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——

前 畑 明 美

(法政大学大学院生)

On Socio-economic Changes in a Bridged Island ——A Case Study on Hamahiga-jima, Okinawa——

Akemi MAEHATA (Graduate Student, Hosei University)

Japan is an “islands nation”, consisting of 6,852 islands by the definition of the Japanese government. These islands, particularly small and remote from the mainland, had suffered severe depopulation after World War II. In addition, economic gap between the mainland and these remote islands have so expanded during the Japanese high economic growth, which began in late 1950s. So the government, for the purpose of reducing the gap, passed the “Remote Islands Developing Act” in 1953, and have made financial support to the islands revising the Act for five times. This must have in fact achieved some success, but small and remote islands in Japan still have been one of less developed areas.

In this paper, we should examine the case of a remote island in Okinawa, Hamahiga-jima, where a fixed link to the mainland Okinawa-Honto accomplished in 1997, and named Hamahiga-Ohashi. The bridge was aimed to build for the development of Hamahiga-jima.

Discussion here is made about the effect of the bridge for the inhabitants in relation to socio-economic changes in the island after the bridge opened. And it is true that, although there are some problems remained, traffic facilities have much ameliorated. But, on the other hand, traditional society of the island —— which include thick social relations between the inhabitants and diversified livelihood that depend on the surrounding sea —— has notably turned down. It is not so clear that to which extent this turn-down relates to the opening of the bridge, but we can appreciate that the original aim of the fixed link has not realised in Hamahiga-jima.

Keywords : socio-economic changes, remote islands, bridge, development, insularity

I はじめに

1. 問題の所在

日本は、6,852¹⁾の島々からなる、周囲を海洋に囲まれた世界有数の島嶼国である。この「島嶼 (Island)」²⁾という用語については、その有する環境的特性から、「水圏を以て周囲を完全に圍繞され、且つ相対的に面積の狭小なる陸塊」(山階, 1952: 148)との定義づけがなされており、「本土 (Mainland)」の存在によって成り立つ相対的概念とされている。地図に目を向けると、そうした広大な本土と小さな島嶼という一つの対応関係が認められるが、日本ではこの島嶼について、第二次世界大戦以降、本土との隔絶から派生する「後進性」の改善が要請され、国による「離島 (Remote Island)」³⁾振興が推進されてきた。特に1960年代より今日までは、「架橋時代」⁴⁾とも称されるように、本土からの莫大な投資により島々は近代化・資本主義化を進め、急速にその孤立性を喪失したといわれる。

しかし現在もなお、多くの「島嶼」は「離島」と呼ばれ、特定領域では「後進性」からの脱却は果たされていない。人口減少と高齢化、地場産業の衰退、共同体の消滅によって社会的存続

の危機にあり、無人島化への歩みを進めている。大方の日本人の意識においては、「島嶼」は孤立し暗く後れた場所とのイメージで捉えられており、自らの拠って立つ基盤であるとの認識は薄い。今や日本の島々は、縁辺地域⁵⁾として固定化される中、最も生活空間の様相が変質し、地域社会の衰退が顕著な地域となってきたいる。

本稿は、そうした状況にある沖縄の島嶼、浜比嘉島を取り上げ、近年の“架橋化”⁶⁾という、「離島」振興の一環として行われた大規模な近代化事業を受けて、「シマ」ともいわれるその小社会が直面している状態を調査・分析し、それを通じて、今日までの社会変容とそのしくみを明らかにする試みである。具体的には、人口減少、産業構造の再編成、共同体の存続などの問題、および架橋の影響を考察し、“島嶼性”を考慮に入れた総合的な観点から検討を行っていく。そこでまず、地理学関連の先行研究を整理してその課題を検討した上で、本稿での方法的枠組みを提示し、以下、議論を展開することにした。

2. 研究方法

架橋をめぐる島嶼地域の研究では、いわゆる「インパクト研究」など一定の蓄積がなされ、島嶼を研究する上で示唆に富む成果が残されている。それらを通観すると、年代・手法等によらず、人口や経済面の架橋の効果を主張しその

¹⁾ 無人島を含む周囲100m以上の島の数 (日本離島センター, 1996: 1)。

²⁾ 日本では、四国より面積の狭小な佐渡以下の島を指す。世界レベルでは、ユーラシアからオーストラリアまでが大陸 (Continent) であり、島嶼の範疇にはグリーンランド以下の諸島嶼が含まれる (山階, 1952: 147-148)。本稿では架橋との関連で、沖縄本島を本土、四国を島嶼とみなす。

³⁾ 「離島」という用語は、「本土」と同様、離島振興法成立以降に一般化した官庁用語といわれ、本稿でも離島振興政策下にある島、との意味で用いている。

⁴⁾ 河地 (1968) は、島の生産様式の発展段階に応じた孤立性の内容の構造的相違から、日本では徳川中期から明治初頭までを「島嶼時代」、戦後の離島振興法制定時までを「離島化時代」、それ以降を「架橋時代」と、三時代に区分している。

⁵⁾ 堤 (1997) により過疎地域を再定義し示された地域概念。この他、岡橋 (1997) の周辺地域、過疎化しない地域を含む山内 (2000) の縁辺部など、類似した地域概念がある。

⁶⁾ 水道橋・人道橋・鉄道橋、吊り橋・眼鏡橋、陸橋・海橋など、橋は用途や形態、建設地により呼び名を異にする。本稿では海橋に限定し、対本土間とともにその母島—子島の関係性から離島間の架橋も含めている。

推進を主眼におくもの、そして島嶼のあり様からその効果には疑問をなげかけるものと、大きく二つに分類できる。この両者の考え方は架橋の有効性という点において相反し、特に前者は離島の有する隔絶性の除去、あるいは離島性からの脱却を強調しているのが特徴である。山階（1961）は熊本県天草の島々について、人的・物的交通量の増大と対本土間の運賃の低減によって、「運賃の高率とその島嶼経済へのはねかえり、貨客の積替えからくる時間のロスと、特に移出物資の鮮度の損失などにこそ、島の後進性の要因がひそんでいる」隔絶性の問題が打開され、「島の非島嶼化ないしは半島化、いうなれば島からの訣別」によりその社会経済問題が解決されるとみている。また、石川県能登島の架橋化による社会経済的影響として、五味（1984）は常時交通による時間短縮、費用節減、安全性向上によって、若年層の流出減や就業機会の多様化と増加、観光産業の進展が認められ、社会面の問題はないとする。横山（1999）は、芸予諸島⁷⁾の3島、愛媛県大三島・伯方島・大島では人口減や経済規模の格差が目立ち通勤流動パターンに変化はないが、その規模の拡大、および誘発交通の発生・旧交通体系の変革・生活道路の特性の反映による通行量の増加がみられ、さらなる離島性脱却を課題として挙げている。また沖縄県浜比嘉島について、集落間の差異を含め人口変動と転入者の分析を行った宮内・下里（2003）は、島における人口増と転入

者の存在形態から、人口面での架橋効果を述べている。この他、課題を残しながらも、架橋を有効とする立場で、以後の島の振興の可能性を模索する（小浦, 1983；塩谷, 2000）もこの範疇に入る。

一方後者では、まず地域構造の「受動的な変化」を指摘した竹内（1972）の天草の事例がある。橋の開通により都市を中心とする新交通体系内の生活・経済上の便益が生じたが、小売・卸売商、通勤、労働力供給の圏域は共に都市に統合され、島々がなお本土経済への依存状況にあると捉えている。また、沖縄県野甫島の村落への社会・経済的インパクトを機能面から検討した宮城（1979）は、本島・母島（伊平屋島）との競合で共同売店以外の主要機能が低下し、人口は流出し続け村落が衰退過程にあるとの見解を出している。鰺坂・磯部（1988）の香川県櫃石島・岩黒島・与島・小与島に関する報告では、地場産業の衰退の一方で進む大手資本の観光開発、予想される指定離島解除の問題や列車騒音、ゴミの投げ捨て、風害、橋脚への船の衝突事故等、島々への橋の影響が詳細に挙げられている。磯部（1989）は、さらにこれらの島の漁業を考察し、埋立や橋脚・橋台設置に向けた好漁場での海底の発破・掘削が「漁獲量減少の重要な要因の一つ」であること、漁業者への補償金の支払い・建設雇用・建設賛否の実態などを明らかにしている。与島については森滝（1989）が人口・産業面からも捉えている。土地の提供、事業での利害の差異による近隣の対立、限られた建設雇用の末、「島の静謐」が損なわれており、進出企業との労働力需給の「ミスマッチ」によって島在来の生活空間と新たな観光空間とが隔絶され、高齢化や高齢者の離島も続いていると述べている。この他、架橋化により「島から半島

⁷⁾ 本州四国連絡橋（以下、本四架橋）の一つ、瀬戸内海大橋の架かる島々。明石大橋・鳴門大橋、瀬戸大橋とともに1969年に新全国総合開発計画で橋の建設が決まる。当初は地方行政主導で事業が進められたが、高度経済成長政策の下、全国的ネットワークづくりとしての経済圏形成や大企業向け需要創出が目的の国家プロジェクトになった（鰺坂・磯部, 1987：158）。

に」なった後も、四国は中国地域との交通条件の格差が残り、点的整備では交通条件は改善されないとする研究もある（藤目,1983, 1988）。

以上、主な先行研究を考え方の相違を基に年代順に整理したが、分析方法、島の面積や人口規模、特定の島に焦点を合わせているか否か、調査時点など、条件が各々で異なるため容易に結論の是非は問えず、一概に考え方の賛否を論じるのも躊躇される。しかし導出された結果によらず、対象の島々では今日も過疎が進み、一般に大型離島での高い経済効果がいわれるが、四国も例外ではない。現実の島々を前に、架橋の有効性への見解が分かれる背景には、隔絶性解消の観点から架橋を当然有効とし、諸問題が緩和されるとするいわば制度論的な見方、また、利便性の享受を認めながらも、島独自の社会生活の向上という点で否定的に捉える存在論的な見方、そしてそれらの中間的な見方があり、研究が展開されたためともいえる。

しかし、架橋化にも関わらず、島々は一段と疲弊衰退し無人島化している。「島の振興はどうあるべきか」として事業の完成に意義や課題をおき、良い面・悪い面の両面を橋は有するとみなしては、架橋化の意味が深く追及されず本質的問題からそれ、実態とますます乖離していく可能性がある。また方法としても、前提のないマクロ的視点でのインパクトの影響評価、交通・生活空間の変化の分析であって、現状に対する十分な解答とはなりえない。先行研究では、現象面の把握や一側面の定量分析にとどまる傾向もみられ、外観のみならず「島社会」全体を掘り下げて把握する試みは少なかったといえる。

したがって本稿では、「島とは本来どのような存在のものか」、そして「島で生きる人々の求

める〈住みよい生活空間〉とはどのようなものか」を問いながら、島と架橋化の関わりを考え、島の変容を捉えていく。すなわち、島の内情についての価値判断に重点をおき、架橋化に伴う生活の質的变化を総合的に検討する。その際、様々な要素の複合体として成立する「島社会」の分析には、多面的な考察が必要となる。本稿では、人口、産業、共同体という三つの側面から変容の全体像にせまり、それを踏まえてそのしくみについても明らかにしたい。こうした研究によって、現行の離島政策における課題への検討のみならず、島嶼国日本の一つの有効なモデルとして島を展望することが可能となり、近年、島々で試行されている新しい価値体系の創造に対しても、有効な視点が得られるものと思われる。

対象の浜比嘉島は、琉球政府の公布した離島振興法に基づき、1965年に第2次指定離島となった島で、その規模、架橋後の経過時間において調査に適し、詳細な社会変化の検証が可能となる。調査は2003年6月から7月の約1ヵ月間行い、地縁関係に基づく共同作業を考慮し、島内の家々をできる限り多く訪問した。この間、63世帯68人の面接による聞き取りと参与観察、小・中学校、農協、漁協など諸機関での聞き取りから架橋の影響の把握に努めた。インフォマントの年代は10代から90代で、その8割は70才以上の高齢者であり、全体の6割が女性である。用いる現地のデータは、聞き取りと観察に拠るものを基本とするが、学校・役場等の各種統計資料も含まれる。

