

瀬戸内海固有の生活文化をアピールするとともに

その継承を支援する

瀬戸内海の島々の持つ魅力

瀬戸内海が瀬戸内海国立公園として指定されたのは、昭和9年3月のことである。雲仙天草と霧島屋久と共に日本で最初に指定された国立公園であった。

瀬戸内海国立公園について、西田正憲は「静かな海に多数の島々が点在する内海多島海景観や、鳴門の渦潮のような瀬戸景観といった自然景観と、そして、人間の長い営みが生み出した島々の段々畑や古い港とその集落、歴史や文化を偲ばせる神社や史跡などの人文景観、これらが調和して一体になっている」と、特徴づけている。生口島の出身で、世界的な巨匠、平山郁夫も瀬戸内を素材とし、多くの風景画を描いている。多くの作家を尾道で輩出し、尾道を舞台に映画が多く作成されるのも、対岸に浮かぶ島々の存在を無視するわけにいかないであろう。地元の人々にとって、尾道から向島へはほんの10分もかからない船旅なのだが、映画で見る人にとっては、夕焼けに沈む瀬戸内を往復する船に哀愁を感じさせる。身近でありながら自分の足で歩いて行くことのできない島は、近くて遠い存在なのだ。瀬戸内の島々を見ることが癒しになるのは、自然と社会が調和して生まれた瀬戸内に我々は憧憬の感を抱くからなのかもしれない。

瀬戸内海が持つ九州（大陸）と畿内（都）とを結ぶ大動脈としての性格と、周囲が100メートル以上の島は700以上、俗称3,000とされる島々が連なる多島海としての性格は、水上交通の盛んな海道と呼ぶのにふさわしい。瀬戸内海は内海で穏やかな印象があるが、場所により潮流が激しく、異なった姿を表すこともある。これらの要素は、人々の営みまでも決定づけていく。

瀬戸内海島しょ地域に残る歴史・文化的資源

【「海賊」の住む島】

古く瀬戸内海には海賊がいたといわれる。瀬戸内の島々には多くの海賊がいて積荷を強奪したというのだ。地元では水軍と呼ばれた彼らは、水上交通の安全を守る立場であり、当時陸上では関所で関銭を徴収するのと同じく、海上交通の通行料を徴収した。支払わずにそのまま通過しようとするすると襲撃し、通行料の代わりに金品を奪った。その意味で、中央の人々にとっては海賊なのかもしれないが、地元の人にとっては当然のことをしていただけのことである。

日振島（愛媛県）を拠点とした藤原純友の乱（939～940年）は、大陸からの窓口であった太宰府を攻略し、中央政府を震撼させた。武士として初めて政権を握った平清盛は、平氏の全盛期に宮島の厳島神社の社殿を寄進・造営するが、それも瀬戸内の水軍への配慮である。瀬戸内海中枢に位置する大三島には、大山祇神社がある。同社は、日本総鎮守三島神宮と称され、多くの武具・甲冑が奉納されている。源義経・頼朝をはじめ、河野通有など多くの武将が奉納し、全国の重要文化財以上の武具・甲冑の八割を有するといふのだから相当な数である。これらは、源氏もまた島々の水軍を無視するわけにはいかなかった裏付けでもある。

【江戸時代の港町の風景を色濃く残す島】

1588年、天下統一を果たした豊臣秀吉は、海賊停止令（海賊禁止令）を発した。これにより、海の平和が保たれる。しかし江戸時代においても、瀬戸内海の多くの島々は活況を見せている。小豆島は良質な石を産出し、大坂城の石垣として使用された。塩の産地としても知られ、徳川家康が大坂城の豊臣氏を攻略した際には軍用の塩として小豆島の塩が使用された。その後、江戸時代を通じて大坂では島塩として親しまれた。塩飽諸島の人々は織田・豊臣・徳川の水軍として活躍した。彼らは幕末に初めてアメリカに渡海した咸臨丸の水夫としても活躍する。そして、朝鮮通信使の宿館が整備されていた下蒲刈島など。瀬戸内の島々は、歴史の表舞台にしばしば登場したのである。

もちろん、日常の時でも風待ち・潮待ち港として島々が海上交通に果たした意味は大きい。御手洗（大崎下島）は瀬戸内海交通の中継的商業港であった。幕末には薩摩藩と広島藩との交易拠点になっている。薩摩藩は、この地に藩士を常駐させ、上方や長州藩の動向を詳細に伝えている。同地の金子邸は長州藩と広島藩が討幕の条約を結んだところである（御手洗条約）。瀬戸内の島々は、歴史の表舞台に常に登場していたのである。

【軍事に使われた島】

これら島々の活況は、九州と畿内、四国と本土（中国地方）との間を縦横に展開した裏付けでもある。今日、島と島との交流の妨げとされる海は、当時の人々にとって全く障害にならなかった。しかし近代以降、鉄道が輸送の主役を担うようになり、海上輸送から陸上輸送に目が向けられるようになると、瀬戸内の島は歴史の舞台から消えていく。

その後、瀬戸内の多島海としての意味は、海軍の島としての江田島、毒ガス工場が設営された大久野島など、皮肉にも軍事との関わりで利用されることになった。そして大久野島は、地図からも消されてしまう。

【気候風土に合った産業が栄えた島】

戦前期、瀬戸内の島々では漁業だけでなく、木造船の建造、柑橘業、製塩業など様々な産業が盛んであった。それは、島の風土や生活に適合したものが多
い。温州ミカンは今に至るまで島しょ部で広く栽培されている。とりわけ、
大長ミカンや瀬戸田ミカンは全国に広く知られる。瀬戸田ミカンを作る生口島
と橋でつながる隣の高根島には田畑が無い。全てがミカン農家なのだ。大崎下
島（大長）の人たちは農耕船を利用し、近隣の島々に渡って耕作を行う「渡り
作」も行う。海からすぐ急斜面となる土地柄は、ミカンの立地としては好適地
であり、黄金の島ともいわれた。

「海の駅」には島の歴史や文化の継承を支援する役割

瀬戸内の人々の行動的な生活や文化は、多くの遺産を残し、今もその面影を
知ることができる。その筆頭は宮島だ。安芸の宮島は日本三景の一つとされ、
その美しさは折り紙付きだ。神の島として、人の住むことが許されなかったと
いわれるが、毛利元就が中国地方の覇権を握ったとされる厳島の戦いの場とし
ても知られる。数度に渡り再建されているが、鳥居は海に浮かぶ木造建築物と
して、千年近く前からこの地にあったと思うと感慨深い。社殿や平家納経など
数多の国宝・重要文化財が残される。1996年には世界遺産にも登録され、年間
240万人を超す観光客が来訪する観光名所でもある。県木モミジも美しい。秋に
はモミジ狩りで賑わうが、多種多様なモミジには驚かされる。「何で、広島はモ
ミジ饅頭なのか」という素朴な疑問に答えてくれる。港町として栄えた御手洗
（大崎下島）は伝統的建造物群保存地区に指定されている。他にも各所を回る
と、多くの歴史遺産に接することができる。生口島の向上寺三重塔、塩飽諸島
の本島にある御勤番所跡など、行かなければわからない、魅力の島が数多くあ
る。歴史遺産は建造物だけでない。自然を利用した船隠しなども興味深い。向
島にある船隠しには船を停泊させており、通行料を支払わない船がいると、見
張り台からの通報により出撃したのである。船隠しの名前の通り、内海を航行
する船にとって普段は船影を見ることができず、突然の船団の来襲に驚くこ
となるのだ。能島や来島（愛媛県）は島がまるごと城だった。海城（うみじろ）
と呼ばれ、潮の流れなどを考慮に入れ、天然の地を利用した一大要塞基地であ
る。海城はまさに、「海賊」の住む島なのだ。

