

## 1 航路改善計画策定の考え方

## ＜目的＞

国・県の離島航路補助金を受けて運航している町営の宮之浦～口永良部・島間航路の維持・確保を目的とする。

## ＜航路の位置づけ＞

■島民や仕事、調査研究、観光等で訪れる島外客の移動や生活必需品等の物資の輸送を担い、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果たしている航路。

■屋久島を中心に口永良部島、種子島を結ぶ地域の公共交通機関として長年にわたり熊毛地域の住民に親しまれてきた航路。

## ＜航路改善計画策定のポイント＞

■航路を取り巻く地域の現状や運航実態、経営状況等を踏まえた具体的な方策の検討。

■平成 27 年 5 月に発生した新岳の爆発的噴火が運航に与えた影響と、島民の帰島が進む中で、島の復興事業の推進や島民の定住促進において航路が果たす役割を重視する。

## 2 地域及び航路の現状

## ◆地域の現状と本航路の特性

◎新岳の爆発的噴火では、フェリー太陽が 125 名の島民や滞在者を乗せて屋久島に避難しており、火山災害への対応においても必要不可欠な航路となっている。

◎本航路の利用者の中心となる住民は平成 27 年 5 月に発生した新岳の爆発的噴火により全員が島外へ避難したが、避難解除を受けて帰島が進んでいる。しかし、平成 22 年国勢調査時の人口を下回る状況にある。

◎新岳の爆発的噴火後の災害復旧工事や住宅整備等が徐々に始まり、今後はそれによる人的交流が活発化し、航路利用実績や利用動向においても少なからず影響を与えている。

◎子牛の運搬や資材・飼料等の購入に重要かつ不可欠な輸送ルートとなっているが、そのほかにも、火山災害の復興の中で農林業の基盤強化、地域産業活性化においても大きな役割を果たしている。

◎口永良部島は、屋久島国立公園の一部であり、また屋久島・口永良部島エコパークとして、ユネスコの生物圏保存地域に登録されており、世界自然遺産の屋久島と一体的な観光交流施策が展開されている。屋久島を訪れる年間 28 万人の観光客の取り込みによる新たな観光交流の創出と航路需要の拡大が期待される。

## ◆航路の概要

◎本航路は、屋久島町の宮之浦港を起点に口永良部港と南種子町の島間港を結ぶ一般旅客定期航路。

◎旧上屋久町が町営の「太陽丸」を昭和 47 年 12 月 28 日に就航させ、翌昭和 48 年 4 月には同船をさらに宮之浦～島間の区間に就航させ、それ以来、長年にわたり現状の運航が続いている。

◎運航ダイヤは、偶数と奇数日により異なり、偶数日は午前中に宮之浦～口永良部を往復し、午後は宮之浦～島間を往復している。

◎現在、使用されているフェリー太陽は、平成 9 年 6 月 13 日に「第 2 太陽丸」の後継として就航。

◎総トン数は 499 トンで、航海速度は 15.7 ノット、旅客定員は 100 名、最大搭載車両能力は乗用車 9 台。建造費は、6 億 7,700 万円で、建造造船所は井筒造船所。

◎旅客運賃は、2 等大人で口永良部便（宮之浦～口永良部）が 2,100 円（島民割引 1,900 円）、島間便（宮之浦～島間）が 1,440 円。

◎航路の運航管理は、屋久島町長の下で財産管理課が行う体制。乗組員は、平成 28 年 10 月 1 日現在において、10 名（甲板部 6 名、機関部 2 名、臨時船員 2 名）。

◎口永良部港は、ひょうたん型をした島の中央にあり、鹿児島県が管理する漁港。フェリー太陽が接岸する岸壁の水深は、砂等の堆積により 5m に満たないとみられ、船舶の深さである 3.8m を何とか確保。船舶の喫水と水深の状況に留意した運航が求められる。

## 3 航路診断

## ◆運航の安定性

◎就航率は、平成 24 年度は 80% 台後半で、平成 25 年度はさらに 90% 前後までになったが、平成 26 年度、平成 27 年度と大幅に低下。平成 26 年度は船舶事故が発生し、45 日間にわたり運休。平成 27 年度は新岳の爆発的噴火により宮之浦～口永良部が約半年間運休したことに加え、荒天による欠航が多かったことが影響している。

◎年間を通じた運航実績のある平成 24 年度と平成 25 年度の月別の就航状況をみると、10 月と 5 月はほぼ毎日運航されているが、ドック入りのある 2 月が 17.5 日と最も少なく、次いで 9 月が 21.5 日、3 月が 22.5 日。潮流や冬場の季節風、台風などの自然条件の影響を受けやすい航路である。

◎本航路は、就航率は高くないが、運航された場合は、ほぼダイヤ通りに運航している。

◎冬から春にかけての時期で、時化などの影響で運航にきびしさがみられる中で、定時性は確保されている。ただ、機関トラブルで遅れるケースが発生しており、設備の老朽化を考慮すると、機器の整備状況に留意する必要がある。

## ◆航路の成長性

## ＜航路利用の見通し～口永良部便の利用が増加基調＞

◎平成 28 年度の旅客数の見込みは、5,969 人で、前年比 1.4% 増。平成 25 年度の 73% の水準にあるが、口永良部便の運航期間が約 3 か月少ないことを考慮すると、利用が回復しつつあるとみられる。特に、口永良部便の利用が回復している。

◎平成 28 年度の自動車航送台数の見込みは 2,572 台で、前年比 48.7% の大幅増加。これは平成 25 年度の 2,619 台に迫る回復である。また金額では平成 25 年度を上回った。火山災害の復旧・復興工事が本格化し、今後も同様の公共事業が続くことと予想され、自動車航送の一段の増加が期待される。

◎平成 28 年度の貨物輸送量の見込みは 2,118 トンで、前年比 56.9% の大幅増加。これは平成 25 年度の 89.9% の水準にあるが、口永良部便の運航期間が 3 か月少ないことを考慮すると、利用が回復したといえる。自動車航送の動きと同様に火山災害の復旧・復興工事が本格化し、公共事業の増加が続くと予想されることから、貨物輸送も一段の増加が期待される。

