1　航路改善計画策定の背景と目的

屋久島町営の「宮之浦～口永良部・島間」航路（以下、本航路という。）は、島民・島外客の移動や生活必需品等の物資の輸送を行っており、口永良部島の唯一の公共交通機関として必要不可欠な社会的使命を担い、これまで国・県の離島航路補助金を受けて運航を維持しています。

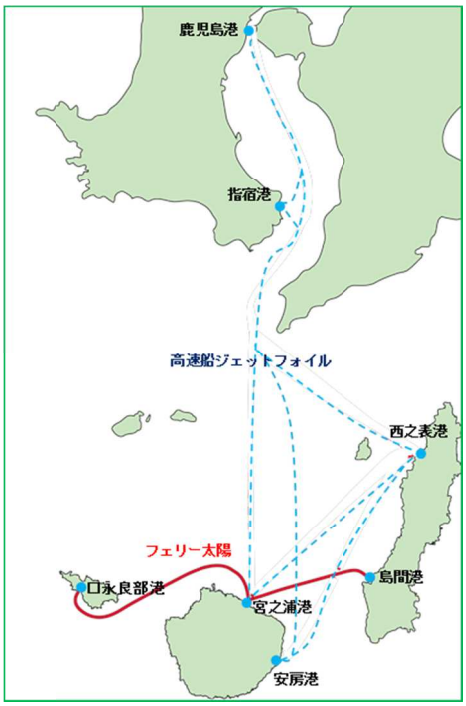
しかしながら、本航路の経営状況は、近年の輸送人員の低迷、使用船舶の老朽化による修繕費等の費用の増加により極めて厳しく、現状の経営環境のまま推移した場合、サービス水準の低下や航路収支の悪化により将来的な航路の維持・確保が困難な状況となることが懸念されています。

こうした中で、島の南東部中央にある新岳が平成 27 年 5 月 29 日に噴火したため、全島民が島を離れるという事態が噴火直後から平成 27 年 12 月 24 日まで続き、宮之浦と口永良部の区間が運休するという状況がみられました。また、現在のところすべての島民が帰島するまでに至っておらず、島の復興事業の推進や島民の定住を促進する上でも航路の重要性が高まっています。

本業務は、国の定める離島航路補助制度を活用し、航路及び航路を取り巻く社会環境や航路を利用する島民の意向・実態等を把握し、現状と課題を整理したうえで多角的な視点から航路診断と経営診断を行い、航路運営又は航路経営での問題点や課題の把握及び要因を分析し、その結果を踏まえて問題点や課題を解消するための具体的な方策として、航路改善計画を策定することを目的とします。

