

# 特定有人国境離島地域の 地域社会の維持に関する北海道計画

(令和4年度(2022年度)～令和8年度(2026年度))

令和4年(2022年)4月

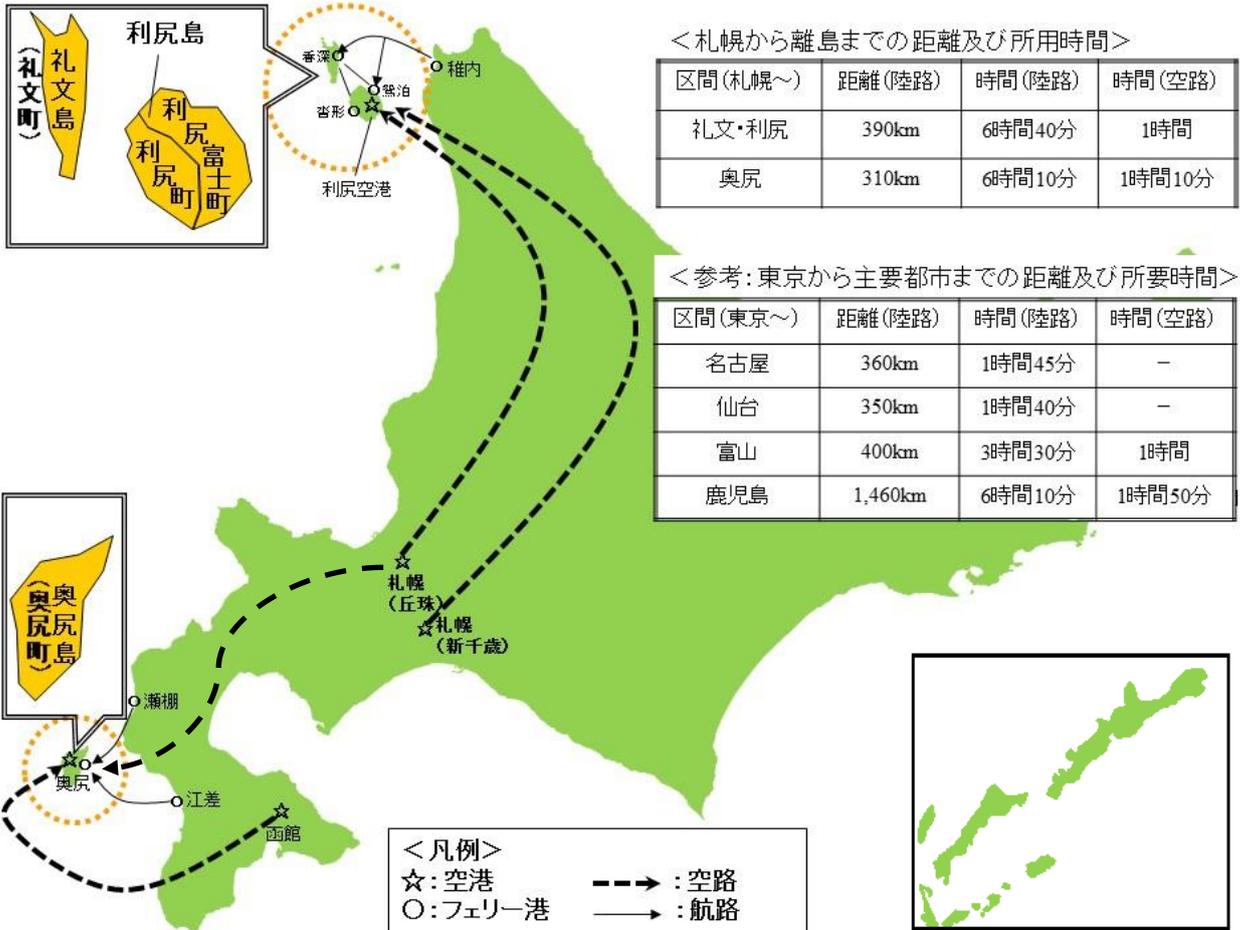
(令和4年(2022年)9月変更)

北海道

# 目 次

<b>I 特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持の基本的方針に関する事項</b>	
1 計画の位置付け	1
2 特定有人国境離島地域の現況	2
3 地域社会の維持の基本的方針	7
<b>II 地域社会の維持に関する分野別対策</b>	
1 国内一般旅客定期航路事業等に係る運賃等の低廉化	9
2 国内定期航空運送事業に係る運賃の低廉化	11
3 生活又は事業活動に必要な物資の費用の負担の軽減	13
4 雇用機会の拡充等	14
5 安定的な漁業経営の確保等	14
6 広報その他啓発活動	14
7 重要業績評価指標（KPI）及び成果目標	14
<b>III 地域別計画</b>	
○ 利尻・礼文地域	
1 現況	18
2 基本的方針	27
3 分野別対策	29
○ 奥尻島地域	
1 現況	41
2 基本的方針	45
3 分野別対策	46

# 特定有人国境離島地域位置図



※瀬棚—奥尻航路は令和元年度(2019年度)から運航休止

**I 特定有人国境離島地域に係る地域社会の  
維持の基本的方針に関する事項**

# 1 計画の位置付け

## (1) 計画策定の意義

本道の離島地域においては、昭和 28 年（1953 年）の離島振興法（昭和 28 年法律第 72 号）の制定以来、北海道離島振興計画に基づき、空港、港湾、道路などの交通基盤の整備、水産業を始めとする産業の振興、生活環境の整備や医療の確保などの施策を推進することにより、地理的条件が厳しい離島地域の振興に向けて取り組んできたが、人口の減少や高齢化の急速な進行、地域産業の低迷など、離島地域を取り巻く環境は依然として厳しい状況にある。

こうした中、平成 29 年（2017 年）4 月 1 日、有人国境離島地域が有する我が国の領海、排他的経済水域等の保全等に関する活動の拠点としての機能を維持するため、有人国境離島地域の保全及び特定地域有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する特別な措置を講じ、もって我が国の領海、排他的経済水域等の保全等に寄与することを目的とした「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」（平成 28 年法律第 33 号、以下「法」という。）が施行され、本道では礼文島、利尻島及び奥尻島が特定有人国境離島地域に指定された。

このため、道では、法指定を受けた特定有人国境離島地域の礼文町、利尻町、利尻富士町及び奥尻町（以下「離島町」という。）と連携・協力し、法第 10 条の規定及び「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基本的な方針」（平成 29 年 4 月 7 日付け内閣総理大臣決定）に基づき、平成 29 年（2017 年）10 月に「特定有人国境離島地域の地域社会の維持に関する北海道計画」（以下「道計画」という。）を策定した。道計画に基づき、特定有人国境離島地域において、航路・航空路に係る運賃等の低廉化、物流コストの低減化、雇用機会の拡充、滞在型観光の促進等、地域社会の維持を図るため必要な取組を行っている。

本計画では、特定有人国境離島地域における法施行後から現在までの取組状況のほか新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う経済等への影響も踏まえ、令和 4 年度（2022 年度）からの 5 年間における計画を策定するものとする。

## (2) 計画の対象地域

この計画の対象地域は、法第 2 条第 2 項の規定に基づく特定有人国境離島地域（以下「国境離島地域」という。）である利尻・礼文地域（礼文町、利尻町及び利尻富士町）、奥尻島地域（奥尻町）の 2 地域 3 島（4 町）とする。

(3) 計画の期間

令和4年度（2022年度）～令和8年度（2026年度）（5年間）

(4) 計画の推進管理

「北海道離島振興対策会議」において、指定地域ごとの計画の進捗状況や課題を把握し、道と離島町における情報の共有化を図るとともに、必要な対策の検討・実施に努め、計画全体の推進管理を図る。

また、計画の推進管理の結果や社会経済情勢の変化などを踏まえながら、「北海道離島振興対策会議」において計画見直しの必要性を検討し、必要に応じて計画の変更を行うものとする。

※北海道離島振興対策会議（平成24年（2012年）10月4日設置）

- ・目的：北海道内における離島振興の着実な推進を図る
- ・構成：奥尻町長、羽幌町長、礼文町長、利尻町長、利尻富士町長、厚岸町長、北海道総合政策部地域振興監、総合政策部地域創生局長、檜山振興局地域創生部長、留萌振興局地域創生部長、宗谷総合振興局地域創生部長、釧路総合振興局地域創生部長

## 2 特定有人国境離島地域の現況

(1) 人口の現況

本道の国境離島地域における令和2年（2020年）の国勢調査人口は9,381人で、平成22年（2010年）と比べて20.1%の大幅な減少となっており、全道の5.1%と比べ、人口減少が急速に進んでいる。

また、依然として若年層の流出が続く中、令和2年（2020年）の国境離島地域の高齢化率は39.0%と、全道平均の31.8%に比べ著しく高くなっており、地域の活力低下や担い手不足が顕在化している。

### ○人口の推移

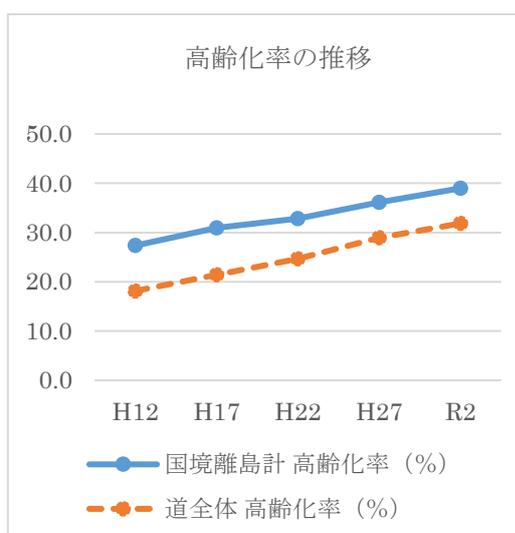
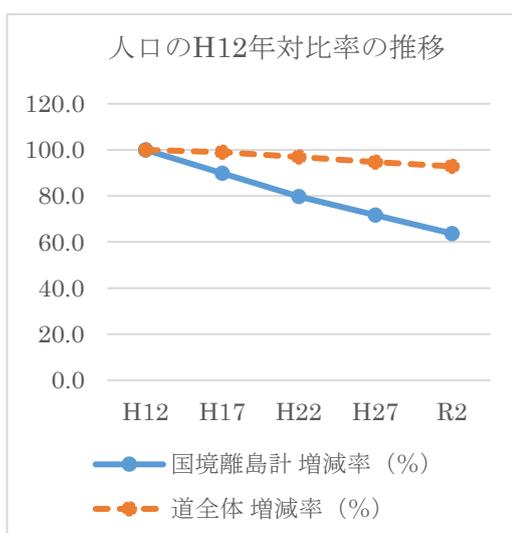
（単位：人）

区 分	H12	H17	H22	H27	R2
<b>国 境 離 島 計</b>	<b>14,730</b>	<b>13,243</b>	<b>11,738</b>	<b>10,553</b>	<b>9,381</b>
・礼文町	3,856	3,410	3,078	2,773	2,509
・利尻町	3,417	2,951	2,590	2,303	2,004
・利尻富士町	3,536	3,239	3,037	2,787	2,458
・奥尻町	3,921	3,643	3,033	2,690	2,410
10年越しの増減率	-	△22.9%	△20.3%	△20.3%	△20.1%
<b>道 全 体</b>	<b>5,683,062</b>	<b>5,627,737</b>	<b>5,506,419</b>	<b>5,381,733</b>	<b>5,224,614</b>
10年越しの増減率	-	△1.1%	△3.1%	△4.4%	△5.1%

## ○高齢化率の推移

(単位：%)

区 分	H12	H17	H22	H27	R2
国 境 離 島 計	27.4	31.0	32.8	36.1	39.0
・礼文町	26.5	30.1	30.7	34.0	36.3
・利尻町	28.7	33.7	34.1	38.0	40.4
・利尻富士町	30.6	33.4	33.9	35.9	38.3
・奥尻町	24.1	27.4	32.7	37.0	41.4
道 全 体	18.2	21.4	24.7	29.1	31.8



## (2) 交通の現況

本土と国境離島地域を結ぶ交通については、各島にフェリーが就航しており、買い物や通院など住民の生活路線となっているが、利用客数の減少などにより事業者の経営状況が厳しいことから、住民生活に必要な離島航路を今後も維持・確保していくことが課題となっている。

また、利尻島と奥尻島においては、本土との間に航空機が運航されており、平成23年(2011年)10月には利尻島～札幌丘珠間に、令和3年(2021年)7月には奥尻島～札幌丘珠間に新たに航空路が開設されているが、フェリー、航空機ともに旅客運賃及び物資輸送費が割高な水準となっており、これらの費用の低廉化が課題である。

国境離島地域内における公共交通については、各島で路線バスが運行されており、島民の生活を支えている。

港湾については、香深港(礼文町)、沓形港(利尻町)、鴛泊港(利尻富士町)、奥尻港(奥尻町)などにおいて計画的に整備が進められてきている。このうち、鴛泊港には新フェリーターミナルが整備され、平成26年(2014年)3月に供用開始となっている。

また、空港については、礼文空港、利尻空港、奥尻空港があり、このうち、奥尻空港については、平成 18 年（2006 年）に滑走路が 800m から 1,500m に延長整備され、函館空港と奥尻空港を結ぶ航空機の大型化が実現したが、それに伴い 3 往復から 1 往復へと減便になっている。また、礼文空港については、平成 21 年（2009 年）4 月から令和 8 年（2026 年）3 月まで休止となっており、住民が安心・安全に暮らし続けるために、本土と礼文島とを短時間で結ぶ定期航空路線の再開が求められている。

### (3) 生活物資等の現況

国境離島地域においては、輸送コストが割高なため、生活物資等に関し本土との価格差が生じている。このため、生活面での格差是正策として、燃料の流通コスト対策については、経済産業省が実施する「離島のガソリン流通コスト対策事業」によりガソリン価格の低廉化が図られるとともに、道が実施する「プロパンガス価格安定事業」により、家庭用プロパンガス価格の低廉化が図られている。

