

## わが国島嶼空間の変容

—架橋開通に伴う瀬戸内海中部、田島・横島の地域変化を中心として—

塩谷 裕司

キーワード：島嶼，架橋，生活空間，地域変化

### 1. はじめに

世界でも有数の島嶼国であるわが国には、6,852におよぶ島が存在し、それらは北海道から沖縄・小笠原に至る南北約4,000kmの幅広い海域に点在している。そのうち、有人島が425島存在する。人間生活は、地域の歴史的要因や社会的要因に強く影響を受ける。そのため、それぞれの島で展開される人間生活は、島ごとに大きく異なる。すなわち、島嶼ごとの独自性とわが国島嶼全体としての多様性が存在するのである。

わが国島嶼地域の地位は大きく変化し続けてきた。過去、交通・産業においては海運の要衝、製塩・柑橘栽培・漁業の中心となり、また1940～50年代の戦中から戦後10年にかけては疎開者・復員者を受け入れ、戦後復興の基礎をつくるなど大きな役割を担ってきた。しかし、戦後の技術革新と交通変革、高度経済成長に伴う経済体系・構造の変化などにより急速にその地位は低下していくようになり、島嶼地域主要産業の衰退と都市部労働力吸収力の上昇、それに伴う若年人口流出と過疎化の進展という状況が多く島の発生し、それは現在も続いている。またわが国全体の交通体系の主軸から離れて位置する島嶼地域は、物流や住民サービスの面でも遅滞している状況にある。

このような状況は確かに本土山村地域でも発生している。しかし、それに比し、不安定な海上交通しか持たず中心地から隔絶された島嶼地域の状況は厳しく、山村地域では終結した過疎化が島嶼地域においては未だ継続している。この状況に対し、国家レベルで1953（昭和28）年に離島振興法が制定され、以降離島住民の生活向上に対するさまざまな方策が練られかつ実施されてきた。それにより離島の生活環境は改善されてきたが、残念ながら十分とはいえない状況にある。

そして、現在本州四国連絡橋3ルートを代表とする全国的な島嶼地域への架橋接続という交通変革が進んでいる。また、海上交通における高速船就航・便数の増発、航空交通におけるヘリポート建設・通勤便の新増設などが進展し、島嶼地域と本土との近接性は飛躍的に高まっている。このことは島嶼地域居民にとって大きな進歩を意味することになるが、一方で、島嶼地域の本土経済への組み込みの強化を意味し、島嶼地域の周辺地域化がより一層促進されることが予想される。居住する人間が、生活利便性上昇・生活水準向上に努力することは当然のことであり、そのことに何ら異論も問題もない。しかし、その動きの中で、島嶼地域しかもちえない魅力を切り捨て、その島独自の地域性を小さくし平均的な地域に移り変わっていくことが本当に島嶼地域にとっての発展であるのか疑問しいと考える。このことは、3つの地理学的課題である「中心・周辺論」、「生活空間」、「交

通」をクローズアップさせる。

岡橋(1998,pp.80-81)は、「周辺地域」は単純化すれば次の二つのレベルで捉えられるといい、

一つには地域経済の等質性を基礎としたマクロな地帯編成におけるもので、農林水産地帯として把握され、しかも北海道、九州のごとく国土の縁辺部に位置するという特徴を持つ。二つめは、結節的な都市(集落)システムにおいて末端的な地位にあるもので、「市場経済に統合されているものの都市の波及効果に欠ける非自律的な地域」である。と述べている。その上で周辺地域の一類型として山村を挙げるとともに、島嶼地域も含まれる可能性を示唆している。

本土都市域を中心地域とするとき、島嶼地域は周辺地域と位置づけられる。同じく周辺地域と位置づけられる山村地域と比較したとき、交通条件の差異が大きくクローズアップされる。山村は陸上交通で中心地域と結ばれるのに対して、島嶼地域は海上交通によって結ばれている。陸上交通に比して不安定な交通しかもちえない島嶼地域にとって、交通変革のもつ意味は大きい。海上交通における交通変革には、船舶航路の変更、船舶の高速化・大型化、架橋化という3つが考えられるが、中でも架橋化は、海上交通から陸上交通への移行という点で、地域へのインパクトが最も大きい交通変革である。

海上交通のもつ不安定を解消するという意味において大きな存在意義をもつ架橋には、2つの機能が存在する。まず、本土都市域から島、島から本土都市域の両方向で、人間・物資の移動を常時かつ安定・安全に行う機能である。本土都市域と島との密接な結びつきが形成され、相互に影響を及ぼしあうようになる。ところが、その影響は両者に同等とはならない。概して本土都市域側のもつ社会経済的な勢力は、島側の社会経済的な勢力よりも大きい。島側は本土都市域側の社会経済的な勢力を一方的に受け入れざるをえない状況となり、さまざまな分野で本土都市域の勢力に組み込まれるようになる。

架橋のもつもう一つの機能は、島に居住する人間が抱き続けてきた大きな移動制約を解消するというものである。架橋は島と本土都市域との物理的近接性だけでなく、島に居住する人間のもつ本土都市域への心理的近接性をも大きく向上させる。とくに自家用車の普及による個人のモビリティ向上は、架橋開通=常時通行の実現と相まって、島に居住する人間の行動を受動から能動へと変化させ、個人の生活空間を、大きく本土都市域側へ拡大させる方向に働かせるようになると考えられる。すなわち、島側が本土都市域の社会経済的勢力に自ら組み込まれるようになるのである。

島嶼地域をみると、交通のもつ機能が島嶼地域の社会経済システムにどう影響するのかという視点をもって、地域変容に迫ることは重要であると思われる。なぜなら、このような外部インパクトにより、従来から島内で機能してきたさまざまなシステムは、大きく影響を受けるようになるからである。

そこで本研究では、今後のわが国の島嶼のあり方を考えるために、島嶼のおかれている現状を把握し、その上で近年の架橋開通という交通変革により島嶼に居住する人間の生活空間がどのように変化するのかに焦点をあてて追求する。

まずわが国島嶼のおかれている現状を把握するため、全国の有人島について、統計資料・文献資料から人口・産業・生活などの特性を明らかにする。次に統計的手法を用いて、島の類型分類を参照しながら島嶼の多様性と独自性を明らかにする。とくに、島嶼の社会経

済的条件や生活環境の差異と、架橋の有無の相関関係を考察する。その上で、架橋のもつ機能が、島嶼地域およびそこに居住する人間の生活空間にどのように働き、本土都市域との関連がどのように変化するかを追求する。そのために、架橋開通による島と本土都市域との関連の変化を、主として島に居住する人間の生活空間変化からみることにする。

