

日本の勤労者世帯あたりの月平均支出と比較すると、2002年では円換算でいずれも17～19万円となっており、両者の差は急速に狭まっている。

図3-1-5 韓国と日本における勤労者世帯あたりの消費支出の比較
(千円)



備考) 韓国：都市勤労者世帯あたりの月平均消費支出 (100円=1053.65ウォン換算)
日本：勤労者世帯の月あたりの消費支出

資料) 韓国統計庁資料および総務省「家計調査」よりU F J 総合研究所作成

②階層別の支出

年収別に世帯数を5区分に分類した各階層における支出をみると、最富裕層である5分位の所得は約280万ウォン、低所得層の1分位では約100万ウォンとなっている。

表3-1-5 都市勤労者の所得5分位階層別支出 (2001年)

年	区分	1分位	2分位	3分位	4分位	5分位
2002年	消費支出(千ウォン)	1,054	1,427	1,725	2,068	2,859
	増減率	7.9%	7.1%	3.1%	5.3%	1.8%
2001年	消費支出(千ウォン)	977	1,333	1,674	1,964	2,810
	増減率	9.1%	7.5%	9.5%	9.4%	7.5%

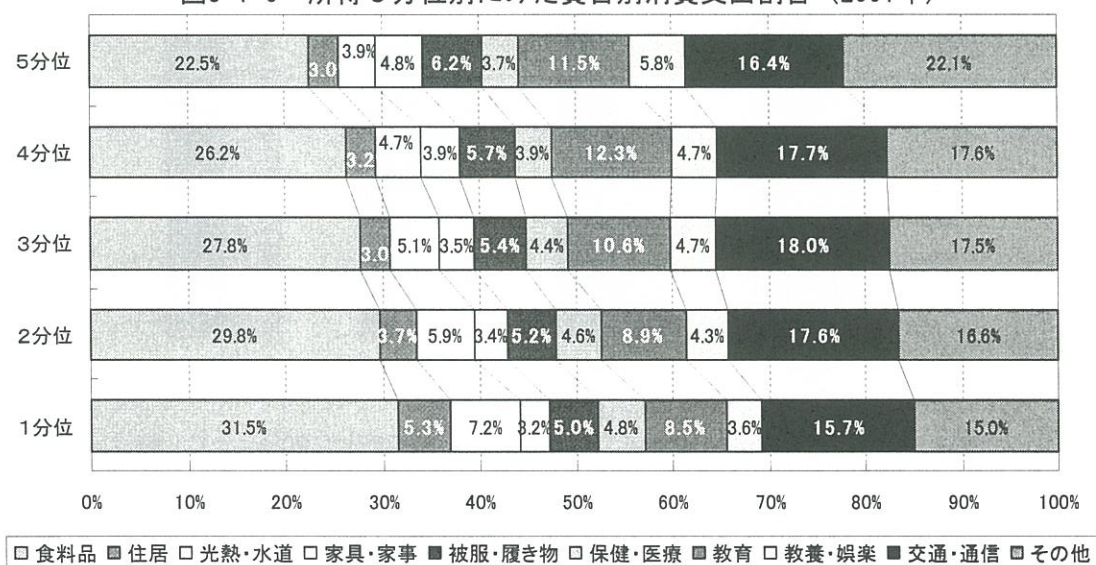
単位) 千ウォン、% (2003年7月現在 1ウォン=約0.1円)

備考) 所得5分位：世帯数を年間収入で5分割した区分

資料) 韓国統計庁資料よりU F J 総合研究所作成

所得階層別に消費支出の費目をみると、低所得層ほど「食料品」の占める割合が高くなっている。一方、富裕層になるほど「教育」「教養・娯楽」「被服・履き物」などの割合が高くなっている。また、特に最富裕層では、「その他」（理・美容や装身具、雑費が該当）の占める割合が2割を超えている。

図3-1-6 所得5分位別にみた費目別消費支出割合（2001年）



注) 2002年の階層別費目別消費支出割合は不明

資料) 韓国統計庁資料よりU F J 総合研究所作成

所得階層別の分布を日本と比較すると、所得の傾向と同じように、韓国の平均消費支出は日本の低所得層とほぼ等しくなっている。しかし、階層間の支出の差については、1分位を基準とした倍率でみると、最大で3未満となっており、所得ほどの差はみられない。

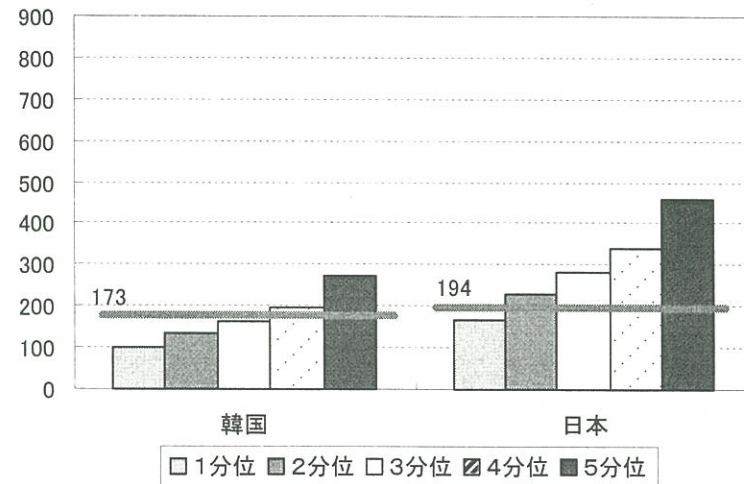
表3-1-6 韓国と日本における所得5分位別支出の比較（2002年）

		1分位	2分位	3分位	4分位	5分位	平均
消費支出 (千円)	韓国	100	135	164	196	271	173
	日本	169	229	283	340	459	194
1分位基準倍率	韓国	1.0	1.4	1.6	2.0	2.7	—
	日本	1.0	1.4	1.7	2.0	2.7	—

備考) 韓国の1分位基準倍率はウォンで算出

資料) 韓国統計庁資料および総務省「家計調査」よりU F J 総合研究所作成

図3-1-7 韓国と日本における所得5分位別消費支出と平均消費支出（2002年）
（千円）

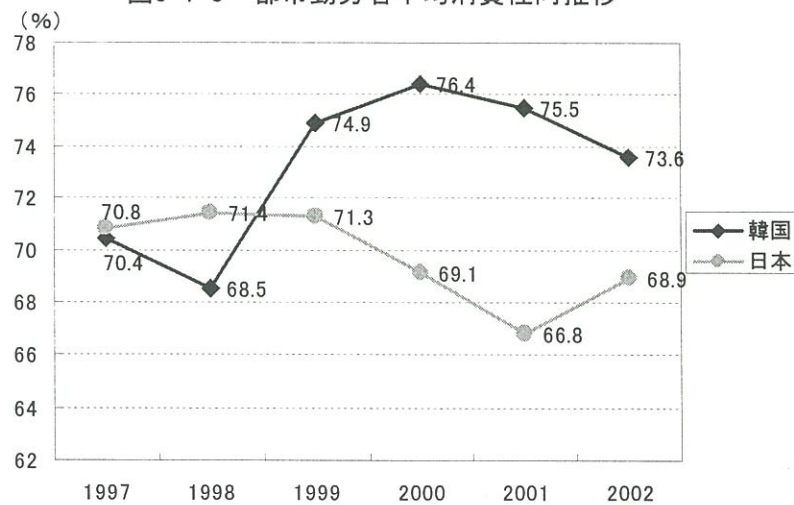


資料) 韓国統計庁資料および総務省「家計調査」よりUFJ総合研究所作成

③消費性向

消費性向についてみると、韓国では通貨危機が回復した1999年以降は70%以上の高い水準を維持しており、日本よりも高くなっている。ただし、近年はやや減少傾向にある。

図3-1-8 都市勤労者平均消費性向推移

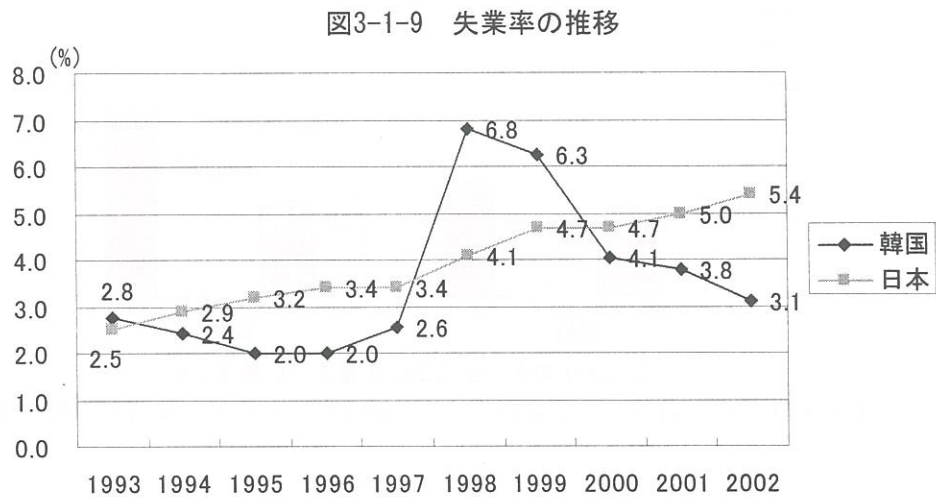


備考) 平均消費性向 = (消費支出 / 可処分所得) × 100

資料) 韓国統計庁資料および総務省「家計調査」よりUFJ総合研究所作成

(3) 失業率

韓国の失業率をみると、1998年には6.8%にまで上昇したが、その後は通貨危機の回復とともに一気に回復し、2000年以降は日本の方が高くなっている。



資料) 韓国統計庁資料よりUFJ総合研究所作成

2. 韓国の観光動向

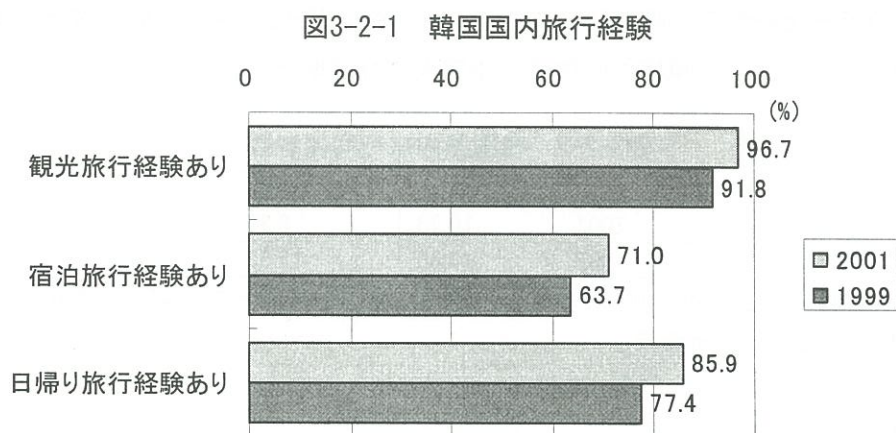
(1) 国内旅行の動向

次に、韓国人の国内旅行の傾向を把握するため、韓国観光公社が実施したアンケート調査をもとに整理する。なお、アンケート調査の概要は以下のとおりである。

- ・調査名：「Survey on Korean Citizens' Domestic Travel in 2001」
- ・対象：13歳以上の韓国人2,000人
- ・実施期間：2002年3月15日～4月6日（22日間）

①国内旅行経験

韓国人の国内旅行の状況をみると、大部分の人が観光旅行の経験があり、そのうち宿泊旅行をしたことがある人は2001年で約7割となっている。宿泊旅行、日帰り旅行とも1999年時点よりも2001年は増加している。



資料) 韓国観光公社「Survey on Korean Citizens' Domestic Travel in 2001」よりUFJ総合研究所作成

②目的地

国内旅行の目的地をみると、宿泊旅行では、韓国の東北部に位置し、自然豊かな江原道が最も多くなっている。江原道では国立公園が整備され、山登りなどが楽しめるほか、海岸では海水浴をすることができる。また、釜山から近い南部も高くなっている。慶尚北道は仏教文化と儒教文化の影響を強く受けた伝統文化の残る国内でも有数の観光地である。慶尚南道は釜山が位置しており、智異山をはじめとする名山と海上国立公園が観光地として人気がある。

日帰り旅行では、ソウル周辺の京畿道が最も多くなっている。京畿道は、漢江を中心に美しい観光資源と文化施設が多いエリアである。また、2001年にはソウルが3位に入っている。

表3-2-1 韓国国内観光目的地

	宿泊旅行		日帰り旅行	
	2001 (N=2,884)	1999 (N=2,529)	2001 (N=3,453)	1999 (N=4,749)
第1位	江原道 (28.1%)	江原道 (26.3%)	京畿道 (22.6%)	京畿道 (15.2%)
第2位	慶尚北道 (11.6%)	慶尚北道 (11.5%)	慶尚北道 (13.0%)	慶尚北道 (15.1%)
第3位	慶尚南道 (10.4%)	慶尚南道 (11.1%)	ソウル (10.7%)	慶尚南道 (11.7%)

資料) 韓国観光公社「Survey on Korean Citizens' Domestic Travel in 2001」より
U F J 総合研究所作成

③旅行同伴者数

旅行同伴者数をみると、総じて団体旅行が多く、宿泊旅行では10人以上となっている。しかし、1999年と比較すると減少傾向にあり、宿泊旅行が約2.5人、日帰り旅行が4人以上減少している。これは、小規模な団体旅行や個人旅行が増えていると想定される。

表3-2-2 韓国国内旅行同伴者数

	宿泊旅行	日帰り旅行
2001	10.73	8.35
1999	13.38	12.53

資料) 韓国観光公社「Survey on Korean Citizens' Domestic Travel in 2001」より
U F J 総合研究所作成

④旅行期間

韓国人の国内旅行回数をみると、2001年は宿泊旅行が年に約1.5回、日帰り旅行が約4.5回となっており、ともに1999年時点より2001年は増加している。日本では宿泊を伴う旅行回数は減少傾向にあり、2001年は1.42回となっているため、韓国の方が多くなっている。

1回あたりの宿泊数は99年、2001年とも2.8泊となっており、同年の日本国内平均宿泊数(2.23泊)よりやや長い。

表3-2-3 韓国国内旅行回数および宿泊数

	宿泊旅行		日帰り旅行
	回数(回)	宿泊数(泊)	回数(回)
2001	1.49	2.80	4.56
1999	1.35	2.84	3.74

資料) 韓国観光公社「Survey on Korean Citizens' Domestic Travel in 2001」より
U F J 総合研究所作成

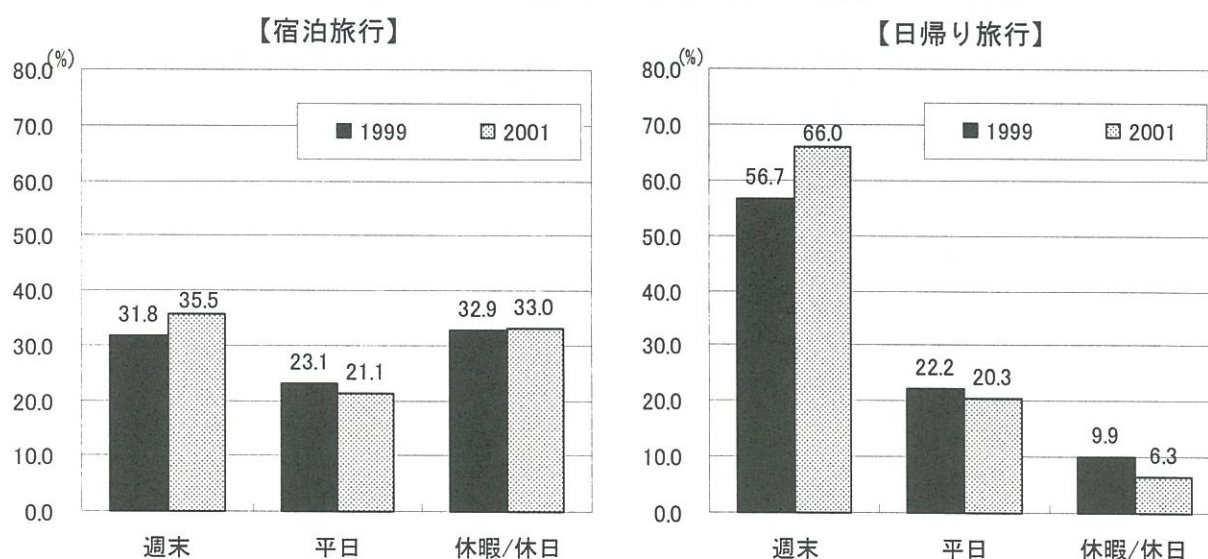
表3-2-4 日本国内の宿泊観光・レクリエーション旅行回数および宿泊数（参考）

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
1人あたりの回数	1.63	1.62	1.55	1.52	1.42	1.41
1人あたりの宿泊数	2.77	2.73	2.63	2.47	2.23	2.24

資料) 国土交通省「観光白書」よりU F J 総合研究所作成

旅行時期についてみると、宿泊旅行は週末、平日、休日で比較的差は少ないが、日帰り旅行は週末希望が最も多く2/3を占めている。1999年時点に比べて、2001年は宿泊旅行、日帰り旅行とも週末が増えており、週休二日制の普及による週末レジャーへの意向が高まっている。

図3-2-2 韓国国内旅行に適した時期



資料) 韓国観光公社「Survey on Korean Citizens' Domestic Travel in 2001」よりU F J 総合研究所作成

⑤移動手段

韓国国内旅行の主な移動手段をみると、マイカー利用が最も多く約6割を占めている。バス、鉄道利用は1割以下と少ない。

表3-2-5 韓国国内旅行の移動手段

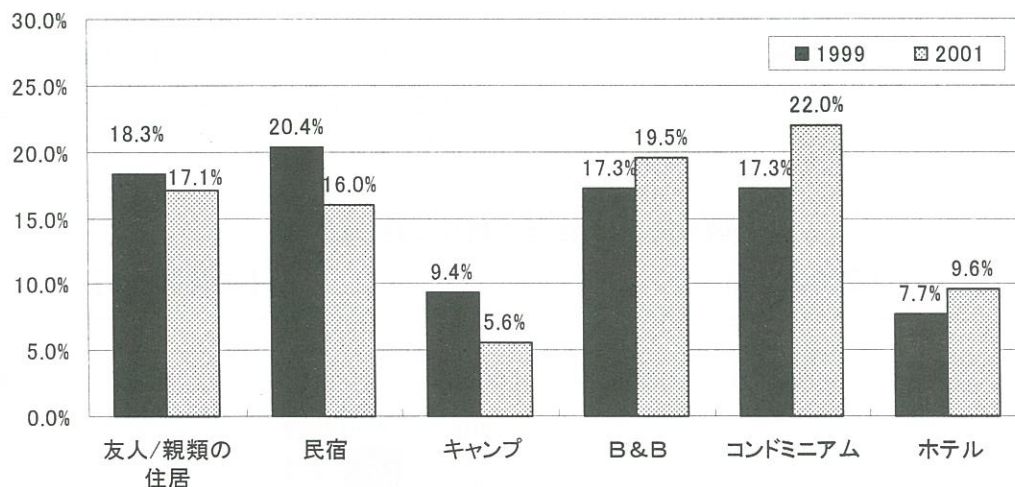
	宿泊旅行		日帰り旅行	
	2001	1999	2001	1999
第1位	乗用車(59.2%)	乗用車(48.6%)	乗用車 (64.7%)	乗用車(64.9%)
第2位	高速バス(8.3%)	高速バス(8.3%)	乗り合いバス(11.3%)	乗り合いバス(10.4%)
第3位	鉄道(7.0%)	鉄道(10.2%)	地下鉄(5.6%)	地下鉄(4.4%)

資料) 韓国観光公社「Survey on Korean Citizens' Domestic Travel in 2001」よりU F J 総合研究所作成

⑥宿泊施設

宿泊施設についてみると、1999年では民宿が最も多かったが、2001年現在はコンドミニアムが最も多く2割以上を占めている。また、B & Bやホテルも増加傾向にあり、やや高級な宿泊施設の利用が高まっていると想定される。キャンプは約半分に減少している。

図3-2-3 韓国国内旅行における主な宿泊施設



備考) B & B : 宿泊 (Bed) と朝食 (Breakfast) のみ提供する宿泊施設

コンドミニアム : 概ね家具が設置され自炊可能なアパート形式の宿泊施設

資料) 韓国観光公社「Survey on Korean Citizens' Domestic Travel in 2001」よりUFJ総合研究所作成

⑦消費額

国内旅行における1人あたりの年間旅行消費額をみると、2001年は円換算で約3.3万円となっており、日本における宿泊旅行年間消費額の6割程度である。しかし、減少傾向にある日本とは対照的に、韓国では、年間旅行消費額が2年間で35%という高い伸び率を示しており、その差は短縮傾向にある。

表3-2-6 国内旅行における1人あたり年間旅行費用

		韓国			(参考)日本
		全支出	宿泊旅行	日帰り旅行	宿泊観光・レクリエーション旅行年間消費額
2001	ウォン	332,540	180,880	151,660	—
	円換算	33,302	18,114	15,188	53,500
1999	ウォン	244,750	129,210	115,550	—
	円換算	24,510	12,940	11,572	64,700
伸び率		35.9%	40.0%	31.3%	-17.3%

備考) 100円=998.56ウォン換算

資料) 韓国観光公社「Survey on Korean Citizens' Domestic Travel in 2001」

および国土交通省「観光白書」よりUFJ総合研究所作成

(2) 海外旅行の動向

ここでは、主に統計資料および韓国観光公社が実施したアンケート調査をもとに、韓国人の海外旅行の傾向を整理する。なお、アンケート調査の概要は以下のとおりである。

- ・調査名：「Survey on Korean Citizens' Overseas Travel」
- ・対象：高校生以上の韓国人2,000人
- ・実施場所：仁川国際空港、金海空港、済州国際空港の到着ラウンジ

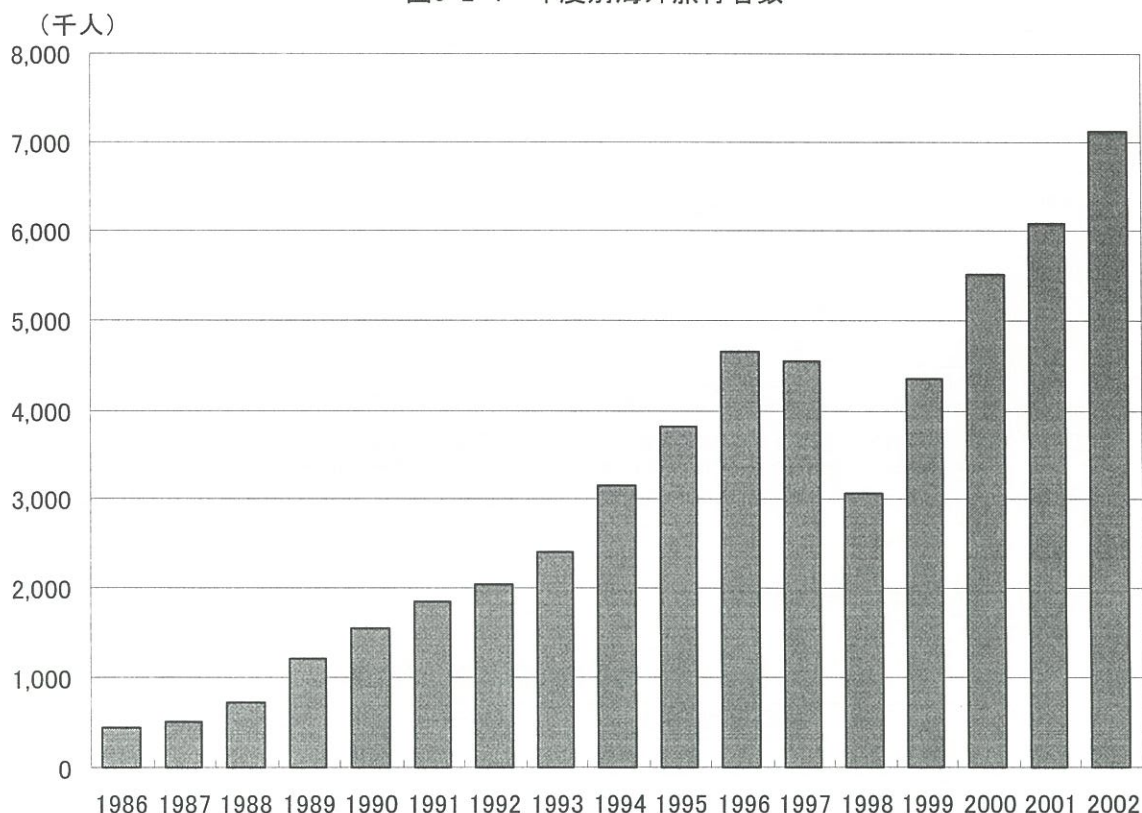
① 海外旅行者数

韓国人の海外旅行者数は96年まで順調に増加していたが、通貨危機の影響を受けて、98年には約300万人と大幅に減少した。しかし、99年には韓国経済の回復とともに、海外旅行者は400万人以上に回復した。その後は、96年以前よりも海外旅行者数の増加率は高く、2002年には700万人以上に達している。

