

第1節 先史時代

1. 対馬島の誕生

新第三紀中新世まで、対馬はアジア大陸と陸続きであった。東シナ海が徐々に浸入し、約1,700万年前～1,400万年前に日本列島は大陸から分離し、島弧となった。この中新世の日本海拡大期に五島列島とともに対馬は「島」として誕生したといわれている。

2. 縄文時代

縄文時代は、採集、狩猟、漁労に生活の基盤をおいた時代である。縄文とは、わが国の最も古い土器に、縄やむしろのようなものを押しつけた文様があることから名づけられたものである。そして、この縄文文様の土器を製作し、使用した時代を縄文時代とよんでいる。この土器を出土した遺跡は、北から南まで日本各地に広く分布している。

対馬における代表的な遺跡としては、8体の人骨が発掘された志多留貝塚（上県町）や、人骨のほか建物跡や腕輪、装飾具が同時に発見された佐賀貝塚（峰町）などがある。

3. 弥生時代

縄文時代に続く農耕文化の時代を弥生時代とよんでいる。この時代の特色は、青銅器とともに鉄器をあわせもっていることであるが、これらの遺跡や遺物は島内各地で発見され、大陸との文化の交流が如実に示されている。特に遺跡数の多さ、分布密度の濃さにおいて三根浦と仁位浦が島内で卓越しているが、時代区分は少しずれており、前者の主要な遺跡は中期に集中し、後者のそれは後期に集中している。

弥生時代の代表的な遺跡として、青銅の矛や腕飾りが発掘された塔の首遺跡（上対馬町）や、縄文末期から弥生初期に連続した住吉平貝塚（豊玉町）などがある。

埋葬遺跡は、自然石を利用した平板な石の箱式石棺が多く、北部九州などでみられる甕棺は殆どない。

4. 魏志倭人伝

3世紀の初め漢が亡んで三国時代となり、その正史である「三国志」の中の「魏志」東夷伝に倭に関する記事がある。これを「魏志倭人伝」という。倭人とは日本人のことで、この「魏志倭人伝」には、3世紀頃（弥生時代末期）の日本の様子が記されているが、この中に対馬の様子が記述されている。

「居る所絶島、方四百余里ばかり、土地は山險しく、深林多く、道路は禽鹿きんろくの径の如し。千余戸有り、良田無く、海物を食して自活し、船に乗りて南北に市糶してき（商いをする）す...」

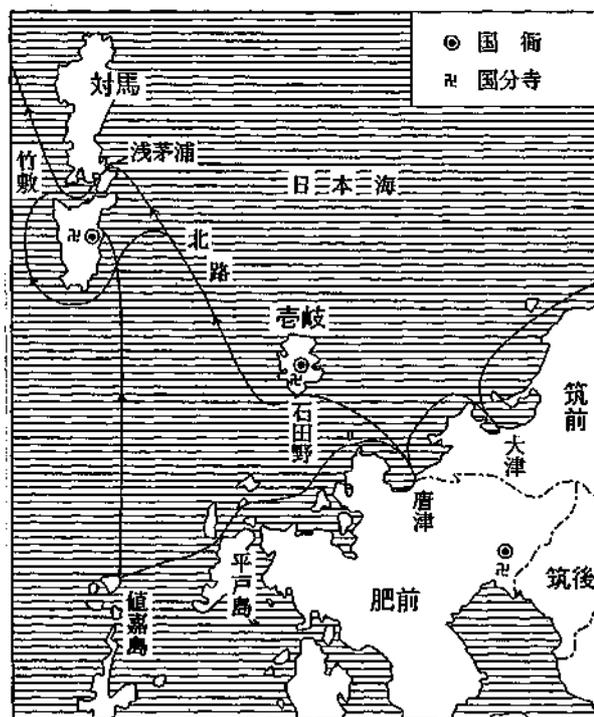
短い文章ではあるが、対馬の特色をよく描写しており、古代から対馬は大陸や九州本土間を往来して、物質のみならず文化をも伝えるなど、大陸とのかけ橋の役目を果たしていることがうかがえる。

