

### 【検討内容1. 架橋に伴う指定解除のあり方について】

○ 架橋後に指定解除された離島地域へのヒアリング※を踏まえ、現行の指定解除基準について検討を行った。

※令和5年10月24～25日 蒲刈群島、下大崎群島(広島県呉市)、令和5年11月14日 芸備群島(広島県尾道市)、越智諸島(愛媛県今治市)

検討内容	検討結果
<p><b>(1) 離島地域の指定解除の原則の妥当性</b></p> <p>架橋等が行われた場合に、離島地域の指定を解除する現行の指定解除基準の原則について、現行基準の策定時の議論に立ち返って検討。</p>	<p>以下の理由から、<b>指定解除の原則を維持することが妥当</b>。</p> <ol style="list-style-type: none"><li>① 四方を海等に囲まれ、本土との交通が航路に大きく依存していることに起因する離島特有の<b>条件不利性</b>は、架橋により解消されると捉えるべき</li><li>② 架橋整備後も離島振興対策実施地域として支援を継続することは他の離島地域と比較して不公平であり、<b>真に離島振興対策を必要とする地域に支援が行き届くようにすべき</b></li><li>③ 架橋整備による離島特有の条件不利性の解消は有料橋・無料橋によって実質的な差はなく、両者を区別する必要性は見いだしがたい</li></ol>
<p><b>(2) 指定の解除時期</b></p> <p>現行の指定解除基準は、架橋等が行われれば指定を解除し、翌年度に限り、指定の解除を猶予できると規定していることを踏まえた検討。</p>	<p>離島地域の指定を直ちに解除するのではなく、あらかじめ準備期間を考慮して、架橋等開通後の翌年度末まで指定を継続し、翌4月1日付けをもって解除する旨を指定解除基準において<b>明確化</b></p>
<p><b>(3) 指定解除を猶予すべき地域の実情の考え方</b></p> <p>現行の指定解除基準は、常時陸上交通が確保されない集落が存在する場合には指定解除を猶予できると規定しているが、附帯決議を踏まえた指定解除を猶予すべき地域の実情の考え方を検討。</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>・常時陸上交通が確保されない集落が存在する場合には、道路整備の完了まで引き続き指定解除を猶予する。</li><li>・離島振興計画に位置づけられている公共事業が完了していない場合についても、当該事業の完了まで指定解除を猶予する。</li><li>・上記の指定解除の猶予の判断は、個別の架橋事業ごとに、現地調査等を経て判断するとともに、猶予が妥当な場合は、<b>解除時期をあらかじめ明示する</b>。</li></ul> <p>※指定解除の猶予を判断する際の留意事項として、以下を明示する。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・離島振興計画において、架橋事業等を受けた当該離島の自立的発展に係るビジョンが明確となっており、その達成のために必要な事業が、架橋等の開通時点で残っていること。</li><li>・当該事業の採択過程、事業計画の進捗及び残事業の内容に鑑み、架橋等の開通時点で事業中であることがやむを得ないものであり、その事業完了まで指定解除を猶予するだけの合理性があること。</li><li>・指定解除を猶予することが、離島としての課題を抱える他の離島振興対策実施地域を比較して、公平性を欠くものではないこと。</li></ul>
<p><b>(4) その他</b></p> <p>現行の指定解除基準の記載内容に係る検討。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・常時陸上交通の確保に係る具体的な要件の記載の必要性</li><li>・現行の離島振興法にない「隔絶性」の文言の取扱い</li><li>・干拓埋立事業等に伴う基準が別にあることの取扱い</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・常時陸上交通の確保に係る具体的な要件は削除する。</li><li>・「隔絶性」の表現は、現行の離島振興法の規定にあわせる。</li><li>・干拓埋立事業等についても架橋事業等が行われた場合の指定解除基準に一本化する。</li></ul>

○ 上記を踏まえた指定解除基準の見直しと留意事項の案をとりまとめ。

# 【参考】越智諸島 架橋の整備効果ヒアリング概要

## ヒアリングの概要

### <生活利便性②>

- ・フェリーの航送料金に比べれば橋の通行料の方が安くなっているが、フェリー時代の記憶が希薄になったことや、今の若い人はフェリーの時代を知らないため、料金がかかることそのものに不満がある。  
課題として、バスが減便や廃止となったことがあるが、現在は、オンデマンドで対応している。  
オンデマンド交通はバスの廃線により、R5.1.30から「チョイソコ」が実施している。  
各地域の停留所に番号を付け、利用者は何番から何番へと各自で依頼する。  
大人1回400円、子供1回200円でタクシー会社が運営しているが、あまり活用されておらず、市で赤字補填している。
- ・通信販売は中継店を経由して配送されるため割高となり、冷蔵品など送れないものもある。  
(本州からしまなみ海道を通り今治に着いた後、再度今治から各島しょに配送されるため、2度有料区間を通る必要があり、3割位追加料金が発生することもあり、注文時に聞かれる)  
料金は業者ごとに異なるが、ゆうパックは追加料金はかからない。
- ・物価水準、ガソリン価格は本土より若干高く、本土部と島しょ部で差がある。
- ・交通弱者には民間事業者の移動販売(フジ・ありがとうサービス)がある。なお、市からの助成はない。

