

原著論文

経済循環から見る瀬戸内海観光エリアの拠点に関する一考察

—大崎上島、江田島・能美島を中心に—

戸 井 佳 奈 子

A Study of the Seto Inland Sea Sightseeing Strategic Area from the
Perspective of Economic Circulation:
—A Focus on Osakikamijima and Etajima-Noumijima—

Kanako Toi

要 旨

本研究は、瀬戸内海のスローツーリズムを振興する上で観光エリアの拠点をとり得る島を検討する。島の経済は通常島外地域と関係を持ちつつ成り立っているが、一人当たりの観光消費額が低いスローツーリズムにおいて、観光エリアに観光客を呼び寄せ、発着の足場となる拠点とするには、その島の経済循環のあり様が、自立的でなければならない。そこで、本稿では、大崎上島・江田島・能美島を対象に、島の経済循環のあり様を詳細に見ることにより、その島が、スローツーリズムの観光エリアの拠点となり得るかを分析する。

キーワード：スローツーリズム、経済循環、自立性、稼ぐ力、関係性

は じ め に

瀬戸内海地域は、わが国初の国立公園にも指定され、史跡や名勝などの有形・無形文化財、民族芸能などの文化的資源、美術館などの様々な資源が豊富に存在している。にもかかわらず、瀬戸内海地域は、観光面において、そのポテンシャルを十分に活かしているとは言えない。それどころか人口減少に歯止めかからず、交通の確保さえ危ぶまれる状況である。

観光エリアの開発と言えば、一般には、IRの誘致、テーマパークやリゾート施設の建設など、箱物への大規模な投資を行い、交通運輸・宿泊・飲食・レジャー

産業・旅行会社などが連携することにより多くの観光客を集客することを意味する。実際にも、そうした手段による観光エリア開発は、人口減少の問題に直面する地域経済に寄与してきた。他方、スローツーリズムに見られるように、昔ながらの観光名所ではないが、本来そこに存在してきた有形・無形の資源により、その場所が観光地域として存在するケースもある。この場合、そうした場所に観光客が訪れるのは、その観光客が、その地との出会いや歴史との出会い、人と人との交流などを通じて、生活の楽しさや生きる喜びを高めるために、日常の生活の場を離れて他の地域・国を訪れているともいえよう。すなわち、こうした観光エリアにおいては、人工的な観光開発エリアに対する観光客の価値観とは異なる空間が存在しているのである。そうした視点からすれば、瀬戸内の島嶼部の多くは、スローツーリズムの要素を有していると言える。

しかし、スローツーリズムの場合は、一般に一人当たりの観光消費額が低いという問題がある。そうであるならば、長期的かつ広範囲に滞在できるスローツーリズムの観光エリアを瀬戸内海地域に設定できないか。そこで本研究では、一つの地域では、経済的に十分な効果が上がらないとしても、地域全体で見れば観光地として成立する可能性があるという考えのもと、まずは、観光エリアの拠点をどのように設定するのかを検討する。

本論文で対象とする地域は、安芸灘島嶼圏に位置する大崎上島と江能倉橋島嶼圏に位置する江田島・能美島である。これらの地域は、宮島、小豆島、淡路島、直島などのように観光客が多く訪れる島を除く他の瀬戸内島嶼部地域と比較すると、人口減少幅が小さく、航路などの交通ネットワークも存在している状況であり、スローツーリズムの観光エリアの拠点として最低限求められる条件を有していると考えられる。

1. 分析手法

観光エリアの拠点の選定については、国土交通省中国運輸局・広島県〔2005〕が、地域資源のリストアップを行い、スローツーリズムとして売り出したいコンテンツを抽出し、それに基づき、瀬戸内海スローツーリズムとしてのモデルルートを選定し評価している¹⁾。また、国土交通省中国運輸局〔2009〕〔2010〕のスローツーリズムの振興に関する調査報告書においても、売りとなる地域資源の設定、魅力あるコンセプトやターゲットの設定などを、スローツーリズムの振興の手順としている^{2)、3)}。しかし、これらの研究やスローツーリズムの振興のあり方は、島や地域の経済的事実を踏まえて観光エリアの範囲や拠点を選定したものではない。

本研究においては、観光エリアの拠点を選定する上で、島の経済の自立性に注目する。観光産業が主要な産業になっているか否にかかわらず、島の経済が自立性を有した島・地域でなければ、公共交通機関の存続もスローツーリズムを望む観光客の来島も不可能となる可能性があり、持続可能な観光を実現できないからである。ただし、瀬戸内海の島は、古くから物流路の中継点として存在してきたということもあり、島の経済は、本来、島独自で完結する形にはなっていない。各々の島々は、必ずや島外地域との関係を持っている。しかし、その関係性は、時代とともに変容し、島の経済及びその循環のあり様は、それぞれの島により異なる。その結果として島外地域への依存度が高い場合には、島外地域の経済的な判断により、その関係性が容易に断たれる可能性が高く、それに伴い交通サービスの提供も行われなくなる可能性がある。そこで、本論文では、現在の島の経済及びその循環のあり様を詳細にみることにより、島の自立度を分析し、観光エリアの拠点となり得る島か否かを検討する。具体的には、日本政策投資銀行〔2019〕が行っている地域経済循環分析手法を活用し、島内外から所得を稼ぐ力の強さや独自性、及び、島内で所得を循環させている程度により分析するとともに⁴⁾、所得や財を得る際の島外地域との関係性の強さや依存度から島の自立度を判断する。

