

◀ 前の発表

TOP

▶ 次の発表

## 第2回 4大学間「学生交流自主的・実践的研究プロジェクト」 研究成果発表会

### 3 隠岐めぐりあい 海幸・山幸出会い食彩街道づくり



発表者：北川 直寛 さん

### 発表内容

題 目：隠岐めぐりあい - 海幸・山幸出会い食彩街道づくり -

研究者：島根大学 法文学部 法学科

北川 直寛

小豆澤 和彦

## 目次

はじめに

序章 隠岐紹介

第1章 調査・研究テーマ

目的

学習経過

4大学間プロジェクト

第2章 基礎理論

調査・研究方法

政策と政策形成

ユニバーサルデザイン

求められる能力とその開発

第3章 調査計画

予算

日程

第4章 ヒアリング

海士町産業課

海士町総務課

西ノ島町ふるさと振興課

海士町福祉施設ひまわり

海士町国保海士診療所

知夫村高齢者福祉センター招福苑

第5章 1～5次調査

サマリー

交流・連携

農業

漁業  
観光  
IT  
医療・福祉  
交通

第6章 6次調査

観光  
交通  
産業  
IT  
合併

総括

おわりに

参考資料一覧

## はじめに

隠岐というキーワードから何を連想するだろう。多くの人が後鳥羽上皇や後醍醐天皇を思い浮かべるのではないか。それ以外に何かイメージした人はいるだろうか。中には何も思い浮かばなかった人もいるだろう。では、何か創造できた人には隠岐がどこにあるか尋ねたい。多くの人は隠岐がどこにあるか知らないのではないか。

多くの人は隠岐について小・中学校で習った程度の知識しかないだろう。私も隠岐は島流しの地ぐらの認識しかなかった。隠岐が島根県にあることを知ったのも、大学に入ってからである。

13期生の隠岐研究は12期生の継続研究としてスタートした。始めは意義を見出せなかった我々も、その現状・問題を知るにつれて、この研究の重要性を感じずにはいられなかった。

我々は12期生の行ってきた5次調査までの研究の補足とともに、提言を再検証し発展させるべく、第6次隠岐フィールドワークを行った。

この調査ではメンバー各々が隠岐の魅力を発見することを最大の目的として研究を進めた。それを主目的に据えたのは我々が魅力を感じないものについて、他人に伝えることは出来ないのではないか。そして、魅力を感じたからこそ、隠岐の抱える問題を整理することが出来ると考えたためである。

この報告書によってどれだけ隠岐の魅力を伝えられるかは分からない。しかし、少しでも多くの人に隠岐の魅力、そして抱えている問題を知ってもらい、隠岐の活性化に繋がっていききたい。

## 第2章 基礎理論

### 我々の調査・研究方法

#### 1. 研究を進めるにあたって

##### (1) 研究意義・目的

我々、坂山研究室のゼミ生はなぜ研究をするのか。それはより多くの知識を獲得することで社会一般をより良くしたいと言うことも挙げられる。

しかし、我々の研究動機はそれだけではない。「机上では学べない知識」を「本当の意味で現実に対応できる」学問として切り開く、すなわち、学生が県内各地でフィールドワークを行い、住民とともに問題を発見、解決していくための政策を提言し、実行していく、それこそが真の目的である。

この研究を実践するためにはデスクワークだけでなく、フィールドワーク・フィールドワークショップの方法論や政策能力の開発、ユニバーサルデザインに付いて我々なりに捉える必要がある。

## (2) 研究対象

我々、坂山ゼミではこれまで島根県の中山間地域や島根半島の水産資源を始めとする山陰の「まちづくり」について政策科学とフィールドワークの方法に基づいて提言研究してきたそして、その毛かを4回生時の卒業論文研究として発展させてきた。

2003年度、坂山ゼミ13期生は2002年度の12期生の研究を受け、隠岐を調査・研究対象とし、「離島と本土の連携による活性化」をテーマに継続・発展研究を行ってきた。

## 2. 研究方法・技法

### (1) フィールドワーク (FW) とフィールドワークショップ

我々のフィールドワークは前述のように、住民と同じ視点に立ち、地域の人と協力して、「問題」を発見、「課題」を析出し、問題解決の Plan - Do - Check - Action を螺旋的に繰り返すことで、より高い理想の実現を目指すものである。

この手法は一般に言われる文化人類学のそれとは異なる性格を持つと同時に仮説検証のフィールドワークであると言える。この時に、ブレインストーミングと特性要因図が用いられる。

我々の研究ではこのデスクワークとフィールドワーク相互のフィードバックが欠かせない要素となっている。

次に、フィールドワークショップとは単に現場調査を行うだけでなく、現地の人と同じ立場で、共に問題に取り組むことで、問題を解決していく調査方法である。我々のフィールドワーク概念との大きな相違点はひとつの場所に共通の目的(ここでは問題発見)のために集まり、そして問題の解決に向けて具体的に住民と共に取り組むことが挙げられる。

このフィールドワークショップから派生した協働型交流やサイクリングロードの提案を見れば明らかではないだろうか。これらは提言研究で作製した提案を自分たちで実行したものである。この方法を我々はアクション・プランニングと呼んでいる。次に紹介する事例はフィールドワークショップの方法を取り、アクションプランニングを行ったものである。

#### ・食彩交流

##### ・海士町サイクリングロード開拓

これらの事例を見れば、今までのフィールドワークよりも、さらに住民に近い立場で調査・研究が進められていることが分かるだろう。さらに、それだけに留まらず、より良くする為の議論が行われている。

また、サイクリングロードについては提言研究を行って、それで完結するのではなく、実際に自分たちでルートを開拓し、地元の人に提案した。

これらを継続的に行うことで、その地域同士が交流を通して、連携することを目的とする。

これは我々が「離島と本土の連携」をテーマに研究を行ったからこそ、開発に至った坂山ゼミ独自の手法である。

## (2) 資料収集法

我々の研究で重要となるものの一つであるデスクワークを行うためには、材料となる資料が充実していなければならない。資料・文献は役場や図書館、最近ではインターネットで容易に入手できる。それらで手に入らなかった場合は、役場・図書館等に問い合わせ、どこで入手できるか確認を行う必要がある。

## (3) 面接法

これには行政に対する聞き取り調査を挙げる事ができる。事前に連絡を行い、アポイントを取り、調査項目・質問項目を送付することは、円滑に聞き取り調査を進めるために必要である。

質問項目に関連して、2次質問・3次質問と質疑応答を発展させることで回答者から、より具体的で明確な回答を得ることができる。その2次質問、3次質問を行う為に関連知識の事前学習は欠かせない。

## (4) 質問紙法

これは一般的にはアンケートと呼ばれる手法である。この方法は多くの対象者に回答を求めることができることがメリットとして挙げられる。しかし、一定の回収率が得られなければ、信憑性が低くデータの裏付けとしては使えない。

## (5) 観察法

調査対象地の地形や家屋の配置を観察する、この自分の目で見た情報は面接法や質問紙法によって得られる情報と同様に重要なものとなる。

実際、第1次フィールドワークで訪れた海士の山間部では、家屋が比較的密集しており、当初の予測ほど集落の崩壊は進んでいないことが分かった。

## (6) 体験・経験法

現地の観光地や宿泊施設などを体験・経験することで学生の視点から観光地を評価する方法。この方法は観光法と並ぶ五感を使った調査技術である。

## (7) 整理法

これには特性要因図・系統図法が含まれる。

特性要因図とは取り上げている問題、あるいは現状に影響を及ぼしている原因を系統的に洗い出して、その原因と問題、原因と結果との関係を図にしたものである。この手法により、問題や結果(特性)に対して、その原因(要因)を分析的に追求することができる。

我々の特性要因図は一度作成すれば完成ではなく、調査段階が進むにつれて、新たな情報を踏まえ、再び作成し、仮説設定・仮説検証の特性要因図や問題解決をその都度、目的に応じて使い分け、情報を整理する。

## 政策と政策形成

### 1. 政策とは何か

自治体の取り組みによって解決すべき問題が何か示す事によって、具体的な行動プランである事業の方向性や狙いを表明したものである。したがって、事業の企画・立案に先立って定めるものであり、多くの事業を体系付けるものと考えられる。

### 2. 政策形成と我々の研究の関わり

図1は政策形成過程と事業過程が図式化しており、問題発見・分析、政策課題の設定、政策の策定までのプロセスを示している。この図では政策形成過程と事業過程が相互に密接な関係を持ちながら、政策形成過程と事業過程の各段階は様々な側面で関連していることが表現されている。そして、この過程が循環構造になっていることにも注目しなければならない。

このことを踏まえ、政策・施策・事業に我々の提言を当てはめると図2のようになる。政策形成過程は我々の政策提言研究を進める上での研究プロセスとして学習する必要がある。

## 第5章 1～5次調査

### 交流・連携

#### <趣旨>

離島と本土の連携による活性化を提起する我々は、交流をきっかけに連携し、活性化できないかと考え、第4次・第5次調査を通じ、食彩メニューの試食会を通して交流を行ってきた。

また、オキノロギーを手がかりとした交流を通して本土と離島の連携を強化するための提言を行う。

#### <現状と課題>

現在、隠岐諸島では交流人口拡大を目指し、観光施策を行っている町村が多くを占めている。「隠岐21世紀活性化プラン～新離島振興計画への提言～」の基本理念の概念にも交流人口の拡大が掲げられている。

そして、そのために交通整備と隠岐の資源を活かし、農林水産業と観光の複合による体験型観光が企画されている。しかし、交流人口を拡大させるためには具体性に欠けており、集客率は低い。そこで、より具体的に交流を類型化し、目的に即した形の交流を行うことが必要である。

#### < 具体的施策 >

##### 1. 食彩を手がかりとした協働型交流

隠岐～出雲地方の食彩街道を形成し、連携・活性化を促す為に訪問者・地元ともに地域のお勧め食材を持ち寄って料理し、食彩研究を進める。その食材を食べてどこが良くないか、どうしたらおいしくなるか等、お互いが問題意識を共有し、課題を解決していくスタイルの交流を行う。

この協働問題解決型交流を不断に行うことが連携を目指す一つの形である。そして、その蓄積として、食彩街道を形成し、交流促進・連携による地域経済の活性化を目指す。

##### 2. オキノロギーを手がかりとした滞在歴史交流型観光

後鳥羽上皇が隠岐にいた期間だけを資源と捉えて活用するのではなく、承久の乱の背景から本土と離島の共通の歴史を学ぶことにより、大阪・京都・鎌倉と連携し、交流する。

観光協会・旅行会社とタイアップして後鳥羽上皇ゆかりの大阪・京都鎌倉を結ぶ観光ルートを形成する。そして、大阪・京都・鎌倉の人や歴史に興味のある人と隠岐で後鳥羽上皇を通じた交流をする。

また、観光だけではなく、歴史研究・歴史学習を通じて後鳥羽上皇・承久の乱を研究している人たちと交流学習することで、連携を進める。

さらに、後鳥羽上皇が詠んだ和歌百種の情景を思い浮かべながら、行在所を中心に百種巡りをしつつ、地元の人々と交流する。

ここで地元の人々観光客の関係は、単に歴史的事実を観光客に教えるというのではなく、隠岐百種を巡って、和歌が詠まれた場所を共に考えるイメージーションの交流である。

#### < 検証 >

海士町では後鳥羽上皇の行在所を始めとする史跡がいくつか見受けられる。6次調査で我々は上皇ゆかりの隠岐神社・行在所・歴史民族資料館を訪れた。しかし、我々が



これらの観光地を訪れた時は夏休みであったにもかかわらず他の観光客に出くわすことは無かった。果たして、この原因が隠岐に来るまでの交通アクセスの悪さだけだと言えるだろうか。

海士と言えば後鳥羽上皇である。だが、これらの観光地だけで観光客を集めるのには無理がある。そのことを今回のフィールドワークで海士を散策し、改めて実感した。そこで新たな観光地の開拓とイベントの開発が必要となる。そこで 5 次調査までに提起したのが隠岐百首巡りや薬膳料理の開発である。

6次調査に先駆け我々は後鳥羽上皇の残した隠岐百首を読んだ。これは春20首・夏15首・秋20首・冬15首・雑30首、計100首で構成されている。隠岐百首は隠岐の自然と後鳥羽上皇の嘆きとのギャップを感じさせ非常に興味深い内容となっている。中でも春の句は特に印象的だった。春の句と言うと多くの人はどういうイメージを持つだろうか。

春といえば長い冬が終わり草花の芽が息吹く季節である。当然、春の季語を使った和歌・俳句もそれに沿った明るいものになるのが一般的だろう。しかし、そうはならないのが後鳥羽上皇の歌の面白さではないか。もちろん自然の豊かな隠岐であるから和歌にその描写が無い訳はない。だが、その描写の仕方が巧みなのである。上皇は隠岐の自然を讃えるのではなく、自らの心境を表す手段として隠岐の自然を上手く利用している。この手法により上皇の悲壮感はよりいっそう際立つ。この春の句で特に我々の心をとらえたのは涙で袖が凍ってしまったと言う句、「すみぞめのそでのこおりにはるたちてありしにもあらぬながめをぞする」である。この後鳥羽上皇の嘆き、望郷の念はこの先、春から夏・秋・冬へと延々、続けられる。

