

原著論文

## 瀬戸内海における島嶼の実態と発展方向

—人口情勢と交通連関の分析をふまえて—

戸 田 常 一

On the Present and Future of Islands in the Seto Inland Sea:  
Based on Analyses of Population and Transport Connectivity

Tsunekazu TODA

## 要 旨

20世紀半ば以降の瀬戸内臨海工業開発により島嶼からの人口転出と高齢化が急速に進んだが、その後の本四架橋3ルート建設はこの動きをさらに加速した。本稿では瀬戸内海の島嶼における過疎化・高齢化の実態を明らかにし、その変化の違いを各島がもつ本土（本州や四国）との交通連関の面から検討する。そのため、瀬戸内海の島嶼を対象として、架橋などの陸路と湾や灘などの内海に着目して19の島嶼ゾーンにグループ化し、各島嶼ゾーンについて人口減少率と高齢化率の面からその活力を検討し、それを各島嶼ゾーンの本土との交通連関状況と照合する。それにより明らかにした各島嶼ゾーンの活力と本土との交通連関との関係をふまえ、活力ある島嶼ゾーンを核として隣接した島嶼ゾーンを取り込んで望ましい海陸の交通ネットワークを形成することを提案する。

キーワード：瀬戸内海、島嶼、過疎化・高齢化、交通連関、交通ネットワーク

## 1. はじめに

瀬戸内海は美しい海岸と美しい多島景観に特徴づけられている。しかし、1950年代半ば以降の瀬戸内沿岸における急激な重化学工業化によって広範囲な海洋環境の破壊が発生するとともに、島嶼地域における人口減少・高齢化の問題が生じた（戸田2019）。また、それに加え、本四架橋3ルート建設により多くの本州と四国を連絡する航路は廃止となり、島嶼の過疎化

はさらに加速した。

本稿においてはこのような問題認識のもと、本土や島嶼間の結びつきを再構築することにより島々に活力を取り戻し、世界的な多島海公園の魅力をとりにどし内外に発信することを目標とする。そのため、人口定住のために不利な条件を抱える瀬戸内海の島嶼地域を対象として、人口減少・高齢化の実態（以下、人口情勢）を地域別に把握するとともに、その変化の理由を各島の本土との関係性、特には通勤・通学、通院、買物などの交通を支える陸路（架橋）や海路（航路）による交通連関の面から検討する。

本研究に直接示唆を与えた先行研究として、宮本常一（1965）と中桐規碩（2004）がある。宮本常一（1965）は島嶼における生産様式と集落景観の面から大きく島嶼を7つのタイプに類型化し、典型的な島を取りあげて土地利用と集落のあり方を論じている。また、中桐規碩（2004）は瀬戸内海の9つの島嶼を訪れ、過疎化・高齢化の実態を社会調査により明らかにしている。さらに、交通連関については、中国経済連合会ほか（2021）による瀬戸内海における広域周遊観光の可能性調査は、既存航路の活用という面で本研究と同じ発想にある。

本研究の先行研究と異なる固有な特徴は、第1に瀬戸内のすべての有人離島を対象とすること、第2に明確な基準のもとで人口情勢を明らかにし交通連関との関係を検討すること、第3には島嶼の人口情勢と本土との交通連関をふまえて島嶼振興を通じた瀬戸内発展の方向を検討することにある。

## 2. 使用データと分析方法

## (1) 使用データ

本研究においては、(財)日本離島センター編集・発行（1998）『日本の島ガイドSHIMADAS（シマダス）』及び(公財)日本離島センター編集・発行

(2019)『日本の島ガイドSHIMADAS (シマダス)』に掲載のデータを基本データとして用いる。これらの発行年には21年の間隔があり、人口や高齢化、産業、交通などの変化を見ることができる。表1に、本研究

で用いる面積、人口・年齢、産業、交通に関する基本データを説明する。

表1 本研究で使用する基本データ

1	面積	『全国都道府県市町村別面積調』(国土交通省国土地理院)などにもとづく数値
2	人口・年齢	平成12年(2000年)と平成27年(2015年)の国勢調査の数値
3	産業	平成12年(2000年)と平成27年(2015年)の国勢調査の産業別の就業者数の割合(1次産業の農業・林業の合計、1次産業の漁業、第2次産業(鉱業・建設業・製造業)、第3次産業(島嶼では、運輸、小売、飲食、サービス、公務など)
4	交通	『フェリー・旅客船ガイド』(国土交通省海運局国内旅客課監修、日本旅客船協会編集)原則として平成16年(2004年)4月と令和元年(2019年)7月現在のデータ

## (2) 分析方法

表1の基本データを用いて、2000年と2015年の各島嶼の所属行政区・面積・人口・高齢化率・産業別就業者割合、2004年と2019年の陸上交通(高速バス・路線バスの運行業者とその本社所在地、路線別便数)・海上交通(高速船・旅客船・フェリー別の運航業者とその本社所在地、航路別の便数)のデータを整備した。人口や産業の変化と交通運行・運航状況の変化は同じく15年間隔である。なお、これらの年次には4年のズレがあるため、分析結果の取り扱いにあたってはこの点の注意を必要とする。

本稿においての表記について説明する。人口減少率(%)は、2000年から2015年への人口の減少率を意味し、 $(2015年人口 - 2000年人口) / (2000年人口) \times 100$ の式で求める。高齢化率は65歳以上の人口割合とする。

