

## 新潟県粟島における観光業の実状と今後の展開

山 田 浩 久

(人文学部 人間文化学科)

### はじめに

近年の観光開発は、開発業者による大規模な土地改変を伴うリゾート開発に代わり、自然環境の保全を前提とする体験型、対話型の観光を提案する開発が主流になっている。体験型、対話型の観光は、環境論的な観点から肯定されるとともに、開発費用を大幅に縮小することから、主に地方の地域振興策の一つに採用される場合が多い。また、原則的に「人の手を加えない」開発であることから、地域内の歴史的遺物や文化資産と絡めることが容易であり、街並保存や文化伝承に関わる議論にまで展開させることが可能である。体験型、対話型の観光は、ローリスク、ローコストであるがゆえに、提案しやすく、受け入れられやすい開発であると言える。

しかしながら、観光を産業としてみた場合、産業の育成には資本投下が不可欠であり、投下資本量に応じた生産性の向上が利潤を増加させ、地域経済を活性化させる。体験型、対話型観光の提案者は、ローリターンであることに触れず、環境保全や地域アイデンティティ創出の重要性を強調する。もちろん、それらが重要な案件ではあることは明らかであるが、地域政策を立案する大前提は地域住民の生活向上にある。地域住民はローリターンの開発であることを認識し、開発の努力が実を結ぶまで耐え続けなければならないというのは開発者側の論理であり、住民は分かりやすい短期的な成果を期待する。

観光政策の実施に伴い、観光客のマナーの悪さや地域住民の負担過多といった問題も指摘されている。目標到達までの時間が長期化するほど地域住民の意識は希薄化するであろう。地域振興策あるいは地域活性化策の一つとして観光開発を挙げる以上、経済的な効果を明確にし、短期の目標を積み上げることによって、地域住民の観光開発に対するモチベーションを維持する工夫が必要であると考えられる。

住環境の悪化を望む住民はいない。地域住民は目に見える変化に敏感であり、自らの経済状態を含め短期的な変化から状況を判断する。一方、政策者は、長期的な視野から全体を捉える必要がある。政策者側の意図に対する住民のコンセンサスが政策の成否を決定すると言える。とくに、観光資源に関しては、地域住民の関心が高く、積極的な活動も多く観察される。体験型、対話型の観光開発を効果的に継続していくためには、個々の住民活動を正確に把握し、それらを地域内の経済活動に結びつける方向性を明示することが必要である。

新潟県の粟島では、2006 年より半農半漁の島内生活を体験するグリーンツーリズムの導入が検討されている。労働力も資本も乏しい離島においては、できるだけ省力的な方策が望ましい。そのため、体験型、対話型の観光を主体にした観光戦略の再編は、粟島の今後を左右する重要な政策であると考えられている。そこで、本研究では、粟島における産業構造の変遷から、グリーンツーリズム導入までの経緯を明らかにし、今後の展望と課題を指摘する。

経済的な利益にとらわれない新たな観光開発のあり方として提案されてきたグリーンツーリズムに経済的な効果を求める見方に反論もあろうが、実状に即した観光開発の一つの方向性として粟島に導入されるグリーンツーリズムを紹介し、その有効性と問題点を指摘することは、画一化されつつあるグリーンツーリズムを再考するためにも意義のある作業と考える。

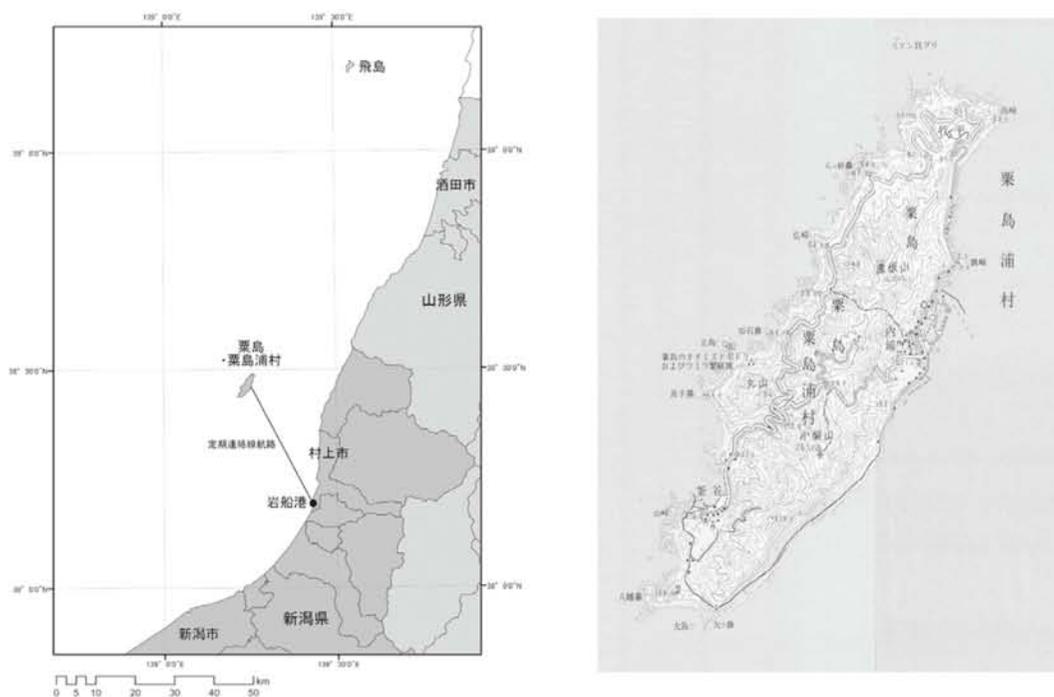


図 1 粟島の位置と地形



写真 1 粟島全景

## II 粟島の概観

粟島は、新潟市の北方約 60km の日本海上に位置し、面積 9.86k m<sup>2</sup>、周界 23.0km の新潟県の島嶼部である（写真 1、図 1）。同島は、大陸棚の外縁に沿って発達した断層帯上にあり、周囲には水深 130-160m の大陸棚が広がっている。約 70km 北東にある山形県酒田市の飛島も同様の断層帯上にあるが、上面が平らなテーブル状の形状を示す飛島に対し、粟島は若干東に偏った南北の主分水嶺（北：逢坂山、標高 235.1m、南：小柴山、標高 265.6m）によって東西が分かれ、平野部は東部海岸部の洪積層に発達した段丘面に見られる。植生は、丘陵部にタブヤツバキといった常緑広葉樹の原生林が観察され、春先には岩場に「イワユリ」と呼ばれるオレンジ色のユリ（スカシユリ）が咲く。花の少ない島内にあって、「イワユリ」のオレンジ色はよく映えることから、同花は村の花に指定され親しまれている。また、1960年代までは、冬の季節風が比較的穏やかな島の東部でマツやスギの植林が行われていたが、マツはマツクイムシによって多くが枯死し、スギは林業の全国的低迷の中で放置されている。群生しているタケは、防風柵や桶のタガとして出荷され島の重要な収入源となっていたが、現在では竹炭や竹酢液に加工され販売されている。

