

■ 研究発表論文

島根県八東郡美保関町における漁村の抱えていた問題とその解決施策に関する研究

The Problems and the Action Programs of Fishery Village, Mihonoseki, Yatsuka, Shimane Pref.

土井良浩* 土肥真人*

Yoshihiro DOI Masato DOHI

摘要・本研究は、島根県的美保関漁港の後背集落を事例として、漁村という地域社会の抱えていた問題の発生一定着の過程を歴史的に捉え、問題解決のための施策がどの様に機能し、それに対して地域社会はどの様に関わったのかを明らかにすることを目的としている。研究の方法は本漁村を対象に記録された「美保関新聞」のテキスト分析である。結論としては、①大正14年～平成7年の間、問題の焦点は漁業→交通→観光と移行してきた、②問題解決の施策が新たな問題を発生させる機構や地域だけでは解決に限界がある問題がある、③近年になって「観光と漁業の融合」、「有志によるイベント」など地域自身で問題解決の動きがあった、という3点が導かれた。

1. 研究の背景と目的

現在、我が国の漁村は「後継ぎの問題」、「魚価低廉の問題」、「生活環境の未整備問題」など、一つの地域社会としての存続が危ぶまれるほど、社会的、経済的、空間的に大きな問題を抱えている¹⁾。これらの問題は複雑に絡み合っており、解決策を容易に見いだすことはできない。それは、これらの問題が必ずしも近年になって発生したのではなく、長い年月をかけて生み出され、定着してきたためだと考えられる。一方で、問題が発生一定着する過程において、それを解決するために多くの施策が漁村の内部・外部からの働きかけによって試みられてきている。これらの施策がどの様に行われ、結果としてどの様に機能したのかということを検証しておくことは、今後の漁村の問題に取り組んでゆく際に重要なことである。以上のような背景のもとで、本研究では漁村という地域社会の抱えていた問題の歴史的な発生一定着の過程を捉えるのと同時に、問題を解くために用いられた施策がどの様に働いたのか、ということの一つの漁村というミクロなレベルから解き明かすことを目的とする。具体的には、まず①各々の時代においてどの様な問題が漁村にあったのかについて把握し、次に②それを解決するためになされた施策がどの様に機能したのかを考察し、更に③その施策が遂行される過程で、漁村という地域社会がどの様にそれらに関わってきたのか、について明らかにする。

これまでに漁村社会の現在に至るまでの変容過程を著した既往研究としては益田の文献があるが²⁾、古代から現代までの長期間を対象に概観的な研究をおこなうにとどまっている。また、江戸から明治についての漁村の社会学的な研究が高橋によってなされているが³⁾、漁業の観点から漁村の分析をおこなっている。その他にも多くの文献で、漁業の経済的な分析から漁村を研究したものが⁴⁾、漁村という地域社会が現在に至るまでの分析を包括的に行ったものはない。本研究ではこの点にも配慮し、漁村を包括的に捉えることも目標とする。

2. 研究の方法

本研究では「漁村における問題」を漁村に住む人々が「ものごとに関して現状の改善や実現を求める認識」として捉える。また、「解決施策」とは、これらの問題を解くために採用された施策を指す。そのため、採用する分析方法は、漁村という地域社会の出来事が詳記された資料を用いたテキスト分析である。具体的には、

次章で説明するテキストを用いて、包括的な分析を行うために①漁業に加えて、交通、観光の問題に関する記事を抽出し（この2項目を抽出する理由は次章で紹介する資料の対象地と密接にかかわっていると考えられるためである）、②それらの問題を解決するために用いられた施策に関する記事を抽出して、分析の材料とする。

3. 対象地と分析資料について

分析に用いる資料の対象地は、島根半島の先端部にある美保関漁港（図1、島根県八東郡美保関町、水産庁指定第二種漁港）の後背集落（以降、美保関と呼ぶ）である。美保関の人口は819人（平成4年現在）で、就業者（454人）の内訳（昭和60年現在）は、漁業者111人（24.4%）、製造業・建設業80人（17.6%）、サービス業124人（27.3%）、卸小売業112人（24.7%）などになっている。漁業については古くから沿岸漁業中心に行われており、またサービス業者の多くは旅館を営んでいる。

分析に用いる資料は、町の民間会社発行の「美保関新聞⁵⁾（以下、新聞と呼ぶ）」という月刊新聞である。本新聞は大正14年1月1日に創刊、以降戦時・戦後の紙不足による休刊（昭和15年7月～昭和26年6月）を経、現在まで継続発行されている。こ

