



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

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営まれてきました。

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いきました。

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

業者が競合している航路もあつたことから、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、現在では二十四事業者となり、また宮古と八重山の部および先島航路を除き単独航路となっています。

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添えてきました。

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、四航路を残すのみとなっていますが、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。



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

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、効果的で、船舶の総トン数は年々大きくなっています。

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二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。



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

④ バリアフリー化

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かなければなりません。船舶のバリアフリー化はまだ端緒にすぎ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与してきました。

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、二十四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の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



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

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きました。

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、平成十二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となりました。

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ついては①一定のサイバ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事業の休廃止は六月以上の事前届出とする。などの対策が講じられています。



久米島フェリー(株)の「フェリーなは」17年経過してまだまだ現役

5 新制度と離島航路

今後はサイバ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の離島航路事業のありかたに二石が投げられることとなります。

新しい制度の中でこれをビジネスチャンスととらえ、需要に見合う効果的な船舶を使用し、利用者の求めるサービスに応えるべく創意工夫をこらした運行計画で既存航路への新規参入を図る事業者が出てくるのかこれに対し、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

向上に視点を置いた船舶の近代化が図られてきており、過剰設備をか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けるのか、など規制緩和によつ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か、逆にバックウェイとして波に乗ることができるのか、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っていくかなければなりません。



八重山観光フェリー(株)の「サザンクロス5号」俊足45ノット

