

# すぽっとライト

NO. 52

四国運輸局では、消費者ニーズや消費者行政上の課題を把握し、その結果を行政に役立てていくことを目的として公共交通機関の利用者等を対象にインタビューを行っています。

今回は、愛媛県八幡浜市とその離島の「大島」を結ぶ航路を運航し、島民の生活を支え続ける田中輸送有限会社の和田雅子社長にお話をお伺いしました。



愛媛県 八幡浜市

## 航路の概要



「大島」は愛媛県八幡浜市の沖合に浮かぶ大小5つの島の総称で、人口は230人ほどの八幡浜市にある唯一の有人島です。

道の駅八幡浜みなっとの先に、木造のかわいらしい建物が見えるのですが、そこがこの航路の待合所になります。

八幡浜～大島間の航行距離は 11.7 km で、運航時間は22分、1日3往復しており、島民の重要な生活航路として国の補助航路にも指定されています。



船は「たいゆう2」と「ニューたいゆう」と2隻ありますが、船名の由来はありますか？

船名の由来はあるんですよ。

大島の「大」と郵便の「郵」で「たいゆう」。

うちは郵便の航送と島での集配業務を当時の郵政省さんから請け負って1日1往復したのが家業の始まりなんです。

古い写真があったので見てもらおうかなと思うんですけど、（船に）郵便マークの旗が立っているでしょう。（写真赤丸部分参照）

この船で、曾祖父と曾祖母がふたりで、本当にポンポンポンっていう焼玉エンジンで、1日1往復、半日かけて八幡浜を行き来していたんです。

エンジンが壊れると、それこそ櫓漕ぎの帆掛けでしていたと聞いています。



それから、毎日八幡浜まで通っているのでも人を乗せてほしいというニーズがあって、昭和 29 年に免許をいただいて、その後、会社を設立して、それから離島航路の指定を受けてという流れになっています。



主船「たいゆう2」



予備船「ニューたいゆう」



### 和田社長が家業を継ぐきっかけになったのは？

当時、私は短大に通っていたのですが、特に目的があって行っていたわけではなかったので、短大をやめて自活していたんです。

ちょうどその頃に祖父が体調を崩しまして、祖父から会社に入らないか、どうせプラプラしているなら、うちの仕事をしないかと言われたんです。

会社に関わると跡を継がないといけないというのが見えるので、ものすごく嫌で抵抗はしたんですけど、そんなこんなで祖父が亡くなってしまいました。

私の父は経営には全くタッチしてきていなかったもので、これは困ったぞと。

父は運航一筋で、運航を支えてきた人なので、経理に明るくなくて、かと言って私も明るいわけではなかったのですが、本当に見切り発車というか、それで会社に入って、簿記なども一から、税理士さんに迷惑をおかけしながら、させていただいてという感じですね。



### 和田社長は会社の経営だけでなく、運航もされていますよね。 船の免許はいつ取られたのですか？

船の免許は、会社に入ってすぐに、小型船舶の免許を尾道海技学院へ取得しに行きました。昔は小型船舶の免許は 4 級から 1 級という区分で、1 級をダイレクトに取ることができるのが尾道海技学院しかなかったんです。そこに 2 週間ぐらいいかな、合宿に行きました。

その後、小型船舶の免許だけでは仕事にならないので、大型免許を取るために、履歴をつけて、大型免許を取りました。それが 24 歳の時です。

その当時はすごく浮いていましたね。どこに行っても男の人ばかりで。

やっぱり女性はいないのだなと相当肩身が狭かったです。



今では、会社で操船が一番上手と聞いていますが、操船はお父さんに教えていただいたのですか？

父から教えてもらったことはないです。

「見て覚えろ」という昔気質の職人だったので、父の操船を真後ろに立って、どこを目標にして、どこで行き足をどうしているか、自分で見て感じながら。

うちの父、あんまりおしゃべりが得意な方ではなく、言葉も少ないので、父からあまり教えられたことはないですね。「操船は自分の感覚なので、人と一緒の感覚ではできないので、自分でものししないとダメだ」ということで。