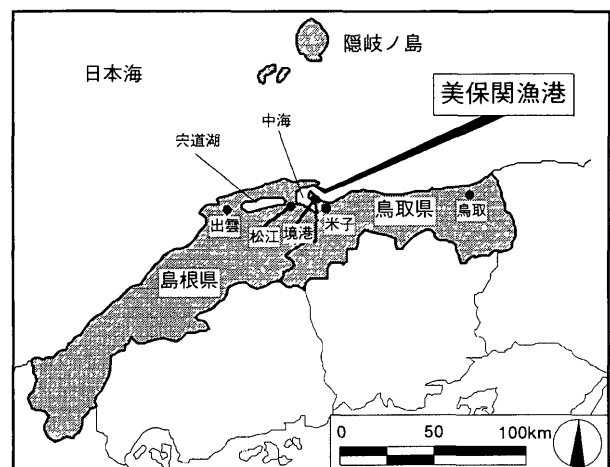


図-1 美保関漁港の位置

*東京工業大学大学院情報理工学研究所

れにより、本研究の対象とする期間も大正14年から平成7年までに限定されることになる。新聞の執筆者や編集担当者は美保関地区の住民であり、美保関地区の9割に当たる世帯に配付されている。また、発行部数は550部で町内に300部配付、町外に250部発送されている(平成5年3月現在)。新聞の頁数は昭和5年10月までは4頁、以降は基本的に2頁の構成になっている。また、扱う内容は「町で起こった出来事」、「町に関わりのあること」が中心である。尚、美保関町は大正13年以来、美保関と付近の数部落から構成されていたが、昭和30年に周辺4村と合併し拡大した。その際、新聞の取り扱う地域も拡大したが、新聞発行の母体が美保関にあるためか、記事は美保関についてのものが多い。以上のように本新聞は美保関地区の住民による、住民のための、地域に関するコミュニティーペーパー的な存在であると位置づけられる。

4. 問題とその解決に関する記事の定量分析な把握

(1) 分析の方法

ここでは漁業、観光、交通の3項目について、抽出された記事の数量(表1)を時代毎に考察し、昭和から現在にわたる美保関の問題の内容についての巨視的な把握を行う。具体的には、まず5年毎(表1参照、ただし、昭和10~15年は5年と6ヶ月分、昭和26年~30年は4年と6ヶ月分である)に時代を区切り、各項目毎の記事数及び全体の総数について、その変化を考察する(図2)。次に各項目の記事数が全体の総数に占める割合から、時代と項目の関係を考察する(図3)。

(2) 抽出した記事数の時代変化(図2)

(i) 記事の総数に見られる特徴

まず、各項目の記事の総数の変化について特徴的なのは3つのピーク(図中a,b,c)が見られることである。一つ目の大正14~昭和4年(a)は戦前の3つの時代区分の中で際立って数が多い。

表-1 時代別の記事数

年代	漁業	交通	観光	総計
大正14~昭和4	25 (24%)	41 (40%)	37 (36%)	103 (100%)
昭和5~昭和9	16 (34%)	18 (38%)	13 (28%)	47 (100%)
昭和10~昭和15	17 (50%)	10 (29%)	7 (21%)	34 (100%)
昭和16~昭和25	休刊中			
昭和26~昭和30	51 (43%)	42 (36%)	25 (21%)	118 (100%)
昭和31~昭和35	29 (30%)	44 (46%)	23 (24%)	96 (100%)
昭和36~昭和40	18 (22%)	42 (51%)	22 (27%)	82 (100%)
昭和41~昭和45	13 (24%)	28 (52%)	13 (24%)	54 (100%)
昭和46~昭和50	12 (15%)	45 (55%)	25 (30%)	82 (100%)
昭和51~昭和55	34 (37%)	34 (37%)	23 (25%)	91 (100%)
昭和56~昭和60	22 (30%)	21 (29%)	30 (41%)	73 (100%)
昭和61~平成2	19 (35%)	19 (35%)	17 (31%)	55 (100%)
平成3~平成7	10 (26%)	9 (24%)	19 (50%)	38 (100%)
総計	266	353	254	873