さらに、本研究では瀬戸内を東瀬戸地域と西瀬戸地域の大きく2つの地域に分けて捉える。その第1の理由は、瀬戸内海を象徴する潮流の方向が真逆という地勢にある。瀬戸内海は軈の沖合にある走島の東、笠岡諸島の大飛鳥・小飛鳥の西のところで、満潮時には西から来る潮流と東から来る潮流がぶつかりあい、干潮時になると潮流はそこから西に向かい、東に向かう。この分岐点は広島県と岡山県の境界にあたる。第2の理由は、関西への距離の違いにある。1950年代以降の瀬戸内沿岸の急激な工業開発は、島嶼地域の人々に格好の所得確保の機会をもたらした。多くの若者や壮年者が働きに出た。事実、1955年以降20年間の工業出荷額の推移をみると、関西の大阪府と兵庫県との2府県で瀬戸内沿岸11府県の総出荷額の50%以上を占めていた。ちなみに、広島県のシェアは10%弱である。このことから、瀬戸内の島嶼地域に対し、関西に近づくほど安定した高い所得を実現する就業機会が期待でき、関西の人口吸引力が大きかったことが推し測れる。そこで

本稿においては、関西に近い東側を東瀬戸地域、関西より遠い西側を西瀬戸地域と大きく2つに分ける。

## 3. 瀬戸内島嶼の人口情勢

### (1) 面積・人口規模からみた特徴

基本データに記載の2000年における瀬戸内の有人島は128島ある。その島々の面積を横軸、2000年人口を縦軸に表した瀬戸内島嶼の散布図を図1として示す。瀬戸内海で最も大きな島である淡路島の面積は592.5km<sup>2</sup>であり、別枠で右上に表示した。この図から瀬戸内島嶼の特徴として次のことがいえる。第1に、面積規模が大きくなるにつれて人口規模はほぼ比例的に大きくなるが、人口密度が大きい島(向島1180人/km<sup>2</sup>、因島755人/km<sup>2</sup>)や小さな島(屋代島175人/km<sup>2</sup>、大三島122人/km<sup>2</sup>、巖島72人/km<sup>2</sup>)もある。第2に、図中に島名を表記する比較的規模の大きい島は30ほどであり、小さな島が多い。ちなみに、人口が100人未満の島は54島であり、全体の42.2%を占めている。(注1)第3に規模の比較的大きな島の多くは西瀬戸地域に含まれている。東瀬戸地域に含まれる大きな島は瀬戸内最大の淡路島、2番目の小豆島であり、それに続く直島や家島などの規模格差は大きい。その点、西瀬戸地域には適度な規模の島々が広島湾域や芸予諸島を中心に分布している。

表2は瀬戸内の西瀬戸地域と東瀬戸地域に分けて、各島の個別データを集計した結果である。島嶼数は西瀬戸に多いが、面積合計は東瀬戸の方が大きい。これは東瀬戸に淡路島と小豆島が含まれているためであり、この2島で東瀬戸の面積合計の73.2%を占めている。人口情勢についてみると、2000年の時点では西瀬戸22万人、東瀬戸21.7万人と西瀬戸の方が若干多かったが、2015年には西瀬戸16.7万人、東瀬戸17.7万人と東瀬戸の方が多くなっている。これは人口減少率が東

