

論 説

しまなみ島嶼域におけるトウカイサン（渡海船）の機能と地域的意義
－瀬戸内・芸予諸島嶼域の「セイカツセン（生活船）」研究序説－

若 林 良 和* (産業イノベーション学科)

吉 村 信 男 (フリーライター)

*責任著者

Function and Regional Significance of Toukaisan (Baggage Cargo Boat)
in Shimanami Islands Area :

Preliminary Studies of Seikatsusen (boat running life) in Setouchi Geiyo-islands

Yoshikazu WAKABAYASHI * (Industrial Innovation)

Nobuo YOSHIMURA (Freelance Writer)

* Corresponding author

キーワード：しまなみ島嶼域、トウカイサン（渡海船）、機能、地域的意義

Keywords: Shimanami islands area, Toukaisan (Baggage cargo boat), Function, Regional significance

【原稿受付：2025年1月15日 受理・採録決定：2025年1月29日】

要旨

本論文は、しまなみ島嶼域の海運を担ったトウカイサン（渡海船）の機能を整理し、その地域的な意義を検討したものである。本論文は、島嶼域におけるセイカツセン（生活船）研究のうち、代表的な船舶であるトウカイサンを対象とした研究での第1段階として、文献研究を進めた。トウカイサンは、島嶼域と今治市街を結ぶ重要な交通機関としての機能とともに、島民の特性やニーズに応じた輸送機関で多様なサービス機能も持ち合わせていた。そして、島民らと信頼関係をもとに運営されていたトウカイサンは、島民生活に必要な不可欠な存在であり、生活上の生命線（命綱）、すなわち、ライフラインであった。また、トウカイサンは、家族関係を単位にして、小規模ながらも効果的な運営、実質的な経営も展開された一方で、こうした一連の営みは家庭生活の場として、海上生活構造の一部を形成している。それで、トウカイサンは、島嶼域を拠りどころとし、島嶼域に根ざし、島嶼域に生きて、島嶼域と共に歩んできたのである。

1. はじめに

早春の2024（令和6）年3月、筆者はJR今治駅から徒歩5分のところにある今治市立中央図書館を訪れた。今回の今治訪問の目的は4月に設置される Town & Gown 構想推進室の用務であった。ただ、少し時間的な余裕ができたので、筆者は、地域を理解する第一歩として地域にある図書館の郷土資料エリアを訪れることをモットーとし、それを今治市でも改めて実行した。今治市立中央図書館は、1996（平成8）年に今治市内の一等地である常盤町に新築され、地上3階・地

下2階建ての立派な建物である。その建物の2階にある郷土資料コーナーで1枚の写真が筆者の目にとまった。それは何をかくそう、今治港に係留されていたトウカイサン（渡海船）の写真である。これは、しまなみ島嶼域（地理的に、越智郡に属する芸予諸島と呼ばれる島々のことであり、以下、島嶼域と略す）の各集落と今治港をつないでいた船舶である。表記的にはトウカイセンと呼ぶところを、島嶼域の島民（以下、島民と略す）は親しみを込めてトウカイサン（以下、渡海船はトウカイサンと表記する）と呼んでいる。

筆者は、これまでに漁船、とりわけ、カツオ漁船の漁撈集団を単位とした海上生活構造研究を手がけてきた。¹⁾ 郷土資料コーナーで見つけたトウカイサンの写真は、松山に着任した1996（平成8）年当時に構想していた、「セイカツセン（生活船）」（以下、生活船はセイカツセンと表記する）を通した島嶼域の生活研究を再度、呼び覚ました。ここでいう、セイカツセンとは、島嶼域に居住する住民が、島嶼域で日常生活を営む上で不可欠な生活物資を運搬したり、各種の公共サービスを提供したりする船舶のことである。²⁾

本論文の目的は、今から30年前に構想し中断していた研究の一部を再起するものであり、トウカイサンを通して、島嶼域に居住する島民の日常生活を素描することである。³⁾ 本論文は、島嶼域におけるセイカツセン研究のうち、最も代表的な事例であるトウカイサンを対象とした研究に着手するに当たり、第1段階として文献研究に相当するもので、研究の序説に位置付けられる。⁴⁾

それで、筆者は、次の3つの手順で進めることにした。まず、これまでのトウカイサンに関わる先行研究について郷土資料をはじめ包括的な収集をもとに、トウカイサンの俯瞰的な把握を試みる。⁵⁾ 次に、筆者の関心にしたがってトウカイサンの実態を包括的に再構成し、その地域的な意義を検討する。そして、最後に、今後のトウカイサン研究の視点や課題などについて総括し、併せて、セイカツセン研究の方向性を探求することが、本論文のねらいである。

