

本土近接離島の連絡船と海事交通文化

——本州・四国の小離島を中心に——

出口 晶子

はじめに

2019年1月、ニューヨーク・タイムズが発表した「今年行くべき52の旅行先」に、日本では唯一「瀬戸内の島々」が7位にあがった。そのことは、国内でも大いに話題になった¹⁾。2019年は、岡山・香川両県の12の島嶼部で2010年から3年に1度開催されてきた瀬戸内国際芸術祭の年だった。例年、開催時期の連絡船は、臨時便の増発はもちろん、船乗り場では長蛇の列ができる程活況を呈する。国内外からの交流人口の増加が見込める行事として定着し、その持続的開催によって、関連施設のある島嶼部はもとより、近在の島旅や離島への移住促進など多方面への波及効果に関心が集まっている。また、2021年4月には、全国の船会社が参画し、離島を御船印でめぐる船旅プロジェクトが本格始動した²⁾。2022年には週刊百科『日本の島』が創刊され³⁾、以降121冊の離島の週刊分冊が刊行される計画である。いずれも離島への関心と船旅を後押しする新しい動きとあってよい。

一方、過疎高齢化が進む離島の暮らしと連絡船の維持存続については、依然として現代の大きな課題であり、小離島の観光適地化は今後も多角的に検討していく必要がある。今日人口減少が進む島であれ、省みれば栄えた頃の歴史文化があり、一見観光と無縁に思える島でも、観光化を試した痕跡が残っているものだ。本論では、島はどのような島でありたいのか、人口減少が進む小離島が、島の実情に即し定住・交流人口をいかに育み、特色ある島の文化を内外へ開いていこうとしているのか、それにはどのような連絡船運航が現実的なのかを、島民や来訪者との対話や観察という民俗学的手法で考察していきたい。

「観光振興に力を注ぐのか、今のまゝか、それとも本土移住によって無人島の道を選ぶのか」、筆者は離島と連絡船のフィールド研究を15年以上続けるなかで、この問題意識をもって自問するとともに、島民にも率直に問いかけてきた。これは、離島振興法の成立に深

く関与した民俗学者の宮本常一が「人家の20戸にも足らないような島は親島または本土に」⁴⁾と示唆した問題意識への、現代からの問いかけでもある。本論では、この問いをベースにすえながら、人口約20人から千数百人の「本土近接小離島」を主たる対象とし、連絡船の存続とその発着がもたらす海事交通文化のありかたを、島民と来訪者双方の複眼的視点でとらえ、配慮すべき課題を考察する。

筆者がこれまで訪れた離島は、日本を中心に、架橋離島を含め200島あまりにのぼる。このうち本論で扱う本土近接離島は、本土の港から概ね航路1時間以内の離島である。ちなみに日本離島センターの『離島統計年報』では、隔絶性によって分類された6つの離島類型のうち、内水面を含む内海本土近接型の離島は、本土の中心的な都市から、航路2時間圏内で、航路の欠航がほとんどないと考えられる離島と定義される⁵⁾。そして、外海本土近接型は、上記に含まれない航路1時間以内の離島とされる。もっとも2014年までの同統計では内海・外海ともに「本土近接型離島」は「航路1時間圏内」とあり、2015年段階で内海本土近接型の近接性に定義変更がなされている。これは航路変更や速度の違い等により、航路1時間をこえるケースに対応した見直しとみられる。本論では、離島類型比較による論の展開が目的ではないため、あえて「本土近接型」とはせず、本土から近い離島という緩やかな意味で「本土近接離島」を用いる。

2. 瀬戸内の小離島と連絡船

連絡船と現代の行商：岡山県西部の笠岡諸島、北木島(図1)の楠港を歩く。船着き場前の一等地に、かつては繁盛したのだろう、廃業して久しい宿屋が残る。そこへ軽快な音楽に乗って、移動販売の小型トラックがやってきた。「メルヘンのパン、ご近所お誘いの上、ぜひお召し上がりください。」ちくわパンや餡パンと手作りパンが揃っている。島のお年寄りたちは道端に集まり、世間話をしながら、行商車の到着を待ってい



写真1 徳島県 出羽島 撮影：出口正登

2018年11月。連絡船発着場前の出羽神社より漁村の家並みが続く。いくたびに修景が進んでいるが、歩みはゆっくりだ

る。移動パン屋は10時の船便で笠岡本土の伏越港からやってきて、島を回り夕方の便で帰るといふ。2022年、北木島を訪ねた時も上記調査時（2014年）と同じ行商車が島を巡回していた。フェリーが通い、車で一周できる比較的大きな離島だから成立する行商だ。

行商のスタイルはパン一つとっても、島によって変わる。太平洋に面する徳島県牟岐町の出羽島（でばじまともいう）は、江戸後期から近現代までカツオなどの漁場基地として栄えた島だ。港を囲むようにして道の両側に漁家が軒を連ね、ミセと呼ばれる折畳み式の板戸をもった独特の家並みは、2017年、国の重要伝統的建造物群保存地区（以下伝建地区）に指定された（写真1）。四国本土の牟岐港へは船で15分、1日6便あり、島民80人程の島に、島歩きのハイカーや修景中の伝建地区で家を修繕する人たちは、はたまた英会話の先生と生徒たちなどが渡ってくる。なんでも島の集会所を利用して英会話教室を開いているという。出羽島に行商にくるパン屋さんも、コンテナに手作りパンや餅、チラシ寿司などを積込み、連絡船でやってくる。島の船乗り場が出店となり、帰りの船内でも島から帰る人たちが購入している。大正期には櫓こぎの郵便船が1日1往復だったというから、これだけの便数と人の出入りがあるからこそ成立する行商である。

三重県鳥羽港では、およそ10年前に徳島の山間地で買物困難を解消する商売として生まれ、今では全国展開する移動行商車「とくし丸」に出会った。こちらは生鮮や日用雑貨など多種類を積んでいるミニスーパーが売物だ。同じ港の待合所では、年配の女性がテーブルを出し、ここでも手作りパンを売っている。やはり

島へ行く人、帰る人のための行商である。答志島桃取には、近年若夫婦が開業した手作りパン屋さんが漁村集体の一角に生まれた。島内はもとより近在の菅島、坂手島、神島へも移動販売している⁶⁾。手軽でおいしいパンが島々では重宝され、鳥羽港を基点とする連絡船が島嶼間行商を支えている。

岡山県西部の笠岡港では、笠岡諸島の飛島からエンドウや夏ミカンの砂糖漬けなど島の特産物を行商する年配女性と出会った。他島へむかう人、島から本土に帰ってきた人に向けた小商いで、新しくなった連絡船乗り場を魅力あるものになっている。これらは、離島の連絡船を軸に展開する現代の海事交通文化である。島の暮らしや文化の理解には、こうした枝葉末節、日常の細部（detail）を知ることがとても重要だ。

伝建地区のある讃岐本島^{ほんじま}：香川県塩飽諸島の本島（丸亀市）は、2022年9月現在、人口269人⁷⁾、丸亀港から旅客船で35分の距離で、瀬戸大橋を間近に望める島だ。丸亀一本島間は通常、旅客船が4便、フェリーが4便、計8便が運航している。

「日本で人名が治めていたのは、本島だけ。勝海舟が乗った船、坂本龍馬が乗ったのと紀伊の船、徳川慶喜が逃げて帰った時の船の乗組みもこの人だった。」アメリカに渡った勝海舟の咸臨丸、坂本龍馬のいろは丸と紀州船の海難事故、徳川慶喜の開陽丸での大坂城脱出など、幕末・明治の激動の歴史を、島の人たちは塩飽衆と結びつけて語るのが得意である。近世期より本島には諸島政務を執行する塩飽勤番所があり、秀吉から領地を認められた船方集団が人名制度による自治

を続けてきた。塩飽水軍や廻船の船乗りとして活躍し、瀬戸内航路の弁才船等の船大工衆としても栄えた島だ。和船造りが下火になると、船大工たちは社寺等の建築大工に転じて出稼ぎし、四国・岡山方面の建造物その他に広くその技を残した。本島東部の笠島地区の家並みは、往時の繁栄と大工職人の技術の高さを伺わせるもので、全国の離島では一早く1985年、港町として国の伝建地区に指定された。町並みの中心にある汽船会社社長が保有する吉田邸を見学した。社長いわく、「築100年たってもこの家は狂いが一つもない。ここは戦争も台風も地震もないから、モノが良く残っている。」屋久杉の一枚板を使った玄関、天井は高く、凝った欄間の細工や隠し部屋まであり、漆やベンガラ塗りの室内や調度は、祖母の嫁入り道具を含め、近代の繁栄ぶりをよく伝えている。

