

生活基盤としての漁港の再評価と漁港・港湾ネットワークの総合化に関する研究

Research on re-evaluating fishery ports as lifeline Infrastructure and integrating them into the port network

寺田一薫*・寺田英子**

Kazushige TERADA and Hideko TERADA

* 福島学院大学 マネジメント学部地域マネジメント学科 教授

** 広島市立大学 国際学部 教授

1. はじめに

わが国には2,774の漁港と993の港湾(商港)があるが、両者のかかわりには少なくとも3つの側面がある(全国の漁港と港湾の数や管理者別内訳については、表-1 および表-2 参照)。

第1に、漁港には、港湾本来の機能である人流・物流機能を持つものがある。

第2に、港湾には港湾計画上の分区として漁港区があり、また港湾区域に漁業権が設定され、養殖いかた等が設置されているケースもある。

第3に、海岸三法下での海岸には、漁港に隣接し漁港の一部をなす漁港海岸と、港湾に隣接し港湾の一部をなす港湾海岸が含まれる。海岸に関しては港湾と漁港の一部が対称的扱いを受けている。

このような漁港と港湾のかかわりのうち、本稿では、第1の側面から漁港と港湾の関係を整理する。このような漁港と港湾の関係は、本土・離島に共通するテーマであるが、主に統計的な制約から、本研究では全国の離島振興四法に指定されている有人離島を対象とする¹⁾。

漁港の人流面の役割が大きい離島には、人口密度が高く、入れ込み観光客の多いところが多かった。また、補助等を通じた水産庁関係の施策介入の多い場所という特徴もあった。本研究のもう一つのテーマは、このような、漁村を核とした高(人口)密度離島の特徴がみられる場所における、交通・生活基盤の実態を明らかにすることである。

表-1 全国の漁港数とその管理者(2024年4月)

	都道府県	市町村	都道府県比(%)	備考
特定3種	12	1	92.3	とくに重要
3種	96	5	95	全国利用
2種	331	193	63.2	中間
1種	276	1761	13.5	地元利用
4種	99	0	100	避難用

表-2 全国の港湾(商港)数とその管理者(2023年4月)

	都道府県	市町村(含港務局)	組合	56条	都道府県比(組合・56条除%)
国際戦略港湾	1	4			20
国際拠点港湾	11	4	3		73.3
重要港湾	82	17	3		82.8
地方港湾	504	303			62.5
避難港	29	6			17.1
56条港湾				61	

2. 離島地域にみる漁港の人流機能

離島航路を中心に、漁港と港湾(商港)の生活基盤維持機能を比較すると、都道府県単位では以下となった。すなわち、(有人)離島を有する27都道県中、離島に所在する港(漁港+港湾)の数と旅客取扱数の100%を漁港に依存しているのは、山形、石川、静岡、愛知、滋賀、徳島、高知、および佐賀の8県である。ただし、山形、石川、静岡、滋賀、高知の5県には離島が1つしかない(2020年度、以下断らない限り同じ)。逆に北海道は、離島の旅客取扱いの100%を港湾に依存している²⁾。

定期航路のある全離島のうち、定期航路の寄港する支配的な港(利用旅客数が最も多い港)が漁港である離島は、島数の39%を占める。それらは、航路利用者数では27%を占めている(2020年)。

離島に所在する漁港のうち、航路利用者数が多い順に、第1位が日間賀(愛知県日間賀島)50.0万人、2位が篠島(愛知県)38.8万人、第3位が桃取・答志(三重県答志島)37.6万人、第4位が初島(静岡県)31.4万人、第5位が佐久島(愛知県)26.4万人、第6位が坊勢(兵庫県坊勢島)25.0万人、第7位が家島(兵庫県)10.3万人(島内の港湾を含めると49.7万人)であり、以上はいずれも本土近接離島である(2020年)(下線が後述の現地調査対象離島、太字がフェリー(ここでは日本語のそれ、すなわち自動車航送旅客船)が入港する漁港)。