Ⅱ 架橋化の背景と事例の概要

本章では、まず日本の島嶼振興の流れを整理して架橋化の位置づけを行い、沖縄での振興の

推移とその特徴、島々や架橋化の現状、そして対象の浜比嘉島とその架橋化の過程について概観しておきたい。

1. 日本における島嶼振興と架橋化

(1) 隔絶性解消に向けた「離島」振興

日本における島嶼地域の振興は、1950年に「国土総合開発法」が制定され、戦後の荒廃した国土の総合開発⁸⁾の一環として島が地域開発の対象となったことにより始まる⁹⁾。しかし、本土と比べての開発の後れから「離島」振興の必要性が認められたが、大型離島での大規模公共事業が主体であったため、すべての島を対象とする法の整備が行われていく。1952年に、まず「離島航路整備法」¹⁰⁾が成立し、航路の安定化が目指される。そして翌1953年、諸事業での補助率の引き上げや融資策を求める関係都道府県の強い要望を受け、総合的国家施策としての「離島振興法」が制定され、これ以降、島の振興が本格化するのである。

日本の島嶼振興に向けた施策は、同法など主に離島振興関係諸法のもと講じられ¹¹⁾、本土との隔絶性に由来する後進性の除去を目的に、指定離島¹²⁾における港湾、道路、電力、簡易水道などの施設整備を主軸に行ってきた。計画に基

づき実施される諸事業では、通常よりも高基準の行財政上の優遇措置がとられ、その費用は国土交通省予算に一括計上して関係省庁に移し替え、計画の効果的推進が図られる¹³⁾。本土のケースでみた1953年度から2004年度まで52年間の事業予算（国費）は約4兆4,153億円である。その主な内訳は港湾・漁港・空港が約2兆748億円、道路整備が約7,904億円、治水・治山が5,682億円、農業関連が4,903億円となっている（国土交通省地方振興局離島振興課による）。

この半世紀にわたり、陸海空を総合して基礎条件・産業基盤の整備を行ってきた離島振興は、その成果から地域立法による地域振興のあるべき姿と評される。そして近年、この「格差是正」とも概括される島の振興は、島とその住民の定住が日本の基盤であるとする新しい離島観に基づく「役割」認識のもと、狭義の地域振興の枠を越えたあり方が模索されてきている¹⁴⁾。しかし未だ、教育や医療、福祉面での生活環境や新規産業の創出は立ち後れ、高度情報化の恩恵も島では十分に享受できない。むしろ本土との社会・経済格差は広がって、「長年の振興政策にもかかわらず人口の顕著な減少と高齢化が見られ」（奥野, 1998: 369）、特に内海の小島では社会的存続の危機にある島が多い。地理・歴史、社会・経済の異なる島々の認知、住民との協働

⁸⁾ 全国・都道府県・地方・特定地域別に開発計画が立てられ、資源開発、国土保全、産業振興を目的とした地域開発が河川開発計画を中心に構想される。

⁹⁾ 隠岐島・対馬・種子島・屋久島などが特定地域に指定された。

¹⁰⁾ 離島航路事業への国の特別助成を目的に、赤字航路への補助金の交付、船舶建造への融資の斡旋とその利子補給を規定している。

¹¹⁾ 菊地（1976）の地域開発政策推移の時代区分表を見ると、復興期後期に離島振興法（1953）と奄美群島復興特別措置法（1954）、成長期後期に小笠原諸島振興特別措置法（1969）、そして停滞期前期に沖縄振興開発特別措置法（1971）が成立している。とりわけ沖縄や小笠原の本土復帰時期に伴う振興の後れが目立つ。

¹²⁾ 本土周辺の指定離島は現在260島（小笠原の4島、奄美の8島、沖縄の40島を加えると312島）で、その面積は5,254km²（国土面積の約1.39%）、人口は約47.2万人（総人口の0.37%）となっている（国土交通省地方振興局離島振興課HPによる）。

¹³⁾ 沖縄では内閣府予算に計上され、架橋事業の場合、建設省道路課に移し替えられる。

¹⁴⁾ 1992年の法改正では、国民的役割の明記とともに医療・福祉・教育分野などソフト事業の推進策が示された。また2002年には、排他的経済水域保全のための国家的役割の明確化や自立的発展の促進等、目的が改められ、計画作成主体の市町村への移行など政策の改善もなされた。

の取り組みがまず振興の土台として望まれるが¹⁵⁾、関係する自治体では折からの財政難も手伝って優遇される大事業が進められており¹⁶⁾、市町村の策定する総合計画等には「架橋推進」の文言が散見される状況にある。

(2) 「架橋時代」の到来

日本における島嶼の架橋化は、すでに近世前に、神奈川県江ノ島、宮崎県青島で始まっており、その後も高知県柏島など観光を目的に主に西日本で進められた。当初、橋は本土に近接する島に限り架けられ、人が歩ける程のものであったが、やがて戦後の土木技術の発達により大規模化し、「島嶼性の重要な要素である海による本土からの隔絶性を、一挙に除去することを意味する」(山階, 1961:157-158) ものとなる¹⁷⁾。今日、島の架橋は、自然の制約を越えた人と物の自由な往来の実現こそが島の後進性を解消すると考えられ、常時陸上交通の確保に向けて行われる。広域化・大規模化・高速化へと進む現代社会において、「生活と生産・流通に関するすべての面にもたらすプラス効果は絶大」(離島振興三十年史編纂委員会, 1989:323) で、「人口減少が抑制されている」(日本離島センター, 1998:25) とされ、島の後進性脱却への最終手段とみなされている。

こうした架橋の歴史におけるその意味内容の変化には、土木技術の向上とともに、明治以来

の本土での陸上交通の発達や高度経済成長の恩恵に浴すことのなかった島側の思いが大きく関わっている。対岸の高速交通網を有する都市の生活空間を捉えながら、海を本土との格差をもたらし存在とみなし、架橋により現状を克服せんとしたのである。1966年の天草五橋の開通により島々は「架橋時代」に入り、オイルショック後の振興予算の拡大に伴って要望も高まり、現在、120橋を数える(海洋架橋調査会, 2003:80-83)¹⁸⁾。

しかし橋の完成によって、本土と陸続きになり隔絶性の問題は解消したとして島は指定離島から解除され¹⁹⁾、移動の対応など生活再編の過程で新たな問題と向きあうことになる。また、「島に橋を架ける」といわれるように、架橋は戦後始まった地域開発が交通機構整備へと移行し、高速道路整備が国土政策の根幹となった本土からの働きかけという一面を有しており、資源開発や消費市場開拓に向けた資本の要求もそこに含まれる。ゆえに架橋化は、島を本土の広域行政・経済圏の形成過程に組み込み、その存在如何に関わらず“本土化”する作用を内在す

¹⁸⁾ 法律指定外の離島も対象であり、事業中・計画中に加え、架け替えのケースについては、新旧双方を含む。ただし本四架橋等は含まない。事業化の際には財務省が広域的視点で社会経済的便益を試算し費用対効果を検討していたが、2002年を契機に自治体にその役割が移行した(沖縄では沖縄開発庁から内閣府に移る。しかし耐用年数100年として時間と費用を積み上げるが、広域的経済効果は含まないという)。

¹⁹⁾ 当該年度の翌々年に解除となる。1968年に解除基準が設けられ、その後、1978年に島内の道路整備を条件に基準が緩和される。しかし、橋の完成が即島の後進性を解消するのか、離島間を対象とならず有料・無料も考慮されない、交通体系・公共施設の整備水準・所得など本土との格差の中味が比較されない、架橋という物理的な一現象が決定要因となる等、問題が指摘されている(大見, 1988:33)。全国でこれまで59の島が、架橋や埋立などにより指定解除となった(日本離島センター, 2004:(2)-(3))。

¹⁵⁾ 国が計画を定めそれを自治体が実施する振興システムは、2002年を機に改められ、市町村自らが島のニーズを反映した案を作成し、交流ネットワークづくり・広域連携を考慮して都道府県が計画策定を行うことになった。そのため、国の計画は第5次計画までとなっている。

¹⁶⁾ 前述の法律に加え、いわゆる「辺地法」「過疎法」なども適用される。

¹⁷⁾ 隔絶性の解消には、架橋化の他、航路の強化(便数増加、フェリー化、大型化、高速化)や航路体系の整備、航空路線開設などの方法がとられる。

るといえ、このことは架橋をめぐる議論において十分留意する必要がある。

2. 沖縄における「離島」振興と架橋化

「島嶼県」「離島県」とも称される沖縄県には、東西1,000km、南北400kmの広大な海域に160の島々²⁰⁾が分布し、それらは沖縄、宮古、八重山の三つの島嶼群を形成する。沖縄県そのものが「日本における離島という状況にあり、さらに、沖縄の離島は、沖縄本島の離島という位置にある」(中山1992:21)。まさに、「四重五重の重層的な辺境性」(中俣1995:63)を有する空間において、約13万人²¹⁾が日々の暮らしを送っている。

その沖縄では、琉球政府による1962年の「離島振興法」公布、離島指定²²⁾、「離島振興計画」策定を経て、1965年から島の振興が始まっている。本土復帰後は「沖縄振興開発特別措置法」に基づき、「沖縄振興開発計画」を上位とする「離島振興計画」が3次にわたり策定され、2002年からは「沖縄振興特別措置法」「沖縄振興計画」の下、「新沖縄県離島振興計画」が遂行中である。「格差是正」と「自立的発展」に向けた基礎条件等の整備では優遇措置が講じられ²³⁾、1972年から2001年まで30年間の総事業費は約2兆

1,331億円にのぼる²⁴⁾。部門別には、産業振興に42%、交通・通信体系の整備に35%、生活環境等の整備に20%用いられ、先の2項目に8割近くが投下されている。また費用の約7割は宮古と八重山が占め、北部、中南部はそれぞれ1割、2割程となっている(沖縄県,2003:185-188)。

これまで諸事業が集中的に展開された沖縄の島々であるが、生活環境や情報通信面の整備は後れており、人口も宮古や八重山など一部の市町村を除いて流出し続け、「全県に占める割合は一貫して低下している」(沖縄県,2002:7)。この背景として、まず、初期から米軍と関連の薄い島は社会資本整備が後れ、その後も本島優先で補助率が同一であったため、本島と他の島々との社会・経済格差が拡大したことがある。これは計画目標の変更からも窺えるが、本島と航路距離の長い島程、社会的恩恵の得づらい状況がある。また、基地経済や公共投資依存という県内の情勢、および県の産業政策の柱である観光・リゾート開発²⁵⁾によって、住民主体の地場産業の育成や生活基盤づくりが阻害されたことが挙げられる。さらには、低生産高物価を生む那覇中心の交通体系やモータリゼーションの本土を上回る進行、那覇からコザのコナベーション地域への人口集積、サトウキビとパイナップルに特化した農業体質、石油基地や港湾建設に伴うサンゴ礁の埋立、行政区域拡大等、

²⁰⁾ 面積0.01km²以上の島。県の総面積約2,272km²の内約1,068km²、約47%を本島以外の島が占める(沖縄県,2003:7-9)。

²¹⁾ 2004年3月31日現在の住民基本台帳人口は13万2,795人。県の人口の9.7%を占める(沖縄県企画開発部 地域・離島振興局 地域・離島振興課による)。

²²⁾ 沖縄本島、宮古島、石垣島以外の57島(その内、無人島18)が指定され(離島振興三十年史編纂委員会,1989:228)、現在は本島以外の55島(その内、無人島15)が指定離島となっている(沖縄県,2003:2)。対本島架橋が指定解除の目安とされている。

²³⁾ 例えば架橋事業の場合、適用補助率は10分の9(本土周辺離島では3分の2)となっている。復帰当初は、事業の多くがほぼ全額国庫負担でなされた。

²⁴⁾ 1972年から2000年度29年間の費用は2兆386億円で、同期間における県の振興開発費6兆4,169億円(内閣府沖縄総合事務局HPによる)の約三分の一を占める。

²⁵⁾ すでに破綻をきたしたが、国際規模の観光・保養地形成のため1990年には「リゾート沖縄マスタープラン」が作成され、1991年に国に承認された「沖縄トロピカルリゾート構想」も、リゾート法に基づき国際的保養地の形成を目的とした。2002年にはより質の高い観光・リゾート地の形成に向けて、「沖縄県観光振興計画」が策定されている。

