

離島振興と観光一島の内側の視点からー

教育学部 室井研二

問題の所在

リゾート法（総合保養地域整備法）、5 全総、観光立国推進基本法の制定など、ここ 20 年ほどの間に地域振興の糸口を観光や交流人口の拡大に探ろうとする政策が立て続けに打ち出されてきた。香川県でも瀬戸大橋開通時にはリゾート開発（瀬戸内・サンリゾート構想）に一方ならぬ力が注がれた。最近ではベネッセが主催する瀬戸内国際芸術祭が注目を集めている。「観光による地域振興」は今やブームの感がある。

しかし観光がどのような意味で地域の振興に結びつくのかは必ずしも明確ではない。実際、観光の対象となる地域の現状は想像以上に厳しいものがある。香川県の離島を例にとるなら、そのほとんどは存亡の危機に瀕しているといつてよい（表 1）。対象となる地域の社会経済的現状や定住条件を明確にした上で、観光振興がそれに及ぼす効果を冷静に見定める必要がある。

表 1 香川県の離島：人口動態と少子高齢化の現状

	人口動態			高齢化率 (2005)	小学校 児童数 (2005)	世帯 規模 (2005)
	1965	1985	2005			
豊島	2815	1757	1141	42	34	2
直島	6378	5034	3476	25.1	161	2.4
男木島	774	400	189	54.4	6	1.7
女木島	771	410	212	49.6	—	1.9
櫃石島	538	355	236	40.2	10	2.5
岩黒島	182	97	94	32.7	9	3
与島	675	570	142	47.8	—	2
本島	1881	1154	605	45.4	23	2
広島	1702	943	351	56.1	2	1.7
手島	441	133	54	76.4	—	1.5
小手島	242	152	51	21.9	2	2.3
佐柳島	744	295	146	74.1	—	1.5
高見島	516	228	73	70.3	—	1.7
栗島	1548	831	349	58.8	—	1.8
志々島	556	121	30	93.2	—	1.2
伊吹島	2866	1624	793	38.1	20	2.5

筆者は 2007 年に豊島（香川県土庄町）、2009 年には豊島、直島（香川県直島町）、与島（香川県坂出市）で調査票による意識調査を行った¹⁾。離島の生活の現状や離島振興の方向性を把握することを目的とした調査であり、観光に関する質問項目もいくつか組み込んでいる。これらの調査データから浮かび上がる離島の生活の現状や観光に関する住民の意識を提示

し、離島における観光振興の現状と課題に触れることが本稿の目的である。ただ、この調査は現在進行中であり、本稿はその経過報告的な位置づけにあることを最初に断っておきたい。

1. 大規模観光開発—与島—

瀬戸大橋建設事業では 3 つの有人島が橋脚となった。与島、岩黒島、櫃石島がそれである。なかでも与島は架橋とそれに伴う観光開発によって最もドラスティックな変貌を遂げた島である。バブル期の大規模リゾート開発が地域に及ぼした影響について、与島を事例にみておくことにしたい。

瀬戸大橋建設は巨額の国費が投入された巨大公共事業である。そのため事業の実現に向けた地元自治体の取り組みは中央省庁への陳情活動が先行し、現地対策は後回しにされた（瀬戸大橋架橋推進香川県協議会 1989）。与島、岩黒島、櫃石島を橋脚とした坂出一児島ルートの決定も安全性や経済的効率性の観点から行われ、地元への事前の意見聴取は行われなかった。1971 年に連合自治会を対象とした説明会が初めて開かれるが、それは住民にとっては「寝耳に水」の出来事であり、説明そのものも既決事項の事後報告という形で行われたため、住民の戸惑いや不安は大きかった。島が瀬戸大橋建設事業を受け入れたプロセスについては鯨坂・磯部（1987）や奥田（1989）ですでに克明に分析されているので、ここでは現在の時点から開発が島にもたらした影響を幾つかの観点から整理し、評価しておきたい。

1-1 産業・雇用への影響

与島の中心的地場産業は採石やそれと関連した海運業である。しかし、架橋事業の話が浮上した頃には島の石はかなり掘りつくされており、石材業の将来展望は明るいものではなかった。住民は協議を重ねた末、石材業に見切りをつけ、観光開発に地域振興の望みを託す決断を行った。

開発が与島の地域経済にもたらした影響として以下のようなことが指摘できる。

第 1 に、土地の売却による利益がもたらされた。架橋事業の実施が決定されたことで地価が高騰した。とりわけ与島では架橋事業に付随して大型駐車場や観光施設の建設が行われたため、他の橋脚の島と比較して地価の値上がり幅は大きかった。建設予定地に土地や石材営業権をもつ住民はそれを売却することでまとまったお金を手に入れることができた。不動産収入は家の増改築などに充てられ、坂出に家を買った住民も少なくなかった。

第 2 に、住民の転職がすすんだ。主な転職先は、(1) 架橋に伴って設置された観光施設（与島プラザ、瀬戸大橋京阪フィッシャーマンズワープ）、(2) 橋脚や観光施設の建設にかかる土木建設業、(3) 坂出市の事業所や会社である。(1) は瀬戸大橋観光開発の目玉として建設されたもので、公団や企業側も島民を優先的に雇用するなどの配慮を行った。島民

が就いた職種はレストランの給仕、土産コーナーの販売員、遊覧船の乗組員などである。(2) は石材業に従事していた島民にとっては転職が容易な職種であった。また、建設資材には与島の石が優先的に用いられ、残存する石材業者にもそれなりの恩恵があった。(3) は架橋による陸運化で坂出—与島間が通勤圏内になることを見越してすすんだものである。また、観光客用の宿泊施設として民宿も数軒オープンした。

瀬戸大橋の開通直後はバブル景気やリゾートブームの追い風も受けて多数の観光客が与島に押し寄せた。与島を訪れる観光客は1980年の3000人が、開通直後の1990年には542万2000人へと激増した。観光施設では毎日のように残業があり、年末には高額のボーナスが支給された。陸運化に伴って公共交通も整備され、1991年には坂出を結ぶ路線バスが日に15本、高松や岡山などを結ぶ高速バスが日に35便運行されていた。架橋前には島外への移動手段は1日4便の定期船しかなかったことに比べると、生活交通の便は格段に向上したといえる。

しかし開通2〜3年後にはバブル景気は崩壊し、瀬戸中央道の通行料金の高さもネックになって、以後、観光客は減少の一途をたどった。ピーク時には500万人が訪れた京阪フィッシャーマンズワープの来訪者も100万人程度にまで減少し、2003年に京阪電鉄は事業から撤退した。鳥取の八幡建設が事業を引き継いだが、経営不振は続き、2008年にはベゴニア園やバイキング場が閉鎖され、遊覧船も廃止された。観光施設で雇用される従業員も削減され、島民の離職がすすんだ。現在、観光施設で働く島民は数名にすぎず、雇用形態もパートがほとんどである。民宿もすべて廃業になった。

(2) の建設事業は石材業との連動性をもつものであったといえるが、あくまでも架橋事業が終了するまでの一過的なものであり、持続性をもったものではない。また、瀬戸大橋架橋に伴って石材業は衰退した。1975年に県が作成した「瀬戸大橋架橋地域開発計画調査報告書」には観光開発の一環に石材加工業の育成を盛り込み、地場産業の振興を図ることが謳われているが、それに関連する具体的な事業は実施されなかった。与島の開発において石材業は観光業とトレードオフの関係に置かれ、開発の結果、地場産業である石材業は事実上消滅した。

