

瀬戸大橋架橋 4 島の 20 年

稲田道彦

1 はじめに

瀬戸大橋架橋は日本国民にとっても巨大な事業であった。総工費約 1 兆 1338 億円がつぎ込まれたといわれている。四国の住民にとって長年の悲願とも言うべきこの架橋は、日本の経済成長の蓄積があって完成したといえる。この事業の児島・坂出ルート（瀬戸大橋）が全面開通したのは 1988 年（昭和 63 年）4 月 10 日である。着工したのが、1978 年であるから、9 年 6 カ月を経ている。開通したこの時期は日本経済の所謂バブル経済がはじける直前に当たる時期である。それから 2009 年の現在まで、完成してから 21 年が経過した。開通に至る計画の時間を含めての期間には、バブル経済の好景気を背景に、瀬戸大橋の開通をきっかけにして周辺地域に壮大な発展の予測があった。今回取り上げる四国と本土を結ぶ結節となる島々においては、様々な経済効果が予測されていた。この地域が発展すると考える根拠は、日本国内でそれまでの第 2 次世界大戦後続いてきた右肩上がりの経済成長があった。投資すれば、特に土地にまつわる投資は、それが大きな富を生み出すという神

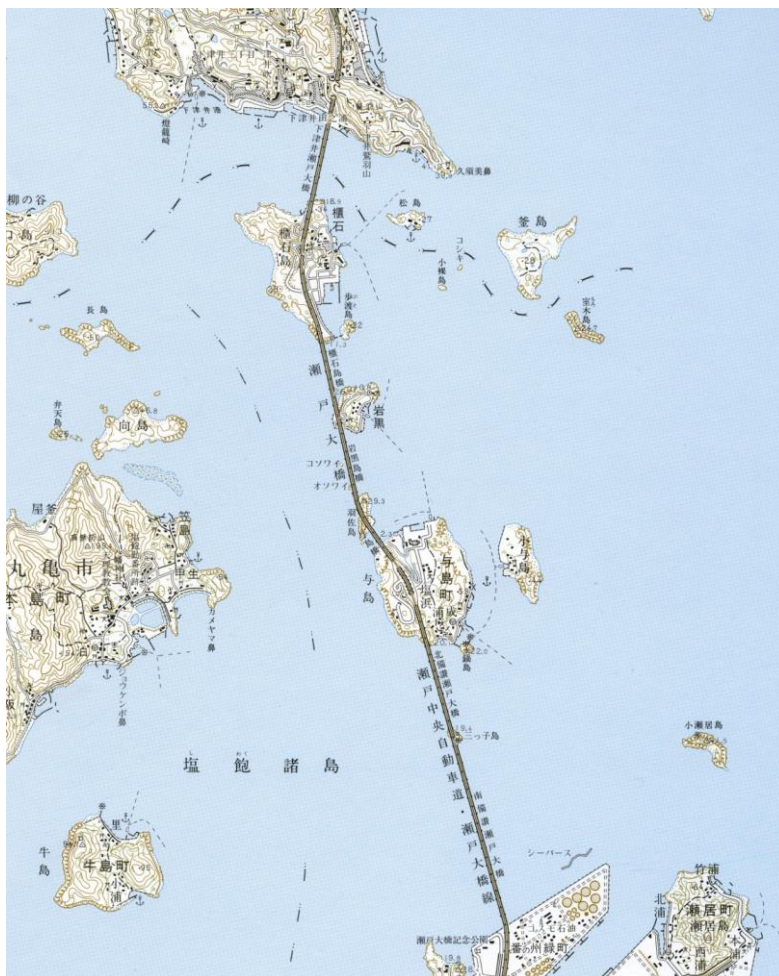


図 1 瀬戸大橋架橋 4 島

話に近い日本国民の思い込みであった。この橋には本州と四国の両地域の結節点としての効果が経済的効果として表れることが予測されていた。瀬戸大橋架橋の橋脚を支えることとなった人の住む島は北から櫃石島、岩黒島であり、与島の属島の小与島にも人が住んでいた。瀬戸大橋完成後に経済環境が悪化し、好景気は縮小してしまった。ここではその 4 島の架橋以後の人口変動を中心と据えながら、4 島の歴史的変化を考える。

