

指定解除予定地域の概要

平成22年2月26日

広島県豊島の概要

平成22年2月

1 位置と地勢

豊島は、呉市豊浜町からなり、本土である呉市安浦町の南約10kmの海上に位置する内海・本土近接型離島である。

面積は5.66km²、海岸延長は約9kmで、中央部に標高317mの高雄山があり、お碗を伏せたような形をしている。東側に3つの集落が集まり、西側の比較的なだらかな斜面にみかん畑などの耕作地が広がっている。

平成17年3月20日に、呉市と旧豊浜町が合併したことにより、現在の市域となっている。

2 離島振興対策実施地域の指定

第8次指定

(指定日:昭和34年5月8日 告示日:昭和34年5月12日 総理府告示第226号)

3 人口、世帯の状況

人口及び世帯数は、平成17年国勢調査で1,557人、815世帯であり、平成12年国勢調査に比べて人口で12.9%の減となり、一貫して減少傾向にある。

高齢化率は、平成17年国勢調査では55.0%であり、平成2年調査時(26.9%)と比較して約2倍に上昇している。

	平成7年	平成12年	平成17年
人口 (増減率)	2,085人	1,787人 (△14.3%)	1,557人 (△12.9%)
世帯数 (増減率)	1,014世帯	930世帯 (△8.3%)	815世帯 (△12.4%)
高齢化率	36.2%	46.7%	55.0%

4 呉市の財政状況

呉市の平成19年度普通会計決算状況は、歳入総額106,197百万円、歳出総額104,687百万円で、対前年度比それぞれ1.4%の増加である。また、実質収支は1,326百万円の黒字で、前年度より25百万円の増加となり、実質収支比率は前年度より0.1%減の2.3%となっている。

一方、財政構造面では、経常収支比率は98.5%と前年度(94.6%)より3.9ポイント上昇し、依然として高い比率となっている。

また、平成19年度末の地方債現在高は、142,018百万円で、公債費比率は16.2%であり、前年度(16.8%)比較では、0.6ポイント低下した。

さらに、財政力指数においても0.641であり、歳出総額に占める義務的経費の割合も53.1%と高いことなど、硬直した財政構造を示している。

平成19年度

歳入	106,197,260千円
歳出	104,687,179千円
財政力指数(単年度)	0.641
公債費比率	16.2%
経常収支比率	98.5%

5 産業の状況

平成17年国勢調査に基づく産業別人口では、第1次産業が517人、第2次産業が75人、第3次産業が251人であり、労働力人口全体に占める割合はそれぞれ下表のとおりである。

豊島は、この地域における水産業の中心地域であり、一本釣り漁法によるタチウオなど高品質な水産物が漁獲されている。そこで、荷さばき・製氷施設の整備や築磯、漁礁を設置することにより漁業の構造改善に努めるとともに、水産物のブランド化に取り組んでいる。

また、農業の主要作物は柑橘類であるが、農業従事者の高齢化や後継者不足により、耕作放棄地が増加している。

産業別就業人口（平成17年）

第1次産業	第2次産業	第3次産業	計
517人 (61%)	75人 (9%)	251人 (30%)	843人

6 観光の状況

豊島には観光施設がなく、釣り客を中心に年間約5,000人が来島している。最近では活魚の朝市が行われるなど、大崎下島を訪れる観光客の来島を促す取り組みが行われている。

7 交通の状況

(1) 道路

道路は県道（9.8km）、市道（54.5km）などが整備されており、架橋に併せて新たに大型車両が通行できるよう改良されている箇所も多いが、依然狭隘な道路も多く、集落の中心にある主要な道路でさえ車両の離合が困難な箇所がある。

