

利用者から見た出羽島連絡船

洲見啓介

I はじめに

II 出羽島連絡船の概要

- 1) 歴史
- 2) 船・港
- 3) 乗客
- 4) ダイヤ
- 5) 非常時の訓練 防災・非常時の対応について

III 漁船の利用について

IV 乗客調査の結果から

- 1) 調査の概要
 - 2) 乗客の特性
 - 3) ニーズ
- #### V おわりに

I はじめに

島の人々にとって必要不可欠な交通手段は船である。またそれは、「生活の足」となる大切な存在である。我々はあらゆる交通手段をもっているが、島の人たちは船に限定されていて、一つの手段が寸断されると代替手段を失う。そのため、「生活の足」に対する人々の情熱、愛着等は我々とは違うように思う。そこで、実際に連絡船に乗りこみ、乗客から直接話を聞く事により、乗客から見た「生活の足」としての「連絡船」を調べる事によって、出羽島の人達の連絡船に対する情熱、愛着などを実際に感じられたらと思ひ、調査した。

調査は、直接連絡船に乗りこみ、全乗客 52 人に対し 32 人の方々から話を伺い、それについてコメントを頂きたく会社聞き取りを行い、同時に乗客数やしぐみについてや、会社側としての考え方についても伺った。

乗船調査は主に行き先、目的、利用する便などといった乗客の動きに関する項目や、連絡船や漁船の利用頻度に関する項目、さらに最終便などに関する不満、要望に関する項目について行った。

II 出羽島連絡船の概要

1) 歴史

牟岐と出羽島を結ぶ出羽島連絡船には、出羽島内にあり、国指定天然記念物「シラタマモ」が自生する大池の名から由来した「大生丸（おおいけまる）」が活躍している（写真 1、口絵参照）。「大生丸」は、明治初年に活躍した手押しの2 トン足らずの小船から始ま

る。この船は朝7時頃に出羽島を出発し、午後2時頃に帰っていた。手押しであるので片道1時間10分を要し、一日平均して10人前後の乗客があった。また、人を運ぶ仕事の他、荷物や郵便物、かつおなども運んだりしていた。1916(大正5)年、動力が取りつけられ、時間も40分に短縮された。それに伴い便数も2便に増便された。1935(昭和10)年頃になると乗船者が次第に増加し、5トンの動力船になった。1939(同14)年には8トン、一日3便になり、同24年には11トン

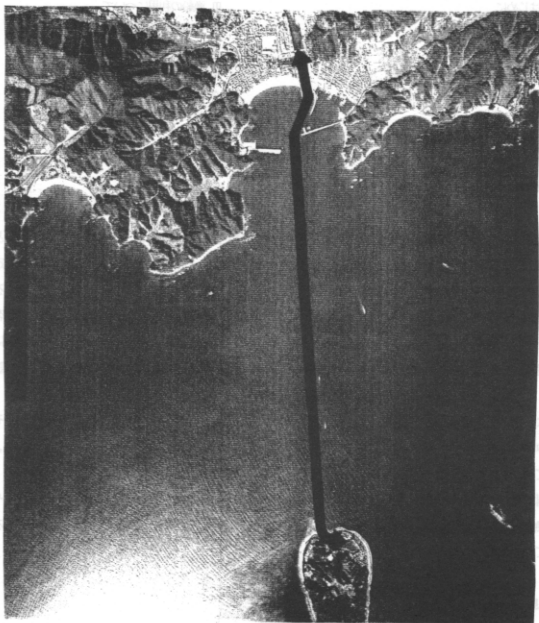


図1 車岐～出羽島航路

原図:国土地理院(1975年11月撮影, C SI-75-13, C10-35)。縮尺は1/15,000。

と船も大きくなった。1945（同 20）年には運輸省の組織が整いつつあった事もあって、この牟岐～出羽島航路（図 1）が正式に認可され、1969（同 44）年 8 月 7 日には出羽島連絡事業有限会社が登記され一切の連絡船事業を漁協から受け継いだ。社員は、最初の頃はかなり入れ替わりがあったようで、1 年に 1 人づつ定年退職や病氣退職で入れ替わっていた。

