

いつかこの鹿児島を思い出して きっと泣いてしまう



鹿児島県 企画部 交通政策課長
仲 澤 純

はじめに

神奈川県生まれ育ち、東京で働いてきた自分にとって、鹿児島はすべてが新しく見え、今の自分に必要な存在にすら思えた。県都からわずか数キロしか離れていない、海に浮かぶ活火山と共存・共栄する比類無き

県。最初は驚きの連続だった噴煙や噴火音も、一年半も経つと日常の風景として刷り込まれている。大正の大噴火（1914年）で大隅半島と陸続きになったこと、その際亡くなった人は大噴火した桜島よりも鹿児島市内の方が多かったこと（噴火後の地震による家屋倒壊等の結果）、実は造成年代の異なる二つの山が重なる複合火山であること、鹿児島は「桜島」の古名に由来する（との説が有力である）ことは赴任してから知った。職場である県庁周辺は、戦前は海軍航空基地であり戦後は旧鹿児島空港であったこと、新たな空港建設地として指宿と霧島が競った歴史、霧島に移転されたことで熊本南部や宮崎の利用者取り込みにつながり、九州自動車道の早期開通にも結

び付いたことなど、思い起こせば鹿児島のありとあらゆる歴史をどん欲に吸収してきた日々だった。

「離島」という誇るべき資源

離島を「抱える」鹿児島ではなく、離島を「有する」鹿児島。赴任早々、南北600キロに及ぶ島々への接し方をたたき込まれた。記憶だけでなく記録にも残る委員会答弁で間違いは許されない。観光客には非日常の華やかなイメージが売り込まれるが、生活する島民にとって離島が直面している現実も深刻である。奄美群島において「格差是正」が声高に叫ばれてきたように、離島住民の視線は、鹿児島本土に暮らす人々以上にセンシティブだ。島には大学レベルの教育機関がなく、不可避免な人口流出に悩まされている。そして、それ故の高齢化に対峙せざるを得ない（離島より高齢化率が進行している本土市町村もあるが、周辺市町村との互恵を得やすいため同列には論じられない）。大きな産業が育たない島では雇用が生まれにくい

ため、定住促進を謳いながら受け皿をどうすればよいか苦悩している。輸送コストの高止まりも追い打ちをかけている。

一昨年、そうした状況を打開するために創設された「奄美群島振興交付金」（以下「奄振交付金」という。）により光が見えた側面もある。交通の改善で直ちに過疎化を止めることはできないが、交通の機能低下は過疎化に拍車を掛ける。奄振交付金を活用したバニラ・エアの就航（奄美大島→成田）は、ローコストキャリアの価格優位性を奄美群島に染み渡らせた（就航して二年目を迎えているが奄美地区の宿泊客数は前年同月を更新中である）。従前、東京から那覇よりも近い奄美大島への運賃は高止まりしていた。鹿児島に赴任する前は、需給バランスでなくJRやバスと同じように距離で運賃を論じようとする島民の考え方が簡単には呑み込めないでいた。地方の現実を目の当たりにして、「ビジネスとして成り立つ交通事業」と「生活路線として維持される（べき）交通事

業」を同一には論じられないと悟らされた。肉親の危篤・葬式等の緊急時に事前割引運賃は使えず、急な出費は島民の負担として重くのしかかる。お金を多く払っても移動できればよいのかもしれない。交通手段がフェリーのみで、そのフェリーすら毎日運航していない島もある。気象・海象条件によっては欠航も覚悟しなければならぬ。細かい話のように聞こえるかもしれないが、その際の宿泊費等は島民の「上乗せリスク」として現に存在する。島で暮らしたことはない自分は島民の苦勞を共有することはできないが、共有できないが故の視点を何とか島の発展に役立てたいと考えている。答えがあるのか分からない「ナショナルミニマム」に思いを馳せる日々は今も続いている。

その一方で、事業者間の調整にも心を配る必要がある。従来より就航している航空会社と新たに就航した航空会社との間で「プレート効率性」を定義し、共榮し続けることは口で言うほどたやすいことではない。また、航空・航路運賃のバランスも考慮しなければならない。その渦中において、自分はいま何ができるかを問われている。不思議なことに、課題に向き合う過程で島民からも事業者からも逆に支えられていることに気付かされることもあり、それが新たな活力になっていることに感謝している。