## ＜航路利用者（口永良部便、島間便）の特性＞

◎口永良部便では、奇数・偶数、出港地により、利用状況に差がみられるが、島間便では差はみられない。具体的には、奇数日が偶数日を 10.6 ポイント上回り、利用が多い。出発地別にみると、口永良部発の便では、偶数日の利用が奇数日を 20.6 ポイント上回り、午前発の便の利用が多い。一方、宮之浦発の便では、奇数日が偶数日を 41.8 ポイント上回り、午後発の便の利用が多い。

◎曜日別の利用状況をみると、口永良部便では、水曜日、金曜日の利用がやや多いが、曜日による差はあまりみられない。一方、島間便では日曜日、月曜日の利用が多くなっている。

◎航路利用者の居住地をみると、口永良部便、島間便ともに鹿児島県が 5 割をしめるが、口永良部便では屋久島町、鹿児島市、島間便では、屋久島町、南種子町、中種子町、西之表市となっている。

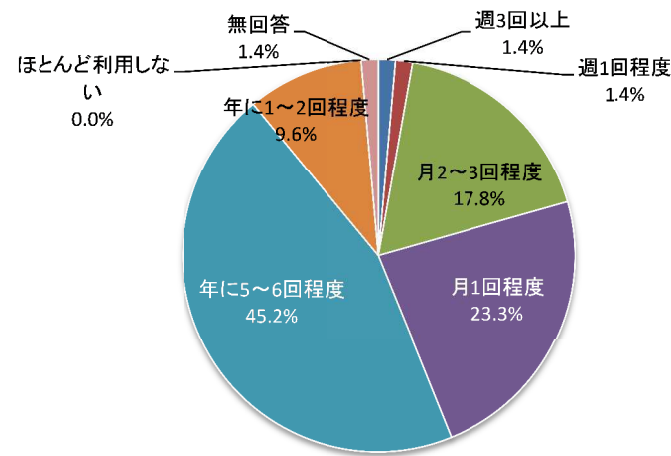
◆住民・航路利用者ニーズ及び満足度 ～ アンケート結果

<住民アンケートの結果概要>

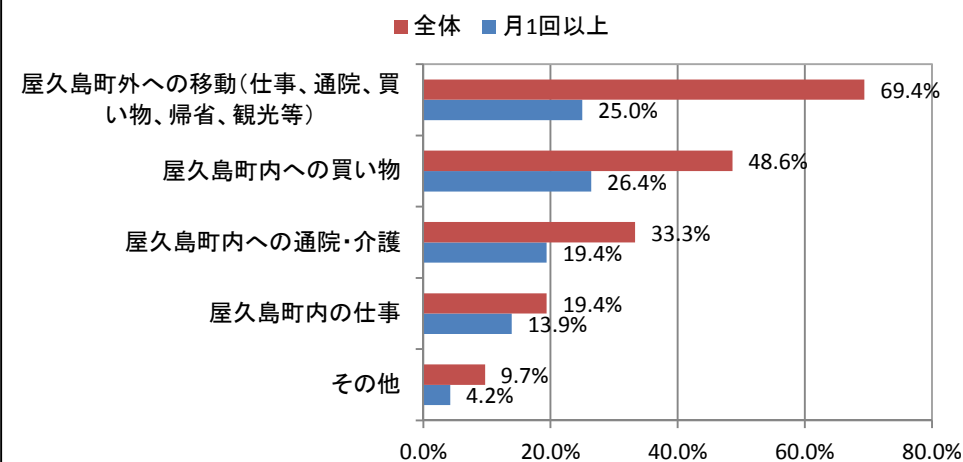
◎利用頻度は、「年に5～6回程度」が45.2%で最も多く、次いで「月1回程度」が23.3%、「月に2～3回程度」が17.8%、「年に1～2回程度」が9.6%となり、「ほとんど利用しない」は皆無。この結果、月1回以上の頻度で利用している住民が4割を占めるなど、地域の重要な交通機関となっている。一方、島間便の利用は1人、全体の1.4%で住民の利用はほとんどない。

◎利用目的は、「屋久島町外への移動（仕事、通院、買い物、帰省、観光等）」が69.4%で最も多く、次いで「屋久島町内への買い物」が48.6%、「屋久島町内への通院・介護」が33.3%、「屋久島町内の仕事」が19.4%となっている。なお、月1回以上の頻度で利用している住民でみると、「屋久島町内への買い物」が26.4%で最も多く、次いで「屋久島町外への移動」が25.0%、「屋久島町内への通院・介護」が19.4%、「屋久島町内の仕事」が13.9%となっている。

