

行政視察報告書

令和 7 年 5 月 30 日

呉市議会議長様

呉市議会議員

小田 晃士朗
福永 高美
橋口 晶
定森 健次朗
坂井 誠臣
横地 祐子
藤本 哲智

次のとおり視察に参加したので報告します。

1. 視察期日

令和 7 年 5 月 21 日（水）～23 日（金）

2. 視察項目

長崎県 壱岐 市 離島振興について

福岡県 福岡 市 博多港について

3. 参加議員

小田 晃士朗、福永 高美、橋口 晶、定森 健次朗、
坂井 誠臣、横地 祐子、藤本 哲智

4. 随行者

議会事務局 主査 大下 慶

長崎県 壱岐市

■視察項目

離島振興について

・視察対応者

壱岐市役所	総務部	一緒に推進課	課長	小川	和伸	様
壱岐市役所	企画振興部	政策企画課	課長	篠崎	道裕	様
壱岐市役所	企画振興部	観光課	係長	花川	智樹	様
壱岐市役所	企画振興部	観光課	係長	澤田	員儀	様
一般社団法人壱岐みらい創りサイト			PM	高下	徳広	様
壱岐市議会	総務産業常任委員会		委員長	植村	圭司	様
壱岐市議会	議会事務局		次長	松永	淳志	様
壱岐市議会	議会事務局書記		係長	川村	亮	様

・視察期日

令和7年5月22日（木）9時30分～11時30分
（壱岐テレワークセンター）

・壱岐市の概要

人 口： 23,455 人

面 積： 139.42k m²（属島を含まない場合は 133.93 k m²）

世帯数： 11,281 世帯

（令和7年4月末時点）

・視察内容

1. 人口の現状分析と人口減少対策について

- ・壱岐市の人口は昭和30年に約5.1万人→2020年には約2.5万人→現在は2.4万人を下回る。
- ・国立社会保障・人口研究所（以下、社人研）の推計によると、2050年には1.3万人まで減少すると推計。
- ・高齢化率は40%超（2025年3月末時点）で、2040年には46%へ。
- ・医療、介護、教育、インフラ、地域コミュニティ、経済、税収等に深刻な影響。
- ・「プラス7000プロジェクト」（目標：2050年までに人口2万人を維持）を策定。
 - ・社会増（移住・定住）の促進
 - ・自然減（出生率）の抑制
- ・移住施策：いきいき居住の推進
- ・婚活支援、健康推進、空き家活用等

2. SDGs 未来都市計画について

壱岐市は 2018 年に「SDGs 未来都市」に選定され、さまざまな分野で取り組み中。

2-1. エネルギー

- ・島内の電力は火力発電（老朽化）に依存しつつ、再生可能エネルギー（太陽光・風力）は全体の 13%程度活用。
- ・気候非常事態宣言を発出済み。
- ・完全再エネ化を目指す、系統制約や出力抑制等の課題あり。
- ・エネルギー地産地消の推進が重要テーマ。

2-2. 水道

- ・市内に 154 の水道施設、延長 600km の水道管。
- ・老朽化や空き家による漏水問題が顕在化。
- ・外部委託で保守点検を実施。
- ・耐震管への更新を進め、統廃合や経営戦略見直しを計画。

3. 観光振興計画について

3-1. 観光推進体制

- ・壱岐市と観光連盟、観光事業者が連携して観光戦略を策定。
- ・2025 年度の観光客数は 35 万人、目標は 2029 年度に 38 万人、観光消費額 67.2 億円。
- ・モニターツアー実施やビッグデータ活用で戦略強化中。

