

発表 4

Presentation 4

鹿児島島の島人（しまびと）は島を誇れるか？
——21世紀の離島振興に向けての鹿児島からの一考察——

植村 哲*

鹿児島県庁

When Can the Islanders of Kagoshima Be Proud?
—Reflections on Islands Promotion in the 21st Century—

Satoshi UEMURA*

Kagoshima Prefectural Government

The 20th century was an “era of compassion” on the part of the government for the small islands of Japan. But despite enjoying nearly fifty years of financial advantages in infrastructure development under special legal measures which should have brought islanders’ living conditions “up to mainland level”, very little has been achieved in regard to community promotion. Decrease of population and a much lower youth presence, in addition to geographical disadvantages such as remoteness and susceptibility to typhoons (a the major concern for Kagoshima’s islands), resulted in a serious lack of the economic and social “intensity of place” necessary for catching up with nation-wide and world-wide evolution.

Urban people, dissatisfied with their own level of public services, have begun to urge review of the “rules of redistribution” which are so favorable to islanders. On the one hand many urban people may be indifferent if small islands are left impoverished. On the other hand, however, it is urban people themselves who regard “poor” islands as a “paradise” of natural and cultural heritage, liberation from stressful urban living and rediscovery of intense human relationships.

The “love-hate” relationship between cities and islands already shows the necessity for new paradigms in island promotion for the 21st century. What will be needed to empower islanders to “step up” in the new period is:

- a gradual change from “total bottom-up raising of living conditions to mainland level” to “partial bottom-up raising to assure the integration of islanders into the national economy”;
- mutual comprehension between cities and islands that, in the coming century, islands should

*Email address: s-uemura@po.pref.kagoshima.jp

have the role not only of “frontier guardian” but also of “heritage guardian”; —and, finally, planification of development based on the unit of an island, or a group of islands, in order to coordinate the various elements scattered through many small municipalities into a “closed system for sustainable development”.

When putting these imperatives into action, islanders should strongly recognize the value of their own islands and cultures. Their own self-esteem will attract their comrades in the cities, the urban island-supporters (remarkably well organized in the case of Kagoshima), who may become go-betweens as well as designers in a new harmonized development of cities and islands together.

ただ今ご紹介に預かりました、鹿児島県離島振興課で課長をしております植村と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。少しの間、お付き合いいただければと思います。

Introduction 鹿児島の離島のプロフィール

まず、つい今し方お手元に配っていただいた資料があると思います。これ自体の内容には深く立ち入りませんが、鹿児島県外からお越しの方も多いと思いますので、「鹿児島県離島の概要」というデータを配らせていただきました。

図1の地図を見ていただきますと非常によくわかるのですが、鹿児島県というのは非常に離島の多い地域で、しかも南北約600kmの間にわたって27もの有人離島、この「有人離島」というのは何らかの法律上の指定を受けている離島のことですが、27もの有人離島がありますし、その中には、一部離島を抱える本土の市町村も含めると、28の離島市町村を擁するという、全国でも有数の離島県であります(表1)。

表2を見ていただくと、全国的に見てそれがいかにすごいかわかると思いますが、面積と人口では都道府県で全国一位でありますし、県の中に占める比重としても、人口で約一割強、まあ人口はどんどん変動しますが、概ね一割程度の重みがあるということで、「離島振興」というものが鹿児島県にとって非常に大きなウエイトを占める施策であるということになります。

この有人離島が、どのような法的位置付けを与えられているかについては、表3ですね、こちらの方を見ていただければわかりますが、「特別措置適用有人離島」の27島のうち、離島振興法という法律と奄美群島振興開発特別措置法という法律でそれぞれ指定されている島があります。それぞれの法律は、1953年に離振法、1954年に奄振法が制定され、近年では、離振法が10年、奄振法が5年という周期で法律の改正を迎えております(注1)。

今回、離島の現状がどうなのかということをお話すというのも一つの手なのですが、これを話してもあまり今日の学会に相応しい内容なのかなという心配がありまして、むしろ「これからどのように離島振興を考えていったらいいか」ということを話した方がいいと判断し、今回の発表依頼に対して「わかりました」と御返事して、今ここで話しているわけです。