【航路の利用頻度 (N=73)】



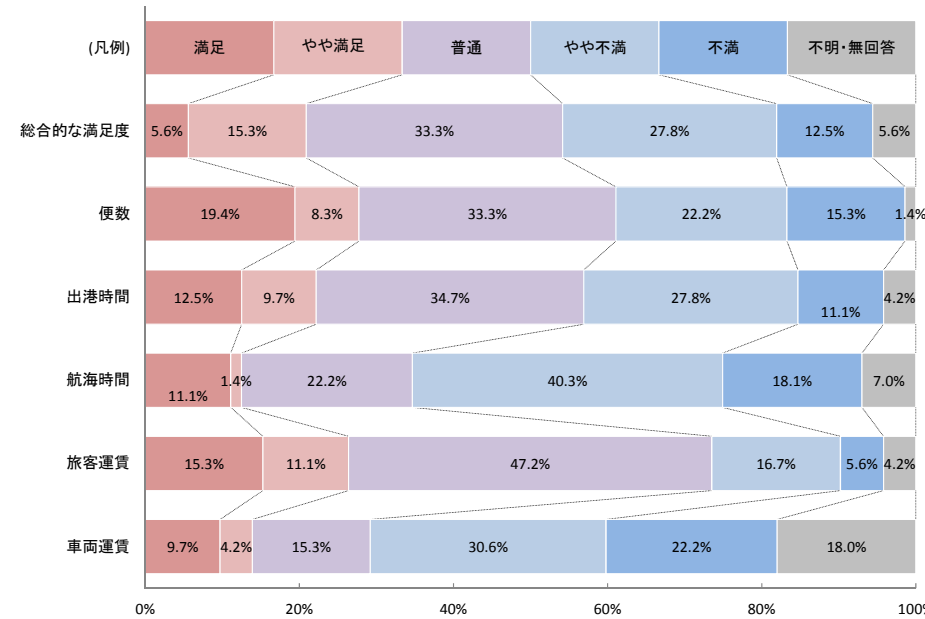
【航路の利用目的 (N=72、複数回答)】



◎航路利用の満足度については、「総合的な満足度」は「満足である」（「満足」と「やや満足」の合計）が2割、「不満である」（「不満」と「やや不満」の合計）が4割で、「不満である」が「満足である」を大幅に上回っている。また、「旅客運賃」を除く各項目で「不満である」が「満足である」を上回っている。なかでも、「航海時間」と「車両運賃」では「不満である」の割合が高くなっている。

◎時間、揺れ、便数、設備、障害者や女性への配慮等々への課題があげられている。また、「航海時間」では時間短縮、「車両運賃」では島民割引、「便数」では1日1往復や日帰りできる運航、出航時間では高速船や飛行機との接続の改善の各要望があがっている。

【航路利用の満足度 (N=72)】

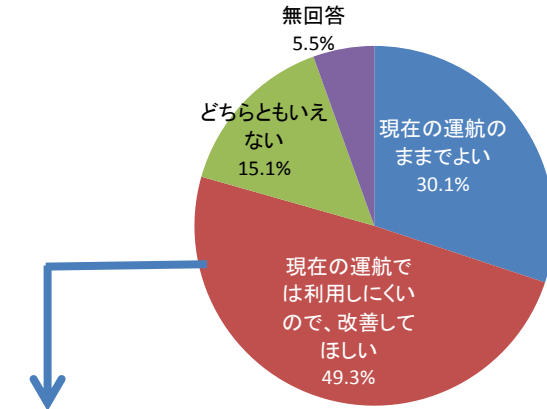


◎船舶の満足度については、「乗り心地（揺れ）」「エンジン音・におい」「トイレ・洗面所」は「満足である」（「満足」と「やや満足」の合計）が少ない一方で、「不満である」（「不満」と「やや不満」の合計）が5～6割となっている。

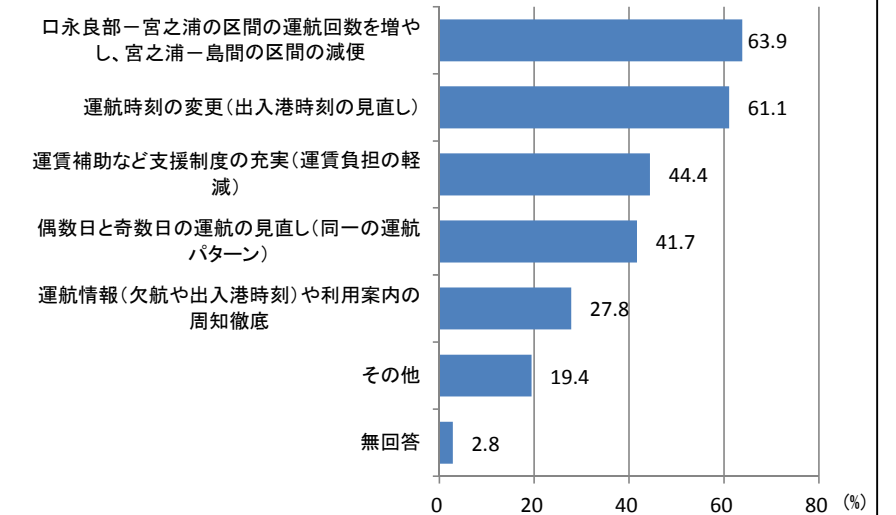
◎「乗り心地（揺れ）」では、「揺れを小さくしてほしい」という要望が多くあがっている。「エンジン音、におい」では、「においは揺れる日はつらい」とか「たばこの臭い」という要望があがっている。また、「トイレ・洗面所」では、「トイレの流れが悪い」という意見が多くあがっている。同じく、「障害者用も考慮して、車いすが入るスペースがあればよい」という要望もあがっている。

◎フェリー太陽の運航について、「現在の運航のままでよい」が30.1%、「現在の運航では利用しにくいので、改善してほしい」が49.3%、「どちらともいえない」が15.1%となっている。

【フェリー太陽の運航について (N=73)】



【フェリー太陽の運航において改善してほしい点 (N=36)】



◎航路の利用促進策として、「運賃割引制度の拡充（車両航送）」が47.9%で最も多く、次いで口永良部島の農林水産業の振興に伴う物流の活性化が24.7%、「特産品や農水産物及びその関連資材の輸送費補助」が23.3%。

◎運航経費の削減として、「需要に見合った船型への見直し（船舶の大きさ、輸送能力など）」が58.9%で最も多く、次いで「運航便数の見直し（宮之浦-島間区間の減便）」が41.1%、「船舶への省エネ器機の装備」が30.1%

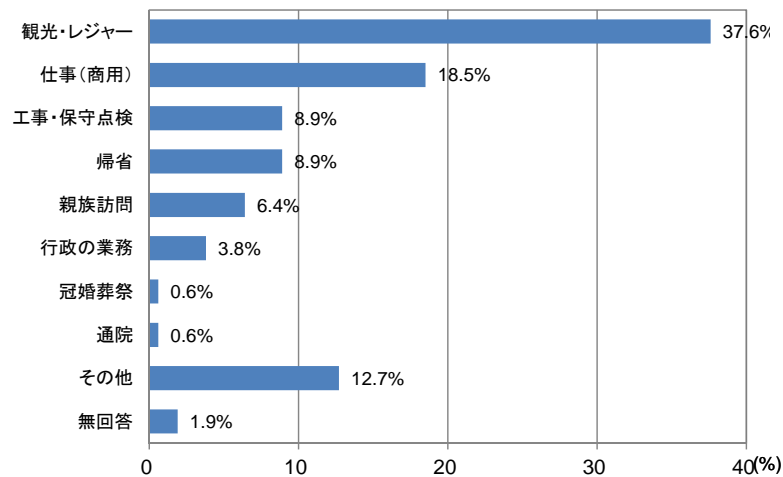
◎港湾・荷役等については、「港の待合所の整備・活用」が56.2%で最も多く、次いで「冷凍・冷蔵コンテナ向け電源などの整備」が30.1%、「港からの移動手段の確保・充実」が24.7%となっている。

