

財団法人福岡アジア都市研究所
平成 23 年度 第 5 回 都市セミナー

『日韓海峡圏研究機関協議会研究報告会 日韓海峡圏＋中国の観光交流』

主管代表挨拶

福岡アジア都市研究所 理事長 安浦寛人（九州大学副学長）

日韓海峡圏研究機関とは、日本と韓国の日韓海峡に接する自治体などに関係するシンクタンクで構成している協議会です。今年度で 18 回目をむかえ、永年、日韓交流を継続してきました。メンバー構成としては、韓国側は釜山、蔚山、慶南、全南、光州、済州の 6 地域の発展研究院で、今回は各発展研究院の院長をはじめとして約 20 名の研究者に参加いただいています。日本側は長崎経済研究所、佐賀大学地域経済研究センター、国際東アジア研究センター、九州経済調査協会、今年度事務局を務めています福岡アジア都市研究所の 5 機関が参加しています。これまで日韓両地域で相互に研究報告会を開催しており、昨年度は済州で開催し、来年度は釜山で開催する予定になっています。

本日のプログラムは、まず第一部が、J R 九州の唐池恒二社長に『J R 九州の日韓観光戦略』と題した基調講演をお願いし、それから第二部で、参加研究機関の研究者による研究報告を韓国側から 2 名、日本側から 2 名、計 4 名の研究員で行います。主にこれまでは協議会メンバー内で報告会を実施しておりましたが、今回は新しい試みとして、日韓交流のうえでの様々な話題を市民の皆さまにも広く情報提供、情報発信したいとの思いから、一般公開の形態をとりました。毎年積み重ねてきた研究交流から、日韓海峡圏が経済圏として、また文化圏として一層一体感を強めるとともに、様々な側面からの研究成果を披露いただき、今後の更なる発展に繋げていければと思っています。

このたび研究報告会を開催するにあたり、各研究機関はもとより各団体の方々にご協力を賜りました。心からお礼を申し上げまして、主管代表のご挨拶にかえさせていただきます。ありがとうございました。

第 1 部 基調講演

九州旅客鉄道(株) 代表取締役社長 唐池 恒二氏

演題『J R 九州の日韓観光戦略』

J R 九州の唐池でございます。日頃から大変お世話になり誠にありがとうございます。今から 20 年前に博多―釜山間の高速航路を開業しましたので、ビートルは満 20 歳を迎えたこととなります。ビートル開業前 2 年間と開業後 2 年間、船舶事業部でビートル事業に

携わった日韓交流に非常に強い思い入れのある人間として、本日はJR九州の日韓観光戦略についてお話していきたいと思います。

2010年の法務省発表の外国人入国者数は944万人で、韓国からの割合が圧倒的に多く全体の29%、続いて中国となっています。九州だけを捉えますと、100万人の入国者数があり、韓国からの割合が65%に上ります。歴史的、地理的な繋がりや深さに起因するものですが、気軽に行き来できる隣の国ということで交流がどんどん活発になってきているように思いますし、JR九州のビートルも貢献しているものと自負しています。

JR九州になってもうすぐ25年を迎えようとしています。1987年、国鉄という大きな1つの組織が全国6つの旅客鉄道会社に分かれ、JR北海道、JR東日本、JR東海、JR西日本、JR四国、JR九州が誕生しました。JR九州誕生後は、九州で生きていく道を色々と考えてきましたが、歴史的にも、地理的にも、そして経済的にも繋がりが強いアジア諸国、特に韓国との関係に力を入れてきました。お隣の国である韓国との交流を強めるために色々勉強しまして、博多―釜山間を高速船で結ぶ高速船航路開設に取り組むこととなりました。1989年3月11日から1991年3月25日までの2年間は一方ならぬ苦難がありました。何が何でもこの事業を成功させたいという強い思いで、韓国、日本の関係機関との交渉や設備の準備など、色々な方々の助けをいただきながら事業に取り組みました。

