Japan International Border Studies Network report

No.17　　2019年12月16日

第 17 号特集　「JIBSN 礼文セミナー2019」

JIBSN レポー ト第 17 号の発刊によせて

境界地域研究ネットワーク　JAPAN（JIBSN）の 2019 年度の年次セミナーは北海道・礼文町での開催となりました。JIBSN としては「ニューフェース」ですが、小野徹・礼文町長の熱意溢れるイニシャティブにより実現したものです。 折から、 JIBSN 初代代表幹事でもある外間守吉・与那国町長との間で姉妹提携の動きが進んでおり、このセミナーはその事実上のお披露目の会ともなりました。2020 年度のセミナーは与那国町での開催が予定されており、現代表幹事・竹富町の波照間島との間でチャーター便を飛ばし、「国境を越えないボーダーツーリズム」の新たな展開が模索されています。

シンポジウムの会場手配をはじめさまざまなご協力をいただいた礼文町の皆様にはこの場を借りて改めてお礼申し上げます。 また、 シンポジウム後のフィールドワークを 「ボーダーツーリズム」として組織したビッグホリデー （株） とバスの手配や学芸員による重厚な解説を支援してくださった利尻町と利尻富士町の両町長にも心から感謝申し上げます。

（企画部会長　岩下明裕）

No.17　2019 年 12 月 16 日

JIBSN 礼文セミナー・プログラム

日時　2019年9月21日(土)　受付13:00～

会場　礼文町町民活動総合センター「ピスカ 21」
(〒097-1201 北海道礼文郡礼文町大字香深村字ワウシ958番地の4)

共催　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UBRJ)
NPO法人国境地域研究センター(JCBS)
人間文化研究機構ネットワーク型基幹研究プロジェクト「北東アジア地域研究推進事業」
北海道大学スラブ・ユーラシア研究センター拠点
礼文町

協力　ボーダーツーリズム推進協議会（JBTA）

お問合せ　北海道大学スラブ・ユーラシア研究センター内
境界地域研究ネットワークJAPAN(JIBSN)事務局
E-mail: iwasi@slav.hokudai.ac.jp TEL:011-706-2388 FAX:011-706-4952（担当：岩下）

9月20日より
JIBSNセミナーボーダーツアー
in礼文4日間の旅催行!!

No.17　2019 年 12 月 16 日

境界地域研究ネットワーク JAPAN　礼文セミナー
日時：2019 年 9 月 21 日 場所：礼文町・ピスカ 21

オープニングセレモニー

（岩下明裕）　皆さん、時間になりましたので始めます。私は JIBSN 企画部会長で事務局を務める岩下と申します。2011 年に札幌で JIBSN 設立大会、2012 年の稚内より事実上の持ち回りがありまして、今回が第 9 回目の JIBSN の大会ということになります。ここからの司会は JIBSN 副代表幹事の木村崇様、よろしくお願いします。

（木村崇）　全国津々浦々からお越しいただきまして、大変ありがとうございます。私は木村崇と申します。この 7 月より NPO 法人国境地域研究センターの理事長を仰せつかりました。今日は楽しみにしております。

JIBSN という略称はよく知られております。こちらには国境地域といいましょうか、一番日本の端の自治体の方々に当初からお集まりいただきまして、その地域特有の問題をお互いに出し合って深めていこうということでやってきました。近年は新しい正会員も増えました。私が所属しておりますその国境地域研究センターは個人会員が主ですけれども、この JIBSN でも準会員として今日ここの席にも大勢の方が来ておられます。

礼文島は、先ほど根室市の織田敏史さんに、どちらが遠いかと聞きますと、どうもこちらの方が遠いみたいで、3000 キロあるそうです。よくお集まりいただきました。堅苦しい会議だけではなくて観光の方もぜひお楽しみください。

今日は各自治体の代表の方が前方に並んでおられますし、個人でも参加をされた方もおられます。本当に毎回毎回盛大になって、こういう催しものに対して参加していただいてありがとうございます。

それでは少し長くなりましたけれども、早速オープンセレモニーの最初の方をご紹介したいと思います。竹富町長の西大舛髙旬様に本年（2019 年）4 月から JIBSN の代表になっていただいたのでございますけれども、公務がどうしても離れられないということで来られません。そこで竹富町役場からの参加者である中井様カンナから町長のメッセージを代読していただきたいと存じます。よろしくお願いします。

（中井カンナ）　議会で対応している竹富町長に代わって、あいさつをさせていただきます。「本日は 9 月定例議会の対応で出席がかなわず誠に申し訳なく残念に思いますが、JIBSN 代表幹事として一言ごあいさつを申し上げます。関係者の皆様におかれましては大変お忙しい中このセミナーにご出席をいただき、JIBSN 礼文セミナーが開催をしますことをお喜び申し上げます。

このセミナーは境界地域の共通の課題を有するそれぞれの行政機関や地域住民、研究者、そして民間の業者などが共に行動しアイデアを出し合い境界地域としての課題に対処し、発展を目指していく活動の 1 つとして開催されているものです。年に 1 回境界地域の皆様がお集まりになるこのセミナーの機会を大切にし、さらに交流が深まっていくよう継続的に開催していかなければならないと考えております。

本日も日本最南端の町の我が竹富町をはじめ、最北端、最東端、最西端の行政機関や、その他の関係者の皆様がご出席されております。本日のセミナーでは各行政機関による境界地域における交通問題や広域連携などの課題の発表が予定されております。境界地域が抱える課題の解決に向けて、新たな気付きや意欲が生まれていくことを期待しております。

結びになりますが、このたびのセミナーの開催にあたりご協力、ご尽力をいただきました礼文町の皆様方をはじめ関係者の方々に心から感謝を申し上げるとともに、今回のセミナーが実り多きものとなりますよう祈念申し上げあいさつといたします。令和元年 9 月 21 日、竹富町長、西大舛高旬」。（拍手）

（木村）　ありがとうございました。皆さんの記憶にまだ新しいと思いますが、前回の五島セミナーでは済州島へ五島市から国際チャーター便を仕立てましてボーダーツーリズムを盛り上げました。その五島市から実は野口市長が昨日稚内まで来ておられました。

ところが、ご存じのように台風が発生して五島を直撃するかもしないということで、今日急きょ稚内から五島に帰ってしまわれました。そこで、代理の方にメッセージをということで野口語様、よろしくお願いします。

（野口語）　皆さん、こんにちは。台風の影響で五島が心配ということで市長は帰りましたため、私の方がメッセージを預かりましたので代読をさせていただきます。

「この JIBSN のセミナーがこの北海道、従って礼文町で開催されますことを心よりお喜び申し上げます。昨年は五島市でセミナーを開催させていただき、市民も含めまして約 70 名の皆様にご参加いただきました。この場をお借りいたしまして、感謝を申し上げます。またその翌日からはチャーター便により五島市から一番近い外国である韓国済州島を訪れ、済州特別自治道の副知事、済州市長及び西帰浦（ソギポ）市長を表敬訪問し、今後の交流などについて意見交換をさせていただいたところであります。

本日は「境界地域の交通と広域連携」と題しまして、各境界地域の交通についての現状や今後の交通の在り方、また境界地域のさまざまな広域連携についての現状や課題などについて議論をすることになっておりまして、五島市の現状についても紹介をさせていただくことになっております。各地域のおかれている状況というのはそれぞれ違いがあると思いますが、本日参加されている大学あるいは自治体の皆さんと有意義な意見交換を行い、今後の施策を推進するための参考にさせていただきたいと考えております。

最後にこの礼文セミナーの開催にご尽力いただきました礼文町の皆様、北海道大学の岩下教授をはじめ事務局の皆様に深く感謝を申し上げますとともに、本日お集まりいただきました皆様方のご健勝とご多幸を祈念申し上げご挨拶といたします。」（拍手）

（木村）　ありがとうございました。ここでホスト役を務める礼文町長の小野徹様から、あいさつをいただくことになっておりました。ところが、国際交流のイベント日程と重複してしまったため、今日はご登壇いただけません。

それで大変申し訳ないということで、代読ではなくて直接皆様に熱いメッセージを伝えたいとのことです。それでは、ビデオメッセージをお願いします。

＜ビデオ開始＞

（小野徹）　皆様、こんにちは。礼文町長の小野でございます。本日は、遠いところをこの礼文島までお越しいただきまして本当にありがとうございます。そして何より令和の始まりの記念すべき時に、境界地域研究ネットワーク JAPAN の礼文セミナーがこの島で開催されますことを、心から歓迎と感謝を申し上げます。

初秋の礼文島は寒くはないですか。私は今、アメリカのロサンゼルスに来ています。今回の訪問は礼文高校とアメリカのミドルスクールとの姉妹校締結調印のためでありまして、残念ながら共同セミナーに参加できません。

本日は前 JIBSN 代表幹事である野口市太郎五島市長、道内からは稚内市の川野忠司副市長、標津町の山口将悟副町長をはじめ、南は与那国町、竹富町、西は対馬市など自治体ネットワークの皆さん、ボーダーツーリズム推進協議会の伊豆芳人会長をはじめとするビジネス関係の方々、さらには大学研究機関、メディア、一般の方々まで幅広く、全国各地からたくさんの皆様に礼文島までお運びをいただいていると伺っています。大変申し訳なく思っていますが、ご理解をいただきたいと思います。

さて今回のメインテーマの 1 つは、「境界地域の交通を考える」です。礼文島は島内には路線バスやタクシーはありますが、島外ではフェリーコースだけでしか結ばれていません。私は何とかしてこの島にもう一度空路を再開してほしいという、町のたくさんの皆さんの声を受け止め実現に向け頑張っています。

そして、実現に向けてはもう 1 つのテーマである、「境界地域の広域連携」も大きな力になると考えていますし、日本の東西南北に点在する島々や国境を形成する先端地域が 1 つにな

ることで大きなムーブメントが生まれ、さらにはこれをバネにそれぞれに暮らす地域がさらに大きく発展していくことを望んでやみません。どうぞ今日はそれぞれの地の夢の実現に向け大いに語り、友好を深めていただきたいと思っております。

結びに、遠く離れたアメリカの地より、共同セミナーのご盛会を心からお祈り申し上げます。皆さん、頑張りましょう。

＜ビデオ終了＞（拍手）

（木村）　次は、今ご覧になりました礼文町長の小野様に代わりまして、副町長の武田徹様が直接、台湾のすぐ近くにある与那国町長の外間守吉様とネット中継でお話をされるという全く新しい企画を用意しております。

外間町長は、ご存じの方もたくさんいらっしゃると思いますけれども、JIBSN の初代代表幹事であります。7 年前に第 1 回目の JIBSN のセミナーは稚内で開かれ、その後の旅では、フェリーでサハリンに向かいました。そのサハリンでは、ここであまり詳しくは申し上げられませんが、実に人生の思い出に残るような大変なことがありまして、我々町長との友情が一層深まったということがございました。

それでは、早速、外間さんと武田さんの対話を始めていただきます。

＜ネット中継開始＞

（武田徹）　外間町長、聞こえますか。

（外間守吉）　はい。

（武田）　礼文町の武田でございます。どうもごぶさたしております。

（外間）　いえいえ、武田副町長、お会いするのが 2 度目ですかね。こうしてまた今回はこちらで JIBSN のセミナーが開かれるということで、実は私も参加をしたかったのですけれども、公務が立て込んでいまして参加できず大変申し訳ございませんでした。代わりに小嶺長典課長と池間有仁君が行っておりますので、よろしくお願いいたします。

（武田）　こちらこそよろしくお願いいたします。今、与那国の方は、台風 17 号は大丈夫でしょうか。礼文は今日非常に晴れておりまして気温も 17 度から 18 度ぐらいありますけれども、与那国の天候はどうでしょう。

（外間）　そうなのです。台風 17 号がおとといから吹き荒れていまして、いまだに台風の余波が残っていて……22～23m 吹いているのですかね。大変な天候となっております。予報に

よると 24 日ごろには皆さんのところまでこの 17 号が届くようですけれども、そちらの方は大丈夫でしょうか、気になってしょうがないですけれども。

（武田）　こちらの方はたぶん今日、明日と大丈夫なようです（笑）。もう大変いい天気で、全国各地から今日は皆さんにいらしていただいていますけれども、大変いい秋の礼文島をご覧いただけると考えております。

（外間）　ああ、そうですか。
　ただ、こちらは一昨日に全便が欠航して、昨日も今日も全便欠航ということで、まさに行政、経済の空洞化ということになっております。だから、明日も無理ではないなということになるのですけれども、明日は飛行機が飛んでくれないと店の商品が並ぶのがもうほとんどなくなるということで、今、頭を悩ませているところです。

（武田）　今回のセミナーのテーマは「境界地域の交通と広域連携」ということで、皆さんが抱えている同じような状況が境界地域、離島の皆さんが抱えている問題を解決できる糸口になればなと考えておりますけれども、かねてから町長の方とお話をさせていただきました姉妹友好町の締結のために、今年の 12 月の頭ぐらいにはぜひお邪魔したいと考えておりますので、ひとつよろしくお願いしたいのですけれども。

（外間）　ありがとうございます。前々から小野町長とはお話を進めていたのですけれどもなかなかタイミングが合わなくて、私のところの事情がたくさんあってなかなかうまくいかなかったのですけれども、今回は前もってこれより 12 月の頭か 11 月の末というお話を伺って、協定書締結の準備はしておりますので、そちらの方でまた詳しいお話をしてくれたらいいかなと思っています（**編集者注：その後、2019 年 11 月 30 日に与那国町にて両町の「友好交流協定締結式」が開催された**）。

（武田）　本日は大変お忙しいところを公務の傍ら誠にありがとうございます。

（外間）　いえいえ、ありがとうございます、こちらこそ。それからご無沙汰しております

木村先生と岩下先生にはよろしくお伝えください。

（武田）　木村先生に代わります。

（木村）　全然年を取られないね（笑）。

（外間）　いえいえ。

（木村）　では岩下先生に代わります。どうぞ。

（岩下）　どうもいろいろお世話になっております。
来年は与那国に皆さんで押しかけようという話をしていますが、大丈夫ですね（笑）。

（外間）　来年の今頃になろうかと思いますけれども、よろしければぜひこちらの方ですべて対応しますので、ぜひ JIBSN の会員の皆さんにお越しいただくように先生の方からお伝え願えればと思っております。

（岩下）　ということで約束させていただきました（笑）。

（武田）　今日はどうもありがとうございました。

（外間）　ありがとうございました。

＜ネット中継終了＞

（木村）　最後にご紹介したい方が、もう 1 名ございます。ボーダーツーリズム推進協議会も、私たちの活動を通じてもうすでに積極的な活動を開始しておられます。その会長であられます伊豆芳人様からお話をいただきます。
この推進協議会は、私たち JIBSN のネットワークを基に展開して、伊豆様や今回のツアーを企画したビッグホリデーのご尽力で、観光にかかわる会社を束ねたものでありまして、旅行業界に大きなインパクトをもたらしているという認識を今日は新たにしていただきと思います。それでは近況について、伊豆様からお話をいただきます。よろしくお願いします。

（伊豆芳人）　ありがとうございます。ただ今ご紹介をいただきました、ボーダーツーリズム推進協議会の伊豆と申します。日ごろ皆様には大変お世話になっております。こういう高

いところからではございますけれども、心より御礼を申し上げます。

本日は JIBSN の礼文セミナーの開催、誠におめでとうございます。私も一昨年の対馬、それから昨年の福江（五島市）に続き、3 回目の参加になります。私どもは観光だけではなくて、国境・境界地域のさまざまな課題を知って勉強をさせていただく非常に貴重な機会ということで参加をさせていただいております。

ボーダーツーリズム、要は観光だけを抜き出した活動をさせていただいているのですけれども、やはり今回の日韓問題を見ても、ツーリズムは非常に敏感ですぐに影響を受けます。一方では、何か回復させようというときに一番期待されるのはやっぱりツーリズムということで、ツーリズムだけの活動ですけれども、皆さんが JIBSN の研究しているテーマとも大きくかかわっていることだと改めて感じているところでございます。

ボーダーツーリズム推進協議会は今、木村先生からご過分なご紹介をいただきましたけれども、活動は 3 年目に入っております。会員数も 27 で、最初は長崎県対馬市と五島市の 2 つの自治体に加入いただきましたけれども、昨年から与那国町、今年から礼文町にも入っていただき、ボーダーツーリズムや各自治体の PR などを活発化させております。

特に今年はボーダーツーリズム推進協議会の関係者が、役員も含めてボーダーツーリズムの旅を実際に参加して行っていただいたりしています。ここの幹事役の高田喜博さんが今年の 5 月の国後島のビザなし交流に参加されたり、あるいは今年の 8 月は私どもの事務局長をやっていますビッグホリデーの根岸文男がサハリンの旅に参加させていただいたり、あるいは幹事の九州国際大学の花松泰倫先生が学生を連れてこの 8 月に対馬と釜山を勉強にいくということで、その模様をボーダーツーリズム推進協議会のウェブサイトに掲載させていただいたり、その紀行文を会員にお送りするメルマガに寄稿していただきました。

少し長くなって申し訳ないですけれども、我々の活動の一環として、我々のボーダーツーリズムあるいはボーダーツーリズムの地域の PR ということで、今年（2019 年）の 11 月 22 日から 1 カ月間、愛知県の知多半島にあります東海市で、ボーダーツーリズムの写真展を行うことになりました。

今回のタイトルは「国境の町に生きた先人たち」で、国境の町が生んだ先人をご紹介するということで、これから準備を進めていきたいと思っています。資料には各自治体の皆様にご協力をお願いしたいと書いております。具体的には私どもから各自治体の担当者の皆様にあらためてご協力をお願いいたしますけれども、今回はこういうことも協議会の方で準備をしていることをご紹介させていただきました。

最後になりましたけれども、観光交流というのをやはりできるだけ多くの異なる国々と、あるいは文化の交流というのが非常に大事ではないかと思います。そういういろいろなところとの交流が、例えば知恵を我々が得たり、あるいは人間力みたいなものを束ねていくことになったりすると私は信じております。やはり個々の国々あるいは個々の文化との交流の積み重ねが、3000 万人といった大きな目標よりもより大事ではないかと思っています。

従いまして、協議会では非常に微力ではございますけれども、国境を挟んだ隣国との観光での交流やボーダーツーリズムの魅力を今後も一生懸命 PR していきたいと思っておりますので、今後ともどうぞ我々の活動に対しましてご支援を賜りたくお願い申し上げます。長くなりました。ありがとうございます。（拍手）

（木村）　それではオープニングセレモニーはここで終わらせていただきまして、またマイクを岩下さんにお返します。よろしくお願いします。

（岩下）　ありがとうございました。今、伊豆さんから推進協議会の話がありましたが、伊豆さんの企画で毎日新聞に去年 1 年間掲載した「旅するカモメ」という特集をまとめたものを 1 冊持ってきましたので回覧してぜひご参照ください。もし欲しい方がおられれば推進協議会に言えば実費（1800 円）でお分けしますので、後でボーダーツーリズム推進協議会の根岸文男事務局長にご連絡ください。もう 1 つは、今年 5 月に北大で「北海道でボーダー（境界）を考える」という北海道の交通を考えるセミナーを開催し、その模様をウェブサイトにアップロードしています（http://borderlands.or.jp/jibsn/document/20190525.pdf）ので、ご覧いただいてご関心のある方はダウンロードをしてください。

セッション１の風景

＜セッション１　境界地域の交通を考える＞

（古川浩司）　皆さん、こんにちは。それでは、ただ今よりセッション 1「境界地域の交通を考える」を始めます。司会を担当いたします中京大学の古川と申します。よろしくお願いいたします。

今日の参加されている皆さんは、ほとんど私のことはどこかのセミナーで見ている方々がほとんどかと思いますが、簡単に自己紹介をさせていただきます。

私は中京大学に勤めておりますが、日本の国境・境界地域に関する政策を研究する中で北海道大学の岩下先生にお会いして、JIBSN の設立からずっとこのような形でセッションの司会等をさせていただいております。

最近は、『「国境」で読み解く日本史』という本の監修し、光文社の知恵の森文庫の方から出させていただきまして、今日はその本の最初で、空欄になっている礼文島でセミナーを開いております（http://borderlands.or.jp/books/book.html#book032）。

では、早速始めさせていただきますが、本セッションのテーマは「境界地域の交通を考える」ということで、礼文町の方からこのテーマでといきたいというご意見を伺って、このテーマにすることにいたしました。

日本全体が今は人口が減少しておりますので日本全体の問題とも言えるかもしれませんが、特に大きな問題になりつつある日本の境界地域ではどういう問題があるかということで大きく 2 つに分けますと、１つは内部の交通アクセスの確保があると思います。

すなわちバス路線等はありましても、なかなかお客さんがいないということで減便をするとさらに不便になってまた遠い人たちが便利なところに出ていってしまう、そしてまた乗る人が減って減便……この悪循環からいかに脱却するかが 1 つ大きなテーマとして挙げられるのではないでしょうか。

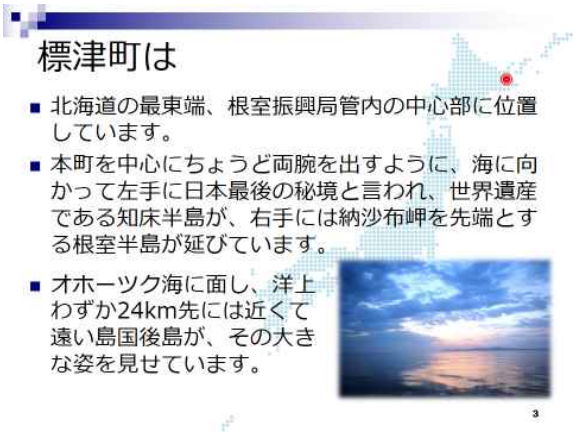
もう 1 つは、外部との交通アクセスの確保です。我々もそうですが、交流人口を増やすべく、外部の人たちに来てもらって、定住せずに定期的に来る人が関係人口であるという話があります。

私自身も経験していることですが、外部から特に個人で境界地域の自治体に入ろうとするときに、公共交通機関だけでアクセスするということが非常に難しくなっています。そういう中でアクセスをいかに確保しているか。中でも境界地域ということになりますと、隣国との交通アクセスも問題になってくるのではないでしょうか。