2. トウカイサンの実態

(1) 定義と概況

渡海船は、通常、トカイセンと読まれるが、しまなみ島嶼域では親しみを込め、愛称として、トウカイサンと呼ばれてきた。吉村信男によれば、トウカイサンとは、広義には「離島と本土との間を人や物資を乗せて運ぶ小型の船」であり、狭義には「芸予諸島を出発し今治港へ向かう20トンクラスの木造船」と端的な整理をしている。⁶⁾ さらに詳述すれば、これは、島嶼域の集落にある特定の港と最寄りの四国本土を結び、10～20トン程度の本造で小型の動力船であり、個人や組合が所有して営まれ、旅客と荷物の併用で、ないし、貨物専用で、定期運航による商用船である。（写真1～3参照）

基本的な運航の構図を概観すると、往路は朝方に島内の事業者や個人から発送依頼のあった荷物を積んで搬送し、折り返して復路が島内の事業者や商店、個人から電話で注文依頼のあった荷物を積んで帰港し、各依頼主に夕方まで配達した。生鮮食料品を優先するが、事業所などの会社への配送は17時まで完了させ



写真1 今治港内を航行するトウカイサン
（撮影：吉村信男）



写真2 トウカイサンのブリッジ
（撮影：吉村信男）



写真3 トウカイサンの船室（乗客用）
（撮影：吉村信男）

た。なお、状況に応じて、配送品は島嶼域の棧橋や岸壁で直接、授受される場合もある。

1990（平成2）年ごろの配達内容をみると、季節や経営体など条件によって異なるが、島内の小売店80%、事業所10%、個人10%ぐらいであったようだ。⁷⁾ 往路では島民の生産する農水産物などを今治市街に運搬し販売する一方、復路では島民の食料品や日用品などの生活物資を購入して持ち帰って頒布した。

そのほか、定期船に限られている島嶼域では、小中高生らの通学客、今治などの会社への通勤客、買物客、通院客らも乗船し、1965(昭和40)年ごろの旅客料金は70円(大人、片道)であった。トウカイサンは自転車も積み込み、まさに島民の日常的な足となっていたのである。トウカイサンは、公共交通機関が未発達だった島嶼域において、まさに四国本土との間をつなぐ生命線(命綱)そのものと言えた。⁸⁾ また、場合によっては、遺体や葬儀の用品が搬送されることもあった。

こうしたことから、トウカイサンは、今で言うところの「海の宅配便」、さらには、島嶼域での生活上で融通が利くという意味から「海の便利屋さん」とも呼び得るだろう。

(2) 歴史的な展開過程

1) 起源

しまなみ島嶼域と今治市街を結ぶトウカイサンの起源は、江戸期の天保年間にさかのぼり、伯方島の山岡岩吉が始めたとされる。⁹⁾ 当時、農業と漁業を生業とした島嶼域においては、自給自足の生活であったが、次第に貨幣経済が浸透してきたことから、農水産物を今治市街で販売する必要に迫られた。それで、島嶼域の集落を代表して1人の船主(船長)が舵を持ち、1丁櫓の帆船で出航するようになった。島嶼域と今治市街を結んで人物流の便を図った、上述の山岡はトウカイサンの始祖とされる。島嶼域を相互に結んだトウカイサンには、安政年間に伯方島と大島(宮窪)の間も結ばれていた。

2) 明治期

明治期になると、しまなみ島嶼域の日常的な交通運輸の便船としてトウカイサンは発達することになる。トウカイサンは、2丁櫓、もしくは、4丁櫓の屋形船となった。そして、明治末期には、大島や大三島などでも今治市の主要産業であった綿製品を製織するようになり、トウカイサンは急増した。というのも、往路便でタオルなどの綿製品を出荷した後、復路便で日用雑貨などを運んで利益が双方で出たからである。当時の大三島では、トウカイサンによって、島内で生産された綿織物や木綿糸などの綿製品、牛などの家畜、芋や雑穀、野菜などの農産物が島外へ搬出された一方で、島民から今治市街の商店に発注された生活用品や建築用資材などは島内に搬入された。1887(明治20)年ごろの大島と今治の所要時間は、櫓こぎのために、潮の都合で片道3~4時間を要したのである。

3) 大正期

大正期における伯方島のトウカイサンは、当時、櫓の手漕ぎであったことから、友浦港を夜中に出発しても、潮待ちのために停船を余儀なくされることも多々、

あった。それで、夜通し操船しても、早朝の午前6時に到着することさえあったという。また、当時、今治港は築港されていなかったため、砂浜に接岸していたようだ。

蒸気旅客船が今治市と尾道市の間に就航したこともあり、昭和期になるとトウカイサンの動力化も進行したのである。トウカイサンにも、焼玉エンジンが、その後、ディーゼルエンジンがそれぞれ搭載されるようになり、高速化が図られた。その先駆となったのは伯方島木ノ浦の稲本大吉で、1921(大正10)年ごろ、馬越熊太郎の援助で焼玉エンジンを搭載した動力船の第一木浦丸が就航した。

