

## 第 1 回屋久島町航路改善協議会

日時 平成 28 年 7 月 8 日 (金) 14 : 00 ~

場所 屋久島町本庁 2F 会議室

### 1 航路改善協議会委員

職 氏 名	所 属 職 名	備 考
荒 木 耕 治	町長	
岩 川 浩 一	副町長	
塩 川 文 博	教育長	
寺 田 猛	議会代表	
樋 口 博	九州運輸局鹿児島運輸支局	首席運輸企画専門官
仲 澤 純	鹿児島県交通政策課長	代理出席 課長補佐 吹留 誠吾
貴 船 森	口永良部島本村区長	
畠 喜 人	口永良部島湯向区長	(荒天により欠席)
山 本 みさ子	税理士	

### 2 オブザーバー

氏 名	所 属 職 名	備 考
齊 藤 徳 篤	独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構	共有船舶建造支援部 担当部長
福 永 徳 郎	熊毛支庁屋久島事務所長	
鶴 田 洋 治	企画調整課長	
松 田 純 治	建設課長	
大 木 辰 巳	町営船フェリー太陽船長	
久 木 山 栄一	口永良部島海運関係者	

### 3 事務局

氏 名	所 属 職 名	備 考
寺 田 太 久 己	財産管理課長	
日 高 順 造	財産管理課長補佐	
清 岡 幸 次	財産管理課船舶係長	
内 田 大 信	財産管理課船舶係	
上 加 世 田 俊	九州経済研究所	
酒 匂 啓 一	九州経済研究所	

## 1 開会

○司会進行：屋久島町財産管理課船舶係長 清岡

## 2 町長あいさつ

- ・町営船フェリー太陽は宮之浦～口永良部を結ぶ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、国および鹿児島県からの補助金により航路の維持を行っている。しかし、本航路の経営は極めて厳しい状況であり、またフェリー太陽は就航してから19年が経過し、代替船の建造を検討する時期を迎えている。このような中、航路の維持、確保および経営改善のための離島航路補助制度を活用し、国や鹿児島県、口永良部の代表や外部専門家等で構成する屋久島町航路改善協議会を設置することとなった。その中で航路を取り巻く社会環境および住民の意向や実態を把握し、現状や課題を整理した上で、多角的な視点から航路診断と経営診断を行い、航路経営上の問題点の抽出と原因の分析の結果を受けて、問題点を解消するための具体的な経営改善を定めた屋久島町航路改善計画を策定し、それを適正に遂行することで、航路の維持や活性化につなげたいと考えている。

## 3 委員及び関係機関等の紹介

## 4 議事

### (1) 会長・副会長の選出について

○会長を町長、副会長を副町長に選任

### (2) スケジュールや進め方について

○事務局より説明

### (3) 調査企画について

○事務局より説明

<質疑応答・意見>

○貴船委員

・町民に対して、航路改善を行わなければならない理由を具体的に示していただきたい。

○事務局

・現時点では、会議内容をホームページで発信していきたい。また、建造することになった場合、口永良部の島民はもとより、屋久島の町民に対しても必要に応じて説明会を開きたい。

○寺田委員

・ホームページも結構だが、ありとあらゆる機会を使って、新船の必要性を問うていかないといけない。会議の経過をその都度オープンにし、町報に掲載した方がよいのではないか。また、口永良部の島民にとっては生活航路ではあるが、屋久島の町民にとっては関係のない場合が多いため、何を持って必要とするかは、念の入った作業を行ってほしい。

○岩川副町長

・町長と協議した中で、本庁舎建設において、町民に対してきちんとした説明が足りなかったと反省している。今回は建造に至る過程を町民に理解していただき、現状の航路における問題点を分析しながら次の段階を踏む、地道な作業が必要だと痛感している。

