

# 伊島・出羽島両航路の利用状況とその背景

岡田 理樹

## I 離島航路とは

- 1) 法律上の位置づけ
- 2) 離島航路に対する助成措置
- 3) 需給調整規制廃止をめぐる

## II 伊島連絡船の概要

- 1) 連絡船の沿革
- 2) 運行形態
- 3) 輸送設備

## III 伊島連絡船の現況

- 1) 乗船調査の概要

## 2) 乗船調査の結果

- (a) 乗客の属性と乗船目的
- (b) 時間帯別の旅客流動
- (c) 連絡船への要望・不満
- (d) 漁船の利用について
- (e) 貨物の運搬

## 3) 利用者の動きの背景

## IV 考察

- 1) 乗客の動き
- 2) 漁業が島内人口・利用者数に及ぼす影響

前章では、徳島県出羽島の連絡船について、現地調査に基づく報告がなされた。これを承けて本章では、同県内に属する伊島の航路について現地調査に基づき報告するとともに、両航路の比較検討を通じて、利用状況を左右する要因の探求を試みたい。

## I 離島航路とは

現地調査報告を行う前に、離島航路の定義や行政事項を確認し、全国の離島航路が直面する規制緩和の動きについて言及したい。

### 1) 法律上の位置づけ

離島振興法に1年先だって、1952(昭和27)年に離島航路に対する国家補助を定めた離島航路整備法が成立した。この第2条で、「「離島航路」とは、本土(本州、北海道、四国及び九州をいう。)と離島(本土に附属する島をいう。)とを連絡する航路、離島相互間を連絡する航路」のほか、「船舶以外には交通機関がない地点間又は船舶以外の交通機関によることが著しく不便である地点間を連絡する航路をいう」と定

められている((財)日本離島センター編(1996))。すなわち、必ずしも離島振興対策実施地域に定められている離島でなくとも、また、交通手段を船舶に依存しているならば「島」でなくとも「離島航路」となる。1996(平成 8)年 4 月 1 日現在、全国で 349 の離島航路が存在する(松本(1997))。

離島航路への助成はこの法律に依拠してなされるが、離島振興法第 5 条に基づいて作成される離島振興計画においても、離島交通整備の重要性は明確にされている。1993(平成 5)年内閣総理大臣決定の計画では、生活圏を島内のみで形成することができないことが多い離島においては、利便性の高い生活圏を本土・近隣諸島まで含めて確立する必要があり、そのためには交通整備によって離島の隔絶性を軽減することが不可欠であるとされる。内閣総理大臣はこの振興計画の実施のために必要な事業計画を作成し、経費を予算に計上するが、離島航路に関わるものは運輸省予算に計上されている。

## 2) 離島航路に対する助成措置

離島航路に対して、①離島航路整備費補助②離島航路船舶近代化建造費補助③船舶整備公団による船舶建造助成の各助成措置がとられている。②は 1994(平成 6)年度から始まったもので、高速化・大型化・フェリー化のいずれかに該当するものに限られる。①は離島航路整備法に基づくもので、一定要件を満たした航路を国庫補助航路として指定し、その欠損に対して補助するもので、伊島・出羽島ともに国庫補助航路に指定されている。なお、1996(平成 8)年度は 103 の事業者が補助を受けており、その総額は 4,084,561 千円であった(大口(1999))。

1993(平成 5)年度までは国 75%・地方公共団体 25%の割合の定率補助を行っていたが、補助額と実質欠損額の差が開くなどの問題があり(齋藤(1994))、1994(平成 6)年度に制度改正を行った。その結果国庫補助については、運輸大臣が定める標準的な貨率・経費単価を基に算定する「標準化した欠損額」を補助し、地方公共団体は独自の基準で補助を行えるようになった。

また、③は船舶の新造時に事業者と船舶整備公団が費用を分担し、竣工後は事業者と公団で船舶を共有する期間を設け、期間中に事業者は減価償却費相当額を使用料として公団に支払い、期間終了後に公団持ち分を事業者が買い取るものである。

