

## 三 鉄 道

四国最初の 四国の国有鉄道は、明治三九年(一九〇六)山陽鉄道が買収になって、高松・琴平間を営業したのが官設鉄道 最初であるが、その後、四五年に鉄道院多度津建設事務所が多度津におかれ、逐次西に延長していった。この多度津以西は、すでに明治二五年(一九〇二)公布の鉄道建設法で、四国予定線の一つ「香川県下多度津ヨリ愛媛県下今治ヲ経テ松山ニ至ル鉄道」として決定されていたものである。なお、この路線は、明治三〇年に四国鉄道が私設免許をうけたものであった。四国鉄道は、明治二八年に三重県一志郡の小河義郎ほか三五名の発起で、讃岐鉄道の多度津と伊予鉄道の松山を連絡するため、松山から堀江・今治・小松・西条・川之江・観音寺を経て多度津に至る延長約一五三kmの鉄道を、資本金三五〇万円で敷設せんと請願したものである。翌二九年に仮免許があり、会社を松山市において、翌三〇年に免許状を申請し、下付せられた。しかし、金融ひっばくのため株金の払込みができず、明治三一年に会社は解散した。同鉄道の解散後は私設免許をうけたものはなかった。明治四四年衆議院において、多度津・松山間の鉄道敷設に関する建議案が可決され、翌四五年法律第二号で、多度津・川之江間が第一期線に加えられ、大正元年(一九一三)度から五年度に至る五か年継続事業(予算二二〇万円)で着工される運びとなった。建設上、多度津線として大正元年に、まず多度津・観音寺間を起工し、翌二年これを開通させ、ついで五年四月観音寺・川之江間を開業した。これが愛媛県はもとより四国ではじめての官設鉄道であった。

国鉄敷設の 県下に伊予鉄道・松山電気軌道・別子銅山鉄道・宇和島鉄道・愛媛鉄道と私鉄の営業が相次ぎ、遅れた理由 しかもそれらが好成績をおさめる中で、県内への国有鉄道の敷設は大幅に遅れた。国鉄の敷設が

すすまなかつた理由としては、次のような点が考えられる。まず第一に、県内の地形は複雑で山地が約四分の三を占めている。このような山がちの地形は鉄道敷設工事に際して多大の困難を伴うこととなった。第二に、全国でも四番目に長い海岸線を持つ本県の沿岸地方では、明治時代から比較的よく海運が発達していたことである。こうした地形的な条件から人々の生活舞台は、海岸の狭小な平野や山間の小盆地に孤立しがちであったが、不自由な相互の交通・連絡のためには海上交通が早くから利用されていた。第三には、明治から大正期の国家体制の中で、四国は国土防衛の見地よりみて、さほど重要地域と考えられていなかったことである。鉄道が軍事上きわめて重要視されていた当時において、このことも県下への鉄道敷設をおくらせる要因の一つであった。第四には、鉄道の敷設に当たっては沿線の市町村の間で、つねに經由路線の争奪がなされ、これに政党の利害がからみ、政変によって政党内閣の更迭があると、既定の計画さえくつがえされる状態にあり、線路敷設も非常に遅延したことによる。

**愛媛の 国有鉄道** 大正五年(一九一六)四月にはじめて愛媛県に敷設された国鉄は順次西進していった。川之江・伊予西三島間を起工し、翌六年九月これを開通、さらに八年九月伊予三島・伊予土居間、一〇年六月伊予土居・伊予西条間が開通した。ついで、伊予西条・松山間が、建設上松山線として大正七年に鉄道敷設法中の第一期線に編入され、翌八年伊予西条・壬生川間の実測に着手、翌九年より着工した。この年、建設事務所は多度津から岡山に移転され、以来岡山建設事務所の所管で工事が着々と進められ、今治までが大正一三年二月、北条までが一五年三月、松山まで全通したのは昭和二年四月三日であった(表2-73)。

この高松・松山間の北四国海岸線の全通を記念して、沿線各地では多彩な祝賀行事が行われ、松山では全国産

業大博覧会が開催された。なお、この間に従来の讚岐線は大正一二年に讚予線と改称されたが、昭和五年四月には予讚線と改められた。以後も予讚線は西に延長されてゆき、昭和一〇年、愛媛鉄道を買収改良した部分も加えて大洲に到達した。八幡浜へは昭和一四年に到達し、卯之町・八幡浜間の開通は戦時下の二〇年六月であった。なお、これより先の一六年に宇和島・卯之町間が開通し、宇和島鉄道の買収線(宇和島・吉野生)と合わせて宇和島線と称した。大正五年に県の東端川之江に列車が入ってから約三〇年の歳月を要してようやく宇和島まで到達したことになる。

