

旅客船 東北

大島汽船株式会社  
千葉 洋明（取締役）

## 少子高齢化における地域交通事業者の取り組み

その朝、地元新聞一面トップの“「大島架橋」橋梁本体の着工を平成 20 年代半ばに進めていく”見出しが、目に飛び込んできた。平成 19 年 2 月 21 日に行われた「県議会 2 月定例会見」で村井宮城県知事が明らかにした“架橋”に対する方針内容であった。県が大島架橋の着工時期を明言したのは初めてであり、平成 30 年完成目標年次の前倒しが叶う明るい見通しの発表であった為、地元住民は“長年の悲願がようやく手の届くところに来た”事で喜びに沸きかえっていることも続く紙面に掲載された。同様の内容は主要新聞の県内版にも大きく取り上げていた。

架橋着工が目前に迫る状況下にある宮城県最北東部に位置する気仙沼市、その地に抱かれるように浮かぶ大島。島の周囲 22km、総面積約 8.8km<sup>2</sup> に、現在人口 3,568 人、世帯数 1,100 余りを有する東北最大の有人島である。さらに本土との最短距離が 230 メートル程しか離れておらず、典型的な本土隣接型離島である。また、波静かな気仙沼湾を演出する天然の防波堤として、さらに「港町気仙沼」を形成する上で地理的に重要な位置に浮かんでいる。

その波静かな湾内を本土側への生活航路、島民の唯一のライフラインであるこの航路が「大島航路」であり、当社、大島汽船株式会社がカーフェリー 2 隻、旅客船 4 隻、交通船 1 隻をもって一年 365 日、運航にあたっている。この航路を旅客船が片道 7.15 km を約 25 分の航程で 16 往復便、また、カーフェリーが 5.1 km を約 20 分の航程で 11 往復便(通常期)運航している。

この主要 2 系統の航路とその他の不定期航路を含めて、年間輸送旅客数約 89 万人、車輛輸送数約 5 万 4 千台の実績を誇る東北有数の航路となっている。現在、その航路も島内人口の減少や観光の多様化等で年々減少傾向にあり、厳しい経営を余儀なくされている。

遠洋延縄マグロ漁全盛の頃、気仙沼市は活気に満ち、人口も 7 万人へあと一步、さらにそれ以上に伸びるのでは、と思われた時期もあったが、主要産業の衰退とともに、気仙沼圏全域の活力低下を引き起こし、生産者人口層の東京、仙台など大都市への人口流失が続いている(平成 18 年町村合併をもって平成 19 年 3 月現在 66,391 人)。その中でも大島地区の人口流出率が著しいことが認められる。

その当社が抱える航路の主要固定利用客である大島地区の人口動態は昭和 39 年の



【写真 河北新報社 リアスの風 提供】

### 気仙沼市周辺と大島

5,639人をピークに減少に転じ、平成の時代となってからは、さらに急激に減少した。その後は前年比2.3%程度と以前よりは緩やかになってはきているが、その流れは止まることなく現在も続いている。予想では、架橋完成年次である平成30年度には人口3千人を確実に割ると見られる。さらに人口流出に付随するように高齢化率も他の地域より抜きん出て高く、平成18年時点で35.4%と高い比率であり、現時点においても超高齢化地区といわれてもおかしくない。この状況のまま推移すると平成30年度には50%を上回る高齢化率となり、地方行政サービス機能が維持できなくなる弊害が生じる、超々高齢社会になると予想される。その悲観的な状況に拍車をかける様に、現実にはこの予想推定値を上回る勢いで、おのおの数值が推移しており、この地域にとっては非常に厳しい局面に向かっている。

さて、この状況の中で、我々航路事業者にとって事業運営をどうすべきかを見据えた場合、この人口動態が指し示す通り、今後の利用客の大半が高齢者やお体の不自由な客層であることを念頭に置き、その客層に沿った事業展開を進めていくことになると思われる。そのことが利用者のより一層の利便性を確保する事につながると共に、会社全体としてのサービス向上へと発展していくと考えている。