俳句や和歌などにはあまり興味を持っていない人も、この隠岐百首は別格であろう。俳句や和歌をたしなむ人ならば、なおさら興味を持ってもらえるのではないだろうか。隠岐の自然を見つつ、上皇はここでこの歌を詠んだのではないかと思いを馳せ、旅館では上皇が食したであろう薬膳料理をいただく、この後鳥羽上皇ツアーは海士に関して言えば決して悪いものではないだろう。

問題は残りの地域である。水無瀬離宮のある大阪はまだしも他の地域には全くといっていいほど後鳥羽上皇ゆかりの地は無い。

インターネットで後鳥羽上皇を検索すると、ヒット数はあるものの、その内容はほぼ同じである。隠岐・水無瀬の他にこれらの地域で出るのは松虫・鈴虫の話のみに過ぎない。京都ですら、この有様なものには驚いたが、ゆかりの地は、京都より、むしろその周辺部に多く存在している。

和歌山県は天皇の熊野御幸が行われる地であった。後鳥羽上皇の時代はこの最盛期に当たる。その様子は熊野御幸紀からも窺い知ることができる。

もう一つは滋賀県である。滋賀県近江町には後鳥羽上皇が承久の乱の折に行幸し、祈祷した名超寺が存在し、その傍には後鳥羽神社もある。他にも黄牛塚古墳や福田寺

の後鳥羽上皇供養塔など上皇の伝説が数多く残っている。また、近江八幡市には松虫・鈴虫の伝説の折に首をはねられた僧の一人、住蓮房の墓がある。

このように鎌倉・京都・大阪には上皇ゆかりの地が少ないことから考えても、5次調査までの提言は困難であると言わざるを得ない。

しかし、着眼点は悪いものではない。隠岐独自の後鳥羽上皇という資源を活かし、「隠岐でしかできない観光プラン」を立てることこそが、隠岐観光を成功させる鍵である。そこでこのプランの問題点を修正していきたい。

## 農業

隠岐の農業は耕地面積・農業人口の少なさから規模が小さく、産業として確立することは難しい。そこで、単独では成り立ちにくい農業を漁業・観光と結びつけ体験・交流型観光とすることで、それぞれが抱えている問題を解消し、活性化につなげていく。

まずは、消費者と契約を結び、電子媒体で農作物の成長記録を報告、野菜が熟したときに収穫に来てもらい、その野菜と隠岐の魚介類を、住民と共に調理して、後鳥羽上皇の食したメニューを再現する。

### < 検証 >

隠岐の農業・漁業が単独で成り立つことは難しい。そこで農業や漁業・商業・観光業を結びつけた前回の提言は、この点を押さえており大筋では評価できるが、隠岐は離島である。この問題を無視して体験・交流型観光を企画することはできない。前回の提言では、この点についての考察が不足していたため、それを補うとともにいくつかの点を修正していきたい。

## 漁業

隠岐産の魚介類は水揚げされて、境港に集められる。そこまでは隠岐産として表示されているが、境港を出ると全て境港産として扱われ、隠岐産としての価値が活かされない状況にある。

そこで、まずは独自の流通ルートを確保する必要がある。これから隠岐の漁業が生き残るためには他との徹底した差別化、言い換えれば、ブランド化を図らなければならない。それを確立するには産地明記と徹底した品質管理が必要となる。産地偽装・偽装食品が話題となっている今日、このことは大きな意味をもっている。

### < ブランド化 >

東京の高級料亭に魚を卸し、パイプを確立、市場での評価アップを狙う。このためには安定した漁獲量を確保しなければならない。この課題解決のためには栽培漁業の強化による資源確保が必要となる。

#### < 産地明記 >

また、ブランド化だけでなく隠岐産のまま販売してくれる企業(小売店)との提携を目指す。

しかし、提携するためには企業と信頼関係を築く必要がある。仮に提携したとしても店に届けるまでの流通過程が問題となる。漁業関係者が輸送すれば責任・クレームについて一本化することができるが、コストの面で、どれだけ実現できるか不安が残る。

#### < 検証 >

ブランド化については既に行われていることであり産地明記についてもコストを考えれば難しく、提言としては弱い。そこで、これについても補足した上で新たな提言をしたい。

### 観光

観光は「離島と本土の連携による活性化」を考える上で最も重要となる問題の一つであり、昨年も特に力を入れて研究が行われた。前述の後鳥羽上皇ツアー、農業・漁業と結びつけた体験・交流型観光の他にもいくつかの企画があるのでそれについてまとめた。

#### < イベント >

##### 1. 島前3町村主催の釣り大会の開催

隠岐諸島は魚の宝庫であり、この「釣り」を満喫できるレジャーを利用しない手はない。「磯釣り」「船釣り」「初心者」といった3部門に分けて気軽に参加できる体制をつくることで、活性化へつなげる。

##### 2. 年末年始を知夫で過ごすツアー

年末年始は時間的に余裕がある。船が欠航した場合は宿泊料の割引や、次回の旅行の際にサービスすることで対応する。

#### < 検証 >

いくら魚の宝庫といっても隠岐まで行くコストと手間を考えればどれだけの参加者が望めるかは分からない。しかし、他のイベントと組み合わせることで観光客を呼び込むことはできるのではないかと。

次に冬での隠岐観光であるが、これについてはあまり賛同しかねる。隠岐は夏だからこそ楽しめる観光地である。マリンスポーツの充実した隠岐であるが、これを冬に行くことはできない。景勝地も冬の天候の悪い日は行くことができないのは当然として、天候が良くても冬季は観光地に行くバスのダイヤは無く、交通アクセスの面でも手段が限られており観光には適していない。そうなれば1日中、旅館で過ごすことになる。さらに船が欠航

すれば観光客の印象は最悪である。たとえ割引や次回にサービスをするとしてもリピーターが望めるだろうか。

## IT

### < IT ネットワークの提言 >

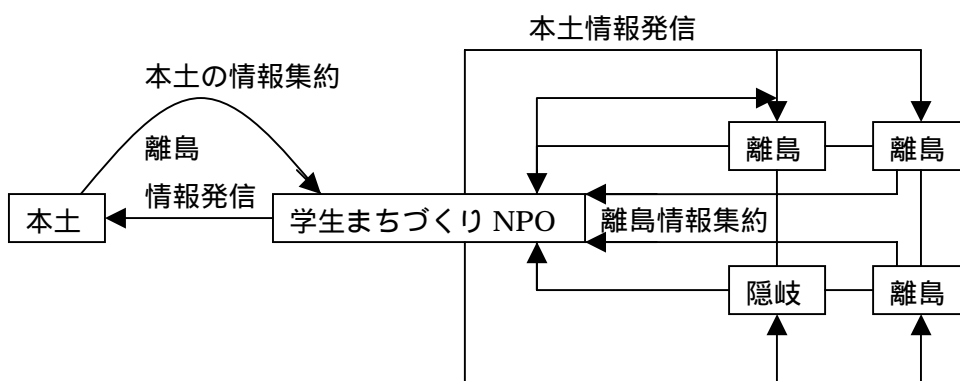
#### 1 . 「智財」による情報発信・情報集約

IT ネットワークの課題であるアクセスの少なさや担当者の不在による更新の遅れ、隠岐諸島で水揚げされる魚介類の価格設定システム改善のために「智財」による情報集約・情報発信を提起する。

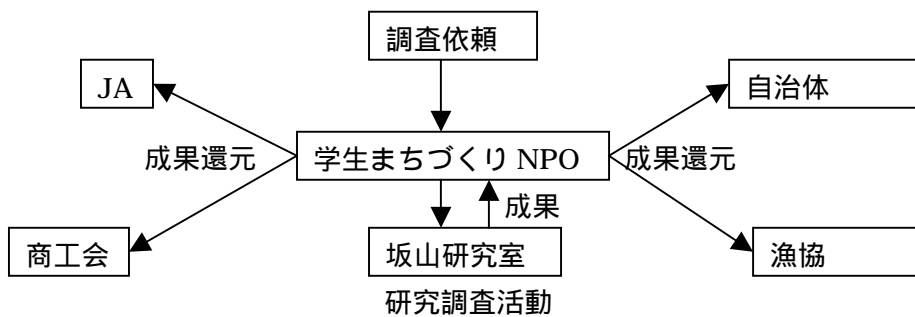
智財は学生まちづくり NPO、学生起業センター、坂山研究室、行政評価学会で構成される。

#### 2 . 「智財」の役割

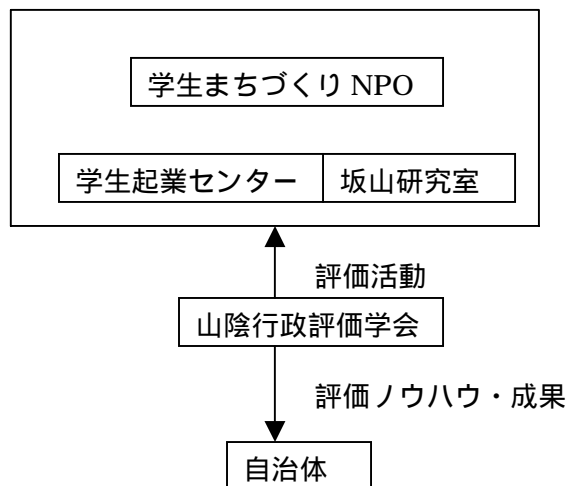
- (1) 「智財」の役割として情報のコントロールタワーとしての機能が挙げられる。現在でも離島・隠岐情報がホームページから取得できるが、十分とは言えない。そこで「智財」の学生まちづくり NPO が隠岐・離島情報を集約し、受け手に分かりやすい形にして発信する。



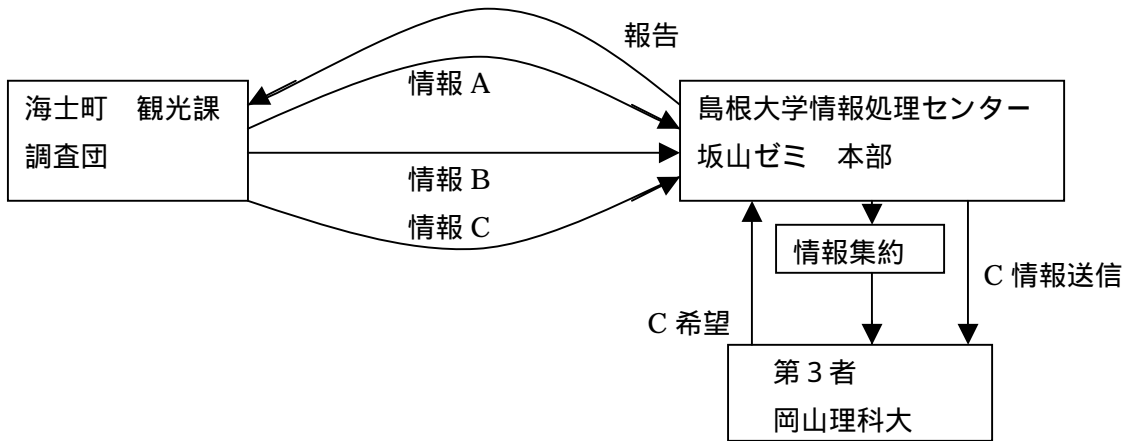
- (2) 「智財」は研究・調査依頼を受け、調査活動も行う。調査研究自体は坂山研究室が担当する。そしてその成果はホームページを通して地域に還元するほか、関連自治体・農協・漁協・商工会等に提起する。



(3)「智財」の活動評価は外部機関である行政評価学会が行う。そして、その評価のノウハウ、成果等を行政評価学会から、各自治体へ提起する。

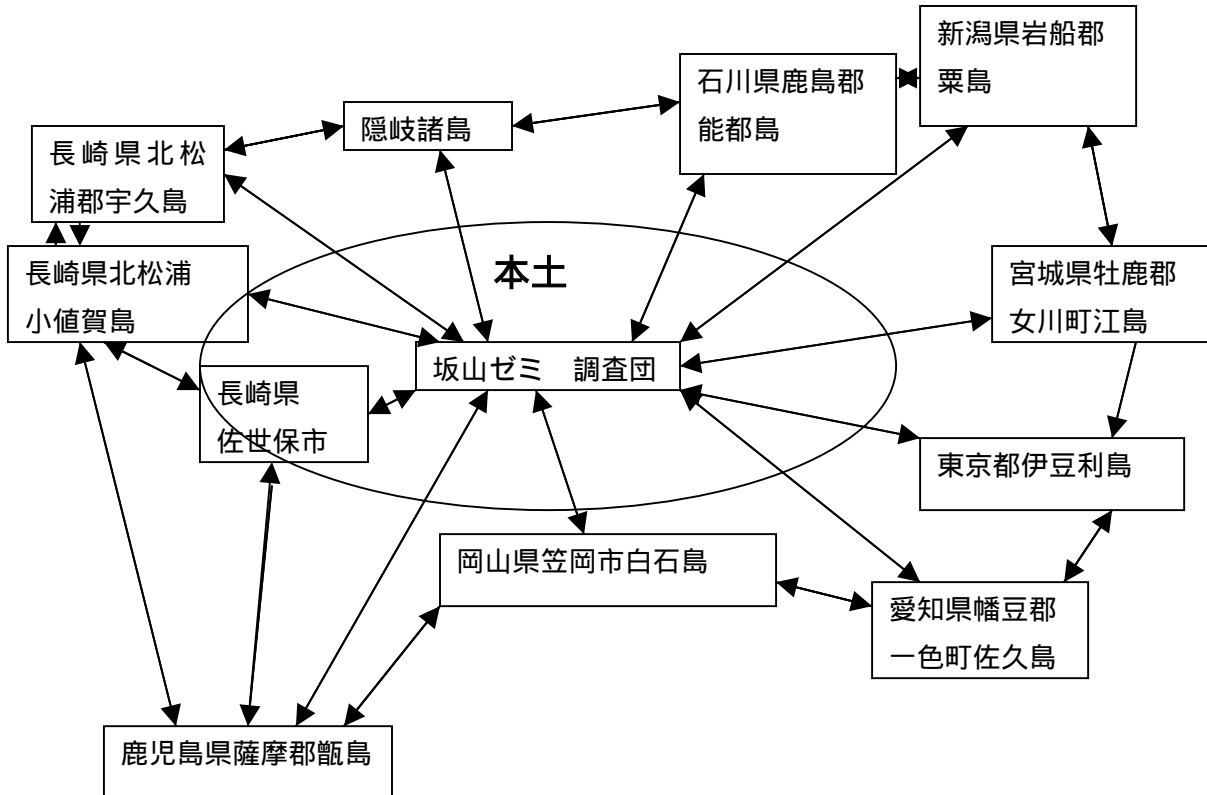


提言を実現するためのプランニング・アクションを第5次調査で行った。隠岐の情報の集約と発信をまとめて行うことで、隠岐の情報が本土へ伝わりやすくなるのではないかと、また本土の情報を集約し隠岐に発信することにより、隠岐と本土の連携が進むのではないかと、という仮説のもと本土・海土 IT プロトタイプ構築実験を行った。目的は「離島と本土の連携による活性化」のために欠かせない情報交換を、インターネットを利用して可能にすることである。この実験によりメールを利用した情報の集約と発信が可能なが証明された。



