
東九州のツーリズムと交通・情報インフラ —まちづくり・人づくりのダイナミズム—

サステイナブル産業・地域研究会（1）



名古屋学院大学総合研究所

University Research Institute

Nagoya Gakuin University

Nagoya, Aichi, Japan

まえがき

名古屋学院大学「サステイナブル産業・地域研究会」は以下のような経緯を歩み、2008年度に発足した。まず、「産業構造研究会」（1998年度～2002年度）からスタートした研究は、「産業ネットワーク研究会」（2003年度～2007年度）に引き継がれ、10年以上にわたってわが国の産業構造および地域・産業・企業の経済的連携について調査研究を進めている。

前身の研究会での問題意識は、主にグローバル競争に企業や産業がどのように対処してゆくか、新たな技術革新の芽は見えるのか、というものであった。しかし、調査を進めてゆく過程で、企業が生き残りをかける戦略の一つは、資源である地域の特性に着目し、地元のコミュニティと共生しながら連携を進めることであることも判ってきた。また、地域の雇用や福祉の実現のために、地方自治体や国の出先機関が同じような視点で施策を企画立案、施行している実態も目のあたりにした。

そこで、これまで得られた多くの知見を元にして、産業や地域が抱える現場固有の問題に接近するために本研究会を立ち上げた。すなわち、産業を個別企業というミクロ的な視点で捉えるだけでなく、地域経済や企業・産業の持続的関係という視点から捉えようとするものである。

初年度である2008年度の調査対象地域は、高速道路や高速鉄道など交通インフラの整備が不十分で、地理的に不利な条件にある東九州地方（宮崎・大分）を選定した。この地域は、一次産業資源が豊かであるにもかかわらず、不十分な交通インフラのために経済的発展が難しい状況にある。しかし、地元の企業や自治体が住民とともに、地域に適したよりよい生活を求めて協働している事例がいくつもみられる。2009年3月に行った現地調査によって、東九州の地域経済が抱える問題点が明らかになった。また、短い期間ではあったが、地元資源を活用した地域活性化に向けた創意的な取り組みなどに直接触れる機会を得た。

本調査は、追加的な資料収集や分析を行ったうえで、本報告書として以下の3篇にまとめた。いずれの論文も地域に根ざしたツーリズムや社会インフラへの視点で、地域経済の問題へアプローチしている。初年度の研究成果であるが、今後も学内外へ積極的に公表してゆきたいと考えている。

2009年9月

サステイナブル産業・地域研究会
(代表 児島完二)

東九州のツーリズムと交通・情報インフラ
—まちづくり・人づくりのダイナミズム—

目次

まえがき	1
ブルーツーリズムによる地域づくり・人づくりのダイナミズム..... (十名直喜)	3
1 はじめに.....	3
2 ブルーツーリズムへの着眼.....	4
3 「日本風景街道」と「みち」文化の再生.....	5
4 「日豊海岸シーニック・バイウェイ（蒲江・北浦大漁海道）」の構想と枠組み.....	7
5 ブルーツーリズムの多彩な展開と地域づくり・人づくり	9
6 おわりに.....	19
九州における交通のモード間競争..... (柳川隆)	22
1 はじめに.....	22
2 福岡と各都市間を結ぶ旅客輸送の競争実態	23
3 九州新幹線部分開通後のモード間競争の変化	28
4 高速バスの取組み	33
5 おわりに.....	34
自治体における住基カード活用の実際..... (児島完二)	35
1 はじめに.....	35
2 住基カードの用途	36
3 住基カードの規格と普及枚数.....	38
4 宮崎市役所の取組	40
5 別府市の取組.....	43
6 住基カードに関する考察	47
7 むすびにかえて：情報管理か、住民サービスか.....	48
現地調査応対者一覧	

ブルーツーリズムによる地域づくり・人づくりのダイナミズム

—辺境から交流拠点へ変身進む蒲江・北浦大漁海道(日豊海岸)—

十名直喜

1 はじめに

大分・宮崎の両県にまたがる日豊海岸国定公園は、九州山地が沈水して出来たリアス式海岸が続いている。北部は豊予海峡に面して半島や湾入の出入りが大きく、蒲江から南は肢節が細かく、多島海の景観を呈している。黒潮の支流が四国側を北上し、反転して日豊海岸を南下する。このため、水温が高く透明度もあり各種サンゴ類（テーブルサンゴ、菊目石、緑石）などが生育するなど海中公園が多くあって、海中景観も魅力がある。

風光明媚なこの地ではあるが、公共交通機関としての鉄道という面からみると、別の顔も見える。

九州東部沿岸を縦断する日豊本線（小倉～鹿児島、全長 467 km）は、新幹線開通などで注目される西部の鹿児島本線に比べて、整備の遅れが目立つ。その象徴とみられるのが、日豊本線の間あたり位置する佐伯～延岡間（85 km）である。少し内陸部を通り、普通列車は日に3本（朝夕）のみで10時間以上の間隔が開き、日に13本走る特急列車の停車駅もなく、生活の足としては不便を極める。そうした「陸の孤島」をつなぐのが道路（ハイウェイ、バイウェイ）で、海岸に沿って縫うように走っている。今や、自動車が生活の足、交流の足として欠かせぬ役割を担っている。

大分県南端に位置する佐伯市と宮崎県北端の延岡市の間は、複雑なリアス式海岸が続き17の浦があって、古くから基幹産業である漁業を通じて交流がなされてきた。近年では、そうした独自の文化としての浦文化を大切にしながら、ブルーツーリズムを手がかりにお互いの地域の交流・連帯を図り発展させていこう、という取り組みが注目を集めている。「蒲江・北浦大漁海道」（「日豊海岸シーニック・バイウェイ」）が、それである。

春の足音が日ごとに高まる2009年3月5日、サステイナブル産業・地域研究会の5名は、早朝に宮崎を発ち、午前中に北浦、午後に蒲江の見学調査を行った。「辺境の地」とみられる地域ではあるが、豊かな自然資源およびそこで育まれた固有な伝統文化に恵まれた地域でもある。しかも、ブルーツーリズムを軸に地域の再生に取り組む地域住民の創意的な試みによって交流拠点へと変貌しつつあり、都心部では得難い地域資源と再生パワーの大きさに目を見開かされた。

小論は、そこでの見学調査をベースにブルーツーリズムという切り口からまとめたもの

である。

2 ブルートゥーリズムへの着眼

2.1 ブルートゥーリズムとは何か

「ブルートゥーリズム」といっても、耳慣れないが、なかなか魅力的な響きをもつ言葉である。しかし、最近の新しい言葉のようで、グリーントゥーリズムやエコトゥーリズムなどに比べて市民権を得ているとはいえず、辞書でもほとんどみられない。

ブルートゥーリズムが公式に登場するのは、1998年のこととみられる。国土交通省と水産庁は同年、「漁村滞在型余暇活動」をブルートゥーリズムとして、小冊子「ブルートゥーリズム推進のための手引き書」ならびにパンフレット「ブルートゥーリズムの魅力」を発行した。地域の漁業や美しい自然景観、伝統文化など多様な諸資源を活かし、都市住民などに多様な余暇活動を提供するといったブルートゥーリズムを通して、漁村地域の活性化を図ろうというものである¹。

都市住民に海に関する新たな見方・楽しみ方を提案し、彼らにとって海が「レジャーの場」から「ふるさと」になるような交流を推進する。また、都市住民との交流を通じて、地域住民が自らの地域価値の再発見・再評価を行い地域の再生に結びつけるとともに、漁業・水産業など地場産業を観光産業との融合などによって産業再生あるいは産業創造を促そうとするものである。

2.2 ブルートゥーリズムによる経営・地域再生モデル—石川県「さざなみ鰯網」—

最近では、ブルートゥーリズムも全国各地で多様な形で見られるようになっている。筆者が、ブルートゥーリズムに接し興味を覚えたのは、2009年1月下旬のことである。その頃に放映されたテレビ・ドキュメンタリーで、ブルートゥーリズムによる経営・地域再生の先進的取り組みが紹介され、それを目にすることができた。

石川県の「さざなみ鰯網」社長・勝木省司氏の、ブルートゥーリズムを軸にした経営・地域再生の取り組み、漁業を何とか魅力あるものにしようとする熱意と創意工夫に富んだ努力にスポットをあてたもので、いつもとは一味違う感銘を受けた。

勝木氏が社長を継いだとき、会社は赤字経営で休日もなければ目標もなく、「背中を見て覚えろ」式のやり方に若者は次々に辞めていくなど、さんさんたる状況であった。そこから、彼の経営刷新が始まる。

まず、日曜日を定休にするなど労働時間の短縮を図る。次に、複雑な定置網の仕組みや、その網の補修方法など、漁の技術をきちんと教えるようにした。さらに、社会人としての常識も身につけさせようと、月に1回の一般テストも実施する。漁港そのものを観光資源にしようと、遊覧船を運航させて漁の勇壮な様子を観光スポットにした。取った魚を安く

1 「ブルートゥーリズムとは」 <http://www.mlit.go.jp/crd/chirit/blue-t/bt.htm>。

直接販売する場も設けており、10分で売り切れという盛況であるが、その後で反省会も開くなど漁師が直にお客さんの反応を知る機会としている。岸壁には、芸術家の卵に漁等の絵を自由に描かせ、これも人気を呼んでいる。

会社の人気は急上昇に転じ、今や若者が次々入社する人気企業に変身したとのこと。こうした経営のあり方は、他産業や経営・地域でも大いに参考になるのではなかろうか。

2.3 東九州のブルーツーリズム―「蒲江・北浦大漁海道」―

これは面白い！そこで、今回調査の対象にした東九州を中心にインターネットで検索するなか、北浦と蒲江のブルーツーリズムを知ることができた。

大分県（南端）佐伯市から宮崎県（北端）延岡市に至る海岸線は、複雑なりアス式海岸に恵まれ、17の「浦」²がある。これらの浦は、それぞれ独自の浦文化を持ちながらも、旧町時代から基幹産業の漁業を通じて交流が盛んであった。これらの浦と浦を結ぶ海道は、今日、「蒲江・北浦大漁海道」と呼ばれ「日本風景街道」に登録されている。そこでは、独自の文化としての浦文化を大切にしながら、お互いの地域を発展させていこうという取り組みがみられる。

3 「日本風景街道」と「みち」文化の再生

3.1 日本の国土と地域文化にみる多様性と価値

日本国土は、国際的にも特有な構造をもっている。南北に長く延びる日本列島、急峻な山脈といくつもの河川、変化に富んだ長い海岸線、美しい島々を有し、亜寒帯から亜熱帯までの気候のなか、変化に富む四季や美しい自然、多様な動植物に恵まれてきた。

美しい国土づくりは、2千年に及ぶ稲作文化を中心に行われ、森林・山の文化、川・海の文化など国土にまつわる多様な地域文化が培われてきた。こうした国土文化は、目先の経済効率主義やグローバル化の下で崩壊の危機に直面している。

一方、国民の意識も大きく変化しつつあり、ゆとりや安らぎ、心の豊かさへの希求、美しい自然、景観や文化芸術、歴史などへの関心の高まりがみられる。都市圏では、古い街並みの保存、暮らしの場としてのゆとり創出、都市景観への配慮、ユニバーサルデザインへの関心が高まり、地方においても観光・地場・農林水産業などの分野で地域独自の資源を魅力あるものとして活用する動きが出てきており、都市住民からも注目され始めている。

3.2 「みち」の文化・機能と地域

「みち」は、「道」のみならず「路」、「途」、「径」など多様に表現され、その意味も多岐にわたる。往来・通行するところ、目的地に至る途中、みちのり、道理、教義、分別、手

² 「浦」は、「海や湖の、湾曲して陸地に入り込んだ所」（『広辞苑』）を指すが、より広義に生活と生業の場を含めて捉えることができる。

法、分野など³。

日本の国土文化において、「みち」は交通機能のみならず、地域住民にとっては生活の場であり、大切な交流の場でもあった。「みち」は地域コミュニティの創出や、人・物・文化の交流を促し、新たな文化の創造や地域コミュニティの形成など、地域文化の醸成の一翼を担ってきた。いわば、国土文化の「編集装置」としての役割を果たしてきたといえる。

しかし、高度成長を経て、都市的な効率性優先の文化に偏った社会構造へと変化するなか、「みち」は多様な意味と文化を奪われていく。いつしか「みち」は、「車を通すだけの道具」と見なされるようになった。公共空間である「みち」と沿道との隔たりは顕著になり、「みち」への愛着と関心が希薄になるにつれて、地域への愛着や誇りも薄れていく。やがて、「みち」と沿道の景観も乱れが目立つようになっていった。

3.3 「日本風景街道」の設置

「日本風景街道」は、地域住民、企業、行政など官民が協働で全国に美しい風景を広げていくために、歴史、文化、伝統、心、風景を大事にし、地域の人々が楽しく交流できる仕組みづくりを目的として設置されたものである。

「日本風景街道」は、自然・景観・歴史・文化資源など様々な地域資源のみならず、道路ならびにその沿道や周辺地域を舞台とした多様な主体による活動そのものや、その活動によって形成される多様で質の高い風景などを、包含した概念である。

日本風景街道を構成する要素としては、「地域資源」、「活動主体（日本風景街道パートナーシップ⁴）」、「活動内容」、「活動の場（中心となる道路など）」があり、それらを総称して「風景街道」という。

2005 年 12 月に、日本風景街道戦略会議（委員長：奥田碩・日本経団連名誉会長）が設置され、全国から応募があった 75 のモデルルートへの視察・調査を経て、2007 年 4 月には提言（「日本風景街道の実現に向けて―美しい国土景観の形成をめざした国民的な運動を―」）⁵が取りまとめられた。

こうした動きは、「美しい国づくり内閣」を掲げて 2006 年 9 月に発足した安倍内閣の下で加速され、1 年の短命内閣に終わった後も、その流れは全国各地に広がりを見せている。

³ 『広辞苑』の「みち」参照。

⁴ 活動主体としての「日本風景街道パートナーシップ」とは、個々の風景街道ごとにつくられ、活動を実施する「体制」のことである。「体制」は、地域住民や NPO、町内会、企業、大学関係者、警察、市町村などの地方公共団体など「活動に応じて必要な組織」と「道路の管理者」でつくられる。

⁵ 日本風景街道戦略会議（2005 年 12 月）「日本風景街道の実現に向けて―美しい国土景観の形成をめざした国民的な運動を―」

<http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/fukeikaidou/img/siryu/no4/teigen.pdf>

3.4 「九州風景街道」の取り組み

一方、九州では各地において、人々の暮らしや歴史・伝統に根ざした極めて優れた風景資源を多数有し、その保全や高度化に向けた様々な取り組みが始まっている。

九州風景街道は、暮らしのなかで最も身近な公共空間である「みち」を、もう一度、地域の人々の生活や交流の「場」として提案・活用し、来訪者を含めたより多くの人々の参加を得て、その魅力を地域の人々と行政が一体となって発掘・維持・発展させることをめざして設立された。

2006年2月、日本風景街道モデルルートに応募した8ルートを支援するために、「シーニック・バイウェイ九州戦略会議（準備会）」が発足した。各ルートでは、地域でのワークショップや地域再発見ツアーの開催など様々な取り組みが始まっており、行政も地域の取り組みを支援するためにさまざまな連携を進めている。

日本風景街道への登録は、全国105ルート、九州9ルート（2008年12月11日現在）になっている。九州では2007年11月、「日豊海岸シーニック・バイウェイ（蒲江・北浦大漁海道）」が、「日豊海岸きらめきライン」に次いで、2番目に登録された。

4 「日豊海岸シーニック・バイウェイ（^{かみえ}蒲江・北浦大漁海道）」の構想と枠組み

4.1 基本的なコンセプト

「シーニック・バイウェイ（scenic-byway）」は、景観（scene）とわき道（by-way）を組み合わせた言葉で、「風景街道」と訳される。「みち」を切り口にして、地域づくり・観光振興・美しい景観形成などに取り組む活動を示すシンボリックな言葉でもある。

「日豊海岸シーニック・バイウェイ（蒲江・北浦大漁海道）」の基本的なコンセプトは、「浦ごとにある持続的な海業の連携により、質の高い道路空間づくりを通じた地域振興」である。