島は東西南北で産業が異なる。島北部の屋釜はかつて石切りがさかんだった。大坂城築城に使われた刻印のある残石は、2015年丸亀市の文化財に指定されている。島南部の小阪は漁業者が多く、沿岸漁業で食べていける。そのため外からの移住もみられ、島内では人口がもっとも多い集落だ。島の北西部、福田も漁師の町なので、「若者もちょいちょいいる。」西部の尻浜から生ノ浜は人影が少ない。それでも集落は整頓され、荒れていないのが印象的だ。夫の故郷に移住して50年という東京言葉の女性によく出会った。魚の仲買や養殖、ミカンの集荷などで3人の子供を生ノ浜で育てあげたという。「なにかおこった時だけが心配だが、災害少ないでしょ、気候も穏やかでしょ、いいんです。」

ここの人はお墓を大事にする。普段の人口は約5人だが、墓参りのため、お盆にはほとんどの家に人が帰ってくる。そのため普段は空家でも、人には貸さない。「島が気に入って空家に住みたいという人があれば、自分は歓迎」だが、島にもとから住んでいた人たちには抵抗が強いらしい。つまり墓参りの習慣が続く限り、島が荒れることはなさそうだ。

瀬戸大橋ができた頃、本島にも橋の見える場所に大型ホテルができた。しかし潤沢に資金をいれる時代ではなくなって、ホテルは閉鎖された。離島は、大規模な宿泊型観光は長続きしにくいのである。かわって笠島の伝建地区では、空家を改装し、少人数をうけ入れる宿泊施設が少しずつ増えている。4月、お大師さんの時期には、島巡りの客で島中がにぎやかになる。本島は1日で回るには難しい大きさの島だが、日帰りするのに十分な便数がある。かつ丸亀からは1便が、牛

島を經由し、本島からは2便が牛島を經由して丸亀いきとなる。つまり人口9人(2022年9月現在)の牛島にも丸亀から日帰り訪問は可能であり、島民が病院や買物に出ることも可能である。さらに本島と岡山本土の児島間には、県境をまたいだ連絡船(六口丸海運)が4便ある。四国にも本州本土にも船でアクセスできる。瀬戸内の小離島のなかでは恵まれた連絡航路をもつ本島は、日帰りで繰返し訪ねるのにちょうどよく、島を歩くと海事交通文化で栄えた歴史の重みがよく伝わる島である。

国際ヴィラと盆ダンスの白石島：岡山県西部、笠岡諸島の白石島は、笠岡港(住吉乗り場)から高速船で22分、普通船で35分の距離にある。2022年8月現在、人口387人(うち外国人7人)⁸⁾の島である。高速船と普通船は1日4便ずつ運航し、加えて伏越港からは1日8便程度フェリーが出ていて、生活航路としては困らない(写真2)。

「白石島は、墓と家は立派なん、不思議な島です。」そう語るのは、笠岡市の北、井原市に自宅があり、月の半分程度を生まれ育った白石島で暮らす島出身者だ。車は本土側の笠岡港に止め、大抵手荷物だけで島へ渡る。買物は2週間に1度程、船で笠岡へ出る。車で島までくるのは、大きな荷物がある時だけで、そんな行ったり来たりの暮らしが続く。笠岡港の住吉乗り場は鉄道駅から近い。駐車場にはゆとりがあり、観光客や帰郷者を含め駐車に苦勞することがない。これは、交流人口の促進には欠かせない社会整備である。

「90歳のおばあさんの面倒を妻が見ているので、こっちに逃げてくるんじゃ」といいながら、来訪者を見つけると、進んで島を案内している。「あの家もこの家も空家、立派な家じゃが、ほとんどおばあさん1人、主人は大概死んどるけん」と語るように、人口統計では、男169人、女218人と女性の割合が1.3倍高く、高齢世帯程その傾向が強まるようだ。「この道、ぼんさん道、死んだ人を送る。ここを、棺をかついであがった」と語られる港近くの高台は、びっしり墓で占められるが、高度経済成長期の写真を見ると段々畑が広がっているのがわかる。3月には家々の窓を解放し、雛壇を飾って来訪者の目を楽しませる。家にあるもので島を見せる。子供が大勢いた頃の活気を想起させる島の見せ方だ。

白石島には宿泊施設「国際交流ヴィラ」があり、欧米人観光客の姿をよく見かける。ヴィラは、岡山県が外国人の地方旅行を促進するための事業として1988～



写真2 岡山県 白石島

2022年2月。連絡船到着。遠景は笠岡本土。左手の砂浜が白石踊りの舞台、その右手の高台に墓場が広がる。手前山頂は島廻路やトレッキングのコースでもある

1991年⁹⁾、県内6カ所に設けた施設の一つだ。すでに3軒が閉鎖し、2022年5月には牛窓の施設も閉鎖されるなか、白石島と備前市の八塔寺だけが営業を続け、現在は日本人だけでも泊まれる施設となっている。島に欧米人観光客が多いのは、ヴィラを利用して白石島が気に入る、島へ移住したアメリカ出身の女性が世界に島の情報発信をしていることが大きい。オーストラリア出身の夫も島の浜辺でバーを経営しており、海外からの観光客には心理的な来やすさがあるようだ。個々人の行動や努力が、島の将来を方向づけているのを見てとれる。

白石島には、1976年国の重要無形民俗文化財の指定をうけた盆踊り「白石踊」がある。島の中学校では生徒たちが練習に励み、踊りを継承してきたが、学校は2022年3月で休校となった。数年前から笠岡港では、担い手を募る「Shiraishi Bon Dance Baton」のチラシがおかれるようになった。チラシは、笠岡港を経由する島の来訪者に向けられたもので、島に関心のある来訪者に関心をもってもらい、そのなかから定期的な盆踊りの練習に参加できる人を募る方法だ。

瀬戸内離島の県指定の無形民俗文化財には、愛媛県大洲市の青島の盆踊りがある。また4年に1度開催される山口県上関町祝島の神舞(写真3)もある。これは大分県国東半島の伊美別宮社の神職者や里楽師たちを祝島に迎えて神舞が奉納される、大分県の選択無形民俗文化財でもある珍しい例である。離島は人口減少や高齢化に伴い、民俗芸能の後継者育成に共通の課題を抱える。白石島の場合、島の民俗芸能に島外者が

関わり継承していく取組みが効を奏し、練習の参加者は増えつつあるという¹⁰⁾。チラシはその一助だが、港は島の文化継承を適切に連携する、そんな役割を担っている。2022年11月、白石踊は41件の風流踊の一つとしてユネスコの無形文化遺産登録が決定した。地域文化継承の大きな励みになるだろう。

水仙の花咲く六島：岡山県笠岡諸島の六島は、四国香川県^{むしま}の庄内半島と紫雲出山^{しうでやま}を対岸に臨む諸島南端の島である。瀬戸内海の交通要衝として、岡山県で最初の灯台ができ、1922年12月の初点灯から2022年で、ちょうど100年を迎えた(写真4)。人口は約50人、連絡船は1日4便、笠岡港から大飛島、小飛島をへて、六島^{ひしま}の湛江港と前浦港へ約1時間でつなぐ。本土近接離島のなかでは距離があり、便数も多くはないが、島での滞在時間が十分見込める17時台の便があり、来訪者にはありがたい。20年前と大きく異なるのは、連絡船が真鍋島^{たたえ}を経由しなくなったことだ。単独航路だった飛島航路と六島航路が、三洋汽船に吸収合併され、時間は約15分短縮された。六島は、歴史的に長く真鍋島の枝島と位置づけられてきた。そのため連絡船も長く真鍋島経由となり、それまで笠岡市街に出ても六島までの日帰りがなかなかできなかった。金曜に1便だけ、朝六島を出て、笠岡で用事をすませたあと4時前に戻る便があり、島民は週に1度それにあわせて集団で買出しに出かけていた。真鍋島-六島航路は1日1便だけ航路合併後も残っていたが、2018年廃止された。つまり航路整備で、六島はむしろ本土の都市と繋りや



写真3 山口県 祝島の神舞

2007年8月。祭り最後の権伝馬競争は、かつては島民だけだったが、現在は近隣の若者が参加する



写真4 岡山県 六島灯台 撮影：出口正登

2020年1月。2月頃まで水仙の花が咲く。紫雲出山と半島を臨む交通の要衝

すくなくなった島である。

港で出会った六島生まれの年配の男性は、15歳で大阪に出たのち、30歳で島に戻り、30年間六島航路で勤め上げた。ちょうど三洋汽船と合併になった時が60歳、年金がもらえるので、あとは島の郵便配達をしながら、島の草刈りや丘の整備などを率先してきた。見晴らしのよい丘の上の大型櫓（今はない）も自分たちで作成した。「配達の仕事を終え、帰りに丘に寄って一杯飲んで、気持ちがいい」、「昔はこのあたり見渡す限りぜーんぶ、畑だった。」畑が減った分、水仙が現在の六島を支える。自生と紹介されることの多い水仙だが、かつて畑だった場所を含め、実際は球根の植替えなど

