

花蓮・台東に見る台湾観光の課題

JNTO 日本政府観光局
海外プロモーション部 東アジアグループ
シニアアシスタントマネージャー 松田博和

＝日本人インバウンド拡大の視点から＝

私は2017年6月末から19年6月末に帰国するまでの2年間、JNTO 日本政府観光局から日本台湾交流協会台北事務所に出向し、日台双方の観光交流を促進する仕事に取り組んだ。経済部主任（観光交流組）として勤務する中、業務やプライベートで島内各地を訪れ、台湾の魅力を存分に体感した。知れば知るほど台湾が好きになった。

九州をひとまわり小さくした台湾には、険しい山が幾重にも連なる地形や、日本統治時代の建物など旧跡が多いといった特徴があり、豊富な観光資源に恵まれている。私はその中でも、自然美あふれる花蓮と台東、つまり「花東」と呼ばれる東部地域を推す一人だ。優れた観光地でありながら、交通が不便なことや、バラエティーに欠ける宿泊施設などがネックとなり、日本人を含むインバウンドは思ったように伸びていない。花東に観光面での課題が凝縮されていると言ってもよいだろう。

本稿では花東地域に焦点を当てながら、日台観光交流の課題について検討する。

◇縮まらない日台「不均衡」

2019年の日本は台風など自然災害が多い1年だったが、年間の訪日台湾人の数は前年同期比2.8%増の489万600人と、増勢が続いた。一方の訪台日本人は2019年12月9日に200万人を突破（台湾交通部観光局統計）したが、訪日台湾人数の半分にも満たない数である。18年（1～12月）はというと、訪日台湾人は前年比4.2%増の475万7258人。これに対して、訪台日本人は3.7%増の196万9144人とどまった。両年とも、訪日台湾人は訪台日本人の2.4～2.5倍と、差は一向に縮まっていない。訪台日本人数も増加しているが、訪日台湾人数増加の勢いに追いついていないのである。

国際的な観光客争奪戦の結果と言えればそれまでだが、日本の人口が約1億2000万人に対し、台湾の人口は約2300万人に過ぎず、明らかな不均衡

が続いている。

この日台格差が広がったのは実は、ここ数年の出来事だ。リーマン・ショックに揺れた10年前の09年の実績を見ると、訪日台湾人は102万4292人、対する訪台日本人は100万0661人と、ほぼ拮抗していた。

台湾人訪日客は13年ごろを境に急増した。格安航空会社（LCC）の台頭に加え、日本各地と台湾をダイレクトに結ぶ地方路線の航空便が新規就航したり、増えたりしたことが背景だ。ただ、多くの路線では台湾人の乗客が多数を占め、日本人を思った通りに集客できていない。

◇訪日客急増に商習慣の違いも

その要因は多岐にわたる。台湾の航空業界では、伝統的に「キーエージェント制」が取られている。すなわち、繁忙期は友好的な旅行会社に優

先的に座席を提供する代わりに、閑散期の座席も強制的に割り当てるという制度だ。繁忙期は座席を着実に確保できるメリットがある半面、閑散期は座席を売り切らないと、損失を出すリスクを抱えることになる。このため、団体ツアー商品が発売直前になって、大幅に割引されて売り出されることがあり、台湾人の訪日客急増につながった側面がある。

一方で、日本にはキーエージェント制を採用していない上、個人旅行で台湾を訪問する人が多いため、爆発的な増加にはつながっていない。台湾の業界関係者からは、「日本の旅行会社には、何としても座席を埋めようという姿勢が見られない」との声も聞かれるが、商習慣の違いによるところが大きい。

こうした中、近年では航空会社が機材を小型化して需給バランスを調整していることや、FIT（個人旅行、Foreign Individual Tour）向けにインターネットによる航空券販売を増やしていることもあり、航空会社と旅行会社の関係性は大きく変容している。これまでのように、路線開設後はキーエージェントに座席販売を委託し、旅行会社の努力によって路線を維持するという構図が崩れつつあるのだ。このため、台湾と日本の地方都市を結ぶ路線の維持には、訪台日本人の増加がますます不可欠になっている。

