

矢田渡船

—活用検討結果報告書—



平成 30 年 3 月

矢田渡船活用検討委員会

目 次

I. はじめに.....	1
II. 矢田渡船存続の必要性.....	2
1. 貴重な歴史遺産の維持	
2. まちづくりと活性化の拠点	
3. 松江市観光の多様化	
III. 矢田渡船運営の方策.....	6
1. 利用の実態	
2. 自主（固定）メニューの設定	
3. 広報とネットワーク	
4. 運営主体（矢田渡船観光）の課題	
IV. 大橋川改修事業との関連.....	10
V. 地域の協力、行政の支援.....	11
1. 地域の協力	
2. 行政（松江市）の支援	
VI. その他.....	13
1. 「矢田の渡し号」について	
VII. おわりに	14

I. はじめに

矢田渡船は時代の変遷とともにあった。

遠くさかのぼれば、風土記時代は官道の渡し場としての役割、中世・近世は物資の集散と運搬としての機能、そして、最近では、通勤・通学等の地域の重要な足としてなくてはならない存在だった。しかしながら、近年の大橋川の架橋（平成元年に中海大橋、平成23年に縁結び大橋）で渡船としての需要が大きく落ち込むことになった。

渡船業務が大きく落ち込む中、地域では一部廃止論も上がったが、貴重な歴史資産の維持と地域の活性化のため何とか存続して行こうという声が大勢を占め、「矢田渡船は今後どうあるべきか」等、今後の事業運営の方向性と展開等について検討するため、平成27年度に「矢田渡船活用検討委員会」を立ち上げた。

爾来、約3年の間、大小の委員会やワークショップ、アンケート、関係団体との数度の意見交換会、さらには、「実戦」を想定した様々な試験運航やモニターツアーを実施して来たが、これまで得た知見や寄せられた提言をもとにこのたび意見を取りまとめた。

矢田渡船活用検討委員会

委員長 石 村 精 二

Ⅱ．矢田渡船存続の必要性

1．貴重な歴史資産の維持

(1) 朝酌の歴史と地理

約38,000～16,500年前の後期旧石器時代の最終氷期には、現在より約130m海水面が低く、島根半島と隠岐はつながっていた。中海・宍道湖はなく、矢田の渡しから塩楯島付近は分水嶺で東西の両側は谷を形成していた。

当時、この松江市矢田付近の脊梁ラインは、ナイフ・矢じり等の材料となる黒曜石を産する隠岐と、玉髄・メノウの産地の花仙山（現玉湯町）との交易ルートの唯一の結節点として機能していたものと想定される。

縄文時代になると、温暖化による海水面の上昇により、谷川だった部分（塩楯島の東西側）も次第に海水が浸入し川（大橋川）となったが、その後も、現在に至るまで舟運による渡河が行われるなど、南北の交流の拠点として重要な位置であり続けた（松江市史講座『原始・古代から見る松江成立の基盤』）。

(2) 風土記の記述

矢田の渡しが初めて歴史記述として現れるのが、今から1,285年前の天平5（733）年2月30日に編纂された『出雲国風土記』である。

その一節にこうある。

『朝酌促戸。東に通路があり、西に平原（はら）がある。中央は渡し場である。ここは筥（うけ）を東西に設けている。春秋に出入りする大小さまざまな魚が時として筥のあたりに集まって、飛び跳ねて風を押し水をつく勢いで、あるものは筥を破り、あるものは陸に跳ね上げ

られ干魚となって鳥に捕獲される。大小さまざまな魚で、浜辺は騒然とし、家々はにぎやかで、人々は四方から集まってきて、自然にいくらか（店）ができる。（中略）朝酌渡。広さは八十歩ほどである。国庁から海辺に通う道である。』（島根県古代文化センター編『解説出雲国風土記』）

朝酌は当時から東西南北の交通・交易の要衝であり物資の集散地でもあったが、風土記の記述からは当時の朝酌の繁栄と喧騒が伝わって来るようである。

- (3) 中世・近世においても、朝酌は水運の中心地・物資の集散地としてにぎわったが、時代の推移により運搬・交通手段が水運・舟運から陸運に変化するにつれ次第に衰退することになった。

