

過疎地の交通問題 (2)

中村英夫* 田原栄一** 渡辺信夫***
秋山隆雄**** 竹内孝美***** 馬込輝夫*****

過疎地域振興の重要な柱である交通問題に焦点を当て、その問題点の抽出と解明をめざす本シンポジウムは、前回 (Vol. 6, No. 1)、積雪寒冷地域における交通問題を北海道の実例をとおして明らかにした。2 回目を迎えた今回は、日本の西端にあり、多くの島々を抱えた長崎県に舞台を移し、離島ならびに沿岸部における過疎地の交通問題を検討すべく、交通行政の第一線に立つ専門家を招き、討論を展開した。

Traffic Problems in Depopulated Areas (II)

Hideo NAKAMURA* Eiichi TAWARA**
Nobuo WATANABE*** Takao AKIYAMA****
Takayoshi TAKEUCHI***** Teruo MAGOME*****

This symposium focuses on traffic problems which play an important part in the development of depopulated areas. The aim is to identify and solving these problems. In the first article, we clarified the traffic problems in snowy and cold areas by taking Hokkaido as an example. At this second article, we look at Nagasaki, a city in Kyushu, having many islands in its administrative districts. We invited a top expert in traffic administration and had discussion in order to examine traffic problems of depopulated outlying island and isolated seashore.

報告①

限界に達した離島の交通経営

報告者……

渡辺信夫



長崎県における過疎地の交通といえば、離島問題になるが、その前に長崎県土とその交通問題の特色を明らかにした方が理解しやすいと思うので、簡単に紹介したい。

長崎県土は面積としては4000km²ぐらいだが、実は杵岐、対馬、五島の諸島と本土がほぼ九州全体の大

きさに広がっている。しかも、県土の中に600ぐらいの島があって、そのうち有人島は70数島である。このように日本列島のいちばん西の端に位置して、非常に分散型の県土なので、交通をどのように改善していくかが重要かつ宿命的な課題になっている。われわれは県の交通を、大きく3つの段階に分けて考えている。

第1は、国土の西の端であるから、東京、大阪などの大都市圏と太く、速く結ばれる幹線的なパイプである。これは航空あるいは新幹線になる。

第2は、県域が九州全域と同じ広がりの中に分散していることから、その中の主要地域、主要都市を結ぶ県内の幹線交通体系。これは航空路、海上航路、あるいは九州本土側では鉄道、幹線道路になる。

次の第3段階めとしては、各地域の生活圏交通。これはどこの地域でも当然であるが、その場合にも特に離島の副島というか、離島の属島を考えると、離島相互を結ぶ生活圏交通という、非常にやっこしい問題が出てくる。

このように非常に複雑な3段階の交通体系の整備が必要であり、その基盤の上に地域の産業とか住民の生活、福祉などが成り立ってくる。

次に、交通整備をする条件との関連でざっといえ

* 東京大学教授 (土木工学)
Professor, University of Tokyo

** 大分大学教授 (交通経済学)
Professor, Oita University

*** 長崎県経済部理事
Director, Transportation Department,
Nagasaki Prefectural Government

**** 長崎県大島町町長
Town Mayor, Oshima, Nagasaki Prefecture

***** 長崎県総務部離島振興課課長
Chief, Outlying Islands Section, General Affairs
Department, Nagasaki Prefectural Government

***** 長崎県新魚目町役場総務課参事兼企画財政係長
Secretary, General Affairs Department,
Shinuome Town, Nagasaki Prefecture
昭和55年3月31日実施 (長崎市にて)

ば、本土側は丘陵の非常に複雑な地形、半島で形成されている。また、離島の特徴も大きく4つに分類できる。

1つは、壱岐のように——これはむしろ博多に近いが——比較的平坦な地形でまとまった島。2つめ対馬で、山岳部が非常に多く、入り込んだ海岸線をもった細長い島。3つめは五島列島という、多くの島で形成された群島的な離島。従って、ここでは島相互の輸送という問題が生活圏交通の中で重要になってくる。4つめが、本日も出席されている秋山町長さんの大島のような本土沿岸部の離島。これには平戸なども入るだろう。

離島にはこうした4つのパターンがあり、それぞれが異なった交通問題を抱えている。ただし、基本的にいえば、離島交通には県内の幹線交通路を形成する上での離島交通の問題と、離島の生活圏交通を形成する意味での交通路という2種類の、多少質の違った整備が必要になってくる。