第2節 古代

1. 大和朝廷と対馬

大和朝廷が中央政権として国家を統一したのは、4世紀の後半である。律令制の下では、対馬は国に準ずる扱いを受け、対馬国といわれた。大和朝廷は、大陸経略を盛んに行なった。対馬は比較的早い時期にこの王朝に従属して、島の首長は、『先代旧事本記』の「国造本紀」に対馬つしまのあがたのあたえ直とある。神功皇后じんくうの三韓征伐の伝承をはじめ、史書にも朝鮮出兵の記述がある。天智天皇2年（663）、百済の支援に向かった日本の水軍は、白村江で唐・新羅連合軍と戦って大敗し、朝鮮半島から全面撤退すると、今度は、強大な唐や新羅が逆に日本を攻撃する危険が生じた。そこで664年、対馬に防人、烽火とぶひを配置し、さらに、667年には対馬に金田城かねだじょうを築いた。対馬は、古代からつねに防衛、侵攻の最前線基地であった。

第 1 1 図 遣隋使・遣唐使（初期）の航路



（「長崎県の歴史」より抜粋）

2. 遣隋使・遣唐使

607年、小野妹子を正使とする遣隋使がはじめて派遣され、その後、遣隋使は4回派遣されたが、これらは全て対馬を通して朝鮮半島に渡り、そこから黄海を渡って中国に入ったものと思われる。その後、唐が興り、630年の第1回遣唐使から669年の第6回遣唐使の頃までは、対馬を経由するコースが採られている。

3. 遣新羅使

新羅からの来朝は前後38回に達し、わが国からの使者は27回を数えることができる。

万葉集には遣新羅使一行が詠んだ対馬にかかわる歌が42首あると言われているが、最も代表的なものとして、天平8年（736）遣新羅大使となった阿倍継麻呂あべのつぐまるが順風待ちで対馬の浅茅の浦で船が停泊していた折に詠んだ歌がある。

ももふね は 泊つる 対馬の 浅茅山 時雨の雨に 黄葉ひにけり

4. 刀伊の入寇

寛仁3年（1019）賊船50余隻が突如として佐須浦に来襲、住民の殺害や住民を多数連れ去るなど極めて残虐な行いが行なわれた。当時この賊の正体がわからず刀伊賊とよんでいたが、その後、女真族であったことがわかった。

（注）女真族：現在の中国の東北地区（旧満州地方）で、半牧半農の生活をしてきた部族。高麗語で toi とは夷狄という意味で、この音に日本文字「刀伊」をあてた。

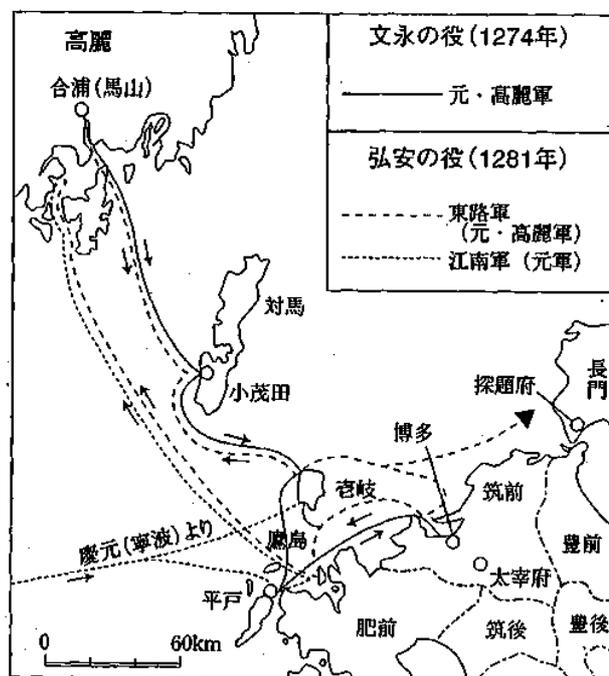
第3節 中世

1. 宗氏の入国

対馬の中世史は、先ず宗氏の始祖の入国で幕が開く。宗氏の始祖は、平知盛あるいは安徳天皇の後えい等諸説があるが、平安時代以来大宰府の官人であった惟宗氏の支族が、12世紀頃、対馬の在庁官人となり、鎌倉時代には、対馬国を含む3州2島の守護・地頭だった大宰少弐（武藤）氏の対馬国守護代（地頭代）を兼ね、次第に実権を握り、武士化して宗氏と称した。

