

観光地化した島に架橋は必要か否か

—沖縄県竹富町鳩間島の事例—

堀本雅章

法政大学沖縄文化研究所

沖縄県竹富町にある鳩間島は、石垣島から1時間弱で行くことができるが、時化で冬期は1週間欠航することが珍しくなく、日常生活に大きな支障が生じている。堀本（2014）は、2010年の調査で西表島との架橋について自由な来訪による生活環境の悪化などにより、島民の3分の2が橋を不要と考えていることを明らかにした。しかし、その後の5年間に起こった約1カ月におよぶ船の欠航や、島内唯一の売店の閉店により架橋を必要とする島民の増加が推察された。本研究の目的は、2010～2015年の5年間に生じた利便性の低下により、架橋に対する島民意識に変化が生じていることが予想され、再調査によってそれを明らかにすることである。その結果、2010年は約67%、2015年は約63%の回答者が環境の悪化や宿泊客が減少する懸念、島であることが魅力で橋は不要と考え、利便性が低下しても架橋を不要とする者が多いことが明らかになった。

キーワード：架橋、観光地化、島民意識、鳩間島、西表島

I 問題の所在と研究目的

島への往来は海路を余儀なくされ、陸路に比べ移動に制約を伴うことが多い。それを少しでも緩和するために、様々な改善がなされてきた。本稿で取り挙げる鳩間島においても、高速船や大型船の導入による移動時間の短縮、港湾の整備、防波堤の建設、潮の満ち引きに関わらず船の乗り降りが容易となる浮棧橋の建設、港の待合所の整備などにより、利便性や快適性が著しく改善された。それでも、台風や時化による欠航のため島外へ移動ができなくなることがある。

本稿で取り挙げる鳩間島は、現在売店1軒さえなく、船の欠航時には生活物資の取り寄せができなくなり、日常生活に大きな支障をきたしている。さらに、急患発生時などにはヘリコプターの要請が必要となり、病院へ搬送されるまでに時間を要する。そこで、陸続きでないが故に生じる不便さの解決策として架橋が挙げられる。架橋について、既に多くの研究が行われており、そのほと

んどにおいて、メリットと同時にデメリットが生じることが指摘されている。

架橋を肯定的に取り挙げた主な研究として、次のものがある。堀本（2015）は、沖縄県野甫島民の伊是名島への架橋について、地域の発展・活性化、利便性の向上、伊平屋村と伊是名村の合併につながる、経済効果がよくなるなどの理由により約75%の人が架橋に賛成していると述べている。また、堀本（2013a）は、沖縄県慶留間島民の阿嘉島との架橋について、日常生活に必要な公的施設や売店が阿嘉島のみであり、利便性の向上から約96%の人が橋を必要としていると指摘している。さらに、堀本（2012）は、沖縄県野甫島民の伊平屋島との架橋について、車で橋を渡り伊平屋島へ行くことが既に生活の中に組み込まれており、58人全ての回答者が橋を必要としていると述べている。一方、塩谷（2000）は、広島県の田島・横島を取り挙げ、本土への通勤者数が増え、生活空間は大きく拡大したと指摘している。さらに、村上（2000）は、瀬戸内海に位置する伯方島

と大三島とを結ぶ大三島大橋の完成により、今治や尾道への日帰りが可能となり非常に便利になったと述べている。これらのように、架橋のメリットは生活の利便性の向上にほぼ集約できる。

その一方で、架橋を否定的に取り挙げた研究として、堀本（2014）は、沖縄県鳩間島民の西表島との架橋について、入域観光客数が多い西表島から昼夜を問わず自由な来訪による生活環境の悪化、宿泊客の減少、架橋による島の魅力の減少を懸念し、約67%の人が架橋を不要としていると述べている。また、堀本（2013a）は、慶留間島民の阿嘉島との架橋については前述のとおり肯定的であるが、阿嘉島から座間味島までの架橋についてはその必要性がなく、架橋されると学校や診療所などの公的機関が統合されることなどを懸念し、約67%の人が反対していると指摘している。さらに、堀本（2011）は、沖縄県本部町水納島民の沖縄本島¹⁾との架橋、大神島民の宮古島との架橋について比較を行った結果、前者は約86%、後者は72%の回答者が橋を不要と考えていると述べている。両島民ともその理由として最も多くが環境の悪化を挙げている。加えて日帰りを中心に沖縄本島からの観光客が多い前者の場合、自然破壊や生態系が壊れることを懸念し、橋は不要と考えていると指摘している。さらに、塩谷（2000）は、田島・横島では、地域内就業者の減少、ガス基地計画、環境の悪化を指摘している。また、村上（2000）は、架橋による犯罪や交通事故の増加を述べている。これらのように、架橋のデメリットは環境の悪化をはじめ、公的施設の統合、交通事故の増加、必要性がないなど多岐におよんでいる。

また、架橋のメリット、デメリットの一方のみを指摘した研究として、前者は前述の堀本（2012）がある。一方、デメリットのみを指摘した研究として、大見（1988）は、本四架橋の児島・坂出ルートにある岩黒島は住民の車でさえ自由に入出りで