まず、幹線交通路にふれると、基幹航路については昔の旅客船主体から現在はフェリー化されてきている。例えば、長崎と五島列島の福江、福岡と壱岐・対馬とか、佐世保と上五島の有川というかたちで、かなりフェリー化が進んだ幹線の航路問題がある。これについては、離島側の要求は船をさらに高速化する、あるいは高速艇を導入するといった高速化の問題が出されている。

一方、航空路は主要離島では空港整備が割と早い時期から進んでいて、現在、主要な離島は長崎空港、福岡空港とYSで結ばれており、本土と離島を結ぶ幹線航空路になっている。さらに、長崎航空というチャーター営業の、県も出資している小さな会社が離島交通の役割も果たしていて、これに対するニーズが非常に高まってきている。例えば、長崎空港と壱岐、壱岐と対馬の間のようにYS路線が整備されていない地域の離島民に対して、セスナクラスの小型機を飛ばしてサービスするようなことが期待されている。

第2の離島交通の問題は、生活圏の中を細かく結ぶ交通の確保である。これは場合によっては、1杯船主のようなかたちで行なわれている航路と、もう1つは必ずこへ行っても過疎という状態にある地域のバス路線が主要な問題である。

最後に、運輸行政あるいは交通行政という観点から見たときの最大の問題点は、離島の交通経営がもはや限界に達していることである。もちろん、すで

に補助の問題が出ているが、補助自体も枠があって、場合によっては補助がある程度あったとしても企業がギブアップするという路線や航路が出てきている状況にある。いいかえれば、企業経営としての離島の航路、バスの運営という問題と、それに対して公的助成あるいは公的運営をどこまで立ち入らせるかということで、非常に多くの問題が派生し、悩んでいる。さらに、離島では住民の老齢化が進んだためにトランスポーテーション・ブアの層が非常に高くなり、いまの交通経営の状態とは裏腹に、公的な交通手段に頼らなければならないという問題も出ている。こうした経営実態の中で、離島側から公的助成に対する期待が非常に強く出されてきているのが実情である。

報告②

離島振興事業と交通体系整備

報告者……

竹内孝美



本県の総面積に対する有人島の面積比率は42.8%で非常に大きい。そのうち61の有人島が離島振興事業の指定を受けているが、これは県内有人島の78.2%に相当する。無人島は県内無人島の63.2%に当たる307の島が指定されている。市町村の数にすると県下79市町村のうち45.6%の36市町村が離島もしくは離島に関係している。ところが、人口は非常に過疎化の傾向にあって、昭和54年4月1日現在の統計によると、県全体約158万人のうち17.4%の27万5000人強が離島に住んでいて、人口密度は156.9人/㎞と、非常に低い数字を示している。

本県の離島振興事業では、4点の基本方針を打ち出しているが、その1つに交通体系の整備が急務であることを挙げている。これはカーフェリーが就航したという影響もあるだろうと思うが、自動車が急増して、これに対する離島内の道路網整備が急がれている。また、島と島を結ぶ長大橋あるいは島と内陸部を結ぶ橋といった架橋計画も、地元では非常に急務な課題として上ってきている。

また、漁船を含めた船舶の大型化に対応する港湾、漁港の施設整備も交通体系整備の中で重要になっている。空港については、すでに渡辺理事の報告にあったとおりである。いずれにしても、交通体系の整

備は、離島にとっては格差是正の面からも、地域住民の要望を満たすためにも急がなければならない大きな課題である。

ちなみに、離島振興法によって国から本県に投入されている事業は、昭和28年に離島振興法が制定されて以来54年度までに2067億円で、これは全事業費約7087億円の29%強に当たり、非常にウエートが高い。

現在の振興事業は、離島の公共的な面、いわゆるハード面の施設整備に重点をおいているが、今後はソフト面にももっときめ細かな事業を推進していく必要がある。特に、本土と離島間の距離を考えると、例えば、対馬の厳原と福岡の間が150km、壱岐の郷ノ浦—福岡が76km、あるいは福江—長崎が122kmと遠距離に各島が位置していて、どうしても海上交通あるいは空路による交通が中心になると考えられるので、そのあたりに重点をおいた交通政策が必要となってくると思われる。

