

第3回屋久島町航路改善協議会

日時 平成28年12月20日(火) 13:00~

場所 屋久島町離島開発総合センター 第1会議室

1 航路改善協議会委員

職氏名	所属職名	備考
委員 荒木 耕治	屋久島町長	
委員 岩川 浩一	屋久島副町長	
委員 塩川 文博	屋久島町教育長	
委員 寺田 猛	屋久島町議会代表	
委員 樋口 博	九州運輸局鹿児島運輸支局	首席運輸企画専門官
委員 仲澤 純	鹿児島県交通政策課長	代理出席 主幹兼係長 山下圭一郎
委員 森山 文隆	屋久島町総務課長	
委員 貴船 森	口永良部島本村区長	
委員 畠 喜人	口永良部島湯向区長	欠席
委員 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	屋久島町企画調整課長	
松田 純治	屋久島町建設課長	
大木 辰巳	屋久島町営船船長	
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	屋久島町財産管理課長	
日高 順造	屋久島町財産管理課長補佐	
清岡 幸次	屋久島町財産管理課船舶係長	
内田 大信	屋久島町財産管理課船舶係	
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 清岡船舶係長

2 町長あいさつ

- ・宮之浦・口永良部島・島間航路は口永良部島民にとっては唯一の生活航路であり、またフェリー太陽は今度の口永良部島の噴火以降、復旧復興および口永良部島の今後の発展を担っていく船である。フェリー太陽も就航して20年近く経過し、老朽化が徐々に進み修繕費も重みつつある状況で、国や県の協力なしに航路の維持が困難な状況である。
- ・本日の航路改善協議会の開催で3回目となり、残すところあと1回となる。今回の会議でより具体的な航路の改善に向けて検討することとなっている。皆様から忌憚のない意見を頂き、より良い計画書を作成していきたい。

3 議事

(1) 航路改善の方向性について

○事務局より説明

<質疑応答・意見>

○樋口

- ・8ページ、『航路需要や船舶接続に応じた運航パターン、ダイヤの検討』について、島間便を減便してその分を口永良部便に変える想定の様だが、そもそも島間便の需要の細かい調査はしたのか？島間便を毎日動かす必要があるのかどうか。そこを踏まえた上で、この計画を立てたのか。
- ・島間便は郵便物の輸送の契約があるということだが、実際に毎日あるのかどうかは別にあると思うので、その辺の需要を踏まえて検討しなければ、実態にそぐわないものになるのではないかという懸念がある。
- ・9ページ、『部品の供給が厳しい』という記述について、実際に本船のエンジン製造はいつ中止されたのかの情報が欲しい。
- ・10ページ、『増便効果をどれだけ高められるかが重要』という記述は、増便が前提となっているので、島間便との兼ね合いの情報の前後が出ているのではないか。
- ・『(2) 旅客の輸送』について、平成31年度の目標が7,500人で平成28年度比25.4%増と右肩上がりに伸びているが、少し予測が甘すぎるのではないか。理由があってこの数字を出しているのであれば、ご教示頂きたい。

○上加世田

- ・前回のご報告の中に『利用者アンケート』と『利用に関する実績』があり、その中で島間便と口永良部便の内容についてお伝えした。そこで両便の比較をし、島間便に関しては種子島の南部（中種子から南種子）の住民の利用があった。そして、屋久島（口永良部島）からの方は、一定の需要は量的に少ないが、牛や郵便物が毎日運航するという理由があった。
- ・島間便に関しては、観光客の利用がある。6ページの【クーポンの利用】の表に団体客の利