また、事業活動における格差是正策として、地域で水揚げされる海産物や加工品などの本土への輸送コスト対策については、国土交通省の支援制度である離島活性化交付金及び平成 29 年度（2017 年度）からは、内閣府の特定有人国境離島地域社会維持推進交付金の活用により低廉化が図られているところだが、今後は、降雪地域の生活には欠かすことができない灯油等の石油製品を始めとした他の生活物資の本土との価格格差の是正が課題である。

### (4) 産業の現況

新型コロナウイルス感染症拡大の影響による外出控えに伴う農林水産物の消費減少などで国境離島地域の産業は厳しい状況となっている。

離島地域の水産業は、地域の基幹産業として地元経済を支えているが、近年は国際的な資源管理の中での TAC（漁獲可能量）魚種の拡大が図られる一方で、輸入水産物の増大による産地価格への影響、トド等の海獣による漁業被害の拡大に加え、漁船燃油や漁業資材の高騰等により、漁家経営は依然として厳しく不安定な状況にある。

このため、近年はコンブ、ナマコ、ウニなど地先種の栽培漁業が盛んに行われており、ブランド化に向けた取組も進められているものの、一方では直接的に生産を担う漁業者や荷さばき作業などを担う関係就業者が減少、高齢化しており、後継者の確保や育成が課題となっている。

農林業についても、水産業同様に生産額の減少が見られ、就業者の高齢化、後継者の育成が課題となっている。

工業については、各島で小規模な施設による水産加工業を中心に立地しており、近年は鮮魚としての本土への移出が中心となっているが、輸送費の高騰など、外部的な要因の影響を最小限としていくためには、ブランド力を高めることはもとより、島内における高次加工の取組が重要であり、これらを推進するための従事者の安定的な確保と育成が課題となっている。

#### (5) 就業状況の現況

国境離島地域の産業は、経営規模が小さいことに加えて、基幹産業である水産業では、漁港などの老朽化による就業環境の悪化や、若年層の食文化の変化による水産物離れ、観光業における観光入込客数の減少などにより、厳しい経営環境にあることから、雇用状況も悪化している。

離島町における就業者数は、令和2年（2020年）国勢調査によると5,551人で、平成22年（2010年）と比べ1,156人の減少となっている。

同様に就業状況における従事者割合をみると、第3次産業の従事者割合が59.6%と最も高く、続いて第1次産業の従事者割合が26.9%、第2次産業の従事者割合が13.5%となっている。一方、全道における就業状況は、第3次産業の従事者割合が76.2%と最も高く、次いで第2次産業の従事者割合が17.0%、第1次産業の従事者割合が6.8%となっており、全道に比べ国境離島地域における第1次産業の従事者割合が非常に高く、全般的に高齢化が進んでいることから、引き続き若年従事者の確保や育成が課題となっている。

#### (6) 観光の現況

観光については、水産業と並ぶ国境離島地域の主要な産業として地域を支えてきたが、近年は経済の低迷や観光ニーズの多様化などにより、観光客数は年々減少してきており、さらに、コロナ禍における国内外の移動の停止・縮小により、観光は大きな影響を受けている。

平成31年（2019年）4月から令和2年（2020年）3月までの国境離島地域の観光客数（観光客入込客数）は、約28万人であり、このうち、各島とも夏季（6月から8月）に集中していることから、夏季以外の季節に観光客を呼び込むための取組を推進する必要がある。

また、同期間の年間宿泊者数は約16万人であり、観光客数の約4割が島内に宿泊していない実態にあることから、滞在交流型観光を促進するための施設整備を始め、地域の資源を活用した体験観光メニューの開発、観光ガイドの確保・養成、島内の交通機関の環境整備など観光客の受入体制の強化や、観光業従事者の減少・高齢化に対応するため人材の安定的な確保と育成に加え、旅行者が移動しやすい交通アクセスの構築が課題となっており、これらを推進していくため、本土と離島及び離島間の連携による広域的な取組も進めていく必要がある。

#### (7) その他

国境離島地域をめぐるこうした諸課題に対する各般の取組の結果、人口の転出超過傾向の抑制が図られたとしても、人口減少の傾向については、長期的に続くことが見込まれているところであり、国境離島地域の様々な課題への対応を同時に進めていく必要がある。

特に、「スマートアイランド化」の推進や2050年「ゼロカーボン北海道」の実現を目指した温暖化対策など、離島地域の特性を踏まえた課題解決の実現に

向けた施策を進めることにより、持続可能な地域づくりにつなげていく必要がある。

また、令和2年（2020年）1月に我が国において感染が初確認された新型コロナウイルス感染症は、その後感染者が急増し、同年4月、道内離島においても初感染が確認され、数例の集団感染事例が確認されており、これらの感染拡大を受け、2度にわたる来島自粛宣言等が発表されている。

新型コロナウイルス感染症が離島の経済、産業へ与える影響は大きく、令和2年度観光客数においては9万7千人（前年比約65%減）、航路輸送旅客数では19万人（前年比約60%減）に留まる結果となった。

今後は、新型コロナウイルス感染症の収束を見据えつつも、感染予防対策を徹底しながら落ち込んだ国内外からの来島者を回復させるなど、離島の経済、産業の回復を図っていく必要がある。

### 3 地域社会の維持の基本的方針

#### ●目指す姿：地域における社会増（転入人口＞転出人口）

##### (1) 基本目標

道内における国境離島地域である礼文島、利尻島及び奥尻島において、継続的な居住が可能となる環境の整備を図るため、道計画の策定を踏まえ、国内一般旅客定期航路事業に係る運賃等の低廉化、国内定期航空運送事業に係る運賃の低廉化のほか、物流コストの低減化、雇用機会の拡充、滞在型観光の促進など、地域社会維持を図るため必要な取組を行うことにより、令和8年度（2026年度）までに、地域における社会増減が均衡し、以降、定常的に社会増となる状態を目指す。

##### (2) 推進体制

離島町は、内閣府による特定有人国境離島地域社会維持推進交付金（以下「地域社会維持推進交付金」という。）による支援の仕組みを踏まえ、当該地域の多様な主体と密接に連携しながら、それぞれが適切な役割分担を行い、地域社会の維持のための施策を推進していく。

##### (3) 地方創生施策との連携

特定有人国境離島は人口がピーク時（昭和30年（1955年）頃）から概ね半減か、それ以上の減少となっており、人口減少の克服という点で地方創生と軌を一にするものであることから、道内の特定有人国境離島においては、まち・ひと・しごと創生法（平成26年法律第136号）に基づき、平成27年度（2015年度）までに「第1期まち・ひと・しごと創生総合戦略」が策定され、平成28年度（2016年度）からは地方創生推進交付金等を活用しながら、本格的な事業展開に取り組んでいる。また、令和3年（2021年）6月までに、「第2期まち・ひと・しごと創生総合戦略」を策定しており、これに基づき引き続き地方創生の施策を推進していく。

## II 地域社会の維持に関する分野別対策

## 1 国内一般旅客定期航路事業等に係る運賃等の低廉化

道内における国境離島地域では、医療機関への受診、買い物などのために、本土や離島間を往来することとなるが、そのコストは本土に比べて高い。

道本土と道内の国境離島地域を結ぶ定期航路については、次のとおり、ハートランドフェリー（株）が、稚内－利尻島・礼文島、江差・瀬棚－奥尻島間を運航し、本土と国境離島地域を結ぶ航路として、離島住民の日常生活や社会生活にとって欠かせない生命線として極めて重要な役割を果たしている。

道及び離島町においては、法施行前から、離島住民の生活環境の維持向上や地域産業の振興などを図るため、独自の運賃割引補助を行い、低廉化を図ってきたところである。

さらに、平成 29 年（2017 年）4 月 1 日より、地域社会維持推進交付金を活用して、道及び離島町が運航事業者に対し支援することにより、離島住民やこれに準じる者を対象に、住民運賃を JR（地方交通線）運賃相当額まで低廉化している。これにより国境離島地域における人口流出の抑制や継続的な居住が可能となり、住民生活の維持・向上につながる支援に努めていく。

なお、瀬棚－奥尻島間の路線については、夏季の観光シーズンのみ運航されてきたが、令和元年度（2019 年度）から運航が休止されている。

### ○航路別状況

旅客数は大人・子供合計

航 路		就航（日）	R1 旅客数	うち離島住民	就航率
利尻	稚内－鴛泊	2～4 便	171,639 人	33,574 人	93.3%
	稚内－香深	2～4 便	149,903 人	25,328 人	92.9%
礼文	鴛泊－香深	1～3 便	80,608 人	2,976 人	93.1%
	杓形－香深（夏季運航）	1 便	16,630 人	563 人	95.1%
奥尻	江差－奥尻	1～2 便	54,540 人	22,500 人	93.8%
	瀬棚－奥尻（夏季運航）	0 便	0 人	0 人	0%

※ 令和 2 年度（2020 年度）は新型コロナウイルス感染症の影響により旅客数が大きく減少しているため、令和元（2019 年度）年度の状況を記載

※ 「離島住民」は、離島住民運賃の適用者数

※ 瀬棚－奥尻間は、令和元年度（2019 年度）から運航休止

○航路ごとの月別就航率（R1）

（単位：％）

航 路		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
利尻	稚内－鴛泊	100.0	100.0	95.0	100.0	95.7	99.4	92.5	81.7	85.5	83.9	87.9	84.6
	稚内－香深	100.0	100.0	95.0	100.0	95.2	98.9	91.4	81.7	85.5	83.9	87.9	82.6
礼文	鴛泊－香深	100.0	100.0	94.4	100.0	95.2	100.0	91.9	73.3	83.9	77.4	86.2	72.1
	沓形－香深	-	-	93.3	100.0	90.3	96.7	-	-	-	-	-	-
奥尻	江差－奥尻	100.0	100.0	93.3	100.0	93.5	98.3	91.9	84.4	83.8	90.3	86.2	93.5
	瀬棚－奥尻	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

※ 令和2年度(2020年度)は新型コロナウイルス感染症の影響により旅客数が大きく減少しているため、令和元(2019年度)年度の状況を記載

○保有船舶の状況

船 船		定 員	総トン数	速 力	竣 工
利尻	サイプリア宗谷	550名	3,555トン	19.6ノット	H20.5
	ボレアース宗谷	550名	3,578トン	19.7ノット	H15.5
礼文	アマポーラ宗谷	550名	4,265トン	19.45ノット	R2.2
奥尻	カランセ奥尻	460名	3,631トン	17.5ノット	H29.5

○離島住民運賃の状況

（単位：円）

航 路		大人・子供	普通運賃 (R1.10改訂)	H29.3までの 離島住民運賃	離島住民運賃 (R1.10～)	普通運賃から の割引額 (R1.10～)
利尻 ・ 礼文	稚内－鴛泊	大人	2,550	1,520	1,360	1,190
		子供	1,280	770	680	600
	稚内－香深	大人	2,850	1,700	1,570	1,280
		子供	1,430	850	780	650
	鴛泊－香深	大人	920	570	440	480
		子供	460	290	220	240
沓形－香深	大人	920	570	440	480	
	子供	460	290	220	240	
奥尻	江差－奥尻	大人	2,910	1,680	1,570	1,340
		子供	1,460	840	780	680
	瀬棚－奥尻	大人	2,110	1,260	1,190	920
		子供	1,060	630	590	470

※ 「普通運賃」については、2等運賃の額

※ 燃料油価格変動調整金（バンカーサーチャージ）を除く

## 2 国内定期航空運送事業に係る運賃の低廉化

道内では、離島航空路として、函館－奥尻、札幌（丘珠）－利尻、札幌（丘珠）－奥尻の3路線がHAC（（株）北海道エアシステム）により通年運航され、夏季はANA（全日本空輸（株））の札幌（新千歳）－利尻が運航されており、離島住民にとって、高度な医療機関への受診など、航路同様に、住民の重要な生活交通路線として、その役割を果たしている。

上記の路線については、法施行前から、国土交通省の補助制度を活用し、事業者に対して、離島町が協調補助のほか独自の運賃割引補助を行い、低廉化を図ってきたところである。

さらに、法施行後は、国の地域社会維持推進交付金を活用し、離島住民及びこれに準じる者を対象に、住民運賃を新幹線運賃相当額まで低廉化するため、航空事業者への支援に努めている。

### ○航空路別状況

（旅客数は大人・子供合計）

路 線		就航（日）	R1 旅客数	うち離島住民
HAC	丘珠－利尻	1～2 便	20,506 人	9,300 人
	函館－奥尻	1 便	11,191 人	3,324 人
	丘珠－奥尻 ※R3.7～	－	－人	－人
ANA	新千歳－利尻（夏季運航）	1 便	21,268 人	208 人

※ 令和2年度(2020年度)は新型コロナウイルス感染症の影響により旅客数が大きく減少しているため、令和元(2019年度)年度の状況を記載

※ HACの「離島住民」は、離島住民運賃の適用者数

ANAについては、これまで離島住民運賃設定がないため、島民助成利用者の人数

※ 丘珠－奥尻線はR3.7に新規就航のため旅客数を除く

### ○航空路ごとの月別就航率（R1）

（単位：％）

航 路		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
HAC	丘珠－利尻	100.0	91.9	90.0	83.8	90.2	97.2	100.0	90.9	85.3	90.9	86.2	85.3
	函館－奥尻	100.0	87.1	96.7	74.2	96.8	98.3	100.0	100.0	87.1	96.8	62.1	91.9
	丘珠－奥尻	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－
ANA	新千歳－利尻	－	－	93.3	90.3	88.7	98.3	－	－	－	－	－	－

※ 令和2年度(2020年度)は新型コロナウイルス感染症の影響により旅客数が大きく減少しているため、令和元(2019年度)年度の状況を記載

※ 丘珠－奥尻線はR3.7に新規就航

○保有機体の状況

機 種	登録番号	定員	種別	登録	
H A C	ATR42-600	JA01HC	48名	プロペラ機	R1.12
	ATR42-600	JA02HC	48名	プロペラ機	R3.4
	ATR42-600	JA03HC	48名	プロペラ機	R3.10
A N A	B737-800	JA86AN	166名	ジェット機	H28.3

