

沖永良部と沖縄を結ぶ「空のタクシー」

沖永良部郷土研究会

前利 潔

沖永良部空港を飛び立ったアイラング機（9人乗り）は、高度1,500mから2,000mあたりで水平飛行に移る。やがて右手の眼下に与論島が現れてくる。そして、次の目印は沖縄本島の最北端、辺戸岬だ。アイラング機は、沖縄本島の東海岸に沿うように飛行を続ける。ヤンバルクイナが生息する北部の森を過ぎると、住宅地や米軍基地が広がる中南部が視界に入ってくる。15世紀の半ば、中城湾を舞台にして、奄美地方に対する航海権をめぐって争ったといわれる勝連グスク（阿麻和利）と中城グスク（護佐丸）を、当時の戦いに想像をめぐらしながら見おろす。中部地域のど真ん中には、極東最大の米軍基地である嘉手納基地がある。西原沖あたりから北西に旋回し、那覇空港に向けて、機首を下げていく。それから、着陸するまでの約5分間がスリリングだ。手の届きそうな位置に首里城が、那覇の街のビル群が現れてくる。まるで遊覧飛行である。そして、飛んでいるというよりも、気流に浮かんでいる感じを味わいながら、アイラング機はいつきに滑走路に着陸する。

私がよく利用する沖永良部から那覇までの空の旅（約50分）の、いつもの光景である。沖縄ツーリストがエアードルフィンの機材をチャーターして運航している。今年も既に2回（1月末現在）、利用した。この沖永良部～那覇間の空の便（以下「沖縄ツーリスト便」）は、往復で年間1万1千人の利用客がある。沖永良部島民にとって、すっかり「空のタクシー」として、定着しているといっているかもしれない。私の経験も紹介しながら、沖永良部～那覇間の沖縄ツーリスト便について報告する。

奄美諸島の各島々（喜界島、奄美大島、徳之島、沖永良部島、与論島の五島／加計呂麻島、与路島、請島は除く）と鹿児島は、それぞれ定期航空路線で結ばれている。しかし、歴史的にも文化的にも、そして距離的にも近い沖縄と定期航空路線で結ばれているのは奄美大島と与論島だけである。沖永良部島も、1980年代までは、南西航空（現在の日本トランスオーシャン航空）が週3便の定期路線を運航していたが、利用率の低迷から路線廃止となった。

沖永良部～那覇間の定期航空路線の再開の見通しは、いまのところほとんどないと思われるが、この10年近く、沖永良部島と那覇間を1日2便、実質的に定時運航に近い状態で就航しているのが沖縄ツーリスト便である。同便は、1996年1月から運航している。沖縄ツーリスト(株)は沖縄最大手の旅行代理店である。(株)エアードルフィン(株)は、1989年、不定期航空運送事業（貸切飛行、遊覧飛行等）、航空機使用事業（航空写真撮影、航空測量等）を主な事業として創立された会社である。

沖縄ツーリスト便について紹介する前に、南西航空の沖永良部～那覇路線が廃止となった背景をみておきたい。

沖永良部～那覇間の定期航空路線は、1979年8月から、当時の南西航空が運航（週三便）を始めた。使用機材は、YS-11型機である。しかし、利用率の低迷から、80年11月に、那覇～沖永良部間は与論経由となり、87年11月には与論～沖永良部路線は廃止となった。廃止当時の平均搭乗率は、15%であったという。その背景には、沖永良部島から沖縄への交通手段は、船便が島民の足として定着していることがある。鹿児島までは18時間かかる船旅だが、那覇までは7時間である。南西航空の沖永良部便が就航していた時期は、琉球大学の学生時代と重なるが、夏休みなどで帰省するときに利用するのは船便であった。南西航空の空の便は、祖母の葬儀に間に合わせるために一度利用しただけである。

1967年にローカル航空としてスタートした南西航空は、沖縄の本土復帰後、当時運輸省が進めていた航空業界再編という状況にもかかわらず、73年7月から四番目の国内航空として存続することが決まった。復帰後、路線を増やすことによって実績を伸ばしてきたが、与論～沖永良部路線が廃止（1987年）になった頃でも、南西航空の経営状況は極めて不安定であった。当時、県内13路線のうち、黒字路線は那覇～宮古、那覇～石垣の2路線のみであり、他の11路線は全て赤字であった。11路線の赤字を2路線の黒字で補填するシステムをとってきた。このような不安定な経営状況を背景に南西航空は、86年11月から本格的な県外路線（那覇～松山線）をスタートさせ、本土路線の長距離路線で需要拡大を図っていく方向をとった。89年には、那覇～松山・岡山・小松、宮古～東京の県外4路線となっていた。

