

調	査
報	告

フェリー屋久島2の長期欠航による影響

鹿児島県屋久島町

本財団事務局

約半年間におよぶ
フェリーの欠航

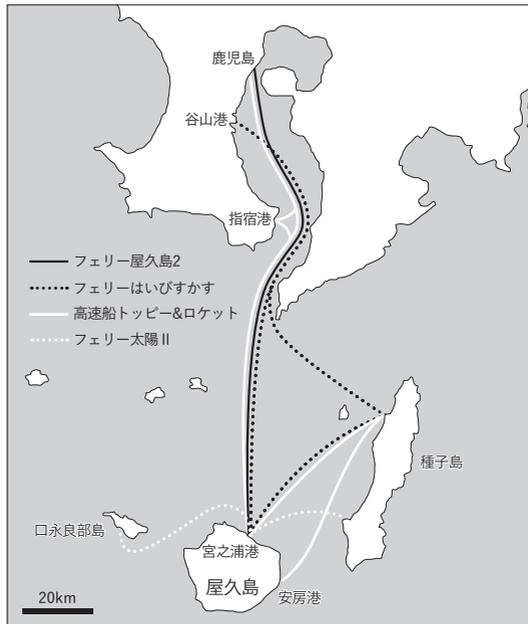
屋久島は鹿児島市から南に約一二〇キロメートル、東シナ海と太平洋が交わる海域に位置する周囲約一三二キロメートル、面積約五〇四平方キロメートル、人口約一万一〇〇〇人の島である。世界自然遺産としても知られるこの島に暮らす人々、多くの観光客にとって欠かすことのできない交通・輸送手段は、鹿児島本土と屋久島の宮之浦港・安房港を結ぶフェリーおよびジェットフォイル、鹿児島・福岡・大阪の各空港からの飛行機である。

特に物流に関しては、海上輸送に頼るところが大きく、二〇二二年の宮之浦・安房両港の貨物取扱量が合計約六

七万トンであるのに対し、同年の航空便におけるそれは八四トンと、大きな開きがある。屋久島に就航するおもな定期フェリーとして、折田汽船株式会社の「屋久島2」(総トン数三三九二トン、一九九三年就航)と鹿商海運の「はいびすかす」(二七九八トン、九四年)が挙げられる。両船とも

一日一便の運航で、島の生活・産業を支える大きな役割を担っている。

この二隻のフェリーのうち、「屋久島2」が二〇二四年一〇月上旬から翌二



五年三月まで、エンジンと減速機を継続する部品の不具合により欠航となつた。修理にあたり必要なパーツを海外から取り寄せるのに、かなりの時間を

要したことから、屋久島では約半年間にわたり、年間で約四万八千人の利用者と島内貨物の六割を取り扱う、海上輸送の主力が不在となる危機的状况に陥った。

なお、二〇一八年三月から二五年三月までは、マルエーフェリー株式会社が運航するフェリー「波之上」と「あけぼの」も屋久島に（試行）寄港していた。鹿児島〜屋久島〜奄美大島を結ぶことによる地域の活性化を図ったが、事業開始から通算一八〇航海で利用数二〇〇六名と、乗客数の伸び悩みや燃料油の高騰により、二五年四月より寄港休止となっている。

本稿では、人流・物流を担うフェリーの長期欠航が屋久島の住民生活や産業振興にどのような影響を与えたのか、またこの間における島の方々や事業者の対応などについて、実態調査に基づき報告する（現状は令和七年一二月の調査時）。

緊急対応に追われた屋久島町

屋久島に限らず、台風や時化の際など天候の影響を受けて離島航路が欠航するケースは多々ある。しかしながら、約半年間という長期にわたる欠航は異例であり、行政はもちろん、物流事業者、生産者や小売店などさまざまな事業者がこの間の対応に追われた。屋久島町の木原幸治（こうじ）政策推進課長は、「対応初期段階では不具合の修理に必要なパーツがいつ頃調達できるのかも、はっきりとは分からなかった。そんな状況下で、代替船の確保や関係者・各所との調整、そして住民への情報発信を行う必要があった」と、当時を振り返る。

