

航空運賃特別委員会報告書

平成 28 年 3 月 10 日

八丈町議会航空運賃特別委員会

目次

1	はじめに	1
2	航空運賃特別委員会会議記録	2
3	航空運賃特別委員会設置に関する決議	3
4	低廉な航空運賃と便数確保のための調査票	
(1)	国土交通省観光庁観光地域振興課	4
(2)	国土交通省航空局航空事業課	5
(3)	東京都港湾局離島港湾部島しょ空港整備推進課	6
(4)	東京都産業労働局観光部振興課	7
(5)	全日空(株)ネットワーク戦略部	8～9
5	聞き取り調査	
(1)	国土交通省	10～22
(2)	東京都	23～33
(3)	全日空	34～40
6	航空運賃を共に考えるシンポジウムのまとめ	41～42
7	アンケート	43
8	アンケート集計結果	44～46
9	シンポジウム参加者の感想	47～51
10	搭乗客を増やすための提言	52～62
11	観光振興を強力に推進する組織の在り方	63

1 はじめに

「低廉な航空運賃と便数確保」をして、八丈島航空路線を守ることは八丈島にとって死活問題である。

全日空は平成 26 年 7 月に 2700 円値上げし、平成 27 年 3 月に更に 600 円値上げし、往復割引運賃制度を利用しても 3 万円を超える事になった。

新航空法の下では、航空事業者は「運賃値上げも航空路の廃止も一方的な届け出制で行えるようになり」何もしなければ更なる値上げと大島、三宅島のように廃止または小型化は避けられなくなるだろう。

そこで八丈町議会は平成 27 年 6 月の第 2 回定例会で「八丈町議会航空運賃特別委員会」を設置して、危機打開のための調査、シンポジウム提言をめざした活動に取り組むことになった。

以降、今日まで 20 数回に及ぶ委員会、協議会、打合会を行い、また、国・東京都・全日空への聞き取り調査ならびにシンポジウムを開催し、問題点の解明と提言をまとめた報告書を作成した。

この報告書は「決議・要項」に則ってまとめたが「要項一～四」と「要項五」（搭乗客増加のための提言）の二つの部分に大きく分かれる。

私たちは「法や制度」の適用と、改善、充足することによって目的の実現は図られるものと期待した。

しかしながら国や東京都への、法や制度の調査では、八丈島の事情を善処に導く決定的な名案はそんなに用意されてなかった点が明らかになった。

勿論、政治や行政の果たす役割は重要であるが実効ある施策を引き出すには、法改正等で時間がかかることを理解すべきである。

しからば目的実現の為にはもう一つの柱として提案する「搭乗客増加の為」にどう取り組むかにかかってくる。

即ち、急がば回れという言葉の通り「抜本的な観光客受け入れ体制を充実させる」という原点に立ち返ることである。

そういう観点から当面取り組まなければならない緊急で重要な課題、今まで言われてこなかった新提案等が報告されている。

航空運賃特別委員会は過去 10 ヶ月近く、決議の「目的・要綱」に示された諸課題について審査、調査、研究に取り組んできた。

報告書は八丈航空路の「改革の処方箋」であり「悪天候を乗り切るチャート」となり得るものである。

議会のみなさんのご賛同を得て八丈町議会の総意として執行部をはじめ、国・東京都・全日空・全離島等関係機関に提言出来れば望外の幸せである。

平成 28 年 3 月 10 日

八丈町議会航空運賃特別委員会

委員長 菊池 睦男

2 航空運賃特別委員会諸会議記録

平成27年

日付	場所	形式
6月8日	第1会議室	委員会
6月9日	第1会議室	打合せ会
6月26日	第1会議室	協議会
7月16日	大賀郷公民館	打合せ会
7月26日	三根公民館	打合せ会
7月31日	第1会議室	協議会
8月20日	大賀郷公民館	打合せ会
8月28日	第1会議室	協議会
9月15日	第1会議室	協議会
10月15日	大賀郷公民館	打合せ会
10月20日	第1会議室	協議会
11月2日	三根公民館	打合せ会
11月5日	三根公民館	打合せ会
11月16～17日	国・都・全日空	都内出張
11月13日	第1会議室	委員会
12月9日	おじゃれ	シンポジウム

平成28年

1月15日	大賀郷公民館	打合せ会
1月22日	第1会議室	協議会
2月1日	三根公民館	打合せ会
2月17日	大賀郷公民館	打合せ会
2月22日	三根公民館	打合せ会
3月2日	大賀郷公民館	打合せ会
3月4日	山下宅	打合せ会
3月8日	山下宅	打合せ会
3月10日	第1会議室	委員会

1. 名 称 航空運賃特別委員会
2. 設置の根拠 地方自治法第110条及び委員会条例第4条
3. 期 間 審査終了まで

4. 目 的

八丈・羽田間の航空運賃は、昨年に続き今年も連続して値上がりし、往復料金が3万円を超えた。

内地への往来の交通手段を圧倒的に航空路線に依存している八丈島において、運賃値上げは死活問題である。国は改正離島振興法に則り「人の往来」を保証する実効性ある施策を推進すべきである。

ところで、新航空法の基では、赤字路線を運行する航空事業者は、「路線の廃止や運賃値上げ」を一方的な届出制で、国の許可を得られることが可能となった。

このことは、八丈住民や観光客等は、今後常に運賃値上げにおびえて生活しなければならず、抜本的な対策を取ることは急務となっている。この問題を打開するために、航空運賃特別委員会を設置し、執行部と問題意識を共有し、そのことを広く町民にも訴え、“オール八丈”での共同した取り組みをする必要がある。

よって、当委員会は低廉な航空運賃を実現するために、下記要項の審査や調査、研究を行うことを目的とする。

[要 項]

- 一 航空行政、航空交通、航空業界の研究者や専門家を招いて、広く町民も対象にした講演会、パネルディスカッション等の開催
- 二 国等への調査、要請（離島振興法、離島活性化交付金等、法の改正、制度の充実を関係官庁や「全離島」に行う）
- 三 東京都への調査、要請（島しょ海路・空路を都道として位置づけ、改正離島振興法に則り、運賃値下げの支援策の具体化を図る。空港着陸料の引き下げ・離島航空路線地域協議会への要請等）
- 四 全日空への調査、要請（定期協議の場を設け、相互理解と信頼関係の構築を図る。新規事業の企画等）
- 五 搭乗客増加のための提言
- 六 八丈町への提言

5. 委員の数 8名

(1)「低廉な航空運賃と便数確保」のための調査へのご協力をお願い

日頃より離島の航空行政についてはご配慮いただき感謝しているところです。今後の八丈町の発展と住民生活向上のためお願いするものです。「低廉な航空運賃と便数確保」をして八丈航空路線を守ることは、八丈島にとって死活問題であります。羽田―八丈路線の往復割引航空運賃は、平成 26 年 7 月に 2,700 円値上がりし、今年 3 月更に 600 円値上がり、現在往復運賃割引制度を利用しても、30,380 円になっています。八丈島民は航空路線の利用者が圧倒的に多く、航空運賃の値上げは観光への影響はもとより、都内の病院などに通う島民にとっても重大な影響を及ぼしています。「交通政策基本法」(平成 25 年施行)は、「豊かな国民生活の実現」、「地域の活力向上」などの基本理念を定め、その理念実現のために、基本的な施策と、国および地方自治体の責務を明らかにしています。また、「離島振興法」(平成 25 年改正)は、「第 1 条 目的」で「人の往来、生活物資等の輸送費用が多額である状況の改善」、「人口の大幅減少の防止」、「定住の促進」等を規定しています。そのための責務として「離島の振興のための施策を総合的、積極的に講ずる責務」を国に課しています。

ところで、今年 6 月 27 日、太田昭宏前国交大臣が本東信国土政策局長、望月一範・中山政弘大臣秘書官、勝美直光国土政策局離島振興課事務官を伴い、八丈島を行政視察されました。前大臣は、「運賃引き下げはできないか事業者に働きかける」、「航空路を中心にした交通の便を手助けするのは大事だ」等と語っています。「低廉な航空運賃と便数確保」をするためには、「交通政策基本法」及び「離島振興法」の理念・目的の精神に沿った実効ある方策が施行されなければ実現いたしません。八丈町議会航空運賃特別委員会は、以上の立場から次の諸点について調査いたしたいと思いますので、ご協力をお願いいたします。

【調査項目】

1. 離島振興法第 12 条(交通の確保)は、「人の往来に要する費用の低廉化の施策の充実に特別の配慮をするものとする(要約)」とありますが、離島活性化交付金には「航空路の運賃低減化」のメニューが不備で実効性がありません。市場原理に委ねれば「値上げ、減便」は不可避ですが、どう把握されていますか。(航空局)
2. 交通政策基本法の推進。特に「交通政策基本計画」策定など、国及び自治体の責務について(航空局)
3. 国内離島航空路線(羽田、大阪、西南諸島、那覇等の路線他)の路線別の航空事業者、輸送実績、及び、便数、搭乗率等を調査し、更に、運航費補助等から赤字離島路線を特定できますか。また、離島航空路線を維持する各県や自治体の特徴的な取り組みの具体策をどう把握していますか。(航空局)
4. 羽田空港発着枠の少便数路線・1 便ルール・3 便ルールは、平成 16 年に導入されてから 10 年を経過していますが、今後も維持されますか。又、大島、三宅島の廃止枠はどうなっていますか。(航空局)
5. 離島航空路運航費補助(○実績損失見込額、○標準損失額のいずれか低い方を適用する)。八丈路線は標準損失額を適用していますが、実績損失見込額の適用は図れませんか。(交運労協の要望に対する国交省・航空局の回答、2014 年政策・制度要求と回答)。(航空局)
6. 離島航路・航空路支援の抜本拡充のための法整備(平成 27 年 6 月 1 日、全国離島振興協議会特別決議)の内容の把握と進捗状況をお知らせください。(航空局)
7. (観光庁)
 - ① 離島振興法をバックグラウンドにした観光振興対策は、何かありますか
 - ② 「観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2014」の島嶼地域の地域における実績および「観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2015」の動向について教えてください。
 - ③ 外国人観光客受け入れのために必要なインフラ整備と支援策をどう把握していますか。

平成 27 年 11 月 17 日

八丈町議会航空運賃特別委員会

委員長 菊池 睦男

(問い合わせ先 04996-2-2788 八丈町議会事務局内)

国土交通省観光庁観光地域振興課課長補佐 殿

(2)「低廉な航空運賃と便数確保」のための調査へのご協力をお願い

日頃より離島の航空行政についてはご配慮いただき感謝しているところです。今後の八丈町の発展と住民生活向上のためお願いするものです。「低廉な航空運賃と便数確保」をして八丈航空路線を守ることは、八丈島にとって死活問題であります。羽田―八丈路線の往復割引航空運賃は、平成 26 年 7 月に 2,700 円値上がりし、今年 3 月更に 600 円値上がり、現在往復運賃割引制度を利用しても、30,380 円になっています。八丈島民は航空路線の利用者が圧倒的に多く、航空運賃の値上げは観光への影響はもとより、都内の病院などに通う島民にとっても重大な影響を及ぼしています。「交通政策基本法」(平成 25 年施行)は、「豊かな国民生活の実現」、「地域の活力向上」などの基本理念を定め、その理念実現のために、基本的な施策と、国および地方自治体の責務を明らかにしています。また、「離島振興法」(平成 25 年改正)は、「第 1 条 目的」で「人の往来、生活物資等の輸送費用が多額である状況の改善」、「人口の大幅減少の防止」、「定住の促進」等を規定しています。そのための責務として「離島の振興のための施策を総合的、積極的に講ずる責務」を国に課しています。

ところで、今年 6 月 27 日、太田昭宏前国交大臣が本東信国土政策局長、望月一範・中山政弘大臣秘書官、勝美直光国土政策局離島振興課事務官を伴い、八丈島を行政視察されました。前大臣は、「運賃引き下げはできないか事業者に働きかける」、「航空路を中心にした交通の便を手助けするのは大事だ」等と語っています。「低廉な航空運賃と便数確保」をするためには、「交通政策基本法」及び「離島振興法」の理念・目的の精神に沿った実効ある方策が施行されなければ実現いたしません。八丈町議会航空運賃特別委員会は、以上の立場から次の諸点について調査いたしたいと思っておりますので、ご協力をお願いいたします。

【調査項目】

1. 離島振興法第 12 条(交通の確保)は、「人の往来に要する費用の低廉化の施策の充実に特別の配慮をするものとする(要約)」とありますが、離島活性化交付金には「航空路の運賃低減化」のメニューが不備で実効性がありません。市場原理に委ねれば「値上げ、減便」は不可避ですが、どう把握されていますか。(航空局)
2. 交通政策基本法の推進。特に「交通政策基本計画」策定など、国及び自治体の責務について(航空局)
3. 国内離島航空路線(羽田、大阪、西南諸島、那覇等の路線他)の路線別の航空事業者、輸送実績、及び、便数、搭乗率等を調査し、更に、運航費補助等から赤字離島路線を特定できますか。また、離島航空路線を維持する各県や自治体の特徴的な取り組みの具体策をどう把握していますか。(航空局)
4. 羽田空港発着枠の少便数路線・1 便ルール・3 便ルールは、平成 16 年に導入されてから 10 年を経過していますが、今後も維持されますか。又、大島、三宅島の廃止枠はどうなっていますか。(航空局)
5. 離島航空路運航費補助(○実績損失見込額、○標準損失額のいずれか低い方を適用する)。八丈路線は標準損失額を適用していますが、実績損失見込額の適用は図れませんか。(交運労協の要望に対する国交省・航空局の回答、2014 年政策・制度要求と回答)。(航空局)
6. 離島航路・航空路支援の抜本拡充のための法整備(平成 27 年 6 月 1 日、全国離島振興協議会特別決議)の内容の把握と進捗状況をお知らせください。(航空局)
7. (観光庁)
 - ① 離島振興法をバックグラウンドにした観光振興対策は、何かありますか
 - ② 「観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2014」の島嶼地域の地域における実績および「観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2015」の動向について教えてください。
 - ③ 外国人観光客受け入れのために必要なインフラ整備と支援策をどう把握していますか。

平成 27 年 11 月 17 日

八丈町議会航空運賃特別委員会

委員長 菊池 睦男

(問い合わせ先 04996-2-2788 八丈町議会事務局内)

国土交通省航空局航空事業課地方航空支援企画調整官 殿

(3)「低廉な航空運賃と便数確保」のための調査へのご協力をお願い

日頃より八丈町の行政についてはご配慮いただき感謝しているところです。今後の八丈町の発展と住民生活向上のためお願いするものです。「低廉な航空運賃と便数確保」をして八丈航空路線を守ることは、八丈島にとって死活問題であります。羽田―八丈路線の往復割引航空運賃は、昨年7月に2,700円値上がりし、今年3月更に600円値上がり、現在往復運賃割引制度を利用しても、30,380円になっています。八丈島民は航空路線の利用者が圧倒的に多く、航空運賃の値上げは観光への影響はもとより、都内の病院などに通う島民にとっても重大な影響を及ぼしています。

ところで、新航空法の下では、赤字路線を運航する航空事業者は、「路線の廃止や運賃値上げを一方的な届出制で行うことができる」ようになりましたが、この事は八丈住民や観光客は、常に運賃値上げに怯えて生活しなければならず、抜本的な対策が急務であります。そこで、今年の6月定例八丈町議会で、八丈町議会航空運賃特別委員会が設置され、執行部と危機感を共有しながら、島の住民・各種団体・業者の皆さんを巻き込んだ、島ぐるみの“オール八丈体制”を目指しつつ、「低廉な航空運賃と便数確保」を実現するための調査・審査活動を行っております。

以上の立場から、次の諸点について、調査したいと思っておりますので、ご協力をお願いいたします。

【調査項目】

1. 三菱航空機の新型機MRJについて (港湾局)
 - ① 八丈島路線への導入計画についてはどう把握していますか。
 - ② 仮に導入される場合、現在の空港施設で対応することは可能ですか。あるいは、人員や設備が縮小される場合などの内容をどのように把握していますか。貨物輸送量はどうなりますか。
2. 八丈路線の赤字額の把握 (港湾局)
 - ① 東京都として、全日空が抱える八丈路線の赤字額を把握していますか。
3. 離島航空路線地域協議会の役割について (港湾局)
 - ① 八丈島島民にとって命綱でもある航空路の「低廉な航空運賃と便数確保」を協議会の議題として取り上げて、実効ある検討をすることは可能ですか。
4. 搭乗客増加のために ― “多摩・島嶼における観光振興策について” (平成27年) (産業労働局)
 - ① 都が考える観光対策として何がありますか。
 - ② 地域資源発掘型実証プログラム事業の目的は、「発掘されていない観光資源の商品具現化」とあります。学術的価値があり、絶滅の危機がある八丈島の生活文化の中には、「島ことば」、「照葉樹林焼畑文化」、「炭焼き」、「黄八丈」等々があり、また、「戦争遺跡」もあります。これらは「人文学的観光資源」と言えます。事業可能性の調査・検証は可能ですか。
 - ③ 発光キノコについては、東京都八丈支庁の事業として、無料観察会が実施されています。東京都(観光部振興課)の取りもちで、「奇跡の絶景ミステリー」として選定された経緯があり、英・仏・独語の対応が可能な解説員もいます。インバウンドの強力な誘客効果が望めますが、事業のノウハウその他の支援は可能ですか。