その一方で、採算の悪い路線の廃止、コミューター航空への移管を進めていった。87年2月に那覇～多良間線、同11月に与論～沖永良部線が廃止された。91年に、沖永良部島の両町（和泊町、知名町）の自治体と商工会が、南西航空と琉球エアークミューターに路線再開の陳情を行ったが、両社とも「利用率、機材の確保面の困難を上げ、現状での再開に難色」（琉球新報）を示し、路線再開は実現できなかった。92年11月、南西航空は日本トランスオーシャン航空（JTA）へ名称を変更している。

表A、B、Cは、現在の沖縄ツーリスト便の利用状況と、他路線との比較である。表Aは、沖永良部～那覇間の沖縄ツーリスト便の利用実績。表Bは、奄美大島～那覇、与論～那覇間の琉球エアークミューター（RAC）の利用実績、表Cは沖永良部～鹿児島、沖永良部～奄美大島、沖永良部～与論間の日本エアークミューター（JAC）の利用実績である。

運航している使用機材は、沖縄ツーリスト便がセスナ機（3席と5席）とアイランド機（9席）である。琉球エアークミューターは、DHC-8型機（39席）。日本エアークミューターは、YS-11型機（64席）とサーブ340B型機（36席）である。

2004年の実績をみると、奄美大島～那覇間が18,058人（RAC）、沖永良部～奄美大

前利 瀬 沖永良部と沖縄を結ぶ「空のタクシー」

表A<沖縄ツーリスト>

月	2002年				2003年				2004年			
	沖永良部 ～那覇	那覇～ 沖永良部	便数	日数	沖永良部 ～那覇	那覇～ 沖永良部	便数	日数	沖永良部 ～那覇	那覇～ 沖永良部	便数	日数
1月	483人	391人	76便	31日	499人	450人	71便	31日	500人	450人	71便	31日
2月	444	328	58	28	331	328	55	26	439	378	64	28
3月	418	413	61	31	426	408	68	31	519	474	74	31
4月	420	380	63	30	422	359	65	28	439	443	70	30
5月	457	365	67	31	536	439	80	30	557	507	80	31
6月	399	366	60	30	434	387	61	29	430	380	60	30
7月	521	564	73	29	536	521	81	31	496	443	73	31
8月	562	525	78	29	649	576	91	30	632	581	98	30
9月	430	413	61	28	544	478	73	28	452	491	70	27
10月	447	430	64	31	409	393	65	29	405	400	60	30
11月	445	438	65	30	524	502	72	30	459	412	65	30
12月	439	425	65	31	434	491	77	31	413	400	64	31
合計	5,465	5,038	791	359	5,744	5,332	859	354	5,741	5,359	849	360
	10,503人			13.3人 ※	11,076人			12.9人 ※	11,100人			13.1人 ※

※アイランダー機（9席）で計算した場合の平均搭乗者数。往復を1便としているので、1便あたりの座席数は18席となる。02,03,04年の実績をみると、1便あたりの平均搭乗者数は約13人で安定している。搭乗率は72%になる。

資料提供：㈱エアードルフィン

島間は15,536人(JAC), 沖永良部～与論間は5,563人(JAC)となっている。沖永良部～那覇間の沖縄ツーリスト便は、11,100人となっており、使用機材のことを考えると、同便が「空のタクシー」として定着していることがわかる。同便の1便は那覇～沖永良部間往復のことであるから、全便アイランド機と仮定した場合、1便あたりの座席数は18席である。04年の年間搭乗者数は11,100人、便数は849便。1便あたりの平均搭乗者数は、約13人。70% (13人÷18席) を超える搭乗率となる。小型機なので、運航コストも低いということと、平均70%を超える搭乗率が、安定的に沖縄ツーリスト便が運航できる理由であろう。

表Aについては、もう少し説明が必要である。同表は、エアードルフィンから提供してもらった資料をもとに作成したものだが、正確に言うと、便数全てが沖縄ツーリストのチャーター便ではない。沖縄ツーリスト以外の企業や個人が、エアードルフィンを直接チャーターした便も含まれている。徳洲会病院などがチャーターするときもある。私の母の葬儀のときもチャーターした。葬儀の日、台風が鹿児島に上陸したため、鹿児島～沖永良部間の交通網は全て欠航。神戸や横浜にいる兄や姉、伯母は、台風が過ぎ去った沖縄に飛び、エアードルフィンをチャーターして、やっと告別式に間に合うことができた。表Aの04年8月をみてもらいたい。運航日数が30日となっているのは、台風のために1日は飛ぶことができなかったのであろう。しかし、8月の便数は98便となっている。沖縄ツーリ