13世紀中頃には、在地勢力の阿比留氏に代わって島内最大の勢力となった。

第 1 2 図 蒙古軍来寇経路



(県教育委員会教材資料より抜粋)

2. 蒙古の襲来

蒙古(元)が中国を統一して日本の朝貢を勧告してきたが、日本がこれをはねつけたため、文永11年(1274)10月総兵力2万5千人、900艘の大船団をもって対馬を侵略した。宗家初代当主、宗資(助)国はわずか80余騎で勇躍、これを迎え打ち、小茂田浜で奮死した(文永の役)。壮烈な死をとげた資国公の墓所は、700年を経た今日、お胴塚、お首塚として、それぞれ別のところに伝承されている。

3. 応永の外寇

倭寇に悩まされていた朝鮮国李朝の太宗・世宗は、倭寇の根拠地と考えられる対馬を征伐することとし、応永26年(1419)6月、李従茂をして兵船227隻、兵員1万7千人余の大軍を対馬の浅茅湾に進攻させた(応永の外寇)。朝鮮の大軍は、宗貞盛に書を送ったが返事がなかった

ので、先ず尾崎を襲撃し、続いて小船越を襲い、更には、仁位浦に進撃して糠岳^{ぬかだけ}付近で激戦となった。結果として朝鮮軍は十分な戦果を得ず、同年7月に風変（台風）の時期を口実に対馬から撤退した。

第4節 近世

1. 朝鮮出兵

文禄元年(1592)豊臣秀吉は朝鮮に出兵したが、宗家19代の宗義智^{よしとし}は先鋒として従軍した(文禄の役)。その後、講和が破れ、慶長2年(1597)に再度の出兵が行なわれたが、義智は兵1千人を率いて参戦し、この年秀吉から今の巨濟島が与えられたとの記録もある(慶長の役)。秀吉が死去してこの朝鮮の役は終わったが、この戦は対馬にとって全く好ましくない出兵であった。対馬は疲弊し、また、その後の国交回復にも対馬藩は多年にわたり苦勞が重ねられた。

2. 朝鮮通信使

慶長8年(1603)徳川家康が征夷大將軍となり、江戸幕府が開かれた。家康は対馬藩に国交回復を命じ、宗義智の並々ならぬ努力により、慶長12年(1607)に朝鮮国から日本の国書に対する通信使が来日したことで国交が再び結ばれた。これをきっかけに慶長14年(1609)に慶長条約(己酉約条)が締結された。

その後、通信使は文化8年(1811)までに12回来日し、最後の通信使は江戸までいかず、対馬で国書の交換を行なった。それまで、対馬藩は江戸までの往復の護衛の任にあたった。朝鮮通信使は、正使以下300人から多い時には500人にも及ぶ大使節団であり、当時の最高の文人・技術者も派遣されていた。往復に9か月もかかることがあった。

朝鮮国との交流は、日本の文化に多大な影響を与え、現在でも、江戸に至るまでの各地で行列に関連のある行事が残っており、厳原町では、毎年8月に朝鮮通信使行列を再現しているほか、平成7年11月には、全国組織として朝鮮通信使縁地連絡協議会を設立した。