4) 昭和期

昭和初期の動力によるトウカイサンは30隻あまりに及んだ。また、1934(昭和9)年には今治港が完成し、しまなみ島嶼域で生産された米や麦が今治市街の精米所へ出すようになり、トウカイサンによる運搬はより活況を呈した。トウカイサンは愛媛県内に限らず、広島県の大崎上島や大島下島などとの往来もあった。その後、トウカイサンは、瀬戸内海での東西の潮流に逆らうことなく、南北移動のほうが良かったという。しかし、太平洋戦争が始まると、米の配給制のために、今治で島嶼域の米を積み込むこととなり、航路の主流は今治とを結ぶ航路になった。それで、今治内港でずらりと並ぶトウカイサンによる圧巻の光景が見られるようになったのである。ただ、日中戦争や第2次世界大戦が始まると、トウカイサンは徐々に減少し、終戦時には5隻になっていた。

戦後、島嶼域の海運は復興に伴って伸長し始め、1950(昭和25)年に今治機帆船協同組合がトウカイサン15隻で結成された。この組織は、島嶼域におけるトウカイサン事業の中心となる組織であった。従前、島民の経済事情は厳しく、出稼ぎの必要があったが、経済発展により人や物の動きが活発になって採算性が十分であるという見通しで、トウカイサンへの着業は一種のブームにもなったのである。また、島嶼域の購買力や消費力が上昇していくなかで、少しでも人や荷物を多く積めるように考慮して徐々にエンジンが大きくなり、トウカイサンの大型化は進展した。¹⁰⁾

トウカイサンが最盛期を迎えたのは昭和30年代であり、1959(昭和34)年には47隻に急増した。その内容(1959(昭和34)年の「海運業調」)をみると、47隻すべてが木造船であり、総トン数別には、5トン未満7隻、5トン以上10トン未満11隻、10トン以上20トン未満27隻、20トン以上2隻であった。したがって、トウカイサンの主流は10トンから20トン程度の木造船となっていた。そして、島嶼域と今治市を結んだのが45隻、島嶼域と尾道市を結んだのが2

隻であった。47隻の航路数は31航路に及び、木ノ浦、瀬戸、宮浦の3つの港と今治港間にはそれぞれ3隻が稼働し、今治港との間で2隻が稼働したのは大下、友浦、明石、口総、宮窪、野々江、大長、有津、岩城と9つの港に達したのである。また、井口～尾道間にもそれぞれ2隻が稼働していた。(図1参照)

このようにトウカイサンの飛躍的な増大によって、当時の停泊地が内港の北岸壁と南岸壁で手狭になったことから、トウカイサンは、青果市場のあった片原町や中浜町付近に変更された。¹¹⁾ その付近の船着き場は雁木(がんぎ、階段)状になっていた。そこに接岸して並んだトウカイサンからの荷物の積み下ろし風景は極めて壮観であったという。早朝に島嶼域を出航したトウカイサンは、毎朝、7時半から8時半ごろに朝日を浴びながら今治港へ入港し集結した。トウカイサンは艫綱(ともつな)をつなぎ、船尾で錨を下ろして停泊した。多くのトウカイサンから幅30センチ程度の歩み板が岸壁に架けられて、荷物が上げ下ろしされた。マドロス帽をかぶった船主(船長)はこの板1枚を50kgもある重い荷物を担ぎ、バランスをうまくとりながら足早に歩き、頻繁に往還し、忙しく立ち働いていた。この歩み板は満潮になると、急勾配になり、船主(船長)の負担が大きくなったという。その周辺には、市内の様々な業者などの軽トラックやワゴン車、バイクなどが頻繁に横付けされて大混雑した状況になり、忙しく立ち居振舞う関係者で一杯であった。荷下ろしされたものをトラックに積み込んで立ち去った業者もあれば、注文された数々の生活物資が受け渡された。特に、年末年始や盆の時期になると、それに拍車がかかって、中元や歳暮の品、盆と正月の行事の準備用品が数多く集積して超繁忙の状況となり、年の瀬の風景として有名であったわけである。(写真4参照)

また、海上タクシーがなかった島嶼域では、急病人が出た場合の今治市街への搬送は昼夜に関係なく、



写真4 トウカイサンの歩み板を歩く船長
(撮影：吉村信男)



写真5 今治港(片原町)に停泊するトウカイサン：
1965(昭和40)年ごろ(提供：吉村信男)

担っていた時期もあった。また、島嶼域で家を新築する場合には、その建築用資材はトウカイサンで運搬され、繁多な状況となった。しかし、こうした資材をはじめとする大型器材の運搬はカーフェリーの就航後、それによって取って代わったのである。

1959(昭和34)年に今治港と三原港の間を結ぶカーフェリー(昭和海運)が全国初で就航し、モーターリゼーションの時代に突入した。それを契機に、島嶼域の各所と今治や三原、尾道、因島などを結ぶ航路はカーフェリーが増加した。そして、昭和30年代後半に、ほぼすべてでカーフェリーとなった。たとえば、1963(昭和38)年には今治港と大島下田水港の間でカーフェリー「おおしま」の就航で定期航路が開設された。¹²⁾ さらに、昭和40年代になると、それらの就航した定期フェリーの大型化や就航範囲の拡大、高速船の導入とともに、フェリーを利用するトラックによる直接的な宅配が展開されることになった。(写真5参照)