運賃と乗客数の移り変わりは図 2 および表 1 にある。

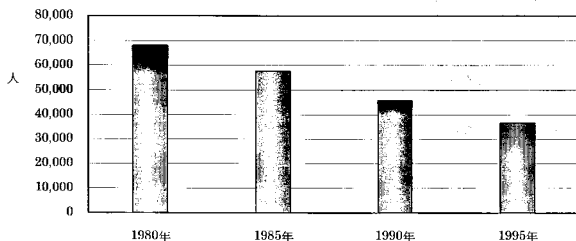


図2 乗客数の推移

表1 運賃の推移

年代	運賃	備考
明治初期	無料	
大正10年	片道5銭	出羽島島民は無料。
	片道10銭	
昭和10年頃	片道15銭	
昭和12年	片道1円	
昭和20年	片道20円	出羽島島民は片道25円に対して15円、往復50円に対して35円に割引。
昭和27年	片道40円	
昭和39年	片道50円	
現在	片道210円8・9月220円	*現在の運賃表は別表参照

出羽島連絡事業有限会社本社での聞き取りによれば、乗客数は最近減り方が緩やかになっており、今年は昨年並みになりそうだという。計算にあたっては直接人数を数えるのではなく、切符の売り上げで計算している。定期券は1ヶ月買うごとに50人、回数券は1冊買うごとに10または11人と一括して計上している。しかし、最近は定期券の数が減りつつあるそうである。（1985（昭和60）年まで6ヶ月定期は無し。）

2) 船・港

今の船は 1994（平成 6）年に新造されている。補助航路の場合、船を新造する時には運輸省の許可がおり、半年ほど前から船の予算などを陳情しなければならない。これと同時に牟岐港の船着場も改装された。

牟岐港の船着場には「漁港改良工事・漁港維持補修工事合併 平成 6 年 10 月竣工」が刻まれている。これは、新しい船体が傷つかないように岸壁を船の幅・長さにあわせて削る工事をした時のもので、町に陳情してやってもらったそうだ。

出羽島港に停泊している「ひまわり」は牟岐町所有のし尿処理船で（写真 2）、管理者は島の漁協。横にある「ぎんりん」は活魚運搬船。漁協の荷物はこれで持って行く。なお、連絡船はこの港から発着する（図 3）。

先代の船は 16 年使っていて、速度は今の約半分であった。新造船は一隻 7,300 万円に消費税 3% を加え、7,330 万円くらいだそうだ。

給油は、1 回につき 800 リットル行い、約 11 日間持つ。出羽島港にあるオイルタンクが使われる。また、年に 2 回、3 日間ドック入りするそうだが、その時は近くの磯釣り船を借りて運行を維持している。前の船の時は代替の船の方が速度は速く、乗客はドック入りの 3 日間を喜んでいたが、今はそうでなく、乗り心地が良い今の船が戻ってくるのを心待ちにするのだそうだ。なお、ドック入りには 1 ヶ月前から運輸省に申請が必要だそうだ。

また、年に 1 回、乗組員と海上保安部の方との訓練を行っている。しかし、乗客に対しては行っていない。乗客の皆様については船内に掲示している非常時についての張り紙（救命胴衣の使い方等）を各自で参照して欲しいそうだ。



写真 2 し尿処理船「ひまわり」

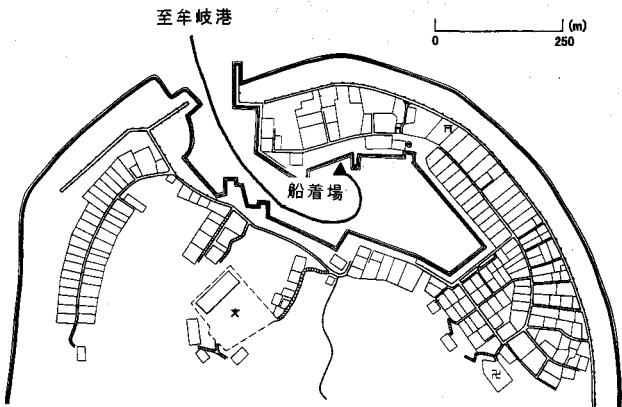


図3 出羽島港における連絡船の船着場

3) 乗客

通学客は年々減ってきている。中学・高校生は来年3月でいなくなってしまう。その下の年は小学校1~2年くらいである。間があいているのは今の高校生の親くらいの世代までは島にいたのだが、それ以降は結婚すると島に出るようになってしまい、今の小学生の親はたまたま出羽島に戻って来ているからである。それより上の若い人は、勤めなどでいなかったり、片親はいるのでもう片方は遠洋漁業でいなかったりで、子供だけ島の祖父母に預けている。