したがって対象地域に求められる次の条件、(i) 架橋により本土都市域と接続された後、架橋開通のインパクトが現れるのに十分な時間経過が存在すること、(ii) 架橋接続された島に影響を及ぼすと考えられる、地域的な中心機能を持つ都市に近接していることを考慮し、沿岸部に比較的大きい社会経済的な勢力をもつ都市が連続して存在する瀬戸内海に位置する島嶼群から田島・横島（広島県沼隈郡内海町）を対象地域として取り上げることにする。

## 2. わが国島嶼の現状と課題

まず、わが国島嶼のおかれている現状を把握するため、全国の有人島について、統計資料および文献資料から人口・産業・生活の特性を明らかにした。次に島嶼地域の発展に大きく関わってきた離島振興法の制定と運用について整理した。その上で、明らかとなった現在わが国の島嶼地域が抱えている課題について述べる。

離島振興法は、1953（昭和28）年に制定された、島嶼地域の社会資本の整備を行うことで離島振興を目指すことを目的とする法律である。この対策実施地域の指定においては、島嶼の位置・交通状況・生活の本土依存度・人口規模・地域指定要望の有無が指定基準の大きな柱となっている。離島振興対策実施地域指定を受けたとき、関係都道府県知事は当該地域についての離島振興計画を作成し、内閣総理大臣に提出する義務が生じる。次に内閣総理大臣は、これを受け国土審議会の意見を聴いたうえで、国としての離島振興計画を定めることになっている。1953（昭和28）年の離島振興法制定以来、国としての離島振興計画は5次にわたって策定されているが、その推移（図1）を見ると、計画目標と計画の内容に変化がみいだされる。

離島振興法は、本土都市域から距離を隔て、人口・産業・生活に関する数多くの特性において不利な状況にあった島嶼地域に対して、かなりの成果をあげてきたものと考えられる。それでも今なお、多くの島嶼に共通するキーワードは、「人口減少」・「高齢化進展」・「産業基盤の脆弱性」と「生活環境の不十分」である。島のもつ就学機会と就業機会の不十分性は、若年層を中心とした人口の島外流出を引き起こしている。

就学機会の不足に関しては、小学校・中学校が島内に存在しないこと、存在していたとしても休校・廃校となっている場合が数多く見受けられる。小・中・高等学校、とくに小中学校の島内存在・開閉校は、学童期の子どもをもつ年齢層の島内居住・島外居住選択の大きな要因となりうる。本木（1993, pp.209-215）は、学校のもつ役割を島における文化センターであり活性化センターであると指摘し、鹿児島県三島村子宝（こだから）島で小学校が再開されたことによる人口急増現象を報告している。

就業機会について、基本的に島嶼地域の経済は、漁業を中心とする第1次産業に依拠の構造をもつ。しかし、わが国全体としての第1次産業不振と若年層の第1次産業離れは依然として強い傾向にある。第2次産業は、工場用地確保・労働力確保・交通アクセスなどの諸問題により本土側企業の島嶼地域進出が期待できない状況にある。また、観光が中心

となる第3次産業は、交通アクセス・島嶼地域のもつ観光資源の問題から、どうしても季節的偏りが発生し安定した産業とは呼べない状況にある。

こうした島嶼地域の就業機会の不足によって、就学機会確保のため高等学校から島外へ流出した若年層は、そのまま本土都市域に居住するようになる。この傾向は、さらに島嶼地域の就学機会不足、次世代の児童数減少による休校・廃校を引き起こし、悪循環を発生させることになる。

島嶼地域の生活環境に関しては、1953（昭和26）年離島振興法が制定・運用された結果、大きく改善されつつある。しかし、本土と比較した場合、島嶼地域の生活環境は不十分といわざるをえない。とくに本土都市域と比較して、島嶼地域のもつ地理的位置と居住人口の絶対数の少なさから、島嶼地域は不利な状況におかれていると思われる。香川県豊（て）島における産業廃棄物不法投棄問題の発生や、岡山県鴻（こう）島の本土資本によるリゾート乱開発などを典型とする事例をみても、わが国において島嶼地域が依然として「取り残された地域」であるという状況が明確に示されている。

少なくともハード面、すなわち生活環境と就学機会に関する部分については、行政による整備推進が急務である。しかし、そこから先にあたる部分、すなわち、自分の居住する地域をどのように活性化させていくのかの企画・立案・実行については、島に居住する人間の主体性と、それに伴う島嶼地域の自律性に課せられる部分が多い。その意味で、島嶼地域に居住する人間が「現状維持」をもって満足することなく、幅広い視野で自らが居住する地域を捉えていく視点をもつことが期待されるところである。

### 3. わが国島嶼の統計解析

#### (1) 島嶼の類型分類とデータベースの作成

統計的手法を用いて、島・島嶼の類型分類を参照しながら、その多様性と独自性を明確にすることを目的とし、そのために必要となる島嶼データベースは、おもに人口・産業・生活に関する諸特性を中心に構成した。島・島嶼の位置、行政パターン、離島振興法で採用されている本土からの物理的距離と交通条件に基づいて分類された島嶼類型、および架橋の有無、開通年、パターンを比較考察した。さらに、架橋の有無と、島・島嶼の社会経済的条件や生活環境の差異との相関関係を検証した。

島嶼データベースの作成にあたって、その対象島嶼はわが国全有人島425島とする。しかし、一部のデータについては、各島と行政区分の不一致という実状のため、425島すべてに関する数値データを収集整理することは困難を極める。そこで、日本離島センターから毎年発行されている『離島統計年報』と、わが国島嶼のガイドブックとして同じく日本離島センターから発行されている『SHIMADAS'95』に掲載されている数値を採用した。なお、本研究で地域分析の対象とする田島・横島は1991（平成3）年、離島振興法対策実施地域から解除されている。そこで『離島統計年報』に田島・横島のデータが掲載されている最終年度、すなわち1991（平成3）年のものを採用することにした。

本研究の目的から、これらの入力変数は、おもに人口・産業・生活・行政・教育に関するデータとした。さらに本研究の目的から考え、架橋パターンと行政パターンを独自に付け加えた。

まず、わが国島嶼の多様性と独自性、および田島・横島の地位を把握するため、島嶼の

社会経済的条件や生活環境のうち、スケール（規模）に関わる15の変数について、順位-規模のグラフを作成した。これら15変数の順位-規模の考察により、わが国島嶼地域全体をみると多様な特性をもっていることが確認された。それと同時に、この多様性は、それぞれが独自の特性をもった島嶼の集積の全体像であることが明らかとなった。多様なわが国島嶼地域において、本研究で地域分析の対象として取り上げる田島・横島の独自性を浮き彫りにするため、その相対的な地位を比較考察した結果、田島・横島のもつ独自の特性は以下のように指摘できる。

