

第10号  
特集「JIBSN 竹富セミナー2014」



### JIBSN レポート第10号の発刊によせて

境界地域研究ネットワーク JAPAN (JIBSN) が設立されてから、3回目のセミナーである竹富セミナーを今回は取り上げます。本セミナーは JIBSN 参加団体でもある沖縄県竹富町の単独自治体施行 100 周年記念事業として 11 月 14 日に開催されました。

今回のセミナーでは、「日本の国境観光」と「日本の国境環境政策」という竹富町にも関係する 2 つの施策の現状と課題を、他の境界地域と比較しながら探ることが主目的でしたが、セミナーを通じて参加者全員がこれらの施策に対する理解を深めることができました。セミナー冒頭にご挨拶いただいた川満栄長町長、勝連松一企画財政課長、小濱啓由企画係長をはじめとする竹富町の皆様にはこの場で改めてお礼を申し上げます。

なお、本セミナーには北海道や本州などからの一般参加者も参加し、西表島や竹富島などでエクスカッションも行いました。その模様は、竹富セミナーと併せて、特定非営利活動法



人国境地域研究センターの企画・監修による、(株)風光舎制作のDVDとしてまとめられる予定です。  
(事業部会長 古川浩司)

### 竹富セミナー プログラム

2014年11月14日(金) 会場: 西表島 中野地区地域活性化施設(わいわいホール)

[主催] 境界地域研究ネットワーク JAPAN

[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/竹富町

[協力] 特定非営利活動法人国境地域研究センター/日本島嶼学会

13:00~13:20 開会の挨拶 川満栄長(開催地代表・竹富町長)

13:20~15:00 第1部 日本の国境観光を拓く

[司会] 古川浩司(JIBSN 事業部会長/中京大学教授)

[報告] 島田龍(九州経済調査協会)「西の国境(対馬・韓国)観光の経験から」

大浜一郎(八重山経済人会議)「南の国境(八重山・台湾)観光の実現に向けて」

高田喜博(北海道国際交流・協力総合センター)

「北の国境(稚内・サハリン)観光の実現に向けて」

15:10~16:20 第2部 日本の国境環境政策を紡ぐ—海岸漂着ごみ対策を中心に

[司会] 山上博信(JIBSN 事業部会委員/日本島嶼学会理事)

[報告] 大城正明(NPO 法人 南の島々(ふるさと)守り隊)「八重山の海岸漂着ゴミ対策」

小島和美(対馬市 総合政策部次長)「対馬の海岸漂着ゴミ対策」

16:20~16:25 閉会の挨拶 岩下明裕(JIBSN 副代表幹事/北海道大学教授)

\*セミナー詳細及び関連イベントのエッセイや動画を下記リンクからご覧いただけます。

<http://src-hokudai-ac.jp/ubrij/whats-new/archives/201411/18106.html> (地田徹朗)

<http://borderlands.or.jp/essay/essay006.html> (エッセイ 川久保文紀)

<http://src-hokudai-ac.jp/jibsn/report/essaytanaka.pdf> (エッセイ 田中輝美)

<http://borderlands.or.jp/movie/movie.html> (動画)

### 開会の挨拶

(岩下明裕) 皆さん、こんにちは。私は境界地域研究ネットワーク JAPAN (JIBSN) 副代表幹事の岩下明裕です。本日はお忙しい中、お集まりいただきありがとうございます。では、早速ですが、まずは、今回のセミナーの開催地である竹富町を代表して、川満栄長町長にご挨拶いただきます。

(川満栄長) あらためまして、皆さん、こんにちは。日本国は南北に長い列島国あるいは海洋国、島嶼国となっており、およそ 3,000 キロメートルあります。その最も南の町の有人島である波照間島を有していますのが竹富町です。国境の島、竹富町でもあります。本日はこういう町においでいただきまして、心からご歓迎を申し上げます。併せて、本日は単独自治体施行 100 周年を竹富町は迎えており、この記念事業として JIBSN 竹富セミナーを開催いたしました。このようにたくさんの方々がお集まりをいただきまして、心から感謝、お礼を申し上げます。



さて、本セミナーは北海道大学スラブ・ユーラシア研究センター境界研究ユニットが実施する、日本学術振興会実社会対応プログラム「国境観光：地域を創るボーダースタディーズ」の成果報告と併せて、竹富町単独自治体施行 100 周年記念事業の一環として開催いたします。

本町では我が国および外国の国境またはそれに準じる隣接領域、境界地域に関する調査および研究とその専門的知見の共有を通じて、境界地域の抱えるさまざまな課題に適切に対処し、その発展に寄与することを目的とした境界地域研究ネットワーク JAPAN に加盟をし、日本の各境界地域の経験と交流を基に実務者と研究者との意見交換を通じて、さまざまなア



アイデアやプランを参考としながら、本町の振興策に取り組んでいるところです。

今年度はその活動項目の1つとして、八重山、台湾をフィールドとした国境観光の可能性や、海外景観を著しく損なう海岸漂着ごみ対策について理論を深めるとともに、研究者や自治体間の連携を図る場を設けることを目的といたしております。竹富町全体が西表においてになって実感していると思いますが、自然豊かで伝統文化が息づいている町です。島々は16もあります。9つが有人島で7つは無人島、もうすべてが個性豊かですべてオンリーワンの島々となっております。

これがまた大きな魅力となっております、たくさんの方々が竹富町にはおいでいただいています。昨年(2013年)の実績を申し上げますと、八重山全体で94万人、1人の観光客が複数の離島を巡る竹富町には105万人余が訪れております。特に皆さんもご承知のように、西表島には国の特別天然記念物イリオモテヤマネコあるいはカンムリワシ、セマルハコガメといった大変もう世界でもまれな生態系がございます。

こういうことが1つの大きなきっかけとなって、西表島世界自然遺産登録にノミネートされています。そういうことから町民と住民と自然と生態系と文化が共生する、共に生き抜くという町づくりを進めているところです。

この後、第1部では長崎県対馬市と韓国の釜山での国境観光事業の事例や、地元八重山の国境観光の実現に向けての取り組み内容の紹介、また第2部では海岸漂着ごみ問題対策に関して、本町鳩間島や長崎県対馬市での活動内容が報告をされます。本日のセミナーを契機に地域が抱える現状や課題、またそれを乗り越えるためのさまざまな取り組みや工夫についての発想が生まれるとともに、八重山地域における新たな国境観光と環境政策の進展に有意義なものとなりますよう、どうぞご参加の皆さん、よろしく願いいたします。

結びになりますけれども、本セミナー開催にご尽力を賜りました、今日は関係者の皆さんもたくさんご出席を賜っています。心からお礼、感謝を申し上げますとともに、本日ご出席の皆様のご健勝とご多幸を心からお祈り申し上げまして、ごあいさつとさせていただきます。有意義な日に、時間にいたしましょう。よろしく願いいたします。(拍手)

(岩下) 川満町長、ありがとうございました。本来ならばここでJIBSNの代表幹事を務めます財部能成対馬市長のごあいさつなのですが、本日に市議会が開催されることが急に決まったということで、メッセージの代読を対馬市役所の総合政策部の小島和美次長からお願いしたいと思います。

(小島和美) 皆さん、こんにちは。ただ今ご紹介いただきました、対馬市の総合政策部の小島と申します。先ほど岩下さんの方から紹介がありましたが、本日は臨時議会開催のため市長が出席することができず、メッセージを預かってきておりますので、私の方から代読させていただきます。



「このたびは竹富セミナー開催につきまして、地元竹富町の川満町長様にご尽力をいただきまして、誠にありがとうございます。心よりお礼を申し上げます。また本セミナーにご参加の皆様におかれましては、遠路よりご参加いただき誠にありがとうございます。

さて、このセミナーの1つであります国境観光につきまして、対馬市では韓国までわずか49.5キロの距離に位置する国境の島ならではの取り組みといたしまして、先月26日に対馬国境花火大会と銘打って約1万発の花火を打ち上げました。これは毎年約8万発の花火で盛り上がる釜山世界花火大会が肉眼で見えることから、対馬でも花火を打ち上げ共演することで、国内外の誘客を図ることを目的に開催をいたしました。対馬ならではの国境観光事業として、来年度はクルーズ船で双方の花火大会が同時に洋上観覧できるパックを、今は旅行会社と企画をしているところでございます。

合わせてその日に、地元住民の積極的な活動により実現しましたミニ B1 グランプリも同時開催し、北部対馬が大いににぎわいました。当日は元総務大臣の新藤義孝代議士もみえられ、国境の島の対馬の元気に感銘を受けられ、今後ますますの対馬の発展、国境の島の活性化を大いに期待するコメントを述べられました。

ところで、今は臨時国会において地方の人口減対策などを盛り込んだ、地方創生関連法案が審議されています。また新交付金による地方への予算措置も検討されているところでございます。今後は積極的な要望や提言など、中央に動き出しをしているところでございます。さらに、国境離島の役割を訴え続けております国境離島新法の制定に向けては、年明けの通常国会での審議が検討されております。一步一步ではありますが前進しており、今後も中央の動きを注視しつつ訴え続けることが必要であると考えております。

島は違えども共通の課題等を有するこの会場に集まった皆様が知恵を出し合い、共に行動し、境界地域の抱えるさまざまな課題に適切に対処し、その発展に寄与することにより、そこに生きる人々がより安心、安全、そして幸せに暮らせるよう尽力していかなければならないと思っております。最後になりますが、今回の趣旨であります各境界地域の交流を通じて意見交換を行い、大きな視野での問題解決や地域発展のためにお互い協力していきましょう。本日は当セミナーにご参加いただきまして、誠にありがとうございました」。

以上、代読でございます。(拍手)

(岩下) 代読をありがとうございました。早速第1部国境観光のセッションに入りますが、その前に我々のこのネットワークはいろいろな地域から来られています。特に自治体の方を中心に集まります。今までずっと参加されてきたその自治体の代表者の方では、今回は新しい方が来られていますのでちょっとお名前を紹介させてください。私が名前を呼びましたら、ご起立ください。

まず、第1回目のJIBSNセミナーを主催してくれました、稚内市の工藤市長の代わりに総務部長の吉田一正様が来ていただきました。その場で結構です。どうぞ拍手をお願いします。



(拍手) 稚内ではいろいろな課題を掲げていて、後から部長の方からいろいろお話があると思いますので、ぜひそういう議論をしていただければと思います。

2人目は、第2回(前回)の担当は五島市で、いつもは久保実市長公室長が来られていましたが、今回は東京事務所を設立するのにイベントがあるためご欠席ということで、山下大輔さんに今日は来ていただいています。(拍手) 久保室長は「皆さんに会えずに残念だ」と言っておりましたが、新しく若い方が来ていただきましたのでありがたく思っております。

それから、対馬は小島次長がすぐにちょっと戻らなければならない用事がありまして、これもニューフェースで総合政策部の若手で、将来を嘱望されている早田竜介さんが来られておりますので、よろしくどうぞお願いします。(拍手)

最後にお隣の与那国町からは小嶺長典さんが「ぜひ来たい」と申込用紙まで書かれていましたが、沖縄県知事選挙でどうしようもないということで、今日は我々JIBSNの中で嘱託専門員の派遣を3カ月あるいは半年という枠組みで昨年度からやっているのですが、その第1・2回目の嘱託専門員であった舩田佳弘さんと、今回赴任したばかりの小池康仁さんが与那国町を代表して来ておりますので、一緒にご協力いただければと思います。(拍手)

研究者でニューフェースの方もいっぱいおられますけれども、途中の議論や懇親会の後でご紹介をさせていただきます。

それでは早速、第1部に入ります。ここで司会を事業部会長の古川浩司先生にお渡しします。





## 第1部「日本の国境観光を拓く」

(古川浩司) 皆さん、こんにちは。今ご紹介にあずかりました、JIBSN 事業部会長の古川と申します。本日はよろしくお願ひいたします。まず開始に先立ちまして、川満町長をはじめとする竹富町役場の皆さん、今回このようなご準備を本当にいろいろとありがとうございました。あらためてお礼申し上げます。それでは第1部「日本の国境観光を拓く」を始めますけれども、なぜ「日本の国境観光を拓く」というシンポジウムを開くということになったかを、ご説明させていただきます。

先ほど川満町長からもお話がありましたように、本セミナーは日本学術振興会実社会対応プログラムの成果報告です。JIBSN の副代表幹事でもある北海道大学教授の岩下先生を中心に、研究者と実務家から構成される JIBSN という組織を考えると、このプログラムは我々がチャレンジすべきで、何で応募しようという話になったときに、「ボーダー」という言葉をキーワードに、国境観光というのはどうだろうかという話が出てまいりました。

「そこで国境観光について考えてみよう」という話になったときに、「1度国境観光のモニターツアーを行ってみよう」という話に移っていくわけではありますが、今日の最初にご報告いただきます九州経済調査協会調査研究部の研究主査である島田さんに先頭に立っていただいて、モニターツアーを昨年12月に実施したわけでありまして。

このモニターツアーは成功に終わりました、この経験をほかの地域にも広げていこうということで、南の国境である八重山、北の国境である稚内に着目したわけです。

そこでまず先ほどご紹介した島田さんにお話しいただいた後に、八重山と台湾の経済交流に関して、先頭に立ってご活躍されている八重山経済人会議代表幹事の大浜一郎さんに、南の国境観光の実現に向けてご報告いただき、その後には北に目を向けまして、北海道国際交流・協力総合センター上席研究員の高田喜博さんに、今度は稚内、サハリンを国境観光として実現できないかということをご報告いただくという流れで進めていきます。

基本的にお一方20分ずつお話しいただいて、残りの時間を質疑応答に充てたいと考えておりますので、皆様のご協力をよろしくお願ひいたします。それでは早速ですけれども、九州経済調査協会の調査研究部研究主査の島田龍さんに、「西の国境(対馬・韓国)観光の経験から」というタイトルでご報告いただきます。それでは、よろしくお願ひいたします。(拍手)

(島田龍) どうも皆さん、こんにちは。福岡からまいりました九州経済調査協会という民間の研究機関で研究をしております島田と申します。よろしくお願ひいたします。私からは「西の国境観光」ということで、昨年12月に長崎県の対馬と韓国の釜山をつないで国内旅行と海外旅行を併せて楽しもうという新しい観光形態を提案し、国境離島の観光振興に役立てようということモニターツアーという形でやりました結果をご紹介させていただきます。

まず、「なぜ対馬でそういう国境観光を始めたのか」ということですが、背景として

は「本当に対馬は危ないのか。」—よく皆さんはテレビ、新聞、雑誌などで「対馬は危ない、仏像が盗まれて返ってこない」「韓国の資本が土地を買い占めていて云々」という情報を、ご覧になることもあるかと思います。ただ本当は「対馬って、危ないんじゃないかってアツイんじゃないか」と考えております。というのも、これが対馬を訪れている韓国人の数の推移だからです。

## 背景 ～本当は「対馬はアツイ」のでは？

- 2013年の韓国人来島者数は18.2万人  
→ 対人口比で見ると、世界一の観光黒字国・フランス並み！
- 一方、島外からの日本人訪問者は推定23.6万人（ビジネス、島民の移動含む）



最新は2013年ですけれども、1年間に18万人の韓国人が来ました。対馬はだいたい人口3万人ちょっとの島ですから、人口比で見ると、世界一の観光黒字国であるフランス並みに、対馬には外国の人が押し寄せていることになります。実は八重山は対馬以上にその比率が高いのですけれども、一方で八重山と対馬で違うところとして、対馬に来る日本人の訪問者が非常に少ないということがあります。