また、1985(昭和60)年ごろには、フェリーなどによる貨物輸送に対抗して、トウカイサンに見切りをつけて、トラック輸送に転換するケースが見られた。具体的には、親がトウカイサンによる輸送、その後継者がトラックの輸送に、それぞれ分業して従事する場合もあった。その結果、トウカイサンは、1975(昭和50)年に25隻と急速に激減し、その後、20隻台を維持された。というのも、従前に複数隻のトウカイサンのあった集落で淘汰され、それまでに廃業した市場を吸収して維持されてきたのである。

1975(昭和50)年以降には、島嶼域の陸上運輸に、島嶼域外からのトラックによる大手宅配業者(クロネコヤマトや佐川急便、日通、福通など8社あまり)が参入した。それで、島嶼域における貨物流通体制のドラスティックな変革が生まれたわけである。このトラックによる宅配との競合により、トウカイサンは大打撃を受けた。1980(昭和55)年ごろにトウカイサ

ンによる荷物の搬送は減少し続けた。他方、人口減少に伴う利用者の減少、船主（船長）ら船員の高齢化や後継者の不足、船体の老朽化、オイルショックによる燃油の高騰などもあって、トウカイサンの減少は余儀なくされた。¹³⁾

ただ、トウカイサンの減少は次の2つの理由で、一定期間、踏みとどまり、共存状態が続いた。第1の理由としては、従来の信頼関係の維持と輸送コストの優位性がある。今治市街の間屋や商店にとっては、これまでに培ってきた信頼関係に加えて、トウカイサンの荷物運賃は手荷物200～300円、50kg程度の大荷物500円と安価であった。その価格が廃業になった2010（平成22）年まで抑制されたのに対して、トラッ

ク便の料金は10～30kgあたり200円から600円に及んだ。第2の理由としては、今治市街との地理的な立地条件がある。今治市街から遠方にある島嶼域、具体的には、大島や伯方島、大三島以外の島嶼域では、フェリー航路からはずれていたり、就航便数に少なかったりすると、従来どおりトウカイサンへの依存度が高く、島民に重宝されたのである。

しかし、1984（昭和59）年には20隻を割り込み、1985（昭和60）年には、17隻にとどまって、斜陽化がより顕著となった。さらに、1988（昭和63）年には、伯方・大島大橋の開通に伴い、今治と大島を結ぶフェリーの大型化と増便によって圧迫され、両島のトウカイサンの営業環境はさらに厳しくなったという。