当時の韓国側のパートナーは韓国鉄道庁という政府機関で、現在は韓国鉄道公社になっていますが、鉄道庁のチョン営業課長という大変立派な方の存在を抜きにビートルは開業できなかったと思っています。私より15歳程年上でしたが、当時の日韓両国の関係が現在ほど密ではなく、韓国国内では日本や日本語に対する厳しい規制もありましたし、釜山やソウルのまちを歩いても日本語の看板を見ることはありませんでした。当時、観光客を装って1年間で45回ソウルに行きましたが、そのうち半分程は日帰りで10時福岡発のKALに乗ってソウルへ入り、夕方6時にはソウルを出るといった具合でした。韓国の海運港灣庁や鉄道庁といったところと交渉を進める必要がありましたが、交渉の色々な段取りをチョン営業課長に担っていただきました。彼の情熱があったからこそ、現在のビートル航路ができたと言っても過言ではありません。昨年20年ぶりにソウルでお逢いしましたが、変わらずお元気で当時の苦労話を懐かしく語り合いました。当時は日本人観光客向けと地元韓国人向けの店がくっきりと分かれていましたが、チョン課長はそんなことに頓着しないで韓国人が行くカラオケ店によく連れて行ってくれました。お店に入るとなぜ日本人を連れてきたのかと追求されることや気まずい雰囲気になることもありましたが、その度に解決してくれました。人の出会いに恵まれたと大変感謝しています。

近頃、改めてアジア、そして韓国との関係を強いものにしなければいけないと実感しているところです。2年前の話ですが、北海道の網走を訪れました。本物の網走刑務所の目前に網走刑務所記念館というものがあって、明治時代の実物大の牢屋などの施設があり囚人の気分が味合える貴重な経験ができるなど、立派な観光地になっていました。高倉健の映画に出てきた網走刑務所の門前に目を向けると200人程の観光客がいて、周辺全部合わせると500人位いたかもしれませんが、日本人観光客は少なく半分が台湾からの観光客で

した。札幌のニセコ周辺は多いと聞いていましたが、そこから遠く何時間もかかる北東の端の網走刑務所を観光で訪れていることに非常に驚きました。札幌、函館はおろか網走にまで台湾から観光で訪れているのを目の当たりにして、九州を訪れる台湾の方々が減っている原因が分かった気がしました。最近、私どももJR博多シティという商業施設をオープンし、天神対博多駅の流通戦争とも言われていますが、そのような小さな争いではなく、福岡や九州のライバルは実は北海道なのだと思います。更に言えば、最大のライバルは東京であり、大阪、京都ということになります。昨年夏に太宰府へ行きました。受験シーズンでもなく正月でもありませんので参拝客は少ない時期ですが、本堂の前に100人くらい人がいて、観察してみるとアジアからの観光客が80%位で、更にその内の80%が韓国からの観光客で、これにも驚きました。その一週間後には熊本城に行きました。夕方の閉館直前の時間帯でしたが、天守閣前の広場に100人位の観光客がいて、ここでも80%位がアジアからの観光客です。加藤清正が築城したものなので嫌われているのかと思いましたが、韓国からの観光客が非常に多かったことが印象的でした。

現在、北部九州の観光地を訪れる観光客の大体70%~80%はアジアからの観光客です。JR九州としても、九州を訪れ観光地を潤してくれるアジアからの観光客に向けた広告宣伝やプロモーションのあり方を考えていかなければならないと思っています。特に、3.11以降はアジアからの観光客が減少したことが、天神地区などの売上減少の大きな要因となっていることは間違いありません。そのような現状から、20年前に抱いた韓国と交流を強くする必要を改めて強くしています。

このグラフは日本の大震災以降の訪日韓国人数の割合を示したものです。3月と4月を比較すると、4月から極端に落ち込んで前年同月比66%減となり、6月で42%減、8月で40%減と続きます。一方、ビートルの動きをみますと、4月こそ71%減ですが、徐々に回復し7月には100%超となり、全国な動きに比べて早い回復状況を示しています。

現在、ビートルは片道2時間55分で一日7往復しています。一に玄界、二に日向、三、四がなくて五に遠江と言われるくらい荒波で有名な玄界灘の渡航を可能にしているのが、空気かわりに水を吸引し排出する推進力で高速走行を可能にするボーイング社製のエンジンです。海面から2mほど浮いた状態で進み、3.5mくらいまでの波の高さでは余り揺れを感じません。1991年3月25日のビートルの就航初日は風が強く波が高い日でした。営業や経営の面からみれば何とか運行して欲しいとの思いでしたが、渡航するかどうかの権限は船長にあります。判断が難しい天候で、何とか博多を出発し釜山へ到着して安心しましたが、釜山からの帰りの便から欠航で翌日も欠航となりました。玄界灘の怖さ、大自然の力には太刀打ちできない人間の力をしみじみと感じたものです。その後もエンジン不具合などの影響もあって、初年度の就航率は90%でした。この数字は乗り物として使い物にならないレベルです。天候の問題だけでなく当時の操船技術や気象予報能力もまだまだ劣っていたように思います。就航率90%というのは10日に1回欠航するというので、実際は往復で行って帰ってきますので、帰りの便が欠航になるとその次の便も欠航ということになり、実態的には5日に1回が欠航ということになります。これでは公共交通