(3) の坂出への通勤も瀬戸中央道の通行料金の高さがネックになって困難になった。そもそも瀬戸中央道への島民乗り入れは当初の事業計画では予定されておらず、島民の必死の働きかけによって実現したものである。しかし本四公団は瀬戸大橋通行料をフェリーの車両運送料金を基準に設定し、高速道路としては異例の高額運賃が提示された(坂出—早島間の普通車通行料金6300円)。そこで再び通行料金の値下げと島民割引を求めて交渉が重ねられ、35%の料金割引と62.5%の島民割引が実現したが、それでも与島—坂出間(10.9km)の往復料金は普通車で1900円、軽でも1500円かかる。島民にとって瀬戸中央道は日常的に使用する生活道路であるため、それにかかる交通費負担はきわめて重いものとなった。また、瀬戸大橋の通行人口が減少したことから路線バスも1日7便に減便され、高速バスの与島乗り入れも全廃された。交通が陸運化されたことで定期航路も廃止された

(表 2)。以上のような交通条件がネックになって島外への通勤は事実上不可能になり、特に若い世代を中心に人口の島外流出がすすんだ。

表 2 与島の交通変動

		1985年	1988年	2008年
公共交通	定期船	4便	廃止	—
	高速路線バス	—	35便	—
	路線バス	—	15便	7便
自家用車登録台数 (台)		43	195 (1990年)	183

1-2 居住環境への影響

架橋事業が島の生活にもたらした最大の恩恵は、それによって救急車と消防車の通行が可能になったことである。本土から隔絶された離島では、救急搬送と防災は本土とは比べものにならないほど切実な生活課題である。架橋によって緊急車輛の進入が可能になり、その不安が解消されたことの意義は大きい。バキュームカーの往来も可能になり、し尿処理の便宜も向上した。その他、架橋事業に関連して実施された生活基盤整備事業に、簡易水道の敷設、車道整備、小中学校の増改築、離島総合開発センターの設置などがある。橋が架かったことで、島の生活の利便性は総じて向上したといえる。

しかしながら、新たな問題も発生した。第 1 に、騒音・振動公害である。瀬戸中央道に併設された JR 瀬戸大橋線の列車騒音は最高 85 ホンにのぼり、社会問題として注目を集めた。橋脚の 3 島と倉敷市下津井地区の住民は公団と JR 四国を相手取り、民家付近通過時の減速運行や深夜早朝の減便などの要望を行うが、JR 側は新幹線をはじめとする他の路線との接続調整が困難、迅速性は旅客の要望であり JR の経営戦略としても重要、などの理由から前向きな回答を示せず、交渉は難航した。結局、吸音板の設置などの応急措置はとられたものの、発生源対策は行われないまま現在に至っている。現在では騒音問題をめぐる住民の取り組みは沈静化しているが、これは問題が解決したからではなく、良くも悪くも騒音環境に慣れてしまったことと諦めによるところが大きい。

ちなみにこの列車騒音問題は事業実施前から懸案とされ、環境影響評価法施行後はじめての本格的な環境アセスメントが実施された。しかしこの環境アセスメントは事業実施にかかる諸々の意思決定がほとんど済んだ後に行われたこと、調査項目の作成にあたって住民への意見聴取が不十分にしか行われなかったこと、専門的な数式や数値が多用され素人による判断がきわめて困難な内容であったこと、住民が意見を提出してもそれが事業計画にどのように反映されるのかが不透明で事実上「聞きおくだけ」に終わりがちなことなど、当初から多くの問題点が指摘されていた (西川 1976)。その後発生した騒音問題は環境アセスメントのそのような形骸性を露呈させるものであったといえる。

第 2 に、医療・福祉にかかる通行料金問題である。2008 年の与島の高齢化率は 57.6%、

後期高齢者の比率は 33.1%にのぼっている。世帯の縮小も著しく、2009 年に筆者が実施したサーベイ調査によれば、独居世帯が 34.5%、夫婦世帯が 38.2%を占める。そのため、医療や福祉にかかわる住民のニーズはこれまでになく増加している。にもかかわらず、島の医療は週 1 回半日の巡回診療のみである。そのため、高齢者が島での生活を維持するためには島外への通院や在宅での介護・福祉サービスがこれまでになく重要な意味をもつようになってきている。

しかしながら、上述したように、島民割引を利用しても瀬戸大橋の通行料金は割高である。路線バスを利用したとしても往復 1040 円かかる。また、島内に介護タクシーなどの福祉車両を呼ぶ場合には、その通行料金は島民負担となる。これには島民割引は適用されないから、1 度利用すると通行料金だけで 3800 円かかる（表 3）。そのため本土の人たちと同様に介護保険料を払っていても、通行料金がネックとなって介護保険サービスを享受できないという事態が発生した。また、島民割引は島外にいる家族・親族には適用されないため、他出家族員の往来による介護や生活支援も困難になっている。その一方で、いうまでもなく高齢化は島民の稼得能力の低下を招いている。現在、与島住民の年間世帯収入は 200 万円未満が大半を占める（表 4）。確かに橋が架かったことで救急医療への不安は解消されたが、日常的な医療・福祉にかかる経済負担はこれまでになく深刻なものとなっている。

表 3 交通と医療（2008 年時点）

高齢化率	57.6%
医療	巡回診療週1回半日のみ
与島・坂出間 往復通行料金	普通車1900円 （一般通行不可。他出家族員3800円）
与島・坂出間 路線バス	1日7便・往復1040円
福祉車両	大橋通行料金は島民負担

表 4 年間世帯収入

100万円未満	20.0
100～200万円未満	20.0
200～400万円未満	14.5
400～600万円未満	3.6
600～800万円未満	0
800～1000万円未満	0
1000万円以上	1.8
NA/DK	40.0

通行料金問題について補足しておきたい。実はその後、自治会を中心とした陳情活動の甲斐あって、2009 年 4 月から 2 年間の期限つきであるが、島民の通行料金と福祉車両の通行料金の 80%割引が実現した。これによって坂出までの往復通行料金（普通車）は 712 円にまで値下がりし、坂出のデイサービスへの通所も可能となった。独居高齢者の間では特に入浴サービスを享受できるようになったことが歓迎されている。

しかしここでもまた新たな問題が生じている。極度に高齢化がすすんだことで、車に乗れる人が減少しているのである。調査結果によれば、現在、与島で車を所有している人は 43.6%にすぎない。つまり、通行料金の値下げが実現したにもかかわらず、島民の過半数はもはや車に乗れなくなっているのである。ちなみに車の非保有者は、高齢、女性、独居世帯といった属性の人が占める比率が有意に高くなっている。これらの人の移動の足は路線バスしか残されていないが、路線バス（瀬戸大橋線）の利用者数は沿線地域の過疎化を

背景に 2000 年の 12 万 6274 人が 2007 年には 7 万 2866 人へと減少の一途をたどっている。島民通行料金値下げの実現、さらには現在取りざたされている高速料金無料化はこのような傾向に拍車をかけることが予想され、そうなる路線バスの更なる減便の可能性もでてくる。悲願であった通行料金の値下げが、皮肉なことに、公共交通の存続を窮地に追い込む結果となっている。

1-3 地域意識の現状

標準化調査から明らかになった、地域意識の現状について整理しておきたい。

まず、架橋による島の生活の変化をどう受け止めているのかについて。「現在の時点からふりかえてみて、橋が架かったことをどのようにお感じですか」という質問に対し、「橋が架かってよかった」が 40.0%、「どちらかといえば橋が架かってよかった」が 43.6%であり、8 割を超える人が架橋を肯定的に受け止めている。

