

令和2年度 宗像市渡船事業運営審議会（第3回）

<会議録>

■日時・場所

○日時：令和3年2月10日 14:00～15:30

○場所：神湊港渡船ターミナル2階 会議室

■出席者

○審議会委員

委員出欠表（■出席 □欠席）		
■待鳥委員	■清嶋委員	□松元委員
■佐藤委員	■田中委員	■東委員

○事務局：的野危機管理交通担当部長、城戸交通対策課長、嶋立渡船係長、丸井主任主事

○傍聴：（関係機関）九州運輸局 島壮司 （一般傍聴者）1名

1. 開会

事務局：開会のあいさつ（省略）

危機管理交通担当部長あいさつ（省略）

事務局：開会成立の確認です。松元委員から事前に体調不良のためご欠席との連絡をいただいております。6名の委員中、現在5名の委員のご出席をいただいております。定足数の過半数に達していますので、審議会を開会いたします。

2. 会議録署名委員

事務局：「2. 会議録署名委員の指名」につきまして、今回は、佐藤委員、田中委員にお願いしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

事務局：ありがとうございます。よろしくお願いたします。

「3. 審議事項」の議事進行につきましては、本審議会の運営方針に基づき、待鳥会長にお願いいたします。

3. 審議事項

待鳥会長：はい。本日は最後の仕上げの審議になりますので、スムーズな議事進行にご協

力をよろしくお願いします。それでは、議事に入ります。「(1) 運航ダイヤ (修正)」と、これまで3年間の審議結果に基づき本審議会として最終的に市に提出する「(2) 答申案」の2項目について、審議を行いたいと思います。それでは、事務局から資料の説明をお願いします。

(1) 運航ダイヤ (修正)

事務局：はい。「(1) 運航ダイヤ (修正)」の説明にあたりまして、まず、「参考資料」に基づき、これまでの本審議会の経過状況を確認したいと思います。

本審議会では、平成30年4月から3年間で計8回にわたり、市からの3つの諮問事項に関するご審議をいただいて参りました。一つは渡船の航路に関する事、二つ目が渡船の建造に関する事、それから三つ目が渡船の使用料に関する事。

初年度の平成30年度には、船舶建造にあたって国の補助を受ける場合に必ず設置しなければならない「航路改善協議会」で航路改善計画が策定されました。その中で、航路の現況把握、住民アンケート調査、航路診断、経営診断を基に航路改善方策が検討されたわけですが、その策定された航路改善計画に基づきまして、本審議会におきましても航路改善計画に関するご審議をいただきました。平成30年度につきましては、計画全体の方向性について特に問題ないということで了承いただいたと認識しております。

平成31年度、令和元年度になりますけれども、この前半については、消費税率改定がありましたので、8%から10%に改定があることに伴いまして渡船運賃の改定についてご審議をいただき答申をまとめいただいた結果、令和元年10月の改定に反映することができております。

令和元年度の後半につきましては、再び航路改善計画についてご審議をいただきまして航路再編及び2隻体制への移行に向けての基本的な考え方をまとめていただきました。

この時点では、2隻体制に移行する場合、まず航路再編をして船舶はフェリーおおしまとしおかげの2隻体制で、というところまで進んでおります。

それを受けまして、今年度、令和2年度は、ダイヤ等詳細な部分について検討を進めて参ったところですが、4月に市議会の連絡会で進捗状況の報告を行いまして、その後5月に大島地区コミュニティ運営協議会役員会で説明を行い、6月には地島の白浜区長と泊区長に今後の航路再編の基本方針に関する説明を行いました。それから、7月以降には地島・大島両島民への説明会も実施しております。

島民説明会での島民の皆さんからのご意見も含めまして、8月6日の第1回審議会、9月29日の第2回審議会におきまして、通常時と地島フェリー便、大島危険物便とそれぞれ運航ダイヤ案に関してご審議いただき、前回までの審議会におきまして概ね承認いただいたという形になっておるところです。

また、第2回審議会におきましては、航路再編によって「大島～地島」の島間の運航区間が新たに設けられることになるためにその運賃に関してもご審議をいただいております。

ダイヤ案につきましては、審議会合意案に関しまして、9月と11月に大島島民への説明会を開催しております。その際に、ダイヤについて一部、午後の時間帯に関してご意見をいただいております。それに関しまして後ほどダイヤの修正案をご説明申し上げます。また、船員からも安全運航の観点からダイヤ案について意見がありましたのでそれも反映させております。