**波止浜迂回と 菊間の繁栄** 大正一三年二月に伊予桜井から今治まで開通した讚予線は、同年一二月には大井(昭和三〇年大西町の発足により大西駅と改称)まで延び、翌一四年六月には菊間に達し、伊予北条へは大

正一五年三月に到達している。普通ならば今治から大井へ直通するのが常識であるが、当時の波止浜は塩田による財をなす者が多く、大正二年には四国鉄道速成同盟を組織して四国鉄道創立し、予讚鉄道私設認可の指令を得て、測量に着手した。第一期工事として松山・多度津間の測定を終了し、株式の募集を行い着々と準備を整えていた。ところが大正三年六月、第一次世界大戦が勃発し、せっかくの計画はやむなく中止の憂き目を見ることとなった。この四国鉄道創設の中心をなしたのが波止浜の財界であり、それだけに政治力も強く、波止浜迂回となった。しかし、当時としては国鉄にも一つの条件があった。それは路線となる波方村の樋口と大井村の九王が同意協力するということであった。波方村は承認の条件として波止浜に対して駅の位置についての申し入れができるのに、何ら要望もせず波止浜財界の思い通りに駅の位置が決められた。つまり、当時の波止浜は、その生命ともいべき塩田を横切らせなくなかった。そのため波止浜の中心地からも波方の中心地からも離れた所に波止浜駅は決定されたのである。結局は塩田の犠牲をさけたため波止浜駅はホーム自体にカーブがあり、見透

しが悪く、加えて上り列車は発車直後に勾配にさしかかるという悪条件下となった。

なお、波方村は、鉄道が走っているながら住民は大井駅か波止浜駅まで行かねばならない不便をこの後三三年間も続けた。波方駅は昭和二八年に松山・今治間にディーゼル車が運転され始めたのを機会に、今治商工会議所の後援を得て、昭和三五年に樋口に無人駅として設置されたのである。

大正一四年(一九二五)六月、待望の鉄道が菊間に達した。その喜びを「一、日に進み行く文明の恵を受けて鉄道は 菊間の里に及びたり げにことしげき人々の 通うも安し西東 二、菊間瓦の名も高く 津々浦々にきこゆれば 遠き近きの隔てなく もとめて来る人々に わかつもやすし汽車の便 三、歌仙の滝や霧合の滝古き名所あともて 遙々といしそのかみの おちかたびとの汗のあと しのぶも涼し汽車の旅」(津田膳三作詞 袖山忠祐作曲)とうたっている。

讚予線の菊間駅開業により、菊間駅は駅と港湾が至近距離にあり、四国内の鉄道用燃料石炭の陸揚地に最適の地として貯炭場が設置された。貯炭場面積は一四〇〇平方mで貯炭能力三〇〇〇トであった。九州宮尾炭を伊予石炭合資会社より現物購入し、後に松山機関区へ毎月一〇〇〇ト、西条機関区へ毎月八〇〇トを配給した。鉄道開通による町民の恩恵はひとり交通面だけでなく、従来、地場産業である菊間瓦の販売に海上輸送を担当した海運業者が、貯炭場の開設に伴い石炭輸送の大型船に転向し、海運業が一大飛躍したことである。貨物自動車もなかった当時、鉄道輸送による菊間瓦の販路の拡張もまた大きかった。その後、昭和一〇年、鉄道省は西四国に直営の中四国連絡航路を計画した。その航路として菊間・仁方が内定したという新聞報道に全町民は喜んだ。しかし、その後の松山・今治の誘致運動に破れたのと戦時体制突入により、この計画は延び、戦後二年になって堀江・仁方航路として営業を開始した(昭和五七年廃止)。この時、航路開設後にそなえて旅館の営業許

可を受けた家が多く、現在も町の規模や地理的位置の割には旅館が二〇軒(昭和五八年)と比較的多い。

なお、菊間町内の鉄道路線延長は九一・二六mであるが、けわしい地勢のため一〇のトンネルを掘っている。予讃本線には全部で五一のトンネルがあるが、そのうち約二〇%が菊間町にあることになる(表2-74)。