図1 沖縄県の離島架橋の分布

資料：『離島関係資料 平成15年1月』、『VISUAL離島架橋 海の道』をもとに作成。

戦前・戦後の諸施策に由来する多くの外的要因が島の動静に関わったものと考えられる。

このように、島々を取り巻く社会状況が極めて複雑な沖縄であるが、島の抱える諸問題を解消し、かつ観光・リゾート関連産業を創出する上で有効とされるのが、“架橋化”なのである。今日までに、沖縄諸島と宮古諸島を中心に20橋が完成し（図1）、本島と結ばれた11島に母島・

無人島と結ばれた6島を加えると、17の島々に及ぶ（表1）。特に90年代は離島間を含めて架橋数が増加し（表2）、大規模化する傾向がみられる。現在、ワルミ大橋（屋我地島・本島間）が着工され、宮古島・伊良部島間で計画中である。この他、県内10ヵ所で要請が出されており、「島からの訣別」を象徴する架橋化が進んでいる。

表 1 沖縄県の離島架橋の概況

番号	橋 名	種別	島 名 (市町村名)	橋長 (m)	事業費 (百万円)	供用開 始年度	事業手法	人口増減
①	塩屋橋	対本島	宮 城 島 (大宜味村)	360	-	1999	国道	- 24 * / 5
②	宮城橋	対本島		93	-	1996	国道	
③	古宇利大橋	対本島	古宇利島 (今帰仁村)	1,960	-	2005	県道	-
④	屋我地大橋	対本島	屋我地島 (名護市)	300	2,641	1993	県道	- 275 / 10
⑤	羽地奥武橋	対本島	奥武島 (名護市)	92	272	1982	県道	無人
⑥	瀬底大橋	対本島	瀬底島 (本部町)	762	5,722	1985	県道	- 69 / 20
⑦	伊計大橋	対本島	伊計島 (与那城町)	198	872	1982	県道	+ 83 / 20
⑧	桃原橋	対本島	宮城島 (与那城町)	17	-	1973	県道	- 818 / 30
⑨	海中道路 (改修)	対本島	平安座島 (与那城町)	4,800	- 16,900	1972 1999	県道	+ 419 * / 30
⑩	平安座海中大橋	対本島		280	4,400	1998	県道	
⑪	世開橋	対本島		96	1,400	1997	県道	
⑫	藪地橋	対本島	藪地島 (与那城町)	193	-	1985	町道	無人
⑬	浜比嘉大橋	対本島	浜比嘉島 (勝連町)	900	9,059	1997	県道	+ 63 / 5
⑭	奥武橋	対本島	奥武島 (玉城村)	92	273	1979	村道	- 147 * / 25
⑮	野甫大橋 (替)	離島間	野甫島 - 伊平屋島 (伊平屋村)	62 320	604 -	1979 2004	県道	- 37 / 25
⑯	慶留間橋	離島間	慶留間島 - 外地島 (座間味村)	240	771	1988	村道	+ 14 / 15
⑰	阿嘉大橋	離島間	阿嘉島 - 慶留間島 (座間味村)	530	5,126	1998	村道	+ 38 / 5
⑱	奥武橋 (替) 新奥武橋	離島間	奥武島 - 久米島 (久米島町)	19 170	- 673	1983 1997	漁業関連道路 村道	- 1 / 5
⑲	池間大橋	離島間	池間島 - 宮古島 (平良市)	1,425	9,886	1992	県道	- 67 / 10
⑳	来間大橋	離島間	来間島 - 宮古島 (下地町)	1,690	9,178	1995	農道	+ 14 / 10

注) 海中道路を含めており、⑩⑪はその改修の際に設けられた橋である。人口の増減は、架橋前後の国勢調査人口の差とその期間を示している。また(替)は架け替えを、下線部は架橋島を、*は住民基本台帳人口を表す。

資料:『離島関係資料 平成15年1月』、『VISUAL離島架橋 海の道』、沖縄県土木建築部資料、および関係市町村への聞き取りにより作成。

表 2 架橋数の推移

項目 \ 年代	1970	1980	1990	2000	合 計
架 橋 数	4 (1)	6 (2)	11 (4)	2 (1)	23 (8)
構成比 (%)	17.4 (4.3)	26.1 (8.7)	47.8 (17.4)	8.7 (4.3)	100.0 (34.7)

注) () はその内の離島間架橋の数・構成比を表す。架け替えおよび改修のケースを含む。

資料: 表 1 をもとに作成。

は海外への移民が続いた²⁶⁾。アルゼンチン、ハワイ、ブラジルなどに男性が出かけ、家族が呼び寄せられていく。また太平洋戦争時は、幸い被害は少なかったというが、自然壕へと逃げる日々で、日本軍の駐留により米軍に空爆された津堅島や久高島の住民も多く避難してきていた。戦後は米軍との交流拡大²⁷⁾とともに、基地を中心に本島での就職者が増え、島でも高齢者や女性、子どもによる米軍向け野菜づくりが行われ農業が盛んになる。現在、その生産は高齢化などによって低調となり、20年程前に導入された海でのモズク養殖が島の経済を支えている。琉球開闢の神アマミキヨが渡来したとして知られる島には、本島各地から多くの参拝者が訪れる。

島では、1960年代から生活環境の整備が進んでいる。発電機の入荷、無線電話の開通、診療所の設立に続き、70年代には24時間送電、簡易水道の敷設が実現した。また町制施行により勝連町浜比嘉島となった80年代には、海底送水による上水道の完成、簡易郵便局の開設、高速船の就航に加え、漁港や海岸道路の整備などが行われている。そして90年代、島は「第3次沖縄県離島振興計画」に位置づけられた橋梁整備事業により、すでに海中道路によって本島と接続されていた与那城町平安座島と結ばれた。ここで、島の架橋化の過程をすこし整理しておく。

本島と近接する浜比嘉島であるが、架橋前は住民の島外移動は海上交通に限られていた。大正中期までは干潮時の徒歩と渡し舟に拠ったが、その後、渡船業者による満潮時の与勝半島

屋慶名への往復が可能になり、天候に左右されながらも「安全且つ短時間で渡島することが出来、一時代前の交通苦は昔話」になる（勝連町史編集委員会編，1984：290）。当時はサバニ（くり舟）が用いられ、カイや差し竿で島づたいに進み、風があれば帆を張って本島に出向いた。戦後はボートに替わって動力化され、浜比嘉―屋慶名航路の定期便、渡船、漁船、自家用船が人々の足となる。本島へは30～40分程の時間を要したが、近年は高速船が就航するなど、船の大型化・高速化と港湾整備により交通条件が格段に改善されていた。しかし、本島と比べての生活の不便さがあり、天候の制約で急患の搬送に支障をきたし命を落とす住民がいたことから、島は“離島苦”解消へと、架橋化の道のりを歩むことになる。

橋の構想が公式に持ち上がったのは、当時の勝連村から県知事に要請の出された1974年である。4年後、同村は予備調査においてルートを選定し、県による予備調査報告書と環境影響評価書の作成、ルートの決定、地質調査、工事費の算出が行われていく。その間に町へ昇格した勝連町は、1980年に「浜比嘉島振興開発計画」を策定し、その後、県や沖縄開発庁に対し陳情を行い、沖縄県離島振興協議会にも架橋早期実施の要望書を提出する。経路する海中道路維持費の分担、漁業補償の問題も解決し、1984年には県議会において陳情が採択、県による沖縄開発庁および建設省への要望説明、開発庁事務次官の視察の後、1988年度新規事業として橋の建設が認可されることになる。観光・リゾート開発の可能性に加え、ルートが遠浅のサンゴ礁域であり、海底が硬い岩盤であったことが事業推進の追い風となった。こうして、県道認定を経た1992年に島の北端から工事が着工され、5年

²⁶⁾ この移民に関しては、石川（1968）による比嘉集落の詳細な研究がある。

²⁷⁾ 本土復帰後しばらくまで多くの米兵が島を訪れ、家の修繕や電柱の設置を行っていた。

写真2 浜比嘉島と完成した橋
2003年7月5日撮影

後の1997年、当時、本島周辺で最長の「浜比嘉大橋」が完成することになる（写真2）。その事業費約90億円は、1972年から2000年度29年間の島の振興費約147億円（沖縄県、2003：194）の三分の二に当たるものである。

一方島においても、1970年代後半から80年代中頃にかけて、漁業権や補償の問題の話し合い、署名活動、建設推進期成会の設立、町への要請等、架橋の実現に向けた諸活動が行われている。大橋完成に至る過程では、本土企業による島でのゴルフ場開発の話も持ち上がり、対応が協議された。漁業者など住民の三分の一が土地使用に反対したことにより開発の話は決裂したが、南浮原島²⁸⁾の米軍の使用料と同額の借地料が企業から提示され、設計や住民の優先的雇用も決まっていたことから、「土地を多くもつ家なら年3,000万の収入になっていた。これが実現していたら…。」（70代男性、比嘉）、「ゴルフ場計画が白紙になり、いつ（橋の）工事がストップするか気が気でなかった。」（70代男性、浜）という声がきかれる。こうした島内の様子から、当時の代表者達の「住民一丸となり、橋の実現を

目指した」との話はいくぶん留意して考える必要があるが、医療や教育の充実、家族の帰島、企業の誘致など、現状の打開を願う住民の思いは強かったと思われる。しかし、反対を唱えた旅客船関係者をはじめ、納得はいかないが行動に移せない、変化が不安でも時代の趨勢に従い島の発展を阻害してはならない、あるいは深い理由なく賛成したりと、様々な考え方、思いが島の中を交錯していたものと考えられる。

無料橋である浜比嘉大橋は、二車線道路の片側に歩道が設置され、自転車や徒歩の通行も可能であるが、利用の大半が車である²⁹⁾。架橋後、島内には休憩施設・展望台を含む緑地公園や集落内の公園、道路・排水溝などが造られ、現在はふるさと海岸³⁰⁾と比嘉漁港が整備されている。島内一周道路も検討段階にあり、島では生活・産業基盤整備が進んでいる。

Ⅲ 架橋化に伴う島嶼社会の変容

事実上、海上交通から常時陸上交通システムへの移行を意味する「架橋化」によって、実際にどのような社会変容が浜比嘉島で生じているのか。本章では、本島との関わりに留意しながら、架橋前後の人口、産業、共同体の各動向を住民からの聞き取り内容を基に考察し、「島社会」の変容を検討する。

1. 人口動態

橋の開通する1997年前後の、島の国勢調査あるいは住民基本台帳の人口をみると、その増加がまず確認される。前者では、1995年から2000

²⁸⁾ 浮原島とともに島の南東に位置する無人島で、米軍・自衛隊の訓練場になっている。

²⁹⁾ 対岸まで車では1分とかからないが、勾配があり海上の風も強いので、徒歩では10分近く要する。

³⁰⁾ 勝連城跡（2000年、世界遺産に登録）と津堅島を含む観光ルート化の一環として、浜に階段式護岸と人工ビーチが造られ、現在も付帯施設の整備が行われている。

年の5年間に421人（世帯数167）から484人（同182）へと63人（同15）、後者もこの間に563人（同222）から592人（同251）へと29人（同29）増加している。それ以前に、例えば前者の場合1955年の1,372人から1995年の421人へ、40年間に約70%という高率の人口減を示し、減少の一端をたどっていた点を考慮すれば、数字が増加に転じたことは画期的といえ、一般的にも島外出身者が島に戻り、橋の効果で人口減少が抑制されたと捉える向きが強い。本節では、人口変動の基本的要素である人口再生産と移動（転入・転出）について、直接要因として作用する教育、医療、福祉、生活行動等、生活の諸側面を織り交ぜて考察し、島の人口動態を明らかにする。

(1) 人口の再生産と移動

人口再生産を捉えるには、まず子どもの出生が鍵となる。出生に関するデータが得られず数字は挙げられないが、学校の児童・生徒数を見ると、1993年に小学校34人、中学校20人であったのが、2003年にはそれぞれ24人、15人と減少し、表3からも年々子どもの声が島から消えつつあるのがわかる。2003年度の小学校入学者は3人（浜1人、比嘉2人）となり、近い将来の廃校が懸念されている。しかしこうした子どもの人数も、架橋後の転入世帯や本島から通学する出身者の子どもを含んでおり、聞き取りにおいても最近の出生に関する話が得られず、出生率の相当な低下が考えられる。その傾向は2000年国勢調査の年齢別階級別人口に認められ、5～9歳、10～14歳はともに19人であるのに対し0～4歳は11人であることから、近年の出生率低下は明らかである。