そこで本セッションでは標津町、与那国町、竹富町と五島市、それから礼文町の方々に、「境界地域の交通を考える」ということでご報告いただくことになりました。では早速ですけれども、まず日本の最東端の町に接する、標津町の副町長の山口将悟様よりご報告いただきます。では、早速ですがよろしくお願いいたします。

（山口将悟）　皆さん、こんにちは。ただ今紹介をいただきました標津町の山口でございます。北海道の東の境界……といいましても北方領土と北海道の間の中間にあり、国境ではございませんけれども、当町における交通施策の報告をさせていただきます。

まず簡単に標津町をご紹介いたします。北は世界自然遺産があります知床半島、南は根室半島、この間に位置しておりまして、東の洋上 24 キロ先には北方領土の国後島を臨むことができます。標津町から礼文島までは直線距離で 380 キロとなっておりまして、ちょうど東京と京都間の直線距離となるぐらいです。



昨日自宅を出まして中標津空港から新千歳空港、そこから乗り換えて利尻空港へと 2 回飛行機に乗って利尻島へ入って、利尻島からフェリーで来ましてだいたい 8 時間ほどで礼文島に着きました。

町の概要ですけれども、面積が約 624 ㎢、東京 23 区とほぼ同じ広さでございます。人口は 5200 人ほどで、知床連山とオホーツク海に囲まれた海、山、川のある風光明媚な地です。

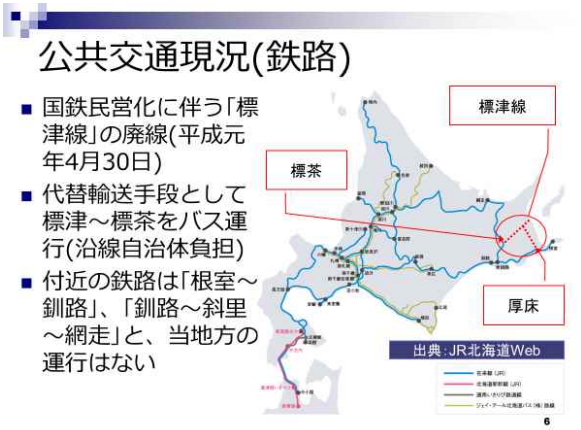
基幹産業は水産業と酪農業です。水産業はサケとホタテがメイン。ちょうど今の時期はホタテの手作業が行われておりまして、過去には 12 年連続日本一の水揚げを誇っておりました。ただ、今はピークの 6 分の 1 ほどしか採れておりません。本当に不漁に悩んでおります。ちょっと自慢になりますけれども、地元漁業者から漁業に理解のある地域住民の皆様にお礼

として、毎年サケ 1 匹とホタテ 2 キロ、貝の枚数にして 12 枚から 14 枚を無料で全世帯に配っています。

それからもう 1 つ酪農ですけれども人口の 4 倍の 2 万頭の乳牛を飼育しておりまして、130 戸ほどあります。酪農家による年間生産量は 10 万トン、ぴんとこないと思いますけれども 1 リットルの牛乳パックで 1 億本ということです。水産業と合わせて国内トップクラスの食料生産の町となっています。なお酪農家からも年に 1 回漁業者に負けず、毎年バターを 2 箱配っています。

次に、本題に入ります。本町の公共交通機関の現状について説明をいたします。また鉄路なですけれども、赤の点線があります。これは昭和 12（1937）年に全線が開通した標津線といいますけれども、残念ながら平成元年の旧国鉄民営化に伴いまして廃線となっています。この廃線の代替輸送手段としては、標津、標茶間を沿線自治体の負担によるバスを 1 日 6 便運行しております。町の負担としてだいたい平成 30（2018）年度決算ですけれども、1760 万円を負担しております。

付近の鉄路は、根室から釧路までを走る根室本線（花咲線）と釧路から斜里、網走を走る釧網本線となっておりまして、鉄路については当地方は空白地域となっております。31 年前に廃線となった標津線は、当時の駅舎とかは解体されてしまったのですけれども、根室標津駅が始発それから終点の駅だった名残で、SL の向きを変える転車台があります。



これが文化遺産ですけれども、今は転車台と別の場所にあった SL をここに持ってきて、有志の標津転車台保存会、これがクラウドファンディングを募っていろいろなイベントを実施しているところであります。

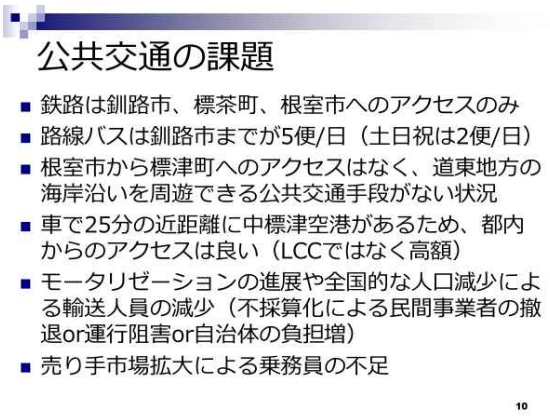
次に陸路であります。鉄路の代替輸送の他に沿線を運行するバスが知床の羅臼から釧路まで 1 日 5 便、交通事業者によって運行がされております。釧路から標津まではおよそバスで 2 時間、自家用車になりますけれども札幌へ出るとするとだいたい 6 時間ぐらいかかります。

公共の交通機関が乏しく、自家用車が一家に 1 台という時代ではなくて 1 人に 1 台ぐらいで、モータリゼーションの進展があって、先ほどもありましたけれども、全国的な人口減少

が進む中で輸送人員確保に難がある状況で、運行状況の赤字につきましては自治体が負担をしている状況にございます。

続きまして空路の状況です。付近には中標津空港と釧路空港、女満別空港の 3 つの空港があります。最寄りは中標津空港で、新千歳空港に 1 日 3 便、羽田空港に 1 日 1 便が運航されております。中標津空港から標津町へのアクセスは、車で 25 分ほどという近い距離にあります。なお空港間の所要時間につきましては新千歳空港からは 40 分、羽田空港からは 1 時間 40 分となっておりまして、道内あるいは都内から比較的時間をかけずに来られる立地であります。

これまでの現状を踏まえて、公共交通における当地域の課題については資料にある通りですけれども、特筆すべきこととしては JR を利用できる根室市から標津町までのアクセスは自家用車以外になく、道東地方の海岸沿いを周遊できるような交通手段が全くないということが見られます。

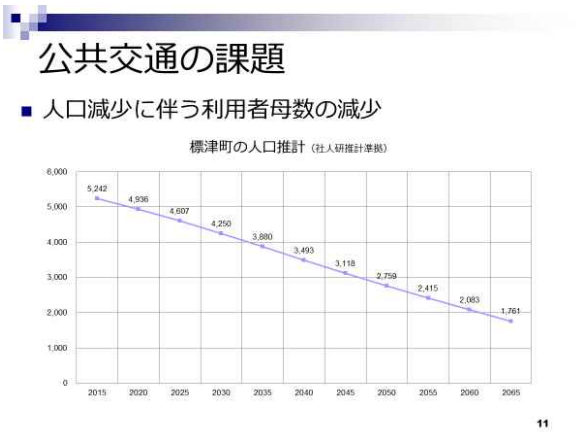


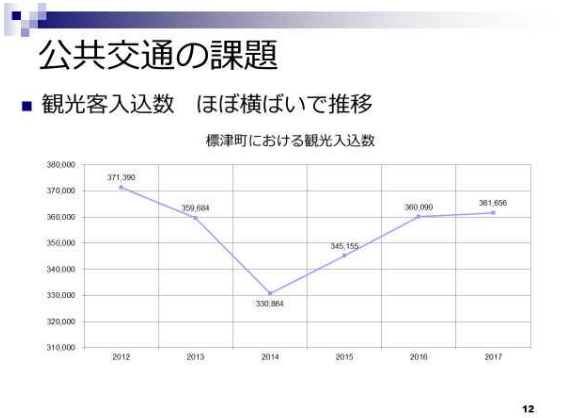
また採算制が担保されることの輸送人員確保は人口の減少やモータリゼーションのものの他に、都市間または拠点となる施設間の距離の長さにより本当に難しくなっております。また乗務員の不足も問題となっておりまして、標津町は昨年ハイヤーの乗務員が 1 人定年退職となったということで、町内唯一の営業所の存続自体も危ぶまれている状況になります。

公共交通に与える人口の減少による影響は大きいですけれども、自治体によっては鉄道や

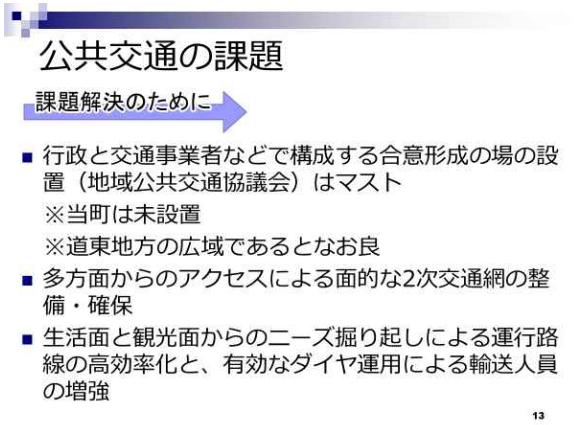
路線バスまたは市町村のコミュニティバスなど、運行系統の再編を余儀なくされているケースもありまして本町でも例外ではありません。

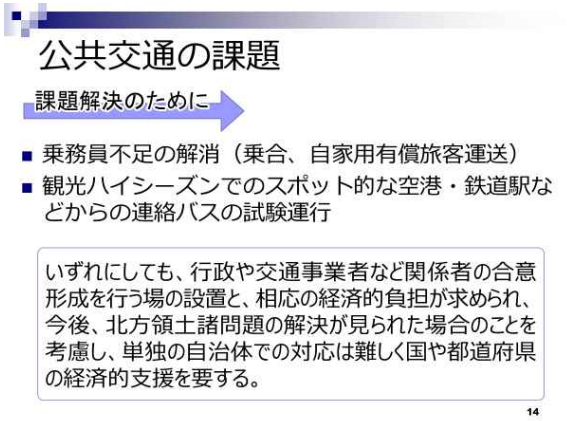
これは令和元（2019）年 6 月の国立社会保障人口・問題研究所（社人研）の平成 30（2018）年度の推計に準拠して、最近の動向をもとに推計した数字となっておりまして、だんだん利用者母数が減っていく傾向となっています。また、観光客の方では 2013 年度から 2014 年度にかけて 8%ほど落ち込んでいまして、だいたい年間 35 万人程度と横ばいで推移をしています。





今後は当地における公共交通の課題解決のためには、そちらの方にありますけれども、まずもって行政と交通事業者など、他には警察やあと陸運局、介護事業所、町内会、商工会、観光協会など、合意形成の場であります地域公共交通協議会の設置が必要不可欠であります。





どこにニーズがあって、誰がいくらでどのようにやるのかを決定することは行政の独断ではなかなかできませんので、何よりもニーズを行政と既存の交通事業者が集まって考えていく必要があると思っております。そういうことで、本当に公共交通に携わる実務者どうしの合意形成がこれから大事になってくると思っています。

いずれにいたしましてもこのような協議会でありますとか、相応の経済的負担が求められ

るわけでありまして、今後は北方領土問題の解決が見られた場合を考慮しながら、柔軟な対応が可能な制度設計をしていかなければならないと考えております。

最後になりますけれども、北方領土隣接地域である標津町として一言夢を申し上げます。このスライドですけれども、この写真は北方四島からビザなし交流で来た子どもたちと日本の子どもたちと共同で作成した夢の架け橋の工作です。

標津町と国後島に橋を架けて、相互に交流を続けたいという夢が描かれています。ぜひ将来このことが実現するように願っておりまして、このように交通の終点の地から北方領土への出発の地となることが、ぜひ実現できないものかと思っております。以上、簡単でありますけれども報告に代えさせていただきます。ありがとうございました。（拍手）

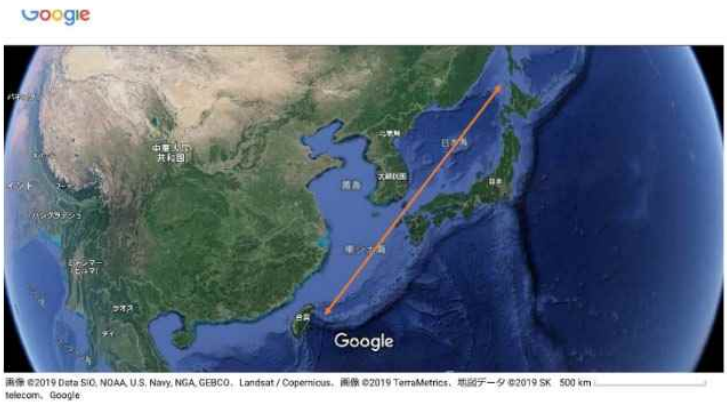
（古川）　ありがとうございました。北方領土は歯舞群島が根室市であることを除けば「〇〇村」ですので、先ほど「日本の最東端の町」という表現を使わせていただきました。厳密に言うと、お隣の町が最東端だと言われていますが、日本の最東端の町を代表してご発表いただきましした。

では続きまして、今度は日本最西端の町から、先ほどからすでに何度もお名前は出ていますけれども、与那国町の事例について与那国町企画財政課長の小嶺長典様よりお話をいただきます。では早速ですが、よろしくお願いいたします。

（小嶺長典）　皆さん、こんにちは。与那国町の小嶺ございます。「境界地域の交通を考える」ということで、島内の交通アクセス、島外からのアクセス、それから外国の方へのアクセスという３つのテーマを絞ってお話しすることにします。その前に先ほど冒頭でもありましたように、来年の JIBSN セミナーを与那国町で開催することになりました。ぜひ来年は与那国の方へお越しください。また、今年の 11 月の終わりぐらいに礼文町と与那国町と友好都市（姉妹都市）を結ぶということで、大方もう合意に至っております。あとは細かい話を今からまたやっていくのですが。

与那国町と礼文町はまったく今まで何も濃い結び付きがなかったかというとそうではなく、20 年前だと思うのですけれども、今は廃校になっています礼文町のスコトン岬の近くにある須古頓小学校と与那国町の比川小学校がいろいろ交流していまして、冬になったら比川からこっちに来てスキーをしたり、夏場には島に来てもらっていろいろ海で泳いだりする交流になったということで、「では、また交流をさせましょう」ということになりましたので、また今後も楽しみにしていてください。

それでは、私も Google Map で説明しますと、少し見えにくいですけど、与那国は台湾から約 110km で、礼文町までに直線で約 3000km ということでありましたが、さっきも中継をしましたように ICT を使うとほぼ違和感なく距離感も全然ないような状態でいろいろな話もできるし、心の距離がぐっと本当に縮まっていると思っております。



まず島内の交通アクセスですが、現状から言いますと集落間は町営バスが運行しております。業者の方に委託をしておりますが、朝の 7 時半ぐらいから始発がありまして、一応夜間までやっています。最終が 10 時 10 分ぐらいに出発しまして帰ってくるのが 11 時過ぎで、今年の 4 月にバスの運行時刻を変更しましが、去年の 9 月ぐらいから運行しています。

なぜかというと島内のタクシー会社が夜間の運行はもうやらない、休止しますということでしたので、この交通をどうするかということでいろいろ話し合いまして、「では今の町営のバスを夜間も走らせましょう」ということで今は運行しています。その町営バスの年間の経費（業者への委託費）は 1200 万円ぐらいですけれども、燃料代等も含めると 1500 万円ぐらいは使っています。

それで 1 日に 9 便ということで、祖納、久部良、比川という 3 つ集落があるのですが、その間をぐるぐると回っています。もっと使いやすいようにバス停も 10 カ所から 17 カ所に増やして、例えば今までスルーだった空港にも通しました。

また月の平均利用者が、もともとは 1000 人ぐらいだったのですが、今は最低でも 5000 人以上、つまり 5 倍以上の利用者が増えていますので、時間帯も気にしています。例えば夕方の場合、祖納地区にある町営の学習塾への子供たちの送り迎えの時間帯に合わせたり、その

町営の塾が終わるときにもまたそのバスを走らせたり、いろいろな生活の場面に合わせて時間帯を考えています。

ただ、やはりなかなか細かいサービス、ニーズに対応できてないので、「どうしましょうか」という話し合いが去年から行われ、オンデマンドバスの導入に向けて検討していまして、実際に今週の火曜日（2019 年 9 月 17 日）から実証実験を 3 カ月間しています。路線バスと並行しながらオンデマンドバスを運行しているということです。

オンデマンドバス実証事業

どういうことをしているかといいますと、デマンド乗り合いバスということで、アプリと電話で受付をしまして、何番の停留所から何番に行きたいというのを打ち込みましたら、それをコンピューターが判断し、何分後にこのバスがバス停に行きますからそこに来てくださいという形で回答が来ます。ただ、タクシーではありませんので、バス停までです。ただし、バス停をさらにデマンドバス用のも含めまして 40 カ所ぐらいまで細かく設置しました。

通常のバスだと、集落内の細い道を走るのはなかなか難しいので、こういったワンボックスカーを今バスとして 2 台を入れています。これを 3 カ月間やっている間に、路線バスへの影響だとか、どのように使えるかとか、また今はとりあえず実証実験ですので無料でやっていますが、どのぐらいまでなら払えるのかとか、アンケートを取りながら来年度の実際の運行に向けて今やっているということであります。

次は島へのアクセスですが、与那国島へは飛行機とフェリーという形であります。飛行機は 1 日に石垣島から 3 便、那覇からも直行便ということで 1 便、計 4 便。ただ、お客さんは 50 人乗りです。50 人乗りが 4 便ですから 1 日最大で 200 名です。フェリーは週 2 回です。それも実際に早くても 4 時間です。天候が悪かったら少し延びてきます。一応、貨客船になっていますのでお客さんを乗せられますが、利用人数はそんなに多くはありません。4 時間も、しかも黒潮の真ん中を通ってきますので、すごく揺られてしまうということで、町民の人でもなかなか乗らないということであります。

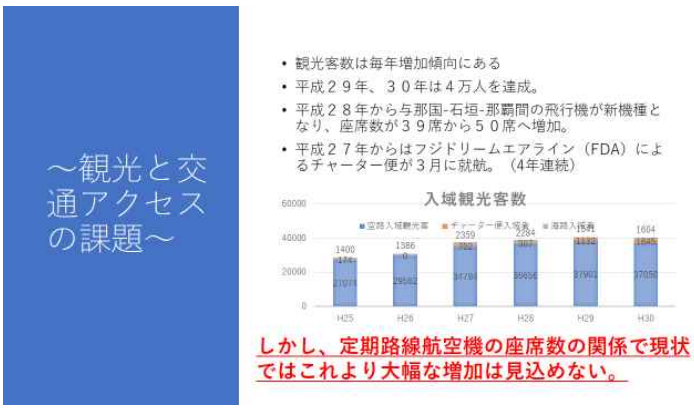
これは 50 人乗りですけど、もともと 70 人乗りの飛行機です。それを新しく機種を更新するときに、何とか貨物を乗せられる量を増やしてほしいというのを常々与那国の方から要望していまして。というのも、与那国からカジキを空輸で運ぶからです。熊本や北陸地方といった県外に空輸で出しているのですが、なるべくなら、切り身にした状態だと新鮮さが早くなくなるので、1 本そのままの状態で運びたいという要望がありました。

カジキは、だいたい 100 キロから 200 キロありますので、なかなかどうしても 2m から 3m ぐらいになり、それをそのまま乗せようと思ったら、小さい飛行機ではなかなか乗せられないので、1 本とか 2 本しか乗せられないときもあります。そういったことで 70 人乗りの飛行機を 50 人乗りにしまして貨物室を広げてくれました。

これにつきましては、島の人たちの生活の足としては申し分ないぐらい十分に対応されていくと思いますが、物資も観光客も乗せないといけませんので、少し問題があります。観光客は毎年増加しておりまして、10 年前はだいたい 2 万人ぐらいしかいなかったのですが、平成 28（2016）年から 50 人乗りに代えますと、だんだん増えまして、平成 29（2017）年、平成 30（2018）年は 4 万人を超えております。ほとんどが飛行機で来ますので、ここで最近はなかなか島の住民の人の飛行機の予約が取れないということがありまして少し困っています。

飛行機で最近はチャーター便ということで、フジドリームエアラインズ（FDA）が 4 年連続でチャーターを 1 カ月間ずっと集中して毎日のように来て、それだけで月に 1000 人以上を運んできております。こういうような状態で、本来、与那国町の観光受け入れの人数から言いますと、だいたい年間 5 万人ぐらいまでは大丈夫ではないかということがありますので、

それをきちんと達成するためには、どうしても飛行機の便数を増やしていかないといけないということで、今後、国や県に対して、琉球エアーコミューターの飛行機をもっと増やしてほしいという要望や要請をしていくということであります。



あとは自分たちで日本国内だけの観光客ではなかなか頭打ちになりますので、どうしても外国からの観光客を受け入れしないといけないということであります。ただ、与那国が「開かれてない国境」と書いているのですが、港もありますが、不開港ということで外国船が直接入れることはなく、緊急の場合は特別に石垣から税関の人を呼んできていますが、通常ではできないということであります。

ただ、戦前は与那国と台湾の間はもちろん国境はなかったですけれども、戦後のある数年間、国境はあるのですが、密貿易船が行き来していました。そのときに町に昇格したわけですが、その後に国境が確定しまして、そこから一気に辺境の地になっていったということで、与那国は今、1700 人の人口です。

そういう夢を再びということで、与那国町国境交流結節点化推進事業というのを今、内閣府の方と調整しています。これは何かといいますと、国境貿易または交流事業の推進特区の可能性も探ると同時に、与那国、台湾間における交通手段としての高速船の導入の可能性を検討していきたいということで、内閣府の交付金を使えませんかということで今、投げ掛け

ております。ここにありますように、一番上が、岬が日本の一番西、与那国島の西ですが、西崎といいまして、その向こう側の上の方の島影が台湾です。

3000m の山が百何十キロ先にあるわけですから、結構大きく見えています。一番下の画像が台湾の花蓮港ですが、この間を結ぶ高速船により、こういうイメージで結び付けられないかということで、こういう事業を展開しようとしています。その実証実験も来年か、国から認めてもらえれば、来年か再来年ぐらいにやっていこうということで考えております。それが高速船だったら物はそんなに乗せられないわけです。人を乗せるということからの突破口として、これから今後また、こういういろいろな特殊性につながれば良いと思っております。