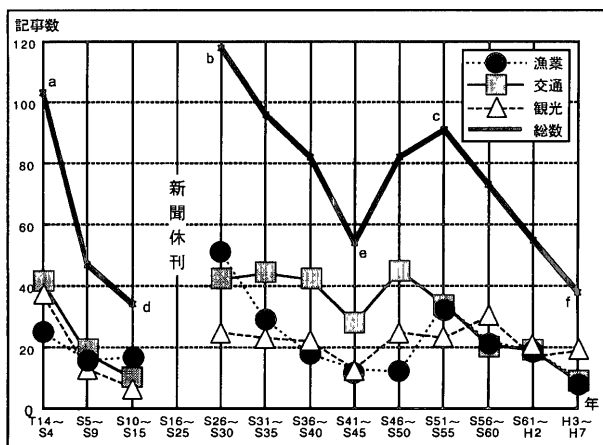


図-2 項目ごとの記事数変化

この理由として挙げられるのは創刊から昭和5年10月まで月々の紙面が4頁であったことである。3項目ともこの区分の記事数が多いことから、そのことがうかがえる。次に、昭和26~30年(b)は後年と比較して、観光・交通の記事数が大きく変化していないにもかかわらず、漁業に関する記事数が突出しているため(この理由については(ii)で記述)にピークが発生しているといえよう。最後に、昭和51~55年(c)は、交通の項目が前区分比で減少してはいるものの漁業の項目がその減少幅以上に増加していることによる(この理由についても(ii)で記述)といえるだろう。

次に特徴的なのは、総数の変化について3つの谷が見られる(図2中d,e,f)ことである。各谷では、各々の項目も谷になっている。このため、これは特定の項目における影響でなく、新聞自体の性質の変化のためであると考えられる。一つ目の谷、昭和10~15年(d)は、全国的に戦争に巻き込まれてゆく中で、記事の内容も郷土出身の兵士への便りや戦況に関わるものが多いし、二つ目の谷、昭和41~45年(e)は美保関出身の有力者のコラム、世間話や笑い話(美保関のものではない)が紙上面積の半分を占める。それから、三つ目の谷、平成3~7年(f)は毎号の新聞が発行される前月に実施されたイベントが単一記事で紙面を大々的に埋めるなどの特徴が見られる。それ故、これらの時代においては、「問題自体が少なかった」というよりは、むしろ問題を書くスペースが少なかったと言える。

(ii) 項目毎の特徴

まず漁業については特徴的な二つのピークがある。一つ目の昭和26~30年((i)の二つ目のピークの原因)については、①敗戦で疲弊した日本の食料調達が過度に行われ、漁場が荒廃し、また②終戦を契機に漁業法が大きく変わったために様々な問題が発生したなど、美保関の漁業界が終戦によって大きく影響を受け、様々な問題に対処せねばならなかったためであると考えられる。昭和51~55年((i)の三つ目のピークの原因)の二つ目のピークについては、美保関のある美保湾奥の弓が浜の埋立によって反射波が発生して海が荒れ、港に漁船が係留不能になり、これに関連した記事が漁業の問題として頻繁に掲載されたためである。またこの反射波は県道松江美保関線を破壊し、生活者や観光客の足を止めたため、観光・交通においても問題となった。

次に観光についてだが、この項目の記事数は全体に渡り平均している。その中で昭和56~60年のピークは比較的に際立っている。この時代は観光ブームが去り、客数の減少、それによる宣伝の必要などが主な問題として記事に取り上げられた。

最後に交通についてだが、まず昭和31~35年を中心としたピークは3区分、15年にわたるほど記事量が多い。この主な理由と

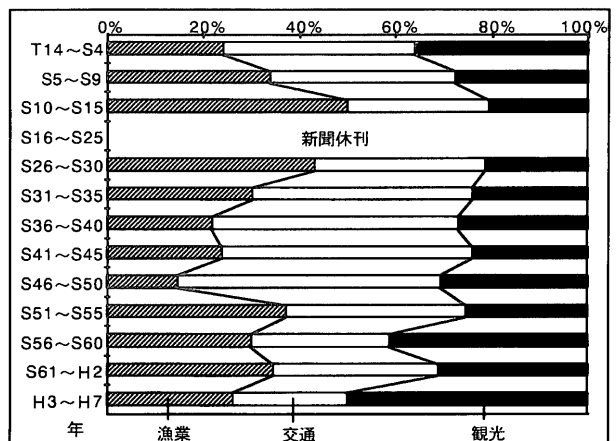


図-3 時代区分ごとの項目の割合

しては、①美保関は昭和36年に国立公園に指定されるが、このための交通整備、特に美保関と外部をつなぐ唯一の陸路である、県道松江美保関線の大規模な改修を求める記事が多かったこと、②美保関の立地する島根半島と弓が浜半島を結ぶ昭和47年11月に開通した境水道大橋の架橋の実現を目指して、頻繁に記事が書かれていたこと

が挙げられる。また、昭和46～50年の第二のピークであるが、この理由としては、

③昭和32年に開通していたフェリーとそれが廃止される原因となった47年の境水道大橋の開通により、美保関に大量の車が訪れることになったが、元々敷地が狭小であるために駐車スペースが不足し、そのための対策に関する記事が多かったこと、