中心となる道路の周辺は、風光明媚なりアス式海岸が続き、緑豊かな山々と優しく迎えてくれる人里など、多彩な自然と人々の息づく地域である。こうした中で培われた知恵や匠の技をベースにして産業、歴史、文化築き上げられ、地域の貴重な資源となっている。それらは、郷土の誇りでもある。このような地域が持つ資源を活かし、自然との共生を図りながら、質の高い道路空間を通じた地域振興をめざしている⁶。

4.2 活動方針

上記のコンセプトを具体化し展開する活動方針は、次の3つの柱から構成されている。

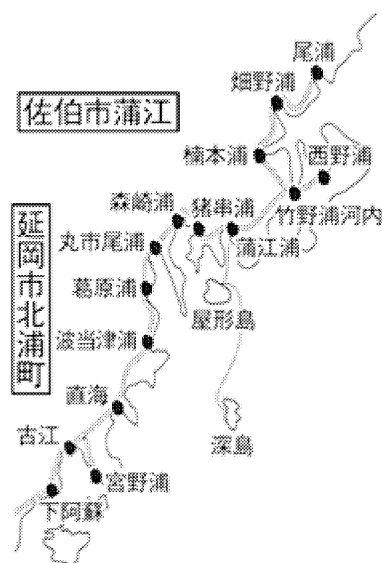
① 地域の資産の発掘と有効活用

日頃は来訪者の目に触れることなく地元の人だけが知っている美しい自然景観、先祖代

⁶ 日豊海岸シーニック・バイウェイ研究会『日豊海岸シーニック・バイウェイ（蒲江・北浦大漁海道）』日本風景街道 登録申請書、2007年11月26日（登録日）。

さらに、これら一つ一つの資産を有機的に海の細道でつなぎ合わせるにより、統一
的なテーマに仕上げ、地域全体の付加価値を高めて地域のおもてなしの向上を図る。

図1 蒲江・北浦大漁海道ルート



こうした取り組みを通して、新たに「なごみ空間」を創出し、利用者がスロードライブを楽しめるような道路空間・景観整備をめざす。

本ルートに沿線は、自然、歴史・文化、豊富な食材などに恵まれ、他に誇れる豊かな資

源をもっている。この地域の魅力を十分に発揮するためには、各地区で個別に活動に取り組んでいる人々が（県境等の）行政区域などにとらわれることなく連携を図る必要がある。お互いの魅力を享受できるよう、互恵的な関係を構築し、人、モノ、情報が道路を通じて循環する状況を創出する状況を創出したい。

そこで、県境を越えて連携している「東九州伊勢えび海道」観光キャンペーン活動を柱にして、さらなる地域連携と情報発信を推進する。また、将来的には北は大分市佐賀関、南は宮崎県日向市窓を対象を広げ、これら沿線地域の活動団体との意見交換や交流を図る。

4.3 風景街道パートナーシップの構成組織

風景街道パートナーシップの組織・団体としては、次のようなものがみられる⁷。

まず、蒲江地域では、「かまえブルーツーリズム研究会」、「道の駅 かまえ」、「蒲江女性セミナー」、「たかひらの会」、「竹野浦神楽保存会」、「かまえ昼めし祭り会」、「早吸姫会」、「かまえ直送活き粋船団」、「蒲江リサイクル石けん協議会」、「ヤンチョンニーズ」、「蒲江浦浦づくりの会」、「佐伯市観光協会」、「レインボウ」、「橋本正恵応援団」、「New's の会」、「産地芸能会」、「洲の本・恵美須会」、「あまべ渡世大学」、「日豊海岸ツーリズムパワーアップ協議会」などがあげられており、その多彩さに驚かされる。

一方、北浦地域でも、「きたうらみちばたつうたん会」、「延岡観光協会」、「道の駅 きたうら」、「北浦ブルーツーリズム」、「県北みちもり（道守みやざき会議北部ブロック）」などがあげられている。

その他にも、国土交通省（8 部署）および宮崎県（6）、佐伯市（6）、延岡市（7）の各関係部署が名を連ねている。

5 ブルーツーリズムの多彩な展開と地域づくり・人づくり

5.1 蒲江ブルーツーリズムにみる「辺境」からの挑戦

東京から最も辺鄙な地域

大分県の最南端、東九州のほぼ真ん中に位置する蒲江は、日豊リアス式海岸に面している。幅 5 km、縦 20 km の四角の中に、85 km の海岸線を有し、12 の浦が数珠つながりに連なっている。東京からは時間距離が最も遠いところといわれ、数年前に東京のテレビ局が取材にきたほどの辺鄙な田舎である⁸。

環境がよく大自然に恵まれた地域でもある。青く澄んだ「高山海岸」をはじめ、日本の渚百選の「元猿海岸」や白砂青松百選の「波当津海岸」など美しい海水浴場に恵まれ、さらに仙崎の高台にある「つつじ公園」など折々の見どころが訪問者を楽しませ、初夏には

⁷ 日豊海岸シーニック・バイウェイ研究会、前掲冊子。

⁸ 「蒲江の魂、ブルーツーリズム」2006 年 12 月 7 日、
(http://gazoo.com/G-Blog/mura_kamae/2846/Article.aspx)

約 10 万本のハマユウが咲く、日本一のハマユウの里としても知られる。

この辺鄙な景勝の地が、漁業を中心とした「生産地域」からブルーツーリズムを軸とした「交流地域」へ⁹と、大きく生まれ変わろうとしている。

食観光への人気

蒲江ブルーツーリズムの仕掛け人は、「かまえブルーツーリズム研究会」会長の橋本正恵氏（59）と佐伯市観光協会事務局長の古田浅男氏(38)といわれる。1999 年の「食観光」がその第一歩であった。

2004 年に始めた「伊勢えびまつり」は順調に伸び、07 年度（9・11 月）には実食数 1.2 万、経済効果 1.2 億円に上った。「伊勢えびまつり」は、「東九州伊勢えび海道」へと広がっている。「東九州伊勢えび海道憲章」では、「海業ツーリズム」の推進が謳われている。

地域・市民一体の体感講座「あまべ渡世大学」の開設

1 次産業に観光の要素を掛け合わせると、交流につながりファンが増えていく。橋本正恵氏は、1996 年に蒲江町観光協会長に就任し、古田氏と二人三脚で活動を進めてきた。佐伯市と合併後の 2007 年 6 月には、蒲江全体をキャンパスとした「体感・学び」の大学・「あまべ渡世大学」（学長：橋本正恵）を開設した。生き方や生業を「^{なりわい}渡世」と呼び、そこに力点を置いた次のような多彩な体感講座を揃えている。講義（体験プログラム）メニューは多彩で、「真珠の核入れ体験とオリジナルアクセサリーづくり」、「ウニ割体験」、「ブリ養殖体験」、「屋形島シーカヤックとお楽しみ講座」、「なまこ池魚釣り体験」、「まるっと一日屋形島」、「伊勢えび捌き方講座」など 11 種類あり、蒲江の新鮮な食材を使った郷土料理の提供も行っている。講師陣はすべて地元の人たちで、受講者は県内外から訪れている。

渡世大学は、もともと閉校で空いた中学校校舎を使い「子どもたちにこの村の産業のすべてを教えたい」との思いを込め渡世学校として始めたものである。まず、自分たちの孫から手がけた。蒲江の民宿に親子で泊まり込んでの実体験による教育である。まず産物の名前を覚えさせ、次に産物の風味を体感させてから、調理へと進む。小学 6 年で創作料理を仕上げると、チャイルドグルメの社会デビューとなる¹⁰。橋本氏が提案し、民宿仲間も「土日祝日以外ならいいよ」と受け入れてくれ、まちぐるみの取り組みとなったのである。まさに、他地域に例を見ぬ本格的「食育」のさきがけといえよう。

天然のブルーパールで地域おこし

見学調査の 3 月 5 日午後は、あいにく土砂降りの雨となり、予定の「ブリ養殖体験」はできなかった。それに代わって、富栄パールの「真珠の核入れ体験」を楽しんだ。そこでのが手づくり作品（真珠のストラップ）は愚妻に献上したが、携帯電話のストラップとして愛用するなど好評である。

真珠養殖販売の富栄パール（富高満広社長、蒲江）は、希少性の高い天然のブルーパール生産に成功し注目されている。市場には出さず、直接小売をすることで、蒲江を訪れる

⁹ 「蒲江の魂、ブルーツーリズム」、同上。

¹⁰ 三浦祥子『海業—橋本正恵的西野浦の物語—』マチまち物語ファンド、2006 年。

観光客を増やそうと意気込んでいる。

同社の創業は 1955 年頃で、2004 年の全国花真珠品評会で水産庁長官賞を受けている。ブルーパール生産のきっかけは、1994 年以降、全国に広がったアコヤガイの大量死で、独自の対策を施すなか、偶然にブルーパールができたという。県などによると、ブルーパールは、何百粒に一粒程度見つかることはあっても、それを専門に養殖するのは極めて難しいという。同社は、「彩レントブルーパール」と名付けて販売していくことで、県の承認も受けている。世界的な景気悪化で、ホワイトパールは市場に卸しても最盛期の半値以下になっている。「ブルーパールは蒲江の海と山からの贈り物」と富高社長はいう。「知名度を高め、たくさんの観光客が訪れるようになれば、地域全体が潤い、恩返しができる」と話している¹¹。

5.2 養殖経営から食・地域情報発信拠点への創意的展開

新しい経営スタイルの「かまえ直送活き粋船団」

鉢巻の似合う漁師・村松一也氏は、自社の経営のみならず「かまえ直送活き粋船団」を束ね、インターネットなどを駆使しての新しい経営スタイルを開拓・展開されている。話上手な方である。「ブリ養殖体験」の代わりにと急きょ屋内講座となり、「船団」立ち上げの苦労話などに聞き入った。

「かまえ直送活き粋船団」は、国と県の助成（2/3）を受け、10 人の出資（150 万円×10 人＝1.5 千万円）でスタート（総額 5.3 千万円）して 4 年になる。運営は共同で行うが、主として村松氏に任されている。取れたての魚を消費者にどう届けるか、彼らの目にどう触れてもらうか。それは、辺鄙な地にあってはなかなかの難題であった。

スーパーで売られるような安い商品をつくることは、できなかった。スーパーに置いてもらえたとしても、なかなか大変なようである。島根の定置網漁の例では、1 カ月に 1 日店頭で並ぶのがやっとのことで、パンダのようなものという。ものを売りに行くと、自分たち生産者には何も残らない。流通の仕組みがわからず、流通ノウハウもゼロだったので、利益は出せない。

そこで、240 万円（＝4 万円/月×60 カ月）投資してヤフーの全国ネット（マイドショップ）に加入し、ホームページを立ち上げてネット販売にチャレンジする。マイドショップでは、顧客管理やメールマガジン、新商品入れ替えなどが簡単にできる。今や、ホームページには 300～500 人/日のアクセスがみられ、ネット売上は 20～100 万円/月になっている。船団員への利益配当は MAX10%に限定しており、昨年はなんとか利益を捻出できたとのことである。

メルマガは、週に 1 回程度、発信している。10・20 分程度かけて、活き粋船団の新メニューや蒲江の漁・地域イベントなど旬の情報を思いつくまま書く。「楽しみ」「面白い、応援します」といった好反響があり、手応えを感じている。何らかの交流・接触があった方に

¹¹ 大毎朝読新聞、2009 年 2 月 24 日付。

配信しており、1,100 人に上るが配信停止は 3%（30 人）程度とのことである。

村松水産の経営で磨いたノウハウの発揮

村松さんは、村松水産の 2 代目社長である。蒲江活き粋船団の情報発信・交流のスタイルは、村松水産の経営で培ったものとみられる。2003 年 2 月に、村松水産のホームページを開設し、季節の魚の知識、蒲江の海の様子、航海日誌など、消費者一人ひとりに話しかけるように、楽しく親しみやすい大分弁で伝えている¹²。

彼は、どんな人間がどんな気持ちでつくっているかを知らせることが、食の安心につながると考える。年末、ブリの宅配をする時もホームページアドレスを付けて、蒲江の町ごと PR している。「おいしく健康な魚をつくる基本は、魚の身になることだ」という。「経験を積んで魚のことを本気で思うちょる人間が、餌やりをすることによって、健康な魚、おいしい魚が育つんじゃと思う」。「魚のことを本気で思う人間でなきゃ、健康な魚をつくれん」と言い切る。

餌付けから出荷まで、わが子を育てるような気持ちで片時も目を離さず、魚たちの成長を見守り、愛情を込めて育ててきた。いまでは、養殖は息子（長男）にまかせ、自らは資金繰りと販売ルートの確保にあたっているが、週に 2・4 回は自分で潜水し魚の健康状態をチェックする。毎日、朝と午後の 2 回、餌付けを行うが、3 代目の息子が餌を撒く様子を時折アドバイスしながら見守る。魚の健康をチェックしながら、出荷サイズになるまで丁寧に育てる。

モジャコ（ブリの稚魚）が 50 g ほどに成長すると、大変な作業が待っている。10 年ほど前から開発された予防接種を行うのである。1 尾 1 尾に魚専用のワクチンを注射していく。10 万尾ほどだと約 20 人の人手がいる。このワクチン注射のおかげで、それまで悩まされてきた魚特有の病気も出さず、抗生物質の使用量も 3 分の 1 で済むようになった。このような画期的方法の予防接種を、欧米では常識になっていたにも関わらず日本では遅れているなか、村松氏はいち早く取り入れている。

今年（2009 年）の 10 月下旬には、大分市の府内町に居酒屋「かまえ直送活き粋船団」を出店する。小さなお店だが、蒲江と漁師が売りで、かまえ直送の魚料理で勝負する。すし屋やホテルで板前修業を積んできた次男が、板前として腕をふるう。長男が育てた魚を次男が捌く。生産から消費者の口まで、村松一家が責任を持ち、安心と美味を届けたいという。

村松氏のメルマガは評判を呼び、今や毎週日曜日に西日本新聞のコラム「食・農」を担当するまでになり、「豊後水道 奮闘記」と題して水産業界のことや魚の食べ方など思いの丈を多くの読者に伝えている。

¹² 「村松水産 健康な魚を、蒲江の海から全国へ」『Viento ～おおいたの嵐～2004 Summer Vol.5』（<http://www.pref.oita.jp/10400/viento/vol05/04.html>）。

5.3 蒲江ブルーツーリズムのヒットメーカーにみる仕事おこし・地域づくりの極意

3月5日午後は、急きょ悪天候に見舞われ、橋本正恵氏のヒアリングなどがほとんど出来ないままに終わった。その残念な思いを吹き飛ばしてくれる資料が、インターネットで見つけたのである。「楽しんで暮らせる地域をつくる蒲江のヒットメーカー」と題した、同氏への興味深い取材記事¹³が、それである。その後、彼女の半生を描いたご本（『海業』¹⁴）を送っていただき拝読する機会を得た。以下は、これらの資料をもとに、見学当日の聞き取り時の感触、さらに電話での再調査も加えて、編集したものである。

会社設立は子育てのため

プールで泳ぐマンボウや天然の伊勢海老を目当てに、たくさんの加工客が訪れる蒲江、そうした魅力的な観光づくりに長年関わってこられたのが、橋本正恵氏である。860年前から続く半農半漁の家に育った彼女は、19歳で結婚し20歳で長男にも恵まれた。

しかし、家計は火の車。そこで、子ども育てるために、自分で会社を立ち上げ仲買の世界に入る。手持ち資金ゼロ、乳児を抱えての時間制約という中、自力での出発であった。真珠の珠入れの仕事でためた資金を頭金に軽トラックを買い、果物・野菜からスタートし魚介類の仲買へと進んだ。1970年に橋本正恵商店を立ち上げ、74年には丸二水産を設立する。全国へ販路を広げ、飛行機便を始める、活魚車での輸送を開発するなど創意的に経営を展開していく¹⁵。当時、「なぜ、女性が金儲けを…」という冷ややかな目もあり、仕事を手伝ってくれるのは女性たちしかいなかった。彼女たちは、仕事があることを喜んで楽しんで働いてくれ、子育ても手伝ってもらった。