2 考える論点

一般に島は面積の小さい地域である。島で調達できる資源も、労働力にも限度がある。瀬戸大橋に関して言えば国家プロジェクトともいえるべき、大型の開発が小さな面積の島を舞台においてなされた。島を変革することのできるチャンスをどう活かせばよかったのかという点を考えている。島という小面積の地域の開発がどうあったらよかったのか、約 20 年が経過した現時点で各島の人々の生活の変化を考えながら、島の開発について考えようとしている。今回取り上げる期間に、日本において、所謂バブル経済がはじけるという経済的な大きな変動があった。これは建設当初には想像すらしなかった状況の変化であった。これから先の島に住む人々の将来を考えるときに、一つの視点だけではなくあらゆる場合を想定した可能性を考慮して、島の在り方を考えるきっかけとしたい。将来を想定するに、数年先を予測する物差し、20 年くらい先を予測する物差し、100 年くらい先を考える物差しがあるのではないかと考えている。今回検証するのは、20 年くらいのサイズの変化であり、もっと長期の現象をながめるためには、長期的な日本国内の人口減少という現象が進行する中でどういう形で島に住むことがいいのかという問題とかがかわってくると思う。

3 架橋以前の島の状況

これら 4 島はもともと一つの行政単位を作っていて、昭和 4 年に坂出市に合併した。合併以前は与島村と言った。与島がこれら 4 島の中心地であった。さらに岩黒島は江戸時代末期に人が住み始めた島で、無人島に佐柳島から人が集団で移住してきた。4 島では櫃石島と与島に多くの人住む島であった。また江戸時代にはこの島を含む塩飽諸島に人名という身分制度があった。これが現在も見えないところで人々の生活を縛っている。

人名は 650 人の人で、塩飽諸島に住む水夫に与えられた。1 万石以上の扶持米を持つ大名といい、1 万石以下の小名に対し、誰の支配下にも入らず個人の単位で自分で決済し生きていけるという身分が人名であった。江戸幕府にとって、船を操る人々を近くに置いておきたいという思惑が作った身分である。江戸幕府は 100 石以上の大型船をすべて壊させるなど、海運を大きく制限した。推察するに、江戸湾近くの江戸城に対して、大型船で乗り付けるクーデターにより幕府が簡単に倒れる事態を想像し、対処したのではないだろうか。諸大名に大型船を放棄させるのと同時に、いざという時のために自分のために働く船員を確保しておこうという狙いがあったと想像している。本島に人名の勤番所があり、年寄りという代表が政務をとっていた。秀吉や家康にとって戦闘時には特別の働きをした水軍の人たちも、平和な時代の江戸時代には、人名は江戸幕府の米を運ぶという役目を果たしてきた。港でも、漁場でも彼らの船は特権的な権利を有していた。幕府直轄の水夫として幕

末のアメリカに行く咸臨丸には多くの塩飽の水夫が乗り込んだ。権利と義務を有し、自由な個人としてふるまえる現代人に比して、江戸時代の個人権利を有する人名が違う点は、地域においては、人名が支配者の側に立っていたことである。身分的に一人で独立できる人名に対して、塩飽諸島には人名以外の人も住んでいた。両者の間には、支配者・被支配者に似た、特権階級とそれを無視しては生きていけない人々の関係があった。

650 人の人名株も世代が受け継がれていくうちに断絶したり、株を他の人に買い取られたりしてなくした人や、売買や相続などにより、人名株を二人分以上持っている人や 1/2 持ちとか、1/4 持ちの人のような部分株を有する人名も現れた。この事により人名の人数は増えていた。

本島と並んで、与島には人名が多く住む島であった。人名は漁場や、船着き場で特権を有していた。彼らの船のそばには一般の船は一定の距離以上近寄れなかった。人名の船が入港すると船着き場を空けなければならなかった。漁場でも人名の船が来るとそこでの操業を譲らねばならなかった。こうした人名の中でも有力者であった「年寄り」が住む島として与島があった。おのずと政治的に与島が付近の島で中心の島となっていた。

4 瀬戸大橋の架橋時の状況と各島のアクセスの問題

瀬戸大橋架橋は全国民の注目のもとに開通した。かかるイベントの中心存在の大橋を見に行きたいという気持ちを多くの人を持った。瀬戸大橋を通過して四国にわたってみたい。架橋の島を訪れてみたいという感情である。多くの人々がパーキングエリアのある与島に降りた。

