

2026年4月21日

## 離島に関する政策ワーキンググループ調査報告書



### 民主・道民連合議員会

沖田 清志 (団長)

中川 浩利	木葉 淳
淵上 綾子	宮崎 アカネ
山根 まさひろ	岡田 遼
小林 千代美	清水 敬弘
鈴木 仁志	田中 勝一

### 視察行程表

視察場所 奥尻町役場・奥尻町海洋研修センター・奥尻ワイナリー  
 ※奥尻町営自動車整備工場  
 ヤマト運輸奥尻営業所・奥尻島津波館

日程	行 程													
3月23日 (月)	7:35		8:15		11:45		12:15		12:35		13:00		13:50	
	出発	JAL	到着	出発	JAL	到着	出発	借上車	到着	出発	借上車			
	札幌丘珠空港	2741便	函館空港		2891便	奥尻空港				奥尻町内		(昼食)		
	<small>小林議員は函館空港までJRで移動 13:00 13:00</small>										15:35			
	到着	出発	借上車	到着										
	奥尻町議会			宿泊先										
	【14:00開始】													
3月24日 (火)	9:00		9:05		9:30		10:30		11:00		11:30		12:45	
	出発	借上車	到着	出発	借上車	到着	出発	借上車	到着	出発	JAL			
	宿泊先		奥尻町海洋 研修センター			奥尻ワイナリー				奥尻空港	2890便	(昼食)		
	13:15 13:45										14:25			
	到着	出発	JAL	到着										
	函館空港	2746便		札幌丘珠空港										
	<small>小林議員は千歳駅までJRで移動</small>													

1日目 3月23日(月)

奥尻町役場

時間 14:00~15:30

対応者 田中 敦詞氏 奥尻町副町長

安藤 寛氏 奥尻町総務課長兼会計管理者兼財務課長

横田 稔氏 奥尻町役場産業振興課長

満島 章氏 奥尻町役場地域政策課長

桜花 幸久氏 奥尻町整備交通課長



## 1 奥尻町の観光について

説明 横田稔役場産業振興課長

現在の課題として、観光入込数は2万5000人から3万人、かつては5～6万人あったが、せたな町とのフェリー航路廃止、コロナ禍により半減した、宿泊施設が少なく、日帰り客が多い、宿泊施設も小規模で経営者も高齢化している、入込数には土木建設で来る人も含まれるため、お土産を買う観光客を増やすことが課題、観光客の平準化のため冬場の底上げが必要との課題をうかがう。

それに対する町の取組みは、ホテル建設を第三セクター方式で建設中、旧庁舎跡地に地上7階、客室数130室の大型ホテル。2027年11月開業予定、インバウンド拡大PRに力を入れている、大型外国籍（ドイツ）クルーズ船がこの2年間来ている。奥尻高校生が英語でアテンドし、クルーズ客が島内で楽しめるアクティビティを増やしている、既存の宿泊施設は個人客、大型ホテルはツアー客と住み分けし、観光協会ともハレーションは起きていないとの説明を受ける。ホテル事業と島内公共交通が今後の大きな取り組み。

## 2 奥尻町の交通について

説明 桜花幸久整備交通課長

### ○ 航空及びフェリー航路：

季節運航（函館—奥尻、奥尻—函館間）で島民割引があり、フェリーは通常1便、GW、7月～8月は2便、町民向けの割引対策で生活負担軽減を行っているとの報告があった。また、フェリー欠航時の医療受診などで航空路線存続の重要性が高い旨の説明があり、生活や医療全般を支える基幹交通維持と割引制度の継続が重要であることが示された。さらに、島内交通の課題として、高齢化で交通弱者が増えハイヤー運転手不足と新たに建設予定のホテル開業後の観光需要期には現在も課題となっている二次交通（イグレス交通）不足の懸念などから、町有バスを大型から小型へダウンサイジングで更新し維持管理コストを削減している。また、グリーンスローモビリティ対策を導入し、高齢者の移動や観光の補完に活用していることなどの報告を受けた。

