

## 小豆島の社会経済的分析

—— 航路問題を中心として ——

若 林 政 史  
土 田 哲 也  
田 中 嘉 穂

### 1. 序

われわれは、調査の視点を、今日「地方の時代」・「福祉の時代」といわれる中で、島に立地する小豆郡という一広域市町村圏がどのような状況にあるかを社会経済的観点から分析することに置き、それを現地での見聞と住民各層（町民・企業経営者・町当局）から直接収集する資料を使って調査研究を進めてきた。参考とした資料は、3町の協力による住民に対するアンケート、各種産業の経営者に対するアンケート、3町と小豆地区広域行政事務組合に対するアンケート、によって直接得た回答と、海運局・香川県の出版物、新聞の切り抜きなどの有形的資料であるが、諸機関の御教示・御協力をも参考としている。

資料の収集・分析・評価・整理等の調査研究活動は、本研究の参加者全員によるチームワークとして行なった。特に香川大学経済学部の木村等、石津英雄、三浦和夫の各教授からは貴重なご教授を頂いた。また、住民アンケートのコンピューター処理については、本学部の中村邦彦助手、瀬野芳孝・曾根計俊両技官の特別な御協力を頂いた。ここにあわせて、謝辞を申しのべたい。本稿の内容は全員による討議を経たものであるが、文責は各執筆担当者にある。執筆は、2-2, 2-3, 2-4, 3-2, 4を若林政史, 1, 3-3を土田哲也, 2-1, 3-1を田中嘉穂がそれぞれ分担している。意図した現地レポートとしてはまだ不十分な点はあると思われるが、大方の御教示を乞う次第である。

2. 小豆島航路の実態

2-1 「小豆郡の生活と海上交通の係わり」についての住民調査

昭和54年9月に3町の協力のもとに「小豆郡の生活と海上交通の係わり」について住民アンケート調査（以下住民調査と略す。）を行なった。15才以上の住民を対象として、有効回収数は500名（回収率100%）である。アンケート回収者の構成は資料2-1-1の通りである。

実態との間に、特に年齢別構成、男女別構成で若干のずれが生じたので、そのような構成別データを解釈する場合、その点を留意すべきであろう。

資料2-1-1 回収者の構成と実態との比較（15才以上）

区 分		実 態	調 査
地 区 別	土 庄（豊 島）	1,574 (4.5%)	25 (5%)
	土 庄（豊島以外）	15,300 (44.1%)	225 (45%)
	池 田	5,494 (15.8%)	100 (20%)
	内 海	12,308 (35.5%)	150 (30%)
年 令 別	15 ~ 19 才	2,967 (8.6%)	22 (4.6%)
	20 ~ 29 才	5,201 (15.0%)	98 (19.6%)
	30 ~ 39 才	5,309 (15.3%)	114 (22.8%)
	40 ~ 49 才	6,113 (17.6%)	101 (20.2%)
	50 ~ 59 才	6,044 (17.4%)	101 (20.2%)
	60才~	9,042 (26.1%)	63 (12.6%)
性 別	男	15,767 (45.5%)	292 (58.4%)
	女	18,909 (54.5%)	208 (41.6%)
居 期 間 別	10年未満	65 (7.6%)	48 (9.6%)
	10年以上	792 (92.4%)	452 (90.4%)
合 計		34,676 (100%)	500 (100%)

注：ただし居住期間別の実態の集計値は、小豆地区広域行政事務組合により実施された「住みよい生活園づくりのためのアンケート調査」（昭和54年10月実施）の集計結果であり、参考までに掲載した。

(1) 小豆郡の生活と海上交通

小豆郡で生活をするのが有利か不利か、および有利さ、不利さの内容につ

いて尋ねた。

(ア) 小豆島での生活は、結局、不利とみなす人が70%と圧倒的であり、有利とみなす人は30%であった。詳細を見ると、その差はもっと大きい。

資料2-1-2

(イ) 有利さの内容を尋ねると、27%も回答を拒否している。有利と回答した人は、どういう点で有利とみているかということについては、①「人づきあいが多い。」、②「変化がゆるやかで環境が良い。」、が圧倒的であり、次いで③「地の利が良い。」、④「海上交通の便が比較的よい。」、の順である。人材のきづな、ゆとりのある居住環境の島内の良さは貴重な資産であると認識され、かつ地の利、海上交通の島外環境との関連も一定層により有利さと意識されている。地区別に見ると豊島、池田は有利さの意識が偏っていたり、やや薄い点が特色である。

資料2-1-3

(ウ) 小豆郡での生活は、不利とみなした人は70%であったが、どういう点で不利かを尋ねた。第1位は、「開発が遅れ、産業が弱体である。」、第2位は、「医療・教育・福祉施設が不十分。」、第3位、「海上交通の便が悪い。」、第4位、「買物が不利である。」等々となっている。生活基盤に関する産業の問題が、日常的な生活の便益の問題を越えて上位にくる点は注目すべきである。次いで第2～5位の日常生活の問題がつづき、第6～8位の生活基盤に関する問題が下位にくる。

特に海上交通の問題に注目すると、それはどの地区でも比較的上位の問題として意識され、中でも豊島は産業の問題とともにきわ立っているのが特徴である。事態の重要さがうかがえる。

資料2-1-4

総じていうと、社会的移動のあまりない定住人口を主体として(資料2-1-1)、ゆったりとした環境と生活が行なわれているが、島内の生活者としては、そのような良さをベースにしなが、なお身近な周囲に安定した経済基盤と生活の便利がもとめられているといえよう。

資料 2-1-2 島の生活の不利さ, 有利さ

島の生活の不利さ		島の生活の有利さ	
不利さの程度	回収者500名の割合	有利さの程度	回収者500名の割合
強く感じる	25.3%	強く感じる	2.0%
割合を感じる	45.8%	割合を感じる	28.4%
ほとんど感じない	28.8%	ほとんど感じない	67.4%
無回答	0.1%	無回答	2.2%

資料 2-1-3 地区別の有利な点

有利な点	豊島	土庄 (豊島以外)	池田	内海	全体
人づきあいがいい	56%	62.2%	37%	56.7%	55.2%
変化がゆるやかで、環境がいい	60%	61.8%	35%	57.3%	55.0%
地の利がいい	4%	15.1%	13%	20.7%	15.8%
海上交通は比較的いい	0%	18.7%	7%	6.7%	11.8%
島でも有利な買物ができる	0%	2.7%	0%	0%	1.2%

資料 2-1-4 地区別の不利な問題点

問題点	豊島	土庄 (豊島以外)	池田	内海	全体
開発が遅れ、産業が弱体である	② 68%	③ 39.1%	② 48%	① 48.0%	① 45.0%
医療・教育・福祉施設が不十分	③ 44%	① 50.2%	① 50%	19.3%	② 40.6%
海上交通の便が悪い	① 72%	35.1%	29%	③ 38.0%	③ 36.6%
買物が不利である	24%	② 40.0%	18%	34.7%	④ 33.2%
娯楽・教養の機会が少ない	28%	32.9%	24%	26.7%	⑤ 29.0%
天災・天候の影響をうける	8%	21.8%	21%	② 40.0%	⑥ 26.4%
若者が居つかない	40%	18.2%	③ 33%	24.7%	⑦ 24.2%
島の陸上交通の便が悪い	8%	21.8%	12%	16.7%	⑧ 17.6%
長期的に見て、島の将来が心配である	8%	13.3%	18%	21.3%	⑨ 16.4%
情報が遅れる	0%	3.6%	1%	4.7%	⑩ 3.2%
その他	0%	0.4%	0%	1.3%	⑪ 0.6%

注：回収者は、豊島が25名、土庄（豊島以外）が225名、池田が100名、内海が150名である。○は順位を示す。

(2) 小豆郡の海上交通問題

小豆郡にとって海上交通問題は、最大の問題ではないが、極めて重要な問題として受けとめられていることが明らかとなった。ここでは、この海上交通問題に焦点をあてて、分析を行なっていきたい。

(ア) 利用目的

調査結果からみると、利用目的は多岐にわたっている。

- ① 利用目的の多いものに注目してみると、本四間航路と異なって、小豆島の住民にとって、海上交通は文字通り「生活の足」であり、生活航路であることがよく表われている。また、男性の利用目的も、全体としてみればビジネス用務より、生活の足となっているといえよう。このようにみると海上交通は、小豆島の住民にとって「生活航路」であり、また「ビジネス航路」であること、さらにいえば、ビジネス航路というより生活航路の色彩が濃厚であるといえよう。

資料2-1-5~7

- ② 利用目的の少ないものとしては、常時連続的な利用目的である「通勤」、「通学」がある。なかでも「通勤」は、高松と隣接しているとはいえ、利用が少ない。常勤的な通勤者は回収者全体の3%強と推定される。現状では、船の便益が常勤の利用が適さないこと(時間がかかる、夜間便がない、欠航がある、経済的負担など)によるのではないか。資料2-1-5
- ③ 豊島住民を小豆島住民と比較した場合、船の利用目的に豊島住民の切実感が一層みなぎっていることがわかる。「用務」、「交際」、「病気」、「買物」が上位でほぼ同列にならび、「教養・娯楽」がややさがっている。「通勤」目的も他の地区より多いと推定される。豊島では生活と船が密着しているといえよう。

資料2-1-8~11

資料2-1-5 小豆郡全体の目的別利用状況

利用目的	総点数	利用者数(利用率)	1人当たり平均点数
通勤	319	49 (9.8%)	6.5
通学	95	22 (4.4%)	4.3
買物	2,536	394 (76.8%)	6.4
用務	2,290	326 (65.2%)	7.1
病気	1,345	221 (44.2%)	6.1
教養・娯楽	2,205	344 (68.8%)	6.4
交際	2,259	360 (72.2%)	6.3
その他	290	58 (11.6%)	5.0

注：総点数は、利用目的8項目のうち、利用回数の最も多い目的を8点、第2位の目的

を7点, 第3位を6点-----というように点数を与え, それを集計したものである。また総点数=利用者数×1人当り平均点数の関係にある。

資料2-1-6 女性の目的別利用状況

利用目的	総点数	利用者数(利用者率)	1人当り平均点数
通勤	89	14 (6.7%)	6.4
通学	41	8 (3.8%)	5.1
買い物	1,194	173 (83.2%)	6.9
用務	682	103 (49.5%)	6.6
病気	637	98 (47.1%)	6.5
教養・娯楽	867	137 (65.9%)	6.3
交際	890	142 (68.3%)	6.3
その他	125	20 (9.6%)	6.3

資料2-1-7 男性の目的別利用状況

利用目的	総点数	利用者数(利用者率)	1人当り平均点数
通勤	230	35 (12.0%)	6.6
通学	54	14 (4.8%)	3.9
買い物	1,342	221 (75.7%)	6.1
用務	1,608	223 (76.4%)	7.2
病気	708	123 (42.1%)	5.8
教養・娯楽	1,338	207 (70.9%)	6.5
交際	1,369	218 (74.7%)	6.3
その他	165	38 (13.0%)	4.3

資料2-1-8 豊島の目的別利用状況

利用目的	総点数	利用者数(利用者率)	1人当り平均点数
通勤	160	20 (80.0%)	8.0
通学	10	3 (12.0%)	3.3
買い物	98	17 (68.0%)	5.8
用務	106	17 (68.0%)	6.2
病気	100	17 (68.0%)	5.9
教養・娯楽	72	14 (56.0%)	5.1
交際	104	20 (80.0%)	5.2
その他	9	4 (16.0%)	2.3

資料2-1-9 土庄（豊島以外）の目的別利用状況

利用目的	総点数	利用者数(利用者率)	1人当たり平均点数
通勤	75	15 (6.7%)	5.0
通学	50	11 (4.9%)	4.5
買い物	1,235	187 (83.1%)	6.6
用務	972	138 (61.3%)	7.0
病気	728	115 (51.1%)	6.3
教養・娯楽	980	153 (68.0%)	6.4
交際	937	151 (67.1%)	6.2
その他	141	27 (12.0%)	5.2

資料2-1-10 池田の目的別利用状況

利用目的	総点数	利用者数(利用者率)	1人当たり平均点数
通勤	49	8 (8.0%)	6.1
通学	8	3 (3.0%)	2.7
買い物	458	74 (74.0%)	6.2
用務	504	71 (71.0%)	7.1
病気	197	36 (36.0%)	5.5
教養・娯楽	479	73 (73.0%)	6.6
交際	502	78 (78.0%)	6.4
その他	40	10 (10.0%)	4.0

資料2-1-11 内海の目的別利用状況

利用目的	総点数	利用者数(利用者率)	1人当たり平均点数
通勤	35	6 (4.0%)	5.8
通学	27	5 (3.3%)	5.4
買い物	745	116 (77.3%)	6.4
用務	708	100 (66.7%)	7.1
病気	320	53 (35.3%)	6.0
教養・娯楽	674	104 (69.3%)	6.5
交際	716	111 (74.0%)	6.5
その他	100	17 (11.3%)	5.9

(1) 利用形態

利用形態からみると、次の特徴がうかがえる。

- ① 利用形態を概観すると、住民は、車と乗るよりも、身一つで乗ることの

方が圧倒的に多い。生活航路が主であるとはいえ、移動の時間的・物理的距離、経済的負担などから、手軽に乗物と乗船できるほどの条件にめぐまれていないと推定できる。

資料 2-1-12

- ② 最も多い利用形態は、フェリー船客、高速艇、汽船、乗用車・商用車との乗船である。中でも前2者は利用が多い。

資料 2-1-12

内容的に見ると、高速艇と汽船は、就航航路が限られているとはいえ、対照的な機能をもっていることがうかがえる。高速艇は、その停泊港（土庄）に最も近い人、年齢層が若い人ほど利用が多く、逆に汽船は、高速艇の停泊地から遠くなる人、年齢層が高い人ほど利用する傾向がある。

資料 2-1-13~16

資料 2-1-17~19

全体として、近距離航路を主体としながら、中距離航路が補完的に利用されているといえる。

- ③ 就航航路が限られているのに、高速艇の利用がかなり多いのは、運賃よりも時間便益を重視している層が、かなりあることを表わしている。

資料 2-1-12

資料 2-1-12 小豆郡全体の形態別利用状況

利用形態	総点数	利用者数(利用者率)	1人当たり平均点数
高速艇	2,508	408 (81.6%)	6.1
汽船	1,064	204 (40.8%)	5.2
フェリー船客	3,194	483 (96.6%)	6.6
自転車・バイクと	141	33 (6.6%)	4.3
乗用車・商用車と	926	182 (36.4%)	5.1
トラック等と	185	42 (8.4%)	4.4
その他	50	16 (3.2%)	3.1

注：総点数は、利用形態7項目のうち、利用回数の最も多い形態を7点、第2位の形態を6点、第3位を5点……というように点数を与え、それを集計したものである。また総点数＝利用者数×1人当たり平均点数の関係にある。



資料2-1-13 豊島の形態別利用状況

利用形態	総点数	利用者数(利用率)	1人当り平均点数
高速艇	100	18 (72.0%)	5.6
汽船	28	5 (20.0%)	5.6
フェリー船客	175	25(100.0%)	7.0
自転車・バイクと	19	4 (16.0%)	4.8
乗用車・商用車と	71	14 (56.0%)	5.1
トラック等と	5	2 ( 8.0%)	2.5
その他	6	1 ( 4.0%)	6.0

資料2-1-14 土庄(豊島以外)の形態別利用状況

利用形態	総点数	利用者数(利用率)	1人当り平均点数
高速艇	1,322	208 (92.4%)	6.4
汽船	310	63 (28.0%)	4.9
フェリー船客	1,420	218 (96.9%)	6.5
自転車・バイクと	58	13 ( 5.8%)	4.5
乗用車・商用車と	422	83 (36.9%)	5.1
トラック等と	73	18 ( 8.0%)	4.1
その他	35	9 ( 4.0%)	3.9

資料2-1-15 池田の形態別利用状況

利用形態	総点数	利用者数(利用率)	1人当り平均点数
高速艇	425	72 (72.0%)	5.9
汽船	236	44 (44.0%)	5.4
フェリー船客	662	97 (97.0%)	6.8
自転車・バイクと	28	6 ( 6.0%)	4.7
乗用車・商用車と	148	29 (29.0%)	5.1
トラック等と	36	9 ( 9.0%)	4.0
その他	4	3 ( 3.0%)	1.3

資料2-1-16 内海の形態別利用状況

利用形態	総点数	利用者数(利用者率)	1人当たり平均点数
高速艇	662	110 (73.3%)	6.0
汽船	490	92 (61.3%)	5.3
フェリー船客	937	143 (95.3%)	6.6
自転車・バイクと	36	10 (6.7%)	3.6
乗用車・商用車と	285	56 (37.3%)	5.1
トラック等と	71	13 (8.7%)	5.5
その他	5	3 (2.0%)	1.7

資料2-1-17 15~29才の形態別利用状況

利用形態	総点数	利用者数(利用者率)	1人当たり平均点数
高速艇	663	108 (89.3%)	6.1
汽船	186	39 (32.2%)	4.8
フェリー船客	779	117 (96.7%)	6.7
自転車・バイクと	41	9 (7.4%)	4.6
乗用車・商用車と	315	61 (50.4%)	5.2
トラック等と	40	10 (8.3%)	4.0
その他	4	3 (2.5%)	1.3

資料2-1-18 30~49才の形態別利用状況

利用形態	総点数	利用者数(利用者率)	1人当たり平均点数
高速艇	1,095	177 (82.3%)	6.2
汽船	442	86 (40.0%)	5.1
フェリー船客	1,354	208 (96.7%)	6.5
自転車・バイクと	71	19 (8.8%)	3.7
乗用車・商用車と	483	95 (44.2%)	5.1
トラック等と	127	27 (12.6%)	4.7
その他	27	9 (4.2%)	3.0

資料2-1-19 50才以上の形態別利用状況

利用形態	総点数	利用者数(利用率)	1人当り平均点数
高速艇	751	123 (75.0%)	6.1
汽船	436	79 (48.2%)	5.5
フェリー船客	1,061	158 (96.3%)	6.7
自転車・バイクと	29	5 (3.0%)	5.8
乗用車・商用車と	128	26 (15.9%)	4.9
トラック等と	18	5 (3.0%)	3.6
その他	19	4 (2.4%)	4.8

