

第9号

特集「日本初の国境観光を創る：北海道・稚内の挑戦」

**JIBSN レポート第9号の発刊に寄せて**

境界地域研究ネットワーク JAPAN (JIBSN) が設立されてから、早くも3年が経過いたしました。今回は、2014年10月2日に札幌ガーデンパレスで開催された JIBSN などが主催するシンポジウム「日本初の国境観光を創る：北海道・稚内の挑戦」のパネルディスカッションについてまとめました。

本シンポジウムは、稚内とサハリンを結ぶ国際フェリーの撤退報道がなされた直後ということ、また JIBSN の主要メンバーでもある稚内市の工藤広市長が急遽、参加を決められたこともあり、定員80名をはるかに上回る130名の参加者がありました。北海道国際交流・協力総合センターの高橋了専務理事による挨拶に続き、在札幌ロシア連邦総領事アンドレイ・ファブリーチニコフ氏と工藤市長が登壇され、お二方によるサハリンと稚内の航路の重要性がアピールされました。その後、スラブ・ユーラシア研究センターの岩下明裕によって、世界と日本における国境観光(ポ

ーダーツーリズム) の様々な取り組みの紹介がなされ、北海道国際交流・協力総合センターの高田喜博 席研究員の司会によるパネルディスカッションへと続きます。ディスカッションでは、伊豆芳人 ANA セールス常勤顧問、米田正博・北都観光専務、藤田幸洋・稚内日ロ経済交流協会長に、岩下が JIBSN 副代表として加わり、観光を通じた国境地域振興や将来の展望について熱い議論が交わされました。シンポジウムは、当日と翌日の NHK ローカルで何度もとりあげられ、翌日の北海道新聞で報道されるなど、大きなインパクトを与えました。稚内の挑戦に対する北海道による今後の支援にむけた取り組みが大いに期待されています。

なお、関連するニュースなどについては下記をご参照ください。

(副代表幹事 岩下明裕)

動画「日本初の国境観光を創る：北海道・稚内の挑戦」

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

「ゲートウェイ稚内の灯を消すな」(北海道新聞 2014年9月28日:北海道新聞社許諾 D1410-1504-000010119) (<http://src-hokudai-ac.jp/jibsn/images/doshin20140928.pdf>)

動画「ボーダーツーリズム：国境観光特別展」

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

ボーダーツーリズムのロゴを無料で提供中

(<http://borderlands.or.jp/news/news20141120.html>)





「日本初の国境観光を創る：北海道・稚内の挑戦」プログラム

2014年10月2日（木） 会場：札幌ガーデンパレス

14:00～14:30 基調報告 日本初の国境観光の可能性と北海道

岩下 明裕（JIBSN 副代表幹事／北海道大学 スラブ・ユーラシア研究センター 教授）

14:30～16:30 パネルディスカッション 国境観光：稚内モデルの可能性を考える

[コーディネーター]

高田 喜博（北海道国際交流・協力総合センター上席研究員）

[パネリスト]

伊豆 芳人（ANA セールス常任顧問）

米田 正博（北都観光専務）

藤田 幸洋（藤建設代表取締役・稚内日露経済交流協会会長）

岩下 明裕（国境地域研究センター 副理事長）

主催： 境界地域研究ネットワーク JAPAN

特定非営利活動法人 国境地域研究センター

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）

公益社団法人 北海道国際交流・協力総合センター（ハイエック）

協力： 稚内市

後援： 北海道

在札幌ロシア連邦総領事館

北海道商工会議所連合会

公益社団法人 北海道観光振興機構

稚内商工会議所

北海道新聞社

ANA セールス株式会社

ハートランドフェリー株式会社



「パネルディスカッション 国境観光：稚内モデルの可能性を考える」

2014年10月2日（木） 会場：札幌ガーデンパレス

（高田喜博） 本日のシンポジウムでコーディネーターを担当する高田喜博と申します。何分不慣れですけどよろしくお願ひいたします。今日の進め方ですが、最初はひとまず稚内・サハリンから離れて、国境観光という、もう少し広い視点から ANA セールス常勤顧問の伊豆芳人さんからお話をいただきまして、次に、今度は稚内・サハリンの魅力を踏まえた稚内・サハリン観光の話をお北都観光専務の米田正博さんからいただきます。その後、稚内日口経済交流協会長の藤田幸洋さんからは、稚内の地元経済にとってこの稚内観光はどういう意義があるのかというお話をいただきます。基調講演をしていただいた JIBSN 副代表の岩下明裕先生と私のいわばダブルキャストで今日は議論を進めていきます。最後は 30 分ほど時間を取ってフロアから質問を受ける予定ですので、併せてよろしくお願ひいたします。それでは伊豆様からお願ひいたします。

（伊豆芳人） ただ今ご紹介いただきました ANA セールスの伊豆と申します。どうぞよろしくお願ひします。私どもは ANA グループの中で、国内旅行、海外旅行という旅行の仕事をしている会社でございます。ただ残念ながら、サハリンへのツアーは実施したことはございませんので、今お話がありました通り、旅行会社が国境観光に取り組むに当たっての一般的な課題とか、可能性みたいなことを最初に報告させていただきます。

現状、我々の本社は東京ですけれども、首都圏をはじめ大都市の旅行マーケットの中に、例えば稚内とサハリンとか、あるいは先ほども出ていた対馬と韓国とか、石垣島と台湾とか、そういう組み合わせ商品はほとんど皆無に近く、旅行会社でつくったり売ったりしている例は実際ないと思います。

「なぜなのか」ということですが、まずは先ほど岩下先生の話にもありましたが、こういった国境エリアを旅行商品化にするという発想自体が今まで我々には全然なく...当然稚内にもツアーをつくっていますし、韓国ツアーもつくっているし、石垣ツアーもつくっているし、台湾にも、個々にはつくっていますけれども...エリアで国境をまたいで両方を商品化するという発想自体がもともとないというのが 1 つの理由です。

それから、「もしつくってもなかなかたくさんには売れないだろう」という思いがあって、コスト的にも厳しいということや、あるいは旅行業界は国内と海外の縦割りが結構はっきりしていて、旅行会社へ行けば分かると思いますけれども、旅行会社のカウンターはだいたい国内旅行と海外旅行に分かれています。そのため、「稚内とサハリン」という国内も海外もまたがるような旅行商品を説明する社員もいません。それから、旅行会社はコンピューターでいろいろやることが多いですが、国内と海外の予約するコンピューターは全然違うし、結構面倒くさいという感じで...そういった現実的な課題がまだあるので、なかなか国境観光には



手を出していないというか、もともと発想がなかったので手を出していないのですが、出せないでいるというのが現状ではないかということです。

そこで、我々がつくらないので、お客様も国境を観光するという認識がないという、本当の初期レベルの状況だと思います。ただ、私が言うまでもないのですが、海外旅行というのは国境を越えていくというのが当然です。さらに、我々の旅行でもそうですが、ヨーロッパとかアジアの我々の旅行は、当然1カ国で済むわけじゃなく、我々の例でいくと、ヨーロッパだとだいたい我々が東京で売っているコースの4割ぐらいが、現地では国境を越えて旅行していくというものです。

それから、アジアでも、ヨーロッパほどではないですが、15%ぐらいのコースは2つの国をいきます。そのため、海外旅行の場合は高いお金を払って遠いところまで行くので、できるだけ多くの国を回ってみたいというお客様のニーズが当然あるわけです。いろいろなアンケートを見ていると、当然、ヨーロッパだったらヨーロッパのそれぞれの国の旅先の魅力もあるし、複数の国に行くのはその文化とか自然とか食事といったようなものの2つの国の共通点とか、あるいは相違点を探すとか、あるいは連続性とか非連続性を体験するというのがお客様の旅心をくすぐっているということなので、よく旅行というのは非日常性の連続だと言いますが、国境を越えて旅をするのはまさに非現実性そのもので、お客様の旅心というのを非常にくすぐっているのではないかと思います。

ただ、日本と隣国との国境は、日本人にとってはちょっと別のものというか、観光地としてとらえられていないというのが今まさに現状ではないかと思っています。今、高田先生から一般的な可能性というお話がありましたが、我々には稚内と利尻に航空路がございます。北宗谷、稚内市の皆様のご支援を長くいただきながら飛行機を飛ばしていますが、昨年1年間で、稚内・利尻へ我々のお客様が、往復で20万席ご搭乗されました。

実績の面では厳しい状況でございまして、今の国内線の1年間の平均の利用率がだいたい62%ぐらいになりますが、稚内、利尻の路線はそれよりも約8%低くて、年間で54%ぐらいです。お客様が平均で飛行機の中の54%だけ乗っていらっしゃるって、国内平均に比べると約8%低いという状況です。

国境観光、特に稚内・サハリンを考えるに当たって、ヒントにもなると思いますので、少しうちの稚内線・利尻線の参考になる数字だけお話ししようと思いますが、まず1番目は、非常に季節変動が大きい路線です。夏に集中しています。簡単に飛行機で言うと、夏の4カ月（6月から9月）に年間の先ほどの20万席のうちの60%強が乗っていらっしゃる路線です。

それから、全日空の国内線は、出張で行かれる方と団体・観光旅行で行かれる方の2つの大きな種類に大別できるのですが、稚内線は団体・観光で行くお客様は全体の60%です。全日空の全路線の平均は35%が観光と旅行で、残り65%がビジネスなので、稚内線は60%近くが団体、観光で使われているというまさに観光客・旅行客の多い路線というのが特徴です。