なお、江田島・能美島の経済構造・人の動きを見るにあたっては、江田島市のデータを用いる。江田島市は現在10の島から成り立っているが、江田島・能美島・沖野島を除く島は無人島であるため、江田島市のデータは3島のデータということになる。沖野島の人口は2020年で6人である⁵⁾。また、人、モノの域内循環を把握するにあたっては、島単位でのデータが極めて少

ない状況であるため、モノの動きなどについては、聞き取り調査なども行うこととする。

2. 大崎上島の生産と経済循環

(1) 大崎上島の経済構造

大崎上島の経済規模は、過去20年間の間に増大している。1998年度と2018年度における大崎上島の付加価値総額を比較すると、347.61億円から376.27億円に増加しており、8.24%上昇している(表2-1)。同時期における広島県全体の付加価値総額の増加率は6.77%であり、それを超える伸びとなっている。また、第1次産業、第2次産業の全産業に占める割合が減少しているのに対し、第3次産業の割合は増加していることが読み取れる。詳細な産業構造の変化を1998年度と2018年度の産業別付加価値構成比(図2-1、図2-2)で見ると、構成比が増加しているのは製造業であり、2018年度において最も高い構成比(27.2%)を占めている。製造業の中心となるのは造船業であり、化学薬品工業や非鉄金属製造業なども含まれる。

他方、付加価値全体が伸びている中で、構成比が大幅に減少している建設業については、民間設備投資の流入が減少したためと考えられる。2000年から稼働した中国電力(株)大崎発電所の建設により、1998年度の付加価値額の構成比が大幅に増加し、実際にも雇用増加などを通じて町の活性化に貢献したものの、2011年に稼働が中止され、その後それに続くような大規模な投資も行われていない。現在は、カーボンリサイクル技術の実証実験の拠点として活用されている⁶⁾。

サービス分野で注目されるのは、教育である。教育については、1998年度と2018年度における産業別の区分の違いから、その構成比を比較することは難しいが、2018年度における教育の全体に占める割合は、7.7%である。それに対し、観光業にかかわる宿泊・飲食サービス業の全体に占める構成比は、2.2%に過ぎない。また、後述する農業の労働生産性は、極めて低く、一人あたり153万円であり(図2-3)、労働生産性が向上しているとは考えられない。

表2-1 大崎上島の産業別の付加価値の推移
単位：百万円、() は全産業に占める構成比

	1998年度	2018年度
第1次産業	1,683 (4.84)	889 (2.36)
第2次産業	14,651 (42.15)	14,138 (37.57)
第3次産業	20,070 (57.74)	22,914 (60.90)
全産業	34,761 (100)	37,627 (100)

資料：広島県統計年鑑

注：1998年度における大崎上島のデータは、合併前であるため、大崎町・東野町・木江町を合算している
全産業額は、第一次・二次・三次産業の合計額から輸入税-その他-帰属料子を差し引いた額である。

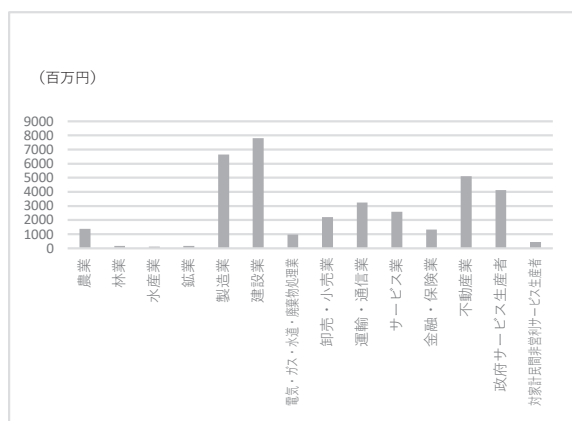


図2-1 1998年度大崎上島 (大崎町・東町・木江町) の付加価値額 (産業別)

資料：広島県統計年鑑

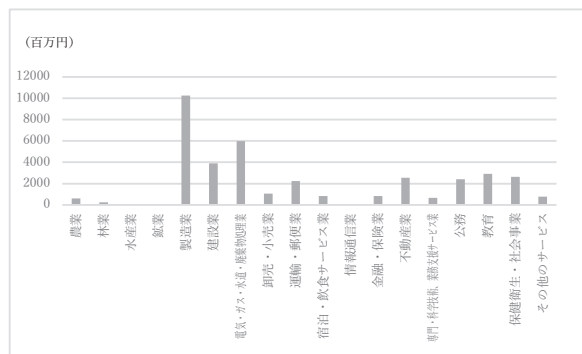


図2-2 2018年度大崎上島の付加価値額 (産業別)