人々が生きてきた証しでもあるこのような歴史的遺産を後世に伝えることは、
現代に生きている我々の使命である。そのままにしておくことが保存を意味す
るが、管理しなければ朽ち果ててしまう。人々の理解なしには保存することは

不可能だ。しかも、歴史的遺産は観光資源にもなる。

「海の駅」には、そうした文化・歴史を始めとした島の名所の情報発信地になって欲しい。例えば、島独特な伝統芸能も盛んである。宮島での管弦祭を始め、諸行事はよく知られたところであるが、大山祇神社の一人相撲などはユニークだ。一人で相撲している様だが、相手は目に見えない神で真剣勝負の戦いだ。他にも小豆島では農村歌舞伎が有名で、島内に約 30 棟残っている。こうした催し物が開催される時期を知らせることだけでも有益であろう。

また地元のガイドと協力し、島を案内するツアーを組むのもよい。地元の人々の案内を聞きながら島内をまわることによって島への愛着を増すことにつながる。ミカン作りの苦労話を聞くと、身近なミカンが一層おいしくなる。家族や友人との会話の話題にもなる。過去を知ることは単に昔を懐かしむだけではない。地元の歴史を伝え、発信することは、島々の人々にとってアイデンティティを支える要素になるし、旅行者に対する島の理解を深めてくれる。しかも、地域創造への新たなヒントを与えてくれるのだ。

このほか、歴史や文化などのテーマで島々をクルージングする企画を立て、観光客に提供するのも一つの在りかたなのかもしれない。上関 蒲刈 鞆 牛窓 室津などといった、朝鮮通信使の行程をたどってみるのも興味深い。

島全体としても意識の変化が必要だ。沼隈半島の先端にそびえる阿伏兔観音は、船上からの眼差しを意識したものである。海から見られているという意識を持つ必要もあるだろう。

島々を自由に往来できる海上交通の再現へ「海の駅」の役割に期待

戦後の民俗学を牽引した故宮本常一氏は、1964 年 4 月の地元 R C C 放送のインタビューに答えて、島しょの振興には橋が必要であることを説いている。そして橋は架かった。本州と四国の間にも 3 つ橋が架設された。また、瀬戸内海の多くの島しょに橋が架けられ、本土と結びつくことができたのだ。それは、20 世紀にほぼ実現した。ただ、過疎の悩みは変わらない。離島の人々が常に抱いていた問題点の解決には結びついていないのだ。それでは 21 世紀には何が求められるのだろうか？

島同士の人々が縦横無尽に往来できるようになるといい。島と島とを結びつけるものとして、橋だけでなく海上交通に求めるのだ。確かに、島同士の架橋で隣の島に行けるようになったが、それらは、あくまでも特定の島に行けるようになったのであり、生業の時に限ったことである。これまでも農耕船を利用しながら島々を往来していた。これら古来からの海上ネットワークを「海の駅」を中心に新たな交通網として復活させることは容易であり、重要なことではないだろうか。「海の駅」の整備を通じて、このような形で「島の歴史や文化」が

継承され、これらの情報が島内外の多くの人々に広く悠久的に発信されていくことに期待するところである。

21世紀という広い視野で見たとき、「海の駅」が果たす役割は大きい。

(広島修道大学商学部助教授 / 落合功)

参考文献

中国新聞「瀬戸内海を歩く」取材班著『瀬戸内海を歩く』(上)(下)(1998年)

西田正憲『瀬戸内海の発見』(中公新書、1999年)

白幡洋三郎編著『瀬戸内海の文化と環境』(社団法人瀬戸内海環境保全協会、1999年)

山内譲『海賊と海城』(平凡社、1997年)

山口徹編著『瀬戸内諸島と海の道』(吉川弘文館、2001年)



歴史的・文化遺産を次世代に継承する瀬戸内海

「海の駅」を軸とする公共交通体系を整備する
～新たな海上交通のネットワークの創出にむけて～

瀬戸内地域の現況と問題点

【現状と問題点】

瀬戸内海地域の離島は 108 島を数え、合計人口は約 7 万 2 千人、全国の指定離島に対して島数では 39% を占めるのに対し、人口では 13% に過ぎない。大半が本土に近接するという比較的恵まれた条件下にあるとはいえ、小規模な島が多く、交通アクセスの制約への対応、産業活性化、生活基盤整備など離島に共通する基本問題を抱えている。

人口

瀬戸内海離島は、とくに基礎的条件である人口規模・人口構造に不安要因を抱える。人口規模についてみると、1 島当たり平均は 663 人であるが、1,000 人以上の島は 6 島に過ぎず、100 人未満が 44 島で 4 割を占める。特に広島、山口両県で小規模離島の割合が高い。

人口減少と高齢化は、全国の中でも最も進んだ水準にある。昭和 30 年の対象離島の人口を 100 とすると、平成 7 年までの 40 年間で 41.6 にまで減少している。年齢構成をみると、15 歳未満が 11.9% (全国平均 15.9%、全国指定離島平均 16.1%)、65 歳以上の老年人口が 31.6% (同 14.5% 及び 25.3%) であり、全国指定離島平均を上回る速いスピードで高齢化が進んでいる。

産業

瀬戸内海の離島では、その立地や資源を生かして、石材加工業、海運業、造船業、観光業など特色ある地域産業が形成されてきた。とはいえ全就業者のうち第 1 次産業就業者が 40.1% を占め (全国指定離島平均では 29.7%)、全体として 1 次産業が主流といえる。その基幹産業である 1 次産業の不振が続いている。物流のコスト高、定時性確保難など離島の制約、及び資源の枯渇や市場価格の低迷など外的な要因に加え、島内の人材不足や高齢化に伴う事業意欲の減退なども要因と考えられる。

観光

全国の指定離島に比べると、瀬戸内海離島における観光のウェイトは比較的低い。海水浴が中心であった観光入込み客数は、自然環境の改変やニーズの変化にともなって、平成 2 年度の 172 万人をピークに減少傾向にある (平成 9 年度 126 万人)。

生活

生活面でも、小規模離島が多い故の問題が生じている。例えば教育面では、高等

学校はもとより対象離島の中で中学校のある島は限られ、本土への通学者が多い。また病院も診療所もない島が対象離島の半数を占め、大半の島で高次医療サービスが不足している。また、高齢化が進む中で福祉・介護サービスの確保が遅れがちとなっている。水道は一部を除き普及しているが、水洗化率は平均で39%、ゴミ処理では施設処理率が平均で77%となっており、これらも地域による差が大きい(注1)。

【海上輸送】

上記のような現状に加え、三橋時代に入って海上輸送量も大幅に減少している。このため、瀬戸内海離島では、頻度(便数)や本土との往復の時間帯が限られ、小規模な離島では定期航路がないところや便数が非常に少ないところがある。なお、本土までの航路所要時間は、大半が1時間以内である。そこで、中国運輸局資料より新尾道大橋等(尾道 今治ルート)関連航路の旅客輸送を見ると、平成9年の旅客輸送人員は約3,640万人であったが、平成11年度には約1,800万人と約半減している。また、平成9年度の自動車航送台数についても平成11年度には約1,100万台であったが、平成11年には550万台と半減している状況にある。このように、島しょ部の人口減少、高齢化もあって定期航路の利用者は大幅に減少しており(図表 - 5 - 9、10、11、12参照)、その結果、航路体系の不適合(交流人口拡大を目指すにあたり、居住者に対応するのみの航路のため来訪者の利便性が損なわれている、横の連絡等のネットワークが不十分)が発生している。