## (ウ) 航路別利用状況

船の利用回数から見ると、次の特徴がある。

- ① 小豆郡の住民の船の全体的利用状況は、資料2-1-20のとおりである。

資料2-1-20 小豆郡住民の船の利用状況(年間、片道1回)

地区別住民	総利用回数	利用者数(利用率)	1人当り平均回数
小豆島住民	20,451	471 (99.2%)	43.4
豊島住民	3,268	25 (100%)	130.7
小豆郡全体	23,719	496 (99.2%)	47.8

注：総利用回数＝利用者数×1人当り平均回数の関係にある。

利用率＝利用者数／アンケート回収数である。

小豆郡全体では、住民の99.2%が、1人当り平均すると島外へ毎月2往復していることになる。とくに小豆島住民に比べて豊島住民は、1人当りの回数で小豆島の約3倍も利用している。

- ② 小豆郡住民の航路別の利用状況は、資料2-1-21のとおりである。

資料2-1-21 小豆郡住民の航路別利用状況(年間, 片道1回)

航 路 名	総 利 用 回 数	利用者数(利用者率)	1人当り平均回数
土 庄—高 松	11,655	447 (89.4%)	26.6
土庄—唐櫃・家浦	2,745	99 (19.8%)	27.7
土 庄—岡 山	2,131	361 (72.2%)	6.1
池 田—高 松	1,611	222 (44.4%)	7.3
草 壁—高 松	1,508	148 (29.6%)	10.2
唐櫃・家浦—宇野	1,374	51 (10.2%)	26.4
坂 手—阪 神	805	175 (35.0%)	4.6
福 田—姫 路	709	121 (24.2%)	5.9
土 庄—阪 神	639	186 (37.2%)	3.5
大 部—日 生	421	82 (16.4%)	5.2
坂 手—高 松	121	38 ( 7.6%)	3.2
全 体	23,719	496 (99.2%)	47.8

資料2-1-22は、前記の総利用回数の合計を100として、到着港別の利用状況を示したものである。

資料2-1-22 到着港別利用回数の割合

到 着 港	豊島住民	土庄住民 (豊島以外)	池田住民	内海住民	全 体
高 松	6 %	72 %	83 %	64 %	63 %
土庄または唐櫃・家浦	55 "	9 "	0.5 "	0.5 "	12 "
岡 山	0.3 "	12 "	9 "	10 "	9 "
宇 野	39 "	0.4 "	1 "	0.5 "	6 "
阪 神	0 "	4 "	6 "	13 "	6 "
姫 路	0 "	1 "	1 "	9 "	3 "
日 生	0 "	2 "	0.2 "	4 "	2 "
総利用回数合計	3,268	9,844	4,686	5,921	23,719

注：小豆島—高松間72%とは、土庄住民が年間100回(片道)船に乗るとすると、72回は小豆島—高松航路に乗るということを表わす。

このようにみると、豊島以外では高松方面行きが圧倒的に多く、阪神その他は少ない。この点からも高松航路は、特に生活航路の色彩が濃厚といえる。豊島にとっては、豊島—土庄・宇野航路が生活航路となる。

なお、本州方面行の状況を概括すると、資料2-1-23のようになる。

2-1-23 小豆郡全体の本州方面行の利用状況

到着方面	総利用回数	利用者数(利用者率)	1人当たり平均回数
岡山, 阪神, 姫路, 日生行	4,705	414 (82.8%)	11.4

③ 豊島, 土庄 (豊島を除く。), 池田, 内海の各地区別に船の利用状況をみると, 利用目的を勘案しながら, 居住地と港との交通の便 (距離, 時間, 運賃など) および船・港の便益 (便数, 高速艇の有無, 船賃, 乗り換えの便など) を総合判断して, 各地区住民は最も便利な船や港を選んでいる実態がうかがえる。

資料2-1-24~27

1つの特色として, 内海住民は, 本州方面へ行く割合が小豆島の中ではやや高く, しかも岡山からよりも阪神・姫路・日生から上陸する割合の方が高いことがわかる。

資料2-1-28

資料2-1-24 豊島の利用状況

航路名	総利用回数	利用者数(利用者率)	1人当たり平均回数
土庄—高松	190	12 (48%)	15.8
土庄—唐櫃・家浦	1,800	25 (100%)	72.0
土庄—岡山	9	2 (8%)	4.5
池田—高松	0	0	0.0
草壁—高松	0	0	0.0
唐櫃・家浦—宇野	1,268	25 (100%)	50.7
坂手—阪神	0	0	0.0
福田—姫路	0	0	0.0
土庄—阪神	1	0	0.0
大部—日生	0	0	0.0
坂手—高松	0	0	0.0
全体	3,268	25 (100%)	130.7

資料 2-1-25 土庄（豊島以外）の利用状況

航 路 名	総 利 用 回 数	利用者数(利用者率)	1人当り平均回数
土 庄—高 松	6,904	220 (98%)	31.4
土庄—唐櫃・家浦	873	55 (24%)	15.9
土 庄—岡 山	1,136	183 (81%)	6.2
池 田—高 松	134	43 (19%)	3.1
草 壁—高 松	11	8 (4%)	1.4
唐櫃・家浦—宇野	37	15 (7%)	2.5
坂 手—阪 神	122	40 (18%)	3.1
福 田—姫 路	136	46 (20%)	3.0
土 庄—阪 神	305	87 (39%)	3.5
大 部—日 生	184	50 (22%)	3.7
坂 手—高 松	2	1 (0%)	2.0
全 体	9,844	223 (99%)	44.1

資料 2-1-26 池田の利用状況

航 路 名	総 利 用 回 数	利用者数(利用者率)	1人当り平均回数
土 庄—高 松	2,983	87 (87%)	34.3
土庄—唐櫃・家浦	23	9 (9%)	2.6
土 庄—岡 山	414	74 (74%)	5.6
池 田—高 松	877	83 (83%)	10.6
草 壁—高 松	12	8 (8%)	1.5
唐櫃・家浦—宇野	38	5 (5%)	7.6
坂 手—阪 神	126	38 (38%)	3.3
福 田—姫 路	59	19 (19%)	3.1
土 庄—阪 神	142	43 (43%)	3.3
大 部—日 生	10	7 (7%)	1.4
坂 手—高 松	2	2 (2%)	1.0
全 体	4,686	100 (100%)	46.9

資料2-1-27 内海の利用状況

航路名	総利用回数	利用者数(利用率)	1人当り平均回数
土庄-高松	1,578	119 (79%)	13.3
土庄-唐櫃・家浦	49	10 (7%)	4.9
土庄-岡山	572	89 (59%)	6.4
池田-高松	600	96 (64%)	6.3
草壁-高松	1,485	132 (88%)	11.3
唐櫃・家浦-宇野	31	7 (5%)	4.4
坂手-阪神	557	97 (65%)	5.7
福田-姫路	514	56 (37%)	9.2
土庄-阪神	191	52 (35%)	3.7
大部-日生	227	24 (16%)	9.5
坂手-高松	117	35 (23%)	3.3
全体	5,921	148 (99%)	40.0

資料2-1-28 到着方面別利用回数の割合

到着方面	豊島住民	土庄住民 (豊島以外)	池田住民	内海住民
高松	6%	72%	83%	64%
土庄または唐櫃・家浦	55%	9%	0.5%	0.8%
本州	宇野・岡山	39%	12%	10%
	阪神・姫路・日生	0%	8%	7%
計	39%	20%	17%	35%

## (エ) 海上交通に関する問題点

海上交通に関する住民の問題意識を調査すると、そこには次の特徴がうかがえる。

- ① 小豆島航路について、住民が問題点として最も重視していることは、船は時間がかかる、つまり交通の時間便益が享受できないことをあげている。次いで夜間便がないこと、陸上との接続時間がよくないこと、欠航があること、等々となっている。また重要度の低いものとしては、下位のものから船の快適性、日中の運行時間帯、便数などがある。

船自体の問題では、船旅にともなう時間、夜間便の欠落、欠航の問題が

大きな問題として意識され、便数、日中の時間帯、快適性は相対的に小さいとされている。船賃の問題は中位に属する。港の問題では、陸上交通手段との接続の問題がかなり大きな問題とされ、その他にも問題ありと認識されている。

資料2-1-29

資料2-1-29 海上交通の問題点 (地区別および全体)

問 題 点		豊 島	土 庄 (豊島以外)	池 田	内 海	全 体
船 の 便 益	船は時間がかかる	①72.0%	③39.6%	①53.0%	②48.0%	① 46%
	適切な夜間便がない	32.0"	⑤36.9"	③40.0"	①60.7"	② 44"
	欠航が再々ある	⑧40.0"	①44.0"	④39.0"	27.3"	④ 37"
	便数が少ない	②52.0"	22.7"	13.0"	⑤29.3"	⑩ 24"
	日中の運行時間帯が不適切	12.0"	22.2"	16.0"	18.0"	⑪ 19"
	船が快適でない	24.0"	11.6"	17.0"	14.0"	⑫ 14"
船 賃	自動車航送運賃が高い	28.0%	28.4%	32.0%	②40.7%	⑤ 32%
	船客の船賃が高い	⑤36.0"	③39.6"	18.0"	⑤29.3"	⑥ 32"
港 の 便 益	陸上との接続時間がまずい	24.0%	②43.1%	⑤37.0%	④40.0%	③ 40%
	港とのバス便が不便	12.0"	31.6"	34.0"	23.3"	⑦ 28"
	港での乗り換えが一苦勞	24.0"	26.2"	②44.0"	22.0"	⑧ 28"
	港の駐車場所が少ない	③40.0"	24.9"	24.0"	⑤29.3"	⑨ 26"

② 男女別、年齢別にみると、各々異同があることにも注意したい。男女、年齢層の生活パターンの違いによって、住民の反応が違うからであろう。

資料2-1-30~31

資料2-1-30 男女別の海上交通に関する問題点

問 題 点		男 性	女 性
船 の 便 益	船は時間がかかる	① 50.3%	② 40.9%
	適切な夜間便がない	② 49.7"	④ 37.0"
	欠航が再々ある	④ 38.4"	④ 37.0"
	便数が少ない	21.6"	27.9"
	日中の運行時間帯が不適切	19.5"	18.8"
	船が快適でない	17.1"	9.6"
船 賃	自動車航送運賃が高い	③ 38.7%	24.5%
	船客の船賃が高い	28.1"	③ 37.5"



問 題 点		男 性	女 性
港 の 便 益	陸上との接続時間がまずい	30.8%	① 52.9%
	港とのバス便が不便	23.6"	35.6"
	港での乗り換えが一苦労	27.4"	29.8"
	港の駐車場所が少ない	28.4"	24.5"

資料2-1-31 年令別の海上交通に関する問題点

問 題 点		15~29才	30~49才	50才以上
船 の 便 益	船は時間がかかる	①56.2%	①47.0%	③38.4%
	適切な夜間便がない	②44.6"	①47.0"	②40.9"
	欠航が再々ある	③42.1"	③40.0"	31.7"
	便数が少ない	27.3"	23.7"	22.6"
	日中の運行時間帯が不適切	13.2"	23.3"	18.3"
	船が快適でない	14.0"	14.4"	13.4"
船 賃	自動車航送運賃が高い	④38.0%	④37.7%	22.6%
	船客の船賃が高い	36.4"	28.4"	33.5"
港 の 便 益	陸上との接続時間がまずい	34.7%	④37.7%	①47.0%
	港とのバス便が不便	22.3"	27.0"	④35.4"
	港での乗り換えが一苦労	29.8"	25.6"	31.1"
	港の駐車場所が少ない	31.4"	29.3"	20.1"

注：回収者のうち15~29才は121名、30~49才は215名、50才以上は164名である。

③ 地区別にみても、違いがある。豊島における船の便益、内海における夜間便の問題意識は特にきわだっている。 資料2-1-29

(カ) 家計における交通費の負担

調査の不備もあって正確な判断はできないが、県内他の広域地区に比べて2倍も3倍も、家計における交通費の負担額が多いことはまずないであろう。多いとしても、相対的に多少多いという程度であると思われる。

2-2 小豆郡産業からみた交通流通問題

今回の調査により明らかにされた小豆島産業が抱えている交通流通問題は、次のとおりである。

- (1) フェリー自動車航送運賃が割高で経営を圧迫している。この指摘は、醤油業、佃煮業、池田農協が行なっている。
- (2) 夜間はフェリーが運休しているため夜間出荷が出来ない。これは、佃煮業、小売業からの指摘である。
- (3) 濃霧等により欠航がときどきあり、予定の市場のセリに間に合わない。これは池田農協の指摘である。
- (4) 小豆島は不便であり、納品業者の足が遠のきがちとなる。したがって在庫を多くかかえたり品切れなどがおきる。これは、中型スーパーの指摘である。

産業界が提示した4つの問題のうち、(1)フェリー自動車航送運賃割高論について取り上げ、分析していきたい。この問題は、住民調査でも第5位の問題として、男性では第3位、内海町では第3位の問題として、かなり重視されている。

これについては、54年の夏に、佃煮会社8社、醤油会社3社、池田農協、小豆島手延素麺協同組合、小売業4社、および運送会社3社にアンケート調査とヒアリング調査を行なった。調査結果は次のとおりである。なお、いずれも出荷運賃のみに限定した。

- (ア) この調査により各社の全原価に占める輸送費の割合、および輸送費に占めるフェリー運賃の割合が明らかになった。これを一覧にしたのが、資料2-2-1である。

これらの比率を、香川県本土の食品会社、中小企業の原価指標等と比較した。その結果、小豆島産業の輸送費は、他と比較してやや割高といえる。また、輸送費全体に占めるフェリー運賃の割合は、スーパーを除いて3%~7%である。最も割高なのは醤油業であり、フェリー運賃の割合も全業種の中で最も高い。

資料2-2-2~2-2-5

- (イ) 佃煮業、醤油業については、この他に、旅費交通費の比較を行なった。これもやや割高といえる。

資料2-2-6

- (ウ) フェリーによる海路1km当りの直接輸送経費と陸路1km当りの直接経費

を比較した。正確にはいえないが、フェリー海路経費の方がやや割高となる。

資料2-2-7

(エ) 海上1km当りの自動車航送運賃について、他航路と比較した。小豆島航路は遠距離航路に比べると割高であるが、宇一高航路など近距離航路に比べてみると、割安である。旅客運賃はやや割高である。 資料2-2-8

以上のことから総合判断すると、小豆島産業のフェリー運賃は、割安とはいえないことは確かである。例外を除けば割高といえるが、その程度は異常に割高とはいえず、「やや割高」というところが妥当であろう。

資料2-2-1 小豆島産業の製品出荷輸送費

	全原価に占める輸送費の割合							全輸送費に占めるフェリーの割合	摘要
	2%未満	2%	3%	4%	5%	6%以上	合計		
小豆島	番油					6%1社 7%2社	3社	6.9%	フェリー運賃比率は2社平均 (マルキン除く)
	佃煮		1	3	4		8社	5.6%	8社平均輸送費比率は3.82%
	菊					1	1(協)	3.6%	売上高輸送費比率
	素小売業 (中製ス ーパー)				1		1社	42%	輸送費比率は不明 用車食料品のみ、 いずれも推定
	合計		1	3	5	1	3	14	
香川某 県食品 本土社	京阪神向 北陸向 東京向 平均				4%				これは、売上高輸送費比率である。輸送費/全原価は、若干少なくなる。
中小企業 の原価 指標 (54年)	水練製産 味製造品 製油業			3.3%					(a)は業界平均 (b)は自家製品と仕入 製品が主
	酒類業	(a) 1.9%	(b) 2.5%						
	めん類業		2.6%						
	醤油			3.2%	(b) 4.4%				
キッコーマン 醤油							6.6%	運賃/売上高、有価証券報告書(53年)	
大手製造業			3.5%					「物流」『経研香川第2号』22頁。算出方法は下記の通り	

資料 2-2-2 大手企業の輸送費 (a)

電機 (洗濯機)	2.6%
石鹼・洗剤	3.6
ビール	11.0
出版	0.5
取次	2.2
衛生陶器	3.9
金属家具	4.3

注、資料 2-2-3 により作成

資料 2-2-3 大手企業の輸送費 (b)

表-1 物流コストの内訳

業種 費用	全業種 平均	電機 (洗濯機)	石鹼・ 洗剤	ビール	出版(書籍)		衛生陶器	金属家具 (デスク)
					出版	取次		
包装費	29.30	28.45	32.41	47.45	24.74	12.32	29.32	30.42
輸送費	34.65	43.52	37.94	35.72	11.49	32.93	38.47	42.50
保管費	19.62	15.90	19.79	6.24	45.72	7.91	22.56	19.23
荷役費	16.43	12.13	9.86	10.59	18.05	46.84	9.65	7.85
計(物資流通費)	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

(資料) 日本物流管理協議会「品目別物的流通費実態調査報告書」昭和50年度

表-2 売上高対物流コスト比率

業種 物流コスト種類	電機 (洗濯機)	石鹼・ 洗剤	ビール	出版(書籍)		衛生陶器	金属家具 (デスク)
				出版	取次		
物資流通費	9.22	8.74	29.92	4.10	6.28	9.28	9.86
情報流通費	9.05	0.13	0.30	0.27	0.29	0.70	0.19
物流整理費	0.07	0.62	0.55	0.09	0.29	0.21	0
企業流通費総計	9.34	9.49	30.77	4.46	6.85	10.19	10.05
売上高	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

(資料) 表1と同じ

資料2-2-4 醤油業

会社名	支払運賃/売上			支払運賃/全原価		
	51	52	53	51	52	53
I	6.08	6.77	6.88	6.47	6.99	7.60
J	5.0	4.69	4.67	5.4	4.8	5.2
K	7.16	7.25	7.12	8.14	7.74	7.95
平均	6.08	6.23	6.22	6.67	6.51	6.91

資料2-2-5 佃煮業

会社名	支払運賃/売上			支払運賃/全原価		
	51	52	53	51	52	53
A	3.34	3.54	3.53	3.7	4.3	4.5
B	2.8	2.8	2.85	3.1	3.1	3.1
C	2.8	2.7	2.7	2.8	2.6	2.5
D	2.95	3.02	2.96	3.3	3.4	3.5
E	-	4.14	4.05	4.5	4	4
F	3.46	3.54	3.57	4.12	4.46	4.74
G	3.11	3.61	3.36	4.08	4.2	4.22
H	4.17	4.21	3.84	4.4	4.5	4
平均	3.23	3.44	3.35	3.75	3.82	2.82

