



# 特集―海と島の日本・Ⅲ

- ・「対談」島と離島航路の国家的位置づけを  
安倍友一／山本照子……………23
- ・離島漁業再生支援交付金を活用した沿岸資源管理  
沖縄県八重山支庁 鹿熊信一郎……………50
- ・イトーヨーカ堂で販売される網地島の養殖ギンザケ  
本誌編集部……………58
- ・宗像沖ノ島紀行  
土屋 久……………70
- ・海は島にとって能動態か受動態か？  
菅田正昭……………78

〔対談〕

# 島と離島航路の国家的な位置づけを

網地島ライン株式会社代表取締役  
盛運汽船株式会社代表取締役

安倍友一  
山本照子

島々にとって、航路とはまさにすべてを運ぶ生活道路、生命をつなぐ海の架け橋であり、その安定就航は離島振興の基盤を支えるものだ。しかしながら、全国三三三離島航路のうち、多くが実質赤字経営であり、十分な公的支援なくしては事業を続けられない窮状を抱えている。これからの離島航路経営にとって何が必要なのか、離島航路事業の国家的な役割とは何か。まさに離島振興の行く末を左右するわが国の離島航路政策が大きな転換点を迎えるようとしているいま、今号では小さな島々を結ぶ離島航路事業者のお二方に、経営の現場から思いの丈を語っていただいた。

離島航路は島の生命線

受け継がれる離島航路経営

離島航路経営と国庫補助の現状

離島航路政策のあゆみ

離島に対する国の評価とは

離島航路事業と政策の将来展望

島国日本の再認識を



つけ、固定棧橋と同じ高さに持ち上げて車を積み降ろしするという、日本に一隻しかない船です。建造当初、エレベーターは永くもたないだろうというので、

次期フェリーは軽量・

高速化のため、ポンツーン（浮き棧橋）を漁港に設置してくれるよう要請し続けてますが、二五年たつたいまも実現せず、老骨にムチ打ってます。

**山本** もう一つは、船の安全に関してですが、風はある、波はある、潮の干満もありますから、港がちゃんと整備されていないと発着がとて難しいんです。中小規模の離島航路は漁港を使うことが多いので、船長もたいへんです。できれば港の一つは浮き棧橋をつくるようにしてほしい。干満に関係なく船がつけられますから。

浮き棧橋がないと、どうしても段差ができるので、おじいちゃんおばあちゃんが乗り降りする時は、船員が手を添えたりしてケガをしないようにしています。現場では、どうしてもソフトでカバーするほうが安全な場合もあり、生活航路ですから知り合いも多く、身内感覚でやっています。陸上のバリアフリー仕様のバスなら、ワンマンカーでも一定

海の上ですから、もし何かあると  
すぐ生命にかかわります。ですから、  
安全にはとくに気をつけています。

山本

の安全は保たれますよね。でも船の場合、船板一枚下は地獄といわれているように、海の上ですから、もし何かあるとすぐ生命にかかわります。ですから、安全にはとくに気をつけています。

こうした問題も抱えながら、離島航路は島の人流、物流すべてを担っている。

んです。  
**安倍** そう、島にとつてのライフライン、まさに「命の糧」ですね。

### 受け継がれる離島航路経営

——離島航路については、本誌でもしばらく特集を組んでなかったんです。近視眼的に見ると、ちょっととした軋轢は生じるかもしれませんが、五年後、一〇年後を見てほしいといったことで、本当の「現場」のお話が聴きたいと思っています。

まず、お二人の個人史と島、航路経営の関わりから。  
**安倍** 私は三代目です。大正の初め、祖父が網地島から牡鹿半島の鮎川へ艀こぎの舟で郵便物を運び、島内へも配るという郵便船事業から始まったんです。その後、機械船が

たしかに、親父の背中を見て育ったわけだから、やめられないんですね。

安倍

入って、田代島を経由して石巻まで行くようになり、親父が石巻に旅館を建て、その目の前の栈橋から船が発着するようになった。

私は昭和四九年から親父と一緒に仕事をはじめ、五三年、その友福汽船と網地島漁協の船舶部門を合併し、石巻市と牡鹿町（当時）も出資して網地島ライン株式会社ができ、平成三年に親父から社長を引き継ぎ、一昨年には、石巻市営で運航していた網地島〜鮎川航路も引き受けました。これは先々代が手掛けていた航路ですから、百年ぶりに元に戻ったという感じですね。

正直、やめときゃよかったなと思いますよ（笑）。たしかに、親父の背中を見て育ったわけだから、やめられないんですね。三代目、四代目ともなると、先代から「自分の目の黒いうちに船はやめる」と言われながら引き継いで来られた方が多いと思う、大手は別として、中小航路の経営者は、みんなそんな感じじゃないのかな。

宮城県内では昨年、離島航路事業者が二社、廃業してしまった。準離島航路の唐桑汽船（気仙沼〜大島〜唐桑）と、

丸中金華山汽船（鮎川〜金華山、女川〜金華山、女川〜出島）。後者は、もともと離島航路と観光事業をやっていましたが、航路事業の赤字が一〇

〇％補填されなければ、観光事業の利益に食い込んでくるわけですよ。補助が入るんだから続けた方がいいんじゃないかと言われながら、欠損補助は一〇〇％も入るわけではない。赤字の六〇％、七〇％しか補助されないということは、残りの欠損は観光事業の売り上げで補填しているわけ。観光セクシヨンの売り上げがものすごく大きな会社だったら、航路も面倒みてやれという話になりますが、どっちもどっちみたいな会社だと、やっぱり二、三〇％の補助カットというのは大きいですからね。

——これは核心に触れる大事な話なので、のちほどまたゆっくりお願います。山本さん、愛媛県の宇和海の非常に小さな島々、海象条件の厳しいところで、どうして経営者になられたんでしょう。

山本 私、じつは泳げないんですね（笑）。それで船会社をやっているんですかと言われるのですが、泳げないからこそ、船員には安全を口やかましく言ってます。

船との出会いは、高校時代に競漕用ボートに乗ったのが最初です。松山の高校ではボート部が盛んだったんですよ。本当にその程度で、海とは全然関係がなかったし、結婚するまではお魚も触ったことがなかった（笑）。それが、た

また昭和四八年、宇和島へお嫁に行き、子どもを五人育てていたとき、主人が別の仕事のほうにいったので、急に離島航路はおまえがやってくれということ、まだ下の子が二つか三つぐらいの時に会社を引き継ぐことになったんです。

うちの会社は、かつては宇和島に近い高島という無人島で海水浴場を経営してたこともあります。宇和海沿岸はリアス式海岸なので、砂浜が少ないんですが、高島には砂浜があり、うちの船で一分ほどなので、お客さんも結構多かった。宇和島の南、西海町（当時）にも鹿島というサンゴで有名な島があって、そこにもうちの船が通っていたんです。義父が経営者だった時代ですが、戦後すぐからずっと走らせていた。木造船が傾いて、海上保安部に怒られるほどお客さんが乗ってみたいだった。