をこつこつ続けて生まれた風景だ。島外者の支援もえながら増えていくその景色が現在の六島の名所となり、毎年多くの来訪者を生んで、島の誇りとなっている。六島に力技が目にとまるのは、元気な男性が多いことと関係があるようだ。人口統計では男性が女性より1.5倍多く、白石島とは逆の傾向だ。他方小飛島は女性が多く、連絡船の綱をとる業務も買出しも元気な年配女性が活躍する。高齢化の程度や居住の形態は、島によって異なり、それが島の風景に表れる。瀬戸内の離島文化は同じではない。繰り返し歩くと、異なる島の人生があることに気づく。



写真5 鞆浦近くの瀬戸内海 撮影：A. von Graefe

帆柱の建った船5艘が動力船で曳航される。おそらく活魚運搬船・イケフネだろう（解説：筆者）。出典：注13

イケフネ・出郷から、地ビールへ：かつて六島は、海水を通水させるイケス構造をもったイケフネ（活船・ナマセン）で、タイなどの高級魚を活かしたまま市場に運ぶ活魚運搬業が栄えた。真鍋島の周辺海域での漁業経営と結びつき、六島のイケフネ運搬は広く瀬戸内で知られた存在だった。「新鮮な生魚が食べたい。」そんな都市の需要に応じて、帆と櫓の近世期から独特の操船技術が磨かれてきたのである。帆柱からバラスを詰めた袋をぶらさげ、それを振り子にして船体を左右に揺らして運ぶ¹¹⁾。これはイケスの魚が酸欠で死なないうよう、船のイケマの通水孔から海水が常時入れ替わるよう、編み出された操法だった。船の形をしたイケスを何連も貨物列車のように、帆船に曳かせる方法もあった¹²⁾。大正時代になって、兵庫県明石や淡路島などの消費地に近い活魚運搬業者のなかから、動力船を用いた活魚運搬業者が現れると、帆船でならした六島の島民たちは職を失い、やがて神戸や大阪の船仕事などに稼ぎの場を求めて出ていった。

日本でシーボルトや高野山根本大塔などの研究に取組んだドイツ人日本学者のF.M.トラウトツ (Trautz) は、1930年、写真家らが撮影した各地の写真に解説をつけた著書『日本 朝鮮と台湾：景観・建築・人々の暮らし』を出版した¹³⁾。そのなかに写真家・グレーフェ (Axel von Graefe) が撮影した「鞆浦近くの瀬戸内海」がある (写真5)。1920年代末頃、鞆浦の西、狐崎付近の山の斜面から撮影したものだろう。手前斜面は一面の畑、野良着姿の男女、眼下には瀬戸内海、奥に四国の山並みが写る。注目したいのは、光る海に1艘の動力船が帆柱を立てた5連の船を曳航する姿である。

おそらく活魚を運んだ当時のイケフネ運搬だろう。トラウトツは、長崎・下関から大坂やさらに遠くへ向かう人々（ドイツのケンペルやシーボルト、朝鮮通信使など）の寄港地としてその昔、鞆浦は重要だったが、水深が浅く、今は立寄る人が少なくなったと解説している。ここでは、写真が有する記録性の観点から、動力船導入期という同時代の海事交通文化を映し出している点で、本写真が貴重であることを指摘しておきたい。斜面に広がる耕作地の風景が、島の繁栄を象徴するものとして今日語られ、現代に活かす取組みに繋がっていることも、ここから想起できるのだ。

すでに出稼ぎ者が多かった高度経済成長期の1958年、六島の人口はそれでも560人¹⁴⁾いた。2022年8月現在47人、その頃の10分の1に満たない人口だ¹⁵⁾。畑仕事をしながら年金で暮らし、島を離れた人が別荘がわりに本土と行き来する。それが年配者の大方である。そこへ近年、30代の若者が六島の地ビール工房を誕生させた。岡山市内の地ビール醸造所で修業し、島で起業したもので、島ではビールの原料となる麦の畑も手掛け始めたという。自身は大阪生まれだが、祖母が島出身だったことから、空家を借り、事業が実現した。「ビールを飲まなくても、寄ってください。」来訪者を見つけるとそう気軽に声掛けする。実際に島へきた人たちに繰返しててもらいたい、そういう輪の広げ方を大事にしている。近くでは、六島ひじきの製造と販売が進められ、島の特産が徐々に定着しつつある。島にある学校と保育園は、2019年保育園に1人、小学校に3人の児童がいたが、2021年では巣立って小学生1人になっていた。学校の先生3人は、船でやってくる。

笠岡発着の4便は、交流人口を維持するにも不可欠で、その存続が島民の強い望みである。水、トイレ、宿泊施設等、小離島のインフラは、多くの観光客を想定して整備することは困難だ。島の人口規模や年齢等にあわせ、交流可能な適正規模を見定めながら、少しずつ進めることが肝要だ。連絡船の最終便が出たあと、ビール工房前の広場では、島民有志のドラム缶パーティが始まる。ドラム缶を割って作ったコンロで干物を焼き、海を見ながら島民たちの憩いの場となっている。島の自然と歴史の営みを繋ぎ、新たな六島の文化が育っている。

U字航路の粟島汽船：香川県三豊市詫間町の備讃諸島の粟島と志々島を結ぶ粟島汽船は、四国本土側の宮ノ下港と須田港を発着するU字航路である。3つの小島が砂州でつながった粟島には、東西に上新田港と粟島港があり、中心の粟島港には、明治30年(1897)日本で初めての海員養成学校ができ、多くの船員を輩出してきた。洋風の木造建築は、現在は粟島海洋記念館となり、校舎内が関連資料とともに無料で見学できる。令和2年(2020)の国勢調査による人口は154人¹⁰⁾、島に2つある港のうち、粟島-須田間は1日8便の連絡船が運航し、15分で島と四国本土を繋ぐ。他方、東の上新田は3便が宮ノ下港と35分で繋がり、3便が須田港と繋がる。上新田からの須田港いきは、早ければ35分、粟島港での接続便がないと1時間25分となる。

粟島は、瀬戸内国際芸術祭への参加離島であり、これまでも「漂流郵便局」をはじめ空家を利用した芸術

作品が公開されてきた。島歩きや島山登りにやってくる観光客も多く、島民たちの熱心な花壇造りなどとあわせて、観光適地化が軌道にのっている。他方、粟島の東側に位置する志々島は、面積も粟島の約6分の1と小縮りとした島だ。人口は19人、戸数15軒(2020年12月現在)である。この数字だけを見ると、志々島の人口減少が進んでいるかに見えるが、平成27年(2015)から令和2年(2020)の国勢調査によると、この間粟島は人口が28.7%減少したのにたいし、志々島は1人増え、5.6%増となっている。訪ねても島には明るい希望が感じられるのである。

志々島の連絡船は、志々島-宮ノ下間と、上新田・粟島経由の志々島-須田間が1日3便ずつある。宮ノ下までは20分、須田いきは、早い便だと50分、時間待ちの場合は1時間40分かかる。つまり連絡船は、粟島の上新田港と同じ状況だ。運賃は25年前(1997)と比べると、20円の値上げ、発着時刻は、朝は変わらず、11時台の宮ノ下いきが20分、15時台も15分遅くなり、滞在時間がのびた。粟島-須田間の8便を利用すれば、粟島と志々島は両方訪ねることも、志々島に長く滞在することもでき、結果的に志々島を「いきやすい島」にしている。交流人口を増やすにはこうした航路整備が重要だ。

大楠とイタダキさん：志々島の北側の山道を昇降して、樹齢1,200年以上という県の天然記念物に指定された大楠を見た(写真6)。7月にはユリの花が周囲に咲く。この季節には積残しが出る程の来訪者となる。整