○離島住民運賃の状況

(単位：円)

路 線			普通運賃 (※1)	H29.3までの 離島住民運賃	離島住民運賃 (R1.10～)	普通運賃からの 割引額(※1)
H A C	丘珠－利尻	通常期	26,550	14,300	11,800	14,750
		繁忙期	29,050	14,300	11,800	17,250
	函館－奥尻	通常期	17,700	6,800	6,900	10,800
		繁忙期	19,000	6,800	6,900	12,100
	丘珠－奥尻	通常期	23,000	—	10,800	12,200
		繁忙期	25,150	—	10,800	14,350
A N A	新千歳－ 利尻	通常期	26,800	設定なし	14,400	12,400
		繁忙期	29,350	設定なし	14,400	14,950

※1 HACの普通運賃は、R4.4改訂。また普通運賃からの割引額は、R4.6改訂

ANAの普通運賃及び普通運賃からの割引額は、R1.10改訂

※ 子供料金の設定はなし

※ ANAは、H30.10から空席変動型運賃が導入され、普通運賃は廃止されたが、従前の普通運賃を記載

※ 丘珠－奥尻線はR3.7新規就航

### 3 生活又は事業活動に必要な物資の費用の負担の軽減

本道の国境離島地域は、道本土からの距離、交通手段に構造的なハンディキャップを抱えており、生活や事業活動に必要な物資の価格が本土より高くなる状況にある。こうしたことから、離島住民の生活や事業活動の維持・向上を図るため、次のとおり、費用負担の軽減などに努めていく。

#### (1) 移出

本道の国境離島地域は、その海域にウニ、コンブ、ホタテ、ホッケなどの豊富な水産資源を有しており、生鮮品や水産加工品の生産・出荷が盛んである。また、奥尻島ではスギやトドマツなどの木材の生産も行っている。これらは、地域の重要な産業であり、将来にわたって、維持していくことが必要である。

しかしながら、輸送については、そのほとんどが海上輸送であり、本土におけるトラックや鉄道による貨物輸送に比べ、欠航による遅配や時間的な制約があるため、販売面では非常に不利であることから、地元産品を本土に輸送する際の費用の軽減のほか、保冷など鮮度保持や畜養のための施設・設備の整備が必要である。

特に、本土に出荷する農水産物のうち、鮮度が重要となる魚介類（生鮮、冷凍）を中心に、地域社会維持推進交付金を活用していくこととし、魚介類のうち、塩蔵や乾燥ものなどについては、離島活性化交付金により、出荷に係る輸送コストの低減化に努めていく。

なお、販路拡大を見据え、より迅速かつ安定的に輸送する手段として、航空機による輸送についても関係者間が連携の上、検討していく必要がある。

#### (2) 移入

上記の地元産品を輸送するためには、発泡スチロール、木箱、プラスチック箱などの梱包資材や輸送容器等が必要であることから、地域社会維持推進交付金や離島活性化交付金を活用し、こうした本土から島へ輸送するための費用の軽減について取り組んでいく。

#### (3) その他

今後は、降雪地域の生活には欠かすことができない灯油等の石油製品を始めとした生活物資の本土との価格の格差是正についても検討していく必要がある。

また、道では、昭和49年（1974年）から本土に比較して価格差のある離島地域の家庭用プロパンガスの運送経費について助成を行ってきたところであり、離島町と連携しながら、支援を行っていく。

## 4 雇用機会の拡充等

国境離島地域は、道本土と比べて創業・事業環境が厳しい環境にあり、1次産業を始めとする地元産業の後継者や担い手不足が顕在化していることから、民間事業者等の創業や事業拡大、事業承継を促すために、設備導入費などの事業資金に対する助成や利子補給制度の充実など、地域社会維持推進交付金を活用しながら必要な事業を展開していく。

また、地域社会維持推進交付金を活用し、航路・航空路事業者や宿泊業者、旅行業者等と連携し、国境離島地域における魅力的な旅行商品の開発や企画等に取り組むなど、これまで以上に地域が一体となった滞在型観光の促進を図り、観光振興を通じた消費拡大や雇用創出に取り組んでいく。

## 5 安定的な漁業経営の確保等

本道の国境離島地域において、漁業者が安定的に漁業を営むことができるよう、特定有人国境離島漁村支援交付金等を活用しながら、水産資源の適切な管理や増大対策を進め、資源の早急な回復や安定的な生産に努めるとともに、栽培漁業の推進や必要な漁場、漁港の整備、さらには海獣対策を推進していく。

また、1次産業全体における生産性の向上、地場商品の加工など6次産業化や農商工連携による付加価値の向上や販路の拡大、ブランド化に向けた取組を推進し、あわせて、産地直送や共同出荷などのコストダウンの徹底を通じた輸送コストの低廉化、漁業体験等の取組を推進することで、漁業従事者の所得向上を図る。

さらに、漁業者の技術や経営管理能力の向上を図るための研修、就業に向けた生活支援など、若年層を中心とした担い手の育成・確保に努めていく。

## 6 広報その他啓発活動

道及び離島町は、国と連携し、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の意義に関する国民の理解と関心を深めるよう、広報その他の啓発活動を行う。

## 7 重要業績評価指標（KPI）及び成果目標

道及び離島町は、次のとおり、道計画に掲げる事業の目的を明確化する成果目標を設定するとともに、毎年度、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のための施策の実施状況を確認し、情報を共有する。

また、成果目標の達成状況について定期的に評価を行うなど、計画のフォローアップを行う。

## ○重要業績評価指標（KPI）及び成果目標の設定

区分	評価指標	基準数値	令和元年度までの 状況 <sup>(※1)</sup>	令和8年度 目標値
①人口流出抑制・ 人口流入施策	住民人口の転入・転出 数（転入－転出）	△121人 (H29.1.1現在)	△123人	±0人 (転出入の均衡)
②農林水産品等の 生産・販路拡大	農林水産物生産額	7,587百万円 (H27実績)	7,024百万円	8,405百万円
③農林水産業の担 い手確保	1)新規就業者数(累計)	—	43人	140人
	2)第1次産業就業人口	1,595人 (H27実績)	1,489人 (R2国勢調査)	1,489人
④創業・事業拡大 促進施策	1)開業件数(累計)	—	16件	40件
	2)設備投資額(累計)	—	87,656千円	225,000千円
	3)新規雇用者数(累計)	—	26人	100人
⑤滞在型観光促進 施策	1)入り込み客数	275,821人 (H27実績)	275,302人	347,000人
	2)年間宿泊者数	178,777人 (H27実績)	186,941人	216,400人
	3)訪日外国人旅行者数 (延べ宿泊客数)	3,057人 (H27実績)	6,627人	— <sup>(※2)</sup>
⑥人の往来、交流 拡大施策	1)航路輸送旅客数 <sup>(※3)</sup>	485,659人 (5航路、H27)	473,320人 (5航路)	543,668人
	2)航空旅客利用者数	47,250人 (3路線、H27)	52,965人 (3路線)	53,889人

※1 令和2年度（2020年度）は、新型コロナウイルス感染症の影響が大きいことから、令和元年度（2019年度）実績を記載（地域別計画においても同様）

※2 新型コロナウイルス感染症の影響により訪日外国人関連の指標は当面設定が困難であることから、目標値を設定できる状況になり次第、設定する（地域別計画においても同様）

※3 上記⑥1）航路輸送旅客数について、瀬棚－奥尻航路が令和元年度（2019年度）から運航休止のため、本表からは除いている（地域別計画においても同様）

### Ⅲ 地域別計画

利尻・礼文地域における計画  
(礼文町、利尻町、利尻富士町)

# 1 現況

## (1) 地域の概要

### ① 礼文島（礼文町）

礼文島は、日本最北端の島として北海道北端の稚内より西方 59 km の日本海上に位置する周囲 72 km、面積 81.33 k m<sup>2</sup> の島である。

地形は、南北 29 km、東西 8 km と細長く、中央部の最高地点である礼文岳（490m）を除けば、南部及び中部は概ね 200m～300m の山地が連続し、東側は海岸に向かって次第に降下しており、西側は急傾斜する海蝕崖として断崖絶壁となっている。（注：海蝕崖：海食によってできた海岸のがけ。）

また、礼文島については、利尻島及び本土のサロベツ原野とともに、昭和 49 年（1974 年）に「利尻礼文サロベツ国立公園」に指定されている。

気象は、日本海側のため対馬暖流の影響を受け、内陸の気候と比べると比較的温暖であるが、冬季は北西の季節風が強く、典型的な北方離島特有の自然状況下にある。

町内の集落は、海岸線に沿って香深・船泊地区を中心に 29 地域に点在している。

令和 2 年（2020 年）の国勢調査人口は 2,509 人で、平成 22 年（2010 年）との比較では 18.5%、最近の 5 か年でも 9.5% の大幅な減少となっており、高齢化率も 36.3% と高くなっている。

### ② 利尻島（利尻町・利尻富士町）

利尻島は、北海道稚内市より西方へ 52 km の日本海上に位置し、中央に海拔 1,721m の利尻山を有する円錐状の島で、利尻町と利尻富士町の 2 町で構成している。

利尻島についても、礼文島及び本土のサロベツ原野とともに、「利尻礼文サロベツ国立公園」に指定されている。

気象は、礼文島と同じく、日本海側に位置するため対馬暖流の影響を受け、本道の内陸の気候と比べると比較的温暖であるが、冬季は北西の季節風が強く、典型的な北方離島特有の自然条件下にある。

#### ア) 利尻町

町の面積は 76.51 k m<sup>2</sup> で、利尻島全体の 42% を占めている。

町内の集落は、杓形地区 11 行政区 18 自治会、仙法志地区 7 行政区 8 自治会を形成しており、主に海岸線に沿って点在している。

令和 2 年（2020 年）の国勢調査人口は 2,004 人で、平成 22 年（2010 年）の同調査との比較では、22.6% の大幅な減少となっており、高齢化率も 40.4% と高くなっている。

## イ) 利尻富士町

町の面積は 105.62k m<sup>2</sup>で利尻島の 58%を占めている。

町内の集落は、鴛泊及び鬼脇市街を中心に大小 20 地域となっており、海岸線に沿って点在し、近年は市街地に著しく人口が集中する傾向になっている。

令和 2 年（2020 年）の国勢調査人口は 2,458 人で、平成 22 年（2010 年）の同調査との比較では、19.1%の大幅な減少となっており、高齢化率も 38.3%と高くなっている。

## (2) 交通の現況

### ① 礼文島（礼文町）

航路については、本土の稚内港及び利尻島の鴛泊港と香深港間が通年でカーフェリーが運航され、また、利尻島の杓形港と香深港間では 6 月から 9 月まで運航されている。現在、礼文島と北海道本土を結ぶ交通手段は、香深港と稚内港とを 1 時間 55 分で結ぶフェリーのみであり、人流・物流の全てを海路に依存している。

港湾については、地方港湾である香深港本港と香深港船泊分港があり、特に、香深港本港は島の玄関口として重要な役割を果たしている。空路（礼文空港）については、平成 21 年（2009 年）4 月から運航が休止されている。

四方を海に囲まれた礼文島において、住民が安心・安全に暮らし続けるために、本土と礼文島とを短時間で結ぶ定期航空路線の再開が求められている。

礼文島における交通格差の是正は、少子高齢化が急速に進む町の人口を維持するため、さらには「特定有人国境離島地域」を将来的にわたり保全する観点からも重要な課題である。

島内には、道道 3 路線が幹線道路として整備されているが、十分な道路環境とは言えず、町道についても計画的な整備が必要である。また、近年の訪日外国人旅行者の増加に伴う標識の多言語対応や、高齢ドライバーによる誤操作事故への懸念に加え、道幅が狭い箇所の安全確保のためのガードレールの設置など安全対策を見据えた道路整備が求められている。

公共交通機関は路線バスが運行しているが、便数が少ないため住民や観光客の利便性を考えると十分とは言えず、高齢化が進む中、離島地域住民の生活に直結する運賃等に関しては、依然として大きな負担となっている。また、利用者の減少に伴い「路線バスのあり方」について、利便性の向上と見直しが必要となっている。

### ② 利尻島（利尻町・利尻富士町）

航路については、カーフェリーが本土の稚内港と利尻富士町鴛泊港間、礼文島（町）香深港と鴛泊港間に通年で運航されているほか、香深港と利尻町杓形港間で 6 月から 9 月まで季節運航されている。

空路については、利尻空港—札幌丘珠空港間で1日1往復のHAC便が通年運航されているほか、6月から9月まで新千歳—利尻便がANAにより運航されており、住民生活の利便性向上と、観光客を始めとする交流人口の増加に貢献している。

道路については、島内を一周する幹線道路として道道が整備されており、公共交通機関は、島内を一周する民間路線バスが運行されているが、路線の維持対策が課題となっている。

#### ア) 利尻町

港湾については、地方港湾である沓形港があり、耐震化岸壁を有している。近年では大型客船の寄港地として利用されており、港湾機能の充実強化と観光振興にも大きく貢献しているが、既存係留施設の老朽化が激しい箇所があり、また防波堤の延伸、防風柵の整備が急務となっている。

道路については、狭隘区間の整備がまだ残されており、また、町道の改良、補修ともに引き続き必要な状況にある。特に津波・高潮等、不測の災害時に対応する避難路の整備や防災幹線道路の早期整備が望まれている。

#### イ) 利尻富士町

港湾については、平成26年(2014年)3月に、地方港湾である鴛泊港の安全向上と機能高度化を目的に、フェリー岸壁改修とフェリーターミナルが整備され、高齢者等が安全に利用できるバリアフリー対応施設として、併せてエスカレーターやエレベーター、ボーディングブリッジが設置されている。

現在は、港内静穏度対策や漁業者の安全対策や就労環境改善、老朽施設改修などの整備が必要となっているほか、年々増加傾向にあるプレジャーボートなどへの対応や、陸域部分では新フェリーターミナルを核とした道路、駐車場、親水緑地、公園など観光振興も視野に港湾整備を進める必要がある。