(2) 港湾

漁港施設として豊島港があり、本土や周辺離島を結ぶ航路の寄港地となっている。

(3) 空港

該当なし。

(4) 航路

本土側の大浦港と豊島港を結ぶフェリーが運航していたが、架橋開通に伴い廃止された。

架橋後も、本土・川尻港から豊島港を経由し、今治港までを結ぶ高速船が1日3往復(片道20分)運航され、住民や観光客に利用されている。また、豊島と斎島を結ぶ旅客船が1日5往復(片道17分)運航している。

(5) 航空路

該当なし。

(6) バス路線

架橋による民間航路の廃止に伴い、島内主要道路を循環し、近隣の大崎下島から上蒲刈島、下蒲刈島を経由し本土までを結ぶ新たな民間バス路線が設定された。

島内のバス停は5箇所、1日15往復が運行され、運賃は呉市内本土側の終点(中国労災病院)まで片道最大930円となっている。

8 生活環境の状況

(1) 水道

昭和49年より、本土からの海底送水による簡易水道が開始されている。配水管等の施設の老朽化が進んでいたため、平成20年度までに配水管等の更新が行われ、安定供給の確保が図られている。

(2) 廃棄物

架橋開通以前より、大崎下島・岡村島と併せて大崎下島にある処理施設で広域的なごみ処理が行われている。粗大ごみは、大崎下島の処理施設で受け入れた後、残土・廃材等と併せて島外への搬出を行っている。

(3) 電気

電気は、大正初期に各地域へ送電線が引かれ、以後、全世帯に安定的に供給されている。

(4) 電話(通信)

上蒲刈島から海底ケーブルにより電話回線が布設されている。

なお、豊浜町、豊町の市外局番は「0846」番であるが、平成22年3月1日より呉市内で統一の市外局番となり「0823」番に変更される予定である。

また、ブロードバンドの整備については、現在、ISDN回線の利用が可能であるが、難視聴対策として整備しているCATV施設が本年度改修され

るため、高速インターネットサービスが可能になるとともに、地上デジタル放送への対応も可能となる予定である。

(5) 医療

豊島には、診療所が2箇所あり、常勤医師3名、非常勤医師1名で初期医療に対応しているが、専門・高度な診療については本土の医療機関に依存しており、島外へ通院・入院している住民も多い。

救急体制については豊浜町、豊町ともに平成11年度から呉市消防局に業務委託を行っており、大崎下島に出張所が整備され、救急車・救急艇による救急搬送体制が整っている。架橋開通後は、主に救急車による輸送が行われており、消防署によるヘリコプターの救急搬送も可能となっている。

(6) 消防

豊島には消防施設はないが、架橋以前から大崎下島に呉市東消防署大崎下島出張所が整備され、救急体制及び消防防災体制の大幅な強化が図られている。

また、防火水槽等の消防施設が整備されるとともに、住民による消防団が編成されており、初期消火を主体とする消防体制の強化に努めている。

(7) 教育

豊島には、幼稚園1園(14人)、小学校1校(33人)、中学校1校(36人)がある。進学した生徒は5人いるが、島内に高等学校等はないため、呉市の本土側や竹原市、大崎上島町など島外の学校へ進学し、バス、フェリーなどを利用し通学をしている。

(8) 福祉

高齢者福祉施設として、地域相談センター、生活支援ハウスを核としたデイサービス事業などが行われている。

9 陸上交通確保の状況

架橋と併行して島内主要道路の整備が進められ、平成20年11月18日の豊島大橋開通により、本土から下蒲刈島～上蒲刈島～豊島～大崎下島～平羅島～中ノ島～岡村島(愛媛県今治市)までの7つの島を7つの橋で結ぶ「安芸灘とびしま海道」が陸続きとなり、陸上交通が確保された。

なお、豊島大橋の通行料は無料であるが、本土～下蒲刈島間の安芸灘大橋の通行料が有料となっている。

[架橋概要]

事業名) 一般県道豊浜蒲刈線道路改良事業

路線名) 一般県道豊浜蒲刈線

事業期間) 平成11～20年度

事業費) 約230億円(うち橋梁部約180億円)