定期券は事務所にて発売されるが、実際には船内でお金を払い必要事項(日にち等)を書きこんでもらっている。人口の割に利用率がわずかに増えているのは最近観光客が若干増えているからである。人口については、住民票だけ島において、実際には住んでいない人もだいぶいるのだそうだ。島の外に通勤している男の人は2人だけである。うち1人は時間的な都合があり、自分の船があるので、連絡船には乗らない。島内の商店主のAさんは、店の買い出しのためにほぼ毎日本土に行っている。Aさんは徳島まで買い出しに行き、戻ってくるのは昼頃になる。店の荷物の大部分は自分の船に乗せてしまうが、間に合わないものは連絡船に載せる。

表2 運賃・料金表

乗船料

大人	220円	8・9月は230円(季節運賃)
小人	110円	8・9月は120円(季節運賃)

運賃表

手荷物		小荷物	
受託手荷物(30kg以下)	40円	10kg以下	40円
自転車・小児用の車	110円	10kgを超え20kg以下	80円
原付	220円	20kgを超え30kg以下	130円
二輪(750cc未満)	330円		
二輪(750cc以上)	440円		

その他の小荷物		貨物運賃	
10kg以下	40円	酒・醬油・酢箱(10本入)	170円
10kgを超え20kg以下	70円	"(8本入)	140円
20kgを超え30kg以下	100円	"(6本入)	100円
1個の大きさが3辺の和が2m以内でかつ、重量が30kgまでのもの	100円	ビール箱(20本入)	110円
		セメント(40kg)	170円
		砂、塩(30kg)	140円
1個につき3辺の和が0.5m、重量が5kg、いずれか増すごとに	30円加算	"(20kg)	90円
		米袋(2斗)	140円
		"(1斗)	70円
		オイル缶(20リットル)	90円
		テレビ	110円
		冷蔵庫	280円
		ちり紙	100円
		建具	70円
		木材(2間物)	100円

満員は、出羽島で葬式があった時にあったそうだ。11:00 発に牟岐を出て、12:20 発の便で帰るそうだ。親戚の人たちは早めに行っているが、その他の弔問者は焼香の時間に合わせてやって来ている。

最近では、サーフィンや散策を目的とする観光客の利用が増えているが、マナーが悪い観光客はゴミを散らかしたままにしておくので、島の人の中には「来てくれたら良いのやら悪いのやら…」という意見もある。

現在の運賃表は表2にある。手荷物、小荷物について、実に細かく決められているが、実際のところはあまり使われていないように思える。実際、我々もビール箱3箱を連絡船に載せたが、特に料金を請求されなかったし、島内の商店の商品と思われる箱や自転車と

一緒に乗る乗客が目についたが、これについても特に料金を請求している様子にはなかった。

4) ダイヤ

欠航の基準は運輸省の運行管理基準により一応風速 10m/s 以上、10 分間の平均波高 1.0m 以上と決められているが、近所の漁師さんの判断基準で決める事もある。欠航していても漁師さんが船を出す事があるが、客を運ぶのでそんなに無理は出来ないそうである。

以前、始発便は出羽島 6:40 発であったが、列車接続が 6 分しかないので 10 分出発時刻を早めて 6:30 発とした。しかし、列車のダイヤがすぐ変わるため今後も 6:30 発のままにしていくそうだ。

列車接続について会社側としては、「列車と接続しにくい時は一つ早い便に乗ってもらって駅で待っていただきたい」ようである。また、牟岐発最終便については、「行きのとときに船員に最終便に乗るといふ旨を伝えておけば、ある程度なら対応できる」らしい。

