過去50年のデータをベースに
佐渡の今を読み解く

【改訂版】

佐渡再生八策

元新潟県議会議員
佐藤久雄

平成 23 年 5 月 23 日：初版発行
令和　5 年 7 月 23 日：第 1 回改訂版発行

【改訂版】

佐渡再生八策

目　　次

資料編 …… 1

第一部　佐渡再生八策

はじめに　…… 13

佐渡再生へのみちすじ…… 13

佐渡再生八策 …… 25

おわりに …… 41

第二部　個別編

⑴ 庄内空港のご報告と佐渡空港問題解決の為の私案 …… 44

⑵ 佐渡－羽田空路議論深めて
（2010 年 11 月 23 日付新潟日報「私の視点」に掲載）…… 57

⑶ 佐渡市貨物空輸戦略描いて
（2010 年３月 16 日付新潟日報「私の視点」に掲載）…… 58

⑷ どこへ向かうか迷走する佐渡－羽田空路構想
（2011 年３月３日付新潟日報「私の視点」に掲載）…… 59

⑸「佐渡の人口減少問題」にどう取り組むか
島民のご意見にお答えして …… 60

⑹ ― 東京都佐渡市構想 ―
佐渡の人口減少問題を乗り越えるには …… 63

⑺ 第１回政策提言懇談会レジメ
（農事組合法人伊賀の里モクモク手づくりファーム）…… 66

⑻ 北里大学獣医学部附属八雲牧場の理念と実践
及び佐渡への導入可能性…… 72

⑼ 商店街活性化へ規制緩和を
（2010 年７月 17 日付新潟日報「私の視点」に掲載）…… 81

資 料 編
（過去50年のデータ）

基礎資料－１：佐渡の人口・世帯数及び産業別就業者数 …… 3

基礎資料－２：佐渡の観光客及び宿泊能力の推移 …… 4

基礎資料－３：新潟県佐渡市　農林水産業生産額 …… 6

基礎資料－４：佐渡に於ける家畜の動向 …… 10

基礎資料-1　佐渡の人口・世帯数及び産業別就業者数

総務省統計局（各国勢調査実施年度）『国勢調査報告 15 新潟県』総務省統計局

（単位：1 人 / 1 世帯）

国勢調査対象年度	佐渡の人口及び世帯数				産業別就業者数																
					第一次産業				第二次産業				第三次産業								
	総人口	15 歳以下	65 歳以上（高齢化／者率）	世帯数	農業	林業	漁業	小計	鉱業	建設業	製造業	小計	サービス	卸売小売飲食	公務	情報通信運輸	金融保険不動産	電気ガス水道	医療福祉	小計	合計
2020年（R02）	51,760	5,136	22,026（42.55）	21,261	4,182	60	482	4,724	37	2,665	1,391	4,093	6,261	3,593	1,588	1,019	572	185	4,268	17,486	26,303
2015年（H27）	57,255	5,986	23,143（40.42）	22,401	5,251	81	530	5,862	50	3,089	1,746	4,885	6,757	3,939	1,671	1,131	533	197	4,112	18,340	29,087
2010年（H22）	62,727	7,041	23,171（36.94）	23,755	6,303	88	553	6,944	46	3,487	2,365	5,898	7,199	4,254	1,639	1,375	613	235	3,589	18,904	31,746
2005年（H17）	67,386	8,069	23,514（35）	24,604	8,025	14	750	8,789	81	4,279	3,417	7,777	5,701	7,022	1,872	1,265	544	225	3,119	19,748	36,314
2000年（H12）	72,173	6,467	23,149（32）	25,418	7,894	56	853	8,803	143	5,592	4,176	9,911	6,764	6,509	1,914	1,808	601	274	2,844	20,714	39,428
1995年（H7）	75,423	10,971	21,303（28）	24,985	9,963	36	1,005	11,004	128	5,169	4,673	9,970	9,972	6,660	2,048	1,977	678	261	－	21,596	42,570
1990年（H2）	78,061	12,619	18,893（24）	24,651	11,577	36	1,292	12,905	128	4,646	5,504	10,278	9,124	6,597	1,894	2,066	666	219	－	20,566	43,749
1985年（S60）	81,939	14,593	16,592（20）	24,633	14,082	49	1,483	15,614	119	4,552	5,338	10,009	8,574	6,746	1,937	2,058	639	238	－	20,192	45,815
1980年（S55）	84,942	15,986	13,530（16）	24,104	16,749	49	1,573	18,371	90	4,615	4,900	9,605	8,644	6,977	2,040	2,217	572	244	－	20,694	48,670
1975年（S50）	87,504	17,997	13,024（15）	24,701	20,274	86	1,604	21,964	133	3,807	4,363	8,303	8,290	6,353	1,905	2,291	499	254	－	19,592	49,859
1970年（S45）	92,558	21,538	11,286（12）	24,739	25,678	126	1,525	27,329	266	3,673	3,532	7,471	7,551	5,708	1,808	2,258	427	254	－	18,006	52,806
1965年（S40）	102,925	26,938	10,216（10）	24,776	29,924	280	1,631	31,835	255	3,363	2,877	6,495	6,441	5,113	1,570	2,248	426	236	－	16,034	54,364

＊1985年（昭和 60 年）の国勢調査時に、65歳以上の人口が 15 歳以下の人口より多くなり、それまでと逆転しました。

注）1995 年（平成 7 年）以前の「医療福祉」の就業者数は「サービス」に含む。

基礎資料-２　　佐渡の観光客及び宿泊能力の推移（1）

離島統計年報：編集／発行 ㈶日本離島センター

（単位：観光客数及び宿泊者数：千人、宿泊能力：1 件）

調査対象年度		観光客数					宿泊能力						宿泊者数(年間)
西暦(年)	和歴(年)	春 3月～5月	夏 6月～8月	秋 9月～11月	冬 12月～2月	合計	旅館・ホテル 数	旅館・ホテル 収容能力	民宿 数	民宿 収容能力	合計 数	合計 収容能力	
2020	令和 2	121	184	124	65	494	88	5038	26	1435	114	6473	291
2019	令和元	120	185	122	61	488	166	9729	－	－	166	9729	600
2018	平成30	118	189	128	65	500	166	9729	－	－	166	9729	291
2017	平成29	－	－	－	－	－	63	5482	63	1554	126	7036	310
2016	平成28	－	－	－	－	－	69	6075	69	1994	138	8069	325
2015	平成27	－	－	－	－	－	69	6075	69	1994	138	8069	325
2014	平成26	－	－	－	－	－	69	6075	69	1994	138	8069	365
2013	平成25	101	242	138	49	530	69	6075	69	1994	138	8069	275
2012	平成24	133	231	135	51	550	72	6400	70	1800	142	8200	288
2011	平成23	168	263	116	54	601	88	6600	82	2500	170	9100	342
2010	平成22	134	257	155	52	598	88	6600	82	2500	170	9100	486
2006	平成18	155	282	163	57	657	88	6,600	82	2,500	170	9,100	580
2005	平成17	154	285	182	54	675	70	7,000	97	2,910	167	9,910	557
2004	平成16	157	295	145	58	655	70	7,000	98	3,000	168	10,000	557
2003	平成15	157	318	196	65	736	71	7,000	99	3,000	170	10,000	629
2002	平成14	180	339	200	62	781	88	8,459	110	3,504	198	11,963	723
2001	平成13	179	371	215	63	828	88	9,008	119	3,845	207	12,853	736
2000	平成12	187	379	227	63	856	92	9,126	123	3,902	215	13,028	721
1999	平成11	200	407	231	71	909	97	9,360	136	4,373	233	13,733	748
1998	平成10	204	410	227	71	912	107	9,617	140	4,553	247	14,170	721
1997	平成 9	202	427	252	71	952	102	9,443	143	4,641	245	14,084	722
1996	平成 8	223	457	260	72	1,012	104	9,502	153	5,006	257	14,508	891
1995	平成 7	229	496	290	76	1,091	104	9,408	170	5,630	274	15,038	1,066
1994	平成 6	238	524	296	83	1,141	119	10,143	168	5,356	287	15,499	1,069
1993	平成 5	253	539	304	87	1,183	118	11,422	167	5,306	285	16,728	1,117
1992	平成 4	250	561	310	82	1,203	124	11,028	166	5,385	290	16,413	1,146
1991	平成 3	249	577	314	81	1,221	127	11,087	169	5,351	296	16,438	1,271
1990	平成 2	236	552	292	68	1,148	139	11,693	163	5,111	302	16,804	1,060
1989	平成元	216	501	258	65	1,040	132	11,989	161	5,264	293	17,253	1,067
1988	昭和63	183	457	219	52	911	138	11,890	160	5,188	298	17,078	996
1987	昭和62	177	459	216	48	900	137	11,257	162	5,275	299	16,532	1,000
1986	昭和61	257	388	227	70	942	138	11,911	174	5,604	312	17,515	942
1985	昭和60	144	397	203	41	785	272	15,387	37	1,000	309	16,387	736
1984	昭和59	197	388	120	47	752	272	15,387	37	1,000	309	16,387	n/a
1983	昭和58	355	534	270	92	1,251	183	14,580	164	5,079	347	19,659	n/a
1982	昭和57	323	500	246	98	1,167	185	14,677	162	5,009	347	19,686	n/a
1981	昭和56	330	508	248	92	1,178	191	14,976	163	4,932	354	19,908	n/a
1980	昭和55	223	352	183	63	821	195	11,577	167	4,698	362	16,275	n/a

基礎資料-２　　佐渡の観光客及び宿泊能力の推移（2）

離島統計年報：編集／発行 ㈶日本離島センター

（単位：観光客数及び宿泊者数：千人、宿泊能力：1 件）

調査対象年度		観光客数					宿泊能力						宿泊者数(年間)
西暦(年)	和歴(年)	春 3月～5月	夏 6月～8月	秋 9月～11月	冬 12月～2月	合計	旅館・ホテル 数	旅館・ホテル 収容能力	民宿 数	民宿 収容能力	合計 数	合計 収容能力	
1979	昭和54	244	366	188	65	863	353	7,246	167	4,698	520	11,944	n/a
1978	昭和53	237	366	190	66	859	346	36,322	72	4,488	418	40,810	n/a
1977	昭和52	231	386	198	63	878	317	17,503	92	2,225	409	19,728	n/a
1976	昭和51	257	395	175	61	888	182	12,665	186	5,798	368	18,463	n/a
1975	昭和50	314	642	248	60	1,264	201	13,750	130	3,096	331	16,846	n/a
1974	昭和49	272	439	202	52	965	206	13,667	123	2,883	329	16,550	n/a
1973	昭和48	166	523	184	32	905	197	13,713	101	2,470	298	16,183	n/a
1972	昭和47	219	360	163	45	787	180	12,116	103	2,066	283	14,182	n/a

注 1）1991 年（平成 3 年）　122 万人：東京駅乗入れ

注 2）1983年（昭和58年）125 万人：昭和 57 年の新潟-大宮間開業

注 3）1975 年（昭和 50 年）126 万人：昭和 46 年起工時の「ひかりは北へ」のキャンペーン

基礎資料-3　　新潟県佐渡市　農林水産業生産額（1）

離島統計年報：編集／発行 ㈶日本離島センター

（単位：百万円）

調査対象年		農業									
		耕種									養蚕
西暦(年)	和暦(年)	米	芋	豆雑	果実	野菜	花	工芸	他	小計	小計
2019	令和元	4,509	0	5	1,449	162	7	0	0	6,132	0
2018	平成30	6,400	70	20	1,520	460	50	40	20	8,580	0
2017	平成29	6,840	90	30	1,500	470	50	50	20	9,050	0
2016	平成28	7,050	110	30	1,510	520	60	40	0	9,320	0
2015	平成27	6,430	120	40	1,410	490	70	50	20	8,630	0
2014	平成26	6,611	1	20	1,120	86	36	92	78	8,044	0
2013	平成25	5,400	1	17	1,768	190	35	110	148	7,669	0
2012	平成24	5,400	1	17	1,768	190	35	110	148	7,669	0
2011	平成23	5,400	1	17	1,768	190	35	110	148	7,669	0
2010	平成22	5,400	1	17	1,768	190	35	110	148	7,669	0
2009	平成21	5,400	1	17	1,768	190	35	110	148	7,669	0
2008	平成20	5,601	1	17	1,768	190	35	110	148	7,870	0
2007	平成19	9,360	220	110	1,540	1,060	50	140	180	12,660	0
2006	平成18	9,360	220	110	1,540	1,060	50	140	180	12,660	0
2005	平成17	10,050	280	110	1,290	910	60	150	190	13,040	0
2004	平成16	4,908	180	82	1,551	1,053	54	190	192	8,210	0
2003	平成15	11,683	180	143	1,461	852	68	245	225	14,857	0
2002	平成14	11,251	182	124	1,414	955	53	282	382	14,643	0
2001	平成13	10,717	195	141	1,545	938	63	350	433	14,382	0
2000	平成12	11,147	141	130	1,236	855	75	377	578	14,539	0
1999	平成11	11,216	181	136	1,398	869	66	377	432	14,675	0
1998	平成10	12,486	195	145	2,314	930	83	449	396	16,998	2
1997	平成 9	12,810	133	147	1,351	916	83	427	313	16,180	2
1996	平成 8	15,930	139	165	2,291	792	83	480	500	20,380	4
1995	平成 7	13,766	112	152	2,127	887	122	572	439	18,177	8
1994	平成 6	16,476	133	152	1,711	1,014	120	585	426	20,617	8
1993	平成 5	14,448	161	172	1,589	1,056	175	709	450	18,760	16
1992	平成 4	16,104	195	182	1,906	1,077	156	812	461	20,893	21
1991	平成 3	14,324	219	171	1,815	1,098	153	799	482	19,061	33
1990	平成 2	14,197	183	208	1,875	1,066	130	848	524	19,031	38
1989	平成元	14,040	179	175	1,411	860	128	827	557	18,177	48
1988	昭和63	13,646	169	200	1,151	905	139	678	449	17,337	42
1987	昭和62	14,303	146	199	1,578	855	108	891	569	18,649	43
1986	昭和61	14,679	148	216	1,564	887	134	1,067	456	19,151	45
1985	昭和60	14,751	146	240	1,898	847	128	1,074	531	19,615	63
1984	昭和59	12,923	161	259	2,449	876		891	738	18,297	52
1983	昭和58	12,800	225	256	1,665	1,065		1,001	691	17,703	54
1982	昭和57	12,855	265	267	1,831	1,111		1,081	701	18,111	63
1981	昭和56	12,002	287	249	1,710	1,150		794	547	16,739	46
1980	昭和55	12,394	216	184	2,005	1,125		1,044	379	17,347	45

注）　豆雑：豆・雑穀　　工芸作：工芸作物　　木材：木材等

基礎資料-3　　新潟県佐渡市　農林水産業生産額（2）

離島統計年報：編集／発行 ㈶日本離島センター

（単位：百万円）

調査対象年		農業						林業			水産業	
		畜産					合計			合計		総合計
西暦(年)	和暦(年)	牛肉	豚肉	牛乳	鶏卵	小計		椎茸	木材		魚介類	
2019	令和元	222	0	185	0	407	6,539	38	26	63	3,223	9,825
2018	平成30	320	0	230	10	560	9,140	36	22	58	3,607	12,805
2017	平成29	270	0	280	10	560	9,610	36	86	122	3,640	13,372
2016	平成28	260	0	260	10	530	9,850	58	64	122	3,524	13,496
2015	平成27	230	0	260	10	500	9,130	36	169	205	3,791	13,126
2014	平成26	143	0	235	0	378	8,422	36	169	205	3,790	12,418
2013	平成25	162	0	292	0	454	8,123	218	111	329	4,209	12,661
2012	平成24	162	0	292	0	454	8,123	218	111	329	4,209	12,661
2011	平成23	162	0	292	0	454	8,123	218	111	329	4,237	12,689
2010	平成22	162	0	292	0	454	8,123	154	89	243	4,210	12,576
2009	平成21	162	0	422	0	584	8,253	154	370	524	4,482	13,259
2008	平成20	162	0	422	0	584	8,454	165	369	534	3,578	12,566
2007	平成19	200	0	490	0	690	13,350	161	319	480	3,201	17,031
2006	平成18	200	0	360	0	560	13,220	145	100	245	2,216	15,681
2005	平成17	220	0	380	0	600	13,640	133	23	156	2,662	16,458
2004	平成16	224	0	364	0	588	8,798	132	23	155	2,500	11,453
2003	平成15	61	0	205	0	266	15,123	271	158	429	4,251	19,803
2002	平成14	109	0	190	0	299	14,942	210	143	353	4,548	19,843
2001	平成13	235	0	257	0	492	14,874	201	192	393	4,314	19,581
2000	平成12	256	0	304	23	583	15,122	228	284	512	5,183	20,817
1999	平成11	319	2	364	140	825	15,500	318	325	643	5,133	21,276
1998	平成10	379	7	381	160	927	17,927	411	339	750	6,316	24,993
1997	平成 9	352	9	423	194	978	17,160	434	275	709	6,417	24,286
1996	平成 8	455	8	441	201	1,105	21,489	625	390	1,015	5,973	28,477
1995	平成 7	445	25	400	198	1,068	19,253	547	351	898	6,292	26,443
1994	平成 6	435	32	450	170	1,087	21,712	521	530	1,051	6,278	29,041
1993	平成 5	430	29	478	163	1,100	19,876	678	417	1,095	6,329	27,300
1992	平成 4	497	46	484	159	1,186	22,100	760	434	1,194	7,911	31,205
1991	平成 3	545	50	510	198	1,303	20,397	1,104	629	1,733	7,791	29,921
1990	平成 2	517	56	389	181	1,143	20,212	911	543	1,454	7,789	29,455
1989	平成元	537	61	381	141	1,120	19,345	786	298	1,084	6,899	27,328
1988	昭和63	507	71	353	287	1,218	18,597	754	437	1,191	6,851	26,639
1987	昭和62	677	77	426	192	1,372	20,064	657	409	1,066	6,830	27,960
1986	昭和61	545	101	420	216	1,282	20,478	645	429	1,074	6,468	28,020
1985	昭和60	1,665	146	452	221	2,484	22,162	660	415	1,075	6,704	29,941
1984	昭和59	693	168	457	285	1,603	19,952	705	553	1,258	7,350	28,560
1983	昭和58	602	280	428	396	1,706	19,463	1,075	715	1,790	8,030	29,283
1982	昭和57	807	247	397	325	1,776	19,950	538	627	1,165	8,018	29,133
1981	昭和56	617	318	454	348	1,737	18,522	462	672	1,134	7,239	26,895
1980	昭和55	843	336	1,573	306	3,058	20,450	438	669	1,107	7,939	29,496

基礎資料-3　　新潟県佐渡市　農林水産業生産額（3）

離島統計年報：編集／発行 ㈶日本離島センター

（単位：百万円）

調査対象年		農業									
		耕種									養蚕
西暦(年)	和暦(年)	米	芋	豆雑	果実	野菜	花	工芸	他	小計	小計
1979	昭和54	12,376	191	166	2,085	764		1,021	224	16,827	55
1978	昭和53	13,129	227	163	1,576	667		920	281	16,963	54
1977	昭和52	13,094	200	156	1,347	657		787	413	16,654	50
1976	昭和51	12,182	212	138	1,206	604		743	490	15,575	50
1975	昭和50	11,225	263		753	588		646	601	14,076	37
1974	昭和49	9,906	207		705	595		453	356	12,222	33
1973	昭和48	7,325	335		507	572		349	397	9,485	25
1972	昭和47	6,040	193		510	578		378	355	8,054	19
1971	昭和46	5,833	241		402	622		337	176	7,611	20
1970	昭和45	6,506	195		257	509		324	281	8,072	16
1969	昭和44							n/a	n/a	n/a	n/a
1968	昭和43							n/a	n/a	n/a	n/a
1967	昭和42							n/a	n/a	n/a	n/a
1966	昭和41							n/a	n/a	n/a	n/a

注）　豆雑：豆･雑穀　　工芸作：工芸作物　　木材：木材等

基礎資料-3　　新潟県佐渡市　農林水産業生産額（4）

離島統計年報：編集／発行 ㈶日本離島センター

（単位：百万円）

調査対象年		農業						林業			水産業	
		畜産					合計			合計		総合計
西暦(年)	和暦(年)	牛肉	豚肉	牛乳	鶏卵	小計		椎茸	木材		魚介類	
1979	昭和54	817	378	376	195	1,766	18,648	492	953	1,445	12,346	32,439
1978	昭和53	892	470	370	408	2,140	19,157	384	631	1,015	8,929	29,101
1977	昭和52	791	586	352	316	2,045	18,749	470	921	1,391	7,489	27,629
1976	昭和51	950	478	666	365	2,459	18,084	404	524	928	6,695	25,707
1975	昭和50	981	489	335	206	2,011	16,124	193	422	615	6,041	22,780
1974	昭和49	793	936	246	366	2,341	14,596	193	628	821	6,323	21,740
1973	昭和48	769	368	231	312	1,680	11,190	146	552	698	4,391	16,279
1972	昭和47	387	357	194	243	1,181	9,254	110	729	839	3,958	14,051
1971	昭和46	276	294	195	317	1,082	8,713	109	601	710	3,451	12,874
1970	昭和45	252	282	199	335	1,068	9,156	61	1,070	1,131	3,026	13,313
1969	昭和44					n/a	8,071		698	698	1,872	10,641
1968	昭和43					n/a	7,980		872	872	1,871	10,723
1967	昭和42					n/a	7,536		750	750	1,614	9,900
1966	昭和41					n/a	6,943		556	556	1,366	8,865

基礎資料-4　　佐渡に於ける家畜の動向（1）

平成 21 年から令和 5 年：中央家畜保健衛生所。平成 10 年～平成 20 年：「佐渡に於ける主要家畜の飼養戸数及び頭羽数の年次推移」『平成 20 年度佐渡に於ける畜産の動向』佐渡農業振興連絡会、p.2。　明治 20 年～昭和 40 年：高千地区生きがいのあるむらづくり推進協議会（昭和 58 年）『高千の牛とくらし』、p.28。

調査対象年度		牛									豚			採卵鶏		
西暦（年）	和歴（年）	乳用牛			肉用牛			合計			戸数	頭数	平均頭数	戸数	羽数	平均羽数
		戸数	頭数	平均頭数	戸数	頭数	平均頭数	戸数	頭数	平均頭数						
2023	令和 5	7	217	31	54	981	18	61	1,198	20	1	−		1	−	
2022	令和 4	7	238	34	57	965	17	64	1,203	19	2	−		2	−	
2021	令和 3	10	271	27	58	959	17	68	1,230	18	2	−		2	−	
2020	令和 2	11	266	24	55	899	16	66	1,165	18	2	−		3	−	
2019	令和元	11	267	24	62	810	13	73	1,077	15	2	−		2	−	
2018	平成30	14	256	18	57	510	9	71	766	11	1	−		2	−	
2017	平成29	14	291	21	65	438	7	79	729	9	1	−		2	−	
2016	平成28	15	322	21	65	418	6	80	740	9	1	−		2	−	
2015	平成27	15	337	22	68	445	7	83	782	9	1	−		3	−	
2014	平成26	15	329	22	78	462	6	93	791	9	1	−		3	−	
2013	平成25	15	345	23	80	598	7	95	943	10	1	−		3	−	
2012	平成24	16	348	22	87	696	8	103	1,044	10	1	−		3	−	
2011	平成23	16	390	24	87	536	6	103	926	9	1	−		3	−	
2010	平成22	19	436	23	99	521	5	118	957	8	1	−		1	−	
2009	平成21	19	457	24	95	505	5	114	962	8	1	−		1	−	
2008	平成20	22	473	22	99	515	5	121	988	8	1	5	5	1	4,300	4,300
2007	平成19	22	477	22	91	466	5	113	943	8	1	16	16	2	6,200	3,100
2006	平成18	24	569	26	101	457	5	125	1,026	8	1	38	38	2	9,600	4,800
2005	平成17	24	612	28	103	462	5	127	1,074	8	1	38	38	2	13,100	6,550
2004	平成16	24	622	28	110	559	6	134	1,181	9	1	41	41	2	11,000	5,500
2003	平成15	25	615	28	112	624	6	137	1,239	9	1	41	41	2	12,800	6,400
2002	平成14	28	662	30	124	725	7	152	1,387	9	1	54	54	2	15,500	7,750
2001	平成13	30	658	30	128	765	8	158	1,423	9	1	56	56	2	16,800	8,400
2000	平成12	31	639	29	132	798	8	163	1,437	9	1	52	52	5	29,200	5,840
1999	平成11	31	624	28	146	850	9	177	1,474	8	1	49	49	7	60,000	8,571
1998	平成10	32	655	30	152	921	9	184	1,576	9	1	222	222	7	66,360	9,480
1965	昭和40			0			0	0	3,630	n/a			n/a			n/a
1964	昭和39			0			0	0	4,860	n/a			n/a			n/a
1963	昭和38			0			0	0	5,778	n/a			n/a			n/a
1962	昭和37			0			0	0	6,159	n/a			n/a			n/a
1961	昭和36			0			0	0	4,920	n/a			n/a			n/a
1960	昭和35			0			0	0	5,749	n/a			n/a			n/a
1958	昭和33			0			0	0	6,857	n/a			n/a			n/a
1955	昭和30			0			0	0	6,630	n/a			n/a			n/a
1954	昭和29			0			0	0	6,800	n/a			n/a			n/a
1953	昭和28			0			0	0	6,759	n/a			n/a			n/a
1952	昭和27			0			0	0	6,617	n/a			n/a			n/a
1951	昭和26			0			0	0	6,421	n/a			n/a			n/a
1950	昭和25			0			0	0	6,289	n/a			n/a			n/a
1947	昭和22			0			0	0	6,023	n/a			n/a			n/a
1946	昭和21			0			0	0	6,089	n/a			n/a			n/a
1939	昭和14			0			0	0	5,904	n/a			n/a			n/a
1938	昭和13			0			0	0	5,490	n/a			n/a			n/a
1924	大正13			0			0	0	6,830	n/a			n/a			n/a
1923	大正12			0			0	0	7,267	n/a			n/a			n/a