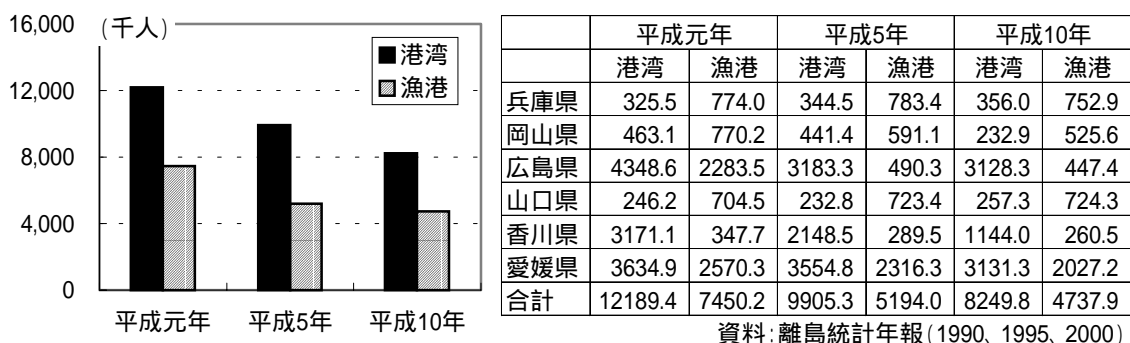
(参考) 広島の地理学者である東皓傳氏による広島に限定した海上交通の分析

「広島は湾内に島しょをもつ海の玄関口であり、四国の松山や今治にも直結する航路をもつ。また、呉・広島 別府航路も復活し、釜関航路の延長による再開も進められている。・・・船舶乗降人員は全国的にみても広島港は337万人で4位であり、厳島港は鹿児島に次いで2位である。小用港(江田島町)やその対向港である呉港も利用者は全国的である。広島湾内のこれら諸港の数値はもっと重要視されねばならない。広島港の乗降客は平成11年(1999)で337万人であるが、平成元年(1989)では388万人、昭和53年(1978)では454万人であった。利用者の減少がみられるとはいえ、ともかくも300万人以上が通過する港であるから、行政サイドは副都心として港湾地区を早急に育てるべきである。港湾地区と都心部や広島駅、広島西飛行場、商工センターから五日市駅方面へのアクセスを早く確立し、都市内部の人の動きをスムーズにさせることである。

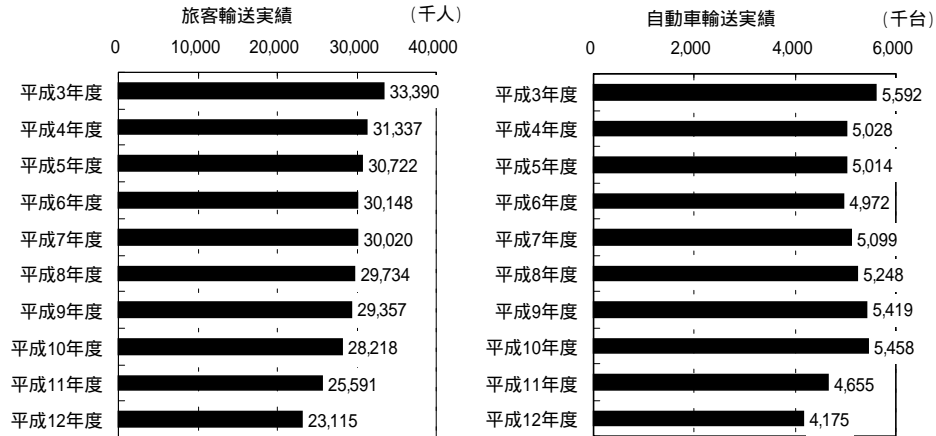
行政上、広島港は県管理であり港周辺での陸上部の諸施設では県との合意が必要となる。戦前、宇品港が陸軍の管理下にあったとき、民間用として港内の一部に市営棧橋があった。現在は大きく県営棧橋として元宇品の西側の海面で施設を拡充しつつある。広島港の相手港として広島から直接航路のある厳島港(それは生活航路と観光を兼ねた港)・呉・小用・松山・今治などの諸港と連携しながら、相互に利用者の最大便益を諸事業に生かすことである。その一環として、島しょからのすべての航路が広島港に集中するのではなく、漁港になっているが、草津港の利用をもっと拡大する方向はないのであろうか。島から広島港を経ての2港寄りでも良いと思う。草津港も当面は水産荷揚げだけでなく、その他貨物に広げることでトラック一辺倒の商工センターの貨物の輸送需要に海上からの風穴をあけることである。中国電力が市原の揚水式発電所用の水車陸揚げの例もある。すなわち、草津港の補助港化と同時に、広島西飛行場の近くにも旅客船の発着所が設定できないものか。草津港との相互関係の港の施設でも良いと思う。要は湾内島しょ部の住民や四国からの乗降客にも理解を得るということである。」(注2)。

ゆえに、海上交通の活性化、従ってまた、島しょ部の開発のためには、島しょ部間、島しょ部と四国・中国地方との航路ネットワークや港湾整備の見直しが最重要課題であると考える。

図表 - 5 - 9 瀬戸内海6県の離島航路を対象とした港湾・漁港乗降人員数の推移



図表 - 5 - 1 0 中国運輸局管内の旅客・自動車輸送実績



資料: 中国運輸局運輸部 HP 統計情報

図表 - 5 - 1 1 本四架橋に伴う航路廃止・縮小等の状況

区分	児島・坂出ルート	神戸・鳴門ルート		尾道・今治ルート				
		大鳴門橋	明石海峡大橋	大三島橋	因島大橋	伯方・大島大橋	生口橋	新尾道大橋等
供用使用時期	昭和63年4月	昭和60年6月	平成10年4月	昭和54年5月	昭和58年12月	昭和63年1月	平成3年12月	平成11年5月
指定航路数	65航路 (41事業者)	33航路 (23事業者)	55航路 (41事業者)	13航路 (13事業者)	13航路 (8事業者)	21航路 (18事業者)	86航路 (66事業者)	
廃止縮小航路	廃止航路数 (7事業者)	1航路 (1事業者)	20航路 (15事業者)	1航路 (1事業者)	5航路 (5事業者)	7航路 (4事業者)	2航路 (2事業者)	12航路 (11事業者)
	縮小航路数 (9事業者)	4航路 (3事業者)	8航路 (8事業者)	0航路 (0事業者)	3航路 (3事業者)	0航路 (0事業者)	2航路 (2事業者)	12航路 (12事業者)

注1) 数字は、平成13年7月1日現在
 注2) 廃止縮小航路の事業者数のうち、1つの事業者が複数航路の廃止と縮小を行う場合にはそれぞれ計上している。
 注3) 大三島橋については、本四特措法の施行日以前に供用開始されたため、本四特措法附則2項で処理している。

出典: 中国運輸局「運輸要覧」平成13年度

図表 - 5 - 1 2 国庫補助航路年度別補助金交付状況

(単位: 千円)

	管内			全国			全国比 (%)		
	事業者数	航路数	補助額	事業者数	航路数	補助額	事業者数	航路数	補助額
昭和63年度	20	21	279,916	116	122	2,930,553	17.2	17.2	9.6
平成元年度	20	21	329,037	127	134	3,534,713	15.7	15.7	9.3
2	20	21	344,452	128	135	3,764,379	15.6	15.6	9.2
3	20	20	359,159	121	128	3,804,010	16.5	15.6	10.5
4	20	20	381,658	119	125	3,996,743	16.8	16.0	9.5
5	20	20	382,561	117	123	4,184,439	17.1	16.3	9.1
6	19	19	403,392	103	108	4,146,271	18.4	17.6	9.7
7	19	19	391,941	103	107	4,151,604	18.4	17.8	9.4
8	19	19	437,400	99	103	4,084,561	19.2	18.4	10.7
9	20	20	420,585	105	109	4,084,576	19.0	18.3	10.3
10	20	20	331,789	103	107	4,083,254	19.4	18.7	8.1
11	21	21	486,712	104	109	4,073,178	20.2	19.3	11.9
12	21	21	505,557	102	107	4,063,184	20.6	19.6	12.4

注1) 数字は、平成13年7月1日現在のもの。
 注2) 補助金額について千円未満の端数は切り捨て処理している。
 注3) 平成6年度に補助制度の改正があり、欠損額の75%を補助する定率補助方式から標準化された欠損額を補助する方式に改められた。