18万人も韓国人が来ている一方で、日本人が統計で取ると23.6万人しか来ていません。この23.6万人の中には、いかにも仕事着で来ているビジネスの人も含まれますし、福岡に用事があって、その後に帰ってくる島民の移動も含まれていますので、純粋に観光で来ている日本人は、例えば飛行機の中に乗っていても、見渡す限り本当に一組、二組いらっしやるかなぐらいの非常に少ないというのが現状だと思っています。

私たちとしては、「対馬がよく危ない」と言われるのですけれども、問題は「対馬に韓国人がいっぱい来ることが危ない」のではなくて「日本人が来ない、来ないだけでなく対馬に関心を持っていない」ということが問題だろうと思ひまして、その問題を解消するためには「対馬にもっと日本人に関心を持ってもらいたい、そのためには日本人が対馬にもっと来て





もらわないといけない」と考えました。

対馬は福岡と釜山のちょうど中間にあります。福岡と釜山の場合、福岡から釜山に行くお客さんも非常に多いですし、また一方で釜山から福岡に来る韓国の人たちも非常に多いということがあります。すでに旅行会社が安い旅行商品をいっぱい作ってしまっていて、多くの観光客が相互に行き来をしています。

私はこれに着目をいたしまして、すでに旅行商品としてもう出来上がっているこの福岡・釜山のルートの間に対馬があるわけですから、福岡・釜山の旅行商品に対馬を経由させることで、対馬に国内のお客さんを呼び込むことができないかと考えたのがこのツアーのそもそもの始まりです。

結局、対馬には日本人のお客さんが来ないので、現状として、例えば土産物屋や宿泊施設の数あるいは質が、なかなか日本人のお客さんが満足できるレベルにはなっていないと思います。そこで、いわゆるパック旅行商品を作って、多くの日本人に来てもらうことで、質の高い観光産業が対馬に出来上がってくることを目指してやったというところがございます。

何を具体的にやったかといいますと、福岡から対馬まで飛行機で上がって、対馬を南から北までバスで観光して、その後で対馬の一番北の比田勝港から釜山に船で渡り、釜山で1泊して観光をして翌日福岡に帰るというツアーを企画いたしました。これを JR 九州旅行にお願いをして作っていただいて、実際に一般客に販売をしたというところがございます。

ただ、場所的に非常に近いだけで1つの商品にできるかということ、なかなかそう甘いものではありません。それだけでできるのであれば、今までも旅行会社がやっていたのですが、どうして今までこういう商品がなかったかをご説明すると、対馬の観光において自然と歴史が非常に魅力的だととられているからだだと思います。一方で、釜山に行くお客さんの需要は、焼き肉のような食べ物であったり、韓流、エステ（美容）、それから免税店といった買い物なのです。そのため、この対馬の観光の魅力と釜山の観光の魅力が全く異なりますので、単純に「対馬と釜山の両方に行きましょう」と言っても、なかなか1つの商品にならないということがあると思います。

もう1つ課題としては、「旅行会社に興味を持ってもらい、旅行会社が販売する定番の商品として検討をしてもらわないといけない」ということがあります。何が言いたいかというと、今までも対馬を目的地とした旅行商品、日本人が来るような商品というのはなかったわけではないのです。例えば個人で飛行機、宿泊を手配して、レンタカーで自由に観光するケースは今までもありましたし、今もちらほらといらっしゃいます。これが続くのが理想的ですが、やはり数が少ないので、これを急に増やそうとしてもなかなか難しいと思います。一方で、自然、歴史、離島、こういう特定のテーマに非常に強い小さな旅行会社もありまして、こういうところが企画した単発の企画旅行商品に申し込んでお客さんがいらっしゃるというケースもあるのですけれども、やはり単発の商品では安定的な集客になりません。そうすると対馬の観光産業が育つまでには時間がかかります。また、小さな旅行会社の販売量はやはりそ

これまで大きくありませんので、なかなか一般に発信するのが難しいということがあります。一定のボリュームを安定的に送るためには、今の各地で観光振興をやっている向きとはまさに逆行するのですけれども、観光産業を活性化するためにはある程度マストツーリズム、昔の旗持ち旅行みたいなものを、受け入れるようなこともしないといけないと思っているところです。

先ほど申した対馬と釜山の魅力が全然違うという話ですけれども、私たちはこれをうまく1つにしないと商品にならないのでということで、この自然と歴史を「パワースポット」という形でまとめてみました。自然も歴史も「パワースポット」というくくりができるものですね。こうすると、対馬でパワースポットを巡って、釜山で美容、グルメで女子力を磨こうというような形で、女性向けのツアー、旅行内容が構築でき、対馬と釜山がうまくつながったと考えております。



具体的な行程を組みまして、1泊2日で対馬の中の神社をいくつかを「パワースポット」という形で回りました。船で渡って釜山で自由行動をして、翌日の夕方に福岡で解散という駆け足のツアーであったのですけれども、これを先ほど申したように JR 九州旅行という、大きな旅行会社さんで作ってもらいました。1泊2日で2万2,500円と若干安くしていますが、決して格安の商品ではありませんでした。

これを実際に売ってみると、最初は旅行会社の人と「本当に人が集まるのかな」とずっと心配していましたが、実際にふたを開けてみたら販売開始後、最初の数日で募集枠(30名)の半数が埋まりました。それに続いて、西日本新聞という福岡の新聞が、週末にこの取り組

みを取り上げてくださいます。掲載された日の午前中だけで 20 件以上一気に問い合わせを受けて、あっという間に完売いたしました。

完売した後も、地元の長崎新聞でもこの取り組みについてご紹介いただきましたし、またモニターツアーにはテレビ西日本（フジテレビ系列）の取材クルーが帯同くださりまして、『スーパーニュース』という夕方のニュースで 7 分間の特集を組んでいただきました。こういう形で非常に反響は高かったと思っております。旅行会社によくあるようなチラシをきちんと作って、旅行会社の商品として売りました。

時間がないので飛ばしますが、こんな形で本当にいわゆる「団体旅行」です。バスでみんなで移動していろいろな神社なりを見て、比田勝という港から船に乗り釜山に着いて、釜山で免税店に行くなり物を食べるなりしていろいろ観光して帰りました。今、写真をご覧くださいましたが、いわゆるマニアックなツアーじゃなくて、本当によくある一般の人が参加する旗持ち旅行がうまくできたと思っております。

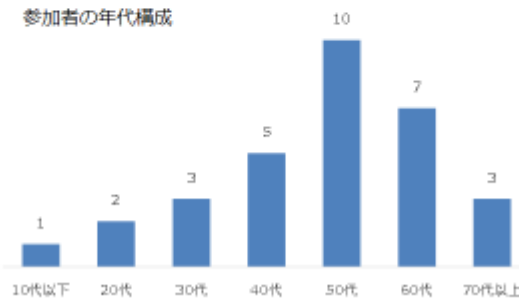


結果を簡単にご説明したいと思います。参加者としてはこのグラフにある通り、わりと高齢の方が多く集まりました。パワースポットという形の女性向けターゲットにしたのですが、実際は 30 人のうち女性が 3 分の 2、男性が 3 分の 1 ということで、男性からの参加も結構あったというところがございます。このモニターツアーの中で、参加者にはアンケートにご協力いただきました。そのアンケートの内容を今からちょっとご紹介しながら、この対馬の国境観光の可能性を簡単にご紹介します。

## 参加者概要

- 参加者は女性21名、男性10名
- 大半が福岡市居住者。県外は2組参加（佐賀県、長崎県+大阪府）
- 3分の2を占める20名が50歳以上。最高齢は83歳！
- ターゲットの母娘旅は1組、女性グループは2組、女性1人旅は5人が参加。残りは家族旅行（2組）、夫婦旅行（1組）、男性1人旅（2人）、男性グループ（1組）、男女グループ（1組）と多様な参加形態

参加者の年代構成



51

『「何を決め手に」「何に引かれて」申し込んだのですか』とお尋ねしましたところ、この赤枠で囲んでいますが、「国内旅行と海外旅行を同時に楽しめます」それから「対馬経由釜山行きというのは珍しい」—いわゆるこの珍しい行程であることが、どうも決め手になったようです。今までなかったものですので、こういうものが出てくると、「なるほど、面白いね」という形で飛びついてくださった向きがあります。

でも、「これって、際物ツアーで、もう1回行ったからいいかな」ということかという実はずではなくて、「終わった後にまた来たいですか」という質問をしたのですが、「対馬・釜山の両地域、また釜山と対馬を一緒に訪れたい」と答えてくださった方が、なんと半数もいらっしゃいました。半数の人が「また対馬と釜山、この行程を一緒に行きたいね」と言ってくれたということは、単なる奇抜な旅行商品ではなくて、リピーターも見込める旅行商品となる可能性を十分に持っているのだろうと考えた次第です。

国境観光への関心。皆さんはもともと国境観光ということを考えていたのかどうかというところですが、参加者の半数以上は今まで国内、海外というのを一緒に行く旅行に行こうか行くまいかを考えるというよりも、そういうものがあるということのを特に考えなかったという人たちです。これまで考えたことはなかったが、実際にこういうものを見かけたら、興味深い内容だったという人たちが半数以上でした。ということは、「国境観光って、今はあまり商品として出回っていないけれども、国境観光に対する潜在的なニーズってあるんだ」と思ったところでは。



続きましてこれは「行程への反応」ということで、対馬日帰り、釜山1泊の併せて1泊2日という弾丸ツアーだったのですが、この弾丸ツアーは「ルート設定に対してはまったく無理がなかったよね、あまり無理がなかったよね」という声が、意外なことに半数以上ありました。実は企画したときにあまりにも弾丸ツアーだったので、ここはやっぱり終わった後に怒られると思ったのですけれども、半分以上の方が「大丈夫だったよ」と言ってくださいましたので、この福岡、対馬、釜山、福岡という行程を1泊2日で巡るという弾丸行程は、決して万人受けするものではないですけれども、団体旅行の商品として組めるだけのものにはなるのではないかと考えています。

また対馬のパワースポットと、釜山のグルメや美容を併せた両地域の観光旅行の魅力については、非常に多くの方が「融合していたよ」「両方うまいことマッチしていたのじゃないの」と答えてくださいました。先ほどのその強行日程も「ある程度許容可能ですよ」という回答と併せて、対馬と釜山を1つの旅行商品として、パッケージ化するのは可能であると考えたところです。

またこれが対馬・釜山ではなくて、今度は対馬への再訪意向だけを聞いているものですが、島内での観光は半数以上が大満足で、再訪意向も非常に高く、半数近くが「ぜひまた対馬にきたい」と言ってくださいました。結局このモニターツアーを契機に対馬に来てくださった方が、「対馬にまたきたい」と言ってくださったということは、これをやることで今まで対馬に向きもしていなかった人たちに、うまく対馬に関心を持っていただくこともできたのかなと思っています。ただ一方、少数意見ではありますが、「1回は来てみたかったけど、1回来たからもう十分です」というような声もあったということも事実でしたが。

まとめに入ります。モニターツアーの結果で何が明らかになったかということ、4点ご紹介いたします。対馬と釜山の国境観光という形で、これを同時に訪れる旅行を作りましたが、団体旅行としてパッケージ化できるような商品としての可能性は、あるのではないかと思います。また私はパワースポットという形で、その対馬の観光魅力をまとめましたが、パワースポットにこだわらなくても、関心を集めることができそうであることもわかりました。

そこで、今回は集まりを気にするが故に、あまり国境らしさといったところを旅行内容に盛り込まなかったのですけれども、もっと国境らしさ—例えば文化の違いや共通点を学ぶという国境ならではの旅行内容というものを盛り込んでも、一般受け、いわゆる「団体商品」として受けるのではないかと考えたところです。また対馬での観光をもっとじっくりやりたい。日帰りでしたので、やはりもっとじっくり見たかったというニーズが非常に高かったです。

それで考えると、「対馬でゆっくり滞在して釜山へ渡る。対馬で例えば1泊、2泊してから、その後に釜山に渡って、釜山でも観光をして帰る。」というような行程も、十分にパッケージツアーとしての可能性があるのではないかと考えたところです。ただそれをやるには、昼食、



軽食、お土産といったいろいろなニーズがあったのですが、対馬の中での観光ではこういったものに「不満、楽しめなかった、買えなかった」という声が上がりましたので、それらの解決が必要だと思っております。

実はこういうようなことがありまして、今度はNPO（国境地域研究センター）が企画をして、JIBSNもそれに協力し、近畿日本ツーリストという旅行会社がそれを造成して販売するという形で、来年3月にモニターツアーを、また実施する予定だと伺っております。

一方、対馬での国境観光普及に向けた課題は4点あります。地元での観光客の受け入れのための態勢はしっかり強化しないとイケません。それからやはり旅行価格が安いに越したことはないので、例えば市役所であるとか、韓国に行くわけですから韓国観光公社という国の観光機関とうまく協力するといったことも必要だと思っております。

それから何よりも旅行会社の方々に、こういうものにニーズがあるよということを発信しないといけませんし、また国境の町ならではの観光資源の発掘、開発といったところも、もっとやっていく必要があると思っております。

私たちは西（対馬・釜山）の国境観光ということをやりましたが、この後のご報告でお話が出てくる南の国境観光（八重山・台湾）、それから北の国境観光（稚内・サハリン）—この対馬・釜山の国境観光が成功と自分で言っているのかどうか分かりませんが、それなりに反響を持っていただきましたし評価も高かったので、この対馬・釜山を受けて南へ北へ取り組みが広がっていけばいいと思っております。

南の国境観光（八重山・台湾）のモニターツアーを、ANAセールス、竹富町、そしてこれからお話しいただく大浜様にもいろいろとご尽力いただきまして、東京のお客さんをANAで石垣まで運んで、八重山で滞在してその後に、石垣から台北に飛んでいます中華航空を使って台湾に渡り台北での観光をしてそれで東京に帰るというモニターツアーを今年度中に実施する方向で動いております（編集注：その後、中華航空の石垣・台北便の冬期運休により来年度に実施予定）。

以上、私の話は終わりでございます。どうもご清聴ありがとうございました。（拍手）

（古川）島田さん、ありがとうございました。1度だけのイベントにしなくて可能な限り日常化といいますか、商品化していくということですね。実は今年の7月に福岡で「日本初の国境観光を創る：対馬の挑戦」というシンポジウムを開催いたしまして、そのシンポジウムの内容は [JIBSN レポート第8号](#) として境界地域研究ネットワーク JAPAN (JIBSN) のウェブサイトに掲載されておりますので、もしご関心がある方はぜひそちらもご覧いただければと思います。

では、先ほど一過性に終わらず2回目という話もありましたけれども、同時に南の国境にも広げていくということで、「南の国境観光の実現に向けて」というタイトルで、八重山経済人会議代表幹事の大浜一郎さんにご報告いただきます。よろしくお願いたします。

(大浜一郎) 皆さん、こんにちは。大浜一郎でございます。今日、このフォーラムに参加したきっかけは島田さんとの出会いでございました。島田さんから今報告がありました「対馬と釜山との国境を接した観光がうまくいったので、このテストケースをぜひ八重山と台湾の方で利用したい」という画期的なご提案は、実際私たちが台湾との交流をしようとして動き出した20年前からずっとイメージしていたとは言え、なかなかそういうふうには事が進まなかったのですが、「やはり時代が非常にそういう問題にキャッチアップをしてきたな」ということで、非常に歓迎を申し上げました。