（注）1991 年：「牛肉・オレンジの輸入自由化」

基礎資料-4　　佐渡に於ける家畜の動向（2）

調査対象年度		牛									豚			採卵鶏		
西暦（年）	和歴（年）	乳用牛			肉用牛			合計			戸数	頭数	平均頭数	戸数	羽数	平均羽数
		戸数	頭数	平均頭数	戸数	頭数	平均頭数	戸数	頭数	平均頭数						
1922	大正11			0			0	0	7,282	n/a			n/a			n/a
1921	大正10			0			0	0	7,220	n/a			n/a			n/a
1920	大正09			0			0	0	5,850	n/a			n/a			n/a
1919	大正08			0			0	0	5,566	n/a			n/a			n/a
1918	大正07			0			0	0	5,720	n/a			n/a			n/a
1917	大正06			0			0	0	5,846	n/a			n/a			n/a
1916	大正05			0			0	0	5,543	n/a			n/a			n/a
1915	大正04			0			0	0	5,441	n/a			n/a			n/a
1914	大正03			0			0	0	7,703	n/a			n/a			n/a
1912	大正元			0			0	0	7,601	n/a			n/a			n/a
	明治45			0			0	0	7,482	n/a			n/a			n/a
	明治20			0			0	0	7,467	n/a			n/a			n/a

第一部

佐渡再生八策

佐渡再生八策

はじめに

坂本龍馬は1867年（慶応３年）、長崎から土佐藩の藩船「夕顔」に乗って京都方面に向かった折、土佐藩主の山内容堂に対して徳川慶喜に大政奉還を進言するよう構想を練ったのが「船中八策」であると一般的に言われています。その「船中八策」はとても開明的で、「五箇条の御誓文」の原型となったと言われています。私は、これが後の明治政府に大きな影響を与え、新国家建設の指針となったことに思いを馳せて、佐渡の産業経済の活性化を通じて、ひいては佐渡の人口減少問題に歯止めをかけるべく、その策を「佐渡再生八策」としてまとめ上げました。私はこれが豊かな佐渡づくりに役立つことを念願します。

第一策：佐渡－羽田航空路の開設 —— 環日本海時代のアジアの風を取込む為に
第二策：観光の振興 —— 120 万人観光客の実現は夢ではありません
第三策：低炭素社会の実現 —— CO_2 削減、SADO AS NO.1
第四策：循環型農業の推進 —— 資源リサイクル型有機肥料工場の建設
第五策：循環型畜産の振興 —— 屠畜場と食肉加工場で畜産の第六次産業化を
第六策：企業誘致の促進 —— 雇用の拡大が佐渡再生の要です
第七策：輸出産業の育成とアジア向け輸出の促進 —— 環日本海・アジアに舵を
第八策：行財政改革 —— 佐渡市の借金をまご子の世代に残さない為に

構造変化で生じた問題は、構造変化の根源にさかのぼってその原因を究明し、対応策を講ずる必要があります。対処療法では抜本的な解決は困難です。

その為、過去50年遡ってデータを集め、その構造変化を正確に捉え、佐渡の今を読み解き、問題解決の道筋を提案します。

佐渡再生へのみちすじ
— あらすじ —

1. 佐渡の人口減少の概略について

皆さん。佐渡の人口減少の実態は深刻です。ご存知の通り国勢調査は5年毎に行われます。最近では2020年（令和2年）に実施されましたが、私は、可能な限り過去にさかのぼり、55年前の1965年（昭和40年）と比較してみました。概略は次の通りです。（基礎資料－1ご参照：3頁）

国勢調査		総人口	15歳以下	65歳以上	第一次産業	第二次産業	第三次産業	生産人口
西 暦	和 暦	単位：1,000人						
2020	令和2	52	5	22	5	4	17	26
1985	昭和60	82	14	16	16	10	20	46
1965	昭和40	103	27	10	32	6	16	54

この様に、佐渡の総人口は、1965年の103千人から55年後の2020年には52千人になり、半減しました。そして、1985年の国勢調査で15歳以下が14千人、65歳以上が16千人と逆転し、少子高齢化が一層加速されました。なお、この年は農業就業者が1965年の32千人から16千人と半減し、佐渡の小規模農家が兼業先としてきた建設業や製造業等の第二次産業が10千人のピークを迎えると共に、その後減少の一途をたどり2020年にはその就業者は４千人となり、農業就業者の5千人と概ね並びました。尚、サービス業等の第三次産業は1965年の16千人から1995年の22千人をピークに2020年には17千人となり、概ね1965年規模に戻りつつあります。農業就業人口の大幅な減少等に伴いマーケットの規模が縮小した為と思われます。

2. なぜ農業人口は減少するか

我が国人口の首都圏への一極集中は深刻です。現在、一都三県の人口は我が国全体の３割を占めます。これが10年後、20年後には、４割、５割になるという予測があります（Nikkei Business 平成19年１月８日号）。何故でしょうか。

ある学者は、「経済成長のプロセスで、労働力や土地といった生産要素が第一次産業から第二次産業へ、そして第三次産業へと移動する」と指摘しています。これをペティー・クラークの法則といいます。何故でしょうか。ウイリアム・ペティーという学者は「利潤の大きさは商業、工業、農業の順で、工業、商業の発展で農業は衰退する」と指摘します。農業より工業や商業の方が利益が大きく、人はより大きな利益を求めて工業や商業に移動するので、農業が衰退するというのです。佐渡人口を増加させるには産業対策が最も重要です。

3. 佐渡の人口減少の主な原因について

私は、佐渡の人口減少には二つの原因があると考えます。第一は農業です。1965年（昭和40年）の佐渡の農業の生産人口は3万2千人で、佐渡の総生産人口54千人のうち、58.6％を占め、佐渡は典型的な農村社会であったと考えます。

ところが、我が国全体の食生活の変化により、米を最も多く消費した昭和38年の消費量の1,341万トンから今日では700万トンを切り半減しています。それに加え、佐渡産コシヒカリの最高値は60kg当たり25,673円から今日では15千円から16千円代です。この様な米価の低迷は高度に機械化された近代農業のコストを賄いきれない現状にあります。その結果、1965年から55年後の2020年の農業の生産人口は5千人となり、総生産人口の19％まで落ち込んでいる厳しい現実があります。

第二に、製造業です。1966年(昭和41年)の佐渡の製造業の数は477社でしたが、50年後の平成28年には229社となりました。この様に、佐渡の製造業はこの50年間で半減しています。これは、1985年の米国でのプラザ合意後の急激な円高傾向により、我が国の製造業は先を競うように製造工場を海外に移転した結果、我が国全体で「産業の空洞化」現象が顕著になりました。佐渡も例外ではありませんでした。この様な時代背景のもとに、佐渡の製造業は477社あったところ50年間で229社に半減したので、佐渡の人口もこれにつれて、1965年（昭和40年）の10万3千人から2020年（令和2年）には5万2千人に半減したと私は考えています。

この様な製造業の数の半減傾向は製造業の就業者数にも見て取ることが出来ます。1965年（昭和40年）の製造業の就業者数は2,877人でしたが、1985年（昭和60年）の5,338人をピークに2020年（令和2年）には1,391人となりました。（基礎資料－1ご参照：2頁）この様に、製造業の数の減少に伴って、製造業の就業者数に於いても半減しています。

4. 佐渡の産業の活性化の為に

(1) 農業の六次産業化を目指して

それでは、佐渡の主要な産業ともいうべき農業はどうしたらよいのでしょうか。佐渡の先人達は米作りに専念してきました。しかし、今や、米の消費量がかなり落込んだ上に、外国から安いミニマム・アクセス米が流入して来ます。昭和38年の米の総需要量は1,341万トンでしたが、平成20年には869万トン（65％）となりましたし、ミニマム･アクセス米は米国、中国、タイ等から毎年68万トン（精米ベース）輸入されています。そこで、この時代の流れに対応するには、米作り中心の農業からその産業構造を改善する必要があります。

そこで、農業の六次産業化です。佐渡は米作、畜産、野菜・果実づくり等の第一次産業にとどまらず、加工して付加価値を高めるよう第二次産業化し、販売することで第三次産業に展開することが必要です。例えば、次の通りです。

第 一 次 産 業	第 二 次 産 業	第 三 次 産 業
米	米粉・米菓	地産地消・全国販売・ 海外輸出
牛	牛肉	－同上－
豚	ハム･ソーセージ･ベーコン	－同上－
野菜・果実	食品加工	－同上－

これで、各段階に生まれる利益を全部佐渡に取込むことができるのです。

(2) 米つくりの上に園芸作物（果物・野菜・切り花等）の生産のすすめ

既にみてきた様に、佐渡の農業は、米の消費量の減少と米価の低迷により、危機に瀕しています。佐渡の米の生産額は、1970年（昭和45年）に65億円でしたが、1994年（平成6年）の165億円をピークに、その後漸減し、2019年（令和元年）には45億円となりました。米つくりの最盛期の1994年に比べ実に27%まで減少しています。（基礎資料－3ご参照：5頁）

本県の米の生産額は直近の2019年（令和元年）に1,501億円で41年間連続日本一でした。しかし、それでも、米中心の農業産出額は1994年の4,169億円をピークに減少傾向を示しています。県全体の米つくりに於いても佐渡と同じ傾向を示しているのです。そこで、県は2019年7月に「園芸振興基本戦略」を策定し、農業所得の向上を目指しています。

園芸志向の面では隣の山形県が参考になります。山形県では1990年代の米価の下落傾向への対策として、米中心の農業から園芸振興に注力し始めたのです。その結果、山形県は「農業産出額」では本県を上回り、本県に入れ替わり全国12位となりました。隣県は米の消費量の半減や米価の低迷という、農業を取り巻く厳しい現実に目を向け、適切な政策を打ってきたと思われますが、本県はこれを謙虚に反省し、良き点は見習うべきと考えます。

しかし、佐渡が園芸作物に力を入れるにしても、米つくりには精通していても、園芸に初めて取り組むには人手がかかること、販路をどう開拓するか、輸送手段をどうするか等障壁は高いものと思われます。しかし、佐渡の農業再生の為には、皆で知恵を出し合いこれを乗り越えなければなりません。

(3) 企業誘致と対アジア輸出の促進

①先端技術産業の誘致と佐渡－羽田航空路の開設

次に企業誘致です。佐渡からの人口流出は働き口の不足によると考えます。そうであれば､佐渡が取組むべき課題は企業誘致を積極的に進めることです。そして、それには佐渡－羽田航空路を開設し、佐渡から首都圏へ直接乗入れることです。かって、山形県の庄内地方は「陸の孤島」と呼ばれましたが、庄内空港ができ羽田直行便が開設されたことでエレクトロニクス産業の誘致に成功しました。同様に、佐渡－羽田航空路の開設で、企業誘致の障壁と考えられてきた越佐海峡は克服され、付加価値の高い先端技術産業の誘致が期待されます。

②環日本海経済圏とアジア太平洋時代の到来

(a) 訪日外国人が急増したこと

それでは、佐渡－羽田航空路は何故必要なのでしょうか。それは環日本海経済圏

や、それに続くアジア・太平洋時代が到来しているからです。2019年（令和元年）の世界からの訪日外国人は32百万人です。この内、次の表の通り、アジアからの訪日外国人が27百万人で全体の85%を占めます。さらに、アジアの中でもグレーター・チャイナ（大中華圏：中国・香港・台湾・マカオ・シンガポール）が全体の53%を占め、この大中華圏は我が国への観光客の数に於いてばかりか、一頃、中国人等の「爆買」がニュースになりましたが、その消費額に於いても、大きなウエイトを占めました。それから、アジアの中でも、グレーター･チャイナ（大中華圏）に次いで、韓国からの訪日客が560万人であり、全体の19%を占めることが注目されます。因みに、米国からの訪日客は2百万人で、全体の6%です。戦後の一頃に比べ、米国からの観光客の比率は下がる一方です。

出典：「日本政府観光局－2019年訪日外客数」　（単位：百万円）

総　数	大中華圏	他のアジア	アジア計	欧州計	アフリカ計	北米計	南米計	豪　州
32	17	10	27	2	－	2	－	1
100%	53%	32%	85%	6%	－	6%	－	3%

(b) 貿易面でのアジア、特にグレーター・チャイナ（大中華圏）との取引が急増したこと

次いで、貿易面から見ましょう。先ず、2020年（令和2年）の我が国からの輸出額を見ると､輸出総額は68兆円ですが､アジア向けは39兆円で57%を占めます。この内、グレーター・チャイナ（大中華圏）向けは25兆円で37%を占めます。因みに、北米への輸出額は15兆円で全体の22%です。

出典：「総務省統計局：日本の統計－輸出額」　（単位：兆円）

輸　出	大中華圏	他のアジア	アジア計	欧州計	アフリカ計	北米計	南米計	豪　州
68	25	14	39	14	－	15	－	－
100%	37%	20%	57%	21%	－	22%	－	－

さらに、同年の我が国への輸入額を見ると、輸出額と同額の68兆円ですが、アジアからの輸入額は38兆円で56%を占めます。この内､グレーター･チャイナ（大中華圏）からの輸入額は21兆円で31%を占めます。

出典：「総務省統計局：日本の統計－輸入額」　（単位：兆円）

輸　入	大中華圏	他のアジア	アジア計	欧州計	アフリカ計	北米計	南米計	豪　州
68	21	17	38	17	－	9	－	4
100%	31%	25%	56%	25%	－	13%	－	6%

分かり易くする為に､輸出入合計の貿易額全体でみると貿易額は136兆円ですが､アジアとの貿易額は77兆円で57%を占めます。この内､グレーター･チャイナ（大

中華圏）との貿易高は46兆円で34%です。因みに、北米との貿易高は24兆円で18%です。

この様に、アジアは我が国の取引先として輸出入両面に於いて５割を超える重要な経済圏であり、産業経済のダイナミズムが世界の工場としてアジア・太平洋に移行した証左です。なかでも、グレーター・チャイナが輸出入両面にわたり重要な地位を占めていることを認識せざるを得ません。

出典：「総務省統計局：日本の統計－貿易額」　（単位：兆円）

貿易額	大中華圏	他のアジア	アジア計	欧州計	アフリカ計	北米計	南米計	豪　州
136	46	31	77	31	－	24	－	4
100%	34%	22%	57%	22%	－	18%	－	3%

(4) 佐渡再生への道筋として

①「佐渡島の金山」の世界文化遺産登録について

(a)「佐渡島の金山」の世界遺産登録は佐渡の産業経済の活性化への起爆剤となるか

1750年、ギリスでは産業革命が起こり、世界的に産業の発展に大きく貢献しました。そして、その100年後の1850年には、アメリカの西海岸ではゴールドラッシュに沸き、世界中から一攫千金を夢見る人たちが集まりました。

しかし、佐渡はその250年前にゴールドラッシュの端緒が開かれ、全国から人が集まり、最盛期には５万人の鉱山都市が開かれました。しかも、アメリカの西海岸が多分にイギリスの産業革命の恩恵をうけて機械化されていたと考えられますが､佐渡は「伝統的手工業」によって､質量ともに世界一の金を産出したことが「佐渡島の金山」の「普遍的価値」と言われています。

江戸幕府が佐渡金山の経営に乗り出したのが1601年です。当時、相川はほんの数軒程度の寒村であったと言われていますが、やがて最盛期には５万人の鉱山都市を形成し、その結果、米等の食糧の増産が必要となり、佐渡の各地に棚田等が開墾されました。しかも、その際、測量技術をはじめとする鉱山に係わる技術が農業の発展に大きく貢献したと指摘されています。この様に、金山は佐渡の農村社会の発展に大きく貢献しました。

他方、初代代官の大久保長安が能楽師を連れてきたことから、佐渡の農村社会に能楽が盛んになったことは余りにも有名です。また、金山の金堀大工が鉱石採掘の工具等を持って余興に興じたところから佐渡の「おんでこ」が生まれたとの説もあり、もしそうであれば、佐渡の人々の精神的支柱ともいえる伝統文化や伝統芸能が金山にその源流を発することになります。この様に、金山は産業面、精神面の両面にわたり大きな影響を与えたことになります。そこで、金山開発が本格的に始まったとされる1601年から400年以上経った2024年に「佐渡島の金山」の世界遺産

登録が期待されるのを機会に、それが佐渡の産業経済活性化の起爆剤となることを期待して、その今日的意義を検討します。

(b) 2024年の世界文化遺産登録に向けて

その様な意義を持つ「佐渡島の金山」は、いよいよ今年2023年（令和５年）の夏から秋口にかけ、ユネスコの諮問機関のイコモス（ICOMOS：国際記念物遺跡会議：1965年に設立されたNPO法人で遺跡や建造物の保存を目的とする）が「佐渡島の金山」の現地調査に見える予定です。そして、来年2024年の４月乃至５月に現地調査結果をユネスコの世界遺産委員会に答申の予定です。そして、同年６月には、世界遺産委員会は、世界21ヵ国で構成されていますが、イコモスの答申を受けて「記載（登録）」、「情報照会」、「記載延期（登録延期）」、「不記載（不登録）」のいずれかを決する予定です。私は、2024年６月にユネスコの世界遺産委員にて、「佐渡島の金山」が「記載（登録）」が決定されることに大きな期待を寄せています。

(c) 金山の経済波及効果について

2021年７月､日本政策投資銀行新潟支店と(株)日本経済研究所は「佐渡島の金山」世界文化遺産登録を契機とした地域価値の向上に関する調査報告書～持続可能な佐渡市の実現～」を発表しました。これによれば､「佐渡島の金山」の世界文化遺産登録から１年後の経済波及効果を520億円と想定し、さらに、同じく１年後に想定される年間旅行消費額が佐渡市内にもたらす経済波及効果をもとに算出した税収効果は約８億円と想定されています。この520億円の経済波及効果は、佐渡市の2018年（平成30年）の「総生産高」が1,724億円（佐渡市ホームページ統計資料：市町村民経済計算）であったことから、これがいかに大きな数字であるかが分かります。

また、税収効果も約８億円と想定されていますが、現在、世界遺産関係の保守修繕に年間約２億円から３億円かかるともいわれていますが、世界遺産関係で税収等があっても、一般会計等の歳出で使うよりも、これからかかるであろう保守修繕費の為に基金として積み立てておく知恵が必要と思います。

(d) 経済波及効果は観光業分野に限られるか

島内には、経済波及効果はホテル・旅館等観光産業に限られるのではないかとの見方があります。果たしてそうでしょうか。2019年（令和元年）の佐渡の観光客は約49万人でした（基礎資料－２ご参照：４頁）。日本政策投資銀行新潟支店は、離島の佐渡をやはり離島の屋久島と地理的条件が近いとみて、屋久島のケースを佐渡に当てはめ、観光客数を試算しています。そこで、金山登録１年目の佐渡への来訪者数は67万８千人、そして、ピークの年を14年目と読み、100万人と試算しています。

ピーク時の100万人という数字は、佐渡の人口を5万人とすると20倍になります。これだけを考えても島内消費は単純計算で20倍となり、飛躍的に跳ね上がります。

佐渡の米の生産高が最も高かったのは1994年（平成6年）の165億円でしたが、直近の2019年（令和元年）には45億円となり、25年前にくらべ120億円減少し、最盛期の約1/4（27%）となりました。また、漁業は、その水揚げ高が最も多かったのが1979年（昭和54年）の123億円でしたが、直近の2019年（令和元年）には32億円となり、40年前にくらべ91億円減少し、これも最盛期の約1/4（26%）となっています（基礎資料－3ご参照：5頁）。この様に、佐渡の農業、水産業はその生産高は最盛期の約1/4となっていますが、我々は、これから世界遺産登録と共に漸増が期待される観光客等に対応し、佐渡の台所を豊かにするよう手を打たなければなりません。その結果､佐渡は第一次産業を中心に経済波及効果が顕在化し、佐渡の産業経済全体がボトムアップすることが期待されます。身近な例では、土産物も島外産が少なからずありますが、世界遺産登録を契機に佐渡で土産物を作る製造業を起こし、その雇用力を向上する必要があります。この様に佐渡の産業を活性化することにより、佐渡の産業の担税力を高めることができ、その結果、税収増により医療・福祉・介護を充実させることが可能となります。「産業は福祉の糧」と言われる所以です。

(e) 世界遺産をいかに長続きさせるか

現在、我が国には文化遺産が20件、自然遺産が5件、合計25件あります。6月10日付地元紙によれば、世界遺産登録後の観光客数の動向に三つのタイプに分かれます。第一は、タイプAとして、登録後に観光客等が増えるタイプで、「屋久島（鹿児島県）」や「白川郷（岐阜県）」が挙げられます。離島の屋久島は「縄文杉」で有名です。登録の1993年度の観光客は20万9千人でしたが、その後漸増し登録から14年後の2007年度には40万6千人に上り倍増しました。地元紙は佐渡を同じ離島の屋久島のAタイプと見ています。

第二に、タイプBとして、概ね堅調に推移するタイプです。これには「日光の社寺（栃木県）」や「原爆ドーム（広島県）」等が挙げられます。これ等は登録前から有名でもともと観光客等が多いところでしたので、登録による変動が小さかったと考えられています。

第三に、タイプCとして、登録後に観光客等が一時的に増えたものの、その後は減ったタイプで、「石見銀山（島根県）」や「富岡製糸場（群馬県）」等です。石見銀山は2007年に登録され、翌2008年には81万3千人と登録前年の倍となったものの、その後は減少を続け、2018年には24万6千人となり、ピーク時の3割まで落ち込みました。日本政策投資銀行新潟支店では世界遺産が長続きするかどうかはその「分かり易さ」にあると指摘しています。屋久島の縄文杉は巨木が多くあり、一見すれば感動を得られますが、富岡製糸場などの産業遺産群は価値を理解するには一定の知識が必要で、ガイドの説明なしには「つまらない」との印象を与えかねないと指摘しています。

その点、「佐渡島の金山」は「伝統的手工業」で質量ともに世界一の金を産出したことを「普遍的価値」としており、ある意味では分かり易いのではないかと思います。しかし、金山がタイプCに陥らないようにするには、タイプCの実例を「他山の石」として、日々、工夫を凝らし、金山に磨きをかけることではないでしょうか。私は、「佐渡島の金山」をタイプAの「屋久島」や「白川郷」の様に世界遺産として世界の人々から愛され、その魅力が益々輝き続ける様、今後共提言したいと思います。

(f) 世界の中の日本そして佐渡について

一般的に、欧米の訪日客は東京、大阪、京都等の大都会を好み、アジアの訪日客は地方を好む傾向があると言われています。訪日外国人が急増したことは既に見た通りですが、確認の意味で再掲しますと、2019年（令和元年）の訪日客は世界全体で32百万人でしたが､うちグレーター･チャイナ(大中華圏)からは17百万人(53%)、韓国からは6百万人（19%)、アジア全体で27百万人（85%）となっています。この様に、我が国の観光はアジアが太宗を占め、なかでも、グレーター・チャイナや韓国の比重が高いのです。特に、韓国の場合、「徴用工」というとてもセンシティブな問題を抱えていますが、韓国政府の尽力でこの問題は収束の方向に向かっているかに見えますが、我が国としても韓国の皆さんにも一定のご理解が得られるように相応の対応をすべきと考えます。