以上、これが与那国町の課題として今出ていることであります。それでは来年また与那国町でお会いしましょう。（拍手）

（古川）　ありがとうございました。3 つのテーマということで、オンデマンドバスの試みのお話もありました。それから、なかなか町民の方が飛行機に乗れないということで、39 席から 50 席増えたという話で、私もゼミ生を連れていったとき 39 席のうち 27 席を占めてしまったことを思い出したりもしました。それからまた台湾との交流でも新しい試みがなされているということで非常に興味深かったです。

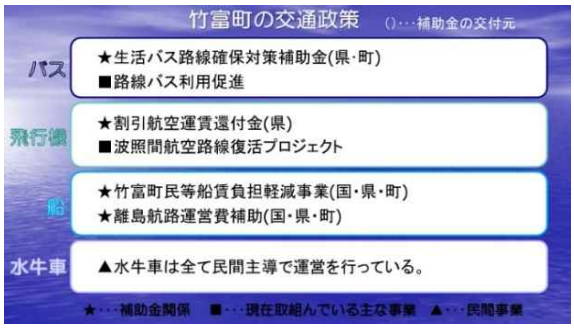
No.17　2019 年 12 月 16 日

それでは続きまして、今度は日本最南端の有人離島を有するという意味で日本最南端の町、竹富町の交通の現状と課題等に関しまして、竹富町政策推進課の中井カンナ様よりご報告いただきます。よろしくお願いいたします。

（中井カンナ）　皆様、こんにちは。日本最南端の役場であります竹富町からやってまいりました竹富町役場の中井カンナです。本日は「隔ての海を結びの海に」というテーマに、竹富町の交通事情と政策についてお話します。まず、竹富町は雄大な自然、独自の伝統芸能や祭祀、伝統工芸がある日本最南端の大自然と文化の町です。竹富町は有人島 9 つ、無人島 7 つの計 16 島の島々から成り立っており、多島 1 町の町でもあります。そんな竹富町の特異性としては、まず役場が他の自治体にあります。今は石垣市にあります。また、役場の職員のほとんどが石垣市民です（笑）。多島 1 町、公共施設の合理化が困難、行政経費のかかる町としても言われています。そして高等学校がなくて、竹富町の中学生は卒業したら石垣や沖縄本島の高校に進学しています。

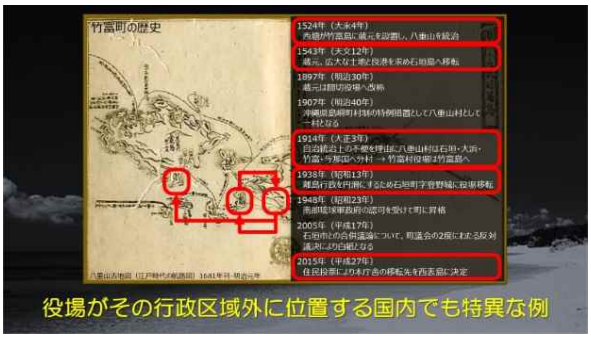
竹富町の交通事情としては、西表島を走っている定期路線バスや竹富島などで行っている有償送迎と、今は路線廃止しておりますが、波照間島の航空路線、そして一番の交通で大切な船になっています。最近では水牛車も公式な交通手段として認められました。グーグルマップで検索すると、水牛車が交通ルートの 1 つとして出てきます。竹富町の港や航路の路線図は資料の通りです。航路と交通路は石垣島を拠点として生活しています。竹富町が今行っている交通政策としては、資料のように民間主導で運営を行っている水牛車以外は、町が政策にかかわっています。

No.17　2019 年 12 月 16 日



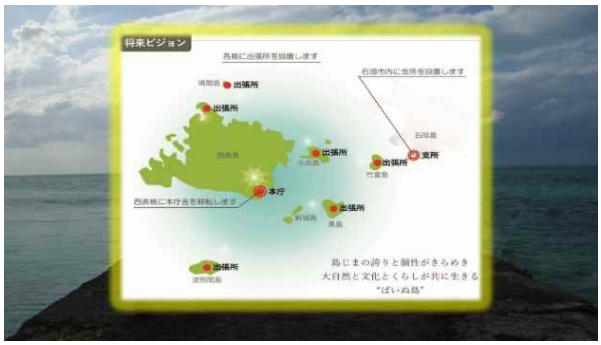
前置きが少し長くなりましたが、本日は 1 つ目に庁舎移転と交通について、2 つ目に MaaS 事業について、そして 3 つ目に波照間航空路復活プロジェクトについてお話します。まず、庁舎移転と交通について。現在、竹富町役場は町ではなく石垣市に本庁舎があり、西表島に 2 カ所、波照間島にある出張所と、各島々の郵便局で一部の行政サービスを行っている状況です。人口の約 70%を出張所で 31%を郵便局でカバーしています。

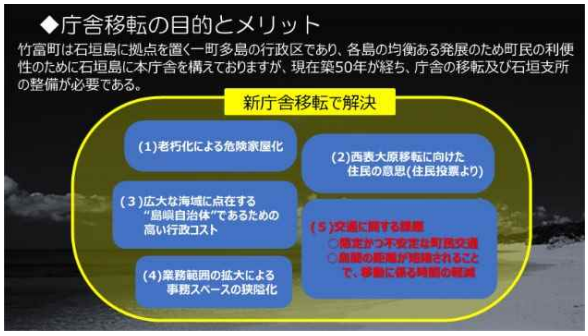
これには歴史的な背景がかかわっており、役場の本庁が現在の竹富町と石垣市を行ったり来たりしていることが分かります。役場がその行政区外に位置する区内でも特異な例であり、2015 年には住民投票によって本庁舎が西表島に移転することが決定しました。現在の本庁舎の現況としてはこのような感じですが、天井に穴が開いていたり、バリアフリーの観点からもよくないという状況です。もう築 50 年ぐらい経過していてかなり老朽化しています。将来的には町内で一番の面積を誇る西表島に本庁舎と 1 つの出張所を建設し、また、今まで出張所がなかった各島々にも出張所を構える予定です。



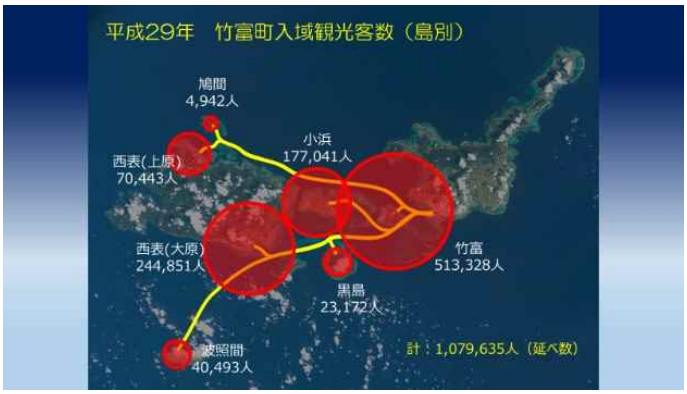
庁舎移転の目的とメリットとしては、これらの老朽化による危険家屋化などさまざまな問題があるのですけれども、交通の面からでは、限定かつ不安定な町民交通、島からの距離が

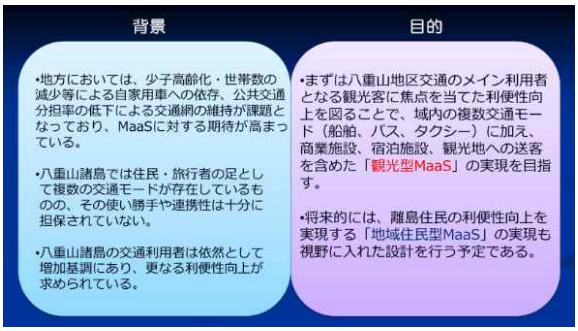
短縮されることで移動にかかる時間軽減が考えられています。今までは波照間島から石垣島の役場まで行かないといけなかったのが、西表島に本庁舎があれば、ちょうど石垣と波照間島の中間地にあるので、少しでも距離が短くなります。

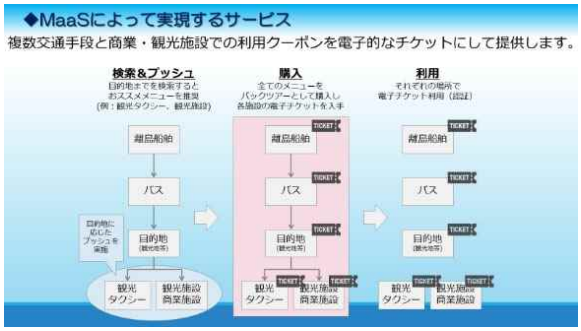




次に、八重山 MaaS について発表します。これは観光目線で町が推進している事業です。竹富町は、有名な自然や伝統的な建造物、そして各島々によって異なる多彩な芸能、伝統、祭祀、そしてさまざまな特産品など観光でにぎわっている町でもあります。平成 29（2017）年には、延べ約 108 万人もの観光客が来島しました。

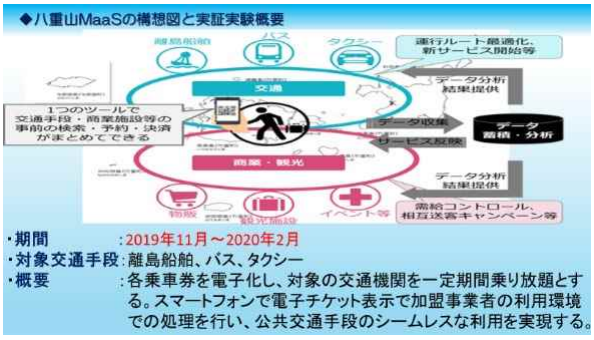




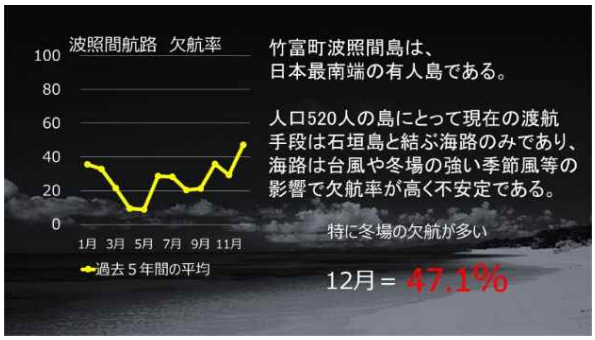


そこで、今回紹介する MaaS とは、モビリティ・アズ・ア・サービス（Mobility as a Service）の略称であり、複数の交通手段の検索、予約、支払いを一括に行い、ユーザの利便性向上とサービス供給側の稼働率の最善化を実現する構想であります。これは交通にかかわるチケットなどが事前予約、事前決済がスマホ 1 つでできることで、実際、旅行に行ったときにばら

ばらにチケットを買ったり、現金でいろいろな場所でチケットを買ったりする必要がなくなり、便利になると考えられています。交通や観光施設などの予約、決済を事前に済ますことができるサービスで、今は観光客を対象に実証実験を行う予定ですが、将来的には離島住民の利便性向上を実現する地域住民型 MaaS の実現も視野に入れた設定を行う予定です。



MaaS のサービスを図式化したものがこちらになります。まず離島航路、例えば西表島に行きたい場合、石垣島から西表島に船のチケット、それから西表島で島内を観光するためのバスのチケットが内地にいる間に予約と決済まで一括で行うことができます。八重山 MaaS の実証実験は、2019 年 11 月から 2020 年 2 月まで行う予定です。対象は離島船舶、バス、タクシーを対象としています。概要としては、各乗車券を電子化し、対象の交通機関を一定期間乗り放題として、スマートホンで電子チケット表示で加盟事業者の利用環境での処理を行い、公共交通手段でのシームレスな移動を実現する予定です。MaaS 事業に関しては 2019 年 8 月 1 日に実証実験にかかわる決定書交付もされました。

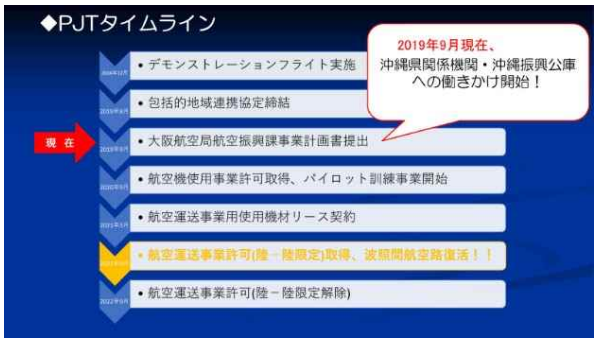


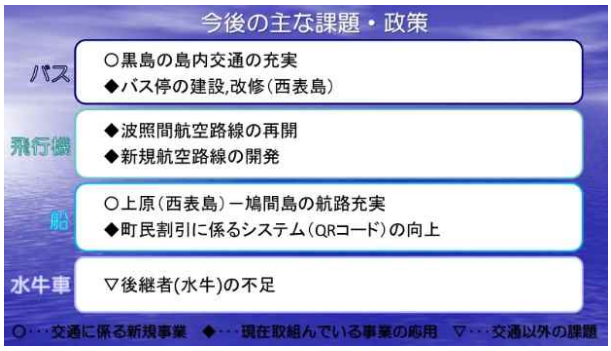
最後に波照間航空路線復活プロジェクトについて説明します。竹富町波照間島は日本最南端の有人島であり、人口約 520 人の島にとって現在の渡航手段は石垣島と結ぶ海路のみであり、海路は台風や冬場の強い季節風などの影響で欠航率が高く、不安定であります。特に冬場の欠航率が高く、多いときでは 12 月に約 47.1%も欠航することがあります。ほとんど半分ぐらいです。一方、波照間島には滑走路 800m の地方管理空港を有していますが、運航会社が変わりながらも続いていた石垣波照間航空路線は、2008 年 11 月以降運休状態が続いています。

そこで、今回竹富町は今年（2019 年）の 8 月 6 日に民間企業と包括連携協定を結び、波照間航空路線再開に向けて動き出しました。波照間航空路線再開に向けた概要として、竹富町

は早期運航再開を段階的に目指す独自の取り組みを模索し、まずは不定期路線で再開を目指そうと思っています。また、民間業者と提携しつつ地元企業からの出資を募って、そしてこの航空路線再開に向けていきたいと思っています。今の航空路線再開に向けたタイムラインとしては、2019 年 8 月に包括連携協定を結び、2019 年 9 月に沖縄県関係機関や沖縄振興公庫への働きかけを開始しました。また、9 月末から 10 月中には大阪航空局航空振興課に事業計画を提出する予定です。導入予定の飛行機はこちらの図の飛行機で、水陸両用機で事業形態は不定期チャーターで導入する予定です。波照間路線は 2021 年 9 月に運航再開予定になっています。

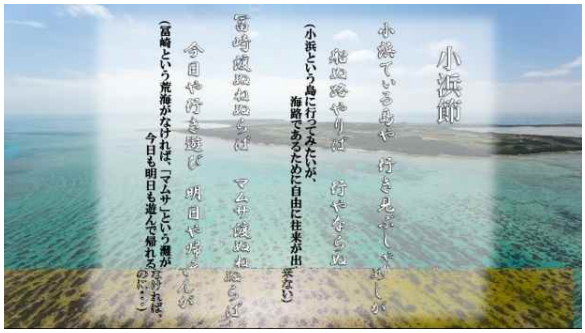
今後の竹富町の交通にかかわる主な課題と政策については、まずバスでは黒島の島内交通の充実があります。黒島には、今は公共交通手段や有償送迎がいっさいなくて、島の住民にとってとても困っているので、まずは NPO などを立ち上げて有償送迎などができればと思っています。また、飛行機は波照間航空路線の再開、船は西表島の上原という地域があるのですが、鳩間島の航路を充実させたいという動きがあって、そちらを目指しています。水牛車についての課題は、後継する水牛がちょっと減っているので増やすことができればと思っています。





最後に竹富町の民謡の中から交通の不便を歌った歌詞があったので紹介します。小浜節という歌で小浜島の歌です。今、紹介するのは 5 番、6 番の歌詞ですが、1 番から 3 番は小浜島の素晴らしさを歌ったうたで、めったに歌われない 5 番以下の節には、「小浜という島に行ってみたいが、海路であるために自由に往来ができない。冨崎という荒波がなければ、「マムサ」という荒波がなければ、今日も明日も遊んで帰れるのに……」という、交通の隔たりがある

故に苦労していた歌詞がありました。



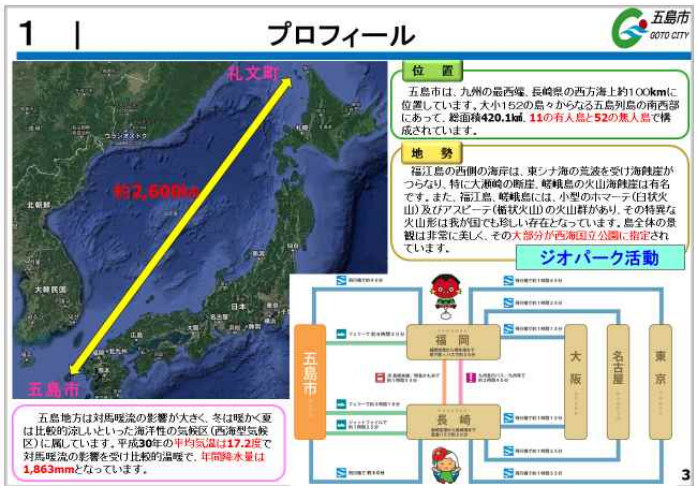
しかし、これからの竹富町は飛行機も飛ぶし、また船の路線も増える予定で、離島ならではの隔たりを有効活用して結びの海にしていきたいなと考えております。以上になります。しかいっと、み～はいゆ～。ご清聴ありがとうございました。（拍手）

（古川）　ありがとうございました。いよいよ庁舎移転が迫ってきて、これから MaaS という新しい取り組み、それから波照間空港への飛行機がいよいよ定期便が来るということですね。黒島を自転車で回って船に乗り遅れそうになったことを思い出しましたが、新たな交通路線ができるとまた変わってくると思いました。また、波照間空港は本当に立派なターミナルが建っているのに飛行機が来ていないのですが、いよいよ動き出すという話を聞いて、私も欠航便で行けなかったことがありますし、今日会場に来ている関係者の方々の中でも、おそらく行こうとしても行けなかった方もいらっしゃると推察しますので、新しい動きがまさに迫っていると思いました。

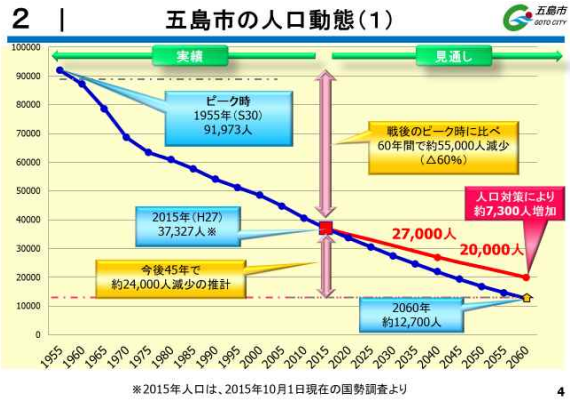
それでは、続きまして今度は沖縄県の市を除けば、日本最西端の市である五島市の事例についてから、五島市政策企画課の野口語様にご発表いただきます。では、よろしくお願いいたします。

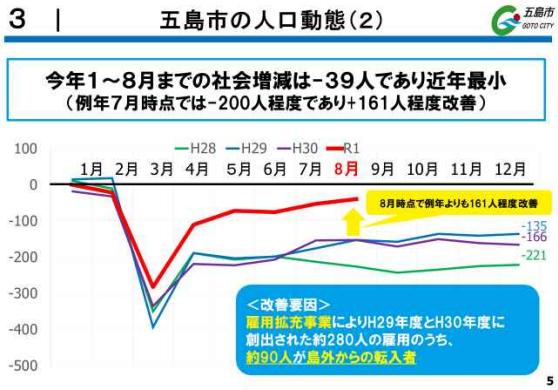
（野口語）　皆さん、こんにちは。五島市の野口です。私の方から交通について説明をさせていただきます。まず五島市のプロフィールを先にお話しさせていただきまして、その後に交通網。まず陸上、航路、航空路の順に説明をさせていただきます。まず五島市のプロフィールですが、位置は九州の最西端、長崎県から西方海上約 100 キロのところにありまして、ここ礼文町からは 2600 キロ離れております。面積は 420 ㎢で、五島市の特徴としまして有人島が 11 島あるということと、52 の無人島があるところと思います。

福江島の西側の海岸は、東シナ海の荒波を受けていまして、海蝕崖等が結構あります。そういった大地と人々の暮らしのつながりに関する取り組みを今ジオパーク活動ということで進めております。左下にあるのですが、今年の気温は平均気温が 17.2 度、年間降水量は 1,863mm ということで、全国平均よりもどちらも高いことになっております。



次に人口動態についてですが、五島市のピーク時の人口が昭和 30 年（1955 年）に 91,973 人いましたのが、直近の国勢調査が平成 27 年（2015 年）にありまして、37,327 人と 60%減少しております。今後は、社人研の推計人口（青線）で 2060 年には 12,700 人になるだろうというところを、五島市の総合計画では 2 万人を維持しようということで、U、I ターンの施策や合計特殊出生率を高めようという取り組みをしております。