実は中華航空(チャイナエアライン)が本当であれば10月30日でフライトが終了ということでしたが、この話を聞いたものですから2人で中華航空の支店長とセールスの方に面談し、このプロジェクトのために「何とか年中飛ばすように、フライトスケジュールを考えていただけないか」というお話をさせていただきまして、ハンドリング業務をはじめ実はいろいろな問題を解決しなければならなかったのですが、それも非常にスムーズにこの計画に協力をしていただきました。



実は島田さんが対馬と釜山とのケースがうまくいったことを八重山で再度トライしてみることで、チャイナエアラインが年中飛ばすようになったということで、島田さんの功績は大きいのではないかと思います(編集注:その後、中華航空の石垣台北路線は2014年12月6日より2015年3月28日まで運休予定)。

石垣と台北間を今は飛行機が当たり前のように飛んでおりますが、実はそれを仕掛けたのは1990年です。もともとは青年会議所の交流事業が台湾でございまして、直線距離で石垣と台湾は250キロぐらいです。那覇より200キロぐらい近いですが、飛行機を使って那覇まで行って、那覇から台北まで行くと約600キロ、700キロぐらいあるでしょうか。そう



なってくると、石垣から鹿児島に行くぐらいの距離になってしまいます。「なぜこんな近いのに、鹿児島までの距離を行かなきゃならないのか」と...費用負担も大変だし、交流を続けるためにはできるだけ直接のフライトをしたいということがきっかけでした。

しかし、当時は直接の石垣台北間の航空路線の開設などばかげたことだと、本当に行政からも民間からも相手にされませんでした。まったく相手にされずに、もうとにかく言い続けて時代の変化を待ちながら、必要性を訴えるしかないという時期が数年続きました。信念をもって言い続ければ何とか穴は見つかるもので、1995年に初めて石垣市と蘇澳鎮の姉妹締結が実現をしました。その記念のフライトとしてチャーター便が出たのが、初めての公式なフライトレコードになりました。

このチャーター便の参考としては、稚内とサハリンのチャーター便が実はありました。そういうチャーターの形態はオウンユース・チャーターといいまして、非常に公共性をおびたチャーターが可能という結論を導き、まず風穴を開けたのが1995年です。

行政はいったん正式な記録がつくれれば、その後は前例があるがゆえにスムーズにいくものですし、また時代もどんどん変わってきます。その後1996年、1998年と飛ばすことができ、いったんここで小休止しましたが、1999年12月には台湾の航空会社が複数回수에直接フライトをするなどフライト回数も増えていきました。

その間にもいろいろな航空会社と交渉をしました。皆さんは覚えていらっしゃるかどうか分かりませんが、1997年ごろ沖縄に台湾からの1,000億円の投資の案件がありました。基地返還プログラムの一環としての「国際都市形成構想」が発表された時期とかさなったころがありました。その際石垣島にも台湾から投資視察団が入ってきました。それはチャンスだという思いもありまして私たち八重山経済人会議がその受け入れの窓口を担当しました。

その中で台湾側から提起されていた数々のプロジェクトの中で、石垣、台北間の航空路線も1つございましたので、それは渡りに船ということでその問題を掘り下げたりしていきました。その後チャーターフライトは、石垣にあるクラブメッドとの包括チャーターが活発になりましたので、どんどん実績を積むようになりました。

しかしながら、当時の石垣空港は大変な老朽化の激しい空港でありましたので、国際線に必要なCIQ施設等なく、国内線の施設を間仕切りしたり、航空機を格納する施設を利用したりCIQ関係者には大変なご苦勞をおかけしながら、出入国を可能にした思い出があります。いつまでもそういうわけにはいかないということで、新空港を造ることは分かっているのですけれども、さらに実績を積み重ねるために何とかプレハブでもいいから専用の施設を造っていただきたいということで、石垣市で実行委員会をつくりましてその委員長をさせて頂きました。2年間ほどの委員会会議を経て、2007年に旧石垣空港に必要最低限の施設を有したCIQ施設が県によって設置されました。

それから、チャーターフライトも順調に実績を積み上げてきて、2013年に新石垣空港ができたときに正式に国際線CIQ施設ができました。しかしながら、運用してみるとあまりにも





小さい施設でありましたので、開港1年目にして改装の必要性を訴え、施設規模を従来の約3倍程度に拡張することになりました。予算規模も当初より大きくなる予定ですが、完成した暁には、しっかりとした国際線フライトを積み上げていく必要があります。

私たちは飛行機のことだけを言っていますが、実はクルーズ船でもものすごい数の方が、今回は石垣を訪れています。全体の混在率ですけど、たぶん20%は超していると思います。それぐらいの台湾の方の観光客があり、また最近ではヨーロッパからの観光客の方が、ちらほら目につくようになってきました。非常に幅広いアクセスができるようになってきたと思っております。

実はなぜ台湾との交流が必要になってきたかということに着目をしたのかということですが、沖縄には振興開発計画がございました。日本復帰年次である1972年に始まって約30年にわたり10年スパンで第一期から第三期にまたがる沖縄振興に関する法律にもとづいた計画であります。

さて、このような沖縄振興開発計画が時間的にリミットを迎える時期にさしかかり「この計画が終わったらどうなっていくのだ」という議論が私達の重要な関心事になりました。それまでの雰囲気は振興計画の恩恵にあずかり国内、つまり内向きで、基本的に東京ばかり見ていればいいという考えがありましたが、1990年ぐらいから近隣諸国も経済的に発展が目覚ましくなってきた、やはりもう少し地の利を生かして外を見る必要性、近隣諸国とのアクセスをもう少し広げたらいいのではないのかという議論が起きてきたのが大きなきっかけでありました。

この振興開発計画が単純に終了したときに、八重山地域が本当に充実していけるのか、本当に今の産業構造でいいのかということのを再考する必要性を強くしなければという議論において、何をこの地域の中心産業にしていくべきか、比較的優位性がある産業に着目をすべきであろう、それはやはり地域資源を最大限活用できる観光というものを位置付けた方がベストではないかという結論にいたりました。

観光は基本的に、島からいけば外部からの収入を得るわけですから、外資を収入としている非常に大事な産業です。しかも、すそ野が広い産業であるということでございますので、やはりそれを東京を中心とした見方ではなくて近隣諸国にも拡大した形に持っていけば、もっとも安定した収益チャンネルづくりになるのではないかと、イメージとしてこれからの八重山の新しい産業構造への脱却につながるのではないかと考えていたわけでございます。

それからまたもう1つは、やはり250キロは非常に近い...台湾からすれば一番近い日本。それとやはり歴史的なつながりもありますし、まず治安がいい、それと自然がいい、そして公衆衛生がいい、これが非常に海外からの観光客を受け入れるためにはとても大事な要素になります。それを最大限生かしていこうということでありました。

台北から来るお客さんの大方は台北近辺の方が多いです。昔と違って、台北は東京より地価も高いし、非常に高度な都市機能を持っているところに住んでいる方々です。彼らは今の



目指すところは、もちろん東京とかという自分たちより発展したところに行くことも非常に楽しみにしておりますが、実は台北の中心で生活をしているビジネスマンの方は、基本的には自然がいいところにシフトし始めています。

私は台湾大手企業グループ新光グループ会長とは非常に懇意にお付き合いをしておりますが、彼は自分のヨットで石垣島へクルーズして、「東京になんか行きたくない。この島が好きだ。」と、台北という都会の方は自然が大好きです。

そこで、そういったことを今回のこの台湾と八重山との観光の中に醸し出していくのは非常に有効ではないか、この西表島がもしかしたら世界遺産みたいなものに登録されてくると非常にネームバリューも増えてくるとイメージできますし、非常に期待をしているところです。

ただし、石垣市は海外からの観光客も増えてきていますから、昔よりはだいぶ海外からの旅行者に慣れ、受け入れる雰囲気も醸成されておりますが、果たして竹富町、島々によって変わるとしてもそういうことが各島々で醸成されているかどうかはきちんとチェックをしておいた方がいいと思います。

それと竹富町は唯一、海外と姉妹締結を持っていないのではなかったでしょうか。そこで、海外との姉妹締結あるいは友好提携でもいいですが、そういうことをすることによって海外へ行く機会が増えるし、肌感覚で海外からの観光客を迎え入れる雰囲気、必要な事が分かるようになっていきますので、ぜひそういうこともされたらどうかと思います。

当初は行政がきっかけをつくっていただいて、やはり民間が実務はしていくという形にしていかないと、実質的には息の長いものになっていくものではありません。それと、いろいろな意味で補助金を使ってプロモーションをしてうまくいく例はありますが、実は補助金が終われば、それで終了ということも多いわけで、金の切れ目が縁の切れ目じゃないですが、本当に今回のテストケースをすごく大事にさせていただいて、このプランをどう育てていくかということをぜひ民間の皆さんにしっかり取り組んでもらって、それをしっかりと行政が下支えをしていくという形がベストではないかと思います。

この石垣—台北間の航空路線は、基本的に行政が中心だったわけではありません。民間が先導して行政が下支えをしていただいたからうまくいった大きな事例であります。そういった意味で、今回のプロジェクトによるテストケースがうまくいくことを本当に希望しておりますし、今後とも協力をしてまいりたいと思います。この八重山—台湾間のこの交流は、これから非常に発展性は高いと思いますので、このフォーラムをきっかけに、いいプランとして育てていくことを非常に楽しみにしております。以上でございます。(拍手)

(古川) ありがとうございます。まさに八重山と台湾の交流に向けた行政の役割、民間の役割、そして課題に関して、私自身も非常に勉強になりました。実はこの後、大浜さんが所用のためご退席されますので、この後に質問があるようでしたら島田さんにお答えいただき

ます。では大浜さんに最後あらためて拍手をお願いします。

(大浜) この後のいろいろな質問は、島田先生と私の答えは一緒ですから島田さんが回答してください。よろしくお願いします。

(古川) どうもありがとうございました。(拍手) 今度はがらりと目を転じまして、稚内とサハリンの「北の国境観光の実現に向けて」、北海道国際交流・協力総合センター(ハイエック) 上席研究員の高田喜博さんにご報告いただきます。

(高田喜博) 北海道から来ました高田といいます。北海道国際交流・協力総合センターという非常に長い名前ですが、北海道で国際交流とか国際協力の中核的な機関で、道庁と近いところで仕事をしています。我々は地域振興ということでいろいろ仕事をさせていただいてきて、観光というのも非常に重要な仕事の一部となっています。

さて、日本地図で見ますと、稚内と今日いる石垣島はちょうど縦長の日本の北と南に位置するところでもあります。戦前は樺太(今のサハリン)の北緯50度線に国境があって、稚内はゲートウェイとして樺太と北海道をつなぐ地域でしたが、今は閉ざされた辺境の地域になっているという意味では、稚内と八重山は共通の課題があると思います。



人口で言うと極東ロシア、バイカル湖から東の方を全部含めても、非常に広い地域に630万人しかいません。だいたい北海道の544万人より、ちょっと多いくらいです。サハリン州、このサハリンの島と千島列島が行政区ですが、その人口は約50万人。省都であるユジノサハリンスクは19万人。それに対して宗谷総合振興局という北海道の行政区画で7万人、その中で稚内市は約5万人の人口を有しています。

最短距離で言うと、このクリリオン岬と宗谷岬の距離は43キロですが、船は稚内港を出てコルサコフ港まで159キロを5時間半かけて行きます。これはもともとあまり採算の取れた

航路ではなかったのですが、稚内市が 2011 年から来年度まで年間最大 5 千万円の補助をしているのですが、先日、運航会社であるハートランドフェリー株式会社が、来年度を最後に撤退を検討していると報道されました。これ（フェリーの存続）は稚内という地域の問題ではなく、北海道全体の問題として重要なのですが、これについては最後に稚内市役所の吉田さんからもお話をお聞きする予定です。



さて、右下の写真は 2 等船室で、左下はフェリーの自動車が乗る部分、右上は稚内の国際フェリーターミナルです。左上は、ちょっと見づらいですが、国際フェリーなので船が動き出すと自動販売機が動き始めますが、実は税金が掛からないのでサッポロビールの缶ビールが 100 円で飲めるのです。隣にある水は、そのままですから、これは 150 円で売っています。水が 150 円、ビールが 100 円で飲めるというのが国際航路の特徴です。

先日は岩下先生にご協力をいただきまして、地元の新聞でいろいろ宣伝をしながらフェリーを利用した「国境観光セミナー」を札幌で開催したところ、非常に関心が高く、予想以上の 100 名以上の参加があつて、フェリー利用を前提とした「国境観光」について議論しました。今日は「国境観光ってどういうことなのか」ということと、「国境観光という切り口でお客さんを呼ぶためにはどうしたらいいのか」という話をします。

実は今、地域振興の課題としてほとんどの地域が「観光、観光」と言っています。先ほどお話があつたように「観光」は非常に裾野の広い産業で、しかも地元のものを消費する「地産地消」と結び付くことで、地元経済にも良い影響を与えます。また流動人口が増えるということで、過疎、少子化の地域の活性化にもつながるということもあり、いろいろな地域で「観光」に取り組んでいます。

そうした中で我々の目指している「国境観光」を成功させるためには、他地域の観光に勝たなければなりません。また海外の他の観光地にも勝たなければなりません。そういう競争力のある観光を実現するためにも、我々はこの JIBSN や JCBS というネットワークを使っ



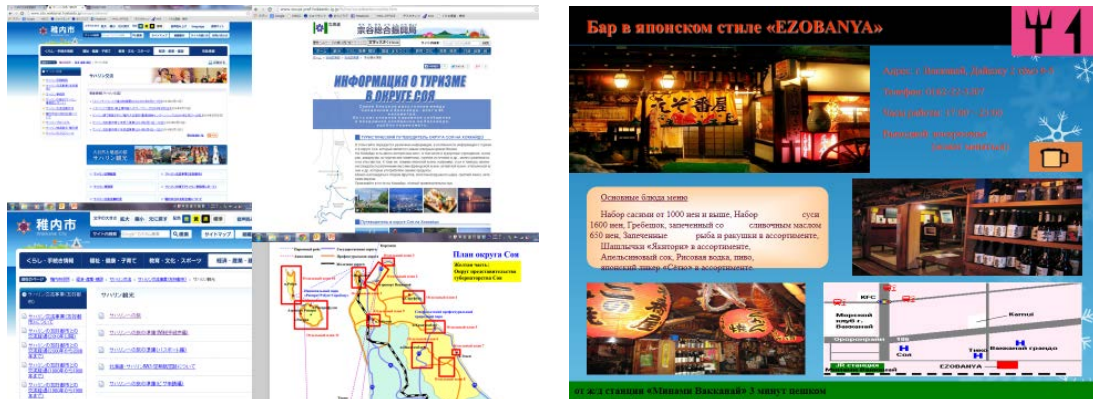
て競争力のある観光を展開することが1つのテーマになると考えています。

稚内とサハリンの経済交流という意味で、稚内は実は観光以外にもサハリンとの経済交流の推進を目指しています。具体的には、地理的、また歴史的、また人的な近接性を利用して北海道とサハリンの間に人・物・金・技術・情報の流れを作り、両地域がともに発展するための玄関口として機能し、北海道の産品を、稚内を経由してサハリン、そしてサハリンから先の極東ロシア、さらには欧州ロシアにまで輸出をしたいと考えています。

