

研究助成実施報告書

助成実施年度	2022 年度
研究課題（タイトル）	瀬戸内の地域づくりにおける自治と交流に関する研究
研究者名※	田中 尚人
所属組織※	熊本大学 大学院先端科学研究部 准教授
研究種別	研究助成
研究分野	都市計画、都市景観
助成金額	110 万円
発表論文等	

※研究者名、所属組織は申請当時の名称となります。

() は、報告書提出時所属先。

大林財団2022年度研究助成実施報告書

所属機関名 熊本大学
申請者氏名 田中尚人

研究課題	瀬戸内の地域づくりにおける自治と交流に関する研究
<p>(概要) ※最大10行まで</p> <p>本研究は岡山県・香川県境の瀬戸内海の島嶼部（いわゆる備讃瀬戸）の風土の継承と地域振興の変遷を、地域住民の自治と交流の視点から明らかにするものである。大和朝廷と大陸の国々をつなぐ国際交通路であった瀬戸内海を拠点として、戦国―江戸時代に活躍した塩飽水軍は「塩飽島中」と呼ばれる合議制で自治を行っていた。1934（昭和9）年に日本初の国立公園となった瀬戸内海国立公園は、近年瀬戸内国際芸術祭などにより世界各国から注目されており、地域資源の発掘、地方創生に追い風になっているが、集落の地域アイデンティティの危機にも晒されている。本研究では、瀬戸内の地域づくりが海を介した交流を基盤に、地域固有の風土を形成してきた過程を明らかにするため、①文献調査、②現地調査、③データ分析及び研究会（対面・オンライン）を実施し、文化的景観分析、生活史・交流史、現代の地域づくり団体の活動を分析し、地域文化創造や交流とそれを支える自治の持つ地域的な自由性と人の包摂性を確認した。</p>	

1. 研究の目的	(注) 必要なページ数をご使用ください。
<p>本研究は、備讃瀬戸を対象に地域振興の変遷を地域の自治と交流の視点から明らかにするものである。本研究が注目するのは、産業の転換や人口減少によって、備讃瀬戸の営みが生み出した風土が変質しつつあるという点である。独特の自治の仕組み及びそれに支えられた漁業をはじめとする一次産業、そして造船技術や航海技術などを含め全国の国土形成や交通ネットワークへの貢献について歴史から学び直し知見を再構築することで、今後の当該地域における自治と交流の促進に活かすことが可能であると考え。本研究の特色は、瀬戸内の地域づくりが海を介した交流を基盤に、地域固有の風土を形成してきた過程を、異分野の研究者が協働し、文化的景観分析、生活史・交流史、現代の地域づくり団体の活動などの分析から明らかにすることである。</p>	

2. 研究の経過	(注) 必要なページ数をご使用ください。
<p>4～5月 ①文献調査及びデータ収集、ヒアリング調査に関して所属大学の倫理委員会の承認 6月 現地調査のスケジューリング及びヒアリング対象者への依頼、日程調整 7～10月 ②現地調査及びヒアリング調査（調査対象地は、岡山県下津井） 9～12月 ③データ分析および研究会、分析結果の確認、検討 2023年1～3月 報告書の作成、各自論文等の執筆・投稿</p>	

3. 研究の成果

(注) 必要なページ数をご使用ください。

1. 下津井の概要

本研究では、ケーススタディ都市として下津井を選択した。その理由は、かつて瀬戸内海における海上交通の拠点として栄えたという歴史的背景があり、地域文化に富み、漁村を中心とした特色あるまちづくりを行っている点で本研究に適していると判断した。

下津井は人口約4,100人(2023年9月現在)であり、以下の年代別の人口推移から分かるように、高齢化が急速に進んでおり、現在の高齢化率は44%以上と、全国的に見ても非常に高い水準である。近年では、子供を含めた若年層の減少が著しい。

令和2年における就業者数の総数は2,854人であり、製造業、卸売業・小売業、医療、福祉、建設業、運輸業、郵便業、宿泊業、飲食サービス業、漁業の順に多い(倉敷市役所提供の国勢調査データより)。倉敷市の地域再生計画では、下津井地区の課題として人口減少と高齢化の加速に伴う「地域活力の低下」を挙げている。こうした中、倉敷市及び下津井地区では他地域からの移住者を積極的に受け入れている。また、移住を検討する方々向けのセミナーや移住体験プログラムを実施している。市では下津井地区の認知度の低さも大きな課題であるとしている。特に、デジタルツールを活用した情報発信の知見の蓄積がないことが要因としている。市は「下津井活性化プロジェクト」を実施し、地域密着・交流型の暮らしやテレワークを体験できる滞在拠点を整備するなどしてこうした課題の解決を目指している。

昔、下津井がある今の岡山県から広島県の東に広がる地域は吉備国と呼ばれていた。戦国時代に岡山城主だった宇喜田秀家により、干拓が始められ、昭和に至るまで続けられた。干拓地では塩害をそれほど気にしなくて良い綿花が栽培され、この地域の経済を支えた。また、この辺りの海の早い潮流と複雑な地形は、魚にとって絶好の餌を大量発生させる。さらに、下津井周辺の広大な砂州は藻場として、稚魚たちを惹きつけた。そのため、下津井付近は漁業が盛んであった(矢吹、2022年)。特に獲れる魚は1月はいかなご、4月はトラフグ、サワラ、6月はマナガツオ、8月いっぱいまでは凧である。