②佐渡－羽田線の必要性について

(a) これまでの経緯

1991年（平成3年）11月、宮澤喜一内閣は第六次空整で、また、1996年（平成8年）12月、橋本龍太郎内閣は第七次空整で、おのおの「民生安定」と「地域経済の活性化」をかかげ、佐渡空港の滑走路2千メートル化の閣議決定を行っています。しかし、地権者の同意を得られず、いずれも実現しませんでした。又、県では2010年（平成22年）3月、当時の泉田裕彦知事は「離島のハンディ―克服」をかかげ、「佐渡－羽田航空路開設事業計画案」を県議会に上程しましたが、総額60億円の事業費がかかること、また、羽田枠取得が困難であるとの考え等から県議会にて否決されました。

(b) 地権者問題の経緯と課題

現在の佐渡空港は1958年（昭和33年）に県営空港の場外飛行場（設置・運用基準が一般の空港より緩和されている）として供用されましたが、翌1959年（昭和34年）には県に移管されました。佐渡空港は計画段階から数えると実に70年を数えることになります。我々は「地権者問題」というと、地権者が反対していると捉えがちですが、時として、地権者の立場からこれを考える必要があります。土地提供の同意をしていないのに測量し始め杭を打った、雑木林の木を切った、大きな木に赤いリボンをつけて回った、極めつけは同意をしていないのに自衛隊のブルドーザーが整地を始めた等云々（地権者談)。私は時々、自分が地権者の立場にあったら、これ等の強硬策にどの様に対応したであろうかと考えます。この様に、現空港が抱える大きな問題を解決しないままに、1993年（平成5年)、県は新たに佐渡空港滑走路の2千メートル化を打ち出しました。樹崎地区に住んでいた人々は、はなからかかわりたくない思いから欠席をきめこんでいたところ、住まいの移転が前提となっている新たな計画に対し、何故、事前に説明をしないのかと不信感を募らせるばかりであったとのことです（地権者談)。これが今日まで根強い不信感として残り、お互い歩み寄ることはありませんでした。行政の木目の細かい目配りが求められます。

さて、佐渡空港の滑走路を2千メートルにするには57万㎡の面積が必要です。それに関係する地権者総数は159名、うち、行方不明者6名、仮同意者141名、未同意者は12名です。佐渡空港の拡張整備は単なる延伸ではありません。新滑走路は現滑走路の東側（加茂湖側）をクロスする形で、南西から北東方面に向かって設置される計画です。それは､現在の滑走路から飛行機が飛び立つと安養寺（吉井）の山が飛行の障害となる為、それを避ける為、法線を樹崎半島に振る必要が生じ、同地域の住居を移転してもらう必要が生じました。当初は6家族でしたが、2家族が転出していただいたため、あと4家族に移転していただく必要があります。私はこれ等の方々に佐渡の将来の発展の為に是非ともご理解いただき、土地を提供して頂きたいと願っています。

(c)トキエアは新潟、佐渡の発展の救世主となり得るか

トキエアは新潟市に本社を置く「地域航空会社」です。新潟を起点に丘珠（おかだま）（札幌の近く)、仙台、愛知、神戸、そして佐渡（最終的には羽田）へ飛行する格安航空機(LCC)を運航します。当初の飛行予定は､丘珠は本年6月､仙台は同10月､愛知･神戸は同12月、佐渡は来年3月以降でした。ところが初飛行の丘珠便が当初の6月から、8月10日に延期されました。飛行機の安全運航の為に、さらなるスタッフ訓練が必要で、その習熟に時間が必要とのことです。尚、トキエアはその他の航

空路を順次開設する予定ですが、遅れが無いように進めたいとしています。但し、7月22日付地元紙によれば、新潟－佐渡－羽田線は2024年夏ごろ運行開始予定と報道しています。

尚、丘珠、仙台、愛知、神戸に飛ぶ機材は72人乗りのフランスATR社製「ATR72－600」を、佐渡には46人乗りの「ATR42－600S」が投入される予定とのことです。

(d) トキエアが飛んでも滑走路の2千メートル化は必要かの議論について

私は3期12年の県議在職中に、佐渡空港の滑走路の2千メートル化は「島民の永年の悲願」と県議会での一般質問や二次連合の質問で知事に訴えてきました。この間、知事は泉田氏、米山氏、花角氏と三代にわたりましたが、知事答弁は一貫して「佐渡空港から首都圏への飛行実績を積み重ねた上で滑走路の2千メートル化に取組む」との答弁を繰り返してきました。

県では、現行の890メートルの滑走路では離着陸できる機材が限られていることから､ジェット機(120～180席程度)やリージョナルジェット機(50～90席程度)等が離発着できる2000メートル滑走路の拡張整備事業を想定しています。

他方、現行の890メートル滑走路で46人乗りのトキエア「ATR42－600S」が飛べば、2千メートル滑走路は要らないのではないかとの議論も県議会にもあります。しかし、私は次の三つの理由で、佐渡にはやはり2千メートルの滑走路が必要であると主張してきました。

第一の理由は、我が国が国際化し、2019年には外国人観光客が32百万人にも膨れ上がり、グレーター・チャイナ（大中華圏）や韓国等のアジアからの訪日観光客が27百万人（85%）にも達しており、今後、現行の890メートル滑走路で飛行実績を積み重ねて行く中で、2024年6月の世界遺産登録を契機に、佐渡はますます賑わいを見せて、トキエアの46人乗りのプロペラ機では足りず、それ以上の乗客を運ぶにはリージョナルジェット等大きな飛行機が必要となり、2千メートルの滑走路が不可欠となるからです。

第二の理由は、佐渡の産業経済の活性化の為には、人の輸送だけではなく貨物輸送考えなければなりません。県は米つくりの他に果物、野菜、切り花等の園芸作物の増産を推奨していますが、航空路で佐渡を首都圏経済圏に組み込み、首都圏にその販路を求めなければならないからです。もっとも、トキエアのATR42－600Sは「カーゴ・フレックス・オプション」付きなので、貨物輸送も可能ですが、それにはその分座席を取り外す必要があります。やはり、そうしなくても良い様に滑走路を2千メートル化し、ジェット機を飛ばすのが後々の為には良いと考えます。

第三の理由は、今こそ、滑走路の2千メートル化を実現すべきと考えるからです。

現在の地権者同意取得率は92.2%です。ここで、滑走路の２千メートル化を断念したら、1993年（平成５年）から今日まで30年に渡り、多くの先人たちが多大の時間と労力を費やしてきたその努力を無にするばかりか、沖縄本島を除き我が国最大の離島である佐渡が、これから半永久的に２千メートルの滑走路を持つ機会には恵まれないと思われるからです。

佐渡再生八策

第一策：佐渡羽田航空路の開設 —— 環日本海時代のアジアの風を取込む為に

(1) 環日本海時代の到来について

我が国の貿易構造がバブル期を境に大きく変わりました。対米輸出が減少し、逆にグレーター・チャイナ（大中華圏）を始めアジア向けが増加しました。

輸出の動向を数字で見ると次の通りです。尚、輸入も概ね同じ傾向です。

1990年（平成２年）：米国31%、中国　2%、中華圏16%、アジア全体32%
2009年（平成21年）：米国13%、中国20%、中華圏30%、アジア全体50%

（寺島実郎『世界を知る力』㈱ＰＨＰ研究所、p.68）

これは主に米国向け自動車が現地生産になったこと、また、中国向けテレビ、携帯電話、デジタルカメラ、自動車の部品等の輸出が増えたことが原因です。

「人」の流れも同様です。我が国の外国人観光客数は次の通りです。

（単位：万人）

1968年（昭和43年）：北米26（51%）、アジア　15（28%）（内、韓国　4、中国　4）
2008年（平成20年）：北米97（12%）、アジア615（74%）（内、台湾139、韓国238、中国155）

（国土交通省（総理府）『観光白書』）

今後とも、韓国、中国、台湾の経済発展が持続すればする程、この傾向は強まるでしょう。

(2) 佐渡－羽田空路開設の２つの意義

佐渡市がこれから重点的に取組むべき課題は観光対策と産業対策です。佐渡が羽田と結ばれれば、佐渡はもはや「海の孤島」ではなくなります。越佐海峡は佐渡の経済発展にとって大きな障壁と考えられて来ましたが、佐渡は、国際ハブ空港として整備拡充される羽田と直結されることで世界とつながり、様々な可能性が広がります。

先ず、観光面では、台頭著しいアジアに北東ロシアを加えた環日本海対岸諸国との連携を一層強化して、爆発的な増加傾向のアジアからの観光客を佐渡に誘致すべきです。次に、産業面では、企業誘致で第二次産業を補強すれば、雇用を促進し引いては少子高齢化に歯止めをかけることも夢ではありません。産業対策こそ有効な少子高齢化対策です。佐渡－羽田航空路が開設されれば、佐渡空港周辺に、付加価

値の高い先端技術産業の進出が期待されます。先に述べた山形県の庄内空港が良い実例です。今や、環日本海貿易は世界貿易の50％を占め、対米輸出の13％をはるかに凌駕します。新潟市、長岡市、三条市、聖籠町等は環日本海貿易を進める為、結束して東京で盛んに企業誘致を行っています(平成20年11月26日付新潟日報)。佐渡も遅れをとってはなりません。佐渡は地理的に環日本海貿易の最前線基地となる有利な立場にあるからです。これを実現するのが佐渡－羽田航空路です。

(3) 佐渡－羽田航空路開設に向けて

① 従来の佐渡－新潟線の問題点について

佐渡空港は昭和33年に「新潟空港の場外飛行場」として開港されました。以来、半世紀以上もたった現在、佐渡空港には三つの問題があります。第一に、佐渡－新潟空路が運休していること、第二に、滑走路が890メートルで短か過ぎること、第三に、佐渡－新潟間の空路では利用価値に限りがあること等です。

第一の問題は運航会社の新規参入が難しいことです。平成20年の旭伸航空の撤退後、技術面、採算面での問題があり運航会社の参入が難航しています。

第二の問題は、滑走路が短いと小型機しか離着陸できず、採算をとることが難しいことです。航空会社が利益を上げるには一定規模の飛行機を就航させねばなりません。その為には2,000メートル級の滑走路が必要となります。

第三の問題は、佐渡－新潟間では飛行距離が短か過ぎて、飛行機の持つ利便性を十分活かし切れないことです。

② 佐渡－新潟線の飛行実績と経済合理性について

これまでの佐渡－新潟線の飛行実績は1959年の富士航空(株)から2014年の新日本航空の無期限運休までの55年間、次の表の通り7社が関与して来ましたが、いずれも比較的短期間に撤退しています。そして、この間の乗客総数は594千人で、平均年間利用者は11千人でした。

就航開始年月等		航空会社	機　　種	搭乗人数
1959年(昭和34年)	8月	富士航空㈱	ビーチクラフト機	8人
1964年(昭和39年)	4月	日本国内航空㈱	ヘロン機	17人
1968年(昭和43年)	4月	横浜航空㈱	セスナ機	8人
1974年(昭和49年)	8月	日本近距離航空㈱	ツインオッター機	19人
1980年(昭和55年)	10月	新中央航空㈱	アイランダー機	9人
1996年(平成 8年)	4月	旭伸航空㈱	アイランダー機	9人
2011年(平成23年)	7月	新日本航空㈱	アイランダー機	9人
2014年(平成26年)		同　上	－無期限運休－	

次に問題となるのが飛行機と経済合理性です。飛行機は長距離を高速で大量輸送

するのに向いていると考えます。ところが、佐渡－新潟線は飛行距離が短く、上記の一覧表で明らかなように最小で8人乗り、最大でも19人乗りと搭乗客数が多くはありません。これでは、飛行機の特性を生かしたものとは言えず、佐渡－新潟線に経済合理性が疑問視されます。

③トキエアの佐渡－羽田航空路への期待について

そこで、長距離を高速で大量輸送をする飛行機の特性から佐渡には佐渡－羽田航空路の開設が求められます。

佐渡の産業経済の発展の為には、佐渡を首都圏経済圏に組み込み、首都圏というとてつもなく大きなマーケットと結ぶことでその富を佐渡に呼び込むことが重要と考えます。それが私の提唱する「東京都佐渡市構想」です。(第二部 ⑹東京都佐渡市構想ご参照：63頁)

トキエアは新潟市に本社を置く「地域航空会社」です。当初の予定では、新潟を起点に本年6月に丘珠（北海道)、10月に仙台、12月に愛知、神戸、そして、佐渡（最終目的地は羽田）は来年3月以降の飛行となっていました。ところが、初路線の新潟－丘珠線が安全訓練について、国の確認が取れず6月末から8月10日に延期されました。新聞報道によれば、他の路線には遅延の影響が及ばないよう尽力するとのことですが期待したいところです。(地元紙は佐渡－羽田線は2024年夏頃と報道)

トキエアは今までの佐渡－新潟航空路とは異なります。私は、現職の時は終始一貫して、トキエアを、新潟を起点に佐渡に飛来させ、羽田に飛行させるべく県会で議論してきましたし、知事も「羽田枠取得の為に県は最大限協力する」と答弁しています。現在、新潟にとって不幸なことに、新潟から成田には飛行機が飛んでいても羽田には飛んでいません。トキエアの飛行を好機と捉え、これからも県には羽田枠取得を要望して行きます。

次いで、飛行先は羽田か成田かについて議論があります。

先日、佐渡テレビで佐渡市関係者がトキエアは「飛行先として成田もあり得ます」と言っていましたが、私は、将来の佐渡の産業の活性化を考えたら、次の五つの理由により、飛行先は成田ではなく羽田でなくてはならないと考えます。県議会では羽田への飛行を主張してきましたし、知事も「羽田枠取得の為に、県は最大限の努力をする」と答弁されています。

第一に、2019年の訪日観光客は32百万人で、その内、グレーター・チャイナ（大中華圏）や韓国等アジアからの訪日観光客は27百万人で85％を占めます。アジアからの訪日観光客が圧倒的に多いとすれば、利用客の利便性からも飛行先は羽田でなければならないと考えます。

第二に、佐渡を首都圏経済圏に組み込み、首都圏の企業等を佐渡に誘致する必要

があるからです。

その良い先例として、山形県の庄内空港があります。当時、庄内地方には新幹線も高速道路もなく「陸の孤島」と呼ばれていました。しかし、その現状を打破する為に商工会が中心となり、庄内空港を開設すると共に、その周辺に「工場団地」を造成し、飛行機を羽田に飛ばし、首都圏から「エレクトロニクス産業」を誘致することに成功しました。(第二部個別編(1)庄内空港のご報告と佐渡空港問題解決の試案ご参照：44頁）そうであれば、「海の孤島」の佐渡にそれが出来ないはずはありません。単に、飛行場の事だけを考えるのではなく、それを利用する産業の利便性をも併せて考える必要があります。

第三に、佐渡のこれからの産業経済の活性化を考えた場合に、貨物輸送を盛んにする必要があります。特に、県が推奨する園芸作物を始めとする佐渡の農水産物を空輸するとしたら、東京都大田区に「青果物市場」がありますし、寒ブリ、クロマグロ、加茂湖や沢根の牡蠣を空輸するとしたら、羽田から至近距離に豊洲に市場があります。若し、トキエアの行き先が成田としたら、成田から東京にトラック等で逆送する必要が生じます。これでは経済合理性に反して、佐渡は損をしかねません。これを防ぐには、航空機の行き先はやはり羽田でなくてはなりません。

第四に、佐渡は医師不足が深刻です。佐渡を羽田と直接結ぶことにより、首都圏全体から広く医師を招聘する可能性が生まれて来ます。成田では遠廻りとなり、医師にとっては不便であり、来てくれる医師も限られて来ると考えます。現状に於いても、麻酔医は東京から来て頂いています。

第五に、「羽田には新規参入の枠がない」ということがよく言われますが、根拠はありません。

そこで、私は国土交通省航空局に行き、担当課長に話を聞きました。現在、羽田空港の発着枠465枠ありますが、その内、2枠が「政策コンテスト枠」、3枠が「新規参入枠」であるとのことです。私は、乗客の利便性や産業経済の活性化の為には、政治や行政が一体となって羽田枠確保に動くべきと考えます。

第二策：観光振興 —— 120万人観光客の実現は夢ではありません

(1) 佐渡－羽田航空路の開設

第一策で述べましたが、韓国、中国、台湾等をはじめとするアジアからの観光客が爆発的に増加しています。平成20年は、北米の約97万人に対し、アジアは615万人で米国の約6倍です。台湾では、台北国際空港（松山機場）ができて、従来の桃園空港よりも羽田に飛びやすくなりました。また、中国は経済成長著しく富裕層も多くなりました。韓国も同様です。また、東南アジアの観光客にとって我が国の東北地方の冬景色は格別で、人気があると聞きます。冬期に、東南アジアからの観光客を呼込めれば、冬枯れの厳しい佐渡の観光業にとって大きな救いとなるはずです。

(2) 北陸新幹線の開通を佐渡観光に活かすには

2014年の北陸新幹線の開通は佐渡にとって大きなチャンスです。これには前例があります。上越新幹線の開通で首都圏を中心に観光客が増加したことです。

佐渡の観光客が120万人台に達したのは過去4回あります。昭和50年の126万人、昭和58年の125万人、平成3年の122万人、そして平成4年の120万人です。これ等は、昭和46年の起工時の「ひかりは北へ」のキャンペーン、昭和57年の新潟－大宮間開業、平成3年の東京駅乗入れ等の上越新幹線の整備状況と歩調を合せています（基礎資料－2ご参照：4頁)。

この様に、上越新幹線が首都圏からの観光客の増加に貢献したように、北陸新幹線が関西や中部からの観光客の増加に貢献するよう期待されます。それには、ＪＲや阪神、中部、北陸等の電鉄会社との連携を強めること、また、最近北陸地方を訪れるアジアをはじめとする外国人観光客が増えていますが、旅行会社に佐渡観光もスケジュールに組込んでもらう働きかけが重要と思います。

他方、上越まで来る旅行客をどう新潟や佐渡に結びつけるかの課題もあります。

(3) 新しい観光資源をどう作るか

北陸新幹線の開通に課題がないわけではありません。平成4年の上越新幹線の東京駅乗入時の120万人を最後に佐渡の観光客数は減り続け、平成21年には、約60万人に半減しました。北陸新幹線も同じことが起こらないとは限りません。

北陸新幹線を一過性のブームに終わらせない知恵が必要です。台湾旅行会社の添乗員によれば、佐渡では佐渡金山、妙宣寺、たらい舟等を見物や体験すること等に人気があるそうです。しかし、これだけでは観光立国の佐渡としては万全ではありません。過去の歴史的観光資源だけでなく、新しい観光資源を発信し続けることが重要で、これがリピーターを増やす鍵となるでしょう。新しい観光資源については、次の第三策「低炭素社会の実現」のところで詳しく説明します。

第三策：脱炭素社会の実現 —— CO_2 削減、SADO AS NO.1

(1) 地球温暖化対策はまご子の世代にまで先送りせず、我らの世代で解決を!!!

平成21年12月、我が国は、コペンハーゲンで開かれた国際会議（COP15）で、温室効果ガスを2020年までに1990年比25％を削減する約束をしました。これは世界に例を見ない高い数値目標で、意欲的と世界から称賛されました。

それでは、CO_2 をなぜ削減するのでしょうか。CO_2 は温室効果ガスとして地球温暖化をもたらし、深刻な自然災害を引起こすからです。佐渡でも季節外れの暑さ

や寒さ、暴風雨等を経験したことがありませんか。我々が享受した経済成長の裏で、地球温暖化が着実に進んでいます。この様な自然災害を孫子の世代に先送りし、孫子を苦しめるべきではなく、我々の世代で解決すべきです。

(2) 佐渡に於ける地球温暖化防止策

佐渡の年間のCO_2排出量はどの位でしょうか。696千トンです。この内、火力発電所関係は388千トンです。発電に使う化石燃料から実に56%のCO_2が排出されます。逆に言えば、発電に化石燃料を使わず太陽光や風力を利用したら、56%のCO_2を削減することができます。更に、佐渡で電気自動車が普及すれば、それ以上のCO_2削減効果が期待できます。私は、一昨年、岩手県葛巻町の風力発電を視察しました。そこでは、同町がテスト用に2基、電源開発㈱が営業用に13基の風車（デンマーク・ウェスタス社製）を持っています。この13基で葛巻町の年間消費電力量の約倍の発電を行い、余剰電力は東北電力に売電しています。

(3) 佐渡に於ける取組みとその効果 —— エコ・アイランド・ミュージアム構想

佐渡市は、経済産業省の「EV·pHV タウン構想」の認定を受け、電気自動車モデル·ゾーン事業を展開していますし、また、農林水産省の「低炭素村づくりモデル事業」の選定を受けそれを推進中です。これ等を徹底して行えば、佐渡はCO_2を半分以上削減でき、我が国政府の数値目標の倍以上を削減できます。

佐渡のテーマは「トキとの共生」です。その為に、低炭素社会を実現し、循環型農·畜産業を推進することが求められます。佐渡全体を１つのエコ・アイランド・ミュージアムとして「環境王国佐渡ヶ島」を形成し、全世界に発信することです。

デンマークは世界有数の風力発電国で、風力発電は全体の約３割を占めます。その為、世界各国から風車の観光客や視察者が集まります。佐渡での低炭素社会実現への取組みはあくまで化石燃料の使用を減らし、地球温暖化を防止することが主な目的ですが、佐渡が我が国や世界に先駆けてこれに取組むことで、世界の手本として、世界中から人々が集まってくるのです。これが副次的な効果として、佐渡の観光産業に大きく貢献するものと期待されます。

(4) 国、県、そして佐渡に於ける最近の動向

近年、国は、2050年にカーボン・ニュートラルの実現、また、2030年度に温室効果ガスを2013年度から46%を削減することを目指し、さらに、50%に持ってゆくべく検討中です。2020年（令和２年）の国の温室効果ガスの排出量は11億5,000万トン、新潟県は2,279万トンです。

環境省は本年２月26日、政府目標の2050年に先駆けて2030年度までに脱炭素

化に取り組む「脱炭素先行地域」の第一弾として、佐渡市をはじめ26件を発表しました。環境省は、総額200億円の予算で各先行地域に太陽光や風力と言った「再生エネルギー」を起こすと共に、家庭やビルなどの電力消費に伴う二酸化炭素の排出量の実質ゼロを目指す「省エネ対策」等を組み合わせて効果を上げたい意向です。

他方、新潟県では「新潟県2050年カーボンゼロの実現に向けた戦略」を策定し、県の取り組み方針を明らかにしました。特に、佐渡に関しては、2022年（令和４年）に「新潟県自然エネルギーの島構想」を取り纏め、東北電力と協定を結び、太陽光等の自然エネルギーの再生に向け実施に移しています。具体的には、栗野江の太陽光発電があります。

冒頭にも述べました様に、佐渡の年間の二酸化炭素の排出量は696千トンですが、火力発電関係は388千トンを占め、この化石燃料から太陽光や風力発電に転換することで56%の二酸化炭素の排出量を削減することが出来ます。その上、自動車等の輸送部門もできる限りＥＶ化すること、また、家庭部門も太陽光発電の設置等を促進すること等で、佐渡ヶ島挙げて自然エネルギーに取り組むことが望まれます。

国が目標を定め、県も国と歩調を合わせて自然エネルギーに取り組んでいる今日、佐渡自身もこれを優先課題として積極的に取り組むことで、「世界一空気の美味しい島」として、佐渡を「ブランド化」することが出来ます。このように「ブランド化」する為には、他と差別化する努力が必要です。これは佐渡自らの為ですが、副次的な効果として、新たな「観光資源」として活用することが期待されます。自然エネルギーに早くから取り組んだオランダや岩手県葛巻町などは観光客（視察者を含む）で賑わっている良い例です。

第四策：循環型農業の推進 —— 資源リサイクル型有機肥料工場の建設

(1) 安心・安全の食料生産・供給基地の佐渡ヶ島の実現と佐渡ブランドの構築

平成20年９月、トキが初めて自然放鳥され、翌平成21年９月には、第二次放鳥が行われました。佐渡市は、平成18年３月の「佐渡市総合計画基本構想」で「トキとの共生」を打出し、環境経営に取組みました。特に米作りでは、化学農薬・化学肥料減による「トキと暮らす郷づくり認証制度」を始めました。その効果の表れか、東京・世田谷では認証米コシヒカリが１キロ900円と倍値で販売された事例もありました（平成21年４月25日付新潟日報）。事故米、毒入り餃子等で食の安全が問われている現在、安心・安全の認証米への需要が高まりました。佐渡は化学農薬・化学肥料減で他との差別化を鮮明にして、安心・安全の佐渡農産物のブランド化を図り、全国に発信することが重要です。

