

第12号

特集「国境ゲートウェイ・アジア：北部九州のツーリズムから考える」



JIBSNレポート第12号の発刊によせて

境界地域研究ネットワークJAPAN (JIBSN) が発行するJIBSNレポート第12号は、九州大学アジア太平洋未来研究センターが主催した、北部九州のツーリズムをめぐる実務者と研究者の共同事業についての報告です。JIBSNからは、境界自治体メンバーの対馬市、五島市及び今年から正式メンバーとなった九州経済調査協会からパネリストを迎えました。これに加えて、福岡で様々な国際的な観光事業をリードするコンベンションビューローと国土交通省の政策立案者の報告がメインとして入りました。平日の日中にもかかわらず、多くの方々が参加し、議論も盛り上がりました。

北海道と九州を結ぶ、ボーダーツーリズムの新たな展開の模様を皆様にお届けします。

(JIBSN企画部会長 九州大学／北海道大学 岩下明裕)



シンポジウム「国境ゲートウェイ・アジア：北部九州のツーリズムから考える」

2016年5月11日 14:00-17:00 会場：公益財団法人 アクロス福岡 会議室 607室
福岡市中央区天神1丁目1番1号

14:10～ 開会の挨拶・趣旨説明

岩下 明裕（九州大学／北海道大学）

14:30～15:00 基調報告

榎本 通也（国土交通省九州運輸局観光部長）

15:10～16:50 パネルディスカッション 司会 岩下 明裕

パネリスト

藤本 道雄（福岡観光コンベンションビューロー専務理事）

内山 歩（対馬市総合政策部政策企画課長）

久保 実（五島市市長公室長）

島田 龍（九州経済調査協会）

- 主催：九州大学アジア太平洋未来研究センター（CAFS）
- 共催：北海道大学スラブ・ユーラシア研究センター境界研究ユニット（UBRJ）
- 協力：境界地域研究ネットワーク JAPAN（JIBSN）、（公財）九州経済調査協会
NPO 法人 国境地域研究センター、（公財）福岡アジア都市研究所

*なお、報告者及びパネリストの肩書きはシンポジウム開催時のものとなります。



シンポジウム「国境ゲートウェイ・アジア：北部九州のツーリズムから考える」

日時：2016年5月11日 場所：福岡アクロス

趣旨説明と基調講演

(岩下明裕) 今日はお忙しいところをお越しいただいて、お礼申し上げます。今日のセミナーのテーマは「国境ゲートウェイ・アジア 北部九州のツーリズムから考える」です。まず20分間、私から趣旨説明をさせていただきます。

実はこれをやろうとしてパネリストの方に相談し、九州で観光、ビジネス、あるいは地域でご活躍の方々に声を掛け、準備を今年になってすぐやっていたのですけれども、いざ広報しようという段階になってあの地震がございまして、実は私は熊本の宇土に実家がありました。4月に地震が起こったときに、アメリカで国境研究の学会に出ておりまして、いきなり世界中の人から、「大丈夫か、大丈夫か」と言われて……私はアメリカにいて何が起こっているか分からなかったのですが、慌ててそういうことを知りました。



宇土は市役所が半壊してしまったので、一躍有名になってしまいました。地域によってはもっと激しいところがあるのですが、ああいうシンボリックなものが壊れるとすごく有名になってしまいました。「お前が見たあの市役所のある場所がうちの親がいるところだ」と言うたいたいみんな心配するのです。うちの親も家も大丈夫で安心だったのですが、それでもやっぱり夜は怖いんです。自分たちでは寝られないからって夜だけ避難所に行ったりするようなことがありまして、連休中は熊本に行って掃除をして、親を連れて帰って、安心だと思っているのですが、いまだに何時間か起きに震度3ぐらいが来て、晴れたと思ったら雨が来て、結構大変な状況で……観光というのは実は災害に弱く、かつ感染症やテロにも弱く、とにかく世の中が平和で安定してないと観光の話は非常にしづらい状況があります。



このゴールデンウィークも、今朝、ニュースを見ていましたら、例えばJR高速船で釜山から来る人が減っていて、ほとんど災害だということで来ません。韓国のフェリーが沈没したときも結構そういうことがあったといいます。しかし後ろ向きになっても仕方がないので、やっぱり私たちは平時といいますか、普通の暮らしの中で刊行の振興を考える必要があるのではないかと思います、今日、何とかこういう形で無事セミナーが開催できることをうれしく思っております。

それでは、どうしてこういうことをやろうとしたのかということについて、15分ぐらいでご説明します。ボーダーツーリズムというのをここ2~3年前から仕掛けておまして、それはそもそも「人文・社会科学系の大学の教員や大学の組織は世の中の役に立ってない」と文科省の偉い方がおっしゃって物議を醸したのですが、実は大臣が言う前からかなりそういうことは言われていて、文科省の方も「もう少しお前たちは社会に貢献しなさい」と言っておまして、「実社会対応プログラム」を3年前に立ち上げたのです。

そのときにいくつかテーマがあって、その1つが観光だったのです。私たち、主に北大を中心としたチームが、境界地域研究ネットワーク JAPAN を5年前に立ち上げました。これは稚内、根室、小笠原、隠岐ノ島、竹富、与那国、そして五島、対馬などが自治体として入っていただいており、九州大学も韓国研究センターがメンバーですが、研究機関と行政でつくってきたネットワークです。

国境あるいは境界問題といわれると、紛争とか領土問題とかで暗いイメージがあります。私自身、もともと領土問題の研究をやっていた人間で、「北方領土もいつまでたっても解決しないが、地元は疲弊していくときに、どうやってこういう状況を変えられるのだろう。やっぱり少し国境とか境界地域というのが面白くて明るくて、前向きな部分をつくらなくてはいけない」と思っているときに、観光というテーマが上から降ってきましたので、「これをやらずしてどうするか」ということで始めました。

幸いなことに、いろいろな地元のビジネスあるいは旅行会社の皆さんの賛同をいただいて、ここ2~3年で作ってきまして、新聞メディアで多く取り上げられました。対馬から釜山で始めて、稚内、サハリン、そして今日、後で話題にもなりますが、八重山、台湾、それからもっと広げようとしています。北海道大学では博物館に展示コーナーも作りまして、「いろいろと世界中のボーダーをつないで、明るく観光とか地域起こしができる」ということをやってきました。

そうこうしているうちに、『現代用語の基礎知識』という有名な本に「ボーダーツーリズム」が外来語と世相語の両方で取り上げられました。対馬から始めて、九州大学のチームが先に動いたこともありまして、九大、北大の研究者が始めたものと書かれていて、「何で九大が先に来るのだろう」とちょっとむっとなっていました。私は今はもう九大の人間にもなっているので、どっちでもいいと思ってやっております。

これがそのもととも根っこになった境界地域研究ネットワーク JAPAN (JIBSN) で、こう



いうネットワークの中で実は会議をやっていました。自治体の関係者が集まって、もともとは与那国町長が、「与那国に来るなら飛行機をチャーターして台湾でも会議をやり」と言っただいたのがきっかけで、対馬、釜山に行ったり稚内でフェリーに乗ってサハリンに行ったりしました。

国境地域研究ネットワーク JAPAN (JIBSN) What's New



http://src-hokudai.ac.jp/bjbsv/2015/12/04/1322203



これが JIBSN のホームページです。それで与那国から、こういうチャーター便を飛ばしたり、サハリンー稚内をフェリーに乗ってみんなで旅をして会議をやったり、国際会議の誘致もやりまして、福岡と釜山を結ぶのですが、対馬に寄らずしてどうするというので、対馬をバスで縦断し、JR 九州の高速船をチャーターするというようなことで、だんだん大学の教員をやっているのかツアーコンをやっていいのか分からないような形になりました (笑)。

対馬というのは、ご承知の通り、北端の上対馬からですと、50 キロ先に釜山の夜景が見える場所でもあります。そして飛行機も船もあるというところで、こういうツーリズムをやるには格好の場所ではないかと考え、そこから始めました。そして大学も行政ですから、行政と行政でやっていると話がなかなか進まないの、NPO 法人国境地域研究センターも立ち上げました。旅行者、地元の銀行、メーカーなど、20~30 社ぐらいも団体会員になってくださっていますが、個人会員 100 人ぐらいで NPO をつくって、地域起こしをツーリズムを軸にやろうということになりました。これは九州大学の花松泰倫さんと一緒に対馬のブックレットを出し、第 2 号は去年、与那国と根室をテーマに出し、最新号はもう 6 月ぐらいに出る予定ですが、北航路、稚内、サハリンゲートウエーという形で出します。

これは後で登壇してくださる九州経済調査協会の島田龍さんが 3 年前に最初に手掛けられたときのモニターツアーのチラシでございます。番組にもなりました。TNC (テレビ西日本) が作ってくれました。これがその後、対馬で去年の 3 月にやった、これは近畿日本ツーリス



トさんと組んでやったもので、これは花松さんという九大の方が、NPO との連携で手掛けられたモニターツアーで、このあたりからブームになっていって、人数が結構増えていきます。このときはFBS（福岡放送）が同行取材をしてくださいました。

限定30名様募集 JR九州

対馬・釜山
モニターツアー

出発日 平成25年12月14日(土)

22,500円

2名1室利用または1名1室利用 / 大人お一人様

特別お価格です

女子会、母娘旅にもおすすめ!!

モニターツアーならではの
お得な価格で、対馬と釜山が
楽しめます!

★対馬では **パワースポット** 巡り、
釜山では **自分の時間** を楽しめます。

★女子会、母娘旅 にもおすすめです!!

ANA JIBSN

国境地域研究センター 企画 **日本の国境観光を拓く!** 団体企画

対馬から釜山へ! 国境観光モニター・ツアー

国境地域研究センターは、九州大学および北海道大学と共同で、世界の国境地域で近年注目されている「国境観光（ボーダー・ツーリズム）」の研究を行っています。今回、日本で最初の「国境観光」モデル作りを目指して、福岡から対馬を通って釜山に渡る「国境観光モニター・ツアー」を実施いたします。国内旅行と海外旅行を組み合わせた新たな旅行形態としての「国境観光」を体験してもらうとともに、国境を挟んだ対馬・釜山の歴史と文化、自然の魅力を感じていただきたいと思います。

旅行期日 : 平成27年**3月14日(土)~3月16日(月)**
 集合・解散 : 集合:福岡空港国内線第1ターミナル 解散:博多港国際ターミナル
 募集人数 : **30名様** (最少催行人員 18 名様)
 旅行代金 : **60,000円** (個人的な経費を除く、全て) ※一人部屋利用の場合は4,000円追加

月日	発着地/着地	時間	交通機関	スケジュール	食事
① 3月14日(土)	福岡空港 発	07:50	ANA 401 便	集合後の後、空路、対馬や釜山へ空路へ到着後、連珠湾クルーズの後、釜山で万景楼、歴史民俗資料館を見学。「奇やえん」で昼食後、万景楼を巡って上対馬へ。初都築神社を参詣、島嶼子島屋敷を散策後、比田で「対馬ハル」のアクササリー作りを体験。懇親夕食会	朝-6:45分 昼-4:45分
	対馬 比田 着	08:25	専用バス		
② 3月15日(日)	対馬 比田 着	午前	専用バス	殿崎の日置戦記念碑と韓国展望台を見学後、佐賀県にある野生生物保護センターを見学。「ももたろう」で昼食の後、比田磯へ。出陣手続きを経て、高連船で釜山へ到着。入国手続きの後、ホテルへ夕食まで自由行動 <釜山市内泊>	朝-8時 昼-6:45分 夕-4:15分
	釜山 着	13:00	ビートル549 便		
③ 3月16日(月)	釜山 着	14:10	専用バス	釜山港の釜山公園と南浦洞を見学。時間があれば釜山近代歴史館と国際市場へ到着。入国手続きの後、高連船で博多港へ到着。帰国手続きの後、無事解散	朝-8時 昼-7:15分
	博多 港 着	18:25	ビートル258 便		

※ 天候等の都合により、定額内が変更になる場合があります
 <福岡空港> 対馬(比田磯)——釜山(または海雲台ホテル、釜山)——博多(博多港)

企画: NPO 法人 国境地域研究センター
 企画共催: 国境地域研究ネットワーク JAPAN
 JIBSN
 旅行実施: 新近畿日本ツーリスト九州 福岡支店
 協賛: ANA、東九州高速鉄道、北海道大学スラブ・ユラシア研究センター、国境地域研究ネットワーク (JAPAN)、九州大学アジア太平洋東洋学センター (CASF)、九州大学持続可能な社会のための国際科学センター

2015 サハリン国境観光モニターツアー5日間

6/15(月)~6/19(金)

127,400円 募集人数20名

ANA セールズ株式会社

北都観光株式会社

0162-23-3820

サハリン国境紀行 NPO 国境地域研究センター企画

2つの国境を越える旅

サハリンからロシアへ

日数	日次	行程	プログラム
1	6/15(月)	福岡発	福岡発 札幌(旭川)行き
2	6/16(火)	札幌発	札幌発 旭川(稚内)行き
3	6/17(水)	稚内発	稚内発 網走(紋別)行き
4	6/18(木)	網走発	網走発 釧路(帯広)行き
5	6/19(金)	釧路発	釧路発 札幌(旭川)行き

サハリン国境紀行

2つの国境を越える旅

サハリンからロシアへ

料金表

募集人数: 20名

募集期間: 6/15(月)~6/19(金)

127,400円

ANA セールズ株式会社

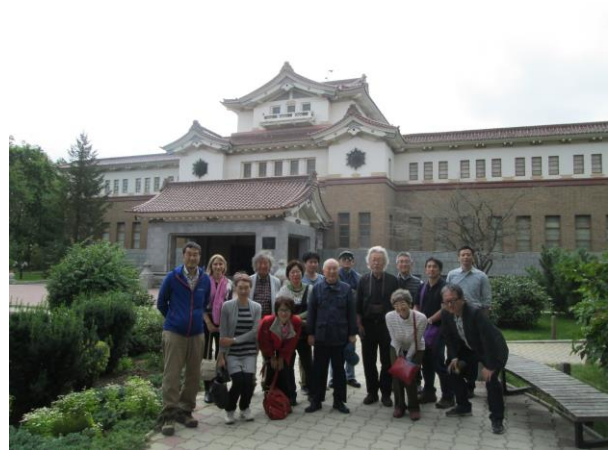
北都観光株式会社

0162-23-3820

私どもの企画は、そういうちゃんと足回りがあって、キャリアがあって、飛行機でも船でもあって、それで現地をつなぐ見るべきところがあるとか、解説する人がいるとかいうことを前提にしております、サハリンの国境モニターツアーを稚内から出てやりました。それ

も稚内市の方にスペシャルガイドをしていただいたり、稚内商工会議所から 3,000 円のお土産券を出していただいたりもらうとか、いろいろビジネス関係でやって、これが実はかなりすごくて、40 人ぐらいが詰め掛けて、サハリンブームと去年言われるぐらいに北の方ではなりました。NHK が張り切って、これは全国中継の『おはよう日本』でも流れまして、最後に対馬の話が出てきましたから、これを見た瞬間に対馬の前の市長から携帯に電話がかかってきて、やっぱり NHK の全国中継に出ると違うと思いました。

サハリンは、昔の日露の旧 50 度線の陸上国境がありますので、そこに行くツアーもやろうということで、こういう感じで地元の解説を受け、フェリーで行ってこういうバスを仕立てて、これはエムオーツーリストという専門旅行者とやりました。これはユジノサハリンスクの郷土博物館ですが、日本の建築物を使っています。



それで国境標石の 50 度線の現物を見て、同行するカメラマンの説明を聞いてみんなで向かうと、大鵬がポロナイスクというところの生まれで、大鵬ファンというのがいまして写真を撮ったりしました。こういう悪路やトーチカを越えて行きます。これは日本統治時代の旧王子製紙の廃墟で、廃墟ツアーというのも良い観光資源になるのではないかという話をしています。



特にその場合に念頭にあったのが、1つは北方領土の問題を抱えて、向こうの島に渡れない地域です。僕らはこれを「見えない壁」と言うのですが、そのいわゆる行き止まりになっている根室のことを考えました。考えてみると、サハリンは行けますが、ここは北海道の人でもほとんど行かないですし、こういう行き方はしないのです。知床だけ、網走だけ、あるいは稚内だけには行くのですが、ここを縦走するなんていうことは誰も考えないのですが、観光ルートとしてやったところ3日かかりました。

ここはまさしく最果てだなと思うかもしれませんが、もともとはオホーツク文化が来ているのです。それで先住民の交流、アイヌだけではなく、ユーラシア、それから北米、北極圏につながっている文化があるのです。特に網走は。



いわゆる行き止まりですが、本来ならば向こう側とのつながりのあった地域であるし、根室にはアイヌのチャシという城跡みたいなものもあります。それを順番に同行解説を入れて見ていこうということで、これは国境標石2号で現物が根室にあります。



それで、元島民の北方領土の話の聞いたり、これは昔の国鉄の線が本当はつながろうとしていたのですが、もう全部廃線になっていますので、その跡を見たり、先住民の博物館に行ったり、網走博物館や監獄を見たり……そしてこれは私の勝手な趣味ですが、ここを通らず



してなぜ北見のカーリングの名所である常呂です。ここに行くと、今は藤澤選手……たぶんオリンピックに出ますが……から直接指導を受けられるというようなビジネスもできるのではないかと考えました。

それでケーブル通信庫がサハリンとつながっていたこと、あるいは海難事故があつてロシアの船の囚人たちが流れてきたのを現地の人が助けたことなど、どこか対馬にもつながるような話ですが、そういうエピソードが境界地域にあつて、それをトータルで見せることで、新しい観光事業なり発見ができるのではないかとこの2年ぐらいで分かってきました。

私なりのボーダーツーリズムの結論は、空間と場所をつないで統括するから、何でもアイテムになるのです。ですから普通、ツーリズムだと、フードとかグリーンとか、何か1つ立てるのですが、全部入ると考えます。ただ、全部入ると多過ぎて時々消化不良になるのですが、そこは同時解説、プロフェッショナルが入って説明します。

そうするとどうしてもアカデミックツーリズムという、日本では成立していないのですが、欧米ではある大学の先生が現地に入って解説しながらやるようなツーリズムとしてのジャンルができるのではないかと考えます。日本では高かろうの豪華ツアーか、安かろうの弾丸ツアーと格安だけで、なかなかその中間の部分がなく、特に旅行業者さんと話をしていると、格安ツアーは消耗戦ですから、あまりやりたくない、付加価値のあるものでつくりたいと考えているのです。

しかしどうやって集客するかがこれは難しいです。そこで我々のモデルは、大学の先生が入って、行政とも組みます。旅行会社が行政に直接持っていったとしても、行政から見ると1つの旅行会社だけを応援するというのは難しく、なかなかできないです。議会がうるさいとか……だからそこに研究者が入ることで新しい連携ができるのではないかと考えます。

そうすると、さっきのオホーツクツアーもそうですが、つながってないけれども、向こう側の世界を見えるわけです。感じられるわけですね。博物館も自分たちで行くのではなくて、一番説明がうまい、一番プロフェッショナルな学芸員に、「こういうふうに話をしてくれ」と全部つくりましますし、だいたい参加してくる人の意識も高いので、お互いの感覚が相互につながって行って、最後はすごい達成感というか、やったーみたいな感じで終わります。それが証拠にリピーターが増えて、今度は島田さんが後でお話しする八重山・台湾ツアーには、私よりも参加している新聞記者がまた参加するとか、「もうここまで来たら全部参加する」と言っているような人がいたりします。

まとめますと、1つはクロスを単純にするツーリズムがあるだろうということです。これはわりと単純往復でつくれば安くできるのではないかと考えています。例えば札幌、釜山で飛んで、釜山から対馬までを単純往復でつくといいのではないのでしょうか。福岡経由でやるとどうしても高くなりますから、福岡の人は良いのですけれども、各地から集客できません。

しかし釜山にダイレクトに、例えば KAL (大韓航空) で飛んで、釜山から対馬に JR の高

速船で単純往復すればかなり安くなります。これは私、具体的に札幌のビッグホリデーの方に提案しています。北海道の人はロシアに意識が高く、釜山にロシア人がたくさんいます。そして対馬にはロシアの対馬沖海戦がありますから、実は資産がいっぱいあります。そこで私が一緒に同行解説で行こうと提案しているのです。

福岡では全然まだ売れていませんが、北海道へ行くと、岩下と行くツアーとかやると、人が10人ぐらいは集まるので、15人ぐらいただったら集められるでしょうし、北海道新聞も応援してくれたらたぶん10万円掛からないですね。7~8万円で単純クロスでできますので、マスツーリズムまでは行かないにしても値段は下げられて、より広められるのではないかと思います。

トランスというのは、ある場所から出てぐるぐる回るということです。それで最後のボーダーランズというのは、国境を越えないツアー……さっき言いました道東からオホーツクを通過して道北、宗谷に行くみたいなツアーで、国境を越えなくても国境ツーリズムはできるのではないかと考えます。



そうすると、日本はほとんど周りが海ですから、どこか外界とつながっている世界があるのです。例えばトランスであれば、下関から関釜フェリーで行って、釜山から対馬に戻って福岡に戻ってくるようなこともできるだろうし、ボーダーランズで使えば、そもそも山陰をぐるぐる回るだけでも国境ツアーということはつくれなくもありません。奄美だけでもボーダーツーリズムはできるし、沖縄でもできるというように、思った以上にクロス以外のことを考えれば裾野が広がっていくのではないかと思います。