段差のある船首着岸

その第一歩として我々が現在まで取組んだ内容の経緯をここに紹介する。

大島汽船株式会社は、会社設立当時から事業展開している「大島航路」を含む航路各所の使用港は、特定漁港岸壁を間借りする状況下で運航されており、使用船舶の離着岸は全てリスクが多い船首着岸の方法を取らざるを得なかった。さらに固定岸壁ゆえに潮位の変動を直接受けるため、それが乗降の際の高低差となって現れ、一部の利用客を除けば、危険と不便さを強いていた。

この状況は長く続いていたが、平成9年に主要航路の起点である大島浦の浜港に「浮き棧橋」が完成し、続いて本土側気仙沼港にも設けられ、着岸船舶は全て横付け方式となった。これで潮位による乗降の不便さと船首着岸のリスクはこの「浮き棧橋」が設置されたことによって漸く解消された。

この時期が我々航路事業者として、今後想定されるであろう高齢化社会、交通バリアフリー社会に向けた戦略的投資のターニング・ポイントとなった。

まず、乗降の際の段差解消と所要時間の短縮を狙うべく、高速化を目指して平成11年にアルミ製の双胴型旅客船「カメラリア・キッス」を就航させた。特徴は乗降口にランプドアを有し、潮位変化にも影響されない、フラットな乗降口として、ストレスなく乗り降りを実行可能にした。さらに、車イスも乗降可能とし、客室にも十分なスペースを取れる設計とした。運用面では、高速化と快適性はまずまずであったが、当初想定の子車イスの利用状況となると、客室内脱着座席の取り外しからスペースを確保するまでの手間がかかり、提供者である我々も、利用者にしても多少の不便さが残ったもののバリアフリー化に向け



カメラリア・キッス

た第一歩を踏み出した旅客船と位置付けられるだろう。

そこで、カメラリア・キスの教訓を生かして、平成 15 年に就航した旅客船「海来(みらい)」をノーマライゼーションの理念の下に“利用する人、全てにやさしい設計”思想を盛り込んだ東北初のバリアフリー船として「大島航路」に投入した。

「海来(みらい)」は乗降口のランプドアはもちろんのこと、手摺り、車椅子優先スペース、トイレ、案内板や点字ブロック・点字シール案内に至るまでバリアフリー化を施した。さらに空調設備まで吟味し、年間を通して船内全体を快適に利用できる空間として、従来の既存船設計コンセプトとまったく異なる船舶に仕上げた。

この就航をきっかけとして、当該船を教室とした「バリアフリー教室」を就航後まもなく開催した。これは「海来(みらい)」を実際に利用する立場になって取り扱った場合などの様な意見があるかを知るためであり、行政や福祉団体等、各種関係機関と広い視点でタイアップした当気仙沼地方では初めての実践講習会であった。

内容は下記の通りである。

〔バリアフリー教室〕

(内容)

1. キャップハンディ体験
  - 車椅子体験
  - 視覚障害者体験
  - 高齢者体験
2. 講義及び意見交換会
  - 講義「ノーマライゼーションの理念と福祉のまちづくり」
  - 意見交換
  - 参加者アンケート



バリアフリー教室の風景



限られた空間の中で「万人に優しい」理想的な設計であると我々提供者側には思われた「海来(みらい)」であったが、実際の運用面ではバリアフリーにおける理想的快適性と実用面でのギャップが多々あることを、この「バリアフリー教室」を通じて痛感した。