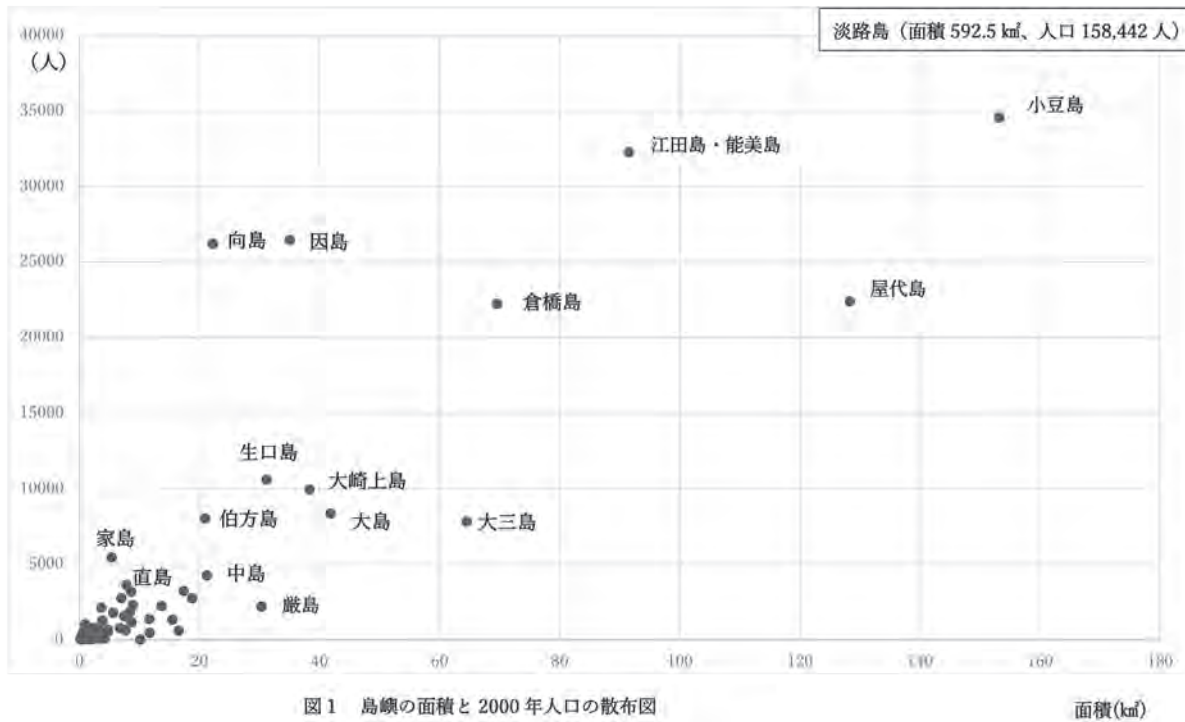


図1 島嶼の面積と2000年人口の散布図

表2 瀬戸内島嶼の地域別人口情勢

No.	項目名	西瀬戸地域	東瀬戸地域	瀬戸内全体
1	島嶼数	79	45	128
2	島嶼の面積合計 (km <sup>2</sup> )	784.82	1018.2	1803.02
3	島嶼の総人口(万人)	22(2000)→16.7(2015)	21.7(2000)→17.7(2015)	43.7(2000)→34.4(2015)
4	島嶼の人口減少率 (%)	24%	19%	21%
5	高齢化率	31.9(2000)→44.2(2015)	26.2(2000)→36.5(2015)	29.0(2000)→40.5(2015)

瀬戸よりも西瀬戸の方が大きかったためであり、島嶼の高齢化率も西瀬戸の方が高くなっている。

#### (2) 人口減少率から見た特徴

図2は横軸を面積、縦軸を人口減少率にとった瀬戸内島嶼の散布図である。図1と同じく淡路島は右上に別枠で表示している。比較的大きな島においての人口減少率は20～30%近くに集まっているが、規模の小さな島々には人口減少率に大きな格差がある。小さな島の多くは大きな人口減少率を示しているが、中には

金輪島のような人口が増加している島もあり、各島個別の事情によるところが大きい。人口減少率の状況を詳しく検討するために表3を作成した。これには西瀬戸と東瀬戸の地域別に、人口100人を境とした人口規模別の視点を加え、人口減少率を10%ごとのカテゴリーに分割して島数を記載した。これによると人口減少率が30%を超えると人口100人未満の島数が増加し、60%を超えると人口100人以上の島数が激減する。そこで人口減少率30%と60%を島嶼分布の分析のためのカテゴリー境界の数値とする。

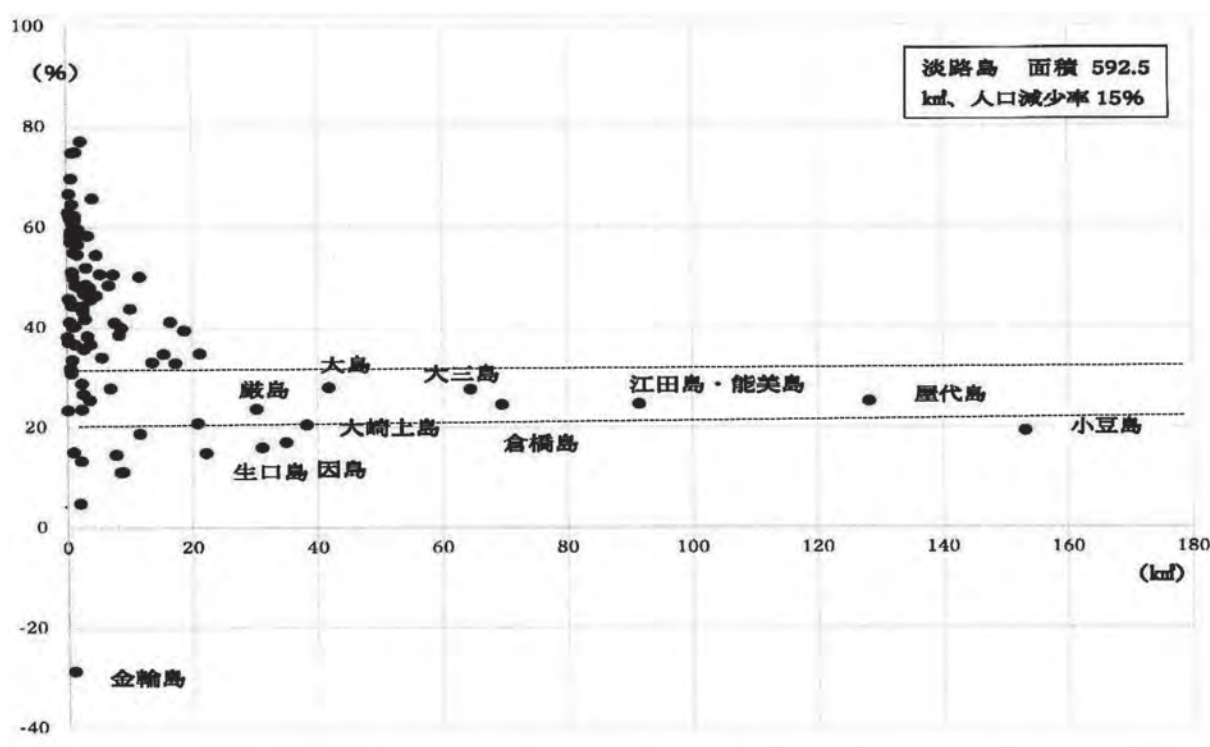


図2 面積規模と人口減少率に着目した島嶼分布

表3 地域別・人口規模別島嶼人口の減少率からみた島嶼数(2000年～2015年)