資料2-2-6 旅費交通費/売上の比較

佃煮業		醤油業		中小企業の原価指標 (53年)
A社	1.3%	I	0.2%	醤油業 0.5%
B	1.0	J	1.8	味噌業 0.7
C	1.36	K	0.5	水産練製品 0.3
D	0.3	合計	2.5	酒類業 0.6
E	2.0	1社平均	0.8	
F	0.3			
G	0.7			
H	0.75			
合計	7.71			
1社平均	0.96			

資料 2-2-7 1 Km 当りの海路経費と陸路経費

(53年)

	海路 1 Km 当りの直接経費		陸路 1 Km 当りの直接経費	
	福田→姫路→大阪	大部→日生→大阪	福田→姫路→大阪	大部→日生→大阪
陸路距離			132Km	143Km
海路距離	41Km	21Km		
フェリー運賃	10,500円	8,500円		
燃料費等			7,800円	6,900円
有料道路料			1,800円	1,000円
運転者経費			11,200円	9,300円
助手経費			6,500円	6,500円
			(27,300円)	(23,700円)
海路 1 Km 当りのコスト	256円	404円		
陸路 1 Km 当りのコスト			206円	165円

注 1. 福田→大阪は、2社平均

注 2. 助手経費も 2社平均、日生→大阪にも助手が乗るものとする。

資料2-2-1-8 最近5年間に於ける小豆島航路の運賃改定状況

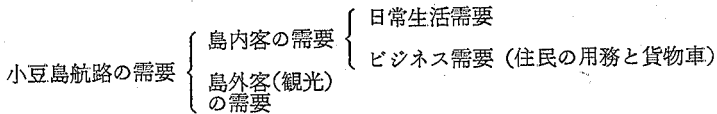
事業者名	航路名	改定年月日		改定率		改定率		改定年月日	改定率		航路距離 (km)	キロ当り運賃円	
		年月日	年月日	旅客	自動車	旅客	自動車		旅客	自動車		旅客	自動車
関西急行フェリー(株)	高松～土庄	49. 7. 13	41. 2%	51. 4. 16	29. 2%	30. 5%	53. 6. 28	19. 4%	10. 6%	22	36. 36	高	28. 74
"	姫路～福田	49. 12. 19	29. 5%	51. 3. 16	35. 0%	35. 16%	"	10. 4%	14. 3%	41	20. 73		23. 91
四国フェリー(株)	高松～土庄	49. 7. 13	41. 2%	51. 4. 16	29. 2%	30. 5%	"	19. 4%	10. 6%	22	15. 91		28. 74
"	岡山～土庄						53. 8. 28	設定		25. 8	24. 54		28. 36
小豆島高速(株)	高松～土庄			51. 4. 16	15. 4%		53. 6. 28	12. 9%		22	36. 36	高	
小豆島フェリー(株)	宇野～土庄	49. 12. 19	29. 0%	51. 3. 16	36. 3%	34. 3%	53. 5. 12	27. 0%	18. 7%	26	20. 86		32. 91
内海フェリー(株)	高松～草壁	49. 7. 13	36. 4%	51. 4. 16	26. 7%	25. 6%	53. 6. 28	10. 5%	9. 2%	28	15. 00		25. 19
国際フェリー(株)	高松～池田	"		"	29. 2%	30. 5%	"	12. 9%	10. 6%	22	15. 91		28. 74
見坂フェリー(株)	坂出～児島						54. 10. 13	設定		18	13. 33		32. 24
宇高国道フェリー(株)	宇野～高松	49. 8. 27	25. 0%	51. 3. 16	33. 3%	20. 9%	53. 5. 12	20. 0%	9. 9%	18	13. 33		31. 58
日本通運(株)	"	"	25. 0%	"	39. 9%	21. 2%	"	20. 0%	10. 2%	18	13. 33		30. 67
四国フェリー(株)	高松～宇野	"	25. 0%	"	39. 9%	21. 2%	"	20. 0%	10. 2%	18	13. 33		30. 67
"	高松～神戸	"	41. 0%	"	40. 9%	23. 4%	"			120	11. 67		10. 86
日本海運(株)	神戸～高松	"	"	"	"	23. 4%	"			120	11. 67		10. 86
関西汽船(株)	"	"	"	"	"	23. 4%	"			120	11. 67		10. 86
加藤汽船(株)	"	"	"	"	"	23. 4%	"			120	11. 67		10. 86

四国海運局調べ

2-3 小豆島航路の需要と航路行政

ここでは、小豆島航路は何によって維持されているか、つまり小豆島航路の需要構成をみていくことにする。これに直接答える統計資料はないので、今回の調査ならびに既存資料によって推計した。正確を期しがたいが、概要の把握を狙いとしている。

小豆島航路の需要構成は、概要、次のように捉えることができよう。



住民調査の結果から小豆島航路全体をみると、日常生活の足およびビジネス用として利用していることが判明した。両者の比重については、正確にはいえないが、住民調査をみるかぎり、ビジネス需要より日常生活需要の方が大きな比重を占めているものと推定される。航路別にみると、高松航路は、生活航路であり、ビジネス需要をかなり上回っていると推定できる。阪神・姫路・日生の各航路は、遠距離ということからみると、生活需要よりも、ビジネス需要のウェイトが高いと推定される。しかし小豆島航路全体は、島内需要だけでなく、観光需要が大きな比重を占めている。そこで、小豆島航路の需要構成と航路行政をやや詳しくみていきたい。

- (1) 53年度小豆島各港の乗降客数合計は、乗降総数338万人、実数169万人である。このうち観光客は、126万人と推定されている。観光客比率は75%となる。したがって残りの25%が島内容需要ということになる。小豆島航路の旅客輸送の75%が観光客である。

資料2-3-1



資料 2-3-1 小豆島各港乗降客数調

港別 別年	土庄港		坂手港		草壁港		福田港		大部港	
	乗	降	乗	降	乗	降	乗	降	乗	降
24	163,568	171,622	834,183	42,995	90,033	93,590				
25	172,410	174,350	36,152	43,393	92,309	97,359				
26	194,449	195,338	54,989	62,372	95,727	95,615				
27	193,031	191,747	660,539	67,448	79,295	82,926				
28	225,865	222,754	60,676	67,985	40,150	71,575				
29	270,402	271,778	63,012	69,796	72,728	75,308				
30	296,397	294,580	86,401	92,258	70,393	76,801				
31	339,344	329,400	115,040	97,149	59,804	86,835				
32	380,813	371,703	113,965	92,893	61,997	85,753				
33	391,523	388,055	107,023	96,673	84,057	58,733				
34	449,361	448,633	122,252	105,782	19,263	23,163	678	689		
35	553,233	556,130	135,887	118,888	37,242	56,966	3,269	3,650		
36	540,094	540,046	145,702	144,037	36,081	56,419	3,956	3,742		
37	633,400	612,563	158,183	156,131	27,818	56,091	2,882	3,069		
38	674,115	660,911	170,010	165,131	45,278	75,073	1,881	2,758		
39	718,128	704,741	190,483	181,782	31,672	46,971	597	1,273		
40	803,220	827,734	172,728	172,264	28,942	37,050	2,622	2,762		
41	751,950	777,911	191,820	194,749	21,961	33,234	2,769	3,086		
42	837,281	854,494	235,107	233,773	21,473	27,763	52,294	39,630		
43	856,606	938,937	259,587	269,018	27,363	29,688	151,604	133,951		
44	952,893	965,587	262,937	262,203	19,322	19,206	195,614	179,841		
45	927,261	947,190	259,536	258,992	22,684	19,545	241,741	220,926	3,026	2,452
46	1,028,647	971,297	248,888	246,108	91,672	84,100	291,684	270,605	3,254	2,257
47	1,108,737	1,041,931	225,618	229,906	99,535	88,403	279,667	256,249	133,081	12,133
48	1,195,986	1,211,656	239,725	237,434	113,825	109,043	278,817	264,856	110,396	100,815
49	1,060,600	1,110,639	216,053	222,628	102,965	100,067	244,998	220,508	113,630	110,816
50	996,057	1,011,125	149,766	154,131	79,219	74,948	225,555	229,520	103,311	98,751
51	1,082,570	1,074,854	162,977	164,950	83,590	83,310	173,505	180,053	106,281	109,014
52	845,476	899,053	184,135	191,696	89,967	85,989	231,572	211,329	55,584	53,275
53	935,897	957,124	162,652	172,690	95,401	85,208	232,174	236,724	127,394	120,528

(注) 福田港 小豆島急行フェリー(株)の(福田～姫路間フェリー)は、昭和43年11月11日  
 大部港 瀬戸内観光汽船(株)の(大部～日生間フェリー)は、昭和45年11月1日に  
 池田港 小豆島急行フェリー(株)の(池田～高松間フェリー)は、昭和39年2月に  
 土庄港 小豆島急行フェリー(株)及び四国フェリー(株)の(土庄～高松間高速艇)は  
 両備運輸(株)の(土庄～岡山間高速艇)は、昭和47年4月7日に就航。

年別	池田港		合 計			30年を 基準 比	乗降 客前 年比	観 光 客		附 記
	乗	降	乗	降	計			推定数	前年比	
24			287,784	308,287	595,991	65.00		159		貸切観光バス
25			300,871	315,102	615,973	67.19	103.4	167	105.0	
26			345,165	353,325	698,490	76.19	113.4	186	111.4	島めぐり観光バス
27			332,865	342,121	674,986	73.62	96.6	181	97.3	
28			326,691	362,314	689,005	75.15	102.1	206	102.0	
29			406,142	416,882	823,024	89.76	119.5	260	126.0	24のひとみロケーション
30			453,191	463,639	916,830	100.00	111.4	297	114.2	土庄町合併
31			514,188	513,384	1,027,572	112.07	112.1	318	107.1	平和群像建立
32			556,775	550,349	1,107,124	120.76	107.7	374	117.6	
33			582,603	543,461	1,126,064	122.82	101.7	382	102.1	
34			591,554	578,267	1,169,821	127.59	102.1	431	117.4	
35			729,631	735,634	1,465,265	148.91	127.4	531	123.2	
36			725,833	744,244	1,470,077	160.34	100.3	554	114.2	
37			822,283	827,854	1,650,137	179.98	112.2	581	104.9	
38			891,284	903,873	1,795,157	195.80	108.8	631	108.6	乗かけい、ロープ竣工
39			940,880	934,767	1,875,647	204.58	104.5	663	105.1	
40			1,007,512	1,039,810	2,047,322	223.30	109.2	707	106.6	フェリー就航 災害地すべり
41			958,500	1,008,980	1,977,480	215.69	96.6	678	95.9	
42			1,146,155	1,155,660	2,301,815	251.06	116.4	826	121.8	福田港フェリー就航
43			1,295,160	1,371,594	2,666,754	290.87	111.5	918	111.1	
44			1,430,766	1,426,837	2,857,603	311.68	107.2	1,006	109.6	
45	51,501	51,207	1,505,749	1,500,312	3,006,061	327.87	105.1	1,052	104.5	ブルーライン乳雀園
46	64,111	58,474	1,728,256	1,632,841	3,361,097	366.59	111.8	1,227	116.6	
47	93,177	92,204	1,820,042	1,720,826	3,540,868	386.21	105.3	1,325	108.0	新幹線岡山開通
48	128,749	117,048	2,067,498	2,040,852	4,108,350	448.10	116.0	1,540	116.2	
49	89,672	82,673	1,827,918	1,847,331	3,675,249	400.86	89.5	1,372	89.1	干ばつ集中豪雨 石油バニク
50	102,070	97,349	1,655,978	1,665,824	3,321,802	362.31	90.3	1,229	89.5	新幹線博多開通
51	83,280	72,432	1,692,203	1,684,613	3,376,816	368.81	101.6	1,044	84.9	台風17号 国勢調査値上
52	117,495	102,204	1,524,229	1,543,546	3,067,775	334.61	90.8	1,148	110.0	
53	136,016	118,243	1,689,534	1,690,517	3,380,051	368.67	110.2	1,266	110.3	

日に就航（昭和34年～43年11月10日まで関西汽船が就航）

就航。

就航（昭和39年～44年まで車両のみ）

昭和50年3月5日に就航。

小豆島観光協会調べ、

(2) 次に車輛についてみてみよう。小豆島航路の車輛航送台数は、総数で48万台(乗降)、実数24万台である。車輛については利用目的別の統計がない。そこで、バス・乗用車を観光目的とみなし、普通トラック、小型三四輪車を島内のビジネス需要とみなす。島内の住民が乗用車に乗って航路を利用するが、統計資料がないので割愛する。昭和53年度において、総数48万台(乗降)のうち、乗用車・バスの台数は計29.5万台である。観光用車輛比率は61%(64%)、ビジネス用(トラック)の車輛比率は39%(36%)である。資料2-3-2( )のパーセントは小豆島観光協会調べ。資料2-3-3

資料2-3-2 昭和53年度四国関係主要嶼部フェリーボート航路輸送実績

区分 ルート別	車 輛 輸 送 台 数							対前年 比 %
	バス	乗用車	普 通 トラック	小 型 三 ・ 四 輪 車	小 計	二 輪 車	合 計	
高松～小豆 島ルート	2% 4,686	54% 132,492	21% 52,490	22% 53,855	100% 243,523	22,844	266,367	99
本州～小豆 島ルート	5% 13,010	61% 146,204	18% 42,602	15% 36,909	100% 238,715	30,929	269,654	108
高松～直島～ 字野ルート	0	23% 19,266	35% 29,321	41% 33,291	100% 81,878	8,902	90,780	80
今治周辺島 嶼部ルート	358	32% 219,648	28% 189,450	40% 275,962	100% 685,418	15,371	800,789	99
松山周辺島 嶼部ルート	105	29% 29,972	49% 50,963	21% 22,901	100% 103,941	28,933	132,874	104
合 計	18,159	547,582	364,826	422,918	1,353,485	206,979	1,560,464	100

四国海運局調べ

(単位:台)

資料 2-3-3 昭和53年小豆島車輛乗降調

月別	バス		マイクロー		乗用車		二輪車		トラック		合計	
	乗	降	乗	降	乗	降	乗	降	乗	降	乗	降
1	261	254	87	81	10,964	9,880	813	820	5,847	5,810	17,972	16,845
2	322	338	90	70	7,729	7,997	730	706	5,902	6,040	14,773	15,151
3	546	610	209	188	10,696	10,700	1,625	1,673	7,273	7,610	20,349	20,781
4	690	700	213	212	11,798	12,058	1,701	1,748	6,976	7,067	21,378	21,785
5	613	767	136	114	11,541	11,318	1,750	1,965	7,544	7,472	21,584	21,636
6	442	444	80	72	8,235	8,496	1,250	1,280	6,344	6,531	16,351	16,773
7	342	424	104	121	12,228	11,573	2,199	2,316	7,286	7,611	22,159	22,045
8	244	282	95	56	19,605	19,701	2,925	3,054	7,207	7,624	30,076	30,717
9	434	458	91	73	9,044	8,713	1,775	1,714	6,117	6,301	17,461	17,259
10	902	1,065	151	168	9,849	9,926	1,642	1,513	6,898	6,795	19,442	19,467
11	1,345	1,452	261	316	12,124	11,922	1,563	1,609	7,137	7,393	22,431	22,692
12	156	191	56	56	8,787	8,349	1,171	1,143	6,460	6,596	16,630	16,335
合計	6,298	6,985	1,573	1,527	132,600	130,633	19,144	19,491	80,991	82,850	240,606	241,486
前年比	13,283		3,100		263,233 (64%)		38,635		163,841 (36%)		482,092 (443,457)	
	128.38%		206.80%		91.25%		111.26%		118.93%		101.96%	

小豆島観光協会調べ

(3) これまでは小豆島全体の観光依存度をみてきた。しかし各航路は、各々特徴をもっている。そこで既存の資料および調査等から、各航路の観光車輛比率を推定した。観光車輛比率の高い航路ほど、観光依存度が高いと推定される。なお、この推定は、資料2-1-22の住民調査到着港別利用回数の割合とおおむね符合する。

資料2-3-4

資料2-3-4 小豆島航路の観光車輛比率

	観光用車輛比率 (バス・乗用車)	ビジネス車輛比率 (トラック・小型三・四輪車)
福 田	77%	23%
大 部	77	23
草 壁	47	53
池 田	41	59
土 庄 (高松ルート)	62	38
土 庄 (岡山ルート)	55	45
土 庄 (宇野ルート)	42	58
全 体	61	39

注 53年度

(4) ここでは他航路と比較することによって小豆島航路の特性をより鮮明にしておきたい。旅客数および車輛数からみた小豆島航路の特徴を推定したのが下記の資料である。

資料2-3-5 航路と観光客

	島外観光客 比	島内容(用 務客) 比率	フェリーボートの 観光用車輛 (バス・乗用車)	フェリーボートの 用務用車輛 (トラック、他)	
小豆島航路	75%	25%	60%	40%	小豆島観光協会調べ 資料2-6, 2-7 資料2-2
本・九一四間	50	50	40	60	
他の島嶼部	—	—	30	70	
小豆島航路港別					
福 田 港	—	—	77	23	
大 部 港	—	—	77	23	
草 壁 港	—	—	47	53	
池 田 港	—	—	41	59	
土 庄 港	—	—	60	40	

注 1 一は不明

注 2 本・九一四間の観光客比率は、次のように算出した、52年。  
 ・本州・九州から四国への入込客総数は、3,000万人 (海運統計)  
 ・四国四県の県外客数合計は、2,150万人 (香川県統計)  
 ・県外客2,150万人のうち本・九からの割合は、70%, 1,500万人。  
 ・1,500万人/3,000万人=50%

注 3 本・九一四間の自動車航送については、資料2-6

資料 2-3-6 昭和53年度四国对本州・九州間フェリーボーート航路ルート別輸送実績 (S.53.4.1~S.54.3.31)