(2) 資源リサイクル型有機肥料工場の内容

化学肥料を使わない分、それに代わる肥料が必要です。化学肥料でなければ、有機肥料になりますが、有機肥料にも様々あります。この点、国は「資源リサイクル畜産環境整備事業」を推奨しているので、家畜排泄物と地域有機質残さ等を一体的に処理する有機肥料製造工場を立上げる方が国の政策との整合性も取れ、国や県の助成金を獲得する上で得策です。その工場では、畜糞、生活生ゴミ、枯葉、稲わら、もみがら、間伐材、竹粉、こぬか等を原材料に使いますが、佐渡では特に海藻類、牡蠣がら、蟹がら、えびがら等が豊富ですので、これ等をも使えばミネラル分を含んだ高品質の有機肥料を作ることができます。

畜糞は、「家畜排泄物法」により野積みができなくなったので、適正処理が必要となりその為の費用もかさみます。また、生活生ゴミも市の回収、焼却作業には費用がかかり CO_2 も増加します。これ等の処理の費用をかけず、有機肥料の主原料として資源をリサイクルすれば、効率的な循環型農業を展開できます。

「トキとの共生」で、広範囲にわたり化学肥料を使わずに有機肥料を使うようになれば、より多くの畜糞が必要となり、次に畜産振興を図る必要があります。

この点については、次の第五策「循環型畜産の振興」で詳しく説明します。

(3) 資源リサイクル型有機肥料工場の先進事例と佐渡への導入

私は、資源リサイクル型の有機肥料工場の事業内容の研究の為、三つの工場を見学しました。栃木県茂木町の「茂木町有機リサイクルセンター（美土里館）」、新潟県十日町市の「川西有機センター」、山形県寒河江市の㈲新東物産の内城菌有機肥料工場等です。美土里館は「資源リサイクル畜産環境整備事業」、川西有機センターは「バイオマス利活用フロンティア整備事業」として農林水産省の助成を受けています。他方、内城菌有機肥料工場は私企業で、優れた特有の取組みを行っています。それぞれ固有の特徴がありますが、佐渡は内城菌有機工場をスモール・スタートではじめ、徐々に規模拡大するのが得策と考えます。資源リサイクル型の有機肥料は国の推進事業であり、事業規模に応じて国の助成を検討すべきと思います。

第五策：循環型畜産の振興 —— 屠畜場と食肉加工場で第六次産業化を

(1) 佐渡畜産の現状と課題

佐渡はかつて育牛が盛んでした。大正年間迄、乳用牛、肉用牛合計で、概ね７千頭台でした。ところが、2023年（令和５年）現在では統計上1,198頭です。特に、平成３年の牛肉の輸入自由化以降、佐渡の育牛は著しく衰退しました。しかも、肉用牛は子牛生産が主流です。これでは、佐渡の肥育牛産業はいつまでたっても他ブランドの「下請け」から抜け出すことができません。肥育牛産業を盛んにするには、「佐渡牛ブランド」の確立が欠かせません。しかし、これには大きな障害があります。肥育牛生産に輸入濃厚飼料を使うため、コスト高で採算割れになるリスクが高いのです。だからと言って、粗飼料に頼って子牛生産に特化していては大きな発展は期待できません。そこで次の提案があります。

(2) 循環型畜産による「佐渡高原牛」ブランド（仮称）の確立

北海道八雲町、北里大学獣医学部八雲牧場は、350ヘクタールの牧場に280頭の牛を飼っています。輸入穀物飼料によらず牧草で牛を飼育、牛糞は完全堆肥で牧草地に戻し、翌年の草を養生します。従って、大量の排泄物処理に環境汚染や財政圧迫もありません。また、牧草の養生に化学肥料や除草剤を使わないので、「環境ブランド力」が付きます。「北里八雲牛」ブランドで販売していますが、切り落とし肉が250gで千円強とやや高めです。しかし、良いことばかりではありません。肉は赤、脂肪は黄、霜降りのサシが入りません。同牧場では、これ等を返上するのに、絶えず「環境牛」の情報発信をしています。その結果、着実に固定客をつかんでいるとのことです（平成22年１月22日付朝日新聞朝刊）（本著第二部個別編(8)「北里大学獣医学部八雲牧場の理念と実践－佐渡への導入可能性」）ご参照：72頁）。

佐渡には、６つの市営牧場（二ツ岩、乙和池、堂林、青木山、坪山、経塚） があります。また、耕作放棄地や休耕田等を活用した簡易牧場をも考えれば、かなりの規模で循環型畜産が展開できます。そうであれば、資源リサイクル型有機肥料工場に牛糞を供給できるうえ、「耕畜連携」で農業振興にも役立ちます。

(3) 屠畜場、食肉加工センターの建設、及び販売会社の設立

循環型畜産による「佐渡高原牛（仮称）」は、環境牛として高く評価され、「佐渡ブランド」が確立されることが期待されます。しかし、育牛だけでは佐渡ブランドの構築は困難です。それには、牛を解体、食肉加工し、販売しなければなりません。すなわち、牛を飼育する第一次産業を、解体・食肉加工で第二次産業に発展させ、それを流通に乗せ販売する第三次産業までを一貫して行う第六次産業を構築する必要があります。ウイリアム・ペティーというイギリスの学者は「利潤の大きさは商業・工業・農業の順で、工業、商業の発展で農業は衰退する」と指摘しています。そうであれば、これ等の仕事を１つのパッケージとして行うことで、肥育、加工、販売の各段階の利益を佐渡内で全部取込むことができます。その為には、屠畜場、食肉加工センター等の建設、及び販売会社の設立が必要です。それ等によって、新たな雇用が期待されます。

第六策：企業誘致の促進 —— 雇用の拡大が佐渡再生の要です

(1) 佐渡及び県の人口減少

明治時代、県の人口は日本一でした。近年では、県の人口は、1995年（平成7年）の249万人をピークに次第に減少し、直近の2023年（令和5年）4月1日現在には213万人になりました。

他方、佐渡は、国勢調査によれば、1965年（昭和40年）に10万3千人でしたが、2020年（令和2年）には5万2千人（51%）になりました。佐渡は人口減少が顕著ですが、その背景には、深刻な「社会減（島外流出）があります。では、なぜそうなるのでしょうか。

(2) なぜ、人口の島外流出が起きるか

佐渡には働く場所がないとよく言われます。皆さんは経験的に分かっておられます。それでは、どうしてこうなったのか、過去に遡って根本的に考えなければなりません。そこで、私は過去50年の企業数の推移を調べてみました。数字は佐渡や県の実態を雄弁に物語っています。

佐渡は、製造業が1966年（昭和41年）に477社ありましたが、1986年（昭和61年）の535社をピークに、50年後の2016年（平成28年）には229社になりました。ピーク時の48%です。

因みに、県全体でも概ね佐渡と同じ傾向をたどっています。県全体の製造業は、1966年（昭和46年）に19,876社ありましたが、1975年（昭和50年）の23,784社

県総務部統計課調べ　（単位：社）

		新　潟　県			佐　渡　市		
		民営事業所数			民営事業所数		
和 暦	西 暦		製造業	非製造業		製造業	非製造業
S41	1966	113,614	19,876	93,738	4,135	477	3,658
S44	1969	121,737	21,483	100,254	4,267	462	3,805
S47	1972	126,525	23,140	103,385	5,796	512	5,284
S50	1975	132,836	23,791	109,045	5,792	505	5,287
S53	1978	138,867	23,784	115,083	5,737	504	5,233
S56	1981	144,605	23,742	120,863	5,876	523	5,353
S61	1986	146,445	22,559	123,886	5,762	535	5,227
H3	1991	146,861	22,262	124,599	5,651	524	5,127
H8	1996	144,883	19,524	125,359	5,348	457	4,891
H11	1999	138,824	17,519	121,305	5,093	387	4,706
H13	2001	136,144	16,492	119,652	4,935	355	4,580
H16	2004	128,071	15,002	113,069	4,596	328	4,268
H18	2006	126,030	14,030	112,000	4,582	297	4,285
H21	2009	128,821	13,201	115,620	4,389	258	4,131
H24	2012	120,995	12,475	108,520	4,126	261	3,865
H26	2014	118,598	12,128	106,470	3,972	244	3,728
H28	2016	114,895	11,487	103,408	3,804	229	3,575

をピークに、その後は次第に減少し、2016年(平成28年)には11,487社となりました。県でも佐渡と同じくピーク時の48%まで落ち込みました。

では、何故、製造業はピーク時の半分以下に落ち込んだのでしょうか。

1985年（昭和60年）9月、米国のプラザホテルで先進5ヶ国の大蔵大臣と中央銀行総裁会議が開かれ、プラザ合意が結ばれました。その頃、私は商社のニューヨーク本店勤務で、そのホテルの前を通っていたので、感慨深く思い出します。それ以降、急激な円高が進み、輸出産業はその生産拠点をアジア等に移転しました。その結果、我が国では「産業の空洞化」が進み、あらゆる方面に影響を与えました。企業数の減少はその最たるものです。佐渡では、プラザ合意の翌年の1986年（昭和61年）の535社をピークに企業数が減っているのは偶然の一致ではないと私は考えます。

この様に、佐渡では、1966年（昭和41年）の企業数の477社から、2016年（平成28年）には229社に半減したので、1965年（昭和40年）の佐渡の人口も10万3千人から2020年（令和2年）には5万2千人（51%）に半減したと考えています。それでは、どうしたら良いでしょうか。

(3) 企業誘致への道筋

①「佐渡島の金山」は佐渡の産業経済の起爆剤となるか

私は、冒頭で「佐渡島の金山」の「普遍的価値」について述べました。私は、この素晴らしさを世界中の人に知って貰いたいと思っています。

1850年、アメリカの西海岸でゴールド・ラッシュがおこり、世界中から人々は一攫千金を夢見て西海岸に集まりました。ちょうどその100年前の1750年に、イギリスで産業革命が起こり、機械化が大きく進み産業の発展に大きく寄与しました。その意味で、アメリカの西海岸のゴールド・ラッシュも多分に産業革命の恩恵を受けて機械化されていたものと思います。

他方、佐渡は、1601年に徳川幕府が本格的な開発に乗り出しました。アメリカ西海岸のゴールド・ラッシュに先立つこと250年、「佐渡島の金山」はゴールド・ラッシュを迎えたことになります。しかも、アメリカのゴールド・ラッシュが多分に機械化の恩恵を受けていたのに対して、「佐渡島の金山」は、「伝統的手工業」により、質量ともに世界一の金を産出したことに「普遍的価値」があります。

私は、この様な「佐渡島の金山」が来年6月に世界遺産登録されれば、これに触発され、様々な分野で「ビジネス・チャンス」を求める企業等に佐渡が注目され、佐渡進出のきっかけになることを期待しています。また、我々も積極的にこれ等企業等に働きかけなければなりません。

②トキエアの佐渡－羽田線就航について

冒頭にて触れましたが、「佐渡島の金山」の世界遺産登録が相短距離で2024年6

月に実現することが期待されます。そして､トキエアもまただいたい時を同じくして、新潟を起点として、佐渡に飛来し、首都圏に飛行することになれば、両者の相乗効果も期待され、佐渡は一層活性化すると思われます。

③交通インフラの整備の意味と企業誘致について

近年、120万人観光の賑わいを期待する声が高まっています。2020年（令和2年）の観光客数は49万4千人でした。特に、ここ数年はコロナの影響もあり、観光客数は50万人内外でした。（基礎資料－2ご参照：4頁）

佐渡の観光客数の推移をみると、1972年（昭和42年）の78万7千人から、4回120万人に達したことがありますが、それ以降は観光客などの数も減少の一途をたどってきました。そこで、内容を検討してみると、120万人に達するにはそれなりの理由がありました。即ち、

1975年(S50年)：126万人：1972年(S46年)に上越新幹線起工時に「ひかりは北へ」のキャンペインを行い、その効果が表れたこと

1983年(S58年):125万人:1982年(S57年)に上越新幹線が大宮まで開通したこと。

1991年(H3年)：122万人：上越新幹線が東京駅に乗り入れたこと。

1992年(H4年):120万人:上越新幹線の東京駅乗り入れ効果が翌年迄続いたこと。

この様に、上越新幹線の整備が進むにつれ、120万人観光が達成されたと言って良いでしょう。

来年は､「佐渡島の金山」を起爆剤として、人、物の流れが大きく増加すると共に、トキエアの就航により､「離島のハンディー」が克服されることにより､「ビジネス・チャンス」を求める企業等の往来も盛んになり、企業誘致の環境が整ってくることが期待されます。勿論、佐渡には数々の有名な観光資源があり、多くの人々が草木もなびくように佐渡に引き寄せたこともありますが、それに新幹線効果が加わり佐渡が近くなったことで120万観光になったと思われます。

(4) 企業誘致の具体策

佐渡を豊かにするには、企業誘致は欠かせません。今まで、越佐海峡がある為に、企業誘致は難しいものと思われて来ました。しかし、佐渡－羽田航空路の開設が実現したら、私は状況が一変すると確信します。10年後、20年後を見据え、東京にこの佐渡－羽田便を乗入れれば、佐渡は首都圏経済内となり、もはや「海の孤島」ではなくなります。この佐渡－羽田便が実現すれば、企業誘致が容易になります。

誘致には付加価値の高い先端技術産業が適していると考えます。具体的には、薄型テレビ、携帯電話、デジタルカメラ、自動車等の部品の輸出産業です。なぜなら、我が国が環日本海時代の到来を迎えたのは、これ等の輸出産業によるところが大きく、これとの整合性を図るのが大切だからです。

(5) 庄内空港の成功例

航空路の開設と企業誘致がうまく噛合い成功した事例があります。それは山形県の庄内空港です。この地方は「陸の孤島」と呼ばれ不便なところでしたが、地元商工会が中心になり空港開設の運動を展開し実現させました。他方、周辺自治体は複数の工業団地を造成し、ハイテク産業の誘致を成功させました。（第二部個別編(1)「庄内空港のご報告と佐渡空港問題解決の為の私案」ご参照：44頁）

(6) 佐渡を環日本海時代の対アジア諸国への輸出の最前線基地に

佐渡は、環日本海時代の到来に、佐渡－羽田航空路開設の必要性を認識し、その実現に尽力すべきです。それには、環日本海時代の佐渡の成長戦略をしっかりと見据え、佐渡新航空路開設世促進協議会（佐渡の20団体で構成）等が一体となって佐渡－羽田航空路の開設運動を起こし島内世論を巻き起こすことが大切です。

庄内空港が羽田と結ぶことで｢陸の孤島｣を解消して企業誘致を成功させた様に、佐渡も羽田と結ぶことで「海の孤島」を解消して企業誘致を図るべきと考えます。佐渡を環日本海時代の対アジア貿易の最も重要な最前線基地に育てあげ、佐渡経済の活性化を達成するのも夢ではありません。

第七策：輸出産業の育成とアジア向け輸出の促進 ―― 環日本海・アジアに舵を

第一策で説明しましたが、平成21年は対米貿易は世界全体の13%に過ぎず、変わって、中華圏の30%をはじめとするアジア全体で50%を占めます。この様な環境下、新潟県の三市一町（新潟市、長岡市、三条市、聖籠町）は協働して、環日本海対岸諸国へ輸出する企業の誘致に力を入れています。佐渡もこの様な動きに後れをとってはなりません。佐渡は環日本海貿易の最前線基地として成長できるはずです。環日本海貿易を促進するには産業振興が必要です。佐渡は先人達の努力で米作りに専念してきました。しかし、今や産業構造を改善し、農産品等を加工・販売することが佐渡経済活性化の切り札となります。

もっとも、一足飛びに海外輸出といっても、その実現可能性が疑われます。事実、佐渡に於ける野菜等の青果物の消費量の9割が島外産です（佐渡市HP)。先ずは、地産地消です。又、新潟は全国一の野菜の消費地です。（平成21年9月5日付新潟日報夕刊)。新潟の市場開拓も夢ではありません。そして、第一次・第二次産品の海外輸出です。特に、最近交流著しい環日本海対岸諸国向けです。

新潟県は「新潟県国際化推進大綱」を定め、特に環日本海経済協力に力を入れています。県職員と環日本海対岸諸国の自治体職員の相互交流を図ったり、貿易相談窓口を設けたりしています（新潟県HP)。輸出環境は整えられています。

ANAは沖縄を「貨物ハブ空港」と位置付け、当日着貨物を翌日には半径400km

圏内の韓国、台湾、香港、フィリッピン等に空輸しています。茨城県の農家はこれを利用して農産物を輸出しています。農薬漬けのこれ等の国々の農産物に比べ、我が国の農産物は「安心・安全」の農産物として高い評価と信頼を得て、多少値が張っても売れます（平成22年3月23日テレビ朝日・スーパーモーニング）。佐渡にできないことはありません。それには佐渡－羽田航空路が必要です。

第八策：行財政改革 —— 佐渡市の借金をまご子の世代に残さない為に

(1) 佐渡市の市債（借金）について

①佐渡市の市債残高の推移

佐渡市の2013年度（平成25年度）から2021年度（令和3年度）までの市債残高は次の表の通りです。この市債は佐渡市が大きな事業を行うに当たり金融機関から借り入れた佐渡市の借金です。（佐渡市HP）

（単位：億円）

対象年度		一般会計	特別会計（下水道）（すこやか両津）	公営企業会計（水道事業）	合　計
2021年	令和 3年	503	1	317	821
2020年	令和 2年	519	2	321	842
2019年	令和元年	545	195	137	877
2018年	平成30年	578	200	140	918
2017年	平成29年	584	209	141	934
2016年	平成28年	593	215	145	953
2015年	平成27年	611	268	105	984
2014年	平成26年	616	277	109	1,002
2013年	平成25年	612	285	111	1,008

2014年（平成26年）以前の一頃は佐渡市の借金は水道事業等がかさみ1,000億円を超え、第二の夕張かと懸念されたこともありましたが、これは水道事業という公共インフラの近代化の為の投資的経費に充てられており、他の借金とは区別して考えなければなりません。近年は漸減傾向にあり800億円台を推移しています。

②「地方公共団体の財政の健全化に関する法律」による歯止め

(a) 実質公債費率について

市債（市の借金）は青天井に自由に起債出来るのではありません。実質公債費率は借入金の返済額（公債費）を市の財政規模に対する割合で示したものです。令和３年度の佐渡市の実質公債費率は12%です。これが18%を超えるとそれまでは「起債協議団体」から、「公債費負担適正化計画」を策定しなければならない「起債許可団体」になります。そして、「早期健全化基準」は25%です。佐渡市の実質公債費比率は12%ですが、あとに述べる理由により、まだ余裕があると言っている場合ではありません。

(b) 将来負担比率について

これは、一般会計等が将来負担すべき実質的な負債額の標準財政規模に対する比率です。令和３年度の「将来負担比率」は117%ですが、国が決めた「早期健全化規準」は350%で、大きくこれを下回ります。しかし、これもあとで述べる理由により、まだ余裕があると言っている場合ではありません。

③佐渡市の財政が将来予断を許さない理由について

佐渡市の人口は令和５年６月末現在で４万９千人です。昭和40年（1965年）の10万３千人に比べると58年間に５万４千人（52%）減少しました。また、佐渡の製造業は1966年（昭和41年）の477社から50年後の2016年（平成28年）には229社へと248社（52%）減少しました。

従って、この50年から60年の間に人も製造業も52%減少しました。これ等は必然的に佐渡市の税収にも大きな影響を及ぼしています。また、人口の減少に伴い、国からの地方交付税も減収となります。

④財政の基本は「入るを計り、出ずるを制する」にあり

この佐渡市の借金を減らすには、「歳入を計り、歳出を抑えること」が求められます。

佐渡市にとって「入るを図る」とは第七策まで述べてきました様に産業振興策により、市税等の自主財源を増やすことです。来年には、「佐渡島の金山」の世界遺産登録が期待され、またトキエアの首都圏への航空路の開設が予定されており、佐渡の産業経済の活性化への起爆剤となる千載一遇のチャンスが到来します。我々はこれ等を的確に捉えて、佐渡の活性化に活かさなければなりません。

この第八策では、佐渡市の借金をまご子の代まで残さない様にするための、行財政改革に対する私の考えを提案します。

(2) 行財政改革の具体策

佐渡市の財政健全化を実現するには行財政改革が急務です。その為に、次の四つの具体策を提案します。第一に、佐渡市の「行政改革大綱」をスピード感を以って実行に移し、確実に人件費、物件費等を削減すること、第二に、民間企業の経営手法を佐渡市の行政に導入し、効率経営を実現すること、第三に、単年度予算に複数年度予算を加味して、無駄を排除すること、第四に、佐渡市の「行政評価」を徹底して行い、P·D·C·A マネジメントを強化することで行財政へのグリップをきかせ、無駄を省き、行財政のスリム化を実現することです。

第一の人件費削減は、私なら市長の月例給与５割カット、退職金ゼロとすることで他の範と為し、市職員数の適正規模と市職員給与の適正化を実現します。

現在、佐渡市長の月例給与は75万円、議長は35万円で、二元代表制と言いながら処遇は著しく均衡を欠きます。そこで、佐渡市長の月例給与を５割カットの38万円とし、議長の35万円とバランスを取ります。ここで注意すべきは市職員を単純に削減するのではなく、企業誘致や産業構造改善で受け皿となる働き口を用意することが必要です。貴重な佐渡の人材を島外流出させない為です。

物件費の削減につき、現在、佐渡市は公営温泉の整理、学校の統廃合等を行っていますが、一律の整理、統廃合は「地域のきずな」を切断する懸念があるばかりか、少子高齢化や過疎化に一層の拍車をかける懸念があります。特に、幼稚園・保育園は一律の整理･統合でなく、むしろ佐渡市が責任を持って拡充すべき領域です。幼稚園・保育園は少子化対策の最も重要なインフラだからです。

教育関連施設の整理、統廃合は、産業政策による企業収益力の向上のなかで、税収を確保し、総合的に判断して、慎重に推進する必要があります。

第二の民間企業の経営手法の導入は「バランスシート経営」を徹底的に行うことです。企業会計では、毎決算期毎に貸借対照表、損益計算書、株主資本変動計算書、キャッシュフロー計算書等の財務諸表を作成分析し、企業の効率経営を目指します。公会計に於いては、総務省は、地方自治体に貸借対照表、行政コスト計算書、純資産変動計算書、資金収支計算書等の「財務四表」の作成を義務付けました。佐渡市は、この「財務四表」を前向きに活用し分析することで無駄を省き、行政の効率経営を徹底して行うことが重要です。年度末には市長自ら直接市民に佐渡の財政状態を報告し、これを市民と共有すべきです。

第三の単年度予算への複数年度予算の加味ですが、単年度予算ですと年度末の予算の消化が問題となります。議会から予算の承認を得たからと言ってそれを使い切ることは許されません。米国は既にこの複数年度予算制度を実行しています。複数年度予算の加味で、真に必要な歳出経費だけが支出されるべきです。

第四の「行政評価」ですが、行政目的を明確化した上で、成果指標を設定し、毎年の達成状況を把握､見直し､改善するものです。その目的は､事業の選択と集中を行い、経営資源（人･物･金）の最適配分を行い、佐渡市の効率経営を実現するものです。施策や事務事業等の「事業仕訳」を行い､Plan（予算）､Do（予算の執行）､Check（行政評価）、Action（次年度予算へ反映）のマネジメント・サイクルで行財政へのグリップをきかせ、効率行政を目指すものです。具体的には、平成21年度は佐渡市の施策73、事務事業715が行政評価の対象でした。これ等を個別に「強化」､「維持」､「縮小」､「廃止」等を判定し、結果を次年度の予算等に反映します。これを毎年行うことで、行政の無駄を排除する有効な手段となります。折角、実施している「行政評価」ですから､「無駄を排除する」観点から、その趣旨を徹底し、その成果を次につなげる一層の努力が求められます。

以上

おわりに

佐渡は大きく二つの課題をかかえています。

一つは、佐渡は一人当たりの所得が低いということです。県がまとめた2019年度（令和元年）の「市町村民所得」では、佐渡市は235万円で、県下30市町村中最も低いのです。最も高いのは聖籠町の500万円で、同町には、東電東新潟火力発電所や県営新潟東港工業地帯等があることがその理由です。因みに、一人当たりの「県民所得」は295万円です。

二つ目は、先に見た通り、会社の数が少なくなったことです。製造業は、雇用力や担税力等が比較的に高いとされていますが、ここ50年で製造業の数は半分になっています。即ち、1966年（昭和41年）に製造業は477社ありましたが、50年後の2016（平成28年）のそれは229社です。それにつれて、人口もこの50年間で10万人から５万人に半減したと私は考えます。

一人当たりの所得の高い聖籠町には東港工業地帯等があり、高度に工業化されていることが特徴的で、佐渡にとって大きな参考になります。また、子育て世代の多いことでも有名です。