< 離島間ネットワーク構築 >

隠岐・本土間ネットワークだけでなく、離島間ネットワーク形成を現実のものとするために、五島列島、能登などの行政機関・公共機関とメール交換を始め、地域づくりと合併問題 産業と暮らし 民族と集落の現地調査の比較も踏まえた上で、離島間ネットワークを構築する。



### < 検証 >

この提言は21世紀の離島を考える上で外す事のできないものである。今回は前回の提言の補足を中心に、提言を考えていきたい。

## 医療・福祉

### < 高齢者にやさしいまちづくり >

現在でも村民の約4割が65歳以上である布施村は、ますます高齢化が進むことが予想され、住民の大半を占める高齢者のニーズを聞き入れた政策づくりをしなければならない。

#### 1. 高齢者が利用する施設・サービスの充実

高齢者福祉施設「蓬菜園」を十分に活用し、配食サービス・デイサービスの向上を図っていく。

また、生涯学習ということで公民館でのサークル活動や老人クラブの活動を積極的に支援していく。

さらに、各地区に散歩やゲートボール、会話ができる公園を設置し、長時間のんびりくつろげるスペースを形成する。

#### 2. 高齢者が安心して通れる道づくり

県道沿いの歩道の整備を行い、足の不自由な高齢者でも安心して通れるようにする。

車を持っていない高齢者のためには、国道経由で西郷に早く着くミニバスを運行し、タクシーに対しても補助を出す。

#### 3. 高齢者が第2の人生を歩める雇用作り

登録制の人材バンクをつくり、体験学習の際に積極的に講師になってもらう。また、自然回帰の森や浄土ヶ浦などの観光地の美化活動も依頼する。

それだけでなく、長年の経験を活かし、布施村の特産品開発を行い、商品化する。

### < 検証 >

確かに提言の趣旨は理解できるが、これを行う上で問題となるのがコストである。費用対効果を考えるとどれだけコストに見合う効果があるかは疑問が残る。また、布施村の財政状況を見ても難しいのではないかな。

## 交通

### < 島内交通 >

#### 1. 観光名所めぐりの巡回バスの運行

国賀海岸は隠岐を代表する景勝地である。その本当の素晴らしさは実際に現地を訪れないと分からない。この他にも西ノ島町は黒木御所など多くの観光名所が存在する魅力ある町である。

しかし、交通アクセスが非常に悪い。例えば、前述の国賀海岸であるが、夏季でも浦郷との往復便は1日5本のみである。また、バスを乗り継いでも、始めて来た観光客にはどこに観光名所があるか分からないこともあるし、少数で訪れる観光客もいる。

そこで、町内の観光名所を巡る観光客のためのバスを運行してはどうだろうか。フェリーが着く浦郷・別府を中心として1日2便程度、各名所を巡回させ、各名所の案内はバスの運転手が行う。すなわち小規模の観光客向けの「観光バス」である。このバスを観光客の多い夏季限定で運行することにより、国賀海岸や他の観光名所の良さを多くの観光客に知ってもらうことができるのではないか。

## 2. レンタサイクル

バスのない知夫では観光客の交通手段は徒歩・タクシー・レンタカーしかない。タクシーは金額面で不安が残り、レンタカーは免許がなければ乗ることができない。

そこでレンタサイクルを設けてはどうか。しかし、知夫は坂道が多いので普通の自転車で周るのは難しい。それには電気自転車を導入することで対応する。

さらに自転車は民宿の集中する場所や港など借りやすい場所、目立つ場所に設置し、返却場所もいくつか設けることにより、観光客が利用しやすい体制を作る。

ただ、電気自転車は普通の自転車に比べて高いので台数を確保できるか問題が残る。

また、海士町の町営バスの時間間隔が大きいことを背景にじっくり海士町を自転車で回ることをコンセプトとして海士町サイクリングロードの開拓を行った。海士町ではサイクリングロードが紹介されていないため、実際にゼミ生で3つのサイクリングロードの開拓を行い、地元の人との交流の際に提案した。

### < 海路 >

#### 1. フェリー船室

フェリーは2等船室が狭い一方で、大半の乗客が集中し、満杯になることが多い。1等船室などの個室、レストランは船の多くを占めているが、利用者は少ない。

本土と隠岐諸島の所要時間は約2時間あまり、航路としてはそれほど長いものではなく、1等や特等などの個室が必要なのだろうか。また、利用者の少ないレストランにどれほどの価値があるのだろうか。

そこで、個室の規模は大幅に縮小、レストランも廃止して、2等船室を拡張すべきではないだろうか。

#### 2. 発着場・航路

本土には3箇所の乗り場があるが、これは効率的な運行を妨げているのではないか。フェリーは境港と七類の2箇所を本土の発着場としている。高速船は夏季になると境港・七類の他、加賀からも出る。しかし、このことが利用者の分かりづらいダイヤを作っている。

また、島後・島前は近いものの、西郷港が島前に近い港とはいえず、所要時間を引



き延ばしている。西ノ島には浦郷と別府の二つの乗り場があるが、効率的な運行といえるだろうか。

隠岐汽船はフェリーの所要時間が1時間以上となっているが、西郷港から島前までの航路が最短のものではなく、遠回りとなっている。そこで、島前に最も近い、都万村の津戸に発着場を移転させることで所要時間を短縮することができる。さらに津戸は島前だけでなく、本土からも近い。

また、七類に航路を一本化することにより、効率的な運行と利便性の拡大が望めるのではないだろうか。

#### 4. 本土側の道路・バスの問題

米子・松江と境港・七類・加賀を結ぶ道路と連絡バスも見直す必要がある。国道431号線は改良が遅れており、バス運行や自動車の運行に支障が出ている。

米子市街と境港・七類を結ぶ道路は広く、問題はない。しかし、松江市街と境港・七類を結ぶ道路、国道431号線は改良が遅れており、バスの運行に支障をきたしている。一部で改良やバイパス工事が行われているものの、さらに工事を進める必要がある。また、境水道大橋が無料開放されたことは隠岐への移動に良い効果を与えると考えられる。

##### < 検証 >

5次調査までの研究では交通に関して多くの提言が模索されている。それは離島の活性化を考える上で、この問題が根幹に位置する問題であるためである。ここでは、その中から特に評価できるものをいくつか取り上げ検証したい。

一つ目は少数の観光客をターゲットにした観光バス運行の提言である。この考え方には基本的には賛成である。隠岐の各町村のバスは観光客に利用しやすいとは言えない。観光バスはあるものの、それは団体客用であり、少数の団体客や個人客が利用することは出来ない。そこで新たにこれらの人々を狙ったバスを運行することは観光客獲得に大きな意義を持っている。そこでこれを基に提言を発展させていきたい。

次にサイクリングロードの開拓、これについては13期生も12期生の5次調査に同行したおり、手伝ったものである。中学生・高校生を主眼においた観光提言をしている以上、自転車の重要性は高く、サイクリングロードの検証が再び必要となっている。そこで、それぞれの交通手段のメリット・デメリットを踏まえた上で提言を行っていきたい。

隠岐汽船については隠岐汽船にメールを送ったところ、回答が頂け、それを参考に新たな事実がいろいろ分かったので、詳しくは6次調査の報告で述べることにするが、津戸を島後の玄関にするのは問題がある。確かに本土から島前・島後へ行く航路のみを考えれば、このようなアイデアも分かるが、島後の中心は西郷である。西郷を起点として各地に交通網が敷かれている以上、着いてからのアクセスも考え西郷港を島後の玄関口としているのはいたって自然なことである。ただ、島前を訪れる観光客・住民には不便なものかもしれない。

## 第6章 6次調査

### 観光

隠岐を支える主要な産業のひとつが観光である。しかし、隠岐の各町村は、それぞれが持っている資源を活かしているといえるだろうか。ここでは活かせていない資源を発掘し、新たな観光プランを提起していきたい。

#### < 現状 >

隠岐諸島は海土の後鳥羽上皇の、島後の後醍醐天皇をはじめとする歴史資源や西ノ島の国賀海岸、知夫の赤壁・赤ハゲ山など多くの景勝地に恵まれている。さらに最近では観光客の減少に対応するためマリンスポーツのような若者向けのイベントの充実を図るとともに、体験型観光も企画されている。最近では島前で「隠岐ツーデーウォーク」が開かれ、島前・島後の各旅館・民宿も観光客獲得のため各種イベントを企画している。

#### < 問題 >

隠岐の観光は離島という条件から様々な問題を抱えているが、大きく3つに分けることが出来る。1つ目は交通、2つ目はイベント、3つ目は宿泊施設である。交通については観光だけでなく、産業・医療にも関わる離島問題の根幹に位置付けられるものであるため別途に項目を設けて検証していくとして、ここではイベント・宿泊施設を中心に考えていきたい。

#### 1. イベント

隠岐観光をする上で特筆すべきは、やはり自然の美しさである。6次調査でも西ノ島の国賀海岸、知夫の赤壁・赤ハゲ山を訪れたが、いずれも単純には形容しがたい雄大さを誇っていた。しかし、これらの景勝地は一度見れば終わりであり、リピーターをどれほど望めるか疑問が残る。また、経済効果も高いとはいえないだろう。

そこで、これらの問題を解決するため、島前・島後ともに体験型観光を企画するとともにマリンスポーツの充実を図っている。だが、隠岐に来るアクセスの悪さを考えると、わざわざ隠岐を訪れてマリンスポーツをする意義があるだろうか。隠岐で行われている体験型観光にしても「隠岐でなければ出来ない」観光であるとは言えず、人(特に若者)を惹きつける魅力があると言えるだろうか。

#### 2. 宿泊施設

1000人規模の観光客に対応できるのは島前では西ノ島、島後では西郷のみであり、五箇・知夫では小規模な宿泊施設しかない。

知夫では小規模な民宿が多く団体客には対応できない。また、民宿では一律して同じ料金であり、パンフレットを見ても民宿名と料金が書かれているのみで差別化が図れていない。西郷・海土のように旅館も別段、イベントを企画しておらず、観光客の獲得に積極ではない。

海土は西郷や西ノ島に比べると収容人数は少ないものの、160人収容可能なマリナーズホテル海土もあり、大規模な団体客に対応することが出来る。

### 3. その他

交通・イベント・宿泊施設以外にも隠岐観光を妨げる問題は数多く存在している。ここではその中からPRを取り上げたい。

宣伝の媒体として大きな地位を占めているのはパンフレットであろう。多くの人が観光に行く際、手がかりにするのがこの媒体ではないか。最近ではインターネットも大きな情報源になっている。

隠岐のPRをする時に最も大きな課題となるのが知名度である。パンフレットを見ると隠岐全体や島前・島後それぞれで一まとめになっているものが多く、町村ごとの知名度の低さを物語っている。

また、問題点はこれだけではない。パンフレットを見ると不親切な表記が目につく。例えば、知夫のマップに記載されている来居港から赤ハゲ山まで2時間という記述であるが、赤ハゲ山まで徒歩で登るのは困難であり、何故このような記述があるのか理解に苦しむ。

もう1つの媒体としてはインターネットが挙げられるが、これについては「IT」で詳しく触れることとし、ここでは詳しい説明を省きたい。ただ、PRの媒体としてはまだ確立されているとは言えず、改善の余地が残されている。

## < 提言 >

### 1. イベント

#### (1)承久の宴ツアー

まず問題となるのは後鳥羽上皇の知名度である。多くの人が後鳥羽上皇について全く何の知識もない、知っていても承久の乱で隠岐に流された人という小・中学校の教科書程度の知識しか持っていない状態で後鳥羽上皇の観光ルートを作ってもその是非は見えていない。