きない構造になっており、「橋げたの島」と悪評されており、環境の悪化はあるが架橋されてもほとんど便利にならない数少ない事例であると述べている²⁾。

ところで、既存の架橋に関する多くの研究は、架橋のメリット、デメリットについては詳述されているが、全数調査または無作為抽出に基づき、具体的な数値による分析を行なったものは、上記においては堀本の研究に限られる。なお、本研究においても、同様の手法を用い、未成年者については、最年長が中学生であるため、調査対象外とする。

架橋の賛否は、架橋される親島³⁾の人口規模が影響する傾向がある。堀本（2011）は、水納島の親島である沖縄本島、大神島の親島である宮古島のように、親島の人口規模が大きいと見知らぬ人の自由な来島による環境の悪化が懸念され、架橋に対して否定的に捉えていると述べている。一方、堀本（2013a）で取り挙げた慶留間島の親島である阿嘉島、堀本（2012）で取り挙げた野甫島の親島である伊平屋島のように親島の人口規模が小さいと、親島の島民と皆顔なじみで環境の悪化は考えにくく、利便性の向上から架橋を肯定的に捉える傾向が強くみられた。事例数は少ないが、親島の人口規模と架橋の必要性の傾向を見出している。

これに対し、本稿で取り挙げる鳩間島の親島である西表島の人口は、阿嘉島や伊平屋島より多く、さらに鳩間島の数十倍の観光客が訪れる西表島との架橋は否定的にとらえられている（堀本、2014）。

今回、再度調査を実施したのは次の理由による。前回の調査は2010年9月に実施し、今回の調査までに既に5年間を経過していること。それまで1週間程度の欠航は頻繁にあったが、2013年の冬には約1カ月間におよぶ船の欠航があり、2013年に島内唯一の売店が閉店となり、日常生活はさ

らに不便になった。このような状況の中で、架橋の必要性が高まっているのか否かについて、明らかにするためである。

ところで、架橋に対する既存のほとんどの研究は、架橋後の島の変容を取り挙げたものである。架橋が行われていない島における架橋に対する島民意識について分析した研究は少ないながら、前述の堀本（2015）、堀本（2014）、堀本（2013a）、堀本（2011）の報告がある。架橋後の島の変容を考察することにも重要な意義があるが、架橋が行われていない島における、島民の架橋に対する意識を分析することにより、架橋の賛否とその理由だけでなく、架橋前の島民意識を明らかにすることができると考えたからである。本稿において

も、架橋されていない西表島との橋を鳩間島民が必要としているのか否かを考察する。

本研究の目的は、堀本（2014）の調査結果に基づき、2010年には西表島との架橋について約67%の人が不要と回答した鳩間島において、この2010～2015年の5年間の変化（利便性の低下）の中で、架橋に対する島民意識に変化が生じている可能性に着目して2015年に再調査を行い、この期間の変化について比較しつつ分析することである。

II 研究対象地域の概要

鳩間島は、沖縄県竹富町にある西表島の北約5.4kmに位置する人口50人弱の島で⁴⁾、集落は南側1カ所（鳩間集落）のみである（図1）。高台に

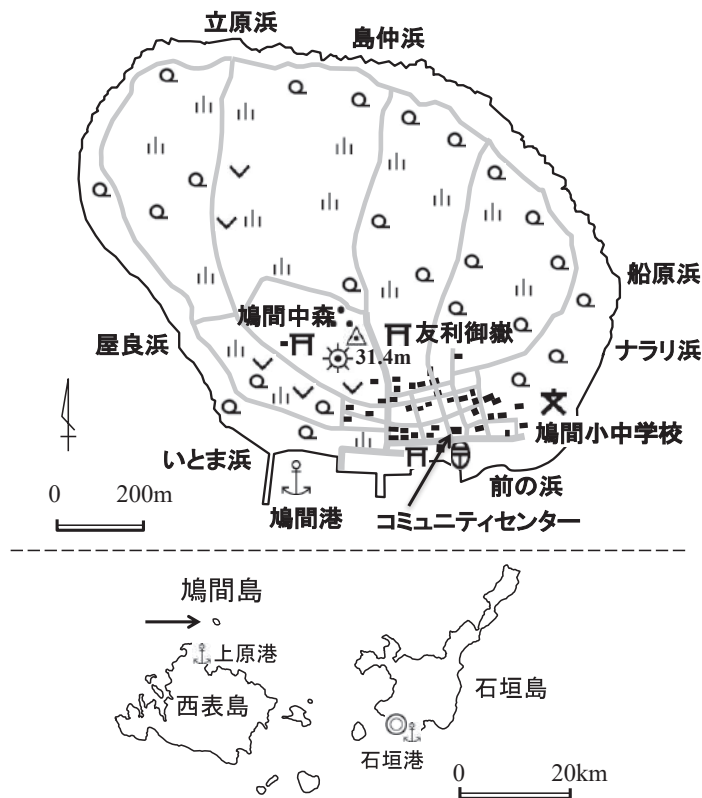


図1 研究対象地域

(堀本2013cをもとに一部加筆)