日本で円高により海外旅行が増加した86年頃から現在までの旅行者数伸び率を比較すると、日本では約3倍であるのに対し、韓国では7倍以上となっており、日本よりも急速に海外旅行者が増加している。

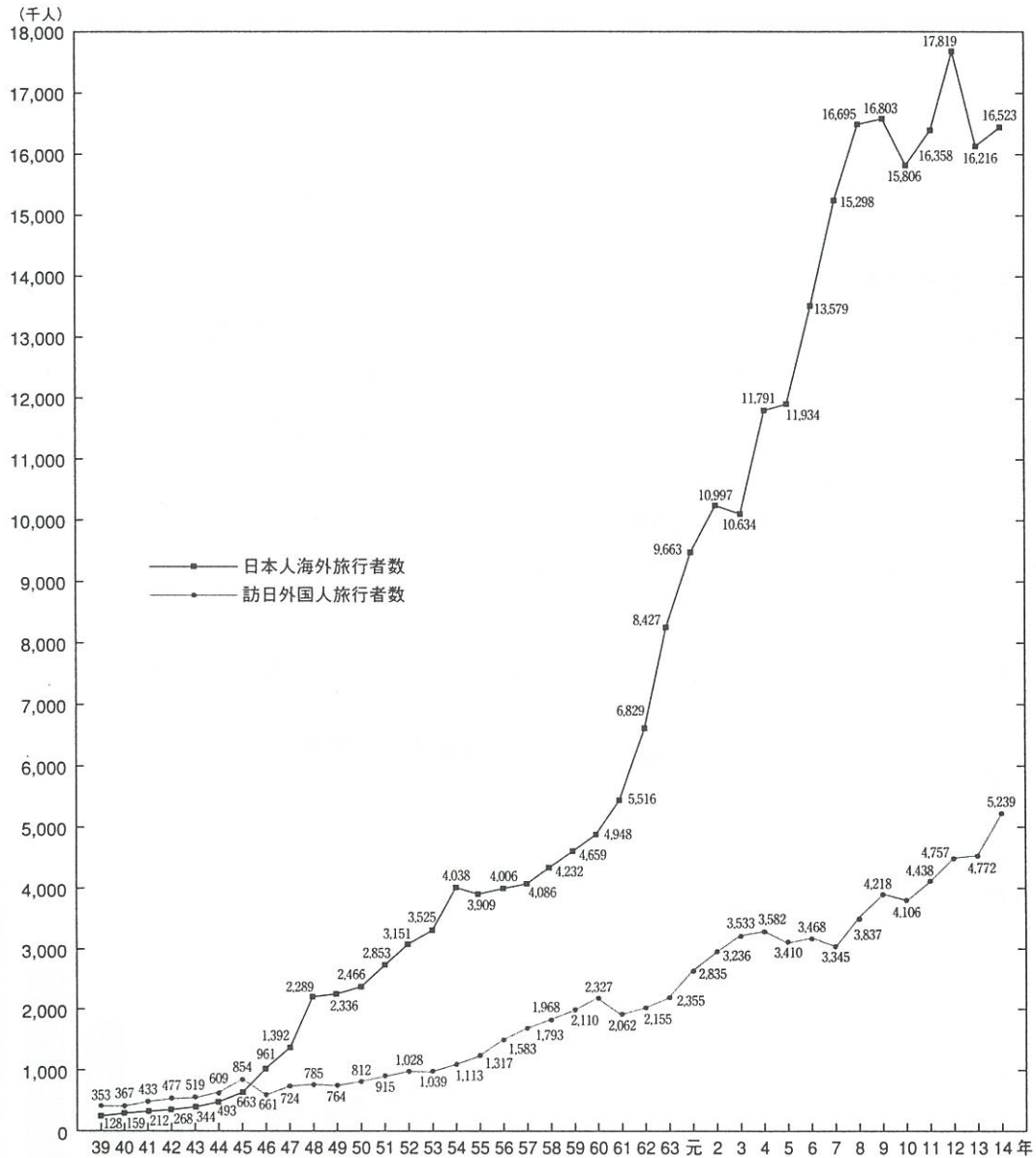
海外旅行者数の人口に対する比率でみると、日本に比べて韓国の方が高くなっている。

図3-2-4 年度別海外旅行者数



資料) 韓国文化観光部資料よりU F J 総合研究所作成

図3-2-5 日本人海外旅行者数（参考）



- (注) 1 法務省資料に基づく国土交通省総合政策局観光部集計による。
 2 「訪日外国人旅行者数」とは、法務省編集の「出入国管理統計年報」の入国外国人数から日本に居住する外国人を除き、これに外国一時上陸客等を加えた入国外国人旅行者数のことである。

資料) 国土交通省「観光白書」

表3-2-7 海外旅行者比率（2002年）

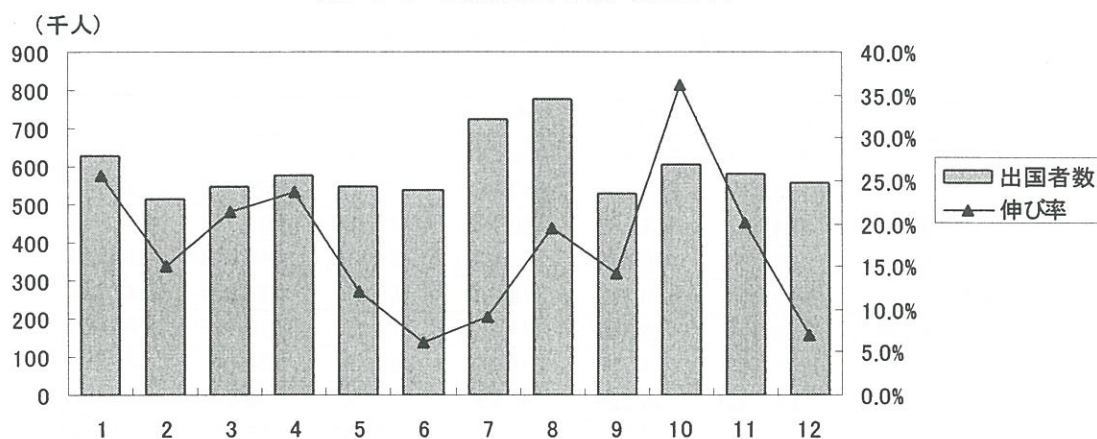
	出国者数(千人)	人口(千人)	人口に対する比率
韓国	7,123	47,786	14.9%
日本	16,523	126,479	13.1%

資料) 韓国文化観光部資料および国土交通省「観光白書」よりU F J 総合研究所作成

月別の出国者数をみると、日本と同様に夏休みの旅行者が多く、7～8月にかけて他の月よりも10万人以上多くなっている。しかし、毎月50～60万人前後を維持しており、日本人の月別海外旅行者数と比較すると、ばらつきは小さい。

前年比でみると、各月とも前年より増加しているが、特に10月は約4割の伸び率となっている。

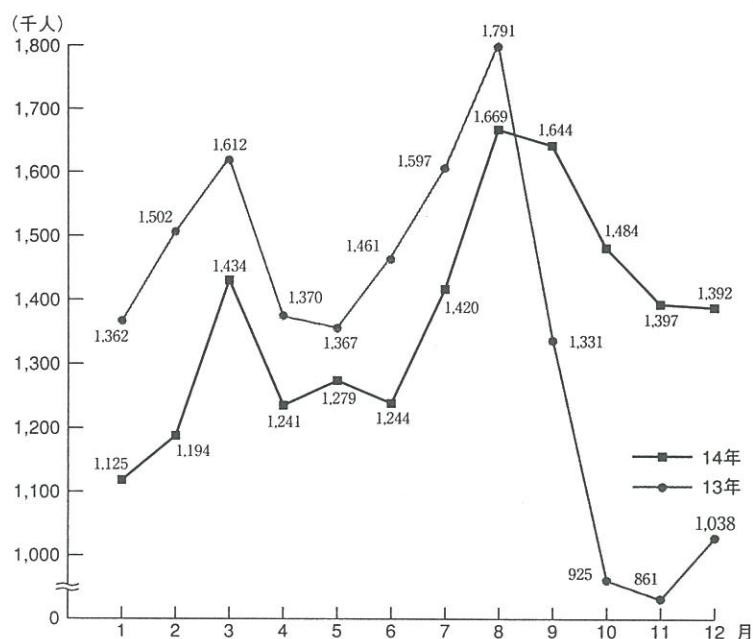
図3-2-6 月別出国者数（2002年）



備考) 伸び率は前年同月対比

資料) 韓国文化観光部資料よりU F J 総合研究所作成

図3-2-7 月別日本人海外旅行者数（参考）



(注) 法務省資料に基づく国土交通省総合政策局観光部集計による。

資料) 国土交通省「観光白書」

②渡航先

2002年における韓国人旅行者の渡航先をみると、中国が最も多く、約170万人である。つづいて日本が約130万人、アメリカが約70万人となっている。日本は、2000年まではアジアの中で最多渡航先だったが、近年、特に中国への渡航の伸び率は高く、2001年には逆転して中国が最多渡航先となった。地域でみると、アジアの占める割合が7割以上となっている。

表3-2-8 渡航目的地別出国者数

(単位：人)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
アジア	2,854,137	1,915,864	2,808,541	3,326,240	3,891,676	4,721,598
日本	1,126,573	822,358	1,053,862	1,100,939	1,169,620	1,266,116
中国	584,487	484,009	820,120	1,033,250	1,297,746	1,722,128
タイ	302,085	166,867	269,700	351,113	446,886	581,514
米州	925,215	499,769	673,481	845,517	813,604	836,790
アメリカ	806,264	425,330	571,332	719,227	670,456	692,407
ヨーロッパ	374,345	171,236	278,966	369,287	394,645	439,777
イギリス	87,063	35,228	58,984	74,828	75,891	95,101
ドイツ	66,218	42,977	73,355	89,362	98,602	118,552
フランス	61,972	29,214	47,421	64,685	69,588	78,561
オセアニア	365,232	96,393	167,542	262,330	283,369	356,421
アフリカ	23,230	17,181	21,183	25,260	18,240	20,791
小計	4,542,159	2,700,443	3,949,713	4,828,634	5,401,534	6,375,377
crew	-	366,483	391,883	679,608	682,942	748,030
合計	4,542,159	3,066,926	4,341,596	5,508,242	6,084,476	7,123,407

資料) 韓国観光公社ホームページよりU F J 総合研究所作成

表3-2-9 日本人海外旅行者国別訪問者数（受入国（地域）統計）（参考）

	訪問先	基準	1998	前年比 Chg.%	1999	前年比 Chg.%	2000	前年比 Chg.%	2001	前年比 Chg.%	2002	前年比 Chg.%
ア	中国	NF	1,572,054	-0.6	1,855,197	18.0	2,201,513	18.7	2,385,700	8.4	2,986,800	25.2
	香港	RF	945,334	-30.9	1,174,071	24.2	1,382,417	17.7	1,336,538	-3.3	1,395,020	4.4
	インド	RF	89,629	-10.1	79,373	-11.4	79,167	-0.3	80,634	1.9		
	インドネシア	RF	469,409	-33.6	606,102	29.1	662,045	9.2	605,782	-8.5		
	イラン	NF	7,416	62.5	8,668	16.9						
	韓国	NF	1,954,416	16.6	2,184,121	11.8	2,472,054	13.2	2,377,321	-3.8	2,320,820	-2.4
	マカオ	NF	167,164	-42.5	145,284	-13.1	144,888	-0.3	140,937	-2.7	142,588	1.2
	マレーシア	RF	252,178	-18.4	286,940	13.8	455,981	58.9	397,639	-12.8	354,563	-10.8
	モルディブ	NF	40,514	8.6	40,230	-0.7	47,180	17.3	41,895	-11.2		
	ネパール	RF	37,386	6.7	38,893	4.0	39,772	2.3	28,357	-28.7		
ア	パキスタン	NF	17,479	53.3	16,589	-5.1	12,794	-22.9	7,580	-40.8		
	フィリピン	RF	361,631	-4.0	387,513	7.2	390,517	0.8	343,840	-12.0	341,867	-0.6
	シンガポール	RF	843,713	-22.9	860,661	2.0	929,887	8.0	755,683	-18.7	723,350	-4.3
	スリランカ	RF	13,785	3.1	16,332	18.5	10,266	-37.1	9,241	-10.0		
	台湾	RF	826,632	-8.7	826,222	-0.05	916,301	10.9	971,190	6.0	986,053	1.5
	タイ	RF	986,264	2.2	1,059,872	7.5	1,202,164	13.4	1,177,599	-2.0	1,239,421	5.2
	トルコ	NF	81,857	-2.4	67,987	-16.9	89,238	31.3	87,677	-1.7	94,496	7.8
	オーストリア	RHA	269,365	1.0	277,144	2.9	293,728	6.0	151,463	-48.4		
	ベルギー	RHN	274,197	-10.1	290,193	5.8	304,910	5.1	250,384	-17.9		
	デンマーク	NHN	107,769	-1.5	109,943	2.0	112,977	2.8	98,044	-13.2		
ヨ	フィンランド	RHN	120,541	-8.9	129,002	7.0	142,226	10.3	143,524	0.9		
	フランス		1,030,000	4.0	987,000	-4.2	1,036,000	5.0	930,000	-10.2		
	ドイツ	RAA	814,889	-0.5	818,482	0.4	914,635	11.7	779,150	-14.8		
	ギリシャ	NF	87,130	2.5	83,971	-3.6	93,410	11.2				
	イタリア	NF	1,110,356	-12.2	877,275	-21.0	843,636	-3.8				
	オランダ	RAA	205,000	-4.7	202,000	-1.5	192,000	-5.0	181,000	-5.7		
	ノルウェー	NHN	160,339	-1.3	173,171	8.0	180,824	4.4	167,483	-7.4	147,142	-12.1
	ポルトガル	NF	46,656	11.4	44,471	-4.7	47,998	7.9				
	スペイン	NF	387,815	29.6	359,113	-7.4	300,828	-16.2				
	スウェーデン	NAN	161,995	25.2	136,647	-15.6	146,168	7.0	132,167	-9.6		
バ	スイス	RHA	536,220	-0.9	528,416	-1.5	623,296	18.0	522,682	-16.1		
	イギリス	RF	545,000	-4.4	495,000	-9.2	557,000	12.5	369,000	-33.8		
	ユーゴスラビア	RAA	1,085	11.2	1,128	4.0	1,539	36.4				
	エジプト	NF	22,779	-75.1	54,244	138.1	86,131	58.8	64,036	-25.7		
	南アフリカ	RF	23,781	-5.8	24,711	3.9	24,104	-2.5				
	モロッコ	RF	21,375	16.6	23,466	9.8	23,643	0.8				
	ブラジル	RF	38,143	-2.7	41,814	9.6	40,905	-2.2				
	カナダ	RF	524,879	-16.0	550,391	4.9	540,095	-1.9	449,047	-16.9		
	ペルー	NF	13,970	-4.1								
	アメリカ	RF	4,885,369	-9.0	4,826,077	-1.2	5,061,377	4.9	4,124,450	-18.5	3,627,264	-12.1
オセアニア	グアム	RF	975,402	-12.4	957,740	-1.8	1,048,813	9.5	901,536	-14.0	786,947	-12.7
	ハワイ	Ne	2,008,510	-4.0	1,835,063	-8.6	1,825,588	-0.5	1,528,563	-16.3	1,484,770	-2.9
	オーストラリア	RF	751,107	-7.7	707,463	-5.8	720,400	1.8	681,300	-5.4	715,705	5.0
	フィジー	RF	35,833	-20.0	37,930	5.9	19,674	-48.1	20,411	3.7		
	北マリアナ	NF	376,539	-15.9	380,473	1.0	377,899	-0.7	333,910	-11.6	326,444	-2.2
	ニューカレドニア	RF	35,420	2.3	31,017	-12.4	31,051	0.1	27,954	-10.0		
	ニュージーランド	RF	152,977	-5.0	147,345	-3.7	151,373	2.7	149,085	-1.5	173,567	16.4
	タヒチ	RF	13,489	-6.4	14,256	5.7			19,031	-		

(注) 1 R : 居住地別統計

N : 国籍別統計

F : 国境到着者数

HA : ホテル到着者数

HN : ホテル泊数

AA : 登録観光宿泊施設到着者数

AN : 登録観光宿泊施設泊数

N.A. : 不詳

* : 前年不詳等による前年比不詳

e : 推計値

p : 暫定値

出典: WTO, OECD, PATA, 各国・地域 統計

2 グアム、ハワイはアメリカの内数である。 作成: 国際観光振興会 (JNTO)

3 日本人海外旅行者の旅行先に関する法務省資料は、日本人の出入国記録カードの廃止に伴い、平成13年(2001年)分以降はなくなっている。

資料) 国土交通省「観光白書」

③渡航目的

韓国人旅行者の渡航目的をみると、約半数が観光を目的とした旅行者である。また、商用目的が2割強を占めている。観光目的は年30%と高い伸び率となっている。

旅行者数の多い日本と中国についてみると、両国とも観光目的が約半数を占めているが、中国では商用目的も多く、1/3以上を占めているのに対し、日本では商用目的が1/4、訪問視察目的が1割以上を占めている。

表3-2-10 渡航目的別出国者数（2002年）

（単位：人）

	観光	商用	訪問視察	公用	会議参加	その他	計
アジア	2,632,417	1,324,639	395,296	16,234	40,484	312,528	4,721,598
日本	588,947 (46.5%)	328,527 (25.9%)	202,223 (16.0%)	6,277 (0.5%)	17,337 (1.4%)	122,805 (9.7%)	1,266,116 (100.0%)
中国	867,522 (50.4%)	633,736 (36.8%)	103,738 (6.0%)	3,779 (0.2%)	8,624 (0.5%)	104,729 (6.1%)	1,722,128 (100.0%)
米州	340,330	155,103	167,280	5,303	23,462	145,312	836,790
ヨーロッパ	194,486	127,462	31,716	5,331	12,423	68,359	439,777
オセアニア	263,295	186,73	33,321	726	1,946	38,460	356,421
アフリカ	11,004	4,545	1,338	190	362	3,352	20,791
小計	3,441,532	1,630,422	628,951	27,784	78,677	568,011	6,375,377
crew	0	0	0	0	0	748,030	748,030
合計	3,441,532 (48.3%)	1,630,422 (22.9%)	628,951 (8.8%)	27,784 (0.4%)	78,677 (1.1%)	1,316,041 (18.5%)	7,123,407 (100.0%)
2001年計	2,646,847	1,557,093	625,564	23,772	75,416	1,155,784	6,084,476
伸び率 (2002/2001)	30.0%	4.7%	0.5%	16.9%	4.3%	13.9%	17.1%

資料）韓国観光公社ホームページよりU F J 総合研究所作成

韓国観光公社が実施したアンケート調査をもとに、韓国人の海外旅行先での主な活動を見ると、「買い物」「都市ツアー」が最も高く9割以上の大部分を占めている。また、都市だけでなく「自然もしくは景勝地訪問」の占める割合も9割弱と高くなっている。「歴史的な地点の訪問」は97年から継続的に5～6割を占めている。

表3-2-11 海外旅行先での主要な活動（複数回答）

	1997	1999	2001
買い物	—	—	93.3%
都市ツアー	61.9%	66.8%	90.5%
自然もしくは景勝地の訪問	70.5%	63.7%	86.7%
歴史的な地点の訪問	52.9%	47.4%	59.0%
エンターテインメント/娯楽/健康	19.6%	15.8%	27.7%
民俗イベント/祭り	19.8%	17.8%	19.8%
個人的な温泉保養	13.0%	11.2%	14.4%
海水浴	18.5%	19.5%	11.6%
山登り/キャンプ/ハイキング	7.3%	6.4%	8.6%
ビジネス調査	24.2%	28.0%	8.3%
ゴルフ	3.0%	3.1%	3.2%
賭博所	4.1%	2.8%	2.3%
スキー	1.1%	0.3%	0.7%
ボランティア活動	—	—	0.4%
テーマパークの訪問	—	—	0.1%

資料) 韓国観光公社「Survey on Korean Citizens' Overseas Travel」より U F J 総合研究所作成

④海外旅行者の属性

韓国人海外旅行者の性別をみると、約 6 割が男性、約 4 割が女性である。

旅行者数の多い日本と中国についてみると、日本は平均よりも女性の割合がやや高いのに対し、中国は男性の割合が2/3を占めている。また、オセアニアでは女性が半数を超えている。

表3-2-12 韓国人海外旅行者の性別（2002年）

（単位：人）

	男性		女性		計	
アジア	2,827,057	59.9%	1,894,541	40.1%	4,721,598	100.0%
日本	684,024	54.0%	582,092	46.0%	1,266,116	100.0%
中国	1,145,638	66.5%	576,490	33.5%	1,722,128	100.0%
米州	459,348	54.9%	377,442	45.1%	836,790	100.0%
ヨーロッパ	256,203	58.3%	183,574	41.7%	439,777	100.0%
オセアニア	170,469	47.8%	185,952	52.2%	356,421	100.0%
アフリカ	12,534	60.3%	8,257	39.7%	20,791	100.0%
小計	3,725,611	58.4%	2,649,766	41.6%	6,375,377	100.0%
crew	—	—	—	—	748,030	—
合計	—	—	—	—	7,123,407	—
2001年計	3,186,211	59.0%	2,215,323	41.0%	6,084,476	100.0%
伸び率 (2002/2001)	16.9%	—	19.6%	—	17.1%	—

