

# 琉球大学学術リポジトリ

## [研究ノート] 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

メタデータ	言語: 出版者: 沖縄地理学会 公開日: 2018-11-16 キーワード (Ja): 架橋, 住民意識, 水納島, 大神島, bridge bulding, residents' attitude キーワード (En): the Minna Island, the Oogami Island 作成者: 堀本, 雅章 メールアドレス: 所属: 法政大学沖縄文化研究所
URL	<a href="http://hdl.handle.net/20.500.12000/0002017664">http://hdl.handle.net/20.500.12000/0002017664</a>

## 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－

堀本 雅章  
(法政大学沖縄文化研究所)

Residents' Attitude toward Bridge Building:  
In Case of the Minna Island at Motobu Town and the Oogami Island at Miyakojima City,  
Okinawa Prefecture

Masaaki HORIMOTO  
(Institute of Okinawa Studies, Hosei University)

#### 摘要

島に橋が架かることにより、島外へ自由に行き来でき便利になる反面、島外から見知らぬ人が昼夜問わず来訪し、環境の悪化等のデメリットも生じる。本研究では、小規模離島における住民の架橋に対する意識調査を行った。沖縄県本部町に位置する観光地化した水納島と、宮古島市に位置する高齢者が大多数の大神島の住民を対象に調査を行った結果、水納住民および大神住民は、架橋に賛成する人は少なく、反対意見が多くみられた。その理由として、架橋によるメリットが少なく、生活環境の悪化を心配し、さらに観光業に従事する人が多い水納島では、自然破壊を懸念する声も多い。一方、架橋に賛成と回答した人は大神島では男性のみであったが、水納島では性差による違いはみられなかった。また水納島では、架橋に賛成と回答した人はすべて島での通算居住期間20年以上の人で、医療面等で苦慮した経験によるところが大きい。

キーワード：架橋、住民意識、水納島、大神島

Key words: bridge building, residents' attitude, the Minna Island, the Oogami Island

#### I 問題の所在と研究目的

島に橋が架かることにより、島民の生活環境に著しい変化をもたらし、さらに島民だけでなく島外から帰省や訪問の際にも便利になることは言うまでもない。島の居住者は、親島<sup>1)</sup>との間を定期船または不定期船で結ばれていたが、宮内・下里(2005)は、本土・本島に近接している島嶼では、架橋による本土・本島との一体化が熱望され、本土・本島内の中心都市への通勤・通学が可能となり、人口流出に歯止めがかかり、さらに、島外に流出した人々を還流させたいという架橋効果への期待が大きかったと思われると指摘している<sup>2)</sup>。架橋の意義については、1953年に制定された離島振興法でも取り上げられ、架橋が島の発展に必要であるという認識が一般化した。

架橋によるメリットとして、塩谷(2000)は、広島県にある田島、横島を取り上げ、島民の自動車保有台数や本土への通勤者数が増加し、生活空間は大きく拡大したと指摘している。また、宮内(2008)は、沖縄県の与勝諸島を取り上げ、交通の制約から解放され、医療や流通の問題の改善や交流人口の増加について述べている。さらに、宮城(1979)は、沖縄県にある野甫島を取り上げ、飲料水の確保や救急医療、火災時には母島である伊平屋島から消防車が入ることなどを指摘している。また、前畑(2005)によると、沖縄県にある浜比嘉島では架橋により、急患搬送時のリスクが下がった点には重要な意味があると述べている。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、また、夜間でも本土と行き来でき非常に便利になったと指摘している。

しかし同時に、多くの研究では架橋によるデメリットも取り上げられている。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、家庭ゴミを島嶼に放棄するゴミ問題などを指摘している。また、宮城(1979)は、教育のみならず、村落の社会的・精神的中心ともなっている野甫小中学校が伊平屋島内の学校へ統合される計画、さらには架橋により伊平屋島の前泊港を利用せざるを得なくなり、依存度の高い沖縄本島との連絡がかえって劣悪化したと指摘している<sup>3)</sup>。さらに、前畑(2005)は、浜比嘉島の宿舎で暮らしていた学校教職員も島の行事等諸活動に参加していたが、通勤が可能となり、特に休日の活動などに理解や協力が得づらくなったと述べている。また、宮内(2008)は、沖縄本島と与勝諸島とが海中道路等により結ばれ、海流の変化や土砂堆積などの環境問題が起こり、一方、港を結節点とした島のコミュニティの弱体化を指摘している。さらに、村上(2000)は、フェリーボートが就航したころから、空き巣やその他の被害が増え始め、架橋によりさらに犯罪や交通事故が増加したと述べている<sup>4)</sup>。