○鶴田企画調整課長

・資料に「長寿命化の可能性」とあるが、これは現行船を長寿命化するということか。

○事務局

・そのとおりである。

○鶴田企画調整課長

・新船をつくるか、現行船を長寿命化するか、まだ選択肢があるということか。

- 事務局
  - ・選択肢としてはあるが、現時点では何も決まっていない状態である。
- 福永所長
  - ・資料に「運航ルート・パターンの見直し」とあるが、現行船は宮之浦港を中心とした航路だが、口永良部港を1日2回運航する等のルート変更の案についても検討するということが。
- 事務局
  - ・その可能性もあり、提案はしていきたい。ただし本会議は計画を立てるものであり、実行するとなると県との協議が必要となるため、計画したからといって即その様なダイヤになるとは限らない。
- 貴船委員
  - ・資料に「造船建造の事例」があるが、建造することになった場合、視察に行くことはあるのか。
- 事務局
  - ・検討したい。視察場所についても検討し、決定後に委員のみなさんにお知らせしたい。
- 寺田委員
  - ・改善協議会と検討委員会の委員に変更はあるのか。
- 事務局
  - ・現時点では、現委員のみなさんが検討委員会に参加していただき、更に必要な人を足して構成することを考えている。また、検討委員会を立ち上げる際には要綱を定める必要があるため、要綱に応じた委員を選出したい。

#### (4) アンケート内容について

- 事務局より説明
- <質疑応答・意見>
- 福永所長
  - ・利用者アンケートの回答は1人1回限りとあるが、記名がなければ複数回答することが可能になるのではないかと。
- 事務局
  - ・発券時に窓口で担当者に聞いてもらうことしかできない。
- 福永所長
  - ・記名をしてもらい、アンケート結果は匿名で対応、という形にした方がよいのではないかと。
- 鶴田企画調整課長
  - ・窓口で乗船名簿と一緒にホッチキス止めしたらよいのではないかと。
- 寺田委員
  - ・2回でも3回でもよいのではないかと。
- 久木山氏
  - ・屋久島で配布し、船内に回収箱を置くということだが、揺れる船内でアンケートを記入し投函することは厳しいのではないかと。それよりも待合所で時間がある人に記入してもらい、そこで完結させた方がよいのではないかと。
- 荒木町長
  - ・乗船したことがない人は、乗り心地が分からないのではないかと。
- 久木山氏
  - ・船内での記入が難しければ、到着後に記入してもらえばよいのではないかと。
- 岩川副町長
  - ・頻繁に乗る人と初めて乗る人では意見が異なる場合もあり、貴重な意見になるのではないかと。
- 貴船委員
  - ・利用者アンケートは200件を目標にしているが、最低どれくらい必要になるかと。
- 事務局

・サンプルとしては、最低で 200 件を考えている。

○吹留委員

・船内でアンケートの記入や投函は難しいため、アンケートの回収には郵便の着払い方法を取ると多くの人に協力してもらえるのではないかと。

○事務局

・アンケートは封筒に入れて配布し、船内や島での回収の他に郵送での対応も可能であるため、検討したい。

○寺田委員

・帰りの便の乗船券販売所で記入してもらい、その場にも回収箱を置けばよいのではないかと。

○貴船委員

・突拍子な意見になるが、アンケートの回収率を上げるために、アンケートに回答してくれた人は「乗船料を 100 円引きにします」等という手もあるかと思う。

○寺田委員

・回収がある一定の数にならないと、データにはならないのか。

○事務局

・そういったことはなく 100 件でもデータは出せるが、やはりサンプルとしては幅広く回答いただけた方がよい。

(5) その他

<質疑応答・意見>

○久木山氏

・フェリー太陽は、これまで何回も事故がある等、船員も島民も大変な思いをしてきたが、思い入れは強い。新船計画ができて、口永良部も期待を寄せている。口永良部が少しでも屋久島から近い島になっていってほしいと思っている。