平成27年11月16日

八丈町議会航空運賃特別委員会

委員長 菊池 睦男

(問い合わせ先 04996-2-2788 八丈町議会事務局内)

東京都港湾局離島港湾部島しょ空港整備推進担当課長 殿

(4)「低廉な航空運賃と便数確保」のための調査へのご協力をお願い

日頃より八丈町の行政についてはご配慮いただき感謝しているところです。今後の八丈町の発展と住民生活向上のためお願いするものです。「低廉な航空運賃と便数確保」をして八丈航空路線を守ることは、八丈島にとって死活問題であります。羽田―八丈路線の往復割引航空運賃は、昨年7月に2,700円値上がりし、今年3月更に600円値上がり、現在往復運賃割引制度を利用しても、30,380円になっています。八丈島民は航空路線の利用者が圧倒的に多く、航空運賃の値上げは観光への影響はもとより、都内の病院などに通う島民にとっても重大な影響を及ぼしています。

ところで、新航空法の下では、赤字路線を運航する航空事業者は、「路線の廃止や運賃値上げを一方的な届出制で行うことができる」ようになりましたが、この事は八丈住民や観光客は、常に運賃値上げに怯えて生活しなければならず、抜本的な対策が急務であります。そこで、今年の6月定例八丈町議会で、八丈町議会航空運賃特別委員会が設置され、執行部と危機感を共有しながら、島の住民・各種団体・業者の皆さんを巻き込んだ、島ぐるみの“オール八丈体制”を目指しつつ、「低廉な航空運賃と便数確保」を実現するための調査・審査活動を行っております。

以上の立場から、次の諸点について、調査したいと思っておりますので、ご協力をお願いいたします。

【調査項目】

1. 三菱航空機の新型機MRJについて (港湾局)
 - ① 八丈島路線への導入計画についてはどう把握していますか。
 - ② 仮に導入される場合、現在の空港施設で対応することは可能ですか。あるいは、人員や設備が縮小される場合などの内容をどのように把握していますか。貨物輸送量はどうなりますか。
2. 八丈路線の赤字額の把握 (港湾局)
 - ① 東京都として、全日空が抱える八丈路線の赤字額を把握していますか。
3. 離島航空路線地域協議会の役割について (港湾局)
 - ① 八丈島島民にとって命綱でもある航空路の「低廉な航空運賃と便数確保」を協議会の議題として取り上げて、実効ある検討をすることは可能ですか。
4. 搭乗客増加のために ― “多摩・島嶼における観光振興策について” (平成27年) (産業労働局)
 - ① 都が考える観光対策として何がありますか。
 - ② 地域資源発掘型実証プログラム事業の目的は、「発掘されていない観光資源の商品具現化」とあります。学術的価値があり、絶滅の危機がある八丈島の生活文化の中には、「島ことば」、「照葉樹林焼畑文化」、「炭焼き」、「黄八丈」等々があり、また、「戦争遺跡」もあります。これらは「人文学的観光資源」と言えます。事業可能性の調査・検証は可能ですか。
 - ③ 発光キノコについては、東京都八丈支庁の事業として、無料観察会が実施されています。東京都（観光部振興課）の取りもちで、「奇跡の絶景ミステリー」として選定された経緯があり、英・仏・独語の対応が可能な解説員もいます。インバウンドの強力な誘客効果が望めますが、事業のノウハウその他の支援は可能ですか。

平成27年11月16日

八丈町議会航空運賃特別委員会

委員長 菊池 睦男

(問い合わせ先 04996・2・2788 八丈町議会事務局内)

東京都産業労働局観光部振興課長 殿

(5)八丈島航空路線の「低廉な航空運賃と便数確保」のための 聴き取り調査へのご協力のお願い

御社におかれましては、八丈島路線の運航事業に取り組んで戴き、深く感謝するところでございます。

国内航空旅客数は、燃油価格の高騰により平成 19 年減少に転じ、リーマンショック(平成 20 年)、東日本大震災(平成 23 年 3 月)の影響を受け、更に減少していると聞き及んでおります。八丈航空路線におきましては、平成 26 年の搭乗利用者は 16 万 7 千人、搭乗率は 49%に減少し、御社の国内便、羽田発着路線 38 路線中、ワースト 3 に落ち込んでいます。歴史をひも解いてみますと、昭和 45 年には搭乗率 86.8%で、全日空の全路線でトップクラスを誇っていた黄金時代の八丈路線が、今や何と下から 3 番目という衝撃的な数字です。御社の企業努力には感謝いたしますが、国や自治体が「離島の振興のための施策を総合的、積極的に講ずる責務」(離島振興法第 1 条・目的)を充分果たさず、市場原理に委ねるなら「低廉な航空運賃と便数の確保」の実現を図る事はできないと考えられます。

航空運賃の値上げは、飛行機で都内の病院に通うなど生活路線として利用している島民にとって、また、観光産業の分野において重大な影響を及ぼしています。そこで、今年の 6 月定例八丈町議会で、八丈町議会航空運賃特別委員会が設置されましたが、当委員会では、抜本的な対策の方向性を明らかにしたいと考えているものです。八丈航空路線を守るためには、八丈町、町議会、そして、航空路を利用する島の住民・業者の皆さんを巻き込んだ、島ぐるみの「オール八丈体制」の取り組みが必要であり、そのための組織づくりも必要であると考えております。

しかしながら、航空事業者と地元自治体の当事者だけの努力で解決できる問題ではなく、国と東京都にも法の整備や制度の改善を含めた役割分担を果たすよう求めて参りたいと思います。

以上の立場から次の諸点について聴き取り調査をしたいと思いますので、ご協力をお願いいたします。

【聴き取り調査事項】

1. 三菱航空機の新型機MR J 導入について

- ① 八丈島路線へのMR J 導入の検討はされているのでしょうか。
- ② MR J が導入された場合、便数は増便されるのでしょうか。

2. 航空貨物について

- ① 現行機とMR J との積載貨物量の比較
- ② 新聞、郵袋、宅急便、生鮮野菜その他があると思いますが、MR J になると割り当て、優先順位等がどう変化しますか。
- ③ MR J になると、航空運賃への影響・変化はありますか
- ④ MR J になって、発着時間帯の変更がある場合は、事前に地元と相談していただけますか。
- ⑤ 八丈島路線の総収入の中の、搭乗券販売収入と貨物運賃収入の金額をお知らせください。

3. 八丈島路線の赤字額をお知らせください。

4. 搭乗客増加のために

運賃値上げをしないためには、法の整備や制度を充実させると共に、搭乗客を増やす自助努力・企業努力が求められます。地元八丈島としても、今後取り組みを強めて参ります。

- ①全日空として、観光ツアーの企画、商品造成等の考えをお持ちですか。
- ②6 月の機内誌で八丈島が取り上げられましたが、こうした企画を今後とも継続していただけますか。

5. 島民にも各種運賃の種類が周知されてきていますが、八丈路線の各種運賃別の搭乗客の数字と割合を教えてください。

6. 搭乗客の手荷物で、釣り竿、冷蔵コンテナ、サーフボード、ダイビングバックなどの持ち込み件数について教えてください。
7. 八丈町・町議会と全日空との定期協議会の設定を検討してください。
8. 八丈島航空路線の「低廉な航空運賃と便数確保」はどうしたら実現できるとお考えですか。ご意見をお聴かせ下さい。

平成 27 年 11 月 17 日

八丈町議会航空運賃特別委員会

委員長 菊池 睦男

(問い合わせ先 04996-2-2788 八丈町議会事務局内)

全日本空輸株式会社 ネットワーク戦略部長 殿

(1) 都内調査・国交省 H27. 11. 17

〔菊池睦男議員〕 前書きで明らかな様に、「低廉な航空運賃と便数確保」をして、八丈島航空路線を守る事は、八丈島にとって死活問題であります。H26年7月に2,700円値上がりし、今年3月更に600円値上がりすると、往復割引運賃制度を利用しても、30,000円を超えます。八丈島民は90%前後が移動手段として飛行機を利用している。生活路線として大きな役割を果たしているが、更に観光の分野でも値段が上がると大きな影響が出ている。国では25年「交通政策基本法」が策定されて、国と自治体の責務を明らかにしている。同時に「離島振興法」も改定されて、「第1条・目的」で「人の往来、生活物資等の輸送費用が多額である事の改善」をして、「人口減少の防止」、「定住の促進」等を規定している。その為の責務として「離島振興の為の施策を積極的に講ずる責務」を国に課している。

その為の具体的な施策として、離島活性化交付金があるが、八丈島に適応ができなくて困っているのですが、どうしたらいいのかという事で、お聞きしたいと思いますので、どうぞよろしくお願いしたいと思います。

調査項目の1番目で、離島振興法第12条に「人の往来に要する費用の低廉化の施策の充実に特別の配慮をするものとする」とあるのですが、離島活性化交付金では実効性が無く、支援策になっていなくて困っている。当然の事ながら市場原理に委ねられているという事で、事業者である全日空さんが値上げをする事になり、私共としては不安視しているのですが、国交省さんとしてはそこをどのように把握されているのでしょうか。どうしたらよいのかサジェスションして戴き、一緒に考えていきたいと思いますが、どうぞよろしくお願いしたいと思います。

〔国交省離島振興課〕 離島振興法12条の方で「航空運賃の低廉化」が謳われておりますが、H25年に改正されて、一番大きい所では「定住の促進を図る」という主旨で改正された。今迄はハード事業が中心になっていたが、ソフト事業も支援出来るという形で、この法律を改正させて戴いた。離島活性化交付金の付帯決議では、ソフト事業にも使える（最大の特徴）という事で活性化交付金の方も創設させて戴いたが、その内容としては交通網を初め産業・雇用・防災・減災にも使えるような交付金という事で交付金を設定させて戴いた所である。今般航空運賃の低減という事で話を伺った訳だが、今現在航空局さんいらっしゃいますが、航空局さんの方の補助事業という事で、運賃の低減については既に措置されているという事で、離島振興課の方では理解してまして、こちらの方で既に「対応済み」と考えている。

〔航空局〕 私どもとしましては、航空運賃、一義的に申し上げますと、事業者自らの判断で頑張運営して戴くというのが基本的な考え方だと思うのですが、私共としましても先程離島振興課が言われたように足の確保もさる事ながら、地域経済の活性化の観点からも重大な課題との認識はしています。23年度から公費欠損補助と島民に対する1割引補助、今現在八丈島さんは使用していない状況ですが。その他に公租公課の軽減、着陸料の補助とか措置している所です。事業者さんとしても色々割引運賃の設定とか工夫してやっている。都もそうですし、事業者さんもそうですし、国も頑張って関係者相互に連携してやっている。少しでも・・・と考えております。

〔菊池睦男議員〕 法や制度の仕組みを今仰られて、「措置はしている。対応済みだ」と言う訳ですが、現場の方では連続して値段は上がる、そうしますと結局は市場原理に任されて、新航空法の下

では、事業者が届け出制によって航空路も廃止できるという事になっていますので、私達としては、そこを打開しないと八丈も三宅島や大島のように減便になって行くのではないかと、危惧を感じる訳です。そこで、法や制度以外の面で支援をできる可能性はないのかという事を考える訳です。

〔国交省離島振興課〕 具体的にどういふことですか。

〔菊池睦男議員〕 例えば、先日太田前国交大臣が見えまして、「航空運賃の事について国が支援する事は当然である」と、「八丈島の為の手助けをしたい」と述べている訳です。ここに七島新聞があります。6月にいらっしゃった時の記事があります。そこいら辺りに一縷の望みとか救いとかないのかなと期待している訳です。

〔国交省離島振興課〕 そうですね。国だけという訳にもいきませんし、事業者だけというのではなく、関係者が連携して引き続いて考えて行く事が課題と認識しています。

〔菊池睦男議員〕 この点については、中々私達との思いと平行線の部分もあろうかと思いますが、今後とも・・・。

〔国交省離島振興課〕 やはり、八丈島さんとだけでなく、他の離島・・・。ひしひしと感じておりますので・・・。対応させて戴きたいと思います。

〔山下崇議員〕 沖縄特別措置法では大東島は2割引ですが、そこいらの不公平感がある。同じ離島でも沖縄と八丈、小笠原含めてあらゆる所、かなりの格差がある。離島振興法にある様に交付金は航空局の方は、支援策は全てやっていると、振興課さんの方では、離島間の格差をどのように把握しているのでしょうか。

〔国交省離島振興課〕 一概に沖縄と他の離島を比較するのが適切なのか、があるが、格差があるのかと言えばあるかも知れない。国のやっている補助事業、重複して補助するのはおかしいと言うか、本来なら1つの事業で適切に行うのがいい訳である。沖縄は別として、離島も含めた航空運賃の低減については、国交省として今航空局さんの方で対応していると認識している。活性化交付金か否かという話はズレてしまうが、国交省としては離島の航空運賃の低減という施策は航空局さんの方で実施されていますので、十分ではないかも知れませんが、国交省の方では対応はさせて戴いている。活性化交付金でというのは事業の重複になってしまう。

〔山下崇議員〕 その所の所は分かるのですが、これは航空運賃だけではない。先程運賃割引体系の事で同じ枠であっても開いてみると、全然違う。八丈の特割は3日前、沖縄は当日でも買える。後、燃料は極端な開きがある。勿論地理的なものもあるが、あまりにも差がある。最大3倍にもなる。そういう所を考えて貰いたい。現状の把握をどう考えていますか。

〔国交省離島振興課〕 同じ政府内ですが、沖縄政策は内閣府さんがやっている。情報収集は、航空運賃に限った所ではないが、ネットワーク、同じ離島とか担当している所で直のやり取り、総論、

各論、具体的に航空運賃でやり取りしているかと言われますとそこ迄はやっていないが、内閣府の沖縄担当者から聞いたり、奄美、小笠原であれば、国交省に担当者がいますので、情報収集は行っている所です。ただ、不十分と言えば、そういう所もある。

【山下崇議員】 同じ離島で違いがある。小笠原は八丈の南の方で、中国船が来ている。八丈は防衛の要であり、そういうあらゆる角度から見て是正したい気持ちはあるが、難しいかも知れない……。

【国交省離島振興課】 離島振興法は全国の離島を対象にしているが、小笠原や奄美、沖縄等は、その島だけを対象にしている法律ですので、情報収集量も航空機の数も何倍と言うよりも何十倍と言う世界になり、究極的には予算の話にもなる。意識としては是正したい気持ちは当然あるが、それをやると他の島の要望も多くあるので、一つ一つやっていくしか改善策を見つけていくのは中々難しい。ただ努力はしたいというのは当然である。

【山下崇議員】 無理を承知で言うのですが……。

【菊池睦男議員】 2番目の交通政策基本法に移ります。国と自治体の責務が言われているのですが、この法律は理念法と聞いておりまして、具体的な中身が掴めないという事があるのですが、これの進捗状況を聞かせて下さい。

【国交省離島振興課】 これは担当部局が総合政策局なもので、公共交通政策部で窓口が違うもので……。私達はコメント出来ないという事で……。

【菊池睦男議員】 これは取り下げて、3番目。国内離島航空路線の路線別の航空事業者、輸送実績、便数、搭乗率、更に、運賃費補助等から赤字離島路線を特定出来ますか。各自治体の特徴的な取り組みの把握をしていますか。

【国交省離島振興課】 基本的にはホームページ上で、大変ですが探せますが、離島振興協議会で有償で販売している。一応要約した簡単なペーパーを用意しました。27年12月現在の離島路線の全ての会社名、主要機材、便数、旅客数等があり、右側に補助対象路線18路線がある。これは公表しているが、収支状況は未発表になっていまして、○印の赤字路線は明確ですが、具体的な欠損額は非公表とさせて貰います。生活路線で赤字路線と言う事で毎年大体同じ路線が対象路線になっているが、若干の入れ替えがある。一島一路線という原則がある。各地方の協議会の方でその所は協議して戴いて、赤字路線が2路線あればどちらかの方に決めてもらい採択してもらう状況。26年度については、18路線が補助対象路線です。各自治体の取り組みは、別表2で東京局とありますが、下部機関に大阪航空局と地方航空局と2局あるのですが、東京航空局における～取り組み調査というのを検索すると、ページを開けられます。全空港の取り組みが出ていますが、今回全離島にしばってまとめたものです。この取り組みの中でご興味のある内容があれば、各自治体にご確認いただければと思います。