人口減少率	西瀬戸内地域			東瀬戸内地域			合計
	人口100人以上	人口100人未満	計	人口100人以上	人口100人未満	計	
20%未満	8	2	10(13.3%)	3	1	4(9.8%)	14(12.1%)
20～30%未満	15	0	15(20.0%)	0	1	1(2.4%)	16(13.8%)
30～40%未満	12	5	17(33.6%)	2	4	6(14.6%)	23(19.8%)
40～50%未満	7	4	11(14.7%)	7	6	13(31.7%)	24(20.7%)
50～60%未満	3	7	10(13.3%)	4	5	9(22.0%)	19(16.4%)
60～70%未満	0	9	9(12.0%)	1	1	2(4.9%)	11(9.5%)
70%以上	0	3	3(4.0%)	0	6	6(14.6%)	9(7.8%)
合計	45(60.0%)	30(40.0%)	75(100.0%)	17(41.5%)	24(58.5%)	41(100.0%)	116(100.0%)

(3) 高齢化率から見た特徴

図3は横軸を面積規模、縦軸を高齢化率にとった瀬戸内島嶼の散布図である。淡路島は右下に別枠で表示している。比較的大きな島においての高齢化率40～50%近くに集まっているが、規模の小さな島々には高

齢化率に大きな格差がある。高齢化率の島嶼分布の分析のための目安としては総務省によって「限界集落」の境界値とされている50%を用いることとする。なお、図3には高齢化率40%と50%の横線を記入している。

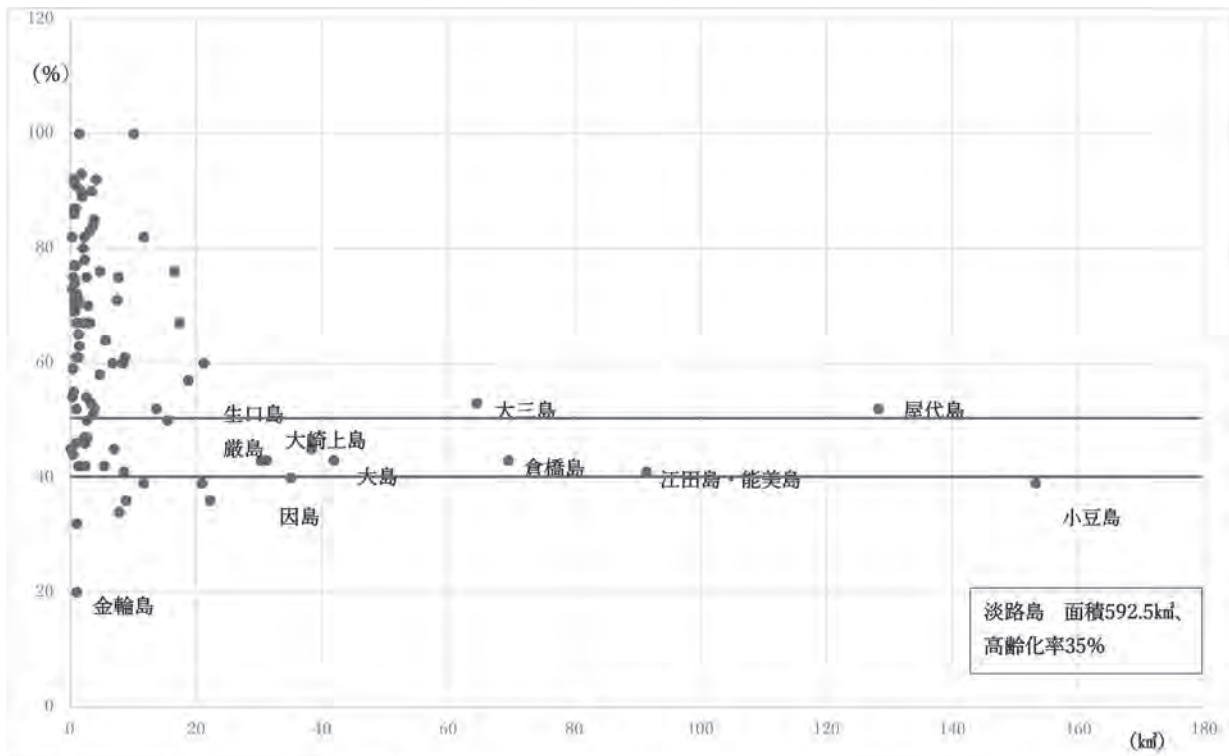


図3 面積規模と高齢化率に着目した島嶼分布

#### 4. 島嶼ゾーンの設定とゾーン別人口情勢

##### (1) 島嶼ゾーンの設定

瀬戸内海はいくつもの灘や湾という小さな内海に分かれ、これらの内海は島々によって隔てられ、狭隘な瀬戸によってつながる海路のネットワークを構成する。また、これらの灘や湾の多くは本土の中小都市に臨むが、これらの都市は道路や橋梁などの陸路によってほかの都市や島々とつながって陸路のネットワークを構成する。瀬戸内地域の基本単位（以下、島嶼ゾーン）は、海路から見れば灘や湾などの小さな内海であり、陸路から見れば本土の都市につながる島々のまとまりである。本研究では瀬戸内海の島嶼を対象として、陸路と内海に着目して19のゾーンにグループ化した。図4にその結果を示す。西瀬戸地域の島嶼ゾーンには瀬戸内海の中央から西に向けてW1～W9、東瀬戸地域の島嶼ゾーンには中央から東に向けてE1～E10の記号を付与した。