今、サハリンは「サハリンプロジェクト」というエネルギー開発で潤っていますが、エネルギー開発はいつまでも続くわけではありません。サハリンは、エネルギーでもうかっている間に、産業構造の転換を考えていて、日本の食品加工や養殖といったいろいろな技術を欲しがっています。そういうサハリンの産業構造の転換に必要な物資、資金や技術を一番近い稚内を通して提供することで、この両方の地域の持続可能な発展を考えているのです。そのためにも、ただ単に人を運ぶだけじゃない、それを契機に経済交流を促進し、さらに、それを太くしていきたいと考えており、そのための必要不可欠なインフラとして、フェリーがあると我々は理解しています。

また、北海道とサハリンは、流動人口を増やすために、双方向で観光の量と質を拡大することが必要で、それによって、地元へ落ちるお金や雇用を確保し、また稚内を取り巻く道北地域の地域資源を見直し、情報発信力を強化し、それで住んでいる人たちにとっても、また観光でそこを訪ねる人たちにとってもよい地域をつくる。そのための手段の一つとして、国境観光を考えなければならないと思っています。

実際に今までも観光に力を入れてきました。左側は稚内市のホームページで、サハリンへの旅、サハリン交流についていろいろな情報を提供しています。右側は宗谷振興局（道庁）のホームページで、ロシア語で稚内地域、道北地域の観光情報を流しています。これは国境観光の一手手前の「日本からサハリンへ旅行する、サハリンから道北に旅行してもらおう」タイプの旅行です。今、我々が考えているのは、「稚内に来て稚内を通過してサハリンに行く。またロシアの人たちはサハリンを楽しんで、また北海道にも来てもらおう」という国境を越えるということを要素にした観光を増やしていきたいと考えています。



北海道開発局（国土交通省の出先機関）でも、例えば、「こういう居酒屋や商店が稚内にあります」というロシア語のパンフレットを作っていますが、このように市、道、国の各機関がばらばらに観光の取組をやっているという問題もあります。

繰り返しになりますけれども、北海道は観光を契機としていろいろな経済交流につなげたいということで、今、北海道物産フェアをサハリンで継続的に開催しています。稚内からは道産品だけではなく、日本の食品をサハリンへ輸出しています。

次は、「国境観光をどうやって成功させるか」についてですが、観光の手法で言うと、これは「広域観光連携」という問題になります。下の方を見てもらいたいのですが、「広い地域に点在し、単独ではインパクトやPR力が不足していた地域や観光スポットを、境界地域のネットワークを活用して連携させ、「国境観光」という統一的なイメージで売り出すことで競争力を付けたい」ということが課題になるのではないかと思います。連携の核となるのがJIBSNなどで、それが稚内と対馬と八重山など各地域の「国境観光」をお助けし、連携させていくことが必要なのではないでしょうか。

データは少し古いですが、これはスウェーデンの事例で、過疎と失業の地域で何もない地域に、エコミュージアムというものをつくりました。ベリスラーゲンというところです。ここでは単独では観光地というインパクトやPR不足が不足していた各地域を、エコミュージアムという強力なイメージで統合し、住民参加型の観光連携を実現しました。

**ベリスラーゲン・エコミュージアム(スウェーデン)**

過疎と失業の地域が観光を中心とした地域活性化の方策として、複数のコミュニティが連携するエコミュージアムを具体化。

単独では観光地としてのインパクトやPR力が不足していた地域や観光資源が、エコミュージアムという強力なイメージで統合され、住民参加による地域の活性化が進んだ。

欧州ミュージアム大賞の特別奨励賞(1989年)、産業遺産に関する優れた博物館に与えられるミケレット賞(1998年)を受賞。




面積 7,500km<sup>2</sup>

2県の  
6コミュニティ

この地域は非常に広大な地域です。これは日本で3番目に長く、流域面積では日本で2番目に広い北海道の石狩川流域の観光連携の仕事で調べた事例で、欧州のミュージアム、博物館などを対象とした特別賞を受賞した事例ですけれども、こうした事例を広い地域に点在する観光資源をうまくまとめて「国境観光」という切り口で売るために参考にしたいと思っています。

我々は具体的に、どうやって広域観光連携を実現するのか。北から南までのいろいろな地域に点在する多様な地域の観光資源を連携させ、結び付けることは非常に難しいのは事実です。いろいろなアイデアを、皆で出さなければならないと思います。切り口としては、先ほど「日本の端っこを巡るスタディーツアー」の話がありましたけれども、「国境を再発見する旅、生活や文化、自然の違いを楽しむ旅など」があります。やはりここでは既存の観光とは、ちょっと違う切り口を見せなければなりません。そこで、次はマラソン、釣り大会、カメラ撮影会といった事例を説明します。

**国境を越えた釣り大会&撮影旅行**






コーディネーター: G.I.プラン

左側は北海道の企業が主催するサハリンでも釣り大会の写真ですが、単に日本の人たちが向こうで釣り大会をして、「楽しかったね」と帰ってきたら、これは従来型の観光で終わりです。ここでは、サハリンに行って、サハリンのロシア人と一緒に釣り大会をし、翌年、今度はサハリンの人たちが国境を超えて稚内に来て、稚内で一緒に釣り大会をするのであれば、行ったり来たりの方方向の観光、しかも国境を超える観光を実現することができる訳です。おそらく、彼らは強いリピーターになるでしょう。

しかも、北海道では、今、非常に安いツアーが多くて、採算が取れないという事情があるのですが、こういう特別な目的のある旅行ではかなりお金を使ってくれて、料金設定が少し高めでも参加してくれます。そういう意味で、地元にお金も落ち、しっかり利益も出すのです。こういうタイプの観光は、実際に札幌の G.I.プランという会社が今コーディネーターをやっていますが、重要な事例ではないでしょうか。

また、G.I.プランのお話では、あるカメラメーカーが主催するサハリンでの撮影会という従来型の観光についても、先ほどの釣り大会と同じで、撮影会をロシア人と日本人と一緒にサハリンで行い、今度は道北に来てもらって、ここでも日本人とロシア人が一緒に撮影会をするということで、国境を越える観光が可能だと思います。

さらに、今日いろいろ島の中を案内してもらって、日本で一番南にある信号をはじめ、いろいろな話を聞きましたが、それも連携するときには1つの切り口になるのではないかと思います。左上は稚内の宗谷海峡にあります「日本最北端の碑」ですし、こちらは与那国島にある「最西端の碑」です。この前、五島列島に行ったときに、日本の国境のぎりぎり「端の島」にまで行ってきました。また、稚内駅は「日本最北の駅」です。



また、温泉に関してもこの島には日本で「最南端の温泉」があると聞いていますし、そういう一番南であるとか北であるとか「端っこ」であるというものを我々はたくさん持っているのです。今はバラバラですが、北海道では日本最北端に到達しましたという証明書やフェリーに乗って国境を超えましたという証明書が売っています。こうしたものをバラバラでは







企画を出していけないのではないかと考えています。

最後に、EU の統合で EU は域内で国境を超えたいろいろな取り組みをしています。これは国というレベルじゃなくて地域と地域が、地域の開発計画を作る枠組みができています。この今いる我々の地域も、例えばここからここまで昔は裏日本と言われ、太平洋岸のようにたくさん人が住んでいるところではない地域と一緒にあって、対岸の中国や韓国の地域といろいろな地域開発や地域のグランドデザインを描けるような連携が、観光から貿易・ビジネスに行き、さらに地域づくりまで将来的に一緒にできるような関係になればいいという、大きなお話で終わりたいと思います。しかし、ここで1つちょっと現実的な話に戻って、稚内市役所総務部長の吉田さんにフェリーの話をしていただいて、私の報告を終えます。それでは、吉田さん、お願いいたします。

(吉田一正) 日本のでっぺん、国境の町、稚内からやってきました吉田と申します。今日はお時間をいただき、ありがとうございます。先ほど高田さんの報告の中にも出てまいりました、サハリンとの定期航路を運行しているハートランドフェリーという会社があるのですけれども、こちらは2016年度以降運行を停止したいと言っています。この航路は赤字航路ということで、5年前から稚内市が直接、5千万円を限度として支援を続けてまいりましたけれども、それは2015年で5年を迎えます。それを契機としてハートランドフェリーは離島航路、奥尻、それから利尻、礼文の離島航路も運航しているものですから、その外国航路の船を売却した中で、離島航路に専念をしたいと訴えております。

本航路は、旧戦前の樺太時代から稚内と樺太を結ぶ定期航路として運行されております。稚内市は古いところで昭和47(1972)年、ネベリスクから始まってコルサコフ、そして州都でありますユジノサハリンスクと友好都市を結んでおります。そのような中、近年は人的交流のみならず、物流、経済交流の方も発展させるということで、道北9市による物産展を開催しております。非常にこの航路の持つ意味は大きく、稚内だけではなく北海道、あるいは国にも大きな影響を与えかねません。領土返還を訴えている北方4島も、このサハリン州に帰属します。

そんな中で長い間人的交流、そして経済交流を目指しながら進んできている本市、それから北海道のこれからのとって、この有意義な航路が途絶えることは、経済交流でも人的交流でも大変なダメージがあります。先ほど皆さんにお配りいただいた、岩下先生が稚内のこの航路を応援していただいている[記事](#)（「稚内「行き止まり」にするな」(『北海道新聞』2014年9月28日：北海道新聞社許諾 D1410-1504-000010119)）を読んでいただければ、どのようなことなのかということ、さらに深くご理解いただけるかと思いますが、どうか皆さんも側面から、あるいは直接この航路の維持、継続に対してご支援をいただければありがたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。お時間をいただきありがとうございます。(拍手)



(古川) ありがとうございます。今日のテーマは「日本の国境観光を拓く」ということですが、北の国境観光に向けて非常に重要な資源である稚内ーコルサコフの定期航路がなくなる危機に瀕しているという、国境観光をどんどん拓いていこうとする側にとっては、何とかしないといけないという問題提起もありました。皆さんも稚内ーコルサコフ航路の動向にこれからも注目していただきたいと思います。ありがとうございます。

それから、高田さんの報告では、私も入っていますが、特定非営利活動法人国境地域研究センターに対する提言もありがとうございます。それでは皆様、報告者の方々が時間を厳守していただいたおかげで、30分間、質疑応答コメントの時間を得ることができましたので、残りの時間はそれに充てますが、質問がある際は、ご所属、ご氏名を言っていただいてから、質問される方を指名していただいた上で、ご質問に入ってください。

なお、今回のセミナーに関しては、第1部・第2部共通ですけれども、セミナーの内容をJIBSNのウェブサイトに講演録として掲載しておりますので、もし何かご発言に関して支障があるような場合は、その旨をお伝えいただければ編集の際にこちらから連絡しますが、もしないようでしたらこちらの方で編集させていただきますことを、あらかじめご了承くださいと思います。それでは早速ですけれども質問のある方、挙手を願います。それでは、お願いいたします。

(緒方修) 沖縄大学の客員教授をしております緒方と申します。対馬のことで質問があるのですが、「朝鮮通信使を世界遺産に登録申請する」という話をどこかで聞いたので、その話をお聞かせいただきたいのですが。

(小島) 対馬市の小島と申します。今、まさに朝鮮通信使の記憶遺産ということで、韓国の釜山文化財団と対馬市釜山事務所、対馬市が平成28(2016)年4月登録を目指して準備を進めております。来年が日韓国交正常50周年という追い風も受けて、取りあえず平成27(2015)年度中に内諾を得るような形にして平成28年4月の登録に向けて今一生懸命動いております。

(木村崇) どこにも所属していない木村です。高田さんにお伺いします。私どもは、かつてその船を使ってサハリンに行ったもので、だいたい事情は飲み込んでいますが、当初あった需要がずっと減ってきた裏には、もう取り返しがつかないくらい何か大きな変化があるのではないのでしょうか。それから例えば飛行機にしても、ユジノサハリンスクから成田に直接今は来ているわけです。それから樺太だけでなく、例えばウラジオストク、ハバロフスクの飛行機も、かつては富山や新潟に来たのが、成田に来ています。

ということは、ロシアの極東地方の経済的な、あるいはビジネスマンの需要は、東京にむ



しろ目が向いてきて、東京一極集中になってきているのではないのでしょうか。そういうものは止めようがないわけです。しかし、そうすると新たな需要を生み出していかなければ、このフェリーの存続は難しいのではないかと思います、いかがでしょうか。

(高田) まず需要が減っていく理由ですが、木村さんがおっしゃったように、通過型の移動の場合は飛行機の方が便利で、最初はユジノサハリンスクから函館に飛んでいた飛行機が今は千歳に飛び、さらに成田に飛ぶと、そうした航空路線の方が重要になって、人の流れが変わってきたというのは事実です。また、飛行機と違ってフェリーの場合は重たい荷物を運ぶのですが、かつてはサハリンプロジェクトの関係で重機をはじめとする非常に重たいもの、料金も取れて採算の合うものを運んでいましたが、今はサハリンプロジェクトも落ち着いたもので、そういう需要がないというのも事実です。

そこで今考えていることの一つは、「国境観光」という切り口で、富裕層だけじゃなくて中間層のロシア人にも一番近い外国に来ていただく...すぐ近くのに安く来ることができ、おいしいものがあって、しかも安全で安心な稚内への人の流れをつくり、それを入り口にして、地元の経済活動を活発化させて、地元のビジネスに係わる人たちにもフェリーを使ってもらうことを考えています。

もう一つは、北海道は農作物をはじめとして、いろいろなものが得意なので、それをサハリンだけでなく、サハリン経由で他の地域にも輸出するというところで、人だけでなく荷物も増やしたいと考えています。実は生鮮食品を送るにはコールド・チェーン（保冷库や保冷車などの施設）がないのがネックとなっているので、例えばフェリーを使ってリーファーコンテナごと通関させてしまうとか、フェリーでなければできないこと、また、フェリーを使った新しいやり方はないかと、今いろいろと考えています。

(新井直樹) 鳥取環境大学の新井と申します。今日は皆様に大変貴重なご報告をいただきまして有難うございます。報告に関しまして意見と質問があります。

まず、意見ですが、国境観光のフレームワークとして、国境を接している両地域間から見ると、インバウンドとアウトバウンドの2つの側面があって、このインとアウトが活発になると、第三の視点として、国境観光を目的に他の国や地域から、国境地域に観光客が来訪するという側面があるのではないかと思います。

他の国や地域から国境観光に来ると言う側面が、現在、日本であるのは、日韓海峡圏、すなわち「福岡、釜山の地域では、実際に福岡市と釜山市が1つのデスティネーションとなって共同して観光客やクルーズ船誘致をしている」というのが先進地域なのではないかと思います。

次に九州経済調査協会の島田さんに質問します。1つは、ここ八重山諸島は国境観光的な要素から言うと、台湾からのインバウンドが活発になっていますが、台湾のインバウンドが



八重山に来て、どのような観光行動を行っているかについて伺いたいと思います。例えば、私が前職の福岡アジア都市研究所時代に、調査したのですが、釜山から福岡に船舶を利用して来訪する韓国インバウンドの観光行動は、2泊3日で北部九州を周遊するパターンが主流で、福岡だけでなく、大分の温泉や熊本の阿蘇山に立ち寄り、買い物はほとんどしないで、次回、来た時には体験交流型の観光を希望する人が6割以上でした。ここ八重山の台湾インバウンドは、どのような観光行動が主流なのか、わかる範囲で教えていただけないでしょうか。

それから、もう1つの質問は、対馬に関する事で、航路に韓国の複数の海運会社のみならず、JR九州も参入して来て、比田勝と厳原を結ぶ航路もあったり、非常に活発になっていますが、こうした動きが、現在、中心と思われる団体旅行者から個人旅行者へのシフトや、対馬を経由して、福岡や九州に来る様な観光行動が、現れているのかどうか、わかる範囲で教えていただけないでしょうか。