【山下崇議員】 6割、7割近い所が赤字路線からボーダーライン……。

〔国交省離島振興課〕 離島路線の実際の収支状況は、半分ぐらいは黒字です。半々ぐらいです。観光路線的なものも結構あるが、どこの路線が観光・生活路線という住み分けは把握しづらい。両方もあるし、その所は、補助対象もナショナルミニマムの島民の足を守るという航空政策としてやっているが、うちの方では決められないので、その所は協議会の方で決めて貰う。トータルでは赤字だが、半分ぐらいは黒字である。

〔菊池睦男議員〕 18 の赤字路線の運航費補助の総額は？

〔国交省離島振興課〕 大体5億5,6千万円、約6億です。これは公表しておりますので、毎年6億ぐらいの予算をみている。

〔岩崎由美議員〕 今の6億の中、八丈に関しては、いくらですか？

〔国交省離島振興課〕 27年度で見ると、内定では、経常損失で、今回は旅客数が減少しているので、標準損失額、専門的になるが、各離島の決算で、全体の離島路線を見て、それをベースに平均単価を出して、旅客キロとかほぼ座キロ、座席キロ、その路線の座席キロを平均単価に掛けて、大体この路線はこのくらいの赤字だろうという標準的なものを出して、実際の決算と比較して低い方、結局、ここの路線ならこれ位が赤字が妥当だろうと比較して、これは頑張りが足りないなという事で低い方を見る。八丈の場合、27年は実質損失額です。ですから、倍以上、1億以上になる。通常は倍以上はみさせて戴く。

〔岩崎由美議員〕 全国の6億の中、1億は八丈だという事ですが、結構の割合は八丈ですね。

〔国交省離島振興課〕 27年だけで言うとそういう事になる。これはどこの路線がどうという訳ではなく、どの路線も公平に見て、全国を見てやる。

〔岩崎由美議員〕 実績損失見込み額になった大きな要因は何ですか。

〔国交省離島振興課〕 旅客数が減った事による収入減が大きい。座キロと旅客キロがあつて、座キロは座席数ですから機体の大きさだが、旅客キロは有償で乗った人数で収入がはじける。

〔岩崎由美議員〕 旅客機の機材はあまり関係がない？

〔国交省離島振興課〕 全体の経費としては、座席キロから影響はありますが、収入の面で言えば、有償で乗った人数が収入に結び付くので、そういう取り方をしている。

〔菊池睦男議員〕 28年度以降も実質損失額でいくのかですか？

〔国交省離島振興課〕 そこは分かりません。あくまでも全体の離島の状況を見て、単価を決めていく。

〔岩崎由美議員〕それは、何時頃分かるのですか？

〔国交省離島振興課〕8月、夏過ぎですね。各社からの補助金の算出のデータが揃うのが夏になる。そこから作業を始めて、丁度今日協議会が開かれていて、今日町長さんが出席していると思うが、その場で全日空さんから報告がある。

〔菊池睦男議員〕航空事業者にとっては、赤字額が圧縮する訳だから大変な朗報ですね。

〔国交省離島振興課〕単年度で見る訳ですが、そういう意味では事業者はプラスになり朗報です。

〔菊池睦男議員〕4番目、羽田発着枠の少便数路線に1便ルール、3便ルールがありますが、これは平成16年度に導入されて10年が経過しますが、今後も維持される方向ですか。又、三宅・大島路線が廃止されましたが、これらの枠は今どういう状況になっていますか？

〔国交省離島振興課〕1便ルール、3便ルールは、航空ネットワーク全体、輸送を維持して利用者利便を考慮して行こうという事で導入した。1便ルールは平成12年から、3便ルールは平成16年度から導入したもので、このルールを改正する考えはない。大島と三宅の路線については、三宅は平成26年、大島は平成27年10月に廃止になった。両方とも、1便の所は羽田の枠を取り上げて、誰か他に飛ばす者を募集するという手続きをとっている。が、現在では手を挙げる者がなく募集を続けている状況です。

〔浅沼憲春議員〕海外の航空事業者が入って来る可能性はありますか。

〔国交省離島振興課〕国内の航空路線については国外の事業者はできない。日本に法人を作って、事業者は日本人で、株式の議決権で一定数日本人でなく外資規制がかかった上で、日本の法人として入って来るのであれば、あり得ると思う。

〔菊池睦男議員〕仮に八丈路線をMR Jに切り替えたとすると、(キャパが減る訳ですから)廃止になった2便を八丈に回して下さいというのは出来る話ですか？

〔国交省離島振興課〕三宅・大島の2便は、基本的にはその路線を飛ばす事業者さんが手を挙げなければ不可なので、羽田～大島、羽田～三宅便を八丈に飛ばすという事はできない。

〔浅沼憲春議員〕八丈～大島～羽田の経由便があつたのですが、大島～羽田1便の枠と八丈～羽田枠とは別ですか？

〔国交省離島振興課〕大島となると、3便ルールの中、1便を止めた時、止めた路線をどこに転用するのかという時に3便ルールが適用されていた所に転用しなければならない・・・。

〔菊池睦男議員〕ついでですからお聞きしますが、今八丈便は3便ですが、仮にこれをMR Jに

小型化した時、当然今のキャパを維持するには、5便も6便も飛ばさないと今の客を運べない事になる。

【国交省離島振興課】 座席が全部埋まった時にはですが・・・。

【菊池睦男議員】 机上の計算ですが、そうした時に3便を4便、5便と容易に増枠するのは出来るものですか？

【国交省離島振興課】 事業者が飛ばすかにもよるが、直観的にはとても難しいのでは。羽田がパンパンなので、会社に何枠と決めているので、それをどう使うかは基本的には会社さんが1便ルール、3便ルールがあっても本来自由ですが、つまり、増便するという事は、羽田枠が増えない以上は、他の便を減らしても八丈に回すと言う判断を事業者さんがするかというのは、難しいのでは。

【岩崎由美議員】 そもそも3便ルール、1便ルールを設定した目的と言うのはどこにあるのですか？

【国交省離島振興課】 1便ルールは、路線を廃止する場合には、12年頃が規制緩和の大きな流れがありまして、免許制から届け出制に法律が改正されたのですが、丁度羽田に配分されている枠の見直し、配分枠が設定されまして、その際、少便数路線を維持するという事は、即ち航空ネットワーク全体の・・・・資するものであり、利便性が向上するだろうという考え方から導入をした。完全自由化すると悪い所は止めて、儲かる所だけ飛ばす事になるので、完全に飛ばさせると言う義務付けは難しいが、枠の使い方によってこのルールに沿ってギリギリに設定している。1便ルール・・・・2便、3便という少便数路線があるから、1便無くなるという極端な例だけではなくてもう少し広めに考えて、前は5便だったんだがという所を考えて、3便ルールが設定されている。

【山下崇議員】 八丈便は減便されていって・・・会社の・・・

【国交省離島振興課】 そこから減らすとなると3便を減らすとなると別の3便以下の所に回さなければならなくなる。事情としては同じ事だと思う。

【水野佳子議員】 心配しているのは、航空運賃の事もそうですが、併せて、減便されてしまうのではないかと、MRJになると搭乗客数が減ってしまう。小型化しても4便5便になれば搭乗数は減らないが、増便出来なければ結局は人数は減ってしまうと言う事になるのですかね？

【岩崎由美議員】 国としては、八丈みたいな少便数路線は3便路線を維持していくような方策を取っていく・・・。

【国交省離島振興課】 一応、今の所は、そういう方策でやっていって今の所変えるつもりはありません。減らすと言う計画も聞いていない。八丈については、大島は9割方船だと言う事を聞いていて、そういう所とは違うのではないかと。

【岩崎由美議員】他の離島と比べてみて、八丈のような離島はない。

【水野佳子議員】離島だから船もあるだろうと言うかも知れないが、移動時間が10時間もかかり負担が大きい。大島は9割方船だが、八丈は9割方飛行機での移動であり、通院や受験に通う等、飛行機は生活路線そのものである。運賃が上がったり、減便されるとどこの島より痛みとか切実な課題となっている。八丈だけという訳にはいかないかも知れませんが、そういう思いも受け止めていただきたい。

【菊池睦男議員】八丈路線には、特別な事情と特殊性というのがありますので、他の路線と押し並べて考えられると、八丈は立つ瀬がありませんので、特別の措置でやっていって貰わないと、八丈のダメージは大きくなる。

次に5番ですが、これは実績損失と標準損失の補助金の問題で今迄にも議論しましたので、ただ実績損失で27年度は補助して貰いましたが、28年度以降もご支援戴きたい。6番目ですが、離島航路・航空路支援の抜本拡充の為の法整備の内容の把握と進捗状況をお知らせください。これで、果たして八丈の航空路が救われるのか、支援されるのかという事ですが・・・。

【国交省離島振興課】自民党の方から出され、廃案になったものでしょうか。私より、総合政策局の方で話すべきですが、国交省としては新たな法整備というより、今サバイバル事業と言っている中で、この制度を磨いていって、使い勝手のいい制度にしていきたいというやり方で考えている。この制度は、正式には、地域公共交通改善維持事業と言って、バリアフリーも入っていますし、補助金がダメでも全て入っている。生き残りと言いますか、長いので通称サバイバル事業と言うが、H23年に出来た。国交省としては300億円ぐらい・・・。

【岩崎由美議員】活性化プログラム事業は、いつまであるのですか。

【国交省離島振興課】28年度です。26年度から3年間で成果を出していただいて、羽田のコンテストはコンペ方式で選ぶ。ホームページがあります。

【菊池睦男議員】離島航路・航空路支援法が、私達の考えでは、離島振興法があって色々な面で離島支援が用意されているが、航路・航空路に特化して支援をしなければいけないという事で、こういう働きになっているのかなと思う訳ですが、どうですか。

【国交省離島振興課】正に航路・航空路に重点を置いている訳ですから、正にそういう事で、準備中だと言う事ですから、それ以上の事は、法案の中身は、ここでは明らかに出来ない・・・。

【菊池睦男議員】分かりました。どうも有難うございました。

観光庁

【水野佳子議員】先日は私どもの主催した観光フォーラムに参加していただき、お世話になりました。

した。有難うございました。

〔菊池睦男議員〕では、次に、7番目の観光庁所管の件で、岩崎議員の方から提案してもらいます。

〔岩崎由美議員〕国の方としては、インバウンドなどを含めたアクションプログラムがありますが、昨年からはじまったと思いますが、その内容で、これ迄の実績とこれからの予定等についてお話を聞かせてください。

〔観光庁〕アクションプログラムの概要について、ご説明いたします。政府としての観光の取り組みですが、資料の1枚目ですが、12年前の小泉政権の時代（ ）ジャパン事業を開始しています。その後、H20年度に観光庁が発足いたしまして、観光施策の司令塔として働いております。その後、民主党の時代に「観光立国基本計画」の中で、野心的なインバウンド、諸外国人の数の目標を出してしまいましたが、直近では、H25年から安倍政権で観光立国推進閣僚会議を設置して、ここからアクションプログラムを策定しています。観光立国推進閣僚会議は、全ての閣僚が参加して、1年間何をするかの施策をしっかりと書いてあり、それを決定するという機能を果たしている。25、26、27年と3回策定している。次のページで、政府の推進体制は、全閣僚が集まってアクションプログラムを毎年決定する。今年の閣僚会議で、総理は「全国津々浦々に観光客を呼び込んでいく事。それから訪日2千万人を万全の体制で迎え入れていく事。外国人観光客の消費額を現在の2兆円から4兆円に倍増させる」という事を仰っている。アクションプログラムは、施策が200近く集まっており、非常に分厚いものになっているが、簡単に抜き出すと、3枚目ですが、今年2015年には6つの柱で、それぞれの施策を整理していますが、例えば、最初のインバウンド新時代に向けた戦略として、外国人をどうやって迎え入れてゆくか、地方へどうやって来ていただくか、或いは、夏に観光のピークが来て、冬に落ち込むが平準化を図る取り組みをしている。この中で、離島部に関する施策は担当の国土政策局に説明してもらいます。

〔国土政策局〕3枚目の地方創生に資する観光地域づくりの柱の中に我々離島振興課の施策が載っている。具体的にアクションプログラムに何が書いてあるか。離島観光資源を活用した新たな観光振興を図るべく水産資源、景観、伝統文化等多様な地域資源をフル活用した創生プランを形成する。その際市町村とか漁協、観光組合等が地域の観光関係者をつなげる中間性組織の役割を果たすモデル事業を立ち上げるとアクションプログラムは書いてある。お配りした1枚目はイメージ図ですが、具体的な施策の説明と言うよりも、今ある既存の施策の中で何が出来るかを基本的に考えた。どの地域でも漁業組合なり、観光組合、商工組合を持っていて、それを観光とどう結び付けるかという事がとても重要なのかなと思う。例えば、観光客が島に行って何を求めるのか、伝統文化であったり、レジャーであったり、食べ物になると思います。又、旅行に行ってホテルに宿泊して自分たちでレジャーを探して帰るということでは、中々地域の魅力が発揮されないのではないか。パッケージ化する為には、それらを連携して、例えば八丈島なら魚が美味しい。山の物であればアシタバが有名とか、そういう物を一つのツアーに組み込んで旅行者を招くような場を作ったら観光客を呼び込めるのではないかと。言葉で言うのは易しいが、どう連携してゆくかという事になると、漁協と農協をどう繋げるか。スキューバダイビングの方だと、旅行業者と宿泊業者と全部繋げ

ていくのが重要ではないか。八丈島に限った話ではないが、小さな島になるとなかなか繋がりが難しい。宿泊業者と漁協との関係とか。島によっては漁協の力が強かったり、島によっては商工会が強かったり、色々あると思いますので、真ん中になってリーダーとなる組織を作る為には、どういう手続きを得てやって行けばいいのかという、一言で言えば、アクションプランを作っていくというのが、目的の事業。具体的には長崎県の首長さん達に集まって貰って、話し合っ貰って、それを事業化して、どうやるのかという流れを全国の離島にお見せする事によって、真似できるようなプランニングを公表できるような形に持って行きたいなあと思っている。

【岩崎由美議員】 モデル的に実践しているのですか？

【観光庁】 実践モデル化まではいっていないが、実際話し合いは始まっている。

【岩崎由美議員】 15 年度の取り組みですか。（ハイ） 14 年度はどうでしたか？

【観光庁】 14 年度は私達は登録していない。2015 年度から力を入れたいと思って、創生プランを作っていく上でどうしたら活用できると思って、参考例としてお話をしました。後は、アクションプログラムからは離れるが、現在、観光振興として離島でどんな事をやっているかという、今交流促進事業というのがある。具体的にはイベントとかキャンペーンをやったり、島だけでなく本土でやる場合、ピアールする為のパンフレット作りとかホームページの作成とかの支援をしたりに活用されているが、創生プランを作る上で、どう活用できるかを検討していきたい。非常にザックリとしていて申し訳ないが、具体的な施策事業化が進んでいないので、構想だけを述べるに過ぎないが・・・。

【岩崎由美議員】 地方創生の事業と連携してやってゆけるのか？ 予算配分はどうなっているのか？

【観光庁】 交付割合は、2 分の 1、NPO や民間団体には 3 分の 1。島全体で取り組む事が大事。その為には成功した事例を見てゆくと、中心になる人物なり団体にリーダーシップをとって貰わないと続いてゆけなくなる。国がやって一過性のものでは続かない。島に住んでいる方達がリーダーシップをとってやる事が重要。そのやり方が分からないという意見が多いので、そのやり方を示したいと思っている。

【山下崇議員】 地方創生と言うが、各自治体にそれを成功させるだけのシンクがない。8 割方は無いと思う。成功例を持って来ても、それが合致するのかは別の問題。メニューをたくさん国の方で示して貰い、その中から選んでやっていく、というのがいいのかな、と思うが、八丈の場合は、外国人が少ない。今回、航空運賃の事で来ているが、外国から日本にやって来て、羽田から八丈に来るのに片道 1 万円で来れるような、安く来るには手かせ、足かせがある。この部分や通訳の供給拡大、これをどうしたらできるのか。英語が出来る人はいるから、通訳ガイドはハードルが高すぎるので、国が規制緩和してくれないと進まない。

【岩崎由美議員】通訳資格の試験はレベルが高く、全国の事が分からなくてはいけない。本当に必要な事は地域の事を良く知っていて、そんなにクオリティーは高くなくても、地元の言が伝えられる、地域限定の特区になるか、そういう案内が出来る（ボランティアならどうでも出来るが）、それで稼げるような準通訳的な事が国でできないかなという事です。多分そういう声は全国的にあるのではないですか。

【観光庁】そういう問題意識は重々承知しておりまして、法律が出来て何十年経っているものもあって、どうして行くか検討会を開いていて、レジピは上がっていて、今のご意見等は今後検討して参ります。