瀬戸大橋開通後の自動車通行台数は図 2 のとおりである。開通した翌年減少したものの 10 年間ぐらい漸増した。1997 年にピークを迎える。その後 2005 年まで減少した。その後現在まで増加する傾向にある。全期間を見渡すと交通量は緩やかに増加するトレンドにあるとあってよい。

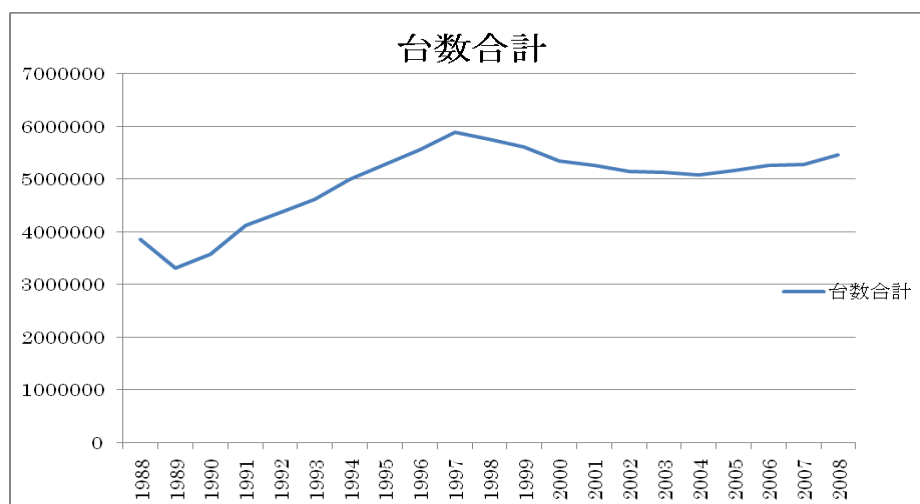


図 2 瀬戸大橋、自動車通行台数の経年変化

後で議論する点であるが、この図からは瀬戸大橋の通行台数の減少によって観光地に人が集まらなくなったとは考えられない。瀬戸大橋の通行台数は維持または微増という傾向を持っている。

島によって瀬戸大橋へのアクセスの方法は違っていた。地震や瀬戸大橋上の事故など不測の事態に備えるために、どこかの島に通行中の自動車避難できる体制が作られる必要があった。大きな駐車場は与島に作られた。与島にパーキングと瀬戸大橋からの上りと下りの両方向に乗降する取り付け道路が作られた。この駐車場には与島プラザという高速道路のサービスエリアに相当する施設が設置された。さらにこのパーキングエリアから引き込み道路が作られ、約 500 メートル先に第 2 パーキングエリアが作られた。この第 2 パーキングに付随してフィッシャーマンズワープという巨大観光施設が作られた。当初は京阪電鉄が運営していた。一般観光客は両パーキングに駐車して、島内を徒歩等で散策することはできるが、車での島内への乗り入れはできない。同じく、岩黒島・櫃石島にも瀬戸大橋から取り付け道路が作られているが、島への入口にゲートがあり、島内居住者しか、このゲートを通ることができない取り決めになっている。これは開通当初に瀬戸大橋公団と島民との取り決めによって作られたものである。島民の意思が大きく反映されている。島民は島外の人々が島に自由に入るのを拒絶したのである。岩黒島はさらに条件が悪い。瀬戸大橋に通じる取り付け道路が上り下りの両方向に対応していなくて、上りは岡山方面下りは坂出方面しか接続していない。この逆を行こうとすると隣の高速道路出口まで行って引き返すことになる。自動車交通に対して、島をクローズにするのか、オープンにするのかどちらの選択がよいのかという点である。これも島の将来を考える際の大きなポイントになると思われる。