##### (2) 各島嶼ゾーンの特性分析

各島嶼ゾーンに含まれる島々の2000年人口合計と2015年人口合計を用いてこの間の人口減少率を求め、2015年高齢人口合計と2015年人口合計を用いて高齢化率を求めた。これらの結果を用いて、横軸を2000年から2015年までの人口減少率、縦軸を2015年の高齢化率として図5を作成した。作成にあたっては、人口100

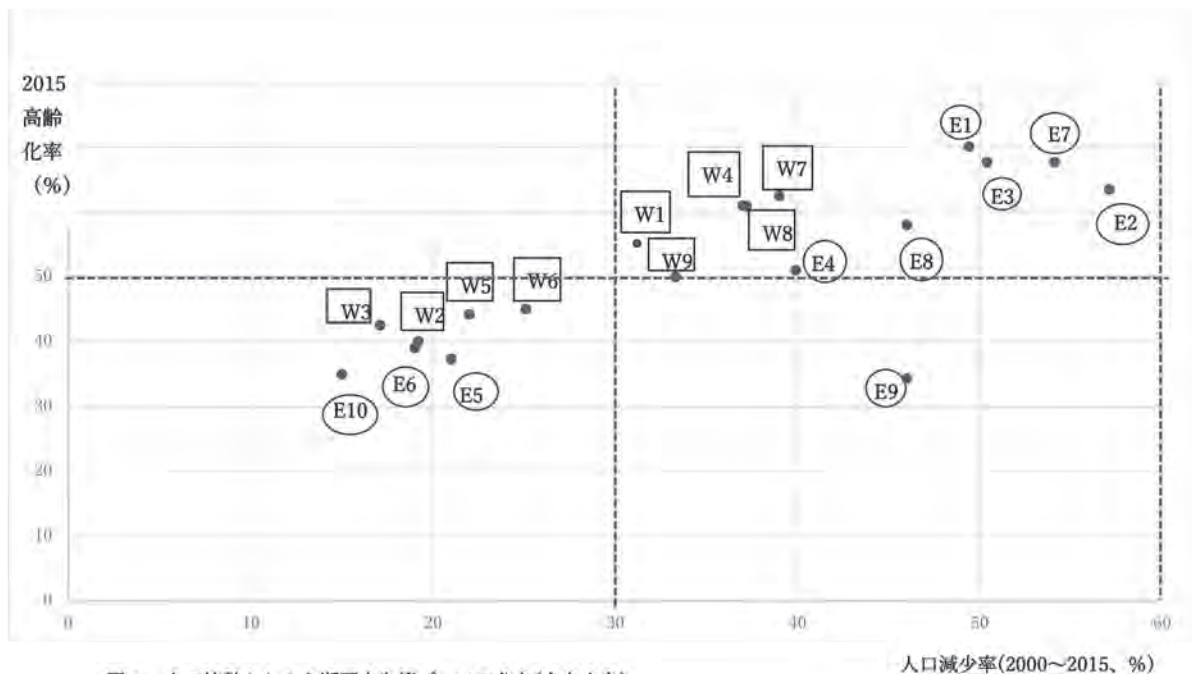
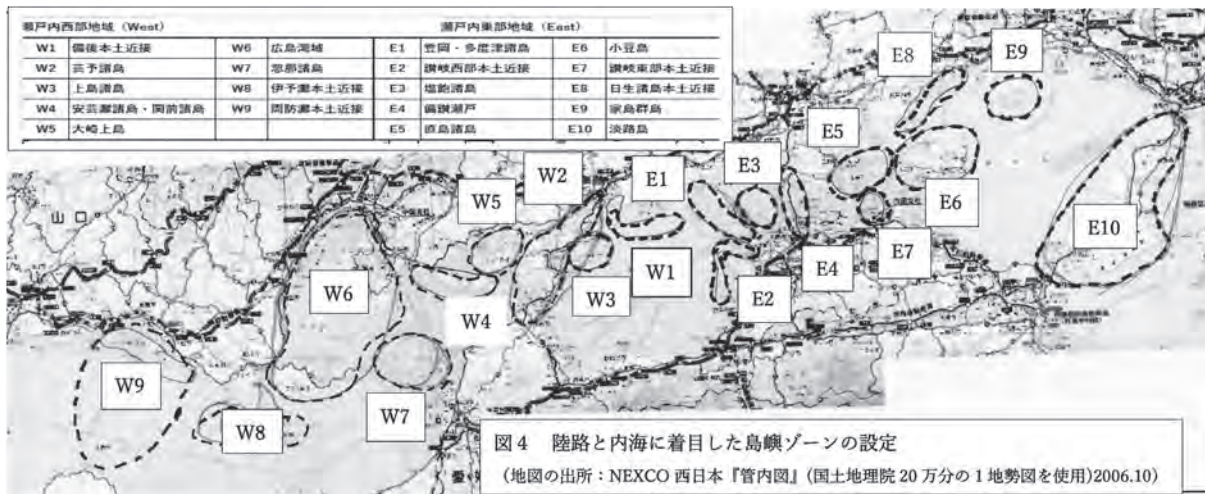
人未満の島嶼を含むすべての有人島のデータを用いた。この図には人口減少率30%と60%、高齢化率50%のラインを太い破線で記入している。図5から次のことが読み取ることができる。