ある鳩間中森は島内の数少ない名所旧跡で、灯台と遠見台があり、頂上から西表島を鮮明に見ることができる（図2・図3）。沖縄民謡「鳩間節」もこの場所から西表島を眺めながら生まれた。鳩間島では現在も祭祀が行われ、鳩間中森のすぐ近くにある「友利御嶽」をはじめ、島内には多くの聖域がある。集落を除けば、島のほとんどは草木で覆われている。また、自家消費用に農業が集落内およびその近辺で行われている。

人口は、1949年に700余人でピークとなり⁵⁾、その後減少を続け本土復帰から2年後の1974年春には21人にまで減少し、この段階で島民は廃村



図2 鳩間中森入口
(2015年9月筆者撮影)



図3 鳩間中森からの西表島の眺め
(2015年9月筆者撮影)

を現実のものとして意識するようになった⁶⁾。

人口激減の要因として、自然現象の影響、インフラ整備の遅れ、若者に加へ壮年もが挙家離村したことなどが挙げられる。詳しくは、森口（2005）に記載されている。近年、おおよそ人口50人を維持しているが、島外から子どもを呼び寄せ鳩間小中学校を存続させてきた結果、小中学生だけでなく島外から通勤が不可能なため教職員が島の居住者となり人口維持に寄与している⁷⁾。調査当時、学校関係者（海浜留学生⁸⁾として来島している小中学生、教職員、家族で来島している海浜留学生の親や未就学児の弟、卒業後も居住している元海浜留学生とその親を併せ23人が居住し、全島民の約半数を占めている（図4）。内訳は小中学生6人、教職員11人、海浜留学生の家族4人、元海浜留学生とその親各1人である。近年、観光地化した鳩間島があるのは、学校存続に寄与している海浜留学生を主人公としたテレビドラマ「瑠璃の島」が2005年4月から6月にかけて放映された影響が大きく、入域観光客数は2000年540人、2005年3,162人、2008年に10,106人となりピークを迎え、2010年8,856人、2015年6,076人である（図5）。島の主産業は観光で、人口50人弱の島に小規模ではあるが宿泊施設が10軒ある。島内には名所旧跡が少ないが、美しいビーチが数ヶ所あり、時

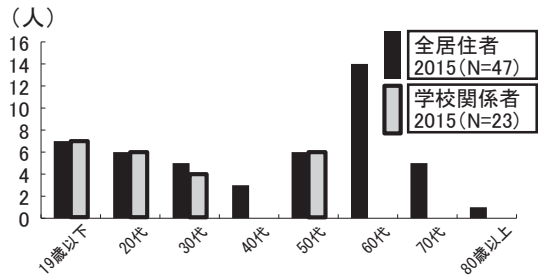


図4 鳩間島の年代別人口構成

総数47人：2015年9月筆者調査による。左は全居住者、右は学校関係者（小中学生、教職員、海浜留学生の家族、元海浜留学生とその親）。

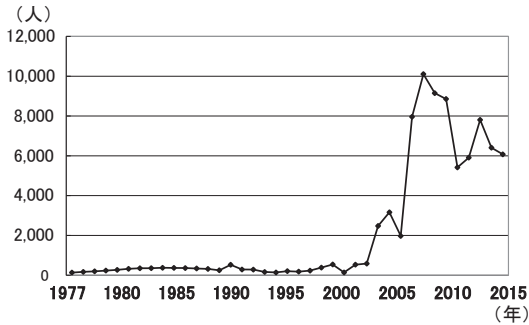


図5 鳩間島における入域観光客数の推移
(竹富町ホームページによる)

にはプライベートビーチとなることがある。さらに、のんびりと過ごす時間を求めて訪れる観光客や、リピーターが多い(堀本2013c)

また、長年行政に陳情してきた結果2006年に、石垣島から鳩間島を経て西表島上原まで高速船の運航が開始した⁹⁾。民宿も現在ある10軒のうち2006年以降に7軒が開業し、観光が主産業となり急激な変化を遂げた。

鳩間島では伝統行事である豊年祭や結願祭のほか、音楽や芸能活動が盛んな島である。1998年から毎年5月3日に開催されている鳩間島音楽祭には、近年は島民のおよそ20倍となる約1,000人の来島者があり、9月にも100人規模ではあるが音楽祭が開催されている。そのほかにも8月10日を読み方にちなんで「ハトマの日」とし、イベントを実施するなど島の行事が活発に行われている。また入域観光客数が増加している一要因は、島や学校の行事が多くその手伝いや、行事に参加または見学するため帰省する者や観光客がいることにもよる¹⁰⁾。

1980年代後半から公共工事が盛んになり、1988年には老朽化した公民館に代わり鳩間島コミュニティセンターが新築され、1997年には島内一周道路が完成し、徒歩1時間弱で島を一周することができるようになった。また、焼却炉、浮

き棧橋、港の待合所、生ゴミ処理機などが2007年以降新たに設置され、さらに竹富町からゴミ収集などの業務を島民が委託され、生活は便利になり環境整備も整った。

その一方で、島内の公的機関は鳩間小中学校のみである。ほかに簡易郵便局、コミュニティセンター(島民の自主運営)があるが、医療機関、交番、消防署などはなく、長年営業が続いた売店が2013年に閉店した¹¹⁾。そのような状況の中で、島外に出かけた際に生活用品を購入することもあるが、多くは船で取り寄せ、鳩間港で受け取っている。現在、ビール類とソフトドリンクのみが、島内の自動販売機で購入が可能である。