④島根半島の東端にある地蔵崎灯台と美保関を結ぶ、有料道路「しおかぜライン」の開通が昭和48年8月に迫っていたため、それに関する記事が多かったこと、

⑤境水道大橋の開通で、陸路で境港・米子にゆくことが可能になったために、米子行きの定期バス運行を求める記事が多かったことを挙げることができるだろう。

(3) 記事割合の時代的な変化(図3)

まず漁業の記事の割合が大きい2つの時代区分について考察する。まず昭和10年～15年だが、この時代は3項目とも記事数は少ない。漁業に関しては、美保関が不景気によって疲弊していたために行われた「時局匡救事業」により、美保関の船溜り整備が行われたことに関する記事が幾つか見られた。それに比して他の2項目の記事は戦時中であるが故に非常に少なく、漁業が大勢として表れているのだろう。また、昭和26～30年については(i)で述べたように、戦後の漁業界がめまぐるしく動いたことによって問題を訴える記事が頻出したためだと考えられる。この時代区分では、観光・交通の項目についても、数量的には多くの記事があったにも関わらず、それを凌ぐ漁業の記事があった点において、美保関の漁業界にとって大変特徴的な時代である。

次に昭和31～50年にわたる4つの時代区分は交通の記事の割合が大きい。境港・島根半島間を自動車で渡すフェリーや境水道大橋の開通を求める記事、それらの開通後に観光客が頻繁に通ることになる県道松江美保関線改修を求める記事、更に観光推進のために灯台への有料道路の開通に関する記事が多かった。この時代を経ることで、美保関はこれまで美保関への主要交通であった合同汽船会社による舟運から自動車交通へと交通体系が大きく変革されるのである。尚、合同汽船は昭和56年9月末に廃止されている。

最後に観光については昭和56～60年、平成3～7年で他に比して割合が大きい。昭和56～60年に関しては(ii)で記述したように客の減少に歯止めを掛けるための宣伝や観光資源の開発に関わる記事が多くなっている。また、この時代は大規模な交通が大体整備され、駐車場不足以外の交通に関する記事も減少に向かっている。尚、漁業についても数は多くないが、遊漁船などを用いた観光漁業に向かう記事が多いという特徴が見受けられる。平成3～7年については(i)で述べたように、全体総記事数が少ないが、その中でも漁村振興を目的に行われた観光のイベントに関する記事が多く見られるために割合が多くなっているのだろう。

以上をまとめると、昭和期のはじめから見れば、美保関における問題は「漁業」→「交通」→「観光」と大きく推移してきた、ということができよう。

5. 問題の変容プロセスの分析

(1) 分析の方法

ここでは問題が、それに対する施策を通じてどの様に解決・変化していったのかということ考察する。それに加え、地域社会

が問題の解決に際し、どの様に取り組んだのかについて記述する。

まず、抽出された記事より、問題と解決施策についての図を作成した(図4-a, 4-b)。これらの図は新聞から抽出した漁業、交通、観光の各項目の「問題」とその「解決施策」の記事を、同一問題の系列毎にまとめたものである。これらの図の特徴は

①任意の解決策が同じ問題に対して施されている時、これらは一つの直線上に載る。尚、同じ問題が再発生する場合、同じ問題に関する記事が複数ある場合は一つの列の2箇所以上に問題が載る、②複数の問題と解決のプロセスについて、相互の関係に関する記述が記事に含まれているとき、それを網線や矢印で結び、その関連を表現してある、

③特記すべき過程や出来事は○や□で囲い、配置しているなどである。これを用いて、まず、漁業・観光・交通の各々の項目について「(i) 期間全体に渡り確認される問題とそれに対する施策」について考察し、それ以外の「(ii) あらたな問題が発生する過程とその問題への取り組み」について見、それから期間全体を通じて、「(iii) 問題に対する地域の取り組みの仕方」についての考察を行う。続いて、複数の項目に跨っている問題と施策についての把握を行う。

(2) 漁業の問題変容(図4-a)

(i) 期間全体に渡り確認される問題とそれに対する施策

「魚価低廉(図4-a中のa)」、「密漁(b)」、「鳥取県・他漁協との入会漁場抗争(c)」の各問題は期間全体を通じて確認できる。これらは漁業の持つ、価格・漁獲の不安定性や漁場の境界の不確定性などにより、特に解決されにくい問題であると考えられる。実際、これらの問題が起こる毎に施策がなされるが、問題は再発している。また、「沿岸漁場の荒廃(d)」についても長期にわたって問題とされており、様々な施策が実施されるが解決されない。このことは、これらの問題が美保関の内部的な努力のみでは解決不能な複合的な問題であることを示唆しているであろう。

