

平成 30 年度 第 3 回 宗像市航路改善協議会
議事要旨

日 時：平成 30 年 12 月 25 日（火） 14：30～16：00

場 所：神湊渡船ターミナル 2 階会議室

■宗像市航路改善協議会

＜委員＞（敬称略）

会長	宗像市総務部交通対策課	課長	秦 康典
	九州運輸局海事振興部	離島航路活性化調整官	川上 知大
	福岡県企画・地域振興部交通政策課	課長	片山 潔
	大島島民代表		江坂 實生
	地島島民代表		中村 正秋
	地島島民代表		田中 勇司
	首藤俊行公認会計士税理士事務所	所長（公認会計士・税理士）	首藤 俊行

＜事務局＞

宗像市 総務部 交通対策課

＜コンサルタント＞

株式会社ケー・シー・エス九州支社

＜配布資料＞

- ・議事次第
- ・宗像市航路改善協議会（第 2 回）議事録
- ・資料- 1 地島航路の航路改善方策

1. 開会

(1) 会議成立確認

＊事務局から委員出席数を確認の上、規約第6条第2項に基づき、本会の成立を確認。出席数7名。

(2) 会議録の確認について

事務局：事前に送付していた第2回協議会の議事録について、修正のご意見があればお願いします。

⇒修正等のご意見なく、議事録は確定

2. 議事

会長挨拶（秦交通対策課長）

本日が、航路改善協議会の最終回となりますので、航路改善の方向性について、この協議会としての結論をいただければと考えています。

これまでの経過を振り返りますと、第1回会議では島民アンケートの結果報告を受け、航路の統合や減便はやめてほしいとの島民の意向が明らかになりました。しかしながら、第2回会議では地島航路の航路診断と経営診断の結果が明らかになり、地島航路の収支状況から、赤字を改善するには地島航路単独の取り組みでは難しい、大島航路も含めた市営渡船全体の取り組みを検討する必要性が明らかになりました。

そして第2回会議の中で、航路再編の一つの具体的な案として新ダイヤ案が提示され、また新船の建造についても、ニューJのしまだけのリプレイスと考えて定員80人程度の新船とするのか、しおかぜも含めたりプレイスと考えて定員160人程度の新船とするのか、今後20年間の収支シュミレーションを行いながら複数の選択肢を提示したうえで、今回への継続協議となったところです。

本日は最終回であり、市営渡船の方向性を決める大事な検討になると思います。16時30分までに会議を終了したいと思いますので、皆様のご協力と建設的なご審議をお願いいたします。

(1-1) 航路改善方策 航路再編・船舶リプレイスの経営面への影響の検討について

会長：それでは、議事に入らせていただく。議事(1)地島航路の航路改善方策について ①航路再編・船舶リプレイスの経営面への影響の検討について事務局から説明をお願いします。

＊事務局（(株)ケー・シー・エス）から航路再編・船舶リプレイスの経営面への影響の検討について、資料-1（p1～p15）を基に説明。

会長：前回は3つのケースで20年間のシミュレーション結果の提示があった。前回協議会后、事務局としてもシミュレーション結果の検証を行い、より現実的なシミュレーションに手直しを行ったということである。

前回会議でも、しおかぜを大規模修繕なしに平成52年まで使用するのとは現実的ではない、新船のAとBに総トン数の差異が余りなくわかりにくいというご意見があったので、それに対応して再提出したということである。

最も赤字が大きいのはケース①で、最も小さいのはケース⑤という結果は変わらないという説明であった。

ただいまの説明について、ご質問・ご意見がありましたらよろしくお願いします。

江藤委員：8 頁に大規模修繕が必要になるとあるが、どのような修繕か。

事務局（（株）ケー・シー・エス）：船齢 20 年を超えた大規模修繕では、主機（エンジン）、発電機、航海計器その他の設備・機器など、船体以外のほとんどを交換するのに近く、費用面でもシミュレーションでは新造費用の 70%程度を見込んでいる。

会長：20 年くらいで、大規模修繕を行うのは一般的か。

川上委員：通常はそのような場合は新船に換える。大規模修繕の例は、あまりないと思う。

中村委員：航路を変更すると波の荒い冬場は大変だなと考えていた。そのときは 75 トンと大きな船であればある程度いけるかもしれない。便数が 1 便ずつ減るということになるが、赤字が大きいのでどうするのが良いか、難しい。2 隻の場合、修繕やいろんなことがあった場合に備船するというがどこから手当するのか。3 隻の方が便利が良い。