島民による瀬戸大橋の利用料金は瀬戸大橋通行料金の半額である。また島民の誰もがこの通過パスを持てるというのではなく、島内の自動車保有家庭の免許を持っている人に限るなどの厳しい条件が課されている。料金が半額でも島民が坂出まで通勤するとなるとかなりの料金を払うことになり、島民の自動車通勤はほとんど聞くことがない。子供の養育のため、島民パスで 1 か月間自動車通勤をした人が月に 10 万円以上の高速代を支払ったと言われていた。続かなかったそうである。2009 年 4 月からの土曜と日曜の高速料金 1000 円に対応して、島民は 20% に通行料が引き下げられた。逆に土日祝日は島民が当初に比べるとかなりの減額となっている。瀬戸大橋の通行料が高いことにより通勤者はバスを利用することになる。利用者の減少から、開通当初に比べると運行本数が現在ではかなりの減便となっている。しかも与島で琴参バスと下津井バスとを乗り換える事になっている。

5 人口の変化

表1 架橋4島の人口変化(国勢調査)

年	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005
櫃石島	632	538	418	403	389	355	341	285	259	236
岩黒島	199	182	145	129	130	97	104	102	98	96
与島	938	797	685	529	361	570	277	230	180	142
小与島	133	122	106	82	47	37	35	24	12	6

表1で取り上げた最初の時期、1960年は日本において高度経済成長が始まった時期である。農村部から都市部への労働人口の社会移動が始まった時期である。高度経済成長期、バブル破綻期という時期を通して、島の人口の変化を考える。期間は2005年までの45年間である。国勢調査結果の人口減少率から言うと、小与島の減少率が最も大きい。次が与島である。人数としての人口から言うと、主島である与島の人口変化が際立って大きい値を示している。一般的に想定されるモデルとして、大きな面積で人口の多い島に比べて、面積が小さく人口も小さい島の人口減少の方が際立って進むと考える。人口規模の大きな島は産業や社会組織が安定的に維持され、人口減少の程度が小さいと想像している。しかしここに起きている現象はその逆である。小与島はこのモデルとおりにあるが、与島は違っている。また岩黒島の動向もこのモデルとは違う。人口規模が小さいのに、減少率が最小となっている。これらの島では一般的に想定される人口減少の傾向とは違う4島独自の特殊な要因が働いたのではないかと考えられる。それが瀬戸大橋架橋という社会事象とかわるのかどうか考察してみたい。

瀬戸大橋の工事が始まるのが1978年、瀬戸大橋開通が1988年であるから、工事着工前の1975年の4島の人口は与島、櫃石島、岩黒島、小与島の順となっている。完成直前の1985年の人口は与島と櫃石島の人口差は大きいものとなっている。1985年の人口の突出は工事関係者の移住による人口増加を反映している。開通後の1990年には、櫃石島と与島の人口差は大きく、与島の人口は5年前の半数近くに減っている。