最近まで地域の通勤・通学の貴重な足として生き残ってきたが、前に述べたように、近年の橋の新設等で利用客が激減、新たな利用策・生き残り策を現在、模索中のところである。

- (4) 以上、朝酌と矢田の渡しの歴史を概観したが、古代から東西南北の十字路として栄え、朝酌のシンボルであり続けたこの施設（渡し場と船）を維持・存続していくことは、生きた「産業資産」を保持していくことであり、次に述べる朝酌の「まちづくり」と「活性化」に通じるものでもある。

2. まちづくりと活性化の拠点

- (1) 地域（コミュニティ）は、その土地の自然・地理・気候等の影響を色濃く受け発生・発展するが、地域の処々に残された旧跡や歴史遺産はその発展の証である。

地域の活性化・まちづくりといえば、すぐ、団地造成等の定住・人口増政策を考えるが、一時的ではなく永続的にまちづくりの精神を支えていくのは「地域そのものに対する誇りや愛着心、帰属意識」であり、それを醸成していくのがこうした遺産であり、神社仏閣等を介在した精神的紐帯でもある。

(2) さて、次表は、ここ10年間の、矢田地区を含む朝酌町と福富町、朝酌地区、そして松江市を対比した人口の推移である。

	平成19年	平成28年	増減率	備 考
朝酌町・福富町	653	547	▲ 16.2	朝酌町に矢田地区を含む
朝 酌 地 区	2,195	1,972	▲ 10.1	
松 江 市		204,507	5.3	
	194,173	188,859	▲ 2.7	東出雲町を除く

(人・%、いずれも9月末の計数)

この表で、朝酌地区にある5町を、10年間での人口減少率の高い順からあげると、福富町(▲ 20.4%)、朝酌町(▲ 15.0%)、大井町(▲ 8.9%)、大海崎町(▲ 8.0%)、西尾町(▲ 7.0%)と、矢田の渡しのある2町(朝酌町・福富町)の減少率が激しい。

直接、人口増あるいは定住化につながるわけではないが、後述する「大橋川改修事業」による渡し場改修、周辺の親水施設や諸設備、そして渡船の継続運行によって人の交流が増えることが予想され、当該地域はもちろん、朝酌地区のまちづくりに大いに寄与するものと期待される。

3. 松江市観光の多様化

(1) 松江市は昭和26年3月に国際文化観光都市に制定されて以来、平成7

年に観光グループバスとして『ぐるっと松江レイクライン』の運行開始、平成9年には堀川遊覧船『ぐるっと松江堀川めぐり』の就航、平成13年には『松江ウオーター・ビレッジ（現イングリッシュ・ガーデン）』『松江フォーゲルパーク』、さらには平成23年には『松江歴史館』を開設・開館するなど「国際文化観光都市」としての取り組みをしてきた。

また、平成25年の『出雲大社の大遷宮』や、平成27年7月の『松江城天守閣の国宝指定』により、松江市の観光入込客は順調に増加してきた。

(2) 一方、これまで述べてきたように、松江市は東西を大きな湖（中海・宍道湖）に囲まれ、両湖をつないで一級河川（大橋川）が流れている全国でも珍しい水の豊富な都市であり、その地形的特徴から、古くから水陸交通の要衝であるとともに、人々は水に親しんで来た。

現在のような陸路中心の交通アクセスが展開する以前は、中海・宍道湖に定期航路船が通い（明治40年合同汽船設立、米子・美保関・荘原・平田間就航）、水上飛行機も飛んでいた（明治43年松江・城崎間に水上飛行機による航空路開設）。そして、地域の人々は煩瑣に対岸と行き来するなど、「水」は生活の多くを占めていた。

こうした豊富な水資源を再び利用するためにも、歴史ある「矢田の渡し」と「渡船」を活用し、松江の原風景と歴史を周遊・俯瞰していくことも、自然回帰の今の風潮の中で、松江の観光の多様化・選択肢の拡大にもつながるのではないかとと思われる。

以上、①貴重な歴史資産の維持、②まちづくりと活性化の拠点、③松江市観光の多様化の観点から矢田渡船（矢田の渡し）の存続の必要性を述べた。

Ⅲ. 矢田渡船運営の方策

1. 利用の実態

(1) ここ3年間の利用人数、利用者別の内訳は次のとおりである。

(年度別利用人数)