これらのように、架橋によるメリット、デメリットの両方を指摘する研究が多い中で、その一方だけを指摘した研究として次のものがある。五味(1984)は、石川県の能登島において、交通時間の短縮や交通費の節減がはかられ、さらに町外への若年層の流出に減少傾向がみられ、町内から町外への通勤の可能性を指摘し、社会面では当初心配されたほどのマイナス面の変化はみられないと述べている。一方、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すら自由に出入りできない構造になっており、「橋げたの島」と悪評されていると指摘し、環境の悪化はあっても架橋によりほとんど便利にならない数少ない例である。

以上のように、既に架橋された島の変容を取り上げた研究はあるが、架橋が行われていない島民を対象とした研究は筆者の調べた限りでは見受けられない。既存の研究のように架橋後の島の変容を考察することも重要な課題ではあるが、架橋が行われていない島において、島民の架橋に対する

意識を考察することも必要と考えた。本研究では、人口、親島からの距離、定期船の便数や欠航率が類似している複数の島を取り上げた。その際、年齢層や産業構造が異なる島とし、一つは沖縄本島北部の本部町にある観光客が多く訪れる水納島、もう一方は、宮古島市にある居住者の大多数が高齢者の大神島を対象とし、架橋に対する住民意識について20歳以上の全住民を対象に調査を実施した<sup>5)</sup>。

本稿での研究目的は、小規模離島における架橋に対する住民意識について、考察すること、さらに産業構造や住民の年齢層が異なる島における架橋に対する住民意識について、各島の属性の違いによる差異を含めて比較、分析し、その要因を解明することである。

## II 研究方法

### 1. 調査方法と質問項目

調査は、20歳以上の水納住民および大神住民(大神島では全員が20歳以上)を対象に行った。水納島では2009年2月下旬から3月上旬に、大神島では2008年8月下旬から9月上旬および12月上旬に調査を実施した。調査方法は、対面調査または後日アンケート用紙を回収する方法から選んでもらったが、大神島では高齢者が多く日中も自宅にいる場合が多いため、結果として全員対面調査を行った。

今回の調査では、回答者の属性に関すること以外に、架橋への賛否およびその理由、島の学校の必要性や学校の役割、学校を存続させるための方法等多くの質問を行った。その結果、架橋により学校統合など島の学校の存続を懸念した回答や、架橋されれば学校が統合されても通学が可能となるなどの意見はなかったため、架橋への賛否およびその理由のみを取り上げた。

### 2. 回答者の属性と属性グループ

調査にあたり、水納島では居住者43人のうち、小中学生および未就学児合わせて6人を除く37人を対象とし、居住者全員が20歳以上の大神島では全住民を対象に調査を実施した。その結果、水納島では34人から回答を得(有効回答率92%)、大神島では28人から回答を得た(有効回答率93%)。

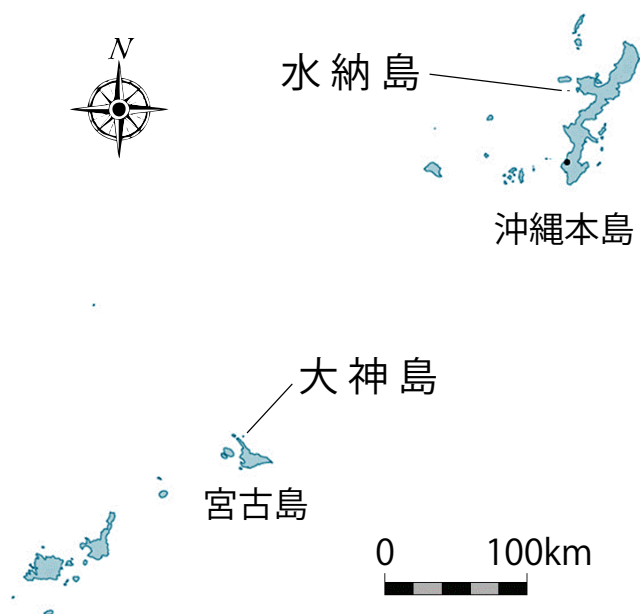


図1 大神島、水納島の位置

回答者の職業は水納島では34人中、学校教職員10人、観光業6人、農業3人、会社員（地元の船会社である水納海運勤務）2人、自由業2人、農業兼パート（学校教職員）1人、主婦3人、無職（年金生活者）7人である。大神島では、28人中22人が無職（年金生活者）で、残る6人の内訳は水産加工業兼漁業2人、漁業1人、農業兼漁業1人、会社員（地元の船会社である大神海運勤務）1人、雑貨店経営1人である。これらのように、水納島には小中学校があるため学校教職員が最も多く、観光業等の従事者がそれに次ぎ、ほとんどの人が年金生活者の大神島とは異なる。

