

2015（平成 27）年度

地理学実験調査演習報告書

－玉野市の現状と課題－

2017（平成 29）年 5 月

岡山大学文部地理学教室

目 次

第1章 玉野市における農業の特性	片岡裕恵, 木原明日香, 藤原奈保……………1
I はじめに	
II 玉野市における農業の概況	
III 七区地区と七区地区以外の農業データによる比較	
IV 七区地区の農業の実態について	
V 七区地区以外の農業の実態について	
VI おわりに	
第2章 三井造船株式会社と玉野市	糸山拓史, 谷村孝文……………14
I はじめに	
II 玉野市と三井造船の沿革	
III 現在の三井造船の活動	
IV 今後の三井造船と玉野での役割	
V おわりに	
第3章 玉野市における商店街の動向	佐々木茜音, 中居夏子, 宮崎由理……………37
I はじめに	
II 玉野市における商店街と商業の動向	
III 玉商店街の状況	
IV 築港商店街の状況	
V 玉野市の商業における取り組み	
VI まとめ	
第4章 玉野市における観光の現状と課題	赤木理恵, 藤田さくら, 福富彩也香, 松尾江里子……………55
I はじめに	
II 玉野市における観光の概要	
III 玉野市における観光動態と観光政策	
IV たまの港フェスティバルでのアンケート調査結果	
V おわりに	

第5章 物流・人流の両側面からみた宇野港の変化

猪川祐果, 駒月和斗, 湯川知樹・……76

- I はじめに
- II 宇野港の概略と歴史
- III 物流港としての側面
- IV 人流港としての側面
- V おわりに

第1章 玉野市における農業の特性

片岡裕恵・木原明日香・藤原奈保

I はじめに

岡山県の南端に位置する玉野市は干拓地を含む広い平野が続き、気候が温暖な地域である。古くは瀬戸内海に面した地区として、漁村や港を中心に人や物が集まる拠点であった。現在玉野市の農業は、七区干拓地区においては広大な土地を活かした稲作や、千両なすやレンコン等の施設栽培が進んでおり中核的農家を中心とした農業生産団地が形成されている。また、近年、東児地区のスイートピー等の花卉栽培や、市の雑穀生産振興の取り組みなどが玉野市内各地で進められており、活気ある地域農業の振興が期待される。

本章では、『農林業センサス』からの数値データの収集・分析、玉野市役所への聞き取り調査から玉野市における農業の概要を整理するとともに、JA 備南支所、個人農家を対象に行なった聞き取り調査をもとに、とくに農業が盛んである七区地区と七区地区以外の地域との差異に着目して農業の地域的特徴を考察した。

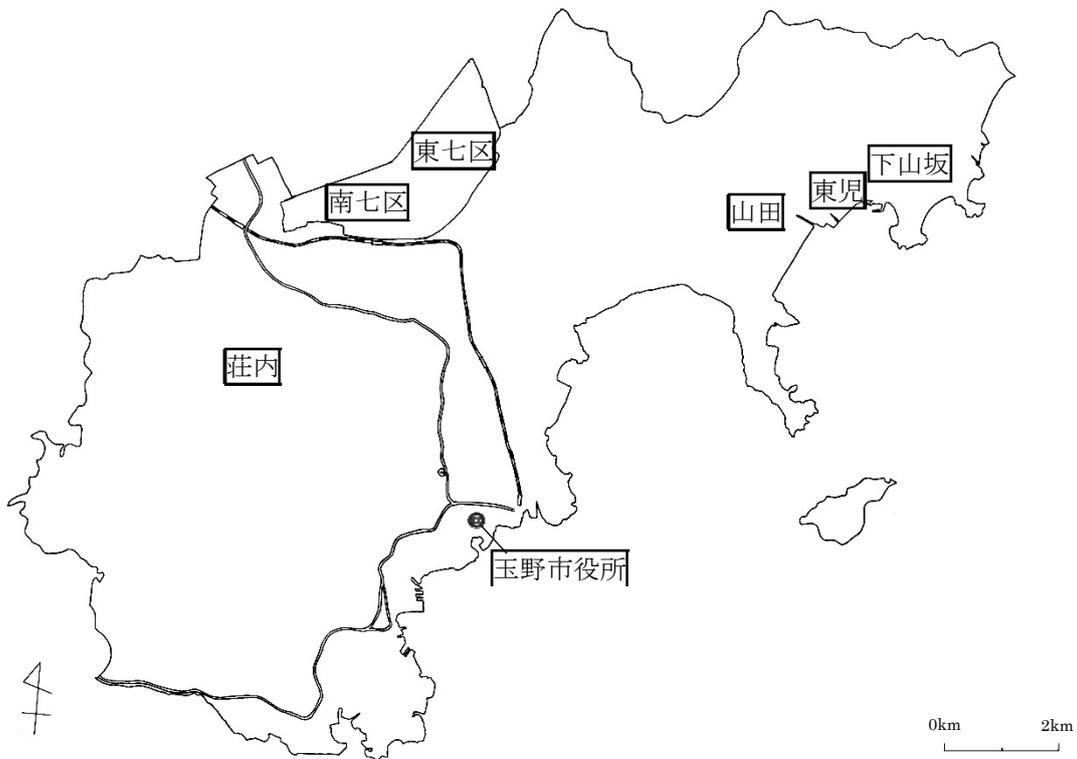


図1 関連する地域

II 玉野市における農業の概況

1. 玉野市の土地条件

(1) 現在の玉野市の自然条件

玉野市は現在総面積 103.63km²であり、その内南部の花崗岩地帯（64%）と北部の秩父古生層地帯（36%）に大きく区分される。市域は約 60%の山地と 40%の平野からなり、平野部の大部分は東部（東児・山田）と西部（荘内・七区干拓地区）の農村地区に占められている。年間降水量は 1,479.5mm と少なく、年間平均気温は 15.9℃であり、四季を通じ激しい気候の変化がない典型的な瀬戸内気候を示している。

(2) 児島湾干拓による土地条件

岡山平野は古くから遠浅な瀬戸内海の一部を干拓して形成されている。玉野市の平野部にある七区地区も児島湾を干拓して形成された。記録に残る最初の干拓は江戸時代初期の早島町辺りで、宇喜多秀家によってなされたという。それから徐々に干拓が盛んに進められ、干潟には新田が拓かれていった。明治時代に入ると、豪商や農林省により児島湾内約 7,000ha の内約 5,500ha を 8 工区に分割して干拓する計画を立てられ、大規模な干拓が始まった。この 8 工区の内第七工区は 1944 年に干拓工事が始まり 1963 年に完成し、1,582ha の土地が新しく生まれた。これが現在の玉野市の南七区・東七区地区である。七区地区では塩害に悩まされながらも、入植した 452 戸の農家により広大な土地を利用した大規模な農業が行われ、玉野市における農業を発展させた。

2. 近年の変遷

玉野市における産業別就業人口（図 2）を見ると、全体として玉野市の就業人口は 1995 年より減少傾向にある。農業の人口は第一次産業の内ほとんどを占めており、玉野市における第一次産業の従事者はほとんどが農業に携わっている。第一次産業・農業は両者とも第二次・第三次産業と比較して従事する人口は極めて少ないが、人口の推移は横ばいに近く、減少傾向は弱い。年代別農業就業人口（図 3）を見ると、1975 年にはほぼ同数であった 30～59 歳の中間層と 60 歳以上の高齢層の人口は年毎に大きく差が開き、1995 年には 1000 人を上回る人口差に達している。中間層と 15～29 歳の若年層は減少し続け、とくに若年層の割合低下が目立つ。高齢層は 1985 年まで増加していたものの 2000 年には大きく減少している。このように現在の玉野市の農業は若年層・中間層の人口の減少によって、主に高齢層により支えられている。

次に玉野市における作物別収穫量の推移（図 4）を見ると、全体として収穫量は稲、野菜、麦類、果樹、いも類、豆類の順に多い。なお、2008 年以降の野菜、2007 年以降のいも類に関してはデータが得られなかった。稲、野菜は年によって収穫量の増減に大きく変化があるが、常に収穫量の上位を占めている。麦類も増減の振れ幅が大きい、いも類、豆類は大きな変化がなくほぼ横ばいである。果樹の収穫量は 2007 年に急激に落ち込んだ。玉

野市では全域で稲作が行われており、七区地区においては稲作に加え千両なすのハウス栽培やレンコンなどの野菜の生産も盛んである。玉野市の農業形態は、七区地区と七区地区以外で大きく違いがあると考え、第Ⅲ節では統計データで両地域の比較を行った。第Ⅳ節、第Ⅴ節では、両地域の農家に聞き取り調査を行い、農業形態の違いについてまとめた。

3. 市の取り組み

(1) 定住促進策

近年の農業就業人口の減少を受けて、玉野市は農家を呼びこみ農業就業人口を増やすため定住促進策を進めている。この政策は日照時間など市の農業環境の利点を市外や県外の人々にアピールし、就農の斡旋や補助金の給付を行うというものである。まだ取り組みの初期段階にあるが、今後市の支援を受けて新規農業者が増えれば、玉野市の農業の発展に寄与するのではないかと考えられる。

(2) 雑穀生産振興

玉野市の農業振興の取り組みとしては、雑穀生産が挙げられる。2007年4月に玉野市雑穀振興研究会が発足し、市内農家への講習会や試験栽培を経て、数年間で着実に収穫量の増加に成功している。雑穀は水路・道路等の条件が悪くなった耕作放棄地でも栽培が可能で、通常なら出荷されない形状の大豆等の穀物も雑穀という商品として販売が出来るという利点がある。雑穀栽培の支援としては、市が栽培農家に講習会を行い、安定した出荷先を手配するなどしている。講習会や栽培協力によって農家同士の繋がりが生まれたことや、

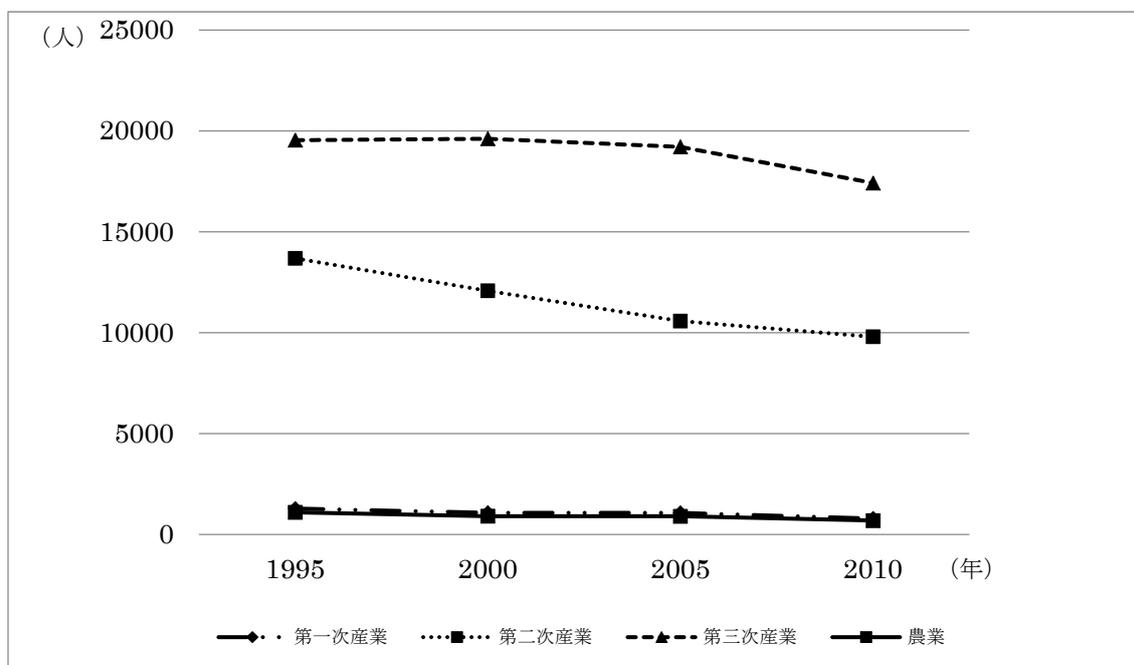


図2 玉野市における産業別就業人口の推移（15歳以上）

資料：農林業センサスより作成

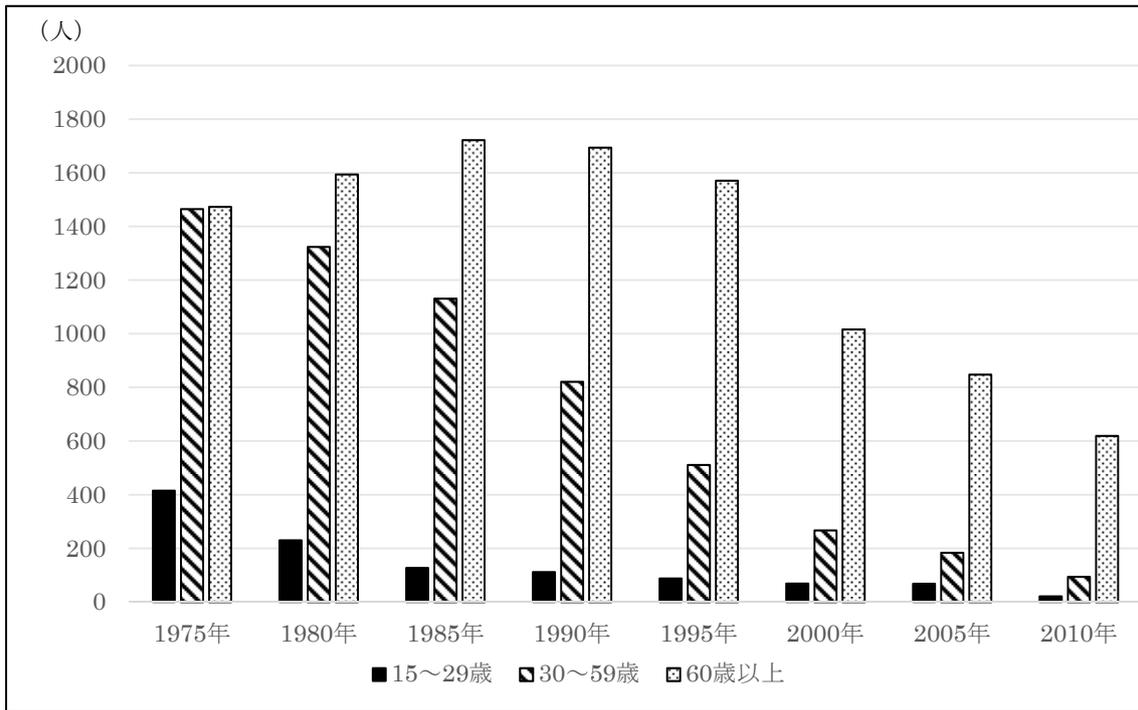


図3 玉野市における年代別農業就業人口
資料：農林業センサスより作成

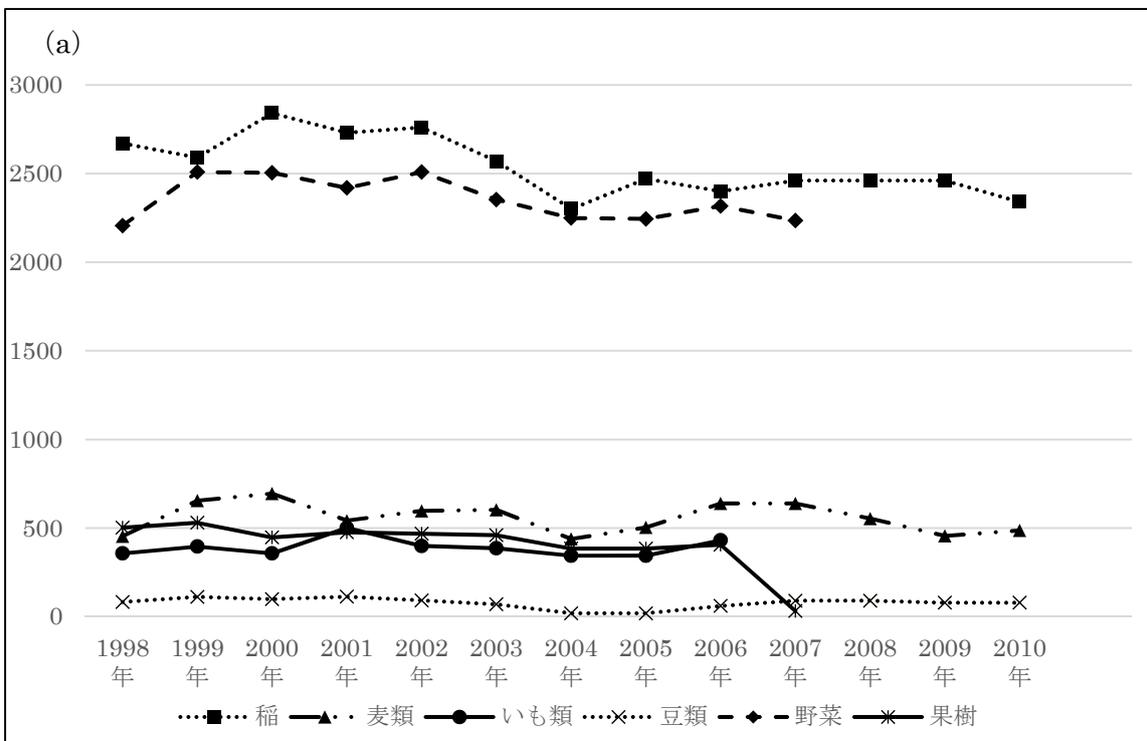


図4 玉野市における作物別作付面積の推移
資料：農林水産課統計年報より作成

生産量はまだまだ多くはないものの、県内における玉野市の雑穀の価値が高まったことが取り組みの成果だと言える。数々の市内・市外で行われる催事にて紹介され、平成 26 年 2 月にはみやま祭りと共同開催された雑穀フェスタにて、「玉野五穀ブレンド」として販売が開始された。

Ⅲ 七区地区と七区地区以外の農業データによる比較

農業センサスより七区地区と七区地区以外の農業について、1. 農業就業人口、2. 耕地面積、3. 専・兼業農家数をそれぞれグラフ化して比較する。

1. 農業就業人口

七区地区があまり変化していないのに対し、七区地区以外では 40 年間で農業就業人口に大きく減少が見られる。これは大規模農業が盛んな七区地区に対し、小規模農家が多い七区地区以外では離農する人が多いためである。

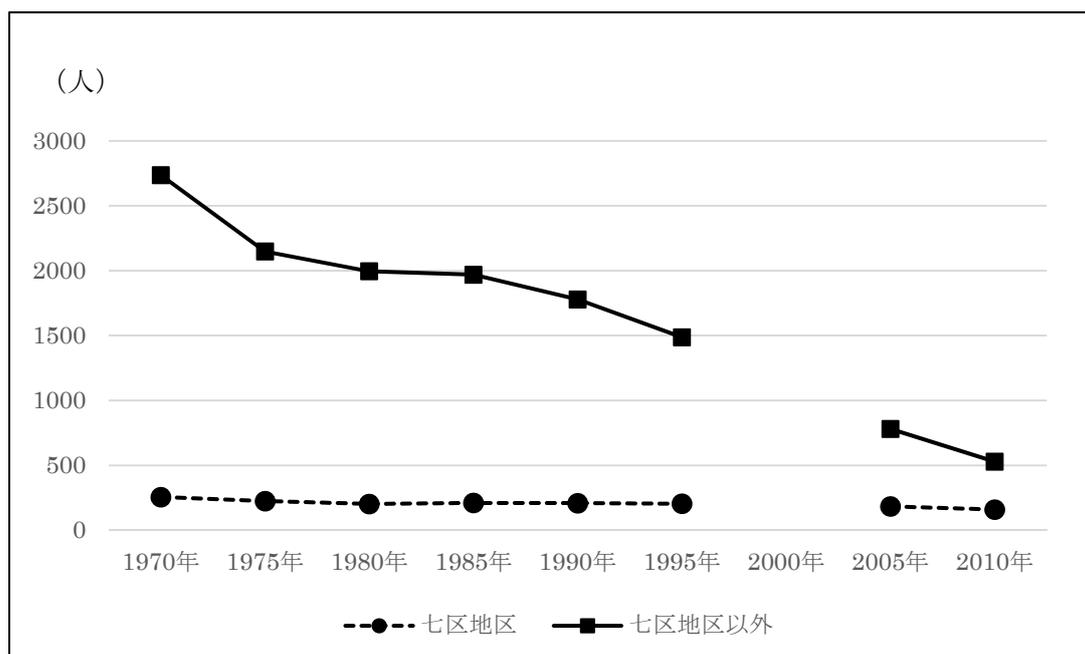


図 5 玉野市 農業就業人口

資料：農業センサスより作成

(注 2000 年についてはデータが得られなかった。)

2. 耕地面積

七区地区の畑の面積は 1975 年に一度増加するも、1980 年には減少し、1990 年まであまり変化が見られないが、1995 年に再び増加が見られるといったように、年によって畑の面

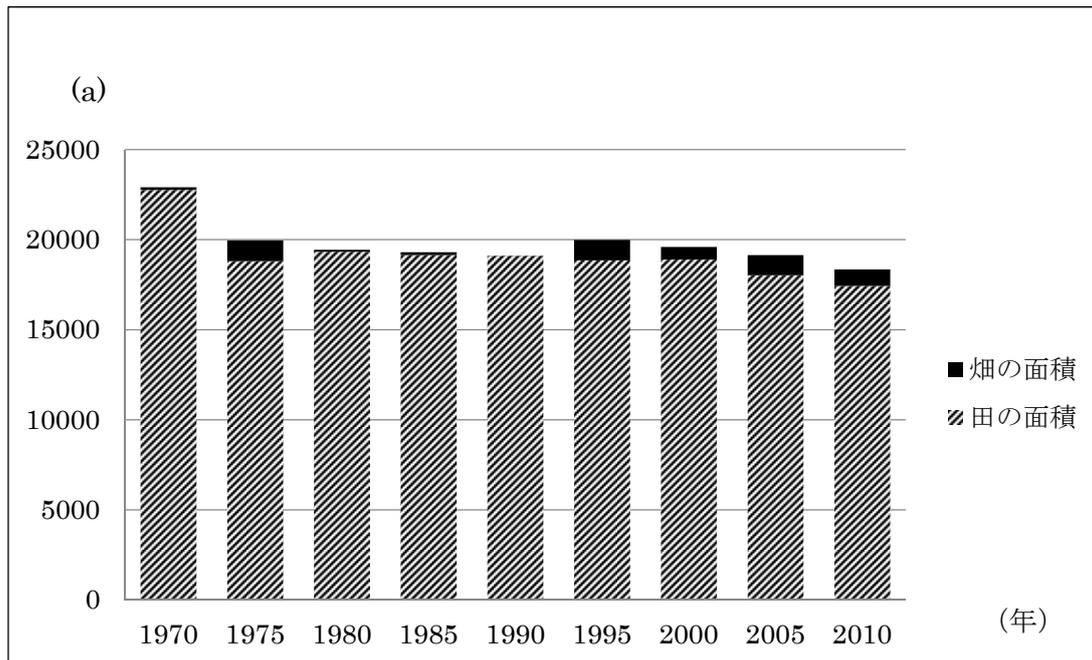


図6 七区地区の耕地面積

資料：農林業センサスより作成

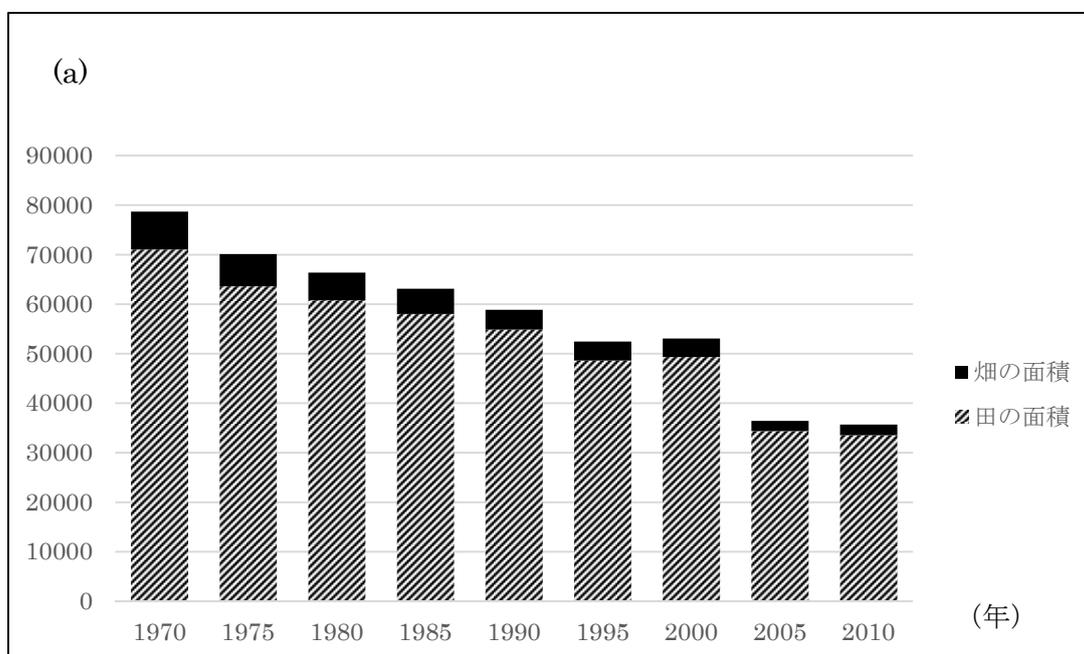


図7 七区地区以外の耕地面積

資料：農林業センサスより作成

積に増減が見られる。しかし、七区地区以外の畑の面積は年々減少傾向にあるのみで、増加等はしていない。田の面積においては両地区とも 1971 年の減反政策の影響で 1970 年から 1975 年にかけて減少が見られる。しかし、その後の面積の増減を比べると、七区地区が面積を保っているのに対し、七区地区以外では減少傾向にある。また、耕地面積全体を比較してみても、七区地区が面積を保っているのに対し、七区地区以外では年々減少傾向に見られる。このように七区地区に比べ、それ以外では、畑、田の面積の両方において減少していることが分かる。

3. 専・兼業農家数の推移

専業農家とは、世帯員の中に兼業従事者（1 年間に 30 日以上他に雇用されて仕事に従事した者または農業以外の自営業に従事した者）が 1 人もいない農家である。第一種兼業農家とは、農業所得の方が兼業所得よりも多い兼業農家である。第二種兼業農家とは、兼業所得の方が農業所得よりも多い兼業農家である。

2つのグラフを比較すると、七区地区の 1970 年では第一種兼業農家が一番多く、続いて専業農家、第二種兼業農家となっている。しかし、第一種兼業農家は減少し、1985 年には専業農家を下回った。専業農家は 1985 年までは増加しているが、それ以降は減少している。第二種兼業農家は増加しており、2010 年には第二種兼業農家、専業農家、第一種兼業農家の順に変化を遂げている。それに対して、七区地区以外では、第二種兼業農家が専業農家と第一種兼業農家に比べ目立って多い。しかしその数は著しく減少していることも見受けられる。また、第一種兼業農家の数も減少し、2010 年では第二種兼業農家、専業農家、第

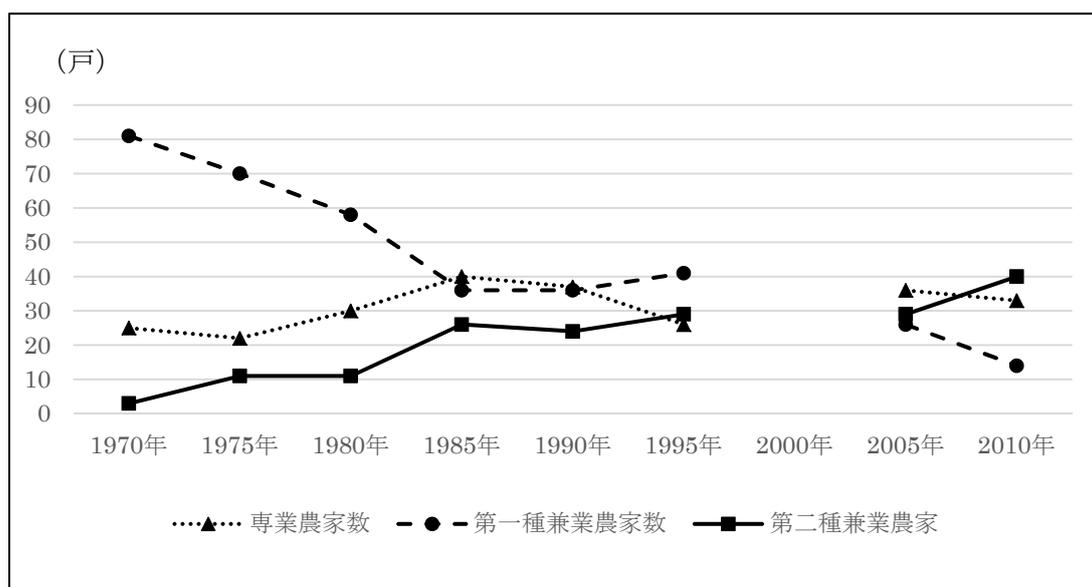


図 8 玉野市七区地区における専・兼業農家の推移(1970～2010)

資料：農林業センサスより作成

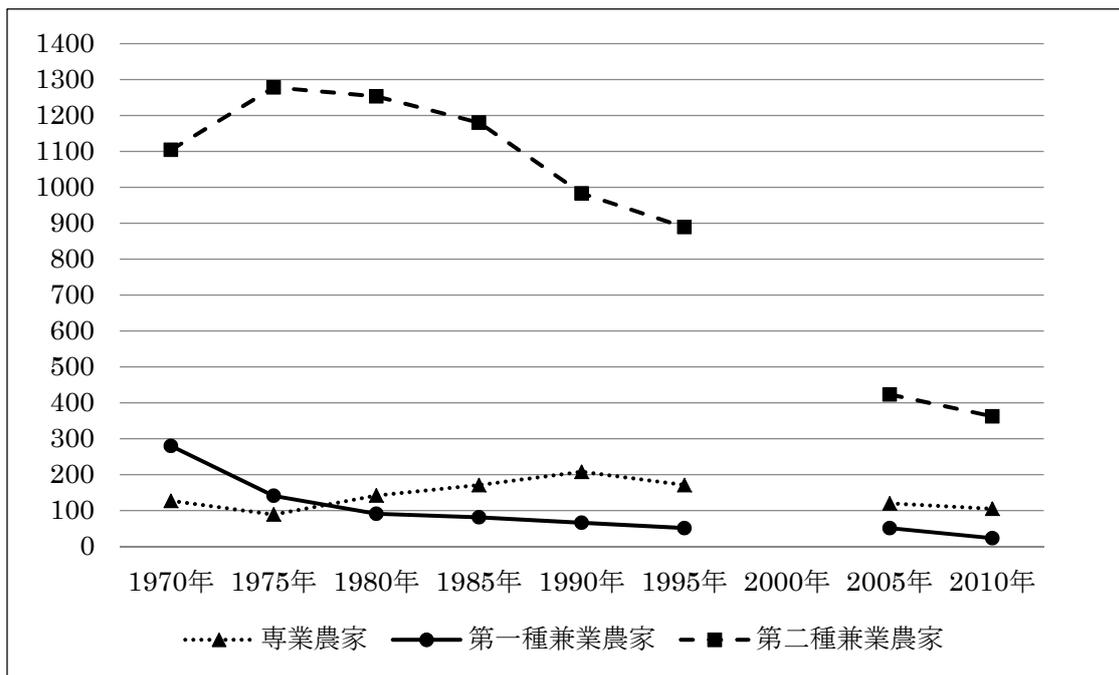


図9 玉野市七区地区以外における専・兼業農家の推移(1970～2010)

資料：農林業センサスより作成

(注 2000年についてはデータが得られなかった。)

一種兼業農家の順に戸数が増加している。

このように、両地域とも、第二種兼業農家が最も多く、続いて、専業農家、第一種兼業農家といった農業形態となっている。しかし、七区地区では第二種兼業農家の増加と第一種兼業農家の減少がこれに影響を与えているのに対し、七区地区以外では、第二種兼業農家の著しい減少と第一種兼業農家の減少が影響を与えているといった違いがあり、七区地区に比べ、それ以外の農業が衰退していることが分かる。