そろそろ時間なので終わりますが、今年もう疲れて、結構これは大変で……準備してみんなを説得して人集めをして、同行解説をして、レポートを書く……ほとんどそればかりやっているような1年でした。でも今年ちょっと手を抜こうと思ったのですが、業者の方が結構やる気になりまして、「サハリンは自分たちでやるから応援してくれ」と言われたり、ビッグホリデーもいろいろ仕掛



けてくれたり、一番やる気になっているのは新潟を今、口説いて、新潟発ハルビン行きもあります。

彼らはウラジオストクとやりたいのですが、今、飛行機が東京に取られているから、それで、ボーダーシティ・新潟を出て、中露国境の旅を9月6日にやります。これには10人ぐらいは「行く」と言っているリピーターの方々がおります。

もともと私はこの中露と国境のことをやっていた人間で、ここが私の本来のフィールドワークであるので、新潟の博物館の人とか新潟の同友会の人とやりながらつくっていくということを考えています。この他、八重山・台湾は後で島田さんが説明しますし、小笠原もパラオとか南洋群島との関係でやろうと考えています。

今日は観光のプロフェッショナルである方々をお招きし、かつ、ここは福岡ですので、九州全体とか沖縄を広げるのもいいのですが、まずは北部九州ということで、取りあえず私たちが何か面白いことができないのか、いろいろなものをつなぐことでいろいろなアイデアを出すことで新しいツーリズムやそれが地域に振興するような手掛かりがないかということ、可能性と現状と、それから今、直面している問題群等をみんなで議論する場をつくりたいというのが本セミナーの趣旨です。

今から30分ほど、国土交通省九州運輸局観光部長である榎本通也部長にお話をいただきます。榎本部長は震災対応もありまして、本来ならばずっとパネルまで付き合っていたけど予定が、基調報告だけで業務に戻らなければならなくなりましたが、準備をして来てくださいました。

それからパネルディスカッションの方は、福岡観光コンベンションビューローの専務理事である藤本道雄さん、それから対馬と五島のそれぞれブレンで、いろいろな企画をつくっておられる内山歩課長と久保実公室長、そして国境観光を私と一緒にやっている九州経済調査協会の島田龍さん、この4人で後半、パネルディスカッションを行って、皆さんと一緒に議論をできればと思っております。

今から2時間ぐらいですけども、ぜひ最後までお付き合いいただければと思います。今日はどうも、来ていただいてありがとうございます。

それでは、榎本部長、どうぞよろしく申し上げます。

(榎本通也) ただ今ご紹介いただきました九州運輸局の榎本でございます。せっかく 30 分いただいていますから、私の説明は 20 分ぐらいに抑えて、あと質疑だと思います。本来であれば後半もいる予定だったのですが、実は今、震災対策の関係で会議があり戻らなければならないということで、大変申し訳ありませんが、私、この後に中座させていただきますので、もしご質問があれば、ぜひこの枠の中でお願いします。

タイトル、若干、浅い知識ではありますが、意味を込めてタイトルを作らせていただきました。「ボーダーツーリズムの発展に向けた提言、境界を越えた創造力を結集する旅、消費者、地域、国境」ということで、これは私なりの浅い知識ですが、ボーダーツーリズムに対する理解です。



私は観光行政を務める実務家ですが、九州運輸局に 1 年 10 カ月ほど前に参りまして、最初に島田さんからボーダーツーリズムの紹介を受けたときに、何に関心を持ったかということ、実務家は、行政、民間含めて縦割りで考えがちで、ボーダーツーリズムという言葉にまず心を開かされたのは、先ほどの岩下先生の最後の地図にありましたように、「これって、僕ら組織では、つまり観光地域振興課と国際観光課のどちらが担当だろうか。どこが主管だろうか。」ということでした。

しかし、観光は、各分野のお互いの知識を共有してつくっていかなければ、いいものにはなりません。ボーダーツーリズムは、直接は、ボーダーを越えて旅行する人、つまりツーリストの視点に立った言葉だと思いますが、我々からすると、観光をプロデュースする側でも、国際とか国内とかの境界を越えた創造力や活動力が試される場面ではないかと考え、そこに我々、観光実務家としては興味を持った次第です。



つまり先ほどの趣旨説明でお示しいただいた、道東・オホーツクの地図の中には2つの要素があります。1つは、網走地域、道東地域などの地域が広域連携をするという、「広域連携による観光まちづくり」の真価がまず試されるわけです。つまり国境を越える前にさまざまロシアとの交流にかかわる国内の手前側の魅力的な観光資源を巡る仕掛け、そのためには、市町村という壁つまり第一の境界として「地域」を越えた旅の創造力が必要です。これを我々は「広域連携による観光まちづくり」と呼びます。こういったことをやらなければなりません。

第二に、国や国境という壁を越えて向こう側は、これは我々でいうと国際観光、アウトバウンドということになります。海外旅行をもっと魅力的にするために、専門家による、先ほどの言葉でいえばカルチャーツーリズム、そういった付加価値づくりがあるのではないのでしょうか。

海外旅行はもう成熟化し飽和しているとよくいわれます。私はそうではなくて、もっといろいろ海外旅行の付加価値づくりがあるのではないかと考えています。行政は、現在、アウトバウンド、つまり海外旅行については直接の予算や事業はなく、インバウンド施策が殆どです。ぜひお願いしたいのが、「ボーダーツーリズムは、壁の向こう側に行くこともあれば、壁の向こう側の人がかっち側に来ていただくという、つまりインバウンドの方向性もある。あるいは相互交流を進めていく。」といった方向性でぜひ進めていただきたいということです。

今日、私は九州の立場で、九州こそそういったことの舞台になるのではないかと……つまり地理的には九州というのは、ついすぐ先は韓国ですし、あるいは海をちょっと越えれば中国がある。あるいは台湾にも、沖縄、そして台湾という連携がある。つまり海の道、空の道、非常にアジアに対して近い、これを「アジアゲートウェイ九州」と呼んでいますけれども、つまり九州、あるいは九州北部がそのボーダーツーリズムにおいて先導できる地理的な場所にあるのではないかと……といったことをぜひアピールしたいということで参りました。

演題の「消費者、地域、国境」というのは、ツーリズムをつくる3つの主体があり、それぞれが境界を越えて旅の創造力を発揮する、その集合体がボーダーツーリズムの戦略であろうというように、先に結論付けつつも、ちょっとそのあたりをご説明したいと思っています。

めくっていただきまして、1ページ目ですけれども、提言要旨ということで、観光政策、行政の視点からいったん定義を言葉でさせていただきますと、ボーダーツーリズムは、国境あるいは境界地域を目的地とする国内、国際の領際旅行だと仮に位置付けます。

行政として何に注目しているかという、まず新たなテーマ型観光という点です。我々観光庁も今、観光立国を目指して、例えばカルチャーツーリズム、あるいは酒蔵ツーリズムなど、いろいろなそういう新しいタイプの観光を推進しています。ボーダーツーリズムも1つのこの大きなくくりでは、テーマ型観光だと考えています。

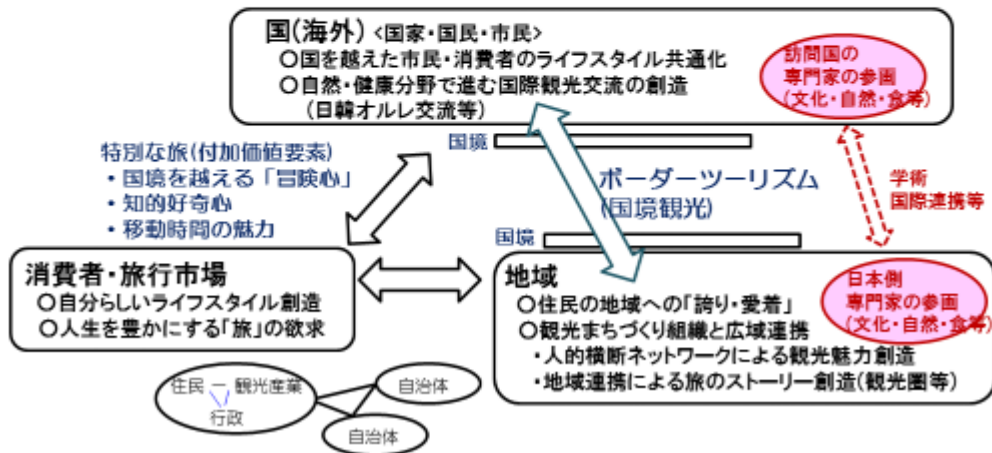
そのときに、このテーマ型観光でのボーダーツーリズムを振興するためには、先に申し上げました3つの主体のうち、「消費者」に対して魅力的な旅行商品を創造すること、つまり付

加価値ある旅行、あるいは冒険心をくすぐられるような旅行といったような旅行商品をつくる仕組みがボーダーツーリズムには重要になってくるのです。

提言要旨



- 観光政策の視点から、ボーダーツーリズムを「国境・境界地域を目的地とする国内・国際領陸旅行」と位置付け。新たなテーマ観光として、(1)消費者への魅力的な旅行商品の創造、(2)自治体間の連携による広域観光魅力の創造、(3)海外旅行としての付加価値創造を含め、**国内外の境界を越えた創造力の結集が必要**。
- 「アジアゲートウェイ九州」の地理的特性を活かし、「**日韓国境観光交流圏**」「**アジア広域クルーズ交流圏**」など、**内外の境界地域が一体となった広域観光圏としての将来像も有効**。観光立国に向け、インバウンド・アウトバウンドの均衡ある持続的な国際観光を九州が先導。
- **境界地域の文化・自然・食等に精通した双方の専門家の参画により、テーマ・体験・付加価値の強化が有効**。



もう1つは、自治体間の連携による広域観光魅力の創造……つまり先ほどの壁の手前側ということで、これは岩下先生よりボーダーランズとご説明がありましたけど、これは我々縦割り実務では国内旅行の分野ですけれども、地域を超えた広域連携が重要になってくるであろうということが課題の2番目です。

そして3番目、海外旅行としての付加価値創造ということ、例えば鉄道でロシア国境を巡るとか、自分では手配できない海外旅行、あるいは個人ではなかなか体験できない海外旅行商品の魅力を増していくこと。つまり壁の向こう側の付加価値といった3つの要素が必要であるということです。

要約しますと、国内外の境界を越えた創造力の結集が魅力的なボーダーツーリズムの発展戦略になるのではないかと提言の1番目です。

私は九州の立場で今日参加するに当たって、九州はどんな特性があるのか、一言で言うと「アジアゲートウェイ九州」といいます。つまり東アジアにすぐ海を隔てて接しているということで、その玄関口が、例えばここでは福岡空港であり博多港であるわけですが、ほんの数時間でアジアに行くという非常に恵まれた地理的特性がございます。

その特性を生かして、後ほど提言しますが、例えば「日韓国境観光交流圏」、あるいは「アジア広域クルーズ交流圏」といった内外の境界地域が一体となった広域観光圏といった将来像もあるのではないかと。これは私の個人的な見解で、あまり観光庁としてオーソライズして



いるわけではないではないですが、そういった力強い将来像をお示ししたいと思います。九州観光の特徴は、1つはやはりお隣、韓国との往来が最大です。そういった日韓の観光交流の強化。もう1つは、クルーズをどう活用していくか。こういった政策課題に対し、ボーダーツーリズムはヒントを与えてくれるのではないかと考えています。

観光圏、つまり観光エリアをまさにボーダーレスで考えていく将来像がもっとあってもいいのではないかと考えています。政府は、日中韓観光大臣会議を定期開催し、日中韓3カ国の観光の相互交流・協力を進めています。国という壁がありますが、観光交流は、は政治的体制として資本主義か社会主義の相違はあっても共通の利益として結び付きやすい、協力しやすい分野です。そのシンボルとして、日中韓広域観光圏を構築し、九州がその軸になるのではないかと、そういった壮大な将来像を私として考えたいと思っています。

その交通手段として、九州は海が広がっていて、そこでクルーズ、あるいは韓国であれば高速船ビートルを使えば数時間で行ってしまうという物理的に恵まれた特性を生かした広域観光圏があるのではないかと考えます。

3番目ですが、やはり観光というのは面白くなければ観光ではないと思いますから、その付加価値づくりとして、境界地域の文化、自然、食に精通した双方の専門家が参画して、旅としての付加価値をつくっていく。これはなかなか行政ではできないことですから、ぜひ岩下先生はじめ、この分野の専門家をお願いします。先ほどカルチャーツーリズムという話がありましたが、そういった視点で、例えば対馬、五島、韓国を巡るようなツアーで、どんなような共通性があるのかとか、文化、食にふさわしい専門家に参加していただいて、そういった好奇心をくすぐるような旅としての付加価値をつくっていく。行政や民間の旅行会社だけではできません。専門の研究者も参加し、産官学連携を進めていけば、魅力的なボーダーツーリズムになっていくのではないかと。こういったようなことが今日の発言の中心でございます。

1頁の下の表は、その3つの主体を図表形式で整理したもので、だいたい今、申し上げた言葉に尽きていますが、補足しますと、まず消費者は自分らしいライフスタイルを創造していきたいということ、その中で旅というものに非常に前向きに考えている人たちに対して付加価値、魅力的な旅を発信していくことが求められています。

一方、ボーダーツーリズムは、壁の手前側、つまり日本側においてボーダー、国境にまつわるさまざまな地域を巡る旅も重要な要素であり、国内旅行をプロデュースするためには地域の連携が必要になってきます。

壁を越えて向こう側は国際旅行ということですが、国境を越えるというような好奇心とか、あるいはテーマ性のある旅といったようなものが重要になってくるでしょう。一番右に赤い字で書いてありますが、その分野に精通した専門家に参画いただいて、旅としての面白さ、付加価値をつくっていくといったことがこのボーダーツーリズムの魅力付けになるのではないかと。ということです。

3 頁に飛ばしていただいて、先ほど壁の手前側においては地域間の広域連携が必要だと申しました。九州においては、世界遺産への取り組みが毎年続いています。

去（平成 27：2015）年、産業革命遺産が登録されて、今後は、宗像・沖ノ島、琉球・奄美の世界自然遺産、長崎教会群の登録を目指しています。

世界遺産等の資源を活かした広域観光連携



- 九州は、経済文化交流の玄関口として育まれた歴史を活かし、ここ数年、「世界遺産」登録活動が連続。
- 日韓共通の自然体験観光「オルレ」への韓国訪問者が増加し、日韓相互交流・理解に寄与。
- 九州観光推進機構と自治体が連携し、「温泉アイランド九州広域観光周遊ルート」に、H27年より着手。

1. 世界文化・自然遺産(登録活動中含む)

- ① 歴史島(平成5年登録)
- ② 明治日本の産業革命遺産(平成27年登録)
- ③ 「神宮寺」宗像・沖ノ島と関連遺産群(平成29年登録目標)
- ④ 奄美・琉球世界自然遺産(平成30年登録目標)
- ⑤ 長崎の教会群とキリスト教関連遺産(平成30年以降登録目標)

世界記憶遺産(登録活動中含む)

- ① 山本竹兵衛氏供託記録画(平成29年登録)
- ② 朝鮮通信使関連資料(平成29年登録目標)



3. 九州オルレ 九州オルレ訪問者数



九州オルレ一覧(現在17コース)

コース名(オープン年月)	コース名(オープン年月)
① 武雄コース (平成24年3月)	① 武雄コース (平成24年3月)
② 天草・薩利島コース (平成24年3月)	② 天草・薩利島コース (平成24年3月)
③ 奥豊後コース (平成24年3月)	③ 奥豊後コース (平成24年3月)
④ 指宿・開聞コース (平成24年3月)	④ 指宿・開聞コース (平成24年3月)
⑤ 平戸コース (平成25年2月)	⑤ 平戸コース (平成25年2月)
⑥ 天草・松島コース (平成25年2月)	⑥ 天草・松島コース (平成25年2月)
⑦ 壱千穂コース (平成25年2月)	⑦ 壱千穂コース (平成25年2月)
⑧ 韓島・砂見コース (平成25年2月)	⑧ 韓島・砂見コース (平成25年2月)
⑨ 九重・やまなみコース (平成25年12月)	⑨ 九重・やまなみコース (平成25年12月)
⑩ 龍津コース (平成25年12月)	⑩ 龍津コース (平成25年12月)
⑪ 福野コース (平成26年3月)	⑪ 福野コース (平成26年3月)
⑫ 宗像・大島コース (平成26年3月)	⑫ 宗像・大島コース (平成26年3月)
⑬ 別府コース (平成26年12月)	⑬ 別府コース (平成26年12月)
⑭ 八重コース (平成26年12月)	⑭ 八重コース (平成26年12月)
⑮ 天草・帯北コース (平成27年3月)	⑮ 天草・帯北コース (平成27年3月)
⑯ 久留米・高良山コース (平成27年11月)	⑯ 久留米・高良山コース (平成27年11月)
⑰ 南島原コース (平成27年11月)	⑰ 南島原コース (平成27年11月)

4. 「温泉アイランド九州広域観光周遊ルート」(計画期間:平成27~30年度) ※全国7ルートを選択



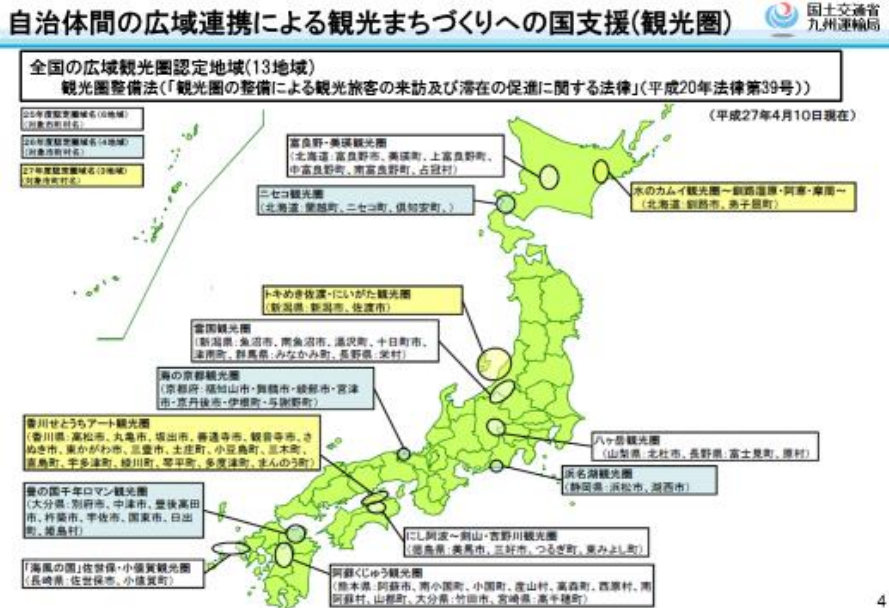
一方、世界記憶遺産ということで、例えば対馬の朝鮮通信使の関連資料も今、登録を目指しています。こういった世界級の観光資源を活かした広域連携が観光政策の課題になっています。

また、九州オルレのトレッキングコースが九州に今 17 カ所ございます。済州（チェジュ）島の韓国のオルレの助言・協力により、九州のオルレコースの開発と発信を進めており、日本人のみならず韓国の方のお客様も増えています。これは九州が韓国に近いという地理的特性もありますし、あるいは韓国と日本に共通の価値観、つまり健康とか自然志向といったものが旅の魅力になり、それがインバウンド、アウトバウンドのお互いの共通の資源になるということがあるからこそ、日本人、韓国人双方のオルレ参加者が増えているわけです。我々はこういったオルレという観光資源を媒介にした日韓双方の観光交流を進めていくような取り組みを今やっているところです。

続きましてもう 1 つが、自治体の広域連携の観光まちづくりを支援する国の仕組みとして、「観光圏」というものがございます。道東地区も 3 カ所、九州でも 3 カ所あり、市町村の枠を越えた広域での観光まちづくりを支援しています。

つまり先ほど壁の手前と申した国内観光地の魅力づくりをするときに、こういった広域連携の取り組みを参考にしながら、あるいはこういったところに取り組む地域がこのボーダーツーリズムに参加していくといったやり方もあるのではないかと考えています。

次めくっていただいて、4頁では、九州における観光圏の状況として、3カ所、観光圏として認定をしています。佐世保・小値賀、阿蘇・くじゅう、そしてこれは豊の国千年ロマン観光圏と言いますが、つまり別府・国東地域ということで、今回、熊本地震で大きく被害を受けた熊本、大分両県、そして長崎県を含む九州北部横断エリアがごさいます。5頁の真ん中のこの横の線です。



九州における広域観光圏の状況

国土交通省 九州運輸局

- 観光庁・九州運輸局は、自治体間の広域連携による観光まちづくりを支援するため、3カ所を観光圏として認定(佐世保・小値賀観光圏、阿蘇くじゅう観光圏、豊の国千年ロマン観光圏(別府・国東地域))。
- 平成28年熊本地震により被災した熊本・大分両県と長崎県を含む北部九州3県横断エリアは、海陸の多様な景観と移動交通を楽しめ、外国人旅行者・日本国内旅行に人気のある定番ルート。
- 九州運輸局は、九州観光推進機構・7県等と九州一丸となり、迅速な観光風評被害対策から、本格的な観光復興に向け、段階的に施策へ取り組む。



