

## 第4回屋久島町航路改善協議会

日時 平成29年3月14日(火) 13:30~

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	欠席
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	欠席
委員	畠 喜人	口永良部島湯向区長	
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	代理出席 総務企画課長補佐 橋口
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主幹	
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唯一の生活航路であり、フェリー太陽は今後の口永良部島の復旧復興及び口永良部島の発展を担っている船である。
- ・フェリー太陽は就航し 20 年経ち、老朽化が徐々に進み修繕費も嵩みつつある状況である。
- ・国や県の協力なしに航路の維持は困難な状況である。
- ・本日の航路改善協議会の開催で最後となり、今後の航路の改善に向けた具体的な改善方法を盛り込んだ改善計画を策定したので、委員の皆さんの承認を得たいと考えている。
- ・皆様から忌憚のないご意見を賜り、より良い計画書を作成していただきたいので活発な意見をいただきたい。

## 3 議事

### (1) 屋久島町航路改善計画策定調査報告書について

○事務局より説明

<質疑応答・意見>

○山本委員

- ・船を造るに当たっての、町の基金の基本残高はいくらであるか。

○事務局

- ・名称は「船舶建造基金及び運営基金」だったかと思う。
- ・基金残高は約 7,800 万～7,900 万円である。

○山本委員

- ・一般会計から振替なくても大丈夫と言うことか。

○事務局

- ・今後、船の建造にどれ程かかるのか分からない状況である為、一般財源からいくらとは現段階では答えられない。

○山本委員

- ・現段階ではわからないということで了解しました。

○寺田委員

- ・パブリックコメントや意見の聴取をしていたようだが、何かあったか。

○事務局

- ・2月末までパブリックコメントとして、町のホームページと掲示板等に掲載をしていたが、町民からの意見はなかった。

○山本委員

- ・口永良部島に種子島の島間からツアーを組んで観光客を呼び込むという話があったが、もっと目を広げて、奄美大島が沖縄との間で空路の話が出ているようだ。沖縄はハブ空港である。奄美から屋久島に航路(空路)を結ぶことにより観光客が来るのではないだろうか。そして、屋久島から口永良部島に観光客が来るのではないか。観光客を世界中から呼び込むことを考

えてはどうか。

○事務局

- ・調査報告書や改善計画書の中に待合所の魅力づくりも謳っている。宮之浦港で口永良部地域の情報発信を行い、それが観光客の目に留まって口永良部島まで足を運んで貰えないかと考えている。

○山本委員

- ・現在は屋久島に来られる方が対象なのか。
- ・屋久島にどういう人を乗せて来るのかというのが大事なのではないか。
- ・奄美と沖縄の航路(空路)ができるため、奄美から屋久島の新しい航路の為の働き掛けが必要なのではないかという話である。

○事務局

- ・この場は屋久島と口永良部島と島間を結ぶ航路の話である。意見としては有難く受けておく。

○町長

- ・屋久島町としては屋久島空港の拡張等も行っており、将来的には繋いでいきたいとは思っている。

(2) 屋久島町航路改善計画(案)の承認について

○事務局より説明

<質疑応答・意見>

○久木山

- ・待合所を良くすることも盛り込まれ、船の代替船建造という方向性になっていると思うが、港の問題も並行して頭の中に入れて考えてもらいたい。
- ・現在のフェリー太陽では、巻き上げが噴火の影響もありヘドロが凄く、溜まる。噴火前は海水が引いている場合、巻き上げられて海水が茶色になっていた。今はそこまで潮が引いた状態でなくても、下が巻き上げられている状態である。水深の問題も並行して考えていただきたい。

○事務局

- ・口永良部港の水深の問題は、昨年、屋久島事務所の建設課と一緒に協議したことがある。
- ・水深を深くするというのは口永良部港の構造にもよるため、なかなか難しいのではないかという話であった。
- ・しかし、深さについては今の水深を維持するため、砂やヘドロが溜まった段階で除去する形になるという回答を貰っている。