戦後しばらくは、いまのように道路網が整備されていないので、島だけじゃなく、陸から陸への交通手段も船だったでしょ。まして船の数も少ない。そういう意味で海運がとてよかった時代です。うちの会社も、宇和島から北は佐田岬半島、南は高知県の宿毛、九州の方まで、焼玉エンジンの船で何十もの沿岸航路を走らせていたそうです。

昭和三〇年代まではよかった

泳げないからこそ、  
船員には安全を口やかましく言ってます。

らしいんですが、そのうち、道路が延び、トンネルが開通し、車が走り始めると、もう船は必要なくなってくる。それで沿岸航路をどんどんやめていったらしいんです。

私が会社を引き継いだとき、どういう経営をしているのか、まず帳簿を見たんですよ。びっくりしました。えっ、これでやっていけるのか、本当に「ええっ！」でした（笑）。適正な利益を上げる民間企業のシステムになってないんです。補助金も満額補填されてない。どうやっても赤字になってしまう事業なのに、何で続けなきゃいけないんだろうと。

また、引き継いだ直後、三浦半島地区にトンネルが抜けたんですよ。その時のお客さんの数を調べたら、トンネルが一つ開通するとお客さんが半分に減るんです。さらに一本抜けるとまた半分に。グラフにはっきり出たんです。

それまでも道はあったんですけど、リアス式海岸なのでカーブが多く、アップダウンも激しい。宇和島市街まで出てくるのに車に酔いながら一時間以上かかるわけです。船だと直線で一分ほどですから、皆さん船に乗ってくれていたんですが、ショートカットするトンネルが抜けると、もうそっちの方を使う。

それに当時は、宇和島近辺は真珠養殖で景気がよく、家で車を二、三台持つ

山本

ようになった。だから、船に乗るのは車を持っていないおじいちゃん、おばあちゃんという状態になってしまったんです。

——それでも照子お母さんの後ろ姿を見て、自分が一肌脱がなければと、息子さんが宇和島に帰ってこられたそうですね。

山本 帰ってこなくていいよ、と言ったんだけど(笑)。いまは、代々引き継いできた使命感でがんばっています。

安倍 私の息子は、まだ東京に置いてる。様子を見なくちゃあわからんから。現状ではとてもじゃないが、胸張って帰って来いとは言えないね。

山本 もう何代もやってきたけれど、息子には継がせられないって、北海道の事業者の方もおっしゃってましたよ。

安倍 ぼくは子どもの頃から、休みのたびに石巻からしょっちゅう島に出かけていたんですよ。本当は絵描きになりたかったんだけど。高校の時、やはり家業を継がなきゃと思っただけで、将来は「観光屋」になろうと決めてた。東京の大学へ入っても授業にはあまり出ず、北海道から九州まで自転車で行ってました。美術部の部室もうろちよろして、夏休みになると合宿と称して部の連中を島へ連れて行くわけです。

その時、「安倍さんは「観光屋」になって、このきれいな島を観光地にするの？」と聞かれてね。あっ、まずいな、でもそうしないとこっちは仕事だから食っていけないわけですよ。鋭いところを突かれたな、と思いました。

### 島の人たちが

観光客を歓迎しているか  
——というと、存外そうじゃない。

安倍

観光地にしちゃって、文明がどんどん島に入ってくるんですね。文明をとるか自然をとるか、悩んだ末にチコはどうとう島を出ていっちゃうんですが、いまだに頭の中に残っているんだ。島で観光に携わっている人たちは皆、そういう葛藤のなかでやっているのかもしれない。

島の人たちが観光客を歓迎しているかという、存外そうじゃない。「観光客は要らない」と言う。民宿をやっている人も「少しでも来てくれればいい」と思ってる。観光客が来るとゴミは置いていかれるは、島は汚されるは、夏には水が足りなくなる。網地島ラインが儲けるために観光客を呼び入れてるように言われるんです。

だから、島の人口がどんどん減っていくのに、いまの運航規模を維持していくために、少なくとも旅客数を減らさないようにしなくちゃいけない。そのためにあえて観光と言っているのであって、住民の利便を守るためにやむなく呼んでるんだ、そのところは我慢してください、という話をするんです。

**山本** 昭和五〇年頃、大河ドラマ『風と雲と虹と』のロケで日振島に緒方拳さんたちが来られました。その直後は船に乗り切れないぐらいお客さんが押し寄せました。でもそれは一年間だけのことです。

じつは、会社を引き継いだ後、島の人たちに、「観光、一緒にやりませんか」と声をかけたことがあります。そして、「毎日、釣り船が一〇〇隻も来て、大きな魚がいなくなつたし、サザエも減つてきた。海を覗いたら岩から藻のように釣り糸がゆらゆらしてる。きれいな自然が壊されて、何にも残らないことになる」と元も子もない」と言われて。

さっき言った鹿島にも昔は国民宿舎があつて、観光客で

### どうやつても

赤字になつてしまふ事業なのに、  
何で続けなきゃいけないんだらうと。

山本

いっぱいだった。ところがいまは鹿と猿だけの島になってる。サンゴを見るためのグラスボートは走ってますが、国民宿舎が撤退して、定期船もありません。あれほど賑わつた島がこの数十年でこんな島になつたんです。もちろん、資源に恵まれて、観光でちゃんとやっているところもあるとは思いますが、観光の意味をよく考えないといけないと思いますね。

——離島航路つて、島の住民だけで成立していた時代つてあつたんですか。

**安倍** 三〇年前はね。会社設立の直後、昭和五三年の人口は網地島、田代島あわせて二三四二人。実際、合併前の福汽船の経営は黒字だったし。両島とも、漁船員を輩出する島だった。遠洋漁業の基地だから、一回漁に行つて帰つてくると何百万円と入ってくる。だから、みんな石巻の町に引越して、家を建てて、いまは六〇〇人ですよ。でも、人口が四分の一になつて、輸送人員も四分の一になつたかというのと、ほとんど変わってない。つまり、夏場の海水浴客を増やして、輸送人員を一定にしている。便数も減らしてない、運賃も一〇年近く上げてない。