(島田) まず八重山のインバウンドですね。インバウンドの目的、すなわちクルーズで来ている客と飛行機で来ている客では、やっぱり全然違うみたいです。「クルーズで来ている人は、少し所得が低い人で、石垣でも結構買い物をゴソッと帰る」というようなことをよく聞きます。一方、飛行機で来ている方々はもう少し所得が上の人で、それこそ先ほどの大浜様のお話にもありましたように、八重山は自然を楽しみに来るといふ方が多いです。彼らは、たぶん買い物に来る人も含めてだと思いますが、八重山の自然を楽しみにしています。だから実は中華航空の石垣-台北便は、当初は夏の期間だけの運行で、10月でやめる予定だったと思います。

「それはどうしてか」というと、夏の八重山は自然、海といったものが客を多く集めますが、冬の期間の八重山はそのところでなかなか食いつきにくなるので、中華航空も当初は「冬は運行をやめましょう」というお話をされていたと伺っています。そのため、八重山に来る台湾人、すなわち主に台湾のインバウンドの人は自然で、クルーズの人に関して言えば、福岡とほぼ同じように買い物目的の人もかなりいらっしゃるということのようです。またクラブメッドがあることも非常に大きいみたいで、「クラブメッドには台湾の方だけじゃなくて、台湾経由で石垣に来る香港人たちも結構いらっしゃる」とこの前伺いました。

2点目の対馬の方は、個人の観光客のお話ですよ。実際に仕事でしょっちゅう対馬に行くときに、ANAの対馬-福岡便に乗りますが、そうするとリュックサックを背負った、帽子をかぶったおじいちゃん、おばあちゃんたちを1~2組ぐらいは最低見かけます。そういう方は、たぶん個人でいらっしゃるのだと思いますが、昔からそれはあって、今もそういう人たちがいます。その動きが増えているかということ、おそらく対馬の観光協会もいろいろな商品を作っていますので、増えているのかもしれないですけども、実際に町中を歩いて、「では、昔と比べてそういう個人客や歴史を楽しみにしている人たちが増えているか」といふと、そんなことはないと思います。

(新井) 例えば、対馬まで、ビートル (JR 九州) とコピー (未来高速) を組み合わせて乗っている個人旅行者の兆しはないですか。ビートルで対馬まで行って、帰りはドリームフラワー (大垂高速) で釜山に行くとか、あるいはドリームフラワーで比田勝まで来て、ビートルに乗り換えて福岡にも行くような動きはないのでしょうか。

(島田) 共同運航 (コードシェア) を除けば、ないです。なぜないと言い切れるかという、片道を買うと高いからです。例えば釜山から今、対馬に渡ってくる人たちは、安いときは「キャンペーン価格で約 1 万 5,000 ウォンで来ている」と言っていました。日本円で言うと約 1,500 円です。1,500 円で海外旅行ができるから、やっぱりそれにつられて多くの観光客が来ているということもあるので、片道で来ると非常に高くなってしまいます。おそらく本当に物好きな人は、昔からそういうものを正規の値段で買って行っていると思いますが、それが増えていることはまずないと個人的に思っています。



(新井) 分かりました。ありがとうございました。

(古川) ご質問が対馬の国境観光の話でしたので、島田さんと一緒にモニターツアーに関わった九州大学の花松泰倫さん、補足する点があればお願いいたします。

(花松泰倫) 横から失礼します。九州大学の花松です。先ほどの新井さんの質問ですが、基本的には島田さんのお答えでよいかと思いますが、割合的に言うと、だいたい対馬に来てい



る韓国人で、厳原か比田勝で違いがありますがけれども、だいたい比田勝の場合ですと半々ぐらいで、半分が団体で、もう半分が個人旅行のようなイメージです。それで比田勝に比べれば厳原は若干客層が年配の方が多くて、韓国人の年配のおばちゃんが団体で来ることが多いというイメージになっています。

日本人はどうかと言われますと、先ほど島田さんもおっしゃっていましたが、ちらほらというか、おそらく個人では来ていません。それはおそらく厳原のお話だと思いますが、「上対馬、特に比田勝のあたりまで日本人が個人で来ているか」と言われれば、私の実感ではほぼゼロに近い状況だと思います。

(古川) ありがとうございます。では、どうぞ。

(山上博信) 今回、国境地域研究センター理事という肩書で参加いたしました山上と申します。よろしくお願ひします。感想ですが、対馬の話聞いて2つ感じました。まず1つは実際JRのビートルが定期運航を毎日釜山と比田勝に2便運航しています。JRなのに日本人が3人ぐらいしか乗っていないのは非常に珍しいです。ただやっぱりJRは、日本人の旅客を増やさないといけません。

そこで、JR九州はデスティネーションキャンペーンをやったわけですが、例えば韓国鉄道公社とJR九州、これは国際デスティネーションキャンペーンをやらないとだめです。だからやっぱり対馬・釜山デスティネーションキャンペーンをやらないといけないと思います。やはり日本人がたくさんくれば、無理解な右翼の人たちもやっぱり意識を、実績を見て変えさせていくということが大事だと思います。

それともう1つは、実は神戸でなじみにしている飲み屋さんに「博多の女性」という人がいたので、「博多のどこね」としつこく聞くと、「実は博多じゃないです」と言うので、「どこや」と聞いたら、「対馬です。比田勝というすぐく田舎から出てきて、比田勝はすごい今、国際都市なので、郷友会、いわば上対馬の人が東京とか大阪からの里帰りに釜山から船で行く。」と。

釜山まで飛行機は安いですから、そこで都会の垢を落として、上対馬や佐須奈に帰る...やっぱり地元の人が使わないと、定期的な利用は増えないです。だから何も観光だけじゃなくて、上対馬の人のやはり親戚の訪問とか、お盆、お正月の時期にちょっと使ってみるという使い方も対馬の郷友会の方たちと一緒に開発していくことが大事だと思います。

(木村) 対馬の問題について言うと、前回五島列島でちょっと触れた問題があると思いますが、北の方には「お土産屋もなければ、食べ物屋もない」という問題は非常に大事だと思います。だからそこに泊まって、「もう1泊してもいい」という環境を作るようにするべきではないでしょうか。



話は変わって、石垣には3回来ていますが、竹富町には僕は初めて来まして、石垣と色々な意味で違います。けれども、今日非常に感動したのはバスの運転手さんの案内が抜群にいいし、浦内の川上りと下りをした時の船長さんの話が抜群にうまかったのですが、全部日本語なのですよね。

もしここに台湾の人とか韓国の人 cameたら、同じような感動を与えることができるかどうか...やっぱり感動は即効パワーの面があるのです。インフラだけを整備してもだめで、その戦略を今から、つまりおそらく僕の見ただけだったら分からないけれども、石垣まで来た台湾の人が、こちらまであんまり足を延ばしていないのではないかというのが私の印象なのです。もし違っていたらごめんなさい。けれども、あのような面白い話が聞けたら、同じ自然を見るのでも、マングローブを見るのでも、全然イメージが違うという印象を持ちました。その点を、ぜひ竹富町の観光をこれから考える若い人たちは考慮していただきたいと思います。

(岩下) 岩下です。私は国境観光を仕掛けている人間なので、お話を伺っていて最後言わないといけないと思いました。対馬と竹富町・西表と比較をされて、前回のモニターツアーで島田さんがやった「対馬に泊まらずに通るだけだった」ツアーも成功だったので、次に仕掛けるときは、対馬を全部見て1泊して、釜山に1泊して2泊3日で作って、私と花松さんで案内をしてもいいかなと思っていますけれども、木村先生がおっしゃったように、その理由の1つには「おもてなしがない、地元へ刺激を与えたい」という意味があります。しかし、対馬にも今日のガイドさんに負けないような案内をできる方が実はおられるので、ぜひ木村先生も次の対馬のモニターツアーにご参加していただいて、対馬の変貌を少し知っていただきたいと思います。

稚内・コルサコフのフェリーの話は、なかなか厳しいものがありまして、実はお手元の新聞記事が出たあとにハートランドフェリーの社長に、「何とかありませんかね」と会いに行き尋ねました。そうしたら社長さんが、「実は先生、あの記事を見て、私はすぐに北大に行って国境観光のミュージアムの展示を見た。対馬のブックレットを買ってそのまま比田勝にいった。地元の賑わいが素晴らしい」とおっしゃいました。ただその後たっぷりと「どれだけ船の運営が大変なのか」についてみっちり教えていただき、「今からでも何とかありませんか」というと、「あれは国際条約にのっとった難しい航路だ。もう今日にでも引き受ける会社が決まっています、来年、我々と一緒にオペレーションしなければならない。もうこの段階で会社が決まっていなくて無理だ」と言われたのでショックを受けました。同席の方々からも「国境観光をやるなら飛行機でやるということも考えた方がいい」とご示唆を受けました。これが厳しいことはよくわかりましたので、稚内とサハリン国境観光をやって、惜しまれながら、また次にこれにつながるように盛り上げていきたいと思っています。

こういう現状ですが、ぜひ稚内市の総務部長に教えていただければと思います。





(吉田) 今は庁内に「日ロ定期航路存続対策連絡会議」を、副市長を先頭にして立ち上げ存続に向けての対策を練っている最中です。先ほど来、先生たちがおっしゃっていただいたように北海道も巻き込んだ形で...そもそもこの航路が復活したときにどこが手を挙げたかという、北海道とサハリン州なのです。サハリン州からも熱意を示して頂いた航路であって、北海道もそれに同調してやってきたということがあります。

単に稚内だけということではなくて、道北(旭川)もユジノサハリンスクと友好都市を結んでおりまして、経済交流も盛んな今、これからまさに展開しようとしている最中です。

これからは、旭川市も一緒になって動いていただくということと、それから物流面に於いて、食品関係は稚内市の業者さんが手掛けていますが、先ほど高田さんもおっしゃったように、船の良いところは重たいものでも、多少の量的なものでも、何でも運べるということがあります。サハリンプロジェクトでサハリンにだいぶお金が落ちまして、富裕層の方が増えてまいりました。その人たちはどんどん日本に買い物に来たり、あるいはそういう輸入品を買いますので、そういうようなことを含めながら取り組んでいきたいと思っています。

もう1つは、サハリン州(ロシア側)は72時間であれば、ビザ免除で観光客を受け入れています。結構、72時間(3日間)ノービザというのは私の感じでは、手ごろな観光になると考えていますし、これを利用した観光客が増え始めています。それから、物については残念ながら先ほども出ましたが、サハリンプロジェクトが今は落ち着いているものですから、重機等の頻繁な輸出はありませんが、逆に人の動きは増えてきていますから、今言ったようなことを含めて、あるいは国境観光の観点からも対策を協議しているところがございます。

(古川) ありがとうございます。時間的な余裕があると思っていましたが、あっという間に終了する時間になってしまいましたので、最後にまとめます。

まず今日のお三方のお話で「国境観光」を皆さんは当たり前のように捉えられている方が多いかもしれませんが、実はまだ「国境観光」は、今まさにどんどん広げようとしていることですので、会場の外に出て、「今日は国境観光の話聞いてきた」と言うと、「何それ?」というところから始まると思いますので、ぜひ今日お話を聞かれた方は、この言葉をいろいろなところで使って広げていっていただきたいというのが1つです。

もう1つは「日本の国境観光を拓く」ということで、あくまでも1回だけのイベントとして終わらせるだけではなく、それを定期化、日常化、あるいは商品化、いろいろな言葉があると思いますけれども、一過性に終わらない形で続けていくことです。存続の危機のある事例もありましたけれども、この言葉をどんどん広げていって、そしてモニターツアーというような形で、どんどん事例を積み上げていくことが非常に大事ではないでしょうか。改めて今日皆様のお話を聞いて、私自身も勉強になりました。では、最後に報告者の方々を中心に拍手を持って終わります。どうも今日はありがとうございました。

## 第2部「日本の国境環境政策を紡ぐ—海岸漂着ごみ対策を中心に」

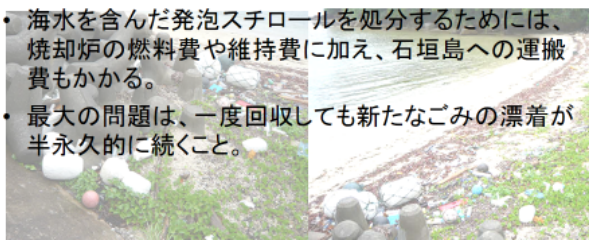
(山上) 皆さん、こんにちは。第2部の司会を務めます、JIBSN 事業部会員の山上博信と申します。では、早速、第2部「日本の国境環境政策を紡ぐ—海岸漂着ごみ対策を中心に」というテーマで、まず NPO 南の島々（ふるさと）守り隊理事長の大城正明さんから「八重山の海岸漂着ゴミ対策—NPO の視点から」というテーマでご報告いただきます。よろしくお願いいたします。

(大城正明) ただ今ご紹介をいただきました、NPO 南の島々（ふるさと）守り隊の大城です。本日は、このように意義あるセミナーに参加できる機会を得ましたことを大変うれしく思っております。それでは、八重山の海岸漂着ごみ対策として NPO の視点から、これまで私たちが行ってきた取り組みを紹介いたします。最初に、竹富町が抱える漂着ごみの問題を少し整理してみました。皆様もご承知のように、竹富町は多くの島を有しています。いわゆる多島一町の典型的な自治体ですけれども、その黒潮の流れの中に島が位置するというのもあって、毎年膨大な漂着ごみが各島に流れてくるわけです。そして、その漂着ごみの処理費用は町の負担で行っています。

### NPO設立の背景

#### 竹富町が抱える漂着ごみ問題

- 黒潮の流れの中に位置する竹富町の海岸には、毎年膨大な量のごみが漂着。
- 海岸にたどり着いた漂着物の処理費用は町の負担。
- 漂着ごみのうち、容積の約44%が発泡スチロール。
- 海水を含んだ発泡スチロールを処分するためには、焼却炉の燃料費や維持費に加え、石垣島への運搬費もかかる。
- 最大の問題は、一度回収しても新たなごみの漂着が半永久的に続くこと。



昨今、国のニューディール基金を活用し、例えば県の委託で海岸の清掃作業をしているわけですが、これまではずっと町の負担で行って来ました。その漂着ごみの容積の約4割が発泡スチロールです。その発泡スチロールを処理するにも、やはり金が掛かります。そして一番厄介な問題は、一度回収してもそのごみは半永久的に流れてくる実態があります。そういった中で日本海難防止協会が「宝の島プロジェクト」と称して、社会実験をしようということになりました。この社会実験は漂着発泡スチロールを油化装置でスチレン油に変えていく



...いわゆる石油エネルギーの代替品として、活用するといった方策を検討しようというものでした。

この社会実験ですが、鳩間島が「宝の島プロジェクト」社会実験の第1段階として固定式油化装置の実験個所に選定されて、2009年10月から漂着ごみ処理を行う拠点としてスタートしております。実は私たちのNPOの設立とも大変深いかわりがあります。鳩間島も例に漏れず、島の北海岸に膨大なごみが流れてきます。そのため、公民館でそのごみを処理したり、あるいは学校の子供たちが海岸清掃をしたり、そして毎年島では5月に音楽祭を行うわけですが、その音楽祭の会場が海岸の近くだということもあって、総出で海岸の清掃をしています。