### ○ 公共ライドシェア実証：

日中帯: ヤマト運輸の客貨混載、夜間: 住民参加型で一定の需要と満足度を実証中とのこと。また、接続保証型モデルの可能性も議論しており、持続可能な離島交通システムの再構築に向け、実証結果を踏まえ制度設計と本格導入を継続検討していく旨の報告があった。

### ○ 町営バス事業と整備工場の現状：

令和6年度から200円定額制（高齢者と障害者は100円）を導入しているとのこと。利用者は、年間約5万人、運転手は7名、車両7台体制で運行しており、施設老朽化と併せて、運転手不足が課題となっており、デマンド運行導入などを検討している。また、町営の自動車整備工場は島内唯一であり、事業費約9,300万円で収支は健全化し



ている。一方、建物老朽化と耐震不足で建替えコストや料金の見直しなども検討課題となっており、バス及び整備工場の持続性の確保に向け、施設更新と運行改善道料金改定の検討が進められていることなどの報告があった。

同意見交換を終えて：報道では、奥尻島におけるヤマト運輸の公共ライドシェアは『島のりあい』と認識していたが、意見交換翌日に偶然、現地視察させて頂いた際、同社（クロネコヤマト）と提携した客貨混載車は【島ねこワゴン】という名称であることや、生鮮食品などを網羅した「移動販売車」も配備していることなどを現地確認した（後述）。また、同社と奥尻町は2025年8月から、客貨混載型の公共ライドシェアの実証を開始し、物流と旅客輸送を組み合わせさせて離島特有の「交通空白」解消を目指し、住主参加型ドライバーの実証も予定されており、これまでの実証期間では、延べ321組589人が利用し、本格運行の検討が進んでいる。引き続き、公共ライドシェアを奥尻島の例外措置ではなく、「基幹補完交通」として位置づけていけるように本道としても、奥尻島における離島交通政策を制度面、財政面などで側方・後方で支援を進めていくべきと考える。



### 3 奥尻町の災害対策について

説明 満島章地域政策課長

奥尻町防災訓練を年1回実施している。昨年は8月29日に開催し554人が参加した。災害対策本部を設置し、住民高台避難訓練や消防団による放水訓練などを実施している。合わせて、指定避難所発電点検や災害弱者避難設備点検などを実施している。

特に衛星通信訓練では、エリアメールの活用についてマップを作成して発信し、子どもたちにも周知している。

今年2月25日には、北海道の防災官を招いて「災害発生時町職員としてどう動くか」の講演会を22人の参加で実施した。

防災対策の課題としては、北海道南西沖地震から30年以上が経過し、当時の災害対応をした職員が少なくなっており、災害経験のない職員が多くなっている。訓練や講演を通じて、災害発生時に対応できる体制を準備している。

また、2024年5月には、防災対策本部を兼ねる奥尻町役場の新庁舎を建てた。新庁舎内には消防署も入るなど防災機能を強化している。



#### 4 北海道の宿泊税に対する要望について

説明 安藤寛総務課長兼会計管理者兼財務課長

##### 1 宿泊税の導入について

宿泊税導入については、具体的な検討には至っていない状況。  
ある程度桧山管内で足並みを揃えることが必要なかと思うし、奥尻町だけが手を挙げてもとの思いもあるが、宿泊税が導入できれば観光振興に特化して活用できることから、先進的に導入するところが今後どのような広がりを見せていくのか、町としてどの時点で導入するのかを含めて見極める必要があると考えているが、観光看板の更新など直ぐにやらなければならない事業が際限なくある一方で財源を生み出すのに苦慮する財政状況にあることから検討していきたい。

##### 2 北海道の宿泊税の使い道に対する要望

町独自ではなかなか進まない観光客や来島者のためのインフラ整備など、ハード面にも使えればありがたい。特に、島には良い公共施設が少ないので、夜間でも使用可能なトイレなどの観光施設を北海道の宿泊税活用事業によって整備更新していただければと思う。

また、キャッシュレス化が進んでおらず、外国人や道内外の観光客や来島者の利便性向上からもしっかりやって行かなければならない。

## 奥尻町営自動車整備工場

時間 16:00～16:20

対応者 桜花 幸久氏 奥尻町整備交通課長

奥尻町役場で説明があった町営の自動車整備工場の現地視察を行った。島唯一の整備工場として約50年前に町が民間から引き継いだ。車検・板金以外の修理全般や、除雪機の整備なども請け負う。工場がなければフェリーで車を移動する必要があり非常にコストが高くなるため、町民生活の向上につながっている。