これまでなるべく島民の意見を反映するために説明会を必要なものについては行ってきたつもりなんですけれども、コロナ禍ということもありまして、同時期にきちんと両島同時に説明というのができておりませんので、片方の島から質問があればそれについて答えるということによってそれぞれ島の対応となっている状態です。

この審議会の前に地島の島民説明会を行いたかったんですけれども、緊急事態宣言が再発令されました関係で開催ができませんでしたので、先日地島の田中区長と事前にご意見を伺ってダイヤ案を修正しております。

修正の詳細内容に関しては、渡船係長から説明いたします。

事務局：渡船係の嶋立です。それでは私のほうから「資料1 運航ダイヤ（修正）」に関して説明をさせていただきます。資料1の1枚目をご覧ください。

上の図が前回までに審議会でご審議いただいた案です。下の図が大島島民の説明会や船員の会議でいただいた意見を受けまして、事務局で検討を行い、見直し修正したものになります。

大きく変わった点としましては、まず、神湊から地島経由で大島に行く新しい航路の時間帯です。以前の案、上の図では、「14：25」神湊出航後、地島経由で大島に「15：10」着となりまして、その後、「15：35」大島発で地島を経由して「16：20」神湊着となっておりますところを、修正案、下の図では時間を前倒しいたしまして、神湊発を「13：05」としまして、地島を経由して「13：50」に大島到着、その後、「14：15」に大島を出航し地島経由で「15：00」に神湊へ到着する形に変更にいたしております。

また、以前の案で、大島発「13：00」のフェリー、黒い線につきましては、修正案では出航時間を「13：30」と30分後ろにずらしまして、神湊が「13：55」着、その帰りの便については「15：30」神湊発で「15：55」大島着と現在と同じ時間帯に設定をしております。

これによりまして、大島発の午後の便につきましては、「13：30」発の大島から神湊へ直行する便と、「14：15」発の地島経由で神湊へ行く便を設けまして、大島から午後本土に渡りまして半日の用事をすませられる大島島民の方と、午後大島から地島経由でゆったりと帰られる島外観光者のそれぞれに対応できる形に今回見直し改善を図っているところです。

また、「15：30」神湊発のフェリーにつきましては、午前に通院や買い物などの用事を済まされた島民の皆さんが島に帰る際に利用するニーズが高く、平成26年度の調査で

も「大島島民の神湊港発のよく利用する便」で一番利用されている便が「17:10発」が39%、二番目が「15:30発」が23.3%となっておりまして、「13:50発」よりも利用が多い結果であったため、神湊を「15:30」出航する船舶はフェリーとしまして、「13:05」発のほうにはしおかせで地島経由の新たな航路を運航する形に見直し変更しております。

さらに、以前の案で、「9:25」神湊発のフェリー便に乗船できなかった場合のいわゆる“積み残し”対応といたしまして、しおかせで神湊から地島経由で大島に運航する便につきましては、以前の案では積み残しが発生した場合のみ臨時便として運航するということが運航するかどうかは不確定な形でありましたけれども、これを修正案では土日祝日はすべて運航するという形に見直し変更することで、土日祝日につきましては午前と午後の2回に島間を往来できる便を確保し、本市航路ならではの魅力向上による島外利用者の集客アップを図ることが可能ではないかと考えます。なお、以前の案で、神湊発「9:35」の出航時間に関しましては、先日地島田中区長様から「もう少し遅い時間にしてもらえないか」とのご要望をいただきましたので、今回の修正案では「10:00」に変更させていただきます。

それから、バスとの接続につきましては、これまでも配慮していたところですが、今回の修正案ではさらに配慮する形としておりまして、特に午後の時間帯につきまして見直し改善を行いまして、すべての便でバスとの接続が円滑に出来るように変更をいたしております。

また、船員から安全運航の確保という観点で指摘いただいた点を踏まえて、入港・出航の船がある際には最低10分以上間隔を開けるように改善を図っております。

以上の修正を行いました結果、便数に関しましては、大島は、土日祝日の地島経由便が2回に増える形となることから、1日あたり7~8便となります。地島は、これまでと同様に、1日あたり6便を確保する形としておりまして、両島民の皆様の生活航路としての利便性を出来る限り低下させないように最大限配慮を行っているところでございます。