けれども、先ほども申し上げましたように一度回収しても、またごみは流れてくるということで、いつも話の中に何とか組織を立ち上げて、例えばNPOを立ち上げて処理できないかといった話もしてきましたが、なかなかその第一歩を踏み出すことができなかったのです。そういった中でこの社会実験があるということで、当時私もその部署にいましたので、島の方といろいろ話をして、鳩間からそういうごみ処理の情報を発信していこうということで、NPOを立ち上げました。いわゆる「宝の島プロジェクト」により油化装置の試験導入をするということで、竹富町で住民主導の管理運営体制を検討した結果、「やはり管理主体はNPOが適任であろう」ということで、最終的にはこの油化装置の管理運営は、私たちのNPOが行っていくということになりました。

これまでの取り組みですが、2008年の11月にNPOを立ち上げました。そして、2009年の9月にプラントの設置故事を開始して、10月に完成。そして、11月には日本海難防止協会主催「鳩間島宝の島プロジェクト」において、油化プラント公開実験を実施しております。その後、鳩間小中学校の児童生徒との海岸清掃作業を実施したり、スチレンを利用してグルクンの薫製も試作してみました。そのスチレンは、例えば軽油8に対してスチレン2、あるいは9対1で混ぜて発電機の燃料として使います。それから、使った食油ですが、廃天ぷら油5に対してスチレン5を混ぜると、発電機の燃料として使えるということもあって、そのグルクンの薫製の熱源としてスチレンを利用して、薫製品の試作をしました。

その後、2012年の6月には一般家庭ごみを集める広域社会実験を、日本海難防止協会と一緒にしております。これは、西表西部地域の公民館にお願いして3週間日程を定めて、一般家庭から出る発泡スチロールを1カ所に集め、鳩間の方に運んで処理するといった広域社会実験です。それから、この固定式の油化プラントを設置した際に、たくさんの島を有しているということもあって、例えば波照間島で集めた発泡スチロールを、鳩間まで運ぶのはコストが掛かります。そこで、移動式の油化プラントを作ったらどうだろうかということで、いろいろ話をしてきましたけれども、平成22(2010)年に移動式の油化プラントができました。鳩間島を皮切りに西表上原、石垣、久米島、奄美大島、長崎の五島、天草、隠岐、そして与那国島などで公開実験を行ってきております。

また、鳩間の方で早稲田大学の学生が離島交流プロジェクトとして島にみえて、ボランティアでいろいろなことをサポートしてもらっていますが、その際には必ず海岸清掃を一緒に行っております。これはこの公開実験の際の写真です。川満町長にプラントの仕組みを説明しているところです。それから、島の北海岸に行って漂着ごみの回収をして、車でプラントに運ぶということになります。また、例えば上原で集めた発泡スチロールをフレコンバッグに入れて、船で曳航して運べないかどうか実験してみました。2回ほど行っております。これは最初のもので、フレコンバッグに入れて曳航しましたが、途中で袋の中に海水が入ってきました。そこで、2回目はネットにして運んでみました。天気に左右されますけれども、当然発泡スチロールは運べます。

南の島々(ふるさと)守り隊 活動状況  
油化装置



南の島々(ふるさと)守り隊 活動状況  
足湯の燃料として活用



これが油化装置です。1日8時間稼働して、約フレコンバッグの7から8袋処理できます。スチレン約80リットル採れます。実はこの機会の燃料はスチレンですから、80リットルのうちだいたい30リットルは燃料に回ります。残りの50リットルが、活用できるスチレンです。ここで発砲を砕いてストックして、このコンベヤーで溶解釜に運ぶという仕組みになっております。スチレン油の活用方法も検討してきました。これは私の家庭用ボイラーの利用ですけれども、灯油とスチレンとそれぞれタンクを置いて、両方使っております。それから、先ほども話しましたが薫製も作ってみました。これも私のところで足湯を造りましたが、この燃料もちろんスチレンです。灯油とスチレンと半々です。5対5で混ぜてボイラーの燃料として使っております。先般も島の敬老の皆さんを呼んで、利用してもらいました。大変喜んでいました。また、学校の子供たちも利用しています。今後有効に足湯を地域の皆さんに利用していただきたいと、今それに取り組んでいるところです。

環境教育活動も行ってきました。これは油化プラントの体験学習で、子供たちがその体験をしております。児童生徒、職員、それから観光客、地域の皆さん、もちろん私たちNPOの理事も一緒になって、海岸清掃を行っております。先般1月8日に学校の先生方、あるいは子供会、地域の皆さんと一緒に、海岸清掃を行っております。子供たちもプラント見

学もしていますし、これは家庭用ボイラーの説明をしております。それから、早稲田大学の児童交流プロジェクトチームの皆さんが、島の北海岸を清掃しております。発泡スチロールからペットボトルといったたくさんのごみが流れてくるのですが、学生がだいたい 18 名から 19 名ほど来て、一緒になって海岸清掃をしております。

南の島々(ふるさと)守り隊 活動状況  
環境教育活動 油化プラント体験学習



南の島々(ふるさと)守り隊 活動状況



ここは島の東海岸で、この突堤の付け根にごみがたまるので、そこを清掃作業しております。これが先ほどお話ししました、移動式の油化プラントです。能力、容量は固定式と同じです。鳩間を皮切りに、西表上原、石垣島の伊原間地区、与那国島で公開実験を始めていきました。実はこの移動式油化プラントの公開実験をする際、縁日コーナーということで綿飴、かき氷といったものを作るのですけれども、やはり子供たちに大変人気がありました。久米島と奄美大島の宇検村でも公開実験を行いました。もう子供たちが喜んでプラントの仕組みを聞いたり、かき氷を食べたり、公開実験のプラントの仕組みを説明してきております。

南の島々(ふるさと)守り隊 活動状況  
移動式油化プラント公開実験(与那国島)



南の島々(ふるさと)守り隊 活動状況  
移動式油化プラント公開実験(奄美大島)



それから、早稲田大学の講堂でシンポジウムも行ってきました。学生の皆さんと鳩間関係の皆さんと意見交換をしてきております。それから平成 23 (2011) 年 11 月に、竹富町島産

エネルギー活用促進協議会を立ち上げました。これはスチレンを有効に活用していこうという促進協議会です。その話の中でいろいろ検討してきました。例えば、当地区住吉のホテルのボイラー燃料としてどうだろうということで、オーナーの協力をいただいて実験もしております。薫製の話もしてきましたが、その薫製小屋も造って、その中で薫製機を造り、薫製品を作っています。だいたい1回で、グルクンでしたら100匹ほど薫製できます。これが薫製品です。

南の島々(ふるさと)守り隊 活動状況

薫製機



南の島々(ふるさと)守り隊 活動状況

薫製品



もちろん油化プラントのメンテナンスも行っていますし、西表島から送られてくる発泡スチロールを処理もしています。実は、西表エコプロジェクトの皆さんが1月に1回海岸清掃をしています。その際に集めた漂着発泡スチロールを、鳩間に送ってもらっています。それを私たちの方で処理をしております。ここがプラントのヤードです。実はこの場所は竹富町の焼却炉の中です。川満町長のご理解をいただいて、私たちのプラントを造らせていただいております。感謝をしているところです。先ほどの西表エコプロジェクトの皆さんと協力もしながら、海岸清掃に行ってきました。本当に当地域の皆さん、子供たちから一般の方まで一生懸命になって、海岸清掃をしております。

南の島々(ふるさと)守り隊 活動状況

廃材・漂着ゴミ(漁具ブイ)の再利用(プランター)





少し話は変わりますが、私の家では廃材あるいは漂着ごみ、特にこの漁具のブイを加工してプランターとして再利用しております。チューリップ型のプランターをはじめ、いろいろ加工してプランターとして再利用しています。これもそうですが、コーヒーカップを作ったり、あるいは船のスクリューを利用してテーブルを作ったりしております。それから、これは漁具のブイですけれども、加工してこのゆるキャラを作ってみたり、テレビのアニメーションのキャラクターを作ってみたりしていますが、学校の子供たちに大変人気があります。

今までの私たちの取り組みを紹介してきましたけれども、今後の課題をまとめてみました。竹富町各島の海岸漂着ごみの回収には、多大な尽力が必要であるということです。そのスチレン油を実際に燃料として利用していくためには、原料である発泡スチロールを安定的に集める方法が課題です。また、家庭や事業所から出される廃棄物の発泡スチロールを効率よく回収、油化处理し活用していくといった竹富町の資源環境循環システムの形成が必要ですし、生成されたスチレン油の安定した利用方法の確立が必要であると考えます。それから、島産エネルギー活用促進協議会の立場からいいますと、この漂着発泡スチロールはごみではなく、石油に代わる新たな島産のエネルギーであるという認識です。資源回収やスチレン油の生成、またスチレン油を活用した新規事業展開など、町内の新たな雇用創出を目標とし、島産エネルギーを通して資源循環システムをつくるためには、町内各島でも同様の組織づくりが求められると考えます。

結びになりましたが、国、県への要望をここで述べさせていただきます。海岸漂着ごみは回収しても、半永久的に流れてくるので、今後継続して取り組んでいくことが重要な課題であると思いますが、NPO あるいは自治体での対応には限界があります。そこで、持続可能なシステムが強く求められるかと思えます。そのためにも、現在行われている国ニューディール基金制度等の継続と、例えば地方国税等の恒常的な財政的支援措置が、必要かと考えております。ぜひ、抜本的な制度の確立を行っていただきたいということを申し添えたいと思えます。

先ほど川満町長のあいさつの中に、西表島の陸域海域を含めて、世界自然遺産の登録について取り組んでいるというお話がありました。そのためにも、今当地で行っている西表エコプロジェクトの皆さんの取り組み、そして私たち NPO が行っている小さな取り組みも、その一助になればと思います。小さな一歩ですけれども、今後関係機関と連携を取って、しっかり身の丈にかなった取り組みをしていきたいと考えます。今後の皆様のご指導、ご協力をいただきたいと思います。これをもちまして私の報告を終えます。ご清聴ありがとうございました。(拍手)

(山上) どうもありがとうございました。鳩間の光景と、それから奄美の宇検村という意外な島のつながりがあることに私も今大変驚きました。

それでは、次は対馬市からのご報告ということで、対馬市役所総合政策部次長の小島和美

さんから「対馬の海岸漂着ごみ対策—行政の視点から」というテーマで、これもまた有益なご報告をいただけると思います。どうぞよろしくお願いいたします。

(小島) ただ今ご紹介いただきました対馬市の小島と申します。昨年の五島セミナーに続きまして2回目の参加となります。よろしくお願いいたします。ここ西表島にも昭和61(1986)年、28年前に訪れました。今回が2回目です。ましてや今回はこのような大役をいただきまして誠にありがとうございます。私の方からは、「対馬の海岸漂着ごみ対策—行政の視点から」ということで、回収しても回収しても次から次に対馬市に来る漂着ごみの現状と対策について、ご説明をさせていただきます。これは日本近海の海流の動きで、先ほど朝鮮通信使の話も出ましたが、国境の島対馬は古代から大陸との海の玄関口として、人や物の交流の架け橋となってきましたが、ごみの交流までは想定外でありました。対馬は日本海を防ぐような位置にありまして、複雑に入り組んだ海岸で、特に西沿岸、韓国に近い東北部の海岸には、東シナ海から対馬海流に乗って、また冬の季節風を押されて、おびただしい量のさまざまなごみが漂着しており、基幹産業であります漁業への影響、海岸の景観上の問題、生物の生態系への影響が懸念される中、その回収と処理が大きな課題となっております。



この赤い点が、漂着回収が多いところです。対馬の西沿岸と北東部に多く漂着しております。写真で分かるように発泡スチロール、漁業用ロープ、ポリ容器、流木が大半を占めています。また中には、真ん中に付けていますが、注射器や薬の瓶など、医療系の廃棄物も含まれております。余談ですが、私は合併前に上対馬町役場に入庁しましたが、今から三十数年前は、ちょうど年に1度ほど漂着死体が上がっておりまして、その死体の運搬や仏様にするまでは役所の仕事でした。500円の手当で、先輩たちが吊いの酒飲みをされていた記憶がございます。また、最近では平成9(1997)年4月に韓国船籍のタンカーから油が流出しまし



て、漁民、ボランティア総出で、また島外からのボランティアも含めて、その回収処理に約1カ月かかっています。当然役所の方も、窓口、担当の職員を除いてほとんどの職員が1カ月、この油回収に従事した記憶がございます。

対馬市における海岸の管理区分						
海岸の分類	所管		延長 (km)	全体比	備考	
	区分	対馬島内				
沿岸海岸総延長 (要保全海岸延長+その他海岸延長-二重線延長)			911			
要保全区域延長			176	19.3%		
海岸保全区域延長			176			
国土交通省	河川局	対馬振興局	29			
	港湾局	対馬振興局	19			
農林水産省	農村振興局	対馬振興局	67			
	水産庁	対馬振興局、対馬市	61			
要指定延長						
その他海岸延長			735			
港域延長 (海岸保全区域を除く港域区域)	対馬振興局		68	26.7%		
漁港延長 (海岸保全区域を除く漁港区域)	対馬振興局、対馬市		175	52.3%		
酒造敷地等	該当機関 (国、県、市)		476			
天然海岸	土地の管理者					
一般公共海岸 (長崎県)	対馬市		16	1.8%		

※ 一般公共海岸の管理は県から対馬市に権限委譲されている。  
 ※ 天然海岸の範囲は、大潮の満潮時の海岸線境界より陸側の土地までが該当する。

これは対馬市における海岸の管理区分の表です。上段のピンクの枠組みは要保全区域延長で長崎県対馬市が管理しております。ある程度手が行き届いた海岸です。対馬市の海岸の総延長 911 キロに対して、県および市が管理している海岸が 176 キロ。それに対して管理が行き届いてない海岸、735 キロございます。全体の 80% を占めております。その中でも、土地の所有者が管理する天然海岸が 50% 以上を占めております。そういう状況下で当然船での回収がほとんどで、上陸が困難な海岸も数多くあります。陸路から回収ができるというような海岸はわずかでございます。これはちょっと見にくいですが、平成 16 (2004) 年に合併したのですが、平成 13 (2001) 年から現在まで、参加人数、回収量、事業費、事業費に対する財政支援は年々すべてにおいて上昇傾向にあります。

これが財政的支援措置で、大きな転換期がありました。それで、平成 13 (2001) 年度から 21 (2009) 年度までと、平成 22 (2010) 年度から現在までに分けております。まず平成 13 年度から平成 21 年度までは、県不法投棄物等物等撤去事業、県漂流・漂着ごみ撤去事業が主な事業で、この中で延べ人数が約 4,800 人、回収量が 3,700 立米です。これはフレコンの袋にすると 3,700 個と思ってもらったら結構です。事業費が 5,552 万 5,000 円、それに対する補助金が約 1,800 万円でした。次に、平成 22 (2010) 年度からは、県海岸漂着物地域対策推進事業、俗にいうニューディール基金ですが、その創設と活用によって大きく回収量が伸びております。参加延べ人数が 2 万 9,100 人、回収量が約 4 万立米、事業費が 12 億 6,400 万円、それに対する補助金が約 12 億 5,700 万円です。これは漁協との回収委託契約によって、参加人数、回収量が飛躍的に伸びました。