回答者の性別は、水納島では男性13人、女性21人と女性が多いが、それは学校教職員に女性が多いこと、回答を得られなかった3人が男性であったことによる。大神島では男性14人、女性14人である。出身地は、水納島では島内出身者16人、島外出身者18人（うち県外出身者5人）で、半数以上が島外出身者である。それは学校があるため、教職員が島外から赴任してくること、配偶者が島外出身者のケースや、島外からの移住者がいるためである。一方、大神島では全員が大神島出身者である。

島での通算居住期間（以下居住期間とする）は、水納島では20年以上が34人中16人と半数近くを占める。大神島では28人全員が20年以上で、そ

のうち20人が70年以上であるが、17人が生まれてからずっと大神島で暮らしていることから、居住期間が極めて長い人が多い<sup>6)</sup>。

本研究では、最初に水納住民および大神住民の架橋に対する住民意識を比較し、次に各島の住民の属性による差異を比較する。本来であれば、性、年齢、居住期間、出身地（島内か島外）、職業等の属性により比較すべきである。しかし、大神島では全員が大神島出身者で居住期間が長く、さらに大多数が高齢者で年金生活者であるため、属性を年齢、居住期間、出身地、職業等により二分することが困難である。唯一、回答者は男女それぞれ14人で、性別による差異について分析した。

水納島の場合、年齢により属性を二分することは可能であるが、年齢の若い人は居住期間の短い人が多く、居住期間で二分した場合とほとんど差異はみられない。また、出身地（島内か島外）で二分した場合も島内出身者は居住期間が長く、島外出身者は居住期間が短い傾向がみられ、居住期間で二分した場合とほとんど差異はみられない。また、職業等による比較は、学校教職員、観光業をはじめ、職業が多岐にわたっており、属性を二分することが困難である。そこで、水納島における属性による比較は性別、居住期間について考察することとした。

### Ⅲ 研究対象地域の概要

#### 1. 水納島および大神島の概要

水納島は周囲4.6 km、面積0.47 km<sup>2</sup>で、沖縄本島北部にある本部半島から約7 km西に位置する（図1）。対岸の本部町にある渡久地港と、通常1日2～3往復の定期船により約15分で結ばれている。夏季は日帰り海水浴客が多く訪れ、1日6～10往復運航している。人口の減少が続いたが、近年は50人前後で停滞している。調査当初の2009年2月末日現在43人が居住し、島内には交番、消防署、診療所、郵便局などはないが、水納小中学校があり、小学生4人、中学生1人が通っている<sup>7)</sup>。

大神島は周囲3 km弱、面積0.24 km<sup>2</sup>で、宮古島の北約4 kmに位置する（図1）。対岸の宮古島の島尻港と大神港は、1日5往復の定期船により約15分で結ばれている。調査当初の2008年8月末日現在30人が居住し、その多くは親戚関係にあ

