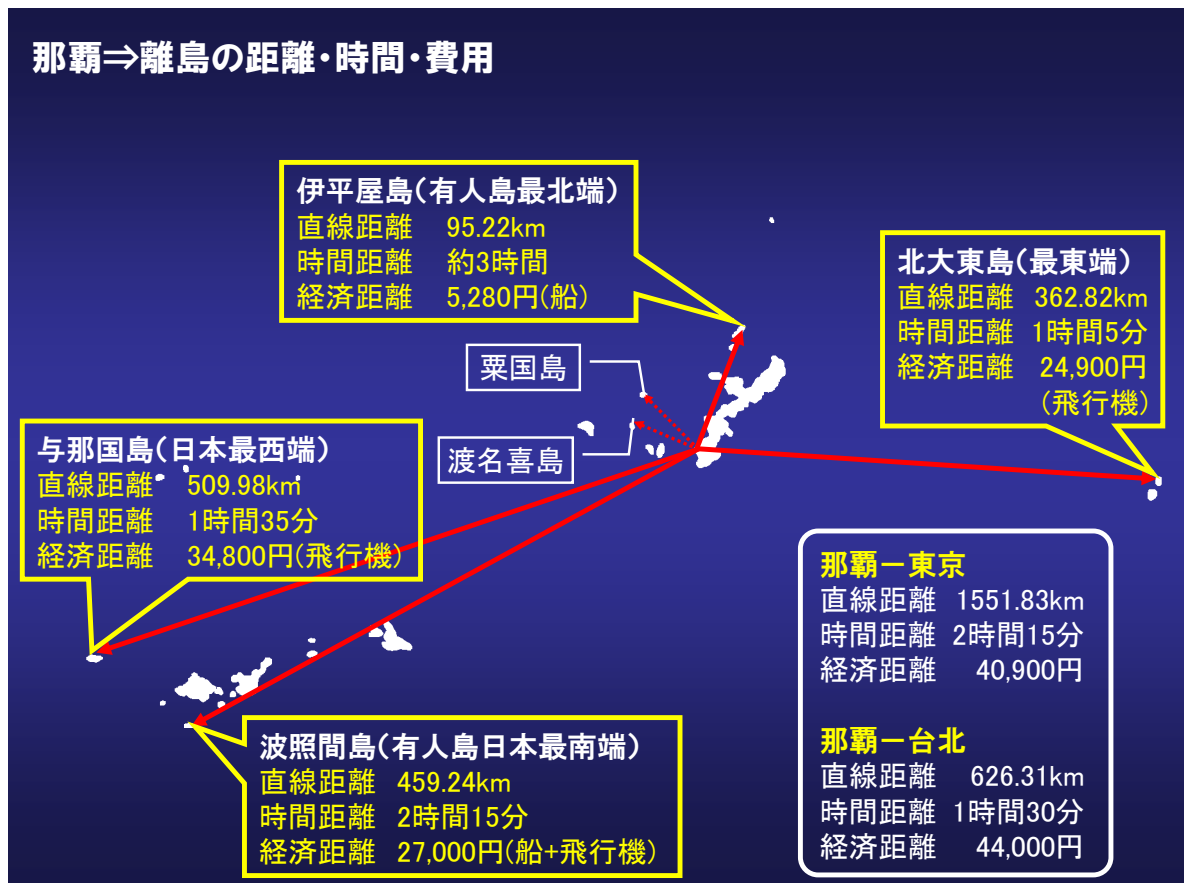


# 沖縄離島における交通および観光の現状と課題

株式会社カルティベート  
代表取締役 開 梨香

## 1. 沖縄の離島が抱える問題点



### (1) 教育

- 沖縄の39の有人離島（沖縄本島及び本島と架橋された島以外の島々）の中で、高校は4島（石垣島、宮古島、久米島、伊良部島）にしかなく、その他の有人離島では、中学校を卒業したら親元を離れて島外の高校へ通わざるを得ない。
- 全小中学校のうち36.3%が僻地・離島校で、特に八重山諸島の場合、ほとんどの学校が4,5級僻地である。本務教員は2～3年任期、半数近くを占める臨任が1年任期のため、毎年半数以上の先生が入れ替わるという状況にある。
- 離島の子供たちは、スポーツ・文化活動において大会への出場等で島外に出なくてはならないため、交通費負担が大きい。

