

〔国土審議会第 14 回離島振興対策分科会資料〕

岡山県鹿久居島、頭島の離島振興対策実施地域の  
指定解除について

平成 28 年 5 月 25 日

## 岡山県備前市鹿久居島、頭島（日生諸島）の離島振興対策実施地域の 指定解除について

か く い じ ま か し ら じ ま  
鹿久居島及び頭島の隔絶性の解消、救急医療などの安全性の確保、産業振興、  
人口の定着化、観光資源の活用、交流人口の増による地域振興を目的として、備  
前市が事業主体となり、「備前<sup>びぜん</sup>日生<sup>ひなせ</sup>大橋」が建設されたところである。

この「備前<sup>ひなせ</sup>日生大橋」は、本土（岡山県備前市日生<sup>ひなせちよう</sup>町）から鹿久居島及び頭島  
を結ぶ架橋で平成27年4月16日に供用開始している（橋長765m）。



1 対象地域

岡山県鹿久居島、頭島の概要

県・市町村名：岡山県備前市

指定地域：日生諸島

島名		鹿久居島	頭島
面積(km <sup>2</sup> )		10.17	0.60
人口(H22国調)(人)		11	366
指定	回次(次)	9	9
	年月日	S36.9.25	S36.9.25
就業者数(人) (H22国調)	第1次産業(人)	5	62
	第2次産業(人)	0	17
	第3次産業(人)	1	52
学校数	保育・幼稚園数(園)	0	0
	小学校数(校)	0	0
	中学校数(校)	0	0

## 2 離島振興対策実施地域の指定解除基準について

### 離島振興対策実施地域の指定解除基準について（抄）

（昭和 53 年 3 月 27 日 第 43 回審議会決定）

離島振興法に基づく離島振興対策実施地域を含む島しょに、同法及び他の法律に基づき架橋事業等が行われた場合の離島振興対策実施地域の取り扱いについて

離島振興法に基づく離島振興対策実施地域を含む島しょに、同法及び他の法律（これに基づく命令を含む。）に基づき、架橋事業等が行われ、これによって、当該島しょに係る離島振興対策実施地域の全部又は一部と本土との間に常時陸上交通が確保されることになった場合には、同法にいう「隔絶性」が解消するものとして、当該地域の全部又は一部について指定を解除するものとする。

この場合、準備にあてるため、上記の要件に該当することになる年度の次の年度に限り、指定の解除を猶予することができるものとする。

## 現地調査報告

### 岡山県備前市鹿久居島、頭島（日生諸島）現地調査について

(1) 調査日 平成 28 年 4 月 13 日（水）

(2) 調査結果（所見）

#### ①架橋による変化等

（観光）

- ・鹿久居島にあるレクリエーション施設‘まほろば’（古代体験など自然を生かした施設で宿泊も可能）の利用者（日帰り含む）は、架橋後は架橋前の約 2.3 倍（平成 26 年 4 月～11 月は 574 人、架橋後の平成 27 年 4～11 月は 1,340 人）に増加した。
- ・鹿久居島にある観光農園（みかん狩り）では、架橋前から自家用車による観光客の増加を見込み、駐車場の整備を進めており、架橋後は観光客が増加した。

（産業）

- ・頭島の主産業である養殖カキの本土への出荷は、架橋前は海上輸送していたが、架橋後は陸送するようになり、輸送費が約 1/3 に減少した。

（医療）

- ・本土側の橋のたもとに二次救急指定病院の市立日生病院（内科・外科・整形外科等の計 11 科）があり、島民は架橋前までは定期船で通院していたが、架橋後は車で通えるようになった。また、救急搬送の時間が大幅に減少した。
- ・実際に頭島で夜間に急病人が発生した際には、迅速な救急搬送が行われ、重篤にならずに済んだ。緊急時の搬送については、長年、島民の懸念事項であったため、架橋により大変安心しているとの声が聞かれた。

（通学・通勤）

- ・頭島の小学校 1 校は、架橋によりスクールバスによる本土への通学が可能となったため、平成 28 年 4 月に本土の小学校へ統合した（頭島からの登校生は 6 名）。なお、中学校及び高校のスクールバスは無く、自転車・バイク等自力で通学できない生徒は、いまだ定期船を利用している。
- ・中・高校生や社会人は、橋を利用して通学・通勤するようになり、時間的制約が減ったと同時に、定期船の欠航による欠勤・欠席も減少した。