## 3) 需給調整規制廃止をめぐる

運輸省は 1996(平成 8)年 12 月、運輸部門の全分野において需給調整規制を廃止する方針を明らかにし、1998(平成 10)年 6 月には具体的な制度のあり方を示す、運輸政策審議会海上交通部会の答申がなされた。事業者の市場からの退出、すなわち路線廃止が、一般旅客定期航路事業に関しては「許可」から「届出」に変更されるため、不採算の路線が多い離島航路は大きな影響を受けることが考えられる。しかし

ながら答申には、生活路線から退出する際には代替手段を確保する必要があると述べられ、また離島航路への助成は今後も継続する必要があるとする運輸省担当者の見解もあり(大口(1999))、今後の政策の進展と航路事業者の動静が注目される。

## II 伊島連絡船の概要

### 1) 連絡船の沿革

徳島県阿南市伊島は、阿南市蒲生田岬の東方6km、四国4県の最東端に位置する面積1.58km<sup>2</sup>の島である。阿南市の答島港より1日3往復の定期連絡船が運行されている。航路とその周辺を示したものが図1であり、同市内の椿泊・蒲生田の各港を経由する便もある。答島港は、JR牟岐線の阿波橋駅より徒歩5分ほど、阿南市街(阿南市役所)からは5kmほどである。

さて、『阿南市史』(阿南市史編集委員会編(1967))の記述と、伊島連絡交通事業有限公司(以下「本社」と記す)での聴き取りを参考にして、この連絡船の沿革を辿りたい。本上(阿南市の四国島に属する部分)と伊島を結ぶ定期航路は、1921(大正10)年の長英丸に始まる。これは動力船で伊島～椿泊間を1日1往復していたが、経営困難のため廃業した。そこで一部島民が昭天丸を建造して、島民営船として伊島～椿泊～答島までを運行させた。離島航路整備法の施行を受けて、1956(昭和31)年には漁協経営から独立させて伊島連絡交通有限公司を設立し、補助を受けられるようにするとともに、美島丸(建造費350万円)を建造して1日1往復・夏期には2往復運行させた。しかし1965(昭和40)年度には累積赤字が300万円に至り、一会社の経営では存続できなくなったため、一旦会社を解散し、県・市が資金援助をして会社組織を切り替え、経営の建て直しを図った。のちに船を新造し、通年1日2往復に増便された。1993(平成5)年には船の新造に伴い、直航1往復を含む1日3往復の運行が実現している。

途中寄港地の椿泊は、湾をめぐる椿泊・椿町・蒲生田の各集落の陸上交通が不便なため、これらの交通拠点として明治後期から大正期にかけて橋・答島・徳島への航路が開け、大阪～甲浦～高知の船が寄港していた時期もあった。椿坂道路(1923(大正12))や牟岐線の開通(1936(昭和11))桑野まで・1937(昭和12)阿波福井まで)など陸上交通の発達でこれらの航路は消滅していき、現在椿泊へは徳島からの直通バスが1日に3本運行されているが(小吹河原ゆき)、現在の椿泊・蒲生田経由便はこれらの航路の名残ともいえよう。

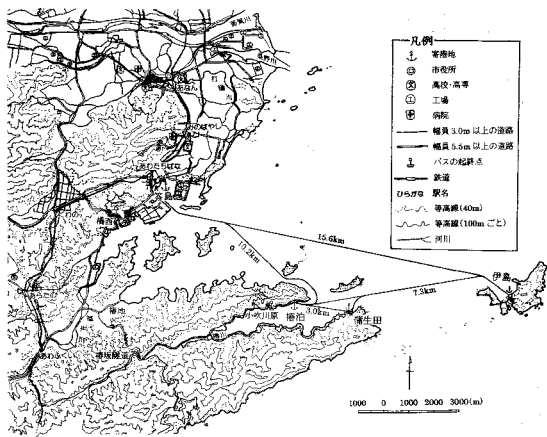


図 1 航路と周辺地域の概要

## 2) 運行形態

現在の連絡船の時刻表を表 1 に示す。昼の直航便は 3 往復化の際に運行を開始した。3 便の 1 往復は季節によって時刻が変わるが、これは日没時間に合わせているためだという。また、伊島発の 1 便は以前は 7:10 の出発だったが、鉄道ダイヤの変更に合わせて 7:00 にした。出羽島でも同時期に変更されている。