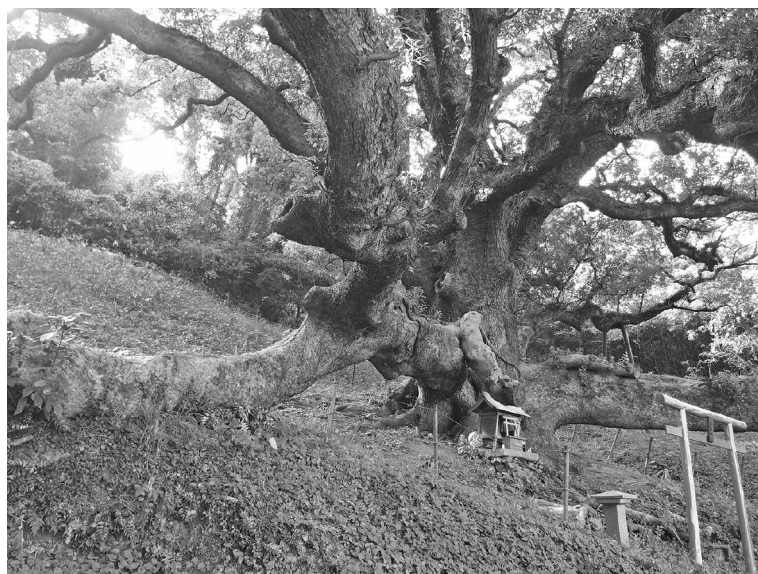


写真6 香川県 志々島の大楠

2021年11月。島のシンボルツリー。途中、「イノシシ注意」の看板があった

備は島の住人に加え、島外からのボランティア等の参画で進められている。島は「機関車先生」や寅さん映画のロケ地にもなった。「機関車先生」のロケ地は本島でも見たし、粟島や高見島にもあったが、志々島では、伊勢屋という島の一等地にある店舗つき空家の前にベンチがおかれ、昭和の風情たどる看板を眺めながら休憩できる場所になっている。映画のセットと生活調度が混在する不思議な空間だ。三豊市詫間からは学校の遠足で、子供たちが島の大楠までやってくる。連絡船の時間をあわせさえすれば、四国本土からの遠足にもちょうどよい場所なのである。

隣の粟島は「船員の島」、対する志々島は畑と沿岸漁業の半農半漁の島で、菊やキンセンカなどの花卉栽培が盛んだった。コメはとれないため、芋を混ぜて、少量のコメをお茶で炊く茶粥が島の食文化だった。島の女性はよく働いた。畑の肥料には人糞を使い、それを頭にイタダクといって、頭上にかつぎ、山坂を昇降する。ぴちゃぴちゃする肥えの跳ねを抑えるため、頭上には藁で編んだものをのせる。坂で近所の人と顔をあわせると、イタダキしたまま立ち話。肥えをこぼさうものなら、「汚い」ではなく、「もったいない」。女性の頭上運搬は瀬戸内海の離島や伊豆諸島などにみられた沿岸文化で、志々島では学校背後の山頂にまで続く畑の風景とあわさる習俗だった。学校へは肥えを買いに行くこともしていたという。夫の故郷である志々島へ14年前（2020年調査時）、神戸から移住した山路さんはそんな島の話、夫が倉庫を改造して誕生させた島民と来訪者の憩いのカフェ「くすくす」で語ってくれた。きた当時は55歳、島では一番若かった。「島独特のものがわからなかったからこれだ。」以来Uターン、Iターンを決断した定住者たちが少しずつ増え、高齢の島民と来訪者を繋いできた。住まなくなった家は、あっという間に草で覆われ、倒れていく。夫の常安さんはそんな家の解体を頼まれることも多い¹⁷⁾。島内には西に明神さん、八幡さん、十握神社に山頭神社、東には「南の国の神様」である荒神さんと数多くの祠があり、島の信心深さが伺える。荒神さんは、藪のなかの神域で、島に来たばかりの当時は、祭りのお接待もあったという。島ではソラマメがよくとれる。それを乾燥させ、薪を使って3升釜で柔らかく炊く。塩と砂糖で味付けし、各家に配る接待文化が続いていたのである。

志々島がめざす方向：1960年代後半、志々島では500人以上いた人口が10年程で200人程に減ったことがあ

る。島の学校閉鎖や進学事情と相まって、一家で本土へ移り住む人々が続出したためだ¹⁸⁾。当時はすぐにも都会で働き口が見つけた時代だった。それがさらに進み、筆者が訪れた時には「今、20人になったが、1人亡くなって19人」という状態だった。しかし、いくたびに島はきれいになっている。19人以上の人の手が関与し、明るい島と感じられるのは、地道に実績を積んできた自信と覚悟、めざす目標があるからだろう。山路さん夫婦が移住を決めた当時、志々島は香川県に24ある島のうち一番早く無人島になるだろう、といわれていたという。「それではだめだ」とベネッセ（福武財団）の補助金等を活用し、ヤギやミツバチの飼育などを手掛けてきた。生き物は素人が育てても難しい面があり、試行錯誤の連続だ。それでも大楠とヤギのいる島として知られるようになった。また今は立入禁止になっているが、廃寺の境内は、かつては切干し大根のよい干場で、島の風物詩だった。島には「ふれあい館」という小さな資料館がある。カフェ「くすくす」も軌道にのり、地域の特産である唐辛子・香川本鷹を使った調味料や切干し大根が、島の産品として売られるようになった。2022年からはランチも始まった。これらは天空の畑やイタダキといった島の記憶を外へ届けるものである。古民家を改修した宿泊場所もすでにできている。観光客だけでなく、家を処分した元島民やその子孫たちが気兼ねなく故郷に帰ってこられる施設として、である。

「まあ、いっても近い、離島といっても近い。」島には海上タクシーもある。連絡船を逃してもそれでこられる。「まあ、なんとでもなる。」それが夫とともに島に定住した山路さんの実感だ。志々島では様々な事業を会社経営にすることで、包括的に運営できる基盤を整えられてきた。最近、立上げられたホームページには、2022年春現在、人口20人、ヤギ5頭とある¹⁹⁾。赤ん坊が生まれ、島の平均年齢は大きく下がった。志々島は現在、移住者を募り、人口30人をめざす。一気に人を増やすのではなく、適正な規模を設定しながら、明確な目標をもって島の生活基盤をつくる。「ここは災害がなく、住みやすい。」本島で聞いたのと同じ島の生活観をここ志々島でも聞いた。元からの島民と都会を経験したUターン者やその妻たちが、移住者を受入れながら、来訪者と島を出て帰ってくる元島民たちを迎える島になろうと奮闘している。人口がぎりぎりまで減った離島が他の小離島の手本になる。志々島にはそんな期待と希望がある。

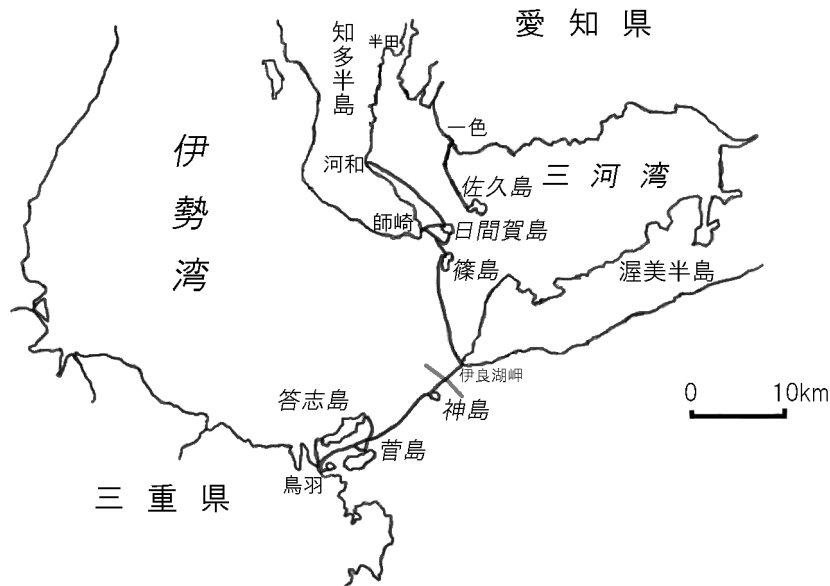


図2 三河湾・伊勢湾の島嶼

3. 三河湾3島と連絡船

漁業と民宿の日間賀島：愛知県知多半島と渥美半島に挟まれた三河湾の湾口に位置する日間賀島・篠島・佐久島は（図2）、休日ともなれば連絡船は満員となる。島の人口規模や気質、成り立ちは異なるが、どの島も若者たちの島歩きが定着している。南知多町の日間賀島は、漁業と民宿の島だ。知多にある大学の卒業生によれば、民宿の多い日間賀島は半島部より時給が高く、学生のアバイト先として人気があるという。そのため、夜、島で配膳等の仕事をして朝、島から船で通学する学生もいる。大学が近くにあり、通いで島での学生アルバイトが成立する。そんな本土近接性が、日間賀島の繁栄の一端にはある。