(ii) あらたな問題が発生する過程とその問題に対する施策

問題があらたに発生する過程として第一に挙げられるのは「漁業の近代的技術・施設設置の進展」によるものである。防波堤設置は湾内浄化機能を低下させ、「湾内汚染(e)」によって稚魚がいなくなることを、機動船化の進展は漁業経営を圧迫する「石油の高騰(f)」を問題化している。尚、「漁業の近代的技術・施設設置の進展(g)」を図ることは、それ自体漁業における問題であった。つまり、これらの技術・施設の導入の過程で更に新たな問題を発生することになったのである。「漁業の近代化問題」を解決するための大型船や漁業施設は、それに見合うための係留岸壁や埋立による湾内拡張を必要とし、堤防設置時と同様に港の浄化機能を低下させた。また、魚群探知機や大型機動船導入は大量漁獲を誘発し、「沿岸漁場の荒廃(h)」問題をもたらしたといえる。このように問題を解決しようとする技術は、別の新たな問題を連続的に発生させているという特徴が確認された。第二に挙げられるのは、外部環境の人為的な大規模改変によるものである。図中の(i)や(j)はいずれも漁業とは直接的に関わりのない開発行為が、湾内の晴穏を脅かしたり、沿岸漁場を荒廃・変化させている。第三に、制度改変によるものがある。戦後の「漁業法改正(k)」は地元漁場に外部の漁業者を参入させ、結果的に「沿岸漁場の荒廃」をもたらした。また、「李ライン問題(l)」に該当するが、漁業者は地先漁場で漁獲低下を外部で補填することが許されなくなった。

(iii) 問題に対する地域の取り組みの仕方

まず、近代的技術・施設を積極的に導入し、近代的な漁業を推進することは地域の漁民にとって、自然に持ちうる要求といえるが、ここには他地の漁業者達との競争に参入しなければ生計が成り立たなかったり、沿岸の荒廃を沖合い展開で賄わねばならなかつ

た事情もあった。また、外部環境の人為的な大規模改変によって生まれる問題については、補償金と引き替えに受け入れてしまった。結果的にはそれがあらたな問題をもたらすことになった。

一方で、地域における内部的な努力としては、共同販売所や魚礁の設置などが継続して行われてきたが、魚価問題や沿岸漁場の荒廃問題を解決するには至らなかったのである。ここからも漁業の問題は、地域の内部努力のみでは解決不能であることが理解される。

ただし、地域の取り組みとして「漁業の観光化 (m)」の推進、「周辺漁場への定置網設置による石油節約 (n)」は注目に値する。自分たちのみでは解決不能な大きな問題を、この様な施策で回避していたのである。

(3) 交通の問題変容 (図 4-b 右)

(i) 期間全体に渡り確認される問題とそれに対する施策

「町内道路整備 (A)」と「県道松江美保関線整備 (B)」は全体で見られる代表的な問題である。前者は「道路の維持」としての問題であるが、後者に関しては、問題自体の性質が少しずつ変化する。初期段階は「自動車の通行を可能にすること」が問題であったが、次第に「道路の舗装化→拡張化→直線化→複線化」というように、要求段階が高度化しながら問題が継続している。これは生活水準を向上させる欲求から、当然のことであると考えられることができる。これらの問題の解決は、途中で大きく滞りながらも少しずつ「道路の敷設・改修」という形で行われた。

(ii) あらたな問題が発生する過程とその問題に対する施策

交通においては、ある問題に対して施策を行っているにも関わらず、連続的にあらたな問題が発生して行くプロセスが認められた。つまり、様々な「自動車交通の利便化」の問題に対応するためになされてきた、「県道整備→境一宇井間のフェリー開設 (C) →境大橋開通 (D) →灯台道路開通 (E)」という一連の施策群は、一つの問題を解決する度に、それより高い要求を生み出した。このことは (i) の県道と同様に生活レベルの向上や観光客誘致のためには当然の経過であるともいえる。しかし、交通の利便化は車両の流入を誘発し、「駐車場問題 (F)」を発生させ、問題は依然として解決されないでいる。

また、自動車交通の進展に伴い合同汽船の境港-美保関航路は廃止されることになり、「美保関から境港に移動する定期交通機関がなくなる (G)」という問題も招くことになった。