瀬戸大橋の開通により、漁獲量に影響が出たという声は聞かれなかったが、近年は海水が綺麗になりすぎ、魚の餌となるプランクトンの食物連鎖が崩れてきているようである。とりわけヒラメとカレイが激減している。また、2018年の西日本豪雨の影響で塩分濃度が変わったとの見方もある。その上、温暖化の影響により、魚の種類にも変化が見られてきており、ヒアリング調査では下津井周辺の漁業の未来を心配する声も聞かれた。

2. 瀬戸大橋架橋-現代の交流、景観、自治

2. 1 海を介した交流の変化 中西仁美(キャンベラ大学)

2. 1. 1. 歴史的背景

瀬戸内海沿岸は、歴史的に海上交通の拠点として重要な役割を果たしてきた。室町時代に西国の荘園からの貢納物が、瀬戸内海を通過して京都に運ばれ、江戸時代には幕府の外交体制の整備とともに瀬戸内海交通の重要性が高まった。城米や大名の道具類などの輸送においても瀬戸内海上の航路が使われた(倉地、2021)。また、米だけでなく、瀬戸内の各地で盛んに生産された塩も室町時代から江戸時代にかけて、瀬戸内海で重要な産物として輸送された。この辺りは、潮の流れが早く、暗礁があるた

め、輸送には水先案内人の役割を果たす水軍（塩飽水軍）が活躍した。この辺りでは潮の流れを利用しながら航行する。塩飽近辺の干満の差は最大数メートルにも達することがあるからである（吉田、2013）。塩飽には城米輸送に適した廻船がたくさんあり、これらを稼働されるためには島内の加子だけでは足りず、備前・児島からも多くの加子を雇ったと言われる。塩飽船が中心となった城米輸送は18世紀前半まで続いた（倉地、2021）。また、塩飽水軍は、操縦技術の高さから、軍船の運航にもかり出された（矢吹、2022）。

明治以降は、大坂を起点に瀬戸内、日本海を抜けて北海道を行き来した北前船が瀬戸内を行き来し、各地の物資を運んだ。下津井港も寄港地の一つであり、瀬戸内往来の結節点として重要な役割を果たした（倉敷ぶんか倶楽部、n.d.）。北前船によって、下津井の綿作に必要な練粕なども運ばれ、下津井は栄えた。また、備讃瀬戸を船で通行する「人」においては、現在の香川県琴平町にある金毘羅宮への参拝客が特徴的である。金毘羅参詣は17世紀の中頃以降にはすでに盛んになっていたとされる（倉地、2021）。ただ、海難事故による死亡者も多かったとされる。

2.1.2. 近代の交流

備讃瀬戸は、「海の銀座」と呼ばれる航行の多い瀬戸内海の中でも、特に海上交通の要衝として近代以降も交流が多い地域である（表2-1）。昭和48年7月に施行された海上交通安全法において、「特に著しく船舶が航行する海域の11の航路」のうち、6航路が備讃瀬戸にある（本間、1989）

表2-1 備讃瀬戸周辺の法定航路の概要

航路名	長さ	幅	航行
備讃瀬戸東航路	20.1 海里 (37.2km)	1400m	右側航行
宇高東航路	2.8 海里 (5.2km)	400-700m	北行一方通行
宇高西航路	3.4 海里 (6.3km)	700m	南行一方通行
備讃瀬戸北航路	11.8 海里 (21.8km)	700m	西行一方通行
備讃瀬戸南航路	12.6 海里 (23.3km)	700m	東行一方通行
水島航路	5.4 海里 (10.0km)	600-700m	右寄り航行
来島海峡航路	8.3 海里 (15.4km)	400 (最狭部) -1500m	順潮時中水道 逆潮時西水道

（本間、1989 より）

下津井に着目すると、下津井-丸亀ルート of 四国への玄関口として、近代以降も栄えた。宇野～高松を結ぶ宇高航路が開業（1910年）すると、有志により下津井軽便鉄道期成同盟会が発足し、下津井電鉄の建設が開始する。下津井電鉄は、1913年（大正2年）に味野町（のち児島）-茶屋町が開業、続いて1914年（大正3年）に味野町-下津井が開業する。戦後、1949年（昭和24年）には下津井電鉄株式会社に商号を変更し、全線電化する。旅客輸送人員は1921年（大正10年）には449,690人となり、1935年（昭和10年）には731,007人に達する。戦後のピーク時には1965年（昭和40年）に2,778,063人に達するが、その後減少傾向となり、1972年（昭和47年）に茶屋町-児島間を廃止、1975年（昭和50年）には656,555人と、10年で4分の1程度となる（下津井電鉄株式会社、1981）。1990年（平成

2年)に鉄道が廃止された。旅客数の低下には、モータリゼーションや瀬戸大橋の開通(1988年)が大きく影響した。宇高航路があった時はトラックもよく下津井を通過していたが、これも瀬戸大橋の開通により影響を受けた。(次章に詳しく記載)



左) 写真 2-1 下津井電鉄の路線模型(下津井小さなてつどう館にて筆者撮影、2023年12月)
 右) 写真 2-2 備讃瀬戸大橋(鷲羽山にて筆者撮影、2023年12月)