3-2. 旅行商品改善プログラムの創出の考え方

- ・滞在型観光（もう一泊促進）を推進。
- ・観光商品造成、首都圏・関西圏の旅行会社招致、パンフレット作成など。

3-3. 世界記憶遺産と朝鮮通信使

- ・朝鮮通信使に関する資料はユネスコ世界記憶遺産に登録。
- ・博物館整備やルート整備に取り組み、文化観光資源として活用。

4. 社会面の取り組みについて

4-1. 壱岐の未来プロジェクト

- ・高校、大学生が地域課題解決に向けて探求、合宿型教育。
- ・地域企業との連携によるアイデアの社会実装支援。

4-2. 市民対話型のまちづくりの推進

- ・年 3～4 回の市民対話会を開催し、高校生のアイデアを共有。
- ・空き家 DIY、観光ルート開発など実例あり。

4-3. 食べてほシール

- ・高校生発案の食品ロス削減策。
- ・スーパーと連携して「今日食べるなら今日の期限品で」と啓発。
- ・消費者庁長官賞を受賞。

4-4. オンラインプラットフォーム

- ・若者の意見を吸い上げるため、PHG という対話プラットフォームを試験導入。

5. 今後の取組みについて

- ・医療と交通
 - ・遠隔医療による診療体制整備。
 - ・島内交通はオンデマンド交通導入を検討中（既存バスでは高齢者に不十分）。

6. エンゲージメントの取組み

- ・企業・大学と「エンゲージメントパートナー制度」を締結（40件以上）。
- ・相互愛着をもとにプロジェクト実現を目指す（例：日本旅行との新人研修、旅行商品造成）。
- ・通信環境改善や宿泊施設 Wi-Fi 整備にも今後注力。

7. 離島振興を行っていく中で特に重要だと思われる事項

- ・人、物の輸送コストの高さが大きな課題。
- ・移動の費用が移住・観光の大きな障壁に。
- ・海上輸送費支援、来訪者への交通費支援策の必要性。
- ・通信インフラ（光ケーブル整備済みだが施設により課題あり）改善が観光にも重要。

・質疑応答

Q 1 スマート農業で市自体が産業開発のような動きをしていると思うが、そのスキームはどのようにしたか。

A 1 市の農政部門や、長崎県の普及センターなど、農協、農家、企業が一緒になって協議、開発組織を設立して、その中で話し合いながら進めている状況。

Q 2 市が主体的におこなっている取り組みとしては、計画の政策立案や補助金もしくは助成金の支援なのか。

A 2 SDGs 未来都市計画を作って挑戦できるための地方創生推進交付金や、第2世代交付金を国に要望して取得している。

Q 3 農協とどれぐらいタッグを組んでこの農業振興をやっているか。

A 3 企業から問い合わせや、取り扱いをしたいなど、関心があるので繋いでもらえないかということに対して、取り次いでいる状況である。

Q 4 一次離島である壱岐市に対してある意味、2次離島が有人無人に関わらず色々あると思う。そこへ電力を送る、あるいは水道をどうするかなど、どのような考え方でやっているか。

A 4 電力に関しては電力会社で送電線が有人の2次離島に関しては繋がっており、問題ない。水道については、大島長島は島が3つあり、まず本土から海底送水管で島に送り、大島長島に橋がかかる橋に水道管を通して、供給をしている。

Q 5 中学校を廃止するというよりは、小中一貫にして、なるべくそこにいる子供たちを増やすことによって、行政コストを下げるっていう考え方もあると思うが、検討はしているか。

- A 5 検討はしていないが、少子化が進んでいることが間違いない状況で、子供の教育が難しくなっているという中で、小中一貫という形で小学校を統廃合して生徒数を確保するみたいな発想もあると思う。
- Q 6 離島での物品だとかの購入に関して、その輸送にコストがかかるということで市民の方が受ける補助があると聞いた。呉市では、その離島ではないが、島内で 1,000 円以上の買い物をしたら橋代を片道だけ補助する事業をやっているが、壱岐市では行っているか。
- A 6 観光連盟で、壱岐の島プレミアム体験乗船券のように、往復乗船券プラス 5,000 円など、宿泊利用券プラス体験クーポンのセット商品を販売している。
- Q 7 エンゲージパートナーを多く結んでいるようですが、この企業にその社員旅行として壱岐に来てもらう取り組みはおこなっているか。
- A 7 先日提携結ばせていただいた日本旅行は、2 週間前に新人研修で 80 名程度来ていただいた。壱岐島内を見ていただくことで、壱岐の魅力を知っていただいて、それを商品に繋げていただくようお願いしている。
- Q 8 これからその通信環境業者と一緒に壱岐市にネットワークも広げていく考えはあるか。
- A 8 壱岐島内には光ケーブルが走っており、一応ネット環境は脆弱というわけではないが、宿泊施設によってはどうしても Wi-Fi がきちんと整備できてないところもあるので、そこが今後観光業としては少し課題になっている。この 3 年間ぐらいで宿泊施設や観光施設の環境整備に力を入れていきたいなど思っている。
- Q 9 下水道の環境は今壱岐市ではどのようなになっているか。
- A 9 整備区域を限定し、整備をしている。全てを整備しているわけではなく、それ以外については合併処理浄化槽を事業で整備している。
- Q 10 呉市の人口対策は、まさに人口戦略対策本部を立ち上げた段階だが、下げ止まった時の目標はどのぐらいに設定するかを質問してもまだ答えられない状況である。壱岐市の場合、2 万人という数字をどのような根拠で設定をしたか。
- A 10 今の島の経済とかを最低限維持していくためには、現状で 2 万 3,000 人。現時点での 2 万 3,000 人の経済規模、これを維持していく最低限の人口という形で 2 万人という数値を設定した。
- Q 11 高校生に参画してもらい、様々なアイデアを出し、部活動にも広がっているようだが、いつごろから取り組んでいるのか。また、効果はどうとらえているか。
- A 11 最初は高校生をターゲットにしてなく、市民の皆さんと対話をしてまちづくりを進めたいという想いから、市民対話会を開催したが 2015 から徐々に規模が大きくなっていった。その中で、自然と高校生が増えていった。話すのがこんなに楽しいんだという声も多く、高校生も普段、学校の先生と家族以外と話す機会がない。そういう場に参加することで、徐々に高校生の参加が増えていき、その後に部活動や教育の中で、総合的な探究の時間で活動を