出典: 中国運輸局

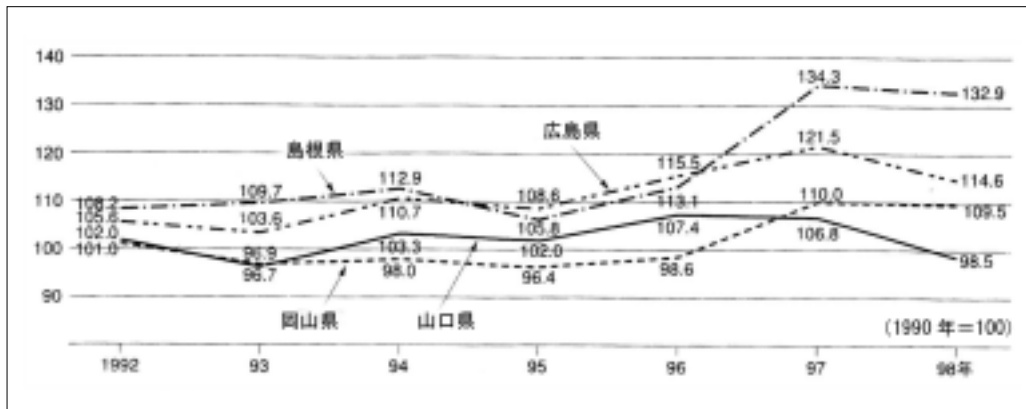
新たな地域開発の必要性：観光の重要性

近年、新たな地域開発として観光が重要視されるようになってきた。しかし、1998年の中国地域の入込観光客数を見ると、長期にわたる景気の低迷もあり、鳥取県を除く4県で減少となった。県別にみると、鳥根県は冬場の雪不足があったものの、県内観光客の増加などから微減、また、岡山県も倉敷チボリ公園の通年営業や広域交通網の整備充実などから、大型施設の開業が相次ぎ過去最高を記録した前年をわずかに割り込むに留まった。一方、広島県や山口県は、大河ドラマ「毛利元就」の放送終了でブームが一段落したこともあり、鳥根、岡山の2県より減少率がやや高くなっている。(図表 -5-13 参照)。

他方、平成11年5月1日に架橋部全線が開通した「しまなみ海道」の開通効果をみると、交通量は著しく増加し、沿線の主な観光施設の利用者数が広島県側では平均3倍、愛媛県側で平均6倍と大幅に増加した(図表 -5-14、15 参照)。しかし、日本交通公社がまとめた最近の調査によると「しまなみ海道」でさえも再来訪問意向が低い成熟型に分類されている。「自然や風景がすばらしい」と回答したのは50%以上にのぼったが、「他に見るところがある」としたのは10%以上、「おいしい食べ物がある」「見るものが多くバラエティに富んでいる」などの回答は10%未満にとどまったとされている。地域開発のためのサステナブルな観光を展開するには多くの課題がありそうである(注3)。

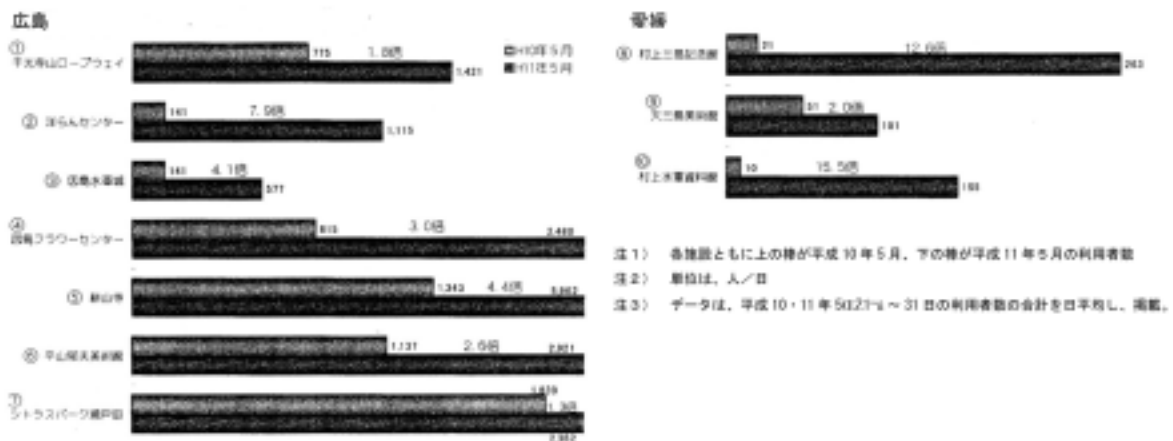
その対策の一つに、今回検討されているプレジャーボート利用の拡大とそれにかかわる「海の駅」のネットワーク化がある。広島県におけるプレジャーボートの保有数は中国地方で最も多く、現状の「もっぱら釣り」という状態からそれ以外の、利用目的の可能性を広く展開できれば、それは、人口の高齢化と地域の停滞を打破する新たな観光需要創出の一翼を担うのではないかという期待が持たれる。

図表 - 5 - 13 県別に見た入込み観光客数の推移



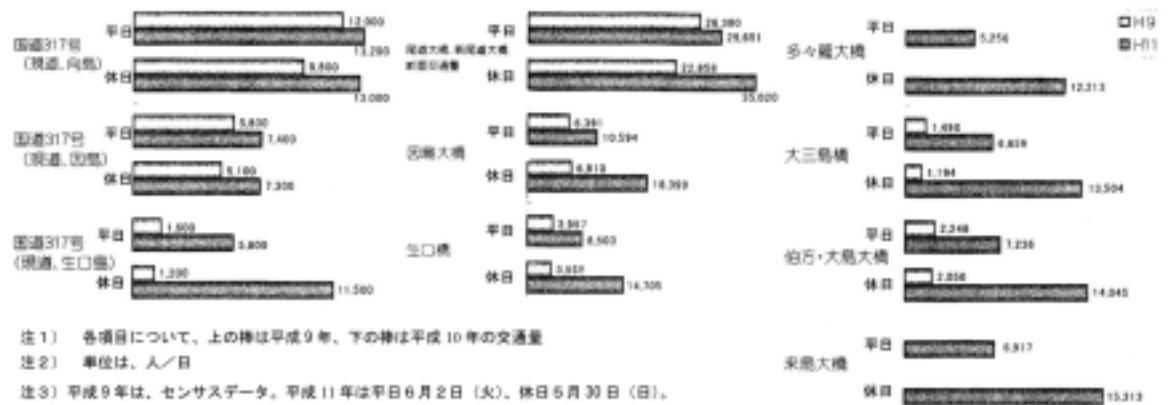
出典：中国電力株式会社経済研究センター「中国地域の経済と地域開発」平成12年1月

図表 - 5 - 14 沿線の主な観光関係施設の利用者数の推移



出典：旧建設省中国地方建設局「中国地方の地域づくり」平成11年11月

図表 - 5 - 15 沿線の主な観光関係施設の利用者数の推移



出典：旧建設省中国地方建設局「中国地方の地域づくり」平成11年11月

交通と地域開発・観光

交通と経済発展の関係について考えてみる。一般に交通投資による効果は、直接的効果と間接的効果がある。直接的効果としては、良質の輸送手段は輸送コストを低下させ、そのことによって市場を拡大させ、さらに生産における規模の経済性を可能にするというものである。間接的効果は、近代的交通システムの形成は鉄・その他の資源を必要とするので産業の発達を促すというものである。しかし、19世紀のアメリカの発達は鉄道なしでも可能であったという見解もあるように、交通は経済発展を可能にするとしても、経済発展そのものは複雑なプロセスを持ち、交通は発展にとって必要であるが十分ではない。実際、交通部門への過剰投資によって、他の部門の発展が犠牲にされたり、環境問題や開発の偏在が発生することがある。