○山本委員

- ・水深はどれくらいあるのか。

○事務局

- ・4~5mであったかと思う。

○大木船長

- ・水深は潮の満ち引きで変わってくる。
- ・干潮のときで、4.5mくらいである。船の深さは、3.8mである。
- ・水深が浅いと船が離れない。なので、風が強いときは困る。

○山本委員

- ・屋久島から港に着くまでの海の深さはどれくらいあるのか。

○町長

- ・山くらいの深さが屋久島海峡はあると言う。新岳が620m程で、古岳が700m近くある為、一番深い所で屋久島海峡は700m近くあるのではないだろうか。

○久木山

- ・口永良部港の深さの改善というのは難しいかと思うが、考えていただきたい所である。
- ・実際、巡視船も停まれる状況ではない。ギリギリの状態を船を着けて、少しでもうねりがあると船の揺れで船底と海底がぶつかる事故に繋がり兼ねない問題である。真剣に今後の改善を検討していただきたい。

○町長

- ・新造船だけの問題だけでなく、港の水深・水温度・待合所も含めてやっていかなければならないと考えている。
- ・今日はこの船の件に関してだけであるが、港にしても根本的にどうするかという話である。巡視船が入る港にするために、大掛かりな改修をするかしないかというのは一つ先の話である。
- ・現状の港を水深が保てるように修繕をきちんとやってもらい、499トンの船が停まれるような水深を保っていくことが先決ではないか。

○山下委員

- ・航路改善計画だけでなく、報告書の両方に関する部分で確認をさせていただきたい。
- ・事務局から説明があった、補足資料の関係である。この改善計画及び報告書については、県の方からも前例のある他の市町村と同じように、過去就航率の低い時期もあったため6~7年ではなく長いスパンで検討してはどうかと意見を述べた。結論としては、81.15%について今回口頭で説明を受け、丁寧に資料ももらった。質問は、このA3の資料をどのように扱うのか。
- ・別冊でもないし、概要に付いている形である。改めて分析するのが大変だったのでこの形にしたのか、その検討過程が報告書と計画案の中に載っていないので、もしこれがまるっきり別物であるのであれば、その説明を求める議論が必ず起こるだろう。どのように取り扱うのか教えてほしい。

○事務局

- ・前回ご意見をいただき、急遽こちらでも検討をするために資料を作成した。しかし、これを航路改善計画書に載せるまでの時間がなかったため、添付資料として今回載せている。

○山下委員

- ・こちらの資料については九州経済研究所の協力のもとで作られたかと思うが、低い方の就航率を記載されている状態なので、過去のスパンも踏まえた上で図表を差し替えて文言的を修正するのは可能であるのか。必要性を訴えるのであれば、高い方の就航率を記載した方がよい。

○上加世田

- ・就航率の問題だが、直近の就航率をもとに報告書では採用している。漂流事故もあり、船舶に関する負荷を検討した際に、今の船にあまり高い就航率を望むのはどうかということもあ

り現在の数字にした。

- ・就航率については確かにどの程度からが良いというものもある。しかし、妥当な数値ではないかと思っている。
- ・過去のトレンドについては、資料編の方に付けて検討した内容の一つという形でデータを含めたものを追加する方向でどうかと思う。

#### ○山下委員

- ・今ここにある資料を踏まえた上で、検討した結果として資料を添付し、これも一応検討した上で新しく出来る報告書であり、計画を作成したという説明が出来る形で資料を添付するという回答で良いか。

