

第3回 宗像市渡船事業運営審議会会議録

日時：平成22年9月28日（火）10：00～12：00

場所：宗像市役所 北館 2階 204会議室

1. 開会

事務局：開会のあいさつ（省略）

会長：会長のあいさつ、配布資料の確認（省略）

事務局：事前送付資料の確認（省略）

2. 確認事項

① 第1回審議会会議録

② 第2回審議会会議録(案)

会長：第1回会議録について、特に御意見等なかったもので後ほどご署名いただき、皆さんにお渡しする。第2回会議録(案)について、何か修正点やご指摘はあるか。

D委員：2頁の三角航路の設定についての私の発言で、「鐘崎～地島～大島」ではなく、「地島～大島～神湊」、「神湊～大島～地島」という主旨の発言のため、記載を変更していただきたい。

会長：事務局対応をお願いします。

事務局：了解した。

C委員：それは三角航路の検討が必要であるということか。私たちは地島～大島という航路については必要ないと認識している。

会長：これは前回の委員会での議論であり、前回V字で方針が決まっている。他に会議録の修正はあるか。なければこれで確定とし、署名手続きに入ってもらおう。

3. 会議録署名委員の指名

事務局：本日の会議録の署名は、第6番D委員、第7番E委員にお願いしたい。

会長：両委員よろしいか。

委員：了解した。

4. 審議事項

(1) 新ダイヤに関する課題の抽出及び検討について

会長：前回新ダイヤ編成の素案という資料を提示し、御意見を伺った。次回にダイヤ案を確定するに当たり、本日は更に議論を深めていきたい。今回の資料において

ダイヤに関する資料はないが、前回の資料を見ながら御意見をいただきたい。
まず、制約条件について確認をしたい。今回の新ダイヤは基本的には V 字航路で進め、便数は大島便 7 便、地島便は 6 便とし、これを増やすのは難しい状況である。以前より島民の方々から始発が遅すぎる、また最終が早すぎるとの御意見があったことを踏まえ作成した前回資料のダイヤ案について、昼間の運航が薄くなったとの御意見をいただいた。また、E 委員から、昼間の病院からの帰宅便が無くなり不便が生じるとの御意見があった。確かに前回のダイヤ案では地島の昼間便が無くなっており、昼間便ではフェリーが大島～神湊～大島となっており、地島まで行かなくなっている。本日は是非その続きの御意見をいただければと思っている。

C 委員：第 2 回審議会のダイヤ素案について、地島の住民に 9 月 3 日に説明会を行った。経済的な理由があるというのは理解している。しかし島民の足として重要な役割を果たしている渡船について、皆さんの御意見を聞いた。その際、前回 E 委員がおっしゃったように、昼間の便が無いのが問題となった。しかし、皆の意見としては現在の鐘崎～地島と同じ時間でよいという意見であった。その後学校問題で副市長にお会いし、渡船について話した。

冒頭から経済的な理由を言われれば、何も言えなくなる。ただ、まずは生活者の利便性を重視していただきたい。

会 長：既に地島の方々には説明をされたということですか。

吉田委員：まだ審議の最中において、住民に情報を出し、反対を述べることはおかしいのではないか。公正な議論を阻害するのではないか。

会 長：地島では協議が行われたということだが、大島では行われていない。そのためあくまでも、C 委員を通じて島民の御意見をいただきながら、C 委員個人の御意見として発言していただいたと考えれば良いと思う。

B 委員：事務局に確認だが、祭日ダイヤはこれからどのように考えられるか。

事務局：航路再編後、大島 7 便、地島 6 便は日祝問わず統一させたいと思う。

また、海洋体験施設がオープンするが、2 万人の来場者を見込んでおり、荷物が多いことが想定される。そこで、貨物を置くスペースが必要となるが、その様なことも検討しながら土曜日、日祭日の配船は考えていきたい。

B 委員：現在神湊に着いてもバスと接続が出来ない場合があり、これらの接続の確保については重々検討していただきたい。便数 7 便で時間帯が広がるというのはとても不便になるのではないか。またフェリーが帰れないというのは不便になる。夜の遅い便が出来るのは便利だが、間の便が無くなるのではなく、間の便が増えるということで考えていた。昭和 56 年にフェリーが出来たとき大変苦労した。地島へのフェリー乗り込みは非常に便利になるが、それが大島の利便性を損なうのは困る。

D 委員：問題は経済性である。バスが少ない。お客が少なく廃止になっている。そのため新ダイヤになったときの収支を出して欲しいという要望を出した。合併したということは、双方において削減効果を出さなくてはいけないのではないかな。