これはもともと外国人、日本人旅行者に人気のある定番ルートですが、今回の震災を受けて、阿蘇大橋が崩落しました。国土交通省としてインフラの復旧も進めていますが、今後、観光の復興を図るために、この広域観光圏の取り組みをさらにバックアップして参りたいと思います。

そういうときに、やはり地域側が広域で観光を盛り上げていくといった広域連携の仕組みは非常に重要です。非常時においても、あるいは平常時においても強力に観光魅力を発信するという意味において、自治体を越えた広域連携を、この観光圏にかかわらずいろいろな地域でぜひ取り組んでいただきたいと、あるいはいききたいといったことを発信していきたいというのが国の方針でございます。

次めくっていただきまして、7頁から8頁はこの観光圏の概要です。今回は特に阿蘇、湯布院の地域はホテル・旅館が被災し、まだ休業しているところもございます。この復興、復旧に向けて、この地域一体としてまず観光魅力を発信していきたいと考えます。次めくっていただきまして、8頁は本題に進んでいきます。今回のテーマが「北部九州のツーリズム」と「ボーダーツーリズム」との関係ということで、タイトルとして「アジアゲートウェイ九州の特性を生かしたボーダーツーリズム展開」という提言をいたします。特に九州の特性として、まず(1)「日韓国境観光交流圏」について。先ほどオルレというトレッキング観光と観光圏の話をしました。北部九州と韓国を1つの観光圏、概念を広げれば、こういった国を越えた観光圏というのもあっていいのではないかとという提案です。そして(2)「中国発高品質クルーズ」については、今クルーズを通じた観光が盛んになっています。中国から爆買いクルーズが来ているという話です。一方で日本人がクルーズ船でアジアに行くアウトバウンドも商品化に乗りつつあります。クルーズを活用した日中双方の観光交流といった動きが活発化しつつあります。

国土交通省
九州運輸局

アジアゲートウェイ九州の特性を活かしたボーダーツーリズム展開

<提言>「日韓国境観光交流圏」「九州・アジアクルーズ交流圏」

○九州の観光特性である、対馬〜与論まで南北850km、全国の有人離島の3分の1を結ぶ「海の道」と、内陸部の「温泉アイランド九州 広域観光周道ルート」の連携



(1) 日韓国境観光交流圏

※九州高速船によるオルレ交通
九州オルレフェスタ・早戸コース
(2015年11月3日)



(2) 中国発高品質クルーズ

爆買いへの集中から、「優れた観光資源」「自由な買物行程」等を内容とする「高品質クルーズ」達成を推進

アジア訪日旅行者が重視する「家族旅行・向け体験観光(久留米市・見物特約)」



(3) 世界遺産を結ぶ「海の道」-九州・奄美・沖縄世界遺産クルーズ

- 長崎港 → 歴史まち歩き(2015年登録)
- 鹿児島港 → 教会群探検(2018年目標)
- 那覇港 → 世界自然遺産(1993年登録)
- 奄美群島 → 世界自然遺産候補(2018年目標)



(4) アジア世界遺産クルーズ(境界観光の外延化)

ただ観光政策予算はインバウンドが中心ですから、今何をやっているのかというと、中国からの高品質クルーズを推進しています。つまり買い物だけの買い出しツアーではなくて8頁目は果物狩りの写真ですけれども、九州らしい観光資源、家族向けの体験観光といったものを楽しんでもらえるようなクルーズのエクスカッションや観光素材を今、整備しています。こういったことを通じて、クルーズという低廉な輸送手段を使った観光をプロデュースしていこうとしていて、これもある意味で言えば、ちょっと強引ですけれども、ボーダーツーリズムの1つではないかと考えています。

(3)「世界遺産を結ぶ海の道」については、先ほど世界遺産の話をしました。九州に広がる南北850キロの海の道をつなぐ世界遺産クルーズ、今、私ども九州運輸局でビジット・ジャパン事業という海外プロモーション事業で展開しているのですけれども、これを基礎に、(3)「九州・奄美・沖縄世界遺産クルーズ」から(4)「アジア世界遺産クルーズ」に発展させられないか。(3)は外国人の日本や九州への観光誘致ですけれども、さらに沖縄から台湾に行ってもいいのではないかと。あるいは、外国人・日本人を含め、台湾からベトナムとか、東アジア・東南アジアの世界遺産を結ぶクルーズがあってもいいのではないかと……こういうことをぜひやっていきたい。ただ(4)は、今はまだ具体的な事業になっていないので、破線・点線で示しています。ボーダーツーリズムをもっと幅広い枠で考えたときに、アジアという意味でのボーダーツーリズム、つまり「境界観光の外延化」もあるのではないのでしょうか。九州の特性すなわち海の道を生かしたボーダーツーリズムが、韓国や中国、あるいはASEANも含めたアジアといった3つの方向性において可能性があるのではないかと言いたいのです。

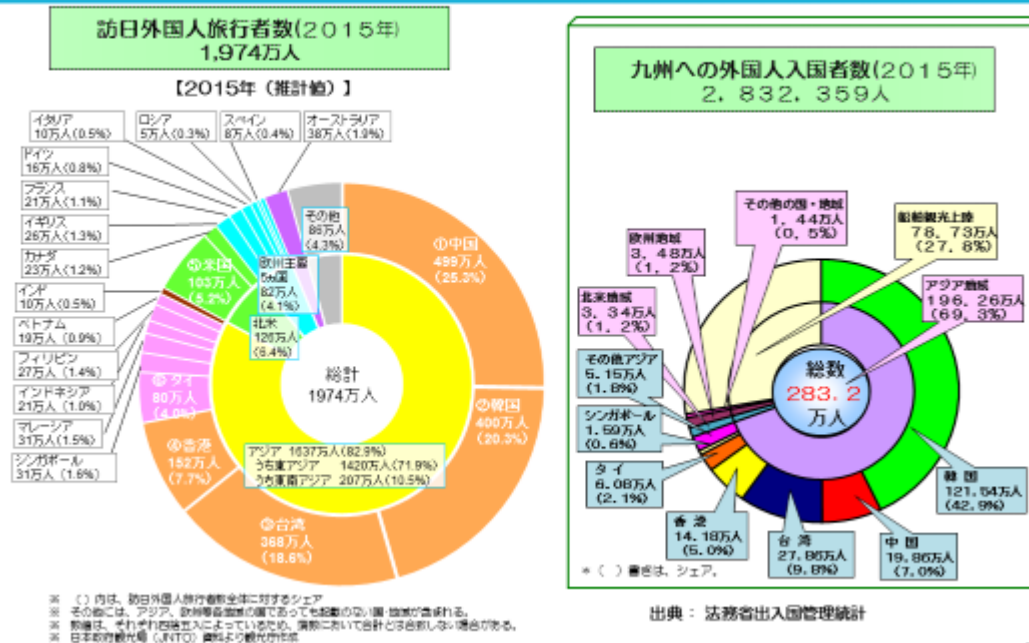
次にめくっていただいて、9頁は右側が九州に来る外国人の内訳ですけれども、韓国が4割です。次に中国が一般上陸7%以外に、船舶観光上陸、これはクルーズですけれども、ほとんど中国の方です。両方合わせると中国はだいたい35%。つまり韓国や中国との観光交流をどう活性化させるかというのが、我々九州の観光にとって非常に重要な課題になっています。そのときに、先ほど言ったような中国発クルーズ高品質化や日韓観光交流圏といったような仕組みが将来的構想としてあるのではないかと現実的な問題意識がございます。

次めくっていただきまして、10頁が日韓の観光交流の推移で、ここ3年、日本人の韓国旅行はどんどん減っています。一方で韓国から日本に来る人が増えていて逆転しました。これを均衡ある観光交流にしていく必要があります。九州は韓国からが4割ということですから、韓国から増えていただくのはありがたいですが、日本人の韓国旅行が減るのは観光産業にとっては、特に九州はそこに依存している部分がありますから、均衡ある発展を目指していくことが必要です。だからオルレのシンポジウムなどで、観光交流を増進する取り組みを今、九州運輸局はやっているところです。

めくっていただきまして、11頁の写真のようにオルレを通じた交流をやるのは九州ならではということです。物理的に近いということと、日本人と韓国人の価値観が共通化しているということです。つまり健康と自然志向、こういった2つの土壌があるからこそオルレの

交流の増進が生まれます。それを1つの地域として考えたらどうか。拡大交流圏として考えたらどうか……それが先ほど申し上げた日韓の国境観光交流圏という意味でございます。

全国及び九州への外国人旅行者数の国・地域別割合



9

日韓観光交流の均衡ある発展に向けた取組



「日韓定期旅客航路活性化協議会」の取組(2015年度)

- オルレ交流(平戸コース)・オルレシンポジウム(2015年11月)
- 韓国観光公社による日本人向け訪韓旅行プロモーション
- 釜山港新国際旅客ターミナル改善
- 韓国人個人旅行者向け実用情報発信 等

〈協議会メンバー〉 航路3社、福岡市、九州観光推進機構、駐福岡韓国領事館、韓国観光公社福岡支社、福岡・釜山経済協力事務所(事務局)九州運輸局

協議会共同開催「飛び出せ海外へ」



訪韓旅行プロモーション



韓国人個人旅行者向け実用情報発信(VJ事業)
<http://kyushustory.com/>

10



日韓国境観光交流圏



- 日韓両国は、大都市圏住民のライフスタイルや余暇価値観の共通化傾向。「オルレ」など健康や自然志向は、個人として国・地域を超え共有しうる動機。
- 両国とも個人旅行者が主流。対馬訪問する若者層や、オルレ愛好者をターゲットに、北部九州・韓国を一体の広域観光圏と見立てた国境観光の情報発信が有効。
- 個人旅行者が安心して旅行できる受入環境が重要。九州が先行するレールバス等広域二次交通や、韓国が先行するWiFi情報環境など、外国人受入環境の相互発展を目指す。

＜事例＞「オルレ」を共通の観光資源とした日韓相互交流

＜個人のライフスタイル共通化＞
 ☆ 日韓双方の個人のライフスタイルや価値観が共通化(健康志向、自然への関心など)
 ☆ 「オルレ」は、両国の現代人が共有しうる資源。

＜地域間交流＞
 ☆ 済州島と九州のオルレコース設定地域の関係者間で、交流行事が活発化。

＜両国民の相互理解＞
 ☆ オルレ交流は、500万人に達する両国間観光交流では僅少だが、両国民で共有しうる活動。
 ☆ 共通の価値観を基盤としたオルレ交流を通じ、国民間の理解増進に寄与可能。

＜事例＞JR九州高速船によるオルレ交流
 ○ 日韓国交正常化50周年・ビートル就航25周年記念企画として、「ともに歩こう、友好のオルレ」(九州オルレフェア・平戸コース)を催行。(2015年11月3日)

＜事例＞済州オルレと九州オルレとの地域間交流
 ○ 熊本県上天草市において、オルレを通じ、行政間のみならず民間団体でも交流が実現。
 ○ 天草・松島オルレコースオープン時にふるまわれたみかん大福が好評。作り方の伝授が済州島でなされ、現在は、済州オルレにて販売中。

11

次めくっていただいて、12頁は「九州・アジアクルーズ交流圏」というご提案です。「九州・奄美・沖縄世界遺産クルーズ誘致」……これは九州運輸局のビジット・ジャパン事業で今取り組んでいますが、それをさらに将来的には九州アジアクルーズ交流圏、つまり、沖縄からさらに台湾、そしてASEANに伸ばしていくような野心的な取り組みができないだろうかという事はぜひ考えていきたいと思っています。

九州・アジアクルーズ交流圏



- (1) 九州・奄美・沖縄世界遺産クルーズ誘致** (九州運輸局2015/16年度ビジット・ジャパン事業)
- 九州西岸の「産業革命遺産」「長崎教会群」「屋久島」「奄美琉球」の4つの世界遺産・候補を結ぶ「海の道」へ、欧米発ラグジュアリークルーズの新規開拓分野として、小型「探検船」の誘致に取組中。
- (2) 九州・アジアクルーズ交流圏**
- アジアの「海の道」を広域で捉えた境界観光として、「九州・奄美・沖縄世界遺産クルーズ」を延伸し、台湾や香港、ASEAN地域を寄港する「アジアクルーズ交流圏」への発展も、将来的に期待。

Explore the World Heritage in "Cruising KYUSHU AMAMI & OKINAWA Islands"

- 長崎港 → 産業革命遺産(2015年登録)
- 鹿児島港 → 教会群候補(2018年以降登録目標)
- 屋久島 → 世界自然遺産(1993年登録)
- 奄美群島 → 世界自然遺産候補(2018年以降登録目標)
- 沖縄

平成27年度ビジット・ジャパン地方連携事業 キーパーソン招請

(1) マーク・ブラジル博士 (2015年12月4日～10日)
 英国人鳥類学者、米ゼラム・エクスベディションズ社エクスベディションリーダー

(2) 米アバクロンビー&ケント社 副社長
 (2016年3月6日～13日)

欧米の主な探検船クルーズ船社

■ **ボナン社(仏)** ル・ソレアル
 総トン数:10,700トン 定員:264名



2015年10月 金沢～広島～鹿児島
 島～長崎～上海～香港 14日

■ **ノーブルカレドニア社(英)**
 カレドニア・スカイ
 総トン数:4,280トン 定員:114名



2015年9月 大阪～奄美大島～沖縄
 ～八重山～台湾～フィリピン 12日

■ **シルバークルーズ社(米)**
 シルバーディスカバリー 総トン数:5,218トン 定員:120名



2015年9月
 神戸～岡山～宮島～萩～長崎
 ～富津(屋久島)～油壺～宮古島
 ～鹿児島～基隆 10日

12

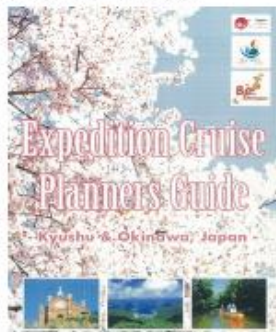
13 頁は、世界遺産クルーズ誘致に向けて、まずは国内の受入環境を整えるということで、「エクスペディション・クルーズ・プランナーズ・ガイド」制作し、これは五島の例ですけれども寄港地の魅力を発信しているということでございます。

「九州・奄美・沖縄世界遺産クルーズ」寄港地観光資源の発信



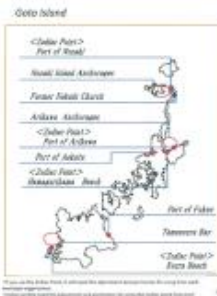
Expedition Cruise Planners Guide (2015年度九州運輸局ビジット・ジャパン地方連携事業 制作物)

○欧米小型船「探検船」誘致に向けたセールスキットとして、九州・奄美・沖縄のクルーズ船寄港地観光資源やソディアック上陸ポイントを提案。



Contents

- Fukuoka.....02
- Nagasaki.....04
- Goto Island in Nagasaki.....07
- Beppu.....13
- Yakushima Island in Kagoshima.....19
- Aomori Island in Okinawa.....20
- Okinawa (Yakushima).....22



●Egami Church (Naru Island)
Egami Church is a Catholic church located on Naru Island, Goto City, formerly Nara-cho, Minamimatsuyama-cho, of Nagasaki Prefecture. It is an important cultural asset of Japan and one of the churches comprising the "Churches and Christian Sites in Nagasaki" which are to be included in the tentative UNESCO World Heritage (Cultural Heritage) list. The church is located near the western edge of Naru Island, and once played a central role in Nagasaki. However, the number of adherents dwindled along with the population, and the church no longer has a head priest. Instead, it is tended by an appointed keeper and is a parish church of Naru Church located in the center of the island.



●Former Goto Church (Hosue Island)
The Former Goto Church was a Catholic church located on Hosue Island in Goto City of Nagasaki Prefecture. It was created by moving the building of the Former Hamao Church built in 1563. It is designated an important cultural asset of Japan and is one of the churches comprising the "Churches and Christian Sites in Nagasaki" which are to be included in the tentative UNESCO World Heritage (Cultural Heritage) list. After the new Goto Church was built on an adjoining site in 1985, the former church was moved by Goto City (present-day Goto City) which is responsible for preserving and keeping it open to the public.



●Volcanic Mt. Ondaibo (Fukue Island, viewing spot)
Mt. Ondaibo in Kamizato-cho, Goto City in Nagasaki Prefecture stands 315 meters above sea level. It is in the Goto Islands of Nagasaki Prefecture, part of the Sotoku National Park, and is one of the four Fukue volcanoes. There has been no volcanic activity in recorded history.



●Osezaki (Fukue Island, bird-watching spot)
Daseki Lighthouse is perched on a cliff on Osezaki at the western edge of Fukue Island of the Goto Islands. It is a large lighthouse and among the top in Japan for the distance its light penetrates, serving as a beacon for ships that travel the East China Sea. The lighthouse has been selected as one of the top 50 sightspots of Japan and is a major tourist spot of the Goto Islands. Located in Teramouzu-cho, Goto City in Nagasaki Prefecture, the Japan Coast Guard refers to it as simply Osezaki.



13

次めくっていただいて、最後になりますが、14 頁は、九州特有のクルーズを生かして、さらに商品の工夫ということで1つの例として、これはまさに今日、出発したものですけれども、JTB が主催した博多港から台湾、石垣を巡る中国船を使ったクルーズです。

カジュアルクルーズの価格訴求力を活かした境界観光活性化



- 日本人を対象とした外航クルーズは、これまで邦船ラグジュアリークルーズが中心。最近では日系旅行社の外船社チャーターによるカジュアルクルーズ商品(博多港発着台湾・石垣島クルーズ等)が展開されている。
- カジュアルクルーズの価格訴求力を活かし、台湾・石垣島間の境界観光活性化に繋がることを期待される。

＜事例＞ JTB「博多港発着台湾・石垣島クルーズ6日間」
(2016年5月11日出発予定)



14



カジュアルなクルーズ、つまり値段が安いクルーズということで、ボーダーツーリズムと
言うのかどうかは別として、1,200人参加だと聞きましたから、極めて人気ある商品になって
います。

ボーダーツーリズムが旅行商品として持続し発展していくための工夫は、魅力は価格と付
加価値との2つだと思うのですけれども、このような価格的な訴求力に加え、専門家による
カルチャーツーリズムの魅力を入れていくようなハイブリッドなやり方もあるのではないかと
いうことの提言のために加えさせていただきました。以上でいったん終了させていただきます。

(岩下) どうもありがとうございました。非常にキーワードも明快で、特に後のパネルデ
ィスカッションで広域連携と旅の付加価値についてはいろいろ議論したいと思っています。

それでは、部長はこの後すぐ戻らなければならないようですので、ここで質問やご意見が
榎本部長に対してございましたら2、3お受けしたいと思いますが、どなたかこれを聞いてお
きたいというようなことはございませんでしょうか。特によろしいですか。

では、部長、最後に何か言い残したことがあればお願いします。

(榎本) 今、目下やっぱり抱えていますのが熊本地震からの復興ですけれども、このボー
ダーツーリズムを考えるときに、広域連携という中から、私どもがやっている阿蘇くじゅう
観光圏、別府・国東観光圏……これらは震災以前からずっと進めてきたもので、まさに今年
度この2つをつなげる取り組みをやっていこうと考えていました。

現在、阿蘇大橋が崩落して、観光も打撃を受けています。このインフラをすぐに復旧する
ことは困難ですが、我々にできることはあるのではないかと……つまり阿蘇の草原そして食、
国東は六郷満山等の日本文化があります。こういったお互いに補完し合える文化を、観光復
興のシンボルとして強力に発信していきたいと考えています。

復興事業では、ボーダーツーリズムで期待される「海の道」と、熊本・大分の両観光圏、つ
まり「陸の広域ルート」の2つの九州観光ルートを活かした観光復興にぜひ力を入れていき
たいと思います。

(岩下) 今日はメディアの方もおられないと思いますし、何か言える範囲でいいですが、
震災復興で鍵となる施策について一言お願いします。

(榎本) 観光復興については、いわゆる旅行券、つまり即効性のある対策が必要です。も
う1つは、やはり被災地の観光圏事業に対する国の負担率を上げる必要があると考えます。
これから熊本県をはじめ自治体の復興財源が必要になり、観光だけに投資できないですが、
世界的な観光地としての復興に向け国がバックアップしていく必要があります。



もともこの2つの地域、非常に人気のあるところですから、ポテンシャルはあるはずですから、とってやっぱ被災し壊れている観光施設、今、休園しているところもありますから、その早期復旧とそして発信、そこを国がバックアップしながら、地域に負担のないようにぜひやっていくことが今、当面の目標になっています。

(岩下) 思い付きですけども、ボランティアと観光は結び付かないのですか。というのは、私、連休に家を建て直しに行ったときに、前日に、4月29日に大牟田に泊まったからです。30日の朝に、ローカル線で、私は宇土なので、直接、八代行きに乗ったのですけれども、土曜日の朝なのに座れないぐらい人が多かったです……これはボランティアです。それでみんな熊本で降りちゃって、松橋や宇城にも行けよとか内心思っていたのですが、断るぐらいだったのです。

ところがボランティアの人って、連休の終わりは誰も行かないのです。それで不足しているではないですか。それで、こういうことを言うと怒られるかもしれませんが、「ああ、ボランティアの人って自己満足で行っているのではないか」とむかつきていたのです。