平成27年度	渡 船	246人	観 光	1,243人
平成28年度	渡 船	250人	観 光	1,817人
平成29年度 (30.1末まで)	渡 船	135人	観 光	1,513人

(利用者別の内訳)

期 間 \ 利用者	公民館 町内会	各 種 親睦団体	N P O 団体等	学 校 子ども	行政等	その他 一 般
平成27～29年度	9.7%	15.8%	15.8%	17.0%	17.0%	24.3%

(注) 公民館受付ベース、平成29年度は9月末まで

(2) 上記のとおり、ここ最近の実績を概観すると、9月の「まつえ水都祭」、10月の「ミズベリング」等、市内のイベントへの参加や行政等の利用のほかは、市内の公民館・町内会、高校や小学校の教育の一環、N P O や各種団体の利用が目立つ（約6割）。また、環境団体の利用も増えて来ている。

一方、情報発信（広報・P R）の体制の未整備、あるいは、他県旅行者の観光地としてそもそもなじまないためか、これまで、利用者は松江市あるいは松江市周辺の住民に限られている。

(3) 以上のことから、主に、松江市および松江市周辺（出雲市・安来市や郡部、米子市、境港市等）の公民館を中心とする各種団体、町内会・

自治会や親睦会、NPOや民間団体、環境団体、さらには大学・高校・中学校・小学校のふるさと教育関係、市民大学等の社会教育・生涯教育関係団体等に集客のターゲットを定め、積極的に継続利用あるいは新規利用を呼びかけていくべきかと思われる。

2. 自主（固定）メニューの設定

- (1) これまで利用申し込みがあった時点で、相手側の希望を聴取しながら、その都度、コース、時間、料金等を打ち合わせて来たが、当方から、あらかじめコースを設定・提示し、相手側が利用しやすいような体制をとる必要がある。

例としては次のものが考えられる。

- 穴道湖・大橋川水系（大橋川・朝酌川・剣先川等）の周遊コース
（大海崎・本庄・大根島も視野、嫁が島・塩楯島上陸を含む）。
- 周遊コースに、多賀神社・魚見塚古墳・古代官道を加えたふるさと発見コース（和久羅山登山も）。
- サンセットクルーズ・魚（ハゼ）釣り・シジミ体験・バードウォッチング・撮影会・吟行（俳句・川柳・和歌・詩等）等の目的別のコース
（フォトコンテスト等、適時、イベントも考える）。

3. 広報とネットワーク

- (1) 既述のように、ここ最近の利用者は松江市内の公民館・町内会、各種親睦団体、NPO団体等、学校や子ども会、行政関係が多い。当面は、こういった関係先の継続または新規利用を促すため、特に、市内各公民館には、自主メニューを掲載した紙ベースによる広報誌の適宜配付

が必要である。

- (2) 一方、不特定多数の未利用先、あるいは県外旅行者には、インターネットによる広報も必要であることから、県立東部高等技術校ウェブデザイン科製作のデータを活用し、独自のホームページを開設・運営すべきである。

なお、現在、インターネット上に掲載されている他団体によるホームページ・フェイスブック等は次のとおりであり、これらによる一定の照会・引き合いもある。

「矢田の渡し船サポーターズフェイスブックページ」

松江／山陰バリアーフリーツアーセンター「旅のコミュニティ」

島根県観光連盟「しまね観光ナビ」・島根県観光案内所

水の都プロジェクト・ホームページ

4. 運営主体（有）矢田渡船観光の課題

(1) スタッフの高齢化

矢田渡船は、これまでの長い歴史の中で、「矢田渡舟組合」、「矢田渡し管理組合」、「矢田渡船観光事業組合」、「有）矢田渡船観光」と経営環境の変化に対応して名称・体制を変更して来たが、現在の有）矢田渡船観光の役職員は代表取締役を含めて5人、若干名の操船技術者（船長等）を含め、いずれも70歳代後半、80代である。今後、観光中心の運営を考える時、特に操船技術者や運営スタッフの若返りがぜひとも必要である。