（買い物）

- ・本土への車による買い物が可能となったため、時間を気にせず買い物に行け、頻度も上がった。また、新たに食料品の移動販売車が島に来るようにな

った。食料品の宅配サービスも安定して受けられるようになった。一方で、島内商店の客離れが懸念される。

(交通)

- ・ 本土と日生諸島当該2島、大多府島及び鴻島を結ぶ定期航路が日9便ある（鹿久居島は2便/日、頭島は8便/日の寄港）。便数は架橋前後で変更ない。
- ・ 定期船の利用者数は、架橋後は架橋前の約4割（平成26年は99,508人、平成27年は41,714人）に減少した。
- ・ 当該2島とも架橋後も路線バスは運航されておらず、車を所有しない島民や観光客は、定期船を利用している。

(その他)

- ・ 橋の開通により治安の悪化やゴミの不法投棄が懸念されたが、島民が心配していたほど悪化や増加はない。
- ・ 人口が少ない鹿久居島では観光客の増加に伴う水不足発生と末端施設の老朽化に対する不安の声が聞かれた。
- ・ 架橋に伴い当該2島に光ファイバーが引かれた。これにより、今後、各家庭や商店でも本土並みの通信環境が整い、島民や観光客の利便性向上が期待される。

②離島振興対策実施地域からの解除について

指定解除の要件を満たしており、解除することが適当である。

③その他特筆すべき事項

- ・ 定期船は隣接する大多府島や鴻島とも接続しており、便数の確保等が地域にとって課題であるが、島民からは架橋を契機に当該2島での路線バスを望む声もある。そのため、定期船及び路線バス等の公共交通のあり方を総合的に検討することが重要である。
- ・ 架橋効果を一時的にしないためには、漁業、みかん園、‘まほろば’、島の開拓史や鳥獣保護区など各島の特徴的な地域資源を繋ぐ観光プログラムづくり、光ファイバーなども複合的に活かした後継者、起業者のUIターンなどの促進が重要である。

国土審議会離島振興対策分科会委員  
阿比留 勝利  
山下 東子



### (3)岡山県備前市鹿久居島、頭島(日生諸島)現地調査

#### 島の概要

##### 島の概要図



※青の破線は、保安林作業用道路

##### 備前♡日生大橋

橋長: 765m 事業費: 約57億円 供用: 平成27年4月



##### 鹿久居島

- ・人口 11人 (H22国調)
- ・高齢化率 72.7% (H22国調)
- ・面積 10.2km<sup>2</sup> (周囲28km)
- ・主要産業は観光農園(みかん狩り)やレクリエーション施設を活用した観光業
- ・観光農園5園、レクリエーション施設1軒、宿泊施設2軒等がある

##### 頭島

- ・人口 366人 (H22国調)
- ・高齢化率 49.7% (H22国調)
- ・面積 0.6km<sup>2</sup> (周囲4km)
- ・主要産業は水産資源を活用した、漁業、食品加工業、民宿業
- ・観光農園2園、観光施設3軒、宿泊施設5軒等がある