運賃は表 2 の通りであるが、島民への優遇措置として、伊島起点で答島まで往復する場合に限り割引運賃が設定されている。

表 1 伊島連絡船の運航時刻(1993. 10. 1. 改定)

上り	伊島 発	蒲生田 着	蒲生田 発	椿泊 着	椿泊 発	答島 着	季節	答島 発	椿泊 着	椿泊 発	蒲生田 着	蒲生田 発	伊島 着	下り
1 便	7:00	7:15	7:20	7:25	7:30	7:50		9:00	9:20	9:25	→	→	9:50	1 便
2 便	11:00	→	→	→	→	11:35		12:00	→	→	→	→	12:35	2 便
3 便	14:00	→	→	14:25	14:30	14:50	12・11月	15:30	15:50	15:55	16:00	16:05	16:20	3 便
	14:30	→	→	14:55	15:00	15:20	1・2月/10月	16:00	16:20	16:25	16:30	16:35	16:50	
	14:30	→	→	14:55	15:00	15:20	3月/9月	16:30	16:50	16:55	17:00	17:05	17:20	
	15:00	→	→	15:25	15:30	15:50	4~8月	17:00	17:20	17:25	17:30	17:35	17:50	

資料：伊島連絡交通事業のパンフレットによる。

表2 伊島連絡船の運賃

伊島			
400(200)	蒲生田		
570(280)	160(80)	樺泊	
910(450)	700(350)	560(280)	答島

◇( )内は小人料金。

伊島発往復割引：大人1450円、小人720円

【参考】徳島～阿波橋(R半岐線)640円、  
徳島～橋駅前(徳島バス)630円、徳島～小吹河原(徳島バス)1200円

### 3) 輸送設備

会社が設立されて以降の船舶の経緯を表3に示す。1993(平成5)年に導入したFRP船は、以前の鋼鉄船に比べ画期的な軽量化が図られた。20t以上の船では船長2名・機関長2名で4名の船員が必要となるが、今回の軽量化で機関長が不要になった。速力は17.7ノット(約32.8km/h)で、この船体規模の連絡船の中ではかなりの高速である。離島振興40周年記念に運輸功労者として表彰を受けた柚友(1994)によれば、波浪の激しい航路のため安全運航を第一とするので、エンジントラブルを防止するため二基二軸方式を採用し、高速化による時間短縮を図ったとのことである。

本社での聴き取りによると、現在の船舶を所有しているのは運輸施設整備事業団である。船の価格は8800万円ぐらいであり、購入時には公団と会社が8:2で負担した。なお公団には、毎年使用料として減価償却分・利息を払っているとのことである。また、運航の際は一往復180% (直航便は160%)、1日に180×2+160=520%の燃料を消費する。給油は、答島で週に1~2度行っている。保守管理について、ドック入りの時は漁船を借りて運航する。また防火訓練は2年に一度出羽島と交代で、保安局の要員が立ち会って行っている。

会社には3人の船員がおり、2人ずつ交代で乗務するが、3人同時に乗ることもある。以前4人乗務だったときは、免許所持者が休むときには臨時船員を使用していた。また、従来は船員は漁師からなっていたのだが、1998年に初めて、明石海峡大橋開通に伴う転職者が船員となった。

表3 就航船・美島丸の経緯

就航年次	重量	機関出力	船の材質
1956.4.	21.68t	68ps	木造船
1968.6.	35t	160ps	鉄・木合造船
1979.9.	48t	330ps	鋼鉄船
1993.10.	19t	390ps×2	FRP船