(2) 説明者・ガイドの確保・養成

前記Ⅲ. 2で述べたように、「自主メニュー」を設定する場合、運行

コースの歴史・地理・文化に精通した説明者・ガイドの同乗は欠かせない。地区内にせよ、地区外（神社☆ガールズ研究会・水の都プロジェクト等NPOや行政機関等）にせよ、一定数の要員を確保し、養成、ネットワーク化していく必要がある。

(3) 定期運行日等の見直し

現在、「渡船」という性格上、土・日・祭日を除く毎日、午前7時30分～9時の間に運行できるよう体制（職員の配置等）をとっているが、現在、毎日の通勤者・通学者はほぼ皆無なので、公益性はある程度確保しながら、毎朝の運行日を削減し（例えば、週5日から週2日）、経費節減を図ることも検討すべきである。

なお、現行の料金体系についても、実態に即したものに見直していく必要がある。

(4) 組織の形態・あり方

昨年7月に、矢田渡船活用検討委員会の委員を中心に、朝酌地区および地区外の関係者を対象に「矢田渡船活用アンケート」を実施したが、その中で、今後の「運営体制」「組織形態」の質問項目では、『指定管理者による事業運営』と『現行どおり松江市の財政支援による自主運営』という意見に絞られた。

より実態に即し運営しやすい体制であれば、どちらでも可と思われるが、当会社にとって後継者や人材確保難が最大の課題であることを考えれば、公募による指定管理者制度（松江市直営）を採用することも考慮すべきである。

IV. 大橋川改修事業との関連

1. 現在進捗中の大橋川改修事業について、国（中国地方整備局）・島根県・松江市が、平成 18 年 12 月に「大橋川周辺まちづくり基本方針」を作成している。

この基本方針の中で、下流部については、『敬水の景づくり』として、『古代から続く歴史・文化の体験の場として位置づけ、その価値を認識してこの地域にふさわしい景観や川沿いの自然環境を保全・創出します。整備の影響を受ける地域社会の維持・活性化に最大限の努力を払います。』とうたっており、具体的には次のように述べている。

- (1) 古代より受け継がれてきた地域の歴史・文化を学び、敬い、後世を伝えていけるような河岸と背後地の整備と景観形成を行います。
- (2) 人々の生活と川とのかかわり（矢田の渡し、魚釣り、散策等）に配慮した河岸づくりを行います。
- (3) 河川・湖・農地・湿地（湿性地）などが織りなす豊かな自然を活かした河岸地域とします。

つまり、「地域の歴史・文化の学習」「景観形成」「矢田の渡しなど、川とのかかわり」がキーワードとなっているが、いずれにしても、矢田渡船の基地となる渡し場とその周辺の整備は、地域に大きく影響（活性化）を与えるとともに、渡船の継続運航に強力な「追い風」になるものである。

2. そこで、渡し場を今後どう整備していくかが重要なポイントになって来るが、これについては、これまで実施してきたワークショップ、検討委員

会、アンケートで様々な意見が寄せられている。

これらの意見を、「現実的に、実現可能かどうか」、あるいは、「今後、維持して行けるのかどうか」という観点で精査すると適当でないものも散見されるので、実現可能で、かつ、過度な負担もなく、今後とも継続的に維持可能と思われるものを下記に挙げた。

- 観光船の発着場として、両岸に駐車場・乗り場、事務所・待合室・トイレ（身障者対応のもの）、サイクリングの休憩所
- 歴史・環境・観光案内等のミニ資料館・歴史館、歴史と文化を感じさせる「水辺の駅、川の駅」的なもの
- 散策、魚釣り等市民の憩いの場所としての河岸づくり

V. 地域の協力、行政の支援

1. 地域の協力

(1) 矢田渡船のこれまでの経緯は次のとおりである。

- 戦前、矢田地区で渡舟組合を作って輪番制で櫓をこいでいた。昭和35年頃までは両側の矢田地区に舟が置かれ、一日に120～130往復していた。
- 昭和38年、市費でフェリーボート・栈橋を設置、地元が運営。従来の「矢田渡舟組合」から「朝酌地区町内会・自治会連合会」が運営する渡船事業になった（当面の資金として、地区住民一人当たり200円を徴収）。
- 昭和41年「第一多賀丸」、昭和46年「第二多賀丸」建造。