区分 ルート別	車			面			輸			送			台		数		旅客輸送 人員実績 (人)	対前年 比 %	貨物輸送 トン数推計 (トン)	対前年 比 %
	バス	乗用車	普通トラック	小型三輪車	小型四輪車	特殊種	小計	二輪及び 自走車	合計数	対前年 比 %	合計数	対前年 比 %								
高松ルート	19,639	514,704	822,283	225,107	7,314	1,589,047	26,736	1,615,783	106	3,809,893	101	4,415,167	103							
坂出・丸亀ルート	5,212	198,068	299,778	82,498	17,287	602,843	25,952	628,795	101	1,835,573	101	1,861,208	112							
今治ルート	2,604	109,722	118,977	65,221		296,524	9,332	305,856	103	743,662	102	577,042	80							
松山ルート	5,136	193,564	169,037	49,950	50	417,737	17,340	435,077	102	1,346,880	103	728,248	146							
八幡浜ルート	6,761	118,354	81,275	22,918		229,299	5,064	234,363	104	799,249	101	329,192	77							
徳島ルート	22,739	802,427	614,327	249,981	698	1,690,172	32,487	1,722,657	102	5,043,870	100	3,460,162	106							
香川/阪神ルート	6,610	289,306	223,432	122,179		641,527	5,171	646,698	105	1,478,309	107	1,652,180	128							
愛媛/阪神ルート	3,699	166,299	168,988	33,597	1,596	374,179	3,552	377,731	103	1,229,972	101	1,480,425	166							
愛媛/九州ルート	1,756	49,672	21,644	4,431		77,503	2,220	79,723	100	322,417	96	125,891	112							
高知/阪神ルート	618	60,856	33,576	4,235	139	99,424	3,304	102,728	92	513,189	87	214,888	114							
高知/九州ルート	2,077	45,254	32,830	729	6	80,896	1,797	82,693	98	294,236	89	139,265	79							
高知/東京ルート	409	24,311	18,528	1,429	279	44,956	1,833	46,789	96	117,982	93	266,693	259							
合計	77,260	2,572,528	2,604,675	862,275	27,369	6,144,107	134,788	6,278,895	103	17,535,232	101	15,250,361	112							

備考。貨物輸送トン数(推計) = 1台当り平均積載量 × 貨物車輸送台数

。1台当り平均積載量 = { (昨年度まで) × カフェリー利用自動車実態調査の全ルート平均値 / (今年度より) × カフェリー利用自動車実態調査の全ルート別平均値 }

注 ルートによって、1台当り平均積載量にバラツキがあり、全ルート平均値によることは適当でないの、今年度より見直した。

四国海運局調べ

単位：台，1日当り

資料2-3-7 フェリー利用自動車の目的別航送台数

上下別	ルート別	利用目的別	乗務 a	観光レジャー b	乗務・レジャー兼用 c	新婚旅行 d	通勤・通学 e	家事・買い物 f	帰省 g	路線便 h	商車輸送 i	空送 j	車送 k	その他 計	
上り	高松	ル	1,477	164	62		1	9	17	74	1	169	24	1,998	
	坂出	丸	483	22	18	2	2	6	48	2	2	49	13	648	
	今治	ル	209	23	7		2	5	19			95	15	375	
	松山	ル	171	61	20	5		4	25	95	5	40	4	430	
	八幡浜	ル	153	50	7	21	1	6	12	3	1	48	12	314	
	徳島	鳴門	ル	1,174	229	117	2	2	110	48	88	5	49	157	1,981
	香川	・	阪	584	69	18	1	7	52	29	7	35	22	34	836
	長	・	阪	319	32	7		8	24	51	5	13	22	22	481
	・	高	知	65	16	9		5	6	6	5			1	115
	中	高	知	38	3	1									53
	距離	徳島	・	36	24		3		3	3	5	1	1	3	76
		徳島	・	86	23	3				6				4	131
		徳島	・	86	23	3				6				4	131
	合		計	4,795	716	269	34	6	151	213	417	27	521	289	7,438
下り	高松	ル	1,005	138	26	4	5	13	31	479	13	196	22	1,932	
	坂出	丸	473	40	10		7	8	8	2	2	46	14	602	
	今治	ル	245	28	2	2	2	7	5	13		62	5	369	
	松山	ル	288	35	11	2	2	17	59	53	3	56	2	475	
	八幡浜	ル	155	46	5	7	7	9	9	11	1	39	3	283	
	徳島	鳴門	ル	1,101	224	93	6	39	84	18	21	196	22	1,804	
	香川	・	阪	551	28	4	3	48	52	8	1	21	15	731	
	長	・	阪	166	36	10		11	32	45	1	15	3	419	
	・	高	知	58	41	10		2	1	20	2	2	1	135	
	中	高	知	64	26				11					1	102
	距離	徳島	・	65	21	2	3		8	4	2	1	3	3	109
		愛媛	・	54	33	2			1	1	2	17	6	6	116
		徳島	・	54	33	2			1	1	2	2	17	6	116
	合		計	4,325	696	175	27	5	137	259	659	48	650	96	7,077

四国海運局調べ

- (5) 小豆島航路における貨物流動量については、統計がないので分析できなかった。ただ本九一四間のフェリーによる貨物流動量については、海運局、陸運局で統計資料が作成されている。しかし小豆島航路については貨物流動量の統計資料はない。このことは、小豆島の交通流通問題を考えるにあたって大きなボトルネックといえよう。
- (6) 小豆島航路各社の経営成績をみておきたい。
- (ア) 本四間の中距離フェリー会社の経営成績は、資料2-3-8に示した。これによると53年度は8社とも経常利益を計上している。しかし49年~52年は、8社のうち4~5社が経常損失を計上している。これは、48年の石油ショック後の不況による貨物量の減少が最大の原因であろう。
- (イ) 小豆島航路の経営成績は、資料2-3-9、2-3-10に示した。こちらの方は49年~53年までの間、毎年欠損をだしている航路は2航路である。
- (ウ) 両者を比較してみると、景気後退・不況は、本四フェリー会社を直撃しているが小豆島航路には経営成績からみれば、影響を与えているが小さい。ここにもビジネス航路と観光航路のちがいがみられる。ただ小豆島の欠損航路宇野一土庄航路は、先に述べたように、1kmあたりの自動車航送運賃は、はっきりと割高を示している。

資料2-3-8 四国海運局所管中距離フェリーの経営実態推移

四国海運局調べ

区分		年度別				
		49	50	51	52	53
営業損益	利益計上航路数	7	6	6	7	8
	欠損計上航路数	0	2	2	1	0
経常損益	利益計上航路数	3	3	4	4	8
	欠損計上航路数	4	5	4	4	0
全航路の 航路損益 (合計し たもの) (単位: 千円)	営業収益(A)	4,846,770	6,009,666	7,615,074	8,820,180	9,656,829
	営業費用(B)	4,546,706	5,517,176	7,269,647	7,652,956	7,645,428
	営業損益(A-B)	300,064	492,490	345,427	1,167,174	2,011,401
	営業外収益(C)	190,789	143,963	370,133	211,629	218,092
	営業外費用(D)	830,605	858,348	849,583	1,370,277	1,172,057
	経常損益 (A+C-B-D)	△339,752	△221,895	△134,023	8,526	1,057,436



資料2-3-9 小豆島航路経営状況

四国海運局調べ

区 分		年度別	
		52	53
営業損益	利益計上航路数	6	7
	欠損計上航路数	2	1
経常損益	利益計上航路数	6	6
	欠損計上航路数	2	2
全航路の 航路損益	営業収益 (A)	2,036,052千円	2,531,329千円
	営業費用 (B)	1,730,991	2,124,024
	営業損益 (A-B)	305,141	407,305
	営業外収益 (C)	37,638	63,847
	営業外費用 (D)	110,580	107,557
	経常損益 (A+C-B-D)	232,199	363,595

資料2-3-10 小豆島航路への県補助

四国海運局調べ

交付年度	事業者名	航路名	補助金額
49	内海フェリー(株)	高松～草壁	50,000円
"	小豆島急行フェリー(株)	宇野～土庄	120,000
50	内海フェリー(株)	高松～草壁	100,000
"	小豆島急行フェリー(株)	宇野～土庄	140,000
51	関西急行フェリー(株)	"	874,000
52	小豆島フェリー(株)	"	2,493,000
53	"	"	533,000

(7) 小豆島航路に対する航路行政をみていきたい。

(ア) 船舶整備公団による融資。

資料2-3-11

(イ) 離島航路のうち欠損航路については、生活航路の維持ということで、国庫補助が行なわれている。資料2-3-12 しかし小豆島航路については、国庫補助は行なわれていない。

(ウ) 国の補助対象になっていない赤字の離島航路については、自治体が生活

航路の維持という観点から欠損補助を行なっている。資料2-3-13 小豆島航路では、宇野-土庄航路が補助されている。(54年度は黒字により打ち切られた)

(エ) 関連施設は別として、航路については、海運局の所管であり、町には行政上の権限はない。航路についての住民の要望は後述する「陳情」という形で関係機関に働きかけている。なお、これまでのところ、欠損航路の補助は町として行なわずにすんできた。

資料2-3-11 公団共有船一覧表

(単位:円)

事業者名	航路名	船名	船種	総トン数	進水年月
関西急行フェリー(株)	高松~土庄	ふえにっくす1	高速艇	74.75	S.50.2
"	"	ふえにっくす2	"	74.40	S.50.4
"	姫路~福田	にゅうはりま	フェリー	693.04	S.52.5
"	"	第2おりいぶ	"	721.93	S.49.4
小豆島フェリー(株)	宇野~高松	さちしお	"	365.58	S.49.9
"	"	うずしお	"	243.23	S.49.9
両備運輸(株)	岡山~土佐	にゅうおりんぴあ	"	384.37	S.42.2
"	"	さんおりんぴあ	"	344.82	S.47.2
"	"	しいおりんぴあ	"	587.02	S.41.1
"	"	おりんぴあ	"	417.88	S.39.9

四国海運局調べ

資料2-2-12 事業者別国庫補助金交付状況表(香川県のみ)

(単位:円)

事業者別	航路名	損益計算			補助金 交付額
		収入	費用	欠損類	
本島汽船(株)	本島(笠島)~丸亀	11,049,283	23,082,357	△12,033,074	9,060,637
"	本島(福田)~丸亀	2,082,153	7,971,090	△5,888,937	4,431,280
観音寺市	伊吹観音寺	45,026,093	71,122,644	△26,096,551	19,563,103
雌雄島海運(株)	男木高松	64,224,361	75,324,612	△11,100,251	8,140,959
三洋汽船(株)	多度津佐柳	19,227,107	29,027,138	△9,800,031	7,368,355

『54年度四国海運の現状』

資料 2-3-13 昭和53年度地方庁補助金交付決定額(愛媛・高知省略)(単位:円)

事業者名	航路名	都道府県		市町村		交付対象 会計期間	交付決定 年月日
		県名	補助金額	市町村名	補助金額		
小豆島 フェリー(株)	宇野~土庄	香川県	2,437,000			52.10.1 ~53.9.30	54.3.31
千当海運(株)	坂出~味野	"	1,727,000			"	"
直島町	本村~牛ヶ首	"	1,251,000			"	"
本島汽船(株)	本島(笠島) ~丸龜	"	1,510,106	丸龜市	1,510,107	"	"
"	本島(福田) ~丸龜	"	738,546	"	738,546	"	"
観音寺市	伊吹 観音寺	"	3,260,517			"	"
雌雄島海運(株)	男木~高松	"	1,356,826	高松市	1,356,827	"	"
三洋汽船(株)	多度津~ 佐柳	"	1,228,059	多度津 度町	1,228,060	"	"
粟島汽船(株)	須田~粟島 ~多度津	"	1,105,649	託間町	1,105,649	"	"
伊島連絡交通 事業(株)	伊島~答島	徳島県	1,999,000	阿南町	2,000,407	"	54.5.30
出羽島連絡事 業(株)	牟岐~ 出羽島	"	1,059,000	牟岐町	1,059,487	"	"
魚島村	魚島~弓削	愛媛県	7,254,000			"	54.3.28
関前村	岡村~今治	"	4,897,000			"	"

『54年度四国海運の現状』

## 2-4 小豆島航路の特性

既述してきた小豆島の交通流通のさまざまな問題点と特徴は、なぜ生ずるかということであるが、根本的には「小豆島は離島である」ことに帰因すると考えられる。ところが離島は、交通流通問題以外にも、多様な社会経済問題を生みだしている。そこで、交通流通問題は、離島問題の一側面として把握する。このような観点から本章以下、次のように展開したい。「離島の概念と小豆島航路の特性つまり離島における交通流通の特徴性」「離島における住民の日常生活と産業の特徴性」「離島における町政の特徴性」

まず離島概念を明らかにしておきたい。一般には「離島とは、陸地から遠く海中に離れていること」と定義されている。ここでは、次の2つの条件を満たすものを離島として定義したい。第1、海に囲まれており、本土より断絶していること「環海断絶性」。このうち断絶性という点では、小豆島は本州や四国に近いという意味で、相対的に小さい。第2、面積が相対的に小さい「相対的狭小性」。

離島の地理的特徴として、次のことがあげられる。

- 急峻な土地が多く、災害を受けやすい。平地は少ない。
- 海岸線が長い。
- 河川が少なく、水資源に乏しい。
- 自然の環境や景観がよい。

離島のこのような地理的特性が直接的間接的な原因となって、本土とは異なった離島独自の社会経済的問題あるいは特徴を生み出す。離島のなかでもとくに小豆島は、4万人の人口をもつだけに、この問題は深刻であり複雑となる。

さて小豆島航路は観光航路である。しかし島内の住民にとっては、生活（産業）航路である。そこで観光需要と生活需要という観点から、小豆島航路の特性を見直してみることにする。小豆島航路に対して住民・産業が指摘した問題点は次の通りであった。

資料2-4-1 小豆島の交通流通の問題点

問題点	豊島	土庄	池田	内海	全体	産業	
船の便益	船は時間がかかる	①72.0%	③39.6%	①53.0%	②48.9%	①46%	○
	適切な夜間便がない	32.0	⑤36.9	③40.0	①60.7	②44	○
	欠航が再々ある	③40.0	①44.0	④39.0	27.3	④37	○
	便数が少ない	②52.0	22.7	13.0	⑤29.3	⑩24	
	日中の運行時間帯が不適切	12.0	22.2	16.0	18.0	⑪19	
	船が快適でない	24.0	11.6	17.0	14.0	⑫14	

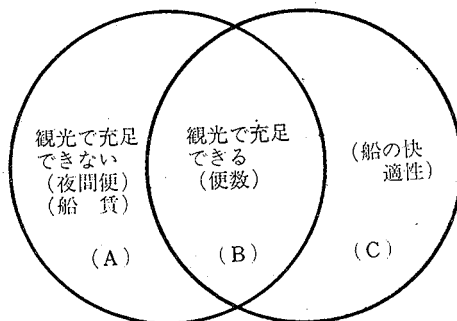
問 題 点		豊 島	土 庄	池 田	内 海	全 体	産 業
船 賃	自動車航送運賃が高い	28.0%	28.4%	32.0%	③40.7%	⑤ 32%	○
	船客の船賃が高い	⑤36.0	③39.6	18.0	⑤29.3	⑥ 32	
港 の 便 益	陸上との接続時間がまずい	24.0	②43.1	⑤37.0	④40.0	③ 40	
	港とのバス便が不便	12.0	31.6	34.0	23.3	⑦ 28	
	港での乗り換えが一苦勞	24.0	26.2	②44.0	22.0	⑧ 28	
	港の駐車場所が少ない	③40.0	24.9	24.0	29.3	⑨ 26	

注：回収者のうち豊島は、25名、土庄は225名、池田は100名、内海は150名である。

(1) 豊島を除いて、これらの問題点のうち「便数」「船の快適性」に対する不満が少ない。その理由は、これらの生活需要は、観光需要によって充足されているから不満が少ないといえる。それでは観光需要は生活需要の全てを充足させるかということそうではない。「時間便益が享受できない」「夜間便がない」「欠航がある」「船賃が高い」という問題は、観光需要では充足することが難しい独自の生活需要というように見ることができる。つまり観光需要と生活需要には、共通部分と異質部分とがある。

小豆島航路の交通需要

生活需要                      観光需要



(2) 陸上交通 (バス) についても、住民の不満はかなり高い。すなわち「船とバスとの接続時間がよくない」「港と民住地とのバスの便が悪い」というのが代表的なものである。これらの問題も、バス会社の立場からみればバスに

乗る観光客が少ないことに帰因する。つまり陸上交通にも住民需要は観光需要によって充足されていない独自の部分がある。

(3) 船賃問題についてとくに言及しておきたい。船賃問題は、住民および産業界からの要望が極めて強いからである。

(ア) 住民調査からみて、船賃問題は、資料2-4-1に示したように受けとめられている。全体としてみると、この問題は5,6位の問題ではあるが、女性および内海町では、第3位の問題として極めて重視されている。

われわれは船賃についても住民調査を行なった。これは土庄-高松航路の片道運賃について「負担してもやむを得ないと思う限度」をたずねた。調査結果は資料2-4-2の通りである。

- 表中の金額は、住民が負担してもやむをえないとする金額の平均値
- ( )の%は、調査時点の運賃に対する平均値の割合
- 調査時点53年9月、この時の運賃は、高速艇800円、船客350、小型乗用車航送運賃(3~4m未満)3,000円

船賃の限度額

資料2-4-2 船賃の限度額

単位：円，( )%

利用 型態	全体	性 別		年 令 別						地 区 別			
		男	女	15~ 19	20~ 29	30~ 39	40~ 49	50~ 59	60~	豊島	土庄	池田	内海
高速艇	598 (74.8)	604 (75.5)	589 (73.6)	558 (69.8)	577 (72.1)	576 (72.0)	622 (77.8)	613 (76.6)	779 (97.4)	596 (74.5)	572 (71.5)	638 (79.8)	610 (76.3)
船 客	297 (84.9)	298 (85.1)	296 (84.6)	274 (78.3)	288 (82.3)	289 (82.6)	307 (87.7)	305 (87.1)	309 (88.3)	280 (80.0)	284 (81.1)	315 (90.0)	310 (88.6)
車 航 賃	2,145 (71.5)	2,170 (72.3)	2,109 (70.3)	2,150 (71.7)	2,024 (67.5)	2,097 (69.6)	2,167 (72.2)	2,262 (75.4)	2,220 (74.0)	2,000 (66.7)	2,062 (68.7)	2,402 (80.1)	2,129 (71.0)