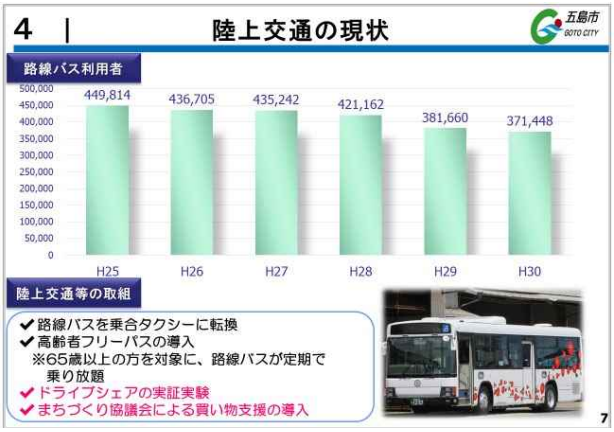


これは、人口動態の中の社会動態についてです。社会動態は転入から転出を引いた数で、五島市も人口減少が進んでいるのですが、平成 28（2016）年、29（2017）年、30（2018）年の数値で、だいたい社会減が毎年 200 人を上回ったり、若干下がったりという数字ですが、今年に限っては、現在 39 人の減ということで大幅に抑制されております。その要因として右下に書いているのですが、有人国境離島法が平成 29（2017）年に施行されまして、拡充事業ということで、事業を開始する方に 4 分の 3 の補助金を渡しますという施策があって、U、I ターンの施策も含めて約 90 人の方が島外から転入してきたというのも 1 つの要因と思います。今年に限っては 3 月にへこんでいます。けれども、五島も高校までしかありませんので、大学に行く方、学生がぽんと抜ける月になるのですが、アンケート調査をしましたところ、主要企業、例えば国や学校の先生方の移動に伴う家族の転入、転出による 3 月の下げ幅が今

年は少なかったことも 1 つの要因になっております。

次に島ごとの人口推移ということで、五島市には 11 の有人島があるのですが、一番大きい島が①の福江島です。昭和 30（1955）年に 7 万人いたのが現在 3 万 4000 人ぐらいです。2 番目が上の方に⑩の奈留島で今 2140 人。次がその下の②の久賀島です。世界遺産に昨年登録されたのですけど、その世界遺産があるのがこの久賀島と奈留島になります。久賀島は今、だいたい 300 人ぐらいです。下の方に⑦の黒島とあるのですが、ここは人口が 1 人。この 1 人というのが 70 歳ぐらいのおばちゃんが 1 人で住んでおります。ここは航路のところでも出てきますので、そのときにもまた説明します。

次に、まず陸上交通の現状について。これは路線バスの利用者ですけど、五島市には民間のバス会社が福江島に 1 社、奈留島に 1 社、合計 2 社あり、タクシーは 9 社ありまして、車両が 100 台ぐらいあります。参考にレンタカーも 20 社ぐらいありまして、レンタカーの台数が 250 台ぐらいあります。このバスの利用者はどこの離島も一緒だと思うのですが、年々減少を続けてきておりまして、このバス会社に対しても五島市から赤字分の補填をしております。その金額がだいたい 1 億円弱ありまして、これを増やさないようにということで取り組みをしています。

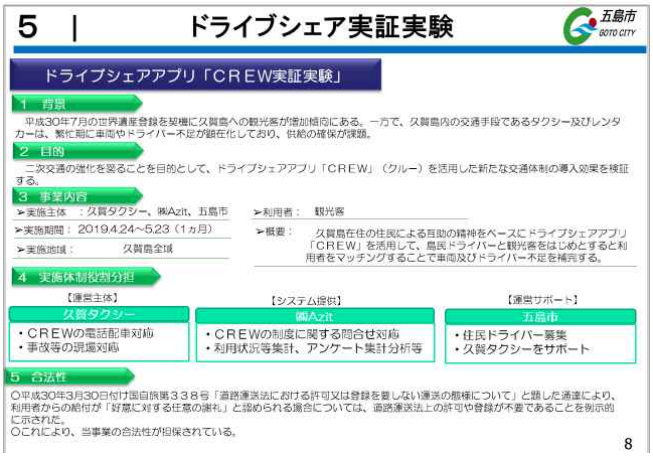


左下に陸上交通の取り組みということで、まずその 1 つの取り組みとして、路線バスを乗

り合いタクシーに転換しました。路線バスが走っているところで利用者が少ないところのへき地になるのですが、例えば 1 日に 1 便から 5 便出ている分の 1 便と 5 便は乗り合いタクシーを定期的に走らせて、2 便から 4 便はデマンド制（予約制）にして走らないようにするといった取り組みをして、だいたい年間に 700 万円ぐらいの補助金が減額になりました。

次に高齢者のフリーパスの導入ということで、今までは高齢者に回数券をちょっと安く、使いやすいようにしていたのですが、もっと使いやすくするためにエリアをそれぞれ決めて 1 月 2000 円とか 3000 円で乗り放題という形で、だいたい毎日 150 人ぐらいが利用しております。それからドライブシェアの実証実験と、まちづくり協議会による買い物支援の導入については今から説明をします。

ドライブシェアの実証実験ということで、背景としまして世界遺産に登録された久賀島というところがあるのですが、タクシー会社が 1 社しかありませんので、観光客が行ってどこにも行けないという状況を解決するために、ドライブシェアアプリの「CREW」の導入の実証実験を行いました。仕組みは、まず観光客が久賀島に行ってタクシー会社に電話します。タクシーがないときに、そのタクシー会社から「CREW」をダウンロードしてくださいという話をして、観光客の方が「CREW」をダウンロードして、自分の位置や人数をそこに入力します。そうしたら、事前登録された久賀島に住んでいるドライバーにその連絡が行って、行きたい人がそこに行ってその方々を目的地まで連れていくということをしております。タクシーではないので料金をいくら払うということはできないので、これは謝礼という形で運転手に渡すという取り組みをしました。今年の 4 月から 5 月、2 カ月間して、今もまだ本格導入には至ってないですが、今、検討しているという状況です。



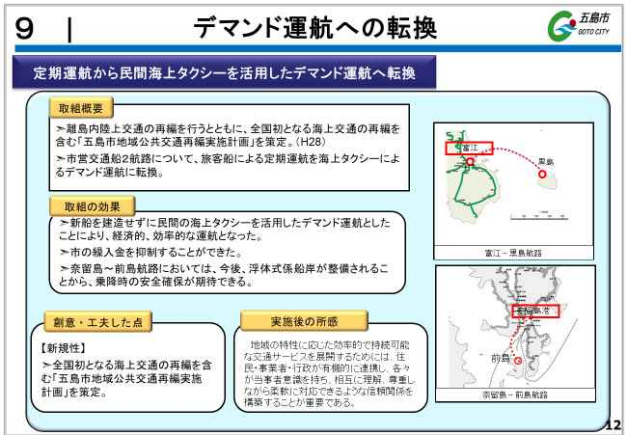
次に、買い物支援事業ということで、これは島民の方への支援ですが、各地域でまちづくり協議会を 13 地区立ち上げておりまして、それぞれの協議会には補助金を交付して自分たちで自分のやりたいことを決めて運営をしてくださいというような形を取っております。その中で、奥浦地区と奈留地区で買い物支援の導入が始まっていまして、まず宅配サービスは、おじいちゃん、おばあちゃんが「これが欲しい」というのを事前に予約して、それを家まで

持っていくというサービス。下の買い物送迎支援は、まちづくり協議会で車を 1 台購入して、その車に住民の方を乗せて一緒に買い物に行きますというような取り組みです。奈留地区の移動販売事業の「便利 Car」は、移動スーパーみたいな感じです。物を乗せて、町をぐるぐる回って、そこで買い物をしてもらうという取り組みをしております。

次に航路、まず、島外についてですが、福江からは今、長崎と博多の方に出ております。点線になっている佐世保行きが、昨年ニュースになりましたが、今は休止しているということで、2 つになっています。ダイヤは、五島から長崎の距離がだいたい 100km あるのですが、運航は通常 1 日 4 往復で最短で 1 時間半ぐらい、乗客が 264 名です。車両を乗せることができるフェリーもありまして、1 日 3 便で最短、だいたい 3 時間。旅客定員は 482 名ということになっています。博多の方からはフェリー太古が出ていまして、1 日 1 往復、博多ふ頭を夜の 11 時 45 分に出航して、福江に着くのが朝の 8 時 15 分、だいたい 8 時間半ぐらいで、乗客数が 352 人となっております。

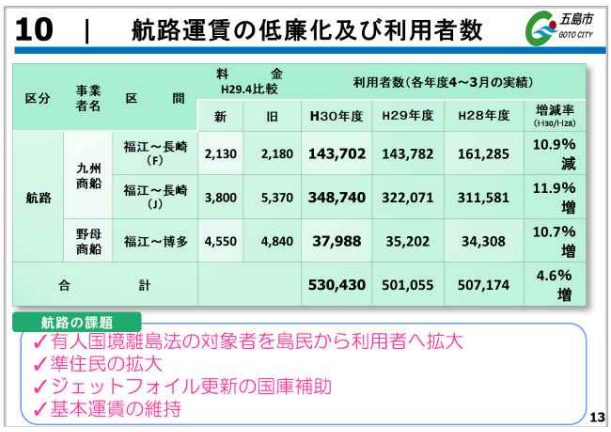
次に航路で、これが五島市の特徴と思うのですが、有人島が多いもので五島市内の航路がいくつかありまして、まず①の福江港から奈留島は 1 日 6 往復。次に②～⑤のように久賀、椛島、黄島、赤島、嵯峨ノ島といろいろなところに就航しまして、これについても市が広く負担しております。下の方に⑥富江港⇔黒島と⑦奈留港⇔前島がありますが、⑥の黒島が、

さっきもお話しした通り 1 人しかおりませんので、今までこれを 1 日 3 便走らせていたのが、相当赤字になるので、これをデマンド運航にしまして、今は火曜日の 2 便、昼間だけが定期、あとは予約制で行きたいときに行くという形に変更になっております。先ほど話したデマンド運航の取り組みの効果のところに書いているのですが、市の繰入金の抑制が、だいたいこの 2 つの航路を合わせて 2400 万円ぐらいで、毎年の財政負担が軽減されました。



次に航路の利用者と金額で、先ほど有人国境離島法の話をしましたが、国境離島のおかげで住民の運賃が結構安くなっています。それに伴って航路を利用する方も、今、合わせて 4.6%増えています。今後の課題としてもともとはこの有人国境離島法は、利用者全員に対する補助という話だったのですが、やはり国の予算がつかないということで、今はとりあえず島民だけという形になっています。

利用者の拡大というのは、例えば五島市に島留学で来られる方の保護者や兄弟といった方々も料金を安くしています。それから、準住民の拡大も今、要望している状況です。3 番目のジェットフォイル更新の国庫補助というのは、フェリーだと国庫補助があるのですが、高速船になってしまうと国庫補助がありませんので、こういった要望をしています。最後の基本運賃の維持というのが、今、会社が運賃をちょっと引き上げようという話をしていまして、観光客も増えているので、それをもうちょっと待ってくださいという話をしております。

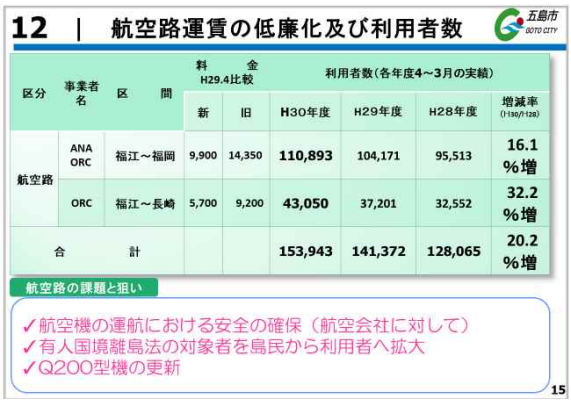


10 | 航路運賃の低廉化及び利用者数　五島市 GOTO CITY

区分	事業者名	区間	料金 H29.4比較 新	料金 H29.4比較 旧	利用者数(各年度4～3月の実績) H30年度	H29年度	H28年度	増減率 (H30/H28)
航路	九州商船	福江～長崎(F)	2,130	2,180	143,702	143,782	161,285	10.9%減
		福江～長崎(J)	3,800	5,370	348,740	322,071	311,581	11.9%増
	野母商船	福江～博多	4,550	4,840	37,988	35,202	34,308	10.7%増
合計					530,430	501,055	507,174	4.6%増

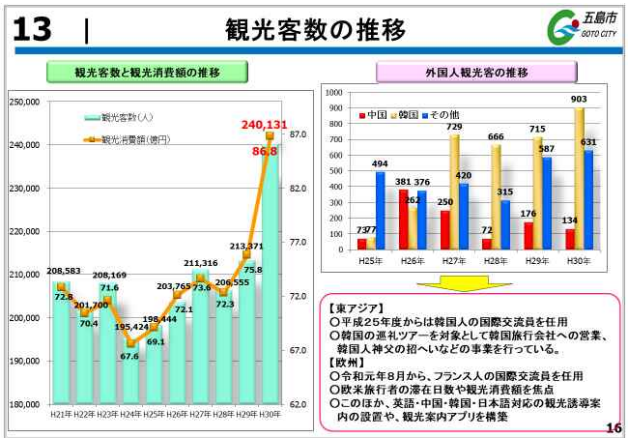
航路の課題
✓有人国境離島法の対象者を島民から利用者へ拡大
✓準住民の拡大
✓ジェットフォイル更新の国庫補助
✓基本運賃の維持
13

次に航空路になります。五島には、福岡と長崎からそれぞれ来ていまして、①が五島、愛称が五島つばき空港というのですが、福岡の方から ANA と ORC、1 日 4 往復、時間はだいたい 40 分ぐらいです。②が長崎空港からつばき空港で 1 日 3 往復、30 分で着きます。航空の利用者も有人国境離島法の恩恵を受けてかなり増えていまして、特に福江～長崎が 32.2%増えておりまして、長崎空港は長崎市内ではなくて大村にあり、私たちは大村方面に用事があるときしか乗らないのですが、病院へ行く方をはじめ料金が安くなったのでかなり利用者が今増えている状況です。



区分	事業者名	区間	料金 H29.4比較 新	旧	利用者数（各年度4～3月の実績） H30年度	H29年度	H28年度	増減率 (H30/H28)
航空路	ANA ORC	福江～福岡	9,900	14,350	110,893	104,171	95,513	16.1 %増
航空路	ORC	福江～長崎	5,700	9,200	43,050	37,201	32,552	32.2 %増
合計					153,943	141,372	128,065	20.2 %増

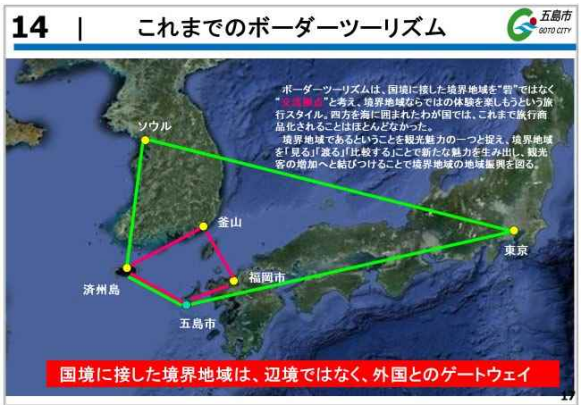
課題としまして、航空機の運航における安全の確保は、今年（2019 年）の 7 月に ORC が業務改善勧告を国交省から受けましたので、それに関する要望です。次に有人国境離島法の対象者の拡大。今 ORC の運賃が急に安くなったので、非常に利用者が増えています。先ほど与那国町の方の報告で、39 人乗りの航空機の話がありましたが、今、五島市はこの 39 人乗りなのです。これを、今この Q200 型機は作られていないみたいですが、また中古を導入しようという動きもあって、それをできれば Q400 という 74 人乗りの機材に更新してほしいという要望を続けております。

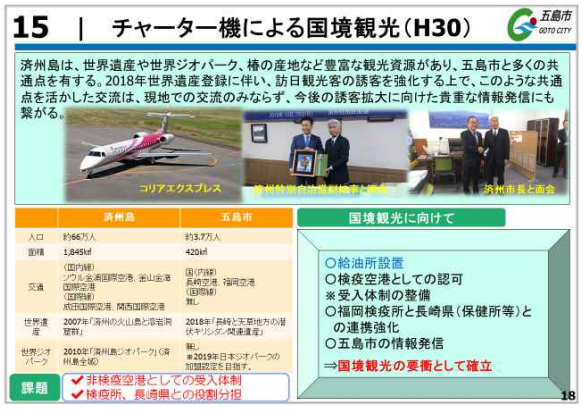


観光客は、世界遺産の登録によって、平成「30（2018）年は 24 万人ぐらいで、外国人がそのうちだいたい 1700 人ぐらいです。そのうち韓国、中国が多いです。平成 25 年度から韓国

の方を、今年 8 月から欧米からフランス人の方も国際交流員として任用しました。欧米の方は結構、長期の滞在や教会が好きな方もいらっしゃるので、そういったところに狙いを定めて、今、国際交流を推進しております。

おまけになりますが、今までボーダーツーリズムをする場合は、福岡や釜山を経由して行っていたのですが、昨年おかげさまでチャーター便を飛ばしまして約 1 時間で済州に行くことができました。課題として五島の空港は非検疫空港になるので、受け入れや検疫所といった問題もありました。





最後になりますが、今年もフジドリームエアラインにより毎年約 1000 人の方に五島に来てもらっているのですが、このフリードリームエアラインが、給油所がないと静岡空港以北から来られないということで、今、五島市では給油所の設置を要望していまして、給油所の設置あるいは給油の専用車ができれば、ボーダーツーリズムとして、国際チャーターもできるようになると考えております。以上で報告を終わります。（拍手）

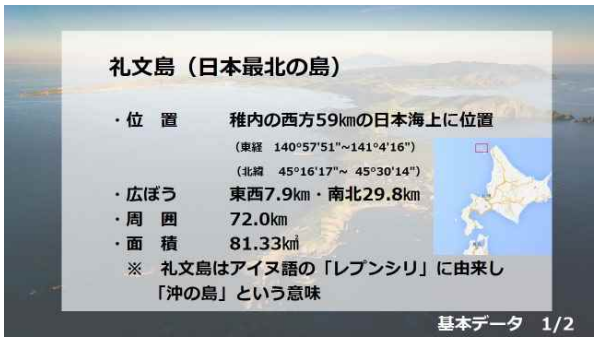
（古川）　どうもありがとうございました。昨年のボーダーツーリズムではお世話になりまして、あらためて感謝申し上げます。今日のご報告では、島内のアクセス、それから島外のアクセスに関しては有人国境離島法が施行によって非常に観光客も増えているというお話を

伺いました。有人国境離島法の対象に関しては島民からいかに広げていくかということで、航路、航空路の運賃定例化に関する発表、輸送コストの支援、それから滞在型観光の促進など、どれだけ広げられるかということですよね。新しい試みに関しては、他の自治体の発表もそうですが、学ばせていただきました。

では、最後の報告になりますが、ホストでもあります日本最北端の町、礼文町の事例に関して、礼文町総務課の三上歩様よりご発表いただきます。よろしくお願いいたします。

（三上歩）　礼文町総務課の三上です。よろしくお願いいたします。本日いただいたテーマは「境界地域の交通を考える」ということですが、私の方からは交通と離島の物価について特に着目しましてお話しさせていただきますので、よろしくお願いします。まず、礼文町の基本データということで、礼文町の概要についてご説明させていただきます。基本データの 1 枚目です。礼文島は日本最北の島です。位置は稚内の西方 59 キロの日本海に位置しています。広ぼうとしましては、東西に 7.9 キロ、南北に 29.8 キロの縦に細長い島となっております。周囲は 72 キロ、面積は 81.33 ㎢であります。礼文島の名前の由来ですが、アイヌ語で沖の島という意味のレプンシリが由来と言われています。

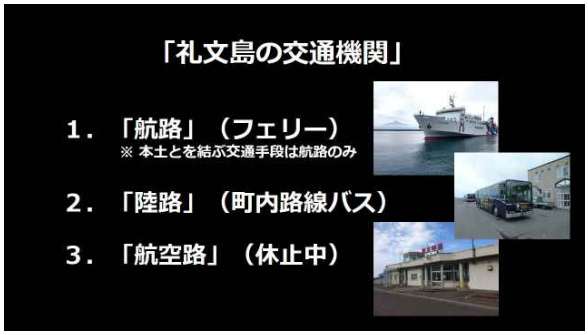
次に、基本データの 2 枚目に移ります。礼文町ですが、1 島 1 郡 1 町ということで、令和元（2019）年 9 月 1 日現在の人口としては 2521 人、世帯は 1306 世帯となっております。下の方に年齢構成の割合を示しておりますが、65 歳以上が 36.1%、12 歳以下が 10.7%というふうになっておりますので、どこの離島も同じだとは思いますが、少子高齢になってしまっているところがあると言えます。そんな礼文町ですけれども、礼文町を一言で紹介しますと、漁業と観光の町です。ただ、農業、畜産、酪農は島内にありませんので、野菜ですとかお米ですとか肉ですとか乳製品は全部北海道の本土からの物流によって消費されております。

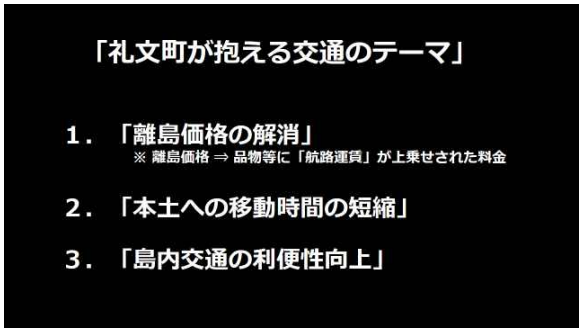


次のスライドに移りまして、まず礼文町の漁業について簡単に説明します。礼文町の漁業は、大まかに左側の方のホッケですとか、タラをとる刺網漁業。それから、右の方ですけれども、ウニや昆布を取る磯回り漁業。この 2 種類に分かれています。現在の組合員は 334 人ということで、昨年、平成 30 年度の水揚げ高は 35 億 3900 万円ということで、水揚げ高を組合員数で割りますと、1 人当たり 1060 万円ぐらいになります。収入に関しては、ある程度魅力的な職業であるといえます。しかし、漁業の担い手は少ないので、町としても手厚い漁業

者の支援策を行っておりまして、最近では島外から若い方が礼文町で漁師になるために移住してくるという時代に移りつつあります。

次に観光についてです。礼文島は、花の島といわれております。本州では 2000m 級の高山でしか見ることのできない高山植物が、海抜 0m から見ることができるということで、毎年おもに 5 月から 9 月にかけまして観光客の方でにぎわっております。しかし、ピーク時には 30 万人ぐらいいた観光客も年々減少しておりまして、昨年は 11 万 2900 人というところまで落ち込んでおります。



