

## 第2回屋久島町航路改善協議会

日時 平成28年11月4日(金) 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<br>主幹兼係長 山下圭一郎 |
| 委員 森山 文隆  | 屋久島町総務課長     | 欠席                  |
| 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    |                     |
| 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<br>鉄道建設・運輸施設整備支援機構 | 共有船舶建造支援部<br>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                  | 欠席                |
| 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  | 欠席 |
| 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

- ・本年 4 月に成立した有人国境離島地域保全特別措置法がいよいよ予算化され、事業ベースで 100 億円を確保する方向で調整されている。この中では、航路の運賃値下げや物流コストの引き下げといった船舶事業と直結するものもあり、ある意味船舶業界は注目しているところだ。
- ・また、10 月中旬にマスコミ等で高速船の老朽化について全国配信されている。その中で、高速船は 30 年経過していることが触れられている。かたや、フェリー太陽は 20 年を迎えようとしていて、船の種類が違うため一概には言えないが、住民目線ではまだまだ使えるのではないかと思う方もいる。そういった方々にしっかりと説明ができる数値と議論を記録して残していかなければならないと考えている。
- ・東京の盛り土問題等では、いつ誰が決めたのかということが非常に注目されていることを考慮すると、フェリー太陽についても新船なのか長寿命化なのか方向付けた日はきちんと記録されるべきかと思う。
- ・本日は住民のアンケートや航路診断の中間報告を予定しているので、忌憚のないご意見をもらい、より良い計画書を作成していきたいと思うので、活発な意見をお願いしたい。

## 3 議事

### (1) 航路等調査結果について

○事務局より説明

<質疑応答・意見>

○岩川副町長

- ・航路の運航改善に向けた取り組みについて、アンケートに運航回数を増やすことと、運航時間の変更という回答がある。これは、1 日 2 便体制にすることと、島間便を取りやめて口永良部島での滞在時間を増やすことで問題点が解決されるということなのか。

○事務局

- ・中間報告書資料 52 ページのことだが、これは口永良部島民のアンケート結果で、今後この利用者のアンケートを検討しながら便数やダイヤの変更を検討していきたいと考えている。

○岩川副町長

- ・具体的な要望事項はアンケートで収集していないのか。

○事務局

- ・改善をして欲しいという意見のみで、具体的なところまではしていない。

○山本委員

- ・牛を運ぶことについて、今現在、牛は月に何回出荷のため島間から運送しているのか。

○鶴田委員

- ・年間 8 回。セリが種子島であるため、屋久島から島間の方に運ぶ。

○山本委員

- ・年間 8 回は中途半端ではないか。

○鶴田企画調整課長

- ・J A が年間の計画を立てている。それに合わせている。

○山本委員

- ・島間から屋久島に行く人も結構いるはずだが、その人たちは観光なのか。それとも、島間に行った人が帰ってくるだけなのか。

○事務局

- ・島間航路は昭和 48 年 4 月に民間会社が撤退したことにより、旧上屋久町が運航をすることになった。牛のセリのためにというわけではない。
- ・島間利用者については、しっかりとした分析は行っていないが、観光より仕事の方がメインだと思っている。

○大木船長

- ・口永良部島から島間に行く観光客はほとんどない。島間から屋久島に行くというのは、現在「はいびすかす」が走っているが、それが来る前は工事の車とか業者さんが多かった。「はいびすかす」が屋久島に直で来るようになり、そこに乗客をとられている。民間の運航ということとで、また船が古いため（「はいびすかす」）がいつなくなるか分からない。電気工事などほとんど種子島からくるため、将来的に見れば需要は増えるかもしれない。

○事務局

- ・A 4 の中間報告の 32 ページをご覧ください。ここでいう口永良部便とは、宮之浦から口永良部島までの航路である。また、島間便とは宮之浦から島間までの航路である。
- ・口永良部便は、船舶の利用申込書の 2,732 人の分析によると、利用者の大半は所在地・居住地は鹿児島県の方である。特に鹿児島県の中でも、屋久島町・鹿児島市在住の方が利用されるケースが多い。また、関東地方からの利用者も多くなっている。
- ・中間報告書 35 ページの表に男女比や年齢が書かれているが、比較的年配者の利用もある。
- ・一方、島間便の利用者は中間報告書 36 ページ以降になる。これは団体を除いた、個人の約 1,756 人の利用申込書を分析したものである。
- ・中間報告書 37 ページの島間便の利用者の居住地は、鹿児島県在住が多く、特に屋久島町・南種子・中種子・西之表の在住者の利用が多い状況である。
- ・3,124 人から 1,756 人引いた団体客は、アンケート調査にあるように観光やレジャーを目的としているとみられる。一般客の利用でみると、種子島の中種子・南種子・西之表と屋久島町からの利用が割合的にいうと多い航路である。中間報告書 38 ページにある利用者の年齢代は、先ほどの口永良部便と比べると年齢層が少し低くなっている状況がある。