資料) 韓国観光公社ホームページより U F J 総合研究所作成

年齢別にみると、「31～40歳以上」の割合が最も高く約1/4を占めている。続いて「41～50歳以上」が2割強となっている。一方、「61歳以上」は1割弱である。

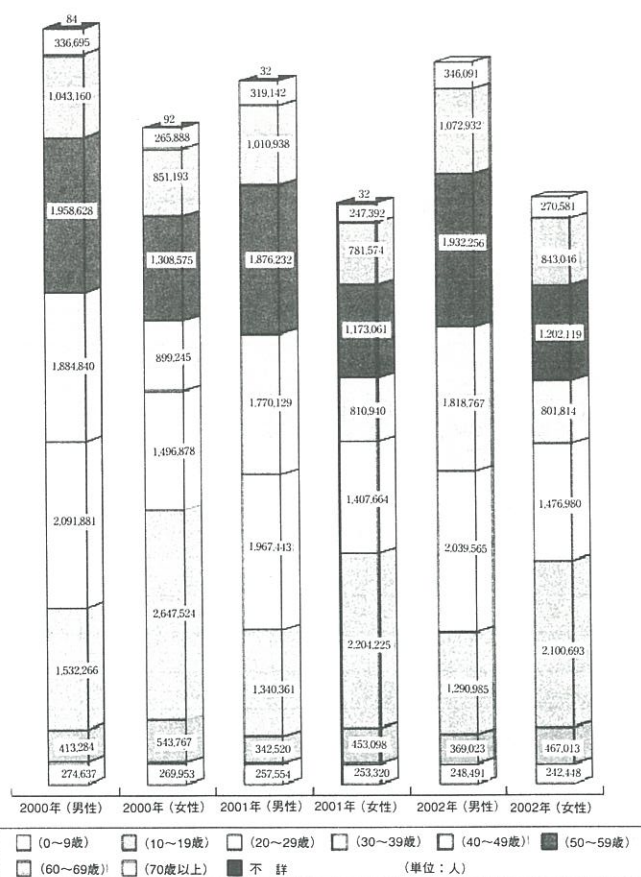
表3-2-13 年齢別韓国入海外旅行者数（2002年）

（単位：人）

	20歳以下	21～30歳	31～40歳	41～50歳	51～60歳	61歳以上	計
アジア	433,968	888,487	1,223,098	1,189,825	701,000	483,974	4,920,352
日本	144,450 (10.0%)	265,520 (18.4%)	351,048 (24.4%)	304,342 (21.1%)	188,861 (13.1%)	186,771 (13.0%)	1,440,992 (100.0%)
中国	133,116 (7.7%)	198,097 (11.4%)	405,644 (23.4%)	499,527 (28.9%)	303,140 (17.5%)	191,778 (11.1%)	1,731,302 (100.0%)
米州	141,449	177,747	228,066	197,936	104,591	89,551	939,340
ヨーロッパ	47,320	97,037	124,082	99,556	52,869	25,581	446,445
オセアニア	67,336	95,812	85,482	57,536	35,269	24,462	365,897
アフリカ	1,888	2,536	4,920	5,701	3,786	2,164	20,995
合計	691,961 (10.3%)	1,261,619 (18.8%)	1,665,648 (24.9%)	1,550,554 (23.2%)	897,515 (13.4%)	625,732 (9.3%)	6,693,029 (100.0%)
2001年計	569,750	1,133,723	1,444,958	1,268,030	766,182	513,670	5,696,313
伸び率(2002/2001)	21.4%	11.3%	15.3%	22.3%	17.1%	21.8%	17.5%

資料）韓国観光公社ホームページよりU F J 総合研究所作成

図3-2-8 日本人海外旅行者数の性別・年齢階層別推移



（注）法務省資料に基づく国土交通省総合政策局観光部集計による。

資料）国土交通省「観光白書」

⑤旅行形態

海外旅行の類型をみると、個人旅行の場合は、半数以上が「家族や友人との旅行」である。グループ旅行の場合は「旅行会社によって組まれたツアー」および「旅行会社を通じた団体旅行」が約4割ずつとなっており、大部分のグループツアーは旅行会社を通して手配されている。

表3-2-14 海外旅行の類型

個人(N=1,131人)		グループ(N=869グループ)	
家族/友人と一緒にの旅行	53.1%	旅行会社によって組まれたグループツアー	41.8%
ビジネス	35.3%	旅行会社を通じた団体旅行	38.7%
バックパッキング	6.9%	旅行会社を含むことのない団体旅行	7.0%
海外への就労	2.6%	グループトレーニング(企業)	12.5%
ハネムーン	2.1%		

資料) 韓国観光公社「Survey on Korean Citizens' Overseas Travel」よりU F J 総合研究所作成

⑥訪日観光の動向

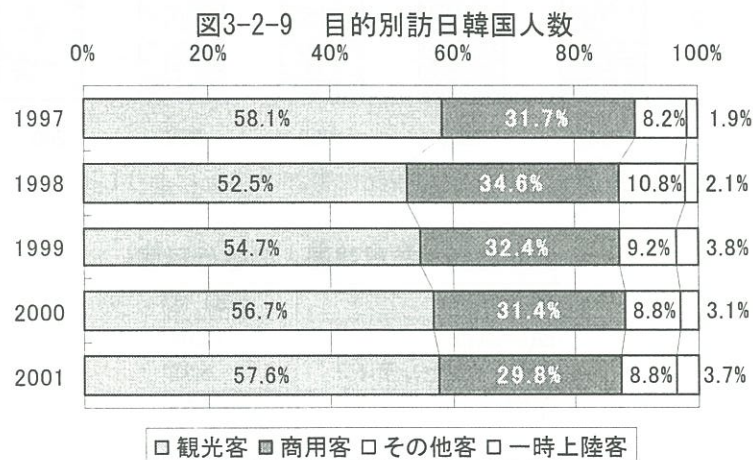
訪日外国人の中で韓国人は最も多く、2001年は23.8%を占める約110万人となっている。98年は通貨危機の影響で約70万人に減少したが、99年以降は再び増加傾向である。

目的別にみると、観光客が半数以上となっており、近年やや比率が高まっている。

表3-2-15 訪日韓国人数

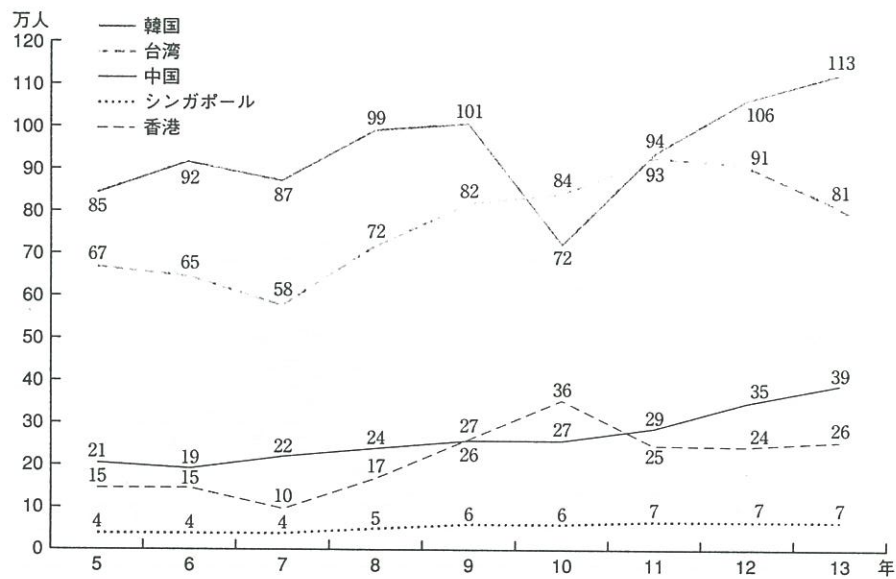
	1997	1998	1999	2000	2001
訪日韓国人数(人)	1,010,571	724,445	942,674	1,064,390	1,133,971
訪日外国人数(人)	4,218,208	4,106,057	4,437,863	4,757,146	4,771,555
構成比(%)	24.0%	17.6%	21.2%	22.4%	23.8%
伸び率(%)	1.6%	-28.3%	30.1%	12.9%	6.5%

資料) (特)国際観光振興会「JNTO国際観光白書2002年版」よりU F J 総合研究所作成



資料) (特)国際観光振興会「JNTO国際観光白書2002年版」よりU F J 総合研究所作成

図3-2-10 アジア諸国・地域からの訪日外国人旅行者数の推移



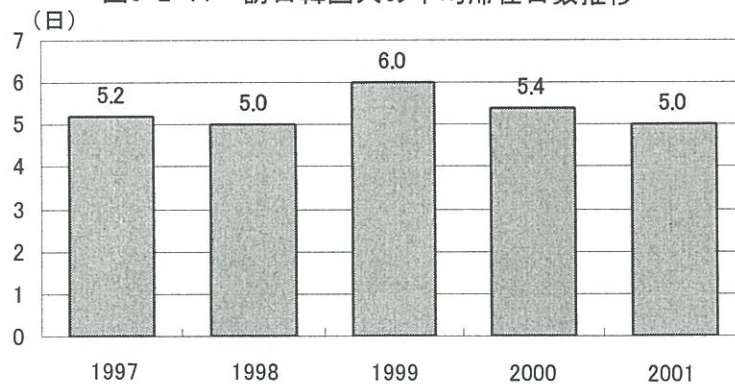
(注) 1 法務省資料に基づく国土交通省総合政策局観光部集計による。
2 香港については「表1-3-8」の「中国〔香港〕及び「イギリス〔香港〕の合計」により作成した。

資料) 国土交通省「観光白書」

訪日韓国人の滞在日数は5日前後で推移している。なお、2001年における訪韓日本人の平均滞在日数は2.9日となっており、訪日韓国人の方が約2倍長く滞在している。

旅行形態は、個人旅行が8割以上を占めている。

図3-2-11 訪日韓国人の平均滞在日数推移



資料) (特)国際観光振興会「JNTO国際観光白書2002年版」よりU F J 総合研究所作成

表3-2-16 訪日韓国人の旅行形態

個人旅行	81.1%
団体旅行	12.0%
研修・インセンティブ	5.7%
不明	1.1%

資料) (特)国際観光振興会「JNTO国際観光白書2002年版」よりU F J 総合研究所作成

訪日韓国人の訪問先を都道府県別にみると、東京都が4割以上、大阪府が約3割となっており、大都市および周辺地域への訪問が多くなっている。九州圏内では、福岡県が約1割と最も多く、つづいて大分県が約4%、長崎県が約3%となっている。

表3-2-17 訪日韓国人の訪問都道府県

順位	都道府県	訪問率(%)	順位	都道府県	訪問率(%)
1	東京都	42.7%	11	静岡県	3.5%
2	大阪府	30.3%	12	長崎県	2.7%
3	神奈川県	11.2%		熊本県	2.7%
4	愛知県	11.1%	14	栃木県	2.1%
5	京都府	10.3%	15	山梨県	1.9%
6	福岡県	9.2%	16	長野県	1.7%
7	千葉県	7.3%	17	沖縄県	1.6%
8	兵庫県	5.8%	18	埼玉県	1.4%
9	奈良県	5.1%	19	茨城県	1.2%
10	大分県	4.1%	20	和歌山県	1.1%

資料) (特)国際観光振興会「JNTO国際観光白書2002年版」よりU F J総合研究所作成

訪日韓国人の日本での活動内容をみると、料理に対する関心が高く8割を超えている。つづいて買い物が約7割となっており、料理と買い物を目的とした観光が大部分となっている。

表3-2-18 訪日韓国人の日本滞在中の活動内容

順位	活動内容	回答率(%)
1	日本料理・郷土料理	80.2%
2	買い物	69.8%
3	大都市／都会の生活	29.0%
4	寺社・庭園・歴史名所	27.7%
5	温泉	22.0%
6	小さな町／田舎の生活	20.2%
7	テーマパーク／動物園／水族館など娯楽施設	20.1%
8	ナイトライフ／カラオケ	14.1%
9	異なる生活様式の体験	13.7%
10	景勝・自然	9.0%

資料) (特)国際観光振興会「JNTO国際観光白書2002年版」よりU F J総合研究所作成

国際観光振興会では、韓国からの観光客を迎える際に、韓国人旅行者の特性を理解して留意すべき事項として、以下のように公表している。

■日本に対するイメージ

- ・若年層を中心に日本の大衆文化に対する関心が高く、大衆文化の解放も段階的に進められている。
- ・2002年サッカーワールドカップ共催により日本への関心が高まり、日韓関係は良好である。
- ・2001年大学入試から、高校の第2外国語が入試科目に加えられることになり、日本語を選択する学生が最も多い。国際交流基金によると、1998年時点で約94万8千人の韓国人が（48人に1人）が日本語を学んでいる。

■韓国人の国民性など

- ・年配の韓国人は日本語を良く理解し、儒教の敬老精神が身に付いているので、言葉遣いには十分留意する必要がある。
- ・旅行者を相手に政治の話は避ける方がよい。
- ・待たされることが嫌いな人が多い。

■具体的な日本観

- ・一般に、日本は清潔であり、日本人は秩序正しく親切であると認識している。
- ・老若男女問わず温泉が好きであり、日本での温泉体験を求める人が多い。
- ・日本料理は韓国で人気が高まっているが、まだ本場の味が定着していない。また、知られているメニューは少ない。
- ・一般的に、訪日の最大の障害は、日本は宿泊費が高いというイメージである。韓国の観光地は一般的宿泊料金が円換算で2.5～7千円である。
- ・日本文化や日本語への関心が高まっており、特に若者には伝統的・現代的を問わず、日本文化を体験する機会を与えると喜ばれる。
- ・日本でのショッピングは魅力であり、郷土色あるものや流行品を販売する店を紹介すると喜ばれる。

■旅行者の応対方法

- ・朝食・昼食は「ビュッフェ」スタイルがおすすめ。メニューには日本料理やキムチがあるとよい。
- ・韓国人の「ごちそう」には「量の多さ」が含まれる。例えば、お代わりごとに別料金とするのではなく、あらかじめ大ぶりの器で供する気配りが必要である。
- ・安い宿泊施設を希望する一方で、日本はどこでもサービスの質が高いと考えられている。施設の種類によってサービス内容が異なることを明確に知らせる必要がある。
- ・予約なしでも簡単に宿泊施設や交通機関を利用できると考えがちであり、事前予約の必要性を十分説明し、予約してから行動するよう案内する必要がある。

■具体的な習慣の違い

- ・費用削減のため、酒の持ち込みが少なくない。
- ・食事と宴会などが分かれており、宴会は時間も長く、大声で盛り上がることもある。
- ・韓国語による注意事項には、日本語や英語と併記して提出するなど、配慮が必要である。過去に差別的な取扱と批判を受けた事例がある。
- ・屋台や露店で食べる場合も、支払いは最後にする習慣がある。
- ・親しみを感じた人には、男性どうして肩を組んだり、女性同士で手をつないだり、身体的な接触が多い。
- ・日本人に比べ、一般的に大声で話す習慣がある。
- ・感情を抑えることを嫌う人が多い。
- ・主張や意見ははっきり述べる。日本人は何を考えているか分からないと思われることがあるので、言動ははっきりする方がよい。

資料）（特）国際観光振興会ホームページよりU F J 総合研究所作成

⑦旅行業界の動向

韓国旅行会社の登録状況を見ると、一般旅行業者は663社となっており、その大部分がソウルに集中している。また、国外旅行業と国内旅行業についてみると、両者とも3,000社強となっているが、海外旅行を取り扱う国外旅行業は半数弱がソウルに立地しているのに対し、国内旅行業は比較的地域差が少なくなっている。このように、韓国人の海外旅行を取り扱うことのできる旅行業者はソウルに集積している。また、ソウルおよびソウル近郊の

京畿道の次に釜山が多く、一般旅行業と国外旅行業をあわせて約300社となっている。

表3-2-19 市道別旅行業者の登録状況（2001年）

	一般旅行業	国外旅行業	国内旅行業	計
ソウル	540	1,382	719	2,641
釜山	25	255	222	502
大邱	3	162	168	333
仁川	5	71	81	157
光州	7	109	104	220
大田	3	128	153	284
ウルサン	2	33	36	71
京畿	14	313	434	761
江原	12	74	124	210
忠北	7	76	123	206
忠南	3	62	155	220
全北	3	136	211	350
全南	4	83	183	270
慶北	4	131	196	331
慶南	6	139	202	347
済州	25	26	180	231
計	663	3,180	3,291	7,134

備考) 韓国の旅行会社は「観光振興法」により以下の3種類に区分されている。

「一般旅行業」：国内外を旅行する韓国人および外国人を対象

「国外旅行業」：外国を旅行する韓国人のみを対象

「国内旅行業」：韓国人の国内旅行のみを対象

資料) 韓国文化観光部資料よりU F J 総合研究所作成

(3) 韓国の観光政策

韓国では1982年末まで観光目的の海外旅行は認められていなかったが、その後は段階的に規制緩和措置がとられ、89年には完全に規制が撤廃された。また、2001年からは海外への外貨持ち出しが自由化された。

表3-2-20 外国旅行関連規制の緩和措置経緯

1983年1月1日	年齢50歳以上の国民に観光目的の外国旅行を自由化 (ただし、2年に1回に限る。預託金200万ウォンの条件で持ち出し金額は1,000米ドル以内。)
1987年9月16日	年齢制限を45歳以上に緩和 (ただし、1年に2回に限る。200万ウォンの預託金制度は廃止され、持ち出し金額は3,000米ドル以内に拡大。)
1988年1月1日	年齢制限を40歳以上に緩和 (回数制限は廃止。持ち出し金額は5,000米ドル以内に拡大。)
1988年7月1日	年齢制限を30歳以上に緩和
1989年1月1日	年齢制限を撤廃(外国旅行の完全自由化)
1997年12月	通貨危機にともない政府が外国旅行自粛要請
1999年5月	軍人の外国旅行制度が緩和
2001年1月	旅行経費など海外への外貨持ち出し制度が緩和

資料) (特)国際観光振興会「JNTO国際観光白書2002年版」よりU F J 総合研究所作成

表3-2-21 韓国の観光関連主要法令

1961年	観光事業振興法制定
1962年	国際観光公社法制定
1972年	観光振興開発基金法制定
1975年	観光事業振興法を観光基本法と観光事業法に改定 観光団地開発促進法制定
1982年	国際観光公社法を韓国観光公社法に改定
1987年	観光事業法と観光団地開発促進法を観光振興法に統合改定
1996年	国際会議産業育成に関する法律制定

資料) (特)国際観光振興会「JNTO国際観光白書2002年版」よりU F J 総合研究所作成

韓国の学校休暇は、以下のようになっており、小学校と中学校では91日間、高等学校では97日間である。夏期休暇だけでなく、冬期休暇も40日間以上と長期になっている。

新勤労基準法による有給休暇は年間約20日となっており、大手企業を中心に週休2日制の導入が進められている。

表3-2-22 韓国の学校休暇

小学校	冬期休暇	12～1月	42日間
	春期休暇	2月	8日間
	夏期休暇	7～8月	41日間
中学校	冬期休暇	12～1月	45日間
	春期休暇	2月	13日間
	夏期休暇	7～8月	33日間
高等学校	冬期休暇	12～1月	42日間
	春期休暇	2月	13日間
	夏期休暇	7～8月	42日間

資料) (特)国際観光振興会「JNTO国際観光白書2002年版」よりU F J 総合研究所作成

韓国政府は、国内の観光産業の振興を図るため、新たに低利の融資制度を設けている。また、国内観光や外国人観光客誘致を進め、観光大国を実現するための基本計画として、施設整備や資源開発・管理などを対象とした戦略を打ち出している。

<トピック>

- ・観光産業分野への投資を促進するため、低利の「観光振興開発基金」を設置し、2005年までに1兆ウォン規模とする予定である。
- ・政府は、第1次観光開発計画（1992－2001年）に続き、第2次観光開発基本計画（2002－2011年）を樹立し、観光大国実現のために、以下の7大開発戦略を示した。
 - ① 国際的水準の観光施設開発
 - ② 地域特性のある観光開発と広域的連携
 - ③ 文化資源の体系的観光資源化
 - ④ 観光資源の開発および管理の強化
 - ⑤ 知識を基盤とした開発管理体系の構築
 - ⑥ 国民観光基盤の拡充
 - ⑦ 南北観光協力体系の構築

資料) (株)アジア産業研究所「韓国経済・産業データハンドブック'02」

第4章 対馬における国際交流の方向性と国際観光戦略

読者光栄増進と新聞社の益及懇願をいふ三講義 重本寛

本章では、前年度にとりまとめた中間報告書において抽出した国際交流の課題に基づき、対馬における国際交流の方向性を整理するとともに、韓国のマーケット分析結果を踏まえ、対馬の国際交流の中心となる国際観光について、韓国をターゲットとしたその戦略のあり方を検討する。

1. 対馬における国際交流の方向性

(1) 地域生き残り戦略としての日韓交流の位置づけ

■生き残りをかけた地域間競争の時代の到来

経済のグローバル化、少子高齢化、地方分権の進展といった社会経済状況の変化の中で、対馬を含むすべての地域が、さまざまな側面で生き残りをかけた地域間競争に直面している。すなわち、地域産業は、グローバルな国際競争の中でいかに勝ち残っていくか、地域社会は、人口の少子高齢化が進む中でいかに活力を維持していくか、地方自治体は、厳しい財政状況の中でいかに行政の自立性を高めていくか、といった課題に対して、各地域がその特性を活かしながら、主体的に取り組んでいくことが求められている。

■「国境の島」として日韓交流を中心に据えた地域生き残り戦略

対馬は日本列島の西端、九州の西北に位置する離島であるが、韓国までの距離は、沖縄（与那国島）から台湾までの距離（111km）よりもはるかに近くわずか49.5kmしかない。対馬は古くから朝鮮半島との交流において重要な役割を果たしてきた歴史を持ち、地理的にも歴史的にも、日韓両国を結ぶ「国境の島」としての位置を占めている。

2000年に対馬と釜山を結ぶ国際航路が定期化され、対馬は再び「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、「国境の島」という希有な立地特性を最大限活用し、日韓交流を地域生き残り戦略の中心に据えて取り組んでいくべきである。

■対馬市発足を契機とする全島一体となった取り組みと対馬釜山事務所の戦略的な活用

2004年（平成16年）3月、対馬6町は合併し、新たに対馬市が発足した。これまでも、各町は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きたが、各町が互いに競い合う面が強かった。今後は、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ことが期待される。

また、対馬6町は2003年5月、韓国との国際交流促進に向けて対馬釜山事務所を合同で設置した。わが国の市町村としては初めての韓国への事務所設置であり、今後は韓国における対馬の国際交流の拠点として、また、韓国側との交流の窓口として、戦略的に活用し

ていく必要がある。

■全国レベルでの日韓交流を先導する役割

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。経済・社会・文化といったあらゆる面でグローバル化が進む中で、わが国の対外関係における日韓関係の重要性はますます高まりつつある。このためには、これまで以上に日韓交流を積極的・戦略的に推進していく必要があり、対馬はこれを先導する場として、新たな法制度面での取り組みを先行的に試行するなど、積極的な役割を果たしていくことが期待される。

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、沖縄とともに、「国境の島」として、国レベルでの政策面や法制度面での特別な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）を先行的に実施することや、「構造改革特区」制度を積極的に活用することなどにより、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）日韓交流の中核としての国際観光への取り組み

■国際観光振興に対するコンセンサスの醸成

韓国第二の大都市である釜山との定期航路開設後、韓国から「目に見える外国」である対馬への観光客は急増しており、釜山広域市だけで約４百万人、周辺を含めると約１千万人を有する大市場を対象とした国際観光は、対馬において取り組むべき日韓交流の中でも、その中核を成すものと位置づけられる。また、韓国最大の大都市・ソウルから対馬を訪れる観光客も増加しつつあり、釜山と並ぶ国際観光市場と位置づけうる。

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住民のコンセンサスを得て、観光関連産業や行政、地域住民等が一体となった取り組みを推進するとともに、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。前年度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」と回答しており、さらに全島的なコンセンサスを形成していくことが期待される。

■国際観光保養地、「癒しの島」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、^{チェジュ}濟州島や^{ウルルン}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、大都市・釜山やソウルの喧噪を逃れて心身ともにリフレッシュできる「国際観光保養地」、「癒しの島」として位置づけることが考えられる。国際観光保養地の観光資源として、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も想定されるが、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・文化や住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楽しむことができるという意見もあり、住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。

■韓国人観光客受け入れ態勢の整備

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、観光客の受け入れ態勢を十分に整備していく必要がある。具体的には、宿泊施設や飲食店・小売店の受け入れ能力の拡大、島内交通体系の整備、情報提供・コミュニケーション・決済システムなどの対応能力の強化などが求められている。

(3)観光・交流産業としての地域産業の高度化

■観光関連産業と一次産業・地場産業の複合化による産業構造の高度化

対馬では漁業や農業を中心とする一次産業が産業構造上、中心的な地位を占めてきたが、その経営環境は厳しさを増しており、就業者数も減少傾向にある。一方、今後、韓国人観光客を中心とする国際観光振興を図っていくことにより、旅行代理店、ホテル・旅館業、飲食店、小売店、交通サービスといった観光関連産業が、対馬の新たな中心産業の1つと