一方、子どもの減少に歯止めがかからず、すでに高齢者の割合が相当に高い人口構造であったが、「もう年寄りの世帯ばかりだが、毎年ど

表3 小中学校の卒業生数の推移

年 度	小学校	中学校
1990	4	14
91	9	7
92	7	9
93	6	5
94	5	10
95	7	6
96	6	8
97	7	6
98	3	12
99	5	7
2000	6	7
01	5	3
02	1	5
合計	71	99

資料：比嘉小学校、浜中学校による。

んどん亡くなっている。最近多い年では15～16人も。ここで踏みとどまらないと…。」（区長、比嘉）というように、一段と高齢化が進み、「島社会」の主たる構成員である高齢者自身が少ない様相を呈している。

このように、島では人口のいわゆる自然増加がみられず、将来の人口再生産、特に重要な子どもの出生に期待が持てない状況であるが、次に社会増加について、住民の移動状況から確認したい。まず架橋後の転入ケースは、聞き取りでは22例認められ、通勤が9例、飲食店の開業が2例、モズク養殖が1例、失職による帰島が3例、高齢者の帰島が4例、長男による親の介護・家の相続が3例となっている。この他、本土出身の高齢単身者によるIターンが1例、将来の子どもの帰島に備えた家の新築・改築の話も2例ある。一見転入超過のようであるが、この内、通勤と飲食店の開業を除く半数のケースについては、架橋に関わらず帰島していた可能性

が高く、特に長男の帰島については「橋とは関係ない。」(50代男性、比嘉)ということであった。また、通勤距離の問題などで長期間住むかは未定や個人的理由で離島予定のUターン者もあり、「同世代は2、3人いるが話が合わない。都市の方が気軽だった。交流がなくここには知り合いが少ない。」(70代男性、比嘉)、「戻った当初は静かでいいと思ったが…。夜など寂しい時は沖縄市まで出かけ三線を楽しむ。」(50代男性、比嘉)など定着しづらい面や、家族の住む本島と行き来、あるいは犬の世話に戻るなど、島を補完的拠点とする状況もある。与勝半島一帯での就業が困難であるため、無職中や島内外の大工・公共工事等に従事する一時滞在的要素の強い帰島ケースが目立ち、腰を落ち着いた生産年齢層の転入は4、5例に限られる。

次に転出について、若者と高齢者の離島現象に着目し、島の教育や就職、医療や福祉をめぐる環境とともにみてみたい。「9人の子どもを(本島の)高校にやるため、衣食住にお金がかかり経済的に苦しかった。」(70代女性、兼久)、「住む所を間借りし、食事から何まで行き来して大変だった。夜遊びしてないか、きちんと食べているか、寝坊しないよう電話したり。」(50代女性、兼久)など、女性の多くが子どもの教育で苦労したのは高校進学時であり、卒業後には本島に定着していく流れがあったと語っている。しかし現在も、教育の機会は学校選択の問題もあって拡大したとはいえず³¹⁾、教育費の多少の負担減があり町や具志川市内の高校へのバス通学が可能になったが、従来のように卒業と

同時に離島する。「帰らなくてはだめ、ということが大事。」(50代女性、浜)ではあるが、島での就職口は限られ、進学や専門学校等での資格取得を目指しても、通学や経済面で難しい状況があり、進学の際に毎月一定額が支給される町の制度も1軒の利用にとどまる(卒業後に毎月返還)。結果、卒業者の大方は建築・土木、重機、サービス関係などに就職し、島を離れていく。架橋後に帰島したのは、モズク養殖に就いた2人のみといい、高校進学時の離島は抑制できたが、変わらない島の教育・就職環境によって、若年者の流出は続いている。

また医療・福祉のあり方からは、高齢者の離島傾向も窺われる。架橋前は常駐した医師・看護婦による健康相談や緊急時の付き添いが受けられたが、気象・海象の制約で時に急患の搬送に支障をきたしたため、「流産で出血した時、干潮で翌日になり意識不明になったことも。その後、板に乗せられ5、6人の人に運んでもらった。心臓が悪いため、今は救急車が来てくれるのが何より安心。」(70代女性、比嘉)という。しかし、救急医療体制の充実で安心感が得られたが、通院については不自由ない住民がいる一方、有償バス³²⁾やタクシーで時間・費用をかける人も多く、医療設備の整った具志川市内の県立病院等への通院、さらに入院中の島外での長期滞在が依然として負担になっている。また、町の運営する特別養護老人ホーム「与勝の里」の福祉サービスの利用が可能になり、浜6世帯、比嘉10世帯が週に2回、食事・入浴・掃除サービスを受けているが、同じ健康状態でもサービ

³¹⁾ かつては県内どの高校にも入学希望できた。数人がピアノのレッスンに通っているが、小・中学校の校外学習等におけるカリキュラムの充実、特にみられない。

³²⁾ 1999年8月から町の支援で運行され、1日5往復、港など島内各停留所と役場とを結んでいる。料金は大人片道500円で、6、7人乗ることができる。

図4 世帯の状況

資料：聞き取りによる

スを享受できない人も多い。子どもが介護するケースはわずかで、自力での生活が困難となり、本島の病院・老人ホームに入る順番待ちをしているとの話が2例きかれた。比較的詳しいデータの得られた比嘉と兼久の各世帯の状況をみると、図4のように、二世帯・三世帯の同居ケースは少なく、不明を除く64世帯のうち38世帯、約6割が高齢の夫婦・単身世帯となっている。

「7人の子どもは本島。子ども達が戻ることはない。」(80代男性、兼久)など、その多くが将来も子どもの帰島はないと語っている。救急医療・福祉サービスの享受は、橋の社会的便益が強調される所以であるが、高齢者には実際、医療・福祉の問題は解決されておらず、島での生活を断念し最終的に離島に至っている。

こうした傾向は、外出や消費を含め生活全体で捉えることができる。自身や家族が車を保有し運転できるなど、車で移動が確保された主に若い世代の住民は、毎日あるいは週に何度かは島外に出向き、買物や通院に不自由しないという。また月に数回から3、4ヵ月に1回、必

要時に家族や親戚の車、有償バス、タクシーを利用する人も、与那城町内のスーパー等を通院帰りに利用でき、これで十分との声もある。しかし、「どこにも行かない。行けないから…。」

(70代女性、比嘉)と、身動きのとれない人も少なくない。一部の住民の行動が頻繁となり、かつ範囲も拡大したが、全体としては交通費³³⁾や車の購入費・維持費が高く、動けば燃料費・出費もかさみ、以前よりも家計を圧迫するようになった。また、外出の度に移動手段の確保を要するため行動が制限され、相変わらず時間や費用、労力を要し、海上交通の利用とは異なる行動様式に、違和感や葛藤を覚える様子も窺える。生活再編の過程において対応できるかどうかで住民は二極化しており、流出構造が変わらないまま高齢者の離島が続いている。

(2) 定住者の減少

転入・転出の実態からは、人口の際立った社会増加も認められないが、このような住民の移動とは別に、島では土、日を中心に日帰りの参拝客、観光客、釣り客、夏場では海水浴客が多くなり、特に祝日は島外車の乗り入れて海岸道路では車が通行できないことがあるという。こうしたいわゆる「交流人口」の増大に加え、島外に通勤する住民、通学やモズク養殖、帰省のため島に通う島外出身者とその子弟、島の学校、ホテル、製塩会社に向かう本島の通勤者等の毎日の移動によって、島内外の人の往来が増し、架橋前の人口流出超過が一見収まったかにみえる。しかし、集落に一步入ると、人通りは少なく淋しい。図5で明らかなように、特に比嘉は

³³⁾ 例えば大人の船賃は390円(高速船490円)であったが、バスでは500円要する。具志川市・沖縄市まで出かけると、往復2000円以上の交通費となる。

図5 集落の荒廃

資料：聞き取りおよび観察による

空家が多く、「今は人に会うことがない。本島の人は猫にも会わないという。」(70代女性、比嘉)、「まるでおばすて島になってきている。」(比嘉、区長)、「10年後には多分、ここには誰もいなくなってる。」(70代男性、比嘉)などの言葉が、近年の島の人口のあり様を如実に示している。

以上の考察から、島では架橋後も少子・高齢化、転入の伸び悩みと若者・高齢者の離島により、人口再生産がさらに縮小していると考えられる。老年層の増加や核家族化の傾向も依然として強い。人口再生産と移動が従来の社会的・経済的要因でなされ、年齢構成をはじめ島の人口構造を歪め、将来の人口の再生産に影響を及ぼし続けている。また統計から語られる人口増も、生活基盤を島に据えた転入者の増加ではなく、その多くは子どもの通学に合わせた数家族の住民票の移動、帰島した高齢者、失業や公共工事への従事等による一時的滞在者、補完的拠点とする出身者によるものといえる。再生産の結果である自然増に社会増が加わっておらず、

人口増を規定する再生産の力が強まっていない以上、統計上の数を手ばなしで喜ぶことはできない。したがって、定住人口の確定は難しいが、そうした数を下回っていることは明らかであり、「島社会」の構成員はなお減少しつつある³⁴⁾。

2. 産業構造の再編成

防風林の少ない島では、台風の季節には被害をさけ作物を多く作らず漁に出るため、長く半農半漁が定着していた。しかし基幹産業の農業や漁業に加え、加工業、小売業、渡船業なども盛んな頃があり、かなり複合的な生業が営まれていたとみられる。以下、島の既存・新規産業の動向を詳細に考察し、架橋前後の産業構造の変化を捉えていく。

³⁴⁾ 島の人口を考える際、問題が指摘されるように、統計人口は有効な指標となるが、実態との乖離があり島内外の情勢を考慮することが求められる。宮内・下里(2003)では、国勢調査人口を基にこの島の架橋後の人口増が示されているが、人の往来が絶えずあり過去に度々小規模な帰島ラッシュが存在したことなども考え合わせ、実際には近年も増減を繰り返しながら減少してきていると思われる。

(1) 既存産業

① 農業

平坦な耕地と豊富な湧き水のある島では、かつて米の他、主食のサツマイモ、大麦、大豆、ソラマメ等が畜力に頼らず自給用に作られていた。戦後はキュウリ、レタス、ピーマン、トマトなどの米軍との契約栽培が始まるが、本国からの食料移入による需要の減少から、1970年代後半に当時沖縄で実験段階にあったハウス栽培³⁵⁾が数軒で試みられる。その出来の良さから、80年代には本土向け小玉スイカや本島向けメロンを主力にハウス栽培が拡大し、生産組合が組織される。続く90年代も、ニンジン、カボチャ、ニンニク等の従来からの路地栽培を含め、商品作物の栽培が行われていた。80年代の農業研究クラブの立ち上げ以来、“楽しく作ることが安定につながる”と、島では若い従事者の指導がなされてきた。スイカの値下がりを受け、1996年にはインゲンとゴーヤーが新たに導入されている。架橋前は40戸程が農協に出荷しており、後継者不足とはいえ農業は島の経済を支える重要な産業であった。

しかし現在、出荷戸数は11戸（8戸は浜で、その内の3戸は漁業と兼業）となり、従事者の大方は65才以上となった。2002年の農協の出荷額は約880万円であり、農家はこの収入と年金など農外所得を合わせて暮らしている。農協の共撰のシステムの導入によって、収穫物の現金化が十分に行えず（例えばインゲンは5割程度）、架橋直後からは収穫間際に盗まれることが多くなり、そうした中では「作る気がしない」、「ここは畑はもうダメ…」という農業意欲の低下に

写真3 農地の状況
2003年7月4日撮影

つながっている。肥料や機材の搬入、出荷時の時間短縮、費用・労力の低減はかなったが、経営規模の拡大・機械化も収益に結びつかず、架橋後導入されたサトウキビ作は1軒となり島外に委託されている。2000年に導入され主力となったオクラも市場性は高いものの、今後は価格の低下が予想されている。現在、3戸合わせた経営規模拡大の計画があり、孫が通って手伝う、または本土出身者が通勤しオクラづくりを始めるケースもあるが、島では使用されなくなったハウスや耕作放棄された農地が目立っている（写真3）。

島の農業は、この10年程の間に高齢化しつつも長く続いた商品作物栽培から自家消費や趣味、生きがいの対象へと移行し、明らかに生産規模が縮小した状態にある。沖縄の農業事情と高齢化の影響が強く反映され、架橋との関連は薄いようであるが、意欲の喪失やライフスタイルの変化が脱農化を促している点是否めない。