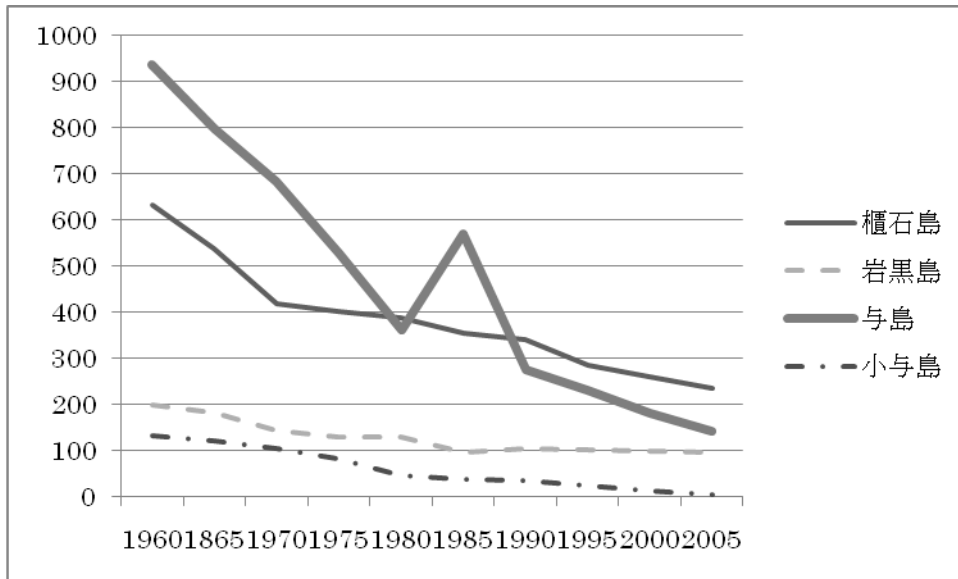


図3 4島の人口変化

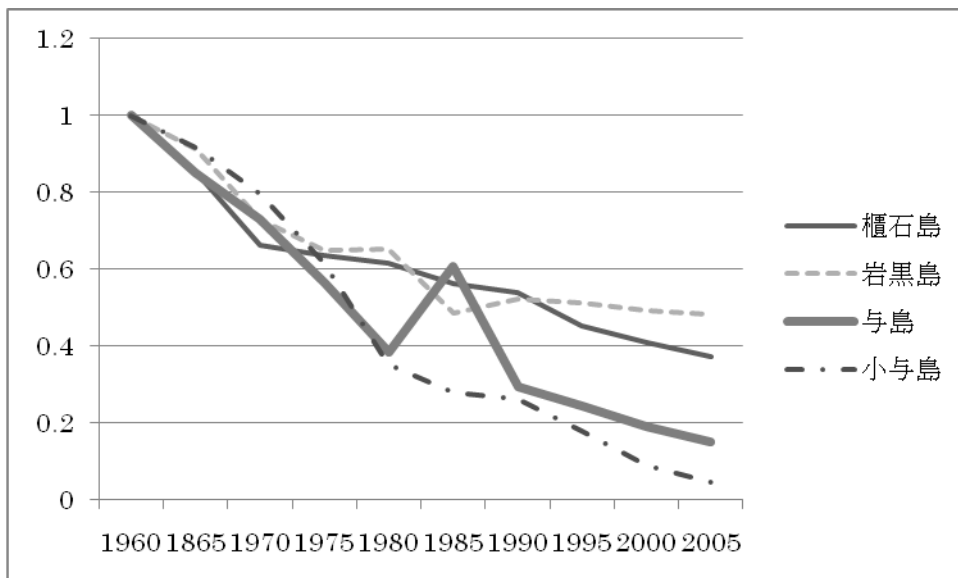


図4 1960年を1とした場合の4島の人口変化率

6 学校の変化からみた島の変化

4島の社会変化を知る上で、児童生徒数の変化が島の姿を特徴的に示していると考えている。表2で取られている期間は瀬戸大橋架橋開通の1988年に先立つ1985年からの児童生徒数の変化の表である。まず読み取れる事は与島の児童生徒がいなくなることである。児童が2000年(平成12年)より、中学校生徒が2002(平成14)年よりゼロとなった。それが続き、2009年に公式にも廃校となった。与島は諸島の主島であり、瀬戸大橋架橋時には、周辺諸島の学校が廃校になっても与島に統合することを考え、近代的設備を有する学校に

小学校も中学校も建て替えられたという経緯を持つ。完全に学校に関する限り当初の島の発展の予測が外れたといえる。

架橋後の変化を見てみるとする。4島のうち学校があったのは3島で、小与島は与島に通学していた。1980年当時与島と櫃石島の人口は同規模で、櫃石島の人口が若干大きい数値を示している。岩黒島は半数程度である。児童生徒数の変化は人口規模を反映しないで、与島の激減となる。最初から児童生徒数の少なかった岩黒島では減少しながらも在学学生を得、現在も学校が存続している。

どうして与島から子供がいなくなったのだろうか、島の人に聞いてみると、子供が少なくなるのは分かっていたし、だんだんといなくなった。島に住む人の孫世代に当たる子供たちが親とともに対岸の坂出に移り住み、本土の学校に通い始めた。島に近いため度々休みには帰ってくるし、本宅はこの島であり自分たちの身近に子供がいると思っていたため、それほど大きな問題と考えていなかった。しかし島の学校に通う子供がいなくなり、いつの間にか学校がなくなったという感想であった。学校がなくなり、子供がいなくなって地域社会の大きな変貌に気付き、賑わいがなくなり火の消えたような感覚になってしまいうとも言われていた。今島に2人の児童が居住しているが、学校がないためバスで坂出の学校に通っている。学校がなくなることの影響を全く想像しなかったと与島の人は語っていた。生活空間に子供の世代を欠くことは社会の活力として大きな喪失感がある。