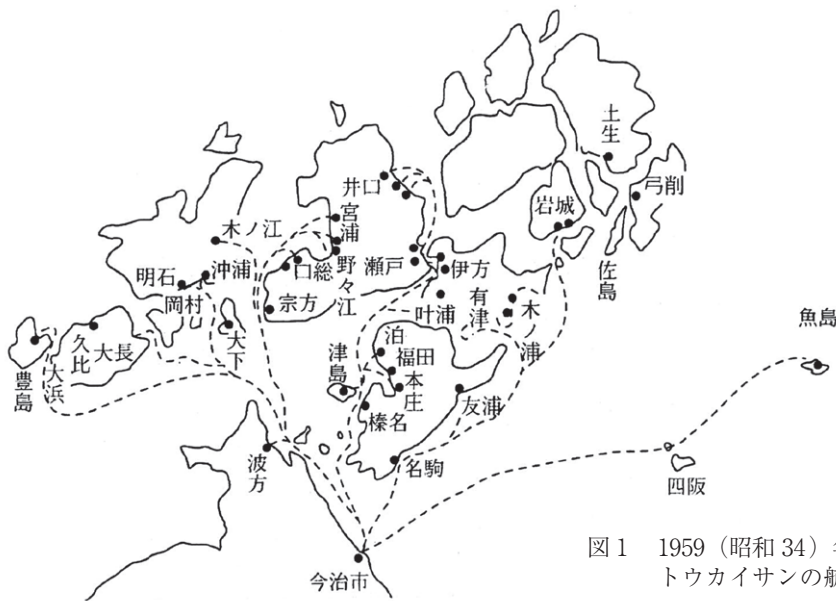


図1 1959（昭和34）年当時におけるトウカイサンの航路（略図）
（出典：吉村信男（2013）渡海船物語、p6）

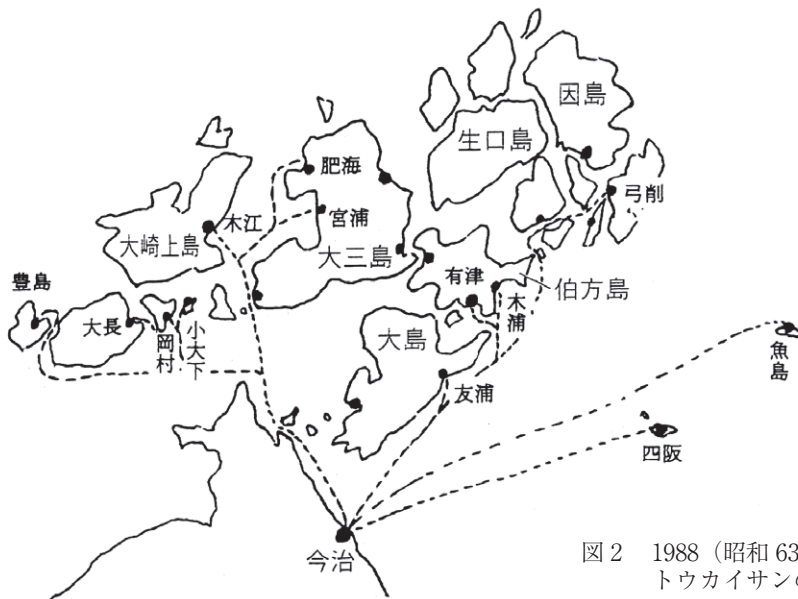


図2 1988（昭和63）年当時におけるトウカイサンの航路（略図）
（出典：吉村信男（2011）わが心の渡海船物語、p13）

5) 平成期

しまなみ島嶼域における道路の整備と拡張が進展し、自動車の移動が盛んとなり、自動車の台数も急増してモータリゼーションに拍車がかかって存続に追い打ちをかけた。1989（平成元）年に14隻となり、1994（平成6）年には7航路9隻まで落ち込んだ。（図2参照）その内容（1994（平成6）年の「今治手帖調べ」）をみると、総トン数別には、5トン以上15トン未満1隻、15トン以上20トン未満4隻、20トン以上4隻であり、総量的には隆盛期とほぼ同じトン数の船舶が稼働していた。そして、有津、岡村小大下と今治市をそれぞれ結んだトウカイサンが2隻、そのほかに友浦、木ノ浦、宮浦、魚島、木ノ江と今治市を結んだトウカイサンがそれぞれ1隻ずつであった。トウカイサンの休航日は原則、日曜日祝日とされた。（写真6参照）



写真6 今治内港に停泊するトウカイサン
（撮影：吉村信男）

2002（平成14）年には、トウカイサンは3隻（伯方島の木ノ浦からの伯方丸、大島の友浦からの友浦丸、大下島の関前大下からの金毘羅丸）となった。¹⁴⁾ そして、2010（平成22）年6月には最後の1隻であった金毘羅丸も廃船となり、すべてのトウカイサンが姿を消して、トウカイサンによる海運事業は廃業に至った。また、それに連動して、市街にある商店街の衰退も加速した。およそ150年あまりの歴史を持ち、戦後に繁栄を誇ったトウカイサンは終焉を迎えたのである。（写真7参照）



写真7 現在の今治港遠景
（撮影：若林良和）

(3) トウカイサンの活動実態

1) 活動の内容と方法

トウカイサンの活動実態として、その運搬した内容と方法をみておく。

しまなみ島嶼域から今治市街へ送られる物は新鮮な野菜や果物、魚介類や干物などの農水産物、縫製されたタオル、そのほか、精米用の米などであった。島民が生産物の販売を依頼する場合、島民は、早朝にミカンやブドウ、イチゴ、エンドウ、鮮魚、干物など生産物をトウカイサンまで運び、今治市街の間屋や販売先を指示し、売買を依頼したのである。

船主（船長）は毎日、間屋などで相場の情報を収集して島民に提供した。船主（船長）は販売先への納品や代金決済などの処理を行い、その日の夕方にはその売上げ代金を届けたのである。少量でも農産物をより高価で販売すれば、トウカイサンの利益が多くなった。

他方、今治市街から島嶼域へ届けられる物は、肉や魚、卵、野菜をはじめ生鮮食料品や飲料品、米やパン、日本酒やビールなど酒類、醤油や味噌など調味料、菓子、洗剤やティシュペーパーなど日用雑貨、電気製品、プロパンガスボンベなどの危険物、文具類、書籍、衣類、化粧品、パイプやセメント、木材、建築資材、加工用資材、鋼材、ダンボール、パルプ、肥料、燃料、花卉類など農産物、小口の生活上必須品（たとえば、医薬品の受け取り）など多種多様であった。トウカイサンへの物品搬入にクレーンが使用されることもあったという。（写真8～10参照）

船主（船長）は事前に多様な物品などの注文を受けたものであり、安価な手数料や運賃で、買物や受取、送付の代行を行った。トウカイサンは日曜日祝日以外に休航することなく、時化や濃霧であろうと、台風の襲来以外では欠航することがなかったという。¹⁵⁾ 島民の注文品や依頼事項には即日の対応が多く、その費用は極めて安価であった。

トウカイサンは、生死に直面する機会もあって、そ



写真8 トウカイサンに搭載される乳製品と燃料
（撮影：吉村信男）



写真9 トウカイサンにクレーンで搭載される建築資材
(撮影：吉村信男)