行うようになった。今は大学入試でも総合型選抜など、これまでどういうことを自分がやってきたのかということが重視されるようになってきているので、その要因もあると思う。

Q12 スマート農業ということで、アスパラガスという話が出ていますが、そうしたこと以外で直接的に農家に手助け、助成をやっているか。

A12 農水省の補助事業を使って、施設整備や機械の整備など、一通りの事業はやっている。市独自の畜産の対策として、優良の系統牛を残していくために、種付けに対しての補助や、肥育農家が地元から仕入れて壱岐牛として育てるための導入費用に対する単独の補助金など、農家に対する支援を行っているが、それでも後継者ができてこないところがあるので、新しい挑戦も並行してやっている。

Q13 農業より漁業の支援が手薄なような気がするが、農業、漁業との関わりはどうか。

A13 国の施策から見ても、水産の方が補助しにくいと思う。農業は育てて取れるので成果が出せるが、漁業はあるものを取ってこないといけないのでなかなか支援が出しにくいという中で、精一杯使えるものは使って支援をしている。後継者がいない問題は、水産の方が厳しく、約700人の漁業者がいらっしゃるが、7割以上が60歳以上、20代の漁業者はほぼ0。あと10年先、農業、漁業が続くのだろうかという懸念はあり、いろんな面で、漁協と一緒に漁業したい人の移住者を呼ぶイベントに参加をしてやっていくなど、様々な取り組みを考えながらやってはいるが、移住者の数が良くて年に1人、2人だとやめていく方が多いのが現実である。

Q14 壱岐市一緒に推進課はどのような役割を担っているのか。

A14 基本的には各課横断、横串に刺すかたちで、全体的な調整をやっている。

Q15 探求チームの東京大学出身の一般社団法人はどういう経緯で取り組まれたのか。

A15 連携協定で富士ゼロックス社が支援をした当時、子供たちの未来を叶えるというところで、東京大学の大学院出身の皆さんが、そこでイノベーションの展開したものをそのまま一気に持ってきたという経緯である。

Q16 テレワークの推進について、最新事例としてどんなものがあるか。

A16 テレワーク施設を作ったことで、企業たちが出入りするようになり、先行してワーケーションも取り組みをはじめ、モニターツアーを行った。雇用機会拡充事業を受けて、求人状況事業法に基づく創業や事業拡大の支援の補助金があるので、そういうのと組み合わせ、ワーケーションで一気に来てもらった。そこで滞在してもらい、自分たちのビジネスチャンスを見つけていただき、事業拡大支援の補助金などに申請して、壱岐市に事業展開するといったこともできるなど、いろいろな取り組みを行った。

【呉市での展開の可能性】

今回の壱岐市における行政視察を通じて、離島ならではの制約や課題の中で、持続可能なまちづくりを志向する多様な取組を確認することができた。壱岐市の先進的な政策からは、我々呉市にとっても多くの示唆と学びが得られ、特に以下の点において、今後の政策展開への応用が可能であると考ええる。

1. 人口減少対策と地域活性化施策

壱岐市の「プラス 7000 プロジェクト」に見られるように、将来の人口維持に向けて目標を明確に掲げ、社会増と自然減の両面から施策を展開する姿勢は、呉市においても参考となる。今後急激な人口減少が予測される中で、既に設置している「人口戦略対策本部」の取組に加え、より踏み込んだ数値目標の設定と、横断的なプロジェクト体制の構築が望ましい。

