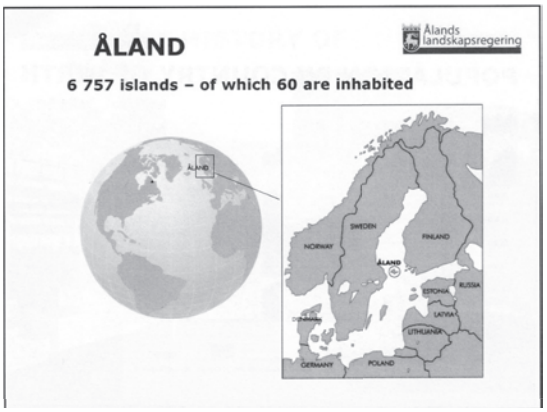
Ⅱ－４　フィンランド調査報告（オーランド諸島）

森山　治

2016 年 9 月 9 日、オーランド（首都マリエハムン）行政機関・航空事情について調査をおこなった。以下は、その報告である。

まず最初に、現地自治体資料、フィンランド大使館の情報等を基礎にオーランド諸島についての概要を報告する。



1．オーランド諸島概略

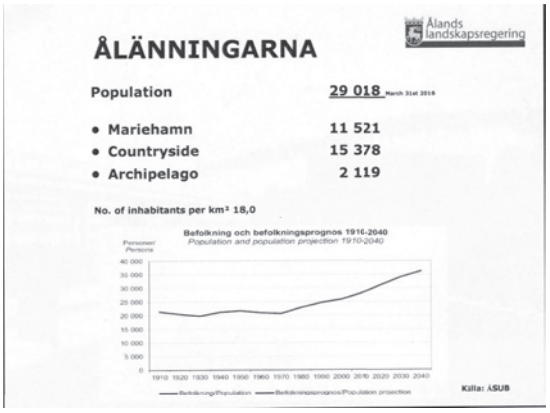
全面積13,517平方Kmのうち陸部分は1,527平方Km、主要島1,010平方Km。

オーランド諸島には、約 6,700 の島が存在するが、居住しているのは約 60 の島にすぎない。

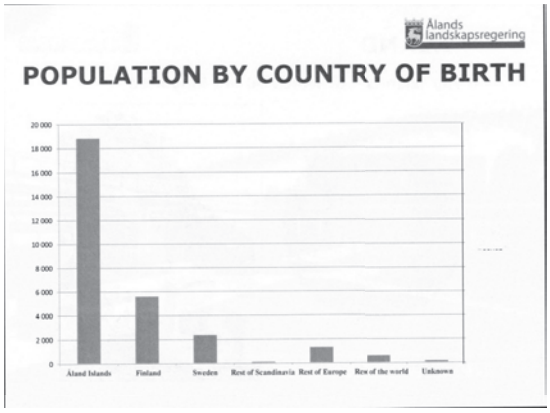
人口（2016年3月31日現在）　29,018人。うち11,521人が首都マリエハムンに在住。（資料1）

人口は1970年代より増加している。増加の理由として、若い人が仕事を求めにくる。他国で働いていた人が高齢期に戻ってくるといった移住者が多いことが理由にあげられる。（資料2）

資料 1

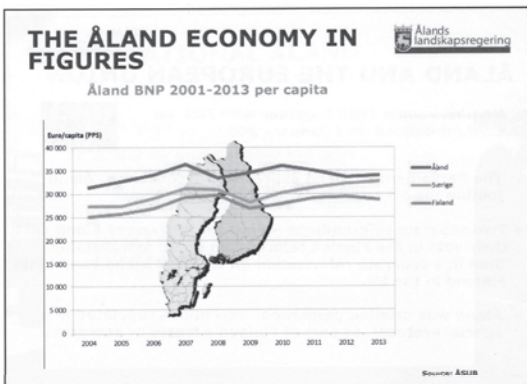


資料 2

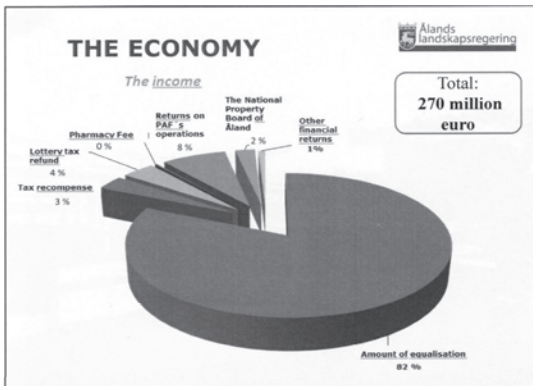


移住者が多い理由として若者の移住が例にあげられているが、確かに資料 3 にあるとおり、フィンランド本土より島の経済状況は良好である。資料 4 は島の収入内訳を見たものであるが、税収入の 82 %を占めているのは、日本にたとえると地方交付税にあたるものである。

資料 3



資料 4



2．言語

オーランドでは公用語としてスウェーデン語が使用されている。フィンランドにおけるスウェーデン語系住民は5.4％程度であるが、オーランド地方自治法では、フィンランド本国当局とオーランド地方自治当局の全てのやりとりにスウェーデン語を使用しなければならないことを義務づけている。また、フィンランド語を母語とする人もオーランド地方自治当局とのやり取りにはスウェーデン語を使用する。この背景にはオーランドの持つ歴史的背景が影響していると考えられるが、地方政府の説明ではスウェーデン語を使用する理由として、言語と経済的な結びつきをあげている。他のヨーロッパとの関係では、フィンランド語よりスウェーデン語が有効であると説明された。また、オーランドの教育機関はスウェーデン語による教育である。