以下、泊(愛媛県興居島)、御所浦(本郷)(熊本県御所浦島)、芦辺(長崎県壱岐島)が続く。これらの航路利用者数が上位の漁港は、壱岐島の芦辺を除き、いずれも本土近接離島の漁港である。

3. 漁港と港湾の生活基盤維持機能の差異

関連データから定量的にとらえることができる、漁港と港湾の離島住民に対する生活基盤維持機能の差異として、フェリー(自動車航送旅客船)の有無がある。これについては、表-3のような差異が見られた³⁾。

定期航路のある離島のうち、フェリーが寄港する離島の割合は57%であり、その比率は、島内で支配的な港が港湾の場合に78%、漁港の場合に41%と大きな差が生じている。

もともと大規模離島で港湾が、小規模離島で漁港が多い傾向がある。このことを補正するため、離島人口の6階層別にみると、人口1,000人以上の離島ではかえって漁港のフェリーカバー率の方が高く、50~100人の離島には港湾が存在しなかった。これらの2階層を除き、4つの階層で漁港のフェリーカバー率の方が低かった。

漁港か港湾かという、法的区別あるいは国の管轄省庁の別にとどまらない差異についてもチェックするため、港(漁港+港湾)のフェリーカバー率を港の管理者別にみた(表-4)。その結果、全離島のうち都道府県管理の港で74%、市町村管理の港で43%と、管理者による差異がみられた。都道府県管理の港でフェリーが寄港する割合が高く、とくに人口100~200人など、中規模離島でその差が大きくなっている。

都道府県と市町村という階層の異なる自治体の行動の差に加えて、以下の事柄が関係している可能性もある。すなわち、管理者が、漁港では1種、2種、3種という漁港種別とある程度関連付けられ、都道府県がネットワークの階層における上位の港の管理者となりがちなのに対し、港湾ではそのような管理者と重要港湾、地方港湾という港湾種別の関連がほとんど存在しないという問題である。

このような漁港と港湾の差異について、離島が所在する市役所・町役場へのインタビュー調査において、漁港の整備段階ではフェリー就航を想定していないため、結果として、フェリーの就航に必要な水深等の確保が困難になっているとの指摘があった。

また、フェリーに限らず、漁港を使用して定期船運航を行おうとすると、ターミナル設置のための漁港区域用途変更手続きの複雑さがその足かせになる(進展を妨げる)との指摘があった。

その一方で、ターミナル上屋の整備費が自主財源となることについては漁港でも港湾でも同様であり、港の種別にかかわらず共通してターミナル上屋の建設や改修が難しいとの指摘があった。離島地域の方が、他の目的で実質的にターミナル上屋となる施設を建設する余地があること、そのため、むしろ航路の起点となる本土側のターミナルに関する資金確保が難しく、設備更新が遅れがちになるとの指摘があった。

フェリー就航の要望がある一方で、フェリーの就航しない離島では、広義の商慣行を含めて、現行の渡船に依存し

た生活システムが出来上がっているという現実がある。

たとえば、人口2千人台の兵庫県家島と坊勢島で人口当りの原付(自動二輪を含む)の台数が0.6と保有率が高く、既に自動車とその航送にあまり依存しない島内交通システムが形成されている。そのため、インタビュー調査の範囲では、住民や自治体からフェリー就航への要望が聞かれなかったケースもあった。

表-3 港湾、漁港別にみた離島におけるフェリーカバー率(2015年)

人口	港湾	うちフェリーあり	%	漁港	うちフェリーあり	%	計	うちフェリーあり	%	漁港依存率(港数ベース、%)
1000以上	44	38	86.4	10	9	90	54	47	87	18.5
500以上	17	15	88.2	12	8	66.7	29	23	79.3	41.4
200以上	14	9	64.3	38	19	50	52	28	53.8	73.1
100以上	10	7	70	21	8	38.1	31	15	48.4	67.7
50以上	0	0	-	17	6	35.3	17	6	35.3	100
50未満	13	7	53.8	35	5	14.3	48	12	25	72.9
計	98	76	77.6	133	55	41.4	231	131	56.7	57.6