#### ○上加世田

- ・この資料も報告書の方に添付し、もう少し精査はするが、内容の見直しは行わず関係機関へ提出する。

#### ○樋口委員

- ・航路改善計画の12ページで、代替船建造の検討をいただいている。その中の(ア)で、いろんな役割を考慮し、「現在の船舶と同等程度にする」とあるが、資料の本編でもあるように、旅客貨物等々の輸送量というのは建造当初からすると減少している。
- ・その中で、工事車両や巡回車両等の必要性は当然あり、また火山災害時の緊急避難船としての役割もあるかと思うが、現在の輸送量等考慮した時に現在の船舶と同程度というのが適切なのだろうか。
- ・現在の船が499トンで、500トン少し超えても同程度と言える。また、その下も含まれるだろう。輸送ニーズを考慮すれば、現在の船舶と同等程度以下という記載でもいいのではないだろうか。
- ・現在、船舶のトン数の法律も変わっていて、まったく同じ形の船を造る場合トン数が増えるのではないかと思う。その辺りを整理すべきだと考える。
- ・13ページで口永良部航路と島間航路のことが書いてあり、ダイヤの検討の記載がある。今後これをどのようなスケジュールで検討していき、いつくらいから実施していく考えなのか。

#### ○事務局

- ・船舶の規模についてだが、今の所499トンより大きな船は考えていない。よって、同程度という記載をしているが、樋口首席の意見ですので、同程度以下というのでも検討しここに記載しても良いのではないかと思う。
- ・運航パターン・ダイヤの検討については、現在はこちらからの案というのではない状態である。仮に案が出来たら国・県の方にも連絡をし、協議をしながら話を進めていきたい考えである。

#### ○樋口委員

- ・口永良部島の復旧は終わったのか。

#### ○町長

- ・まだである。

#### ○樋口

- ・今、正に船が必要な時期だと思う。新船に合わせてということもあるかとは思いますが、船が欲しい時期に少しでも早く検討していただき、実施して欲しいと思う。

○町長

- ・早い時期に検討実施していきたい。

○事務局

- ・こちらとしても課内で検討したり、復旧工事でどの程度必要なのか建設課等にも聞き取りしたりし、またご相談するときにはお願いしたい。

○岩川委員

- ・「同程度以下」と表記した場合、巡回診療車等持っていく設備の関係で、どうしてもトン数を増やしたいとなった際に、今よりも大きくは造れないという縛りにならないのか。

○樋口委員

- ・これはあくまで改善計画である。書き方にもよるが、「これをベースとして適正船舶を検討する」等の表記であれば大丈夫ではないか。
- ・旅客人員に関しては報告書の記載で、「非常時考慮して最大 150 名乗船可能」、また「通常運航時は 100 名以下で検討する」とあるが、これについても現状の運航状況を見ながら 100 名じゃなく 110 名でもいいのかもしれない。そこは検討していけば良いだろう。
- ・或いは車両の積込み台数や貨物の搭載数量等は適正にそれぞれ必要な量積める形で検討していただければと思う。

○山下委員

- ・巡回診療車が入ると、大きくなるのか。

○岩川委員

- ・そこは分からないが、そのようなことが今後想定されるのではないかとということである。

○山下委員

- ・当然載せて、高齢者が増えれば当然必要な物になるという認識であるが、今の段階で車が乗るだけのスペースが不足しているとか、そのような状況があれば教えていただきたい。

○事務局

- ・今のところは乗るスペースがなくて、積み残しがあったということはない。

○久木山

- ・口永良部島の場合はどちらかと言うと車両優先の為、たまに貨物を残す事がある。
- ・また時化の状態でギリギリまで積み込みすぎると危険なこともあり、気象状況に合わせた輸送をしている。
- ・年に数回、車や貨物を積み切らないのではないかと状況がある。
- ・多い時を想定して考えていただきたい。

○大木船長

- ・巡回車は幅が広い。本船は載せるところが狭いため、ハンドルを切ると当たる場合がある。
- ・現在の船をベースで考えなければ、積み込み口を狭められると巡回車を載せられなくなる。

○山下委員

- ・今は入っているのか。

○大木船長

- ・ギリギリ入る。

○寺田課長

- ・現在 499 トンあり、これが 500 トンを超えるとなると船員の資格等に影響してくるため、現

船員で運航するのであれば500トンを超えるだろう。

- ・トン数についても、今の技術で二層甲板等を使用し、今の船よりも大きくなってトン数を減らすことも可能であるので、鉄道運輸機構の齊藤さんに知恵を借りながら検討していきたいと考えている。