【図表1　航路の概要】

【航路図】



1　運航事業者

屋久島町

2　船舶の概要

船名／就航年	フェリー太陽／平成９年６月
大きさ	鋼船　499 トン
定員	旅客定員：100 名
速力	15.5 ノット

所要時間／航路距離（片道）

宮之浦～口永良部島	１時間 40 分／45 ㎞
宮之浦～島間	１時間 ５分／30 ㎞

3　運航便数　宮之浦港を起点に１日１往復

4　年間旅客数／年間貨物量

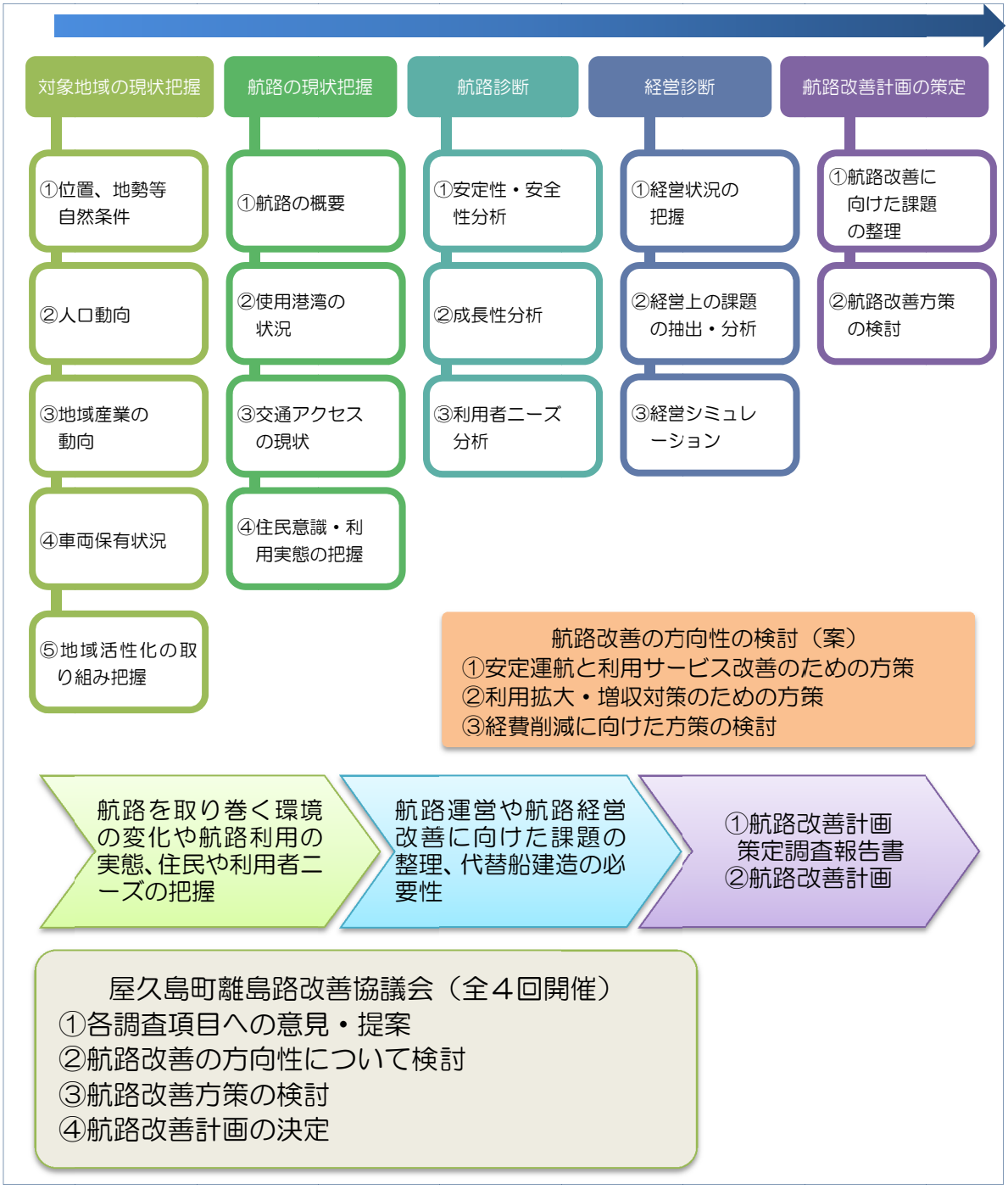
7,265 人／2,238.2 トン（平成 26 年実績）

5　建造造船所：井筒造船所

2　航路改善計画策定に向けた調査フロー

航路改善計画策定に向けた調査では、対象地域や航路の現状把握により航路を取り巻く環境の変化や航路利用の実態、住民や利用者のニーズを把握します。そのうえで、航路診断や経営診断を行い、航路運営や航路経営改善に向けた課題を整理し、その解決に向けた方策を検討します。このような調査フローを以下に示します。なお、調査結果は、屋久島町離島航路改善協議会において審議し、航路改善計画に反映いたします。

【図表２　調査フロー】



3 航路改善計画の策定に向けて

①航路改善に向けた課題の整理

航路に関する調査・検討結果を踏まえ、航路改善に向けた課題を整理し、航路改善の方向性を提案します。

②航路改善方策の検討

「①航路改善に向けた課題の整理」に対応し、航路改善方策を具体的に検討し、提案します。なお提案にあたっては、同規模船舶の建造の動向や船舶建造に関する留意点を、造船所の建造情報や就航船舶の事例をもとに把握します。

