

〈 連載(265) 〉

沖縄本島まわりに点在する離島への
航路について考える



大阪府立大学大学院 海洋システム工学分野教授
池田 良穂

前号に引き続き沖縄の話題を採り上げたい。ゴールデンウィークに沖縄に滞在した機会に、久しぶりに沖縄本島のまわりの離島への旅客船について調査をした。

離島航路がある東シナ海側の島を列挙すると、北から伊平屋島、伊是名島、伊江島、水納島、粟国島、久米島、座間味島、渡嘉敷島。一方、太平洋側は数が少なく、津賢島と久高島の2つだ。他にも離島はいくつかあるが、すでに橋によって本島とつながっており、旅客船航路は姿を消している。

那覇空港に降り立って、まず、那覇市内にある泊港に向かった。ここは那覇の沖合に浮かぶ久米島、粟国島、渡嘉敷島、座間味島への旅客船の一大基地であり、これら離島航路のターミナルは、トマリンという近代的高層ビルの1階にある。このトマリンの上層階にはホテルもあり、その客室の窓からは泊港が眼下に見渡せる。

この泊港から朝9時に、渡嘉敷島、座間味島への高速旅客船が同時に出港していく。そしてその1時間ほど後、久米島航路のフェリーが出港し、さらに粟国島、渡嘉敷島、

座間味島へのフェリーが出港していく。

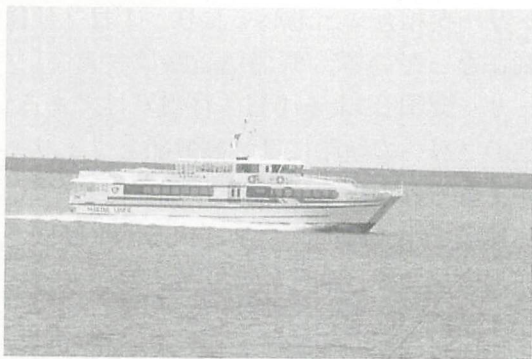
最も遠い久米島、そして60kmほど離れた粟国島には高速船は就航しておらず、在来型フェリーだけの就航となっている。久米島までは約2時半間の航海で、2隻のフェリーが相互に出港しており、1日2便体制になっている。粟国島航路は村営で「フェリー粟国」による1日1往復だけである。他の2島への航路には、高速船とフェリーがそれぞれ1隻の体制で、座間味島までは高速船で小1時間、フェリーで約2時間半、渡嘉敷島までは高速船で35分、フェリーで小1時間の航海だ。

この他に大東島への貨客船も泊港から出港するが、これは約400km離れており、航海時間も17時間と長く、ほぼ週1便の運航だ。久米島航路と大東島航路は民間船会社の運航だが、他の3島の航路はいずれも村営である。

久米島、粟国島、座間味島、渡嘉敷島への航路は、沖縄の中心である那覇から放射状に出ていて、横の繋がりがない海上交通網になっている。観光客としての立場からすると、これらの離島をめぐるアイランド

ホッピングができればうれしいところだが、現状ではその足はない。例えば、石垣島を中心とする八重山諸島では、1日に効率的に3～5島を回る高速船を使ったツアーが人気になっており、年間80万人もの旅客需要を創成している。そうした新しいスタイルのアイランドホッピング・ツアーが、那覇を起点とした離島航路にも可能性はあるのではなからうか。

現在は、各島ごとに那覇を基点に放射状に運航されているが、アライアンスを組んで効率よい運航をすれば、横のつながりをもつことができそうである。さらにアライアンスを組んで共同で高速カーフェリーの導入をすれば、人流だけでなく高速海上物流も可能となり、離島振興の上でも効果がありそうだ。



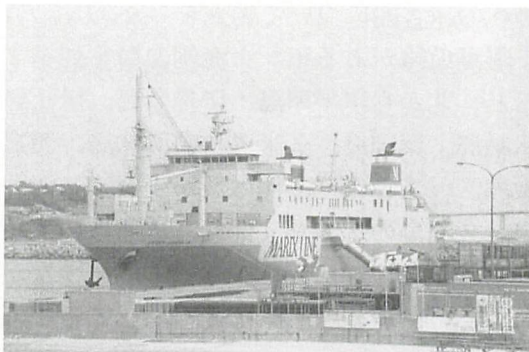
渡嘉敷島航路の高速旅客船「マリンライナーとかしき」



渡嘉敷島航路のカーフェリー「フェリーとかしき」

翌日、高速道路を使って、中部の本部半島に向かった。沖縄本島は、那覇を中心とする南部、名護を中心とする中部、そして山原(やんばる)と呼ばれる北部に分かれている。中部に張り出した本部半島には、沖縄海洋博が開催された機会に本部港が整備されており、本土とを結ぶ大型フェリーの一部が寄港している。

海洋博開催当時にはまだ南部と中部を結ぶ高速道路がなく、那覇から本部までの陸路は結構時間がかかった。したがって、中部に本格的港湾ができて本土からの直接の人流・物流の動脈の起点ができたことは、成長から取り残されていた中部から北部地域の経済発展に大きな貢献をした。