- ・ 第一次産業、とりわけ農業が盛んでない島である。
- ・ 耕地面積の低さが目立つことから、第一次産業（農林水産業）の中では、水産業に特化した島である。
- ・ とくに第二次産業就業者が多い島である。
- ・ 観光客は多いが宿泊客が少ない、日帰り観光を主体とした島である。
- ・ 医療施設数の100分数は、基準となる面積と人口総数の約2倍となっていることから、人口規模に比して医療施設が不備な島である。島内住民の医療サービスは、近接する本土都市域に依存している。

## (2) 島嶼類型分類の比較考察と架橋の有無による差異の分析

島嶼の類型分類には、離島振興法で採用されている本土からの物理的距離と交通条件に基づいて分類された島嶼類型のほか、島嶼の立地する位置、島の自然地理的に画定されている陸地と社会的に制定されている行政領域との包摂関係、架橋の存在する島については架橋の接続形態などによる類型分類が考えられる。まず、これらの類型分類を相互に比較考察することから始めよう。そのために、各類型分類について、島嶼の度数分布表とクロス集計表を作成した。

島嶼類型分類の比較考察を総合すると、次のようにまとめることができる。

- 島嶼の位置する地域と行政パターンとの間には、とくに相関性はみられない。
- 島嶼の位置する地域と離島類型との間には、本土からの物理的距離と交通条件を介した緩やかな対応関係がみられる。とくに、離島類型のうち群島型と孤立型において、地域による特徴が見受けられる。
- 島嶼の行政パターンと離島類型は、ともに自然地理的条件によって、かなりの部分決定され制約されている。したがって、両者の間にはある程度の相関関係が存在する。
- 架橋の存在する島は瀬戸内海地域に多い。
- 島嶼の行政パターン、離島類型、架橋の有無には、自然地理的条件や人間の生活空間の拡がりの過程などの地域性が共通して大きく関与している。このことは、島嶼類型分類相互の間にみられる相関関係によって示唆されている。
- これまでに架橋化が進展し、またこれからも促進されると予想される島嶼は、類型分類からみて、行政域に本土を含むか、群島型の島嶼である。

次に、架橋の有無は、島・島嶼にとってその社会経済的条件や生活環境にどのような影響をおよぼすのかを調べるために、66項目について、架橋の有無による平均の差のt検定を適用した。

架橋の有無によって有意な差がみられる社会経済的条件や生活環境は22項目になり、そのうち、架橋の存在する島の方が存在しない島より数値の大きくなるのは、

人口密度、幼年人口比率、耕地面積土地利用面積比率、高校進学卒業率の5項目である。逆に、数値の小さくなるのは、

高齢人口比率、田面積比率、牧草地面積土地利用面積比率、林業就業者数比率、

一人あたり林業生産額、公益関連就業者数比率、100人あたり宿泊客数、宿泊客比率、100人あたり宿泊能力、100人あたり定期航路数、100人あたり医療施設数、

1,000人あたり小学校数、1,000人あたり中学校数

の17項目となる。これらの結果をふまえて、架橋の有無と、島・島嶼の社会経済的条件や生活環境の差異との相関関係について考察する。

まず、架橋開通により陸上交通の確保と同時に海上交通は衰退するから、定期航路数に関して、架橋ありの島が架橋なしの島よりも縮小することになる。これが観光客の宿泊率および、公益関連産業、医療施設に影響し、高校進学卒業率にも反映している。陸上交通の確保による交通の利便性上昇は、その多くが本土都市域から訪れる観光客にとって、島嶼地域の日帰り観光圏化を引き起こす。そのため、宿泊客の実数と比率において、架橋ありの島が架橋なしの島よりも有意に小さくなるのである。また、架橋開通による交通の利便性上昇は、島外へのサービス依存を容易にするため、公益関連産業や医療施設は島内の基盤を奪われてしまう。高校進学卒業率は、通学の利便性向上によって架橋ありの島が有意に高くなっている。

地域の社会経済的条件の基本となる人口についてはどうだろうか。人口密度は架橋ありの島が架橋なしの島よりも有意に高い。これは人口の多い島に対して重点的に架橋化が進められてきたことによるものであろうが、架橋開通による交通条件の整備が、年月を経て地域の人口集積を促進してきた結果ともいえる。

年齢別人口に着目すると、架橋ありの島と架橋なしの島との間で、生産年齢人口比率は差異がみられないが、幼年人口比率は架橋ありの島が高くなっている。0歳から14歳にあたる幼年人口比率が高いことは、その両親にあたる20歳代後半から40歳代までの年齢層も多いことを意味する。そうすると、この年齢層を含む生産年齢人口比率にも有意差が現れてもよさそうなものであるが、実際にはそうになっていない。この点はどのように調和的に解釈すればよいのだろうか。生産年齢人口は、15歳から64歳までという幅広い年齢層の総計である。そのうち、幼年人口を抱える20歳代後半から40歳代までの比較的若い年齢層に限ると、架橋の有無による差異が有意になる可能性がある。総体的な生産年齢人口比率が有意とならないのは、そのうち後半の40歳代後半から64歳までの年齢層の人口比率が、65歳以上の高齢人口比率と同様に、架橋ありの島では架橋なしの島よりも低いものと推定されるからである。

このことから、架橋はとくに、若年層および生産年齢人口のうちでも比較的若い年齢層の島外流出を抑制する効果をもつと考えてよい。架橋なしの島ではこの年齢層の島外流出が起こるため、高齢人口比率が上昇すると考えられる。その影響は人口密度にも現れ、架橋ありの島が架橋なしの島よりも有意に高くなるのである。架橋なしの島で架橋ありの島よりも、小中学校数が人口に比較して多くなっているのも、小中学生およびその両親の年齢層の島外流出によるものと推定される。

そのほか、第一次産業、とくに農林業関連のいくつかの項目で、架橋の有無による有意差が生じている。農林業は、その発達に気候や地形・土壌などの自然条件が深く関わり、また長い歴史の上に成り立つ産業であることから、それらの項目に対して架橋の有無が直接作用しているとは考えにくい。島嶼のもつ自然地理的条件が長年にわたり作用した結果、農林業関連の項目に現れているような地域性が形成され、それが架橋の有無にも共通して作用し、有意差をみせているものと思われる。

#### 4. 瀬戸内海田島・横島の地域分析

田島・横島は、広島県南東部、沼隈（ぬまくま）半島の南西に位置し、行政上は広島県沼隈郡内海（うつみ）町に属する。内海町は田島・横島を主島とし、属島である矢ノ島・当木島から構成される総面積12.63km<sup>2</sup>の島嶼町である。この4島のうち田島と横島に人間の居住が見られる。過去において、田島は田島村、横島は横島村で異なる行政域となっていたが、1955（昭和30）年3月31日両村が町村合併促進法により合併、町民から公募された名称を採用し内海町となった。地域概要を示す図2は、田島・横島を含む地域の道路交通ネットワークである。