## (2) 保健・医療

- 小規模離島および本島僻地のほとんどでは、急患が生じた場合、自衛隊及び海上保安庁等のヘリコプターで患者を搬送しなければならない。沖縄本島北部では、県民や行政の寄付金でつなぎながら、NPO法人MESHサポートが民間ドクターヘリを飛ばしている。
- 先島地域の離島住民は、出産や歯の治療など基本的な医療サービスを受けるためにも、石垣島・宮古島まで渡らなければならない。疾病の状況によっては、沖縄本島まで治療に通わなければならない。

## (3) 空路・海路

- 空港施設を有する離島は、有人島39島中12島のみである。
- 小規模離島路線を持つ航空会社の経営は厳しく、移動にかかる住民の経済的負担も大きい。
- 離島町村への海路はほとんどが公営であり、自治体と住民の経済的負担が大きい。
- 台風や冬期の時化などの自然条件により安定的な運航が確保しにくい。

## (4) 島内交通

- 39有人島のうち、乗合バス・タクシーが運行しているのは15島である。
- 小規模離島では旅客事業者運送事業の許可を取ることが難しいので地域ツーリズムの推進に支障をきたしている。

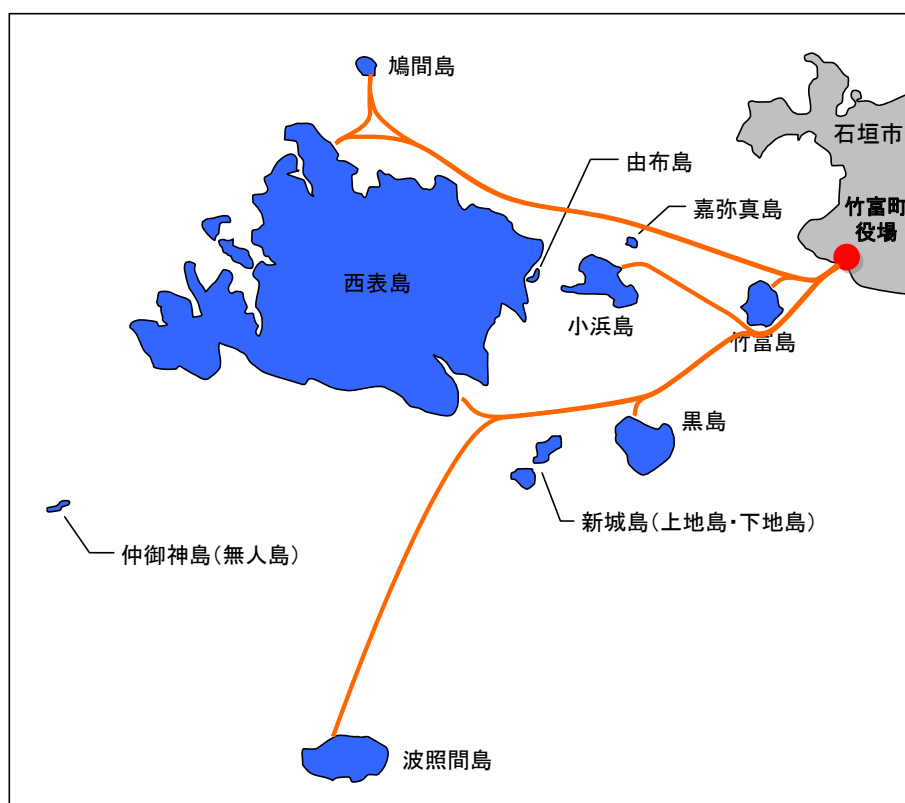
### 旅客自動車運送事業 許可基準(抜粋)