資料：伊島連絡交通事業(有)の社内資料、および  
『旅客定期不定期自動車航送貨物定期航路事業現況表』による。

### Ⅲ 伊島連絡船の現況

#### 1) 乗船調査の概要 {参考：前章Ⅳ1}

現地調査は、乗船調査と聴き取り調査からなる。乗船調査は、日程の都合上伊島発の1便と答島発の3便を除く4本のみで、調査員が乗客から直接聴き取った内容を所定の用紙に記入する方式により実施した。調査日は1999(平成11)年9月9日(木)、天候は晴れであった。調査した4本の乗客数は22人(往復分も数えると延べ36人)であり、聴き取りを行ったのはそのうち11人であるが、目的を同じくする数人一組の乗客も多かったため、これらを同一行程と考えれば、全ての行程を把握したことになる。

#### 2) 乗船調査の結果

##### (a) 乗客の属性と乗船目的 {参照：前章Ⅳ2)・3)(b)(c)}

乗客の性別・年齢層、行程の起点を図2に示す。答島を起点にして乗船した人は全て男性である点が特徴的である。また、伊島を起点に乗船した人は少なかったが、これには伊島発の最初の便と答島発の最終便を調査できなかった影響も大きいと思われる。

伊島からの行先(伊島起点の人)・伊島への出発地(答島起点の人がどこから伊島へ行くのか)を図3に示す。記号は乗船目的を表し、1個が1人に対応している。目的によって行先・出発地がある程度固定されていることがわかる。一方、乗船前後の交通手段を図4に示したが、工事関係の場合は自動車で、通院の場合は徒歩やタクシーでというように、こちらも目的によって手段が固定されている。列車を利用する人は徳島に行く1人だけであった。なお、帰省客が徒歩であるのは、一度阿南市内で宿泊したためである。

また、連絡船の利用頻度を図5に示したが、週3回が最高にとどまり、定期利用者は含まれていないと考えられる。そのためか、「何曜日によく利用するか」という質問に対しては「必要に応じて」「初めて」「用があるとき」といった答えしか得られなかったので、集計は割愛した。

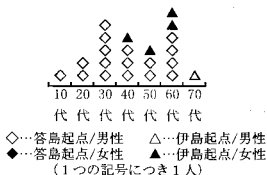


図2 乗客の性別・年齢層・行程の起点

資料：乗船調査による。

ただし、年齢は質問せず、調査員が判断した。

阿南へ	[++++]	阿南から	[MMMMMMMM]
徳島へ	[♪]	徳島から	[\$ \$ @ @ @ @]
		他府県から	[Ψ @ @ @ @ @ @ ♯]

図3 伊島からの行先(左)/伊島への出発地(右)

	列車	[♪]	【乗船目的】
	自動車	[\$ \$ MMMMMMMMMMM @ @ @ @ @ @ @ @ @ @]	\$ … 釣り
	徒歩	[♯]	Ψ … 観光
徒歩またはタクシー		[++]	と … 工事
タクシー		[++]	† … 病院
レンタカー		[Ψ]	@ … 工事の視察
			♯ … 帰省
			♪ … 遊び
			(1つの記号につき1人)

図4 乗船前後の本土での交通手段と乗船目的  
資料：乗船調査による。乗船目的は図3に同じ。

週3回	[ \$ ]
週1回	[ ++ ]
月2回	[ ♯ ]
用事があるとき	[ † ]
年に5~6回	[ と ]
たまに	[ @ ]
初めて	[ @ Ψ ]

図5 連絡船の利用頻度

(b) 時間帯別の旅客流動 {参照：前章IV3)(d)}

乗客数と乗船目的を各便ごとにまとめたものが表4である。1人を一つの行(横方向)に表したが、数人が一組で乗っている場合は同じ行にまとめた。一つの行で2つの欄に書かれている場合、同一人物が往復して乗船していることを示す。