道路については、中心市街地である鴛泊地区商店街を形成する区間は、歩道もなく幅員が狭隘であるため道道拡幅整備と併せて、市街地の活性化に向けたまちづくり活動を推進している。また、生活路線的役割を果たす町道についても計画的に整備しなければならない状況にある。

冬期間の交通の確保については、民間事業者へ委託するなど体制が確立しているが、除雪機械については毎年整備並びに更新をする必要がある。また、地区によっては高齢化による除雪作業が負担となることから、冬期間も安心して暮らせる新たな除雪対策が必要となっている。

### (3) 産業の現況

#### ① 礼文町

基幹産業である漁業生産額は、近年減少傾向にあり、1人当たりの漁業生産額は全道の平均と比べても決して高くなく、漁業を営むかたわら建設労務などに就労する漁家もある。また、漁業者のほか、荷捌き等漁業従事者の高齢化と後継者不足が深刻な問題となっているが、全ての漁業者はウニ・コンブ等の地先種漁業に従事していることから、収入の安定にはこれらの資源の増大に加え、海外を含めた市場開拓や付加価値の向上により、魚価の安定化を進める必要がある。商業は、経営規模が小さく、インターネットの利用等による購買力の町外流出などにより厳しい状況にある。キャッシュレス化の対応や新たな地場産品の開発など観光業や水産業といった異業種との連携を進める必要がある。また事業の継承が困難な小規模事業者への支援や新規起業への対応が必要となっている。

また、工業は水産加工業が中心であるが、産地の特性を最大限に活かした取組などを進め、出荷額の増加を図ることが求められている。各種イベントなどにおいて、水産物を提供するなどのPR事業を実施しているが、今後も漁業と観光が連携した魅力ある産業展開を推進することが重要である。

#### ② 利尻町

最も重要な産業である水産業は、生産量が低迷し、漁業経営は厳しい状況下にあるため、資源の維持と漁家経営の安定向上を期するために早くからコンブの養殖事業化を始め、ウニの人工種苗生産、最近ではナマコの人工種苗生産にも着手するなど、「栽培漁業」に積極的に取り組んでいる。

また、過疎化や少子高齢化による漁業就業者の減少が進んでおり、後継者の育成が緊急の課題となっている中、近年都会からの漁業志望者が増えつつあり、受入・研修体制の充実が最も重要となっている。また、漁業経営の近代化のための施策や経営状況の把握、経費節減等により経営改善を図る必要がある。さらに、新製品の加工・開発、販路の拡大と物流の改善のための支援のほか、観光漁業、体験漁業など観光産業との関連を推進し、漁業者所得の向上を図ることも重要となっている。

商業は経営規模が小さく、近年、少子高齢化、人口減、大型店やコンビニエンスストアの進出、通信販売等により、地域商店街での購買力は低下しており、廃業者の増加により空き店舗の数が増えている状況にあるが、商工会が中心となって地域資源を活用した商品開発や商店街の活性化に向けた取組を行っている。

工業においては、水産加工業が中心であるが、経営規模は小さく、漁獲量の伸び悩みや購買力の低下などにより厳しい状況にある。

### ③ 利尻富士町

基幹産業である水産業は、ウニ・コンブ等が主体の磯根漁業であり、その生産量は海水温や気象状況など自然環境に大きく左右されている。また、漁業を支える漁業従事者の高齢化と若年層の都市への流出などから後継者不足が大きな課題となっており、加えて漁船燃油の高騰が影響し、漁家経営は一層厳しさを増している。

商業は、近年の経済状況の悪化や購買人口の減少、通信販売網やインターネットの普及等により地元商店街の停滞は一層進んでいる状況にある。今後は、商店数を維持するための方策・支援策を、商工会と連携を図りつつ周知を行い推進する。

工業についても原魚輸送費の高騰や運搬距離、雇用における高齢化などの諸問題も抱えており、これらの問題改善のための支援策や、鮮魚類などの地場産品を活用した新たな地域ブランド商品の創出や販売促進などを積極的に進め、サポートする戦略が必要である。

## (4) 就業状況の現況

### ① 農林水産業の再生

#### ア) 礼文町

水産業にあっては、近海でのホッケ・タラを中心に 20 t 未満の漁船による漁業のほか、沿岸では磯船と呼ばれる小型の漁船によるウニ・コンブ等の地先種の採捕漁業が行われているが、近年の新しい資源管理の在り方や、地球規模での温暖化の影響により、ホッケやウニ等主要魚種の水揚げへの影響が懸念されており、これら主要魚種の水揚げ量と魚価の安定が課題となっている。

一方、漁船の燃料費や輸送費の高騰は、漁家経営にとっては厳しい環境となっているが、前記輸送コストの低廉化をきっかけに、最新の冷凍技術等を活用した商品開発に加え、主要魚種であるホッケのブランド化や、ホッケの新規マーケットとして期待できる関西エリアにおける試験販売に取り組むなど、新たな製品の開発と販売による雇用創出を目指した事業を展開している。

また、漁業就労者の高齢化が進んでいることから、新規就業者の増加を図るため、島外を含め広く募集を行うとともに住宅建設など多様な支援を実施し、平成 28 年度（2016 年度）から令和 2 年度（2020 年度）までの 5 年間で 45 歳以下の新規就業者は 27 人で一定の成果は出ているものの、依然として漁業者の減少と高齢化が進んでおり、継続的な新規就業者の確保が必要である。

#### イ) 利尻町

基幹産業のひとつである水産業は、漁業着業者の減少が顕著であり、その要因として、高齢化や過疎化による人手不足、さらには、周辺海域での漁

獲低迷や燃油高騰などがあり、厳しい漁家経営が強いられている。近年は、コンブ、ウニ、ナマコなどが高値で取引されているものの、生産量は減少の一途をたどっており、町、漁業協同組合、漁業者が一丸となり資源増産に向けた栽培事業も積極的に行っているが、施設の維持、運営、水産種苗購入費など、漁業者にかかる負担も大きく、漁家経営の安定に向けた施策が急務とされている。法施行後は、地域社会維持推進交付金などによる輸送コスト軽減をきっかけとして、少量の漁獲量であっても鮮度を優先とした取組による取引先の増加を図っている。

また、漁船漁業の衰退防止策として、雇用拡充制度を活用し、雇用創出のための大型漁船導入への支援や、新規魚種参入のための漁船、漁具資材などの購入支援に取り組むことが必要である。

農林業については、厳しい自然環境にあることから、現段階では新たな就業は難しい状況にあるため、創業支援制度を活用した新たな産業の定着に取り組むことが課題となっている。

また、水産業に関しては、平成 20 年（2008 年）に利尻地区漁業就業者対策協議会を立ち上げ、関係機関と連携し、全国に広く PR するなど島外移住者による漁業の就業に向けた取組を行い、これまでに 15 名が町内で新規就業している。また、過去 5 年間で漁業の就業は 17 名、そのうち、島外からの移住は 3 名で、一定の成果を挙げているが、就業後の漁業所得は低く、経営が安定するまでには数年を要するため、この間の更なる支援策が必要となっている。

#### ウ) 利尻富士町

基幹産業である水産業は、ウニ・コンブ等が主体の根付・沿岸漁業であり、その生産量は海水温や気象状況など自然環境に大きくされる。また漁業者の高齢化（平均年齢 64 歳）と担い手不足（年間 12 人減少）が大きな課題となっており、加えて輸送費や燃料費の高騰が影響し漁家経営は一層厳しさを増している。法施行後は、地域社会維持推進交付金などを活用して輸送コストの低廉化を図っており、大消費地に対する販路拡大に向けた PR 事業を展開していく。

なお、北方離島特有の厳しい自然条件のため、農業については適した土地が少なく、町内の一部で根菜等を中心に自家消費用として一部栽培されている程度である。また、木材需要の低迷などから、林業においては、現在事業の展開はされていないが、保育事業については、国（国有林）で計画的に実施されている。

また、漁業後継者対策として、町内受入漁家の下で漁業研修を行い、新規漁業者を育成する「漁師道」という研修制度を実施するとともに、国や道が行う漁業就業フェアなどを活用し積極的に誘致している。その結果、平成 28 年（2016 年）～令和 2 年（2020 年）の 5 年間で 19 名（平均年齢 31 歳）

が新規就業し、その内 10 名が島外から移住し定着するなど、効果が現れてきており、今後も漁協とも協力・連携を強固にし、漁家所得の向上を目指すための養殖コンブの安定供給対策、漁業を支える後継者対策、高齢化対策をより一層推進していく必要がある。

## ② 民間事業者等の創業・事業拡大等の促進

### ア) 礼文町

工業は、漁業協同組合を含めた水産物加工業者が存在し、扱う魚種の水揚げ時期に対応した業務となっている。水産加工は天候や海の状況により水揚げが不安定であることや輸入水産物との関係により魚価の高騰なども頻繁にあるなど、外部的な要因により安定した経営を図ることが難しいことなど、さらには、荷捌きや加工に従事する従業員の高齢化や新規労働力の減少も影響し、後継者育成や世代交代が難しい状況となっている。このため外国人研修生などの労働力に期待するものの、研修生の都会志向に加え、コロナ禍における移動の制限により状況は極めて厳しい。

商業は、主にホテル、旅館、民宿業、小売、飲食があるが、観光客の減少に加え地域内人口の減少、ネットショッピングや生活協同組合等を利用した島外からの購買の進展、後継者育成の遅れなどにより事業所数は緩やかに減少している。

地域おこし協力隊については、現在、観光、社会教育、自然保護など各分野において活躍しているが、期間終了後の隊員のほか、移住定住者の「住まい」の問題は、島の暮らしの重要な問題であることから積極的に取り組む必要がある。

- ・ 平均所得：約 3,515 千円
- ・ 民間事業所数 103 件（年間新規開業 1 件程度）

### イ) 利尻町

近年は、漁業就労者の高齢化と後継者不足により 1 次産業の減少が著しいことから、現在の産業構造を維持・発展させ、産業力を高めるには、漁業と観光の地場産業が連動した商業活動の推進が特に必要であり、地産地消含めて外貨を効率的に獲得するなど、地域経済の循環につなげる仕組みづくりが求められている。

また、地域の就業環境は、公共事業の大幅な減少や観光客入込数の減少等の影響を受け、雇用の場の確保は極めて厳しい状況である。

特に、雇用の場として外作業が多い夏場の季節労働（パート）が主となっていることから、移住・定住を促進するためには、通年雇用への支援や労働単価の見直し、福利厚生の上昇が必要である。

その一方で、加速化する少子高齢化・人口減少に伴い、商工業等における後継者不足も大きな課題となっているが、社会維持推進交付金の活用により創業や事業拡大の促進につながり、地域経済の活性化が図られた。

- ・平均所得：約 3,106 千円
- ・民間事業所数 154 件（年間新規開業 2 件程度）

#### ウ) 利尻富士町

水産業と観光業が基幹産業であるが、観光業は観光客の減少（特に団体観光）の影響により、直接的に宿泊業者、飲食店、交通事業者（バス、ハイヤー）などに打撃をもたらしている。これまでの地元で雇用していた住民の人口減少や高齢化に伴い、季節アルバイト等の確保が非常に困難であり、島外の派遣会社からの雇用に依存せざるを得ない状況である。商業は、購買人口減少により購買実績は依然として停滞傾向であり、輸送コスト等の物価高や地元商店の購買力の低下など、住民の消費生活に及ぼす影響が大きく、一部個人経営商店などの高齢化及び後継者不足による店舗数の減少も懸念されており、ここ数年、商工業後継者は確保できていない状況にある。

工業については、町内は水産加工業者を主として、加工した商品を全国展開し流通しているものの、漁獲物の減少や魚価の高騰により安定した経営を図ることが難しいなどの問題がある。また、礼文町同様、水揚げは夏季から秋季にかけて多いため加工作業も活発となるが、冬季においては水揚げの減少により業務量が著しく低下するため、事業主としては通年で雇用することが困難な状況下にある。

さらに、観光ガイドや漁師などの移住・定住を進めており、地域おこし協力隊も活動しているが、町内において、民間等が経営するアパートは極めて少なく、公営住宅も申込待機者が多いことから、島外からの移住希望者に対して、十分に対応できるよう検討する必要がある。

- ・平均所得：約 3,060 千円
- ・民間事業所数 181 件（年間新規開業 2 件程度）

### ③ 滞在型観光の促進

#### ア) 礼文町

礼文島は、すぐれた景観と貴重な高山植物といった世界規模での自然環境や、豊かな海の幸など魅力的な地域資源を有しているが、現在の観光シーズンは 6 月から 9 月までの極端な夏季偏重となっている。

観光入込客数は、30 万人を超えていた平成 14 年度（2002 年度）をピークに、令和元年度（2019 年度）は 11 万人まで減少、コロナ禍の続いている令和 3 年度には 2.7 万人（上期）に激減した。

一方、地域内の人口減少のほか、少子化や若年層の島外流出等により後継者の育成や世代交代は厳しい状況にあり、事業者数は緩やかに減少している。

町における推進体制は、礼文島観光協会（協会職員 2 名、町職員による兼務 2 名、地域おこし協力隊 2 名）であり、コロナ禍の影響を大きく受けながらも、既存の団体による周遊観光に加え、国内 F I T、さらには、インバウンドを強く意識したホームページの多言語化や、アドベンチャー・トラベルを見据えたトレイルコースの整備のほか、ワーケーション等新たな観光の姿を推進するため、資源の磨き上げを行いながら多泊化に向けた取組を進めている。

また、フェリーの寄港地である利尻・礼文・稚内エリアがこれまで以上に広域連携をとりながら、地域 DMO（観光地域づくり法人）の実現に向け取り組んでいる。

#### イ) 利尻町

観光業は、水産業、商業、宿泊業など様々な地域産業を基として成り立っており、地域の基幹産業として地元経済を支えている。利尻島全体の観光入込客数は、平成 15 年度（2003 年度）の 27 万人をピークに減少に転じ、令和元年度（2019 年度）には 13 万人余りとピーク時の半数まで激減し大きな影響を与えている。観光消費の売上額（単価）は北海道水準の約 3 割に留まっていることや、依然として団体周遊観光へ依存しているため、着地型の観光メニューが乏しい状況にある。