2. エネルギー・インフラの再構築

再生可能エネルギーの導入や、老朽化したインフラの民間委託を含む維持管理体制の再構築など、壱岐市のエネルギー・水道行政の実践は、呉市におけるゼロカーボンや持続可能な都市インフラの形成に資する。特に、限られた予算の中で、効果的な耐震化や老朽設備更新を進める工夫は、地理的には異なるが中山間・島しょ地域を有する呉市にも応用可能である。

3. 観光政策と地域ブランド形成

壱岐市が行っている滞在型観光商品開発や、地域資源（神社・世界記憶遺産など）を活用した観光戦略は、呉市が有する戦争遺構や自然景観、さらに倉橋・蒲刈・下蒲刈などの離島部との連携により、地域回遊性を高める可能性がある。また、移動コストを軽減する仕組み（例：プレミアム乗船券、呉市の橋通行料助成との整合）も重要な観点である。

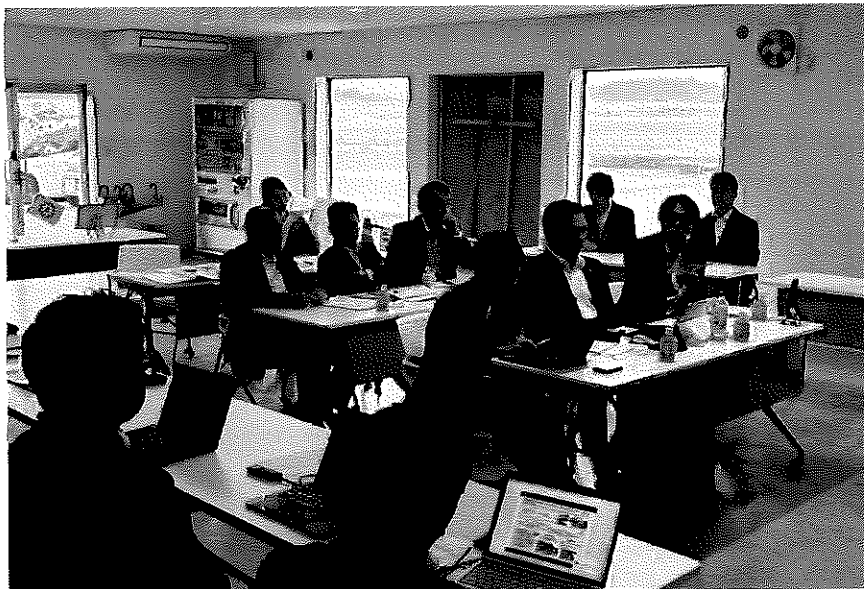
4. 市民・若者参画のまちづくり

高校生・大学生との協働による「壱岐の未来プロジェクト」や「食べてほシール」の取組は、呉市におけるシビックプライド醸成や若者定着に向けた有効な手法となり得る。呉市でも若年層のアイデアを積極的に社会実装へとつなげる仕組み（例：高校×企業×行政の協働）を検討すべきである。

5. エンゲージメントと広域連携

壱岐市の「エンゲージメントパートナー制度」は、地元だけでなく企業・大学・自治体など多様な主体との協働を促進する仕組みであり、呉市においても、瀬戸内エリアの自治体や大学、企業と連携した「共創プラットフォーム」の構築が有効である。特に観光・環境・教育など分野ごとのテーマ型連携に発展させる余地がある。

壱岐市の実践から学んだ「持続可能性」「協働」「地域資源活用」の視点は、呉市の将来を見据えたまちづくりの重要な礎となる。地理的条件や規模の違いを超えた政策応用を通じて、本市独自の強みを活かした実効的な展開を図っていく必要がある。



福岡県 福岡市

■視察項目

博多港について

・視察対応者

福岡市港湾空港局 港湾振興部 物流推進課

集荷対策係 係長 椎木 茂圭 様

水田 はるな 様

日本通運株式会社 WEST カンパニー 福岡海運支店 博多港支店

東京定航グループ 課長 小竹山 正義 様

係長 大塚 健太郎 様

博多港ふ頭株式会社 総務企画部 課長 田端 良肅 様

営業課 西田 風沙 様

・視察期日

令和 7 年 5 月 23 日（金）10 時 00 分～11 時 30 分

（博多港）

・福岡市の概要

人 口： 1,666,217 人

面 積： 343.47k m²

世帯数： 901,018 世帯

（令和 7 年 5 月 1 日現在）

・視察内容

1. 博多港の概要

○地理的優位性

九州北部に位置し、アジア（特に韓国・中国）に近く、釜山とは約 200km。

陸・海・空の交通結節点として整備されており、JR 貨物・福岡空港・高速道路が 5km 圏内に集積。

○国際コンテナターミナル

主に「カシイパークポート」と「アイランドシティ」に配置。24 時間稼働し、最新の荷役機器や IT システム（スマートゲート、KIS（港湾情報システム）等）を導入。