答島発(9:00・12:00)の便では、調査日は伊島漁港の改修工事中だったため、工事関係で伊島に向かう人が多くを占めている。徳島・島根県庁から計7人の視察者が来ているのが目立つ。釣り・観光・帰省で伊島を来訪する人がこれに次ぎ、本土から伊島に帰る人は12:00の2人のみであった。一方、伊島発(11:00・14:30)の便では、上記の理由で伊島に来た人の帰りが大半であり、伊島から本土に向かった人は病院に行く3人とどまった。

「いつもこの便を使っているか」という質問に対しては、おおよそそのようであったが、伊島発11:00と答島発12:00に関しては、「いつもはこれより1便早く乗る」という人が多かった。

表4 各便の乗客数と乗船目的

	答島→伊島 9:00	伊島→答島 11:00	答島→伊島 12:00	伊島→答島 14:30		備 考
徳島	f f			f f		
他府県	π	π				
阿南	ε ε ε					伊島に宿泊
伊島への 出発地		↑ ↑			阿南	伊島からの行先
			↑		阿南	答島発16:30に乗船?
			↑	↑	阿南	伊島発7:00に乗船
	阿南		ε ε ε	ε ε ε		伊島発7:00に乗船、 1往復後再び阿南で宿泊
	徳島			@ @	ε ε	
他府県			@ @ @ @ @ @	@ @ @ @ @ @		同一団体
他府県			↑			伊島に宿泊
				♪	徳島	徳島に宿泊
乗客数	6人	3人	13人	14人		合計36人

資料：乗船調査による。

## (c) 連絡船への要望・不満 {参照：前章IV3(a)}

「最終便をもっと遅くしてほしい」という要望が3件あったが、いずれも工事関係者からのものであった。伊島発を16:00くらいにしてほしいとのことであった。たしかに、現行では昼14~15時には伊島を出なければならず、滞在時間が最大でも5時間あまりしかとれないため、作業を進めるうえで支障となり得る。一方、島の関係者の意見は「連絡船に行動を合わせる」「最終便が早いには慣れている」「冬は早く感じるが、別に不便はない」「前は2便だったのが3便になったので、不満はない」といったもので、日常から連絡船に生活リズムを規定されている結果とも考えられるが、船の時間帯も朝7時に島を出て夕方帰ってくるというもので、比較的合わせやすくなっている。島民のための連絡船であり、島を起点に往復している以上、また工事以外には長時間島にいる必要が少ない現状では、必然ともいえるダイヤではある。

その他の要望としては、「船内をきれいに」「船内が狭い」といったものがあつた。後者については、20トン未満という制約の中で貨物用のスペースやクレーン・長時間航行に備えた便所を装備しているため、船室が狭くなるのはやむを得ないともいえる。

## (d) 漁船の利用について {参照：前章III}

陸上ではモータリゼーションの進展が続いているが、漁船の動力化が進んでいる水上でも、モータリゼーションが進んでいるのではないかと考えた。すなわち、公



公共交通＝連絡船に代わり、私交通＝個人所有の漁船を本土との往復に利用することが増えたのではないかと考え、漁船利用について尋ねたところ、「利用することがある」は5人、「ない」は3人の回答があった。「ある」は島の関係者(通院・帰省など)や釣り客で、漁船を操縦する人と面識があるようだ。「ない」は工事関係者、すなわち島外住民であった。利用する頻度は特に決まっていないうだが、「操縦する人が用があったときについて」「自分の用で好きな時間に帰りたいときに」「連絡船に乗り遅れたときに」乗せてもらうとのことである。ただ、「漁船は乗り降りが大変なので、楽な連絡船の方が多し」という意見もあった。連絡船の乗客を対象する調査の限りでは、漁船が主要な交通手段になっているとは言い難い。ただし、利用が増加しているという指摘はある(IV2)参照)。