開通前と比較して、どの点がよくなったのか、悪くなったのかをより具体的に尋ねたところ、「交通の便」や「保健・医療」で肯定的な評価が高かった。瀬戸大橋が開通したことで「交通の便」や「保健・医療」が改善したと感じている人はいずれも 8 割を超えている（表 5）。このような高評価は、たとえ通行料金が高くてもいつでも島外に渡れる可能性が開かれたこと、救急車輛の進入が可能になったこと等によると考えられる。他方、「産業・就業」の評価は低く、「悪くなった」と感じている人が 41.8%にのぼる。地場産業の衰退と、代替産業として期待した観光業の行き詰まりが影響しているといえるだろう。

表 5 生活環境の評価（架橋前との比較）

	よくなった	少し よくなった	かわらない	少し 悪くなった	悪くなった
交通の便	47.3	40.0	1.8	3.6	5.5
保健・医療	38.2	43.6	16.4	0	0
産業・就業	1.8	10.9	23.6	7.3	41.8
相互扶助	10.9	30.9	38.2	10.9	7.3
他出員の往来	18.2	32.7	29.1	3.6	12.7

ところで同様の意識調査は 1986 年（大橋開通直前）に鯨坂・磯部によって、1988 年（大橋開通直後）には奥田によって実施されている（鯨坂・磯部 1987, 奥田 1989）。開通直後（1988 年）の調査結果と比較するなら、まず目を引くのは就業機会のスコアが著しく低下していることである（表 6）。1988 年は瀬戸大橋ブームに沸き与島の観光事業が最も活況を呈した時期である。その後、就業環境が大きく悪化したことが意識の面からも読み取れる。その他の項目ではそれほど大きな差はない。交通の便は 1988 年と比べると多少悪くなっているが、これは路線バスの減便等によるものであろう。保健・医療は現在の方がスコアが高くなっているが、その理由はよくわからない。1988 年調査では、まだ開通後 3 ヶ月とい

うことで、救急車輛の利用がまだなく、従前との違いが実感しにくかったのかもしれない。人間関係（相互扶助）のスコアも現在のほうが少し高くなっている。過疎と高齢小世帯化がすすんだことで、近隣による相互扶助の必要性が否応なく高まっているということなのだろうか。

表 6 1988 年時の生活環境の評価

	よくなった	少し よくなった	かわらない	少し 悪くなった	悪くなった
交通の便	67.1	20.7	8.5	1.2	2.4
保健医療	15.8	15.8	67	0	0
就業機会	24.3	36.6	26.8	3.6	4.9
人間関係	1.2	0	79.3	11	8.5
居住環境	29.3	36.6	25.6	2.4	4.8

ともあれ現在においても、「産業・就業」の評価は低下したものの、全体的にみて、架橋に伴う生活の変化は肯定的に受け止められているといえる。この結果は聞き取り調査に依拠した先の論述といささか矛盾するものである。しかし、この意識調査の結果はあくまでも開通前との比較をあらわすもので、架橋後に生じた新たな問題や、陸運化することで対自化されるようになった都市との比較における相対的剥奪感を汲み取るものではない。データの解釈にあたってはその点の留保が必要である。

与島の地域課題に関する過去の調査結果および 2009 年調査の結果が表 7～9 である。

質問項目、質問形式がいささか異なる部分があるが、ここでもかつて行われた調査との比較という観点からみておきたい。地域課題として優先順位が高いのは、交通条件の改善と医療・福祉の充実である。交通条件については、「通行料金を安く」が一貫して最もスコアが高い。また、「路線バスの充実」の重要性が年を追うごとに高まっているのがわかる。医療・福祉の充実も年を追うごとに重要度が増してきている。このような傾向は過疎高齢化に伴う高齢者医療ニーズの増大や車に乗れない交通弱者の増加、その一方で公共交通の縮小、といった動向によるものと考えられる。なお、騒音対策は 1988 年調査でスコアが高くなっているが、2009 年調査では相対的な順位を下げている。これも、先述したように、騒音への慣れや諦めによるものといえるだろう。

他方、産業や就業に関する要望の優先順位は一貫して低い。なお、表には載せなかったが 1986 年調査では島の産業振興策についてより細かな質問を設けている。それによれば、「企業誘致による工業の振興」(41.4%)、「地元による観光業の振興」(28.2%) のスコアが高く、石材業 (9.0%)、海運業 (5.9%) といった地場産業の振興、「外部資本による観光業の振興」(6.9%) のスコアは低くなっている (2 つまでの多重回答)。それと比べると、2009 年調査では「企業誘致」が後退し、「地元資源を活かした観光振興」が産業分野の中では最も順位が高くなっている。

表 7 1986 年調査 (鯉坂・磯部)

県・市・公団に望むこと (M. A (5 つまで))

島で橋を利用できる場合には通行料金を安く	73.3
現在の船便 (千当丸) を残すように	58
島民の自家用車が橋を利用できるように	57.4
騒音対策を	35.8
医療・福祉施設の充実を	34.1
島と本州・四国を結ぶ定期バス路線を	31.3
高校生が自宅から通学できるように	25
工場などの誘致を	23.9
環境の保全を	21
工事用道路を島民が利用できるように	13.6
高齢者対策を	12.5
展望台など観光施設の建設を	10.8
観光客が泊まれる施設を	8
その他	7.4
生活施設の充実を	6.8
港の整備・充実を	6.8
郷土資料館の建設を	4
駐車場の拡張を	2.3
水道料の増加を	0.6

表 8 1988 年調査 (奥田)

自治体への要望 (M. A)

	人数
島民の通行料金をもっと安くしてほしい	70
騒音問題を1日も早く解決してほしい	65
島内の生活道路の整備をはかってほしい	60
集落の近くにバス停をつくってほしい	51
保健・医療施設の整備をはかってほしい	50
定期船千当丸をいつまでも残してほしい	43
定期バスの便数をもう少し増やしてほしい	39
大型浄化槽を設置して水洗化してほしい	39
船舶航行の安全に万全の対策を講じてほしい	31
観光業と直結した地場産業の育成策を講じてほしい	27
瀬戸大橋架橋記念館を設置してほしい	27
観光業とは別に工場や企業の誘致をはかってほしい	25
石材業の振興策を講じてほしい	24
消防署など公共施設の設備・充実をはかってほしい	22
観光船が発着できるよう港を改築してほしい	19
観光船を中心に船舶業の振興策を講じてほしい	11

表 9 2009 年調査 地域課題の優先順位

	大いに 重要	まあ 重要	あまり 重要でない	ほとんど 重要でない	NA/DK
島民の通行料金値下げ	76.4	7.3	1.8	0	14.5
他出家族の通行料金値下げ	74.5	10.9	0	0	14.5
路線バスの維持・改善	69.1	10.9	0	0	20.0
医療・福祉の充実	58.2	10.9	1.8	0	29.1
治安・防災対策	52.7	14.5	0	0	32.7
住民同士の交流・助け合い	47.3	21.8	1.8	0	29.1
騒音問題の解決	45.5	23.6	3.6	0	27.3
島内の道路・交通手段の改善	43.6	20.0	3.6	0	32.7
伝統的な文化・行事の継承	36.4	25.5	5.5	0	32.7
自然環境の保全・再生	32.7	27.3	3.6	0	36.4
地元資源を活かした観光振興	25.5	18.2	10.9	5.5	40.0
外部資本による観光振興	14.5	29.1	10.9	5.5	40.0
地場産業の再生	12.7	27.3	14.5	9.1	36.4
観光業以外の企業誘致	10.9	16.4	21.8	9.1	41.8