(iii) 問題に対する地域の取り組みの仕方

表の中にはないが、かつては地域住民が自ら土木作業をし、工費を分担することで町内道を敷設したことがあった。その後、交通の自動車化が全国的に進展し、観光を主要産業とする本地域にとっても避けることができなくなった。そして、交通が巨大化・広域化することにより、自ら交通機関をつくり出すことはできなくなった。その代わりに、国・県などに陳情を行い、資金的な援助を受けることを繰り返しながら、自動車交通を推進させる方向を目指さざるを得なくなったのである。しかし、もともと地区の平地面積が狭く、増大する流入自動車をまかなうための駐車場を新設できず、「駐車場問題」に陥ってしまったのである。

(4) 観光の問題変容 (図 4-b 左)

(i) 期間全体に渡り確認される問題とそれに対する施策

まず、「外来者誘致・楽しませるための施設整備 (あ)」の問題が頻繁に発生するが、その都度、魚生洲、水族館、魚釣り場などの整備が行われている。また観光の中心施設である「五本松公園の維持・管理 (い)」や「外来客誘致のための宣伝強化 (う)」の問題は観光地が宿命として持ちうる問題であるために持続していると理解できる。一方で、外来客受入体制強化としての、「旅館整備 (図中には「玉造温泉に押され振るわない」となっている) に関する問題 (え)」も全体を通してみられるが、これらについ

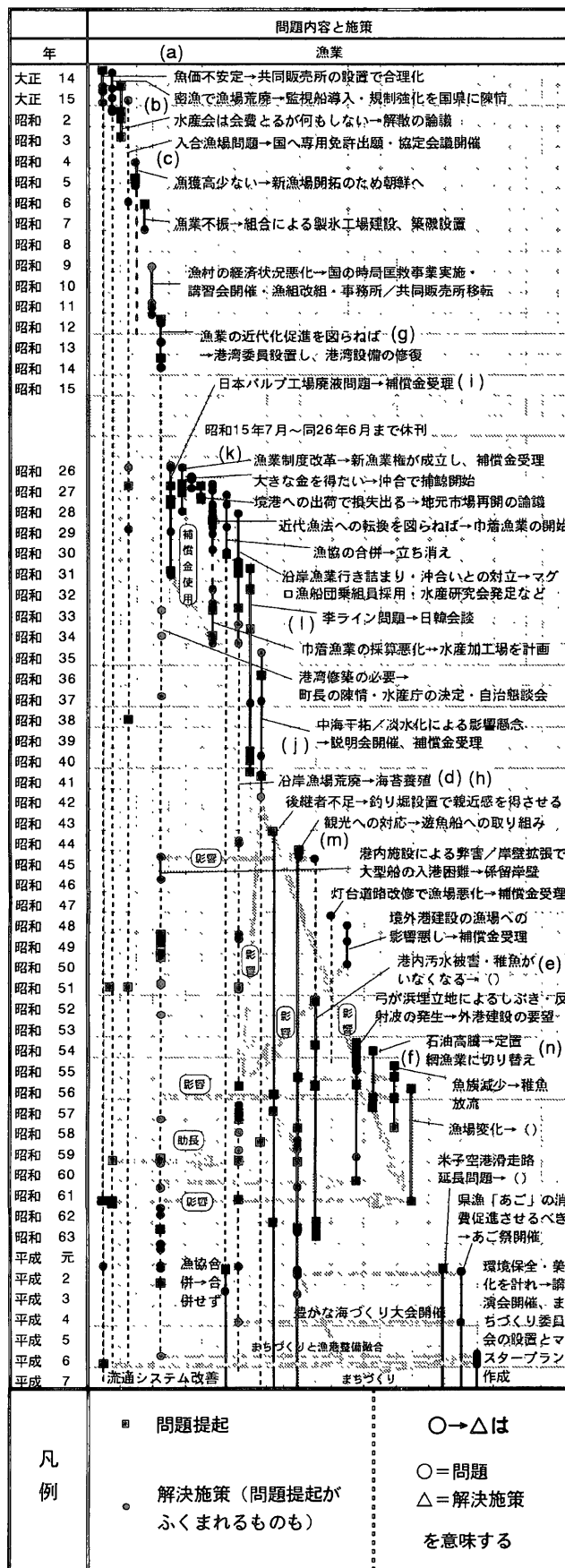


図 4-a 問題提起と施策 その1 (漁業)