名鉄の河和駅より徒歩7分の河和港から航路で20分、便数は日間賀島の東港・西港あわせて12便（2021年現在）、さらに、知多半島の先端師崎港からは東港いき16便、西港いきが19便、フェリーも5便と恵まれた便数だ。積残しが出ることもあり、臨時便を出す程だ。バスとの接続もよい。有料駐車場の利用者が多く、休日ともなると本土側は駐車場の空き待ちの列が続く。「今日、島で法事、けど駐車場が使えんけん、遅れる。」そんなやりとりが聞こえてくる。日間賀島は「冬は2か月程遊ばにゃいけん」が、夏はタコ、12月はシラス、3月はコウナゴとほぼ周年で魚がとれる。民宿はとくに夏場に人気があり、冬はフグもいい。海苔養殖は、今は下火だ。島では漁師たちが、魚をもってきてくれたり、もっていったり、なにくれと相互扶助があり、

「この島はわりあい住みええ」のである。

連絡船が通う西港と東港は、島内でも集落の気質や成り立ちが違う。昔は祭りの時などよく喧嘩をしていたが、今は嫁さんが西にいたり東にきたりと通婚がある。90歳になる老人の若い頃から島の喧嘩はなくなり、開明したという。血気盛んで進取の気風がある西にたいし、東は地味だった。今日、民宿が盛んなのは西であり、連絡船の便数もやや多い。

1967年頃、日間賀島ではオリーブ栽培を手掛けた人がいた²⁰⁾。香川県の小豆島を手本に70年代初頭までに4,500本の木が植えられた。当時島の人口は2,700人、観光の一助にしようと試みられたが、結局島の産業や風景として定着することはなかった。現在は老人の記憶に「ああ、そんなこともあったな」とかすかに残る程度である。ただし、「鈴木さん」という手掛けた人の名を告げると、「それなら西の人だ」とすぐ返事が返ってきた。働く場がある島の校庭からは、児童の歓声がはずんでいる。2022年8月現在、人口1,755人、世帯数593²¹⁾、令和2年（2020）の国勢調査によれば、15歳未満の子供は13.2%とほぼ全国並み、65歳以上は36.5%と全国平均より8%程高く、高齢化は進む。三河湾3島では一番人口が多いが、昭和30年（1955）頃をピークに、日間賀島の人口は約千人減っている。現在の連絡船の便数を維持するには、交流人口の増加はここでも重要な課題だろう。

愛知県では、三河湾の3島を「あいちの離島」と称し、離島に住んではないが、島に関心を持ち、定期的に訪れたり、魅力を広めたり、島の活性化に寄与する「関係人口」創出の取組みが始まっている。連絡船



写真7 愛知県 佐久島のクラインガルテン

2022年3月。ドイツ語で「小さな庭」を意味する滞在型市民農園の入口

の便数が多く、長野や東海、京阪神からも十分日帰りが可能な三河3島は、県を越えて広域の関係人口をひきつける条件が揃っている。

風待ちから島歩きへ・佐久島：三河湾の内側に位置し、海運の中継や風待ちの港として栄えた西尾市の佐久島は、かつて3島第一の豊かさで、明治28年（1895）には420戸あった。「日間賀の前で櫓をこぐな、佐久島の前で唄うたうな」といわれ、佐久島に三味線のない家はなく、男も女もひいたという²²⁾。「今は日間賀島もいい港になったが、かつて日間賀島にはろくな港がなかった。」そのため、台風になると日間賀島の大きな船は、知多半島の半田にいくか、佐久島へ避難した。その佐久島が2021年12月現在、人口212人²³⁾、118世帯、高齢化率は50%を超える。「1人2人と出世して、それについていっちゃったんだね」、「佐久島は、じいさん、ばあさんばかりじゃ。」佐久島の方向を見てそう語るの、日間賀島の老人だ。宮本常一は、かつてその未来を予測したうえで、佐久島をとにかく面白い島だと評した。くじかれて出て行ったのではなく、さらに発展するために出て行ったのだから、たとえ人口がゼロになっても自分らのふるさととしてときおり帰ってくる、そういう島があってよい、ああいう過疎はいい過疎だと表現した²⁴⁾。宮本が推測したように、佐久島の人口減少は一足早く進み、島歩きの観光適地化も他の2島とは違った展開がある。佐久島の連絡船は一色港（西尾市）から発着し、7便が島の西港・東港に運航する。他の2島に比べて便数は少ないが、京阪神からでも日帰りは十分可能だ。西港は、海運で栄えた

頃の黒壁の町並みを再現し、往時の風情をとどめる。平坦な島には「アートの島」として作品があちこちに仕掛けられている。大正期、四国巡礼の写し霊場が全国で広まったおり、佐久島でも島廻路が展開した。人口が減り、祠や坐像が失われる荒廃が生じたが、再建されておよそ10年になる。ドイツの滞在型農園の日本版として広まったクラインガルテン（Kleingarten）が、全国の離島で一早く着手されたのも佐久島である（写真7）。新設された住居と農園が一定の契約で借りられ、都会の人でも島暮らしができる。訪れるたびに庭の菜園は育て、入居者の生活感と定着ぶりが伺える。若い世代は島歩き、年金世代は滞在型クラインガルテンと、年代にあわせた島との関わりが広がっている。

近年、瀬戸内海西部の愛媛県松山市の興居島でも、廃校となった学校跡地に、定住人口の増加を目的とした同様の滞在型農園である「ハイムインゼルごごしま」が始まった。離島における空家の活用や定住政策がなかなか難しい現況に照らせば、空地を利用して新たに施設を造り、一定期間島で住みながら農作業や釣り、島での交流活動を実践するやり方は合理的だろう。従来クラインガルテンは、主に長野や山梨などの山間地域で進められてきたが、本土近接離島はその候補地として今後一層注目されると思われる。

伊勢とつながる篠島：三河湾3島で一番西に位置する愛知県南知多町の篠島は、師崎港から高速船で10分、伊勢湾をはさんだ伊勢神宮と文化的な関わりが深い島だ。丘陵の続く日間賀島の島民が、「篠島は、道路が

山ばっかりの、火山の山、こっち(日間賀島)は平ら」と表現するとおり、篠島の地形は3島でもっとも起伏に富む。現在の産業は、漁業と民宿が主たる産業だが、過去には石切りが栄えた。南側の山には名古屋城築城の石を運んだ採石跡が残石とともに残る。2022年8月現在、人口1,533人、611世帯で、1950年のピーク時の人口は3,785人、日間賀島より千人程人口が多い繁栄の時代があった。

急斜面に密集する漁村集落をあがった城山には、天狗や八大龍王、金毘羅など神々の祠があり、正月には島民が大勢参る。今は埋立てで地続きとなった北側の中手島は、伊勢神宮に奉納する「おんべ鯛」を調製する聖なる場所である。集落内の神明神社は、伊勢神宮の遷宮のたびに下賜される古材を用いて遷宮が繰返され、海を渡った伊勢文化がみられる。

島には清水が湧く「帝の井」があり、この井戸水を使った酒の醸造所もあった。醸造所は半田に出て、蔵は老朽化のため取り壊されたが、知多四国の島遍路の訪問者は帝の井で醸された旨い酒を知っており、それをみやげに買って帰る者も多かった。海底水道が敷設される以前の持ち井戸は、海水が混じりやすかった。そのため篠島ではご飯を炊いたり、お茶を沸かすのに帝の井を重宝した。中学生くらいになると、学校から帰って鞆をおろすか早いか、「帝の水、汲んでこい」と水運びを手伝わされた。「島に漂着した義良親王が飲み水を探して掘った井戸」という由緒以上に、帝の井は島の暮らしに直結する井戸だったのだ。

「こんなに朝早くから船の便がこれだけある所は、ちょっとないと思うよ、瀬戸内海だって、こんなにないよ。」連絡船の仕事に長年従事してきた70歳(2014年調査時)の男性が語るように、篠島への連絡船は2021年現在、師崎から24便、フェリー6便、河和港からも10便ある。じつに恵まれた運航状況だ。篠島では空港や鉄道駅で見かけるようになった「駅ピアノ」を見た。島の連絡船乗り場では初めて目にした風景だ。1950年をピークに人口が減り続けている篠島について「あと20年すればこの島もかわる」と彼は表現し、「いいね、自分も島の歴史を探りたい」と続けた。

篠島からは、伊良湖水道に位置する三重県の神島が見える。神島へは鳥羽港(佐多浜)から鳥羽市営定期船が日に4便通う。直通で30分、答志島の和具経由で50分、航路距離は約16km、愛知県の伊良湖岬の先端からは約4kmなので、むしろ愛知県のほうが近く、伊良湖-神島間には観光航路がある。三島由紀夫の小説「潮騒」の舞台として選びぬかれた島だけに、神島

