

平成 30 年度 第 2 回 宗像市航路改善協議会
議事要旨

日 時：平成 30 年 9 月 26 日（水） 14：00～16:30

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
		（代理：交通総務係長 堺裕之）	
	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 1 回）議事録
- ・資料-1 航路診断
- ・資料-2 経営診断
新ダイヤ案
- ・資料-3 航路再編・船舶リプレイスの経営面への影響の検討
（事業収支シミュレーション）

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：第1回協議会の議事録について、事前送付していたものから川上委員のご発言部分の一部修正を行っている。修正のご意見があればお願いします。

会長：川上委員ご自身の発言部分の修正は表現・言い回しの修正であったので、修正後の議事録をお配りしている。後程、確認いただきたい。

⇒議事録は確定

2. 議事

会長挨拶（秦交通対策課長）

本日は、今後の方向に向けて、皆さんの関心が強い議題が出ている。建設的なご意見をいただくようお願いする。

(1) 航路診断について

会長：それでは、議事に入らせていただく。議事（1）航路診断について、事務局から説明をお願いします。

＊事務局（（株）ケー・シー・エス）から航路診断について、資料・1を基に説明。

会長：ただいまの説明について、ご質問・ご意見はありませんか。

中村委員：小学校に上がる子どももいない。若い人も奥さんをもらって島に住むということでもない。地島の人口は減っていく。そうすると渡船に乗る人も少なくなる。そうすると船の大きさも今の55トンから10トンくらい小さくするということにならざるを得ないと思う。来年になると今5人の小学生が3人になる。

会長：人口は減っても、島民の人たちの生活の足としての渡船は必要である。

堺代理委員：航路利用者の見込みについて、島民の利用者数の減少が年間約千人であり、それを補うためには島外利用者を毎年千人増やす必要があり、現状維持という予測はかなり厳しいと思う。新たな交流促進の計画、見通しなどはどうか。

中村委員：小学生の漁村留学生が平成16年度から入っている。これがあるから学級を維持し、運動会もある程度にぎやかにできている。

会長：市の商工観光課も観光地引網などの取組みや椿まつりの開催をしているが、人口減少を観光客の増加で補うのは厳しいというご意見である。

中村委員：地島には、3月の椿まつり、夏は山笠、秋は地引網などがある。殿様波止はあるが、観光に結び付けるのは難しい。椿まつりのときは観光客も多い。

会長：イベント等の支え手というか、島の人を中心になって企画・運営するとなると、高齢化

が進んでいくとそのようなことも難しくなる。

会長：ほかになければ、航路診断については報告を受けて確認した、ということにする。

(2) 経営診断について

会長：それでは、議事(2)経営診断について、事務局から説明をお願いします。

＊事務局(株)ケー・シー・エスから経営診断について、資料・2を基に説明。

会長：収支比率が20%を下回っているということは、8割が赤字という厳しい状況である。ただいまの説明について、ご質問・ご意見はありませんか。

田中委員：資料7頁、燃料費・潤滑油費が平成27年度から28年度に大きく減少しているが燃料単価の変動か、その他の理由があるのか。

事務局(株)ケー・シー・エス：いろいろな要因があると思うが一番大きな要因は購入単価の減少と考えられる。5頁の購入単価の推移では102円から67円に減少している。

川上委員：資料の3頁、船員費について、地島航路は船員が4人乗船ということだが、自動操舵(現状はついていない)、あるいは監視カメラなどの設備を付けることにより、3人に減らすことも可能である。今は、船員を採りたくてもなかなか確保できないという現状である。機器の導入により、安定的な人員の確保、さらには将来を見越した安定的な運航体制の確保も可能になる。そのようなことも考えていく必要がある。それにコストも下がればさらに良いといえる。

資料には、船員数のことはあまり触れていないが、収支率20%の状況では、船員数も含めて考えていかないと成り立っていかないと思う。

会長：自動操舵装置については、航路が短距離で、漁船の出入りも多く、港も2つあるという状況ではどうか。

川上委員：自動操舵というより、本当に4人必要なのかを考える必要がある。法律上4人必要ということで乗務しているが、機器を設置すれば法的には3人で良いということなので、それを利用することを考えてはどうか。

もう一つはエンジンが1000馬力未満になると、一等機関士が要らなくなる。今後、新しい船を造るということになれば、そのようなことも考慮していく必要がある。

会長：船員の確保については、課題だと認識している。地島も大島も、今は島発ダイヤであるが、島在住の船員候補がなかなかいないという状況にある。将来リプレイスを検討していく際には、3人運航のことも考慮していく必要があるというご意見である。