本日、私、OHPやプロジェクターなど何も手の込んだ仕掛けを使わず、話だけで発表しなければいけないので、その意味でも、今日どのようなお話をするかという流れを最

表1 鹿児島県の離島が全国の離島に占める位置

区 分	時 点	鹿児島県離島 (A)			全国離島 (B)	A/B (%)	全国 順位
		一般離島	奄 美	計			
離島都道県数		—	—	1	27	—	—
有人島数		19	8	27	328	8.2	4
市町村数		14	14	28	221	12.7	2
面積(km ²)	H7国地	1,250.19	1,239.10	2,489.29	7,760.65	32.1	1
人口(人)	H7国調	61,200	135,791	196,991	814,227	24.2	1

(注)「全国離島」は離島関係特別法対象離島の総数で、平成9年4月1日現在。

表2 離島に関する主要項目別都道府県順位

(単位：人, km²)

順 位	離 島 数			関 係 市 町 村 数			平 成 7 年 国 調 人 口			面 積		
	都道県名	実数	構成比	都道県名	実数	構成比	都道県名	実 数	構成比	都道県名	実 数	構成比
	全 国	328	100.0	全 国	221	100.0	全 国	814,648	100.0	全 国	7,756.65	100.0
1	長崎県	59	18.0	長崎県	34	15.7	鹿児島県	196,991	24.2	鹿児島県	2,489.29	32.1
2	沖縄県	40	12.2	鹿児島県	28	12.7	長崎県	191,488	23.5	長崎県	1,595.96	20.6
3	愛媛県	35	10.6	沖縄県	24	10.8	沖縄県	128,117	15.7	沖縄県	1,015.04	13.1
4	鹿児島県	27	8.2	愛媛県	19	8.5	新潟県	75,423	9.3	新潟県	864.39	11.1
5	山口県	22	6.7	山口県	15	6.7	愛媛県	47,913	5.9	北海道	417.24	5.4

(注) 沖縄県については、本島を除く。

表3 鹿児島県の離島数 (直径100m以上の離島)

項 目		島数	摘 要
本 県 離 島 総 数		145	
内 訳	有 人 離 島 数	30	
	特別措置適用有人離島	27	
	離島振興法指定離島	19	
	奄美群島振興開発特別措置対象離島	8	
	本土との架橋により特別措置の適用のない離島	3	長島、諸浦島(昭和51・3・31指定解除) 伊唐島(平成10・4・1指定解除)
無 人 島	115		

(資料) 鹿児島県統計年鑑

型例である離島、この「中央」と「周辺」の関係において、離島を再評価する新たなパラダイムを考えられないだろうか、という、大きく2部構成で進めたいと思います。

1 離島はもう豊かになれないのか？

1. 20世紀に取り残された島々？

本論に入りますが、「離島」という地域——「島」という方が私は好きなのでこれから多用しますが——、島の中には、「道の島」という表現もあるように、海上交通がメ

インであった時代には、人や物や情報が行き交う一大動脈上の中継点として貢献してきたものが非常に多いのです。鹿兒島以南の南西諸島、琉球弧と呼ばれる所もまさしくその典型例ですが、例えば同じ九州の中でも対馬などは朝鮮半島との関係において非常に重要な役割を果たしていますし、また、アイヌ文化という視点でいけば、北方領土のあたりも交流の盛んだったところではないかと思えます。そういう意味では、島といっても、19世紀くらいまでは、人も物も情報も行き交う、ある意味では豊かな場所があったのではないかと思うのです。

ところが、特に20世紀になって状況が大きく変化してきます。まず陸上交通が急速に発展してきます。これは鉄道網の発達や、道路網の整備、あるいはモータリゼーションの進展ということになります。もう一つは、非常に遠い距離についても、空機の発達によって文字どおり「ひとつ飛び」で目的地まで行けるようになってきました。結果、地球全体規模で人や物の動き方が変わってくる。つまり、ある地域を中心とする都市に飛行機で飛んで来て、そこから陸続きで移動するという一つのパターンが確立されたわけです。

こうなると当然時間と手間のかかる海上交通の比重は相対的に小さくなっていくわけで、先程の道の島であっても「離れ島」、つまり離島として周辺地域にだんだん追いやられてしまったのです。