2.1.3 瀬戸大橋の開通による海→陸へのシフト

1988年4月10日、本州側の児島(岡山県)と四国側の坂出(香川県)を結ぶ瀬戸大橋が開通した。本四架橋は明治期の香川出身の政治家、大久保甚之丞によって提唱されていたが、架橋の機運は1955年の宇高連絡船の紫雲丸の海難事故(修学旅行中の小学生を中心とした約170名が亡くなった事故)で高まった。

この橋は、塩飽諸島の5つの島を結ぶかたちで構成されている。上部に片側2車線の4車線道路、下部に鉄道が走る二層構造である。瀬戸大橋開通後、岡山と高松を58分で結ぶ列車、「快速マリナー」が運行を開始した。これにともなって、岡山県の宇野港と高松港をつなぐ連絡船として1910年から運航していた宇高連絡船は終航した。また、同連絡船と競合してきたフェリーも航路の再編成、減便および就航船の小型化が図られた(本間、1989)また、瀬戸大橋の開通時には、観光客向けのレジャー船が多く運行された。

瀬戸大橋の開通により、本州と四国間の交通時間は約3分の1に短縮されたとみられている。例えば、倉敷—坂出間が120分から40分に、神戸—徳島間が270分から100分に短縮され、本州と四国間の自動車交通量や交流人口、物流量は大きく増大した(瀬戸内海事典、2007)。

表 2-2 JR 瀬戸大橋線の利用実績

	利用実績	一日平均
1988年度	1074	3.0
1990年度	1024	2.8
1995年度	1023	2.8
2000年度	868	2.4
2005年度	789	2.2
2010年度	720	2.0

2015 年度	779	2.1
2020 年度	357	1.0
2022 年度	591	1.6

(単位：万人)

(JR 四国 2022 年度瀬戸大橋のご利用実績について、2023 より)

JR 瀬戸大橋線の利用者数は、平成 9 年に 1 億人、平成 21 年に 2 億人に達した。年度別の傾向を見ると 1990 年代までは、年間利用は 1 千万人を超えていたが、2000 年代から減少傾向にあり、2015 年度には上昇傾向に転じたが（インバウンド旅行者の増加、2010 年から開催された瀬戸内国際芸術祭の効果と思われる）、コロナ禍の 2020 年には大きな減少となり、その後また回復しつつある。2024 年（令和 6 年）4 月、開通から 36 年を経て、JR 瀬戸大橋線の利用者数がのべ 3 億人を突破した。

表 2-3 瀬戸中央自動車道の近年の交通量

2016 年度	8,030,869
2017 年度	8,224,643
2018 年度	8,304,491
2019 年度	8,418,618
2020 年度	6,593,191
2021 年度	6,880,775
2022 年度	8,013,295
2023 年度	8,402,357

(本州四国連絡高速道路(株)の資料より)

また、近年の瀬戸中央自動車道の合計交通量は表 2-3 の通りである。鉄道と同様、2020 年度、2021 年度は減少しているが、回復傾向にある。

【参考文献】

北川健次、関太郎、高橋衛、印南敏秀、佐竹昭、町博光、三浦正幸 編「瀬戸内海事典」2007 年
倉地克直「江戸時代の瀬戸内海交通」吉川弘文館、2021 年

倉敷ぶんか倶楽部 北前船と下津井界限散策，岡山文庫 313，日本文教出版株式会社，2019 年
下津井電鉄株式会社「下津井電鉄 70 年史」、1985 年

本間 光輝，備讃瀬戸海域における船舶航行に係る最近の事情二題，航海，1989 年，100 巻，p. 89-94

矢吹勝利 「しもついで散歩」2022 年

吉田幸男「塩飽史 江戸時代の公儀船方」2013 年

2. 2 インフラを基盤とした下津井の景観変化

田中尚人（熊本大学）

2. 2. 1 : 下津井四港

瀬戸内海は、古くから我が国の海上交通の大動脈であった。国内・国外を問わず多くの船が行き交い、近世に入ると大阪を起点に西日本、北陸とつなぐ西廻り船、遠く北海道まで荷を運ぶ北前船にとって、瀬戸内海は大切な寄港地を多く抱えていた。瀬戸内海航路には、大きく「地乗り」と「沖乗り」の二つの航路があり、地乗りであれば、大阪・兵庫・高砂・室津・赤穂・牛窓などを辿り下津井に至るが、沖乗りであれば大阪の次は下津井であった。このように、地乗り・沖乗りの両方の航路でも立ち寄る下津井は、いわば瀬戸内海の交通の要衝であった。

下津井のある児島半島はかつて島であり、高梁川や旭川の運ぶ土砂が堆積し、現在のような半島になった。下津井のまちは、大島、田之浦、下浦、下津井の四つの浦から成っている。これら四つの浦は、鷲羽山、天王山、城山、浄山、西の崎の岬によって区切られた入江になっている。平成 29 年 4 月に「荒海を越えた男たちの夢が紡いだ異空間・北前船寄港地・船主集落」として日本遺産にも認定されている。



写真 2 - 3 : 1966 年 下津井航空写真

地理空間情報ライブラリー (<https://geolib.gsi.go.jp/>) より転載

瀬戸内海、備讃瀬戸の多島美や屋島、金毘羅山などの風景は昔から知られていたが、鷲羽山が全国的に有名になるのは、1930（昭和 5）年に「下津井鷲羽山」が国の名勝に指定され、1934（昭和 9）年