旅客自動車運送事業		
他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業(法第2条第2項)		
	一般貸切旅客自動車運送事業	一般乗用旅客自動車運送事業
	1個の契約により乗車定員 <b>11人以上</b> の自動車を貸し切って旅客を運送する事業(例:観光バス等)	1個の契約により乗車定員 <b>10人以下</b> の自動車を貸し切って旅客を運送する事業(例:タクシー、ハイヤー等)
最低車両数	(1) 沖縄本島: 申請する営業区域ごと3両以上 (2) 沖縄本島以外の地域: 営業区域ごとに <b>3両</b>	(1) 沖縄本島: 営業区域において営業所ごと10両以上 (2) 宮古島及び石垣島: 営業所ごと5両以上 (3) その他の営業区域: 営業所ごと3両以上 ただし、 ●一般乗用旅客自動車運送事業者の営業所が存在しない島しょ部は、 <b>1両以上</b> ●一般乗用旅客自動車運送事業者の営業所が存在しない町村は、 <b>2両以上</b>
その他	●許可等に付す条件等 離島での輸送、会葬者の輸送等の特殊な申請については、 <b>その内容に応じ、それぞれの特性を踏まえて弾力的に判断すること</b> とし、許可に際しては、必要に応じ業務の範囲を当該輸送に限定する旨の条件等を附すこととする。	●適用 (1) 特殊なサービスに限る事業については、事業の特性を踏まえて判断することとし、許可に際しては、必要に応じ、業務の範囲を当該事業に限定する旨の条件を附すこととする。

## 2. 離島の具体例

### (1) 有人島日本最南端の波照間島がある竹富町では

- 有人島9島で構成され、移動手段が船舶に限定されており、航路の起点となる石垣島（石垣市）に竹富町役場があるため、各島への行政サービスの効率が悪く財政負担が大きい。
- 天候の影響で運航率が低いため安定度の高い船舶の導入や生活保全航路の確保が必要である。特に最南端の波照間島では、昨年より飛行機の定期運航が廃止されており、不便を強いられている。
- 町内に多数ある港湾（地方港湾10、漁港3）を観光振興に活用したいが、管理規定が厳しいため規制緩和が必要である。
- 離島航路整備法の補助対象となっている航路のうち安定的な輸送が確保できていない航路がある。



### (2) 沖縄県最東端の北大東村では

- 39人乗りの飛行機が1日1便・片道平均約70分で就航しているが、南大東島経由三角運航の生活路線のため観光客に提供できるのは15座席程度が限度となっている。

- 島民が仕事や行事、病院などで那覇に出る場合、1人往復で航空運賃が32,300円（離島発の往復割引運賃。那覇発だと45,200円）かかり、しかも日帰りが不可能である。船は、5日に1便、那覇・南大東との三角運行をしている。片道13時間、4,620円かかり、往復割引運賃は9,240円。
- 観光客を貸切バスで案内するには許可が必要だが、一般貸切旅客自動車運送事業許可のために、15人乗り3台のバスを確保することは島の規模から見て無理がある。
- 外洋に浮かぶ絶壁の島のためフェリーが接岸できず荷役を常時クレーンに頼っており、運航が不安定であるとともに物流コストが割高である。
- 外洋に浮かぶ孤島であるため、基本的な生活に関わるコストは高い。