粟島は、1964年に生じた新潟地震によって環境が大きく変化した。新潟地震は、上記の断層帯に含まれる西傾斜の逆断層が西北西方向に傾動したことが原因とされており、そのほぼ直上にあった粟島の被害は甚大であった<sup>1)</sup>。幸い死者は出なかったものの、30戸の家屋が全半壊したほか、島のほとんどの建造物が何らかの被害を蒙った。また、この地震によって、島の西部では 80cm、東部では最大 150cm、土地が隆起したため、海岸線は大きく海側に前進し、地震前、9.14k m<sup>2</sup>であった島の面積は、地震後、9.96k m<sup>2</sup>にまで拡大した（東部砂浜約 0.60k m<sup>2</sup>、西部岩礁約 0.22k m<sup>2</sup>）<sup>2)</sup>。土地の隆起により、当時島内に 92 箇所あった井戸はすべて涸れ、島は深刻な水不足になったと伝えられている。同時に、地下水の涵養にたよっていた多くの水田が耕作不能に陥った。さらに、島内に 2 箇所あった漁港は完全に機能を失った。

<sup>1)</sup> 小池一之・田村俊和・鎮西清高・宮城豊彦編『日本の地形3 東北』東京大学出版会、2005年、355頁。

<sup>2)</sup> ①浅井得一・味沢成吉・山下七郎・玉川大学地理研究部「粟島共同調査報告（その1）」、新地理、14-4、1967年、②浅井得一・味沢成吉・山下七郎・玉川大学地理研究部「粟島共同調査報告（その2）」、新地理、15-1、1968年、③浅井得一・味沢成吉・山下七郎・玉川大学地理研究部「粟島共同調査報告（その3）」、新地理、15-2、1968年。

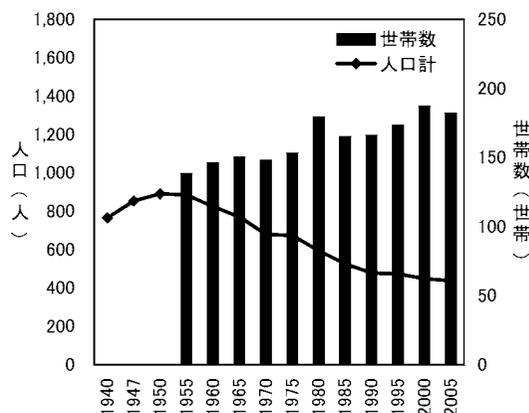


図 2 粟島の人口及び世帯数の推移（資料：国勢調査報告）

注) 世帯数のデータは 1955 年から記録されている

粟島は一島一村の行政体であり、自治体名は粟島浦村である。2005 年の国勢調査によれば、粟島浦村の人口は 438 人であり、2000 年の産業別人口構成は第一次産業 31.0%、第二次産業 13.7%、第三次産業 55.3%である。1940 年からの人口及び世帯数の変化をみると、他の多くの島嶼部と同様に、粟島でも人口減少による過疎化が進行中であることが分かる（図 2）。ただし、世帯数は 2000 年まで増加傾向にあった。これは、核家族化の進行や単身世帯の流入によるものと考えられる。

粟島浦村の 1960 年、1980 年、2000 年の人口ピラミッドを描いてみると、40 年間でその形状は「富士山型」から「つぼ型」に変形していることが分かり、島民の高齢化も重要な問題であることが指摘できる（図 3）。いずれの年次においても、15 歳から 24 歳までの年齢階層比が落ち込んでいるのは、島内に高校が無いという教育環境に起因する。同村では、中学校児童の進学率向上に対応するために、1986 年、村上市に高校生用の寄宿舎「晴海寮」を建設した。15 歳から 24 歳までの階層で落ち込みが見られるにもかかわらず、それが世帯数の減少につながらなかったのは、同村のこのような努力によるものであろう。

粟島には縄文時代のもつと見られる遺跡がいくつか発見されており、島内居住の歴史は石器時代にまで遡る。江戸期中期になると、粟島は西廻航路の重要な避難港・風待港として機能し、多くの船が停泊していたと伝えられている。しかし、当時、粟島には北前船が入港できるような港はなく、島への上陸や物資の補充等は、小さな伝馬船の「はしけ」によってなされていた<sup>3)</sup>。

<sup>3)</sup> 風上記編集委員会編『あわしま風上記』粟島浦村教育委員会、1991 年、102 頁

本土との交通が整備され始めたのは、大正期に入ってからで、粟島汽船株式会社によって定期航路が開かれたのは、粟島が離島振興対策実施地域に指定された1953年である。さらに、鋼造船「あわしま丸」が就航し、岩船港までを2時間で結ぶようになるのは、新潟地震後の1966年になってからである。空間的に隔絶された地域であったことが有形、無形の貴重な文化の維持につながったと思われる。

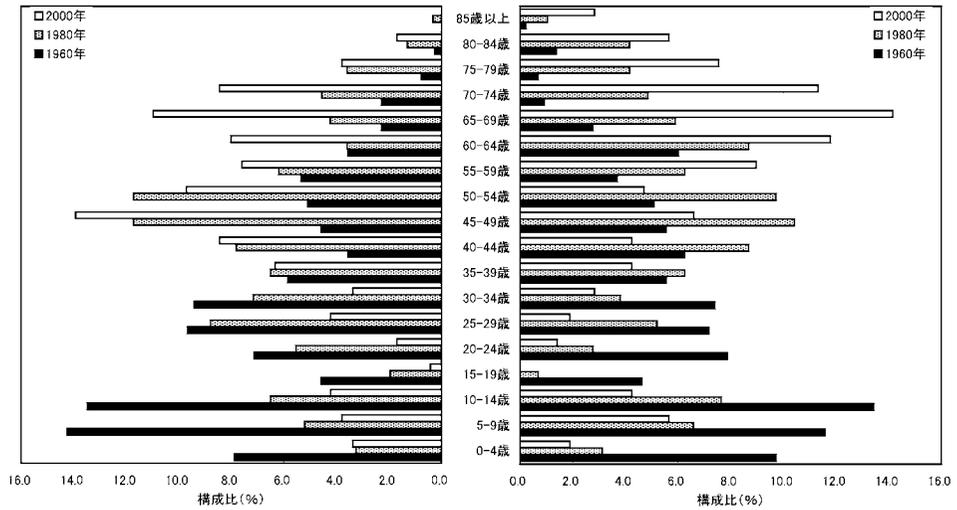


図3 粟島の人口ピラミッドの形状変化 (資料：国勢調査報告)

