

# 北部対馬アクションプラン（案）に対する 意見（パブリックコメント）の募集結果

北部対馬アクションプランに対して、ご意見を募集しました。

お寄せいただいたご意見を整理し、それらに対する回答を以下のとおりとりまとめましたので、報告いたします。

## 1. 実施期間

令和8年1月16日（金曜日）から令和8年2月13日（金曜日）まで

## 2. 意見提出者数

持参	ネット	FAX	メール	合計	(参考) 延べ意見数
1	5			6	15

## 3. お寄せいただいたご意見の概要及びご意見に対する回答

人数	頁	意見の概要	回答
1	—	私はこれまで対馬北部に3回ほど訪れていますが、観光客の目線として整備されていない印象を持ちました。 博多港とのフェリーが使いづらい。博多港発 22:30 の場合、比田勝港に 03:30 前に入港し 07:00 最終下船と言うのは大都市圏の観光客にとっては最終の飛行機では間に合わず、余裕をもって 20:30 までに福岡空港もしくは博多駅に到着する便でないと難しい。船のスピードが速くなったのだから出港時間を遅らせることはできないか？逆に帰りの船の比田勝港発 16:00 も博多で、後泊しなければならない状況なので改善の余地はあると思う。	ご指摘の通りですが、博多港を利用するフェリーは比田勝港行き以外にも、厳原港や五島列島行きのフェリーがあり、それらのフェリーとの兼ね合いもあるため、こちらの都合で時間帯を変更することは容易ではないと考えられます。
	—	釜山加徳島空港開港の影響。 2030 年代に釜山の加徳島に国際ハブ空港が開港する予定で、これにより対馬へ訪れる外国人観光客が増えることが予想される。治安面や防犯面での更なる意識向上が求められるが、それ以前に現在の対馬北部の状況を鑑みるとこれ以上の外国人観光客の受け入れは困難だと予想している。その為、	釜山からの外国人観光客が増えることによるオーバーツーリズムも懸念されているため、量よりも質の高い受入を優先的に進めていく考えです。そのため戦略①や戦略③にある通り、「交流」を軸とした観光客の満足度の向上を図りたいと考えます。また、人員確保は、戦略②にある通り、人材のシェアの仕組みつくることで、北部対馬

		比田勝周辺に新たな宿泊施設を設けて欲しいのだが、その経営者と従業員の確保すら難しいと思われる。そこで、長崎高等技術専門学校にある観光オフィスビジネス科などと連携し従業員の確保を進めるなど。島外からの移住者・従事者を業種を問わず確保して欲しい。	で暮らす市民の力を生かすことを優先に考えた上で、外からの人材確保も進めて参ります。
	—	QOL の問題。このまま人口が減り続ければ対馬北部の QOL は著しく低下していくと考えられる。先ずは産業人口を増やすことで現在の QOL を維持していき、前述した観光客の増加で更なる QOL 向上が期待されると思われるので高等技術専門学校などに働きかけて人材確保に努めて欲しい。	ご指摘の通り、地域外からの人材を受け入れると共に長期的な人材育成も必要だと考えております。そのため戦略③にある通り、教育事業による関係人口の拡大を進める中で、各種専門学校との連携も進めていく計画です。
2	—	プランの作成本当にお疲れ様です。地域で幸せに暮らせる明るい未来を作れないか考えるものとして敬服するばかりです。プランを興味深く拝見したうえで恐縮ですが、私個人の感じた事を記載いたします。「人手があつての活性化」や「拡大」が目立つように感じますが、率直なところ「これは続けていけるのだろうか?」と思いました。個人的には「やっています。拡大します」を更に集中させて「やめる事」「自然消滅を待つ」といったことも検討されてはと思います。(既に折り込み済や確定事項ならすみません。)身近なところで言うと、対馬市商工会青年部が R8 年度末を最後に上対馬・上県支部が統合し、上県の単独支所は無くなります。理由は人手不足です。まだ未加入の人達を対象に勧誘の努力もしましたが失敗に終わりました。おそらくこの事を心から残念に思い、地域の商工業事業の活性が鈍くなる事が分かる人はごく少数でしょう。ならばいっその事、部員拡充の努力	本プランも「選択と集中」を意識して策定しています。地域住民の願いである「活気のある北部対馬」を目指して、根源的な課題を解決するために、SWOT 分析を行い、4 つの戦略に絞っています。この 4 つの戦略に沿って事業を実行することで、効果的に目標を達成していけると考えます。島おこし協働隊は、戦略③-4にある通り、積極的に導入していく計画です。協働隊等の役割として AI 活用や地域の情報発信を担うことも含めて考えていきます。公民館の空きスペースは、不定期に使用しているため、常時市民や民間事業者が活用するスペースを確保するのが難しいのが現状です。ただし、地域の交流の場として使用していただくことは可能ですので、是非お使いください。公共施設の利活用や廃止は、ご指摘の通り、利用実績や施設の老朽化の状況、立地や利用可能性などを踏まえた上で、公共施設等総合管理計画見直しの中で、公の施設ごとに継続・統廃合を検討して参