○平成元年、中海大橋の架橋により自動車渡船が激減。平成10年、松江市の指導により渡船事業に観光事業を加えた「矢田渡船観光事業組合」に組織変更。現在の「矢田の渡し号」建造。

- (2) 上記のように、矢田渡船のこれまでの経緯を見ると、まず、地元矢田地区の運営に始まり、一時、町内会自治会連合会が運営し、現在は地元住民による「㈸矢田渡船観光」が運営している。

さらに、平成27年からは当時の町内会長・自治会長を中心に「矢田渡船活用検討委員会」を組織、今後の活用・運営方法について会社と一緒にになって検討・模索してきた。

- (3) なお、この検討委員会の検討期間を3年間を目途としてきたことから、本年度末をもって終了することになるが、これまで常に住民が関与してきた地域性の強い組織であることから、委員会解散後も何らかの後継組織の設置が必要であると思われる。

後継組織については、例えば、「矢田渡船運営委員会（仮称）」等とし、構成員は町内会自治会連合会・まちづくり推進協議会・公民館（事務局）等、業務は年数回の運営委員会の開催等が考えられる。

- (4) 公民館の協力

矢田渡船を継続運営していく上で、地域の中核である公民館の協力は欠かせない。今後とも、公民館に事務局を置き、受付業務等を行っていただくようお願いしたい。

2. 行政（松江市）の支援

年度	収入① (円)	内 訳				支出② (円)	収支差額 ①－②
		渡船料	観光料	補助金	その他		
25	2,247,452	22,620	405,000	1,770,000	49,832	2,237,115	10,337
26	2,298,778	18,560	493,200	1,750,000	37,018	2,244,470	54,308
27	2,278,682	12,170	733,900	1,500,000	32,612	2,240,427	38,255
28	2,248,481	13,030	700,250	1,500,000	35,201	2,250,000	△1,519

上表は、ここ4年の会社の収支状況であるが、検討事業に入った平成27年度からは「観光料」が若干増加してきている。ただし、前記Ⅲ. 4. (3)で述べたような「定期運行日の見直し」による経費節減（主に人件費）を行っても、収支を均衡させていくことは著しく困難である。

従って、現在のところ公的な財政支援なくして存続は難しいので、引き続き、現行程度の財政支援は不可欠である。

Ⅵ. その他

1. 「矢田の渡し号」について

現在運航している「矢田の渡し号」は平成10年4月に建造（総トン数4.9トン、全長10.1メートル、幅2.98メートル、定員28名、松江市所有）されたが、建造以来20年近く経ち、耐用年数も大幅に経過している。

観光業は優れて装置（設備）産業であり、一定レベルのサービスを提供し対価を得るためには不断の設備投資が必要である。

「矢田の渡し号」でいえば、新造船になり、定員も増え、能力も上がり、

トイレ等諸設備が整えば、遠距離（境港や平田）やクルージングそのものに対する需要も増えようが、現在のような老朽船（トイレなし）では利活用に限界がある。

VII. おわりに

以上、矢田渡船活用に関する検討結果について述べた。

約3年間、検討事業（試験運航やモニターツアー等）を通じて感じたことは、これまでの実績をもとに地道に積み上げて行けば、飛躍的には無理にせよ、一定の成果は見込まれるという確信である。

なお、付言したいことは、これまで述べたように、矢田渡船の運営は(有)矢田渡船観光だけの問題ではなく、これを地域の活性化・まちづくりに活用しようと思う地域の問題であり、行政にとっては、新たな松江市観光（水面利用）に通じる生きた歴史資産（産業遺産）の維持であり、公有財産の有効活用の問題でもある。

矢田渡船の長い歴史の中において、現在は渡船業務が事実上終焉し、観光業に転換しつつある一つの区切りであり、次へのステップへの新たなスタートである。本報告書で述べた諸策・提言はささやかなもので、抜本的な改善策にはなり得ないかもしれないが、少しでも参考にいただければありがたい。

最後に、大橋川改修事業完成の暁には、当該（矢田）地区が東の玄関口になり、また、南北のパイプとして再び脚光を浴びることになることを思いながら本報告とする。