——たいへんなご苦労ですよ。でも、この仕事は社会性





盛運汽船が結ぶ戸島に遺る文化財「一条兼定の墓所」。



日振島の史跡・藤原純友ゆかりの「みなかわの井戸」。

が非常に高い、地域社会に貢献しているという気持ちはあったでしょうね。

**安倍** 中学生、高校生の頃から船に乗って、切符を切ったり、綱をとったり、親父の手伝いをしてきているわけです。それが身体に染みついていたんですね。島が好きだったこともありますが、とにかくそれしかなかったわけです。

私が石巻に戻った昭和四七、八年は、競合する航路があったんです。船が発着するのは北上川の河口港ですが、二〇〇メートルほど下流からほとんど同じ時刻に別会社の不

定期船が出た。スピードはほとんど同じだから、島へ着くのは向こうのほうが早いんですね。それでどんどん客が減っていった。それなら速けりゃいいんだろうということで、中古の速い船を買ってきて、競合船を抜いちゃったわけです。そうしたらお客さんが五割ほど増えた。

また、網地島の網地島漁協でも同じような船を運航してたんですが（網地浜、田代島、石巻）、赤字だから一緒に運賃を値上げしてくれないかということになったことがある。五割上げてくれということでしたが、当時はうちも黒字だから上げられない。過去三年間赤字で、向こう三年間も赤字が見込まれる場合しか運賃は上げられない決まりだから。そこで、ちょうど旅館を一棟建て増したばかりだったので、その償却費を入れて、女中さんを事務員にして、赤字の状態にして値上げしたものですから、五割お客が増えたのに五割運賃を上げるという状況でした。

そのころ、田代島が無医島だった。うちが網地島漁協と一緒になれば船が一隻余るから、それを救急船として島に置いてくれないかという話が石巻市からあり、その提案に乗ることにしました。そこから国庫補助航路になっちゃっ



網地島の景勝地「ドワメキ崎」のポスター（網地島ライン製作）。



シュロの木が植栽された網地島のビーチ。

たんですね。それがいまの網地島ライン株式会社です。

私は「観光屋」を目指しながら一所懸命やっています。しかし、赤字経営の補助航路になると、役所へ出向き、私は頑張ってますと言って会社でつくった島の観光パンフレットを見せても、「これは補助の対象になりません」と言われるんですよ。「えっ、どうしてですか」と言うと、国は離島航路事業の欠損に対して補助を出している。パンフ

レット類は観光のためのものであつ

て対象にならない、と言います。びっくりしましたね。

### —— 離島航路経営と国庫補助の現状

**山本** いまだにそうですよ。監査になると、これはいらないでしょう、これは認められませんと、どんどん削られちゃうんです。

**安倍** 島の人口は減ることはあっても、増えることはまずないわけです。いまの人口をキープすることすら難しい。

だから、減った輸送量は観光客で補い、運賃は上げずにサービスの拡充をする、これは事業者としてあたり前の考え方でしょう。当時はまだ若かったし、商売人の精神を引きずってますから、役人と喧嘩しましたよ。ふざけるんじゃないと言っ

**山本** もう十何年前の話ですが、船の時刻表を新聞に載せたんです。島のお祭りの時などは、よそからたくさん帰って来られるので、ところが監査の時に、これは unnecessary 広告費だから補助対象には含まれませんと削られちゃって。お盆とか帰省客が多い時には、船の時刻表を公に

しないとみんな困るでしょ。お客さんのためを思ってたんですけどね。

どこの補助航路もそうですけれど、運転資金などを借り入れて、使っちゃった分、あとで補助を認めてもらうというシステムだから、使った分を補助対象として認められないと、その分は誰も払ってくれないんですよ。それがたまりにたま

て、どこも累積赤字を抱えること

になるわけです。以前、義父が言っていたんですけども、離島航路を経営しようと思ったら、二本立てで行けど。別会社をつくって、そ

ちらで儲けて離島航路に回さない

と維持はできない。離島航路の現

場では、それぐらい一所懸命考えてやってるんですけどね。

**安倍** 今年の夏、東北では地震の風評被害とすつきりしな

い天氣が重なって、よその観光地では観光客は三、四割減ですが、うちは逆に売り上げを伸ばした。これまでも、

砂浜にシュロの樹を植えたり、水上遊具を設置したりと、自社努力を積み重ねてきた結果ですよ。ただ、海水浴シー

ズンだけだと天候に左右されやすいし、輸送力にも限界がある。お金をかけずに、夏以外の観光客をどうやって増や

そうかと。網地島には、ドワメキ崎という白亜の断崖の景

減った輸送量は観光客で補い、  
運賃は上げずにサービスの拡充をする、  
これは事業者として  
あたり前の考え方でしよう。

安倍

その紹介フレーズを借りる承諾をもらい、ポ

スターとチラシをつくって宣伝してる。

**山本** うちの航路でも、少しでも売り上げにつながればと、

平成一六年の四月から「ぐるりうわ海」という遊覧切符を売り出しています。定期船を使った宇和島発着のミニクルー

ズで、高速船なら一時間四〇分で二〇〇〇円、普通船なら四時間で一五〇〇円という切符です。島では途中下車でき

ないんですが、途中リアス式の海岸美や島々の景観を楽しんでもらえるんですね。それも特別な船を出すわけじゃな

く、ふつうの定期船ですから。ホームページはもちろん、

勝地があつて、以前からそこを売り出したかったんですが、手すりも何もないし、断崖の上から安全に覗きこむ設備があればなあと思っていたんですね。ところが、越前海岸の東尋坊を訪ねた時に気がついたのですが、国際的な大観光地の断崖なのに、手すりも何もないんです。それならドワ

メキ崎も大丈夫だと思つた。ちようど作家・

椎名誠さんが著書の

『風のかなたのひみつ島』（新潮文庫）でド

ワメキ崎のことに触れ

ていることを聞いて、

その紹介フレーズを借

りる承諾をもらい、ポ

市の観光協会でも宣伝してくれているので、全国からお客さんを集めてますよ。

——安倍さん、いわゆる航路事業外収入としての旅館経営、これはお父さんの時代から始められたんですか。

安倍 石巻の旅館は親父が昭和二七年に始めたのですが、そのうち、個人のお客さんが多くなり、商売にならんようになったんです。それで五九年に旅館をやめて、料理屋を始めた。料理屋は「株式会社友福」、船は「網地島ライン株式会社」と別の会社ですから、どちらも私が社長ですけれども、関連はない。ただ、第三セ

クターで補助金をもらっているから、船会社の方に重心を置かないとまずいわけです。それがつらいところですね。料理屋の方は多少儲かっていて、その社長でもある。だから面白くないことがいっぱい出てくるわけです。たとえば、ほんとうは新車に乗りたいなと思っ

ていても、ずっと中古車ばかり買って目立たないよう

にしている（笑）。  
山本 料理屋さんの社長としてはいい車に乗れるんだけど  
もね。

車に乗ってるんだ？ って（笑）。

山本 航路補助を受けることって、そういう精神的なプレッシャーはあるんですよ。私もずっと軽自動車ですから（笑）。

安倍 離島航路の安倍しか知らない人と、料理屋の親爺としてしか知らない人と、両方知っている人と三種類に分かれるからね。そうすると、うかつに呑むこともできないわけです。いろいろ言われるから（笑）。