表B<琉球エアークommuter>

月	2004年			
	与論 ～那覇	那覇 ～与論	奄美 ～那覇	那覇 ～奄美
1月	1,369人	908人	788人	786人
2月	827	788	832	726
3月	1,517	1,323	783	831
4月	1,139	1,106	674	671
5月	1,318	1,180	739	728
6月	1,172	1,158	647	685
7月	2,334	2,353	873	934
8月	3,478	3,133	876	816
9月	2,482	2,232	760	668
10月	1,545	1,403	675	669
11月	927	939	713	716
12月	754	1,021	677	791
合計	18,862	17,544	9,037	9,021
		36,406人		18,058人

資料提供：琉球エアークommuter(株)

前利 潔 沖永良部と沖縄を結ぶ「空のタクシー」

スト便を通常の1日2便で計算すると、8月は60便となる。実績は、プラス38便となっている。沖縄ツーリスト以外によるチャーターも含まれていると思われるが、帰省客の多い8月であるから、沖縄ツーリスト便が増便された分が大部分を占めているのではない。私が沖縄ツーリスト便を利用したときに何度かに、那覇空港からアイランダ機が2機、飛んできたことがあった。夏場などの利用客が多いときは、2機同時に運航することもあるみたいだ。そのような柔軟性が、またおもしろい。

沖永良部島民の側から考えると、その利便性の高さが魅力となっている。沖縄ツーリスト便の利用形態は、沖縄行きを目的する客と、那覇空港で大阪・東京便へ乗り継ぎを目的とする客に、おおまかに分けられる。経験的にいうと、後者のほうが多いように思われる。私はほとんど沖縄行きのために利用しているが、9人乗りのアイランダ機が満席の場合、7人程度は那覇空港から大阪、東京への乗り継ぎ便を利用する客と見うけられる。

沖永良部～那覇間の交通手段として船便が定着している中で、沖縄行きを目的として沖縄ツーリスト便を利用する理由は、日程的な問題が大きい。船便の場合、12時に沖永良部島（和泊港）を出港した船は、19時頃に那覇港に入港する。翌日の沖永良部行きは、同じ船が7時に出港するので、半日程度の仕事や会議でも、2泊3日が必要である。観光や日程に余裕がある場合は、船を利用したほうが、旅を楽しむことができる。私の場合、土日を利用して研究会等に参加することが多いので、沖永良部～那覇間の往復に船

表C＜日本エアコミューター＞

月	2004年					
	沖永良部 ～鹿児島	鹿児島～ 沖永良部	沖永良部 ～奄美	奄美～ 沖永良部	沖永良部 ～与論	与論～ 沖永良部
1月	3,353人	2,886人	712人	609人	196人	190人
2月	2,359	2,459	645	615	212	223
3月	3,009	2,879	723	620	245	284
4月	2,669	2,636	620	520	173	176
5月	2,802	2,723	632	592	216	233
6月	2,162	2,236	663	694	254	212
7月	2,825	3,038	711	798	273	290
8月	3,211	3,348	687	646	237	221
9月	2,432	2,462	596	565	243	282
10月	2,252	2,284	613	553	208	236
11月	2,629	2,615	777	675	244	238
12月	2,264	2,907	636	634	240	237
合計	31,967	32,473	8,015	7,521	2,741	2,822
		64,440人		15,536人		5,563人

資料提供：日本エアコミューター(株)

を利用すると、1日は年休を取らなければならない。土曜日午後の研究会の場合、10時発（沖永良部空港）の沖縄ツーリスト便を利用すると、約50分で那覇空港に到着するので、午後からの研究会に十分、間に合う。翌朝、那覇港から7時発の船に乗ると、14時には沖永良部島に着く。1泊2日の日程で研究会に参加できる。また船で沖縄に行き、翌日の午前中に仕事を終えて、15時発の沖縄ツーリスト便で帰る、という利用の仕方もある。船便が片道5千円であるのに対して、沖縄ツーリスト便は片道1万2千5百円（往復2万4千円）であるが、1泊2日の日程が組めることを考えると、旅費としては往復船便を利用した2泊3日の場合とほとんど同じである。私の場合は、2日目は古本屋巡りなどをするので、往復とも沖縄ツーリスト便を利用することが多い。

大阪、東京への乗り継ぎ便を利用する島民にとって、鹿児島経由で大阪、東京に行った場合に比べて、運賃が安くなることが大きなメリットである。沖永良部から鹿児島経由で東京に行く場合、特別乗継割引運賃でも、片道4万5千円前後である。往復は、9万円前後になる。沖縄経由の場合、那覇～東京便の格安航空券を利用すると、沖縄ツーリスト便の運賃を含めても、沖縄観光のシーズンオフの時期であれば、3万円程度で行くこともできる。鹿児島経由よりも、片道1万5千円程度安くなる。往復であれば、3万円前後も安くなる。那覇～東京間の格安航空券は、年間を通して19,000～28,000円で販売されているので、沖縄が観光シーズンの夏場でも、鹿児島経由よりは安い運賃で東京へ行くことができる。大阪へ行く場合も、同じである。そして、那覇～東京、那覇～大阪の便数は多いので、効率的なスケジュールを組むことができるのも魅力である。私も関西や関東に行く場合は、沖縄経由をよく利用する。