整備士は7名体制で、そのうち3名は資格を有している。全国的に整備士の確保が課題となっているが、公務員であるため民間と違いノルマがなく、休みも公務員と同じなので、自分の時間を大切にしたい子育て世帯でUターンで帰ってきている方もいる。時間当たりの作業単価は以前より6,000円で請け負っている。民間の整備工場より大幅に安い。今後は価格の改定も必要である。

市町村での運営は初とのことで、関東の新聞社から取材を受けることもあった。建物が50年以上経ち老朽化しており、耐震基準も足りていないので、建て替えに向けた検討が課題となっている。



2日目

奥尻町海洋研修センター

時間 8:45～8:55

奥尻町海洋研修センターは、町民の教育文化向上や生涯学習の推進のために設置された。

施設内には、会議室、研修室や図書室、多目的ホール、教育委員会事務局などを併設しており、様々な研修会や町民の文化活動の場として活用されている。



防災の観点や住民のコミュニケーションの場として利用されている。

## ヤマト運輸奥尻営業所

時間 9:00～9:15

対応者 営業所スタッフ

## ヤマト運輸 奥尻営業所



奥尻町海洋センターの横にあり、防災の配送拠点にもなる場所に位置している。フェリーターミナルからも近く、荷物の搬入に適した立地に営業所がある事が流通を支えている。

荷物の流通の他にも

- サツドラと提携し日用品を営業所内で販売
- クロネコ販売車が町内に来てくれる
- クロネコの車で送迎してくれるワゴンあり

地域に密着したヤマト運輸の活躍が今後、道内の公共交通と提携した未来像かもしれない。





「ATM の車を搭載できれば、買い物や送迎時に入金や出金・振込のサービスが可能になるが、許可が下りていない。島民の暮らしに寄り添った仕事をしていきたい。」と聞く。

今や、振り込め詐欺の金額も増えていく中で、島で生まれ育ったドライバーの熱意が感じられた。今後、この ATM を搭載した車（コープのトドックにはある）について調査し、島の願いをかなえて行きたい。

奥尻ワイナリー

時間 9:45～10:30

#### ○ 奥尻島のワイン振興について

奥尻ワイナリーが自社栽培と自社醸造による一貫管理で、いわゆるフランスなどの欧州型の運営方針であることが紹介され、品種ごとに樽熟成とステンレスタンク発酵を採用している理由、赤・白ワインの製法や、近年注目される発酵容器の多様化、モダンスタイルとナチュラルの対比、さらに音響振動発生装置でタンク自体をスピーカー化して波音や地元の中高生演奏する音を音波震動として与える独自の試みなどの報告があった。

#### ○ 奥尻ワイナリーの地域連携について

奥尻ワイナリーにおける音響施策はふるさと納税の限定品企画と連動し、教育機関道行政と連携の他にも成人式へのワイン寄贈やラベルの高校生デザインなどを含めた地域還元を目的としている。また、ワイン樽はフランス産のオーク樽を採用しており、国内産材は湿度と香りの課題からブランデーやウイスキー向きで、ワイン熟成には相性が難しい点も言及している。さらに、ステンレスタンクは衛生性と見栄えの利点があり、発酵容器の選択は各社方針に依存しているため、正解は決して一つではないと強調された。



#### ○ 奥尻ワイナリーの概要と北海道の動向概況

本道のワインブームでワイナリー数はこの十数年で増加しており、現時点で、「75」を超える。奥尻ワイナリーは約18年前、日本初の離島ワイナリーとして設立しており、設立当時は本道で17番目のワイナリーであった。また、奥尻島内にブドウ専業農家はなく、原料ブドウは100%自社栽培している。そのため、前述の通り、栽培から醸造まで一貫管理する欧州型運営である。奥尻島産の原料100%の他、栽培・醸造・熟成まで自社統制している設備見学では熟