【岩崎由美議員】そうこうしている中に、オリンピックは終わってしまうので、早くして欲しい。
(雑音、ノイズ激しく、聴き取り不能)

【水野佳子議員】先程の話の中で中間性組織がありましたが、国としてアドバイザーの支援があるのでしょうか？

【観光庁】仰る通りで、試験的ですが、長崎県のケースは、うちの離島振興課長が行って、うちの方で仕組み作りをする為に首長なり、有識者なりを集めて、話す事から始めて、アドバイザーと言うところまでゆけるかですが、まずはお手伝いするという意識でやっている。今後八丈島においても、そういう話がうまく進んで集まって貰えば、むしろ協力はしてゆきたいが、まだ、制度化してないので、そういう事も含めて、制度化、事業化、施策化を含めて出来たらいいなという事を、今検討している。

【水野佳子議員】素材としては沢山あるが、それをどう活かしたらいいか、模索していて、航空運賃の事は、客を増やすには、オリンピックもありますし、一つにまとめる、中心的な仕組みがあると、八丈島も大きく前へ進めるのかな、という点を感じるので、国の方で方策を示して貰えないかなあと・・・。

【国】繰り返しになりますが、島に住んでいる人がやらないとダメなんで、外部の人間がアドバイザーとして行っただけでは、止まってしまう。行く事によってきっかけになって地元の団体が中心になる、見つける事だと思う。そのきっかけを作る為には、勿論ご協力させていただきたいと思っているが、中々、島によってはニーズが違う事もある、そこいらを模索検討している。

【岩崎由美議員】観光というのは、地域に行かなければ体験出来ない事を現地に行って体験する事だと思うが、全国一律になるのはどうか。それぞれ地域の資源を守る、或いは、再生等の施策づくりが、これから必要となるのでは、ハードの景観、生活様式などをどう活かすか。例えば、古民家等々、無くなっていくのは勿体ないなと・・・。景観とか伝統とかを観光に結び付ける再生事業等ありますか。

【国】観光庁の方には、ハードによるものはメニューとしては持ち合わせてないが、古民

家とか文化財という観点ですと、都市計画局の町づくりとか文化庁の関係とかで、お出し出来るメニューがあるのではないかと。パーツ、パーツになるが、こういうものに着目してそれぞれの部局に相談していただければ・・・。

【岩崎由美議員】一つの観光でもパーツで進むと、全体が鳥瞰的に見えないので、中々進まない部分がある。

【国】 お金としては、それぞれという事になるが、私どもとしては、観光立国という事で、省庁連携してやっておりますので、私達は観光庁、観光にまっしぐらですが、それ以外の部局でも観光がのびている部分ですので、観光を意識した政策を進めているので、従前よりは観光を意識した町づくり、文化財保護等も観光とからめて、ご提案いただければ、先方の方も乗って来易い所はあるのかなと思います・・・。

【観光庁】 今迄②のアクションプログラムについて話したので、①に戻って観光振興対策についてですが、離島振興法に基づき、離島で使えるメニューを幾つかお示しします。一つはどこにでもある素材（古民家等）かもしれませんが、改めて着目してレストランですとか、ステイしてお客さんを伸ばしたケースがあります。今、外国人を日本に呼び込む観点で言えば、（ミニット）ジャパンという地方連携事業があるが、国がやる事業なので、都道府県の枠を越えて公益で連携して取り組む訪日プロモーションを運輸局が所管で、勿論東京都に申し込んで地方のPRを国が支援していく中身で、パンフをご覧ください。旅行会社をお招きしたり、海外に出店したりとか、外国の方を呼び込む為のツールとして地方の方々の発意に基づいて、私どもの方で調整して支援している事業がある。当然八丈島において、資源に着目してやるやり方もあるし、島に着目するやり方もある。中々八丈島だけに着目するやり方は、ミニットジャパンに馴染まないかも知れませんが、東京都とも相談して島つながりという事で、他の島と一緒にPRするというやり方等、東京都さん私どもがご協力できると思います。

地域ならではの観光資源をまだ磨かれていない要素を観光と言う視点で磨く事によって観光客を誘客してゆこうという事業がある。具体的にはパンフの観光関係者の取り組みと言うところで市町村が中心になって回りの観光協会や民間団体等々が協議会を作りまして、ここが地域資源に磨きをかけていくという事業をする。計画の策定、マーケティング、魅力を高めて着地型旅行商品の造成販売をするとか、代行者の利便性という、二次交通の開発とかを行って行く。支援内容としては、全体の金額の2分の1を国費で出していく。今迄、67地域からの申請があり、その中から31地域を採択した。例えば、中国地方になるが、海士町、讃岐推進協議会、又は、大崎神島（瀬戸内海）の島発展協議会等が、決定されている。ここでは、観光客を誘致する為に、美しい自然をテーマにホームページを充実させていく。大崎の方は、柑橘類を地域の資源として、それを観光に活かさないかと検討しつつ、昭和ならではの風景が残っている地域を観光資源として活かしていく、取り組みをしている。協議会がまとまって動いていけば、軌道に乗って行くが、それ以前の所では中々先が見えない現状がある・・・。

【山下崇議員】事業の話はいいんですが、補助率が2分の1では、大きな仕事は自己資金が無いと言う事になる。八丈では自主財源は1割で中々難しい。東京の中でも使えるのは、大島と八丈ぐ

らい。他の島は使えない。柔軟に対応出来る要綱になっているといいのだが、中身は良くても使えなくては意味が無いので、執行状況を見ながら改善していただければ……。地域連携という点で、八丈の近くに青ヶ島、御蔵島があるが、少々小さいが魅力的な島であるので、制度の運用はできないでしょうか？ 又、小笠原が注目されがちですが、日本で一番小さい自治体、島だからこそ単独でやっていける奇跡的な話だが、そういう小さくてもやっていける仕組みが欲しいが……。

【国】 協議会が全体としてこの事業を進める為の凡その金額の切り分けで国が発注しますというスキームをとっていて、自治体が出す場合もあれば、参画する民間団体が出す場合もある。協議会でないと申請出来ないと言う事になっている。あくまでも、協議会という形を作り、地域の観光業者が一丸となって取り組んでいくという事が重要となっていく。勿論推進力の一つとして行政が入ってないと進まないという事がある。協議会の中の事務局としては、観光協会という時もあるれば自治体の観光課という事もある。それぞれ事情に応じて……。

【山下崇議員】 八丈は上手くいった試しがない。

【国】 市町村の組織の中で協議会形式が上手くいかない理由は何があるんですか？ あんまり島々で聞いたことはないが……。

【山下崇議員】 最近観光振興実行委員会をつくって事業採択をして予算化をしていたが、解散してしまった。

【岩崎由美議員】 仕組みというよりは査定する人と事業執行者を同じ人がやるという矛盾があった。

【山下崇議員】 お金の流れが不明瞭であった点もあった。

【岩崎由美議員】 みんなで一緒にやるという風にまとまらない。

【国】 島は多いですよ。結局、将来的に目標はあってもどこかにしがらみがあって、例えば、青ヶ島とか御蔵島と連携するにしても、行政は一緒になれても、漁協とか観光組合同士が今迄競争していた訳で、協同してもどこかに自分達の利点を求める訳で、完全な協力をするという事は、難しい。これは東京の島だからという事ではなくて、佐賀県の唐津という7つの島があるが、一つ一つの島を連絡する航路がないが、本土からそれぞれの航路で、その背景にあるのは、歴史的事情があって、競争があり、向こうがやったのだから、うちもやろうという事で、根本から変えてゆこうという運動をしなくては……。

【岩崎由美議員】 それは、危機意識がなくては進まない。観光立島と言いながら、観光とは関係ないという人もいる。生活と観光と結びつかない人……。 (この後で、島の魚が八丈島に流通しない問題、野菜を含めた地産地消について等の意見交換がある。)

【国】島民の皆さんの意識の世界については、国がどうこう言える立場ではないが、何かしらのきっかけ作りになれば、いいと思っている。最後に外国人観光客受け入れについて、資料に基づき説明いたします。外国人を今後受け入れる為にどういう施策が必要かという事です。資料にある、調査は重要な点でして、地域制はあるが、外国人から不満な点として、どういう点があるか、代表的なものとしてはW i - F i 環境の整備。外国人旅行者が行き先をどんどん探して情報を得ていく場合、W i - F i が重要。総務省と観光庁で協議会を作って自治体も入って貰って2800の方々に運営協議会を作って、予算補助のメニュー共有を図ったり、ステッカー等を作っている。

2点目に多言語の対応。コミュニケーションを取る為、観光の対訳表を作っている。道路標示をローマ字表記から英語表記に変える。総務省が無料のアプリを作って、スマートフォンにダウンロードしたりして、交番等外国語が話せなくてもアプリを使って通訳ができるので、無料でいいものなので、関心があれば、ダウンロードなどしていただいて、活用していただくよう、早速取り組んでいただけたらと思います。

最後に決済ですが、外国人はあまり現金を日本に持って来ない人が多い。クレジットカードの利用場所、それと端末場所。高い値段で何十万という場合もあったが、今は簡易なもので、千円、二千円のものも出て来ていて、そういう物の紹介とか、商店街とかありましたら、中小企業庁も補助制度をもっている。海外のクレジットカードは規格が違って、日本の銀行では下ろせない規格の問題があったが、郵貯銀行とかファミリーマート、ローソンも対応できるようになり、日本円を下ろしやすくなった。最後に両替も規制があったが、今は誰でも両替ができるようになった。このような分野での受け入れ体制の支援は進んで来ている。

【山下崇議員】W i - F i については、地域、地域でNTTがやっていると思うが、八丈の場合、NTTが設備するが、島の場合も、こういう枠に載せる事ができるのか？

【国】はい、勿論です。W i - F i を整備するのは、NTTさんもKDDさんも各種あって、NTTさんがシェアも大きい。実際地域でやっているW i - F i 事業を我々も応援したいと思っている、今ポータルサイトを作ってどこで使えるか地図情報でマッピングしたり、そのマークと一緒にステッカーに貼って貰って、一部自治体さんとは東京でも進めている。もし、関心があれば、私どもの部署迄ご連絡いただければと思います。

観光立国実現に向けたアクション・プログラム2015(主な項目(例))



1. インバウンド新時代に向けた戦略的取組

- 地方への誘客、新たな季節需要の創出
- 未来を担う若い世代・欧米からの呼び込み
(学校交流・体験促進プログラム、
ビジット・イースト・アジア・キャンペーン等)
- 現地におけるプロモーション基盤の強化
- オールジャパン体制の連携強化
- ビザ要件の戦略的緩和
(ブラジル向け数次ビザ発給開始、モンゴル向け数次ビザの早期実現)
- インバウンド・アウトバウンド双方向での交流促進

2. 観光旅行消費の一層の拡大、幅広い産業の 観光関連産業としての取り込み、観光産業の強化

- 地方における消費税免税店の拡大
(2020年、地方部で20,000店規模へ)
- 農産品を円滑に自国へ持ち帰ることができる環境整備
- 地域産品等の「地域ブランド」認定

3. 地方創生に資する観光地域づくり、 国内観光の振興

- 広域観光周遊ルートの形成・発信
- 日本版DMOの形成・支援
- 観光による被災地復興
- 「道の駅」の積極活用
- LCCの就航・利用促進、国内クルーズ活性化

4. 先手を打っての「攻め」の受入環境整備

- 空港ゲートウェイ機能の強化
- CIQ体制の強化
- 宿泊施設・貸切バスの供給確保
- 通訳ガイドの供給拡大
- 多言語対応、無料Wi-Fi環境の整備
- 災害、不慮の怪我・病気への対応

5. 外国人ビジネス客等の積極的な取り込み、 質の高い観光交流

- 外国人ビジネス客の取り込み強化
- MICEに関する取組の抜本的強化
- 富裕層の取り込みと外国人長期滞在制度の利用促進
- 質の高い観光交流の促進

6. 「リオデジャネイロ大会後」、 「2020年オリンピック・パラリンピック」及び 「その後」を見据えた観光振興の加速

- 全国各地での文化プログラムの開催
- 開催国としての国際的注目度を活かした訪日
プロモーション
- オリパラ開催を契機としたバリアフリー化の加速

多言語対応の改善・強化

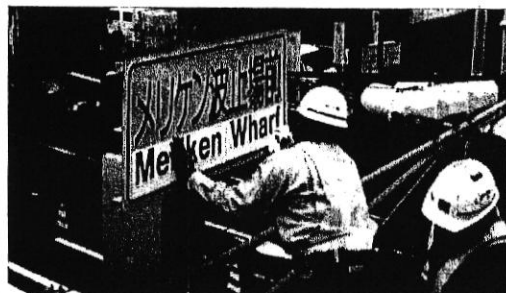
外国人目線に立って、美術館・博物館、自然公園、観光地、道路、公共交通機関等に共通する**多言語対応ガイドライン**を平成26年3月に策定し、各分野において多言語対応の改善・強化が進行中。

【事例①】道路案内標識における英語表記改善の状況

○平成25年9月より、**全国の主要な観光地49拠点を対象**に、エリア内の一般道を含めた道路の案内標識の英語表記を**先行的に実施**。

○平成27年7月末現在、**43拠点**において現地
の見直しに着手。

※残る6拠点についても、現地の改善内容等について点検、検討中



神戸市での施工の様子



鹿児島市での点検の様子

【事例②】多言語音声翻訳アプリを活用した多言語対応

○（独）情報通信研究機構が開発した翻訳アプリ
「Voice Tra 4U」（30言語対応）の活用

・県警ではアプリをインストールしたタブレット端末を一部の交番に先行的に配備し、外国人旅行者へのスムーズな案内を促進。



交番で案内している様子

石川県警：2カ所に計2台
岡山県警：15カ所に計23台
富山県警：4カ所に計4台

・東京メトロでは全駅の改札口にiPadを導入し、ご案内時にアプリを活用。



駅で案内している様子

全170駅に計870台

総務省において、「多言語音声翻訳システムの利活用実証」を平成27年12月頃より開始予定

無料公衆無線LAN整備促進協議会の概要



- 「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2015」に基づき、訪日外国人旅行者数2000万人を目指すためには、外国人が一人歩きできる環境の整備が重要である。
- 総務省と観光庁が協力して、無料公衆無線LAN環境の整備のための体制づくりを行うことにより、利用できる場所のわかりやすさや利用手続きの簡素化を含めて更に取組を推進していく。

協議会の活動内容

①整備促進

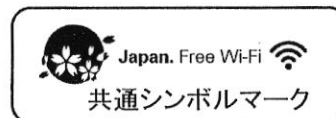
- ・無料公衆無線LANの整備状況を把握し、整備方針を作成。
- ・エリアオーナーや通信事業者に利用可能エリア拡大の働きかけ。

②周知・広報

- ・共通シンボルマーク(「Japan. Free Wi-Fi」マーク)の普及促進
- ・無料公衆無線LANの利用場所等の「見える化」・海外への情報発信

③認証の簡素化・一元化

- ・事業者の枠を超えて、認証の連携による簡素化等を実現する方策の検討・実証実験

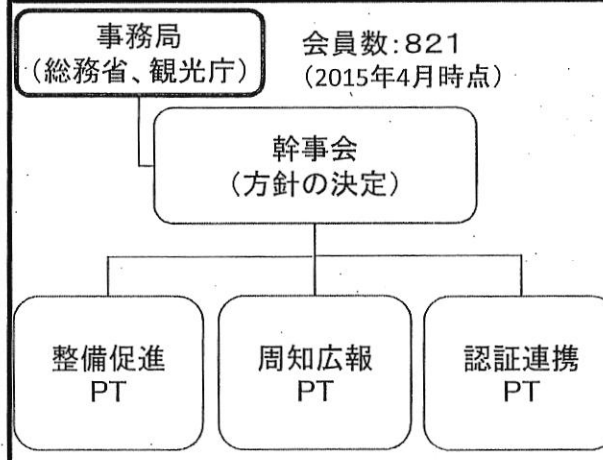


<第1回幹事会(H26.8.29)の様子>

協議会のメンバーとなる業界団体・企業等

- 空港：(一社)全国空港ビル協会、成田国際空港(株)、新関西国際空港(株)、中部国際空港(株)
- 港湾：みなとオアシス全国協議会、全国クルーズ活性化会議
- 鉄道：東日本旅客鉄道(株)、(一社)日本民営鉄道協会、(一社)日本地下鉄協会
- 自動車：(公社)日本バス協会、(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会、(一社)全国レンタカー協会
- 道路：東日本高速道路(株)、首都高速道路(株)、全国道の駅連絡会
- 宿泊施設：(一社)日本旅館協会、(一社)日本ホテル協会、(一社)全日本シティホテル連盟、全国旅館ホテル生活衛生同業組合連合会
- 商業施設等：(一社)不動産協会、(一社)日本ショッピングセンター協会、(一社)日本フランチャイズチェーン協会
- 自治体：東京都、福岡市
- 通信事業者：無線LANビジネス推進連絡会、(一社)電気通信事業者協会、(一社)テレコムサービス協会、(一社)日本インターネットプロバイダー協会、(一社)日本ケーブルテレビ連盟