【図表３　船舶建造の事例】

	船名	船舶の概要	建造造船所
	フェリー太陽 (平成９年６月就航)	区間　口永良部島～宮之浦～島間（鹿児島県） 航海距離　75 ㎞　航海時間　３時 45 分 総トン数　499　主機関馬力　2,647 航海速力　15　旅客定員　100	井筒造船所
1	フェリーあぜりあ （平成26年12月就航）	区間　下田～神津島～新島～利島～下田 航海距離　133 ㎞　航海時間　７時間 総トン数　485　主機関馬力　2,800 航海速力　15.2　旅客定員　240	内海造船
2	フェリーくろしま (平成 27 年 10 月就航)	区間　黒島～高島～相浦(長崎県) 航海距離　17 ㎞　航海時間　50 分 総トン数　182　主機関馬力 航海速力　12.1　旅客定員　130	井筒造船所
3	フェリーざまみ （平成 14 年就航） ※平成28年11月に新船就航予定	区間　那覇（泊）～阿嘉島～座間味島 航海距離　49.3 ㎞　航海時間　１時 10 分 総トン数　446　主機関馬力 航海速力　17　旅客定員　380	山中造船
4	フェリーとかしき （平成 24 年３月就航）	区間　那覇（泊）～渡嘉敷島 航海距離　32.1 ㎞　航海時間　１時 10 分 総トン数　499　主機関馬力　2,600×２ 航海速力　17　旅客定員　450	渡辺造船所

【図表４　船舶の建造と地域活性化の事例】

船名	船舶の概要と特性	建造造船所
高速船甑島 (平成 26 年４月就航)	区間　川内～里～長浜（鹿児島県） 航海距離　50.6 ㎞　航海時間　50 分 総トン数　197　主機関馬力　2,055×２ 航海速力　26.7　旅客定員　200 ○乗りたくなる船(安全安心かつ乗り心地に配慮した船) ○行きたくなる島（島の活性化と一体的な取り組み、甑島国定公園の誕生：平成 27 年３月 16 日、情報発信、ツアー造成など） ○公設民営（薩摩川内市が建造し、甑島商船㈱に無償で貸与）	三菱重工業㈱ 下関造船所 ※デザインは JR 九州の豪華列車＜ななつ星＞を手がけた水戸岡悦治氏

【図表５　フェリー太陽の航路改善方策の検討（イメージ図）】

［現状及び課題］

航路の役割の増大

- ✧ 口永良部島のライフラインの復旧
- ✧ 島民の帰島・定住化促進
- ✧ 島の産業の再生
- ✧ エコパークの推進と観光客の受入促進
- ✧ 地方創生に関する事業の実施　　等

現在の運航における課題

- ✧ 運航ルート・パターンの見直し
- ✧ 船舶老朽化（長寿命化の可能性）
- ✧ 船内環境の改善　　等

航路診断からみた課題

- ✧ 運航の安定性の確保
- ✧ 航路の成長性の確保
- ✧ 新船建造の必要性
- ✧ 利用者ニーズへの対応　　等

経営診断からみた課題

- ✧ 安定運航による収益の確保
- ✧ 利用拡大・増収対策の推進
- ✧ 代替船舶建造による航路収支の改善

［航路改善方策の検討］

航路利用の促進

- ✧ 口永良部ー屋久島間の増便（観光客の誘致と連携する実証運航の導入）
- ✧ 情報発信の強化（宮之浦港フェリーターミナルでの情報発信、交通アクセスの確保等）

船舶の改善

- ✧ 現有船舶での改良
  住民や利用者の声を反映した改良（客室、トイレ等）
- ✧ 新船建造による航路の魅力づくり

運航経費の削減

- ✧ 運航パターン、ルートの見直し
- ✧ 民間委託等の活用

［今後の展望］

	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度
航路改善計画による事業の実施	航路改善計画の国への申請とその承認	計画の実施 実証運航		
新船の建造		新船建造の協議	造船事業者選定	新船建造