Ⅲ 調査方法と回答者の属性

1. 調査方法と質問項目

本稿では、2010年と2015年の状況を比較することを主眼としている。2010年のデータについては堀本(2014)の分析結果を引用し、2015年のデータは本稿のために追加で実施した現地調査に基づいている。本稿では、特に指摘しない限り、2010年と2015年のデータを上記の出典に基づき用いることとした。

なお、2015年の調査は、9月に鳩間島を主たる居住地としている全成人を対象に行った。住民票の有無ではなく、生活拠点として半分以上を鳩間島で暮らしている人を対象とした。よって、週3日間だけ石垣島から帰島している人や、夏期を中心に半年未満の民宿のヘルパー等は含めていない。複数の島民から居住状況を聞き取ったが、鳩間島が主たる居住地であるか否かが微妙な場合(頻繁に鳩間島と石垣島を行き来している場合など)は、直接本人に確認した上で、回答者に該当するの否かを判断した。なお、2010年も同様の方法を用いた。

調査方法は、対面調査または後日調査票を回収

する方法から、回答者が選んだ。その結果、調査対象者40人中、有効回答35（有効回答率約88%）を得た。なお、2010年の調査では、鳩間島居住者47人のうち、小中学生6人を除く20歳以上の41人を対象とし有効回答31（有効回答率約76%）を得た。

回答者の属性に関わる質問項目は、性別、年齢（何十歳代）、鳩間島での通算居住期間（以下、居住期間とする）、職業、鳩間島以外での居住期間、島外での居住歴が有る場合は主な居住地と居住期間（複数回答可）、1年間に鳩間島を出る回数、主な行先（複数回答可）、鳩間島を出る場合の主な目的（複数回答可）である。鳩間島以外の島とのつながり（往来頻度や目的など）を含めたのは、鳩間島民の日常生活空間を把握することで、架橋の必要性の有無を明らかにする一助となると考えたからである。本研究で取り挙げる属性以外の調査項目は、「仮の話ですが、もし西表島との架橋の話があった場合、どう思われますか。」その選択肢として「橋は必要（架かった方がよい）とその理由（複数回答可）」、「橋は不要（架からない方がよい）とその理由（複数回答可）」である。

2. 回答者の属性と属性グループ

回答者の属性については、性別、年齢（何十歳代）および職業については、回答を得られなかった人についても、家族や近隣の方から情報を得た。全成人40人の職業の内訳は、観光関連就業者15人（民宿（兼業で食堂、マリンスポーツの

経営者を含む）14人、船会社受託1人）、学校教職員（以下、教職員）11人、その他6人（郵便局長、竹富町受託、畜産業、自営業、NPO法人理事長、水道の集金が各1人）、主婦または無職8人で、観光関連就業者と教職員が圧倒的に多い。なお、民宿は10軒あるが、夫婦で営んでいる場合もあり、就業者数が軒数を上回る。また、船会社受託者は船の切符販売や船の到着時の作業の補助、竹富町受託者は町からゴミの仕分けや回収をはじめ環境美化に関する業務委託を受けた島民が従事している。

本研究では、2015年の調査において有効回答を得た35人について、性別、年齢別、居住期間別、職業別に4つの属性グループに整理し、調査結果を属性グループごとに比較検討する。職業については、民宿業以外にも観光客の利用が多い船会社受託者は、観光関連就業者とした。

次に、回答者の属性は2010年と2015年の調査では、いくらか差異がみられた。2010年の調査では、男性19人、女性12人と性比に差異があったが、2015年は男性19人、女性16人でいくらか均衡がとれている（表1）。2010年および2015年ともに男性の方が多いが、教職員以外にも単身男性の移住者が一定数いることによる。年齢別では、2010年は60歳以上15人、60歳未満16人、2015年は60歳以上18人、60歳未満17人で大差はない。居住期間別では、2010年は15年以上15人、15年未満16人、2015年は15年以上15人、15年未満20人で居住期間が短い人が増加した。これ

表1 回答者の属性

単位：人

	性別		年齢別		居住期間別		職業別	
	男性	女性	60歳以上	60歳未満	15年以上	15年未満	観光関連	その他
2010年	19	12	15	16	15	16	20	11
2015年	19	16	18	17	15	20	14	21

（現地調査による）

は親子で来ている海浜留学生の家族をはじめ比較的近年来島した移住者や、幼少期の短期間を鳩間島で過ごしたUターン者がいることによる。職業別では、2010年は観光関連就業者20人、その他11人であったが、2015年は観光関連就業者14人、その他21人となり数値は逆転している。民宿の軒数は同じだが¹²⁾、家族で営業していた民宿が単身での営業となった場合、一部の食堂や売店の閉店（一定数の観光客の利用があり観光関連就業者に含めた）があり、この5年間で観光関連就業者数は減少した。

IV 鳩間島民の日常生活空間

本章では、鳩間島民の「1年間に島外へ行く回数」、「島外への主な行先」、「島外へ行く目的」を取り挙げ、2015年の調査結果を2010年のそれと比較しつつ、鳩間島民の日常生活空間を明らかにする。