○寺田議員

- ・口永良部便と島間便の利用者の数を単純に比較するのはどこを見れば良いか。

○事務局

- ・ 中間報告書 28 ページの『航路輸送実績の推移』の中で、グラフは全体の数字である。その下の『区間別の旅客輸送実績の推移』の表が区間別の実績になっている。平成 27 年度は口永良部便が少なかったもので、比較できないが、就航率が高かった平成 24 年・平成 25 年を見てもらうと、島間便は往復 3,000 人弱の利用がある。なお、口永良部便が往復 4,900 人の数字が出ている。全体では平成 25 年度で見れば 8,200 人くらいだが、そのうち口永良部島が約 6 割で、島間便が 4 割弱ということになる。

○寺田議員

- ・ 中間報告書 65 ページに記載されている、『アイランドホッピング』とはどういう意味か。

○事務局

- ・ 島周りを巡っていくという意味ではないか。  
※島と島をつなぐ短い旅を繰り返しながら大洋を渡ること

○荒木町長

- ・ 他に質問・意見が無いようなので、事務局が提案した『航路調査結果について』はこの内容でよろしいでしょうか。皆様の承認をいただきましたので、次の議題にはいります。

(2) 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>

○樋口委員

- ・ 中間報告書の 69 ページの表について、どの表が 10 月～9 月の年度になるのか。

○事務局

- ・ 図表 3-1-5 の『主要な費用の推移』のみ 10 月～9 月年度となり、他の表については 4 月～3 月の年度となる。

○貴船委員

- ・ 現在のフェリーの老朽化について、船の寿命がよくわからないのだが、船舶の事故を調べると 27 年目で沈没した船も出てくる。大体が機器の故障よりも船体自体の問題等だが、フェリー太陽の船体の老朽化についてはどれくらい調べているのか。

○事務局

- ・ 老朽化については具体的な調査は行ってない。調べるにしてもドック入りして陸にあげないことには出来ないため、今後の方向性次第では調査をし、延命化を図らなければならないと考えている。

○大木船長

- ・ 検査で概算の厚さ等を測り、見えない部分である舵や軸の金属疲労も調べるが、結構細くなってやられている。以前舵を取った時の不具合も理由は分からないから、結局は金属疲労になった。いつ悪くなるか分からない。船体をよく見ると外反とかもキールとキールの間が凹んでいる。

#### ○貴船委員

- ・延命化をするためにある程度検査をしなければならないが、それにかかる費用もずいぶんかかるということも考える必要がある。

#### ○齊藤氏

- ・一般的に言われる延命化について、もう一度償却期間と同じだけ使える延命化というのは、基本的には船の世界ではない。次の定期検査までその船が船体コードを維持できる程度のことを延命化という言い方をしている。例えばフェリー太陽について、延命化によって11年の償却期間を全うできるだけの安全性が与えられるかということ、現実的には難しいだろう。
- ・古くなったら船の強度が落ちることについて、船を造るときに構造計算をしている。
- ・船を設計するときには、強度の余裕と腐食の予備厚とって、船が錆びていくときの予備厚を場所によって若干異なるが通常2mm取っている。強度上必要な板厚が10mmだとすると、2mm錆びてもいい部分を盛って造られている。日本海事協会という大きな組織が調査した結果によると、船の錆びの発生する率については、錆が出ないような良好な保船がされていたとしても、年に0.1mm錆びるとされている。よって、20年で普通にいけば2mmとなる。このことから、現状の船から見ると腐食の予備厚はなくなってもおかしくはない状況だ。強度計算で得られた安全率だけが、フェリー太陽の強度としてあるということになる。
- ・部分的な腐食については、塗装が剥がれてしまうと腐食が早く進む。10年で10mm腐食する船もある。そうなると、局部的に穴が開いたりする。船長が言うように、ドックのときに部分的に板厚がない部分があってもおかしくない。良好な保船をしていてもどうしてもエンジンの下や機械の下は保船ができない。そういった所については、部分的な切り替えとって、その部分の鉄板を張り替えたりして補強をするが、また手入れができないので同じ年月しかもたない。
- ・古い船を維持していくためには、交換部品が必要だ。しかし、エンジンの交換部品は、そのエンジンの全製造が終わってから5年程度しか供給されない。ただし、エンジンの部品は一品製作されていることが多いため、図面があれば価格は高いが一品で作ってもらえることもできる。その代わり、納品に三か月かかることになる。そうなると船が三か月止まる可能性も出てくる。またギアーのように、素材を作ってから暫く置いておかなければならない物もあり、更に納品に時間がかかることもある。
- ・上記事由により、定期航路に入っている船は20年を目途に造り替えていくことが多いと考えている。