山本 そうそう、そうなんです。

離島航路を経営しようと思ったら、  
二本立てで行けと。

別会社をつくって、そちらで儲けて  
離島航路に回さないと維持はできない。

山本

者は堂々と利益を出している。離島航路経営者も、補助じやなく請負にして、利益を出させてもらってあたり前じゃないか」と、ずっと言ってきたけど。

最近ようやく、経営努力に対する「経営インセンティブ」を、国の側も言うようになってきたんですが、そうでなか

安倍 航路経営者の私しか知らない人に、「おまえはおれたちの税金で呑んでるんだらう」と言われる。これ、腹立ちますよ。だから、「建設業者が国から仕事をもらう場合は請負でやる。それで建設業

つたらやる気も何も出ないわけですよ。お客さんを増やそうと思って、島の観光ポスターを作って電車の車内に吊るようなことを一所懸命やってる。広告費は一般管理費に含まれるんですが、いまの標準化欠損方式だと一般管理費は売り上げの二三%しか認められないわけです。PRをうまくやればお客さんは確実に増えるんです。それなのに、集客の努力をすればするほど累積欠損が増える。これでは誰だって前向きに仕事をやらなくなりま

すよ。  
**山本** 主人が言っていたんですが、しばらく前までの航路事業者は、ほとんどの地元の名士で、島の人が「お庄屋さん、船を出してや」「よっしゃ、ええわい」という感じで船を走らせていたような、そういう昔ながらの経営者が多いんですよ。名士なんだから「離

島航路経営は庄屋の道楽だし、身銭を切つてでも」というプライドがあるじゃないですか。平成四年に会社を引き継いだんですけど、当時は在庫補助率が七五%。欠損が出て申請をし、査定後欠損額が確定

離島航路経営者も、  
補助じゃなく請負にして、  
利益を出させてもらって  
あたり前じゃないかと。

安倍

して、その七五%を補助してくれるという形でしたね。

また、監査も非常に厳しくて、数字が一円違ってたことがあったらしいんです。そしたら、何の原因でこうなったか、一晩じゆう原因を探させられたと聞きました。それぐらい厳しい状態で認められた分なのに、下りてくるのが七五%。これは何というシステムだろうと、びっくりした記憶があります。こんなことをやっていたら、離島航路なんてやっていけないのは当たり前で、足りない



分はどうやって補ってるんだらうと、他の事業者の方々に聞いてみたら、不動産など個人財産を担保にしてお金を借り、食いつないでいるという話があちこちあったんですよ。本当に驚きの連続でした。

ふつうの家庭でも、給料が入って来ないのにどんどんお金を使っちゃえば、家計が破綻するのは当たり前ですよね。これは何とかせないかんといい、(社)日本旅客船協会に離島航路部会があるというのを聞いたので、いろいろお話を伺って見たのだけれど、事業者の皆さん、何もおっしゃらないんですよ、「お庄屋さん」なんで(苦笑)。「経営が苦しい」とは決しておっしゃられないんですね。

安倍 このごろ、やっと言うようになりましたけどね。

山本 会議があってもシャンシャンで終わってしまう。驚



不動産など個人財産を担保にしてお金を借り、食いつないでいるという話があちこちあったんですよ。

山本

いて、雑談の時に「皆さんのところは大変じゃないんですか」と聞いたら、「大きな船を走らせている会社も、家族経営のちっちゃな会社もすべて一つの離島部会に所属している。儲かっている人たちの前で、「うちには危ないんです」などとは言えませんが、男ですから」というような話が出たんですよ。

離島部会に出るようになったのは平成五年頃ですが、しばらくして「奥さん、女のほうが発言しやすいから」と背中を押されて、声を大にして言うことになりました。「七五%補助では経営が続かない。離島航路の維持は、国の責任でもあるんじゃないんですか」と。

安倍 うちの場合は、残り二五%のうちの七五%を県が持つて、その残りを市が持つ。それでほぼ一〇〇%になって

## 網地島ライン株式会社



大正初期、網地島と牡鹿半島の鮎川を結ぶ郵便船事業に始まり、のちに友福汽船株式会社として石巻～田代島～網地島航路を運航。昭和53年、友福汽船と網地島漁協・田代漁協・石巻市・牡鹿町の共同出資により設立。平成18年には、石巻市営汽船の鮎川～網地島航路も継承した。昭和53年度から国庫補助航路。

本社：宮城県石巻市

設立年：昭和53年

従業員：15人

資本金：1,000万円（第三セクター）

航路：

石巻～大泊(田代島)～仁斗田(同)～網地(網地島)～長渡(同)～鮎川 1日3～4便

船舶：カーフェリー「マーメイド」(116t、昭和58年就航)、  
高速船「ブルーライナー」(101t、昭和63年就航)、旅客船「みゆう」(19t、平成20年就航)



網地島ラインの航路図

いたんですが、最近の様子が変わってきた。

**山本** 県によって対応が違うんですよ。県と市の補助分を足しても一〇〇%にならなかつたんです。おかしいものはおかしいと言わなきゃだめだと思って、十数年前、ある会議で運輸省の国内旅客課長(当時)さんに、これでは普通の経営はできない、どうしたらいいんですかと言ったんですよ。そうしたら、「そんなに大変なんですか」と言われて。これまで言う人がいなかったから、分からないわけですよね。

私はまだ東京へ出かけてものを言えますけれど、家族経営の零細な航路なんか、日常業務で手一杯。だから現場の窮状が伝わらないんです。よく調べてもらったら、ほんとうに大変だということで、いまの標準化欠損方式を考えてくれたんです。このやり方だと、欠損は一〇〇%補填されるシステムになります、苦勞して仕事をされた分はちゃんと補助されますから、と言ってくれたんですよ。

**安倍** 合併する前、「友福汽船株式会社」は黒字だったんで

## 盛運汽船株式会社



宇和島から嘉島・戸島・日振島の宇和海3島、および三浦半島（蔦淵）の各港を結ぶ定期旅客航路事業を営む。かつては、宇和島を拠点に、北は八幡浜から南は高知県宿毛におよぶ宇和海沿岸各港への各航路も運航していた。昭和41年度から国庫補助航路。