田島・横島は、1959（昭和34）年5月、離島振興対策実施地域第8次指定を受けることとなり、以降、離島振興法の政策の対象となってきた。しかし、1989（平成元）年10月、昭和40年代より地域住民の願いであった内海大橋が開通し、本土・沼隈町と陸続きとなった。それに伴い、それまで住民が本土との交通手段として依存していた幸崎（こうざき）～敷名（しきな）間（町営フェリー）、横田港～常石（つねいし）（陸渡船）、横田港～尾道（備後商船）の3ルートは全廃され、それに代わり鞆鉄道株式会社と内海町により沼隈町までバス交通が導入されるようになった。架橋開通により、広島県東部の中心都市・福山市まで、自動車交通利用で約40分圏内に位置するようになるとともに、1991（平成3）年4月、離島振興対策実施地域第13次解除を受けた。その後現在に至るまで、福山都市圏への組み込みが強化されつつある地域となっている。田島・横島の生活圏は、1989（平成元）年の内海大橋による本土接続以前から、対岸の沼隈町、尾道市、福山市に大きく広がっていた。とくに尾道市に関しては、備後商船による海路直行便が就航していたこともあり、通勤・通学をはじめ購買行動においても依存度が大きかった。しかし架橋開通に伴う尾道市への海路直行便廃止と、それに代わる福山市への沼隈町乗り継ぎバス路線設立、および自家用車による移動可能により、現在は福山市への依存度が強化されている。

架橋開通という交通変革による田島・横島の地域変容を調査し分析考察するため、

- i) 田島・横島の地域特性を、文献資料と統計資料に基づいて把握する。
- ii) 田島・横島の産業と生活に関する現地調査に基づき、地域変化を明らかにする。
- iii) 田島・横島に大きなインパクトを与えたと考えられる、内海大橋の計画と開通の経緯を把握する。

- iv) 以上をまとめて、架橋開通に伴う田島・横島の地域変化を明らかにする。

という手順を採用した。本稿ではとくに、iii)・iv)を中心に報告する。

##### (1)内海大橋の開通の経緯

1989（平成元）年10月4日、田島・横島と本土・沼隈町を結ぶ内海大橋が完成し、供用

が開始された。この架橋は1991(平成3)年現在、わが国最長のニールセンローゼ桁を含む橋長832mの長大橋梁で、水深22mにおよぶ海域での多柱式基礎の施工および大規模な鋼管矢板締切の施工をはじめとする新技術を取り入れ、総工費100億円以上をかけ建設された、「わが国最後の無料橋」である。

1945(昭和20)年の終戦以来、田島・横島地域住民から、早期架橋に対する要望が出されていたが、それを受ける形で1969(昭和44)年、沼隈内海架橋促進期成同盟が設立され、翌1970(昭和45)年に広島県単独費により調査が開始された。その結果、1979(昭和54)年、国庫補助の橋梁整備事業に採択され、次いで沼隈内海線という名称の県道路線認定を受けることとなった。1981(昭和56)年から工事が着工され、8年後の1989(平成元)年、完成・供用開始の運びとなった。

以上が内海大橋開通までの経緯の概要である。しかし、現地調査によると、内海大橋開通には、田島・横島の対岸・沼隈町にある常石造船が深く関わっていることがわかった。1986(昭和61)年から翌1987(昭和62)年にかけて、常石造船側から田島・横島にLPGガス基地の建設の計画が発表された。これを受け、田島・横島では「環境を守る会」を設立し、常石造船のLPGガス基地建設計画に対し、主として(田)観光客への影響が心配されること。(月)住民の日常生活に不安がおよぼされること。とくにLPGガスを運搬する際に利用される大型特殊車の通行による交通事故と、ガス爆発事故に関する不安が大きいこと。(火)将来の内海町にとっての不安材料となりうること。LPGガス基地建設が、将来の内海町にとっての不安材料となりうることは、常石造船側の計画がLPGガス基地だけにとどまらず、それをベースとした関連施設建設にエスカレートする可能性についての不安を意味すること。という3点を理由に反対運動が展開された。

中国新聞(1983.4.20,1983.4.25)によれば、このLPGガス基地建設問題は内海町の町長選挙における大きな争点のひとつにもなり、1984(昭和59)年の町長選挙では、町が二分される選挙となった。町議会において大半を占める建設推進派町会議員の推薦する建設推進候補と、建設反対派候補の争いとなり、反対派候補が勝利した。その結果、常石造船側はLPGガス基地建設計画を断念し、その造成地(横島・大浜海岸)を海水浴施設である「ドルフィンビーチ」に変更し営業をしている。

3,000人足らずの小さな人口規模でしかない田島・横島に、約100億円以上の投資をして架橋連絡を実現させ、さらにその通行料が無料であることには、何らかの背景が感じられる。もともとの計画段階から、LPGガス基地のための経済橋として内海大橋の建設が推進され、田島・横島はエネルギー基地としての地位を与えられる方向に進められたのではないか。そして、そのための通行料無料ではなかったかという推測がなされる。

このような経緯は、見方によって、まさに本土都市域による島嶼地域の「都合のいい地域化」といえよう。しかし、田島・横島の場合は、ガス基地計画に対する地元住民の強力な反対運動の展開という「地域の自律性」の発揮により、本土都市域による「都合のいい地域化」を一時的に防御することができたものと考えられる。

わが国において、国土基本軸線上から離れ、自然条件・社会条件から産業振興が遅滞する地域に、ある種の危険性を孕む原子力発電所・放射性廃棄物処理施設などが立地し、その見返りとしての雇用促進や地域の設備・施設の整備が行われるという例がよく見受けられる。このような例は、国土基本軸線上にある都市域による「都合のいい地域化」と考え



てよいと思われる。ただ、そのことを、当該地域に居住しない人間が、一方的に非難することには問題がある。何故なら、当該地域でしか理解しえない事情が存在し、また、そこに居住する人間にしか分かりえない論理が働いているからである。田島・横島のガス基地立地計画の是非についても同様である。地域の自律性とは、人間が自ら居住する地域を自らのものとして捉えると同時に、他地域の様子を知り、他地域とどのような関連の中で何ができるのかという可能性を探る中で生まれると思われる。

島嶼地域に発生する架橋化を代表とした交通変革は、さまざまな本土都市域の勢力が確実に進入することを促進させる。進入する本土都市域の勢力を、地域としてどのように取舍選択するのか、また、その後をどのように考えていくのかは、まさしく地域の自律性によるところである。その意味で、現地インタビュー調査において、前内海町町長・鈴木馨氏と、田島・横島における内海大橋の功罪について議論を交わしたとき、鈴木氏が述べた現在の内海町は、内海大橋を活かし切れていない。