#### ○久木山氏

- ・航路改善検討策に、口永良部島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ことと、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、経費増加の抑制をすることがある。アンケートで口永良部島民から、『揺れない船、速い船、便数を増やしてほしい』という要望がある。島民の生活に根差した運航となると、この要望が優先されるか

と思う。しかし、この要望を優先した場合、船にかかる経費が上がり、航路経営を安定させるための経費の増加を抑えることはできなくなるだろう。島民の要望に応えることと、経費の増加を抑えることをどのようなバランスでやっていくつもりなのか。

○荒木町長

・そのバランスについては今後の検討会で話し合っていき、何がベストなのかを考えていきたい。

○山本委員

・船にかかる経費は、全て補助金で賄えないのか。

○事務局

・新船になると国との事前協議を経て申請、承認という形になるので、事前協議で認められた部分については国庫補助の対象になると考えている。

○山本委員

・事前協議で認められなかった部分については、別途支払いが生じるのか。

○事務局

・装備によってどうなるのか分からないため、一概には言えない。

○山本委員

・現在の船は、国に全て払ってもらっているのか。

○事務局

・現在の船については、国庫補助対象として認められている。

○岩川副町長

・なお、減価償却費という形で国から町に返ってきている。ほぼ国が面倒を見てくれると解釈していい。

○寺田課長

・説明の補足をするが、国庫補助航路として認められると国と県が補助をするという基本的なスタンスはあるが、規定や取決めで補助航路として出せない経費もある。その部分については、屋久島町の経費として負担することになる。その経費は昨年度で1,000万程度あったかと思う。

○山本委員

・1,000万の具体的な内訳を教えてください。

○寺田課長

・船員の時間外手当くらいである。

○山本委員

・なぜ時間外手当は、補助金からは出ないのか。

○寺田課長

・8時出航の時には7時にはエンジンをかけなければならない。そのような理由で、通常の公務員の勤務時間より朝と夕方1時間多くなるためである。

○寺田議員

- ・検討課題の中にもあるが、補助航路の中で、島間便を曜日毎に減便すると補助航路の規定にさわるのではないか。

○寺田課長

- ・そのような要望があれば国や県に図らなければならない。
- ・樋口さん、運航形態の変更の決定権は国と県にあったらどうか。

○樋口委員

- ・国や県に決定権があるわけではない。国が担うのは、補助航路の経費の分担部分と、事業者の運航要望に対して海上運送法に則った手続きの部分だ。なので、まずは島間の運航をどうするのかを島民や利用者のアンケート結果を参考にし、協議会で検討してまとめることが必要である。
- ・両区間とも補助航路となっているが、仮に島間をやめるといって、残るのは口永良部島と宮之浦間だけである。ここに関しては唯一の航路となり、島民の生活を考慮すると、無くすことは現状ないだろうと考えている。

○島委員

- ・利用頻度が先程あった通り6対4くらいで、島間航路は捨てがたい。全国的なシユアで考えても、航路としてあってほしい。

○樋口委員

- ・本日利用状況を見たためしっかりとした分析はできていないが、口永良部島民は口永良部島の運航がほとんどで、島間に関しては県内の方の観光や、そのうちの4割が団体客という点を今後どう判断するのかと思う。
- ・使い勝手はよくないかもしれないが、フェリーから「はいびすかす」もあるし、ぐるっと回らなくてはならないが、ジェットfoilもある。なので、航路として島間～宮之浦間をどういう位置づけで運航するのかということは、よく検討すべきだ。

○島委員

- ・仮に島間を止め口永良部島だけ2往復した場合、口永良部島の人たちの利用者が倍になるような数字の変動は見られないだろう。船長がいうように「はいびすかす」が就航する前はかなりの利用があったので、今後のことを考えると、島間便はあった方がいいと思う。

○寺田委員

- ・補助航路で一日置きくらいの就航という形態はあるのか。

○齊藤氏

- ・少ないがある。十島、三島辺りが一日置きくらいの就航である。ただし、住民は「1日1便こないのは、ここくらいだ」とよく言っている。三島は週4便で、そのうちの2便が向こうで一旦停まって戻ってくる便で、あと2便が日帰りして戻ってくる便だ。