凡例	■ 問題提起	○→△は
	● 解決施策 (問題提起がふくまれるもの)	○=問題 △=解決施策 を意味する

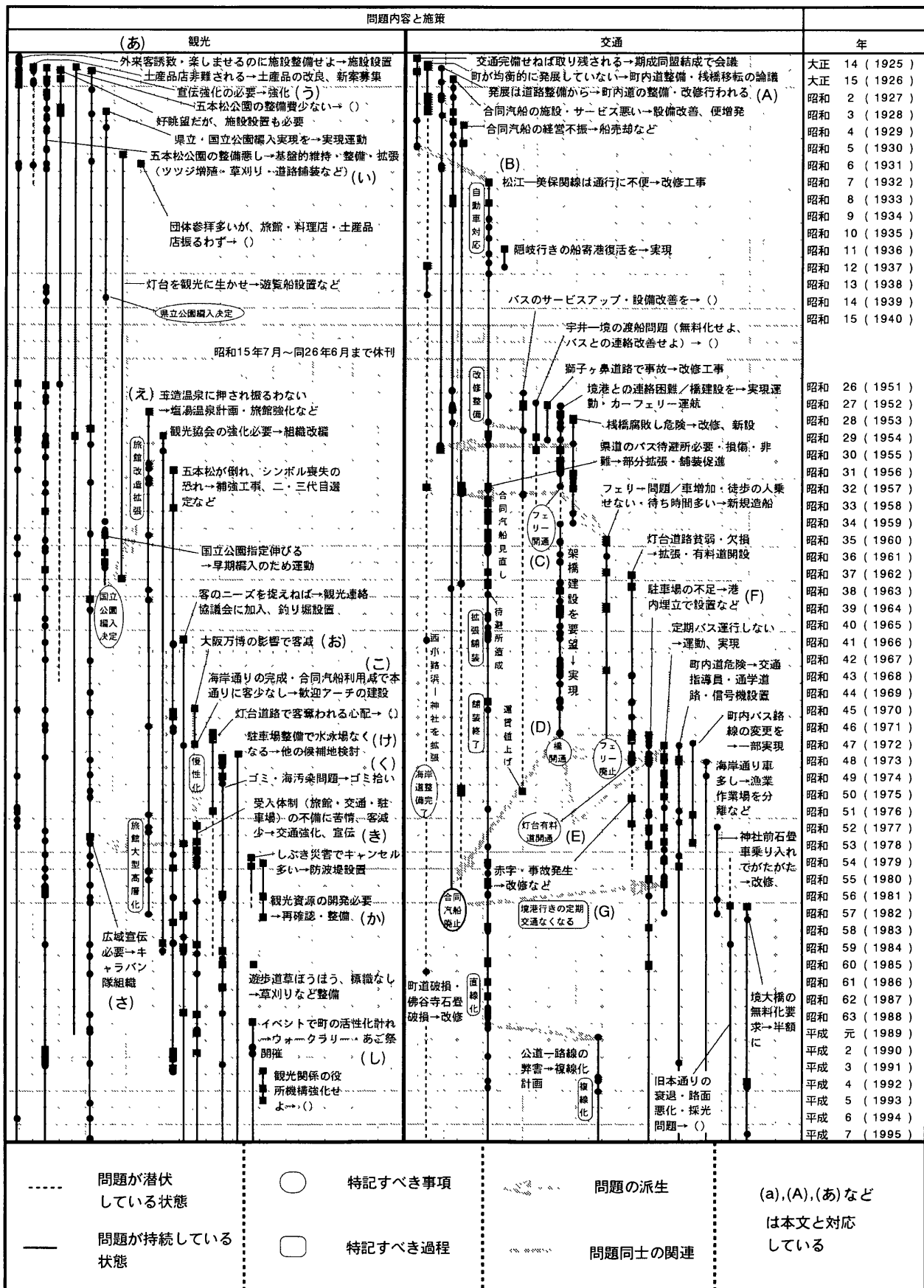


図-4-b 問題提起と施策 その2 (観光・交通)

ては(3)で取り上げた「県道の整備」と同様に、要求段階の高度化が問題を持続させている。

(ii) あらたな問題が発生する過程とその問題に対する施策

まず、「客の減少(お)」、「観光資源の再確認・開発(か)」の問題は、地元の人の認識にある「受入体制の不備(き)」や「宣伝不足」であると同時に、社会情勢や観光のスタイルの変化などによってあらたに発生したものだと考えられる。また、観光問題の解決施策があらたな問題を発生させた過程として、一連の「外来客の誘致」施策が「ゴミ・海汚染(く)」問題を誘発したことが確認された。一方で、観光の問題の発生はむしろ、交通の問題と密接に関わっている。観光は常に交通整備を「外客誘致」問題の施策として取り上げてきている。具体的には(3)で記したように「交通の利便化」を推し進め、大量の自動車を流入可能にし、外来客を増加させた。しかし、それを受け入れるだけの交通体制・駐車場が存在せず、あらたに「受入体制不備(き)」として問題になっている。また、その解決のために海岸を埋立てて駐車場が建設されるが、「海水浴場の喪失(け)」を伴うことになった。更に、境水道大橋架橋に伴い、自動車交通量が増加し、「合同汽船の客が減少(こ)」して、汽船の停泊する棧橋位置から五本松公園などに行くためのルートであった繁華通りを旅客が通行しなくなる。そのために、ここにあった土産物屋は衰退に向かった。この様に、観光の問題は交通の問題と連動する形で問題が発生していったのである。