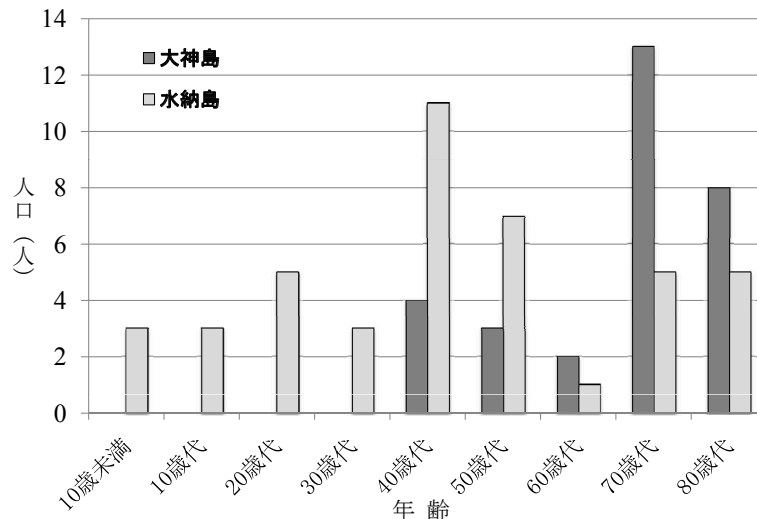


図2 水納島・大神島の人口構成比  
水納島2009年・大神島2008年（筆者調査により作成）。

る<sup>8)</sup>。島内には御嶽や拝所があり、立ち入り禁止地域が多い。交番、消防署、診療所、郵便局などはなく、学校も休校中であるが、住民の集いの場として大神島離島振興コミュニティーセンターがあり、島の行事やデーサービスの会場になっている。集落の奥に売店が1軒あるだけで、宿泊施設や食堂はない。

## 2. 水納島、大神島の人口の推移と年齢構成

日本離島センター（2004）によると、水納島は1890年に瀬底島の製糖組が開拓するまでは無人の島だったが、1903年瀬底島から13戸が移住、集落が形づくられた。また、瀬底誌編集委員会（1995）によると、戦後一時期において、戸数27戸、人口150余名となったが、1965年以降は2桁に留まっている。学校教職員は島外から通勤が不可能なため水納島に居住し、島の人口維持機能としても大きな役割を担っている<sup>9)</sup>。水納島における年齢別人口構成は、10歳未満3人、10歳代3人、20歳代5人、30歳代3人、40歳代11人、50歳代7人、60歳代1人、70歳代5人、80歳代5人である（図2）。なお、20歳未満の6人の内訳は未就学児1人、小学生4人、中学生1人である。すべての20歳代と、1人を除く30歳代は学校教職員である。

大神島の人口推移は、1960年245人であったが、1965年155人に激減し、その後一時期停滞したが、1970年以降再度減少に転じた。1960年から1965年にかけて人口が激減した要因として宮古島の高

野集落への移住が、1961年に行政の指導のもと行われ、次男、三男のほとんどが移住していったことがあげられる。その後しばらく人口は停滞したが、1970年代から人口の減少が顕著になるが、島外へ仕事を求めてあるいは進学等による転出、さらに少子化等によるところが大きい。加えて、人口減少の一要因として、大神島からの転出は多いが、転入は原則として島出身者の帰島に限られていることにもよる<sup>10)</sup>。調査を実施した2008年8月から9月および12月時点では居住者30人である（この間人口移動はない）。年齢別人口構成は、最年少は40歳代で4人、50歳代3人、60歳代2人、70歳代13人、80歳代8人で、集落の人口の過半数を65歳以上の人が占める「限界集落」に属し、その中でも高齢化が著しい（図2）。

## 3. 水納島、大神島における産業構造

瀬底誌編集委員会（1995）によると、1975年頃から、レジャーブームによって水納島を訪れる観光客が増え、民宿も建つようになり、水納海運の定期船が就航したこともあり観光客も更に増加した。現在はリゾートアイランドとしての性格が強くなり、夏になるとたくさんの観光客で賑わいをみせている。島内に民宿が2軒あるが食堂はなく、夏季はパーラーが営まれている。また、特に冬場は農業が盛んで、大根、人参等が出荷されている（水納住民B氏による：2009年3月）。

大神島は、観光地化せず住民のほとんどは年金

生活者である。多くの住民は自給的に野菜などを栽培し、収穫が多い場合は、他の用事と兼ねて宮古島の市場に売りに行く人がわずかながらいる。高齢の一組の夫婦がタコを燻製にした「カーキダコ」を製造、出荷するなど就業者は6人のみである。

#### IV 架橋に対する住民意識

##### 1. 住民の生活空間

20歳以上の水納住民および大神住民の島を出る回数や、行先、目的について比較する。1年間に島を出る回数は、水納住民34人中、年36回以上16人、12～35回13人、1～11回なし、島を出ない1人、無回答4人で、大神住民は28人中、36回以上12人、12～35回10人、1～11回5人、島を出ない1人である。水納島には島外から赴任している学校教職員がおり、住民の年齢層が比較的若く、大神住民より島外へ行く回数がやや多い。

