



〈 連載 (339) 〉

## 離島航路の活性化



大阪経済法科大学・客員教授  
池田 良穂

去る9月に、東北の離島航路船の現地調査をした。この調査に先立って、東北の離島航路の現状をインターネットで調べたところ、図1のような補助航路の旅客輸送実績(東北運輸局)を見つけることができた。

一般的に、離島は過疎化が進み、離島航路はジリ貧状態にあるというのが一般的な見方であり、ほとんどの航路でその傾向だが、同図の中に1社だけ一貫して増加傾向にある会社があった。釜石を起点として、牡鹿半島の南に浮かぶ田代島、網地島、そ

して半島先端の鮎川を結ぶ航路を運営する網地島ラインだ。これには、何か理由があるはず。

国交省が2006年に、内航客船の活性化を図るために全国の成功事例を調査した「旅客船活性化事例集～ベストプラクティス～」の資料を見てみると、図1の中のシイラインとシーパル女川の2社が、再編によって事業継続を図ったことが紹介されていた。しかし、成長目覚ましい網地島ラインのことは書かれていなかった。

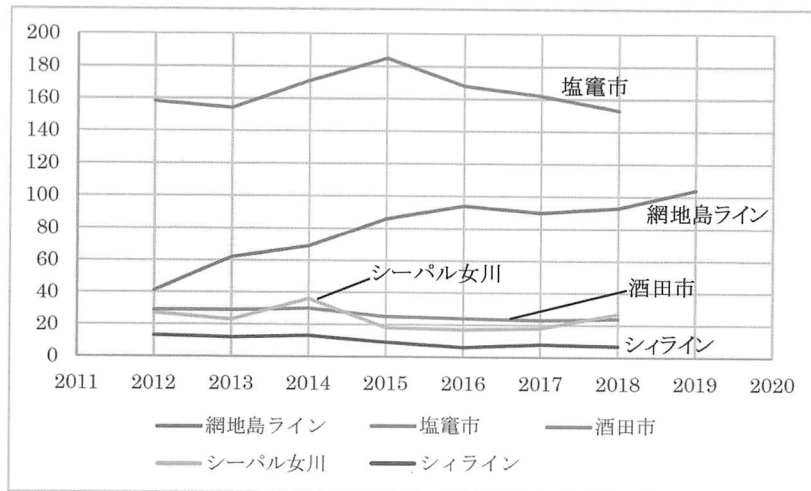


図1 東北地方の国庫補助離島航路の旅客輸送実績(千人)

それではと、同社の安倍社長にアポをとり、釜石の本社でお話を伺うことができた。安倍社長とは、30数年前に同社初のカーフェリー「マーメイド」建造に当たって相談を受けて以来のお付き合いではあるが、お恥ずかしいことに、こんなに着実に業績を伸ばしている会社とは知らなかった。

まず、知りたいのは田代島、網地島の過疎化の状況だ。同航路は、半島先端の鮎川と石巻も結んでいるが、陸続きなので定期バスも運行されているので、主要な利用者は両島の旅客のはずだ。両島の島民数の推移が図2である。1980年には2000人以上いた島民は、最近では500人を切るほど減っていることがわかった。他の離島と同様に、急激な過疎化に直面している中で、いかにして利用者を増やすことができたのか疑問は募る。

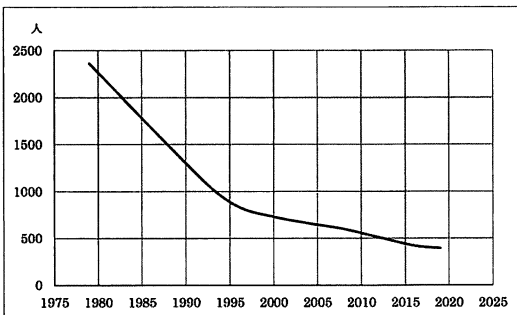


図2 網地島・田代島の島内人口の推移(人)

この疑問は、安倍社長へのインタビューの最初の、「網地島ラインの利用者のうちの島民利用は約1割で、後は観光客なのです」という説明で一気に解消した。すなわち、観光客誘致によって、図1にある同社の利用者増は達成されていたのだ。そういわれてみれば30年前に、「マーメイド」を建

造する時に、「かつこの良い斬新な観光客受けのするデザインにしたい」という社長の要望に応じて、欧米のスタイリッシュな小型船の写真を何枚か提供したことを思い出した。その頃から、明確に観光客誘致にターゲットを絞り、力を入れ始めていたのだと気づいた。