中村委員：渡船が出るときに、ごみの船が出たり、船の出港が重なる。入り口では釣りをしたりしている。船長はわかって操船しているが、かなり気を使っている。

会長：先ほどの自動操舵は、この航路では利用するのが難しいのではないかということでは。

川上委員：普通、船の機関員は機関室にいるが、地島航路の船では、たぶんブリッジに3人、4人いるのではないか。機関長、機関士もブリッジにいるわけであるので、見張り役であり、

通常の機関室にいる場合とは状況が違う。そのようなことを踏まえて適正な配置を考えていくべきである。

会長：ブリッジは常時は船長1人である。機関長は機関部にいる。あとは甲板員が2人、切符販売をしている。神湊発の場合はターミナルで切符を購入して乗船するが、島発の場合は船員が船内で切符を販売している。加えて手荷物、貨物の対応も甲板員2人が対応している。航続距離も短く、泊港では停泊時間もほとんどないので切符販売は結構忙しい。待合所の方が環境が良いので、出向ぎりぎりに乗船される人が多い。

船内に切符の販売機を置くことも考えてはいる。

川上委員：そのようなことを含めて考えていくべきである。船員は運航業務を専門的に行うべきで、船内で切符販売をするのは、少し違うように思う。

会長：接岸時には甲板員としての仕事をしているが、確かに、切符販売は事務職等の仕事かもしれない。

中村委員：4人乗って、前、真ん中、後に居て、ドアをあけたり、荷物に対応したりしている。

会長：運航時間が短いので、船員のやることは結構多いというのが現状である。

田中委員：経営状況のこの数字を見ると、面と向かったの反論はしにくい。検討する余地がないように感じる。

会長：とはいうものの島民の生活の足であるので、サービス向上はなかなか難しいが、島民の利便性をできるだけ損なわないようにしていかなければならない。利便性を損なわずに、時化に強い船で維持できるのかが、今回の航路改善のポイントだと思う。そのためにいろいろな意見を集めていきたい。

田中委員：港費というのは、綱取りの費用のことか。

会長：綱取りも人員不足で、少しずつ費用が増加している。島の労働人口の減少が見て取れる。

中村委員：綱取りも泊港ではいま4人いるが、あと誰がつないでくれるかなという状況である。白浜は3人なので大変ではないかと思う。

田中委員：7ページの表の赤字は何か意味があるのか。

事務局（(株)ケー・シー・エス）：メモ的につけたものが残っているだけで、意味はない。黒字に訂正する。

中村委員：泊港では、高齢者の船の乗降は大変である。

会長：確かに泊港での岸壁の階段から船に乗り移るのは高齢者等にとっては非常に危険な状況である。船員が乗降の手助けをしている。浮棧橋になり、船がバリアフリー化されれば、大きく改善される。

江坂委員、何かご意見は。

江坂委員：地島には2港あるが必要なのか。一つにして、あとは車で移動するようにし、そしてもう一つの港は予備とすることはできないのか。もう一点は、貨物の運賃について、運賃収入はわずかであるが、品名や重量によって異なるが、小さな重量のクラスでは、地島の運賃は大島の4割程度である。航路の距離からすると7割程度だと思うが、鐘崎のときの料金を引き継いだからなのか。

会長：歴史的なことや地理的なことがあるのですが、どうなのでしょう。

田中委員：地島の道は、今は県道に昇格し舗装されているが、以前は、山越しの道で舗装もなく、バイクで走るのも大変で、渡船の船員さんも、自分も正面衝突の事故を起こしたこともあった。そのような経緯があり、泊港から白浜港へ回航するというのが前提となっており、島民からすれば何を今さらという感がある。

会長：確かに2つの港を結ぶ道は険しい、イノシシが出るような道である。

田中委員：県道に昇格してから30数年間1回も手を入れていない。県道の草刈りも島民は自分たちがすべきものだという感覚でボランティアでやってきた。同じ県民で同じように税金を払ってどうして差別するのかという思いはある。大島も同じだと思うが、ただ県道はきれいに整備されている。昨年初めて、若干、県の手が入り、草刈り等の費用も支払われることになった。

会長：2つの港を結ぶ道は険しい悪路であり、それは大島とは異なる。航路で回した方が良いという判断をしたということだと思う。その条件は今日も変わっていないので、これを1港にすると、高齢の人にとっては陸路で移動するというのは困難になり、現実的ではない。

田中委員：車のある人は良いが、車のない人にとっては、市が車を用意してくれたとしても、港までなら時間にあわせて歩いていけばよいのが、わかりやすい利用できる時間に合うのかななどの問題がある。

会長：2つの港にはそのような理由・経緯がある。貨物の料金については、来年10月に消費税の改正に伴う運賃の見直しも渡船事業審議会に諮る必要があるので、参考にさせていただく。

田中委員：大島はそれまでは貨物料金の徴収をしていなかったが、地島は鐘崎のときから徴収していたので、それをそのまま引き継いだということである。
集落内でも思いや感覚が異なる。