体制



地域資源を活用した観光地魅力創造事業

平成27年度予算 : 290百万円
平成28年度概算要求 : 441百万円の内数



○地域の観光資源を世界に通用するレベルまで磨き上げるため、歴史的景観、美しい自然、海洋資源、豊かな農山漁村、魅力ある食文化等の観光資源を活かした地域づくり施策と、体制づくり、受入環境整備、二次交通の充実等の観光振興のための施策を一体で実施。

様々な地域づくりの取組と連携し、地域の観光資源を世界に通用するレベルまで磨き上げるとともに、外国人の受入環境整備を実施。
(関係省庁の施策との一体的実施を推進。)

歴史的景観とバリアフリー
の相乗効果による観光振興

世界自然遺産で観光と
保護の両立

離島のハンデを克服した観光
システムづくり

「農」の優位性を活かした
産業と観光の融合

地産から地消までを観光客
とともに創りあげる地域

産業遺産を核とした広域
連携での観光振興 等

観光関係者による取組

協議会：市町村、観光協会、交通事業者、関係行政機関その他地域づくり
の取組を実施する者等により構成

計画の策定（数値目標、取組体制、事業内容等）

マーケティングの実施

地域の魅力を高める取組の実施

①滞在コンテンツの充実・強化

- ・着地型旅行商品の造成・販売
- ・地産地消の推進
- ・ガイドの育成

②来訪需要の喚起

- ・一元的な情報発信／予約
システムの構築
- ・宿泊施設の魅力向上
- ・地域版MICEの推進検討

③来訪者の利便性等向上

- ・観光案内所の機能強化
- ・観光地周遊バスの実証運行
- ・美観の維持、トイレ改修

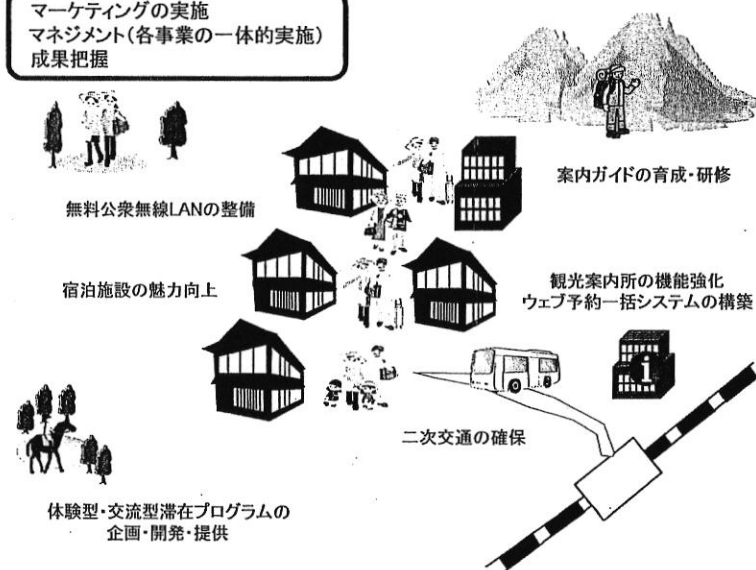
④外国人受入環境整備

- ・観光案内の多言語表記化
- ・Wi-Fi環境の整備
- ・免税店の導入検討

等

国によるパッケージ支援

マーケティングの実施
マネジメント(各事業の一体的実施)
成果把握



支援内容

個別事業の実施に必要な経費の総額の2分の1以内の金額を
予算の範囲内で負担する。

(2) 都内調査・東京都 H27.11.16

山下

港湾局に聞きたいのは大きく三点です。

一点目は先日初飛行を迎えた **MRJ** が導入されるのか、航空施設との兼ね合い
上何か把握されていれば教えてください。

また、航空機の種類、滑走路の長さによっても積載量に影響があると聞いて
いますが、何かわかっていることがありましたら教えてください。

港湾局

三菱、全日空共に東京都に対して正式な話はない。ここで何かお答えしても、
すべて憶測になってしまうので回答は差し控えたい。

山下

機体の性能を含めて何も情報はないか？また、今の施設では A320 と 737 だ
けの運用を想定しているのか。

港湾局

機体の変更等があれば、航空会社からまず相談がくるが今のところ何も無い。

菊池

2017 年から運用開始を予定している機体だが、情報が全くないのか。

石崎課長

正直、何も情報は来ていない。しかし、導入の予定があれば施設対応の都合
もあるので、直前ということでは無く事前に相談があるはずだ。

空港管理者としてはその時点で適切に対応したい。

菊池

島内の貨物業者や生鮮を扱う業者あるいは新聞業者もこれらの情報は一刻も
早く伝達されることを望んでいる。

石崎課長

もし、八丈路線に導入する話があればきちんと先方にも伝えていく。

山下

機種変更がある場合、空港の付帯設備との関係も含めてどれ位の期間を要す
のか。

石崎課長

機体に関してはパイロットの技量が大きいので運航者の問題だ大きい。

港湾局としてはその辺の情報はもっていない。

菊池

東京都でも把握されていると思うが、貨物の輸送量が年間 1300 t、大島が 55 t と圧倒的に多い。一機あたり 1.5 t から 2 t であるがその辺はどうか。

石崎課長

そこは航空会社に確認してほしい。

山下

八丈路線は 1 億、大島路線は年間 3 億の赤字と伝えられているが、運航費補助の算定をおこなっているのです、路線別の赤字額を教えて欲しい。

石崎課長

都は国と協調して運航費補助を行っている。全日空から提出される翌年度の赤字見込額をベースに算定する。平成 26 年度は国と都で 4500 万ずつ合計 9000 万の補助を行っている。次年度については明日開催される、離島航空路地域協議会で報告になるので、それを元に算定していく。

山下

9000 万の補助で全日空の赤字を解消できるのか。

石崎課長

全日空の算定と、国が算定した赤字見込額の低い方をもって決めるので、実際の赤字額とは差がある。都としては、実質に近づけるべく国に要望している。

山下

国が算定を見込みから実質に切り替えれば都は追随するか。

石崎課長

制度が変われば当然そうなる。

山下 崇

他の路線でも同じか。

石崎課長

全国の離島路線は一律に同じ制度で運用している。八丈路線だけを考えるものではなく、全体の制度設計に関わる問題だ。

山下

八丈路線は生活路線であり、急激に往復運賃が上がったことは急病等で都内の診療科にかかる場合など負担が大きい。

先ほど話しにでた、離島航空路地域協議会でこの問題を取り上げていただけないか。

石崎課長

離島航空路地域協議会では、どの路線を生活路線とするかも含めて、航空路に関わる問題は何でも議題にすることができる。

これまでも、町長から要望を受けている。協議会の場には運賃を決める航空会社も制度を決める国も参加しているので、まずは地元からの切実な声を届けることが必要。その上で現行制度で何ができるのか、新しい制度を作るのか、時間をかけて丁寧に進めていく必要がある。

山下

平成3,4年当時は往復2万円を切っていたが様々な料金体系も廃止されて、全国一律の物に変わってきた。やはり、生活路線として住民に深刻な影響があるので、時間をかけてといっても住民は運賃値上げにあらがうことができない。

もう少し踏み込んでいただきたい。

菊池

補足するが、昨年の議事録を見ると町長が切実な訴えを行っている。

しかし、流れの中で出てくるだけで主要議題とはなっていない。

東京都主導で進めていただきたい。

山下

大島はジェット船で往復1万円で利用できる。また、八丈路線は八丈島民だけでなく、青ヶ島、御蔵島の住民にとっても切実な問題であり南部三島の意見として受け止めていただきたい。

石崎課長

協議会の場で取り上げることは大事なことと思うが、何より制度の壁があって中々議論が進まない。町の執行部、東京都、航空会社、国の四者で知恵を出し合っていくことが必要だ。特に町の事務方とは連携を進めていきたい。

水野

島内の病院は診療科が限られており、都内の病院に行かざるを得ないのが現状だ。3年前から総合交付金を財源に片道分の運賃補助を年に1回行っている。

しかし、治療には1回ではとても足りません。

また、高校までは島内で進学できますが大学は必ず島外に進学します。

受験となると、天候も勘案して往復運賃を払って上京している。

港湾局だけの問題ではありませんが、島民にとって切実な問題です。

石崎課長

全くその通りだと思う。しかし、新しい制度を作るのは難しく、まずは、今の運航費補助をいかに充実させるかが重要。全体の経費の中から、運賃に反映するよう国ともよく協議を進めていく。

水野

年々住民の負担は増えている。機会を捉えて要望に回っている。

石崎課長

全日空も八丈路線は特別だという意識があって、それが往復運賃の割引率にも反映していると思う。

あとは、いかに搭乗率を上げるかが課題。

岩崎

補助にあたり制度の壁といったが具体的にはどんなことか。

石崎課長

運航費補助で、全国一律に標準損失額で国と協調補助をしている点。

離発着料なので国に準じて減免しているが、これ以上のメニューがない点。

岩崎

東京都民として、離島に住んでいても交通や燃料費で負担が大きく違うのがネックとなっている。このあたりをどう考えるか。

石崎課長

問題は十分承知している。日頃から情報交換を行っている。

菊池

この問題は当該自治体の長が問題提起し続けられないといけない問題ですね。

石崎課長

八丈町長には毎回提案頂いており国、全日空とも状況は十分伝わっている。

浅沼

八丈は低所得者が多いが、高齢になると通院などで上京の機会は増える。

現状の補助制度ではとても足りない。

石崎課長

現行制度をめいっぱい活用しつつ、新しい制度を模索する。

山下

運航費補助の制度の変更を目指すとして、全国一律の制度である以上予算措置に他の自治体が対応できない可能性はないか。

石崎課長

東京都ももちろん予算の範囲内での対応となる。
国境離島法案との兼ね合いも出てくる。

東京都産業労働局 観光部振興課長 若林和彦

山下

今年の 6 月より航空運賃特別委員会を作り活動してきましたが、航空運賃を考える上では、どちらに伺っても観光客をはじめとする交流人口の増加についてが話題になります。

観光客にとって現行の運賃体系がはたして高いのかも含めて検証しております。

多摩と島しょは一体の物であると思いますので、観光部の施策について昨年はあまり良くないと聞いておりますので、本年度についてお伺いしたいと思います。

若林課長

多摩、島しょの観光対策としてはハードソフト両面から支援を行っている。

とりわけ八丈島への支援については昨年の事業をリニューアルした観光 PR 事業を行っている。本年は著名な方、フォロアーを多く持っている方に直接島に行っていただき、ブログ等を書いてもらってそれをまとめた WEB を作る事業です。

国内、外国からの旅行者を問わずパッケージツアーではなくて、個人のブログ SNS などから情報を得て行ってもらうような仕掛けを考えている。

10 月 1 日から WEB をオープンさせまして、八丈島については椎名誠さんなど三名にお願いして夏、秋、冬と抜粋版を作ってもらって、Facebook などにリンクさせる事業です。

山下

昨年はレポーターになってくれる人にきてもらったようですが、あまり良くなかったと聞いていますが。

若林課長

そうですね。昨年はレポーターになってくれる人に何千円かお支払いするといった事業でしたが、発信力を考えたときに後ろに付いている人が沢山居る人にやってもらった方が良いだろうと言うことで事業をリニューアルしました。

山下

ウェブを見ておらず申し訳ありませんが、島へのアクセスの部分で運賃等は掲載されていますか。

若林課長

運賃の記載はありません。

山下

旅行者は様々な料金体系を利用できるため、往復運賃の 3 万円が表に出てくると困る。

若林課長

このサイトでは、旅行代金が安い、高いでは無くこんな魅力があるとか、こんな楽しい所があるというどちらかと言えば観光ルートについて PR している。

広告代理店に委託しており、代理店と観光協会がルートを引いて PR する仕組みになっている。

浅沼

著名人を使うということで、報酬はどうなっているか。

若林課長

報酬は渡航費用程度です。

浅沼

少年野球で元プロ野球選手を呼んでいるが、個人で呼ぶより東京都で呼んでもらった方が色々とやってもらえると思うが。依頼する人は決まっているのか。

若林課長

椎名さんの場合は元々島によく行っているなのでそのあたりを利用した。

浅沼

プロ野球選手などを利用すれば、スポーツが好きな人はもっと来るのでは。

若林課長

今回の線引きは、どれだけフォロワーが居るかということで、大体 30 万人くらいに発信できる方ということをお願いしている。

山下

地域資源発掘型実証プログラムはどのような物か。八丈島では島言葉や照葉樹林文化、戦時中の遺跡などがあり地域資源としては有望だと思うが。

若林課長

八丈町では平成 25 年度に菊池レモンを殻として島起こしで利用している。

このプログラムは三つのメニューがあります。一つ目は着地型旅行商品の開発のためのモニターツアーの開催。(三宅島で利用)

もう一つは特産品開発のための利用。(式根島、温泉のもと)

最後はイベントの開催です。

いずれにしても、地域の皆さんからの提案を年に 1, 2 回受け付けます。
観光協会や NPO が仕組みを作って東京都が採択します。

メリットは、島からの持ち出しが無いことです。とにかく良いアイデアがあったらやってみようということです。

山下

100%補助は良いのですが、効果測定はどうなっていますか。

若林課長

終了後アンケートをとることと、報告書の提出を義務づけている。

山下

菊池レモンについては、八丈フルーツレモンと商品名が決まったものの、PR だけが先行して出荷量が少ない。東京都も手を付けた以上継続して見て欲しい。

3 つのメニューも周知されている様子は無い。どういうことか。

若林課長

公募というより、JTB など観光にたけた方をお願いして観光協会や NPO が提案している。

山下

たけた事業者と言うが、本当に能力があるか疑問。都の補助事業でうまくいったためしがないと思うが、せっきくの事業なので実効性のあるものにしていただきたい。

菊池

この事業は、直接的に観光客を増やすためのものであり、人文学的観光資源といえる生活文化に根ざした物を観光資源として商品化するものだと思う。

これは、観光協会等を媒体として進める物なのか。

若林課長

事業計画案の提出を受けて、都で仕様書を作成し実際に事業を行う事業者を募集する。プレゼンを経て実行委員会をつくって事業を動かす流れです。

山下

よくあるパターンだと思うが、私たちにはこのような情報はこない。

町に対しても公募要件に幅広く募集するよう指導すべきだ。

観光協会にそれほどの能力があるとは思えず、ただ投げて返ってきた物を採択するのでは物足りない。

ある程度の周知期間を経て事業計画を提出するよう指導してください。

菊池

現在進行形の物には関係しませんね。未知の物に対してですね。

若林課長

埋もれた資源を顕在化して表に出していくかということです。

岩崎

担当者を集めて説明すると思うが、あれをやってだめ、これをやってだめでは良くない。町作りの中で戦略的にやるべきだ。

27 年度は観光予算で 300 億近いと思いますが。

若林課長

部全体で 300 億です。

菊池

平成 25 年度の菊池レモンについては補助額は 500 万ですか。

若林課長

そうです。ポスターの作成や試食会、マルシェやツアーに使われております。

山下

国内観光客が圧倒的に多いが、オリンピックを目指してインバウンドにどこも力を入れている。外国からの観光客は飛行機を乗り継いだ場合、日本全国どこでも 1 万円でいける制度を航空会社が用意している。