「外部資本による観光振興」の順位も低い。ちなみに 2009 年調査では「誇りに思う観光資源」についても尋ねたが、与島プラザや与島フィッシャーマンズワープのスコアはきわめて低いものとなっている（表 10）。島民にとってこれらの観光施設の存在はきわめて外部的事であることがわかる。

表 10 誇りに思う島の観光資源

瀬戸大橋	29.1
豊かで美しい自然	27.3
伝統的な地域行事	12.7
鍋島灯台	10.9
与島プラザ	3.6
その他	1.8
フィッシャーマンズ・ワープ	0
塩飽水軍与島資料館	0
NA/DK	14.5

しかし、「地元資源を活かした観光振興」にしてもそれが生活課題群全体の中で占める位置づけは決して高くはない。与島では中長期的な視野に立った地域経済の活性化よりも、交通や医療を中心とした日々の生活維持が喫緊の課題として重要性を高めているといえる。

1-4 与島の観光開発が示唆すること

与島における大規模観光開発は地域社会に以下のような課題を残した。

第 1 に、観光開発は地域住民に安定した雇用をもたらさなかった。もともと与島の地場産業（石材業）は先細りの傾向があったため、観光開発が行わなければ地域の現状は現在

よりもよくなっていたとは言い切れない。また、事業主体側が施設立地にあたって地元雇用にならざる配慮を払ったことも確かである。しかし外部資本による観光事業は景気の変動によって容易に地域から撤退すること、事業主体にとって地域の振興はあくまでも副次的な目的でしかなかったことが改めて明らかになった。

第 2 に、観光業と地場産業の連動が図られなかった。採石業の衰退は予測されていたことではあったが、事業実施前に県が作成した計画書では、それまでに蓄積された石材加工の技能を活かした地場産業の振興が謳われていた。事業実施前に行われた意識調査では「企業誘致による工業振興」の要望が高かったが、それも石材・海運業との連動性が期待されたからと思われる。しかしその後、地場産業の再生、もしくは地場産業の基盤を活かした産業の育成を目指すような試みは一切行われなかった。

第 3 に、与島の観光開発は瀬戸大橋建設という交通開発とセットで実施された。交通事業に対する島民の期待はきわめて高いものであったが、事業主体の側に島民の生活利用という観点はきわめて希薄であった。そのことは、当初、公団には橋脚の島付近に JR の新駅を設置しようとする発想や島民の道路乗り入れを図ろうとする発想がまったく欠如していたことから明らかである。島民の働きかけによって道路乗り入れは実現したものの、島民の日常的な生活利用という観点をまったく捨象した高額かつ一律的な通行料金の設定は後々島民を苦しめることになった。

第 4 に、与島の観光事業において、与島という島の存在やその魅力—文化や歴史、暮らし—を外部に知らしめるような試みは一切行われなかった。観光施設に用意されたのは大型レストラン、レクリエーション施設、土産コーナーであり、そのアミューズメント化された空間と島の土着的な生活や文化は完全に分断されていた。土産コーナーに与島の地場物産がならぶこともなかった。

この最後の点について補足しておきたい。述べてきたように、現在、与島では産業としての観光に期待する意識はもはやほとんどないといってよい。しかし、与島の魅力を外に伝えたいという意識は決して弱いものではない。架橋時に設置された離島総合開発センターには与島で発見された遺跡や化石、伝統的な石材業に関連する各種道具類、瀬戸大橋建設事業で使われた機材などが丁寧に展示されている。四国遍路の接待や最近になって始められた与島紹介のためのミニ・イベント（「鍋島枝垂桜と与島を歩くウォーキング」）のときには島民総出で地元の特産品を用いた料理を作り、盛大なもてなしが行われる。これらの取り組みの原動力となっているのは、島にいる数少ない子ども、あるいは他出した子どもたちが誇りをもてるようなふるさとを残したいという思いである。

「観光による地域振興」という場合、まず重要なのは雇用を中心とした地域の定住条件と観光の連動性であることはいまでもない。しかし、定住条件の改善とは直接結びつかなくても、地域の歴史や生活からその文化的意義を汲み取り、それを外部に発信し社会的な交流へとつなげていくことも地域の活性化という点で意義をもつものであり、住民の側からも強く望まれていることである。現在の与島で観光への期待があるとするなら、それ

はこの点に尽きるといってよい。

2. 瀬戸内国際芸術祭—芸術・文化による離島振興—

2-1 瀬戸内国際芸術祭のコンセプト

瀬戸内国際芸術祭（以下、芸術祭と略記）は2010年（2010年7月19日～10月31日の105日間）に開催が予定されている観光・文化イベントである。国内外の著名なアーティストの芸術作品を瀬戸内の島々に展示し、現代アートと島の生活・文化を融合させること、またそのことを通して島への社会的関心を喚起し、島の活性化を図ることが目指されている。イベントの開催会場は、直島、小豆島、豊島、男木島、女木島、大島、犬島の7つの島と高松港周辺エリアである。各々の会場に現代アートによるプログラムと島の自然、生活、歴史に関するプログラムが設けられることになっている。アートの展示には小学校、空き家、棚田など基本的に既存の施設や景観が利用されるが、直島と豊島で美術館、男木島で交流館が新たに建設される予定である。

芸術祭の発起人は直島福武美術館財団理事長・ベネッセ・コーポレーション社長である福武總一郎氏である。ベネッセは直島でここ20年間にわたり現代アートと島の景観を一体的に捉えたアートのまちづくり事業を展開してきた。今回の芸術祭はその延長線上に構想されている。事業実施にあたっては、越後妻有大地の芸術祭をプロデュースした北川フラム氏を総合ディレクターに据え、香川県をはじめとした関連自治体、企業を構成員とする大規模な実行委員会が組織されている。

イベント開催期間の来場者数は30万人が見込まれている。大量輸送に対応するため交通対策が課題となり、イベント開催期間に限って新規2航路の開設（直島・男木島・豊島航路、直島・豊島・犬島航路）、既設3航路での増便（直島・高松便、高松・女木島・男木島便、高松・直島・豊島便）が決定された。また芸術祭開催期間には高松と女木島、男木島間の定期航路運賃を値下げすることが予定されている。その採算性や来島者増加に伴う諸課題を検証するため、2009年7月18日～9月30日までの間、同航路の旅客運賃を片道100円に値下げする社会実験が行われた。イベントのサポーターとしてボランティア（「こえび隊」）の募集、動員にも力が入れている。

芸術祭は福武財団による企業メセナ（芸術文化支援活動）的な性格が強い。企業収益やマクロ地域経済への効果よりも瀬戸内の離島活性化を直接の目的に掲げていること、島の活性化を図るにあたり文化・芸術の観点や都市・農村交流（ソフト事業）の観点が重視されていることなどの点で、従来型の大規模観光開発路線とは一線を画すものとなっている。またこの芸術祭は2010年だけでなく、その後も3年ごとに継続して行っていくことが予定されている。一定の持続性をもった地域振興事業が目指されている点で、打ち上げ花火的な単発イベントとも区別される。

事業主体の側の目的やコンセプトが以上のようなものであるとして、イベントを受け入れる離島社会の側はこのイベントをどのように受け止めているのであろうか。この点について筆者は直島、豊島、女木島、男木島でヒアリング調査を行った。そのうち豊島と直島では離島の観光振興に関する簡単な意識調査を行った。以下、これらの調査から得られた知見を整理し、課題と思われる点を指摘しておきたい。