調査結果によれば、最も割高感の強いのは車航送運賃(28.5%の割高)、次いで高速艇(25%)、船客(15%)となっている。

(イ) 産業については、すでに述べてきた。調査結果は、全体としては「やや割高」、醤油業は「かなり割高」ということであつた。これら出荷運賃の他に入荷運賃、さらに出張旅費についても割高と推定される。

(ウ) 客観的にみて、小豆島航路の船賃は、住民・産業ともに割高といえよう。しかし単に割高ということだけでは、小豆島のように地の理を得ていないもっと不便な山間僻地や県もあるということで相対論になる。さらに夜間便、欠航といった他の問題の解決にほとんど役立たない。

そこで、われわれとしては、船賃の割高部分は、他の夜間便などの問題とともに、離島における生活の足としてのニーズの一面と捉えたい。

(4) 結局、船賃を含めて小豆島の住民と産業の交通流通に関する問題あるいは不満というのは、島民の生活の足には、陸上海上ともに観光需要によって満たすことのできない独自のニーズがあるということ、言い換えれば、観光需要に依存するかぎり、生活の足としての独自のニーズを解消することは至難であるということである。

(5) さらに問題は、観光需要自体、手ばなしの楽観はできないことである。小豆島観光は、高度成長をとげてきた。今後も過去と同様の高度成長が期待できるとすれば、「観光で充足できる」生活需要も大きくなる。しかし、もし観光需要が縮小すれば「観光で充足できる」生活需要は小さくなり、「観光で充足できない」生活需要は大きくなり、事態は一層深刻となる。

経済的需要は一定不変ではなく変化する。小豆島の観光需要も同様であろう。本四架橋、観光競争の激化、低成長経済への移行を思うと、小豆島観光も手放しの楽観はできず、新たな対応が望まれる。

ということは、住民の立場からみると、生活の足の先行きは、観光客次第であり、不安定な状態におかれていることを意味する。過去においても、既述したように、赤字航路は、運賃が割高となっている(宇野一土庄航路)。観光客の減少が住民にはねかえっているのである。

小豆島航路の特性を、一言でいえば、島民独自の生活の足をもっていないことである。具体的にいえば、次のようにまとめることができよう。

(1) 元来、島民の生活の足(生活需要)は、陸上・海上ともに観光の足(観光需要)とは共通する部分もあるが、観光の足とは異なった独自のニーズがある。それにもかかわらず島民は、生活の足として観光需要に依存せざるを

えない。観光に依存する限り、生活の足としての独自のニーズは、依然として充足されずに残ることになるであろう。

- (2) 観光需要自体が安定したのではなく、観光の盛衰が、島民の生活の足を直撃する。その結果、生活の足はさらに不便になる危険性をはらんでいる。

### 3. 小豆島の離島性

#### 3-1. 小豆郡の生活

われわれは、住民サイドから見て、海上交通の問題が、小豆郡の生活全体の中でどのような位置にあるか、また小豆郡の生活が県内の他地区と較べてどのような特性にあるかを検討した。

まず、われわれの行った調査結果は、すでに2-1, (1) でまとめている。そこでは、島の不利さの意識が最も集中する問題として、「開発が遅れ、産業が弱体である。」「医療・教育・福祉施設が不十分。」「海上交通の便が悪い。」があった。その中において「海上交通」は上位の問題として意識されている。

それでは、そのような実態の全体は、香川県の他の地区と較べた場合、どのような特性にあるであろうか。「県政世論調査」(昭和55年3月)(調査期日は昭和54年10月10~24日、集計標本数1,553、そのうち小豆地区は76であった。)によると、県政施策への要望の実態は資料3-1-1~3のようであった。また生活環境問題のランクづけをすると資料3-1-4~6のようになった。

これらの調査結果を総合すると、小豆地区に固有の実態は次の点である。

- (1) われわれの行った住民調査によると、住民がいく島の生活の不利さの意識は明瞭であった。また「県政世論調査」によっても、総じて小豆地区は他の地区に較べて問題意識は明瞭であるといえる。
- (2) 小豆地区の上位の問題領域は、地場商工業の振興、医療体制の整備・充実、および海上交通等を含む離島対策の推進にあるようである。したがって、他の問題領域は、相対的に順位が下がり、中位および下位になる傾向がある。



資料3-1-1 県政施策への要望（香川県全域および広域別）

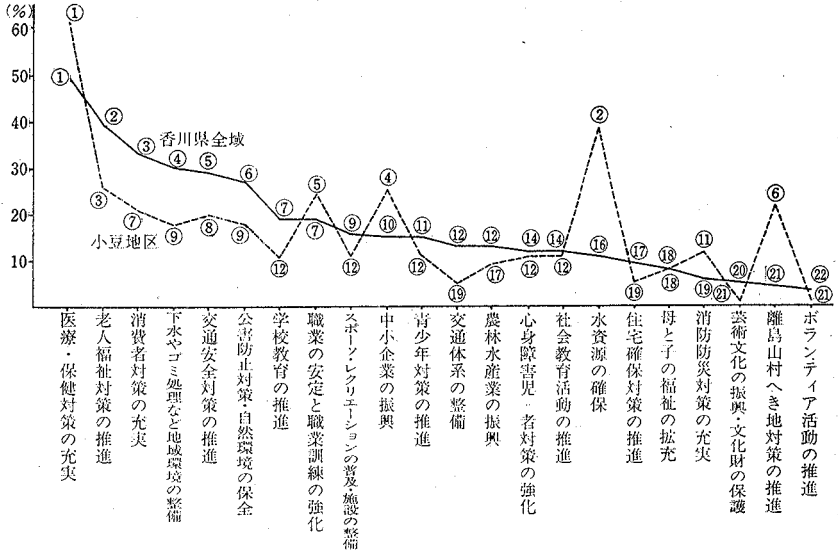
問19, いろいろおうかがいしましたが、みなさまの暮らしをさらによくするために、県の施策で特に力を入れてほしいものを次の中から4つ選んでください。

	総 数	老策 人の 福祉 推進 対	心・強 身者 障対 害策 児の	母社 と子 の拡 充福	青の 少推 年進 対策	医対 療の 保充 健全	消の 費充 者実 対策	農の 林振 水興 産業	職との 業職 の業 安訓 定練
総数	(1,553)	39.3%	12.1%	7.9%	15.4%	49.5%	33.4%	12.5%	19.0%
広域別									
(東部地区)	(898)	37.8	12.7	7.3	14.6	50.1	33.9	9.4	17.7
(西部地区)	(655)	41.5	11.3	8.5	16.5	48.5	32.8	16.8	20.8
大川地区	(151)	30.5	13.2	5.3	11.3	44.4	37.7	19.9	17.9
小豆地区	(76)	[26.3]	[10.5]	7.9	[10.5]	[61.8]	[21.1]	9.2	[23.7]
高松地区	(671)	40.7	12.8	7.7	15.8	50.1	34.4	7.0	17.0
坂出地区	(125)	30.4	11.2	8.8	13.6	48.8	31.2	13.6	20.0
中讃地区	(295)	41.0	11.5	7.8	15.9	53.2	36.9	13.0	21.0
三豊地区	(235)	48.1	11.1	9.4	18.7	42.6	28.5	17.0	20.9
	中振 小興 企業 の	公策境 害防自 止保全 対環	交策の 通安推 進全進 対	消策防 防の充 災実 対	住策宅 の確推 保進 対	離き推 島地進 山対 村策 への	下如域備 水理環 やな ゴどの ミ地整	交整備 通体 系の	学推 校進 教育 の
総数	15.4%	26.6%	29.2%	5.6%	8.6%	4.4%	29.9%	12.7%	19.0%
広域別									
(東部地区)	16.6	27.8	29.0	5.3	9.0	6.0	29.6	13.3	19.4
(西部地区)	13.7	24.9	29.5	6.0	8.1	2.1	30.4	11.9	18.5
大川地区	19.9	26.5	33.1	9.3	5.3	4.0	41.1	8.6	16.6
小豆地区	[25.0]	[18.4]	[19.7]	[11.8]	[5.3]	[22.4]	[18.4]	[5.3]	[10.5]
高松地区	14.9	29.2	29.1	3.7	10.3	4.6	28.3	15.2	21.0
坂出地区	12.0	40.8	33.6	8.8	8.8	3.2	27.2	12.8	17.6
中讃地区	13.9	21.7	31.9	4.4	7.1	2.0	31.2	10.5	17.3
三豊地区	14.5	20.4	24.3	6.4	8.9	1.7	31.1	13.2	20.4
	社動 会推 教推 育進 活	芸振財 術興の 文保 化文護 の化	スレシ ボクヨ ーリン ツエの ・ー普 の	ポア進 ラ活 ン動 テの 推	水保 資源 の確	そ の 他	わい か ら な	回 答 計	
総数	11.8%	5.0%	15.6%	2.7%	10.8%	0.7%	1.5%	388.6%	
広域別									
(東部地区)	11.9	5.3	17.9	2.0	14.1	0.6	0.8	392.1	
(西部地区)	11.6	4.4	12.5	3.7	6.3	0.9	2.6	383.8	
大川地区	12.6	7.3	14.6	3.3	13.2	—	—	395.4	
小豆地区	10.5	[1.3]	[10.5]	[1.3]	[38.2]	—	2.6	372.4	
高松地区	11.9	5.4	19.5	1.8	11.6	0.7	0.7	393.4	
坂出地区	8.8	4.8	18.4	6.4	6.4	2.4	1.6	391.2	
中讃地区	11.5	5.8	10.8	2.7	8.5	0.7	2.4	387.8	
三豊地区	13.2	2.6	11.5	3.4	3.4	0.4	3.4	374.9	

注：小豆地区の数値につき、【】で囲んだものは、広域別の比較で最上位を示し、〔〕で囲んだものは最下位を示す。香川県広聴広報課、「県政世論調査」、昭和53年3月、152～3ページ。

資料3-1-2 県政施策への要望（香川県全域および小豆地区）

（○の中の番号は、要望の高い順位を示す。）



このような住民の意識構造は、県内他地区に較べて特有であると思われるが、その特徴の理由をたずねると、多分に島の地理的特性に直接・間接に根ざしていることが多いといえよう。

蓋し、まず地場商工業振興の要望が高い点についていえば、それは単純に地場商工業のウェイトが高いことによるのではない。資料3-1-7～9に見られるように、町民所得の産業構成、就業者の産業構成、商店・事業所数や従業者数の対人口比を総合的に見て、小豆地区の商工業のウェイトは香川県の平均的状況とほとんど変わっていないといえよう。それにもかかわらず、商工業振興の要望が高いのは、島民が島内で安定した就業をのぞむという「島」の特殊事情によるといえるのではないか。また医療体制の充実の要望が高いという点も、その一つの理由は資料3-1-10のように概して医療施設等の状況が県平均に較べてやや劣ると思われることによるであろう。しかしそのような現状は、島の民間医療体制が遅れているためであり、現状でも公立病院への依存度が高いのは、そのことを裏付けている。またもう一つ

資料3-1-3 県政施策への要望の順位の比較

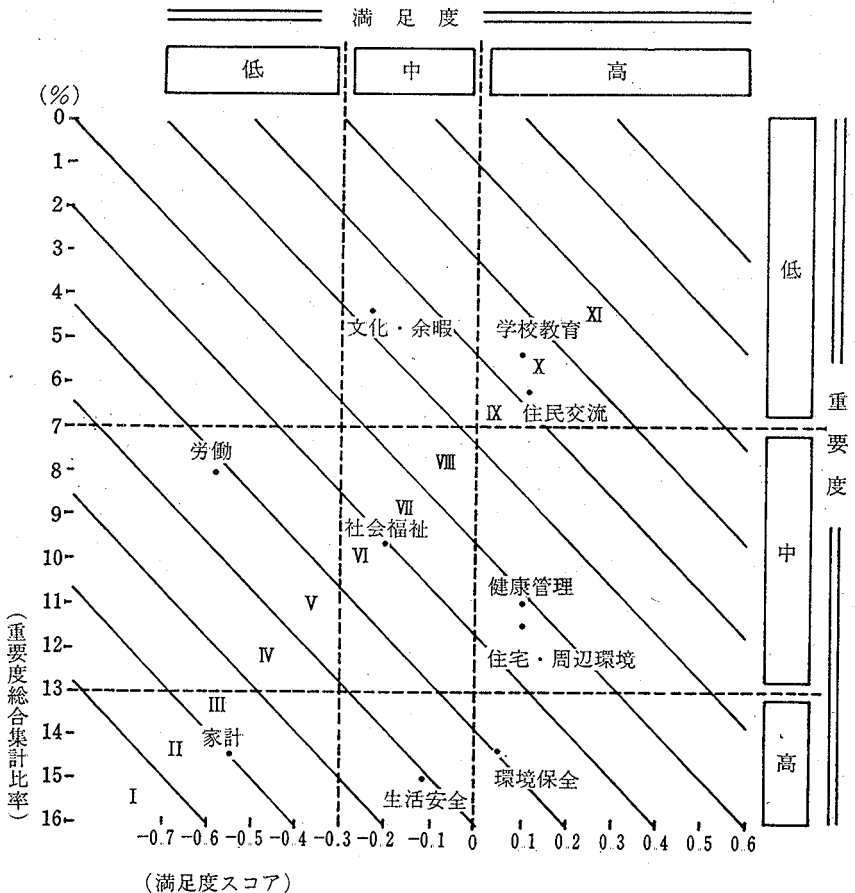
ランク	香川県全域	小豆地区
60%以上		「医療・保健対策の充実」
50~60% 未満		
40~50% 未満	「医療・保健対策の充実」	
30~40% 未満	「老人福祉対策の推進」 「消費者対策の充実」	「水資源の確保」
20~30% 未満	「下水やゴミ処理など地域環境の整備」 「交通安全対策の推進」 「公害防止対策・自然環境の保全」	「老人福祉対策の推進」 「中小企業の振興」 「職業の安定と職業訓練の強化」 「離島山村へき地対策の推進」 「消費者対策の充実」
10~20% 未満	「学校教育の推進」 「職業の安定と職業訓練の強化」 「スポーツ・レクリエーションの普及・施設の整備」 「中小企業の振興」 「青少年対策の推進」 「農林水産業の振興」 「交通体系の整備」 「心身障害児・者対策の強化」 「社会教育活動の推進」 「水資源の確保」	「交通安全対策の推進」 「下水やゴミ処理など地域環境の整備」 「公害防止対策・自然環境の保全」 「消防防災対策の充実」 「学校教育の推進」 「スポーツ・レクリエーションの普及・施設の整備」 「青少年対策の推進」 「心身障害児・者対策の強化」 「社会教育活動の推進」
0~10% 未満	「住宅確保対策の推進」 「母と子の福祉の拡充」 「消防防災対策の充実」 「芸術文化の振興・文化財の保護」 「離島山村へき地対策の推進」 「ボランティア活動の推進」	「農林水産業の振興」 「母と子の福祉の拡充」 「交通体系の整備」 「住宅確保対策の推進」 「芸術文化の振興・文化財の保護」 「ボランティア活動の推進」

の理由は、資料3-1-11のように島の後発性ゆえに小豆郡の年齢構成が比較的高く、それだけ医療体制の要望を高めていることにある、といえよう。ただ、資料3-1-12のわれわれの調査のように、必ずしも高齢者ほど特に医療体制の充実を望んでいるとは思えない調査結果もあるが、たとえそうで

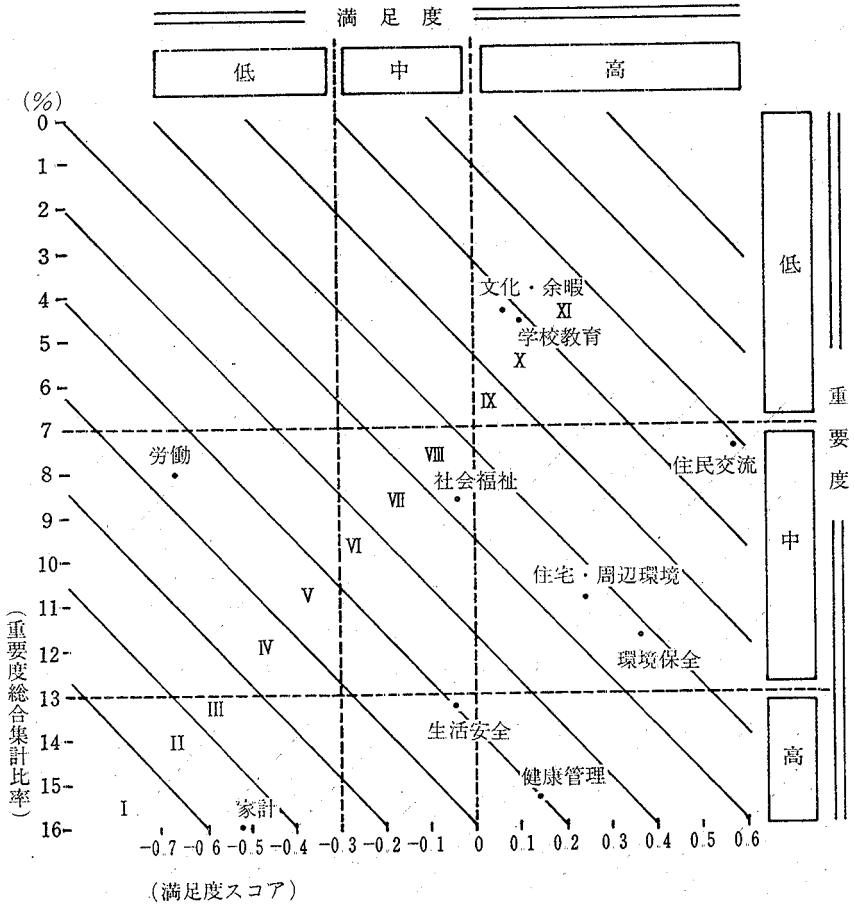
あるとしても、それでもなお医療への要望がなぜ高いかを考えると、やはり島外への通院の不便や不安などが影響しているからではないかと想像できる。