## 海岸漂着物対策の財政的支援措置

平成13年度 ～ 平成21年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓県不法投棄物等撤去事業（13年度～16年度）</li> <li>✓県漂流・漂着ごみ撤去事業（17年度～21年度）</li> <li>✓災害等廃棄物処理事業（国）（20年度）</li> <li>●参加延べ人数（4,835人）</li> <li>●回収量（約3,703m<sup>3</sup>）</li> <li>●事業費 55,525千円（補助金 18,037千円）</li> </ul>
平成22年度 ～ 平成25年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓県海岸漂着物地域対策推進事業（22・23・25年度）</li> <li>（地域グリーンニューディール基金事業（22・23年度）</li> <li>海岸漂着物地域対策推進事業（25年度））</li> <li>✓県漂流・漂着ごみ撤去事業（24年度）</li> <li>●参加延べ人数（29,100人）</li> <li>●回収量（約40,100m<sup>3</sup>）</li> </ul>

地理的に詳しくて地域住民との連携に精通した漁協が、地元住民を雇用する形態を採っております。本年度（平成26年度）も約5億5,000万円の予算を今執行しております。また、これとは別建てに離島漁業再生支援交付金事業も対馬島内37漁業集落で協定が結ばれております。毎年海岸清掃を実施している漁業集落もあります。また、ボランティアで回収作業をしている主な団体として、NPO法人対馬の底力、森里海再生協議会、あと市民活動団体で、美しい対馬の海ネットワークが活躍されております。市の方としては必要な物を提供して、回収後の処理を行っております。

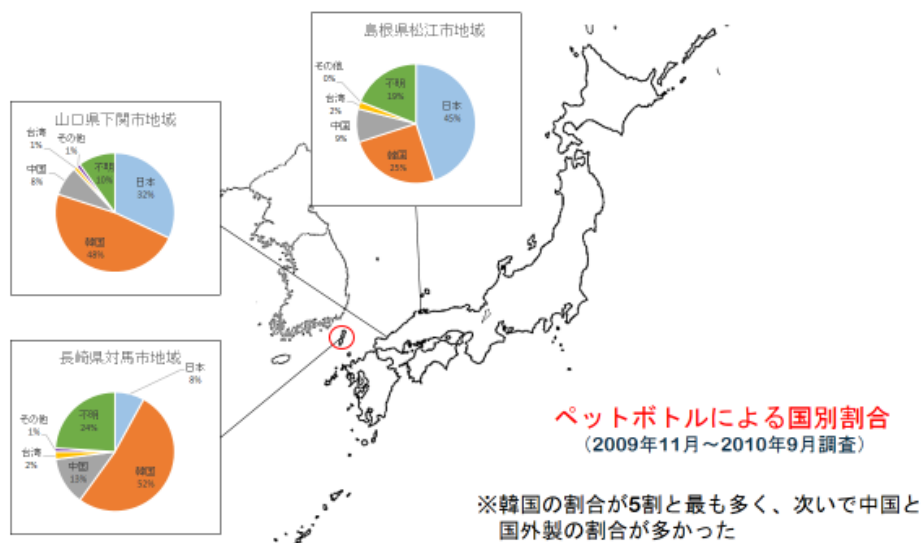
現在活用している事業について、簡単にご説明いたします。当然この事業だけでは、対馬市の財政事情では実施できません。平成21年7月に海岸漂着物処理推進法が制定されました。この中で海岸における有効な景観および管理を保全するため、海岸漂着物の円滑な処理および発生の抑制を図り、その条文の中に政府は財政上の必要な措置を講じなければならないということで、大元のこの海岸漂着物と地域対策推進事業によって、地域計画策定に掛かる事業の補助率が2分の1で、それから回収処理にかかる事業の補助率は10分の10でございます。また、発生抑制対策にかかる事業の補助率も10分の10で、こういった補助金を現在活用し、支援を受けております。全額補助という大変素晴らしい制度です。

ここで漂着した状況、回収の作業状況、回収後の写真を一部ご紹介いたします。これは対馬北部の西海岸の大浦地区です。ここも対馬海流と季節風の、両方の影響を受けており、漂着量が最も多い地区の1つでございます。これは海岸の向きが北に面しているのですが、季節風の影響を受けている海岸です。これは北部の東沿岸、私のふるさと琴地区です。私も2回地区清掃で参加したことがありますが、足場が悪くて高齢の方には大変危険な作業で、私も身をもって実感いたしました。これは対馬の最北端の海岸の鱈浦地区です。海岸の向きは東に面していますが、季節風の影響を受けております。小型船外機の漁船を利用しての回収作業です。この地区は対馬最北端ということで、アワビ、サザエ、ウニ、ヒジキ等の採貝藻が昔から盛んな地区で、海岸の管理には非常に関心が高く、毎年地区総ぐるみで保全に努めております。



また、対馬海流の逆の影響で好漁場を前面に有しておりまして、ヨコワ、ブリ等の一本釣りが大変盛んで、今11月から12月、1月にかけて島内漁船を始め、県外から多くの漁船が押し寄せてきております。ここで、漂着ごみの国別の割合はどうなっているかということで、これは環境省が2009年11月から2010年9月に調査をした結果ですが、対馬地区においてはもう韓国が50%をちょっと超えて、残りは中国、台湾ですが、北に行くに従って日本のごみが増えてきているのが伺えます。

ここで今までのまとめとして、現状と課題のおさらいをします。「地形的に漂着ごみの回収は困難ですよ、容易ではありませんよ」ということで、船での対応が主で、上陸する海岸も多くあります。あと過疎化高齢化で、実際の清掃活動を担う人口が減少しております。漂着ごみの多い北部対馬より、南部対馬に人口が集中しておりまして、なかなかバランスが悪い状況にあります。また、量が膨大で、分別が困難で、その上木材、流木等が塩分を多く含んでおり、処理方法に困っております。ある程度その海岸での回収時に分別回収はするのですが、時間がかかっております。次に大型焼却施設、最終処分場が島内にありません。よって、処分費用に多大な費用を要している現状にあります。最後に、ごみの発生源の根幹であります発生源に対する対策が課題であります。



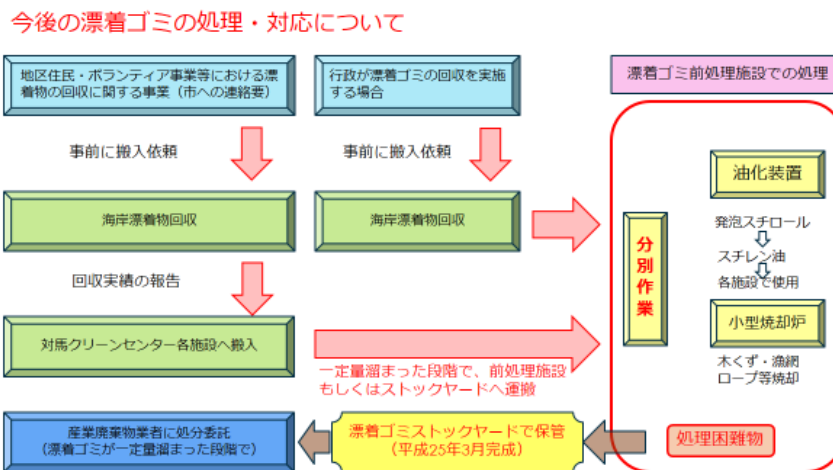
運搬・処分費に膨大な費用を要しているということで、それも少しでも縮減に努めようと、平成 21 年度に、先ほども話が出ましたが、対馬市も油化装置を導入いたしました。漂着物の約 30%を占める発泡スチロールをスチレン油に生成するためです。実績で約 1 トンの発泡スチロールから、約 250 リットルのスチレン油を生成しております。平成 21 年度に導入して 22 年度から 25 年度までの実績ですが、生成量も年々増えております。逆に、それに伴ってそのスチレン油を公共施設等に利用しておりますけど、そちらの方もだんだん割合が高くなっております。公共施設として小型焼却炉、そして、厳原地区の海岸近くに漁火公園がありますが、そこで温泉を掘って、源泉はぬるいですが 25 度ぐらいの源泉を加温して、足湯の施設のために使っております。あとは、油化装置本体にも使用しております。

次に流木、木材等の漂着ごみについて、これも対策として平成 25 年度に、木材破砕機と破砕したのをふるうふるい機を 2 台ずつ導入しております。対馬クリーンセンターの中部中継所という対馬のちょうど中央部に位置するところに 1 カ所と、南部の対馬クリーンセンターに設置しております。これも破砕することによって、処理費用の削減を図っております。また、現在平成 26 年度に漂流漂着物の資源化を図るために、脱塩試験を実施しております。この脱塩を確立して、将来的にはこの破砕してふるいに掛けたのを堆肥化したりとか、今島内の公共施設に 2 台のチップボイラーがありますが、そちらの方に提供したり、いろいろな活用ができないかと模索しております。

次に、漂着ごみの根幹の根源であります発生源の抑制のための啓発活動を行っております。平成 20 年度から日韓ビーチクリーンアップ事業で釜山外国語大学、島内の高校生、一般ボランティアを含め毎年 200 名から 250 名規模で、漂着ごみの回収作業を身をもって体験してもらっています。参加した学生、韓国の学生ですけど、韓国のごみが予想以上に多いことに皆

驚いております。この活動内容を自国韓国に持って帰って、周りの人に伝えたり、PR活動をしていただくように、お願いをしております。このような活動の影響もあって、韓国のテレビ局や新聞社から漂着ごみに関する取材や放送も実際韓国語でやっているようでございます。

また、これも発生源抑制にかかわる活動の1つですけど、平成25年度から新たな取り組みといたしまして、市民活動団体美しい対馬の海ネットワークと市が共同開催して、日韓海岸清掃フェスティン対馬事業を開催しております。回収処理、発生源に対する啓発活動の3点の観点から、韓国および島外者を交えて、シンポジウム等のイベントを開催しております。これが現在の対馬市の漂着ごみの処理、対応に関してのフロー図です。基本的には回収に当たっての事前連絡、各施設への事前搬入依頼、回収の実績等、今スムーズに行われているみたいで。



最後に、繰り返しになりますが、平成22年度から大規模な漂着ゴミ回収等により、それまでにできなかった部分を含めて、一定の成果は上がっていますが、まだまだ現状は漂着、回収の繰り返しであります。当然今後も続けていかなければならない、取り組んでいかなければならない課題でございます。今大きな財源がありますが、これがなくなるともう本当に大規模な回収事業は実施できません。今後どうなるのか分からないですが、今後も国、県に財政支援を要望していきます。また、根幹である発生源抑制についても韓国をはじめ対馬島民においても、住民に対する啓発や日韓ビーチクリーンアップ事業としての国際交流といったことを今後も継続的に行っていきたいと思います。そして、昔の対馬の美しい海、海岸線を取り戻すため、行政と市民一体となって取り組みを進めていきます。

また、対馬市の方は国境離島新法の制定に向けてということで、提言を国の方に行っております。当然この国の問題に関しては一自治体の問題ではなくて、国が大きく関与して、国の責任において島内に大型焼却施設あるいは最終処分場の建設を現在要望しております。も



もちろん、その後の維持管理も含めてです。そういうことで、恒久的な課題ではありますが、頑張って取り組んでいきたいと思えます。以上で報告を終わります。ご清聴ありがとうございました。（拍手）

（山上）どうもありがとうございました。それでは、続きまして今の2つの報告に、さらにそれを発展するような形で質問、あるいは意見、それに合わせて議論などをしていきたいと思えます。皆さん、いかがでしょうか。

（古川）中京大学の古川です。ご報告をどうもありがとうございました。非常に勉強になりました。「国境環境政策を紡ぐ」という観点から企画した者として、大きく2点質問させていただきます。今回は主に竹富町内で活動されているNPOと対馬市の事例でしたが、それぞれNPOの場合だったら町の支援、対馬市でしたら市内のNPOも動いているというお話があったと思えますが、その中で1つお聞きしたいのが、現在の漂着ごみ対策として行政とNPOの役割分担はあるのかどうかという点に関してまずお尋ねします。

もう1点は、お二方の報告に共通しているのが、どちらも財政支援が必要であるということでしたけれども、現在の財政支援というのは十分なのか否か、十分ではないとしたらどのくらい必要なのかという点、それから、その財政支援を受けようとするときの障害があるとしたら、どのような障害があるのかという点に関して、お聞かせいただきたいと思えます。よろしくお願ひします。

（大城）ただ今のご質問ですけれども、実は具体的に町とNPOとの役割分担といったものはありません。私たちの活動は役場では自然環境課の方が担当です。例えば海岸清掃をして、その状況報告をするといったことはしているわけですが、集めた漂着発泡スチロールをNPOと町が契約をして、処理をするというところまではしていないのです。それらも一応、担当にはお願ひしているわけですけれども、まだ具体的な動きは正直言ってありません。それから、財政的な支援、いくらぐらいかという話ですけれども、これはいくらと今即答はできません。予算があれば雇用拡大等の対応や当NPOの独自性も組み入れて活動ができます。今、国の支援があつて行っているわけですが、これも暫定的ですから、今後ずっと継続してこの支援をしていただきたいと思っております。

（山上）対馬市は小島さんがお帰りになられましたので、早田様、いかがでしょうか。

（早田竜介）対馬市の早田と申します。失礼します。先ほどの質問であります、まずNPOと行政との役割分担ですけれども、はっきりとした明確なところは現在ございません。先ほど発表がありました通り、日韓合同の清掃活動等の啓発関係におかれましても、必ずNPO、



行政一体となってやっております。ただ、今後この漂着ごみの問題は半永久的に続く問題となりますので、明確な役割分担等は必要かなとは、私は個人的に思います。

また、財政的な面につきましては、10分の10の国庫補助をいただいております、大変ありがたいと思っております。対馬市では年間約5億円の補助をいただいておりますが、その5億円で対馬の海岸線の清掃がすべてできているわけではございません。ただ、この補助がなくなれば今までやっていた清掃活動が、大きく縮減してしまうということもありますので、今後は対馬市としては声を上げて、補助金支援の要請を続けていきたいと思っております。

(山上) どうもありがとうございました。ほかに質問があれば、お願いします。

(木村) そのごみの種類もさりながら、その発生源はある程度特定できているわけですね。それで、なぜそういうごみが生じるかという検討はなされているのか。例えば、それらの国々では分別収集しているのか、あるいは不法投棄を厳密にちゃんと取り締まるような態勢が組まれているのかいらないのでしょうか。それからもう1つは、日本側からそれらの韓国なり台湾なり中国に対して、そういう問題を解決するための積極的な申し入れをしたり、あるいは国連などを通じて問題提起をしているのでしょうか。二酸化炭素の問題がようやく世界共通の認識になっているわけですが、こういう問題もやっぱり日本側から積極的に、国際世論に訴えていく必要があるのではないかと思います。それについてはどうお考えでしょうか。

(川久保文紀) 千葉県我孫子市の中央学院大学から参りました川久保です。よろしくお願います。今のご質問とも関連するのですが、やはり発生源、日本の法体系では先ほどの漂着物処理法となりますが、やはり処理に重点が置かれていて、その発生をどういうふう抑制していくかについては、まだ手薄のような感じもいたします。その発生を抑制することとの関連でいえば、日本国内での取り組みももちろん重要ですが、その発生が特定できるごみ、例えば韓国や中国からやってくるごみに対しては、やはりその相手国に対して、どういうふう求めるかというスタンスも大事だと思います。例えば、東日本大震災の漂着物がアメリカとかカナダに流れていったときに、日本は政府として確かお見舞金という形で資金供与をしています。

最近では日本政府とアメリカの担当部署である大気海洋庁との間で非常に緊密な連絡を取って、その漂着物に対する処理をきちっとしていこうというコミュニケーションのメカニズムができています。日本はその沿岸国、特に中国と韓国との間にやはりそういうメカニズムを早急につくって行く必要があるだろうし、相手国に対して何かしらの対応を求めるというスタンスも大事だろうと私も思います。これは質問というよりも私なりの考えでありまして、もし自治体の方でこの辺について、国レベルでどういう対応が取られているのかということ