**今治駅鉄道** 昭和五八年度の予讃本線の営業係数は二七四であった。駅別の乗車人員のベスト10は、高松(一

**高架計画** 日平均一万四二〇二人)をトップに徳島・松山(六四〇二人)・高知・丸亀・坂出・今治・多度津・

阿南・宇和島の順であった。旅客収入の十位までは高松(一日平均一八八八万円)・松山・高知・徳島・今治・新居浜・丸亀・宇和島・坂出・観音寺の順であった。今治・越智地方にあって本四連絡の拠点としてその重要性が高まっている今治駅は、昭和六四年度完成をめざして鉄道高架事業が具体的に動き始めた。この事業は、都市計画法に基づき「都市計画事業」で、今治市蔵敷町二丁目の蒼社川左岸を起点に、同市石井町一丁目の終点まで約二・六一kmのうち約二・一二kmの区間の鉄道路線を高架橋にするものである。事業規模は概算一・一〇億円で、国庫補助六〇%、国鉄一〇%、今治市と県が一五%ずつ負担する「連続立体交差事業」である。一日に八六回も上下する列車によって通行を遮断される国道一九六号別宮踏切や、国道三一七号常盤町踏切をはじめ平面交差する八路線の踏切をなくし、一五か所程度を立体化する。

高架によって「開かずの踏切」は「ブレーキ不要の道路」に変わり、

―尾道間本四連絡道路の今治南インターチェンジ予定地に隣接して設立する内陸流通センター計画、港湾、貨物駅、内陸流通センターを結ぶ三本の道路建設計画(工事中)などがある(図2-62)。

## 五 今治の港

### 今治港のあらまし

今治港は高縄半島の先端に位置し、瀬戸内海の本航路に面している。阪神や九州地方を結ぶ航路に直結しているため、海上交通の要衝として重要な役割を果たしてきた。

港の起源は、二〇万三〇〇〇石をもって入封した藤堂高虎が、堀に海水を引き込む海城として今治城を築造した後、その北隅に船頭町を配したことに始まるとされている。その後、明治初年までは小船の出入りする港にすぎなかった。その後、商工業の発達に伴って、数多くの船舶が寄港するようになった。しかし、当時の今治港は港湾施設が不十分であったため、これらの船の多くは沖に碇繋し、舢艀はしけによって貨客のつみおろしをしなければならない状況であった。

このため、大正三年(一九一四)に港湾の修築を計画し、最も急を要する東防波堤の築造に着工した。また、大正一二年(一九一三)より九か年の継続事業として、国の直接施工により大改修が行われ、現状は写真2-45に近いものとなった。昭和二年に重要港湾に指定されて以来、今治港は愛媛県を代表

する港湾として港勢は進展し、一四年には海上出入貨物量は一二〇万トとなり、戦前の最高を記録した。戦後の一時期、港勢は衰退したが、三〇年代に入り経済の高度成長に伴って出入貨物量、乗降人員ともに増加していった。三九年には出入貨物量は一五四万ト、乗降人員は一八九万人に達した。さらに四〇年代に入り、フェリー時代を迎えると出入貨物量(自動車航送を含む)は飛躍的に増大し、四五年には八三一万トになった。乗降人員及び出入貨物量の増加に伴って、港内が狭くなってきたため、四五年度より蔵敷地区に貨物専用の港湾建設に着手し、一年の歳月と四〇億円の費用を投じて完成をみた。また、鳥生地区臨海工業用地の埋め立ても行われ、すでに企業の進出も始まっている。今治港は、背後都市の発展を伴い、流通拠点港湾として成長しており、このため、六八年を目標年次として、新たな港湾計画も策定されている。

### 明治期以前

今張(今治)の名が始めて文献に表れてくるのは建徳二年(三七七)頃に著された『太平記』であるといわれている(表2-81)。すなわち、『太平記』巻七「河野謀反の事」の条に「今張の浦に送りつけ奉る」とある。船をそろえ云々」とあり、また、同「脇屋刑部卿義助伊豫下向」の条には「今張の浦に送りつけ奉る」とある。これらに記される今張の浦は、現在の天保山や内港付近の地域ばかりを指したのではなく、時には蒼社川や頓田川河口の海岸一帯から大浜付近までを指したものとされている。この付近一帯は風波や海岸の状況が船の碇泊に適しているため、碇泊地として幕末まで使用されていた。