国や鹿児島本土が離島を支えている側面もあるだろうが、一方で離島あつての鹿児島、そして日本なのだと思う。熊本・宮崎と接する本土から沖縄に近接する与論島に至るまで、千態万状の奥深さと島毎に大切にされてきた歴史・伝統・文化が今も息づく。「北部琉球」と称され、戦後米国民政府による占領を経験した奄美群島や吐噶喇列島では、今もなお戦争の爪痕が残り、祖国復帰の歴史が語り継がれている。離島の存在は、また、互いに助け合う心と行動力を育んでくれる。不便の中で、人は人に助けられ、そして生かされていることを実感するのではないだろうか。奄美大島に潜居し、徳之島と沖永良部島に流刑されていた西郷さんも同じような心境だったと想像する。引越しの際、業者に頼むことは当然のことではなく、島民同士が手伝い合う文化は今も健在だ。驚いたことに、離島に生まれ育った者や県庁の離島赴任経験者はそんな得難い文化を本土においても実践している。

現場を見て、何ができるか
国土交通（旧運輸）省からの出向で鹿児島県にお世話になっている13人目の私は、前任者から委員会で「後ろを振り返ってはならない」と教えられた。お化けが出るからではない。後ろに控えている課の人に答



口永良部島
島の全域が「屋久島国立公園」に指定されている

弁すべき内容を確認することがないよう勉強をしろという意味なのだが、それ以上に課内を含めた県の人からの信頼・期待を試される場でもあるということに気付いていく。本会議のように質問が事前に通告されることの少ない委員会では、その場のやり取りで県議の先生方から信頼できる者かどうかを問われることになる（県庁の方はそれを見聞きする）。最初に聞かれたのは、鹿児島のか、「知っているか」、「見たか」、「行ったか」という類のもの。地域に根ざす覚悟と関心を持って取り組んでいるかどうかの踏み絵と受け止めた。理屈ではなく、行動力が試される。体験ほど雄弁に語れるものはないが、県議会は年に4回あり、次の議会までの2ヶ月弱で案件をどうマネージメントしているかも試される。残念ながら体は一つしかないのので、頭で整理する答弁と「足で稼ぐ答弁」とのバランスが求められることになる。

一年目は一人でも多くの人と会い（夜を切り刻んで可能な限り飲み交

わし）、実際に現場を見に行くことを徹底してやった。中でも有人離島の全踏破は地元紙である南日本新聞で宣言していた。赴任10ヶ月弱で吸い込まれるように28島全踏破を果たしたことを半ば興奮気味に先輩諸兄に報告すると、意外なことに「俺は全部行けなかった」との声が連なつた。全てまわられたのは周囲の支えと幸運が重なつただけなのだと思付かされる。中には公共交通機関が存在しない島もある。口永良部島は34年ぶりの新岳噴火で入山規制が敷かれる中、全島避難に及ぶ前のタイムイングで往來した。三島村は気象・海象条件とにらみ合いを続け、三度目の正直でようやく足を踏み入れることができた。現在集計中の平成27年国勢調査により、安永の大噴火（1779年）で桜島北東に隆起した新島（通称・燃島^{もえじま}）等が無人化し、有人離島の数が減少する可能性がある。鹿児島島の人の多くは赴任・出張以外では離島に足を運ばない。よそから来た自分が言うのも何だが、誇るべき資源としての離島^{ちぢま}に

是非とも関心を持ってもらいたいと思っている（特に次世代を担う若者に伝えたい）。

口永良部島に泊まった宿のおばちゃんの存在はとて心に残っている。昨年5月29日、その口永良部島が火砕流を伴う大噴火で全島避難となり、いつ帰島できるか分からない状況に置かれたときはとても心配になった。屋久島から西に12キロしか離れておらず、同じ「屋久島町」に属している口永良部島。その島民を支えた屋久島における風評被害が今もなお懸念される。新聞やテレビで