会長：予備船はあるに越したことはない。船を運航する立場からは、もし何かがあって船が止まった場合には予備船があつてよかったということになる。他の航路の状況はどうか。

川上委員：他の航路で専用の予備船を持っているところはない。ある場合でも、共通予備船といって、他の航路でも使う予備船である。実際は備船といって、その時だけ他の会社から借りてくるのがほとんどである。

会長：3 隻体制になる経緯は、平成 15 年に玄海町との、平成 17 年に大島村との合併があり、地島は玄海町で 1 隻の船で運航していた。大島村は、航路が村の生命線であつたので、2 隻体制であつた。それが合併により、そのまま 3 隻体制となったが、今日、その 3 隻体制が問われている状況にある。

田中委員：このような形でいかざるを得ないかと思う。先日、島民アンケート結果の説明会を地元で行ってもらった後で、意見を聞いたところ、将来は 2 隻体制でやらざるを得ないという考え方が少しずつ浸透してきたように思う。

会長：島民の方へのアンケート結果の報告を行い、航路改善協議会及び渡船事業運営審議会において、ニューじのしまを造り直す話を始めているが、以前からの課題であつた渡船事業全体の航路改善、合理化を避けて通れない状況になっており、その話が始まっている旨の説明を行った。11 月 24 日に大島の各区長さん方に、12 月 12 日に豊岡地区で行っており、泊地区は日程調整中である。

江坂委員：ケース②でしおかぜの大規模修繕について減価償却を行っているが、平成 52 年度が終ったときにしおかぜのリプレイスを行わない場合でも減価償却を行わなければならないのか。

事務局（（株）ケー・シー・エス）：大規模修繕の費用は大規模修善を実施した年度に修繕費用としては計上せず、耐用年数の期間に分けて、各年度減価償却費として計上するという会計処理をしているだけであり、計画期間後に新造船するかどうかには関わらない。

会長：航路再編と船舶リプレイスの内容とシミュレーションパターンについては、ご理解いただけたということでしょうか。

（1-2）航路改善方策 ②地島航路の航路改善方策

会長：それでは、議事（1）②地島航路の航路改善方策について、事務局から説明をお願いします。

＊事務局から②地島航路の航路改善方策について、資料-1（p 16～p 23）を基に説明。

会長：航路改善方策について、これまでの検討の流れを踏まえた事務局の提案があった。これから、ご意見をお聞きしていきたいが、まず今の説明について、わかりにくい点等、ご質問があればどうぞ。

中村委員：修繕について、エンジンを長持ちさせるには早めのオイル交換を行うことが大切である。

田中委員：新たに建造する新船は、船の速力が今のニュージのしまより遅いということになっており2分程度長くなる。せっかく新船をつくるなら、時化の時には乗船時間の1分がつかいので、そのようなことも踏まえた船にしてほしい。

それと、今は観光客に対応して、しおかぜで臨時便を出しているが、2隻体制になると臨時便が出せないようになると思うが、経費削減ばかりでなく、そのような場合の対応はどうなるのか。

会長：新船の速力については、船員の確保の関係がある。エンジン出力750kwを超えると、法定で船員を4人配乗しなくてはならなくなり、また、船員の資格面でも750kwを超えると5級機関士の免許が必要となる。

また、新船は平成35年度建造を想定しており、おそらく平成33年度に新船を建造するための航路改善協議会を開き、新船のより詳細な仕様の検討を行うことになる。その時に、船員の確保や免許の状況を確認しながら新船の出力や速力を決めていくことになる。

臨時便については、一つの案であるが、土日祝日に大島と神湊を結ぶのは、今は7便であるが、4便は地島経由で所要時間はかかるが合わせて10便になる。今は1時間40分に1本であるが、おおむね1時間に1本になる。

事務局（（株）ケー・シー・エス）：リプレイス船Bの旅客定員を検討する際に、大島航路の臨時便の運航状況や旅客輸送人数の実績を踏まえ、臨時便の8割余りに対応できるものとして旅客定員160人としている。

川上委員：資料には、14ノットとあるが、この規模の船の他航路の状況をみると、おそらく16ノットくらいは出ると思う。資料の数値はかなり抑えて記載されているので、現状の船舶とそんな色ない程度の速力は出ると思う。