結局、このような実態を総合して、われわれは小豆郡の生活を次のように解釈することができる。小豆地区の住民が相対的に他の地区よりも生活上の

資料3-1-4 生活環境の重要度と満足度（香川県全域）



資料3-1-5 生活環境の重要度と満足度（小豆地区）



資料3-1-6 生活環境問題のランク

ランク	香川県全体	小豆地区
I		
II	家計	家計
III		
IV	生活安全	
V	労働	労働, 健康管理, 生活安全
VI	環境保全, 社会福祉	
VII	住宅・周辺環境, 健康管理	
VIII		社会福祉, 住宅・周辺環境, 環境保全
IX	文化・余暇, 住民交流	
X	学校教育	文化・余暇, 学校教育
XI		住民交流

注 : 各問題項目の内容は下表のようである。

健康 管理	(1) 体力増進や体位向上をはかる環境について
	(2) 健康診断, 消毒活動など疾病の予防体制について
	(3) 疾病治療のための医療機関について
	(4) 長生きできる環境について
	(5) 上記(1)~(4)の問題も含めて, 健康管理のための全般的環境について
生活 安全	(6) 交通安全のための施設や体制について
	(7) 防犯のための施設や体制について
	(8) 消火, 防火のための施設や体制について
	(9) 地震や風水害などの自然災害を防ぐための施設や体制について
	(10) 上記(6)~(9)の問題も含めて, 生活安全のための全般的環境について
家 計	(11) お宅の現在の家計の収入・支出について
	(12) 物価対策など家計の安定のための施策について
	(13) お宅の現在の貯蓄状態について
	(14) 上記(11)~(13)の問題も含めて, 家計面の暮らし向き全般について

労働	(15) 県内で働き口をみつける場合の可能性について
	(16) 県内の働き口での給与・労働時間などの労働条件について
	(17) 上記(15), (16)の問題も含めて, 労働環境全般について
社会福祉	(18) 老人福祉のための施設や体制について
	(19) 心身障害児・者福祉のための施設や体制について
	(20) 母子家庭および児童福祉のための施設や体制について
	(21) 上記(18)~(20)の問題も含めて, 社会福祉向上のための全般的環境について
学校教育	(22) 幼稚園施設や教育内容について
	(23) 小・中学校の施設や教育内容について
	(24) 高等学校の施設や教育内容について
	(25) 短大および大学の整備・充足状態について
	(26) 心身障害児の学校や教育体制について
	(27) 上記(22)~(26)のような問題も含めて, 学校教育向上のための全般的環境について
	(28) 地区周辺の自然環境について
環境保全	(29) 公害防止の体制について
	(30) 上記(28), (29)の問題も含めて, 環境保護全般について
	(31) お宅の住宅の広さやつくりについて
住宅・周辺環境	(32) 下水道, ごみ, し尿の収集など環境衛生について
	(33) 水道, 電話, 都市ガスなどの施設やサービスについて
	(34) 買物, 理美容, 銀行など日常利用する店の便利さについて
	(35) 道路, 交通網の整備について
	(36) 上記(31)~(35)の問題も含めて, 住宅や周辺環境について
	(37) 青年学級, 婦人学級, 市民大学など社会教育活動について
文化・余暇	(38) 博物館, 図書館など文化施設の整備について
	(39) 体育館, プール, 運動場などスポーツ施設の整備について
	(40) 遊園地, キャンプ場, レジャー施設など余暇を楽しむ環境について
	(41) 上記(37)~(40)のような問題も含めて, 文化, 余暇の全般的環境について

住民交流	(42) 公民館, 青少年会館など住民の交流をはかる集会施設の整備について
	(43) 老人クラブ, 婦人会, 自治会など住民の交流をはかる団体の活動および近隣のつきあいについて
	(44) 上記(42), (43)のような問題も含めて, 住民交流をはかる場について

資料3-1-7 町民所得

(単位:千円)

産業	町名等	純 生 産	
		昭和49年度(構成比)	昭和50年度(構成比)
総 額	内海町	15,398,492	17,796,136
	土庄町	17,600,350	20,874,340
	池田町	3,888,353	4,717,232
	小豆郡計	36,887,195(100%)	43,387,708(100%)
	香川県計	1,007,942,068(100%)	1,100,764,139(100%)
第 1 次 産 業 農 業 林 業 水 産 業	内海町	728,524	750,783
	土庄町	1,454,931	1,214,734
	池田町	714,752	825,082
	小豆郡計	2,898,207(7.9%)	2,790,554(6.4%)
	香川県計	65,827,889(6.5%)	76,232,723(6.9%)
第 2 次 産 業 鉞 業 建 設 業 製 造 業	内海町	6,121,306	7,589,857
	土庄町	5,212,795	5,887,127
	池田町	1,159,404	1,428,785
	小豆郡計	12,493,505(33.9%)	14,905,769(34.4%)
	香川県計	383,797,313(38.1%)	387,473,382(35.2%)
第 3 次 産 業 卸 売・小 売 業 金 融・保 険・不 動 産 業 運 輸 業 通 信 業 電 気・ガ ス・水 道 業 サ ー ビ ス 業・そ の 他	内海町	8,548,662	9,455,541
	土庄町	10,932,624	13,772,479
	池田町	2,014,197	2,463,365
	小豆郡計	21,495,483(58.3%)	25,691,385(59.2%)
	香川県計	558,316,866(55.4%)	637,058,034(57.9%)

注: 香川県小豆地区行政連絡会議, 香川県小豆事務所, 「統計からみた小豆島のすがた」, 昭和53年, 19ページ。



資料3-1-8 産業別15歳以上就業者数

年次	区分		総数	第1次産業	第2次産業	第3次産業	分類不能の産業
	町名等			農業、林業、狩猟業、漁業、水産養殖業	鉱業、建設業、製造業	卸売・小売業、金融業、保険業、運輸業、公益事業、不動産業、通信業、その他の産業	
昭和50年	内海町	人口構成比	7,494 100	626 8.3	3,033 40.5	3,823 51.0	12 0.2
	土庄町	人口構成比	10,451 100	1,648 15.8	3,289 31.5	5,504 52.6	10 0.1
	池田町	人口構成比	3,495 100	912 26.1	1,095 31.3	1,484 42.5	4 0.1
	小豆郡計	人口構成比	21,440 100	3,186 14.9	7,417 34.6	10,811 50.4	26 0.1
	香川県計	人口構成比	481,162 100	81,872 17.0	158,266 32.9	240,244 49.9	780 0.2

注：香川県小豆地区行政連絡会議，香川県小豆事務所，「統計からみた小豆島のすがた」，昭和53年，4ページ。

資料3-1-9 商工業

業種別商店数・従業者数・年間商品販売額（昭和51年）

業種	区分町名等	商店数	従業者数	年間商品販売額	1商店	1商店
					当たり	当たり
			人	万円	人	万円
卸売業 一般卸売業 代理商・仲立業	内海町	30	202	388,322	6.7	12,944
	土庄町	33	193	307,450	5.8	9,317
	池田町	3	16	20,160	5.3	6,720
	小豆郡計	66	411	715,932	6.2	10,847
小売業 各種商品小売業 飲食料品小売業 自動車・自転車 その他の小売業	内海町	346	901	594,788	2.6	1,719
	土庄町	441	1,195	1,099,112	2.7	2,492
	池田町	112	251	123,052	2.2	1,099
	小豆郡計	899	2,347	1,816,952	2.6	2,021
飲食店	内海町	77	192	42,547	2.5	553
	土庄町	89	224	67,261	2.5	756
	池田町	10	20	4,438	2.0	444
	小豆郡計	176	436	114,246	2.5	649
小豆郡総計		1,141	3,194	2,647,130	2.8	2,320
香川県計		24,245	99,102	222,849,132	4.1	9,192

業種別事業所数・従業者数・製造品出荷額（昭和51年12月31日現在）

産 業 名	町 名 等	事業所数	従業者数	製造品出荷額等
食料品・たばこ製造業 繊維織工業業 衣服・その他の繊維製品製造業 木材・木製品製造業 家具・装備品製造業	内海町	105	x	万円 x
	土庄町	144	1,468	954,014
	池田町	131	x	x
	小豆郡計	380	3,903	2,800,693
パルプ・紙・紙加工品製造業 出版・印刷・同関連産業 化学工業業 石油製品・石炭製品製造業 ゴム製品製造業	内海町	6	x	x
	土庄町	3	x	x
	池田町	1	x	x
	小豆郡計	10	x	x
なめしがわ・同製品・毛皮製造業 窯業・土石製品製造業 鉄銅製造業 鉄金属製造業 非金属製品製造業	内海町	10	x	x
	土庄町	41	x	x
	池田町	8	76	48,955
	小豆郡計	59	x	x
一般機械器具製造業 電気機械器具製造業 輸送用機械器具製造業 精密機械器具製造業 その他の製造業	内海町	9	x	x
	土庄町	19	163	74,487
	池田町	4	x	x
	小豆郡計	32	x	x
小 豆 郡 総 計		481	5,035	3,453,971
香 川 県 計		7,100	105,090	132,122,309

注：香川県小豆地区行政連絡会議香川県小豆事務所，「統計からみた小豆島のすがた」，昭和53年，10,11ページ。

上記の資料から商店および事業所の数および従業者数の合計に対する対人口比を算定すると次のようになる。

地 域	商店・事業所数(千人当り)	従業者数(%)
小豆郡	36.9	18.7
香川県	32.0	20.8

資料3-1-10 医療施設等状況 (昭和52年3月31日現在)

区分		町名等	内海町	土庄町	池田町	小豆郡計 (人口10万人 当り)	香川県計 (人口10万人 当り)
病 院	市 町立	施設数	1	1	—	2 ( 4.5)	11 ( 1.1)
		病床数	217	106	—	323 ( 734.6)	1,957 ( 199.8)
	私立	施設数	2	—	1	3 ( 6.8)	87 ( 8.9)
		病床数	89	—	112	201 ( 457.1)	6,401 ( 653.5)
	その 他立	施設数	—	—	—	—	20 ( 2.0)
		病床数	—	—	—	—	5,789 ( 591.0)
	合計	施設数	3	1	1	5 ( 11.4)	118 ( 12.0)
		病床数	306	106	112	524 (1,191.7)	14,147 (1,444.4)
診 療 所	一般	施設数	10	14	2	26 ( 59.1)	599 ( 61.2)
		病床数	11	76	—	87 ( 197.9)	3,439 ( 351.1)
	歯科	施設数	5	6	1	12 ( 27.3)	256 ( 26.1)
		病床数	—	—	—	—	8 ( 0.8)
医師数	一般医師	19	22	3	44 ( 100.1)	1,166 ( 119.0)	
	歯科医師	7	7	1	15 ( 34.1)	359 ( 36.7)	
看護婦(士)数		24	15	9	48 ( 109.2)	2,220 ( 226.7)	
準看護婦(士)数		48	59	6	113 ( 257.0)	2,690 ( 274.6)	
薬 局 数		2	4	—	6 ( 13.6)	139 ( 14.2)	
薬 剤 師 数		15	15	4	34 ( 77.3)	845 ( 86.3)	

注：香川県小豆地区行政連絡会議，香川県小豆事務所，「統計からみた小豆島のすがた」，昭和53年，23ページ。( ) 内の数値は人口10万人当りの数に換算したものである。

資料3-1-11 年齢別人口 (昭和52年10月1日現在)

区分 町名等	総人口	0~24歳		25~44歳		45~64歳		65歳~	
		人 口	構成比	人 口	構成比	人 口	構成比	人 口	構成比
		人	%	人	%	人	%	人	%
内海町	15,647	5,009	32.0	4,081	26.1	4,192	26.8	2,365	15.1
土庄町	21,437	7,297	34.0	5,620	26.2	5,505	25.7	3,015	14.1
池田町	6,886	2,221	32.3	1,634	23.7	1,985	28.8	1,046	15.2
小豆郡計	43,970	14,527	33.0	11,335	25.8	11,682	26.6	6,426	14.6
香川県計	979,470	341,635	36.0	299,889	30.6	229,628	23.4	108,217	11.0

注：香川県計人口と年齢別人口の計との差101人は年齢不詳。香川県小豆地区行政連

絡会議，香川県小豆事務所，「統計からみた小豆島のすがた」，昭和53年，3ページ。

資料3-1-12 年令別の不利な問題点

問 題 点	15～29才	30～49才	50才～
開発が遅れ，産業が弱体である	38.8%	46.5%	47.6%
医療・教育・福祉施設が不十分	40.5	43.3	37.2
海上交通の便が悪い	43.0	38.1	29.9
買物が不利である	40.5	35.8	24.4
娯楽・教養の機会が少ない	46.3	26.5	19.5
天災・天候の影響をうける	16.5	31.6	26.8
若者が居つかない	20.7	19.1	33.5

注：回収者は，15～29才が121名，30～49才が215名，50才以上が164名である。

問題意識をはっきり自覚しているという事実は，おそらく総じて，小豆地区の後発的性格ないしはその地区に固有の性格があらわれているからと解される。小豆島と豊島とを較べた場合も，明らかにそのような問題意識の明瞭さに差が見られる点からも，そのような理解が支持されよう。総じてそのような島の生活の後発性は，多分に島の地理的特性に関連する部分が多いといえるのではないか。

しかし，小豆郡の島の生活が後発的であるからといっても，その内容を見ると，単純に島のもつ地理的地形的特性とストレートに結びつく問題（たとえば海上交通の不便，水資源の不足，防災の必要性など）が，生活の最重要問題として意識されているわけではない。現状においては，そのような問題にもなお多くの問題が残っているとしても，おそらくこれまでの住民や観光・産業界の自助努力，行政側のテコ入れなどによって，相対的にある程度は解消されているため，地理的特性に関わる問題は，他の地区と一見して共通的と思われる問題とまざりあっているように見える。たとえば産業振興，医療体制，買物の不利の諸問題が，小豆郡では上位の問題と意識されている。しかし，これらの問題は表面的には小豆郡という島の生活だけに固有の問題ではなく，他の地区にとっても問題であるといえよう。しかしながら，それらの問題が上位に来るといふ点が小豆地区に固有な実態である。しかもその

固有の実態は、単なる意識構造の特性というのではなくて、島の地理的特性が長期にわたって住民生活に影響してきた実態を反映しているものと思われる。つまり、小豆地区の産業振興、医療体制、買物の不利などの諸問題は、少なくとも現状においては間接的離島問題であるといった面をもっている。

以上の認識を一言でいえば、小豆地区の生活は、良くも悪くも多分に地理的特性によって影響されているといえる。しかし小豆郡におけるいわゆる「離島問題」の解消、つまり地理的特性とストレートに結びついた問題の解消は、豊島といった特殊な地域を除けば、ある程度まで進んできており、むしろ小豆地区の離島問題の重点は、ストレートな離島問題から、もっと生活に密着した離島問題へと移ってきているといえる。離島問題への取組みは、島内での安定した経済生活や円滑な日常生活の確保といった実生活面での格差に対する配慮が必要となり、配慮の転換があるといえよう。依然として離島格差があることに間違いはないとしても、問題の取組みには、このような質的变化を考慮しなければならない高次の段階にあることを意識すべきであろう。小豆地区の生活は、その一部である豊島の生活のように、自立性を確保するための必要な条件を絶対的に欠いているといった状態ではない。かといって県内の他地区と同等な条件にあるともいい難い。いわば両者の中間的な状態にあり、島内の住民が自ら問題解消をはかろうとする主体的な取組みに対して、それを補強する意味での適切な島外からの協力・助成をいかにうまく噛み合わせるかが肝要であると思われる。

### 3-2 小豆郡における産業

われわれが行なった住民調査では、島の生活で不利な問題として第1位となつたものは、産業の振興・就業機会が乏しいということであった。

また、県が行なった住民調査によってもほぼ同じ結果がでている。3-2-1参照。

このように産業の振興・就業機会の増加と安定が、住民の第1位の要望であり、2人に1人が指摘していることは、他の地域にみられない離島の象徴的現

資料3-2-1 島の生活での不利な問題点 (全体)

順位	問題点	回答者の割合 (回答者数)
①	開発が遅れ、産業が弱体である	45.0% (225名)
②	医療・教育・福祉施設が不十分	40.6" (203")
③	海上交通の便が悪い	36.6" (183")
④	買物が不利である	33.2" (166")
⑤	娯楽・教養の機会が少ない	29.0" (145")
⑥	天災、天候の影響をうける	26.4" (132")
⑦	若者が居つかない	24.2" (121")
⑧	島の陸上交通の便が悪い	17.6" ( 88")
⑨	長期的に見て、島の将来が心配である	16.4" ( 82")
⑩	情報が遅れる	3.2" ( 16")
⑪	その他	0.6" ( 3")

象であるといえよう。

小豆島は、地の利、人の和、よい自然環境という有利な条件を備え、観光、素麺・菊などの農産物、佃煮、醤油など有力な地場産業をかかえている。それにもかかわらず、住民にとって殖産興業の要望が極めて高いのである。離島における産業の特徴を概観しておきたい。

#### (1) 離島小豆島における産業の立地条件

産業の立地条件あるいは産業活動という観点からみると、小豆島の地理的特性は、地の利を得ているなどプラス面はあるとはいうものの、総合的にいえば現状ではマイナス面が目立つ。

地理的劣性を補充するものとして、産業基盤・生活基盤などの基盤整備がある。基盤整備については、県や町の努力により着々と進行しつつある。このことは後述する町政の実態調査からもうかがえる。しかしなお未整備の問題を多く残している。これら基盤整備の立ち遅れがあるため、離島の地理的特性が産業活動に直接影響を及ぼし、あるいは企業誘致を阻害しているものと思われる。つまり産業の立地条件としては、不利な面が多いということになる。代表的なものは、次のとおりである。

(ア) 水不足 粟地ダムの完成は朗報である。しかし水の長期安定供給は、

なお努力を要する。この水不足は、現に給水船による水の購入、自家用井戸の設置等々産業界に直接コストアップをもたらしている。また観光産業の振興といっても、水不足ということから自ずと制約が生じてくる。

(イ) 用地難 小豆島は急峻な土地が多く、平地が少なく、つれて土地の単価も安くはない。また急峻な土地が多いことは、災害がおきやすいことに通ずる。産業用地としては、難点を多く抱えている。

