

大島海峡における海上交通体系の変遷

著者	萩野 誠
雑誌名	奄美ニューズレター
巻	35
ページ	1-6
URL	http://hdl.handle.net/10232/17938

■研究調査レビュー

大島海峡における海上交通体系の変遷

萩野 誠（鹿児島大学法文学部）

- ・ 奄美大島本島と加計呂麻島を隔てる大島海峡は、海上旅客輸送という点で、非常に特殊な環境をつくりあげている。
- ・ 町営フェリーでの輸送は、当然のことながら、民間による海上タクシーがこの数年増加するなど、陸上交通ではなかなか成立しがたい状況が生まれている。
- ・ 本レポートでは、海上タクシー成立までの経緯を一覧することによって、この特別な状況に至る条件を考察する。

1. はじめに

大島海峡は、対岸の加計呂麻島、外洋の与路島・請島への航路が設定されている。大正時代から大島海峡では、輸送を民間の定期船が担ってきた。1978年より定期船の運行主体が民間から公営に変化した。定期船が大島海峡の主役であることには変化がない。当時より、海上輸送は、大島側の古仁屋が起点であり、目的地であり続けている。ところが、不定期船である海上タクシーがこの数年隻数を増やしており、新しい組合を結成するに至っている。これは、大島海峡における公共交通体系の変化を示している。本レポートでは、この海上タクシーを離島の交通問題だけでなく、過疎地の交通問題に通じるものと考え分析をおこなった。

まず、大島海峡における海上輸送の特徴を地理的な観点よりのべておこう。第1に、与路島・請島という外洋に面した有人離島からの航路が大島海峡から運行されていることをあげなければならない。与路島・請島への航路は、外洋にでるために、大島海峡内での海上輸送とは船舶の装備からして異なるものとなる。第2に、大島海峡の大島側でも西古見までの道路の完成が遅れていたために、定期船航路が設定されてきた。大島海峡の海上交通は、離島便だけの交通体系ではない。第3に、外洋航路の補完として、加計呂麻島の陸路が開かれており、陸路については、加計呂麻島の西海岸の集落においては、陸路を越えて大島海峡側へわたっていた。この結果、大

島海峡内での海上輸送のニーズが高まり、海上タクシー業の成立とも大きく関連している。

このような地理的環境に影響を前提として、海上交通体系は形成され、変遷をとげている。本レポートでは、このような大島海峡をめぐる海上運送業について、概要を把握し、今後の研究のための資料とすることを目的とする。

また、資料は『瀬戸内町誌（歴史編）』（2007年）によることにする。町誌では、時代的な変化をおさえしていない。本レポートは、時系列のなかで海上交通をながめることで、新しい視点を提起したい。これは町誌の書き直しといってもよい作業であるが、その他の資料については、瀬戸内町や海上タクシー組合などの現地ヒアリングをもとにしている。

2. 民間定期船主体の交通体系（戦前から1978年）

瀬戸内町史では、戦前から発達してきた定期船航路を10路線に区分している。この定期航路は明治後期から大正にかけて設定されたが、集落別の綿密な航路設定がなされている（表1および図1参照）。

ただし、外洋側については、荒天時に回り込んで大島海峡にはいることが難しく、加計呂麻島・於斉に一端上陸し、陸路を大島海峡側の呑之浦に歩き、海路で古仁屋へ至るといことがなされたようである。於斉よりの峠越えの道は、町営船が就航するまでは利用されていた。1956年に町村合併にともない与路島・請島への定期船を町が買い取ることによ

地理区分	定期船（発着集落）
外洋	①与路・請島（池地・請阿室）
加計呂麻	②西阿室・嘉入・須子茂・阿多地
	③実久・芝
	④薩川・瀬武・木慈・武名
	⑤俵・瀬相
	⑥呑之浦・押角
	⑦生間
	大島
	⑨久慈・古志
	⑩西古見・管鈍・花天