3. 柳川事件（一件）

慶長11年（1606）、朝鮮国が講和のために出した条件の1つである日本側から先に国書を送ることは、当時の外交上の儀礼によると日本側が陳謝することを意味した。幕府より国交回復の命を受けていた対馬藩は、この条件を幕府は呑めないと判断し、内密に家康の国書を偽造のうえ、朝鮮国に送り、その後も、朝鮮側の国書を偽造するなど、両国の国書改ざんを続けた。主家宗氏と対立した対馬藩の重臣柳川調興^{しげおき}が宗氏の国書改ざんを幕府に直訴したが、朝鮮との関係性を重視した將軍家光は、寛永12年（1635）、宗氏のこれまでの身分・領地を安堵する一方、調興は津軽へ、外交僧規伯玄方^{きはくげんぼう}は盛岡に流罪とした。この事件後、朝鮮との外交を監視するため、対馬藩の外交文書を取り扱う以酊庵^{いていあん}に輪番で京都五山の僧を常駐させることとなった。

4. 倭館（和館）

慶長条約締結後、朝鮮貿易が再開され、日本からは、銀・銅・こしょう・明ばんなどが輸出され、輸入されたものは、朝鮮にんじん・生糸・米などであった。

この貿易の形態は、長崎の出島とは異なり、朝鮮国の釜山浦まで歳遣^{さいけん}船^{せん}を出し、倭館（和館）で交易を行なった。

倭館（和館）は、出島の25倍の広さ（約10万坪）があり、そこに対馬藩士以下400～500人ほどが滞在し、倭館（和館）のまわりは、番所や堀でとり囲まれ、外へ出ることは厳しく禁じられていた。

この倭館（和館）は、明治6年（1873）、外務省に接收されるまで、対馬藩の朝鮮との外交交渉と貿易の場となった。

5. 万松院^{ばんしょういん}

元和元年（1615）義智が亡くなると第2代藩主の義成^{よしなり}は、その父の冥福を祈り万松院を創立した。その後、数度の火災により焼失したが、山門だけは火災を免れ、創建当初の桃山様式の建築として大切に保存されている。

今の本堂・庫裡^{くり}は、明治12年(1879)に当時の宗家当主重正の寄進により建造された。万松院の墓地には義智以降歴代藩主の墓があり、金沢の前田家、萩の毛利家の墓地とともに日本三大墓地といわれている。なお、万松院には、徳川歴代将軍の位牌、朝鮮国王から贈られた三具足(香炉・花瓶・燭台)などがある。

6. 陶山^{すやまとつあん}訥庵の事績

対馬聖人と今でも尊敬を集めている陶山訥庵は、明暦3年(1657)対馬に生まれ、11歳で木下順庵の門に学び天才の誉れが高かったという。17歳で国に帰り、その後任官した。そして、郡奉行の要職につき猪狩りの大事業に着手した。

当時、猪による農作物の被害は甚大であったが、彼は9年の歳月をかけ8万頭に及ぶ猪をせん滅した。その他救貧対策など、顕著な業績を収め、晩年は農政に関する著作に専念し、農政学者としても有名である。

7. 中興の英主、宗義^{よしざね}真

宗家21代義真の治世35年間は、対馬藩の黄金期で、府中阿須川の開削、お船江の築造、府中港のヤライ築堤、銀山の採掘など土木、産業振興の施策が講じられた。また、大船越瀬戸の堀切が行われたのもこの時期である。

島の中央の浅茅湾^{あそまわん}は西方朝鮮海峡に通ずるが、東方の対馬海峡には水路がないため、古来積荷を下ろして船が丘を越す状態であった。寛文12年(1672)念願の水路の開削に成功し、東西の水運が開通した。その後拡張が行なわれ、現在の延長240m、幅50mの堀切となった。また、藩校を設置したり、中江常省^{なかえじょうせい}、雨森芳洲^{あめのもりほうしゅう}、松浦霞沼^{まつうらかしょう}などの優れた学者を招聘したりした。