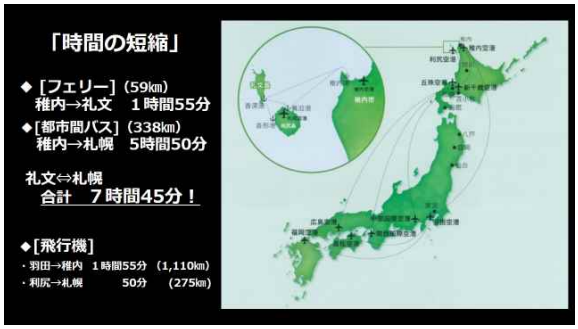


そろそろ本題に入ります。礼文島の交通機関ですが、大きく分けて 3 つの要素があります。1 つ目が航路です。皆様、本日稚内からフェリーに乗ってお越しいただきましたが、北海道本土とを結ぶ唯一の交通手段です。2 つ目としまして、陸路として町内の観光バス、路線バスがあります。こちらも利用者の減少が顕著となっておりますので、後ほど詳しく説明いたします。3 つ目は航空路です。これも後ほど説明しますが、礼文空港は今現在休止中となっております。まずこの 3 つの要素があることを押さえていただきたいと思います。

礼文町が抱える交通のテーマも主に 3 つあると考えています。1 つ目は離島価格の解消です。離島価格は品物に交通料が上乗せされた、本土よりも割高な料金を指します。インターネットで離島価格と検索しても出てきませんので、念のためご説明いたします。2 つ目は本土との移動時間の短縮です。3 つ目は島内の交通の利便性の向上ということで、これは全国どこの島も共通のテーマではないかと考えています。

次に、先ほど申し上げました離島価格の一例をまとめてみました。人生で一番高い買い物と言われています住宅ですが、例えば札幌で建てますと 1800 万円。ところが礼文で建てると 2500 万円ということで、実に 700 万円の開きがあります。これはあくまで町外の業者に建て

てもらったらという前提の概算です。それから、この間私の妻が出張で旭川に行っていた際に、旭川の価格を調査してきてくださいとお願いしました。ガソリンについては 1 リッター 40 円で、米 5 キロに関しては 320 円、あとキャベツ 1 玉で 53 円ということで、旭川と礼文ではこれだけの価格差があります。ということで、常に離島価格が住民の生活を圧迫しているということが、これを見てご確認いただけるのかと思います。

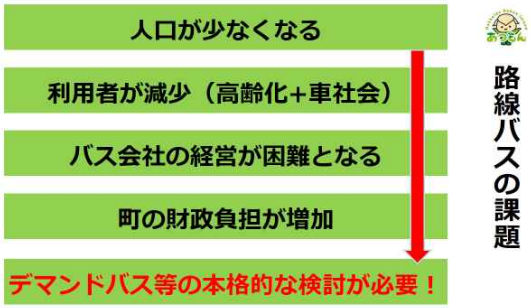


次に、時間について触れておきます。礼文町民が札幌まで行く場合、私を含めて一般庶民はフェリーと都市間バスを使って行く方がほとんどです。この場合、フェリーは皆さん乗ってこられましたが、1 時間 55 分。稚内から札幌まで都市間バスで 5 時間 50 分。合計で 7 時間 45 分。これだけの時間を使わなければ行くことができません。一方、飛行機であれば同じ 1 時間 55 分で稚内から羽田まで行けます。空港のあるお隣の利尻町は 50 分あれば札幌まで行くことができます。この間利尻に伺ったときに、利尻町民の方が札幌の病院に通院しているという言葉が出てきまして、それを聞いたときにやっぱり飛行機があるのは時間を短縮できるということなので、通院しているというところがすごく衝撃的というか、私たちにそういう概念がないものですから、そのように感じました。

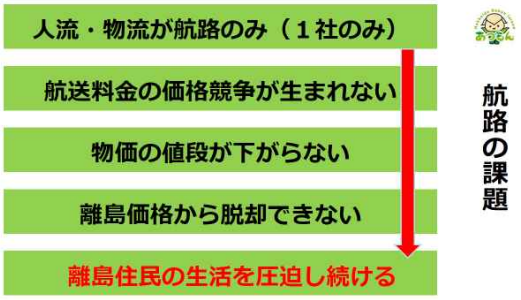
飛行機の話になりましたので、礼文空港のお話をさせていただきます。礼文空港は滑走路が 800m です。管理者は北海道となっております。供用開始が昭和 53（1978）年 6 月。当初はエア北海道株式会社が運営しておりまして、ツインオッター、19 人乗りの飛行機が稚内と礼文を結んでいました。航空会社の撤退が平成 15（2003）年 3 月で、共用休止が平成 21（2009）年 4 月で、現在も休止が継続しております。現在はドクターヘリ島の緊急患者の離発着のみ使用されている状況です。空港の再開に向けては、令和 3（2021）年 3 月で休止期間が終了す

るということで、技術革新により、滑走路が短くても離発着が可能な機材が出てきているということを踏まえまして、先ほど町長のビデオメッセージにもありましたけれども、北海道などに要望活動を行っているところです。

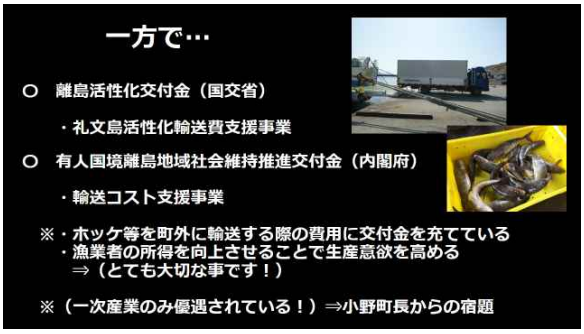
次に路線バスの課題ということで、ご覧いただいている車両ですけれども、現在 5 路線、1 日 5 往復運行しております。しかし、利用者が少なくて路線バスでの営業利益が当然黒字になりませんので、町がその財政負担をしています。予算ベースで 1 年間につき 2650 万円です。4 年間で 1 億円を超える負担を町が行っているという状況です。路線バスの課題ということで、上から順に課題を整理してみました。まず、人口が少ないということで、利用者が減少。これは高齢化や、先ほどもありましたが、車社会ということで、礼文島も結構車を持っている方が多いので、バスをそもそも使わないということです。バス会社の経営が困難になります。町の財政負担が増加しますということで、先ほど他の町もいろいろ事例をご紹介していただきましたけれども、礼文町についてもデマンドバスの本格的な検討が必要になっていると考えております。

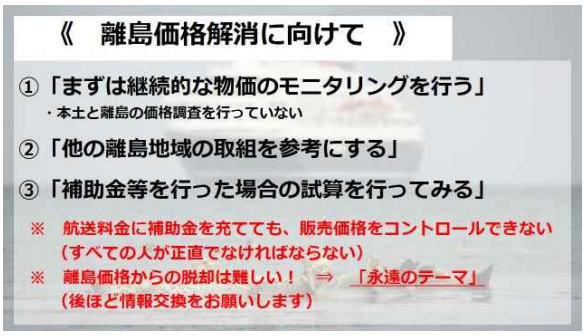


次に航路です。海の方に移ります。フェリーの紹介ということで、運航している会社はハートランドフェリー株式会社です。全長が 95.7m、総トン数が 3555 トン、定員が 550 名、自動車を 55 台乗せることができます。これと同様のフェリーが 3 隻、稚内、利尻、礼文を就航しております。先ほども申し上げましたが、礼文島ではフェリーに人流、それから物流のすべてを委ねている状況でございます。航路の課題ということで、一番上から人流、物流、航路のフェリー会社が 1 社のみなので、交通料金の価格競争がまず生まれません。物価の価格が下がらない。離島価格から脱却できない。一番下の赤字になりますが、離島住民の生活を圧迫し続けるとまとめてみました。



一方で、他の離島でも同じ取り組みをされていると思いますが、礼文町ではホッケ等の鮮魚を稚内まで輸送するために、送料に対して国土交通省の離島活性化交付金、それから内閣府の有人国境離島地域社会維持推進交付金を使って、1 次産業である漁業者の所得向上と生産意欲を高めようということで実施しております。これ自体は大変重要なことだと考えておりますが、一次産業のみ優遇されているという一面もあると考えています。町長からも離島価格の解消のために、他の地域の取り組みを勉強するように宿題をいただいているところです。



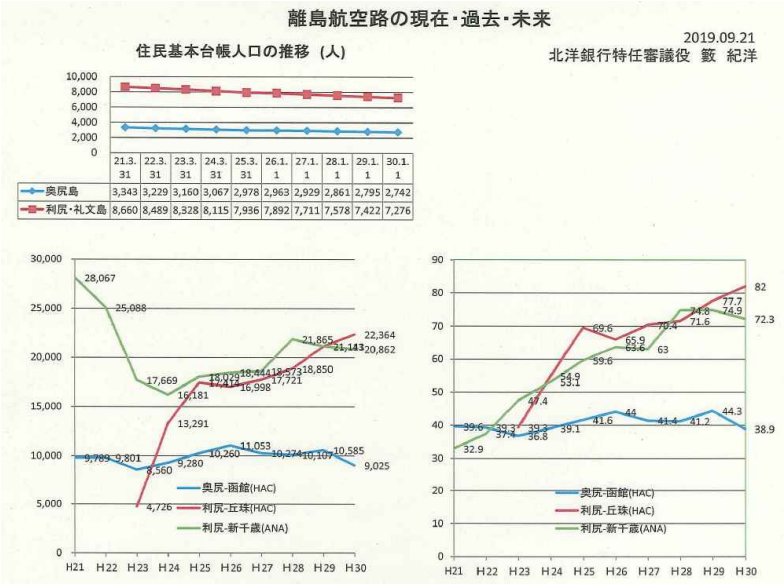


最後にまとめですけれども、1 つ目としまして物価のモニタリングを、礼文町自体がやっていないというところもあるので、こういうことをまずやってみたらどうかというのがまず 1 つ目です。2 つ目に他の離島地域の取り組みを参考にし、3 つ目としまして、先ほど言いました交付金や補助金を使った場合の試算を行ってみる……なかなか難しいと思いますが、物事を行うときにはそういうバックデータがどこの世界も必要だと思いますので、そういうところから始めてみたらどうかと考えました。ただ、航送料金については、補助金を充てても当然販売価格までコントロールできません。すべての人が正直な商売を行っていただく必要があるというところから、一番下にもありますけれども、離島価格からの脱却は難しくて、これまでも解消できなかった要因なのかと、素人ながらですが、私の方でまとめてみました。以上、私の発表を終わります。ご清聴ありがとうございました。（拍手）

（古川）　ありがとうございました。本日の発表は、航空、人のアクセスということが中心ですが、物の流れについてもご報告いただきました。可能な限り、ぜひこの後に情報交換ができればと思います。また、礼文空港の問題が出てきましたけれども、それに関係しまして、本日、北洋銀行の特任審議役の籔紀洋様がお越しになっていますが、離島航空路についてご活躍されているということで、お話しいただきます。

（籔紀洋）　お時間をいただきありがとうございます。私は今、北洋銀行におりますけれども、前職で北海道庁に勤めておりました。JAL（日本航空）が破綻したとき、HAC（北海道エアシステム）は JAL の子会社だったのですけれども、唯一 JAL が手を引いて子会社化を解消した会社で、それを北海道庁が筆頭株主になって引き継いで経営することになり、お前がや

れということで平成 24（2012）年度から平成 26（2014）年度まで 3 年間 HAC の経営に携わっていました。そのときに経験をもとに、今、離島航空路がどんな状況かを簡単にご説明します。



先ほどからも出ていますけれども、HAC は奥尻－函館間、利尻－丘珠間という 2 つの離島路線を飛ばしておりますが、どちらの離島も母体となる住民の人口が減っているという状況です。資料にある通り平成 23（2011）年に ANA（全日空）の子会社の ANK（エアーニッポン）が利尻－新千歳線の通年運航をやめて 6－9 月の夏季季節運航に変更したので、どこか通年運航をしてくれる会社がないかということで、HAC がそれを引き継いで丘珠－利尻間に飛ばしました。1 ページのグラフは左が利用者数、それから右が利用率。次のページに表になったものがあるので後でご参照ください。そのときは 30%台（39.3%）の搭乗率で、それ以前 ANK も 32%とか 37%ということで、航空会社では一般的に 60 数%ないと~~赤字~~路線を維持できないといわれていますが、そういう状況から始めたところです。けれども、平成 24 年、平成 25 年、平成 26 年と、私が携わった 3 年間を見ていただければ 54.9%、69.6%、65.9%と、どんどん回復していきました。ただし、奥尻は人口が減っていますが維持しているという状況にとどまっています。

実は、離島路線は補助金で支えられている部分が大きいということで、2 ページ 3 番のところを見ていただくと、奥尻－函館で直近、平成 30（2018）年は約 7200 万円、国と道と町で補助金を出しています。それから、利尻－丘珠は約 1 億円を三者で出しています。さらに利尻－新千歳は有人国境離島法ができたので、ANA に 180 万円出ています。こういう補助金で支えられてはいるのですが、実は HAC の丘珠－利尻線に限っていうと、補助金を収入に含めると黒字です。

離島航空路線維持について

1　制度概要（別紙参照）
・離島航空路線維持対策事業（運航費補助事業・路線維持事業（欠損補助））
・北海道特定有人国境離島地域航空路運賃低廉化事業

2　利用状況（過去 10 年度）　上段：利用実績（人）／下段：利用率

路線	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
奥尻-函館	9,789	9,801	8,560	9,280	10,260	11,053	10,274	10,107	10,585	9,025
	39.6%	39.3%	36.8%	39.1%	41.6%	44.0%	41.4%	41.2%	44.3%	38.9%
利尻-丘珠			4,726	13,291	17,414	16,998	17,721	18,850	21,113	22,364
			39.3%	54.9%	69.6%	65.9%	70.4%	71.6%	77.7%	82.0%
利尻-新千歳	28,067	25,088	17,669	16,181	18,029	18,444	18,573	21,865	21,141	20,862
	32.9%	37.4%	47.4%	53.1%	59.6%	63.6%	63.0%	74.8%	74.9%	72.3%

航空輸送統計（国土交通省）より

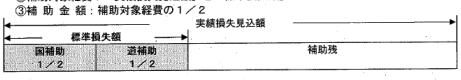
3　補助等実績（過去 10 年度）　単位：千円

路線	区分	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	計
奥尻-函館	国	4,797	10,441	14,822	23,043	25,693	26,350	27,283	25,826	25,587	24,746	208,588
	道	4,797	10,441	33,151	26,203	22,623	18,747	22,617	21,256	29,469	29,769	219,072
	町	0	0	18,329	17,795	20,624	24,149	26,571	25,150	18,314	18,275	169,206
	計	9,594	20,882	66,302	67,041	68,940	69,246	76,471	72,231	73,370	72,790	596,866
利尻-丘珠	国	0	0	25,501	47,987	44,777	33,167	27,674	27,954	49,220	37,478	293,758
	道	0	0	33,706	44,142	33,791	20,291	13,862	15,477	28,864	16,197	206,329
	町	0	0	8,205	14,461	38,272	42,030	44,955	40,058	50,100	50,745	288,826
	計	0	0	67,411	106,590	116,840	95,488	86,490	83,489	128,184	104,420	788,913
利尻-新千歳	国	53,972	55,388	0	0	0	0	0	0	293	776	110,429
	道	68,972	70,388	0	0	0	0	0	0	120	317	139,797
	町	15,000	15,000	0	0	0	0	0	0	558	755	31,313
	計	137,944	140,776	0	0	0	0	0	0	971	1,848	281,539
計	国	58,769	65,829	40,323	71,030	70,470	59,517	54,957	53,780	75,101	63,000	612,775
	道	73,769	80,829	66,857	70,345	56,413	39,038	36,478	36,733	58,453	46,283	565,198
	町	15,000	15,000	26,534	32,256	58,896	66,179	71,525	65,207	68,972	69,775	489,345
	計	147,538	161,658	133,713	173,631	185,780	164,734	162,961	155,720	202,525	179,058	1,667,318

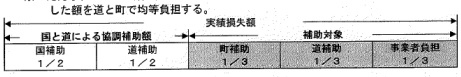
利尻－丘珠線は、次のページをめくっていただくと、運航費補助と特定有人国境離島地域運賃低廉化補助の 2 つしか受けてなくて、真ん中の欠損補助である路線維持事業補助は、その路線を上の補助金や下の住民に対する補助金などを使っても赤字になった場合には、北海道と町がその 3 分の 1 ずつを補助してあげましょうというのを奥尻航路は受けているのですけれども、利尻航路は受けていません。どうしてかというと、搭乗率が非常によくなっているからです。

＜制度概要＞　　別紙

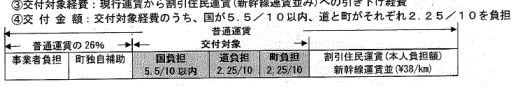
離島航空路線維持対策事業（運航費補助）（国（国土交通省）と道による協調補助）
離島航空路運航に見込まれる標準的な収支差に対する国と道による協調補助
①補助対象事業：経常損失が見込まれる離島航空路線を運航した事業
②補助対象経費：「実績損失見込額」と「標準損失額」のいずれか低い方
③補 助 金 額：補助対象経費の１／２



離島航空路線維持対策事業（路線維持事業補助）（道と町による補助）
「実績損失（見込）額」と「国と道による協調補助額」との差に対する道と町による補助
①補助対象事業：経常損失が発生した補助対象路線の運航を維持した事業
②補助対象経費：「実績損失額」－「国と道による協調補助額」（上限：「実績損失見込額」－「国と道による協調補助額」）
③補 助 金 額：補助対象経費の１／３以内の額を道と町でそれぞれ均等負担
※　ただし、１／３の額が実績損失（見込）額の１割未満の場合は、補助対象経費から実績損失（見込）額の１割の額（事業者負担）を控除した額を道と町で均等負担する。



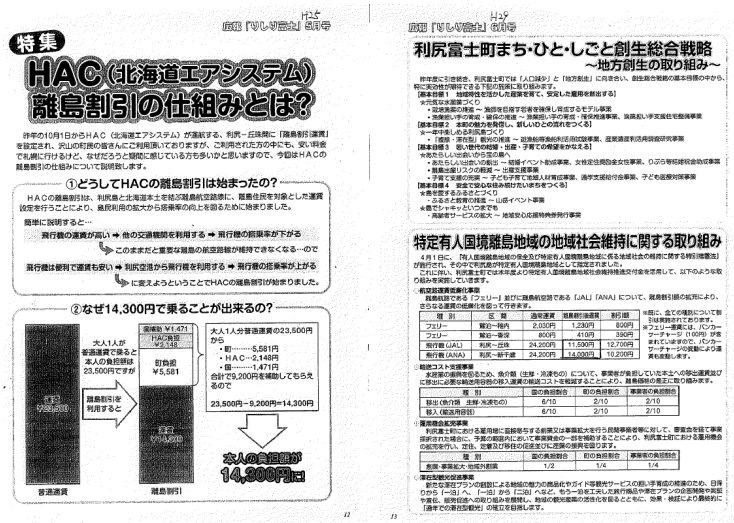
特定有人国境離島地域航空路運賃低廉化事業　（国（内閣府）・道・町による運賃低廉化の実施）
平成 28 年度までは、離島住民割引運賃の設定に係る航空会社の費用負担に対し、国と離島町が補助を実施してきたが、平成 29 年度 4 月に「特定有人国境離島地域社会維持推進交付金」が創設され、国、道、町による運賃の更なる低廉化を実施。
①対 象 路 線：利尻-丘珠線、利尻-新千歳線、奥尻-函館線
②引き下げ対象：住民及びこれに準ずると市町村長が認める者
③交付対象経費：現行運賃から割引住民運賃（新幹線運賃並み）への引き下げ経費
④交 付 金 額：交付対象経費のうち、国が５．５／１０以内、道と町がそれぞれ２．２５／１０を負担



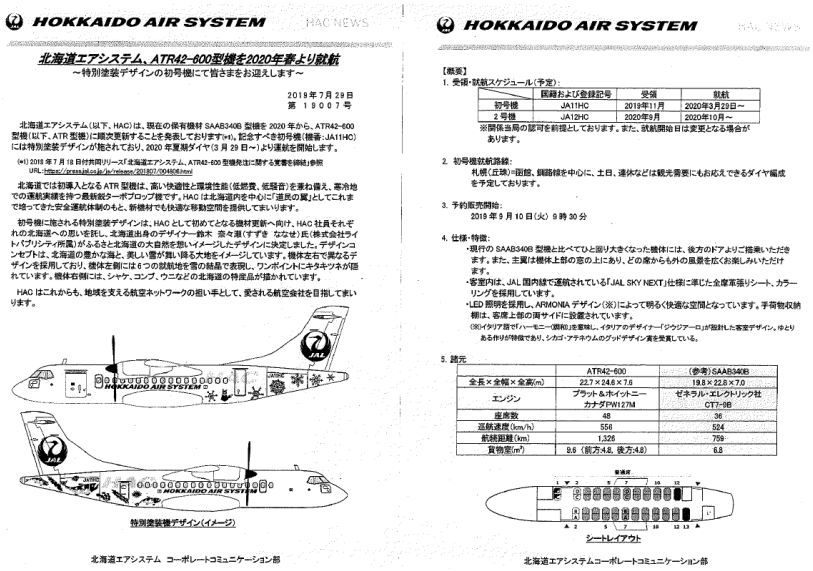
次のページを見ていただくと、これは利尻島の利尻富士町の広報誌ですが、それまではほとんど島民の方に乗っていただけてなかったのですけれども、それを町民の運賃の一部を国、HAC、町が負担することによって搭乗率を上げようという制度を新しく設けて当時の普通運賃 2 万 3500 円を 1 万 4300 円まで下げました。これだと、フェリーに乗って稚内に行って JR に乗っていくのと数千円の違いでしかなくなり、少し高いだけということになります。

そうすると、今まで全然乗っていらっしゃらなかったご老人の方が、先ほどご説明したように 7 時間ぐらいかかるのを、「じゃあ 1 時間で乗ってみようか」ということで乗ったとこ