また、後鳥羽上皇の魅力も問題となる。後鳥羽上皇にそれほどの魅力があるのか。これは特に京都において言える。京都は観光都市であり、数多くの名所に恵まれている。そこで後鳥羽上皇にどれほどの魅力があると言えるだろう。京都と言えば、まず清水寺や平安神宮、金閣寺や銀閣寺などが思い出されるのではないか。

魅力の無い人物について観光ルートを結んでも利用客があるとは考えられない。しかし、本当に後鳥羽上皇には魅力がないのか。私も今回の調査で上皇のことを調べるまで彼に対し何らの魅力も感じてはいなかった。多くの人も同じであろう。だが、それは知られていないだけで決して魅力がないわけではない。上皇は浄土真宗の開祖である親鸞や蓮如にも強い影響を与えている。

日本史の中で承久の乱は大きな意味を持っている。武家政治が成立したのは「いい国つくろう鎌倉幕府」で有名な鎌倉幕府の興った1192年だが、それが確立したのは承久の乱後である。この承久の乱を無視して日本史を語ることはできまい。その一端を支えるのが、後鳥羽上皇であり北条政子である。そこで新たな提言として一方に後鳥羽上皇、もう一方に北条政子を据え、その両者を承久の乱と言うキーワードで結び、隠岐、鎌倉を中心に両者ゆかりの大阪、京都およびその周辺部を結ぶ「承久の宴ツアー」を掲げる。

しかし、それだけで隠岐の活性化が図れるとは考えにくい。後鳥羽上皇や北条政子、承久の乱の研究者、歴史の好きな人、和歌を詠む人にはこの企画は受け入れられるだろう。

だが、このプランに限らず、歴史ツアーの主な参加者は高年齢層が考えられ、20年・30年先を見据えた時にこのツアーが適用できるかは疑問が残る。そのため隠岐を活性化するにはこれに加え、新たな観光プランを模索する必要がある。

## (2) 課外学習・修学旅行

現在、隠岐では団体客の利用が減少している。ここに着目し、新たな観光客を増やせないだろうか。そこで新たに団体客を獲得するために隠岐の自然・歴史資源を活かし、学生を対象とした課外学習、修学旅行を企画してみてもどうだろうか。

確かに会社の慰安旅行などは前回の報告書で指摘があったように景気に左右されやすい。しかし、学校の恒例行事であれば少し様相が異なる。不景気だから今年は修学旅行を中止するというわけにはいきまい。特にこのプランの利点は大きく3つ挙げる事ができる。

まずは団体客の確保によって、効率よく金が集まる。たとえ隠岐の土産物屋であまり物を買わなくても、宿泊・交通だけでもまとまった金になる。さらに周辺の整備を整え、若年層を狙った産業を発展させればその効果は飛躍的に向上する。

2つ目は安定性、いったん学校の課外学習や修学旅行の目的地となれば、少なくとも数年は安定した収入が保証される。

3つ目は年齢層、ターゲットにするのは若年層、若者向けのイベントがあれば、リピーターも望め未来がある。

隠岐は後鳥羽上皇・後醍醐天皇を始め、歴史的に見て興味深いところである。これを活かし、「後鳥羽上皇和歌ツアー」と題して、上皇が和歌を詠んだ場所を探索するウォークラリーを開催しても面白いのではないかと。もちろん、前述の承久の宴ツアーに組み込

んでも悪くない。

また、隠岐は自然が豊富で、景観も美しい。これに裏づけられるように、隠岐は豊かな生態系を誇っている。隠岐にはオキサンショウウオやオキタンポポ、オキノアザミをはじめ多くの固有種が存在する。さらに、隠岐は言語学的・地質学的に見ても興味深い。これらを活かせば課外学習だけでなく、大学や研究機関から隠岐を訪れる人も多くなるだろう。

## 2. 宿泊施設

次に宿泊施設の問題を解決しなければならない。隠岐に行くには日帰り旅行はほぼ不可能である。大学や研究機関の小規模のグループならばともかく、修学旅行生や課外学習できた小・中学生などの大規模な団体を対象とするならば相応の宿泊施設が必要となる。

海士では修学旅行には対応していないという話であったがこれはどういう事なのだろう。観光は隠岐の主要な産業の1つの筈である。他の客の迷惑になるからといって断ってしまってもいいのだろうか。海士にはマリポートホテル海士があり修学旅行や課外学習にも対応できるはずである。しかし、このご時世にこれほど大口の観光客を逃すということは、海士はよほど上物の観光客を抱えているのだろう。

西郷では修学旅行にも対応していきたいと積極的な答えが返ってきた。西郷は隠岐で最も宿泊施設が整っており、修学旅行や課外学習にも十分、対応可能である。五箇・布施・都万の3村は宿泊施設が整っているとはいいがたいが、施設の整っている西郷を中心に3村を結ぶ観光ルートが模索できる。

しかし、海で隔たれた島前の島々ではそのような方法は容易ではない。確かに西ノ島や海士は宿泊施設の確保も可能である。実際、西ノ島でも修学旅行を受け入れており、6月前後に関西方面の中学校から修学旅行に訪れている。だが、知夫だけはそう簡単にはいかない。海士や西ノ島では分宿という方法も考えられるが、村全体でみても200人に満たない収容人数である知夫はこの方法を用いることも困難である。海士や西ノ島を拠点に島前3島を結ぶことも可能だろうが、交通網の整っていない現状では難しい。そこで重要な役割を果たすのが、知夫の小学校である。この小学校は児童数に比べてあまりにも立派な建物であるが、このうちのいったいどれだけが有効に活用できているのだろうか。知夫観光にあたって、この小学校を利用できないだろうか。すなわち、土・日や祝日、春休みや夏休みに学校を一般に開放するのである。児童が利用しない時に限り、格安で一般に貸し出せば、団体で知夫を訪れることも可能になる。さらに、小学校を交流の場として交流の輪を広げるのもよいだろう。

### < 課題 >

しかし、これらの対策を立てても、まだ十分とはいえない。島根県内、鳥取県内の小・中・高からの郊外学習についてはかなり有望な案ではあるが、問題は修学旅行である。

最近の修学旅行は景勝地よりも、行楽地が選ばれる傾向にある。隠岐の美しい自然や珍しい動植物、後鳥羽上皇や後醍醐天皇をはじめとする歴史的遺産より、ミッキーハウスやドナルドダックのほうがいい時代なのである。その時代に隠岐に修学旅行を誘致するのは容易なことではない。仮に前述の交通問題・宿泊施設の問題が解決したとしても、今の隠岐をPRしたのではその是非は見えている。どのように若者受けする企画を作るか、それが最も大きな鍵となるのは明らかである。

しかし、そこは四方を海に囲まれた隠岐のこと、これを利用しない手はない。何もここに一大テーマパークを作れというつもりはない。むしろそれは逆効果である。だが、釣りやマリンスポーツの施設を整え、これらのメッカとできれば、隠岐の自然・歴史も相まって魅力ある観光地になるはずである。釣りにマリンスポーツ、自然散策に後鳥羽上皇・後醍醐天皇を巡る歴史ツアー、くだらない行楽地に行くよりもよほど有意義な旅が送れることは間違いない。

確かに、釣りやマリンスポーツだけならばわざわざ隠岐に来てやる理由は低い。しかし、これらのイベントを組み合わせれば、隠岐独自の企画を作ることが出来る。承久の宴ツアーのように他の観光地と連携をとってイベントを模索することも重要となる。

観光を行う上で対象・主体の明確化は最も基本的な事項である。隠岐の観光においては歴史、自然、レジャーの3つを柱に、若年層の団体客、高齢層の個人客を主なターゲットとしたイベントの開発を行っていく。

これだけでは観光プランとして弱いというなら、他の観光地と提携して観光ツアーを模索しても悪くない。今回、隠岐で修学旅行を行った学校について調べてみたところ、その中の一校についてホームページで確認が取れた。私は当初、関西の学校と聞いて時間の関係上、伊丹空港を利用して隠岐に行ったものばかり考えていたが、修学旅行地は隠岐だけではなく他の観光地に寄りながら隠岐まで陸路と海路を使って行った様である。この事を考えれば、隠岐観光ツアーの企画は大幅にバリエーションが増える。前述の承久の宴ツアーは日程を考えれば難しいとしても、関西から島根に来るまでの観光地であれば時間的にはそれほど無理なく、ツアーに組み込むことが出来るのではないだろうか。

もちろんPR活動の重要性も忘れてはならない。観光地を生かすも殺すもPRしだい、まずは隠岐を全国的に知らしめなければなるまい。しかし、隠岐を知れば誰もが一度は行ってみたいと考えるだろう。それを2回、3回へと繋げていけるのか、そこに隠岐観光の未来がかかっている。

## 交通

離島問題を考える上で最も根幹にあるのは交通問題である。多くの人が離島という言葉から思い浮かべるのは交通の不便さではないだろうか。この問題は他の問題を捉える時も切り離せないものであり、この問題を解決せねば「活性化」について論じることはできない。そこで隠岐の抱える交通問題を検証し、改善策を模索していきたい。

## < 現状 >

隠岐の交通は「本土～隠岐間の交通」、「島内の交通」の2つに分けて考える必要がある。

### 1．本土～隠岐間の交通

#### 空路

空路では隠岐と大阪(伊丹)、出雲の各空港間をYS-11型機(65席)が運行し、国内線と接続している。さらに平成18年7月のジェット機就航を目指し、隠岐空港の滑走路2000メートル延長に向けて整備が進められている。

#### 海路

隠岐と本土を結ぶ航路では現在フェリーくしが・ししま・おきじが就航し、七類港・境港と隠岐の各港を結んでいる。フェリーには通常トラック・乗用車を合わせて40～45台、お盆で運送会社が休みの時は乗用車を80台前後、積むことができる。

また、超高速船レインボー・レインボー2が就航したことにより隠岐・本土間のアクセスは大幅に時間短縮された。

### 2．島内交通

島内の主な移動手段はタクシー・バス・レンタカーである。西郷町ではレンタバイクとレンタサイクルがあり、西ノ島・海士でもレンタサイクルは置かれている。さらに島前の各町村は定期連絡船で結ばれている。

## < 問題点 >

### 1．本土～隠岐間の交通

#### 空路

隠岐と本土を結ぶ上で隠岐空港の果たしている役割は大きい。隠岐空港により、出雲まで30分、大阪ですら1時間という短時間で行く事ができる。確かにこの数字だけを見れば遅いかもしれない。しかし、関西や東日本から隠岐に行くことの難しさを考えれば、決して遅いとは言えない。空路を使わないとすれば陸路で島根県(七類)あるいは鳥取(境港)まで行き、そこから海路に乗り換えて隠岐まで、日程としては行けないこともないが、かなりの負担を強いるものである。そこまでして隠岐を訪れるものがあるだろうか。観光客はまず訪れないだろうし、仕事で訪れるなら間違いなく飛行機を使うだろう。

だが、隠岐の交通になくってはならない隠岐空港にも問題がないわけではない。隠岐空港を利用する旅客数は平成4年をピークに著しく減少している。貨物量も昭和62年を境に減少の一途をたどっている。

また、隠岐 - 大阪線は冬場こそ40%台を記録するものの、5月・8月・10月を中心に高い利用率である。しかし、隠岐 - 出雲線は一年を通して見ても決して高い利用率とは言えない。

## 海路

隠岐と本土を結ぶ、唯一の海路を担っている隠岐汽船が抱えている問題は、隠岐空港よりはるかに深刻だろう。隠岐汽船について、よく聞かれるのは運賃の高さである。そこで、他のフェリー会社と運賃の比較を行ってみた。運賃の設定は、単純な距離だけでなく、速さや利用率なども関係してくるため一概に運賃が高いとは言えない。むしろ旅客運賃の設定自体は全国的に見れば平均的な水準ではないだろうか。だが、問題は車両運賃の異常な高さである。この点だけは明らかに全国水準をはるかに越えていると言える。

しかし、隠岐汽船の料金設定に際してはもう1つ留意して置くべきことがある。すなわち隠岐航路が離島航路に含まれるという事を考慮しなければならない。「離島航路」という言葉を聞きなれない方も多いのではないだろうか。私も隠岐汽船に問いあわせ、始めて知った言葉である。

離島航路とは離島航路整備法によって定められているものであり、本土(本州、北海道、四国及び九州)と離島(本土に附属する島)とを連絡する航路、離島相互間を連絡する航路その他、船舶以外には交通機関がない地点間、又は船舶以外の交通機関によることが著しく不便である地点間を連絡する航路のことを言う。これらの航路は一般の航路よりも運賃が高いようである。

隠岐汽船が赤字になった時のことを考えてもらいたい。隠岐汽船がなくなったら、隠岐に住む人々は生活することはできないだろう。そうならないために設けられているのが、離島航路整備法である。この法律は離島航路の維持、および改善によって住民の生活を安定させることを最大の目的としている。これによって補助は受けられるものの、その申請の際には赤字航路の廃止・運賃の改定・リストラなどの経営改善が求められる。隠岐汽船は昭和59年以降、消費税の値上げを除き、運賃を改定していないが、国からの補助を受ける場合には運賃の値上げも十分考えられる。そうなれば1度や2度、隠岐を訪れる観光客はともかく、住民の負担は大きくなると容易に想像が付く。