② 漁業

サバニを用いる伝統的な島の漁業では、個人漁や遠い漁区での共同のカジキ漁（夏場）を行い、自家消費用を除く余剰分が漁協などに売りに出された。戦後はボートや定置網、刺網の導入によって商業的性格が強まり、久高島、津堅

³⁵⁾ 農業近代化施設整備の一貫として、1976年に0.3 haの共同利用ハウスが建設されている。

島との漁場の区別も現在はなく、島の周辺海域で操業している。

海面漁業は、刺網、磯建網、延縄、小型位置網漁が中心であり、多くはモズク養殖の合間にシーズンをみながら、タコ漁、囲い込み漁、採貝、採藻を組み合わせて行っている。しかし従事者が高齢化し、今では月に数度の操業を行う人が多い。また小さいものも捕る上、漁協の合併によって勝連一帯はもとより本島からの漁業者が周辺海域で操業するため、漁船の改良や新しい漁具の導入も及ばず、漁獲高は向上していない。また、20年程前に商品価値の高まりで盛んになったウニ漁では、解禁されると潜水で15kg～20kgを水揚げするが、出荷すると1万円程の収入となるウニも、近年は減少が著しい。1日数千円程度の水揚げの日が珍しくなく、「船に一杯積んでとりすぎた。もう見込みない。」(70代男性、比嘉)という危機感がある。

一方、同じく20年程前に始まったモズク養殖³⁶⁾は、当初は良い収入が得られなかったが、最近の健康食ブームで価格が上昇し盛んになった³⁷⁾。1998年の漁協への出荷者数は32人(浜30人、比嘉2人)であったが、2002年には45人(浜38人、比嘉7人)となり、同年の販売量は約2,500t、販売額は約2億5,000万円に達した³⁸⁾。父子協業のケースが多く、10人程が本島や平安座島から通い従事している。しかし、養殖にはポートや収穫用のバキュームなど数百万円の資

金が必要なため、新規参入は容易ではなく、また参入後に不振で撤退する漁家が出ている。酸素ポンペを背負い3、4時間潜水して成長したモズクを刈り取るが、冬場の網の手入れを含め長時間水につかるため、「体に悪いしきつい。」

(70代男性、兼久)という。無事に成長しても台風時の強い潮によって切れて流れることが多く、網を張る場所も漁協で決められ自由にはできない。また、市場価格と水揚げ量によって数倍から数分の一と収入が毎年大きく変動することに加え、装備の近代化が不可欠でコスト高による経営上の難しさもある。沖縄全体の過剰生産で1kg300円から100円まで価格が低下したが、即経済性を裏づけられない他品種への移行は難しく、海ブドウ導入の話があるがその見通しは立っていない。価格低下の中で増産され続け、その流通も本土資本下にあって今後も安定的に持続しうるのか、不安とする声が多い。浜では収入が上がり、いわゆる“モズク御殿”が建ってきているが(写真4)、漁船の建改造や漁具の更新による負債のためか、今一つ活気にとぼしい。

漁業全体として、装備の近代化や漁獲努力では経営が成り立たず、漁家のモズク養殖への移行が認められる。1990年の漁業センサスでは漁家戸数は65戸(専業24戸)であり、現在も養殖

写真4 モズクの養殖網とモズク御殿
2003年7月4日撮影

³⁶⁾ 二段階で行われる。まず9～10月に海で種を採集し、五枚重ねの網にタンクの中で付着させる。その網を海底に張って中間育成した後、一枚ずつ海底から離して本張りし、4月から30～40cm伸びたものを収穫していく。

³⁷⁾ 例えば勝連一帯では、1998年から1年間に経営体は2倍の106、収穫量は3倍の6,113t、生産額は6倍近い約18.4億円となっている(勝連町,2002:68)。

³⁸⁾ ただし、浜売りを含まない。漁協の資料による。

への新規参入により維持されているらしいが、従事者の高齢化とモズクの価格低下によって、今後は急激に減少する可能性がある。漁獲量の数字がなく把握しづらいが、架橋による埋立・橋脚の設置によって海の環境が悪化し、貴重な収入源のウニ、イラブチャーなどの高級魚とともに、他の多獲性魚類も減少したといわれる。特定水面が養殖に占有され沿岸での操業が制約されている上、最近のハリセンボンやオニヒトデの急増はかつてなく、藻場も消滅したままという。出荷効率が増しモズク養殖への新規参入が増えたが、島の基幹産業としての漁業は、生産性の向上、所得の維持が見込めず、残った養殖に依存してきている。

③ 水産加工業

島では1軒がイカの加工品³⁹⁾を30年程前から製造している。元々自家用のものであったが、近所の勧めで販売用とし、イカのウニ漬など3種類を作っている。防腐剤・保存料を含まない無添加のもので、1993（平成5）年の離島フェア⁴⁰⁾で優秀賞に選ばれて知名度が上がり、島を代表する特産品となった。家族経営であり、出荷先は勝連や与那城の商店・スーパーであるが、将来は中部一帯、さらには本島にも販路を拡大したいと、2002年に引き継いだ事業者は語る。架橋後、注文が増加し、営業や商品の納入も行い易くなったが、工夫を重ね付加価値がついた製品も近年は販売数が伸び悩んでいる。また原料であるウニやイカが減少し、量産が難しい状況にある。

³⁹⁾ 8～9月のイカの漁獲期に塩漬けし、その墨汁と合わせて作る保存食。

⁴⁰⁾ 沖縄県（現在は沖縄県離島振興協議会）と24の離島市町村共催のイベントで、1989年から沖縄本島で毎年開催されている。島おこしに向けて、島々の自然や特産品、伝統芸能などが紹介されている。

④ 小売業

食料品・雑貨をおく商店が6軒あり、いずれも架橋直後は利用客が増加したが、以後は減少の一途をたどっている。「本島から車がたくさん来ても、時々タバコやジュースを買いに立ち寄るだけ。」（90代女性、比嘉）「年寄りだけが必要なものを買っていく。みんな車でスーパーに行く。」（70代男性、比嘉）といい、一様に屋慶名の卸店の配達で仕入れは容易になったが、お盆や正月の供え物等を除き売れなくなったと話す。人口の減少と消費形態の変化から、利用は島の高齢者とわずかな観光客にとどまっており、経営者も高齢の単身者が多く、後継者はいない。仕入れ時の時間や運送費が短縮・低減され、労力の負担も大幅に軽減したが、購買力の流出によって経営規模が縮小している。

⑤ 旅客船業

島には浜比嘉渡船合名会社の浜一屋慶名（日4便）と比嘉一兼久一屋慶名（日2便）、そして個人による比嘉一兼久一屋慶名（月25便）の3航路があり、人の移動や物流を支える生命線となっていた。定期船4隻の規模は8～19tで、特に1988年に就航した高速船「はまゆう」は、定員80人、航海速度22ノット（時速約40km）と、大型化・高速化していた。年間の旅客数は減少していたが、浜一屋慶名航路が国庫補助航路に指定され、赤字分の補填を受けて航路が維持されていた。架橋による航路の廃止を受け、従事者は漁業、土木・建築業、郵便や有償バス業務などに転職している。

(2) 新規産業

① 水産加工業

兼久の南側、海岸近くに製塩会社が新しく設立され、2002年の夏から操業を始めた。島の海水から製品化される塩は、ミネラルのバランス

が優れているとして人気が高く、順調に経営されているという。しかし架橋を機に島に進出したこの会社は本土資本であり、経営者・従業員もすべて本土出身者が占め、本島から島に通勤している。住民の期待にも関わらず島内雇用はなく、後述するように土地使用をめぐる問題が生じている。

② 飲食業

架橋後、飲食店が比嘉と兼久に各1軒、浜にも人工ビーチ周辺を中心にUターン者が開業するなど6軒が立地し、既存の1軒を加えて9軒が営業している。しかし、夏場の観光・海水浴シーズンやハーリー大会等のイベント時に利用客が集中し、加えて「橋が完成した時はもう、人、人だった。よくもうかったが、今はぜんぜん…」(70代男性、比嘉)といい、卸店からの食材の仕入れでは利益が出ないという。仕入れに要する時間や輸送費、労力の面で経営上のメリットがあり家族で経営しているが、一過性の好景気の後には季節性が強く反映され、安定した収入に結びついていない。

③ 宿泊業

島で唯一の宿泊施設「マリリゾートホテル 浜比嘉」は、高い建設コストによって採算が合わずオープンから3、4年で閉鎖されたが、1998年に3億円で買収され、経営が島の出身者から本島出身者に移った。定員130名のホテルには、一般の泊まり客が月50人程あり(夏場は100人)、修学旅行などを含めると全国から年間2,000人の利用がある。しかしシーズン差や不況、近辺のホテルの値下げにより経営が厳しく、人員が削減された(常勤15人、非常勤10人に)。島の自然が魅力でリピーターがあり、料理がおいしいと地域の老人会等による食事の利用もあるが、修学旅行・ダイビング客の西海岸に向か

う拠点とされ、ツーリストを通じクーポンを利用する宿泊客も多い。一方島内では、養殖モズクが食事・土産物用として使われるのみで、ホテルやその宿泊客による商店や飲食店の利用はない。また雇用も、週に1回から月に数回、1日数時間のパートに住民8人程が従事するにとどまり、所得向上に結びつかず、「まったく期待はずれ…」(70代男性、比嘉)という。さらに住民との間で土地使用の問題が起こっている。

(3) 産業構造の不安定化—モズク養殖への特化—

周辺海域の汚染や水域の制約による漁業不振もあり⁴¹⁾、島では戦後から1970年代までは野菜の路地栽培を中心に農業が産業における主要な位置を占めた。その後80年代にはハウス栽培が定着・拡大し、この間に漁業も海面漁業からウニ漁とモズク養殖へと移行する。そして90年代に入り、高齢化によって両部門ともに従事者が減少する中、漁業ではウニの枯渇を受けてモズク養殖に収斂していた。架橋後、建設中の副次的作業への従事はなくなり、住民の就業形態は、島外でのパート従事、転入者を中心とする本島への通勤など一部が変化した。しかし島内の就業先としては、農業、漁業、加工業、および島内生活や観光に関わる最低限のサービス職があるにすぎず、以前と変わりはない。住民の所得を支えているのは主に第一次・三次産業であるが、その生産性と経営規模ではモズク養殖を除いて一定の所得確保は難しい。各個人・世帯の生計としては、これらの所得をベースに高齢者の生計は年金等の移転所得で成り立っている。

⁴¹⁾ 平安座島での石油備蓄基地建設と、それに伴う海中道路工事の埋立による。

島内での就業先が限定される傾向はむしろ強まり、島では「今はせいぜいモズクぐらい…」ときかれる。しかしそれも所得変動があり、今後の市場の動向によっては、新規従事者の定着が希薄になる可能性がある。島の産業強化に向け期待される既存の加工業も、原料の入手のみならず、本島との競争下にあり販売市場の開拓に問題がある。

このような状況から、島の産業は架橋後も引き続き縮小過程にあると考えられる。既存産業が低迷しているが、有望とされた新規産業も他の産業を牽引する方向に働いていない。島外資本の製塩業、日帰り観光が定着した観光業では雇用は見込めず、貴重な雇用を創出した飲食業では不安定さに加えて競合の問題が懸念される。生産・加工・サービス業ともに不振であり、産業間の連関性も弱い。島の求める雇用と新規産業の提供する職種とが合わず、臨時的収入に対して将来不安を抱える住民もいる。島の産業はモズク養殖への特化に至っており、産業構造の再編成がいつそう進み、不安定化している状態と解釈できる。

3. 共同体の変容

祭祀やその他の集団行事における社会組織の活動について、血縁組織と地縁組織とに分けてそれぞれ考察し、住民相互の繋がりに着目しながら共同体の変容を捉えていく。

(1) 血縁組織

「ここは先祖を大切にするとところ。内地とは違う。内地でも島は違うだろうが…。」(80代男性、比嘉)。祖霊信仰の厚いこの島では、春の清明祭はどの家も重箱を携えて墓に出向き、線香をたいて拝む。必ず、若い世代の人々も参加している。時には遠い親戚も、家の内で不都合が生じると、先祖の墓を訪れて祈る。またお盆も、