○松田建設課長

・代替船を建造する場合、財源の見通しはどのようになっているか。

○事務局

・国や県の事前協議を得て、国庫補助、県補助を受けて建造していきたい。財源については財務担当と協議しながら、いろんなことを決めていきたい。

○松田建設課長

・何割補助といったものが決まっているわけではなく、協議の中で決まっていくということか。

○事務局

・国庫補助、県補助はそれぞれ 1 割となっている。

○寺田委員

・今までのやり方とは違うのか。

○岩川副町長

・過疎債を利用し、償還金は減価償却費という形で返ってくる。このようなことは町民の誤解を受けないように、分かりやすく説明するべきである。

○寺田委員

・今回は、県のための基金を揃えるといった形式ではないということか。

○樋口委員

・国の構造改革補助を利用すれば、国から 1 割、県から最大 1 割の補助金がでる。残り 8 割については、町が過疎債や辺地債を利用し建造する。それに係る費用は運営費補助とし、特別会計に関する全体の赤字分は控除され、減価償却費を補助する。そのため、町が大きな負担を抱え、つくるということにはならない。

○齊藤部長

・資金的には後から補助金で返ってくるようなシステムとなっている。私共は、航路にあった経済的な船をみなさんの希望に沿って提案し、それを造船所につくらせるということを主たる目

的としている。

- ・先日、現行船に乗ったが、確かによく揺れる船だと感じた。カーフェリーであるので、車両が船内で移動して船が傾く事故も多いため、できるだけ揺れない船を計画していきたい。その際は、みなさんの意見を現地におもむき伺いたいと思うので、協力をお願いしたい。

○貴船委員

- ・揺れない船というものはあるのか。

○齊藤部長

- ・縦揺れと横揺れがあり、縦揺れは基本的に船の長さで画一的に決まるといわれている。船体が長ければ長いほど揺れは少ない。横揺れに関しては、フィンスタビライザーを装備すると 90% の横揺れ現象までは対応できる。90%だと通常の船では横揺れがしないため、縦揺れしても感覚的には違うかと思う。今のところ、縦揺れを止める装置を小さい船に装備することは難しい。スピードを維持しながら燃料を抑えるには少しでも船体が長い方が有利であるから、新船は船体を若干長くできればと思っている。

○寺田委員

- ・現行船のサイズでフィンスタビライザーを装備することは可能か。

○齊藤部長

- ・可能ではあるが、全体の船の価格に占める割合が大きくなるため、技術的にも価格的にも難しい部分ではある。フェリーあぜりあ、フェリーとかしきには装備されている。

○寺田委員

- ・現行船の製造当時 20 年前は、500 トン未満にはフィンスタビライザーの装備は難しいといわれた。

○齊藤部長

- ・以前は、小さい船の場合、引き込み式の装置がないものがあり、表に出たままの状態になっていたため装備していなかった。現在、フェリーあぜりあ、フェリーとかしきでは引き込み式の装置を採用している。

○岩川副町長

- ・粟島で双胴船に乗ったが、縦揺れはするが横揺れはしなかった。

○齊藤部長

- ・粟島はアルミでできている船で、現在あのような形のフェリーは佐渡の船が 1 隻あるが、国内で建造した船ではなく輸入艇である。アルミで大きな船を建造する場合、費用が高い。確かに双胴船は揺れには強いが、波によっては船体の幅が広いいためフィンスタビライザーを装備しても波に向いて傾いてしまうことは防げない。単動船はフィンスタビライザーを装備すれば、波に向けて立てることが可能なため、こちらの方が横揺れはしない。

○岩川副町長

- ・粟島は双胴船とフェリーの 2 隻で運航しており、冬場は海が荒れるため双胴船は走らせていない。粟島のフェリーはどのくらいのフェリーか。

○齊藤部長

- ・600 トンくらいである。

○岩川副町長

- ・現行船を就航する際に、ジェットフォイルか双胴船のどちらを導入するかと話が出たが、外海を走行するため現行船を選択した。

○寺田委員

- ・スピードと揺れのどちらを取るか。スピードを出すには船体を長くした方がよい。

○齊藤部長

- ・双胴船の良い点は、船体が細くて長いいためスピードが出る。ただし、双胴船を導入する場合はフェリーと合わせて 2 隻つくらなければならず費用がかさむ。また、双胴船はエンジンルームが 2 か所にあるため、人員が必要になる。さらに、小さい双胴船で縦揺れがした場合、胴と胴の間に波がぶつかり、壊れる場合もあり危険が多い。

