

今後の離島振興を考える

—— 隠岐の島町でのヒアリングから

仲田 成徳

離島振興法が改正され、新しく法条文などに盛り込まれた項目に対し、本財団では離島の現況と共通する課題の把握、解決に向けて必要な対策などについて、現地ヒアリングなどを通して調査研究している。

本稿では、令和五年三月七～九日に島根県隠岐の島町を訪問し、離島航路就航船舶の公的建造、生活必需品輸送支援の必要性について意見交換した内容を基に、今後求められる方策などについて考察したい。

隠岐広域連合

—— 隠岐四町村の生活を支える組織

隠岐の島町都万地区にある「隠岐広

域連合」事務局に、川崎康久副連合長、和田哲也総務課長、木村靖志同企画財政係長、小中凌介護保険課副主任を訪ねた。

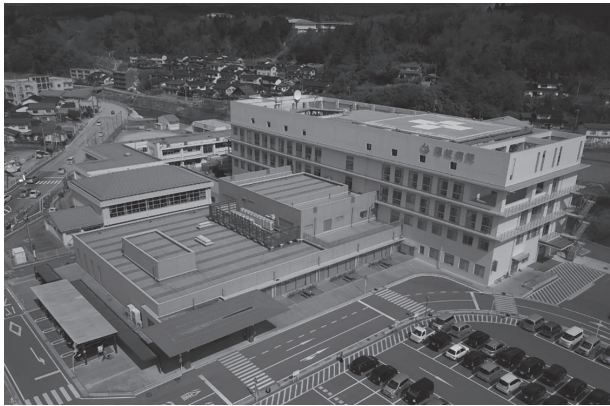
隠岐広域連合は平成一一年発足で、隠岐島後町村組合や株式会社隠岐振興（第三セクター）の業務を引き継ぎ、島根県離島振興協議会の事務局も受け持っている。旧都万村役場のあった庁舎に事務局を構え、ここだけで川崎副連合長以下一六人の職員が従事している。

このほか島後の「隠岐病院」、西ノ島の「隠岐島前病院」、障がい者支援施設「仁万の里」など多くの現場を運営し、介護保険業務、広域消防業務などを所管している。全国的にも珍しいのは、隠

岐諸島と本土を結ぶ航路を運航する船舶の中で、「フェリーおき」と「レインボージェット（ジェットフォイル）」を広域連合が所有している点である。

一九九〇年代に二隻建造された超高速旅客船の「レインボー」「レインボー2」は、当時の隠岐七カ町村が「ふるさと創生資金」から拠出して設立した隠岐振興が建造し、隠岐汽船株式会社（後述）にリースして運航するという公設民営スタイルの先駆けともいえるものであった。その後、平成一九年に経営難となっていた隠岐汽船からフェリーを買い取り、無償貸与して運航を維持した経緯がある。なお、「レインボージェット」は、当初から広域連合所有を前提で買い取り、こちらは指定管理料を支払い運航委託している。

隠岐航路を走る船舶は、いずれも老朽化しており、順次船舶更新を迎える。すでに「フェリーしらしま」の令和八年度更新計画が進行中であり、その後



隠岐広域連合が運営する隠岐病院(提供: 隠岐広域連合)。

も「フェリーくが」「レインボージェット」と続く見込みである。建造には行政による公的支援が避けられないものと思われ、主な財源としては過疎債が充てられる予定だという。なお、島前三島を結ぶ島前内航船は、広域連合

ではなく島前町村組合が隠岐観光株式会社に委託して運航している。

隠岐汽船

——本土と隠岐を結ぶ唯一の旅客航路事業者

隠岐汽船株式会社の本社は、西郷港すぐの場所にある。離島航路を運航する船会社は全国に多数あるが、隠岐汽船は規模の大きい航路運航事業者で離島に本社を構えている数少ない会社の一つである。

同社へは、隠岐四カ町村と民間企業が出資している。本土と隠岐各島を結ぶ唯一の旅客航路の運営を担っており、現在、カーフェリー三隻、ジェットフォイル一隻を運航している。離島航路補助対象(本号三六ページ参照)ではないが、コロナの影響もあり厳しい経営を余儀なくされている。また、近年の国際的な原油高と円安により、総経費に占める燃料費の割合が過年度の二〇パーセントほどから、令和四年度には二

八パーセント、今年度は三六パーセントにまでなる見込みである。

木下典久社長、高梨茂業務部長、吉田恒則海工務部長によると、近年は乗組員をはじめ人員不足にも悩まされているという。主な人材供給元である県立隠岐水産高校卒業生の入社が減少していることが一因で、クラスのうち八人ほどが専攻科(卒業後、三級以上の海技士資格の取得を目指して進学。本号一〇ページ参照)へ進むが、そのうち隠岐出身者は二〜三人程度で、大半の卒業生が本土へ戻ってしまう。島前地区では地上係員が不足することもあり、海士町では「海士町複業協同組合(特定地域づくり事業協同組合)から派遣してもらったこともあるという。