事業延長) 3, 910 m (うち橋梁部 903.2 m)
幅員) 橋梁部 9.85 m, 道路部 10.00 m
橋の特徴) 国内 15 番目の規模となる吊り橋

10 架橋による変化

架橋開通と同時に、それまで運航していた上蒲刈島・大浦港～豊島・豊島港～大崎下島・立花港を結ぶフェリー航路が廃止された。代わって、架橋前にそれぞれ島内を運行していた生活バス路線が再編され、本土までを陸路で結ぶバスの運行が開始されたことにより、通勤・通学・通院等、住民の行動範囲の拡大につながっている。併せて、「大長みかん」、「豊島タチウオ」などの農水産物についても、時間の制約がない陸路での搬出が可能となり、輸送に係る経費の節減につながっている。

また、架橋開通後、大崎下島を訪れる観光客などの増加が影響し、島内を通行する車両数が増加している。

その他にも、架橋前は島内が中心であった生活物資等の購入場所が、本土の大規模店舗等に移る傾向があり、島内の小規模店舗の存続が危ぶまれるため、自家用車等の移動手段を持たない高齢者等への影響が懸念されている。

11 島の今後の課題

架橋開通による人口増減への影響は見受けられないが、高齢者が多い地域であることから、今後も医療・福祉サービスの向上は重要な課題である。

産業面では、以前からブランド化に取り組んでいる農水産物について、架橋により物流移動の自由度が増したことを有効に活用する必要がある。

観光面では、島内に観光施設がなく大崎下島を訪れる観光客が島内を通過するのみとなっているため、観光資源の発掘と観光客等を島内に呼び込む取り組みが必要であるが、島の中心部である小野浦地区の狭隘な道路状況が課題となっている。

広島県大崎下島の概要

平成22年2月

1 位置と地勢

大崎下島は、呉市豊町と豊浜町からなり、本土である東広島市安芸津町の南約15kmの海上に位置する内海・本土近接型離島である。

面積は17.46km²、海岸延長は約26kmで、中央に一峰寺山（標高448.6m）を主峰とする山系が東西に走り、山裾が海岸線に及んでいる。これら山系は急峻な斜面で平地は極めて少ない状況にあり、この少ない平地に豊町の4集落、豊浜町の2集落がある。

平成17年3月20日に、呉市と旧豊町・旧豊浜町が合併したことにより、現在の市域となっている。

2 離島振興対策実施地域の指定

第9次指定

（指定日：昭和36年9月25日 告示日：昭和36年9月27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17年国勢調査で2,897人、1,372世帯であり、平成12年国勢調査に比べて人口で10.4%の減となり、一貫して減少傾向にある。

高齢化率は、平成17年国勢調査では53.8%であり、依然上昇傾向にある。

	平成7年	平成12年	平成17年
人口 (増減率)	3,696人	3,233人 (△12.5%)	2,897人 (△10.4%)
世帯数 (増減率)	1,607世帯	1,481世帯 (△7.8%)	1,372世帯 (△7.4%)
高齢化率	40.2%	49.5%	53.8%

4 呉市の財政状況

呉市の平成19年度普通会計決算状況は、歳入総額106,197百万円、歳出総額104,687百万円で、対前年度比それぞれ1.4%の増加である。また、実質収支は1,326百万円の黒字で、前年度より25百万円の増加となり、実質収支比率は前年度より0.1%減の2.3%となっている。

一方、財政構造面では、経常収支比率は98.5%と前年度（94.6%）より3.9ポイント上昇し、依然として高い比率となっている。

また、平成19年度末の地方債現在高は、142,018百万円で、公債費比率は16.2%であり、前年度（16.8%）比較では、0.6ポイント低下した。

さらに、財政力指数においても0.641であり、歳出総額に占める義務的経費の割合も53.1%と高いことなど、硬直した財政構造を示している。

平成19年度

歳入	106,197,260千円
歳出	104,687,179千円
財政力指数(単年度)	0.641
公債費比率	16.2%
経常収支比率	98.5%

5 産業の状況

平成17年国勢調査に基づく産業別人口では、第1次産業が1,013人、第2次産業が170人、第3次産業が541人であり、労働力人口全体に占める割合はそれぞれ下表のとおりである。