＜利用者のアンケートの結果概要＞

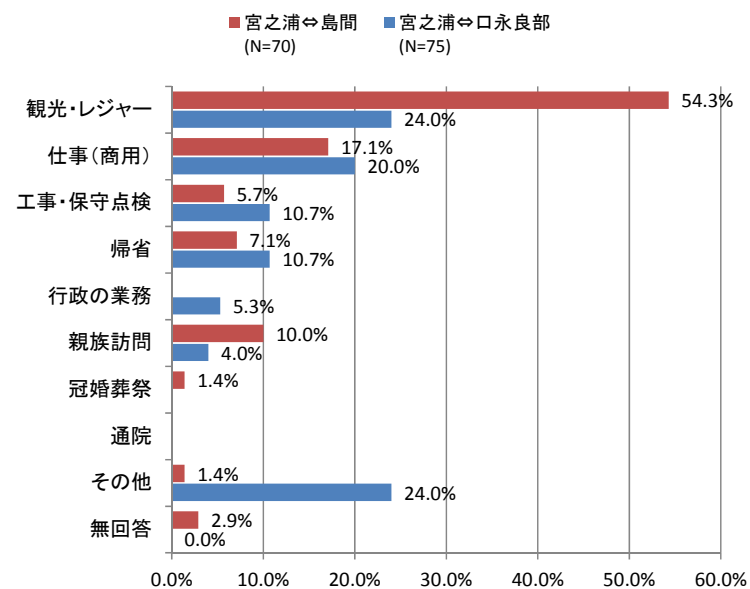
◎航路の利用頻度は、「今回が初めて」が36.9%で最も多く、次いで「年に1～2回程度」が25.0%、「年に5～6回程度」が14.1%となっている。区間別にみると、宮之浦便、島間便ともに「今回が初めて」が最も多く、次いで「年に1～2回程度」の順となっている。「週1回程度」及び「月2～3回程度」は、口永良部便が1.3%、島間便が10.0%となり、島間便の方が利用頻度の高い利用者がみられている。

◎航路の利用目的は、「観光・レジャー」が37.6%で最も多く、次いで「仕事（商用）」が18.5%、「工事・保守点検」と「帰省」が同じく8.9%となっている。利用区間別にみると、口永良部便では、「観光・レジャー」が24.0%を占め最も多く、次いで「仕事（商用）」が20.0%、「工事・保守点検」と「帰省」が同じく10.7%となっている。一方、島間便では、「観光・レジャー」が54.3%と過半を占め、次いで「仕事（商用）」が17.1%、「親族訪問」が10.0%となっている。

【航路の利用目的(N=157)】

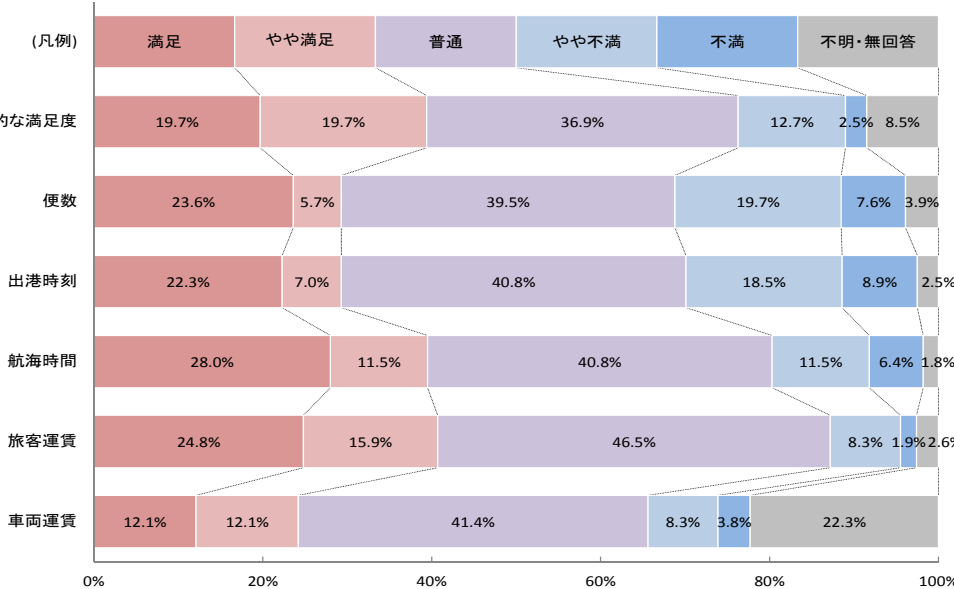


【利用区間別の利用目的(複数回答)】



◎航路の満足度については、「総合的な満足度」は「満足である」(「満足」と「やや満足」の合計)が39.4%、「不満である」(「不満」と「やや不満」の合計)が15.2%で、「満足である」が「不満である」を24.2ポイント上回っている。また、全ての項目で「満足である」が「不満である」を上回っているが、「便数」と「出港時刻」では「不満である」の割合が高くなっている。

【航路利用の満足度(N=157)】



◎船舶の満足度については、「乗り心地（揺れ）」「エンジン音、におい」では、「不満である」が「満足である」を上回っており、また「トイレ・洗面所」でも「満足である」と「不満である」がほぼ同数となっている。

◎「偶数日と奇数日の運航の見直し」については、「賛成」が51.0%、「反対」が17.2%で、利用区間別にみても、「賛成」5割を超えている。

◎「口永良部ー宮之浦の運航回数の増加」については、「賛成」が52.2%、「反対」が17.2%で、利用区間別にみると、口永良部便の利用者では「賛成」が66.7%を占めている。