①人口減少率30%未満、高齢化率50%以下の人口情勢が比較的良好な島嶼ゾーンは、東瀬戸地域ではE10（淡路島）、E6（小豆島）、E5（直島）であり、西瀬戸地域ではW3（上島諸島）、W2（芸予諸島）、W5（大崎上島）、W6（広島湾域）であって、東瀬戸地域の方が西瀬戸地域よりも高齢化の進行が遅い。

②そのほかのほとんどの島ゾーンにおいて人口減少率は30～60%、高齢化率は50%以上であり、過疎化・高齢化が進み、集落の維持が厳しい人口情勢にある。この中でも東瀬戸地域と西瀬戸地域の傾向は明確に異なり、大きく2つのグループに分かれる。東瀬戸地域においては西瀬戸地域と比べて人口減少率が大きく、高齢化率も幾分高くなっている。

③E9（家島群島）は他の島嶼ゾーンと異なる傾向を示している、人口減少率は46%と大きい、高齢化率は34.4%とそれほど高くはない。

このような各島嶼ゾーンにおける人口情勢の違いは、島嶼の規模（面積や人口）、島内での産業の有無、本土との関係性、特に交通連関などの要因により生じていると考えられる。



5. 交通ネットワーク変化と島嶼の人口情勢への影響

(1) 本四架橋を契機とした交通ネットワーク変化

本州四国連絡橋の3ルート建設によって瀬戸内地域の交通は大きく変化した。1988年の児島・坂出ルート、1998年の明石・鳴門ルート、1999年の尾道・今治ルートの供用により、船舶による航路利用から架橋を通る道路利用への交通転換が生じた。開通時にはこれらの架橋ルートと競合する旅客船やフェリーなどへの影響を調査し、雇用対策も講じられたが、その後は表4に示すように、通行量増大をねらいとして1998年、2003年、2014年の3度にわたって通行料金の改訂が行わ

れ、いまでは開通当時の料金の半額程度になっている。また、2009年3月から2011年まで1000円高速(ETC車限定・休日)が実施され、このような通行料金の値下げによって多くの航路が廃止となった。(注2)

表5には本土(中国・四国・九州)を結ぶ主な近距離航路を示す。2019年時点で残っているのは徳山～竹田津を結ぶ周防灘フェリー、柳井～松山・三津浜を結ぶ周防大島松山フェリー、広島・宇品～松山観光港を結ぶ瀬戸内海汽船・石崎汽船のみである。それ以外の航路は2003年の架橋通行料金の改訂や2009年からの1000円高速の時期に廃止・休止・大幅減便となっている。これにより大きな影響として、W4(安芸灘・関

表4 本州四国連絡橋の3ルートと通行料金の改訂（現金車通行料金・単位：円）

No.	架橋ルート名称	1988.4	1998.4	1999.5	2003.7	2005.9	2009.3～2011.6	2014.4
1	神戸淡路鳴門自動車道（神戸～鳴門ルート・1998供用）	—	6,050	6,050	5,450	—	ETC車限定休日 1,000円適用	5,610、3,280（ETC車平日）、2,620（ETC車休日）
2	瀬戸中央自動車道（児島～坂出ルート・1988供用）	6,300～ 6,620	4,600	4,600	4,100	—	ETC車限定休日 1,000円適用	4,220、2,270（ETC車平日）、1,950（ETC車休日）
3	西瀬戸自動車道（尾道～今治ルート・1999供用）	—	—	5,250	4,700	—	ETC車限定休日 1,000円適用	4,830、2,890（ETC車平日）、2,260（ETC車休日）
						本州四国連絡 橋公団民営化		ETC車限定でNEXCO一般料金と同等とする

前諸島、航路8の廃止）、E1（笠岡・多度津諸島、航路11の便数激減）による島嶼分断と半島化、島嶼部では宮浦（大三島、航路9の廃止）、本土では阿賀（中国、航路5の廃止）、松山・堀江（四国、航路5の廃止）、多度津（四国、航路10の廃止）、宇野（中国、航路12・13の廃止）、これらの港の拠点性が大幅に低下した。

#### （2）本土との交通連結性に着目した島嶼ゾーンの類型化と特性

表6に示すように、本土との交通連関に着目して各島嶼ゾーンを分類した。まず、本土の特定都市に近接して交通連関が強い「①本土近接型」と海路や陸路による本州と四国を連絡するルート上にある「②本四連絡型」、及びゾーンが広域であるために前2者のタイプを含めて多様なタイプが混合している「③複合型」に分けることができる。本稿では、このうち「①本土近接型」と「②本四連絡型」に限定して、本土との交

通連関の視点から各タイプの特性を検討し、島嶼の発展をふまえた瀬戸内海の発展方向を考察する。「③複合型」に分類したW6（広島湾域）とE（淡路島）の島嶼ゾーンについては、本土との間、及び島嶼相互の間で多様な交通連関の形態をもつため、本稿では取り扱わないこととする。

①本土近接型：このタイプの島嶼ゾーンはいずれも本土との交通連関が強く、本土の行政区と一体（吸収合併）となって、本土への依存度が大きい。また、全体として人口減少と高齢化は際立っているが、本四架橋3ルートによる航路の減便などの影響も少なく、多くの島々において行政支援のもとで公営航路や補助航路（注3）が運航されている。