養殖・問屋業から民宿経営、そして観光協会会長に就任

今や、海ではブリ・アジ・クロの養殖、陸ではヒラメ・チョウザメ・フグの養殖や問屋業、さらに2軒の民宿を経営している。海の体験民宿「まるに丸」で、1990年に開業した。

民宿「まるに丸」は、自分の別荘に来たつもりになるようにと「おかまえなしの宿」にしている。豊富な海の幸を活かした料理を提供しているが、料理の準備と後片付けのみ行い、お風呂や寝床の準備はお客様にやってもらっている。また、各種の体験メニューを用意し、来客者が自分でつくって食べることもできる。

観光に関わるきっかけは、民宿を始めたことだった。やがて、蒲江町では観光協会の運営を民間に任せることになったが、この町で観光協会の仕事をするには、観光業のことも漁業のこともわかっていないと務まらない。そこで、両方をやっている彼女に白羽の矢が立った（1996年、蒲江町観光協会会長就任）。

マンボウの観光から「ひるめし部隊」誕生

観光協会会長になってから、丸二水産の定置網に珍しい魚がいろいろと入るようになって

¹³ 「楽しんで暮らせる地域をつくる蒲江のヒットメーカー 蒲江ブルーツーリズム研究会 会長・橋本正恵さん」2006年9月21日、<http://www.oitarian.jp/oitajin/24.html>。

¹⁴ 三浦祥子『海業—橋本正恵の西野浦の物語—』マチまち物語ファンド、2006年。

¹⁵ 三浦祥子、前掲書。

た。1997年頃のことであるが、あるとき8匹のマンボウが網にかかる。マリンカルチャーのプールは誰も利用しなくてもったいないと思っていたので、遊び心でプールにマンボウを入れてみた。すると、(ちょうど、彼女の民宿に宿泊していた8人の)記者クラブの方が、「マリンカルチャーセンターのプールにマンボウが泳いでいる」と新聞に書きたててくれた。

すると、翌日から観光客が押し寄せてびっくり仰天する。すぐに、「せっかく蒲江まで来てくれた人たちを、お腹を空かせて帰らせるわけにはいかん！」との思いに駆られる。そこで、観光協会の有志で「ひるめし部隊」を立ち上げ、マリンカルチャーセンターの前で料理を出すと、それも人気を呼び、ゴールデンウィークの間に9万3千人が訪れた。

ソフトクリーム販売から「伊勢えび祭り」へ発展

観光協会が民営化され、収益を上げなければならなくなったので、高平展望公園の里の駅でソフトクリームの販売を始めた。最初の3年ほどはうまくいくも、収益が上がらなくなる。そこで、まず高平に来てもらおう、そのきっかけにと、「伊勢えびを食べた人にソフトクリームプレゼント」キャンペーンを始めた。2001年のことで、それが「伊勢えび祭り」の始まりとなる。

「伊勢えび祭り」は大ヒットし、蒲江だけで3年続けた。伊勢エビは日豊海岸全域で獲れるので、4年目(2004年)からは(県境を越えて南隣の)宮崎県北浦町にも声をかけ、「東九州伊勢えび海道」と銘打って、さらに地域を拡大して展開することになる。北浦町と一緒にやろうと声をかけた頃、蒲江町内では公認の取り組みにはなっていなかったが、北浦町が町役場あげての支援をするなか、蒲江でも行政の支援を得られるようになる。「北浦町長の早々の理解と全面支援が有難かった」と橋本氏は述懐する。

その3年後には、蒲江町が市町村合併で佐伯市蒲江町になったので、佐伯市全体でも進めることになる。

ブルーツーリズム研究会を立ち上げ、町民2割が参加

市町村合併に伴い、佐伯・弥生・鶴見・蒲江の各観光協会も合併することになった。そうすると、自分たちの独自色が語れなくなってしまう。そこで、橋本正恵氏は2006年1月、蒲江の人たちに声をかけて、「蒲江ブルーツーリズム研究会」を立ち上げた。有志だけでつくるこの会に、人口(8千人)の2割を超える1,800人が早速に登録した。この研究会の「一番の目的」は、「ここでふんばって生きていくために、自分たちで楽しめる地域をつくる」ことと言う。

地域自立の気概と人づくりでは、地元芸能人のチームづくりなど、いつそうの情熱を燃やす。男衆の太鼓チームが活躍するなか、それに感動した女性陣が女衆の太鼓チームを立ち上げるようになった。フラダンスの会には、3歳から73歳までの元気な顔がみられる。

橋本正恵氏は、地域の人たちの祝福と共感のなか、内閣府の「平成18年度女性のチャレンジ賞」(全国で3名)を受賞した。また2008年には、「農林業家民宿おかあさん百選」にも選ばれている。県境を越えて南隣りに位置する延岡市の2009年の祭りには、延岡市長と

一緒に女性として初めて神輿に乗ったという。北浦町をはじめ延岡市の地域づくりへのこれまでの貢献を称えてのことである。

発想豊かな地域づくりの源

次々と沸いてくる地域づくりのアイデアと周りを引き込んで運動にしてしまう行動力、橋本正恵氏のそうした源泉はどこにあるのであろうか。

彼女は、「ちゃらんぼらんな性格やから。それに、(大好きだった父や祖母をはじめ) いろんな人にかわいがられ、彼らに教えてもらったアイデアが頭や体に染み付いているから」という。

美しい花と美味しい魚で、村の子どもや孫が土地に根付くような、また人が来たくするような場所にしたい、といていた祖母の思いが、いまや彼女に引き継がれている。彼女の父は、次々と新しい漁に挑戦しモジャコ漁など村の生業の種を蒔いてきた。父の周りにはいろいろな人が集まり、興行も受け入れて「濱屋の浜」で芝居などを打っていた。「あの(濱屋の) 孫なら、あの娘なら悪いことはしない、といろいろ大目でみてもらい助けてもらいました」という。

ビジネスを超えたビジネス、それは今や NPO とかモハメド・ユヌスの「ソーシャル・ビジネス」などにとどまらず、大企業の先進的経営などにおいても重要なテーマとなってきた。そうしたビジネス観に共通するものを、橋本正恵氏の経営観や実践の随所に感じるのは筆者だけではあるまい。

彼女の経営観を揺るがす事件は何度か起こっているが、その最大のものは税務署による重加算税 1 億 3,800 万円の追徴(1991 年)である。脱税で摘発された延岡市のブローカーが、「ブリの仕入れは全部、橋本正恵から仕入れた」とのウソの告白によるものであったが、敢えて告訴せず、1 日 2・3 時間の睡眠で貯めた金(祖母の夢を引き継ぎ西野浦に楽園を建設する資金)すべてを吐き出して支払った¹⁶。なぜ告訴しなかったのか、と尋ねた。モジャコ漁は父が始め村の人たちの生業になったもの、もし告訴すればブリの仕入れに関わる村の人たちすべてに難がおよぶからという。私的利益よりも地域全体の利益と意思を第一義にみたのである。そうした彼女の行動が、地域の信用と連帯をさらに高めていくことになる。

橋本正恵氏をはじめ蒲江の女性たちが、やぶの中を切り開いて続けてきたような創意的な試みの数々、その一つが祭りであった。「失敗しても行政に責任をとってもらわなければならない、失敗したら笑っておくれ」と、ダメ元で始めた地域おこしのイベントが、共感の輪を広げ、周辺の地域や隣県にまで広がっていったのである。

蒲江の女性たちの深い絆と柔らかな発想、思い切りのいい度胸、そして近隣地域にまで成果を共有し広げていく度量の広さ、そうした中での人間的な成長プロセスに学ぶべきことは深く大きい。

2006 年 8 月には、「チャレンジ女性賞」受賞と小説『海業』出版の祝賀会が盛大に催されている。北浦ブルーツーリズムを引っ張る村田宮子氏は、「この本から、本当にいろいろ

¹⁶ 三浦祥子、前掲書。

と学ばせて貰っています」という。橋本正恵氏を師匠と仰ぎ、蒲江に学びつつ北浦ブルーツーリズムの一層の発展をめざしている。

5.4 蒲江に学びつつ展開する北浦ブルーツーリズム

宮崎県の東北端に位置する延岡市北浦町は、リアス式海岸で有名な日豊海岸国定公園内に位置する自然豊かなところである。町のほぼ中央を東西に横断する山地によって、漁業の盛んな海岸部と農業を営む山間部に二分されている。

「東九州伊勢えび海道」事業

日向灘の面した北浦は水産業が盛んで、北浦漁港は宮崎県下最大のまき網漁業基地である。北浦漁協は県内でもいち早く、地域漁獲物の付加価値の向上と販路拡大に取り組んできた。現在では、宮崎県認定水産物ブランド 5 魚種のうち 3 魚種（北浦灘アジ、ひむか本サバ、宮崎カンパチ）を有して全国各地に流通しており、宮崎県のブランド魚として広く知られている。

また、日向灘では 9～3 月の期間、伊勢えび漁が解禁になり、多くの伊勢海老が水揚げされる。北浦町は 2004 年から大分県佐伯市（当時は蒲江町）と共同で「東九州伊勢えび海道」事業を実施しており、9～11 月の期間に開催の「伊勢えび祭り」には海道筋の食事処では（地獲れ）伊勢えび料理が味わえる。蒲江町（橋本正恵氏ら）からの合同実施の働きかけで始めたものであるが、今や期間中には毎年 1 万人を超す来訪者が伊勢えび料理を楽しむなど底堅い人気の定着がみられる。

ブルーツーリズム・ツアー

今も古きよき漁村の雰囲気の色濃く残している北浦町では近年、漁師の高齢化や担い手不足の問題など、まちの活性化が大きな課題となっている。北浦町には、定置網、底引き、巻き網など九州の近海漁法が全部あり、カンパチやブリなどの養殖漁業も盛んに行われている。

そこで目をつけたのが、「北浦ブルーツーリズム」である。宇戸田萬四郎氏が漁業経営の足しにできればと先行して取り組んでいたが、それを地域ぐるみで進めるようにしたものである。家族で漁業体験や塩づくり体験などが楽しめる 1 泊 2 日の観光メニューが考案された。あまり遠出しなくてもすむ定置網漁業と養殖漁業の見学と体験を中心としたメニューである。

場所は浜木綿村周辺で浜木綿ケビンを利用して、1 日目は塩づくりと干物づくりの体験、郷土手料理教室、ふれあい夕食会（カンパチ解体）、2 日目は定置網巻き上げの体験と解説、魚の選別体験、干物の袋詰めなどを楽しむというものである。2007 年実験的に始め、11 月に 4 回実施したところ、23 家族で 92 名（大人 49 名＋小人 43 名）の参加を得て非常に反響が大きかった。

図2 子どもたちの定置網引き揚げ体験



出所：<http://www.city.nobeoka.miyazaki.jp/display.php?cont=081202111305>

そこで、2008年（11.22-23）にも、県補助なしで4回にわたって開催したところ、参加費が昨年の1人5千円（県補助活用）から大人8.5千円、小人7.5千円に大幅アップしたにもかかわらず、26家族90名（大人51名＋小人39名）の参加を得て大いに盛り上がった¹⁷。

（約2時間にわたる）定置網巻き上げの体験は、子どもたちに人気が高い。海風に吹かれながら養殖場へ向かい、海に浮かぶ養殖いけす（生簀）では船から餌やりを見学する。自働給餌機から餌が放たれるとブリが勢いよく跳ね、水しぶきが飛んでくる。帰りには、島をめぐるたつぷりと北浦の海を堪能する¹⁸。

「漁業の醍醐味は実際に船に乗って体験してみないとわかりません」（延岡市商工観光部・児島謙二）とのこと。そこで、私たちも乗船体験をすることにした。いまにも雨が降ってきそうな雲行きの中での乗船であるが、何とか1時間ほど持ちこたえ、下船を雨が出迎えてくれた。定置網は3か所に敷設されていて、巻き上げされた網に魚が一杯跳ねるのを見ると、わくわくドキドキする。漁獲量は、最盛期の1-2割程度で、潮の流れや水温などの変化が影響しており、水温が1℃上昇すると群れにならないとのこと。刺身は3-5月の頃が一番美味しいとのこと、確かに、下船してすぐに目の前で捌いていただいた取れたての魚の刺身の味は、格別なものがあつた。

「後世に伝える北浦の味」活動

蒲江の地域おこし活動に刺激を受け、北浦でも「きたうら風景海道推進協議会」が発足したのは、2008年5月のことで、会長の村田宮子氏（53）は北浦町地域婦人連絡協議会会長

¹⁷ 北浦ブルーツーリズム研究会「北浦ブルーツーリズムの概要」2008年12月。

¹⁸ 「ブルーツーリズム北浦町」

（http://www.kanko-miyazaki.jp/unit/tourism_07/index.html）

でもある。

北浦町は海、山、川と自然環境に恵まれ、古江、市振、宮野浦、三川内などの集落ごとに育まれた独自の食文化を受け継いできた。しかし、そうした伝統文化も近年消えつつあった。

宮崎日日新聞社の依頼を受け、村田宮子氏をはじめ北浦町婦人連絡協議会のメンバーが、今やつくられなくなりつつある料理の試食会を地域のシニア層（平均年齢 75 歳以上）を対象に開いたのは、2006 年 10 月のことである。幼い頃や青春時代の懐かしい思い出話が尽きぬなど、参加者に大変喜んでいただいた。

シニア層が受け継いできた地域の伝統を、何とか記録に残したい。そうした思いが募る中、地域振興基金を活用した「市民まちづくり活動支援事業」（2007 年から実施）を延岡市が公募したのである。村田宮子氏は、「何とか私たちの手で埋もれゆく伝統的な食文化を掘り起こし、次世代に渡したい」との思いから、応募したところ、2007 年 8 月 10 日、採用通知書が届いた。

早速、婦人会員に趣旨を説明して、アンケート調査、昔から食べている料理について高齢者への聞き取りを行った。さらに、（作り方などの工夫やレシピ作りのための）試食会を何度も開くなど、地道な努力を重ね、2008 年 3 月、冊子¹⁹（28 品目、39 ページ）にまとめあげ出版（800 冊）したのである。「どこに出しても誇れる“地域の味”」との確信をもち、全戸に配布したという。

北浦魂と伝統的な味での地域おこし

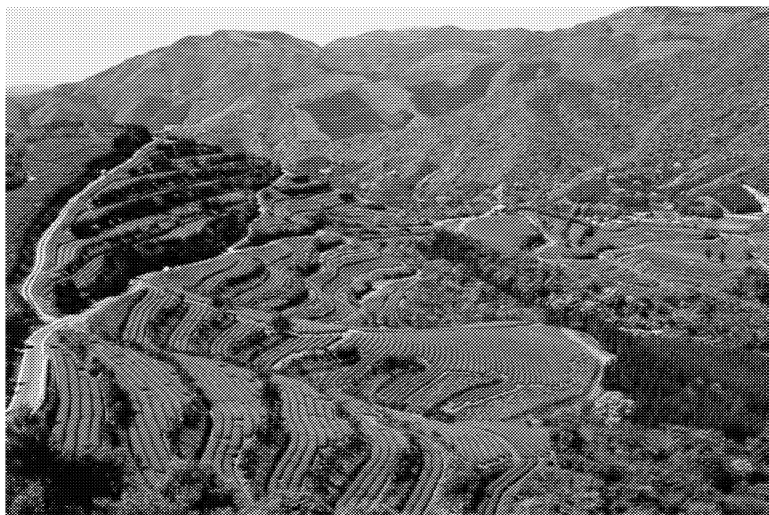
村田宮子氏は、大阪の大学で学んでいる愛娘から「地域を愛する気持ちの大切さ、北浦の価値に気付かされた」という。2 年前のことであるが、高校卒業にあたって、お嬢さんから「北浦が大好き」と言われた。習字を教える村田氏に、「母ちゃん、『北浦魂』を書いて」と頼んできた。それを、かばんや筆箱、ノートなどに貼って大切にしている。

北浦町では、北浦の伝統的な味をメニューに盛り込んだ、小さな食べ物屋「よし屋」が人気である。10 席ほどしかないがお客が絶えず、市長も予約しないと入れない。1 人世代向けの食事メニューも工夫している。小パックで、120 円/パックと低価格ゆえ、味とともに人気があり、ラジオの取材も受けている。以前は、奥さんが週末にドーナツをつくっていたが、旦那さんがリストラに会うなか、オープンしたものである。北浦の伝統的な味メニューは、村田さんらの提案を受けてのものという。