報告③

宿命的な海上交通費の大幅負担

報告者……

秋山隆雄



渡辺理事の離島の分類でいくと、私どもの大島は本土沿岸型で、いちばん離島性の薄い島といえる。その点で、本当の離島の深刻さに若干欠けるきらいがあると思うが、大島の現状を簡単に報告する。

大島も昭和30年代前半までは、長崎に出るのに1時間強の海路で佐世保に出て、そこからバスで長崎に行き、1泊して2日目に仕事をすませ、また泊まって3日目に帰るのが普通だった。長崎への行政業務が2泊3日かかっていたわけだが、現在はこのシンポジウムに出るのに、島を9時半に出て昼前に長崎に着いてしまう。こうした生活圏の広がりを沿岸型離島は身をもって体験している。

それでも、離島という面からの宿命的な問題点をあげてみると、まず第1は、交通費の単価の問題。私のところは佐世保港に1日9便のフェリー便が通っていて、人間1人の運賃が片道480円。佐世保までが約18kmになる。同じ距離で佐世保を中心にしたバス料金をみると、極めてわずかな運賃である。輸送機関が船に変わるだけで離島民は宿命的に大きな

出費を強いられている。これをみれば、われわれも企業としての海運業者の限界が来つつあることを身をもって感じざるを得ない。そういう状況の中で、離島の航路は社会性を尊重するためには経済性をある程度無視せざるを得ない現況におかれている。本格的離島では、その度合いはもっとはなはだしいと思う。

大島にもバスがあるが、採算的には全く成り立たない路線で、経営している長崎自動車が全社のプールの経営計算の中で、どうにか運営している現状である。

報告④

島内の公共交通空白地域対策に苦慮

報告者……

馬込輝夫



五島列島は福江島、久賀島、奈留島、若松島、中通島を五島といい、区域としては下五島と上五島に分かれている。下五島は割と平坦地が多く、上五島は対馬に似た、山から下がすぐ海岸というような山岳地形をなしている。

本土と五島を結ぶ交通体系は、以前は400tぐらいの客船が1、2便というような体系だったが、その後改善が進み、長崎から下五島をめぐる航路と、佐世保から上五島をめぐる航路がある。最近ではフェリー化したので、下五島の場合は長崎との最短時間が2時50分、大回りになると5時間35分。上五島の場合は佐世保まで最短で2時間30分、大回りで5時間10分になっている。

五島全域というより、私どもの中通島・新魚目町にしぼって言えば、島内の交通問題が最も現実的な問題である。最近では、住民から、本土では国鉄も走っているのに、どうして離島では島内の交通整備が不備なのかといった声が非常に強く出ている。中通島の道路区域は大体南北に60kmあり、そのうち50km間は路線バスが走っているが、残りの10kmは全く交通機関が入っていない。その地域には1600人ほどの住民がいるが、その人々に対する交通サービスに非常に苦慮している。そのため、医療の恩恵を受ける場合でも、病院の費用よりも交通費の方がはるかに高いという状況にある。

報告⑤

九州の総合的交通体系整備の課題

報告者……

田原栄一



九州地方は、わが国の面積の約1割、定住人口も約1割、経済的活動も1割で、すなわち九州が全国的に占める地位は1割が一応の目安になる。今後、九州の広域的な一体となった発展をめざして交通体系を考える場合に、次の5つが前提になるであろう。

第1は、北部九州に対して南部九州地域の工業・経済格差がかなりあるし、また、北部のうちの西部、東部の各地域にも開発の可能性がかなり残っているので、このような開発可能な地域間の流動にウエートをおいた幹線交通体系の確立である。第2は、首都圏、近畿圏、瀬戸内海地域と結ぶ幹線交通体系の整備である。第3は、国際化の進展に対応して、中国、東南アジアなどと結ぶ空路、海路の整備である。第4は、都市の交通、あるいは農山漁村の交通問題である。第5は、離島の住民の生活安定、産業振興に資するような架橋の推進、あるいは離島の航路の充実、強化が必要である。

このような交通体系の課題を実現するための主な施策として、次の7つを提案したい。①全国的な幹線交通体系の再構築に関連した交通基盤の整備。これには、新幹線の早期着工、九州縦貫自動車道、九州横断自動車道の早期完成、航空機の大形化に伴う空港整備、貿易の定期航路、その他フェリーなどの整備等の諸課題がある。②国際交流を促進させるための交通機関の整備。これはすでに、旅客輸送では福岡、鹿児島、長崎、熊本空港を中心として国際路線