片山委員：今回の航路改善協議会のとりまとめ後の宗像市としての動きについて、この協議会での決定を受けて、市としてどのような意思決定、手順を行っていくのか、あわせて、渡船事業運営審議会での議論の状況や方向性について教えてほしい。

会長：この航路改善協議会とは別に、宗像市渡船事業運営審議会という審議会が開催されており、航路に関することや新船建造に関することは、その渡船事業運営審議会が市長の諮問を受けて、検討したうえで、市長に答申するという手順になっている。

航路改善協議会では、地島航路を含む宗像市営渡船の航路改善策について最も効果があるという航路改善方策を結論としてまとめるが、その結論を受けて、市が最終的にどうするかは、市長の諮問を受けた宗像市渡船事業運営審議会であらためて検討された後、市長に対する答申として提言され、その提言を受けて、市としてどうするか庁議に諮られ、市

長が決定されることになる。もちろん、予算を伴うものについては市議会の承認も必要となる。

渡船事業運営審議会は、今年度の第 2 回審議会で市長の諮問を受けたので、1 月の第 3 回審議会から来年度にかけて新ダイヤ等の詳細な検討を行うことになる。そのようなステップを経て進めていくことになる。

会長：これから委員お一人お一人から、ご意見を伺いたい。

田中委員：現状通りの運航の継続ができないということは、豊岡の皆さんも理解をしてくれている。2 隻体制への移行で 5 便になるのだろうと思うが、島民の足の確保が確実にできるようにしてもらいたい。1 便減便するのも、実績を踏まえて影響の最も少ないようにしてもらいたい。

会長：まとめにも生活航路としての利便性を大きく低下させないように配慮するとある。前回提示のあった新ダイヤ案は一つの案で、審議会においてより詳細に検討される。

中村委員：泊地区は、アンケート結果の報告や地域での集まりが終わっていない。6 便あるに越したことはないが、5 便になった場合、朝は小学校への通勤などがあるので今の時間帯でよい。その他の便は変えていかなければならない。

会長：地島には学校もあり、漁協もある。漁協に通勤している人もいる。通勤通学する人が航路再編で生活スタイルが変わるということがないよう、審議会で検討されることとなる。生活航路としての利便性の確保については、航路改善計画にも言葉としてしっかり盛り込んでいきたい。

首藤委員：前回第 2 回協議会で、費用の発生の仕方から船の運航量や距離に応じて発生する費用である変動費（燃料費等）と、船を保有・維持することで固定的に発生する固定費（修繕費、減価償却費等）についてお話しした。今回のシミュレーション結果は、固定費については 3 隻体制から 2 隻体制にすることによって、変動費については航路再編を行うことによって抑えられる、固定費、変動費の両面からみてもケース⑤の経済的優位性が認められる。経営の経済的観点からは、費用負担の少ないほうが経営を継続するうえで有利である。シミュレーション結果は経済的にも合理的であるといえる。

江坂委員：地島航路の新船をつくるということで委員になったこともあり、新船はぜひつくってもらいたい。2 隻体制にせざるを得ないということであれば、やむを得ないと思う。ただ、2 隻体制になった場合、ドック入りは計画的にできるが、故障したときはどのようにするのか。審議会ではシミュレーションをして、きちんといろいろな対策を講じてもらいたい。島民にとって渡船は公共機関であり、不便にならないようにしてもらいたい。

会長：船舶の故障は航路事業者にとっても重要な課題であり、渡船事業運営審議会においてしっかりとどうするか検討してもらいたい。

中村委員：3 隻体制が無難である。2 隻体制だと、少し故障するだけで、航路運営事業者は走り回らねばならない。借りる船があればよいが・・・。

会長：今は大島航路と地島航路は別々であり、こちらの船をあちらの航路に持っていくには運

輪局の許認可が必要であるが、再編後は一つの航路として、土日祝日には旅客船は大島、地島、神湊を結んで運航するし、平日も運航できる。航路があるので、フェリーも運輸局への手続きは必要だが地島の白浜に入っていけるようになる。したがって緊急事態には、1隻を大島、地島の両方に運航する体制をとることができる。そのようなことを審議会に諮って、納得のいくような体制をつくっていききたい。

中村委員：地島に観光客が来るとなると、このようにする、あのようにするということを考えないといけませんが、殿様波止についても意見をいっても聞いてもらえない。泊の浮棧橋に上屋がなく雨風の時は大変だが、いろいろ要望をするが金がないということで進捗していない。