沖縄ツーリスト便の課題を一つあげれば、年間515万人（04年実績）の沖縄観光客とリンクしていないことである。理由としては、沖縄ツーリスト便が、本土の旅行代理店では紹介されていないことと、小型機（9席）であることがあげられる。沖縄ツーリスト側はエアードルフィンを使った沖永良部バック旅行を企画しているが、最大の理由は、沖永良部側が観光にそれほど力を入れていないことだろう。

沖永良部郷土研究会の視点からいえば、沖永良部島は歴史的にも文化的にも、そして自然的にも魅力ある島である。しかし、潜在的な島の魅力を、行政が観光振興へと結びつけることができていない。たとえば、沖永良部島には神話学の中でも注目されている創世神話「島建てシンゴ」がほぼ完全なかたちで残されている。琉球弧の島々に断片的に伝わっている神話、神歌が沖永良部島につながって完結している。しかもその神話が、日本の創世神話、東アジア、東南アジア、なかでも広大なポリネシア、メラネシア、ミクロネシア、インドネシアなどの島々の創世神話にもつながっていることが最近の研究でわかりだしてきたという。琉球弧、あるいは日本という枠組みを越えた環太平洋的な創世神話が、沖永良部島には残されているのである。神話という物語を、観光振興に使えばおもしろいと思うが、そのような貴重な神話があることさえ、行政側は知らない、あるいは関心がない、

というのが現実である。

沖縄から沖永良部島への観光需要が増えれば、定期航空路線が復活する可能性もあり、沖縄ツーリスト便と競合することが懸念される。私は、単に利便性だけではなく、島になった目線（低空飛行）で、与論島上空、沖縄本島上空を眺めながら、那覇空港にたどり着くことができる沖縄ツーリスト便の旅（逆のコースも）を楽しんでいる。上空から、琉球弧の古代、中世、近世の歴史に想像力をめぐらせるのも楽しい。沖縄観光に来る本土の観光客を対象にするよりも、沖縄県民との歴史的、文化的な交流を進めることがまず大事ではないかと、個人的には考えている。

[追記]

本稿を出稿後の2月4日、知名町で沖永良部・与論地区議会議員大会が開催され、「那覇・沖永良部航空路線の利便性確保」という議題が採択された。採択文は「現在、沖縄・沖永良部間の航空便は、定員10名の機種を中心に1日2便の就航となっており、島民が利用したくてもほとんど満席という状況が多く、緊急を要する渡航が生じた場合など不便を来しているのが実情であります。（中略）今後の利用拡大にはどうしても、より大きな機種による運行が必要ではないかと考えられます。従いまして、より一層の島民の利便性を確保するとともに、沖永良部の振興発展と交流人口を拡大するために、大型機種の導入による運行を切に要望いたします」となっている。

一般論としては理解できるが、本稿との関係で、この採択文についていくつか指摘しておく。採択文における「大型機種」とは、ジェット機などを意味しているのではない。与論～那覇間を運航しているDHC-8型機（39席）程度の機材を想定していると思われる。「定員10名の機種」とは、アイラング機のことであり、機長を含めて10人乗りの機材である。「大型機種」とは、アイラング機と比較して使われている表現である。沖縄ツーリストがチャーターしているエアードルフィンの機材では、アイラング機が一番大きいことから、「大型機種の導入」ということは、JTAあるいはRACによる沖永良部～那覇間の定期航空路線の復活を意味している。

87年11月以降、那覇～（与論）～沖永良部間の定期航空路線が途絶えていた中で、実質的に定期運航に近いかたちで那覇～沖永良部間の航空便を就航させたのが沖縄ツーリストである。まず、そのことを評価する必要がある。同便は、夏場などの需要が多いときには、同時に2機、3機で運航する柔軟性をもっている。

DHC-8型機で運航している与論～那覇間（RAC）の利用者数（往復）は3万6千人である。沖永良部～那覇間の沖縄ツーリスト便は、1万1千人。沖永良部～那覇間をDHC-8型機で運航した場合、採算が取れるのかということも、シミュレーションする必要があるだろう。

関係者への聞き取りによると、沖縄ツアーリスト便は沖永良部10時発の便と、那覇15時発の便を利用する客が多いという。那覇空港を経由して、東京・大阪に行くとき（前者）、東京・大阪から沖永良部島に帰るとき（後者）に便利な便だからである。片道は満席でも、もう一方の片道は空席が多いこともよくあるという。

2万円前後になるが、沖永良部→与論（JAC）、与論→那覇（RAC）という接続で沖縄に行くこともできる。逆のコースは、現在の運航時刻では接続ができない。