◎「宮之浦ー島間の運航回数の増加」については、「賛成」が39.5%、「反対」が22.9%で、利用区間別にみると、島間便の利用者では「賛成」が60.0%を占めている。

◎「宮之浦ー島間の運航回数の減少」については、「賛成」が20.4%、「反対」が41.4%で、利用区間別にみると、島間便の利用者では「反対」が61.4%となり、口永良部便利用者(22.7%)と意見が分かれている

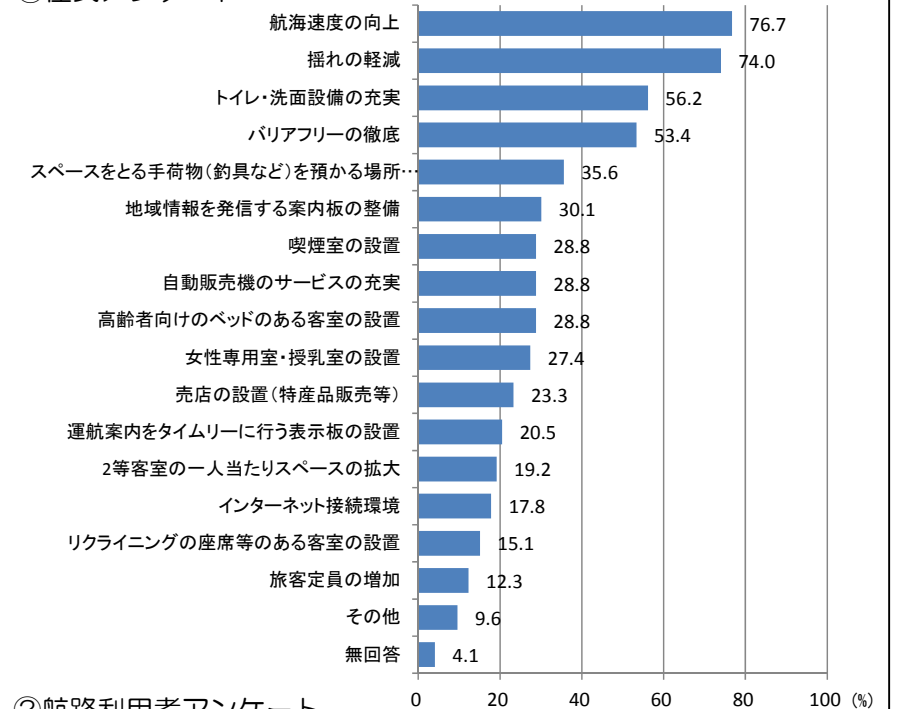
＜新たな船舶を導入する場合に重要と思われる機能・サービス＞

◎住民アンケートでは、「航海速度の向上」が76.7%で最も多く、次いで「揺れの軽減」が74.0%、「トイレ・洗面設備の充実」が56.2%、「バリアフリーの徹底」が53.4%となっている。

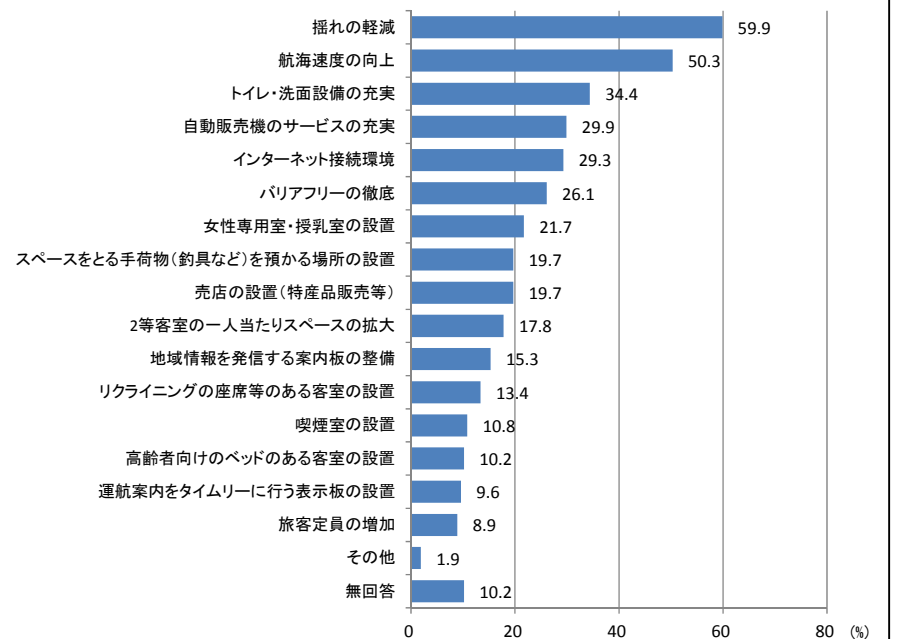
◎航路利用者アンケートでは、「揺れの軽減」が59.9%で最も多く、次いで「航海速度の向上」が50.3%で、「トイレ・洗面設備の充実」が34.4%、「自動販売機のサービス充実」が34.4%となっている。