○主要な取扱貨物

輸出：中古自動車（最多）、タイヤ、ビール、バイク等

輸入：家具、衣類、電気製品、加工食品など。

※輸入の割合が多く、2024 年速報値ではコンテナ取扱量 88 万 TEU（九州では最多）。

2. 博多港紹介動画の概要

○福岡市と博多港の国際性と成長性を強調

2-1. 地理的利点

日本列島でアジアに最も近く、古来より国際交流の拠点。現代も国際会議や文化イベント多数。

2-2. 交通結節点

JR 博多駅・福岡空港・福岡貨物ターミナル・高速道路が 5km 圏内に集積。

2-3. 港湾機能の充実

1899 年に国際貿易港としてスタート。現在はアジアを中心とした定期航路が多数あり、物流拠点として成長。

2-4. 主要施設

- ・アイランドシティとカシイパークポートにコンテナターミナル。
- ・最新の荷役機器（ガントリークレーン、ストラドルキャリア、トランスフアークレーン）。
- ・24 時間稼働体制。

2-5. 災害・IT・環境対応

- ・耐震構造、停電対応。
- ・スマートゲートや KIS（港湾情報システム）等の IT 化で物流効率向上。
- ・CO₂排出量削減（国内トップ水準のエコターミナル）。

2-6. 国際評価

- ・2013 年に国際港湾協会（IAPH）環境部門金賞を受賞

3. 資料説明の概要

3-1. 実績と背景

博多港箱崎ふ頭は 1973 年に稼働、東京航路は 1979 年に運航開始。日本経済の成長にあわせて航路網が発展。

3-2. RORO 船

「Roll-on/Roll-off（ロールオン・ロールオフ）」の略。トレーラーの荷台部分だけを船内に積み込み、ドライバー不要で輸送可能。2024 年問題（ドライバー不足、労働時間規制）に対応する手段として注目。

3-3. 航路と運行スケジュール

- ・博多～東京航路：週 6 便（日通・商船三井・サンフラワーの共同運航）、博多港 18 時出港。
- ・博多→大分/岩国/松山経由→東京といった中間港を経由。
- ・東京～苫小牧（北海道）航路：週 5 便（釧路寄港あり）。

3-4. 博多港の物流ネットワーク

- ・国際・国内航路の充実
- ・国際航路：中国、東南アジア、台湾、韓国（例：カメリアライン、琉球海運）
- ・国内 RORO 船：東京航路（日本通運・商船三井）、敦賀航路（近海郵船）

- ・内航フィーダー航路：神戸・京浜・新潟・酒田とも接続
- ・アジアに近接：釜山まで約 200km という地理的優位

3-5. コンテナ取扱量・実績

- ・取扱量：2024 年速報値で 88 万 TEU（九州で最多、全国 6 位）
- ・九州全体の 53.7%を博多港で取り扱い

3-6. 主な取扱品目

- ・輸出：中古車（急増中）、タイヤ（ブリヂストン）、ビール（輸出量日本一）、二輪車（ホンダ）
- ・輸入：家具（ニトリ関連）、衣類、家電、食品など生活必需品が中心
- ・輸出入バランス：輸入が多い港（輸出 24.4 万 TEU、輸入 39.3 万 TEU）

3-7. モーダルシフト推進の利点

- ・労働力不足対策、環境負荷軽減（CO₂を 40%削減）、輸送効率化、BCP（事業継続計画）対策。
- ・陸上輸送困難時の代替輸送としても有効。

・質疑応答

Q 1 呉市で RORO 船の誘致を検討しており、博多のような大規模なものではなく、中型を誘致する方向で進んでいる。博多には様々なふ頭があると思うが、これは少しずつ造成していったのか。また、国際・国内向け、水深なども含め様々な要素がある中で、どのように振り分けていったのか。

A 1 港は順次造成している。コンテナ船は大型化が進み、それに伴って水深も必要になる。博多湾自体は非常に浅かったが、約 30 年前から浚渫技術の発展により 14m まで掘り下げてきた。博多港は後発の港であるが、整備を進めた結果、コンテナ取扱量では門司港を上回った。現在、RORO 船がさらに増加すると、どこに着岸させるかが懸念されている。