実際、列車が遅れてしまった時は、夕方なら漁船が戻っているので迎えに来てもらう事が多いそうである。

9:00 発の便で出羽島を出て 11:00 発の便で帰ってくる乗客は多いが、11:00 発では遅く、この間にもう 1 往復して欲しいという要望が出た。しかし、このような増便は乗客が乗ってくれるという確証がない限りこれ以上出来ないそうだ。実際、空気を運ぶ事もあるが、定期船である以上、たとえ乗客が 0 人でも向こうでは待っているかも知れないので出さなければならないのだ。また、最終便を繰り下げて欲しいという要望も出たが、これ以上最終便を繰り下げると、朝 6:30 から乗務している乗組員の労働時間が長くなってしまふことから難しいそうだ。さらに夜間の航行はなるべく避けるようにしているため、これ以上の繰り下げは出来ないようだ。

III 漁船の利用について

漁船の利用については、目的にもよるが、増えてきている。漁自体が少なくなっているため、前はまる一日漁に出ていたものが、最近は漁を早めに終わらせて、昼頃には戻っている人が多い。そこで女の人を漁船に乗せて、買い物に行く事がある。だが男の人はなかなか待ってくれないで先に帰ってしまい、女の方はあとから連絡船で帰ってくる事も多い。漁師の男の人が本土に用があって船で行くとすれば、修理関係や道具の調達の時である。

乗船調査から得た都合のいい時間帯の便と漁船の利用の有無の関係（図 4）については、漁船を利用する人は若干多いが、都合のいい時間帯に便があるかについてはさほど大きな違いはない。都合のいい時間に便がないというよりむしろ、便にあわせて行動しているようである。定期・不定期客別の表（図 5）で見ると、ほとんど定期客が漁船を利用しているようである。不定期客の半数は漁船を利用していないが、利用する人は工事などの材料運搬に漁船を利用しているようである。

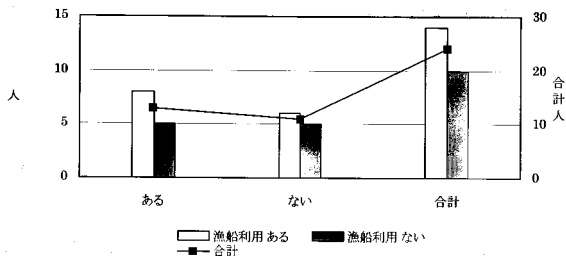


図4 漁船の利用と都合のいい時間帯の便の有無

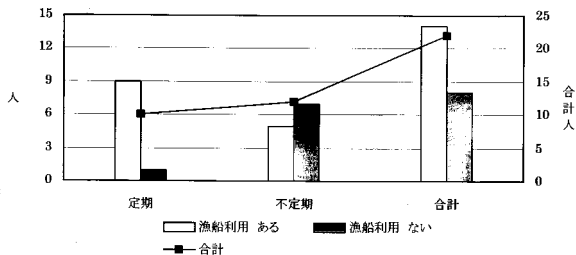


図5 漁船の利用と種別の関係

IV 調査の結果から

1) 調査の概要

本調査は、利用者から見た出羽島連絡船を考察する事を目的として行われた。調査対象は出羽島連絡船のすべての乗客（当学関係者、調査員を除く）である。調査方法は、直接連絡船に乗りこんで行うヒアリング調査で、調査員が直接聞き取った内容を所定の記入用紙に記入した。調査日は1999年9月6日の月曜日で天候は曇で、夕方に強い雨が降った。

調査では全乗客52人に対し32人の方から、行き先、目的、利用する便などといった乗客の動きに関する項目や、連絡船や漁船の利用頻度に関する項目、さらに最終便などに関する不満、要望に関する項目について話を伺った。

2) 乗客の特性

(a) 乗船後の行き先 (図 6.1・図 6.2)

出羽島発の便についてはほとんどが牟岐へ行く人で占められている。出羽島へ行く人は、すべて牟岐発の便で聞き取った分である。これらの人がどこからやってきたかについては牟岐が圧倒的に多く、海南、徳島、日和佐が若干あった。

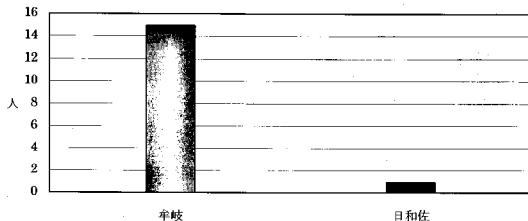


図6.1 出羽島からの行き先

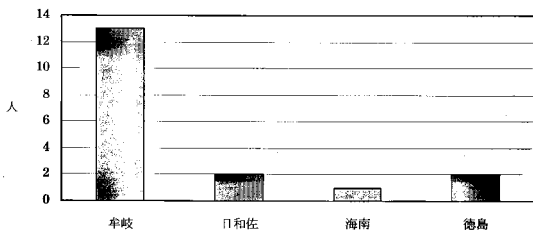


図6.2 出羽島への出発地

(b) 利用者の年齢別 (図 7)