続きまして、2枚目をご覧ください。地島フェリー便、第2・第4水曜日の運航ダイヤ案につきまして、上が前回審議会までの案で、下が修正案となります。前回までの案では、昼の時間帯に地島フェリー便を運航する形となっていたのですが、今回の修正案ではフェリーが神湊に停泊中の「13:55~15:30」の時間帯を有効に活用しまして、この時間帯に地島フェリー便を運航することで他の運航ダイヤ時間への影響を最小限とするように設定しております。

なお、地島へのフェリー滞在時間は、現在の運航ダイヤでは45分となっておりますが、それを今回の修正案では1時間確保しておりまして、「滞在時間を長くしてほしい」という地島島民の皆様や地島フェリー便利用の皆様の要望に少しでも応えられるよう出来る限り配慮をしております。

では3枚目をご覧ください。大島危険物便、第1・第3水曜日の運航ダイヤ案につきまして、上が前回審議会までの案、下が修正案となります。

ガソリンやガスなどの危険物を専用に運ぶ危険物便の神湊から大島への往路の便は、前回までの案と同様に、「9：25」神湊発フェリーとしております。そのために、下の修正案で「10：00」神湊発の地島経由で大島まで運航するしおかぜの便は、先ほど説明しました土日祝日に加えて、大島危険物便の第1・第3水曜日も全て運航する形としております。

大島から神湊への復路の便に関しましては、フェリーが神湊に停泊中の「13：55～15：30」の時間帯を有効に活用しまして、「14：05」発で神湊から大島へフェリーを回航しまして、危険物の車両を大島で載せて、「14：40」に大島を出港し「15：05」神湊に到着する形としまして、他の運航ダイヤ時間への影響を最小限とするように設定しております。

以上で、「資料1 運航ダイヤ（修正）」に関する説明は終わります。ご審議のほどよろしくお願いたします。

待鳥会長：ただいまの説明に関して何かご質問などはございますでしょうか。

待鳥会長：無いようですので、私から一つだけよろしいですか。危険物便の回航について、ここは回航でないといけないんですか。乗船はできないんですか。

事務局：臨時便として乗せることは可能かということですね。実は出航までの乗船時間（13：55～14：05）が10分しかありませんでして、通常フェリーは25分とって車両の乗船時間をゆったりと確保しているんですけども、その時間を確保するとあとの時間がずれ込んでしまいますので。

待鳥会長：ダイヤがずれるということですね。いや、もったいないなと思ひまして。分かりました。まあ今後検討いただければと思ひますので。

ほかにございせんか。島民の方々の意見を反映しているということでございせんが、まだいろいろあると思ひますが、観光客とかそのあたりについても若干配慮しているということでしょうか。

事務局：はい。島民説明会の中では、大島で昼食をとられて島外観光客が大島から帰られるときに「13：00」ではちょっと早いということで、前回までの案では「14：40」が無くなって次の便が「15：35」となっていましたので、これでは遅い、間が空いているというご意見もいただきましたので、観光客と島民の方の両方を対応できる便にするためにこの新しい航路の時間帯を前にずらしたり、今のフェリーの時間を後ろにずらしたりして、午後の時間帯の間隔がなるべく空かないように配慮させていただいております。

待鳥会長：佐藤委員、何かありますでしょうか。

佐藤委員：ダイヤ案の意見ではないんですけども、今まで繁忙期に臨時便が出ていましたよね。しおかぜが臨時便で大島から渡ってくる。その帰りにしおかぜには乗れない、ということで今まで来ていたんですけども、それについては何か改善策はあるのかという質問が島の説明会の際に出ていたんですけども、どこかで検討していただけるのかと思ひまして。

事務局：通常は積み残したり乗れないので臨時便出しますということなので、だいたい片方向きといいますか、午前中だと神湊から大島へ、午後だと大島から神湊へというような動きがあって、逆に積み残すということがなかったものでおそらく今までは回航で戻ったということだと思ひんですけども。

佐藤委員：さっきの話ではないが、空で帰るのであれば、しかも神湊側に島民が残っているのであれば乗せてもよいのではないかと、という島の中での意見だと思ひます。

待鳥会長：私が空船回航をやむを得ないと思ひしたのは、フェリーだと車両を積み際に安全を確保するための時間が必要だということで、今のところはこういうダイヤというところなんです。今後はそういうところも見直しができるかもしれませんね。