8. 雨森^{あめのもり}芳洲^{ほうしゅう}の事績

雨森芳洲は、朝鮮外交において多大な貢献をするとともに儒者として多くの人々の師と仰がれ、対馬の学問、教育の興盛を築いた。

芳洲は滋賀県出身であり、木下順庵の門に学び、新井白石、室鳩巢などとならんで木門の十哲と呼ばれた。元禄2年(1689)、22歳で対馬藩に仕え、宝暦5年(1755)、88歳で没するまで、対馬において多くの足跡を残した。代表的著作に、こうりんていせい交隣提醒、こうりんすち交隣須知、ちようかんけん治要管見、きつそうさ橘窓茶話などがある。

平成2年5月、来日した韓国の盧泰愚大統領が雨森芳洲の名をあげて、芳洲の唱えた「誠信外交」の精神や江戸時代の日韓友好の歴史を説いて、今後の日韓関係の発展を望む演説をした。

また、平成16年には、没後250年祭が厳原町で盛大に催された。

9. 藩の行政機構

十万石以上格であった対馬藩の政庁を政事堂と称し、最高責任者として4~5人の年寄(家老)がこれに当たり、庶務、農政、交隣、会計等の政務一般を総括した。その管下に11~13の部局を置き、職務を果たした。

10. ロシア軍艦の来寇

文久元年(1861)2月、浅茅湾内の尾崎浦に見慣れない大型の異国船が入ってきた。

この船はロシア軍艦ポサドニック号で、乗員360人が乗り組み、箱館(函館)より長崎へ回航の途中船体修理のため寄港したとのことであった。そして、芋崎を占拠して立ち去ろうとせず、ついに大船越番所で、制止しようとした番人を射殺する事件が起こった。対馬藩はもとより時の幕府もその解決に頭を悩ませたが、8月にイギリスの介入でロシア軍艦は箱館(函館)に向かってようやく出航した。

11. 尊皇攘夷と対馬藩

文久2年(1862)対馬藩は、長州藩と勤皇運動に対する共同戦線の盟約を結んだ。

また、元治元年（1864）2月、時の藩主^{よしあきら}義達が時勢に対処するため藩校「日新館」を設立、200人におよぶ入学者に尊皇、攘夷教育を実施した。しかし、同年10月、藩主の外戚、勝井五八郎がこれを粛清し、その際殺害されたものは200人余りにおよんだ。これによって、対馬の有能な人材が多く失われたといわれている。この勝井騒動（甲子事変）がなければ、対馬藩は、明治回天の事業にも大きな役割を果たし得たものと思われる。

12. 廃藩置県と対馬

明治2年（1869）全国的に版籍奉還が行われ、藩主義達は藩知事に任命された。同時に府中は厳原と改称され、藩の職制も執政参与の名称から大参事・少参事と改められた。明治4年の廃藩置県当時、現在の長崎県内には、島原、平戸、大村、福江、厳原の5県が置かれており、全国では3府302県あったという。その後、厳原県は、伊万里県などとの統廃合が行われ、明治5年になって長崎県に所属することになった。

第5節 近代以降

1. 万関瀬戸

明治19年（1886）厳原に対馬警備歩兵大隊、竹敷に海軍要港部が設置されて以来、昭和20年の終戦まで、対馬は、国防の第一線として要塞地帯のベールに包まれることとなった。

ロシアとの間に風雲急を告げてきた明治33年（1900）、浅茅湾を通過して朝鮮海峡から対馬海峡へ大きな艦船が通行するのは不可能であったため、日本海軍は、浅茅湾から久須保に抜ける運河（幅22m、長さ300m、水深3m）を掘り、長さ約100m、幅約3.6m、水面上からの高さ約36mの鉄橋を架けた。この鉄橋は、対馬の下島と上島を結ぶ交通の要衝となり、また、この運河の漁船、商船に与える利便は図り知れないものがある。この橋は、昭和31年アーチ式の鉄橋に架け換えが行われたが、老朽化したため、平成8年に三代目の橋梁（アーチ式）が建設さ