これらをうまく使えば島も生き残っていけると思う。

八丈支庁土木課では光るキノコの観察会を 6 年間実施していて、非常に珍しいものであり毎日 100 名以上の集客がある。

すでに、英語、フランス語、ドイツ語での対応も可能で島の目玉としてだけでなく東京の目玉になれると思うが、

若林課長

先ほどの WEB でコース作りに取り組んではどうか。

山下

そもそも都の事業であることが面白い。多言語対応ができているのも珍しいと思うが。

若林課長

多言語対応と言うことであれば、62 市町村で 1 億円で補助率 1/2 という制度がある。

山下

補助率 1/2 というのも自治体の地力に開きがある。実態にあった補助はできないか。

若林課長

制度上難しい。

菊池

ならば逆にこんな事が出来るよというご提案はありませんか。

若林課長

PR ということで、国内外にいかにも島の魅力を伝えるかということに主眼を置く。今年はこのような形で進めるが、来年はまた色々と考えたい。

菊池

東京都広報に載せてもらえないか。

若林課長

イベントは掲載している。

岩崎

これからインバウンドを考えると、通訳や案内も八丈島は多くないので増やしていかなければならない。

現状ではボランティアで案内するぶんには問題ないが、プロとして案内する場合通訳案内士の資格が必要だ。

通訳案内士は非常にハードルが高いので、東京都限定などは検討できないか。
若林課長

制度上は国でありかたの検討を始めている。国の動向を見ていきたい。

菊池

地方創生事業の一環としてですか。

若林課長

人材育成の観点から島しょ観光連携協議会で観光 PR や横同士の連携を行っている。各島の観光協会、特に実務レベルでの研修を行い能力向上に努める。

岩崎

25 年度から予定されていたものが 26 年度にずれ込んだのか。

若林課長

平成 25 年度から取り組んでおり、3 年目になる。

山下

伊豆諸島といっても航路の関係で北部と南部のアクセスは悪い。

少し分けて考えて欲しい。

岩崎

スポーツに関しては入っていないか。

若林課長

スポーツは入っていない。

岩崎

スポーツ、音楽は有望だ。イベントではどうか。

若林課長

観光は幅広いのでいろいろな観点で検討できる。

岩崎

都の観光予算は年々増額しているか。

若林課長

つい数年前は 20～30 億だったが、今年は基金も含めて 283 億になった。

山下

予算が増えても結果を出さなければ意味が無い。

どのような計画が出されているかもわからない。来年はわかるようにして頂きたい。

若林課長

来年度についてはまだ予算は確定していないが、是非ご提案いただきたい。

なお、地域資源発掘型実証プログラムは他地域との連携を行う場合は予算を倍額にする。三宅島が調布市と連携プログラムを行う。

菊池

大学とのコンソーシアムは対象にならないか。

若林課長

大学と言うより地域連携が必要。立地地域を巻き込んで商品開発なのかツアーなのかで仕立てて頂ければ不可能では無い。

(3) 都内調査・全日本空輸株式会社 平成27年11月17日 13:00～

1. 三菱航空機の新型機MRJ導入について ① 八丈島路線へのMRJ導入は検討はされているのでしょうか。

② MRJが導入された場合、便数は増便されるのでしょうか。

MRJは先日ようやく空を飛んだばかり。開発は4年ほど遅れているが早ければ2017年の第一クォーターにMRJ初号機を受領するという計画。初飛行を終えたばかりでこれから飛行機の安全基準、日本を始め他国の基準を満たすことが必要になってくるので、それを経て2017年、4月、5月、6月頃に受領できればと予定している。現在確定15機発注しており、オプションとして10機、全体で25機を現時点では導入する計画。MRJは、現在飛行している737-‘500 (B3の中でも古い機材)の後継機として導入していく予定。八丈島には現在737-‘800とA320、170席くらいの飛行機が運航している。羽田空港から737-‘500の路線というのは、主に中部、関空へ運航している。その後継機ということなので、現在の具体的な導入路線は未定だが、羽田にMRJを導入するかどうかも含めて、具体的な計画は現時点ではない。MRJは90席程度の小型ジェット旅客機。八丈島路線は170席が3便飛んでいるので半分近くまで座席数が落ちる。夏場の輸送力などを考えると、単純に今の八丈島路線にMRJが導入されるのは考えられない。便数は機材の大きさにかかわらず、羽田空港の発着枠は国内線も国際線も満杯なので、小型化をしたから便数が増えるかということは羽田空港に関してはない。737-‘500が飛んでいる中部、関空、伊丹、その他ローカル路線の更新機材であることが大前提。 由美) 八丈島の後継機としては考えていない？ 全日空) 170席だと現状では飛行機の搭乗率は低い。羽田発着枠はあるが小型飛行機で増便された方が利便性が上がるかということで伺いました。 睦男) 今、伺って安心した。MRJが来た場合増便ができるのかどうか心配していたがそのようなことはないとのこと。現行機で継続ならよい。 全日空) 機種を小型化して便数を増やし利便性、サービスを向上させるのはエアラインビジネスとしては常道ではあるが、羽田のような混雑空港ではできない。羽田、伊丹のような空港では増便させるためにはどこかを減便させなければならない、 憲春) MRJは話題の飛行機なので、八丈島に現行機と併用して1便でも飛んでくれば 全日空) 羽田に配置するかも決まっていない。

由美) 新しい機種導入すると、インフラにコストがかかる? 全日空) そういう意味でいうと就航空港に応じて、整備士、整備部品等を配置したりしなければならない。広がれば広がるほど全体としてのコストは重たくなるので、できるだけ効率的に就航空港は選択したい。現在羽田に737- '500の飛行ラインはないが、こういう効率的な小型機材、環境に優しい経済性の高い小型機材の使い方という観点で、将来的にどうするかということについてはまだ何も決めていない。737- '500の更新が終わった後、さらに増強して国内航空ネットワークを強化することを考えたときにMRJが羽田に入ってくる可能性はなくもない。 2. 航空貨物について

① 現行機とMRJとの積載貨物量の比較

現在の '800などに比べるとほぼ半分。1.5t~2tの半分ということになる。投入する機材を決めるときには、お客様だけでなく貨物、郵便等への影響も含めてトータル的に事業性をみる。便による搭載量も異なるであろうし、そういう事を考えながら党友機種を決める。

② 略 ③ 略

④ 変更がある場合は事前に相談があるますか。

全日空) 現在でもダイヤなど大きな変更がある場合には町役場を通じて事前に相談している。運行機種が変わるような場合はいろいろなところに影響がある。MRJに関わらず何か変更がある時には事前に相談する。

⑤ 八丈島路線の総収入の中の、搭乗券販売収入と貨物運賃収入の金額をお知らせください。 詳細はなかなか公表できないが、大枠でいうと八丈島路線の収入は、旅客収入が20億、貨物・郵便収入が1億。20対1と思って頂いてよい。

由美) 他の離島でもこのような割合か? 大きくは変わらないと思う。 3. 八丈島路線の赤字額をお知らせください。 経営的な数字で対外公表はしていないが、本日午前中の協議会の中でも口頭で申し上げた数字26年度の八丈島路線の年間赤字額は2.8億円。 由美) 国と都から4500万ずつ補助が出るが、1.9億については全日空が補填するのか? 全日空) そうである。 崇) 離島路線は50数路線あって、そのうち赤字路線が18、搭乗率60%を超えても赤字路線があるが、ボーダーラインはどのあたりか。 全日空) 一般的には65%といわれている。あくまでも一般的で、機材の大小でも違うし、平均単価が高い低いでも違う。需要が少ないと、機材を小型化擦るというのは選択肢としてはあるが、機材を小

型化すると単位当たりのコスト（ひとり当たりのコスト）が高くなる。単位当たりのコストが高くなるので、俗に言うブレークイーブン、路線の収支を均衡しましょうということになると、機材が大きい方がブレークインポイントが低くて、機材が小さい方がブレークインポイントが高い。しがたって、小さい機材で運航するということは、より高い利用率を上げないと当該路線の商売はなかなか成り立たない。機材が大きいと相対的に言うと利用率が低くても商売が成り立ちやすい。またそこに単価が絡んでくるのでなかなか一概にはいえない。機材の小型化は利用率を上げるという観点からはあるが、機材を小型化すると単位当たりコストが重たくなってしまうので、平均単価との関係でどうなのか我々が悩むところ。　よし子）搭乗率50%を切っているような八丈島路線はお客が少ない時期に小さな飛行機、多客期に大きな飛行機を飛ばせば？と思われがちだが。　全日空）多客期に大型化、不乗期に小型化したいのはどの路線も同じ。ある特定の路線だけ大型、小型を使い分けるとはできない。日本の国内線については曜日波動も強いし、高乗日、低乗日もあるので、我々もいろいろやりくりはしているが、うまく需要にあった飛行機の導入が難しい。　由美）搭乗率で赤字黒字は決めるのは難しいとのことだが、八丈島ではどのくらいの利用率で黒字になるか。（質問外）　全日空）今、具体的な数字は上げられないが、単純に言うと収入が貨物含めて21億あって、3億くらいの赤字ということなので、収入があと3億くらい増えるとトントンだというふうに考えれば、15%収入が増えなければということになる。ということになると今の50%から、ざっくりいうと利用率は75%。もちろん単価の変動があるわけで赤字額分の収入を生むためには15%収入が増えなければならないので、だいたい70~75%あたりだと思われる。　崇）120人乗りクラスの飛行機は？　全日空）今はそのクラスの飛行機がない。170人乗りの737- '800の下は120席くらいの飛行機がなくて、次が90人クラスのMRJ。120席くらいの飛行機が飛んでいた路線は、170席くらいに大型化するか、90席クラスに小型化をするか、需要が伸びるところは大型化を計画するし需要が厳しいところは小型化をする。　睦男）損益分岐点が75%というのは過去もそうだったのですか。　全日空）はい。　睦男）八丈便は過去には全日空のドル箱だったとの話もあるが。　全日空）30年ほど前は、今とは予約制度も異なっていたが、当時予約が取りにくい路線として八丈、富山、宮崎、鹿児島があった。座席が取りにくい路線として社内的に認知されていた。その時代

は路線としては黒字だっただろう。 睦男) かつては数億の黒字だったと聞いている。

全日空) 現在に関しては収支均衡を黒字に持って行くのはかなりハードルが高い。生活路線として我々としても踏ん張っているという状況。 睦男) ‘800が166人乗りで、搭乗率が49%と利用率が下がるわけだが。 全日空) 現在の小型機はかなり性能が高くなっているので、以前の120人乗り200と今の‘800はコストはそんなに変わらない。 4. 搭乗客増加のために ① 全日空として、観光ツアーの企画、商品造成等の考えをお持ちですか。 大きく言うと4つくらいに分かれる。 まず我々のグループの中でANAセールスがありANAスカイホリデーというブランドがあり、長い間お付き合いさせていただいている。2番目ANAセールス以外の旅行会社、JTB、クラブツーリズム、読売旅行、ビックホリデー、スカイツアーズという旅行会社の旅行商品。以上がパンフレット系のもの。3つめがダイナミックパッケージというWEB限定の旅行商品の展開をしていて、ネット上で往復の飛行機と宿を選ぶと金額が出るもので、グループでは旅作、グループ以外では楽天の楽パックとかじゃらん系のANAじゃらんツアーなども全路線を扱っている。4点目は観点が少し違うが、少子高齢化人口減の中でいうと、国内だけで国内線の商売をしていても限界があるので、今まさに訪日ブームだが、海外から日本に来て頂くだけではなく、日本にきて国内線に乗っていただきたい。海外の外国人向けの航空運賃を提供している。Experience Japan Fareというのがありこれは国内線片道どの区間に乗っても10800円定額で販売している。国内は販売しにくい路線を扱っている。この下期から扱い始めたVisit Japan Fareというのは、運賃はもう少し高いが全世界の旅行会社で外国人向けに国内線だけを販売し始めている。前者はウェブ上でしか扱えないが、後者は全世界の旅行会社で販売。 由美) 沖縄に行くのと八丈島に行くのでは格差があり過ぎる気もするが。 全日空) 10800円というわかり安い金額でシンプルに販売したい。 よし子) 八丈島に魅力があれば来てもらえる。魅力づくりをして情報発信をすれば来てもらえる。 全日空) まさにその通りで、全国の自治体にも同じことを申し上げてる。全世界で国内単独運賃をプロモーションしている。地元の皆さまの御協力を得て、魅力をあらためてどのように掘り起こして、海外にどうやってお知らせしていくか、そのような取り組みを一緒にやって海外向けの航空券が売れる。地元との連携ということも今後はより必要になっていく

と思っている。 由美) 今回の調査でも、航空会社の企業努力もあるし、地元
の発信、それを行政がバックアップするといったいい連携がとれれば、うまく
いくのかと考えている。

②6月の機内誌で八丈島が取り上げられましたが、こうした企画を今後とも継続
していただけますか。 八丈島を取り上げたのは我々の特集で取り上げたが、機
内誌の誌面は販売をされていて、沖縄はプロモーションの中で沖縄用のウェブペ
ージを作ったり、機内誌の面を買い取ったりして沖縄特集を組んでいる。自主
企画の中で言うと北海道から沖縄まであるのでバランス良く取り上げていく。

5. 八丈島路線の各種運賃別の搭乗者の数字と割合を教えてください。 細かい
データは一切対外公表していないので、大枠の話で。八丈島路線は他の路線と
全く違う特徴がある。往復割引が他の路線に比べると大幅に安い。他の路線は
正規料金から12~13%割引くらいで往復運賃が設定されている。幹線であろ
うが離島路線であろうが同じような体系で組んでいる。これまでの八丈島の皆さ
んとのやりとりの中で、島民が使いやすいだけではなくて、八丈島にお客様を
呼びたいと、こういうやりとりがあった結果、往復運賃を下げるという選択肢
をしている。現在は36%安くなっている。他の路線の3倍くらい割引率を深めて
いる。この往復割引が全体の1/3。もうひとつ特徴的なところは、旅行需要
を喚起するためのツアー会社等の旅行運賃と単区間でも買える旅割を合わせて
も25%くらい。これは他の路線に比べて圧倒的に低い。国内線の平均的なとこ
ろは50%で、八丈島はその半分。あと残りはシルバー割引や普通運賃などであ
る。生活路線としても使われており、往復運賃も安いので(旅行客も)それを
使っているという反面、島外からの旅行客が減ってきているという実態が旅行
系運賃の構成比でわかる。特にスカイホリデーとかJTBといった旅行商品の伸び
の前年割れが続いている。八丈島の路線としての大きな課題がある。

6. 搭乗者の手荷物での割合は? 別表 7. 八丈町・町議会と全日空との定期
協議会の設定を検討してください。 我々のような路線の窓口がある一方、営業
の窓口がある。全国の自治体がある程度公平にみるということということで、
我々は自治体との定期的な協議期間は一切もっていない。都度のものはあるが。

そういう意味でいえばできれば営業の窓口があるので、その中で役場との関係の中で日常的なコミュニケーションを持って頂ければありがたい。 8. 八丈島航空路線の「低廉な航空運賃と便数確保」はどうしたら実現できるとお考えですか？ ご意見をお聞かせください。 運賃については現状でも八丈島線は多種多様な運賃を設定している。往復割引運賃が一番特徴的なものであるが、その他、旅割運賃は早く買って頂ければかなりお得なものとなっている。旅割運賃で一番安いのが10300円、時期によって違うので一番多い価格が11000円など、10000円レベルの運賃もご提供しているが残念ながら利用が伸びていない。我々としては運賃を安くするという事は、当然需要を喚起して乗って頂いて収入を得るという観点から、このような安い運賃がマーケットの中で響いていない、需要を作れていないという課題を持っている。訪日のところでも触れたとおり、日本、海外からのお客様がどういう価値を八丈島に感じるか、自分にとってのちょっとした経験とか体験とか、我々が想像していないものなのかもしれないが、そういう魅力を少しでも再発見してそれをどうやって知って頂くか、そういうことが需要を生むという点からは非常に大事かと。例え話で。おさるさんと人間が一緒にお風呂に入れる天然の温泉があって、そういう絵が英国のBBCで流れて、英国では志賀高原が大ブームになった。そんなふうちょっとした風景とか光景とか、ちょっとしたものが海外の方からすると魅力に感じるもの。国内のお客様もそうかもしれないが。八丈というと釣り、ダイビングになってしまうが、違った魅力を掘り起こして発信して、それを需要につなげるという全体的なプロモーションに我々も一緒に何かできることはないかなと思う。単純に運賃をこうしたら需要が伸びるというだけではない全体的な需要を作り出すような動きのところに一番課題があるかと考える。

崇) 八丈空港のカウンターで英語が通じない。 全日空) まずやらなければならないのは無慮のWiFiを。言葉の問題はあるが、スマホさえ使えばそこで翻訳ソフトが使える 宿も含めて観光客が行きそうなところに無料のWiFiを。外国の方はそれで安心する。ちょっとしたことだが海外からのお客様のストレスを下げるという点で効果的。 崇) トランジットなどでまごつく。 全日空) 全国でも大きな課題。幹線以外はほとんど総代理店制度。代理店に今後海外のお客様が増える事への対応をお願いしたい。空港の端末もだいぶ簡単になってきて

いる。今後全国の空港で対応していかなければ。

岩崎) 船が欠航になって飛行機に変えなければならないような場合正規運賃になるが、そのような時の減免措置みたいなものは可能か。全日空) 営業的な観点だと難しい。いうなれば状況はいろいろあれど、当日普通運賃で乗って頂ける一番高いものをあえて安くするのかということになる。航空会社間では、全日空が欠航になって日本航空さんがある場合、普通航空券では振り換えられないものを同じ運賃でJALさんに振り替えて、普通運賃との差額を弊社が負担するということはあるが、船とエアライン間では今まで無いが差額分を東海汽船さんにお問い合わせできるのであれば振り替えできる。ライバルの間でもイレギュラーのお客様への対応として連帯保証契約を全世界の航空会社で結んでいるが、それに基づいてイレギュラー時には対応している、それを東海汽船と結ぶのか、差額を負担してくれるのかということになると難しい。負担額は運賃以上になってしまう。

睦男) その種の負担は自治体が行うべきかとも思うが全日空) 自治体としても全国的には難しい。お客様の立場からすればイレギュラーになって大変なのに経済的負担も追わせるのかと大変なわけだがそこへの対応方法は難しい。最近はそのような場合に対する保険もでてきたようだ。