表1 町営船就航前の民間定期船航路

年に鋼鉄の新造船が就航してよりは欠航が激減している。

この時点で、古仁屋を中心とした民間の定期船航路は古仁屋と加計呂麻島間に限定された。

他方、大島側の定期船航路は、戦時中に途中まで開通した道路の延長は進まず、1972年までは已然として海上交通に依拠する状況が続いていた。

また、海上タクシー（不定期船）については、記録がないようであるが、定期船業者が必要に応じて、運行するという形をとっていたようである。海上運送法からすれば、違法行為でもあるが、実情を考えるとそのような形で運行されていたことは十分伺える。

って、就航が確実にになっていく、とくに、1987

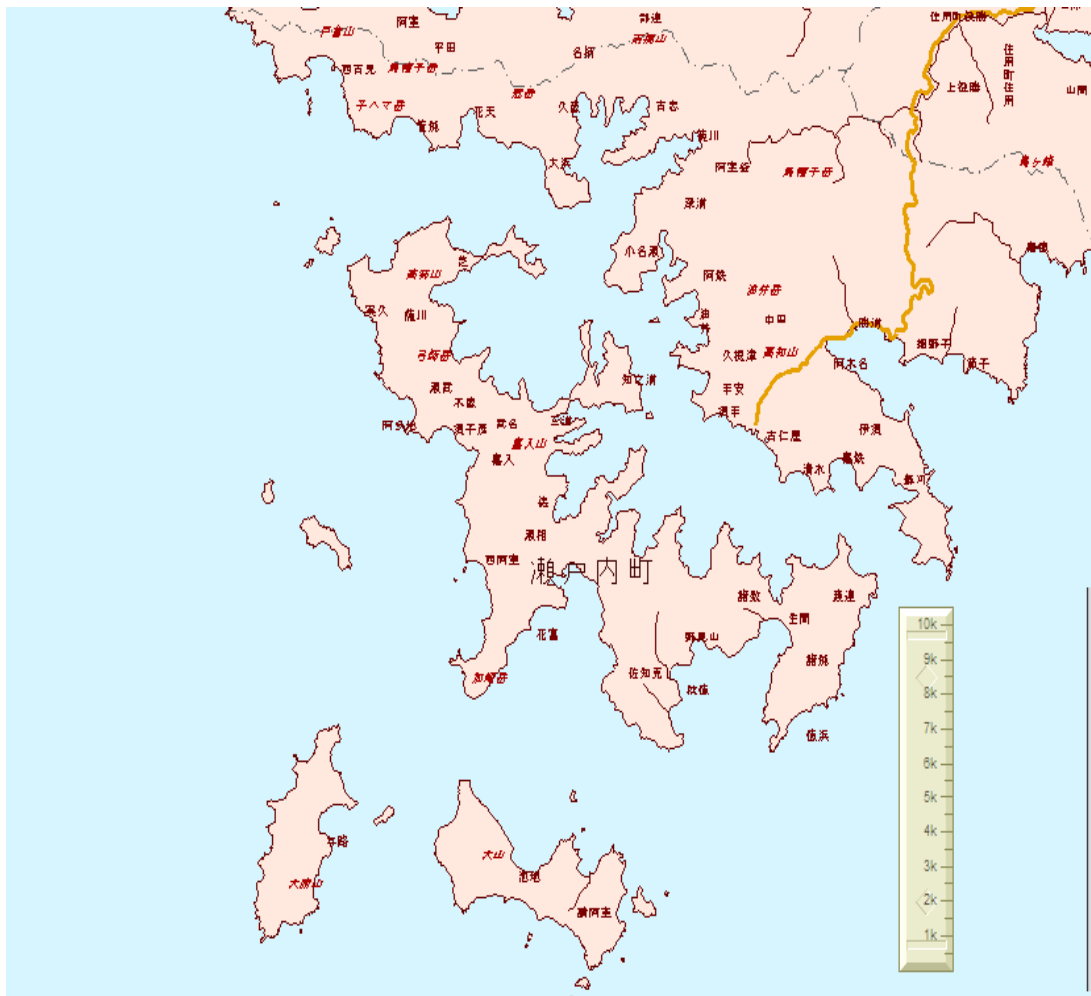


図1 瀬戸内町集落図（国土地理院『電子国土ポータル』より作成）

3. 町営フェリーの時代(1979年以降)