### (e) 貨物の運搬

連絡船では生活物資も運ばれているが、筆者の観察の限りでは、出羽島と比較するとその量が多いようである。商業施設が個人ではなく、漁協で運営されていることにもよるのだろうか。答島発 9:00 では瓶ビール・缶ビールや牛乳・ヨーグルト、答島発 12:00 では梨・パセリ・かぶ、魚、紙袋に入った冷凍物(ドライアイスと思われた)が運ばれていた。

### 3) 利用者の動きの背景

乗船調査と並行して行った本社での聴き取りで、利用者の動きについてのコメントを頂いた。

1日単位の流動については、通常伊島発 7:00 の便が一番乗客が多く、答島発では分散して帰ってくる。また、頂いた資料を基に 1975(昭和 50)年度からの乗客数の推移を図 6 に示したが、人口につれて旅客数も減少している。一方 1998(平成 10)年度の月単位の変化を表 5 に示したが、変化の要因と考えられる観光客については多くが釣り客で、最近ではササユリの時季に散策客が増えている。往航と復航で人数が異なり、特に 5月・10月～1月は 40 人を超え、片道は漁船などを利用する人がいることを窺わせる。なお、年に何回かは定員 47 名の船が満員になる。

本土での交通手段に関して、JR 牟岐線は 1日 12 往復、阿南から阿波橋まで 7分・徳島からは 50～60 分であるが(1999.9.5.現在)、徳島からの直通バスも 1日 40 往復前後運行されている。しかしバスは定時性に欠けるため、人によっては嫌われるとのことであった。

また、経由地の蒲生田ではここ数年全く乗客がいないうことで、これについて乗客や船員の方からも話を伺ったが、3～4 年前には既に寄港することもなくなっており、今後も余程特別なことがなければ、寄ることはなさそうである。一方樺泊については、調査日に答島発 16:30 の便は樺泊を通過して直航となったのだが、こ

れは満潮時に岸壁が沈んでしまうため、現在嵩上げ工事の準備中とのこと。伊島発 14:30 の便では、乗降客はいなかったが接岸・繫留して位置関係を確認しており、今後とも経由地であり続けるようである。

また、県や運輸局との関係について伺ったところ、指導がしばしばあるものの、増便や減便について言われることはない。島の観光化については、県の観光課では 10 年計画を持っているが、ペーパーのみであって具体的な行動は何もしていない。公衆便所の一つも作っておらず、投資には積極的とは言い難いようだ。もっとも、ごみ・水・マナーの問題があるため、観光客は増えればよいというものではないとの意見であった(現在ごみを海に捨てることも燃やすこともできず、埋め立て収集ごみとペットボトルは連絡船で運んでいる)。

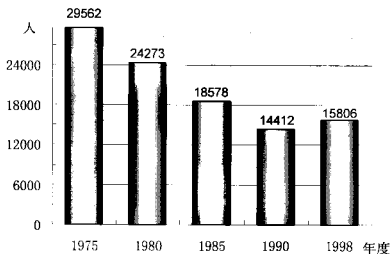


図6 乗客数の推移

資料：伊島連絡交通事業(有)の社内資料。

表5 1998年度の月別輸送実績

月	旅客輸送量(人)	うち往航	復航	小荷物(個)	郵便物(個)	貨物(t)
4月	1191.0	602.0	589.0	310	79	40.0
5月	1540.0	821.5	718.5	294	81	47.5
6月	1284.0	648.5	635.5	352	83	39.4
7月	1376.0	679.5	696.5	453	79	40.8
8月	1836.0	911.5	924.5	469	80	42.0
9月	1287.5	637.5	650.0	370	76	43.2
10月	1763.0	859.0	904.0	408	54	37.2
11月	1551.0	799.0	752.0	367	96	44.8
12月	1177.5	568.0	609.5	753	78	74.2
1月	941.0	492.5	448.5	308	63	32.7
2月	870.0	442.0	428.0	332	69	36.5
3月	988.5	496.0	492.5	398	76	36.8
計	15805.5	7957.0	7848.5	4814	914	515.1