北大東村生活コスト

単位：円

サービス	北大東村			那覇市		東京都		
水道 (上水道のみ)	海水を淡水化して配水	基本料金/6㎡	1,750	基本料金/5㎡	900	基本料金/5㎡	1,170	メーター口径 20mm 税抜き料金
		6㎡超/㎡	420	5㎡超10㎡未満/㎡	105	5㎡超10㎡未満/㎡	22	
		メーター使用料1個	105					
使用料(例)		10㎡利用の場合	3,535	10㎡利用の場合	1,425	10㎡利用の場合	1,280	
テレビ 視聴料	東京都契約の衛星から配信。来年、地上波デジタル開通予定	NHK衛星料金/年 NHK地上料金/年 民放料金/年	23,890 — 24,000	NHK衛星料金/年 NHK地上料金/年 民放料金/年	23,890 13,280 —	NHK衛星料金/年 NHK地上料金/年 民放料金/年	25,520 13,280 —	消費税込み
インターネット 利用料	衛星から中継局経由各家庭へADSL回線	NTT	6,728	NTTフレッツ光ファミリータイプ	6,478	NTTフレッツ光ファミリータイプ	6,720	那覇・東京は、プロバイダーによって変動あり
ガソリン	船にて輸送(月1)ドラム	/リットル	147	/リットル	119.2	/リットル	125.6	沖縄・東京は、平成22年2月9日集計平均値
軽油		/リットル	124	/リットル	105.4	/リットル	104.9	
灯油		/リットル	84	/リットル		/リットル	71.8	

### (3) 日本最西端の与那国町では

- 与那国町から台湾花蓮市までは111キロで石垣島との距離よりも近い。戦前は、人的・物的交流が盛んだったこともあり、双方ともフェリーの定期就航を望んでいるが、法的な規制に阻まれている。
- 有村海運の倒産によって、台湾、与那国、西表、石垣、宮古、那覇をつなぐ航路がなくなったため、八重山諸島の住民は、物流面、観光面での不利益を被っている。

### 3. 離島観光振興における課題

- 離島の経済活性化と自立をめざした着地型観光の実質的な推進。
- 離島観光の最大の魅力である自然・歴史・文化の保全と活用のためのルール・仕組みづくり。
- 着地型観光を推進するための、旅行商品・航空券の流通面での条件整備や人材の育成。
- 農業・漁業・商工業従事者が観光客を受入れ、送迎、観光案内することが可能になるような島内交通の許可基準の緩和と再構築。

### 4. まとめ

- 辺境の人々にとっての移動する権利とは、安全に、快適に、自由に、経済的に移動することが保証されていることである。
- 中央から離れた小規模離島や僻地が抱える交通にまつわる不利益は、中央や都市部の視点では理解しにくい。
- 離島が抱える交通に関する問題を解決するためには、地域住民の視点に立った法整備と施策展開が必要である。
- 国は、法整備にあたって地域の多様な実情にあわせて運用できる自由度を持った仕組みを作り、財政的に支援することが求められる。
- 地域は、主体的に地域の交通問題解決に取り組み、規制緩和によってもたらされる利益を享受する一方、責任と義務を負うことが求められる。

### 5. その他、交通基本法で検討していただきたい具体的な事項

#### (1) 船舶と航空の役割分担の明確化

- 時間距離、人口規模、行政的/経済的/文化的結びつきなどの一定のルールを設け、その離島と他の地点を結ぶ旅客輸送の主たる手段を船舶とするか航空とするかを整理し、主たる航路には補助制度を充実させる必要がある。
- 貨物輸送については、船舶を支援する必要がある。

## **(2) 航路補助制度の位置づけ明確化**

- 航路（海路・空路）あるいは島内交通を担うバスに対する補助制度を法的に位置付けることが求められる。

## **(3) 租税特措法等における離島航路支援策の位置づけ明確化**

- 現在、租税特措法や個別の法律の中で定められている離島航路支援（税の減免、使用料の減免など）については、交通基本法で明確に位置付ける必要がある。

## **(4) わが国の観光振興における離島観光の位置づけの明確化**

- 離島交通を単なる交通権の視点からのみ考えるのではなく、離島が有する自然・文化資源がわが国の観光の多様性を形作るものであるということを踏まえ、国家戦略である観光振興の視点からの位置づけも明確にする必要がある。