用がある。その中で年間を通して、例えばネイチャーオフィスが毎月ある程度の期間、定期的に観光客を受け入れている。

- ・ それ以外にアンケートでも一般と観光のツアー客にそういった方の需要があった。絶対数として、割合で行くと 6 ページに旅客のそれぞれの割合が出ているが、平成 28 年度でいけば島間便は 2,134 人で、口永良部便は 3,782 人である。運航期間が島間便は 290 回航海しているの、これを単純に割ると量的には多い数ではないが、季節的な利用がある月とない月があり、そういった違いはあるけれど年間を通した数字としてはこのような動きがある。
- ・ 車両に関しては『②自動車航送輸送』で、島間便は全体の 34.7%となり、口永良部便と比べるとその半分となっている。平成 28 年度の貨物に関しては、島間便は 15%くらいで少ない。自動車輸送と貨物に関しては利用されていないというのが現状だ。
- ・ まったく乗らない日はどれくらいあるのか等、細かい分析もしているのだが、本会議の資料にはない。
- ・ 季節に応じてかなり開きがあるというのは、前回の検査の中で見ている。

○樋口

- ・ 需要があるのは分かったが、減便することで島間航路の利用者の利便性が阻害されることはないか、という所を自分は懸念している。それが無いのであれば、本航路は口永良部島民の利便性の良い航路にさせていただきたいと思っているので、一番いいダイヤ設定にしてもらいたいと思っている。

○事務局

- ・ この件についてはまた詳細に検討して、次の会で提示できればと思っている。
- ・ 次の質問に関するフェリー太陽のエンジンの部品の件だが、エンジンメーカーにそこまで詳細に聞いていない。これは詳細に聞いてから次の会で報告する。

○上加世田

- ・ 『増便効果』と言っていたが、これはあくまで本船の内容を受けて検討するのと、10 ページの『航路需要の見通し』についても前提が決まらないと方向性が示せない。ただ、現状で行くと、ここ 2~3 年口永良部便については人の移動も増えているし、貨物は公共工事もあるため、今の増え方から行くとそれくらいまでいくと思われる。島間便に関しては、現状減便しても同程度の利用が保てるのではないかと思い推定している。

○事務局

- ・ 『31 年度の利用目標について』、10 ページに示してある旅客輸送のグラフについて、平成 26 年度は、海難事故があり約 80 日間フェリー太陽の運行がストップしている。また、平成 27 年度 28 年度は、口永良部島の新岳の噴火の影響により、旅客数が減っている。それを除いた平成 25 年度が 1 年を通じて運航しているので、なるべくその数字に近づけたいと思っているが、この 7,500 人というのは妥当な数字だと思っている。

○山下

- ・ この会議は次の会議で終了なのか。

○事務局

- ・一応次の会議で終了としている。

○山下

- ・回答の中で『次の会議までに確認して報告検討する』と言っていたが、次の会議はこの委員の皆さん達の決を取る会議となる。しかし、そこで急に出てきた回答について意見を出して決を取るというのは、人によっては地元を持ち帰って検討する人もいるため難しいのではないか。
- ・今日の会議で基本的な質問事項は全て出してもらい、次の会議では事前に書類上で配ったもので判断してもらおう会議にするべきではないか。
- ・よって次の会議では新たに出てきた案件については、特にその場で議決できないため、そうならないように事務局の方でやって頂きたい。
- ・この会議の議事録は作成するのか。

○事務局

- ・議事録は作成する

○山下

- ・今出た意見や前回地元の方が言われた意見、それに対して事務局が旅客の増加や見込など、大丈夫と言っている案件について等、こちらが問題提起したことに対しての事務局の答えは残して欲しい。そうしなければ、どういった検討過程で検討されてきたのか分からない。そこはお願いしたい。
- ・今日の会議の目標は、あくまでも意見を出し合っという話なのか。今日の会議でどこまで話を進めるのか、最初に確認したい。この案をベースにどこまで検討するのか。この案をベースに検討したことを次の会議で最終案を出せるところまで意見を出して次の会議の前に最終案を見せてもらえるのか。どこまで検討する予定なのか。