出所: 日本離島センター『離島統計年報2017』より筆者作成

表-4 港の管理者別にみた離島におけるフェリーカバー率(2015年)

人口	都道府県管理	うちフェリーあり	%	市町村管理	うちフェリーあり	%
1000以上	43	38	88.4	11	9	81.8
500以上	19	16	84.2	10	7	70
200以上	18	12	66.7	34	16	47.1
100以上	14	9	64.3	17	6	35.3
50以上	2	1	50	29	14	48.3
50未満	13	5	38.5	35	7	20
計	109	81	74.3	136	59	43.4

出所: 日本離島センター『離島統計年報2017』より筆者作成

4. 最大水深の差異が船舶サイズに影響を及ぼしている可能性

表-5のように、離島別の最大就航船舶のトン数と各離島において支配的な港の管理形態の関係、とくに小型フェリーのサイズに対応する100トン以上の就航率をみると、人口500人以上の離島を中心に、港湾と漁港で大きな差がみられた。すなわち、漁港に比べて港湾の大型船就航率がかなり高くなっている(ただし、小規模離島では一部逆転している)。従って、現地インタビュー調査からの結論が概ね再確認される形になった。

ただし、表-6のように、最大就航船舶サイズについて、港湾と漁港を横断的に、都道府県か市町村かという管理者別に集計し直すと、港湾と漁港の差よりも、都道府県と市町村という港の管理者による差異の方が大きかった。都道府県管理の港が支配的な港となっている離島での最大就航船のサイズがより大きい。

その理由として、前述のように、大規模離島に港湾、小

規模離島に漁港が立地することが多い一方で、港湾においては港格と管理者があまり関係しないのに対し、漁港ではそれらの関係づけが強く、大規模漁港で都道府県、小規模漁港で市町村管理が多いことを反映していることが考えられる。市町村が島民のフェリー就航の要望を見過している、あるいは予算制約のために、フェリー就航に必要な水深やスペースの確保が難しい状態にあるという可能性は低いかもしれない。

表-5 港湾・漁港別、人口別にみた離島就航最大船舶(2015年)

人口	港湾					漁港					港湾・漁港計				
	500t~	100t~	50t~	10t~	F就航率	500t~	100t~	50t~	10t~	F就航率	500t~	100t~	50t~	10t~	F就航率
1000~	73.9	97.8	100	100	86.4	27.3	81.8	100	100	90	72.6	94.2	100	100	87
500~999	17.7	94.2	100	100	88.2	8.3	66.6	100	100	66.7	13.8	82.8	100	100	79.3
200~499	14.3	64.3	64.3	100	64.3	10.5	50	78.9	100	50	11.6	53.9	73.1	100	53.8
100~199	27.3	72.8	81.9	100	70	18.2	50	72.7	100	38.1	21.2	57.6	75.8	100	48.4
50~99	35.7	42.8	64.2	92.8	45	5.9	35.3	47.1	94.2	35.3	19.3	38.7	54.8	93.5	40.5
~49	0	7.7	38.5	77	53.8	0	12.5	21.9	96.9	14.3	0	11.1	26.7	93.4	25
計	40.9	73.9	82.6	96.5	77.6	9.8	43.1	63.6	98.4	41.4	24.9	56.4	71.3	97.9	57.1

出所：日本離島センター『離島統計年報2017』より筆者作成

表-6 港の管理者、人口別にみた離島就航最大船舶(2015年)