本節では、グラフで両地域を比較した。比較して分かるように、七区地区はそれ以外の地域に比べて農業が活発なことが確認された。IV節とV節では、両地域で農業を営む農家に聞き取り調査を行い、農業形態の違いを明らかにする。

IV 七区地区の農業の実態について

1. 七区地区の農業の特徴

七区地区における産業形態は、第一次産業が一番多い。これは、他の地域に比べて一軒あたりの農地面積が広い、いわゆる大規模農家が数多く存在しているためである。大規模な干拓事業によって得た広大な土地を利用し、米や麦、ナス、レンコンなどといった作物の生産が盛んに行われている。

2. 聞き取り調査の概要

七区地区で農業を経営する 2 つの農家(A、B)に聞き取り調査を行った。A は米と麦を主に栽培している専業農家である。B は、七区地区で有名な千両なすを主に栽培している。

3. 農家 A の農業経営

(1) 農家 A の概要

本調査において協力をいただいた A 氏は、南七区在住の 46 歳男性である。A 氏は、現在妻と 2 人の子と暮らしており、彼の父は岡山市内に住んでいる。妻は農業を手伝っており、子どもは農業には従事していない。父は繁忙期に機械を使って手伝いに来てもらう程度で、常に従事しているわけではない。A 氏の農業経歴としては、祖父が始めた農業を A 氏の父が継承し、作付面積を 13ha に拡大、2004 年に A 氏が受け継いでいる。現在は、父、妻の手伝いを受けながら米・麦の大規模な栽培を行っている。

(2) 生産物とその出荷量、作付面積、出荷先

現在、知り合いから引き継いだ土地を含め 20ha の作付面積で農業を営んでいる。そのほとんどが七区地区内にあるが、一部は岡山市南区浦安にもある。現在以上に規模を大きくすると全ての耕作地に手が回りきらないため、この規模を維持しているという状況である。生産物は米（酒米、食用米）と麦であり、米（酒米、食用米）の生産量は 60t で生産した米は JA に 45.6t、玉野市内の米屋に 5.4t を出荷している。麦の生産量は 60～70t で、生産した麦はすべて JA に出荷している。

また、米、麦の栽培に関する農事暦は図 10 の通りである。

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
米					苗・土作り	耕耘 田植え	水管理・除草・草刈・害虫駆除			収穫	出荷	
麦	肥料・畦道修復					収穫					麦播	

図 10 農家 A の農事暦

6 月に麦を収穫した後、その土地を耕耘して米を植えるため、米も麦も同じ耕地で生産している。上記表の空白の時期では、あぜの修復、農機具の整備、田の水漏れの点検などを随時行い、土地の管理をしている。

(3) 機械の使用

A 氏が現在所有している農機具は、トラクターが 5 台、コンバインが 2 台である。これらはすべて A 氏自らが購入したもので、A 氏だけでなく近隣の専業農家も個人に必要な分だけ所有している。作業時期が他の農家と重なるため、農機具の貸し借りはほとんどない。

また農機具の整備は、経費削減のため自ら行っている。

(4) 近隣地域の状況

近隣の農家も主に専業農家で、米を栽培する農家が多い。また、農家同士で作業の手伝い等を行うことはあまりない。七区地区では、6月頃まで麦を栽培し、その後に米を栽培するため、他の地域と比べて田植えなどの時期が遅い。そのため、農機具が故障し、新しい農機具が必要になっても、時期を過ぎているため農機具店が商品を揃えていないことが多く、新しい農機具が買えないことがあるそうだ。田植え時などの繁忙期には、シルバー人材センターの協力を要請することもある。

4. 農家Bの農業経営

(1) 農家Bの概要

B氏は東七区在住の60歳男性である。家族構成は妻(56歳)と義母(76歳)で、家族三人で農業を営んでいる。B氏は農家に生まれ、幼少期から農業の手伝いを通して、農業に携わっていた。結婚後は義父の農地を継承し、妻と義母と共に現在も農業を行っている。

(2) 生産物とその出荷量、作付面積、出荷先

現在、全部で約4.46haの農地を経営しており、そのうち17.2aをハウスで千両ナスを栽培、8.6aをハウスでブロッコリーを栽培している。また冬季には240aの土地で麦を栽培し、夏季にはそのうちの180aで米を栽培している。農作物は全てJAへ出荷している。

B氏の農事歴は図11の通りである。米と麦は同じ土地で栽培する二毛作を行っている。なすとブロッコリーはハウスで栽培している。

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
米					播種	耕耘 肥料 代掻き 田植え					稲刈り	
麦					麦刈り					耕耘 肥料		播種
なす	●					●	●	●	●	二重・マルチ・加温		
						●	●	●	●			
ブロッコリー(ハウス栽培)								播種	定植		収穫	
ブロッコリー(路地栽培)	●							播種	定植			収穫

図11 農家Bの農事歴

(3) 機械の使用について

ハウスの栽培においては、ハウスを温め、保つための加温機を3台使用している。また、換気装置を6台使用している。

トラクター1台と田植機1台、コンバイン1台、乾燥機1台を購入し、利用している。その他にも籾すり機や米選機、噴霧器、除草機を所有している。

(4) 近隣地域の状況

B氏はなす部会に所属しており、一度部会長も経験している。なす部会については次項に述べることとする。なす部会で形成されたコミュニティなどを活かし、ハウスのビニール張りは農家同士で協力して行っていたり、様子を見あったりするなど、農家同士の関わりは深い。

(5) なす部会について

なす部会とは、農協と農家の提携で、農家が栽培したなすを農協に出荷し、農協が一括してさまざまな取引先に売り込むことで単独で出荷するよりも高い利益を得る、また千両なすブランドをアピールする活動等を行っている。登録農家数は玉野市と岡山市を合わせて111軒（2015年2月現在）であり、このうち玉野市の登録数は17軒である。なす部会の構成は、青年部、婦人部、選果販売委員会、指導資材専門委員会などである。

なす部会に入るメリットとしては、出荷量がまとまった大きな量である方が有利に売れること、大きさなどの規約を作ることで品質を高めあうことが挙げられる。また、そのほかにも勉強会や会議等が定期的に行われるため、コミュニティが形成され、共同作業時にも助け合いができることもメリットとして挙げられる。農協と農家が結束することで、千両なすの高い品質とブランドを守っている。

V 七区地区以外の農業の実態について

1. 七区地区以外の農業の特徴

七区地区を除く玉野市の農業の特徴として、専業農家に対する兼業農家の多さが挙げられる。これは玉野市の地形に山地が多く、平地が少ないため、農地が限られているためである。そのため七区地区以外の農業の形態として、小規模農家が多数を占めているのである。また、農業就業人口においても七区地区以外の人口は年々減少傾向にあり、特徴的だといえる。耕地面積においても年々減少しており、全体的に農業が衰退している傾向にある。

2. 聞き取り調査の概要

七区地区以外の地域で農業を営んでいる農家Cに聞き取り調査を行った。農家Cはさまざまな種類の作物を少しずつ育てている小規模農家である。

3. 農家Cの農業経営

(1) 農家Cの概要

本調査に協力してくれたC氏は下山坂在住の68歳男性である。家族構成はC氏とその

妻と C 氏の母である。C 氏の農業経歴は幼少期に親の手伝いで農業に携わっていた。定年前は自営業を営んでおり、一方で親から引き継いだ農地で農業を営み、定年後の現在も家族で農業を続けている。

(2) 生産物とその出荷量、耕地面積、出荷先

C 氏は 2.6ha の農作地を持っており、小規模農家を営んでいる。農作地ではさまざまな種類の農作物を栽培している。一年間をかけて米とキビを育てており、他の農地では季節にあわせて野菜を栽培している。

米の耕地面積は 1.7ha で、生産した米はそのほとんどを JA へ出荷している。キビの耕地面積は 0.35ha で、生産したキビは業者へ出荷する。また、野菜の耕地面積は 0.45ha であるが、出荷せず、自己消費している。また、米やキビなどは近隣の人にあげて、近隣の人から他の農作物を受け取るなど農作物の交換も行われている。現在は、先述した市の取り組み『玉野五穀ブレンド』に後押しされ、黒米の栽培にも取り組んでいる（まだ始めたばかりのためデータ等はない）。

C 氏の所有する農地の 0.1ha は耕作放棄地となっている。

また、上記に挙げた米とキビについて農事暦を伺った。図 12 の通りである。

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
米	耕作			耕耘	苗床	田植え		草刈・水管理		収穫 籾摺り		
キビ						耕作・播種				ネット張り	収穫	

図 12 C 氏の農事歴

(3) 機械の使用

生産において、機械を使用している。小規模農家でも機会が必要であり、所有している人が多い。機械は個人で購入し、所有している。C 氏の場合、トラクター 2 台、コンバイン 2 台、乾燥機 2 台、米保存用冷蔵庫 2 台を自己所有している。機械を隣人と共有することはなく、個人個人所有しているようだ。小規模農家の場合、市から補助金がもらえない上、機械の所有には維持費が伴うため、農業を辞める原因の一つとなっている。B 氏の場合、機械の半分は中古で購入したものであり、経費を削減するなど工夫している。

(4) 近隣の状況

近隣には兼業農家が多く、農業者も定年後のお年寄りが多い。生産物の交換などをすることはあるが、隣住人同士の農業における手伝い等を行っていない。お互いが病気などで作業をできないときは助け合いをして、農業を行っている。近隣農家の出荷先については、花、野菜、米を直売所である「みやまの館」、「ファーマーズマーケット」へ出荷する農家があるということも聞き取り調査で分かった。

VI おわりに

本調査では、玉野市の農業形態が七区地区と七区以外の地域で大きく異なることが分かった。玉野市は年間日照時間が全国平均に対し長く、気候が温暖であるため、農業を行うための気候に優れている。しかし、地形としては山地が面積の6割を占めており、児島湾干拓により平野部が拡大したものの、いまだ割合としては平地が少ない。この玉野市の地形が地域によって農業の形態が異なる要因を作っていると考えられる。七区地区では、広大な平地を活かした米や麦などの大規模農業や千両なすの施設栽培などを営む専業農家が多い。これに対し、七区地区以外では兼業農家が多く、小規模農家が大半を占めている。本調査で実施した聞き取り調査では生産量や機械の使用の違いなどから両地域の違いを明らかにした。また、維持費がかかることから、七区地区以外の農家では、離農者が増えている。

近年、産業構造の変化により工業やサービス業が時代とともに発達してきたこと、玉野市の人口が減少していること、農業が機械化したことなどを受けて、玉野市の農業人口は全体的に減少してきており、歯止めをかける対策が必要となっている。これを受けて玉野市役所や農業協同組合では農業を振興させるためにさまざまな取り組み、支援を行っている。近年では、市役所が雑穀を取り上げ、2013年には玉野五穀ブレンドが販売され、期待がかけられている。また農業協同組合では部会を形成し、品質の向上や農家のコミュニティの形成に力を入れている。特に千両ナスというブランドをもつ玉野市ではなす部会が発展しており、他県に対抗できるなす作りを行っている。また、食育活動等も行っており、地域の人々と農業との距離を近づけている。このようにさまざまな活動に尽力する玉野市の今後の農業の発展に期待したい。

《参考文献》

- ・玉野市史編纂委員会『玉野市史』玉野市役所、1970年。
- ・玉野市制作部総合政策課『玉野市の概要』玉野市制作部総合政策課、2008年。

第2章 三井造船株式会社と玉野市

糸山拓史・谷村孝文

I はじめに

岡山県の最南端に位置する玉野市は古くから船舶とのつながりが深い。明治時代には宇野港が修築され宇野と高松を繋ぐ「宇高連絡船」が就航したことで、本州と四国を結ぶ海上交通の要衝として繁栄していった。また、大正時代には三井物産造船部（現三井造船株式会社）の造船所が建設され、それ以降造船を基幹とした製造業中心に発展を遂げていった。

もちろん、度重なる造船不況や、中国・韓国といった造船新興国との受注競争激化が三井造船と玉野に影を落としていることも無視することはできない。しかし、幾度の逆境を乗り越えて玉野は三井造船の成長と共に大きく発展していき、現在では三井造船の企業城下町として、「造船の街、玉野」を内外へ強く印象付けている。

本章では玉野市と三井造船との関係に着目し、三井造船創業から現在に至るまでの歴史を概観したうえで、これからの玉野市において三井造船が果たすべき役割について考察する。以下、第Ⅱ節では玉野と三井造船の発展の歴史、第Ⅲ節では現在の三井造船の活動、第Ⅳ節では今後の三井造船の方針と玉野市で求められる役割について述べる。

Ⅱ 玉野市と三井造船の沿革

1. 玉野市概観

岡山県の南部、瀬戸内海沿岸部にあるこの地は二方を海に囲まれている。ここでは古くから製塩が行われていた。当時製塩に使われていたと思われる弥生時代の土器が出土していることから、その歴史の深さがうかがえる。江戸時代には、野崎武左衛門が味野村・赤崎村の沖に48ヘクタールの塩田を完成させたことを皮切りに現玉野市の各地に塩田を開発していった。玉野の海岸線は入り江が多く遠浅の海岸だったため、入浜式塩田¹⁾による製塩業で塩の一大産地として栄えた。なお、現在使用されている「玉野」という地名は、昭和に入って宇野町・日比町があった地域に市政を布くにあたり、四国への連絡の要衝として全国的にも知名度の高い「宇野」と、三井造船創業以来飛躍的な発展を遂げていた「玉地区」から一文字ずつ取ったものである。

1910年、国鉄宇野線が開通し、宇野港と高松港の間で宇高連絡船「玉藻丸」、「児島丸」の二隻が1日4往復の運航を始めた。大正に入ると、急増する旅客に対応するため「水島丸」が就航した。この後も新たな連絡船が続々と投入され、本土と四国の連絡はますます

便利なものになっていった。これによって連絡船発着港である宇野港の周辺は商店街や飲食街が形成され、大きな賑わいを見せるようになっていった。宇野港周辺が発展していく中、宇野地区から丘陵を越えた先にある隣の玉地区では、それまで塩田や住宅だった土地を埋め立てて建設された三井物産造船部の造船所が操業を始めた。とにかく人手が必要だった造船所とその関連企業に、全国から多くの労働者が妻子を連れて一家で移り住んできたことで、玉地区の市街地は拡大していった。宇高連絡船就航と三井物産造船部玉工場操業開始という二つの起爆剤により、玉野は未曾有の発展を遂げることとなった。1920年の時点で2万人弱だった人口は以降急激な増加を見せ、1976年9月には男性39,809人、女性40,231人の計80,040人に達し、玉野市が誕生して初めて人口8万人を突破した。人口増加率も岡山県全体と比較するとどれほど急成長していたのかがわかる。

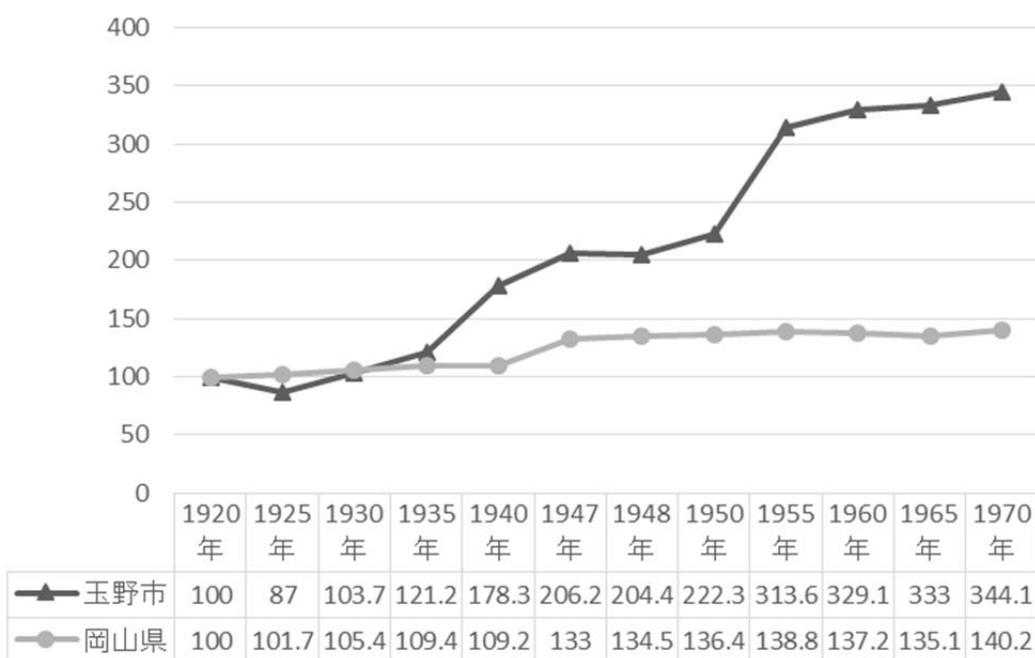


図1 玉野市と岡山県における人口増加率

※1920年の人口をそれぞれ100とした場合

資料：『昭和46年版 岡山県統計年報』、『玉野市統計書 昭和46年版』より作成

ただ、1970年代後半が造船企業城下町玉野市の賑わいのピークだった。1970年代後半から現在に至るまで、玉野市の人口は徐々に減少しており、2010年の時点で64,558人と、最も多かった1970年代中頃から1万5千人ほど数を減らしている（図2）。

1988年には本州四国連絡橋児島坂出ルート「瀬戸大橋」が開通し、自動車だけではなく鉄道までもがレールの上を走ってそのまま四国に乗り入れることができるようになった。169人の死者を出した紫雲丸沈没といった重大な事故を起こしたこともある宇高連絡船よ

りも速く、かつ安全に海を渡ることのできる瀬戸大橋に奪われるかたちで、連絡船の利用

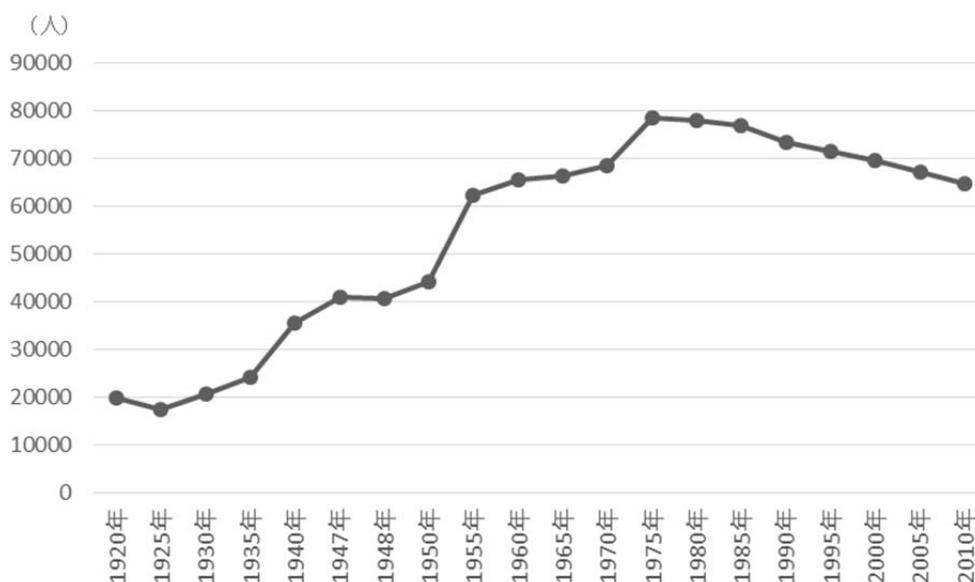


図2 玉野市域の人口推移

資料：『玉野市統計書』（昭和46年版）、国勢調査より作成

客は年々減少していった。利用客数の減少に合わせて宇高連絡船も減便に減便を重ね、現在では片道1日10便が発着するのみであり、宇野港周辺も最盛期のような賑わいは見られない。

2. 三井造船の沿革

明治以来、日本の海運業は政府の厚い保護を受けて成長してきた。三菱商会や日本郵船株式会社といった海運企業を追うようにして、三井物産株式会社も1889年に海運業を開始する。1894年に日清戦争が勃発すると、御用船²⁾の徴用が増えていき、大型船は軍用に回されるようになる。しかし、徴用によって船腹が不足しているにも関わらず、当時の日本の造船能力では大型船舶はおろか、小型船舶すら短期間で建造することは困難であった。外国船を購入して急場をしのいだ政府であったが、この経験から海運だけでなく造船業も日本の発展に大きく影響すると認識されるようになった。

第一次世界大戦が始まるとドイツの潜水艦による無差別攻撃が行われ、海運船消耗に拍車がかかり世界中で著しい船腹不足に陥った。この結果船価は暴騰、各国の造船業は繁忙を極め、日本の船腹不足もいよいよ急を告げ始めたが、貧弱な造船能力ゆえに国内では船舶の修理さえ満足に出来ない状況に陥っていた。当時の三井物産船舶部は70隻ほどの船を保有していたが、もはや日本国内では修繕もままならない現状を受けて、船舶部長だった川村貞次郎が1917年10月に三井物産社長に対して造船部新設の必要性を訴える陳情書を提出した。以下がその陳情書の一部である。

「不肖ハ多年吾三井家ノ如キハ必ズ一大造船所ヲ設ケ吾国船舶ノ増加ヲ計リ奉公ノ實ヲ挙グルヲ希望シテ己マザル事久シ而シテ偶々欧州戦乱ノ勃発ハ不肖ヲシテ益々造船所急設ノ念ヲ盛ナラシムルニ至リ今回終ニ別紙建議書ヲ提出シ敢テ熱血ヲ注ギ其許可ヲ仰ガントスル者ニ御座候。」³⁾

この川村部長の熱意は社長に認められ、1917年11月、造船部設立が決定された。

1917年に造船部設立が決定する前から、造船所建設候補地の選定は行われていた。当初候補地として挙がっていたのは大阪築港、神戸港付近、尼崎付近、大阪神戸間の沿岸、神戸港以西須磨間、門司田ノ浦、笠戸浦、坂越湾などである。調査の結果いずれの土地も一長一短で適しているとはいえなかった。そのような中、岡山県の瀬戸内海沿岸、宇野湾日比方面で理想的な土地を発見することができた。それが現在玉野事業所の立地している玉地区であった。三井造船株式会社『35年史』（1953）によれば、この土地が造船所建設に適しているとされた主な理由は以下の通りである。

- (1) 海を隔てて直島、葛島、荒神島その他島嶼に抱擁され、北・西・南の三方を低い山に囲まれていることから風波の恐れが無い。
- (2) 神戸港や門司港、高松港などの港から遠すぎるということがなく、宇野港を利用することで鉄道による大量の物資搬入が可能である。
- (3) 内海航路から錨地までわずか三湊（約5.6km）で何ら危険物は無く、湾口の通航路は四分の三湊（約1.4km）あるので夜間でも安全に出入りが可能である。
- (4) 岡山県、香川県はあまり工業が発達していないので熟練工の募集は困難であるが、一般の労働者は漁業・農業に携わっている人々から容易に募集できる。

数ある候補地の中から最終的に玉が造船所建設地として決定された。しかし、建設予定地一帯はもともと多数の人が所有する土地であったため、土地の買収交渉は容易ではなかった。買収額を上げるよう要求する住人や、先祖代々継いできた土地を手放せないと主張する住人もおり買収は困難を極めたが、最終的には岡山県知事の力も借りて、1917年6月に53町3反1畝25歩の土地の売買契約が成立した。また、玉、宇野、利生共同寄魚漁業組合ほか5組合に賠償金を交付して、同年7月に造船所建設予定地周辺の漁業権を獲得した。

第一次大戦を背景に当時の船舶事情は逼迫しており、少しでも早く造修工事に着手するため、玉野造船所建設に先立って宇野に仮工場が設置された。この工場は1917年11月に造船部設立が決定するまで川村部長名義で経営されていたので、宇野工場は当初「川村造船所」と呼ばれていた。宇野工場は2年後の1919年5月に閉鎖されたが、その間に26隻の船を建造し、当時急を要する案件であった船腹増強には貢献できた。

玉野造船所建設予定地の買収もどうにか終わり、敷地内の住宅、県道を移設した上で1917年12月より埋め立て工事を開始した。1920年11月までの間に船台⁴⁾4基、船渠⁵⁾2基、本館及び各工場を完成させ、護岸工事、電力工事も完了した。これによりかつて塩田が広がっていた一帯は、近代的な造船所へと生まれ変わった。この玉野造船所は、1962年の千葉工場操業まで1社1工場体制の三井造船を支えた。

1918年11月に第一次大戦が終結すると、一時的に急増していた造船所は漸次その数を減らしていった。戦時中の国内造船所は最大57箇所、船台157基、年間70万トン年建造していたが、1921年には国内造船所は20箇所、船台95基に激減した。この頃から海運・造船業界は不況時代に突入する。造船不況は一向に好転する様子を見せず、三井物産造船部は「修主建従」の建前のもとに造船所設備の統一、従業員の解雇を断行して現状の突破を試みた。しかし、1921年11月のワシントン軍縮会議によって当時の造船不況にますます拍車がかかる事態となった。国内には1隻の修繕工事も落札できない造船所が現れ始め、このままでは国内造船業は壊滅的なダメージを受けることが必至の情勢であった。大手造船企業たちは互いの繋がりを強固なものにして打開を図った。三井物産造船部も自衛のため、大阪鉄工所、播磨造船所と連携を取る。そのような中、1923年9月に関東大震災が起こった。関東の造船所は大きな打撃を受け、修繕船は全て関西に回されるようになり、加えて復興資材の大量輸送等の必要性から船舶需要が高まったことで国内の造船業は活気を取り戻した。しかし、復興がある程度進むと逆に国内は船腹過剰に転じ、再び不況の時代に入ることとなる。

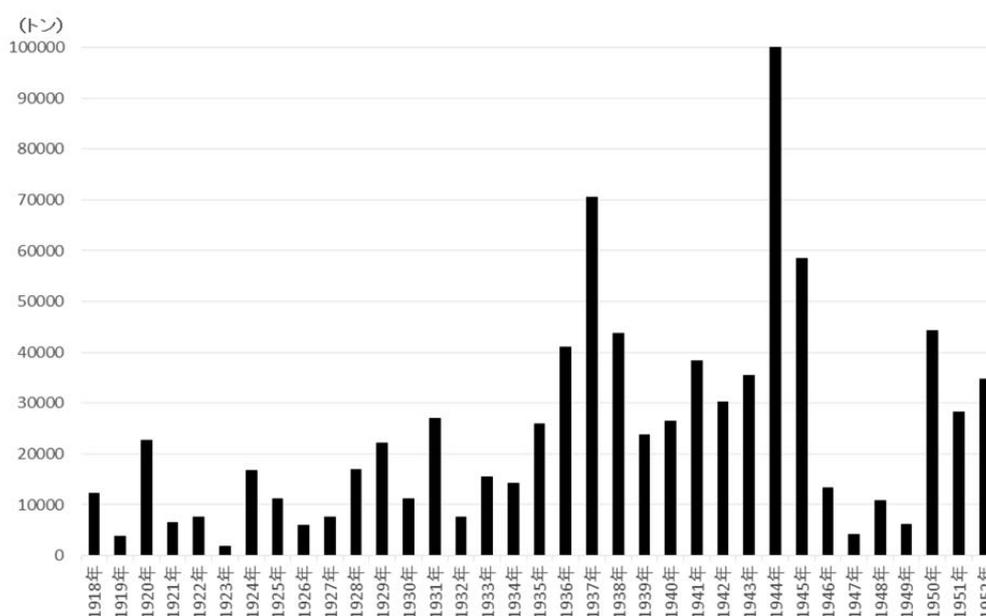


図3 三井造船建造艦船推移

資料：三井造船株式会社『35年史』より作成

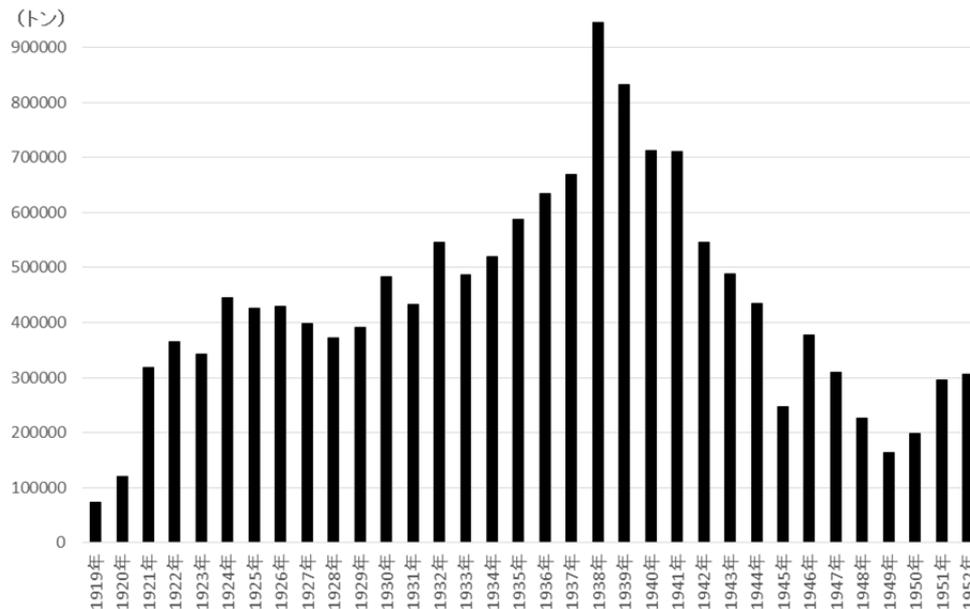


図4 三井造船修繕艦船推移

資料：三井造船株式会社『35年史』より作成

こうして玉野事業所は何度も好不況の波にもまれ、造船所閉鎖寸前にまで追い込まれたこともあったが、その度に危機を乗り越えることで、世界有数の造船所と言われるまでに成長してきた。また事業内容も、造船所操業開始当時から行っていた新造船・修繕に加え、1926年にはデンマークのB&W社と船用ディーゼル機関に関して技術提携を行い、船用ディーゼルエンジンの製造を開始。1951年には東洋レーヨン株式会社向けにナイロンプラントを製造した。高度経済成長期に入ると、好調な受注に支えられて、1962年には三井造船初となる化学プラントの輸出契約を台湾の企業と結んだ。また1967年には日本初の埠頭用コンテナクレーンを完成、1968年には三井造船初の陸用大型ガスタービンを東パキスタン（現在のバングラディッシュ人民共和国）向けに完成させるなど、その事業範囲を拡大していった。施設面では、玉野事業所に次ぐ新たな造船所を千葉県市原市に建設し、1962年に操業を開始させた。

その後、1973年に勃発した第4次中東戦争をきっかけに、俗に「オイルショック」と呼ばれる世界的な経済混乱が発生、その波は例外なく国内造船業を直撃した。三井造船は新卒採用の全面的抑制、減耗不補充等で不況を対処しようとしたが、要員と工事量のアンバランスは増大し続け、1978年、三井造船始まって以来の大幅人員合理化対策を労働組合に提案、実施した。「緊急要員対策」と名付けられたこの人員削減で、約2,800人の従業員が削減されることとなった。しかし、人員削減がこの1回だけで終わることはなかった。予想に反した不況の長期化、さらには急激な円高進行による輸出不振に見舞われ、三井造船はさらなる人員削減を行わざるを得ない状況に追い込まれる。ついに「危機突破総合対策」

(1986年)、「構造改革特別対策」(1988年)の2回の人員削減が行われ、合わせて約4,700人が削減された。なお、1986年と1988年の人員削減では、退職のほかにも関係会社や一般会社への出向・転職、自動車業界を中心とした応援派遣も行われている。

しかし、こういった厳しい経営状況の中でも、氷海域海底石油掘削装置やフローティングホテル“POLYCONFIDENCE”⁶⁾といった世界最大クラスの製品を完成させるなど、玉野事業所はその技術力を世界に示し続けた。このため、造船所の従業員は削減されたが、作業高が数年間にわたって大きく落ち込むといったことは見られなかった。(図5、6)