れている。運河は、昭和49年に航路幅約40m、水深4.5mまで拡幅されている。

2. 日露戦争と対馬

「皇国の興廃この一戦にあり」とZ旗を掲げたわが連合艦隊が、ロシアのバルチック艦隊を撃滅した日本海海戦は、対馬の目の前で行われたことから、世界的には「対馬沖海戦」とよばれている。

明治38年(1905)5月、「敵艦見ゆ」との警報に接した東郷元帥率いる連合艦隊の主力第一、第二艦隊は朝鮮半島南端の鎮海湾を、また対馬の尾崎湾に集結していた第三艦隊もそれぞれ出撃した。第三艦隊の一部水雷戦隊は、万関運河を通り出撃した。連合艦隊は、対馬の東方海上でバルチック艦隊と遭遇、一大海戦が行われたが、その砲声は対馬沿岸にとどろき、住民たちは一喜一憂したという。一夜明けた5月28日の朝、沈没露艦の将兵97人が上対馬町琴の茂木浜に、また対馬北端の殿崎海岸にも143人が上陸したところ、住民から厚遇を受け、将兵達は非常に喜んだとのことである。なお、このときの沈没露艦ナヒモフ号の大砲が茂木浜に置かれている。

平成17年(2005)に、日本海海戦100周年を記念し、殿崎に「平和と友好の碑」と「日露慰霊の碑」が建立された。

3. 定期船の触雷沈没

第2次大戦終戦の昭和20年10月14日、博多～対馬間を定期運行していた^{たままる}珠丸(800トン)が壱岐勝本沖で触雷、乗員730人とともに一瞬のうちに沈没した。

救助された人はわずか185人に過ぎず、残る545人は珠丸と運命をともにし、わが国海難史上稀有の事件となった。この悲しい記憶を風化させないように、厳原町にある県立対馬歴史民俗資料館横に、珠丸遭難の慰霊碑が建立され、毎年10月14日には、遺族や関係者によって供養の慰霊祭が行われている。

4. 対馬の転県運動

明治4年の廃藩置県当時、対馬の行政区画は統廃合が繰り返され、その後、長崎県に編入されたが、明治の末期から大正年間にかけても、福岡県への転県運動は度々起こった。

第2次大戦後の民主政治の実現で、福岡県への転県運動がさらに盛り上がり、昭和21年5月の対馬総町村組合議会で、福岡県への転県が満場一致で議決された。その後、県議会はもちろん、国会でも論議され、政府あるいはGHQ等に活発な陳情が行われたが、昭和24年に至り対馬開発案が県議会で採択されたことから、対馬町村会は、対馬開発計画実現のため転県運動中止声明を発表し、ようやく終息した。

5. 離島振興法の成立

転県運動を契機に対馬の総合開発が強く叫ばれ、昭和26年には、対馬を含む全国19地区が国土総合開発法による特定地区に指定された。その後、本土から隔絶した離島であるが故の問題をかかえていることから、長崎県が主唱し鹿児島、熊本、島根等の離島県とともに特別立法の運動を起こし、昭和28年7月議員立法により離島振興法が成立した。この離島振興法を契機に、対馬の公共投資は飛躍的に促進されることとなった。

離島振興法は10年間の時限立法だったが、その後、6回延長がなされ、平成25年に新たな離島振興法が成立し、平成35年までが期限となっている。

現在、離島の中でも特に国境に近い「国境離島に関する新法」制定について、長崎県や関係市町で取組を進めている。(第16章第1節参照)

6. 日本八学会連合の対馬総合調査

国境の島「対馬」は、過去において文化的に隔絶され、要塞地のため地形図はもとより、産業や人口その他統計調査に関する資料が公開されず、正確な学術調査が実施されていなかった。そのため、昭和25年に東大教授辻村太郎理学博士を委員長とする日本八学会連合による対馬

