

旅客船 北海道

東日本海フェリー株式会社
東海 且典（営業企画部）

少子高齢化・人口減少時代に向けた地域交通事業者の取り組みについて

東日本海フェリー株式会社
営業企画部 東海 且典

1. はじめに

当社は北海道本土と離島およびロシア・サハリン州を結ぶ航路を経営している船会社です。このたびの取り組み事例については、当社の国内離島航路、稚内港と利尻島および礼文島を結ぶ「利礼航路」と、江差港およびせたな港と奥尻島を結ぶ「奥尻航路」についてご紹介することといたします。

2. 航路と関係自治体の概要

(1) 人口推移

利礼航路は、4隻のフェリーで稚内港とそれぞれの島を1日あたり2~4往復、両島間を1~4往復運航しています。奥尻航路は、2隻のフェリーで江差港と奥尻島を1~2往復、せたな港と奥尻島を4~9月まで1~2往復季節運航しています。

利礼航路の利尻島・礼文島は、利尻町・利尻富士町・礼文町の3町、奥尻航路の奥尻島は奥尻町のみで1町からなっています。

ここで航路別に島民人口の推移を見てみます。

| 項目 | 人口(人) | | | |
|--------------|--------|--------|--------|---------|
| | 昭和60年度 | 平成7年度 | 平成17年度 | 20年間の増減 |
| 利尻町 | 5,472 | 4,455 | 2,811 | 2,661 |
| 利尻富士町 | 5,756 | 4,585 | 3,115 | 2,641 |
| 礼文町 | 5,540 | 4,173 | 3,364 | 2,176 |
| 利礼航路計 | 16,768 | 13,213 | 9,290 | 7,478 |
| 奥尻町 奥尻航路計 | 5,080 | 4,338 | 3,686 | 1,394 |

利礼3町では20年間で約45%が、奥尻町では27%と全国の過疎地域のなかでもかなり速いペースで人口が減っています。

国では過疎対策として人口の減少や地域社会の崩壊を食い止めるため、行財政や税制など様々な立法措置を講じ、その結果過疎地では公共施設等の社会基盤整備が進み、都市部との格差是正がなされたといわれていますが、当社航路の基盤である4町の人口は基盤整備の進捗とは裏腹に、産業の衰退と地元医療機関への不安などから都市部への人口流出が

急激に進み、さらには少子高齢化の影響を大きく受けて、特に利尻町ではほぼ半数に近い人口が減っています。

(2) 航路の推移

島民の当社航路利用状況の推移を見えます。

| 項目 | 島民の航路利用状況(人) | | | |
|------|--------------|--------|--------|---------|
| | 昭和60年度 | 平成7年度 | 平成17年度 | 10年間の増減 |
| 利礼航路 | 60,734 | 85,375 | 74,944 | 10,431 |
| 奥尻航路 | 19,840 | 25,486 | 24,121 | 1,365 |

平成7年前後は、島外の医療機関への通院や、自家用車の普及による島外への買出し、島内外への帰省などにより、一時的に利用増に転じましたが、基礎となる島民人口の減少を受けて、この10年間では利礼航路が12.2%、奥尻航路が5.4%と減少に転じています。ちなみに各自治体では離島住民への運賃助成を、当社独自では車輛の離島住民割引を実施しております。

次に総利用者数と、船舶総トン数の推移を見えます。

| 項目 | 総利用者数(人) | | | |
|------|----------|---------|---------|---------|
| | 昭和60年度 | 平成7年度 | 平成17年度 | 20年間の増減 |
| 利礼航路 | 397,043 | 841,004 | 862,129 | 465,086 |
| 奥尻航路 | 116,140 | 187,861 | 165,353 | 49,213 |

| 項目 | 船舶総トン数(隻)(ト) | | | |
|------|--------------|------------|------------|-----------|
| | 昭和60年度 | 平成7年度 | 平成17年度 | 20年間の増減 |
| 利礼航路 | (4) 5,315 | (4) 11,574 | (4) 14,214 | (0) 8,899 |
| 奥尻航路 | (2) 1,785 | (2) 3,725 | (2) 4,506 | (0) 2,721 |

利礼航路では、離島観光のブームに乗り一時期爆発的に利用者数が伸びました。この需要増に対応するため、船舶の大型化・高速化を段階的に進めた結果、相乗効果によって利用者数はさらに伸びを示しました。しかしながら、この伸びも平成14年度(105万人)をピークに陰りを見せてきています。

奥尻航路では、利尻・礼文島のような「最北の島」といった地勢的優位が示せず、観光客の取り込みでは努力したほどの結果を残すことができませんでした。ただ、平成5年7月12日に発生した「北海道南西沖地震」の津波による被害回復のため、人員・資機材の

輸送が発生したことで利用者数は伸びを示しています。こちらの航路においても、被害からの復興回復に伴い利用者数も減少しています。

結果として、離島各町において少子高齢化・人口減少が進行する中で、当社が航路の規模を拡大できたのは、利礼航路の観光客入り込みの増加によるもの、さらには、利礼・稚内地区での宿泊施設の増設や航空路の拡充、当社運航船舶の大型化による輸送能力の増強と空港・港湾施設の拡大により観光需要に応えたことによるものです。

従って当社では、今の航路規模を維持して島民の利便に資するためには、自治体・島民・輸送機関・宿泊施設など当社を取り巻く皆さんと一丸となって、是が非でも観光客の誘致を継続・拡大していく必要があると考えています。