平成に入るとその技術力を活かして明石海峡大橋の主塔や、同じく明石海峡大橋淡路島側主塔基礎に使用された直径80m、高さ65mという巨大なケーソン⁷⁾の製作、各種船用ディーゼルエンジンの製造、防衛庁向けの音響測定艦建造など、特色ある製品を送り出し玉野事業所は更に地位を高めた。なお、玉野事業所内のディーゼル工場は単一工場として世界初の累計生産2400万馬力⁸⁾を達成し、エネルギープラント工場では世界1位の発電バージ⁹⁾製造実績を達成している。

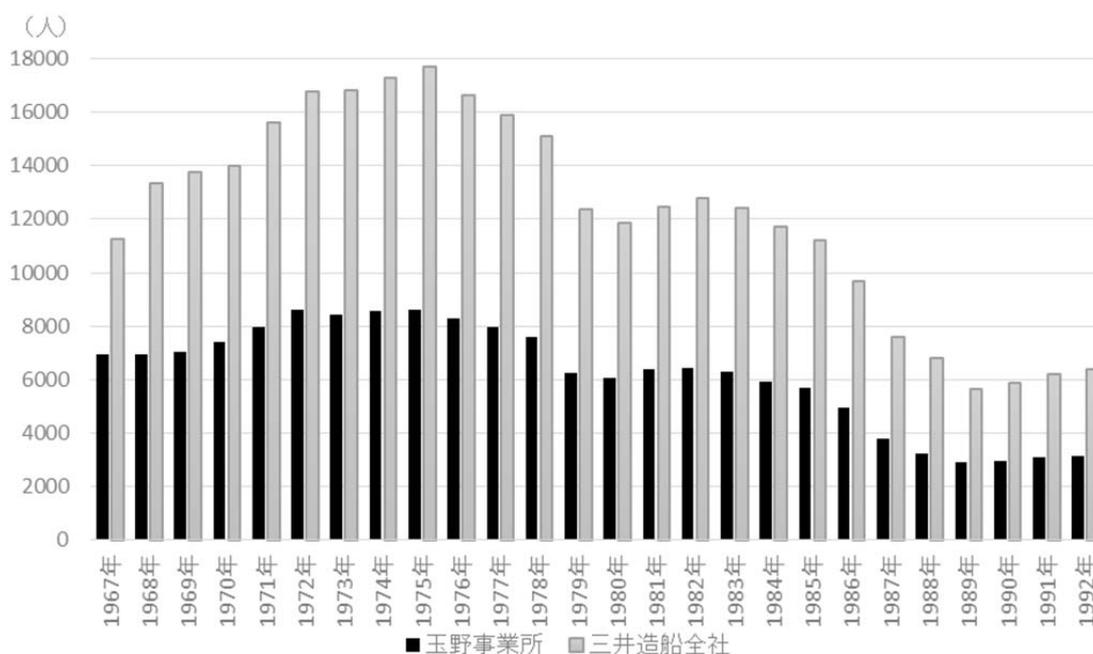


図5 三井造船全社と玉野事業所の従業員数推移

資料：『三井造船株式会社75年史』より作成

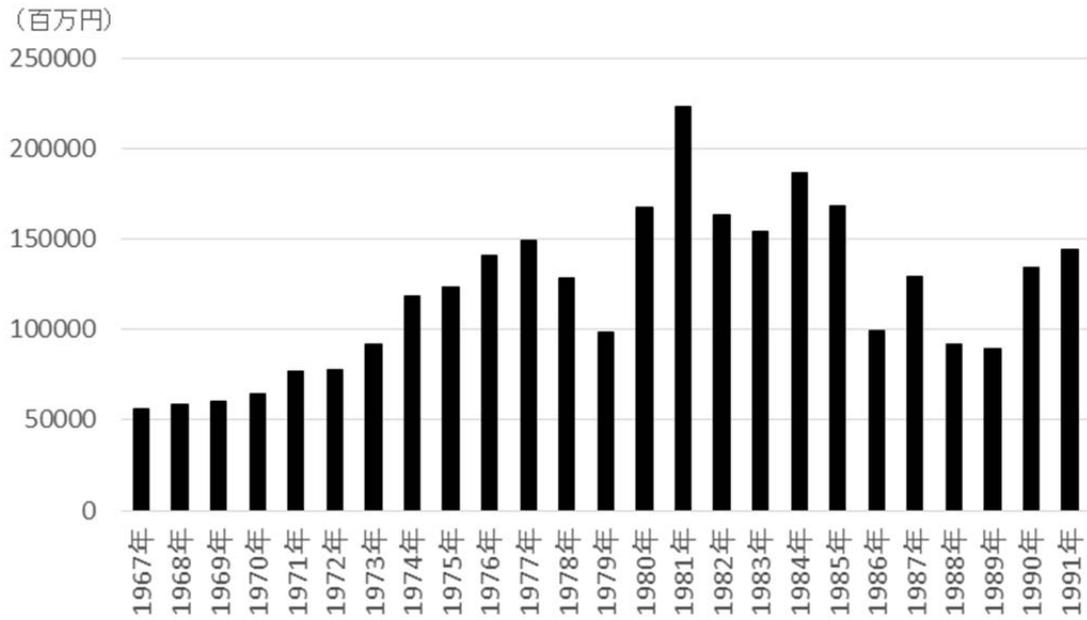


図6 玉野事業所における作業高推移

資料：『三井造船株式会社 75 年史』より作成

Ⅲ 現在の三井造船の活動

1. 玉野事業所の事業活動

現在の玉野事業所における事業としては主に新造船および艦艇・官公庁船の修繕船、舶



図7 三井造船株式会社玉野事業所（岡山県玉野市）

写真：日本船舶投資促進株式会社（JSIF）HPより転載

用エンジン製造などが行われている。また、玉野事業所の敷地面積は 1,028,000 m²、建物面積は 373,906 m²、生産能力は、船台が 276m×50m の 2 号船台と 257m×43m の 5 号船台の 2 基、船渠が 195m×81m の 1 号船渠と 227m×31m の 3 号船渠の 2 基、主機関 600 万馬力である。

2005 年以降の玉野事業所における艦船の建造量は年間 15~20 隻ほどだったが、リーマンショック以降は年間 10 隻にとどかない状態である（図 8、9）。

現在玉野事業所は年間 180 基ほどのディーゼルエンジンを製造しているが、このうち約 30 基は自社船に搭載し、残り 150 基ほどは今治造船株式会社やジャパンマリユナイテッ

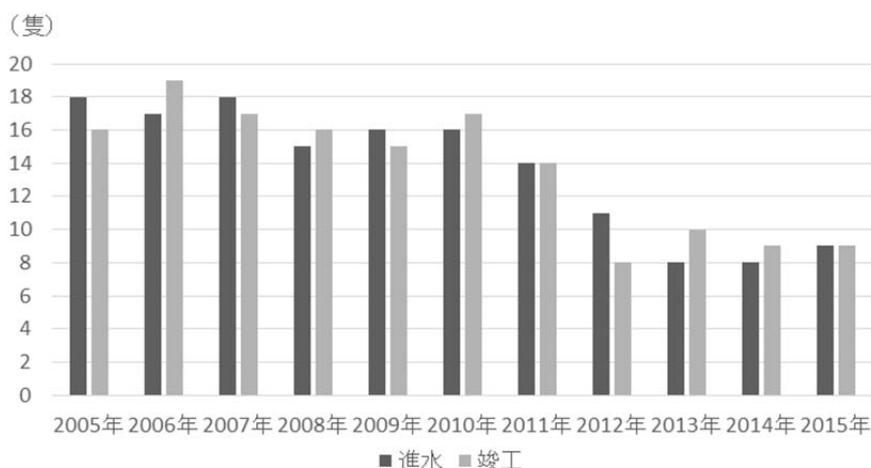


図 8 玉野事業所新造船生産実績（隻数ベース）

資料：「三井造船株式会社玉野事業所概要」より作成

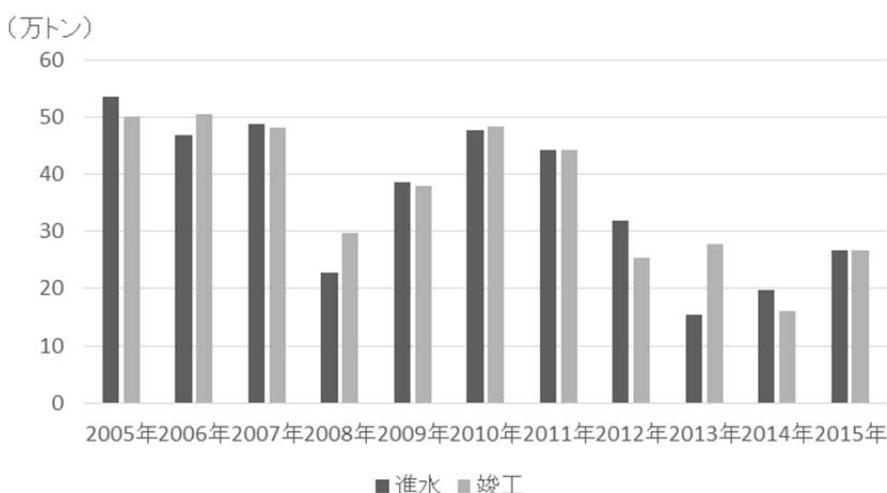


図 9 玉野事業所新造船生産実績（トン数ベース）

資料：「三井造船株式会社玉野事業所概要」より作成

ド株式会社、そのほか自前ではエンジンを製造しない造船専門企業に販売している。2015年9月には、単一機種によるディーゼルエンジン累計生産9,000万馬力を達成している。2012年11月に累計生産8,000万馬力を達成していることから、わずか2年10ヶ月の間に1,000万馬力を上乗せしたことになる。なお、2015年は約350万馬力のディーゼルエンジンを生産する予定である（図10）。

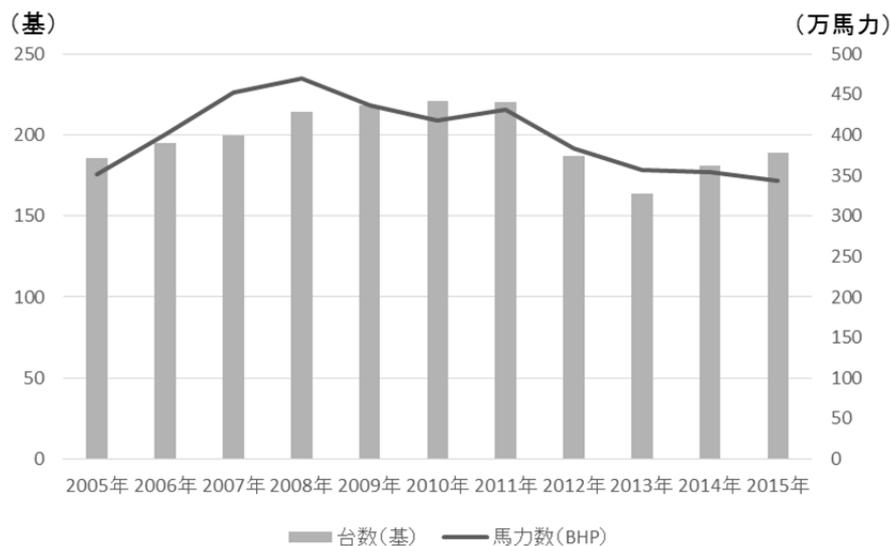


図10 玉野事業所ディーゼルエンジン生産量

資料：「三井造船株式会社玉野事業所概要」より作成



図11 三井造船株式会社大分事業所（大分県大分市）

写真：三井造船大分事業所パンフレットより転載

2. 玉野以外の事業所

大分事業所は1980年4月、大分県が進めていた「豊の国づくり」の一環として建設された大分県新産業都市第二計画による第7号埋立地A地区に進出、三井造船5番目となる事業所として翌年10月に操業を開始した。大分事業所の敷地面積は1,701,890㎡、建物面積は78,000㎡で、主に運搬機、鉄鋼構造物を製造しており、これまでに大型ボイラー、石油掘削装置、LPGタンクなどを国内外へ提供している。



図12 三井造船株式会社千葉事業所（千葉県市原市）
写真：日本船舶投資促進株式会社（JSIF）HPより転載



図13 MES-KHI 由良ドック株式会社（和歌山県日高郡由良町）
写真：MES-KHI 由良ドック株式会社 HPより転載

千葉事業所は1962年5月に操業を開始した造船所である。敷地面積は859,000 m²、建物面積は223,000 m²で、事業内容としては主に新造船や修繕船を行っている。この造船所の特徴として幅72m、長さ400mの巨大な船渠を保有していることが挙げられる。これにより超大型船舶の建造が可能となっており、1975年には三井造船最大となる41万7000重量トン型タンカー“ベルゲ・エンペラー号”を完工している。

さらに、1973年4月、三井造船株式会社由良工場が操業を開始。1988年、修繕船専門工場としてコスト競争力のあるフレキシブルな運営を行うため由良三井造船株式会社を設立、1999年にはエム・イー・エス由良株式会社に社名を変更した。そして2015年4月、三井造船株式会社と川崎重工業株式会社の合弁会社として設立、MES・KHI 由良ドック株式会社に社名を変更した。敷地面積は142,000 m²、建物面積は11,000 m²で、修繕船を主な事業としており、自動車運搬船や客船、海上保安庁の巡視船などの修繕を行っている。

3. 進水式の一般公開

以上のような事業活動の中で、三井造船は地域貢献の一つとして、新しく建造された船を初めて水に浮かせる儀式である進水式を一般公開しており、県内外から大勢の人が見学しに玉野市に集まる一大イベントとなっている。進水式は、船名を命名したのち、段階的に安全装置や支柱を取り外し、テープカットとともに海に船を進める、という流れで行われている（図14、15、16、17）。

2015年7月1日に三井造船玉野事業所にて举行された、パナマ国ハンドベル SHIPPING 社向け66,000重量トン型ばら積み貨物運搬船“バルクドラコ”の進水式を見学し、その際に進水式見学客へのアンケートおよび三井造船への聞き取り調査を実施した。

以下、聞き取り調査をもとに三井造船が進水式を一般公開する理由を説明した後、進水式会場で実施したアンケート調査の結果を分析する。

（1）進水式を一般公開する理由

三井造船が進水式を一般公開する理由としては、①船主のため、②従業員のため、③地域の住民のための3つがある。①は、「船主にとって自分の船の誕生の瞬間であるため、三井造船としても盛大にお祝いをしてあげたいから」とのことだった。また式典に多くの人を訪れ、華やかに举行できると、「次も三井造船で船を建造したい」という気持ちにつながり、ひいては受注量増大に繋がるのではないかと期待しているとのことだった。②は、「自分が携わった製品が大勢の人を感動させ、祝福されるという体験はなかなかないため、働く上でのモチベーションにつながるから」である。実際に、進水式当日も多くの従業員が式を見学している様子が見られた。③は、「やはり日ごろから玉野にはお世話になっているため、企業の社会的責任（CSR）を果たす意味でも公開している」とのことだった。

また、進水式にあわせて玉野市観光協会が主催する玉野市を巡る観光ツアーなども行われており、観光客が玉野に足を運ぶきっかけになることから、進水式の一般公開は観光客

誘致という側面も持っているといえる。



図 14 何重もの安全装置で支えられている貨物船
資料：2015年7月1日、糸山撮影。



図 15 貨物船を進水させた後の船台
資料：2015年7月1日、糸山撮影。

(2) アンケート調査の結果

進水式当日、会場となる船台周辺で、新聞の広告を見た、知人から聞いたなどで岡山市内からのツアーに参加して進水式に来ていた団体客にアンケート調査を行った。アンケート用紙は図 18 を参照されたい。回収したアンケートは 10 件で、回答をエクセルに打ち出して表を作成した(表)。ただ、質問 10 と 11 については回答者に玉野市民がいなかったため、結果表を作成するにあたって省略している。回答を見ると、ほぼ全員が進水式の一般公開について「良いことだと思う」「良い経験になった」「感動した」といった好印象を持っていることがわかる。中には「(進水式が一般公開されることを) 知ったら、行ってみたいと思う人が多いだろう」といった内容の回答もあった。なお、当日は雨天だったことも

あつて式の見学客は 200 人ほどだったが、晴れている日はもっと多くの見学客が訪れる。また、見学客の年齢層は平日の昼間ということもあり、年配の人が多く見受けられた。調査当日は見られなかったが、地元の幼稚園の子供達が遠足で式を見学しに来ることもあるとのことだった。



図 16 進水式の様子

資料：2015 年 7 月 1 日、糸山撮影。



図 17 進水後の貨物船。

この後船は岸壁に着けられて艀装が行われる。

資料：2015 年 7 月 1 日、糸山撮影。

表 進水式アンケート結果

1	2	3	4	5	6	7	8	9
女性	60代	1人		いいえ	瀬戸内市	新聞	今回が初めて	知ったら来たいと思う人が多数おられると思う
女性	60代	7人	友人	いいえ	岡山市内	知人から	今回が初めて	初めてですが船を目の前にして感動しています。いいと思います
男性	70代以上	2人	家族	いいえ	岡山市		今回が初めて	
男性	70代以上	1人		いいえ	岡山市北区	その他	今回が初めて	大変いいことです
男性	50代	2人	家族	いいえ	岡山市	新聞(山陽)	今回が初めて	いいことだと思う
女性	20代	2人	家族	いいえ	岡山市東区	新聞で	今回が初めて	造船所内を見る機会もあまりないので貴重な体験ができると思います
男性	70代以上	1人		いいえ	岡山市一宮	新聞	今回が初めて	とてもいいことだと思う
女性	50代	6人	友人	いいえ	岡山市	新聞	今回が初めて	私は普勤務してましたのでとてもなつかしいです
女性	60代	6人	友人	いいえ	岡山市北区	知人から	今回が初めて	すごくいいことですが、日にちは知らない
女性	60代	4人	友人	いいえ	岡山市	新聞	今回が初めて	いいと思います

資料：進水式アンケートの回答より作成

4. 進水式以外の地域貢献活動

三井造船株式会社玉野事業所では地元玉野市への地域貢献活動として、渋川海岸の清掃活動や「リフレッシュ瀬戸内」¹⁰⁾の清掃活動への参加、瀬戸内国際芸術祭¹¹⁾（以下、瀬戸芸）への物資提供、「たまの港フェスティバル」や「たまの祭り」などのイベント等への協賛を行っている。さらに、地域の人も訪れるという「三井造船サマーフェスティバル」を三井造船労働組合が実施している。サマーフェスティバルでは各種出店やステージショー、事業所見学などが行われ、子供から大人まで楽しめるイベントとなっている。

採用に関する話では、玉野市の若者のうち、大卒の人は東京など大都市に出ていってしまうことが多いが、高卒の男子などは地元就職する傾向が強い。そのため、三井造船は地元の高校を対象に就職マッチングを行っている。そのことについて三井造船側に質問すると、「当然ながら三井造船が採用に際して玉野市民だけを優遇するということはないが、玉野市民、というよりは岡山県在住の方に就職していただきたいという気持ちはある。また岡山の高卒、高専卒の新卒の応募にも大きな期待を寄せている」との回答が得られた。また、三井造船の関連会社や協力企業を含め造船業・重工業に興味を持ってもらうため、海事意識啓発活動として小学生の工場見学や、商業高校の進水式見学、専門学校生の職場訪問などを受け入れている。

以上のような三井造船の玉野市における活動は、いつも玉野市にお世話になっているという認識からである。その一方で「船を塗装する際に染料が住民の車などについてしまうことや、あつてはならないことなのだが従業員が市民に対し迷惑をかけてしまうこともある。それに対するせめてもの罪滅ぼしという意味も含めて地域に貢献できれば」といった本音も伺うことができた。現時点で三井造船は地元である玉野市に対し多くの活動を行っているが、今後新たな活動を行うということはとくに考えていないということだった。ただ、三井造船の企業城下町となっている玉野市において果たすべき役目には変わりはないとして、現在は進水式をより魅力的なものに改善していくことを考えているとのことだった。

IV 今後の三井造船と玉野での役割

1. 三井造船の経営計画と玉野事業所

三井造船は2007年の創立90周年に策定した「100周年ビジョン」で、「高い技術力を基盤に、地球にやさしい環境対応型の製品・サービスを提供することで、信頼の企業ブランドとして世界に浸透している会社になっている」¹²⁾ことと、「環境変化に対応し、人も会社も進化し続けており、新事業の成長により強い事業ポートフォリオを持つ会社に生まれ変わり、社会へ貢献し、CSR重視の経営ができていく」¹³⁾ことの2つを10年後のありたい姿として掲げ、それを達成するために様々な取り組みを行っている。たとえば製品による環境負荷低減への取り組みとして、クレーンに関してでは、開発・設計から製造し輸送、製品化に至るまで軽量化や材料の削減に取り組み、二酸化炭素の排出量の削減を目指すなど

を行っている。他にも環境関連の技術、製品、事業を通して環境保全に貢献している。クリーンエネルギーや省エネ分野における具体例としては、環境対応・低燃費船の開発・竣工、三井造船の子会社であるデンマークの Burmeister & Wain Scandinavian Contractor A/S (BWSC) 社の英国でのバイオマス発電事業進出、浮体式洋上風力発電施設の本格稼働、他にも海底土放射能測定ロボットの開発など、幅広い分野で様々な取り組みを行っている。さらに環境に対する管理体制や、環境マネジメントシステムの充実、先に述べたような環境保全活動への取り組みを行っている。

事業環境認識

短期的には厳しいが、新たな事業機会も拡大

- 新興国の成長鈍化、金融不安や為替等、世界経済の先行き不透明感は継続
- アジアを中心とする新興国の経済成長が世界経済を牽引する構図は不変
- 世界的なエネルギー需要の増加と天然ガスや再生可能エネルギーへのエネルギーシフトが加速
- シェール革命による産業構造変化が進展
- 新たな海洋基本計画(2013年4月)
- 船舶・船用エンジン分野は、短期的には厳しい経営環境が継続
- 海洋資源開発、石油・ガス化学、電力・環境・エネルギー、物流・運搬分野で設備投資が活性化、受注機会増大

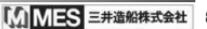


図 19 「14 中計」の事業環境認識

資料：三井造船株式会社 HP『2014 年度中期経営計画説明資料』より転載

さらに、2017 年に創立 100 年を迎える三井造船は 2013 年 6 月末に、新たな 100 年の礎を築くと称して「2014 年度中期経営計画（以下、14 中計）」を発表した。造船業界の先行きが不透明で経営環境が大きく変わる中、本来の予定から 9 ヶ月前倒しして発表されたものである。2000 年代に入ってから中国で造船所が急増し、建造量が 3 倍以上に膨れ上がった。そのような中で起こった 2008 年のリーマンショック以降の造船不況により、2014 年頃に国内で造る船が無くなるのではないかと、いわゆる「2014 年問題」が懸念されたが、幸いにして受注が無くなる事態にはならず、世界経済の回復もあって今のところ 2 年先までは受注がある状態である。しかし、現在建造しているのがリーマンショックによる

不況時に受注した船であり、受注当時は鉄が安価だったため、新しく船を建造しても大きな収益にはならず苦しい状況が続いている。「14 中計」では、先の不況による影響が出ている船舶・船用エンジンの分野は短期的に厳しい状態であるとしながらも、それ以外の分野での受注増大を受けて今後は非造船分野、特にバイオマス発電や海洋資源開発などのエンジニアリング部門を重点的に拡大するとしている。

2009 年の時点で世界の造船市場は日本 25%、中国 29%、韓国 37%で 3 国合わせて 90%以上のシェアとなっている（図 20）。今後新たな造船大国が現れないとも限らず、造船をめぐる受注競争はますます激しくなるものと予想される。その中で、三井造船はこの競争を勝ち抜くために「品質で勝つこと」を強調している。エコロジー（環境負荷低減）、エコノミー（経済性）の「2つのエコ」が重視され始めた現代において、船用ディーゼルエンジンの排出ガス規制も年々厳しくなっている。ディーゼルエンジン国内シェア 50%を超える三井造船は、その技術力をもって常に排出規制をクリアする低燃費・低排出の高品質なエンジンを製造している。先に述べたように玉野事業所では年間 180 基もの船用ディーゼルエンジンを生産し、それを自社船への搭載のみならず他社にまで販売をしており、海外からもエンジンの注文が入る状態である。玉野事業所は三井造船のディーゼルエンジン製造拠点であり、今後もこれまでと同様に三井造船の競争力維持を支える存在であり続けると考えられる。

また、三井造船は近年台頭の著しい中韓勢に対抗するため、今後 5 年間で 150 億円を投じて既存の造船所の設備を更新していくと発表した。リーマンショック以降三井造船の設備投資は老朽化対策程度にとどまっていたが、円安の追い風に吹かれて船舶建造量が増加する見込みとなったことにより決定された。この投資では産業用ロボットも導入されると

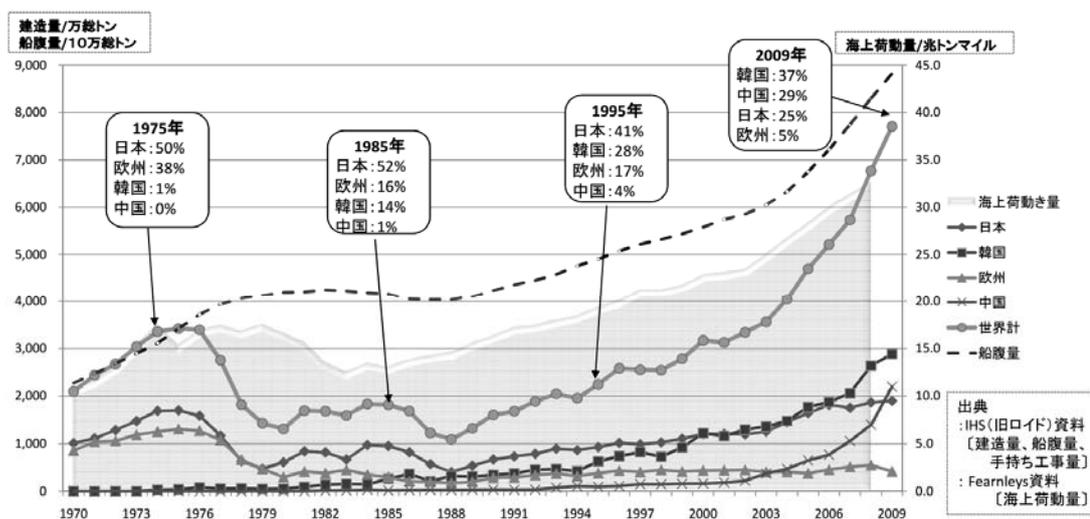


図 20 世界の海上荷動量、船腹量及び建造量の推移

資料：国土交通省『造船市場と造船業の現状について』より転載

ということで、不足感が強まる溶接工員を補って自動化が進むことになる。これにより生産性が3割向上するとされており、玉野事業所においても更なる収益の向上が見込めるのではないだろうか。

2. 玉野市における三井造船の役割

かつて宇高連絡船の発着港、三井造船の企業城下町という2つの性格で繁栄を謳歌した玉野であるが、瀬戸大橋の開通に伴う連絡船利用客の減少により連絡船発着港としての性格は失われつつあり、相対的に企業城下町としての性格のみが強くなってきている。企業城下町の特徴として、特定企業の工場を中心に市街地が形成され、地域の発展はほぼその企業によって決定されるということが挙げられるが、玉野はまさにその典型例であると言えるだろう。

企業城下町と呼ばれる自治体は特定企業への依存度が高い傾向が見られ、玉野市もまた例外ではない。『平成23年工業統計調査』によれば、玉野市の製造品出荷額は約3,220億円だった。一方でその年の三井造船全社連結売上高が5,719億円¹⁴⁾である。関満博・岡本博公(2001)『挑戦する企業城下町—造船の岡山県玉野—』によると、玉野事業所における売上高は三井造船全社連結売上高のおよそ40~50%を占めるということなので、2011年の玉野事業所における売上高は単純計算でも2,000億円を超えることになる。なお2011年の玉野市の製造品出荷額のうち、造船業が該当する「輸送用機械器具製造業」が占める割合は64.7%であった。また、市内には三井造船の子会社・関連会社が12社、協力企業が100社以上存在している。人口も面から見ても、2015年4月1日時点で玉野事業所の従業員が約4,200人、子会社従業員が約1,600人、協力会社従業員が約1,000人おり、彼らの家族も玉野市に住んでいることを考えると、人口6万5千人の玉野市において三井造船がどれほどの比重を占めているかがよく分かる。現在の玉野市の経済は、玉野事業所に支えられているところが非常に大きいのである。

宇高連絡船減便によってかつての賑わいを失った今、玉野の先行きは造船所にかかっていると言っても過言ではない。玉野市では「三井造船が風邪をひくと玉野市も風邪をひく」と言われている。これは三井造船と玉野市は運命共同体であり、切っても切れない関係にあるということを意味している。このことは財政面の話だけというわけではない。Ⅲ節でも述べたように、三井造船は進水式の一般公開や、瀬戸芸への物資提供、「たまの祭り」への大規模な出資などを行っている。こういった活動によって玉野市の魅力が増し、市外からも多くの観光客が訪れているのであれば、法人税を市に納めるといった直接的な財政貢献とはまた違った角度から玉野市に貢献できていることは間違いない。今後とも、企業城下町を形成する存在として玉野市の財政を直接的に支えながら、同時に市の魅力を高めることに繋がる活動も行っていくという二方面からの貢献こそが、三井造船が地元玉野市において求められる役割となり続けるのだろう。

V おわりに

「玉野といえばやはり三井造船だろう」、これが今回の玉野市調査のテーマを決めるにあたって真っ先に浮かんだ考えだった。しかし、玉野市に三井造船の造船所があること以外ほとんど何も知らなかった私にとって、三井造船および、市役所職員から伺ったお話はどれも新鮮なものであった。また、双方からそれぞれ玉野市への思い、三井造船に対する考えを聞くことができた。三井造船に玉野市への考えを聞いたところ、「三井造船にとって玉野市は創業の地であり、業績が市の財政や公共施設整備に直結する状況で、三井造船全社の売り上げの半分近くをあげる玉野から撤退するようなことは考えられない」との回答が得られた。玉野市としても、「三井造船がいなくなってしまうと市の運営は相当厳しくなるので、三井造船には今後も玉野市の経済を支える存在であって欲しい」とのことだった。これほどまで特定企業と自治体とが密接な関係を持っている例はそう多くはないだろう。これこそが玉野市を「造船の街」たらしめている最大の要因であると考ええる。

一方で、この密接な繋がりには不安もある。というのも、玉野市のように特定企業 1 社に強く依存すると、その企業が業績を悪化させた場合、市にその影響が直接的に出てしまう。造船業界の先行きは流動的で、三井造船が今後とも現在の状態を保ち続けられるという保証もない。もし何か不測の事態があった時、今のような依存体質では玉野市に大きな影響が出かねない。

現在玉野市は三井造船への依存体質から脱却すべく、玉野市観光振興計画と称して渋川海岸や玉野海洋博物館、みやま公園など市内の観光資源を積極的にアピールして観光客を呼び込もうとしている。また、市内に 100 社以上存在する三井造船の協力企業には、今まで蓄積した技術力を活かして造船分野とは違った新たな分野に進出しているところもあるという。三井造船との密接な関係を保ちながらも脱依存化を進める、これが、これからの玉野市にとって重要となってくることなのではないだろうか。

《注》

- 1) 遠浅海岸の満潮水位より低い場所に堤防を築き、その内側に塩田を設けたもの。塩田は溝によって仕切られており、潮が満ちると堤防の門を通過して溝から海水が塩田に浸透、太陽熱で水分が蒸発すると塩田の砂に塩分が付着する。
- 2) 戦時などに政府や軍が徴発して軍事目的に使用した民間の船舶。
- 3) 三井造船株式会社（1953）『35 年史』より引用。
- 4) 傾斜のついた巨大な台で、この上で船を建造した後、台を滑らせて進水させる。
- 5) ドックとも呼ばれる、船の建造や点検、修繕を行う場所。長方形の部屋に船を支える盤木を敷き詰め、船が部屋に入ると海水を排出して、船が盤木の上に乗るといった仕組みになっている。