慶長五年(一六〇〇)藤堂高虎が関ヶ原の戦功により、二〇万三〇〇〇石で入封し、城下町今治を建設したが、今治港開港にいたらないうちに転封した。寛永一二年(一六三五)に久松定房が三万五〇〇〇石で伊勢長島から入封したが、当時の港湾施設は不十分であった。このため、寛永一七年(一六四〇)蔵敷に船頭町を設け護岸を整備した。七代藩主定剛さだたけは、寛政年間(一七九一―一八〇〇)に吞吐樋くんとびひ(泉川)の河口に新地を築造し、これと吞吐樋を利用して藩

主御召船の定繫場を設けた。この新地は後に「古新田」・「沖新田」・「沖州」などと称されるようになった。また、八代藩主定芝は新地港湾内に堆積した砂州を利用して埋め立てを行ったが、この地は後に「中州」と呼ばれるようになった。天保二年(一八三二)には船頭町下に防波堤の築造を計画し、郡奉行堀七太夫正義に御用係を命じた。この工事のことは、「今治拾遺」に次のように記されている。

蔵敷村船頭町下濱手風波之為ニ破損シケル事毎度ナリ、定芝公御代<sup>卯辛</sup>年正月二十日波止・石垣築替普請仰出、郡奉行堀七太夫正義ニ御用係被仰付、工事ハ大阪ヨリ北山貞助雇込相成、同三<sup>辰壬</sup>年三月普請着手翌<sup>己癸</sup>年七月落成、汐際ヨリ築山(ハ紀州杉之杭打立山取之模様所々へハ松植立其ノ景色甚美々タリ、九月ニハ寺町法華寺ヨリ妙見宮ヲ勸請シ、其賑ヒ群集之人々濱邊ニ充滿セリ、時ノ人天保山ト稱シ逐年石垣築出今猶堅固ナリ……

このように、当時の人々はこの埋め立て地を「天保山」と呼ぶようになったが、その後も石積み防波堤は

築造され、その長さは四〇間余に達し、築港らしい形が整った。

明治期から昭和 藩政時代には、今治港の工事はすべて藩費でまかなわれていた。しかし、廃藩後は港域が蔵期(終戦)まで 敷村・今治村・本町外七町の三地区にまたがっていたため費用の分担があいまいで、積極的に港湾改修に取り組む町村もなく、岸壁は崩れ、土砂は堆積するにまかせていた。しかし、人々の港湾改修に対する関心は高く、明治一四年(一八八)頃には改修費用を得るために帆船の徴収が行われ、一六年には中山義兄による常夜燈の建設計画が出された。また、二三年(一八八〇)には疇谷養三郎・中川卯三郎等による自費竣港が計画されたが、いずれも目的を達することはできなかった。このような中で、二一年と二六年の暴風雨や水害は防波堤を大きく破壊するとともに、多量の土砂が港内に堆積していった。

日清戦争後、今治の商業活動は、伊予ネルの生産が増大したこともあり、きわめて活発であった。このため、港の早急な改修が迫られており、県も三四年には竣港船海南丸で港内の竣港を実施した。これに対し町も阿部光之助等七人を港湾竣港委員に任命し、計画的に竣港を行った。施工に要した費用は一二四三円二三銭一厘に達したが、これによって港内を自由に航行することができるようになった。この後もしばしば竣港が行われたが、根本的な港湾改修にまではいたらなかった。このため、東北東の風が強い日には波浪が高く、船舶の入港は困難であった。

日露戦争後、伊予ネルの生産はさらに増大し、今治港の出入貨物量も増加したが、当時は貨物ばかりでなく人も多くは舳によって乗り降りしなければならぬ状態であった(写真2-46)。大型船の接岸が可能な港を建設することは、今治の産業の発展にとって不可欠なことであった。このため、今治商工会は明治四一年(一九〇)に築港期成同盟本部を設け、さらに四五年(一九三)には築港調査委員会を設置した。当時の愛媛県知事伊澤多喜男