##### 頭島大橋

橋長: 300m 事業費: 約30億円 供用: 平成16年11月



#### 島内の状況

##### ①まほろば

- ・古代体験など自然を活かしたレクリエーション施設
- ・備前市の小学校の遠足でも利用
- ・利用者については、架橋後に増加



##### ②観光農園(みかん狩り)

- ・島内には合計5農園
- ・架橋前より、自家用車による観光客増加を見込み、駐車場整備等を実施し、架橋後は観光客が増加



##### ③カキ処理場

- ・新たに平成26年に完成し、島内の大半の事業者が利用
- ・カキは橋を使用して本土へ輸送
- ・陸上輸送に変えたことにより、輸送費が約1/3に減少



##### ④聴取会

- ・救急患者を陸路で搬送出来るようになった
- ・路線バスの整備や離島航路維持などが課題
- ・通勤・通学での時間的制約、欠勤・欠席が減少した



〔参考〕 指定解除実績

指 定 解 除 年 次	告 示 番 号	告 示 年 . 月 . 日	解 除 年 . 月 . 日	地 域 名	解 除 地 域		備 考
第16次指定 解除	総理府告示 第64号	H12.12.20	H13.4.1	大 島	和歌山県	西牟婁郡串本町大島	昭和29年10月14日総理府告示第854号で指定した大島を解除する。
				蒲刈群島	広島県	安芸郡蒲刈町、下蒲刈町	昭和36年9月27日総理府告示第25号で指定した蒲刈群島を解除する。
				越智諸島	愛媛県	越智郡吉海町(津島を除く。)、宮窪町(鶴島を除く。)、伯方町、上浦町、大三島町	昭和39年7月9日総理府告示第26号で指定した越智諸島の一部を解除する。
				蠣ノ浦大島	長崎県	西彼杵郡崎戸町(江ノ島、平島、御床島及び芋島を除く。)、大島町(端ノ島及び中ノ島を除く。)	昭和28年12月23日総理府告示第261号で指定した蠣ノ浦大島の一部を解除する。
第17次指定 解除	総務省 農林水産省 国土交通省 告示第1号	H14. 3.27	H14.4.1	響灘諸島	山口県	豊浦郡豊北町角島	昭和32年12月25日総理府告示第509号で指定した角島を解除する。
第18次指定 解除	総務省 農林水産省 国土交通省 告示第7号	H22. 3.26	H22.4.1	下大崎群島	広島県	呉市豊島(旧豊浜村)	昭和34年5月12日総理府告示第226号で指定した豊島を解除する。
				下大崎群島	広島県	呉市大崎下島(旧豊浜村)	昭和36年9月27日総理府告示第215号で指定した下大崎群島の一部を解除する。
				関前諸島	愛媛県	今治市岡村島(旧関前村)	昭和34年5月12日総理府告示第226号で指定した関前諸島の一部を解除する。
第19次指定 解除	総務省 農林水産省 国土交通省 告示第1号	H23.3.2	H23.4.1	平戸諸島	長崎県	松浦市鷹島(旧鷹島村)	昭和28年12月23日総理府告示第261号で公示した鷹島を解除する。
第20次指定 解除	総務省 農林水産省 国土交通省 告示第1号	H24.3.30	H24.4.1	伊王島	長崎県	長崎市伊王島(旧伊王島村)	昭和28年12月23日総理府告示第261号で公示した伊王島を解除する。
第21次指定 解除	総務省 農林水産省 国土交通省 告示第6号	H25.7.31	H27.4.1	沼島・灘	兵庫県	洲本市中津川組、同相川組、同畑田組、南あわじ市の一部(旧三原郡南淡町大字潮崎、同下灘、同吉野、同宇野)	昭和三十九年七月九日総理府告示第二十六号をもって公示した沼島・灘の一部を解除し、沼島とする。
				高 島	島根県	益田市高島	昭和三十六年九月二十七日総理府告示第二十五号をもって公示した高島を解除する。



〔参考〕 指定及び指定解除の経緯

指定等年次	告 示 年 月 日	指定及び指定 解除年月日	告 示 番 号
第1次指定	昭和28.10.28	昭和28.10.26	総理府告示第212号
第2次指定	" 28.12.23	" 28.12.21	" 第261号
第3次指定	" 29.10.14	" 29.10.12	" 第854号
第4次指定	" 30.7.19	" 30.7.15	" 第1337号
第5次指定	" 30.10.20	" 30.10.18	" 第1466号
第6次指定	" 32.8.16	" 32.8.14	" 第379号
第7次指定	" 32.12.25	" 32.12.23	" 第509号
第8次指定	" 34.5.12	" 34.5.8	" 第226号
第9次指定	" 36.9.27	" 36.9.25	" 第25号
第10次指定	" 39.7.9	" 39.7.7	" 第26号
第10次追加指定	" 42.8.26	" 42.8.18	" 第42号
第11次指定	平成12.12.28	平成12.12.15	" 第81号
第12次指定	" 25.7.31	" 25.7.17	総務省第5号 農林水産省 国土交通省
第13次指定	" 27.7.28	" 27.7.13	総務省第6号 農林水産省 国土交通省
第1次指定解除	昭和42.8.26	昭和43.3.31	" 第43号
第2次指定解除	" 44.3.25	" 44.3.31	" 第10号
第3次指定解除	" 45.3.28	" 45.3.31	" 第9号
第4次指定解除	" 46.3.30	" 46.3.31	" 第10号
第5次指定解除	" 50.3.31	" 50.3.31	" 第13号
第6次指定解除	" 51.3.31	" 51.3.31	" 第13号
第7次指定解除	" 53.10.18	" 54.3.31	" 第33号
第8次指定解除	" 54.3.20	" 55.4.1	" 第7号
第9次指定解除	" 57.7.24	" 58.4.1	" 第26号
第10次指定解除	" 58.11.26	" 59.4.1	" 第32号
第11次指定解除	" 60.3.11	" 60.4.1	" 第7号
第12次指定解除	" 62.12.22	" 63.4.1	" 第26号
第13次指定解除	平成2.12.27	平成3.4.1	" 第49号
第14次指定解除	" 5.3.9	" 5.4.1	" 第5号
第15次指定解除	" 10.3.3	" 10.4.1	" 第8号
第16次指定解除	" 12.12.20	" 13.4.1	" 第64号
第17次指定解除	" 14.3.27	" 14.4.1	総務省第1号 農林水産省 国土交通省
第18次指定解除	" 22.3.26	" 22.4.1	総務省第7号 農林水産省 国土交通省
第19次指定解除	" 23.3.2	" 23.4.1	総務省第1号 農林水産省 国土交通省
第20次指定解除	" 24.3.30	" 24.4.1	総務省第1号 農林水産省 国土交通省
第21次指定解除	" 25.7.31	" 27.4.1	総務省第6号 農林水産省 国土交通省