資料：広島県統計年鑑

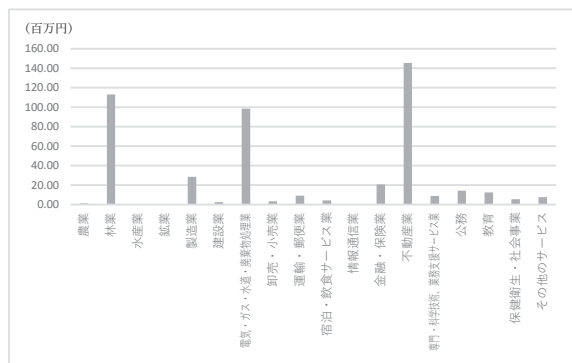


図2-3 大崎上島の産業別労働生産性 (2015年度)

資料：広島県統計年鑑、国勢調査

(2) 大崎上島の稼ぐ力と島外との連関

①造船業の実態と財・人の動き

大崎上島は、古来、上方と九州地方を結ぶ航路の潮待ち港として栄えるに共に、文禄年間頃より造船業が栄えたと言われる。木造船から鉄鋼船へと移るが、現在においても国内外に誇る技術を有し、多くの雇用を生み出している。主要な造船所としては、総トン数3千以上の船舶の建造能力・修繕能力を有し、貨物船・油送船、ケミカル船やLPG運搬船などの特殊船舶の建造を行う佐々木造船(株)をはじめ、船舶の建造及びこれに付帯する業務を行う(株)松浦造船所、小池造船海運(株)などがある。それぞれ、本社を大崎上島に設けている。大崎上島町 [2020] によると、2017年の大崎上島の造船所における受注額は、74,870百万円であり、工業事業所数は13事業所とのことである⁷⁾。

資材調達は、域外からの調達が主となっている。例えば、佐々木造船(株)の場合には、今治市に造船業のクラスターがあり、そこから専用便をチャーターして調達する他、トラックでしまなみ海道を抜け、大三

島からフェリーで大崎上島に運んでいる。また、広島、福山、大阪などからも資材を調達するが、トラックで運び、竹原からはフェリーに載せている。他の造船会社も同様とのことである。

島外からの就業者の割合は、表2-2に示すように、大崎上島総従業者数の18.9%であり、そのほとんどが製造業に従事していると考えられる。それらの人々の所得は、常住する竹原市(260人:6.31%)、東広島市(131人:3.18%)、呉市(49人:1.19%)、三原市(46人:1.12%)、広島市(31人:0.75%)、今治(23人:0.56%)などへ流出している。それに対し、島外への就業者の割合は6.91%で、その就業者の所得は、竹原市(113人:3.15%)、東広島市(48人:1.34%)、呉市(10人:0.28%)などから島内に流入している⁸⁾。所得の個人差はあるが、ネットで見れば、532人分の所得が島外へ流出していると言える。

表2-2 大崎上島の人の動き (単位：人、%)

大崎上島に常住する就業者数	3589	100
島内への就業者数	3340	93.06
島外への就業者数	248	6.91
常住地による就業者数、従業市区町村「不詳・外国人」	1	0.03
常住地による就業者数 従業地「不詳」	1	0.03
大崎上島に常住する通学者数	938	100
島内への通学者数	884	94.24
島外への通学者数	53	5.65
常住地による通学者数、通学地「不詳」	1	0.11
大崎上島総従業者数	4122	100
島内からの就業者数	3340	81.03
島外からの就業者数	780	18.92
従業地「不詳・外国」で当地に常住している者	2	0.05
大崎上島内通学者数	1045	100
島内からの通学者数	884	84.59
島外からの通学者数	160	15.31
通学地「不詳・外国」で当地に常住している者	1	0.10

資料：2015年国勢調査

注：従業地・通学地が不詳、従業地・通学地が不詳・外国は記載していない

②柑橘栽培を中心とした農業の実態と地域連携

造船業に加え、大崎上島町の産業として挙げられるのが、柑橘栽培である。島の作付面積の約9割が果樹栽培となっている。大崎上島の柑橘類の生産・販売を管理しているJA広島ゆたかに聞き取り調査を行った結果、大崎上島の柑橘類は、みかん、レモン、デコポン、八朔、甘夏などであり、収穫されたそれらの柑橘類のほとんどが、大崎下島のJAゆたかの選果場に集められ、全国、様々な所に送られている。2019年度におけるJA広島ゆたかからの出荷先を実績重量(約4,421t)で見ると、広島県が全体の56.62%を占めており、続いて長野県(12.9%)、大阪府(8.05%)、愛知(7.31%)、東京都(4.70%)などに出荷されている。柑橘類の加工については、150t程度の柑橘類を高知県の加工商品業者に委託している。また、それぞれの農家も独自に加工を行っているが、その量は全体のわずかな量にしか過ぎない状況である。