本社：愛媛県宇和島市

設立年：昭和8年（株式会社盛運社）

資本金：1,400万円

従業員：23人

航路：

〈嘉島・戸島・蔦淵線〉

宇和島～戸島～小内浦（戸島）～嘉島 1日3便（途中、津ノ浦・高助・蔦淵・大島・矢ヶ浜など三浦半島側の各港を経由）

〈日振線〉

宇和島～喜路（日振島）～明海（同）～能登（同） 1日3便

〈普通船〉

宇和島～嘉島～小内浦（戸島）～戸島～喜路（日振島）～明海（同）～能登（同） 1日1便

船舶：普通船「しらさぎ」（182t、平成15年就航）、高速船「あさかぜ」（48t、平成9年就航）、高速船「あけぼの」（45t、平成5年就航）



盛運汽船の航路図

す。私もまだ三〇歳前で、観光もやるつもりでしたし、今後どんな方向に行く途上にあった。合併する必要はまったくなかったんです。うちは利益を出している、わざわざ赤字になる会社にして、何で補助をもらわなくちゃいけないのか。しかもその補助は最高で一〇〇%でしょう。会社というのは利益を出してなんぼのもので、それがストックされて、船を代替えしたり、配当を出したりする。利益が最大でゼロって、そんな会社をつくる奴はいない、絶

安倍 平成四～五年ごろ、国土庁の離島振興公共事業の当初予算が一五〇〇億円ほどだったんです。それに対し、離島航路補助金は四二億円程度。両方とも離島の振興にかか

## 離島航路政策のあゆみ

対にイヤだと言ったんですが、結局、市長の熱意に押されてしまった。



わる話だから、一緒に措置すべきじゃないですかと当時の離島振興課長さんにお話ししたことがあったんです。

ちょうど離島振興法の改正時で、課長さんが「何か言うことはないか」というので、レポート

を書いたんですね。以前は離島振興法の中に航路についての記述がなかったんですよ。そうしたら、新法になった時に航路を含めた「交通の総合的・安定的な確保と充実」という条項が入ったんです。

せっかく法律に特別の配慮規程があるんだから、それを生かして、新船建造に国庫補助ができるような仕組みをつくってほしい。いまの共有船方式のルールだと一割補助対象外になりますから。就航から二〇年、二五年もたった船を使って、相当古くなっているわけですよ。だけでも、リスク背負って船価が高くなっていく船を造ることはできません。だったら国や県、市で船を造って、事業者に貸してもらいたい。できないなら、いまの船を三〇年でも四〇年でも使い続けるか、中古船を買うしかない。

**山本** そう、新しく船をつくるのは、たいへんなことなんです。五〇トンのアルミ船なら一隻で二、三億円。ビルが建ちますよ。維持管理や燃料代も含めて、バスなんかとは比べものにならないお金がかかるんです。それに、いまの制度では、減価償却も取得金額の九〇%までしか償却でき

せっかく法律に特別の配慮規程があるんだから、それを生かして、新船建造に国庫補助ができるような仕組みをつくってほしい。

安倍

ないでしょ。ふつうの法人税法に合わせて最後の一年まで償却できるようにしてほしいですね。

**安倍** 鋼船の法的耐用年数は、カーフェリー一二年、旅客船は一四年（いずれも二〇〇〇トン未満の場合）だけど、いま全国の離島補助航路に就航している船は、耐用年数を超しているものが大半だよ。それにしても、昭和五八年というともう二五年か。よく動いているよ、うちのエレベーター付きのフェリーは。

——船の建造費補助をやるとすれば、根拠法は離島航路整備法でしょう。鉄道建設・運輸施設整備支援機構（もとの船舶整備公団）の共有建造方式（注1）に加えて、建造費補助は必要ですね。

**山本** 離島振興法と離島航路整備法は、主人の父（山本友一／元衆議院議員、元宇和島市長）らがつくったらしいです。国会議員だった時に、愛媛県選出の他の先生たちと、船をつくるのにはお金がかかる、だから国が、船をつくりやすくなるようにと、設計もしてくれる船舶整備公団も創

ったそうです。

——明治以降、国は最初に命令航路をやりますね。いわゆる商船三井や関西汽船など、大きな船会社に命じて、大型離島や、樺太、沖繩などに船を就航させる。しかし太平洋戦争末期には、生活航路だった船まで戦時徴用される。敗戦後、GHQはいち早く財閥解体令を出しますが、海上の輸送を確保するため、その後日本政府は海運業界再編に乗り出します。

昭和二七年になって、山本さんの御先代たちがご尽力して離島航路整備法ができ、その後、洞爺丸事件（しやまづ丸）や紫雲丸事件など、海難で大量の死亡事故が起こります。最大要因と考えられたのが、船の老朽化や船の小ささ。だから、何とか大きくして安全に運航したい。お金がない、だから公団設立だと、こういう展開になったんですね。

ところが、何十年も国庫補助は七五%目標、最大で四二億円。これだけ船が近代化し、高速化して、エンジンも大きくなって、就航率は飛躍的に向上したけど、当然赤字も

新しく船をつくるのは、たいへんなことなんです。  
五〇トンのアルミ船なら一隻で二、三億円。  
ビルが建ちますよ。

増えた。離島航路をギリギリのところまで経営しておられる皆さんには罪はないんだけど、こうした状況に対して日本の海運業界は、全体として非常に対応が遅々としていくように感じます。

山本 普通は各県ごとに、現場の人たちが集まって現状を話し合う機会が必要と思うんですが、一年に一回でも。やってくる県もあるようですが、東京の離島航路部会で聞いたことを四国へ持ち帰って報告する機会がない。何年か後に、離島航路連絡協議会というのがあって、情報が入って、出席したいと言ったんですよ。そして、「民間事業者は入っちゃいけない」と言われて。国も県も市の人も出席する年に一度の大事な会合で、情報を皆で共有できるチャンスなのに。じゃあ、何を話しているのか聞かせてくださいとお願ひして、離島部会の関係者と旅客船協会事務局の人と三人で行ってきました。その時に「お口にチャックですよ、聞くだけです」と、部屋の隅の方に椅子を三つ並べられて（苦笑）。

山本 会議の内容は、要するに国からの通達のみ。県や市の担当者はいるけれど、離島がどうのこうのと言えない雰囲気ではなくて、国のお達しを聞いたら終わってしまいました。そのあと、「ここから先はないことにしますので、何か話したいことがあったら」と言われたんです。そこで、「離島航

路は大変なことになっている。国や県も、もつと関心をもつて、何とか助けてください」と発言したんです。すると「分かりました、では終わります」。もちろん報告も何もないし、それ以来ずつとお呼びなしです（苦笑）。

——私も、離島航路部会に招聘を受けたことがあります。離島航路部会へ行くと、われわれは矢面になるんですね。離島の公共事業が激減している、作業員の人たちの乗降も減るし、鉄やコンクリート、砂利の輸送、何から何まで減ってしまっていますから。ピーク時に一七二〇億円あった離島振興公共事業費が、いまや八〇〇億円を切った。一〇〇〇億円なくなった。財政再建の名のもとにシーリングで切られ、要求減も続いた。