の暮らしや自然は、来訪者にとっても魅力のある場所だ。しかし、本土から島への通勤や京阪神からの日帰り観光は厳しいのが現状だ。三河湾3島がいずれも京阪神から十分日帰りができることを考えると、神島は「近いのに遠い」島なのである。本土近接離島の県境をこえた生活航路は、小豆島、直島、豊島、本島など瀬戸内でもごく限られた島だけだ。離島の生活と交流人口の促進を考慮するならば、県をまたぐ広域航路の実用性と可能性についてさらに視野を広げ、検討する必要があるだろう。

4. 琵琶湖・沖島と連絡船

海なし県の観光航路と生活航路：世界でも20カ所程しかない数十万年以上の歴史をもつ古代湖である琵琶湖には、北から竹生島、多景島、沖島と3つの離島がある(図3)。竹生島(長浜市)は、西国巡礼30番札所の宝厳寺と三大弁財天の一つ、都久夫須麻神社があり、東は長浜港と彦根港、西は今津港から定期船が出て多くの参詣者が集う信仰と観光の島だ(写真8)。国の重要文化財の観音堂と船廊下に繋がる国宝の唐門は、京都から竹生島に移された豊臣秀吉時代の大坂城極楽門の遺構とされる。オーストリアのエッゲンベルク城にある『大坂城屏風』が2006年に発見されたことで詳細が明らかになり、竹生島では修復が進められ、2020年鮮やかな色が蘇った。一方、多景島(彦根市)は日蓮宗見塔寺の別院と、題目岩や日蓮上人の像が立つ岩場の聖地である。滞在できる時間は30分と短いものの、彦根港からの定期観光船がある。これら2島は、夜間無住となるのにたいし、近江八幡市の沖島は日本で唯一、内水面で人が暮らす有人離島である。しかし、沖島に1日10数本もの連絡船が運航するようになったのは、比較的最近のことなのである。

沖島は湖の漁業とともに、石材の切出しと丸子船(琵琶湖在来の荷船)によるその運搬で栄えた島である。先の篠島や、愛媛県大島、香川県小豆島・広島・

滋賀県



図3 琵琶湖の島嶼

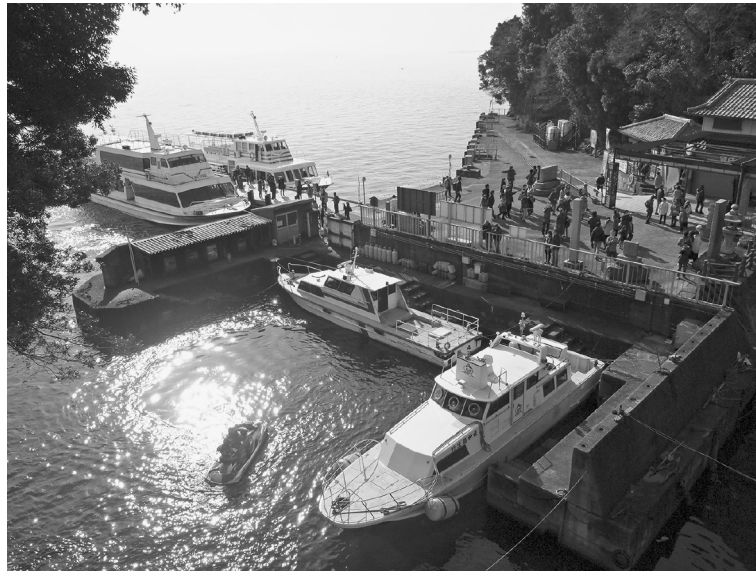


写真8 琵琶湖 竹生島の連絡船

2014年1月。観光船は湖西と湖東から発着する。竹生島を経由し往路復路が変更できる



写真9 沖島の桜 撮影：出口正登

2022年4月。沖島は桜の隠れた名所だ。石切り場だった跡地に生まれた千円畑まで続く

本島，岡山県北木島・前島・白石島，兵庫県家島諸島など，本土近接離島では，島の形が変わる程石材が産出された歴史をもつ島は多い。山から陸路を通さず，直接水上輸送を可能にする島山の石は，外国産が台頭するまで地の利が高く，島の主要な地場産業だった。全般に花崗岩が多いが，沖島の石は石英斑岩でとても固く，八幡山の城や大津・南郷洗堰などに使われた。沖島の採石場の跡地には，1区画（3m×3mの9m²）千円で分譲された「千円畑」が広がる。島の女性たちは，桜並木の道を三輪自転車で出向き，サツマイモや蔬菜，花卉などの栽培に勤しむ（写真9）。来訪者の

自転車は乗入れ禁止，三輪自転車が島の手頃な交通手段なのである。他方，本土側の出作り，通勤や買物には対岸に駐車した自家用車を利用してきた。

沖島では1982年に浄化センターができ，下水道が100%普及した²⁵⁾。これは近江八幡市内でも，全国離島のなかでも一早く進んだ社会整備である。背景には「島の生活向上」に加え，京阪神地域の飲み水となる琵琶湖の水質保全に不可欠だったことがあげられる。他方，連絡船の公共整備が進まなかった背景には，よそ者がくることを望まない島の自立的風土が関係してきた。そのため来訪者が島に渡るには，長らく長命寺



写真10 琵琶湖 沖島の連絡船 撮影：出口正登

2010年1月。沖島から堀切港に入港する連絡船。比良山系の山並みの手前が沖島

港から日に1便の定期船で訪れるか、漁師さんの船に乗せてもらうか、渡船をチャーターするしかなかった。1999年、おきしま通船の団体が設立されてから、定期船が堀切港と沖島を結んで運航されるようになった(写真10)。以来沖島には毎年のように足を運び、島の今を見てきた²⁶⁾。島の共同体意識が強い沖島では、通船も島の自治で運営する。便数の多さに加え、黒字経営である点も注目に値する。約3kmの航路を10分、平日12便、日曜10便、片道500円で運航する。竹生島や多景島いきは、ウミが荒れると欠航する。島の港の設備が十分でなく、大型観光船が着岸できない場合があるためだ。実際、2021年11月の調査時、竹生島と多景島は強風で欠航したが、生活航路の沖島いきは運航し、渡ることができた。

離島振興法指定後の沖島：沖島が内水面で唯一、離島振興法の対象となったのは2013年のことである。24、5年前には560人程だった人口は、2022年現在、250人程になり²⁷⁾、この20年、人口減少・高齢化が急速に進んだ。他方観光客は増え、島にクルーズ船が寄港するようにもなった。漁協の女性たちで作る湖魚の佃煮や鮎寿しのほか、島のサツマイモを原料とする焼酎などの特産も生まれた。島の歴史や民俗を展示する「おきしま資料館」が開設されたのも堀切港との連絡船就航後のことだ。「弥右衛門桜」の名がつく島のシンボリックな桜の老木の近くにある、築140年程の漁家を利用した資料館だった。漁港が新しくなる前は真下にウミ(湖のこと)があり、2階から跳ねる魚を見て、網を巻く魚見の場所だった。

「ここは人情深いところ、誰とでもしゃべる、そう

というのが沖島の魅力」、「島をただ歩くだけでは島のことはわからない、ここで説明を聞いて、島の歴史や暮らしにふれたのち、歩いてこそ理解が深まる。」そんな心がけて、自治会の小川正芳さん(昭和4年生、故人)は資料館の管理と説明を引受けてきた。島で生まれ育ち、元は淡水真珠の母貝などを採る漁師だった。漁師をやめてから通船の乗組員として働いていたこともある。館内資料は、丸子船の模型や石切りの道具、柿渋で染めたコイト網、昔の生活写真など、どれもが沖島の歴史文化を伝える貴重なものだ。しかし2019年、資料館は老朽化のため閉館され、更地になった。資料群は近くの倉庫に移され、保管されていると聞く。学校児童の学習にも資料館を、という声はあるが、お話を伺った時はまだ目途はたっていないようだった。「ぼくらの時は、学校は150人くらいいた。今は1人かな」(2022年)と語られるように、11人いる小学生は、本土からの通学児童のほうが多い。学校もきれいになった。お宮さんの防波堤も工事してもらえた。「ほかにほしいものは？」と問えば、島の若い子から「橋がほしい」という声があがったことがある。島と岬の先端は、イノシシが泳いで渡れる程度の距離で、水深は2m程と浅い。実際ウミを渡るイノシシ被害で、近年島の千円畑も悩まされているように、沖島に橋をつけることは難しいことではなかった。しかし魚の産卵場所があり、当時はムラの人が相当反対して立ち消えた。離島として生きる道を選択したのである。