会長：島めぐりができるようになり、島外の人に地島にもぜひ寄って下さいというようになると、市の方も観光客が来てもらえる環境を整えねばならないとなってくるのではないかな。大島の方は県も含めていろいろな整備が進んでいる。島での取組みも含めて、そのような動きが出てくるのではないかな。

川上委員：航路を再編し、フェリーと旅客船を同航路の事業計画に入れれば、変更の都度、許認可を受ける必要はなく航路事業者の判断で2隻を柔軟に使うことができる。

片山委員：協議会でのこれまでの議論やまとめ方について、それを尊重したい。

県としては、今まで議論のあった収支、効率化、継続的な将来のあり方を見出しつつ、公共交通機関の維持・確保が命題になっているので、通勤・通学にも使われていることも踏まえて島民の利便性の視点が一番大切だと考えている。

アンケートの結果と今後の方策のまとめとの相違点もあるので、いろいろなケースも示されているのでメリット・デメリットも島民の方に丁寧に説明していくことが重要である。市にもそのような努力をお願いしたい。

会長：アンケートの結果とは反する面もある結論になったので、その点は事務局で表現を工夫して盛り込んでもらいたい。

いずれにしても、折に触れ、島民の方に説明し、理解を求めていく必要があると考える。

川上委員：この航路を安定的かつ持続可能な航路として運営していくためには、今回の提案は合理的であると考えている。したがって、この提案を島民の意見を聞きながら、市の方で具体的に決めていってほしいと思う。

会長：各委員のご意見をお聞きしたのでまとめに入りたい。本協議会は、当初は、江崎委員が言われたように、地島航路の船舶リプレイスに関する協議会であったが、今までの課題を整理する、収支を考える、長い目で見て航路を維持していかねばならないということを見ると、島民の方の利便性をできるだけ維持しながら大島航路を含めた市営渡船全体の経営効率化を図るために、現状においては本協議会で出した今回の航路改善の方向性がベストな提案ではないかと考えられる。事務局のまとめの提案にそって、報告書にまとめてもらいたい。

各委員の皆さま、よろしいでしょうか。

⇒各委員異議はなく、了承された

(2) 航路改善計画報告書のまとめ方について

会長 : それでは、次の議事(2) 航路改善計画報告書のまとめ方について、事務局から説明をお願いします。

事務局(株)ケー・シー・エス: 今回の航路改善協議会は、国からの補助金を受けて設置・運営してきていますので、2月末までに航路改善計画と報告書をまとめて、宗像市と運輸局に提出をしなければなりません。

事務局としては、本日の委員の皆さまの議論も含めてまとめたいと思いますが、協議会は3回ということで、今回が会議としては最終回ですので、計画、報告書のまとめ方については事務局に一任いただいてよいものかどうかをお伺いしたいがいかでしょうか。

会長 : 事務局に一任ということですが、本日の会議録も含めて、委員の皆さまには、結果を確認してもらう必要があるのではないかと思います。書面確認はあると理解してよろしいか。

事務局(株)ケー・シー・エス: 当然、会議録はご確認いただいたうえで決定します。ただ、最終的な報告書には、第1回、第2回で承認を頂いた島民アンケート結果報告や航路診断、経営診断結果報告も掲載し、本日承認いただいたものをあわせてまとめます。

報告書は、ボリュームも多くなり、すでに今までの会議の中で承認いただいた部分について冊子に編集しなおしたもので、4回目の会議を開いて審議いただくのもいかなものかと思っています。

会長 : 前回のフェリーおおしまをつくった際の航路改善計画の報告書を踏まえると、今まで検討いただいた資料を合わせ綴ったようなものである。最終的にこの内容でよいかという確認だけであれば、皆さんお忙しい中お集まりいただくのもどうかと思うので、印刷する前に書面で各委員に確認いただくということでよろしいか。

⇒各委員異議なし

会長 : では、会議録を確認していただいた後に、報告書については印刷前に確認いただくこととする。

3月初めには報告書ができ上ると思うので、皆さま方にお届けしたい。

次の渡船事業運営審議会は1月30日に予定されている。審議会は本協議会の結論をまって動いているので、会議録については、各委員の確認を受けて、遅くとも1月21日までに完成させてもらいたい。

航路改善計画で今後20年間の道筋をつけたということは、決してマイナスではなく、長い目で見ると意味あることだと考えています。委員の皆さまのご協力、協議会としてこの結論を得たことは幸いなことだと思っています。皆さま、ご協力、どうもありがとう

ございました。

以上