ろ、「非常に楽だ」ということで、どんどん定着することによって、最初のページに戻ってみていただくと分かるのですが、現在では 82%という HAC の中でも函館線とほぼ同じくらいの高搭乗率になっています。さらに特定有人国境離島地域の地域社会維持に関する取り組みという右側のページの部分に価格が出ていますけれども、これだと飛行機で 1 万 2500 円ということで、フェリーと JR の料金を足したよりも、ほぼ同じあるいは若干安いぐらいの料金で今は行けることになって、さらに利用が高まっています。



私が経営に携わった 3 年間で赤字が 6 億円あったのが、1 億円ぐらいの黒字に変わって、今は JAL が経営しています。JAL は連結決算になったので公表していないのですが、数億円の黒字になっていると思います。それは離島運航もやりながら、函館－丘珠や釧路－丘珠もどんどん上がっていっているから、全体としてのネットワーク効果として、トータルとしては非常にいい成績を上げているという状況です。



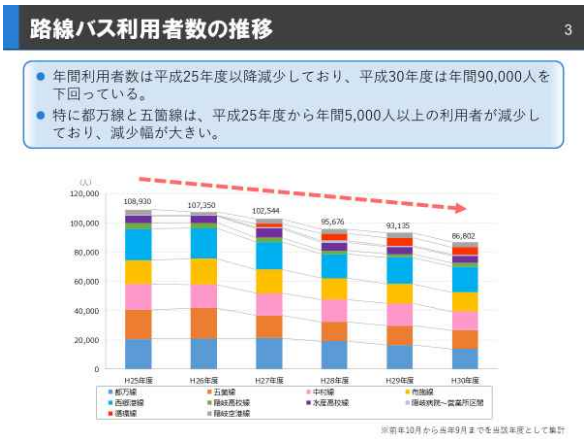
ただ、離島航空路がこのままずっと良いかどうかというと、次のページですが、北海道エ

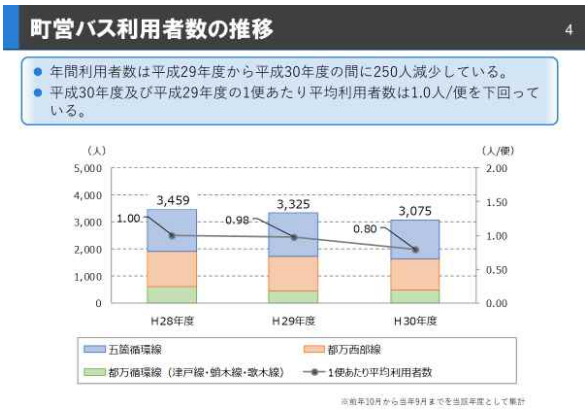
アシステムの機材が古くてもう今のサーブ（SAAB340 型機）という機材は新規には購入できません。中古も手に入らない状況なので、3 行目ぐらいに書かれていますが、来年の 3 月末から ATR42－600 型機に順次変えていきます。来年 1 機、翌年もう 1 機、順調にいけば、その次の次に 3 機目という形で変えていきます。そうすると、この機材は、一番端のところの表にありますように、今の 36 席が 48 席になり、1.3 倍の座席増です。

今離島の方が十分乗っていただいて 36 席で高い利用率であっても、それ以上は観光客やビジネスマンをもっと呼ぶなど、いろいろな努力をしないと、また前に見た悪い夢に戻ってしまうかもしれません。私は先ほど利尻空港経由でフェリーに乗って礼文まで来て、ホテルまでの間、ずっと鳥を見ながら来ました。利尻も礼文もすごく自然に恵まれて、外国人のバーダー（野鳥観察者）が見たら「ものすごく素晴らしい」と言ういろいろな自然がありますので、そういうものをぜひとも活かして、この増加する 12 席を町民、ビジネスマンに加え観光客で埋めるべく、先ほどもありました文化の交差点になり得るボーダーの地の観光（ボーダーツーリズム）をどんどん振興していただきたく、HAC の経営に携わった者として、ぜひともこのネットワークが頑張っていただくことをお願いしたいと思います。（拍手）

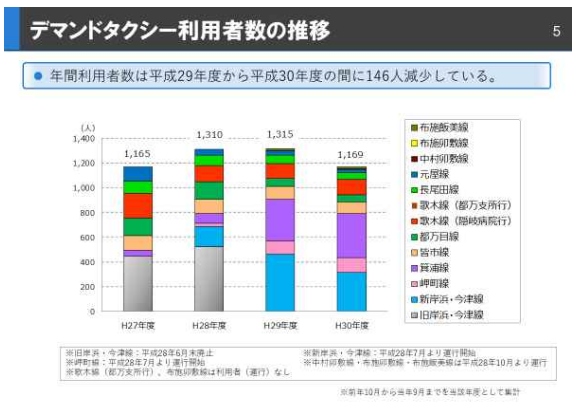
（古川）　ありがとうございました。では、本日、参加されていませんが、隠岐の島町の方から交通問題に関する資料をいただきましたので、町内交通網の現状と課題をご紹介させていただきます。

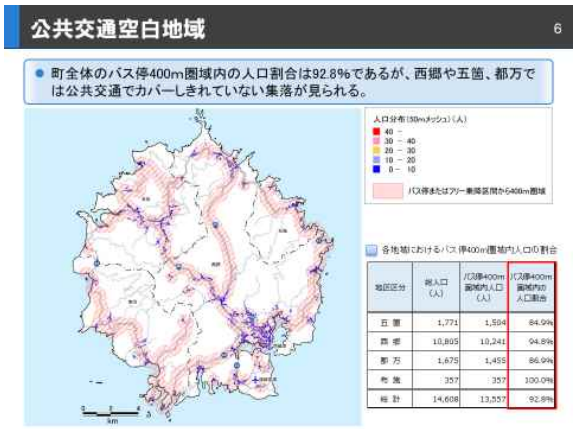
まず、隠岐の島町の場合、町内交通網の現状に関しては、こちらにも書かれていますように、公共交通網は隠岐一畑交通が運行している路線バスと町営バス、およびデマンドタクシーで構成されているということです。今日ご発表いただいた他の自治体と同様、年間利用者数は平成 25（2013）年度以降減少しており、平成 30（2018）年度は年間 9 万人を下回っており、特に 2 つの路線に関しては、平成 25 年度から年間 5000 人以上の利用者が減少しており、減少幅が大きくなっています。スライドで言えば、黄緑の路線と真ん中を走っている赤の路線です。町営バスの利用者の推移も、同じように平均の数がどんどん減っていまして、1 便当たりの平均利用者数が 1.0 人／便を下回っています。

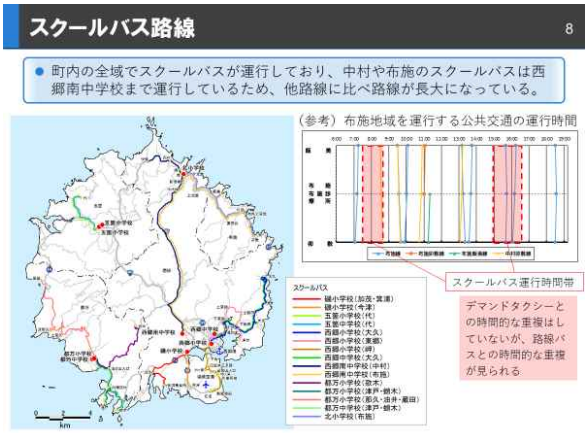




こちらでもデマンドタクシーが導入されておりまして、年間利用者数は平成 29 年度から平成 30 年度の間は減少しています。こちらの方は、他の自治体でもおそらく同じような問題が出ていると思うのですが、公共交通空白地域が出てきておりまして、こちらにも書かれていますように町全体のバス停 400m 圏域内の人口割合は 92.8%ですけれども、公共交通でカバーし切れない集落が出てきているということです。

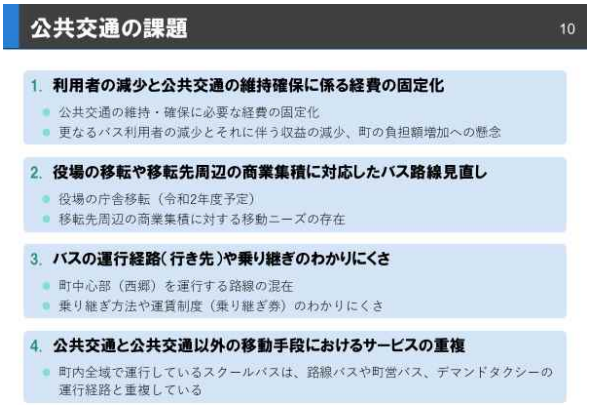


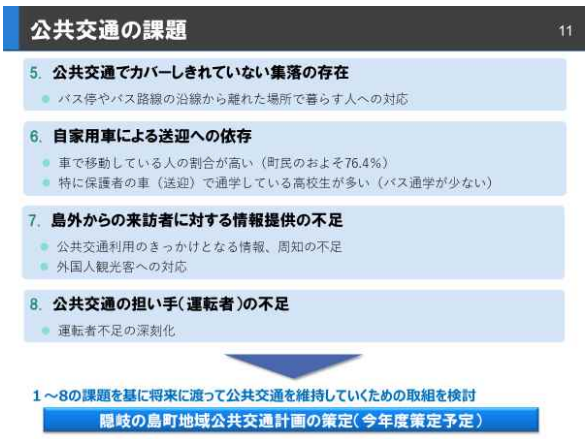




タクシー事業者の状況に関しては、西郷は船が入ってくるところで、4 つの町村が合併してできたのが隠岐の島町ということですけれども、一番人口が多いところに立地が集中しています。それからスクールバス路線に関しては、島内の全域でスクールバスが運行しており、中村、布施のスクールバスは、灰色の路線ですけれども、非常に長くなっています。

最後に町内交通網の課題ですけれども、利用者の減少と公共交通の維持確保にかかる経費の固定化、それから役場の移転や移転先周辺の商業集積に対応したバス路線の見直し、こちらも役場の庁舎の移転が予定されているようですけれども、それに伴うバス路線の見直しが検討されています。次にバスの運行経路や乗り継ぎの分かりにくさ、それから公共交通と公共交通以外の移動手段におけるサービスの重複。スクールバスが路線バスや町営バス、デマンドタクシーの運行経路と重複していて、新たな実験に伴って重複もおそらく問題になると思いますが、隠岐の島町でも実際、課題になっているということです。公共交通でカバーし切れていない集落が出てきている点は先ほど地図で示した通りです。





それから、自家用車による送迎への依存……これも先ほどありましたように、車社会によってまた公共交通機関を利用する人が減少しているところが問題になっています。そして、島外からの来訪者に対する情報提供の不足に関しては、公共交通利用のきっかけとなる情報収集の不足、外国人観光客への対応……外国人観光客の場合は、もちろんグループで来る観光客もいると思いますが、今どんどん基本的に増えている中で、個人で来るような外国人観光客への対応というのも、おそらくこちらでも課題となっていますが、他のところでも同様のことが言えるのではないでしょうか。

最後に、これは最初の山口副町長の発表の中でもありましたように、公共交通の担い手の不足も問題となっています。つまり、公共交通を整備しようとしても、それを担う人がいなくなってきていることを考えないといけないという点は、隠岐の島町でも認識しているということになります。以上、隠岐の島町の事例に関して発表させていただきました。

さて、残り時間があまりありませんので、最後に皆様のご報告から私自身が気付いたことに関して、言いっ放しになる点は非常に恐縮ですけれども、時間の関係でお許しいただきた

いと思います。

まず、新たな試みとして、オンデマンドバス、MaaS、乗り合いタクシー、デマンド運航、ドライブシェア、さらに移動販売に関してもお話がありました。これからだということですので、これからどうなるのかをお尋ねしてもなかなかご回答が難しいと思います。最初の山口副町長のご報告を聞いておりますと、交通事業者との連携も非常に大事になってくる一方で、新たな試みが検討されているのかという点が疑問として残りました。

次に小嶺課長のご報告に関しては、私自身が与那国－台湾交流に非常に関心を持っておりますので、それに関する質問になりますけれども、台湾との交流においては、小嶺課長もこれまでに何度も JIBSN セミナーの場でもご発表されたように、特区制度を利用しようとされたにもかかわらず、なかなかうまくいかなかった中での新たな試みと理解しました。内閣府と協力して試みられているということですが、これまでなかなかうまくいかなかったこともご存知な中で、今度の新事業の目新しい点が何であったかという点が疑問として残りました。

さらに、竹富町の中井様のご発表、五島市の野口様のご発表の中で、これから新しい試みをどんどんなされていくというお話がありましたけれども、他方で最後に三上様が発表された離島価格がどうなっているのかという点が疑問に残りました。ヒトの流れに関してはいろいろ新しい試みがなされておりますことを理解しました。他方、モノに関しては、ご発表の中でもありましたように、五島市は特定有人国境離島地域ですので、礼文島と同じ制度が適用される一方、竹富町は沖縄振興特別措置法という別の法律が適用されます。そこで、輸送コストに対してどのような取り組みをなされているのかという点に関して情報交換をしたいと三上様がご発表されましたので、その点も問題提起をさせていただきます。

そして最後に三上様の発表の中で空港の問題が出てきましたけれども、空港に関しては、今日の籔様のご発表をお聞きしますと、飛行機が飛んでこないところで話が出てくるかどうかは分からないのですが、滑走路の整備や延長、それからターミナルの整備の必要性に関してもっとお話をお聞きしたかったです。

以上、私の不手際で言いっ放しという終わり方になってしまいましたこと、それから、フロアの皆様が質問できなかったことに対してはお詫び申し上げます。

では最後に改めて報告者の皆様に感謝の意を表し拍手を持ってセッション 1 を終わります。どうもありがとうございました。（拍手）

＜セッション２　境界地域の広域連携・喫緊の課題＞

（岩下）　セッション２を始めます。進行役は北大の岩下が務めます。境界地域の広域連携というテーマは、本当は五島市長が希望されていました。けれどもこの場に来られなくなったので残念です。「喫緊の課題」のタイトルは私が付けました。広域連携という前向きで将来性がありそうなテーマですが、実はこのセッションでご報告いただく 3 つの自治体は、今年に入って様々なチャレンジに直面することになりました。

最初に稚内。今年はついにサハリン航路が動きませんでした。昨年（2018 年）も一昨年も問題はあったのですが、何とか動いていました。それが本当に今年、稚内は日本の「行き止まり」になってしまいました。それだけではありません。JR 北海道の問題もあり、宗谷本線の将来も危ぶまれています。今日、お越しいただいた川野副市長は交通問題の専門家で、副市長になられたばかりですが、このテーマをお話しいただくには最適だと考えます。この苦難をどうやって、稚内は乗り越えようとしているのをお話しいただきます。

次に、根室市の織田参事。織田さんは北方領土問題対策のご担当ですが、JIBSN セミナーでは観光や教育まで幅広いテーマをこなされてきました。久しぶりに、今回は織田さんの本来のテーマに近いものです。なぜかというと、安倍政権がアドバルーンを上げた「共同経済活動」。進んでいるよ、進んでいるよと政府はこれまで言ってきましたが、本当はほとんど進んでいないというのが誰の目にも明らかになってきたからです。そういう状況で、昨今、石垣雅敏市長が新しいご提案をされたりして、何とか根室を上向きにしようと頑張っておられるという話が聞けるのではないかと思います。

そして最後に、セミナーを企画した段階でまったく予測していなかったことですが、皆さんご承知の通り、日韓関係の悪化により、どんどん韓国人観光客が減っている対馬からお話いただきます。九州全体も韓国人観光客はものすごく減っていて大変なのですが、対馬は訪問客が韓国人ばかりであった島であるが故にとても苦しんでいます。けれども、その中で上対馬と厳原は違うとか、団体と個人は違うとか、という話もあるようです。JIBSN が始まって以来、初めてこのように各境界地域で危機が同時に表出してきたといっていいかと思います。そこでこのセッションでは、これら自治体の現状を伺って、現在起こっている問題について考えます。

昨日、稚内市のサハリン事務所長の三谷将さんにお会いした際、「これって本来、国がやるべきことをちゃんとやらずにいるから問題がすべて境界地域にしわ寄せが来ているんじゃないか」という提起されました。一見別々の地域によって異なる問題ですが、これら境界地域で起こっていることを総合的に考えるチャンスが今日ではないかと思っています。

それでは川野副市長、よろしくお願いします。皆さん、拍手でお願いします。（拍手）

（川野忠司）　皆さん、こんにちは。礼文セミナーにこんなに多くの方に来ていただきまして、それも稚内に 2 泊もしていただけるということで、グランドホテルの支配人に代わってお礼を申し上げます。ありがとうございます。今、紹介を受けました、今年 6 月から稚内市の副市長をしております川野と申します。よろしくお願いします。

それで私の方から、本来はセッション 1 の課題ではないかと思いますけれども、今、先生の方からありました、サハリン航路の関係と JR の関係についてお話をさせていただきます。実は皆さんと同じように「PowerPoint」を作ってこようと思ったのですが、9 月定例会で非常に重い課題が続きまして、昨日も遅くまで議会対応をしていて、終わった後に作成しようと思ったのですが、疲れて帰ってしまいましたので、言葉だけで説明をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

稚内・コルサコフ定期航路ですけれども、戦前は稚内とコルサコフ（旧大泊）、ネベリスク（旧本斗）に定期航路が運航しておりました。戦後、しばらく中断していたのですが、稚内は対岸にサハリン州があるということで、今はサハリンの 3 つの市と友好都市を締結しています。航路がつながっていたネベリスク市、コルサコフ市、そして州都であるユジノサハリンスク市の 3 つと友好都市を結んで、毎年青少年交流や経済交流といったいろいろな交流をして、主な交通手段として航路が使われていました。

この航路についてはいろいろな経過がありまして、最初は日本とロシアの共同運航という形で、ロシア船を使って運航していました。ただ、なかなかロシアは難しい国で、定期的な航路が厳しいということで、平成 11（1999）年から平成 27（2015）年まで、今日皆さんがお乗りになってきたハートランドフェリーという会社のフェリーを使って、北海道の方にも協力をいただきながら、市が補助金を出しながら運航していました。

ただ、乗客も減少し、また貨物についても、私たちは石油、天然ガスの開発の部分で非常に期待をしていたのですが、フェリーでのそういった貨物の運搬は厳しいという中で、平成 27（2015）年でハートランドフェリーが撤退し、その後急にサハリン州の知事が主導をして「この航路は非常に大事だ」ということで、ロシア船を使って、昨年まで 3 年間運航していました。

ちなみに、ロシア船と言っても、乗られた方がいらっしゃるかと思いまが、80 人乗りの石垣港からの離島航路で使うような船がこの海峡を運航するということで、波に非常に弱くて欠航率も高くて、なかなか利便性や定期性が悪いということで、毎回議会で問題になってい

ました。それにだいたい 5000 万円ぐらい稚内市が補助金を出していたのですけれども、それはおかしいだろうという中で、今年については、先ほどあったように、休止という形になっています。

ただ、やはり運休の影響は非常に大きくて、先ほども言いましたように、今までいろいろなサハリンの友好都市と交流していますが、青少年交流などの交流に関しては、予算上の関係で、今まで 20～30 人送っていたのが、移動が飛行機になりますので、人数が少なくなるといった弊害が出てきています。また、ロシア人は結構、稚内に来られていたのですが、稚内に来るロシア人の数が大幅に減少しています。

定期航路の必要性は、経済交流も含めてですが、ヒトとモノの大量輸送手段として非常に重要だと認識しています。また、手軽に利用できる、特に日本人がコルサコフ港を利用する際には 72 時間のビザ免除もありますので、やはり必要だろうと思います。さらに、いろいろな観光のエージェントに聞くと、利尻・礼文とサハリン州をつないでの観光商品の開発にも魅力があって、去年もヨーロッパの方の利用が非常に多かったので、今年も市役所の方には「何で運航しないのだ？」というクレームや問い合わせが来ています。

私たちも、基本的には航路は再開したいという思いがあって、やはりそのためには欠航が少ない昔の貨客船タイプの船が必要だと考えます。そんな中、先月、稚内・コルサコフ定期航路の会議と友好都市 3 市との経済交流会議がサハリンであり私が団長でした。そのときに日本側の方から提案をし、稚内とコルサコフそれぞれでワーキングのチームをつくって、それぞれの課題や地域の意見をこれからまとめていくような機運になっていますので、これからもそういったことをしていきたいと思います。やはり一自治体同士でできるものではないと思いますので、やはり国、北海道にこの航路の必要性を、今までも言っているのですが、今まで以上に訴えながら何とか再開に向けて進めていきたいと考えております。

ただ、北海道も航路の協議会があり、今年は、その中でこの航路に関するいろいろなことを検討していくということですので、来年度に向けて期待をしているところです。

また、空港も今、民営化の関係で、道内の 7 空港が運営権の民間委託という形で、優先交渉事業者が決まりました。それで、その事業者が稚内に来て、いろいろな話をした中で、やはり稚内とサハリンを船で結ぶのは非常に重要なことだといったことも言っていましたので、そういった追い風も少し力にしてこれから進めていきたいと思っています。

次に、JR 宗谷本線についてですが、皆さんご存じの通り、平成 28（2016）年に、JR 北海道は自社単独で維持・運営は困難だと発表して、輸送人員 200 人以下の路線が 5 路線、これは俗に赤線区と言われるのですが、それ以外に 200 人以上 2000 人未満の輸送人員の 8 路線、その 1 つに宗谷線の稚内－名寄間、今日お越しになっている根室市では根室線の釧路－根室間を公表して、地域に対して、もう無理なので資産などを自治体で持ってもらって、JR は運行だけするという、俗に言う上下分離方式の提案をして今まで協議を続けています。

皆さんご存じの通り、そんなことは絶対できませんので、今どうなっているかといいます

と、まずは利用促進の部分で、今年と来年の 2 年間は、JR に対してそれぞれの沿線自治体が協力していきましょうということで、補助金を北海道と沿線自治体が 7 : 3 の割合で、稚内市からは 120 万円ほどを、JR に対して出しています。

ただ、JR に乗られた方はもうご存じだと思うのですが、「厳しい」「乗客が少なくなった」と言いながら、JR が自分たちでそのようにしているのが現状なのです。結局、私たちの知らない間に車両が少なくなって、宗谷線と石北線の特急列車を旭川乗換という形で減らしています。