また、観光の繁忙期が夏季に集中していることから、通年型観光に向けての取組が必要である。

町内の宿泊施設については、冬季閉業期間が長期にわたるため、廃業や休業する事業者が相次いでいる。

また、多様な観光ニーズの対応と地域の活力向上に向けた取組として、体験型観光事業を町の観光協会が中心となり、平成 27 年度（2015 年度）より本格的に実施しており、高齢化による漁業者減少から活用されなくなった海面や船揚場・作業場の観光交流施設への転用を行い、「うにとり体験」や「利尻昆布土産づくり体験」を実施するなど、交流人口の増加を図っている。

#### ウ) 利尻富士町

観光入込客数は、利尻島全体として集計しており、利尻町と同様、平成 15 年度（2003 年度）の 27 万人をピークに減少に転じ、令和元年度（2019 年度）には 13 万人余りとピーク時の半数まで激減しており、令和 2 年度（2020 年度）においては、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、更に激減している。こうした減少は、関連する商店や地域の産業、町内の雇用にも大きな影響を与え、人口減少にもつながっている。

利尻島観光客は依然として、国内シニア層の団体旅行が主流であり、サイクリング愛好家の姿なども多く見受けられるようになってきているが、減少傾向は続いている。一方で、台湾や香港などのアジア圏の方や冬山を活用したバックカントリーなどのアクティビティを好む欧米、北欧圏のインバウンド観光客が徐々に増えてきつつあったが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響によりほぼ皆無となり、国内外問わず厳しい状況となっている。また、入り込み客の多い夏季観光においても、依然として団体の周遊観光がメインではあるが、近年は旅行形態の多様化によりFIT（個人・グループ）も増加している。

こうしたことから、状況によって変化していく旅行形態に応じた受入環境の整備が必要であるが、これまで取り組んできた各種事業により課題であった情報発信素材等の整理や整備を行いつつ、ホームページやSNS等を有効活用した積極的なPR活動に取り組んでいる状況である。

#### ○ 観光の現況（R1実績）

区 分	礼文町	利尻町	利尻富士町
1) 入り込み客数（延べ数）	112,000人	135,900人	
2) 年間宿泊者数（延べ数）	47,000人	30,800人	80,300人
3) 訪日外国人旅行者数 （延べ宿泊客数）	1,683人	710人	4,047人

※ 令和2年度（2020年度）は新型コロナウイルス感染症の影響が大きいため、令和元年度（2019年度）実績を記載

## 2 基本の方針

本地域に住む住民が、引き続き、地域に住み続けることができるよう、地域社会維持推進交付金などを活用して、住民生活や事業活動において欠かせない離島航路・航空路線の維持確保や運賃の低廉化、地場産品の海上移送などに要する費用を支援することなどにより、多様な環境整備を進めるとともに、同時に、豊かな自然と共生し、地域特性を最大限に活かしながら、住民一人ひとりがゆとりと豊かさを実感できるような地域づくりを進める。

### <基本目標>

本計画に基づき、地域社会維持を図る取組を行うことにより、令和8年度（2026年度）までに、利尻・礼文地域における社会増減が均衡し、以降、定常的に社会増となる状態を目指す。

## ○重要業績評価指標（KPI）及び成果目標の設定

区 分	評価指標	基準数値 (H29. 1. 1現在)	令和元年度 までの状況	令和8年度 目標値
人口流出抑制・人口 流入施策	住民人口の転入・転出数 (転入－転出)	△86人	△80人	±0人 (転出入の均衡)

### (1) 礼文町

道路網や港湾の整備、交通網の充実などを、地域にある豊かな自然環境・海洋環境に配慮し、さらには、これらの持続的恩恵を全ての国民が受け続けるために、豊かな自然と調和のとれた基盤整備を進めるなど、離島として本地域が果たす役割を認識しながら、水産と観光など、関係する産業が強く連携した中で魅力ある事業展開を促進し、郷土の魅力を総動員した産業の振興を積極的に展開しながら「新たな商品開発」や「雇用の場の創出」を目指す。

### (2) 利尻町

産業基盤や生活環境などあらゆる面で本土との格差是正を基本として、厳しい自然的社会的条件を改善し、加速化する少子高齢化・人口減少に対して地域の魅力、独自性、離島地域という環境的特性、これまでの歴史・文化的背景を大切にし、定住移住推進、関係人口創出、基幹産業（漁業・観光業）を中心とした産業・商工振興といった地域力を高めるための取組を町民一人ひとりが主体性と協働・共創の考え方を持って、多様な主体と一緒に利尻町ならではの地域づくりを進めていく。

### (3) 利尻富士町

航路・航空路ともに維持・確保に努めながら、島内道路整備なども含め交通インフラにおける諸対策を促進する。

また、地域の基幹産業である水産業振興のため、安定した経営基盤の整備確立を図り、増養殖事業を推進し漁家経営の安定化を図ることにより、豊かな自然と共生し活力ある産業づくりを推進する。

観光振興については、自然環境や景観の保全に配慮しながら、魅力ある観光地域づくりを推進するとともに、積極的な観光情報の発信や誘致活動を展開し、観光客の心に残る接遇向上など受入態勢の充実強化を図る。

本地域が国全体に果たす役割を再認識しながら活力あふれる地域づくりを目指す。

### 3 分野別対策

#### (1) 国内一般旅客定期航路事業に係る運賃の低廉化

本地域を発着する定期航路の運賃については、法施行前から航路事業者に対し、道及び町による独自の運賃割引補助により低廉化を図ってきたところであるが、平成29年度（2017年度）からは、国の地域社会維持推進交付金を活用しており、引き続き低廉化を図っていく。

#### ○離島住民運賃の状況

（単位：円）

航 路	大人・子供	普通運賃 (R1.10改訂)	離島住民運賃 (～H29.3)	離島住民運賃 (R1.10～)	
					割引額 (R1.10改訂)
稚内－鴛泊	大人	2,550	1,520	1,360	1,190
	子供	1,280	770	680	600
稚内－香深	大人	2,850	1,680	1,570	1,280
	子供	1,430	850	780	650
鴛泊－香深	大人	920	570	440	480
	子供	460	290	220	240
沓形－香深	大人	920	570	440	480
	子供	460	290	220	240

※ 普通運賃は、2等運賃の額。割引額は、普通運賃からの割引額。

※ 燃料油価格変動調整金（バンカーサーチャージ）を除く

#### ○重要業績評価指標（KPI）及び成果目標の設定

評価指標	基準数値 (H27実績)	令和元年度 までの状況	令和8年度 目標値
航路輸送旅客数	437,625人	418,780人	492,392人

#### (2) 国内定期航空運送事業に係る運賃の低廉化

現在、礼文島を発着する航空路は休止中であるため、利尻島を発着する定期航空路のうち、通年運航している丘珠－利尻線（HAC）については、法施行前から国土交通省の補助金を活用し、航空事業者に対し、礼文町、利尻町及び利尻富士町による協調補助のほか、独自の運賃割引補助などにより低廉化を図ってきたところであるが、航路同様、引き続き地域社会維持推進交付金を活用することにより、低廉化を図っていく。

また、夏季の季節便（6月～9月）である新千歳－利尻線についても、運賃低廉化の対象とすることにより、離島住民生活の向上を図っていく。

## ○離島住民運賃の状況

(単位：円)

航 路	区 分	普通運賃 (※1)	離島住民運賃 (～H29.3)	離島住民運賃(※1)	
					割引額(※1)
丘珠－利尻 (HAC)	通常期	26,550	14,300	11,800	14,750
	繁忙期	29,050	14,300	11,800	17,250
新千歳－利尻 (ANA)	通常期	26,800	—	14,400	12,400
	繁忙期	29,350	—	14,400	14,950

※1 HACの普通運賃は、R4.4改訂。また離島住民運賃はR1.10改訂。割引額は、R4.6改訂

ANAの普通運賃、離島住民運賃及び割引額は、R1.10改訂

※ 割引額は、普通運賃からの割引額。子供料金についての割引設定はない。

※ ANAは、H30.10から空席変動型運賃が導入され、普通運賃は廃止されたが、従前の普通運賃を記載。

## ○重要業績評価指標（KPI）及び成果目標の設定

評価指標	基準数値(H27実績)	令和元年度 までの状況	令和8年度 目標値
航空旅客利用者数	36,795人	41,774人	42,728人

### (3) 生活又は事業活動に必要な物資の費用の負担の軽減

道内離島における物資については、その大部分が、稚内港からのフェリーによる運搬となるが、その運搬料が価格に転嫁され、本土と比べて商品価格が割高となるため、消費の島外への流出が見られる。また、地域の事業者にとっても、仕入れ価格が割高となるため、販売など島内の事業活動にも影響を及ぼしている。

このため、離島住民生活の安定及び地域産業の振興を図るため、灯油を含めた石油製品のほか、生活必需品（食料品や日常生活物資）、建築・土木資材などの物流コストの軽減や農水産物など生産物の輸送コスト軽減等に取り組む必要があり、他の離島地域や関係機関と連携して離島価格の是正に向けた取組を進めるとともに、物流輸送に係る車輛航走路料やタンカー船に係る費用の低廉化に向けた一層の支援策について広く検討していく。

さらに、住民生活に必要な不可欠な燃料の流通コストについては、経済産業省の「離島のガソリン流通コスト対策事業」や道が実施するプロパンガスの輸送費支援により、その軽減を図っていく。

## ○離島価格の是正に向けた現状と対策等

区 分	現状・対策等
①居住又は事業への影響	本州から稚内までの運搬料も高額となることに加えて、稚内から島までの運搬料（車輛航走料）も本土の離島と比べて高額であるため、商品価格へ移入費用を転嫁せざるを得ない状況であり、日常生活品、野菜や生鮮食料品、建築・土木資材などの価格が高騰し、住民が生活する上で、経済的圧迫感が非常に強くなっており、買い控えに伴う生活水準の低下が見られる。また、宿泊業や飲食業者、建設業者等においても、仕入価格が高騰する状況は、事業を営む上で、大きなハンデとなっており、消費の島外への流出も見られる。
②当該物資の輸送形態や 経路等の流通形態	主に稚内港よりフェリーによるトラック輸送。 灯油については、主に室蘭港や苫小牧港からのタンカー船運搬。
③本土地域との価格差の 実態及びその要因	元来、島内では販売競争が著しく少ない中、本土に比べて割高な航路の運搬料（車輛航走料）が物資の価格に転嫁されていることにより、商品バリエーションにも富んでいるネット販売や生協といったコストを前面に出した島外マーケットへの一層の消費流失。
④講じるべき対策	車輛航走料の低廉化のほか、灯油のタンカー船運搬料と備蓄タンクの維持管理費の低廉化について広く検討する。

### (4) 雇用機会の拡充等

#### ① 農林水産業の再生

##### ア) 礼文町

国の地域社会維持推進交付金や離島活性化交付金を活用し、水産品の輸送コスト軽減により削減した経費を活用したHACCP（食品衛生管理規格）等国際基準等の取得による安心安全なブランド化や新製品の開発のほか、関西圏等でのイベントへの参加をきっかけに国内外の販売拡大の取組に伴う、事業の拡大と雇用の増加を図る。

地域内労働力が減少する中、安定的な水産業を維持するため、島外からの新規就業者を確保するため国の研修制度を活用するほか、独自に新規漁業者への報償金や担い手補助金の給付、漁業者支援住宅の整備と家賃の低廉化等を実施していく。

また、農林水産省の予算事業において、次に掲げる事業を実施していく。

- ・ 新規漁業就業者総合支援事業

都市部で開催される漁業就業支援フェアに参加するとともに、離島の優先採択枠を活用し、長期研修実施に積極的に取り組んでいく。

- ・ 水産多面的機能発揮対策事業

沿岸水域において、トド等海生哺乳類の出現動向及び行動の監視並びに流木、油濁、不審船等の水域監視による活動を行い、国民の財産である海洋生物の保全を図ることを目的とする。

## イ) 利尻町

国の地域社会維持推進交付金や離島活性化交付金を活用し、水産品等の輸送コストを軽減するほか、漁業就業支援フェアへの参加を通じ、漁業体験研修や長期研修を実施、研修実施のためのコンブ養殖施設整備や漁業後継者や新規就業者への各種支援を行っていく。夏期の人手不足が顕著であり、反対に冬期は雇用の場が無い状況であるため、今後、通年雇用に向け、6次産業化による冬期間の雇用等について、本土側の事業者との連携も含め、検討していく。

また、農林水産省の予算事業において、次に掲げる事業を実施していく。

- ・ 新規漁業就業者総合支援事業

漁業現場での長期研修や若手漁業者の技術習得のため、離島地域での技術習得の場を提供

(技術習得のため、漁業者に離島地域での技術習得の場を提供)

- ・ 森林、山村多面的機能発揮対策事業

地域環境保全事業(里山林景観を維持する活動)

(漁業者も含め、地域住民自らが景観維持のための森林整備や森林資源を活用することにより、森林と水産の多面的機能の連携強化。)

- ・ 水産多面的機能発揮対策事業

(漁業者自らが雑海藻や害敵生物の駆除、藻場の適正密度管理を行うほか、不審船、油濁、有害生物等の水域監視を実施し、水産資源の維持・増産、水産多面的機能の維持を図る。)

## ウ) 利尻富士町

国の地域社会維持推進交付金や離島活性化交付金を活用し、水産品等の輸送コストを軽減するほか、販路拡大PR、取引先や市場へ無料サンプル提供、宣伝広告の展開により生産物の需要向上を図るとともに、雇用・労働需要の増加につなげていく。また、水産資源維持増大対策、利尻・礼文ブランドによる競争力強化、中核的担い手の確保・育成への取組等を推進していく。

町独自の取組として、資格取得及び研修補助金として漁業に必要な小型船舶操縦士免許取得費用の半額助成、研修期間中の生活費や漁業資材購入等に使える補助金、賃貸住宅料の一部助成、新たな漁業の担い手に対し浅海漁業用の漁船1隻等の提供を行っていく。