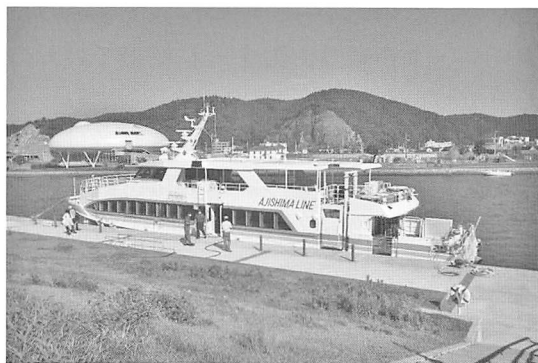
社長のお話によると、観光客誘致はなかなか大変だったという。当初は、観光誘致のポスターの作成にも、「離島航路補助を受けている会社が、なぜ観光客誘致なのか」とクレームがついたという。島の宿や民宿との情報共有や、観光客誘致のベクトル合わせにも苦労があったようだ。しかし、そうした壁を乗り越えて観光客誘致を進めて、400人ほどの島内人口の島に、今では年間10万人もの乗客を運ぶようになった。最近、最新鋭のカーフェリーと高速船とを新造して投入。9割の観光客輸送が、1割の島民の足の確保と質の向上にも一役かったことになる。

とはいえ、観光客誘致はそう簡単なことではない。どの離島航路でも、観光客誘致には力を入れているものの、必ずしも成功しているわけではない。そのことは図1に示す東北の離島航路の他社の実績をみればはっきりと分かる。

では、なぜ網地島ラインが成功したのかを、筆者なりに分析してみると次のようにまとめられる。

1. 経営者の明確な観光客誘致というターゲット設定
2. 高速船導入による航海時間の短縮(日帰り観光を可能に)
3. 宮城県第2の都市の中心部からの発着

4. 大都市とのアクセスのよさ(仙台から石巻まで列車で1時間。高速道路もある)
5. 島の魅力の発掘(猫、漫画、ビーチ、食事)



網地島ラインの高速船「シーキャット」は、宮城県第2の都市石巻の中心街から発着しており、近くには石ノ森萬画館等の集客施設もある。

これまで、筆者が知る限り、最も成長している離島航路は、石垣島を起点とする八重山諸島航路である。50年前に、筆者が初めて石垣島を訪れたときには、小型の木造貨客船が各島に行っており、航海時間も長く、多くは1日1便で、欠航もしばしばという状況だったのが、今では30ノットを超えるたくさんの高速旅客船がサンゴ礁の海を疾走して、年間130万人もの旅客を運んでいる。図3に、八重山諸島航路の旅客輸送実績の推移を示す。

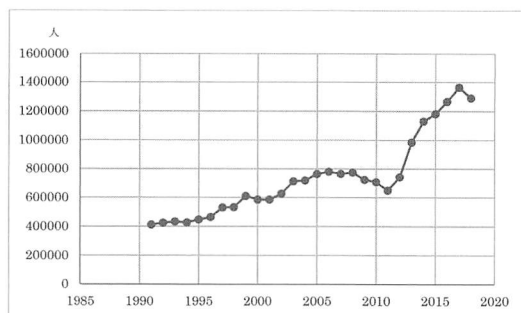


図3 八重山航路の旅客輸送実績(竹富町役場資料)

ここでの成功も、高速船導入による航海時間の短縮や日帰り観光が可能になったこと、各島に宿泊施設が建てられたこと、起点となる石垣島が観光地として脚光を浴びたことなどが主要な成長要因とみられている。図3からわかるように、2005年から80万人台で停滞していた状況が2010年代に入って打破され、130万人台まで急増したのは、新石垣空港の開設による本土の主要都市からの直行便、格安航空会社便の進出、そして大型クルーズ客船の寄港数の急増という3つの要因によって、ベースとなる需要が急拡大したことが原因である。



八重山の海を疾走して、年間130万人もの観光客を運ぶ高速旅客船の一隻。写真は安栄観光の「うみかじ」。

このように過疎化に直面する離島航路でも、観光客誘致によってみごとに成長過程に乗った事例も少なくない。ただ、観光客誘致の在り方は、航路の長さ、島の魅力と観光施設、観光需要の存在、アクセス状況等の様々な要因によってさまざまに異なってくる。まずは、今回紹介したような網地島ラインや八重山諸島航路のような成功例、全国的に調査して、その成功要因の分析を進める必要があるようだ。