この前対馬でもこの話をしたのですが、福岡-対馬を1日5往復ぐらいしていますが、その路線は観光と旅行が5%で、残り95%はビジネスマンです。それと比べると稚内路線は非常に観光ニーズが高いという特徴があります。

それから、我々の旅行商品として、年間で稚内と利尻、礼文に1万5,000名ぐらい送っていますが、1万5,000名のうちの40%が利尻・礼文に行っています。要はまだ相変わらず利尻・礼文は根強い人気があるのです。「ビヨンド稚内」...稚内を越えていくニーズは、この数字を見るとあるのではないかという可能性を感じます。

それから、先ほどANAの年間のお客様の60%強が6月から9月の4カ月と申し上げましたけれども、我々の扱う観光のお客様に限っていうと、この4カ月に80%が集中しているのです。そのため、今のところは極端な夏場限定のディスティネーション（目的地）というのが今の稚内路線、利尻路線の特徴であります。

一生懸命地元のご協力をいただいて、今年も大人の企画やキャンペーンをやったり、あるいは夏場にはクラブツーリズムという国内の旅行会社と一緒に組んで、利尻までチャーター便を飛ばしたり、このチャーター便のツアーは今年も2,000名ぐらい集まりましたけれども、即日で売れるのです。そのため、根強い利尻、礼文の人気もありますし、いつも地元の方の熱烈なご支援を受けていろいろな活動をしています。

そんな我々がもっと稼働率を上げたいので、今日これからお話しいただく稚内とサハリンとの組み合わせが起爆剤になってほしいと本当に心から思います。よく自然とか食事とか文化が旅行の魅力付けになりますが、まず我々ANAセールスという会社は、北宗谷とサハリンの組み合わせの旅行をつくるに当たって、初めの一步というのは組み合わせることによる、深まりみたいなものを見つけていかないとなかなか旅行商品化はできないと思っています。今日は北都観光の方も来ていらっしゃるので、ぜひその辺のお話を聞かせていただきたいと思っています。

いずれにしろ、ANAにとりまして、稚内と利尻島が日本で最北の就航地でありまして、厳しい状況はあるのですけれども、1997年から通年運行をしております。稚内にはご承知の通り全日空のホテルもごございます。非常に大事な就航地でありまして、そういった関係もあって、2006年から3年間ぐらい、ANAから稚内市に職員を派遣させていただいて、稚内の皆さんと一緒に観光基盤再構築事業をやらせていただきました。

「弾丸ツアーでイクラ丼を食べる、ウニ丼を食べるツアー」をはじめ、いろいろな新しい需要喚起をやった記憶があります。もともと東京の人が知らないだけで、北宗谷はそういったおいしいものがありますし、あるいは最近非常に注目を集めるのは、アトピー性の皮膚炎に、豊富温泉の泉質が非常に効能があるということで、我々もできれば若い女性で悩んでいらっしゃる方が、できるだけ稚内線を使って豊富温泉に皮膚炎の湯治に行きやすくなるようなサポートをしようとか。

要は、そういったメディカルツーリズム的なことも豊富温泉をはじめできそうなどころも

あり、北宗谷にはそういった観光要素がたくさんありますので、ぜひサハリンと組み合わせたことによって、サハリン+アルファで何が生まれるかというのを、今日は私も含めて社員も来ていますが、ぜひ勉強させていただきたいと思います。最初は以上です。



(高田) ありがとうございます。今のお話の中に ANA も稼働率を上げたいというお話がありましたが、実は北海道全体の観光の課題としては、今、海外からのお客様を増やす、インバウンドを増やすというのが課題になっています。その背景には国内の観光客が減っているという背景があります。この「国境観光」という考え方で、日本中から稚内へお客さんを呼び込んで、さらにサハリンに運んでいくというのは、稚内への国内観光客の増加という意味のあることで、ANA と北海道が、地元と連携して成功させなければならないと私は考えています。

次は地元の北都観光の米田さんからお話をちょうだいします。米田さんは、サハリンの観光にはもちろん、道北の観光も非常に詳しくて、今、伊豆さんのお話にあった組み合わせることの魅力についてお話をいただけたと思います。米田さん、よろしくお願ひします。

(米田正博) 皆さん、初めまして。北都観光の米田です。稚内の小さな会社でサハリン旅行をやっているというのは不思議じゃないかなというお客さんもいらっしゃると思います。まず私がサハリン旅行を手掛けたのは今からもう 12 年以上前にさかのぼります。

稚内市や宗谷総合振興局のご協力で、いろいろな面で支援していただいて今日に至っております。それと、2009年5月に72時間以内滞在のビザ免除制度がロシアの方でできるということで、稚内市をはじめいろいろなところから、ビザ免除制度を使って旅行したらどうだ



という話を私の方にいろいろされましたけれども、様子がよく分からないので、2年ぐらいその制度を利用しないでやってきました。最初に72時間以内滞在のビザ免除制度のだいたいの方向が見え、いろいろな必要書類が分かりかけてきたのでやってみようと思ったのが2011年です。それから今年(2014年)で3年たちまして、いろいろなことがありましたけれども、受け入れ側のコルサコフの国境警備隊、パスポートコントロール、税関にも手慣れてきて、問題がなく旅行できるようになりました。

先ほど領事がおっしゃっていましたが、これはあくまでも船を使ってコルサコフに入る2人以上のグループで72時間以内の滞在で、目的が観光ということで許可されている制度です。これは別に日本人だけではございません。台湾の人でもどこの人でもこの制度を使えばサハリンに行くことができます。

これを使って今年は、去年もそうですが、私どもの方で3泊4日と1泊2日の企画を全部で7本やりました。1泊2日ではどうして行くのかと思っていましたが、意外とこの短い滞在にも人気がありまして、私どもをビザ免除制度で利用された方はだいたい今年で210名以上です。1泊2日と3泊4日を入れまして216名、そして私どもはハートランドフェリーの日本人の乗船客の約40%を扱ってまいりました。

サハリンの魅力ですが、年々ホテル、道路、レストラン、観光スポット、それから入国事務所も全部整備されてきていまして快適になってきておりますけれども、まだまだ大量な人数を受け入れするにはもっと時間がかかるだろうと思います。道路も立派になってきました。今年は特に7月に初めてサハリン鉄道を利用し264キロ...ユジノサハリンスクから北の方へ上がって、そして西海岸を通過してトマリ、ホルムスクまで約8時間列車をチャーターいたしました。素晴らしい旅行でお客さんは満足されました。

これはツアーです。こんな定期列車は走っていないです。部分的にしか今列車は走っておりません。今ユジノサハリンスクから北の方へ、ノグリキまで1日1~2本走っていますが、東から西に行く列車の旅客はほとんどいません。貨物列車はあります。他に、ホルムスクからユジノサハリンスクまでの直通列車はないと思います。その中を2年ぐらい前からぜひ走らせたいということで走らせてまいりました。

そうしたら、この西海岸の方はちょうど7月8日ですからエゾカンゾウが絨毯のように咲き乱れて、乗っていたお客さんは本当に大感動を得られました。現地の旅行会社といろいろ打ち合わせをして、トマリではアンサンブルの歓迎をされたり、パンと塩の儀式でセレモニーをしたり、いろいろなところで歓迎をしていただきました。

サハリン州とは、皆さんご存じのように、面積は北海道とほぼ同じ面積だそうです。人口は、2010年度の人口調査では48万1,000人だそうです。稚内の宗谷岬とサハリン州のクリリオン岬を直線で結びますとちょうど43キロ...ユジノサハリンスクの日本総領事館から今年7月にいただいたいろいろなサハリンの情報によれば、この43キロは東京と千葉の距離に匹敵するということになっています。



サハリンには、旧樺太時代（日本時代）の建物がまだ残っております。例えばサハリン州立博物館は樺太町の博物館で、今のサハリン美術館は北海道拓殖銀行の豊原支店だったところです。それと王子製紙の工場がサハリン全土にかなりの数残っております。特に有名なのはホルムスク（旧豊原）の王子製紙の工場で、今でもその写真を撮りに来るお客さんがいらっしやいます。

そして、サハリンで皆さん満足して帰られる一番の理由は、私が思うに、ほかの町と違って観光化されてないことが一番のよさではないでしょうか。フィッシングをはじめいろいろ楽しむことはできますけれども、かなりいい状態で使えるホテルも増えました。それからレストランの味も、ロシアに加え、ウクライナ、韓国、ウズベキスタン、日本料理店もあります。けれども、本当に地元のロシアの方が食べられるものを私たちが食べている...これが一番お客さんの満足度が高い理由ではないでしょうか。

サハリンに行かれる方を大別しますと、本州から来られる方が私どもの扱いでもう40%に達しました。北海道でなくて本州から来られる方が約40%です。その方の大半は世界各国、何十カ国も旅行されている方たちです。あとは、旧樺太時代に親がそこにいた、または自分も10歳ぐらいまでいたという、80代、70代の人たちに分かれると思います。

船で5時間30分というのは、長く感じますけれども、帰りは和気あいあい、いろいろな情報を交換して、それから親しくなったという方もたくさんいらっしやることでしょうし、また、船の旅というのは非常に有意義じゃないかなと思っています。サハリンの魅力は、ほかのところにないワイルドな部分。特に北の方へ行きますと、まだまだ整備されてないところがございます。例えば、ポロナイスクとシスカ（敷香）では、私が2008年ぐらいに行ったときは、途中までほとんど8割ぐらいが凸凹道で、大変で「もうこんなところは車で行きたくない」と思っていたのですが、今はかなり簡易舗装が進んでおります。