が形成されているが、さらに国際的な貨物の流動にウエートをおいた整備も大分空港などで提案されている。③九州域内における広域交通体系の整備。現状では、例えば、新幹線の利用によって福岡一名古屋と福岡一鹿児島が等距離であり、九州域内における地域間の連携を強化するための交通体系の整備を考えなくてはならない。④地方の中核都市ならびに地方の中心都市の整備に関連した都市交通および周辺地域の交通整備。⑤定住圏構想にも関連するが、農山漁村の整備の中核となる交通基盤の整備。⑥離島の振興に関連した交通体系の整備。九州は長崎県、鹿児島県を中心として離島が非常に多く、離島振興法に基づく指定離島は約130あり、その定住人口はおよそ67万人。これらの離島は、古くから大陸との交通の要衝に位置しており、海外との交流に重要な役割りを果たしてきた。また、農林水産物の供給あるいは観光レクリエーションにも非常に大きな役割りを果たしている。⑦観光レクリエーションの振興に関連した交通基盤の整備。九州地方は、瀬戸内海、阿蘇、雲仙天草、西海、霧島屋久の5つの国立公園があり、このうち離島および沿岸域に関連した国立公園は4つある。また、8つの国定公園のうち、海に関連したところが6つある。昭和48年から53年までの九州における観光レクリエーションの動向を見ると、離島に対する関心が非常に高まって、特に長崎県の離島の観光客の増大が顕著である。従って、生活交通と観光交通、あるいは経済的な交通の整備との調整も交通政策として考えなければならない。

以上が、九州の総合的な交通体系の整備で考えなければならない点だが、そこにおいては地域の論理というか、地域住民のニーズを十分考慮した交通政策を確立し、全国的な交通政策と地域的な交通政策のあり方を根本的に見直す必要があると思う。

● 討論



1. 幹線交通整備は両刃の剣か

中村英夫氏

中村 みなさんの報告によると、当然のことながら、交通体系にはハイアラーキーがあって、国内幹線交通体系、県内の幹線交通体系、さらに県内の各地域、各地区の交通と、3段階くらいに分けて考えなければならないということだと思います。そこで気にな

るのは、国内幹線や県内幹線の整備の必要性はよく分かるのですが、一方で過疎の問題を考えると、それが地域ごとの過疎化、過密化をさらに促進することになりはしないかという懸念をもつわけです。

渡辺 確かに、交通幹線を強化することが、ある地域にとっては両刃の剣になる可能性はある。ただし、長崎県民の多くは、東京や大阪への時間距離をまず縮めたいという、非常に強い願望があります。それと同じに、五島や対馬の島民が九州本土に時間的に

も経済的にも近づきたいという強い願望もある。これが結果的には過疎化を促進する面もあるかもしれないが、離島の場合、フェリー化とか高速化によって観光客がふえるとか、生鮮食料品、特に水産物がうまくさばけるという期待がある。あるいはそれに関連した産業が定着する可能性を、島民はもっていると思います。

秋山 両刃の剣的な面はありますね。例えば、私どもの大島でもフェリーの夜間便を増便してほしいという要望が非常に強い。それに対して、町内の旅館業者などのいわゆる第3次産業従事者は、あまり便利になると本土から来た客が日帰りしてしまうという抗議を出してくる。しかし、定住人口サイドから見ると、どうしても夜間便をふやして本土との距離感をなくしたいという要望が強くなります。ですから、産業政策と結びついた交通政策でないと思わずかしいと思います。

竹内 交通手段が便利になればなるほど、本土へ出たがる傾向がありますが、島に住みよい環境をつくりさえすれば、むしろ交通体系が整備された方が住民にとってはメリットが大きいと思います。人口流出に歯止めをかけるために、どのような産業を興したらいのか。離島は辺地であり、僻地であるという二重の宿命を背負っているところなので、その両面から解決する道を考えていかななくてはいけないと思います。

馬込 交通が便利になると過疎化するという点では、私は全く逆に考えています。島に住みたいかどうかを調査した結果によると、90%以上は島に住みたいという。ここで一生送れるのだったら、都会のゴミゴミしたところよりよほどいいと答えている。しかし、島で生活する場合に現実問題としてぶつかるのは就業の場がないということです。これが結局、人口の流出になってしまう。離島であっても、そこには本当に自分の住む土地があるわけですから、その生活環境が整備されれば住みたいという住民の意向は非常に強い。