離島航路部会では、この現状をどう改善していくか、いろんな提案をしていきたいのです。新船建造にあたって現金が必要なのではとか、補助予算は三八億円でいいんですか、とか。そういうことを言うと、途端に話が切れちゃう

んです、難しいことですからね。

### ——離島に対する国の評価とは

山本 いまの離島航路は、生かさず殺さずの出口のないトンネルを歩かされていて、しかも燃油の高騰でその天井が落ちてきて、八方ふさがりの状態なんです。だから、基本的なものの考え方を変えて、違うトンネルをぶち抜くとか、まったく別の手だてを考えてもらわないと、もう山の向こう側の出口には行けないと思うんですよ。このままだと、全国の離島航路事業者はいずれ辞めなくてはいけなくなります。

安倍 離島航路の国庫補助総額はずっと四〇億円でしょう。つまり、これが国の「離島に対する評価」だと思うんだ。船は進化して大きくなっていますよ。昭和二七年、離島航路整備法ができた当初とは、船の造りそのものが違うんですから。

燃油高もあつて累積赤字も増え、このままでは経営が破綻しますよ。ほとんどの離島航路事業者は廃業です。

安倍

うちでは、昭和五八年にフェリーを新造し、六三年に高速艇を導入したんです。東北では昭和六〇年代から高速化、フェリー化が進み

生かさず殺さずの出口のないトンネルを歩かされていて、しかも  
燃油の高騰でその天井が落ちてきて、八方ふさがりの状態なんです。

は怒ったと言ってますね。いまでは高速艇があたり前になってますけど。

山本

安倍 うちの場合は、

ました。そのころから、全国いたるところで大型化と高速化が進み、運航経費がかかるようになったにもかかわらず、

で貸してくれるんです。そうすれば借入れの金利負担分が減るじゃない。

昭和五六年頃から国の予算枠はほぼ同額のまま。七五%あった国庫補助の割合もいまは実質四〇%台前後で、地方自治体にも大きな負担がかかっている。自治体の強力な支援がないと船を新しくすることもできないし、いまのサービスマルチを維持することはもとより、安全運航すら危うくなってくる。燃油高もあって累積赤字も増え、このままでは経営が破綻しますよ。ほとんどの離島航路事業者は廃業です。

山本 安倍さんは政治力ありますよ。すごいですよ。いまの補助制度は過年度補助ですから、補助金を全額もらえるのは申請してから一年半後になるんです。個人資産なんかを担保にして運転資金を銀行から借り、一年間仕事をして借り入れの利息分を含めて欠損として国に申請しているわけです。だから利息分は国から補助金としてもらい、そのまま銀行に返しているだけのこと。もし当年度補助が概算払いだったら、うまくいけば借り入れはしなくて済むんですよ。そしたら補助金四〇億円のうち、利息分のいくらかは浮いてくるはずなんですけどね。

山本 昭和五三年頃、主人が初めて高速艇を離島航路に入れようとしたんですよ。中古船でいいのがあったので、導入させてほしいと役所に相談に行ったら、離島なんか日に一便も走らせたら上等だ、高速艇なんか要らんだろうって、若い役人に言われたらしい。島をどう思っているんだ、時代の流れに合わせて生活する権利があるはずだって、主人

安倍 最近では燃油高もあって、銀行は貸してもいいと言ってくれるけど、銀行の監査法人が赤字会社に対して非常に厳しい査定をするので、なかなか借りられないんです。うちの場合は、県がそういう仕組みをつくってくれたけど、

補助金をもらうまでの運転資金を貸してくれないと倒産ですよ。

山本 私たちは安心、安全な会社なんです。時間はかかっても、ちゃんと補助が下りてくるんですから。なのに、国が保証してまずと説明しても、地方ではわかってくれなところがあるようです。

——国庫補助対象を唯一航路に絞っていく。たくさんある航路を全部は面倒を見られないから、一本にしてくれと。当時、網地島ラインのような集約航路は七五%じゃなくて、八〇%補助だったでしょう。国は事業者の皆さんに体力をつけてもらいたい、そのためには小さな資本で小さな競争をせずに、一つになって担保力もつけて、銀行のお金を借りられるようにと。

安倍 石巻の言葉で言うと、いまの状態はホイド——つまり乞食なんです。恵んで下さいという。パンフレットを持って行って、役所でこれはだめだと言われた時に、ああ、

ぼくらが事業を続けているのは、島のライフラインを維持するという社会的な使命があるからですよ。

安倍

あんばんともいち  
安倍友一



代表取締役、株式会社友宮和昭、株式会社福生、株式会社網地島、株式会社船橋、株式会社日本旅客船協会の理事。

お金がないからこれだけでごめんね、とやられるわけだ。地元自治体が補助残額を見てくれたんだけど、だんだん赤字額が大きくなってきて——。

——地方交付税四割減が当たり前の時代ですからね。離島公共事業費は一〇〇億円足らずのスタートラインから一七〇〇億円という数字まで行ったんですよ。行かせたんですよ。総決起大会をやったり、徹夜の折衝をやったりと。

にもかかわらず離島住民、島サイドから言うと、住民は離島航路政策の間接受益者なんです。航路事業者が直接

おれはホイドになったんだと思っただね。真つ当な商売人からホイドに変わった瞬間だった——。

山本 そう、いまの補助はお恵み方式なんですよ。

安倍 離島航路整備法の条文は、「予算の範囲内で補助金を交付することができればならない」、ではないんです。さつき山本さんがおっしゃったように、仕事をやらせておいて、その結果、

受益者なんですよ。

**安倍** ほくらが事業を続けているのは、島のライフラインを維持するという社会的な使命があるからですよ。ふつうの会社が求める〈利益〉の代わりに、離島航路整備法や離島振興法が掲げる「離島の民生安定、向上」という〈業績〉をあげているといつてもいい。にもかかわらず、赤字に対する責任をとらされているのが現実なんだ。

**山本** 島の方々には申し訳ないけど、明日辞めると言われれば、すぐにでも辞めますよ。事業を清算して、あとは国や県、市なりが引き継いでくださいって、ずっと言っているんですよ。ほとんどの離島航路事業者がそういう状況に追い詰められているんです。

——こういう問題をクリアするのに、行政府だけでは——。

**山本** よくないですね。もつと堂々としていたんですよ。航路は島の皆さんの道路なんだから。小さくなって生活しなきゃあ

いけないのはおかしい。

**安倍** 離島航路事業者の地位というのは何なんだという話になるわけです。ホイドかって？ これじゃ後継者を育てられないよ。

### 離島航路事業と政策の将来展望

——私たちの反省でもありますが、航路補助制度が国と事業者の皆さんのパイプの中で解決できる話ではなくなっていると思います。やはり、いろんなセクターがともに手を携えて、寄ってたかって一緒に運動しないと、突破できないんじゃないかって。