ここ数年、日本の地方と台湾を結ぶ便の新規就航や増便が相次いだ。これに伴い、自治体のトップセールスをはじめとした関係者の訪台が増えている。台湾の業界関係者とアポイントメントを取り付ける際、先方からは必ずと言っていいほど「日本に来てというだけでなく、日本からも台湾に来てほしい」という苦言が寄せられる。津々浦々の地方自治体からの訪問希望で、アポが途切れない状況に、台湾側からは「観光セールスは歓迎するが、相互交流を拡大させる具体案も提案してほしい」との本音が漏れる。

◇日本人観光客は台北に集中

日本人の台湾に対する印象は非常に良好であり、台湾に行ったことがある人の中で、「もう二度と行きたくない」と言う人は皆無に等しい。だからといって、数ある海外の観光地の中で、次もまた台湾に行きたいかという、それはまた別問題である。

台湾の観光アイテムですぐに頭に思い浮かべるものと言えば、小籠包（ショーロンポー）やタピオカミルクティなどのグルメ、超高層ビル「台北101」、夜市、故宫博物院、台北郊外の猫空茶畑といったスポットだろう。

航空機の離発着が台北に集中していることもあり、訪台日本人の8割が台北の訪問にとどまっているのが現状。台湾側が求める日本人観光客の拡大には、リピーターの獲得が不可欠となる。ただ、「台北一本足打法」では限界がある。中南部や東部など台北以外の観光地に日本人を導くことが必要だ。

◇東西で異なる自然風土

台湾の地図を見ると、島のやや右側を南北に中央山脈が貫いていることが分かる。中央山脈は全長340キロ、最高峰は3825メートルと、富士山より高い。他に雪山山脈、阿里山山脈、玉山山脈とも繋がっており、台湾の最高峰は玉山の3952メートル。玉山は日本時代に新高山（にいたかやま）と呼ばれていた。これらの山脈を境に、台湾の東側と西側では相異なる自然風土が生まれた。

東西を結ぶ東西横貫公路（省道台8線）はあるが、道が非常に険しいため、路線バスが1日1便走るのみである。東西を横断する鉄道はなく、台中や台南といった西側から花蓮や台東に鉄道で行くには、南か北回りで移動するしかない。台湾の東西はある意味、山脈によって分断されていると言ってもいい。

東部の海岸は、太平洋の荒波に削られた断崖絶壁が美しい景色を織りなしている。交通が不便な

ゆえに残った手つかずの自然、長く続く海岸線、山あり海ありの景色は、何度見ても飽きない。

花蓮の必見スポットと言えば、太魯閣（タロコ）渓谷。東西横貫公路の一部として建設された道路を利用して見学できる。日本にはない大理石の断崖絶壁が続く絶景道路となっており、訪れる者を魅了する。

台東は美人の湯として知られる知本温泉、省道11号線から沖合いに見える3つの大岩礁「三仙台」など、観光資源は豊富だ。離島の緑島に足を伸ばすのもよい。日本時代に火烧島と呼ばれ、日本人が撤退した後続いた国民党独裁時代には、政治犯が収容されていた。収容所は人権文化園区

として整備され、一般に開放されている。海底から湧き出る温泉として有名な朝日温泉も人気で、潮風に当たりながら温泉につかれば、心と体が癒やされること間違いなし。緑島はスキューバダイビングのスポットとしても知られている。

台湾には、先住民族が57万人余おり、台湾政府が承認する16種族の多くが、花東に集中している。アミ族をはじめ、ブヌン族やルカイ族、パイワン族、プユマ族などが暮らし、種族によっては毎年7～8月ごろに「豊年祭」と呼ばれる祭りを行う。緑島と同じ台東県に属する離島の蘭嶼にはタオ（ヤミ）族がいて、こうした先住民族との交流も、日本では得られない貴重な体験となるだろう。



太魯閣マラソンで渓谷を走る(1)



太魯閣マラソンで渓谷を走る(2)



東西横貫行公路のゲートから太魯閣の旅が始まる



太魯閣渓谷の断崖が続く



三仙台へ続く橋



橋の上から島を見る

◇課題多い交通インフラ

中央山脈から西半分は、日本時代に整備された在来線の台湾鉄道（台鉄）のほか、台湾高速鉄道（高铁）と2本の高速道路が完備している。特に2007年に日本の新幹線技術を導入して開通した高铁は、台北—高雄間の移動の利便性を劇的に向上させた。