こうした試みは、別の料理屋の息子さん 2 人が、現地芸能人としてデビューするなど、他の食べ物屋にも大きな刺激となっているようである。

¹⁹ 北浦町地域婦人連絡協議会『後世に伝える北浦の味』2008 年 3 月。

「北浦茶の里」にみる中山間地の美しい景観



出所：<http://www.maff.go.jp/soshiki/koukai/muratai/21j/no11/mura03.html>

中山間地の傾斜地では、冷涼な気候を利用して良質のお茶が栽培されており、露地早出し茶の産地として確立されている。農地の耕作放棄地化を防ぐため、北浦町では農業公社を設立し、そこからの派遣社員により町営の茶工場の運営も行っている。開墾された茶畑の風景「北浦茶の里」（北浦町地下）は、「第 11 回美しい日本のむら景観コンテスト」で農林大臣賞を受賞するなど、茶生産農家の意気込みを伝えている。²⁰

6 おわりに

九州における農林漁業とそれを担う地域をめぐる環境は、極めて厳しいものがある。第 1 次産業の就業者割合（2005 年）は 8%（53,9 万人）で、全国平均の 5%に比べて高い。1 次産業の潜在力は大きなものがあるが、中山間地などで過疎化・高齢化が進み後継者がいないといった深刻な問題に直面している。

九州 7 県における 65 歳以上の就業者比率（1991 年→2005 年）は、農業 29.4%→55.6%、漁業 13.9%→30.1%となっており、高齢化の波が押し寄せている。1 次産業においては近年、農業（熊本県苓北町や高森町など）や畜産業（鹿児島県長島町や熊本県菊池市など）で、アジア人研修生の受け入れを始めている市町村もみられる²¹。

そうしたきびしい現実に敢然と立ち向かい、楽しく創意的に仕事おこし・地域づくり・人づくりを展開している地域もみられる。今回は、ブルーツーリズムによる地域あげでの興味深い実践モデルをとりあげた。

宮崎を早朝に出発し、午前中は北浦で「蒲江・北浦大漁海道」に関する見学・ヒアリン

²⁰ <http://www.maff.go.jp/soshiki/koukai/muratai/21j/no9/mura23.html>

²¹ 日本経済新聞、2008 年 10 月 29 日付。

グ調査を行った。北浦ブルーツーリズムについては、延岡市商工観光部の児島謙二氏ならびに「きたうら風景海道推進協議会」会長の村田宮子氏、延岡市北浦町地域振興課商工観光係の工藤信廣氏から説明していただいた。

児島謙二氏には、市役所の殻を越えての地域への熱い思いを語っていただいた。また、村田宮子氏のアイデアあふれるパワフルな活動と思い、深い感動を覚えるとともに、地域再生に向けた確かな鼓動を感じた次第である。村田氏には電話での再取材にも丁寧にお応えいただいた。宇多田萬四郎氏の、今にも雨が降りそうな中での定置網漁見学も新鮮な体験だった。

なかでも、工藤信廣氏には、全般にわたり温かく行きとどいた配慮を賜った。移動手段を自動車に依存せざるをえない中、延岡駅から蒲江に至る間ずっと、荷物を抱えての私ども 5 人を運んでいただくなど、そのご厚意は有難く感謝にたえない。

北浦固有の自然、そこで育まれた生業の伝統と文化、それらを掘り起こして現代的な光をあて地域再生に生かしていく試みは、大変貴重なもので、必ずや北浦の新たな展開に力になると思われる。

3 月 5 日午後の蒲江ブルーツーリズムの見学は、あいにくの雨で、せっかくの「ブリ養殖体験」ができなかった。また、「かまえブルーリズム研究会」会長で「あまべ渡世大学」学長でもある橋本正恵氏からのヒアリングも、雨などで急きょ順番が変わり、現場での立ち話に終わってしまった。しかし、立ち話ながらも、現場での口ぶりから、地域を切り拓く女性リーダーの心意気と迫力を感じた次第である。彼女には、その後も 2 回にわたる電話でのご教示、そしてご本（『海業』）もいただくなど、大変お世話になった。

佐伯市観光協会事務局次長の古田浅男氏より、「かまえ喰彩伊勢海老まつり」から「浦スイーツ王選手権」に開催による日豊海岸の食材開拓、さらに「浦ルネッサンス・プロジェクト」による浦リゾートの手づくり開発などに至る様々な活動を実に興味深く聞かせていただき、「地域番頭」としての自覚と心意気に感銘を受けた。

村松一也氏の奮闘ぶりも目を見張るものがあつた。小論（第 1 次稿）に目を通していただき、電話での再取材でも貴重なご教示をいただいた。漁師として自社の経営のみならず、「かまえ直送活き粋船団」を束ね、インターネットなどを駆使しての新たな経営スタイルの開拓、そして鉢巻姿でのご活躍などに心からの拍手を送りたい。

国交省九州地方整備局の藤川睦夫氏には車を提供していただき、長時間にわたり雨天下の足を確保できた。また、佐伯市企画商工観光部観光推進係主任の高木氏には、この間のきめ細かな手配などにご尽力いただき感謝にたえない。おかげで、悪天候のなかにもかかわらず、実に意義深い調査見学をすることができた。

悪天候と行事の重なるなかの見学にもかかわらずご尽力いただいた関係者の方々に、心からお礼申し上げたい。

また、現代産業研究会（2009 年 9 月 3 日）で小論（粗稿）を報告した際に、池上惇先生（まちづくり・文化政策大学院準備室長・京都大学名誉教授）からいただいた幾つかの示唆

が、小論を仕上げるにあたり大変参考になった。

蒲江と北浦の両地域は、東九州の辺鄙な地にありながらも豊かな自然環境に恵まれ、そこで育まれてきた固有の伝統・歴史・文化と結びつけ、「蒲江・北浦大漁海道」というコンセプトを軸に、地域再生に向けた創意的な地域づくり・人づくりの活動を展開されている。その一端を垣間見る機会に浴し、関係者の方々の熱く、温かな思いを一杯味わいながらの見学・ヒアリングであった。そうした思いに後押しされての小論が、その価値に少しでも光をあてることができれば、それに勝る喜びはない。

参考文献

北浦町地域婦人連絡協議会『後世に伝える北浦の味』2008年3月。

北浦ブルーツーリズム研究会「北浦ブルーツーリズムの概要」2008年12月。

大毎朝読新聞、2009年2月24日付。

日本経済新聞、2008年10月29日付。

日豊海岸シーニック・バイウェイ研究会『日豊海岸シーニック・バイウェイ（蒲江・北浦大漁海道）』日本風景街道 登録申請書、2007年11月26日（登録日）。

日本風景街道戦略会議（2005年12月）「日本風景街道の実現に向けて一美しい国土景観の形成をめざした国民的な運動を一」

<http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/fukeikaidou/img/siryoku/no4/teigen.pdf>

三浦祥子『海業一橋本正恵的西野浦の物語―』マチまち物語ファンド、2006年。

「蒲江の魂、ブルーツーリズム」2006年12月7日、

(http://gazoo.com/G-Blog/mura_kamae/2846/Article.aspx)

「楽しんで暮らせる地域をつくる蒲江のヒットメーカー 蒲江ブルーツーリズム研究会会長・橋本正恵さん」2006年9月21日、<http://www.oitarian.jp/oitajin/24.html>。

「ブルーツーリズム北浦町」(http://www.kanko-miyazaki.jp/unit/tourism_07/index.html)

「ブルーツーリズムとは」<http://www.mlit.go.jp/crd/chirit/blue-t/bt.htm>。

「村松水産 健康な魚を、蒲江の海から全国へ」『Viento 〜おおいたの嵐〜2004 Summer Vol.5』(<http://www.pref.oita.jp/10400/viento/vol05/04.html>)。

九州における交通のモード間競争

柳川 隆

1 はじめに¹

一般に交通における競争は、鉄道事業者間、航空事業者間、バス事業者間といった同事業者間のモード内競争と、鉄道事業者、航空事業者、バス事業者の間で行われるモード間競争に分けられる。日本におけるモード内競争は、航空会社間、および東京圏、関西圏、中部圏、福岡において、JR、大手民鉄、公営鉄道(地下鉄)の間でモード間競争が見られるくらいである。他の地域ではおよそ JR や各地域バス会社の地域独占市場に近い。そのため、日本における交通の競争は主としてモード間競争によるところが大きい。長距離では航空と新幹線、中距離では JR と高速バスの間の競争が重要である。

本稿では、九州地方をとりあげ、どのようにモード間競争が行われているかについて記したい。九州は面積、人口、総生産額で国内の約 1 割を占め、「1 割経済」とも言われることがある。しかし、九州を世界の中で見てみると、面積と人口においても、また鉄道の営業キロや旅客人キロにおいても、オランダ、ベルギー、スイスの 1 国全体と肩を並べる規模であり、九州について論じることはこれらヨーロッパの国々の 1 国全体について論じると同様である。

九州地方について関心を有するのは、2004 年に九州新幹線の部分開通があったためである。九州新幹線鹿児島ルートで新八代―鹿児島中央間で部分開通し、九州の旅客輸送の実態が大きく変化し、しかも、間もなく博多―鹿児島中央間で全面開通するとますます大きな変化が生じると予想される。部分開通以後の状況について見ることで、今後の全面開通に向けて考えるべき点が浮かび上がってくる。

以下、第 2 節では福岡発着を中心に九州における旅客輸送における競争の実態について述べ、第 3 節では、九州新幹線鹿児島ルートの新八代―鹿児島中央間の開通以前と以後における旅客輸送のモード間競争の変化について述べる。第 4 節では、近年成長の著しい高

¹ 本稿作成にあたり、公正取引委員会競争政策センターでの共同研究（「旅客鉄道の生産性と幹線旅客輸送におけるモード間競争」、柳川隆（リーダー）、吉野一郎、播磨谷浩三、岡村薫）の一部として行った国土交通省九州運輸局と(株)西日本鉄道へのヒアリング調査、および文部科学省科学研究費補助金を受けた共同研究（「鉄道事業における上下分離の機能と効率性」、柳川隆（研究代表者）、吉野一郎、播磨谷浩三）の一部として行った(株)JR九州へのヒアリング調査の成果を用いている。また、(株)宮崎交通には電話で簡単な質問にお答えいただいた。本稿で表された見解は著者によるものであり、いかなる機関のものでなく、文中の誤りはすべて著者の責であることは言うまでもない。

速バスの動向について述べることにする。第 5 節は結びである。

表 1 九州とオランダ、ベルギー、スイスとの比較

	面積	人口	営業キロ	旅客人キロ
九州	40	1342	2122	80
オランダ	34	1629	2806	144
ベルギー	31	1042	3518	82
スイス	41	740	2959	142

出所：角本[2007] 付表 1、日・西欧・米の鉄道輸送（その 1）実数値、199 ページによる。

注：面積(千 km²)、人口(万人)、営業キロ(km)、旅客人キロ(億)

2 福岡と各都市間を結ぶ旅客輸送の競争実態

2.1 JR と高速バスのモード間競争

表 2 は福岡発着の便の JR と高速バス（路線バス）の価格と所要時間、および便数による競争の状況を示したものである。博多と各都市間の旅客輸送で JR とバスの競争が見られる。一般的には、JR が時間で優位に立ち、バスが料金と便数で優位に立っている。ただし、熊本線、長崎線はその通りであるが、他の路線では異なるところがある。鹿児島線では JR の方が本数は多く、大分線ではわずかではあるが JR の方が安い。大きな違いがみられるは宮崎線であり、逆にバスが時間で優位に立ち、JR（小倉経由）が価格で優位に立っている。² もっとも、宮崎線ではバスでも 4 時間近くかかるため、航空機を利用する旅客も多い。これについては 2.2 で見ることにしよう。

JR は料金面の競争力を得るために、企画切符を販売している。バスとの所要時間の差に比べ、普通運賃では価格差大きく競争力をなくすためである。JR はバスとの時間差を考慮した価格設定をしている模様であり、熊本線、鹿児島線、長崎線のように、所要時間で優位に立つので料金もバスより少し高めの企画運賃にしているが、大分線のように、所要時間で差がないような場合には（特急料金を含まない）普通運賃である 3,570 円よりも安い 3,000 円という（特急料金を含んだ）企画運賃を設定している（JR の企画運賃は 2 枚きっぷの往復運賃の半額で計算している）。所要時間で不利となっている宮崎線では、先に述べたようにバスよりも安い企画運賃となっている。このように、九州の都市間交通では、JR と高速バスが時間と運賃でモード間競争をしていることがわかる。

なお、JR とバスの差別化で九州地方の特徴となっているのが発着地である。九州各県庁所在地の中心市街地である主要なオフィス街や商業地は JR の拠点駅から離れているのが

² 後述するように、ツアーバスとの競争により路線バスの実際の料金は割引により低下している。

一般的である。福岡では JR の発着は博多駅であり、近年開発が進んではいるが、中心地は依然としてバスの発着地である天神である。同様に、熊本や鹿児島、宮崎でも再開発が進みつつあるが、JR の駅と中心市街地は離れている。そのため、たとえば、福岡に買い物に行くにはバスの方が利便性は高く、その点で優位である。

表 2 福岡発着の JR と高速バスの競争

		熊本	鹿児島	宮崎	長崎	大分
JR	本数	92	62	26/15	52	65
	時間	1:13	2:12	4:57/ 4:35	1:45	2:00
	普通運賃	3940	9420	9960/ 12970	4910	5750
	企画運賃	2300	7800	5500/ 9500	3000	3000
バス	本数	160	48	54	126	104
	時間	1:49	3:47	3:56	2:07	2:12
	料金	2000	5300	6000	2500	3100

出所：JTB 時刻表（2008 年 11 月号）、JR 九州ホームページにより作成。バスの運賃は通常運賃（円）。

注：JR の企画運賃は 2 枚きっぷの往復運賃の半額、熊本行きは自由席、他は指定席。博多－宮崎間は、上が小倉経由、下が鹿児島（新幹線）経由。JR の運賃は普通運賃＋通常期指定席特急料金である。JR とバスの比較において、競争上優位な側を太字・斜体で示している。

2.2 航空と JR・高速バスとのモード間競争

九州の都市を結ぶ航空サービスは、離島便を除くと、福岡からは鹿児島便と宮崎便のみが運行されているだけであり、他にも長崎－鹿児島便(3 便)と長崎－宮崎便(1 便)があるだけである。

福岡からの鹿児島便(125 マイル)は、JAL の子会社である JAC（日本エアコミューター）が 1 日 6 便を運航しており、所要時間は 45 分、運賃は、普通運賃が 18,600 円、往復割引が 16,400 円、特便割引 1 が 8,700 円～11,500 円（6 便中 4 便が 11,500 円）である(2009 年 9 月 8 日現在)である。利用度が高いと思われる特便割引 1 の 6 便の単純平均運賃は 10,817

円である。これに対し、宮崎便(131 マイル)は、JAL が 1 日 7 便運行し、運賃は、普通運賃が 19,700 円、往復運賃が 17,500 円、特便割引 1 は曜日によって異なるが、おおむね 9,800 円～15,600 円である（木曜と金曜は 9,800 円～16,100 円）。こちらの特便割引 1 の単純平均運賃は 13,843 円である。

利用度が多いと思われる特便割引 1 の単純平均運賃の割引率は、宮崎線で 30%であるのに対し、鹿児島線では 42%である。この割引率の違いを生む理由は、1 つには新幹線とのモード間競争の有無であり、航空を利用することにより節約できる時間差が影響していると考えられる。もう一つの理由は、市街地と空港を結ぶアクセスの利便性の違いである。宮崎空港から宮崎駅までは、電車で 9～16 分で、料金は 340 円である。他方、鹿児島空港から鹿児島中央駅まではバスで 40～60 分を要し、料金も 1,200 円である。霧島方面等、鹿児島県中東部の利用者には鹿児島空港は JR よりも利便性が高いが、鹿児島市内の利用者には不便である。