資料：伊島連絡交通事業(有)の社内資料。

## 1) 運行形態と乗客の動きの関係

最も乗客が多いと思われる伊島発 7:00 の便を調査できなかつたため、聴き取りを行えた乗客数が非常に少なくなった。またこの便と、同じく調査できなかつた答島発 16:30 の便には、仕事など本土で一日がかりの目的で乗船する人が乗っていると思われる。従って得られたデータから実情を把握することがやや困難である。

その中で傾向を見出すならば、まず昼間に増便されたことの意義は大きく、これにより本土に半日(4 時間程度)だけ滞在することが可能になったといえる。乗船調査で見られた通院や視察のように、短時間の目的の場合は利便性が大きく向上している。また、少し立ち寄った観光客のように、潜在需要を開拓しているとも思われる。ただ列車との接続は悪く、新幹線など全国規模のダイヤの影響が及んでしばしば時刻が変わる J R に船のダイヤを合わせることも困難なので、車の利用が多いほか、特に阿南市内へは(調査では見られなかつたものの)バスが利用されることが考えられる。

また、伊島への短時間の来訪も可能になったが、こちらは時間が短すぎるうらみがある。そこで、仮に 3 便が一年中伊島発 17:00・答島発 18:00 とするならば、本土から伊島への来訪者のニーズがよりよく満たされ、伊島から本土への通勤・通学も可能になる可能性が生まれる。そのためには夜間航行の危険性、船員の勤務時間といった問題を解消しなければならない。そのコストに見合うだけの需要があるかどうかの問題であるが、このためには島に人口が定着した上で本土に通うという可能性が示されなければならない。これは 2) で触れたい。

伊島から本土に向かう目的が非常に限られている点が注目される。出羽島では見られた小学校・高校への通学、仕事、買い物といった目的が全くなく、病院へ行くのみとなっている。この原因として、通学については、小・中学校が島内にあるので通う必要がない。また高校生は、乗客からの聴き取りによれば、本土に寄宿しているという。仕事については、調査できなかつた便や、漁船を利用している可能性もあるのだが、帰りの便は早ければ 15:30 になってしまうので、年間を通じて通勤・通学に利用するには困難が伴う。買い物については、島内の購買施設(漁協の購買部)が出羽島のもの(個人商店)よりも大きいため、島内で間に合うので島外に出る必要がない場合が多いことが原因として考えられる。

## 2) 漁業が島内人口・利用者数に及ぼす影響

上記の両島の差は、本土からの物理的・時間的・経済的距離によって生まれる。交通を充実させれば時間的・経済的距離は縮めることができ、隔絶性の解消となる(その最たるものは架橋で、本土と陸続きとなり待ち時間なく自家用車などで行き来で

きるようになったとき、離島振興対象地域からも解除される)。このとき、現在島外依存になっている通勤・高校通学(への生活拠点の確保)を、島内にとり戻せるかもしれない。しかし逆に、通学が可能になれば、現在島内におかれている小・中学校もコストの面から島外に移転させることにもなりかねない。隔絶性の解消は、島内充足と島外依存を逆転させる可能性がある。

伊島よりは隔絶性の低い出羽島では、通勤や高校への通学が可能であるが、利用者は減少を続けている。通勤客は全て女性であり、漁業からも収入を得ている家庭にいと考えられる。もし全員が漁業ではなく通勤して就労する家庭ならば、本土に住居を持ってさほどコストがかからない以上、敢えて島内に居住する必要はない。すなわち、漁業を行わなければ島内に住むメリットは少なく、通勤客の増加によって利用者増加につながることは想定できない。増加するならば、島内に人口が定着して通学やパートタイマー、買い物などで利用する場合であり、そのためには漁業の振興が重要となる。