「瀬戸内海国立公園」が日本で最初の国立公園の一つとなった頃からである，という．この古くからの港町下津井のまちに大きな影響を与えたのが，1988（昭和63）年に本四公団によって架けられた本州の岡山県倉敷市と四国の香川県坂出市を結ぶ瀬戸大橋であった．



写真2-4：1974年 下津井航空写真



写真2-5：1992年 下津井航空写真 瀬戸大橋架橋（1988年）後

2.2.2：下津井電鉄

近代まで，本州と四国を結ぶ最短ルートは航路であり，金毘羅参詣の最短ルートである下津井～丸亀ルートであった．下津井は海上交通の要衝であり，漁港でもあったので栄えた．1910（明治43）年鉄道院により宇野線（岡山～宇野間）が開通し，併せて宇高航路（宇野～高松）にて鉄道連絡船が運行されるようになると，物流や旅客は一気に移った．

このため下津井の人々は、宇野線と接続することで、人の流れを呼び戻そうと宇野線茶屋町駅と下津井を結ぶ鉄道路線を敷設することとした。下津井電鉄は1911（明治44）年下津井軽便鉄道会社として設立され、1913（大正2）11月に茶屋町～味野（児島）間14.5kmが開業、翌大正3年3月に下津井まで6.5kmも開通し、全線21kmの狭軌（軌間762mm）鉄道としてドイツ・クラウス社の蒸気機関車が配備された。

1922（大正11）年には「下津井鉄道」に社名を変更し、鷺羽山駅も新設され地域住民の足として活躍した。1928（昭和3）年に描かれた『下津井鐵道名所図』にも、丸亀以西、琴平、善通寺詣への利便性を謳い、宇高航路との競争がみられる。戦後まもない1949（昭和24）年直流600ボルトの全線電化が完成し、「下津井電鉄」に改められた。最盛期の昭和30年代には鷺羽山の観光客増加もあり年間の乗客数が200万人を超えるまでになった。

しかし、昭和40年代にはいるとモータリゼーションの影響で、自社運行の下電バスの利用者も増え、電鉄の利用者は次第に減っていき、1972（昭和47）年3月をもって茶屋町～児島間の営業が廃止された。1988（昭和63）年の瀬戸大橋開通とともに、瀬戸大橋の観光客増加を期待して、観光電車「メリーベル号」の運行を開始するも、乗客は伸びず1991（平成3）年1月をもって下津井電鉄の鉄道運輸事業は幕を閉じた。