次に、主な行先は、水納住民は本部町25人、名護市12人、沖縄市9人、那覇市3人、沖縄本島6人、県外3人、島を出ないが1人で（回答者数59：重複回答有）、大神住民は宮古島27人（宮古島市の中心地である平良と回答した5人を含む）、島を出ないが1人である（回答者数28）。水納住民の回答は多岐にわたっているが、水納島と沖縄本島は近く、沖縄本島には多くの都市があるためである。一方大神住民は、島を出ないと回答した1人を除き宮古島のみ回答であるが、近くに宮古島より大きな島がないこと、高齢者が大多数で遠距離に位置する沖縄本島や県外まで行くことが少ないからである。

さらに、島外へ行く目的は水納住民は、買物27人、病院12人、帰省10人、子どもや親戚に会う8人、用事7人、レジャー3人、仕事2人、選挙1人<sup>11)</sup>、島を出ないが1人で（回答者数71：重複回答有）、大神住民は買物15人、病院16人、用事17人、子供や親戚に会う5人、仕事2人、付き合い1人、島を出ないが1人である（回答者数57：重複回答有）。このように、水納島には学校教職員をはじめ島外出身者が居住しているため大神住民にはみられなかった帰省との回答があり、また比較的年齢層が若いこともあり、レジャーのために島を出るケースもみられる。一方、大神島では高齢者が大多数のため病院が用事、買物とともに多

表1 架橋について

単位：人

	水納島	大神島
賛成	4	7
反対	25	18
どちらとも言えない	2	1
分からない	3	2
回答者数	34	28

(筆者調査により作成)。

く、病院へ行ったついでに用事や買物を済ませるケースが多い。

##### 2. 架橋への賛否およびその理由

水納住民および大神住民は、限られた1日数便の定期船を利用し、さらに日中しか親島と往来できない現状で、架橋により便利になると思われるが、架橋の賛否については次のとおりである。

水納島では「賛成」4人、「反対」25人、「どちらとも言えない」2人、「分からない」が3人で、大神島では「賛成」7人、「反対」18人、「どちらとも言えない」1人、「分からない」が2人である（回答者数水納島34、大神島28）、（表1）。水納住民、大神住民ともに、架橋に反対する者が多く、特に水納島では、大神島より回答者数が多いにもかかわらず、架橋に賛成との回答は少ない。

次に、架橋に賛成および反対の具体的な理由については重複回答可としたが、架橋そのものに賛成と回答した人が、賛成意見を述べつつ同時に反対意見を述べた例や、その逆の場合もみられた。第I章の既存の研究においてもみられたが、架橋によるメリットと同時にデメリットが生じるため、必ずしもどちらか一方に断言できない場合がある。本稿では架橋への賛否の理由について全てを集計し、類似した回答を項目ごとにまとめた。

架橋に賛成の理由をあげた回答者は、水納島では13人で（重複回答有）、そのすべてが架橋により便利になる旨の回答で、内訳は「便利になる」4人のほかに、具体的な事例をあげた回答として、「急病の時に便利、病院へ容易に行ける」4人、「野菜の運搬に便利で農業が活性化する」および「船の時間に拘束されない」各2人、「島外へ通える」が1人である（表2）。

大神島では9人すべてが水納島と同様に便利

表2 水納住民・大神住民の架橋への賛成理由

単位：人

	水納島	大神島
便利になる	4	5
急病の時に便利、病院へ容易に行ける	4	1
野菜の運搬に便利で農業が活性化する	2	0
船の時間に拘束されない	2	0
島外へ通える	1	2
家の建築資材を車で運搬できる	0	1
計	13	9

水納島 2009 年，大神島 2008 年（重複回答有）  
（筆者調査により作成）。

になる旨の回答で（重複回答有），内訳は、「便利になる」5人のほかに，具体的な事例をあげた回答として，「島外（宮古島）へ通える」2人，「急病の時に便利，病院へ容易に行ける」および「家の建築資材を車で運搬できる」が各1人である。これらのように，今回の調査では，架橋に賛成する理由は便利になることに限られた。宮内（2008）の沖縄県の中中部で架橋され，一時的に人口が増加した事例や，宮内・下里（2005）の架橋により，人口流出に歯止めがかかり，さらに，島外へ流出した人々を還流させたいという架橋効果を期待する回答はみられなかった。

架橋に反対の理由をあげた回答者は，水納島では29人で（重複回答有），その内訳は，「生活環境の悪化（島外から人や車の自由な出入りによる騒音，治安の悪化，ゴミ問題等）」12人，「自然破壊・生態系が壊れる」9人，「不要」および「島の素朴さ，のんびりしたよさの喪失」各2人，「離島でなくなった時点で島のよさを全て失う」，「船で15分の距離が観光客に魅力」，「失うものが多い」，「水納海運がなくなってしまう」が各1人である（表3）。このように，観光地化した水納島では架橋に反対の理由として，生活環境の悪化とともに，自然破壊・生態系が壊れるからとの回答が多い。