しかしそういうことを個人的に言ってもしょうがないので、例えば観光とボランティアをたぶん結び付けたらそれだけで怒られるかもしれませんが、ボランティアもできるような観光と言わずに、ツーリズムみたいなのはあり得ないのでしょうか。

(榎本) 今は、直接の被災地に観光客を受け入れることは、地元として慎重な状況で、まずは被災者の生活支援が重要です。避難所では疲れますし、ストレスもたまりますので、ゆっくり休んでいただきたいということで、ホテル、旅館に協力いただいて、被災者の無料受入をやっていますし、今、八代港ではホテルシップとして船を1艘貸し切って受け入れをしています。

ボランティアの方は、寝袋持参でお越しだと思います。今後、被災者の生活安定がなされた次に、被災者感情あるいは地域の受け入れ態勢が整ったときには、そういったボランティア、つまり家の復興とか片付け、そういったものを含めた旅行について、観光施策として協力できる部分はあるかと思っています。これは時系列的な今後の展開かとは思っています。東日本大震災後に、そういうボランティアツアーが実施されています。

(岩下) 日本語で「観光」というと、何か物見遊山みたいな話で思われて、例えば僕ら学者が観光のことをやると言うと、お前らは自分たちで遊びに行くのかと上の役所の方からも言われたりします。私は観光というのは広い意味ですからなるべく「ツーリズム」と言おうとしているのですが、ぜひ観光の懐の深さ、社会全体の広い問題まで関わるというところを、部長のお力で、予算の素晴らしい計画を出されると思いますので、皆さんと一緒にニュースを楽しみに待っています。どうも今日はお忙しいところをありがとうございました。(拍手)



パネルディスカッション

(岩下明裕) 第2部はパネルディスカッションで、先ほどもご紹介しましたが、4人のパネリストに自由にしゃべっていただきます。普通、こういうパネルで順番にしゃべっていく場合、持ち時間1時間40分とすると、1人20分ずつしゃべって議論がほとんどできずに終わってしまうので、そういうのはなるべくやめて場を回します。4人の方にまずお願いしたのは、最初に5分から7分間時間を差上げますので、自分たちの地域なり、ご自身の考えを目いっぱい展開していただきたいのですが、7分でお願いします。

その代わり、人間というのはいっぺんに全部言ってしまいますが、それは後に残しておいていただいて、何回もラウンドをします。パワーポインターを準備してはありますが、全部のパワーポインターをいっぺんに見せることはなく、テーマごとに自由に繰り出していただければと思います。

それでは、時間になりましたので始めますが、トップバッターは観光の話なので、まず観光で受けていただくということでコンベンションビューローの専務理事、藤本道雄さんをお願いします。いろいろなアイデアをお持ちの方で、私の知る限り、JR九州高速船を釜山—福岡で走らせた3人の中のお1人で、港湾のプロフェッショナルと聞いております。では、藤本専務、どうぞ。

(藤本道雄) では自己紹介を兼ねて、今ビートルの話も出ましたので、私の仕事上の生い立ちを話します。私は今年(2016)の3月まで福岡市役所に勤務しておりました。観光をやったのはこの2年間ですが、実は1978年(昭和53年)に福岡市役所に入庁しまして、最初に送られたのが港湾局でした。

最初の4年間ぐらい現場にいたのですが、「お前、港湾統計をやれ」と言われて、統計係になりました。統計係になって、それまで退職前のおじいさんが1人手作業でやっていましたが、パソコンを持ち込んで港湾統計を初めてやりました。プログラムを作るのに1年ぐらいかけて作ったのですが、やった結果、貨物量がだいぶ減りました。なぜかという、今までのように鉛筆をなめることができなくなったからです。

「お前、どうしてくれるんだ、このままだったら埋め立てできんぞ」とえらく怒られて、「分かった、俺が荷物を取りに行くんだ」と言って、まだ25~26歳ぐらいの何の権限もない身でしたが、本気で取りに行きました。それまで神戸とか横浜にしか来ていなかった北米航路を「取りに行く」と言って、本当に取ってしまいました。

ブリヂストンが久留米で作ったのをわざわざ神戸まで持って行って出していたのですが、それを「博多から出す」と言ってくれたので、ブリヂストンに後ろ立てになってもらって、日本郵船をはじめいろいろな船会社に行って博多に船を入れました。



その後、欧州航路も取りました。そこまでやったのですが、実は貿易額が下関に比べてえらく小さかったのです。よくよく見たら、関釜フェリーの方がはるかにでかいことが分かって、関釜フェリーを博多港に取ろうとしたのです。

しかし、安倍晋三さんのお父さんが「それはならぬ」ということで、日本郵船とそのときにやったのが今のカメララインです。ちょうど同じ時期に JR 九州が「民営化したのでやりたい」と言ってやっていたのがビートルで、最初は唐池（現 JR 九州会長）さんに「そんな小さな船でできるか」と言ってずいぶん喧嘩したのですが、一緒になって航路を取りに行っていました。

そんなことをいろいろやっけていまして、あのときに日韓でできたのがその 2 社だけだったのかというと、某社のフェリーなどいくつかあったのですが、4 つあったうちの 2 つはつぶれました。それから、実は国内で言うと九越フェリーというのも博多から直江津をやっていたのですが、これもつぶれました。

なぜうまく行かなかったかということ、行政の人たちが思いだけでやったら、絶対にだめだからです。必ず最終的には経済に乗ってうまくいくようにしない限り駄目です。「パンフレットをいくら作っても駄目だ」というのがそのときに分かりました。

先ほどちょっと面白いと思ったのは、これは後々話しますが、このボーダーツーリズムで外国の船会社の船を使ったやり方はひょっとするとうまくいくかもしれないことです。

それから、これは切り口なのであともう 1 つ、2 つありますけれども、旅行というのは大人の知的な好奇心をどうくすぐるかだろうと思います。我々にとって大した興味のないものが外国の人やよその地域の人にとってみると絶対に行ってみたいと思うことになることがよくあります。

宮地嶽神社なんかは初詣でで行く人はいっぱいいたのですが、宮地嶽神社に普通の季節に行っても誰も来ていませんでした。しかし、ジャニーズの嵐が「光の道だ」と言って、最近コマースで流していまして、全国から人が来て大変なことになっています。たぶん光の当て方をちょっと変えたら、ツーリズムってとても面白くなるだろうと思っています。

(岩下) ありがとうございます。藤本専務の話はすごくいつもわくわくするので、いきなり議論になるとよくないのであまり言いませんけれども、実はさっき私がスライドを見せた稚内とサハリンのフェリー航路は止まっています。儲からないから、約 15 年やってフェリー一会社が撤退してしまったのです。

藤本専務に私は相談したことがあって、「何とかありませんかね」と言ったら、「なりませんよ、そんなもの。行政が自分の思いだけでやってもうまくいきませんから、まずそろばんをはじかないと駄目ですよ」と言われて、そのまま稚内市に言ったのですが、まだそういうところまでいっていません。非常に現実的な話だと思いました。

それから、好奇心をくすぐるという話を 1 つ逆にすると、これも北海道の話なのでいろいろ

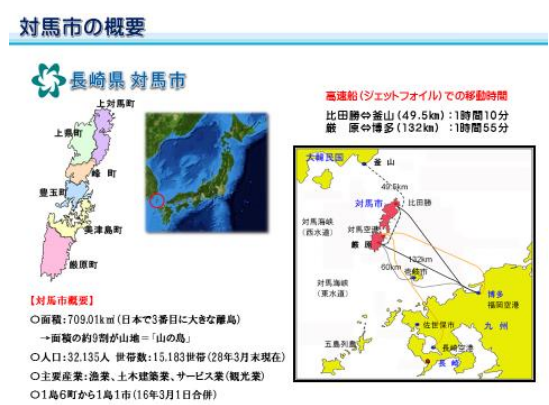
ろ結び付けながらやった方がいいと思います。稚内の手前にサロベツ原野があります。北海道には原野がいっぱいあって、日本人はそれが好きで見るとのことです。

一遍、ロシア人にそこを連れていったら、まったく総スカンだったそうです。「こんな原っぱ見てどうするのだ。サハリンにはそれしかないぞ」と言われて……つまり、ミスマッチやお互いの違いの中でのストーリーづくりが一番大事だと思いました。

それでは次に、対馬の内山歩政策企画課長をお願いします。実は内山さんは課長になったばかりで、これが実質的なデビューではないかと思えます。特にさっき「下関に対して手を出すな」という話もありますが、対馬こそがはっきり言いますけど、九州郵船の許認可独占航路でJR九州が入れないとか、いろいろな行政の壁の中で行政的に乗り越えようと頑張っているところでもあります。それでは課長、お願いします。

(内山歩) 皆さん、こんにちは。対馬市政策企画課の内山と申します。先ほどのご紹介の通り、私はほやほやの課長です。しかも、過去においてこの観光という分野に携わったことがなく、今日は皆さんの満足のいくようなコメントができるかどうか非常に不安なところですが、精いっぱい務めさせていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

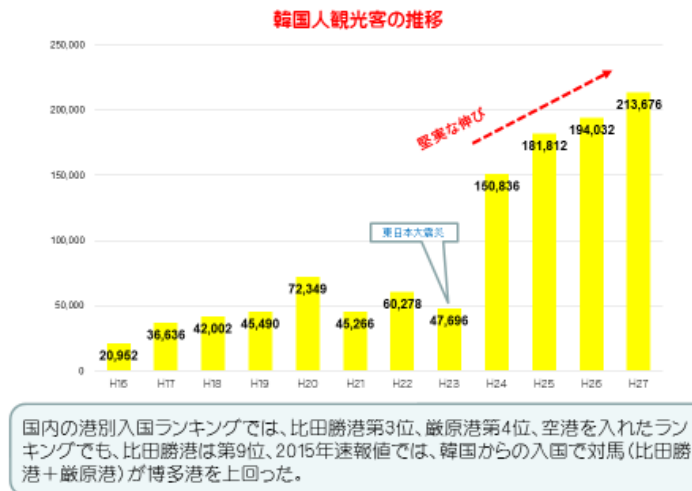
それでは、国境離島対馬の取り組みについて紹介させていただきます。まず初めに対馬市の概要ですが、対馬市は九州の最北端に位置し、南北に82キロメートル、東西に18キロメートルと細長く、海岸線は915キロメートル、標高500メートル前後のやまやまからなる島です。福岡までは海路138キロメートル、釜山まではわずか49.5キロメートルで、島の面積は709平方キロメートルで、うち山林が約9割を占めており、佐渡、奄美に次いで日本で3番目に大きな離島です。



人口は平成28(2016)年3月現在で3万2,135人、ピーク時は昭和33(1958)年の7万人で、約50年で半減しました。2035年には約2万人まで減少すると推測されております。対馬市の主要産業は漁業、土木建築業、サービス業です。平成16(2004)年3月1日に合併により1島6町から1島1市になりました。

次に対馬の観光戦略について簡単にご説明します。まず韓国人観光客の入国状況です。平成24(2012)年の15万人から右肩上がり、昨年平成27(2015)年には21万人を超えました。国内の港別入国ランキングでは比田勝港が第3位、厳原港が第4位で、2015年の速報値では韓国からの入国で対馬が博多港を上回りました。

韓国人観光客の入国状況



次に韓国人観光客の動向ですが、最近は団体ツアーから個人、家族、グループ、社員旅行等にシフトしており、今まで釜山市とその郊外からの観光客が主でしたが、最近では地方、そして、ソウル近郊へ広がっております。あと、昨年実施した韓国の航路会社及び旅行会社のヒアリングの結果で、マイナス要素としましては入国手続きが遅い、食事、土産店が少ない、ホテルが少ないなどがあり、プラス要因としましては、まず対馬まで安い、近いという意見が出ております。

韓国人観光客の動向

客層の変化	<p>①: 「団体ツアー」 → 「個人・家族・グループ・社員旅行等」にシフトしている</p> <p>②: 「釜山市とその近郊」 → 「地方・ソウル近郊」へ広がっている</p>
-------	---

【昨年末に実施した韓国航路会社及び旅行会社へのヒアリング結果】

《マイナス要素》

- Wi-Fi環境の整備(拡充)
- 案内版が少ない
- 体験(日本文化等)メニューが少ない
- 入国手続きの時間短縮、
- 路線バスが不便(時間帯、本数等)
- 食事、土産品店が少ない
- ホテル全般(少ない、汚い、古い、サービスが悪い等)
- 対馬・韓国との交流の歴史が知りたい
- 韓国国内での対馬のPR拡大と支援策

《プラス要因》

- 対馬まで安い、近い
- 韓国国内で対馬の知名度が向上
- 対馬の自然風景(漁村の雰囲気)が好評、昔に戻った感がある
- 免税店がある(TAX FREE)

次に主な受け入れ態勢の整備ですが、第一に平成28(2016)年1月に北の玄関口であります比田勝港に新比田勝港国際ターミナルが完成しました。また、厳原港においても平成29(2017)年度より国内ターミナル建設着手予定で、移転後、国際線ターミナルの建設を予定しております。

受入体制の整備①

新比田勝港国際ターミナル 28年1月13日から供用開始

(出入国の約6割が比田勝港)



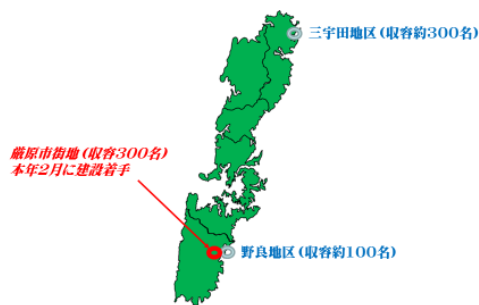
新ターミナルとバス専用駐車場

上陸して～新ターミナルへ

厳原港においても、平成29年度より国内ターミナル建設着手予定、移転後、国際ターミナル建設予定

受入体制の整備②

宿泊施設の建設予定(1年半から2年後に約800名の収容増)



次に宿泊施設ですけれども、厳原市街地に約300名収容のホテルが本年2月に建設着手しており、平成29(2017)年4月オープン予定です。また、別に100名収容のホテルも建設予定です。対馬の北、三宇田地区においても300名収容のホテルが平成30(2018)年に完成予定となっております。このほか、民宿等の新規開業の予定もあり、1年半から2年後には約800名の収容増が見込まれております。

続きまして、第三に観光情報施設として、厳原市街地の中心に「ふれあい処つしま」が昨年(2015)年4月にオープンしました。発信機能、交流機能、体験、展示機能を備えた施設で、対馬の観光情報等の総合窓口となっております。このほか、対馬博物館、対馬歴史研究センターが平成27(2015)年度から着手しており、平成31(2019)年4月のオープンの予定で、対馬の自然、歴史、文化を発信します。

受入体制の整備③

観光情報館「ふれあい処つしま」
(昨年4月にオープン)



※総合観光案内・物産店・休憩所等

対馬博物館(仮称)
 対馬歴史研究センター(仮称)
 (27年度着手→30年度完成予定)

延べ床面積 約A=4,800㎡
 長崎県との合築 総工費約34億円

平成27年度 測量・調査
 平成27年度～平成28年度 基本設計、実施設計
 平成29年度～平成30年度 本体工事・展示工事等
 平成31年4月に開館

～対馬の自然・歴史・文化を発信～

観光産業のあり方について(現状と今後の展開)

【日韓交流の現状と課題】

- 韓国観光客が急増(H23年=4.8万人→H27年=21.3万人)しているものの、受入体制(宿泊施設、土産品店等)が不十分なため、その消費効果を十分取り込めていない。
- 対馬の地域資源(自然・歴史・文化・食)が十分に活用されていない。

豊富な地域資源の有効活用
 (古代からの交流の歴史、独特な自然・文化、水産物、森林資源等)

交流人口の拡大・雇用の創出による島内経済活性化

最後に観光産業の在り方ですが、日韓交流の現状と課題としまして、韓国観光客が急増しているものの受け入れ態勢が不十分なため、その消費効果を十分取り込めておらず、また、



対馬の地域資源であります自然、歴史、文化、食が十分活用されていない現状があります。今後、受け入れ態勢の強化とこの豊富な地域資源を有効に活用し、国内外から観光客の誘致をさらに進め、交流人口の拡大と雇用創出による島内経済活性化を図っていきます。以上で簡単ですが、紹介とさせていただきます。ご清聴、ありがとうございました。

(岩下) ありがとうございました。短い時間で最新のデータを入れてくださって、ありがとうございます。こうやって課長の淡々とした話を聞くと対馬は淡々と成長しているように見えるのですが、実はなかなかそう簡単でもありません。私たちが最初に行った10年近く前は「対馬は韓国に乗っ取られる」という噂が独り歩きして話題になっていました。

しかし、よく考えてみると、日本に2,000万人の外国人が来て、爆買いして潤っているということですが、考えてみれば、そのパイオニアは対馬です。というのも、日本に来ている外国人はほとんど韓国人、中国人、台湾人でアジアの人だからです。対馬こそそのフロントで10年前から日本の今のインバウンドを先取りしていたとも言えるわけです。

対馬に行かれましたら分かりますが、特に上対馬のタクシーの運転手の幸せそうな顔……ほくほくです。これは韓国人の人が来てお金を落としてくれますし、日本人から見ると対馬は最果て、行き止まりです。つまり、田舎の田舎に高い金を使って行くというモチベーションは少ないですが、韓国人の人から見ると一番近い外国です。このギャップをどう埋めるかということが実はボーダーツーリズムを考えるきっかけになりました。

それ以上に行くたびに新しい施設ができ、行くたびに面白いことができ、観光の人たちもその場で手探りで面白いことをいろいろやっていて、その積み重ねで今の対馬が出てきて、ホテルをつくるのだから旅館組合は反対するわけですから、それを一生懸命課長も含めてみんなで説得なんかして東横インがついにできるのですね。

東横インは釜山に行くとは分かりますが、日本人も泊まります。おそらく日本人と韓国人と一緒に泊まれるような施設ですますます面白くなっていくのではないのでしょうか。今日はホテルができるということも皆さんの中にはよく分からない方もいると思いますが、僕らが聞くと、「わー！ついにホテルができたのか！」と言いたいぐらい画期的な話です。課長は行政マンですから淡々とお話するので、私が課長の心の中を表現させていただきました(笑)。

さて、次にお話しされる久保実さんは超ベテランで、先ほど言いました境界地域研究ネットワーク JAPAN の設立以来、ほとんどいつも来てくださって、久保さんが倒れたら五島は大丈夫なのかというぐらいの実力者です。いろいろ面白いネタも話もある方で何でもしゃべっていただけると思いますので、私の解説なしに楽しませてもらいたいと思います。では7分間、お願いします。

(久保実) 皆さん、こんにちは。長崎県の五島市の市長公室の久保と申します。市長公室で政策の企画立案をかれこれ8年ほどやらせていただいているところです。最初の7分とい

うことで、五島市が今やっていること、五島市の紹介も含めて、やっていることについて少しご紹介させていただきます。

五島市の概要と取り組み



～国境ゲートウェイ・アジア 北部九州のツーリズムから考える～



平成28年5月11日
長崎県五島市

プロフィール(位置・地勢・気候)



1. 位置

五島市は、九州の最西端、長崎県の西方海上約100kmに位置しています。大小112島の島々からなる五島列島の南西部にあって、総面積420.90km²、11の有人島と52の無人島で構成されています。

2. 地勢

福江島の西側の海岸は、東シナ海の荒波を受け海蝕崖がちなり、特に大瀬崎の断崖、軽帆島の火山燗跡は有名です。また、福江島 軽帆島には、小型のボマーチ(臼状火山)及びアソレーチ(鐘状火山)の火山群があり、その特異な火山形は我が国でも珍しい存在となっています。島全体の景観は非常に美しく、その大部分が西海国立公園に指定されています。

3. 気候

五島地方は対馬暖流の影響が大きく、冬は暖かく夏は比較的涼しいといった海洋性の気候区(西海型気候区)に属しています。年間平均気温は約17度で対馬暖流の影響を受け比較的涼味で、年間降水量は2,500mmとなっています。

2

プロフィール(歴史)

6. 歴史

旧石器時代、縄文・弥生時代の遺跡が発見されており、古い時代から人類が生活を営んでいたことが推測されます。

- ① 五島は、伊邪那岐命と伊邪那美命、2人の神様が生んだ島の一つである「知訶島」として、「古事記」に登場

大八島(淡路島、四国、隠岐嶋、九州、杵岐、対馬、佐渡、本州)

六島(児島半島、小豆島、周防大島、姫島、知訶島(五島列島)、両児の島(男女群島))

- ② 8世紀に編纂された「肥前風土記」には、かつて九州巡幸で平戸を訪問された天皇が、「服属させた西の島々(ごとうのこと)は、近くにあるように見えるので、“近嶋”と呼ぼう」と言ったことが記されている。



白浜貝塚



男女群島

3

プロフィール(歴史・文化)