機関として成り立ちません。当時は韓国から日本へ行くという気運もありませんでしたし、日本から韓国へ行く日本人の利用者が90%以上です。初年度は4.6万人の利用者がありました。1日当たりに換算すると100人程度で、往復ですから一便あたり約50人の利用者ということになります。土日では200人の満席の日もありましたが、平日に5、6人ということもありました。苦しい時期が続きましたが、歯を食いしばって何とか維持しようということで一生懸命やりました。その後、徐々に利用者が増え、2007年には年間60万人にご利用いただきました。現在は就航率97%で、台風時と春と秋の低気圧が通過する季節以外はほとんど欠航することなく、ビートルに対する信頼感は高まっています。1993年に日本人旅行者のノービザ化、2005年に韓国旅行者のノービザ化が実施されたことが起爆剤となり、韓国人の利用者も飛躍的に増えています。円高ウォン安や、SARSといった影響で増減はありますが、長期的に見れば日韓交流は活発化し利用者も増えています。2007年に60万人、2010年で45万人の利用者があり、日韓の交通機関の中では最も高いシェアになっています。日本において博多港は最大の国際旅客港になっていて、ビートルやカメラライオンなどの航路があるから博多港は存在感を高めているのです。

アジアとの交流において、九州が取り組んでいる、日本の他の地域が絶対に真似できないものとして、功労賞と言いますか感謝状を差し上げて良いと思うものが3つあります。1つは、別府にある立命館アジア太平洋大学（APU）です。学生数6千人のうち3千人がアジアをはじめとした世界90カ国からの留学生です。学生の半数が外国人で構成される大学は他の地域ではありませんし、2000年の開学以来、アジアとの交流にかなり貢献しています。7期の卒業生を輩出し、各国の優秀な人材が各国に戻ってリーダーとなっています。これから5年、10年経てば、APUはそんな卒業生の心の拠り所的な存在となって、人的ネットワークは九州の宝になると思います。

2つめは、福岡青年会議所がよかトピア以降20年以上取り組みしているアジア太平洋子ども会議です。毎年、アジア各国から300人の11歳の子供達を福岡の一般家庭にホームステイで受入れ、その間、いろいろな会議をしたりキャンプなどをしたりします。延べ7千人以上の子供達が福岡で交流していることになり、最初に来た子供達は各国の若いリーダー世代になっています。これも非常に大きな意義があります。地理的な近さ、受入れる度量の広さなど理由はありますが、20年以上の長期間継続されていることに感銘を受けます。

そして3つめが、JR九州のビートルだと思います。2時間55分で下駄履きの海外旅行ができるのは、福岡以外の地域ではあり得ないことです。新潟や島根など日本海に面する都市はありますが、現実的に不可能なことです。福岡にビートルがあるということは、手前味噌になりますが九州の宝になっていると思います。最近九州ならではの4つめが誕生しています。それは、HISの澤田社長が取り組まれている長崎－上海航路です。このように、九州にはアジアと地理的な近さ、歴史的な繋がりや強さを活かした取り組みがあります。