(iii) 問題に対する地域の取り組みの仕方

地域では、「外来客誘致」を進めるために、国や県の援助で自動車交通を推進しなければならなかったことは(3)の(iii)で述べた通りである。しかし、外部の援助のみをあてにしていただけではなく、観光客が減少し始めた後には、地域の旅館・土産物店などが「キャラバン隊(さ)」を組織して周辺地域に出前宣伝を行ったり、地域有志で「あご祭(し)」などのイベントを開催し、地域からあらたな客の誘致方法を画策する努力も見られた。

(5) 3つの項目の相関分析

まず、観光と交通については、(4)で見たように、様々な「交通の利便化」は「観光客誘致推進」問題の解決の施策として行われてきた。これにより時期的には外来客誘致の増進を図ることがあったが、「境水道大橋」完成は間接的にかつての「本通りを衰

退」させた。また、「旅館の高層化」が「本通りの採光を悪化」させ、「駐車場不足」が「客の苦情を誘発」したなど、それぞれについて行われた施策が、相互にあらたな問題を発生させるように機能したと言えるだろう。

次に漁業と交通では、「駐車場の設置」のために湾内が埋め立てられたために「湾内汚染」問題を誘発するなど、交通問題の解決が漁業の問題を発生させるプロセスが幾つか認められた。

最後に漁業と観光については、融合することが互いの問題を解決する施策として機能するのが認められた。具体的には、「遊漁船」が「沿岸漁業の荒廃」や「魚価低廉」という漁業の長期間に渡る問題を回避させ、同時に観光の「外来客誘致」問題をも解決することになったのである。また、漁業を利用した観光イベントが近年開催されるようになってきている。

6. まとめ

本研究では漁村という地域社会の問題の歴史的な発生一定着の過程を捉え、問題を解決するための施策がどのように機能したのかについて島根県的美保関漁港の後背集落の資料を用いて分析し、①大正14年から平成7年にかけて、問題の焦点は「漁業」→「交通」→「観光」と移行してきたこと
②問題解決の施策があらたな問題を発生させるという機構や地域だけでは解決に限界がある問題があること
③近年になって「観光と漁業の融合」、「有志によるイベント」など地域自身で問題を解決する動きがあったことが明らかになった。

本論の中では記述しなかったが、美保関では活性化を目指して地元の有志が「まちづくり活動」を起こし、現在活動している⁹⁾。今後も何かしらの形で「問題」は持続し、発生すると考えられるが、このような地域の活動がその解決の糸口になるだろう。

謝辞

本論作成の準備期間に、福岡隆氏、北國恵久氏、三代暢実氏をはじめとする美保関の方々には、様々な示唆に富んだ話をいただきました。また、稲田勉氏には美保関の諸氏を紹介していただきました。ここに記して感謝の意を表します。

参考文献

- | | | |
|-------------------------------------|------------------------------------|--|
| 1) 農林統計協会(1997): 漁業白書 | 4) 岡本信男(1984): 日本漁業通史: 水産社 | 5) 美保関新聞社(1975・1996): 美保関新聞 縮刷版(上・下) |
| 2) 益田庄三(1987): 漁村社会の史的展開(上・中・下)・行路社 | 岩崎寿男(1997): 日本漁業の展開過程-戦後50年概史-: 舵社 | 6) 恵比寿さんの港町づくり実行委員会(1994): 美保関恵比寿さんの港町将来構想 |
| 3) 高橋美貴(1995): 近世漁業社会史の研究: 清文堂 | 小沼勇(1997): 漁業政策百年 その経済史的考察: 農文協など | |

Summary: A fishing village is a kind of local community. This case study tries to analyze the occurrence - existence relation of a fishing village's problems historically and show how the policies of those problems functioned. The text analysis of this study is done by "The Mihonoseki newspaper" which is published as local paper and records Mihonoseki fishing port in Yatsuka county, Shimane Pref. This study can suggest these three points as following after the text analysis.

Firstly, the focus of the problems had changed during the ages from the 14th year of Taisho(1925) to the 7th year of Heisei(1995). It was in fishery at first and in transportation and in tourism. Secondly, the policies of the community which make new problems have their limitations themselves. Third, there was some attempt to connect tourism and fishery, and to promote volunteering events as for the solution of the problems.