与論島・百合ヶ浜「幻の白い砂浜」を歩く

あのおばちゃんの姿を時折目にした。奄美群島祖国復帰を彷彿とさせる「クリスマス帰島」が決定した時、テレビのインタビューで「屋久島の人と離れるのが少し寂しい」というおばちゃんのコメントを聞いて、二つの島の距離が何となく近づいた気がした。お正月を自らのホームタウンで幸せそうに迎える島民の姿に報道で触れ、「この世のもっとも純粋な喜びは、他人の喜びを見ることだ」（三島由紀夫）との形容に改めて共感を覚えた。

現場を見ることの副次的効果は、

ニュースや新聞がとても楽しく身近な存在に感じるのだ。足を運んだ地名がニュースで紹介されると自然と顔が向き、見覚えのある人が新聞に出ていると何気ない紙面がとても温かみのある貴重な存在にすら思える。いわば自分自身でニュースや記事に付加価値を付けるのと同じ効果が得られる。自らが手がけた案件が紹介されれば、我が子の活躍に心躍るような気持ちにもなるだろう。

仕事柄マスコミの取材を受けるが、県民に響くコメントにするためにも現場を見ていることは大きな説得材料になる。中々思うように伝えられないもどかしさを感じているが、全体像の把握と分かりやすいキーワードを、様々な汗をかきながら捻り出す大変有り難い訓練をさせてもらっている。おかげで世の中の動きに受け身になりがちな状態から、世の中をデザインするにはどうしたらよいかというマインドシフトが生まれたような気もする（錯覚かもしれないが…）。もつとも、現場を見ることは大事だがそれを目的化



志布志と大阪を結ぶフェリーさんふらわあ九州～関西を往復1万円で走る「弾丸フェリー」

してはならない。地域交通が抱えている問題の縮図を目の当たりにするだけでなく、解決策を講じていくことが期待されているのだから。現場に足を運び、出会ったことがあるというだけでこんなにも親近感を持つるのだから、図々しくも様々な場面に顔を出し、抜け目なくも関係者に対し宣伝し、丁寧な補足（時に軌道修正）を施すなどして、取り組

みを正確に理解してもらうことも肝要である。能動的な働きかけ一つで、混乱や誤作動のリスクはぐっと抑えられる。制度は「生き物」であり、産んだ後はそれなりに育てなくてはならず、社会環境が変化する中で人が使うからこそ、常に使い勝手を意識すべきことを学ばせてもらっている。

鹿児島島の魅力は「人」にあり

赴任してからというもの、並々ならぬ郷土愛を持ち、何をすべきかを真剣に考え、それでいて、**•** げに生きる鹿児島県人と触れ合う機会に恵まれてきた。「自分がいまやらんでどうするか」という強い想いを持った方々からは幕末の志士を想像した。宴席で教わったことがある。人との距離感を敷居に例えて、「九州他県は、居間までは通すが中々先に行かせない。かごんま（鹿児島）は、まず門前払いをするが、それでも来る奴は寝室まで通す」。どこまで普遍性のある話であるかはさておき、理屈だけではない義理人



国際会議（第13回日ASEAN次官級交通政策会合）の誘致視察先の桜島を背景に笑顔の代表団

情の世界を感じていた新参者の自分にとっては言い得て妙な気がした。南九州他県の方からは、「鹿児島はいざという時の結束力が強い」と羨ましがられることがある。実際、官と民が協力して一つのことに当たると霧囲気は日頃から感じていることである。例えば、上海線維持の取り組みでは民も一つになり大きな協力を見せてくれた。「鹿児島を敵に回し



伝統のアユ建網漁
肥薩おれんじ鉄道利用促進のイベント

てはいけない」と言われることがある。逆に味方にしたら百人力なのはそういう訳なのだろう。

天文館という郷土文化の息遣いを感じさせる社交の場を活用し、気に入っていたけると新たなネットワークが紹介され、ご縁が加速度的に広がっていくのも鹿児島の特徴だ。「金は使えば無くなるが、人脈は使うほど広がる」。そう教えてく