このように、航空も JR や高速バスとの競争を行いながら価格設定をしており、モード間競争が重要であることがわかる。

2.3 JR、バス、航空の輸送シェア

表 3 は、九州地方における、JR、乗合バス、航空の県内・県間の旅客輸送量である。県間輸送で 100 万人を超えるのは多い順に、福岡県と佐賀県、熊本県、大分県、熊本県、長崎県の各県との間の旅客輸送であり、九州での旅客輸送は、福岡県と各県との間を結ぶものが中心であることが分かる。宮崎県だけは他の県との間の輸送量が小さく、東国原宮崎県知事が言うように孤立している感がある。これは、宮崎県の人口が相対的に小さいことを一部反映してはいるが、³地理的には大分県、熊本県、鹿児島県と接していても、JR の日豊本線の輸送能力が低いこと（特に、スピードが遅いこと）や、大分県との間で高速道路がないことも原因であるといえよう。

表 4～表 6 は、九州地方における JR、乗合バス、航空の県内・県間輸送に占める各輸送機関のシェアである。福岡県発着で見ると、JR は佐賀県、熊本県、鹿児島県への旅客輸送で優位に立ち(69%～85%)、宮崎県への輸送で劣位である(14%)。これに対し、バスは福岡県と宮崎県との輸送で健闘するが(44%)、福岡県と佐賀県、大分県、鹿児島県の各県との輸送で劣位にある(15～19%)。そして、航空は福岡県と宮崎県との輸送で健闘しているが(41%)、鹿児島県との輸送では劣位(12%)にある。

福岡県発着以外を見ると、輸送量が 10 万人を超えている県間輸送は、佐賀県－長崎県、長崎県－熊本県、熊本県－大分県、熊本県－鹿児島県、大分県－宮崎県、宮崎県－鹿児島県の 6 つである。いずれも隣県の間の移動である（長崎県と熊本県は海を挟んで隣接している）。これらの旅客輸送でも、多くは JR が支配的地位にあるが、例外的にバスが過半を

³ 九州各県の人口（2004 年）は、福岡県 501 万人、佐賀県 88 万人、長崎県 151 万人、熊本県 186 万人、大分県 123 万人、宮崎県 118 万人、鹿児島県 177 万人である。

占めるのが、長崎県－熊本県である。熊本県－大分県も約 40%を占めて健闘している。長崎－熊本間では、バスの所要時間は 3 時間 7 分で運賃は 2,750 円（4 枚綴り 1 枚分、なお、往復運賃の片道分は 3,250 円、普通運賃は 3,600 円）であるが、JR では乗り換えが必要であり、その連絡がよければ 2 時間 40 分ほどで行けるが、運賃が 4,000 円（2 枚きっぷ指定席用の 1 枚分、特急・普通運賃 6,770 円）であり、バスの方が競争力を有するためと考えられる。熊本－大分間も、バスでは、3 時間 36 分、2,400 円（往復運賃の片道分、普通運賃 2,700 円）で行けるが、JR では 3 時間 40 分で 3,250 円（2 枚きっぷ指定席用の 1 枚分、特急・普通運賃 9,320 円）かかり、所要時間に差がないうえにバスの方が安い運賃である。

航空についてみると、福岡と宮崎、鹿児島を結ぶ路線以外では、長崎と宮崎、鹿児島を結ぶ路線が 30%のシェアを占め、長崎と福岡を結ぶ路線も 8%のシェアを有する。また、鹿児島県内で 1%のシェアを占めている。これらはいずれも離島便である。鹿児島県内の航空サービスはシェアとしては 1%であるが、県内移動旅客数が多いため、航空利用者数では最も多い。離島便のモード間競争の相手は JR やバスではなくフェリーになるので、航空は所要時間に大きな差が生じるという点で競争上優位に立てる。

表 3 九州内の旅客輸送量(2006 年)

輸送量	福岡	佐賀	長崎	熊本	大分	宮崎	鹿児島
福岡	455,198	7,614	2,167	2,950	2,818	577	1,038
佐賀	7,435	18,978	364	80	29	1	24
長崎	2,021	374	99,551	117	46	19	50
熊本	2,903	78	114	54,481	103	85	442
大分	2,763	28	48	108	38,410	112	36
宮崎	573	1	19	86	111	20,418	259
鹿児島	1,037	24	50	441	37	255	67,960

出所：国土交通省「府県相互間輸送人員表」『旅客地域流動調査（平成 18 年度）』により作成。

注：「JR＋乗合バス＋航空」の旅客輸送量（千人）。各行は発地、各列は着地を表す。県間輸送量で 1,000 千人を超えるものを太字・斜体で表している。

表 4 九州内の旅客輸送における JR の市場シェア(2006 年)

JR 着 発	福岡	佐賀	長崎	熊本	大分	宮崎	鹿児島
福岡	40	85	58	71	82	<u>15</u>	69
佐賀	85	51	77	98	95	100	100
長崎	62	79	13	35	43	6	70
熊本	71	98	37	27	62	5	89
大分	82	95	41	59	47	98	80
宮崎	15	100	6	5	98	41	83
鹿児島	69	100	70	89	80	82	28

出所：国土交通省「府県相互間輸送人員表」『旅客地域流動調査（平成 18 年度）』により作成。

注：「JR＋乗合バス＋航空」に占める JR の旅客輸送シェア(%)。各行は発地、各列は着地を表す。福岡発で JR のシェアが大きいものを太字・斜体で表し、特に低いものを斜体とし下線を付した。

表 5 九州内の旅客輸送における乗合バスの市場シェア(2006 年)

バス	福岡	佐賀	長崎	熊本	大分	宮崎	鹿児島
福岡	60	<u>15</u>	35	28	<u>18</u>	44	<u>19</u>
佐賀	15	49	23	2	5	0	0
長崎	30	21	87	65	57	62	0
熊本	28	2	63	73	38	95	11
大分	18	5	59	41	53	2	20
宮崎	43	0	64	95	2	59	17
鹿児島	19	0	0	11	20	18	70

出所：国土交通省「府県相互間輸送人員表」『旅客地域流動調査（平成 18 年度）』により作

成。

注：「JR＋乗合バス＋航空」に占める乗合バスの旅客輸送シェア(%)。各行は発地、各列は着地を表す。福岡発でバスのシェアが大きいものを太字・斜体で表した。

表 6 九州内の旅客輸送における航空の市場シェア(2006 年)

航空	福岡	佐賀	長崎	熊本	大分	宮崎	鹿児島
福岡	0	0	8	1	0	41	12
佐賀	0	0	0	0	0	0	0
長崎	9	0	0	0	0	31	30
熊本	1	0	0	0	0	0	0
大分	0	0	0	0	0	0	0
宮崎	41	0	30	0	0	0	0
鹿児島	12	0	30	0	0	0	1

出所：国土交通省「府県相互間輸送人員表」『旅客地域流動調査（平成 18 年度）』により作成。

注：「JR＋乗合バス＋航空」に占める航空の旅客輸送シェア(%)。各行は発地、各列は着地を表す。福岡発で航空のシェアが大きいものを太字・斜体で表した。

3 九州新幹線部分開通後のモード間競争の変化

3.1 九州新幹線鹿児島ルートの部分開業

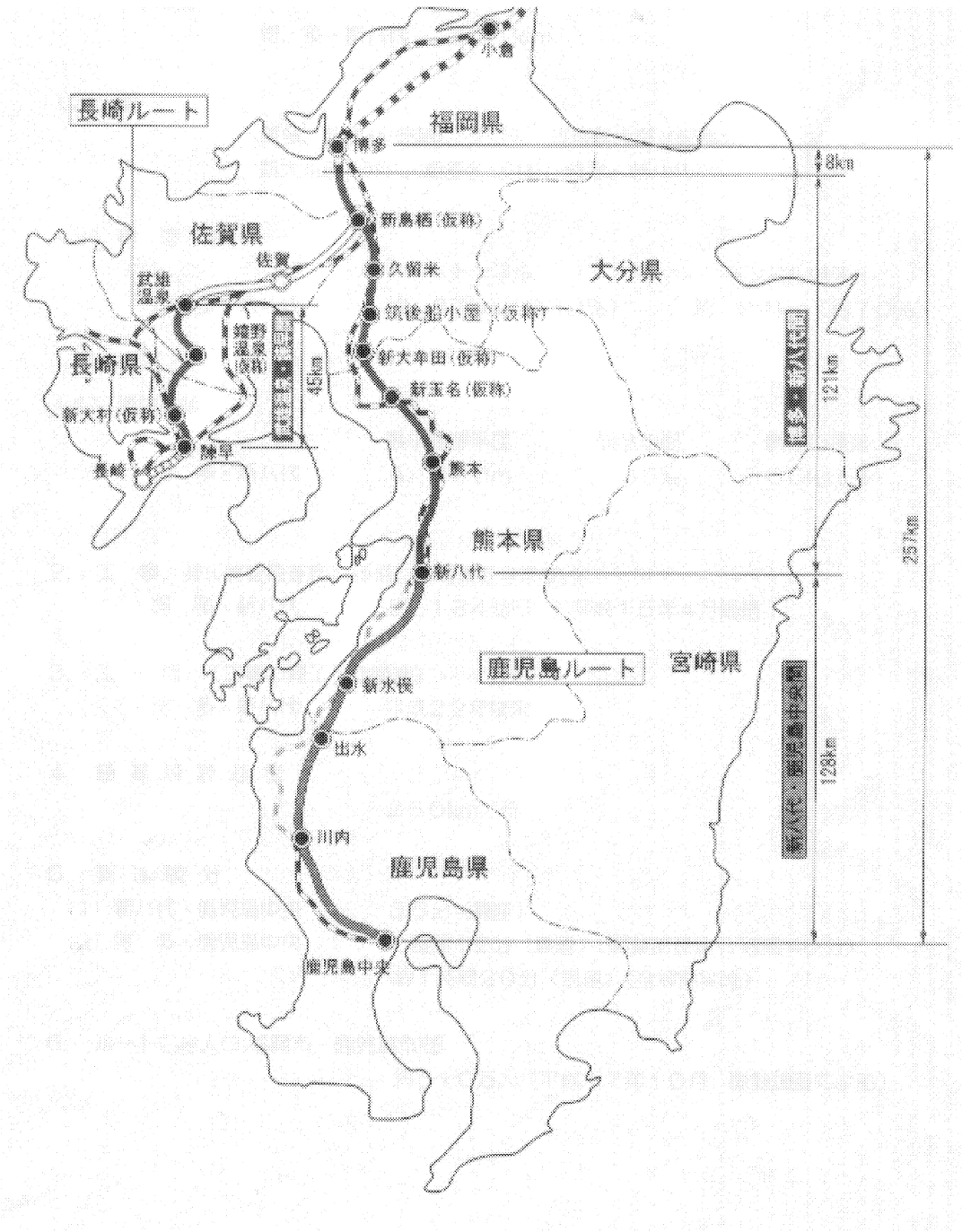
図 1 は九州新幹線のルートと開業の状況である。⁴2004 年 3 月に、鹿児島ルートの新八代－鹿児島中央の間で開業した。2011 年には博多－新八代の間が開業し、全面開通の予定である。博多－新八代間は 122km、新八代－鹿児島中央 127km、計 249km である。これまで、博多－鹿児島間の所要時間は、部分開業前には 3 時間 40 分であったものが、現在は 2 時間 12 分になり、全面開通後には 1 時間 20 分になる予定である。現在は博多から新八代までリレー特急つばめが運行され、新八代駅では向かい側のホームで新幹線に乗り換えができるようになっている。

九州新幹線鹿児島ルートは部分開業とはいえ、既に 1 時間 28 分も時間短縮をしており、九州の交通に大きな影響を与えている。本節では、九州新幹線の開業以前と以後を比較し、

⁴ JR 九州の経営戦略については、衛藤[2007]参照。

その影響についてみることにする。以下では、2003 年度のデータに基づいて、新幹線開業前の表 3 から表 6 に対応する表（表 7～表 10）を作成し、比較することしよう。

図 1 九州新幹線のルート



出所：JR 九州作成資料による。

3.2 九州新幹線部分開業の変化

表 7 は 2003 年度の九州内の旅客輸送量である。表 3 と比較すると、2003 年から 2008 年にかけて福岡発着では、佐賀県と鹿児島県との間の旅客輸送が伸びているが、他の県との輸送が減少している。熊本県と鹿児島県との間で新幹線が開通しても、福岡県と鹿児島県との間の旅客輸送は微減である。一方、鹿児島県と他県との間の輸送を見ると、宮崎県との間の輸送が大きく減少したのを除き、他のすべての県との間の輸送が増加している。これは、新幹線開業の影響によるところが大きいのであろう。新幹線開業で最も大きな効果を得たのは鹿児島県であったと考えられ、他方、鹿児島県と熊本県との間の輸送の利便性が改善されたことで、鹿児島県と宮崎県との間の輸送にマイナスの影響が生じたと思われる。

表 8～表 10 は、2003 年度における JR、バス、航空の利用者のシェアである。これらを 2006 年度の表と比較してわかることは、第 1 に、鹿児島県発着で、福岡県、長崎県、熊本県、宮崎県との間の旅客輸送における JR のシェアが大きく上昇していることが分かる。特に熊本県から鹿児島県への輸送ではバス(28%→11%)から JR(72%→89%)に大きくシフトし、新幹線効果が大きく出ている。これは、熊本－鹿児島間の高速バスが、2004 年 3 月に廃止となったことにもよる。また、長崎県から鹿児島県への輸送では、航空(69%→30%)から JR(31%→70%)と大きく伸びている。ただし、福岡県と鹿児島県との間のバス輸送には大きな変化はない。

第 2 に、バスが一部の路線でシェアを拡大している。特に、長崎県－宮崎県との間の輸送が大きく増加している。これは、2005 年 2 月から新たに高速バスの運行が開始したためであり、航空(92%→31%)から、バス(0%→62%)へとシフトしている。

第 3 に、上記で述べたことであるが、航空は福岡－宮崎線を除いて、長崎－宮崎、長崎－鹿児島、福岡－鹿児島の各路線でシェアが急落している。

このように、新幹線の開業効果はバスや航空から JR への旅客移動の大きなシフトを生み出した。全線開通になると、こうした傾向は一層助長されるものと考えられる。しかし、バスは新規路線を開設して乗客を増やすなど、新幹線との競合性の低い路線において競争力を維持している。そして、航空は、離島路線で一定の旅客数を維持しているが、JR やバスとの間では競争力を失いつつあると言える。

表 7 九州内の旅客輸送量(2003 年)

輸送量	福岡	佐賀	長崎	熊本	大分	宮崎	鹿児島
福岡	452,249	7,571	<u>2,192</u>	<u>2,962</u>	<u>2,984</u>	<u>588</u>	976
佐賀	7,419	19,346	441	81	34	1	9
長崎	<u>2,179</u>	456	99,776	102	53	15	34
熊本	<u>2,948</u>	78	103	61,641	94	68	442
大分	<u>2,921</u>	32	53	94	41,445	111	33
宮崎	<u>588</u>	0	15	68	109	24,035	<u>340</u>
鹿児島	976	10	35	426	33	<u>337</u>	70,866

出所：国土交通省「府県相互間輸送人員表」『旅客地域流動調査（平成 15 年度）』により作成。

注：「JR＋乗合バス＋航空」の旅客輸送量（千人）。各行は発地、各列は着地を表す。県間輸送量で 2003 年から 2008 年にかけて増加したものを太字・斜体で、減少したもののうち特徴的なものを下線・斜体で表している。

表 8 九州内の旅客輸送における JR の市場シェア(2003 年)

JR 着発	福岡	佐賀	長崎	熊本	大分	宮崎	鹿児島
福岡	40	83	59	70	80	15	51
佐賀	83	50	66	98	95	100	100
長崎	59	67	13	39	<u>45</u>	8	31
熊本	70	98	39	26	<u>67</u>	5	72
大分	80	95	<u>45</u>	<u>67</u>	44	94	78
宮崎	15	100	9	5	94	36	70
鹿児島	51	100	31	71	79	70	27

出所：国土交通省「府県相互間輸送人員表」『旅客地域流動調査（平成 15 年度）』により作成。

注：「JR＋乗合バス＋航空」の旅客輸送量（千人）。各行は発地、各列は着地を表す。県間輸送量で 2003 年から 2008 年にかけて増加したものを太字・斜体で、減少したもののうち特徴的なものを下線・斜体で表している。

表 9 九州内の旅客輸送におけるバスの市場シェア(2003 年)