沖島は日帰り可能な本土近接離島として、今後も来訪者が増えるだろう。2022年、旧小学校跡地には新しい展望台ができた。離島振興法が適用され、連絡船の安定運営、クルーズ船の寄港など沖島の観光適地化は

着実に進んでいる。念願だった資料館は2022年度末を目途に開館の見通しだ。20年前は、子供らの遊び声が聞こえ、島民総出で網の繕い作業をする共同の光景が見られた。沖島の自立自営を支えてきた共同体意識は今後島外の力を借りながら育まれていくのだろう。改めて篠島で聞いた20年という言葉が思い返される。

5. 本土近接小離島の連絡船と海事交通文化

架橋と連絡船：本論で述べてきた通り、一口に本土近接離島といっても、人口20人の島から200~300人、1,500人前後の島まで、離島の暮らし方や連絡船の運航実態は様々ではない。いえるのは今後もそのほとんどは、船でいく場所であるということだ。長崎県の対馬島のように元々一つだった島に、江戸時代と近代(1900年)に人工運河が開削され、船道と橋がつけられた例もあるが、島と本土、島と島を橋や埋立て繋ぐ事業化は、概ね高度経済成長以降、進められてきた。たとえば、岡山県西部の笠岡諸島だった神島は、1966年からの国営干拓事業によって埋立てられ、本土と地続きとなった場所だ。当地域には島だった頃の島遍路の文化が残っており、今も連絡船の経路地であり続けている。

近年では2015年に岡山県東部の日生諸島で、鹿久居島と本土を繋ぐ日生大橋が開通した。2004年に頭島と鹿久居島はすでに橋で繋がっており、日生大橋開通で頭島までが本土と繋がった。一方、日生諸島の大多府島と鴻島は、今も連絡船で通う離島である。2009年調査当時、大多府島の小学校はすでに閉校されており、島の子供は頭島の学校に船で通っていた。元禄防波堤や六角井戸などの歴史遺産がある美しい島で、日生のカキ養殖は大多府島の島民が先鞭をつけ、兵庫相生から東岡山一帯の一大産地へと成長した。その自負をもつ島でもある²⁸⁾。

2022年現在、大生汽船による大多府島-日生間は上り(島ゆき)7便、下り6便、鴻島-日生間は上り5便に下り5便、頭島-日生間も上り4便、下り4便に減った²⁹⁾。かつては、大多府島発の便が主だったので、頭島-日生間は20~25分だったが、現在は大多府・鴻島を経由するため、日生へは船で45分程度かかる。また遠来の訪問者の場合、午後頭島から大多府島に渡るのに、以前なら3時間程度の大多府島滞在が可能だったのにたいし、現在は1時間半に満たない滞在時間となる。頭島まで橋が架かったものの、頭島からの日帰り利用が難しく、運賃の高い日生港からの連絡船利用

に限定されるのだ。2000年には、本土側に立地する耐火レンガを製造する大阪窯耐の日生工場へ発着する通勤便がみられたが、2006年の改定時にはその朝夕の便もなくなった。一方、島巡りなどの観光企画や海上タクシーに力をいれている。架橋の至便は、島民・来訪者双方が等しく享受することは難しく、諸島内の連絡船離島は一層遠く(近づきにくく)なりがちだ。日生諸島は、架橋に伴い、島の生活と島嶼間アクセスが大きく変化したエリアである。

他方、2022年には愛媛県生名島と岩城島間の橋が開通し、弓削島・佐島を含む計4島がゆめしま海道で繋がる大きな離島となった。県境をまたぐ広島県因島との交通は、今も連絡船である。架橋と連絡船の交通の接続のあり方は、時代にあった島暮らしや来訪者のニーズに照らし、今後も多角的に検討を要する課題であろう。

連絡船離島であり続ける厳島：将来的にも架橋を選択しないと推測される本土近接離島には、ユネスコの世界遺産である広島県の厳島があげられる(写真11)。信仰と観光の島で、宮島口から船で約10分、ひっきりなしに2社が観光客を運ぶ。厳島には一般島民も住んでいるが、神社のナン(禁忌)により火葬場や墓場がなく、戦後になるまで畑も作られてこなかった。墓は対岸の大野町(現廿日市市)にあり、人糞も大野町から汲みにきてもらっていたという³⁰⁾。他方、毎年管絃祭のために船の通り道を確保する「お洲掘り」の奉仕は、大野や大竹市をはじめ、本土の集落が担っている。つまり厳島は、陸続きの至便より船という限られた交通による結界の精神性が重視されてきた。岡山県日生諸島では鹿久居島の鹿が、架橋によって頭島へ移動し、畑の食害が生じたが、厳島では野生の鹿が、観光客や三次産業の島民と程々の距離を保って生息する。自然の生態、歴史文化双方から厳島は連絡船離島を保持し続ける必然性の高い島なのである。

架橋計画とイノシシ：島を歩いていて気づくのは、イノシシが泳いで渡れる程の近接離島は、過去に大抵架橋の計画や検討がなされていることだ。「このへん、サルや鹿はいないね、けどイノシシは多いよ、ここ数年だね、小さな島を伝って渡ってくるんだね。」島羽マリンターミナル港から船で12分の、三重県答志島桃取では島民からそんな話を聞いた(写真12)。と同時に「架橋は島民皆の願い」という看板を島では見かけた。小さな岩場が本土との間にあり、これならば島ま



写真11 広島県 厳島 撮影：出口正登
2012年3月。鳥居下をくぐる木造参拝船



写真12 三重県 答志島桃取 撮影：出口正登
2022年4月。連絡船入港。手前は桃雲寺の屋根、墓場から見下ろせば本土は近い

で橋をかけるのは難しいことではない。

見渡す限りキャベツ畑が続く岡山県牛窓の前島（瀬戸内市）でも架橋の話はあった。船で5分、本土と島の先端は目と鼻の先である。だが、漁業者が反対して架橋は進まなかった。前島は大坂城築城の石材を切り出した島であり、頂上にはその残石がいくつも残っている。瀬戸内海の夕日が美しい。するとその時、山の中腹に区画された別荘分譲地近くの藪から、荒々しい鼻息が聞こえたかと思うと、丸々と太ったイノシシが道路を走り抜けていった。

広島県東部の^{もも}百島（尾道市）では最近イノシシの被害が深刻化し、家の中まで侵入する事態に頭を痛めている。この島もかつて架橋の計画はあった。当時は土

地を供出することに折り合いがつかず、計画は立ち消えたという。山の頂上までミカン畑や野菜づくりに精を出していた時代だった。

連絡船離島であること：架橋離島のなかには、連絡船を橋完成後も残した場所がある。広島県呉市の警固屋^{はいごや}港と倉橋島を結ぶ音戸渡船のほか、尾道と向島を結ぶ渡船場などだ。車は橋、徒歩や自転車は船、という住み分けて両者を併存させた海の交通文化である。これらは大阪や鳴門にみる渡船場と橋の併存関係にも類似する。完全には橋に城を明け渡さなかった渡船の存在は、住民は元より来訪者からも歓迎される地域資源となっている。

すなわち、連絡船離島であることの魅力は、今後もっと磨かれる余地がある。船で行く島だからこそ、漁村の町並みや港町の景観がよく残っている場合も少なくないからだ。三重県答志島桃取や神島、琵琶湖・沖島、香川県高見島の漁村集落などはその好例であり、今後文化財として一層評価されてよい場所である。

文化庁が、2015年から開始した日本遺産の100余りの認定ストーリーでは、本土近接離島は、瀬戸内・備讃諸島の「知ってる!? 悠久の時間が流れる石の島」や「日本最大の海賊」の本拠地：芸予諸島³¹、さらに「琵琶湖とその水辺景観」³²などがある。それらの認知度を高めることも重要だが、ほかにも工夫の余地はある。たとえば、四国本土の「四国遍路」は日本遺産に認定されているが、小離島の島遍路は含まれていない。小豆島・粟島・白石島・伊吹島など本土近接離島で展開されてきた島遍路やお接待文化、篠島や日間賀島にみる知多四国遍路などは、連絡船を軸とした海事交通文化として注目に値する。

また文化庁は、2021年伝統・近代・未来に分け、「100年フード」の選定を開始した。131件の認定のうち、離島では江戸時代からの伝統部門に小豆島そうめんと愛媛県鹿島の北条鯛めし、100年をめざす未来部門に出羽島の島そうめんが選ばれた³²。本論でふれた沖島の鮎ずしや湖魚のつくだ煮、志々島の茶粥なども連絡船離島の食文化として注目される。