また、地方創生推進交付金を活用し、ウニやナマコなど資源拡大と種苗育成をサイクル化した「漁師を目指す若者を確保し育成するモデル推進計画」の取組や、子育て世帯等の就労支援のため、子育て支援員を養成し一時預かり施設の開設や訪問保育事業を実施する「ファミリーサポート推進事業」を行っていく。

また、農林水産省の予算事業において、次に掲げる事業を実施していく。

- ・新規漁業就業者総合支援事業  
都市部で開催される漁業就業支援フェアに参加するとともに、離島の優先枠を活用し、長期研修の実施に積極的に取り組んでいく。
- ・水産多面的機能発揮対策事業  
水域監視を行うことにより島民の財産である海洋生物の保全を図るため、トド等海生哺乳類の出現動向及び行動の監視、流木、油濁、不審船等水域監視による活動を円滑に実施する。

#### ○地域社会維持推進交付金による輸送コスト低廉化

- ① 礼文町
  - ・移出品目：魚介類（生鮮・冷凍もの）（R2出荷量：555,036個）
  - ・出荷者：漁協、加工業者
  - ・移入品目：輸送容器（R2入荷量：534,498個）
- ② 利尻町
  - ・移出品目：魚介類（生鮮・冷凍もの）（R2出荷量：2,008箱、127.7トン、21車、8パレット）
  - ・出荷者：利尻町水産品輸送協議会
  - ・移入品目：輸送容器（R2入荷量：420箱）
- ③ 利尻富士町
  - ・移出品目：魚介類（生鮮・冷凍もの）（R2出荷量：32,230個、524.5トン）
  - ・出荷者：漁協、加工業者
  - ・移入品目：輸送容器（R2入荷量：12,803個）

#### ○離島活性化交付金（戦略産品）による輸送コスト低廉化

- ① 礼文町
  - ・移出品目：魚介類（塩蔵・乾燥もの）（R2出荷量：3,665個）  
その他水産品（R2出荷量：7,183個）
  - ・出荷者：漁協、加工業者
  - ・移入品目：輸送用容器（R2入荷量：4,044個）
- ② 利尻富士町
  - ・移出品目：塩蔵乾燥品（珍味類）（R2出荷量：1,131箱）  
塩蔵乾燥品（ホタテ）（R2出荷量：127箱）  
水（R2出荷量：5,259箱）  
昆布（R2出荷量：6.3トン）
  - ・出荷者：漁協、加工業者、水製造販売業者
  - ・移入品目：段ボール容器（R2入荷量：127個）  
ペットボトル容器（R2入荷量：81,112本）

○重要業績評価指標（K P I）及び成果目標の設定

区 分	評価指標	基準数値 (H27実績)	令和元年度 までの状況	令和8年度 目標値
農林水産品等の 生産・販路拡大	農林水産物生産額	6,983百万円	6,456百万円	7,680百万円
農林水産業の担 い手確保	新規就業者数（累計）	—	37人	120人
	第1次産業就業人口	1,404人	1,354人 (R2国勢調査)	1,354人

② 民間事業者等の創業・事業拡大等の促進

地域社会維持推進交付金を活用し、既存産業の振興や新分野進出の育成・支援に努め、各種融資制度等の活用を推進するほか、地域資源の付加価値の向上や、自然環境を利用した新たな産業の創出、地産地消による利活用を推進していく。

ア) 礼文町

令和2年度までに3事業者が地域社会維持推進交付金を活用し、事業拡大を実施し、地域経済の活性化を図ることができた。今後も、地域産業が連携した中でのウィズコロナを意識した新たな旅やアドベンチャー・トラベルの取組、地域で水揚げされる水産物を活用した商品開発、さらには、輸出を含めたマーケットの開発により島内における雇用の増加や新たな産業の発掘、雇用機会の拡充を図ることとし、地域社会維持推進交付金の活用にあたっては、漁業、観光、商業の分野において経営目標が明確な事業、地域経済への波及効果が高い事業を事業採択の重要事項とする。その上で、「地域全体の経済又は雇用を特に拡大させる効果がある事業」、「地元の産品を利用した加工品開発に係る事業」、「滞在型観光促進に係る事業」などを特に町が重要な事業と位置付け、複数年度で実施していく。

また、地域においては説明会や広報、告知端末、ホームページ等で広く制度について周知を行うとともに、特定有人国境離島地域プロジェクト推進アドバイザー事業を活用するなど、雇用創出の支援等を実施することにより地域における起業・創業の意識の高揚を図っていく。

特定有人国境離島地域事業活動支援利子補給金を利用する金融機関は、稚内信用金庫を予定している。

水産庁が実施する特定有人国境離島漁村支援交付金を活用し、新たに漁業に取り組む者、事業規模の拡大を行う者に対し設備費、改修費等の支援を行っていく。

## イ) 利尻町

水産業においては、関係機関と連携した漁業就業者の安定的な所得確保による経営体質の強化と新たな漁業担い手の育成・確保に取り組み、観光においては、離島ならではの新たな観光資源の発掘や体験型観光に向けた取組を実施するとともに、外国人観光客の積極的な誘致、さらには、着地型観光メニューの開発とそれに携わる人材育成や雇用創出を進める。また、海産物など地域産品の付加価値の向上や、新たな産業の創出、地産地消による利活用を推進するとともに、更なる地域資源の利活用、観光ガイドなどの人材育成、活用等により、新たな雇用の創出や事業拡大を推進する。

地域社会維持推進交付金の活用にあたっては、漁業、観光、商業の分野において経営目標が明確な事業、雇用創出効果のある事業、地域経済への波及効果が高い事業を事業採択の重要事項とする。また、海産物、農産物を始めとした地場産品の高付加価値化への取組支援、商店街賑わい創出への取組支援、歴史文化継承や環境保全に関わる取組支援、ガイド業の経営に対する支援など地域全体の経済又は雇用を特に拡大させる効果があり、離島地域に住民が継続して居住する上で、必要不可欠である事業などについては複数年度で実施していく。

令和2年度までに6事業者が本交付金を活用し、創業・事業拡大を実施し、地域経済の活性化を図ることができた。引き続き、本交付金や町独自の制度である商工業応援制度による支援を実施することで、商工業者の後継者不足などの課題解決を図っていく。

事業周知については、説明会や町内回覧、ホームページなどを活用し、広く制度に関する情報提供を実施していく。

また、特定有人国境離島地域事業活動支援利子補給金を利用する金融機関として、稚内信用金庫、利尻漁業協同組合が指定を受けている。

水産庁が実施する特定有人国境離島漁村支援交付金を活用し、漁船漁業の衰退防止策として、雇用創出のための大型漁船導入への支援や新規魚種参入のための漁船、漁具資材などの購入に対する支援を行っていく。

## ウ) 利尻富士町

水産業においては、漁業者を始め関係機関や団体等と一層連携を深め、漁業就業者の安定的な所得確保による経営体質の強化と未来の水産業を支える担い手の育成・確保、観光においては、観光資源の発掘や一年を通した観光地づくりを進めるとともに、外国人観光客の誘致を積極的に展開するなど、観光メニューの開発とそれに携わる人材の育成や雇用の創出、産業全般では、地域で産出される海産物や山菜等の付加価値の向上や自然環境を利用した新たな産業の創出や地産地消による利活用を推進し、新たな産業の創出を推進するとともに、地域が持っている資源や人材の活用により、

新たな産業の育成や町民が生活する上で生じてくる需要をサポートするため、町内の人材活用による新たな雇用の場を創出する取組を推進する。

また、令和2年度までに1事業者が本交付金を活用し、創業による事業実施をすることにより地域経済の活性化を図ることが出来た。引き続き本交付金を活用するほか、町内業者の経営努力の助長、持続的発展を図るための支援などといった地域活性化に向けた取組を推進する。

地域社会維持推進交付金の活用に当たり、事業採択に向けては、離島地域の住民が日常生活する上で必要不可欠であり、特に地元の若者の流出に歯止めをかけるため、新たな雇用分野の創出や拡充が図られ、かつ通年で雇用の安定と地域全体の経済にも効果が波及する事業であることを重要視するものとし、特に、利尻富士町まち・ひと・しごと創生総合戦略における「地域の特性を活かした産業を育て安定した雇用を創出する事業」、「本町の魅力を発信し新しい人の流れをつくる事業」と認められる事業については、複数年度で実施していく。

事業の周知については、事業概要に関するお知らせを全戸へ配布するとともに、商工会及び漁業協同組合に対し個別説明を行うほか、説明会を開催する。

また、特定有人国境離島地域事業活動支援利子補給金を利用する金融機関として、稚内信用金庫、利尻漁業協同組合が指定を受けている。

水産庁が実施する特定有人国境離島漁村支援交付金を活用し、雇用機会の拡充や新たな漁業に取り組む者等を支援する漁業集落との連携・支援を図っていく。

### ○重要業績評価指標（K P I）及び成果目標の設定

区 分	評価指標	基準数値	令和元年度 までの状況	令和8年度 目標値
創業・事業拡大促進 施策	開業件数（累計）	—	8件	30件
	設備投資額（累計）	—	60,371千円	165,000千円
	新規雇用者数（累計）	—	16人	70人

### ③ 滞在型観光の促進

経済基盤を強化し、多様な雇用機会を確保するため、地元中小企業の体質強化を図るとともに、貴重な観光資源を活用した本地域らしい滞在型の観光を推進することなどにより、新たな産業の育成を進めていく。

滞在型観光の推進に当たっては、道は、離島町などが参画する広域的な観光振興に対する総合調整や相互連携が図られるよう努め、離島町は、事業実施者等の合意形成、事業実施のマネジメント、人材育成、商品化への支援などを担うとともに、事業者は、体験プログラムなど着地型の観光商品の開発等を行う。

#### ア) 礼文町

国の地域社会維持推進交付金を活用し、従来の団体ツアーによる自然や高山植物、景勝地を巡る周遊型観光に加え、個人・小グループをターゲットにトレッキングや漁村にある風土や風景、食文化といった地域の特色を活かした体験プログラムの開発・提供などにより、旅行者の多泊化を目標とした、もう1泊してもらう事業を実施することにより、基幹産業である「漁業」と「観光」の相乗効果による地域振興につなげてきた。

今後もこうした取組を継続するとともに、旅行の中心となるミレニウム世代に訴求した旅行プログラムの開発により、新たな観光客層を獲得し、交流人口の安定的な維持を図る。

さらに、クルーズ船の寄港による誘客のほか、アジアを中心としたインバウンド観光の回復に向けた各種コンテンツの多国語化などを関係団体と連携して行う事により地域の観光ブランドを高めていく。

#### イ) 利尻町

地域社会維持推進交付金を活用し、これまで既存の水産施設を体験観光用に利活用したツアー商品の造成や、体験観光ポータルサイト・旅行プランニングサイト構築による、旅マエ旅行者への情報発信等の取組を行ってきた。

今後は、町の少子高齢化・人口減少に伴い地域事業者の経営課題となっている宿泊施設の労働力不足や、飲食店・土産店の利用客減少を解消するための滞在型観光事業を行う。そのため、宿の労働力不足を飲食店に補ってもらうなど、協業を推進し、宿泊施設だけでなく飲食店や土産店・ガイド業へと周遊を促すことで、地域での広範囲における消費喚起や観光客滞在時間の延長を図る。

また、この取組を契機に事業者間の連携を活発化させ、活力と魅力のある地域づくりを推進する。

#### ウ) 利尻富士町

地域社会維持推進交付金を活用し、現在までにモニターツアー実証による新たな客層や島内滞在メニューの開発検証のほか、近年自転車需要の高まりも見られていることから、サイクルツーリズムを促進し常に変化しつづける旅行の形や旅行者のニーズにあわせた事業展開を行った。

また、滞在型観光を推進する上で課題であった情報発信体制の整備を行い受入体制の強化を図った。今後は、新たな滞在プランの創設による地域の魅力の商品化やガイド等観光サービスの担い手育成の推進のため、日帰りから「一泊」へ、「一泊」から「二泊」へなど、もう一泊を工夫した旅行商品や滞在プランの企画開発や実証や宣伝、販売促進への取組を展開し、地域の観光産業の活性化を図るとともに、効果・検証により最終的に「通年での滞在型観光」の確立を目指していく。

また、誘致及び宣伝強化について、広域連携での誘致強化のほか、積極的な要望活動を行いつつ、閑散期観光商品の企画開発の検討や、ここ数年で減少している飲食業者についての対応方を検討し、既存のアクティビティのメニュー開発やPRのほか、新たな体験メニューの開発などによる受入環境体制の推進を目指す。

さらに、利尻町と一体となった利尻島としての滞在型観光の推進を図り、SNS等を活用した観光情報の発信や、多言語化に対応した受入対応を整えつつ、滞在型観光の取組を推進していく。

#### ○重要業績評価指標（KPI）及び成果目標の設定

区分	評価指標	基準数値	令和元年度 までの状況	令和8年度 目標値
滞在型観光促進施策	入り込み客数（延べ数）	249,300人 (H27実績)	247,900人	315,000人
	年間宿泊者数（延べ数）	152,600人 (H27実績)	158,100人	185,000人
	訪日外国人旅行者数（延べ宿泊客数）	3,023人 (H27実績)	6,440人	—

#### (5) 安定的な漁業経営の確保等

港湾・漁港・海岸保全施設整備の継続的な実施を行い、漁船漁業者の安全性や利便性を確保するとともに、効率的・効果的な養殖漁業の取組を推進することにより、漁業就業者の生産と所得の安定化を図っていく。

また、漁業後継者の育成を地域全体で展開していく上で、漁協、漁業者、さらには、関連分野との産業連携を進め、移住策と連動した漁業者の新規就業の促進を図るとともに、担い手を受け入れる体制づくりを積極的に推進する。

地域の周辺海域において、外国漁船の操業は確認されていないが、地域の漁業者が周辺海域や排他的経済水域内で操業することにより、日常的に水域、漁場の監視活動としての役割を果たしていく。