五島列島は、古くは「値嘉島」または「近の浦」と呼ばれ遣唐使の寄港地や樵寇の根拠地として大陸との交流の拠点として栄えた。

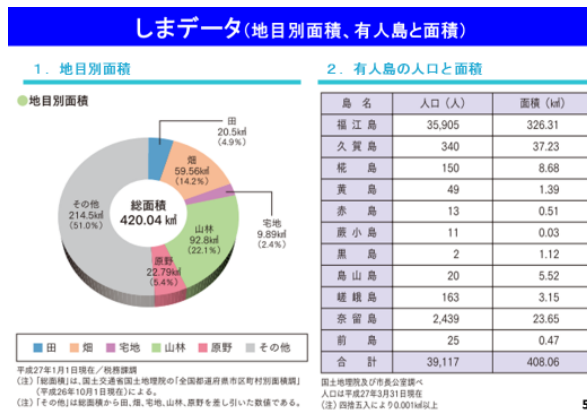
- ① 遣唐使は、630年から894年までの265年間に、およそ20回計画され、内15回唐に渡る
- ② 804年、第16次遣唐使船4隻が、久賀田之浦に寄泊後、唐に出発したと言われている(肥前国風土記)
- ③ この船団の中に、当時31才の空海、38才の最澄が乗船しており、二人は大変な苦勞をしながらも見事入唐し、帰国後、五島各地を巡り数多くの伝説を残している。
- ④ 遣唐使船の航路としては、「北路」「南島路」「南路」の3種類があり、8世紀後半から最終的に選ばれたのが、五島列島を経由する「南路」です。筑紫博多津(福岡)を出航し、値嘉島(五島)の、相子田の停(上五島青方)、川原浦(岐宿川原)などの港で風待ちしながら、最後に美弥良久の嶋(三井奈柏嶋)から一気に東シナ海を横断し、中国大陸を目指すもので、うまくいけば航海期間を大幅に短縮できる最短のコースでした。



4

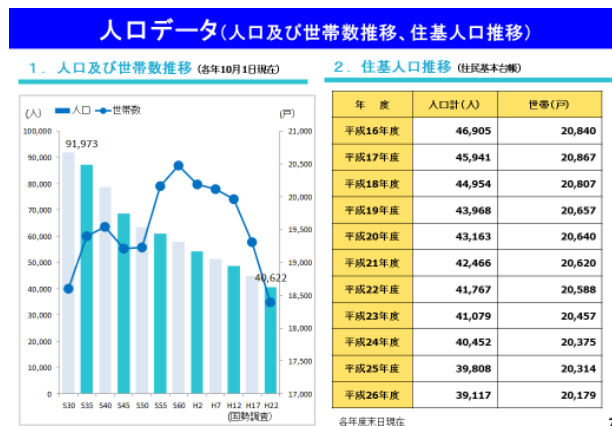
福岡の方ばかりですので場所的にはご存じだと思います。長崎から 100 キロ離れているところに位置しています。ここで1つ押さえておきたいのが、1000 年以上前には遣唐使の日本で最後の停泊、風待ちをした港があるというのがこの五島です。

ここに三井楽（みいらく）と書いてあります。これは私が住んでいるところですが、このコースは、遣唐使が 894 年まであって、菅原道真が中止したわけですが、それまでは後半はここを通っていたのです。こういう歴史が 1000 年以上前にあったということをちょっと頭に入れてお話を聞いていただければと思います。

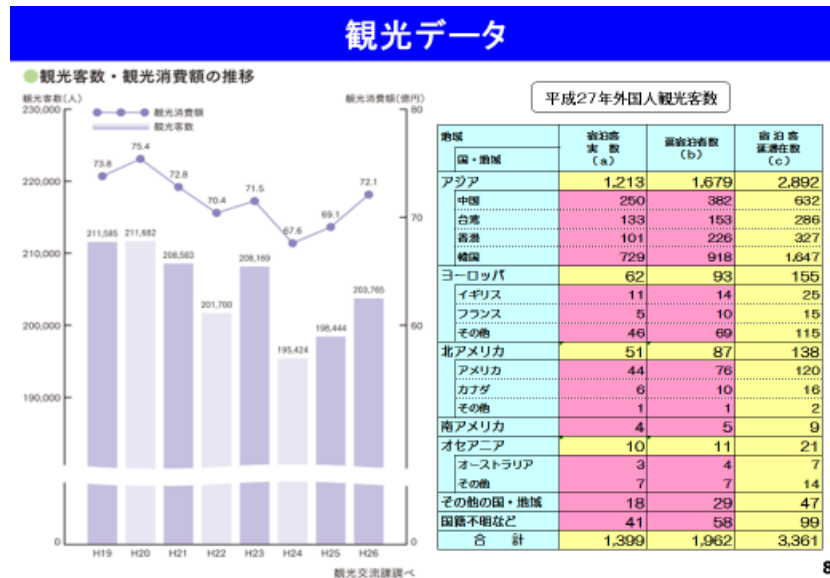


11の有人島と52の無人島があります。11の有人島を抱えている市町村は全国でたぶんないと思います。そのうち、ここに黒島という島があります。昭和30(1955)年には190人いたのですが、今、お2人です。94歳か95歳ぐらいのおばあちゃんとその娘さん、70代半ばぐらいの娘さんとお2人で生活をされています。もうそんなに長くなく無人島になるかもしれません。

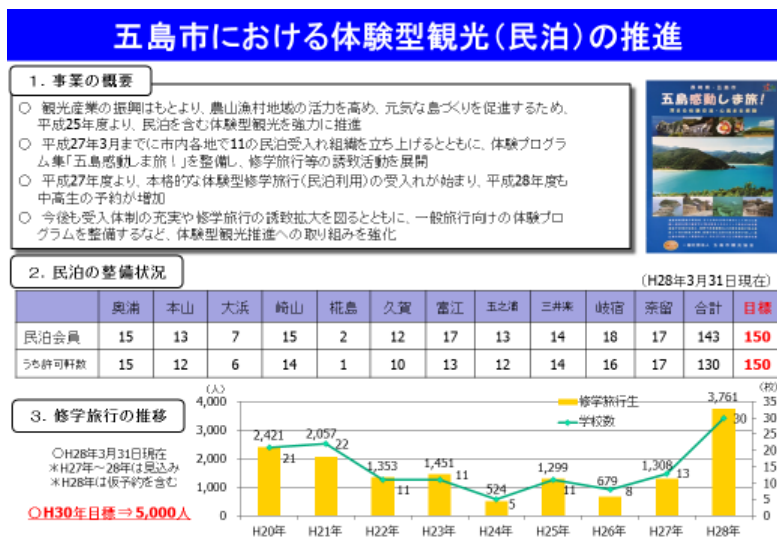
この赤い姫島とか葛島はすでに無人島になりました。ここは、後ほど世界遺産の話をしたと思っていますが、隠れキリシタンが九州の本土の方から移住してきて、隠れて信仰を守ったという島が今は無人島になっています。先ほど対馬市の方からもありましたけど、うちも昭和30(1955)年に9万人の人口だったのが、現在は4万600人で、50%以上減少している状況です。



観光のデータで申し上げますと、データを出すのも恥ずかしいぐらいですが、インバウンド、つまり外国人観光客が1,400人ぐらいです。2,000万人来ているのに五島には1,400人ぐらいしか来ていないという実体がありまして、何とかここら辺に力を入れていきたいと思っております。



今、五島市で進めているのが体験型観光ということで、民泊……今、都市部で言っている民泊と違って、体験型観光で普通の民家に泊まるということです。今年、修学旅行は30校以上になって3,700人、来年はもっと増えるということで日本一の民泊の体験型観光の聖地にしようとしています。実は長崎県の北松、佐世保地区が日本一で、毎年2万人ぐらいの修学旅行生を受け入れているのですが、そういうところも同じ県にあるので目標に頑張っていきたいと思っています。



ここから4大プロジェクトということで、今、五島市はいろいろな施策を進めているのですけれども、これが世界遺産の構成資産である教会、これは海の上に浮かんでいる風力発電、これは日本初の浮体式の洋上風力発電、そしてこれはツバキですけれども、これは幻のツバキといわれている玉之浦で、今は原木がありません。これはマグロの養殖で、この4大プロジェクトを今、進めております。これは皆さんご存じですよ。今、福山雅治さんがコマーシャルでやっている資生堂の商品で、全部五島のつばき油が使われております。

島の宝を活かした取り組み(日本一のつばきの島づくり)

日本一のつばきの島づくり

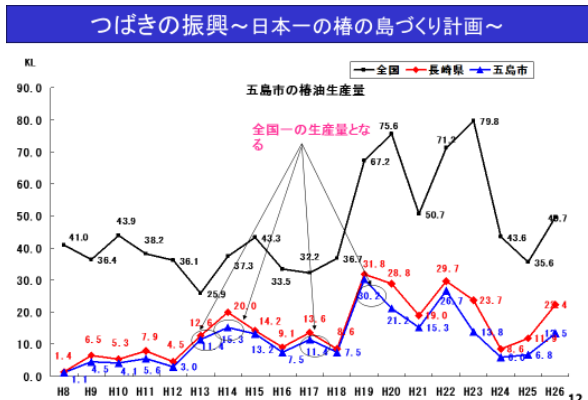
「椿」を活用した産業振興

日本の地域資源である「椿」を最大限に活用した産業振興(農業、製造業、観光などの6次産業化)を図ります。

■総合特別区域法による地域活性化特区に、本市が申請した「椿による五島列島活性化特区」が指定される。

【特区申請の概要】

自生椿林の環境保全と活用促進 ○自生椿林の利用率 1.4%→7% ○椿林内への作業道・運搬道整備 ○椿林の改良・保全 ○椿実採集体制の整備	取組目的 ●自生椿林の利用率 1.4%→7% ○椿林内への作業道・運搬道整備 ○椿林の改良・保全 ○椿実採集体制の整備
椿作放棄地の解消と椿林の拡大 ○椿作放棄地への椿苗木植栽 40ha→150ha ○椿作放棄地への椿苗木植栽	取組目的 ●椿作放棄地への椿苗木植栽 40ha→150ha ○椿作放棄地への椿苗木植栽
椿を活用した新たな商品開発と販路拡大 ○椿油の売上額 1.2億円→6億円 ●椿関連商品の売上額 0.26億円→0.6億円 ○椿油や椿材・椿葉を利用した新商品の開発促進 ○椿の島「五島」の情報発信	取組目的 ●椿油の売上額 1.2億円→6億円 ●椿関連商品の売上額 0.26億円→0.6億円 ○椿油や椿材・椿葉を利用した新商品の開発促進 ○椿の島「五島」の情報発信



再生可能エネルギーに関しては、ここに洋上風力がありますが、平成27(2015)年度までは実証実験でずっとやっていました。今(2016)年の4月からケーブルを結びまして、実際、一般家庭当たり1,800世帯分になる2,000キロワットの発電を開始しております。

ゆくゆくはこれが将来的にウインドファームということで100基ぐらいできます。原発がほしい今、1基が100万キロワットぐらいですから、500基で、さっきの2メガワットで500本ぐらいここが建つと原発1基分ぐらいの出力になります。あるいは、ここを2,000キロワットじゃなくて、それを5,000キロワット(5メガワット)ぐらいの本数で200本ぐらい建てるも原発1基分の電力になりますので、将来的にはそこを目指していくという形です。ただ、問題は今、赤線で示したここ、本土にどうやってここで発電した電気を送るかというのが非常に大きな問題で、この送電ケーブルに400億円とか500億円という膨大なお金が掛かるので、ここをどうするのかという話になっています。

再生可能エネルギーの島づくり

H22年度～平成27年度

Step 1 実証事業 2MW×1基 日本初の実証事業

H28年度以降～ 日本初の実用化

わが国で初めて洋上風力が適用された洋上風力発電所として商業運転開始
 ・九州電力に売電
 ・発電能力は2メガワット(一般家庭1800世帯分)
 ・風速7.5m/s、水深100m

浮体式洋上風力発電

海風ケーブル

再生可能エネルギーの島づくり

エネルギー 地産地消 ⇒ 地産外商 関連産業・雇用創出

人口減少に歯止め 漁業との共存共栄

外島風力振興 地産電力

ウインドファーム

これは世界遺産、キリスト教関連遺産ということで、現在、これで世界遺産の取り組みをやっておりますが、残念ながら、今（2016）年2月9日に閣議決定して、いったん推薦を取り下げました。今、私は世界遺産の担当をしまして、このゴールデンウィークも公表はされていませんが、実はユネスコから調査に来ていました。私はずっと対応をしておりましたので休みがありませんでしたけれども、そういうことで今、一生懸命申請書の書き直しをやっています。

教会群の世界遺産登録推進



● 五島を世界遺産の島に！
「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」は、平成19年1月、ユネスコの世界遺産暫定リストに登録されました。五島市は現在、長崎県及び長崎市、佐世保市、平戸市、南島原市、小値賀町、新上五島町と力をあわせ、「世界遺産」登録を目指しています。五島市の構成資産候補は、旧五輪教会堂、江上天主堂の2教会です。



15

教会群の世界遺産登録推進

世界遺産としての価値づけ

○ 16世紀及び19世紀の西洋文化との出会いの中で生じた、日本における「キリスト教の伝播と浸透のプロセス」
(キリスト教が根付いていくプロセス)

○ 250年もの長期に渡る潜伏からの奇跡の復活という世界に類を見ない劇的な「キリスト教の歴史」

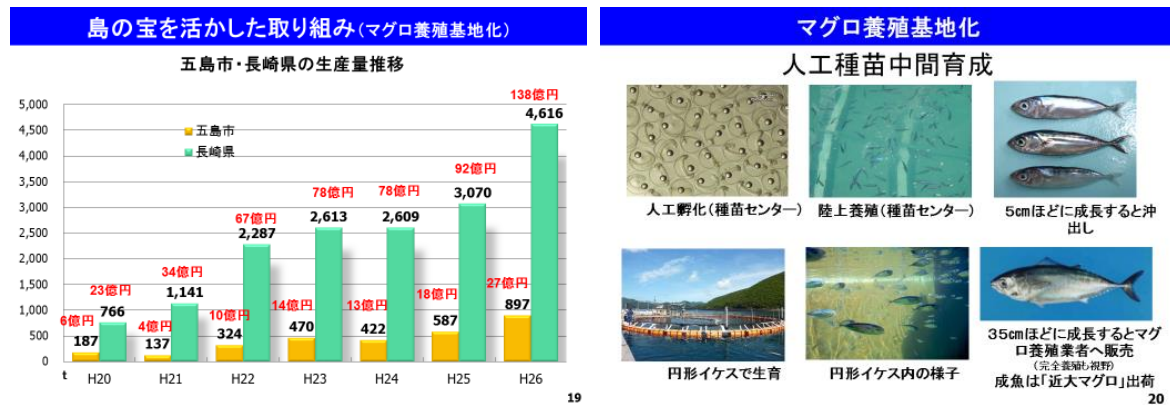
【14の構成資産で証明】

- ① キリスト教の繁栄と弾圧を示す **遺跡**
- ② 禁教時代に形成された集落の内外にある、**禁教時代から続く信仰の場、崇敬地**
- ③ **潜伏して信仰を守ってきた場所に、信仰の証として、建てられた教会群**

16



マグロ養殖も、今、長崎県は日本一のマグロの養殖の生産量でして、五島市でも今、かなり売り上げが上がっております。特に近大マグロは五島から出ています。豊田通商が近大マグロという名称で出しています。そろそろ7分になりましたので、後ほど岩下先生からまた振っていただいたときにお話できればと思います。以上です。



(岩下) ありがとうございます。福岡には国際空港の機能もありますし、国際航路を持っている港もあって、ある意味でハブなのです。けれども、アジアとのゲートウェイといったときに直接大陸、朝鮮半島や東南アジアなどを考えるのですが、やっぱり島があるのです。それを僕は国境離島という言い方をして、その島を大事にしながら、どうやってゲートウェイをしていくかを福岡で考えなければいけないのです。

実は、壱岐も含めて、この五島も対馬も長崎県です。実は先ほど榎本部長がおっしゃったように広域観光をつくる時の行政の壁がありますが、飛行機も飛んでいますし、いろいろな意味で本当は福岡がハブになってつくった方が良い部分もあるのです。

そこをどうつくるかということに結構頭を使っています。今回、わざと「北部九州」という言葉をタイトルに使いました。北部九州はあんまりいい表現ではないですが、九州北部、北九州と言われると市になってしまうし、何かいい表現はないかと思いつながら、少し使いにくいですが、北部九州のツーリズムにしました。そういう意味では九州全体を見ながら、福岡市に本部があるまとめ役として九州経済調査協会の活躍が必要だということで、島田さん、どうぞ。

(島田龍) ご紹介いただきました、九州経済調査協会、九経調の島田です。まず九州経済調査協会……九経調とも申しますけれども、今年で70年を迎える、戦後間もなくできました公益財団法人の研究機関です。経済、社会全般、何でも研究対象にしておりまして、そのフィールドが九州、沖縄、山口の9県ということでやっております。

公益財団法人九州経済調査協会

九州経済調査協会とは

九経調 (きゅうけいちょう)

- 昭和21年(1946年)設立
- 内閣府認定の公益財団法人
- 九州・沖縄・山口の経済社会、産業動向、地域政策に関する民間の調査研究機関(シンクタンク)
- 賛助会費による自主研究(九州経済調査月報、九州経済白書など)、経済図書館「BIZCOLI」の運営
- 国、県、市町村からの委託調査、年間約70本
- 景気報告会やセミナー等を多数開催



BIZCOLI

BIZ COMMUNICATION LIBRARY

所在地	福岡市中央区渡辺通2-1-82 電気ビル共創館5F
代表者	会長：柴戸 隆成 / 理事長：高木 直人
職員数	59名
組織	総務部、企画部(福岡経済同友会)、事業開発部、調査研究部




研究員がだいたい30人ぐらいいる、地方のシンクタンクとしては全国的に見ても一番大きいぐらいのシンクタンクだと思いますが、それぞれの研究員がいろいろな得意分野を持って活動しております。私は大学時代からずっと観光をやっていたのもありまして、ここ5~6年ぐらいはずっと観光に関する仕事に携わっております。

その観光の仕事にかかわりながら、気付いたら離島の仕事が非常に増えてきておりました。

4、5年前ぐらいから最初に対馬とかかわるようになりまして、その対馬から国境観光を岩下先生と一緒にやらせていただくようになり、今度、その国境観光を取り組む中で別の離島の五島、あるいは、今は沖縄の竹富、八重山地方との仕事をやるようになっています。そういったこともありまして、九経調としては九州、沖縄、山口全般をやっているのですが、九州の特色の1つ、離島というところで研究をこれからもやっていきたいと思っております、私がいろいろと関わらせていただいているところです。

さて、岩下先生がアカデミックなお話をされましたので、私はいつも一般の方向けに国境観光を紹介する資料で作っていますので、簡単にご紹介させていただきます。

さっき岩下さんもご紹介された現代用語の基礎知識の中でボーダーツーリズムが取り上げられています。ボーダーツーリズムをやる目的は何だろうと考えたときに、ボーダーツーリズムを定着させることで境界地域に多くの旅行者が送られるようになり、それによって最終的に地域経済の活性化や、国にとって重要な境界地域の維持発展に境界地域がにぎわうことでつながっていくのではないかと考えています。

ボーダーツーリズム(国境観光)とは？

【ボーダーツーリズム】

- > 国境・境界観光
- > 国境をはさむ境界地域を「交流の最前線」と位置付け、観光を通じて関心を高めようとする試み
- > 島根県・竹島など領土問題をめぐり隣国との対立が続く中、九州大や北海道大の研究者がボーダーツーリズムを提唱している
(自由国民社『現代用語の基礎知識2016』)

> まだ一般的には知られていない言葉ですが、『現代用語の基礎知識2016』に「時代・流行」の世相語として掲載されるなど、取組を通じて名前が広まりつつあります。

ボーダーツーリズムの目的

> ボーダーツーリズムを定着させることで、境界地域に多くの旅行者を送り、地域経済の活性化に繋げたい！

新たな旅行スタイル「ボーダーツーリズム」の普及・定着

▼

新たな旅行魅力を目当てに境界地域を訪れる旅行者が増加

▼

観光業を中心に境界地域の経済が賑わう

▼

国にとっても重要な境界地域の維持・発展にも繋がる

「ボーダーツーリズム、国境観光は大きく3つの形があるだろう」といつも言っていますが、一番分かりやすいのが「見る」。それから、実際にそれを「渡る」。それでもう1つ、「併せて見る」ということもあると説明しております。



具体的にどんなものなのかをご紹介しますと、「見る」……これは非常に分かりやすいものですが、写真にあるように、これは韓国と北朝鮮の境目、板門店ですけれども、こんな形、赤で囲んでいるような、お客さんがこの国境に来て、これを見ます。別にこれを渡らないですが、ここに来て境界を見るということが1つのボーダーツーリズムの魅力になると考えています。

公益財団法人 九州経済調査協会

境界地域を 見る

- > 境界地域を訪れることで、境界地域ならではの体験をする。
- > 境界地域ならではの施設を見る(例: 国境線を見る)、境界地域ならではの現象を体験する(例: 隣国の電波を受信する、隣国の人が行き交う様子を見物する)



5

次に、「渡る」……境界地域を渡り、両地域を同一行程で旅行するというものですが、この写真はシンガポールで撮ったものです。シンガポールの町中からマレーシアのジョホールバルというところにバスで行けるのですけれども、そのバスは300円とか100円ぐらいのものすごく安いお金で行けるわけです。シンガポールに行っている人とかシンガポールの市民の人たちは日帰りでジョホールバルに行って、買い物をして帰ってくる、あるいは、観光っぽいものをして帰ってくるというものが非常に多く行われています。

公益財団法人 九州経済調査協会

境界地域を 渡る

- > 境界地域を渡り、両地域を同一行程で旅行する。
- > 世界的には、純粋な観光としてだけでなく、買い物や医療サービスの受診など、観光以外の目的で渡ることも多い。



6

これは岩下先生ですけれども、メキシコとアメリカとの国境のサンディエゴで撮られたものです。だいたい平和な国境地域にはこんなふうに見板が出ていたりして、さっき岩下さん

がサハリンのところでも紹介されましたけれども、皆さん国境っぽいものが分かるようなところで記念写真を撮るといったことも境界地域を渡るといことではよく行われています。

公益財団法人 九州経済調査会

境界地域を 併せ見る

- 境界に接する両地域を併せて見ることが観光魅力となることもある。
- 例えば、八重山ではユタ文化が今も根強く残り「医者半分ユタ半分」と言われるほど頼られている。一方、台湾でも古いポピュラーな文化として人気である。これを両地域で体験することは新たな観光魅力となるのではないかな？



それから、私が今、チャレンジしているのが八重山・台湾ですけれども、境界に接する両地域を「併せて見る」ということが魅力になるということもあるのではないかと考えています。例えば、これは沖縄でよく見るユタ……巫女ですけれども、下は台湾の台北の町中にある占い横丁があります。どちらも占いという文化なわけです。

これを両地域で体験することができれば、それが新しい観光魅力になるのではないかとということです。これはサバニという八重山にある漁船です。木造の漁船ですけれども、台湾に行っても同じように木で造られた漁船があります。こういうのを両地域で見るといこと、それが1つのコンテンツになるのではないかとということです。

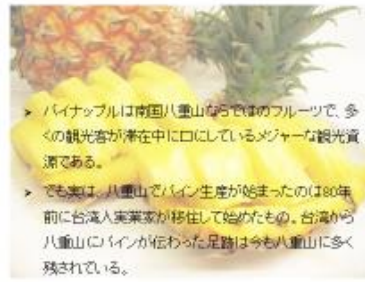
最後は対馬と釜山。こっちが釜山で撮られたお侍ですけれども、朝鮮通信使という1つのコンテンツをお祭りにしているもので、釜山ではこうやってお侍さんが練り歩いている。対馬の町中では逆に朝鮮の格好をした人たちがお祭りでパレードするといったものもやっています。

国境といことで新たな観光魅力になるのではないかと考えています。例えば、この写真はここを見ると Olleh 3G と出ています。Olleh というのは韓国の携帯電話ですけれども、対馬の北の方に行くとこの表示になってしまうわけです。つまり、韓国の電波を拾ってしまったという問題があったわけです。

今まで旅行するお客さんからは「いつの間にか韓国の電波を拾ってとんでもないことになったぞ」というクレームにつながっていたというお話を聞きます。ただ、考え方を変わると、こういう体験ができるのは国境の島ならではないかといこと、こんなものも新しい国境観光といものではコンテンツになるのではないかと思っています。

「国境」という新たな観光魅力

- 既存の資源に「国境」という切り口を付け加えることで、その資源に新たな魅力を与えることができる。
- 何の変哲もないようなもの、むしろ迷惑と思われていたものでも、国境ならではの体験と思えば途端に貴重な資源に(なることも!?)