各家では本島などに居住する家族が車で帰省し、ともに祖霊を迎えて送り出す。こうした行事は、自身のルーツへの認識のみならず、家族・親戚間の繋がりを強める重要な機会となっており、「子どもの頃はそうでもないが、今は自分も大切だと思う。」(20代男性、浜)の言葉からも、祖霊祭祀の行事を通じて共祖意識が強められ、強固な血縁集団が保たれていることがわかる。しかし行事自体は行われてはいるが、島に数日間滞在していた島外出身者が今では日帰りになり、ゆっくりと話す間もなく島を離れるため、早々に行事が切り上げられるという。

また、「家内のおばが自分の後、店をしたらというが、家内は夫側の仏壇が怖いという。これがあるから空家が活用されないし土地も手離さない。坪2,000円程だが売りに出しても買い手がいない。」(70代男性、比嘉)というように、家ごとに祖霊信仰が持たれているが、次のような例もある。「ユタの迷信に苦しめられ財産を使い尽くした。この先祖がこういってる、ここを拝みなさいと言うので島中まわったが、お父さんも自分も病気になり家に閉じこもるようになって。なぜ22年間つくしたのに助からないのか怒りがおこり、位牌も仏壇も壊した。それ以来いいことばかり。心が穏やかになった。」(70代女性、兼久)。キリスト教の布教により、家族単位で信仰の対象が変わってきているケースもある。

さらに、直系による長子相続規範にも変化が認められる。長男は子どもの頃から親をみる躰をされ、米寿⁴²⁾の際も中心となって盛大に祝う。

⁴²⁾ 生きることが重要でまず食べることが基本、との考え方から、88才で神から与えられた食物をすべて食したとして区切りをつける。床に横になり顔に布をのせる儀式はこの島のみといい、これが済むとお年寄り子どもに戻り、また年を重ねるとされる。

そして、「長男は外に働きに出ても、定年には必ず帰る。この家は今長男が東京だが、家の修理も勝手にできないし、いずれはここを出ることになる。」(20代男性、浜)の例のように、長男が世帯を継承していく流れがあり、島では「子どもはいったん島を出て苦労し、また帰ってくるのがいい。そして親をみるのが一番人間らしい姿。」(50代女性、浜)とされている。しかし実際には、「そのの姪は、親が3ヶ月前に亡くなった。兄の長男は東京で学校の先生をしているが、ここには戻らない。」(70代男性、比嘉)という例のごとく、そうした考え方は薄れつつあり、さらに、「長男は結婚するため本島に。(島に)通って漁業をしているが、親とは別がいいと今は行事に帰ってくるだけ。」(60代女性、浜)と、居住選択の幅の広がりから、直系による長子相続の規範が弱まっている。

(2) 地縁組織

島の自治は昔から浜と比嘉は別々で⁴³⁾、現在もそれぞれ区として行政の末端機能を有し、2人の区長が各々100世帯、80世帯を統括している。両区の公民館では毎月委員による話し合いがなされ、年に1回、各世帯から代表者が参加して総会が開かれる。また老人会が週に1回手芸を行い、婦人会が生け花講座などを持ちお盆と正月に活動している。比嘉では週に1回三線教室も開かれ、子どもから年輩者10名程が参加する。以下、公民館が中心となり行われている年中行事をみていく。

島で毎年催される旧5月の海神祭(ハーリー)や旧6月の豊年祭(綱引き)とウスデーク(女性による豊年祈願の行事)、旧7月のお盆のエイサー(お盆の踊り。家々を分担してまわ

り、最後に全員で合わせる)には、各家では家族が大勢島に戻り、特にお盆には路上の車が動かない程の帰省客がある。しかしこれら集落単位の行事には、人手不足のため予め島外出身者に協力を呼びかけるが、賛同者は年々減少して人員が十分に揃わず、翌朝まで続けられていた比嘉のエイサー⁴⁴⁾は、近年では前日の10時、11時には終了し、参加者が帰途につくという。また、近代化によりノロを中心とする神女組織は崩壊しており、ノロが那覇から戻る(比嘉のみ)毎月の行事では、酒、米、塩などを供物に御願する際、すでに各家から参加者がいない状況であったが、浜では月に2回地頭代火の神、西のウタキなど、比嘉でも月に1回12カ所の拝所をまわるのは、今では1人、2人という。高齢化も要因ではあるが、「今は皆忙しいし、若いものは興味がない。」(80代男性、比嘉)ため、重要とされる正月の年頭拝みと豊年祭も、主に高齢者数十人が集まり祈願する。「ここにはもう昔のことを知っている人もいない…。」(80代男性、比嘉)といい、ある程度組織と秩序をもって伝えられていた年中行事の継承が途絶える一方、「神々の島」として本島各地から参拝者が訪れる現象が対照的である。

行事等における共同作業についても、青年会は両集落ともにすでに消滅していたが、主な担い手であった婦人会は、浜は集まれる人、比嘉は5人となり、行事の準備や日頃の拝所の掃除等に人手を欠く状態となった。また、かつては島の宿舎で暮らす教職員もともに諸活動に参加していたが、教職員の通勤が可能になった現在

⁴³⁾ 対立していたため。町議は交代で務めている。

⁴⁴⁾ 全島エイサー大会で幾度も優勝経験を持つ。曲の流れに合わせて人文字を作るのはこの島独自の形式で、地方が二組に分かれているため、曲と曲の間も演舞は途切れない。

では関わりが薄れ、校庭の草刈りをはじめ、特に休日の活動などに理解や協力が得づらくなったという。

(3) 共同体への圧迫

血縁・地縁組織の活動状況から、島で長く保たれていた時間の観念⁴⁵⁾や島への関心の希薄化、あるいは喪失によって、個人の祖霊への思いや個人と世帯との関係における規範意識が薄れ、家族単位で行われる祖霊祭祀にも変化が及んでいることがわかる。「島社会」の最も基本単位である血縁共同体が揺らいでいるが、集落単位においても、個人の時間感覚や関心の変化によって島への帰属意識が弱まり、年中行事における形式面の簡素化が一段と促されている。このような社会組織のあり方は、祭祀の実践や諸活動を通して強化されていた島の共祖・共土意識が薄れていることを意味し、「交流が希薄になった。道で会っても若い者はろくに挨拶もしない。」(70代男性、比嘉)「世代ごとの考えの違いもあるが、おじいなどとの付き合いが少なくなった。」(30代男性、浜)「行事には興味ない。」(30代男性、比嘉)の言葉からも、家族や親戚、近所、学校を含む島内の人の繋がりが次第に絶たれ、共同体内で個別化が進んでいることがわかる。

しかし個別化のみならず、孤立化もまた同時に認められる。架橋後、島では拝所への立ち入りやシルミチュー内の石の持ち去りなど、聖域が侵されるようになり⁴⁶⁾、窃盗(骨董や盆栽)、

写真5 比嘉集落の景観
2003年7月5日撮影

押売、ゴミの違法投棄、車の駐車や騒音(暴走族)等の迷惑行為に加え、かつて経験のない問題が頻発するようになった。屋敷周りの福木並木や石垣が、道路・排水溝整備に伴って伐採されブロック塀に造り替えられたことから、憩いの場の喪失のみならず、山ぎわの家では台風時に落下する石で家が破損し、新しい塀も一部強風で倒れてしまった(写真5)。比嘉では製塩会社やホテルとの土地使用をめぐる問題も浮上し、拝所のある工場の敷地に入った住民が警察に連行され、ホテルの立地によって先祖の墓参りに差し支えがあるため、両事業者との交渉が必要となった。立退き料を請求される本島の例から、住民の間では土地の貸し出しに慎重になり、区の土地利用に向けた計画に支障をきたし対立も深まっているという。また浜でも、県の観光振興に向けた人工ビーチ整備を機に、浜辺のレジャー客による占有にとどまらず、祝日には集落内は車の駐車で身動きできず、夜通し続く花火、音楽、大騒ぎや大量のゴミ、台風時に

⁴⁵⁾ 日の出とともに一日が始まるとされたが、現在では午前0時をもって日付が変わる。かつては太陽の動きや潮汐、船の発着などが、生活のリズムをつくり出していた。

⁴⁶⁾ 1995年に浜の「地頭代火の神」と比嘉の「シルミチュー」「アマミキヨ墓」が、町の重要文化財に指定されている。シルミチューにはその後、柵と鍵が取り付けられた。

家々に降り積もるビーチの砂などの対処・処理に頭を痛めている。

橋の開通以来、次々と発生する問題の対応に島全体が追われるようになったが、島を統括する公民館では、現在の区の予算とスタッフでは解決できていない。住民の苦情と近隣の対立により日頃の高齢者への生活支援が十分に行えず、「お年寄りの要望に何でも応える必要があるが。もっと若い人がいたら…。」(比嘉)「人が多いと困らないが…。代わりがなく、やめようにもやめられない。」(浜)という。各家庭では自衛のために門を取り付けるようになり、互いを自由に訪問し合う落ち着いた島の暮らしは失われた。「皆よく知ってるもの同士、安心していられた。物がなくなったという話はきいたことがない。鍵なんてどこにもかけなかったが、今は閉めて休む。」(80代男性、比嘉)。同質性の強い住民の間で話さなくともわかる部分、いわゆる「暗黙の知識」が外部と共有されずに生じる問題によって、個々の人はその相互の繋がりが絶たれ、「今は誰がどうしているのか、まったくわからない。以前だとこの人こうなると皆がわかった。子どもが学校に行っていて畑の出来はこうだからと心配し、金銭面も含め手助けできた。これが当たり前だった。」(40代男性、比嘉)、「前は近所の人となんでも話し合うことができた。でも今はこのこと、まったくわからなくなった…。」(70代女性、比嘉)ときかれる。こうした住民の言葉が示すのは、個別化にとどまらない共同体内部の孤立化であり、同時に経済的、福祉的、情報・文化的なあらゆる機能が低下し、まさに解体寸前となった共同体の姿であるといえる。家族・親戚の繋がりは保たれてはいるが、それも日常的な祖先祭祀の実践の中で内在化されていた、先祖に見守られてい

る、という個々の人の意識は薄れつつある。共祖・共土意識に支えられた島の共同体は、島外の強い作用を受けて圧迫され、急速に弱体化してきている。

以上、本章では架橋前後における島の人口、産業、共同体の各動向を考察した。これまでの考察を整理し「島社会」の変容をまとめると、次のようになる。島では架橋後、交流人口が増加する一方、少子高齢化や転入の伸び悩み、若者・高齢者の離島によりさらに人口再生産が縮小し、人口の減少傾向が続いている。また、産業もその構造が大きく再編成されて既存のモズク養殖業への特化に至り、全体として縮小・不安定化している。そして共同体は、島外の強い作用によって内部の個別化・孤立化が進み、弱体化している。悪化の一途をたどるこれら各側面の動向は、その密接な連関性から互いに影響を及ぼしていることは想像に難くない。人口の問題は産業活動の低下や共同体の解体にそのまま直結しており、その基盤の喪失と従事者不足によって低迷している産業の動向が、人口構造や農業・漁業での人間関係から成り立つ共同体へと波及し、共同体の弱体化が個人の生活行動や産業活動を制限するに至っている。こうした悪循環によって、日々の生活や産業、共同体の

図6 住民の島・海・本島に対する意識の変化
注) 線の長短・濃淡は意識の強弱を表す。
(筆者作成)

複合体として成立する「島社会」はその存立基盤を失いつつあり、このため、住民の島外への依存性が増し、受動的変化もまた顕著となって、前述したかつてない諸現象が島内で生起しているものと考えられる。図6は、人々の意識が島とその周囲の海ではなく島外に向けられ、島が外部への依存性を強めている様子を表したものである。浜比嘉島の社会は依然として衰退過程にあり、そこには近現代の「離島化時代」における島々と同様の社会状況が認められる。

しかし、「架橋化」との関わりから、改めてこうした「島社会」の動静を捉え直すと、また別の変容の姿が浮かび上がる。近年の島の人口動態を過去のものとして照らし合わせると、ほぼ従来の傾向にあり、人口面とこの一大交通変革との関連が薄いことが指摘される。また産業も、既存産業に影響が及び新規産業の成立を促しているが、基幹産業における農業の比重の低下と漁業の養殖部門への移行は以前からの流れであり、架橋化との強い因果関係があるとはいえない。したがってこれら両側面については、架橋化という観点からは、ある意味で“変化のない変化”ということになる。しかし共同体については、内部の個別化・孤立化によってそのあり様が著しく変質したことは明白であり、島の“一所懸命”、つまり、この島＝場所とともに頑張り生きていく、という考え方は消滅しつつある。架橋化は、人と人、あるいは人と島との繋がりを深めてはいない。「架橋化に伴う島嶼社会の変容」とは、実は島嶼に生きる人々の「人間関係の変容」であり、「人と島との関係の変容」であったということが出来る。