バス	福岡	佐賀	長崎	熊本	大分	宮崎	鹿児島
福岡	60	17	32	29	20	40	20
佐賀	17	50	34	2	5	0	0
長崎	32	33	87	61	55	0	0
熊本	29	2	61	74	33	95	<u>28</u>
大分	20	5	55	33	56	6	22
宮崎	40	0	0	95	6	64	<u>30</u>
鹿児島	20	0	0	<u>29</u>	21	<u>30</u>	71

出所：国土交通省「府県相互間輸送人員表」『旅客地域流動調査（平成 15 年度）』により作成。

注：「JR＋乗合バス＋航空」の旅客輸送量（千人）。各行は発地、各列は着地を表す。県間輸送量で 2003 年から 2008 年にかけて増加したものを太字・斜体で、減少したもののうち特徴的なものを下線・斜体で表している。

表 10 九州内の旅客輸送における航空の市場シェア(2003 年)

航空	福岡	佐賀	長崎	熊本	大分	宮崎	鹿児島
福岡	0	0	9	1	0	45	<u>29</u>
佐賀	0	0	0	0	0	0	0
長崎	9	0	0	0	0	<u>92</u>	<u>69</u>
熊本	1	0	0	0	0	0	0
大分	0	0	0	0	0	0	0
宮崎	44	0	<u>91</u>	0	0	0	0
鹿児島	<u>28</u>	0	<u>69</u>	0	0	0	1

出所：国土交通省「府県相互間輸送人員表」『旅客地域流動調査（平成 15 年度）』により作成。

注：「JR＋乗合バス＋航空」の旅客輸送量（千人）。各行は発地、各列は着地を表す。県間輸送量で 2003 年から 2008 年にかけて減少したもののうち特徴的なものを下線・斜体で表している。

4 高速バスの取組み

JR が新幹線の開通で大きくシェアを伸ばすなかで、バス会社も高速道路の整備を活用し、一定のシェアを獲得している。本節では、バス会社の乗客確保のための努力について見ることにしよう。⁵

特筆すべきは、バス会社は互いに協調体制をとり、JR に対抗しようとしていることである。JR とは非協力的で対抗的でありながら、バス会社の間ではさまざまな協力を行っている。これには、最大手の西鉄バスのリーダーシップによるところが大きい。協力の例としては、バス会社 11 社の共同出資による共通予約システムを立ち上げ、九州内のバスの予約をすべて行えるようにしたことがある。また、SUNQ パスという、バスの乗り放題パスを共同で発売した。全九州 3 日間(10,000 円)、4 日間(14,000 円)、北部九州 3 日間(6,000 円)、4 日間(8,000 円)の乗車券があり、特に、韓国人の旅行者に人気がある。さらには、高速基山(鳥栖)でのバス乗り継ぎを社会実験で始めたこともある。それまでは博多(天神)バスターミナルで乗り換えていたものが、鳥栖で乗り換えができるようになり、福岡発着以外の利用者の利便性が高まった。現在、500 本弱のバスが停車している。このように、バス会社間

⁵ 本節は、大塚[2008]および注 1 に述べたヒアリング調査に基づく。

のモード内競争が抑制されている反面、JR とバスというモード間競争が行われている。

なお、路線バス会社の間ではモード内競争は生じないが、近年、新たにツアーバスが高速路線バスと同様のサービスを提供し始めて、モード内競争も激しくなった。現在、ツアーバスは、博多－宮崎、鹿児島で運行されているが、福岡－宮崎間のツアーバスは 2,800 円からと、低価格を武器に旅客を獲得している。これが、4 枚回数券を 2 割引にするといった、路線バス会社の対抗的な値下げを引き起こし、ますますバス利用が安価となっている。

5 おわりに

本稿では、九州地方の交通におけるモード間競争の現状と、九州新幹線部分開業以降の変化について述べた。県間の旅客輸送では、モード間競争が行われているが、新幹線の開業とともに、競合性の低い路線を除いて航空が競争力を失い、新幹線を有する JR がシェアを拡大している。また、バスも新幹線と競合する路線でシェアを失いつつあるが、バス会社間の協調体制で利便性を改善したり、新路線を開拓したりして JR と競っている。ただし、今後、九州新幹線鹿児島ルートの特快博多－鹿児島中央間が全線開通し、さらに長崎ルートが開通するなどして行くにつれて、ますます JR への旅客シフトが生じるものと予想される。そのときに、モード間競争が減退し、JR の独占力が強化される可能性があることに注意しなければならない。⁶

参考文献

- 衛藤卓也[2007]「JR 会社の戦略的行動と今後の課題－JR 九州を中心にして－」『運輸と経済』、第 67 巻第 4 号、8－11.
- 大塚久司[2008]「九州における交通の現状と今後の課題」『運輸と経済』、第 68 巻第 7 号、31－42.
- 角本良平[2007]『世界の鉄道経営「今後の選択」－わが体験的（21 世紀）鉄道論－』流通経済大学出版社.
- 九州運輸局[2007]『九州の高速バス(平成 18 年度版)』
- 柳川隆[2007]「新しい日本型産業組織に向けて：競争促進と投資確保のための民営化」，三谷直紀編『グローバル化・人口減少と持続的経済成長』，第 6 章，勁草書房.
- 柳川隆[2009]「持続可能な経済発展のための競争環境の整備」『経済政策ジャーナル』第 6 巻 2 号.
- 柳川隆、吉野一郎、播磨谷浩三、岡村薫[2009]『旅客鉄道の生産性と幹線旅客輸送におけるモード間競争』公正取引委員会競争政策研究センター共同研究報告書.

⁶ この問題については、柳川[2007][2009]や柳川・吉野・播磨谷・岡村[2009]でいくつかの点について検討している。

自治体における住基カード活用の実例

児島完二

1 はじめに

「平成の大合併」によって、2000年には3,232あった市町村が1,700あまりに再編された。合併特例債などの優遇措置もあり、合併への動きは近隣の市町村を巻き込みながら広く議論され、各地域の実情を反映した結果となった。そのプロセスでは、新しいネーミングがニュースで話題となったり、福島県東白川郡矢祭町議会のように「合併しない宣言」（2001年10月31日）をするような自治体も出現した。地域が将来どのような姿であるべきかという問題提起として、様々な議論がなされたことは良い機会であったように思われる。

一方、2007年には北海道夕張市の財政破綻を契機に、逼迫した地方財政の状況が顕在化した。夕張市は過去からのハコモノ行政によって累積赤字が膨らみ、行政運営に支障を来すような事態となった。赤字体質の財政状況は程度の差こそあれ、都道府県を含む全国の自治体に当てはまる。行財政改革として小泉内閣では「地方に出来る事は地方に」というスローガンの元、地方分権政策として「三位一体の改革」を強力に推進した。地方交付税交付金の削減とともに税源の移譲と権限委譲が実施されたが、すべての地方自治体が納得する内容ではなく、できる範囲にとどまっている。小泉改革で目指した地方分権は完遂されないままであるが、たとえこの改革が実現したとしても地方自治体の累積赤字が解消できる保証はない。結局のところ、財政健全化に向けた成果は、各自治体と地域住民の努力によって決定されよう。

中央・地方政府ともに行政サービスの水準を落とすことなく財政の健全化を目指すには、できるだけ無駄をなくす必要がある。そのひとつに情報ネットワークを利活用し、事務を効率化しようとする試みがある。政府は2000年にIT戦略本部の設置やIT基本法の制定など行い、国家情報政策であるe-Japan戦略を5年間にわたり実施してきた。この政策の重点項目に電子政府・電子自治体の推進が含まれている。国税庁によるe-Taxなどの電子申請なども身近な事例のひとつである。しかしながら、これまでのe-Japan戦略が十分な成果を上げてきたとは言いがたい状況にある。その反面、民間は携帯電話や非接触ICカード等を利用し、新たな情報サービスを提供しながら、大きな経済効果を生み出している。例えば、顧客情報を利用したCRMや経営資源を無駄なく活用するERPなどは順調に進んでいる。こうして考えると、ICTの活用では民間と政府とのサービス格差は歴然たるものになってしまっている。

e-Japan 戦略にある電子自治体を目指すためには、住民基本台帳ネットワーク（以下、住基ネットと略）の有効活用が必要である。住基ネット関連事業として、住民基本台帳カード（以下、住基カードと略）が各市町村により発行されている。住基カードは、基本的な全国一律サービスに加え、各市町村が独自のサービスを展開できるように規格化されている。多機能化が可能であるにもかかわらず、それを住民サービスに援用している自治体は少ない。

本稿では、住基カードを発行開始して以来 6 年が経過した現在、民間と比較して IC カードが十分普及しなかった原因を考えたい。自治体が発行する住基カードの普及現状を調査し、住基ネットおよび国の情報政策の事後評価に触れる。なお、本稿は 2009 年 3 月に実施したサステイナブル産業地域研究会での現地視察調査に基づく研究である。

2 住基カードの用途

住基カードの交付は、住基ネットが 2 次稼働した 2003 年 8 月 25 日に開始された。居住地のある市区町村に申請すれば入手¹できる。一般的に交付手数料を 500 円としている自治体が多く、補助金などを原資に無料としている自治体²もある。住基カードには、写真付きのものとそうでないものの 2 種類があり、申請者が選択できる。写真付きのカードは公的な本人確認証明書として利用できる。総務省（住民基本台帳カード総合情報サイト³）では、住基カードの公的な身分証明書としての活用例を以下のように示している。

1. 金融機関における新規口座開設や十万円を超える振込みの際に
2. クレジットカード等の契約の際に
3. パスポートの新規発給の際に
4. 成人識別たばこ自動販売機での購入で必要になる「taspo（タスポ）」の作成申請の際に
5. 書留郵便等の受け取りの際に
6. 航空各社の各種割引運賃適用の際に
7. 献血をする際に
8. フィットネスクラブの入会の際に
9. ゴルフ場利用税の非課税の証明書類として
10. 戸籍の届出の際に
11. 行政機関の個人情報開示請求の際に
12. 外国へ向けての支払い等の特定為替取引の際に

¹ 住基ネットに接続していない東京都国立市と福島県矢祭町では発行できない。総務省は、これらに対し 2009 年 8 月に住基ネット不接続団体に係る是正の要求の指示をしている。

² 総務省の公表データでは 221 団体（2008 年 4 月 1 日現在）。

³ <http://juki-card.com/index.html>

13. 利子、配当、償還金等の支払いを受ける際に

14. 障害者等の少額預金の利子所得非課税等の申請の際に

書留の受け取りなどで本人確認が必要な際、運転免許証が利用されることが多い。免許の未取得者や返上した高齢者などにとっては、本人確認として写真付き住基カードが利用できる。しかし、4にあるタスポの作成申請で、ICカードを利用するというもの極めて妙な話である。というのもタスポも住基カードもICによって多目的利用ができる証明書だからである。

また、総務省の広報⁴によれば、住基ネットの導入効果として以下のように挙げている。

- 年間約 450 万件の住民票の写しの添付が省略
- 年間約 3,000 万人分の年金の現況届等の省略
- 年間約 410 万件（約 560 万人分）の転入通知のオンライン化

事務効率化、移動時間削減および郵便切手代の削減として年間 400 億円を試算している。一方、費用として市区町村、都道府県、指定情報処理機関がシステムを維持・管理するのに約 140 億円／年が必要としている。たしかにこれらの数字だけを取り上げれば、財政状況が逼迫している自治体にあって効率化できる取組であるといえる。しかし、住基ネットから派生する関連組織団体への費用や各自治体が負担する職員に対する講習会、住基カード交付にかかる費用などの負担も含めれば、実際の経費はもっと多く計上されるかも知れない。

その他、住基カードのメリットには電子申請がある。役所への申請や届け出でインターネットから行うには、住基カードのような IC カードが利用される。頻繁に電子申請をする機会があれば便利なサービスである。しかし、以下に述べるように事前の手続きが煩雑なだけに、年一回程度の申請者へ普及させるのは難しい。

申請の事前手続きとして、まず電子申請には他人による「なりすまし」やデータの改ざんを防ぐための公的個人認証が必要となる。公的個人認証には、認証局が発行する電子証明書が必要となるので、実在する本人であることの証明を受けなくてはならない。その折に公開鍵と秘密鍵のペアを作成して、申請者の IC カードに書き込む。公開鍵は認証局へ提出し、発行された電子証明書を IC カードへ書き込む作業が行われる。認証局への申請には、以上のような公開鍵暗号方式などの手続きが必要となる。

そして実際の申請に当たっては、申請用 Web ページで申請内容を作成する。電子署名として、申請情報を IC カードに取り込んで秘密鍵で暗号化の処理をする。すなわち、申請書と電子署名・電子証明書がまとめて暗号化され、申請先に送信される。

さらに、インターネット接続のパソコンに加え、電子証明書が入っている住基カードと

⁴ http://www.soumu.go.jp/main_sosiki/jichi_gyousei/c-gyousei/daityo/

リーダ／ライタを手元に用意しなくてはならない。例えば、国税電子申告・納税システム（e-Tax）での電子証明書の発行局は、公的個人認証サービス都道府県協議会⁵や日本税理士会連合会電子認証局、帝国データバンク、日本商工会議所など 16 団体が指定されている。ここで発行される電子証明書には取得料金がかかり、有効期限がある。また住基カードに対応した IC カードリーダ／ライタは量販店において 3,000 円程度で販売されているが、他の IC カードと汎用性がないので、年に一度の確定申告の利用⁶だけでは採算が合わない。

3 住基カードの規格と普及枚数

まず、IC カードの規格は、接触型と非接触型に大別できる。接触型はクレジットカードなどのように IC が表面に貼られており、住基カードも接触型カードである。一方、非接触型 IC カードは鉄道事業を中心として普及しており、Felica がデファクトスタンダードを獲得したとって良い。国際的には Felica 以外に、国際規格 ISO 14443 に適合したタイプ A やタイプ B が採用されている。タスポは国際規格のタイプ B であるマイフェアを採用している。

住基カードの仕様は、財団法人地方自治情報センター(LASDEC)が管理している。これまで 5 年以上運用したカード規格に加えて、2009 年 4 月から住基カードは本人確認機能を高めた新しいものとなった。偽造変造⁷防止として、アプリケーション領域に券面事項確認領域を設置、全国共通のロゴ⁸（図 1）および QR コードが貼付されるようになった。

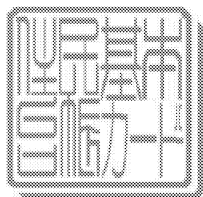


図 1 全国共通ロゴ

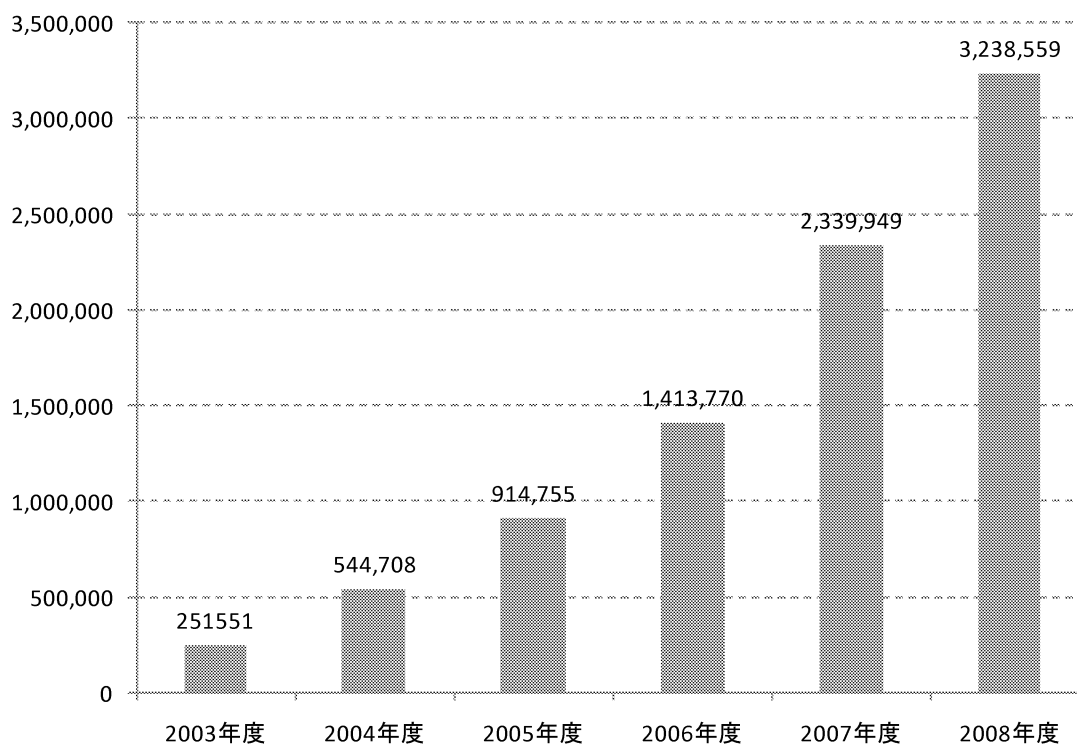
次に、住基カードの普及状況を概観する。2009 年 2 月 28 日現在で、全国の累計交付枚数は 3,238,559 枚となっている。このデータを 2009 年度として作成した発行年度からの推移グラフは以下の通りである。