○事務局

- ・あり方としては、この場では委員の意見を頂くことになる。最終決定は次の第四回の会議となる。

○山下

- ・ということは、今日もらった意見の検討結果や回答案については、次の会議までに書面でもらい、それを持って検討するということになるのか。

○事務局

- ・そういうことになる。

○上加世田

- ・本日の資料の中で最終的な方針の7ページにある『基本的な考え方』、これを踏まえて8ページと9ページの資料になる。そして、8ページが運航の在り方をどう考えていくかになる。あくまでも現状の住民の方のアンケートを踏まえて、運航に関して考えなければならないのではないかと、このような案と検討材料を出している。また、9ページになるが、今回の大きな目標になるが、現有船をどのように考えて今後どのように新船を考えていくかというのが大元になる。この二点が大きな航路改善計画の中の柱になると思っている。そこ

が決まってくると、おのずとスケジュールも含めて内容が提示できるようになるのではと思っています。

○山下

- ・基本的な情報が掲載されていないので、念のため事務局の方情報をお持ちだと思うので教えて欲しい。乗船比率が伸びていく前提で計画を立てているので、仮に現行船があるのに代替船を建造するとなれば、我々県の方も国の方もそれぞれ財政当局と折衝しなければならないので、既存の現行船、ここに新しい船の写真と資料が入っているが、フェリー太陽の定員数と臨時便の定員数を教えてもらい、且つ一便当たりの乗船者が何名くらいいるのか数字を教えてください。

○事務局

- ・フェリー太陽の定員は船舶の船舶検査証上では150名である。それを運航計画で100名に落として毎日の運行をしている。

○上加世田

- ・毎日の旅客の実績は、一航海から出る分の数字は計算して出していない。島間便と口永良部便はそれぞれ航海日数が違うため、そこを算出して改めてデータを出したい。

○山下

- ・仮に今計画で定員を落として100名で運航しているが、100名で1航海あたり毎回50名乗っているのか。半分あるのかという話だ。

○事務局

- ・半分まではいかない。

○山下

- ・既存の段階で、噴火や事故で一旦減便して乗船率50%くらいという話だった。今の段階でたまたま目についたのだが、ここに乗っている船の定員数が大きな船の写真が掲載されている。こちらの航路の船の希望からするとかなり大きめな船だったので、実際の計画の運航としてMAXの150名は何かあったときのものなので、必ず確保しなければならないというのは行政としても十分理解している。その上で、計画の100名について、今後現在の就航で半分もいっていない状態にも関わらず、右肩上がりという計画を出した場合、疑問が必ず上がることになる。今回船体の代替船の規模という話があったので、そこは予めお話しとかなければならないと思う。当然乗って頂く人間で黒字赤字の話は出てくるし、ダイヤの話は認可の話など国からあるが、規模の話は検討材料の一つで考えてもらいたい。

○岩川

- ・樋口さんに伺いたい。今回運航ダイヤのパターンの提案をしているが、例えば屋久島町が島間航路を含めて今回結論を出さなくても、申請すれば航路について変更はできると考えていいのか。今回の検討案の中で、島間便を一便にして口永良部便を増やす等、そのような最終決定をしなくても、仮に新しい船が出来た時その過程の中で申請変更できる性質のものなのか。

○樋口

- ・ダイヤの変更は運航経路が大きく変わる話なので、これを実現するためには協議会を通じて事前協議をする必要がある。

○岩川

- ・事前協議をすれば変更可能ということか。

○樋口

- ・「はい」とは言えない。内容次第である。補助航路の要件を満たす上の話であれば、協議が通れば可能かと思う。

○岩川

- ・種子島も今民間が毎日走っていて、物流の関係でどうしてもこの船に需要がある。ただ補助航路とか関係のないところである。そういう航路の実態があるものだから、なかなか減らすというのも難しいと思う。