なりうる。豊かな自然や歴史・文化を観光資源として活用しようとする対馬においては、一次産品やその加工品の土産物としての販売や宿泊・飲食施設での提供、釣り宿の提供や漁業体験、農業体験など、一次産業や地場産業も観光と密接な関連を有している。

こうしたことから、農業、漁業や林業などの一次産業やこれを活用した地場産業と、ホテル・旅館業をはじめとする観光関連産業の連携・複合化を進め、「観光・交流産業」として一体的な振興を図っていくことで、地域の産業構造の高度化・高付加価値化を促進する必要がある。

■農業・漁業・林業などにおける多様な国際交流の促進

農業・漁業・林業など一次産業やこれを活用した地場産業においては、観光関連産業との連携・複合化による経営基盤の強化を図りつつ、貿易促進、国際共同研究、対内投資促進など多様な国際交流に積極的に取り組んでいくことが期待される。

例えば、現在、対馬・韓国間での貿易関係は、輸出入とも水産関係が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。

また、農業や林業においても、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。こうしたことから、高付加価値な農産品や木材、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。

2002年には、対馬に韓国資本のホテルが2軒開業したが、産業面での対馬・韓国の関係を強化していくためには、製造業をはじめとする各産業分野において韓国から対馬への対内投資を促進していくことも期待される。

(4) 日韓交流を担う人材の育成

■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、2003年度に始まった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るものと考えられる。

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、学校教員の相互交流・共同研究等により子どもの頃から交流する地域では、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一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。

2. 韓国マーケットに着目した国際観光戦略

1. で検討した対馬における国際交流の方向性においては、韓国人旅行者をターゲットとした国際観光が対馬における国際交流の中核を成すべきこと、対馬の豊かな自然を活かし、釜山やソウルからの観光客が心身ともにリフレッシュできる「国際観光保養地」、「癒しの島」として差別化を図っていくこと、韓国人が関心を持ちやすい歴史・文化資源や住民とのふれあいを活かした観光を促進していくこと、等を基本的な方向性として整理した。

ここでは、第3章で分析した韓国の観光マーケットの状況も踏まえ、韓国人旅行者を主なターゲットとした国際観光戦略のあり方について検討する。

(1) 国際観光戦略の方向性

①週末滞在型観光プランの開発

韓国の国内旅行の動向をみると、週休二日制が促進され、週末を利用した宿泊旅行や日帰り旅行のニーズが高まっている。主な観光目的地としては、江原道や慶尚北道などの山や海などの自然豊かな地域の人気が高くなっており、釜山から近距離に位置する対馬は豊かな自然を残した地域として、これらの観光地に対し十分競争力を有すると想定される。

今後は、国内旅行の延長の感覚で対馬を訪問することができるように、対馬への旅行商品を取り扱う旅行業者の充実やビザ取得などの海外旅行手続きの簡素化が求められる。また、現在、国内旅行では乗用車の利用が多いことから、対馬島内へのマイカーの乗り入れや、島内のレンタカーの充実なども検討の余地がある。

②自然を体験し味わう島としてのアピール

訪日韓国人観光客は個人旅行が8割を超えており、特に、日本料理や郷土料理などに対する関心が高まっている。これらの食文化の提供はリピーターの獲得が期待される有効な観光プランである。

そこで、対馬の観光商品として、山登りや釣りなどの自然を楽しむとともに、新鮮な海産物や山の幸を生かした日本料理や郷土料理の提供をあわせたプランが想定される。そのためには、対馬ならではの郷土料理の観光資源としての掘り起こしや、韓国人シェフと共同で創作料理の開発を促進させること等が想定される。また、個人旅行で訪れた観光客でも、気軽に郷土料理を食べてもらえるような飲食施設に関する情報提供を島全体で行っていくことが有効である。

また、自然環境や水産資源の保全に十分留意しつつ、ダイビングやボート等のマリンスポーツをはじめ、山登りや釣りなど特定の目的を持った観光客だけでなく、一般旅行者が自然を体験できる観光資源を整備していく必要がある。

③高収入観光客の誘致促進

韓国では日本よりも所得格差が大きく、非常に裕福な高収入層が存在する。これらの高収入層は日本の中産階級とほぼ同程度の所得水準にあり、日本観光における購買力も高いと想定される。今後、対馬で観光収入の増加を促進させていくためには、高収入層をターゲットとした誘致対策が求められる。高収入層の消費が高い服飾品や装身具などを中心とした免税店の設置や、韓国の国内旅行で利用が伸びているホテルや貸別荘タイプの宿泊施設の充実、韓国では供給が不足しているゴルフ場の整備等が想定される。

④周辺地域と連携した周遊観光ルートの形成

対馬単独ではなく、周辺地域と連携した周遊観光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り、さらには、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にもつながる。

このうち、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。

さらに、例えば、対馬－済州島航路（不定期含む）が運航されれば、対馬と済州島を組み合わせた韓国人・日本人双方、さらには中国や台湾、香港等からの観光客を対象とする旅行商品の開発も可能となる。また、現在は運航が休止されているが、周辺地域と連携して、釜山港や博多港等を拠点とする定期クルーズ船の運航を促進し、その寄港地として対馬をクルーズ船による観光ルートに組み込んでいくことも考えられる。

（２）韓国人旅行者の集客目標の検討

対馬における外国人入国者数（大部分が韓国人）は、2000年が8,295人、2001年が8,430人、2002年10,745人（福岡入国管理局厳原出張所調）と着実に増加しており、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、定量的な目標を設定し、その共通認識のもとで各関係主体において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。

2002年の韓国人の出国者総数は約712万人（韓国観光公社資料）であり、総人口4,779万人に対する比率は14.9%である。このうち、わが国を訪問した韓国人は約127万人、うち観光目的が約59万人であり、同様に総人口に対する比率は1.2%である。

ここで、仮に、約4百万人の人口を有する釜山広域市の市民が、韓国人全体がわが国に観光旅行するのと同様の比率で対馬に観光で訪れるとすれば、年間約4.8万人となる。また、釜山周辺を含む人口を約1千万人とすれば、同様に年間12万人と試算される。

一方、2002年に博多港から入国した外国人は約19.3万人であり、その多くは韓国人と考えられる。

これらを踏まえると、対馬における韓国人旅行者の目標として、例えば、

- ・ 数年後に、対2002年比で倍増の年間2万人
 - ・ 長期的には、釜山広域市民の約1.2%が年間1回訪問することに相当する年間5万人
- といった目標設定が想定される。

このような具体的な目標を設定することにより、船社、旅行業者、ホテル・旅館業者、飲食店といったそれぞれの立場において、目標達成のために必要な取り組みの内容をイメージしやすくなり、実際の取り組みを促進することにつながる。このため、各関係主体が協議して韓国人旅行者数の目標値を設定し、これを共通の認識として目標達成に向けた取り組みを推進していくことが期待される。

第5章 対馬における国際航路網のあり方

本章では、国際交流の方向性と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する。

1. 対馬における国際航路網の動向

対馬における国際航路網拡充の方向性を検討するのに先立ち、対馬における国際航路網の最近の動向を整理する。

(1) 対馬における国際・国内航路網の現況

対馬における国際航路網の現況は表5-1-1に示すとおりである。定期航路としては、大亜高速海運が高速船を対馬（厳原・比田勝）－釜山間に週4～7便を運航している。

また、J R九州の博多－釜山航路が対馬（比田勝）に臨時寄港しているが、従来ジェットフォイル3隻で運航されていた同航路は、2003年7月に同型船1隻が増備されて4隻体制となり、夏ダイヤでは最大で週末に1日5便が運航されている。

表5-1-1 対馬における国際航路網の現況

航路	船社	船種	運航ダイヤ
対馬－釜山	大亜高速海運	高速船 (シーフ ラワー)	(4～8月ダイヤ) 釜山 厳原 釜山 10:30 → 13:00/15:00 → 17:30 ① 釜山 比田勝 釜山 10:30 → 12:00/15:00 → 16:30 ② (9～3月ダイヤ) 釜山 厳原 釜山 10:30 → 13:00/14:00 → 16:30 ③ 釜山 比田勝 釜山 10:30 → 12:00/15:00 → 16:30 ④
博多－(対馬)－釜山	J R九州	ジェット フォイル (ビートル2、 ビートル3、 ジェビ、 ジェビ2)	(2003/7/1～2003/9/15までのダイヤ) 博多 釜山 釜山 博多 8:30 → 11:25 8:30 → 11:25⑤ 9:30 → 12:25 12:00 → 14:55 10:30 → 13:25⑥ 13:25 → 16:20⑥ 12:00 → 14:55 14:30 → 17:25 15:30 → 18:25⑦ 15:30 → 18:25 (2003/9/16～2004/3/18までのダイヤ) 博多 釜山 釜山 博多 8:45 → 11:40 8:45 → 11:40⑧ 12:15 → 15:10⑨ 10:15 → 13:10 13:00 → 15:55⑩ 14:15 → 17:10⑪ 14:15 → 17:10

注) J R九州の対馬寄港は臨時寄港。

①：4～6月は土・日、7～8月は火・木・土・日 ②：4～6月は月・金、7～8月は月・水・金

③：9～11月は水・土、12～3月は土・日 ④：月・金（9～3月）

⑤：木運休 ⑥：土日 ⑦：水運休

⑧：一部の水・木・日運休 ⑨：金・土 ⑩：金・土運休 ⑪：一部の火・水・土運休

資料) J R九州ホームページ、大亜高速海運ホームページよりU F J 総合研究所作成

対馬と島外を結ぶ国内航路網の現況は表5-1-2に示すとおりである。ジェットフォイルは博多－厳原と博多－厳原－比田勝にそれぞれ1日1往復運航されている。また、フェリーは博多－厳原に1日3便、博多－比田勝に1日1便が運航されている。

表5-1-2 対馬における国内航路の現況

航路	船社	船種	運航ダイヤ			
博多－壱岐－対馬（厳原・比田勝）	九州郵船	ジェットフォイル	博多	壱岐	厳原	比田勝
			9:55 ←	8:50(芦) ←	7:45 ←	6:45
			10:10 →	11:25(郷) →	12:25	
			15:15 ←	14:10(〃) ←	13:00 ①	
			16:35 ←	15:25(〃) ←	14:15 ②	
			15:35 →	16:45(郷) ①		
			16:55 →	18:05(〃) ②		
			18:05 ←	16:55(〃) ①		
			19:25 ←	18:15(〃) ②		
			8:00 →	9:10(郷)		
			10:30 ←	9:20(〃)		
			10:45 →	11:50(芦)		
			14:30 ←	13:25(〃) ①		
			13:05 ←	12:00(〃) ②		
			13:30 →	14:35(〃) ②		
			16:05 ←	15:00(〃) ②		
			15:00 →		17:00 →	17:55 ①
			16:20 →		18:20 →	19:15 ②
博多－壱岐－対馬（厳原）	九州郵船	フェリー	博多	壱岐	厳原	
			0:15 →	2:35(芦) →	4:40	
			10:00 →	12:35(郷) →	14:40	
			19:05 →	21:40(郷) →	23:45	
			9:25 ←	7:00(郷) ←	4:20	
			13:35 ←	11:25(芦) ←	9:00	
			20:00 ←	17:35(郷) ←	15:20	
			13:55 →	16:05(芦)		
			18:30 ←	16:20(芦)		
博多－比田勝	九州郵船	フェリー	博多	比田勝	比田勝	博多
			23:00 →	4:20	13:10 →	18:30

注) 対馬域内航路、貨物航路は除く。(芦): 芦辺 (郷): 郷ノ浦

①: 9/6～10/31 ②: 5/1～8/31

資料) 「JTB時刻表」(2003年7月号)よりU F J総合研究所作成

(2) 博多－釜山航路の対馬途中寄港の動向

① 対馬寄港の実績

J R九州の博多－釜山航路（ビートル）においては、2003年7月に投入船舶を1隻増備して4隻体制としたことにより、増便による輸送力増強や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になったことに加え、対馬への臨時寄港も実施しやすくなった。このため、J R九州では、韓国側の旅行会社には集客を依頼し、対馬・比田勝港への臨時寄港を積極的に行うこととした。

表5-1-3、図5-1-1に示すとおり、2003年度は、2004年1月末までの時点で44回の寄港実績があり、対馬での乗下船者は1,817人となっている。

表5-1-3 2003年度の博多―釜山航路の対馬臨時寄港実績（10月17日分まで）

回	寄港日	便 名	乗下船者数（人）				利用団体
			釜山 港	比田勝港		博多 港	
				韓国人	日本人		
1	2003. 5. 12(月)	107 (博多12:00)	155	1	24	130	日本団体
2	2003. 7. 3(木)	107 (博多12:00)	128	1	83	44	日本団体
3	2003. 7. 5(土)	206 (釜山13:25)	43	39		4	韓国団体
4	2003. 7. 7(月)	103 (博多 9:30)	93	38		55	韓国団体
5	2003. 7. 14(月)	103 (博多 9:30)	86		41	45	日本団体
6	2003. 7. 17(木)	208 (釜山14:30)	97		33	64	日本団体
7	2003. 7. 18(金)	208 (釜山14:30)	97	29	2	66	韓国団体
8	2003. 7. 20(日)	103 (博多 9:30)	175	27	3	145	韓国団体
9	2003. 7. 23(水)	208 (釜山14:30)	193	151		42	韓国団体
10	2003. 7. 25(金)	103 (博多 9:30)	199	165		34	韓国団体
11	2003. 7. 25(金)	208 (釜山14:30)	79	16		63	韓国団体
12	2003. 7. 27(日)	105 (博多10:30)	96	17		79	韓国団体
13	2003. 7. 30(水)	208 (釜山14:30)	103	16		87	韓国団体
14	2003. 8. 1(金)	107 (博多12:00)	157	16		141	韓国団体
15	2003. 8. 1(金)	208 (釜山14:30)	82	39		43	韓国団体
16	2003. 8. 3(日)	105 (博多10:30)	192	43		149	韓国団体
17	2003. 8. 6(水)	204 (釜山12:00)	127	38		89	韓国団体
18	2003. 8. 13(水)	204 (釜山12:00)	150	17		133	韓国団体
19	2003. 8. 15(金)	204 (釜山12:00)	214	62		152	韓国団体
20	2003. 8. 17(日)	105 (博多10:30)	212	51		161	韓国団体
21	2003. 8. 26(火)	105 (博多10:30)	53	28		25	韓国団体
22	2003. 9. 5(金)	103 (博多 9:30)	169	1	33	135	日本団体
23	2003. 9. 7(日)	206 (釜山13:25)	196		33	163	日本団体
24	2003. 9. 20(土)	202 (釜山 8:45)	195	89		106	韓国団体
25	2003. 9. 22(月)	107 (博多14:15)	172	87		85	韓国団体
26	2003. 9. 26(金)	101 (博多 8:45)	203	1	57	145	日本団体
27	2003. 9. 28(日)	204 (釜山12:15)	215		41	174	日本団体
28	2003. 10. 5(日)	105 (博多10:15)	215	47		168	韓国団体
29	2003. 10. 10(金)	202 (釜山 8:45)	174	35		139	韓国団体
30	2003. 10. 12(日)	105 (博多10:15)	151	35		116	韓国団体
31	2003. 10. 14(火)	105 (博多10:15)	215		32	183	日本団体
32	2003. 10. 17(金)	204 (釜山12:15)	153		32	121	日本団体
33	2003. 11. 2(日)	202 (釜山 8:45)	58	31		27	韓国団体
34	2003. 11. 4(火)	105 (博多10:15)	201	29		172	韓国団体
35	2003. 11. 4(火)	202 (釜山 8:45)	172	40		132	韓国団体
36	2003. 11. 6(木)	105 (博多10:15)	168	32		136	韓国団体
37	2003. 11. 9(日)	105 (博多10:15)	190		20	170	日本団体
38	2003. 11. 12(水)	206 (釜山13:00)	214		19	195	日本団体
39	2003. 11. 18(火)	202 (釜山 8:45)	130	15		115	韓国団体
40	2003. 11. 20(木)	105 (博多10:15)	204	15		189	韓国団体
41	2003. 12. 12(金)	202 (釜山 8:45)	146	22		124	韓国団体
42	2003. 12. 14(日)	105 (博多10:15)	203	22		181	韓国団体
43	2003. 12. 25(木)	105 (博多10:15)	215	1	34	180	日本団体
44	2003. 12. 27(土)	204 (釜山12:15)	188		34	154	日本団体
計		対馬→釜山23便 釜山→対馬21便	—	1,296	521	—	韓国30 日本14
				1,817			

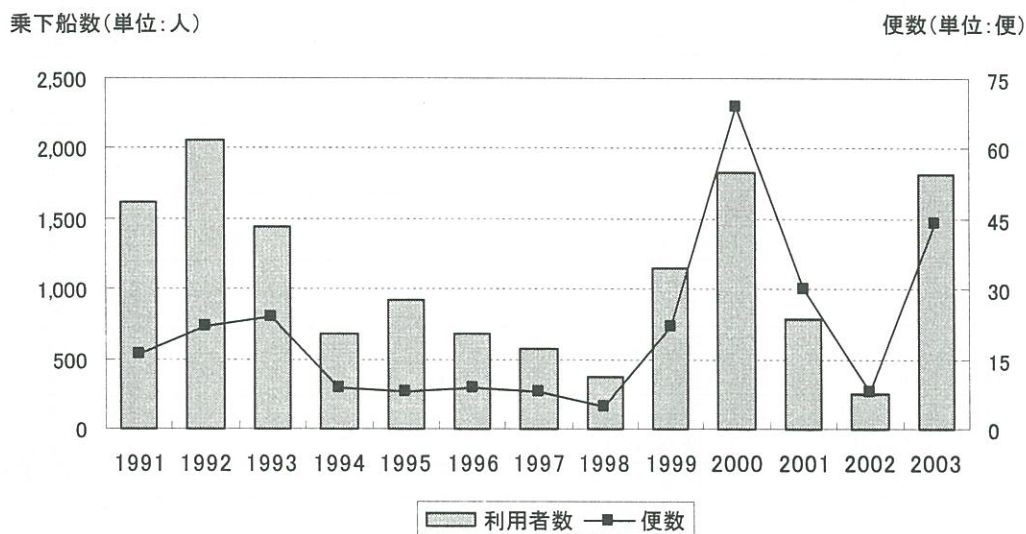
注）便名欄の（ ）内は、定時ダイヤ上での出発港出港時刻を示す。

資料）J R九州資料よりU F J 総合研究所作成

J R九州では、2004年2～3月に20回の寄港、600人の利用を予定していることから、2003年度通年では、これまでの最高であった1992年の2,054人を更新するのが確実な状況にある。利用者の内訳は、利用団体数、乗下船者数とも韓国側が主体である。利用形態は、2泊3日での往復利用が多いが、一部には3泊4日での往復利用や片道利用もある。

なお、2003年度の「シーフラワー」の利用実績は、「ビートル」が対馬臨時寄港を活発化した7月以降も対前年比で増加傾向にあり、対馬－釜山の輸送需要全体が拡大している。

図5-1-1 博多－釜山航路の対馬臨時寄港実績の推移（2004年1月末まで）



資料) J R九州資料よりU F J 総合研究所作成

②対馬寄港の問題点

このように2003年度上期に対馬への臨時寄港を積極的に行った結果、そのニーズが十分にあることが明らかとなったが、いくつかの問題点もあげられている。

まず、比田勝港において外航船の発着する岸壁が1バースしかないため、対馬－釜山航路の「シーフラワー」と同時に接岸できないことがある。通常ダイヤの場合「シーフラワー」の比田勝港寄港時間帯は12～15時であるため、「ビートル」はその前後の時間帯に寄港するが、夏期には「シーフラワー」が1日2往復するケースがあり、寄港時間帯が重なって「ビートル」が利用できないことがあった。

次に、比田勝港のC I Qが出張対応であるため、「ビートル」の寄港日を「シーフラワー」の寄港日（もしくは「シーフラワー」が厳原港に寄港しない日）に合わせる必要があり、スケジュール上の制約が生じる。

さらに、韓国籍船が外国航路に就航するには韓国政府の航路権が必要であるにもかかわらず、対馬－釜山航路の航路権は「シーフラワー」にしか発給されていないため、博多－釜山航路に投入されている4隻のうち、韓国船籍の2隻は対馬に寄港できず、対馬寄港便は日本船籍の2隻で運航されるように調整が必要となる。

最後に、対馬への寄港が予め運航ダイヤに示されていないため、対馬に臨時寄港を行う場合には、便の予約を行った博多港の利用者に「対馬寄港に伴い30分遅延する」という電話連絡を個別に行わなければならない。

③当面の対馬寄港の展開方向

2003年度上期の実績から釜山－対馬の輸送需要が十分に存在することが確認できたため、ＪＲ九州は、下期にさらに積極的に対馬途中寄港を推進している。具体的には、これまでは15人以上の団体客の申し込みを受けてから、その都度寄港スケジュールを調整していたが、今後、毎週火曜日の釜山港8:45発の便と木曜日の博多港10:15発の便については、15人以上の利用者があることを条件として毎週対馬寄港が可能である旨を韓国側旅行会社に提示し、旅行会社による２泊３日（火曜日～木曜日）コースの集客を促進している。同様に、金曜日～日曜日についても、隔週で寄港可能であることを提示している。

このように、定曜日に対馬への寄港を可能とすることで「準定期化」を行い、下期を通じて30回の寄港、1,000人の利用を見込んでいる。「準定期化」されることで、韓国側の旅行会社にとっても商品開発や販売促進を行いやすくメリットがあるほか、博多港利用者への連絡も、予約後の電話連絡でなく、予約時に予め伝達することが可能となる。なお、下期には、「ビートル」では初めての対馬からの修学旅行利用として、島内の中学（10月）・高校（2月）各1校の利用実績があり、今後の利用拡大が期待されている。

④長期的な対馬寄港の展開方向

博多－釜山航路において、対馬－釜山間の客単価は、輸送距離が短くなることから博多－釜山間の客単価より安くなることと、カボタージュ（国内輸送に外航船社は参入できないという国際的なルール）の関係から博多－対馬間の利用客を輸送することができないことから、船社としては博多発着客が十分に見込まれる便では、対馬に寄港せず、博多発着客に絞って集客を行った方が多くの収入を得られることとなる。このため、博多－釜山航路の途中寄港は、事業全体の中ではあくまで補完的なものとして位置づけられる。

また、対馬－釜山航路において、大亜高速海運が現在の「シーフラワー」に代わって就航率の高い船を投入すれば、対馬－釜山間の輸送において博多－釜山航路の途中寄港よりも優位であることは明らかである。

こうしたことから、今後、対馬－釜山航路に就航率の高い船を投入しないことが明らかになるようなことがない限り、対馬途中寄港の「準定期化」が完全な定期寄港に発展する可能性は、必ずしも高くないものと考えられる。

また、対馬－釜山間の輸送需要が拡大した場合、博多－釜山－対馬－釜山－博多といった形でジェットフォイルを運航する形態も想定されるが、現段階ではあまり運航効率がよくないものと考えられている。

2. 対馬における国際航路網拡充の方向性

対馬が、日韓をはじめとする新たな国際交流において先導的な役割を果たしていくためには、国際・国内の交通網、特に対馬が地理的近接性を有する韓国と結ぶ国際航路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。

ここでは、前年度調査で抽出した国際航路網の拡充に向けた課題および1. で整理した国際航路網の動向を踏まえながら、対馬における国際航路網の展開の可能性について、想定される選択肢を提示し、その実現に向けた課題や期待される効果などを整理する。