1974年になると、新潟—粟島間の航路が廃止され、岩船—粟島間の航路のみとなったが、1979年には高速船「いわゆり」が導入され、本土までの所要時間は55分にまで短縮された。また、1983年には普通船「みゆき丸」が就航し、普通船を利用しても本土までの所要時間が1時間45分となった。現在運航されている連絡船は、1990年に新造された普通船「フェリーあわしま」(所要時間1時間30分)と1989年に新造された高速船「あすか」(所要時間55分)である(写真2、3)<sup>4)</sup>。定期連絡船は365日運行している。運行便数は、冬季の12月から2月までは1日1往復となるものの、観光シーズンには、最大1日4往復に増便され、日帰りの観光も可能である<sup>5)</sup>。

<sup>4)</sup> 普通船「あわしま」は、定員487名、総トン数626t、速力27.8km/hである。また、高速船「あすか」は、定員173名、総トン数125t、速力42.6km/hである。

<sup>5)</sup> 冬季の定期連絡船は、普通船「フェリーあわしま」のみとなるため、所要時間が1時間30分に固定される。また、冬季は悪天候が続くため、定期連絡船が欠航する場合もある。

しかし、連絡線の増便や高速船の導入によって、日帰り観光が可能になったことで、島内の宿泊客が減少したとする意見もある。また、高速船によって栗島と本土との時間距離は大幅に短縮されるものの、高速船の料金は中学生以上が片道 3,690 円であり、普通船の利用料金 1,830 円（2 等船室）の 2 倍強になってしまう。島民に対しては普通船、高速船共に往復料金の復路が 2 割引になる制度があり、2007 年からは、65 歳以上の高齢者と障害者の利用料金が半額になる制度が導入されているが、交通費が本土との流動を阻害する大きな要因になっていることは明らかである。



写真 2 普通船「フェリーあわしま」



写真 3 高速船「あすか」

### Ⅲ 集落形態の特徴

栗島では、東海岸部に内浦集落、西海岸部に釜谷集落が、それぞれ形成されている（図 1 参照）。2005 年の国勢調査によれば、内浦集落には 150 世帯 347 人、釜谷集落には 32 世帯 91 人が居住している。前節で述べたように栗島浦村全体の人口動態には世帯増人口減の特徴を指摘することができるが、同様の傾向を指摘できるのは内浦集落に対してであり、釜谷集落は 1960 年代から世帯数はほとんど変わらないまま、人口が減少し続けている。

集落内の建物の配置を見ると、内浦集落は平坦部に形成されていることもあり、空間的な余裕をもって立地している（図 4）。本土と栗島を結ぶ定期連絡船の発着場は、同集落の北端にあり、村役場に隣接している<sup>6)</sup>。そのため、内浦集落の生活利便性は、釜谷集落よりも格段に高い。観光面においても、集落内にある民宿は、すべて連絡船の発着場を中心とする半径 500m 圏内にあり、飲食店や土産屋も多く立地している。

<sup>6)</sup> 次に述べる釜谷集落との比較を容易にするため、図 4、図 5 の縮尺は同じにしてある。また、紙面の都合上、内浦集落北端にある定期連絡船発着場および村役場は図 4 に示した範囲内には描かれていない。

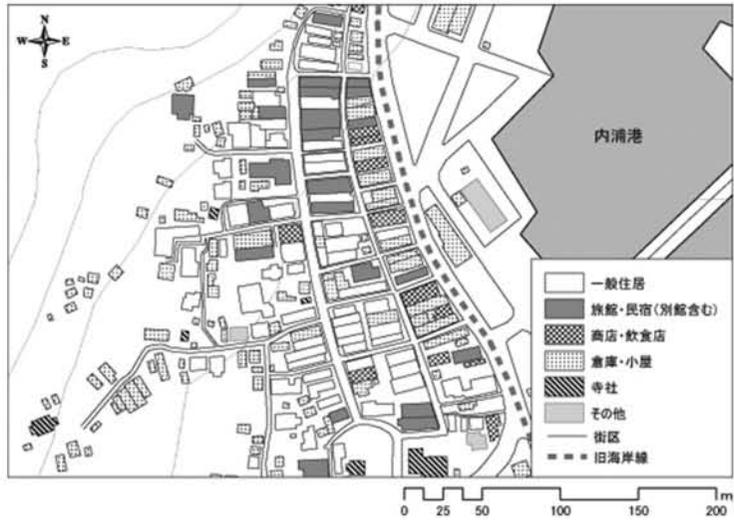


図4 内浦集落の土地利用

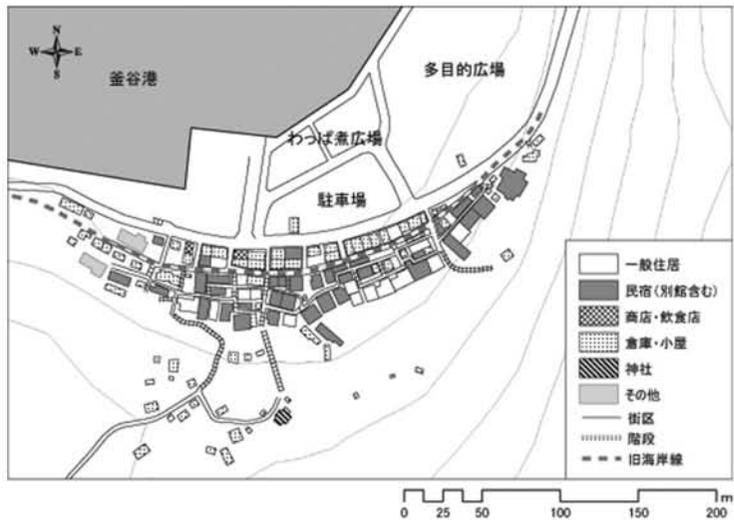


図5 釜谷集落の土地利用

集落内には現在でも港湾整備がなされる前の生活道路が使用されているが、道路の幅員は5m以上あり、普通乗用車がすれ違うことができるほどである(写真4)。従来、内浦集落は南端の一部の地区を除き、この生活道路の両側に住居が立ち並び、裏道を挟んで作業小屋や倉庫が海に面して建てられていた。現在では、作業小屋や倉庫が建てられていた土地に民宿の別館や土産屋、食堂が建てられている。