○樋口

- ・毎日走っているか？

○岩川

- ・毎日走っている。
- ・今回の案の中で一便減らす案が出ている。その最終判断がこの会議で出来なくても、時期がきた時に変更申請でもいいのか。

○樋口

- ・先ほど申し上げた通り、事前協議は必要であるが、これだけの中身の事なので航路維持計画を立てるにあたって、協議会の中で検討する必要はある。その上で、国に協議会を通じて申請することになる。

○事務局

- ・先程の山下さんの質問によるフェリー太陽の一日の乗船人数について、月によって違うが平成28年の11月を基に話をしたいと思う。宮之浦—口永良部島航路については平均4~5名。島間便については、平均2~3名となっている。

○岩川

- ・一便あたりか？

○事務局

- ・そうである。

○事務局

- ・この中では、車両航送によるドライバーの数が含まれていない。あくまでも旅客人員としての計上となる。簡単に言えば、切符を買われた方となる。また、島間便については、団体の方が三団体入っていて、一番多くて39名の団体が乗っている。

○久木山

- ・船の定員というのは、面積がどうなっているのか。座った状態の定員と、横になった状態の広さがある。鹿児島や奄美は横になった状態で、その船に何人乗れるのか決めているらしい。境目が何時間取っているのかは知らない。
- ・フェリー太陽は1時間40分乗るので、基本は座った状態で定員数を取っていると思う。しかし、シケの時揺れる為座った状態では乗れず横になるようだ。大きくて揺れない船であれば、座った状態の定員でいいと思うが、今の状態であれば面積に余裕を持ってもらわな

れば、書類上での判断では横になるスペースもなく、非常に困ったことになる。

- ・年に一回、町民体育祭で屋久島に大体 100~70 名くらい乗って来る。その時も、みんな朝早く口永良部島を出港して、屋久島を夕方遅く出るが、なかなかゆっくりはして行けない。年に一回、1 時間 40 分のことだから普通に参加しているが、その時シケで揺れたらみんな横になりたくてもなれない。そこら辺も加味して頂きたい。

○事務局

- ・フェリー太陽の定員の算出方法は、椅子はそのまま一人カウントとなる。絨毯部分は一人当たり 0.35 m²を基に定員を算出している。

○岩川

- ・座った状態か。

○事務局

- ・座った状態である。

○久木山

- ・今の船ではそのような定員かと思うが、他の船は座席が充実しているので、このような座席で横になれるのであればまた違ってくると思う。

○森山

- ・山下さんにお伺いしたい。交通政策課や国としては、フェリー太陽が口永良部島と種子島を結んでいる航路について、船が変わろうと航路経営の中で維持はするべきという考えなのか。

○山下

- ・航路に関しては、先程代替船建造の話の中で樋口首席がおっしゃったように、基本的に航路については事前協議に則ってやっていく部分である。今回たまたま代替船の船舶を建造するかどうかという大きな話と、便の増減の話という大きな話を合わせてやっている。町長が言っていたが、船舶建造と航路改善を別々に検討していくのもありだと思う。大きな話を二つ同時に決めていくのは難しいかと思う。事業の中身としては、航路が改善できるのか。需要や利用の有無等をひっくるめて検討するので、一概的に説明で「いい、悪い」という話ができるものではない。
- ・現在走っている航路については、生活航路であるという前提の基に国から補助しているので、観光や人の利用は別の話で、生活航路で必要なので補助しているという考え方を頭の中の入りに口として考えてほしい。

○貴船

- ・フェリー太陽は偶数奇数で船が違う。島内の物資、食糧等は午後の便で来る状況である。午後の便が欠航してしまった場合、次の便で来るのかといたら来ない場合もある。4 日程度で食糧が切れてしまう状況もある。島間としては、こういったことを改善して欲しい。副町長が言ったように、我々は交流事業を盛んに行っていて、高校・大学等と連携してやっているが、どうしても要望として上がるのは、交流事業を円滑にするために、夏期ダイヤとして多く走らせて欲しいということだ。島内としても、そのような声がある。そういった観点で利用が増えてくるであろうことが確実に言える。
- ・我々としてもこれからの島の発展のために、事業を増やしていくことにより外貨の獲得も出