表2 小中学校の児童生徒数の変化

	昭和60	61	62	63	平成1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
	1985	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	2000	01	02	03	04	05
小学校児童数																					
与島	26	21	20	18	16	18	16	14	14	12	11	8	7	7	5	0	0	0	0	0	0
岩黒島	12	13	11	10	8	9	8	7	7	7	9	7	7	7	4	6	3	6	7	8	9
櫃石島	36	33	26	21	15	15	11	11	10	13	13	12	12	10	9	6	7	8	8	11	10
中学校生徒数																					
与島	15	17	14	14	10	9	11	9	9	8	8	7	6	9	5	2	1	0	0	0	0
岩黒島	6	4	5	6	9	5	5	4	5	4	4	4	3	4	5	6	5	2	1	1	1
櫃石島	16	19	24	20	20	13	15	12	13	6	3	2	6	4	9	9	8	5	4	2	4

一方で児童生徒の規模では全く少なかった岩黒島に今も学校が存続している。若い人が島で生活できるのは、島に産業があるからである。漁業を中心とした産業である。若い親たちが子育てをできる環境があることが島において望まれる要件の一つである。

櫃石中学ではNIE（新聞を教育に生かす運動）を進めている。2009年に彼らの作った新聞が全国表彰をされるほど活発である。生徒数が少ないことを逆手にとって、一人ひとりにきめ細かな指導ができるという教育活動を取り入れている。子供たちが表彰されるほど素晴らしい成果を達成する。このことは島の人々の誇りにつながっていく。島全体が一つのコミュニティとしての良い方向に向かう運動体的な性格を持ち、前進する姿勢は中学校が島の活力の一つの中心になっているとの感想を持った。2009年の櫃石小中学校の運動会に参加したが、子供を中心として島が一体になっている印象を持った。

7 島の変化の背景

瀬戸大橋架橋以前の各島の産業別就業者数をみる。表 3 は産業分類別就業者数を示している。昭和 60 年度(1985)と平成 12 年度(2000)の値を比べて変化をみる事にする。架橋以前の時代では、島の産業が島ごとに特化していた。与島と小与島は石材業が主要産業で櫃石島、岩黒島は漁業が主要産業であった。与島と小与島は石材採掘、石材加工という技術系の仕事であった。小与島と与島からは花崗岩が産出した。島そのものが花崗岩でできている。人々は島を作っている岩盤を削って産業としていた。昭和 60 年国勢調査の与島の鉱業従事者が 25 人、小与島が 1 人であった。彼らは石材の切り出しと、石材加工業に従事していた。また石材業に関連して、島から船舶による消費地にむけての石材運搬業も与島の主要産業であった。加工製品としては重い石材を運ぶには海運が最もコストがかからず、どこにでも船をつけれる便利さがあった。これが島に石材業が立地する大きな要因でもあった。両島の石材産出の石切り場を持っているのは江戸時代から人名の家系を継ぐ家であった。この人々の土地がかなりの面積を占めていたと聞いた。地主である事業者は多くの従業員を使い石切りを行ってきた。とれた石材は与島、小与島の石材加工業者によって製品に仕上げられた。小与島では特に石材採掘と石材加工が高密度に立地していた。島の山の形を変えるほどの石材採掘がなされてきた。

これらの石材業も島の石材を取りつくし、島の北部に大きな穴をあけるまでになり、資源枯渇が問題となることは大方の予想であった。この時期が瀬戸大橋の架橋と重なった。与島・小与島の石材採掘は瀬戸大橋とともに廃業した。また加工業も材料が断たれ廃業していった。石材業廃業は石材運搬業も廃業に追い込んだ。与島と小与島は主要産業が失われた。島の人々がこれからどういう産業で生計を立てるのかは大きな問題であった。ただ瀬戸大橋架橋に伴う補償金が新しい形の生計を立てることを可能にした。これらの資金をもとにして、与島、小与島ではなく他の場所に移転して、新しい形で生活をするを選択して島を後にした。

与島では観光業が新しい産業に育つことが確信された。与島には大きなパーキングエリアが設けられ、第一パーキングのそばには与島プラザ、さらに広い第二パーキングに付随してフィッシャーマンズワーフが設置せられた。通行客はこの駐車場に車を置いて、徒歩で、島内を自由に散策できる。島外の人にとって車で乗り入れできる島になっている。しかし当初多くの観光客を集めていたフィッシャーマンズワーフが廃業した。当初 20 億円あった売り上げが 2 億円に減ったという。バブル経済がはじけたという時代背景と、観光資源としての瀬戸大橋が人を引き付けなくなったと分析する。高料金のため瀬戸御橋の通行量が減ったという分析もあるが、少なくとも量はそれほど減っていない。