基幹産業は農業であり、県内でも有数の柑橘産地となっている。特に大長地区は、明治時代に早生温州みかんを導入してみかん栽培の基礎を確立し、県内におけるみかん栽培の先進地として名を馳せており、周辺の島々へ耕作に出かける出作地帯としても有名である。急傾斜地の園地が多く労働生産性が低いため、これまで農道整備、選果機の導入など農業基盤の強化とともに農業の近代化、省力化に向けた取組を行っているが、市場価格の低迷や農業従事者の高齢化・後継者不足により果樹園の放棄等が増加している。

また、漁業は夏場を中心に小型底引き網によるエビ漕ぎ漁が行われている。

産業別就業人口（平成17年）

第1次産業	第2次産業	第3次産業	計
1,013人 (59%)	170人 (10%)	541人 (31%)	1,724人

6 観光の状況

平成6年に御手洗地区が重要伝統的建造物群保存地区に選定され、住民による観光ガイドや町並みの美化活動等、地域ぐるみの活動が行われている。

架橋以前に島を訪れる観光客は、年間20,000人前後であったが、架橋開通後は安芸灘大橋有料道路の利用車両数が対前年比120～130%となる等、平日、休日を問わず観光客の増加が見受けられる。

7 交通の状況

(1) 道路

道路は県道(26km)、市道(54.5km)などが整備されており、架橋に併せて新たに観光バス等の大型車両が通行できるよう改良されつつあるが、依然、狭隘な箇所も多い。

また、県内でも有数の柑橘産地であるため、広域的な農道等の整備が行われている。

(2) 港湾

久比港，小長港，大長港，御手洗港の4箇所の港湾施設と大浜港，立花港の2箇所の漁港施設があり，本土や周辺離島を結ぶ航路の寄港地となっている。

(3) 空港

該当なし。

(4) 航路

本土側の大浦港と立花港を結ぶフェリーが運航していたが，架橋開通に伴い廃止された。

架橋後も，本土・川尻港から大長港を経由し，今治港までを結ぶ高速船が1日3往復（片道35分），本土・竹原港から大長港を結ぶ高速船が1日5往復（片道40分）で運航され，住民や観光客に利用されている。

また，大崎下島と近隣の島を結ぶ航路として，久比港～三角島を結ぶフェリーが1日5往復，久比港，立花港，大浜港と齋島を結ぶ旅客船が1日5往復，小長港～大崎上島・明石港を結ぶフェリーが1日12往復運航している。

(5) 航空路

該当なし。

(6) バス路線

架橋による民間航路の廃止に伴い，島内主要道路を循環し，近隣の豊島，上蒲刈島，下蒲刈島を経由し本土までを結ぶ新たな民間バス路線が設定された。

島内のバス停は13箇所で1日15往復が運行され，運賃は呉市内本土側の終点（中国労災病院）まで片道最大1,260円となっている。

8 生活環境の状況

(1) 水道

昭和49年より，本土からの海底送水による簡易水道が開始されている。老朽化が懸念されていた管路の敷設替えも平成6年度から12年度に行われ，安定供給の確保が図られている。

(2) 廃棄物

架橋開通以前より豊島・岡村島と併せて大崎下島にある処理施設で広域的なごみ処理が行われている。粗大ごみは，島内処理施設で受け入れた後，残土・廃材等と併せて島外への搬出を行っている。