大崎下島のJA広島ゆたかの選果場には、大崎上島の他に、豊島・大崎下島の柑橘類も集められる。大崎上島のJA広島ゆたかでの柑橘類取扱実績は1,248t、大崎下島は2,259t、豊島は431tであり、大崎下島の柑橘取扱実績は大崎上島の柑橘取扱実績をはるかに上回っている。また、2015年における農業・林業就業人

口を見ると、大崎下島の就業人口に占める農業・林業就業人口の割合は52%、豊島は31%であるが、大崎上島は14%である⁹⁾。しかも、65歳以上が農業人口の約7割を占め¹⁰⁾、今後さらに離農者が増加すると予想される。加えて、柑橘の市場価格の低迷や段々畑における非機械化による労働の厳しさなどから、高齢の就労者の意欲や新規若年層の就農者の定着意欲も低下するようである。

柑橘栽培の生産・販売により生じる所得は、島民の所得となりうる。しかし、島内での6次産業化も進んでおらず、労働生産性も低い中では、島の経済を支える主要な産業にはなっていないと言えよう。

③教育サービス・観光業と人の動き

大崎上島には、県立大崎海星高校の他に、グローバル教育を行う中高一貫校の県立広島叡智学園や国立広島商船高等専門学校があり、教育の島としての構想が推進されてきた。このため、島外からの通学者も多い。2015年の国勢調査結果⁸⁾によると、竹原市(50人：4.7%)、東広島市(29人：2.78%)、呉市(26人：2.49%)、広島市(20人：1.91%)、三原市(9人：0.86%)などの島外からの通学者が、島内から竹原市(20人：2.13%)、呉市(10人：1.07%)、広島市(10人：1.07%)などの島外への通学者を上回っている(表2-2)。このことは、大崎上島の教育サービス部門の所得増加に繋がっていると言える。

観光も島内での支出を増加させるものである。2020年における大崎上島の観光消費額は、248百万円、一人当たりの観光消費額は、6,741円であるが、観光人口は、2020年において37千人であり、2010年の観光客数と比較すると約半分減少している(表2-3)。現在、大崎上島では、観光による交流人口の増加というよりは、関係人口・定住に向けた取り組みにより力を入れている。情報発信も「島の暮らし」の発信が中心である。

表2-3 大崎上島の観光客数と観光消費額

	大崎上島	広島県
	2020 (2010)	2020 (2010)
観光客数(千人)	37 (76)	42,067 (55,766)
観光消費額(百万円)	248	274,472
一人当たり観光消費額(円)	6,741	6,525

資料：「令和2年広島県観光客数の動向」広島県HP

(3) 大崎上島での所得循環構造

以上みてきたように、大崎上島では、主要な産業である造船を中心に所得が入り、それに加え、柑橘類の販売や教育サービスの提供などにより、所得を得ている構造となっている。さらに、島内での所得循環構造を表2-2によりみると、島内に常住する就業者のうち島内で就業している人の割合は、93.06%であり、9割強の島民が島内で所得を得ていることになる。

支出面については、少し古いが大崎上島町が公表している2010年の住民アンケート結果¹¹⁾では、月に1～3回、主にフェリーを使い、竹原市、東広島市、呉市などに通院・買物に訪れ、島外で消費している。したがって、ほとんどが島内で消費されているものと考えられる。また、表2-4で示すように竹原-大崎上島間でのフェリー乗船トラック数も増えていることから、フェリーにて島外から物が運ばれ、それが島内で消費されていると推測される。

表2-4 大崎上島を結ぶフェリー・高速船の乗船客数・乗船車両数

(単位：人)

	フェリー乗船客数		フェリー乗船車両数		うちトラック数		高速船乗船客数	
	2016	2021	2016	2021	2016	2021	2016	2021
竹原-大崎上島 (往復)	538,455.5	485,510.5	287,230	262,634	31,771	38,650		
安芸津-大崎上島 (往復)	214,152	180,152	88,990	90,546	11,200	8,211		
大崎上島-大崎下島 (往復)	57,315	37,456	23,536	16,966	n.a	n.a		
今治-大崎上島								
今治	3,369	3,713	2,398	1,652	1,597	1,052		
大三島	14,800	13,353	4,784	4,480	1,028	1,222		
大崎上島	20,578	17,175	7,485	6,221	2,480	2,250		
竹原-大崎上島-大崎下島 (往復)							36,111	19,537

資料：安芸津フェリー（株）、大崎汽船（株）、大三島ブルーライン（株）、山陽商船（株）、土生商船（株）より提供
注：乗船客数に車両の運転者は含まれない。子どもは0.5人で計算されている。