この様に、一人当たりの所得が多いのは、工業化されているかどうかに大きく係わっており、子育て世代にも優しい自治体となります。しかし、それだけではありません。「産業は福祉の糧」と言われるように､産業が元気になれば税収も多くなり､「医療・福祉・介護」を充実させることが出来ます。これ等だけを取り出して充実させようとしてもできません。強力な「産業力」が背景に必要です。我々はこの様な佐渡づくりを目指さなければなりません。

では､人口減少に歯止めをかけ､「少子高齢化社会」を反転させ「多子多齢化社会」（私の造語）を実現するにはどうしたら良いのでしょうか。

いま、佐渡は大きな転換点に差し掛かっています。「佐渡島の金山」の世界遺産

登録を実現させ、佐渡の産業経済の起爆剤として先ず産業を活性化させることです。そして、トキエアの佐渡－羽田線の就航により、佐渡を「首都圏経済圏」に組み込み、首都圏というとてつもなく大きなマーケットに農水産物や工業製品等の貨物の輸送で参入することです。そして、人、物を動かし、企業の往来を盛んにして企業誘致を積極的に進めることです。私はこの「佐渡再生八策」で提言したことを実行することで、佐渡の若者が「夢と希望を持って将来設計できる島」を実現できるものと信じています。

第二部

個　別　編

2010 年 11 月 15 日

庄内空港のご報告と佐渡空港問題解決の為の私案

掲題につき、佐渡空港問題の解決に向けての参考に供したく、見聞した結果と佐渡空港問題解決への私案につき、下記の通り報告致します。ご意見、ご質問等お寄せ願います。

記

日時：2010 年 10 月 25 日～ 26 日（鶴岡市 1 泊）：26 日、鶴岡市側から庄内空港
（2010 年 10 月 27 日～ 28 日北里大学獣医学部八雲牧場に 1 泊）
2010 年 10 月 28 日～ 29 日（酒田市 1 泊）：29 日、酒田市役所、京田西工業団地

面談者及び面談場所
26 日：菅原裕治総務専門員／山形県庄内総合支所建設部庄内空港事務所（庄内空港内）
29 日：高橋紀幸港湾空港主査／酒田市商工観光部商工港湾課（酒田市役所別館）

面談事項
26 日：庄内空港開設の経緯及び空港経営の現状と課題
29 日：空港周辺の工業団地の現状と課題

1.「佐渡－羽田空路構想」を推進する視点 —— 現状と課題を理解する為に

(1) 三者三様のアプローチ

本年 3 月 5 日、新潟県議会で「佐渡－羽田空路構想案」（以下空路構想という）が否決された。提案者の泉田知事は「社会政策上の重要性」を強調したが、本案に賛成する無所属議員 4 名を除く県議会多数派は「羽田枠取得の困難さ」や「事業の不採算性」を挙げて反対し、議論が噛合わないまま本案を否決した。他方、受益者である筈の佐渡市は空路構想には関心を示さず、滑走路の 2 千米化の実現に終始した。泉田知事、県議会、佐渡市は異なる方向性を示し、今のところ、歩寄りの気配は見えない。少なくとも、佐渡市は新潟県と一層連携を強化し、泉田知事の空路構想を優先すべきものと思われる。

(2) 羽田枠公募の事実の浮上

泉田知事は、本年 10 月 5 日の定例会連合委員会で、県議会の請願採択があれば

「空路構想」を復活する余地があると明言した。当時の中川かよこ議員（無所属、佐渡選出）の質問に対する答弁である。その背景には、地方空港向けの羽田発着枠 1 便が公募にかかっている事実がある（2010 年 10 月 6 日付新潟日報朝刊）。この点、県議会多数派は羽田枠取得の見通しを大きく見誤ったことになり、その結果、空路構想反対理由 2 つの内、1 つはその論拠を失った。

(3) 事業の採算性

もう 1 つの論点である事業採算については、その検討の基礎となった「佐渡－羽田航空路の運航に関する検討委員会報告書」は乗客輸送に限定され、貨物輸送に係る採算が欠落している。その為、県議会では採算性の議論が十分尽くされたとは言い難い。乗客輸送だけでは一面的に過ぎ、空路全体の採算を判断する上で不十分との誹りを受けよう。今後、乗客輸送に、貨物輸送の収支見通しを加味した輸送収支全体の検証が必要となる。

(4) 佐渡市の成長戦略の裏打ちの必要性

佐渡市が空路構想への展望を示さず、単に、滑走路の 2 千米化を図ろうとしたのは佐渡市民ばかりか新潟県民の理解を得るのは難しい。また、その為に時間と巨費を投ずるのでは経済合理性は無い。2 千米の滑走路はジェット機を就航させてこそ意義があり、その経済性を極大化するには、最終目的地は新潟ではなく羽田でなくてはならない。そして、羽田便の就航には、佐渡市の成長戦略の裏打ちが不可欠である。その中核を為すのは企業誘致等の産業対策である。佐渡空港周辺には、緩衝緑地帯を挟んで工業団地を造成し、先端技術産業の誘致や佐渡の第六次産業を配置する等の積極策が必要である。この点、庄内空港は佐渡が参考にすべき良き先行事例である。

2. 庄内空港及び工業団地訪問の理由

庄内空港は、庄内地方の地元商工会が中心となり空港及び羽田空路開設運動を行い、他方、酒田市等の関係自治体が空港近隣に工業団地を造成しハイテク産業の誘致に成功した事例といわれる。佐渡空港、特に、空路構想の採算性の参考になると考えたので訪問した。

3. 庄内空港開設の経緯及び空港概要

(1) 庄内空港開設の背景

1991 年（平成 3 年）10 月 1 日、庄内空港は山形県の 2 つ目の空港として開港された。

庄内地方は、高速交通網整備の空白地帯で、上京するにも４～５時間もかかり「陸の孤島」と言われた。その為、前田巌氏（前田製管）、新田嘉七氏（平田牧場）等を中心に、産業界や地域住民等の民間主導で空港開設の機運が高まった。1972 年３月、庄内空港整備委員会が「庄内空港整備計画書」を策定、庄内空港開設運動も具体化した。以来、開港迄約 19 年を要した。

(2) 路線の推移

1991 年、東京線１便、大阪線１便で開業した。1995 年には札幌線を開設した。2003 年､東京線は進出企業のビジネス客の増加で１日４便に増強されたが､2009 年、大阪線は廃止、札幌線は休止した。地方空港間は採算上難しいことの証左であろうか。経緯は次の通り。

1991 年：全日本空輸㈱（以下 ANA という）は東京線１往復、大阪線１往復開業。
　　ＡＮＡ　Ａ 320 型機（座席数 166 席／機）
1995 年：札幌線開業。
2003 年：東京線は高い搭乗率の為増便を重ね、１日４往復となった。
2009 年：４月、大阪線は様々な経営努力にもかかわらず廃止された。
　　また、札幌線も季節運航、通年運航を試みながらも休止。
2010 年：機種 B737-800（座席数 167 席／機）、尚これ以前の座席数は 120 席から 288 席。

(3) 空港概要（佐渡空港との比較）

名　　称	管理者	空港の種類	着陸帯等級	着　陸　帯	滑　走　路
佐渡空港	新潟県	地方管理空港	H 級	1,010 m × 60m	890 m × 25m
庄内空港	山形県	同上	C 級	2,010m × 300m	2,000 m × 45m

名　　称	誘導路	エプロン	駐車場	地域住民数
佐渡空港	153m × 9m	40m × 54 m （小型機４機）	乗用車 27 台	6.4 万人
庄内空港	150m×30m	150m × 225 m （中型ジェット3） （小型ジェット1）	乗用車 368 台 バス 2 台 タクシー 21 台	33.0 万人

4. 企業誘致

(1) 工業団地：周辺自治体が工業団地を造成し、ハイテク産業の誘致に成功した。

	事業主体	分譲面積	分譲価格	リース制度
①京田西工業団地	酒田市土地開発公社	154,566m²	17千円／m²	分譲価格の 3%
②松山工業団地	酒田市	18,000m²	12千円／m²	n/a

(2) その他進出企業：東北エプソン社（酒田）、スタンレー電気（鶴岡）、NEC（鶴岡）、その他

(3) 企業誘致の為の優遇措置

①土　　地：工業団地の分譲価格の 50%助成（限度額３億円）
②建物・設備：固定資産取得額の５～ 20%を補助（限度額 50 億円）
　　増設の場合は固定資産取得額の 5%（限度額１億円）
③課税免除　：操業開始後３年分の固定資産税相当額の 100%を５年間免除又は助成。
④融　　資：運転資金・設備資金年率 0.9%（固定金利）（限度額 10 億円、償還 15 年以内）
　　但し、借入額の 20%は無利子。
⑤雇用助成金：設備投資と雇用人数に応じた奨励金３年間支給。
⑥コールセンター（酒田市）：オペレーター１席当たり 45 万円、通信回線使用料 1/2、事務所賃貸料 1/2。但し、限度額１億円（3年間通算）
　　（山形県）：地元常用雇用者１人当たり 30 万円、通信回線使用料 1/2、事務所賃貸料 1/2（開設後１年間）　但し、限度額３億円。

(4) 企業誘致の課題

分譲可能面積 154,566m²（約47千坪）。分譲区画 46 の内、分譲が決まった件数は８件で、企業誘致に苦戦の模様。

5. 庄内空港の採算性

(1) はじめに

空路全体の採算性を把握するには、①航空会社の営業成績、②自治体の空港関係の決算、③空港管理ビル会社の決算内容等を総合的に把握する必要がある。何故なら、新潟県の空路構想は航空会社を新設し、その会社に飛行機を保有させ、運航させることがパッケージとなっているため、佐渡の参考にするには上記①も必要となる。ところが、今回の庄内空港の見学では、羽田線は ANA が就航しているが、その決算書類（上記①）は入手できなかった。そこで、ここでは、上記②は山形県の関係資料と県庄内空港事務所の菅原総務専門官の面談内容を、上記③は庄内空港ビル㈱の決算公告（HP）を参考に報告する。

(2) 山形県及び庄内空港ビル㈱の決算

①山形県の一般会計（上記②に関して）

(a) 収益（税引前）

平成 21 年の空港使用料：141 百万円（添付資料－ 4 参照）　平成 11 年以降着陸料半額値下げ。

緩衝緑地帯使用料　　：7　　（　　同上　　）

国の出先機関の施設使用料：3　　（菅原総務専門官）

小計　　151 百万円

(b) 費用　　▲ 300 百万円（菅原総務専門官）

(c) 収支　　▲ 149 百万円（夜間照明料全廃、着陸料半額値下げ等が主因）

②平成 22 年 3 月末庄内空港ビル㈱　税引前利益：73 百万円

法人税等：▲ 31

税引後利益：42

(3) 利用客

平成 3 年 10 月の営業開始から平成 21 年までの 19 年間で乗降客数は 680 万人であった。

年平均数は約 36 万人であるが、平成 9 年から平成 20 年までは概ね 40 万人台である。利用客は誘致したハイテク産業のビジネス関係者が多いのが特徴で、他は地元関係者（庄内地方の人口 33 万人）や帰省客である。しかし、リーマン・ショックの平成 20 年（9月）は 40.2 万人であったが、翌平成 21 年には 34 万人となった。その後の減少が懸念される（添付資料－ 3 参照）

(4) 貨物輸送

①平成 3 年（開業）から平成 21 年までの累積数量（添付資料－ 2 参照）

お　ろ　し　荷（羽田→庄内空港）

総重量　　7,994 トン（年平均 421 トン）

第 1 位：その他　　5,281 トン　66%（年平均 278 トン）←内訳不明。

第 2 位：部品　　2,187 トン　27%（年平均 115 トン）

第 3 位：書類・新聞　246 トン　3%（年平均　13 トン）

積　　み　　荷（庄内空港→羽田）

総重量　　9,811 トン（年平均 516 トン）

第 1 位：果実・野菜　5,393 トン　55%（年平均 284 トン）

第 2 位：その他　　2,880 トン　29%（年平均 152 トン）←内訳不明。

第 3 位：花　　827 トン　8%（年平均　44 トン）

第 4 位：部品　　562 トン　6%

②貨物輸送の特徴

おろし荷の第 2 位や積み荷の第 4 位の部品は進出ハイテク産業関連のものが主と考えられ、これが庄内空港の特徴であろう。積み荷の第 1 位の果実・野菜、及び第 3 位の花は、「陸の孤島」といわれた庄内地方の農業の発展に航空路をうまく利用したものとして、佐渡の参考になるのではないか。

6. 佐渡－新潟空路の課題と方向性

(1) 佐渡－新潟空路の 3 つの課題

1958 年、佐渡空港は新潟空港の場外飛行場（設置・運用基準が一般の空港より緩和されている）として開港した。それ以来約半世紀たった現在、佐渡・新潟空路（以下佐渡空路という）は 3 つの問題点を抱えている。第 1 に、佐渡空路が運休していること、第 2 に、滑走路が 890 米でジェット機就航に適さないこと、第 3 に、佐渡空路は短過ぎて飛行機の持つ利便性を活かしきれないこと等である。

(2) 飛行機の特徴と活用法

飛行機の持つ特徴はいうまでもなく「大量輸送」、「高速輸送」であり、その結果、「業」としての輸送には機材や経営体の「適正規模」が求められる。

第 1 の路線運休の問題は、富士航空、日本国内航空、横浜航空、日本近距離航空、新中央航空、旭伸航空、新日本航空等がその経営努力にも拘わらず参入撤退を繰返したことやエアードルフィンの路線参入の断念したこと等を考えると、今後は飛行機の持つ「大量輸送」の特性を活かせる「適正規模」の機材と経営体が必要となる。路線再開には、佐渡の成長戦略に基づく産業対策を基礎に据え、乗客輸送のみならず貨物輸送をも視野に入れた「適正規模」への対応が必要となる。

第 2 の現有滑走路（890 米）は小型機向きでジェット機には適さないので、やはり、飛行機の「大量輸送」の特徴を活かしきれず、「規模の経済メリット」を享受できない。この為、ジェット機の就航可能となる滑走路の 2 千米化は不可欠となる。

第 3 の飛行機の利便性は航続距離が長ければ「高速輸送」の特徴が発揮され高まる。その意味で最終目的地は新潟ではなく羽田である。ジェット・フォイルや新幹線も高速輸送手段であるが、乗客輸送が主である。環日本海・アジア時代の到来した今日、佐渡の成長戦略をベースに産業政策を考えれば、佐渡を起点とした空路構想（羽田）の重要性は変わらない。

(3) 羽田の持つ意味 —— 庄内空港で学んだもの

①なぜ羽田か —— 地方空港間路線の採算の難しさ

佐渡内で、札幌、仙台、成田、関西と結ぶ議論がある。それぞれ利点もあろう。しかし、庄内空港の場合、一時、札幌線や関西線を設け経営努力はしたが閉鎖した。また、途中から夜間照明料の全廃、着陸料の 1/2 減額等の対応で ANA を繋ぎとめている現状がある。

関西も含めて、地方空港間の路線の維持は困難なものと見て良かろう。

②首都圏一極集中と佐渡の首都圏入り

首都圏一極集中傾向が著しく、その分、地方はその弊害も顕著である。しかも、これから先、この傾向は一層加速される。10 年後には、我が国の全人口の 4 割、20 年後には 5 割が首都圏に集中するというデータがある（Nikkei Business 平成 19 年 1 月 8 日号）。

「人」、「物」、「金」等の経営資源が首都圏に一極集中すれば、その分、地方は、佐渡は経営資源を失う。佐渡はどうすべきか。恐らく、唯一の解決策は佐渡が首都圏入りを果たすことである。当時、高速道路網も無く周囲から隔離され「陸の孤島」と称せられた庄内地方が羽田と結ぶことでハイテク産業の誘致に成功した例に倣えば、越佐海峡で隔離された「海の孤島」佐渡は空路構想（羽田便）の実現で首都圏入りを果たし、首都圏の人や企業を「空の回廊」で佐渡に呼び込むことが考えられる。それには、佐渡の成長戦略が前提となる。

7. 空路構想（羽田）の実現に向けて

(1) 泉田知事の提案

泉田知事が提案した空路構想の骨子は、初期投資約 60 億円以上（運航会社の設立、ATR42-200(50 席)2 機購入、佐渡空港の整備等）、年間運航経費 2 億円から 4 億円の赤字、併せて羽田発着枠 4 枠程度取得する等である（2010 年 3 月 6 日付新潟日報朝刊）。これに対し、3 月 5 日の新潟県議会の本会議に於いて、賛成 4 名（無所属 4)、反対 48 名（自民 32、民主にいがた 10、社会民主県民連合 2、共産 1、公明 1、無所属 2）で否決された。

圧倒的多数の反対派の野次や怒号の中で賛成演説を行った当時の中川かよこ議員は、年間運航経費に貨物輸送に係る収支見込が算入されていない旨を指摘し、空路構想は佐渡の産業対策上不可欠と主張した点で精彩を放ち、多数派が思いもよらない卓越した方向性を示した。

(2) 空路構想の復活に向けて

泉田知事が９月５日に「空路構想」の復活を示唆したことは注目に値する。県議会が「空路構想」の不採算を理由の一つに否決したので、これを復活させるにはその「採算性」を検証し直すことが求められる。それには欠落していた貨物輸送の要素を加味する必要がある。

(3) 空路輸送のニーズの予測

①はじめに

空路輸送のニーズを測定するには短期的な視点と長期的な視点が必要となる。空路構想は羽田枠とも密接に関係するので緊急の課題である。これに対応するには、短期的な視点から現にある産業を対象に早急にそのニーズを調査する必要がある。他方、長期的な視点は、佐渡の成長戦略を策定し、それに沿った産業政策を打出しそのニーズを予測することである。

②短期的なニーズの調査

佐渡市は、現にある産業がどの程度空路輸送を必要とするか早急に調査する必要がある。

先ず、農水産物等が挙げられよう。年々、米、畜産及び水産関係がその生産額を減らしている中で、果実や野菜の生産は比較的一定水準を保っている。しかし、佐渡の消費する生鮮食料の 9 割が島外産という厳しい現実もある。それ等を踏まえた上で、水産ではクロマグロ、寒ブリ、果物ではル・レクチエ、おけさ柿、リンゴ、イチゴ、いちじく等個別にみれば首都圏に出荷したいと願う農家や生産組合もあるのではないか。トラックによる長距離輸送に適さない佐渡の物産を掘り起こせばかなりの数量になるのでないか。

庄内空港の例で示したように、羽田向けの積み荷の第 1 位は果実・野菜で積み荷全体の 55％を占め、第 3 位の花は 8％を占める。農産物等で実に 63％を占める。

次に、電気メーカーその他のハイテク産業の需要も考えられる。「佐渡－羽田航空路の運航に関する検討委員会」のメンバーには電気会社の参加もある。高付加価値産業の空路輸送への需要が期待される。

③長期的なニーズの予測

空路構想（羽田）を前提に滑走路の 2 千米化を図るとすると、佐渡市の産業対策が問われる。佐渡市の成長戦略が空路構想に大きな意味を持ってくると思われる。その際、環日本海・アジアの時代に佐渡はどう向き合うのかの視点が大切である。佐渡空港周辺に工業団地を造成し、無差別に企業誘致を持ちかけても効果的でない。我が国貿易額の半分以上が環日本海・アジアとの取引で、主な内容は薄型テレビ、携帯電話、デジカメ、自動車等の何れも部品である。佐渡は極力この様な先端技術産業を誘致すべきである。新潟県が挙げて輸出産業の誘致に尽力している中、佐渡

は最前線の輸出基地を志向すべき地理的条件にある。

それを可能にするのが首都圏と直結する空路構想である。

次に考えられるのは、農業の第六次産業化による農･畜産物の第二次製品である。TPP への加入を余儀無くされる前に佐渡は「強い農業」を構築しなければ、環太平洋諸国から安い第一次製品の流入に見舞われ、佐渡の農業は壊滅的な打撃を受ける可能性が高い。従来の米作りと共に、農業の第六次産業化で産業構造を改善し、TPP に耐え得る農業の体質強化を図らなければならない。具体的には、米製品、牛肉、ハム・ソーセージ・ベーコン等である。

(4) 空路構想の盲点

庄内空港は、途中から夜間照明料を全廃、着陸料の 1/2 を減額し、その分、県の一般会計で補填している。それ等が無ければ、恐らく庄内空港の採算は合ったに相違ない。

空路構想では、運航会社が見当たらないことから、それを自前で新設し、飛行機の運航の管理・運営を行う。一般の運航会社があれば、夜間照明料や着陸料等は当然そこに請求すべきで路線経営に資する筈である。ところが自前の会社では、請求するにしても回りまわって、県や佐渡市等が補填するはめに陥る可能性がかなり高い。

(5) 運航会社を動かすには

当面、夜間照明料や着陸料を請求しても引受ける運航会社を探す努力が必要である。小型機を運航するのと異なり、ジェット機を羽田に就航させるにはそれ相応の航空会社を対象とする必要がある。対象は ANA や JAL クラスである。その成否は佐渡市の画く将来の成長戦略次第と考える。当面は赤字路線でも、ある程度将来像が描ければその実現も全く不可能ではないと思われる。また、新潟を羽田への経由地とすることで、新潟市とランニング・コストをシェアーし合うことも一案であろう。

(6) 佐渡市への要望

滑走路の 2 千米化のみを推進するのでは、佐渡市民や新潟県民の理解を得るのは難しい。ましてや、霞が関や現政府の理解を取付けるのは更に一層難しかろう。佐渡市は、泉田知事の提案した「空路構想」が現実策として認め、先ず羽田枠取得に政策を転換し、貨物輸送のニーズの調査に早急に取組むべきである。先ず、短期的なニーズの発掘に着手し、同時並行的に、長期的視点から環日本海・アジアの時代に適合する「長期佐渡市成長戦略」を策定することでその産業政策の根幹を開示し、

企業誘致を図り、農業の第六次産業化による産業構造を改善し、空路輸送のニーズの堀起こしに注力すべきである。それらの成果をふまえて、新潟県議会に訴えかける他ない。一見、迂遠な方法に見えても、この地道な努力以外に打開策はないと思われる。

以上

添付資料-1　庄内空港ビル株式会社　要約　貸借対照表

2010 年 11 月 9 日

庄内空港ビル株式会社 HP「決算公告」

（単位：百万円）

勘定科目	H20.3.31	H21.3.31	H22.3.31	H23.3.31	H24.3.31	H25.3.31	H26.3.31
資産の部							
Ⅰ流動資産	224	210	236				
Ⅱ固定資産	1,105	1,092	1,053				
有形固定資産	924	897	859				
無形固定資産	1	1	1				
投資その他資産	180	194	193				
資産合計	1,329	1,302	1,289				
負債及び純資産の部							
Ⅰ流動負債	131	125	134				
長期借入金（1年）	60	60	61				
その他	71	65	73				
Ⅱ固定負債	292	236	177				
長期借入金	259	199	137				
その他	33	37	40				
負債合計	423	361	311				
Ⅰ株主資本	910	955	997				
資本金	480	480	480				
利益剰余金	430	475	517				
Ⅱ評価・換算差額	-4	-14	-19				
純資産合計	906	941	978				
負債・純資産合計	1,329	1,302	1,289				

庄内空港ビル株式会社　要約　損益計算書

（単位：百万円）

勘定科目	H20.3.31	H21.3.31	H22.3.31	H23.3.31	H24.3.31	H25.3.31	H26.3.31
売上高	395	384	379				
不動産収入（テナント料）	354	347	343				
付帯事業収入	41	37	36				
売上原価	-101	-98	-93				
商品仕入高	-7	-3	-3				
不動産維持管理	-94	-95	-90				
売上総利益	294	286	286				
販売費・一般管理費	-202	-210	-213				
営業利益	92	76	73				
営業外収益	5	7	7				
営業外費用	-12	-10	-7				
経常利益	85	73	73				
特別利益	0	2	0				
特別損失	0	0	0				
税引前当期純利益	85	75	73				
当期法人税等	-38	-32	-34				
法人税等調整額	3	2	3				
当期純利益	50	45	42				

