

島の暮らしを支える

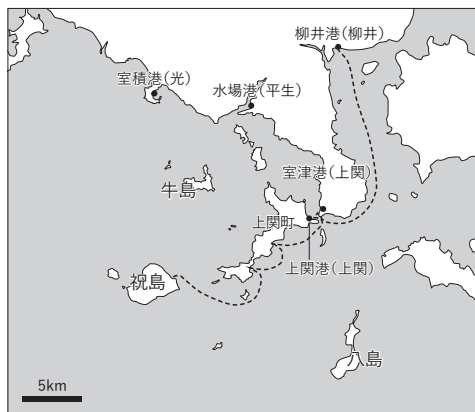
渡海船のいま・むかし

筆者を含めおよそ三百人が暮らす祝島には、島と本土（室津港・上関港・柳井港）を結ぶ毎日三便の定期船とは別に、〈渡海船〉が島と本土を往来している。本稿では、現在祝島に残る唯一の渡海船「清水丸」を経営する清水康博さん（三一歳）や住民の皆さんへの聞き取りなどをもとに、祝島における渡海船の歴史と現状、今後の課題などについて報告する。

島の生活に欠かせない渡海船

昭和二十年代から三十年代の祝島は、現在の一〇倍にもあたる三千人以上の人口を抱え、渡海船も最大七隻（七事業者）存在した。渡海船は「島に店舗を構え、そこで販売する品を

仕入れる自社船」と「島の小売業者が本土の卸売業者に発注したものを島に運んでくる運送委託船」の大きく二種類に分けられ、おもな航路は光市・室積港、平生町・水場港、柳井市・柳井港の三路線であった。各



山口県祝島

秋山 鈴明

所要時間（片道。清水丸が経済速力で走行した場合）は、三〇分・四〇分・七〇分といったところである。当時、祝島には食料品店から呉服屋、建築材店まで六〇社ほどの小売業者が存在しており、そのほとんどが島外からの商品の仕入れを渡海船に頼っていたという。

「荷を頼まれれば船を出す」のが渡海船である。島で作れないものはすべて運んだ、というほど運搬した荷物は多岐にわたり、積荷から島の歴史や当時の暮らしぶりを垣間見ることができる。

戦中から戦後にかけての食糧難の時代、水の少なかつた祝島に田はわずかしくなく、米は島外から仕入れていた。一方、島の山頂まで段々畑が広がり、芋や麦を育てていた。当時を知る島で最初の渡海船「祝島丸」は、島内で収穫した小麦を本土へ運び、製粉して持ち帰ったこともあったという。小麦粉は、法事の際にお供えする団子になった。

かつて、田畑の耕起には牛が使われており、その名残は、牛小屋だった小さな建物や間取りとして今も家々に垣間見ることができる。

牛を飼う農家は、仔牛を家畜市場へと出荷する。この牛も渡海船で運ばれた。「牛もわかる

んじゃろう、乗りたがらんのだじゃ。（船に乗せるのに）騒動しよった」と、かつての苦勞話が絶えない。その頃の島には浮き棧橋も波止もなく、砂利浜から停泊する船まで大きな板（歩み板）を渡して船と陸（おかし）を行き来していた。柵もなく落ちれば海、重さがかかれば撓（しな）る板の上を歩かせるのだから、牛が嫌がるのも無理はない。一度に一〇頭は運んだといい、「乗った



祝島は平地が少なく、集落は港周辺に固まっている。

あとの掃除も大変じゃった」と、懐かしむ声もあった。

渡海船は、人々の移動手段としても活用された。昭和三十年代、宇部の炭鉱が廃鉱となり、出稼ぎに行っていた家族が島に引き上げてきた。彼らの移動や引越しのために島と宇部を往復したこともあったという。

また、祝島には中学校までしかないため、子どもを高校に進学させるには下宿代が必要となる。その費用を稼ぐため、出稼ぎへ出る者も多かった。特に、冬の厳しい西風による時化のため出漁できない日が増える漁師たちは、酒蔵に杜氏として出稼ぎに行った。その帰りの引越し荷物とお土産の大量のお酒を運んだのも、渡海船だった。

島に山を持つ者は、木を伐り出して丸太にした。この丸太を本土へ運搬するのも渡海船の役目で、逆に本土で製材した木材を島に持ち帰ることもあった。島の住民は、そうやって家を建てたり、修繕したのである。このほか、練炭に代わるエネルギー源となったプロパンガスも運んでいる。

加えて、深夜など定期船の運航時間以外の急患搬送なども担ってきた。島に産婆さんが不在となり、出産は本土の病院で行なうようになったため、出産間近の妊婦を運ぶこともある。波に揺られるからか、船内で産気づき、そのまま出産したこともあったという。そういう巡り合わせのあった船は、「まんがええ(運がいい)」とされ、「栄える」とありがたがら

れた。「生」もあれば「死」にも直面する。島内に火葬場があったころは、本土の病院などで亡くなった方を、死亡届とともに島へ運ぶこともあった。近代化とともに生死が島内で完結されなくなっていくなかで、渡海船がその橋渡しの役目を果たしてきた。