2-2 芸術祭の受けとめ方

(1) 女木島と男木島

女木島と男木島は以前は1つの自治体（雌雄島村）であったが、1956年に高松市に編入合併され、以後は高松市の一部離島である。両島は今回調査した4島の中で最も過疎高齢化が深刻であり、人口（2006年）は女木島229人、男木島236人、高齢化率（2005年）は女木島57.1%、男木島61.4%である。世帯の縮小も著しく、2006年の平均世帯人員数は女木島1.89人、男木島1.72人である。独居高齢世帯（ほとんど女性）が世帯数のおよそ半数を占めている（表1参照）。

地場産業は両島とも漁業である。島の近海はさわら、まながつお、蛸などの好漁場であったが、公共事業（海砂採取）の影響などで漁獲量は減り、後継者の展望も暗い。農業はにんにくや南京豆が一部出荷されているが、大部分は自給用に営まれている。他に、女木島では夏の海水浴客を対象とした民宿が数軒ある。

女木島と男木島はフェリーで高松と結ばれている。便数は日に6便であるが、冬の閑散期は5便に減便され、夏の繁忙期は女木島便に限って12便に増便される。高松へは女木島からは20分、男木島からは40分ほど、料金（片道）は高松—女木島間が360円、高松—男木島間が500円である。高松への距離は近いがそれだけ利用頻度が高いため、島民の交通費負担は大きい。島内の交通についてみれば、女木島では車道はそれなりに整備されているものの、公共交通機関は観光客用に夏季限定で運行されるマイクロバスを除き、存在しない。男木島は急傾斜地に住宅が密集しており、道路も狭隘なため、車の通行はほとんど不可能である。そのため現在でも島内の移動はもっぱら徒歩に頼っている。

両島には2007年に福武氏、北川氏、自治体職員が訪れ、芸術祭の趣旨やスケジュールについて説明と協力依頼が行われた。島では自治会やコミュニティ協議会の役員がそれへの対応にあたった。その後、事業関係者が何度か現地視察に訪れ、2009年4月には住民説明会が開催されている。

芸術祭に対する島の受けとめ方という点でまず指摘しておきたい点は、当惑の大きさである。島の活性化に役立つのなら、という漠然とした期待はあるものの、外から唐突にきた話で、また直島と異なって観光事業の経験やノウハウはないため、何をどうしてよいのかわからず不安、というのが両島の関係者から共通に聞かれた所感である。

また、芸術祭に関する情報は専ら自治会や各種団体のリーダー層の間で共有されている

にとどまり、島の末端にまでは浸透していない（2009 年 11 月現在）。男木島では芸術祭推進に向けた実行委員会が 2009 年 11 月に結成され、組織的な体制は整えられたものの（女木島では近々結成予定）、住民への周知や協力要請はこれからの課題とされている。両島とも自立的な生活維持が困難になりつつある高齢層（特に独居の後期高齢層）がそれなりの比率を占めるため、イベントについて住民の理解や協力を得ることには困難が大きい。

芸術祭への要望という点では、女木島ではアートの展示に小学校を利用する際には小学校が復校する可能性を考えた利用の仕方をしてほしいという意見がだされた。女木島では 2004 年から小学校が休校になっているが、復校の可能性を信じて「女木島小学校守る会」が組織され、生徒がいなくてもかわらず教室や校庭は定期的に丁寧な手入れが行われている。アートが展示されることで小学校が魅力的になることは歓迎するが、逆にそのことで学校としての実用性が損なわれることは避けてほしいという要望である。

男木島の要望は、イベントを一過的なものとせず、イベント期間が過ぎた後も島民にとって役立つものを残してほしいというものである。ただし、何が島民にとって役立つかについてはまだ詰められてはいない。建設予定の交流館の有効利用、船着場への待合施設の建設、展示予定の椅子のアートを住宅地の坂道に設置し、イベント終了後は島民が休憩に使えるようにする、などが案として挙がっているが、具体的な中身は今後の検討課題とされている。いずれにせよ、芸術祭が島の観光客のためだけでなく、島の定住条件の改善に役立つものであってほしいというのが両島で共通にみられた意見である。

そのことの裏返しとして、来島者の増加が島の日常生活に支障をもたらすのではないかという危惧もある。今夏の旅客運賃 100 円値下げで女木島、男木島では期間中の来島者数が平年の約 1.4 倍に増加した（週末は最大 6 倍の増加）。その中で問題になったのがゴミとトイレである。両島では近年、海岸に打ち上げられる漂着ゴミの処理に頭を悩ませているが、それに観光客がもたらすゴミ問題が上乗せされることになった。トイレは、特に男木島では公衆トイレがほとんどないため、コミュニティセンターや診療所のトイレに行列ができる騒ぎとなった。一般民家のトイレもまだ多くが汲み取り式であるため、観光客への提供には抵抗があるとのことである。建設予定の交流館内に簡易トイレが設置される予定ではあるが、それだけでは心許ない面がある。付け加えるなら、今夏の旅客運賃値下げにしても、それは一方で島民から歓迎されたものの、他方ではこれまでの度重なる陳情で実現しなかったことが観光イベントだと簡単に実現してしまったことは複雑な心境で受けとめられている。料金値下げは離島振興事業の一環として恒常化してほしいというのが両島関係者の一致した意見である。

芸術祭では現代アートの展示だけでなく、島の生活や文化に光を当てることもコンセプトとされている。男木島ではアーティストの 1 人が空き家を利用して喫茶店を開き、男木島の歴史や文化を紹介する活動が行われる予定である。女木島では、現時点では、同種の取り組みはみられない。逆に女木島では船着場に展示してあった地域行事の写真や鬼が島伝説の資料が現代アートの展示の支障になるということで撤去される一幕があった。芸術

祭の計画書では地域との祭との連携が謳われているが、この点についても現時点では具体的な取り組みはみられない。住民側も、島の何を外に向かってPRすればよいのか考えあぐねている感がある。なお、女木島では7月に学童ドッジボール大会、男木島では夏から秋にかけて高松市築地地区と交流事業（キャンプやハイキング等）が行われる。芸術祭による来島者の増加が、これら既存の地域行事にどのような影響を与えるかについても注視する必要がある。

観光イベントが島にもたらす経済効果に対する期待はあるが、控えめなものである。女木島ではこれまでに地域行事で簡単な物産販売を行ったことがあるのでその経験を活かせればとのことである。男木島でも地場の食材を用いた郷土料理の提供が検討されているが、まだ具体化はしていない。いずれにせよ今回のイベントを地域経済の再生に結びつけようとする志向は希薄であり、特産品の提供を通じて地域がPRできれば、年金生活者に多少なり副収入が得られれば、といったささやかな期待にとどまる。

(2) 豊島

豊島は1955年に土庄町に編入合併され、以後、行政的には土庄町の一部離島である。現在の人口は1000人ほど、高齢化率は45%程度である。県内の指定離島の中では直島に次いで人口規模が大きい。他の島々と同様、過疎高齢化の進行は著しい。有害産業廃棄物不法投棄事件で有名な島でもある。

豊島の地場産業は農業、漁業、石材業である。ため池が豊富で水田耕作が可能であることなど県内の離島としては例外的に農業の条件にめぐまれた島で、島内の各所に棚田が形成されている。しかし高度成長期以降、地場産業は全般的に衰退し、現在は農業にしても販売農家はいちご農家を数軒数えるのみである。地場産業に代わる職種として公共事業関連の建設業も一定の比率を占めているが、近年では離島振興事業も縮小の一途をたどっており、建設業も苦境に立たされている。