来ていけたらと思っている。

- ・夏期ダイヤや冬期ダイヤというのは、提案があれば出来るという事でいいのか。

○樋口

- ・それは単純に便数を増やすという事か。

○貴船

- ・例えば、一日二往復増やすというのは可能か。

○樋口

- ・今ここに出ている案は、島間を減らして口永良部島を増やすとなっているが、今の話はその話はなしで単純に増やすという事か。

○貴船

- ・島間を一週間に1~2便減らして、口永良部島に行く便数を増やしてもらおう等ということだ。

○樋口

- ・そのような話であれば、まさに協議会で検討して皆さんの合意事項となった上で協議会から国に協議してもらい、それが通れば出来ないことはない。これが単純に振替なしで増便となると、なかなか厳しいだろう。夏と冬とダイヤを変える。例えば、時間帯を変える等は割と利便性を緩和したうえで実現は可能かと思う。

○寺田

- ・新船とダイヤの変更は別立てで考えた方が、通りがいいということなのか。今回一緒にしているが、地元の利用者である口永良部島民は、夏に増便して欲しいという声があるのだが、セットで申請するとハードルが高くなってしまうのか。

○樋口

- ・先程県が言ったのは、新船を造るとなると、新船の規模をどうするかは、旅客利用や車両貨物など踏まえて造る船を決める。それは、現状の輸送業を前提とし、そこに完全な増便となると供給力と需要のバランスはどうなるのかという話に当然なるので、そうなるかという話ではないかという話である。

○寺田

- ・なぜこの質問をしたのかと言うと、島間便は本当に必要なのか、一日二便どうにか出来ないのかという話は慢性的にある。なかなか答えが出し切れないうところがあり、今回アンケート取ったりして20年に一回の新船の建造なので、この際このこともきっちり考えてみてはどうかとなり、このような話し合いになっていると思う。
- ・しかし、新船建造とダイヤの変更を並行してやっていくことが難しいのであれば、今回は新船建造に絞って話をしていけばいいのではないかと思った。

○樋口

- ・器を造ることと、それをどう運用するのかが一つのリンクしている話である。
- ・輸送量がこれくらいある中で、それに対し少し大きめの入れ物を造った。そして、便数も増やすとなると、明らかに供給がオーバーしてしまう。そこが懸念される。
- ・今回せっかくの機会なので、ダイヤの変更も含めて検討するというのは良い事だと思う。
- ・最初から申し上げている通り、島間便が毎日行く必要があるのかどうか。そこがないのであ

れば、提案している中からより口永良部島の島民の利便性が高まるダイヤを協議会で合意して頂ければ良いと思う。それらを踏まえて新船をどう造るのかリンクしてくるので、並行して進めるのであればそこを十分踏まえないと途中から話があちらこちらになってしまう。

○岩川

- ・ 議論の前提としたいのは、協議会のそういう立場になって発言しているが、現状の航路を維持するという過程の中で島間に一便、口永良部の二便という話になってくる。現状の航路輸送体制を維持する、口永良部島の災害に備えて 150 人運べる規模の船は必要であることを踏まえて、『新しい船が必要かどうか、延命をすべきか』ということで、議論に立っている。そのため、新たな需要を掘り起こすための、島間に走りながら口永良部を二便にするや、もっと速い船が欲しいなどの発想は皆さん無いと思う。現状を維持しながら、『より良い揺れない船ができないだろうか』という考えは一緒だと思う。
- ・ 先程からあるように、部品もなくドックに入っても経費が掛かりすぎる現状に来ている。貨物船で 20 年超えて走っている船もあるが、定期旅客航路なため 20 年一区切りで新しい船に切り替えていくというのが私の考えである。その辺に立って、議論してもらいたい。そういう方針を決めるというのは、次回このような形でやるということだと思うのだが、どうだろうか。