C 委員：赤字から議論が始まるということを住民にも説明をしないといけない。私が前回の審議会の状況を住民に説明した時に、非常に厳しい意見を住民からいただいた。それだけ住民が真剣に現在のダイヤを維持したいということである。

D 委員：経済性の議論無くしてダイヤ編成は無いため、その検討は常に提示されるべきである。また、ここで審議した内容はまだ案の段階であるから、そのまま住民に説明されるのはいかななものか。ここでは、基本的な考え方をしっかりと出すべきである。

会 長：D 委員のおっしゃるとおりである。過去の歴史、フェリーの利便性は確保して欲しいという御意見が出るのは当然だと思う。そもそも市の財政が厳しくなったというのが、この議論の始まりだが、これは島民の皆さんだけでなく、宗像市民、市長も含め合意出来るが、他の事業も削減されていく中で将来の持続性を考えた方法について検討を行うべきである。また、現在の利便性も損なわないこともこの審議会の中で考えていく必要がある。全体的には予算の縮減というものを前提とした議論をお願いしたい。いろいろと御意見があると思うが、最終的な落としどころとして実現可能な範囲での審議をお願いしたい。新ダイヤについて時間帯を伸ばさなくても元のダイヤで良いという意見であったが、以前のアンケートにおいては始発が遅い、最終が早いという御意見であった。その辺はどのようにお考えか。

D 委員：実際の乗船人員、利用状況を踏まえて意見を聞かなくてはいけないと思う。また、大島、地島の航路において、船員の交代を見直せば、コスト削減につながるのではないかな。例えば地島―大島の V 字航路において相互の 1 交代制にすることを考えるなどの工夫がいるのではないかな。

会 長：前回の資料の 2 頁に平均利用人員の集計がされている。これによれば、朝の便の利用は少なくなっている。神湊発の最終便については、それほど多くないのが現状である。先ほど D 委員がおっしゃっていた乗船状況についてはこちらを参考にして下さい。それと船員の配置について、今回事務局から提示された案は、人員は減らさず超過勤務手当を減らす案で検討している。現在の検討において、下げ代を確保すれば良いという御意見はごもっともだと思う。

D 委員：現在の船員の給与水準がどうかかわからないが、2 交代制より 1 交代の方が、人件費が安くなるという検討を進められないかな。

会 長：前回の事務局の意見では、超過勤務がある分普通の船員よりも給与が多いため、超過勤務を削減することでの縮減は考えられるということだった。

E 委員：勤務態勢について、現在書類だけで議論がされている可能性がある。島の方は一

生懸命働かれており、地島・大島の船員の方は勤務時間以外においても島の足を確保する上で努力されている。その様な状況において、地島の活性化を考えていく中で、アンケートを取られている時も余り考えずに、地島の人自分たちの欲しい時間を回答したのではないかと。実際に財政が厳しい状況であれば、現在のダイヤをそのまま維持するということを考えながら、改訂を行ってほしい。地島の小学生は 5 人しかいない。現在は漁村留学の学生で小学校を維持している実態がある。渡船課の人が地域を把握し、机上の議論だけでなく、実態を把握して検討をして欲しい。朝 6 時に出航するために、1 時間前から船員は船の整備等準備をしている。それらの努力も考慮いただきたい。

D 委員：現状をどのように把握するのか、現状について把握した上で、赤字解消を制約条件として考えていく必要があるのではないかと。ダイヤについては早い時間、遅い時間を入れるのではなく、現状を踏襲することが必要ではないかと。

会 長：今回は、なるべく現状を維持したいという島の方の御意見と理解した。新ダイヤ案は、早い時間・遅い時間を考慮したため、少し盛りだくさんな案となっている。E 委員の今のご指摘にある、現状を見ているのかということに対しては、この審議会の場において皆様の御意見をいただき、その後地元への説明をするということを考えていることをご理解いただきたい。

D 委員：サービス向上するのかしないのか。現時点においての赤字がある限りは、サービス向上の話は無いはずである。2 つの航路を 1 つに統合したときにコスト削減がされる。それを前提としてダイヤを調整するということを考えるべきである。

会 長：現在の運航本数の方針は現状維持なので、特にサービス水準の向上とはならない。

D 委員：船員シフトを考慮すると、2 交代制の方がコストが高くなるのではないかと。

会 長：現状ダイヤと同じ時間を原則としたダイヤを検討するという事で良いか。

B 委員：現在のシフトであれば、運航を一筆書きでやろうとしているので不便になる。船の乗り換えをするというのはエンジン停止、始動の繰り返しを行い、トラブルの原因になるので留意していただきたい。