平成一七年に航路経営が厳しくなり、離島航路補助申請の手前まで陥ったことがあり、近年、県と隠岐四町村から燃料費の支援などを受けている。ジェットフォイルは一時間航行するのにド



西郷港に停泊中のジェットフォイル「レインボージェット」。

ラム缶（二〇〇リットル）で九〜九・五
 本分の燃料を消費し、カーフェリーは
 同四・五〜五本分になるので、航路経
 営における固定経費としての燃料費は
 莫大だといえる。なお、隠岐航路のジ

ェットフォイルは年間旅客一五万人が
 採算ラインだが、現在は一〇万人ほど
 にとどまっており、国庫補助対象航路
 ではないものの県や隠岐四町村の多様
 な支援が航路維持の大きな力となっ
 ている。このほか、最近では珍しくなっ
 た乗船券購入時に提出する「乗船名簿」
 もここでは健在で、同社の営業戦略上
 重要なデータになるといふ。

公的組織による航路政策の検討を

改正離島振興法の第一二条（交通の確
 保等）には「離島航路事業の用に供さ
 れる船舶であつて高速度で安定的に航
 行することができるとのその他の船舶
 の新造及び更新に対する支援」が明記
 された。離島航路事業者に共通して、こ
 れまでも弱かった財政基盤がコロナ禍
 でますます脆弱になっている。過疎
 化・高齢化の進む離島の市場規模で、航
 路事業そのものを維持していくために
 は、固定費（なかでもウェイトの高い船舶

建造および燃料費）の圧縮が不可欠であ
 る。この問題解決に向けては、隠岐航
 路のように船舶は公的支援の下で調
 達・新造する方式が有用で、他の航路
 においても今後は公設民営が進展して
 いくと推察される。

加えて、全国的に問題となっている
 ジェットフォイルの新建造においては、
 その船価の高さから個別の事業者対応
 では難しく、もはや国レベルでの課題
 となっている。例えば、独立行政法人
 鉄道建設・運輸施設整備支援機構のよ
 うな公的組織「離島航路就航船舶保有
 機構（仮称）」を設立し、そこが建造・
 所有し、事業者にリース（建造費・補助
 金―金利負担で算出）するといった政策
 が求められているのではないか。

航空業界におけるLCC（格安航空会
 社）のように、ある程度まで規格統一
 し、地理的条件や島の規模あるいは海
 象条件の似通った航路に就航する船舶
 を、同時に複数建造することでコスト

を下げ、共同で代船を確保するなどの合理化を追求することも想定される。さまざまな分野での担い手不足は造船業界も例外ではないので、将来を見据えた戦略を練っておく必要がある。

シヨッピングセンター「ひまり」

—商品本土並みの価格で

隠岐の島町役場から北西へ国道を少し進んだ場所に、町民生活に欠かすことのできない食料品や日用品、家電などの生活必需品を揃えるシヨッピングセンター「ひまり」がある。

「ひまり」を運営する株式会社ヤマダヤの新宮貴司社長は、隠岐の生まれ育ちで、昭和五二年二十七歳のとき同社を創業。現在は島内外で従業員・パートあわせて一五〇人を雇用している。主な事業内容は、スーパーマーケット「ひまり」を隠岐の島町と松江市大庭町に出店。家電販売事業として家電量販店「エディオン」のフランチャイズ店「エ

ディオン隠岐」を経営するほか、OA機器販売・修理、文具・事務用品販売、「アスクル（事務用品を中心とする大手通信販売会社）」の正規取扱販売店としてオフィス用品の通販など多角的に事業展開している。新宮社長のモットーは「本土並みの価格で商品を販売し、島での暮らしを少しでも楽にしたい」である。

「ひまり」は、ボランティアチェーンの「CGCグループ」に加盟しているため、グローサリーなどは本土並みの価格で販売できているという。ちなみにCGC加盟社（全国の中堅・中小スーパーマーケット約二百社・四千店舗）の売上規模は五兆円にのぼり、セブン&アイ（七兆円）やイオン（六兆円）グループに匹敵する規模といえる。

本土から隠岐の島町への必需品の配送は、一トントラックをチャーターする。年間の輸送費は六千万円ほどで、食品の売上の約五・五パーセントを占める。ボランティアチェーンの長所と

して、店舗まで輸送費をチェーン本部が負担する商品も多いため、本土に負けない価格での販売ができています。復路のトラックには、帰り荷として本土へ出荷する「隠岐ネギ」を積むなどの輸送効率を高める工夫を行なっていますが、商品全体をみると本土と比較して一割くらいの価格高になってしまふ。