- 久木山氏
  - ・港の深さががないため、プロペラと海底がギリギリである。新船建造にあたっては、揺れない船をつくるために港の改修工事も実行してほしい。
- 荒木町長
  - ・ある程度の水深を確保するための、海底の砂を定期的に取り除くしかない。
- 福永委員
  - ・ハッチは4mを必要としているが、実際にはそれ以上ないと干潮の際に足りない。構造的に防波堤は大丈夫だが、要望として漁港計画の見直しの中で話をしたい。
- 岩川副町長
  - ・現行船の深さはどれくらいか。
- 齊藤部長
  - ・現行船の深さは3.8mだが、新船は3.5mを予定している。
- 荒木町長
  - ・フィンスタビライザーが入った方が、横揺れは少ないのではないか。
- 齊藤部長
  - ・フィンスタビライザーを装備する予定だが、フィンスタビライザーは国内では1メーカーしか取り扱っておらず、一番小さいサイズが3㎡である。それを装備した場合、新船には大きすぎ、倍程度の大きさとなる。
- 久木山氏
  - ・現在、向江浜が火砕流の影響で利用できない状態で、貨物船等は本村島に停泊している。今後、口永良部について長期的にみた場合、港の水深を確保してもらい、新船はもちろんだが貨物船も安心して停泊できるようにしてほしい。
- 荒木町長
  - ・それらの話は、また別の機会にお話ししたい。
- 岩川副町長
  - ・巡視船も接岸しづらいため、水深を確保してほしい。
- 福永委員
  - ・巡視船は海上保安庁の管轄なので教えてもらえないが、一般的に水深7mはほしい。
- 寺田委員
  - ・いざという時、巡視船が着けられなければ話にならない。
- 貴船委員
  - ・ここ最近、口永良部島は学生の島といわれるほど学生が来るようになった。ユネスコエコパークに登録され、今後も交流人口が増えてくるかと思う。その中で、フェリー利用者が増えることで、どういった課題の改善が効果を生むか。それらも事務局に示していただければ、我々も先が見えやすく、島民にも発信しやすくなる。
- 寺田委員
  - ・屋久島～口永良部の航路を考えるうえで、一番参考になる国内の航路はあるか。
- 齊藤部長
  - ・船としてみると、フェリーとかしきが参考になる。ただし、現行船はガソリン等危険物を個品輸送しており、それらの貨物は船内に持ち込むことが法律上できない。新船の場合は、クレーン等を利用し船のデッキに積むか、タンクローリーを船内に積むといったような対応が必要になる。フェリーとかしきの場合は、船の中にタンクローリーを積み、上に載せる仕組みとなっている。その点を踏まえると、ガソリン等危険物をどう船に積むかを考えると、現行船と同じように後方が開いているような構造を選択しないといけない。今後、具体的に設計図をみていただき、良い点と悪い点をそれぞれ示した上で、みなさんに判断していただきたい。
- 荒木町長
  - ・花火の輸送は難しいが、屋久島から口永良部まで輸送は可能か。
- 齊藤部長

- ・火薬を小型の旅客船で輸送することは、現状の法律では不可能である。旅客を乗せない状態で輸送する場合は可能となる。

○荒木町長

- ・その点も考えておかないといけない。

○齊藤部長

- ・よそでもそのような要望がある。複数船を所持しているところは 1 隻を火薬輸送のためだけに走行させており、現在ではそのような対応しかできない。

## 5 閉会

以上