大神島では，架橋に反対の理由をあげた回答者は23人で（重複回答有），その内訳は，「生活環境の悪化（島外から人や車の自由な出入りによる騒

表3 水納住民・大神住民の架橋への反対理由

単位：人

	水納島	大神島
生活環境の悪化	12	16
自然破壊・生態系が壊れる	9	0
不要	2	4
島の素朴さ，のんびりしたよさの喪失	2	0
考えられない	0	2
離島でなくなった時点で島のよさを全て失う	1	0
船で15分の距離が観光客に魅力	1	0
失うものが多い	1	0
水納海運がなくなってしまう	1	0
島が島でなくなる	0	1
計	29	22

水納島 2009 年，大神島 2008 年（重複回答有）  
（筆者調査により作成）。

音，治安の悪化，ゴミ問題等）」が16人で，そのうち「見知らぬ人がいつでも自由に出入りできるようになると怖い」との回答者が水納島では1人であったが4人いる。大神島は水納島よりさらに人口が少なく，高齢者が大多数で，事件が起こった時の対応がより困難で，島外から自由に人が出入りできることに対し，怖いとの回答もみられる。次に，「不要」が4人で内訳は「定期船があるから不要」2人，「定期船に加えてバスも出ているから不要」および「島の文化（神）を守っているので不要」が各1人である。そのほかに「考えられない」2人，「島が島でなくなる」が1人である。

水納島，大神島ともに架橋に反対する具体的な意見が多く，便利さより架橋によるマイナス面を指摘する意見が多い。観光客がほとんどいない大神島では，指摘はなかったが，夏季を中心に海水浴客が多い水納島では，「自然破壊・生態系が壊れる」が9回答あった。その背景には，水納島ではすでに多くの観光客が島を訪れ，島外の観光業者が断りなく水上ジェットツアーを実施し莫大な騒音を発生させ，リピーターの観光客が減少する要因となっている。加えて，観光客が残っていっ

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－

表4 架橋について（水納島・性別，2009年）

単位：人		
	男性	女性
賛成	2	2
反対	10	15
どちらとも言えない	0	2
分からない	1	2
回答者数	13	21

（筆者調査により作成）.

表5 架橋について（大神島・性別，2008年）

単位：人		
	男性	女性
賛成	7	0
反対	6	12
どちらとも言えない	0	1
分からない	1	1
回答者数	14	14

（筆者調査により作成）.

たゴミを住民が後始末している状況である（水納住民D氏およびE氏による：2009年2月および3月）。架橋により昼夜を問わず、観光客も含めさらなる来島者の増加や島外からの観光業者の増加により自然破壊を心配した回答が多く、産業構造の違いにより架橋に反対する理由に差異がみられたと考えられる。

次に、水納住民および大神住民の架橋に対する賛否について属性（水納島では性別，居住期間別，大神島では性別）により比較する。

まず、性別による比較は、水納島では回答者34人（男性13人，女性21人）のうち架橋に「賛成」4人（男性2人，女性2人），「反対」25人（男性10人，女性15人），「どちらとも言えない」2人（女性2人），「分からない」3人（男性1人，女性2人）で、性別による著しい差異はみられない（表4）。

一方、大神島では、回答者28人（男性14人，女性14人）のうち架橋に「賛成」7人（男性7人），「反対」18人（男性6人，女性12人），「どちらとも言えない」1人（女性1人），「分からない」2人（男性1人，女性1人）で、賛成と回答したのはすべて男性で、性別による著しい差異がみられる（表5）。

その背景には、水納島にも多いが、特に大神島では御嶽や拝所などが多く、立ち入り禁止地域が多い。さらに調査当時大神島では居住者のうち5人の女性が神事を司る役職（ウヤガン）に就いており、6月～10月までの5か月間は毎月、連続して5日間山にこもり、その間は島外者だけでなく、関係者以外は住民も山へは入れない（大神住民F氏による：2009年9月）。島外者が聖地に足を踏み入れることへの懸念や、女性の大半が島外での居住歴がなく（14人中10人）、見知らぬ者が自由

表6 架橋について（水納島・通算居住期間別，2009年）

単位：人		
	通算居住期間	
	20年以上	20年未満
賛成	4	0
反対	11	14
どちらとも言えない	0	2
分からない	1	2
回答者数	16	18

（筆者調査により作成）.