○久木山

- ・ 今回の航路改善協議会は、一回ゼロベースに戻して、ダイヤをどうするか、みんながどう思っているのかというのがアンケートで上がってくると、それを一度見てどういう風にしたいとかどうあるべきなのかというのを検討した時に、今の船でやれるのか、今のフェリー太陽でこの島間に一回、口永良部島二回とか、スピードを上げて、横に何か付けて揺れなくするとか、延命するとか、今の船では無理だよねとなったときに、初めて新しい船作らないといけない、ダイヤや速度にしてもこれ以上良くすることはできないと、それをこの協議会で決めるというのは理解しているが、どうしても頭の中で『いい船・新しい船』というのが思い浮かんで、それが先走っていつも発言してしまう。そういう感じでいいのか。

○町長

- ・ 島からしたら、揺れなくて早い船、需要と供給のバランスがあるが・・・。

○久木山

- ・ それは造ったりお金を出したりする人は、絶対需要と供給を言うはずだ。費用対効果などあることは私も知っているが、そこを少し飛び越えていい物を造ってみんな一体となって供給はしたから、需用の方を増やそうと、今後その動きで口永良部島はやっていかなければ、今の数がそれだけだからこれだけの物しか作れませんよ、と決めつけてしまうと、どうしても下火になってしまう。そこがいつも怖い。ここは一回口永良部島に金をかけようと、無人島にしない為に発展させるためにある程度捨て金でも入れてベースを上げることをしてないと、焼け石に水みたいに少しずつするのは、口永良部島に住んでいる私が言うのもなんだが、今大変な状況にあると思っている。
- ・ 客数が伸びるのか、航送の台数が増えるのかという話もあるが、確定としたことは事務局も

言えないと思うし、県や町が口永良部島にどれくらい補助を出してくれるのかにもかかってくる。そして、交流人口もある。なので、みんなが一体となって増やしていこうよとならなければ、そこまで伸び率は上がらないと思う。

- ・勝手なことをいつも言っているが、今の口永良部島を見るのではなく、今後の10年、20年、30年後に口永良部島をこんな島にする、現在人口120人位だが、人口200人になったときに、今の船では満員になるというくらいの夢を持った会議にしてほしい。

○町長

- ・いろいろな意見があって結構だ。そのような事をこの会を出して、より良い物を造れるなら造ることになるので、そういった意味では忌憚のない意見を出して欲しいと思う。

○山本

- ・自分なりにまとめてみたが、口永良部便が欠航になったときの対策はどうするか。欠航になった場合、生活物資が届かなくなる。先ほど、場合によっては4日間何も届かないということもあるという話があった。自分も口永良部島に仕事で行くことがある。租税教室というのがある。私たちは学校から来て欲しいという要請に基づいて行くのだが、海が荒れて行けないという時は日程を延ばす。しかし、延ばせない時もある。結果的に行けないときがある。その時に、欠航して困ることが実感として分かった。そういう意味で、欠航した時にどうするかというのを一応考えて、島間便を減らして口永良部便を増やすという選択かと思っていたのだが、それでいいのか。

○貴船

- ・決行した場合、次の船に偶数奇数の関係で積み物を載せられない。二便走っていれば、次の便で載せられる。

○山本

- ・台風の季節は困ってしまう。観光客にとっては宿泊ができるので大丈夫だが、生活便という観点で言えば普通に動かなければ困るとするのは切実な問題だと思う。
- ・まずは、生活を整えることを前提で、観光客も引き上げていくことで動くのかと思っていた。そういった観点で考えていった方が、まとまりやすいと思う。