### <産業振興>

- ・ホームセンターやコンビニ等のチェーン店の出店が増加している。なお、大型スーパーの進出はない。  
架橋前は島内に個人商店があったが、本土へ行きやすくなったこともあり、架橋後に閉店している商店もある。
- ・造船業が本土から大島に移転し、労働力は本土からの通勤や大島で新たに採用している。  
漁業、農業の衰退により本土に通勤する人もいる。  
漁業の出荷は、古くから広島から船による買い付け(沖買い)であった。現在の仲買いが船による買い付け出荷のため、架橋の影響はない。
- ・商品の出荷や製造品及び原材料の輸送において、車両運搬により、効率的な物流経路が確保された。  
農業は柑橘が主であり、ブランド化は県で実施している。架橋による効果はあるが、架橋の前後に価格の下落があり作物転換している人もあり、作付面積の増加に反映されているかは何とも言えない。

# 【参考】越智諸島 架橋の整備効果ヒアリング概要

## ヒアリングの概要

### <医療及び介護・福祉等>

- ・架橋前は救急時に救急艇での移動となるため荒天時は対応できなかったが、架橋後は救急車により天候に関係なく搬送が可能となり、住民が安心感を持っている。架橋前は、どうしてもという時は漁船で渡ることもあった。日常の診療は島内で、検査等が必要な場合や産科は本土の病院に行っており、妊婦検診に対しては助成している。
- ・老人施設や福祉施設は島内で対応しており、島内で対応出来ない部分は島外から訪問看護に来てもらっている。

### <災害対応>

- ・架橋前は、火災時には各島の消防団で対応していたが、架橋後は今治市からの出動が可能となった。平成17年の大三島での火災の際には、本土と各島が連携して消火等の対応を行った。
- ・広域での防災対応が幅広く対応可能となり、大規模災害での連携が期待される。

### <観光振興>

- ・架橋前の移動手段は航路のみで時間の制約があったが、架橋後は時間の制約がなくなり、しまなみ地域全体で、観光客の増加に繋がっている。架橋前は団体の観光客が多かったが、架橋後は個人で橋を渡ってくる観光客も増えている。
- ・観光産業については、島であることが強み。3島それぞれにグランピング施設がある。
- ・歴史的背景や豊かな自然を活かしてサイクリングを通じた観光客の取り込みが出来ないかと考えており、サイクリングで来て頂いている、多くの海外の人に、どのように滞在してもらうかが課題であり、大三島、伯方島ではサイクリング込みのグランピングを進めている。

### <教育の充実等>

- ・架橋前は島ごとに高校が、旧町村に小学校があったが、現在は統廃合されているが、架橋だけの影響ではない。
- ・学生は通学手段がフェリーからバスに変わったが、通学していることに変わりはなく、昔は部活をしている人は下宿していたが、今はいない。
- ・大三島の分校では在校生100人のうち半分程度は今治市本土も含めた島外からの島留学で、民間が旧職員住宅を改築するなどして受け入れており、学校の特徴としてマリンスポーツに取り組んでいる。

# 【参考】越智諸島 架橋の整備効果ヒアリング概要

## 調査の概要

日 程: 令和5年11月14日(火)

場 所: 今治市宮窪支所

調査委員: 山下 東子 特別委員、矢岡 俊樹 専門委員

今治市 : しまなみ振興局宮窪支所長、吉海支所長、大三島支所長 他

対象地域: 越智諸島(大三島、伯方島、大島) ⇒ 平成13年4月1日指定解除



## ヒアリングの概要

### <離島の概要>

#### ・大三島、伯方島、大島

造船業、海運業、農林水産業、石材業(大島石)が主要産業。

しまなみ海道では2年に1回サイクリングイベントを実施。サイクリストの聖地。

秋にはスリーデーマーチとしてウォーキングイベントを実施。

### <人口動態>

・人口減の傾向は架橋前後で大きな変化はない。

・島内に賃貸物件はあまりないが、家賃は本土より若干安い。ただし、賃貸マンションはない。

・市では移住フェアをして島の人口を増やそうとしているが中々難しい。

去年2,100人の市への移住者のうち島しょ部は326人。空き家に入居し、観光産業に従事している。

### <生活利便性①>

・架橋前は本土までは船の行き来で荒天時は島外に出られなかったが、架橋後は多少の荒天でも本土との行き来が可能となった。

・バス路線により本土に通えることで利便性が向上した。ただし、自家用車の場合、橋の通行料金が発生することから、まだ離島ではないのかという意識もある。市町村合併による島民の意識変化も影響していると思われる。

合併前であれば島が自治体であったが、合併したことで、同じ市民なのに、橋の通行料がかかることへの不満がある。