(3) 電気

電気は、昭和初期に本土（竹原市）から大崎下島に送電線が引かれ、以後、全世帯に安定的に供給されている。

(4) 電話（通信）

上蒲刈島～豊島間は海底ケーブル，豊島～大崎下島間は橋梁構造内に電話回線が布設されている。

なお，豊浜町，豊町の市外局番は「0846」番であるが，平成22年3月1日より呉市内で統一の市外局番となり「0823」番に変更される予定である。

また，ブロードバンドの整備については，難視聴対策として整備しているCATV施設で1.5Mbps回線を利用したCATVインターネット事業が実施されているが，本年度行われる改修工事により，高速インターネットサービスが可能になるとともに，地上デジタル放送への対応も可能となる予定である。

(5) 医療

大崎下島には，診療所が7箇所あり，常勤医師5名，非常勤医師2名で初期医療に対応しているが，専門・高度な診療については本土の医療機関に依存しており，島外へ通院・入院している住民も多い。

救急体制については豊浜町，豊町ともに平成11年度から呉市消防局に業務委託を行っており，島内に出張所が整備され，救急車・救急艇による救急搬送体制が整っている。架橋開通後は，主に救急車による輸送が行われており，消防署によるヘリコプターの救急搬送も可能となっている。

(6) 消防

大崎下島には，架橋以前から呉市東消防署大崎下島出張所が整備され，救急体制及び消防防災体制の大幅な強化が図られている。

また，防火水槽等の消防施設が整備されるとともに，住民による消防団が編成されており，初期消火を主体とする消防体制の強化に努めている。

(7) 教育

大崎下島には，保育所1所（10人），幼稚園1園（24人），小学校1校（51人），中学校1校（26人）がある。進学した生徒は10人いるが，島内に高等学校等はないため，呉市の本土側や竹原市，大崎上島町など島外の学校へ進学し，バス，フェリーなどを利用し通学をしている。

(8) 福祉

高齢者福祉施設として，地域相談センター，生活支援ハウス，特別養護老人ホーム及び老人保健施設等が整備され，デイサービス事業などが行われている。

9 陸上交通確保の状況

架橋と併行して島内主要道路の整備が進められ、平成20年11月18日の豊島大橋開通により、本土から下蒲刈島～上蒲刈島～豊島～大崎下島～平羅島～中ノ島～岡村島（愛媛県今治市）までの7つの島を7つの橋で結ぶ「安芸灘とびしま海道」が陸続きとなり、陸上交通が確保された。

なお、豊島大橋の通行料は無料であるが、本土～下蒲刈島間の安芸灘大橋の通行料が有料となっている。

[架橋概要]

事業名) 一般県道豊浜蒲刈線道路改良事業

路線名) 一般県道豊浜蒲刈線

事業期間) 平成11～20年度

事業費) 約230億円（うち橋梁部約180億円）

事業延長) 3,910m（うち橋梁部903.2m）

幅員) 橋梁部9.85m, 道路部10.00m

橋の特徴) 国内15番目の規模となる吊り橋

10 架橋による変化

架橋開通と同時に、それまで運航していた上蒲刈島・大浦港～豊島・豊島港～大崎下島・立花港を結ぶフェリー航路が廃止された。代わって、架橋前にそれぞれ島内を運行していた生活バス路線が再編され、本土までを陸路で結ぶバスの運行が開始されたことにより、通勤・通学・通院等、住民の行動範囲の拡大につながっている。併せて、「大長みかん」に代表される柑橘類などの農産物についても、時間の制約がない陸路での搬出が可能となり、輸送に係る経費の節減につながっている。

また、架橋開通後、重要伝統的建造物群保存地区である御手洗地区を訪れる観光客などの増加に伴い、島内の通行車両は大幅に増加しており、特に休日においては、狭隘な道路事情も重なって大変な混雑を招くこともある。

その他にも、架橋前は島内が中心であった生活物資等の購入場所が、本土の大規模店舗等に移る傾向があり、島内の小規模店舗の存続が危ぶまれるため、自家用車等の移動手段を持たない高齢者等への影響が懸念されている。