- 6) 北海油田の石油掘削プラットフォーム勤務員のための居住区として建造された洋上プラットフォーム。
- 7) 橋梁の基礎として設置されるコンクリート製または鋼製の大型の箱状の構造物。
- 8) 船用エンジンの生産量を「生産台数」ではなく「生産馬力」（製造したエンジンの累計馬力）で計算している。
- 9) 舢に内燃機関と発電機を搭載した移動式の発電所。
- 10) 美しい瀬戸内海を守るため、またあわせて文化・観光・海洋レクリエーションの拠点及び快適な生活の場として発展させるために瀬戸内海沿岸の海岸と海域で一斉に実施される海洋清掃。
- 11) 瀬戸内海の 12 の島々と高松港・宇野港周辺を舞台に開催される現代アートの祭典。3 回目となる「瀬戸内国際芸術祭 2016」の会期は春（3 月 20 日~4 月 21 日）、夏（7 月 18 日~9 月 4 日）、秋（10 月 8 日~11 月 6 日）の 3 期、計 108 日間。
- 12) 三井造船環境・社会報告書（CSR）2008 より引用。
- 13) 三井造船環境・社会報告書（CSR）2008 より引用。
- 14) 三井造船 HP 財務ハイライトより。

《参考文献》

- ・ 三井造船株式会社『35 年史』三井造船株式会社、1953 年。
- ・ 三井造船株式会社『三井造船株式会社 50 年史』三井造船株式会社、1968 年。
- ・ 三井造船株式会社『三井造船株式会社 75 年史』三井造船株式会社、1993 年。
- ・ 山陽新聞玉野支社『玉野市 50 年：市民の証言から』山陽新聞社、1990 年。
- ・ 関満博・岡本博公『挑戦する企業城下町—造船の岡山県玉野—』新評論、2001 年。
- ・ 玉野市史編纂委員会『玉野市史』玉野市、1970-1979 年。
- ・ 玉野市『玉野市統計書 昭和 46 年版』玉野市、1971 年。
- ・ 玉野市『玉野市の工業振興に係る基本方針』玉野市、2014 年。
- ・ 岡山県『昭和 46 年岡山県統計年報』岡山県、1973 年。
- ・ 日本経済新聞 2015 年 7 月 25 日掲載記事
- ・ 岡山市 HP <http://www.city.okayama.jp/>（最終閲覧日 2015 年 12 月 13 日）
- ・ 海技大学校 HP <http://www.mtc.ac.jp/college/index.html>（最終閲覧日 2015 年 12 月 11 日）
- ・ 玉野市観光協会 HP <http://tamanokankou.com/>（最終閲覧日 2015 年 12 月 10 日）
- ・ 四国新聞社 HP <http://www.shikoku-np.co.jp/>（最終閲覧日 2015 年 12 月 10 日）
- ・ 三井造船株式会社 HP <http://www.mes.co.jp/>（最終閲覧日 2015 年 11 月 16 日）
- ・ 三井造船生活協同組合 HP <http://mitsuicoop.com/>（最終閲覧日 2015 年 12 月 10 日）
- ・ 日本船舶投資促進株式会社（JSIF）HP <http://www.jsif.co.jp/>（最終閲覧日 2015 年 11

- 月 16 日) ※JSIF は 2015 年 3 月をもって解散
- MES-KHI 由良ドック株式会社 HP <http://www.mes.co.jp/yura/index.html> (最終閲覧日 2015 年 11 月 16 日)

第3章 玉野市における商店街の動向

佐々木茜音・中居夏子・宮崎由理

I はじめに

日本における商店街は、戦後から高度経済成長期にかけて全国で増加し、様々な店舗が集積することによる利便性から多くの人々によって利用されてきた。また、いわゆる地域のコミュニティを形成する場であるとともに地域活性化の場となっていた。しかしながら、近年、モータリゼーションが拡大するとともに、大通り沿いの路面店や大きな駐車場を有する大型商業施設が増え、車では利用しにくい商店街の利用者が減り、閉店を余儀なくされる店が急増した。このような空き店舗が立ち並ぶ商店街は「シャッター通り」や、「シャッター商店街」と呼ばれ、全国各地でみられることから、地方衰退を促進する社会問題の一つとされている。このような状況を打破するために、商店街活性化の取り組みが地方自治体によって行われている。

玉野市は、全国各地にみられた一般的な商店街の動向と同じ動向が顕著にあらわれた場所である。とくに、玉野市で基幹産業とされていた宇高連絡船と三井造船の繁栄とともに形成された築港商店街と玉商店街は、宇高連絡船の廃止、三井造船の不況の影響を受け、またショッピングモールが開業し、その周辺に市の主要な施設である市役所や警察署が置かれたことにより、商店街内の多くの店が閉店し、全国の商店街同様「シャッター商店街」と化すこととなった。

本章では、玉野市に四つある商店街のうち、二つの商店街（玉商店街と築港商店街）を取り上げ、二つの商店街の歴史と現状について記述・分析していく。

第Ⅱ節では、玉野市における商店街について概要を述べ、玉野市の人口の推移、そして、商店数の変化から、玉野市の商店街を取り巻く現状について述べる。第Ⅲ節では、玉商店街の成り立ちと現状について述べる。そして、第Ⅳ節では、築港商店街の成り立ちと現状について述べ、玉商店街と比較する。第Ⅴ節では、玉野市における商業の位置づけ、行政等による取り組みについて述べる。第Ⅵ節では、玉野市における取り組みと商店街の関わりを踏まえて、これからの玉野市の商店街の発展を考える。

図1は、玉野市全体を表した地図であり、地図上の□（四角）で囲まれた地域は図2が表している範囲を示している。図2は玉野市内における主な商業地域である、①築港商店街、②ショッピングモールメルカ、③玉商店街を地図上で表している。①と③の商店街は、地図上の□（四角）で囲まれた地域一体のことを指している。商店街と規定される明確な範囲はないため、商店会に含まれる店舗が立ち並ぶメイン通りを中心として、店舗が集積している一帯を示している。

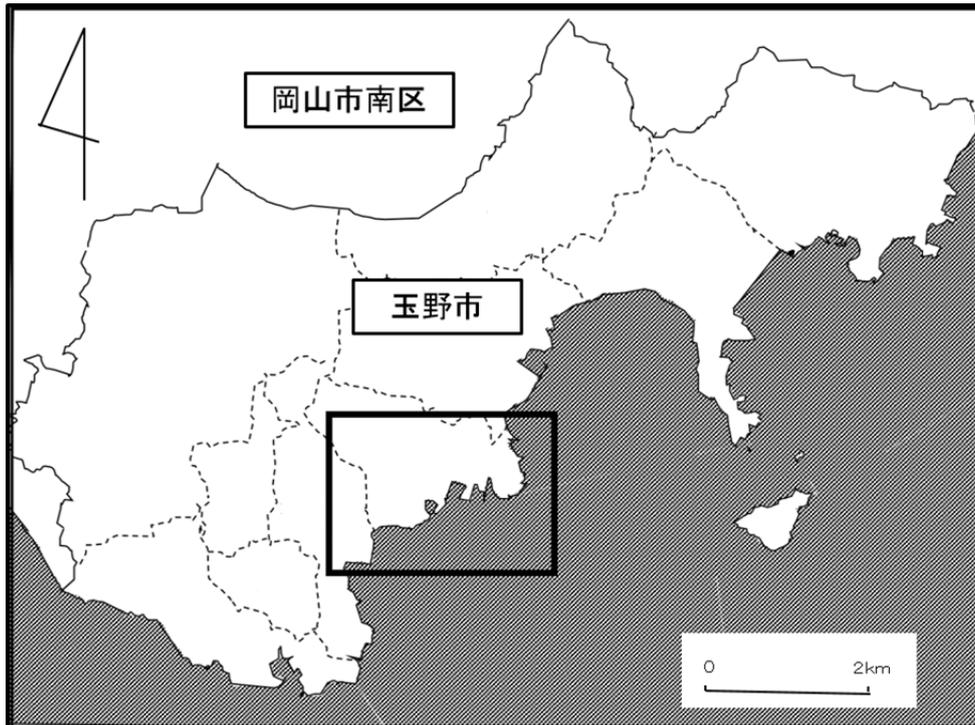


図1 玉野市地図

資料：『玉野市都市計画マスタープラン』より作成。

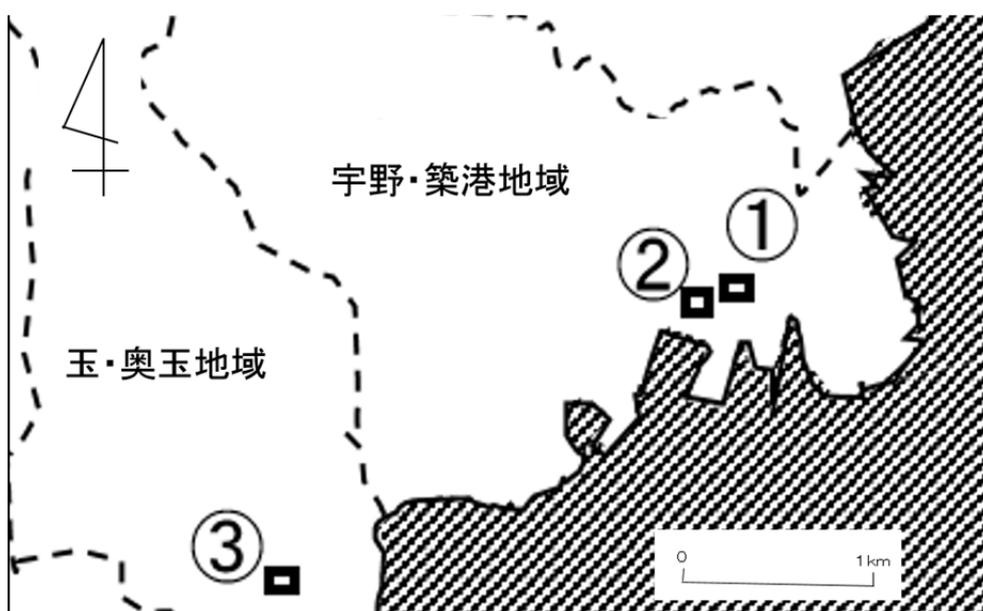


図2 宇野・築港地域と玉・奥玉地域の地図

注：①は築港商店街、②はショッピングモールメルカ、③は玉商店街を示す。

資料：『玉野市都市計画マスタープラン』より作成。

II 玉野市における商店街と商業の動向

1. 玉野市の概要と玉野市における商業施設

玉野市は、岡山県の南端に位置し、瀬戸内海の海に面する自然に恵まれた町である。そして、瀬戸内の文化や風土は、玉野市の人々だけでなく玉野市を訪れる人々にも愛されてきた。その玉野市の基幹産業が、かつて多くの人と物を輸送し、岡山県と大阪府など他県を結んでいた宇高連絡船と、日本の基幹産業であった造船業で繁栄した三井造船である。宇高連絡船が発着することで人流の核となった宇野港は、海を渡って訪れる人と玉野に住む人との交流の場としても活用されてきた。また、三井造船は玉野市の経済を左右するほどに経営を拡大し、玉野市の発展に貢献してきた。しかし、宇高連絡船は瀬戸大橋の開通により廃止され、三井造船は近年日本の造船業が韓国や中国との激しい競争の中で受注量一位の座を明け渡し、またオイルショックやリーマンショックのあおりを受けたことで、不況に追い込まれることとなった。これらの玉野市を代表する二つの産業と共に繁栄、衰退を経験してきたのが、宇野港に隣接する築港商店街と三井造船所に隣接する玉商店街である。

玉野市における主な商業は、ショッピングモールメルカ、三井生協、そして商店街の3つが挙げられる。まず玉野市役所や警察署など市の重要な施設ともに中心市街地に位置するメルカは、食料品や日用品、飲食店などが一つの建物内に入っており、年代を問わない多くの市民にとって利用しやすい大型商業施設となっている。特に高齢化率の高い玉野市では、バス停やタクシー乗り場が近いメルカは多くの高齢者にとって利用しやすい施設となっている。次に、玉野市内に八つの支店を持つ三井生協は移動車による訪問販売や、高齢者向き宅配便、介護関連施設の経営など地域に根ざしたサービスを行う協同組合である。そして、築港商店街と玉商店街は、店舗は小さいが専門性の高い商店ならではの利便性があり、長年その地域で経営を続けているため地域密着性の高い商業施設であり、地元の人々から高い信頼を得ている。

2. 玉野市における商業の動向

玉野市の商業動向は、市内の商業施設による影響を受けている。とくに玉野市は、中心市街地に大型商業施設であるショッピングモールメルカが位置している。メルカが開業した翌年には、玉野市における商品販売額が増加し、メルカができる前年の1993年、玉野市における商品販売額は約89万円であったが、メルカができた翌年の1994年に約145万円となっている。しかし、1985年から2011年にかけてみると、26年間で玉野市の事業所数（卸・小売計）は三分の一に、従業員数（卸・小売計）、商店数（小売業）、そして従業員数（卸売業）は約半数となり、また商品販売額は34%にまで落ち込んでいる。メルカは開業当時、多くの玉野市民の注目を集めることとなったが、やはり車を利用した購買客の市外流出は避けられなかった。

一方、大型商業施設とは一線を画す、高い地域密着性をもった商店街が市内に4つある。ここでは、かつて玉野市の基幹産業であった宇高連絡船と三井造船に大きく影響を受けてきた築港商店街と玉商店街を例に挙げる。築港商店街は、2007年に商店会員数が70人であったが、2015年には46人にまで減少している（表1）。そして玉商店街も2007年には商店会員数が49人だったのに対し、2015年は会員が19人減少し、30人となった（表2）。ピーク時にはどちらの商店も100店舗以上の会員数を誇っており、現在は大幅に減少していることがわかる。

次に、通行量調査の結果をみていく。毎年実施されている通行量調査は、調査地点（図3）を築港商店街やメルカ付近を含む5地点（図3における①宇野駅前交差点、②築港銀座口交差点、③メルカ前交差点、④ツタヤ北東交差点、⑤シーサイドマート北T字路）に設定し、交通量が多いと考えられる休日に調査したものである（図4）。調査した5地点の平均を1年ごとに表している。2010年は3地点のみの調査、2011年はその残りの2地点での調査をしたため合算されてデータを出している。グラフから、2014年の通行量は前年度と比較して2,000人ほど増加していることがわかる。2014年の通行量が多い理由は、調査時に「unoichi」が開催されていたからだと考えられる。「unoichi」とは、玉野市や、直島、豊島、高松など

表1 築港商店会・商店会店舗数

(人)

	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年
組合員または会員数	70	52	52	51	49	46	48		46
各種商品小売	25	21	21	21	21	14	13		13
衣料品小売	4	4	4	4	4	5	6		6
飲食品小売	13	6	6	6	6	4	4		5
自動車・自転車	1	1	1	1	1	1	1		1
家具建具小売	1	0	0	0	0	0	0		0
その他小売	0	0	0	0	0	0	0		0
飲食店	15	12	12	12	11	11	12		11
サービス	11	8	8	7	6	9	9		8
娯楽	0	0	0	0	0	0	0		0
その他	0	0	0	0	0	2	3		2
計	70	52	52	51	49	46	48		46

注：2014年度の築港商店会員数は不明となっている。

資料：玉野市役所提供資料より作成。

表2 玉商店会・商店会店舗数

(人)

	2007 年	2008 年	2009 年	2010 年	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年
組合員または会員数	49	44	42	39	36	34	33	30	30
各種商品小売	28	20	18	16	15	12	11	10	9
衣料品小売	5	9	8	8	7	7	6	4	5
飲食品小売	3	3	3	3	3	3	3	3	3
自動車・自転車	3	2	2	2	2	2	2	2	2
家具建具小売	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他小売	0	0	0	0	0	0	1	1	0
飲食店	7	7	7	7	7	7	7	7	7
サービス	3	2	4	3	2	3	3	3	4
娯楽	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	49	43	42	39	36	34	33	30	30

資料：玉野市役所提供資料より作成。

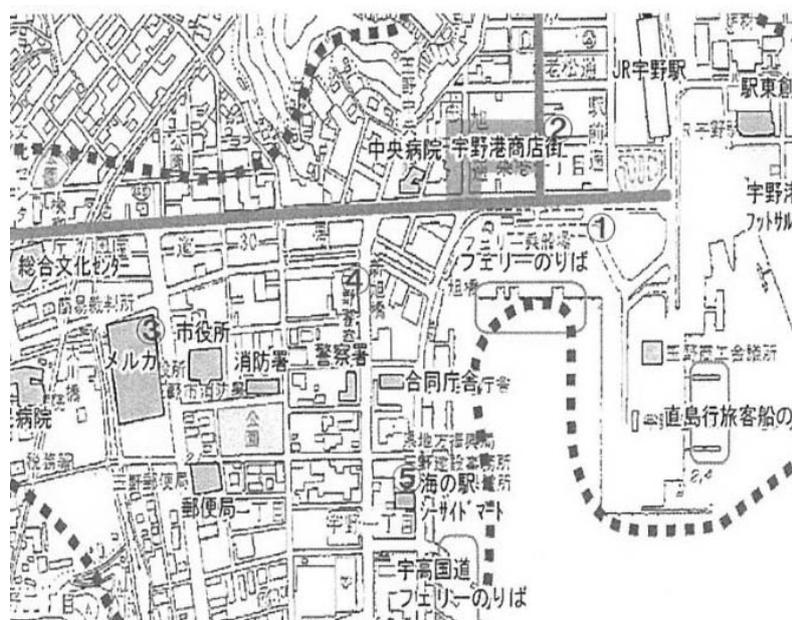


図3 通行量調査地点図

資料：『玉野市中心市街地活性化基本計画に掲げる目標指標の状況について』より転載。

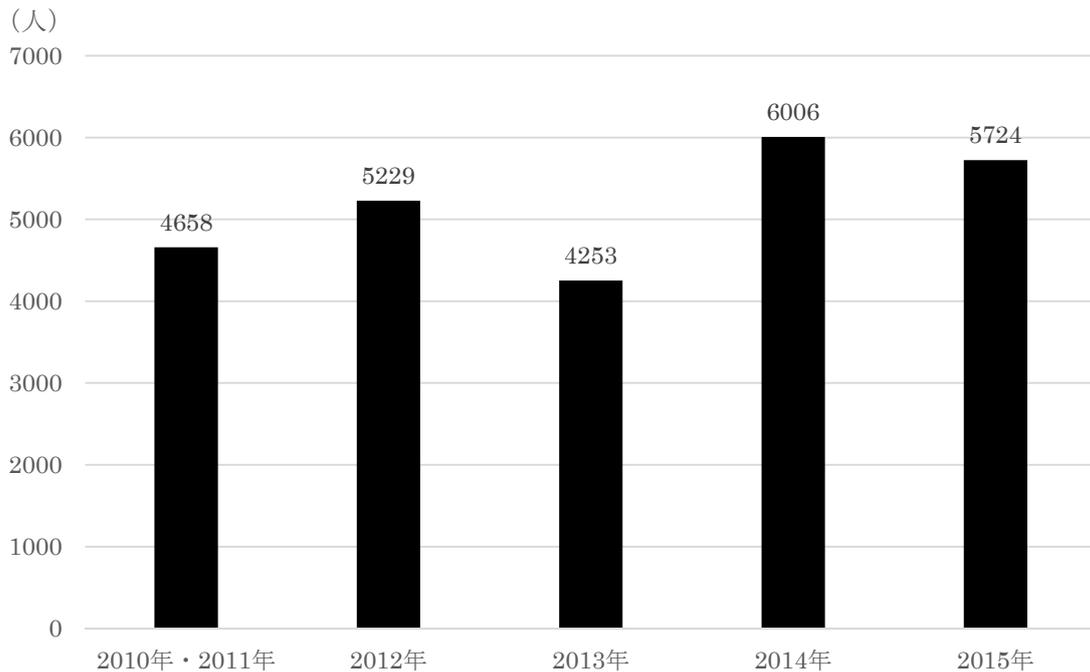


図4 自転車・歩行者通行量

資料：『玉野市中心市街地活性化基本計画に掲げる目標指標の状況について』より作成

各地から瀬戸内ならではの食べ物、本、グッズなどが集まり、音楽の演奏も楽しめるイベントのことである。通行量調査の結果では、2010年よりも2015年の方が明らかに通行量は増えているため、イベントにより通行量は増加し、市街地の回遊性に結びついてはいるが、表1から、商店会員数における商店街活性化への影響はみられなかった。一方、玉商店街付近の通行量調査の結果は得られなかった。

Ⅲ 玉商店街の状況

1. 玉商店街の概要

玉商店街は玉・奥玉地区に位置し、玉野三井病院の北側一帯となっている。メインとなる通りは「らんぶる通り」と呼ばれ、南西から北東に向かって約925m伸びている。北東方面には宇野地区があり、南西方面には和田地区がある。玉商店街には元々三井造船内にあった生協が独立して開業した三井造船生活協同組合本部店がある（図5、図6）。

三井生協とは、1950年に三井造船内に設立された生協が次第に組合員と資金を増やし、供給高が増加するにつれて造船所から独立した組合である。本店を玉商店街に置いた三井生協は、急成長を遂げて店舗を増やし、八つの支店を玉野市内に開業した。しかし、もともとは三井造船の職域生協であったこともあり、造船所の景気変動は避けられなかった。とくに、1978年の第2次オイルショックによる造船業の不況によって生協の年間販売額の

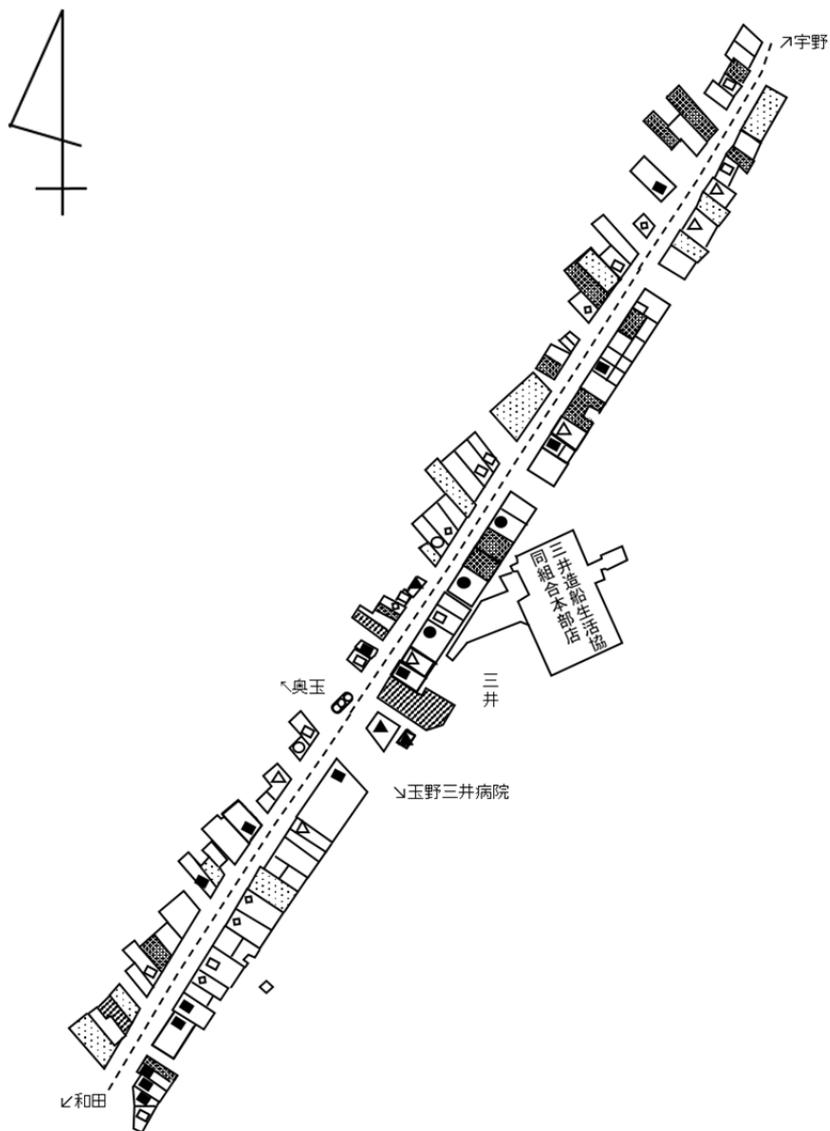


図5 玉商店街一部（アーケード通り）の店舗構成

資料：2014年度ゼンリン住宅地図より作成。

注：2014年度ゼンリン地図に空き店舗の明記がないためその他に含む。

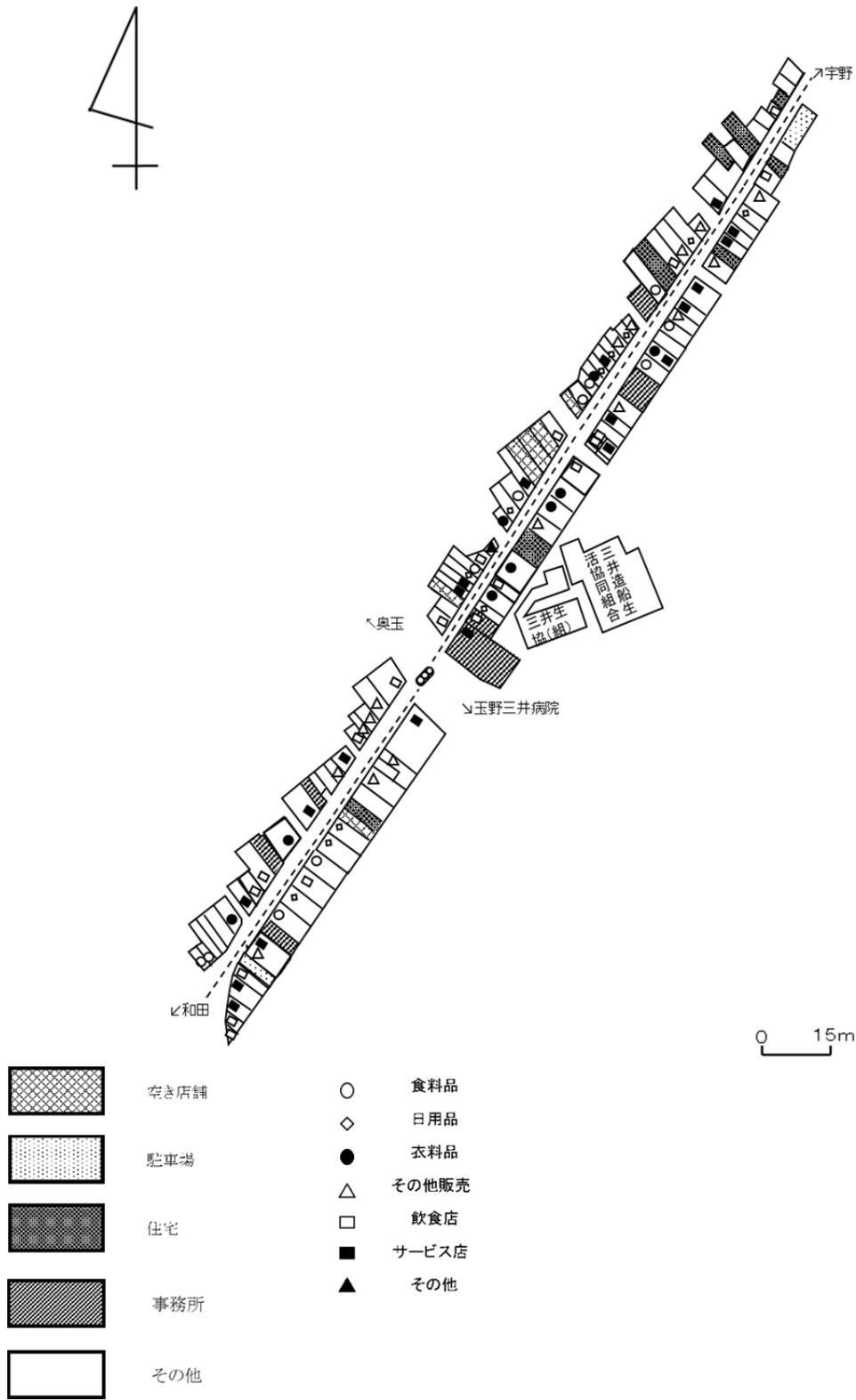


図6 玉商店街アーケード通りの店舗構成
 資料：1985年度ゼンリン住宅地図より作成。

伸びも停滞している。

現在、玉商店街は三井造船生協協同組合本部店が三井造船の経営状況に左右されながら経営を継続しているのに対し、玉商店街のメイン通りおよび北側一帯は一部店舗を残してシャッター街、または空き地と化している。全盛期となる1960年代、玉商店街のメイン通りはアーケードが設置されていた通りであり、メイン通りと南北に交差した通りは玉地区北西に位置する奥玉に通じ、通り沿いにも多くの店舗が並んでいた。この通りには1972年に廃止されるまで玉野市電気鉄道が通っていた。現在は市から委託を受けて商店会が経営する駐車場となっている。玉商店会の商店会員数は最大の時に100人を超えていたものの現在は30人であり、現在でも商店街内に新しい店舗が開業することがあるが、商店会の集客力のなさからメリットがないと考えて商店会に加わらないことが多い。

玉野市の老年人口割合は59.1%、年少人口割合は11.2%となっている。とくに玉商店街の位置する玉・奥玉地区は高齢化率が43.2%と高く、玉野市の中でも高齢化率の高い地域となっている。この地域では公共交通機関がバスのみでその本数が少ないため、車を利用して生活をしなければ不便な状況にある。

2. 玉商店街一部（アーケード通り）の店舗構成

図5は2014年度ゼンリン住宅地図をもとに作成した玉商店街一部であるアーケード通りの店舗構成を表した図であり、図6は図5と比較するために作成した1985年度ゼンリン住宅地図をもとにした図である。記号は店舗の業種を示している。図5と図6を比較することで2014年は1985年に比べて店舗数が減少し、空き店舗や住宅、駐車場が増加していることを読み取ることができる。店舗業種別にみると飲食店や衣料品店が数を減らしていることがわかる。店舗業種からかつては飲食店が多く人が集まる場として機能していたが、現在では日用品を扱う店が多くなり、生活の基盤となる商店街として機能していることがわかる。

3. 商店会または商店主個人での取り組み

玉商店街に関して、玉商店会副会長に聞き取り調査を行った。お話では商店会行事として60年近く行われていた玉商店街土曜夜市が2013年以降行われておらず、近年は商店会としての取り組みは行われていないという。玉商店街土曜夜市とは、7月の土日二日間にわたって行われ、玉商店街のアーケード通りに各商店が出店や屋台を出し、毎年地元の人々でにぎわうイベントである。アーケード通り中央の交差点の横にある「いこいの広場」ではステージが設置され催しがなされていた。近年は高齢化により人手不足となり、商店会に属さない近隣で暮らす若い世代の方々や中学生ボランティアを募って開催していたものの、市の財政状況の悪化から補助金削減が決まり廃止となった。

玉商店会で営業を続けている店舗は、商店街の衰退の影響を受けて厳しい経営状況に立たされているものの、各店舗とも経営の形態を変えることによって玉商店街にお店を開き

続けている（表 3）。例えば現在西日本を中心に全国に店舗をもつ「はるやま商事株式会社」の 1 号店は玉商店街のアーケード通り内に開かれていた。やがて本社を岡山市北区表町に移転し、全国展開を果たしている。

その他にも三井造船が自衛艦を製造し、艦船の進水式が近くなると自衛隊歓迎ムードが玉商店街一帯に流れ、進水式当日には式を見学に来る人々が集まり、横断幕や国旗が掲げられるなど、にぎわいをみせることがあった。

玉商店街の繁栄期である 1960 年代は三井造船の従業員が残業後 18 時過ぎに一斉に敷地を出て玉商店街へ食事や買い物に訪れ、バスが通りを走れないほど人でにぎわっていた。しかし、不況や造船の機械化による人員削減により従業員が減少、また社宅が市の政策により和田へ移転となったことにより玉商店街へ足を運ぶ従業員が大幅に減少し、これらの地域環境の変化が玉商店街衰退に大きく影響を及ぼした。玉商店街は三井造船の経済状況に大きく左右されており、ここ 2 年売上が増加傾向にあることから、再び玉商店街に恩恵がもたらされることがあるかもしれないと商店街の人々は三井造船の経営状況を注視している。