添付資料-2　庄内空港：貨物取扱量の推移（おろし荷）

2010 年 11 月 9 日

「2010 年庄内空港概要」山形県庄内総合支庁建設部庄内空港事務所 p23

（単位：t）

年度 1～12月	花	果実 野菜	部品	動物	衣類 雑貨	書類 新聞	貴重品	その他	合計	その他の内 生鮮魚介類
平成3年	0.0	0.0	4.7	0.3	1.8	0.4	0.0	6.1	13.3	0.0
4年	0.0	0.9	10.8	1.8	9.1	2.5	0.0	12.6	37.8	0.0
5年	0.0	1.9	12.7	1.6	10.9	1.4	0.1	80.5	109.2	2.5
6年	0.2	2.2	15.0	2.3	4.6	5.3	0.2	130.2	159.9	1.9
7年	2.5	11.9	21.7	2.9	1.3	9.5	0.2	157.0	206.9	2.6
8年	3.0	13.5	54.1	2.8	4.0	18.2	0.4	253.2	349.3	13.1
9年	5.2	21.2	70.2	2.0	5.5	26.3	0.2	466.2	596.8	4.7
10年	0.9	9.6	134.5	1.9	2.4	31.8	0.2	448.4	629.8	0.7
11年	1.9	4.2	38.5	1.7	9.4	29.3	1.3	481.8	568.2	2.3
12年	0.0	1.9	57.6	2.0	13.2	19.7	0.6	610.4	705.6	1.0
13年	0.1	1.8	58.4	2.4	5.6	13.2	0.7	471.0	553.2	1.2
14年	0.1	8.5	134.6	2.0	0.4	12.6	0.3	398.6	557.0	0.0
15年	0.5	2.6	175.4	1.8	0.5	15.1	0.4	376.3	572.6	0.8
16年	0.3	7.3	258.0	1.9	0.5	13.5	1.3	305.8	588.7	1.8
17年	0.0	6.8	281.2	1.8	0.2	12.6	0.2	233.3	536.1	1.2
18年	0.2	9.9	263.0	1.9	0.2	14.1	0.6	271.5	561.5	0.4
19年	0.5	5.7	240.1	1.2	0.2	12.9	0.2	236.7	497.5	0.2
20年	0.3	13.0	226.8	1.4	0.7	4.8	0.4	222.1	469.6	0.3
21年	0.4	26.9	129.7	1.2	0.2	3.2	0.7	119.3	281.7	0.0
合　計	16.1	149.8	2,187.0	34.9	70.7	246.4	8.0	5,281.0	7,994.7	34.7
		1.9%	27%			3%		66%		

（単位：t）

年度	花	果実 野菜	部品	動物	衣類 雑貨	書類 新聞	貴重品	その他	合計	その他の内 生鮮魚介類
平成3年	31.0	5.0	4.4	0.3	0.7	0.0	0.0	4.1	45.4	0.0
4年	23.2	66.2	10.1	2.9	1.9	0.0	0.0	1.0	105.5	0.2
5年	42.9	161.1	21.2	2.8	6.6	0.3	0.0	10.0	245.0	7.2
6年	55.1	159.8	15.2	3.6	7.1	0.4	0.0	19.7	261.0	0.5
7年	66.3	196.5	16.1	3.7	4.4	0.5	0.0	76.4	363.9	6.6
8年	77.5	203.3	12.4	3.4	6.4	1.2	0.2	92.0	396.3	12.0
9年	122.9	268.1	44.7	3.3	8.8	0.3	0.0	82.2	530.3	3.1
10年	86.7	419.2	21.4	3.0	6.8	0.1	0.0	67.5	604.6	0.0
11年	73.4	398.2	63.1	2.5	8.8	1.0	0.0	60.1	607.2	1.0
12年	59.5	362.3	84.7	3.0	10.1	0.5	0.0	83.8	603.9	0.0
13年	75.4	352.0	49.0	2.9	6.1	0.2	0.0	100.5	586.1	0.0
14年	43.7	384.8	53.3	2.8	1.8	0.2	0.0	123.1	610.1	0.0
15年	30.6	407.9	50.3	2.4	4.5	0.1	0.1	128.4	624.4	0.1
16年	11.3	338.0	32.6	3.0	3.6	0.1	0.0	122.1	510.7	0.1
17年	13.4	324.8	22.7	2.9	2.1	0.4	0.0	212.8	579.1	3.6
18年	1.1	347.4	20.9	3.2	2.3	0.5	0.0	473.3	848.7	4.5
19年	0.0	344.4	14.4	3.7	1.9	0.2	0.0	505.3	870.0	2.6
20年	8.9	334.7	20.1	2.2	1.8	0.1	0.0	452.1	820.0	0.6
21年	4.2	320.2	5.6	2.4	0.4	0.1	0.0	265.6	598.5	0.0
合　計	827.1	5,393.9	562.2	54.0	86.1	6.2	0.3	2,880.0	9,810.7	42.1
	8%	55%	6%					29%		

添付資料-3　庄内空港：就航状況及び客数の推移　　2010 年 11 月 10 日

「2010 年庄内空港概要」山形県庄内総合支庁建設部庄内空港事務所、p10

年 1月～12月	就航状況（単位：１回）			客　　数（単位：1 人）			
	運航回数	欠航回数	就航率%	乗客数	降客数	合　計	累　計
平成３年	368	0	100.0	23,020	22,299	45,319	45,319
4 年	1,600	10	99.4	97,606	89,620	187,226	232,545
5 年	2,182	8	99.6	131,205	122,532	253,737	486,282
6 年	2,163	31	98.6	146,240	130,674	276,914	763,196
7 年	2,490	8	99.7	177,952	156,619	334,571	1,097,767
8 年	2,849	17	99.4	193,968	174,678	368,646	1,466,413
9 年	3,383	17	99.5	222,782	196,380	419,162	1,885,575
10 年	3,537	24	99.3	229,258	199,528	428,786	2,314,361
11 年	3,011	35	98.9	226,350	204,965	431,315	2,745,676
12 年	3,031	21	99.3	220,964	204,653	425,617	3,171,293
13 年	2,970	16	99.5	217,069	204,173	421,242	3,592,535
14 年	2,992	14	99.5	191,271	185,844	377,115	3,969,650
15 年	3,356	22	99.3	201,463	192,308	393,771	4,363,421
16 年	3,801	46	98.8	213,779	206,591	420,370	4,783,791
17 年	3,941	77	98.1	208,208	200,768	408,976	5,192,767
18 年	3,897	122	97.0	211,138	213,398	424,536	5,617,303
19 年	3,651	123	96.7	207,151	211,389	418,540	6,035,843
20 年	3,491	169	95.4	200,341	202,040	402,381	6,438,224
21 年	3,006	34	98.9	170,614	170,784	341,398	6,779,622
合　計	55,719	794	98.6	3,490,379	3,289,243	6,779,622	

添付資料-4　庄内空港：空港使用料　　2010 年 11 月 10 日

「2010 年庄内空港概要」山形県庄内総合支庁建設部庄内空港事務所（参考資料）

（単位：百万円）

年度 平成	定期便				その他				合計				緩衝 緑地	合計
	着陸料	停留料	夜間 照明	合計	着陸料	停留料	夜間 照明	合計	着陸料	停留料	夜間 照明	合計		
3年	22			22	2			2	24	0	0	24		24
4年	97			97	3			3	100	0	0	100		100
5年	132			132	3			3	135	0	0	135		135
6年	196			196	6			6	202	0	0	202	6	208
7年	210			210	7			7	217	0	0	217	8	225
8年	249			249	5			5	254	0	0	254	8	262
9年	280			280	5			5	285	0	0	285	7	292
10年	305			305	6			6	311	0	0	311	7	318
11年	171			171	2			2	173	0	0	173	7	180
12年	132			132	2			2	134	0	0	134	7	141
13年	126			126	3			3	129	0	0	129	7	136
14年	110			110	2			2	112	0	0	112	6	118
15年	108			108	1			1	109	0	0	109	6	115
16年	103			103	2			2	105	0	0	105	5	110
17年	105			105	2			2	107	0	0	107	5	112
18年	130	3		133	2			2	132	3	0	135	6	141
19年	123	4		127	1			1	124	4	0	128	6	134
20年	138	4		142	1			1	139	4	0	143	6	149
21年	136	4		140	1			1	137	4	0	141	7	148

佐渡－羽田空路 議論深めて

（2010 年 11 月 23 日付新潟日報「私の視点」に掲載）

10 月 6 日付本紙は泉田裕彦知事が「県議会が佐渡－羽田空路構想の請願を採択すれば再考する」と報じた。思えば、3 月 5 日の本会議で、知事は佐渡－羽田空路構想案を県議会に上程し、その社会政策上の必要性を強調したが、多数派は羽田枠取得の困難さや事業の不採算を理由に、議論がかみ合わないままこれを否決した。また佐渡市は本案より、もっぱら滑走路の 2 千メートル化を陳情した。議論が一向に深まらず残念だった。

羽田枠の難しさを反対理由としたのは分かりづらい。霞ヶ関出身の知事の取り組みを県議会はなぜ難しいと断じたのだろうか。10 月 6 日付本紙は羽田枠 1 便の公募を報じた。これで、多数派は大きく見通しを誤ったことになり、もはや反対の論拠を失った。

次の反対理由は不採算性だった。確かに、初期投資の 60 億円、毎年のランニングコスト 2（往復）～4 億円（2 往復）の赤字は巨額であり、その指摘も一応は理解できる。しかし、その内容の審議は十分だったか。平成 21 年 3 月の「佐渡－羽田航空路の運航に関する検討委員会報告書」は事業採算を報告しているが、乗客輸送の採算のみが扱われ、貨物は対象外だった。これでは一面的にすぎ、全体の採算性が議論されたとは言い難い。県議会はまず貨物輸送欠落を指摘し、その採算性を正すべきだった。

他方、佐渡市の対応も問われねばなるまい。単なる滑走路の 2 千メートル化では経済合理性に欠ける。高速、大量輸送のジェット機の特性を最大限発揮させるには最終目的地は羽田であろう。

私は、庄内空港の見学に行った。そこであるヒントを得た。過去 19 年間の積み荷統計の第 1 位は果実・野菜で全体の 55％を、第 3 位は花で 8％を占める。

佐渡も羽田と結ぶことが期待される。今一度、泉田知事の佐渡－羽田空路構想を再検討してはどうだろう。佐渡の物産の輸出を望む農家や生産組合も結構ある。佐渡市当局に民間の貨物空輸へのニーズを早急に調査することが求められる。

しかし、より根本的には、空港問題は単独ではあり得ず産業対策との関連で構想されるべきだろう。環日本海時代の到来に、先端技術産業の誘致や農業の第 6 次産業化など取り組むべき課題は多い。このような佐渡成長戦略の中で佐渡空港問題はその中核に位置付けられる。この構想の中で、相当の貨物輸送のニーズも出てこよう。佐渡市当局や民間が一体となってこれに取り組み、県議会に働きかける必要がある。県議会も真摯（しんし）に受け止め、議論をお願いしたい。

佐渡市 貨物空輸戦略描いて

（2010 年 3 月 16 日付新潟日報「私の視点」に掲載）

5 日、県議会で佐渡－羽田空路構想関連議案が否決された。私は神奈川在住だが、故郷の佐渡にかかわる重要案件だけに、3、4 両日の建設公安委員会と 5 日の本会議を傍聴した。

採算にとらわれない社会政策面を強調した県に対し、多数派は「採算面」「羽田枠取得の困難さ」を挙げて反対した。

確かに、有識者の試算した事業見込みには不確かさがあったことは否めない。4 往復すれば搭乗率 65％で 2 億円の赤字というが、果たして 1 日 4 往復が可能であろうか。輸送対象を人だけに限定すれば、せいぜい 1 往復、良くて 2 往復かもしれない。この点、多数派の採算面に関する懸念はその通りかもしれない。

しかし、この有識者の事業見込みには貨物輸送は算入されていたのだろうか。人員輸送は少ないが、貨物輸送で何とか維持されている航空路もあろう。新潟－韓国便がそうだと聞く。

そうであれば、佐渡市の将来ビジョンをもとに将来生産額を推計し、このうち、空輸に適した輸送金額を試算して、事業計画に算入して採算性をはじき直してみてはどうであろうか。

佐渡市は市将来ビジョンで、食品加工など第 2 次産業、流通販売の第 3 次産業を盛んにすべきことを強調する。これに農業や水産業の第 1 次産業がからんだ〝第 6 次産業〟の構築を前提にすれば、首都圏や環日本海対岸諸国への貨物の空輸も展望できよう。

また、環日本海をはじめ海外からの観光客の誘致も一層盛んになろう。私は本会議終了後、カーフェリーで故郷の佐渡へ向かった。そこで台湾からの観光客の一団 18 人に出会った。台湾では、かつて、羽田に向かうのに桃園空港から飛び立ったが、現在では台北国際空港（通称・松山機場）ができ、アクセスが良くなり羽田に来やすくなったとのことだ。

また、中国では富裕層が増え、わが国への観光客が増加傾向にある。私は、佐渡の経済浮揚には、このような環日本海に吹く新しい風を帆にはらませるために、帆を高く揚げる必要があると考える。そのための帆が佐渡－羽田空路だ。

髙野宏一郎佐渡市長は滑走路 2 千メートル化は県が前面に出て推進するように主張しているが、果たしてそうだろうか。地元のニーズを背にして、積極推進するのは市側ではないか。なぜなら、受益者はほかならぬ佐渡だからである。まず、環日本海時代の市成長戦略を具体的に示し、県が佐渡－羽田空路枠を取得しやすいようリーダーシップを発揮することが重要と考える。

どこへ向かうか迷走する佐渡－羽田空路構想

（2011 年 3 月 3 日付新潟日報「私の視点」に掲載）

1 月 20 日、21 付本紙は佐渡－新潟空路の本年 7 月再開を報じた。2008 年 10 月の旭伸航空の撤退から 2 年 9 ヶ月ぶりの再開である。

これには、滑走路 2 千米化への道筋になると歓迎する意見がある一方、赤字補填が市民の負担になると懸念する向きもある。また、これを佐渡－羽田便につなげ、滑走路 2 千米化も見据えてほしいとの意見もある。

滑走路2千米化を促進する意見は佐渡市議会議員の間では多数を占める。思えば、昨年 3 月 5 日、泉田知事が上程した佐渡－羽田航空路構想が否決された際、佐渡市議会の多数派は滑走路の 2 千米化を陳情した。私はそのことを思い起こすと、この滑走路 2 千米化を悲願とする熱い思いは私も共感を覚える。しかし、その達成への道のりは平坦ではあるまい。私は建設公安委員会も傍聴したが、1 年たった今改めてその時の議事録を読み返して見ると疑問は一層深まるばかりだ。自民党県議の質問に対して県空港課長は「今回の羽田枠をはずして、滑走路 2 千米化を単独でやった場合、事業認可が難しい」と答弁している。即ち、羽田枠取得と滑走路 2 千米化はセットでなければ難しいというのが県の公式見解である。これに対し、佐渡市議会の多数派は 1 年たった今日でも、滑走路 2 千米化を基本的なスタンスとしている。しかも、空港整備について、県空港課長は「第七次迄は空港整備計画によっていたが、平成 15 年からは社会資本重点整備計画の位置づけで箇所づけが消えた」と答弁している。さらに、公共工事が 4 割減っている中で予算の優先順位づけが厳しい現実も指摘した。佐渡市議会の多数派はこれ等の一連の答弁をどう受け止めているのだろうか。

私は羽田枠取得と滑走路 2 千米化をセットにした泉田知事案に賛成である。羽田枠無き 2 千米滑走路は無用の長物であり、経済合理性に欠ける。同議事録では、髙野宏一郎佐渡市長は自民党県議に対し「知事提案は負担が大き過ぎて耐えられない、滑走路 2 千米化が先」と述べている由。これでは五里霧中の迷走に等しく将来展望を欠く。そこで、二点提案したい。第一は、佐渡市長の折衝相手は県行政であり、泉田知事との信頼関係を構築し、連携を深めること。第二は、環日本海時代の佐渡成長戦略の青写真をしっかりと画き、採算性の裏打ちを示すべきである。乗客輸送のみならず、確固たる産業政策に基づく貨物輸送の事業計画こそ重要である。これが受益者としての責務である。

「佐渡の人口減少問題」にどう取組むか。
――島民のご意見にお答えして――

先の県議選（2019年４月10日）後、間も無く、島民の方から匿名で、次のような葉書を頂きました。

> 「県政報告拝見。良いことも言っているが、佐渡の現状、人口５万５千人、少子高齢化、いかに好転させるか、具体化こそ基本の政治課題だ」

この葉書は、人口減少、過疎化等、佐渡の行末を案じてのことと思います。私が早大大学院で北川正恭先生（元三重県知事）の薫陶を得、２期８年の議員活動で考えてきたこと、そして、先の県議選で訴えたこと等をもとに、次の通りお答え致します。

1 なぜ、少子高齢化は起こるのでしょうか

全国的規模で起きているこの結果に、共通の原因があるに相違ありません。私は、それを34年にわたる「円高傾向」と、20年にわたる「デフレ経済」と考えます。1985年のプラザ合意以降、我が国は急激な円高に見舞われ、輸出産業が海外進出した結果、国内の「産業の空洞化」が進みました。そして、20年にわたるデフレ経済で我が国の産業経済は縮小しました。これ等が原因で、特に、地方経済は衰退し、若者は働く場所を求めて、都市部に移動しました。その結果、少子高齢化現象が生じました。

2 佐渡はどうなっているのでしょうか

昭和40年の佐渡の人口は10万３千人（内、農業人口３万２千人）、今日は５万５千人（内、農業人口約４千人）です。この50年で大よそ半分になりました。では、どうしてそうなるのでしょうか。私は、先に、円高傾向の中で「産業の空洞化」に触れました。昭和41年の佐渡の製造業は477社ありましたが、50年後の平成28年は229社です。私は、この50年で会社数が約半分になったので、人口も半分になりつつあると考えます。

3 少子高齢化社会から 多子多齢化社会（私の造語）への転換を目指して

働く場所があれば、そこに人が集まります。佐渡金銀山が良い例です。最盛期には全国から人が集まり、相川に５万人の鉱山都市を形成しました。これからの佐渡に求められるのは、地場産業育成、企業誘致等を図り、産業構造を改善することです。産業を盛んにし、そこに人が集まり、それにより佐渡市の税収が増えることで、教育、医療、福祉、介護を拡充できます。「産業は福祉の糧」と言われます。産業が盛んになり、税収が確保されてこそ、はじめて、子育て、福祉等が充実し、子育て世代に魅力ある佐渡となります。若者が集い、子供の笑顔が満ち溢れる佐渡にすることが私の「佐渡の将来像」です。

4 農業人口の激減が問題です

私は、先に、佐渡の農業人口が50年前の３万２千人から約４千人となったことに触れました。しかし、農業は、人口の減少だけでなく、その高齢化や後継者難も深刻です。では、何故この様な問題が起こるのか。私は、米の消費量の減少と米価の低迷によると考えます。全国の米の生産高は昭和38年の１千４百万トンから今日では約７００万トンで、約半分になっています。又、佐渡コシヒカリの過去の最高値は２万６千円でしたが、昨年の卸売価格は１万６千900円です。米価が約１万円下落しては農業経営も楽ではありません。

5 園芸農業への取組みについて

県は、農業政策の大きな柱として、農業の六次産業化と園芸農業への取組みを勧めています。しかし、前者は誰でもできるとは限りません。そうすると、米作りに園芸農業（果物、野菜等）を取入れた複合営農ということになります。それとても、個々の農家が何をどれだけ作るか、作ったものをどう販売ルートに乗せてゆくか大きな課題が残ります。

園芸作物を作り、それを首都圏経済圏に空輸し、農家の現金収入を増やすことが、佐渡農業の将来の方向性と考えます。全国97空港の内、５空港が黒字ですが、庄内空港はそのうちの一つです。過去20年間、庄内から羽田に空輸した貨物は約１万トンですが、その内５千５百トンが果物、野菜、830トンが切り花です。積み荷の６割強が園芸作物です。

6 ものづくり産業（第二次産業）の活性化について

園芸を取入れた複合営農と共に注力すべきは製造業です。佐渡の製造業の数は50年で半分以下になりました。更に、県全体の事業所の６割が後継者難です。今後、益々、製造業の数が減ることが予測されます。人は「もの」を作り、販売して生活しています。「ものづくり」が「先細り」では、生活が成り立たず、人口は減少の一途をたどることでしょう。ものづくりには、地場産業の発掘育成と企業誘致が考えられます。前者は先人達の様々な試みにも拘らず、若干の例外を除き、大きな雇用力を持つ企業とはなっていません。

7 輸出産業の誘致について

企業誘致といっても、アットランダムになんでもかんでもとは行きません。一つの基準が必要です。我が国の貿易高は113兆円ですが、この内、57兆円（50%）が環日本海、アジアとの取引です。このことから、環日本海、アジア向輸出産業を誘致すべきと考えます。

庄内地方では、庄内空港を開設するに当たり、その周辺に工業団地を造成し、首都圏からエレクトロニクス産業の誘致を実現しています。輸出産業は、1985年の米国プラザ合意後の急激な円高傾向の中で、為替レートの変動リスクを回避し、コスト安を求めて、中国をはじめアジア等へ海外進出を図りました。近年、円／米ドルレートも110円台を維持し、比較的、安値安定しているので、海外進出企業の日本への回帰現象が出ています。そこで、佐渡がその誘致に名乗りを上げるのです。しかし、佐渡に企業を誘致するには、それ相応のメリットがなくてはなりません。税制上の優遇措置等が求められます。例えば、事業が軌道に乗るまでの間の固定資産税の減免、その他県税、市税の減免等が考えられます。

8 佐渡空港の拡張整備について

現代社会があらゆる面で高速化しており、これに対応するには、離島である佐渡は交通インフラを整備しなければなりません。高速化する現代社会に取残されない為には、飛行機が必要です。

1991年、佐渡が生んだ偉大な政治家、近藤元次先生は「佐渡に若者がとどまってくれない、

佐渡に空港があれば、この問題の８割がたは解決する」と言い、宮沢喜一内閣の官房副長官として、佐渡空港の拡張整備につき、閣議決定までこぎつけました。

その後、1996年の橋本龍太郎内閣でも同様の閣議決定をしました。この二つの内閣の共通点は、「民生安定」と「地域産業の活性化」を目標にしていることです。さらに、翌2010年、泉田裕彦新潟県知事は「佐渡ー羽田航空路開設」議案等を県議会に提出し、佐渡ー羽田間の飛行実績を重ねたうえで、佐渡空港の滑走路２千メートル化を図ろうとしましたが、「佐渡ー羽田航空路開設」そのものが賛成４／反対48で否決されました。

9 佐渡空港はなぜ必要ですか

冒頭で、34年間にわたる「円高傾向」による「産業空洞化」と、20年にわたる「デフレ経済」による地方の「産業経済の衰退」等による若者の都市部への流出を指摘しました。

特に、佐渡の場合、昭和41年に477社あった製造業が、50年後の平成28には229社（県統計課）になったことは、人口減少の大きな原因となったと考えられます。

そこで、問題となるのは「離島のハンディーをいかに克服するか」ということです。泉田裕彦知事時代に、その為の佐渡ー羽田航空路の開設を県議会に提出しました。海（越佐海峡）の存在が佐渡の産業経済の発展に大きな足かせとなっていることへの対策と考えられます。私も、佐渡ー羽田航空路の開設により、佐渡を首都圏経済圏に組込み、首都圏との交流を促進することが佐渡活性化の為の大きな鍵となると考えます。

10 佐渡空港と産業活性化の関係について

佐渡の最大の課題は、人口減少問題とそれに伴う過疎化です。それに歯止めをかけるには、人口を支えるに足りる産業が無くてはなりません。そこで、私はこれまで、この問題の解決策として、佐渡空港の拡張整備と佐渡ー羽田航空路の開設を訴えて参りました。佐渡空港は、それ単独で論ずるのではなく、産業経済の中核に据えて、その発展の為に活用する視点が必要です。庄内空港が良い例です。空港周辺に工場団地を造成し、首都圏からエレクトロニクス産業の誘致に成功しています。又、農産物の空輸で航空路の黒字化を実現しました。

佐渡空港は、観光、企業誘致、農水産物や工業製品等の空輸等、あらゆる産業の要となります。佐渡空港滑走路の早期２千メートル化と佐渡ー羽田航空路の早期開設が求められます。佐渡を首都圏経済圏に組込み、「首都圏の富」を佐渡に取込むことが肝要です。佐渡空港との産業活性化の関係は次の「挑戦と創造」ー「佐渡新時代の創生」（本著64頁）をご参照願います。

2019年（令和元年）5月発行　佐藤ひさおの県政報告　号外第１号

―「東京都佐渡市構想」―

佐渡の人口減少問題を乗り越えるには

はじめに

佐渡は高速化の波に乗遅れています。日本海の孤島から脱却するには「離島のハンディーキャップを克服する」航空路が必要です。幸い、来年、令和６年６月頃、「佐渡島の金山」の世界遺産登録が期待され、また、ほぼ時を同じくして同年３月以降にはトキエアーの新潟−佐渡−羽田航空路実現が見込まれています。佐渡と首都圏との間で、インバウンドのみならず、企業や人の流れが活発化することが期待されます。