それで、はじめの1~2年は父もまだ元気だったので、免許だけとってとりあえずという感覚だったのですが、そのうち、免許もペーパードライバーみたいになってもつまらないし、ちょっとやってみようかということ。

うちは個人でプレジャーボートを持っていたので、まずはそれを自分でちゃんと操れるようにして、それから、「ニューたいゆう（予備船）」に乗せてもらって、練習しました。

その後、突然父が「ニューたいゆう（予備船）」も操船できるようになったから、ちょっと「たいゆう」頼むわって、船を降りだして、いやいやちょっと待ってくれと。

本当にある日突然、一便行ってきてくれという感じで言われたんですよ。なかなか優しい父で、本当に。男の子じゃないよ、私！と思いましたね。



田中輸送（有）和田社長



和田社長は、船を降りたら、一児のお母さんですよ。

どんな息子さんですか？

お仕事するお母さんをどう思っているのでしょうか。

息子は立ち直りが早いところが私似で、超生真面目なところがダンナさんに似ています。


出がけに「お母さん、今日は船？それとも陸？」っていうのは聞かれますね。

「陸」っていうのは事務所で仕事をする日、船は「乗船する日」みたいな感じで、一応予定は聞いてきますよ。

けど、まあ、あまり尊敬はされてないかな。

どちらかというダンナさんのほうを尊敬しているので。

「お父さんはどんなお船にずっと乗っていたの？」とか聞かされると、かすむでしょ（笑） ※お父さん（ダンナさん）は外航船に乗船していた経験あり。

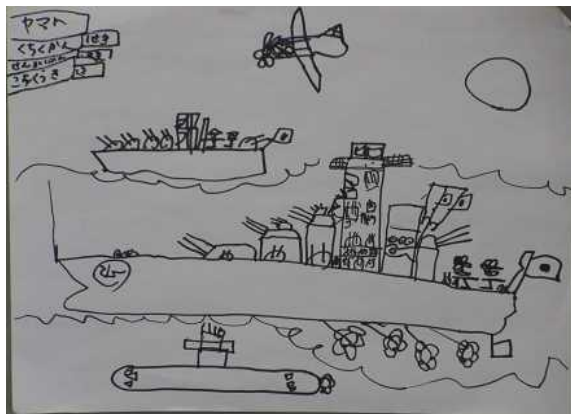
 事務所に息子さんが書いた船の絵が貼ってありますね。

息子が年中さんぐらいのときに書いたものです。（現在は小学生三年生）

「はがしていいやろ、もうそろそろ」って言ったら、「いかん」って言うんですよ。

来るたびに（ちゃんと貼ってあるか）チェックされるんです（笑）

呉のヤマトミュージアムの駆逐艦です。やっぱり息子は船が好きなんです。船を身近に感じているので。



 緊急事態宣言は解除されましたが、コロナの影響はどうでしたか？

島に釣りに来るお客さんが多くなっていたのですが、島の方は気になるようで、「また釣りのお客さんが来とったけど、どこから来とったん？」って言われると船員からも聞くようになりまして。

島は医療体制が充実していなくて、週2回しか先生が診療にいらっしゃらないので、そういう環境のなかで、もしも感染症が発生した時はとか、コロナと疑わしき人が島に入ってきて、そこでわっと広がったらと、島の方は不安な気持ちがあったと思います。

それで、うちは玄関口というか、うちで何か水際対策をしないといけないだろうということで、各社さんの対応がどんな感じになっているか調べてみたんですけど、離島航路の情報ってあまりないんですよ。

先行してアクションを起こされるのはやはり大手さんなので、大手さんの取り組みを参考にさせていただいたり、渡航自粛のお願いをしたり、市や大島の地域の区長さんと調整しながら、話し合いをしてという感じですかね。



コロナ対策で導入された券売機  
（それまでは手売りをしていました。）



乗車する島民の方はご高齢の方ばかりですよ。何か気をつけていらっしゃることはありますか？

大島は、高齢化率70%を超えている、本当に高齢も高齢、後期高齢者の人口割合の高いところなので、皆さんゆっくりしか歩けないんですよ。

車いすは必要ないけど、杖をつきながら、ゆっくり歩きながら来るので、乗り降りの際に船員が歩行の介助をしたり、重い荷物があるときは、栈橋より上まで持って行ってあげたりというような、気配り、心配りはできたらと話をしています。