利用者の推移と漁業の状態との関係を示そうとしたものが図7である。住民登録人口と利用者数は1980(昭和55)年を100とする指数で表した。また、水揚高は物価水準の変動を考慮して、1997(平成9)年を基準とする国内総支出のデフレーターを用いて修正した。伊島は1990(平成2)年前後に魚価高と豊漁のため水揚高が上昇しており、この時期に多くの者がUターンしている((財)日本離島センター編(1998))。そのため人口は暫く横這いになり、それとともに利用者減少にもある程度歯止めがかかった。一方出羽島では漁獲高・人口ともに落ち込んでおり、利用者も減少を続けている。出羽島でも船の新造や高速化がなされているものの、人口の減少に抗しきれていない。

なお出羽島では、漁業不振が漁船の昼間帯の遊休を生みだし、本土への交通手段に利用されるようになったという指摘が前章で記されているが、伊島においても、漁船の高速化によって自船で所要を済ませる者が急増したという指摘がある(柚友(1994))。不振が高速化か、どちらが主要な原因かは判断しかねるが、漁船の利用の増加が利用者の減少の一因となっていることは確かなようである。

また、伊島では経由地で自動車が増加したことが減少の一因となったことも指摘されている(柚友(1994))。路線バスの通じていない蒲生田で利用者がいなくなったことも、この例証になるであろう。

以上、人口定着の根源となる漁業と利用者数との関係について、また漁業から派生する漁船利用について、両島の乗客層の調査結果や聴き取り、文献や統計資料をもとに考察した。しかしながら、乗船調査や乗客数の推移、通勤・通学者・産業構成、漁業の状況など考察の基になるデータが不十分なこと、離島航路の全国的な状況や航路への施策の展開を把握しきれなかったこと、漁業の盛衰に関わらず戦後一貫した過疎化の流れを考慮していないことなどが問題として残った。

指数(1980=100)

水揚高(万円)

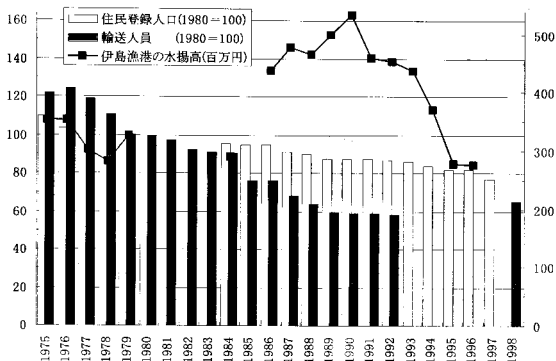


図7 輸送人員の推移と人口の推移, および\*水揚高の比較 (上)伊島・(下)出羽島

資料:『離島統計年報』各年度版、および伊島連絡交通事業(有)・

出羽島連絡事業(有)の社内資料による。

\*水揚高は物価水準を考慮して修正してある。方法は本文参照。

【付記】末筆ながら、乗船調査に快く応じて下さった乗客の方々、また忙しい折に貴重なコメントと情報提供をして下さった伊島連絡交通事業有限会社の方に感謝いたします。

### 【資料・文献】

阿南市史編集委員会編(1967):『阿南市史』阿南市, pp.404~428。

運輸省海上交通局国内旅客課:『旅客定期不定期自動車航送貨物定期航路事業現況表』。

大口 清一(1999):『新たな時代に向けた離島航路対策について』。しま, no.176, pp.17-24。

齋藤 孝雄(1994):『離島航路補助制度の改正について』。しま, no.158, pp.66-74。

柚友 博(1994):『伊島町地域の現状と課題』。しま, no.156, pp.51-53。

(財)日本離島センター編(1996):『離島振興ハンドブック』大蔵省印刷局, 391p。

(財)日本離島センター編(1998):『日本の島ガイド SHIMADAS』(財)日本離島センター, 1151p。

(財)日本離島センター編:『離島統計年報』(各年度版)。

松本 勇(1997):『需給調整の廃止と離島航路政策に関する一考察』。海事交通研究, 第46集, pp.105-156。