写真10 島嶼域の注文品を搭載して出航を待つトウカイサン
(撮影：吉村信男)

の橋渡しを担い、「救急艇」として急病者を急患搬送したり、島の助産師が不在で出産間近の妊婦を今治の病院に運んだりすることもあった。他方、今治などの病院で死亡した島民を島嶼域で火葬したり土葬したりするために、死体を搬送することもあった。そのほか、棺桶をはじめ葬儀用品も運搬した。

2) 運営体制

トウカイサンがしまなみ島嶼域の集落単位で運営されて事業経営されたことから、毎日1往復のトウカイサンによって、海岸部に位置し港を保持する集落は今治市街と直接、結びついていた。トウカイサンの全盛期においても、島嶼域内では、道路状況が十分でなく、自動車の利用も限られ、バス路線も未整備であったことから、集落間をつなぐ交通は整っていなかった。それで、トウカイサンは島嶼域の各集落と今治市街を直結する交通の大動脈の役割を果たし、島民の生活を支

えてきたのである。

トウカイサンは、夫婦2人や親子2人、あるいは、親子夫婦3人で運航された。それで、船主（船長）－船員（機関長）としてコンビを組んで家族的な協力による運営で、零細経営のケースが多かった。その場合、夫・親が船長として、妻・子が機関長として乗り込むことが一般的であった。トウカイサンの船員資格として、船長と機関長の海技免許が必要であり、伯方島の船舶職員養成所で海技免除取得のための講習会が開催された。出港すると、船長が舵を持って航行し、機関長が荷物や客の管理に当たることが多かった。そして、着岸すると、船主（船長）である夫・親は農水産物の市場への搬入と取引を、機関長の妻・子が市内の商店街（今治港に近い銀座商店街や本町商店街など）での受注品の調達と購入を、それぞれ役割分担した。トウカイサンは出航時刻である正午（あるいは、午後2時半、午後3時）までに間に合わせるべく対応した。こうして、昭和30年代の市内の商店街は活況を呈し、大きな経済効果をもたらしていた。トウカイサンの船主（船長）は、問屋や仲買人など市場関係者や店主との間で多くの顔なじみの関係を持ち、濃厚な信用関係を築き、数多くの良好な得意先を持ち合わせていたのである。

3. おわりに

本論文では、かつて年末の風物詩であった今治港内のトウカイサンの営みについて素描したものであり、セイカツセン（生活船）研究の序説的なものである。島嶼域の諸港を根拠地として今治市街を結ぶ海上交通の主役であったトウカイサンは、時代の趨勢により消失した。島嶼域に住む人々たちにとって、トウカイサンが社会経済や生活文化の局面で大きな役割を果たしてきたという地域的な意義を有していたことは明白であろう。

海に生きたトウカイサンは、歴史的にみて、日本の近現代経済の発展とともに成長し、しまなみ島嶼域の経済成長と生活向上に大きく貢献してきた。瀬戸内海の輝かしい海運史の一駒を占めていたのがトウカイサンの営みである。トウカイサンに従事する島民は、海運に対する果敢なバイタリティを具有し、それが如何なく発揮されて、往時には地域において顕著な活況が見られた。すなわち、軽トラックやバイク、自転車が行き交って騒然とする今治内港、そして、停泊中のトウカイサンには島嶼域へ運搬される正月用品が山のように積まれて、活気づいた年越しの風景があったのである。

そして、島民からトウカイサンと親しみを呼ばれ、また、会話のなかでほっこりとした気分とな

り、場が和む背景には、不便極まりなかった島嶼域における生活の糧として、そして、海上の足として信頼されていたことがある。トウカイサンが100年以上も維持された要因としては、①島嶼域の島内交通が未整備であり、今治市街という大規模な消費地と直結されていたことで、島民の生活にプラス効果がみられたこと、②島民の生産と消費のニーズに応じて、農水産物の適正な販売、生活物資の柔軟な調達に代表されるきめ細やかサービスが提供され、それも旅客や集配の料金も廉価で提供され続けたこと、③1つの集落に根ざした海運事業として、島民との信頼関係のもとに親密性と連帯性を保持して継続されたこと、などがあげられる。いずれにせよ、トウカイサンは、島嶼域を拠りどころとして、島嶼域に根ざし、島嶼域に生きて、島嶼域と共に歩んできたことに相違ない。

トウカイサンは、島嶼域と今治市街を結ぶ重要な交通機関としての機能とともに、島民の特性やニーズに応じた輸送機関として多様なサービス機能も持ち合わせていた。よって、島民にとって、トウカイサンは、単に「宅配便」や「便利屋」という役割にとどまらず、島民生活に必要な不可欠な存在であり、「生活上の生命線（命綱）」、すなわち、ライフラインであったといっても過言ではないだろう。さらに、極言すれば、トウカイサンは単なる宅配船ではなく、島民との温かなつながりをもつ「心のトウカイサン」であったわけである。¹⁶⁾