は今治築港を早急に行うことの必要性を認め、四四年県の土木課長土田工師長に今治築港の計画を立てさせたが、伊澤知事の離県によって実施されることなく終わった。

大正五年(一九一六)には県の土木技師坂本一平が予算八〇万円になる今治港の築港計画を策定し、六年九月には内務省も今治築港計画を立て、県は土木課の垂水輝治技師に港湾の設計をさせた。築港は当初六か年の継続事業で計画されたが、大正一〇年に今治港が重要港湾に指定され、翌一一年には開港場になったことなどで、当初計画分を第一期工事とし、大正一二年以後の内務省直轄施工による分を第二期工事とした。このため、第一期工事は最終的には四か年継続となり、大正九年五月に起工された。こうして、第一期工事は町(後に市となる)が県の補助を得て施工することになったが、工事の重点は防波堤の築造と浚渫にあった。防波堤は今治港の安全性を高めるため、東北東の風を防ぐことを目的に天保山の旧突堤から弧形に四五〇m余り延長築造が計画された。また港内は、新地・沖州・船頭町・住吉町を取り除いて港内の船溜を約二倍に拡げるとともに、一〇〇〇ト級の船が繫留できるように浚渫が行われ、浚渫土砂で天保山海岸や旧今治町地先海岸の埋め立てが行われた。

大正六年(一九一七)頃の今治・日吉両町村の工業生産額は年額二〇〇〇万円余に達し、県下第一の工業地域となっていた。特に綿織物業は盛んで「四国の大坂」とも称された。明治三〇年代から支那・朝鮮・シベリア等への輸

出が行われていたが、大正に入ってから一層販路は拡大し、南支・インド・南洋方面への輸出も行われるようになった。また、大正十一年(一九三三)四国初の開港場に指定されたのに伴い、神戸税関今治支署も設置された。

第二期工事は、工費予算三〇〇万円余をもって、大正十二年(一九三三)より内務省の直接施工で行われた。同工事は昭和九年三月三〇日竣工したが、これによって棧橋もさらに二基増設され三基(いずれも長さ七二m、幅九m)となり、これらを櫛形に並行して配置した。小型汽船のみならず一〇〇ト級汽船の繫船が可能となり、貨物及び旅客の上げ降ろしが著しく便利となった。また、防波堤の築造も行われ、既設防波堤を一〇〇m延長したが、これと併行して港内の浚渫を施工することによって、三〇〇ト級の船舶が二隻停泊することもできるようになった。なお、二〇年八月には空襲にあったが、沖州倉庫が二棟焼失した程度で、港湾施設には大きな被害はなかった。

#### 昭和期(戦後)

昭和二十一年の南海地震以後、地盤沈下が続いたため、天保山岸壁の嵩上げ<sup>かさ</sup>工事が行われた。

また、二五年には軍艦「摂津」を改造して、老朽化した第一棧橋と取り替えるなど、新時代に対応するための対策が相次いで行われた。しかし、今治地域が繊維を中心とする産業が主体であり、その上、戦後対中国貿易の再開が見送られていたため、港勢は一時期きわめて衰退した。二六年一月の港湾法に基づく重要港湾指定及び二七年二月の今治港安全宣言告示により、ようやく開港場今治港に活気がよみがえるようになった。

戦後の今治港には大きく分けて二つの問題があった。その一つは、船舶の巨大化とフェリーの発達に伴う港内の狭隘化<sup>あひ</sup>の問題であり、他の一つは新居浜港の開港指定に伴う貿易量減少の問題であった。これらの問題に対するため、市は臨港鉄道敷地の買収や沖州倉庫の再建、港務所の建設など施設の充実に力を入れるとともに、外国

船の寄港招請や植物防疫港の指定等に関係機関に働きかけた。こうした努力が実り、三〇年には植物防疫港に指定され、外米や外材の輸入が可能となった。

三七年に誕生した羽藤栄市政は、特に港湾の拡張・整備を重要施策として取り上げ、積極的に改修工事に取り組んだ。その代表とされるものに新港湾の築造がある(図2-63)。これは、貨客分離を目的に貨物専用港を蒼杜川河口の蔵敷地区に建設しようとしたものであり、一万ト級船舶が接岸できるように計画された。新港湾の建設は、一一年の歳月と四〇億円の費用を投じて施工され、物揚場、岸壁(マイナス五・五m、同七・五m、同九・〇m)、植物防疫所指定輸入木材消毒実施区域