港は人が集う場所だった。島に帰ってくる船の姿が見えれば、「潮がひつちよるけえ(干潮で波止と船の間に高い段差が生まれるから、大変じゃろう)」と自ずとそこに人が集まり、バケツリレーで荷揚げをした。渡海船は、文字通り「衣食住」のすべてにおいて島の暮らしを根っこから支えてきたといっても過言ではない。

農業生産の影響が大きかった渡海船の稼働

戦後から昭和四十年代にかけて、祝島から島外への輸出品の多くが、段々畑で育ったミカンやビワなどの農産物であった。島内に平地がほとんどないという不利的条件にも関わらず、漁業をも上回るほどの生産力・収入額を誇っていた農業は、渡海船の稼働に大きな影響を与えたものの一つだといえる。なお水産物の運搬については、漁協が保有・運用する水槽を積載した専用船が利用されていたため、渡海船が積む水産物関連の荷物は、戦後すぐのころまで行なわれていた鰯網



かつて営んでいた青果店の店内。

漁による乾燥いりこくらいであったという。

昭和三十年代に国策によって、芋や麦の段々畑やブルドーザーで整地された畑でもミカンが栽培されるようになった。清水康博さんの父で二代目の敏保さんによると、当時、清水丸では島で青果店も営んでおり、高齢農家のサポートも兼ねて山へミカンを穫りに行くところが仕事だったという。店の中にミカンの選果機が置かれ、サイズごとに箱詰めし、出上がった箱から船に積み、翌朝室積港で仲買いに卸す。二月半ばから二月半ばごろまでで六千箱以上になったとのことだが、それでも清水丸が取り扱ったのは島内生産量のおよそ一割程度であった。島にはミカンを中心に運ぶ渡海船が複

数あったのだ。

しかし、同五十年代にミカンの価格が下落、オレンジの輸入自由化が決め手となって生産量が激減し、祝島のミカン栽培も風前の灯火となる。残った農家はミカンに代わってビワ栽培に取り組んだ。ビワは、果樹袋を使った栽培方法の導入など技術革新もあつて品質が向上し、バラではなく小分けのパックに梱包されて出荷されるようになった。渡海船にとっては、箱数が増えるので収益性の高い品種だったが、ミカンは保管が効くので週二、三回の運航で済んだものが、ビワは鮮度保持のため、ほとんど毎日船を走らせなければならなくなった。なお、ミカンやビワを積んだ帰り荷として肥料を積んだ。農家は収穫後に「お礼肥^{れいじえ}」として追肥を施したという。

現在、島にわずかに残る果樹農家も、高齢化や後継者不足に加えてイノシシなどによる鳥獣被害も重なり、引退に拍車がかかっている。生産量は大きく減少し、ビワやミカンは、まとめて農協に出荷するというより、個包装されたものを住民が贈答用として買い求め、宅配業者を通して島の外へ運ばれることが多くなっている。

島唯一の渡海船が運ぶもの

現在、祝島に残る唯一の渡海船「清水丸」は、もともと島

内で青果店を営み、下松市くだまつの青果市場から野菜・果物を仕入れ、島の住民向けに販売をしていた。当初は「自社船」ではなく、他の渡海船に商品の海上運送を委託していたが、昭和四十年代に漁船を改造した自社船で室積港と祝島間の運航をはじめた。その後、本土から島に商品を仕入れるだけでなく、農繁期には島産のミカンやビワを島外へ運搬する役割も担うようになった。

高齢化・人口減少などによる島々本土の貨物の減少を受け、次第に既存の渡海船業者が引退していくなか、清水丸の経営は、青果店から島内の小売業者が本土から仕入れる商品などの運送を請け負う業務が中心となっていく。それに伴い、昭和五九年には室積港から

柳井港に路線を変更、船を新造し、週に二、三往復運航した。令和三年春、さらなる人口減による貨物数の減少に加え、原油高騰などの影響により、コスト削減のため本土側の港を水場港に変更。現在、週二回（月・木曜）、島と本土を往復している。なお、清水丸の大きさは七・三トン、全長一四・一メートル。時速約三〇キロメートルで走行する。当初より家族経営を続け、いまはUターンした康博さんが三代目として事



限られた船内・船上のスペースを有効活用するため、荷物はきちんと整理して運ぶ。

業を継承している。

清水丸の出航日の一日の流れは、一人もしくは二人の乗員で朝六時二〇分に島を出港、七時前に水場港着。本土での作業は大きく二つあり、一つ目は「買い物代行」として車で平生町や柳井市のスーパー、ホームセンターなどに買い出しに行くこと。この作業を一、二時間程度で済ませ、その後は港で待機する。二つ目が、近隣の卸売業者が船まで運んできた