佐渡の人口減少を食止めるには、空路で佐渡を首都圏経済圏に組み入れ、首都圏の富を佐渡に取込むことです。それが私の主張する「東京都佐渡市」構想です。

佐渡の人口減少はなぜ起きるのでしょうか

昭和40年の佐渡の農業人口は32千人でしたが、55年後の令和２年には５千人となりました。農業人口の落込みが激しく、大きな問題です。原因は二つあります。米の消費量の半減と米価の低迷です。米の最大消費量は昭和38年で1,400万トンでしたが、近年では700万トンです。又、佐渡産コシヒカリの最高値は26千円でしたが、今では16千円です。これ等を主因として、今日の農業人口は55年前に比べ約85%減りました。

また、佐渡全体の人口は、昭和40年に103千人でしたが、55年後の今日では５万人に半減しています。私はその理由を企業の減少にあると考えます。昭和40年、佐渡の製造業は477社でしたが、50年後の平成27年は229社に半減しました。なぜ、企業が減ったか。昭和60年、アメリカのレーガン政権の時に、ドル高是正の為の「プラザ合意」がなされ、それ以降、我が国は急激な円高となり、輸出産業は生産拠点を海外に移転しました。その結果、国内では「産業の空洞化」が生じました。佐渡も例外ではありませんでした。私は、この企業、特に雇用吸収力のある製造業が過去50年間に半減したので、佐渡の人口も半分になったと考えます。

それではどうすべきでしょうか

佐渡は高速化の波に乗遅れています。佐渡を首都圏経済圏に組込み、その富を佐渡に取込むことです。それには佐渡−羽田航空路開設が必要です。宮沢喜一内閣は第六次空制で、橋本龍太郎内閣は第七次空制で佐渡空港滑走路の２千米化を閣議決定しました。「民生安定」と「地域経済の活性化」の為です。そして、泉田知事当時、佐渡−羽田航空路開設と佐渡空港滑走路の２千米化を県会に提案しました。「離島のハンディキャップの克服」の為です。残念ですが、この三つ共実現していません。しかし、最近、私は知事から「トキエアの就航を進めることで滑走路２千米化につなげて参りたい」、「トキエアの羽田枠の獲得に、県と致しましては最大限協力して参ります」との答弁を頂いています。（2021年12月７日の私の一般質問への花角知事答弁）

なぜ、「佐渡島の金山」の世界遺産登録を目指すのでしょうか

1750年、イギリスで産業革命が起こりました。その約100年後の1850年、アメリカ西海岸はゴールドラッシュで沸き返りました。多分に産業革命による機械化の恩恵を受けていたでしょう。しかし、「佐渡島の金山」はその250年前、1601年の徳川幕府の本格開発により、「佐渡島の金山」の「ゴールドラッシュ」が始まりました。しかも、「伝統的手工業」により、質・量共に世界一の金を生産しました。これが「佐渡島の金山」の世界に誇る普遍的価値です。この素晴らしさを世界中の人々に知ってもらい、「世界の宝物」にする価値があるからです。

「佐渡島の金山」の世界遺産登録は佐渡再生の起爆剤となり得るか

日本政策投資銀行新潟支店は、年間520億円の経済効果があると予測しています。いま、「佐渡市生産高」は年間で約1,724億円（平成30年度）ですので、その影響の大きさが推し量れます。又、その効果は、観光業界だけでなく、内外観光客の来島により、米、魚、野菜、果物等の島内消費が増え、佐渡の産業経済全般にわたり、底上げが期待されます。

今も昔も「佐渡島の金山」は佐渡の宝です

佐渡は、徳川幕府の天領として、「ゴールドラッシュ」に沸き返りました。一攫千金を夢見た人々は全国から集まり、相川は５万人の大都市に膨れ上がりました。江戸時代、そこには、「夢」と「仕事」があったからです。いま、佐渡に求められるのは「夢」と「仕事」です。その為にも、来年、令和５年６月頃の「佐渡島の金山」の世界文化遺産登録を是非とも実現しなければなりません。

令和６年６月頃の登録に至る道筋について

本年、令和５年夏から秋口にかけて、イコモスはユネスコの世界遺産委員会の諮問を受け、佐渡の現地調査に入り、翌、令和６年５月頃、その調査結果を世界遺産委員会に答申する見込みです。そして、同委員会は令和６年６月頃には、「登録」、「情報照会」、「登録延期」、「不登録」のいずれかを決定します。登録を勝ち取るには、地元の熱意が必要です。我々は、イコモスの現地調査に際し、機運を盛り上げ、全島挙げて世界文化遺産登録の熱意を示そうではありませんか。

挑戦と創造 —「佐　渡新時代の創生」

佐藤ひさおは「挑戦」と「創造」を提案します。

①「産業力強化」への挑戦

佐渡は、農業が衰退し、農業人口が著しく減少しています。これを立て直すには米の単作から園芸農業をも取り入れた複合経営が必要です。

その上、第二次産業（土建業・製造業）への梃入れが求められます。一つには、公共工事予算を増やすこと、二つには、佐渡には、全国的評価を受けている先端技術産業があるので、これ等の産業力を強化することです。それにより、農業が兼業できる環境を造り、島民が豊かになる政策を進めます。

55年たつと	国勢調査	第1次産業（農林水産業）	第2次産業（建設製造業）	第3次産業（サービス業）	合　計
	2020年（令和2年）	4,724	4,093	17,486	26,303
	1965年（昭和40年）	31,835	6,495	16,034	54,364

②「多子多齢化社会」の創造

佐渡の産業力を強化することで職場を確保し、若者が将来設計できる佐渡島を作ります。家庭を築き、子供を持てる様な子育て環境を作ります。

2 観光：「佐渡島の金山」を世界の宝として活かします。

①外国人観光客を積極的に誘致します。
(a) 佐渡金銀山の世界遺産登録の早期実現を図ります。

②関西圏からの観光客を増やします。
(a) 大阪−新潟間のトキエアー就航は絶好の機会です。
(b) 北陸新幹線の大阪延伸は関西圏の観光客取込みのまたとない機会です。

③クルーズ船（豪華客船）の来島を増やします。
(a) 大型クルーズ船が着岸できる埠頭の建設を促進します。（災害時にも利用可）
(b) 従来の欧米の富裕層に加えて、新しいアジアの富裕層が増えています。
(c) 我が国では、団塊の世代が年金生活に入り、利用者が急増しています。

3 企業誘致：雇用の拡大をめざします

①佐渡空港の周辺や近辺に工場団地を造成します。

②先端技術産業（輸出企業）等を誘致します。
（実例：山形県の庄内空港）
税制上の優遇措置（例：固定資産税の５年間減免等）を講じ実現します。

③今や、我が国の貿易高の半分以上はアジアとの取引です。
➡ その為にも、佐渡空港の拡張は必要なのです。

医療・福祉政策

8 医療 福祉 子育て支援
医師、看護師不足の解消
特養待機者の解消／首都圏の学童保育の充実／養育医療の
シニア層の誘致
充実／産前産後の心身ケア

産業は　福祉の糧（かて）

産業構造の改善

交通インフラの整備

1-1 空港：「航空路」で佐渡を首都圏経済圏に組込み、佐渡を豊かにします!!

①トキエアーの安定就航の為の環境づくりを進めます。
新潟を起点に、今年６月頃に丘珠、10月頃に仙台、新潟－佐渡－首都圏（羽田を軸に）は、来年３月以降に就航見込。
12月頃に愛知、神戸に就航予定。

②佐渡空港滑走路２千米化の為の条件整備と
③佐渡－羽田航空路開設
PIの即時実施（住民説明／意見聴取／計画反映）

(a) 県は、令和５年暮れ頃のトキエアーの就航を進げる意向（令和３年12月７日、私の質問に対することで実績を積み上げ、滑走路２千米化につなする知事答弁）
(b) 現空港は昭和33年に供用開始していますが、いない現状です。この問題は今解決しないと、せん。今こそ解決すべき時です。70年間に迫る今日、一部地権者のご理解を頂けて解決の見通しが立たないまま、先送りとなりかねま
(c) 当座、現890米滑走路でもATR42-600（48人乗り）は、一定の条件で飛行は可能です。しかし、海外からのチャーター便が飛来するのと、乗客の滑走路が必要なのです。ご理解ください。みではなく貨物輸送をも行うにはどうしても２千米

④佐渡空港が黒字にする為には、
(a) 空港周辺の工場団地の造成と企業誘致（実例：庄内空港）
(b) 農水産物の巨大市場の首都圏への空輸（実例：庄内空港）

1-2 港湾：大型船が着岸できる埠頭の建設

①大型クルーズ船（豪華客船）の誘致のため
②自然災害（佐渡北方沖地震津波等）の防災減災対策のため

1-3 大佐渡山系にトンネルを建設：外海府から前浜まで縦貫道の大動脈が必要です

①通勤圏の拡大の為に ➡ 冬でも外海府地区から国仲で仕事ができるように
②救える命を救う為に ➡ 緊急車両（救急車や消防車）が早く着くように
③輸送の効率化の為に ➡ 漁業等の産業用車両の時間短縮できるように
④新観光ルートの為に ➡ 観光客が観光スポットを効率的にまわれるように

有人国境離島法（有人国境離島地域の保全及び特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する特別措置法）によれば、「国、及び地方公共団体は港湾、漁港、道路及び空港の整備のために必要な措置を講ずるよう努める」と定めています。

エネルギー政策：化石燃料発電から自然エネルギー発電（太陽光・風力・潮力・波力等）

7 エネルギー政策：佐渡を世界一空気がきれいでおいしい「環境の島」に

佐渡の年間CO_2の排出量は70万トン、この内、火力発電から39万トン（56%）➡ 自然エネルギーへの転換 ➡ CO_2を56%削減できます。➡ 佐渡は世界一空気のおいしい島へ

①具体策：(a) 県の「自然エネルギーの島構想」の実現　(b) 電気自動車の普及拡大
②効　果：(a) 地球温暖化抑制の為の先進的取組　異常気象の緩和への評価
(b) 新たな観光資源として観光客が増える　ことが見込まれます。

「東京都佐渡市」構想のねらい

東京には、我が国人口が一極集中し、世界中の文物が集まる巨大市場です。「佐渡を豊かに」するには、佐渡を巨大な首都圏経済圏とジェット機で結ぶ必要があります。

佐渡空港は、それ単独で論ずるのではなく、「産業経済」の中核に据え、その発展の為に活用する視点が必要です。庄内空港が良い例です。そこでは、空港周辺に工場団地を造成し、エレクトロニクス産業の誘致を図ると共に、農産物の空輸で航空路を黒字化しています。

佐渡空港は、「佐渡島の金山」の世界文化遺産登録をはじめとする観光、企業誘致、農水産物や工業製品等の空輸等、あらゆる産業の要となります。一日も早い滑走路の２千メートル化と佐渡—羽田航空路の開設が求められます。東京の「豊かさ」を空の回廊で佐渡に取込むことが狙いです。

4 農林業：農家の現金収入の拡大をめざします

①園芸作物の普及
（米単作からの脱却で複合経営をすすめます）
(a) 果物、野菜、切り花等の生産を盛んにし、農家の所得を増やし、若者が張り合いのある農業をめざします。
(b) 大きな市場の首都圏経済圏に佐渡産米や園芸作物を販売します。
➡ その為にも、佐渡空港の拡張は必要です。

②佐渡産米・園芸作物等のブランド化を図ります。
➡ その為には、「資源循環型有機肥料工場」の建設が必要です。

③森林環境税により林業の活性化を図り、雇用を促進します。

5 畜産振興：佐渡産黒毛和牛肉の輸出や観光客への提供

①繁殖牛に加え、肉用牛の振興を図ります。
➡ と畜場、食肉加工センター等の建設や販売会社の設立で、雇用を促進します。

②佐渡牛ブランド（仮称：佐渡高原牛）を確立します。

③佐渡産黒毛和牛の輸出をめざします。
（米国、中国、ベトナム等）
➡ その為にも、佐渡空港の拡張は必要なのです。

6 水産振興：水産資源の減少を補い、佐渡の水産業を復活します。

①栽培漁業（海洋養殖）を推進します。
②クロマグロ、寒ブリ、鮮魚・活魚を空輸します。
③水産業の六次産業化を推進します。

2009 年 12 月 19 日

第 1 回政策提言懇談会レジメ

テーマ：「農事組合法人伊賀の里モクモク手づくりファーム」での長期研修で体得した農業の第六次産業化と佐渡の未来

1．なぜ農業か

(1) 佐渡の GDP に占める農業は 3.9%、農林水産業は 5.9%（添付資料 1：新潟県佐渡市産業別実額：新潟県市町村民経済計算 2005 年）

(2)「夫食は人の天たり、農は政の本たり……堅を棄て偽に就き、伎巧の利を求め、農桑の基を廃せざるもの無し（「帝範」: 唐の太宗李世民）

(3)「公共の繁営は樹に類する。農業は根であり、人口は幹であり、工業は枝であり、商業は葉である。いうまでもなく樹木が育つのは根によってである。根がいためば葉は落ちるし、枝は萎れるし、樹は枯れる。樹が枯れるのを避けようとすれば、根にこそ対策を講じなくてはならない」（フランスの経済学者ビクトル・リケティ・ミラボー侯爵）

2．モクモクの概要

(1) 会社組織と仕事の内容

①農事組合法人伊賀の里モクモク手づくりファーム（以下モクモクという）：体験農業公園（生産・加工・農村交流）、三重県伊賀市西湯船 3609

②㈲農業法人モクモク：通信販売、流通

③㈱伊賀の里：健康レストランの展開、名古屋、津、四日市、松坂、鈴鹿、草津、その他ファーム内のレストラン 3 店舗等

④㈱モクモクネイチャーエコシステムズ：環境保全、地域活性化支援

⑤㈲モクモク流農村産業研究所：農村産業作りコンサルタント（新潟市、韓国等）

(2) 年間売上高（2008 年）：40 億円

(3) 従業員数：400 人（含むパート、アルバイト）

(4) 年間入園者数：50 万人（参考、伊賀市人口 10 万人）

3．第六次産業（6 次産業）とは

(1) 意味：第一次産業（農畜産物）＋第二次産業（食品加工）＋第三次産業（流通・販売）

(2) 提唱者：今村奈良臣氏（農学博士、東京大学名誉教授、2002 年退官）

(3) 第六次産業の目指すもの：農業経営の多角化、産業の連携による農村の活性化

(4) 農業に関する学説等

①「経済成長のプロセスは、労働力や土地といった生産要素が第一次産業から第二次産業へ、そして、第三次産業へと移動するプロセスである」（経験則）

②「経済の成長と共に、就業人口に占める農業人口の比率が低下する」（ペティー／クラークの法則）

③「利得の大きさは商業、工業、農業の順で、商工業の発展に伴って農業は衰退する」（ウイリアム・ペティー）

4．モクモクに於ける事業展開

(1)「自ら農業し、自ら加工し、そして自ら販売する」

①「自ら農業し」

(a)直営農場（農学舎）による米・麦・野菜・果実等の栽培

(b)周辺農家 19 戸の農事組合法人（モクモクの前身）による伊賀豚の生産

(c)ジャージー牛の飼育、搾乳

②「自ら加工し」

(a)ハム工房：伊賀豚によるハム・ソーセージ・ベーコン等の製造

(b)パンとお菓子工房：地元産小麦によるパン・パスタ・お菓子製造

(c)地ビール工房（ブルーワリー）＆麦芽工房：地元産大麦による地ビールづくり

(d)ジャージーミルク工房：ジャージー牛乳によるチーズ・ジェラートづくり

(e)大豆とうふ工房：地元産大豆による豆腐づくり

③「自ら販売する」

(a)モクモクショップ（ファーム内）での直売

(b)レストラン網（前述 7 ヶ所）

(c)通信販売（㈲農業法人モクモク）

(2)食農学習の場：

①ウィンナー、パンづくり体験教室（手作り体験館 A,B,C）

②野菜の収穫や米作り体験（田植から収穫まで）

③ジャージー牧場での酪農体験

④イチゴ摘み体験

(3)動物との触れ合いの場

①「それゆけミニブタ芸＆ミニブタハウス」（ミニブタのサッカーゲーム等）

②小さなのんびり学習牧場

(a) 牛の乳しぼり学習、(b) ポニー乗馬体験、(c) ヤギと羊のふれあい学習等

5. モクモクの特徴

①時代を読む

木村修社長は、「見る」、「食べる」、「遊ぶ」時代から、「買う（高級品でも）」、「食べる」、「学ぶ（環境・食育）」、「見る」時代に変わったと指摘します。この時代感覚が重要です。一般的に、テーマ・パークは「箱ものを見せる」で、モクモクとコンセプトが異なります。

②ものづくりと食農教育

モクモクは1988年操業開始、今年で21年を迎えました。しかも、年々成長を続けています。入園者数50万人、売上高40億円、従業員数400人。

一般に、テーマ・パークは欧米風の箱ものを建てがちですが、モクモクはこれと異なります。ものづくり（伊賀豚をブランド化しハム・ソーセージ・ベーコン等を、また、地元産の麦でパン・パスタ・地ビールを作る等）に力を入れ、食農学習や動物との触れ合いの場を設けています。

③本物志向とブランドづくり

モクモクは、内外のハム・ソーセージや地ビールのコンテストに参加し数々の入賞を果たしています。入賞の履歴は次の通り。尚、ハム・ソーセージについては1995年以降、毎年社員をドイツに派遣し修業させています。コンテストの入賞はその成果の証明となり、モクモク・ブランドを一層高めるのに役立っています。

「オランダ・スラパクト食肉コンテスト（1997年）」

「国際食肉組合ハム・ソーセージ・コンテスト（1998年）（2001年）（2004年）（2007年）」

「ワールド・ビア・カップ（1998年）銅賞／（2006年）金賞」

「春季全国酒類コンクール国産ビール部門（2005年）1位」

「インターナショナル・ビア・コンペティション（2005年／2006年）金・銀・銅賞」

「ジャパン・アジア・ビアカップ（2007年）金・銅賞／（2008年）銀・銅賞」

これらの入賞はハム・ソーセージ、地ビール等のブランド力の向上に役立ち、地元消費者に歓迎されたので、自己消費の他、親戚、知人への贈答用に用いられ販売力が伸びました。値段は多少高めでも、本物であれば「買う」、「食べる」時代の動向のあらわれか。

④物語性

動物がいる所には、母親／子供が集まり、週末には父親を含め家族の憩いの場となります。1988年、モクモクはハム･ソーセージの製造を開始しました。ほどなく、幼稚園児の母親からウィンナー・ソーセージの作り方を教えてほしいとの要望があり、これに応え、「手作り体験教室A・B・C」（「学ぶ」）を開きました。はじめは、弁当持参でしたが、そのうちレストランの開店を望む声が上がり、バーベキュー店を開きました。父親が来るようになってから、地ビールづくりを始めたところ、ビールはハム・ソーセージ、パン・パスタともあい、園内での消費量が伸びました。この様に、無理のない1つの物語性に貫かれた事業展開が21年たってもなお人気が衰えない理由の1つでしょう。

6. 佐渡に於ける第六次産業の可能性

(1) はじめに

モクモクは農事組合法人という1つの事業体です。この中で､第一次産業（養豚、米･麦･野菜等の栽培）、第二次産業（ハム・ソーセージ･ベーコン、パン・パスタ、地ビールの製造）、第三次産業（製品の園内販売、レストラン網（7ヶ所）での消費･販売、通信販売）の事業展開を行い、各段階で生ずる利益の全てをモクモクという1つの勘定に取り込んでいます。これを例にとれば、第一案として、佐渡市内の一角にモクモクの様な体験農業公園を造成することが考えられます。しかし、その造成には多額の投資が必要で民間では困難と思われるので、佐渡市による第三セクター方式が想定されます。

しかし、これでは、従来型の農業中心の佐渡の産業構造を改善し、佐渡全体の収益性を押上げる上でどの程度効果的かどうか確かではありません。そこで、第二案として、個別の事業分野毎に佐渡ヶ島全島ベースで第六次産業を展開することが考えられます。

(2) 佐渡ヶ島全島ベースの第六次産業の構築

①産業構造改善の全体の理念の中での第六次産業の位置づけ

第六次産業だけを取出し、その構築を論ずるのでは、方向性を見失う恐れがあります。これからの佐渡産業のあり方の理念を構想する中で、それを位置づける必要があります。

②これからの佐渡の産業の方向性

環境　で　豊かな　佐渡ヶ島　の　実現

Clean　Green　&　Sustainable　Sado island

C（クリーン）　G（グリーン）　S（サスティナブル）　S（佐渡アイランド）運動

↓

そこから導き出されるキー・ワードは

「安心・安全の食料生産・供給基地としての佐渡ヶ島」です。

③方向性への道筋

トキとの共生

環境経営の時代認識 ← 環境保全 ← 環境対応

循環型農業
循環型畜産
畜糞の処理の必要性 ← 家畜排せつ物の管理の適正化及び利用の促進に関する法律
有機肥料工場の建設／有機肥料製造（資源リサイクル畜産環境整備事業）
有機農法の積極的な展開
環境農産物の生産／販売
環境農産物の「佐渡ブランド」を高める
「安心・安全の食料生産・供給基地としての佐渡ヶ島」の実現
農産物の高値販売が期待されます

④佐渡の第六次産業の例

尚、有機肥料による循環型農業を展開する為には資源循環型の有機肥料工場の建設が望まれます。農林水産省は「資源リサイクル型畜産環境整備事業」の助成等でその後押しをしています。また、牛・豚肉加工やその販売の為には、佐渡に屠殺場、食肉加工センターやその製品の販売会社等が必要です。

⑤第六次産業構築により期待されるメリット

(a) 安心・安全の「佐渡ブランド」の環境農産物の売行きの増加
地産地消の一層の推進 ← 野菜等の青果物の９割が島外産です（佐渡市 HP）。

第 一 次 産 業	第 二 次 産 業	第 三 次 産 業
米	米粉・米菓	地産地消・全国販売
牛	牛肉	地産地消・全国販売・海外輸出
豚	ハム・ソーセージ・ベーコン	－同上－
野菜・果実	食品加工	－同上－

新潟はじめ全国への売込みの一層の強化 ← 特に、新潟は全国一の野菜の消費地です（2009 年 9 月 5 日付新潟日報夕刊）。

海外輸出の開拓 ← 新潟県は「環日本海貿易」の促進を目指しています（新潟県 HP・2008 年 11 月 26 日付新潟日報：「新潟港利用活性化・産業発信フォーラム in 東京」）。

(b) 雇用対策への貢献
食品加工、牛肉加工、豚肉加工（ハム・ソーセージ・ベーコン）等
屠殺場、
有機肥料工場

(c) 佐渡市民の個人所得、企業所得の増大、佐渡市の税収の増加 → 市の借金の返済

７．佐渡に第六次産業が求められる理由

現在、佐渡が抱える問題点は三つに要約することができます。第一次産業の衰退（添付資料－３：新潟県佐渡市農林水産業生産額）、少子高齢化（添付資料－１：佐渡の人口・世帯数及び産業別就業者数）、そして多額な市債（市の借金）（本文 27 ページ：佐渡市の市債残高の推移）です。

少子高齢化を多子若齢化に転換し、市の借金を減らすには今まで通りの米作り中心の農業では困難です。第六次産業の構築により佐渡の産業構造を改善し、産業経済の活性化を図り、個人に於いては、家計の現金収入を増やし、市に於いては税収を増やすことが重要です。その為には、佐渡に第六次産業を構築する必要があります。

８．モクモクの展開状況

モクモクの別会社の㈲モクモク流農村産業研究所は第六次産業構築のコンサルタント業務を行っています。現在行っている主なものは次の通りです。
①新潟食と花の交流センター（新潟市）、②食農協働レストラン事業協同組合（京都）、③舞鶴ふるるファーム（京都）、④ ㈱きたやま南山（京都）、⑤農村協働工舎（宮崎）等です。

その他、モクモクは韓国の自治体へのコンサルタント業務推進中です。尚、私の滞在中、韓国の民放最大のテレビ局の取材がありました。日本での取材結果を韓国内で１時間放映するのですが、その内、モクモク関係を 20 分流す予定とのことでした。

以上

2010 年 11 月 27 日

北里大学獣医学部附属八雲牧場の理念と実践及び佐渡への導入可能性

掲題につき、北里大学獣医学部附属八雲牧場（北海道八雲町）への訪問結果を下記の通りご報告申し上げます。佐渡畜産の更なる発展の為に、ご意見、ご感想等お寄せ願います。

記

滞在期間：2010 年 10 月 27 日　10：00 ～ 2010 年 10 月 28 日 9：00
面談者　：農学博士　萬田富治客員教授（八雲牧場長代行）
面談事項：北里大学獣医学部附属フィールドサイエンスセンター八雲牧場（以下八雲牧場）の完全自給飼料による環境保全の循環型畜産の取組について
（農林水産省補助事業：粗飼料多給による日本型家畜飼養技術の開発）
（平成 18 年～平成 22 年度）
場　　所：八雲牧場長室及び屋外の各施設