総合調査が行われ、貴重な研究資料が集められた。

その調査に同行した民俗学者宮本常一氏は、その後も度々対馬を訪れ、島内津々浦々の集落に出向き、庶民の生活実態をこと細かく調査した。そのなかで、対馬の開発の立ち後れは、この島が長い歴史のなかで国防の島として封鎖され続けてきたことに大きく起因していると分析している。宮本氏は、対馬と同じように全国各所の農山村、漁村に出向き、庶民の生活実態を調査している。このような経験から訴え続けた離島振興の思いが、昭和28年7月の離島振興法の成立に大きく影響した。

日本八学会連合は、考古・人類・宗教・社会・地理・言語・民族・民俗の8つの学会が連携して学術調査研究を行うために昭和22年に結成された。昭和26年には、心理学会が参加して九学会になり、その後、考古学会が脱退して東洋音楽学会が参加した。

7. 対馬縦貫道路の整備

対馬は戦時中、要塞として軍の施設が優先されたこともあり、一般の道路の整備は、本土及びその他の離島に比較し立ち後れていた。

南北に長い対馬を縦貫する道路は、昭和43年に開通し巖原から比田勝まで自動車で行けるようになった。その後、この縦貫道路は昭和50年に国道(382号)に昇格し、島内交通の基幹道路となっている。

8. 対馬空港の整備

昭和39年に美津島町竹敷に水上飛行場が供用開始したが、昭和42年に供用休止となった。

昭和43年に陸上飛行場設置のための気象観測を美津島町白連江山で開始し、昭和46年に同地に空港設置が許可され工事に着手した。

工事完成後、昭和50年6月に対馬空港の供用が開始され、同年10月に対馬から福岡間に定期便が就航することとなった。

当初の滑走路は1,500mであったが、その後工事を行い、昭和58年には滑走路1,900mとして供用開始し、ジェット機が就航することとなった。

9. 国内航路、空路の変遷

離島の宿命的な課題は、本土との交通アクセスの問題にあり、その改善は島民の悲願でもある。航路の変遷についてみると、江戸中期には島内5軒の船問屋がこれにあたり、年間5~6百艘が対馬に入港して旅人140~150人とともに各種物資の輸送にあたったという。明治29年(1896)には、木造船により初めて博多までの定期便が運航され、その後鉄船(フェリー)にかわり、厳原~博多間を1日2便、比田勝~小倉間を1日1便が就航するようになったが、平成10年10月から小倉航路は廃止され、比田勝~博多航路に変更がなされた。その後、厳原~博多航路は、平成15年4月から1日3便となったが、平成19年11月に減便され、再び1日2便となっている。また、平成3年12月には、高速船(ジェットfoil)が厳原~博多間に1日1便就航し、平成12年4月からは1日2便となっている。うち1便については、平成13年11月から比田勝まで延伸されていたが、平成20年11月以降繁忙期のみの運航となり、平成26年4月からは、利用の減少や燃料費の高騰により運休している。

一方、空路については、昭和39年水陸両用機(グラマングース)が対馬~大村間に就航したが、機体が不完全であったため、わずか19往復で運航はストップした。その後、昭和41年に再開されたが、利用者が少なく5カ月間で休止された。また、昭和40年12月から、福岡~対馬間を不定期のヘリコプターが就航したが、これも利用客が少なく運航6カ月で休止に至った。

昭和50年10月、島民待望の陸上空港である対馬空港が開港し、本土との距離は一挙に短縮されることとなった。

昭和58年4月からは、日本近距離航空のボーイング737型機(126人乗り)が就航し、これと平行して滑走路の延長、新ターミナルビルの建設、ローライザー(計器着陸装置)の設置、ボーディングブリッジ(搭乗橋)の完成等施設の設置が進んだ。また、平成8年7月には、対馬~大阪(関西空港)の直行便も就航したが、冬場の搭乗率が思わしくなく、平成10年9月から運航休止となり、現在は廃止されている。