【新たな船舶を導入する場合に重要と思われる機能・サービス】

①住民アンケート



②航路利用者アンケート



### 3 航路診断

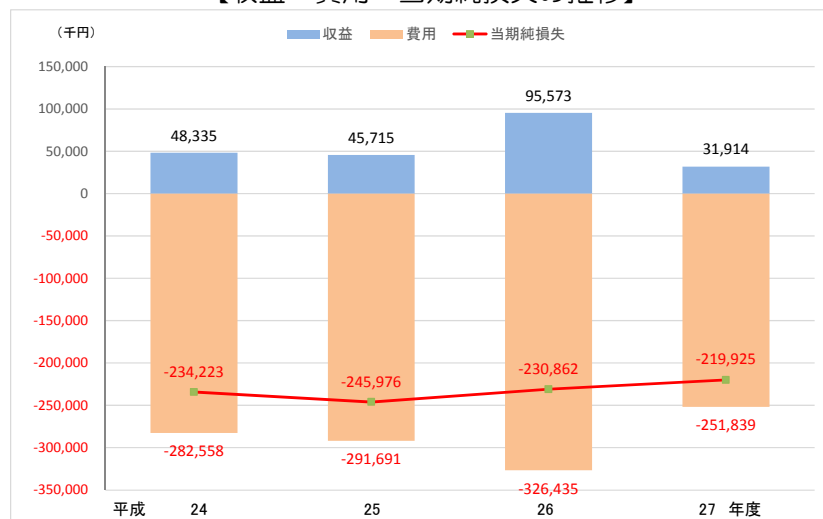
◎国庫補助航路に係る決算ベースの収益は、平成24年度、平成25年度は4千万円後半で推移していたが、平成26年度は船舶事故に伴う保険金が約56,000千円入り、大幅に増加し、平成27年度は逆に口永良部便の運休から31,914千円に減少。

◎費用は、船舶事故のあった26年度に326,435千円に大幅に増え、平成27年度は逆に口永良部便の運休から経費が抑えられ、251,839千円。

◎収益を費用が大きく上回っていることから、純損失額は、平成27年度、219,925千円となっている。

◎純損失額については、国からの補助金で補填し、その上で発生する不足額は鹿児島県が支出している。

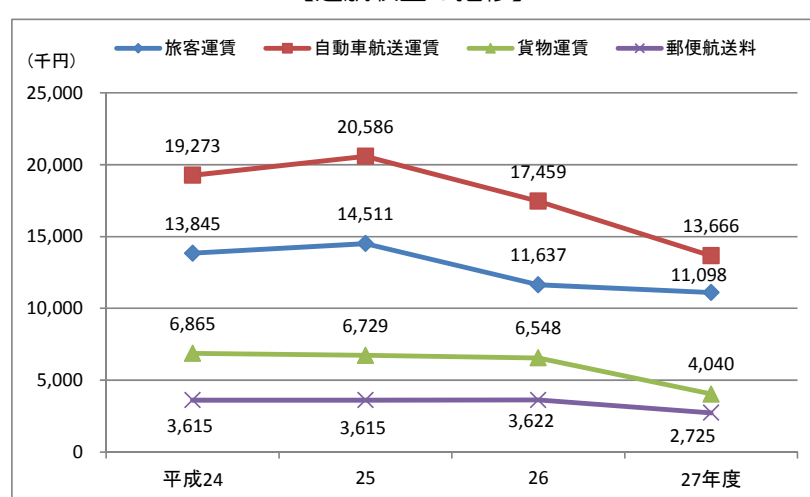
【収益・費用・当期純損失の推移】



#### ◎収益の状況

運航収益では、自動車航送運賃収入が最も多く、平成27年度は全体の42.8%を占める。次いで、旅客運賃収入34.8%、貨物運賃収入12.7%、郵便航送料8.5%。

【運航収益の推移】

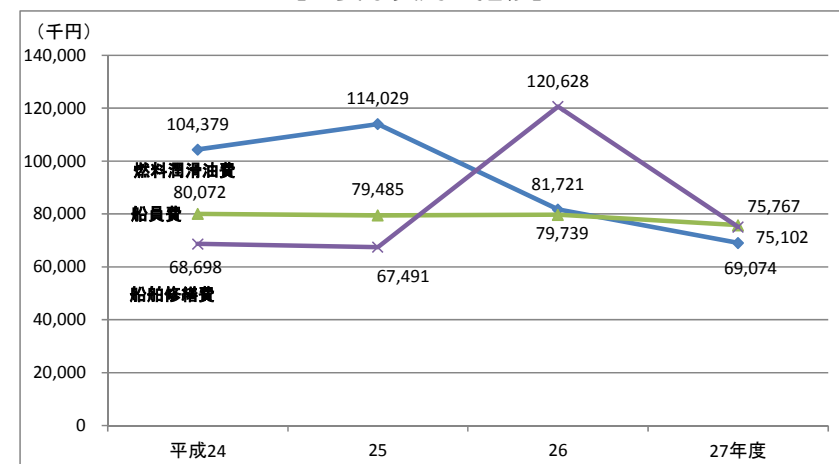


#### ◎運航費用の状況

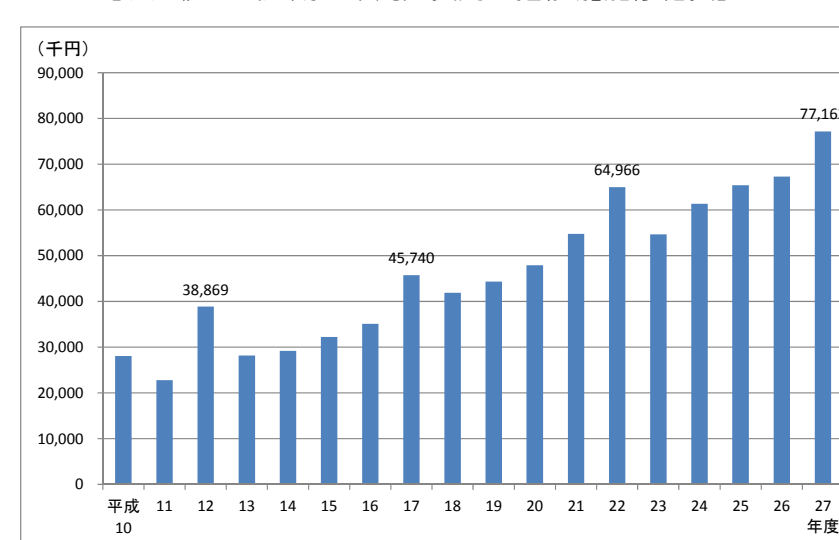
・平成27年度は船費が153,743千円で費用全体の61.0%と最も多く、次いで燃料潤滑油費が69,074千円(同27.4%)となり、これらで費用全体の88.4%を占めている。