(ウ) 交通流通問題 すでに述べてきたように海に囲まれた小豆島では、産業の交通流通問題は、海上輸送に依存せざるを得ない。しかも貨物量はそれほど大きくないため観光客と混載せざるを得ない。それゆえ観光の影響を受けやすく、交通流通コストの割高、夜間運休など陸送に比べて不利な面が多い。

## (2) 離島小豆島の産業特性

離島小豆島は、(1)の立地条件の他に、海に囲まれているため他地域と比べて独立した生活圏という色彩が濃い。また人口4万人ということで、経済需要量としてはあまり大きなものではない。このような特性は、産業に反映している。

(ア) 島内の第1次第2次産業つまり生産者は、島内需要・地場需要を主力とすることは難しく、不利な海上輸送による島外需要に主力をおかざるを得ない。

(イ) 事業の性質上、島内需要に依存しなくてはならない小売業、運送業、バス会社などの第3次産業は、島内需要が小さく、しかも、島外需要を吸収することも至難であるため、経営状態が厳しいと推定される。

(ウ) 消費者の観点からみると、物価指数などの指標がないため正確なことはいえないが全体として、物価にたいして割高感があるようである。

## (3) 統計からみた小豆島の経済・産業

(ア) 人口増加率は、マイナスであり、老人人口比率が高い。また高校卒業者の県内就職率は異常に低い。

(イ) 県民所得も、県全体に比べて、かなり低い。

(ウ) 耕地面積，農業粗生産額もかなり低い。

(4) 離島における産業の特徴

小豆島では，産業振興に対する要望が極めて高い。他方，島における産業振興は，すでに述べてきたように，離島の地理的特性，なかなか追いつかない基盤整備等々の理由で，なかなか難しい。ところで島民の産業振興に対する要望が異常に高い背景をみておこう。すなわち現在の小豆島航路は，昔に比べて大変便利になったとはいえ，「通勤の足」としては，なお不便であり，事実通勤乗船者は極めて少ない。どうしても雇用機会を島外ではなく島内に求めざるを得ない。このような事情が産業振興にたいする高い要望の背景にあるといえる。したがって，島内の雇用機会の創出は，単に島内の産業振興だけでなく，小豆島の海上交通体系の整備いかにかかっているといえよう。

資料 3-2-2 小豆郡のすがた

区分	単位	全国(平均)	香川 県		小豆郡	調査期日 資料出所等	
			県計又は 平均	全国から みた順位			
土地 と 人	降水量(年間)	mm	1,639.8	1,240.0	37	1,627.0 (大部)	昭和50年気象庁 「気象庁年報」
	面積	km <sup>2</sup>	377,534.99	1,879.31	46	170.35	昭和50年10月 国土地理院調
	人口	人	111,939,643	961,292	40	44,040	昭和50年 「国勢調査」
	人口密度	人	296.5	511.5	10	258.5	〃
	人口増加率	%	7.9	5.9	20	△3.2	〃
	老人人口比率	%	7.92	10.54	10	14.98	〃
福祉 と 医療	被生活保護者数 (人口千人当り)	人	11.9	9.7	29	13.6	昭和51年9月 「生活保護速報」
	保育所普及率	%	13.9	21.3	11	18.1	昭和50年厚生省
	老人家庭奉仕員数 (老人人口1万人当り)	人	9.8	11.2	20	16.1	昭和50年度末 厚生省老人福祉 課調
	病床数 (人口10万人当り)	床	1,047.6	1,458.1	7	1,192.3	昭和50年末 県医務課調
	医師数 (人口10万人当り)	人	119.3	120.2	18	100.1	
	看護婦数 (人口10万人当り)	人	338.2	505.7	4	366.3	〃



	区 分	単 位	全国(平均)	香 川 県		小豆郡	調 査 期 日 資 料 出 所 等
				県計又は 平 均	全国から みた順位		
産 業 と 経 済	就 業 率	%	47.5	50.1	12	48.7	昭和50年 「国勢調査」
	就 業 構 造 (第1次産業)	%	13.8	17.0	27	14.9	〃
	就 業 構 造 (第2次産業)	%	34.1	32.9	21	34.6	〃
	就 業 構 造 (第3次産業)	%	52.1	50.1	20	50.5	〃
	県内就職率 (高等学校卒業者)	%	72.7	80.5	10	23.8	昭和52年 「学校基本調査」
	県民所得 (人口1人当り)	円	1,139,271	1,021,694	24	936,266	
	農家世帯比率	%	15.4	27.6	22	27.3	昭和52年2月1日 「農業センサス」
	耕地面積 (農家1戸当り)	hg	1.12	0.62	43	0.48	昭和51年3月1日 「耕地面積調査」
	農業粗生産額 (農家1戸当り)	千円	1,835	1,571	24	940	昭和50年度 生 産農業所得統計
	個人所得 (人口1人当り)	円	1,160,778	1,080,816	23	1,044,062	昭和50年度 所得統計
持ち家比率	%	58.2	71.1	X	81.6	昭和50年 国勢調査	
昼 (世帯員1人当り)	昼	7.0	8.3	X	8.4	〃	
水 道 普 及 率	水道普及率	%	87.6	87.3	17	92.1	昭和51年3月31日 県環境総務課
	し尿処理実施率	%	70.4	76.6	16	86.4	昭和52年3月31日 「公共施設状況調」
	ごみ処理実施率	%	93.5	92.2	29	98.9	〃
	電話普及率 (100人当り)	%	28.7	27.9	21	31.1	昭和52年3月31日 日本電信電話公社調
	道路舗装率	%	69.4	92.1	4	88.9	昭和51年4月1日 建設省道路局
	自動車保有台数 (人口千人当り)	台	273.4	315.4	14	267.9	昭和52年3月31日 運輸省調べ
警 察 官 数 (警察官1人当り)	警察官数 (警察官1人当り)	人	569.7	682.9	X	798.8	昭和52年 警察 庁警察局調べ
	刑法犯罪件数 (人口1万人当り)	件	110.3	154.5	2	104.4	昭和51年 警察 庁刑事局調べ
	交通事故死傷者数 (人口1万人当り)	人	55.2	75.9	9	45.7	昭和51年 警察 庁交通局調べ
	消防自動車台数 (人口10万人当り)	台	32.0	41.3	17	61.4	昭和51年 消防 庁「消防年報」
	火災発生件数 (1万世帯当り)	件	18.3	23.4	10	37.1	昭和51年 消防 庁防災課調べ
	風水害等被害額	百万円	1,340,523	55,951	8	35,863	昭和51年 「消防白書」

区 分	単 位	全国(平均)	香 川 県		小豆郡	調 査 期 日 資 料 出 所 等
			県計又は 平 均	全国から みた順位		
幼稚園就園率	%	64.2	84.6	4	98.5	昭和52年 「学校基本調査」
高等学校就学率	%	93.1	96.2	5	89.7	〃
大学・短大進学率	%	33.2	37.5	12	37.7	〃
小学校校舎整備率	%	70.1	63.5	20	75.4	昭和51年度 公共施設状況調
中学校校舎整備率	%	70.8	81.8	6	73.4	〃
高等学校校舎整備率	%	83.0	88.0	12	86.1	〃
公民館数 (人口10万人当り)		8.0	14.4	16	36.3	昭和50年度 文部省「社会教育」調査
図書館数 (人口10万人当り)		0.97	1.46	11	4.54	昭和51年3月31日 図書館協会
カラーテレビ普及率	%	67.8	74.0	23	79.7	昭和52年3月31日 日本放送協会

香川県「統計からみた小豆島のすがた」昭和53年

### 3-3 小豆郡の町政

以下は、小豆郡3町と小豆地区広域行政事務組合に対して行なったアンケートの回答、及び、昭和51・52・53各年度の「市町財政要覧」（香川県総務部地方課編）を主な資料としてまとめたものである。町政の特徴をのべるにあたっては、県下38町の中での相対的な比較をすることに留意した。

#### (1) 小豆郡の地理的特徴

小豆郡3町は、島に立地するため、基本的に他町とは異なる条件を有している。第一は、県庁や他市町との交通連絡を海上交通機関に頼らねばならないことである。第二は、土地が狭く急峻なため工業用地が少なく（造成事業も最近は行われていない）、水資源が乏しいため、大規模工場の誘致ができず、第二次産業が発展しにくいことである。第三は、河川が少なく水量も少ないため、断水が多く（内海町の場合、町役場の調べでは、給水制限日数が昭和51年度92日、昭和52年度39日、昭和53年度205日あった）、水源ダムも限定されていることである。小豆島の主な水資源は、次のとおりである。

資料3-3-1 小豆島の主な水資源

名称	区分	位置	総貯水容量 (m <sup>3</sup> )	有効貯水容量 (m <sup>3</sup> )
内海ダム		内海町神懸通	140,000	125,000
三五郎池		内海町安田	85,000	85,000
殿川ダム		池田町中山	690,000	620,000
山田ダム		土庄町大部	200,000	200,000
粟地ダム		内海町粟地	780,000	700,000
計			1,895,000	1,730,000

香川県小豆地区行政連絡会議・香川県小豆事務所：「小豆島のすがた」による

第四は、長い海岸線、山間部、隣接の島を抱え、集落も点在しているため、施設・職員とも多数を必要とすることである。昭和53年度市町財政要覧によれば、昭和54年4月1日現在の職員数は、土庄町142人、内海町86人、池田町61人で、38町間の人数の多い順位では、それぞれ1位、9位、16位である。なお、38町の平均は65人である。第五は、陸地は災害が起こりやすく被害も大きく、海上も赤潮などの海洋公害の影響を受けやすいことである。最近の大きな災害の被害状況は次のとおりである。

資料3-3-2 主な災害の被害状況等

区分		年次	昭和49年災害(台風8号) 7月6日～7月11日	昭和51年災害(台風17号) 9月8日～9月13日				
死	者	(人)	29	39				
重	傷	者	17	30				
軽	傷	者	3	61				
住家	全	壊	46	298				
	半	壊	203	247				
	床	上	浸水	1,054	2,231			
	床	下	浸水	903	2,940			
土	木	被	害	(千円)	960,006	6,690,789		
農	林	被	害	(千円)	1,397,199	5,678,074		
商	工	水	産	被	害	(千円)	1,504,670	944,436
そ		の	他	(千円)	42,044	2,304,200		
被害総額	郡	計	(千円)	3,903,919	15,617,499			
	県	計	(千円)	X	55,951,362			

香川県小豆地区行政連絡会議・香川県小豆事務所：「小豆島のすがた」による

(2) 立地条件が町政に及ぼす影響

(ア) 町政上の有利さ、不利さ

有利な面として町が考えているのは、町民の連帯感が強く、行政計画の立案が容易で効果も浸透しやすいこと、3町間では共通部分が多く共同歩調がとりやすいこと、特殊な地域開発事業の対象になりやすくそれについては利益があること、観光及びそれと関連した産業を育成しやすいこと、などである。

不利な面とされているのは、第一に国・県の大規模事業（本四架橋、香川用水、四国縦貫道、空港、医大、県立病院、大規模運動公園等）の効果が薄いか逆効果であることである。第二に、町で一定の公営企業をしなければならず、しかも、港湾・漁港の建設・改修や海岸の保全及び防災事業は恒常的にしなければならないことである。香川県下の地方公営企業の設置状況は次のとおりである。

資料3-3-3 地方公営企業設置状況

(昭和54年3月31日現在)

事業名	昭和53年度		昭和52年度	A-B	備考
	団体名	事業数 A	事業数 B		
上水道	高松市、丸亀市、坂出市、 普通寺市、観音寺市、引田町、 白鳥町、大内町、津田町、 大川町、志度町、寒川町、 長尾町、内海町、土庄町、 池田町、三木町、牟礼町、 庵治町、香川町、香南町、 直島町、綾上町、綾南町、 国分寺町、飯山町、宇多津町、 満濃町、琴平町、多度津町、 高瀬町、山本町、三野町、 大野原町、豊中町、詫間町、 仁尾町、豊浜町、 小豆島上水道企業団	39	39	0	

事業名	昭和53年度		昭和52年度	A-B	備考
	団体名	事業数 A	事業数 B		
病院	高松市, 坂出市, 内海町 土庄町, 塩江町, 香川町 綾南町, 詫間町 大川病院組合 三豊総合病院組合	10	10	0	
観光(1)	土庄町, 津田町	2	2	0	
観光(2)	丸亀市, 池田町, 仁尾町	3	3	0	
港湾整備(1)	津田町(施設利用)	1	1	0	
港湾整備(2)	丸亀市, 坂出市, 志度町 土庄町, 多度津町, 詫間町 (以上施設利用) 坂出市, 牟礼町 (以上, 埋立)	8	7	1	(建設中) 坂出市(埋立) 志度町, 土庄町, 牟礼町
簡易水道	丸亀市, 坂出市, 観音寺市 内海町, 土庄町, 池田町 塩江町, 綾歌町, 琴南町 仲南町, 詫間町, 財田町	12	12	1	(新規・建設中) 坂出市
交通	観音寺市	1	1	0	
市場	高松市	1	1	0	
宅地造成	高松市, 丸亀市, 坂出市 大内町, 志度町, 内海町 土庄町, 牟礼町, 庵治町 宇多津町, 多度津町, 詫間町 仁尾町, 豊浜町	14	14	0	(建設中) 宇多津町
下水道	高松市, 丸亀市, 坂出市 観音寺市, 大内町, 津田町 牟礼町, 宇多津町 大川西部環境組合	9	9	1	(新規)宇多津町 (合併)志度町及び 長尾町が大川西 部環境組合に (建設中)坂出市, 観音寺市, 大内 町, 牟礼町, 宇 多津町, 大川西 部環境組合

事業名	昭和53年度		昭和52年度	A-B	備考
	団体名	事業数A	事業数B		
と畜場	高松市, 観音寺市, 土庄町	3	3	0	
合計		103	102	1	

(備考) 上記のうち、上水道39, 病院10, 観光(1)2, 港湾整備(1)1, の52事業は法適事業であり、その他51事業は法非適事業である。香川県：昭和53年度市町財政要覧による。

上の表から分るように、小豆郡3町の少なくとも1町以上が、10種類のうちの7種類の公営企業を経営している。上水道事業を除けば、病院、観光、港湾整備、簡易水道、宅地造成、と畜場の各事業を経営している町は極めて少ない。他方、公共施設の整備状況は、道路、都市公園、住宅などの整備が遅れており、他町との格差が目立っている。これらは、町が島に立地するため、3町以外の他市町との共同事業ができず、独自で国土保全に始まり生活基盤の整備や民生・福祉に至る諸事業をしなければならないことに起因する。いわゆるタウンミニマムの整備を今後も島内で完結すべきものだとすれば、これらの問題点の克服は容易ではなからう。第三に、指定地域が多いことで、次の表に見られるように、小豆郡3町は、重複して指定を受けており、県下でもマイナス格差の多い地域であることを示している。

資料3--3-4 指定地域等の現状

区分	根拠法	指定地域等	計
離島	離島振興法	高松市2, 土庄町2, 直島町6, 坂出市5, 丸亀市5, 多度津町2, 詫間町2, 観音寺市2,	4市4町の 26島
過疎地域	過疎地域対策緊急措置法	池田町, 塩江町, 綾上町, 琴南町	4町
辺地地域	辺地に係る公共的施設の総合整備のための財政上の特別措置等に関する法律	高松市1, 丸亀市4, 坂出市4, 観音寺市1, 引田町3, 白鳥町2, 大内町1, 大川町2, 長尾町1, 内海町10	4市18町の 77地区

区 分	根 拠 法	指 定 地 域 等	計
		土庄町 19, 池田町 3 三木町 2, 塩江町 6 直島町 2, 綾上町 5 琴南町 2, 満濃町 1 多度津町 2, 仲南町 1 大野原町 3, 詫間町 2	
農工法地域	農村地域工業導入促進法	引田町, 綾南町, 財田町 大野原町, 綾上町, 志度町 寒川町, 津田町, 土庄町 仁尾町, 多度津町, 長尾町 白鳥町,	13町

香川県：昭和53年度市町財政要覧による

第四に、他町に比べて財政負担が多いことである。この点を以下に分析してみよう。

#### (1) 財政構造の特徴

県内他町と比較してみると、財政構造については、次のような特徴があることが指摘できる。第一に、決算収支の規模が大きいこと、第二に、依存財源が額・割合とも大きいこと、第三に、大企業がなく税収に限度があること、第四に、災害復旧費、土木費、民生費が支出区分の上位を占めていること（県内町平均では、教育費、議会・総務費が上位にある）、第五に、土木事業費が多いうえに福祉事業費の負担も増えていること、第六に、地方債の発行増加による償還負担と運用上の負担（省別・コマ切れる補助金制度に起因する事務の煩雑）が増えていること、などである。第一、第二、第四点に関する資料を掲げると、次のとおりである。

資料3-3-5 決算収支の状況 (単位:千円) 香川県:昭和51・52・53各年度市町財政要覧による

年度 区分 町名	5 1		5 2		5 3	
	歳入総額	38町間の額の多い順位の歳入歳出	歳入総額	38町間の額の多い順位の歳入歳出	歳入総額	38町間の額の多い順位の歳入歳出
内海町	4,556,782	4,595,999	5,903,007	5,895,667	4,116,421	4,027,493
土庄町	3,407,421	3,387,400	4,094,125	4,055,240	4,414,171	4,336,653
池田町	2,315,607	2,266,908	3,173,275	3,155,857	2,803,055	2,776,634
3町平均	3,426,603	3,416,769	4,390,136	4,368,921	3,777,882	3,713,593
県内町平均	1,682,498	1,612,663	2,024,370	1,954,843	2,209,847	2,122,056

資料3-3-6 財入財源構成状況 (単位:千円,%) 香川県:昭和51・52・53各年度市町財政要覧による

年度 区分 町名	5 1		5 2		5 3	
	自主財源金額	依存財源金額	自主財源金額	依存財源金額	自主財源金額	依存財源金額
内海町	911,431	3,645,351	1,135,805	4,767,202	1,020,666	3,095,755
土庄町	879,722	2,527,699	1,022,515	3,071,610	1,247,567	3,166,604
池田町	313,178	2,002,429	303,835	2,869,440	395,194	2,407,861
3町平均	701,444	2,725,160	820,718	3,569,417	887,809	2,886,740
県内町平均	515,590	1,166,908	603,798	1,420,571	701,331	1,508,516