という言葉は、大きな問題を提起しているように思われる。

内海大橋の工事に際し、委託契約および工事契約を請け負った業者に、田島・横島に所在する事業所が2社含まれている。一般に公共土木事業は、地元土木・建設会社などを中心とした新たな需要を生みだし、同時に域内労働力雇用を生み出す。しかし、それらは事業の終了とともに終息する一時的なものにすぎない。ただ、内海大橋のように、島嶼地域と本土都市域を接続する架橋建設の公共土木工事は、その結果としての架橋に対する地域の利用方法の如何により、地域における効果は持続可能なものとなりうると考えられる。

内海大橋が田島・横島地域に及ぼす効果は、単に経済的な面だけでなく、地域住民の生活全般に現れる。架橋による常時陸上交通の確保は、島嶼地域住民の本土都市域へのアクセスを飛躍的に上昇させ、本土都市域に対する心理的近接性を高める。海上交通に依存せざるをえなかった時代に比して、一般に島嶼地域よりも高い水準をもつ医療などに代表される本土都市域のサービスが受けやすくなることは、島嶼地域住民にとっての生活不安の緩和解消に働く。今後将来にわたり、田島・横島地域が内海大橋から受ける影響は多面的かつ重層的に及び、ますます無視できないものになると予想される。

## (2)内海大橋の利用状況

広島県土木建築部道路維持課による道路交通センサスにより、主要地方道・沼隈横田港線の推移を表したものをみると、内海大橋開通前年の1988(昭和63)年以降、乗用車・貨物・バスの通行量数が激増している様子が伺える。とりわけ乗用車・バスにおいては1988(昭和63)年から内海大橋開通翌年の1990(平成2)年にかけての伸びが著しい。これは、田島・横島の車種別保有車両数の推移中の、乗用車・軽自動車数の推移傾向とほぼ一致している。

図3は、架橋開通1年後の1990(平成2)年10月17日(火曜日)と、それから約5か月後の1991(平成3)年3月22日(木曜日)、図4は、1990(平成2)年10月15日(日曜日)と1991(平成3)年3月18日(日曜日)の通行量を表したものである。平日に比して休日の通行量が多くなっているのは、本土からの観光客流入と、田島・横島に居住する人間の休日による余暇活動の活発化であると推測される。その一方で、時間経過による交通量の減少がみられる。

この理由は次のように考えられる。田島・横島地域の人口規模（1995（平成7）年現在3,706人）を念頭におくと、居住者の休日余暇活動の変動によって、図中に表われるほどの減少を示すとは考えにくい。大橋開通1年後の休日にあたる1990（平成元）年10月15日の乗用車類の通行量が、同年同月の平日17日の通行量の約3倍にあたる5,106台であることは、内海大橋開通が本土都市域住民に与えた影響の大きさを示している。ニールセン・ローゼの連続曲線鋼鉄桁橋という景観をもち、通行料無料である内海大橋は、それ自体が観光資源としての魅力を有している。しかし、田島・横島地域内に大きな観光資源が存在しないためリピーターとなりえず、それに伴い通行量が減少したものと考えられる。

しかし、1990（平成2）年10月と1991（平成3）年3月の平日通行量を比較したとき、乗用車類・貨物車類ともに増加の傾向にある。このことは、内海大橋が田島・横島地域居住者にとって生活橋の意味をもち、その役割が年々上昇していることを表わしている。また、乗用車類に比して貨物車類の増加は、田島・横島地域と本土都市域間における物流面の活発化を意味している。架橋の経緯から、内海大橋の基本コンセプトが地域の生活橋であったことを考えると、平日通行量の増加、とりわけ貨物車類の増加は、架橋開通の確かな効果を示しているといえる。

### (3)架橋開通に伴う田島・横島の地域変化

これまでみてきたように、1989（平成元）年に開通した内海大橋は、田島・横島地域居住者の生活行動を活発にしたといえる。このことに関連して、高橋（1990,pp18-19）の興味深い指摘がある。自動車化の進展は、農村部の都市域に対する近接性を高める重要な役割を果たし、農村部住民の都市域における雇用機会増大につながる。このことは、かつて狭い範囲に限定されていた消費行動や余暇行動をも広域化させ、従来に比べ空間的に大きく変容させるというのである。

内海大橋開通以降、田島・横島居住者の生活行動に現れた大きな変化は、(田)運転免許保有者数の増加がみられ、それはとくに女性に顕著である、(イ)乗用車・軽自動車を中心とした自動車保有台数の増加がみられる、(ウ)とくに福山市を中心とした他市町村従業者数が増加している、の以上3点である。これらは「内海大橋開通→自動車化進展→本土都市域への近接性上昇→本土都市域における雇用機会増大」と解釈してよいと思われる。では田島・横島居住者の生活空間も広域化し、従来に比して空間的に大きく変容したのだろうか。

広島県商工労働部（1983,1986,1989,1992,1995,1998）による田島・横島地域住民の品目別購入先の推移を表したものが図5である。各品目別購入先による占有率を表1に示す。

最寄品に関しては、松永町（現福山市）・広島市の顕著な増加がみられるが、内海町内と沼隈町の占有率が依然として大きい。架橋開通後に沼隈町の占有率が大幅に増加していることと、内海町の占有率が大きく減少していることがわかる。買回品に関して、内海大橋開通以降、沼隈町と松永町・広島市の増加が顕著である。内海町内の占有率は、やや減少傾向にある。贈答品に関しては、松永町・広島市が顕著な増加を示し、沼隈町はやや頭打ちの傾向にある。内海町内の占有率は、ほとんど変わらない。また購入先としての地域の選択枝が時間経過とともに増加していることがわかる。品目すべての平均では、松永町・広島市の増加が顕著であり、内海町内はやや減少の傾向にある。それぞれ年による変動が

みられるものの、すべての品目に共通する傾向は、

- (1) 内海町内の占有率は、内海大橋開通直前以降、やや減少の傾向が継続していること。
- (2) 沼隈町の占有率は、内海大橋開通直後に大幅に増加した。しかし、以降はやや頭打ちの傾向が継続していること。
- (3) 福山市の占有率は、やや減少傾向にあるが、ほとんどその地位が変わらないこと。
- (4) 松永町・広島市の占有率に顕著な増加傾向がみられること。

の4点である。田島・横島住民の購買行動圏域は、内海大橋開通により、従来の「内海町内・沼隈町・福山市を中心とする地域」から拡大する方向に動いているといえる。

余暇行動について高橋(1990,p20)は、週末余暇空間の圏域が居住地を中心としてほぼ20km、所要時間ではほぼ60分の範囲に相当し、また週末余暇空間として選好される地域は、平日余暇空間と異なる地域、すなわち都市的環境下に居住する者は周辺行楽地を、農村的環境下に居住する者は都市的環境を週末余暇行動地として選好すると指摘している。また岡本(1996,pp94-95)は、地域の利用可能な交通手段の如何を問わず、休日の夫による「買物・サービス」と「レジャー」に自家用車が積極的に利用される傾向が強くみられるという。この二つの指摘は、田島・横島住民の生活行動においても観察される動向である。