人口	(港湾・漁港計)都道府県管理					(港湾・漁港計)市町村管理				
	500t~	100t~	50t~	10t~	F就航率	500t~	100t~	50t~	10t~	F就航率
1000~	70.2	95.7	100	100	88.4	40	90	100	100	81.8
500~999	15	85	100	100	84.2	11.1	77.8	100	100	70
200~499	21.1	63.2	79	100	66.7	6.1	48.5	69.7	100	47.1
100~199	26.7	73.4	86.7	100	64.3	16.7	44.5	66.7	100	35.3
50~99	0	100	100	100	100	20	36.7	53.4	93.4	38.9
~49	0	18.2	45.5	100	38.5	0	8.8	20.6	91.2	20
計	39	77.9	89.4	100	74.3	11.9	40.3	57.5	96.3	43.4

出所：日本離島センター『離島統計年報2017』より筆者作成

5. 生活基盤を漁港に依存する離島の実際の状況

調査対象離島の状況は、表7~12のとおりであるが、以下に、政策面にかかわる要点をまとめる⁴⁾。

5.1 漁港の人流・物流面での運用方法

- ・漁港区域の用途制限を解除して、南知多町単独事業で旅客船ターミナルを建設したが、多客期にはターミナルが容量不足になっている(日間賀島)。
- ・旅客船待合所は別用途として建設した(佐久島)。
- ・土地利用規制があり、国・県補助部分にターミナル等が建設できない。そのため、ターミナルを設けるときは市有地と交換を行うことになり、ターミナル上屋を建設しにくい。公営航路のため、西尾市(合併前は一色町)の一般会計で建設後、渡船事業公営企業に賃借している(佐久島)。
- ・現在のターミナル施設は船舶大型化の障害になっており、夏季には船内で着席できない乗客が発生している。

旅客船ターミナルには、もともと発券、改札の機能がない。2020年に熱海市が交流広場「シマテラス」を建設し、これを漁協が管理している(初島)。

- ・家島に漁港と港湾の両方があるなど、漁港と港湾が併存しているが、運用面での特段の差異はない。ただし、防波堤等の特定の施設整備では、補助の条件に差異が生じることがある。漁港の課題は、もっぱら水産業自体の振興の方にある(姫路市)。
- ・航路の本土側に位置する「港湾」である師崎港の旅客船ターミナル上屋「師崎港観光センター」に対して国庫補助がなく、老朽化が深刻である(南知多町)。

5.2 航路の状況と地元からの要望

- ・住民から、運行時間帯延長と運賃低廉化の要望がある。運賃は、国内の離島航路の中でとくに高水準になっている。その一方、本土側のバスと旅客船のダイヤ接続は、バスの起点での鉄道との接続等を考えると物理的に困難である(南知多町)。
- ・2010年以後、多客期か否かにかかわらず、航路ダイヤを年間をとおして固定している。2020年度から、夕方上り方向の航路とバスの接続を改善し、同時にバス運賃の値下げを行った。釣り客から、週末に早朝便を運航してほしいとの要望がある。(佐久島)
- ・指定区間要件(国土交通省による便数規制)⁵⁾では1日7便となっているが、実際には2019年から1日10便、週末等は11便を運航している。コロナ禍による影響中、1日4便に減便した。熱海航路と別に存在した伊東航路は貨物輸送が中心だったが、2019年に運航が終了された。(初島)
- ・規制緩和後の参入で2社運航となり、その結果、最終便の時刻が改善された。住民が、2社の定期券の共通化を要求している。(家島)
- ・フェリー就航の要望あり(佐久島)。
- ・フェリー就航の要望なし(家島・坊勢島)。

表-7 人流・物流を漁港に依存する主要離島地域の状況(1)

	日間賀島(愛知県南知多町)	篠島(愛知県南知多町)	佐久島(愛知県西尾市)
漁港種別(管理者)	二種(南知多町)	二種(愛知県)	二種(西尾市)
人口(2021)	1,806	1,581	218
年間航路利用者(千人, 2020)	500.0 (フェリー有)	387.9 (同左)	264.3 (公営)
貨物千t(2020)	13.8	15.7	na
定期船最大t	276(フェリー)		43
登録乗用車・軽自動車数(人口当)(2021)	578(0.32)	718(0.45)	109(0.50)
登録二輪・原付台数(人口当)(2021)	751(0.53)	517(0.33)	63(0.29)
地元漁船+利用漁船(2020)	431+10	407+10	80+34
水揚高(属地, 百万円, 2020)	641	2,073	39