清嶋委員：よろしいでしょうか。令和2年度航路検査を昨年11月にさせていただいたんですね。その際に実はその点の指摘をさせていただいています。臨時便を運航した際の帰り便で回航をされていまして、可能であれば当然営業航海をしてくださいと。少しでも収入が上がるような形でやってくださいというようなことをご指摘させていただいております。先ほど会長がおっしゃられましたように安全性の確保だったりですね、そういうような営業航海できないという理由があれば致し方ない話でございますし、臨時便というのは時間を設定することが出来ないというふうにこれは法令上なっておりますので、皆さんにあらかじめ何時に出ますという周知が出来かねるということもあるんですね。だから、ちょうどそのときにいらっしゃったお客さんは乗せることはできるけれども、というのはございます。そういう方々に関しては乗せて安全確保できるのであれば営業航海をやっていただいでよろしいではないかと、ということをご指摘させていただきたいと思ひます。

待鳥会長：臨時便は時間を定めないものと定めるやり方がなかったですか。臨時便は、全部時間を定めないだったですかね。そこをちょっと教えてください。

清嶋委員：時間を定めるとなるとダイヤを変えることになりますので、当然、事前の手続きが必要になってきます。時間を定めない臨時便については、年間に可能な回数がありま

すのでその範囲内であれば時間を定めない臨時便は運航できるというふうになっています。

待鳥会長：清嶋委員が言われているのは、要するに、年間何便まで臨時便を動かすことが出来るという手続きを役所（運輸局）のほうにしておいていただければ、そういうことは可能ですよということと、もう一つは、空船回航というのは国庫補助上経費と収入のバランスからなるべく営業運航で動いていただきたいというお話。しかしながら、安全が担保されないのであればやむを得ないということでした。そのほかに何か。

佐藤委員：島民説明会のときの島民の感じとしては、島で仕事を抱えてやっどこさしおかげが着いて臨時便とは分かっているんだけどもしおかげが居るんだから乗せてくれないだろうかと言って話をするんだけど、これは臨時便だからと駄目だと言われたケースが多々あったということが意見としては出てきました。もし帰りの臨時便が空で帰るのであれば乗せてもらうほうが良いのではないかという意見ですね。これはフェリーではなくしおかげです。

待鳥会長：これは大島の危険物便の回航の関係ですよ。今回の審議会では、基本のダイヤを審議していただいて、今後またダイヤのあそびといいますか、余裕といいますか、そういったものができたら、そういったことも考えていただくというふうにしていかないと、今ここでどうこうとすることは難しいと思うんですけれども、どうですか事務局のほうは。

事務局：そうですね。ちょっとそのあたりのやり取りの事実、どの状態でどういうふうに思われたかというのが今聞いたのと違う場合もありますので。なぜかと言うと、例えば椿祭りのときとか一日何便も運航するときにある程度こちらから島に行って回航するというふうに設定しているんですけれども、島のほうでも並んで待つてあったりする場合がありますね。それは臨時便に切り替えて連れて帰ってくるというふうにしておりますので、大島でもイベント時でそうした動きにしているときにですね、違いますよとはならないとは思いますが、例えば先ほどの危険物の日とかですね、フェリーとしおかげが近い時間に動いているときにもう次フェリーが出るんでこれは回航で返すのであちらにお乗りくださいとかそういうことは有り得ますし、もしかすると以前イベントの時にもう乗れませんよとお断わりしたのかもしれないので。これは我々事務局のほうで整理させていただきたい無駄のないように計画したいと思います。

待鳥会長：あくまでこれは基本ベースの話というところで理解していただいて良いですかね。それでまた両島の皆様のご意見を伺いながら調整をしていくということ。

事務局：そうですね。出来る限り無駄の無いように。

待鳥会長：はい。ではそういうことでよろしいでしょうか。

佐藤委員：はい。

待鳥会長：ありがとうございます。田中委員、ご意見ございませんでしょうか。よろしいですか。

田中委員：はい。

待鳥会長：よろしいですかね。はい。それでは事務局のほうでご意見を伺いながらやっていただいて、イベント等の繁忙期に関しては無駄が無い臨時便などの対応をやっていただきたいと思います。

今回のところはベースとなるダイヤ案を固まるというところが基本となるところで、これをもとに島民の方からのご意見を事務局のほうで伺って対応していただきたいというところよろしいでしょうか。

本日の「(1) 運航ダイヤ (修正)」というところはこれで審議会として決定するということがよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

(2) 宗像市渡船事業運営審議会に対する諮問事項に関する答申案

待鳥会長：続きまして、「3. 審議事項」の「(2) 宗像市渡船事業運営審議会に対する諮問事項に関する答申案」について、事務局から説明をお願いします。

事務局：それでは資料2の「答申 (案)」に基づいて説明したいと思います。

先ほど参考資料に基づきましてこれまで3年間の経緯を再確認させていただいたところですが、本審議会に平成30年度に諮問した事項について答申としてまとめる案について資料に沿って読み上げたいと思います。