2015年の調査では、1年間に島外へ行く回数は、「50回以上」3人（うち1人は200回）、「30回以上50回未満」6人、「10回以上30回未満」17人、「5回以上10回未満」2人、「5回未満」2人である（無回答5人）（表2）。年間30回以上島外へ行く人が、2010年は4人であったのに対し、2015年は9人、

また、島外へ行く回数が年間10回未満は、2010年は11人であったのに対し、2015年は4人のみで、島外へ行く回数が増える傾向がみられる。

次に、島外への主な行先については、2015年は「石垣島」30、「那覇市」および「沖縄本島」各6、「西表島」5、「県外」4（東京都3、大阪府1）回答である（複数回答有）（表3）。35人の回答者のうち、主な行先について4人が無回答であるため、1人を除く30人が石垣島を挙げている。

さらに、島外へ行く目的については、2015年は、「買物」21、「仕事・出張・研修」10、「医療機関」8、「帰省」7、「行事」5、「冠婚葬祭」4、「用事」3、「家族に会う」2、「旅行・レジャー・休暇」および「役場」が各1回答である（複数回答有）（表4）。2010年および2015年ともに「買物」が最も多いが、2010年の調査では15回答であったが、2015年は21回答に増加している。また、島内に医療機関がないため、多くの島民は石垣島まで通院しているが、船の便数も限られ、片道1時間弱、病院での待ち時間もあり鳩間島を朝出発しても夕方の帰宅となる。さらに交通費だけでも1回の通院に数千円を要し、離島ならではの不便さがある。西表島への通院も可能であるが、船だけでなく西表島上原港から数少ないバス便などを利用し陸路

表2 1年間に島外へ行く回数

	50回以上	30～50回未満	10～30回未満	5～10回未満	5回未満	無回答
2010年	1	3	12	4	7	4
2015年	3	6	17	2	2	5

（現地調査による）

表3 島外への主な行先

	石垣島	那覇市	沖縄本島	西表島	県外	その他の離島
2010年	28	6	2	5	3	1
2015年	30	6	6	5	4	0

（現地調査による：複数回答有）

表4 島外へ行く目的

	買物	仕事出張研修	医療機関	帰省	行事	冠婚葬祭	用事	家族に会う	旅行レジャー休暇	役場
2010年	15	6	12	3	0	0	2	5	5	1
2015年	21	10	8	7	5	4	3	2	1	1

(現地調査による：複数回答有)

での移動も必要なため、各診療科の専門医が揃っている石垣島の医療機関に行くことが多い。また、「帰省」が7回答みられたが、教職員や、親と一緒に来島している海浜留学生の家族をはじめ移住者が多いからである。

西表島には鳩間島にない診療所、歯科医院、ある程度品揃え豊富な複数の売店などがあるが、島民の親島としての意識は西表島ではなく石垣島に向いていると言える。

V 2010年の調査と2015年の調査結果の比較

本章では、具体的な計画はないが、仮に西表島までの架橋の話があった場合、橋は必要か否かおよびその理由については自由記述（回答用紙にスペースを設けている）とし、この結果を分析する。

2010年の調査では、架橋は必要10人に対し不要20人、分からない1人で、2015年の調査では、必要12人に対し不要20人、分からない2人、無回答1人である。架橋を必要とする人の割合は、2010年約33.3%、2015年37.5%（分からないおよび無回答を除いた数を母数とする）でごくわずかに高くなっている（図6）。僅差であり、この間に起きた約1カ月におよぶ定期船の欠航があったことや、島で唯一の売店の閉店の影響を断定するには至らない。むしろ、教職員や海浜留学生の親だけでなく移住者が多いため、回答者の半数余りが2010年と2015年で異なっていることに着目したい。学校関係者をはじめ、人の移動が多い中、2010年、2015年ともに回答があったのは15人で

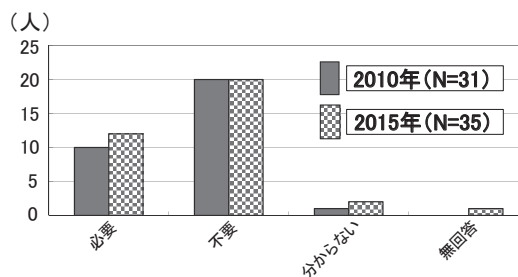


図6 架橋の必要性

左：2010年計31人・右：2015年計35人。

(現地調査による)

ある。ただしこの15人は、少なくとも5年以上の居住期間を有しているため、属性に偏りがある。15人中14人までが、架橋の必要性に対してこの5年間で変わっていない。2010年および2015年ともに、架橋は必要と回答したのはそのうち2人で、架橋は不要と回答したのは12人である。残る1人は2010年の調査では、「東シナ海の北風を受けており、西表島との橋があれば島の歴史も変わったと思う。」と架橋を必要とする回答であったが、2015年は、「架橋にそんなに重要性はない。」と架橋を不要としている。言い換えると、この5年間に利便性が低下したにも関わらず、架橋は必要と考える人は逆に1人減少している。このように、2010年と2015年の両方に回答した人の架橋に対する島民意識は、ほとんど変わっていないことが明らかになった。また、それ以外の島民を含め、全体でも架橋の必要性について、ほとんど変わらない結果となった。

