

運輸省第四港湾建設局 正会員 原田 協

〃 〃 〇中山 茂雄

1. 離島の概要

全国における離島振興法による指定島数(無人島は除く)は326, 面積6,500 Km²でこのうち約半分の166島が九州・山口地域にあり, 住民は約75万人, 面積は4,100 Km²で殆んど島が九州・山口に在ることになり, 分布は表-1に示す如く, 長崎・鹿児島県に多い。

表-1 離島の概要

県名	指定島数	人口	面積
山口	28	35 千人	123 Km ²
福岡	9	5	14
佐賀	8	6	15
長崎	61	398	1,827
熊本	25	206	880
大分	7	11	18
宮崎	3	2	9
鹿児島	25	120	1,349
九州・山口計	166	783	4,235
全国計	326	1,234	6,504

2. 離島の人口

離島における人口減少はすでに九州地域の人口減少とあわせて, 問題とされているが, 昭和45年の国勢調査によれば, 九州山口総人口は40年対比で24%減であるのに対し離島人口(山口県を除く)は同じく45年と40年対比では13.7%にも達し, うち最大減少率を示す離島では55%と実に住民の半分以上が流出していることになる。島

内で比較すると農業部落と漁業部落では一般に農業部落の方が大きく, 生活基盤の安定度の高い漁業従事者の人口流出が比較的少ないことも定性的には言えるのである。

産業別の就業者人口で見ると島の地形等, 産業構造自体に大きく支配されるようであるが, 平均すると第一次産業の就業者率は70%位で圧倒的に多く中でも農業および水産業が多く林業は殆んどない。また人口減少と第一次産業の関連を見ると水産業

表-2 離島の人口

従事者が農業従事者に較べて率の高い程に第一次産業従事者率の低い程, 人口減少率が低く, 前に述べたように生活基盤として安定した業種を有する程に人口の流出も低くなっていると思われるのである。

県名	一 次			二次	三次	人口減少率 (543~44年)
	農業	水産業	計(%)			
山口	52.8%	19.2%	73.7%	6.8%	19.2%	4.1%
福岡	18.4	64.8	83.5	1.7	14.8	4.5
佐賀	49.2	43.3	92.5	1.4	6.1	5.0
長崎	41.5	14.9	58.8	18.2	22.8	3.7
熊本	48.4	10.6	60.7	13.1	26.2	4.0
大分	27.8	46.7	74.5	11.5	14.0	1.7
宮崎	2.4	56.8	68.3	17.9	13.8	2.7
鹿児島	62.7	3.1	62.7	13.6	18.7	7.6

3. 離島の交通(港湾を中心として)

離島をとりまく交通体系については離島内, 離島間および本土と結ぶ交通が考えられるが, 中でも海上交通が現在でも唯一の連絡手段であり, 離島航路の確保は離島における住民の生活上一番重要なことである。離島航路としては全国に394航路(内九州・山口内では188, 以下括弧書)

うち既にフェリーが就航しているものは45(12)、一般船とフェリーの兼用は23(0)あり、全国のフェリー就航航路は117条でフェリー化率は離島航路の方が大きい、これは離島への旅客・貨物が日常生活と密着している場合が多く、近年のモータリゼーションによりさらに増加すると思われる。

就航船舶の隻数は642隻(188隻) 総トン数72,593トン(23,852トン)、1隻当り平均トン数は113トン(126トン)となっている。また定期船の寄航する島について港湾と漁港の存在について考えると表-3に航路の採算限度については港湾整備が必要な島の人口限界を示すことになろう。

次に定期船寄港港湾の 表-3, 4. 離島の港湾(航路)

島名	定期航路の フェリイ港数	漁港に航路の島		航路の全無の島数			航路の全無の島の人口の別数				
		本港	内港	港なし 漁港あり	港あり 漁港なし	港あり 漁港あり	100人 以下	200	300	400	500
山口	3	11	2	1		3	4				
福岡		6			2		1		1		
佐賀		7									
長崎	39	7	12	11	5	4	7	9	3		1
熊本	13	2	1	7			6	1			
大分		1			2			2			
宮崎		0			1			1			
鹿児島	38	4	1	1	1		1	1			
九州合計	93	38	16	20	11	7	19	14	4		1
全国計	134	87	22	29	14	14	32	19	5		1

島名	本港に航路 寄港港湾	島の港に航路 寄港港湾	合計	定期船の 採算可能	一部定期船 が採算可能	定期船の 採算可能
山口	8	1	9	5	4	
福岡	1		1	1		
佐賀	1		1	1		
長崎	23	7	30	23	7	
熊本	18	3	21	11	1	9
大分	2		2	1	1	
宮崎	1		1	1		
鹿児島	27	3	30	10	2	18
(全国)	(176)	(26)	(202)	(123)	(35)	(44)
九州合計	81	14	95	53	15	27

3. 港湾における 貨物

離島港湾における取扱貨物から見ると、例えば福江島の場合は島内4港のうち全体の82%の量を福江港で取り扱っており、また扱う品目も福江が品目に渡るのに対し、他港は砂利の建設資材が主であり、対馬島でも同様のことがいえる。一般には商業港としての性格の強い港湾は品目別構成が平均化され、むしろ建設資材への集中度が高い。また島内陸上交通の発達につれて主要港への特に、食品、雑貨などにおける集中度が大きくなる傾向にある。

4. 離島における港湾

離島における港湾の位置付けから考えると、民生安定のための地場産業の育成、新規産業の開発にあることより、本港一体化した商港としての島内での基幹港、および地場産業と結びついた機能を持つ付属港の2つの形態の港の整備をコンナテ、フェリー輸送等の合理化、荷役の機械化と合せて考えて行くことになろう。