2. 「本土並み」の限界？

島なんて昔からそんなものではないかという反論もありましょうが、こうした疎外が特に甚だしくなったのが今世紀の状況でしょう。その帰結として、過疎・高齢化が他と比べて非常に早く進み、あるいは交通や生活の基盤整備が大幅に遅れていくわけです。

こうした状況に対する懸念というのは思ったより早くからあって、それで各種の特別措置法、先程名前を出した離振法、あるいは奄振法と呼ばれる法律が出てきたのです。これらの法律が、第二次大戦からの復興が一段落し、日本がこれから高度成長期に入っていく、丁度成長の幕開けの時期にできているのも象徴的ではないかと思えます。

では、これらの法律が持つ「哲学」というのは何だろうかということになりますが、一言で言いますと「本土並みの水準の実現」ではないかと私は思っています。この概念は、メディアであれ社会科学の分野であれ、いろいろなところで用いられているので、皆さん特に奇異に感じられることはないと思いますが、本土と比較すること、本土の水準に追いつくことが非常に重要であるという考え方があります。この概念を具体化するための措置として、例えば法律で定められている代表的なものとして、公共事業を中心とした国の補助金の補助率を嵩上げするとか、あるいは純粋に予算上の措置ですが、離島地域、奄美地域、沖縄にも沖振と呼ばれる括りがありますが、これらの地域に対する予算を枠で確保するとかいったものが挙げられます。

このように各種の基盤整備を中心に特別措置が設けられているのですが、これを私なりの言葉でいうと、「総合的格差是正論」——まあ敢えてこの場だけでは使わせていただきたいのですが——とも言えるドクトリンなのだと思います。その評価と言っては何ですが、正直なところ、現在、鹿兒島も含めて離島の基盤整備は各種の法律の制定当時に比べて飛躍的に進んでいることは間違いなくあります（注2）、その意味で成果は絶大だったといえましょう。

離島における生活自身は、まだ足りないとはいえ、間違いなく向上しているのですが、

離島の状況がどうなっているかという点、「場所の力」にももしかしたら関連があるのかもしれませんが、島から人口が流出し、高齢化していくということで、地域の活力がだんだん失われていく流れを食い止めることができているというのが現状です。このような状況は、行政担当者としては常に頭の痛いところでして、解決策を探していつも禅問答のようなものを繰り返しているようなものです。

都会の人がこのような状況を見るとどうなるか。「こんな所に住んでるほうが悪い」とか、「こういう無駄な投資をしても、どんどん人がいなくなっているではないか」「離島などいらぬ」というような意見を持たれる方々が多いようで、都市住民からの公共事業批判などもその一つの現れであるわけです。

彼らからの批判が依拠する考え方は、「所得などの本土との格差は埋まりようがない」というものです。これに、「規制緩和」、いわゆる合理性、効率性といったものを世界レベルで認めていこうという動きや、先程の公共事業見直し論が相まって、「受益者も少ないことだし、競争力のない離島に資本投下するのは合理性がない」、ということになってしまうのです。

では、本当にそれを額面どおり受け取って、都会の人が、「人が少なくなっている離島は日本にとっての（あるいは社会にとっての）『お荷物』だ」としか考えていないかという点、どうもそういうわけでもない。私の課でも、鹿児島県の27の離島の情報発信と物産販売を行う「かごしまアイランドフェア」なるものを、大阪の阪急うめだ百貨店において開催する取組みに関係している経緯もありまして（注3）、私もそういった所で生の感触に触れるのですが、本当に離島は「お荷物」だったり「かわいそうな地域」なのかという点、逆にむしろ都会人からの羨望の眼差しが向けられている場所となっているのではないかという気がします。

皆さんにもよくわかるのではないかと思います。鹿児島県下でも、屋久島とか、先程お話のあった沖縄との係わりも深い奄美大島は、非常に自然が豊かな所です。こういったところに対する都会の羨望の念は大きい。所得は少ないかもしれないけれど、都会のストレス一杯の世界よりのびのび暮らせる余裕や癒しといったようなもの、こうした要素が最近注目されてきており、島の認知度が高まっているようです。