11 島の今後の課題

架橋開通による人口増減への影響は見受けられないが、高齢者が多い地域であることから、今後も医療・福祉サービスの向上は重要な課題である。

産業面では、以前からブランド化に取り組んでいる農水産物について、架橋により物流移動の自由度が増したことを有効に活用する必要がある。

観光面では、観光客の増加に伴う観光・交流の促進のため、観光施設や交通量の増加に対応できる道路環境の整備、ブラッシュアップによる住民の受入態勢の充実など、ハード・ソフト両面から架橋開通の変化に対応できる環境づくりが課題となっている。

愛媛県岡村島の概要

平成22年2月

1 位置と地勢

岡村島は、愛媛県の最北西端、芸予諸島のほぼ中央に位置する内海・本土近接型離島である。

面積は、3. 13k m²、海岸延長は10. 9k m、海拔は高いところでも216 mであり、地形は、低い山脈がT字状に東西に伸び30度以上の急峻な地勢で、平地は少なく、集落は海岸沿いの南側と西側の平地に密集している。

地質は、花崗岩よりなり所々で砂質土壌であり、秩父古成層地帯の角礫の含有量が極めて多く、みかん栽培に最も適している。

気候は、瀬戸内海の中央部に位置し、典型的な瀬戸内海式気候を示し、夏は高温乾燥であり冬も温暖で積雪も殆どなく、年平均気温17度、年間降水量は800 mm である。

岡村島のある関前村は平成17年1月16日、今治市及び関前村を含む越智郡11か町村との合併協議が整い新今治市として発足。

2 離島振興対策実施地域の指定

第8次指定

(指定日：昭和34年5月8日 告示日：昭和34年5月12日 総理府告示第226号)

3 人口、世帯の状況

人口及び世帯数は、平成17年国勢調査で507人の256世帯であり、平成12年国勢調査に比べて人口で21. 8%の減となり、減少傾向にある。

高齢化率は、平成17年国勢調査では49. 7%であり、さらに上昇傾向である。

	平成7年	平成12年	平成17年
人口 (増減率)	740人	648人 (-12. 4%)	507人 (-21. 8%)
世帯数 (増減率)	321	307 (-4. 4%)	256 (-16. 6%)
高齢化率	39. 5%	43. 1%	49. 7%

4 今治市の財政状況

平成19年度の普通会計決算状況は、歳入総額76, 575百万円、歳出総額72, 373百万円で、対前年度比はそれぞれ5. 0%、6. 2%の増加である。また、実質収支は4, 138百万円の黒字で、実質収支比率は、前年度より0. 2%減の9. 7%となっている。

一方、財政構造面では、経常収支比率は92. 2%と前年度(92. 3%)より0. 1ポイント低下したものの、依然として高い比率となっている。

また、平成19年度末の地方債現在高は89, 879百万円で、公債費比率は16. 5%であり、前年度(16. 8%)比較では0. 3ポイント低下した。

さらに、財政力指数においても0.567であり、歳出総額に占める義務的経費の割合も57.5%と高いこと等、硬直した財政構造を示している。

平成19年度

歳入	76,575,323千円
歳出	72,323,075千円
財政力指数	0.567
公債費比率	16.5%
経常収支比率	92.2%

5 産業の状況

平成17年国勢調査に基づく産業別人口では、第1次産業が112人、第2次産業が22人、第3次産業120人であり、労働力人口全体に占める割合はそれぞれ下表のとおりである。

この中で、基幹産業は1次産業である農業及び漁業である。農業は古くから温州みかんの先進地として発展してきたが、価格の低迷にあわせ過疎化、高齢化により経営は苦しくなっている。漁業については、瀬戸内海でも有数の漁場があり、鯛、アコウ、鯖等の高級魚を対象とした沿岸漁業が主である。