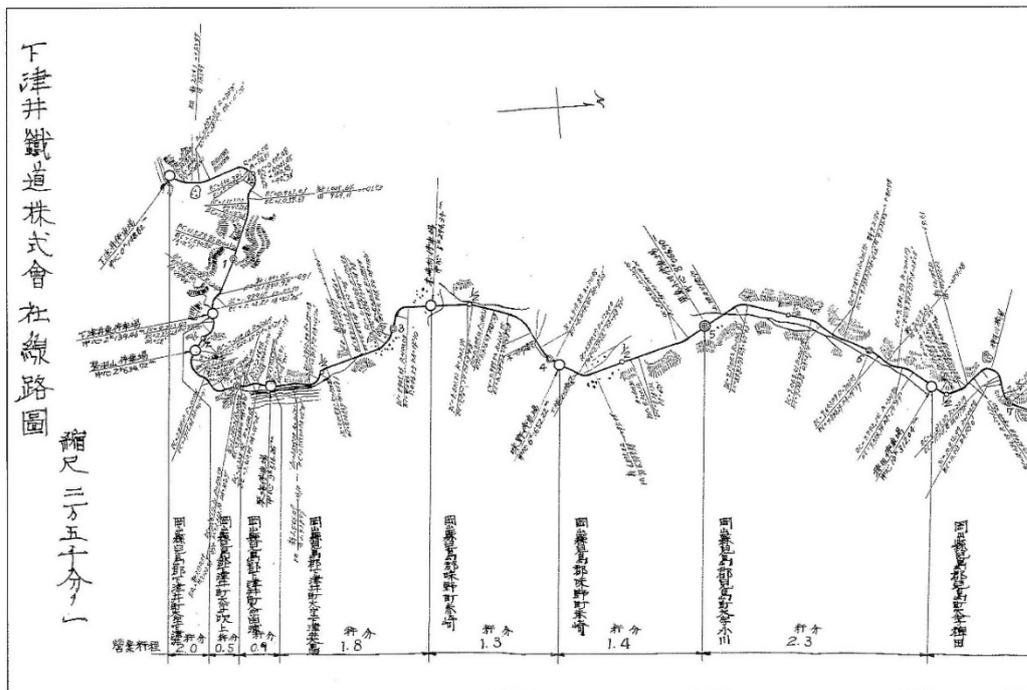


図2-1：下津井電鉄路線図

表 2 - 1 : 下津井電鉄年表

西暦	和暦	月日	事項
1910	M43	9.28	下津井軽便鉄道期成同盟会が発起人166人で発足
		11.9	鉄道院より下津井～茶屋町間の旅客、貨物の運輸免許を取得（監第1634号）
1911	M44	8.2	資本金30万円、株主351人で「下津井軽便鉄道株式会社」の設立総会が開かれ、同月15日会社設立登記
1913	T2	11.11	茶屋町～味野町間の鉄道14.5kmが開通。蒸気動力により営業を開始。
1914	T3	3.15	味野町～下津井間の6.5kmが開通し、全線21kmの営業を開始。
		3.24	鉄道院との連帯輸送契約を締結（国鉄との連絡輸送）
		7.18	第一次世界大戦始まる
1922	T11	11.28	社名を「下津井鉄道株式会社」と商号変更
1925	T14	2.26	鉄道大臣より自動車運輸営業兼業の許可を取得
1927	S2	12.21	鉄道大臣よりガソリン動力による車両併用の認可を取得
1931	S6	7.1	鷲羽山駅を増設、営業を開始。
1938	S13	12.17	鷲羽山が瀬戸内海国立公園特別地域に指定される
1941	S16	12.8	太平洋戦争始まる
1945	S20	8.15	第二次世界大戦終わる
1946	S21	4.23	組合員125人で「下津井鉄道労働組合」が結成される
1948	S23	9.-	岡山電気鉄道や琴平参宮電鉄の技術指導により電化工事を起工
1949	S24	5.1	全線電化工事が竣工し、電気、蒸気列車の併用運転を開始
		8.1	全面的に電車による運行に切り替え、蒸気機関車の使用を休止
		8.2	社名を「下津井電鉄株式会社」と商号変更
1951	S26	5.15	岡山～鷲羽山、岡山～琴浦間のバス事業を復活し営業を開始
1952	S27	11.22	児島ポートレース場が完成、初レースを行う
1954	S29	11.21	味野駅新社屋が落成し、本社を下津井より味野に移す（総務課のみ）
1956	S31	3.26	「味野駅」を「児島駅」に、「下津井東駅」を「東下津井駅」と駅名改称
1965	S40	6.1	本社を児島味野3965番地の3から、岡山市平和町8-15に移転
1967	S42	2.1	倉敷、玉島、児島の3市合併、新倉敷市が発足
1970	S45	10.9	下電建設株式会社を設立、翌年3月鉄道部工務課全員を移籍
1971	S46	12.18	児島～茶屋町間における地方鉄道運輸業の廃止を申請（S47.3.9付認可）
1972	S47	3.15	新幹線岡山～新大阪間が開業
		3.31	鉄道線、茶屋町～児島間の14.5kmの営業を停止、翌4.1よりマイクロバスで代行輸送を始める。営業路線は児島～下津井間6.5kmとなった。合理化により下津井駅以外が無人駅となる。
		9.20	ワンマン電車運転の許可を取得
1975	S50	3.10	山陽新幹線、岡山～博多間393kmが開通
1979	S54	11.9	瀬戸大橋架橋の岡山側工事が倉敷市下津井田之浦で始まる
1981	S56	5.11	創立70周年記念事業
1988	S63	3.12	児島駅の駅舎新築オープン。メリーベル号新車披露運行を開始。職員の制服を新調し児島駅を職員配置駅に変更。
		4.10	瀬戸大橋開通
1990	H2	7.16	ダイヤ改正による、運行回数を25往復から16往復に減便
		10.24	「鉄道事業廃止認可申請」を鉄道大臣に提出。下津井湾岸線（下津井～児島間）バス路線新設の「経営免許申請」を中国運輸局に提出。
1991	H3	1.1	下津井～児島間廃止

2. 2. 3 : 下津井の景観変容

このように漁村，港町，交通結節点としての発展から，瀬戸大橋のアンカレッジのまちと変遷してきた，下津井の景観を文化的景観として解釈していく．



図 2 - 2 : 下津井漁港～下浦港～田之浦港



図 2 - 3 : 祇園神社～下津井港

a) 田之浦

下津井四港と呼ばれた田之浦港周辺は，今でもかつてのにぎわいが感じられる漁師町であり，下津井の東の拠点として下津井東小学校も立地している．漁港周辺の斜面地に立地した漁師集落には，多数の共同井戸が見られる．瀬戸大橋の橋脚の周りには「田土浦（たつのうら）公園」があり，観光客も訪れる．田之浦港周辺は，漁師町としての下津井の原風景と言える．



写真 2-6 : 田之浦港周辺



写真 2-7 : 田之浦集落の共同井戸

b) 下津井漁港・下浦港・吹上

下浦港から下津井漁港にかけて、最も人口が密集している下津井の中心地であり、かつて廻船問屋として北前船で財を成した大きな区画の商家が立ち並び、中心部には「むかし下津井廻船問屋」があって、市の伝統的建造物群保存地区になっている。下津井漁港は、いまでも蛸などが有名で、日曜日には市も立つという。時折木造三階建ての家屋や、長屋風の平屋なども見え、様々な暮らし方があったことが理解される。下津井西小学校もあり、かつて東下津井駅も立地していたことから、同地が吹上地区から鷲羽山とつながる結節点となっていたことが分かる。



写真 2-8 : 下津井界限旧街道



写真 2-9 : 下津井漁港から瀬戸大橋を望む



写真 2-10 : 下津井西小学校



写真 2-11 : 下津井漁港

c) 下津井城址・祇園神社

下津井城址から尾根沿いに瀬戸内海の方に降りていくと祇園神社に至る。途中、共同井戸が多数見

られ、いい港には良質な水がある、という定石を思い出す。かつては、瀬戸内海に行く船を眺めたであろう祇園神社の境内からは、いまは瀬戸大橋をきれいに眺望することができる。