(以下、資料2「答申 (案)」を読み上げ。略。)

待鳥会長：ありがとうございました。ただいまの事務局からの説明についてご質問やご意見がございましたらお願いします。

田中委員：よろしいですか。新船建造で「適切な時期」とありますが、これでは先が見えないような状態ですよね。いつが「適切」なんですか。

待鳥会長：今おっしゃったのは3枚目の「(2) 渡船の建造に関する事」の「②新船建造の時期」にある「適切な時期」について、いつ頃実施されるのかということですね。

事務局：はい。「適切な時期」につきましては、しおかぜの状況がどれくらい持つかということになりますので…

待鳥会長：耐用年数はだいたい何年になるんですか。

事務局：言葉通りの耐用年数でいうと9年ですが、通常はこの規模の船であれば20年くらいは使用しているというところですよ。

待鳥会長：長く使うと維持費がかかってくるからそのバランスですかね。

事務局：そうですね。20年を迎えるのが令和10年度になります。

田中委員：20年で令和10年。

ぼかしたような言い方なので、島民の説明会を行ったときには今のしおかぜに2～3年乗るくらいで新船を建造するというような説明を受けた中で、ここで漠然と先を「見極めつつ適切な時期」というのはちょっと理解ができないような状態です。

待鳥会長：審議会においてはこの時期というのは言えないというところかなと思います。敢えて言おうとしたら先ほどの耐用年数と収支の状況を見て、新船を作ったほうがコスト削減になって航路全体の収支上も良くなるという時期かと思うんですね。いつかというところ、本審議会でもコンサルを入れてシミュレーションをすれば明らかになるんでしょうけれども、ただシミュレーションをしたところでそれが正しいかどうかということとはなかなか分からない。逆に早くなるかもしれませんし、また、遅くなるかもしれない。ここら辺の海域はよその海域に比べたら単なる平水区域のように一番穏やかところではないですから、逆に長崎とか鹿児島のように厳しい海域でもないんですけども、平穏な海域ではないですよ。そういった意味では耐用年数プラスどれくらい持つかなど。ということなので、この審議会ではなかなか時期を特定することは厳しい話かなと思います。

事務局：それでちょっと事務局のほうから説明させていただきますと、まず航路再編をして2隻体制でと。その2隻体制になった後に適切な規模の旅客船を建造するというところがありますので、いつ再編をするということで、直ぐかもしれませんし、先ほど言った令和10年までの間にですね。一つは適正な規模の船舶を早めに使ったほうが効率的だというのがあります。それから現在のしおかぜがどのような状態かということにも寄りますので経過を見ながらですね。

ここではっきりできない理由は航路再編を何年度の何月にというのが現時点で難しいので、そこは今後決定していかないといけないところだと思います。

田中委員：コロナ禍で財政が非常に厳しい状態が今から続くだろうと思うわけですね。そのようななかで令和10年と言いつつも先延ばしされるのが一番我々としてはネックになる。財政面がしっかりとしているのであれば、「適切な時期」と言いつつもおかげの状況のみで新船建造にということで踏み出せるのかもしれませんが、今のような財政が厳しいなかでちょっと理解に苦しむなあというか、島民が理解できるかなというのが。答申の内容は分かるわけですね。できるだけ早い時期にできるような方向づけにさせていただけるようなことであれば答申内容については私はやむを得ないかなと思うわけですが。

事務局：よろしいでしょうか。財政面を理由に先延ばしを図るということとはできないと思うんです。航路の話ですから、島民の方、観光客の方の生命を守る安全性が最優先されると思いますので、しかも耐用年数を過ぎて船が危ないのに先延ばしというのは我々考えていません。なるべく早い時期にということで基本的には考えています。

田中委員：今の話で令和10年ということであれば島のほうも島民説明会のときは、2～3年しおかせに乗ればというふうな説明だったもので、今の説明では倍ですね。今からだと6年くらいはかかるでしょうから。厳しいかなと思います。

事務局：以前説明したのと基本的には変わっておりませんで、先ほども申しましたようにまず2隻体制で航路再編します、と。およそそれから協議会で航路改善計画を作り建造するのが2～3年かかるんですけども結局それから取り掛かれば3年後ということですね。それまでは現状が続くのでスタートが早いか遅いかによって、例えば令和4年度の10月とかで再編すればそれから3年後には就航できるようなスケジュールにはなります。