架橋開通以前の海上交通時代から田島・横島地域に居住し、自家用車を交通手段として容易に利用できる人間は、週末余暇行動を兼ね、地域最大の都市であり田島・横島からほぼ20km・40分圏内にあたる福山市への購買行動を行っていた。そのため、福山市占有率が高い水準を維持している。自家用車を交通手段として利用しない人間は、居住地である内海町内での購買行動が中心となっていた。1989(平成元)年、内海大橋の開通以降、自家用車を交通手段として容易に利用できる人間は、架橋開通のもたらす時間距離短縮によって、居住地からの60分圏拡大に伴い、その行動圏域を拡大させている。一方、自家用車を交通手段として利用しない人間も、トモテツバスの箱崎線・内海農協線や自転車などを利用して沼隈町へ購買行動圏域を拡大させている。これらにより、架橋開通以降の内海町内占有率はやや減少の傾向に移ったものと解釈される。

ここで注意しなければならないことは、田島・横島居住人口の特性は、自地域内就業が多く、高齢者が比較的多いことである。1995(平成7)年現在、内海町内従業者数が地域労働力の半数以上にあたる806人であり、また総人口数の約34%にあたる1,244人が65歳以上となっている。このような田島・横島の地域性が、やや減少傾向にあるものの依然として高い購買の内海町内占有率を維持しているといえる。

ほぼ地域内で完結していた田島・横島居住人口の生活空間は、1989(平成元)年の内海大橋開通による利用交通手段の変化により、地域外部への拡大をみせている。ところが、自地域内就業が多く、高齢者が比較的多いという田島・横島の地域特性は今後も持続するものと予想され、今後もこのような地域特性は生活空間の地域外部への拡大を抑制する方向に作用する。今後はとりわけ、日常生活における、女性や高齢者の免許取得と自動車利用による居住地近隣地区への移動が増加することによって、内海大橋の生活橋としての役割は、ますます地域にとってなくてはならないものとなっていくものと予測される。

おわりに

島嶼のおかれている現状を把握し、その上で近年の架橋開通という交通変革により、島嶼に居住する人間の生活空間がどのように変化したのかに焦点をあてて追求し、今後のわが国の島嶼のあり方を展望した。その結果、明らかになったことは以下の通りである。

- 1) わが国の島嶼地域では、その自然・社会条件から基幹産業が発達しにくい状況にあり、また住民の生活環境における不十分な点も多い。そのため、とくに若年層を中心とする人口が定着しにくく、結果として人口減少と高齢化が進展している。
- 2) このような特性をもつ島嶼地域に対して、離島振興法は、時代と社会情勢に対応した施策を行い、一定の成果を挙げてきたが未だ十分とはいえない。
- 3) 島嶼地域の今後を考える上で、人口の定着が最重要課題である。いくつかの島嶼地域で人口の定着と増加を目指した活動が行われているが、残念ながらそれらは個別的かつ一時的なものにすぎないのが現状である。
- 4) 架橋開通をはじめとする交通変革は、島嶼地域と本土都市域の物理的距離と心理的距離を短縮させ、地域間の人的・物的交流を活発化させる。また、交通変革は島嶼地域住民の生活空間を拡大させるとともに、生活の利便性も上昇させる。これらは、交通変革を経験した島嶼に共通して発生することである。
- 5) しかし「交通変革、その後」は、大きく二つに別れることになる。島嶼地域の自律性が高い場合には、交通変革を契機とした新たな動きが発生し、地域の活性化を誘発する。一方、自律性が不十分な場合、島嶼地域は本土都市域にとって、労働力・購買力などの供給地としての地位しかもちえず、人口減少と高齢化のみが進展し、本土都市域にとって「都合のいい地域」とならざるをえない。
- 6) 島嶼地域に起こる人口減少の過程と現状を検討した結果、人口減少の抑制には、行政による生活環境の整備と就学機会の確保が大きな意味をもつ。それと同時に、島嶼地域住民自らが自分たちの地域のことを考え、島嶼地域としての自律性を高めるよう努めることが必要であると思われる。
- 7) わが国島嶼地域の典型として、田島・横島を精査した結果、田島・横島は若年層を中心とした人口流出による、とくに第1次産業就業者の高齢化進展と後継者難に見舞われている。架橋開通前後から観光業に新たな動きがみられるようになったが、その進展にはとくに島内道路交通網整備の遅滞が隘路となっている。
- 8) 田島・横島は、自地域内就業が多く、高齢者が比較的多いという地域性をもつ。したがって、田島・横島に居住する人間の生活空間については、島嶼地域内部の占める比重が圧倒的に大きい。
- 9) 田島・横島と本土都市域を結ぶ内海大橋の開通は、島嶼地域に自動車化を引き起こし、とくに女性や高齢者のモビリティを上昇させた。そのことは、従来まで島嶼地域内部でほぼ完結していた住民の生活空間を、地域外部に向かって拡大させる方向に働いてきた。ただし、居住者の性別・年齢構成などに関わる属性や、それらを総合して形成される地域性により、今後その動向は大きく異なってくるものと予測される。
- 10) 現在、わが国島嶼地域において、架橋開通をはじめとする交通変革が進展している。これらの交通変革により島嶼地域は発展するという予測が容易に行われてきた。たしかに架橋開通に伴い田島・横島では、住民のモビリティ上昇により居住者の生活空間が拡

大した。このことにより、島嶼地域住民の日常生活における本土都市域のサービス供給に対する近接性が上昇したといえる。しかしその一方で、地域内就業者の減少・LPGガス基地建設計画・ゴミ問題・風紀低下など多方面にわたる、本土都市域の島嶼地域への好ましからざる影響の増大と、それによる「都合のいい地域化」の進行がみられる。

島嶼地域の今後を考えるにあたり、二つのキーワード、「保養・観光業」と「地域の自律性」が考えられる。

島嶼地域は、その自然・社会条件から基幹産業が発達しにくく、競争力も強いとはいえない。島嶼地域が本土都市域に対して提供でき、かつ持続可能な分野を考えると、「保養・観光業」がクローズアップされる。日本離島センターが提唱するアイランドセラピー構想は、その代表的なものである。保養・観光業は、当該地域のあらゆる産業が関与する総合的産業であり、とくに島嶼地域においては、地域外部すなわち本土都市域との人・モノ・情報の交流促進が地域内部にもたらす刺激は非常に大きいものがある。この交流促進と刺激は、もう一つのキーワード「地域の自律性」に深く関係する。