⁵ <http://www.jpki.go.jp/>

⁶ 確定申告に加え、自動車関係の税金や地方税の納税が可能になっている。

⁷ 住基カードの偽造・変造は 2007 年度だけで 70 件が確認されている。

⁸ 通常のカードプリンタでは再現できない特殊インクでプリントし、偽造防止措置が施されている。



グラフ 1 住基カードの発行枚数データ

そして、住基カード累計交付枚数の多い市区町村は下表の通りである。

表 1 自治体の累積発行枚数トップ 10

順位	市区町村	累積枚数	住基カードの多目的利用
1	宮崎市	133,785 枚	証明書自動交付機、印鑑登録証、図書館カード
2	横浜市	71,264 枚	
3	大阪市	56,917 枚	
4	市川市	42,254 枚	証明書自動交付機、印鑑登録証、図書館カード、申請書自動作成、救急支援
5	名古屋市	40,358 枚	
6	川崎市	37,464 枚	
7	札幌市	32,601 枚	
8	南砺市	31,272 枚	証明書自動交付機、印鑑登録証、図書館カード、公共施設予約、診療健診予約サービス等
9	江戸川区	29,373 枚	証明書自動交付機、印鑑登録証
10	神戸市	28,866 枚	証明書自動交付機

住基カード累計交付枚数（2008 年 3 月 31 日現在）

（出所： http://www.soumu.go.jp/menu_news/s-news/2008/pdf/080520_1_bt.pdf）

注目すべきは、人口 100 万人以下の都市の宮崎市、市川市、南砺市、江戸川区である。それぞれの人口は 370,620、454,923、57,965、644,039 であるにもかかわらず、上位にランクされている。このような高い数字の背景には、何よりも多目的使用がある。共通している取組として 4 市区とも証明書自動交付機を導入し、住基カードに印鑑登録証の機能を付帯させている。このように住基カードの多目的利用に取り組んでいる団体は 143 団体にまで増えている。

住基カードに内蔵されている IC チップにはアプリケーションの領域が用意されているので、自治体が独自にサービスを提供できる。多目的利用の例⁹として、証明書自動交付機による住民票交付、印鑑登録証、図書館カード、申請書自動作成、公共施設予約、地域通貨、検診健康診健康相談、各種ポイントサービス、災害時避難者対応、救急医療、電子ロッカー、テレビ会議認証サービス、国民健康保険資格確認、学童安全安心サービスなどが可能である。

各自治体のこのような取組の成果もあって、グラフ 1 の通り住基カードの発行枚数は堅調に増加している。しかし、全人口からすると普及比率は未だ 3% 弱という状況である。JR 東日本が発行する Suica は首都圏を含んでいるとはいえ全国展開ではない。にもかかわらず、発行枚数は約 2,933 万枚（2009 年 7 月末現在）であり、すでに国民の約 3 人に一人が持つまでに至っている。これに Felica を採用している JR 系の ICOCA（JR 西日本）や TOICA（JR 東海）、SUGOCA（JR 九州）、Kitaca（JR 北海道）を加えれば、四国を除くほぼ全国の JR エリアをカバー¹⁰でき、グループ間の提携強化によって今後より大きなサービス展開が可能である。JR と比べると全国統一規格の住基カードの普及率の低さが分かる。

住基カードの発行は全国的に低水準であっても、ひととき所持率を高めているのは宮崎市である。また、住基カードをまちづくりに役立てようと努力をしている都市のひとつに別府市がある。以下では、それぞれの取組について実地調査を交えて考察する。

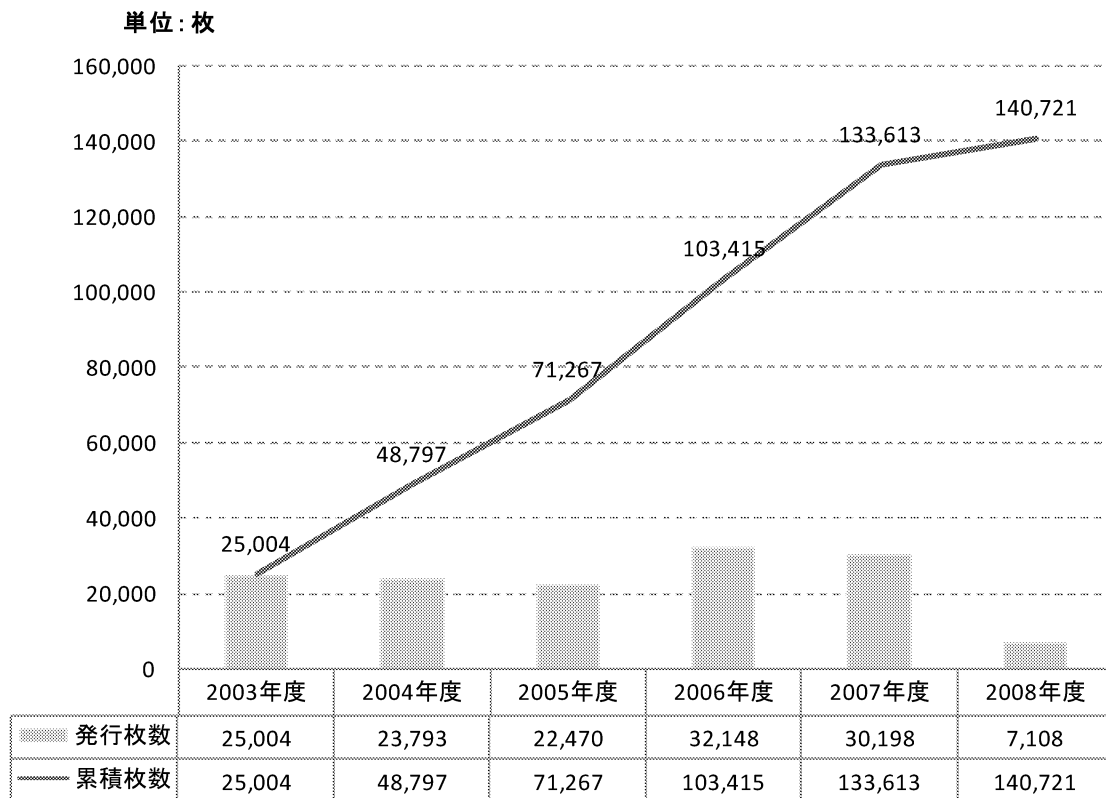
4 宮崎市役所の取組

宮崎市は、2008 年度 6 月で普及率 37.9% という突出した数字となっている。そのような状況を宮崎に縁のある人に聞いてみたり、宮崎市内で尋ねても知っている人は少なく、高い普及率であるという認識はない。定期券にもなる Suica のように毎日使うカードではないので、関心が希薄であっても致し方ないことであろう。

宮崎市の住基カード発行枚数は、グラフ 2 の通りに推移している。

⁹ 財団法人地方自治情報センターは「電子自治体ベストプラクティクス」として事例をまとめている。<http://www.lasdec.nippon-net.ne.jp/cms/10,5568.html>

¹⁰ JR 四国には磁気カード紙システム（自動改札機）が導入されていない。これについては“「ことでん」の再生と IC カード事業”『四国地域の資源を活かした再生と振興』を参照。



グラフ 2 宮崎市の発行枚数データ（年次¹¹と累積）

グラフから毎年 2 万枚以上を発行してきたことがわかる。宮崎市役所が住基カード導入から普及に向けて取り組んできた経緯は以下のようなものである。

まず、2001 年に庁内に「IC カード多目的利用検討委員会」を設置した。住基ネットが稼働する前からすでに庁内で検討を始めている点に注目したい。住基カードの交付窓口は市民課が担当部署であるが、多目的カードとして利用するにはそれ以外の部署との摺り合わせが必要となる。従来からの庁内業務のいくつかを一つのカードとしてまとめることは、市役所にある部署の横断的理解が必要となる。これは縦割り行政の弊害を取り除くには有効な手段である。また、住基ネットの稼働や接続に関しては、そもそも国による一元管理・監視とそれにより起こりうるであろう情報漏洩などを問題¹²にして大きな論争が巻き起こっていた。そのような懐疑的な風潮のなかで、宮崎市は総務省の実証実験に参加し、電子自治体を目指すと同時に住民サービスを向上できるかを検討した。

2002 年 8 月には住基ネットの一次稼働が始まり、宮崎市もこれに接続された。およそ半年後の 2003 年 3 月には「宮崎市住民基本台帳カード等の利用に関する条例」の制定と「宮崎市印鑑登録条例」の改正を行っている。

¹¹ 2006 年度は合併により 3 町の住基カードを加算。2008 年度は 6 月までのデータ。

¹² 斎藤（2006）。

そして、住基ネットの 2 次稼働に併せて、住基カードの交付を開始した。これにあわせて、印鑑登録証を住基カードもしくは宮崎市民カード¹³へ切り替える作業も開始した。発行人手数料を無料にし、積極的な広報で切り替えを進めた。住民の利便性を高めるように、本庁に自動交付機を設置した。さらに 2005 年 4 月からは、これらのカードを図書カードとして活用を始めた。ただし、IC カードに内蔵されるアプリエリアを利用するのではなく、住基カードにバーコードを貼付するという措置にした。こうした背景には、既存の図書カードシステムと住基カードシステムの互換性や連動が問題となる。費用対効果を精査し、多額の費用を投入してシステムを更新するのではなく、バーコードを添付する方策を選択した。

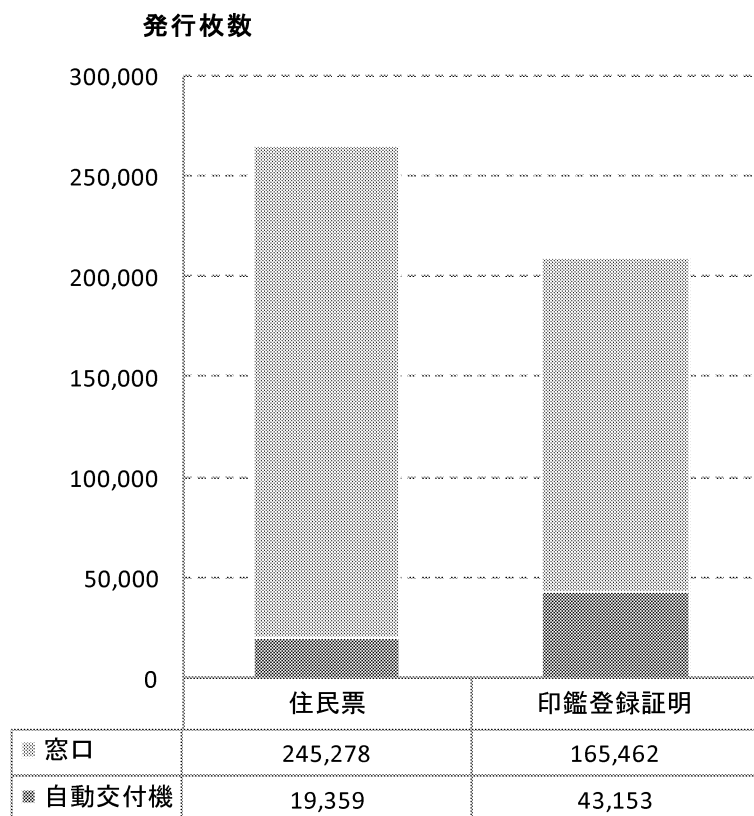
2006 年 1 月 1 日には、隣接する 3 町（佐土原町、田野町、高岡町）が宮崎市に編入した。グラフ 2 で 2006 年度が最も発行枚数が多くなっているのは、合併編入の影響によるものである。サービスエリアの拡大や住民の増加への対応として、各地区での利便性を損なわないように旧役場の支庁に自動交付機を設置した。

上述の取組を推進するには、ユーザである市民への周知徹底が重要となる。そこで、住基カードへの理解と印鑑登録証の切り替え促進に関する方策として、市の広報誌だけでなく地元の新聞 5 紙に 6 回掲載した。また、FM 局のスポット CM、ポスター掲示、バス広告なども実施している。

このように見ると取組には市の多大な労力や費用が発生している。推奨する総務省は自治体に任せるだけでなく、住基カードが如何に住民の利便性に寄与したかを具体的に検証する必要がある。特に、一台あたり 1,000 万円もする自動交付機の導入は経済的な負担が大きい。また、導入に加えて保守点検に対しても手間や費用が発生する。さらに、自動交付機の利用によって、どの程度、窓口業務が改善されたかという効果も詳らかにするべきであろう。

実際の自動交付機の稼働状況データ（グラフ 3）を見ると、全体の申請件数のうち住民票では 7.9%、印鑑登録証明でも 26.1%に過ぎない。利用者のうち 9 割が窓口を利用する状況において、住民サービスを持続するには窓口対応を充実しなくてはならない。とうてい窓口担当者の減員などのコスト削減は不可能である。将来的にほとんどの申請者が自動交付機を利用するかといえ、実現は難しい。一人の個人がこれらの公的証書を年間どれぐらい必要とするかを考えれば明らかである。

¹³ ここで宮崎市民カードを作成したのは、住基カードが不要であったり、拒否する人向けに用意した。



グラフ 3 宮崎市の場所別の証明書交付枚数

宮崎市役所は、住民サービスに対する意識が非常に高い組織である。先代の市長からそのようなポリシーが職員に示されており、現在では住民サービスという意識が職員に浸透している。住基カードに関して、今後も端末機の台数を増やし、住民サービスを向上させるという。また、公的施設の利用予約などに利用することも考えているそうである。

5 別府市の取組

本節では、住基カードを地域活性化ツールのひとつとして活用した別府市の事例を取り上げる。別府市は、大分県の東海岸のほぼ中央に位置し別府湾に面する。市の人口は 121,118 人（2009 年 3 月 31 日現在）で、減少傾向にある。全国一の温泉源泉数、湧出量を誇る豊かな温泉資源を持つ観光都市である。

観光業界に時代の変化が訪れ、従来の団体集客型から小規模個人単位に変化した。温泉名所も、これまでの人気スポットであった熱海や別府などからシフトしている。別府の場合、近隣の湯布院や黒川温泉などに客を奪われるような形になっている。これに対して、団体客を受け入れる能力がある別府では、韓国からの観光客を呼び込む策を講じている。

併せて、観光客に何度も訪れてもらうため、町としての魅力を打ち出さなくてはならない。そこで、別府八湯など各湯の特徴を磨き、温泉保養地とともに湯治文化や健康づくりなどの観光資源の開発に努めている。

観光再生の取組として、まず 2004 年に内閣府の第 1 回地域再生計画の認定を受ける。これは、「観光」から「ONSEN ツーリズム」として持続可能なまちづくり型観光地を目指すものである。また、観光再生のキーワードに「協働のまちづくり」を掲げて、参加交流型のまちづくりに着手する。まちづくり活動の支援には「泉都まちづくりネットワーク」や「泉都別府ツーリズム支援事業」がある。前者は人的交流や情報交換の場の提供であり、後者は事業の資金的支援である。このボランティア活動に参加する人は、極めて高い意識を持った市民ばかりである。参加者は市民のおおよそ 100 人に 1 人の割合であるという。別府にある 3 つの大学の大学生も参加している。