開発成果の偏在問題は、成長と地域間平等の問題である。これについて、ミュルダールは、成長が一定段階に達するまでは格差が拡大する「逆流効果」の存在を指摘した。労働力にせよ資本にせよ、生産要素の地域間移動は、先進地域に選択的に有利なように行われ、また、交易条件も規模の経済性ゆえに既成地域に有利に作用する。従って、成長は、後進地域を相対的に停滞または後進させる「逆流効果」を持つ。もちろん、先進地域の繁栄は他地域に「波及効果」をもたらすが、成長が一定段階に達するまでは「波及効果」は相殺され、格差は拡大する。開発政策としては、社会資本を中心として生産要素の移動を誘導することが重要となる。

しかし、社会資本のうち産業基盤投資の問題は、不分割性が大きいことであり、当の施設に対して十分な需要が地元で期待しうる必要が要請される。一種類の施設では不十分であり、パッケージとしての投資が必要となる。したがって、量的にも質的にも集中して行なわれる必要がある。地域開発の必要条件ではあるが十分条件ではない。企業の立地を誘導する有力な手段であるが、立地自体は企業の問題である。しかも、費用は地元負担で、利益は進出企業へというケースが多い。環境問題などの外部不経済は地元にかかる。その意味で地域住民の選択を反映させることが重要である。

補足的に過疎問題について述べると、過疎地域から過密地域への移動は、双方の地域で社会資本の非効率化をもたらす、放任は社会的に好ましくない。そのため過密地域への流入に対する混雑税の賦課と過疎地域に対する流出防止のための補助が必要となる。移動にはコストを要する。このため、負担力の大きいものが流出し、負担力の小さなものが取り残され、老人が残ることになる。従って、地域は高齢化するし、地域の生産も低下し、社会資本の水準の維持を困難にする。その結果、人口は流出することになる。

対策としては、生活基盤社会資本についてナショナルミニマムの確保、

所得を向上させ、安定した将来性のある就労機会を増加させる積極的な援助が必要である。農林業の生産性向上が必要となる。ただし、それは容易でない。それらの産業の製品に対する需要は概して、所得弾力性が小さく、大きな成長は期待できない。そのため新しい農林業や観光などの産業の育成が必要となる。本調査のテーマである「海の駅」は、まさに上述のような、瀬戸内海開発と再生のための象徴的な拠点と成り得るのではないだろうか（注4）。

「地域交流センター」代表幹事の米村洋一氏も瀬戸内開発について以下のように述べられ、その一つとしてレジャーポート育成なども重要であるとされている。

すなわち、「島の風土に適した生産の仕組みづくりである。もともと島嶼部の多くでは一次産業が中心であるが、島の魅力を活(い)かして、三次産業的な要素を取り入れた新しいイメージの産業を創(つく)り出してはいかがであろうか。こう考えると漁業は今、若者のあこがれの的になっているクルージングとフィッシングの組み合わせである。付加価値の高い果樹や、花卉(き)を中心とした農業は、流行のガーデンングを本格化したものである。

高齢化した島の実情に合った一次産業の仕組みを作ることは、ちょっと発想を転換し、進んだ技術を活用して、楽しく気軽に仕事ができる作業環境づくりをすることでもある。

瀬戸内海の島には小規模で環境負荷が少なく、高齢者にもやさしい技術や仕組みが適しており、これまでの大量生産・大量消費の技術とはかなり性格が違った工学、いわば「瀬戸内工学」の発想が必要である。このような発想をもとにした技術は、パソコンが大型コンピューターにとって代わったように、将来の日本、人類全体が、次の世代で必要とするものにほかならない。」

「海の駅」を軸とする公共交通体系を整備する

～新たな海上交通のネットワークの創出～

【海の駅の機能と具現化に向けて】

島しょ部における公共交通として考えられるのは、定期船、海上タクシー、バス、タクシーである。なかでも、定期船や海上タクシーは離島の住民にとってなくてはならない公共交通機関であるが、離島住民の減少、諸経費の上昇により、多くの航路が赤字経営となっている。こうした定期船や海上タクシーの利用者は、架橋、地域の高齢化などに伴いますます減少するものと思われる。

航路の活性化という面からみても、島民の生活航路としてだけではなく、観光資源を活かすための観光航路を創り、利用者の増加を図ることが重要になっ

てくる。また、島へのアクセス情報等の情報発信を通じて、船に乗って島に行ってみようと魅惑する、来訪者が港に着いて待ち時間が少なくて済むような交通体系、受入態勢を作ることも必要と考える。こうした公共交通の見直しは、住民にも経済的・精神的に良い効果をもたらすことは十分に予想できる。

今後の交通整備は、ハード面より、むしろ図表 - 5 - 16 に示すような（私の率直な意見をまとめたものであるが、）「公共交通体系の課題と公共交通の改善に向けた取り組み」などのソフト面を充実することが大切であり、瀬戸内海を一つのエリアとした「陸・海・空」の高速交通体系のシームレス化を図る必要があると思われる。併せて、「海の駅」を核とした島々が有機的に結び会える海上交通ネットワークの具現化に期待するところである。

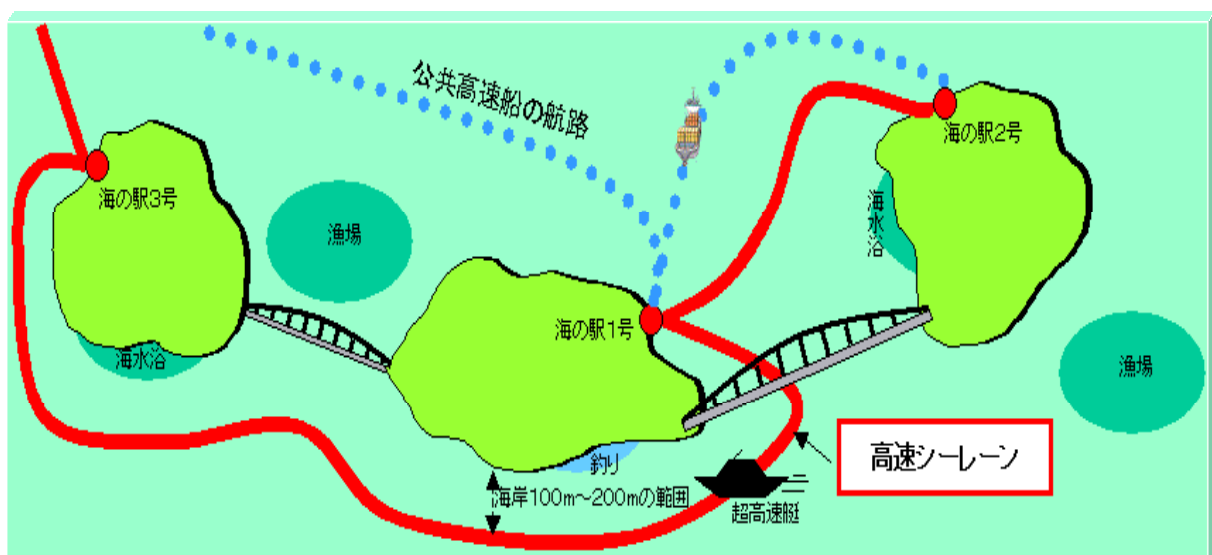
（広島修道大学商学部教授 / 木谷直俊）

注 1) 瀬戸内海離島振興推進協議会の報告書である『21 世紀における瀬戸内海離島の振興施策のあり方に関する調査報告書』平成 13 年 6 月を参考にした。

注 2) 東 皓傳「その風土を背負って 21 世紀の広島」『修道商学』第 42 巻第 2 号、2002 年 2 月、289-291 頁）。

注 3) 『日本経済新聞』、2002 年 1 月 31 日付け。

注 4) 米村洋一「新たな瀬戸内海工学の勧め」『リレーシンポ-瀬戸内海を語る』
<http://www.chugoku-np.co.jp/seto/sympo/980625.html>