こどもとまよや  
**山本照子**



取代表 株式会社 松島船務  
盛運汽船株式会 代表取締役。昭和24年愛媛県松山市生まれ。東京女子大学卒。(社)日本旅客船協会 離島部会副会長。

航路は島の皆さんの道路なんだから。  
小さくなって生活しなきゃいけないのは  
おかしい。

山本

**安倍** 今年一月から始まった国土交通省などの「離島航路補助制度改善検討会」(注2)、他の省庁も入れながら、この数年で航路補助制度のあり方を集中的に改革しようという狙いだけ、これは非常にいいと思う。

いままでこんなことはまったくなかったからね。

それに、この夏に出されたばかりの検討会の中間とりまとめには、いま私がお話ししたような内容がかなり盛り込んであるんですよ。船は県なり市なりがつくって、あるいは買い取って事業者に貸す。これは私がつとも言いたかったことです。離島の国家的な位置づけをしつかりしよう、経営努力に対するインセンティブについても書いてある。

ただ、七月二七日付けの新聞記事では、経営者がコストの削減——抜港、減便、減速、船員の解雇など——をやれば、その自助努力の成果に対して報酬を出しますよと報じられている。これではインセンティブの解釈が違ってきってしまうんです。

山本 あの記事は少

し解釈が違っているんじゃないですか。

でも、息子が記事を見て怒ってね。安全

面を除いて、もう経

費を削減できるところはすべてやっている、これ以上コストを削ったら島の人たちに迷惑をかける。そうして補助金をちょこっと増やしてくれる。それではもう、まともな仕事じゃないと。ほかにも、船の小型化も、就航率が落ちたり、安全面での問題があるし。

国は島の存在をどう思っているのか、  
それをはつきりさせてくれないと。

安倍

安倍 そう、島側の利益にならない対応をすることで、事業者がプラスを得る、こんなこと誰がやるのか、と怒りが湧いたね、この記事には。その後、中間とりまとめを読んだら、そうは書いてなかったので安心したけど。

——これはまだ案段階ですからね。実現するためには巨額の子算が必要だし。「公設民営化」は、理念としては非常にいいかもしれない。しかし現状は県も市町村も自主財源がないんです。これを担保できるのは総務省であって、国土交通省海事局じゃないね。

山本 公設民営化が実現すると、四〇億円の中の減価償却費も大きく減るんですよ。だから国庫補助の効果が大きく違ってくるんですよ。

——原則、私たちは公設民営を支持しますが、自民党の離島振興委員会では公設公営航路まで公設民営と言っているでしょう。これはケースバイケースです。航路開設当時は民営で、民間

撤退を受けて公営化する極限の航路だっています。たとえば、航路距離四〇〇キロの十島村営航路（鹿児島くトカラ列島く名瀬）、公設民営で誰が運営できるかって。

安倍 数年前に確認したんですが、韓国では国の命令で航路運営をやっているわけですよ。命令で事業をすることによ

って損失が生じる。その損失は国が補償し、しかも一〇％の経費上乘せがある。私は収入に対する一定割合を上乘せするほうが意欲向上につながると思います。やるならここまでやってほしいんです。

残念ながらいまの離島航路整備法というのは、事業者の経営が苦しいので、それを少しでも助けようという発想から入ったと思うのね。事業者の皆さんがものを言いにくいというのは、補助をもらえるだけありがたいという感覚があるからじゃないかという気がします。

——安倍さんも山本さんも、この国は離島や離島航路事業を一体何と心得るんだという憤懣を抱えておられる。それは私たちも一緒なんです。確かに公設民営化や、経営的なインセンティブ導入など、ガイドラインをつくっていく必要を感じています。ここでポイントになるのは、公設民営化論だと思えます。現在お二人は、一部第三セクターですけれど、民設民営です。ね。理念上の公設民営というのは、公設民営の皆さんにとって負担の大きい資本費、これをどう代わってあげよう、固定資産税もなくなる、スタートラインで下駄が履ける、こういうふう理解していいと思います。もしそれが可能だとしたら、公設民営化がこの状況下の中で、広がりますか。

## ——島国日本の再認識を

安倍 会社を経営して三〇年になるんですけど、結局は役所に生殺与奪権を握られているんです。公の仕事をしている企業の社長なんだけれども、認可や予算をクリアしないと仕事はできない。それらを握っているのは役所なんです。たしかに公設民営となると、もっと厳しいことになるかもしれないね。

——お二人とも、官と民のそれぞれ本当にギリギリのところまで仕事をされてきた実績を持っておられる方々だからお分かりになるでしょうが、航路事業者としてのスピリッツがあるでしょう。そういったものがどうなっちゃうんだろうかと。公設民営化の結果、減便につながるのか。このところを離島住民は敏感に捉えているんですよ。

## まず、「航路は海の道路」だと ちゃんと認識してほしい。

山本

安倍 国は島の存在をどう思っているのか、それをはっきりさせてくれないと。この国における離島と、離島航路事業者の位置づけをきちっとやってほしいんだよ。それだけなら、撤退する人はほんとうに撤退するでしょう。



海事局だって、いまの法律の限られた枠組みの中で、血のじむような努力の末に毎年四〇億円確保してくれてるわけですよ。財務省と折衝して、一億円増えましたと言われても、それだけの価値しかないものは結局それだけで終わりなんですよ。

——たしかに、離島航路の位置づけが見えにくい。そもそも、日本の内航海運に関する長期ビジョンが見えない。この中で、「道路特定財源を船造りに回してくれ」と要求しても、ビジョンが見えないのにどうすればいいのか、という議論がつねに起こるんです。

**山本** まず、「航路は海の道路」だとちゃんと認識してほしい。最初にもいいましたけど、島は農漁業が中心だから、島のおじいちゃんおばあちゃんが頼りにしてるのは国民年金（満額で年間八〇万円弱）でしょ。本土の人たちと同じように病院に通おうとしたら、島からだとも必ず船に乗らなきゃいけない。だから本土とちがって、生活費に占める交通費の負担がものすごく重いんですよ。同じ日本国民なのに、命の格差まで拡がってる。

「島に住むのにお金がかかって不便だったら、町に出てくればいいじゃない」って言われたりもしますが、島の歴史

### このままの離島航路予算規模でいくと、 離島航路で現実に事故が起きるよ。

安倍

は古いですから。小さな島に漁村があつて、いい魚を獲って、代々そういう暮らし方を守ってきている。島の人たちと町の人では、価値観が全然違うと思うんですよ。

島も立派な国土なんです。そうやって島に人が住み続けることで国土が守られてるのだから、国土と国土を結ぶ

道がついているのはあたり前のことでしよう。本土から遠く

て橋を架けられない島は、道路や橋の代

わりとして、航路事業者に相当分のお金

をいただいて然るべきです。橋を架けるお金があれば、いまよりも安く多く船を走らせて、しかもスピードの速い新船も導入できるかもしれない。また、普通の道路を無料で通行するのと同じように運航できるかもしれない。