トウカイサンが持つ本来的な基本機能は、島嶼域において生活を維持するために、とりわけ、現在の視点で総括するならば、シビルミニマムの達成に不可欠な物品輸送を担う機能である。往路では島嶼域の農水産物を搬出して生産活動を、復路では島嶼域へ生活物資を持ち込んで消費活動を、それぞれ支援する機能がかった。さらに、島民そのものの移動手段も担った。換言すれば「宅配便」と「海上タクシー」という物品と人物の運搬を展開したのである。したがって、島嶼域の生活文化に密着し、また、地場の産業経済に直結して、地域社会に大きな役割を果たしてきたのがトウカイサンである。また、物流の観点から改めて換言すると、トウカイサンは島嶼域の事業者・商店・個人と都市部の卸問屋や商店との間を結ぶ媒介・仲介的な役割も果たしていた。

また、トウカイサンが家族関係を単位にした小規模ながらも、効果的な運営、実質的な経営も展開された一方で、こうした一連の営みは家庭生活の場であり、トータルにみれば、筆者のいう海上生活構造を具現化している。つまり、船舶上で展開される生産活動と消費活動を包括的に把握していくことが重要となる。この点は、筆者の推進しているカツオ漁船における海上

生活構造研究に通底する部分でもあり、今後、更なる究明を試みる必要性がある。

したがって、島嶼域の住民の日常生活に密着した輸送や提供を実施する小型船、すなわち、セイカツセンの実態把握は、海上生活構造的な研究アプローチから、島嶼域におけるフィールドワークをもとに、地域的な構造と機能といった基本的な整理を前提とすることになろう。それを徹底することで、トウカイサンを含むセイカツセンの研究は、しまなみ文化研究の一分野となることが十分に例証できるものと想定できるだろう。

謝辞

本研究の文献収集にあたり、今治市役所市民が真ん中課には図書館利用などの配慮をいただき、そして、今治市立中央図書館（TRC）のチーフ武田美紀さんをはじめとする職員さんには様々な便宜を賜った。また、本学のTown & Gown構想推進室のサポートもあった。記して、お礼を申し上げたい。

注

- 1) 筆者によるカツオ漁船の漁撈集団を単位とした海上生活構造研究に関する代表的な成果としては、若林（1991）、若林（2000）、若林（2009）などがある。
- 2) しまなみ島嶼域における島民生活の視点からみると、トウカイサン以外に想定できるセイカツセンとしては、今治市の給水船、愛媛県済生会などによる巡回診療船などがある。前者の場合、5代目の「水道丸」（1993（平成5）年建造）は波止浜港から来島や小島、馬島などへ1日3～4往復して給水していた。運搬された水は島嶼域の排水池へ一旦、ポンプアップされた後、各家庭の飲料水や家庭用水として利用された。
- 3) 本論文では、しまなみ島嶼域の事例を取り上げるが、愛媛県内における渡海船の二大拠点として、今治港と三津浜港（松山市）があった。三津浜港は中島などの忽那諸島や周防大島を結んだ。また、燧灘の島嶼と新居浜港を結ぶ渡海船もある。
- 4) 本論文の作成においては、若林が、吉村から関係史資料の提供を受けて草稿を作成し、それをもとに若林と吉村の間で確認し合って加筆修正した。
- 5) 本論文では、今治市立中央図書館に所蔵されている郷土資料（岩城村誌編集委員会（1986）、愛媛県（1992）、愛媛県高等学校教育研究会（1988）、愛媛県史編さん委員会（1986a）、愛媛県史編さん委員会（1986b）、大西町誌編纂委員会（1977）、大三島町誌編纂会（1988）、菊間町誌編さん委員会（1979）、北川建次・関太郎・高橋衛・印南敏秀・佐竹昭・町博光・三浦正幸編（2007）、波方町誌編纂委員会（1968）、伯方町誌編纂会（1988）、日浅繁一郎編（1943）、弓削町

（1986）などを参考にした。本論文は、上述の郷土資料に依拠しつつ、筆者の論理や視点にしたがってトータルに再構成を試みたものである。よって、逐次、直接的な引用箇所を個別に明示していないことを予め、断っておきたい。