北の方も2002年にロパチナ山に登ったら、きっと高山植物があるだろう」ということで企画をして、私を含めた業者関係者4~5人で行ったこともあります。大変なコースでしたけれども、そういうインフォメーションをお客様に提供して、そういう準備をすればお客さんはきっと満足していただけるのではないかと、食べ物とか、それから見るものもいろいろございます。

逆に、ビジット・ジャパン地方連携事業で3年ぐらい前に稚内市のお力をいただきまして、ロシア・サハリンから、エージェントまたは警備会社を招聘して、稚内周辺または北海道を紹介するためのプログラムをやったこともあります。そして、日本人が向こうに行くときは3泊4日のビザ免除制度を使いますけれども、ロシアの方が日本に来るときはビザが必要です。

そのときには、私の会社が身元保証人になっています。身元保証人になって招待状を出します。日程表、身元保証書、予約確認書、私どもの会社の概要書、それからビザ申請の一覧表、こういう6~7種類ぐらいの書類を、1人でも10人でも作って、現地の旅行会社に提出



して、現地の旅行会社はそれを持って日本総領事館に行って申請して、初めてビザをもらって稚内、または飛行機でも何でもそうですけれども、日本に来られます。

今年も6月2日から9月24日までの間に、全部で百数十名の受け入れをいたしました。これはあくまでも稚内市の協力を得て、稚内に泊まるプログラムだけです。それ以外に札幌へ行った方はこの数に入っておりません。顕著なことは、日本人の旅行は1泊ずつ短い期間に次々と移動しますけれども、ロシアの方は最低でも3泊、多い方では1週間宿泊しています。何をしているのだろうと思うのですが、要するに自由にその辺を歩いたり、それからレストランへ行ったり、物を見たり...「これがやっぱり喜びだ、非常にいい休暇だった」と非常に好評価を得ました。

そして、これを泊数にしますと、もう500人以上来た計算になります。そして、統計でアンケートをいろいろ調べましたら、皆さん平均10万円以上使っています。旅行代金以外で、買い物で10万円以上消費されていて、「すべて素晴らしかった。それから稚内の自然、稚内の百年記念塔、水族館も素晴らしかった。」という評価を得て、「また来たい」ということでありました。

皆さんご存じのように、「ボーダー、ボーダー」と言っていますけれども、稚内から一番近いヨーロッパがサハリンです。ロシアはヨーロッパですから、一番近いヨーロッパがすぐ目の前にあるわけです。中にはこの船を使ってバイクでホルムスクからワニノまで。そしてワニノからスペインやポルトガルなどいろいろなところへ行くライダーが毎年増えてきています。

そういったことも含め、経済団体、文化団体、スポーツ団体など、北海道のいろいろな町がサハリンの7つぐらいの町と姉妹都市提携を結んでいますから、これは非常に有意義なパイプではないでしょうか。先ほど伊豆さんが利尻・礼文・稚内とサハリンを結び付けるといってお話を仰っていましたが、まだまだ研究しなくてはいけないことがたくさんあります。

日本の2泊3日で100人単位で移動するようなツアーはまだまだサハリンには向いていないと思います。けれども、少人数(20~30人ぐらい)で、本当に手作りの旅を心掛ければお客様にきっと満足いただけることは確信しております。実際に、こんなことを言うと大手旅行会社には申し訳ないですが、私どもみたいな小回りの利く旅行会社ではないとできないことは、お客さんのニーズに合った旅行をつくり上げること...中には、自分の親が住んでいた町へ行きたいというオプションを申し込む方がかなりいらっしゃいます。それに対し、車、ガイド、食事を用意して、コースをつくると、「いやー、行けると思わなかった」というお客さんの声が毎年ございます。首都圏、大阪、岐阜、九州からも来られた方もいます。

決してまだまだ日本語が通じる場所ではございませんし、英語も通じないところが多いです。けれども、本当に「サハリンって非常に安全なところだ」と私は思います。日本でもそうですけれども、夜寂しいところを1人で歩くとかいっただこの国でも、どこの町でも危険があつてしかるべきですけれども、サハリンは物が盗まれるとか、それから襲われると



いうことはあまりないような気がいたします。今でもそのように信じています。

ある人が「携帯電話を忘れた。たぶんホテルの部屋じゃないかな・」と言ってホテルに電話したらすぐ、「いや、ありません。」と言われた。「いやー、これは困ったな」と言ってホテルに戻って部屋に行ったら携帯が戻っていたということがありました。ホテルの方がたまたまよく考えてくれなかっただけかもしれませんが、「物がなくなった」という話も聞いていません。この中にサハリンに結構詳しい方もいらっしゃいますので、いろいろ感じ方は違うと思いますが、私は少なくともそのように思っております。

だから、サハリンの魅力は、食べ物もそうですし、見学する場所もそうですし、文学、歴史、間宮林蔵、宮沢賢治、それからチェーホフなどのいろいろな人たちがサハリンで過ごされました。その記念館や足跡がございますので、そういうツアーも希望に応じてつくってまいりました。そういうことで、雑ぱくですけれども、それが私のサハリンに対する印象です。

それ以外に、5時間半の航路の中で、ずっと甲板に出て双眼鏡と緯度計とボイスレコーダーを持って、海鳥を見ている研究者がいらっしゃいました。往復ですよ。そうすると、時期によってすごい渡り鳥が見えるのです。イルカも見られますし、そういった自然との触れ合い、またはそういう感動も生まれてくるのではないかと思っています。これぐらいでよろしいでしょうか。

(高田) ありがとうございます。私もサハリンは大好きなので、サハリンの魅力の話をすると止まらないというのはよく分かります。順番では藤田さんですが、岩下先生、どうぞ。

(岩下明裕) 海鳥の話が出たので発言します。NPO 法人国境地域研究センターが作成したボーダーツーリズムのカモメのロゴは、実は海鳥たちに国境がないという歌が、北から南まで同じように歌われているイメージからつくったのです。米田さんに聞いたかったのは、実は、知っている人はこの中でもおられると思いますが、50度線の国境標石ってありますよね。1号、2号、3号、4号とあるのですが、1号はサハリン、2号は根室、スラブ・ユーラシア研究センターでは1号と、現物がないと言われている3号のレプリカを作って博物館で展示してきました。

実は、日本で「国境観光」と言ったときの元祖は、50度線の国境標石観光ではないかということで、お手元の国境観光の中で、サハリン(樺太)の国境観光に関するコーナーをつくっています。お伺いしたいのは、実は境界地域研究ネットワーク(JIBSN)というネットワークの主導で、今年は竹富町でセミナーをするのですが、最初のセミナーでは稚内で乗ってフェリーに乗ってサハリンに行ったのです。そのとき私は一瞬機会があれば国境標石の場所に行きたいと思ったのですが、とても遠いのと、ヘリコプターをチャーターしたら軍用しかなく「200万円かかる」と言われてやめた覚えがあるのですが、国境標石ツアーというのはできますか。あるいはやられたことがあるのでしょうか。また、それがビジネスになるの



でしょうか。

(米田) 残念ながらそういうツアーをつくったことはありません。ただ、旧日本時代の遺族会の方から、そういうところを「見学したい」と依頼されてつくったことはあります。かなり遠いところですから。

(岩下) では、ぜひ今度、ご提案したら受けていただけますでしょうか。お願いいたします。

(高田) 観光に関しては本当に多彩な魅力のあるサハリンですが、やはり「売る」ということを考えると、ストーリー性とかテーマ性とかは非常に重要なので、今のようなアイデアをうまく組み合わせ商品をつくっていくことが大切なことではないかと思います。先ほど米田さんの話の中から、国境観光って行くだけではなく向こうからも来ていますよという話があったと思います。観光交流という話をする、やはり行って帰ってこそ意味がありますね。行って帰って、両地域にプラスになって、しかも総領事のお話にもあった地域の信頼が生まれてくるという意味で、両地域の関係を形成する重要な1つの要素として今観光を考えています。そういう意味で、藤田さんには、長年にわたり稚内をベースにサハリンとの経済交流に携わってきたというご経験から、地元の経済にとってサハリンとの観光、人の動き、人の流れというものがどういう意味があるのかお話しいただければと思います。

(藤田幸洋) お待たせいたしました。藤田と申します。よろしく申し上げます。先ほどの岩下先生の基調講演の中でも、「国境って何だろう」というお話がございました。国境交易という言葉があるということをご存じかなと思うのですが、この言葉はいわゆる「担ぎ屋貿易」なのですよね。昔は本来、国と国とが接している場所は必ず栄えていた部分です。

戦前、稚内には、サハリンに対して2つの航路がございました。稚泊航路と稚斗航路ですけども、当時は相当の数の方々が、稚内を通過して樺太に渡っていました。相当栄えていましたが、残念ながら戦後その航路が廃止というのか休止の扱いになっておりました。また、稚内の地域経済の観点で考えると、水産が非常に大きな役割をしていましたが、1977年に200カイリの問題がございまして、大打撃を受けて現在に至っています。以来、サハリンという場所は近くて遠い場所になってしまいました。

その後、近くて遠かった場所から、近くて近い場所になってきた要因はやはり地下資源開発です。ソ連が崩壊し、ロシア連邦が設立したことが背景にあったと思いますが、地下資源開発の動きが確か1995年頃からあったと聞いております。我々の目から見ても相当経済交流の必要性が大きくなってきてきました。以来、稚内の行政と民間がさまざまな動きをしております。1994年から、稚内商工会議所によるサハリン研修生の受け入れ事業が始まっております。