出所：日本離島センター『離島統計年報』2022年版

表-8 人流・物流を漁港に依存する主要離島地域の状況(2)

	初島(静岡県熱海市)	家島(兵庫県姫路市)	坊勢島(兵庫県姫路市)
漁港種別(管理者)	一種(静岡県)	二種(兵庫県)+地方港湾(兵庫県)	二種(姫路市)
人口(2021)	177	2,493	2,086
年間航路利用者(千人, 2020)	314.3	497.0(うち漁港103.0)	249.7
貨物t(2020)	57.0	84.1(うち漁港22.8)	60.9
定期船最大t	294	146	173
登録乗用車・軽自動車数(人口当)(2021)	44(0.27)	676(0.25)	553(0.25)
登録二輪・原付数(人口当)(2021)	15(0.09)	1630(0.60)	1333(0.60)
地元漁船+利用漁船(2020)	21+45	334+194	867+361
水揚高(属地, 百万円, 2020)	11	651	2,988

出所: 表-7に同じ

表-9 人流・物流を漁港に依存する主要離島地域の状況と課題(3)

	日間賀島	篠島	佐久島
漁港での物流・人流の運用方法	<ul style="list-style-type: none"> 漁港区域の用途制限を解除し, 町単独事業で旅客船ターミナルを建設 繁忙期に容量不足(西港) 本土側「港湾」師崎港ターミナルの観光センターも補助がなく老朽化が深刻 		<ul style="list-style-type: none"> 旅客待合所は別用途で建設 土地利用規制問題があり, 国・県補助部分にはターミナル等の建設不能で, 市有地と交換となり上屋作りにくい 町一般会計により建設後, 渡船公営企業に賃借する形式
航路事業者	民営		公営
航路と関係要望	<ul style="list-style-type: none"> 運航時間帯延長・運賃低廉化要望あり 		<ul style="list-style-type: none"> 2013年度まで国庫補助を受給していたが, 新造小型化により補助卒業 二隻めの建造も自主財源による見込み フェリー就航の要望あり.
航路ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> 本土側のバスとの接続は, バス反対側起点である河和での鉄道接続を優先すると, 物理的に不能 		<ul style="list-style-type: none"> 2010年以後は通年で固定 2020年度から夕方上りの一色港でのバス接続を改善し, バス運賃引下 釣客用週末早朝便運航の要望あり
航路運賃			<ul style="list-style-type: none"> 島民往復割引(40%引)あり
島内交通	<ul style="list-style-type: none"> 2018年夏季から特区によりバス運行 		
海上タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 2社が運行 割り勘なら定期船より安価 早朝は定期運航 		<ul style="list-style-type: none"> 島の業者が2018年に廃業したため, 篠島から呼んで利用 同社が定期航路の多客期続行便を担当

出所: 筆者によるインタビュー調査

表-10 人流・物流を漁港に依存する主要離島地域の状況と課題(4)