松江と隠岐の「ひまり」の価格差一〇円が海上運賃分にあたるという。なお、島前地区は島後と比べて人口規模も小さく、商業取引形態や供給方法も違うため、さらに物価は高いようである。

今後、経営上で大きな影響が出るのが予想されるのが、本年六月からの電気料金的大幅値上げ（中国電力は平均約二六パーセント）である。さらに、トラック業界の「二〇二四年問題」に対応するかも課題で、ドライバーの勤務時間短縮により商品の配送が滞るといふ。物流は過疎地や離島など事業規模が小さいところがより悪影響を

受けやすく、小規模店舗などでは商品供給が困難な状態に陥ることも想定されている。

物流コストに対する支援の検討を

離島振興においては、過去数十年にわたり形のあるもの（ハード）が求められ整備されてきた。近年では、形はないが地域の存続のために必要な支援（ソフト）がより重要視される傾向にある。その一つが、新しい離島振興を考える上で妨げになっていた物流コスト（特に海上輸送費）に対する支援である。「ひまり」のようなボランティアチェーン加盟店は、契約上、運賃元払いで商品を本部が負担するケースもあるが、小型店舗や個人商店しか存在しないような離島においては、住民生活を守るためにも公的に輸送費低減を支援し、物流網を確保するという視点が必須であろう。

このほか、鹿児島や沖縄の離島の集

落にみられる「共同店」のような仕組みも想定されるかも知れない。近年、減少を続けるガソリンスタンド存続のため、都市部ではコンビニと給油所の併設などが見受けられる。過疎地や離島においても共同店と給油所の併設も見られるようになってきているが、これは参考になるかもしれない。

島根県隠岐支庁が実施した「隠岐の物価・物流に関する調査」によると、

「物価高の一番の要因は海上輸送費」との回答が多く、「居住地決定に物価が影響する」との意見が多数寄せられている。

離島振興法第一条（目的）には従前より「人の往来及び生活に必要な物資等の輸送に要する費用が他の地域に比較して多額である状況を改善」が明記されており、今回の改正では、第一七条の六（小規模な離島への配慮）「小規模な離島の島民が日常生活を営むために必要な環境の維持」が新たに規定された。

資源エネルギー庁による「離島のガソリン流通コスト対策事業（本号五〇ページ参照）」が平成二三年度から始まり、同二五年度から「離島活性化交付金（同二五ページ参照）」による戦略産品の輸送費支援が開始されているが、生活必需品の輸送費に対する補助も必要となってきたと思われる。全国的には、物価高騰対策としてLPGガス負担軽減措置も実施されている。

隠岐の現況を鑑みると、島前の小規模な離島においては、何らかの政策的後押しがなければ輸送することすら困難になっていくことが考えられる。今後の離島振興というより、有人国境離島の地域社会を維持する上で輸送費支援は必然かも知れない。国境域に人が住み続けるため（人を呼び込むため）には、本土よりも住みやすが求められるからである。

離島の物価高は今に始まったことではなく、以前からずっと本土より高か

った。ただ、かつては第一次産業を中心に、都市部の会社員に比べて概して地方の自営業者の方が収入は高かったため顕在化しなかっただけである。しかし、今日のような状況を考えると、著しく定住環境に悪影響を及ぼしており、何らかの対策が必要だといわざるを得ない。

人材不足の解消に向けて

改正離島振興法では、第一条(目的)に「離島と継続的な関係を有する島外の人材も活用」が明記され、いわゆる「関係人口」のような人材を巻き込んでいくという視点が加えられた。

最近、全国の離島の現場で語られることが多いのは、深刻化する担い手不足の弊害があらゆるところに現れているという点である。小規模な離島自治体の場合、広域行政は避けて通れない手段であり、地域の安定的な経営のため、今後ますますその守備範囲は広が

るものと思われる。

また離島市町村などの職員不足も問題になりつつある。この解決のためには個別採用より広域採用といった大きな括りでの仕組みが有効かも知れない。小さなコミュニティほど些細な問題で

人間関係がこじれ、有能な人材の流出を招くことが懸念されるし、欠員補充にも時間がかかるからである。

例えば、東京都商工会連合会では構成する各市町村商工会事務局職員をすべて連合会採用として、人事異動の範囲も連合会加入の全市町村商工会を対象としている。三鷹市や国立市など多摩地区の商工会職員が小笠原など島嶼部の商工会に異動するようなイメージである。

小規模な自治体や事業所

を運営していくためには、地域おこし協力隊や特定地域づくり事業協同組合などの制度と組み合わせながら、常に本土だけでなく隣島も含めた島外人材の活用を図る仕組みが求められている。

(日本離島センター事務局長)



隠岐ユネスコ世界ジオパークを基盤とした観光振興を進める「(一社) 隠岐ジオパーク推進機構」は、より効率的な組織運営を目指し隠岐4島の広域組織の合併により設立された。