フィッシャーマンズワーフは鳥取県の建設会社を買収され、今も営業しているが、当初の集客力はない。店内もいくつかのブースが撤退をしている状況である。ただ土曜日曜の高速料金の 1000 円という動きの中で土曜日曜には観光客数が増加しつつあるとの感想を聞いた。瀬戸大橋を何度も通過する通行者が多くなり、新規の客層が訪れなかったのが、この動きで新しい人々をつかみかけたとの観測もある。

面積の小さい島で大きなプロジェクトを存続させるためには労働力も、材料も商品も全て島外から運んでこななければならない。与島で暮らす島民の生活とは遊離したところで巨

大観光業が営まれた。この形態の観光業によっては島の人々の生活が豊かにならなかった。

小与島では石材業が廃業した後に、広大な空き地が出現した。開設当初の与島のにぎわいを目にして、隣島の小与島にリゾート産業が進出を図った。土地を買収し、島民に立ち退き買収を持ちかけ、島を企業の企画する高級リゾート地に作り上げる案が浮上し、土地の買収も進んだ。島の北岸にはオレンジ色の屋根瓦のホテルが建設された。このホテルが数カ月営業して、このプロジェクトは破綻した。島の大半の土地所有を果たしていた企業の破綻は地元にも不安定な状況を生んだ。2009年このホテルだった建物が国税局によってインターネットを通じた入札が行われたが、誰も買い手がなかった。税金として国庫に納められたことが推測される。現在も小与島には住んでいる人がいるが、交通機関は自分たちの船で与島と小与島を移動している。多くの人が現在の小与島の置かれている状況を望ましいとは考えていない。

瀬戸大橋架橋に際しては多額の保証金が支払われた。その詳細は今も秘密のままであるが、架橋によって生活の変更を余儀なくされる人や、橋脚造成の用地として土地を収用される人には多額の保証金が入ったと言われている。架橋によって廃業が余儀なくされる石材業関連業界には多額の保証金が支払われた。住宅などの建設費に使われたといわれる。そして本土の坂出市に住宅を作り、坂出市と与島と二つの住宅地を維持することもなされた。

櫃石島、岩黒島では住宅費にも使われたが、主要産業の漁業への投資ということで、漁船や漁船の装備品、網などの漁具に使われ、漁業へ投資された。これで一気に漁船の近代化が進んだ。

与島には旅館や民宿の宿泊業が瀬戸大橋開通時にはあったが、現在では全ての宿泊業が廃業した。それに比して、岩黒島では宿泊できるところが瀬戸大橋開通時にはなかったのに、現在では3軒の民宿が成立している。人口も少なく見どころも与島に比べて多くない岩黒島で民宿が成立するのはなぜであろうか。島の漁師のとる新鮮な魚を供する民宿としてお客を集めるようになった。安くておいしい魚を食べさせる民宿として成立した。島の産業と観光が結び付いた。島の女性にとって新しい就業の機会ととらえられた。瀬戸大橋の架橋が新しいきっかけを作った。高松から、週末に岩黒島にタコメシなどタコ尽くしの料理を食べに出かけるツアーが組まれるほどである。岩黒島に若い世代がとどまり、児童生徒をコンスタントに育てる仕組みは、産業としての漁業を島の中心に位置づけ、新しい観光という産業と組み合わせて地元の産業として育てる島の人総体としてもっている熱を感じる。

櫃石島では島の産業として漁業に特化した。島ではタイラギの潜水漁業が高いもうけとなっている。網やタコつぼによる漁業も好況で島の人々の生活を支えている。漁業の資源の将来の不確定性の問題はあるが、他地域に比べて櫃石島周辺の広い漁場を有する漁民は漁業により安定的な将来像を描いている。櫃石中学の中学生が漁民になることを述べられたとき将来に続く漁業を考え、さらにそれを地元でうまく活用できる付加価値を加える事のできる産業を生み出す必要を感じた。若いエネルギーをこれにつぎ込むことにより可能であろうと感じた。子供のいない与島に比べて、島の将来を考える若い世代のありがたさをつくづく感じた。