	初島	家島	坊勢島
漁港での物流・人流の運用方法	<ul style="list-style-type: none"> 老朽化, 船舶大型化の障害となり, 夏季に立席が発生 ターミナルに発券・改札機能はもともとなし 2020年に市が交流広場(シマテラス)を建設し, 実質的には旅客船ターミナル上屋として使用 	<ul style="list-style-type: none"> 漁港と港湾の差は特段ないが, 防波堤等特定施設の整備において, 港湾と条件に差が生じることあり そもそも水産業自体の先行きの方が課題 	
航路事業者	民営	民営2社	民営(2社が1社に統合)
航路と関係要望	<ul style="list-style-type: none"> 利用の20%強大規模ホテル「エクシブ」宿泊者, 4%がダイビング客 	<ul style="list-style-type: none"> 市が2社の統合を促すも叶わず, 1社は真浦自治会が土地事業等資金で支援 フェリー要望なし 	
航路ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> 国交省の定める指定区間要件では1日7便だが, 実際は2019年から10便, 週末等11便を運航 最終便は(割引で)周遊乗車するクルーズ化 コロナ中, 4便に減便 2019年運航終了の伊東航路は貨物輸送が中心だった 	<ul style="list-style-type: none"> 規制緩和後の参入で2社化され実質増便, それにより問題だった家島発本土行最終便時刻が改善 	
航路運賃	<ul style="list-style-type: none"> 島民回数券58%引 定期券利用1名 70歳以上は市が無料化 	<ul style="list-style-type: none"> 住民が定期航路2社の定期券共通化を要望 	
島内交通	<ul style="list-style-type: none"> 宿泊施設の「エクシブ」が送迎バス運行 	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバス運行(運賃100円) 実際の交通手段は原付が中心 	
海上タクシー	なし	あり(坊勢島), 日用品輸送も担当	

出所: 中川(2021), 松井(2022)

5.3 島民の通学面の課題

(1) 小中学生の通学

- 島内に小中学校がある。(6島)
- 本土から島への定期船による「しおさい通学」の生徒14人(2019年度末)を受け入れている。その交通費は西尾市が全額補助するが, 本土側の港までの送迎は保護者が行っている。(西尾市)

(2) 高校生の通学⁶⁾

- 島から半田市等への通学と本土での下宿が半々ぐらいである。高校生1人当り年間144,400円が南知多町から補助され, この金額は日間賀島・篠島～師崎航路の通学定期運賃の全額, もしくは2島～河和航路を使うと通学定期運賃の半額に相当する(南知多町内で本土に居住する高校生にも補助があり, バス代等に充てられている)。

2021年度に半年間、高校生の下校用に定期船の増便を行ったが、前後便からの転換のみで利用増がなかったため、当該増便を中止した。(南知多町)

- ・西尾市内への定期船による通学が2人、本土での下宿が4人いる。いずれの学生にも、月1万円が西尾市から補助され、これは定期船の通学定期運賃の半額に相当する。(佐久島)
- ・本土での下宿が慣行である。本土で最寄りとなる県立高校への進学希望者が少なく、進学先が鉄道との乗継が必要となる三島市、沼津市等になることもあり、下宿せざるを得ない。(初島)
- ・島内に県立高校があるが⁷⁾、生徒のほとんどが本土からの通学である。島内での高校生下宿者はいない。本土への通学補助については議論がない。(家島)

5.4 緊急搬送

- ・消防団(団員約60人(日間賀島、篠島)、約40人(佐久島))が島内の搬送を行っている。消防団詰所があり、当番が夜間当直を行っている(日間賀島)。本土への搬送は、原則として漁船ではなく契約した海上タクシーが行う(日間賀島、篠島、佐久島)。
- ・ドクターヘリの出勤もある(年間9回(家島)、1回(坊勢島)(2019年))。

表-11 人流・物流を漁港に依存する主要離島地域の状況と課題(5)

	日間賀島	篠島	佐久島
島内での買物先	・コンビニ(本土同一価格)あり ・買回品の購入には名古屋まで行く		
島内診療所	・診療所が週4日オープン ・歯科あり	・週3-4日本土の病院が診療所に医師初置 ・週1日歯科オープン	・診療所週3日オープン
救急搬送	・消防団(約60名)により本土に搬送 ・防災センターが団員の詰所で、夜間当直あり	・消防団(約60名)により本土に搬送	・消防団(40名)により本土に搬送 ・原則として契約している海上タクシーで搬送(本土側の救急搬送との連携を考えると、漁船利用無理)
小中学生通学	・島内に小中学校あり		・島内に小中学校あり ・本土からの「しおさい通学」の生徒が14人いる(2019年度末現在)
高校生通学	・半田市等への通学と本土での下宿がほぼ半々 ・町が1人当たり年間144,400円の補助(師崎航路全額、河和航路半額) ・2021年度に半年間、夜間に下校用の増便を行ったが、直前の便からの転換があっただけで利用増はなく、当該増便を中止		・通学2人(市内)、下宿5人 ・通学・下宿とも市が月1万円(航路の定期半額)補助