萬田富治氏略歴

1944 年：佐賀県生まれ
1972 年：東北大学大学院修士課程修了、農学博士、農林省草地試験場
1996 年：農林省中国農業試験場畜産部長
1999 年：農林省畜産試験場企画調整部長
2001 年：独立行政法人農業技術研究機構畜産草地研究所副所長、草地研究センター長
2002 年：北里大学獣医畜産学部附属フィールドサイエンスセンターの初代センター長
現在に至る。

1. 八雲牧場訪問の理由及び背景

(1) 理由
①佐渡の畜産振興には、八雲牧場の完全自給飼料による環境保全の循環型畜産（以下北里方式）が注目されるため。
②ＴＰＰ（Trans-Pacific Partnership：環太平洋戦略的経済連携協定）への参加が我が国の農業分野に及ぼす影響は計り知れず、佐渡も決して例外ではない。1991 年の牛肉輸入自由化が佐渡の畜産業に与えた影響を考えると、畜産業への早急な対応策が必要となるため。

(2) 背景
①佐渡の牛の飼育は、乳用牛の他は、繁殖用雌牛の子牛生産が主流である。これは子牛生産が粗飼料によるのと飼育期間が短いことで、この分野に特化しているものと思われる。しかし、これでは佐渡はいつまでたっても他産地の下請の域を脱することができず、佐渡の畜産振興はおぼつかない。そこで、 肉用牛を飼育し「佐渡牛ブランド」を確立することが急務であり、「佐渡高原牛ブランド（仮称）」の確立こそ佐渡畜産業再生の道筋であると思われる。しかし、肉用牛飼育の為に、輸入濃厚飼料を多用したのではコスト高となり、採算面で厳しいものとなりかねない。そこで、自然環境に恵まれた佐渡に於いては、北里方式による肉用牛生産が最適と考えた。
② 10 月 25 日、我が国政府はインドとＥＰＡ締結（但し、米、麦、牛肉等は除外）に合意し、また、27 日には我が国のＴＰＰへの参加による国内経済への影響の試算を発表した。特に、後者は関税撤廃に例外品目を設けない為、農業団体の反対は相当根強い。私は、決してＴＰＰ賛成論者ではなく、その対応には慎重を期すべきとの立場であるが、万が一の事態を想定し、佐渡畜産業の生き残りをかけてその足腰を強化すべきと考える。

2. 八雲牧場の概要

(1) 所在地：北海道二海郡八雲町八雲 751
(2) 規模及び品種
①総面積：350ha（採草地 100ha, 放牧地 100ha, 森林 150ha）（東京ドーム 80 個に相当）
②飼育頭数：280 頭（日本短角 (N)、日本短角×サレール (NS)、ヘレホード (H)、日本短角×ヘレフォード (NH)、アバディーンアンガス (A)、シャロレー (C)、褐色和牛 (R)、黒毛和牛 (B) 等）
③今後の主力品種：交雑種 NSN、すなわち、日本短角種♀×フランス原産サレール種♂の交雑種♀×日本短角種♂（日本短角種の血液 75％）
(3) 施設
①八雲総合実習場：75 名宿泊可能。獣医学部学生の夏期研修用に用いられる。
②牛舎 7 棟（繁殖牛舎、肥育牛舎）
(a) 繁殖牛舎（分娩専用棟）：母子 1 部屋割振り
(b) 肥育牛舎：間口 9m 奥行 36m。フリーバーン方式 (1 棟の全面積を自由に闊歩横臥できる）
③バンカーサイロ 4 棟

④ラップサイロ：屋外に白フィルムで包み野積み。

⑤堆肥調整貯蔵ハウス３棟：完熟堆肥を貯蔵している。65 度（15 分で大腸菌や雑草の種子等死滅）。トップターンのコークスクリューで切返しを行う。この堆肥を雪解けを待って採草地に散布し、養生された牧草を牛が食べて排泄し、その排泄物を再び堆肥にする。

(4) 八雲牧場取組の沿革

① 1976 年：開設。当初は黒毛和牛の霜降り肉生産効率の追求が研究テーマであった。輸入穀物飼料多給、草地に化学肥料等投入。

② 1990 年：穀物飼料を食べた牛の糞尿を土地に還元するリサイクルの基本原理に立ち返る。

③ 1994 年：我が国初の穀物飼料ゼロの完全自給牧草を実現した。（穀物飼料多用の排泄物を大量に牧草地に散布すると土が痛むからである。土壌の環元容量を超えた過剰な窒素が硝酸体窒素となり地下水汚染のリスクが高い）

(5) 北里方式の特徴

①完全自給飼料：自前の牧草 100％で飼育、肉用牛として我が国初の「有機畜産ＪＡＳ基準」の認定を受ける。牛の成長ステージ毎の配合飼料区分がない。生後３ヶ月までは母乳で、その後、離乳食や配合飼料等は一切なく、牛の生涯を通じて牧草のみで飼育する。

②資源循環型畜産：1991 年、米国産牛肉の輸入自由化により価格競争を迫られた多くの我が国の肉用牛生産者は輸入穀物を多用し、黒毛和牛の高級霜降り肉生産に向かった。

しかし、大量の排泄物処理に「環境への負荷」や「財政への圧迫」等が問題となった。

そこで、八雲牧場では 1994 年から資源循環型畜産への転換を図った。すなわち、牛を自然放牧して牧草で飼育し、牛糞は完全堆肥にして牧草地に戻し翌年の牧草の養生をする。そこでは、除草剤や化学肥料も使用しないので環境保全の循環型畜産といわれる。尚、2009 年 10 月には有機畜産の生産行程管理者の指定を受けた。

③自然分娩：夏季は昼夜放牧で自然分娩、母牛に任せ人は手を出さない。母乳のみで、人工乳や離乳食は一切無い。冬季は舎飼で分娩、子牛の下痢や感染症対策が最大の課題故、母子１部屋とし消石灰消毒を徹底する。ホルモン剤や獣医の世話無しの健康な牛育ての第一歩である。

④自然放牧の効果：自然放牧で牛の病気が激減したとのこと。出産も人手によらず自然出産とし、また、子牛に母乳を与える為に感染症にかからない。

(6) 赤身肉の特徴及び品質

①特徴

牧草飼育の NSN は、皮下脂肪が薄く増体性能に優れ赤身肉が多い。雑種強勢により抗病性に優れる。反面、枝肉は穀物飼料多給の慣行肥育による黒毛和牛に比べ見劣りがする。

枝肉歩どまり 55.8％、BMS（脂肪交雑）2.0、ロース芯断面積 43cm² である。

②ランク付け

赤身肉には霜降りのサシは入らない。その為、市場評価はＢ２で高いとはいえない（ＡＢＣ各々５段階。上から９番目、下から６番目）

③栄養価

しかし、北里方式による牛は輸入穀物飼料による牛に比べ、ベータ・カロテン（人の免疫力を高める）16 倍、ビタミン E（人の老化防止）2.5 倍といずれも高い。健康志向の現代には最適と思われる。

(7) 北里八雲牛ブランド

①出荷：出荷目標体重 700kg 以上、30 ～ 33 ヶ月齢、年間出荷頭数 45 頭前後。

②商標登録：2003 年に「北里八雲牛」を取得済。品種名ではなく、生産方式のブランド化を図ったものである。八雲牧場の牛は短角和牛が主体で「北里八雲牛」ブランドで売られる。切落とし肉が 250 グラムパックで千円強とやや高め（2010 年１月 22 日付朝日新聞朝刊）。

③主要販路：

(a) 東都生協（東京都世田谷区、会員約 20 万人）：当初から産直に取組む。年間 20 頭出荷。

同生協は環境と調和する「北里八雲牛」を政策商品と位置付け、１頭丸買い、部位ミックス切落としパック詰めを戸配する。

(b) ㈲横内商店：2007 年取引開始。毎月１～２頭出荷。赤身肉の良さが名声レストランに浸透し、「北里八雲牛」の認知度高まる。

３. 農林水産省―「酪農及び肉用牛生産の近代化を図るための基本方針」（官報号外第157号）

(1) 基本方針と北里方式の先見性

①基本方針：７月 27 日付官報に掲載された基本方針は「酪農及び肉用牛生産の振興に関する法律」（昭和 29 年法律第 182 号）第２条１項に基づき、向う 10 年間の国の酪農及び肉用牛生産の基本的な方向性を示したものである。主な内容は次の（2）－②の通りであるが、八雲牧場が永年取組んできたことである。

②北里方式の先見性：基本方針の「資源循環型で環境負荷軽減」については、北里は 1990 年に牛の糞尿を土地に還元する基本原理に立ち返って実践し、又、「自給飼料」については 1994 年に「飼料穀物ゼロ、完全自給飼料」を実現しており、

北里方式の理念の先見性と実践の先駆性が伺え、佐渡畜産のあり方の参考になると思われる。

(2) 基本方針の主な内容

①脂肪交雑（高級霜降り肉）重視から多様な和牛肉生産への転換

②資源循環型で環境負荷軽減に資する自給飼料基盤に立脚した酪農や肉用牛生産への転換

③6次産業化への取組等による持続可能な酪農及び肉用牛生産への転換

④畜産・酪農所得補償制度の導入

4. 北里方式の佐渡への導入可能性

(1) 我が国のTPPへの対応と佐渡畜産の行方

最近、マスコミで、EPA（経済連携協定）やTPP（環太平洋経済連携協定）が報じられている。共に貿易や投資の自由化を目指すもので、貿易立国で多くの農業問題を抱える我が国は厳しい対応を迫られている。特に、後者は関税撤廃に例外品目を設けないもので、産業界は強く参加を求めるが、農業関係者には根強い反対がある。国内農業への甚大な影響が懸念されるからである。慎重に対応すべきである。

佐渡は1965年から2020年迄の55年間に第1次産業の就業者が激減している。1965年には32千人であったものが、2020年には5千人（16%）となった（添付資料－1） この先、我が国がTPPに加入し、米をはじめとする農産物が無関税で流入すれば、佐渡農業は壊滅的な打撃を受ける可能性が高い。特に、牛については、飼育頭数が明治・大正期の8千頭から7千頭、その後昭和30年代まで6千頭から5千頭と推移したものが、1991年の「牛肉の輸入自由化」以降は1千頭台となり、2023年（令和5年）には遂に1,198頭となった（基礎資料－4ご参照：10頁）

佐渡の畜産業も貿易の自由化の及ぼす影響の大きさを既に体験済みである。我が国のTPP参加を控えて、佐渡の畜産業はその経験をいかに生かすかの岐路に立たされている。我が国のTPP加入により、安価な農・畜産物が我が国に流入する前に、「強い農・畜産業」を構築する必要があり、特に、佐渡の畜産振興には北里方式が適していると思われる。

(2) 佐渡エコ・アイランド構想と北里方式の整合性

北里方式の「完全自給飼料による環境保全の循環型畜産」は佐渡の立地条件に適している。先ず、「完全自給飼料」について見ると、1991年の牛肉の輸入自由化で我が国畜産業は輸入穀物飼料による高級霜降り肉の生産に注力したが、輸入穀物飼料の高騰で畜産経営が著しく困難となった。1961年に196万戸あった畜産農家が2006年には8万5千戸（4%）にまで激減した。この傾向は佐渡も同様である。そこで、佐渡畜産の再生を図るには、採算面から輸入穀物飼料によらず自然環境に恵まれた佐渡の完全自給飼料によることが望まれる。

次に、「環境保全の循環型畜産」について見ると、牧草の養生は、化学肥料や除草剤によらず、牛糞を完全堆肥にして牧草地に戻すので、「トキとの共生」を基本とする佐渡エコ・アイランド構想にも適合し、資源循環型畜産を目指す北里方式は佐渡に最適と思われる。

(3) 佐渡の牧場の現状と課題及び解決策

①現状

次に問題となるのが牧場の規模である。北里方式で畜産振興を図ろうとすると相当規模の牧場が必要となる。現在、佐渡市には、民間牧場が2ヶ所、市営牧場が6ヶ所、計8ヶ所ある（末尾資料－1ご参照：80頁）。その広さを八雲牧場と比較すると次の通りである。

（単位：ha）

	放牧地	野草地	他（森林等）	合　計	飼育頭数（平成18年）
佐　渡	160.1	173.9	97.0	334.0	193
八雲牧場	100.0	100.0	150.0	350.0	280

佐渡は、1部に乳用牛も放牧しているが、黒毛和牛の子牛生産が太宗を占める。他方、八雲牧場は肉用牛の交雑種NSNを主とする各種交雑種の多岐にわたる。

②課題

放牧地、野草地の合計及び飼育頭数を比較すると、佐渡は334haで193頭、他方、八雲牧場は200haで280頭である。佐渡は八雲牧場よりも1.67倍の広さを持ちながら、飼育頭数は87頭少ない。牧場の規模から単純計算すれば、佐渡は468頭飼育する能力を持つ。計算上では、あと275頭飼育する余地があることになる。畜産農家が畜産業から撤退したことが主因であろう。尚、八雲牧場が広大な牧場を持ちながら、飼育頭数を280頭に抑えているのは、EUの「家畜福祉基準」を完璧にクリアーする為であり、我が国ではその倍の「密飼い」が実際である。

しかし、8ヶ所の牧場がフル回転しても468頭では佐渡の畜産振興にどれだけ寄与するか明らかでない。そこで、肉用牛の更なる増加策を図るには次の2点が考えられる。

③解決策

(a) 耕作放棄地の活用

現在、佐渡では耕作放棄地に電気牧柵を廻らせ簡易牧場とし、子牛生産に取組んでいる事例がある。平成21年12月末日現在の佐渡の耕作放棄地は172.6haである（末尾資料－2ご参照：80頁）。これ等を簡易牧場に転用すれば、畜産

振興に役立つ。EU の家畜福祉基準に準拠した八雲牧場の例にならえば、単純計算では、更に 242 頭の飼育が可能となる。もちろん、耕作放棄地には飛び地もあろうし、周囲の環境から牛の飼育には適さない場所もあろう。何よりも土地の所有権も絡み複雑である。しかし、まとまった土地があれば、佐渡市が対価を支払い所有者から借上げて準市営牧場とし、利用者から利用料を徴収することも考えられよう。この様にすれば、佐渡市、土地所有者、畜産家の当事者３者にとってメリットがある。

(b) 休耕田等の利用による耕畜連携の促進

米作り中心の農業では、気候条件等に左右され経営は不安定となりがちである。減反等で米作りを休止した農家がこれにより収入源の多様化を図るのも１つの解決策ではないか。

5.「佐渡牛ブランド」の構築の方向性と市場開拓努力の必要性

(1) 佐渡牛ブランドの構築

佐渡の畜産が更なる発展を目指すには、繁殖用雌牛による子牛生産に加えて肉用牛生産を志向し、「佐渡牛ブランド」を構築する他ない。そこで、私は「佐渡高原牛（仮称）」を提言した。更に、北里方式によるのであれば、北里大学の「完全自給飼料による環境保全の循環型畜産」の先駆的な取組に配慮して「北里－佐渡高原牛（仮称）」と名付けるのも１案である。

(2) 市場開拓の必要性

しかし、長年、「高級霜降り肉」に慣れ親しんだ消費者に「赤身肉を浸透させるには並大抵ではない。そこで、赤身肉がベータ・カロテン（人の免疫力を高める）が他の牛の 16 倍、ビタミン E（人の老化防止）が 2.5 倍であること等をセールス・ポイントとして、畜産関係者は一丸となって市場開拓すべきである。佐渡は高齢者率（36％）で全国的にも稀なほど高い。そこで、それを逆手に取り健康に優れた効果のある赤身肉の地産地消を先ず図り、更には新潟はじめ全国販売を展開し、やがては環日本海・アジアへの輸出する展望が必要である。何よりも、佐渡には TPP に対抗できる畜産業の体力づくりが急務である。

6. 佐渡市への提案

(1)2023 年までの「佐渡市の基本計画」策定の必要性

先ず、今回の農林水産省の「基本計画」に対して、佐渡市は新潟県と連携してどう対応するのか佐渡市の「基本計画」の策定が求められる。その際、輸入穀物飼料は今後も高騰し続けることを前提にする必要がある。新興国を中心に人口増加が著しく、現在の世界人口 65 億人から 2050 年には 100 億人になるとの予測がある。この世界人口の増加と穀物のエネルギーへの転用で飼料用に回る量は減少し、その調達コストは今後益々高騰し続けるものと予想されるが、佐渡は肉用牛生産に参入するのか、参入する場合自給飼料によるのか、又、草地確保をどうするか「佐渡市の基本計画」を策定し、その方向性を明確にする必要がある。

(2) 佐渡市は肉用牛生産にどう取組むか

現在の佐渡の畜産は酪農と繁殖用雌牛の飼育による子牛生産が主であるが、農林水産省が基本計画で「自給飼料基盤に立脚した酪農及び肉用牛生産への転換」に大きく舵を切ったのであるから、佐渡は肉用牛生産をどうするかの選択の時期に来ていると思われる。私は、「佐渡牛ブランド」を構築するには肉用牛生産をも取組むことが必要と考える。

(3) 佐渡は畜産の第六次産業化にどう取組むか

農林水産省は基本計画で「第六次産業化の取組み等による持続可能な酪農及び肉用牛生産への転換」を明確に打出した。持続的に経営可能な畜産業とするには、飼育、加工、販売の一貫体制を築くことが重要である。酪農であれば搾乳･乳製品の加工・販売、肉用牛であれば肉用牛生産・食肉加工・販売となり、後者はと畜場、食肉加工センター、食品販売会社等が必要となる。そこで初めて第一次産業（飼育）から第二次産業（加工）へ、更に第三次産業（販売）へと産業を展開することができる。畜産業が均衡ある発展を遂げるには、畜産の第六次産業化により産業構造を改善する必要があり、佐渡市の積極的な取組を望みたい。

(4) 佐渡市は畜産物の輸出をどう取組むか

次に販売体制の強化が必要である。地産地消、国内での全国展開、行くゆくは海外への輸出も視野に入れる必要がある。この点、農林水産省の基本計画は輸出拡大方針を打出している。佐渡市も成長戦略の１つとしてこれに取組むべきである。2008 年の我が国の牛肉の輸出実績は 41 億円、輸出先はベトナム 22 億円、大中華圏 10 億円、米国 9 億円であった。中国を初めとするアジア諸国の経済成長、国民の富裕化で一層の輸出増加が期待される。

(5) 佐渡市は輸出促進体制をどう築くか

佐渡市が畜産物等の輸出を具体化するには、「佐渡市貿易公社」（仮称）を設立し、民間を主導する必要がある。その為には人材育成が必要で、佐渡市役所職員を大学院、商社、ジェトロ、畜産関係機関等に派遣し輸出業務を習得させ、佐渡の畜産物輸出体制を構築する必要がある。自治体職員を受け入れている大学院、商社等多々あり、佐渡市は職員をこれ等の機関に派遣し、佐渡経済活性化のために役立てるべきである。

以上

資料-1　佐渡の放牧地

（単位：ha）

牧場名	所在地	管理主体	開設年（年）	総面積	用地面積			放牧実績		推定草地（1頭当り）
					放牧地	野草地	合計	平成8年	平成18年	
（民間）										
関岬	関	肉用牛生産改良協	昭和42	15.0	15.0	0.0	15.0	29	31	0.39
山居	北鵜島	佐渡市北部畜産組合	昭和48	64.0	7.0	37.0	44.0	15	11	1.27
小計				79.0	22.0	37.0	59.0	44	42	
（市営）										
二ツ岩	下戸	肉用牛生産改良協	昭和42	62.0	7.4	54.6	62.0	26	9	2.00
乙和池	山田	佐渡農業協同組合	昭和43	64.0	50.0	5.0	55.0	17	20	0.70
経塚	吉岡	佐渡市	昭和43	60.0	30.7	29.3	60.0	61	50	0.40
青木山	青木	佐渡農業協同組合	昭和46	46.0	17.0	29.0	46.0	29	29	0.52
坪山	小倉	佐渡市	昭和49	100.0	13.0	19.0	32.0	33	25	0.88
堂林	平清水	堂林放牧組合	昭和54	20.0	20.0	0.0	20.0	19	18	0.83
小計				352.0	138.1	136.9	275.0	185	151	
合計				431.0	160.1	173.9	334.0	229	193	

資料-2　佐渡の耕作放棄地

（平成21年12月現在）

（単位：ha）

地区名	面積	割合
相川	121.4	0.70
佐和田	3.0	0.02
金井	1.9	0.01
両津	14.2	0.08
新穂	1.4	0.01
畑野	4.8	0.03
真野	7.8	0.05
小木	4.6	0.03
羽茂	9.4	0.05
赤泊	4.1	0.02
合計	172.6	1.00

商店街活性化へ規制緩和を

（2010年7月17日付新潟日報「私の視点」に掲載）

シャッター通りの中の駐車場の一角で近郷農家のおばあさんたちが取れたてのトマトやキュウリを売っていた。私は迷わずこれらを買い、帰宅して早速食べた。子供のころ、学校から帰ると、かばんを放り投げ遊びに出る前に食べたあの味だ。これが40年のサラリーマン生活の末、佐渡にUターンして味わった「最初の至福のひととき」だ。

しかし、売り手のおばあさんたちの話を聞いてみると困っていることもあるらしい。一つは商店街の路上は駐車できないこと、二つは場所代を支払わねばならないことだ。しかし、これらは商売をする上で当然負担すべきコストであり、ルールに相違ない。

佐渡もほかの地域同様に商店街はシャッター通り化して昼間さえ路上に人影もまばらである。また、生鮮食料品の9割が島外産という、にわかには信じがたい現実もある。

これに対し、佐渡市はシャッター通りの活性化や生鮮食料品の地産地消推進策を打ち出している。それはそれで多としながらも、市民目線で見た場合、その実効性はどうであろうか。

商店街の路上駐車禁止は片側一車線の道路を考えれば交通事故未然防止という合理的な理由がある。しかし、これを実態面から見た場合、駐車場がほかにあっても、買い物客にそこまで運ばせるのは少々酷だ。特に高齢者率36％という全国的にもまれなほど高い佐渡の場合、高齢者に運ばせること自体難しいだろう。

次に、商売に当たって払う場所代は、自由取引の対価と割り切ってしまえばそれまでだが、農家個人の負担とするには酷な気もする。国勢調査によると1965年の佐渡の第1次産業就業者は3万2千人だったが、2005年は9千人となった。この点に行政の梃入れを期待する根拠がある。

これを解決するにはどうしたらいいか。まず、商店街の路上駐車を解除してはどうか。片側一車線で危険なら、広い歩道のタイル1、2個分車道を拡張して路肩部分と合わせて駐車ゾーンにしてはどうか。

次に、地産地消の促進策として、公営の楽市楽座ゾーンを設定して誰でもが自由に農産物を販売できるようにしてはどうか。その際の唯一の条件として、出品する場合、町中で買い物をして帰ることとする。規制で「角を矯めて牛を殺す」のでは元も子もない。

町中には、商店街の路上駐車が禁止されてからシャッターを下ろす店が多くなったとの意見もある。ここで規制本来の目的とその効果を見直してはどうか。

佐 藤 久 雄　　略 歴

昭和 22 年	旧佐渡郡畑野町大久保に生まれる
昭和 41 年	新潟県立佐渡高等学校卒業
昭和 46 年	早稲田大学第一政治経済学部政治学科卒業
	三井物産株式会社入社
昭和 49 年	三井物産株式会社インドネシア経理研修員
昭和 52 年	イラン・ジャパン・ペトロケミカル・カンパニー（IJPC）
	（在イラン、バンダルシャプール）
昭和 57 年	米国三井物産株式会社ニューヨーク本店監査課長
平成 11 年	物産機械情報サービス株式会社取締役経理部長
平成 16 年	三井物産パッケージング株式会社取締役経理部長
平成 20 年	三井物産株式会社定年扱退職
	早稲田大学大学院公共経営研究科入学、北川正恭教授
	（元三重県知事）に師事し、地方自治を研究、翌年修了
平成 23 年	新潟県議会議員初当選
平成 27 年	新潟県議会議員二期目当選
平成 31 年	新潟県議会議員三期目当選

佐渡再生八策

平成23年5月23日　初版発行
令和　5年7月23日　改訂版発行

著　者　佐藤久雄
自　宅：〒952-0027 新潟県佐渡市長江435番地3
電　話：0259-27-5828
ＦＡＸ：0259-67-7606
携　帯：080-1064-8405
E-mail：h.satoh1947@yellow.plala.or.jp

印刷所　新穂印刷
〒952-0108 新潟県佐渡市上新穂 634-4

頒　価　300 円