す。この事業は昨年 20 周年を迎えまして、研修された OB の方ももう 100 人を超えています。この事業につきましては、経済交流の一番大切な部分が人的ネットワークの形成だと僕は思っておりますもので、本当に大きな役割を果たしていると思います。

1999 年からは日本船による稚内ーコルサコフ間の定期航路の再開...あえて「再開」と言わせていただきますけれども、これが問題の定期航路でございまして、我々経済界としてはぜひこれを今後とも続けていっていただきたいという大きな希望を持っております。2001 年に日露合弁企業の設立を稚内建設協会としてやっております。これについて、北海道で唯一今のところまだ成功している企業だと道庁は言っているらしいのですが、早くプーチンさんが日本に来て 4 島を何とかしてくれないと困ってしまうというくらいなかなか厳しい現状を迎えておりますので、そういった希望を持っているのです。

また、2002 年に稚内市がユジノサハリンスクに事務所を出しております。2004～2005 年に 2 年間続けて、稚内商工会議所と稚内日露経済交流協会が共催で「トレード・イン・サハリン」という会合を持っております。そのときの約束として、「持って行ったものを全部持って帰らなきゃいけない。一切売ってはならんぞ。」という話で展示をしたわけですが、そのとき 2 日間で約 2000 名の方に来ていただきました。人気のあった商品は、アウトドア商品、キャンプ用品で、ウォシュレットのトイレが非常に人気がありまして、そのときに持って行ったのが人を感じると自動的にトイレのふたが開く、人がいなくなると閉まるという商品...これは結構高かったのですが、「これを買いたいんだけど、どうしたらいい？」というお話もいただきました。

2006 年には、いちいちこっちから物を持って行ってやるよりも、向こうから商売される方に稚内に来ていただいていろいろな企業を見てもらおうということで、ビジネスマッチング事業という形でやっております。そのときは、建築資材、車いす、血圧計が本当に非常に人気がありました。特に血圧計は、ロシア人の方々は体が大きいので、結構血圧も高い方がいらっしゃるみたいで、「血圧計が欲しい」という方が結構いらっしゃいました。

一昨年 (2012 年)、サハリンで「北海道フェア」を開催しました。このときには初めて持っていったものを売ってこようということで開催しまして、メロン、スイカ等々持っていきましたら、スイカが当時相当高かったみたいです。邦貨に直して 5,000 円から 6,000 円ぐらいするスイカがどんどん売れたという話を聞いています。その前までのサハリンで食べられているスイカというのは、ほとんどが中国産でして、味も悪いし品質も悪く、農薬の問題等々もありますので、北海道産が重要視されたと思っております。

また、昨年 (2013 年) は道北 6 都市の主催の物産展、今年 (2014 年) は道北 9 都市主催の物産展を開催しております。この時も持って行ったものについてはすべて完売という話を聞いておりますし、また、稚内港から持っていった...これが一番重要なことでして、非常に大きいことだと思っております。「航路があるからこういうことができる。航路があるから我々も合弁会社をつくった。やはりこの航路がなくなっちゃうと困ってしまう。」という感じ

がします。

また、道庁の方も今日は来ておられるように聞いていますが、道庁の方も「サハリンプロジェクトはもう終わったよ」と言っている方が結構いらっしゃるのですよね。サハリンプロジェクトが今終わったのは、サハリン1とサハリン2の初期投資の部分でして、まだまだ終わってはいないのです。まだまだビジネスチャンスが大きいところで、追加投資が始まれば荷物も動くと思っています。そういった部分でまだまだサハリンは、経済界としても熱いまなざしで見ていかなければならないと思っています。

サハリンプロジェクトは8つまであります。今終わったのは先ほど申しました1と2の初期投資が終わっただけ、まだ3も4もありますし、今動き始めたのがサハリン3ということでして、これも日本の商社も株を投資しておりますもので、何らかの形で道北の我々にとっても、北海道にとっても、ビジネスチャンスが生まれるのではないかと考えています。以上、経済交流のお話につきまして終わらせていただきます。



(高田) ありがとうございます。今、稚内の地域経済の立場からお話いただいたのですが、いつも考えているのは、北海道の全体の経済は札幌だけで成り立っているわけではないということです。道北もあれば道東もある。地域経済がきちんと自立し、道央圏とうまく連携することで初めて北海道の全体の発展があるので、稚内だけの問題ではなく、道北、ひいては北海道全体の問題としてこの問題を考えたいと思っています。

そしてその経済交流、物の流れ、人の流れを増やしていく。今日のテーマは「国境観光」ということですが、「国境観光」というテーマの中で、まず稚内に入ってもらって、そこからサハリンに渡ってもらって、そういう形の中で、この道北に新しい経済活動、あるいは経済交流の流れを1つつくっていきたいという趣旨もあります。



岩下先生の順番なので、岩下先生、どうぞ。先ほどしゃべり足りなかったことや基調講演では足りなかったことをお話しいただければと思います。

(岩下) お三方の話を聞いていて考えたことを2つお話ししますが、私は9月28日の日曜日の北海道新聞(道新)の経済欄の「けいざい 寒風 温風」でフェリーの話を書きました。非常にいいタイミングで出していただいて、それを読まれて来た方もおられると思いますし、私は道新によく寄稿しますが、経済面で書いたのは初めてなので、今回はいろいろ考えながら書きました。我々がやっているボーダースタディーズ(国境・境界研究)の観点から言うと、そこを行き止まりにすると地方がますます中央に依存するようになるということです。

つまり、道新では書きませんでした、国は今の政権も「地方創生」と言っています。にもかかわらず、どういうアイデアがあるのかあまり分からない状況です。実際、道新のエッセイにも最初は「国も支援すべきだ」と書いたのですが、それを見た仲間に、「岩下さん、国が国際フェリーを支援するわけがないじゃないですか。そんな関心ありませんよ。補助金を使って国内の離島航路は維持しますけど」と言われて、「やっぱりそうだよな。そうするとやっぱり、ここは道だよな」ということになりました。また先ほど高田さんもおっしゃったように、「これは稚内だけの問題ではなく、道全体の問題だ」ということで、「最近始められているいろいろな話も稚内だけではなくて、旭川をはじめ道北地域にかけていくべき」というコメントをもらいましたので、そういうことを強調させていただいたわけです。

ある意味で仕方がないのは、みんな中央とより近くなりたいのです。これはロシアもそうですけれども、ウラジオストクの人、サハリンの人、そしてみんながモスクワに少しでも近づきたいのと同じように、日本の人もみんな東京に近づきたいわけです。

だから、今日はJR北海道にも来てほしかったのですが、いまはたぶんそういう余裕もないでしょう。JR北海道も「新幹線」については強調しますが、私は安全の方が心配です。私は琴似に住んでいますが、いい天気であれ天気が悪かろうがしょっちゅうJRは止まっている状態で、「タクシーに乗って行くことが多い」とうちの大学の同僚に話をしたら、逆に「いやー、岩下さん、日本もやっとならびになりましたね」と言われてしまいました。要するに、東京とつながる新幹線には熱心でも、反対の方向、国境に向かう路線、いわゆる「行き止まり」になりかかっているような場所に向かう路線には非常に冷淡だということです。

道の方も今日おられるのであえて言いますが、やっぱり道も中央ばかり向いていると思うのです。そして、そうすればするほど、北海道の周り、つまり僕らが言う国境地域に人が住まなくなっていくわけです。これは日本が縮むということです。私たちがなぜ国境地域を大事にするかという、「誰の領土だとかどこの領土だ」とか「日本の領土を守れ」と言う人は多いけれど、実際問題として人が住むような施策を考える人は多くはない。自分たちの領土ですよ、と口でいくら言っても、実際に動かさなければ、生活空間が縮むだけです。空間が縮むということの意味をきちんと考えないといけません。



しかも国境地域、隣国と付き合う地域は、まだ自分たちでいろいろなことをやれる可能性があるところなのです。山の深いところにあるような限界集落はつらいと思いますが、国境地域はまだまだ潜在力のある地域です。そういう力を束ねていく、つまり、札幌一極集中の北海道ではなくて、本当に周りからも豊かになる北海道をつくる、そういう北海道の牽引者のひとつに稚内やその周りになりうる、といったことをぜひ札幌の方に理解してほしいものです。この国境観光のイベントを札幌でやっている理由もそこにあります。正直言えば、稚内に立ち寄ってからサハリンに行くといった国境観光に札幌の人が関心をもつとは思えません。とくに冬など、なんでこんな寒いところにわざわざ寒いときに行くのかで終わりでしょ。しかし、本州の人から見ると、稚内に飛んで稚内で遊んで、そこからそれを楽しんでフェリーに乗ってサハリンに行くというのは魅力的です。まずは夏場でしょうが、冬場だってきっと魅力があることでしょう。

札幌の人は、サハリンに行くとしても、北海道と似たような風景を見てもしょうがないから、さっと飛行機で行って、飛行機で戻ります。だから国境観光は札幌の人に売れるとは思っていません。これは東京や本州の都市をターゲットにしなければなりません。ANAで東京から稚内に来て、あえて札幌を素通りさせて国境地域を盛り上げるというのも楽しいでしょうが、やはり札幌と道の支援と理解がないとできないこともたくさんあります。今日のイベントは、必ずしも一般向けではなく、札幌の関係者の方々にこの国境観光の意味を理解してもらおうというのが趣旨でもあります。