6 「航空運賃をともに考えるシンポジウム」のまとめ

平成 27 年 12 月 9 日（水）

於 おじゃれホール

講師の戸崎先生の減便と言う厳しい指摘から始まったシンポジウムは、観客を引き込んだ。

オリンピック効果等によるインバウンドの増加で、羽田枠が厳しくなれば、需要の多い路線は増え、需要の少ない路線は減らされる。このままでは八丈路線の減便は明確であり、早急に搭乗率をあげる対策を取らなければならない、待っていても運賃は下がらない、その通りである。

航空運賃を下げるには、定住人口と観光客（搭乗率）の増加が必要である。そのためには、

- 大学のサテライト誘致や八高に観光課の設立で地域の産業振興を図る。
- 交通政策基本法等の制度の活用のため、働きかけを強化する。
- 空港の活性化のため、八丈島の魅力を全国にセールスする事が必要である。
- 補助金でコンサルタントに頼る発想より、お金を掛けず人的資源を育てる。
- 留学生や島内在住の外国人を活用して、インバウンドに八丈を SNS 等で PR する。
- 3 便体制を確保するためには、全日空も儲かる提案が必要である。
- 現状の打開策として、アイデアを広く募り、来島者のニーズに答えなければならない。

地方空港も航空路線を守るため努力している。八丈も島民一体となつての便数確保

と、運賃引き下げのためにも、観光客の増加策に力を入れることが急務である。

そのためには活動団体の立ち上げ、観光の振興ビジョンの明確な策定が必要である等の指摘があった。

もっと若者や観光に従事している方々が来て欲しかった等の反省はあるが、航空運賃を考える、一つの機会になった事は、有意義なシンポジウムであったと考える。

アンケート集計結果の考察

- 来場者の飛行機利用は多く、一定の割引運賃を利用している。
- 望まれる運賃は、片道運賃が1万円から1万2千円が72.3% (76名中55名)。割引運賃の利用は、割引利用36.6% (90名中33名)、往復割引含むと92% (90名中83名)。
アンケートでは、往復運賃を除く割引運賃の内容や利用方法が町民に浸透していない事がわかり、周知が必要と考える。
- シンポジウムの講師は良かった86.8% (76名中66名)、内容も解りやすかった85.5% (76名中65名)、好評な意見が多かった。

減便は深刻な問題で、観光客の増加を図るのが急務。

明確な観光振興策が求められ、島の自然、歴史、文化の魅力を引き出すプロジェクトでの対応や、大学の観光部門、スポーツ誘致の推進の意見もある。多くの住民は八丈が置かれている危機的状況を把握していても、減便とならなければ、危機を実感できないのではないか。

一方で協力や支援を考えている方も数多く、来場された方々にとっては、八丈の置かれている現状の把握となり、問題提起ができた。

7 「航空運賃をともに考えるシンポジウム」アンケート

本日は、「航空運賃をともに考えるシンポジウム」にご参加いただき、ありがとうございます。
今回のシンポジウムを参考に八丈島の航空運賃等を島全体で考えていきたいと思っております。
そのため、次のアンケートへのご回答をお願いいたします。

1. 航空運賃は片道いくらが適当だと思いますか。

_____円

2. あなたは、この1年に何回くらい上京しましたか。また、そのとき、飛行機を利用したのは、何回くらいですか。

上京した回数 _____回 うち飛行機を利用した回数 _____回

3. 上京した目的と回数を教えてください。

仕事 _____回 通院 _____回 旅行 _____回 その他 _____回

4. 主に利用している航空運賃の種類に○印をつけてください。

普通運賃 往復運賃 ビジネス切符 シニア空割 特割 早割 その他
(シルバー割引)

5. 本日の感想について、お聞かせください。(①、②については○印をつけてください。)

① 講師について 良かった 悪かった

② 内容について わかりやすかった むずかしかった

感想を自由にお書きください。

6. その他、自由にご意見をお聞かせください。

(記入欄が足りない場合は、裏面にご記入ください。)

8 「航空運賃をともに考えるシンポジウム」アンケート集計結果

来場者数 84 名 アンケート回収件数 76 件 アンケート回収率 90.48%

1. 航空運賃は片道いくらが適当だと思いますか。

金 額	件 数
5,000円	1
7,000円	1
8,000円	1
9,000円	1
9,800円	1
9,800円から11,000円	1
10,000円	40
10,000円以内	1
10,000円前後	1
10,000円から12,000円	1
11,000円	1
12,000円	10
12,500円	2
13,000円	2
15,000円	3
20,000円	4
23,000円	1
無回答	4

2. あなたは、この1年に何回くらい上京しましたか。また、そのとき、飛行機を利用したのは、何回くらいですか。

上京した回数

回数	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
件数	4	4	7	5	6	8	8	6	3	2
回数	10	11	12	15	16	17	18	20	21	30
件数	6	1	5	2	1	1	1	2	1	1
回数	40	無回答								
件数	1	1								

うち飛行機を利用した回数（往復でも片道でも1回ととらえて集計）

回数	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
件数	4	4	8	6	4	7	10	4	5	3
回数	10	11	12	15	16	18	20	21	30	35
件数	4	2	2	3	1	1	1	2	1	1
回数	無回答									
件数	3									

3. 上京した目的と回数を教えてください。

仕事

回数	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
件数	2 8	6	6	7	4	6	2	3	3	3
回数	1 0	1 2	1 3	1 5	1 6	2 5	3 6			
件数	2	1	1	1	1	1	1			

通院

回数	0	1	2	3	4	5	7	1 2	1 8
件数	5 7	5	5	1	4	1	1	1	1

旅行

回数	0	1	2	3	5	6
件数	3 9	1 9	9	7	1	1

その他

回数	0	1	2	3	4	5	6	1 2	1 3
件数	3 9	1 0	6	1 0	4	2	3	1	1

4. 主に利用している航空運賃の種類に○をつけてください。

普通運賃	往復運賃	ビジネス 切 符	シニア空割 (シルバー割)	特割	早割	その他
3	5 0	1 2	1 3	4	4	4

5. 本日の感想について、お聞かせください。(①、②については○をつけてください。)

	良かった	悪かった	△	未記載
講師について	6 6	0	2	8

	わかりやすかった	むずかしかった	△	未記載
内容について	6 5	2	1	8

9 シンポジウム参加者の感想

「運賃」について考えましたが、「便数」も深刻な問題です。

ロスをなくすことが必要と思いますが、その方法は減らす便数ではありません。

大学の観光部門、是非来てください、スポーツ誘致是非！

航空運賃はもう下がらないという答えが出ている以上、本題がずれている気がしましたが、危機感を十分感じられる内容だったので、意味のあるシンポジウムだったと思います。

ブータンの話しが長い。主題が見えない時間が長かった。

航空運賃を下げるには？ということを考えるよりも、島全体としてどの方向へ進みたいのか？島を島民がどうしたいのか？ということを全員が今一度考え直す時期なんだということがわかりました。

ただ今の普通運賃は高すぎる。

八丈航路の運賃を下げるにはどうしたら良いか？安くなるに越したことはないが、総合的に考えると、現状維持でも良いのではないかと、それよりも今の便数確保が大切だと思う。

戸崎氏の自然、歴史、文化『何でもあるということは何も（役立つものが）ないということになりかねない』は正に同感であり、では“何が素晴らしいの、何があるの”と問われると、胸を張って自慢できるものが八丈島にはたいしてない気がする。のが現状である。せっかくの文化：黄八丈織をもっと発展させ魅力を引き出すべき。

戸崎先生のお話で2便になることは避けられないようだ。3便を死守しなければ観光は終わりである。観光は島の生命線。会場の空席、島の人は何と考えるのか、無関心では済まされない。欧米人をねえ。

話しはすごくわかりやすく危機感を感じたが、画面が暗くよくわからなかった。お墓参り等、飛行機を使い上京したい気持ちは常にありますが、今は余裕がないので年金をいただけるようになったらと先に楽しみを置いているので、便が減るには非常に辛いことです。

結局、航空運賃どうこうっていうよりあれですね。

八丈のあり方を考える会ですね。確かにブータン理想です。僕の生活の理想でもあります。が、なかなかどうして一度頭をぶっ飛ばして話し合ってみてほしいですね。

講演会の時間が短かった。

島は雨が多く、観光で人を呼ぶということはいろいろなプロジェクトをもって対処しなければならないと思います。

航空会社の細かい実情的なものを知りたかった。

2部がよかった。

日常、町議と話せる機会をいかに設けるかが大事では、観光の島になりきれるか、いかに本気になれるか

日頃考えていることをはっきりと指摘していただき、島民としては大変なことであるが当然のことであり、スッキリとした講義であった。

わかっていることをただ言っている。

自立がキーワードのような気がします。ブータンは一番行きたい国です。島の人たちが横に繋がらないのが気になります。最も影響力を持つ人が頑張って、リードしてほしいと思います。

こうした取組を継続して行っていただきたいです。

現状の認識を明確にして、今後の課題解決に向けての指針となることを期待します。

刺激的な指摘。的確なアドバイス。わかりやすい説明。

両先生のお話、質疑応答ともに素晴らしい内容でした。

厳しい現実気付かされました。八丈太鼓と日舞で交流を深めているドイツミュンヘンと町ぐるみでお付き合いをしていけたらと思います。茨城の県から、ミュンヘンの日独協会との橋渡しを頼まれましたが、八丈との繋がりを強くしたい中、紹介しました。実にもったいないことだと思います。町はもっと強く繋がってほしいです。

「島の我々がやるのだ」そのとおりだと思います。バトンを渡された気がします。

若い方にも興味を持っていただいて意見を！！

現状を客観的にお話しいただけたのは良い。

島の中だと「あだんかなるわ」か「議員や行政の仕事」となりがち

以前から感じていたのですが、自分たち島民が頑張って利用すること。他人事と考えること。

もっと良い方向にて、3便、減らさないように頑張りましょう。

八丈全体が負け犬状態になっているのでは？

何をやっても駄目。町が何とかしてくれるだろう…の考え方はなくさないといけない。

かなり厳しい現実でブルーになる気持ちと、自分が進めていることに背中を押された気がした。

地域住民と協力し合って八丈島の今後を考えることが一番大切である。

小さな一歩、大きな舞台、インスタグラムに投稿！世界中に見てもらえる。英語が話せなくても。

島民総幸福…毎日仕事に追われて島を楽しめていないな。島が良くて住みに来たのに。もっと楽しんでコツコツ発信（モバイル）します。

若者、ばか者、よそ者の意見を！取り入れる！よく言ってくれたと思う。また、来る人の視線を大事にすること。

戸崎先生のお話は八丈島が置かれている危機的状況をわかりやすく説明してくれたためになった。

今まで言われてきたことをまた聞いた。

若い人が聞いて危機感を持ってくれたらよかったが、来た人は年寄りばかり？本当に八丈は危機感がないね。

先生たちの話を聞いて今からでも考えていきたいと思っています。

戸崎先生の話は日本全体をふかんした鋭い指摘と提案であり「今、八丈がいる位置」というのがよくわかった。有意義な講義でだった。

八丈島の魅力をもっとPRして、リピーターを増やすことが大事です。

島民が一つになって頑張りましょう。

今後1日2便だけでもあるとプラスに思うのか。1日2便しかないと思うか。いろいろな生活、人生を考えた上で、八丈で人生の最後を迎えられなくなる日が来るのかと思ってしまいます。

戸崎先生の講演は3回目、明治大の頃より具体的、歯切れがよく、来てよかったです。2便、1便が記事に載れば島民も危機感が出ると思います。1便の現実を言ってもらって感謝します。未だに運賃に言及している議員の実態にショックを受けてます。

もっと具体的に示してもらいたかった。

戸崎さんの話は身の引き締まる話だったので、若い人にもっと聞かせたほうがよいと思った。

このシンポジウムをもっと多くの方に聞かせるために周知方法を考えるべきでは？

観光ターゲットを島でどこまで共有できるかが大事だと思った。

航空運賃を下げるだけ？どんな未来を考えていくか。

インパクトのある講演だった。

戸崎先生のお話がわかりやすかったです。

八丈島の特質を日本と世界にどう知らせるか宣伝が大切。

内地の人たちは八丈島のことは何も知らない。

他の島と比べて八丈島は恵まれている。特に交通面が充実している。航空機が1日3便は、他の島には考えられないものだ。

島民だけの使用で解決するのは無理。観光客の増加だけしてやっている。もっと観光資源を前面に出した観光行政を行ってほしい。

厳しい現状を知り、八丈島としてのやるべき課題として赤字路線にしないための搭乗客を増やす自助努力をどう取り組むか、島民全体でしっかり考えていかなければと思いました。島をまるごとブランド化する戦略として島の宝は何かを探すこれを機会に島全体でまとまり行動を起こす。

八丈に来る運賃で外国（アジア）に行ける現在、島にリハビリセンターや、八高の園芸科に来たい子たちがかなりいるみたいです。

ここをもっと考えると違うのでしょうか？

競争のただ中にいること。危機感を持つということ。そしてチャンスにあるということがよくわかった。総幸福という思考を判断のものさしとする提案はとてもよく、島の人の多くがこのものさしを持てば良いと思った。島民は共存共栄し、他との競争に負けぬよう努力することが今一番意識せねばならぬと思った。

今飛んでるだけありがたいでは。というお話しでしたね。

刺激的な内容があり、考えさせてくれました。

ありがとうございました。

八丈でも道の駅みたいのを作りたいです。

食事を通して健康づくり、幸福づくりをしたい。島の材料（自然にあるハーブ、健康草など）を使い健康道場など。

戸崎先生の意見に感銘を受けました。

正に自分たちが行動をしなければだと思いました。

飛行機が減便になったら困る。

観光といっても、観光を商売にしている人口は少ない。沢山の人を宿泊できる施設が少ないので客が増えても困るのでは。

特に戸崎先生の話、具体的でわかりやすくとてもよかったです。

多くの島民の参加があれば問題解決も力を。これから島民の声を聞くために各地区を巡回し月1ぐらいで。

難しい話かと思いましたがとてもわかりやすくよかったですと思いました。何かよい案がありましたら是非協力していきたいと思います。

私も八丈島はもっと自分たちの環境や文化等の良さを知り、誇りを持って住み、それを観光に繋げれば良いと考えているので、話しに納得した。

10 搭乗客を増やすための提言

スポーツ関係 53～54

自然体験観光 54～56

情報発信 56～58

インバウンド 58～59

食材自給 59～60

観光資源の発掘 60～61

担い手育成 61～62

その他の提言 62

スポーツ関係

1 スポーツに特化したパンフレットの作成

現在配布しているパンフレットは観光主体のパンフレットのため、スポーツ団体や個人のスポーツ合宿やトレーニングを行う場合、どのような施設・宿泊・環境・交通・補助・受け入れ体制・オフ観光があるのかが解らない。

島内の施設、宿泊、移動手段、観光等の紹介や利用料等が容易に解り、来島費用等が簡易に捻出できるようなスポーツに特化したパンフレットを新たに作成する。

2 室内練習場の建設推進

これまで野球・サッカー等のスポーツ団体は2、3月の冬場の天候不順時に来島しており、強風・雨天等の悪天候にスケジュールは大きく左右されるため、毎朝練習場所の確保や交通の移動、食事の配送先の変更等を余儀なくされている。

雨天時はコミュニティーセンターや健康センター、旧中之郷小学校体育館旧檜立小学校体育館で練習するものの、移動手段・室内での限られた練習・人数によっては分散されるため非効率的な練習となっており、来島されるスポーツ関係者は口々に室内練習場の建設や競技に合わせた施設の改修等を望んでいるのが現状である。

来島するスポーツ団体や個人のニーズに答えられるよう、施設の改修や新設は必要であり、施設の充実によっては新たな大会やイベントの開催で、多くの来島者を呼ぶ込むことも可能であり、雨天時にも対応できる室内練習場の建設は必要不可欠なものであり建設を推進する。

3 欠航時の対応とおもてなし

来島したスポーツ団体や個人が飛行機や船が欠航した場合の対策は何もなく、宿泊先に缶詰状態となっている。このため欠航時の対策や追加補助等を考えるべきである

合宿補助金等を増額として、温泉や観光への移動のための交通費、宿泊費の助成、欠航流人の会のような交流会等への補助金の支出等（欠航時のみならず

島内スポーツ関連者との交流もリピートされる重要な要素と考える)の先行投資と考え支出すべきであり、欠航の時こそ島のおもてなしがリピーターをつくり、新たな来島者を呼ぶものとする。

4 来島者による SNS の活用で、八丈島の情報発信

スポーツで来島される方々に八丈を SNS (フェイスブック・ツイッター・ライン等) で積極的にアップされている方は多くはないと思われるので、来島したスポーツ団体や個人の方々に、SNS で島内の競技場や宿泊先、食事や観光等の口コミ情報等を全国に情報伝達してもらうよう依頼する。