○岩川副町長

- ・1日2便ではなく、1便の口永良部島での停泊時間を長くするのはどうだろうか。それにより、仮に2時間活動ができるとなると、現在問題に上がっている医療や介護福祉の問題がクリアできるだろう。

○貴船委員

- ・医療については、島民を2時間で診療することは可能である。ただ島としては、医師が常駐するかたちが必要である。

#### ○岩川副町長

- ・医師の常駐は原則とするが、今回のように医者が集まらなかった際に、そういう措置で対処できるのではないかということだ。週に2回で日帰りできる医師がいるかもしれない。

#### ○貴船委員

- ・現在は医師がチャーターで来て夕方チャーターで帰るということをしているが、一番事故率の高い夜間にいないという点がある。それをカバーしてくれる形ならいいだろう。
- ・フェリー太陽が口永良部島に停泊できないのだろうか。喫水の問題等もあって難しいかと思うが、偶数奇数で口永良部島と屋久島に停泊することを変えることにより、医師の来る頻度が少なくなっても病院に通うことが可能になるのではないか。

#### ○久木山氏

- ・2~3時間で何が出来るのかと思う。しかし、口永良部島からフェリー太陽が2便走るとなると画期的なことなので、島民としては夢が膨らむ。経費を抑えないといけない等あるが、自分としてはそこではなくて今後の口永良部島の生き残りを考える。このままでは島がなくなるような人口だ。島に地元の人はいない。今はほとんど島外の人達の集まりになっている。そういうところに多額のお金を入れるというのも考えものかと思うが、船が2便で、揺れなくて速い船が島にできるとなると楽しみで仕方ない。
- ・また、自分としては、島間航路を切るというのはいいとは思えない。3日、2日に1回という運航体制ができないのかと思う。その中で、2日は島間へ、3日は口永良部2便といったことができないだろうか。
- ・欠航率の高さについて、最近はそうでもないと思うが、季節風や台風により欠航する月もある。1日2便になった場合、朝は走れないけど昼走れるということになるので、人の行き来がしやすくなると思う。

#### ○荒木町長

- ・9月末に全国離島の会で北海道の礼文島に行ってきたが、そこは3隻の船を持ち、1日3便走っている。そこは、7,000人弱の人口だ。フェリーターミナルも2階から乗船するような立派なターミナルだった。礼文島の観光客が一番多いときで10数万人、現在は7万人と減っている。それでも今新船が走っている。観光シーズンは5月から10月までしかない。このときは3隻がフルに走る。冬場は1隻や2隻にするという運航をしている。現在、礼文島のようなことが有人国境離島の施策できないかと方法を考えているところだ。
- ・島への定住を第一に考えているが、まず企業がここで産業を興し定着をさせなければ人はやってこない。なので、礼文島がどのような方法をとっているのかもっと詳しく調べていきたい。

#### ○貴船委員

- ・現状のフェリー太陽の運航を見て、島間を外すというのは利用者の特性上考えづらい。ただ運航ダイヤの仕掛けや仕組みで、政策的なことも含めて色々できそう。自分がガイド協会をやっているなかで、クラブツーリズムと共に島間を回ってきたお客さんを取り入れ



ながら観光での呼び込みをしている。そういったことをもっと戦略的に進めていく。

- ・人が流れると仕事もできる。仕事を先に見るという視点も大事だが、人が入ってこないことには仕事も生まれないので、なるべく人が入って交流が生まれるような仕掛けが必要だと思う。そのなかで、今後2往復走らせる日があってもいいのではないかと思う。

○岩川副町長

- ・経費削減をどうするのかという話があったが、島間に走るために船員の時間外を町のお金が払うため、島間が走らなければ現実問題その支払いがなくなるということもある。その辺りの調整が難しいが、島間へ走る意味合いがあるのかどうか考える必要がある。口永良部島の人たちは年に数回しか行かないという実態からすると、毎日走る必要があるのかどうかという点もある。ただしフェリー太陽は種子島屋久島間に貨物船が走っていない時に非常に大きな役割を果たしていた。そういうこともあるし、必ず毎日走らなければならないということではなく、色々な航路計画を検討すべきだと思う。
- ・運航を減らせば減らした分だけ、経費の削減になる。

○久木山氏

- ・減らせば減らした分だけ、船の経費が浮くのか？

○岩川副町長

- ・口永良部島を一旦にした場合、通常の勤務時間内で行き来できる時間帯にすれば、乗組員の時間外手当の削減になる。

○島委員

- ・今の時間外の話で、冬場は5時には暗くなりシケであっても同じスピードで走るの、こちらとしては不安がある。運航時間をずらして、その不安を除くことはできないか。
- ・島間の運航時間には余裕がある。