Q 2 博多港自体のキャパシティは限界なのか。

A 2 RORO 船については受け入れが難しいが、コンテナ船はまだ余力がある。

Q 3 国際線から RORO 船に積み替えて移動する運用もされているか。

A 3 中型船の RORO 船に積み替えて、瀬戸内航路や北海道航路に積み替えるというのはあるが、件数としては多くない。

Q 4 呉でも現在港を整備中ではあるが、どのような条件が整えば呉にも寄れるようになるか。

A 4 以下の条件が必要と考えている。

- 1:大型船（170m 級）が接岸可能な岸壁であること
- 2:水深が深いこと
- 3:満船になっていない船に対して、貨物量を確保できるか
- 4:リーチスタッカーの有無

Q 5 出入り業者は何社あるか。

A 5 コンテナターミナルでは 6 社である。

- Q 6 呉市は船長が 180m 級も寄港可能な岸壁を整備しており、将来的に 200m になっても問題ない計画を立てているが、問題ないか。
- A 6 総岸壁長さが 240m あれば問題ない。
- Q 7 呉は博多東京ラインの一翼になると思うが、可能であれば、企業目線で需要があると思うか。率直に意見を伺いたい。
- A 7 博多と東京をメインで見ているので、中間港の作業時間は考慮されないことが多く、夜間帯の入港となることが多い。例えば、中間港の 20 時以降の入港となった場合、その後作業して 5 時または 6 時には出航しないと、東京到着の作業開始の 6 時に間に合わないといったことがある。中間港の荷捌きの時間がかかりギリギリを強いられていることは間違いない。これは最大の課題であるが、一方で中間港の確保は非常に魅力的である。
- Q 8 RORO 船泊地を作るとは自治体政策を見た場合に一般的なのか。
- A 8 あまり聞かない。
- Q 9 呉の阿賀マリノポリス地区は、陸路の大動脈である山陽道に繋げるという歴史の経緯もあった。荷物の物量を考えた場合に山陰でも RORO 船泊地はあるか。
- A 9 山陰ではないが、伊万里港における整備の検討があった。
- Q 10 運送会社の 2024 年問題に対して、環境や働き方改革にも海路への転換が進む感覚はあるか。
- A 10 まだまだ陸路が大半を占めているが、先を見据えたトラック業者から問い合わせは増え、緩やかに貨物量が増えてきている。企業側からは、BCP の観点も踏まえて、「週 1 便は海上輸送で出荷したい」という依頼もある。

【呉市での展開の可能性】

1. 地理的優位性の活用

呉市は、中国地方の中核港湾・広島湾臨海工業地帯に位置し、瀬戸内海を通じた定期航路の形成が可能である。博多港と同様にアジアへの近接性があるうえ、名古屋・東京方面との RORO 船航路開設は、陸上輸送を補完し得る戦略的手段となると考えられる。

2. モーダルシフトの受け皿としての機能

2024 年問題（トラックドライバーの労働時間制限）を受け、陸送からの切り替えニーズは今後ますます高まる。阿賀マリノポリス地区が RORO 船の中継・発着港として整備されれば、広島県内や中四国エリアの産業物流を担う新たな基盤として機能し、トラック運転手の負担軽減や CO₂排出削減にも寄与できると考えられる。

3. 自動車・機械関連産業との親和性

呉市は造船・製鋼・自動車部品等の製造業が集積しており、特に大型部品や重量貨物の輸送に RORO 船は適していることから、港湾インフラを活用した新たな物流ソリューションとして期待される。さらに、中古車やバイク輸出といった分野への参入も検討に値する。

4. 港湾・IT インフラの段階的整備

博多港の事例から学べるのは、スマートゲートや KIS（港湾情報システム）のような港湾物流 IT システム導入による効率化である。阿賀マリノポリス地区でも、段階的にこうした IT 活用を進めることで、輸送の正確性・迅速性を向上させ、他港との差別化が図れると考えられる。

博多港の先進事例は、RORO 船による輸送力向上の有効性と将来性を示している。阿賀マリノポリス地区がモーダルシフトの新たな拠点として機能することで、地域産業の競争力強化、環境負荷の軽減、災害時の BCP 対策といった多面的な効果が期待される。今後は、物流企業や船会社との連携による定期航路開設、港湾設備整備、自治体の支援体制強化が不可欠である。実証運行や需要調査を通じて、具体的な導入に向けたステップを着実に進めていくことが期待される。