島嶼地域の「自律性」を達成するためには、本土都市域の勢力による支配と、都合のいい地域化を回避することが第一段階となる。第二段階としては、本土都市域に対して独自性をアピールすることが可能な地域になることである。

そのためには、地域に居住する人間が、まず自らの地域を知ることから始めなければならない。地域のことを最もよく知るのには、その地域に居住する人間である。ところが、別の視点から見ると、地域のことを最もよく知らないのも、その地域に居住する人間である。地域のことをよく知るためには、自地域のことだけでなく、他地域のことでもよく知り、自地域を相関的に捉える必要がある。広く他の地域のことを知ると同時に、幅広い視野で再度、自らが居住する地域のことを考えようとするところこそ、地域が自律性を身につけるために必要な第一歩になるのではないだろうか。

多くの魅力あふれる島嶼地域に親しみを込めて、地域の自律性の向上を応援するとともに、今後の動向が注目されるところである。

## 参考文献

- 岡橋秀典 1998.『周辺地域の存立構造』401p.大明堂.
- 岡本耕平 1996.「車社会」における日常生活.荒井良雄・岡本耕平・神谷浩夫・川口太郎『都市の空間と時間』pp.82-108.古今書院.
- 『SHIMADAS』編集委員会編 1995.『SHIMADAS'95』863p.日本離島センター.
- 高橋伸夫編著 1990.『日本の生活空間』259p.古今書院.
- 日本離島センター編 1991.『1991離島統計年報』467p.
- 日本離島センター編 1996.『離島振興ハンドブック』391p.大蔵省印刷局.
- 本木修次 1993.『離島めぐり15万キロ圏』314p.古今書院.
- 広島県商工労働部 1983.『昭和57年度広島県商圏調査結果報告書』196p.
- 広島県商工労働部 1986.『昭和60年度広島県商圏調査結果報告書』187p.
- 広島県商工労働部 1989.『昭和63年度広島県商圏調査結果報告書』210p.

広島県商工労働部 1992.『平成3年度 広島県商圏調査結果報告書』174p.  
広島県商工労働部 1995.『平成6年度 広島県商圏調査結果報告書』198p.  
広島県商工労働部 1998.『平成9年度 広島県商圏調査結果報告書』209p.  
広島県土木建築部道路維持課 1985.『昭和58年度 道路交通センサス調査表』33p.  
広島県土木建築部道路維持課 1986.『昭和60年度 道路交通センサス調査表』34p.  
広島県土木建築部道路維持課 1989.『昭和63年度 道路交通センサス調査表』47p.  
広島県土木建築部道路維持課 1991.『平成2年度 道路交通センサス調査表』60p.  
広島県土木建築部道路維持課 1994.『平成6年度 道路交通センサス調査表』70p.

計画の区分	計画期間	計画の目標	計画内容の項目	全国総合開発計画	経済社会
第1次計画 (1954~1962)	1953~1962 1958~1962				経済自立5カ年計画(1955-12) 新中期経済計画(1957-12) 国民所得倍増計画(1960-12)
第2次計画 (1964-1)	1963~1972	・経済力の培養 ・島民の生活の安定 ・島民の福祉の向上	1) 交通通信施設の整備 2) 産業の振興と基盤の整備 3) 国土保全の整備 4) 社会生活環境施設等の整備	全国総合開発計画 (1962-10-5) 「拠点開発構想」	中期経済計画(1965-1) 経済社会発展計画(1967-3) 新経済社会発展計画(1970-5) 経済社会基本計画(1973-2)
第3次計画 (1973-7)	1973~1982	・経済力の培養 ・島民の生活の安定 ・島民の福祉の向上	1) 交通通信施設等の整備 2) 産業の振興と基盤の整備 3) 国土保全施設の整備 4) 社会生活環境施設等の整備	新全国総合開発計画 (1969-5-30) 「大型プロジェクト構想」	昭和50年代前期経済計画(1978-5) 新経済社会7カ年計画(1979-8)
第4次計画 (1983-5)	1983~1992	・人間居住の 総合的環境を整備	1) 交通・通信体系の整備 2) 国土保全及び災害の防除 3) 産業の振興と基盤の整備 4) 生活環境の整備 5) 医療の確保と社会福祉の充実	第三次全国総合開発計画 (1977-11-4) 「定住構想」	1980年代経済社会の展望と指針(1983-8) 世界とともに生きる日本(1988-5) 生活大園5か年計画(1992-6)
第5次計画 (1993-6)	1993~2002	・島の特性を生かした 生活圏を確立する とともに新たな 活動拠点を創出し その役割を果たしては ならない ・島民の生活の安定 ・島民の福祉の向上 ・島民の生活の安定 ・島民の福祉の向上	1) 総合的な交通体系の整備 2) 情報ネットワークの充実 3) 産業の振興 4) 安全環境の整備 5) 生活環境の確保 6) 高齢者及び文化の振興 7) 教育の充実 8) 観光の振興 9) 国土形成	第四次全国総合開発計画 (1987-6-30) 「交流ネットワーク構想」	構造改革のための経済社会計画(1995-12)

図1 離島振興計画の推移

出典：日本離島センター編(1996, pp60~63)より作成





表1 田島・横島住民の各品目購入の購入先別占有率の推移(%)

買回品	内海町	沼隈町	旧福山市	松永町	広島市	その他
1982	28.3	7.2	57.7	0.2	0.3	6.3
1985	30.8	5.5	55.7	0.4	2.3	5.3
1988	30.5	3.3	60.1	0.6	1.1	4.4
1991	21.8	10.0	63.8	1.0	0.8	2.6
1994	14.2	9.6	62.3	5.0	4.1	4.8
1997	25.0	6.9	53.9	8.0	3.5	2.7

最寄品	内海町	沼隈町	旧福山市	松永町	広島市	その他
1982	87.2	3.8	6.2	0.5	0.0	2.3
1985	84.6	7.2	6.2	0.3	0.3	1.4
1988	86.6	2.8	9.9	0.0	0.0	0.7
1991	58.2	28.5	12.5	0.3	0.0	0.5
1994	32.4	56.0	9.1	0.4	0.2	2.0
1997	48.5	37.4	9.2	2.1	1.8	1.0