(1) 対馬－釜山航路の新船投入

現在、対馬－釜山間に就航している船舶（シーフラワー）は、就航率の低さ（60～70%）や船の揺れが輸送人員増加の阻害要因となっており、交通機関としての信頼性向上が重要な課題となっている。一方、福岡（博多）－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おり、同区間の旅客流動の8割が船舶を利用している。

こうしたことから、対馬－釜山航路においても、就航率の高い船舶が投入され、交通手段としての信頼性が確立されることが強く期待される。ただし、43ノット程度の速力を有する上に就航率の極めて高いジェットフォイルは、船価や運航コストが高価であることから、1人1回あたりの運賃単価を高く設定できる航路距離100km程度ないしそれ以上の航路でなければ採算性を確保するのが難しいとされている。このため、対馬－釜山航路においては、ジェットフォイルではない一般の高速船で、現行よりも就航率が十分に高い船舶を投入することが適当と考えられる。

(2) 対馬－釜山航路のデイリー化・増便

対馬－釜山航路は週5便（厳原港3便、比田勝港2便：2003年6～7月）が運航されているが、夏休み期間中は毎日運航の実績もあることから、輸送需要の拡大を図りつつ、通年デイリー化することで、利便性の向上と輸送力の増強を行うことができる。また、比田勝－釜山間では、1日2便の運航も可能であり、チャーター利用等での運航実績もあることから、夏休み期間中などの多客期を中心に、1日2便運航を拡大していくことも期待される。

(3) 博多－釜山航路（ジェットフォイル）の途中寄港促進

JR九州がジェットフォイルで運航する博多－釜山航路は、これまでも対馬への臨時寄港の実績があるが、2003年7月に1隻増備されて4隻体制となったため、1. (2)で整理したように、対馬への途中寄港の可能性が拡大し、臨時寄港の回数が大幅に増加してい

る。

具体的には、同航路は、表5-2-1に示すように、平日は「仕業1」「仕業2」「仕業3 4」の3隻で運用可能なダイヤになっており、港湾での折り返し時間としておおむね35分が確保されているが、このうち「仕業3 4」では、釜山港での折り返し時間が2時間強あり、比田勝港であれば、現行ダイヤを大きく変更しない形で途中寄港が可能である。土日ダイヤの「仕業3」「仕業4」も釜山港での折り返し時間が約1時間確保されており、「仕業1」「仕業2」と比較して途中寄港が容易である。

こうしたことから、主に、博多港9:30発（もしくは10:30発）、釜山港14:30発（同13:25発）の便を対象として、当面は、旅行業者が商品の開発・販売を行いやすいように、曜日を特定した臨時寄港という形で「準定期化」を推進し、需要の見極め・掘り起こしを行っていくとともに、一定の需要が確保できると判断されれば、本格的な定期化を行うことが想定される。

表5-2-1 博多－釜山航路（JR九州・ジェットfoil）の運航スケジュール

仕業1（毎日）	仕業2（毎日）	仕業3（土日）	仕業4（土日）	仕業3 4（平日）
博多 釜山 8:30 → 11:25 14:55 ← 12:00 15:30 → 18:25	博多 釜山 11:25 ← 8:30 12:00 → 14:55 18:25 ← 15:30	博多 釜山 9:30 → 12:25 16:20 ← 13:25	博多 釜山 10:30 → 13:25 17:25 ← 14:30	博多 釜山 9:30 → 12:25 17:25 ← 14:30

注）2003/7/1～9/15のダイヤの場合

仕業1の網掛け部は水曜運休、仕業2の網掛け部は木曜運休

資料）JR九州ホームページよりUFJ総合研究所作成

未来高速海運も博多－釜山航路にジェットfoilを就航させているが、2隻で3往復運航しているため、折り返し時間や隻数に余裕がなく、対馬への臨時寄港を行うためには、博多－釜山間のダイヤも含めて組み直すこと（具体的には、第1便の出港時刻を繰り上げるなど）が前提となる。なお、昨年度中間報告書作成段階において、同社も2003年6月に1隻増備して3隻体制とするとされていたが、現在のところ2隻体制のままとなっている。

表5-2-2 博多－釜山航路（未来高速・ジェットfoil）の運航スケジュール

仕業1（毎日）	仕業2（毎日）
博多 釜山 9:15 → 12:10 15:40 ← 12:45 16:15 → 19:10	博多 釜山 12:10 ← 9:15 12:45 → 15:40 19:10 ← 16:15

資料）「JTB時刻表」（2003年7月号）よりUFJ総合研究所作成

（4）新たな国際航路網の検討

これまでに述べたような現行の日韓定期航路の新船投入や増便、寄港拡大に加え、既存航路のルート変更や新たな航路開設の可能性も想定される。

①浅茅湾ルートの検討

例えば、対馬－釜山航路の厳原港への寄港に際して、釜山港を出港してから対馬の西側を南下し、浅茅湾から万関航路を通航するルートへの変更を期待する意見もある。このルートを利用することで、航路距離の短縮により所要時間を短縮できるとともに、浅茅湾の優れた景観を観光資源として活用することも可能になる。一方で、浅茅湾では真珠等の養殖業も盛んであることから、それへの影響について十分に調査・検討する必要がある。

②済州島と結ぶ国際航路開設の検討

韓国・釜山と結ぶ航路に加え、韓国・済州島と結ぶ航路の開設も想定される。済州島は、韓国において大規模な観光開発が進められている地域であり、今後、観光地としての整備が大きく進展することが予想される。こうしたことから、対馬と済州島を結ぶ国際航路が開設されれば、釜山や福岡などとも連携して観光振興に取り組むことにより、韓国人や日本人に加え、世界各地からの観光客を対象とした東アジアの一大国際観光圏の形成が期待される。

③外航クルーズ船の寄港促進

国際航路については、定期航路の開設・拡充だけでなく、外航クルーズ船の寄港を促進することも有効である。海外ではカリブ海やエーゲ海など島嶼をめぐるクルーズが活発であるが、わが国でも離島はクルーズ船の寄港地として人気が高い。また、不定期に運航されるクルーズ船だけでなく、釜山港や博多港を拠点として一時期運航されていた定期クルーズ船の運航を周辺地域との連携のもとに促進し、対馬をその寄港地とすることも想定される。

④フェリー航路開設の検討

対馬と韓国の間の国際交流が活発化し、人的交流に加えて経済・産業面での結びつきが強まってくれば、輸出入貨物の流動も増加するものと考えられる。こうした段階では、下関－釜山航路や博多－釜山航路のように、対馬－釜山航路をフェリー化し、貨客両面の輸送需要に対応していくことが求められてくる。フェリー化にあたっては、既存の高速船航路とは別にフェリーを導入することに加え、欧州などで導入が進んでいる30～40ノット程度の速力を有する高速フェリーへの転換や新規導入も含めて比較検討することが望ましい。

(5) 対馬－釜山航路と博多－壱岐－対馬航路（ジェットfoil）の連携

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、船舶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。

そこで、対馬―釜山航路の比田勝港寄港を拡大し、比田勝～厳原間の交通アクセス性を向上させることが想定されるが、その際の交通手段としては、バスなどの陸上交通に加えて、博多―壱岐―対馬航路のジェットフォイルの活用も考えられる。

現在、同航路では、対馬まで1日2往復が運航されているが、比田勝港に寄港しているのはそのうち1往復のみであり、比田勝→厳原は早朝の運航、厳原→比田勝は夕方の運航となっており、島内の交通手段としては必ずしも利便性のよいダイヤではない。

そこで、厳原港で折り返しとなっているもう1往復に着目すると、表5-2-3に示すように、5/1～8/31のダイヤでは、厳原港で1時間50分の停泊時間がある。厳原―比田勝の所要時間はダイヤ上で55分であるから、往復の所要時間はちょうど1時間50分となる。さらに比田勝港での停泊時間を確保するため、以降のダイヤを10～20分程度繰り下げることが可能であれば、ダイヤ上は比田勝港まで延航できるものと考えられる。

このようにして、厳原港止まりのジェットフォイルを比田勝港まで延航すると、比田勝港の寄港時刻は13:20～13:30前後となる。一方、対馬―釜山航路が比田勝港に入港するのは12:00、出港するのが15:00であるから、釜山から比田勝港に着いた乗船客が入国手続きをしてからジェットフォイルに乗り継いで厳原港に移動することや、厳原港からジェットフォイルで比田勝港まで移動し、出国手続きをしてから乗り継いで釜山に向かうことが十分に可能と考えられる。

表5-2-3 対馬―釜山航路と博多―壱岐―対馬航路の連携イメージ

博多―壱岐―対馬航路					対馬―釜山航路	
仕業1	博多	壱岐	厳原	比田勝	比田勝	釜山
	9:55	← 8:50(芦)	← 7:45	← 6:45		
	↓					
	10:10	→ 11:25(郷)	→ 12:25	→ 13:20	12:00	← 10:30
			↓	↓	↓	
	16:35	← 15:25(〃)	← 14:15	← 13:20	15:00	→ 16:30
	↓					
	16:55	→ 18:05(郷)				
		↓				
	19:25	← 18:15(〃)				
仕業2	8:00	→ 9:10(郷)				
	10:30	← 9:20(〃)				
	10:45	→ 11:50(芦)				
	13:05	← 12:00(〃)				
	13:30	→ 14:35(〃)				
	16:05	← 15:00(〃)				
	16:20	→	18:20	→ 19:15		

注) 網掛け部は厳原―比田勝を延長した場合の仮想ダイヤであり、比田勝港での寄港時間が確保されていないことから、以降のダイヤを繰り下げを想定している。

(芦)：芦辺 (郷)：郷ノ浦 博多―壱岐―対馬航路は5/1～8/31のダイヤ

資料) 「JTB時刻表」(2003年7月号)ほかよりU F J総合研究所作成

このような連携により、対馬－釜山航路が比田勝港に入港する曜日は、韓国からの観光客の観光ルートを設定するにあたって、対馬へのイン・アウトの地点を厳原、比田勝のいずれに設定することも可能となる。また、このような連携が軌道に乗れば、対馬－釜山航路は比田勝港への寄港を基本とし、曜日によって（あるいは乗船客のニーズに応じて）厳原港まで運航するという形態に移行することも想定される。

ただし、博多－壱岐－対馬航路の厳原－比田勝間は、現在も利用が活発とはいえない状況であることから、国際航路網との関係だけでなく、同航路全体の活性化への取り組み中で、国際航路網との連携のあり方を考えていく必要がある。

（６）航空路との連携可能性についての検討

国際航路網に加え、対馬と韓国を結ぶ国際航空路線を開設することにより、対馬の国際交流基盤が一層充実し、国際交流の活発化が促進される。韓国側の相手空港として、釜山は距離的に近く、ほぼ同距離の福岡－壱岐でも、ジェットフォイルの導入により海上輸送が中心的な役割を果たすようになっていることからみても、航空路開設の優先度は必ずしも高くないものと考えられる。一方、ソウルは１千万人以上の都市圏規模を有する大市場であり、距離的にも４００km程度と航空機で１時間程度の距離にあることから、航空路開設の最も重要な検討対象になると考えられる。

第6章 国際交流促進・国際航路網拡充に向けた実現方策

蒙古寇突三十回二不里縣縣志卷一 地理而文藝四 章句

本章では、第5章までの検討を踏まえ、国際交流の促進やその基盤となる国際航路網の拡充に向けて、取り組むべき具体的な実現方策を検討するとともに、その中から特に重点を置いて推進すべきものを重点プロジェクトとして抽出し、その具体的な内容や推進上の課題等について検討する。また、実現方策に取り組むにあたっての各関係主体の役割分担と取組態勢、周辺地域との連携のあり方について検討する。

1. 国際交流促進に向けた実現方策

対馬における国際交流促進に向けた実現方策のうち、その中心となる観光面に関する実現方策については、国土交通省が「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002」（2002年6月25日閣議決定）に基づき、外国人旅行者の訪日を促進するために関係府省と協力して策定した「グローバル観光戦略」が参考となる。「グローバル観光戦略」では、以下のように、4つの戦略とそれぞれについて実行すべき施策の方向性を体系的に提示している。

「グローバル観光戦略」の体系

戦略1 外国人旅行者訪日促進戦略～より多くの外国人の日本への来訪を促す戦略～

- 戦略1-1 市場調査による重点市場、海外ニーズ、PR手法等の見極め
- 戦略1-2 日本の新たなイメージの確立とニーズに応じた旅行商品開発
- 戦略1-3 海外におけるPR・情報提供の徹底的な実施と商品の販売促進
- 戦略1-4 査証取得の負担の軽減等
- 戦略1-5 訪日外国人を増大させるための国際連携

戦略2 外国人旅行者受入れ戦略～訪日外国人すべてに満足感を与える戦略～

- 戦略2-1 外国人旅行者受入れ素地の形成
- 戦略2-2 国内における外国人旅行者への適切な情報提供
- 戦略2-3 外国人旅行者の視点に立った交通の利便性の向上
- 戦略2-4 国際競争力をもった魅力ある観光交流空間づくり

戦略3 観光産業高度化戦略～本戦略の目標達成に向けて観光産業を高度化していく戦略～

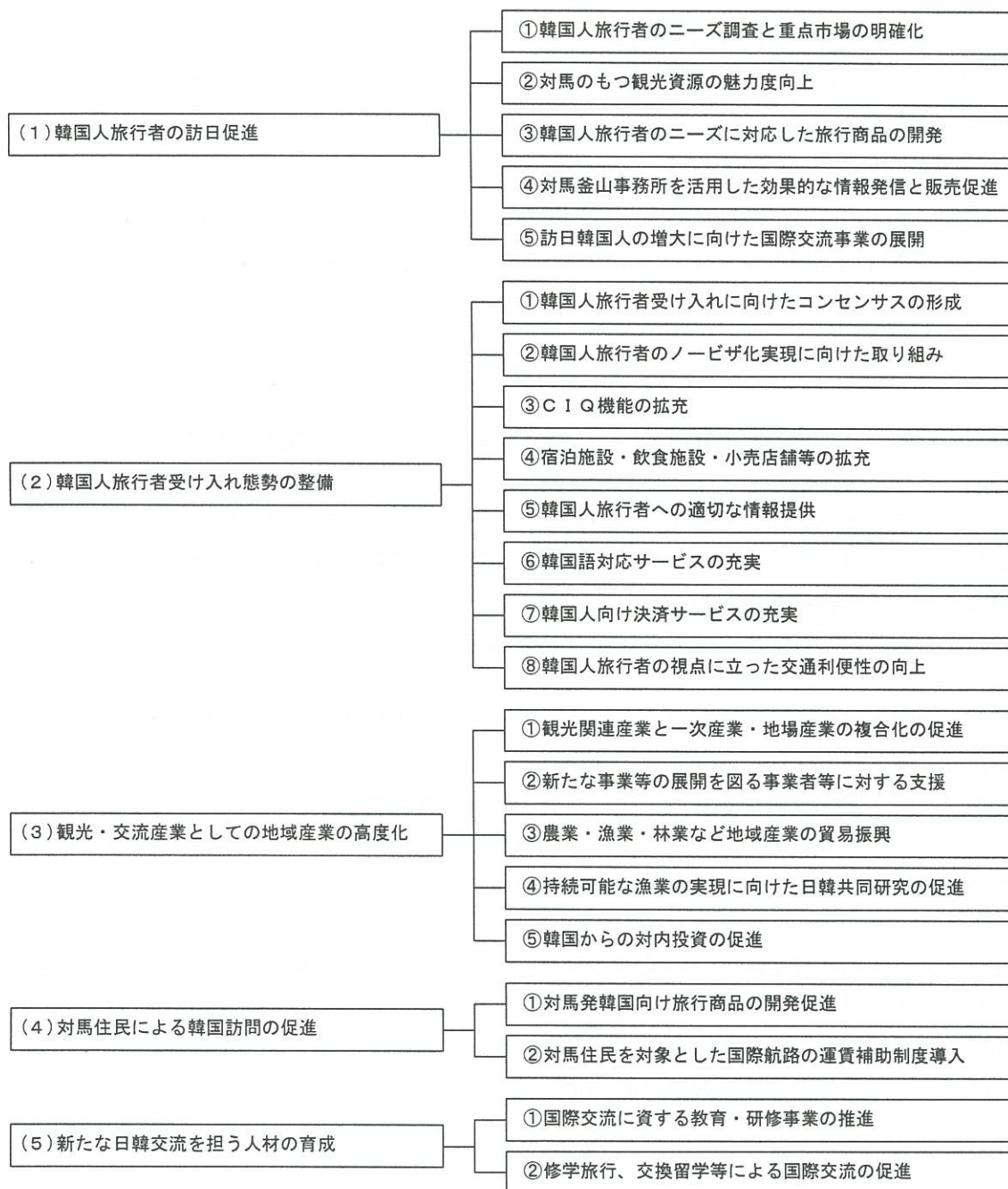
- 戦略3-1 観光関連産業の意識転換と高度化の促進
- 戦略3-2 新たな事業等の展開を図る事業者等に対する支援
- 戦略3-3 観光関連産業の連携の強化

戦略4 推進戦略～本戦略を多様な主体が連携しつつ効果的かつ着実に推進する戦略～

- 戦略4-1 官民合同体制のもとでの戦略の推進
- 戦略4-2 個々の施策の円滑かつ強力な実施
- 戦略4-3 訪日外国人旅行者受入れの現状把握と施策の評価・再検討

ここでは訪日外国人観光客を対象とした「グローバル観光戦略」の施策体系を参考にしつつ、対馬住民を対象とした国際観光や、漁業・林業など第1次産業における国際交流、韓国からの対内投資、国際交流を担う人材育成等、対馬において取り組むべきさまざまな国際交流の側面を対象として、国際交流促進に関する実現方策を体系的に示す。

図6-1-1 国際交流促進に向けた実現方策



(1) 韓国人旅行者の訪日促進

① 韓国人旅行者のニーズ調査と重点市場の明確化

対馬の国際観光旅行市場における競争力を高め、韓国人旅行者を増大させるためには、韓国人旅行者の市場を把握し、顧客ターゲットを明確化した上で、訴求力の高いサービス・商品を提供していく必要がある。このため、対馬に来訪している韓国人旅行者へのアンケート・ヒアリング調査や韓国における旅行業者および一般国民へのアンケート・ヒアリング調査、韓国人を対象とした対馬モニターツアー等を実施し、韓国人旅行者のニーズ把握を行い、調査結果に基づき、重点市場（顧客ターゲット層）の絞り込みを行う。

② 対馬のもつ観光資源の魅力度向上

対馬に存在する魅力的な観光資源を活かし、ターゲットとなる韓国人旅行者がぜひ訪れてみたいと感じるような、新しい「対馬」のイメージ・テーマづくりを行う必要がある。特に、他地域と差別化を進めるために、海や山など対馬の豊かな自然と、ホスピタリティ（もてなし）に重点を置き、「癒しの島」をコンセプトとして、韓国との関わりのある固有の歴史・文化も活用しながら、観光資源の発掘・整備を行う。また、併せて、対馬固有の観光資源を韓国人旅行者に見る・体験するといったソフト面での仕掛けづくりも行っていく。

③ 韓国人旅行者のニーズに対応した旅行商品の開発

ターゲットとなる韓国人旅行者の来島を促進するために、地理的近接性を活かして気軽に旅行を楽しむことができるような旅行商品の開発を行う。具体的には、韓国側旅行業者への積極的な情報提供を行うことで、旅行商品の開発を促進していく。また、顧客ニーズを把握した上で、セグメント（顧客層）ごとのニーズに的確に応える多様な旅行商品の提案も行う。その際には、周辺地域等との連携による商品開発をすすめ、旅行商品の魅力度を高めていくこととする。

また、個々の旅行商品については、釜山やソウルなどの都市住民が週末に来島できるような価格帯となるよう、各関連事業者の連携による旅行商品の低コスト化を図る。現在、釜山発対馬 2 泊 3 日で 349,000 ウォン（約 3.5 万円）、同 1 泊 2 日で 249,000 ウォン（約 2.5 万円）という旅行商品の例があり、価格設定の 1 つの目安となる。

④ 対馬釜山事務所を活用した効果的な情報発信と販売促進

韓国人が観光旅行先として対馬に関心を持ち、観光意欲をわきたたせるように、効果的な情報発信を行い、旅行商品の販売を促進していく。具体的には、対馬釜山事務所の活用や、対馬在住経験を持つ韓国人のネットワーク化を図ること等により、韓国マスメディア、インターネット等に旅行情報や観光資源等の情報を提供していくほか、韓国側旅行業者等

に対して積極的なプロモーション活動を推進していく。

また、韓国語ウェブサイトにおける情報提供や予約サービス等を整備し、個人客の誘客を図る。

⑤訪日韓国人の増大に向けた国際交流事業の展開

対馬への定期的な訪問客の増加を促進するため、国際会議、国際スポーツ大会等の招致や、国際交流イベントの拡充、ホームステイ、交換留学等を推進する。

また、修学旅行、スポーツ合宿等の積極的な誘致を図り、主に釜山・ソウル等の都市に居住する若い年齢層が、対馬の観光資源となる豊かな自然にふれあえるような環境を提供していく。この他、市民グループ等による草の根交流の促進、釜山広域市影島区との交流推進をすすめていく。

(2) 韓国人旅行者受け入れ態勢の整備

①韓国人旅行者受け入れに向けたコンセンサスの形成

韓国人旅行者の積極的な受け入れに向けて、対馬における国際観光の方向性を示すビジョンを策定する。議論の過程で広く住民の参加を促し、コンセンサスの形成を図る。また、韓国に対する理解を深めるため、住民と韓国人との交流機会を促進し、交流人材の育成を積極的に行う。さらに、「韓国人ウェルカム宣言」の実施や、韓国人をはじめとする外国人への接客方法の習得促進により、国際感覚を有するホスピタリティを発揮していく。

②韓国人旅行者のノービザ化実現に向けた取り組み

韓国人旅行者のノービザ化については、規制緩和に向けた段階的な検討・取組が行われ始めたところである。平成16年度から実施される修学旅行生のノービザ化措置を活用した対馬への韓国人旅行者の実績をつくとともに、構造改革特区による段階的な対馬におけるノービザ化先行実施を促進し、韓国向けに観光地としての対馬をアピールしていく。また、全国におけるノービザ化について、国に積極的に働きかけて早期実現を目指す。

③C I Q機能の拡充

国際航路網の拡充に向けて比田勝港の利便性を高めるため、比田勝港へのC I Q職員の常駐を国に対して働きかけていく。また、手続きの円滑化を促進し、旅行者に対する一層のサービス向上を図る。韓国人旅行者の食材持ち込みニーズに応えるため、厳原港、比田勝港における動物検疫の指定を申請するなど、C I Q機能の拡充を図っていく。

④宿泊施設・飲食施設・小売店舗等の拡充

団体旅行客の受け入れ能力を拡充するため、遊休化した施設を活用して宿泊施設の整備

を進める。また、団体客の受け入れ可能な飲食施設の整備や、既存飲食店、小売店等での韓国人団体客受け入れを促進させる。量と質の両面から、韓国人旅行者の嗜好に合った施設・サービスの提供を行っていく。

⑤韓国人旅行者への適切な情報提供

日本語が分からない韓国人旅行者が対馬島内で快適に観光できるように、各種案内表示における韓国語表記の推進、韓国語による観光マップ等の配布、韓国人旅行者に対応可能な観光案内所機能の拡充、ボランティアガイドの促進・組織化、インターネット上での情報提供とインターネット利用環境の整備を促進し、適切な情報提供を行う。また、災害、事故、事件等緊急事態に遭遇した旅行者への対応体制を整備する。

⑥韓国語対応サービスの充実

国際観光サービスの一環として、観光関連従事者の韓国語習得を促進する。また、韓国語が通じない店舗等でも、韓国人旅行者との会話に困らないように、携帯電話等を活用した通訳サービスの提供を行い、韓国語対応サービスを対馬島内全域で充実させる。