写真 2-12 : 祇園神社から瀬戸大橋を望む



写真 2-13 : 下津井共同井戸「寺井戸」

d) 下津井港

かつて四国への玄関口として下津井鉄道と海路を結んでいた下津井港も、今はその名残を感じ取りにくい。旧下津井駅では、「下津井みなと電車保存会」の皆様のご努力などにより、現在は列車の動態保存がされている。



写真 2-14 : 下津井港



写真 2-15 : 下津井駅跡

【参考文献】

- ・ 倉敷ぶんか倶楽部編：北前船と下津井界限散策，岡山文庫 313，日本文教出版株式会社，2019. 5.
- ・ いのうえこーいち著：下津井電鉄 忘れられない情景，忘れたくない情景，メディアパル，2020. 10.
- ・ 寺田裕一著：下津井電鉄（上）瀬戸大橋開通後に姿を消したナローゲージ鉄道，RM ライブラリー247，ネコパブリッシング，2020. 1.
- ・ 寺田裕一著：下津井電鉄（下）瀬戸大橋開通後に姿を消したナローゲージ鉄道，RM ライブラリー248，ネコパブリッシング，2021. 1.

2.3 下津井地区における自治と交流のまちづくり：移住定住推進を一例に

岩渕泰（岡山大学）

2.3.1：お試し住宅の設置の経緯

第三章は、倉敷市下津井地区の移住定住推進策を一例に、まちづくりへの多様な参画による新しい自治と交流の姿を紹介する。まちづくりにマネジメントの要素が加わった点を分析する。

2023年3月1日、下津井地区に移住定住に向けたお試し住宅が開設した。お試し住宅は、町並み保存地区にある築約100年の旧豆腐店をリノベーションしたもので、1人から4人まで最大14泊までの宿泊が可能だ。まちづくり団体である下津井シービレッジプロジェクト（以下、シービレッジ）が、空き家を取得・改修し、運営管理を行っている。市が、お試し住宅に賃料を払うことで、官民共同の体制を構築した。図表1のように令和5年の3月から11月末までに多くの利用があった。

表3-1：お試し住宅の利用実績

	東京圏	大阪圏	名古屋圏	その他・国内	国外
令和5年	22世帯 41名	15世帯 27名	3世帯 6名	8世帯 11名	49世帯 89名

注1：令和5年、11月30日時点

注2：東京圏は、東京・埼玉・千葉・神奈川、大阪圏は、大阪・京都・奈良・兵庫、名古屋圏は、愛知・岐阜・三重

シービレッジでは、お試し住宅の利用者に対し、①北前船の寄港地「下津井」まち歩き、②古民家のプロが教える～失敗しない古民家選び、③地域コミュニティへの参加、④先輩移住者との交流会などのプログラムを提供している。シービレッジでは、移住希望者はまず、下津井地区に滞在してもらい、地域の魅力を感じてもらうことに重点を置き、そこから、生活や仕事の具体的な相談を受け付けている。シービレッジが誕生した2017年以降、移住者によるデニムショップがオープンし、朝市やインターナショナルフェスティバルなどのイベントも多く開催されている。

倉敷市にとってお試し住宅の狙いは、厳しい人口減少に対し、交流人口を増やし、移住・定住の可能性を高めることだ。市は下津井地区におけるまちづくりの気運が設置の大きな後押しになったと指摘する。

『下津井地区は、漁港として素晴らしい景観が保たれ、魅力も詰まっていますが、行政は、それだけの理由で、下津井の応援をすることができませんでした。地域を盛り上げようとするシービレッジの役割がとて大きいです。行政は、熱量のある個人や団体があれば、可能な限り応援をして、まちづくりを持続させたいと考えています。お試し住宅は、地域と行政が協働する好事例となり、ほかの地区にも広げていければと思っています。下津井地区では、人口減少という危機的状況のなかで、これからどのようなまちにしていきたいのかというビジョンや熱意が表れてきました。地域によっては、行政施策が押しつけになってしまい、失敗してしまうこともあります。下津井地区では、お試し住宅の前から、地域のみなさんが将来を考えて、まちづくりを始めていたのが、設置の理由になりました（2023年12月4日、倉敷市役所聞き取り調査）』

下津井地区における危機の共有は、急激な人口減少である。続けて、倉敷市の移住定住策を紹介する。

2.3.2：倉敷市の人口減少と移住定住策

倉敷市の課題は、人口減少である。2015年の483,780人が、2031年に472,787人、2045年には、442,676人へと減少する見込みだ。しかし、市全体では、人口が維持されるエリアと人口減少が進むエリアに分けられる。図表2から倉敷市にある8つの支所で比較すると、繊維産業を地場産業に持つ児島地区と、平成30年7月豪雨で被災した真備地区で人口減少が進んでいるのが明らかになる。

表3-2：倉敷市8支所管轄の人口推移

支所別	H28（ピーク）	H30	R3	R5
倉敷	197,622	198,922	200,636	199,828
床	15,230	15,255	15,527	15,680
茶屋町	16,389	16,400	16,528	16,470
水島	89,320	88,918	89,185	88,299
児島	70,711	69,223	66,980	65,115
玉島	64,463	63,659	63,314	62,639
船穂	7,471	7,637	7,941	8,176
真備	22,850	22,784	20,730	20,468
	484,056	482,798	480,841	476,675