また、どうしても人が多い路線に列車を回して、宗谷線については、稚内はものすごく朝早い時間に出発して、夜中の 11 時 45 分着が最終ですので、もう乗らないようにしているのではないかと私たちも JR の方にお伝えしています。また車内販売が中止になり、自動販売機も今は撤去されていますので、何か災害があって閉じ込められたらどうするのだと危惧しています。

ただ、北海道もこの問題については非常に真剣に考えていまして、宗谷線は広域観光ルートを形成しているとか、利尻・礼文の有人離島を含めたロシアとの国境に近接する国土形成で非常に重要な路線だと言っていただいています。

ただ、数年前に JR が急に、「いやいや運行するには、鉄道インフラである橋梁やトンネルの維持に、宗谷線は約 23 億円掛かるのです。また、車両の更新も宗谷線は 58 億円掛かります。」という話をしてきました。「そんなことは関係ないだろう」と話をしてきましたが、「やはりそういう部分は国の支援が必要だろう」という中で、国の支援は法律に基づいてなされていて、来年度でその法律の期間が切れるのですけれども、その法律の延長や地方財政措置、俗に言う起債といわれるものですが、それをこういった施設改修に使っていきたいと、北海道が中心となって要請を今しているところです。

今後についてですが、先ほど言った通り法律の延長と、例えば、維持・存続になったとしても、今の鉄道インフラや車両では、同じような問題がまた出てきますので、しっかりとした路線……鉄道インフラや車両の更新といったものについて、国に訴えていきたいと思います。

鉄道に関しては、稚内は飛行場もあって東京あるいは札幌からの空路もありますし、フェリーもあるのですけれども、高速性や定時性、あるいは大量輸送という部分の公共交通ですので、利尻・礼文を含めて、非常に経済的に重要な交通インフラをこれからも守っていく活動をしていきたいと考えております。

また北海道に関しても、実際、今年の JR の収支発表でも、非常に乗っていて、黒字だろうと思われている札幌と千歳空港の路線でさえ 100 円の収入に 106 円掛かって赤字だということで、北海道は全路線が赤字ですから、ただ単に黄色線区と言われている沿線自治体だけが声を上げるのではなくて、鉄道はつながってこそ優位性を発揮できますので、札幌、函館、帯広なども含めて、全道が一丸となって、北海道の背骨となる鉄路を守っていくということ

は、北海道にもご理解していただいていますので、これからは北海道一丸となった運営をしていただきたいと思います。

また、先ほど礼文町の方の発言であったのですけれども、礼文町民の交通の足、すなわち札幌まで行く足は、フェリーで稚内まで行って、そして都市間バスで札幌へ行くというのは、非常に残念な話ですが、今はそれが現状だと思います。やはり乗っていただくという部分で言うと、札幌までの輸送時間は都市間バスと比べて 1 時間ぐらい早くならないと、鉄道の優位性を発揮できないと思いますので、そういった形の中で地域住民のマイレール意識の醸成も図らなければならないでしょうし、今 JR の方には、とにかく利用者の利便性を向上させてほしいという要望をしていて、JR も結構地域の声に耳を傾けていただけるようになってきましたので、そういった時に鉄路利便性の向上というものを図って行かなければならないと思います。

最後に広域連携ということで、今やっている取り組みをご紹介させていただきます。日本人は、東西南北、端が好きで、今日は国境の境界ということなので、今日は根室市も入っているのですが、日本本土の北の稚内市、東の根室市、南の鹿児島県の南大隅町、西の佐世保市のそれぞれが到達証明書を発行して、その 4 つが集まると 1 つの型になって記念になるという事業をしていますので、そういった取り組みをこれからもいろいろとやっていきたいと思います。

以上です。ありがとうございます。（拍手）

（岩下）　ありがとうございました。では次に、根室市の織田様、よろしくお願いします。

（織田敏史）　皆様、お疲れさまでございます。ただ今ご紹介をいただきました、根室市役所の織田と申します。本日のセミナーの第 2 部「境界地域の広域連携・喫緊の課題」というテーマをいただいております。根室市役所の織田が説明ということで、またどうせ北方領土の話だろうということで、もう皆さん何度もお聞きかもしれません。その通り北方領土の話になってしまいますので、ご了承いただきたいと思います。

私ども根室市、先ほどの第 1 部セッションでお話しさせていただいた山口副町長の標津町と、根室管内 1 市 4 町で北隣協（北方領土隣接地域振興対策根室管内市町連絡協議会）という共同協議会をつくっております。さっき岩下先生からもありましたけれども、広域連携ということになれば、何とか北方四島と根室管内で広域連携という形ができないかと、今検討を始めたといいますか、考えだした状況でありますので、それも含めながら、ご説明させていただきます。

また見慣れた図で、もうすでに説明するまでもないと思います。根室市と北方領土、それから標津町も入っていますけれども、このような位置関係になっておりまして、根室市に一番近い島が貝殻島で、東西 3.7 キロ、納沙布岬から 3.7 キロしか離れていないという状況であ

ります。この貝殻島は灯台が立っているだけの岩礁でありますので、人は住んでいない無人島です。一番近い有人島になりますと、歯舞群島の水晶島、それでも納沙布岬から 7km という距離です。この他、一番大きい択捉島でも納沙布から 144km、国後島からは 37km キロ、色丹島は 73km ということでありますので、稚内と礼文が 60km くらいと聞いております。それほど北方四島、遠い島ではないということを、まずお分かりいただければと思っております。

あまり時間がございませんので、北方領土問題についての詳細な説明は今日は割愛させていただきますが、この図にあります通り、北方領土と北海道、根室管内 1 市 4 町の間には黒い線を引かせていただきましたけれども、これは正式な国境ではない、暫定的な境界線であります。この線があるために、現在の日本人がこの中間ラインを越えることは、原則としてできないという状況が続いております。

ここから、北方領土訪問について簡単にご説明しますけれども、北方領土が旧ソ連に占拠されたのは昭和 20（1945）年、終戦直後でございます。それ以降、北方領土には日本人は行くことができない状況が続いておりましたけれども、昭和 39（1964）年から開始されました北方墓参が、日本人が公式に北方領土に行くことが許された事業になります。

島で生活していた元島民、1 万 7000 人以上いらっしゃったわけですけれども、そういう方々にとって北方領土は故郷（ふるさと）でありまして、多くの元島民の先祖の墓も島に多く残されておりました。その方々が墓参りもできない。せめてお墓参りだけはさせてほしいということを、日本政府を通じて粘り強く訴え続けた結果、日本政府とソ連政府との折衝が続けられて、元島民に対する人道的見地から合意されたのが、この昭和 39 年から始まった北方墓参であります。

この北方墓参はその後、ソ連側から「来るならパスポートとビザを持ってこい」と要求さ

れるなど、何度か中断を余儀なくされた時期もありましたけれども、今でも北方墓参は同じ枠組みで続けられております。

その後、昭和 50（1975）年代に入りまして、北方領土問題はまだまだ解決しない状況が続く中、一部の日本人が観光あるいはビジネスを目的に、ソ連が発給するビザを取得して、ソ連本土を経由して北方領土を訪問する事案が相次いで発生しました。こうした事態に対しまして日本政府は、ソ連のビザを取得して北方領土に入域するのは、北方領土に対するソ連の管轄権を認めることにつながるということで、平成元（1989）年 9 月、内閣官房長官が談話を発表して、北方領土問題が解決するまでの間、日本人はソ連の法律に基づいた手続きで北方領土を訪問することは自粛するように日本国民に対して要請を出しています。

この内閣官房長官談話と同じ日に閣議決定されまして、日本国民による北方領土への入域自粛を正式に決定して、これ以後、日本人による北方領土訪問は、昭和 39 年の北方墓参のみに正式に限定されております。

その後、平成 3（1991）年 4 月、当時ゴルバチョフ書記長が日本に来たときに行われた日ソ首脳会談におきまして、北方四島との交流を行うための新たな枠組みをつくりたいとゴルバチョフ書記長側から日本側への提案がなされました。その後、協議を続けた結果、平成 4（1992）年から開始されました北方四島交流事業になり、これは一般的にはビザなし交流と呼ばれているものであります。その前年の平成 3 年 10 月に、先ほどの平成元年の閣議決定が見直しされまして、日本人の北方領土訪問は、北方墓参と、今回合意された北方四島交流事業に限るとされ、少し枠が広がった状態になっております。さらに、これ以外の訪問は、引き続き日本国民だけ自粛するようにという呼び掛けがされております。

この後、平成 10（1998）年、今度は 11 月に日露首脳会談が行われますけれども、ここで、元島民、そしてその家族について、ふるさとを訪問できるような事業……自由訪問という事業になりますけれども、これが平成 11（1999）年からスタートされます。このとき、また閣議了解が見直されまして、日本国民による北方領土への訪問は、北方墓参、北方四島交流事業、そして新たに自由訪問を追加する。ただし、これ以外の枠組みでの北方四島への訪問は引き続き自粛するようにというようにされております。これが最新の状態ですから、この枠組み以外では、今は北方領土を日本人が訪問することはできない状況が、今でも続いています。

その後、平成 28（2016）年 12 月、今度はプーチン大統領が日本を訪問して、安倍総理の地元である山口県長門市で首脳会談が行われました。この会談で先ほども岩下先生からもありました北方四島における共同経済活動が新しく出てきまして、それに向けて日露両方で協議を開始するということが両国で合意されておりまして、今もこの実現に向けた協議や作業が続けられています。残念ながら、具体的な成果はまだ見えておりませんけれども、今年（2019 年）の 6 月の首脳会談で、この四島における共同経済活動として、四島のごみの減容対策と観光ツアーの 2 本に関して、今年中にパイロットプロジェクトをやろうということが両首脳

間で合意されまして、ごみの減容対策につきましては、既に四島側の担当者が根室市に来られて視察をされて、日本側の専門家もこの前、四島を訪問して、ごみの関係については協議が現場レベルでも進んでおります。

また観光事業につきましては、来月早々にでも、日本人がツアーの一団を組んで島に行くというお話も聞いておりますけれども、まだ正式な発表はされていません。（編集者注：その後、2019 年 10 月 9～16 日実施と正式発表されるも延期されたが、2019 年 10 月 27 日～11 月 2 日に実施された。）

先ほど言いましたけれども、今は島に行けるのは、北方墓参、交流事業及び自由訪問の 3 つしかないということになっておりますけれども、新たにできたこの四島における共同経済活動が始まると、この閣議了解の見直しも必要だろうということになります。これがいつ見直されるのかはまったく分かりませんけれども、考えているのは、今までの閣議了解に関しては人だけ……日本人は北方墓参、交流事業及び自由訪問に限って島に行くことができるとなっておりますが、この新しい共同経済活動に関しましては、人以外にものも金も動くはずなので、もっと複雑な閣議了解が必要になってくると思っております。閣議了解が撤廃して、誰でも行くことができるようになるのが、一番の理想であると思いますけれども、まだまだそこは時間がかかると思っております。

昭和３９年　『北方墓参』開始
昭和５０年代　日本人による北方領土訪問事案の発生
平成　元年　『日本国民による北方領土への入域自粛』閣議了解
⇒「北方墓参」のみに限定
平成　３年　『北方四島交流事業』の合意（平成４年から開始）
平成　３年　『日本国民による北方領土への入域自粛』閣議了解の見直し
⇒「北方墓参」と「北方四島交流事業」に限定
平成１０年　『自由訪問』の合意（平成１１年から開始）
平成１１年　『日本国民による北方領土への入域自粛』閣議了解の見直し
⇒「北方墓参」と「北方四島交流事業」、「自由訪問」に限定
平成２８年　『四島における共同経済活動』協議開始
令和●●年　『日本国民による北方領土への入域自粛』閣議了解の見直し
⇒「北方墓参」と「北方四島交流事業」、「自由訪問」
また、「■■■■■」に限定（？）

根室市といたしましても、稚内と礼文のように定期航路（船）があって好きなときに行き来できるという関係性が、根室管内と北方領土にもできればということを夢見ながら、引き続き北方領土についていろいろと研究していきたいと思っております。

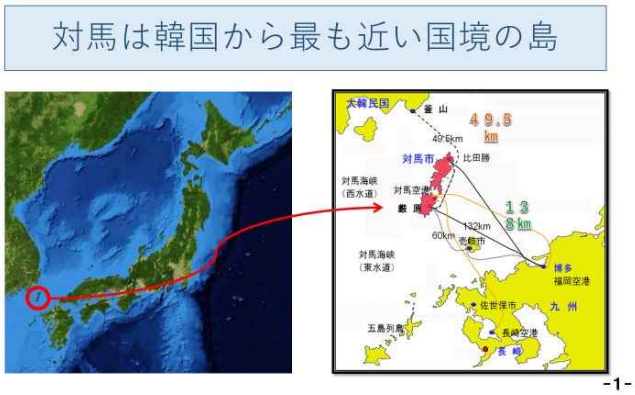
以上で私からの報告とさせていただきます。ありがとうございました。（拍手）

（岩下）　ありがとうございました。では、対馬市の財部様、よろしくお願いします。

（財部仁）　こんにちは。私は、長崎県の対馬市からまいりました財部と申します。どうぞよろしくお願いします。

まず初めに、対馬市の状態を簡単に知っていただきます。対馬市は、福岡、博多まで、海路で 138km、釜山まで 49.5km の位置に浮かぶ島でありまして、面積が 707.42 ㎢、面積の 9 割

が山林で、基幹産業は 1 次産業となっております。平成 16（2004）年 3 月 1 日に旧 6 町が合併いたしまして、対馬市になっております。



-1-

まず交通機関ですけれども、厳原港から博多にフェリー、ジェットフォイルが就航しておりまして、対馬の中ほどにある対馬空港から福岡空港、長崎空港に 1 日 5 便程度、就航しております。そして、釜山に近い上の比田勝港から博多にフェリーが就航しておりました。昨年（2018 年）7 月から、混乗便ということで、ジェットフォイルの国際線に国内旅客が乗船できるようになっております。人口、世帯数の推移ですけれども、どこも人口減少問題があると思いますが、ピーク時は 69,000 人ほどいた人口が、平成 27（2015）年の調べで 31,457 人となっております。

-2-

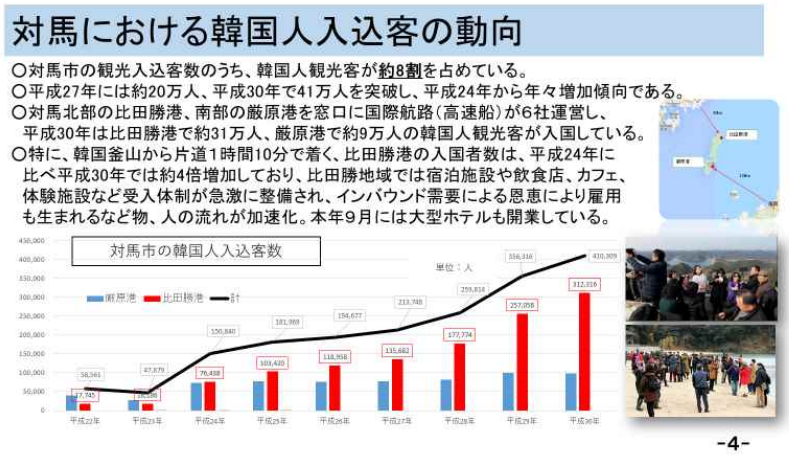
本日の話題に入ります前に、先ほど話をいたしました、国際線に国内旅客を乗船させる混乗について、少しだけお話しさせていただきます。島民の生活利便性の向上と福祉の充実につなげることを目的としまして、釜山－博多間を運航している国際線に国内旅客を混乗、載せてほしいということで、取り組みを始めております。

これが昨年の 7 月 23 日、初就航しまして、対馬から博多間を 2 時間 10 分で運航できるようになっております。対馬の北部地域から対馬島内で車を使って空港まで行くのに 1 時間 30 分、対馬南部のジェットフォイルが出る厳原港まで行くのに 2 時間かかりますので、厳原港

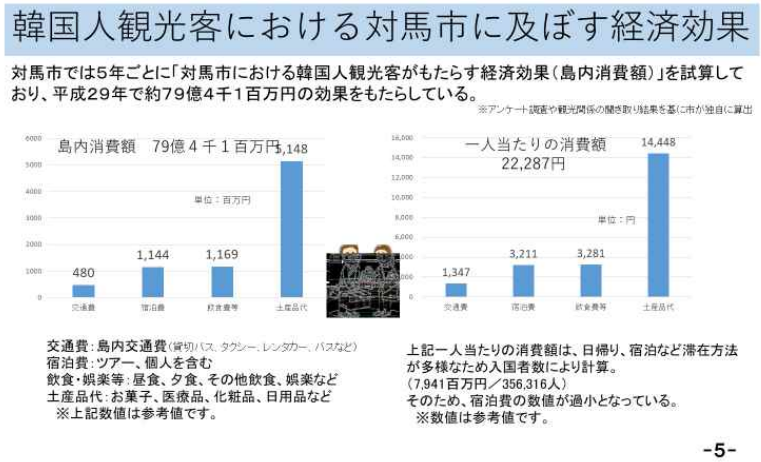
まで行く時間で、比田勝から博多まで行けるようになったと、地元のおじいちゃん、おばあちゃんからも「よかった」という声をいただいております。

運航方法につきましては、航路権を持っておりますのが、九州郵船株式会社となります。運航は九州郵船が運航主体となりまして、船を所有している JR 九州高速船ビートルの船内の一部を用船して（借りて）運航しております。通常、26 席で運航しまして、年末年始、利用が多いときには 78 席に拡大させてもらって、運航を進めております。

私たちも突然のことでびっくりしているのですけれども、韓国の旅行客が本年（2019 年）6 月から急激に減っております。対馬市の観光入り込み客数のうち、韓国人観光客が 8 割を占めており、平成 27（2015）年に 20 万人、平成 30（2018）年で 41 万人を突破して、年々増加傾向でありました。対馬北部の比田勝港と南部の厳原港を窓口に、国際航路 6 社が運航しまして、平成 30 年には比田勝港で 31 万人、厳原港で 9 万人の観光客が入国しております。片道 1 時間 10 分で着くということで、利用者も倍増して、それに伴いまして、比田勝地域では宿泊施設とか飲食店、カフェ、体験施設などの受け入れ体制が急激に整備されておりました。今年の 9 月 10 日に上対馬に東横インがオープンしたときには、韓国人観光客がほぼいないという状況となりました。

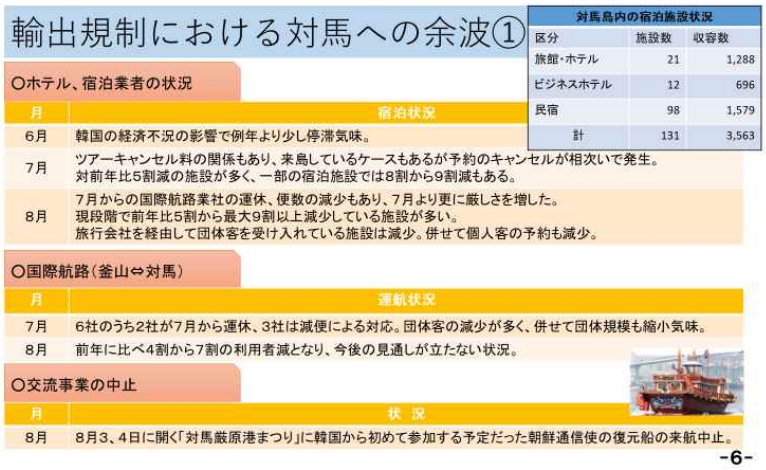


No.17　2019 年 12 月 16 日



韓国人観光客における、対馬市に及ぼす経済効果としましては、対馬市では 5 年ごとに、対馬市における韓国人観光客がもたらす経済効果を試算しておりまして、平成 29（2017）年で 79 億 4100 万円と推定しております。1 人当たりに換算しますと、2 万 2287 円。内訳につきましては、お土産代がほとんどでして、あとは飲食代、宿泊費とか交通費となっております。最初のころから比べると、日帰りされるお客さんが大分減ってきて、宿泊も最近は増えてきておりました。

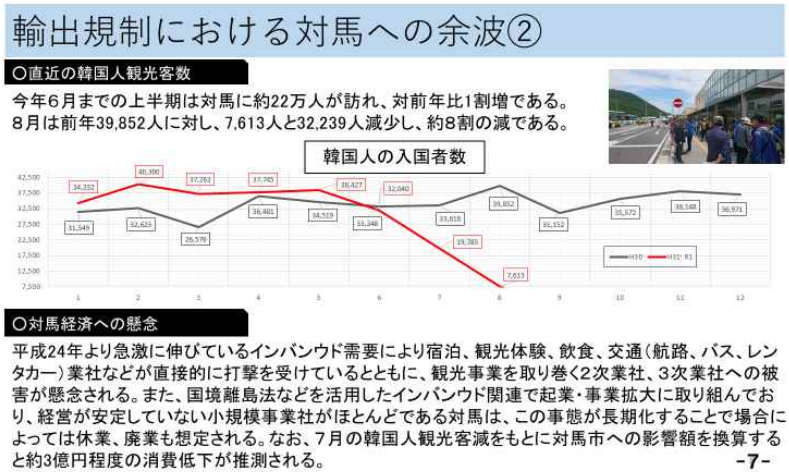
輸出規制における対馬への余波ということで、先ほども少し触れましたが、ホテル宿泊業者の状況としましては、6 月は経済不況の影響で、例年より少し停滞気味という感じでしたが、7 月に入りまして、ツアーキャンセル、そして予約のキャンセルが相次ぎまして、前年比 5 割減。そして、一部の施設につきましては、8 割から 9 割減ということになっております。7 月から国際航路業者の 2 社が運休し、8 月にその他の 4 社につきましても減便するというところで、さらに厳しさを増しております。また、予約も減りまして、今、比田勝の町の中を歩くと、国際観光客がいなかった昔の静かな比田勝になっております。



運航している国際航路事業者ですけれども、7 月は 6 社のうち 2 社が運休で、3 社は減便による対応。団体客も減りまして、団体も 30 人、40 人来ていたのが、10 人、20 人と減ってお