海上交通は豊島と宇野、土庄を結ぶフェリーが日に6～8便、10年ほど前から豊島と高松を結ぶ高速艇も日に3便はしるようになった。料金（片道）は豊島―宇野間が750～1000円、豊島―土庄間が470～750円、高松便（高速艇）が1300円である。豊島は数年前に無医地区化したため、通院の必要から島外にわたる頻度が増えている。他方で高齢化に伴い年金生活者が増えているため、交通費負担が家計に及ぼす影響はこれまでになく深刻化している。島内は、車道は整備されているものの、路線バスなどの公共交通機関はない。面積が広く傾斜地も多いため、車がないと島内の移動は困難である。

芸術祭において豊島は現代における農のあり方を見直すための戦略的拠点に位置づけられている。「食と農」をテーマとした事業を企画、推進するため、島の諸団体とベネッセや土庄町を構成団体とする豊島「食プロジェクト」推進協議会が結成された。棚田の再生や地産地消型レストランの建設等が検討されている。島内でも芸術祭の推進に向けて2008年10月に豊島観光協会が発足した。2009年には飲食店と民宿が相次いでオープンするなど、

観光客の受け入れに向けた動きが起こりつつある。

しかし先例がない事業のため、女木島、男木島同様、戸惑いは多い。まず、「食プロジェクト」で検討されている諸事業、あるいはトイレ・ゴミ処理対策や島内移動手段の確保といった実務レベルの問題に関し、住民、町、ベネッセ間の役割分担をどうするのかという点で混乱がみられる。芸術祭の推進に向けた観光協会と一般住民の合意形成も必ずしも上手くいっていない。芸術祭の中で地域の祭や行事をどのように位置づけるかについても、現時点ではまだ具体的な検討は行われていない。観光協会役員の 1 人によれば、芸術祭を通して都会にはない島の魅力を伝えたいという熱意はあるが、それをイベントの中でどう具体化するかが難しいとのことである。

豊島と直島では観光や地域の生活課題に関する意識調査を実施した。その結果を紹介しておこう。豊島には新たに美術館の建設が予定されている。美術館ができることで、「島の経済が改善するきっかけになる」（→経済効果）、「観光客がくることで島に活気がもたらされる」（→活気）、「島外の人たちとの交流がふえる」（→交流）、「地域づくりが活性化するきっかけになる」（→地域づくり）という 4 つの意見に対し、「大いにそう思う」（→肯定）、「まあそう思う」（→やや肯定）、「あまりそう思わない」（→やや否定）、「ほとんどそう思わない」（→否定）の 4 段階で回答を求めた。また、「全体的に考えて、美術館の誘致には」（→賛否）という質問に対し、「大いに賛成」（→肯定）、「どちらかといえば賛成」（→やや肯定）、「どちらかといえば反対」（→やや否定）、「大いに反対」（→否定）の 4 段階で回答を求めた。その結果が表 11 である。

表 11 観光に関する意識（豊島）

	肯定	やや肯定	やや否定	否定	NA/DK
経済効果	13.5	32.5	46	7.4	0.6
活気	15.3	43.6	34.4	5.5	1.2
交流	15.3	43.6	31.9	7.4	1.8
地域づくり	16.6	42.9	30.1	9.2	1.2
賛否	22.1	59.5	14.1	1.2	3.1

表 12 アピールしたい観光資源（豊島）

美しい自然	64.4
のどかな暮らし	55.2
伝統的地域行事	49.1
ベネッセ美術館	35
歴史的文化遺跡	33.1
先進的な環境事業	13.5

「活気」、「交流」、「地域づくり」はよく似た結果となっている。住民の大体 6 割が、美術館ができることで島に活気もたらされ、島外の人との交流が増え、地域づくり活動も活発化するだろうと考えていることがわかる。「経済効果」のスコアはやや低く、美術館ができることで島の経済が改善すると考える人、そうは思わない人が相半ばする結果となっている。全体的に考えて美術館の誘致に賛成と答えた人は 8 割を超えるが、積極的な賛成というより「どちらかといえば賛成」が大多数を占める。まとめるなら、経済効果に関してはやや懐疑的なものの、大勢として美術館建設やそれによる島外との社会的交流に漠然とした期待が寄せられているといえる。

表 12 は豊島の観光資源としてアピールしたいものは何かを尋ねた結果である(多重回答)。芸術祭に関するマスコミの報道では豊島はもっぱら美術館建設で注目を集めているが、島民側は島の美しい自然、のどかな暮らし、伝統的地域行事といった土着的な資源をアピールしたいと考えていることがわかる。

表 13 は豊島が取り組むべき生活課題についてその重要度を尋ねたものである。

表 13 生活課題の優先順位（豊島）

	きわめて重要	まあ重要	それほど重要でない	ほとんど重要でない	NA/DK
医療・福祉の充実	76.1	17.2	1.2	0	5.5
海上交通の改善	61.3	25.2	3.1	1.2	9.2
農業の振興	49.7	32.5	4.9	1.2	11.7
漁業の振興	50.9	29.4	8	1.2	10.4
子育て・教育の充実	44.8	31.9	8	0	15.3
環境の保全・再生	43.6	36.8	6.7	0	12.9
相互扶助の強化	42.9	41.1	4.9	1.2	9.8
治安・防災対策の充実	42.9	30.1	12.9	1.8	12.3
島内交通の改善	40.5	33.1	11	1.8	13.5
公共事業の充実	38.7	34.4	12.9	0.6	13.5
伝統文化の継承	24.5	52.1	8.6	1.8	12.9
環境事業の推進	22.7	43.6	11	2.5	20.2
観光業の振興	21.5	37.4	23.9	3.7	13.5

回答結果は全体的に「重要でない」より「重要である」の方に偏っているが、相対的な順位でみれば、「医療福祉の充実」、次いで「海上交通の改善」の 2 つが島の最も重要な生活課題とみなされていることがわかる。先に触れたように、島では医療と交通は密接に連動しており、島外への通院費負担や救急搬送問題への危機意識が反映された結果といえる。また、後でみる直島との比較でみれば、農業や漁業といった第 1 次産業を中心とした産業振興のスコアが高いのも特徴的である。それに対し、「観光業の振興」の順位は最も低くなっている。美術館建設や交流事業は概ね肯定的に受けとめられていることを先にみたが、生活課題群の全体の中でみれば観光の位置づけは低いこと、重視されているのは島の定住

条件に密接にかかわる生活課題であることがわかる。

(3) 直島

直島は県内の指定離島の中で唯一の全部離島である。2009 年の人口は 3365 人。県内の離島の中では最も人口規模が大きい、他の離島ほどではないものの直島も人口は減少傾向にある（ここ 10 年間で 600 人ほど減）。高齢化率は 30.1%（2008 年）である。

島には三菱マテリアル直島精錬所とベネッセ・コーポレーションという大企業が立地している。特にマテリアルが地域経済に果たしている役割は大きく、島民の 7～8 割はマテリアルやその関連企業に職を得ている。それ以外の地場産業は漁業であり、はまち養殖がさかんである。県内の離島の中では例外的に経済基盤が比較的安定した島である。