一方、釜谷集落は、従来、平地部分がほとんどない斜面に形成されていた。生活道路は等高線に対応した曲線を描いて短く分断されており、それらが階段で結ばれている（図 5、写真 5）。加えて、内浦集落よりも集落規模が小さく、家屋の敷地面積も一様に狭いことが、釜谷集落の特徴として指摘できる。人が行き来できる程度の狭い生活道路を挟んで「はなれ」を持っている住居も多いが、これも斜面上に形成されている集落であるために、まとまった土地を確保できないためである。「はなれ」と「母屋」の 2 階部分は通路で連結されており、同集落独特の景観を見ることができる。

釜谷集落では、新潟地震によって隆起した土地がその後の復興事業によって利用可能になると、創出された土地の一部が住民に 1 世帯当たり 20 坪を上限に分配され、それらの土地の前面に広幅員の港湾道路が建設された。しかし、現在に至っても、「一度隆起した土地は次の地震で沈降するかもしれない」と不安に思う人々が多く、分配された土地に積極的に移り住む人は少ない。そのため、これらの土地は、民宿の別館や土産屋、食堂などに利用されている。また、新設された港湾道路の海側には、「多目的広場」、「わっぱ煮広場」と呼ばれるオープンスペースとが広がっている。



写真 4 内浦集落の生活道路



写真 5 釜谷集落の生活道路

#### IV 産業構造の変化

昭和前半期まで、粟島の島民は半農半漁の生活を営んでいたが、以後、島の産業は観光業を中心にした構造に変移していく。この背景には、全国レベルでの漁業低迷や高度経済成長期以降における国民生活の変化があったことは明らかである。しかし、日本海に浮かぶ人口 400 人ほどの小島で観光業への特化が急速に進行したのは、全国レベルでの要因に加え、同島におけ

る地域的な要因があったと考えられる。本稿では、新潟地震とその後の復興事業による島の空間的な変化が、島民の生活行動にも多大な影響を及ぼし、生業を変化させる地域的な要因になったと考え、以下の議論を展開する。

新潟地震の直後である1965年の国勢調査によれば、粟島の就業人口424人のうち農業就業者は194人(45.8%)、漁業就業者は62人(14.6%)であり、両者の合算は256人(60.4%)に達していた(表1)。漁業就業者に比して農業就業者が多いのは、女性就業者の多くが農業に携わっていたためと、実際には漁師として漁に出ている漁期が限定される粟島においては、年間の就業日数から農業を主たる就業先と考える就業者が多かったためである。浅井らの調査によれば、当時、総所得に占める農業収入の比率は年々縮小傾向にあった。彼らの調査結果から推測すると、1965年当時の島民の総所得に占める農業収入の比率は1割以下であったと思われる<sup>7)</sup>。

一方、増大する漁業収入の大半は、明治期末に、本上の岩船の漁師が伝えたと言われる大謀網漁によるものであった。大謀網漁は、明治期末から昭和期初頭にかけて全国に普及した大型定置網漁業の一つで、粟島特有の漁法ではないが、粟島近海での大謀網漁ではマダイが獲れたことから、島民の重要な現金収入源になっていた。大謀網漁は粟島で唯一の集団漁業であり、100人程度の労働力が必要になるため、当初は集落単位で行われていたが、高収入を生むだけに漁業紛争が絶えず、両集落が反目しあう最大の要因を作り出していた<sup>8)</sup>。そのため、1949年に両集落の漁業共同組合が一つに合併されたことや、潮流の変化によって不漁が続いたことなどから、1958年以降、両集落が合同で大謀網漁をおこなうようになると、両集落の関係は急速に改善されていった。

1965年といえば、1960年代の観光ブームの中で粟島も徐々に観光地として着目され始めた時期でもあるが、サービス業就業者は40人(9.4%)にとどまり、卸売・小売業(飲食業を含む)就業者はわずか4人(0.9%)であった。全体を通して言えることは、各産業ともに、20歳代後半から40歳代前半までの年齢階層が主体となっている点である。

ところが、その15年後の1980年の国勢調査では、就業者総数に大きな変化は無いものの、農業就業者の比率が11.9%にまで低下した(表2)。これは、地震後、多くの水田が耕作不能に陥ったことと就業者が高齢化したことで商品作物の栽培を放棄する島民が増えたことによるものと考えられる<sup>9)</sup>。替わって漁業就業者の比率が34.9%にまで上昇しているのは、農作業に比べて漁業は漁法や漁場を変えることで就業者の高齢化に対応しやすいため、高齢になった農

<sup>7)</sup> 前掲2)

<sup>8)</sup> 現在の大謀網漁は、漁の効率もあがり、80人程度の労働力で行うことができるようになった。

<sup>9)</sup> 作付面積は縮小しているが、農業そのものが行われなくなったことを意味するものではない。商品作物を栽培する産業として農業就業者数が減少したのであって、自家消費用の農作物は現在でも畑で栽培されている。

業就業者が漁業就業者に転身した結果であろう。一方、サービス業就業者は60人(14.0%)、卸売・小売業(飲食業を含む)就業者は13人(3.0%)に増加した。比率的には第3次産業への就業が目立つようになったとはいえ、この時期においては、まだ第1次産業主体の産業構造であったことが確認できる。

表1 1965年における産業別年齢階層比

	15-19歳	20-29歳	30-39歳	40-49歳	50-59歳	60歳以上	計
農業	6 ( 1.4 )	31 ( 7.3 )	70 ( 16.5 )	34 ( 8.0 )	27 ( 6.4 )	26 ( 6.1 )	194 ( 45.8 )
漁業	1 ( 0.2 )	8 ( 1.9 )	13 ( 3.1 )	15 ( 3.5 )	12 ( 2.8 )	13 ( 3.1 )	62 ( 14.6 )
建設業	1 ( 0.2 )	25 ( 5.9 )	17 ( 4.0 )	10 ( 2.4 )	11 ( 2.6 )	0 ( 0.0 )	64 ( 15.1 )
卸売・小売業*	0 ( 0.0 )	0 ( 0.0 )	2 ( 0.5 )	1 ( 0.2 )	1 ( 0.2 )	0 ( 0.0 )	4 ( 0.9 )
サービス業	2 ( 0.5 )	17 ( 4.0 )	8 ( 1.9 )	6 ( 1.4 )	5 ( 1.2 )	2 ( 0.5 )	40 ( 9.4 )
公務	1 ( 0.2 )	4 ( 0.9 )	5 ( 1.2 )	4 ( 0.9 )	1 ( 0.2 )	0 ( 0.0 )	15 ( 3.5 )
その他	3 ( 0.7 )	6 ( 1.4 )	16 ( 3.8 )	7 ( 1.7 )	5 ( 1.2 )	8 ( 1.9 )	45 ( 10.6 )
計	14 ( 3.3 )	91 ( 21.5 )	131 ( 30.9 )	77 ( 18.2 )	62 ( 14.6 )	49 ( 11.6 )	424 ( 100.0 )