表 3 玉商店街で経営する店舗の形態変化

販売物	変化前	変化後
自転車	自動車・自転車の販売	・自転車の販売 ・三井造船へ自転車を貸し出しとメンテナンス
食料品	食料品の販売	・近所の飲食店へ食料品の卸業務
衣類	衣服の販売	・メルカに 2 店舗目を出店（息子が経営）

資料：聞き取り調査により作成。

IV 築港商店街の状況

1. 築港商店街の概要

築港商店街は J R 宇野駅の西側に位置し、築港銀座口信号より西へ 120m、南へ 60m の L 字型となっている通路が築港商店街のメイン通りとなっており、築港商店会に属する店舗が並んでいる。北側には点々と店があり、この一帯が築港商店街と呼ばれている。かつて宇野駅には宇高連絡船が就航しており、1988 年 4 月 9 日に廃止されるまでのべ約 2 億 5000 万人の人々と 1 億 700 トンの荷物を全国各地へ運んでいた。1 日最大 28 往復されることもあり、当時は各地から訪れる人々でにぎわった地域である。宇高連絡船が廃止された翌年瀬戸大橋が開通し、その影響で現在でも宇野港からフェリーが発着しているものの、その本数を年々減らしており、普段の人通りはまばらとなっている。

築港商店会は 30 年ほど前、100 人に近い会員数を有していたが、現在は 50 人ほどに減

少している。宇高連絡船の廃止は、宇高連絡船の利用者や宇野駅従事者が 50 人ほど減少したことで築港商店街の衰退に少なからず影響を及ぼしてはいるが、主な原因は全国の商店街にみられる人口流出による空洞化である。

経営状況の悪化から築港商店街を出て天満屋ハッピータウン（メルカ）へ出店する店舗や、商店経営者の高齢化が進み、閉店を余儀なくされる店舗が徐々に増加し、商店街の中は空き店舗や空き地、駐車場が多く見受けられる。かつて商店であった建物は、現在高齢者が住居として使用している場合が多い。築港商店会は空き店舗の貸し借りなどを促してきたが、商店街にある建物は、多くが個人の所有物であり、簡単に貸し借りできない状況にある。近年では、瀬戸内芸術祭で直島に向かうため宇野駅から宇野港への移動する人々

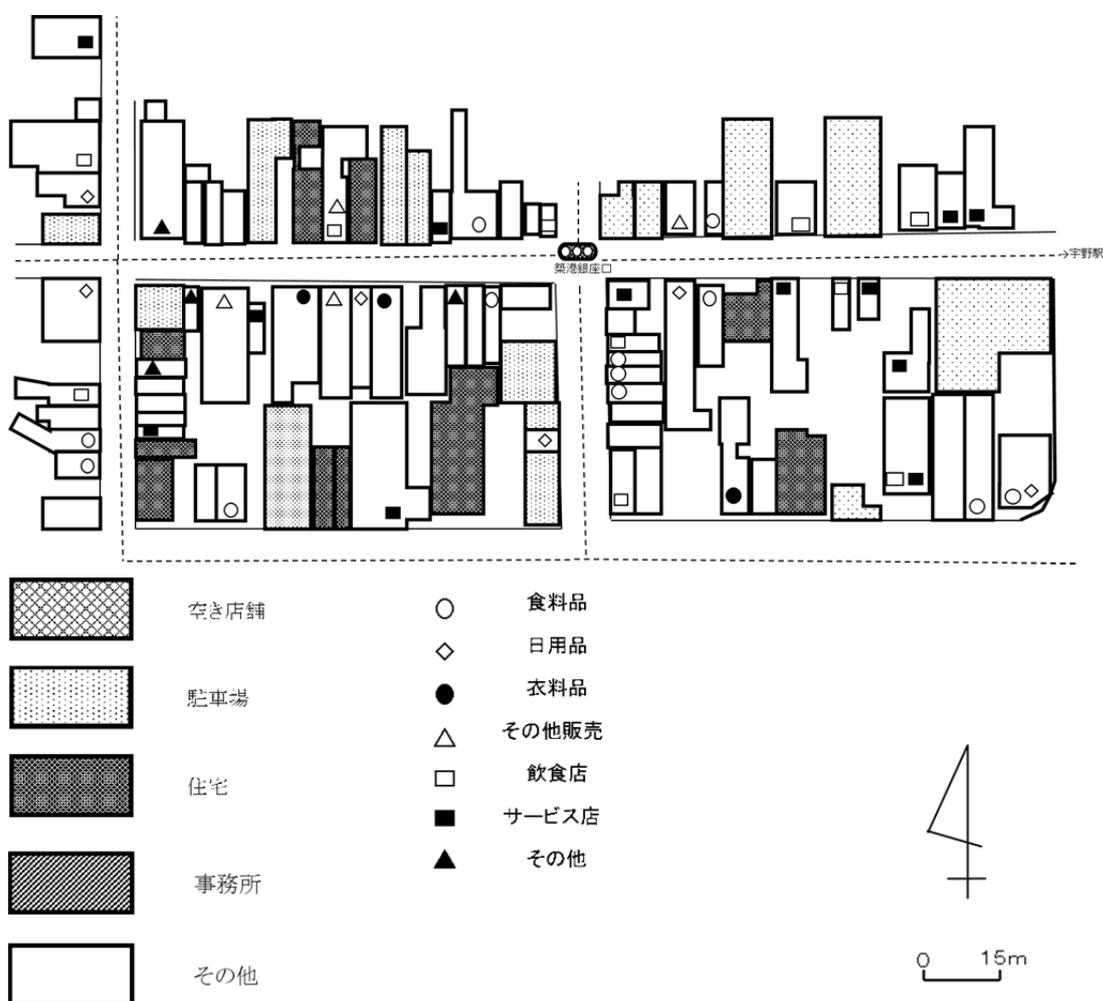


図7 築港商店街一部（メイン通り周辺）の店舗構成

注：2014年度のゼンリン地図には空き店舗の明記がないためその他に含む。

資料：2014年度ゼンリン住宅地図より作成。

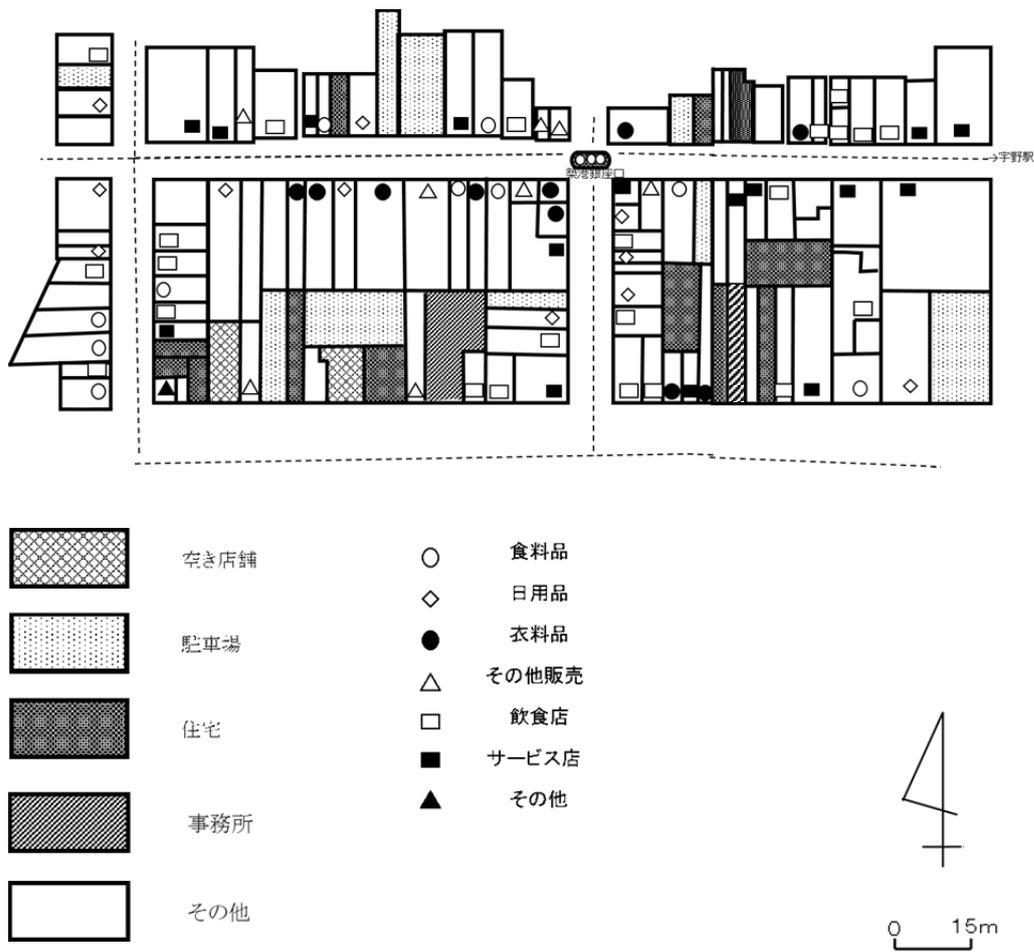


図8 築港商店街一部（メイン通り）の店舗構成

資料：1985年度ゼンリン住宅地図より作成。

が増えており、宇野港は通り道となるだけでなく観光地として機能することを目指している。

2. 築港商店街の一部（メイン通り周辺）の店舗構成

図7は、玉商店街同様2014年度ゼンリン住宅地図をもとに作成した、築港商店街一部であるメイン通り周辺の店舗構成を表した図であり、図8は図7と比較するために作成した、1985年度ゼンリン住宅地図をもとにした図である。記号は店舗の業種を示している。図7と図8を比較することで、2014年は1985年に比べて店舗数が減少し、空き店舗や住宅、駐車場が増加していることがわかる。店舗業種別にみると、飲食店や衣料品店が数を減らしていることがわかる。玉商店街同様、地元の人々に日常的に利用される食料品や日用品を扱った店が残り、生活の基盤として機能する一面をもつ一方、近年開業された店舗の中には、宇野駅から瀬戸内芸術祭を目的に直島を目指してフェリー乗り場へ行く人々向けに

喫茶店や芸術品を扱った店がみられる。

3. 商店会または商店主個人での取り組み

築港商店街に関して、築港商店会会長兼飲食店経営者の方に聞き取り調査を行った。お話では、平成 20 年末にアーケードが取り払われて以降、商店会は事実上活動休止状態にあるという。現在の商店会会員数は 46 人である。商店会では取り組みが行われていないものの、瀬戸内芸術祭やたまの・港フェスティバル、海の日築港夜市といった築港商店街も含めた会場で行われるイベントが近年盛況であり、普段は人がいない商店街に一時活気が戻る。

瀬戸内芸術祭は、これまでに 2010 年と 2013 年の 2 回、季節ごとに会期をもうけて開催されている。中西讃の島々も会場に加えた瀬戸内海の 12 の島と高松港・宇野港周辺を舞台として開催され、第 1 回目は実行委員会の予想 30 万人を大きく上回る約 93 万 8000 人が参加し、経済波及効果は 111 億円となった。築港商店街が含まれる宇野港周辺は 2013 年に開催された 2 回目から参加し、第 2 回目は 107 万人が来場、経済波及効果は 132 億円となっている。

続いて、たまの・港フェスティバルとは、毎年 5 月下旬の土日 2 日間にわたって行われているイベントである。これまでに 19 回開催され、会場は宇野駅の目の前に広がる玉野市宇野港一体となっている。当日は飲食・物品の販売やステージイベントが行われ、とくに自衛艦の見学体験はイベントの目玉となっている。2014 年度第 18 回の来場者数は二日間で約 8 万 5000 人、2015 年度第 19 回の来場者数は約 9 万 3000 人で、ここ数年客数は増え、イベントの規模が大きくなり、今後も多くの集客が期待できる。

その他に築港商店会が中心となって開催される海の日築港夜市は、毎年海の日の前日、日曜の夜に築港商店街で開催される。出店や屋台が立ち並び、文化会館ではベリーダンスなどの催しがなされ、毎年約 4,000 人ほど訪れる。このイベントは地元の人々が中心となって行われている。

イベント以外にも NPO 法人 MMK（みなと・まちづくり機構）という玉野市に寄与することを目的としてつくられた団体により、築港商店街に新たなお店が開かれる動きが見られる。NPO 法人 MMK は 2011 年 12 月 1 日設立され、中心市街地に若いクリエイターが集い、各分野で街と関わり合いを持つことによって魅力的な街づくりを行うことを計画する事業である。この団体が支援する「うのづくり」というプロジェクトは宇野築港境界を楽しく暮らす街にすることを目的に、全国あるいは世界から若手クリエイターの移住を促進するものである。具体的には移住希望者の物件探しや、交渉、改築の相談に乗ることや、地域住民と移住者の交流会を開き、今後の街づくりについて考える場を設けている。

近年築港商店街に新しくできたカフェ兼雑貨店は、地元の人々から県内外の人々に至るまで、多くの人々の注目を集めており、またフェリー乗り場を目の前にするゲストハウスは芸術祭開催時には外国人観光客で満室となる。このように築港商店街周辺地域では、新

しくお店を開きやすい環境が整いつつあり、開業した店には客足が伸びてきていることから、お話の中にあった「面白い人がいて町をつくるんじゃなくて面白い人が来て町ができる」という現象が実際に起こりつつある。

V 玉野市の商業における取り組み

第Ⅱ章で述べた通り、玉野市の商店数と従業員数は、全体として減少傾向にある。玉野市内の従業員数に関しては、1993年にメルカが建設された影響により、2000年には4,084人と、メルカ建設前のピークであった1985年の3,921人を超える数字を示している(図9)。しかし、その後は商店数と共に、減少傾向となっている。

従って、玉野市は商業における取り組み、「商業振興対策事業費補助制度」を行っている。市内の商店街団体等が各種事業を行う場合に、必要な経費に対し補助金を交付するものである。また市内の中小商業の活性化を推進し、健全な発展基盤の確保を図るという目的で、以下の商店街任意の団体などに対しては「商業団体支援策ガイド」を実行している。

- 1 商店街振興組合又はその連合会
- 2 事業協同組合又はその連合会
- 3 1, 2以外で店舗等が一定の地域に近接して連続し、または地域的にまとまり、買い物場としての機能を果たしている商店街を構成している中小事業者の団体でその構成員が共同して組織的な活動を行っているもの、又はその連合会。(任意の商店会及び商工会・市商連)
- 4 共同店舗事業または連鎖化事業を計画する準備組合
- 5 商工会議所若しくは商工会又はその連合会
- 6 1から5に係る団体の構成員である若手事業者や女性等が特定の目的をもって組織した任意の団体
- 7 その他市長が適当を認める商業団体

行政による支援の内容としては、

- ①効果的な販売促進方法や顧客サービスの研修会、講習会開催のための講師招へいや先進地視察等の「研修事業」
- ②商業施設の認知度を高めるための商業マップ、パンフレット等の新規作成や買い物促進事業等の「宣伝促進事業」
- ③夏祭りや朝市、地域の特色を生かした企画バザールなど、地域との連携強化、商店街等の活力の創出や消費者誘引のための「催事促進事業」
- ④歳末大売出しや特典付きスタンプカード、プレミアム商品券などで購買力強化、共同で宣伝、売り出し等を実施する「販売促進事業」
- ⑤商店街の風景に独自性を持たせる、ベンチなどを整備して買い物しやすい環境を整えるなど、アーケード、街路灯、カラー舗装、休憩施設、案内板等の「商店街環境整備

事業」

⑥商店会の課題や顧客のニーズ調査を行い、今後の活性化計画を策定するといったような、市長が特に必要と認めた「特認事業」などを行って、商店街の活性化を推進が挙げられる。また各商店団体の配分枠とは別に、特認事業を別枠で募集するといったような対策も行っている。

また玉野市内での消費を促進するために、玉野市は取り扱い加盟店で使用できるプレミアム商品券を販売している。1,000 円の商品券が 12 枚（1 冊）で 10,000 円となっており、2,000 円分がお得となる。商品券には、玉野市出身の漫画家いしいひさいちさんや一条ゆかりさんの作品をイラストに盛り込んである。商品券使用可能店舗は玉野市全域にわたる約 400 店舗で、店舗にはいしいひさいちさん作のキャラクター「ののちゃん」のマークが貼られている。商品券は即日完売であり、玉野市民の評判を得ている。一方、玉商店街、築港商店街では、閉店している店舗が多く、営業している店舗の中でも商品券使用可能店舗のマークがついているところは点々としか見られない。しかし、築港商店街では玉野市出身であるいしいひさいちの記念館として『ののちゃんち～いしいひさいち展覧会場～』（図 10）を開き、ののちゃんの絵が描かれた旗（図 11）を通り沿いに掲げ、ののちゃんを案内板（図 12）のマスコットとして使用している。また、玉野市でも玉野市市街地案内の看板にののちゃんを使用しており、ののちゃんを利用した観光地化は築港商店街のみならず、玉野市全域にまで拡大している。

また、その他の街づくり事業としては、「玉野市魅力ある個店づくり推進事業」と「玉野市中心市街地開業支援賑わい創出事業」の二つの事業を行っている（表 4）。

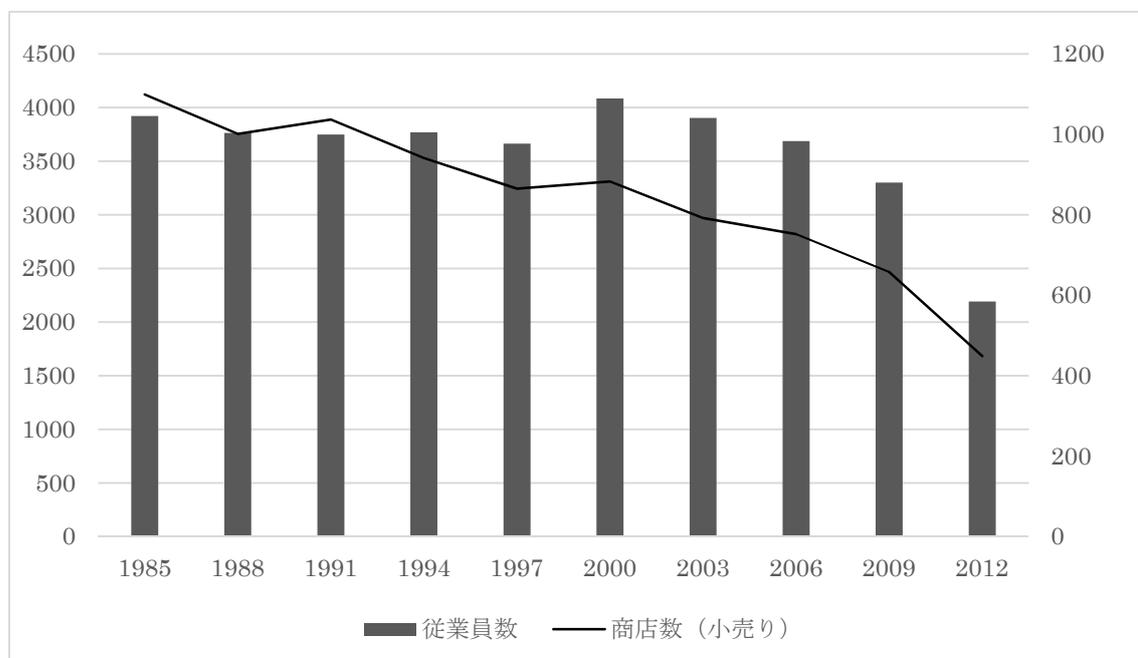


図 9 玉野市の商店数を従業員数

資料：玉野市商工観光課提供資料より作成。



図 10 築港商店街にある
 ののちゃんち
 ～いしいひさいち展覧会場～
 西側壁面
 資料：筆者撮影。



図 11 築港商店街に掲げられた旗
 資料：筆者撮影。



図 12 ののちゃんを使った
 築港商店街案内板
 資料：筆者撮影。

表4 「玉野市魅力ある個店づくり推進事業」と
「玉野市中心市街地開業支援賑わい創出事業」の概要

項目	内容
1. 事業目的	<p>本市内の中小企業の進行に寄与するため、市内の中小商業者等が店舗の魅力づくりを図るために行う店舗の新築・改築等に必要な経費、新規創業者が空き店舗を活用して開業する場合の家賃の一部を補助することにより、中心市街地をはじめとした本市商業の活性化を図ることを目的としている。</p>
2. 対象者	<p>次の条件をすべて満たす中小企業（新規創業予定者を含む）。</p> <p>※NPO 法人、社会福祉法人、医療法人などの特別法人は対象外。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内に事業所を有する個人または市内に事業所を有する法人（予定含む）。 ・補助対象業種に掲げる業種に現に営んでいる、若しくは営もうとする者。 ・大型店舗（売り場又は営業面積が 1,000 平方メートル以上）及びその入居者でないこと。ただし、メルカへの新規出店者は対象です。（既入店者のメルカ内での移転、改装は対象外）。 ・大企業フランチャイズ・チェーンに加盟していないこと。 ・納期の到来した市税を官能していること。
3. 対象事業	<p><魅力づくり事業></p> <p>多角経営、業種・業務転換、その他個店の魅力アップを図るために実施する店舗の新築、移築、増築、店舗の内外の改築、及びこれらと一体となる設備・備品の整備。</p> <p>※事務所、倉庫、住宅部分等直接事業の用途に供さないものは除く</p> <p>※補助対象経費の合計額が 200 万円（小規模事業者・新規創業者の場合は 50 万円）以上が補助対象。</p> <p>対象経費は工事費、委託費、備品費。</p> <p><空き店舗活用事業></p> <p>新規創業者が市内の空き店舗を賃借し、「魅力づくり事業」を実施した上で、新たに営業を開始する事業。</p> <p>※契約期間が一年以上の賃貸借契約であることが要件。</p> <p>※空き店舗は申請時点で賃借可能であるものに限る。</p> <p>※空き店舗の所有者が親族等の関係者である場合は補助対象外。</p> <p>対象経費は賃借料</p>

資料：玉野市商工観光課提供資料より作成。

VI まとめ

全国的に地方都市の商業は衰退傾向が見られる中で、岡山県玉野市も人口減少や高齢化により例外でなく衰退傾向にある。玉野市は本来海に面しているという特徴を生かし、造船業や連絡船の発展によって栄えた都市である。しかし、時代の流れにより衰退に追い込まれ、同時に市の活気が失われる事態となった。衰退に追い込まれたものは玉野市の基幹産業だけでなく、商業面で市民の生活を支えてきた商店街も同じである。とくに玉商店街と築港商店街はそれぞれ三井造船と宇高連絡船の近くに位置し、基幹産業の影響を大きく受けている。玉商店街は三井造船の不況、駅近の築港商店街では宇高連絡船廃止に伴う宇野駅利用者減により、どちらの商店街付近も活気がない。また玉商店街と築港商店街で共通して言えることは、全国の商店街に見られる「空洞化」や、近年のモータリゼーションの拡大、また近隣に利便性の高い大型ショッピングモールや大型路面店が建設された影響が見られるところである。

依然、築港商店街と玉商店街は厳しい状況が続いているが、近年は、築港商店街では瀬戸内芸術祭、築港商店街の夜市、たまの・港フェスティバルといったイベントや、直島観光などの影響で市外からの観光客、外国人観光者が増えてきており、観光地をうまく利用して観光者向けの事業に力を入れており、玉商店街では商店が地域に密着しているという特色を利用し、環境に合わせて経営形態を変化させながら地域を支える役割を担っている。玉野市の特色を生かして形成された商店街が、新たな特色を生かして活性化することで、再び商店街を初めとした街全体が発展していくことを願う。

《参考文献》

- ・玉野市建設部都市計画課編『玉野市都市計画マスタープラン』玉野市建設部都市計画課編、2013年。
- ・瀬戸内芸術祭2016 HP <http://setouchi-artfest.jp/>（最終閲覧日2016年2月3日）。
- ・三井生協協同組合 HP <http://www.mitsuicoop.com/>（最終閲覧日2016年2月3日）。
- ・ののちゃんち～いしいひさいち展覧会～HP <http://nonochan.net/>（最終閲覧日2016年2月3日）。

第4章 玉野市における観光の現状と課題

赤木理恵・藤田さくら・福富彩也香・松尾江里子

I はじめに

玉野市は、岡山県の南端に位置し、瀬戸内海の美しい自然に恵まれた港湾都市である。雨が少なく温暖な瀬戸内式気候で、年間を通して激しい気候の変化が無く、暮らしやすい土地である。市の中心部にある宇野港は、四国の高松や瀬戸内海の島々（直島・豊島・小豆島）への航路がある瀬戸内のターミナルで、東京―宇野を結ぶブルートレイン「瀬戸」の発着点となるなど、本土と四国を結ぶ海上交通の要衝となってきた。宇野港の西日本最大級の耐震大型客船バースには年間を通じて、多くの客船が寄港している。また、瀬戸大橋の開通まで、宇野―高松を結ぶ宇高連絡船の発着地でもあった。

三井造船株式会社の企業城下町として発展してきた玉野市は、多くの造船関連産業が集結する「ものづくりの街」でもある。近年では、地域住民のアイデアで多種多様な玉野らしい加工品が登場しており、その中でもより優れた逸品は“玉野ブランド”として認定される。これが「お宝たまの印」で、現在、「たまげた一夜干」や「メバル箸置き」など 23 の商品が認定を受けている。また、近年では B 級グルメとして、特産の一つであるアナゴを使用した「たまの温玉飯」の PR にも注力している。

玉野市内には渋川海岸や深山公園、王子ヶ岳など、自然豊かな観光地がいくつも存在している。また、年間を通して深山さくらまつり、玉野まつり、渋川ビーチサッカー大会、西行まつりなどさまざまなイベントを開催している。宇野港では毎年春（5月）に玉野みなとフェスティバルが海・港・船をコンセプトに開催され、大型船の見学を目玉に、多くの来訪者で賑わっている。

くわえて、瀬戸内海の島々を舞台に開催する現代アートの祭典、瀬戸内国際芸術祭にも 2 回目の 2013 年より正式な会場として参加し、首都圏や関西をはじめ、海外からも多くの観光客が訪れた。「宇野のチヌ」などのアート作品は芸術祭閉幕後も「ART SETOUCHI」と称して野外展示を続けている。2016 年 3 月には第三回目の瀬戸内国際芸術祭が開催されることも決定しており、アートサイトとしてのますますの盛り上がり期待される。

本章では、まず、主要な観光地、産業観光、イベントなどの玉野市における観光の概要（第Ⅱ節）、玉野市における観光動態、観光政策など（第Ⅲ節）について検討する。次いで、玉野市における代表的なイベントであるたまの港フェスティバルの来場者を対象としたアンケート調査を分析し、同市における観光実態の一端を明らかにする（第Ⅳ節）。最後にまとめとして、玉野市における観光の問題点、今後の課題などについて考察していきたい（第Ⅴ節）。

II 玉野市における観光の概要

1. 主要な観光地

玉野市は南を瀬戸内海、北を児島湾に挟まれており、岡山と高松を繋ぐ交通結節点として知られている。玉野市の中心部に位置する宇野地域は、1909年に宇野港が竣工し、社会的にも市の中心となっている地域である。2010年には、「瀬戸内国際芸術祭」が開催され、それを契機に直島などのアート作品を鑑賞しにやって来る外国人観光客が増加した。また、玉野市田井にあるみやま公園はみどりの館みやま（道の駅みやま公園）との相乗効果もあり、桜や紅葉の季節を中心に玉野市で最大の集客力を誇っている。そして、玉野市の南西部に位置する渋川・王子が岳地域には、岡山県下最大の海水浴場であり「日本の渚百選」の白砂青松として有名な渋川海岸や、瀬戸内海や瀬戸大橋を望む眺望スポットである王子が岳があり、他にもおもちや王国、渋川動物公園、渋川マリン水族館、渋川公園などの観光施設がある。また、宇野港築港以前から栄えていた歴史の町八浜には八浜町並み保存拠点施設があり、

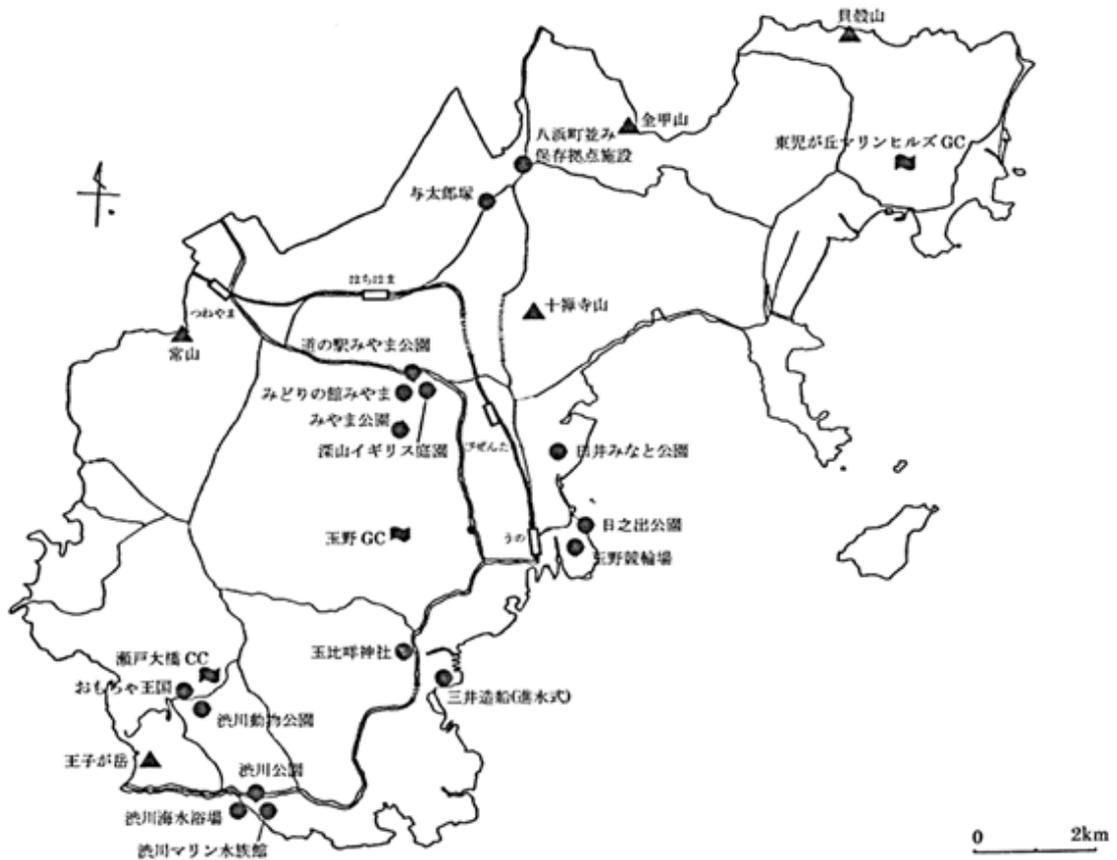


図1 玉野市の主な観光地

それに加えて大崎、常山地域には、戦国時代の城跡や近代の商家の町並みが現在でも残っているため、歴史巡りなどを楽しむこともできる。そして、今日まで玉野市を發展させてきた造船業や製塩業などにまつわる産業遺構や現在の産業の現場見学なども、新たな観光資源として玉野市の發展に寄与している。三井造船の進水式などがその一つである。

図1は、玉野市における主な観光地を示した図である。これを見ると、市の中心部と南西部に比較的多くの観光施設が集まっていることが分かる。これらの観光施設周辺には国道が通っており、自動車を利用して行くことができる。また中心部の観光施設へは、同じく市の中心部を通っているJR線を利用して行くことも可能である。

2. 主なイベント

玉野市の観光に関する主なイベントとして、春季には、みやま公園で開催され、期間中は夜桜のライトアップなども行われる「深山さくらまつり」、藤の開花時期に合わせて開催される「渋川藤まつり」、宇野港周辺で海・港・船をテーマに5月頃開催される「たまの港フェスティバル」などがある。夏季には、砂浜に捨てられたごみや漂着物を回収するロボ