竹原-大崎上島は、山陽商船、及び、大崎汽船が運航しており、乗船数は合計である。
期間は年度（当年4月～翌年3月）である。

(4) 大崎上島の自立性と航路の維持

大崎上島の場合、主となる産業があり、それに伴い、雇用や物流が生まれている。造船業の本社が島内にあることが強みとなり、生産・販売の対価として島外から多くの所得を得ることができるため、島内への人の流入も多く、航路も維持されている。現在、大崎上島を結ぶ航路は、竹原-大崎上島、安芸津-大崎上島、大崎下島-大崎上島、今治-大崎上島を結ぶフェリー、竹原-大崎上島-大崎下島を結ぶ高速船である。これらの航路における2016年度及び2021年度のフェリー乗船客数・車両数及び高速船乗船客数をみると（表2-4）、乗船客数や車両数が多いのは竹原や安芸津（東広島市）を繋ぐ航路であり、大崎上島へ働きに来る人々の交通手段となっているためであろう。島の人口減少が進む中で、全体的に乗船客数や車両数の減少幅は少なく、2021年度の竹原-大崎上島間のフェリー乗船トラック数、安芸津-大崎上島のフェリー・乗船車両数、今治-大三島-大崎上島の今治でのフェリー乗船客数はむしろ増加している。また、島外からの資材調達も多いが、島内に本社を有する工場生産であるため、資材調達側に依存して経済が成り立っているわけでもない。したがって、経済的自立度は比較的高く、島外地域との関係性も所得面や資材調達面においては

依存度が低い。逆に島外地域からの労働力供給の依存度は高い。ゆえに、航路も維持されるであろう。しかし、瀬戸内海の周辺には、今治市などのように造船業のクラスターを有している市もあり、規模的にも今治造船やジャパンマリンユナイテッド（株）因島、常石造船など高い売上高を有する造船会社が多くあるため、造船所の競争力という面では、安泰とは必ずしも言えない。

一方、大崎上島-大崎下島の航路については、大崎上島と大崎下島を結ぶフェリーは、大崎上島で収穫された柑橘類を大崎下島までトラックで運ぶ際にも使われているものの、2021年の乗船客数は、フェリー及び高速船ともに2016年の乗船客数より大きく減少しており、それぞれ3割強、4割強減少の状況である。柑橘栽培は、調達面においては、島内で完結するものであり、所得も島外から得るものであるが、付加価値が低く、労働生産性も極めて低く、追加的所得という位置づけになる。なお、大崎上島の財政状況は、歳入が歳出を上回り、2019年度において約1億8千万円の黒字であるが、同年度の地方債累積残高は約99億円あり、財政は極めて厳しい状況にある⁶⁾。

3. 江田島・能美島の生産と経済循環

(1) 江田島・能美島の経済構造

1998年度と2018年度における江田島市の付加価値総額を比較すると、915.14億円から554.14億円となり、39.5%減少している(表3-1)。第1次、第2次、第3次産業ともに大幅に減少しており、産業別では、農業、建設業、卸・小売業、運輸・通信業、サービス業などの分野で下げ幅が大きい。しかし、第3次産業が全付加価値額に占める割合(73.91%)が大きいことは変わらない。2018年度における広島県の第3次産業が総付加価値総額に占める割合(66.27%)と比較しても、7.64ポイント高い。また、産業別付加価値構成比(図3-1、図3-2)をみると、1998年度には政府サービス、不動産業、建設業が大きな割合を占めていたのに対し、2018年度では、不動産業、運輸・郵便業、製造業などの構成比が高くなっているが、島の中心となるような産業は見受けられない。なお、水産業については、構成比は、3.98%から5.26%へと僅かながら増加しており、労働生産性も水産業については大崎上島よりも高い(図3-2)。

表3-1 江田島市における産業別付加価値推移
単位：百万円、()は全産業に占める構成比

	1998年度	2018年度
第1次産業	5,404 (5.91)	3,546 (6.40)
第2次産業	21,390 (23.37)	11,025 (19.90)
第3次産業	68,392 (74.73)	40,958 (73.91)
全産業	91,514 (100)	55,414 (100)

資料：広島県統計年鑑

注) 1998年度における江田島・能美島のデータは、合併前であるため、江田島町・能美町・沖美町・大柿町を合算している。
全産業額は、第一次・二次・三次産業の合計額から輸入税-その他-帰属利子を差し引いた額である。