そこで当社は本格的なバリアフリー船を契機に「船」を核としたバリアフリー活動の情報発信基地として、“小さな町の

小さな船からバリアフリーに対する啓発”を合言葉に積極的に取り組むようになった。

この旅客船「海来(みらい)」の後を受けて就航したカーフェリー「フェリー亀山(かめやま)」旅客数 250 名、乗用車 16 台、総トン数 306 トン もバリアフリー化を目指し、段差を出来るだけ排する為に、1 階甲板上(位置)に客室定員を集中的に配したつくりとした。この設計に際しては、従来の搭載能力を落とすことなく、港湾スペースや利用岸壁を考慮して船体の大型化を出来る限り抑えるという制約の多い条件下でなされ、総トン数は 300 トンを超えてしまったものの、概ね基本構想通りに仕上がった。この船体構造は既存船である「フェリー大島(おおしま)」旅客数 250 名、乗用車 16 台、総トン数 198 トン が 1 階甲板上の両舷に客室として各 8 名の定員(シルバールーム)を設けているのみで、通常の利用者は 2 階客室に階段を乗降しての利用で、高齢者やお体の不自由な方、小さいお子さん等に不便を強いる客室配置であったため、それを日々目の当たりにして階段を乗降しないですむ「やさしい客室」を求める意思が反映された結果であった。



フェリー大島  
(2F客室部)



〈大島 浦の浜待合室〉  
スロープのある出入口付近



待合室室内

また、この「フェリー亀山」の就航にあわせ、現在 3 箇所の営業所兼待合室のうち、大島の玄関口に当たる「浦の浜」港の乗船券販売窓口兼待合室を全面改装してバリアフリー化した。

今後は、既存 2 営業所の待合室に対するバリアフリー化を残しているが、経営収支の状況から鑑みれば、先行投資しなければならない案件やランニングコスト等を考慮すると予算的に非常に厳しい状況であり、早急には取り掛かれない。

この海・陸上の使用施設については、本来の理想論的に利用者サイドに立って考えを巡らせれば、旅客船の乗降口から待合室までのアプローチを含め、さらにその先のアクセスまでの動線を含めた全体の改造をデザインし、設計しなければ、利用者が望む利便性の確保が“出来た”とは言えないであろう事は容易に認識できる。このことを一事業者だけの単独事業として行うには、現状の経営環境から考えると、さらに不可能に近い内容であることも現実である。

現在、当気仙沼地域も他の地方都市と同じく、都市部への人口流出による減少が続いている。さらに生産者人口の減少から低年齢者層の減少による少子化問題がクローズアップされ、また急速に進むであろう高齢化社会は、当該地域の航路事業者にとっては固定利用客の減少となって現れる。これは即ち日々の固定収入減少へとつながり、経営を逼迫させてくる。特に生産者人口の減少は単純計算すると、一人の通勤者が減少する毎に、年間約 600 人弱(一人×往復×24 日×12 ヶ月)の利用客数の減少につながる。この減少分を観光客の増加で補うことは、昭和の時代の団体旅行華やかかりし時期ならい

ざ知らず、100人以上の団体は極めて少ない現状と旅行形態が少人数主流の多様化した昨今では容易に補填する事は難しい状況である。

こういった経営環境のなかで周期的に必要となる代替建造費を確保することや法律に基づいた各種提供施設の整備を進めることはさらに容易なことではない。

間近に迫った架橋による事業経営の根幹をも揺るがす大転換期を控え、将来展望にも暗い影を落とす中、少子高齢化社会もまた歩みを止めず、その対応に先駆ける先行投資もままならない。当社は、現状の社会情勢の中でのお客様の求める利便性向上に対する投資の必要性と利益追求の宿命を背負う市場原理が働く一民間企業であるのもまた事実であり、このぎりぎりの狭間で、どのように投資リスクを最小限に抑えて会社存続の道を模索していかなければならないのか。資本力の乏しい地方の中小交通事業者にとって、非常に困難な現実と直面して、会社の舵取りも厳しい判断を迫られている。

今日も当地方の新聞には平成20年半ばの「架橋早期実現」を目指して、本土側アクセス道地権者住民団体と大島島民とが共に一丸となって強気に働きかけていく旨、宮城県土木事務所へ要望した記事が掲載されていた。

架橋は確実に一步一步現実と近づいてきている。航路事業者にとっては苦悩が深まる鉄槌の音として、全身を揺さぶられる心境の毎日である。

以 上