○大木船長

- ・考えたことがあるが、フェリーとのアクセスの問題もあり難しそうだ。

○荒木町長

- ・先程も出たが、種子島からフェリー太陽を使った観光の団体が入ってくるというのは、今フェリー太陽を使って屋久島に入ろうという企画をやっているエージェントがいる。フェリー太陽を利用してもらえたら、うちで割引するというのもやっている。そして、エージェントから、もっと足の速い船を造ってくれと言われる。
- ・この際、高速船と貨物船の2隻作るのはどうか。貨客分離で。貨物船は毎日運航する必要はない。
- ・沖縄には離島を結ぶ、海上タクシーが何十隻も走っている。
- ・あれは民間なのだろうか。町でやっているところはないのか。
- ・昔十島丸が、それとは別に高速船を持っていた。それはまだあるのか。

○齋藤氏

- ・今でも小型船舶を持っている。

○荒木町長

- ・ななしまだな。あの船がたまに宮之浦に迎えによく入っていた。

○寺田委員

- ・今の議論は次のステップですることになるのでは
- ・新船の導入は次の定期検査までにはということだが、前回示されたタイムスケジュールに比べ1年くらい余裕がある。1年くらいずれても大丈夫ということか？  
31年の夏までにはということであったが。

○事務局

- ・定期検査の年を一つの区切りとするとそうなる。

○山下氏（中澤委員代理）

- ・副町長より説明があった新造船の財源について、建造する場合に船舶の1割ずつを国と県が補助して、残りについては町が起債、借金をする形で建造してもらう。JRTTからの借入金もちろんある。その分については、船の会計処理の中で欠損部分については何年かの均等割りにして、国と県が赤字と認めた部分については補助していく。なので、すぐ国や県からお金が渡るわけではなく、一旦役場の方で起債という形で対応し、将来にわたり、国、県の補助で返済していくという流れになる。
- ・今回は検討委員会なので、船の規模その他については、今年度が終わって協議会で船を造るとなった場合の次のステップで船の性能性について語ることになる。指摘のあった船のスピードや大きさと経費削減については、相反する部分となる。例えば1日2便就航する際に、1日100人運んでいた船を1日2便体制にすると1便50人になるという議論に必ずなる。それを覆すだけの材料がないと説明しづらいので、船を大きくした上に便数を増やすということを一括一絡げで行うのは、建造の関係で難しいと思う。一般論としての話です。
- ・法律が改正されたため、今の船と同じ規模の物を造ろうとすると、何割か大きくなる。船の規模については、乗船する人数で計っていくというのが一般的だ。ただし、この航路の場合は、いざという時に口永良部島の人たちが全員避難できる規模の臨時定員を設けるとするのが前提となってくる。ただ、一般的な定員の考え方は今乗っている人たちの人数がベースになるので、その点については将来的に話し合いが行われればと思っている。
- ・だいぶ先の話をしたので耳の痛いところがあったかもしれませんが。
- ・船の長さや速度の関係があり、大きくなると速くなる、速くなると利便性があがる。しかし速くするために船を大きくしても乗る人員が少なければ、船を大きくするだけの説明がつきにくい。
- ・よくある話として、今ある港に入るサイズでなければならない。条件はいろいろある。
- ・今回の話し合いについては、アンケートの調査結果と島民や観光客がどのように考えているのかが議題で、次回もその話し合いになると思うが、先に進んだ話もあったので頭の片隅にでも置いていてもらいたい。

○町長

ありがとうございます。情報は早く知っておくことは大事だ。ならない議論をしても始まらない。今おっしゃったことを理解して、議論を進めたい。

○樋口委員

- ・利用者や島民のアンケートの結果をどこまで反映させるのか。その折り合いをこの協議会である程度方向性を定める必要がある。船を造り変えるのか、造りかえる場合はどの程度の性能にするのかという土台の部分を協議会で検討していく必要がある。

○荒木町長

- ・他に質問・意見が無はありますか。それでは、航路改善方策の検討については、この案でよろしいでしょうか。皆様、賛同されたので了承されたものとします。

(3) その他

○清岡係長

- ・次回は来月を予定しているが、まだ決まっていないので近いうちに連絡を行い、日程調整をしたいと考えている。
- ・次回の議題は、航路改善の方策の案を具体的に検討する。

○樋口委員

- ・次回は航路改善の方向性のこの案を具体的に行うとのことで、その時には今日の資料をベースに行うということですか。

○清岡係長

はい、そうです。

○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2回屋久島町航路改善協議会を終了したいと思います。ありがとうございました。

## 4 閉会

以上