ところで、2010年の調査における架橋のメリッ

トは、「便利になる」10,「観光客の増加」が1回答である（複数回答有）（図7）。便利になるとの回答をさらに詳細に分析すると、「いつでも行ける」および「急病の時に必要・医療機関に行ける」各3,「緊急時に必要」,「食材や生活物資の確保」,具体的な回答ではないが「便利になる」が各2回答みられ,生活の利便性の向上と医療面の改善にほぼ集約された（複数回答有）。

次に,2015年の調査では,架橋のメリットは,「便利になる」12,「西表島との交流が盛んになる」が2回答である（複数回答有）（図7）。便利になるとの回答をさらに詳細に分析すると,「生活が便利になる」5,「診療所に容易に行ける・特に急患の時必要（夜間は3時間弱を要する）¹³⁾」3,「物流面（仕入れを含む）で便利になる」および「定期船の欠航時に必要」各2,「交流が活発になる」が1回答で（複数回答有）,架橋によるメリットは2010年と同様に生活の利便性の向上にほぼ集約され,食材をはじめ生活物資の調達と,医療面の改善への期待が大きい。そのほかに,1回答ながら便利になるが同時にルール作りが必要との回

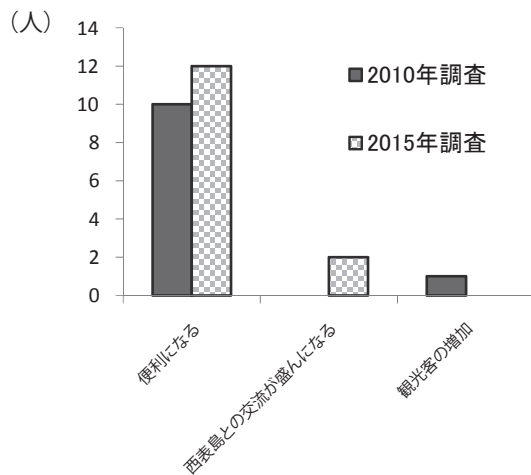


図7 架橋のメリット
(2010年と2015年の現地調査による：複数回答有)

答もみられた。このように,2010年,2015年ともに類似した回答であった。

一方,架橋によるデメリットは,2010年は「自然破壊・生活環境の悪化」8,「島である魅力がなくなる」,「日帰り客の増加・宿泊客の減少」,「必要性がない・無意味」各3,「船の所有者は困る」2,「治安が悪化する」および「人口減少」が各1回答である（複数回答有）（図8）。

2015年は,「自然破壊・生活環境の悪化」9,「島である魅力がなくなる」7,「日帰り客の増加・宿泊客の減少」および「必要性がない・無意味」各2,「西表島との定期船（上原・鳩間島間）があれば不要」および「島が無人化する」が各1回答である（複数回答有）（図8）。2010年および2015年ともに,「自然破壊・生活環境の悪化」が最も多く,それ以外も比較的類似した回答が多い。なお,「自然破壊,生活環境の悪化」にまとめたが,これらには騒音,交通渋滞,交通事故や排気ガスの増加,ゴミの不法投棄,島が汚くなるなども含まれている。さらに,「必要性がない・無意味」が

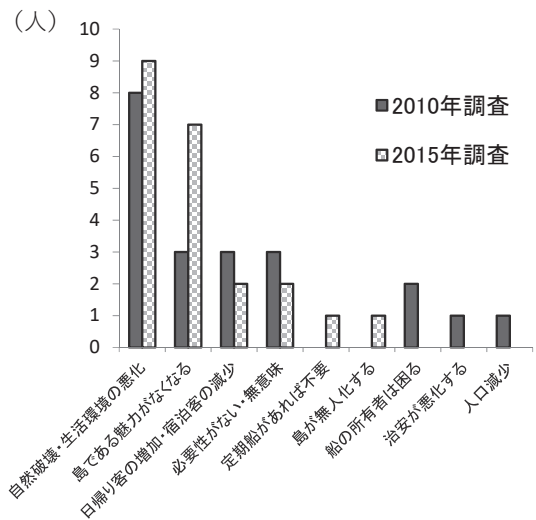


図8 架橋のデメリット
(2010年と2015年の現地調査による：複数回答有)

2回答みられた（2010年は3回答）。同様に堀本（2013a）は、慶留間島は既に公的施設や売店がある阿嘉島と架橋されており、島民にとって阿嘉島からその先の座間味島までの架橋の必要性はあまりなく、かつその建設に莫大な経費を要することを知っていた場合もあると述べている¹⁴⁾。鳩間島民の意識は、西表島ではなく多少時間を要しても数々の都市機能が揃っている石垣島に向いており、メリットがそれほど多くないため西表島との架橋の必要性を感じていない。

このように、架橋によるメリットは便利になることにほぼ集約されたが、デメリットは多岐におよんでいる。

ここで、2015年の調査において架橋は必要と回答した12人について、属性により比較する。内訳は男性6人、女性6人（男性19人、女性16人中）、60歳以上3人、60歳未満9人（60歳以上18人、60歳未満17人中）、居住期間15年以上3人、15年未満9人（居住期間15年以上15人、居住期間15年未満20人中）、観光関連就業者3人、その他9人（観光関連就業者14人、その他21人中）である。