新造の予定がありますよね。どんな船にしたいとお考えですか？

島は高齢者の方が多いので、バリアフリー設備以外でもなるべく高齢者の方に優しい作りにしたいと思っています。

昔のおじいちゃん、おばあちゃんって、椅子より座敷が好きでしょう。

今は、階段を降りた客室にある座敷席を、入口から入ってすぐの所に上げるとかは考えています。

足が痛いのに、わざわざ階段を降りて座敷席に行ってもらうより、入口からそのままフラットに座敷席に行くことができ、足を伸ばして座れたら、そんな感じで作らないといけなかなと思っています。

あと個人の方がしていた貨物船が、2年ぐらい前になくなってしまって、やはりそれなりに建築資材や車両の運搬のニーズがあるので、なるべく純客船というよりも貨客船的な、積荷もそこそこ積めますよというような感じにしないといけないなという計画で考えています。

他にも、急病でうちの船を利用したい方のために、担架をちゃんと置けるように、床を一段小上がりのように上げて、カーテンで仕切れるようなものを作ったりというようなことも考えています。

やはり、一番しんどいときに、何をしてほしいかというところだと思うんですよ。島の方が病気になったり、困ったときに、「田中輸送がいてくれて助かった、ああいう船にしたいと思ってもらって良かったね」って言ってもらえたらなと思いつながら。

お互いがね、島も地域も会社もお互いに必要とされる関係でいて、事業が進んでいければ、いいのじゃないかな。



最後に、離島航路事業をするなかで、社長が感じていることをお聞かせください。

他の事業者さんから見ると、離島航路事業者は赤字をまれなく補填してくれているというところで、商売というよりも、商売という意味合い抜きで物事考えてやっていかないといけないのかなと。

みなさん、普通はリスクを背負って商売されているわけじゃないですか。

でも、離島航路はどんなに頑張ったって今の収入の3倍出さないと利益は生まれないので、その3倍をどう自社努力だけで集客するかということは非現実的なことで。ただ、そうも言ってはられないので、他団体との協働で大島でのイベントやクルージングチャーターなどを実施して、欠損を抑える取り組みをしています。

そして、生活航路として、結んでいる、島のニーズや環境といった方向に目を向けて事業をしていくことも第一の役目と思っていますね。

ただ、離島航路って航路以外のものを費用計上できないじゃないですか。確かにそれはそうだと思うんですよ。わかるんですけど。

うちは今まで島内での配達業務もやっていたのですが、それもできなくなってしまって、やめたんです。やめるときにも、ニーズはあるのにやめないといけないという心苦しさがありませんでした。

島の人には独居の老人であったり、老老で夫婦お二人だとか、そういう島の人々の生活が見えてくる分、もっとしてあげられたらいいのにとということが、なかなかしてあげられなくて辛いなあと。

たぶん、私が島出身者だからというのもあるのかもしれないですけど、見えてくる部分が多すぎて。運航して、自分も島に行きますし、島の中も歩くので。

結局、うちが一番わかっているといえますか、それなりに動ける人がそろっていて、そこねと思いつながら。荷物は港と港とを運ぶよ、が、しかしその先はですよ。

割り切って運航していたらいいというものではなく・・・。

それって横着でしょう。

航路だけでなく、島の人に還元できるものがあればと思っています。



## インタビューを終えて

四国には有人島が多数あり、島民の生活の足としての離島航路が、地域公共交通のなかで果たす役割は極めて大きいです。

当局では離島航路の補助を行っていますが、お金だけでは島民の生活の足は支えられません。運航し続けてくれる事業者の方がいないとその足は途絶えてしまいます。

現在、離島航路事業者も高齢化が進み、後継問題もどんどん深刻になってきていますが、今回、お話をお伺いした和田社長は、20代の頃から、島のために、島民のために、本当の意味で『地域密着』の運航をし続けてくれています。

社長がその細い肩に重責を担いながらも、今日も島のために運航していることをぜひ知っていただけたらと思います。

インタビュー実施日：令和2年6月2日（火）・聞き手：加藤・山本・横山