会長：首藤委員、財務会計の専門家として、経営診断はどうでしょうか。

首藤委員：費用の発生の仕方という観点からは、変動費と固定費に分けてみる方法がある。船舶の運航量というか運航距離に応じて変動する運航費用と運航量には左右されない営業費用がある。運航費用の典型である燃料費は運航距離を短くすると減少する。対して、営業費用は減価償却費などがその典型であるが、新船を造れば発生するので、その意思決定により費用の発生が決まってくる。

地島航路のニュージのしまの減価償却はすでに終わっており、現在は減価償却費は発生していないが、新船を建造すると減価償却費が発生する。少し意味合いが異なるが、新船にして燃費が良くなれば燃料費が減少するということもある。費用削減を検討する場合は何が費用減少につながるのかというポイントを押さえておくことが大切である。

会長：利便性を落とさずに、どこをどう変えていくのかという視点で考えていく必要がある。
経営診断については非常に厳しい内容であるが、確認したということにする。

(3) 航路改善に向けた方向性について

会長：次に、議題(3)航路改善に向けた方向性について、事務局から説明をお願いします。

＊事務局（市）から航路改善の方向性について、資料・新ダイヤ案を基に説明。

- ・将来的に利用者（収益）が減少していく見込みの中で費用を削減する必要がある。
- ・一方、船舶の老朽化への対応が必要で、リプレイスする場合は貨物スペースの確保やバリアフリー化が必須となる。
- ・このような相反する課題に対応していくためには、地島航路だけでの課題解決の方策は見当たらず、宗像市営渡船全体としての取組みを検討し、大島・地島航路の再編という形で考えてはどうかということで、事務局で航路案と運航ダイヤ案を検討・作成した。一つの案として提案させていただいた。

＊事務局（株）ケー・シー・エス）から新ダイヤ案に対応した事業収支シミュレーションについて、資料 3 を基に説明。

会長：議題 3 に係る資料について補足したい。航路再編については大島航路航路改善計画策定時からの課題でもあり、ダイヤ案はできるだけ島民の利便性を損なうことのないよう市で考えた一つの案であり、決定したものではない。決定したものの誤解を招き今後の検討に混乱を招く恐れがあるので、この資料の取り扱いには十分注意をお願いしたい。

朝夕のダイヤはあまり変えず、大島航路、地島航路とも昼間に 1 便減便することで運航距離を減らしている。ただ、土日祝日については、大島への観光客も増えているので、大島と地島を巡る周遊航路とすることにより、地島を訪れる観光客が増えることも期待している。そこから島起こしにつながっていけば良い。

大島島民にとっては、平日は 1 便減便になるが、土日祝日は逆に 1 日 10 便に増便となる。この旅客船は大島から地島に寄っていくので時間は多くかかる。運賃は運輸局への相談が必要であるが、距離は変わらないので、今まで通りと考えている。

このダイヤ案を一つのたたき台として、航路改善協議会で方向性を出し、市の渡船事業運営審議会に委ね、最終的には議会の承認を得ることになると考えている。その中で、島民の方への説明も行っていく。

シミュレーションは、航路再編を平成 33 年度から、新たに船舶を建造する場合は平成 35 年度建造、平成 36 年度から就航ということで行っている。

会長：これらの資料をもとに協議し、望ましい姿を探っていきたい。まず、質問があればお出しいただきたい。

川上委員：運航ダイヤ案の 2 頁、神湊発の地島最終便がかなり遅くなっているが利用者の意見によるものか。

会長：20 分遅くして神湊 18:40 発としている。これは島民アンケート等を踏まえて、船員の労働時間等で許容できるぎりぎり設定している。

田中委員：旅客船の始発は大島発か。

会長：基本は、白浜発 6:55 であり、夜の最終は 19:05 白浜着である。地島出身の船員が今は 3 人で、平成 33 年度からは 2 人になる。資料の青網掛けの部分は、今後、地島で船員を確保できなくなったときに、まだ船員がいる大島から出航させる場合を想定したものである。

会長：事業収支シミュレーションについて、資料の 7 頁、ケース①も②も今のしおかぜを平成 52 年度まで使うという前提にしているが、普通旅客船は 20 年間といわれているのを 30 年間使うのは現実的ではなく、本来はしおかぜのリプレイスか大規模改修かが必要になる。このシミュレーションにはその部分を盛り込んではいない。

江坂委員：資料 2 頁、50 トンと 55 トンの差で旅客定員が大きく異なる。55 トンでバリアフリー等にも対応できるのか。

事務局（(株)ケー・シー・エス）：エンジンの出力が船員資格等に関わってくるため、2 基で 750Kw 未満という条件で旅客定員 160 人を確保するぎりぎりのものとして計算してもらった結果である。55 トンでいけるかについては、かなり詰め込んだ状況になるが、現在のニューじのしまも最初は旅客定員 150 人であったので、とんでもない設定ではないと考えられる。船舶の規模については今後検討していくべき事項と考えている。