以下、調査対象者数の属性による回答者数の差異を配慮しつつ考察する。性別では大きな差異はなく、年齢別では60歳以上3人に対し60歳未満が9人で比較的若いグループが、居住期間別では15年以上3人に対し、15年未満9人で居住期間の短いグループが架橋を必要とする傾向が強いことが分かった。中でも居住期間1年未満では8人中6人、1年以上3年未満では3人中2人と居住期間の極めて短い人が特に架橋を強く望む傾向がある。言い換えると架橋を必要としている12人中8人が居住期間3年までの人で（居住期間3年未満の回答者11人中8人）、架橋を必要とする人の居住期間に著しい特徴がみられた。臨時的任用教職員を含む学校関係者や海浜留学生の親は、1年か

ら3年で島外へ転出する場合がほとんどで、彼・彼女らは医療機関、スーパーなどが整った沖縄本島や県外の都市部などから来島しており、生活の利便性を優先し架橋を必要としている。

なお、比較的年齢層の若いグループ（60歳未満）と居住期間の短いグループ（15年未満）の回答者そのものが重複している場合が多い。その多くが教職員や海浜留学生の親を含めた移住者である。彼・彼女らのほとんどは観光関連就業者ではなく、環境の悪化への懸念がない訳ではないが、生活の利便性を重視し、架橋の必要性が高いと考えている。

次に、職業別に比較すると、観光関連就業者が35人中14人でやや母集団が少ないことを配慮しても、架橋が必要と考える人は3人のみである。鳩間島では美しい海をはじめ、自然そのものが観光資源である。中でも時にはプライベートビーチとなることのある美しいビーチが、島内に数カ所ある。さらに、堀本（2013c）は、民宿の全オーナーの回答を集計した結果、宿泊客はリピーターが約63%を占めるなど、名所旧跡は少ないながら、鳩間島へはのんびりと過ごすためにやって来るリピーターの宿泊客が多いと指摘している。同時に、客層の異なる日帰り観光客の増加により、宿泊客が減少しないかと一部の島民は心配している。また、観光業を営んでいる人にとっては、架橋されることによりかなり抵抗がある。堀本（2011）の沖縄県本部町水納島における調査においても、「島であることが観光客にとって魅力」との指摘にみられたように、観光地化した離島に共通することである。

急激に観光地化した鳩間島では架橋されると「日帰り客の増加・宿泊客の減少」が2010年3回答、2015年2回答みられ、入域観光客数が年間387,952人¹⁵⁾ある西表島からの日帰り観光客の増加が見込まれ、鳩間島での宿泊客の減少が予想さ

れる。現在、西表島から鳩間島への日帰りが容易なように船のダイヤが生まれ（逆は困難）、石垣島からも日帰りが可能で、宿泊客は2010年前後と比べいくらか減少傾向にある¹⁶⁾。

VI まとめ

本稿は、2010～2015年の5年間に起きた利便性の低下の中で、架橋に対する島民意識に着目し、2015年に再調査を行い、この期間の変化について分析することを目的とした。

本研究で、明らかになった点は下記のとおりである。

第1に、予想に反して1カ月におよぶ船の欠航や、島内唯一の売店の閉店による利便性の低下はあっても、架橋を不要とする人が多いことが分かった。架橋による環境の悪化、島である魅力がなくなる、宿泊客の減少が予想されるためである。居住期間3年以上の鳩間島民に限れば、24人中橋を必要と考えているのは4人のみで、一定の居住期間を有する人のほとんどが橋を不要と考えていることが分かった。

その一方で、居住期間3年未満の多くの人は架橋を必要とし、彼・彼女らの多くは都市部からの移住者で、売店、医療機関などが西表島にあるため、生活の利便性を優先し、西表島との架橋を必要としていることが分かった。

また、年齢が比較的高く、居住期間が長く、観光関連就業者は架橋を不要とする傾向が強く、性別による差異はほとんどみられなかった。

[付記]

本研究を行うにあたり、突然の訪問にも関わらず、2010年の調査では31人、2015年の調査では35人の鳩間島民の皆さまにご協力いただき、感謝いたします。特に、島民の加治工氏からは実際の居住状況や島の行事、産業構造等についてお教えいただき、そのほかにも多くの方から鳩間島に関する情報をいただき御礼申し上げます。