8

それから右側、パイナップルの写真ですが、パイナップルは八重山では非常にメジャーな食べ物で、観光客はアイスで食べたり、そのまま食べたりされます。でも、実は八重山でパイン生産が始まったのは、戦前に台湾の人たちが移住して始めたもので、台湾から八重山にパインが伝わった足跡というのは今も八重山に残っています。ですから、パイナップルを切り口に八重山と台湾を一緒に行くような旅行をすると、これも国境観光になるのではないかと考えています。簡単に国境観光はどういうものなのかということでご紹介させていただきました。

八重山でボーダーツーリズムが実現すると…

現状

- 日本有数の南国リゾート・八重山地方には夏場を中心に多くの観光客を誘客している。一方、夏場の観光魅力が突出しており、オン/オフシーズンのギャップが大きい。
- 現在、中華航空が石垣～台北便を週2往復運航しているが、夏季限定の運航に留まっている。その理由は、利用の大部分が台湾から八重山への送客に集中しており、そのため台湾からの観光客が少なくなるオフシーズンは乗客が見込めないためである。



- ボーダーツーリズムを定着させることで、現在ほとんど利用のない石垣～台北便の日本人利用者を新たに生み出し、同航路の通年運航の実現に結び付けたい。
- また、オフシーズンにも活用できる新たな観光魅力を創出することで、年間を通じて魅力あふれる八重山観光を創り出したい。

石垣・八重山直行便の通年運航化

年間通じて魅力あふれる八重山観光の実現

14



(岩下) ありがとうございます。私が早口であり説明しなかった部分を十分に説明してくださって、ボーダーツーリズムについての説明にもなったかと思います。

さて、4人の方の話を聞いていて、皆さんこれがいったいどうやってつながるのだろうと思われていると思います。私もいったいどうやってつなげようかというのを今、一生懸命考えているのですが、1つは国境や境界がキーワードであり、もう1つは観光がキーワードです。この観光というのは地域にとってみると1つの地域おこしであり、地域を振興させるためのツールでもあるわけです。

日本の場合、例えば、言ってしまうと福岡や稚内も地域としては国境・境界地域ですと言えるわけですが、何よりもその前線にあるのは離島、つまり島です。そういう意味ももちまして、おそらく国境と面して一番交流も摩擦もありながら今まで来ている対馬と、これからそういう地域をつくっていききたい五島という、この2つをハブとしての福岡の中でどう議論していくかというのが今日のテーマです。

しかし、重要なことはこの島のことを最初に少し対馬と五島のお2人を中心にお話を聞きたいと思うのです。最近どのぐらいの方が知っているか知らないかを聞きたいのですが、国境離島新法の正式名称は何ですか。

(久保) 正式には非常に長くて、「有人国境離島地域の保全及び特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する特別措置法」です。

(岩下) この法律が4月20日に成立しました。そのことをこの中でご存じの方はどのぐらいおられますか。ちょっと手を挙げてみていただけますか。多い方ですね。けれども、これは実ははっきり言うと、国境の島をどうするかということです。ずっと前から議論があって、国境というのは冒頭で私が言いましたように、片方では安全保障、そのための砦として機能する側面があります。もう片方では、外国人との付き合いの最前線ですから、交流の拠点、ゲートウェイとしての側面があって、保全なのか、振興なのかという2つの側面がいつもぶつかり合うわけです。

両方あって国境なわけです。島は特にそれが見えるわけです。国は基本的に保全のことを考えたがるのですが、地域は発展したいから振興のことを言いたいわけです。これの綱引きがずっとありました。この法律は沖縄が入っていません。沖縄は別に沖縄の振興の枠組みがあるからです。ところが、北海道は利尻や礼文などが入っているのです。いくつかの島が入っていて、この法律が成立したことがまず国境の島、そして、ツーリズムを考える上でどういう意味を持つのか、どういうふうな島にプラスになるのか、ならないのかということをお2人にお伺いしたいです。

まず対馬の内山さん、これは何よりも財部市長が旗を振って、孤立無援でやられていたものだと思いますので、まずこれができたということの評価とできたは良いが、これからどう



なるのかを2~3分をお願いします。

(内山) 4月20日にこの法律が成立しまして、私も国会の方に傍聴で行ってまいりました。この法律ができるまでには長年時間がかかって、やっと悲願のこの法律ということです。まずこの国境離島に関して、例えば、今までできなかったもの、特に国の方が保全とか国境離島の地域社会の維持ということで、では維持に関してどうするのかという中で、維持ということはそこに当然有人、要は無人化させないということで、例えば、漁業活動、漁業経営、それとか雇用なども含めて、当然雇用がないといずれ無人化になる可能性もあるということであれば、無人化にさせないためには雇用を生む、創出するという中で、例えば、今回の国境観光交流人口の拡大という部分では当然雇用がないとそれもできないということです。

そこで、今は韓国からの観光客が年々増えて、今年はたぶん昨年よりも上回るだろうという中で、そのためには雇用があって初めて受け入れ態勢がつくれ、受け入れ態勢をつくることによって雇用が生まれます。この法律自体は今後、対馬ではいろいろと低迷しつつも、観光産業に関しては観光客が増えている中で雇用を生み出すために必要な法律であると私は考えております。

(岩下) 久保さんも参議院を傍聴されたと言いますけど、どうですか。何をこの法律でやるのですか。聞くところによると枠組みだけで具体的にはまだ何も決まっていないという話も聞きますし、具体的に地域にどういう利益があるのか。その辺を率直に本音でしゃべっていただけませんか。

(久保) まず、先ほど岩下先生から保全なのか地域振興なのかというお話もありました。そういうせめぎ合いがあってできたのですけれども、沖縄が抜けています。これは沖縄振興特別措置法があるからです。奄美も奄美群島振興開発特別措置法があります。小笠原も同様の法律があります。その結果、この3地域は今回の国境離島新法からは外れています。

全国で29市町村71島が該当しています。そのうち40島は長崎県の離島が含まれるということで、人口でいきますと全体の約半分、46.7%が長崎県です。その中でも五島市は佐渡に次ぐ人口規模で全体の13.8%が五島です。

この法律はそもそも安全保障という面の保全から始まったのです。ただ、それでは我々は保全だけやられても、先ほど内山さんがおっしゃったように、いずれ無人島になってしまうのではないかという危惧があったものですから、そういうところで地域振興という形を法律に書き込んでくれという話を随分とやってきました。

それでできたのがこれで、この有人国境離島地域に係る施策は、国が保全のためにやる施策です。これは条文に入っています。例えば、国は国の行政機関の施設の設置に努める、国は土地の買い取りに努める、港湾の整備、外国の船舶による不法入国等の違法行為の防止に

努めるなど、この辺はほとんど安全保障とか保全の話です。

有人国境離島地域の保全及び特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する特別措置法の概要 ①

領海と排他的経済水域を合わせた管轄海域面積⇒447万平方キロ（世界第6位）
国土面積38万平方キロの12倍



出典：海上保安庁ホームページ

近年、

- ・領海、排他的経済水域内で中国船による小笠原、伊豆沖でのサンゴの密漁や中国公船の尖閣諸島周辺への侵入
- ・五島沖での中国サンゴ船拿捕

【離島地域（外海）】

○「海洋基本法」、「離島振興法」において、我が国の領海、排他的経済水域の保全等に重要な役割を担っている（国家的役割・国民的役割）と規定。
⇒重要性は認識されながらも、具体的な機能維持（地域社会の維持）に対する施策は十分でなかった。
著しい人口減少・高齢化といった厳しい状況が続いている

～参考～

- 一括交付金（H27：公共事業関係費除く）
- ・沖縄振興特別措置法
沖縄県人口：143万人…年間1,618億円
- ・奄美群島振興開発特別措置法
奄美諸島人口：12万人…年間20.5億円
- ・離島振興法
その他の離島人口：38万人…年間11.5億円

国境近くの人が居住する離島を無人化させないための法律が必要。国民がしっかりと定住することで、領海や排他的経済水域を守り、ひいては国益を守る。

32

有人国境離島地域の保全及び特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する特別措置法の概要 ②

目的（第1条）

我が国の領海、排他的経済水域等を適切に管理する必要性が増大していることに鑑み、有人国境離島地域が有する我が国の領海、排他的経済水域等の保全等に関する活動の拠点としての機能を維持するため、**有人国境離島地域の保全及び特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する特別の措置を講じ、もって我が国の領海、排他的経済水域等の保全等に寄与することを目的とする。**

定義（第2条）

有人国境離島地域

- 1 自然的経済的社会的観点から一体をなすと認められる二以上の離島で構成される地域（当該離島のうち領海基線を有する離島があるものに限り。）内の現に日本国民が居住する離島で構成される地域
- 2 1のほか、領海基線を有する離島であって現に日本国民が居住するものの地域

特定有人国境離島地域

有人国境離島地域のうち、継続的な居住が可能となる環境の整備を図ることがその地域社会を維持する上で特に必要と認められるもの【五島市（11の有人離島）全て該当】

（要件）本土からの航路距離が概ね50km以上、人口がピーク時（H30年等）からH22年で40%減
※特別措置法別表のとおり

33

その中でも、これは法律の中には出ていないのですが、自民党の委員会で議論された中で出てきたらしいです。この有人国境離島の中でも本土からおおむね 50 キロ以上ぐらい

離れていて、人口の減少率が40~50%というようなところを特に特定有人国境離島に定めて、その部分については国内一般旅客定期航路、要するに船ですが、航路の運賃の低廉化、次に、飛行機、つまり航空路の運賃の低廉化、3番目がさまざまな生活物資も含めて物資の費用の負担の軽減、雇用機会の拡充、安定的な漁業経営の確保です。

有人国境離島地域の保全及び特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する特別措置法の概要 ③

都道府県名	市町村	島数	人口	都道府県計
北海道	礼文町	1	3,078	4町、3島 11,738人
	利尻町	1	2,590	
	利尻富士町	1	3,037	
	奥尻町	1	3,033	
東京都	三宅村	1	2,676	4町村、4島 11,456人
	御蔵島村	1	348	
	八丈町	1	8,231	
	青ヶ島村	1	201	
新潟県	佐渡市	1	62,727	1市、1島 62,727人
石川県	輪島市	1	110	1市、1島 110人
島根県	隠岐の島町	1	15,521	4町村、4島 21,688人
	海士町	1	2,374	
	西ノ島町	1	3,136	
	和夫村	1	657	
山口県	萩市	1	963	1市、1島 963人
長崎県	対馬市	6	34,407	7市町、40島 132,333人
	壱岐市	5	29,377	
	佐世保市	2	2,591	
	小浜町	7	2,849	
	新上五島町	7	22,074	
	五島市	11	40,622	
鹿児島県	西海市	2	413	7市町村、17島 52,105人
	薩摩川内市	3	5,576	
	西之表市	1	16,951	
	中種子町	-	8,696	
	南種子町	-	6,218	
	屋久島町	2	13,589	
	三島村	3	418	
十島村	7	657		
合計		71	293,120	29市町村、71島 293,120人

特定有人国境離島地域

全国で29市町村71離島（長崎県：7市町40離島）

【長崎県】
・40島／71島
人口は、全体の46.7%

※【五島市】
・佐渡市に次ぐ人口規模
(全体の13.8%)

出典：平成22年国勢調査

34

有人国境離島地域の保全及び特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する特別措置法の概要 ④

国の責務（第3条）

国は、有人国境離島地域の保全及び特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持のために必要な施策を策定し、及び実施する責務を有する。

基本方針・計画（第4条、第10条）

- 内閣総理大臣は、有人国境離島地域の保全及び特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する基本的な方針を定めるものとする。
- 特定有人国境離島地域をその区域に含む都道府県は、基本方針に基づき、当該特定国境離島地域について、その地域社会の維持に関する計画を定めるよう努めるものとする。

有人国境離島地域に係る施策

- 一 国は、国の行政機関の施設の設置に努める。
- 二 国は、土地の買取り等に努める。
- 三 国及び地方公共団体は、港湾等の整備に努める。
- 四 国及び地方公共団体は、外国船舶による不法入国等の違法行為の防止に努める。
- 五 国及び地方公共団体は、広域の見地からの連携が図られるよう配慮する。

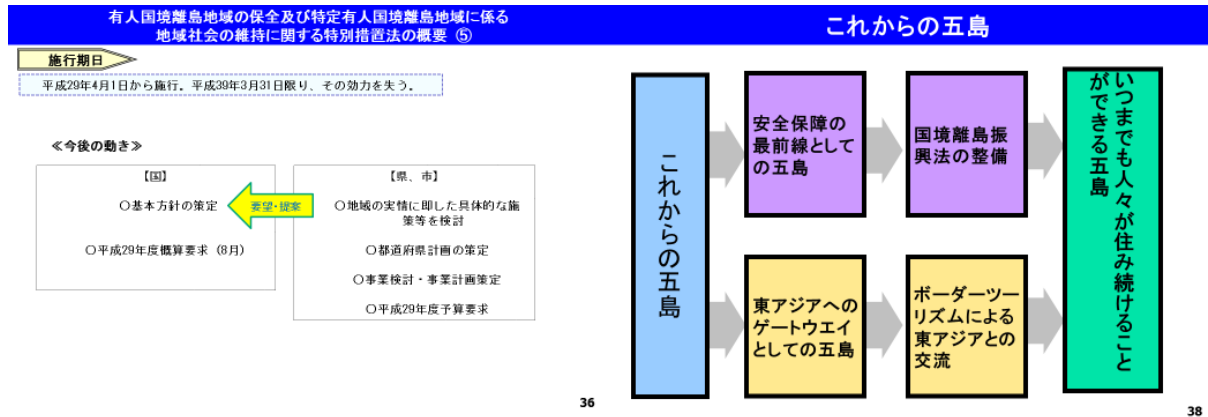
特定有人国境離島地域に係る施策

保全に関する施策に加え、国及び地方公共団体は、以下に掲げる事項について適切な配慮をする。

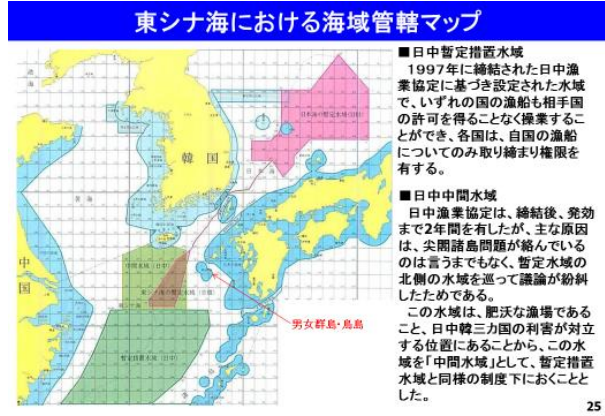
<地域社会の維持>

- 一 国内一般旅客定期航路事業等に係る運賃等の低廉化（特別の配慮）
 - 二 国内定期航空運送事業に係る運賃の低廉化（特別の配慮）
 - 三 生活又は事業活動に必要な物資の費用の負担の軽減
 - 四 雇用機会の拡充等
 - 五 安定的な漁業経営の確保等
- ※ 必要な財政上の措置等を講ずるものとする。

35



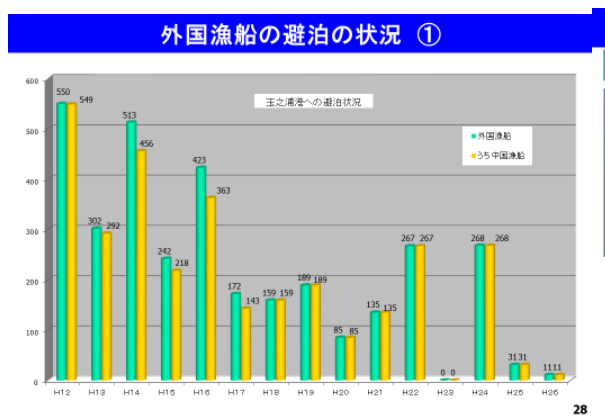
5番目の安定的な漁業経営の確保は、例えば、今は非常に漁業者が高齢化していて、跡を継ぐ後継者がいないからであります。なぜかと言えば、燃油が非常に高騰してしまっていて、採算ラインよりもかなり燃油が高いということで、出たくても漁に出られないからです。そうすると国境を接する海域では今まで漁船がソフトな国境監視という役割をしていたのですが、漁船が出ないことによってできなくなります。具体的に五島市に男女群島という島があるのですが、そこは平成18(2006)年までは灯台に海上保安庁が常駐していました。しかし、機械化されて海上保安庁が常駐しなくなった途端に近辺まで中国漁船がかなりの数が来ています。そういう意味でも漁民の方々が国境監視をしていたことが分かると思います。



男女群島の現況

男女群島

- 男女群島は、北から男島、クロキ島、奇島、ハナグリ島、女島及び岩礁より構成。全面積は、約4.62km²
- 福江島の南西約72kmに位置する。
- 昭和44年に全島が国指定の天然記念物になっており、上陸の際は、文部科学省(市教委)の許可が必要。
- 女島には海上保安部が管理する灯台が設置されており、2006年12月に無人化。今は3ヶ月に一度、海上保安部職員がメンテナンスに訪れている。



中国漁船の避泊の状況 ①	中国漁船の避泊の状況 ②
<p>平成24年7月18日の避泊の状況: 106隻の中国漁船が避泊</p>  <p>【過去の主な事件・事故】</p> <ul style="list-style-type: none"> ①昭和61年度～62年度 簡易水道海底送水管破損 4件 20,000千円 ②平成5年度～7年度 簡易水道海底送水管破損 3件 53,715千円 ③平成7年度 定置網2系統破損 1件 40,000千円 ④平成14年度 養殖生け簀50台破損 1件 83,000千円 ⑤平成11年度、17年度 不法上陸 	
30	31

そういうことで、今、先生がおっしゃった地域振興という面でもこの法律は入っていますので、我々としてはこれで本土と同じ条件で地域間競争ができると思っています。そのため、今後は言い訳ができないと思っています。

(岩下) 五島で数年前に境界地域研究 ネットワーク JAPAN のセミナーをやったことがあって、そのときに久保さんのイニシアチブで船をチャーターして男女群島、それから日本の領海の基点になっている肥前鳥島を見に行きました。確率が 25%しか上陸できないと言われたのですが、幸いなことにすごく天気がよくて、皆さん上陸して興奮していました。