Ⅳ 社会変容のしくみ

このように、浜比嘉島の社会は架橋を境に変容した。こうした社会変容は、島における住民の生生活動のあり方すべてが集約され、現在の島の諸現象に反映された結果とすれば、「島社会」がさらに衰退している状態は、生活に影響を及ぼす島の社会・経済・自然条件等に対し、架橋化が想定された効果を十分に発揮していないものと捉えられる。なぜこのような状況が生まれたのか、そして架橋化は「島社会」にとって一体どのような意味を有するのか、次に検討したい。

1. 「島社会」に及んだ架橋の影響

海上交通から常時陸上交通システムへの移行による島の社会変容は、どのような作用が及んだ結果なのか。住民の橋へのまなざしからこの作用を読み解くこととし、まず架橋化が「島社会」に与えた影響を詳細にみてみたい。最初に架橋化のメリットを挙げると、以下になる（重複は避けている）。

- ①車があれば、必要な時、買物にも本島の病院にもすぐ行ける。(70代女性、浜)
- ②高校生がバスで通学できるようになった。
(70代女性、浜)
- ③娘がよく来てくれるようになった。(50代女性、兼久)
- ④車で持って行けるから、モズクが早く出荷できるようになった。(50代男性、比嘉)
- ⑤船賃と人夫代で1,500万円かかった家が、1,000万円で建てられる。(30代男性、比嘉)
- ⑥海が荒れると船は出ないが、橋は関係ない。
(70代女性、兼久)
- ⑦前は船で大変。波が恐かった。結婚式の帰りなど、夜恐かった。(80代女性、兼久)

- ⑧毎日出かけられるし、前は時間に追われていたが、自由がきく。(30代男性、浜)
- ⑨すぐ行動できる。船は時間が決まっていたので。(70代男性、兼久)
- ⑩具合が悪くなった時、いつでもタクシーなど呼べるようになった。(70代女性、兼久)

聞き取りにおいては、インフォーマントの大方が必ずこれらの内一つ、あるいは複数を橋の良い点として挙げており、ここから架橋化が「島社会」に及ぼした作用を抽出することができる。まず①～⑤において、人や物の移動に要する時間の短縮や費用の節減、労力の削減が認められ、これらは確かに島での日常生活や産業活動の一部に海上交通にはない「輸送面の効果」を上げている。また、⑥と⑦からは安全性の向上が、⑧～⑩では随時移動が挙げられ、ともに住民の心理的負担の軽減、すなわち「心理面の効果」をもたらしている。海上交通は気象・海象によっては危険を感じやすく、海を渡らず目的地に達することに安堵する声が女性に若干きかれた。そして思い立った時のみならず、緊急時に天候に大きく左右されずに行動できる良さを、子どもをもつ家庭や高齢者は特に強調する。

しかし、この「心理面の効果」については、「島社会」の動向との直接の関連は見出せない。大方の住民にとって、元来、海上の往来は生活においてごく自然に認識され、船は危なく島が隔絶されているとの意識は強くはない。海が荒れると用心し出かけることはないが、本島とも近接しており、日頃はどの住民も海を渡る手段を有していたと考えられる。一様にきかれた救急医療の対応についても、急患を確実に搬送する上では前進し、「安心になった」と住民も高く評価するが、救急医療施設の設置が急務の沖

縄の医療事情⁴⁷⁾や、ドクターヘリ⁴⁸⁾による迅速な搬送という点からは十分とはいえず、病気を癒す間の島外での長期滞在等を含め、精神的・経済的な負担から解放されてはいない。そのため現在も、普段から健康に気を配り予め行動される面があり、家族や家、医療・福祉の専門家のケアを含め諸条件が揃っての「安心」が得られ、それが島での社会生活に反映されているという状態はみられない。「島社会」の動向との関わりとしては、むしろ「輸送面の効果」と相乗し、逆に住民の島外への依存性を強めている点に注意を向ける必要がある。

しかし「島社会」の動向には、先の「輸送面の効果」がより深い関わりを持つと考えられる。通勤・通学・通院、買物、子どもの帰島などに際して移動の手軽さを住民は感じており、農水産物の出荷や商店・飲食店の仕入れ、家の新築などの際に、時間短縮、コスト・労力の低下等ももたらされている。ただしこうした利点は、移動・輸送手段の確保が前提としてあり、前章における考察からも、以前の海上交通よりも高い機能を有する新交通体系が未整備に近い現状においては普遍化されておらず、「島社会」に対して限定的に働いているといえる。重要と思われるのが、この効果が逆に島外からの作用を強めて生活環境悪化等の問題を引き起こし、毎日の暮らしにおいて重い心理的・経済的負担を住民に強いている点である。架橋化のデメリットとして、次のものが挙げられる。

⁴⁷⁾ 10万人当たりの救急病院数は1.6と、全国で最も少ない(内閣府沖縄総合事務局, 2004: 87)。

⁴⁸⁾ 急患を搬送する間も救命医療が行われるヘリコプター。1999年に厚生労働省によって導入され、島々においても救急医療体制の充実に向けて用いられてきている。

- ①泥棒が多くなり、どの家も門をつくるようになった。(40代女性、比嘉)
- ②シルミキョの所の大根を10本とパパイヤをとられた。(80代女性、兼久)
- ③本土から学生が来て、ボランティアといい、「サッサ (掃除用品)」などを配りお金を取っていく。そんなのばかり…。(50代女性、浜)
- ④不便になった。船でよく出かけたが、今は自分たちでは行けない。(80代女性、比嘉)
- ⑤お金がかかり暮らしにくくなった。バスが高すぎる。(70代男性、比嘉)
- ⑥物売りが多すぎるし、子ども達は来てもすぐその日のうちに帰ってしまう。以前のよう2、3日泊まり、ゆっくり団欒することがなくなった。(60代女性、浜)
- ⑦前の方がよかった。近所の人となんでも話し合うことができた。(70代女性、比嘉)
- ⑧前は船で賑やかだった…。(80代女性、兼久)
- ⑨車が多くなりうるさいし危ない。ゴミも多く捨てられる。埋立て魚もタコも貝も天然モズクもとれなくなった。(70代女性、兼久)
- ⑩学校が統廃合されないか、一番気がかり。(70代女性、兼久)
- ⑪町などから補償がまったくない。船員組合から少々あったが。お父さんは今も怒っている。以前が大変だったとは思わない。(60代女性、浜)
- ⑫台風が来ると通行止めになり、1日、2日、本島に渡れない。(女子中学生、比嘉)

デメリットをみると、窃盗や押売、ゴミの投棄、島外移動での不便さや経済的負担増、顧客の流出、家族・住民間のコミュニケーションの低下、島外車の増加、海洋環境の悪化、学校の

統廃合、航路廃止による失業、台風時の橋の通行止め等、多岐にわたり日常生活で問題があることがわかる。これら島外から持ち込まれた、あるいは島内で派生した問題は、いずれも架橋化という一大交通変革が要因であるが、特に前者が橋の「輸送面の効果」が島外からの人や物の移動に対して強く働いた結果であること、また後者が利便性の低下やコスト高にとどまらず、島内で重要な機能を担う学校・旅客船・商店の存廃、および海を中心とする生活体系の変化に影響を与えていることに注意したい。さらに⑧は、航路の廃止が住民間のコミュニケーションの喪失、ひいては、共同体の解体を促す主要因である可能性を示唆しており、⑫もまた、相変わらず天候によって交通が杜絶する生活の実相を表すものといえる。こうした橋のデメリットに添えられる、「若い人も帰らず、結局何も変わってない。ここは以前と同じ」「前の方がよかった」という半数近いインフォーマントの声は、思い描いた橋のある生活と実際の生活との乖離、そして失ってしまった島の暮らしの貴重さを思わせる。

架橋化は、確かに人や物の輸送の改善に一部貢献したが、島の生活領域全体によい影響を与えていないことは明らかである。このことは、「便利にはなったが、……。」という、インフォーマントの大方にきかれた言葉が象徴するように、生活に利便性の享受はあっても、島における独自の社会生活の向上という点では架橋化が寄与していないことを示している。浜比嘉島の場合、架橋化に伴うその社会の変容は、常時陸上交通による輸送面や心理面のプラス効果が限定的に働き、一方では過疎で弱りきった「島社会」に対し、それらが全般にわたりマイナスの作用を及ぼしたことにより生じた、ということ

ができる。

2. 架橋化—「島社会」についての意味—

ではなぜ、広域化、大規模化、高速化へと進む現代社会にあり、「生活と生産・流通に関するすべての面にもたらすプラス効果は絶大」であるはずの架橋化が、「島社会」全体によい影響を与えず、その存続に寄与できていないのか。島側の受け皿が不十分で、橋が活かしきれなかった、との解釈もできる。しかしそれならば、架橋化という島の大構造改善事業の前に、予め解決されるべき多くの基礎的な前提条件が島に存在していたことになる。当初から、個人を基本単位とする社会活動の上に利便性を追及して発達した陸上交通体系を、島に当てはめることは矛盾していたと考えられる。なぜなら、「島社会」は個々の人の本質的な意志の結びつきにより形成された社会であり、それに海上交通が重要な役割を担っていたためである。先の「船で賑やかだった…」という住民の言葉からも、かつては船と港を基点とする海の生活体系が「島社会」の隅々に行き渡り、住民相互を繋げていたことがわかる。

確かに、架橋化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。緊急の事態への対処の問題が、およそすべての島嶼住民の意識にあり、おそらくその点に誰もがこの事業の意義を認めるだろう。しかし台風時の通行止め等、完全な移動の確保は得られてはいない。また、これまでの考察を踏まえ全体を見渡した時、島の生活に質的向上をもたらし、個の存在価値を高めてそれを保証し、そして島で生きる上で人を幸福にするものとして架橋化に興味があるのか、疑問が残される。架橋化という形での「島社会」の存続をかけた選択が、「島嶼」という基盤の上に社会的文脈の中で形成さ

れ今日に至るこの島の社会にとって、最もふさわしく適した選択であったのか。次の住民の言葉は示唆的である。

「橋ができて果たして良かったのか悪かったのか、よく考えてみる。50-50かなと思ったりする。急病人が出るとこれはいい面と思うし…。でもやはり、自分はあまりいいとは思わない。」(50代男性、比嘉)

「便利なのはいいが、落ち着かない。トラブルが多い。ベッドなどを捨てていくし、うるさいし、土、日は道に車があふれ動けなくなる。浜辺がビーチになり、海へも行きづらくなった。なぜか行かなくなった。自分でもわからないが…。子どもの頃から、金づちだったので泳がなかったが、釣りをしたり見に行ったり。変える必要がないのに、なぜ変えていくのか。自分の子どもを見ていて、つくづく不器用だと思う。自分が子ども時代できたことができない。テレビゲームばかり。環境がそうした子にしていると思う。」(30代男性、浜)

「橋ができる前の方が良かったんじゃないかと。道も海のサンゴできれいだった。よその家にも自由に出入りしたし、留守をするのも鍵をかけず。静かで安心できた。海も道も、もうこの島だけのものじゃないから仕方ない…。」(20代男性、浜)

こうした言葉には、まさに個々の存在の拠る所、「島社会」の崩壊への憂いが表れている。開放性のみならず温存性をも有する「島社会」には、時として世代間ギャップや、古い慣習、社会的制約がある。しかし重要なことは、一定の価値基準に基づき、島で生きる上での知恵も

また長い時の中で残され、その島固有の社会を形成してきたことである。どの時代も島々では絶えず人の往来が繰り返されたが、その築かれた「島社会」がいったん崩壊すれば代替はなく、個の存在もまた消滅していることは、歴史からも容易に見てとれる。「自分は収入が減っても、島で培われてきたしくみの中にいて、それを子どもたちに残したいと思う。」(40代男性、比嘉)という、この住民の残したいものとは、まさに島の人々の揺りかごである「島社会」に他ならない。また、「ここの人には人情がある」との、ある本島の移住希望者の言葉も、この存在なくしては語れない。