高速シーレーンを航行する超高速船による瀬戸内ネットワーク化構想

図表 - 5 - 16 公共交通体系の課題と改善に向けた取り組み

公共交通体系の課題	公共交通体系の改善に向けた取り組み
<p>乗り継ぎにかかわる問題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 一日数便の航路を乗り継ぐのだから、行程選択の自由度が低いのは仕方ない。 ・ しかし、船を乗り継いで目的の島に行こうとしても適当な乗り継ぎの時間がないのは不便である。 ・ 例えば、三原からビジネスで岩城島に行く際、乗り継ぎする土生港に11:57に着くと11:55に岩城行きの船が出港してしまっている。次の便では、13:00の待ち合わせに間に合わない。たった数分であるが、ビジネス客にとっては、離島であるがゆえの不便さを実感する瞬間である。 ・ 復路についても同様のことがいえる。乗り継ぎをうまく考えないと、場合によっては、島で1泊を余儀なくされることもある。また、こうした乗り継ぎの時間を調べるのに手間がかかることはいうまでもない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗り継ぎ時間が数分の場合には、どちらかの船の出発、到着時刻をずらすことも必要である。これにより、観光客の行動範囲も広がってくる。 ・ 正確な情報の提供、「駅すぱーと」のように陸上交通と海上交通、海上交通同士の乗り継ぎを案内する機能も必要である。 ・ 架橋島を含め、島間を結ぶ航路を強化する事も必要である。 ・ 本土側の港湾施設・サービスの見直し（駐車スペースの確保、島の情報の提供） ・ 島に来るまでの煩わしさや不安を解消させるために、正確な公共交通情報を提供することも必要である。
<p>離島間の移動にかかわる問題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 観光客は、当然のことながら周辺の島へも渡ってみたいと思う。例えば、生名島にはたくさんのスポーツ施設があり、島外からも多くの人々が施設を利用するために訪れる。しかし、そこでスポーツをやっている人たちが一日の疲れを癒すために、隣の岩城島にある温泉に行こうとしても、岩城から泊地の弓削への最終定期便が19:35であるので岩城島での滞在時間を十分に取ることができない。結局、岩城に行くのを断念してしまう。 ・ この場合、定期船以外の交通機関としては海上タクシーの利用が考えられるが、海上タクシーを利用すると、往復で一隻あたり2万円前後かかってしまう。20人で利用したとしても一人あたり1,000円（定期船ならば400円）。また、海上タクシー自体の数が少なく、利用する場合には事前の予約が必要となるので、気軽に利用しにくいのが実情である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 来訪者の行動範囲を周辺の島にも広げるため、海上タクシーなどの業者をあっせん・紹介する事も必要である。このためには、公共交通事業者と「海の駅」の協力体制が欠かせない。 ・ 船やバスの発着時刻の見直しを船会社に相談し、そのための港湾設備の改善について行政への協力を求め、再整備することも必要である。 ・ 港や島での時間を満足して過ごしてもらうためには、島の玄関口として「海の駅」を港に隣接させ、島の見どころを紹介したり、タクシーの手配や自転車の貸し出しなどを行ったりすることも必要である。 ・ 農協の婦人部などが無人市を設置したり、定期的に市を開いたりして特産品を売ることも必要である。それは、産品を通じた島の紹介や交流の場となるばかりでなく、島民にとっての賑わいの場となり、地元への経済効果も期待できるものといえる。

瀬戸内海地域の魅力と再発見

瀬戸内海は、紀淡海峡、鳴門海峡、関門海峡、豊予海峡に囲まれ、さらに唐琴瀬戸、弓削瀬戸、船折瀬戸、音戸瀬戸、鼻栗瀬戸など、味わい深い名前の瀬戸（海峡）が島々を結び付けている。歴史的に見ても、瀬戸内海は海上交通の回廊（ハイウェイ）として、人と文化が往来する大動脈の役割を果たしてきた。

そこには自然発生的に港町が生まれ、繁栄をもたらした。広島県の鞆の浦、大崎上島の木江、大崎下島の御手洗、下蒲刈島の三ノ瀬などには、潮の干満に対応する雁木と呼ばれる階段状の岸壁や、石積みの波止が残されている。明治中期まで大阪と北海道を行き来した北前船の「潮待ち、風待ち」で賑わった港町を彷彿とさせる建造物といえるだろう。

紀貫之の「土佐日記」や大田蜀山人の「小春紀行」などに瀬戸内海の当時の風景が描写されているが、その一方、訪れた外国人も瀬戸内海の自然美を称え、記録に残している。16世紀に日本に派遣されたポルトガルの宣教師ルイス・フロイスは著書「日本史」の中で、堺から豊後までの船旅で見聞した出来事を書き記している（海賊との遭遇を危惧する描写がある）。

また、江戸時代の朝鮮通信使においても、下関から大阪までの海路の途中に寄港した鞆の浦で、客殿の対潮楼から眺めた島々が織りなす風景を「日東第一形勝」（日本一の風景）と絶賛している。

さらに明治になると、関門海峡を「ファン・デル・カペレン海峡」と名づけたシーボルトの著書の影響により、多くの欧米人が瀬戸内海を訪れるようになった。彼らは多島美の瀬戸内海を「The Inland Sea」と表現したといわれている。鎖国政策により長い間、海から遠ざけられてきた日本人はこの言葉の持つ豊穡なイメージと、江戸時代から使われていた瀬戸を結び付け、「瀬戸内海」という翻訳語を編み出したのかもしれない。

このように瀬戸内海は日本の長い歴史の中で、内外の文化を伝える「海の道」の役割を担い、島は人と物が行き交う「交差点」の機能を果たしてきた。

しかし、鉄道や道路の発達により、主要な輸送手段は海上交通から陸上にシフトされ、われわれは海から陸を見る機会を失いつつある。紀貫之やルイス・フロイスは、島々の間に見え隠れする、刻々と移り変わる奥行きのある風景を海から眺め、そこに瀬戸内海の自然美を見出したのである。

21世紀の瀬戸内海を広く展望するには、彼らと同じように海からの視点で物事を捉え、考えることが大切ではないかと思う。この視点こそが瀬戸内海の魅力の再発見を導いてくれるのかもしれない。

マリンレジャーから見た瀬戸内海の魅力と地域活性化のための課題

【瀬戸内海のプレジャーボートの普及率】

広島県を含む瀬戸内海沿岸のプレジャーボート（モーターボート・遊漁船、クルーザーヨット、水上オートバイ）の普及率は国内で最も高い。県別の在籍船統計で見ると、広島県は 27,585 隻と全国一多く、ボート（遊漁船を含む）の保有隻数が 2 万隻以上なのは広島県だけである。2 番目は播磨灘を控える兵庫県の 19,431 隻。同じく瀬戸内海沿岸では、岡山県が 16,584 隻（9 位）、愛媛県が 17,098 隻（8 位）と、中国・四国の県が上位を占めている。

一方、首都圏周辺では、東京都 10,388 隻、神奈川県 17,784 隻、千葉県 13,126 隻で、人口比率から見ると瀬戸内海沿岸におけるプレジャーボート活動は首都圏より高いことがうかがえる。

図表 - 5 - 17 プレジャーボートの多い上位県

順位	道府県名	ボート・遊漁船	ヨット	水上オートバイ	合計
1	広島	23,742	516	3,327	27,585
2	愛知	15,095	764	10,326	26,185
3	大阪	9,796	957	10,270	21,023
4	兵庫	12,700	1,204	5,527	19,431
5	北海道	13,319	268	4,710	18,297
6	神奈川	11,212	2,284	4,288	17,784
7	静岡	11,995	895	4,634	17,524
8	愛媛	15,503	182	1,413	17,098
9	岡山	12,591	395	3,598	16,584
10	長崎	15,698	235	498	16,431
全国合計		320,649	13,215	105,505	439,369