(参考)

〔国土審議会第14回離島振興対策分科会資料〕

## 指定解除予定地域の概要

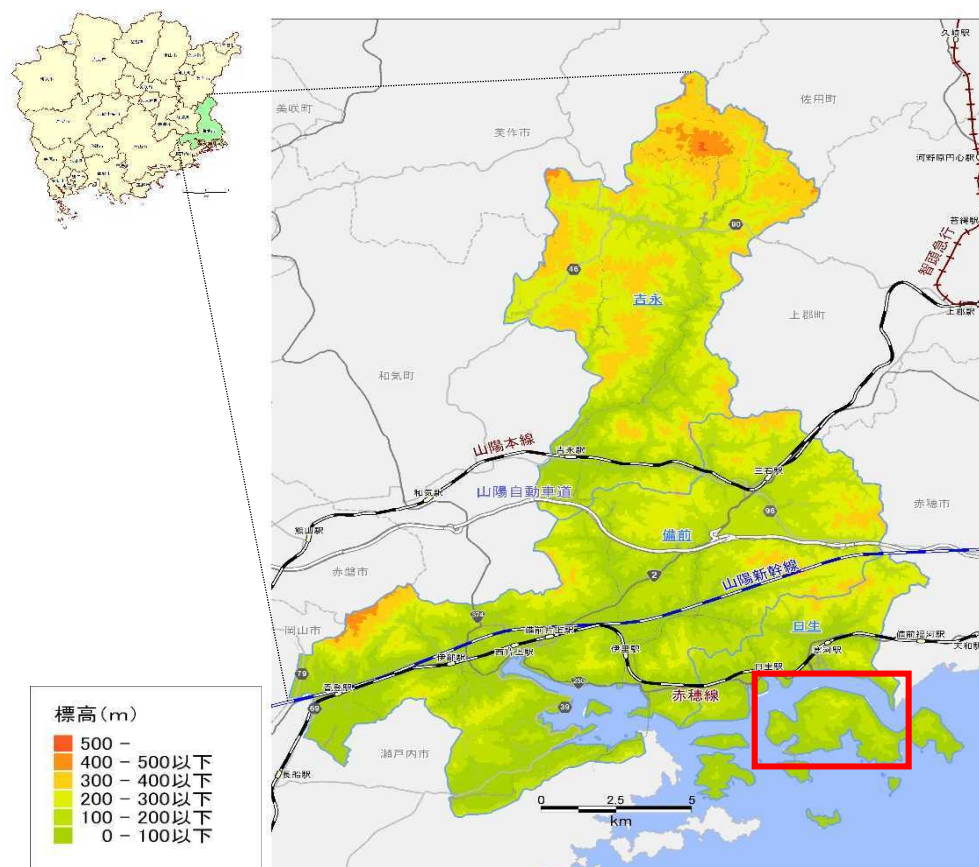
## 岡山県鹿久居島の概要

岡山県備前市

## 1. 位置と地勢

鹿久居島は県下最大の島で周囲 28km、面積が 10.17 km<sup>2</sup>で、本土より南に 0.6km の位置にあり、島の約 83%を国有地が占めている。気候は温暖・少雨で典型的な瀬戸内海気候である。

鹿久居島は旧日生町からなり、平成 17 年 3 月 22 日に旧備前市、旧日生町、旧吉永町が合併し、現在の備前市日生町日生となった。



## 2. 離島振興対策実施地域の指定

第 9 次指定（指定年月日：昭和 36 年 9 月 25 日総理府告示第 25 号）

## 3. 人口、世帯の状況

人口及び世帯数は平成 12 年国勢調査で 16 人 8 世帯、平成 17 年国勢調査で 14 人 7 世帯、平成 22 年国勢調査では 11 人 6 世帯となっており、減少傾向となっている。高齢化率は平成 12 年国勢調査で 50.0%、平成 17 年国勢調査で 57.1%、平成 22 年国勢調査で 72.7%となり、上昇傾向となっている。