このタイプの島嶼はさらに、個々の島が単独に本土に結びつく「①-1単島型」と複数の島々が繋がって本土と結びつく「①-2多島型」に分けることができる。「①-1単島型」に含まれる6つの島

表5 瀬戸内海横断の本土（中国・四国・九州）を結ぶ主な近距離航路

	運航主体	船種	運航ルート	2004年	2019年
1	周防灘フェリー	フェリー	徳山(中国)～竹田津(九州)	9便	5便
2	防予汽船	フェリー	柳井(中国)～松山・三津浜(四国)	12便	13便
3	岩国松山高速→周防大島松山フェリー	フェリー	柳井(中国)～伊保田(周防大島)～松山・三津浜(四国)	4便	4便
4	岩国松山高速→周防大島松山フェリー	高速船	柳井(中国)～伊保田(周防大島)～松山・三津浜(四国)	4便	廃止(2006.2)
5	呉・松山フェリー	フェリー	阿賀(中国)～松山・堀江(四国)	13便	廃止(2009.6)
6	瀬戸内海汽船・石崎汽船	フェリー	広島・宇品(中国)～呉(中国)～松山観光港(四国)	10便	10便
7	瀬戸内海汽船・石崎汽船	高速船	広島・宇品(中国)～呉(中国)～松山観光港(四国)	—	9便(2022.4)
8	せと観光ポート	高速船	仁方～宮盛(上蒲刈島)～豊島(豊島)～久比・大長(大崎下島)～今治	5便	廃止(2008.11)
9	竹原・波方間自動車航送船組合	フェリー	竹原(中国)～宮浦(大三島)～波方(四国)	18便	宮浦寄港廃止(2000)、廃止(2009)
10	福山・多度津フェリー(せとうち物流)	フェリー	福山(中国)～多度津(四国)	6便	廃止(2008.8)
11	三洋汽船	高速船→旅客船	笠岡(中国)～笠岡諸島～多度津諸島～多度津(四国)	高速船3便	旅客船、土のみの1便
12	宇高国道フェリー	フェリー	宇野(中国)～高松(四国)	13便	運休(2012.10)、
13	四国フェリー・本四フェリー	フェリー	宇野(中国)～高松(四国)	37便	早朝・深夜便廃止(2014.7)、10便→5便に減便(2017.4)、全便休止(2019.12)

（出所）文献JTBPублиッシング（2007）に掲載の航路データと各種ウェブサイト情報より筆者作成。

表6 本土（本州・四国）との交通連関に着目した島嶼ゾーンの類型化

	①本土近接型		②本四連絡型			③複合型
	①-1単島型	①-2多島型	②-1半島化型	②-2海路型	②-3陸路型	
西瀬戸内	W9 周防灘本土近接 W8 伊予灘本土近接 W1 備後本土近接	W7 忽那諸島	W4 安芸灘・関前諸島	W5 大崎上島 W3 上島諸島	W2 芸予諸島	W6 広島湾域
東瀬戸内	E8 日生諸島本土近接 E2 讃岐西部本土近接 E7 讃岐東部本土近接	E9 家島群島	E1 笠岡・多度津諸島 E3 塩飽諸島	E5 直島諸島 E6 小豆島	E4 備讃瀬戸	E10 淡路島

島嶼ゾーンの人口情勢（図5）をみると、東瀬戸の島嶼ゾーン（E2,E7,E8）の人口減少は西瀬戸の島嶼ゾーン（W1,W8,W9）と比べて大きい。これは東瀬戸においての本土近接の都市規模が西瀬戸と比べて大きく、そこへの人口吸引力も大きいと考えられるが、その分、本土の都市から東瀬戸の島嶼を訪れる行楽客が多くみられる。

一方、「①-2多島型」としたE9（家島群島）とW7（忽那諸島）では、島内産業や航路維持において島嶼間の協力のもとで自立的な取り組みが見られ、E9（家島群島）では高齢化はそれほど進んでいない。家島は石材の運搬業やそれに用いる造船業が盛んであり、坊瀬島は兵庫県下でも有数の漁獲高を誇る。本土（姫路）への高速船航路や島々を結ぶ旅客船航路も家島や坊瀬島に本社を有する3社によって運航されている。忽那諸島では柑橘栽培が盛んであり、中島を中心として島嶼間及び本土（高浜港・三津浜港）への航路網を形成している。

②本四連絡型：このタイプの島嶼ゾーンは「②-1半島化型」「②-2海路型」での海路もしくは「②-3陸路型」での陸路（架橋）によって本州と四国を連絡するルート上にある。そのため、いずれの島嶼ゾーンにおいても程度の差はあれ、本四架橋の建設によって海上交通から陸上交通への転換、それによる航路の減便の影響を受けている。

まず、本四架橋の建設によりもっとも大きな影響を受けたのは、架橋ルートに対応する「②-3陸路型」に含まれるW2（芸予諸島）（尾道・今治ルート）とE4（備讃瀬戸）（児島・坂出ルート）の島嶼である。図5の人口情勢をみると、これらの島嶼ゾーンの人口情勢は対照的である。W2（芸予諸島）の人口減少率と高齢化率はそれほど大きくないが、E4（備讃瀬戸）は人口減少率39.9%、高齢化率51%と厳しい状況にある。この島嶼ゾーンに含まれる島々の規模は小さくて生業が成り難く、架橋により本土（岡山市や高松市）にあ