（引用）移住・定住について 令和5年 倉敷市企画経営室 暮らしき移住定住推進室

児島エリアでは、平成28年の70,711人から令和5年の65,115人へと7年間で5,000人も減っており、その中で、下津井地区の減少スピードは早い。図表3によれば、下津井地区では、2004年の6,370人（高齢化率26.5%）から2023年の4,106人（高齢化率44.2%）へと急激に人口が減少しているのがわかる。

表3-3：下津井地区の人口推移

年	人口	0～19歳	20～39歳	40～59歳	60以上	高齢化率
2004.3	6,370	1,143	1,341	1,687	2,199	26.5%
2009.3	5,854	904	1,147	1,467	2,336	31.4%
2014.3	5,312	713	968	1,284	2,347	35.7%
2019.3	4,694	535	784	1,119	2,256	40.7%
2023.3	4,106	388	638	976	2,104	44.2%

（引用）令和5年倉敷市企画経営室 暮らしき移住定住推進室

そこで、倉敷市は、人口減少対策として図表4のように手厚い移住定住事業を展開してきた。

表 3-4 : 倉敷市の移住定住支援一覧

移住定住支援

- (1) 移住相談（大都市圏での移住相談会：現地・オンライン）/ 就職支援、移住体験（おためし住宅（新倉敷・下津井））、
- (2) 情報発信（Web サイト、SNS）、
- (3) 支援制度（交通費補助金、移住支援金、テレワーク移住支援補助金、移住者応援補助金）、
- (4) その他（受入地域づくり）、地域おこし協力隊、インターンシップ受入れ、結婚支援

移住定住支援金

- (1) 交通費補助金（就職採用・居住探し）：東京圏・1,6000 円、大阪圏・8000 円を支給
- (2) 移住支援金：単身：60 万円、2 人以上世帯：100 万円
- (3) テレワーク移住支援補助金：単身：20 万円、2 人以上世帯：30 万円、
- (4) 移住者応援補助金：年 10 万円×3 年の最大 30 万円の補助（IT、文化、医療福祉、繊維、農業の 5 分野）

これら移住定住支援は、行政が、従来の地場産業に留まらず、地域資源を活かした交流人口の増加に力を入れ始めたのを意味する。倉敷市は、児島の地域再生計画として、「地域密着・交流型『暮らし&テレワーク体験』施設を核とした下津井活性化計画」を策定し、賑わい創出の基本戦略に「人」中心の地域づくりを据えることにした。図表 5 は、地域再生計画の概要と事業内容を抜粋したものだ。内容は、下津井地区の地域住民は人口減少に危機感を持ち、これから暮らし・テレワーク・地域資源を核にしたソフト業を展開することだ。

【概要】

「繊維産業を基幹産業とする倉敷市児島地区は、瀬戸内海国立公園をはじめとした観光資源や 2 つの日本遺産のストーリーなど、他にはない地域特性を有している。一方で、市内 8 地区で最も人口現象が加速する地域でもある。そこで、児島地区の中でも過疎化と高齢化が進み、持続可能なまちづくりに地域住民が危機感を持つ「下津井」エリアを事業モデル地とし、地域特性の発生や地域が主体となった密着・交流型の地域（暮らし・テレワーク・地域資源）体験を通じ、観光や仕事、移住検討を入口に、交流人口や関係人口、更には移住人口の増加を図り、地域活性化に繋げることを目指す（地域計画 3 頁）」

【事業内容】

児島地区をはじめとする倉敷市へ移住を検討する個人やテレワーカーのほか、3 大都市圏に居住しながら仕事先として繊維産業集積地である児島地区と関連のある企業やファブレルメーカー、個人事業主の進出・移転・移住前の事業拠点としてのニーズに対し、瀬戸内海に面した児島地区に、地域密着・交流型の暮らしやテレワークを体験できる滞在拠点を整備する。地域理解や接点を深め、移住定住及び交流人口の増加を図るため、地域団地等をソフト事業面の運営主体に据えた地域案内や居住相談、アクティビティなどを実施する。また、それらコンテンツに加え、地域の持つコンテンツや交通結節点などの地理的情報を広報に発信し、過疎化が進む当該地区への移住促進やサテライトオフィスなど事業拠点の進出を目指す。これら事業を通じ、地域人材を育成していく。

図 3-1 : 倉敷市の地域再生計画

「地域密着・交流型『暮らし&テレワーク体験』施設を核とした下津井活性化計画」

一方、シービレッジは、交流人口が、住民、地域団体、企業連携を強化し、まちづくりの世代交代を進める契機にしようとする。シービレッジは、民間活力を基にしたまちづくりを展開してきたが、下津井地区がモデル事業に選ばれたことで、地域おこし協力隊を含めた行政との協働体制を敷いた。また、移住希望者の相談相手には、先輩移住者、児島商工会議所、倉敷市児島産業振興センター、倉敷ファッションセンターが務めており、施設運営については、地域からの参画も不可欠なものとなっていった。