・船費では船員費(75,767千円)と船舶修繕費(75,102千円)が船費全体のほとんどを占めている。平成24年度以降の推移をみると、船員費は減少で推移する一方、船舶修繕費は平成26年度に船舶事故により120,628千円に増加し、平成27年度も平成24年度、平成25年度を上回っている。また、燃料費は燃料油価格が低下していることや、運休等の影響から大幅に減少している。

【主要な費用の推移】



【法定検査(定期・中間)費用の推移:船舶修繕費】



注 平成26年度は臨時検査(海難)によりし、46,828千円の支出が発生。

#### ◎経営上の課題

(1) 増収に向けた航路利用の促進

- ①火山災害からの復旧・復興需要に対応した運航
- ②口永良部便、島間便の利用者特性を踏まえた戦略的な展開
  - ・口永良部便は、屋久島と一体となった移住促進、観光交流施策を展開することにより、新たな航路需要を創出することが見込まれる。
  - ・口永良部島は、広島大学や慶応大学などの学生が定期的に訪れて、調査研究や実証をおこなっており、今後はこうした動きを促進させ、研究フィールドとなることで、関係者の航路利用が一段と進展すると期待される。
  - ・島間便は、長年にわたり屋久島と種子島を結び、地域間交流を支えた航路であり、今後も存続に向けて、航路の位置づけを明確にし、運航のあり方を検討する必要がある。

(2) 経費増加の抑制

- ・停泊時間の短縮による労働時間の短縮や運航パターン、ダイヤの見直し等を検討し、運航に係る人件費や燃料潤滑油費等の増加を抑制する必要がある。
- ・船舶修繕費についても、ドック先との定期的な情報交換や整備費の調査を行い、増加の抑制に努める必要がある。

(3) 新船建造効果の発揮による航路経営の安定化

- ①安全・安心で快適な船旅を提供することによる住民・航路利用者の満足度向上
  - ・運航に影響をする自然条件に対応する機器・設備を装備
  - ・運航スピードの改良
  - ・揺れや騒音、においなどの改善
  - ・バリアフリー化や客室のレベルアップによる船内環境の改善
  - ・荷役作業などの改善
  - ・船員の労働環境の改善
- ②屋久島を中心に口永良部島、種子島の地域間交流の活性化
  - ・世界自然遺産、ユネスコエコパーク、国立公園にある屋久島、口永良部島とロケット発射基地や観光施設のある種子島の南部を結ぶ航路として、観光客の周遊や島民の社会経済活動の活性化を推進し、航路利用者の拡大を図る。
- ③省エネ設備の導入による環境に優しい航路運航環境の整備
- ④航路需要の拡大による収益の改善
- ⑤船舶修繕費などの運航費用の縮減

#### 4 航路改善方策の検討（案）

##### 1 基本的な考え方

- ◇ 国・県の離島航路補助金を受けて運航している町営の宮之浦～口永良部・島間航路を維持する。
- ◇ 口永良部島の唯一の公共交通機関として、島民の生活に根差した運航を目指す。
- ◇ 火山災害からの復旧・復興需要に対応するとともに、口永良部便、島間便の利用者特性を踏まえた戦略的な施策を展開する。
- ◇ 航路経営を安定させるため、現状の運航を見直すとともに、経費増加の抑制に取り組む。



##### 2 航路改善に向けた課題の整理

- ①地域の現況からみた航路の課題
  - ・火山災害からの復旧・復興需要に対応した運航の実現
  - ・口永良部島と屋久島が一体的に発展していくことを支える航路として展開
  - ・屋久島と種子島を結ぶ航路としての利用促進
- ②航路診断からみた課題
  - ・欠航率の改善
  - ・運航パターンの見直し
  - ・運航時刻の見直し
- ③航路経営診断からみた課題
  - ・増収に向けた航路利用の促進
  - ・経費増加の抑制
  - ・代替船建造効果の発揮による航路経営の安定化



##### 3 航路改善方策の検討

- ①航路需要や船舶接続に応じた運航パターン、ダイヤの設定
- ②旅行代理店と連携した島間便の利用促進
- ③口永良部港・島間港の待合所の魅力づくり
- ④荷役等の作業環境改善
- ⑤現有船の延命化の検討及び代替船建造の検討

など

①航路需要や船舶接続に応じた運航パターン、ダイヤの設定

◇現行

口永良部便及び島間便をそれぞれ1日1往復運航

偶数日・奇数日の運航

	口永良部島		宮之浦		島間
偶数日	09:50着 (40分)	←100分	08:10発		
	10:30発	100分→	12:10着 (50分)		
			13:00発	→65分	14:05着 (40分)
奇数日			15:50着	65分←	14:45発
			09:00発	→65分	10:05着 (40分)
			11:50着 (70分)	←	10:45発
	14:40着 (30分)	←100分	13:00発		
	15:10発	→100分	16:50着		

◇航路特性

■口永良部便の利用状況

- 生活物資や郵便・新聞・宅配便等の島民の生活を支える航路で毎日運航している。旅客に比べ、貨物、車両の輸送が多い。
- 災害復旧や復興事業等での利用が増えている。
- 月1回以上の頻度で利用している住民が回答者の4割。
- 1日2往復を希望する声が多い。
- 宮之浦発は午後の便の利用が多い(奇数日)。
- 口永良部発は午前の利用が多い(偶数日)。
- 曜日では水曜日と金曜日の利用が比較的多い。

■島間便の利用状況

- 口永良部住民の利用はほとんどない。
- 県外の観光レジャーの利用が多い。
- 南種子、中種子の住民の利用が多い。
- 週1回程度は回答者の1.3%で、「月2~3回程度」は6.7%。

◇検討の例示

- 所要時間、停泊時間の短縮化
- 口永良部便の1日2往復(曜日限定)
- 口永良部便のみ1日1往復する日の設定(曜日限定)
- 島間便の減便(曜日限定)
- 毎日同じ運航の設定
- 運休日の設定
- 夏ダイヤ・冬ダイヤ、繁閑による運航
- 宮之浦港での高速船、フェリーとの接続の改善(現状はフェリーの接続は良い)