\*飲食店を含む  
(資料:国勢調査報告)

表2 1980年における産業別年齢階層比

	15-19歳	20-29歳	30-39歳	40-49歳	50-59歳	60歳以上	計
農業	0 ( 0.0 )	2 ( 0.5 )	2 ( 0.5 )	10 ( 2.3 )	11 ( 2.6 )	26 ( 6.0 )	51 ( 11.9 )
漁業	0 ( 0.0 )	10 ( 2.3 )	18 ( 4.2 )	30 ( 7.0 )	38 ( 8.8 )	54 ( 12.6 )	150 ( 34.9 )
建設業	0 ( 0.0 )	15 ( 3.5 )	22 ( 5.1 )	44 ( 10.2 )	26 ( 6.0 )	5 ( 1.2 )	112 ( 26.0 )
卸売・小売業*	0 ( 0.0 )	0 ( 0.0 )	3 ( 0.7 )	6 ( 1.4 )	3 ( 0.7 )	1 ( 0.2 )	13 ( 3.0 )
サービス業	2 ( 0.5 )	21 ( 4.9 )	14 ( 3.3 )	14 ( 3.3 )	8 ( 1.9 )	1 ( 0.2 )	60 ( 14.0 )
公務	0 ( 0.0 )	4 ( 0.9 )	5 ( 1.2 )	1 ( 0.2 )	5 ( 1.2 )	1 ( 0.2 )	16 ( 3.7 )
その他	1 ( 0.2 )	11 ( 2.6 )	4 ( 0.9 )	6 ( 1.4 )	6 ( 1.4 )	0 ( 0.0 )	28 ( 6.5 )
計	3 ( 0.7 )	63 ( 14.7 )	68 ( 15.8 )	111 ( 25.8 )	97 ( 22.6 )	88 ( 20.5 )	430 ( 100.0 )

\*飲食店を含む  
(資料:国勢調査報告)

表3 2000年における産業別年齢階層比

	15-19歳	20-29歳	30-39歳	40-49歳	50-59歳	60歳以上	計
農業	0 ( 0.0 )	0 ( 0.0 )	1 ( 0.3 )	1 ( 0.3 )	2 ( 0.5 )	34 ( 9.3 )	38 ( 10.4 )
漁業	0 ( 0.0 )	0 ( 0.0 )	2 ( 0.5 )	4 ( 1.1 )	14 ( 3.8 )	48 ( 13.2 )	68 ( 18.6 )
建設業	0 ( 0.0 )	4 ( 1.1 )	4 ( 1.1 )	16 ( 4.4 )	14 ( 3.8 )	9 ( 2.5 )	47 ( 12.9 )
卸売・小売業*	0 ( 0.0 )	1 ( 0.3 )	1 ( 0.3 )	4 ( 1.1 )	5 ( 1.4 )	14 ( 3.8 )	25 ( 6.8 )
サービス業	0 ( 0.0 )	10 ( 2.7 )	17 ( 4.7 )	26 ( 7.1 )	23 ( 6.3 )	51 ( 14.0 )	127 ( 34.8 )
公務	0 ( 0.0 )	0 ( 0.0 )	3 ( 0.8 )	7 ( 1.9 )	4 ( 1.1 )	1 ( 0.3 )	15 ( 4.1 )
その他	0 ( 0.0 )	6 ( 1.6 )	8 ( 2.2 )	15 ( 4.1 )	7 ( 1.9 )	9 ( 2.5 )	45 ( 12.3 )
計	0 ( 0.0 )	21 ( 5.8 )	36 ( 9.9 )	73 ( 20.0 )	69 ( 18.9 )	166 ( 45.5 )	365 ( 100.0 )

\*飲食店を含む  
(資料:国勢調査報告)

特徴的なのは、建設業就業者の比率が26%にまで上昇している点である。これは、港湾整備に代表される島内での建設工事が活発に行われていたためである。短期的にはあれ、島内で第1次産業以外の就業機会が創出されたことにより、島民の現金収入は上昇した。また、同就業者は40歳代後半から50歳代前半の年齢階層を中心に構成されている。島外に出稼ぎに出ていたこれらの階層が島内で就業できるようになったことは島の人口動態に多大な影響を及ぼした。出稼者が本十に家族を呼び寄せる形で進行する挙家離村が減少したからである。島民への聞き取り調査によると、急速に変わっていく島内の状況を見て、島内居住の意思を固めた世帯も多かったようである。彼らの多くは、その後、民宿経営を営むようになり、それが第1次産

業主体の産業構造から第3次産業主体の産業構造へ転換していくための人的な原動力となった。1980年代の粟島は、産業構造転換の過渡期にあったと言える。

粟島汽船から提供された資料によれば、定期連絡船が旅客定員119名の「えっさ丸」から362名の「こしじ丸」に替わった1974年から、年間の利用者総数は1992年まで上昇傾向にあった(図6)。1979年に利用者が急増したのは、同年に高速船が導入されたためである。また、島内の宿泊施設は、1986年に最大となり、内浦集落で47軒(うち旅館1軒)、釜谷集落で22軒となった。1985年の両集落の世帯数は、それぞれ132世帯、33世帯であるから、内浦集落ではおよそ3軒に1軒、釜谷集落では3軒に2軒の割合で宿泊業が営まれていたことになる。釜谷集落は、内浦集落よりも本土とのアクセスや島内での利便性が低いにもかかわらず、民宿経営への特化が著しく、それは現在の土地利用図からも読み取ることができる(図4および図5参照)。同集落における民宿業への特化は、農漁業の生産性が相対的に低く、生活を維持していくためには民宿業に頼らざるをえないという状況にあったためであると推測される。選択的な行動ではなく必然的な帰結による産業構造の転換であったことが、民宿経営に対する前向きな姿勢を生み出していくことに繋がっていった。