田原 この問題は、結局、地方の定住という点から、誰のための交通かという問題を提起しなければならないと思います。一例を挙げれば、大分県では最近、若い人たちが町づくり、地域づくりに熱心に取り組んでいます。ほとんどが過疎地域ですが、この人たちに共通する点が3つあります。第1は、知識欲が非常に旺盛で、情報にかなり敏感であることです。例えば、農業についてもヨーロッパへ実地研修に行

くなど国際的な交流もしていますし、国内でも全国各地のグループと接触しています。第2は、定住のための生活条件、生産条件の整備を行政が熱心に行っていることです。第3は、辺地であることを逆に特色として生かす努力をしています。

こうした地域づくり、人づくりの中から地域の立場に立った、自分たちの手づくりの交通体系があがってこなければ、交通体系の整備といっても、ただ上から与えられた受け身の整備にすぎないと感じるわけです。

2. 非常に割高な離島の交通

中村 長崎県の自動車の普及率は非常に低いようですね。

渡辺 長崎市は県庁所在地としては全国最低です。

中村 これは島が多く、また本土の半島部も山岳的な地形といった地理的原因が非常に大きいと思いますが、それでもマイカー交通、あるいはマイカー交通プラスフェリーが交通の主役になっているのでしょうか。

馬込 私の新魚目町では、バスの行かない地域でマイカーが乗り合いバスの機能を代行していますが、自動車の普及率は全国的に見て、最低ですね。それでも最近では、本当に車が多くなったという感じを受けますが、島の末端になると車は非常に少ない。これは、産業構造的にあくまでも1次産業が中心で、所得が少ないから、マイカーとかモーターゼーションといっても、住民にはピンと響いてこないのが実情です。うちの町民の平均総所得は年150万円程度ですから、行政が何とかテコ入れしないと、人間並みの生活がなかなかできません。現在の急務は、島内の公的な足の確保ですが、いろいろな法律に制約されて難しい。

中村 足というのはバスのことですか。

馬込 ええ、報告でふれた奥の10km地域に乗り合いバスを入れたい。うちの場合、県道の整備率が低いので、マイクロバス程度で住民の足を確保しようと整備を進めても、結局、いろいろな法律の制約によってできないのです。

渡辺 離島の交通にとって、確かに公共的な陸上交通網の整備も大切ですが、最大の問題は離島と本土を結ぶ、あるいは離島相互間を結ぶ海の航路です。

竹内 現在は民間の資本で海上輸送に当たっていますが、海上の交通体系をどうするかは離島にとって非常に切実な問題がありますね。内陸には国道があ

り、国道の延長として海上に国道が設定できないか、その手段として船を使うという考えは非常に切実なものがあります。

馬込 海上航路には人だけでなく、生活物質も依存していますから、運賃によって島民の生活費が高くなるか安くなるかが左右されてきます。

渡辺 これは、恐らく長崎県だけでなく、鹿児島県や沖縄県も同じだと思います。海上交通の大半は民間企業が経営していて、長崎県ですと73航路のうち57航路が赤字です。そのうち35航路に対して国や県が補助をしています、それでも運賃は瀬戸内の航路などに比べて非常に割高になっています。いま、石油のアップに伴って運賃改定の問題が出てきていますが、島民はこれ以上アップしないでくれ、上げるにしても小幅にしてくれと要望する。一方、企業側は上げなければ経営をギブアップすることになるという。本当に、五島沿岸の中小航路の企業にはそこまで追いつめられているところもあるのです。結局、公的補助をさらにふやすかどうかの問題になる。助成をどこまでするかがいちばん問題になっているわけです。

馬込 離島の交通は非常に割高です。フェリーの運賃を見た場合でも、乗用車の1200cc.クラスで小倉から神戸までは9600円でいきますが、長崎-五島間は12,400円にもなります。わずか2時間半ぐらいの距離でそうなります。

秋山 過疎地の海上運賃は、これまで2年に1回ぐらいのサイクルで値上げされていますが、石油事情をみると値上げのピッチが狭まってくると予測される。そこで感じることは、コスト主義でいきますと、人口が少なく流動性の少ない島ほど、よけいに単価を負担しなくてはいけないということです。ですから、海運行政なり離島行政の立場でも結構ですから、離島の住民の基本的な人権を守る意味で、適正な海上輸送基準コストを出してほしい。この適正コストと比較して、極めて採算性の薄い航路については手厚い助成を行なうというような基本方針がないと、いつまでもあっちの水は苦いぞ、辛いぞの論議に終始してしまうと思います。