#### ○漁業者の経営体数・漁船隻数

離島町	経営体数	漁船隻数
礼文町	275	657
利尻町	191	307
利尻富士町	266	398

## ○水産庁補助金等の活用状況

補助金等	離島町	事業内容
離島漁業再生支援交付金	礼文町	香深、船泊の2集落で、ウニ深淺移植、アザラシ被害防止事業、ナマコの種苗放流、漁場監視等の事業を実施。
	利尻町	漁業生産向上に関する取組（種苗放流、藻場の保全、担い手確保）
	利尻富士町	漁場の生産力向上に関する取組（種苗放流、漁場の管理・改善、漁場監視） 漁業の再生に関する実践的な取組（安全衛生対策、販売促進活動、新規漁業就業者確保対策、未利用資源等の有効利用検討、六次産業化へ向けた取組、ナマコ生産・育成における先進技術導入）
離島漁業新規就業者特別対策交付金	利尻町	新規漁業就業者に対する漁船、漁具等のリース料支援
水産多面的機能発揮対策事業	礼文町	国民の財産である海洋生物の保全を図るため、沿岸海域において、トド等海生哺乳類の出現動向及び行動の監視、流木、油濁や不審船等の水域監視による活動を実施
	利尻町	周辺海域の水域監視の強化及び水産資源保護のため、監視及び出漁数の増加を目指す。そのため、漁船隻数の増加を目標とし、漁船漁業着業及び事業拡大に向けた支援を実施。また、近年の自然環境変化により藻場の荒廃が進んでいることから、漁家経営の安定化を目指し、藻場の保全、有害生物の除去に向けた取組の実施
	利尻富士町	漁業者で形成する活動組織により、特定有人国境離島地域における水域監視を行うことにより島民の財産である海洋生物の保全を図るため、トド等海生哺乳類の出現動向及び行動の監視、流木、油濁、不審船等水域監視の実施

### (6) その他

国内外で温室効果ガスの排出量と吸収量の均衡をめざす「脱炭素化」の動きが加速している中、「ゼロカーボン北海道」の実現に向けて、利尻・礼文地域においても、豊かな自然や地域資源を利用した再生可能エネルギーの利用促進など、脱炭素化の動きを進めているところであるが、島内の電力を、島内単独系統である発電所に依存している現状等から、災害時の電力安定供給やリスク軽減対策が課題となっている。

今後は、風力エネルギーなどの再生可能エネルギーの利活用施設の整備や、公共施設の省エネルギー化の取組などを進めていくこととしている。

また、計画事業の着実な実施を目指すため、特定有人国境離島地域プロジェクト推進アドバイザーを活用していく。

## 奥尻島地域における計画（奥尻町）

# 1 現況

## (1) 地域の概要

本地域は、江差町より北西へ 61 km の日本海上に位置した、面積 142.99 k m<sup>2</sup> の離島で、東西 11 km、南北 27 km の南北に長い台形状となっている。令和 2 年（2020 年）の国勢調査人口は 2,410 人となっている。

地形は、標高 584.5 m の神威山を最高峰に、緩い傾斜の丘陵が続いている。複雑な海岸線を有するとともに、その全域は花崗岩の段丘で形成され、その段丘を横切って河川が流れるため、滝の多い地形となっている。また、奥尻島は、渡島半島の西海岸一帯とともに「檜山道立自然公園」に指定されている。

集落は、基幹集落である奥尻地区と青苗地区のほか、15 の集落を有しており、主に東海岸に点在している。

令和 2 年（2020 年）の国勢調査人口は 2,410 人で、平成 22 年（2010 年）との比較では 20.5%、最近の 5 か年でも 10.4% の大幅な減少となっており、高齢化率も 41.4% と高くなっている。

気象は、日本海側のため対馬暖流の影響を受け、四季を通じて寒暖の差が少なく、本道の中では比較的温暖な地域である。

なお、本地域は平成 5 年（1993 年）に発生した「北海道南西沖地震」により壊滅的な被害を受けたが、全国からの温かい支援と住民の不屈の努力により、奥尻町は平成 10 年（1998 年）3 月に完全復興を宣言し、「災害に強い町」を基調としたまちづくりを進めている。

## (2) 交通の現況

航路については、江差町との間で 1 日 1~2 便、カーフェリーが通年で運航されている。また、せたな町との間では 5 月から 10 月までの期間限定で 1 日 1 便が運航されていたが、令和元年度（2019 年度）から運航が休止されている。

航空路については、函館市との間に H A C が 1 日 1 往復就航しており、また令和 3 年（2021 年）7 月からは札幌市（丘珠）との間で 1 日 1 往復（土日祝日や年末年始等）運航している。

本地域の交通機関については、町有の路線バスが 4 路線運行されており、フリー乗降方式を採用して利用者の利便性確保を図っている。地域交通の課題としては、交通事業者は家族経営であり、雇用にはつながっていないこと、町営バスについても交通空白を埋めるための運行となっていること、航空機・フェリーとの接続が不便であることが挙げられる。

港湾については、地方港湾である奥尻港を有しており、フェリーターミナルが所在する島の玄関口として重要な役割を果たしている。

道路については、島内を一周する幹線道路として道道が整備されているが、狭隘区間が多い。また、町道の改良率、舗装率とも低い状況にある。

本土との人の往来及び物資の流通については、航路及び航空路が必要不可欠であるが、いずれも運航便数が少なく、また、本土の交通機関に比べ割高なことから、水産業や観光業を始めとした産業の振興や住民生活の安定、本土との交流促進を図る上でも大きな障害となっている。

### (3) 産業の現況

基幹産業である水産業は、近年、地域の主力であるイカやホッケが不漁であり、漁家経営は厳しく、廃業する漁家が生じている状況である。こうしたことから、地域では、つくり育てる漁業を強化し、現在、岩ガキ、ナマコ、ホタテの養殖事業の実証・導入、未利用低利用資源の有効活用及び漁場の有効利用等の取組を推進するために必要な施設整備をしたほか、ウニの滅菌設備導入により観光客などに安心安全な生うにを提供している。また、それに伴う水産加工業との連携によりブランド化を推進し、経営の安定化と観光との連携を図るとともに、あわせて、島内の地産地消と地域おこし協力隊等を活用した後継者育成が進められている。

農業については、農地の基盤強化、有効活用を図り、水稻・肉牛の複合経営、アスパラ・葡萄・酒米など新たな農産物の生産性を高めており、特に奥尻ワインや日本酒「奥尻」の「おくしりブランド」の強化を進めている。肥育牛の増大により畜産業の振興を図るため、牛舎及びパドックが整備されたほか、奥尻ワイナリーによるワイン工場の建設及びワインの生産によって、新たな特産品が生まれ、「おくしりブランド」の確立を進めている。

林業については、島内産木材利用を推進するとともに、森林の環境保全にも努めており、未利用であった森林資源を木質バイオマスとして熱利用するため、チップ工場・ペレット工場を整備、島内の小学校にチップボイラーを設備し、森林整備及び林業再生や新たな産業創出を図っている。

商業・サービス業については、日用雑貨等を販売する小規模経営が中心となっているが、経営者の高齢化や後継者不足のほか、本土資本の店舗の進出や通信販売の利用者の増加などにより島内消費が低下しているなど厳しい状況にあるものの、Uターン者による新規開業や既存町内事業者の新事業展開など、一部に明るい動きも見られるところである。

工業については、これまで中心的な役割を果たしてきた水産加工業が、漁獲量の伸び悩みなどにより停滞しており、地域経済の先行き不透明感や後継者不在等により、老朽更新も含めた設備投資はあまり見受けられないなど、かなり厳しい状況にある。

また、鉱業としてパーライトの採掘が行われており、建築用資材などの原料として道外へ出荷されている。

さらに、本地域における有望な自然エネルギーである温泉熱を活用したアワビ種苗の育成や、地域内の食材を活用した「なべつるカレー」、島産酒適米の酒粕を用いたスイーツを提供する飲食店があるほか、平成 29 年（2017 年）7 月には、

地熱発電所が竣工され、熱水を利用した新たな産業を模索するなど、地域資源等を活用した観光業との連携による産業振興が進められている。

#### (4) 就業状況の現況

##### ① 農林水産業の再生

基幹産業である水産業は、つくり育てる漁業を強化、それに伴う水産加工業との連携によりブランド化を進め、経営の安定化と観光との連携を図っており、あわせて、島内の地産地消と後継者育成が進められている。

農業については、農地の基盤強化、有効活用を図り、水稻・肉牛の複合経営、アスパラ・葡萄・酒米など新たな農産物の生産性を高めていくこととしており、特に奥尻ワイン等の「おくしりブランド」の強化を進めている。

新規就業者については、平成 26 年度（2014 年度）に水産業 1 名、平成 28 年度（2016 年度）に林業 1 名、平成 29 年度（2017 年度）に水産業 1 名、令和 3 年度（2021 年度）に水産業 1 名が就業しているが、依然として、後継者を含め深刻な人材不足となっており、若年層の労働力確保が急務となっている。

##### ○ 経営体数（2020 農林業センサス）

水産業：113 経営体、農業：19 経営体、林業：5 経営体

##### ② 民間事業者等の創業・事業拡大等の促進

令和 2 年（2020 年）の国勢調査における産業別人口構成は、第 1 次産業が 10.7%、第 2 次産業が 12.7%、第 3 次産業が 76.6%となっており、第 1 次産業は高齢化や後継者不足などにより大きく後退し、第 2 次産業も公共事業の縮小による建設業の不振などにより後退している中で、第 3 次産業の割合が大幅に伸びている。しかし、観光産業等のサービス業については高齢化や後継者不足などにより廃業が増加している傾向にある。

商工業については、日用品雑貨等を販売する小規模経営が中心であるが、コンビニエンスストア、ホームセンターがそれぞれ 1 件あり、雇用を生んでいるほか、地熱発電所の運転開始によって、更なる雇用の確保が期待されている。全体としては、雇用環境は非常に厳しい状況となっている一方で、医療機関や特別養護老人ホームの従業者が不足している。町では、移住・定住を進めているが、令和 3 年（2021 年）10 月現在で、地域おこし協力隊が 1 名の雇用に留まっているなど、十分な人材が確保されておらず、安定した雇用と住宅の確保が課題である。

また、水産業など地域内産業の低迷もあり、若年層を中心とした人口流出の要因にもなっている。

- ・ 平均所得：約 3,046 千円
- ・ 民間事業所数 206 件

### ③ 観光の現況

本地域は「檜山道立自然公園」内に位置し、島のシンボルである「なべつる岩」など多くの奇岩や名所に恵まれているが、観光入込客数は平成 15 年度（2003 年度）の約 5 万人をピークに、奥尻ムーンライトマラソン等のイベント開催の影響により一時増加した年度もあるが、令和元年度（2019 年度）は約 2 万 7 千人と減少傾向にある。観光入込客は、その 99%以上が国内客であり、外国人観光客は 1%にも満たない状況である。また、奥尻島観光の宿泊・滞在日数は平均およそ 1.2 泊であり、その主な内訳としては、夫婦等の家族旅行による 1 泊 2 日行程が主流となっている。

令和 2 年度（2020 年度）から江差～奥尻間フェリーを活用した企画乗船券造成事業の展開により、体験プログラム実施事業者も年々増加し滞在型観光に移行しつつある。

また、近年、来島客向けの大掛かりな動向調査を行っていないため、正確な実態を把握できていないが、奥尻島内での観光消費額は、奥尻島観光協会が例年実施している 50 名程度を任意抽出したアンケート調査によると、来島交通費及び宿泊費を除き、1 人当たりおよそ 1 万円前後で推移しており、その主な内訳は土産品購入や昼食費となっている。

こうした状況下において、また、団体旅行から個人旅行へという最近の旅行ニーズの変化のシフトへの対応に遅れをとっている宿泊事業者は少なくない。町内宿泊事業者は家族経営であり、ほとんどがパートに頼っている。また、外国人旅行者の受入れに対しては、不安があると考えている事業者が多いのが実情である。

また、近年は「観る観光」から「滞在交流型観光」への転換を図るべく、シーカヤックや SUP 等のアクティビティや勾玉や押花のものづくり体験といった体験プログラムを造成し、観光客の長期滞在を促進するとともに、「奥尻島自然体験プログラム」を活用した教育旅行の誘致やイベント等を活用した地域住民との交流機会の創出、サービスなどソフト面の充実を図るなど、観光客の受入体制づくりを進めていく必要がある。

さらに、これまでの夏季偏重であった観光客入込客数についても解消を図るため、サイクルツーリズムを推進し、春と秋にも観光客を誘引する取組を実施している。

こうした中、奥尻島のオリジナリティ豊かな取組の一つとして、平成 26 年（2014 年）から沖縄県伊平屋村より暖簾分けを受けて「ムーンライトマラソン」を開催しており、夕方から夜にかけて潮風を浴びながら月明かりとイカ釣り漁船の漁火に照らされて島内主要道路を駆け抜ける、全国的にも類を見ないマラソンとして、年々リピーター率も増加するなど、奥尻島におけるスポーツツーリズムの一翼を担っている。

しかしながら、マラソンのみならず奥尻島ならではの独自性ある観光振興のアイデアこそ潜在的にはあるものの、モチベーションの高い人材、特に島の将来を担う若手人材が極めて不足している状況にある。

また、温泉ホテルが平成 30 年度（2018 年度）をもって休館し、さらに、瀬棚～奥尻間のフェリーの運航も令和元年度（2019 年度）以降休止となっている。

#### ○ 観光の現況（R1実績）

区 分	奥尻町
1) 入り込み客数（延べ数）	27,402人
2) 年間宿泊者数（延べ数）	28,841人
3) 訪日外国人旅行者数（延べ宿泊客数）	187人

※ 令和 2 年度（2020 年度）は新型コロナウイルス感染症の影響が大きいため、令和元年度（2019 年度）実績を記載

#### (5) その他

島内唯一の高校である奥尻高等学校は平成 28 年度（2016 年度）から町立化し、平成 29 年度（2017 年度）からは全国から入学者を募集した結果、年々入学者数が増加し、令和 2 年度（2020 年度）以降は定員の 20 名を超えるほど入学希望者が急増している。入学者の増加の背景としては、スクーバダイビング等の特色ある授業や島全体を学び舎として実践している教育活動「まなびじま奥尻」プロジェクトの取組により、地域とともに学校を運営していることなどが考えられる。今後は、増加した交流人口を活用した教育移住等の定住対策も期待される。