しかし、現在の浜比嘉島では、個々の人の存在は薄れ、つねに外の世界からの作用が卓越し暮らしの安全をも守れない状態となっている。本来、島に内在する論理に基づき存続しているはずの「島社会」の姿は、架橋後の今も見ることにはできない。個の存在や安全を保証していた「島社会」という、人が島嶼で生きる上で不可欠の存立基盤が急速に失われつつある中、橋を「進歩」や「本島並み」を象徴するものとみなし、それらに意義を見出すことができるだろうか。この「架橋化」という一つの島の振興は、「島社会」にとってはむしろその衰退を早め、島本来の価値を高めることとは逆の“本土化”を促した可能性を有する。戦後以降の離島振興が行われている時代、「架橋時代」は、なお引き続き、島々が自律性を失っていく「離島化の時代」となっていないか、ここで検証の必要性があるといえる。

V おわりに

本稿では、沖縄県浜比嘉島を事例とし、「架橋化」という島の近代化事業を通じた「島社会」の変容とそのしくみについて、人口減少、産業構造の再編成、共同体の存続の問題、および架橋の影響を考察し、総合的に検討した。

架橋後の浜比嘉島では、交流人口の増加にも関わらず人口再生産はなお縮小し、引き続き人口の減少傾向がみられる。また産業は、その再編過程においてモズク養殖業への特化に至り、全体として縮小・不安定化している。そして共同体は、内部の個別化・孤立化を受けて急速に弱体化し、解体の方向へと向かっている。日々の生活や産業、共同体の複合体として成立する「島社会」は、存立基盤そのものを喪失しつつあり、本島への依存性を強め、他方では受動的変化を遂げながら著しく衰退してきている。しかしこうした近年の島の動静は、島嶼における「人間関係」や「人と島との関係」の現代社会特有の変容とも別言され、それはまた、架橋化(=海上交通から常時陸上交通システムへの移行)がもたらした輸送や心理の効果が、海に基づく「人の繋がり」や「多様な暮らし」を包括していた伝統的「島社会」に対し限定的に、かつマイナスとして全般的に働いた帰結であった。したがって事例を通しては、島嶼地域の架橋化は海上交通にはない利便性を島にもたらすが、その独自の社会生活の向上、および社会的存続という点では、その効果が「島嶼」の特性に十分に反映されず、一定以上の効果を生み出すのは難しいと結論づけられる。

なぜ、この島で架橋化が受け入れられたのか。その理由をたどれば、インフォーマントに通低する救急医療への思いに行き着く。先に本島と結ばれた与勝諸島の島々の現状や島での観

光開発については先刻承知され、決して過剰な期待や楽観的考えの下、人々が架橋化を進めたとは考えられない。「島社会」の維持・存続が危ぶまれる状況において、“救急医療の改善”という、人の生命に関わる最も基本的な要求を実現すべく、その可能性を橋に見出し島の未来を託した選択だったのである。しかし、そうして人々を揺り動かしながら架橋化の道を歩み今日に至ったこの島の姿は、単に島の切実な状況や架橋問題だけを私たちに示しているのではない。社会生活を営む上で不可欠な様々な“繋がり”を失いかけている浜比嘉島は、まさに効率を最優先とする社会システムの矛盾により完全に行き詰まっている現在の日本社会の縮図であり、自己の在り方、そして自己と社会との関わり方を原点から問いかけている、大切な存在といえる。

本稿では、「島とは本来どのような存在のものか」、「島で生きる人々の求める〈住みよい生活空間〉とはどのようなものか」を問いながら、島と架橋化の関わりを考え、変容の全体像を捉えることを試みた。その過程で得られた島の内情についての価値判断や多面的考察に基づく知見は、島の現状を確認し将来を展望する上で有効な視点を提供しうるものと考えている。しかし、Uターンの内容等、新事実の提示による補足・修正はいうまでもなく、現代の島々を取り巻く社会状況を踏まえ、さらに検討を掘り下げる必要がある。架橋の影響の及ぶ範囲やその深さ、時間の経過との関係性などについても、航路の廃止による間接的影響を含め詳細な分析が求められる。形や行動に現れにくい人の意識や言語など、島での橋の影響ははかり知れず、十分な検討の域には達することができなかった。こうした課題に向き合いながら、架橋化という

現実の問題を前に、海とともにある島の暮らしを今後どのように立て直していけばよいのか、浜比嘉島をみつめ考えていきたい。

最後に、調査に際してお世話になった両区長をはじめとする浜比嘉島の皆様、島に関わる方々に、感謝申し上げたいと思う。また本稿を作成するにあたりご助言下さった法政大学地理学教室の先生方、そして、これまで島について考える貴重な機会とご指導を頂いた中俣 均先生に、お礼申し上げたい。なお本稿は、2003年度法政大学大学院人文科学研究科に提出した修士論文の一部を加筆・修正したものである。

〈参考文献〉

- 鯨坂 学・磯辺 作 (1987)：瀬戸大橋建設と地域社会—島しょ部の調査を中心に—。広島大学総合科学部紀要Ⅱ『社会文化研究』，第13巻，153-247。
- 安部麻子 (1989)：ウニ漁からみた村落社会の変容—古宇利島を事例として—。沖縄地理，2号，35-48。
- アルマンド・モンタナリ、坂本忠次・鈴木茂・橋本了一編 (1997)：『大型プロジェクトの評価と課題—世界の長大橋に学ぶ経済効果と環境問題—』，晃洋書房，242p。
- 石川友紀 (1968)：海外移民と国内移住—沖縄勝連村浜比嘉島比嘉の場合—。地理学評論，41-9，585-593。
- 磯辺 作 (1989)：橋脚の島の漁業の状況—瀬戸大橋開通前の調査を中心に—。西日本漁業経済論集，30巻号，69-86。
- 大城 保 (1994)：『平成6年度離島調査報告書 勝連町津堅島・浜比嘉島』，沖縄県離島振興協議会，32p。
- 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。
- 大村 肇 (1959)：『島の地理—島嶼地理学序説—』，大明堂，185p。
- 岡橋秀典 (1998)：『周辺地域の存立構造』，大明堂，401p。
- 沖縄協会 (1995)：『小離島の永続的發展を考える』，平成5、6年度 沖縄協会流動研究センター自主研究「小規模離島の地域振興基礎調査」報告書，188p。
- 沖縄県 (1976)：『沖縄県離島振興計画』，沖縄県，211p。
- 沖縄県 (1985)：『第2次沖縄県離島振興計画』，沖縄県，47p。
- 沖縄県 (1993)：『第3次沖縄県離島振興計画』，沖縄県，40p。
- 沖縄県 (2002)：『新沖縄県離島振興計画』，沖縄県，74p。
- 沖縄県勝連町 (2002)：『平成14年度版 勝連町統計書 第5号』，204p。
- 沖縄県企画開発部、地域・離島振興局、地域・離島課編 (2003)：『離島関係資料』，260p。
- 沖縄県立図書館 (1990)：『県立博物館総合調査報告書Ⅶ—浜比嘉島—』，県立博物館，58p。
- 奥野一生 (1998)：離島振興政策の展開と離島の動向。地理学評論，71A-5，362-371。
- 海洋架橋調査会 (2003)：『VISUAL離島架橋 海の道』，84p。
- 勝連町 (1980)：『浜比嘉島振興開発計画書』，勝連町，32p。
- 勝連町 (2002)：『第三次勝連町総合計画』，勝連町，175p。
- 勝連町企画室 (1995)：『勝連町勢要覧』，勝連町役場，64p。
- 勝連町史編集委員会編 (1984)：『勝連町史二』，勝連町役場，1074p。
- 河地貫一 (1965)：序章—離島地理学の方法と対象—離島地理学 (一) —。創立六十周年記念論文集長崎大学経済学部研究会，173-207。
- 河地貫一 (1967)：離島の商品・資本移動 (3) —架橋時代—。経営と経済，109号，65-113。
- 河地貫一 (1968)：離島地理学の方法論的序説。(小牧實繁先生古希記念事業委員会編『人文地理学の諸問題』，大明堂，所収) 171-180。
- 菊地一郎 (1976)：戦後わが国における地域開発政策の推移と地理学的研究。人文地理，28-4，66-89。
- 計量計画研究所 (1975)：『離島架橋基準の設定に関する調査報告書』，167p。
- 小浦吉久 (1983)：架橋と能登島 (第1報) —住民の意識調査をふまえて—。石川地理，第1号，71-83。
- 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号，21-34。
- 塩谷祐司 (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。
- 鈴木勇次 (1997)：平成七年国勢調査に基づく離島の人口実態 離島の人口増加・減少をどう見るか。しま，169号，34-50。
- 竹内清文 (1972)：交通網の整備と地域変化。(西村嘉助編『地域と環境保全—応用地理学の展開Ⅱ—』大

- 明堂, 所収) 34-44.
- 堤 研二 (1997): 縁辺地域に関する一考察—縁辺地域の基本性格と地域変動—. 地域社会教室論集6, 81-98.
- 友利 廣 (1992): 離島における住民の縁辺性意識形成要因の解明に関する一考察. 沖縄キリスト教短大紀要, 21, 23-39.
- 内閣府沖縄総合事務局総務部調査企画課編 (2004): 『沖縄県経済の概況』, 90p.
- 仲宗根勇 (1993): 沖縄の島嶼社会の経済的特性. (仲宗根勇編『島の社会と文化—伊平屋村・伊是名村—』ひるぎ社, 所収) 161-186.
- 中俣 均 (1994): 島で学び島で考える. しま, 155号, 29-43.
- 中俣 均 (1995): 辺境性の重層—離島が語りかけるもの—. 地理, 40-9, 64-65.
- 仲松弥秀 (1968): 『神と村—沖縄の村落—』, 琉球大学沖縄文化研究所, 186p.
- 中山 満 (1992): 復帰後の離島生活の変化. 地理, 37-5, 21-27.
- 日本離島センター編 (1996): 『離島振興ハンドブック』, 大蔵省印刷局, 391p.
- 日本離島センター編 (1998): 『離島架橋の効果とその活用による離島振興方策に関する調査報告』, 日本離島センター, 309p.
- 日本離島センター編 (2004): 『SHIMADAS』, 日本離島センター, 1327p.
- 日本離島センター編 (2004): 『離島統計年報2003』, 日本離島センター, 344p.
- 浜崎 靖 (2000): 戦後の沖縄離島における人口移動—渡名喜島住民の移動パターンの分析—. 沖縄地理, 第5号, 1-20.
- 副田恒禎 (1966): 『勝連村誌』, 野原昌常, 478p.
- 藤目節夫 (1983): 中四国地域の交通条件の相対的評価に関する研究. 地理学評論, 56-11, 754-768.
- 藤目節夫 (1988): 本四架橋と四国の今後. 地理, 33-3, 19-26.
- 宮内久光・下里 潤 (2003): 都市通勤可能架橋島・沖縄県浜比嘉島における人口変動と転入者の存在形態. 島嶼研究, 第4号, 57-75.
- 宮城真宏 (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, 第23集第1部, 73-93.
- 宮本憲一 (1979): 『開発と自治の展望・沖縄』, 筑摩書房, 367p.
- 森滝健一郎 (1989): 第5章〔4〕巨大プロジェクトのかげに一本四架橋と橋脚の島—. (石原照敏・森滝健一郎編『地域構造と地域問題』大明堂, 所収) 204-214.
- 山内昌和 (2000): 福岡県小呂島漁業コミュニティにおける世帯再生産メカニズム. 地理学評論, 73A-12, 835-854.
- 山階芳正 (1952): 島嶼性に関する考察. 東京大学地理学研究, 第2号, 147-161.
- 山階芳正 (1961): 天草の架橋問題. (岩本政教他『日本地誌ゼミナールⅧ 九州地方』大明堂, 所収) 157-162.
- 横山昭市 (1999): 芸予諸島の変容と西瀬戸自動車道開通への対応. 愛媛の地理, 第14号, 1-13.
- 離島振興三十年史編纂委員会 (1989): 『離島振興三十年史上巻・離島振興の歩み』, 全国離島振興協議会, 592p.
- 離島振興三十年史編纂委員会 (1990): 『離島振興三十年史下巻・島々のすがた』, 全国離島振興協議会, 830p.
- 琉球政府企画局 (1967): 『離島振興関係要覧』, 琉球政府企画局, 96p.
- 琉球大学民俗研究クラブ (1962): 浜比嘉島調査報告. 沖縄民俗, 第5号, 51-75.