田原 最近、非常に関心をもった問題は国公立大学の受験です。共通一次試験を受けるのに、離島の場合はわざわざ本土に行かないと受験できない。これによって精神的、肉体的な苦勞を強いられるだけでなく、交通費、宿泊費などのコスト面で非常に経済的な負担になっています。交通機関への利用度が低

いためにコストが高い。立地条件によって運賃負担が非常に不平等であるという点があります。

渡辺 奄美大島にしろ、沖縄にしろ全く同じような悩みを抱えていると思いますね。

3. 地域の実情を生かし、産業政策の伴った交通体系の整備

田原 いまの交通政策は非常に画一的で、中央集権的ですから、地域の実情にあった交通政策を実施しなければなりません。公共バスその他の地方における公共交通機関の運営をみると、公的な補助による運営の維持はもう限界にきています。最近の九州におけるバス会社に対する補助金をみても、財政的にかなり大きな負担になっています。もはや、いままでのような公共交通か私的交通かといった、二者択一的な考え方に立った交通政策ではうまくいかないのではないかと。私はこの両者の間にグレーゾーンがあると思います。例えば、タクシーの相乗りの問題というようなことです。このグレーゾーンの研究にもっと力を入れるべきではないでしょうか。

そこで、政府のやるべき交通対策の分野と地方がやるべき分野をご参考まで挙げてみます。まず、中央政府の分野は次の7つです。①公営交通事業の財務的な目標と社会的な目標を設定して、目標に対する交通サービスの供給実績をどの程度あげたかを社会的に監査する。②公共部門における交通投資の全体的な水準を決定して、投資に見合うだけの財務、投資費用、便益の評価を考え、大規模な全国交通プロジェクトについて洗い直しをする。③道路に対する課税、燃料税、車両購入税などの租税対策を確立する。④交通政策の階層性に沿った道路計画、都市交通関係の投資、交通抑制などに関する環境的な利益を評価する。⑤中央政府が地方自治体に対して行なう交通についての補助の性格とか範囲、水準などを決定する。⑥地域的な交通政策と交通システムに対するガイドラインを政府は地方自治体に提供する。⑦交通安全と環境基準に基づく規制を行なう。

地方自治体のレベルで当面取り組まなくてはならない交通政策の第1は、乗用車のアクセスがない交通弱者対策。例えば、鹿児島県の離島ではフライング・ドクターがいて、孤立した離島で救急患者が出ると、セスナをチャーターして往診に行くというような、交通の社会福祉の側面です。第2は、地域のニーズを生かした公共交通の整備。第3は、交通管理対策によって都市環境の保全に努めることです。

このような交通政策の再検討との関連から過疎交通の問題を取り上げるべきだと思います。

竹内 離島の交通体系のうち陸海は欠かせないと思います。空については、今後、輸送機材が大型化し、YSはリタイアされることになれば、空港が離島に必要なかどうか問われてきます。ジェット機で瞬間的に結ばれても、航空政策としてはあまりメリットがないような気がします。

中村 離島にすべて空港を整備することは現実的に不可能でしょう。とはいっても、緊急的な医療などの輸送は必要なわけで、そのためのシステム開発は今後、必要になります。例えば、いま通産省あたりが中心になって始まろうとしている水上艇は、まだまだ本気で取り組む価値のある交通手段だと思いますね。

渡辺 水上艇の話は出ていますが、採算ベースを考えると、定期航路としてはお客を運ぶだけではとても間に合わない。特定の緊急輸送に対応できるようにするにはならない。そうなると、県など細かい単位ではプールできないわけで、例えば、九州一円でそれをプールしといて、場合によっては沖縄の離島にも行けば、長崎にも行くかたちでないとやっていけないと思います。

医療の面では、本県の場合は長崎航空が小型機を何機か持っていて、それを有効に使っています。通常の島の海空の輸送については、島の人たちの要求の第1は、いま本土と結ぶ幹線がフェリー化されたので、これは料金を押さえながらできるだけ便数をふやすこと、第2は船をもっと速くすること、第3は最も速いものとして航空路がほしいということです。この3つを島の交通路の特性に応じてウエートづけをしなくてはなりません。ただし、島の人や物を運ぶベースとしてはフェリーが最大の問題だと思います。