こんな話は、住んでる人にとっては幻想だという部分もあるでしょう。私も実際離島に住んでいないので、本当のところどうなのかは断言できないところが残念ながらありますが、少なくとも、都会の人達が、世代を問わず離島に羨望の眼差しを向けてきているのは確かです。

こうした二つの相反する動きを見ていると、都市と離島との間には、文学的な表現を使うと「愛憎半ばする関係」があるのかな、とさえ思えてきます。

今まで述べてきた様々な動きをつなぎ合わせていくと、先程の「総合的格差是正論」をどう考えたらいいのかというのが、現在重要なテーマとなっていることが現れてくる。すなわち、今まで、離島においては「本土並の水準の実現」が至上命題であるといわれてきましたが、このテーゼが、現在本当に額面どおりに通用するのだろうか、そのままでは通用しないのではないかということなのです。

では、離島をどうとらえていったらいいか。最初にお話しした「もう離島は豊かになれないのでは」という懸念については、「切り口を変えれば離島も何とかなるのかもしれない」という希望的な話につなげていきたいのですが、そのためにも、「中央」、つまり都市と、「周辺」としての離島との関係を新たにどう造り上げていったらいいのか、

これを模索しなければならない。ということで、第二部に入っていきたいと思います。

II 「中央」と「周辺」の関係についての新たなパラダイムは？

1. 「部分的格差是正論」への転換

始めに話の筋の大きなヒントを種明かししますが、やはり、先程来の「総合的格差是正論」というものは維持が困難になっているのではないかという認識から始めなければならない。

つまり、主要道路などの幹線、港湾、農地などの大規模な基盤整備についてはまだまだ足りない部分もありますが、着実に進展しているのはまぎれもない事実です。

一方、今日では、先程の発表の一つにもあったような森林伐採の問題など、公共事業の在り方を巡りいろいろな議論がなされてきています。もともと、公的なお金を導入する財政的な余裕がなくなってきているのも報道等で指摘されているところです。こうした諸々の状況を考えると、「総合的格差是正論」を今の状況下でそのまま維持していくのは相当難しいと考えざるを得ない。

では、どのような新たな理屈付けを提示していくか。非常に単純なのですが、「総合的」に対して「部分的格差是正論」とでも言いましょうか、こんな形に次第に転換していくことが必要なのではないかと思います。

この議論については、本土との所得格差などは、やはり経済の中心地域のダイナミックな動きに比較すると、そのレベルに追いつくというのはまず無理であるということが出発点になるでしょう。この場合、では、人間が生活していく上でどうしても必要なもののうち、どこの整備が進んでいないのか、ということをもう少ししっかりと見据えることが重要になってきます。

私が実務に携わっている経験上、どの辺りが今後着目すべきところかという指摘をさせていただくと、まず生活環境の分野に少しずつシフトしていくべきでしょう。例えば廃棄物処理の関係などは、島は社会システムとしていわゆる「閉鎖系」と考えられますから、出した廃棄物の処置が非常に大問題となるわけです。それ以外にも、医療・福祉という、マンパワーが必要な部分、そして高齢化に伴って必然的に需要が伸びてくる部分は、まだまだ不十分です（注4）。

他にも、水資源やエネルギー、教育、あるいは情報通信などの非常に重要な分野がありますし、公共事業自体でも必要な分野はまだあるのですが、古くて新しい最重要課題として挙げられるのは、何と言っても離島の航空路や航路に関する輸送コストの問題でしょう。これこそ、数ある条件不利地域のうちで離島が特別に抱えている問題であります。海に隔てられているため、陸上交通の発達だけではどうしてもない地域なわけで、この部分を解消することが島の人たちの生活向上の大きなポイントになるのですが、一定の支援措置はあるものの、規制緩和などの動きの中では、不便さを大きく改善するには至らず、なかなかうまくいかない（注5）。

この輸送コストの問題について私が少し調べたところ、自由化がかなり進んでいるかのヨーロッパあたりでは、単なる「補填」ではなく、まず概念的・哲学的な位置づけとして、「統一市場の中では市民はある程度平等な利益を受けなければならない」という考え方に立って、離島地域などに対する輸送コストの支援を正当化しているようです（注6）。個人的意見ですが、日本の現行制度についても、そんな視点からもう一回見直してみる機会があってもいいのではないかと思います。