表 国勢調査における人口と高齢者率の推移

	人口 (人)	高齢者率 (%)	世帯数 (世帯)	増減率 (%)
平成 12 年	16	50.0	8	
平成 17 年	14	57.1	7	▲12.5
平成 22 年	11	72.7	6	▲21.4
参考) 平成 28 年 3 月 31 日時点 ※住民基本台帳人口	10	100.0	5	▲9.1

4. 市の財政状況

備前市の平成 26 年度の一般会計及び特別会計の決算状況は、歳入 20,930 百万円に対し、歳出額は 19,750 百万円となっており、対前年度比率でそれぞれ 10.2%、8.7%の増となっている。

表 財政状況

	平成 25 年度決算	平成 26 年度決算	差引
歳 入	18,990,319 千円	20,930,323 千円	1,940,004 千円
歳 出	18,172,545 千円	19,750,140 千円	1,577,595 千円
財 政 力 指 数	0.486	0.483	▲0.003
公 債 費 比 率	6.8%	5.8%	▲1.0%
経 常 収 支 比 率	91.4%	91.2%	▲0.2%

5. 産業の状況

野生鹿が生息する鳥獣保護区として良好な自然環境となっており、主要産業は第三次産業である観光農園（みかん狩り）を中心に発展し、平成 5 年には古代体験など自然を生かしたレクリエーション施設(古代体験の郷 まほろば(以下、‘まほろば’ と記載))の整備も行われている。

表 平成 21 年度経済センサスによる産業別の従業員数及び事業所数

	就業者数 (H22 国調数値)	事業所数
第一次産業	0(5)	0
第二次産業	0(0)	0
第三次産業	3(1)	1

## 6. 観光の状況

野生鹿が生息する島としても知られ島全体が良好な自然環境が保たれており、秋にはみかん狩りの観光客でにぎわう。‘まほろば’へのアクセス道は、道幅が狭く舗装がされていない林道であり十分に利用されておらず、南部にある東備地区広域漁場整備事業で整備した海洋牧場と連携した漁業体験などを有機的に絡めた、本地域の恵まれた自然環境との調和を念頭においた振興に努めている。

なお、島内には観光みかん農園5園、レクリエーション施設(‘まほろば’)1軒、宿泊施設2軒がある。

表 観光状況

	客数
平成26年の入込客数	658
平成26年の宿泊客数	409

	客数
平成27年の入込客数	1,377
平成27年の宿泊客数	870

※値はまほろばにて集計。

## 7. 交通の状況

### ① 道路

道路総延長は4.6kmであり、舗装率は71.7%である。しかし、既存レクリエーション施設への道路などが未整備となっている。

### ② 港湾

島の南西に鹿久居島港がある。定期船が就航しており、島民が主に利用している。近年は利用が減少している。

### ③ 空港

該当なし。

### ④ 航路

航路については、日生(日生港)～鴻島(鴻島港)～鹿久居島(鹿久居島港)～頭島(頭島漁港)～大多府(大多府港)をつなぐ民間旅客船が一日に2往復している。架橋後においても便数に変化はない。



表 鹿久居島港の定期航路時刻表

	所要時間	便数／日	始発	最終
大多府行	20分	2便	7:50	10:40
日生行	10分	2便	10:15	11:25

⑤ 航空路  
該当なし。

⑥ バス路線  
該当なし。

8. 生活環境の状況

① 水道  
本土からの上水道を利用し給水を行っている。

② 廃棄物  
可燃ごみ、不燃ごみは本土と同様、本土の処理施設で収集処理を行っている。汚水処理については、合併浄化槽による汚水処理区域であるが、一部の未設置世帯では、し尿収集を行い本土の処理施設で処理を行っている。  
なお、可燃ごみ、不燃ごみ及び汚水について架橋前は収集車と船舶により本土に運搬していたが、架橋後は収集車が橋を利用し運搬している。

③ 電気  
普及率 100%。

④ 電話（通信）  
電話は各家庭に普及している。ブロードバンドの整備については、光ファイバー通信（平成 28 年 4 月から）が利用可能である。携帯電話の通信エリアは島内全域に広がっており、LTE の利用が可能である。