なお、この時期における観光業の隆盛を端的にしめす事例として、観光遊覧船「シーバード」の就航(1983年)を挙げることができる。同遊覧船は、内浦港を出発して、釜谷港を經由し、約70分かけて島を一周する。アップダウンが激しい島内の道路を使わずに島の外観を観察できる遊覧船は観光の大きな目玉になった(写真6)。



写真6 観光遊覧船「シーバード」

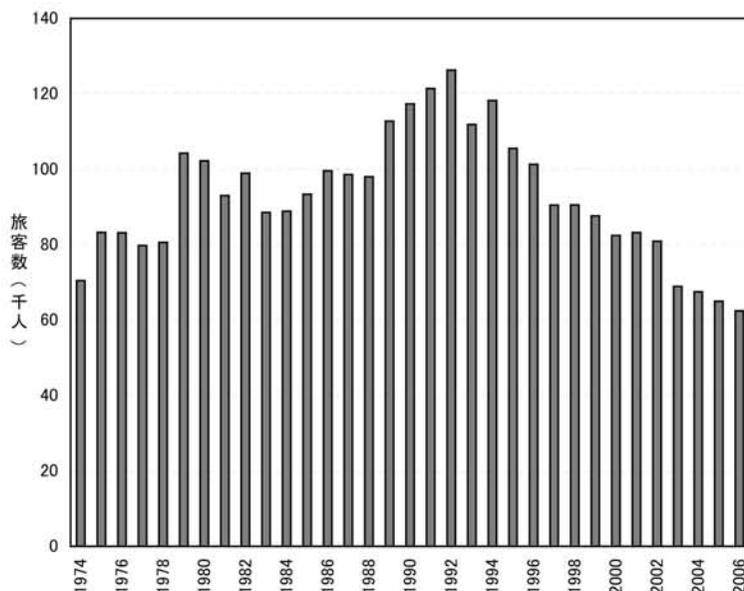


図6 定期連絡船の年間総旅客数の推移（栗島汽船提供資料より筆者作成）

2000年の国勢調査によれば、就業者総数は365人にまで減少したうえに（対1980年比、-17.8%）、全就業者の34.0%が65歳以上の高齢者で構成されており、過疎化と高齢化の問題が就業構造にも反映されていることが分かる（表3）。また、漁業就業者は68人（18.6%）にまで減少し、サービス業就業者は127人（34.8%）に増加していることから、すでに第3次産業主体の産業構造へ転換されていることが確認できる。ただし、定期連絡船の年間利用者総数は、1992年の二度目のピークを境にして減少しつづけており、宿泊施設数も2007年には内浦集落で28軒、釜谷集落で18軒にまで減少した。栗島は、現在、過疎・高齢化問題と構造転換後に発生した観光客の減少に島としてどう向き合っていくか、という新たな局面を迎えている。

## V グリーンツーリズムの導入

### 1 特徴的なグリーンツーリズム

バブル崩壊後の観光業の低迷に対し、一島一村の行政姿勢を保持する同島では、役場が島の観光センターとなって、様々な観光振興策を打ち出してきた。主なものをあげるだけでも、栗島を詠んだ歌碑の設置、キャンプ場の整備、温泉の開発、貸自転車の管理等（写真7、8、9）、臨時職員を含めても20数名の役場規模で最大限の島内整備が行われている。さらに、島開きや祭り等の行事の際には、ボランティアとして労働力も供出している。

粟島は、著名なエッセイストや写真家の作品の中で紹介されたり、島内の名物料理である「わっぱ煮」がグルメ番組や旅雑誌等で採り上げられる機会が多い（写真10）。「わっぱ煮」は、海から先に帰った漁師が、後から帰ってくる漁師の分の朝食もまとめて作るために考え出された鍋料理であり、焼いた石を「わっぱ」と呼ばれる杉製の桶に入れて煮るのが特徴である。また、最近では、粟島をロケ地にした自主映画も製作された。役場はこれらの活動の窓口にもなっている。粟島浦村では、フィルムコミッション事業という明確な事業名があるわけではないが、同様な内容の活動がごく自然に役場の仕事の一つとして行われている。



写真7 歌碑



写真8 キャンプ場内のバンガロー



写真9 村営温泉



写真10 わっぱ煮

このような島の観光やPRに対する行政の姿勢は、島民の観光業に対する積極的な行動にも現れている。体験型観光に関して、既に、内浦集落の宿泊施設28軒中5軒、釜谷集落の宿泊

施設 18 軒中 8 軒で導入されている。また、役場が用意したものが大半であるが、多くの営業主が高齢であるにも関わらず、内浦集落の 19 軒、釜谷集落の 8 軒がインターネット上にそれぞれの宿泊案内を公開していることにも驚かされる。

導入予定のグリーンツーリズムは、上記の観光振興のための活動をパッケージ化しようとするものであり、新潟県の村上地域振興局の提案によって進められている。県全体の観光政策の中に粟島が組み込まれるようになったのは、2004 年に島内に粟島浦村資料館が建設されてからのことであるが、県として全国にアピールするにはインパクトが弱いと判断され大きな企画にはならなかった。しかし、県の観光政策が「食」をテーマに整備されていくのに伴い、島の食文化が着目されるようになり、2007 年 2 月に県の観光振興懇談会が開催された。同懇談会では、粟島観光の日本として島固有の料理をコンパクトにまとめた弁当を開発するワークショップが設定され、弁当と関連づけた島内散策の企画がスタートした。

県は、「食」をテーマとする全县での観光政策の一環に粟島観光を位置づけるとともに、将来的には、対岸の村上市瀬波温泉郷に訪れた観光客を対象に粟島観光をオプションツアーとして提案していく予定である。点的な観光地開発ではアピール度が低く、観光客を全国から誘引しにくい。そのため、「食」という一貫したテーマに基づき県内の観光拠点をまとめ、それぞれを相互に結び付けることによって、県内観光に空間的な広がりをもたせ、観光の質的向上を目指す。県のこのような観光政策は、きわめて論理的で説得力を持つ。さらに、企画の具体化を村上市の NPO に一任し、その後の商品化も地場の旅行代理店が行うなど、県内の観光関連機関との連携も良好である。

県の観光政策の基本姿勢は観光客の発掘であり、新潟県を訪れたこのとない人を導き入れる道筋を提示して、観光を経済活性化のために役立てることを目的としている。島固有の料理による弁当を食べるだけで粟島観光が終わってしまうことがないように、渡島してからの観光ルートを策定し、島の歴史や文化を説明するガイドを募り、島内の生活を体験させるマニュアルを作るという流れは、まさに県の観光政策の実践である。