施設、蔵敷上屋、コンテナヤード等が相次いで完成している。また、フェリーの発達に伴い、フェリー接岸施設の建設も行われ、四五年には島しょ航路、四七年には神戸航路、五一年には大島(下田水)航路の各施設が完備された。

今治港の背後圏の中心である今治市は、造船、繊維工業等が盛んな工業都市として、また、東予地方における商業の拠点都市として、さらに本州や島しょ部と四国を連絡する流通拠点都市として、今後ますます発展することが期待されている。このため、港湾の果たす役割も、流通の拠点としてのみならず、海上旅客輸送の拠点として、今後一層増大することが考えられており、これに対応した港湾機能の整備拡充が強く要請されている。このような情勢に対応するために、六八年を目標年次として、今治地区及び富田地区を中心に港湾を整備することが計画されている。

#### 今治港の港湾施設

今治港の港湾施設は、新港湾の建設やフェリー接岸施設の整備等に伴い充実されてきており(表2-82)、泊地面積は二九万二五〇〇平方m、防波堤の総延長は一五四九mに達している。けい留施設も大型船けい留施設が八施設(二二・ベース、総延長一五〇〇m)、小型船けい留施設が一八施設(総延長三四五二m)に達するなど、四国を代表する港湾の地位を保っている。この他、上屋一〇棟(総床面積六〇五〇平方m)、倉庫一三棟(同六一六一平方m)、サイロ一五基(総容量一万九五二九立方m)の各建造物をはじめ、貯木場四か所(総面積五万四二九〇平方m)、野積場二か所(同三万四九六六平方m)等も備えている。しかし、船舶の大型化及び外・内貿コンテナの取り扱いに対応するためなど、物流の合理化を図るために大型船が接岸することのできる岸壁を整備することが要請されている。この他にも、フェリーふ頭の整備をはじめ、臨海部に移転を希望する企業に対する都市再開発用地の確保等、今後に残された課題も多い。

今治のもう一つ 波止浜港のある湾は、古くから<sup>ほこがた</sup>宮瀉湾と呼ばれ、<sup>くるしま</sup>来島を入口に置いた奥の深い入江であった。の港・波止浜港 船舶が小型であった時代には、<sup>うらち</sup>燈灘や<sup>いさ</sup>斎灘を往来する船は、来島海峡の急流を通過する場合、宮瀉湾で潮待ちや風待ちをしていた。また、中世には村上水軍の要地ともなったが、水軍滅亡後は再び避難港、漁港となっていた。

しかし、天和年間(一六二一―一六三〇)の波止浜塩田開拓以後、塩の一大産地となり港の重要性はしだいに高まり、これに伴って松山藩の保護も受けるようになった。弘化三年(一八四二)には港の護岸が構築され、また、嘉永二年(一八二〇)には海上交通の安全を図るため大燈籠一基が築造されるなど、次第に港としての機能も高まっていった。この結果、参勤交代の際には、松山藩はもとより、今治藩・宇和島藩等も波止浜港を利用することがしばしばあった。

大正時代以後、五回にわたって大規模な浚渫が行われ、港湾の機能の向上が図られた。この頃から木造船の修理工場が港の周辺に立地し始め、これに伴い出入貨物量も増加するようになった。昭和三〇年代初めに、造船界は木造船の建造から鉄鋼船の建造に移行し、我が国の高度経済成長とともに飛躍的に発展していったが、波止浜港に隣接する地域にも造船工業地帯が形成された(写真2―47)。

昭和三十七年に今治港港湾区域に編入され、外材の取り扱いが可

能となるとともに、塩田跡地が貯木場に適したことなどにより出入貨物量は増加し、六〇年には四万一二二トの輸入があった。また六〇年の入港船舶数は七四四二隻(三六八万七一四九ト)であり、移出は七万七八四〇ト、移入は七万六〇六八トとなっている(表2-83)。一般的に移出に比べて移入が大変多くなっている時期もあるが、これは、造船に要する原材料は移入となるが、製品となった船舶は出港として扱われ、移出とはならないことによるものである。

現在、波止浜港を発着する定期船は「第三くるしま丸」のみであるが、毎日波止浜と来島・小島<sup>おしま</sup>・馬島の間を各々約一〇往復して通勤・通学者を運んでおり、島の人々にとってはなくてはならない定期船となっている。