		<p>をやめて統合の道を選びました。その方が新しい事が生まれやすい環境にする事がいいとも思っています。同じようにこの北部アクションプランでは、拡大路線よりもシュリンクしていき身の丈にあったにぎわいづくりを目的とした方が、携わる人たちの負担も軽減でき、「選択と集中」で独自の成果を残せるのではないかと思います。</p> <p>ほか、協働体の受入れはこれからも拡大させて欲しいです。</p> <p>AI を広く一般的に導入させたり、地域の情報を SNS 発信を行う人材が複数いてもいいと思います。</p> <p>上県の役場や公民館の空きスペースの利用の促進もご検討下さい。</p> <p>北部と同じように地域交流の拠点づくりとしてのアイデア募集もご検討いただきたいです。</p> <p>活用実績の少ない施設の利用者状況を確認したうえでの廃止や活用アイデアの募集を行ってほしいです。</p>	ります。
3	20	<p>P20 の文章について、『長崎県内生産の 99% を占める原木しいたけの主要産地』とありますが、令和 6 年度のデータによると、『乾』のみに限定すると県内生産量の 99.7% を占めていますが、『乾』+『生(乾換算)』だと 96.7% まで落ち込んでいます。記載内容を少し変えた方が良くと思います。</p> <p>同じページですが、仁田『地区』と比田勝『地域』で表記揺れがあります。意図的に分けた表記でなければ統一した方が良くと思います。</p>	しいたけについては、ご指摘の通りですので、記載内容を修正し、生産量の情報は削除しました。地区や地域の表記は、意図的に区別しており、2 ページで対象地域定義付けしている通りです(表 1、図 2)。
4	26~ 27	<p>P26.27 2.地域交通の利便性向上 東側が希薄な感じがします。 琴・舟志間の道路整備により通院等の移動状況の改善、流通性の向</p>	おっしゃる通り、東側が地域交通の利便性に関して希薄な状況ですので、戦略②-1 で掲載した通り、地域公共交通の維持改善とライド

		上が図れると思います。	シェアの導入検討を進めて参ります。道路整備については、対馬市全体の道路整備計画の中で検討していきます。
5	1	1 ページで本プランの概要がイメージできるものがあれば良いと感じます。	表紙のビジョンのイメージが本プランの概要イメージを表現したものです。また、本プランの概要版を作成し、公表する予定です。
	—	本プランの策定にどれだけの市民の皆さんが参加され理解されているかかなり不安。実行にあたり地域の皆さまへの周知徹底が重要。北部対馬アクションプランの地域市民全体での決起大会いかがでしょうか？	本プランの策定までの過程（図3、表2）にある通り、検討委員会の開催、地元市議会議員へのヒアリング、市民・事業者へのヒアリング、子どもたちや市民へのアンケート調査（各種）、地域マネージャー会議、パブリックコメントなど、市民の参加の機会を多く作りました。策定後は丁寧に地域の皆さまへの説明や情報発信を進めて参ります。本プランに関する決起大会は実施を予定していませんが、各施策の中で実行するための協議会などの立ち上げも進めて参りますので、そういう機会に、本プランについても周知を徹底して参ります。
	—	本プランに最低でも年一度の全員での避難訓練の実施を北部エリアで実行するなどプランに記載すべき→災害防災について	避難訓練の実施は、北部対馬に限らず対馬全域で実施すべきことですし、それについては、総務課地域安全防災室の所管で、対馬市地域防災計画に沿って実施していくものと認識しております。
	8	釜山まで 49.5km という外国に一番近い島というのは一つのキャッチポイントでは。ソウル、ウルサンなど大都市までのアプローチも掲載したら。	ご指摘の通りですので、「国境最前線」を掲げております。北部対馬の特徴として釜山と博多に直接船で行けることが大きな特徴（強み）です。それ以外の大都市は、限りなく広がりますので、本プランでの掲載は釜山・博多に留めておくべきと考えます。
	9	人口と世帯数の推移で令和2年が最終数字になっているが、ホー	過去のデータの推移などを鑑み、国勢調査結果をもとに記載してお

		ムページで直近のデータが確認できるから最新のデータが良くないか？	り、最新年は令和2年となっています。
	—	比田勝港みなとオアシス登録されているので本プランと整合性、連携を図るべき。	「みなとオアシス対馬比田勝」は現状の施設及び周辺で開催されるイベント等を対象に登録されたものです。本プランの戦略①などに掲載の通り、賑わいを創出していく拠点として比田勝港エリアを整備し、交流機会を創出していきますので、整合・連携を図っていくこととなります。
	—	比田勝港国際ターミナルPFI事業計画書策定があったが本プランとダブルところもある。チェックされているか。	比田勝港国際ターミナルの整備検討にあたり、PFIはひとつの手段であると考えています。当時、PFIによる事業導入の可能性検討とコンセッション導入等に関する調査を実施しております。調査報告書の内容は把握をしております、本プラン策定の参考にしています。
	61～65	殿崎トレッキングコースなどは利用者が少なく整備状態も良くない。やりっぱなし造りっぱなしではなく、本プランはフォロー体制を整備された方がいい。	本プランの実施期間は原則10年間とし、社会情勢や制度改正、地域課題の変化に対応するため、おおよそ2年ごとに現状分析と総括を行い、必要に応じてプラン内容を見直します。
6	—	対馬の観光振興において、南部は登山や歴史遺産、中部は定番の景勝地といった特色がありますが、北部は韓国との近接性や希少な自然・食資源が大きな強みです。しかし、韓国人観光客を無制限に受け入れるだけでは、生活秩序が守られず、地域の疲弊を招く恐れがあります。地域が真に潤うためには、交流を通じて適切なマナー啓発や行動制御を行い、互いに敬意を払える関係性を築くことで、観光消費と満足度を向上させることが不可欠です。外国人観光客が気軽に来訪できる強みを活かしつつ、質の高い交流機会を創出することが、観光客と地域住民双方が幸福になれる道だと考えます。	ご指摘の通り、韓国人などの外国人観光客によるオーバーツーリズムの影響は心配されますので、本プランの戦略として、交流人口、関係人口など、一過性にならない観光・人のつながりを深めた賑わい創出を掲げております。交流を通じて、日本の文化やマナーを理解してもらうのが一番の近道と考えます。適切なマナー啓発や行動制限については、観光商工課で動画などの啓発物を作成するなどの対策を進めているところです。