○齊藤

- ・先ほど出ていたエンジンの話だが、フェリー太陽に積まれているダイハツのディーゼルの6DKL26というエンジンは現在でもほぼ同型機種が製造されている。ただし、公害対策の関係でノックス二次規制(01:28:48)を現在要求されている関係で、吸排気系と燃料系と言われる制御がこのページが作られたときとは変わっている。
- ・主要部品と言われる、ピストンやライナーは今でも供給されているはず。ただ吸排気系と言われるタービンや燃料噴射口などは変わっているはずだ。それに関しては、古いエンジンのため、納品には時間がかかる可能性がある。
- ・エンジンは大きくノックスの規制が入った関係で、各メーカーとも古いエンジンがそのまま残っていたりするが、実は改善をしている関係で主要部品以外は結構部品が違うこともあるので、そういった意味では同じ型式でも中身が違うところもある。そういったところで違う物に関しては納品に時間がかかると理解してもらった方がいい。

- ・スピードの改善というのが先程から文章の中にも出てきているが、実はこの船は港の制約で船の長さがほぼ決まっていて、口永良部島の港が浅い事もあり、非常に船のスピードを出すのは難しい状況だ。調べたところ、船の長さを若干長くしてもなんとか付けられるかなという感じだが、大幅なスピードアップはかなり難しい。
- ・ただ横揺れの軽減については、フィンスタビライザーを付ける方向でいけばかなり軽減される。それにより、乗り心地はずいぶん良くなると思う。
- ・スピードに関してはかなり難しいと思ってもらいたい。

○山下

- ・港の水深が関係するということか。

○齊藤

- ・実は船の大きさの制限というのは、船員の免状であるとか、乗組員数や法律上の規制等、今の船の大きさを極端に大きくしてしまうと、船員さんの免状一つ上の免状を取らないといけないとか、乗組員の数を増やさないといけないとか問題が出てくる。今の船が499トンだが、それよりも大幅に大きくするのは現実的に難しい。その限られた大きさの中で揺れ防止とか出来ると思っているが、スピードの方を大幅に改善するのは難しいとご理解頂きたい。その中でも、エンジンには余裕をみて搭載をして、海がシケていてもスピードがそんなに落ちないで遅れないような対策は今後とらせて頂くようにはしたい。

○寺田

- ・スピードの改善は具体的にどれくらいか。10分とかか。

○齊藤

- ・実際に調べてみると、この船が今15.7ロットで走っているが、16.5ロットにしても、5%くらいしかスピードが上がらないので、時間の軽減も5%くらいしかない。5%速く走らせようと思うと、4割ぐらい馬力を上げないと出ない。現在非常に難しいところまでスピードを出しきっているような船型になっている。これをちょっと何かやったくらいでは、スピードはこれ以上出ない。

○寺田

- ・今の船でということか。造り替えても変わらないのか。

○齊藤

- ・新船にしても長くすることができなければ、馬力が上がらない。

○寺田

- ・しょうがない。1時間20分で頑張りましょう。揺れなければいい。

○山下

- ・先程話の途中だったのと、今の話を踏まえたことと、誤解があるかもしれないのでお話しするが、旅客定員の話をしたが、現在100名でMAX150名島民が避難する時に使える。例えば、我々の一つの考え方として、100名定員にしているものを120名や130名と大きくするのはなく、今船の大きさがそんなに大きくならないという話があったので、仮に定員を少し落としてでも一人当たりの面積を広くして、乗る人が少しでも快適な形とする方向について検討してはいかがかという趣旨も含めて今現在何%位乗っているのかという話をこちらの方は