結局、そういう場所に足を運ぶことが広い意味で安全保障になるということは、そこに日本人が観光で行くということ自体がソフトな意味での安全保障にもなるということで、実は保全と振興というのは思っているほど対立していないものなのかもしれません。そうすると観光の持つ意味は思ったより大きいと思います。

ちょっと聞きたいのですが、運賃が安くなるというのは、例えば、僕らが五島に行くのも安くなるのですか。普通の人が行くのも、どのくらい安くなるのですか。

(久保) 法律は平成 29 (2017) 年 4 月から施行されるのですが、国がどのくらいの予算をこの法律によって付けるかという話によります。8 月が国の概算要求なので、それまでにいろいろなアイデアを我々も出さなければいけないのですが、ここにある資料では、もともこの法案の素案ができたときには、飛行機運賃は新幹線並み、航路運賃、船は本土の JR 並みというお話がありました。

私の方でこういう資料を作ったのです。例えば、福岡ー福江の航空運賃、これは今現在の運賃ですが、いろいろな割引はないとした場合の片道が 2 万 500 円、福岡ー福江で。1 キロ当たりの単価でいくと 78.8 円……これは新鳥栖ー鹿児島中央間を九州新幹線で行くのと同じような距離ですけれども、新幹線の場合 1 万 320 円で単価にすると 39.6 円で、ほぼ半分です、我々としてはこれぐらいまでに飛行機の運賃が下がってくれないかと思っていますが、これからの話です。



(岩下) それは島民だけじゃなくて、我々も使えますか？

(久保) そこはまだはっきりはしていません。ただ、島民だけでは意味がないので、外から入ってくるお客様の運賃が下がるということが重要ではないかと思います。

(岩下) 藤本専務、もしこういうふうな、例えば、福江と福岡が1万円になるとか、対馬と福岡が1万円を切るということになると、広域観光の観点からどうですか。そろばんをはじくとペイしますか。

(藤本) たぶんこれは運賃の問題だけでは絶対ないと思います。観光として行ってみたいと思わない限り、運賃がいくらになろうと行かないし、逆に言うと運賃が多少高かろうがどうであろうか、あそこに行ったら絶対に面白いぞと思ったら、それで人は行くと思います。ある程度人が行きたいと思ったときに運賃が下がるとわっと行くと思いますから、そこが重要だと思います。

(岩下) ということで、ストーリーが大事だということなので、まず久保さん、その後、内山さんにストーリーをどうするかをお話させていただきます。

(久保) 3年ぐらい前に五島で済州の大学の先生が来られてシンポジウムをやりました。海民シンポジウムを民間ベースで行いました。ここの方から黒潮が太平洋側に行って、こっち

から対馬暖流が、海流が流れているわけです。昔から五島の漁民と済州の漁民の交流はあったようです。

ただ、五島において確かな文献がほとんど残っていないのです。ただ、済州の方で大学の先生とかにお伺いすると、王室の日記に五島の文字が出てくるといってお話も伺いました。確かに地理的な形で言うと福岡まで180キロ、済州まで200キロです。

十数年前は長崎からジェットフォイルで済州航路が一時あり、1年くらいで廃止になりましたが、4時間で行く航路もありましたし、済州島に日本で一番近いのは五島で、ボーダーツーリズムとして、先ほど岩下先生が冒頭にやった新潟、ロシア、対馬、韓国、北海道、サハリン、八重山と台湾……そして「何で五島と済州がないのだろう。最後はここしかないだろう」と私としては考えているところですので、ぜひここは取り組んでいきたいと思っています。



(岩下) 内山さん、対馬のことでお伺いしたいのは、韓国との関係で盛り上がっているのはありますけれども、前から船の話で日本人が対馬に来やすくなるために JR 九州高速船で海外旅行の客の横に敷居を作って、対馬に寄ってもらって、国内の足としても使えないかということで、ずっと前の市長から議論されていますよね。その後の進捗、つまり船の国際旅行者と国内旅行者のいわゆる混乗の話の現状は、いかがですか。

(内山) 進んでいないみたいです。今後もさらに国に対しての要望活動等を続けていくのですが、今回の新法で対馬の北の玄関口であります比田勝港からは東岸の福岡と結ぶフェリーがあります。これが5時間以上かかるということで、北の方々が飛行機、高速船を利用す



るためには島内1時間半から2時間車移動して、そこから福岡に渡るという状況です。

その中で今回、新法ができることによって、その混乗問題、航行できるような措置、あとは、それに対して、今言われた船の中に仕切りを付けることに対する補助などを、新法の中ですることによって交流人口が増えれば雇用が生まれるという部分につながるということです。新法に関してはそのような提案等も考えております。

(岩下) JR九州高速船が釜山—福岡をしょっちゅう行っていて、ちょっと対馬に降りることは前から考えられていると思うのです。何でそういうことができないのですか。

(内山) すみません、そこは私も勉強不足です。

(岩下) 藤本専務はひょっとしたら船にお詳しいので、いかがですか。

(藤本) 一番の問題は国のセキュリティー、出入国の問題だと思います。ちょっと面白いことが1つありまして、カナダのバンクーバーからロサンゼルスまで飛行機に乗ったことがあるのですが、バンクーバーの出国検査を終わった5メートル先にアメリカの入国検査官がいて、そこでアメリカに入国するのです。場所はカナダですが。

そうすると、そこから先はアメリカの国内線として飛んでいるので、途中でソルトレイクシティに降りて、そこでカナダからの客がぱらぱらと降りて、国内線ですからソルトレイクシティからロサンゼルスに向かう客が乗ってくるのです。

例えば、釜山にそういう仕掛けをすれば、国際航路ですが、そこから先は国内航路ですという便法を本当はアジア、福岡に取り込んででも面白いかもしれないです。けれども、そういうことをやらない限り、1つの船の中で国際航路でお酒が免税で買える人とそうでない人、国内航路で鉄砲とか麻薬を持っていても捕まらない人が一緒に乗るということもありうるのではなかなか難しいです。そのため、カナダ—アメリカの例は参考になるかもしれません。

(岩下) 島田さん、混乗問題に関する意見を聞かせてください。

(島田) 事実としてお伝えすると、3月3日の国会でこの話が出てきて、公明党の秋野公造議員から国土交通大臣の石井啓一大臣あてに質問がされたわけです。秋野先生が混乗に係る出入国管理、税関等の問題については、精力的に関係者間の調整を図っていらっしゃる、国土交通省としてはその問題が解決されれば、国際旅客と国内旅客を混乗させて航路事業を行うことは可能と考えておりますということを国土交通大臣が国会の場でおっしゃいました。そして今後、出入国管理、税関等の問題が解消され、航路開設の動きが本格化してまいりましたら、航路事業者や対馬市などの関係者の意向を確認しながら、航路開設の手続きに対応



してまいりたいという大臣の回答もありました。

そのため、まだまだ解決しないといけない問題は多いですけれども、混乗が国会という大きな場で取り上げられ、それに対して大臣が責任ある立場で航路事業を行うことは可能ではないかとおっしゃったことは大きな親展があったのではないかと考えております。

(岩下) 個人的にはおそらくいくつか役所が絡んでいて、その調整がずっと続く場合、そのうち大臣が代わるのではないかと私は思っています。

もう1つたぶん問題があるとすると、比田勝に寄る分、時間がかかります。つまり、ただでさえ釜山に行くのに、今回は震災のせいと言っていますけれども、これだけローコストのキャリアが飛んでいると船で3時間乗って釜山に行くのかという話もあります。その上、対馬に寄ると時間ももっとかかるだろうということです。

そういうことで手間が掛かることをなかなかやるというのも大変ではないかと私は思いますし、もう少し別の方策を考えた方がいいのかもしれない気がします。

ただ、今日初めてこのテーマを聞く人もおられると思いますが、何とか対馬に行く足を増やす、あるいは、いろいろなコストを下げるといようなことについて、ゲートウェイとして機能させるためには非常に重要です。さっきの飛行機運賃を下げることも含めてですが、我々は共有をしておいてほしいと思って、今のテーマに触れました。

さて、島の現状、それから、いろいろな課題を踏まえた上で、どうやってその地域、国境離島も含めたものを魅力的なものに変えていくか、つくっていくかということの方に議論を振ります。

そこで島田さんは実は対馬を先に手掛けられて、さっきのピンクのチラシの2万5,000ぐらいの企画をやって大成功で、「もう対馬は俺はやったから、対馬は九大の花松泰倫さんに任せて、俺は八重山、台湾をやる」と言って、我々も応援してきました。しかし、なかなか大変ですよね。私と島田さんのプレゼンを見ているとやることなすことみんなうまくいっていて、ボーダーツーリズムをやればすぐ人が集まるのではないかなどと思われるととんでもない間違いで、人に言えない苦勞がいっぱいあるということをまずうまくいかなかったケースも含めて、つくっていくというのはどういうことなのかを率直に5分ぐらいでお願いします。

(島田) 今、おっしゃっていただいたように八重山・台湾に取り組み始めたのは2014年度でしたので、足かけ3年間やっていることになります。まさに1カ月切っているのですけれども、6月2日から6日に八重山・台湾ボーダーツーリズムを実施できることになりました。お客さんも無事に集まって完売いたしましたから、今日チラシを配っていますが、今から申し込むのは難しいので、あくまでもご参考程度にこういうことをやっているということでご覧いただければと思います。

さて、まず対馬・釜山の話をしませんが、さっき岩下先生がおっしゃったピンクのチラシは

これです。最初に対馬と釜山はこれだけ近いから、併せて旅行できないかと岩下先生から伺って、面白いということで取り組み始めたのです。



旅行会社さんに話を聞いてみました。親しい旅行会社に私の大学の先輩がいたので気軽に聞いたのですが、「対馬と釜山を一緒に行くツアーってできませんか」と聞いたら、「島田君、それは面倒くさいからやめてくれ」と言われました。

それが分かっただけで結構収穫でした。私たちは旅行に関しては素人ですので、何が障壁でできないのか……要は、何か法的な問題があるのかもしれないし、何か分からないので伺ったら、「面倒くさいからできない」と言われました。

平たく言うと、旅行会社は国内旅行と海外旅行と別の事業部でやっていて、それをまたぐような旅行はどちらが主担当でやるのか……まさに運輸局の榎本部長のお話にもありましたが、どちらがやるのか分からないところは取り組みにくいということが一番のネックだという話がありました。そんなところでなかなかハードルは高いというので2013年春に始めたのが最初でした。

ただ、対馬・釜山はさっき岩下先生におっしゃっていただいたように、うまくメディアの方に情報発信をしていただいたこともあって、お客さんが限定30人で募集してすぐ埋まりまして、一応の大成功という形で収まりました。その後は第2弾で後ろにいらっしゃる九大の花松さんがメインでおつくりになりましたが、もう1回この対馬でモニターツアーを国境観光でやりました。

私が今、手掛けているのがこの八重山・台湾です。今までの取り組みを簡単に表にまとめてみたのですが、取り組み始めたのは2014年2月です。ここで北大GCOEの発表の中で竹富町の方に提案したのがそもそもだったのですが、すぐに予算化していただいて、共同研究という形で始めました。

いろいろ書いてあるのですがけれども、要するに国境観光が八重山でも知られていないので、まずは関係者の人たちを口説くことから始めないといけない……地域の商工会であったり、航空会社であったり、経済団体であったり、いろいろなところに話を持って行って、「こういうものがあるのです、これをやることによって八重山に新しいお客さんが来るようになるのではないですか」ということで進めてまいりました。

2年間ずっとやってきて、だんだん協力者、理解者が増えてきて、ようやく2015年8月、9月、今年の夏、秋にモニターツアーを実際に企画して募集するということが出来たのです。しかし、残念ながら、このときは最低催行人員8人に達しなかったので催行することができませんでした。



19

非常にタイトなスケジュールでやっていたので、募集期間が短かったのがそもそも一番大きな問題だったと思うのですがけれども、いろいろな問題がありました。

課題として考えているのが3点あって、ツアー実施に向けたパートナーを確保しないといけない……最初に面倒くさいと言われた旅行会社があったと言いましたけれども、旅行会社の協力体制ってなかなか得にくいです。夢のある話ですのでトップの方の共感は得られるのですが、それで実際にツアーをつくってもらう段階で担当者レベルに落としてもらうと、担当者の人たちとしては「これでは儲からないから」と重い腰を動かしてもらえないことがありました。この辺がなかなか難しい問題の1つとしてあります。

それからもう1つ、一般旅行者に向けた情報発信方法も難しいです。私たち研究者がやっているとなかなか発信ができない。旅行会社がチラシを作って、それを窓口においてくれ

ばいいのですけれども、なかなかこういう単発なものって窓口置きづらいというような話を伺いました。その辺もあって人が集めにくいということがあります。

それから、3点目としては地域内関係者への周知、協力体制……年表をお見せしましたけれども、本当に地道に何度もその地域に入り込んでいろいろと口説く、協力してもらうということをつくっていかないといいません。ただ単にその地域が近いだけということで1つの旅行商品、国境観光がつくれるほど甘くないと考えています。

こんな問題があって八重山・台湾がようやくできるようにはなったのですけれども、なかなかこの国境観光をつくっていくにはいろいろなハードルがあると考えております。

公益財団法人 九州経済調査協会

これまでの取組（八重山・台湾）

時期	内容
2014年	2月 GCOEファイナルプログラムで対馬金山を発表し、竹富町に提案
	4月 竹富町が共同研究を予算化（+北大）
	5月 ANAセールスへの訪問、モニターツアー協力のお願い
	6月 竹富町と九経興との初打合せ、八重山経済人会議の紹介
	8月 八重山経済人会議・大浜代表幹事の紹介で中華航空沖縄支店を訪問、モニターツアー時の片道運賃融通、臨空確保の要請 →シーズン最終便を片道利用して実施することを確認
	9月 中華航空沖縄支店から連絡あり、冬期運航を計画しているため冬期運航の実施はどうかと提案があり了承 冬期運航が予想以上に厳しかったため冬期運航を取り止め →14年度中のツアー実施を見送り
2015年	3月 九経興・島田、九大・花松、日本文理大・舩田（元与那国町）の3名で国境観光実現に向けた事前調査を実施
	4月 竹富町が共同研究を引き続き予算化（+北大）
	5月 竹富町、モニターツアーでの島内滞在に地方創生の補助活用を検討
	6月 ANAワンダーラウンジにおいて国境観光に関する一般旅行者向けのセミナーを開催 ANAセールス・伊豆観光よりビッグホリデーを紹介
	7月 九経興・島田、竹富町・岸本、石垣市・小笠（台北駐在）、八重山毎日新聞・松田記者の4名で国境観光実現に向けた事前調査を実施
	8月 ビッグホリデーを訪問、モニターツアー協力のお願い 台湾観光協会東京事務所を訪問、モニターツアー協力のお願い
	8～9月 モニターツアーの企画、募集 →最少催行人員に達しなかったため催行中止

20

（岩下） 島田さんが直面した課題は私も直面していきまして、さっきの根室から網走を通過して稚内に行くと言いましたが、稚内と根室は付き合いが長いですが、網走はあんまり付き合いがなかったのです。どうしたかという、北海道には振興局があります……宗谷、オホーツク、根室の3つで、道庁の昔の支所です。これに全部話をしに行き、それを通じて北見市、網走市、紋別市と全部話しました。結局、稚内と根室で5市連携、3つの振興局連携を実現しました。

面白いもので、行政も1つやると言う、うちもやると言うのです。そこが難しいですけども、みんなでやれば怖くないということでしょう。やったら、今度は「初めて振興局3つそろい踏みで応援するから、先生、分かっていますよね」と言って、えらいプレッシャーで



す。つまり、成立しなかったらどうなるだろうかということです。

皆さん、考えてください。網走は自分たちで行けると思いますが、サハリンだと1人では行けないから一緒に行こうとなりますが、根室や稚内は自分たちでも行けると思われるとなかなか人が集まらないので、あの手この手を使ってやりました。成功したのですが、広域連携というのは「言うは易く、行うは難し」……今日も長崎と福岡の壁を越えて一生懸命つくっているわけですが、そんな苦勞があります。

もう1つは広報ですけれども、島田さんのときは東京で考えましたが、東京では難しいです。福岡でやったら西日本新聞が応援してくれます。北海道だったら北海道新聞が応援してくれて、それだけで7~8人来ます。東京はニュースが多すぎて載せてくれません。量が多いから、載ったって大して見やしませんよね。非常に東京でつかまえるのは、人口は多いけれども、イベントが多すぎて難しいです。

だから、例えば、北海道で、対馬も北海道大学の私と行くとかいったら何人か来ます。今回もこれは福岡発でやって福岡で集めた方が早いという決断を島田さんがしてくれて、ぱっと集まりました。いろいろやりましたが。

これもボーダーツーリズムとしてここには載っていませんが、前の日の6月1日に九経調でセミナーをして、みんなで勉強会をして意識を持っていくという形で、今やっています。ボーダーツーリズムはそういうストーリーづくりが大事で、島田さんが作ってくれたストーリーに福岡発というところにもう1つつくっていきこうという形でやっています。

ここまでだいぶ話を聞いていて言いたいことがたくさんあるのではないかと思います。藤本専務、さっき言いかけたことも含めて、今の話も踏まえて、しばらくお話ししてください。

(藤本) ありがとうございます。ボーダーツーリズムにあるツーリズムという言葉の辞書で調べると、観光と旅行業もツーリズムという言葉で表すことができます。旅行業はちゃんとした勘定科目にあって、私企業として成り立つ世界です。観光事業というのは非営利で、例えば、西日本新聞旅行社、JTB、近畿日本ツーリストでは成り立たない。むしろ、五島、対馬、壱岐が行政として出てこない観光としては成り立たないだろうと思います。

この間、どんたくのときにとっても面白い経験をしました。オーストラリアの総領事の方がちょうど私の隣に座っておみえでした。どんたくの前夜祭を隣で見っていたのです。結構レベルの高い歌手の人なんか歌っていても彼は全然面白そうな顔をしないのです。特に英語の歌なんか、こいつ、何を歌っているだろうという顔をしていました。

逆に私から見ると、大変申し訳ないですけど、ここには関係者がおられないから言いますが、60歳を過ぎた女性の方々が踊りの会をつくって踊っておられるのを見て、私はそんなに素晴らしいと思わないですが、オーストラリアの方から見たら、それは素晴らしいのです。一生懸命見ているのです。

それから、博多にわかを外国人なのに一生懸命聞いて喜んでいるのです。『鶴の恩返し』の



詐欺だーというのをやっていたのをオーストラリアの人が笑ってくれるのです。すごく面白いです。

観光側で見ていると、例えば、面白い話があったのですが、上海の郊外に周荘というところがあります。水郷です。周荘の人民政府の皆さんは早く上海のようにここを都会にしたいと言って、道路を敷いて、ホテルをつくってやっておられたそうです。

そこにアメリカで成功した華僑のお金持ちの中国人が自分の先祖の地だからと言って来て、そこに立ってみて、「ばかやろう、もうやめろ、開発は絶対にするな、今のまま残せ」と言って、アメリカ人にそれを紹介したら、世界中から人が見に来る場所になったそうです。今、ものすごくにぎわっています。上海からバスで2時間、3時間かかるところです。

私は北欧のベルゲンにも一度行ったことがあります。そこから氷河観光をするのに300キロぐらい離れているのです。でも、氷河観光をするのはベルゲンが氷河観光の基地だということになっています。

何が言いたいかというと、今、ちょうどボーダーツーリズムということで壱岐、対馬、五島、それこそ沖縄も含めてですが、我々は非常にいい場所にいるのです。どこかでスイッチを入れることができ、例えば、外国人に、あるいは、東京の人でも良いですが、「これはすごいよね！と思わせることができないか」ということです。ただ、それはたぶん、大変申し訳ないですが、五島の久保さんにも対馬の内山さんにも分かりません。なぜかと言えば、そこに住んでいるから絶対に分からないのです。

先日、JNTOの理事で元JTBの山崎道徳さんが面白いことをおっしゃいました。山崎さんはとても偉い方ですが、昔、添乗で日本人を連れてニュージーランドに行ったそうです。悪天候で飛行機が飛ばず、しょうがないので山の方にバスで連れていきました。そうしたら、変な魔法使いみたいなおやじが立っていて、その方とバスの運転手が話しているから、「いったい何だ」と聞いたら、その魔法使いみたいなおやじは実は羊飼いのおじさんで、「バスの前に羊を通してくれんか」と言っているのです。「羊を通してやれよ」と言ったら、その後、1時間半ぐらいずっと羊が渡って行ってとんでもない目に遭ったということでした。

旅行代理店は時間や経費を考えていますから、とんでもない目に遭ったと思っているのです。ところが、そのミッションが東京に帰ってきて「ニュージーランドで何がよかったですか」とみんなに聞いたら、「あの羊だ！あれは絶対に日本では見られない」と言ったそうです。きっと五島にも対馬にも、今日は壱岐の白川哲司所長もお見えですけど、我々そこに住んでいない人間が見たらすごいものがあるはずですよ。対馬には行きましたが、私は壱岐にはまだ行っていません。神主さんだけで舞う神楽もあるそうですね。そういう素晴らしいものがきっとあると思うのです。

そこでもう1回、ボーダーツーリズムに戻りますが、実は私は船を長く港湾局でやっていたものですから、カボタージュというのがあります。例えば、アメリカの船会社が日本国内で船を走らせることはできません。昔、イギリスのクイーン・エリザベス2を三井物産と丸