## 2. 島内交通

島内の交通手段は前述の通りであるが、これについても多くの問題点を指摘することができる。

まずは、レンタカー・レンタバイク・レンタサイクルの台数を見てもらいたい。(資料4参照)これを見れば分かる様に、島前・島後ともに西郷を除いて十分な数を確保できてい



るとは言い難い。1つの島である島後では西郷でこれだけの数が確保されていれば、問題ないだろうが、島前はそうもいかない。使用者の限られてくるバイクはともかく、多くの観光客の足となるレンタカー、免許を持っていない人のための自転車の数が少なすぎる。また、海士町のレンタサイクルは整備が全く行われておらず安全性にも大きな問題がある。2時間500円と言う料金も高額ではないか。

そのため、これらの交通手段に変わるものが必要となる。そこで、重要となるのがバスの存在である。松江のような観光地に比べれば隠岐のバスのダイヤは遥かに悪い。港についてから数十分、待つこともしばしばである。だが、そのことは隠岐に来る人間も覚悟していることであろうから、それほど問題はない。しかし、ここでも知夫が問題となる。知夫にはバスがない。これは村の財政を考えればやむを得ないのかもしれないが、タクシーも2台、レンタカーも2台しかない知夫で、どのように移動すればよいのだろうか。

## < 提言 >

### 1. 本土～隠岐間の交通

#### 空路

隠岐空港の高速化によって新たな利用者を獲得しようと言う考えは理解できなくもない。しかし、隠岐に来る観光客の多くは離島というイメージから交通の不便さを予測しているはずである。それでも隠岐を訪れる人々にとって時間はどれほどの価値を持っているのだろう。それよりも必要なことがあるのではないか。

まず、第一に考えられるのはダイヤの見直しである。出雲・大阪のそれぞれから国内便に接続しているといっても、使い勝手が良いのは大阪だろう。それに出雲を中継する国内便で隠岐に行くのは主に九州・四国の人間であろうが、彼らにメジャーな観光地は都市部やテーマパークではないか。これに対し、東日本や関西の都市部の人間には行楽地はもちろん隠岐の様な自然豊かな観光地も根強い人気がある。このことが両者の利用率に大きな差異を与えているのだろう。利用者のない路線に無駄な経費を裂くわけには行かない。出雲～隠岐便は規模を縮小すべきではないか。

次に料金設定の見直し、隠岐～大阪間は片道2万円近くかかるが、これでは観光客は利用したくとも利用しづらい。様々なプランによって運賃を値下げする、隠岐航路においては高速化よりも、この手法が観光客を集める上で何より力を発揮する。

#### 海路

前述の通り、隠岐汽船は離島航路である。しかし、離島航路であっても運賃が一概に高いとは言えない。隠岐汽船も旅客運賃だけを見れば決して高いわけではない。しかし、車両運賃の高さは法外である。たかだか3メートル未満の車に1万円を越える運賃がかかるのは長距離の航路を除けば、利尻島、対馬、壱岐島など一部の離島航路だけであ

る。(これらの航路は置き汽船よりさらに高額)何故、このような事態が起こったのか。そもそも運賃の設定は会社が独自に決められるものではない。国土交通省に申請し、適正な運賃であることが認可され、会社は初めて運行することが可能なのである。この運賃を適正と判断する国土交通省はよほどブルジョアが集まっているのだろう。そうでなければ、このような世間ずれした価格設定を見過ごすはずはないのだから。

まず、隠岐汽船には車両運賃の引き下げが求められる。フェリーには乗用車・トラックを合わせ、40台程度の積むことができる。これが盆休みともなると、80台もの乗用車を積載可能なのだから驚きである。隠岐汽船は決して車両を積むスペースがないため、車両運賃を高くして、車の数を減らそうとしているわけではないのだ。隠岐島内の交通手段が整備されていない状況では観光客は本土から車を運ばざるを得ない。しかし、往復で2万5千円以上も料金をかけてまで車を持っていこうとするだろうか。多くの人は車を運ぶことを諦めざるを得まい。このような料金設定をして隠岐汽船に利益はあるのだろうか。このような高額な運賃では観光客はまず利用すまい。利用するのは隠岐に物資を運ぶトラックぐらいのものである。そして、このことは隠岐の物価上昇に少なからず貢献しているだろう。このような愚かな事をするよりも、料金を抑え一台でも多くの車を運んだほうが隠岐汽船の利益になるはずなのだが。

## 2. 島内交通

### バス

隠岐では知夫を除いて、どの町村でもバスが運行している。しかし、そのダイヤは決して快適とはいえない。フェリーとの時間調整は行われているが、それでも数十分も待たなければならない事がある。

我々は6次調査で西ノ島の国賀海岸を訪れた。ここは景勝地として有名で、美しい景色を眺められるが、バスで行くと、次のバスが来るまで1時間以上も待たなければならない。バスが1台しかないのならまだしも、バスは1台以上運行している。国賀海岸は景勝地である。景色を数分見るだけで1時間以上待たされ、観光客は国賀海岸を訪れるだろうか。バスのダイヤを変え、30分間隔ぐらいで運行すべきではないのか。

しかし、これはあくまで観光客の視点に立ったものの見方である。西ノ島の町営バスは観光客のみをターゲットにしているわけではない。時刻表を見ても分かるように、その主体は住民である。だが、住民にとってもダイヤの変更は意義がある。行政は、何故バスのダイヤを改善しないのだろうか。その原因は一重に財政によるところが大きい。しかし、果たしてダイヤの改正によって行政の負担は大きくなるのだろうか。

現在、西ノ島を含め隠岐島内のバスは一律200円で運行している。だが、これは利益を無視した料金設定であり、近い将来の破綻は目に見えている。何らかの対策をとらねば、住民に負担を強いることになってしまう。

そこで、まずは小距離区間のダイヤ見直しを行う。時刻表を見ると小距離区間での運

行がいくつか見受けられるが、これを廃止、できるだけ町内全てをカバーする長距離区間を作る。これにより遊んでいるバスを最大限に利用する。もちろん利用が少ないのに長距離区間の運行を増やしても財政的な負担が増えるばかりである。そこで主に2つのタイプ、すなわち住民用・観光客用の路線を作り、支出の増大を控える。住民にとって必要なのは町内全域を結ぶ長距離区間である。観光客にとってもこの点は同じであるが、こちらは全ての停留所に止まる必要はない。可能な限り停留所を減らすことによって、高速化を図る。観光用バスは国賀海岸まで行った後30分程度停車、あるいはバスを2台運行することにより、待ち時間の短縮を図る。

さらに料金を見直すことにより収入を確保する。住民にとっての足であるバス料金の値上げには問題があるが、何も観光客まで200円しか取らない理由はない。別府から蒲郷までは30分近くかかる。松江のような観光都市ならともかく、隠岐でこの距離を200円で運行するのは問題があろう。バスの運賃の値上げを図ると共に、住民には料金を割引し、負担が増えないようにする。

#### レンタバイク

西郷町ではバス・タクシー・レンタカー・レンタサイクルの他にレンタバイクによる移動方法もある。しかし、これは西郷だからこそできる物だと言わざるを得ない。島前でレンタバイクを設けたところでどれほどの利用者がいるかは疑問である。自動車の免許はもはや一般的なものとなっているが、バイクの免許は普及しているとはいえない。導入すればコストがかかるのみで、何のメリットもなからう。少なくとも行政は取り入れない。民間も利益がないものを導入するわけがない。このようなものに経費を割くなら、他の事業に使う方がよほど意義があるだろう。

前回の6次調査では海士町でバイクリングロードの開拓を行ったが、ただ、レンタバイクを設け、バイクリングロードを作っただけでツーリング客を獲得できるわけではない。再三に渡って問題にしているように、そもそも隠岐に来るまでの交通が問題である。空路を使うなら高い料金、陸路と海路を使うなら多大な時間がかかる。そもそもバイクの免許を持っているなら普通は島根県までバイクか車で来るだろう。そこまでした観光客が隠岐でわざわざレンタバイクを借りるだろうか。当然、自分のバイクを持っていくはずである。仮にツーリング客が見込めるとしても、以上のように考えれば、レンタバイクは隠岐の風土には馴染まない物である、むしろ隠岐汽船の運送費を下げるべきだと容易に想像が付く。西郷でも利用者は多いとは言えないだろう。

#### レンタカー

観光をする時に多くの人の足となっているのがレンタカーである。まずは台数を確保しなければならない。もっともレンタカーは免許がなければ利用できない。先の章で述べた修学旅行生は当然、車に乗ることができないが、タクシーやバスには運賃や時間の制約がある。そこで運転手を貸し出すことにより、対応する。これには地元住民の有志が対応

する。これにより、本土と離島の住民の交流を図る。

#### レンタサイクル

修学旅行生の主要な足となるのはやはり自転車であろう。しかし、隠岐は坂が多く、自転車では困難な地形も多い。国賀海岸もその一つである。集団でこのような場所を訪れるなら観光バスを手配すれば良いが、これが班行動であれば、単純には行かない。これについてはバス・レンタカーの改善案によって対応する。5次調査までの提言では電動自転車の導入も検討されたが、コストを考えれば難しく、台数の確保もできない。たとえ、普通の自転車であっても台数を確保すべきである。

大量の団体客に対応する為には自転車の数を増やさなければならない。しかし、新たに大量の自転車を揃えるにはコストがかかりすぎる。そこで島根大学をはじめ県内の放置自転車を隠岐に運んでレンタサイクルに利用してはどうだろうか。メンテナンスを行う必要はあるだろうが、新しく買うよりコストはかからないはずである。

そしてその上でサイクリングロードマップを作る必要がある。サイクリングコースと港からの距離・時間を記したロードマップを作り、港に大きな看板を立て、パンフレットにも掲載する。さらに、このサイクリングロードを利用してスタンプラリーを開催、隠岐の特産品を商品とすることで特産品のPRができ、産業の活性化にもつながる。

もちろん使用料を下げる必要もあろう。少なくとも2時間300円、できることなら無料にすることが望ましい。レンタサイクルの使用料が大きな財源となっているわけではないし、無料にしたところで財政に与える影響は少ないだろう。

もちろんメンテナンスを行うのは提言というより、料金をとる以上、最低限のマナーである。

これらの対策を立てれば、レンタサイクルも使いやすくなり、観光もしやすくなるのではないか。さらにサイクリングロードの途中で休憩所があれば、より快適に島を回れるだろう。

海士では島に千本の桜を植樹する企画も進行しており、これに合わせたロードマップの作成が望まれる。

#### < 課題 >

ここに掲げた提言については我々だけで実現するのは不可能である。そこで、行政に提言を行い、行政と共にこの問題を考える必要がある。

## 産業

隠岐の活性化を観光だけで図れるとは考えにくい。そこで、もう一つ重要となることが、産業化の果たす役割である。観光客が来ても産業が発展していなければ、経済効果は高くない。また、冬の隠岐は観光業が成り立たないことを考えれば、観光業のみに頼りす

ざるのは危険ではないか。そこで、産業の課題を明らかにし、発展を促すことは隠岐の活性化に必須の問題である。

隠岐の主要な産業は第3次産業だが、ここでは特に農業・漁業・商業に焦点を当てて提言を行っていききたい。

## < 現状 >

### 農業

隠岐では農業が盛んに行われているとは言えない。特に布施・西ノ島は隠岐内でも低い就業率である。就業率が高いのは五箇・都万であるが、農家数・農業人口ともに20年前と比較すると大幅に減少している。

また、栽培されている作物を見ると稲が主要な作物であるが、西郷・海士では葉タバコの栽培も行われている。

### 漁業

隠岐郡3町4村に24の漁港、4つの漁業協同組合が存在し、漁業就業者数は1446人である。

主要な漁業方法はまき網漁業であり、量で87%、額で53%を占める基幹漁業となっている。その他、釣り漁業には約800~900隻が着業し、平成13年には2400トン、約10億6000万円の生産額で、総漁獲額の約10%を占めている。その他、かにかご漁業・採貝藻漁業・定置網・養殖業・水産加工業も行われている。特に最近ではイワガキの養殖に力が入れられており、隠岐のブランド化が図られている。

### 商業

隠岐の商業は島後では西郷、島前では西の島が中心になっている。これらに比べると布施・知夫の商店数は極めて少ない。

## < 問題点 >

### 農業

農業の最大の課題は後継者不足だろう。農家の数が減る一方で高齢化が急速に進んでいる隠岐にとって、この問題は深刻である。これを打開するためには農業を産業として成り立たせることが不可欠ではないか。

隠岐の農業は「地産地消」が主たる目的であり、地理的な問題もあり、農作物を本土に出荷できるほど確保しきれていない。また、本土からは安価な野菜も入って来ており、「地産地消」を行う意義も低い。さらに、高齢化が農業就業人口の減少に拍車を掛け、農業は衰退の一途をたどっている。

これに対し、行政も農業支援策を実施しているが、具体性に欠けるものが多く、実際どのような事業を行うのか明確ではない。そこで隠岐支庁農林局にメールを送り質問したのだが、彼らは自分たちのホームページに書かれていることを全く把握しておらず、質問

に対する回答も当然、的外れで期待していたものとは異なっていた。いくつか質問をしたにもかかわらず、回答したのは僅かに一つ、その答えも農業とは全く関係のない、隠岐のパンフレットに書かれている程度の内容であった。おまけに回答にはご丁寧に「県」の離島振興計画が添付されていた。私は隠岐支庁や各町村役場の支援策を聞きたかったのである。県の支援策を聞きたかったなら、始めから県庁に問い合わせるのが