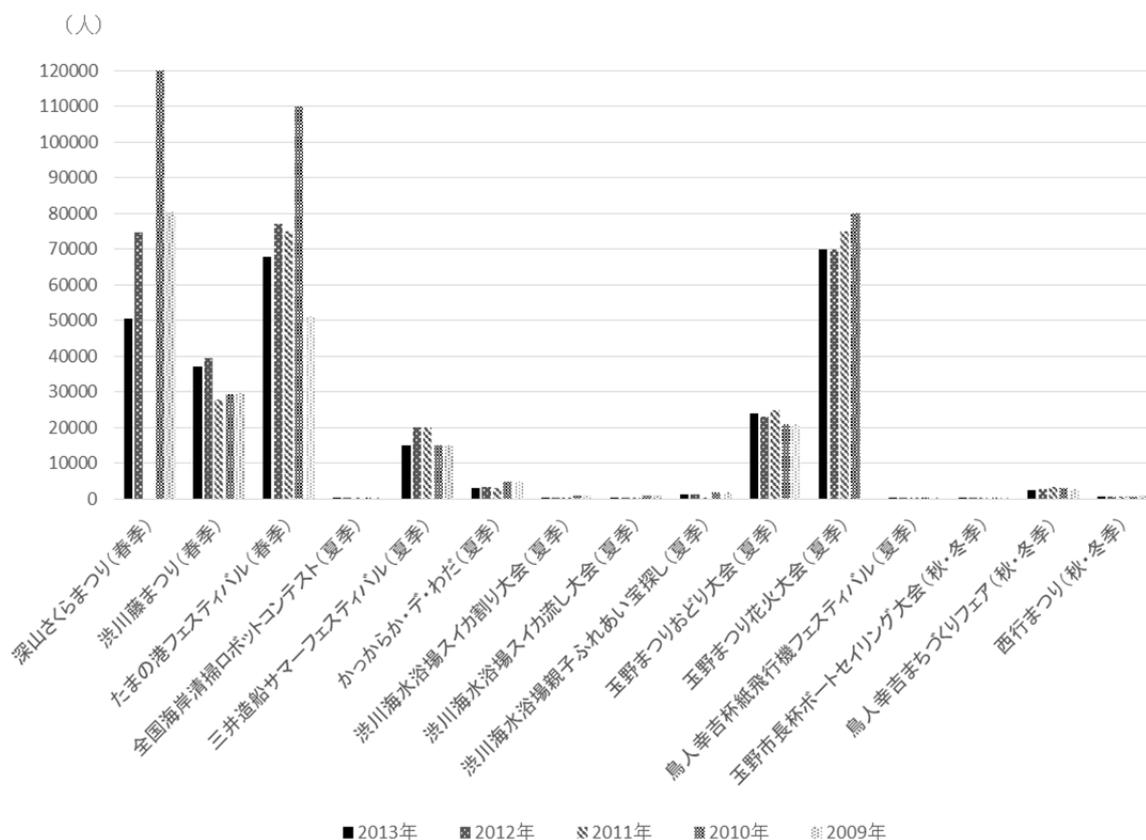


図2 玉野市の各イベント来場者数の推移 2009年～2013年
資料：玉野市役所観光課『玉野市で開催されるイベント』より作成

ットの性能を競い合う「全国海岸清掃ロボットコンテスト」や、お笑いライブやジャグリングショーなど様々なイベントに加えて、三井造船の事業所見学が行われる「三井造船サマーフェスティバル」、「かっからか」という玉野地域に伝わる盆踊りのイベント「かっからか・デ・わだ」、渋川海水浴場で開催される「渋川海水浴場スイカ割大会」、「渋川海水浴場スイカ流

し大会」、「渋川海水浴場親子ふれあい宝探し」、玉野市の夏の夜を盛り上げる「玉野まつりおどり大会」、「玉野まつり花火大会」、玉野市滝にあるおもちゃ王国で開催され、紙飛行機の空中滞在時間を競う「鳥人幸吉杯紙飛行機フェスティバル」などがある。そして秋・冬季には、9月に行われるウィンドサーフィンのコースレース「玉野市長杯ボートセイリング大会」、日本で初めて空を飛んだとされる浮田幸吉の生誕地・八浜で開催される「鳥人幸吉まちづくりフェア」、渋川に立ち寄った西行法師の逸話に基づいたイベント「西行まつり」などがある。

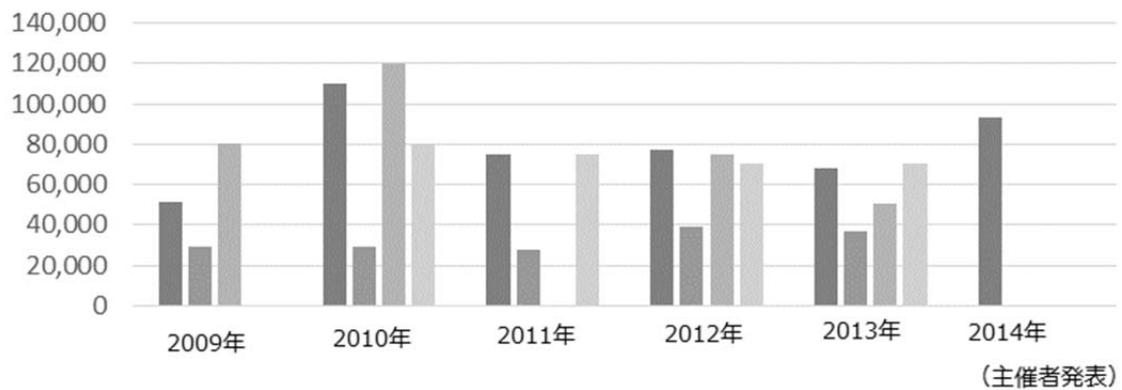
図2は、2009年から2013年において玉野市で開催されたイベントの来場者数の推移を表したグラフである。これを見ると、1年を通して来場者数が最も多いのは春季に開催されるイベントであることが分かる。夏季はイベント数こそ多いがそれぞれの来場者数は春季に比べてそれほど多くはなく、秋季と冬季はイベント自体が少ない。

3. たまの港フェスティバルの概要・歴史

たまの港フェスティバルは毎年5月に行われる玉野市の一大イベントであり、2015年は5月16日（土）、17日（日）に開催された。2015年で19回目を迎える当フェスティバルは、「海・港・船をテーマにした玉野市でしかできないイベント」として始められ、東日本大震災後からは、復興の支援にも協力をしている。

2015年は主催者発表によると、初日に3万3000人、二日目に6万人、全体として9万3000人もの方が当フェスティバルを訪れた。当日の天候が良かったためか、2010年（以降で最も来場者の多い年となった。玉野市の総人口が2010年の国勢調査によると、6万4588人であることから、注目度の高さがうかがえる。また、全体としての来場者数は、玉野市で行われる他の人気イベントにも引けを取らないことから、深山さくらまつり、玉野まつり（花火大会）と並ぶ玉野市の三大人気イベントの一つとして位置づけられる（図3）。

当フェスティバルは宇野港周辺で、港会場・広場会場・築港会場という三つのエリアに分かれて行われている。エリアそれぞれにおいて、ステージが設けられており、玉野市の市民やアーティストが音楽や見せものを披露しており、全体的に活気があるイベントになっている。そして目玉となるのが、飲食・物販ブースと、港に来航している帆船（2015年は日本丸）である。飲食・物販ブースは今年100店舗出店しており、市や県のご当地グルメや自衛隊カレーなど玉野市を意識したものが多く、市外からの観光客を惹きつけるのに十分なものとなっていた。また、帆船日本丸の停泊場所は、乗船見学に長い行列待ちができるほどの人気ぶりであった（図4、5）。



■たまの港フェスティバル ■ 渋川藤まつり ■ 深山さくらまつり ■ 玉野まつり 花火大会

図3 主なイベントの来場客数

資料：『玉野市で開催されるイベント』玉野市役所観光課



図4 たまの港フェスティバルでの日本丸見学の様子

資料：2015（平成27）年5月17日、赤木撮影



図5 たまの港フェスティバルの屋台の様子

資料：2015年5月17日、赤木撮影

Ⅲ 玉野市における観光動態と観光政策

1. 玉野市における観光客数の動向

玉野市における1991年の観光客数は、184万6千人で、増減を繰り返しながら、2002年に338万2千人とピークを迎える。しかし、2005年には161万3千人へと急激に減少し、それ以降は全体的に減少傾向にある（図6）。施設別にみると、特に渋川海水浴場の観

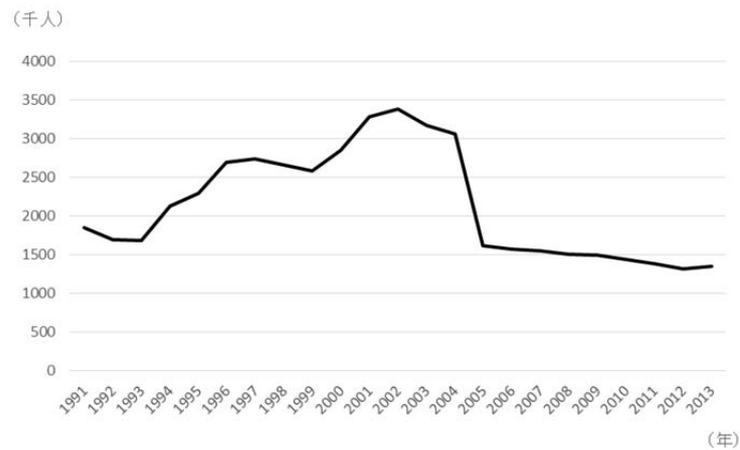


図6 玉野市全域における観光客数の推移

資料：玉野市役所観光課



図7 玉野市におけるエリア別観光客数の推移
資料：玉野市役所観光課

光入込客数の減少が著しい（図7）。

2009年から2013年におけるイベント観光客数を、春季、夏季、秋・冬季別でみると、平均して春季が約17万人、夏季が約11万人、秋・冬季が約4千人と、秋・冬季が圧倒的に少ないことがわかる。秋冬にもイベント等を考案し、観光客を呼び寄せることが今後の課題となっている。

2. 観光事業に対する施策

玉野市は、「観光振興計画」を策定している。この計画の趣旨は、観光資源や産業、自然環境、歴史、文化などを有機的に調和させ、差別化や個性の演出によって再び観光客を取り戻し、「活気あるいきいきとしたまちづくり」を推進していく、というものである。計画の実施期間は、2012年度～2016年度の5年間である。

計画の基本戦略として、「ホスピタリティの強化を推進」すること、「地域産業の観光進出を推進」すること、「地域連携・国際交流の強化を推進」すること、「観光プロモーション・情報発信力の強化を推進」することの4つが挙げられている（玉野市産業振興部商工観光課 2012）。それぞれについて説明を加えると以下ようになる。

① 「ホスピタリティの強化を推進」

- ・観光客に対する「おもてなし」の質を向上するために、観光を支える人材の育成や、案内板・施設整備などの受入環境の充実に取り組む。
- ・市民や来訪者が交流できる仕組みづくりに取り組む。

② 「地域産業の観光進出を推進」

- ・既にある観光資源を掘り起こし磨き上げ、それらを効果的に組み合わせることで、これまでなかった魅力を創り出す。
 - ・農水産業や造船などの製造業、飲食店などのサービス業等の異業種連携を促進するなど、観光関連の産業を拡大し、新たな観光事業を創り出す。
- ③ 「地域連携・国際交流の強化を推進」
- ・地域内での連携や、近隣市町との連携を深める。
 - ・外国人観光客を含めた広域からの観光客を呼び込むことを目指した事業を展開する。
- ④ 「観光プロモーション・情報発信力の強化を推進」
- ・観光情報を積極的に発信し、玉野市の認知度を向上させるとともに、ターゲットを見据え、効果的に観光資源を売り込み、経済効果を上昇させる。

また、玉野市の観光振興において主要な取り組みの一つに、芸術・音楽等のアートによって文化的空間を創り出す、というものがある。たとえば、玉野市は、3年に1回開催される「瀬戸内国際芸術祭」に参加している。瀬戸内国際芸術祭とは、瀬戸内海の島々を舞台に開催する現代アートの祭典である。初回は、2010年に、高松港周辺と7島（直島・豊島・女木島・男木島・小豆島・大島・犬島）で開催された。2013年の第2回は、第1回会場に加え、沙弥島（春会期のみ）、伊吹島（夏会期のみ）、本島、栗島、高見島（秋会期のみ）、宇野港周辺で開催された。第1回の期間は、7月19日～10月31日の105日間であったが、第2回は、3会期に分けられ、春シーズン（3月20日～4月21日）、夏シーズン（7月20日～9月1日）、秋シーズン（10月5日～11月4日）の108日間であった。玉野市は、2013年11月下旬～12月上旬に、ショッピングモールメルカ、元気が一番まつり・宇野港ゆめ市場会場内などでアンケート調査を実施したが、これによると、「回答者の約7割が芸術祭によって宇野港周辺が賑わっていたと感じて」おり、地域の活気を取り戻すことに役立ったといえる。

そして、玉野市は、ご当地グルメや特産品を活用して観光客を呼び込むことにも積極的である。「たまの自衛官カレー」や「たまげたバーガー」、「たまげた丼」といったユーモアあふれるご当地グルメが多数ある。その中でとくに力を入れているのが、「たまの温玉めし」である。たまの温玉めしとは、穴子とねぎを混ぜ込み、蒲焼のタレとしょうゆで味付けした焼き飯に温泉たまごをトッピングしたものである。玉野飲食店組合に加盟した店舗を中心として、現在、16店舗で販売されている。玉野市のご当地グルメの推進を盛り上げていくため、たまの温玉めしのファンによって構成される市民団体、「たまのSea温玉会」が設立され、市内外のイベントでPR活動を行い、知名度を高めるため奮闘している。「たまのSea温玉会」の会員数は、約70名おり、たまの温玉めしファンは「おんたマニア」と呼ばれている。

温玉めしをPRするため、それに関するストーリーをつくったり、「ののちゃん」という玉野市のイメージキャラクターとタイアップしたり、というような工夫もなされている。

「ののちゃん」を生み出したのは、玉野市出身のいしいひさいち氏であり、朝日新聞に掲載されている4コマ漫画「ののちゃん」に、たまの温玉めしが登場したことがある。なお、「温玉」というネーミングには、「温泉たまご」という意味だけでなく、人情味があって気候が温暖な「温かい玉野」という玉野市への想いも込められている。地道なPR活動のおかげで、徐々に知名度が上がり、2011年に、「第1回みなとオアシス Sea 級グルメ全国大会 in 三原」において初代グランプリを獲得し、さらに2013年、「第4回みなとオアシス Sea 級グルメ全国大会 in 大分」で、二度目のグランプリを獲得した。

さらに、玉野市は、自然を生かした観光振興の取り組みにも力を入れている。例えば、「みやま公園」という、標高50m～180mと起伏に富む地形と手つかずの自然を有した広大な公園がある。みやま公園は、市内の観光施設の中でも特に人気のスポットであり、市民と来訪者の交流拠点となっている。園内は、白鳥のいる赤松池、自由広場、椿園、遊歩道といった自然を堪能できる「散策ゾーン」と、ふれあい広場、パターゴルフ場、芝生広場、ドッグランといった体を動かして遊べる「プレイゾーン」に分かれており、幅広い世代が楽しめる施設となっている。梅、椿、ツツジ、モミジなど300種を超える15万本もの花が植えられており、4月上旬～中旬に行われる深山さくらまつりでは、ライトアップされた夜桜を楽しむことができる。また、みやま公園の中にある、「深山イギリス庭園」も見所である。「深山イギリス庭園」は、イギリス人の庭園技師であるピーター・サーマン氏がプロデュースした本格的な庭園である。6つのガーデンルームで構成されており、多くの花や樹木が共存し、イギリスの歴史と文化がはぐくんだ自然美を基本としている。

IV たまの港フェスティバルでのアンケート調査結果

1. アンケート調査の目的及び概要

このアンケートは玉野みなとフェスティバルの来場者の属性や傾向、また玉野市の観光事業へのイメージを明らかにするため実施したものである。アンケートは、たまの港フェスティバルの開催二日目（2015年5月17日、日曜日）午前9時から午後5時の間で行った。天候は快晴であった。調査方法は行動を共にしている1グループの代表者1名に回答してもらう形式によった。調査場所は港会場、広場会場を中心に調査員6人で実施した。回収したアンケートは116件であった。アンケートの質問事項は本章の末尾に添付している。

2. アンケートの結果

(1) 来場者の居住地

玉野市内に居住している人は116人中28人で24%、県外を含む玉野市外は88人で76%を占めた。県外からの来場客としては広島県など中国地方出身が目立ったが、県外全体としてもその数は7件であり、ほぼ岡山県内からの来場であった。県内において特に居住地

としての回答が多かったのは岡山市で 36 件、次いで倉敷市の 30 件であった。実際の来場

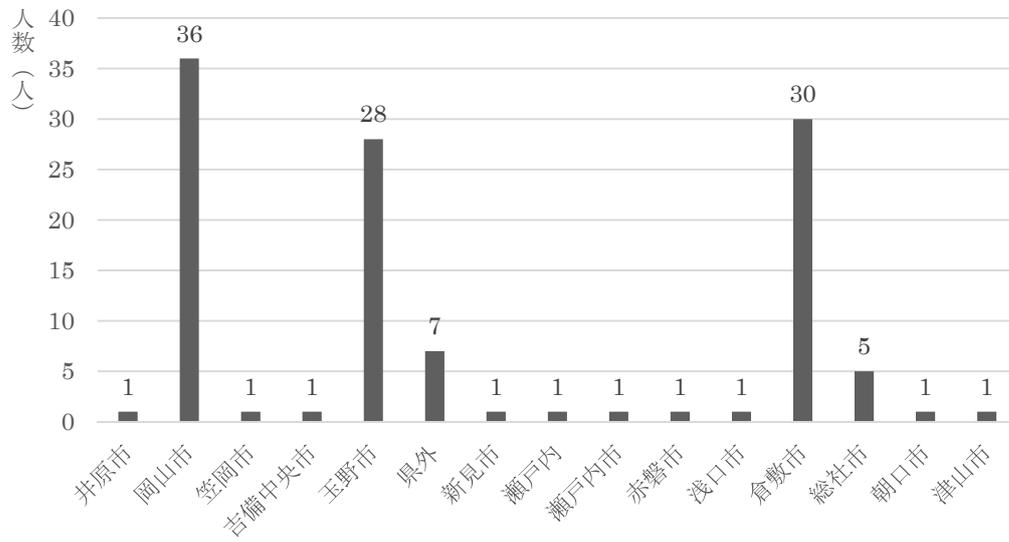


図 8 来場者の居住地
出所：アンケート調査により作成

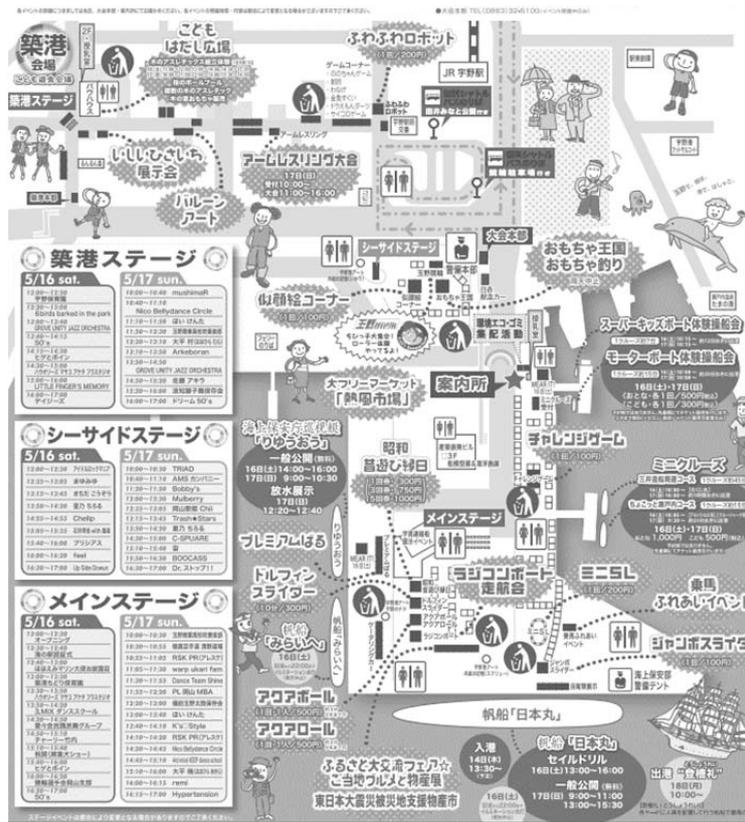


図 9 たまの港フェスティバル会場マップ
資料：たまの港フェスティバル公式 HP より転載

者と比較すれば誤差はあるだろうが、調査結果からは、主催地の玉野市出身者の人数より、岡山市や倉敷市など県内の人口の多い都市からの来場者が多いことがわかる。

(2) 交通手段

交通手段の割合を見ると、自家用車の利用が圧倒的で全体の71%を占めている。次いでJRが13%を占めている。数値だけを見るとJRの利用者割合が少ないように見受けられるが、実際にJRを利用して見た実感では、50分ほどの間隔で2両が岡山―宇野間運行しているのだが、それでは十分に座席が確保できないほど車両に人が入っており、JRの利用者も運行の本数・車両数と比較するとむしろ多いのではないかと感じられた。また、JRの利用者のなかには一定数海外からの観光客も見られ、自家用車を持たない旅行者にとっては、JRなどの公共交通機関の有無は観光地の選択にとって非常に重要視するものになっているとも考えられた。

来場客の居住地として回答の割合が大きかった三つの市（岡山市・倉敷市・玉野市）において、交通手段をみてみると、いずれの市でも車の利用が多く、全体の割合と比べて特徴的なものは見受けられなかった。玉野市においては主催地ということだけあり、徒歩や自転車 came という人も少なからず見られた。

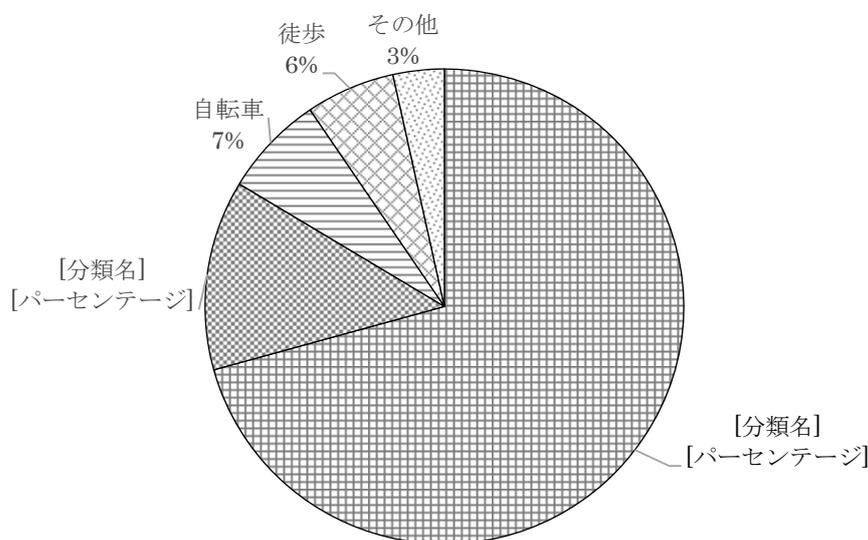


図 10 交通手段割合
出所：アンケート調査により作成

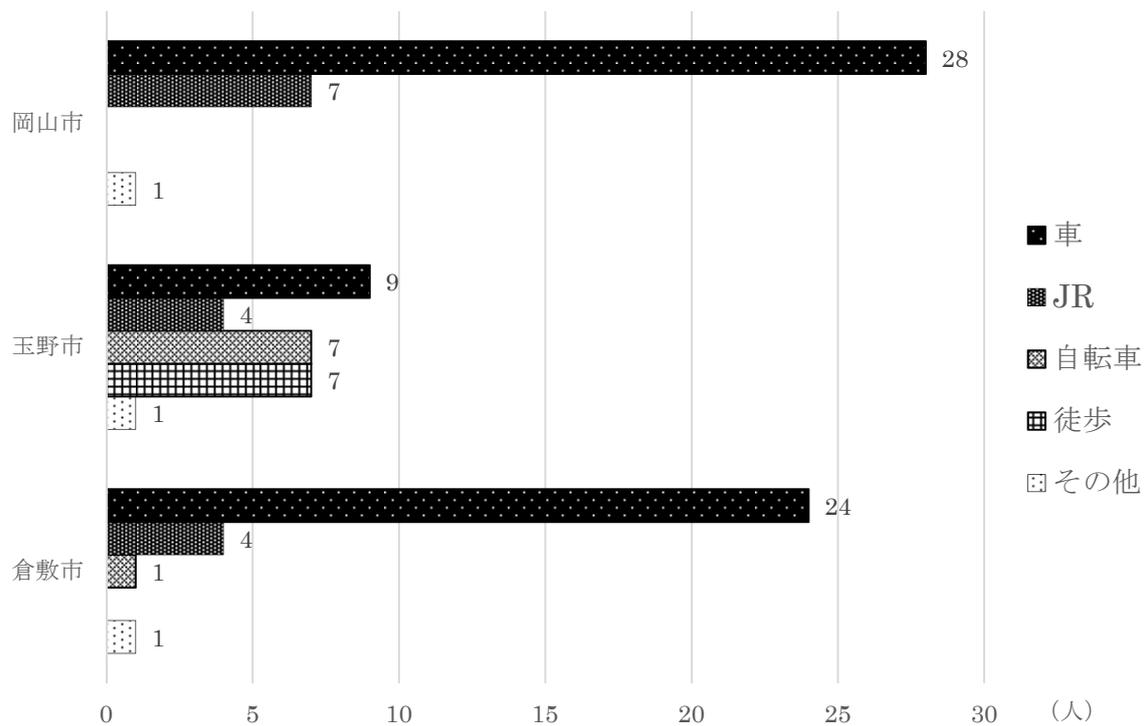


図 11 岡山市、倉敷市、玉野市の交通手段
出所：アンケート調査により作成

(3) グループ構成

当フェスティバルの来場者がどのようなグループ構成であるかをみると、圧倒的に家族と回答した人が多く 78 件、次いで友人 24 件であった。なお、夫婦のみ、親子連れを家族の中を含め、友人のなかには恋人を含めている。当フェスティバルにはステージがあり、演技をする子供の付き添いのために来た親や、子供向けのアトラクションを楽しみに来ていた小学生くらいの子供連れが目立っていた。友人と来たと回答した多くは、玉野市外の大学生以上の女性二人組、もしくは高校生以下の地元の男子学生が多かった。玉野市内の学生は、移動費もかからず、自転車で移動可能な範囲に会場があるために比較的友人と来ることが容易なのも、友人の比率が他の市と比べて高い一因ではないかと考えられる。

年齢に注目して見ると、上記で確認したようにどの年代も家族の割合が多いのが確認されるほか、10代から30代においては「友人」の占める割合が高いことがわかった。年齢が低いほど友人と訪れる傾向が強く、10代では回答総数 50 のうち「家族」が 20、「友人」が 29 と、回答数が家族を上回る結果となった。

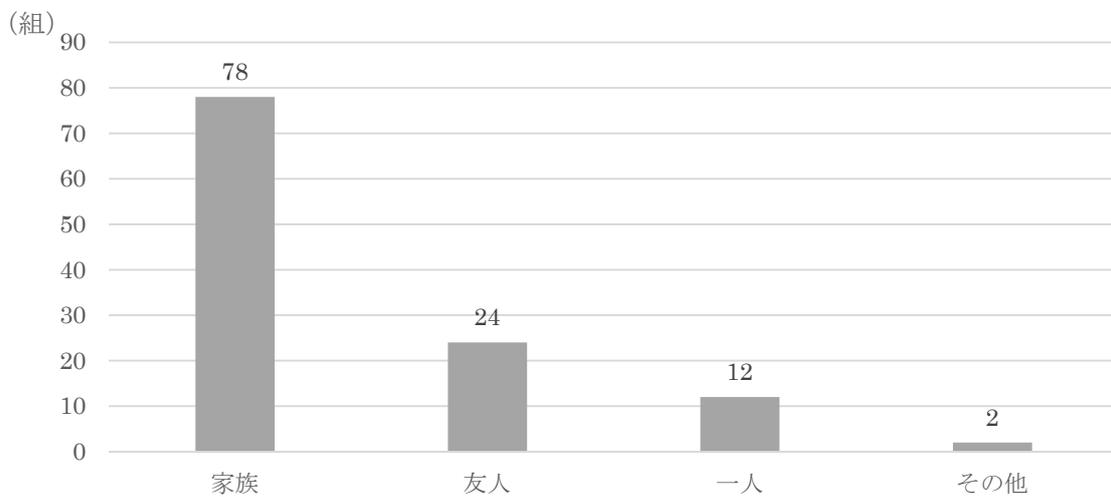


図 12 グループ構成
出所：アンケート調査により作成

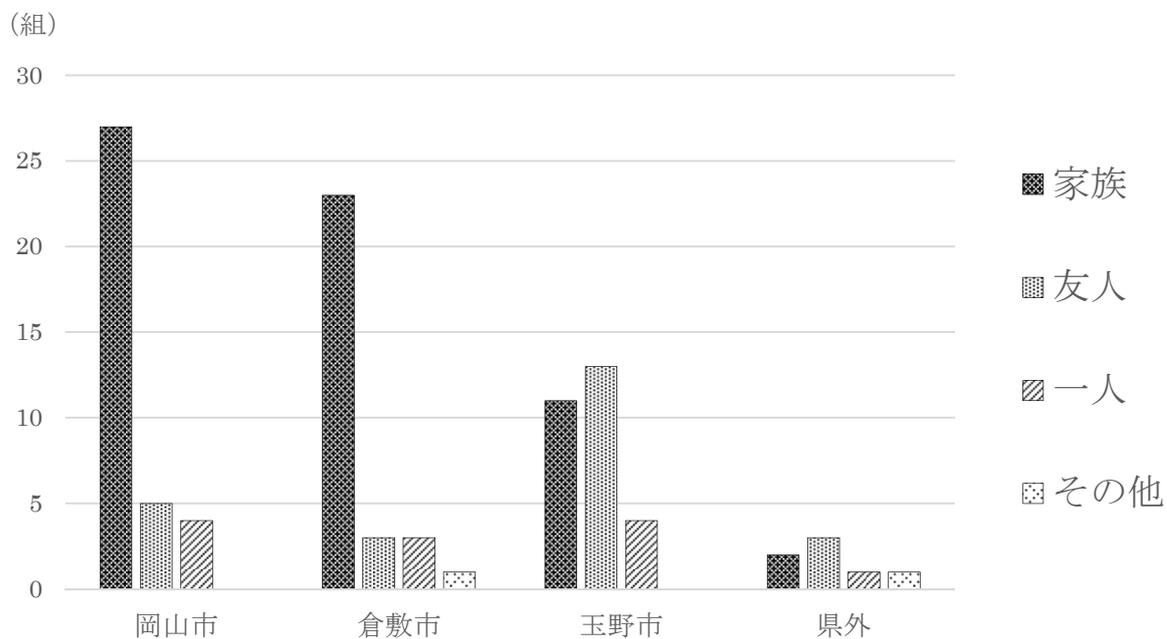


図 13 岡山市、倉敷市、玉野市のグループ構成
出所：アンケート調査により作成

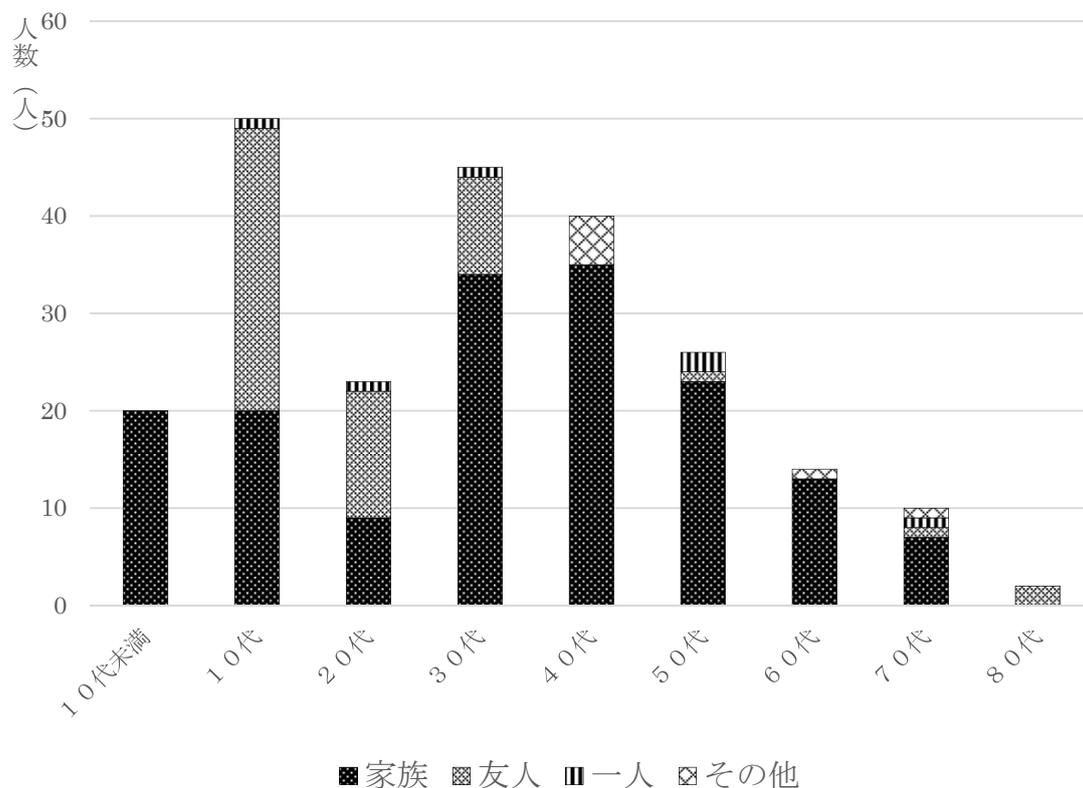


図 14 年代別グループ構成
出所：アンケート調査により作成

(4) 情報の入手経路

情報の入手経路としては、「テレビ」、「知り合いから」がともに高く、全体の 21%、22% を占めている。「その他」21%には、以前から知っていた、またはラジオからという回答が多かった。学校の掲示で知ったという学生も数名いた。また、県外の旅行者からは、直島に行く途中偶然知った、ホテルの案内人におすすめされたという回答があった。