来年 ANA が本格的に動かれるときには、東京でこのようなイベントでやろうと思っています。

(高田) ありがとうございます。付け加えますと、本当に東京一極集中をやめて、地方再生ということで地方を考える時代のときに、北海道は北海道で札幌一極集中を避け、どうやって地方と一緒に生きていくかという選択肢がないと国の政策にも備えられないわけで、我々北海道に住んでいて、特に札幌目線で物を、あるいは北海道全体の政策を考えるのではなく、地元と一緒に北海道全体の政策を考えていかなければならないと考えています。

話をまた国境観光に戻します。国境観光ということで、先ほど米田さんから魅力をいろいろお話ししていただきましたが、国境観光の課題のことも少しお話の中にあっただと思います。しかし、実際、サハリン観光には課題がたくさんあると思いますが、どういう課題があるのか、そしてそれをどういうふうに解決しなければならないのか。米田さん、その後、伊豆さんお願いします。

(米田) サハリンへ行く場合の課題は、船がコルサコフに入りましたら、車両甲板を縦着けにして、日本時代に使っていた栈橋を造ることです。そうしますとわずか1~2分です。けれども、今は迎いのバスが来ていて、30人ぐらい1度にらせて、CIQ、入国事務所の方に着



きます。そのバスに乗っていた人たちの入国が半分ぐらい済んだらまた次のバスが来ます。このように、新しいコルサコフのターミナルがいつできるか分かりませんが、今のところこういう現状です。

ただ、年々よくなってきています。というのは、寄贈されたものすごい昔の宗谷バスが今年の春まで、本当によく耐えていたなど気の毒なぐらい、人間でいうと90歳以上のバスが上記の役割をつかさどっていましたが、今は都会並みの、前後ろが開いて、空港に飛行機で着いたらターミナルまで来るようなあいうリムジンバスのようなバスが来たからです。

それから入国事務所も昔と違ってトイレもきれいになりましたし、パスポートコントロールの周りもきれいになりました。時間も1人3分ぐらいかかっていたのです。パスポートチェックも数十人もいれば1時間ぐらいはかかっていたのですが、それもだいぶ手慣れてきて、年々良くなってきています。

けれども、先ほど申し上げましたように、大量にお客さんが1度の下船することは今のところなかなかいろいろな意味で難しい問題です。それを改善するにはどうしたらいいか分かりませんが、パスポートコントロールのブースが2つしかありません。何をやっているか私どもは手元で何を動かしているのか分かりませんが、1人2~3分かかっていますから、それをもう少し早くできないのかなと日本人はいつも思っています。それが不平不満です。どうしてそんなに時間がかかるのかと思っています。そこで、今日はロシアの札幌領事が来ていますので、ぜひその辺も国を通して速やかにあつという間に入国できるようにしていただきたいです。特に1泊2日の場合は、先ほど申し上げましたように、入国するのに時間がかかって、ユジノサハリンスクまで約1時間かかりますから、そうしますともう7時ぐらいです。晩ご飯を食べたらもう次の日朝8時にまた帰ってきますから、観光する時間が少なくなります。夏の明るいときはいいですけども、9月ぐらいに入ったらそれが不可能になりますので、その辺よろしく願いいたします。

(高田) 私も特に道産品のフェアをお手伝いしたときにいろいろ荷物を持って2時間ほど通関にかかった経験があります。いろいろ今稚内からサハリンの国境観光の魅力もあれば、課題についてもいろいろお話がありました。今度は伊豆さんにいろいろアドバイスをいただきたいのですが、今現地のいろいろなお話を聞いて本州からどうやってお客様をここに呼び込んでくるべきなのか、その辺の課題とアイデアについてお話いただければと思います。

(伊豆) 先ほど岩下先生がちょっとおっしゃっていましたが、私どもがなぜ国境観光や特に寒いサハリンに興味があるかという、ご存じの方がいるかもしれませんが、我々の会社がやっていた国内のスカイホリデーという旅行の最初は40年前で、冬の寒い北海道でのスキーツアーだったのです。当時東京へはバスですぐ行けるのに飛行機に乗ってスキーを北海道だって、それから夏の沖縄は今すごいブームですが、40年前当時はひめゆりの塔とか戦跡巡



りの冬しかお客さんが行かなくて、夏は閑古鳥が鳴いていたところに我々がマリンスポーツみたいな旅行をつくったのです。

要は、飛行機は365日飛んでいるので、オフシーズンをなくすことが一番大事だということもあって、その一助にこのサハリン・稚内の国境観光がなれば、我々としても先ほどあった通り非常にうれしいということで、一生懸命、今、勉強させていただいているところです。

実はこれは来年...我々の会社で担当者は再来年にしているのですが、「来年やれ」と私は言っていますが...稚内・サハリンのツアーをやろうと思っています。下見は去年していますので、来年できると思います。海外、国内の旅行の目を持った人間ですが、全員サハリンは初めての人間がサハリンに勉強に行きました。感想を聞きましたが、観光地としては今までなかなか行けなかった未知の地域なので、非常に可能性と魅力を感じていました。

それから旅行社向けのサービス、インフラとしては「ユジノサハリンスクにいわゆる4つ星クラスのホテルが3軒ぐらいあるので、これも日本人の観光客には問題ないだろう。それから、食事内もホテル内レストランともに日本人に好まれる料理が多いので、これも問題ないだろう。」ということはプラスの面で言っていました。

一方で、日本に一番近いヨーロッパというふれ込みはあるけれども、「ヨーロッパの美しい町並みとはちょっとイメージが違うのではないか。それよりも日本統治時代の建造物の方が歴史を感じることができて、日本人観光客に受けるのではないか。」という話もありました。

一方では改善してほしい点、これは普通の旅行を経験しているうちの社員から見た目での改善してほしい点で、逆に言うとサハリンらしいので改善しない方がいいこともあるのかもしれないけれども、看板やメニューがロシア語表記だけなので、できるだけ英語表記をしてほしいということもありました。

また、先ほど出ましたけれども、コルサコフの港での入国審査の待ち時間の問題と、送迎のバスが古くて到着した途端の最初のイメージが悪いというのもありました。それから「道路の舗装も礼文島みたいにしてほしい」「パンフレットやウェブのコンテンツを作ろうとしても、写真が古すぎる」という話もありました。

いずれしてもビザとか、いろいろな問題もある中で、北宗谷と組み合わせると、たぶん東京から6泊7日ぐらいになると思います。当然これだとヨーロッパに行けてしまう旅行期間です。料金はどうなるか分かりませんが、やはりいろいろな特殊な事情があるので、後でお話ししようと思いましたが、世界中を旅した経験があるがサハリンだけ行ってなかったみたいな方にぜひきちっとしたガイドを付けて、来年やらせていただければと思っています。

では、「旅のテーマは何か」...これから考えていきます。いわゆる自然、食、温泉、米田専務はサハリン全部というようなことをおっしゃっていましたが、我々は営業の資料で、「謎のオホーツク人が北海道に存在した」というA4の資料を皆さんのお手元にも付けていると思います。



地球人学校 日本版【春・夏】 オホーツク歴史浪漫と古代遺跡を巡る3日・4日



全日空歴史シムボウムに参加
STUDY 1 オホーツク文化の
 基本を学ぼう
 ●全日空歴史シムボウムに参加

新元号の発表を受け、北海道のオホーツク海沿いに展開した文化、食文化、風景、歴史、中継地としての役割などによる、歴史、地理、オホーツク文化の魅力を学ぶ。オホーツク文化の魅力を学ぶ。オホーツク文化の魅力を学ぶ。

オホーツク文化とは？
 新元号の発表を受け、北海道のオホーツク海沿いに展開した文化、食文化、風景、歴史、中継地としての役割などによる、歴史、地理、オホーツク文化の魅力を学ぶ。オホーツク文化の魅力を学ぶ。



STUDY 3 オホーツクの自然に出会う
 ●自然の絶景を堪能

オホーツクの自然もまた絶景です。特に弘根の自然は、花が咲く季節になると、オホーツク文化の魅力を学ぶ。オホーツク文化の魅力を学ぶ。

行先	行種	乗車料
旭川	旭川	旭川
稚内	稚内	稚内
網走	網走	網走
紋別	紋別	紋別
釧路	釧路	釧路
帯広	帯広	帯広
旭川	旭川	旭川
稚内	稚内	稚内
網走	網走	網走
紋別	紋別	紋別
釧路	釧路	釧路
帯広	帯広	帯広



STUDY 2 独特の古代ロマンに魅了
 ●古代史を学ぶ

オホーツク文化人の生活様式を知る。オホーツク文化の魅力を学ぶ。オホーツク文化の魅力を学ぶ。

オホーツクの自然に出会う
 ●自然の絶景を堪能

オホーツクの自然もまた絶景です。特に弘根の自然は、花が咲く季節になると、オホーツク文化の魅力を学ぶ。オホーツク文化の魅力を学ぶ。

コース	乗車料	乗車料	乗車料
旭川	旭川	旭川	旭川
稚内	稚内	稚内	稚内
網走	網走	網走	網走
紋別	紋別	紋別	紋別
釧路	釧路	釧路	釧路
帯広	帯広	帯広	帯広

謎のオホーツク人が 北海道に存在した

縄文でも、弥生でも、アムルでもなし

いま、よみがえる環オホーツク海古代文明園

紀元7世紀から12世紀にかけて
 北海道のオホーツク海岸に「謎の文化」が存在した
 渡来もたらした縄文時代の遺跡を
 北オホーツクと中国大陸を交わり、
 独特の社会を築き上げた文化は、
 究極として歴史の舞台から消えた文化である。