この回答を見ると農林局の農業に対する意気込みが「ひしひし」と伝わってくる。果たしてこのような状況で隠岐の農業の振興は望めるのだろうか。

## 漁業

漁業においても、就業人口の低下と高齢化が大きな問題となっている。隠岐の漁業就業者は、県と比べると減少率が低いとはいっても平成5年の約80%に減少し、高齢化も進んでいる。特に西郷・浦郷を除く地区の高齢化は激しく、男子就業者の52%が60歳以上である。

また、漁獲生産量・漁獲生産額ともに大きく減少しており、平成13年のマイワシの生産量は5万トン、生産額は99億5千万円であった。さらに、これら隠岐の水産物は境港を通して出荷されるため、隠岐の産地明記がされない。

## 商業

先ほどの資料5を見れば分かるように、隠岐では商店数はもちろん販売額も極めて低い。これは、離島という条件を考えれば当然のことであるが、その反面として、店が潰れにくい事が考えられる。

ただ、商店は住民に対する生活物資の販売だけでなく、観光客に対する土産物販売の側面も持っている。

隠岐にはサザエカレーをはじめ、隠岐そば・神馬茶・めかぶ茶・黒曜石など数多くの個性的な土産物が存在している。しかし、これらの多くは他の地方にはない隠岐独自の土産物であるものの、あまり評判が良くない。

その為、12期生の研究ではサザエカレーの改良にも取り組んできたのである。しかし、このサザエカレーの改良は今のサザエカレーは不味いという前提のもと行われたが、この仮説がどこまで正しいのだろうか。

インターネットで隠岐の人と交流を図るうえで、サザエカレーの話をしたところ、中村中学(西郷町)が、修学旅行で東京に行った時、サザエカレーの販売をしたところ、好評を博したという情報を頂いた。

また、自称カレーマニアのホームページを見ても、サザエカレーの評価は賛否の分かれるところである。

この結果を見れば、サザエカレーを一概に不味いとは言いきれないかもしれないが、少なくとも万人に受け入れられる商品ではないことが分かる。

つまり、隠岐の土産物は地域色が強く、観光客の注目度は高いものの、取り立てておいしいものではなく、リピーターには繋がりにくいのである。

## < 提言 >

体験・交流型観光は以前から都市近郊で行われている。テレビで見た方もいるのではないか。

この企画を成功させるためには2つの条件が必要となる。1つは都市に近いこと、もう1つは交通の便がいいことである。この条件を欠いた場所で、このプランを成功させることはできない。

普段から畑仕事をしたことが無い、畑を見慣れない都市の人間だからこそ、このイベントに興味を持つ。そして、交通の便が整っている都市周辺だからこそ、これらの人々が容易に参加することができるのである。

これを隠岐に当てはめて考えてみる。前回の提言では、山陰の人間をターゲットにしていたが、それではこの企画が成功するはずが無い。田畑を見慣れた山陰の人間がわざわざ隠岐を訪れて、農業をするだろうか。

また、海路からの集客は時間だけでなく、周辺地域にターゲットになる客がいないことから不可能である。

しかし、隠岐には行くにはもう1つの手段、すなわち空路が存在する事を忘れてはならない。これを利用すれば大阪と僅か1時間で接続することが可能である。さらにジェット機が就航すれば、この時間はさらに短縮される。このことを考えると交通の便が悪いとも言いきれない。そこで対象を関西の人間に代え、改めて体験・交流型観光を提起する。

しかし、これだけでは企画として十分だとは言えない。契約者の参加が収穫時だけではイベントとして魅力が無い。前述の通り、この企画への参加者は農業と無縁の都会人が予想される。彼らがただ収穫するだけで満足するだろうか。電子媒体による報告は2次的なもの、契約者がイベントに参加できない時に限り、できるだけ契約者の農業従事を促すべきである。それがあってこそ、収穫時の喜びもひとしおだろう。

しかし、これだけで農業や漁業の活性化を図れるとは考えにくい。むしろ、これは観光に主眼を置いた提言である。そこで、さらに個別的に提言を模索していきたい。

### 農業

農業の振興を図る上で問題となるのが、耕地面積の不足と農業人口の減少である。

耕地面積の不足は隠岐の地形を考えるとどうしようもない問題だろう。しかし、小規模農業では採算が合わず、それが農業人口の低下にも繋がるため、何らかの対策を立てる必要がある。では、どうすればいいのか。耕地面積を増やすことができないなら、採算の取れる作物を生産すればいいのではないか。私は農業や気候学の専門家ではないから、具体的な名前を挙げられないが、隠岐の気候に合った本土ではあまり栽培されていない作物ならば展望も開けるだろう。

だが、それを考えるなら隠岐には既にそのような作物があることに気づく人もいるのでは

ないか。海士・西郷で栽培されている葉タバコである。これを利用し、農業の活性化を図れないだろうか。

先日、ニューヨークのバーが全面禁煙になったことを知っている人も少なくないだろう。そこで、吸えないなら食べようとイタリア料理の店がタバコ料理を開発した。アメリカの厚生労働省(FDA)が定めた基準以下の微量に留めたタバコスパイス(葉タバコを粉状にしたもの)を料理の仕上げ、香り付けに利用したタバコ料理はニューヨークで注目を浴びている。タバコパンナコッタやタバコティラミスもあるらしい。

タバコは吸うものだという概念を打ち破る、この発想は隠岐で葉タバコが栽培されていると知った時、私も考えたことである。葉タバコを利用した少し危険な香りのするタバコ料理・特産品、注目度は決して低いものではない。

次に担い手の問題がある。これは採算が取れないことと高齢化が大きな要因だと考えられる。採算性については既に対策を述べたが、高齢化を止めるのは容易ではない。隠岐に若者を増やすことは容易ではない。ならば発想を転換させ、高齢者を増やしてはどうか。なにも農業を担うのが、若い世代出る必要は無い。高齢者が農業をやって何が悪いのか。隠岐に老人ホームを誘致し、その老人ホームの高齢者に農業の担い手になってもらい、取れた作物はホームの人及び、本土に出荷する。これで生じた利益は高齢者に還元する。このことにより、高齢者に物を作り、売る喜びを知ってもらおう。

## 漁業

隠岐という産地名記をして売り出すことは偽装問題が表面化した現代では大きな意味を持っている。一時期よりはだいぶ、下火になったものの、あれらの事件以来、消費者は商品の安全性に大きな注意を払うようになった。産地明記は時代のニーズにあった提言と言えるが、隠岐の漁業就業者が境港に水産物を水揚げしているのはコストが安いからである。隠岐で水揚げし、隠岐産と表記することは可能だが、商品の値段も上がる。消費者は安全性もさることながら値段に最も大きな関心を払う。まだまだ隠岐ブランドが確立されていない現在、ただ高額な隠岐の水産物を消費者が手に取るだろうか。そこでコストの削減を図り、商品の値段を下げる必要がある。

この方法として最も有力なものがITの活用だろう。隠岐から水産物を水揚げする場合、流通コストを下げることは難しい。これに対しITを使って直接、消費者に販売すれば流通経路を簡素化し、値段を押さえ、なおかつ隠岐産で売り出すことができる。

## 商業

隠岐の地理的条件を考慮すれば、商業の活性化のためには観光客を狙った土産物産業を確立する必要があるのは言うまでもない。

隠岐では研修員制度を設けている海士をはじめ、西ノ島でも漁協と連携し、特産品作りを力を入れている。(このことに関しては役場内でも温度差があるようである)

そこで、我々も隠岐の人が気づいていない隠岐の資源を使った特産品が開発できないだろうか。



まず、誰もが考え付くのは隠岐の海産物を使った加工品ではないか。隠岐では新鮮な魚介類が採れるが、これを使った加工品はあまりにも少ない。最近、隠岐の各町村が力を入れているイワガキを使った加工品が何か作れるのではないか。

だが、私は海産物を敢えて避け、隠岐の山野に注目したい。隠岐は植生が豊かで、数多くの山菜が自生している。これを利用して薬膳料理を開発できないだろうか。薬草というと何か特別なものを想像するかも知れないが、実際は身の回りにある多くの植物が何かの薬効を持っている。

今回、薬膳を利用した特産品開発を進めるため、文献・インターネットを通じ調べたところ一つの興味深いレシピに出会った。それが、「タンポポコーヒー」である。

我々の最も身近にある植物の一つであるタンポポだが、最近では繁殖力の優れた西洋タンポポが急激に生息地を拡大している。この西洋タンポポも元は食用として日本に持ち込まれたものである。日本はこの西洋タンポポとは別に20種近くのタンポポがある。

タンポポには健胃剤・便秘・利尿・胆石・結石・肝炎・肝臓・強壮・神経痛・リュウマチ等、多くの薬効があり、草木染めにも用いられている。

皆さんも、これらの効果を得るために、花・花茎を使った酢の物・和え物・おひたし・ジャム・てんぷら・根を使ったきんぴらを試してみたいかだろうか。

だが、中でも気になるのが、前述のタンポポの根から作るタンポポコーヒーである。タンポポの根を良く洗って切り、天日で干した後、フライパン等で煎る。さらに、それをミキサーで粉にして普通のコーヒーと同じように飲む。

このレシピについては、まだ我々も試しておらず、検証をする必要があるが、特産物としての注目度は高いのではないか。

それにタンポポを使った特産品の提案には理由がある。日本には20種近くのタンポポがあると行ったが、隠岐にもその一つ、隠岐の固有種「オキタンポポ」がある。これを利用しない手はないだろう。

さらに、もう一つ特産品の提言を行いたい。現在、海士では「千本桜」の企画が進行している。これが成功すれば、桜が海士の新たな観光資源となるのは明らかである。そこで、それを見越して桜を使った特産を作ってみてはどうだろうか。

桜を使った料理は現在でも数多く知られている。桜茶や桜酒は一般的にも知られており、評判も悪くはないだろう。この他にも桜の葉は桜餅だけでなく、おひたしや和え物、天ぷら等にも使われるし、花や実はジャムやゼリーにも使われる。また、ソメイヨシノの樹皮は生薬名「桜皮」と言い、天日で干し、煎服することで湿疹・せき止め・化膿止めに効果を発揮する。水虫には葉を煎じて服用することで効果があると言われる。

この他、隠岐にある薬草は私が確認したものだけでもナデシコ・ソバ・アザミ・カンゾウ(もしかしたら鬼百合かもしれない。遠目に見たので何とも言えないが、どちらにせよ薬効はある)の4種、この他にもツクシやアブラナ・クズ・イタドリ・ヨモギ・ツユクサ・ドクダミ・ヤブガラシ・タラノキ・ヒルガオ・マツヨイグサ等の日本に広く分布している植物については、自生

しているのではないだろうか。

### < 課題 >

まず、交流・体験型観光では交通費が問題となる。飛行機で収穫まで何度も隠岐を訪れるとなると、コストがかかり、誰もが気軽に参加できる企画だとは言えない。どのようにコストを押さえるか、各種割引プランを設け、運賃の値下げを考える必要がある。

次に、本土に無い作物の栽培の一例として葉タバコとその特産品化に向けた構想を少し考えたがこの企画は話題性があるものの、全ての人間に受け入れられるものではない。そこで薬膳を利用した特産品の開発を考えたが、これで対応できないだろうか。薬膳にはもともと隠岐に自生している山菜を用いる。そのことを考えれば、一定量確保することは難しく、特産品化することは難しい。そこで、これを農家が栽培することで安定的な量の確保を図れないだろうか。

さらに、インターネットを用いた水産物の直売だが、これは既の実現しており、インターネットを通じて、低価格で手に入れることができる。

しかし、インターネットを通じた販売方法は個人によるものが多く、商品もカキなど一部の商品のみしかなく、まだ確立しているとは言えない。より多くの商品・量を扱うホームページが必要となる。これについては「IT」でより詳しく提言を模索したい。

## IT

交通・情報など多くの面でハンデを抱える離島に IT が与えた恩恵は大きい。しかし、隠岐では IT を活かしきれていると言えるだろうか。IT を活用すれば隠岐の更なる発展も望めるだろう。そこで IT を利用した隠岐の活性化を考えていきたい。

### < 現状 >

隠岐7町村の内、五箇村を除く6町村ではホームページが設けられている。6次調査では海士町役場で IT についてヒアリングを行う機会に恵まれたので、まずは IT と行政との関係について触れておきたい。

海士町は平成13年、島根県が実施した ADSL 普及のための実証実験に参加し、県内で最も早く、町内に ADSL を導入、平成14年には県の事業で、公共機関同士を光ファイバーでつなげ、LANを形成した。また、そう無償が選んだ IT を使った「いいまちづくり」をしている100団体の中にも名を連ねている。

行政のホームページの他には隠岐観光協会や隠岐汽船などが隠岐の情報を扱っている。

### < 問題点 >

隠岐関連のホームページは行政を除くと、民間のものは少なく、技術的に見ても西ノ島

町役場、隠岐観光協会など一部を除けば、高い水準にあるとは言えない。前述の海士町についても内容は興味深い、レイアウトが見劣りし、更新も遅い。

離島という条件から IT の活用が盛んな部分 例えば海士の高齢者のパソコン利用もあるが、高度な技術・知識を持った人は少なく、十分に活用されていない。

### < 提言 >

離島に関するホームページとしては日本離島センターの「しましまネット」があるものの、このホームページは各離島へのリンク集がメインであり、国土交通省離島振興課のホームページも離島に関する国の施策の紹介が主なものである。