紅でチャーターをしてきて、チャーターして借りているから、横浜—神戸間で国内航路をやっているだろうってやったら、日本には海運組合もあって、絶対にだめですと言われました。

「日本船以外が日本国内で人の輸送をしてはなりません」と海運法の3条に書いてあるのです。

従って、例えば、今、何で博多にたくさん中国から船が来ているかという、中国政府がイタリアの船会社が上海—青島を運航することは許さないからです。逆に中国の船会社がイタリア国内でベニスとローマをやっているというのとバーターだったら良いですが、国内では普通はそれを許さないのです。

そうすると、そういうイタリアやアメリカの船会社がここに入ってくるためにはボーダーを跨げばいいのです。そうすると国際航路になり、国内航路ではないので……例えば、最初に済州に入って、その後に五島に行って、対馬に行って、福岡に帰ります。済州に行って、博多港に着いてというのをやれば、これは日本政府も韓国政府も文句は言えません。それはぜひやったら面白いと思います。今、エーゲ海をはじめいろいろところで船が走っているわけですから、同じようにやればきっとできます。

ただし、行ったときにみんな金を払って行くわけですから、「金を払ってよかったね、楽しかったね、もう1回行こうね」というものをぜひつくっていただきさえすれば、それは本当にできます。たぶんそういうことで、今、せっかく先生方が……特に岩下先生や島田さんがやられているのが素晴らしいと思うのは、今まで私も役所にいましたが、役所で単にやるとパンフレットを作るだけで終わってしまうからです。

けれども、岩下先生や島田さんがよかったのは、こうやって旅行業者と一緒に商品を作られたのです。商品を作らない限り、商品でないと売れません。これはすごくいい取り組みなので、ぜひぜひ観光屋としてはやってほしいと思っています。

今、そうやってくるくと回るときに博多を最初に入れてくださいと言ったのは、これも非常に重要なことですが、最初にもし対馬とか五島でやろうとして4,000人の客が降りてきたときに、税関の人とか入管の人がそこにはいませんから、福岡から行かないといけません。それを1回だったら許してくれますけれども、1年に10回やりますとか50回やりますと言ったら絶対にやってくれないので、そういうときに福岡を使ってください。

そんなことを一緒にやったら、ボーダーを使いながら壱岐や対馬や五島などと本当にいいものがつくれる可能性があります。ただ、人はお金を払って来るのですから、「行って楽しかった、10万円払ってよかった、15万円払ってよかった」というものをつくり込んでいただいたら成功すると思います。以上です。

(岩下) ありがとうございます。その楽しさをつくる、つまり、ボーダーツーリズムのリピーターが増える1つの理由は、現地の解説とかもあるのですが、意識が高くていろいろなことを知っている方が多いからです。だから、大学の先生とかジャーナリストとか、一般



の市民の方でも教養があつていろいろなことを知っている方、そういう方が国境を越えて旅をすると見るものが違うのです。

ある人はやたらと飯の解説をするのです。ある人はやたらと文学の話をするのです。そうすると私なんか解説したって有り体のことしか言わないので、突然会う人が解説をしだすのです。そうするとしゃべった人もうれしいですし、聞いている人もどんどん関心はあるけれども知らないことがいろいろ周りの人から聞けるのですごく情報量が増えていって、広がっていく感覚があるのです。自分1人で行くとか2人で行くのと違って、ある種のセミプロフェッショナルな集団みたいなもので行くことにおける効果の増倍みたいなものがある、そういう部分が行って楽しかったというのがあります。たぶん地域そのものの楽しみというものもあるでしょうけれども、そういう誰と行くのかとかどうつくるのかというプロセス自体も大事な気がしました。

それから、今、藤本さんに言われたことで僕が一番考えていることは、結局、稚内とサハリンのフェリーをどうするかということです。貨物の需要がないのです。昔はサハリン2という石油とかガスのプロジェクトがあったときはよかったです、もうそういうのを運ぶ必要がないけれども、人はそれなりに来ます。

私が言ったのは、JR九州の高速船を回してもらったらどうかという話で、ロシアの船がダメだったら、そういうことも考え、その次は韓国の船を回してもらったらどうかということです。ここははっきり言うと、釜山と福岡は多すぎてもうペイしないだろうから、韓国の船を稚内とサハリンでうまくつくって走らせたなら、韓国人も来るだろうということです。韓国人は結構サハリンにいますから、いろいろなことでマーケットが広がるし、そうしたら稚内にも寄るだろうから、そういうことを一生懸命北海道で提案しているのですが、行政はなかなか腰が重い状況です。

さて、残り15分になりましたので、せつかくの機会ですからフロアからご意見、あるいは、質問などを伺えればと思います。島の方も現地の情報をしゃべれますし、港湾の方、それから、島田さんもいますので、いろいろな質問に答えられると思います。

では、どなたかご質問、ご意見等ありましたら、できればお名前と所属を差し支えない限りで言っていただければと思います。いかがでしょうか。はい、お願いします。

(フロア) 今、3月まで勤めていましたけれども、完全にリタイアした立場です。ツーリズムですのでツーリストということが対象先と言いますか、誰が旅行に行くかという話になりますけれども、リタイアした中高年や若い女性が多い気がします。

そういう中で五島市の方の話で修学旅行生が出ましたけれども、ツーリストとしてのターゲット、市場にもうちょっと重点を置いたような視点はあるのでしょうか。



(久保) ご質問、ありがとうございます。資料にもありましたけれども、修学旅行、我々は教育旅行という言い方をしているのですが、3年ぐらい前から非常に力を入れ始めています。平成24年ぐらいまでは1年に5校ぐらいしか来ていなかったのです。今年は30校、今、予約を入れていまして、4月に東京の巣鴨高校からもすでに来ています。ただ、震災で5校ぐらいキャンセルがありましたが、平成29(2017)年はさらにこれより多くなっています。

ターゲットとしては五島に来る観光客はおっしゃる通り、年配の方、リタイアされた方、50代、60代の方が非常に多いです。あとは若い女性……今、ご発言のあった通りです。さらに我々としては修学旅行で平成30(2018)年に目標5,000人ということで、最終的には1万人ぐらいの修学旅行生を年間民泊で受け入れようということで今、取り組んでいるところです。ありがとうございます。

(岩下) 修学旅行について、対馬は何かやっておられますか。

(内山) 対馬では、修学旅行は宿泊施設の関係で、民泊等は過去には聞いたことはあるのですが、宿泊施設が少ないので聞いていません。でも、今後、先ほどご説明した中で800名程度の収容増の大きなホテルもできますので、今後、期待ができるのではないと思います。しかし、それでは当然、修学旅行に関しても魅力が必要とりますので、例えば、体験型の修学旅行が誘致できればと思っております。

(島田) 当然、あるのではないかと思います。ターゲットの話が出てきたと思います。ボーダーツーリズムも今までツアーを私や岩下先生、花松さんがいろいろなところで仕掛けて



きています。けれども、だいたいはお勉強熱心な方、コアなファンがいらっしゃるの、そういうの方々向けにやっています。

一方で考えないといけないと思っているのは、一般のお客さんをいかに取り込むかということです。これは私が作ったときのチラシで、ピンク色で女性が描いてあって、女子会、忘年会にもお勧めなんて書いています。もう1つ、最初にこけた八重山・台湾もわりときれいにチラシを作って、何とか一般の人たちをとっているのですが、なかなかここはまだ難しいところです。

最終的にボーダーツーリズムを普及させていくためには、こういうコアな人たちだけでなく、一般の人たちにも関心を持ってもらえるものに仕掛けていくということが大事ではないかと思っております。そういう中で修学旅行生をこのボーダーツーリズムの中でターゲットにしていくのは当然ありと思えます。

私がつくったこの対馬・釜山の商品は、パワースポットということに焦点を当ててやってみたのですが、単純に歴史、自然というものが対馬にいっぱいありましたので、それと釜山に福岡から行く人たちはみんな歴史、自然が好きな人たちではなくて、どちらかというとグルメやショッピングなど、売りになるコンテンツが違っていたわけです。

それをうまくパワースポットという形でまとめることで1つのコースにしていたのですが、こういう形で何かボーダーツーリズムで両地域を巡るのであれば、その魅力をうまく融合させることができると一般のお客さん向けにも何か響いてくるようなものが今後できてるのではないかと思っております。

余談ですが、この対馬・釜山でパワースポットってやったとき、お客さんは集まって大成功だったのですが、実はコンテンツ的には大失敗で、誰もパワースポットに興味がなかったということが分かりました。

(岩下) やってみてよく分かるのですが、年配の方が多いです。若い人は少ないです。理由はいくつかあって、忙しいし、どうしても値段が高くなるとその傾向があると。結局、ターゲットはリタイアした直後の60代かなと思います。

他方でどうやって広げるかといったときに、わりとアカデミックツアーだということで考えると、私が考えているのは大学のゼミを連れていきそうな先生をターゲットにして、ゼミ旅行として使ってもらおうということです。だから、実はビッグホリデーさんと大学生協と組ませて下ろすというようなこともやろうとしています。

それから、実はこういうのを北海道の私立高校はよく積立金をして、修学旅行に20万円ぐらい掛けて行くのです。そういうところでボーダーツーリズムをやれば……例えば、立命館慶祥という高校があるのですが、「今度、相談に乗ってください」と言ってくるので、そういうボーダーツーリズムを修学旅行でやってくださると旅行社も喜ぶし、それでつくれていくとどんどんいろいろな裾野が広がる気がします。藤本専務、何かコメントありますか。



(藤本) 修学旅行については福岡観光コンベンションビューローでも福岡観光プロモーション協議会をつくって、実はついこの間まで福岡市内のホテルや旅行者とだけやっていたのですが、たまたま今日壱岐の方が来ておられますけど、壱岐もそれに入れられました。そのため、あと対馬や五島と一緒にやれば、完全にボーダーツーリズムになります。観光プロモーション協議会は主体的には修学旅行を持ってこようとしているのがかなり大きな部分ですから、一緒にやれると思います。

(岩下) 「ぜひ壱岐の方に発言させろ」と私に言っているようなので、ぜひここは受けていただけないでしょうか。

(白川哲司) 壱岐市福岡事務所の白川と申します。藤本さんにご指名いただきましたので若干しゃべらせていただきます。今、おっしゃったように昨年からは福岡市と連携して誘致、それから、活動も含めてやらせていただいているところです。

今日のお話にあるボーダーツーリズムについては国境離島新法の対象になっている壱岐ですが、航路もないので若干置いていかれていて、これもアンケートにも書きましたけれども、若干置いていかれている感じがします。もうちょっと打開策がないか率直に思いました。

ということと、1つだけ、この八重山・台湾ツアーのチラシに載っている小笹俊太郎さんは千葉の市町村アカデミーで9日間同じ釜の飯を食った仲間です。よく知っているのですけれども、久しぶりに顔を見て、より怪しさが増したなど見ているのですけれども、よろしくお伝えください。

何を言いたかったかということ、藤本専務にも言われたように、旅先でお金を払ってでも魅力をいかにつくり出すかということに懸かっていると思うのです。そこで、この俊太郎君がガイドする旅だったら行きたかったのですが、もう申し込みが締め切りということで残念です。

壱岐も観光地としての魅力はあると思っていますが、それを案内する人の魅力も併せて考えていきたいと思っています。パネラーの皆さんにはそういった離島に関する取り組みで特段こういうのがあるよというのがあれば、ぜひお聞かせ願えればと思います。

(岩下) 今日は来ていただいて、これをご縁に壱岐もぜひボーダーツーリズムの仲間として広域でお付き合いいただければと思いますので、ぜひ副市長にはよろしくお伝えいただければと思います。さて、残り時間もなくなってきました。もしご質問、ご意見等があれば、あとお一方ぐらいはお受けできますが、どなたかいかがでしょうか。はい、では最後にお願ひします。



(フロア) ちょっと遅れてきましたのでひょっとしたらもうお話が出ていたのかもしれませんが、その際はお許してください。

ボーダーというと、要するにぱっと頭に浮かぶのは国境です。例えば、板門店、あるいは、ベルリンの壁など非日常的なものが目の前にあって、いかにもボーダーらしさみたいなものがぱっと浮かぶのです。そのボーダーツーリズムの中で、一目で何も言わずにアピールできるようなものはあるのでしょうか。

(岩下) では、島田さん、お願いします。

(島田) ありがとうございます。今、おっしゃっていただいたところは私も非常に悩んでいるところです。板門店、ベルリンの壁、サンディエゴを紹介しましたがけれども、結局、目に見える壁とか壁の跡みたいなのがあります。例えば、テレビ番組なんかでもよく国境線を引かれたものを跨いで、そこで写真を撮っているようなのはあって、十分それだけで成立すると思います。また、サハリンも、サハリンに行くということがなかなかできないことですので、サハリンに行くということで通用すると思います。

しかし、八重山・台湾、まさに五島もそうですけれども、八重山・台湾で距離が 100 キロ超、五島・済州が 200 キロで、ボーダーと言っても目に見えるところに隣の国がありませんので、これをつくっていくというのは非常に難しいと考えています。

それで私はこの中で出したのですけれども、単純に見ることができないようなところであると、この第3を併せて見るということをして1つのボーダーツーリズムの魅力にしていくということがあるのではないかと考えています。

例えば、八重山・台湾であっても、パイナップルを八重山で食べるだけだと単に南の島に行ってもパイナップルを食べる話になります。それを台湾に渡るといことがあると、台湾伝来のパイナップルというのを八重山で味わって、八重山で話を聞いて、台湾でもまた話を聞くとかいう形でつなげていくことができますので、ボーダーツーリズムのコンテンツになってくるのではないかと考えているところです。

(岩下) 海に線が引かれていないので視覚的には見えないですが、日本で相手が見える場所が3カ所ぐらいあって、それは宗谷岬から見える50キロ先のサハリンのクリリオン岬であり、次に神津島の展望台から見える、これも50キロ先の釜山……夜景も見えますし、昼も見えるときがあります。それから、これはたまにしか見えませんが、与那国の西崎から、西の端から台湾、100キロ先がたまに見えます。

ですから、この3つの個所を中心に考えた場合、最初はクロスであり、あるいは、見えるということから入らないと、ボーダーツーリズムと言ってもフィジカルに通じないでしょう。しかし、冒頭で少し説明したのですが、そこから広げていくことによって行き止まりで向こ



うが見えなくてもそもそも向こうとのつながりを体験できる場所がいっぱいあるので、そこでそれを題材としていろいろ組み合わせて新しいツーリズムが出来るだろうし、それが地域に対しても何らかの裨益があるでしょう。

ですから、五島は一番そういう意味ではおそらく重要な実験場……と言うと実験される方は大変でしょうけど、自分で自分を実験するという事で遣唐使の話、あるいは、濟州島の話とかいうのはどうストーリーができるのかということでしょう。

それから、旅行会社を巻き込んでルートをつくってインバウンドを増やすかということですね。そこに魅力として……五島自体が対馬と同じように境界もそうですが……いろいろなものが見える場所です。中国が見え、韓国が見え、それから、ヨーロッパが見える場所なので、そういう意味ではある種ボーダーツーリズムの次の段階に入ったとすると、特に先進を対馬とすると五島はすごく重要ではないかと思います。

ということで、最後に対馬と五島から一言いただいて、今日の会を閉めたいと思います。どうぞ内山課長からどうぞ。

(内山) 今の今までまだ緊張しっぱなしで。私も先ほどから国境観光ではなくて、ボーダーツーリズムということで、対馬は今、韓国から観光客が多く、年々増えているわけですがけれども、じゃあ、国内観光客はどうなのかと。韓国に比べればかなり減っています。

国境の島、対馬ということで、この国境の島で韓国人観光客、日本本土の観光客、そこで交流して触れ合えるような、そういうものが何かできれば、国境の島に行く目的というものが果たされるのかなと思っております。今後、国境観光交流という部分でまた頑張っていきたいと思います。今日はありがとうございました。

(岩下) 久保さん、どうぞ。

(久保) 最後にご質問があった国境ということに対して、ボーダーということでベルリンの壁とか、いろいろな具体的な国境線ですけれども、我々は島に住んでいて、国境ということあまり意識はしていません。

では、どういうときに意識をするかという話ですけれども、海岸にごみがいっぱい流れて来るときです。いわゆる漂流漂着ごみの7割ぐらいはハングルや中国語が書かれていて、日本製のは漁具があつたりはしますけれどもほとんどないです。

もう1つ、最後に言っておきたいのが、中国漁船が、これは福江島という島で、この小さな湾はもともと避難港なので、ここに避難をしてくるわけです。中国語でもこういうふうな表記もしてあるのです。「ここは浅いからここから先は気を付けなさい」というメッセージですけれども、平成24年(2012)7月には一遍に106隻の中国漁船が入ってきたのです。1隻が非常に大きくて、約200トンから300トン、1隻当たり20人から30人の中国人が乗っ



ています。

当然、ここには CIQ がありませんから上陸はできません。避難するだけですが、100 隻ですから 2,000 人から 3,000 人がこの湾にいるわけです。この集落の日本人、市民の方は 1,000 人にも満たない集落です。この湾の中に 2,000~3,000 人の中国の漁民が来るということで、例えば、このときはそうでもなかったですけど、その後に救急の船員が出て、うちの消防が救急で病院に運んだという事例もあって、そのときに長崎の中国総領事がお礼に来たということもあります。

昨年は程永華駐日大使が五島にこういうこともあって、お礼かたがた視察に来られました。私はずっと説明をして、一緒に同行したのですけれども、そういうときにはこういう漁船や先ほどのようなごみなどから、国境に住んでいると思います。

そういう中で、先ほどのようなごみの問題と冒頭に出たボランティア・ツーリズムも、例えば、一緒に海洋漂着ごみを清掃活動……これは対馬等でもやっていますけれども、そういう清掃活動をやって、さらにそれで、例えば、済州に渡って、意見交換をすることをはじめ、いろいろな切り口ややり方もあるので、その辺を今後は模索していきたいと思っています。ありがとうございます。

(岩下) ありがとうございます。ほぼ終了時間の 5 時になりました。今日は九州大学アジア太平洋未来研究センターとして、福岡、あるいは九州の実社会と連携して、アカデミックにもやるのですが、プラクティカルにも、そして、社会と結び付く形での貢献を目に見える形でやっていこうという形で作った最初のセミナーです。

今後とも、私がどこまで言える立場か分かりませんが、九州大学も社会のために貢献できるように頑張りたいと思いますので、引き続きこういうセミナーをいろいろな形でやっていきますので、ぜひまたこれを縁にご参加いただければと思います。今日はありがとうございました。皆さん、パネラーの方々に拍手をお願いします。(拍手)

JIBSN レポート No.12

「国境ゲートウェイ・アジア：北部九州のツーリズムから考える」

編集者：古川浩司

協力：岩下明裕

発行日：2016年8月22日

発行者：長谷川俊輔

発行所：JIBSN 事務局（北海道大学スラブ・ユーラシア研究センター内）

〒060-0809 札幌市北区北9条西7丁目

Tel. 011-706-2382 Fax. 011-706-4952

<http://src-hokudai-ac.jp/jibsn/>



開催日時
2016年
5月11日(水)
定員60名
※事前申し込み

九州大学、北海道大学の研究機関、対馬市、五島市、竹富町、与那国町などの国境自治体でつくるネットワーク、そして各地シンクタンクやビジネス界、旅行社が協力し実現してきたボーダーツーリズム(国境観光)がいま日本中で注目を浴びています。昨年度は福岡・対馬・釜山、稚内・サハリンを結ぶルートがメディアに大きく取り上げられましたが、今年は沖縄八重山と台湾、新潟と中露国境、そして小笠原と事業は展開していきます。このような新しい観光の創出を後景に、北部九州のボーダーを結ぶ広域観光、交流と地域振興を考えます。これまで様々なかたちでツーリズムや地域振興に関わってきた研究者、実務者が一同に会して議論を展開します。

国境ゲートウェイ・アジア
北部九州のツーリズムから考える

プログラム

- 13:40～ 開場
- 14:10～ 開会の御挨拶・趣旨説明
岩下 明裕 (北海道大学/九州大学)
- 14:30～15:00 基調報告
榎本 通也 (国土交通省九州運輸局観光部長)
- 15:10～16:50 パネルディスカッション
司会：岩下 明裕
藤本 道雄 (福岡観光コンベンションビューロー専務理事)
内山 歩 (対馬市総合政策部政策企画課長)
久保 美 (五島市市長公室長)
島田 龍 (九州経済調査協会)
- 16:50～17:00 閉場

開催場所 公益財団法人アクロス福岡 会議室 607
〒810-0001 福岡市中央区天神1丁目1番1号

アクセス



主催 九州大学アジア太平洋未来研究センター
 共催 北海道大学スラブ・ユーラシア研究センター (境界研究ユニット)
 協力 境界地域研究ネットワーク JAPAN
 (公財)九州経済調査協会
 NPO法人国境地域研究センター
 (公財)福岡アジア都市研究所

参加お申し込み・お問い合わせ
 九州大学アジア太平洋未来研究センター
 福岡市東区箱崎 6-10-1
 Tel:092-642-7134 Fax:092-642-2119
 Email: cafs@jimu.kyushu-u.ac.jp http://cafs.kyushu-u.ac.jp/