平成 10 年 4 月から長崎便（2 便 / 日）、福岡便（5 便 / 日）の全便がジェット化されたが、長崎便については、平成 15 年 9 月から、エアニッポンからオリエンタルエアブリッジの運航にかわり、機体もプロペラ式のダッシュ 8 機（39 人乗り）が就航（4～5 便 / 日）した。福岡便についても、平成 17 年 10 月からプロペラ式のダッシュ 8 Q400 機（74 人乗り）とジェット機との混在 6 便となったが、平成 19 年 11 月からジェット機 4 便体制へ変更された。平成 26 年 3 月からはジェット機 2 便、プロペラ機 2 便体制となっている。

10. 国際航路、空路の変遷

昭和 40 年になって日韓基本条約が締結され日本と韓国との国交が回復したが、対馬と韓国の間への航路、空路開設までには長い年月がかかった。

国際航路は、まず、平成元年に上対馬町比田勝港と韓国釜山港を結ぶ不定期航路の対馬国際ライン「あをしお号」が就航した。また、平成 5 年には対馬から馬山に国際定期航路が就航したが 12 月に休止した。

平成 11 年 7 月から釜山～巖原間に大亜高速海運の運航する「シーフラワー」が就航し、平成 12 年 4 月に定期化した。平成 13 年 4 月からは、釜山～比田勝間にも運航されている。平成 16 年 8 月から従来のものに替わり「シーフラワー 2」が導入され、乗客定員も 240 人から 376 人に増加した。また、平成 19 年 10 月から「ドリームフラワー」（乗客定員 300 人）が新たに導入され 2 隻体制となった。

また、平成 23 年 10 月から比田勝から釜山間に、JR 九州高速船のジェットfoil「ビートル」が、平成 23 年 11 月から巖原から釜山間に未来高速「コビー」が定期便で就航し、現在 3 社が運航している。

国際空路については、（株）コリアエクスプレスエアにより、平成 21 年 7 月から韓国大邱空港～対馬空港間でチャーター便が運航（3 便 / 週）開始された。平成 21 年 10 月には、大邱空港便が廃止され、ソウル金浦空港便が運航（3 便 / 週）開始、平成 22 年 5 月からは新たに釜山金海空港便が運航（4 便 / 週）開始している。しかしソウル金浦便は廃止さ

れ、釜山金海便も平成 25 年 7 月に運航休止している。

国際航路の便は増えてきており、韓国人旅行者の数は増加している。平成 24 年は年間約 15 万人、平成 27 年には年間 21 万人を超える旅行者が対馬に来ている。

今後、国境の島として韓国との近接性を活かし、受入態勢の整備を図ることで、さらなる交流人口の増加が期待される。

11. 一郡制問題及び対馬市誕生

対馬市が誕生する前の対馬は、行政区画上、下県郡と上県郡に分けられていた。そのため島の名称と郡名が呼応しておらず、対馬島を対外的にアピールする上で不利であり、また、島民の連帯を強めるためにも「対馬郡」として統一すべきという意見があった。

昭和 63 年 2 月に対馬総町村組合が島民アンケートを実施した結果、一郡制賛成 44.3%、反対 23.3%、どちらでもよい 32.4%となったが、2 町で反対が賛成を上回った。この結果を受けて各町議会で協議を行ったが、2 町で反対の立場がとられたため、足並みがそろわず、県議会での審議には至らなかった。

以上のような経緯があるなか、市町村合併の特例に関する法律が平成 7 年に大幅に改正されてから 4 年が経過した平成 11 年 6 月 4 日、対馬においても市町村合併の推進に向けて、県と 6 町が一体となって調査研究を行う組織を設置する必要があるとの認識のもと、対馬島地方分権・市町村合併等調査研究会を設置し、市町村合併の推進に向けた調査研究が行われた。

その後、約 1 年間の調査研究を経た平成 12 年 8 月 1 日に、6 町による県内初の合併協議会である対馬 6 町合併協議会が設置され、平成 16 年 2 月までに計 26 回の協議会を開催し、合併の方式、合併の期日、新市の名称、新市の事務所の位置、新市建設計画をはじめ、すべての協定項目について合意に達し、平成 16 年 3 月 1 日に対馬市が誕生した。