に出入りできることに対する不安をあげる者が多い。

次に、水納島における居住期間による架橋への賛否を比較すると（20年以上16人，20年未満18人），架橋に「賛成」と回答した4人は全員居住期間20年以上で，そのうち3人が60年以上である（表6）。架橋に肯定的な回答は，長年水納島で暮らし，その間畑仕事でケガをして翌日病院へ行ったら叱られたことが2回あったが，架橋されると病院へ容易に行くことができる（水納住民G氏：2009年3月）。

また，農業従事者は居住歴の長い人が多く，船の便数が限られているが架橋されると集荷が容易になり産業の発展に繋がる（水納住民H氏2009年3月）。さらに，架橋は無理と思うが，野菜の運搬に便利，農業の活性化につながる（水納住民I氏：2009年3月）のように，架橋により具体的に農作物の運搬が便利になるため賛成との回答がみられた。次に，架橋に「反対」と回答した者は25人（居住期間20年以上11人，20年未満14人）で，「どちらとも言えない」2人（居住期間20年未満2人），「分からない」が3人（居住期間20年以上1人，20年未満2人）である。



## V おわりに

水納住民・大神住民ともに架橋に賛成する意見は少なく、反対意見が大半である。その理由として、架橋により便利になること以上に島外から見知らぬ人が自由に出入りでき生活環境の悪化を心配し、さらに観光業に従事する者が多い水納島では自然破壊を懸念する声も多い。水納島、大神島ともに1日数便の定期船が運航され、時化で欠航になることが少なく15分で親島へ行くことができ、架橋されなくても交通の便に比較的恵まれている。確かに、架橋されると昼夜問わず急病の場合に陸路で病院へ行け、車さえあれば常時容易に島外へ行くことができるメリットはある。しかし、仮に沖縄本島や宮古島のような大きな島と架橋が行われると、環境の悪化を懸念する声が多い。

一方、定期船のない島や、欠航が多い島の居住者の場合、架橋によるデメリットはあっても、それ以上に便利さを求める意見が多くなると考えられる。また、親島が比較的人口の少ない島の場合、自由に島に出入りできる人は限られ、架橋による環境の悪化は少ないと考えられ、架橋によるメリットをあげる声が多くなると思われる。さらに、出身者やその親族、知人、業務等で恒常的に島を訪れる島外居住者の場合、島への訪問の際の便利さから、島の居住者より架橋に対して肯定的な意見が多くなることが考えられ、島の居住者と異なった結果が予想される。

今後は、時化で欠航が多く隔絶性の高い島や、親島が比較的小さな島、さらに島外居住者の架橋に対する意識調査を含め、比較考察を行っていきたい。

本研究を行うにあたり、突然の訪問にも関わらず、水納島および大神島のほとんどの成人の方に調査にご協力いただき深く感謝いたします。水納班長の湧川氏および大神区長の島尻氏（調査当初）から住民の居住状況や島の詳細について、さらに多くの住民の方から、島の歴史や産業等を含め貴重なお話を聞かせていただきました。ご協力いただきました方々に、厚く御礼申し上げます。また、日本地理学会離島地域研究グループおよび沖縄地理学会の皆様から貴重なご助言をいただきました。

最後になりましたが、終始きめ細かなご指導をいただき

ました琉球大学名誉教授の島袋伸三先生に御礼申し上げます。なお、本稿の骨子は2010年3月開催の日本地理学会春季学術大会離島地域研究グループおよび2010年7月開催の沖縄地理学会大会で発表を行った。