秋山 海上も安定した大量輸送手段があれば、陸上と一緒にすね。

馬込 ええ、五島の場合でも400tの船が就航していたときと2000tクラスとでは、お客さんの数が違います。大型化すればするほど人間の動きが活発になることを痛切に感じています。

中村 かなり離島の話が出ましたが、長崎県の地形的な条件を見ますと、本土側の沿岸地域、例えば、外海から北の方にかけても交通に恵まれているとはいえない地域ですからね。

秋山 ええ、かつて西彼杵半島一帯は長崎県におけ

る陸の孤島といわれていたところですよ。ですから、以前は本日、私が使った西彼杵半島へ出て長崎へ来るコースを全く利用できなかったわけです。しかし、今日はこのコースが私どもの生活コースになっています。国道が整備されて、もはやチベットのな地域がなくなりつつあります。あとは、産業政策を進め、資源備蓄その他の産業基地が張りつくことによって定住生活圏的な定住性をましていくと思います。例えば、松島に石炭専焼発電所ができつつあるし、私どもの大島には造船所があり、隣の崎戸はコールセンターの候補地に挙がっています。

渡辺 本県の本土側では、西彼杵の外海サイドや佐世保のやや北の北松あたりがいちばん遅れていますが、前回の北海道や熊本の間部などに比べれば、はるかに条件はいいし、人口密度もまだまだ高いようです。

秋山 大島は特異な例かもしれませんが、佐世保との航路は確かに過疎航路的な性格をもっています。対岸の西彼杵半島と非常に短い時間で、1日24往復のフェリーが通っていますが、これは造船所があるので、逆に半島の沿岸部から工員さんがマイカーでフェリーの乗り場まで来て、島へ通勤してくるわけです。それから、高校も大島にありまして、半島沿岸の高校生が島の高校に通って来ます。普通とは逆の現象が出ているわけです。この点を考えますと、やはり交通の問題は産業政策と並列的に進めることが、問題解決の根本にあるように思います。

馬込 大島の造船所からは、五島にも人員募集が来ていますが、交通の整備ができれば、ちょっと速い船だったら1時間半くらいで大島と結ばれますから、通勤することも可能になります。

中村 そうなると、先ほど話に出た海上航路における交通費の負担限界の問題が出てくるでしょうね。海上交通でタクシーの相乗りのようなことを考える余地はありませんか。

渡辺 島内のタクシーの相乗りは非常に効果がありまして、制度的な問題を抜きにすれば、離島の交通施策の一つとして、具体的にいますぐでもできる可能性はあります。大型バスをもう1便ふやすとか、かっこいいダイヤモンド・バスにしようとかいっても現実にはなかなかできませんが、それよりもタクシーの相乗りを許可する方が実効の上がる島にとっては非常に有効な施策です。

ただ、海上タクシーの相乗りとなるとちょっと違ってきます。五島の中央部にある若松町は、島が20

近くに分かれていて、小学校、中学校もいくつかに分散しています。ほかの島に通学する人は、自分の島に渡し船があるところはいいが、そうでないところは海上タクシー、モーターボートで通学します。海上タクシーに頼らざるを得ないところでは、その交通費を町が全額補助しているところもあります。通学させるために、そうした状況のところもあるわけです。

竹内 自転車通学の生徒には自転車の部品を援助するところもありますね。

馬込 高校の進学対策のために行なっているわけです。

4. 自治体により大きな自由裁量を

渡辺 離島振興事業との関連で交通問題を考えると、振興事業単位で実施するのではなくて、もう少し地域に事業をプールして委ねてくれると、効果も上がり交通問題も考えやすくなります。

中村 プールするというのは、地域の実情に応じて道路をつくったり、学校を建てたり、ある程度地域の自主性に任せていこうということですか。

渡辺 ええ、もっと幅を持たせて事業を考えませんか、効果があまり期待できない。

竹内 今度の定住圏構想の中で、その島の問題を十分に検討して、これだけの財源をつけるから、そちらで自由に裁量し、最も悩みとする問題を解決しなさいというシステムができれば、非常にいいと思いますね。

馬込 確かに、公共事業に投資されている国の税の配分を、一般財源として配分されると、その地域の特性を生かした振興が図れるわけです。

渡辺 いまの離振法では、交通基盤施設に対してはかなり財源がついていますが、その施設を動かす運営、例えば、バスの運行、タクシーの相乗りをどうするかといった点には、必ずしも施設に見合ったお金が伴ってこない。伴い方がまた別になっているのです。