屋久島と本土を結ぶ航路は「指定区間（※1）」であり、住民生活の維持等を目的に一定の「サービス基準（※2）」が設けられている。屋久島には「二日に一度、旅客一〇〇人・自動車二〇台」

というサービス基準が設定されており、「屋久島2」の長期欠航時も、「はいびすかす」の運航によってこの基準は満たされていた。このため、「基準を満たしている以上、関係者に支援を求めることは難しかった。各所と議論を行なったが、現行の制度下では、町が主体的に対応せざるを得なかった」という。

屋久島町では、鹿商海運に「ぶーげんびりあ」の代船運航を依頼した。当初、一運航当たり五五〇万円の経費が見込まれたが、最終的に三四〇万円で決着。町では、財政調整基金を切り崩し、二〇二四年一二月から二五年三月までの間の計五一回の運航費として、一億七〇〇万円余を確保した。その後、鹿児島県より二月から三月分の運航費用の三分の一にあたる約三七〇〇万円の支援を受けられることとなり、また国からも長期運休にともない生じた費用や災害復旧に係る経費などが勘案された特別交付税が交付されたため、



屋久島の取扱貨物の約6割を担う「フェリー屋久島2」。

結果的に町の負担は軽減されたが、町が独力で長期欠航に対応し続けることの困難さが浮き彫りになったといえる。「欠航期間中は、離島におけるフェリーの重要性を再認識させられた。未曾有の事態を前に、既存の制度と実態のギャップについて考える転換点となっ

たと思う。住民からの強い要望である航路の安定化を、町としても実現させていきたい」と、木原課長は話す。

宅配荷物の輸送にも影響

屋久島発着の宅配業務などを担うヤマト運輸屋久島営業所の永山博之所長は、「年末年始、年度末といった宅配需要が増える時期を前に欠航が決まり、さらにその状態が長期化したため、物流現場での判断と対応は非常に難しくなった」と、当時を回想した。

通常、ヤマト運輸が取り扱う屋久島発着の荷物のほとんどは、「屋久島2」にトラックごと積載して輸送している。今回の欠航では、「はいびすかす」や代替船「ぶーげんびりあ」を利用することで、荷物の配達に大きな遅延はなかった。ただ、天候不良による欠航が重なった場合などには遅延が長引き、三〇四日、場合によっては一週間程度を

配達に要することもあったという。また、「はいびすかす」は積載制限が厳しく、ヤマト運輸が通常時から契約している船ではないため、(当然ではあるが)既存の契約業者が優先となる。そのため、トラックの積載の見通しが立たず、生鮮食品などの荷物の受託を控えざるを得ない場面も生じた。

到着予定日を明言できないことで、この期間の現場で特に対応に迫られたのが利用客からの問い合わせであったという。地元の利用者は事情を理解している方が多かったが、島外からは配送状況の確認が継続的に寄せられた。問い合わせ件数の増加に加え、数日分の荷物が一度に到着するときには仕分け作業量が大幅に増えるため、限られた人員での業務負担は通常時よりも大きくなった。

永山所長は、今回の出来事を振り返り、「離島においてフェリーはライフライン。今回のような非常時には、関係

者が一体となつて対応することが重要だ」と語った。

多大な影響を受けた鮮魚の出荷

屋久島の漁業への影響について、屋久島漁業協同組合（以下、漁協）の羽生隆行組合長と鮫島洋一参事に話を伺った。

通常の屋久島の漁業は、水揚げした魚をその日のうちに「屋久島2」で鹿



ヤマト運輸屋久島営業所の永山博之所長。

児島本土へ出荷していた。このため、同船の長期欠航が判明した際、漁協関係者は鮮魚をどのように鹿児島へ送るのか、という課題に直面した。

当初、漁協は役場や船会社に対し、修理の可否や復旧時期などについて確認を重ねたものの、（前述の通り）具体的な情報が十分に得られない状況が続いた。そこで、「はいびすかす」の利用を決定したが、漁獲量が不明確なため当日まで出荷量が確定せず、「屋久島2」の貨物が「はいびすかす」に集中する中で、積載不可と判断されるケースも発生した。