よって、現在までは IT を利用した離島間の情報交換は行われていないが、国土交通省と日本離島センターの主催で1994年より毎年、離島と都市の総合交流を目的としたイベント「アイランダー」が開かれている。2003年度も11月22日・23日の二日間に渡り、「アイランダー2003」が開催された。このような場を設けることにより、離島同士の交流・情報交換も行われているのかもしれないが、所詮は一年に一度の企画、一般人への PR 機能としては評価できるものの、このイベントのみで離島間の連携が可能だろうか。

そこで必要となるのが、我々の提言している IT を用いた離島間ネットワークである。離島が単独で活性化を望むことは難しい。本土との連携は勿論のこと、同じ問題を抱える離島同士の連携も欠かすことはできない。その媒体として、坂山ゼミのホームページを利用してはどうだろうか。

そして、IT はこれとは別にもう1つ大きな役割を持っている。水産物・農作物の販売方法に関する問題である。隠岐ブランドの農業・水産業が成り立つには安価な販売網の確立が必須となる。ここで活躍するのが IT を利用した通信販売である。現在でも隠岐の水産物を直売するホームページはあるものの、個人の主催が多く、まとまった数、種類は確保できない。これらの事業をオンラインで行う企業はあらず、産業確立のためには、その体制を整えることが必要となる。そこで我々が農家・漁師の方から広告料を頂き、ホームページ上に商品情報を掲載、農家・漁師と消費者の間の仲介を行う。ここで手に入れた広告料はホームページの運営費に当てる。

前回の提言では我々が消費者から注文を受け、それを JA・漁協に我々が注文するという効率の悪い手法を取っていた。だが、今回の方法によって売り手の情報は常に表記され、高い安全性の確保と、JA・漁協を介さない単純な販売網の確立により、低価格での商品提供が可能となる。

### < 課題 >

この提言の実現に向けた最大の課題はゼミのホームページの開設が最低の条件であることだろう。現在、すでに構想としてはあるものの、いまだ形にはなっておらず、一刻も

早くホームページを開くことが求められる。

また、問題となるのは仮にホームページを作ってもアクセスがなければ意味がないということであろう。我々の知名度が低ければ、アクセスは少なく、効果も低い。我々の知名度アップの為に PR ももちろん必要ではあるが、それがメインになってしまうと本末転倒、何の研究が分からなくなってしまう。

## 合併

離島の活性化においては本土や離島同士の連携はもちろん、もっと身近な近隣の町村との連携は欠かすことの出来ない。そのことを考える上で今日進められている合併は地域の結びつきを強めるものであり、本研究においても押えておく必要がある。

### < 現状 >

#### 1. 島前

平成14年11月15日、西ノ島町別府黒木公民館において「隠岐島前任意合併協議会設立総会」が開催された。設立総会では任意合併協議会の規約、役員を選出、幹事会や事務局の設置規定などが協議され承認された。任意合併協議会では最も重要な項目について協議し、3町村が合意に至れば法定協議会へ移行する。

現在までに合併協議会は7回行われている。詳しくは合併協議会・各町村のホームページ、合併協議会だよりを参照していただくとして、ここではその概略を述べるにとどめたい。

#### 第1回協議会(平成14年12月3日・黒木公民館)

< 報告事項 > 協議会の事務に従事する職員の変更について

< 協議事項 > 隠岐島前任意合併協議会監査委員の選任の同意について

海士町監査委員・渡辺進洋氏と知夫村監査委員・金築輝雄氏の2名を選出することについて同意を求め、原案どおり可決された。

#### 第2回協議会(平成12月19日・知夫村)

< 協議事項 > 合併の方式について

新設合併を行う。

新町の事務所の位置について

本所・支所等の機能について

継続協議。

< その他事項 > 任意合併協議会で確認された事項の取り扱い

法定協議会に移行した場合もそのまま引き継ぐ。

< 各町村からの提案 >

海士町 財政が安定するまでは既存庁舎を利用する。

1つの島に本所・支所のいずれかを置く。

海士町に本所を置く。

西ノ島町 西ノ島町別府に本所を置く。

本所には管理部門、情報管理・発信部門、企画部門、地域振興に係る産業・建設などの事業と防災業務を統括管理する部門、行政手続の窓口受付機能の他、議会事務局、選挙管理委員会を置く。

支所機能については一部分庁方式とする。

知夫村 知夫村に本所を置く。

第3回協議会(平成15年1月9日・海士町)

< 議案事項 >

隠岐島前任意合併協議会規約の変更承認について

< 協議事項 >

新町の事務所の位置について(継続)

本所・支所等の機能について(継続)

議会議員の定数・任期・選挙区の特例について

地域審議会について

第4回協議会(平成15年1月22日・西ノ島町)

< 協議事項 >

新町の事務所の位置について(継続)

本所・支所の機能について(継続)

議会議員の定数・任期・選挙区の特例の取り扱いについて(継続)

地域審議会について(継続)

第5回協議会(平成15年2月21日・知夫村)

< 協議事項 >

新町の事務所の位置について(継続)

本所・支所の機能について(継続)

議会議員の定数・任期・選挙区の特例の取り扱いについて(継続)

地域審議会について(継続)

第6回協議会(3月10日・海士町)

< 確認事項 >

議会議員の定数・任期・選挙区の特例の取り扱いについて

任期については市町村の合併に関する法律第7条第1項第1号に規定する在任特例を適用し、選挙区については合併関係町村の区域ごとに設け、その定数は一選挙区において過半数を占めないように配慮しつつ、法令との整合性を図る。特例の適用期間、選挙区の設置、選挙区の定数については法定協議会の協議に委ねる。

地域審議会について

合併関係町村の区域ごとに設置することとし、その具体的な方法については法定協議会において協議決定する。

< 協議事項 >

合併の期日について

平成17年2月1日を目標とする。

財産の取り扱いについて

新町の名称について

選定方法については法廷協議会において協議することで合意。

第7回協議会(6月16日・西ノ島町)

< 議案事項 >

14年度決算の報告。

15年度予算の承認。

監査委員の選任の同意。

2. 島後

島後合併協議会は現在までに7回開かれている。こちらについてもこれまでの経緯を簡単にまとめてみた。詳しくは合併協議会・各町村のホームページを参照してもらいたい。

第1回協議会(平成14年10月23日・隠岐島文化会館)

< 報告事項 >

隠岐島後町村合併協議会規約について

協議会の役割

協議会委員の構成

隠岐島後町村合併協議会幹事会等諸規程の報告について

< 協議事項 >

運営基本方針について

傍聴規程について

小委員会設置規程について

委員等の報酬及び費用弁償に関する規程について

専決処分事項の承認について  
財務規定について  
予算について  
監査委員の選任の同意について  
協定項目の設定について  
< その他事項について >  
スケジュールについて

## 第2回協議会(11月21日・西郷町役場ふれあいセンター)

### < 報告事項 >

専門部会について

全8部会の部会員及び、部会長、副部会長を決定した。

業務委託について

行政制度等の調整方針調査支援業務委託。

(株)ぎょうせいに業務委託。

新町将来構想策定支援業務委託

(株)太陽建設コンサルタントに業務委託。

先進地視察研修について

会議録等閲覧規程について

会議録閲覧規程が定められた。

事業・会議等の状況について

### < 協議事項について >

合併方式について(継続協議)

合併期日について(継続協議)

新町の名称について(継続協議)

新町の庁舎の位置について(継続協議)

## 第3回協議会(12月26日・西郷町役場ふれあいセンター)

### < 協議事項 >

合併の方式について

西郷町・布施村・五箇村・都万村を廃止し、その区域を以って新しい町を設置する新設合併とする。

合併期日について

平成16年10月1日を目標とする。

新町の名称について(継続協議)

新町名称候補選定検討小委員会を設置し、名称候補の選定方法を制定し、名

称候補を選定する。

新町の庁舎の位置について

西郷町役場現庁舎に本所を置き、布施村役場・五箇村役場・都万村役場の現  
庁舎にそれぞれ支所を置くものとし、支所機能の充実に努める。

各種施策に関する調整方針の考え方について

< 報告事項 >

専門部会員の追加について

事業・会議などの状況について

合併まちづくり構想策定業務委託業者の選定経過報告について

第4回協議会(平成15年1月28日・五箇村地域福祉センター)

< 協議事項 >

議会議員の定数及び任期の取り扱いについて(継続協議)

補正予算について

合併準備補助金が助成されることとなり、予算総額が2750万円となった。

第5回合併協議会(2月20日・西郷町役場ふれあいセンター)

< 協議事項 >

議会議員の定数および任期の取り扱いについて(継続協議)

< 報告事項 >

新町名称候補選定検討小委員会の開催状況について

事業・会議等の状況について

第6回合併協議会(3月28日・西郷町役場ふれあいセンター)

< 協議事項 >

新町建設計画について

議会議員の定数および任期の取り扱いについて

小委員会を設け協議。

各種事業の取り扱いについて 電算システム事業

新しい電算システムを平成16年10月の稼動を目標に導入。

一部事務組合等の取り扱いについて

平成15年度隠岐島後町村合併協議会予算について

隠岐島後町村合併協議会委員等の報酬および費用弁償に関する規程の一部を  
改正する規程について

< 報告事項 >

事業・会議等の状況について



## 第7回合併協議会(5月30日・布施村役場)

### < 協議事項 >

議会議員の定数及び任期の取り扱いについて

小委員会に付託することになり、「議会議員の定数任期検討小委員会」を設置。

農業委員会委員の定数及び任期の取り扱いについて

一般職員の身分の取り扱いについて

特別職の身分の取り扱いについて

各町村の慣行の取り扱いについて

新町建設計画について

平成14年度合併協議会予算について

合併協議会監査委員の選任の同意について

平成15年度合併協議会補正予算について

### < 報告事項 >

合併協議会委員の変更について

新町名称選定検討委員会委員の変更について

業務委託について

ぎょうせい(継続)

新町将来計画策定支援業務委託先

太陽建設コンサルタント(継続)

新町例規策定支援業務委託先

島後4町村財政状況について

新町名称募集状況について

## 第8回合併協議会(6月30日・西郷町役場ふれあいセンター)

### < 協議事項 >

財産及び債務の取り扱いについて(継続協議)

国民健康保険事業の取り扱いについて

保険給付事業は現行通り新町に引き継ぐ。

保険税率は平成17年度より新保険税率を設定する。

国際交流事業の取り扱いについて

電算システム事業の取り扱いについて

合併前に4町村共同で戸籍電算システムの導入を図ることを確認した。

広報関係事業の取り扱いについて

### < 報告事項 >

新町名称候補選定検討委員会開催状況について

7点を名称候補とし、7月中に選定、協議会に提案。

議会議員の定数任期検討小委員会開催状況について(継続協議)  
事業・会議等の状況について

< 問題点 >

1. 島前

合併協議会の流れを見れば分かる様に協議会では新町の事務所の位置、本所・支所の機能についての協議で難航している。この大きな原因のひとつに島前が島同士の合併であることが挙げられるだろう。

また、これらの町村の結びつきは薄く、住民の生活圏は島内に限られており、大きな買い物は松江や米子へ行っている。

このような町村の合併を行うことにどれだけの意味があるのか。確かに島前の各町村の財政を見れば合併することは避けては通れないかもしれない。しかし、合併をすれば財政の健全化が図れるのだろうか。

2. 島後

島後の町村合併で問題となるのは多くの市町村も抱えている周辺化問題である。島後の合併が行われた場合、都市機能は西郷に集中するのは明らかであるが、それで地域の活性化は望めるのだろうか。

< 提言 >

市町村合併については多くの人で賛否の分かれる問題であり、その是非を判断することは難しい。この問題には単に政治的な知識が必要となるだけでなく、高齢化問題・産業・歴史など幅広い知識が要求され、一概に賛成・反対と言える簡単な問題ではない。確かに合併は行政の合理化を進めるうえで一つの効率のよい方法ではある。しかし、これが全ての市町村に適用できるかどうかは容易に想像が付くだろう。

島前の合併は全国的に珍しい島同士の合併である、前回の報告書ではそう述べたが、調べてみると長崎や鹿児島・沖縄など島の多い県ではこのような合併も昭和・平成を通して少なくないようである。今回、報告書の改訂にあたり、これらの町村にメールを送ったところ、鹿児島県瀬戸内町より資料を頂いたので、瀬戸内町の昭和・平成の合併を踏まえ、隠岐の合併について検証していきたい。(瀬戸内町の位置についてはP. 参照)

昭和29年2月、名瀬市で開かれた町村長会の席上、大島支庁次長前田勇次氏が鹿児島県の示す合併勧告を官民一体となって促進して欲しいと要望した。

これに対し、町村長会としては鹿児島県が試案を策定して、将来の構想を示すほうが先であると注文を付けた。ところが半年後には当時1市19町村であった奄美の市町村を8市町村に合併せよという大島支庁案が正式に示され、各市町村議会に意見書の提出を求めたのが、奄美における昭和の合併騒動の始まりである。

瀬戸内4か町村においても、大島支庁から議会の意見書提出を求められてから合併

問題の議会審議が本格化してきた。その流れを当時の地元新聞で追っていきたい。

昭29.12.7

古仁屋町議会は、2日の臨時総会で瀬戸内4カ町村の合併問題について審議、18対1の圧倒的票で合併賛成を決議、支庁長へ答申した。

昭30.11.18

鎮西・実久は合併に賛意を表明、西方村議会は原則賛成ではあるが時期尚早との結論を出している。古仁屋町議会では7月9日の町議会において特別調査委員会を設け12月いっぱい期間で調査研究に当たっている。