出所:筆者によるインタビュー調査

表-12 人流・物流を漁港に依存する主要離島地域の状況と課題(6)

	初島	家島	坊勢島
島内での買物先	・商店があるが、島内の物価が高い	スーパーあり	
救急搬送	・本土へ通院する、その場合は始発便利用	・船舶チャーターかドクターヘリで本土に搬送	・ドクターヘリを使用し本土に搬送、出勤年間9回(2019年)、市(島)側での費用負担なし
小中学生通学	・島内に小中学校あり		
高校生通学	・進学先のほとんどが最寄の熱海市内の県立高校でなため、本土下宿が慣行	・島内に県立高校があるが生徒のほとんどは本土からの通学者である(本土から島内への下宿者もなし) ・本土への通学補助についての議論なし	・同左、出勤年間1回(2019年)

出所:中川(2021)、松井(2022)

6. まとめ

漁港と港湾(商港)の離島住民に対する生活基盤維持機能の差異として、フェリー(自動車航送船)の有無がみられた。定期航路のある離島のうち、フェリーが寄港する離島の比率は、離島人口の6階層別に、4つの階層で漁港のフェリーカバー率の方が低かった。

フェリーカバー率を港(漁港+港湾)の管理者別にみると、市町村管理の港に比べ、道府県管理の港でフェリーが寄港する割合が高く、とくに中規模離島で差が大きくなっている。

離島別の最大就航船舶トン数と各離島において支配的な港の管理形態の関係、とくに小型フェリーのサイズに対応する100トン以上の就航率をみると、人口500人以上の離島を中心に、港湾と漁港ではかなり差がみられた。

ただし、港湾と漁港を横断的に管理者別の形で集計し直し、最大就航船舶サイズをみると、港湾と漁港の差よりも、都道府県と市町村という港の管理者による差異の方が大きかった。

離島所在市町へのインタビュー調査では、漁港の整備段階でフェリー就航を想定していないため、結果として、フェリーの就航に必要な水深等の確保が困難になっているとの指摘があった。また、フェリーに限らず、漁港を使用して定期船運航を行おうとすると、ターミナル設置のための漁港区域用途変更手続きの複雑さがその足かせになるとの指摘があった。その一方で、ターミナル上屋が自主財源にたよりがちとなることは漁港でも港湾でも同様であり、港湾か漁港かの別にかかわらず、その更新などが難しいとの指摘もあった。

フェリーの就航しない離島では、広義の商慣行を含めて、現行の渡船に依存した生活システムが出来上がっているという現実がある。原付の保有率が高く、既に自動車とそ

の航送にあまり依存しない島内交通システムが形成されている。そのため、住民や自治体からフェリー就航への要望が聞かれなかったケースもあった。しかし、建設資材、自動車、その他の長尺貨物を建設業者のポンツーン等による非公式輸送に依存することの機会費用に関する指摘も聞かれた⁸⁾。

港湾種別がフェリーのネットワークに及ぼしている影響は、少なくとも離島部においては大きく、広範囲に及んでいると考えられるので、漁港の改修や新設に際し、フェリー運航のための水深、岸壁強度、スペース確保の費用と便益を正しく評価し、投資判断に反映することを検討すべきではないか。

現在、漁港事業評価(水産基盤整備事業費用対効果分析のガイドライン)において、「生活環境改善効果」の中に「生活航路の整備に伴う一般住民の利便性向上」の項目がある。当該項目において、定期船の高速化や新規航路の開設による旅客の航路移動時間短縮、ならびに浮桟橋整備等による定期船への乗降時間節約の費用・時間短縮便益を算入することになっている。このため、漁港の人流機能は漁港の投資決定に反映されている。