それと、以前この審議会でも出ましたけれども、令和7年度以降であれば市は財政的に助かりますという話なので、財政的な面は今の状況でもなんとかクリアされているという現状はそのような感じです。

田中委員：分かりました。

待鳥会長：「適切」というのは確かに読みづらいのかもしれませんが、そこは部長もおっしゃられたように安全というのは確保されなければならない、足も確保しなければならない、ということは無理な先延ばしはできない。これをいつ造るのかということ。それまでの間は安全が確保されているはずですし、安全を確保されて運航されなければならない、そこが最低限必要だと思います。新しい船が良いというのも分かりますけれども、安全の確保、

安全が第一の輸送サービスですから。安全が確保されたうえで、安心できれいなものが出れば良いというところで、事務局も同じ考えだというところで、「適切」についてはそういうところでご理解いただければと思います。

ほかにございませんか。

佐藤委員：質問が3点ほどあるんですけども、1点目は2枚目の「④運航時間及びダイヤ」についてのところで「他公共交通機関（バス）との円滑な接続に配慮」とあるんですけども、この配慮というのはどの程度我々島民は期待を込めておけばよいのか、というのが一つ。

2点目は、「⑤渡船使用料」の2つ目の「企画切符を新たに設定」のところ、この企画切符について何らかの構想をお持ちであれば教えていただきたい。

3点目は、その次の文で「運航時間内の貸切便運航はできなくなる」。一行空けて「貸切便の運航要請に対しては島振興への寄与等を判断基準」とあり、この島振興への寄与等というのは現在の大島・地島で行われるイベントを参考にしながら我々は考えたらよいのかどうか。

事務局：まず、「他公共交通機関（バス）との円滑な接続に配慮」についてということですけども、これはバスとの連携が主ですので、バスが到着して船に乗れるように、また、船が到着してバスに乗れるように、というところでなかなか両方の島の全ての便を待ち時間なくきちんとするのは難しいところですけども可能な限りうまくどちらも連携が取れる範囲内でダイヤを組んでいくと。実際にはそれを配慮して可能な限り今までと変えていないところがありまして、現在のバスの時間設定がこれ何度も審議を繰り返して変更してきたものですので、かなりの部分を今まで通りで動かしていますので、変更する部分についてもバスについて配慮しています。

それから、二つ目の企画切符についてですけども、これは前回の審議会で資料をお出ししているんですけども、島外利用者を想定し最大2日間有効で大人であれば1200円で神湊から大島・地島両方の島を行き来できる趣旨の企画切符になります。この企画切符が利用できるように今回ダイヤをさらに修正しております。

それから、三つ目の貸切便についてですけども、2隻体制になると日中の貸切というのが出来なくなるんですけども定期便の時間外ですね、現在も夜とかイベントで使われていますけれども、それについては可能な限り対応するということを書いております。それで、それ以外に何かあるか島で工事する業者が代船を借りるよりも定期便を借りたほうが安価なのでなんとか手配してくれとよく要望があるんですけども、その辺りについては2隻体制になると対応が出来かねますので、島の振興団体等の利用に関してはなんとか対応しますけれどもそれ以外はちょっと難しいという意味で書いております。

待鳥会長：佐藤委員、よろしいでしょうか。

佐藤委員：はい。

待鳥会長：ちょっとぼやっとしたところもあるでしょうけれども、企画切符についてはこのように出来るようにと。

バスについてはなるべくそこら辺は調整をしていくというところ。着いてすぐにバスが出てしまったということではなくて、ある程度バスとの時間を調整していただくと。

課長さんのほうはバスも担当されているんですかね。

事務局：はい。そうですね。ここに着くのはコミュニティバスとか関係していますけれども。

待鳥会長：貸切便の島振興というのは島興し、いろんなイベントをやられているとか、今までみたいに工事関係者への貸切便の対応は難しいということですかね。

佐藤委員：今まさに大島では工事が1ヵ月余りあっていてその際にフェリーを使っていますね。こういったときに2隻体制になったときに可能なのか。この3点目の質問と併せてお願いしたいと思います。

待鳥会長：まず第一は島の生活、島の人足の確保。これをどう考えるかですよね。島振興というのは、島のイベント、公共的なイベントと考えているのかなと思うんですけれども。工事を振興と考えるかどうかですよね。今までがこの航路を使う方が安かったんですよね。それで結構利用頻度が高かったと思うんですけれども。