## 2 モデルコース

県は、モデルコースに対する意見収集を目的に、2007 年 9 月 8～9 日にモニターツアーを開催した。モデルコースは、役場が従前に作成していた島の『Walking Map』を基に考案され、観光客の興味や体力差に対応するように 2 コースが設定された。いずれのコースも観光遊覧船「シーバード」、貸自転車、温泉等の島内観光設備をできるだけ利用することが前提となっている。簡単に 1 泊 2 日の行程とツアールートを下に記す（図 7、8）。

①「島内まるごと歴史散策コース」(仮称)

- 1日目
- 9:30 - 10:25 岩船港⇒粟島港 (高速船)
- 10:30 - 12:20 島崎展望台往復 (徒歩)
- 12:20 - 13:30 昼食  
「わっぼ煮」体験
- 13:30 - 17:00 内浦集落内散策 (徒歩)  
歌碑めぐり  
神社、粟島浦村資料館見学  
温泉入浴 等  
(観光ガイドによる説明)
- 内浦民宿泊——

- 2日目
- 9:00 - 9:25 内浦⇒釜谷 (観光遊覧船)
- 9:30 - 11:00 八幡鼻展望台往復 (徒歩)
- 11:15 - 11:50 釜谷⇒内浦 (観光遊覧船)
- 12:00 - 13:00 昼食
- 13:00 - 15:00 意見交換会
- 15:30 - 16:58 粟島港⇒岩船港 (普通船)



図7 島内まるごと歴史散策コース  
(村上地域振興局提供資料により筆者作成)

②「島内まるごとネイチャートレッキングコース」(仮称)

- 1日目
- 9:30 - 10:25 岩船港⇒粟島港 (高速船)
- 10:50 - 14:00 内浦⇒釜谷 (貸自転車)  
北回道使用、途中で昼食
- 14:10 - 16:30 八幡鼻展望台往復 (徒歩)  
往復後釜谷集落内散策
- 釜谷民宿泊——

- 2日目
- 8:00 - 10:00 粟島灯台往復 (徒歩)
- 10:10 - 11:30 釜谷⇒内浦 (貸自転車)  
南回道使用
- 11:30 - 13:00 昼食  
資料館見学
- 13:00 - 15:00 意見交換会
- 15:30 - 16:58 粟島港⇒岩船港 (普通船)



図8 島内まるごとネイチャートレッキングコース  
(村上地域振興局提供資料により筆者作成)

当初、②の「島内まるごとネイチャートレッキングコース」でも観光遊覧船を利用する予定になっていたが、1日目の天候条件から急遽貸自転車による移動に変更された。また、2日目の午後は意見交換会が予定されており、一般的な1泊2日の観光よりも半日短い行程となっている。両コースを比較してみると、①が島の全景を観光遊覧船から見学し、徒歩では主に集落内の観光施設を巡るコースであるのに対し、②は島の道路のほぼ9割を貸自転車で走破し、島のほとんどの名所を巡るコースである。両コースともに、限られた時間内に多くの観光ポイントを効率的に巡る工夫がなされており、いくつかのポイントには地元観光ガイドによる説明が加わるという充実した内容となっている。

モデルコースのルートが実際に使用されるかどうかは未定であるが、今後、グリーンツーリズムを事業として実施していくためには、このような具体的な叩き台が必要になるだろう。また、個人での栗島観光においてもルート設定や時間調整に、観光コースの雛形は利用されていくものと考えられる。

### 3 今後の方向性と課題

モニターツアー2日目午後の意見交換会において、新潟県の村上地域振興局が行ったアンケート調査によれば、参加者のツアーに対する意見は概ね好評であった。参加者は、モニターの公募に応募してきた方々であり、一般観光客よりも地域探索に対する関心度が高い。そのため、彼らの意見が完全に一般観光客の声を代弁するとは限らないが、意見交換会の場では、土地を熟知した現地での観光ガイドや地域情報を分かりやすく記載したパンフレットの必要性、さらには、公募方式によるツアールートの提案・開発など、栗島における今後の観光政策に有効と思われる意見が示された。

一方、意見交換会では、トイレ、足場、階段の不備を指摘する声や携帯電話用のアンテナの設置を要望する声も聞かれた。栗島での暮らしを体験しようとしている観光客が、彼らの日常で感じている利便性を島内に持ち込むことには抵抗を感じざるをえない。言うまでもなく、観光開発の成否は観光客数の増減に現れる。安全、安心、安価な観光地を形成していくことが必須条件となるのは当然であるが、「観光客のために」という過度の変更は、現地の魅力を失わせることもある。携帯電話が通じない土地は不便だが、そこに「栗島らしさ」を見いだすことができる。展望台の眺望を確保するために、付近の草木を伐採してはどうかという意見もあったが、「観光客のために」が「地域のために」より優先される観光開発は、真の意味での地域振興には結びつかない。グリーンツーリズムの本質に関する見解の相違をどのような形で埋めていくかが、第1の課題となるだろう。

また、観光振興懇談会に参加している宿泊業者は2007年の時点で9軒であり、島内の全ての民宿経営者が参加しているわけではない。村山地域振興局は、県は観光開発を地域全体で話

し合う場と機会を提供するのみであり、具体的な施策は当該自治体と地域住民が立案、実施すべきであるとしている。粟島のグリーンツーリズムは、今後も同懇談会を中心に進められていくであろう。そのためには、企画に同調し、自発的に参加する経営者や住民が増えていくことが望まれる。

今後予測される問題としては、まず、ツアーが本格化した場合の観光客の配分が挙げられる。連絡船の発着港がある内浦集落に宿泊する場合と分水嶺を越えなければ到達できない釜谷集落に宿泊する場合とでは、島内観光の仕様が大きく異なる。そのため、どちらか一方の集落に観光客の宿泊が偏らないよう、異なるツアールートで同様な満足度を得られるような企画が必要になる。加えて、大型化、画一化された観光開発の弊害が宿泊業者に集中するといった問題も危惧される。例えば、旅行費用の低価格化が進行した場合、旅行者は宿泊費を削減することで総費用の圧縮を図るため、宿泊業者の利益が伸び悩むことがある。

従来、島の宿泊業者が行ってきた体験型観光は、畑でのジャガイモ掘り、漁船に同乗する早朝の漁業体験、「わっぱ煮」の調理体験等である。これらは予約はするものの、民宿経営者と観光客の双方の都合に合わせ、その場での話し合いによって実施されてきた。天候や慣例行事に左右されやすい島内の生活において、ツアーに組み込まれた体験型観光を業務としてこなさなければならないという条件が提示された時、どれだけの宿泊業者が企画に参加するか疑問である。前段と同様なまとめ方をするならば、従来の民宿経営と行政側からの提案とのズレを埋めることが第2の課題といえる。