⑤ 医療  
島内には常勤医師がおらず、本土にて医療サービスを利用している。

⑥ 消防  
東備消防組合のうち本土の備前市穂浪に位置する南部出張所の管轄エリアとなっている。

架橋前は島内での災害が発生した場合は、船舶にて対応していたが、架橋後は橋を利用して対応している。なお、島内には自主防災組織が組織されている。

⑦ 教育

保育園 0 園

幼稚園 0 園

小学校 0 校（島内には小学校がないが、長く対象者はいない。）

中学校 0 校（島内には中学校がないが、長く対象者はいない。）

高校 0 校（島内には高校がないが、長く対象者はいない。）

⑧ 福祉

島内には福祉サービスを受けられる施設がなく、本土にて福祉サービスを利用している。架橋後は送迎サービスが実施されるようになった。

9. 陸上交通確保の状況

平成 16 年 11 月に頭島大橋が開通し、頭島と陸続きとなった。平成 27 年 4 月に備前▽日生大橋が開通し、本土と陸続きとなった。これにより常時陸上交通が確保されるようになった。

10. 架橋による変化

架橋完成後は、観光客は、急激に増加している。しかし、島外からの自動車による交通事故、交通渋滞、治安悪化等が懸念されている。

表 観光客数

期間	人数
平成 26 年度(架橋前)	624
平成 27 年度(架橋後)	1340

※値はまほろばにて集計。

消防及び救急に関しては、架橋による影響が大きく、本土の日生港から鹿久居島の鹿久居島港までの所要時間は船舶で 10 分であったが、架橋後には 5 分となり、大幅な時間短縮が図られた。

平成 27 年 4 月～平成 28 年 3 月の定期航路の終日欠航日は 1 日で、架橋の終日通行止めは 1 日であり、本土への通勤・通学の交通の制約がなくなり、欠航による欠勤、欠席等が減った。

## 1 1. 島の今後の課題

主産業となっている観光農園の就業者が高齢化しており、後継者対策が問題となっている。今後とも、架橋による観光客の増加が見込まれるため、販売体制の強化・維持をととした経営の安定化を図っていく必要がある。

観光客が架橋の影響により増加しているものの、‘まほろば’までの交通整備が不十分で有り、観光客に十分に使用されていない状況となっているため、道路整備等が必要となっている。また、既存施設のみではなく、新しい観光スポットの整備や観光メニューの開発が必要となっている。

現在、本土の日生港～鴻島～鹿久居島～頭島～大多府島を結ぶ定期航路が運航しているが、常時陸上交通路が確保されたことで、日生～鹿久居島～頭島の定期船利用者が激減することが推測される。その結果、現在の航路、便数での定期船の運航維持が困難となり、日生諸島の他の島に対して大きな影響がでることが予測される。