昭30.11.22

古仁屋町の合併に関する意見交換会は圧倒的に賛成の意見が多く、議会へ反映し、その要旨を周知せしめるよう申し合わせた。

昭31.3.10

古仁屋町では1日の町村会にて満場一致で合併計画案に賛成した。

昭31.5.9

西方村議会では16日に満場一致で合併促進を決議した。月末には町村合併促進協議会が発足する予定である。

昭31.6.1

第1回の瀬戸内町村合併促進協議会は、5月31日午後1時から古仁屋町朝日館で、拡張尊重・合併新議員40名、それに多数の傍聴者が集まって開かれた。対等合併を基本線において規約の承認、小委員会の設置などを決定して午後5時閉会した。

昭31.6.2

前日に引き続き1日午前9時から開かれた瀬戸内4カ町村合併促進協議会は9月1日の合併実現を決議し、11時半に閉幕した。

昭31.7.4

協議会は新町名を瀬戸内町、役場は古仁屋に置き、支所・出張所の場所は総務委員会で決めること、役場の職員は三役のほか全員引き継ぐことなどを決定した。

昭31.7.8

3日の協議会では現議員の任期について検討され、来年5月31日までの案が採択されたが、一部町民はこの決定に反対の意を示した。

昭31.7.21

協議会第2回総会が19日・20日の2日間に渡って開かれ議員の任期12月9日とする折衝案が決議された。

この結果、成立した瀬戸内町は行政や住民の思惑とは裏腹に合併から僅か3ヵ月後

の昭和31年12月には『瀬戸内町村財政に関する陳情』を行うという状況に見舞われ、新町は財政再建という厳しい門出を果たした。

県や大島支庁では合併後は速やかに町内の道路網が整えられる、4カ町村が抱えている財政赤字は全て国の交付税で補填される、合併町村に対する交付税は大幅に増額されるとの利点が挙げられていたようであるが、これが合併後に実現されたかは容易に想像が付く。これらのことが実施されていれば、少なくとも合併から僅か3ヶ月で財政危機を迎えるという異常な状況は迎えなかつたろう。

瀬戸内町の合併は40年以上も昔の話であり、資料もあまり残っていないため、はっきりとは言えないが、合併に際し、シミュレーションが行われていたのか、国や県からどの程度の支援があったのか多くの疑問が残る。シミュレーションが行われていればこのような事態は回避できたのではないか。

昭和30年の4カ町村の人口は2万6371人、これに対し平成14年の瀬戸内町の推計人口は1万1606人、当時の半分以下、実に66%の減少となっている。これは平成12年の国勢調査とほぼ同様であるが、地区別に見ると旧3村(鎮西・実久・西方)の減少率は著しい。

昭和の合併から40年余りを経て、平成の大合併が叫ばれる今日、瀬戸内町も奄美大島・喜界島の8市町村で再び合併を行おうとしている。今回の合併ではシミュレーションも行われているようだが、この合併によって活性化は望めるのだろうか。

このようなケースは瀬戸内町に限らず、少なからず見受けられる。そこでこの事を隠岐に当てはめて考えてみたい。

合併は財政の健全化・効率化を図るうえで一つの有効な手法であるかもしれない。だが、瀬戸内町の成立過程を考えると、不安を払拭することができない。

多くの知識が必要となる合併問題を付け焼刃の知識で論じることは間違っているだろう。しかし、そのド素人の私から見ても隠岐の合併の意義については首を傾げざるを得ない。

当然のことながら隠岐でもシミュレーションは行われている。しかし、海士・西ノ島・知夫の3町村が合併しても人口は1万に満たない。このような地域で合併を行っても行政の効率化できるとは考えにくい。合併だけで財政の健全化はできないのである。

いまさら合併の是非を問えとは言いつもりはない。だが、高齢化・人口を始めとする諸問題の対策を立てることこそが隠岐の財政を健全化する唯一の方法ではないのか。それは合併に比べれば近道ではないし、難しい問題であるが、今から対策を立てていかなければ本当に手遅れになってしまう。

確かに今回の合併によって一時的に財政を立て直すことはできるかもしれない。しかし、隠岐の抱える多くの問題を解決しない限り、遅かれ早かれ財政は破綻する。そのような状況を迎えた時、今度はどこで合併するのか。島前と島後、その後は本土と合併するのか。少なくとも現状を見ていると、遠からずその日が来ることを否定できない。

合併はあくまで財政破綻の日を引き伸ばす延命処置に過ぎない。早く、治療しなければ手遅れになってしまう。行政は痛み止めを打てばそれでおしまいではなく、治療薬の開発を急いでもらいたい。これは、もはや行政だけの問題ではない。そこに住む住民もまた、自ら問題解決に取り組んでいかねばならないだろう。そして、隠岐の住民が同じ問題について共に考えれば一体感が生まれ、この合併も多少は意義のあるものになるのではないか。

### < 課題 >

合併を果たしたとして、問題となるのがコミュニティの形成と行政サービスの低下である。

一つの島である島後では西郷を中心にコミュニティを作ることも出来るだろうが、島前はそのように簡単にはいかない。島ごとにコミュニティを形成することは出来るだろうが、島前を一つのコミュニティにすることはできるのか。

次に大きな問題となるのが行政サービスの低下である。サービスの低下は島同士の合併である島前では、より深刻な問題である。現在、島前の各島は連絡船で結ばれている。しかし、我々は今回の調査で海士から西ノ島、西ノ島から知夫へと船で渡ったが、船の本数をはじめ、移動が非常に不便であった。知夫に至ってはバスも走っていない。このことに関する協議会の認識は極めて甘い。このまま合併すれば各町村に住む人々の負担は大きくなることは明らかであろう。先ほども述べたように住民の生活圏は島内に限られている。何年も島の外に出たことのない人がいるくらいである。しかし、合併が行われた場合、どこに本所が置かれようとも、島内で全ての行政サービスを受けることはできなくなる。交通網の整っていない隠岐で、このような事をすれば高齢者には特に大きな負担となつてのしかかる。少子高齢化が急速に進んでいる隠岐にとって、このことは非常に大きな意味を持つ。

船の高速化、便数の増大を図るとともに、船とバスのダイヤの調整、バスの本数を増やすのは簡単である。しかし、そうすれば当然、財政的な負担は増大する。そのようなことになれば合併を行う意味が薄れてしまう。これは深刻な問題である。このままでは少子高齢化になおさら拍車がかかることになるだろう。この問題をどう解決するかが大きな課題となつて立ちは大かっている。(注1)

## 総括・展望

隠岐の抱える諸問題の根幹に位置するのはやはり交通であろう。それは隠岐に行く前から予測しており、実際に隠岐に行き、身を持って実感したこともある。

この交通に関しては類型ごとに問題を分け、それぞれに提言を掲げたものの、具体性に欠け、ありふれたものになってしまった。島内交通に関しては目を見るところもあったものの、具体的なバスのダイヤ改善案にまでたどり着けなかったのは私の力量不足であると言わざるを得ない。しかし、仮にバスのダイヤの改善案を出してもどれほどの効果があるのだろう。国賀海岸などの景勝地では如何にダイヤが良くなっても、どれほどの効果が得られるのか。ダイヤだけ良くなっても、観光地そのものに見るべきものがなければ観光客は来ないのではないか、これを解決するためには、ここまでのようにテーマごとに問題を整理し、課題を析出、提言を模索するだけでなく、全ての分野を総合して隠岐の今後の在り方を考える必要がある。

皆さんは離島に対してどのようなイメージを持っておられるのだろうか。交通が不便、娯楽が少ないというマイナスイメージの反面、自然が豊富、人と人との交流などの＋イメージも持っておられるだろう。我々が注目すべきはまさしくその点ではないか。「現代人のオアシス」「癒しの空間」これらは21世紀の隠岐を象徴するスローガンとなるキーワードである。観光客は隠岐独自の体験型観光・マリンスポーツによってストレスを発散すると共に、景勝地・史跡・隠岐の豊かな生態系を目の当たりにすることにより精神的な癒しを得る。さらに旅館では地元で取れた新鮮な魚介類だけでなく、地元で取れた山菜(観光客に採りに行かせれば、それも観光プランになる)を調理した薬膳料理も出し、肉体的な癒しも得てもらう。また、健康を考慮した特産品を開発することにより、本土に帰ってからの観光客の健康状態も考慮した観光地として対外的に隠岐をPRする。

しかし、このプランを実行するにあたり問題となるのが隠岐の人間と本土の人間との間にある意識のずれである。癒しをテーマとする以上、最近話題となっているユニバーサルデザインも考慮せざるを得ない。しかし、隠岐の住民の中には何年間も隠岐を離れたことのない人も大勢いる。これらの人々と本土から来た観光客の間には大きなギャップがあることは想像に難くない。本土の人間にとっては不便なことが隠岐の住民にとっては当たり前のこととなっているのである。隠岐でユニバーサルデザインを考えることは財政的に考えても難しい問題であるが、意識的な面からアプローチしても大きな問題を抱えている。これをどう解決するか、これが新たな課題となってくる。

我々、坂山ゼミでは2002年度に続き、2003年、2004年と足掛け3年にわたり隠岐を研究対象としたフィールドワークを行ってきた。その調査の中で我々が常に唱え続けたのが地域資源を活かしたまちづくりである。ただ、合併をすることにより、一時的に財政難を乗り越えようという姿勢ではなく、今は苦しくてもそれぞれの地域資源を活かしたまちづくりを行おうという島前の各町村の結論は、我々が提起してきた仮説が間違っていなかつ

たことを証明していると言えるだろう。また、この研究を通して我々と地域住民が地域資源を見つめ直す目を養い、本土と離島が連携して地域の問題を解決するための第一歩を踏み出すことができた。この事は我々の研究の中で最も意義のある副産物であったと言えるだろう。何故なら我々は活性化とは地域住民の生き活きとする姿にあると定義したからである。我々は隠岐の住民が対外的には隠岐の魅力を訴えているものの、本当のところは隠岐の魅力に気づいていないのではないかと考えていた。隠岐の歴史や文化について隠岐に住む人々よりも隠岐の研究を行ってきた我々の方が詳しい、この異常な状態は隠岐に住む人々が、自分たちの暮らす隠岐に誇りを持って生活していなかったからである。このような状況ではいくら物質面で豊かになったとしても本当の意味で隠岐の活性化が図れたとは言えないのではないか。今回は我々からのアプローチが最初にあったとは言え、行政や地域住民が我々と共に協働で自分たちの住む地域の問題に向き合ったことは大きな進歩であると言える。さらに言うなら、住民には疑問を投げかけられて、初めて問題意識を持つのではなく、自分たちから主体的にまちづくりに携わってってもらいたい。自分たちの故郷を誇れてこそ初めて活性化の姿が見えてくるのだから。

## 参考資料一覧

### <インターネット>

#### (観光)

隠岐観光協会 <http://www.e-oki.net/>  
海士町役場 <http://www.oki-ama.ne.jp/>  
西ノ島町役場 <http://www.town.nishinoshima.shimane.jp/>  
隠岐スタジオ・i <http://www1.ocn.ne.jp/~heida/index.html>

#### (交通)

南海フェリー <http://www.nankai-ferry.co.jp/>  
新日本海フェリー <http://www.snf.co.jp/index2.html>  
隠岐汽船 <http://www1.ocn.ne.jp/~okikisen/line.htm>  
島根県空港建設局 <http://www.sctc.or.jp/doboku/okikukokensetsu/index.html>  
島根県土木部港湾空港課 <http://www2.pref.shimane.jp/minato/>  
島根県地域振興部交通対策課 <http://www2.pref.shimane.jp/koutuu/>  
国土交通省離島振興課 <http://www.mlit.go.jp/crd/chirit/>

#### (農業)

隠岐支庁農林局 [http://www2.pref.shimane.jp/nourin\\_c/oki/](http://www2.pref.shimane.jp/nourin_c/oki/)

#### (合併)

瀬戸内町役場 <http://www.amami-setouchi.org/>  
隠岐島前任意合併協議会 <http://www.oki-douzen.jp/>  
隠岐島後町村合併協議会 <http://www10.ocn.ne.jp/~oki-dogo/>  
山陰中央新報社 <http://www.sanin-chuo.co.jp/index.html>

#### (IT)

国土交通省離島振興課 上記のアドレス  
しましまネット <http://www.nijinet.or.jp/index.html>  
アイランダー2003 <http://www.i-lander.com/>



<文献>

(観光)

野津大『隠岐の生物』読売新聞松江支局

小原幹雄『遠島御百首注釈』隠岐神社奉賛会

島根の自然編集委員会『島根の自然をたずねて』築地書館

(産業)

中井将善『さんいん山菜ノート』山陰中央新報社

隠岐支庁水産局『隠岐水産業の概要』

(合併)

隠岐島前任意合併協議会事務局『島前合併協議会だより 創刊号～8号』

隠岐島後町村合併協議会『隠岐島後町村合併協議会だより 創刊号～8号』

鹿児島県瀬戸内町『昭和31年 瀬戸内4カ町村合併を振り返る』

『市町村合併を考えるにあたって』

『瀬戸内4カ町村合併に関する記録』

坂山ゼミ12期生『隠岐フィールドワーク報告書』

(注1) 市町村合併については12月1日現在の資料をもとに作成。その後、島前は合併しないことに決定。