提案したつもりだ。

- ・一つの話として、先程 0.35 m²というのは椅子の席と他の席も全部合わせて一人当たり 100 で割った数がこの数字になっているのか。

○齊藤

- ・椅子は一人当たり、椅子一席で出している。座席の場合はこのような絨毯で、0.35 m²はこの一つ位の大きさになる。俗にいう正座して一杯という数だ。

○山下

- ・普通そんなに小さい数で出すものか。

○事務局

- ・十島が 2.65 の 4 時間未満で、こちらは 3 時間未満なので、0.35 m²になっている。

○山下

- ・基準が違うということか。一応法の枠の中に乗っかっている形で 0.35 m²ということか。

○齊藤

- ・乗れるスペースは合ったとしても、定員一杯分と現実的には入れられません。

○寺田

- ・今も 30 人乗っても満員だと思う。

○大木

- ・いつもそれだけ乗ってくれたらいい。

○寺田

- ・噴火があったら 100 人でも何人でも乗っていかなければならない。

○町長

- ・次回の四回目をいつ頃予定して、どういった内容ですか。

○事務局

- ・第四回の開催時期は 2 月の中旬から下旬にかけて開催できたらいいと思っている。
- ・内容については最後になるので、航路改善計画の案を提示し、そこで決を取るかたちになる。
- ・委員の皆様については、案が出来次第事前に資料を配布する。

○樋口

- ・事務局から第四回の前に改善方策案を提示頂けるとのことだが、我々委員が検討して最後の協議会でいきなり決を取るのではなく、委員のそれぞれの意見があると思うので、何がしかの形で一旦事務局の方でまとめてもらい、その上で最終案をご提示頂くということではできないか。

- ・そうしなければ、意見がバラバラのまま最後集まっても困るのではないか。

○事務局

- ・それは可能かと思うので、なるべくそのような形で進めていきたい。

○岩川

- ・メールか何かでやりとりでいいかと思う。

○上加世田

- ・ 前回航路改善計画中間報告という形で本日の資料とは別にお渡ししたかと思う。これについては、五章まであり、前回二章の航路診断のことを話し、色々な内容を確認した。四章の経営診断、航路改善方策の検討というのが本日の中身が柱となり、航路改善の調査報告書というのが出来る。調査報告書はその内容を踏まえて、より概要的なところが航路改善計画書となっていく。航路改善計画書と合わせて、調査報告書というのがセットで皆さんへはお届けすることになる。内容については、本日渡した資料の後ろの方、「考え方・方向性」がこれでいいのかどうか。具体的にダイヤのパターンや、島間便をどうするのか等あるが、方向性としてこういうことを検討していきます、代替船については同等船程度の船で検討していきます等、定員については先程おっしゃったことを踏まえて考え方だけの整理になると思う。
- ・ 船舶建造については、来年度の建造委員会で具体的に検討していくことをご理解頂ければと思う。

○久木山

- ・ 決議項目は、何項目があるか。何を決議するのか。

○上加世田

- ・ 計画書の決議となる。現状のことから船に関する課題であったり、経営的な問題、報告性として今日あるような形のものが書いてあったりする。計画に対しての皆さんの協議した結果で、計画書をそのまま国との協議の場に出すかたちになる。

○久木山

- ・ 今までの会議のもので、了承しますか、解りますかという決議になるのか。

○上加世田

- ・ 航路改善計画書というのが出来るのだが、その計画書の承認となる。個別の中に対する承認は、事前に検討した中での計画書に承認となるため、問題があればその時にご意見頂くことになる。最終的には集まる機会はないため、事前に資料をお渡しし、意見をもらい調整するという期間が必要になってくると思う。

○町長

- ・ それでは、よろしいだろうか。航路改善の報告性については以上となる。

(2) その他

○事務局からは特になし

<質疑応答・意見>

○船長

- ・ 前回の会議の最後で口永良部島便を二往復すると、補助対象にならないという形ではなかったか。

○町長

- ・島間便をやめれば良いという話ではなかったか。

○山下

- ・前回は、船の規模を大きくする話と、単純に増便する話はなかなか一緒には成り立ちにくく言い回しで表現したと思う。
- ・普通に増便する場合は、事前協議の中でも本省まで集まれるようなハードルの高いものである。単純に船舶を造る時に大きくする事を余所の航路の話でしたが、船を大きくして尚且つ増便することは難しいという話をしたつもりでした。

○荒木町長

- ・他に質問・意見が無いようなので、これをもちまして第3回屋久島町航路改善協議会を終了する。

4 閉会

以上