写真：堤勝雄 撮影：トモタケタカシ（北海道立博物館）



これは15年前(1998年)に網走で我々全日空がやりました「オホーツク歴史浪漫」というシンポジウムです。これは私が言うまでもなく、皆さんの方がご存じかもしれませんが、紀元7世紀から13世紀にかけてオホーツクの沿岸にオホーツク人と言われる人たちが住んでいたことに関するシンポジウムでした。先生方のお話は、北東アジア、サハリン、アムール川、アリューシャン列島に広がっていきまして、オホーツク文化はサハリンで形成されて、北海道へ文化圏が拡大していったというお話をおある教授もされていました。

「あまり日本の方がオホーツク文化を知らない中で、ツアーは集まるのだろうか」と思って結構びくびくしたのですが、100名ぐらい東京から集まり、地元の方が500名ぐらい集まって合計で600名ぐらいの方に、国境を越えた古代の文化圏は歴史ロマンことだと...日本のシニアの方も興味があり、話が長くなるので簡単に言うと、どうも今まで旅行会社も一般の観光客も「北海道には自然、食、温泉はあるが、歴史がない」という先入観みたいなものが実はあって、歴史というと五稜郭ぐらいまでですよ。ところが、私は何かいろいろ交流していたりとか、蝦夷錦は実は蝦夷のものではなくて、中国の蜀の成都でつくられたものが江戸の将軍が付けたとか...こんなロマンが広がるような歴史が北海道にも当然あるので、自然、食、温泉という枠にあまり北海道を入れないで、歴史も旅のテーマにできると可能性が広がっていくのではないかと思います。

よく言うのは、宗谷にあるのは、コンビニも郵便ポストも日本最果てのものなので、「日本の一番北限にあるコンビニエンスストアだし、マクドナルドだし、最近、利尻にできたのですかね、「稚内にもマックがある」と聞きましたが、全部が一番の北限にあるというのも非常に本州の方々からすると、ブランドチックな感覚を持たれるようなので、いろいろな課題はあるかもしれませんが、今までの枠にはまらない、新しい目線で旅行商品をつくっていきたいと思います。そのためには、地元の方との協力が非常に大事なので、いろいろなお知恵もぜひお借りしたいと思います。

(高田) サハリンは実は歴史の宝庫で、アイヌの歴史を見ても、「北海道アイヌ」と「樺太アイヌ」と「千島アイヌ」と違う文化を持っていて、しかも樺太アイヌは悲劇があったりと...いろいろ歴史でも見るものがある面白いです。岩下先生から手が挙がっているので、お願いします。

(岩下) 宗谷バスの話が出てきました。私は今年行った友人に、「あれはなくなったよ」と聞いて非常にショックでした。あれを見ると何か昭和のよき時代を感じたので、ちょっと残念な気が...あれもいいビジネスだったかもしれません。

フェリーをどうやって続けるかという具体的な方法は実は藤田さんにいろいろお知恵があるようなので、この後しゃべってくれると思いますが、伊豆さんは「(国境観光ツアーを)担



当者は再来年にしている」とおっしゃいました。今の段階では再来年度はフェリーが白紙でございまして、ぜひ来年やっていただきたいです。

あくまでも来年で廃止ということになれば、圧倒的な観光客が来ます。これはみんなに惜しまれながら失われていった、いままでの JR の路線のように、いっぱい人が来る可能性があります。「ハートランドとして終わりである」ことを逆手にとって、国境観光と絡めて、来年仕掛けていただければ、むしろ私はビジネスになるのではないかとご提案したいところです。惜しまれながらも、いまハートランドを盛り上げて、また新しいスタイルで何かつながるようなやり方が盛り上がるのではないかと思います。藤田さん、どうですか。

(藤田) その通りだと思っておりますが、それについてのコメントは避けます。余計なことを言って責任を取らされたら、もっと困ることになってしまいますので...

フェリー航路がなぜ必要なのかということもお話したいと思いますが、人の流れだけであれば飛行機で十分だと思います。ただ物流という部分に関してはやはり船でなきゃいけないのではないのかと思っています。

私の体験ですが、以前サハリンで友人に誘われてフランス料理を食べに行きまして、フランス料理にアスパラガスが出てきました。このアスパラはサハリンで取れたのかと思って、「このアスパラはどこから来たの」と言ったら、スペインでした。考えてみますと、シベリア鉄道を通してサハリンに入ってきたと思うのです。

逆に北海道のアスパラって僕は世界一だと思っていますので、世界一のアスパラを反対にスペインに送る方法ってないのかなと考えます。これができれば北海道の農業も非常に変わってくると思います。これをやることによって野菜という部分をフェリーのメインカーゴにして持っていく。そうすることによって北海道の農業がどんどん変わって良くなって、フェリーも存続できる。これができないのかなと思います。

魚類はもうヨーロッパに行っています。サケは中国で1次加工して、北海道ブランドということで EU では有名になっています。野菜類はまだないです。野菜は十勝の長芋が有名ですけども、ただこれも今年やりました9都市の道北物産展に持っていったらしいんですが、残念ながらサハリンの方々は長芋を食べる習慣がなくて、まったく売れなかったという話でございまして。

ただ本当にそういった可能性があるという観点で言えば、稚内港からコルサコフ、コルサコフからワニノ、ワニノから第2シベリア鉄道を通してヨーロッパ...この野菜の物流ができるのではないかと思います。これができれば、こっちから持ってくるメインカーゴはもう決まりなのです。しからば、向こうから何を持ってくるかということと考えますと、やっぱり魚かなと思います。魚もきちんと仕分けをして日本側が買えるような状態の冷凍にして持ってくるのが一番の課題です。それが向こうからのメインカーゴだと思っています。

日本にはカレイっていっぱいありますよね。クロガシラにしても、マガレイにしても、ス

ナガレイにしても、いっぱいあるのですけれども、ロシアは全部カンバラなのです。ちょっと分けようと思ったら、小さいカンバラ、中くらいのカンバラ、でかいカンバラ、だから彼らは種類が分からないのです。だけど、そういったものをきちっと分けて、冷凍して日本に持ってくることによって、今後きちっとされるでしょう。外為法という法律にも対応していけると思います。

フェリーが存続していただきたいということはやまやまでございます。岩下先生の言った通りだと僕は思っておりますので、よろしくをお願いします。

(高田) ありがとうございます。フェリーでなければならぬ、いろいろな原因がありますが、例えばハンドキャリーで持ち込める量が飛行機とは全然違います。さっき米田さんともお話ししたのですが、本当に日本中どこを旅行してもいいけれども、最後は稚内でいろいろなものを買って船に乗ってほしいというようなこともいろいろ考えています。岩下先生、どうぞ。



(岩下) 学者はしがらみがないので、良いも悪いも無責任な立場ともいえます。だから、立場のある方が言えないことを代わりにしゃべるといのも役割だと思っています。北方領土問題で私が言っていることは皆さんよくご承知だと思いますが、もちろん私が勝手に想像して言っているわけではなくて、関係者の方々のお話を聞いたうえで言っているわけでございます。



フェリーの話でいうと、このシンポジウムの直前にハートランドフェリーの社長が、「稚内・コルサコフ航路を止め、アインス宗谷を売り、道内の離島航路に集約したい」とおっしゃっていました。すでに私の原稿はその前に新聞社に入っていました。結論がそうだとすると、とりあえず来年までは頑張ってください、「ハートランドフェリーもよくやって、ここまで貢献してくださった。利尻と礼文も国境観光の一部だからこれからも一緒にやりましょう」と言いつつ、何かできればと考えます。船を売りたいのであれば、外国籍になったものを国際航路で利用するというやり方もあるかと。

重要な点は、やはり北海道に関与してほしいということです。言葉はよくないのでしょうが、三セクも含めて検討してほしいと。10億円ぐらいは必要かもしれませんが、北海道全体の利益のためと考えます。稚内だけではなく道北全体、そしてそれが北海道全体の利益になるという仕組みをつくりましょう。観光は北海道の目玉です。国境観光もそのなかに入れた大きな絵を描いて、来年はハートランドのフェリーを満席にして、次につなげるという何かを実現できないか、知恵の絞りどころです。

(高田) 今度は米田さんから手が挙がりました。どうぞ。

(米田) 去年より今年ロシアの方が800人以上増え、日本人は減りました。これはなぜか皆さん考えたことはございますか。私は先ほど来、お話ししましたように、日本人がサハリンに来る旅行と、ロシアの方が稚内に来る旅行と両方やっておりますので、「ロシア人がどうして今年増えたのか」という疑問を持ちました。

今年9月26日、ツーリストエキスポ旅博、これにロシアのサハリン州のブースが出るということで、私どものお付き合いしているエージェントの社長、それから手配の方、この人に会うために行っていました。ずっとそこにいらっしゃったサハリンの方はマゴメドフ社長、これは山の空気というスキー場を管理されている社長さんです。それとビートモ社のイリーナ社長、それとサンライズのタチアナさん、この3人がみえていまして、私は何もすることがないので、じっくりその方たちとお話をしました。

どうしてロシアの方が今年増えたのかということを知りましたら、まず1つ、モスクワの大手の旅行会社が2社くらい今までチャーター便を飛ばして、ユジノサハリンスクからリゾートへ非常に安い料金でやっていたのですが、お金を払ったけれども予約が入ってないとか非常に評判が悪かったのです。去年それでそのチャーターがなくなった。これがまず1つです。