## 2 基本の方針

本地域に住む住民が、引き続き、地域に住み続けることができるよう、地域社会維持推進交付金などを活用して、住民生活や事業活動において欠かせない離島航路・航空路線の維持確保や運賃の低廉化、地場産品の海上移送などに要する費用を支援することなどにより、住民が暮らしやすい地域づくりを推進する。

また、まちの優れた海洋資源や森林資源を保全することはもとより、有効に活用し、水産業と加工業、農畜産業と観光などとの有機的な連携による「おくしりブランド」化の強化を進め、高付加価値化を図るなど、地域経済の活性化により島内の雇用を確保していく。

さらに、人の絆やつながりがきっかけとなって、人が人を呼び込む相乗効果を期待できることから、自然環境を活かした体験プログラムを充実させることにより、おくしりブランドと連携した観光メニューづくりを図るとともに、接客サービスの充実を基本とした観光客の受入体制づくりを進め、交流人口の拡大を目指していく。

### <基本目標>

本計画に基づき、地域社会維持を図る取組を行うことにより、令和8年度（2026年度）までに、奥尻島地域における社会増減が均衡し、以降、定常的に社会増となる状態を目指す。

### ○重要業績評価指標（KPI）及び成果目標の設定

区 分	評価指標	基準数値 (H29.1.1現在)	令和元年度 までの状況	令和8年度 目標値
人口流出抑制・人口 流入施策	住民人口の転入・転出数 (転入－転出)	△35人	△43人	±0人 (転出入の均衡)

## 3 分野別対策

### (1) 国内一般旅客定期航路事業に係る運賃の低廉化

定期航路の運賃については、法施行前からも航路事業者に対し、道及び町による独自の運賃割引補助により低廉化を図ってきたところであるが、平成29年度（2017年度）からは、地域社会維持推進交付金を活用しており、引き続き低廉化を図っていく。

### ○離島住民運賃の状況

(単位：円)

航 路	大人・子供	普通運賃 (R1.10改訂)	離島住民運賃 (～H29.3)	離島住民運賃 (R1.10～)	
					割引額 (R1.10改訂)
江差－奥尻	大人	2,910	1,680	1,570	1,340
	子供	1,460	840	780	680
瀬棚－奥尻	大人	2,110	1,260	1,190	920
	子供	1,060	630	590	470

※ 普通運賃は、2等運賃の額。割引額は、普通運賃からの割引額

※ 瀬棚－奥尻航路は、令和元年度(2019年度)から運航休止

※ 燃料油価格変動調整金（バンカーサーチャージ）を除く

### ○重要業績評価指標（KPI）及び成果目標の設定

評価指標	基準数値 (H27実績)	令和元年度 までの状況	令和8年度 目標値
航路輸送旅客数	48,034人	54,540人	51,276人

(2) 国内定期航空運送事業に係る運賃の低廉化

奥尻島を発着する定期航空路の函館－奥尻線については、法施行前から国土交通省の補助金を活用し、航空事業者に対して、奥尻町による協調補助のほか独自の運賃割引補助などにより低廉化を図ってきたところであるが、航路同様、引き続き地域社会維持推進交付金を活用することにより、低廉化を図っていく。

○離島住民運賃の状況

(単位：円)

航路	区分	普通運賃 (※1)	離島住民運賃(～ H29.3)		離島住民運賃(※1)	
				割引額		割引額(※1)
函館－奥尻 (HAC)	通常期	17,700	6,800	9,300	6,900	10,800
	繁忙期	19,000	6,800	10,500	6,900	12,100
丘珠－奥尻 (HAC)	通常期	23,000	-	-	10,800	12,200
	繁忙期	25,150	-	-	10,800	14,350

※1 普通運賃は、R4.4改訂。また離島住民運賃はR1.10改訂。割引額は、R4.6改訂

※ 割引額については、普通運賃からの割引額。子供料金についての割引設定はない。

○重要業績評価指標（KPI）及び成果目標の設定

評価指標	基準数値(H27実績)	令和元年度 までの状況	令和8年度 目標値
航空旅客利用者数	10,455人	11,191人	11,161人

(3) 生活又は事業活動に必要な物資の費用の負担の軽減

離島住民生活の安定及び水産業などの産業振興を図るため、石油製品、生活必需品（食料品や日常生活物資）、建築・土木資材などの物流コストの軽減や農水産物など生産物の輸送コスト軽減等について、離島価格の是正に向けた取組を進めていく。

さらに、住民生活に必要な不可欠な燃料の流通コスト対策については、経済産業省の「離島のガソリン流通コスト対策事業」や道が実施するプロパンガスの輸送費支援により、経費の軽減を図っていく。

## ○離島価格の是正に向けた現状と対策等

区 分	現状・対策等
①居住又は事業への影響	特に若者や子供向けの衣料品は島内での入手が難しく、島外で買うか通信販売を頼るしかできず、移動に係るコスト若しくは送料の負担が生じ、若者子育て世代が生活しにくい状況が生まれているほか、食料品についても輸送コストのほか消費期限等が本土に比べて短くなってしまったために、ロスが大きく、小売店の品揃えが、少なくなり、多様化した消費ニーズにこたえられず、利用者が減少してしまう傾向がある。
②当該物資の輸送形態や経路等の流通形態	物資輸送は船便で、トラックによる配送
③本土地域との価格差の実態及びその要因	生活物資の価格差はほとんどなく、消費者への影響は少ないが、小売店などは送料を負担していることにより、価格が実現している状況。また、建築・土木資材については海上移送費分の加算がされるために、本土との価格に差が生じている。
④講じるべき対策	送料負担分に係る支援策等のほか、消費者ニーズに合った売り方の指導を商工会を通して行うといったソフト面の支援をするなどして、新たな消費や雇用を生む方策を検討する。

### (4) 雇用機会の拡充等

#### ① 農林水産業の再生

本地域で産出される農水産品等の付加価値向上、販路拡大のため、地域社会維持推進交付金や離島活性化交付金などを活用した輸送コストの低廉化を実施していく。農業については、アスパラガス、和牛、ワインのブランド化を強化するほか、林業については地域材や木質バイオマス資源の活用促進を図る。水産業については、ウニやアワビなどの地元特産品や養殖したイワガキなどの生産性の向上と、輸送に係る鮮度技術向上やPRを行うことにより、競争力の強化や更なる販売ルートの新規拡大を進めていく。

また、農林水産業の担い手確保や育成対策に向けて、町においては、後継者育成への助成事業（資格取得、設備購入費等助成）や奥尻高校のスクーバダイビングへの助成事業、地域おこし協力隊を活用した人材確保を行っていく。

#### ○地域社会維持推進交付金による輸送コスト低廉化

- ・ 移出品目：鮮魚、冷凍もの（R2 出荷量：244.6 トン）
- ・ 出 荷 者：ひやま漁業協同組合奥尻支所
- ・ 移入品目：発泡スチロール

#### ○離島活性化交付金（戦略産品）による輸送コスト低廉化

- ・ 移出品目：原木、製材
- ・ 移入品目：なし

○重要業績評価指標（K P I）及び成果目標の設定

区 分	評価指標	基準数値	令和元年度 までの状況	令和8年度 目標値
農林水産品等の 生産・販路拡大	農林水産物生産額	604百万円 (H27実績)	568百万円	725百万円
農林水産業の担 い手確保	新規就業者数（累計）	—	6人	20人
	第1次産業就業人口	191人 (H27実績)	135人 (R2国勢調査)	135人

② 民間事業者等の創業・事業拡大等の促進

地域内での安定した通年雇用や、様々なニーズに合った就業機会を確保・拡充するため、地域社会維持推進交付金を活用し、島内において新規創業を行う事業者を公募、選定し、設備投資等に対し支援を行っていく。特に、町の主要・主力産業である第1次産業や観光業の分野に直接的に関係し、町産品のブランド化や地産地消を目指す取組、事業実施者のみならず他の既存町内事業者へも好影響をもたらすなど、地域経済の好循環が期待される事業を優先的に採択することとする。

また、経営基盤が脆弱な新規開業は、安定的な経営の確立までに一定期間を要することから、こうした新規開業者の取組に対しては複数年度の支援を実施していく。

令和2年度までに8事業者が本交付金を活用し、創業・事業拡大を実施し、地域経済の活性化を図ることができた。引き続き、本交付金を活用した支援を継続することで後継者不足や就業機会の確保などの課題解決を図っていく。

支援策等の周知については、町ホームページや広報誌などの活用のほか、公募開始時期に商工会と連携して説明会を実施する。

さらに、特定有人国境離島地域事業活動支援利子補給金（利用機関：道南うみ街信用金庫奥尻支店）の活用促進を進めていく。また、水産庁が実施する特定有人国境離島漁村支援交付金を活用し、雇用機会の拡充として、海業に取り組む者に対して設備費等の支援を行っていく。

○重要業績評価指標（K P I）及び成果目標の設定

区 分	評価指標	基準数値	令和元年度 までの状況	令和8年度 目標値
創業・事業拡大 促進施策	開業件数（累計）	—	8件	10件
	設備投資額（累計）	—	27,285千円	60,000千円
	新規雇用者数（累計）	—	10人	30人

### ③ 滞在型観光の促進

滞在型観光の推進に当たっては、離島町などが参画する広域的な観光振興に対する総合調整や相互連携が図られるよう努め、離島町は、事業実施者等の合意形成、事業実施のマネジメント、人材育成、商品化への支援などを担うとともに、引き続き事業者と連携し、体験プログラムなど着地型の観光商品の開発等を行う。

このため、これまでの国の地域社会維持推進交付金を活用した企画乗船券造成事業の取組などに加え、今後は、本地域の豊富な食材など奥尻島の既存の観光資源を活かしつつ、創意工夫や見せ方の変化によって、更なる魅力発信や埋もれた資源の磨き上げを図り、北海道奥尻島としてのオリジナリティあふれる観光コンテンツを魅力的に伝え、観光誘客につなげる取組を進めていく。

また、前述の観光コンテンツ発信と同時に、奥尻島そのものの知名度向上を図るため、観光プロモーションや旅行商談会への参加などを積極的に行い、町や観光協会が中心となって、道や北海道観光振興機構の協力・支援を受けながら、観光コンテンツの企画・開発や島外への情報・魅力発信を実施する。

なお、事業実施に際し、既存コンテンツの磨き上げや新たな観光コンテンツの企画開発に当たっては、地域が潤う（収益性の高い）仕組みを模索するとともに、島内目線では気づきにくい潜在的資源への「気づき」の観点から、モニターツアーなどの実施を通じて旅行会社や交通事業者から工夫や見せ方のヒントを得るなど、相互にWin-Winの関係が成り立つような連携を進めていく。

さらに、将来的に奥尻島観光協会の法人化を行い、登録DMOの設立に向けた調整、環境整備を図っていく。

今後、道内外で開催される国際的なイベント等を見据えた訪日外国人旅行者の誘客プロモーションを行うとともに、町内事業者に対する受入れに向けたセミナーの開催のほか、クレジットカード利用店舗や洋式トイレなどの環境整備を行っていく。

### ○重要業績評価指標（KPI）及び成果目標の設定

区分	評価指標	基準数値	令和元年度 までの状況	令和8年度 目標値
滞在型観光促進施策	入り込み客数（延べ数）	26,521人 (H27実績)	27,402人	32,000人
	年間宿泊者数（延べ数）	26,177人 (H27実績)	28,841人	31,400人
	訪日外国人旅行者数（延べ宿泊客数）	34人 (H27実績)	187人	—

(5) 安定的な漁業経営の確保等

漁業経営の安定のため、漁港や漁場などの基盤整備のほか、あわび種苗育成センターを拠点とした「つくり育てる漁業」の推進や漁船漁具の近代化、良質な水産加工原料を活かした水産加工業の振興、担い手の育成や就労環境の改善等に努めていく。

また、道内外への販売体制の確立や流通ルートの確保のため、H A C C P を利用した安全性に対する認証などを検討するとともに、イワガキの本格養殖化に向けた取組を支援し、新たな「おくしりブランド」の創設を目指していく。

○漁業者の経営体数・漁船隻数

区 分	経営体数	漁船隻数
奥尻町	113	245

○水産庁補助金等の活用状況

補助金等	離島町	事業内容
離島漁業再生支援交付金	奥尻町	アワビやウニの放流のほか、支障のない港湾・漁港を活用し、ナマコの養殖試験事業、岩ガキホタテの増養殖試験事業、新たな海藻類の試験養殖事業を実施し、資源の枯渇を防ぎ、新たな漁業形態として取り組む。
特定有人国境離島漁村支援交付金	奥尻町	雇用の創出を支援する取組として「海業」の事業に取り組む。
水産多面的機能発揮対策事業	奥尻町	藻場の維持・管理を図る活動のほか、国民の財産である海洋生物の保全を図るため、沿岸海域において、トド等海生哺乳類の出現動向及び行動の監視、流木、油濁や不審船等の水域監視による活動や海上での監視及び陸上での情報収集等の活動の強化を図り、水域での操業活動を実施する。

(6) その他

国内外で温室効果ガスの排出量と吸収量の均衡をめざす「脱炭素化」の動きが加速している中、「ゼロカーボン北海道」の実現に向けて、奥尻島地域においても、豊かな自然や地域資源を利用した再生可能エネルギーの利用促進など、脱炭素化の動きを進めているところであるが、発電システムから出る廃熱の2次利用等が課題となっており、今後は、地熱等の新エネルギーを利用した、新たな産業の開発・育成や、洋上風力発電導入に向けた可能性調査、また、役場庁舎など公共施設での再生可能エネルギーの導入などを進めていくこととしている。

また、地域経済の活性化や人口定着を図るため、企業の各種開発の実証実験の拠点となり、本地域のあらゆる資源を活用し、交流人口を増加させるスマートアイランド構想事業の実施を目指していく。