2. 離島が果たしていくべき役割の再評価

ここまでは「部分的格差是正論」ということで、今までの考え方からどう転換を図っていくかという最初のステップのお話ですが、マイナス面の解消からさらに踏み込んで、21世紀における離島振興をどう積極的に考えていったらいいかということが重要となります。

この場合、やはり、島は国土の中で、国民の間でどのような役割を果たしているのかを再評価する必要があるわけです。そういう意味では、本日のテーマである「場所の力」に通じるところがあるかもしれませんね。「お荷物」でもないし、単に「ミステリアスな場所」でもない、では島とはどういう場所なのかということを中心に認識する必要があります。

(1) 離島の国土保全機能

まず、否定できない役割の一つに「国土保全機能」があります。まあ防衛力などについてはいろいろな立場がございますので、正面切って議論するのは社会的にまだ難しいのかもしれませんが、そうでなくとも治安の問題一つとっても、20世紀が終わろうという現在、海賊はいまだに存在しているわけですし、麻薬や武器の密輸など、広い海域が国際的な犯罪の舞台になっている現実があります。もっとストレートに経済的な問題としては、漁業・200カイリの問題もあります。あるいはゴミの漂着物など、世界規模の環境保全の話もあるかもしれません。

こうした部分で、島は非常に重要な役割を担っており、そうならば、人がそこに住んでいることはそれ自体「管理」という部分があるのではないかと。今まではその点があまり評価されていなかったのですが、今後は問題意識をしっかりと持たないといけません。

現在、離島で集落を維持するのが非常に難しくなっているところが増えています。最後には人々の社会動態には逆らえないので致し方ないとしても、きちんと責任を果たしてもらうためにも、そこをもう少し頑張れよ、という制度が充実して然るべきではないかと思えます。「防人」と言ってしまうと大袈裟でしょうが、「島守(しまもり)」として日本という国を管理している管理人さんみたいなところはあるわけですから。

手前味噌で恐縮ですが、鹿児島県では、県の単独の補助事業で年間12億円、現段階の額ですが、「特定離島ふるさとおこし推進事業」というものがあり、通常、国の補助金が見つからないような事業について、離島の中の離島と呼ばれる一部のいわゆる特定離島を支援する制度があります(注7)。これも、ある意味、「頑張ってくれないと困るじゃないか、頑張ろうよ」という資本投下の仕組みといえるでしょう。額や制度がどうということではないのですが、こうした考え方がもう少し国家レベルでも何らかの形で出てほしいところです。

ちなみに、今「管理者」という話をしましたが、憲法上も、どこに住んでもいいわけで、住んでいるからには平等原則で生活レベルの確保が図られるべきなのではと思うわけです。そういう意味でも、先程ヨーロッパの例を出しましたが、「国内経済や統一市場への平等な条件での参加」を念頭に置いた輸送コスト補助の考え方があるというのは非常に興味深いものではないでしょうか。

(2) 離島の自然・文化保全機能

大風呂敷な話が続きましたが、離島が果たすべきもう一つの役割として私が考えているのが、「自然や文化の保全機能」です。

さっきの話とだいぶ重複するかもしれませんが、やはり地域の自然や文化という、この20世紀特に見逃されてきた部分を再評価していくことにより、その地域の個性的な部分を盛んにしていく仕組みができてくるのではないかと思います。自然や文化を体験する観光、エコツアーなどが最近話題ですが、こういったものを推進するのみならず、イベントや創作活動などにおいて、島にもともと存在している自然や文化を再評価し、創造的に展開していくような取組みがなされて然るべきでしょう（注8）。

こういう話には、特に教育分野での取組みが非常に重要になってくるのではないかと、後でお話できればと思うのですが、島に人が戻ってくるかどうか、住民が愛着を感じるかどうかということにもつながる部分だと思えます。