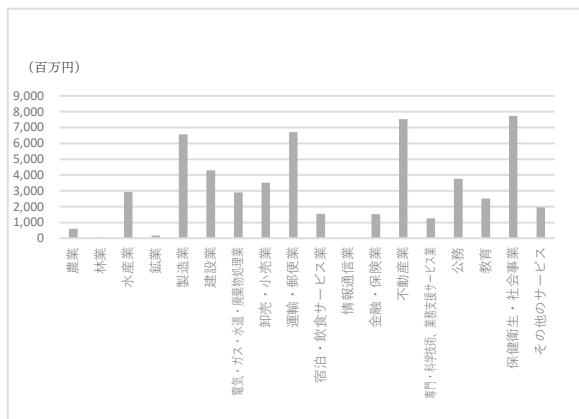


図3-2 2018年度江田島市の付加価値額(産業別)
資料：広島県統計年鑑

(2) 江田島・能美島の稼ぐ力と島外との連関

① 製造業・海運業の実態とマネー・人の動き

製造業については、島嶼部特有の平地の少なさと工業用水等の制約から企業数の制約があるものの、海軍の町としての歴史から、産業用火薬類及び化学製品等が製造されている他、呉市の造船業の発展とともに造船業や船舶解体などの造船事業関連企業が存在している¹²⁾。造船ブロックを専門とする造船会社や船舶解体会社などでは、取引先に海上自衛隊、旭化成(株)、帝人(株)、日本製鉄(株)なども含まれる¹³⁾。製造業の1998年度と2018年度の付加価値額をみると(図3-1)、僅かながら増加しているが大きな変化は見られない。また、これらの企業のいずれも中小規模の企業である。かつ、江田島地区にある産業用火薬類及び化学製品会社である中国化薬(株)においても、本社は呉に位置し、江田島は工場のみとなる。海運業においても海上作業を支える作業船等の曳航・大型特殊貨物の輸送などを行う江田島海運会社などもあるが、本社は出島にある。つまり、会社の利潤は、広島市や呉市の本社へ入る構造になっている。

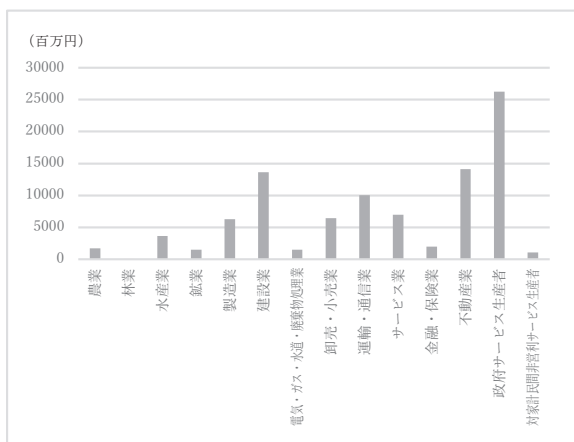


図3-1 1998年度江田島市(江田島町・能美町・沖美町・大柿町)の付加価値額(産業別)
資料：広島県統計年鑑

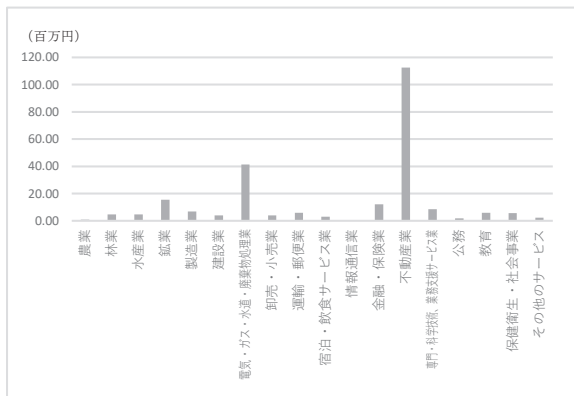


図3-3 江田島市の産業別労働生産性(2015年度)
資料：広島県統計年報、国勢調査

島外からの江田島市内への人の動きとしては、呉市（971人：9.10%）、広島市（373人：3.50%）、東広島市（44人：0.41%）などからの通勤が多く、就業者数は、1,597人である（表3-2）。これに対し、江田島市内に常住する20.64%の人（2,354人）は島外から所得を得ている。所得を得ている就業地は、呉市（120,4人：10.55%）、広島市（947人：8.3%）、坂町（33人：0.29%）、府中町（33人：0.29%）などである⁸⁾。したがって、島内への所得の流入は島外への流出よりも大きい、それは、島内での十分な就業機会が得られていないためと考えられる。

表3-2 江田島市の人の動き（単位：人、%）

江田島市に常住する就業者数	11407	100
市内への就業者数	8974	78.67
市外への就業者数	2354	20.64
従業地「不詳」	79	0.69
江田島市に常住する通学者数	1836	100
市内への通学者数	1265	68.90
市外への通学者数	539	29.36
通学地「不詳」	32	1.74
江田島市総従業者数	10672	100
市内からの就業者数	8974	84.09
市外からの就業者数	1597	14.96
従業地「不詳・外国」で当地に常住している者	101	0.95
江田島市通学者数	1315	100
市内からの通学者数	1265	96.20
市外からの通学者数	14	1.06
通学地「不詳・外国」で当地に常住している者	36	2.74

資料：2015年国勢調査

②水産業の実態と6次産業化

江田島・能美島周辺は、水産資源に恵まれ、江田島市統計書〔2019〕によると、2018年度における江田島のクロダイ（61t）やコイワシ（6,458t）の漁獲量は広島県内で1位である¹⁴⁾。また、牡蠣の養殖においても県内産の約四分の一（22,317トン）を生産しており、全国シェアの12.6%を占めている。漁業就業人口は、農業同様に減少しているものの、年代別にみると、60歳代が最も多い（774人中172人）が、それに続き20歳代後半から30歳代前半が多く（774人中147人）、今後、若い人が漁業を担っていく可能性はある。ただし、水産業を島内で活性化し、稼ぐ力の向上を図り、より多くの所得を得るには、水産業の6次産業化が欠かせない。例えば、内能美漁協や江田島漁協では、牡蠣は、広島市や福山市から仲買業者が来島し購入している。魚についても、業者がトラックで引き取り、草津や呉の市場へ運んでおり、生産・加工・販売等を全て地域で行ってはいない。牡蠣の直接販売・通販も行われてはいるが、全体の数%に過ぎない。この他、販