第3次産業は、公務及び農協、漁協、郵便、小売業、運輸業、宿泊業等で、その大半を市役所、農協、漁協、郵便局の職員が占めている。

産業別就業人口（平成17年）

第1次産業	第2次産業	第3次産業	計
112人 (4.4%)	22人 (9%)	120人 (47%)	254人

6 観光の状況

架橋開通以前に岡村島を訪れる観光客は、年間3千人前後であったが、週末には100台以上の車両が島に入り込み、観光客は特に釣り客が多く、1万人を越す。

7 交通の状況

(1) 道路

道路は県道1路線と市道月盛白濁線があり、このうち県道は架橋開通にあわせ観光バス等の大型車両が、通行（対向）可能となるように整備中である。

しかし、既存の市道は小型車両の通行は可能であるが大型車の通行（対向）ができない箇所がある。開通後の路線バスの乗り入れの予定は現在のところはない。

(2) 港湾

「岡村港」「白潟港」の2箇所の港湾施設があり、岡村港は関前地域と今治市街地とを結ぶ生活航路の拠点港として防波堤、係留施設の整備が進められている。

(3) 空港

該当なし。

(4) 航路

岡村島から小大下島、大下島を経由し今治港との間、22.4kmを、市営渡船の旅客フェリー179t、旅客船19tが1日6往復（所要時間：フェリー1時間25分、旅客船45分）し、島民の通勤、通学、通院、日常生活物資の搬送及び観光客を搬送している。

架橋開通後も、島民にとっては、岡村島と今治を結ぶ生活航路としての期待度は高い。

また、近年中四国を結ぶ航路の縮小、航路の撤退により交通体系は大きく変化しており、当岡村～今治航路は中四国を結ぶ海上の交通拠点として期待される。

(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

岡村島の隣にある小大下島の石灰採掘跡の湧水10万トンを水源として、昭和52年1月1日から海底送水管による飲料水の供給が始まった。

しかし、長い旱魃により湧水に塩水が混入し、有効水量の確保が困難となり、平成9年に海水淡水化施設を整備し水不足が解消された。しかし、海水淡水化施設は維持管理の費用が年々増大しており、合併前より協議されていた広島県からの分水問題は架橋開通という新しい節目を迎え、早期実現に向け住民の期待は高まっている。

(2) 廃棄物

ごみ処理、し尿処理については、昭和48年広島県豊田郡豊町、同豊浜町の2町1村による一部事務組合を設立し処理していた。

現在は、市町村合併により豊町、豊浜町と合併した広島県呉市に関前地区のごみ、し尿処理を業務委託により行っている。

(3) 電気

電気は、大正8年に広島県豊町（御手洗）より導入された。

(4) 電話（通信）

明治41年電信事務の岡村局事務開始、関前郵便局が通話事務取扱を昭和6年3月から開始した。

ブロードバンド化については、公共施設間は光ファイバーで結ばれているが、一般世帯はインターネットの接続世帯が少ないということで整備はされていない。また地デジ対応については、岡村島には共聴施設があり、共聴で地デジに移行するか、個人対応にするか検討中である。

(5) 医療

昭和39年に岡村僻地診療所開設（医師住宅）を開設し、医師1名が常駐し、看護師2名パート（事務）1名で業務を行っている。

しかし、高度医療については今治市内の医療機関に頼らざるを得ないため、今治市内への通院者及び入院者も多い。架橋開通以前から呉市内の医療機関を利用している者も数人おり、開通前は船とバスを乗り継ぎ1日がかかりで通院していたが、開通後は自家用車または、隣町の呉市豊町から広島までの路線バスがあり、約1時間半で呉市内の医療機関へ通院することが出来るようになった。

救急対応については、今治市消防本部の消防救急艇で昼夜を問わず搬送している。また、簡易ヘリポートが平成15年10月に関前支所から西方約1kmの岡村港内の物揚場埠頭用地に整備された。また、陸続きになったことにより、広島県呉市消防局との消防相互応援に関する協定により、荒天時や船体検査等で今治市の消防救急艇が出動できない場合は、呉市の救急車により呉市内の病院に搬送、あるいは呉市の救急艇が出動できない場合は、今治市の消防救急艇が出動し呉市の離島住民の救急搬送が出来ることになり、天候に左右されず、かつ迅速な救急搬送が可能となり、住民の不安が解消された。