2.3.3. : シービレッジによるエリアマネジメント

シービレッジのまちづくりは、「むかし下津井回船問屋」の元館長である矢吹勝利氏、「平成レンタカー株式会社」会長の牧信男氏、「なんば建築工房」社長の正田順也氏が中心となり、歴史・風土、経営、古民家再生などそれぞれの専門を活かしたプログラムを展開してきた。2017年に設立したしもついでシービレッジ(株)の経営理念には、「地域を元気にし誇りの持てる街にする。次世代を担う人材の育成をする。地域でお金が回るシステムを作る。観光振興や移住促進に取り組む」が掲げられている。彼らは、暮らし、雇用、空き家対策といったマネジメントの意識を与えており、移住者によるデニム工場のオープンなども尽力した。また、交流会から発展し、マルシェや国際交流イベントなども行われ、下津井地区で自由な雰囲気醸成していった。牧氏によれば、移住希望者の特徴を挙げると、彼らが下津井地区で必要とする様々なアイデアを持っている点だと言う。

「お試し住宅で月に8組も受け入れると、月に計16日を対応することになります。移住定住には、まちあるき、創業支援、古民家の見学を紹介しています。これに、朝市などのイベントもしますからとても忙しいです。お試し住宅が人気の秘密は、行政がSNSで発信してくれていることです。移住定住をインターネットで検索すると、下津井の楽しい様子が表示するようになりました。そこから、下津井の人に会う機会が生まれます。移住定住の希望者で嬉しいのは、若い人、プロのカメラマン、公認会計士の方など、泊まりに来た方が、一芸に秀でていて、下津井に住んできた人と発想が異なっていることです。海外から来たお客さんは、海岸やお店を2時間も3時間も巡り、帰ってこないんです。それだけ、魅力を感じてもらっているのだと思います」

シービレッジでは、まちづくりによそ者の視点は入ることを歓迎している。また、牧氏によれば、お試し住宅から移住定住につなげるのは容易ではないが、希望者には、生活コスト、就職活動、医療状況、住宅費の返済、交通を含めた具体的なアドバイスも提示しているという。

「一度、来て頂いた方には、ちゃんとフォローをしていきます。移住定住に向けて、もう一回来てくださいと、物件を含めて具体的に紹介します。30代は家族、60代は定年前の方が多いです。児島には、病院もありますし、繊維産業やホテルを含めた仕事の受け入れ先があります。移住希望の方は、生きがいとして仕事をしたい方もいらっしゃいます。つまり、海でゆっくりしたいのか、フルタイムで仕事をしたいのか、アルバイトで十分なのか、何を軸に移住を検討しているのかをサポートします。今、本気を出さないと、下津井の10年後はもっと人口が減少します。移住定住については、地域間競争ですから、インフラも、ソフト事業も進めていきたいです。」

その他、シービレッジでは、お試し住宅の利用者に向けて、変化するまちづくりの様子を手紙で送っている。下津井の縁を継続させ、いつでも地域に戻れるように声をかけ続けている。これらの情報は、移住のタイミングを語る上で有益だ。

「下津井シービレッジではお試し住宅だけでなく、ゲストハウスや下津井での開店を応援するための下津井横町にも取り組んでいます。

ゲストハウスは民家を改装し、インバウンドのお客さんを迎える取り組みです。

また、下津井横町はかつての回船業を営んでいた建物や蔵などをリノベーションし、出店してみたい人のための施設を作り入店を待って居ます。

先日は久々に大型のマルシェ「下津井行商朝市」を開き、大勢の人で賑わいました。

移住者だけでなく関係者人口をも増やそうという取り組みです。

また、若い女性たちが取り組んでいる「下津井酒場」も回を重ね、今も好評です」

図3-2：シービレッジ発行の「下津井から季節の便り」抜粋

シービレッジは、2025年の夏に向けて、古民家を改修した宿泊施設もオープンさせる予定だ。更に、移住者が、下津井節の継承に乗り出し、地域住民と共にワークショップを開催するなど新しいまちづくりの気運も表れている。また、地区内の小学校統合の決定についても、地域住民が、学校の活用について議論しており、人口減少という危機意識が、まちづくりの可能性を生み出している。結果として、地域住民が、移住という外の視点が加わることで、自治と交流の前提となる地域の生活に目を向けることになった。

第三章では、下津井地区の自治と交流のまちづくりを分析した。下津井地区は、人口減少が進み、若者が外へ出て行くため、まちづくりを担う世代も高齢化していき、まちづくりの閉鎖性という問題も抱えていた。しかし、空き家に店舗が入り、移住者がまちづくりに参画するようになると、自由な発想で、開放的なまちづくりの提案が機能するようになった。シービレッジが誕生する前から、下津井地区のまちづくりをどうにかしなければならぬと考えてきた人たちがいた。しかし、地域活動を続けていくと、地域を良くしたいとみんな思っているながらも、交流の機会がなく、各自が自身の活動にとどまってしまうというワーキング イン サイロ (working in silos) という状況に陥りやすい。シービレッジは、人口減少という危機意識によって人のつながりを意識し、外部の力を引き込むまちづくりを展開している。また、彼らのまちづくりで参考になるのは、移住者や大学を含めた外部の人々が、地域の殻を壊し、新しい地域の一体性を育んでいる点であり、それらは、下津井地区の住民が、丁寧で楽しい交流会を続けている点から見出される。

4. 今後の課題

(注) 必要なページ数をご使用ください。

本研究で得られた知見を基に、同じく備讃瀬戸の与島、宇野などに研究対象地を拡大し、さらに詳細な分析を予定である。