で、もしお分かりになることがあれば教えていただければと思います。

(山上) いかがでしょうか。例えばヨーロッパですと、ライン川とかたくさん国境を越えていく河川がありますが、こういったところでも上流で汚染物を流してはならないという条約が確かあったと思いますので、そういうものを探してみるというようなこともあろうかと思えます。これはかなり先進的な話でありまして、自治体あるいは地域の方で答えるのはなかなか難しいと思いますので、これはまた研究者の中で引き取っていくということになるかと思えます。

それでは、ほかにもご発言を。どうぞ、お願いします。

(地田徹朗) 北海道大学からやってまいりました地田と申します。よろしく申し上げます。大城さんに1つ質問があります。持続可能性という話をされていたと思いますが、このプロジェクトが持続可能になるためには、掛かるコストと生み出されるベネフィットが、どのような関係になっているのかが、すごく大事ではないでしょうか。油を生成する際にスチレン油を使うために灯油もかなり使うという話をされていましたが、そういう灯油を運んでくるのにもものすごくコストが掛かるのではないのでしょうか。そういった灯油に対するお金と、それから生み出されるお金のバランスのようなものが今どうなっていて、今後どういう展望なのでしょう。

(大城) 先ほどのスライドの中で、足湯については灯油とスチレンを半々に混ぜて使っていることを話しました。今はそうですが、しばらく様子を見てすべてスチレンに替えようと思えます。ボイラーを設置してまだ時期が新しいので、調整していますが、しばらくするとすべてスチレンに切り替えていきたいと思っています。

(山上) 他にいかがでしょうか。例えば、スチレンを油化したものを燃やすときに、これを町民に頒布したらどうかとか、波照間に持って行って発電所に使ったらどうかという、やはりこれは物品として売ってしまうことに、また税務上の問題がありますね。そういうこともあって、実際に民生用にたくさん作ってもなかなか使いづらいというようなこともありますが、そういう中で例えば竹富町として、持続可能ということはやはり何らかの形でビジネス化していくとか、あるいはビジネス化しなくても、暮らしが多少楽になるというようにするのかとか、あるいは油化しなくても発泡スチロールが容易に溶けるオレインというものに切り替えるとか、さまざまな策があると思えます。

例えば NPO であれ、こちらの役所であれ、何かいろいろなことを考えておられると思いますが、何か補足をいただけたらなと思えますが、ございませんでしょうかね。特にないでしょうかね。では、残りお一方ぐらいにご発言いただいて、これで第2部を締めますが、最





後、どなたかごさいませんでしょうか。

(吉田友之) 関西大学の吉田と申します。素朴な質問ですが、先ほど対馬のごみの件でお話しされた際に、確か「発泡スチロールは全体のごみの3割ぐらいだ」とおっしゃいました。今の竹富のNPOの方のお話でしたら、そのごみを住民とかあるいはボランティアで集めると言われていましたけれども、当然発泡スチロール以外のごみもあろうかと思うのですが、これらはどのようにされているのでしょうか。

(大城) 確かに、おっしゃるように発泡スチロールは私たちが集めております。そして、発泡スチロール以外のいわゆるペットボトルをはじめ、いろいろなものが流れてきます。それはまた別個に集めます。地域の皆さんが集めて、何カ月かストックしておいて、石垣へ運ぶということにしております。

(早田) 対馬市の場合は、島内で処分ができないものが大半でありまして、発表の中でありました発泡スチロールにつきましてはスチレン油、木材や流木等については破碎後の活用を検討し、それ以外の島内で処分ができないものにつきましては、北九州の方に持って行って処分をしております。それに掛かる事業費が予算額の大半を占めております。

(山上) ありがとうございます。やはりなかなか深刻な問題であるということ、感じざるを得ないと思います。それでは、時間も参りましたので第2部はこれで終わらせていただきます。さまざまな課題が今度は研究者の方に与えられたと思いますし、また、そういうことを踏まえて、今度は次に我々もよく調べて考えた結果を、こういうところでまたお返しして共に歩いていくという、まさにその学問と地域のサステナブルな発展をしていきたいと思っておりますので、今後ともよろしく願いいたします。どうもありがとうございました。(拍手)

## 閉会の挨拶

(古川) ありがとうございます。閉会の挨拶の準備している間に1つだけ...「日中あるいは日韓政府の間で漂着ごみに関する二国間協定があるか」ということですが、ないというのがおそらく現状だと思いますので、協定の締結を要望していくことも大事ではないでしょうか。

それでは、最後に代表幹事の岩下先生から閉会の言葉をいただきます。よろしく願います。

(岩下) 今日は長時間、皆さんお疲れさまでございました。いろいろ広がりのある議論がで



きてうれしく思います。JIBSNは今まで基本的には、自治体と大学および研究機関で動かし  
てきたネットワークです。どうしても民間の力が欲しかったわけです。大浜社長が「やっぱ  
り民間ですよ」と力強くおっしゃいます。そのことをずっと考えてきておりました。それで、  
JIBSNの中で特に有志を中心に、NPO（特定非営利活動法人国境地域研究センター）をこの  
4月に立ち上げまして、そのNPOが入る形で初めてのセミナーが今回に至りました。特に  
民間の力というときに一番それが効く分野の1つというのが、今日の前半の国境観光のセッ  
ションで出ました「国境観光」があると考えています。

このNPOは早速、まだできたばかりですが、対馬を取り上げてブックレットを作り、先  
ほどの島田さんの報告もすべてブックレットの中に収録されていますし、DVDもそれに関連  
してプロデュースされております。そして、このNPOは個人会員が約70人、団体会員が約  
20社で、稚内の建設会社、根室の水産会社や銀行、あるいは対馬のスーパーといった国境地  
域を中心としたビジネスの方に入ってもらっています。観光に関していうと、さっきも出ま  
したANAセールスのような大きなところも入ってくださっていますし、JR九州高速船も入  
っております。

先ほど大浜社長にも「ぜひよろしくお願ひします」とお願ひをしたばかりでございますが、  
その中でANAセールスの方から頼まれてNPOでつくったのが、ボーダーツーリズムのロゴ  
でして、特に「国境観光を日本全国で広げていくときにはこのロゴでいこう」ということで、  
NPOよりデザイナーさんに頼んで作りました。このイメージは海を越える海鳥、カモメとい  
うことでございます。最初に作ったときは、鳥の色も青だったので、ANAの方は非常に喜ん  
だわけですけれども、どうしても日本の場合には海と空になって青と青でかぶるとい  
うので、いつの間にかオレンジ色になり、このオレンジは太陽の光を受けて輝いているイメージです。

ANAの方に、「ちょっと色が変わってすみません」と言ったら、「赤でなければ結構です」  
とお返事いただきまして、これを使っていろいろ広げていこうと思っています。JIBSN  
(Japan International Border Studies Network)にはインターナショナルと言葉が入って  
います。これは、国境問題はとかく内向きになるのだけれども、そうではなくて広がりを持  
って隣ときちんと付き合うという意味なのですが、「国境観光」は内だけでは完結せず隣があ  
ってのことなので、今日のテーマにはよかったと思います。実は、境界地域を研究する、ツ  
ーリズムだけではなくて、第2部のような環境問題とか、それ以外の問題を含めて議論する、  
BRIT (Border Region in Transition : ボーダー・リージョン・イン・トランジション) とい  
う世界ネットワークがありまして、そもそも今回の対馬や福岡と釜山の話も、福岡と釜山で  
2012年に12回大会を開いて、わざわざJR九州高速船をチャーターして、対馬を  
通って釜山でも開催する、すなわち、福岡と釜山をつなぐ形で開催した会議がすべての  
きっかけになっています。

そこで、「これは面白い」ということで「ボーダーツーリズムを対馬でやってみよう」とい  
うところから始まったのですが、そのBRIT14会議がちょうど先週、フランス・ベルギー国



境であって、私は先ほどお話しした 12 回大会の責任者になっていたの、「オープニングと最後に何か言え」と言われて、最後にボーダーツーリズムの紹介をして、このロゴを見せて、「世界中でこのロゴを使え」と宣伝してきました。たまたま BRIT12 のカラーがオレンジだったので非常に受けて、このロゴはローカルだけではなくて世界中ではやらせようとたくらんでおります。

したがって、このセミナーは西表で、地元の方と一緒に小さくやっているように見えますが、世界中に広がりを持ったもので、実際に日本中の方が来られていますので、今日の成果をこのロゴも含めて持って帰っていただければと思います。第 2 部のテーマは環境、特に漂着ごみ問題でしたけれども、環境問題も同じように隣とつながってやることが多く、非常に境界を越える問題になるので、これも併せて、ロゴを作るかどうかは分かりませんし、スポンサーがなかなか付きにくいところがありますけれども、何とか頑張っけて盛り上げていきたいと思ひます。

次回、何をするか。どちらかというソフトなボーダーの話をやっていましたけれども、もともと JIBSN は 2007 年に根室市長が与那国に来て、日本島嶼学会の中で東西国境サミットと称して、国境フォーラムをやったときから始まります。それに対馬が加わってこの 3 つを軸に回しながら、稚内とか竹富とか五島とかと広がって行って、今の形になってきました。ところが、JIBSN ができてからは、まだ根室ではやっていません。それは昔国境フォーラムの時代に、一度 2009 年にやったことがありますからです。対馬そして八重山とききましたので、次回はある意味でこのネットワークの発祥の 1 つでもある根室で開催する計画をしております。今から根室市の課長の織田課長が、力強いメッセージを我々に伝えてくれることになっています。どうぞ織田課長、よろしくお願ひします。拍手でどうぞ。(拍手) 次回は領土問題を少し踏み込めればと思ひております。

(織田敏史) ただ今ご紹介いただきました北海道根室市役所の北方領土対策課の課長をしております、織田と申します。岩下先生から来年はぜひ根室市でこの会議をやりたいというお話を事前に聞いていたわけですが、2009 年に根室市で開催のときの長谷川市長が、今年めでたく 3 期目の市長に就任しました際に岩下先生から長谷川市長に、直接このお話を公式にいただきました。長谷川市長も「ぜひやらせていただきたい」というお話を、私の目の前でしていただきましたので、まだ日程は決まっておひませんけれども、ぜひ根室市の方でこの会議を開催したいと思ひております。皆さん、ちょっと遠いですが、また同じ顔ぶれで集まっていたきたいと思ひます。根室市でお待ちしておりますので、よろしくお願ひいたします。(拍手)。

(岩下) 根室は織田課長だけでなく、後ろの方に 5 人ほど応援団が座っておられまして、特に小林邦弘さんは先ほどお話しした NPO のビッグスポンサーでもありますので、後で懇



親会のときに皆さんご歓談いただければと思います。根室は領土問題ということで深刻なところで、なかなか解決の目途がないので皆さん苦しんでいますけれども、JIBSNとしては、我々がどう言ったって領土問題が解決するわけではありませんから、それにもかかわらずそこで暮らしている人たちが、少しでも前向きに暮らせるような仕掛け、すなわち、そういう状況でありながらも振興するようなことを考えられるようなセミナーにしたいと思います。

ボーダーツーリズムは、行き止まりで向こうに行けない所でも、実は意味はあります。パレスチナとイスラエルの国境地域にも国境と呼べない壁がありますけれども、特にパレスチナの人が行き来できないけれども「観光を通じて平和をつくろう」というような動きもありますし、北東アジアでは南北朝鮮の軍事境界線にある板門店も国境と呼べないですがそこも実はツーリズムというのは非常に有名なところですので、根室でも同じようなことができないかと考えています。そこで、領土問題ということ意識しながらそこに暮らしている人々の知恵を結集して新しい道を提案できるようなセミナーになればいいと思います。また、それ以外に今回の環境のようなテーマや、今まで我々が JIBSN としてやってないようなテーマも何か皆さんとご相談して発見してやっていきたいです。そして、根室市を中心にしながらも、根室管内という羅臼、別海、標津といった広い地域につながる問題でもありますので、北方領土といってもいろいろな島があつて見え方が違ってきますし、かわり方も違いますので、そういうものも含めたフィールドワークも考えたいと思っています。

今日はどうも、長時間ありがとうございました。来年はぜひ根室で会いましょう。そして、最後にこの素晴らしい会議を組織して下さった川満町長をはじめ、特に昔から我々の古いメンバーでもある小濱啓由さんを含めた皆さんに対する熱い拍手をもって、感謝の意を表したいと思います。(拍手)

ありがとうございます。では、小濱さん、最後に一言どうぞ。

(小濱啓由) 竹富町企画財政課の小濱でございます。今日のセミナーのために、実は半年前から動いておりました。やっとそういった重責が、セミナーが終わった時点でちょっと下りたなという感はしておりますけれども、先ほどもあつたようにまた来年以降もその活動は続いていきます。その活動が私たち行政マンとしては地域に還元できるように、引き続き研究を重ねて同じスタディーを続けていきたいと思っています。大変長い時間でしたので、この辺で短い挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。(拍手)

(岩下) どうも今日はありがとうございました。これでセミナーを終了いたします。(拍手)



**JIBSN** Japan International Border Studies Network  
境界地域研究ネットワーク JAPAN  
竹富町単独自治体施行100周年記念事業

**竹富セミナー** Program

13:00 開会の挨拶  
川満栄長 (開催地代表・竹富町長)

13:20 第1部「日本の国境観光を拓く」  
「西の国境(対馬・韓国)観光の経験から」 島田龍(九州経済調査協会 調査研究部研究主査)  
「南の国境(八重山・台湾)観光の実現に向けて」 大浜一郎(八重山経済人会議 代表幹事)  
「北の国境(稚内・サハリン)観光の実現に向けて」 高田喜博(北海道国際交流 協力総合センター 上席研究員)  
司会: 古川浩司 (JIBSN 事業部会長 / 中京大学教授)

15:00 休憩 (10分)

15:10 第2部「日本の国境環境政策を紡ぐー海岸漂着ごみ対策を中心に」  
「八重山の海岸漂着ごみ対策-NPOの視点から」 大城正明(NPO 法人 南の島々等々り 理事)  
「対馬の海岸漂着ごみ対策-行政の視点から」 小島和美(対馬市 総合政策部次長)  
司会: 山上博信 (JIBSN 事業部会委員 / 日本島嶼学会理事)

16:20 閉会の挨拶  
岩下明裕 (JIBSN 副代表幹事 / 北海道大学教授)

入場無料・申込不要





日時: 2014年11月14日(金) 13:00~

会場: 西表島 中野地区地域活性化施設(わいわいホール)  
沖縄県八重山郡竹富町字上原10番地579

主催: 境界地域研究ネットワーク JAPAN

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、竹富町

協力: 特定非営利活動法人 国境地域研究センター、日本島嶼学会

CONTACT

境界地域研究ネットワーク JAPAN 事務局

〒060-0809 札幌市北区北9条西7丁目

E-mail: jibsn@borderstudies.jp

TEL: 011-706-2382 FAX: 011-706-4952

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



\*本セミナーは日本学術振興会・実社会対応プログラム「国境観光：地域を語るボーダースタディーズ」の成果報告の一環として実施されます。



JIBSNレポート No.10

## 「JIBSN 竹富セミナー 2014」

編集者: 古川浩司

協力: 岩下明裕

発行日: 2015年2月9日

発行者: 財部能成

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/>