これらの課題に対応するためには、多くの議論と時間が必要である。しかし、粟島の現状を考えると、議論に十分な時間をかけられるほどの猶予は残されていない。今後、挙家離村によって世帯数が減少し始めると、島内人口は従来以上のスピードで減少していくであろう。また、現状では集落内の強固な血縁的コミュニティを基礎に置く相互扶助によって民宿経営が維持されているが、そのような相互扶助が次の世代まで引き継がれるとは考えにくい<sup>10)</sup>。行政のバックアップに関しても、広域市町村合併という全国的傾向の中で、粟島が一島一村の姿勢を堅持し続けることは難しいと思われる。粟島を想うすべての人々が納得する結論を出すのが理想であるが、粟島の衰退速度は予想以上に急速であることを認識する必要がある。

現在、粟島に導入されようとしているグリーンツーリズムには、上述した2つの課題を指摘することができるが、まずは、経済政策の一つに組み込まれた観光政策を実施し、経済的な収

---

<sup>10)</sup> 世帯数の減少がいかに急激な人口減少を引き起こすかという点については、山田浩久「山形県・飛島の人口減少と住民の生活行動の変容」(平岡昭利編『離島研究Ⅱ』海青社、2005年)、201-218. を参照されたい。また、粟島における特徴的な集落形態とそこに残存する血縁的コミュニティについては、山田浩久「新潟県・粟島における特徴的な集落形態と産業構造」(平岡昭利編『離島研究Ⅲ』海青社、2007年)、181-196. を参照されたい。

益増を島内産業と島民意識の持続に結びつける仕組みを整えることが先決であると考えられる。例えば、島内行事に係る作業や観光ガイドのボランティアに相応の対価を支払うことができるようになるだけでも、島内の観光事業は安定していくであろう。栗島でのグリーンツーリズムに現在求められているものは、グリーンツーリズムのコンテキストから外れた即応性のある投資行為である。

## VI おわりに

新潟県の栗島では、1960年代以降、観光産業を中心とした産業構造の再編が進行した。しかし、近年では、島民の減少や高齢化、観光客の減少、観光スタイルの変化等から、従来通りの経済活動が困難になりつつある。このような状況に対し、県の地域振興局は、同島を県内観光拠点の一つに位置づけ、同島に「グリーンツーリズム」の導入を提案した。新潟県は、県内に点在する観光拠点をパッケージ化によることによって、観光産業の総合的な再編を計画しており、栗島のグリーンツーリズムも県上の経済活性化政策に組み込まれる形となっている。

本来、グリーンツーリズムは、経済収益の短期的な増大を重視した観光開発に対する批判から生まれた観光様式の一つであり、体験や対話を通して自然や地域文化を身近に感じることにによって、金銭では量ることのできない豊かさを得ることが特徴となっている。これは、当該地域にまったく資本投下しないということを意味しているわけではないが、できるだけ現況を変えないことが、当該地域の自然や文化を正直に伝えることに繋がるという観点から、開発を抑えた自然に優しい観光政策として評価されている。また、サービスを提供する側においても、人間的な優しさや親しみやすさの提供を優先し、経済的な効率や収益性の追求に陥らない注意が必要とされる。

同島が配布していた従来の観光パンフレットには「なにもない島」というキャッチフレーズが書かれていた<sup>11)</sup>。人為的に見せようとするものが無い分だけ、訪れる人は、何かを見ようとする気持ちが強くなる。日に映るのは、島をとりまく自然とそこに生きる島民の姿だけであるが、そこに島の歴史と培われてきた文化を見出せた時、観光客は「栗島での暮らし」を体験することに成功するはずである。現在、栗島に提案されているグリーンツーリズムは、「なにもない島」になにかを創り出そうとするものである。観光用に造られた「暮らし」を用意されたルートを通して見学することで、観光客は何を感じるであろうか、ということを考えたとき、栗島に導入されようとしているグリーンツーリズムには次の2点を課題として指摘することができる。

---

<sup>11)</sup> 浅井慎平『風の中の島々』山と溪谷社、2004年

- ①グリーンツーリズムの本質に対する見解の相違
- ②既存島内産業の活動と県の観光政策とのずれ

本来であれば、これらの課題に関する議論を十分に行い、すべての人が納得する観光政策が実施されなければならない。しかし、粟島の現状を考えると、議論に十分な時間をかけられるほどの猶予は残されていない。粟島の暮らしを支えている観光産業は、島内人口の減少や高齢化によって、今後、急速に衰退することが予測される。そのため、同産業の早急な再編が必要である。粟島でのクリーンツーリズムに求められているものは、グリーンツーリズムのコンテクストから外れた即応性のある投資行為である。

その際、重要になるのは、粟島の観光開発は、粟島と島民のために企画、実施されなければならないということである。島民生活の質的向上が観光業再生の前提にならない限り、地域全体での観光政策を進めていくことはできない。そして、それは実際に粟島に住む島民によって具現化されるべきものである。新潟県の村上地域振興局が、場と機会を提案するだけで、具体的な施策の策定は当該自治体と地域住民に任せるという姿勢を維持しているのも、この点に留意しているからにほかならない。

本研究は、平成19年度山形大学人文学部独創的・萌芽的研究「新潟県粟島における島内コミュニティの変容と土地利用の変化」（研究代表者：山田浩久）における研究成果の一部である。

# Characteristics of Tourism Industry in Awashima Island, Nigata Prefecture

Hirohisa YAMADA

(Department of Environmental Geography,  
Faculty of Literature and Social Science)

In this paper, the feature of the green tourism being introduced into Awashima island in Nigata Prefecture is clarified, and the problem of the tourism policy and the directionality in the future are pointed out.

The industrial structure on Awashima had been reorganized on the basis of the tourism since 1960s. However, economical vitality in the island declines from aging and reduction of population in recent years. The regional promotion bureau in Niigata Prefecture thinks Awashima to be one of the bases of sightseeing, and proposed the introduction of green tourism to such a situation. They are planning the overall reorganization of the tourism industry by mutually tying the sightseeing bases scattered inside Nigata Prefecture. Green tourism of Awashima is built into the economic policy of the prefecture.

It is predicted that the gap between the individual management of lodging and the tourism policy of the prefecture causes mental problems in lives of inhabitants in the future. But the fall of economical vitality is more serious. First of all, though it comes off from the context of green tourism, it is necessary to raise economical energies by the investment act with conformity.