⑦韓国人向け決済サービスの充実

対馬は韓国よりも物価が高く、天候の影響等による宿泊日数の延長やタクシー利用等、韓国人旅行者にとって、急に高額な支払いが生じた場合、決済サービスが不十分であることが旅行時のリスクとなっている。島内におけるクレジットカード、T/C（トラベラーズチェック：旅行小切手）取扱可能施設の拡大を図り、安心して観光できる地域づくりを進める。また、島内での外貨（ウォン）取り扱いは、現在十八銀行支店のみだが、取扱可能施設を増やして韓国人旅行者が島内で手軽に両替可能な体制をつくる。

⑧韓国人旅行者の視点に立った交通利便性の向上

旅行者の視点に立ち、観光地へのアクセスを考慮した島内道路網の整備や交通サービスの拡充を図る。交通サービスについては、国際・国内航路とのダイヤの連携に配慮しつつ、厳原と比田勝を結ぶ島内幹線や、両地区と主要な観光地を結ぶ路線など、島内の路線バスを拡充する。

また、路線バスだけでなく、予約に合わせて主要観光地を周遊する観光バスや乗合タクシー等、旅行ニーズに応じて柔軟に対応でき、かつ割安で利用できる交通サービスの提供についても検討する。

これらの交通サービスについては、韓国人個人旅行者でも利用しやすいように、韓国語による案内表示や乗務員の韓国語対応を推進するとともに、旅行申し込み時の一括予約や、島内宿泊客向けの運賃割引・フリー切符等を導入する。

(3) 観光・交流産業としての地域産業の高度化

① 観光関連産業と一次産業・地場産業の複合化の促進

農業、漁業や林業等の一次産業やこれを活用した地場産業と、ホテル・旅館業をはじめとする観光関連産業の連携・複合化を進め、「観光・交流産業」への産業構造の転換を促進するため、漁業体験・農業体験等による一次産業のサービス産業化や、一次産品や地場産品による土産物の製造・販売等、産業の複合化・高度化に向けた産業間の連携を促進していく。具体的には、異業種による新規事業の研究会の開催や共同研究の支援等の事業を推進する。

② 新たな事業等の展開を図る事業者等に対する支援

対馬における新たな事業展開が活発かつ円滑に行われるようにするため、韓国人観光客の拡大に向けた観光資源や受け入れ態勢の整備等、新たな事業展開を積極的に行おうとする島内観光関連事業者や、観光関連事業を起業しようとするUターン・Iターン・Jターン希望者に対し、行政や関係団体による情報提供・相談や活動場所の提供、提携先の照会・斡旋、金融・税制措置等の各種支援措置を行う。

③ 農業・漁業・林業など地域産業の貿易振興

農業・漁業・林業など一次産業やこれを活用した地場産業において、経済発展や消費者ニーズの多様化を背景とした韓国や中国等における高付加価値商品へのニーズに対応し、高付加価値な木材や水産品、その加工品等を輸出しようとする取り組みに対して、情報提供・相談等の支援を行う。

④ 持続可能な漁業の実現に向けた日韓共同研究の促進

対馬の中心的な産業の1つである漁業においては、沿岸漁業に伴う水産資源の減少・枯渇が懸念されていることから、持続可能な漁業の実現に向けて、沿岸漁業に関する日韓の共同研究や水産資源管理等の取り組みを促進する。

⑤ 韓国からの対内投資の促進

2002年に対馬に韓国資本のホテルが2軒開業したが、対馬の国際観光戦略を推進し、また、産業面での対馬・韓国の関係を強化していくため、適切な投資元の絞り込みと誘致活動、情報提供・相談、税制措置等により、観光関連産業、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する。

(4) 対馬住民による韓国訪問の促進

① 対馬発韓国向け旅行商品の開発促進

対馬―釜山航路では利用客の8割が韓国人であり、日本人利用客の比率が低いことから、

島内の旅行業者が船社や韓国のホテル等と連携して、対馬住民を対象とした韓国への旅行商品を積極的に開発する。博多港や下関港から韓国向けには、グルメ、ショッピング、エステ、一般観光等日本人向けの多様な旅行商品が手頃な価格で提供されていることから、人口規模が大きく異なるとはいえ、対馬発の旅行商品についても、住民のニーズに対応した多様化・低価格化に努める。低価格化を実現するためには、博多港や下関港発の旅行商品を取り扱う旅行業者と連携して、ホテル等の低コスト化を図ることも有効と考えられる。併せて、対馬住民に対して、韓国訪問促進キャンペーンを実施することも考えられる。

②対馬住民を対象とした国際航路の運賃補助制度導入

対馬住民の韓国訪問を促進するため、対馬住民を対象とした国際航路の運賃補助制度を導入する。具体的には、対馬市が利用客に対して運賃の一定割合を補助するとともに、その費用の一部を長崎県が間接補助すること等が想定される。その際、一度韓国を訪問した人は、その魅力に気付き、リピーターとして複数回韓国を訪問するケースが多いと考えられることから、補助制度を初めて利用する人には補助率を高めるといった方法も有効と考えられる。

(5)新たな日韓交流を担う人材の育成

①国際交流に資する教育・研修事業の推進

対馬において韓国との国際交流を担う人材を育成するため、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開催されている「新・芳洲外交塾」をはじめ、社会教育の一環として、国際交流に資する教育・研修事業を積極的に推進していく。また、2003年度に始まった対馬高校国際文化交流コースの離島留学制度において、構造改革特区制度を活用して、韓国との関係を重視した教科・科目を拡大するなど、学校教育においても、国際交流に資する教育カリキュラムの拡充を図っていく。

このような国際交流の内容に直接関わる教育・研修に加え、さまざまな日韓交流におけるコミュニケーション能力を高めるため、住民向け韓国語講座や学校教育における韓国語授業など、ツール（道具）としての語学習得の場を一層拡大していく。

②修学旅行、交換留学等による国際交流の促進

日韓交流を推進するためには、両国民がお互いに相手をよく知ることが重要であることから、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。特に子どもの頃からの国際交流は、将来の国際交流の担い手育成に大きく貢献することから、ホームステイ、姉妹校交流、修学旅行、交換留学、学校教員の相互交流・共同研究等による国際交流を促進する。

2. 国際航路網拡充に向けた実現方策

ここでは、国際交流促進に関する実現方策のうち、特に国際航路網の拡充に関わるものについて、以下に列挙する。

(1) 輸送需要の拡大・安定化

① 国際観光戦略を中心とした国際交流全般の促進による輸送需要の拡大

国際航路網の拡充を図るためには、まず輸送需要が拡大することが前提条件であることから、1. で整理した国際交流促進に向けたさまざまな実現方策を積極的に推進することにより、対馬と韓国間の国際交流を促進し、国際航路の輸送需要を拡大する。

② 集客力のある旅行業者との連携の促進

国際航路網の拡充を図るためには、輸送需要の拡大とともに、安定的に輸送需要が確保できることも重要であることから、集客力のある旅行業者との連携を促進・強化することにより、対馬と韓国を結ぶ国際航路の輸送需要の安定的確保を図る。

③ 対馬住民を対象とした国際航路の運賃補助制度の導入（再掲）

1. では国際交流促進に向けた実現方策を包括的に整理したが、このうち、本方策は国際航路網拡充に直接的にかかわる方策として再掲したものである。

(2) 国際航路の利便性・信頼性向上

① 対馬－釜山航路の新船投入および増便の促進

対馬－釜山航路に就航している「シーフラワー」は、就航率の低さや揺れの大きさが輸送人員増加の阻害要因となっていることから、交通手段としての信頼性向上に向けて、就航率の高い船舶の投入を船社に対して働きかけていく。新船投入にあたっては、コスト面を考慮して、ジェットフォイルではなく、現行よりも就航率が十分に高い一般の高速船が適当と考えられるが、そのためには採算性を確保できるだけの輸送需要の存在が重要であることから、(1)に述べた取り組みを推進し、輸送需要の拡大・安定化を図り、船社の積極的な取り組みを促進する。併せて、対馬－釜山航路の通年デイリー化や1日2便運航など増便を促進する。

② 博多－釜山航路の途中寄港の促進

ジェットフォイルによる博多－釜山航路「ビートル」は、2003年7月に4隻体制となつて以降、対馬への臨時寄港を積極化しており、同年度下期においてはその都度スケジュールを調整するのではなく、予め特定した曜日であれば一定数の利用客確保を条件に臨時寄港を行うという形で「準定期化」している。これを踏まえ、(1)に述べた輸送需要の拡大・

安定化や(3)に述べる港湾施設・サービスの充実を図ることにより、船社が寄港しやすい環境整備を行うとともに、船社に対する積極的な働きかけを行うことで、その途中寄港を促進する。

③複数航路間のダイヤ調整等による連携の促進

比田勝港に博多―釜山航路が途中寄港する場合、対馬―釜山航路とバースを共用しているため、同時に発着できないことがダイヤ設定上の制約条件となっている。両航路は競合する面もあることからダイヤ調整が難しいが、対馬市や港湾管理者（長崎県）等の行政が総合的な観点から最適な運航形態の実現に向けて調整を図ることで、利用客の利便性向上や港湾施設の効率的活用に取り組む。

また、対馬―釜山航路や対馬に途中寄港する博多―釜山航路と博多―壱岐―対馬航路のダイヤ調整を図ることで、後者を厳原―比田勝間の輸送手段として活用できる可能性があることから、その実現可能性とメリット・デメリット等を検討した上で、ダイヤ調整を進める。

(3) 港湾の施設・サービスの整備

①国際航路に対応した港湾施設の整備

厳原港においては旅客ターミナルビルが狭隘で、多客期には施設の狭隘化が問題になっていることから、現在計画されている新たな旅客船ターミナルの建設を促進する。また、比田勝港においても、旅客ターミナルビルが狭隘であることや、前述のように外航船が2隻入港する日のバース利用に制約が生じていることを踏まえ、新たな港湾施設整備の必要性について検討し、必要な施設整備を促進する。

②C I Q機能の拡充（再掲）

1. では国際交流促進に向けた実現方策を包括的に整理したが、このうち、本方策は港湾の施設・サービスに直接的にかかわる方策として再掲したものである。

(4) 新たな国際航路網等の検討

①新たな国際航路網の可能性の検討

前述した既存航路の新船投入や増便、寄港拡大に加え、既存航路のルート変更や新たな航路開設の可能性について検討する。具体的には、対馬―釜山航路の厳原港への寄港に際して浅茅湾から万関航路を通航するルートへの変更や、大規模な観光開発が進められつつある韓国・済州島と結ぶ航路の開設、定期・不定期の外航クルーズ船の寄港、貨客両面の輸送需要に対応できるフェリー航路等について、その実現可能性や望ましい事業主体のあり方等について検討する。

②国際航空路の開設可能性および国際航路との連携可能性の検討

1 千万人以上の人口を擁するソウル等と対馬を結ぶ国際航空路について、その開設可能性や、国際航路との連携によって期待されるメリットとその条件等について検討すると共に、国際チャーター便の運航を促進し、実績づくりや需要の見極めに資する。

3. 重点プロジェクト

ここでは、1. および2. で検討した実現方策のうち、その必要性や緊急性の面から、重点的に取り組むべきと考えられるものを「重点プロジェクト」として抽出し、その必要性・緊急性、具体的な内容、推進上の課題とその対応策等について、他地域の事例等も参考にしながら整理する。

(1) 韓国人旅行者の受け入れ態勢の整備

① 必要性・緊急性

従来から外国人はもとより国内からの観光客数も必ずしも多くはなかったため、島内には旅館・ホテルが少なく、夏休みなど韓国人観光入込客数が増加する時期には、島内宿泊施設の受け入れ能力がボトルネックとなっている。特に、韓国人の海外観光状況をみると、現状では団体旅行が多く、2002年に韓国資本のホテルが相次いで2軒建設されたものの、依然として十分とは言えない状況にあり、団体客の受け入れが可能な宿泊施設の整備は喫緊の課題となっている。また、韓国では宿泊施設の質（施設、サービス）に対するニーズが高まっており、高所得層の韓国人観光客を誘致するためには、サービス水準の高いホテルが求められる。

対馬を訪れる韓国人は現在のところ、日本に興味があり、日本語を話せる観光客が多いが、将来的には韓国人客層の拡大を図っていく上では、日本語を話すことができない韓国人観光客も楽しむことができる態勢づくりが必要である。現在、対馬では韓国語対応パンフレットが配布されているのみで、韓国語で対応できる案内所はなく、日本語が話せない韓国人にとっては、緊急時にも現地の人とのコミュニケーションが取りにくい状況にある。今後は、国際観光地としてのサービス向上を図るために、地域全体における段階的な韓国語対応が求められる。

また、対馬では国際クレジットカードやT/C（トラベラーズ・チェック：旅行小切手）が使用できる施設がほとんどない。外貨両替も島内で十八銀行の支店2ヵ所に限定されており、急に高額を支払いが求められても、韓国人観光客は現金を用意することができず、非常に不便となっている。偽造カード使用等を未然に防止できるオンラインで照会可能なクレジットカードリーダーも普及していないことから、国際クレジットカードを使用可能な施設も限られている。島内の観光収入を増やしていくためには、韓国人観光客が島内で手軽に支払いできるような仕組みづくりが必要である。

これらの事業を進めていくためにも、まずは、対馬が国際観光地となることを住民が共通に認識し、国際観光の促進に向けて、連携して取り組んでいくことが最も重要である。観光関連業者だけでなく、住民全員が韓国に対する正確な知識をもとに、韓国人観光客の受け入れに対してサービス意識を高めていくことが求められる。

②具体的な内容

a) 住民意識の改革

* 国際観光地としてのビジョンの明確化

現在対馬を訪れる韓国人旅行者は増加傾向にあるが、今後対馬をどのような国際観光地とするべきか、受け入れ側となる対馬の方向性は必ずしも定まっていない。まずは、行政や観光関連団体を中心となって、国際観光による経済波及効果等の具体的な数値を公表し、住民一人一人の生活に直接的・間接的に影響を及ぼす事柄であることをアピールする。

そして、今後の対馬の方向性について、広く住民の参加を促す議論を行い、対馬における国際観光の方向性を明確にした「対馬国際観光ビジョン（仮）」を策定する。議論を行う過程で、韓国に対する理解を徐々に深めながら、住民の合意形成を図っていく。

* 韓国に対する理解の醸成

韓国人の生活習慣や文化に対する意識を深めるため、韓国週末滞在ツアーの実施、韓国人講師を招いた講習会の実施や、日韓交流イベントの開催促進、多様な世代から成る対馬韓国親善大使（仮）の設置など、島内外で韓国人に接する機会を提供することで、韓国が身近な親しい国であることを再確認し、住民の韓国人に対する歓迎意識を高めていく。また、韓国に対する理解を深めるとともに、韓国の対馬に対する評価を住民に還元することで、対馬の外から見た魅力を再確認する機会とする。

* 交流人材の育成

対馬と韓国との国際交流の担い手となる人材を育成するため、交換留学生の推進や、修学旅行の促進および現地での地元校との交流を積極的に進める。

長崎県立対馬高等学校国際文化交流コースでは、平成15年度から離島留学制度を導入し、島外からも学生を受け入れ、韓国語の授業や日韓交流に関する授業を実施している。長崎県では、2003年10月に「しま交流人口拡大特区」として、長崎県立対馬高等学校における離島留学制度を拡充し、構造改革特別区域研究開発学校とする認定申請を行い、11月28日付けで認定された。本特区では、より質の高い教育を行い、韓国語や韓国文化に精通した人材を生み出すことを目指している。今後は、長崎県立対馬高等学校の制度を積極的にアピールして入学者を拡充していくとともに、大学留学をさらに促進させ、継続的なプログラムの提供を図っていく。

また、対馬ならではの歴史や自然等について語ることができる観光ボランティアの育成や、ホームステイ受け入れなどを促進し、島民が観光客に対してサポートできるしくみをつくり、島民のホスピタリティを高めて、交流人材の裾野を広げていく。

【しま交流人口拡大特区 構造改革特別区域計画申請書】（2003年10月10日）

802 構造改革特別区域研究開発学校設置事業 特定事業の内容

- ①事業主体：長崎県
- ②事業区域：長崎県立対馬高等学校
- ③実施機関：4年間（平成16年4月1日開始）
- ④事業により実現される行為や整備される施設等
 - * 長崎県立対馬高等学校国際文化交流コースにおける学校設定教科・科目の単位認定について：韓国との関係を重視した教科・科目を25単位設置し、将来国際的に活躍できる人材の育成を目指す
 - * 整備施設：特になし

資料）長崎県ホームページ

b) 宿泊施設・飲食店・小売店の収容能力の向上

* 公共施設を利活用した大型宿泊施設の整備

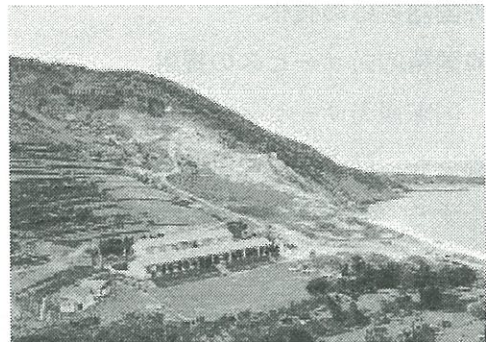
韓国人の修学旅行や団体旅行を受け入れるためには、一定規模以上の受け入れ能力を有する宿泊施設の整備が求められる。しかし、新たな施設建設には多額のコストを要する。そこで、生徒数の減少によって廃校・廃施設となる建築物を改装して、宿泊施設を整備する。施設運営は地元の団体等に委託して、維持管理コストを削減することで、低価格の宿泊施設を提供することができる。韓国人と住民との交流の場としての利用可能性も見込まれる。

【自然学塾村】

小値賀町の野崎島にあった小値賀小・中学校野崎分校を改装して作られた体験型宿泊施設「野崎島自然学塾村」が、文部科学省の「廃校リニューアル50選」に選ばれた。

分校は、過疎による人口減のため、1985年に廃校になった。町は、島の自然環境を体験できる拠点施設として活用することとし、89年7月に「自然学塾村」としてオープンした。

その後、改装を進め、教室を畳敷きの大広間や宿泊室にしたほか、学習研究室、資料室、作業室、自炊用の調理場などを整備。校庭跡には、高床式のテント台を建てた。町内外の子供会をはじめ、毎年約1,900人が訪れている。



資料）読売新聞「九州トピックス 野崎島自然学塾村が廃校リニューアル50選に」（2003年10月16日）

対馬美津島町鴨居瀬地区内にある鴨居瀬小（杉田光校長、15人）が2004年3月末で廃校になる。古くからこの地区のシンボルであり、住民の心のよりどころでもあった小学校である。

資料）長崎新聞「廃校を前に花をプレゼント 美津島鴨居瀬小」（2003年9月5日）

* 宿泊施設・飲食店におけるサービス意識の向上

島内のホテル・旅館等の宿泊施設や飲食店で、現在は韓国人観光客を受け入れていな

いところもあることから、これらのホテルや飲食店等に対して、韓国人観光客の受け入れを促進させる。受け入れにあたっては、まず、韓国人と日本人、客と従業員双方の意識の違いを認識する必要があり、韓国人と日本人双方のモニターツアーの実施等により、障害となっている事項を抽出し、解決を図る。

また、韓国人従業員の雇用や、日本人従業員を対象に韓国文化を学ぶ勉強会を通じて、韓国人観光客のニーズを把握し、従業員自身の国際感覚を養成して、ホテルや飲食店等におけるサービス意識の向上を図る。現在、対馬観光物産協会が「韓国人観光客もてなし手帳」を作成しているが、国際観光旅館連盟などが実施する外国人旅行者の接遇に関する指導講座などを活用し、対馬ならではの韓国人旅行者のもてなし方を検討していくことが重要である。（なお、飲食店や免税店に関連して、食文化を活かした郷土料理や土産物については、(2)②c)を参照のこと。）

* 免税店の整備

円とウォンの貨幣価値が異なるため、韓国人旅行者にとって対馬の物価は高く、物産購入が進まない要因となっている。韓国人旅行者にとって、購入ニーズの高い電気製品や化粧品、食料品などを主とした免税店を観光案内所など島内中心部に設置し、対馬における観光収入の増収を図る。免税店の設置にあたっては、保税倉庫の管理が必要となるため、管理人件費などを考慮し、採算を確保できる店舗規模の検討が必要である。

c) 外国語対応の強化

* 韓国語対応サービスの提供

国際観光サービスの一環として、特に韓国人を対象にした韓国語対応サービスをきめ細やかに整備し、韓国人旅行者が安心して観光できる「近い」外国であることをアピールする。観光の拠点となる観光案内所では、韓国語の対応可能な担当者を常駐させる。また、韓国人旅行者が多く立ち寄る小売店や公共施設等には、24時間対応可能な通訳サービスを提供する携帯電話を配備し、全島的に韓国語対応サービスを提供する。

【24時間通訳サービス提供】

日本語をはじめ、数カ国語を話すことができる通訳者がそろうコールセンターと連携し、携帯電話に接続した端末機を通じて、相手と会話するしくみである。

海外用携帯電話レンタル業のティスコジャパン（福岡市）はこの方式を2003年6月から導入し、福岡県では西鉄タクシーや小倉井筒屋で利用されている。ティスコジャパンは、韓国ソウルにコールセンターを設置している。



資料) 西日本新聞「携帯電話で24時間通訳」（2003年4月17日）、ティスコジャパンホームページ

さらに、言葉が通じないことによるトラブルを防ぐため、島内における韓国語（及び英語）対応可能な人材の分布状況を把握し、団体客受け入れ時の対応力の強化や、緊急時に連絡可能な体制整備等を行う。

将来的には、観光関連事業者だけでなく、住民の多くが韓国語を話すことができ、島内どこに行っても、韓国人旅行者が安心して移動できる地域とする。

* 施設等の韓国語による案内表示の推進

韓国人観光客が立ち寄る可能性が高い飲食店や物販施設、公共施設、主要な観光地や交通機関等の案内表示では、施設案内やメニュー、値札等について積極的に韓国語表記を推進する。ただし、島内表記がハングルばかりになると異国情緒が薄れる可能性があることから、機能性だけでなく非日常性が失われないように配慮することも必要である。

d) 決済サービスの拡充

* T／C取り扱いおよびカードリーダー導入への支援

クレジットカードやT／C（トラベラーズ・チェック）の取り扱いを促進するため、決済方法等のしくみや手続き方法等に関する情報提供を積極的に行っていく。また、クレジットカードの信用照会をオンラインで行うためのカードリーダーの導入にあたっては、導入コストと通信費等のランニングコストがかかり、小規模な経営者にとって経済的な負担が大きいと考えられることから、初期投資支援等の支援方法を検討する。特に、両替が可能な銀行から離れた地域や、団体旅行客等が利用する可能性の高い飲食店等、クレジットカードの利用ニーズが高い対象に対して積極的に導入を促進する。

* 宿泊施設におけるウォン両替

島内の旅館・ホテルでウォンへの両替を行い、宿泊施設は十八銀行支店で再度円に両替するしくみづくりを推進する。両替にあたって許認可は不要だが、十八銀行との連携が不可欠である。

【別府市・ホテルにおけるウォン両替】

別府市内の複数の旅館、ホテルでは、ワールドカップの開催にあわせて、2002年4月からウォン、ドル、香港ドル、ユーロの両替サービスを実施した。韓国ウォンの両替では全国初である。開始後、大きなトラブルはなかったため、2002年11月には、中国元、台湾ドルも対象としてサービスを拡大した。

大分銀行が、事前に、両替手続きや偽造紙幣への対処方法を説明する。宿泊施設が、両替によって受け取った外貨は、大分銀行で円に再買い取りをしてもらうしくみである。

主催する別府市外国人旅行者受入協議会では、夜間や週末でも両替が可能になることで、県内にもたらされる経済効果を期待している。また、組織的に実施することで韓国へのPR効果もねらっている。