大島海峡の海上輸送体系を大きく変化させたのは、1978年12月における瀬相への町営フェリーの就航である(表2参照)。

町営フェリーの就航前に、大きな変化が加計呂麻島であった。瀬相を中心とした島内道路網は、これまでに開通したのである。その結果、瀬相への町営フェリー就航とともに、1980年、(有)加計呂麻バスが瀬相から勝能、薩川、花富、生間などへの路線を設定し、運行をはじめた。その後、1982年、於斉・諸鈍線が廃止されたり、1983年には生間線が赤字のために町が代替バスを走らせたりして、瀬相を中心とした加計呂麻島西地区の陸上・海上の交通体系は完成した。依然として、加計呂麻島の東側は定期船に依存していたが、さ

らに、1994年に新造船の就航とともに、町営フェリーが、生間にも寄航することになり、加計呂麻島東地区の陸上・海上交通体系も完成することになった。

町営フェリーの就航は、既存の定期船の航路権を購入することではじまり、民間による定期船の役割は、町営フェリー+路線バスに代替されていった(表2参照)。奄美大島という離島地区内の離島である加計呂麻島における交通体系は、他の離島地区に比べ優遇されているとあってよいだろう。それは、町村合併によって、自治体側が住民サービスの拡充を重視したという点と、奄美群島区における特別措置法の存在という政治的な背景があることも指摘しなければならない。現在は、2航路のみの運行となっている。

	与路・請島(池地・請阿室)<>古仁屋	西阿室・嘉入・須子茂・阿多地<>古仁屋	実久・芝<>古仁屋	薩川・瀬武・木慈・武名<>古仁屋	俵・瀬相<>古仁屋	呑之浦・押角<>古仁屋	生間<>古仁屋	篠川<>古仁屋	久慈・古志<>古仁屋	西古見・管鈍・花天<>古仁屋
1918	宝与丸			大浦丸・東宝丸		湾盛丸			開平丸・日吉丸	運勢丸
1919				大浦丸						
1920	海洋丸									
1925							運行丸			
1926		西宝丸	東宝丸					昭和丸		
1927					さくら丸	宝運丸				
1930	三島丸									
1932	湾盛丸									
1935							音和丸			
1937	共栄丸									
1940	宝生丸									
1945										慶勝丸
1946										はやぶさ丸
1947	藤吉丸				双葉丸					

1948	興請丸								
1949					三和丸				
1950	太津丸		長栄丸						英丸
1951	進成丸								
1953	敏美丸								高進丸
1954			若葉丸						
1955	日米丸				大智丸・通洋丸				
1956	請与丸								
1958						大屯丸			
1960		勝運丸							敏美丸
1961			平祐丸						はなぶさ丸
1965	町営こがね丸								
1967		富久丸							
1968									
1969									
1970					開平丸・通洋丸				
1973									
1974	町営せとなみ								
1978				町営かけろま					
1994						かけろま			
1995						町営かけろま			
2000									
2001									
2002				開平丸				開平丸	
2003									
2004									

表2 瀬戸内町における定期船の変遷 (『瀬戸内町誌 (歴史編)』より)

注) 緑: 与路・請・加計呂麻、黄: 大島側; 赤: 民営、青: 町営

4. 海上タクシーにおけるサービスの變化

このような定期船航路の廃止とは異なり、不定期船である海上タクシーは、隻数を増加させている。2008年には、3つの組合が成立している。

民間定期船の廃止が不定期船へと単純に移行したわけでないことは、今までの町営フェリーの動向をみれば明らかである。つまり、定期船サービスは、町営フェリーとバスによって代替されたわけであり、戦前から存在していた不定期船である海上タクシーは定期船の補完サービスや緊急時のサービスという別の機能をもって存在し続けていたのである。