売と飲食を組み合わせた店舗もあり、土産品として牡蠣の佃煮・オリーブ付け・オイルソースなども販売されているが、これらの割合も全体の収穫量に対して極めて低い。また、牡蠣は収穫時期が限られているため、新たに人を雇用するインセンティブも働かない。

若い人たちにおいても出荷までの作業が大変であり、このため、6次産業化を図ろうとしないのが現状のようである。他方、水産資源の維持から漁獲量の増加も容易ではない。

③卸・小売業の実態と大規模小売店の進出

卸・小売業については、近年、大規模小売店の進出により商業集積が進み、その付加価値額は減少傾向にある¹⁵⁾。大規模小売店での購入は、地元の商店で購入する場合と比べ、購入代金が地元へ帰着する割合を減少させてしまう。また、大規模小売店の進出により閉鎖する店舗も少なくない。小売業商店数は、2002年に444店舗あったが、2016年には249店舗に減少している¹⁴⁾。

④観光業・教育（特に海上自衛隊の教育機関）の実態と人の動き

旧海軍兵学校などの歴史的・文化的な資源や特産品、自然を観光資源とする江田島・能見島には、観光客が訪れる。観光消費額は、2018年で約3億円である（表3-3）。ただし、観光客は、2005年の70.9万人をピークに減少し、2020年は、約26万人であり、2010年と比較すると約半分に減少している。新型コロナウイルスの感染拡大の影響はあるものの、広島県の同時期の観光客数の減少幅と比較しても、その減少幅は大きい。一人当たりの観光消費額も広島県のそれと比較して極端に低く、1,200円であり、観光消費が島民の所得増加や島内での支出増加に及ぼす寄与度は小さくなっている。

表3-3 江田島・能美島の観光客数と観光消費額

	江田島	広島県
	2020 (2010)	2020 (2010)
観光客数（千人）	256 (584)	42,067 (55,766)
観光消費額（百万円）	307	274,472
一人当たり観光消費額（円）	1,200	6,525

資料：「令和2年広島県観光客数の動向」 広島県HP

また、江田島の旧海軍兵学校跡地には、1956年に海上自衛隊術科学校が横須賀から移転している他、1957年には幹部候補生学校が独立開校している。現在、海上自衛隊第一術科学校・海上自衛隊幹部候補生の学生及び、教官・職員も含めると、年間約3500人近い人が、

江田島で生活している。これは江田島市の人口の26.4%である。これらの人々の国から支給された所得のうちのいくらかが、江田島・能美島で支出され、両島の支出・需要増加に繋がっており、経済波及効果も生じていると考えられる。

通学者については、島外からの通学者（14人：江田島通学者数の1.06%）よりも島外への通学者（539人：江田島に常住する通学者数の29.36%）が多く（表3-2）、通学先の広島市（354人：19.28%）や呉市（122人：6.64%）などの教育サービス部門に所得は流出している⁸⁾。

（3）江田島・能美島での所得循環構造

上記で見たように、江田島・能美島の場合には、島を支える主要な産業はなく、本社も少ない。また、卸・小売業などは、大規模小売店の進出により、島外へ所得が流出していると考えられる。さらに、所得の流出入を、表3-2の人の動きからみると、江田島市（江田島・能美島・沖野島）に常住する78.67%の人が島内で所得を得ている。また、島内の従業員のうち84.09%が島内で常住している。

（4）江田島・能美島の自立性と公共交通機関の維持

以上のように、江田島・能美島は、稼ぐ力となるものが弱い。それゆえ、島内で得る所得に加え、他の市・町や国から得た所得により、支出が行われている。人口減少により島外からの所得も減少すると、支出も減少し小売業もさらに低迷するという悪循環を起しかねない。現在の観光客数では、観光による島内での支出増加も期待できない。経済的自立度という点から

すると、独自性があり、そのポテンシャルは有するものの弱い。自衛隊の教育機関の存在や、自衛隊との島内での経済の関連性は、島内の経済にとっては安定材料ではあるが、自立性に繋がるものではない。また、呉市や広島市への依存度も高い。

航路の維持については、現在、広島市、呉市へフェリー・旅客船・高速艇で結ばれているが、少子高齢化や過疎化の進行により乗降客数が減少している。市営の運行航路を公設民営化方式に移行するなどの対応がなされているが、依然厳しい状況である。江田島・能美島にある港の乗船乗降人数は、2009年には2,777,145人であったが、2019年には1,986,243人となり、28%減少している（表3-4）。