注

- 1) 沖縄県には水納島が2島ある。北部にある本部町水納島のほかに、宮古群島に含まれる多良間村水納島がある。また、沖縄島が正式な島名であるが、一般的に沖縄本島と言われているため、以下沖縄本島とする。
- 2) 現在は片側路線のみ島内への車の乗り入れが可能になったが、反対車線の場合は次のインターまで行きUターンしなければならない。
- 3) 相対的に小規模離島からみて行政、経済、交通の中心である島または本土を親島という。母島と表記されることもある。
- 4) 2015年9月の調査当時の居住者数は、47人である。生活の半分以上を鳩間島で暮らしている実質的な居住者で、住民基本台帳に基づくものではない。
- 5) 小濱(1996)による。
- 6) 森口(1999)による。例年3月末に教職員の転勤、海浜留学生の卒業や転校により、4月初めに教職員や海浜留学生の転入があるまで、一時的に人口が減少する。
- 7) 鳩間島の学校の役割については、堀本(2013b)、堀本(2010)、堀本(2009)、森口(2005)に詳しく記載されている。
- 8) 海浜留学とは、個人と個人の契約により島外から小中学生（ほとんどが県外出身の小中学生）を島内の家庭で受け入れ、島の学校へ通わせる制度で、その小中学生を「海浜留学生」と言い、彼・彼女らを預かる親を「受け親」と言う。愛情をもって育てること、食事と部屋を提供することが受け入れの条件で、特に資格は必要ではない。資格を持った里親が、行政からの依頼のもと里子として受け入れる制度とは異なる。鳩間島では1983年度から複数の島民が里親になり、沖縄本島の児童施設から子どもの意志を尊重した上で、里子として受け入れてきたが、近年は、里子の受け入れはなく海浜留学生の受け入れのみである（鳩間島民A氏による(2010年)）。
- 9) 瑠璃の島の放映が後押しし、2006年から高速船が運航を開始したが、その約10年前から島民は行政に高速船の運航を陳情していた。前掲注8) A氏による(2008年)。高速船は所要時間の短縮だけでなく、貨客船の欠航時でも高速船のみ運航されることがあり、貨客船の欠航が多い鳩間島の場合特に必要性が高い。ただし、例えば那覇と座間味島を結ぶ航路では、高速船が先に欠航となり、貨客船のみ運航されることがあり高速船であるが故に欠

航率が低い訳ではない。

- 10) 前掲注8) A氏による (2015年)。
- 11) 鳩間島民B氏による (2015年)。また、人口50人程度の離島で、夏期にいくらか観光客の利用があるものの、電気代などのランニングコストに加え、離島ならではの輸送料が付加され、経営は困難である (鳩間島民C氏による (2015年))。
- 12) 1軒は店主のリタイヤによる転出のため第三者へ譲渡し、1軒は店主の死亡により親戚の民宿経営者が分館として使用している (鳩間島民D氏による (2015年))。このほかに新たに1軒が開業した結果、軒数は同じである。
- 13) 急患時の所要時間は、天候によって異なる。かつて緊急搬送の際、医療の知識のある鳩間小中学校の養護教諭と、鳩間島へ赴任していた教員の配偶者が元看護師で、この2人で緊急ヘリの到着まで適切な初期対応を行った結果、一命をとりとめ後遺症もなく回復した事例がある (鳩間島民E氏および鳩間島民F氏による (ともに2012年))。
- 14) 慶留間島民G氏による (2010年)。
- 15) 鳩間島の再調査を行った2015年の入域観光客数である。
- 16) 前掲注8) A氏および前掲注11) C氏による (ともに2015年)。

文 献

- 大見重雄 (1988) : 本四架橋と離島振興 - 離島性の解消か橋げたの島か - . 地理, 33(3), 27-34.
 小濱光次郎 (1996) : 『鳩間島追想』小濱光次郎.

- 塩谷裕司 (2000) : わが国鳥嶼空間の現状と課題 - 架橋開通に伴う地域変容 - . 地理科学, 55(3), 146-158.
 堀本雅章 (2009) : 小規模離島における学校の役割と住民意識 - 沖縄県竹富町鳩間島の事例 - . 沖縄地理, 9, 13-26.
 堀本雅章 (2010) : 沖縄県竹富町鳩間島における学校の役割と住民意識. 平岡昭利編著: 『離島研究IV』193-205, 海青社.
 堀本雅章 (2011) : 架橋に対する住民意識 - 沖縄県本部町水納島と宮古島市大神島を比較して - . 沖縄地理, 11, 55-63.
 堀本雅章 (2012) : 沖縄県野甫島住民の日常生活空間と架橋の賛否に対する住民意識. 沖縄地理, 12, 33-44.
 堀本雅章 (2013a) : 沖縄県慶留間島における架橋に対する住民意識. 新地理, 61(2), 61-73.
 堀本雅章 (2013b) : 学校の役割と住民意識 - 沖縄県水納島, 慶留間島, 大神島, 鳩間島を比較して - . 法政地理, 45, 59-70.
 堀本雅章 (2013c) : 竹富町鳩間島における島民意識と観光の特色. 沖縄地理, 13, 49-60.
 堀本雅章 (2014) : 架橋に対する島民意識 - 急激に観光地化した鳩間島の事例. 沖縄地理, 14, 39-46.
 堀本雅章 (2015) : 沖縄県野甫島民の架橋および空路に対する島民意識. 沖縄地理, 15, 77-84.
 村上和馬 (2000) : しまなみ海道筋の光と影 - 西瀬戸自動車道の開通とその影響 - . 地理科学, 55(3), 176-180.
 森口 豁 (1999) : 『沖縄近い昔の旅 非武の島の記憶』凱風社.
 森口 豁 (2005) : 『子乞い 沖縄孤島の歲月』凱風社.