このような活動のひとつの支援として地域通貨が考案された。通貨は電子マネーを想定していたので、住基カードの多目的活用を目指した。そのために市内では ONS EN ツーリズム局だけでなく、政策推進課、情報推進課、市民課といった組織横断的な体制が必要となった。2005 年 7 月には、内閣府の地域再生本部によって地域再生計画（取組名称：地域通貨を活用したまちづくり活動と ONS EN・健康ライフの促進¹⁴）が認定された。地域通貨名を「泉都（セント）」とし、関係機関との協力体制づくりに努め、同年 11 月に地域通貨モデルシステムの実証実験¹⁵を開始した。

まず、泉都は地域活動やボランティア、まちづくり、環境保全の活動に参加をすとももらえるようにした。1 泉都＝1 円を基準として、まちづくり活動などのボランティアの謝礼として利用される。1 時間＝100 泉都とし、3 時間を超える場合は 1 回あたり 300 泉都を基準の目安として付与することができる。地域通貨の流通を目的とするので、地域通貨は一定期間で減価もしくは期限切れとなる。

別府市民は市役所で申請すれば、住基カードを作ることができ、この IC カードに泉都を貯めておくことができる。住基カードの作成には 500 円が必要となるが、それを 500 泉都（＝500 円）として還元しているので、無料で発行しているのと同じである。累積額の上限は 2,000 泉都であるので、上限近くになったときには泉都の利用を勧め、IC カードにデータの空き容量を確保してもらう必要がある。

また、別府市地域通貨である泉都には一般カード（図 2 参照）も用意されている。これは市民以外での参加者や住基カードを忌避する市民に対応した措置である。カードの発行に際し個人は住基カード発行と同じ負担とするが、市役所は一枚あたり 3,000 円の費用が発生するという。

¹⁴ <http://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiikisaisei/dai1nintei/74toke.pdf>

¹⁵ 地域通貨モデルシステムの導入支援は、総務省の地方自治情報センターが行う。実証実験の場所ならびに時期は、2004 年度には千葉縣市川市の他 3 都市、2005 年度には大分県別府市が参加している。

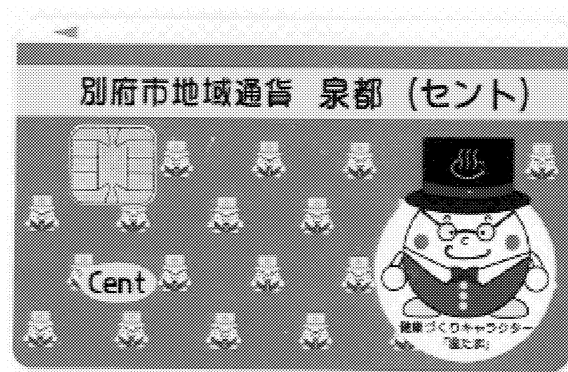


図2 地域通貨「泉都」一般カード

IC カードの処理端末として、設置型・携帯型（カバン型、ノート型、かざし型）を用意している。イベントが開催されるときには携帯型端末を持参し、現地で処理をする。しかし、参加者全員が IC カードで処理されているわけではなく、ポイントカードのような紙のスタンプ紙を用意しなければならない。IC カード以外に代替物を用意したのは、携帯性とその処理を考えてのことであるという。携帯型端末機を用意したものの参加者全員が IC カードを所有・持参しているはずがない。持ってくるのを忘れて、IC カードが未発行であったりとポイント対象者の状況は様々である。これに比べて、紙での処理は利便性が高いので、紙カードで代用する。しかし、紙カードには発行枚数やポイントの発行状況が正確に把握できないという問題点がある。泉都の総発行量は、約 100 万泉都である。流通はすべて IC カードで管理できないので、はっきりとした総数は不明である。

泉都を使用する場所の設定が難しい。自治体が関わるので、泉都を金品などへの交換することは難しい。そこで、市営温泉（7 施設）への入浴利用券（100 泉都）として利用できるようにした。その他、市営のトレーニングルーム利用（300 泉都）や大分トリニータなどのスポーツ観戦券の 500 円割引（500 泉都）、加えて 41 の商店で割引サービスを実施している。さらに、泉都との交換対象グッズの提供は、地元企業からの協力を得ている。

2008 年 9 月からまちづくりにエコ活動を加えることで、新たな展開を目指した。紙パックや食用廃油の回収により 100 泉都を付与するというものである。また、600 泉都で 6 ロールのリサイクルトイレットペーパーと交換を可能とした。こうしたリサイクルという目的が明確となった活動で、主婦層の取り込みが上手くいった。この取組には、市の環境課や泉都サポートセンターの支援や関わりが重要であったという。

この地域では泉都の他に、共同湯の保全・活用や地域の活性化と目指し湯路（ユーロ）という地域通貨が発行されている。泉都とは対照的に紙だけ（図 3 参照）での発行であり、サービス券と同様の扱いである。2003 年から発行されており、観光客への PR に向いており、使いやすいものとなっている。

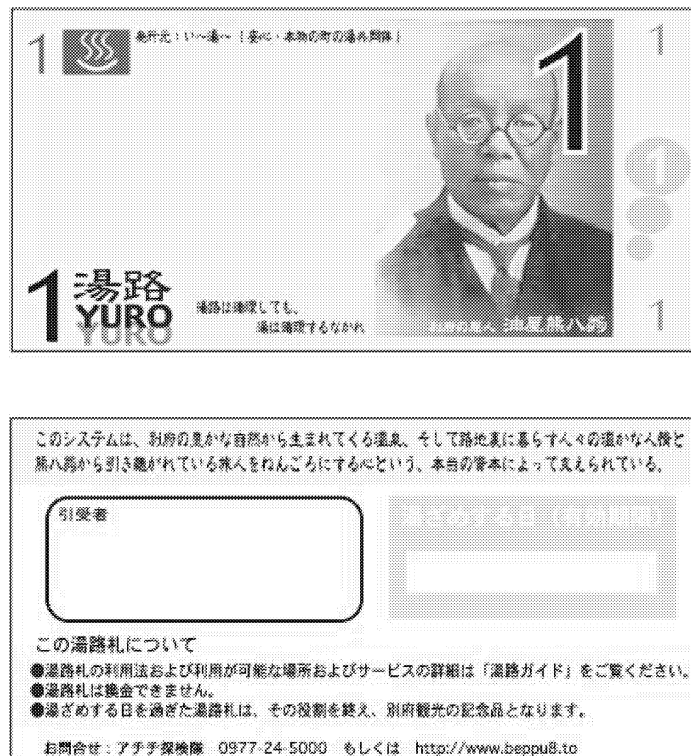


図3 地域通貨「湯路」

上述の取組が住基カードの普及にどのような影響を与えたかを考える。別府市の住基カード発行枚数は、2008年6月末で3,348枚であり、市民の約2.75%という割合である。全国平均が2%強であること考えれば、別府市が著しく普及しているとはいえない。まちづくり活動の支援として泉都を導入し、住基カードの多目的利用を企図したが、この取組では住基カードの発行枚数に大きな影響を与えていない。まちづくりの仕掛けとして地域通貨を利用することに問題があるのではなく、地域通貨の流通・管理に住基カードを用いる必要性が見られない。すなわち、住基カードを取得するのに市役所まで出向かななくてはならないという手間やカードを常時携帯する必要性がみられないことが、普及や利用に繋がっていない。

ICカード利用の費用対効果でみれば、費用があまりにも大きくなっている。2006年3月時点¹⁶の実証実験費用は、構築費用として約3,000万円、年間の保守運用費用として約400万円であるという。ICカードや高額なリーダ／ライタの端末機というハードウェア、さらにデータを管理するためのソフトウェアシステムが必要で、それら进行操作するための講習なども実施しなくてはならない。

¹⁶ <http://www.nippon-net.ne.jp/rdd/ccs/currency/case/h17/case03.html>

6 住基カードに関する考察

今回、住民サービスに向けて住基カードを導入し、積極的に活用している2つの自治体の現場を視察して、多くの知見を得た。

まず、多目的利用についてである。住基カードの機能拡張については、すべて地元自治体の判断に任せている。政府が決定した統一規格の元で1,800もの地方自治体が地域の事情に合わせて利用している。しかし、利活用は期待する以上には進まず、カードの普及もままならない。住基カードの発行業務は各自治体に課されており、これは団体にとって追加的な業務になる。この負担によって住民サービスがそがれるという危惧がある。住民サービスを向上するツールとして住基カードを積極的に利用しようとする自治体、宮崎市でさえも窓口業務が軽減される水準までに至っていない。カード関連機器の保守などでコストが発生し、それが自治体の負担になるように思われる。また、汎用性の高い操作ではないので、これをマスターするための職員研修が必要である。このように考えると総務省の推進事業を各自治体に押し付けている構図となっている。

図書館利用や印鑑登録などのカードを一元化するという狙いで考えた場合、不可解なケースも見られる。たとえば、成人識別カードとして住基カードは適しているにもかかわらず、タバコ自動販売機には非接触型ICのタスポが利用されている。ここで、どうして住基カードを使わなかったのかという疑問が生ずる。屋上屋を重ねるようであり、コスト面を考えると腑に落ちないところは多い。このような疑問から、総務省と財務省国税局というような中央の縦割り行政の弊害や関連業界団体との受発注の関係までを憶測してしまう。

次に、ユーザのインセンティブである。費用対効果を考えれば、カード利用から得られるユーザの効用は限定されている。有効期限は10年間であるが、取得した住民が期間内で相応のサービスを享受できるかは甚だ疑問である。納税、社会保障（医療・社会保険・年金）など卑近な行政サービスと一体化させないと効用は低い。厚生労働省がまとめた「社会保障カード（仮称）の基本的な構想に関する報告書」（2008年4月）などで社会保障カードが提案されているが、住基カードの拡張では一元化は困難であろう。というものの、交付地以外の市区町村外へ転出した場合、カードは失効してしまう。移動した場合には、申請手続きとその手数料500円が無駄となってしまう。全国で規格は統一されているにもかかわらず、自治体ごとの発行であるため融通が利かなくなっている。

三番目に、ユニバーサルサービスである。住基カードがすべての住民サービスの向上につながっているかどうかである。確かにワンストップの行政サービスや個人による電子申請は理想的かつ魅力的である。しかし、行政サービスであるならば遍くサービスを提供しなくてはならないので、情報弱者に対しても十分なケアが必要となる。また、政府による情報管理はGeorge Orwellの『1984』の例を出すまでもなく、抵抗感を抱く人は少なくない。そして、偽造防止技術の向上や住民への理解に努めながら、利便性を実感できるようなサービスをいくつも用意するといった課題も残る。このように考えると住基カードの導入が時期尚早であるというよりも、個別対応となるカードはユニバーサルサービスに馴染

まないと思われる。

7 むすびにかえて：情報管理か、住民サービスか

安倍内閣で明るみに出た「失われた年金記録」問題を端緒として、医療保険・介護保険などのデータとともに管理できる社会保障カードが企図されている。確かに国が一元管理すれば、事務上のミスが減少したり、不正防止に役立ったり、これまでの杜撰な管理体制を脱し、効率的な業務が実現するように思われる。しかし、情報化によって社会保険庁の記録ミスが完全に解消するとは思えない。というもの、社会保険庁では年金徴収率を向上させるためデータ改竄という人為的な不正が露呈した。この事件に象徴されるように、一連の問題の原因はコンプライアンスや職務の規律に関する組織体制そのものにある。

また、リーマンショックに起因する世界同時不況への緊急景気対策として、麻生内閣では定額給金の支給を決定した。給付対象者を確定する際に、住基ネットが利用されたことは記憶に新しい。この政策を実施するにあたって、実際の支給業務は各自治体に一任しており、給付申請書類などには統一性はない。支給開始時期もまちまちであったが、業務が手際よく確実に遂行されることが重要であった。市町村からみれば、国から事務作業を丸投げされたという感がある。決して人手が余っている自治体ばかりでないので、費用以上に追加的作業が必要となったはずである。

こうした中央政府の行政運営を見ると、住基カードの交付作業にも類似性が感じられてならない。行政作業の無駄をなくすために開始した事業が、派生した新たな作業を末端の自治体に押し付けているという可能性を否定できない。また、社会の必要性を十分に検討した上で実行されたというよりも、省庁に関わる業務内だけで情報化が進められているように思われる。IT 戦略本部は、電子政府を目指したものの中央官庁でほとんど利用されなかった申請システムから撤退するなど、事業の見直しを図っている。このような事態を考えると、まず情報化の予算があって、関連業務が省庁に割り振られているように思えてならない。情報システムには導入に莫大な費用が発生するが、その後の保守点検やバージョンアップにも多くの経費がかかる。縦割り行政が色濃く残る電子政府や電子自治体に巨額な費用を注ぎ込むよりも、地域ごとに必要な財源を割り当てた方が住民にとってより相応しいサービスが提供されるはずである。

ネット社会では、SaaS のようにソフトウェアがひとつのサービスとなり、従来とは違った展開を見せ始めている。また、JR 東日本の Suica に代表される非接触型 IC カードや各種ポイントカード制度など、民間企業は情報マネジメントでいかに収益を上げるかに力を注いでいる。さらに Web2.0 的な ICT 活用で事業展開する企業をみれば、もはや行政が追従することさえ難しいと思える。加えて、行政サービスはユニバーサルサービスを求められるため、戦略的に ICT を活用する民間企業とは前提条件が異なる。行政が住民サービスを情報化に求めすぎてしまうと、「サービスという名の管理的思考」に陥る危険性がある。

例えば、斎藤[2006]の「最初のうちは住基カードをわざと不便にしておく」(p.48)という指摘がある。現在、巨額なコストをかけて構築した行政ネットワークが、潜在的な能力に対して十分に活用できていない。すると質の高い民間サービスに馴染んだユーザからもっと行政サービスの向上に努めたらどうかという意見が噴出する。このような声に応える形で住基カードの普及を図ろうというものである。これからも社会はますます情報化されてゆくが、国の情報政策が何のために、誰のために立案・実行されてゆくかを注視する必要がある。

今回視察対象とした自治体はいずれも住民目線で行政サービスに取り組んでおり、また地域活性化のためのツールを実証研究している先進的なところであった。地方の実情を鑑みながら、本稿では問題点を指摘した。その結果、住基カードは国の情報政策として評価できない点多すぎる。また、住基ネットはバックオフィスの支援ツールとして、G2G 関連の業務を効率化させるだけで十分であると考ええる。

参考文献

斎藤貴男[2006], 『住基ネットの「真実」を暴く—管理・監視社会に抗して』, 岩波書店.

「仕切り直しの電子申請 利用低迷のシステムを停止」、『日経コンピュータ』, 2009 年 3 月 4 日号, pp.96-100.

「「ワンストップ行政」や「社会保障カード」が始動 電子行政の加速 3 度目の正直なるか」、『日経ソリューションビジネス』, 2008 年 5 月 15 日号, p.18.

2008 年度 サステイナブル産業・地域研究会 現地調査対応者一覧

- 1) 宮崎市 市民部 市民課（宮崎県宮崎市）

課長	甲斐 克美
課長補佐	一宮 敬紀
係長	江藤 和訓

- 2) 櫻の郷醸造合名会社（宮崎県南那珂郡北郷町）

支配人	八十島 行和
-----	--------

- 3) 北浦ブルーツーリズム（宮崎県延岡市）

延岡市北浦町総合支所 地域振興課 商工観光係長	工藤 信廣
延岡市商工観光部 商工観光課 観光物産係	児島 謙二
きたうら風景海道推進協議会 会長	村田 宮子
（有）繁栄丸水産	宇戸田 萬四郎

- 4) 蒲江ブルーツーリズム（大分県佐伯市）

佐伯市観光協会 事務局次長	古田 浅男
佐伯市企画商工観光部 観光課 観光推進係	高木 哲也
かまえブルーツーリズム研究会 会長	橋本 正恵
かまえ直送活き粋船団 代表	村松 一也
富栄パール 社長	富高 満広

- 5) 大分県 LSI クラスター形成推進会議事務局（大分県大分市）

事務局長	足立 英一
コーディネーター	辛島 彰

- 6) 別府市 ONSEN ツーリズム部（大分県別府市）

観光まちづくり課	牧 宏爾
----------	------

（敬称略、肩書きはヒアリング当時）