3．オーランド自治の歴史

フィンランドは、大国のスウェーデンとロシアに挟まれることにより、苦難の歴史が強いられているが、1323 年にスウェーデン・ロシア間の国境確定により、フィンランドとともにスウェーデンの一部となった。しかし 1809 年にはロシアへ譲渡される。1917 年にフィンランドがロシアより独立したことにより、オーランドはその帰属を判断する状況になった。

当時オーランド地方自治体はスウェーデンへの帰属を求めたが、フィンランドは反対し、融和の条件としてフィンランドの国会は1920年、オーランド自治法を成立させ自治権の拡大を図った。しかし、オーランドはその受け入れを拒否し、オーランド問題は国際連盟に付託されることになった。1921年、国際連盟（事務次官は新渡戸稲造）はフィンランドのオーランド諸島統治権を認めると同時に、フィンランドにはオーランド諸島住民のスウェーデン文化、言語、地域の習慣、自治の保障を義務づけた歴史がある。

オーランド議会（30議席、改選4年）は、オーランド諸島に関連する法律を制定し、フィンランド本土とは独立した予算編成権を行使している。オーランドの歳入は、オーランドの地方税と国の地方交付税から構成されている。（資料4）

オーランド議会は、以下に関する法案を成立させることができる。

①教育、文化、古代遺跡の維持　②健康医療　③環境　④産業の促進　⑤オーランド諸島内の交通　⑥地方自治　⑦治安維持　⑧郵便　⑨ラジオとテレビ放送

以下に関する事項はフィンランドの法律が適用される。

①外交　②民法と刑事法の大部分　③裁判制度　④税関　⑤国の税制

その他、オーランド諸島の利害が配慮されるようオーランド諸島はフィンランドの国会に代表者を一人派遣している。

（参考）フィンランド大使館（2017.3.7閲覧）

http://www.finland.or.jp/public/default.aspx?nodeid=46050&contentlan=23&culture=ja-JP

4．自治体調査　オーランドにおける公共サービス輸送義務制度（Public Service Obligation）

公共サービス輸送義務制度（Public Service Obligation）とは、商業ベースでは提供が困難な、離島や遠隔地域を広域的な交通ネットワークと結ぶ航空路線を、ナショナル・ミニマムとして供給されるサービスと認識し、EU加盟国は、離島等の生活路線となっている航空路線に対して「公共サービス輸送義務」を指定することが認められている。

オーランドではマリエハムン空港とストックホルムーアーランダ空港を結ぶ路線が公共サービス輸送義務として認められている。

マリエハムン空港は平日と土日で便数は異なるが、ヘルシンキ・ストックホルム・トゥルク（フィンランド南西部の港湾都市）とを結ぶ便が平日は各２便程度発着している。乗り入れしている飛行機会社はフィンランド航空（ ATR72 使用）、 Nextjet （ストックホルムに本部をもつ地域航空会社,Saab340 使用）である。

生活路線として使用される航空路線が、フィンランドの首都とを結ぶヘルシンキ・ヴァンター国際空港便ではなく、ストックホルムーアーランダ空港便であるには、①距離、②言語をその理由とした経済的な結びつきをあげることができる。

マリエハムン空港とストックホルムーアーランダ空港間の飛行時間はおよそ 55 分であるのに対して、ストックホルムーアーランダ空港までの飛行時間は 30 分（時差あり）にすぎない。また、他のヨーロッパ便へ乗り換えるにあたっても、ストックホルムーアーランダ空港のほうが目的地までの距離が短いという利点を持つ（逆にアジアに向けてはストックホルムーアーランダ空港が便利である）。細かな点では、フライト時間もヘルシンキ便は観光用に設定されているため、ビジネスでの利用がしにくい状況にある。

しかし最大の理由は、オーランドの公用語はスウェーデン語であること。言語的な結びつきが、ビジネスなどとの関係においてもスウェーデンとの比重が高い理由としていえるであろう。

しかし、ヘルシンキ・ストックホルムの両便とも座席数は ATR72 （ 70 席程度）、Saab340 （ 35 席程度）と小規模であり、平日各 2 便程度の交通量ではメインの交通機関とはいえない。

メインの交通は海上交通であり、オーランド諸島はフィンランドとスウェーデンを結ぶ海運航路の中継地として重要な位置にあるといえる。マリエハムンーヘルシンキ線は、Tallink Silja Line 週 7 便（約 10 時間で運航）、Viking Line 週 7 便、（ 10 時間 20 分で運航）運行している。

マリエハムンーストックホルム線は、Tallink Silja Line は最多で 1 日 3 便（約 5 時間 30 分で運航）。Viking Line は最多で 1 日 3 便（最短 5 時間 30 分で運航）運行されている。

（ http://www.directferries.jp/調べ）　なお、このほかにエストニア便も運航している。

（参考）公共サービス輸送義務制度については、下記小熊論文を参考のこと。

小熊仁『 EU の航空分野における公共サービス輸送義務と空港運営に対する効果』「運輸と経済」 72-4

写真 1　オーランド地方政府での調査

写真 2　MARIEHAMN 空港

写真 3　MARIEHAMN 空港管制塔内