ります。今のところは、今後の見通しが立たない状況で、いつ運航が開始できるか見通しが立たない状況となっております。

そして、市の事業にも影響が出ておりまして、8 月に厳原の港祭りを開催しておりまして、それに、朝鮮通信使の行列を毎年行っているのですけれども、今年は復元船が来るというところで話を進めておりましたが、船として、関係者も来港はできないということで、祭りは実際行われましたけれども、この企画は中止となっております。



対馬への余波②としまして、今年の 6 月までの上半期は、対馬に 22 万人が訪れ、昨年の 1 割増で推移をしておりました。しかし 8 月は、前年 3 万 9852 人に対しまして、今年は 7613 人。3 万 2239 人減少しまして、8 割減となっております。

対馬経済の懸念ですが、平成 24（2012）年より急激に伸びているインバウンド事業により、宿泊、観光体験、飲食、交通業者などが直接的に打撃を受けているとともに、観光事業を取り巻く 2 次事業者、3 次事業者への被害が懸念されております。韓国人観光客が増えたことで、対馬島内で会社を辞めて起業された方とかもいらっしゃいまして、そういった方々は、今までの貯金や退職金もあるでしょうが、銀行から借り入れをして事業を開始されております。その方が、毎月の支払いがある中で、韓国から来ない、収入がないという状況が、これが 2～3 カ月続けば少し厳しい状況になると思っています。

このことに対しまして、対馬市も県と一緒にインバウンド対策としまして、外国人の観光客を呼び戻すために韓国まで出向いて PR 活動をする、また韓国人向けの旅行商品を作る、そして日韓関係が好転した場合に備えて、旅行事業者に対して説明会等の予算を下すことを提案しております。

本当にいつ復活するのかというところが分からない状況で、今は市でできることをやることしかないと思っております。最後に、国内観光客用ですが、対馬市で PR の映像を作っておりますので、見ていただければと思います。

＜PR 動画を放映＞

PR 動画の中で、福岡で実施した屋台村というイベントがあったのですけれども、福岡の方で「来てください」という PR 動画を作らせていただきました。この動画を見ていただいて、少しでも目に焼き付けていただければ、また島にお越しいただければ幸いと考えております。

最後に、混乗便を今後も存続させたいと考えておりますので、いらっしゃるときにはぜひ混乗便を使っていただいて、釜山にもすぐ行けますので、島にもお越しください。よろしくお願いします。（拍手）

（岩下）　ありがとうございました。稚内、根室、それから対馬の 3 つを並べて分かるのですが、要するに向こう側が見える空間であるということ……これを違う国というと、国境になってしまうので、織田さんは気を使って言っているのですが、行ける手段もあるし、行っている実績もあるということでは共通している自治体です。

ただ、稚内は、簡単に行けるのだけれども、交通の手段がなくなってくるし、根室は交通手段があるが、それ以前に領土問題のせいで簡単に行けない。対馬は、問題もないし行けるし手段もあるのだけれども、人の流れが落ちている。……三者三様、理由や規模の違いなどもありますが、そういう状況です。

1 人 1 つずつ皆さんに質問をします。まず、川野副市長、私には稚内を根室と比べるという難しいテーマがあるのですが、日露関係において、安倍首相は何でもやるという考えですよね。

政府は「サハリン航路をプーチンのためにやるんだ」と言えばやれると思うし、鈴木宗男先生ももう参議院にくら替えして全国区です。どうして政府は日露外交を「やる、やる」と言いながら稚内には冷たいのですか。

（川野）　非常に難しいですけれども、サハリン州は人口が限られていますので、やはり目がウラジオストクをはじめとする極東地方に行っていて、その中継という形の中でサハリンが位置付けられているという意味だと思います。

私も先月行ったホルムスクと、対岸のワニノとの間には、ものすごい船も走っていますが、それ以外の部分については、天然ガスなどは真っすぐサハリンから違う地域に出ますので、やはり国が向いているのは、人口や経済状況からいったら極東の方に向いている感じです。そういった部分で私たちはこれから PR や要請をしていかないと駄目だと思っています。

（岩下）　織田さんにお伺いします。「島を返せ」と一言も言わなかったことを責めるつもりはございません。島を返す、返さないは政府の交渉の話で、人の交流を少しでも増やしていく闘いであったことが分かって、とても私は率直に感銘しました。今までうかがったなかで

も一、二を争う素晴らしいプレゼンテーションだと思いました。そしてこれがいま根室市で考えられていることだろうと確信しました。

ところが最後どうしても引っ掛かるのは、結局「ビザなし、パスポートなし」でしか進むことができないという点です。ヒトでもモノでも往来を「ビザなし、パスポートなし」でどこまでやれるのでしょうか。限界があると思うのですが。それでもやはり、「ビザなし、パスポートなし」でもっとやれといい続けるのでしょうか。いや、それだけではなく、いまのやり方を超えてもっともっと踏み込めというところまで声をあげられますか。

（織田）　地元も今まで北方四島返還要求運動をしていくのが第一の仕事だということで、ずっと長い間やってまいりまして、ここ 10 年ぐらいはビザなし交流が始まって島にも行くことができるようになったけれども、何も北方領土問題が解決に進まないということで、前任の長谷川俊介市長が何とか経済交流ができないかとマスコミに漏らしたことがありまして、それが大々的に取られて外務省に呼びつけられて怒られたというのが経過としてはあります。

ただ、そのとき表には出してなかったのですが、やはり地元としては、漁業者や生産加工者を含めて、島が動かないのであれば魚だけでも取らせてくれるように、経済だけ先行することも考えてはどうかという話も出ていたことも事実であります。

そうこうしていたときに、先ほどお話しした平成 28（2016）年の山口県の会談で共同経済活動を正式に協議しようという話が出たというところで、「では、これを何とかうまく使えないか」と地元でも動きだしてはいるのですが、まだ具体的な動きが見えてないというのが現状で、国が決めたことをどうにかうまく少しでも地元の利益と言ったら怒られますけれども、何か上手に使えないかというのが今の地元の考え方だと思います。

（岩下）　今の話を聞きますと、根室の「希望」にようやく安倍首相が追い着いた感じがします。それでは、対馬です。対馬はある意味で、境界地域の最先端をいっていて、国際線の船にも国内旅客を混乗させるなどといった画期的なことも実現しました。政府がしぶっていたのを、財部能成前市長と NPO の前代表だった藪野祐三先生が一生懸命頑張って、それが 1 つのきっかけになって実現した経緯もあります。そのこととの関連で思ったのは、稚内もやはり「最果て」だけれど、ある種のハブ的なゲートウェイだということです。ひょっとしたら利尻・礼文（利礼）とサハリンを同じ船で、混乗船で回って、ロシア人が利礼に来ると利礼の宿泊も増える……といった中域的な周遊する体制を作れないかと思いつきました。対馬の場合も、この周遊を五島まで広げるといった意見もるようですね。

さて対馬に聞きたいことを話します。「対馬は今の危機にどうむきあうのか？」という話がいろいろ出ていますが、もともと韓国人は対馬に来ると「ここは日本だけど日本じゃないような気がする」という感想をもったり、人によっては「対馬は韓国のもんだ」と言っていましたよ。ということは、いま彼らがこういう状況で、対馬にも博多や別府と同じように来な

い、ということは対馬は日本のものだと韓国人も十二分に認めている証左のように感じます。で、ここからが本題なのですが、境界地域としての対馬の特性を韓国人に売り込んだら、彼らは足を運んだりしないのでしょうか。「我々は確かに日本だが、本土の日本と違う境界地域だ。お前ら、対馬の歴史を見てみろ。対馬は常に韓国との架け橋であった」というキャッチを使って、九州の他の場所はいいから、とにかく対馬だけには来いと呼びかけてみるのはどうかと思ったりします。境界地域の特徴をセールスにするというのはいかがでしょうか。

（財部）　そうですね。他のところはどう考えているか分かりませんけど、我々は情勢が回復すれば返ってきてくれると考えています。結果を見ないとまだ分からないですけれども、本当に対馬にこれだけの人が来てくれるというところが、はっきりした理由がまだ分からないまま、昨年 41 万人という観光客が来てもらっていますので、これは引き続き良い交流として続けていきたいと思っています。

（岩下）　ありがとうございました。昨日の懇親会で帰られた野口市長が、「去年やった五島から済州島の国際チャーター便を、今年の今の状況でやりたかった。」と言われました。私は心中、今年だったら本当にできただろうかと思いながらも、今こそやるべきだという市長の発言にとても感銘したことをお伝えします。

それではどなたでも結構ですので、ご質問を挙手して、できれば名前と所属を言っていただいてから、お願いできればと思います。

（木村崇）　私も対馬のことについては大変心を痛めておりまして、財部前市長の顔が今も浮かんでくるのですが、ロシアのことわざでは、「お客さんたちにどうぞ自分のうちにいてくつろぐようにしてください」という言い方があるのです。僕は、見た限り韓国からは若い観光客が多かったですね。対馬は韓国と似ているところがあって自分の家に帰ったみたいな親近感を覚えるけれども、でも韓国にはない別の魅力があるというのが皆さんに共通する印象のようでした。新たな観光価値を発見させたという意味で、釜山と対馬の間で観光客を運んだ船の役割が大きかったのではないでしょうか。これを何とか来させるような外交的な努力を対馬独自の努力としてできないでしょうか。

そして、日本には行かないようにしようという向こうの動きに対して、対馬に来て自分のうちに帰ったような気分をまた味わってくれませんかという逆キャンペーンをやったらどうかと思うのですけれども、何か国というか、今の政治に対してはばかるところがあるのでしょうか。僕はそういうものを取っ払うのがやはり地方自治体の知恵と努力ではないかと思うのですが。

（財部）　ご意見ありがとうございます。対馬市では、先ほどもお話ししました通り、9 月議

会で予算化をしております。予算化はしていますけれども、急激に観光客が減ったというところで、どういうことをやろうという中身の詰めまではまだできてないのが現状です。

PR に行きたいという漠然としたものはつくっていますけれども、どういう方法で、どういう手段でどういうところはまだ決まっておりません。だから、今いただいた意見も踏まえて担当課とお話をしながら進めていければと考えております。

（岩下）　他に何かございますか。はい、どうぞ。

（浅川晃広）　名古屋大学の浅川と申します。古川先生の方から情報をいただき参加させていただきました。どちらかというと前のセッションにかかわる質問ですけれども、域内や島内の交通ということで、域内の公共交通を維持するのがコスト的に非常に難しいのは、どこの地域も同じです。今、天塩町―稚内間では住民間によるライドシェアをしていますが、結局は個人が有償で運べず天塩でもガソリン代しか取れないのでなかなか難しいということです。しかし、自家用車を持っている住民が対価を得て車を持ってない住民を運ぶということをしていかないと、本当に域内の交通網を維持するのがかなり難しくなってくると思うのです。

ライドシェアの事例報告がありましたけれども、その点はどのように各自治体の方でお考えなのかを、もし可能でしたらお聞かせいただければ大変ありがたいです。

（岩下）　稚内の取り組みはいかがでしょうか。

（川野）　今の天塩町の話は、天塩町から稚内に来るという話で、稚内も同じように路線バスの利用等は少なくなってきて、稚内市は乗り合いタクシーという制度を導入しました。急激にその地域の人口が減ったものですから、路線バスを走らせると補助金額がだんだん増嵩していって止まらなくなるだろうということで乗り合いタクシーの制度を導入して、その路線数を人口がそれほど減っていない宗谷岬の路線に回しました。

だから路線バスの本数は変えなくて、乗り合いタクシーで今やっております。ただ、乗り合いタクシーも住民は「バスがなくなると地域が捨てられた」というイメージがあって、実施するときには猛反対を食らいました。

ところが実際的によくよく調査してみると、猛反対するのはバスに乗ったことがない人で、これに市役所の若い職員が気付いて、結局対象者である 75 歳以上の女性はだいたい路線バスに乗っている方なので、その人たちに「乗り合いタクシーに乗ってください。電話する手間はありますが、玄関まで迎えに行って、買い物をしたら運転手さんが荷物を持って玄関まで届けてくれますから。」と言って、ほぼ全員に実証的に乗ってもらったらうまくいったということがあります。そういうことでやはり何となく声が大きくて強い人に流されがちですが、よくよく考えるとそういったこともあります。

ただ、天塩町でやっていることというのは、他の町村にもつながっていくもの、ただ天塩町の場合だけ、天塩・遠別の方だけが稚内への交通がないですから、他のところはまだ路線バスはありますので、そういったものがこれからいろいろと広がってくると思います。

（岩下）　最初のセッションの自治体の方でも結構です。今のことで何か取り組んでいることはありますか。小嶺さんのところはないですか。

（小嶺）　すみません、話の繰り返しになりますが、先ほど説明した路線バスは無料です。これにつきましては、今後もずっと無料で継続していこうと思っておりますが、先ほど言いましたように、全体で 1500 万円ぐらい掛かっていて、これは一般財源でやっています。

今やろうとしています実証実験ですと、デマンドバスの財源はどうしようかと少し悩んでいます。本格的にやる場合、沖縄県と国の出先である沖縄総合事務局の運輸部と何か補助メニューがないかと相談していまして、2 分の 1 でも良いから何とか財源を作り出せれば、本当に来年からそれをやりたいと思っています。

（岩下）　対馬はどうですか。

（財部）　対馬の今の公共交通は、対馬交通という 1 社のバスが走っておりまして、乗り合いタクシー、そしてコミュニティバスを地区で協議会を立ち上げて運行しています。乗り合いタクシーも対馬市は長くて 6 町あるのですが、2 町にはタクシー業者がいないところがありまして、乗り合いタクシーの運行ができないところもあります。

コミュニティバスを 3 地区ないし 4 地区が集まって運行しているところが 1 カ所ありますが、それも運転できる方がいない。運転するには高齢者が多すぎて人を乗せて運転することが不安になるという問題点が今出てきています。そういったところをどうしようかと今模索中であります。

（岩下）　他の自治体の方はおられますか。よろしいでしょうか。それでしたら他の質問も受け付けます。

（前田陽次郎）　長崎から来ました。初めて参加します前田と申します。今日飛行機の話が少し出てきたので、誰かご存じの方がいたら教えていただきたいのですが、800m 滑走路で離着陸できる ATR42-600S が最近 ATR 社から出ていて、それを導入すれば 800m でも大丈夫だというお話が知っている人たちは言っているのですが、今日もその話は出てこなかったし、また例えば長崎でいえば、上五島や小値賀には滑走路が 800m で今飛行機が飛んでない空港があり、礼文もそうですが、そういう空港に飛ばす話は出てきてないのかをお伺いします。

（岩下）　礼文町の武田副町長、お願いします。

（武田）　結論から言いますと、そういう話は出てきてはおりません。ただ、先ほど三上の方からも話がありましたが、今礼文町民が移動にかかる時間は、単純に向かいの島の町民と比べましても、うちの方は移動に 1 日かかるというのはものすごいことですよね。

一例を言いますと、同じ職員が札幌へ出張に出かける場合でも、向こうの職員は 30 分ぐらい前まで仕事をして、飛行機に乗って 50 分ですぐ着きます。うちの職員は 8 時の船に乗って、それから待ち時間も合わせると晩の 7 時、8 時でないと着きませんので、その日の仕事はできません。当然移動だけで 1 日取られます。

そういう意味で、実際 800m で飛ぶ飛行機は今まであんまり考えてなかったので、従来 800m の滑走路では飛べる飛行機はないだろうということで、何とか 1200m あるいは 1500m の滑走路が必要ではないのかということでした。

ただ、礼文空港についてだけ申しますと、もともと中止になった経緯として、就航率が非常に悪いということで、就航率が悪くなると当然搭乗率も悪くなるという負のスパイラルに入っていった中で平成 15（2003）年に運航休止を余儀なくされたということがあります。

同じその 800m の滑走路で大丈夫だというご発言がありましたので、もっと力を入れて国なり北海道の方なりに要望をしていきたいですけれども、私たちにとっては、今の空港の就航率が悪いのをどうするのかということがどうしてもあります。

どうしても島の人たちも島から出るときには、むしろ確実な船の方に乗りますので、空港の方はどうなのかということです。

（岩下）　礼文の場合はここから空港まで距離がありますけど、滑走路の長さや風の問題もあるのでしょうか。

（武田）　風も、そうですね。もともと走っていた空港の路線が、稚内空港便で、稚内から乗れる空港の角度がまず違います。普通はだいたい基地空港と同じような角度だと、就航率が上がりますけれども、礼文空港の場合は稚内空港と置かれている角度が違うので、礼文の

天候は良いけれども、稚内の天候が悪いから就航できない。また、稚内が良いときでも礼文の角度が逆なので来られない場合もあります。そういうことも相まってたぶん就航率が悪くなったと思っていますが。

（岩下）　ありがとうございました。JIBSN のメンバーには小笠原村が入っていて、今回、ご都合がつかずに小笠原村の方は来られていないのですが、交通をテーマにするから航空路問題をお話してほしいと依頼しておりました。小笠原こそ航空路開設が島をあげての悲願ですから。今回は無理でしたが、次回の与那国では何とか来ていただければと思っています。JIBSN としても小笠原の航空路開設を支援したいと考えています。

（黒岩幸子）　盛岡から来ました黒岩幸子です。岩手県立大学で教えています。根室の織田さんに質問です。安倍政権は何の断りもなく勝手に四島から二島に落として「領土交渉し、ロシア側からゼロ回答を引き出して」駄目にしました。共同経済活動というけれども、前に少し提言した長谷川市長を呼んで叱っていたのに、勝手に今度は方針を変えています。「共同経済活動」と言うのは結構ですが、皆さん寝ぼけたようなことをやって、少しも根室の方は恩恵を被りません。

それに対して、もっと根室の方から何かご提案なさったらいいのではないかと思うのですが。イチゴの栽培と何か愚にも付かぬことを言っていますが、イチゴは根室から送った方が一番簡単じゃないですか。

私は、北方四島に住んでいる人たちが一番喜ぶのは根室から日用品をどんどん定期便で出すことを何か特別な枠組みですることではないかと思うのですが。そういうご提案を国に、もう四島返還を引き下げた日本政府と根室市の立場が逆転していますので、強気にいろいろと言えるのではないかと思うのですが、どうでしょうか。何か提案なさってないのでしょうか。

（織田）　ありがとうございます。長谷川市長がいた時代に、先ほど経済交流というお話をしましたけれども、平成 18（2006）年に根室管内の 1 市 4 町で、ビザなし交流が 20 年の節目を迎えた時点で……そもそもビザなし交流が始まったのは、これを北方領土問題の解決に寄与する目的として、お互いの信頼関係の相互理解を深めましょうということで平成 4（1992）年から始まったのですが……20 年事業をやっても何も北方領土問題は一歩も動かないということで、「ビザなし交流をやっている意味があるのか。中身を見直しくれ。」ということで、根室管内 1 市 4 町で協議をして、その中で「島の方に根室管内の方から先ほど言われた日用品や医薬品を島が困って欲しいという声があるので、直接根室から物を運ばせてくれ」という話があり、国に対して提案しています。

当時の国には「そんなことはまかり通らん」と却下されましたが、その提案はいまだに引

き下げているわけではなくてずっと言い続けてきた結果、先ほど言った共同経済活動という話が出てきたものですから、それによって根室からどんどん物を持っていけるようにしてほしいと思います。

ただ、残念ながらそういったものはまだ正式なテーマには載っていませんけれども、今は水産業、ハウス栽培、風力発電、観光ツアーとごみの減容、この 5 つまでやりましょうということで合意していますから、この次のステップとして、もっと新しいことができないかと提案をどんどん出してはおりますけれども、残念ながら 1 つもまだできていないという状況でありますけれども、今後も提案していきます。

（岩下）　はい、では最後の質問を短くお願いします。

（木村崇）　稚内市の川野さんにお尋ねします。JR がお客の乗れない路線を作りすぎるのではないかというお話でしたが、JR がいつも言う 100 円儲けるのにいくらかかるかというあの指標こそ JR の策略ではないでしょうか。

経営学に詳しい方なら、その指標の仕組みが分かるのでしょうが、そうでない我々は、マスコミも含めて、皆がだまされているという印象を持っているのですが、どうなのでしょうか。

（川野）　JR の経営の方は、今おっしゃったような営業収支と輸送密度という話をするのですが、今おっしゃった点は一理あると思います。というのは、1 つの例でいいますと、周遊切符ってよく売っていますよね。私たちが年に何回も情報調査を稚内駅と南稚内駅で行いますが、特に夏場になると周遊切符を持ったお客さんがものすごくたくさん来るのです。

それで 1 回 JR に確認したことがあるのです。「周遊切符ってどこの路線に収益として入っているのですか」と言ったら濁したのです。そして去年うちの宗谷線がそんなに輸送人員が下がらなかったので、「何ででしょう？」と聞いたら、「いや、今年からこの周遊切符をこの路線に入れました」という状況なので、それは私たちも、輸送密度も含めていろいろと今調べているところです。事例として 1 つそういったことがあったということだけお知らせはしておきます。

（岩下）　先述したレポートの中で、私も発言したのですが、私は学生時代に赤字国鉄キャンペーンと称して旅をしましたが、当時の九州の黒字路線はただ 1 つ……小倉－博多間の新幹線だけでした。小倉－博多間は鹿児島本線（在来線）も赤字で、うろ覚えですが、100 円稼ぐのに 110 円以上かかっていたはずです。その上で他の路線は 2000 円とかもっとかかるからこれを切ろうと主張するのですが、これはまったく私は違うと思ったのは、鹿児島本線はものすごい本数があり、100 円あたりの赤字が大きい路線はほとんど本数がないからです。　つ

まり、鹿児島本線が黒字になれば他の赤字路線は切らなくていいのではないですかという話なのですが、JR 北海道がまた同じようなことを言っているという話をこのレポートの中でしていますので、ぜひ後でダウンロードして読んでいただければと思います。

お時間になりました。どうぞ 3 人のパネリストに拍手をお願いいたします。どうも今日はありがとうございました。（拍手）

盛り上がる懇親会

No.17　2019 年 12 月 16 日

ボーダーツーリズム礼文の１コマ（ドローンでの記念撮影）

JIBSN レポート　No. 17

特集「JIBSN 礼文セミナー2019」

編集者：古川浩司

協力　：岩下明裕

発行日：2019 年 12 月 16 日

発行者：西大舛髙旬

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 011-706-2388 Fax 011-706-4952

http://borderlands.or.jp/jibsn/