しかし、花蓮や台東のある東側に台北から行く場合には高速鉄道（高铁）が未開通である為、台湾鉄道東部幹線かバス、あるいは航空機に乗ることになる。宜蘭県の蘇澳から花蓮を結ぶ「蘇花公路」は、断崖絶壁を縫うように走るため、長い間バス路線が未開通の状態であった。そのため、台湾鉄道東部幹線の特急券の入手が非常に困難な状

態であった。そのような「陸の孤島」状態を解消するため、9年間かけて高速道路建設が進められており、20年1月6日に全線開通。台北南港から花蓮まで約3時間30分で結ぶバスも同時に開通した。運賃は定価が320台湾ドルである。

花東に行く場合、最も手頃でポピュラーなのが鉄道だ。特急の自強号で、台北—花蓮は約2時間～約3時間50分かかるが、運賃は440台湾ドル（約1600円）と安い。急行の莒光号は最速で2時間20分、運賃は340台湾ドルとさらに割安だ。自強号も莒光号も需要の割に本数が少ないことから、いずれも週末を中心にチケットがなかなか手に入らないのが難点だ。特に連休時のチケットは、発売と同時に売れ切れる「秒殺」状態となる。



立栄航空のATR プロペラ機



特別塗装の普悠馬（プユマ）号

台北-花蓮の飛行機は現在、立栄航空（長栄航空＝エバーの子会社）1社しか運航していない。1日2便で、所要時間は50分と短い、運賃は鉄道の2倍以上する。

◇まずは鉄道の利便性向上を

私は花東に何度も足を運ぶ中で、交通インフラを含む諸課題について考察を重ねた。そこで私なりに考えた改善策などを下記にまとめた。

まずは鉄道輸送について。普悠馬（プユマ）号、太魯閣（タロコ）号として運行される自強号は、増発や車両の増結が望まれる。現行では8両編成となっているが、ホームは12両編成に対応しており、増発が難しければ、増結による輸送量増強を図るべきだ。

加えて、いずれも指定席しかないため、自由席を設けたほうがいい。多様な乗客のニーズに対応するため、高铁と同様にファーストクラス車両（グリーン車）を設けることも検討すべきだ。

次に運賃・料金体系。現在の体系は特に外国人には分かりにくい、列車名と運賃・料金を整理することが求められる。現状はプユマ号やタロコ号を含む4種類の自強号特急列車（運賃は一律440台湾ドル）の所要時間が2～3.5時間とばらつきがあり、先ほども触れたように、急行の莒光号（340台湾ドル）の方が速い場合もある。車内設備にも種類ごとに大きな格差が存在する。

3番目に予約、発券サービス。現状では、券売機にしる、窓口にしる、空席状況を列車ごとに調べなければならないため、手間がかかる。予約も2週間前からで、予定が立てにくい。高铁のように空席状況が一覧で表示されるような、外国人にも分かりやすい予約・発券システムが必要だ。

4番目に、台鉄の安全性向上も喫緊の課題だ。みなさんの記憶にも新しいと思うが、18年10月に台東行きのプユマ号が脱線事故を起こし、18人が死亡、300人近くが負傷する大惨事となった。台鉄はただでさえ遅延が多いといった問題を抱えている。これでは外国人観光客が安心して旅を楽しむことはできない。日本の旧国鉄のように大胆な改革が必要だ。

5番目に航空輸送の改善。現状は、台北-台東間の鉄道による移動は、約3.5～7時間だが、飛行機では約1時間。ただし、航空便は1日5便（週末は同6便）のみで、明らかに座席数が不足している。特に早朝や夜便は、便数や座席数を増やすべきだろう。また、台東空港に着くと分かるが、レストランはおろか、コンビニエンスストアもなく、観光客を迎える空港としては改善の余地は大きい。