海上交通は、直島―宇野間のフェリーが日に 19 便、旅客船が 8～9 便、直島―高松間のフェリーが日に 6 便である。直島―宇野間には高速艇も日に 3～4 便（季節的な制約あり）就航されている。2009 年 1 月からは高松、直島、豊島を結ぶ高速艇が日に 2 便（金・土・日・祝限定）就航されるようになった。運賃（片道）は直島―宇野間が 220～280 円、直島―高松間が 510 円、高速艇が 1200 円である。島内の車道整備や車の普及もすすんでおり、2002 年から町営で 100 円バスも運行されている（日に 20 便ほど）。高松便の便数は少ないものの、他の島と比較して交通事情の面でもめぐまれた島である。

直島では 20 年ほど前からベネッセがアートをコンセプトとした観光事業を展開してきた。特に 90 年代末からはじめられた古い民家・町並みをアートに仕立てた「家プロジェクト」、2004 年にオープンした地中美術館で内外から注目を集めるようになり、近年になって観光客は急増している（表 14）。2003 年には直島町観光協会や観光ボランティアガイド団体（「うい・らぶ・なおしま」）が結成され、観光客の受け入れ体制も整えられている。芸術祭の開催に向けてアートの趣向をこらした銭湯が 2009 年 7 月にオープン、新たな美術館の建設も進められており、現在、観光に関して全国で最も脚光を浴びている離島であるといってい

表 14 直島ベネッセ関連施設訪問者数の推移

	1995	2003	2004	2005	2006	2007
直島ベネッセ 関連施設訪問者数	11,003	28,599	68,136	126,881	155,435	240,226

（出所）直島町観光協会

今回の芸術祭も直島での経験を基盤に、それをさらに発展させるべく構想されたものである。2009 年 3 月に町の要綱で芸術祭のための実行委員会が設置されるなど、島民の受けとめ方も他の島と違って混乱は少ない。しかし、芸術祭に向けてそれほど雰囲気盛り上がりが見られるわけでもない。直島は外部的には観光の島として有名であるが、観光が島

民の雇用に果たしている役割はそれほど大きなものではない。ベネッセ関連施設で職を得ている島民は主に高齢層で、パート雇用が多い。先述した観光ボランティア団体のメンバーも10数名で固定しており、そのほとんどが高齢者である。仕事（多くはマテリアル関連）をもっている人が観光に関わることは現実的に困難である。

芸術祭に関して検討課題とされているのは主に交通対策である。上述のようにここ数年、直島を訪れる観光客は急増しており、2009年9月の連休には1日で島民の数をはるかに上回る4500人が来島した。フェリーもバスもパンク状態で住民が船に乗れず、島民利用のための臨時便をだすなどの緊急対応を余儀なくされた。そのため、イベント期間中のバス、フェリーの増便が決定されたが、観光客増加が島民の生活交通にどのような影響を及ぼすかについては未知数の部分も多く、対策に向けた検討が続けられている。また、家並みを観光資源にすることによる住民のプライバシー保護の問題、増加するゴミへの対応策も懸案とされている。

経済効果という点では、民宿・飲食店の増加が挙げられる。直島において観光業の雇用効果は限定的であると先述したが、増加するであろう観光客への宿泊対策として、自営の民宿・飲食店がここ1年で20軒ほど増加した。また、芸術祭を直接の契機とはしていないものの、特産品開発もすすめられており、2009年10月から食用天日塩（「ソラシオ」）の販売が始められた。直島における地域経済と芸術祭の連動性は、会場になっている他の島と比べるとはるかに大きい。しかし島民にとって雇用・経済の中心がマテリアルであることは変わらない。また、これら民宿・飲食業と地場産業である漁業との連動性はほとんどない。直島の漁業は大規模なハマチ養殖が中心であり、その大部分は首都圏に出荷されている。民宿用に生簀から少量の魚を取りだすことは効率が悪く周りの魚にも傷がつくため敬遠されがちである。

意識調査の結果をみておこう。直島では芸術祭を直接取り上げるのではなく、これまで行われてきた観光まちづくり事業の評価について問うた。「観光がさかんになって、島の雇用状況は改善された」（→雇用効果）、「観光客がくることで、島に活気がもたらされた」（→活気）、「観光がさかんになって、島外の知り合いが増えた」（→交流）、「観光がさかんになって、住民のまちづくり活動は活発になった」（→地域づくり）の4つの意見に対して、「大いにそう思う」（→肯定）、「まあそう思う」（→やや肯定）、「あまりそう思わない」（→やや否定）、「ほとんどそう思わない」（→否定）の4段階で回答を求めた。また、「全体的にみて、直島の観光まちづくり事業の現状は」という問いに対し、「大いに評価できる」（→肯定）、「まあ評価できる」（→やや肯定）、「あまり評価できない」（→やや否定）、「ほとんど評価できない」（→否定）の4段階で回答を求めた。その結果が表15である。

表 15 観光に関する意識（直島）

	肯定	やや肯定	やや否定	否定	NA/DK
雇用効果	8	37.6	40.8	12.8	0.8
活気	28	54.8	12	4.8	0.4
交流	4.4	20.8	41.6	32.4	0.8
地域づくり	13.2	55.6	28	2.8	0.4
全体評価	18	66	12	2.8	1.2

観光による効果として最も高く評価されているのが「活気」で、観光事業の活発化が島に活気をもたらしたと考えている人は82.8%にのぼっている。「まちづくり」の評価も高く、観光を契機としてまちづくりが活発化していることがわかる。他方、「交流」や「雇用効果」の評価はそれほど高いものではない。観光がさかんになって島外の知り合いが増えた人は25.2%、島の雇用状況が改善されたと感じている人は45.6%にとどまる。属性別にみると、「交流」や「雇用効果」に関して肯定的な回答をした人は、高齢層（70代以上）で有意に多くなっている（表16）。ボランティアガイドの担い手やベネッセ関連施設で雇用されている人が高齢層に偏る傾向があると先述したが、そのことを裏づける結果であるといえる。とはいうものの、直島の観光まちづくり事業の現状を全体として肯定的に評価している人は84%にのぼっており、「アートの島」という地域ビジョンはほとんどの島民に受け入れられていることがわかる。

表 16 観光に関する意識（年齢別）

	20代	30代	40代	50代	60代	70代以上	F 値
雇用効果	2.25	2.26	2.38	2.22	2.47	2.7	2.27*
交流	1.91	1.68	1.93	1.71	2.02	2.35	3.88**

p**<0.01 p*<0.05

注：「大いにそう思う」=4点、「まあそう思う」=3点、「あまりそう思わない」=2点、「ほとんどそう思わない」=1点に数値化し、平均値の算出と分散分析を行った結果

直島の観光資源としてアピールしたいもの（多重回答）では、美しい自然、現代アート、のどかな暮らしのスコアが高かった。現代アートは観光客だけでなく直島住民からも観光資源として受け入れられていることがわかる。他方、最もスコアが低かったのが伝統文化である。直島には女文楽という伝統芸能があり、芸術祭の事業内容にも取り上げられているが、島民のそれに対する関心は必ずしも高いものではない。現代アートという新しい文化が移植され注目を集めるようになることで、島の伝統文化は後景に退くようになってきているといえるのかもしれない。

表 17 アピールしたい観光資源（直島）

美しい自然	58.4
現代アート	57.2
のどかな暮らし	55.2
環境産業	29.2
伝統文化	28

表 18 は直島が取り組むべき生活課題についてその重要度を尋ねたものである。豊島の場合と同様、「医療・福祉」と「海上交通」の 2 つが島の中心的な生活課題とみなされていることがわかる。また全体的にみて、医療、交通、教育など居住環境に関連する項目の優先順位が産業・経済に関連する項目よりも高くなっている。直島では地域経済の発展よりも、経済発展の果実を住民生活にどう還元していくかが問われているといえるだろう。産業に関連する項目では製造業のスコアが高く、それと比べると観光業の優先順位は低い。直島の経済・産業面では三菱マテリアルが依然大きな役割を果たしていることがわかる。