また島内各所の HP (ホームページ等) にも協力依頼して、八丈でどのようなスポーツ関係者が合宿やトレーニングを行っているのかを、アップしてもらえるよう積極的に SNS 利用の充実や拡大で、八丈島を宣伝して関心を持ってもらう体制づくりが必要である。

自然体験型観光

1 八丈島における自然体験型観光について

地域の観光資源とはその場所に行かなければ体験できないものである。

それは島に住んでいる人にとって、必ずしも特別なものではなく、むしろ見慣れている風景なのかもしれない。

都内から空路でわずか 45 分、八丈島で過ごし次の日から活力を得られるよう、八丈島の自然体験型観光資源を活かすため提案する。

(1) 陸域の自然

ダイナミックな火山地形がみられる八丈富士、ヘゴの森や深い照葉樹の森を有する三原山と、そしてそこに息づく島ならではの生きものたちが近年ハイカー達を引きつけている。

現在、町が管理するハイキングコースは 4 コースあるが、定期的な草刈と自然環境に配慮した補修を実施すること、また正確な地図と分かりやすい情報を掲載したパンフレットの更新が急がれる。

また無人島八丈小島も登山やバードウォッチングなどで人気があるが、歩道維持管理とクロアシアホウドリの保護活動を東京都に求めていく。

(2) 海域の自然

ダイビングや釣りなどのマリンレジャーは以前から行われてきたが、近年増加しているものにスノーケリングがある。

道具さえあれば海水浴より、より海を身近に感じられるものだが、使い方を誤れば大きな事故につながることもある。

またテレビ番組の影響で経験の浅い者による魚突きが散見され、事故につながりかねない状況も招いているようである。

ダイビングについてはビーチポイントの整備がさらなる集客に繋がる。

また、ザトウクジラの回遊により新たな観光資源の開拓が期待される。八丈島近海は海況の変化しやすいため、安全管理については早急に検討し一定のルール作りが求められる。

海面レジャーについては、とりわけプレジャーボートの海面利用が立ち後れている。

漁業者の減少も顕著で恵まれているはずの海面利用が進んでいない。

景気に左右されない富裕層のボートオーナーに島をアピールすることでマリーナ事業など、これまでにない産業創出が期待できる。

(3) 発光生物の観光利用

陸上の菌類、虫にとどまらず海洋生物にも発見が広がっている。

島外からの研究者だけでなく、島内にも研究者がおり日本語、英語、ドイツ語、フランス語での情報発信が可能である。

また、子供達の探究心を大いに刺激し日本学生科学賞をはじめとする、各種科学賞受賞の原動力となっている。

八丈島は世界的に見ても希有な環境であることから、外国人向けの観光の目玉として期待できる。

さらに、学術的に充実させていけば、内地から八丈高校への留学など長期的な交流人口の増加も期待できる。

その他の提言

(1) 登山道、ハイキングコースの環境整備、コースマップのリニューアル

利用者が安全に自然を楽しむための登山道等の整備と維持管理を定期的に行い、これらについてのわかりやすいコースマップを制作する。

- (2) 発光生物、特にヤコウタケ等、八丈島ならではの生物を高い確率で観察できる場所の整備と仕組み作り。
- (3) 多言語表記による看板の設置
「島内の道がわかりにくい」というのが八丈島内を利用する観光客から聞く最も多いクレームのひとつである。
ただし看板はあればいいというものではない。
分かりやすく景観に配慮したセンスのよい看板設置が急務である。
- (4) インバウンドに対応可能なガイド育成
「通訳案内士」の取得は非常にハードルが高いため普及しにくい。
特区創設など独自の認定制度によるガイドの養成が必要である。
- (5) 八丈島ならではの自然の保全と利用のためのルールづくり
陸域、海域を問わず、安全と保全に配慮した自然の利用のためのルール作りを早急に実施すべきである。
- (6) 海面利用のためのハード整備
マリーナ施設やダイビングのビーチスポットを利用しやすくするため
に関係機関と調整の上、ハード的な整備を進めていく。

情報発信

1 情報発信の現状と政策提言

ハイキングやバードウォッチングなどいわゆる自然体験型が八丈島に根付いたのは今から15年ほど前となる。

モニターツアー形式でガイドブック発行業者、個人向けに新しい商品を求めていた旅行業者を招聘し、企画ツアーを体験して貰ったことで、多くのパンフレットやガイドブックに掲載されるようになり一気に周知されたことが、旅行者の新規開拓に結びついた。このような紙媒体の情報提供が集客に結びつく一方で、現在はSNSを初めとしたウェブによる情報提供が主流となっている。

八丈島観光協会公式ホームページのより使いやすい内容へのリニューアル化、多言語化は必須であるが、八丈島を知らない人にどう興味をもってもらうか、いかに八丈島に誘客するか、つまり八丈島のホームページに誘導するための工夫がますます大切になってくる。

海外の例では、滞在中の日本人がタイを紹介したり、日本在住経験のある韓国人が日本の地方をリアルタイムに紹介する番組やネット配信が大変人気で集客に貢献している例がある。国内外に限らず、このような島の魅力を楽しく伝えるリアルタイムな動画配信を行っていくべきである。

また「最大の広告宣伝は口コミ」と言って過言ではない。全ての島民が観光は八丈島の産業の柱であることを認識し、島ぐるみでひとりひとりのお客様を大切に作る土壌を醸成する必要がある。

その他の提言

(1) 情報発信のための関係機関（観光協会など）への支援

ホームページのリニューアルと多言語化

八丈島の情報窓口として、利用者が使いやすく、モチベーションが高まるような観光協会のサイト作りが急務である。

また個人経営でサイトができていないような施設のへのサイト作りへの支援や、アクセス向上のためのリスティング広告やアフィリエイト広告等の情報提供なども必要と思われる。

将来的には八丈島専門のネットTVやネットラジオの配信も検討する。

(2) SNS等ネット媒体の積極的利用の呼びかけ

個人が気軽に情報発信できるSNSは利用者としての情報発信のみならず、個人から団体まで広告媒体としても利用でき、その効果は大きい。

島内外への個人、団体への八丈島PRのための積極的な呼びかけを行う。

(3) 動画のライブラリー

今後の情報発信は動画が主体的になると考えられる。

様々なイベントや風景を動画で記録し、ライブラリーとして保存する。

(4) メディアへの積極的露出（番組取材依頼）

ネットでの情報拡散は普及してきたものの、未だテレビ、新聞、雑誌等メディアによる影響も根強い。

機会あるごとにこれらのメディアへのアピールを行う。

インバウンド

1 官民連携したWi-Fi環境の整備

外国からの観光客受け入れには、地元で簡単に情報が得られる公衆Wi-Fiの整備が不可欠である。

現在、NTTが提供するFLETS-SPOTが民間で30カ所設置されている。

平成28年度は八丈町でも11カ所にFreSpotを整備するが、コンテンツの提供は含まれておらず、情報提供は不十分なままのスタートとなる。

国、都でもWi-Fi環境の整備は推進しており多言語による情報提供を早期に進めなければ、ハード面だけでは価値が半減してしまう。

民間と連携した、多言語によるコンテンツを早期に整備することを求めたい。

2 島内在住の外国人の活用

平成28年2月1日現在、島内には100名の外国人が暮らしている。

韓国、フィリピンの方が多く80%を占める。

ところで、訪日する外国人観光客は激増しており、中国、台湾、韓国が非常に多い。

現在八丈島にまでは波及していないものの受け入れ環境、とりわけ言語で不自由しないことがわかれば外国人観光客の大幅増につながる可能性がある。

一方、島在住の外国人は全く活用されていない。

訪日客の急激な増加に、新たな人材育成で対応することは厳しい状況である。

そこで、島内に暮らしている外国人を募り、来島する外国人を言語面から即戦力としてサポートするよう組織化していく。

3 ムスリムが安心して旅行できる島の実現

世界の人口のうち約16億人がキリスト教徒で、13億人がイスラム教徒で

ある。

アジア圏でも2億5千万人が暮らすイスラム国家のインドネシアなど経済発展が著しい地域もあり、この需要をいち早く取り込むべきである。

本年1月の来日者数を見ても、インドネシアからの来日者数は13,700名で昨年比41.5%の伸びである。

イスラム教徒（ムスリム）は生活規範を宗教に置くため礼拝をはじめ食事でも許されるもの（ハラール）許されないもの（ハラーム）があり安心して旅行を楽しめる場所に制限がある。

八丈島の特産は幸いなことに魚介や野菜が中心のため食事面での制約は少ない。

更に、全日空では国際線の機内食にハラールを提供するなどムスリムが選べる航空会社となっている。

低額な乗り継ぎ料金と相まってPR効果は高いと思われる。

以上を踏まえて食事処や宿泊施設のハラール認証取得を後押しする政策を進め、ムスリムが安心して旅行できる島でPRすることを求めたい。

食材自給

1 “うんまけ食材作ろごん” 運動

旅行の最大の楽しみは、その地の食材を使った食事である。通年的に地場産の食材をどうしたら提供できるか。

八丈島の地場産の食材がなぜ貧弱なのか。

農産物で言えば、昭和30年代の中頃よりビニール温室等農業の近代化が進み、高収益を図る為の適地適作の観点から花卉観葉作物が中心の生産体制に移行した点である。

平成26年の園芸生産額は、15億円（農業生産額18億円）であるが、農協の公設市場の野菜取り扱い額は2,200万円であり、食料農産物の自給率の低さは一目瞭然である。

野菜の専業農家は殆どなく、趣味と自家菜園の延長線上の小規模栽培が中心と言える。

島民の食する蔬菜類の大半は、島外からの移入で、スーパーから購入している現状である。

地域内経済循環が図られず、貨幣が島外に流出する事は、大きな経済的損

失である。

それ故に、また、地場産食材を使った料理のメニューも貧弱になる。

花卉園芸植物が普及する以前の八丈島は、自給自足の生活が中心の自己完結型の社会であり、農産物自給率は高かった。

現在農業生産者の高齢化は進んだが、一方では、野菜作りの好きな若手や女性等の担い手、栽培のノウハウ、農地等の生産条件は存在している。

採算性のとれる適地適作の作目を見いだし、“うんまけ食材”を作る試みは急務である。

その際、農水産加工や保存、更に六次産業化の検討は避けられず、生産体制の支援や整備等含め、農協や行政の果たす役割は重要である。

観光資源の発掘

1 『八丈島観光百科典』の発行

「島には魅力のある資源、コンテンツはいくらである」という意見と、「島には観るものは何もない。一日観れば終わりだ。又、何でもあるという事は何も無い事である」という二律背反した見方がある。

観光とは、その地の文化を観る事であり、正に観る人の主観と感性に依る部分が大きい。

しかしながら、受け入れる側で「余所にな、こんな特徴があり良い所ですよ」という最低限のアピールが必要である。

個別的、分野別のパンフはあるが、島の事情をあまり知らない観光客が一冊の資料で、八丈島の豊かさや奥深さを知る入門書が必要ではないか。

八丈島の気候・海洋・地質・動植物・発光生物・歴史・民俗・風俗・流人・民謡・方言・漂流・史跡・景勝地・天然記念物・生活文化・文化財・戦跡・産業・レジャー・スポーツ・食事・土産等々、百科にわたる諸々の情報が手軽に目に触れる事が出来たら、来島者にとっては大きな魅力になる。

観光を産業にする以上は、そういう条件や要素をどのように観光商品としてブラッシュアップして販売するのか、その戦略が問われる。

2 “観光資源開発（隊）”の取り組み

八丈島にある未発掘の観光資源の商品具現化を都の支援策“地域資源発掘型実証プログラム事業”に応募する等して開発する事も考えていく。

(1) 未発掘の観光資源——自然景観

サンセット&ムーンロード・・・ in JINDA & EIGO

甚太と永郷から見る小島と大海原の雄大な景観は目を見張らせるものがある。

ところで、日没の夕陽は、西端に位置するこの辺りが最良の観賞地である。

更に、冬から5月頃迄の満月前後の一週間位、午前2時頃から5時頃迄の間に西側を望むと、島から月まで海面に月光が反射されて“月の道（ムーンロード）”の息を飲む幻想的な光景が現出するが、これを知る人は殆どいない。

気象条件と時期にもよるがサンセットとムーンロード、及び、星座を3点セットにして一回で見る事も可能である。

一度見たら決して忘れられない感動的な光景である。効果的な情報発信を考えたい。

(2) 「人文学的観光資源」の商品具現化

学術的価値があり、絶滅の危機にある八丈島の生活文化の中に、「島ことば」、「炭焼き」、「黄八丈」、「照葉樹林焼畑文化」等々があり、又、「流人文化」や「戦争遺跡」もある。これらは人文学的観光資源と言うが、商品具現化のブラッシュアップを図る。

担い手育成

1 「八丈島観光ボランティア」制度発足

“これ以上島を寂れさせたくない”と心ある島の人々は思っており、再生・復興・創造の為にボランティアとして参加協力したいという人もいる。

意欲や技能、条件のある人が参加できる観光ボランティア制度（例、観光ガイド、伝統芸能、生活文化の継承・技能登録制）を作り、島おこしを提案する。

2 役場の中に、プロジェクトチームを

搭乗客、観光客を増やすためには、町の活性化をはかる事が必要。行政と共に、民間の協力が必要となるが、まず、役場の中に町長直轄の「まちづくりプロジェクトチーム」を作る。全国的にも成功している地域は、危機感を持ち、必死で活動する人材がいる。

八丈町としても、職員や人材の不足もあるが、やる気のある職員を登用していく。

3 「仮称 おもてなし隊」

リピーターを増やすために、婦人会、観光協会、宿泊施設のおかみさんを中心に「おもてなし隊」立ち上げる。

島民の持つ優しさや温かさを感じた旅行者は、必ず次回も八丈島に來たいと感じている。

施設や天候などの要素も大切だが、島民からの心に残る印象が非常に重要である。

自然や文化と共に「いやしの島」として、住民（島民？町民？）全体で観光客を迎える雰囲気を作ることが必要だが、何とかしなければとの思いはあっても、危機感が薄い。

誰かがやるだろうとの意識を変えて今こそ自分達のできることから始めていくべきである。

他の観光地にもみられるような「観光ボランティア」や「おもてなしをするための組織」をとの意見もあるが、そのためには運営費等予算を含めた長期的に継続させるための仕組み作り、コーディネート力やマネジメント力を有する人材確保が重要な要素となる。

八丈島が抱える問題を共有しながら、人を育てるための機会が必要である。

その他の提言

(1) 「伊豆諸島 八丈島」から「東京諸島 八丈島」へ

八丈島は、羽田空港からわずか45分の位置にある。初めて訪れた人は、その近さにびっくりする。

その利便性と島の魅力が十分に発信されていない。

首都圏や全国的にも、八丈島が東京都の離島であることの知名度が低い。

広く、観光客を呼び込むためには「伊豆諸島 八丈島」から「東京諸島八丈島」と名称を統一すべきではないか。

1 1 観光振興を強力に推進する組織の在り方

八丈の観光振興をどの団体や誰がリーダーシップを発揮していくかである。

この件については当委員会では明確な方向を示す事は出来なかった。

ここでは、観光協会に対する意見と、新しい組織発足の二つの意見があり、個人的な見解として紹介するのにとどめたい。

1 観光協会に対する意見

これまでは、観光事業者の受益者団体である観光協会が町の観光政策も担ってきたが、町の政策との一体性、実効性に疑問が残る。

実行速度の向上と産業間連携に重きをおいた改革断行が不可欠である。

スピード感のある政策実現を可能とし、責任の所在を明確化するとともに、予算審議を通じて回答が得やすくなる仕組み作りが必要である。

そこで、特別職である副町長もしくは公営企業管理者を観光協会長とし、抜本的な政策転換を求めたい。

2 八丈航空路を守り発展させる会（仮称）の発足

調査の結果は搭乗客の増加は「観光客受け入れ体制の整備」を図る事なしには実現できないという事である。

そのためには、「報告の提言」の実践に取り組む団体、個人の協力が不可欠である。

シンポジウムのアンケートでは「声がかかれば参加したい」という前向きな意見がいくつか見られた。

人材は八丈の町民の中にあり、担い手の発掘からまず始めたい。

例えば「報告」の住民説明会を行うなどすれば可能性は開けると思う。

また、既存の団体との意見の対立は控えむしろ協力し合い「八丈島観光協議会」（仮称）の組織化が決定的に重要で、そういう組織間連携の無い所には、国や行政の支援は無いことが今回の調査の教訓でもあった。

委 員 名 簿

委 員 長 菊池 睦男

副委員長 山下 崇

委 員 浅沼 憲春

同 岩崎 由美

同 水野 佳子

問い合わせ先

八丈町議会事務局

T E L 04996-2-2788

F A X 04996-2-4437