こうした取組みを進めようというときに、特に鹿兒島の離島が持っている財産、沖縄にも多分にあるかもしれませんが、そういう財産として、非常に強い離島出身者の方々のネットワークが挙げられます。関西の奄美出身者は、30万人とか、正確な数字はわかりませんが、それだけの人たちが一つのネットワークを作っていて、年に何回も会合を開いたり、お祭りをやったりして強い結びつきを持っている。関東にも強いネットワークがあります。こうしたつながりは、離島の文化の保全のみならず、今後の離島振興全般にわたり、重要な役割を果たすものであることを再認識しておくべきでしょう。

このネットワークにはいろいろな活用があるかと思いますが、例えば島にとって必要な人材が都市部にたくさんいるということで、必要な仕事や人材をそれぞれリストアップして、人材バンクをうまくマッチングさせるような面白い取組み、あるいは、最近の情報通信技術（IT）を利用して小ロットの特産品を出身者などの「縁のある人たち」に売り込んでいき、離島経済に多少なりとも貢献する仕組みを作ることもできるわけです（注9）。

3. 「島単位」の島おこし

こうした様々な展開を考えていく上で、もう一つ私が気になっていることがあります。それは、「島単位で物事を考えてほしい」ということです。

離島というのは非常に難しい地域で、集落ごとに対立項があったりしてなかなかまとまりにくいのです。しかし外からみると何々村やら何々字ではなくて、一つの島なんです。一つの島で物事を展開しないと、かえって集落単位などのマイクロな魅力もうまくつなげて外にアピールできないし、自分たちの個性も意識できないのではないのでしょうか。最近、広域行政や合併の話が非常にクローズアップされているながら、離島はなかなか進まないのですが、是非こうした部分もしっかり考えてほしいなと思います。まあ、それぞれ課題は複雑ですので、「絶対に市町村合併をしろ」ということは決してないのですが、少なくとも島単位や近い群島単位での連係や広域化は考えてほしいところです（注10）。

若干強引に結論に近づけていくと、それぞれの島が、集落単位ではなく、島単位での分相応、キャパシティをわきまえ、自分たちの地域コミュニティに根ざす個性をテーマとして掲げ、都市などとの間に人的・経済的交流を展開することが必要になると思います。

一つの例ですが、何年か前に京都で行われた環境の国際会議で、「持続的発展が可能な社会」という概念が示されました。この時には、発展途上国に対する環境保全と開発の調和のための答えとして出されているのですが、島でも似たようなことが言えるので

はないでしょうか。自分たちの持っている資源を、その資源のキャパシティーをよく考えた上で活用し、外とのつながりにおいて把握していくことが非常に大事なことはないか。

Conclusion 「魅力ある島づくり」は「魅力ある島人（しまびと）づくり」

さて、偉そうにあれこれ語ってまいりましたが、こういうことを考えるときに非常に重要なのは何なのかというと、そもそも島に住んでいる人が島を誇りに思っているかどうかなのですね。

よく話を聞いてみると、特に以前は、「島は嫌だ」といって出ていった人が多いのですが、本当は島が全て悪いというわけでもないのではないかと。実は、例えば農業をやっている人が、自分の子供達に向かって、「島の農業などだめだ、こんなの継ぐんじゃないよ」と繰り返し言ってきた結果だったりするのではないかと。厳しい条件は十分わかるのですが、もう少し島のことを再評価すべきではないかと思えます。

こういうことは何も島に限った話ではなく、例えば、過去に鹿児島では「普通語運動」というのがあって、耳学問なので私は体験的にはわかりませんが、標準語でなければダメだという運動だったようです。本当は、標準語はともかく、自分たちの方言もちゃんと誇りを持って見直そうということが必要なのではないのでしょうか。

全く別の視点から話をしますと、地域おこしには常にリーダーやネットワークが必要なのですが、うまくポイントになる人材が不可欠です。いわゆる「場所の力」なのかもしれませんが、島に惹き付けられた人、UターンかIターンか、はたまたずっと島に住んでいる人でもいいでしょう、こうした人たちがうまく回していける仕組みができあがらないかな、といつも期待しているのです。