ところが、図2で示したように、緊急時のサービスについては、町営による診療船・救急船によって代替が進んでいく。そのために、補完サービスだけが海上タクシーには残されることになった。この補完サービスは、具体的にいうと、定期船に乗り遅れた乗客やより早く目的地に到着したい乗客が対象となるわけである。

さらに、町営フェリーは、自動車の運搬が可能であり、1960年代に始まるモータリゼーションにも対応していた。その結果、海上タクシーの提供するサービスは、純粋に旅客運搬のみにより限定され続けることになった。

当然のように、海上タクシーの運賃は、定期船とは数倍高くなる。現在でも、古仁屋・瀬相間で、町営フェリー¥350、海上タクシー¥3,500、である。価格面からみて、定期船の補完サービスとしてだけでは、利用者が減少するのが必然であろう。

しかし、大島海峡における海上タクシーの場合、利用者が増加している。この要因として、行政側がインフラ整備に積極的に取り組んだことをあげなければならない。第2次奄美群島振興開発計画により、加計呂麻島各集落に栈橋が完成し、すべての集落に海上タクシーが乗りつけることが可能になったことである。当初の計画では救急船の乗りつけのた

めであったが、これが海上タクシーにとって、サービスの向上を裏付けた。

この結果、定期船に乗り遅れた乗客ではなく、海上タクシーの利用を第一に考える住民が現れたことをあげなければならない。集落に乗り入れるということは、定期船とバスの乗り降りが不要であり、かつ、時間も短縮できる。いわゆる高品質のサービスを住民がもとめたということである。また、これが超高齢者社会である加計呂麻島の状況とマッチングしたのである。

5. 海上タクシーにみる過疎地域の公共交通体系

以上のような大島海峡をとりまく、公共交通体系の特徴をまとめて、過疎地域の公共交通に通じる問題があるか検証してみよう。

第1に、自治体が交通サービスの必要性を認識しており、早くから支援をおこなってきていることがあげられる。町村合併後の措置と考えられる。

第2に、奄美群島振興開発計画による集落別の栈橋などのインフラ整備もあげられる。陸路についても、この恩恵を蒙っていることはいままでもなく、前記の自治体の支援とともに総合的な交通体系をめざしていたことは指摘しておこう。

第3に、網羅された公共交通サービスのなかで、海上タクシーの提供するサービスは限定されたものとなったことである。ただし、海上タクシーしか使えないという状況でないことは注意しなければならない。海上タクシーしか選択がないわけではなく、より高級なサービスとして海上タクシーが存在する環境になったのである。これは、差別化ではなく、市場分割といっても良い状況が生まれているのである。

第4に、最近の動向であるが、いわゆる海上運送法適用除外である乗員12人以下の小型船によるサービスが出現したことである。

運賃の届出がいらぬということ、料金を低く設定し、定期船的な運行をおこなうなど、乗客のニーズの変化に密接に対応している。これは、ニッチ市場を狙ったものとも考えることも可能であるが、乗客のニーズと価格両面を踏まえた業態とってよいだろう。市場分割した市場のなかでの制度を使った差別化をおこなっている。

このような大島海峡の公共交通体系を他の過疎地域と比較することは難しいだろう。とくに、陸路の場合、自家用車があり、他者へ

依拠するという選択の幅が狭いからである。ただし、自治体等の補助をうけた最低限の公共交通サービスは提供されていることを前提とすれば、自家用車が使えない高齢者にとっては、大島海峡と同じ状況が生まれる可能性が高い。

タクシー等のフリーアクセス交通体系を見直すための資料として、この海上タクシーを考えることは、島嶼問題だけではなく、地方の公共交通をあらためて考える契機になるのではないかと思われる。