また、「はいびすかす」のダイヤでは、市場への持ち込みが「屋久島2」よりも一日遅くなる。トビウオ・サバ・シマアジなど、鮮度の落ちやすい魚種が多い屋久島の漁業は、市場での評価や価格の面で、大きな影響を受けた。さらに、輸送経路が変わったため、通常時に比べて輸送コストが1コンテナ当

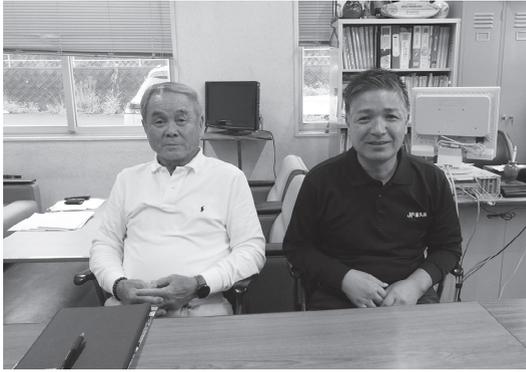
たり三三〇〇円増加した。

地域の生活を守る小売店

屋久島の北東・宮之浦地区に所在するAコープ宮之浦店。JAグループのスーパーマーケットである同店は、島内で最大の人口を有するこの地区で、地域住民の日常生活を支えるとともに、約四〇名のスタッフの雇用を守っている。

「今回の長期欠航で最も不安だったのは先行きが見えないことだった。初期段階では、欠航期間も定かではない状況下で判断を迫られた」と、宇陽淳悟店長は話す。

欠航の期間中、各部門の責任者は、地域住民の生活維持に直結する日用品を中心に、売れ筋商品に欠品が発生しないよう、優先的な発注・在庫管理に努めた。特に、現場で「白い食品」と称される食パン・生卵・牛乳・豆腐など



屋久島漁業協同組合の羽生隆行組合長(左)と鮫島洋一参事。

は、日常の食卓への登場頻度が高く、消費者が鮮度に敏感な商品であることから、その確保には注意を払ったが、完全に欠品を防ぐことは困難であったという。

物流の乱れにより商品供給が不安定となることで、買い占めや購入制限などが引き起こされるケースは多いが、

幸いなことにAコープ宮之浦店では、そのような事態には至らなかった。宇陽店長によると「欠航が続いても、店舗への問い合わせが急増することもなく、棚から商品が消え去るような買い占めも起きなかった。背景にあるのは、屋久島の人々が長年の厳しい自然環境のなかで育んできた適応力ではないか」と、振り返った。



「フェリー屋久島2」の長期欠航は、住民生活はもちろん、特に物流面で島に大きな影響をおよぼし、地域全体の経済活動の低下を招いた。今回の欠航の背景には、利用者数や収益性の観点から更新が進みにくく、船齢の高い船舶に依存せざるを得ない離島航路の構造的な課題が挙げられる。

屋久島2の事例は、離島における船舶の老朽化に対する対応とともに、長期欠航となった場合の代替船の迅速か

つ安定的な確保について、改めて検討する契機となったのではないだろうか。代替船が確保された場合であっても、船の仕様や輸送制限、ダイヤなどにより、通常時と同様の人流・物流が可能となるわけではないことなどを鑑み、平時からの航路の維持・継続体制の構築が求められる。

同時に、離島市町村や航路事業者の厳しい財政・経営事情を勘案すると、一市町村や事業者のみの対応には限界がある。国や都道府県などによる資金面や制度面での支援が必要である。

(清水・大川)

※1..船舶以外の交通手段がない区間または、船舶以外の交通機関によることが著しく不便である区間の住民が、日常生活を営むために必要な船舶による輸送を確保する区間。海上運送法に基づき国土交通大臣が指定。
 ※2..指定区間ごとに各運航の運航回数および始終発時刻、旅客運送能力、自動車の航送能力などを必要に応じて設定。