- 6) 今治沖の大島出身で同市在住のフリーライター（郷土史家、郷土作家）である吉村信男は、トウカイサンに対して特別の思い、深い造詣、情熱的な思いを持ち、その歴史と実相を後世に伝え残すべく、論考のほか、写真集や小学生児童向けなど各種の冊子も刊行した。具体的には、吉村信男（2011）、吉村信男（2013）、吉村信男（2013）がある。そのほか、トウカイサンの再構成には北川建次・関太郎・高橋衛・印南敏秀・佐竹昭・町博光・三浦正幸編（2007）、愛媛県生涯学習センター（1992）、愛媛県高等学校教育研究会（1988）、今治市企画調整課海事都市推進室（2005）が参考になる。
- 7) 島民の生活を支えた船舶には、トウカイサンのほか、島民に商品を売買する商船もあった。具体的には、果物（梨や桃、みかんなど）や茶碗（カラツ）、下駄、ウロ、テグス（釣り糸など漁具）をはじめ、活魚を売買する船（マエブガイ）や運搬する船（イケフネ）もあった。このように、しまなみ島嶼域では、船舶を利用した海運による経済活動が活発に営まれていたのである。
- 8) この当時の定期船の旅客料金が100円であったことから、トウカイサンのそれは低廉であったことが十分に理解できる。その後、フェリーが登場すると、それに対抗するために、トウカイサンの旅客料金は50円に引き下げた経緯もある。
- 9) 歴史学（近世史）の立場から、瀬戸内海における渡海船の本格的な研究としては、海運関係史資料をデータベース化した中川（2015）の研究がある。
- 10) トウカイサンの修理や整備に関しては、昔は年5～6回ほど、浜でフネタデ（船たで）をしていたが、1960（昭和35）年ごろから宮窪などの造船所で船底の手入れや検査（2年次の中間検査、4年次の定期検査）が行なわれていた。
- 11) その後、カーフェリーの増加によって専用岸壁が必要になったことから、トウカイサンは再び、今治港の内港に戻されることになった。
- 12) このカーフェリーは1963（昭和38）年にトウカイサンから発展した協和汽船により開業された。これは、香港のフェリーを参考に、効率的な稼働を目指した両頭型のシャトルタイプの船体であった。
- 13) こうしたカーフェリーや高速船の航路も、1999（平成11）年5月1日の瀬戸内しまなみ海道の架橋（西瀬戸自動車道）の開通によって島民の利便性が向上した一方で、廃止に追い込まれた。
- 14) 2002（平成14）年7月に「伯方島人の会」が結成され、

トウカイサンの文化を語り継ぐ事業（愛媛県瀬戸内しまなみ海道周辺地域振興協議会のしまなみ活動モデル事業）が実施された。現役を引退したトウカイサンの伯方丸（全長約13mの木造船）を引き取って修理し、伯方沖の景勝地である鶏小島や船折瀬戸をめぐる、所要時間15～20分ほどの体験乗船を実施した。なお、この伯方丸は2002年秋に公開された映画「船を降りたら彼女の島」（木村佳乃主演）に登場した。

- 15) 1960（昭和35）年ごろに年中無休であったトウカイサンは、1990（平成2）年ごろから、基本的に1日1往復、あるいは、週5往復程度の運航となり、日曜日と祝日を休業することが多くなった。
- 16) そのことは、俵万智さんが大島を訪問した際に詠まれた一句「大島はいま風のなか 人の手のぬくもり添えて 荷物は届く」に象徴されるだろう。詳細は吉村（2021）を参照のこと。

文献

- 今治郷土史編さん委員会（1989）今治郷土史 現代の今治、今治市
- 今治港開港80周年記念事業実行委員会編（村上正郎監修）（2002）今治港80年のあゆみ、今治港開港80周年記念事業実行委員会
- 今治市誌編さん委員会（1974）新今治市誌、今治市
- 今治市企画調整課海事都市推進室（2005）日本一の海事都市・いまばりを探る 海のまち・今治、今治市
- 岩城村誌編集委員会（1986）岩城村誌、岩城村
- 愛媛県（1992）瀬戸内の島々の生活文化（平成3年度地域文化実態調査報告書）、愛媛県
- 愛媛県高等学校教育研究会（1988）今治市の地理1987（社会部会地理部門共同調査報告）愛媛県
- 愛媛県史編さん委員会（1986）愛媛県史 社会経済3（商工）、愛媛県
- 愛媛県史編さん委員会（1986）愛媛県史 地誌Ⅱ（東予西部）、愛媛県
- 大西町誌編纂委員会（1977）大西町誌、大西町
- 大三島町誌編纂会（1988）大三島町誌、大三島町
- 菊間町誌編さん委員会（1979）菊間町誌、菊間町
- 北川建次・関太郎・高橋衛・印南敏秀・佐竹昭・町博光・三浦正幸編（2007）瀬戸内海事典、南々社
- 波方町誌編纂委員会（1968）波方町誌、波方町
- 伯方町誌編纂会（1988）伯方町誌、伯方町
- 中川すがね（2015）近世の瀬戸内の湊と渡海船（科研費報告書）
- 日浅繁一郎編（1943）今治市誌、今治市
- 南淳子（1969）今治を中心とした渡海船の活動（愛媛の地理3・4）
- 弓削町（1986）弓削町誌、弓削町
- 吉村信男（1999）渡海船1999（どんどび3）

- 吉村信男（2011）わが心の渡海船物語、編集工房第三棧
橋
- 吉村信男（2013）渡海船物語、私家本
- 吉村信男（2013）今治港と渡海船物語（文化愛媛71）、
p 25-26
- 吉村信男（2021）俵万智さんと渡海船、私家本
- 若林良和（1991）カツオ一本釣り、中央公論社（中公新
書1021）
- 若林良和（2000）水産社会論、御茶ノ水書房
- 若林良和（2009）カツオと日本社会、筑波書房