出典：日本小型船舶検査機構 平成 12 年度「小型船舶検査統計表」

【プレジャーボートが瀬戸内海で普及する理由】

瀬戸内海沿岸にプレジャーボートが普及する理由は、その自然環境によるところが大きい。まず、外洋に面していないため静穏度が高く、プレジャーボートが安心して航行できる条件を満たしていることが挙げられるだろう。また、瀬戸内海特有の温暖な気候により、年間の日照時間が長く（岡山県で 2,288 時間、全国 10 位）、年平均気温も高く（広島県で 17.2 度 C、全国 12 位）、マリンレジャーに適した気象条件といえる。

さらに複雑な潮流の影響により魚種に恵まれ、四季を通じて釣りが楽しめる

ことも瀬戸内海の特徴のひとつだ。プレジャーボート活動の中で大きなウエイトを占めるのが釣りといわれているが、瀬戸内海で釣りを楽しむにはボート釣り、それも時間や場所の制約を受けない自分のボートによる「マイボート・フィッシング」の人気の高い。

このように、瀬戸内海沿岸はマリンレジャーに適した条件を有し、これからも需要の伸びが期待されている。

【マリンレジャー情報の不足】

プレジャーボートの保有率が高く、気象条件に恵まれている瀬戸内海であるが、その反面、マリンレジャーを気軽に楽しめる環境が十分に整っているとは言い難い。たとえば、泊りがけでクルージングに出かける場合、給油ができる場所、食事ができる場所、緊急の際に避難できる場所など、安心して出かけられる情報は必ずしも多くない。特に最新の情報を入手しにくい島しょの場合、これが顕著である。

漁港などにボートを停める場合でも、一時係留を認めるところと、認めないところがあり、ボート利用者が判断できないケースがある。知らないからといって、勝手に係留すれば漁業者からクレームが出て、トラブルの原因にもなりうる。このような情報不足が原因で引き起こされるトラブルは、利用者のマナーにも原因はあるだろうが、適切な情報を事前に入手していれば避けられることが多い。

このようなクルージング情報はマリーナに所属していれば、事情に詳しいハーバースターに話を聞くことはできるが、すべてのプレジャーボートがマリーナを利用しているわけではない。したがって、ボート利用者個人が必要な情報を容易に入手できるシステムの確立が必要になってくる。これが安全なプレジャーボート活動を支援することにもつながっていく。

【レンタルボートの活用】

マリンレジャーの楽しみ方のひとつに、レンタルボートがある。自分で所有しなくても、レンタカー感覚で、マリーナでボートを借りて気軽にマリンプレイが楽しめる方法として広く利用されている。ボート免許は持っているが、自分のボートを購入する前に操船技術を磨きたい、経済的負担をかけないでマリンレジャーを体験したいというユーザーの要望に応える、乗船機会の拡大を図る新規サービスとして誕生した。

最大手の「ヤマハ SRV レンタルボートクラブ」の場合、平成9年から会員制のレンタルボート事業をはじめ、全国119カ所のマリーナが加盟し、7,000人以上（平成14年2月現在）の会員が登録している。

同クラブの入会資格は18歳以上の、4級ボート免許所有者。使用するボートはヤマハSRV20（長さ6メートル、定員6名）。入会金10,000円、月会費3,000円で会員になれる。利用時のレンタル料金はレンタカー並みといえるだろう。

図表 - 5 - 18 ヤマハSRVレンタルボートクラブのレンタル料金

区分け	土日、祝日	平日
半日（3時間）	10,000円	6,400円
1日（6時間）	15,000円	9,600円

「レジャー用舟艇等の流通促進及び利用者保護対策に関する調査研究」（平成14年3月 国土交通省船用工業課）で実施されたレンタルボート事業者アンケートによると、レンタルボート1隻当たりの年間稼働回数は、20～40回が最も多く、また、1回の利用人数は2～4人が大半を占める結果となった。

一方、利用者アンケートでは、レンタルボートの利用目的の半分以上が釣り、次いで水上スキー、ウェークボード、クルージングの順という結果が出された。

安全対策上、レンタルボートの航行区域は限定されているものの、マリンレジャーを気軽に体験できる手段としての需要は相対的に高い。

たとえば、「海の駅」を想定すると、島の移動手段にレンタルボートを活用することも可能ではないだろうか。ボート免許所有者は、出発地から目的の島まで自分で操船してクルージングを楽しむ。ボート免許を持っていない人や、免許は所有するものの腕に自信のない人には操船指導者が同乗することで、安全なクルージングが体験できる。既存レンタルボート事業者の協力のほか、「海の駅」独自のサービスで実施することも考えられる。そのためには、目的地までの安全航路情報の提供など、ユーザーの視点に立った総合的な環境整備が望まれる。



若年層に人気の高いレンタルボート



ウェークボードを楽しむレンタルボート

個性的な「海の駅」のイメージ

【明快なコンセプトとビジョンの構築】

瀬戸内海の島々は個性豊かな特徴を持っている。今後、展開する「海の駅」の基本設計の要は、明快なコンセプトとビジョンの組み立てにあると思う。コンセプトとは、島独自の個性をどのように生かすか、誰を「海の駅」に招き入れるかにあると思う。また、コンセプトの上に成り立つビジョンは、一過性のブームに終わらせずに、島民が地域おこしの主人公になって、「自分の島のとおきの魅力的な情報」をいかに広く発信するかにかかっている。

そのためには、島独自の個性を生かした「海の駅」の展開が望まれる。具体的に言えば、画一的なサービスの提供ではなく、島で育まれた「オンリーワン」の魅力を前面に押し出したメニュー作りが魅力の源泉になる。今後、「海の駅」を増やし、それを機能させていくには、施設（ハード）を作るのが目的ではなく、作った施設をどのように活用していくかというサービス情報（ソフト）の充実が求められる。

【マリンレジャーを通じて、家族が利用できる「海の駅」】

マリンレジャーの視点から見れば、プレジャーボートの利用目的は釣りが圧倒的に多い。いきおい父親だけが楽しむレジャーになる傾向にある。このような遊び方になるのは、プレジャーボートを釣りの道具と捉え、船本来の移動手段という考え方が希薄なせいかもしれない。

しかし、欧米の流れを見ると、日本のマリンレジャーも家族単位で楽しむ時代を迎えると予想される。このような需要の受け皿になるのは、家族が楽しめる要素をパッケージで提供できる、自然を取り入れた環境整備がキーポイントになってくるのではないだろうか。

たとえば、「海の駅」であれば、親子が楽しめるメニューを揃えることで新たな需要が喚起できる。宿泊施設にしても、個性の乏しい施設ではなく、非日常的空間（丸太を組み立てたログハウスなど）を演出することで、自然あふれる島の魅力をさらに高めることができると思う。

【新しい学習の場としての「海の駅」】

「海の駅」は遊びの要素とともに、自然学習の場としての価値も見出せる。小中学校の学習指導要領が変わり、その中に「総合的な学習の時間」が盛り込まれるようになった。学校単位で取り組む独自の学習と位置付けられた「総合学習時間」は、地域とのつながりや、自然、環境などが大きな学習テーマになっている。「海の駅」となる島には都市部で失われた豊かな自然や環境が多く残

されているため、小中学校の学習の場としての活用に期待できるのではないだろうか。

また、学校同士の交流を通し、さまざまな意見交換や共同学習を体験することで、子供たちが新たなつながりを築き上げる効果も期待できるだろう。さらに子供をテーマにすれば、山間部に住む子供たちとの交流も考えられる。ふだん海に接することが少ない山村の子供たちを招いての「海の駅留学」、逆に島の子供たちが森や谷に囲まれた自然の中で過ごす「山村留学」を行い、お互いの生活や文化を理解しあう交流を進めることもできるのではないだろうか。