資料) 大分合同新聞「フロントで両替OK」（2002年4月11日）、大分合同新聞「『両替』第2弾は中国元、台湾ドル」（2002年10月30日）

③推進上の課題とその対応策

■韓国人旅行者の受け入れ態勢の整備に対する迅速な合意形成

韓国人旅行者は現在増加傾向にあるが、韓国人旅行者の受け入れに対して、島内住民の歓迎ムードは必ずしも高まってはいない。受け入れ態勢が不備なまま韓国人旅行者が増加すれば、その不備が対馬を訪れた韓国人旅行者の口コミで韓国国内に広がり、対馬への観光が敬遠される要因となる恐れがある。このため、早急な受け入れ態勢の整備に向けて、観光関連産業をはじめとする島内の迅速な合意形成が重要である。このため、観光関連団体等が中心となって、島内への積極的な情報提供および普及啓発を行うことが重要である。

■全島的な取組体制の構築

対馬を訪れた韓国人観光客は、島内を周遊するケースが多く、1ヵ所の観光スポットでの印象が対馬全体の旅行の満足度に影響することから、韓国人旅行者の満足度を高めるためには、一部の関係者だけが積極的に受け入れ態勢を整備するのではなく、全島的な取り組みが求められる。そのためには、韓国人観光客受け入れに関連するさまざまな関係者が参画する広範な取組体制の構築が必要である。

(2)韓国人旅行者のニーズに合った国際観光保養地としての観光資源の整備

①必要性・緊急性

対馬周辺の九州地方には、別府や熊本、福岡といった魅力的な観光地が存在している。また、実際に、価格帯や日程等で韓国人が対馬よりも魅力を感じるような旅行商品が数多く催行されている上、韓国国内においても、済州島をはじめ、観光地の整備も進みつつある。今後、こうした国内外の他地域と差別化を図り、対馬を魅力的な観光地とするために、豊かな自然環境や、韓国との歴史的なつながりを持つ文化といった固有性を活かしつつ、韓国人旅行者のニーズを満たした観光資源の整備が必要となる。

また、わが国では2003年7月31日に「観光立国行動計画（観光立国関係閣僚会議）」が発表されるなど外客誘客に向けた全国的な取り組みが活発化している。また、韓国からの観光客が増加しつつある中で、時期を捉えて観光地としての魅力度を高めていくためには、早急に観光資源の整備を進める必要がある。

②具体的な内容

現在、対馬を訪れる韓国人旅行者は、釜山近郊に在住する中高年層が中心である。また、身近な自然資源の少ない釜山周辺では、対馬の豊かな自然が口コミ評判となっている他、対馬と韓国の歴史的なつながりは、韓国人の知的好奇心を満足させる文化資源と認識されている。このため、2泊3日程度で優れた自然景観を楽しんだり、韓国との歴史をたどる

文化資源を巡ったりするパッケージ旅行が主力商品となっている。この他にも、釣りや登山、キャンプ等をテーマとした旅行も人気が高い。また、最近では釜山ばかりでなく、ソウル近郊からの観光客も目立つようになってきている。

今後、さらに対馬の観光資源の特性を活かしつつ、国際競争力を高め、他地域との差別化を図るためには、韓国との近接性を活かして、週末等に大都市を離れてのんびりと過ごすことができる空間を提供することが望ましい。つまり、韓国の都市住民が、気軽に週末を過ごす異国の「癒しの島」をコンセプトとしての観光資源の整備を行っていく。

当面は、釜山やソウル近郊在住の中高年層に訴求力のある観光資源の開発を行うが、将来的には、若年層を含めて韓国全域からの集客を可能とする観光地づくりを目指すこととする。

a) 対馬の景勝地を望むことができ、観光客と住民との交流を深める小規模宿泊施設の整備

浅茅湾や厳原港の景観、漁火、比田勝のヒトツバタゴ群生地など、対馬固有の自然景勝地を部屋から眺めたり、館外でも山や海でのレジャーをすぐ楽しむことができるような地域を選定し、宿泊施設を整備する。韓国人旅行者は、ベランダや居室内で会話を楽しむことも多いため、ベランダ等を含めた各個室は40㎡程度と十分確保した設備が望ましい。また、島内で景観の異なる地域に30～50室程度の比較的小規模な施設を数カ所整備することで、異なった対馬を毎週堪能できる環境を提供する。当面は中高年層の都市住民をターゲット層とするため、特に数日間を異国で不安なく過ごすことができるような食事や韓国語対応等の館内サービスが必要不可欠となる。

館外では、地元の飲食店等との連携をはかり、長期滞在客やリピート客、若年層向けに、郷土料理等を楽しむ場を提供するサービスも求められる。なお、その際、対馬島内での飲食店の集積は限定的であるため、施設間の送迎サービスも必要となる。

また、対馬の特性を活かしたソフト面でのサービスを導入するため、これらの宿泊施設に地元住民との交流拠点としての機能を持たせる必要がある。たとえば、地元の漁師をシェフとして起用しての郷土料理によるもてなしや、和多都美神社の命婦の舞（神楽）や対馬アラン祭の行列を模すイベントなど、住民と心の交流ができる場を提供することで、「癒しの島」として他地域にない魅力付けを行うことが可能となる。

b) 自然体験や文化講座等、対馬固有の観光が楽しめる環境の整備

山や海などの自然を楽しんだり、住民を通じて日本や対馬の文化に触れたりすることができる体験型プログラムを提供する。島内には、既に体験観光が楽しめる拠点（島内のダイビングスポットやそば道場（上県町）、体験であい塾^{たくみ}匠（厳原町）等）があることから、海の近くの施設ではマリンスポーツを、山の近くではアウトドアスポーツを、といったように、施設の機能分担を進めながらネットワーク化を図り、韓国人観光客が島内各地

において、毎週末様々な体験観光を楽しめるような場を提供する。具体的には、それぞれの施設の立地特性等を活かしながら、カヌー、釣り、シーカヤック、ダイビング、クルージング、ジェットスキーといったマリンレジャーや、キャンプ、トレッキング体験等のアウトドアスポーツが想定される。

さらに、万松院や和多都美神社、韓国展望台など対馬の歴史や大陸との深い関わりを示す史跡、景勝地などをガイド付きで巡るツアーや、対馬の郷土料理づくり体験、硯づくり（伝統工芸）等のプログラムを常時複数提供していく。また、例えばヨガなど、国内で昨今日本人に人気の高い体験学習等を取り入れ、海外の流行にも敏感な若年層に対して訴求力の高いメニューも整備する。また、メニューは、定期的な入れ替えや見直しを図り、リピート客にも対応していく。

なお、土産物店や飲食店等を併設し、体験した料理の素材や特産品等の購入が可能な環境をあわせて提供する。

c) 対馬の食文化を堪能できる郷土料理や土産物の開発

周辺を海に囲まれた対馬では、新鮮な魚介類を食材とした郷土料理として、「石焼料理」などを堪能することができる。また、この他にも、ウニやフグなど全国的にも希少価値の高い食材や、つしま地鶏、対州そばなど島名を冠した名物もみられるが、今後は韓国人の食に対する嗜好にも配慮しながら、より特色ある食材を活用した商品を開発し、来島者が対馬の食文化を堪能できる環境を整備していく。また、開発した一連の郷土料理や土産品等の特産品は「つしまブランド」として販売することで訴求力を高めていくこととする。

d) 浅茅湾周辺のマリンレジャー拠点の整備・観光資源のネットワーク化

浅茅湾をはじめとする対馬一帯は、壱岐対馬国定公園に指定されており、美しい自然景観を楽しみながら、湾内遊覧やシーカヤック、釣りなどが楽しまれているが、こうしたマリンレジャーの詳細を知るための情報拠点がなく、休憩施設や土産物店、駐車場等も十分でないことから、これらを併設した情報拠点を整備していく。

また、周辺には、和多都美神社や万関橋、浅茅湾ベイパーク（キャンプ場）等、リアス式海岸を楽しむことができる資源が点在しているため、交通手段を持たない旅行客も周遊できるよう、自転車道や散策路を整備する。あわせて、烏帽子岳展望台等の景観を楽しむ施設に対してサイクルポートや階段、休憩施設の設置、案内板の整備等を進めることとする。

e) 厳原の中心市街地の整備

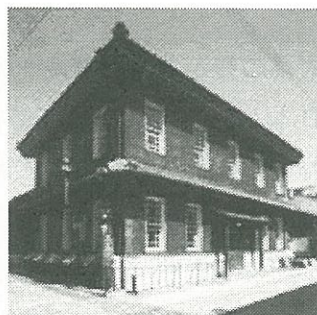
厳原では、万松院や雨森芳洲の墓等の韓国と歴史的な関わりを象徴するような文化財の集積や、町内に散在する旧対馬藩の武家屋敷跡の石垣など、独特の景観がみられる。また、

島外への玄関口でもある厳原港を持つ島内で最も人口が集積する地区でもある。しかし、これらの史跡等は一部に残るのみであり、街としての一体的な景観が保たれていないことから、地域資源を復元しつつ、「港町・厳原」としてのまちなみ形成を図る。

特に、中心市街地には、飲食店や土産物店を配置し、街路整備も行うことで、韓国人観光客がそぞろ歩きを楽しみながら対馬や日本の土産を購入したり、和菓子屋に入って抹茶を楽しんだりと言った、日本の文化を堪能することができるような通りを整備する。

【長浜市 黒壁の取り組み】

明治・大正の歴史的なたたずまいを現代風にアレンジした街区には、しゃれたガラス店や工房、レストランが軒を並べる。滋賀県長浜市の観光スポット「黒壁スクエア」。運営する第三セクター「黒壁」は全国でも数少ない街おこし三セクの成功例として注目



を集めている。以前は人通りもなく沈みきっていた「シャッター通り」は、週末には観光客でにぎわう。昨年度の同スクエア来訪客は過去最高の210.7千人を記録した。三セク自体は客単価の低迷などで四期連続の赤字だが、人口六万人の市への経済効果は赤字を補ってなお余りある。（中略）

この難作業は「黒壁」だけでは担いきれない。同社から派生した街のネットワーク全体が支えた。その推進母体になったのは、1996年に「黒壁」の経営陣が出資して設立した遊休不動産の活用会社「新長浜計画」。投資の迅速化を狙い不動産部門を独立させた。

新規出店のニーズをつかみながら空き店舗の発生情報も事前に押さえ、個々の店の経営状況にまで立ち入って黒壁への参加を助言する。こんな離れ業は地場に根を張る人脈があってこそ。権利関係が入り組み、調整が難航しがちな中心市街地の再開発が、異例の速さで進んだ。「役所がやっていたらとてもできなかった」（市の辻重和市民主役課長）とお役人も町衆たちのネットワークとフットワークに脱帽する。

88年の三セク設立から14年で黒壁のグループ店（黒壁協議会への参加店舗）は29店舗にまで拡大。波及効果は周辺にも広がり、中心市街地の約440店舗のうち約180店が建て替えあるいは改装した。

長浜商工会議所の昨年の調査によると、約60の空き店舗が再生。88年には185店に達していた中心市街地の空き店舗が2002年には12分の1、15店にまで激減した。

三セク「黒壁」の設立は、明治時代に第三百十銀行長浜支店として建設され、「黒壁銀行」として市民に慕われた歴史的建造物の保存運動がきっかけ。88年に市が4000万円、地元企業の経営者ら民間が九千万円を出資する形でスタートした。「民間から百万円ずつ出資金を集める考えもあったが、寄り合い所帯になっては責任ある経営はできないと出資金を一千万円に引き上げた」と当時を知る関係者は話す。（後略）

資料）日本経済新聞（2003年8月13日）

③推進上の課題とその対応策

■投資の担い手の確保

宿泊施設等の整備にあたっては相応の設備投資が必要となる。このため、島内資本だけでなく、国内の島外の資本や、韓国資本等からの資金調達が期待される。

近年は、東京都内を中心として外資系のシティホテルの進出が進んでいる。また、地方

においても、クラブメッド（仏）の「クラブメッド・カビラ・バカンス村（宮古市）」や「クラブメッド・北海道・サホロ・バカンス村」のほか、フェニックスリゾート（株）（宮崎市）等のシーガイアグループは、リップルウッド・ホールディングス（米）が経営支援に当たっている。対馬島内においても、韓国資本のホテルである「つしま大亜ホテル（大亜・韓国）」が2002年に開業した。

今後、外資を対馬の観光地づくりの牽引役としていくためには、投資環境を整える意味で島内の観光資源の魅力度を高めていく必要がある。

■対馬の豊かな自然環境への配慮

日本とアジア大陸を隔てる対馬海峡に浮かぶ対馬は、壱岐対馬国定公園の一部であり、複雑に入り組んだリアス式海岸の典型である浅茅湾をはじめとして、各所に見られる海食崖等の変化に富んだ海岸景観や、大陸系に近い特異な動植物など、国内でも他地域にない豊かな自然環境が残された地域でもある。こうした地域資源を魅力的な観光地づくりに活用していくためには、観光関連施設の整備等においても、十分に自然資源の維持保全等に配慮した整備を進めていく必要がある。

また、マリンレジャー等の参加者は、海や河川に水産動植物に有害なものを廃棄できない、漁業者が漁業を営むために行う場合を除き水産動植物を採捕することができない等、漁業権を侵害しないための規則が漁業調整規則により定められている。特にダイビングスポットの設置等に当たっては、これらの漁業権侵害等に留意し、事前に地元漁業関係者等との調整を十分に行っていくなど、対馬島内の地域産業への影響についても配慮していく必要がある。

■インストラクター等の人材育成

マリンスポーツやトレッキング等の実施にあたり、講師・インストラクターを務めることのできる人材の育成・確保が必要となる。例えば、ヨットには小型船舶免許、スキューバダイビングにはPADI（インストラクター免許）等の資格が必要となるため、資格取得に向けた支援や資格取得者の招聘等を併せて行う必要がある。

（3）韓国人旅行者をターゲットとしたPR戦略

①必要性・緊急性

対馬の豊かな自然は、釜山周辺等では口コミで評判となっているものの、多くの人々にとって対馬は観光地というよりも「歴史上かかわりの深い島」という認識が強く、また、東京や大阪、福岡等と比べて韓国内での知名度も低い。

「観光の島」として対馬の認知度を高めるためには、2003年5月に対馬6町が合同で設置した対馬釜山事務所を活用するなどして、韓国人観光客や旅行代理店等への積極的な情

報発信を行っていく必要性はきわめて高い。

②具体的な内容

a) 対馬釜山事務所を活用したPR活動の展開

韓国側においては、対馬釜山事務所を活用し、釜山近郊とともにソウルもターゲットとしたPR活動を展開する。具体的には、現地に立地している利点を活かして小回りの利いたプロモーション活動を展開するとともに、キャンペーン等を活用した話題づくりなどを行うことで韓国での対馬の認知度を向上させ、誘客を促進する。

【シンガポールのテレビ番組で広島観光の紹介】

シンガポールの人気旅行番組「トラベル・ハント」（有名人レポーターが海外を旅行し観光地を紹介する内容）の2001年12月4日放送分で広島が対象となった。番組は、宮島や平和公園、お好み村などを紹介し、家庭訪問で家の中を覗いてみるという構成で、表現力豊かな女優フェン・ウォンが、実に魅力的に観光地を紹介している。

広島が取材地に選ばれるにあたり、現地の海外事務所が積極的にテレビ局に協力したことが大きい。同年9月に、番組プロデューサーが広島県のシンガポール事務所を訪問した際に、これを絶好の観光PRのチャンスと捉えた同事務所は、企画段階から広島の魅力を売り込むとともに、日本側の窓口として取材行程や手配の相談にのった。なお、各関係自治体や観光連盟等の関係先も取材協力や、費用の一部を負担するなどの協力を行っている。

これは同番組が初めて日本を特集した4回シリーズの第3回目で、他の取材地は関西と北海道である。取材ルートが「関西→広島」とされた点についても、広島観光に資すると考えた同事務所の意向が強く働いている。

インターネット等の情報のみでなく、直接対話することで熱意や姿勢が伝わるのが海外事務所の利点であり、今回の取材は海外事務所が設置効果を十分に発揮できたケースといえる。

資料) 財団法人ひろしま産業振興機構 国際部ホームページ

b) 魅力的なホームページの整備と双方向コミュニケーション手段としての活用

対馬の観光客向けのホームページは、韓国語での情報提供等も行われているが、観光客が対馬の魅力を十分に感じ取るには十分な情報量ではなく、また、検索性に優れないことや、宿泊予約を支援するサービスが提供されていないこと等の問題もある。

そこで、まず、島内の観光資源に関するホームページを一元化し、住民や韓国人留学生等による観光地レポートを掲載したり、ライブカメラで韓国展望所や浅茅湾等の映像をリアルタイムで提供したりするなど、魅力的なコンテンツを多数提供していく。

また、ダウンロード可能な地図や宿泊施設予約サービスなど、島を訪れるための旅行手配や島内移動も支援できるようなサービスを提供していく。

さらに、ホームページ経由での対馬に関する質問に迅速に対応していく体制を整備しながら、メールマガジンを配信したり、継続的にアンケート調査を実施したりするなど、インターネットの双方向性を活用し、韓国人観光客に対するニーズ収集と情報提供のツールとしても活用していく。

【福島県会津若松市のホームページ】

市および観光協会は、近年外国人向けホームページを設立し、市のホームページとリンクした情報を提供している。同ホームページの制作や管理運営には、かつてJETプログラムで他県に來日した英国人の国際交流員があたっている点が特徴で、市のホームページ情報の英訳のみならず、日本文化に詳しい交流員自らが、外国人の眼でみた情報を提供している。ホームページに問い合わせたスイスからの観光客が、同観光協会を通じて市内にホームステイを行ったという実績もある。



資料) 財団法人地域活性化センター作成地域活性化ビデオ、会津若松市ホームページ

c) ビジット・ジャパン・キャンペーンを活用したPR事業の推進

政府においては、訪日外国人旅行者の増大に向けて、戦略的効果的な訪日促進キャンペーンである「ビジット・ジャパン・キャンペーン」を推進している。キャンペーンは国土交通大臣を本部長とする実施本部を設置して2003年度から本格的に実施されており、同年度には約20億円の事業予算が確保されている。

事業は、国、地方公共団体、民間の共同事業として行われ、具体的な事業は、各国ごとの市場調査・効果測定、メディアミックス（広告キャンペーン）、メディアセールス（ジャーナリスト招聘等）、ジャパン・トラベル・スペシャリスト育成、「につぼん魅力サイト」の創設・情報の発信、市場ごとのキャンペーン戦略の策定、海外・国内でのイベントの実施、訪日ツアー造成支援、外客受け入れ人材育成等、多岐にわたっている。

事業の一部には地方連携事業があり、2003年度九州地区では以下のような事業例がある。

- ・ 東九州観光ルート協議会が蔚山～小倉定期航路利用促進のため、韓国の旅行関係業者に対して招請事業を実施した。（7月）
- ・ 北京からの韓国－九州ツアー誘致事業（北京市内においてマスコミ、エージェント、航空会社等に対し説明会を実施する。さらにツアー募集広告を新聞に掲載する。K N T Oと連携。）（8月～）
- ・ 中国からの佐賀チャーター便ツアーが訪日（10月1日、南方航空A-320チャーターが深圳から満席の156人の中国客を乗せて佐賀空港に到着した後、一行は2班に別れ、長崎（ハウステンボス）、佐賀（唐津）、熊本（阿蘇）、大分（別府）に宿泊し、日本の自然、温泉、日本食を楽しんだ。）

ビジット・ジャパン・キャンペーンの一環としてPR事業を行うことにより、事業資金面での支援が受けられるほか、単独でPR事業を行うよりも大きな効果が期待できることや、国や民間企業等との連携関係を構築する契機が得られることなどメリットが大きいこ

とから、対馬においても、韓国向けPR事業をビジット・ジャパン・キャンペーンにおいて実施することについて、積極的な提案と働きかけを行っていく。

d) 国際会議・国際イベントの招致

対馬では、「対馬アリラン祭」「対馬ちんぐ音楽祭」「国境マラソンIN対馬」など、韓国と対馬との歴史性や近接性を活かしたイベントが定期的に開催されている。また、近年では徐々に知名度が高まり、韓国や国内等からの参加者も増えつつある。今後、対馬の知名度をさらに向上させるために、国際的な会議やイベントの招致を実現するための活動を展開する。また、住民が自ら主体となる国際的なイベントの創設を促進する。

【洞爺村国際彫刻ビエンナーレによる地域づくり】

洞爺湖を囲む三町村（洞爺村、虻田町、壮瞥町）は、昭和60年代後半に、3町共同で「洞爺湖ぐるっと彫刻公園」として野外彫刻の設置、国内屈指の彫刻家や美術評論家との人的つながりが構築されたため「洞爺村国際ビエンナーレ事業」構想が誕生し、平成4年から具体的な取り組みが開始された。

本事業の目的は「地域づくり」である。このため、専門のイベント会社に委託するのではなく、村民自らが主体的に取り組むという基本方針のもと、スタート時から村民手づくりで取り組んでいる。

まず、村内の主な15団体で構成する洞爺村国際彫刻ビエンナーレ実施委員会が設立され、企画・立案そして実施までを担当する内部組織を編成するため、村内に広く呼びかけて参加を募った。この内部組織を「企画五十人委員会」と名付け、実施委員会とともに平成4年に発足。メンバーは平成15年8月現在54人となっており、2部5班体制で活動を展開している。

ビエンナーレとはイタリア語で「2年に一度、隔年」という意味で、2年に一度開かれるミニ彫刻の国際公募展で、洞爺村では1993年（第1回）から開催されており、日本初の小型の彫刻展として注目を集めている。また、全世界の作家から募集するという人口約二千人の「小さな村の大きな試み」は大反響を呼び、今年で第6回を迎えた。

ビエンナーレにかかわる事業としては、前年が準備、翌年が展覧会と大まかに大別される。準備の年となる前年は、全世界に向けた開催PRポスター、チラシ、募集要項の発送作業（国内外各2000件）、オープニングの開催方法やサブイベントの検討会議、そしてPRキャラバンなどを実施する。本番の年は、一次、二次審査で始まり、展覧会場の作品展示からイベントの実施などの、目まぐるしい活動を展開する。

さらに、ビエンナーレに対する理解を深めるための村民向け広報誌「ビエンナーレ通信」の発行にも随時着手している。

専門の企画会社に頼らず、村民が自ら考え、そして実行するという企画五十人委員会の活動により、「小さな村でもやればできる」という自信と誇りが、村民一人ひとりの心に刻み込まれるとともに、地域づくりへの意識向上とパワーの醸成が図られている。

資料) 財団法人地域活性化センター「月刊地域づくり172号」(2003年10月)

表6-3-1 過去1年間に開催された韓国とのかかわりのある主なイベント

イベント名	開催場所	主催等	開催期間
日韓・川づくりフォーラムin遠賀川 (第3回世界水フォーラムプレイベント)	福岡県飯塚市内ホテル	国土交通省遠賀川工事事務所	2003/03/02
日米韓局長級政策調整会合(TTOG) (1999年4月～)	米国ハワイ	日本、米国、韓国	2003/06/12～06/13
国境マラソンIN対馬	上対馬町	主催:国境マラソンIN対馬実行委員会／共催:上対馬町、上対馬町商工会、上対馬町教育委員会、上対馬町体育協会、上対馬町観光物産協会、対馬日韓交流協議会	2003/07/02
対馬アヒラン祭	厳原町	厳原町、厳原商工会議所他	2003/08/02～08/03
日韓親善キャンプ	韓国釜山市	NPO法人「KOREA-JAPAN共同交流協会(福岡市)」、釜山国際親善協会	2003/08/15～08/18
対馬ちんぐ音楽祭	美津島町	主催:対馬ちんぐ音楽祭実行委員会／協賛:美津島町他	2003/08/23
日韓海峡沿岸県市道知事交流会議 (日韓知事サミット)	長崎県ハウステンボス	福岡、佐賀、長崎、山口各県知事、釜山市長、韓国南部3道(全羅南道、慶尚南道、済州道)知事	2003/09/03
朝鮮通信使韓日文化交流祝祭	韓国釜山市	朝鮮通信使文化事業推進委員会(朝鮮通信使縁地連絡協議会(日本)が協力)	2003/09/26～09/28
日韓海峡沿岸住民親善イベント	韓国慶州南道晋州市	福岡、佐賀、長崎、山口各県、釜山市、全羅南道、慶尚南道、済州道	2003/10/07～10/08
日韓牛文化交流	天城、伊仙、徳之島町	—	2003/10/11～10/13
日韓水産交流会議	佐賀県唐津市内ホテル	(福岡、佐賀、長崎、山口各県と、韓国南部の水産行政担当者)	2003/10/22
日韓親善トレッキング大会(第1回)	韓国済州島ハインラ山	韓国観光公社、済州道、毎日新聞社	2003/10/22～10/24
日韓海峡観光振興会議(第8回)	韓国慶州市内ホテル	日本観光協会九州支部 韓国・釜山広域市観光協会	2003/11/18～11/19