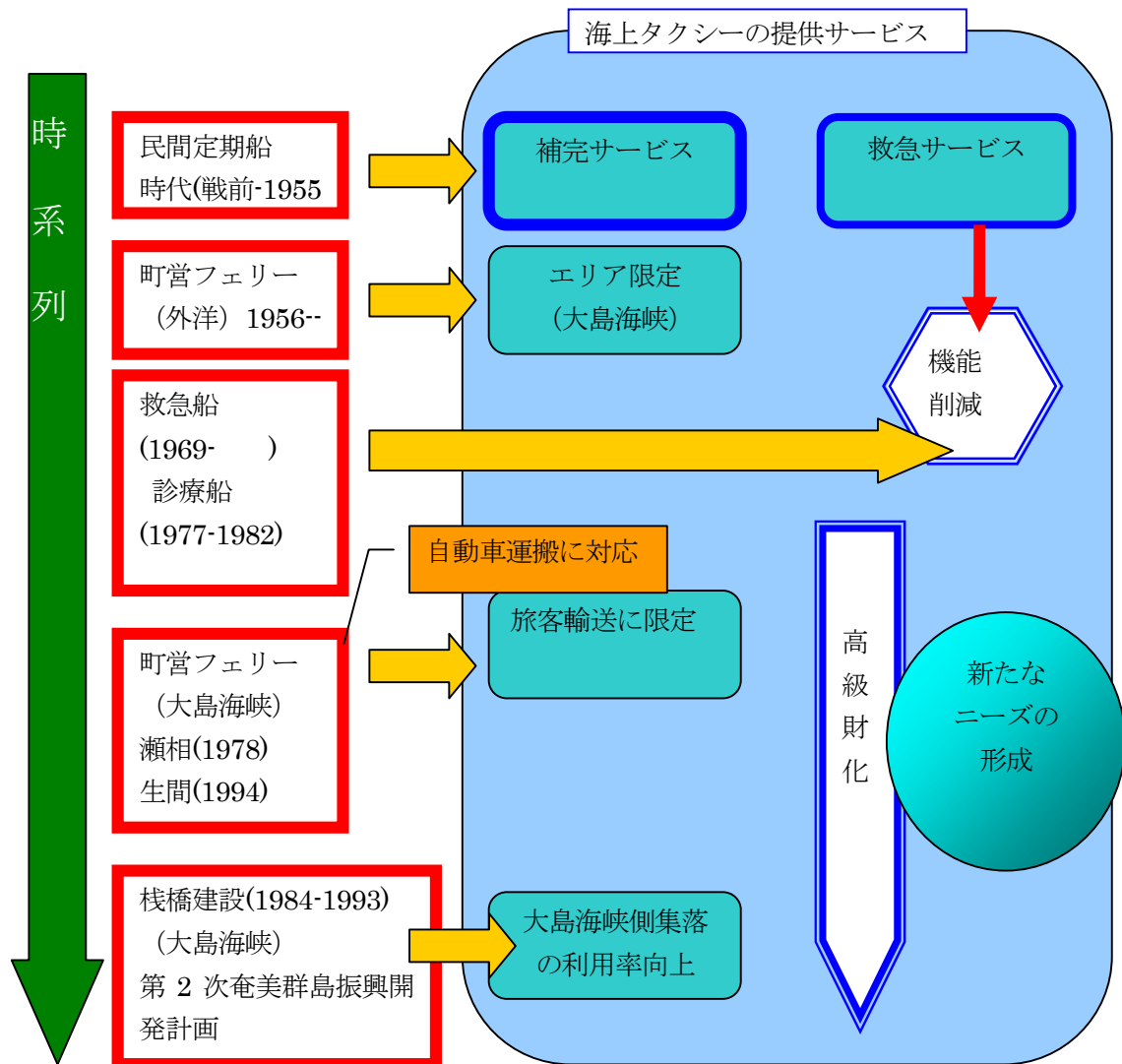


図2 定期船によって発生した海上タクシーサービスの变化