【テーマのある「島旅」の発見】

瀬戸内海の島々には固有の文化的背景を持っているため、来訪者に分かりやすい「テーマ」を打ち出し、飽きさせない工夫が必要になってくる。たとえば、「生物」をテーマにすれば、スナメリ（鯨の一種）やカブトガニの自然観察、「文化」であれば、朝鮮通信使の歩んだ道、「海上交通」であれば、北前船や水軍の歴史など、オリジナルなテーマを掲げることで、「海の駅」の「顔」が見えてくる。この多面的な要素を有機的につなげることで、「海の駅」の魅力的なネットワークが進展していくものと思う。

このように「海の駅」のコンセプトとビジョンを考えていくと、自ずとその島独自の特徴づけが見え始めてくる。「海の駅」の目的のひとつである島同士のネットワークも、表面的な情報交換ではなく、地域振興の具体的なアイデアの事例を交えながら話し合うことができるようになる。この相乗効果により、「海の駅」がさらに活性化し、個性を競うネットワークの広まりとともに、発信する訴求力が高められていくのではないだろうか。

マリトレジャーを支援する安全情報の提供

【安心をサポートするクルージング情報の発信】

今まで述べたように、プレジャーボートなどを利用した「海の駅」は、新たなマリトレジャーの需要を掘り起こし、地域振興に結び付けられる可能性が高い。

その反面、冒頭に指摘したように安全かつ気軽にクルージングを楽しめる環境が十分には整っていない。特に海上での安全対策は、今後の大きな課題といえるだろう。

海上保安庁の「船舶海難及び人身事故の発生と救助状況」（平成 13 年 2 月）によれば、平成 12 年度のプレジャーボート船舶海難件数は 1,142 で、船舶別の中で最も多くなっている。過去数年の推移としては、平成 9 年度に 799 隻に減

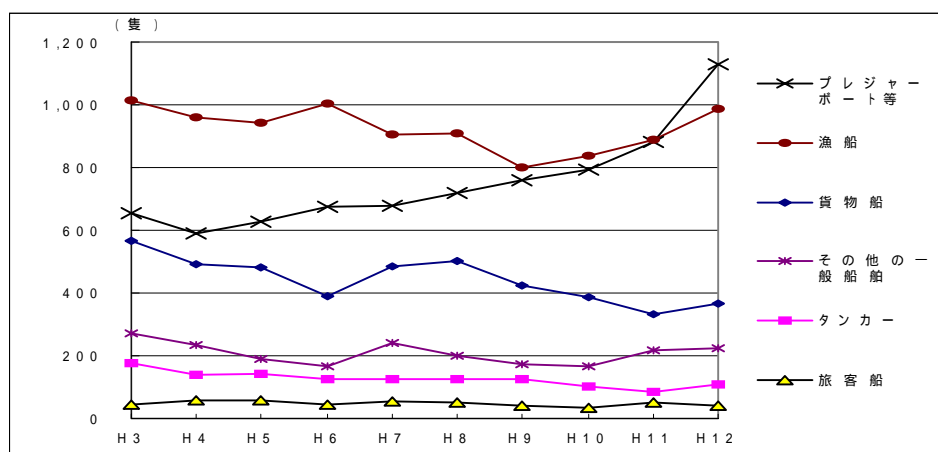
少ししたものの、その後は増加傾向が続き、12年度は1,000隻を超える結果になった。原因別では、「衝突」「機関故障」「乗り上げ」が上位を占めている。

このため、健全なプレジャーボート活動を支援するには、適切なクルージング情報（航路情報、気象海象情報、潮汐潮流情報、危険区域情報など）を発信する「セーフティネット」の構築が望まれる。

プレジャーボートの安全航行に不可欠なこれらの情報の提供は、現在、海上保安庁によって取り組まれているが、リアルタイムの点でいえば、「海の駅」が直接ボート利用者に発信する情報提供サービスも考えられる。

たとえば、栈橋の利用予約をした「海の駅」に向かう途中などで、携帯電話による現地の天気に関する問い合わせの対応をはじめ、栈橋予約の際に「海の駅」の担当者が利用者に航路などの安全情報を事前に提供できれば、係留情報・観光情報などと組み合わせ、安心して「海の駅」へ行くことができる。適切なクルージング情報の提供は利用者の安全意識を高め、結果的に海難事故の減少に貢献するものになってくる。

図表 - 5 - 19 海難船舶の用途別隻数の推移



出典：海上保安庁「平成12年における船舶海難及び人身事故の発生と救助状況」

【「海の駅」における救助機能の役割】

プレジャーボートの海難事故で多いのがエンジンなどの機関故障になるが、このような場合、海上保安庁や民間救助組織に連絡し、曳航などの救助を依頼することが多い。海上保安庁による救助はよく知られているが、民間による救助体制は地域的に限定されている。

会員制の民間救助組織として知られているBAN（ボート・アシスタンス・ネットワーク）の場合、救助サービスエリアは、関東水域（東京湾及び相模湾）、中部水域（伊勢湾及び三河湾）、関西水域（瀬戸内海の一部、紀伊半島）に限定され、全国的なカバーはされていない。関西BANが担当する瀬戸内海のエリア

にしても、播磨灘から瀬戸大橋までの海域に限られている。

今後、瀬戸内海の島々に「海の駅」が拡大されることを前提に考えると、前述の安全情報の提供とともに、トラブルに遭遇したプレジャーボートを迅速に救助する体制が必要になってくるだろう。

この救助も「海の駅」のネットワークを生かし、最寄りの「海の駅」から急行することで、迅速な救助が可能になってくる。島に活動する漁船などの協力のもとに、万一の際のトラブルに対応できる体制を「海の駅」が整えることで、より安全なクルージングをサポートする「灯台守」としての役割を担うことができるのではないかと思う。このような安全確保の体制が構築されれば、「海の駅」は誰でも安心して立ち寄れる、憩いのクルージング先としての価値を高め、来訪者の拡大にも結び付いていくに違いない。

(海洋ジャーナリスト / 桑名幸一)

(参考事例) プレジャーボートのビジター利用に成功した保田漁港の取り組み

「海の駅」ではないが、千葉県安房郡鋸南町の保田漁港では、プレジャーボート用のビジター棧橋を設置し、積極的な受け入れを行っている。東京湾に面した内房の保田漁港は、イワシ、タチウオ、アジなどを水揚げする漁港であるが、平成7年7月にオープンした、漁協直営の食事処「ばんや」ができたことから、プレジャーボートの利用が増加している。

そのため、漁港管理者の町は平成12年にプレジャーボートの受け入れ施設としてビジター棧橋を設置。「ばんや」を利用するボートやヨットに提供している。地元で取れた魚介類をリーズナブルな値段で味わえる「ばんや」の評判は口コミで広がり、東京湾内のクルージングでの貴重な立ち寄り先になっている。

食事はすべて魚料理で、「地元の魚、冷凍物は使わない」のがモットー。この「おいしい」コンセプトが多くの人を引き寄せている。ボリュームある刺身の盛り合わせが1,200円。300円追加すれば、ご飯、味噌汁、漬物がつく。

棧橋のビジター料金は一時係留(1時間)が1,000円、一晩の利用が3,000円。ボートであれば東京からでも日帰りが可能な距離にあり、食事目的に「ばんや」を訪れるリピーター客も多い。

「ばんや」の昨年利用者は2万3400人(自動車での来訪者を含む)ほど。保田漁港周辺には、見返り美人記念館(浮世絵の始祖、菱川師宣にちなんだ浮世絵を展示する美術館)や、鋸南町物産センター、きよなん「道の駅」などがあり、観光スポットとして注目されている。

地元で取れた新鮮な魚介類を手頃な値段で食べさせる漁協直営の「ばんや」と、東京や横浜などのプレジャーボートを受け入れるビジター棧橋を組み合わせた、地域活性化策の成功事例と言えるだろう。