本部港に着岸荷役中の鹿児島航路の「クイーンコラル8」

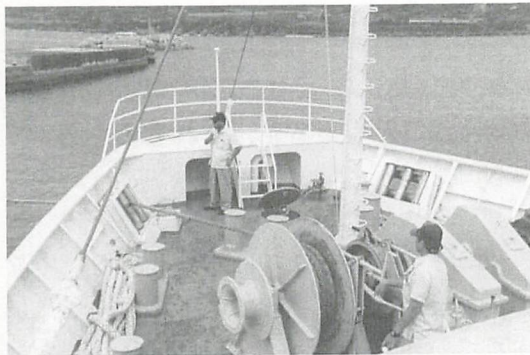
本部港の一画からは、本土航路以外に、その沖に浮かぶ伊江島へのフェリーが出ている。この伊江島には平たい楕円形の島の中央に高い柱状の山がそびえ立っている。これが有名な伊江島塔頭(いーじまたちゅう)だ。この島は離島の割には比較的人口が多いため、2隻のフェリーがほぼ1時間おきに就航している。港に到着するとちょうど次の便の出港が間近であった。窓口で聞くと、ゴールデンウィークのためもあ

ってか、車は予約で満船だが、人はまだ乗船できるという。

近くに徒歩客のための駐車場が整備されていたので、そこに車を預けてフェリーに飛び乗った。船の名前は「ぐすく」で、沖縄方言で「城」の意味。



伊江島航路の「ぐすく」



「ぐすく」の船首で離岸作業にあたる船員。制服は沖縄らしい「かりゆしウェア」

ブリッジの下にあるオープンデッキから、出港時の船上作業をみることができた。そこに現れた船員さんたちは、暑い沖縄ならではの涼しい夏服であるかりゆしウェアの制服であった。その服の色が、沖縄の美しいコバルトブルーの海とよく合っていた。

出港すると、フェリーは、本島と瀬底島とを結ぶ橋の下を通過して、一路、伊江島へと向かう。途中、小さな高速旅客船と交差

した。本部港の近くの渡久地港から、沖合の小さな島、水納島(みんなじま)とを結ぶ「ニューウィングみんな」であった。

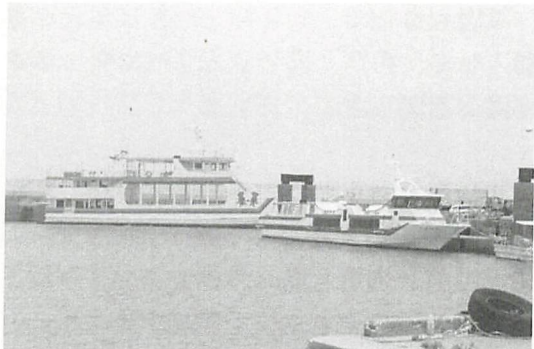
30分ほどでフェリーは伊江島に到着。港は綺麗に整備されていて、伊江島土産を並べる店もあった。島名物というピーナツを購入して、再び、同じフェリーに乗って本部港へと戻った。

次に車で向かったのが、本部半島の北側に位置する馬天港であった。ここからは、伊平屋島と伊是名島への村営フェリーがでている。「フェリーいへや」と「フェリーいぜな」である。この航路には高速旅客船は就航しておらず、在来型のカーフェリーが一日2往復している。航海時間は、伊平屋島が1時間20分、伊是名島が約1時間。この2島は隣接しているが2島をつなぐ航路はない。ここもアライアンスを組んでもう少し足の速いフェリーを共同運航すると、村民にも観光客にも利便性のよい航路運営ができそうだ。

3日目には、太平洋側の沖合離島への航路の起点港を回った。中部の島々の多くはすでに道路や橋で結ばれ、旅客船航路があるのは、南部の中城湾(なかぐすくわん)の湾口に、南北に並んで点在する津堅島(つけんじま)と久高島(くだかじま)である。この中城湾内には、サンゴ礁や干潟が広がっており、台風銀座である沖縄の中でも有数の船舶の避難地であり、かつては日本海軍の大艦隊も錨を下ろしたことがあるという。ここに、日本のトランシップ用の一大ハブ港を設ける提案を前号の本欄で行った。

津堅島への航路には、神谷観光が平敷屋

港から、高速旅客船とカーフェリーの2隻を就航させている。この港は、中城湾の北側に長く伸びる勝連の半島のほぼ先端にある漁港で、その一画が旅客船ターミナルとなっている。



津賢島航路の高速旅客船「くがに3」とカーフェリー「フェリーくがに」



安座真港に入港する久高島航路のアルミ製カーフェリー「フェリーくだか」

一方、久高島には、中城湾の南に張り出す知念半島に位置する安座真港から高速旅客船とカーフェリーが就航している。この2隻は、いずれもアルミ製の船で、自重が

軽く、燃費がよいのが特徴だ。この久高島は「神の島」と呼ばれ、古くから信仰の島として敬愛されている。しかも、信仰を司るのは女性ということでも有名である。

さて、以上紹介したように、沖縄本島周辺の離島への航路の特徴は、その多くが村営で、民間会社の運航するのは久米島航路、水納島航路、津賢島航路、久高島航路の3つだけだ。そして本島側の港は、それぞれの島と近いところ、すなわち航海時間ができるだけ短くなる場所が選ばれている。かつて陸上交通が発達してない頃には、山原船(やんばるせん)と呼ばれる船が就航する、本島海岸線に沿うように運航される沿岸航路もあったが、戦後には山原船もその姿を消し、海洋博の時に一時的にホーバークラフトが那覇と博覧会会場の本部半島とを結んだこともあるが、それも姿を消している。

沖縄の苦しいところは基地問題だけでなく、本土から遠く離れていて物資の輸送に時間がかかり、かつコストが高いことだ。これが沖縄への産業誘致の高い壁になっていると言っても過言ではない。沖縄本島でさえこうだから、本島まわりの小さな離島になると、そのハンデはさらに高い。こうした毛細血管にもあたる離島航路の整備拡充が国策として欠かせないように思う。