(6) 消防

以前から住民により消防団が組織され火災時に備えている。

また、平成17年の市町村合併による自主防災組織も出来たが、住民の高齢化とともに消防団員も高齢化しており、防災対策については危惧される場所である。

(7) 教育

岡村島には市立保育所1箇所（6人）、市立小中学校（合同校舎）1校（小学生11人、中学生7人）がある。高校生は13人で、今治市内の高校に通学しており、広島県側への進学者はいない。市営渡船での通学は6人、他の7人は市町

村合併により保護者が今治市内勤務となり、今治市内に一緒に住みそこから通学している。

(8) 福祉

島内に高齢者生活福祉センターがあり、居住、食事、生活指導等のデイサービスが行われているが、地域の高齢化によるマンパワーの確保は、今後の課題である。

また、架橋の開通を見越し平成 17 年に広島県の民間のグループホームが開設された。

9 陸上交通確保の状況

広島県旧豊町、同豊浜町、愛媛県旧関前村（岡村島）を 4 つの農道橋で結ぶ広域農道の整備が進められ、平成 10 年 10 月に中ノ瀬戸大橋の完成により 3 町村との交流が始まり、平成 20 年 11 月 18 日、広島県呉市上蒲刈島と同豊島とを結ぶ豊島大橋（3号橋）の開通により、岡村島と本土間の陸上交通が確保された。

なお、安芸灘大橋（1号橋）以外通行料は無料である。

〔架橋概要〕

安芸灘諸島連絡架橋

橋名	橋長	形式	完成年度	事業名
安芸灘大橋（1号橋）	1,175m	3径間2ヒンジ吊橋	H11	一般県道
蒲刈大橋（2号橋）	480m	3径間連続トラス橋	S54	広域農道
豊島大橋（3号橋）	903m	単径間吊橋	H20.11	一般県道
豊浜大橋（4号橋）	543m	3径間連続トラス橋	H4	広域農道
平羅橋（5号橋）	98.5m	PC斜帳橋	H7	広域農道
中ノ瀬戸大橋（6号橋）	251m	ニールセンローゼ橋	H10	広域農道
岡村大橋（7号橋）	228m	ニールセンローゼ橋	H7	広域農道
—（8号橋）	未定	未定	未定	未定

10 架橋による変化

安芸灘架橋が全線開通したが、住民の生活圏は、今治市のままであり、生活物資もほとんど今治市内から仕入れており、呉市方面に買い物に行く者は、日に数人でこれまでと大きな変化はない。

農産物については、JA 越智今治にほとんど出荷、海産物については、関前村漁協が保冷車を購入し鮮魚を陸上搬送し、コスト削減並び販路拡大を図っている。

また、開通後週末に訪れる来訪者に対し、農産物や海産物の露天販売所が 6 箇

所ほど出来た。

また、人の移動については、陸続きになったことにより、車の利用者にとっては、本土への行ききりが容易になったが、バス路線の乗り入れは現在のところ検討されていない。

島内の交通量は、架橋開通に伴い島外からの車両が大幅に増加し、特に休日には釣り客の車が道路脇に駐車し、地元車両の通行にも支障をきたすと同時に、交通事故等の不安も生じている。また、島外来訪者の増加に伴いゴミの不法投棄、暴走行為等の環境悪化の懸念や、治安に対する不安感も生じてきている。

1 1 島の今後の課題

当岡村島の行政区は（四国）今治市であり、本土と四国を結ぶ拠点として、観光、物流においてこの開通を有効活用するよう努める。

観光客等交流人口の増加による各種施設の整備、交通や治安に対する意識改革、ハード、ソフト両面から架橋開通の変化に対応できる環境づくりが課題となっている。