偶数日

口永良部	宮之浦	乗り継ぎ	接続便
9:50 ←	8:10 ←	←	★はいびすかず 宮之浦着07:00 ← 鹿児島(谷山港) 前日18:00発(種子島経由)
10:30 →	12:10 →	→	★フェリー屋久島2 宮之浦発 13:30 → 鹿児島着 17:40 ★高速船 安房発 13:30(13:30) → 鹿児島着 15:30(15:30) 宮之浦発 16:00(15:40) → 鹿児島着 18:40(18:20) 宮之浦発 17:00(16:00) → 鹿児島着 19:05(18:05)

奇数日

口永良部	宮之浦	乗り継ぎ	接続便
14:40 ←	13:00 ←	←	★フェリー屋久島2 宮之浦着 12:30 ← 鹿児島発 08:30 ★高速船 宮之浦着 10:10(10:10) ← 鹿児島発 07:30(7:30) 種子島経由 宮之浦着 09:45(09:45) ← 鹿児島発 07:45(07:45) 指宿経由
15:10 →	16:50 →	→	★高速船 宮之浦発 17:00(16:00) → 鹿児島着 19:05(18:20) 指宿経由

注) 高速船は夏ダイヤと冬ダイヤがあり、( )は冬ダイヤ

種子屋久航高速船のダイヤ(平成28年9月20日~11月30日)

便	鹿児島	→	屋久島
111	7:30	→	(西之表) → 10:10 宮之浦
112	7:45	→	(指宿) → 9:45 宮之浦
114	10:00	→	(西之表) → 12:45 安房
※114	10:20	→	(西之表) → 13:05 安房
115	12:00	→	13:50 宮之浦
117	13:20	→	15:10 宮之浦
118	15:00	→	(西之表) → 17:30 安房
※118	16:00	→	(西之表) → 18:30 安房
123	9:10	→	(西之表) → 11:45 宮之浦

- 注 1 114便と118便は、平成28年3月12日~9月12日は※で1日6便の運航  
2 123便は平成28年4月29日~5月5日、7月16日~8月21日のみ運航  
3 平成28年12月1日~平成29年3月30日は115便が運休し、1日5便の運航

便	屋久島	→	鹿児島
121	安房 7:00	→	(西之表) 9:35
112	宮之浦 10:00	→	(西之表) 12:45
111	宮之浦 10:45	→	12:35
114	安房 13:30	→	15:30
115	宮之浦 15:40	→	(西之表) 18:20
※115	宮之浦 16:00	→	(西之表) 18:40
117	宮之浦 16:00	→	(指宿) 18:05
※117	宮之浦 17:00	→	(指宿) 19:05
123	宮之浦 12:00	→	(西之表) 14:40
125	宮之浦 15:40	→	(西之表・指宿) 18:40

- 注 1 115便と117便は、平成28年3月12日~9月12日は※で1日6便の運航  
2 123便は平成28年4月29日~5月5日、7月16日~8月21日のみ運航  
3 平成28年12月1日~平成29年3月30日は115便及び117便が運休し、125便を運航。1日5便の運航

## ②現有船の延命化の検討及び代替船建造の検討

### ◆現有船の現状及び評価

- 平成9年6月に就航し、19年目を迎え、老朽化が進んでいる。
- 船舶が運航される海域は海流・潮流の流れが比較的速く、台風や季節風の影響を受けやすい場所にあり、また、これまで毎日運航していることから、船舶の腐食や装備品等の交換頻度の増加等がみられている。この結果、船舶修繕費は平成11年度、2,281万円であったが、平成26年度は6,728万円と、約3倍に膨れている。また、5年に1度の定期点検が実施された平成28年度はさらに7,716万円に及んでいる。部品によっては製造されていないものもあるとのことである。したがって、現有船をこのまま使用すると、経費負担が増大する可能性が高い。
- 島民や航路利用者からは、「乗り心地（揺れ）」「エンジン音・におい」「トイレ・洗面所」等に不満が聞かれる。また、航海時間の短縮を求める声も聞かれる。
- バリアフリーや船員環境の改善については、法律の改正により義務付けられた要件あり、また、省エネ設備の導入による環境にやさしい航路運航環境の整備は必須となっている。
- 船舶の減価償却はすでに完了しており、代替船の建造を検討する時期を迎えている。



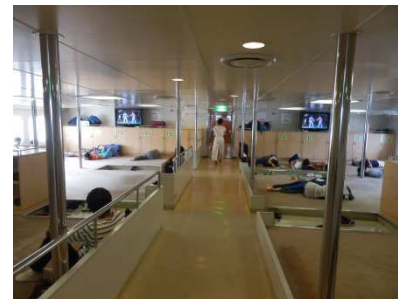
### ◆船舶使用に関する方向性

- 船舶の不具合を改善し、延命化するとしても、構造上の課題や利用者の不満は解消しにくいと考えられる。現有船でしばらく運航できるとしても、次の定期検査のある平成33年2月までには代替船の就航を検討する必要がある。

### ◆船舶事例

【フェリーニューこしき】 平成14年就航

総トン数940トン 航海速度17.5ノット 定員400人  
所要時間：串木野→（里・鹿島）→長浜 100分



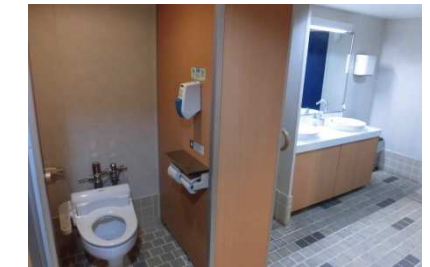
【高速船甌島】 平成26年就航

総トン数197トン 航海速度26.7ノット 定員200人  
所要時間：川内→(50分)→里→(40分)→長浜



【フェリー太古】 平成26年就航

総トン数1,598トン 航海速度19ノット 定員350人  
博多と長崎県の青方、福江の五島列島を結ぶ航路  
所要時間：下り8時間30分 上り7時間40分



【大函丸（フェリー）】 平成25年就航

総トン数1,912トン 航海速度18ノット 定員478人  
函館と青森県の大間を結ぶ航路  
所要時間：90分



★航海時間が90分のため、シート席が充実