江田島・能美島は、島外への依存度が高い上に、海路に加え陸路においても呉市や広島市と結ばれているだけに、生活航路であっても航路の減便・廃止が行われかねない。陸上交通においても赤字であり、市の財政圧迫の要因にもなっている。江田島市の2020年度財政状況は、歳入が歳出を上回り、12億3,800万円の黒字であるが、地方債累積額は約183億に上り、厳しい財政状況である¹⁵⁾。

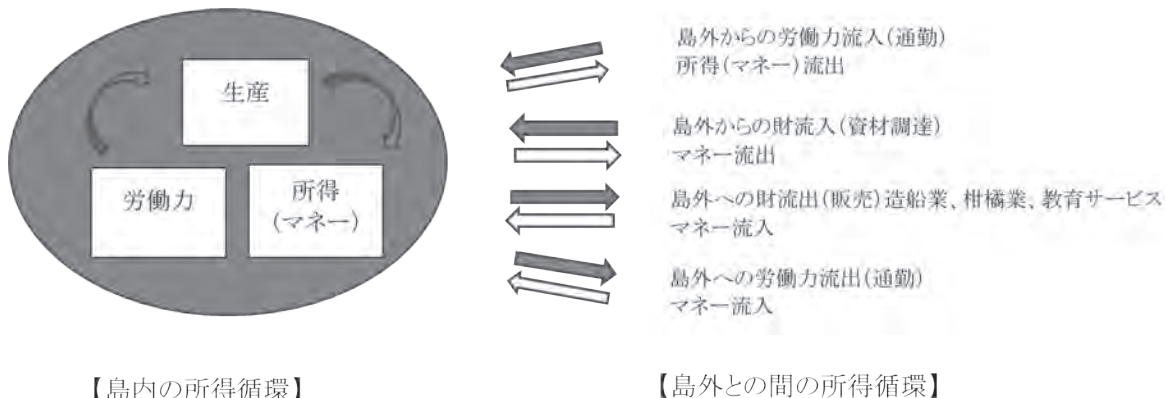
終わりに

本稿で取り上げた島は、大崎上島、江田島・能美島の2地域ではあるが、その経済構造は明らかに異なっていた。大崎上島は、島の経済循環（図4-1）が自立性に富み、また長きにわたり存在してきた有形・無形の資源もあることから、瀬戸内スローツーリズムの観光エリアの拠点となるポテンシャルがあると考えられ

表3-4 江田島市の港湾別乗船乗降人数 (単位：人)

	大須港	小用港	大柿港	三高校	中田港	計
2009年	16,777	1,767,676	1,359	268,429	722,904	2,777,145
2019年	-	1,356,183	-	161,482	468,578	1,986,243

資料：広島県港湾統計



【島内の所得循環】

【島外との間の所得循環】

図4-1 大崎上島の経済循環

る。瀬戸内スローツーリズムの観光エリアの拠点を考える上では、それぞれの島の経済循環構造の把握は欠かせない。今後、さらに個別の島の経済循環構造を調査することで、瀬戸内海のスローツーリズムの基盤を構築していきたい。

謝 辞

本研究に際し、ヒアリング及びデータ提供にご協力いただきましたJA広島ゆたか、内能美漁協、江田島漁協、佐々木造船（株）、安芸津フェリー（株）、大崎汽船（株）、大三島ブルーライン（株）、山陽商船（株）、土生商船（株）、大崎上島町観光事務局の方々に深く感謝申し上げます。

引用文献

1. 国土交通省中国運輸局・広島県 [2005]「環境負荷に配慮した瀬戸内海スローツーリズムの創出調査」国土交通省HP
2. 国土交通省中国運輸局 [2009]「中国地方におけるスローツーリズム振興のあり方に関する調査報告書」国土交通省HP
3. 国土交通省中国運輸局 [2010]「中国地方におけるスローツーリズム振興のあり方に関する調査報告書」国土交通省HP
4. 日本政策投資銀行 [2019]『地域経済循環分析の手法と実践』ダイヤモンド・ビジネス企画
5. 離島経済新聞 retokei HP
6. 大崎上島町 [2021]「大崎上島町 過疎地域持続的発展計画」大崎上島町HP
7. 大崎上島町 [2020]「大崎上島町 第2次まち・ひと・しごと総合戦略」大崎上島町HP
8. 総務省統計局 国勢調査 総務省統計局HP
9. 公益財団法人 日本離島センター [2019] 新版 日本の島ガイド『SHIMADAS』日本離島センター
10. 大崎上島町 [2020]「大崎上島町第二次地方人口ビジョン」大崎上島町HP
11. 大崎上島町 [2011]「大崎上島町公共交通総合連携計画(案)」大崎上島町HP
12. 江田島市 [2020]「江田島市産業振興促進計画」江田島市HP
13. 能美金属工業団地協同組合HP
14. 江田島市 [2019]「江田島市統計書 -2019-」江田島市HP
15. 江田島市 [2021]「江田島市過疎地域持続的発展計画」江田島市HP

[2022. 10. 6 受理]

コントリビューター：戸田 常一 教授
(国際観光ビジネス学科)