## 注

- 1) 離島からみて行政、経済、交通の中心である島を親島という。母島と表記されることもある。
- 2) 宮内・下里（2005）においては、本土とは本州、北海道、九州、四国の4島、本島は国勢調査によりDID（人口集中地区）が設定された島と定義されている。
- 3) 小規模離島の場合、架橋前は親島と船で結ばれていても、架橋後にバスが集落まで運行されない限り、親島まで自家用車等で移動しなければならず、車を持たない者にとっては架橋によりかえって交通の便が悪くなる。
- 4) 架橋による変化以外にも、定期船の就航による島外からの自由な人の出入りによる影響についても重要な課題であるが、本研究では架橋に限定し考察を行う。
- 5) 架橋に対する住民意識の調査を行うにあたり、特定の住民だけを対象とした研究が散見されるが調査結果に偏りが生じるため、一定の年齢以下の子どもを除く全住民を対象とするか、無作為抽出により被調査者を選定する必要がある。後者の場合個人情報保護の観点から抽出が難しいが、例えば区長等に居住者のいる家屋を確認しそこに番号を付けランダムに抽出し、一定の年齢以上の居住者を対象とする方法がある。
- 6) 居住期間は、水納島では70年以上4人、50年以上70年未満5人、30年以上50年未満3人、20年以上30年未満4人、10年以上20年未満7人、5年以上10年未満2人、3年以上5年未満なし、3年未満9人で、居住期間が短い人は学校教職員である。大神島では70年以上20人、50年以上70年未満1人、30年以上50年未満5人、20年以上30年未満2人である。
- 7) 水納島が属する本部町において、中学校の統合問題が検討されており、町内の中学校をすべて1校に統合する計画がある。統合された場合、渡久地港（沖縄本島）と水納島とを結ぶ船のダイヤが改正され通学が可能になっても、クラブ活動等へ参加できなくなるなど問題は生じる。さらに、中学校が統合されると数人の教員が水納島を離れることになり、島の人口が減少する。
- 8) 大神住民30人のうち、兄弟3人が島に居住しているケースが2組、兄弟2人が2組、その他に伯父と甥、いとこなど親戚関係にある場合が多い（大神住民A氏による：2008年12月）。さらに、調査の結果、大神島で暮らす夫婦はすべて大神島出身者同士であった。また、森口（2005）は、この島が血族的村落共同体として、昔か

- ら外部と隔絶した社会を維持してきたことが考えられ、近年世帯数が減っているがそのほとんどは親族で、シマ社会の結束をますます強めていると指摘している。
- 9) 調査当初の2009年2月末日現在、水納小中学校では長年島内に居住している調理兼用務担当の職員以外は島外から単身赴任してきた教職員で、43人の住民のうち9人を占めている、船のダイヤの関係上、島外からの通勤は不可能なため島の居住者となる。また、沖縄県竹富町にある鳩間島のように、冬場は1週間欠航することがある島では、船のダイヤの問題以前に、教職員の島外からの通勤は考えられず、堀本(2009)および堀本(2010)は、学校教職員は島の人口維持機能としても重要な役割を担っていると指摘している。
- 10) 島外からの受け入れは、1996年4月に学校が休校になった時、那覇から大神島への親子での転入と、住民の知人が親子で移住してきたケースの2件のみで、いずれも学校存続に寄与する場合であった。住民は基本的には島外者の受け入れを考えていないが、島外出身の移住希望者を受け入れておけばよかったという意見が少ないながらみられた(前掲8, A氏による:2009年9月)。
- 11) 水納島は水納区ではなく、瀬底区の水納班となっており島内で投票することができず、選挙の時は船に乗って沖縄本島にわたり、そこから架橋された瀬底島まで行かなければならず、時間だけでなく往復の船代まで支出せざるを得ない(水納住民C氏による:2009年2月)。
- 五味武臣(1984):石川県鹿島郡能登島町における能登島大橋架橋に伴う地域変容. 金沢大学教育学部紀要(人文科学・社会科学編), 33, 21-34.
- 塩谷裕司(2000):わが国島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.
- 瀬底誌編集委員会(編)(1995):『瀬底誌』瀬底誌編集委員会.
- (財)日本離島センター(2004):『日本の島ガイド SHIMADAS』(財)日本離島センター.
- 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』海青社, 193-205.
- 前畑明美(2005):島嶼地域における架橋化に伴う社会変容－沖縄県浜比嘉島を事例として－. 島嶼研究, 5, 91-122.
- 宮内久光(2008):与勝諸島. 平岡昭利編:『地図で読み解く日本の地域変貌』海青社, 330-331.
- 宮内久光・下里潤(2005):沖縄県・浜比嘉島の架橋効果について. 平岡昭利編著:『離島研究II』海青社, 43-60.
- 宮城眞宏(1979):野甫大橋架橋の野甫村落への衝撃. 琉球大学教育学部紀要, 23, 73-93.
- 村上和馬(2000):しまなみ海道筋の光と影. 地理科学, 55-3, 44-48.
- 森口 豁(2005):『だれも沖縄を知らない－27の島の物語』筑摩書房.

## 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.