清嶋委員：工事での臨時便というのは出ているんですか。

事務局：地島にはあまり便がないので、工事車両を送りたいというときは貸切で対応しております。

待鳥会長：第一はやはり島の方の足の確保というのがベースですね。ただいらないよと言っているわけではないですけれども、足の確保を優先順位していただければと。島のほうでいろいろイベントをやられたときに、空いている時間やダイヤ運航後に島の振興のためのイベントに関しては貸切の対応をやるのかなと思います。

ということでしょうか。

佐藤委員：はい。

待鳥会長：東委員は何かございますか。

東委員：ちょっとお尋ねしたかったんですけども、3枚目の3行目にありますけれども、今まで渡船会計は特別会計ではなかったんですかね。

事務局：会計は変わっておりません。要は予算計上が必要ということで。渡船は特別会計ではあります。

東委員：ちょっとそれだけ確認したかっただけです。

待鳥会長：田中委員は何かございますか。

田中委員：いえ。

待鳥会長：清嶋委員は何かございますか。

清嶋委員：いえ、特にありません。

待鳥会長：それと一番最後のページに附帯意見というのがございまして、「運航ダイヤについては、コロナ禍の影響等で大島・地島島民への説明機会の確保が十分とまでは言えないことから、引き続き、丁寧な説明を行い、航路再編の目的とのバランスを図りながら可能な限り意向を反映すること」ということを本審議会として附帯意見として提出することについてもよろしいでしょうか。

今のダイヤというのは基本的なベースであって、先ほどの貸切便の話も個々にはどうするかとか、あるいは空船回航についても空で走るのはもったいないから乗せて行こうとか。このダイヤがそのまま実行されるとは思いませんが、市のほうで答申を受けて斟酌されて実行に移される。その実行段階でも若干変わるとは思いますけれども。空船回航についてもやりながら可能であれば実際に乗船していただくということは可能だと思いますので。そういったところも含めてやっていただくことになるのかと思います。

答申を受けてそのとおりにいくかは分かりませんが。市のほうでまたいろいろ揉んでいただいて。そういった方向性ということで。このほかに何か付け加えたほうがよいということがあれば。答申を受けて市のほうで検討されると思います。

そうしましたら、皆さん特にご意見ないようですけども、よろしいでしょうか。

(「はい。よいです。」の声あり)

待鳥会長：それでは答申案については以上で。

4. その他

待鳥会長：そうでしたら、次の「4. その他」について、事務局から何かあればお願いします。

事務局：これから先のことなんですけれども、答申案について再度待鳥会長にご確認していただいたうえで、先ほど申しました資料も付けて答申案をきれいにまとめまして、今月下旬ごろ審議委員の皆様へ送付いたしますので、再度確認していただきたいと思います。それから2週間ほどの期間を設けまして、その後に会長のほうで最終的な確認をしていただきまして、3月末までに待鳥会長から宗像市長に直接答申を手渡しいただくという形をとりたいと思います。

待鳥会長：分かりました。

待鳥会長：そうでしたら、本審議会は本日で最後になりますので、これまでの審議を通じた感想などありましたら一言ずつお願いしたいと思います。

東委員：私は審議会初めてですけれども、結構厳しいですね。

待鳥会長：やはりこれ重いですよ。島の航路を再編して、市の財政もあるし、島民の皆様の利便性をなるべく低下させないような形でというのはやはり難しいことですからね。ただ、少子高齢化になるとこういったことを考えていかななくてはならなくなります。

東委員：お金がないから市民の足をもう少し辛抱しないといけないというのは半分は分かりますけれどもね、半分は納得できないんですよ。

待鳥会長：辛抱といいますか、そこをみんなで知恵を絞りながらやっていかないといけない。今回、交流人口を増やそうというのも協議会の中で言われていますので、そういった島間の輸送の充実といいますか、島の方々と行政も合わせて地域振興をやっていただかないとせっかくの島間のダイヤ辺りがなかなかうまくいかない。もちろん両島の方々の交流もやっていただきたい。それで航路を充実させていただいて、宗像市の本土においても地域振興をしっかりとやっていただき市全体としても振興をやっていただくということを考えてやっていかないと。これは宗像市だけでなく日本全体の話。プラス思考に持つていくということをやっていただかないと活性化というのはできない。今からがスタートなんですよ。そういった面で、みんなでやっていくことを心がけながらやっていかないと地域は潤わない。サービスが減らされるというのではなくて、新しいニーズを引き寄せて有効に使わないといけない。他、ございますか。