まりに近くなり過ぎた。これに対してW2（芸予諸島）には適度な規模をもつ島々が連なり、各島において柑橘業や造船業、採石業などの産業を有している。しかし、架橋によって島々を繋ぐ航路網は大きく変化し、海上交通は架橋を通る自家用車やバスなどの陸上交通に大きく転換した。これによって航路の運航会社が倒産・営業転換し、土生港（因島）、宮浦港（大三島）、下田水港（大島）など多くの港が有した拠点性が低下している。

次に、本四架橋の供用による影響が大きく、間接的にプラス、マイナスの影響を受けるのはこれらの架橋ルートに隣接した島嶼ゾーンである。本四架橋による新たな交通条件と顕在的・潜在的な交通増加をうまく島嶼振興に活かす取り組みは「②-2海路型」においてみられる。西瀬戸では尾道・今治ルートに隣接したW3（上島諸島）とW5（大崎上島）、東瀬戸では児島・坂出ルートに隣接したE5（直島諸島）とE6（小豆島）である。図5に示すように、これらの島嶼ゾーンの人口情勢はそれほど厳しくはなく、航路の多くも維持されている。上記の架橋ルート上の陸路型の島嶼ゾーンと一体となって今後の瀬戸内海ネットワークを強化するポテンシャルは残っている。

他方、「②-1半島化型」としたW4（安芸灘・関前諸島）、E1（笠岡・多度津諸島）、E3（塩飽諸島）においては本四架橋による航路減便や廃止によって本四連絡が分断され、島嶼ゾーンは本土の半島化した。図5にはこれらの島嶼ゾーンの厳しい人口情勢が示されている。

## 5. おわりに：海陸の交通ネットワークの提案

最後に隣接した陸路型と海路型の島嶼ゾーンを連結することによる海陸の交通ネットワークの形成を提案する。

東瀬戸地域では、E4（備讃瀬戸）の陸路とE5（直



島諸島)・E6(小豆島)の海路とが一体となったネットワークが想定されるが、これは2010年から3年ごとに開催されている「瀬戸内国際芸術祭」の開催を契機に形成されつつあると考えたい。このネットワークをさらに西に広げ、本四架橋建設後に半島化が進行し、人口情勢が非常に厳しいE3(塩飽諸島)やE1(笠岡・多度津諸島)にまで広まることを期待したい。

一方、西瀬戸地域では、W2(芸予諸島)の陸路とW3(上島諸島)・W5(大崎上島)の海路が一体となったネットワークが想定できる。2022年に岩城大橋の開通により上島諸島の弓削島・佐島・生名島・岩城島が橋で結ばれ、さらに4つの島内の港は旅客船もしくはフェリーのどちらかの専用港に再編されて足並みは揃っている。これを受け、芸予諸島と上島諸島を結ぶ拠点として、土生港(因島)や立石港(生名島)などの芸予諸島側の港機能の強化が望まれる。また、本四架橋開通前には宮浦港(大三島)は大崎上島の対岸にあり、瀬戸内海の守護神を祀る大山祇神社の玄関に位置し、本土(本州、四国)から多くの参拝客が海から参拝した。歴史文化を貴ぶスローツーリズムの推進にとっては大きなポテンシャルをもつ拠点港であり、その再生が望まれる。

また、芸予諸島を柱としたこのようなネットワークの拡充が、本四架橋建設後に半島化が進行して人口情勢が非常に厳しいW4(安芸灘・関前諸島)にさらに広まれば、陸路と海路のネットワークに厚みが増し、一層魅力的な交通ネットワークの実現に結びつく。そのためには、芸予諸島・大崎上島と安芸灘諸島・関前諸島との結びつきを強化することが重要である。まずは、御手洗港(大崎下島)や宗方港(大三島)などの港機能の強化とともに、島嶼間で運航されている航路(産業・生活航路)の運航を維持し、サイクリストや一般の観光客にも呼び掛けこれらの結びつきを一層拡充すること、さらには棧橋や駅など港施設の整備やバスやレンタサイクルなどの2次交通の確保が重要となる。

## 注

1. 人口100人未満の島数は実際には54より多く、この54の数値は人口の基本データが公表されている島数を意味している。
2. 航路廃止の理由には、架橋建設のほか、燃料費の高騰や船舶の老朽化などの理由もある。
3. 補助航路とは、「離島航路整備法」のもとで、本土と離島、離島相互を連絡する航路を対象として、国庫補助金の運航補助が施されている航路のことを意味している。

## 参考文献

- JTBパブリッシング(2007)『るるぶ日本すみずみ船の旅』日本旅客船協会
- 中国経済連合会・中国地方創造研究センター・中国電力株編集・発行(2021)『瀬戸内海における航路を活用した広域周遊観光の可能性調査』報告書
- 戸田常一(2019)「近代工業化による瀬戸内海の変貌とその再生に向けて」『建築雑誌』JABS.vol.134.No.1724,pp.13-14
- 中桐規碩(2004)『離島研究—瀬戸内の社会学—』高文堂出版社
- 日本離島センター編集・発行(1998)『日本の島ガイド SHIMADAS(シマダス)』
- 日本離島センター編集・発行(2019)『日本の島ガイド SHIMADAS(シマダス)』
- 宮本常一(1965)『瀬戸内海の研究：島嶼の開発とその社会形成—海人の定住を中心に—』未来社

[2022. 10. 6 受理]

コントリビューター：戸井 佳奈子 教授  
(国際観光ビジネス学科)