資料3-3-7 目的別歳出状況 (単位:千円) 香川県:昭和51・52・53各年度市町財政要覧による

年度	5 1					5 2					5 3					
	内海町	土庄町	池田町	県平均	内海町	土庄町	池田町	県平均	内海町	土庄町	池田町	県平均	内海町	土庄町	池田町	県平均
議会・総務費	額	295,999	452,030	162,196	256,262	339,032	542,723	220,488	287,259	366,597	572,071	205,062	327,527	572,071	205,062	327,527
	百分比 順位	6.4%	13.4%	7.1%	15.8%	5.8%	13.4%	7.0%	14.7%	9.1%	13.2%	7.3%	15.4%	9.1%	13.2%	7.3%
民生費	額	584,010	491,497	249,873	231,625	236,794	611,882	154,376	257,839	431,240	446,503	122,637	281,917	446,503	122,637	281,917
	百分比 順位	12.7%	14.5%	11.0%	14.3%	4.0%	15.1%	4.9%	13.2%	10.7%	10.3%	4.4%	13.3%	10.7%	10.3%	4.4%
衛生費	額	391,455	259,174	116,839	86,639	469,070	386,948	118,139	117,533	335,727	581,758	143,558	130,411	581,758	143,558	130,411
	百分比 順位	8.5%	7.7%	5.2%	5.3%	8.0%	9.5%	3.7%	6.0%	8.3%	13.4%	5.2%	6.1%	8.3%	13.4%	5.2%
農林水産業費	額	275,063	213,686	106,771	165,370	317,170	262,224	237,533	219,941	416,353	367,783	296,135	294,607	416,353	367,783	296,135
	百分比 順位	6.0%	6.3%	4.7%	10.2%	5.4%	6.5%	7.5%	11.3%	10.3%	8.5%	10.7%	13.9%	10.3%	8.5%	10.7%
土木費	額	524,693	328,981	200,982	183,388	1,412,198	596,248	500,766	265,370	816,978	675,890	421,288	322,158	816,978	675,890	421,288
	百分比 順位	11.3%	9.8%	8.8%	11.3%	24.0%	14.7%	15.9%	13.6%	20.3%	15.6%	15.2%	15.2%	20.3%	15.6%	15.2%
教育費	額	436,610	511,994	137,318	281,090	549,034	484,941	128,252	335,059	398,831	606,023	670,430	433,503	398,831	606,023	670,430
	百分比 順位	9.5%	15.1%	6.1%	17.3%	9.3%	12.0%	4.1%	17.1%	9.9%	14.0%	24.1%	20.4%	9.9%	14.0%	24.1%
災害復旧費	額	1,799,553	800,764	1,160,681	265,815	2,139,509	795,855	1,628,793	298,953	795,149	562,349	697,037	114,828	795,149	562,349	697,037
	百分比 順位	39.2%	23.6%	51.2%	16.4%	36.3%	19.6%	51.6%	15.3%	19.7%	13.0%	25.1%	5.4%	19.7%	13.0%	25.1%
公債費	額	159,803	133,508	67,843	67,520	235,083	189,607	94,978	88,386	315,186	264,037	146,737	120,237	315,186	264,037	146,737
	百分比 順位	3.5%	3.9%	3.0%	4.2%	4.0%	4.7%	3.0%	4.5%	7.8%	6.1%	5.3%	5.7%	7.8%	6.1%	5.3%
その他の経費	額	128,814	195,816	64,465	83,954	197,777	184,812	72,532	84,503	151,432	260,239	73,754	96,868	151,432	260,239	73,754
	百分比 順位	2.9%	5.8%	2.8%	5.2%	3.4%	4.6%	2.3%	4.3%	3.8%	6.0%	2.7%	4.6%	3.8%	6.0%	2.7%
合計	額	4,595,999	3,387,400	2,266,908	1,621,663	5,895,667	4,055,240	3,155,857	1,954,843	4,027,493	4,336,653	2,776,634	2,122,056	4,027,493	4,336,653	2,776,634
	順位	{ 1 }	{ 2 }	{ 6 }	—	{ 1 }	{ 2 }	{ 4 }	—	{ 2 }	{ 1 }	{ 9 }	—	{ 2 }	{ 1 }	{ 9 }

(注) ( ) の数字は区分間の, { } の数字は38町間の, それぞれ額の多い順位を示す。

国が指定地域を設定するのは、いずれも地域格差の是正策を推進するためであるが、根拠法に当たると、その目的・対策は共通する部分が多いのに、主務官庁と対象地域となるための基準はバラバラである。すなわち、4つの根拠法によれば、目的には、「後進性除去のための基礎条件の改善と産業振興策の樹立により、経済力の培養と生活の安定・福祉の向上を図る」（離島振興法第1条）とか、「人口の過度の減少を防止し、地域社会の基盤を強化して住民福祉の向上と地域格差の是正に寄与する」（過疎地域対策緊急措置法第1条）とか、「住民の生活文化水準の著しい格差の是正を図る」（辺地に係る公共的施設の総合整備のための財政上の特別措置等に関する法律第1条）とか、「農業と工業との均衡ある発展を図り、雇用構造の改善に資する」（農村地域工業導入促進法第1条）ということが掲げられている。事業としては、離島、過疎地域、辺地地域の三指定地域とも交通・通信施設の整備、教育・厚生・文化施設（学校・老人福祉施設、集会施設等）の整備、医療の確保・診療施設の整備、農・漁・林業の産業施設や基盤の整備が挙げられている。このような共通性があるにもかかわらず、主務官庁は、総理府・自治省・農林水産省・通商産業省・労働省にわたっている。このような、いわゆる縦割行政の欠点・不備をカバーし町の負担減を図るためには、県独自の対策や広域行政による積極的対応が必要であろう。

#### (ウ) 広域行政の実績

地域の問題について、地方自治体を取りうる一つの解決手段に、広域行政事業がある。そこで、小豆地区広域行政事務組合の事業実績がどのようになっているかをみてみよう。

資料3-3-8 小豆地区広域行政事務組合事業実績（事業別）（単位：千円、％）（小豆地区広域行政事務組合調べによる）

年	47		48		49		50		51	
	実施	百分比	実施	百分比	実施	百分比	実施	百分比	実施	百分比
事業名(件数順)	事業費	百分比	事業費	百分比	事業費	百分比	事業費	百分比	事業費	百分比
町道整備事業	110,390	27.8	155,102	25.2	185,966	40.9	205,616	53.3	239,486	33.9
消防施設整備事業	102,019	25.6	13,685	2.2	3,910	1.2	6,252	1.6	3,850	0.6
教育文化施設整備事業	5,300	1.3	88,912	14.5	1,500	0.5	3,000	0.8	2,000	0.3
上水道施設整備事業	180,135	5.3	190,265	31.0	102,393	30.8	—	—	—	—
し尿処理施設整備事業	—	—	—	—	—	—	32,756	8.5	356,250	50.4
老人ホーム改築事業	—	—	111,203	18.1	—	—	—	—	—	—
ごみ処理施設整備事業	—	—	—	—	—	—	138,450	35.8	—	—
勤労青少年ホーム建設事業	—	—	55,500	9.0	—	—	—	—	—	—
火葬場整備事業	—	—	—	—	—	—	—	—	104,682	14.8
計	397,844	100.0	614,667	100.0	332,243	100.0	386,074	100.0	706,268	100.0

累積  
事業名  
(事業費順)

事業名	件数	事業費	百分比
町道整備事業	8	1,542,160	39.4
し尿処理施設整備事業	2	776,103	19.8
上水道施設整備事業	4	632,793	16.2
老人ホーム改築事業	2	330,803	8.5
ごみ処理施設整備事業	2	226,924	5.8
消防施設整備事業	7	141,456	3.6
火葬場整備事業	1	104,682	2.7
教育文化施設整備事業	5	100,712	2.6
勤労青少年ホーム建設事業	1	55,500	1.4
計	18	3,911,133	100.0

年	52		53		54	
	実施	百分比	実施	百分比	実施	百分比
事業名(件数順)	事業費	百分比	事業費	百分比	事業費	百分比
町道整備事業	214,039	53.3	213,151	50.2	268,410	41.4
消防施設整備事業	6,300	1.6	5,440	1.3	—	—
教育文化施設整備事業	—	—	—	—	—	—
上水道施設整備事業	—	—	—	—	160,000	24.7
し尿処理施設整備事業	181,097	45.1	206,000	48.5	—	—
老人ホーム改築事業	—	—	—	—	219,600	33.9
ごみ処理施設整備事業	—	—	—	—	—	—
勤労青少年ホーム建設事業	—	—	—	—	—	—
火葬場整備事業	—	—	—	—	—	—
計	401,436	100.0	424,591	100.0	648,010	100.0

上の実績表をみると、圏域が3町に限定されしかも島に立地することから、3町それぞれの事業の量的拡大に終わっていることが分かる。事業内容は、生活に直結する事業（町道・し尿処理施設・上水道・ごみ処理施設・消防施設の整備）が中心であり、これに発足以来8年間の累計事業費の8割を充てており、町道整備にはその半分を充て、かつ、毎年度実施してきている状況である。そのため、教育・文化施設の整備事業はあまり進んでいない。今後事業の質的拡大を図っていけるかは、新広域市町村圏計画の内容をどのように定めるか、県が事業主体としてどこまで役割分担をするか、にかかっているといえよう。新計画は、旧計画と違い、県も事業主体として参加しうるとしているからである。

#### (二) 海上交通・物流問題への対応

海上交通問題自体については、町は直接対応できない。できるのは陸上関連施設の整備である。しかし、海上航路を生活道路ととらえ、民間フェリーに機能上の公共的性格を認めたらえ、国に対しては航路の国道化、海運会社には航路の増設・増便などの陳情を続けてきている。その状況は次のとおりである。

資料3-3-9 陳情一覧 (小豆郡3町調べによる)

年度	陳情主体	陳 情 先	陳 情 内 容
50	内海町	関西汽船(株)	1. 別府航路の坂手寄港 2. 高速艇による坂手—高松航路新設 3. 傍系会社による就航誘致
	内海町	建設大臣ほか	1. 高松—小豆島—姫路(海上53.8Km, 陸上31Km)の国道昇格
	土庄町	香川県知事 香川県議会議長	1. 県道、本町—小瀬—土庄港線の「小瀬青木附近」の早期整備
	池田町	香川県知事	1. 県道、三都港—平木線(局部改良室生地区)の整備
51	池田町	建設大臣ほか	1. 51年災害の復旧の特別財政援助

年度	陳情主体	陳 情 先	陳 情 内 容
52	内海町	関西汽船(株)	1. 阪神—坂手—高松航路の運航回数が増便 2. 高速艇による新規航路の開設
	土庄町	香川県自民党議員会長	1. 51年災害の復旧の財政援助
53	内海町	建設大臣ほか	1. 高松—小豆島—姫路の国道昇格と公団フェリーの運航
	池田町	建設大臣ほか	1. 高松—小豆島(海上)—県道小豆島循環線(陸上)—福田港—姫路港(海上)の国道昇格
	池田町	香川県知事	1. 県道, 土庄—池田線(高坂隧道改良)の整備
	土庄町	香川県議会土木委員長	1. 国道改良の促進 2. 土庄港, 家浦港の改良整備

物流問題についても、産業基盤たる施設(道路・橋梁、港湾・漁港、埋立、海岸保全、漁礁・築磯・船揚場、上水道、ダム等)の整備を行うという形で間接的に対応してきている。

### (3) 町当局が考えている町政の課題

海上交通問題は、住民・産業にとって重要な課題であるばかりでなく、町政の立場からみても課題の一つである。そこで、行政主体としての町が、みずから小豆郡の課題と考えているのは何か、また、海上交通問題についてどのように考えているか、をまとめておきたい。

町にとっては、第一に水対策(新水源の確保、上水道・下水道整備を含む水・節水計画の推進)、第二に医療・民生・福祉の充実、第三に産業の育成(基盤整備の継続、観光・地場産業の育成、勤労者の確保と厚生施設の充実、物品流通ターミナルの新設、非公害産業の誘致・育成等)が、町振興のための課題であるとしている。また、瀬戸内海の海上交通問題については、旅客(住民・観光客)の手軽な足(小型・高速・低料金)、貨物の大量輸送手段として、船の合

理的利用と新しい海上交通の体系化が積極的に進められるよう期待している。

結局これらの課題も、国や県の諸政策の枠の中でのみ対応できるものであり、特に県政における小豆郡の位置づけ如何が大きな鍵となるであろう。

#### (4) 離島行政からはずれた離島小豆島

小豆島は、内海にあって本州・四国本土と比較的近距離に位置し、自然的景観に恵まれているという点では、見た目には条件のよい島のようなものである。しかし、上記のような特徴が現われてくるのは、結局、小豆島が本質的には離島振興法という離島と同じ状況にあるからであると思われる。

地理的悪条件のために、住民は島内で足りないものを求めて本土へ渡り、産業界は原料・製品の輸送を海上に頼らねばならず、海上交通機関抜きでは島の生活は成り立たない。町政の実態を見ても、民生・福祉の充実よりは国土保全、生活や産業の基盤整備という、いわば、国政・県政レベルの任務を併せ遂行している点で、本土に立地する他町とは異なる特徴を示している。

小豆島には約4万人の住民が生活している。同規模の島のうち、佐渡島、天草島は離島振興法という離島に指定された（佐渡島は昭和28年10月26日指定されて現在に至るが、天草島は昭和55年4月1日大部分が解除され、一部が天草諸島としてなお指定が続いている）が、小豆島と淡路島は指定されていない。しかし、淡路島は、大鳴門橋・紀淡トンネル構想などで国のナショナルプロジェクトによる振興が計画されている。これに対し、小豆島については、本土と結んだ振興計画はまだない。確かに、香川県は、昭和51年2月17日から、離島航路の補助制度を作って、国道・県道に相当する海上交通機能を有し、住民・郵便物・生活必需品・主要物資等を輸送している航路について、市・町と協調して県費による「航路補助金」を交付している。しかし、離島振興対策実施地域又はこれに準ずる地域に係る航路であり、やむを得ない欠損を補填する制度のため、小豆島航路は結果的に対象外となっている（唯一例である宇野——土庄航路も今年度は対象外となるようである）。

以上のべたように、同規模の島のうち小豆島だけが国や県の離島政策から取り残された形である。そのため、離島行政の谷間にありながら、「本土」なみの

力量を負担しなければならないのが、小豆郡の姿である。今後、離島政策だけでなく、地域振興策としての新広域市町村圏，地方生活圏，第二次県民福祉総合計画などの各構想に、どのように組み込まれていくかも小豆郡の将来を決定づけることになる。絶対的貧困状態にはないが、本土の開発・振興につれて生活・交通条件における格差が拡大しつつある「周辺地域」として、小豆郡は注目すべき地域であるといえよう。

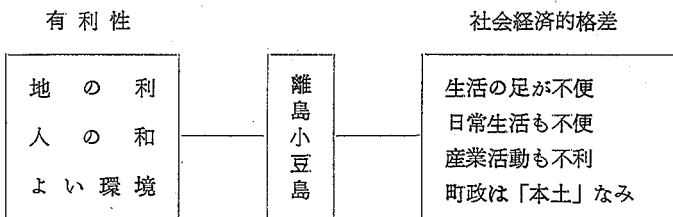
なお、小豆郡3町と町議会は、9月1日、県に対し、第二次県民福祉総合計画で島の格差是正策が盛りこまれるよう陳情した、と報ぜられている（9月2日付朝日新聞）。その内容は、①水資源開発の促進，②精神薄弱児（者）施設の設置，③総合運動公園などの建設，④産業振興策の推進で、離島のため、県の大規模事業の恩恵を受ける機会が少なく、教育・文化・産業・医療・交通などの施策が立ち遅れ、格差が広がっているからだ、としている。

#### 4. 離島小豆島と「地方の時代」——結びに代えて

小豆島の交通流通についてのわれわれの見解は、概要次のとおりである。

- (ア) (海上)交通問題は、島民のトップクラスの切実感をもつ問題である。
- (イ) 小豆島は観光により航路が発展しているにもかかわらず、この問題がトップクラスの問題となるのは、観光の足とは異質な独自の生活の足が確保されていないと説明せざるをえない。
- (ウ) 独自の生活の足が確保されていないのは、離島からくる格差である。
- (エ) 離島からくる格差は、生活の足の問題の外にも、住民生活、産業、町政等にもみられる。

#### 小豆島の離島性



(外) 小豆島の交通流通問題(生活の足の確保)を解決するためには、すでに第1章で明らかにされた個別具体的問題をバラバラに単独で取り組む以前に、まず小豆島の離島性について共通した認識と将来を展望する総合振興ビジョンが必要であろう。

ところで、最近「過疎・過密の解消、国土の均衡ある発展」をめざした「地方の時代」が時代の潮流になりつつある。この潮流は、各地で観迎されている。過疎と離島性に悩む小豆島にとってもまた、時機を得たものといえよう。

しかし、「地方の時代」といっても、受けとめ方あるいは考え方には、かなりの違いがある。地方の時代を、予算獲得の錦の御旗とする受けとめ方、他方では、地方の時代ないし田園都市構想は「哲学」とする考え方がある。

また、従来の開発計画は、「国→県→市町村→住民」というトップダウンであったが、地方の時代のそれは「住民→市町村→県→国」というボトムアップであるともいう。

さらに、雇用機会の創出は小豆島だけでなく、いずれの地方も最優先課題である。これについても、従来は工業団地を造成して大手企業を誘致するという方式であった。地方にとって大手企業の誘致は、「期待のすべてであった」。しかし、地方の時代では、大手企業の誘致は「期待のひとつ」へと変化せざるを得ず、伝統産業・地場産業の振興に一層尽力することといわれている。

このようにみると、地方の時代を単にスローガンで終わらせてしまっただけでは、かえって中央集権化に拍車をかけ、地方の時代は一時的ブームで終り、遠のいてしまうことになりかねない。離島性について共通した認識と総合振興ビジョンをもつことおよび地方の時代をどのように受けとめるかということが、県とくに小豆島にとって最も基本的課題といえよう。