清嶋委員：会長のほうからおっしゃられましたので。やはり地域全体で。航路事業者だけでは当然できないことがあるわけでございます。島民の方々だけで一生懸命使われても、やはり島民が減っていく中ではどうしても右肩下がりの収入になってしまう、というところで、やはり交流人口を増やすというのを地域全体で取り組んでいただいて。

私ども補助金を交付する立場から申しますと、出来限り不必要となる部分については節減を進めていただきたいと思います。事務局の方には口やかましくと思われるかもしれませんが、引き続き今後も経費削減に努めていただくようどうぞよろしくお願い致します。

東委員：補助金をたくさん出してください。

清嶋委員：国民と福岡県民の血税がここに注ぎ込まれております。全国でそういう状況であり、それぞれの地域で言えることですが、航路を維持していくために地域が一体となって取り組んでいただくようお願いいたします。

待鳥会長：あと、佐藤委員、田中委員は大変ご苦労されておられると思います。ありがとうございました。ただ今からも若干いろんなところでご相談とかいろいろあるかと思いますが、いろいろ矢面に立たれたりすると思うんですけども。言うのは簡単なんですけれども実際やるのは大変なんですよね。ありがとうございました。

佐藤委員：島民の素朴な意見としては、やっぱり財政的なキツさはよく分かるんですが、10年20年の長いスパンで航路の運航計画を策定していただきたいなと思うんです。素朴なお願いですよ。

待鳥会長：毎年毎年の予算で動いておりますからですね。コロナの関係でどこもお金かかっているでしょうからですね。そこはやっぱり、市とか、あれでしたら業界団体からもそういった要望していきたいなと思います。そういう基本的な計画がある程度傾いても維持できるような持続可能な航路をつくっていくのがよいのかなと思います。

田中委員からはよろしいですか。

田中委員：はい。当初は人口がどんどん減少していく中で、航路再編ということで1便減便を覚悟して今日まで来たわけですが、従来の6便を維持できるような状態にさせていただき本当にありがたいと思っております。島民の方々に、こういう行政の方々に少しでも感謝ができるような状態に島民一丸となって、要するに島民の若い方が少しでも協力してもらえるように島に帰って話をしたいと思っております。本当にありがとうございました。

待鳥会長：なかなか箱ものは作っても運用といいますか、地域で受け入れる体制をつくっておかないと直ぐにダメになってしまうんですね。非常に難しいですけども、そういったことがやはり受け入れ体制というものをしっかりとやっていかないとせっかく島を旅客船が廻ってもなかなかうまくいかない。国の法律の交通政策基本法でも観光も含めてみんなで考えるようになっていきますので、みんなで取り組んでいただきたい。

それでは、以上でよろしいですかね。

(「はい」の声あり)

待鳥会長：それでは事務局のほうでお願いします。

事務局：ありがとうございました。皆さま方から答申を受けまして、今後、市といたしましてどういう形で実現していくのかというところを市の内部で熟議のうえ判断して参りたいと考えております。

今回、附帯意見のところ、「大島・地島島民への説明機会の確保が十分とまでは言えない」ということが書かれておりますけれども、私どもも痛感している次第でございます。

今後、審議委員の皆様からいただいたご意見、それから島民の方々からのご意見等を出来る限り活かして、今後の航路再編に取り組んで参りたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

本当にありがとうございました。

事務局：それでは本日の議題を全て終了いたしましたので、最後に会長のあいさつで本審議会を終えたいと思います。

待鳥会長：何回も言いますが、皆さんで考えて、やはり一番必要なのは、もちろん島民の方の足の確保、交流人口を増やして、島の振興を図る、ということではないかなと思います。

宗像市の中でせっかく近い場所に島がありますので、今キャンプとかそういったものが流行っているみたいですので、島の振興をしっかりとがんばっていただいて交流人口を増やす取り組みをやっていただければと思います。

航路を振興するのは箱ものではなくて人なんですよね。人がやっぱり受け入れ体制をとっていただいて、そうすると島での産業的なものが芽生えてくれば、今もあると思うんですけども、そういうものをしっかりとやっていただいて振興につなげていただければと思います。3年間ありがとうございました。

事務局：それでは渡船事業運営審議会を閉会します。皆様、長い間ありがとうございました。

以上、この議事録が正確であることを証します。

令和 3年 9月 26日

議事録署名人 佐藤 隆数 

議事録署名人 田中 勇一 