中村 前回の北海道でも同じような意見が出ました。道路は道路、漁港は漁港、鉄道は鉄道といったタテ割りではなくて、もっと地方に自由裁量の余地を与え、その中でどれにプライオリティをつけるかは、自分たちで考えたいという要望です。

渡辺 離島振興のための補助をプールしていくという問題の一つに、現在の離島振興対策事業をもう少し総合化できるということがあります。もう一つは、

基盤整備が十分に進んだとは思いませんが、かなりできてきたから、むしろこれからの問題として、運賃と公的助成のようなからみがありますから交通の運営面に力を注ぎたいということです。

秋山 交通の総合的運営といいますと、自治体の経営そのものにかかわってきますね。大島の例でいいますと、おかげさまで漁港が大変よくなりましたが、すると魚をとれ、とれというわけです。せっかく港がよくなったのだから、もっともうけなくてはいかんと。そのためには、いま島にあるフェリーに真夜中の便があれば、保冷車で魚を積み出して博多の朝市が一番せりに間に合う、という論議が出てきています。医療にしても、佐世保の病院に入院した父親が危篤というときに、真夜中では行く手段がない。漁船でもチャーターするかという問題。こうしたことを考えると、いわゆる離島総合運営補助金的なものをフェリー会社に助成すれば、夜中でも3、4時間おきに便を確保できるが、さてどうすべきかといった悩みがあります。

中村 離島とか過疎地に限らず、日本全体が要するに初期投資というか、基盤投資がすべてであった時代から、それをいかに運営するかという時期にさしかかかっていて、その過渡期にあるようですね。

田原 それに関連してイギリスの例を紹介しましょう。イギリスでは1974年の地方行政法によって、交通については、自治体にある程度の弾力的な運用を委ねた交通賦課補助金制度を取り入れています。その前提として、全国的なものとは地方的な交通政策の調整の問題がバックにあるわけです。そのためには、県の交通政策の基本的なガイドライン、補助の基本あるいは財政の水準といったものは国で決めるのでしようが、第一次的な交通計画の責任は県議会にもたせるという考え方が必要です。これはご承知のように1978年のイギリスの運輸法で打ち出されています。この中で、過疎地域における交通に対して3つの提案がされています。まず第1が乗用車の相乗り。第2はボランティア活動と結びつけたコミュニティ・バスサービスの問題。第3は就学のための負担が大きいといった場合の特定割引運賃制度の適用。こうした包括性のある交通政策でないと、一義的にスッパリ割り切ったような政策では、今後むずかしいと思います。

5. コスト・アップには生活の見直しを

中村 これから予想されるエネルギーコストの上昇

に対しては、船に依存するところの大きい離島では非常に敏感になっていると思いますが、これからどのように対処して考えたらいいのでしょうか。

渡辺 離島の主産業である水産業の生産と流通については、これまでにかなり合理化していますし、いまでも魚価いっばいのところで操業していますから、対策といってもなかなか思いあたらないんです。

馬込 どういう方向づけをしたら五島の漁民がある程度の生活基盤を保っていけるか、非常に頭を痛めているところです。

中村 水産業の生産コストを高めるとともに、生活物資も海上輸送コストが上がれば高騰します。このダブルパンチはどこもそうですが、とくに離島はダメージが大きくなるわけですね。

秋山 灯油にしても、運搬費がかかるから離島価格は決して安くはないし、船賃の値上げのテンポも速まっています。このパンチをどうかわすか。いまのところは、住民の方にもう少し生活を見直して、本土から入ってくる石油を大量にくう野菜やトマトを食べる生活から、自然を見直したつつましやかな生活に戻ろうなんて話しています。そういう時代が来つつあるようですね。

馬込 新魚目町でも、道路際にマキが見られるようになりました。少し前までは全く見当たらなかったものです。住民がこういう生活に即応できるというのは、今後、町政を盛り上げる活力になると見ているのですが……。

中村 前回の北海道の場合と基本的には同じだと思いますが、過疎地の交通を考えると、一つは就業の場と交通の整備を常にひっくるめて考えなくてはいけないということです。もう一つは、交通整備においては、地方にもっと自由な裁量の余地を残して、地元から出てくる計画を大事にしなければならない、各地の交通は一律に扱えるものでないということが明らかになったと思います。どうもありがとうございました。