◇花東はリゾートにも最適

知人から「家族で過ごせる台湾のビーチリゾートを紹介してほしい」というリクエストをもらうこ



普悠馬（プユマ）号、太魯閣（タロコ）号



PP（プッシュプル）自強號



柴油（ディーゼル）自強號



特急自強號4種のNゲージ鉄道模型

とがある。屏東県の墾丁や、離島の澎湖などリゾートらしいところはあるが、本格的なリゾートとしては物足りないため、答えに窮してしまう。美しい海岸線が続く台東こそ、その候補地だと思う。

台東では環境保全の観点から、海岸から500メートル以内にはホテルが建てられない決まりがあり、現行では大規模なリゾートホテルがない。団体ツアー客は内陸の知本温泉などに宿泊するしかないのが現状だ。

リゾートホテルをめぐるのは、開発業者が03年、台東県中部・卑南郷の海岸沿いにリゾートホテルを開発する計画を打ち出した。同県政府のBOTによる開発計画だったが、建設中に環境問題から係争となり、16年に営業を禁じる最高裁判決が出てしまった。施設は完成したのに一度も営業していない状態が続き、環境は破壊されながら経済効果もなく、施設が野晒しという状態になっている。

台東は温泉にも恵まれている。海岸線に近い高

台に豊富な温泉が湧出する金侖は、温泉リゾート開発には最適の土地だ。台鉄の金侖駅から徒歩でのアクセスも可能で、温泉からは山と海、金侖大橋、鉄道が全て視界に入り、雄大な景色を楽しめる。台東の海あり山ありの環境に配慮した海岸リゾートホテルがあれば、より多くの観光客が訪れるはずで、規制緩和が待たれるところだ。

先述したように、花東には先住民族が多い。地元の台湾人との交流を求める観光客は多いものの、交流機会は残念ながら多くない。例えば、アミ族の舞踊ショーが見られる花蓮の「アミ文化村」出演者に観光地を案内してもらうなどのプランを打ち出してみてはいかがだろうか。ショーだけでなく、食事も提供することで、アミ族の食文化にも触れる機会があればなお良い。

◇日本人訪台者拡大へ努力を

JNTO 日本政府観光局は毎年度、地方都市を中



開業できず野晒し状態のリゾートホテル



パイワン族夫妻の結婚式



台東縣太麻里鄉金崙村長 陳志偉 氏 (中央)



金崙温泉から金崙大橋越しに太平洋を臨む



金崙温泉入口



金崙駅停車中の莒光号



金崙温泉



金崙大橋と海岸

心に重点地域を設定し、台湾で積極的なプロモーションを展開している。台湾人観光客に地方都市の魅力を知ってもらい、リピーターとして何度も訪日してもらうことが目的だ。地方都市の訪問を促進することは、ゲートウェイとなる大都市に立ち寄るだけでなく、現地で観光やショッピングをするなど、多

様な旅行の選択肢を提供することにもつながる。

花東は現在、日本からの直行便はないため、台北や高雄を経由することになる。花東へのインバウンドを増やすことは、台北や高雄へのリピーター創出にもつながるはずだ。現状では花東の魅力が日本人に十分伝わっているとは言い難く、プ

ロモーションの強化も必要だ。海外旅行の渡航先が様々ある中で選択されるには、魅力あるプロモーションが不可欠である。

日本台湾交流協会が19年11月に発表した最新の対日世論調査によると、59%の台湾人が「最も好きな国は日本」と答え、2位の中国（8%）、3位の米国（4%）を大きく引き離れた。日台関係は、民間交流を中心に非常に良好な状態だと言っても良い。

この良好な関係を維持・強化する上でも、日本

側には訪台客を増やす努力が求められている。台湾人のインバウンド拡大の観点からも、訪台日本人を増やすことは有効である。私は昨年11月、花蓮のタロコで行われたマラソン大会に参加するため、台湾を訪れた。台湾は今、日本と同様にマラソンブームで、各地でマラソン大会が開催されている。自転車で台湾を一周する「環島（ホアンダオ）」も人気だ。1人でも多くの日本人がタピオカやショーロンポーだけでない台湾の魅力を知ってほしいと心から願っている。（了）



台湾全土と花蓮、台東の位置関係



台湾国鉄山里駅



綠島の朝日温泉



太魯閣溪谷の先にある觀雲山莊