成室（木樽熟成室）と発酵室（ステンレスタンク室）を区別して説明。熟成は完成ワインを樽で寝かせ、発酵は別室で行っている。

○ 奥尻ワイナリーにおける赤・白ワインの製法差と味わい

白ワイン：プレス機で搾汁し果汁のみ発酵。飲みやすく仕上がる傾向。

赤ワイン：皮や種を含め粒のまま発酵。渋みと苦みが抽出され、重厚感と飲みごたえが増す。

また、醸造タンクの背丈や窓サイズなどタイプが複数あり、果汁発酵か粒発酵か等の製法に応じて仕様が異なる。嗜好の分かれ方も赤道白で好みに分かれやすいことなど製法に基づく味わい差などを説明頂いた。

○ 音響振動を用いた醸造の独自取り組み

物体を「スピーカー化」する装置をステンレスタンクに取り付け、タンク自体を発音体として発酵・熟成中のワインに音響振動を与えていた。音楽は「スピーカー」から出るのではなく「タンク自体」が音を発する音響震動の仕組みで、音源は2種類（奥尻島の中・高生演奏、奥尻島の波音）あり、地元中・高生の演奏音は「ふるさと納税限定品」企画と紐づけ、地域還元を目的としている。ワインラベルは高校生が独自デザインし、成人式にワインを寄贈している。波音は【奥尻ならではのワイン造り】を目指す要素として採用。音響の効果とタイミングでは、音響振動が液体に作用し分子の静止構造（説明では「V字構造」）に変化を与え、香りの立ち方や味わいに違いが出るとされる。発酵中と完成後では作用が異なり、タイミングは醸造側が調整しているとのこと。現地視察を終えて：奥尻ワインの最大の強みは、離島生産という制約されている環境そのものが「ブランド価値」になっている点であると考えます。対馬暖流の影響で本道より比較的温暖な自然環境、海に囲まれた島という「ストーリー性」のみならず、限定醸造の希少性や、ふるさと納税・教育・地域文化との接続が他産地にはない「一体感」を生んでいるものと感じました。とりわけ、重要となることは、ワインが一次製品の延長ではなく、



交流人口を生む観光商品であることに加え、寄附を呼び込む地域ブランドとして、島内の子どもたちが地元産業を学ぶことができる教材にもなっていることであると考え。離島行政において、ここまで多面的かつ波及効果を持つ地場産品は貴重であるため、離島地域特有の弱みとされる気候変動リスクには課題が残されている。昨年、道南地域で多発した「晩腐病」は、成熟期のワイン果房に発生するため、収穫直前の降雨が多いと被害拡大しやすい。

また、高温多湿となる近年の気象条件下では発生が増加傾向にあり、道南地域の大きな被害は奥尻島だけの問題ではなく、本道のワイン振興全体の警鐘となる。引き続き、「奥尻ワイン」を単独商品や話題づくりだけでなく、島の総議ブランドにする戦略的な体制などを推進することなどを強く期待し、この度の視察報告とする。



## 奥尻島津波館

時間 10:40~11:10

1993年7月12日に北海道南西沖を震源とする地震が発生し、震源地に近い奥尻島は地震と津波により壊滅的な被害を受けた。死者・行方不明者は198名に及ぶ。

震災から8年後にオープンした奥尻島津波館は災害の記憶と教訓を後世に残すために建てられた。開館時期は4月19日~10月31日であったので中には入ることができなかったが、防災についての取り組みを伺うことが目的の一つであったことから、現地を訪れ、亡くなられた方々に改めて哀悼の意を表した。



## 総括

本調査では、離島が抱える交通・観光・防災・産業振興の課題と可能性を一体的に確認した。とりわけ、航空・フェリー・島内交通の維持確保や公共ライドシェアの実証は、住民生活と観光振興の両面を支える重要な取組であり、道として制度面・財政面から後押しすべきである。また、津波災害の記憶を継承しながら新庁舎整備や訓練を重ねる防災体制、ワイナリーを核とした地域ブランドづくりは、離島の強みを生かす先進例である。奥尻の実情を踏まえ、持続可能な離島政策の充実に生かしていく必要がある。