直島というと芸術・観光の島というイメージが支配的であり、またそのような地域ビジョンは島民からも概ね肯定的に受けとめられている。しかし、島の生活課題群全体の中での観光事業の位置づけは高いものではない。豊島の場合と同様、直島でも島民が重視しているのは島での定住生活に密着した生活課題であるといえる。

表 18 生活課題の優先順位（直島）

	きわめて重要	まあ重要	それほど重要でない	ほとんど重要でない	NA/DK
医療・福祉	74.4	21.6	1.6	0.4	2
海上交通	66.8	29.6	1.6	0.4	1.6
子育て・教育	54.4	39.6	2.8	0	3.2
環境保全	52.8	39.6	1.6	1.2	4.8
治安・防災	47.6	44.8	4.8	0.4	2.4
製造業	42	43.6	7.6	0.8	6
公共事業	37.2	44	10.8	1.2	6.8
相互扶助	35.6	54.8	6.8	0	2.8
環境産業	33.2	50.8	9.6	0.4	6
漁業	32.4	42.8	18	2.4	4.4
観光業	29.2	47.6	15.6	3.2	4.4
伝統文化	26.8	60	9.2	0.8	3.2
島内交通	26.8	56	12	2.4	2.8

2-3 まとめに代えて

瀬戸内国際芸術祭はまだ実施されていないので、その構想と帰結の検証は芸術祭の終了後にあらためて行う予定であるが、現時点での検討課題をいくつか指摘しておきたい。

・地域の日常生活への影響

まず、芸術祭の開催にあたっての実務的なレベルの問題である。今夏の女木島、男木島での旅客運賃値下げ実験で、観光客の増加に伴うゴミ、トイレ問題が顕在化した。観光客がもたらすゴミ問題は漂着ゴミの処理に苦しむ島民に新たな負担を付け加えるものであり、トイレ不足をめぐる騒動はコミュニティセンターや診療所の日常業務に支障をもたらした。直島では休日の観光客の急増が島民の生活交通を圧迫し、臨時便の運航を余儀なくされた。

今回のイベントは離島の地域活性化を目的とするものであるが、その前提として、イベントによって地域の日常生活が支障を来たすことがないよう慎重な配慮を行うことが必要である。とりわけその際、直島とそれ以外の島のコンディションの違いを認識しておくことが重要である。観光事業のノウハウ、過疎高齢化の度合い、交通や施設の条件に関して、直島とそれ以外の島とでは置かれている状況が大きく異なっている。高齢小世帯化の極度の進展を背景に、直島以外の島では芸術祭の周知そのものが末端にまで行き届いていないのが現状である。芸術祭は直島での観光まちづくりの経験を踏まえて構想されたものであるが、事業の実施にあたってはむしろ直島以外の島をスタンダードにして地域生活への影響に目配りする必要があるように思われる。

・離島の文化振興

これまでの調査で痛感させられたことは、自分たちの島を誇りに思えるようなものにしたという住民の思いには一方ならぬものがあるということである。それに比べれば、観光事業の経済効果に対する期待はささやかなものである。離島の文化的な振興をコンセプトに据える今回のイベントはこの点で住民側の思いと合致するものであり、その趣旨は高く評価されてしかるべきだと思う。しかし、アーティストの招聘やアート展示に関する作業と比べ、島の生活や歴史に文化的価値を探ろうとする取り組みは大きく立ち遅れている。男木島でそのような試みがみられるものの、他の島では具体的な動きは現在のところ起きておらず、逆に女木島ではアートの展示によって地域行事の写真が撤去されるというトラブルが発生した。住民側も、島の魅力をアピールしたいという気持ちは強い一方で、具体的にどうすればよいのか考えあぐねている感がある。離島地域の文化的価値をどう再評価するかについては住民の自主的取り組みとともに、この点に理解がある外部者の介入と協力が必要となろう。いずれにせよ、観光客の関心をいかに喚起するかよりも、島民にとって誇りに思える文化の発見、発信をいかに図るかに軸足を置く必要がある。現代アートは地域の生活文化に光を当てる触媒の役割が期待されているはずなので、現代アートによって島の文化が変質したり見えにくくなったりすることは避けなければならない。

・交流事業と定住政策

最近の国の政策では地域活性化の方策として「交流人口の拡大」に期待を寄せる傾向が強まっている。離島に関していえば、離島と本土の違いを従来のような「後進性」ではなく、自然にめぐまれた「癒しの空間」、「価値ある地域差」として捉え直し、島の魅力を全国へ発信して観光の振興と「離島応援団」の掘り起しを図るといった文言が離島振興基本方針（国交省）を彩るようになった。瀬戸内国際芸術祭もこのような政策動向に合致するものである。

しかしながら、地域の生活課題群の中で交流や観光が占める位置づけはそれほど高いものではない。観光振興は概ね肯定的に受けとめられているものの、生活課題としての優先

順位という点では医療や交通といった日々の定住生活に関わる生活要件のほうが格段に重要度は高かった。今回の芸術祭にしても、それが島の普段の生活に役立つものであってほしいというのが多くの島で聞かれた共通の意見であった。イベント開催期間に実施予定の旅客船運賃値下げ（女木島、男木島）も、それは歓迎されている一方で、本来なら観光のためでなく離島振興事業として実施されるべきものではないかという複雑な感情を生んでいることも先述した通りである。

もちろん今回の芸術祭は観光・文化イベントであり、島の定住対策にまで介入するものではない。しかし、イベントの目的に離島地域の活性化が掲げられている以上、交流事業を離島が置かれている生活の現状を理解し、その改善に向けた取り組みの契機とするような発想もまた必要なのではないだろうか。「交流による活性化」のかけ声とは裏側で、ここ10年来、離島振興事業は大幅に縮小され、離島生活の窮状はこれまでになく深刻化している。観光・交流事業は定住対策に取って代わるものではなく、それを補完するものであるとの認識が重要であろう。観光事業がややもすると地域の定住対策よりも観光客の集客によるマクロ地域経済対策にはしりがちなことは与島の経験が教えるところである。

注

1) 意識調査の概要は以下の通りである。

	[サンプル]	[有効回収率]
2007 年豊島調査	有権者名簿で無作為抽出した 300 人	58.3%
2009 年豊島調査	有権者名簿で無作為抽出した 285 人	62.2%
2009 年与島調査	全世帯主（65 人）	84.6%
2009 年直島調査	電話帳で無作為抽出した 305 人	82.0%

調査方法はすべて自記式。調査票の発送と回収は豊島調査では郵送法で行ったが、直島調査と与島調査では自治会にとりまとめをお願いした。本文中に掲載した表は、特に断りがない限り、これらの調査結果を表示したものである。

文献

鯉坂学・磯部作，1987，「瀬戸大橋建設と地域社会—島嶼部の調査を中心に」，広島大学総合科学部紀要Ⅱ『社会文化研究』第13巻，153-247.

奥田憲昭，1989，「瀬戸大橋と島民生活への影響—与島の場合—」，『現代地方都市論—海峡のまち坂出市と市民生活』，恒星社厚生閣.

瀬戸大橋架橋史編纂委員会，1989，『瀬戸大橋架橋史』，瀬戸大橋架橋推進香川県協議会.

西川栄一，1976，「環境アセスメントについて」，『瀬戸内海誌』創刊号.