軽トラックを運搬する清水丸。

荷物を順次、積み込む作業である。現在、最大で二〇業者との取り引きがあるので、休む間もない荷積み作業となる。この時の荷物は、島内の小売業者が各々に注文したものである。午前十一時に水場港を出発、一二時三〇分ごろに島に帰着。その後、船から軽トラックに積み替え、島内の各店や買い物代行業を依頼した個人に配達していく。

おもな積み荷は以下の通り。

■食品・日用品

祝島には商店（よろずや）が五軒、酒屋が二軒、仕出し業者が一軒、大工が三軒、左官が一軒あり、そのほとんどが清水丸を利用して（柳井港を発着する定期船も併用）。荷物の大部分は食品や日用品が占めるが、建築資材や

セメントなども運ぶ。このほか木造船の船大工の依頼で、原材（丸太をスライスしたもの）も運んでいる。

本土側の卸売業者の配達可能エリアの都合によって、水場港なら清水丸、柳井港なら定期船という使い分けになっている。清水丸は、令和二年の路線変更まで柳井港に着いていたので、これまで清水丸に委託していた荷物を定期船に移行したというケースもある。

本土側の業者は、八百屋・魚（冷凍品が中心）・肉・こんにゃく・飲料・乾物・酒・菓子・日用品・醤油・出荷用ダンボールなどと細かく分かれ、その多くが小規模・家族経営である。これらの業者は、人口密集地

だけでなく近隣島しょ部や山間地域も長らく商売相手にしてきたという。祝島の暮らしも、こうした小規模な経営体により支えられてきた側面もある。しかし、島の業者が廃業してきたのと同じ傾向が、大型スーパーの進出などによって、これらの本土の小規模事業者にも生じてきている。

■ 肥料

半農半漁の暮らしが残る祝島では、住民のほとんどが家庭菜園を持ち、野菜などを自給している。農作物の栽培に欠かすことのできない肥料の運搬量はまだまだ多く、ときに肥料を運ぶためだけに船を走らせることもあるという。

■ 車両

定期船に車を積載できないため、本土から車を仕入れるときや、車検で島から本土へ車を運ぶとき、逆に車検を終えて島に持ち帰るときの車両運搬を清水丸が担う。島で走る車は、ほとんどが軽トラックで、自治会が管理するクレーンが設置された波止から車を揚げ降ろしする。軽トラックは船の後部に積まれる。

■ プロパンガス

消費が増える冬場は毎週一回、空になったガスボンベ（二



祝島でのプロパンガスの荷降ろしの様子。

○キロ/本)を本土のガス業者へ運び、充填されたものを島に持ち帰る。一回当たりの輸送量は、三五本前後。ポンベのように重量のある荷物をいかに負担なく荷揚げ・荷降ろしするかがカギであり、できる限り満潮時にさげけるようにするため、潮汐表は欠かすことができない。

なお、以前は島にプロパンガスの販売業者がいたが、数年前に引退。現在、清水康博さんが新たに資格を取得し事業を引き継いでいる。ポンベの海上輸送を委託する必要があるがコストも抑えられるため、プロパンガスの販売と渡海船(運搬)は、経済合理性の高い兼業といえよう。

苦境のなかの世代交代

祝島の人口は、ここ半世紀で一〇分の一、直近一〇年間でけでも二分の一と激減してきた。高齢化率も著しく高く、今後数年間でさらなる人口減が予想されている。渡海船も残り一隻となり、その清水丸もプロパンガス販売や他の仕事と兼業しながら生計を立てている状態である。人口減は貨物量の減少に直結しており、渡海船経営も先行きが決して明るいとはいえない。ただ、定期船で運ぶことができない危険物や車両の運搬をはじめ、祝島の住民生活に欠かすことのできない生活インフラとなっていることは確かである。

康博さんの父の敏保さんは、「次にエンジンが壊れたら、どうしようか」と漏らす。「(荷物は減少しても)島のため、これまで儲けらせてもらったから(生活させてもらったから)そのお札に」という気持ちで渡海船を続けてきたという。康博さんも「島の生活を担っている以上、簡単に利益だけを追求したくない(値上げをしたくない)」と話す。また、「生活物資をインターネットで注文できる時代になっても、それに比べて割高な清水丸に頼んでくれる住民がいる。そういう信頼関係を大事にしたい」と、率直な気持ちを語った。

島の経済の趨勢が、いかに外貨を稼げるかに左右される面が大きいことと同様に、渡海船の経営も島から本土への輸出品をいかに生み出すか、増やしていけるかに因るところが大きい。数年前に祝島では、豊かに生育するアカモクを出荷する試みがあり、清水丸が数回運んだことがあったが、新型コロナウイルスの流行によってたち消えてしまったという。しかし、これら水産分野の取り組みに加え、荒れていくピワ畑の利活用など、島の前向きな活動の積み重ねが、住民の暮らしを支える渡海船を支えることになるのではないだろうか。

秋山 鈴明 (あきやま すずか)

1993年群馬県生まれ。神戸大学卒業後、2017年に祝島に移住し、漁業などに従事。2022年より上関町議会議員。