純粋に経済面を見れば、島には働き口がなく、特に若い人が出ていくことは止められませんが、出ていった人たちが島に戻ってくるか、島に対して常に心を寄せ、都会でも島のサポーターとしていろんな場面で島のために汗をかいてくれるかどうか、ここが今後の地域おこしのポイントになるでしょう。こんな事例は、島ではないのですが、民族の国際的なネットワークということで、たとえばユダヤ人とかアルメニア人とか華僑とか、有名なものがたくさんあります。そこまできかなくても外にいても「準島民」だ、「サポーター」だよという人たちのネットワークを構築していくことが、21世紀の島々にとって大事なことになるのではないかと思えます。

何か話の結論がはっきり見えてこなくて申し訳ないのですが、最後に私になるほどと実感した言葉を一つ紹介したいと思います。

県庁である会議を開いた時に、甕島で漁業をしている若い人に来ていただき発言してもらったのですが、その討論会での「魅力ある島づくりとは何ですか」という我々からの投げかけに対して、その人は、まあその場で自然に出てきた言葉ではなく、原稿を用意していたかもしれませんが、こう言ってくれました。「魅力ある島づくりというのは、魅力ある島人（しまびと）をつくれればいい。簡単だよ」と。

本日、いろいろなこと、自然・文化から人づくりまで幅広く縷々語らせていただきましたが、これらを全部合わせて、「魅力ある島人」を島の人々が自ら創り上げていくこと、この「魅力ある島人」が21世紀に向けた島の活性化のキーワードになるのではないかと、思っている次第です。

非常に混乱した発表で大変申し訳ございませんでしたが、以上で終わります。どうも、ありがとうございました。

注

(注1) 現行法の期限は、離島振興法が平成15年3月31日、奄美群島振興開発特別措置法が平成16年3月31日。なお、離島振興法については、従来、概ね期限の1年前に次の延長を決定してきた経緯があることから、平成13年度が次の法改正の検討時期となってくる。

(注2) 奄美群島の例をとると、平成10年度において、国道及び県道（幅員5.5m以上）の改良率は66.8%（全国では69.8%）、水道普及率は98.1%（全国では96.3%）。

(注3) 鹿児島県の離島28市町村を中心とする「かごしまアイランドフェア開催実行委員会」により平成11年度から開催されている離島の情報発信と特産品販売のイベント。離島の食品・工芸品を中心とした物産展、催事場会場における観光情報案内や島唄などの披露、関西在住の離島出身者との交流会、離島の伝統芸能の披露など、多彩な内容となっており、第2回（平成12年7月）には、1週間の期間中に約9,700万円の総売上額と各会場合わせて10万人近くの入場者という成果を挙げた。

(注4) 再び奄美群島の例をとると、平成9年度において、し尿処理施設処理率は34.2%（平成8年度の全国では88.2%）、平成10年度において、人口10万人当たり医師数は158.0人（全国では196.6人）、公共下水道普及率は29%（全国では58%）。

(注5) 離島航路については離島航路整備法等に基づく船舶建造や運航費に係る補助制度が、離島航空路については各種税制の軽減措置や部品購入等に係る補助制度がそれぞれ認められており、離島の交通機関の維持確保に一定の効果を挙げているものの、離島のハンディキャップが大きく改善されるには至っていない。

なお、種子島・屋久島及び奄美群島の離島航空路線については、離島住民の生活路線という性格に配慮して、航空各社が申請に基づく住民割引制度を実施しているなど、公的制度的他にも様々な工夫をしている例が見られる。

(注6) 欧州共同体条約第158条においては、「欧州共同体は、その全域にわたる調和的發展を推進するため、経済的及び社会的な統合の強化を図る行動をとらねばならない」とした上で、離島やへき地等の条件不利地域への支援を通じた各地域間の格差是正に特に努めることを明記しているほか、アムステルダム条約に関する宣言第30号は、離島地域がその所与の条件として経済的・社会的發展に関する恒常的な障害に苦悩していることを認識し、離島地域が公正な条件で統一市場に統合されるように、共同体の法制度において特別の措置が講じられるべきであることを認めている。http://www.eurisles.com/Textes/statut_iles/Annexe7EN.htmを参照のこと。