## 岡山県頭島の概要

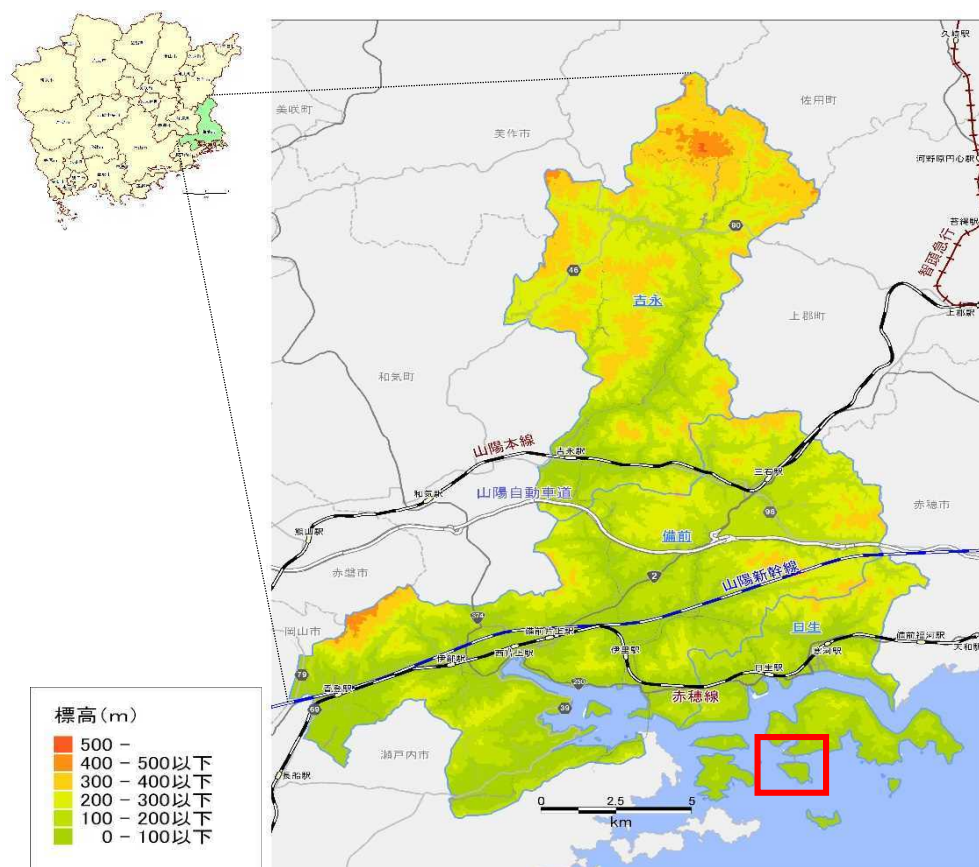
岡山県備前市

## 1. 位置と地勢

頭島の面積は 0.6k m<sup>2</sup>で、本土から南に 4km に位置し、周囲 4km の小島であるが日生諸島の中心として小学校をはじめ漁業支所、郵便局といった公共施設を有する。

また、国立公園に指定されている。

頭島は旧日生町からなり、平成 17 年 3 月 22 日に旧備前市、旧日生町、旧吉永町が合併し、現在の備前市日生町日生となった。



## 2. 離島振興対策実施地域の指定

第 9 次指定 (指定年月日 : 昭和 36 年 9 月 25 日総理府告示第 25 号)

## 3. 人口、世帯の状況

人口及び世帯数は平成 12 年国勢調査で 468 人 183 世帯、平成 17 年国勢調査で 405 人 169 世帯、平成 22 年国勢調査では 366 人 154 世帯となっており、減少傾向となっている。高齢化率は平成 12 年国勢調査で 35.3%、平成 17 年国勢調査で 43.5%、平成 22 年国勢調査で 49.7%となり、上昇傾向となっている。

表 国勢調査における人口と高齢者率の推移

	人口 (人)	高齢者率 (%)	世帯数 (世帯)	増減率 (%)
平成 12 年	468	35.3	183	
平成 17 年	405	43.5	169	▲13.5
平成 22 年	366	49.7	154	▲9.6
参考) 平成 28 年 3 月 31 日時点 ※住民基本台帳人口	412 ※外国人研 修生含む	47.3	232	12.6

4. 市の財政状況

備前市の平成 26 年度の一般会計及び特別会計の決算状況は、歳入 20,930 百万円に対し、歳出額は 19,750 百万円となっており、対前年度比率でそれぞれ 10.2%、8.7%の増となっている。

表 財政状況

	平成 25 年度決算	平成 26 年度決算	差引
歳 入	18,990,319 千円	20,930,323 千円	1,940,004 千円
歳 出	18,172,545 千円	19,750,140 千円	1,577,595 千円
財 政 力 指 数	0.486	0.483	▲0.003
公 債 費 比 率	6.8%	5.8%	▲1.0%
経 常 収 支 比 率	91.4%	91.2%	▲0.2%

5. 産業の状況

島内の産業は第一次産業の漁業、第二次産業の食品加工業、第三次産業の民宿業が中心となっており、近年では瀬戸内海の新鮮な魚介料理が味わえる観光の島として注目されている。島内活動の拠点として、平成 13 年度に市の研修・集会施設等と漁協施設を備えた複合施設(ふれあい交流会館しおまち)も整備され、平成 26 年にはカキ処理場も整備している。

表 平成 21 年度経済センサスによる産業別の就業者数及び事業所数

	就業者数 (H22 国調数値)	事業所数
第一次産業	0 (62)	0
第二次産業	4 (17)	2
第三次産業	57 (52)	27



## 6. 観光の状況

夏場の海水浴、秋のみかん狩りをはじめとして、新鮮な魚介類を提供する宿泊施設の利用と併せて週末を中心に賑わいを見せているものの、年間を通して来島者が楽しめるレジャー施設が不足しているのが現状である。そのため、新たな観光資源の発掘、海洋資源の活用、架橋関連事業の実施により、滞在型の観光レクリエーション基地を目指していく。

なお、島内には果樹農園1園、頭島グランドゴルフ場などの観光施設3軒、宿泊施設5軒がある。

表 観光状況

	客数
平成26年の宿泊客数	7,000

※値は島内宿泊施設6軒の合計。(現在は5軒に減少。)