年齢別で見ると、10代1人、20代3人、30代3人、40代4人、50代15人、60代4人、70代2人となっていて、50代が圧倒的に多い。ただし、年齢は質問せず調査員が判断した。島の高齢化のためだろうか、乗客全体を見ても年配のかたが多かった。

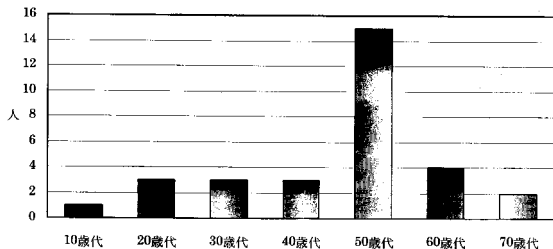


図7 利用者の年齢層

3) ニーズ

(a) 要望・不満 (図8・図9)

第8図は要望, 第9図は不満点をグラフにした。要望・不満共, 「なし」と答えた人が多く, このままで良いと乗客は思っているようである。1人の乗客が「船が新しくなって, 30分かかったのが15分に短縮されたのでこれ以上不満点はない。」と話していた。列車との接続については列車の利用者があまりない事もあり, 会社側としては「早めの便に乗り, 駅や船着場で待っていて欲しい。」というのが本音のようである。

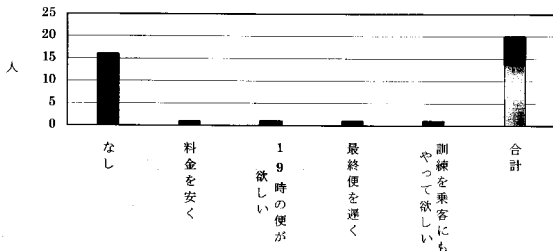


図8 要望点

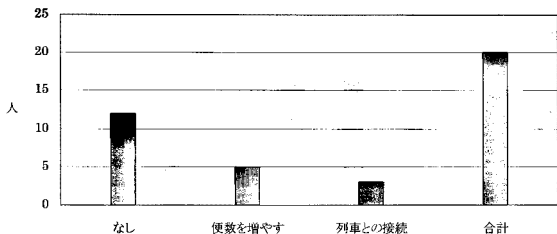


図9 不満点

(b) 目的と交通手段 (図 10)

利用後の目的は、仕事が多い。だが、これはすべて定期客ではなく、工事などで利用される不定期客も入っている。その他としては、「子供や孫の送り迎え」があった。聞き取ったかたによると船の便の関係で子供の保育園を早引させてもらっているようだ。

交通手段は、ほとんどが自動車、自転車、徒歩である。自動車を利用しているのは不定期に利用される出羽島の工事関係者が材料を船着場まで運ぶためであろう。よって、定期客の仕事の際の交通手段はほとんどが自転車または徒歩である。またこれらは、ほとんど牟岐町内での交通手段として利用されている。

前にも触れたが、交通手段に列車を利用する人はあまりいなかった。その他の交通手段としては「バイク」などがあった。

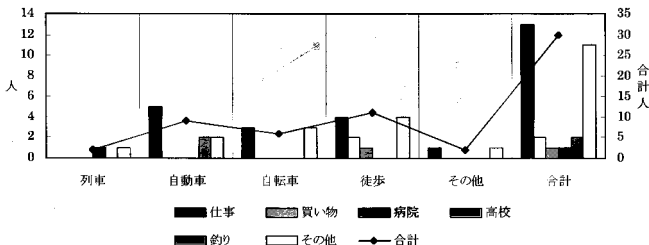


図10 目的と交通手段

(c) 曜日別利用者数 (図 11)