3. 少子高齢化の影響

ここで平成 17 年度の、年齢が 65 歳以上の層が人口に占める割合を見てみます。

(国勢調査の数値ですので、各町が年度末で集計した数値とは合致しません)

| 項目 | 総人口 | 65 歳以上 | 割合 |
|--------------|-------------|------------|-------|
| 全国 | 127,767,994 | 26,154,346 | 20.5% |
| 北海道 | 5,627,737 | 1,212,616 | 21.5% |
| 利尻町 | 2,951 | 995 | 33.7% |
| 利尻富士町 | 3,239 | 1,083 | 33.4% |
| 礼文町 | 3,410 | 1,026 | 30.0% |
| 利礼航路計 | 9,600 | 3,104 | 32.3% |
| 奥尻町 奥尻航路計 | 3,643 | 999 | 27.4% |

65 歳以上の高齢者人口は、全国よりも北海道のレベルが高くなっていますが、当社航路がカバーしている四つの町は、それよりも遥かに高い割合となっています。

4. 少子高齢化への取り組み

全国的に様々な分野で少子高齢化・人口減社会への的確な対応が叫ばれて久しいですが、当社航路においてはどの地域・分野よりも先にこれらへの対応を考えなくてはなりません。

高齢化への対応としてリプレイスする船舶の施設は、車椅子対応・エレベーター・手摺り等を設け、快適性の面では敷席ではなく椅子席を増やし、フィンスタビライザーを装備して揺れを無くするなど段階的に進めています。また、稚内港では 100%バリアフリーの旅客ターミナルを、平成 20 年度に竣工させる予定です。町民の皆さんからの要望を適時に汲み取れる体制をつくり、毛布の貸し出し・弱者優先席の設置・島外への余裕を持った通院を可能にするダイヤ編成など、運航事業者として可能な限りの改善を行っています。このように、全国に先んじて高齢化が進行する島民を対象に、バリアフリー等の改善を進めることは、全国的な超高齢化社会の到来への備えも十分に整うことになると認識していますし、観光客も高齢化するのですから、このお客様にはバリアフリー等の施設的対応と

は別の、割引制度や船内サービスを考えていかななくてはなりません。

さて、高齢化への物理的な対応としてバリアフリー化を進めるのは大変分かりやすいテーマだと考えるのですが、やっかいなのは人口減への的確な対応策をどこに求めるのか？ということです。前段申し述べた観光客の誘致・拡大を継続しなくては、バリアフリー化の資金もままならず、航路の規模を縮小する事態に陥ってしまいます。全国的に人口減社会となるのですから、分母が減れば当社航路を利用する観光客も減っていくのは間違いありません。もちろんこれから暫くの間は、退職された団塊の世代のお客様の旅行需要をどんどん取り込んでいかななくてはなりません、国内のお客様に限界があるとすれば、次に中国・台湾・韓国等の外国人のお客様を誘致しなくてはなりません。当社ではロシア・サハリン州へもフェリーを乗り入れしているので、利礼・稚内地域の観光PRも行ったことがあります。両島にロシア人観光客を誘致する効果は現れませんでした（試行錯誤しながら継続します）。海外のお客様を対象に北海道の離島観光を売り込むことは、辺境の運航事業者とそれを巻き込む地域としては、いささか荷が重く感じます。ビジットジャパンキャンペーンは官主導によって外国人観光客を誘致する政策ですが、あまりにグローバルすぎて、具体的にどのようなことをしたら良いのか？私にはピンときません。

一方、今年3月18日の日本経済新聞には、「国土交通省が今夏をめどに離島の観光振興策をまとめる」との記事が掲載されました。航路維持のためには利用者（観光客）の確保が重要との考えは当社の方針と全く一致します。またこの記事には、「全国で三百ある離島航路のうち、百二十三の航路が国交省の補助金を受けている」と書かれています。「赤字になったから補助金で補填する」では、単なる対症療法でしかありません。もっと抜本的な改善をするためにどのような具体策がまとまるか？当事者としては非常にたのしみを感じるところです。

5. 終わりに

先に述べたことと重複しますが、離島航路事業者が公共交通機関として少子高齢化・人口減少社会にどのように対応するかというテーマは、(決して疎かにする訳ではありませんが)当社ではバリアフリー化するかサービスをどうするかといった問題よりも、もっと根本的な、どうやったら、航路を存続できるのか？今の運航規模・サービスを維持・継続できるのか？ということに尽きると思います。利用が減ったから規模を縮小した不便になったからまた利用者が減った赤字になったから補助金、というマイナスのスパイラルにならないよう観光客の誘致を強力に進めなくてはなりません。

それと同じくらい大切なことは、島民の人口をどのように維持していくか？極論すると、離島に住んでいる人が誰も居なくなってしまうと航路を運営していく意味がありません。そういうことを考えると、国や道など行政機関の施策がかなり大事なことだと思います。賃金は安い、物は高い、医療は不安、教育は不満、テレビのチャンネルが少ない、では誰も住みたくありません。そういったことを解消する政策があって、同時に当社を含む地域

社会が、行政の側面からの協力を得て観光客の誘致を進めれば、利用者数の確保がなりバリアフリー化やサービス面の拡充がかなうと考えます。

あまりに漠然として取り組み事例の紹介にはなっていないようですが、今後の事業展開方策に関する当社の考え方についてこれで終わります。

以上