それと今、飛行機は水曜と土曜日、千歳とユジノサハリンスクでオーロラ航空が飛んでいます。それから火曜と木曜日にはユジノと成田空港で飛行機が飛んでいます。以前はオーロラ航空で千歳～ユジノの間、割引、割安な飛行機がありましたが、今はなくなったような話をしています。

それと連動して、この船に乗ったら大量の荷物を持ち帰れるのです。これは素晴らしいメ



リットです。聞くところによると、「50 キロ」あるいは「35 キロ」とおっしゃっています。皆さん、稚内港を出港する前に、ロビーを見て、「えっ、どこに引っ越しするだろう」というような荷物を見る風景は今でもそういう感じです。けれども、以前はもっと大型のテレビ、何十インチものテレビとか、もう引っ越しの荷物のようなものを持ち帰りましたが、だんだんそれが小さなものになって、そして高級なものになっていっています。食料品やサプリメントに変わっていっています。

そしてこの船を使うに当たって、サハリン側で北海道日露フェリー定期航路利用促進協議会のために用意した予算には今はマックスがあり、それを超えない程度の助成金を利用したロシア人の船の利用に一生懸命使っています。けれども、決して安くはないのです。私が思うには、「えーっ」と思うような、ものすごく現地の旅行会社が利益をほとんどはき出したようなツアー価格で稚内にお客さんを送ってきました。

これを初めて聞きました。本当に稚内にこの船のためと思って一生懸命、そこの社長が利益も度外視してやった結果、稚内市の援助もございまして、8月7日からと9月4日から、サハリンから稚内観光モニターツアーを計画しまして、約30名に20名ですから50名ぐらい、稚内に宿泊をいたしました。そしてアンケート調査をしました結果、みんなもう感謝感激、「稚内は素晴らしかった。」「観光、宗谷岬、水族館は素晴らしかった」「食事がおいしかった」「日本人の優しさに心を打たれた」という印象を持って帰られました。だから来年もまた来たいということです。

旅客からの収入、要するに旅客運賃による収入の10分の1しか貨物はないのです。荷物を運ぶのに。関税の問題は時間がかかります。けれども、人の往来には今、全然問題がないのです。

だから、1便を10人増やそうと思ったら28往復ですから、280人×2、往復ですからこの倍ですね。これだけ人数が増えるのです。だから、申し訳ないですけども、「人を増やすために努力してきましたか」「どういう努力をしてきましたか」...稚内のような人口の少ないところで、本州から40%以上のお客さんを集客して、サハリンからもロシアの方も去年よりも1.5倍以上に増えました。おかげさまで。これは稚内市の助成のたまものですけども、やっぱりやろうと思えばできるのです。

先ほども伊豆さんと話したのですけれども、なぜ本州で売れないというのは売る人が説明できないからです。

(高田) 本当に行ったり来たり、今度は我々が行く番なので、どうやって本州から日本人を稚内に集めて送り込むか...本当にそういうことをみんなこれから考えて、この国境観光をすごく中身のあるものにしていかなければならないと考えています。お約束のフロアから質問を取る時間がだいぶ少なくなってきました。効率的に質問を取りたいと思います。できれば今日のテーマ、国境観光、観光という観点、特に稚内からフェリーを使ってサハリン

に行くという観点の質問から優先して取りたいと思います。フロアの方で質問のある方は挙手をお願いします。



(フロア1) 北海道日本ロシア協会の鈴木泰行と申します。今日は国境観光というテーマで、できるだけ観光中心でいいわけですが、幅広い経済交流や人的交流を中心とした形のビジネスを含めて、今までもやられてきているわけでございまして、私ども協会も四十数年、サハリンとの交流事業を進めてまいりました。戦前は40万人ぐらいサハリンにいましたが、そういう人たちのふるさと訪問事業としてやっています。

そこで観光業者を今、使うわけですが、伊豆さんをお願いしたいのは、サハリンで受け入れる観光業者と提携されるでしょうが、日本の歴史を、戦前・樺太時代には三十数年、日本人が住んでいましたから、そのときの歴史を少し教えていただければと思います。そうでないとロシア側の通訳だとか、ロシア側の旅行社に委託する場合、説明してくれないですよ。

だから、今のユジノサハリンスクもそうですけれども、サハリン州の行政も州政府も、先ほど言われました日本時代に建設をした美術館も博物館もしっかり保存していただいて、日本時代の歴史を大切にするという方向になっているわけです。そういうことを少しお話ししていただければと思うのです。

ロシア語は説明する人がしっかりとした人であればいいのですが、行ってもなかなか日本の歴史を教えていただけないものですから、あまり興味を持たないのではないかと思います。ぜひ観光も、私も先ほど米田さんからお話がありましたチュホーフ岳にも2度ほど登っています。観光としての自然に触れるというのはいいのですが、まだまだ自然に触れるだけの観光では非常に難しくなっています。日本人の心の受け入れという



意味で非常に難しさがありますし、料金が高いというような状況もあると思いますが、歴史をやっぴり教えていただけるということになれば、歴史に興味を持っている歴史に興味を持っている日本人はたくさんおります。

先ほどお話がありましたように、私たちも「宮沢賢治の旅」や「チェーホフの旅」をつくりましたけれども、10名足らずしかなかかなか集まらないというようなことがあります。そういう文学的なものをやはり教えていただくというガイドの仕方をしていただければ興味を持てるのではないかと思います。

来年、私どもの協会の方も、戦後70周年ですので、北緯50度線で日ソ戦が行われたところにはまだトーチカもたくさんありますから、そのツアーをやろうと思っていて、そういう意味ではもう少し全体的に歴史を少し教えていただけるようなツアーにしていればと思います。

向こうの方もまだまだ整備が遅れていて、ずいぶん進んでまいりましたけれども、観光という形で見ると、私どもは論議をした経過がありますけれども、トイレがないですね。皆さん方、お客さんを日本から運んでいってもトイレがないというような形もあるものですから、その辺も含めてやっぴりお互いに観光業者同士で少し論議をしていただいて、行政的にもトイレを少しつくっていただかないといけないのではないかと思います。

北海道とサハリンが一番国境観光として、国境でのいろいろな人的交流ができる状況があります。今までもありましたからぜひPRをしていただいて、やはり心一つにしてこの事業を拡大し、振興していただきたいと考えております。最終的には行政の側との論議もやっていただきたいと思っておりますし、岩下先生の方から少し出ましたけれども、やはり北海道とサハリンは経済特区的な形に持っていかないと、なかなか関税の問題も見通しがつかない状況もありますので、そのためにもやっぴり北海道とサハリンの国境を越えた交流事業というものを並行して、国の方も興味を持たせていくということが必要ではないかと思います。

ここ何年か、サハリンから知事も来て、東京でプレゼンテーションをやったことがあります。そのときに日本に来る（ロシアではサハリン州に属する）北方4島の皆さん方は外務省が受け入れないのです。私どもも観光問題で、サハリンで交流事業をやりました。そのときもサハリンの観光業者は入れましたけれども、北方4島の皆さん方の業者を入れません。日本の外務省が入れないのです。「交流の一環としての取り扱いをしてください」というようにやっていただきましたが、外務省がそういう立場で、ビジネスそのものも進まないという状況がありますので、こういうことが長く続いていっても基本条約を結べる条件が出てこないということがあります。

言いたいのは、ぜひ民間主導で、こういう組織を中心にぜひ交流の事業を前に進めていただいて、そして国を動かす、行政を動かすような力に、ぜひ皆さん方になっていただきたい。私どもも頑張りたいと思っています。

せっかくサハリンに訪れるお客様にきちんと文化、歴史も語れる専門的なガイドをぜひご



紹介いただければ、そういう話もしていただけると思っていますし、それから商品を作ってもやはり首都圏とかで宣伝、販促をしないと、なかなか商品が知らしめられないということもあるので、ぜひ日本の旅行会社とかマスコミなどの研修旅行みたいなものも、いろいろやっていかないと、商品だけ作って、なかなか売れないという状況が続くのではないかと思いますので、その辺も工夫したいと思います。

(高田) サハリンへの観光を獲得するためのいろいろな課題が今まで言われていますが、北方領土問題から派生する問題が解決されずに、ずっと課題が言われ続けているという状況もあると思います。本当にこれをきっかけに今までの課題を総括して一歩前へ進める取り組みが必要だと私も思います。もう1人、手を挙げた方がいらっしゃると思いますが、ちょっと時間が押しているの、申し訳ないですが、手短な質問でお願いいたします。

(フロア2) 以前会社に勤めていたときグアムに行っていました。海外旅行を1回だけ。数年前にサハリンに行ける機会があればと思って、いろいろホームページをめぐってみると、グアムに会社で行ったときよりも高い料金なのですよね、サハリンに行くのは。大変申し訳ないですけども。今は正直言って障害年金受給の身で、ちょっと厳しいのです。だから、「宝くじを当てたら行きたいな」と思いつつ、やっぱり高級そうなところもいいが、やっぱり木賃宿でいいから安く泊まれるようなところも紹介していただけたらと...わがままかもしれませんが。

自然ということでは私はイトウという魚を1回だけ食べた機会がありまして、それは今、北海道で釣ってもリリースしなければならないことが道の条例で決まっているものですから、釣って食べるというわけにいかないのですよね。それをサハリンでできればいいなと思っているのですが、いかがでしょうか。