このような考え方は、相前後して欧州連合内の各国においても様々な制度の形で現れている。フランスのコルシカ島 (Corse) の例では、「領土の連続性」(continuité territoriale) という概念の下、本土と同じ条件で交通サービスが受けられるよう、輸送会社との委託契約において公益事業義務として料金設定の制限が設けられ、その損失を補填する形で助成制度が定め

られている。

(注7) 鹿児島県では、昭和37年度から条件の厳しい離島地域に対する補助制度が存在しているが、現在の形になったのは平成2年度から。県内離島の中でも特に条件の厳しいもの（現在は19島）に対し、国庫補助事業等の対象外となる生活基盤の整備や産業の振興、ソフト的施策の広範な分野の事業について平均7～8割の補助率で助成するもの。

(注8) 平成13年度を初年度とする鹿児島県の「21世紀新かごしま総合計画」においては、今後10年間程度の取組みとして、21世紀新かごしま創造プログラムに「奄美群島自然共生プラン」を掲げ、奄美群島地域の世界自然遺産への登録に向けての取組みやエコツーリズムの推進などを通じ、豊かな自然と人との共生を目指した地域づくりの指針を策定することとしているほか、主要プロジェクトに「ふれあいアイランドの創造」を掲げ、離島において地域コミュニティと連係した体験・滞在型観光や固有の文化の保存と新たな創造などを推進し、島々が自らの価値を再認識し、他地域との交流を進めることで離島振興を図ることを目標として提示している。

(注9) 前述の「ふれあいアイランドの創造」の中には、離島出身者などの鹿児島島の離島に関心を抱いている人々を「しまのサポーター」と位置付け、これらの人々と県内離島とのインターネット等を通じたネットワークを形成し、それぞれの情報発信や離島特産品の販売促進、体験ツアー等の推進、人材バンクの照合など、幅広い交流の仕組みを構築しようという「しまのサポーター・ネットワーク」という構想も掲げられている。

(注10) 平成12年12月に発表された「鹿児島県市町村合併推進要綱」は、市町村合併はあくまで各市町村の自主的な取組みによるものであるという前提の下、県内各エリアごとの市町村合併の参考案を提示しているが、県内の各離島についても、島単位又は群島単位の合併・近接する離島との合併・本土地域との合併など、様々な可能性が示されている。

質疑応答

郷地：地元の鹿児島国際大学の社会福祉学科の、郷地（ごうち）と申します。良いお話をありがとうございました。子供の問題で何回か島に行きましたが、子供を生む人がいなくなったということですね、名瀬市のような市でなくてちょっと小さい加計呂麻であるとか、そういう人口が5千前後になった場合について伺いたいのです。そういう若い人が定着できるような、例えば徳之島町ですと、徳之島高校を出ると全員外へ出て、再び帰って来る時は定年になってからと言いますと、それはちょっと語弊もあるかもしれませんが、Uターンですね。そういう意味で何かお考えがありましたら、伺いたいのですが。

植村：これは、非常に難しい問題ですが、現在実際にいろいろな形で取組みがなされています。制度的に若い人が島に入ってくるころでは、例えば小中学校の先生は、年の頃30代が多いので、赴任に伴って自動的に小さい子供を連れてくる割合が高いのですが、離島の小学校、中学校の灯を絶やさないと意味で大きな一助になっています。また、それぞれ各離島とも、工夫を凝らしながら定住関係の施策を行っています。山村留学などもそうなのですが、決定的なものはなかなかない。やはり、来た人がその土地に強い思いを抱くことができるかどうかが非常に重要な要

素だということでしょう。

ただ、確実に言えるのは、最近いわゆるIターン者というのがかなり増えてきています。皆さんご存じかもしれませんが、リクルート関係の雑誌でもUターン・Iターン専門のものが出たりしていますし、本当にその成果かどうか定かではありませんが、例えば鹿児島でも屋久島あたりの人口は近年減少に歯止めがかかっており、三島・十島などでは、もともと人口規模が小さいこともあります。人口が増えているところもあるのです。人口動態の規模は小さいとはいえ、それだけ思い入れの強い若い人が増えているということで、地域ごと、「場所」ごとの個性を、人を惹き付ける魅力をどう耕していくのか、これは一つの大きな課題になっていくのではないかと思います。