神湊に浮き桟橋を入れる話も聞いたが、あの狭い中に色々の施設を作ることは地元合意が得られない可能性がある。以前大島でも反対があり、浮き桟橋の問題があった。

事 務 局：神湊の浮き桟橋の設置については宗像漁協と協議をしており、基本的には合意を得ている。

会 長：船の乗り換えについてはいかがか。

事 務 局：現在正職員が地島 3 人、大島 11 名いる。勤務形態を統一したいと思っており、船員の勤務体系として 2 交代制を入れたいと思っている。そのときは 7 人勤務となる。現在しおかぜ 4 人、おおしま 5 人、ニューじのしま 3 人という船の配

置ですが、4人に統一するなどの改善を行いたいと思う。その場合、船に乗らない船員さんが出てくるので、その人が神湊に常駐し、船の準備要員としたいと考えている。

会 長：皆さんの御意見を踏まえ、事務局で整理して欲しい。その他にご意見はあるか。

E 委員：新ダイヤ案の中で、しおかぜの欠航については大丈夫か。

事 務 局：船の配船についてはしおかぜを決めているわけではない。今後詳細に詰めたと思っている。

B 委員：現在の案にある一筆のダイヤが実現すれば、D 委員のいうコスト縮減に大いに寄与すると思う。皆さんのダイヤに合えばの話であるが。

D 委員：赤字について前回の資料は大島航路が 8 千万円の赤字でしたが、今回資料では大島航路の赤字が 1 億 3 千万円となっている。どちらが正しいのか。それと、この中でイベント費等は含まれているのか。

事 務 局：本費用は渡船に係わる運航費用のみである。収支の違いについては、確認する。

会 長：他に御意見等あるか。次の議題に移りたいと思う。

（２）新渡船使用料に関する基本的な考え方について

事 務 局：資料の説明(省略)

D 委員：使用料と運賃はどう違うのか。

事 務 局：法律上で違っており、地方自治法では使用料、運送法で運賃という定義になっている。

D 委員：運航距離が変わるが、運賃は据え置きなのか。どのようなことを考えられているのか。地島の方は所要時間が増えかつ運賃が上がるということか。

事 務 局：地島については、鐘崎から神湊への航路統一ということで考えており、運賃についても大島と同一の考え方により変更を考えている。運賃については法律により算出方法が決まっているため、その方法により決まる。今回地島～鐘崎航路の廃止により、地島～神湊の新料金を設定する。また、往復割引があるので、島に住んでいる人が極端な不利益を被らないよう配慮をしたいと思う。

会 長：新船造船により、値上げをしたい。また航路の延長が伸びることによる値上げも検討する。但し、割引運賃等において配慮をするという考え方で良いのか。

D 委員：手荷物、貨物についてはいかがか。

事 務 局：これは値上げせざるを得ないと思う。

B 委員：地島の賃率が、大島に比べて高くなっている。この賃率を地島～神湊で適用するとかかなり高くなると思うが、V 字にした場合は運賃を統合しなくてはいけないというルールはあるのか。

事 務 局：極端な値上げとならないよう配慮する。

C 委員：島に対する運賃の配慮はわかるが、外部の方に対する配慮はどのように考えてい

るのか。

事務局：資料に現在記載されているとおり、地島には現在回数券はないが、これを導入することを考えている。

会長：回数券は大島・地島のどちらも使えるのか。

D 委員：島の方、外来の方で販売を変えることは出来るのか。

事務局：現行制度のままでいきたいと思う。

B 委員：昔は島の方は高い割引率があったが、法律により徐々に解除され、島の方の負担が増えるようになった。離島航路は儲からないということで、国の補助があったが、現在は地元負担が増えているのが現状である。

C 委員：最後に島のダイヤ編成だが、地島の始発について、現状を維持していただきたい。最終便は最終便で良いが、幅を縮めてダイヤを現行通り維持することをお願いしたい。

事務局：現行のダイヤを遵守するという事で良いですね。以前地島へ伺ったときは、島の子供の通学に合わせて欲しいということだったが。

E 委員：始発・最後も地島からの発着をするということですね。現状のダイヤを基本として動かして下さい。

会長：事務局から示された考え方をご確認いただくということでよろしいか。

委員一同：異議なし

5. その他（次回開催日時）

第4回審議会：10月19日（火）10時～

6. その他（次回開催日時）

会長：閉会のあいさつ（省略）