平成27年データは現在集計中。

## 7. 交通の状況

### ① 道路

道路総延長は10.6kmであり、舗装率は75.5%である。

### ② 港湾

島の南西に頭島港がある。定期船が就航しており、島民が主に使用している。近年は利用が減少している。

### ③ 空港

該当なし。

### ④ 航路

航路については、日生(日生港)～鴻島(鴻島港)～鹿久居島(鹿久居島港)～頭島(頭島漁港)～大多府(大多府港)をつなぐ民間旅客船が一日に8往復している。架橋後においても便数に変化はない。

表 頭島漁港における定期航路時刻表

	所要時間	便数/日	始発	最終
大多府行	10分	8便	8:00	19:15
日生行	20～35分	8便	6:50	18:30

※便により、寄港地点が異なる。所要時間の差はそれによる。

⑤ 航空路  
該当なし。

⑥ バス路線  
該当なし。

## 8. 生活環境の状況

① 水道  
本土からの上水道により給水を行っている。

② 廃棄物  
可燃ごみ、不燃ごみは本土と同様、本土の処理施設で収集処理を行っている。架橋前は収集車と船舶により本土に運搬していたが、架橋後は収集車が橋を利用し運搬している。  
汚水処理については、島内全域に下水道が普及されており、漁業集落排水施設(頭島浄化センター)で処理を行っている。

③ 電気  
普及率 100%。

④ 電話(通信)  
電話は各家庭に普及している。ブロードバンドの整備については、光ファイバー通信(平成 28 年 4 月から)が利用可能である。携帯電話の通信エリアは島内全域に広がっており、LTE の利用が可能である。

⑤ 医療  
島内には常勤医師がおらず、本土にて医療サービスを利用している。島内にある市立頭島診療所で、週に 1 度ずつ内科、整形外科の診療を行っている。

⑥ 消防  
東備消防組合のうち備前市穂浪に位置する南部出張所の管轄エリアとなっている。  
架橋前は島内での災害が発生した場合は、船舶にて対応していたが、架橋後は橋を利用して対応している。なお、島内には非常備消防として諸島分団が配置されている。

⑦ 教育

- 保育園 0 園 (平成 27 年度末で閉園)
- 幼稚園 0 園
- 小学校 0 校 (平成 27 年度末で閉校)
- 中学校 0 校
- 高校 0 校

⑧ 福祉

島内には福祉サービスを受けられる施設がなく、本土にて福祉サービスを利用している。架橋後は送迎サービスが実施されるようになった。

9. 陸上交通確保の状況

平成 16 年 11 月に頭島大橋が開通し、鹿久居島と陸続きとなった。平成 27 年 4 月に鹿久居島と日生をつなぐ備前 $\heartsuit$ 日生大橋が開通し、本土と陸続きとなった。これにより常時陸上交通が確保されるようになった。

10. 架橋による変化

架橋完成後は、観光客は、急激に増加している。しかし、島外からの自動車による交通事故、交通渋滞、治安悪化等が懸念されている。

表 観光客数

期間	人数
平成 26 年度 7 月～8 月 (架橋前)	2,000
平成 27 年度 7 月～8 月 (架橋後)	2,100

※値は外輪海水浴場の来場者数。

消防及び救急に関しては、架橋による影響が大きく、本土の日生港から鹿久居島の鹿久居島港までの所要時間は船舶で 20 分であったが、架橋後には 10 分となり、大幅な時間短縮が図られた。平成 27 年 4 月～平成 28 年 3 月の定期航路の終日欠航日は 1 日で、架橋の終日通行止めは 1 日 (備前 $\heartsuit$ 日生大橋 1 日、頭島大橋 1 日) であり、本土への通勤・通学の交通の制約が減り、欠航による欠勤、欠席等が減った。

## 1 1. 島の今後の課題

島民の生活基盤となっている水産業振興のため、漁港機能の維持及び拡充をはじめ、関連施設の整備を計画的に実施していく必要がある。

また、観光客が増加しているものの、観光施設や駐車場が未整備であるなどおもてなしの体制が十分でない状況である。既存施設の整備に加え、新しいニーズに対応した観光のメニューやスポット作り、日生みかんなど特産物のブランド化に取り組むなど、新たな層の観光客を取り込むための施策が必要である。

現在、本土の日生港～鴻島～鹿久居島～頭島～大多府島を結ぶ定期航路が運航しているが、常時陸上交通路が確保されたことで、日生～鹿久居島～頭島の定期船利用者が激減することが推測される。特に頭島は日生諸島の中で最も人口が多い離島であり、現在の航路、便数での定期船の運航維持が困難となり、日生諸島の他の島に対して大きな影響がでることが予測される。