だが、本研究がとくに問題にしたフェリー導入によるシームレス化とそれによる流通コスト削減⁹⁾の便益は明示的に考慮されておらず、その便益が関係の費用を上回る場合には、投資便益の過小計上が生じていると考えられる。

本研究の調査の範囲では、フェリー以外の旅客船が、制度的理由で漁港を使用できず、結果として、住民ニーズに合わせた航路ネットワークの形成が阻まれているという明らかなケースは見当たらなかった。ただし、船舶の代替建造時のダウンサイズ化や高速化、道路を含めた陸上交通網の変化が進む中では、公民の両方が港湾と漁港をネットワークとして一体的に捉え、積極的な航路・交通網再編を行っていくことが求められるであろう¹⁰⁾。

脚注

- 1) 本研究の統計情報は、日本離島センター(各年度)による。
- 2) 戦後期における港湾と漁港の管理者の決まり方については、たとえば栗田(2018)参照。
- 3) 調査対象年次が古いのは、全国のフェリー・離島航路を完全に網羅する時刻表『フェリー・旅客船ガイド』が、2017年版を最後に廃刊となったため。次節の記述に関しても同じ。
- 4) 現地自治体等へのインタビュー調査時期は、2020年3月～2022年1月。初島(熱海市)、ならびに家島・坊勢島(姫路市)に関する調査結果は、それぞれ当時の寺田一薫研究室所属の2名の学生による卒業論文(中川(2021)、および松井(2022))に発表済。
- 5) 指定区間要件のプラス・マイナスの効果に関しては、寺田(2014)参照。
- 6) 主に高校生の通学の観点からの、離島航路ダイヤの品質については、黒山他(2018)参照。本研究の知見と同様に、高校選

択の幅の視点が欠ける傾向があるとの結論を導いている。

- 7) 2024年度末で本土の高校と統合され、家島島内の高校は廃止予定。
- 8) 離島の物価等において、商慣習や結果としてのボトルネック独占の影響が大きいという本研究とある程度共通する認識については、苦瀬(2012)参照。
- 9) 共通する認識として、荒谷・宮崎(2018)、小林(2018)参照。
- 10) 具体例として、瀬相～古仁屋～生間航路改善協議会事務局(2010)を参照。

参考文献

- 1) 荒谷太郎・宮崎恵子(2018)「離島航路利用者における移動負担感」『IATSS Review』Vol. 43, No. 2
- 2) 苦瀬博仁(2012)「ロジスティクスからみた離島の物流政策」『しま』No. 230
- 3) 栗田悟(2018)「港湾整備制度の特徴」『開発こうほう』No. 659, 6月
- 4) 黒山良洋・寺田一薫・寺田英子(2018)「離島居住者のアクセシビリティと離島航路政策に関する研究」『海運経済研究』52号
- 5) 国土交通省海事局内航課監修(2017)『フェリー・旅客船ガイド』秋季号, 日刊海事通信
- 6) 小林誠(2018)「離島での石油製品の安定供給および低廉化に向けた取り組み」『IATSS Review』Vol. 43, No. 2
- 7) 瀬相～古仁屋～生間航路改善協議会事務局(2010)『航路改善計画(詳細版)』
- 8) 寺田一薫(2014)「部分的規制緩和・分権下の離島交通政策に関する研究；鹿児島県の離島を中心に」『海運経済研究』第48号
- 9) 日本離島センター『離島統計年報』, 各年次
- 10) 中川静奈(2021)「大都市近郊離島の特性と活性化に関する研究」東京海洋大学海洋工学部流通情報工学科卒業論文, 2020年度
- 11) 松井晶子(2022)「高人口密度離島の居住環境に関する考察；兵庫県家島を中心として」東京海洋大学海洋工学部流通情報工学科卒業論文, 2021年度