資料) 各種新聞記事よりU F J 総合研究所作成

③推進上の課題とその対応策

■実施効果の継続的なモニタリング

P R 活動やホームページ作成を行う際、活動自体が目的化してしまい、当初期待した効果が得られない、あるいは、活動後のフォローアップやメンテナンスが十分に行われなかったといった問題が生じがちなことから、実施効果の継続的なモニタリングを行い、必要な見直しやフォローアップを実施していく必要がある。

■運営体制の継続性の担保

国際会議や定期的なイベントの実施等においては、開催期間のみならず、準備段階における地元の活動体制を構築する必要がある。対馬においては、「対馬ちんぐ音楽祭」等において、地元ボランティアが事務局を務めており、韓国人留学生が通訳等に活躍したりしている実績があることから、こうした蓄積を活用し、継続的な事業運営体制を構築する必要がある。

(4) 韓国人旅行者のノービザ実現に向けた取り組み

① 必要性・緊急性

現在、韓国人に対して、訪日の際にはビザ取得が義務づけられている。ビザの取得にあたっては多くの書類手続きを行うだけでなく、年齢や所得（本人もしくは親、配偶者）による制限があるため、韓国人の来日観光における大きな障害として指摘されている。

長崎県では、対馬における韓国人観光客の増加を図るために、従来から国に対して韓国人に対するノービザ（査証免除）や旅行ビザ取得の改善策を働きかけてきた。

2003年1月、構造改革特区の第2次提案募集の結果、新たに特区において講じることが可能となる規制の特例措置として、以下の内容が認められた。

▶ 島嶼を訪問する韓国等の近隣諸国からの修学旅行生や観光旅行社主催の団体観光客などについて、短期滞在査証の発給において必要とされる提出書類を削減する。

さらに長崎県は、2003年6月、構造改革特区の第3次提案募集に対し、韓国人旅行者のノービザ実現に向け、規制の特例措置の提案を行った。それに対して外務省は、特区としての対応は不可という措置区分とした上で、以下のような回答を行っている。

- ▶ 韓国人修学旅行生に対して、平成16年度中の全国レベルでの査証免除実施を目指す。
- ▶ 韓国人に対する期間限定査証免除をどの時期に行うかについては現在検討中である。
- ▶ 外国人が日本国内を自由に移動できる以上、査証免除は全国レベルでの実施が不可欠である。

このような状況の中、2004年3月からは全国レベルで韓国人修学旅行生を対象としたノービザが実現しており、一方では、島嶼の構造改革特区において、修学旅行生や旅行社主催の団体旅行参加者に対するビザ取得手続きの簡素化が実現可能となっている。こうした状況を踏まえ、引き続き、ノービザの実現に向けて取り組んでいく必要がある。

また、韓国人の渡航先をみると、2000年までは日本が最多渡航先だったが、2001年以降は中国が最も多くなっている。地理的優位性を生かして、韓国人にとって「近い」外国をアピールしていくためには、ノービザ実現を早急に実現することが求められている。

②具体的な内容

国は、特区によるノービザは認めない方向であり、期間限定による韓国人へのノービザに向けて、全国一斉実施を検討中としている。国のノービザ検討段階の内容によって、今後の対応の方向は異なってくることから、状況に応じて以下のような取り組みが考えられる。

a) 韓国観光旅行社主催の団体旅行の受け入れ促進による実績づくり

長崎県では、2003年10月の構造改革特区第3次認定申請において、対馬島内全域を対象として「しま交流人口拡大特区」の認定申請を行い、11月に認定された。これにより、ビザ申請にあたって、学校側の証明書提出により修学旅行生の住民登録証明書が不要となり、また、観光旅行社の誓約書提出に基づき職業に関する書類が不要となるため、修学旅行生やすでに定年退職した高齢者など韓国人旅行者数の増加が見込まれる。

そこで、韓国の旅行業者に積極的に働きかけて、修学旅行生や中高年層の旅行者受け入れ拡大を図り、国内他地域に先駆けて実績をつくることで、対馬の日韓交流において先駆的な取り組み地域であることをアピールする。

【構造改革特別区域基本方針 別表1】

601 短期滞在査証の発給手続きの簡素化事業 特例の概要

- ① 特区内の島嶼を修学旅行を目的として訪問する韓国人修学旅行生および教師その他の引率者の査証申請について、訪問先の当該島嶼が含まれ、かつ査証申請者が修学旅行生および引率者であることを学校側が文書に証明する場合には、提出書類のうち住民登録証明書を不要とすることで短期滞在査証の発給手続きを簡素化する。
- ② 特区内の島嶼を訪問する観光旅行社主催の韓国人団体観光客の査証申請について、訪問先に島嶼が含まれ、かつ、観光旅行社が査証申請時に提出する日程通りに旅行者全員を帰国させる旨、保証する誓約書を提出する場合には、提出書類のうち在職証明書などの職業に関する書類を不要とすることで短期滞在査証の発給手続きを簡素化する。

資料) 構造改革特別区域推進本部ホームページ

b) 韓国修学旅行生のノービザ措置の活用による実績づくり

2004年3月には、全国レベルでの修学旅行生へのノービザが実現した。今後の韓国からの修学旅行需要の拡大に備えて、対馬釜山事務所を活用し、韓国修学旅行受け入れの実績をいち早くつくることで、上記と同様に対馬を積極的にアピールする。

【韓国からの訪日修学旅行市場】

韓国から外国への修学旅行は、1991年に国立国樂高等学校2年生生徒全員（110名）が日本を訪れたのが第1号である。その後、他の高等学校も日本への修学旅行を行うようになり、また、韓国修学旅行協会や新聞社などの団体が主催する会員対象の大規模な青少年訪日研修旅行が数多く実施されることとなった。

JNTOの調査によると、訪日修学旅行は、1991年に僅か147名（国樂高等学校生を含む）で始まったが、96年には3,270名まで増えた。通貨危機の翌年、98年には408名（97年は調査せず）まで激減し、それ以降2001年の608名と毎年400名から600名の間で推移していた。しかし、2002年には3,104名と急増し、通貨危機以前の水準まで回復している。

資料）J N T O報道発表資料（2003年2月）

c) 全国一斉ノービザの早期実現と対馬での先行実施に向けた働きかけ

期間限定による全国一斉ノービザの早期実施に向けて、国に積極的に働きかけていく。そして、期間限定で実施された結果、特に大きな問題が生じない場合は、速やかに期間を限定しないノービザ化実現を働きかける。

また、全国一斉によるノービザ化の推進と並行して、対馬での先行実施が可能となる方策をさらに検討し、構造改革特区における先行実施の提案を行っていく。

③推進上の課題とその対応策

■韓国国内での規制緩和情報のアピール

「しま交流人口拡大特区」が認定され、対馬への団体旅行参加者のビザ取得手続きが簡素化された場合には、対馬への観光客数を増やすために、その内容を韓国国内の一般市民向けに広く告知し、対馬の優位性を積極的にアピールする必要がある。情報提供にあたっては、韓国の旅行社に一任するのではなく、対馬釜山事務所や観光関連団体を中心となって、新聞・テレビ等で広く働きかけることが望ましい。

■受け入れ態勢の強化

規制緩和により修学旅行生や団体旅行客の増加が期待されるが、島内で団体旅行客の受け入れが可能な宿泊施設や飲食店が不足しているため、団体旅行への大きな制約となっている。（1）で掲げているように、既存施設を活用した大型宿泊施設の整備や、受け入れ可能なホテル、飲食店の拡大を早急に推進する必要がある。

（5）C I Q機能の拡充促進

①必要性・緊急性

比田勝港のC I Qが出張対応であるため、国際航路の寄港にあたって事前調整に多大な労力を要することがある。また、出張対応であるが故に、厳原港に寄港する日には比田勝港に寄港することができず、国際航路網拡充にあたっての阻害要因となっている。比田勝港は、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

続きの円滑化等により、C I Q機能の拡充を早急に実現する必要がある。

厳原港においても、夏休み等の多客期にはC I Qの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、韓国人観光客による自国の食材持ち込みに対するニーズは高いが、海外から食材を持ち込むには、動植物検疫が必要である。2003年10月には、植物防疫法施行規則の一部改正により、厳原港・比田勝港における植物の輸入が認められるようになったが、動物検疫についてはまだ認められていない。厳原港、比田勝港とも今後は検疫体制の整備が求められる。

②具体的な内容

a) C I Q職員の常駐促進

比田勝港には現在、入国管理局および検疫所の機関が設置されておらず、常駐職員が配置されていない。出入国管理および検疫は、韓国人観光客の入出国に最低限必要であることから、これら機関の出張所等の比田勝港への設置と、常駐職員の配置に向けて、国の関係機関に積極的に働きかけていく。

また、厳原港、比田勝港とも、2003年10月に植物防疫の指定を受けたが、福岡支所からの出張対応となっており、日程の制約を受けるため、常駐職員の配置を求めている。

表6-3-2 厳原港および比田勝港におけるC I Q機関

	厳原港	比田勝港
税関	門司税関厳原税関支署	門司税関厳原税関支署比田勝監視署 (厳原から出張対応)
出入国管理	福岡入国管理局厳原港出張所	(厳原から出張対応)
検疫	福岡検疫所厳原・比田勝出張所 (厳原在)	
動物検疫	—	—
植物防疫	(福岡から出張対応)	(福岡から出張対応)

b) 動物検疫指定の実現

対馬は韓国に比べて物価が高いことなどから、韓国人観光客がキャンプ用の食材等を自国から持ち込みたいというニーズは強い。しかし、現在、厳原港、比田勝港とも動物検疫の指定を受けておらず、肉などの食材を持ち込むことができない。このため、韓国人観光客に対するサービス向上の観点から、厳原港、比田勝港での動物検疫の指定を国に積極的に働きかけていく。

c) C I Q手続きの円滑化

外国人観光客へのサービスの一環として、できるだけスムーズな出入国審査の実施が求められる。韓国人観光客の増加に対応して、C I Q窓口の拡充や手続きの簡素化などを国に働きかけ、C I Q手続きの円滑化を図っていく。

③推進上の課題とその対応策

■C I Q職員の不足

C I Qの出張所などを新設する際には、新たに常駐職員の派遣が必要になる。しかし、全国的にC I Q職員の不足が指摘されているものの、財政的な制約の中でC I Q職員の増員がなかなか進まない状況にある。こうしたことから、C I Q職員の増員に向けた職員の資格要件の緩和や、C I Q職員OBの登用、事前研修を受けた自治体職員などによるC I Q業務への補助要員としての参加など、C I Q職員不足へのさまざまな対応策の実現可能性を検討し、国に対して働きかけていくことで、厳原港、比田勝港のC I Q機能拡充を促進する。

(6)対馬－釜山航路の新船投入促進

①必要性・緊急性

現在、対馬と韓国・釜山の間には、定期航路として「シーフラワー」が就航しているが、就航率の低さや船の揺れが輸送人員増加の阻害要因となっており、交通機関としての信頼性向上が喫緊の課題となっていることから、「シーフラワー」に代わる新船の投入が期待されている。

当面、具体化の見込みは立っていないとされることから、現実的な対応策としては(7)に述べる博多－釜山航路の途中寄港促進も有効であるが、博多－釜山航路における対馬寄港は、運航船社にとってあくまで補完的な位置づけであることから、対馬における取り組みとしては、対馬と釜山を起終点とする国際航路において「シーフラワー」に代わる新船投入に向けた取り組みを進めていくことが同時に重要かつ不可欠である。

②具体的な内容

運航船社による新船投入を実現するためには、大規模な投資に見合う輸送需要が期待できることや、投資資金の円滑な調達といったことが条件になると考えられる。こうしたことから、対馬サイドにおける輸送需要拡大に向けた取り組みを推進するとともに、船社の投資を促進するための何らかの仕掛けのあり方についても検討する必要がある。

* 新船投入促進に向けた輸送需要拡大への取り組みと港湾施設・サービスの整備

対馬－釜山航路の輸送需要の拡大を図るため、民間・行政が一体となって(1)～(3)に示した国際観光戦略を推進する。また、行政サイドでは、港湾施設の整備・運営や(4)に掲げたノービザ実現への取り組み、(5)のC I Q機能の拡充等において、事業者が利用しやすい環境整備を進める。

*** 運航船社における新船投入への取り組み**

運航船社においては、新船投入への判断が可能となる輸送需要の確保に向けて、韓国・日本双方の旅行業者・船舶代理店等と連携による韓国人・日本人観光客の利用を促進するとともに、地域（海域）特性や輸送需要規模に適した安定性・安全性が高く、かつ低コストな船舶の調達に努める。

*** 運航船社の新船投入に対する支援策のあり方の検討**

運航船社にとって投資規模の大きな新船投入には慎重にならざるを得ない面があるため、対馬サイドにおいて一定の投資リスクを分担するような方策や、資金調達を円滑に行えるようにするための方策等、新船投入に向けた支援策の是非や、そのあり方について検討する。

③ 推進上の課題とその対応策

■ 運航船社との連携体制の構築

対馬側の関係行政機関や観光関連産業などが運航船社と一体となって対馬－釜山航路の拡充に対して取り組み、輸送需要の拡大等に関する方策を連携して推進していくための信頼関係や連携体制を構築することが必要である。

■ 航路特性にあった適切な船舶の確保

対馬－釜山航路への新船投入にあたっては、新造船を投入するほか、他航路で利用されていた中古船を活用することも想定される。いずれにしても、対馬－釜山航路の海域特性に対応して耐候性が高く、輸送需要と購入・運営コストのバランスが対馬－釜山航路に適している船舶を確保することが必要であり、新造船の場合には造船会社との協力関係、中古船の場合には中古船の調達情報に長けた企業との協力関係が必要となる。

（７）博多－釜山航路（ジェットfoil）の途中寄港促進

① 必要性・緊急性

（６）で述べたように、対馬－釜山航路に就航する「シーフラワー」は、就航率の低さや船の揺れが輸送人員増加の阻害要因となっており、交通機関としての信頼性向上が喫緊の課題となっている。このため、「シーフラワー」に代わる新船の投入が期待されるが、当面、具体化の見込みは立っていない。

一方、博多－釜山航路には、就航率が高く、揺れも少ないジェットfoilの就航する航路が２航路あり、うちＪＲ九州が運航する「ビートル」は、2003年７月に１隻増備されて４隻体制となり、ダイヤ設定上、対馬への途中寄港が容易となった。同航路は1991年より対馬（厳原・比田勝）への臨時寄港の実績があるが、特に４隻体制となって以降、対馬

への臨時寄港を積極化しており、2003年度下期においては、その都度スケジュールを調整するのではなく、予め特定した曜日であれば一定数の利用客確保を条件に臨時寄港を行うという形で「準定期化」している。

こうしたことから、対馬と釜山を結ぶ国際航路の利便性や信頼性を高めるためには、博多－釜山航路の途中寄港を促進していくことが実現性の高い取り組みであり、かつ韓国をターゲットとした国際観光戦略推進のためには、極めて緊急性が高い。

②具体的な内容

「ビートル」の現行ダイヤにおいては、第5章2. に示したように、夏ダイヤ・冬ダイヤのいずれにおいても対馬への途中寄港が可能であることから、当面は臨時寄港という形で寄港実績を重ね、需要の掘り起こしと見極めを行っていく。さらに、一定の需要が確保できると判断された時点で、対馬への定期寄港を実現させる。

* 運航船社における途中寄港拡大への取り組み

運航船社においては、引き続き韓国側の旅行業者と連携し、韓国人観光客の集客を図るとともに、対馬域内の船舶代理店や旅行業者等と連携し、対馬住民による利用も促進する。また、博多－釜山間の利用客の利便性を極力損ねないように配慮しつつ、対馬－釜山の区間利用者にも利用しやすい運航ダイヤや運賃の設定に努める。

* 途中寄港拡大に向けた輸送需要拡大への取り組みと港湾施設・サービスの整備

対馬への寄港促進には輸送需要の拡大が不可欠なため、対馬－釜山航路の輸送需要の拡大を図るため、民間・行政が一体となって(1)～(3)に示した国際観光戦略を推進する。また、行政サイドでは、港湾施設の整備・運営や(4)に掲げたノービザ実現への取り組み、(5)のC I Q機能の拡充等において、事業者が利用しやすい環境整備を進める。

③推進上の課題とその対応策

■ C I Q機能の拡充

博多－釜山航路の対馬における寄港地は比田勝港であるが、同港ではC I Qが出張対応のため、寄港にあたって事前調整が必要であり、寄港の曜日・時間帯にも制約を受ける。

こうしたことから、博多－釜山航路の途中寄港を促進するためには、(5)に掲げたC I Q機能の拡充を一体的に推進する必要がある。

■ 運航船社の収益性の確保

対馬－釜山は航路距離が短いため、博多－釜山と比較して運賃を安く設定する必要がある。このため、博多－釜山航路の消席率（提供座席数に対する実際の利用者数の割合）が

高い状況にあって、対馬－釜山の利用者数を増やすことは、その分、博多－釜山の利用者数が抑制されることになり、運航事業者にとっては収益性が低下する恐れがある。

こうしたことから、博多－釜山航路の利用客が比較的少ない曜日・時間帯において重点的に対馬への途中寄港を進めるほか、多客期においては、博多－釜山航路の途中寄港でなく、博多－釜山－対馬（比田勝）－釜山－博多といった運航パターンを導入し、対馬－釜山間を独立して運航することについても検討する。

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

これまでに検討した実現方策に取り組むにあたって、国・県・市町村、民間企業、NPO、住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。

(1) 各関係主体が担うべき役割

① 対馬市

2004年3月に対馬6町の合併により発足した対馬市は、対馬における国際交流促進・国際航路網拡充への取り組みを推進していくにあたって、その中核的な役割を担うべきことが期待される。特に、官民の各関係主体が一体となった推進体制を構築するにあたっては、コーディネーターとして各関係主体の調整を図るとともに、地域の政策主体として、国際交流政策・国際観光戦略の企画・立案を行うことが期待される。

また、民間が主体となって国際交流・国際観光に関する事業を推進する際、これを支援する立場から、各種情報の収集・分析・提供、PR活動の実施、各民間団体・事業者の取り組みの情報面・資金面・制度面等における支援を行うことが期待される。

各種国際交流事業の推進、公共サービスに関する観光客受け入れ態勢の整備等、公共部門が行うべき事業においては、その必要性や費用対効果を十分に考慮した上で、自ら事業主体として積極的な事業展開を行うことが期待される。

② 観光関連事業者・交通関連事業者等

対馬における国際交流促進・国際航路網拡充への取り組みにおいて、宿泊、飲食、物販、交通等、島内で提供される民間サービスについては、韓国人旅行者をターゲットとした国際的な観光地として観光資源の魅力度向上や受け入れ態勢の整備の観点から、島内の事業者が主体的に推進していくことが期待される。また、これらの事業者と一次産業・地場産業の事業者においては、観光・交流産業としての複合化・高度化に積極的に取り組むことが期待される。

国際航路の運航船社や対馬向け旅行商品の開発・販売を行う韓国の旅行者者においては、対馬における国際交流促進・国際航路網拡充への取り組みに関心を高め、これと連携して国際航路網の拡充や国際観光の振興に積極的に取り組んでいくことが期待される。

③ 観光関連団体・商工団体等

対馬の観光関連団体や商工団体等、民間事業者から構成される団体においては、情報提供や意識啓発に関する事業、各種国際交流事業等を通じて、国際交流促進・国際航路網拡充に向けた民間事業者の主体的な取り組みを促進していくとともに、民間事業者相互および民間事業者と行政間の調整役としての役割を担うことが期待される。

④長崎県

長崎県においては、情報面・資金面・制度面等において、対馬市や民間団体・事業者の国際交流促進・国際航路網拡充に向けた取り組みを支援するとともに、C I Q機能の拡充、ノービザ実現、広域観光促進等、全国的もしくは広域的な対応が必要な事項について、国や周辺地域との連絡・調整機能を担うことが期待される。

また、港湾管理者として港湾の整備・運営（港湾施設の整備、ポートセールス、2004年7月1日発効予定の改正S O L A S条約（海上人命安全条約）に基づくフェンス設置など港湾施設保安対策等）をはじめ、県が管理者となる施設等（道路、国定公園等）の整備・管理にあたっては、対馬市や民間主体と連携して、積極的に取り組んでいくことが期待される。

⑤国

国においては、国際交流・国際観光に関する全国的・対外的な取り組みを積極的に推進していくとともに、対馬における国際交流促進・国際航路網拡充に向けた取り組みについては、地方自治体や民間主体と連携して、ビジット・ジャパン・キャンペーン等を通じた地域との連携事業の推進、C I Q機能の整備、早期のノービザ実現に向けた関係主体間の調整等、対馬が日韓交流において担うべき先導的な役割を踏まえた積極的な支援を行っていくことが期待される。

（2）取組体制のあり方

2003年11月、対馬6町が「しま交流人口拡大特区」に認定されたが、これに先立ち、同年9月、行政と民間が一体となって交流人口の拡大に取り組み、対馬地域の振興を図ることを目的として、「対馬交流特区推進本部」（以下、「推進本部」とする。）が設置された。推進本部は、長崎県対馬支庁長を本部長とし、対馬6町の町長（2004年3月の対馬市発足後は対馬市長）、対馬観光物産協会会長、（財）対馬国際交流協会理事長をはじめ、農林漁業の各団体、旅館業、飲食業、陸運業（バス・タクシー）、海運業の団体もしくは事業者等から構成され、対馬支庁地域振興課に事務局が置かれている。

推進本部では、魅力ある地域資源の活用と受け入れ態勢の整備、韓国人観光客の誘致促進等の事項に取り組むこととしており、特に、具体的な推進事業について各部会別に担当事業を明確化し、事業を着実に推進する体制を採っていることが特徴的である。

本調査で検討した国際交流促進・国際航路網拡充に向けた取り組みにあたっては、この推進本部の枠組みを活用し、さらに必要に応じて他の主体の参加を求めることにより、全島が一丸となって取り組むことができるような強力な推進体制を構築することが期待される。

また、対馬市においては、対馬釜山事務所の体制を国際観光振興の観点から強化すると

ともに、市役所内に国際観光を推進する専任部署の設置や専任スタッフの育成に取り組むことが期待される。

(3) 周辺地域との連携のあり方

国際航路で直接結ばれた釜山広域市および釜山広域市影島区との間においては、経済・産業・観光・教育・文化・スポーツ等、多岐にわたる国際交流のパートナーとして、各種交流事業・共同事業の実施等を通じて、官民両面における積極的な連携を図り、信頼関係の醸成を図っていくことが期待される。

また、観光面においては、北部九州圏（福岡、北九州、下関、壱岐等）の各地域と積極的・戦略的に連携し、広域観光ルートの形成や観光キャンペーン等の合同実施等を推進していくことが期待される。さらに、対馬や済州島を含む新しい国際観光圏の形成に向けて、韓国側と国際観光の振興に向けた連携を進めていくことも期待される。

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
－ 報告書 －

平成 16 年 3 月発行

発行人 田 中 浩 二
発行所 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