本土近接離島の持続可能性：民俗学者・宮本常一は、最初の離島振興法が成立して10年たった1964年頃、いか程の成果があがっていない実態に、「出るのはやはり溜息ばかり」と表現した³³。離島であることの「貧からの解放」とともに、人口減少は離島振興法の発足当時から大きな課題であった。この問題にふれ、宮本は「少数居住の島は引揚げ対策を」とし、「人家の20戸にも足りないような島は、親島または本土にひきあげさせるようにしてはどうであろうか」と提言している³⁴。むろんそれは強制的に、ではなく、「小さい島にいてこのために貧乏からぬけられないとすれば」という意味である。「島がよいから残っているのではなく、どこへも行きようがないから残っている」現実にその真意はあった。

昭和40年（1965）、鹿児島県トカラ列島の臥蛇島がNHKの「ある人生」の番組で取上げられ、注目を浴びたことがある。島の分校で子供たちの教育と島の生活基盤づくりに奮闘する比地岡栄雄先生を主人公にした「臥蛇の入道先生」が放映されると、その反響は大

きく、本土に出る機会のなかった島の子供たちの東京修学旅行が実現した。当時の人口43人、戸数10戸、そのわずか5年後の1970年、集団移転せざるをえなくなった同島では、教職員を含め4戸16人が最後に島を出た³⁵。すなわち当時の世帯状況に照らせば、宮本のいう「20戸にも足りない島」とは、およそ人口80人以下の島とみなしうる。

今日、離島を歩いてきて、そのような規模の島はいくらかもある。そればかりか戸数は同程度、人口20人程度の島もある。ところが、筆者は、島を離れたい、という話を聞いてはこなかった。冒頭で示したように島の将来について、繰り返し問いかけたことは3つあった。①観光開発を積極的に推進するのがよいか、②このままの暮らしがよいか、③島を離れ、本土に移るのがよいか。元気なうちは島暮らしを続けたい、観光にテコ入れをして、多くの観光客がやってきても、島民で対応できるものではない。小離島の多くが、よそ者の、ある程度の定住や交流参加により、今の暮らしを維持したい、連絡船の便数が減らない程度の交流を望んでいる、というものだった。近い将来、本土への移住を覚悟する島はあっても、今すぐにも島をあげてこの島を離れたい、と答える島民には出会ってこなかったのである。そしてどの島にも、連絡船は幸い運航している。今日、島民のいう「このまま」を持続可能にするには、日帰りできる連絡船の便数の確保と島の人口規模や年齢にあわせた観光適地化が一つの方向性だろう。島に数時間滞在して日帰りできる。愛知県が取組む関係人口の増加にも、人口数十人の離島にも共通して求められる点である。そしてその持続こそが、本土近接小離島の暮らしと海事交通文化を継承可能にする。島は一つの島で生きるのではない。あの島、この島の現実を慮りながら生きている。観光でにぎわう島も、「このまま」を望む島も含めて、それが、海事交通文化がつくりあげてきた本土近接離島の島嶼世界なのである。

（謝辞）本論は、2021年度山縣記念財団の助成による研究成果である（「本州・四国の本土近接離島を中心とした連絡船の海事交通文化」）。本論にいたる基盤には、甲南学園平生記念人文・社会科学奨励研究（2007・2008年度）や、福武財団の研究助成「離島が育んだ「流転の精神」と瀬戸内海文化」（2014年度）等、写真家・出口正登氏との長年の共同調査研究がある。この間、現地では多くの方から貴重なご教示を賜った。記してお礼申し上げます。

注

- 1) https://setouchitourism.or.jp/ja/info/nyt_52placest, 「瀬戸内の島々」7位, 米紙が勧める旅行先に選定: 日本経済新聞 (nikkei.com), 2019年1月11日電子版など, 2022年11月3日閲覧
- 2) 地球の歩き方編集室, 『御船印でめぐる全国の魅力的な船旅』, 2021年9月
- 3) 加藤庸二監修, 『週刊日本の島』, デアゴスティーニ・ジャパン, 2022年1月～現在
- 4) 宮本常一『宮本常一集』5 (日本の離島2), 未来社, 1987年1月, p. 102
- 5) 日本離島センター, 『2014離島統計年報』2016年7月～『2019離島統計年報』2021年7月参照
- 6) 徳本篤司「妻の故郷, 漁業の島でパン屋を経営」『しま』254, 日本離島センター, 2018年6月, p. 32
- 7) 丸亀市定住人口表, <https://www.city.marugame.lg.jp/info/deta/>, 2022年10月1日閲覧
- 8) 笠岡市行政区別の住民基本台帳人口, <https://www.city.kasaoka.okayama.jp/soshiki/16/1698.html>, 2022年11月16日閲覧, 以下同様
- 9) 富川久美子「岡山国際交流ヴィラによる外国人の地方旅行誘致と地域の受け入れ態勢」『修道商学』60-2, 広島修道大学, 2020年2月, p. 57
- 10) <https://www.city.kasaoka.okayama.jp/soshiki/30/18561.html>, 2022年7月10日閲覧
- 11) 岡山県文化財保護協会, 『笠岡諸島の民俗』, 1974年3月, pp. 41-42
- 12) 宮本常一著, 田村善次郎編, 『宮本常一—瀬戸内文化誌—』, 八坂書房, 2018年2月, p. 81
- 13) Trautz, F.M. *Japan Korea und Formosa: Landschaft/Baukunst/ Volksleben*, Atlantis-Verlag Berlin, 1930, S. 181 (A. von Graefe 撮影)
- 14) 岡山県土木部都市計画課編, 『瀬戸内海島嶼部の自然と人文 第1輯 笠岡沖の島々』, 1959年3月, p. 53
- 15) 2019・20・21・23年調査。2022年9月現在の笠岡市住民基本台帳にもとづく47人30世帯
- 16) 粟島の情報 | ritokei (離島経済新聞), 2022年10月1日閲覧
- 17) 山路氏の論考に以下がある。山路常安「17人の島, 「島おこし会社」を設立」『しま』252, 日本離島センター, 2018年1月, pp. 32-37
- 18) 稲田道彦, 「瀬戸内の島々の最近の光明—志々島と小豆島—」『平成22-23年度 瀬戸内圏研究報告書』, 香川大学瀬戸内圏研究センター, <http://www.kagawa-u.ac.jp/setouchi/h2223houkoku07inada.pdf>
- 19) <https://shishijima.localinfo.jp>, 2022年7月1日閲覧
- 20) 読売新聞, 1972年2月23日, 朝刊「オリーブ男」
- 21) <https://www.town.minamichita.lg.jp/gyosei/tokei>, 2022年10月30日閲覧
- 22) 瀬川清子「島の人—佐久島—」『民間伝承』158, 民間伝承の会, 1951年7月, p. 17
- 23) [koushoumei1201.pdf \(city.nishio.aichi.jp\)](https://www.city.nishio.aichi.jp/koushoumei1201.pdf), 2022年10月17日閲覧
- 24) 宮本常一「佐久島を語る」『地域問題研究』10, 地域問題研究所, 1980年10月, pp. 4-5
- 25) 近江八幡市「近江八幡市下水道事業の概要」(PDF), 2019年12月, p. 4
- 26) 出口正登編著・出口晶子著『琵琶湖周航—映像地理学の旅—』, 昭和堂, 2010年7月
- 27) 2022年統計は, 沖島の情報 | ritokei (離島経済新聞), 2022年7月4日閲覧
- 28) 出口晶子・出口正登「瀬戸内海世界の観光舟運—その今日的展開」『甲南学園平生記念人文・社会科学研究报告書』1, 2011年3月, p. 36
- 29) 2000年では (1996年12月改定), 大生汽船が大多府—日生間10便, 頭島—日生間10~11便
- 30) 谷富夫「宗教観光都市の共同規制—宮島の人と社会—」『人文研究』49, 大阪市立大学文学部, 1997年3月, p. 139, pp. 167-168
- 31) 日本遺産ポータルサイト (bunka.go.jp), 2022年6月26日閲覧
- 32) 「100年フード」都道府県別一覧, [93672801_02.pdf \(bunka.go.jp\)](https://www.bunka.go.jp/100food), 2022年10月17日閲覧
- 33) 前掲 (注4), p. 27 (初出: 1964年3月)
- 34) 前掲 (注4), p. 102 (初出: 1962年12月)
- 35) 読売新聞, 1965年6月19日, 夕刊「修学旅行 本土に行ける!」, 7月22日, 朝刊「南の小島から修学旅行」。鹿児島県十島村『臥蛇島の記憶—臥蛇島離島50年記念誌』(PDF), 2021年, p. 37, 斎藤潤『吐噶喇列島—絶海の島々の豊かな暮らし』, 光文社, 2008年8月, p. 113