(高田) ありがとうございます。米田さん、お願いします。

(米田) まず料金が高いとおっしゃいますけれども、向こうは日本の旅行会社が考えるような団体割引料金という設定はほとんどありません。日本では、コンダクターフリーとか、団体何名だったら宿泊無料扱いというのがありますが、そういうのは一切ございません。また食事にも団体メニューはありません。だから、料金はグアムのような大量に飛行機も宿ももともと充実しているところと比較されては、誠に申し訳ないですけども、比較の対象にならないと思っておりますので、その辺、ご了解、ご理解いただきたいと思います。

(高田) 情報が少ないというのもありますよね。というのは、バックパッカーが安く旅行するための日本語で、また英語で分かる情報が足りないの、どうしても高いものを選択せ



ざるを得ないという、そういう状況もあると思うのです。というのも、ユジノサハリンスクに行って、循環バスに乗って、シティーモールに行って、そのフードコートで食べるとかなり節約できるというバックパッカーの旅行の仕方がありますが、それをするには日本語または英語の情報が足りないのかなという印象を私は持っています。

(米田) 確かに市内の循環バスに乗ると、15ルーブルですから約40円で、いろいろ乗れますけれども、言葉が通じませんし、ロシア語しか書いてありません。これは異国ですから、それを受け入れるのが一番じゃないですか。それを英語表記にしてくれとか、それは日本人のわがままじゃないかなと思います。逆に向こうから来た人がロシア語で表記してくれと言いますよ。けれども、それはお互いに今は指先会話やスマホなどがありますから、そういう旅行をするのが本来の旅行じゃないかなと。それを全部受け入れて、おやりになった方がいいのではないのでしょうか。

(岩下) そういう旅行をするときは片言でもロシア語を勉強して行くのがいいでしょう。フードコートだって高すぎますから、町中には食堂みたいなところがありますよ。言葉を片言でも勉強してリスクも背負って旅行するというのもいいのではないかと思います。

(フロア2) リスクは背負って行って、初めて旅行なのですね。グアムのおきも会社で旅行に行きましたが、次の日は会社の人とは別に単独行動でグアムの図書館に行きました。だから、言葉ははっきり言って僕も英語が苦手なので、それでも図書館が利用できたので、言葉は大した問題ではないかという気がします。ありがとうございました。

(高田) もう時間がないので、最後のまとめに入ります。伊豆さん、米田さん、藤田さんについて、岩下先生、最後のまとめをお願いします。

(伊豆) 実はツアーで、2009年ぐらいに中国の杭州で、日本人と韓国と中国の方が1,000名、身ぶり手ぶり、先ほどの話ではないですが、言葉が通じない中で歩きました。「日中韓で次は韓国で歩こう」と言ってハンナンで歩きました。それからいろいろなことがあって、日本ではまだできていません。ただ、このときに感動したことを考えると、旅の持っている力というのはいろいろなことがあるでしょうが、人を交流させる力があるのが旅の持っている非常に大きな力で、実はボーダーツーリズムというツーリズムの原点にある人の交流だと思うのです。だから、別にこのウォーキングをさらにやるとか、旅は平和の象徴なので、国境観光を一生懸命我々もできる範囲で取り組んでいきたいということで、まとめさせていただきます。



(高田) 米田さん、よろしくお願いします。

(米田) 先ほど出ていました樺太時代の歴史を説明してもらいたいということに対して、現地ガイドにも詳しい人は何人かいますが、あまり期待できないと思います。認識が違いますので。ロシアの方が考える歴史の話と、日本人が見る歴史観って違いますから。私は今年8月11日に台風11号で、残念ながら列車チャーターの第2弾が中止をさせてしまうことになりました。約40名のお客さんが来ていましたが、そのときに何を考えたかという、ある方に頼んで、船の5時間の中で樺太の歴史を映像で説明する時間を準備しておりました。サハリンに詳しい、間宮林蔵は特に詳しい、稚内市の教育の関係者ですけれども、もう全部原稿もプロジェクターも全部用意していました。1時半ぐらい船の中で希望者にそれを見ていただいて、サハリンを堪能してもらいたいということを考えておりました。だから、大きい会社はお金さえ掛ければ、そういう人を連れていって、説明することはいくらでもできるわけです。それはアイデアです。ということで、私も一田舎の旅行会社の間人ですけれども、このサハリンに関しては人一倍の情熱があります。ぜひ、このフェリーを存続させて、そして2016年度も運航できるように、皆さんと一緒に頑張っていきたいと思っています。よろしくお願いします。

(高田) 藤田さん、お願いします。

(藤田) ロシアとの経済は非常に難しいという話をいろいろ聞きます。ただ何が難しいのかという部分で、それすら日本人が分かってないのが一番の難しさかなと思っています。だから、逆に難しい点が発掘できれば、それを変えていけばビジネスって前に進むと思いますので、とにかく人種も違う、考え方も違う、ただロシア人って今は個人的に付き合うと素晴らしい人間の集まり、ただ団体になると、何であれだけ頑固なかなと思うだけで、そういった人種でございますので、ロシアとの経済交流につきましては、皆さん前向きに考えていただければ幸いかなと思います。

(高田) 岩下先生、最後をお願いします。

(岩下) この地域を文化的に見ると議論も可能です、実際、国境地域を単一の歴史で説明することはどこの国でもほとんどできません。国境地域は、たいていが重層的な空間で、いろいろな民族、暮らしが重なっている歴史が様々にあります。そこに領土問題があると、相手の歴史を全部消そうとしますので、難しい状況になります。ただ稚内とサハリンはそうではない。お互いのそれぞれの歴史を違いがあっても、重ねながら描くことが多少なりとも可能ではないかと思っています。

日本だけ見ている、あるいはひとつの地域だけ見ていると分かりませんが、世界中の比較をすると、いろいろなことが分かります。フィンランドとロシアの関係です。領土問題や国境問題はもはや法的には存在していませんが、歴史の記憶は残っています。ロシア側にヴィボルグという街があります。いまはロシア領ですが、もともとフィンランド領であった時期もあります。そこの郷土博物館に行くとフィンランド人が生活した時代のコーナーがあります。こういう展示はサハリンでも可能かと思えます。こういったことが実現できたときこそ、日露の交流が国境地域間の船の往来といったレベルを越え、日露関係全体にインパクトを与えるでしょうし、それをつなぐ北海道の意義もみえてくるのではないのでしょうか。

もう1つ比較ということ言うならば、日本のなかの重層性です。私はよく対馬の話と樺太とつなげましたが、フェリーも日韓と日露は関係があります。いまは福岡と釜山の交流や往来が盛んになりましたが、歴史的には下関、関釜フェリーですね。稚内とサハリンのフェリーを考えると、西側の国境をむすぶ航路についても思いが浮かびます。NPO 国境地域研究センターの理事長は九州大学名誉教授ですが、九州経済調査協会やTBS系のRKBなどと組んで、国境観光や対馬を盛り上げる動きが盛んになっています。北海道でもそういうものを立ち上げることができればと思います。北都観光、ハートランドフェリー、地元メディアの方も巻き込んで、ここから国境観光をつくるというのをやれば嬉しいことです。北海道のチームが九州や沖縄などと連携しながら、全国で盛り上げ、そして地元の裨益に結びつくようななにかをやっていけないのでしょうか。国境を越えるという部分ではこれら地域は違って共通の利益を有します。さきほどの通関の話にしても、いろいろと知恵を出しあえば、一緒にやれることも多いと思います。

(高田) ありがとうございます。これでシンポジウムを終わります。総領事も熱心に最後までご参加いただき感謝申し上げます。皆様、ありがとうございました(拍手)。



ボーダーツーリズム in Hokkaido

日本初の国境観光を創る —北海道・稚内の挑戦

2014年10月2日 木
14:00~16:30

[挨拶] 高橋 了 (北海道国際交流・協力総合センター 副会長・専務理事)

[来賓挨拶] アンドレイ・ファブリーチニコフ (ロシア連邦札幌総領事)
工藤 広 (稚内市長)

基調報告

「日本初の国境観光の可能性と北海道」

[報告者] 岩下 明裕 (JIBSN 副代表幹事 /
北海道大学 スラブ・ユーラシア研究センター 教授)

パネルディスカッション

「国境観光—稚内モデルの可能性を考える」

[コーディネーター] 高田 喜博 (北海道国際交流・協力総合センター 上席研究員)

[パネリスト] 伊豆 芳人 (ANA セールス 常勤顧問)

米田 正博 (北都観光 専務)

藤田 幸洋 (藤建設 代表取締役・稚内日露経済交流協会 会長)

岩下 明裕 (北海道大学 スラブ・ユーラシア研究センター 教授)

参加無料
定員 80名

会場 ホテル
札幌ガーデンパレス
2F「孔雀」

北海道札幌市中央区北1条西6丁目
TEL 011-261-5311

申込・問合せ先: 北海道国際交流・協力総合センター (HIECC)
TEL 011 (221) 7840 FAX 011 (221) 7845

[主催] 公益社団法人北海道国際交流・協力総合センター (HIECC)
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]
境界地域研究ネットワーク JAPAN (JIBSN)
特定非営利活動法人 国境地域研究センター

[協力] 稚内市

[後援] 北海道 在札幌ロシア連邦総領事館 北海道商工会議所連合会
公益社団法人北海道観光振興機構 稚内商工会議所 北海道新聞社
ANAセールス株式会社 ハートランドフェリー株式会社





JIBSNレポート No.9

「日本初の国境観光を創る：北海道・稚内の挑戦」

編集者：古川浩司

協力：高田喜博・岩下明裕

発行日：2014年12月30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/>