会長：エンジン出力によって法定の船員の乗船人数が 1 人増えることもあり、今後の船員確保ということも考慮した設定である。総トン数と旅客定員との関係はそれほど強いものではなく、船体構造によって旅客定員が変わってくる面もある。ただ、この航路はあまり小さくすると時化に弱いという課題も出てくる。

川上委員：これまでの運送実績と今回説明のあった需要予測結果を基に考えてみると、50 トンは大きすぎるように感じる。国も厳しい査定なる。大きくて糸島市航路の 35 トンに収まる、あるいは 19 トンでもよさそうな規模である。

会長：ケース①では、途中でさらにしおかぜのリプレイスも必要になる。

川上委員：ケース③になると大島航路の需要も考慮するので、55 トンは少し小さい気はするが、60 トンクラスの船であれば、ありかなと感じる。

中村委員：関門海峡や唐津での総トン数の小さな船はあるが、運航する海域が玄海灘とは全く異なる。

川上委員：今の 19 トンはかなり大きくなっている。前の測り方での 30 トン、40 トン程度の大きさの感じはある。ただ、時化のリスクを考えると 35 トン程度が良いかなと思う。

江坂委員：ダイヤを変更する際には、公共交通との接続の確保に留意する必要がある。高齢者や通院の人はバスを使うことも多い。

会長：詳細な時刻は審議会等を経て決めていく。
新ダイヤ案についての島民の方の意見をお聞きしたい。

中村委員：区長との話ができていない。

田中委員：この協議会で決まれば審議会に諮られることになると思うので、審議会前に島民に説明会を開催してほしい。市も島民の意見を把握し、それが審議会にも上がっていくと思うので、説明をしっかりとやってもらいたい。

会長：審議会においても島民の反応が聞かれる。ここでの方向性が決まれば、市として島民への説明を行う。大島からはアンケート結果の報告も求められているため、まずアンケートの結果報告と検討の方向性、そして次にダイヤ案と 2 段階で説明したいと考えている。

本日は一旦案を提示させてもらった。10 月、11 月と吟味して 12 月の会議で方向性を固

めたい。12月の会議までにはアンケートの結果報告を行い、会議後にはダイヤ案等の説明を行っていききたい。

中村委員：良い方向性でもって行ってもらいたい。

江坂委員：地島航路の新船建造の協議ということで委員を引き受けた。このように大島航路にも大きな影響がある話になってきたので、大島でも決定する前に島民に知らせる必要がある。意見交換会なりをしてもらった方が良い。

会長：最終的には、市の渡船事業運営審議会での審議になる。今回の協議会はニューじのしまの老朽化対策を課題に始まったが、それだけでは今後の課題が解決できないことが明らかになり、方向が変わってきた。

今は3隻あり、ニューじのしまは地島、しおかぜ、フェリーは大島の船という、マイシップ意識等の観点からはどうか？160人の新船になると両航路あわせて1隻ということになる。

田中委員：朝に大島から来ることになっても、運航してくれればそれでよい。

会長：運輸局も島民の利便性の確保は重要だとの認識である。本協議会の参加者の思いは同じで、サービスと経費節減のバランスをどうとるのか、どういった組み合わせが最良なのかを考えていきたい。

中村委員：将来も見据えて継続的な運航をしてくれればそれでよい。

首藤委員：ケース②と③が似通っているが、8頁に掲載されている内容を見ると、その性格はだいぶ違うものとなっている。

会長：ケース②は途中のリプレースの懸念もあるため、その点も考慮が必要である。

川上委員：ケース①と③は、ケース②の船員費と比べると1人分減るのではないか。その考慮を加味すると、また結果が大きく違ってくるかもしれない。

会長：船員費については、現場の運用も考慮して、検証したい。

川上委員：運航ダイヤ案については、現行ダイヤを基に大きくは変えず、最終便の時間等島民の意見を聞きながら作成したということで、バランスのとれた案になっていると感じた。最終的には島民の理解が必要である。

堺委員：航路再編のメリット、デメリットをまとめて、島民等に説明していくことが必要だと思う。お金の話だけではない。

会長：今回の協議会の結論としては、いただいた委員の意見も踏まえて12月の協議会に向けて継続協議していくということにしたい。

(4) その他

会長：次回開催について、事務局から説明願います。

＊事務局（市）から次回スケジュールについて説明。

次回は12月の開催を予定する。詳細は後日連絡・調整する。

会長：それでは本日の協議会はこれで終了とする。本日はどうもありがとうございました。