中国の辛亥革命から今年でちょうど100年になりますが、孫文を支援した日本人の中には多くの九州の人々がいます。長崎の梅屋庄吉氏、荒尾の宮崎滔天氏、北九州の安川敬一

郎氏といった方々が支援しました。近年、中国における孫文の評価が高くなっていますので、この機に中国と九州を結びつけて相互の交流が更に活発になればと思います。

また、これまでの博多―釜山のビートル航路に加えて、今回、対馬―釜山航路を新設し既に就航しています。そして、韓国の麗水（ヨス）国際博覧会に向けて 2012 年 5 月から博多―麗水間で運行する計画を進めています。個人的にも麗水国際博覧会は大変楽しみです。アジアの観光客誘致という観点から、天神対博多といった狭い地域での競争ではなく、東京、京都、北海道をライバルとしながら九州全体でどのように取り込んでいくかが非常に重要だと思います。日本国内だけでなく他のアジア諸国や欧米諸国など世界各国がライバルとなりパイの奪い合いになります。アジアの観光客が日本を訪れる理由ベスト 5 は、(1)日本の食、(2)ショッピング、(3)温泉、(4)自然風景、(5)日本の伝統文化・歴史に触れたい、ということです。日本のゴールデンルートは、東京に入り銀座や新宿でショッピングして、時間があれば秋葉原で家電製品を買い、浅草で雷門を観て宿泊します。翌日は新幹線で京都へ行って、神社仏閣を観て京料理を食べ宿泊し、次の日は新幹線で戻って富士山を観て箱根や熱海で宿泊します。最後は東京に戻りショッピングして帰っていくということになっています。このルートには 5 つの要素が全て満たされています。

九州も各県各地域が連携すればこれらの 5 つの要素を全て満たすルートをつくるのが可能です。日本の食でいえば、九州は食材の宝庫です。食肉は日本のトップレベルで、新鮮で豊富な水産物があり、野菜もたくさんあります。それらの食材を使った美味しい飲食店もたくさんあります。天神、JR 博多シティ、そしてイーストビルがオープンしたキャナルシティが連携すれば、ショッピングの回遊性という意味では東京に負けることはないでしょう。九州各県の県庁所在地には海外旅行者の入りやすい商業施設はたくさんあります。温泉の豊富さでも間違いなく九州は日本で一番です。温泉の県別噴出量は大分、鹿児島、熊本が上位に入っていますし、別府は源泉数が 2 千ほどあります。ゴールデンルートの箱根には 200 ほどしかありません。自然風景では、阿蘇、桜島、日南海岸、雲仙、佐世保から眺める九十九島の夕日、数え切れないくらいの素晴らしい自然風景があります。日本の伝統文化、歴史では博多の寺社仏閣をはじめ、熊本の熊本城、鹿児島の幕末の史跡など、古代に遡れば吉野ヶ里や高千穂など、これまた数え切れないほど多くのものがあります。宿泊は一般的なホテルに泊まるより由布院などの和風旅館に泊まりたいといったニーズも高く、JR 九州のゆふいんの森号は約 70% が韓国人の利用者になっています。このように九州全体で見れば 5 つの要素が全て揃いますので、東京や北海道とも十分勝負できます。そこにビートルや九州新幹線をはじめとする JR 九州グループが貢献することができればと考えています。

ご静聴ありがとうございました。

第2部 研究報告会（概要）

◇テーマ1 : 「日韓海峡圏の観光交流」

①「東日本大震災における九州・韓国観光交流への影響」

九州経済調査協会 調査研究部研究員 蒲池 琴美

- ・訪韓日本人、訪日韓国人の動向
- ・震災が与えた九州の集客施設、交通手段への影響
- ・震災からの回復状況
- ・九州・韓国観光交流の新局面
- ・日韓海峡圏観光交流活性化に向けて

②「2012・麗水世界海洋博覧会の開催と地域活性化」

全南発展研究委院 研究委員 羅 江烈

- ・麗水世界海洋博覧会の概要、VISION、目標
- ・麗水世界海洋博覧会の主要プログラムと施設
- ・麗水世界海洋博覧会と地域開発戦略
- ・博覧会後の活用方策

◇テーマ2 : 「日韓海峡圏と中国の観光交流」

①「日韓海峡圏のクルーズ観光と中国人旅行者の動向」

福岡アジア都市研究所 研究主査 新井 直樹

- ・全国・九州の国・地域別外国人入国者数（2008年・2010年）
- ・九州各港への中国発外国船社クルーズ船寄港推移（3.11前後比較）
- ・日韓海峡圏、韓国各港への国際クルーズ船入港状況
- ・博多港寄港クルーズ船中国人乗降客調査の概要
- ・中国インバウンド振興策と日韓海峡圏のクルーズ観光の課題、展望

②「済州特別自治道の対中国人観光戦略及び投資客誘致戦略」

済州発展研究院 観光社会文化部長 申 東一

- ・済州島の観光客、観光収入の推移、状況
- ・済州島の外国人観光客、観光消費、中国人投資の推移、状況
- ・済州島の中国人観光客誘致戦略
- ・済州島の観光戦略の今後の課題

<以上、文責：URC>