これを見ると、平日の利用者が多い事がわかった。さらに、必要に応じて利用する人が多数いる。逆に、聞き取りを実施した日が月曜日だったという事もあるのか、休日の利用

者が少ない。

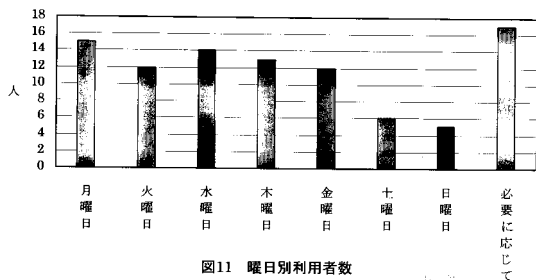


図11 曜日別利用者数

(d) 各便における乗客の動き (図12・図13)

出羽島 9:00 発の利用者は、ほとんど牟岐 11:00 発の便を利用してゐる。この間、連絡船は2時間足らずの間牟岐に停留する。牟岐で用事を済ますにはほどよい時間といえそうだ。中にはこの時間が長すぎるという人もいた。出羽島 6:30 発の便は学生にとって必要であろう。出羽島 7:25 発の利用者は仕事に利用するためか、ほとんどが牟岐発 16:00 発の便で帰っている。

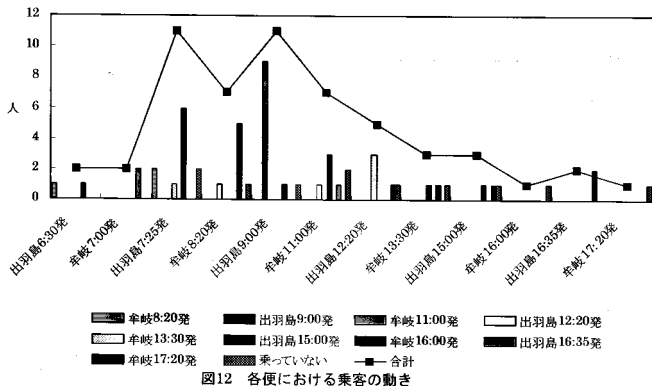


図12 各便における乗客の動き

各便に「帰り（行き）は漁船で、連絡船は利用しない」という人が少数であるがいた。牟岐 7:00 発と牟岐 8:20 発で出羽島へやってきて、出羽島最終 16:35 発で本土へ帰るのは工事関係者が多数であった。所々で、出羽島発の最終の時刻が早すぎるという声も出た。

各便ごとの乗客数（図 13）を見ると、午前中の便の乗客数が多い。早朝の 1 往復便の乗客ははきわめて少ない。調査当日は、夕立があったためか牟岐 17:20 発よりも牟岐 16:00 発の便に早めた人がいた。

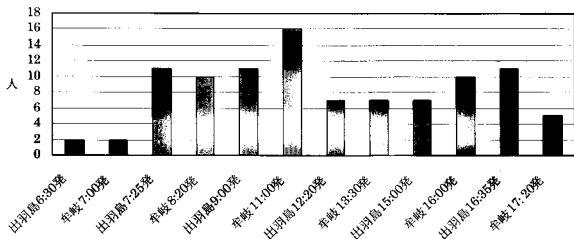


図13 各便の乗客数

V おわりに

本レポートを書く事で、出羽島の方々の連絡船に対する情熱・愛着を感じる事が出来たように思う。不満・要望を聞くのに少し躊躇してしまったのはそのせいであろう。実際、不満・要望は思ったより少なかった。また、交通機関に関するしゅみを知るためにも大変勉強になった。しかし、他方では、乗客減少など厳しい問題を抱えており、決定的な解決策はないように思う。最近はお客が増加して、乗客数に影響しそうであるが、定期客減少にはかなわないだろう。乗客数が減ると便数も減らさざるを得ない。しかし、連絡船は減便する事なく元気に運行している。実にすばらしい事だと思うし、これからもこのままがんばって欲しい。これも、乗客の情熱・愛着からであると筆者は考える。

【付記】 調査は、一日中連絡船に乗ると非常に辛いものだと思われ、酔い止め薬を買い、万全な対策をしたためか、うまくいった。航行中、時間が空いたときは船内で景色を見たりすることも出来、良かったと思う。なお、本レポート執筆の際にお世話になった出羽島連絡事業有限会社の喜田守氏、連絡船の乗客の方々には厚く御礼申し上げる次第である。