

から、事業の撤退や合理化のための集約などが行われ、その結果、現在では一十四事業者となり、また宮古と八重山の一部および先島航路を除き単独航路となっています。

業者が競合して「る航路もあつた」とから、事業の撤退や合理化のための集約などが行われ、その結果、現在では一十四事業者となり、また宮古と八重山の一部および先島航路を除き単独航路となっています。

離島航路事業者の多くは零細で経営基盤がぜい弱であり、複数の事

多くの島からなる沖縄県では船舶による輸送手段なくして住民の生活は成り立たず、需要に応じたさまざまな規模や形態の航路事業が生まれ育てきました。

戦後の航路事業はまさにゼロからのスタートとなり、社会混乱と物資不足の中で米軍の払い下げ船舶などを利用した事業が各地域で展開されてきました。

離島航路事業者の多くは零細で経営基盤がぜい弱であり、複数の事



久高海運(名)の「新龍丸」
フェリーへの代替が計画されている



渡嘉敷村の「フェリーけらま」12年には高速船との2隻体制となる

その4 運輸部



規制緩和の波にゆれる 離島航路

1 沖縄の離島航路

時代の流れとともに航路に対する利用者の要求はより高度なものとなり、事業者としてもこれらに応えてきました。

自家用車による移動だけでなく例えば検診車を島へ乗り入れることで島での健康診断が可能となります。現在ではほとんどの航路でフェリー化が進み、四航路を残すのみなっていますが、そのなかの久高航路についても港湾整備が完了し、次期代替ではフェリー化することを計画しています。

2 船舶の近代化

時代の流れとともに航路に対する利用者の要求はより高度なものとなり、事業者としてもこれらに応えてきました。

①フェリー化

自家用車による移動だけでなく例えば検診車を島へ乗り入れることで島での健康診断が可能となります。現在ではほとんどの航路でフェリー化が進み、四航路を残すのみなっていますが、そのなかの久高航路についても港湾整備が完了し、次期代替ではフェリー化することを計画しています。

これから事業の撤退や合理化のための集約などが行われ、その結果、現在では一十四事業者となり、また宮古と八重山の一部および先島航路を除き単独航路となっています。

業者が競合して「る航路もあつた」とから、事業の撤退や合理化のための集約などが行われ、その結果、現在では一十四事業者となり、また宮古と八重山の一部および先島航路を除き単独航路となっています。

③ 高速化

新造船は高速化が図られ、各航路において所要時間が短縮されてきています。

また、フェリーと高速船の一隻体制による運航が行われている航路も多く、離島住民の利便性向上だけでなく観光需要の拡大にもつながっています。

船舶においても身体障害者や高齢者が容易に利用できる環境が求められており、段差の解消、エレベーターや身障者用トイレの設置などを進めています。船舶の総トン数は年々大きくなっています。

船舶のペリヤフリーア化はまだ端緒についたばかりであり今後の課題となっています。

船舶においても身体障害者や高齢者が容易に利用できる環境が求められており、段差の解消、エレベーターや身障者用トイレの設置などを進めています。船舶の総トン数は年々大きくなっています。

船舶のペリヤフリーア化はまだ端緒についたばかりであり今後の課題となっています。

② 大型化

輸送能力の強化、航行の安全性や快適性の向上、また気象海象の影響による欠航を少なくするうえでも効果的で、船舶の総トン数は年々大きくなっています。

船舶においても身体障害者や高齢者が容易に利用できる環境が求められており、段差の解消、エレベーターや身障者用トイレの設置などを進めています。船舶の総トン数は年々大きくなっています。

船舶のペリヤフリーア化はまだ端緒についたばかりであり今後の課題となっています。

3 航路補助制度

航路事業にはその重要性から行政が深く関わってきました。

古くは明治の頃からすでに補助の対象とされており、現在でも離島航路整備法に基づく航路補助制度は離島振興の要となる離島航路の維持改善施策の根幹をなしています。多くの離島航路の収支状況は厳しく、さらに船舶の近代化などによる船価の増加は経営を圧迫しており、現在、一十四事業者のうち十七事業者の航路が補助航路として指定され、十年度は十三事業者が国および県から合わせて約六億四千万円の補助を受けています。

4 規制緩和

これまで離島航路を含む旅客航路事業においては輸送力の安定供給を図るため需給調整規制が行われてきました。

需給調整規制のもとでは新たな需要が発生しない限り新規参入が

難しく、単独航路の多い沖縄の離島航路では自由競争が強く制限されてしまいました。

しかしながら、運輸省の交通分野において規制緩和が進むなか、離島航路事業も例外ではなく、平成十一年の海上運送法改正により平成十二年十月から需給調整規制が撤廃されることになりました。

ただし、規制の緩和が不採算航路の切り捨てなど利用者利益を損なうおそれがあるため新たに指定区間制度が導入され、生活航路として指定した区間に^①一定のサービス基準を設けこれを許可基準とする。^②運賃の上限を設定する。^③事業の休廃止は六ヶ月以上の事前届出とする。などの対策が講じられていました。



座間味村の「かりゆし」
阿嘉～慶留間に就航、12年3月で航路廃止予定

今後はサービス基準を満たせば離島航路への新規参入が容易となることから、健全な競争による事業の活性化が期待されるとともにこれから離島航路事業のありかたに一石が投じられることになります。

新しい制度の中でこれまで採算性よりもむしろ利便性の新規参入を図る事業者が出てくのが、これに対し既存の事業者はどのように対応し、共存を図っていくのか、また、補助航路においてはこれまで採算性よりもむしろ利便性の



久米島フェリー(株)の「フェリーなは」17年経過してまだ現役

向上に視点をおいた船舶の近代化が図られてきており、過剰設備をかえ競争力に乏しい補助事業者が自由競争のなかで自立し存続しているのか、など規制緩和によって離島航路をとりまく環境がどのように変化していくのか今のところ全くの未知数です。離島航路事業者においてはおしよせる規制緩和の波を荒波として受けとめるのが逆にドックウェイとして波に乗ることができるのが、自らのおかれている環境と将来への展望を再確認することが必要です。

運輸部としても今後の離島航路事業の動静を的確に捉えるとともに、新制度のもとで適切に対応し利用者利便性の維持向上を図つていかなければなりません。



八重山観光フェリー(株)の「ササンクロス5号」俊足45ノット