表3 4島の産業分類別就業者数

(平成12年国勢調査)				与島	小与島	岩黒島	櫃石島
就業者総数 A (B+C+D+E)				77	0	36	114
第1次産業	農業		(人)	0	0	0	1
	林業		(人)	0	0	0	0
	漁業		(人)	1	0	21	61
	小計 B		(人)	1	0	21	62
第2次産業	鉱業		(人)	15	0	0	0
	建設業		(人)	11	0	0	0
	製造業		(人)	2	0	1	10
	小計 C		(人)	28	0	1	10
第3次産業	電気・ガス・熱供給・水道業			0	0	0	0
	運輸・通信業		(人)	15	0	0	7
	卸売・小売業・飲食業			17	0	5	16
	金融・保険業		(人)	0	0	0	0
	不動産業		(人)	1	0	0	0
	サービス業		(人)	11	0	9	19
	公務		(人)	4	0	0	0
小計 D			(人)	48	0	14	42
分類不能 E			(人)	0	0	0	0
備考							
(昭和60年国勢調査)				与島	小与島	岩黒島	櫃石島
就業者総数 A (B+C+D+E)				403	22	32	183
第1次産業	農業		(人)	0	0	0	10
	林業		(人)	0	0	0	0
	漁業		(人)	3	0	20	97
	小計 B		(人)	3	0	20	107
第2次産業	鉱業		(人)	25	10	0	1
	建設業		(人)	288	0	3	33
	製造業		(人)	5	10	0	3
	小計 C		(人)	318	20	3	37
第3次産業	電気・ガス・熱供給・水道業			0	0	0	0
	運輸・通信業		(人)	54	0	5	5
	卸売・小売業・飲食業			8	1	1	9
	金融・保険業		(人)	1	0	0	0
	不動産業		(人)	0	0	0	0
	サービス業		(人)	15	0	3	22
	公務		(人)	4	0	0	3
小計 D			(人)	82	1	9	39
分類不能 E			(人)	0	1	0	0
備考							

8 考察

瀬戸大橋の足もとの島々は架橋の前と後で島々の生活の基盤が大きく変わった。それぞれが島を発展に導き自分たちの生活を向上させようという動きの中で21年を過ごした。21年が経過してその動きの結末が見えたものもある。それは決して架橋時には想像もできなかった現象である。この動きの背景には1990年代2000年代の日本の経済の変化がある。いわゆるバブル経済がはじけて成長経済から安定経済に向かって経済の大きな方針が変わった。この中で20年間は当初の予想まったく反するものであった。

これら4島の中で主島であった与島の変化が象徴的である。人口の大幅な減少と小・中学校の廃校という問題として表れた。架橋当初の予測では、与島にはいくつもの大型投資がなされ島が瀬戸内海の中心のように大発展をするような夢を描いた。島で行えるレジャーが与島に行けば可能になるような夢をも描いた。島に投下された大型投資が、島の発展につながらなかったという判断をしてしまう。私には島という社会はサステイナブルな発展が最も望ましいと考えてしまう。観光という行為でも大型資本を投下した与島の施設よりも、島の産物を活かして自分の生活の延長上で小さな産業を発展させた岩黒島の民宿のような投資の方が望ましかったのではないかと考える。今住んでいる島の人を巻き込んだ発展でなければ、その発展の基盤である島の社会が衰弱したのでは発展を描きようがないと考える。大型投資を一律に否定するものではないが、島の人を巻き込まない投資は長い間の産業の維持発展につながらないという感慨を持っている。

3島は実質的に橋により地続きになった。島を外部に対してオープンにした与島と、地続きになりながら今までの外部との交流関係を変えまいとした櫃石島、岩黒島の対応は違っていた。この対応を今の時点で考えると、クローズにしながらか、内部の社会の充実につとめた櫃石・岩黒タイプの対応が時代の選択として正しかったのかとも思える。次の20年はまた違った結果につながるのかもしれないが。いずれにしても地域の社会をより充実させる方向で働いた社会が長続きすると考えている。そして他地域から乗り込んできた大型開発よりも、住民自身はその産業活動の一部に組み込まれているサステイナブルな開発モデルが島のような小さな空間ではより適切であると考えている。