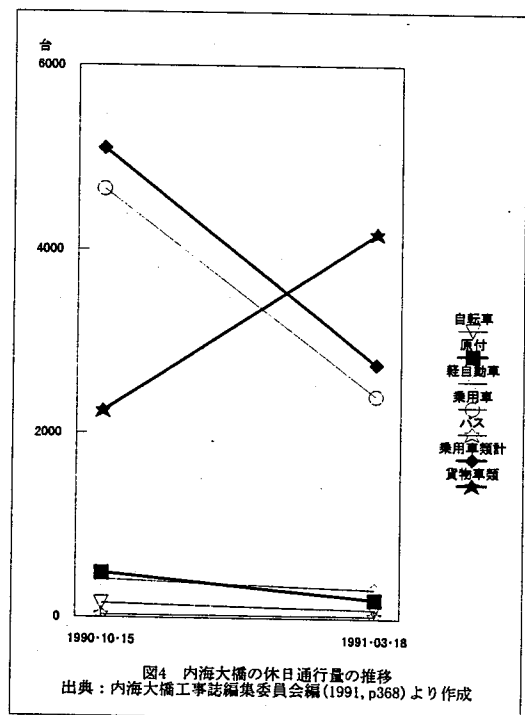
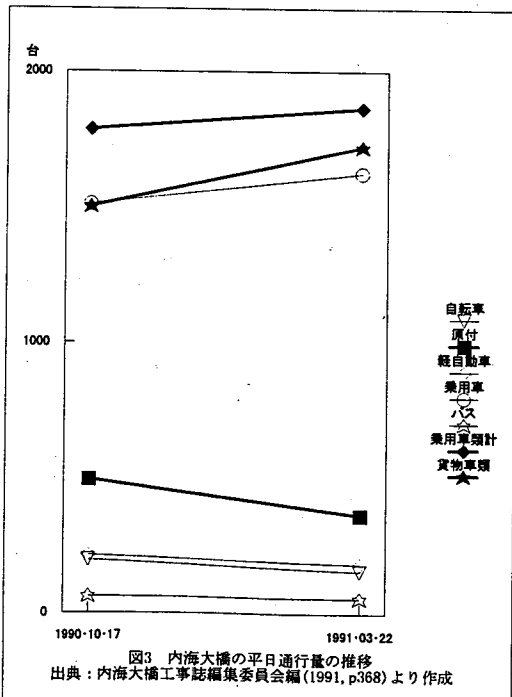
  

贈答品	内海町	沼隈町	旧福山市	松永町	広島市	その他
1982	36.8	2.6	59.3	0.0	0.0	1.3
1985	30.7	0.9	65.0	0.0	1.7	1.7
1988	52.5	0.0	46.2	0.0	0.0	1.3
1991	35.9	6.5	56.5	0.0	0.0	1.1
1994	20.8	7.8	62.3	3.9	3.9	1.3
1997	43.0	12.7	36.7	3.8	2.5	1.3

全品目平均	内海町	沼隈町	旧福山市	松永町	広島市	その他
1982	42.3	6.2	45.7	0.3	0.3	5.2
1985	43.5	5.7	44.3	0.4	1.8	4.3
1988	45.4	3.0	47.1	0.4	0.8	3.3
1991	33.3	15.4	48.1	0.8	0.5	1.9
1994	19.8	23.2	46.6	3.6	3.0	3.8
1997	33.2	16.8	39.1	6.0	2.9	2.1

出典：広島県商工労働部（1983, 1986, 1989, 1992, 1995, 1998）より作成



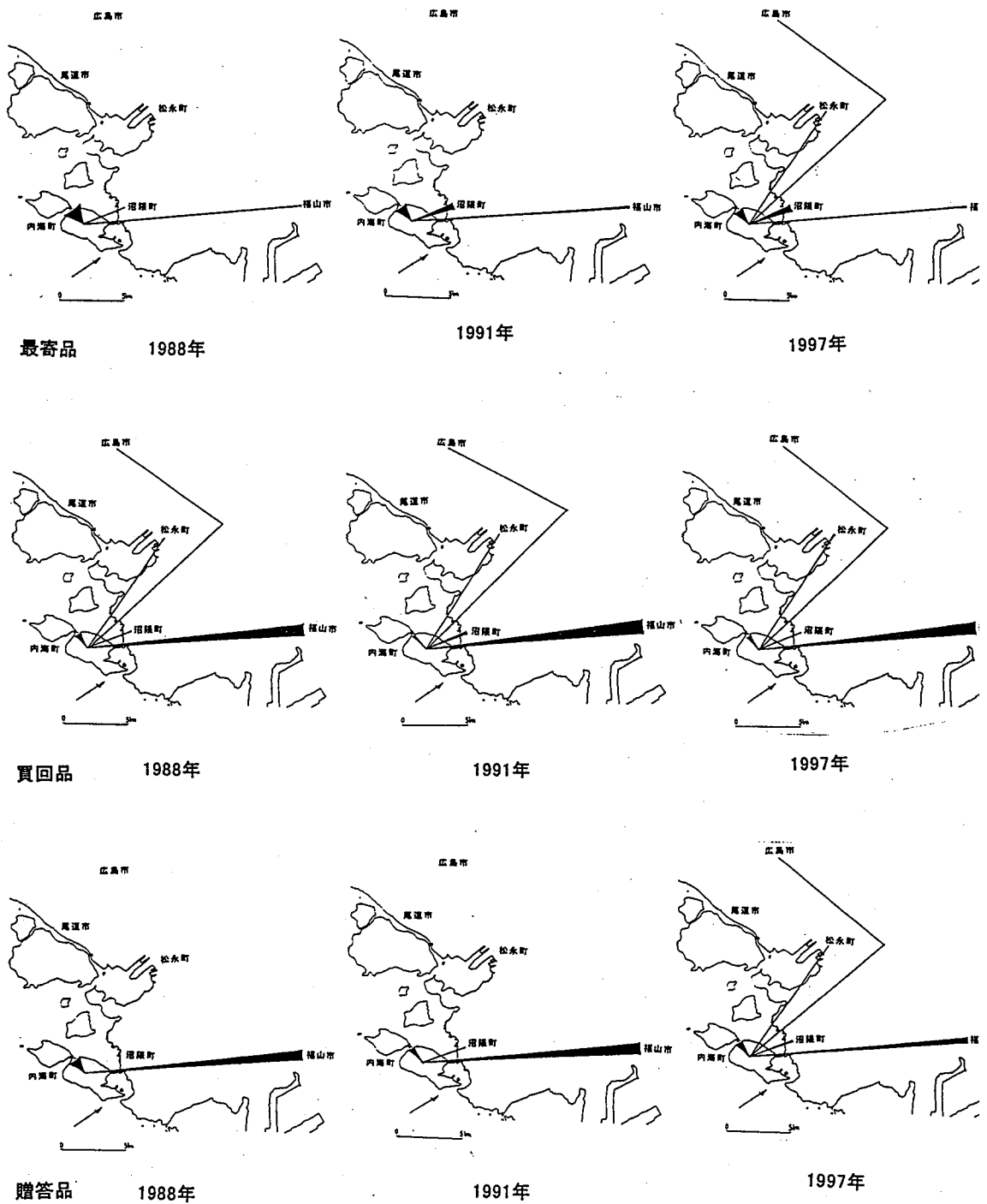


図5 田島・横島住民の品目別購入先の推移  
 出典：広島県商工労働部(1989,1992,1998)より作成