回答割合が多かった三つの都市で比較してみると、友人や親など「知り合い」から教えてもらったという回答がどの都市も一番多く、特徴が見えてくるのはテレビ CM や新聞、情報誌など広告媒体を通じた認知の度合いである。現地の情報を入手しにくい岡山市や倉敷市などではテレビ、新聞、インターネットや SNS でみた情報をもとに HP で確認し、訪れるというのが主流となっているのだろう。

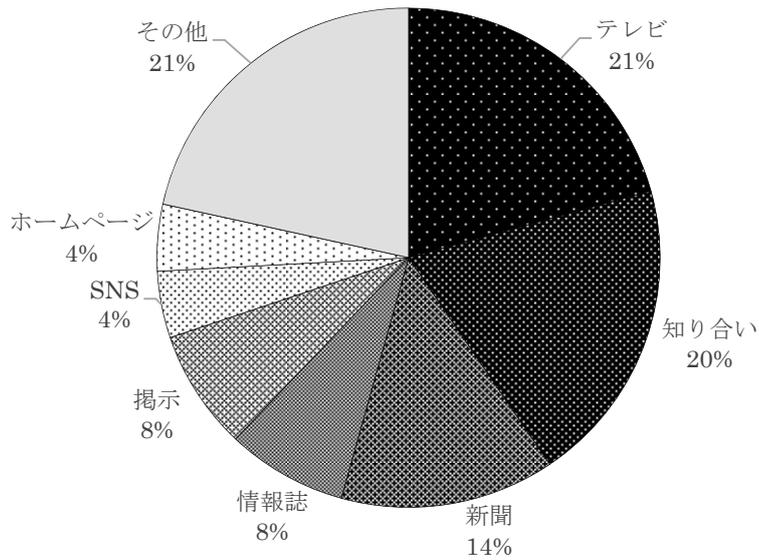


図 15 情報入手経路の割合
出所：アンケート調査により作成

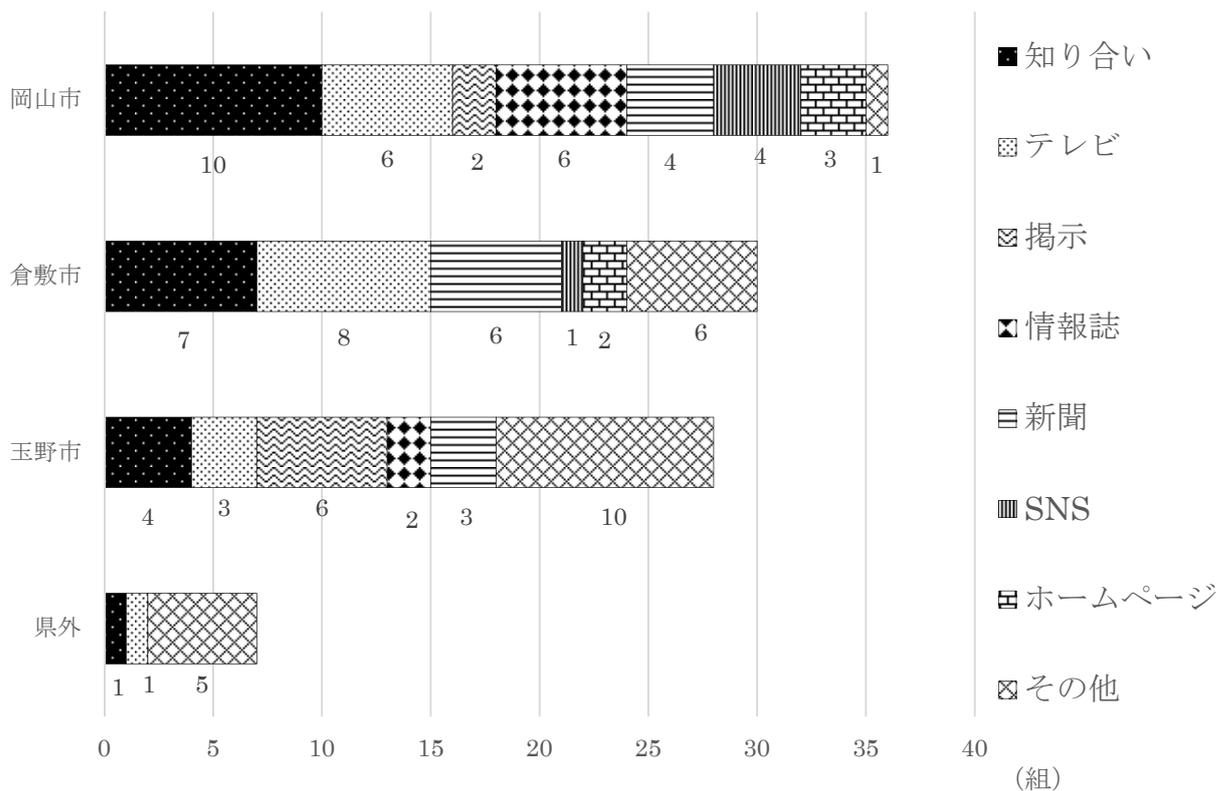


図 16 岡山市、倉敷市、玉野市、県外の情報入手の割合
出所：アンケート調査により作成

(5) 「たまの港フェスティバル」以外の玉野市のイベントの認知度

質問 8 では、調査を行ったたまの港フェスティバル以外の玉野市のイベントに関してどれほど認知されているかを知るために、自由に知っているイベントを回答してもらった。その中で「花火大会」が 18、「玉野まつり」が 8、「土曜夜市」、「さくらまつり」はそれぞれ 5 と多く回答を得たが、その他「宇野マルシェ」、「三井造船まつり」、「コスプレイベント」、「ののちゃん」、「児島せいりゅう祭り」、「文化会館での催し」、「うろこまつり」、「おもちやフェス」はそれぞれ 1~2 しか回答が無かった。また、特に市外から訪れた人は「知らない」という回答も多かった。玉野市が積極的に多様なイベントを行っているものの、認知度が低く PR が不十分であると考えられる。

(6) 玉野市の観光施設や行事のイメージ

質問 9 では、玉野市の観光施設や行事のイメージとして、やはり海に関するもののイメージだと答える人が最も多く、主要観光地の一つである渋川海岸や交通要衝として多くの人が訪れイベントも多い宇野港の知名度の高さがうかがわれた。一方で「海だけしかない」と海関連以外のアピールポイントの少なさを指摘する回答も見られた。また、全体的には「楽しい」「賑やか」「ほっとする」などの肯定的な意見が 16 と「地味」「イベント数が少ない、物足りない」「宣伝下手」といった否定的な意見が 13 と同程度で見られた。

(7) たまの港フェスティバルに対する感想、意見、要望

質問 10 では、「賑やか、楽しい」といった好意的な感想が 32 と多く、イベントには一定の満足を得られていることがうかがえる。特に出店の豊富さを喜ぶ声が 11 あった。子供連れの家族からは、子供の遊ぶスペースがあることを評価する意見が 7 と目立った。一方で目玉であった大型船の見学に関して「船に乗りたいが整理券が入手しづらい」「見学の制限が厳しい」「待ち時間が長い」などの不満も多く見られた。見学自体は好評であったものの、そこに至るまでのプロセスには改善が必要であるだろう。くわえて「駐車場の数を増やしてほしい」「電車、バスの本数を増やしてほしい」といったアクセスに関する要望が 25 人から寄せられた。移動手段の分析からもわかるように、自家用車は観光客にとって利用頻度の高い手段である。駐車場の整備など、行政の対応が期待される。あるいはバスや公共交通機関を充実させ自家用車を利用しなくとも移動しやすい環境を作ることで、このような不満も解消できるかもしれない。また、トイレやゴミ箱を増やしてほしいという要望もあり、会場内設備も見直すべきだろう。

(8) 玉野市の観光施設、行事に関する要望

質問 11 では、質問 9、10 と共通して「PR に力をいれてほしい」「交通の便をよくしてほしい」という意見があった。改善には従来の掲示物や情報誌、テレビ CM での PR をさらに強化するほか、若者に向けて Facebook や Twitter などの SNS もうまく活用するなど

の方法が考えられる。同時に「いろんなイベントがもっとあったほうが良い、新しいことをしてほしい」という意見もあり、玉野市の観光に対するさらなる取り組みに期待が寄せられていることがわかる。

また、外国人への案内サービスが不十分とする意見もあった。確かに、会場内や外国人が利用する主要な交通機関であろう宇野駅において、外国人へ向けた案内制度が整っているとは現状では言いがたい。注目を集めている瀬戸内国際芸術祭には外国人観光客も多く、国内だけでなく国外にも観光地としてアピールしていくために、外国語の案内看板、音声サービスなどの早急な整備が望ましいだろう。

V おわりに

この章では、五つの節に分けて玉野市の観光について記述した。第Ⅰ節は序章として気候や人口構成、文化や産業の面から玉野市の全体像を捉え、これらを前提として以下の節を構成した。第Ⅱ節では玉野市の観光の概要についてまとめた。玉野市は、本土と四国を繋ぐ交通結節点として県内外から多くの人を訪れる。県内には自然豊かな観光地が多く存在し、各所で様々なイベントが開催されている。しかし秋季、冬季にはイベント数自体が少なく、観光客を呼び込む見所の不足は否めない。海水浴や緑の景観に頼らない新たな取り組みの必要性を感じる。

第Ⅲ節では、まず玉野市の観光動態について分析し、ついで市の観光事業への取り組みを整理した。玉野市は行政が「観光振興計画」を策定し、様々な取り組みを行っている。この節ではそれらの内、アートによる文化的空間の創出、昨今の B 級グルメブームにあやかっただご当地グルメ、持ち前の豊かな自然を生かした振興策などについて触れている。その中でも「たまの温玉飯」は公民一体の新たな観光資源と言えるものだ。Sea 級グルメ全国大会でグランプリを獲得するなどの成果は、行政と市民が一体となって行ってきた地道な PR が実を結んだものとも考えられる。発端である B 級グルメブームが去っても玉野市の特産グルメとして定着するために、取り組みを継続していくべきだろう。

第Ⅳ節ではたまの港フェスティバルで実施したアンケートを分析し、玉野市の観光の問題点を明らかにした。その一つに、観光地としての知名度、イベントの認知度不足が挙げられる。玉野市では観光情報を HP や地方紙「広報たまの」で紹介するなどの宣伝活動をしているが、これらの取り組みをさらに強化することが望まれるだろう。また、Facebook や Twitter などの SNS もうまく活用して、市外の住民や若者に向けても一層 PR 活動に力を入れていくべきだと考えられる。中でも県内外問わず広く認知され、外国人観光客も多く訪れる瀬戸内国際芸術祭は玉野市の魅力を知ってもらう大きなチャンスのもいえよう。会場の一つとして来場者に玉野市のアート空間を楽しんでもらうとともに、その他の市内観光地やイベントの宣伝も盛り込むことができれば、玉野市の認知度の上昇に繋がるのではないだろうか。

また、交通アクセスに関する課題もうかがえる。港フェスティバルでは公式 HP において、駐車場が少ないため公共交通機関を利用するようにとアナウンスされているが、自家用車での来場者が多くを占める現状においても JR の電車の本数や車両数が十分であるとは言えない。また、駐車場から会場まではやや距離があり、臨時のシャトルバスが運行されるとはいえ非常に混雑する。会場近くへ駐車場を増やしたり、JR の電車の本数を増やしたりするなどの対策が求められる。特に JR は港フェスティバルでなくとも、海外からの観光客をはじめとして車で訪れることのできない観光客にとっては重要な交通手段である。ある程度以上の規模のイベントが開催される際には、臨時便などでそれらの観光客を受け止められるように整備される必要があると考える。くわえて、四国からの観光客に関しては、フェリー運営会社と連携してフェリーでの来場を促すことにより、交通手段の分散をはかるとともに、フェリー産業の活性化を狙うことができるのではないだろうか。イベント開始にあわせた臨時便やクーポン券の配布など、効果的な方法はいくつか考えられる。

今も昔も変わらず交通の要衝である玉野市であるが、県内には多くの魅力的な観光資源が存在している。単なる通過点となるのではなく、多くの人たちにそれらのスポットへ訪れてほしいものである。玉野市自体も「観光振興計画」を策定し、観光政策に精力的に取り組んでいると同時に、アンケート調査の回答を見ると、住民側も観光の発展に高い意識を持っていると感じられる。全体的に減少傾向にある観光客数だが、幸い瀬戸内国際芸術祭の開催地の一つとなった宇野港に関しては増加の兆しもみられ、今が観光客を呼び込む絶好の機会とも言えよう。次回の宇野港のイベント開催に向けて、行政と住民が二人三脚で地元を盛り上げていくことで、玉野市の観光の発展に繋がっていくことを期待したい。

《参考文献》

- ・たまの港フェスティバル公式 HP

http://tamanokankou.com/event/minato_festival/?p=610 (最終閲覧日 2016 年 1 月 21 日)

- ・玉野市「玉野市観光振興計画」玉野市、2012 年 3 月。

調査日 / () 午前・午後 調査員：()

玉野市の観光に関するアンケート調査

このアンケートは、岡山大学文学部地理学教室での地理学野外実習・実験調査演習における玉野市の実態報告書作成のために行うものであり、このアンケートにて得られた結果は、上記以外の目的には一切使用いたしません。

お答えにくい設問は無理にお答えいただかなくても構いませんが、個人が特定されることのないように分析を行いますので、できるだけ正確にご回答いただければと思います。ご協力の程、よろしくお願いたします。

実施者：岡山大学 文学部人文学科 地理学教室 3 年

赤木理恵 福富彩也香 藤田さくら

松尾江里子

指導教員：岡山大学 文学部 准教授 高野 宏

質問 1. この度はどなたと、何人でいらっしゃいましたか。

家族と (人)

友人と (人)

一人で

その他 (と、 人)

質問 2. 今回の観光・ご旅行で宿泊のご予定はありますか。あるいは、すでに宿泊されましたか。ある場合には、宿泊日数を教えてください。

いいえ (日帰り)

はい (宿泊日数： 泊)

質問 3. 今回の観光・ご旅行の日程と、移動手段をお聞かせください。



[宿泊地、宿泊施設の種類（旅館・ビジネスホテルなど）についても記入をお願いします。]

質問4. 玉野市に来るのは何回目でしょうか。

初めて 二回目 三回目 四回目 それ以上（__回目） 玉野市在住

質問5. 「たまの・港フェスティバル」は何で知りましたか。

掲示（場所：_____） ホームページ 知り合いから
ツイッター、フェイスブック等 SNS 新聞広告 情報誌
テレビ その他（_____）

質問6. 「たまの・港フェスティバル」で楽しみにしているイベントは何ですか。【複数回答可】

ステージ 飲食ブース 帆船・巡視艇等
ジャンボスライダー・ふわふわロボット その他（_____）

質問7. これから行く予定、または既に行った場所がありますか。

なし（当フェスティバルのみ） 渋川マリン水族館
深山公園 おもちゃ王国
渋川海岸 その他（_____）

質問8. 「たまの・港フェスティバル」以外で、玉野市で行われる行事（イベント）をご存知ですか。

(_____)

質問9. 玉野市の観光施設や行事のイメージを教えてください。

(_____)

質問10. たまの港フェスティバルに対する感想、意見、要望はありますか。

(_____)

質問 1 1. 玉野市の観光施設、行事に関して、要望はありますか。

(_____)

質問 1 2. 最後に皆さんの年齢・性別・ご自宅の所在地をお聞かせください・

(年齢は「40代」など年代で結構です。住所も市町村までで結構です。)

	年齢	性別	ご自宅の住所	
<input type="checkbox"/>	代	男・女	県	市
<input type="checkbox"/>	代	男・女	県	市
<input type="checkbox"/>	代	男・女	県	市
<input type="checkbox"/>	代	男・女	県	市
<input type="checkbox"/>	代	男・女	県	市

質問は以上です。ご協力ありがとうございました。

第5章 物流・人流の両側面からみた宇野港の変化

猪川祐果・駒月和斗・湯川知樹

I はじめに

岡山県玉野市に立地する宇野港は、1909年に竣工した歴史のある港である。宇野港は主に田井地区、宇野地区に分かれており、それぞれが違った目的で整備されている。宇野港の物流部分を集約し、整備された田井地区は、県下最大である水深12m公共岸壁を有しており、岡山東部地域の外内貿の拠点として重要な役割を担っている。それに対して、人流部分を集約した宇野地区は、クルージング需要の増大に対処するとともに、旅客・フェリー輸送の利便性の向上を図るため、1995年から再開発事業に着手している。

本章では、まず第Ⅱ節で宇野港の歩んできた歴史について概要を整理し、次いで第Ⅲ節、第Ⅳ節でそれぞれ物流、人流の両側面において得られたデータを分析し、宇野港におけるそれぞれの変化について具体的に論じる。最後に、第Ⅴ節において、それらを踏まえた宇野港の課題やこれからの展望について考察する。

Ⅱ 宇野港の概略と歴史

1. 宇野港の概要

宇野港は岡山県の南部に位置しており、港湾法に定められている国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点となる港湾である全国102港の重要港湾の1つに指定されている。宇野港は宇野地区と田井地区、および日比地区に分かれており、それぞれに違った役割を持っている。

宇野地区は、築港地区とも呼ばれ、フェリーの発着が可能な旅客ターミナルを持つ同港の中心地区である。大型旅客船埠頭や、防波堤の整備がされており、大型船やフェリーなどの発着は、基本的にここで行われる。

田井地区は、宇野地区の北にあり、物流を主とした地区である。同港は取り扱い貨物量が水島港に次いで県内2位を誇る港であり、岡山県東部の外内貿の物流の拠点として重要な役割を担っている。公共埠頭の整備を行っている田井地区だが、2004年には、更に効率的な荷役を果たすため、タイヤ式ジブクレーンを設置し、港湾機能の強化を図っている。

日比地区は、もともと日比港だった地区を合併したものである。もともとの精錬所などの施設に加えて、外材の需要の変化に応じるため、日比物資別専門埠頭を1972年に建設した。同地区は、先の田井地区と同様に、物流拠点としての性格を持つ。

宇野港は瀬戸内海に面した港であり、高松港までフェリーで約1時間という早さで行く

ことができる点が魅力である。それゆえ、四国との玄関口としての役割を宇野港は果たしてきた。宇高航路は、最盛期に3社が運航しており、客足が絶えない港であった。しかし、瀬戸大橋およびJR瀬戸大橋線の開通によって旅客は急激に減少し、宇高連絡船は1990年に廃止されている。

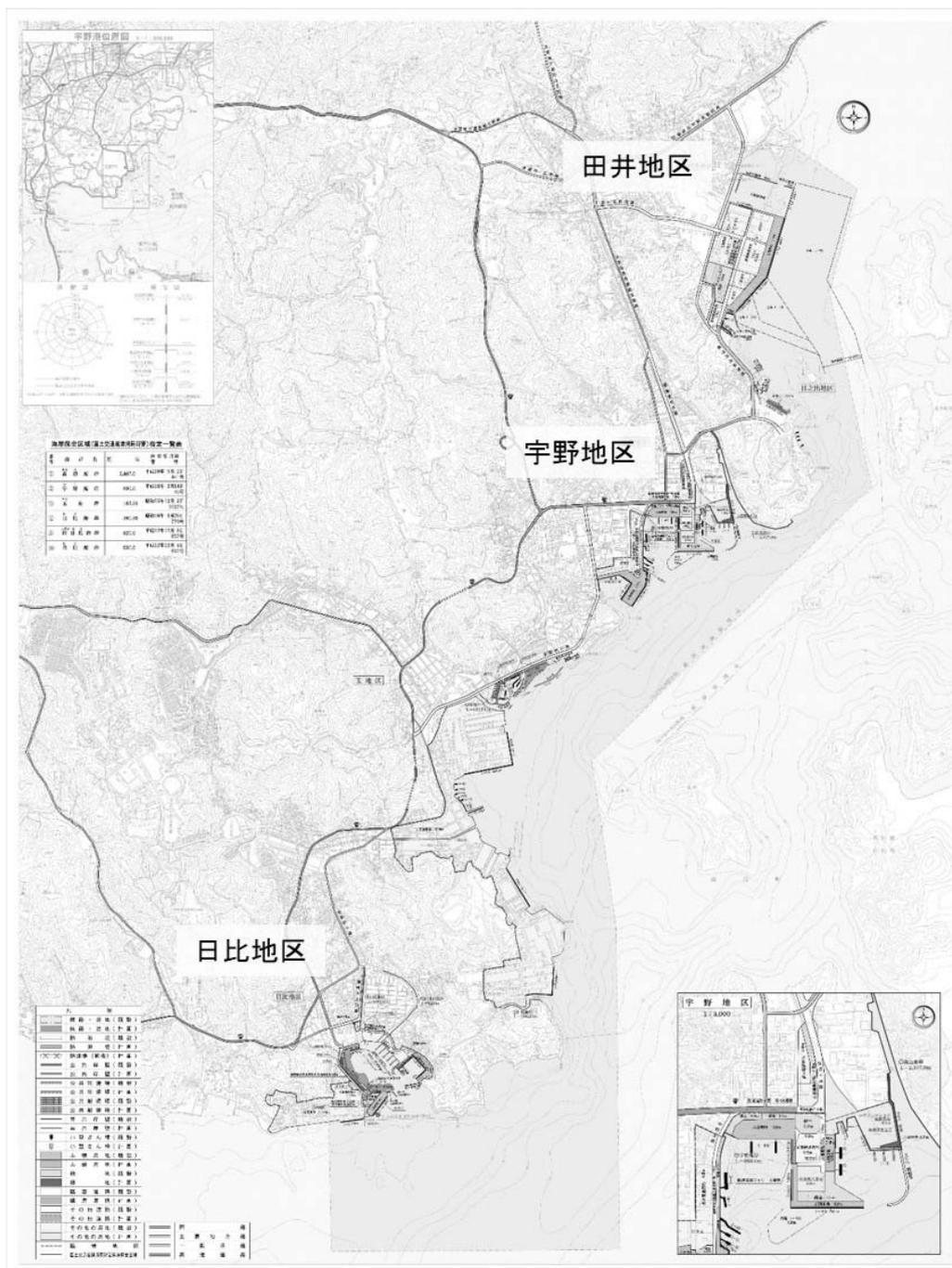


図1 宇野港港湾計画平面図 (2010年)

資料：岡山県ホームページより引用¹⁾

2. 宇野港の歴史

もともと宇野港付近は、古くは宇野湾と呼ばれ、塩田と漁業を中心とした小さな漁村だった。宇野湾が港としての機能を持ち始めたのは、天正の時代、豊臣秀吉が大阪城の築城のため、石材を搬出したことから始まる。1906年、当時の知事檜垣直右氏の尽力により、鉄道連絡船として第一期修築工事を着工し、1909年に完成した。翌年、高松との航路が完成し、本格的に本州と四国との連絡口としての運用が始まった。1930年には、通商、貿易のための開港場に指定され、輸送だけでなく貿易がスタートした。1951年には同港が国の重要港湾に指定される。1960年に宇野港は日比港と合併し、もともと日比港があった場所を日比地区とした。1972年には日比地区に木材輸入のための専用埠頭が建設され、1979年には木材輸入港に指定されている。1981年には田井地区を含めて、港湾区域を881haに拡張した。1983年に田井地区の公共埠頭の建設が始まった。実質的な田井地区の運用が始まり、宇野港が現在の姿になったのは、平成になった1989年からである。

3. 宇高航路の歴史

宇高連絡船は、もともとは1903年、山陽鉄道の傘下である山陽汽船商社が開設した、宇野－高松間の連絡船を前身としている。その後1906年、鉄道国有法によって山陽鉄道が国有化されたため、宇高連絡船が生まれた。

檜垣氏の尽力により1909年に完成した宇野港には、翌年からJR宇高連絡船が就航し、本州と四国を海上で結ぶ幹線交通路として栄えた。1972年には、「ひかりは西へ」のキャッチフレーズのもと、山陽新幹線が岡山駅まで開通したことにより、利用者も爆発的な伸びを見せ、同年の11月には、ホーバークラフトという急行便が運航を始め、1985年からは、多客期などに運航する臨時急行便の高速艇も配備された。

しかし、船で輸送するため、天候による悪影響は他の交通機関より色濃く表れ、1954年の台風15号による暴風雨の中出港し、座礁・転覆した洞爺丸事故や、その翌年、濃霧の中高松港を出た紫雲丸が貨物輸送中の第三宇高丸と衝突、転覆し多数の死者を出した紫雲丸事故など、様々な事故が起きていた。とくにこの2つは国鉄戦後五大大事故に数えられるほどの惨事であり、このような海難事故をきっかけに、本州と四国の連絡橋の構想は強まっていった。

1975年には、新幹線が博多駅まで開通したため、旅行客の指向が四国から九州に移り、三原や広島から松山まで民間の高速船で移動するルートが新たに浮上したため、高速船以外の旅客は軒並み減少した。そして、1978年には瀬戸大橋の建設が始まり、1987年には国鉄の分割民営化が行われ、宇高航路はJR四国に引き継がれた。1988年に瀬戸大橋の供用が始まり、列車でも車でも海路を使わず陸路での交通が可能になったため、連絡船の利用者は激減した。1991年3月16日に正式に廃止の届け出がなされ、宇高航路は81年という長い歴史に幕を閉じた。

Ⅲ 物流港としての側面

1. 宇野港の物流港としての側面

貿易業は、玉野市の主要産業の1つとして位置付けられている。この章では、宇野港の物流港としての側面に目を向けて考察を加えていきたい。重要港湾にも指定されている宇野港は、表1の港湾調査における港湾取扱量ランキング（2013）で国内上位200港のうち第41位に位置する。中四国において国際拠点港湾に指定されている港湾は4つ、重要港湾に指定されているものは27つある（図2）。宇野港は岡山県内で見ると、水島港に次ぐ規模を持つ貿易港であるといえ、国際拠点港湾、重要港湾に指定されている31港のうち、港湾取扱貨物量では第9位である。表1をみても明らかのように、宇野港は区分別では内航フェリーの貨物量の割合が他の港湾と比べても高くなっている。フェリーとは、旅客や貨物を輸送車両ごと運搬できるようにした貨客船であり、内航フェリーは中でも、日本国内の港に寄港するものをさす。

表1 中四国の港における港湾取扱貨物量(全国順位上位50港)

(フレート・トン)

順位	全国順位	所在地	港湾名	総貨物量	輸出	輸入	内貿	内航フェリー
1	10	岡山県	水島	8,452	916	4,455	3,081	0
2	17	山口県	徳山下松	5,140	265	1,832	2,903	140
3	18	広島県	福山	4,252	758	2,639	849	6
4	27	山口県	宇部	3,377	285	1,205	1,886	0
5	35	香川県	高松	2,207	16	23	160	2,008
6	36	香川県	坂出	2,173	137	934	1,102	0
7	38	広島県	呉	1,950	30	813	1,018	88
8	40	高知県	須崎	1,777	380	78	1,310	0
9	41	岡山県	宇野	1,771	40	86	207	1,438
10	43	愛媛県	東予	1,606	170	152	759	524
11	44	山口県	岩国	1,576	130	124	1,323	0
12	48	広島県	広島	1,402	405	191	566	241
13	49	愛媛県	八幡浜	1,228	0	0	16	1,211
14	50	愛媛県	新居浜	1,130	44	292	380	414

資料：国土交通省 港湾取扱貨物量ランキング(2013年 上位200港)より上位50港を抜粋

ここで、港湾取扱貨物量で中四国内第1位に位置する水島港についても簡単に触れておく。水島港は、倉敷市の水島地域から玉島地域、高梁川河口周辺に所在している港湾である。水島臨海工業地帯の整備とともに、日本屈指の貿易港へと発展した。1960年に重要港