れた鹿児島の方の言葉を時折反芻する。興味深いのは、一見関係のない業種の方でも、交通・観光事業者とゴルフ仲間、高校の同級生（鹿児島高校ネットワークはとても深い）、あるいは飲み友達といった具合に接点があることが少なくない。そうした線が結ばれるとインパクトも大きく覚えていただける可能性が高くなる。点が線になり、やがて面となり、最終的に立体化していく。交通や都市の発展過程と似ており、関係のあることだけを狙い打ちにしても奥行きがなくなってしまう。思うに、自分だけで考える世界はちっぽけで、広く関係者の声に耳と気持ち寄せ、社会環境の変化に応じて焦点を変えていく必要がある。地元の方々から忍耐強く要望を受け止めるという、時にしじりもする過程から、掘り出し線が生まれることもある。

公共交通を動かしているのは誰か？

国の仕事では単一の交通モード、それも限られた分野に従事すること



香港線就航1周年記念
南九州デیلیー化を果たし宮崎・熊本とも連携

が多い。鹿児島県に来て、離島を含め陸海空すべての交通モードを一手に見渡せることがとても新鮮であり、貴重な経験をさせてもらっていると思う。少し古めかしさも感じられる「交通政策のデパート」という表現は今も健在だ。各モードに固有の事情もあるが、共通して感じるのは、公共交通を動かしているのは、究極的には地元の利用者であるとい

うことだ。地元が望まない交通事業はビジネスにも生活路線にもなり得ない。官だけが頑張っても、維持することは財政的にも正当性の観点からも難しく、民が利用促進に協力してくれるような関わり方を地域全体で構築していくことが肝要である。その典型が奄振交付金の活用であろう。使い途に留まらず、波及効果を意識した取り組みを民全体、官全体、そして群島全体で考えていく。奄振交付金は、全額が国の補助金ではない。国の負担に加え、県だけでなく群島市町村にも負担割合があることを忘れてはならない。地元による一定の負担を通じて、自らのこととして考えること、必要に応じて口を出していくためのツールなのだと理解している。また、バナラ・エア就航に象徴されるように、奄美大島にとっては直接的な恩恵があるが、それ以外の群島においては間接的な効果に留まることがある。波及効果を意識するならば、奄美大島が増大しつつある観光客の受け皿の量と質を向上させることに加え、他の群島

にどう裨益させていくかを奄美群島全体で考えていかなければならない（「群島広域観光」の構築に向け、島をつなぐことを意識した取り組みや、他の群島への航空・航路乗り継ぎダイヤ改善等の視点が求められよう）。加えて、「奄美・琉球」として、単一の県としては初めて二つ目の世界自然遺産（昨年7月に登録された世界文化遺産「明治日本の産業革命遺産」も含めると三つ目の）登録を目指す中、沖縄路線の航空・航路運賃軽減への奄振交付金活用といった交通面の改善だけでなく、観光面や産業面でも地元の創意工夫と努力が問われていくだろう。さらに野心的なことを言えば、島民が交通を切り口とした奄振交付金による恩恵を、利用促進の工夫と努力による改良を通じて、将来的には奄美群島全体で地場産業の振興、雇用の多様化、定住促進事業との連携等といった奥行きのある発展につなげていくことを期待している。

おわりに

縁もゆかりもない中、全力で働かせてもらえる居場所をいただき私は幸せ者である。有り難いことに、先輩諸兄の遺産で交通政策課長には温かい目が向けられる（まさに「身は一代、名は末代」。「名を汚さぬように」とご指導いただく伝統を守りながら、地元の方々とのお付き合いを重ねる過程で、信頼と期待を寄せてもらえるような姿勢を心がけ、覚悟を持って精一杯やろうと思う。「交通政策のデパート」業務は多岐に渡るが、何と言っても大事なのは接客であろう。地元の方々に愛され、時に率直なクレームを言ってもらいながら、共に発展していける関係が理想である。ところで、綺麗事ばかりを並べ立てたように見えたとしたら、それはとてつもなく大きな誤解である。中間管理職として、日々苦悩し、時に泣き笑い、へし折れてもふてぶてしく立ち上がり、また体当たりしに行く日々であることもお忘れなきよう。



交通政策課の仲間たち
課の仲間にはいつも支えられ心から感謝している