○大木船長

- ・トン数が増えても現船員の免許上は問題ない。
- ・エンジンのバッテリーが上がると少し変わってくる。

○山下委員

- ・船体が大きくなってトン数が減らせる仕組みを教えてください。

○齊藤委員

- ・トン数の方は二層甲板という扱いが出来る船であれば、船の容積としては大きくすることは出来る。ただ、港が浅いので大きい船にしてしまうと下が着いてしまうので、言われるように極端に大きくすることは、現実的に難しいだろう。
- ・波が打ち込んだり、船のブリッジの窓が破けたりするような事故がないように、嵩の高い船にし、揺れを防ぐような装置を付けて対応していきたいと考えている。
- ・その関係で船の見た目は大きくなるが、水に入っている部分はそんなに大きく出来る物ではないと思っている。

○岩川委員

- ・トン数的には同程度ということか。

○齊藤

- ・499トンで抑える建造をする方向で進めていきたいと考えている。

○樋口委員

- ・せっかく船を20年ぶりくらいに新しくされるということであれば、必要な事にはお金と知恵を使って良い物を造ってもらいたいし、そうでない物は適宜省いていくようなメリハリのあるプランを作っていただきたい。

○町長

- ・そのようにしていく。現実合った建造をしていきたい。

○島委員

- ・船舶の航路時間について、口永良部島の場合は種子島に比べて時間がかかる。これを変更するのは大変かと思うが、口永良部島の方を午前便にすれば、運航に安心感があるのではないか。

○大木船長

- ・気分的には変わらない。

○島委員

- ・時化の場合は、時間どおりにしようとすれば無理があるのではないか。宮之浦と島間は距離が短い。冬場は特にそうではないか。4時半くらいには着く。運航の変更は利用者を戸惑わせることになるが、口永良部航路は午前、島間便は午後としたらどうか。

○森山委員

- ・口永良部便を一日2往復を希望する声が多いとあったが、積み降ろしの作業時間も含めると口永良部島は2往復確保できるものなのか。

○大木船長

- ・ 時間外の就業時間が長くなり、油を使うことになるが、時間的にはできる。

○山本委員

- ・ 時間外手当は補助金の対象外ではないか。

○岩川委員

- ・ そうである。

○森山

- ・ 基本的に口永良部便は毎日運航し、その上で2往復の日を作って欲しいという希望だと思う。

○大木委員

- ・ この前の話し合いでやった。作業的にはできる。

○久木山

- ・ いつからだったか覚えてないが、口永良部便の昼便のダイヤを変更し、停泊時間を30分にして宮之浦港に4時50分に着くようにしたら夏ダイヤも高速船に間に合うので走っていたのだが、今度、高速船が5時に出航するようになった。今まで5時10分か15分出航であった。今の状況だと、お客さんが船を降りた瞬間走って高速船に向かっている。
- ・ 接続ダイヤの部分で高速船と話してもらいたい。

○町長

- ・ 機会があれば、接続の改善をお願いしてみようと思う。

○寺田委員

- ・ 当初の計画からすると、平成32年度の定期検査をしない形で、平成31年度中に新船を就航する流れであったが、これを目標として行っていくのか。

○事務局

- ・ 目標としては当初の予定通り、平成31年度中の就航を目指して取り組んでいくつもりである。

○山本委員

- ・ そのためにはいつまでに建造しなければならないのか。

○事務局

- ・ 平成30年度中には発注をしなければならない。

○町長

- ・ 他に質問がないようなので、航路改善計画案については承認しても良いか。

○委員

- ・ はい。

### (3) その他

○事務局からは特になし。

<質疑応答・意見>

○山下委員

- ・ 当初から言っていたが、議事録を提出していただきたい。

○事務局

- ・ はい。

○橋口委員代理

- ・ 島間航路があるが、南種子町との調整などはないのか。

○事務局

- ・ 関係ない。

#### 4 閉会

○町長

- ・ 他に質問がないようなので、これで航路改善協議会を閉会したいと思う。ありがとうございました。

以上