——非常に説得力がありますね。燃油高騰のせいもあつて、国庫補助航路も非補助航路も、各グループおおむね一〇〇億円ぐらいの赤字だということです。補助航路の赤字一〇〇億円の中で補助できているのが一七億五〇〇〇万円の補正予算を含めて約六割、あとの非補助航路は何も対応できていない。この中で私たちも政府与党と提携しながら離島航路問題対策のためのプロジェクトチームを立ち上げて頂

いて、これから来年度予算の獲得へ向けて本格的に動いていくわけです。海洋基本法制定の精神もあるしね。

**安倍** 先ほどの中間とりまとめをちゃんと実行に移してほしいですね。内容的に私は評価していますから、これを絶対にやってもらいたい。

**山本** 平成一二年に、

航路事業への参入条件が緩和されたでしょ。

その時、一日に何便、こういう規模で、こういうことをしないと航路には入れませんよというサービスマスターをくつ

くつ、いままでの事業者を守ってあげますからと海運局から言われたんです。でも、うちはすでにギリギリでやっていますから、赤字覚悟でうちを倒して、それから運賃を値上げするようなやり方の業者しか入って来れないでしょう。

船を走らせるには何が大切か、ずっと考えてるんですよ。

船員に言っているのは、お金よりも時間よりも、「安全」を大事にするということ。船は陸の乗り物とは違う。もし船がひっくり返ったら大勢の犠牲者が出る。だから、安全のための設備投資は、何が何でもやります。霧の中で動けなくなったら、船を止めて様子を見る。とにかく安全にお

大局的に考えたら、ものごとには規制緩和していいものといけないうちがあると思います。

山本

客さんを運ぶのが旅客船の役目だから。船が遅れて汽車や飛行機に乗れなかったと言われたら、私が頭を下げる。安全を一番に考えるよう、とにかく心して頂戴と。

大局的に考えたら、ものごとには規制緩和していいものといけないうちがあると思います。たとえば、トウモロコシでも燃油でも、食べものや人が生きていくためのエネルギーになる根幹になるもの、最低限の生活にかかわるものは、規制しなきゃいけない。経済効率ばかり

言ったら、肝心の安全がどこかに飛んでいっちゃうと思います。安けりゃいい、それなら整備しなくても飛行機を飛ばせばいいということになっちゃうんですよ。

**安倍** このままの離島航路予算規模でいくと、離島航路で現実に事故が起きるよ。船は古くなるわ、修繕費はかけられないわ。間違いないね。

**山本** 日本は本来、海に囲まれた島国なんです。島の重要性を、もう一度、国が本気で考えて欲しい。まわりの小さな島を含めてこの国は成り立っているから、世界の第六位の経済水域面積を誇れるんです。島々を手放したら、日本はますます資源の少ない小さな国になってしまう。地図に載ってないような小さな島々のことをぜひぜひ考えていただきたいですね。

——今日は、長年、離島航路経営の最前線で苦勞され、非常にグローバルな政策観をお持ちのお二人にお集まりいただき、本当によかったなと思つています。長時間ありがとうございました。

(文責・本誌編集部)



### ■対談を聴いて

宮城県の安倍友一、愛媛県の山本照子の両氏は、それぞれ三陸海岸の離島と本土、宇和海の離島と本土を結ぶ、代表的な離島生活航路を守ってくれている。代表的な生活航路とは、当該離島の高齢化、燃油の爆発的高騰、観光客動向の低迷、離島振興事業の激減や地域経済の停滞という、幾重苦にも重なった不利条件の厳しい離島航路事業の義のために物事の必然として、待たなしのラジカルな政策要求を帯びる運命にあるだろう。事実、おふたりは(社)日本旅客船協会離島航路部会に所属され、内外各国の離島航路政策に精通した政策論客として、会合で衆目を集めておられる。

生活航路の持続的運営を確保するために、安倍・山本両氏のお父上はじめご親族は永年にわたるご苦勞の果てに離島の栄かを夢見、その後ろ姿をおふたりはご覧になつていた。受け継がれたものは、離島航路を維持しなければならないという社会的使命感、そして維持し切つてみせるという経営者としてのプライド。そしていままた、おふたりを見て後継しようとする方々がおられる。

対談でおふたりは、財源の多寡にピボット軸の揺れ動く国・都道府県・市町村支援の形態や政策要求を、率直だが、存外穏やかに述べられたように思う。ただ、現実社会で挺身献身の離島航路経営者として存分の事業をなされておられるおふたりが「あとは、国が離島地域をどう評価しているのかに掛かっている」とした緊迫感あふれる言葉は、対談全編の行間を雄弁に物語っている。政策の質実を問う、底光りする至言である。

(進行／大矢内生気 全国離島振興協議会)



注1 共有建造方式…(独) 鉄道・運輸機構が、財政投融资計画に基づいて国から借り入れた資金を主な原資とする融資制度があり、離島航路を含めた海上運送事業者と共同して船舶の建造を行う。事業者と機構が費用を分担して共同発注(機構側の費用分担上限九〇%)、完成した船舶は事業者と機構が一定期間共有する。共有船は事業者が使用・管理、収益と費用はすべて事業者のものとなる。事業者は使用料として、元金と利息相当額を共有期間を通じて機構側に支払う。共有期間満了時に減価償却後の残存簿価で機構の持分を事業者が買い取り、事業者の所有船となる。

注2 国土交通省「離島航路補助制度改善検討会」…平成二〇年一月から、国土交通省・総務省・農林水産省の関係三省および各局、主要都道府県、関係団体、有識者により開催。輸送人員の減少、燃油価格の高騰、欠損額の増大、船舶の老朽化など離島航路をとりまく環境の大きな変化を踏まえ、現在の離

島航路補助政策のあり方を財源問題を含めて根底から見直そうとするもので、数回にわたって検討を重ね、八月にその中間とりまとめが発表された。二一年度から五年間を「集中改革期間」とし、離島住民の航路サービスに対する信頼度・満足度の維持・向上を図りつつ、欠航率、老朽船比率、債務超過事業者比率などについて改善を目指すことを改革目標に掲げる。離島航路に係る行政・事業者・地域代表の全員参加のもと、離島航路全体を対象とし、公正・合理的な欠損補助に加え、航路の活性化・合理化・運営体制の改革、船舶建造・航路関連施設の整備などに対する支援を実施、離島振興関連施策とも連携する総合的な支援制度への抜本的見直しを改革の基本方針としている。今後も具体的な制度設計上の論点などについて検討が続けられ、年内を目途に最終的な報告がとりまとめられる予定。