湾に指定され、2003年には国際拠点港湾へと昇格した。また2011年には国際バルク戦略港湾（穀物、鉄鉱石）にも選定された。

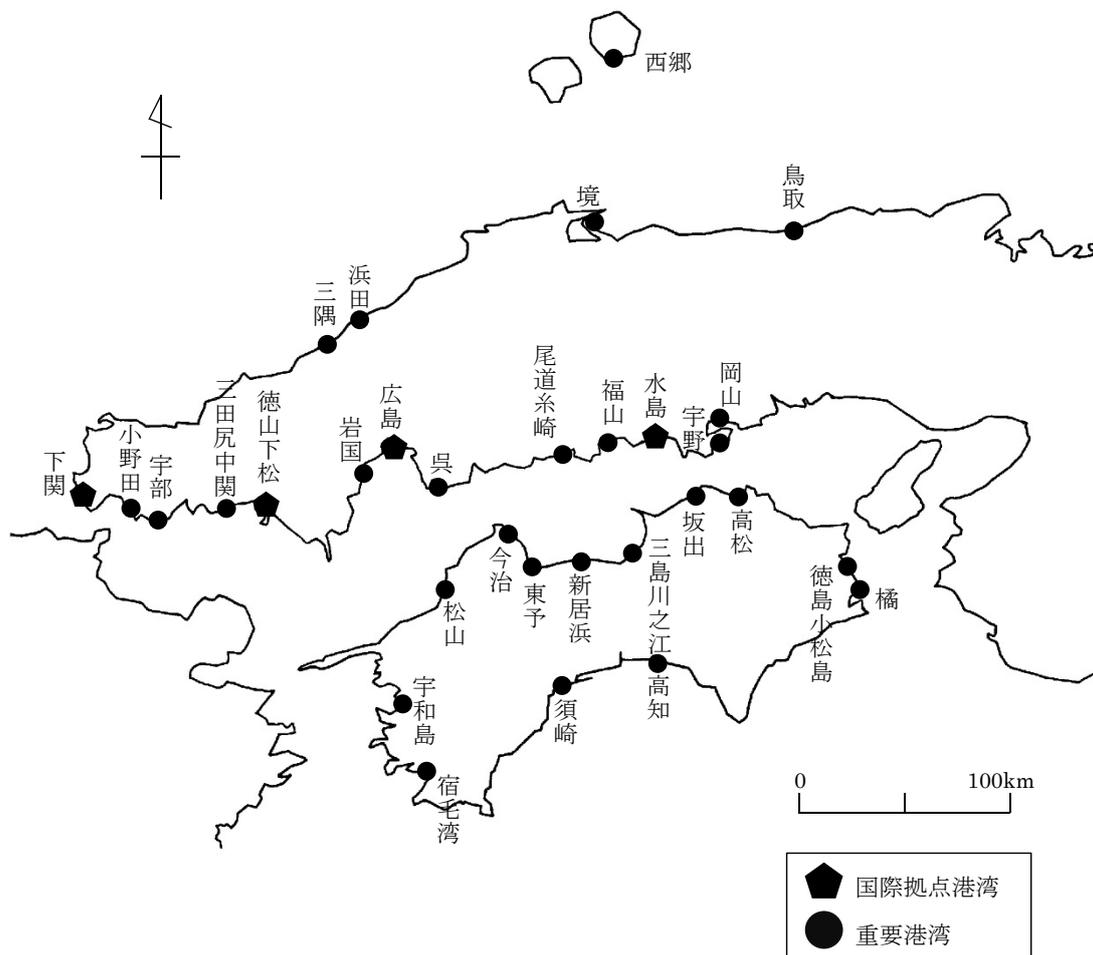


図2 国際拠点港湾及び重要港湾位置図

資料：国土交通省 港湾関係情報・データより作成

2. 取扱貨物量の増減

宇野港における港湾取扱貨物量、その内の外買取扱量・内買取扱量の取り扱いの推移は図3から図5に示す。

図3を見ても明らかのように、宇野港の取扱貨物量は年々減少傾向にあり、2009年度には32,757,136フレート・トン²⁾であったが、2013年には17,707,176フレート・トンにまで落ち込んでいる。とくに内買取扱量の減少が顕著である。その原因であるが、表2から内買取扱貨物量の大部分をフェリーが占めていることがわかる。すなわち、瀬戸大橋開通による近年のフェリー利用者の減少、それによるフェリー業の衰退はそのまま宇野港の港湾取扱量の減少につながっている。

図4からは、2012年で外買取扱量の下落が読み取れる。これには輸入量の減少が大きく

関わっている。その主な原因としては、金属鉱の輸入量の減少が挙げられる（表 4）。そして 2013 年には外貿取扱量は増大が見られ、その内輸出は過去 5 年間で最高であり、輸入も 2012 年までの水準に戻っている。この大きな要因としては、化学薬品の取扱量の増加が挙げられる（表 6）。

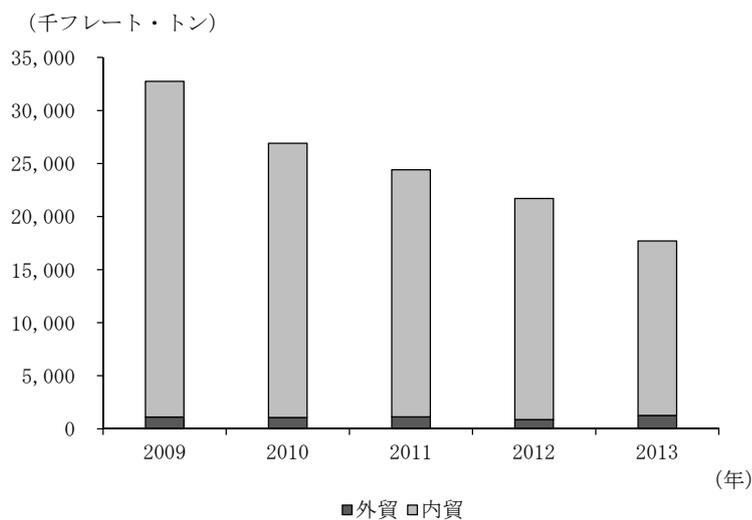


図3 宇野港港湾取扱貨物量(内航フェリー含む)の推移
資料：玉野市役所提供資料より作成

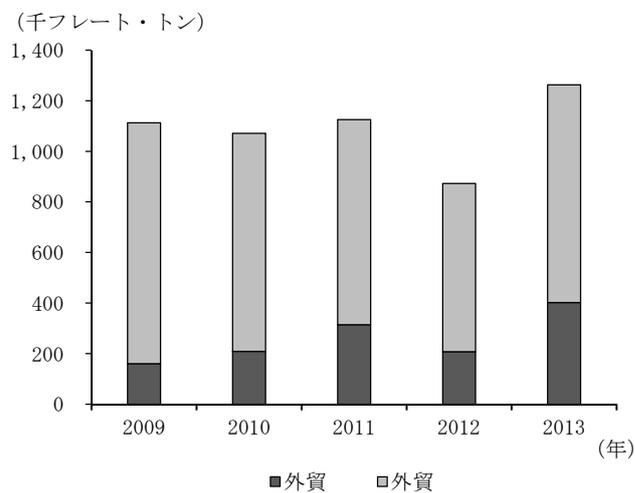


図4 宇野港外貿取扱貨物量の推移
資料：玉野市役所提供資料より作成

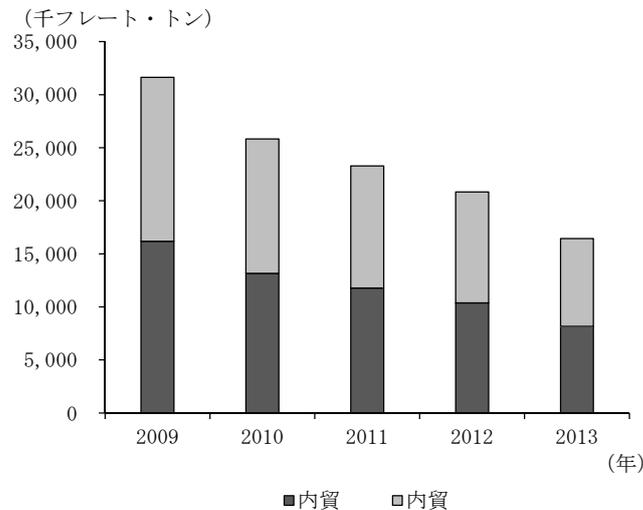


図5 宇野港内貿取扱貨物量の推移
資料：玉野市役所提供資料より作成

表 2 宇野港内貿取扱貨物量における内航フェリー取扱貨物量

(フレート・トン)

年	取扱貨物量	宇野港内貿取扱貨物量	内航フェリー取扱総貨物量
2009		31,644,392	29,191,255 (92.2%)
2010		25,836,846	23,310,560 (90.2%)
2011		23,284,835	20,845,305 (89.5%)
2012		20,832,740	18,826,255 (90.4%)
2013		16,444,543	14,379,015 (87.4%)

資料：玉野市役所提供資料より作成

3. 品目別取扱貨物量の特徴

次に、品目別に宇野港港湾取扱貨物量をみる。表 3 をみると、宇野港の主な取扱品目は、内航フェリー、金属鋳、非金属鋳物、化学薬品、砂利・砂であると読み取れる。内航フェリーは、旅客や貨物、輸送車両などを扱い、取扱量の内訳が定かではなく、考察を行うことが難しい。そこで、ここでは内航フェリー以外の鋳産品や化学工業品に注目し、これらの動向についてみていく。この 4 品目を比較してわかることは、取扱量が多い項目がそれぞれ異なっているということである。金属鋳は輸入量、非金属鋳物は移出量、化学薬品は移出量、砂利・砂では輸出量が多い。取扱量が多いと一口に言っても、これだけの性格の違いがみられるのだ。

まず、表 4 の金属鋳に関してみると、2009 年から 2012 年までの過去 4 年間は輸入や内航での移出入が主だったのに対し、2013 年で初めて輸出を行っており、そのため 2012 年と比較しても金属鋳の取扱量は増加している。しかしその反面、移出に関しては大きく下

落している。宇野港における金属鉱の取扱量が多い理由としては、玉野市内には、三井金属鉱業株式会社の日比製煉所が立地していることが考えられる。

次に、表 5 の非金属鉱物を見る。非金属鉱物に関しては、2009 年から 2013 年のこの 5 年間で徐々に取扱量が減少している。移出に関しては右肩下がりとなっている。2011、2012 年と輸入が無かったが、2013 年では再開しており、2010 年時よりもその取扱量も増えている。

そして、化学薬品をみると、2011、2012 年と輸出が途絶えていたが、2013 年で取扱量が大幅に増大している。内貿に関しては波があるものの、同じく 2013 年で取扱量が増えている。化学薬品の取扱量は、北興化学工業の岡山工場などが立地していることとの関係が考えられる。

最後に、主な取扱品目の中でも特に興味深いものが、砂利・砂の取扱量である。砂利・砂は、輸出の中でも占める割合が大きい。2013 年においては、44.6%と輸出の半分近くを占めている。砂利は道路などの路盤材量や、埋め立て地などを造る土工材料、コンクリートを造る際の骨材など、建築材料として用いられる。宇野港は砂利と合わせてセメントの取扱量も多く、砂利を取り扱う会社も玉野市に立地していることから安定した取扱量があるのだと考えられる。

表 3 宇野港港湾取扱貨物量上位 5 品目

年 \ 順位	1 位	2 位	3 位	4 位	5 位
2009	内航フェリー (89.1%)	金属鉱(2.7%)	非金属鉱物 (2.6%)	化学薬品(1.7%)	石灰石(0.6%)
2010	内航フェリー (86.6%)	非金属鉱物 (3.1%)	金属鉱(3.1%)	化学薬品(1.8%)	砂利・砂(0.9%)
2011	内航フェリー (85.4%)	金属鉱(3.3%)	非金属鉱物 (2.5%)	化学薬品(2.3%)	砂利・砂(1.5%)
2012	内航フェリー (86.7%)	金属鉱(3.0%)	非金属鉱物 (2.2%)	化学薬品(1.7%)	砂利・砂(1.1%)
2013	内航フェリー (81.2%)	金属鉱(5.1%)	化学薬品(3.5%)	非金属鉱物 (2.7%)	砂利・砂(1.3%)

資料：玉野市役所提供資料より作成

表4 金属鉱取扱量 (2009年～2013年)

(フレート・トン)

	外貿		内貿	
	輸出	輸入	移出	移入
2009	0	835,390	5,364	38,686
2010	0	778,642	4,189	45,972
2011	0	749,562	1,483	56,979
2012	0	595,273	1,463	43,721
2013	30,150	802,947	60	64,866

資料：玉野市役所提供資料より作成

表5 非金属鉱物取扱量 (2009年～2013年)

(フレート・トン)

	外貿		内貿	
	輸出	輸入	移出	移入
2009	0	10,916	811,607	23,110
2010	0	1,199	775,300	57,339
2011	0	0	524,991	80,202
2012	0	0	406,969	67,521
2013	0	3,127	406,268	60,117

資料：玉野市役所提供資料より作成

表6 化学薬品取扱量 (2009年～2013年)

(フレート・トン)

	外貿		内貿	
	輸出	輸入	移出	移入
2009	74,190	2,400	479,856	16,381
2010	14,004	0	451,803	25,831
2011	0	0	530,696	24,860
2012	0	0	348,296	30,496
2013	177,241	0	416,865	33,470

資料：玉野市役所提供資料より作成

表7 砂利・砂取扱量 (2009年～2013年)

(フレート・トン)

	外貿		内貿	
	輸出	輸入	移出	移入
2009	61,350	0	47,684	17,967
2010	183,910	0	44,634	9,806
2011	292,127	0	51,555	12,349
2012	198,811	0	24,120	11,273
2013	179,280	0	32,340	21,512

資料：玉野市役所提供資料より作成

宇野港は、宇野－高松間の連絡船航路が開かれると本州と四国を結ぶ連絡港として発展した。瀬戸大橋開通後は、内航フェリー業の衰退とともに連絡港としての規模は小さくなったものの、外貿港として県内では重要な役割を果たしている。しかし、水島臨海工業地帯の発展とともに、全国屈指の貿易港になった水島港が、物流に関しては、岡山県内でも中心的な役割を果たしており、宇野港の取扱貨物の中心は専ら旅客となってきている。

IV 人流港としての側面

1. 宇野港の人流港としての特徴

第Ⅲ節でも述べたように、玉野市において宇野港は物流港というよりも、人流港としての側面が強いといえる。宇野港には、岡山県内に唯一の大型旅客船バースがあり、大型客船が入港できるという特徴を持っている。また、本州と四国を結ぶ連絡港として、フェリ

一や高速旅客船が行き交い、外国人観光客などを瀬戸内海の島々に送り届ける玄関口としての性格を持っている。さらに観光地として広く認知されている岡山市や倉敷市も隣接しており、船からバスや電車に乗り換えて、約 60 分で各観光地まで行くことができる交通アクセスの良さも特徴といえる。

2. 瀬戸大橋の開通と宇野港の衰退

瀬戸大橋開通前、宇野港では四国フェリー、津国汽船、宇高国道フェリーの 3 社のフェリー会社が共存していた。多いときには一日に 156 便運航しており、本州と四国を結ぶ貴重な交通路として、多くの人々が利用した。当時、宇高国道フェリーは主に人や乗用車を乗せる役割を担い、四国フェリーはトラックなどの大きな貨物を運搬する機能を果たしていた。

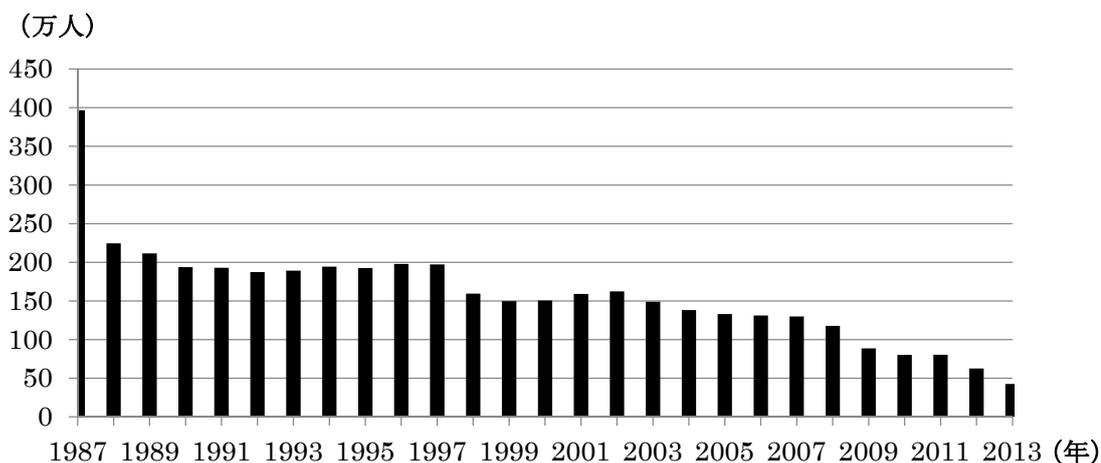


図6 高松～宇野航路旅客輸送人員数の推移

資料：玉野市役所提供資料より作成

図 6 のグラフを見ても分かるように、1987 年では高松～宇野航路旅客輸送人員が 400 万人を超えていたのに対し、1988 年の 4 月 10 日、岡山と香川を結ぶ瀬戸大橋が開通してからは、230 万人ほどと約半分まで激減した。これまで、本州と四国を結ぶ主な手段はフェリーを使った航路だったが、瀬戸大橋の開通が大きな影響を与えたのである。

その後 10 年ほど旅客輸送人員はほぼ横ばいであったが、1998 年の明石海峡大橋の開通や、瀬戸大橋の旧特別料金の 20% 割引により、その後年々減少している。さらに、国の政策として、2009 年からは高速道路休日一律 1,000 円になる制度と、平日昼間 3 割引や通勤割引が導入され、さらに厳しい状況となった。結果として、2013 年の旅客輸送人員は 50 万人にも満たず、1987 年のピーク時に比べ、89% の減少となっている。

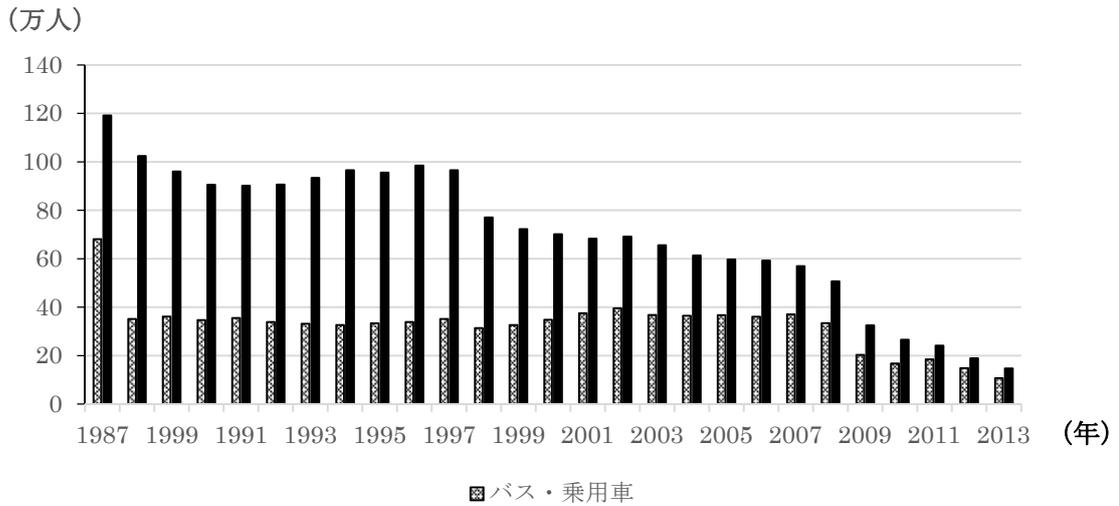


図7 高松～宇野航路輸送台数の推移

資料：玉野市役所提供資料より作成

また、図7のグラフの通り、フェリーを利用するバスや乗用車、トラックにも旅客輸送人員数の推移と同じ傾向が見られる。すなわち、1988年の瀬戸大橋の供用開始や、1998年の明石海峡大橋の供養開始など要所で輸送台数が減少している。それらに加えて、2003年に導入された新特別料金28～32%割引や、2008年から導入された中型自動車平日深夜5割引、普通自動車休日5割引が原因で、多くのドライバーがフェリーの利用を控え、高速道路を利用していることがわかる。

3. 宇野港衰退が宇野駅や周辺の商店街に与える影響

第二項から、宇野港と高松を結ぶフェリーは、主に瀬戸大橋開通やそれに伴う高速料金の割引などから輸送人員や自動車の数を大幅に減らしていることがわかった。この状況は宇野の街全体の問題であり、航路を利用する客が減少するという事は、結果として鉄道利用に影響を及ぼし、街を訪れる人が減少する。

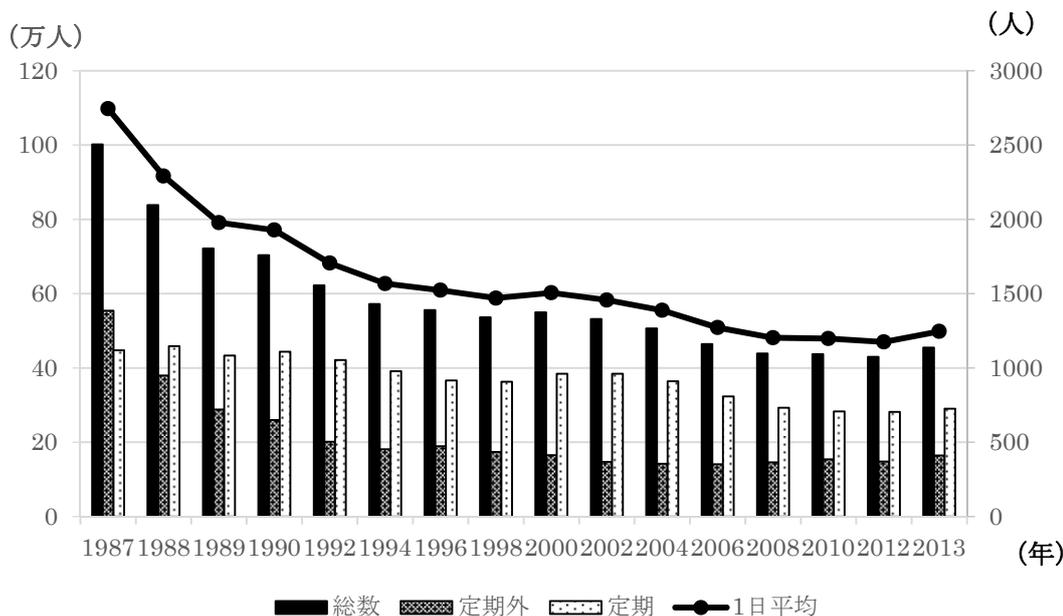


図8 宇野駅年間利用者数の推移

資料：玉野市役所提供資料より作成

図8のグラフからも分かるとおり、宇野～高松航路を利用する人が減少するのと連動して、宇野駅の利用者数も減少している。2013（平成25）年の宇野駅利用者数の一日の平均は、1987（昭和62）年時と比べて55%も減っている。宇野駅からは宇野線を通じて岡山や倉敷といった県内の中心部へ移動できる。宇野駅は港と比較的近い場所にあるため、フェリーから乗り継ぎ、宇野線を利用するのは難くない。つまり、フェリーを利用した後、岡山まで鉄道を利用しないというのは珍しく、宇野港の衰退が直接鉄道の衰退につながっていると考えられる。

さらに、宇野港や宇野駅の衰退が周辺地域にまで波及している。表8は宇野港周辺のある三つの地点を対象に、歩行者通行量の比較を表している。どの地点も減少していることは共通しており、築港商店街では、1987（昭和62）年に比べ、2010（平成22）年は約78%も減っている。これは、本来ならフェリーの待ち時間に周辺の商店街などを散策する人がいたが、そもそもフェリーを利用する母数が減ってしまったために起きた減少であるといえる。宇野港のフェリー業の衰退が宇野全体の街の賑わいに大きな影響を及ぼしているのである。

4. 宇野～高松航路の変遷

宇野航路を利用する人が大幅に減少し、宇野の街にも影響を与えていることが明らかになったが、宇野と高松を結ぶ航路も現在に至るまで大きく変化してきた。1955年からは、図9で示される航路とほぼ同じ形で運航を続けてきた。

表 8 平成 22 年と昭和 62 年の通行量調査の比較

単位：人

調査地点	時間帯								合計
	10:00～ 11:00	11:00～ 12:00	12:00～ 13:00	13:00～ 14:00	14:00～ 15:00	15:00～ 16:00	16:00～ 17:00	17:00～ 18:00	
築港商店街(中銀宇野支店前) (1987年)	32	32	28	28	35	34	27	20	236
築港商店街(東口:築港銀座口) (2010年)	27	12	13	23	17	10	12	20	134
築港商店街(中銀宇野支店前) (1987年)	90	54	74	58	46	38	52	72	484
築港商店街(東口:築港銀座口) (2010年)	10	12	15	11	14	8	12	25	107
宇野(玉屋前) (1987年)	88	123	80	85	65	72	74	57	644
宇野(メルカ前) (2010年)	31	32	40	31	26	27	33	22	242
宇野(玉屋前) (1987年)	93	134	91	64	73	48	69	98	670
宇野(メルカ前) (2010年)	35	43	43	29	15	25	34	27	251

資料：宇野市役所提供資料より作成

加えて、1972年にホーバークラフト基準航路と呼ばれるホーバークラフトの専用航路が整備された。ホーバークラフトとは、平坦な面であれば地上・水上・雪上を区別無く進むことのできる乗り物であり、日本国内では主に船舶として用いられる。このホーバークラフト基準航路はいわば急行便であり、図 10 のように宇野と高松を短時間で結ぶ重要な航路となった。

便数の視点からも、宇野港が時代の変化とともに変遷してきたことが分かる。1955年の時点では1日に10往復していたものが、図 10 のホーバークラフトが就航した1972年には上り19便、下り18便の便数を誇るほど隆盛を極めた。しかし、瀬戸大橋が竣工してからは、便数はほぼ右肩下がりであり、図 9 にある現在の航路では、2015年3月以降1日の運航便数をそれまでの14便から10便に減らすまでになっている。

また、宇野港の繁栄に一役買ったホーバークラフト航路であったが、こちらも瀬戸大橋開通前日の1988年4月9日をもって運航休止となっている。

5. 現存する唯一のフェリー会社の取り組み—四国フェリー—

四国フェリーは、現在宇野港と高松港を結ぶ航路で運航を行っている唯一の会社である。2004年3月、津国汽船は四国フェリーとの共同運航になり、宇高国道フェリーは2012年10月17日を最後に、運航を休止するに至っている。その結果、現在宇高航路は、四国実質フェリーの単一社体制となっている。

単一社体制になった後も年々減少傾向にあり、乗客減少のあおりを受けた。その背景として、午前5時40分の便を通勤のために利用する乗客が減少したことや、12時から15時ま

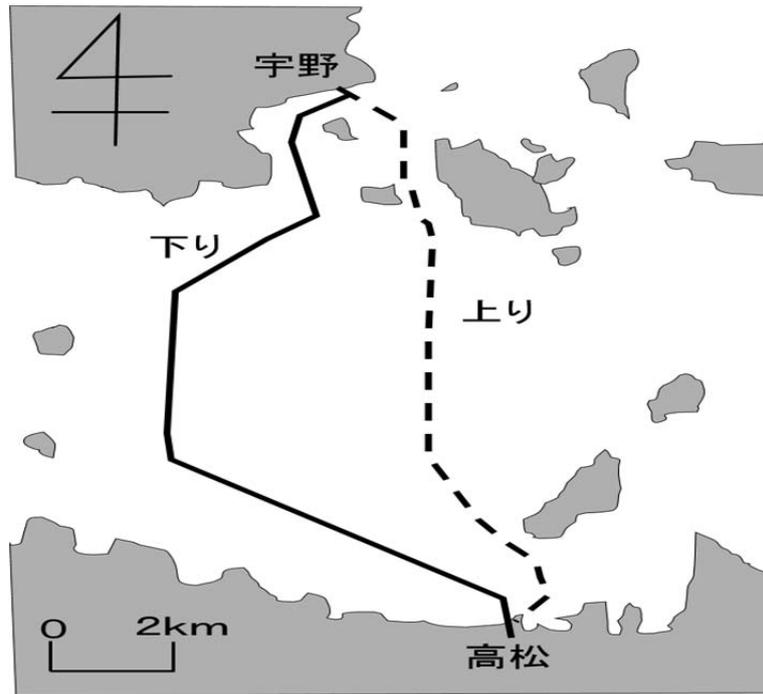


図9 現在の四国フェリー航路図 2016年

資料：『就航100周年 宇高連絡船の歴史』より加筆修正。

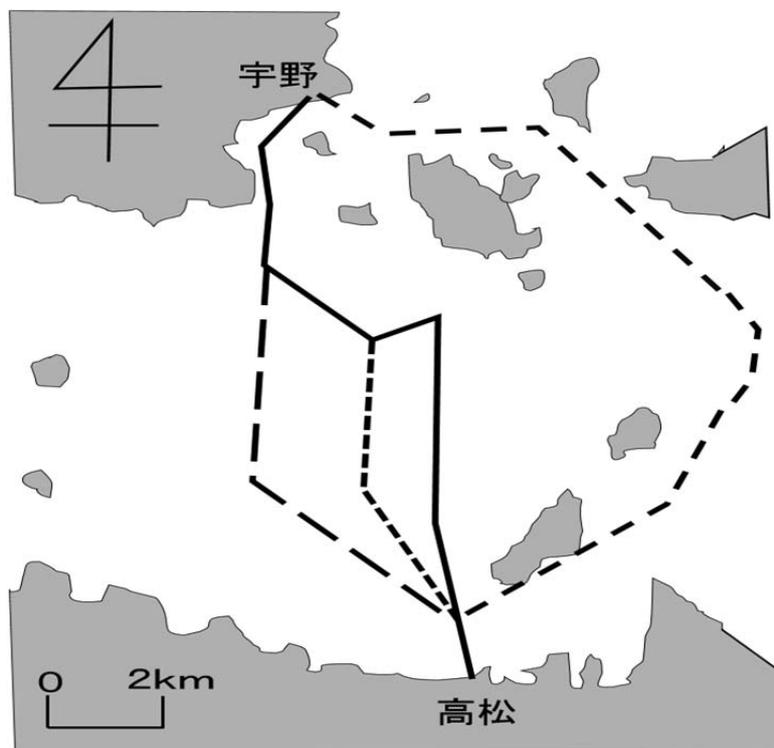


図10 ホーバークラフト航路図 1972年

資料：『就航100周年 宇高連絡船の歴史』より加筆修正。

での、いわゆる通勤・通学以外の目的でフェリーを利用する乗客が激減してしまったことが挙げられる。現在四国フェリーを利用している主な客層は、7時から8時にかけてと15時から16時にかけて通勤・通学で利用する学生や会社員、旅行などで利用する大学生、車を運転しない高齢者、外国人観光客などである。

乗客の減少により、厳しい状況下にある四国フェリーだが、より多くの人々に利用してもらうために、そしていつも利用してくれる乗客により良いサービスを届けるために、限られたコストの中で、以下のような様々な取り組みがなされている。

1. 高齢者や生活弱者、障害者のためのバリアフリー化。段差を無くし、スロープを設置することで、車椅子の乗客も快適に利用できるような配慮がなされている。
2. 自動車での利用者に対するポイント制度のサービス。1回利用するごとに1枚のシールがもらえ、10枚ためることで、1回の無料利用券がもらえる。
3. 値下げのコストを補うための人件費の見直しと削減
4. トラック運転手のための風呂の整備、食堂の設置。フェリーを利用する運転手にリラックスしてもらい、居眠りや疲労が原因の事故を防止する。

これらの取り組みの中でも、四国フェリーが最も頭を抱える問題として、コストカットの限界が挙げられる。国による高速道路の料金の値下げに伴い、四国フェリーもそれに対抗するために赤字覚悟で料金を下げざるを得ない状況が続いているのである。この、国と企業の価格競争の構図は、国は税金を使って値下げを行い、企業は人件費やそのほかのコストを削らざるを得ないという企業にとって大変不利な状況なのである。

依然として厳しい経営を強いられている四国フェリーだが、一社体制となった現在では、四国フェリーが無くなることで困る利用者はたくさんいる。四国フェリーは様々な存続のための工夫を施しているが、依然状況は厳しいままである。

V おわりに

宇野港は古くより海路が発達してきたため、陸路の整備が進められる現代、厳しい状況に立たされている。物流においては、国外に21の定期航路を持つ水島港が玉島に存在することで、宇野港はフェリーの往来による貨物の取り扱いが中心になっている。人流においては、1988年の瀬戸大橋開通、1998年の明石海峡大橋の開通、それに伴う利用推進政策などによって宇高航路は大きな打撃を受けている。

玉野市は、こうした事態を打開し、宇野港を再び盛り上げるために、1994年から宇野港周辺の緑地再開発を行ったり、5月下旬には今年で19年目となる「たまの港フェスティバル」を開催したり、宇野港を3年周期で「瀬戸内国際芸術祭」の会場としたり、さまざまな活動を行っている。しかし、これらの取り組みは観光地としての開発であり、港本来の

機能には影響しないものである。だが、このような観光地的な再開発は、港本来の役割ではないが、宇野港の新しい形であるのかもしれない。このような再開発を続けていくことで、宇野港は徐々に、貿易と交通の拠点としての港から、観光地としての側面を兼ねる新たな時代へと突入していくと考えられる。

《注》

- 1) 2015年12月25日閲覧。 <http://www.pref.okayama.jp/>
- 2) 貨物数量の単位。容積は 1.133 m^3 (40立方フィート)、重量は $1,000 \text{ kg}$ を 1 t とし、容積と重量のうちいずれか大きい数値をもって計算する。