

第 2 回宗像市渡船事業運営審議会会議録

平成 22 年 8 月 26 日（木）14：00～15：30

宗像市役所本館 2 階 201 会議室

1. 開会

事務局：開会のあいさつ（省略）

会長：今日は 2 回目の審議会であり、前回の審議会で様々な課題を頂いたが、本日の議題としては新航路の設定、新ダイヤの編成、運航体制について議論を進めていきたい。

事務局：資料の確認（省略）

2. 確認事項

会長：第 1 回会議録(案)について事前配布していないため、後ほどご覧頂き、何か不備等ありましたら事務局へお知らせ下さい。事務局でまとめて確認し、署名をしていただくことにする。

3. 会議録署名委員の指名

事務局：本日の会議録の署名は、委員番号 4 番 B 委員、5 番 C 委員にお願いしたい。

会長：両委員よろしいか。

委員一同：了解した。

4. 審議事項

（1）新航路の設定

事務局：資料の説明（省略）

会長：V 字型航路については過年度よりパブリックコメント等でも御意見をいただき、資料 1 頁にあるような方針が定められている。本日の審議会においてはこの V 字型の航路で再編するということで決定をしたい。

C 委員：渡船は離島の主要交通機関であり、従来は地島から鐘崎に出港していたものを、神湊を中心としたものに編成することになる。その場合の始発はどこから出すのか？私たちが島で生活するにあたり、小中学生でも本土へ通学するという見地から、停泊をどこにし、始発をどこにするかを教えて欲しい。

事務局：原則大島発で考えている。これはダイヤ編成に関わる話であるが、運航時間については島の要望に合わせ、始発を 6 時、最終便を 22 時の間で設定可能にしたいと考えている。

C 委員：6 時発はどこからの便か？

事務局：大島始発を考えている。

会長：村田委員の懸念事項としては V 字航路となった場合、子供達の通学等において問題があるのではないかということですね。大島始発だと地島が遅れるということではないかという懸念だと思うが、大島の始発時刻を早めて、対応しようと考えている。現行ダイヤを遵守しながらサービス水準を高める工夫をしたいと事務局含め考えている。

D 委員：その様な問題について、運輸諸元(運航条件)を提示していただきたいと思う。また、現行ダイヤと比較し、最も効率的なダイヤ案を提示していただきたい。神湊からの V 字航路になっているが、これは変えられるのか？例えば地島～大島～神湊の航路、神湊～大島～地島の三角航路の方がより効率的なのではないか。

会長：航路設定の基本的な部分に関する諸元提示について、本日資料に含まれており、後ほど説明する。また、三角航路については事務局より説明をお願いします。

事務局：今の V 字航路を三角にすることについて、最も効率の良い航路は、神湊～地島～大島という、本土から近い島、遠い島に行く航路である。しかし、鐘崎港にはフェリーは入らない。従って神湊を起点として大島に行き、地島を経由して帰るという航路については、長年議論もされてきたことであるが、長い歴史の中で大島と地島の間には交流がほとんど無く、この 2 島を結ぶ理由がない。また、離島航路補助の航路であるため、ニーズのない航路を結ぶことは補助に影響があるため困難である。

D 委員：航路再編を行うにあたり、神湊～大島～地島の V 字航路等の運航も考えられるのではないか。この場合大島の人は何の影響もないが、地島の方は神湊に行くのに大島を経由しなければならないため、利便性が悪くなる。但し、便数は増え、フェリーも就航できるのではないか。

会長：D 委員の指摘は、三角航路ではなく大島を起点とした V 字航路ということになると思うが、そういうことか。大島～地島間と地島～神湊間の距離は変わらない。他に、運航効率が向上するメリットについて説明を加えていただきたい。

D 委員：再編にかかる様々な条件に対し、運航諸元をしっかりと明示して実際のダイヤを引き、どれが効率的であるかを示しながら議論をすべきである。

会長：運航諸元については、後ほどダイヤの設定にて説明がある。大島～地島間を結ぶということに対し、両島間の交流が見込めないという説明が先ほど事務局よりあったが、その区間の所要時間等は過去に検討されたことはあるのか。

事務局：(平成) 21 年 2 月に 2 島を結ぶ三角航路にて実証運航をしており、その際大島、地島の住民から、船の揺れがひどく、運航時間も長くなるとかなり不評だった。

会長：D 委員のおっしゃる内容は困難であるということでご理解いただけますか。運航ダイヤについては後ほど述べるとして、今回の新航路の設定については V 字航路とすることで承認いただけますか。

C 委員：当然 V 字で承認する。神湊港以外を起点とした V 字航路の運航については、承知しかねる。

B 委員：以前三角航路の実験を行ったときに、乗船した住民からかなり反発があった。地島経由にすると時間もかかるうえ、料金も距離に比例するため、料金も高くなる。そのことから神湊を起点とする V 字にさせていただきたいと思う。

会 長：それでは新航路の設定については、神湊を起点とした V 字型航路ということで承認いただけますか。

委員一同：異議なし。

（２）新ダイヤ（運航時刻表）の編成

事 務 局：資料の説明（省略）

会 長：新ダイヤにおいても現行のサービス基準を維持し、運航時間帯についてはこれまでより早く、そして遅くまで運航するという説明だった。ご覧の通り、サービス基準を維持し、住民要望に応えるダイヤの設定には努めているが、皆さんの御意見をいただきたい。

D 委員：現行ダイヤにおいてフェリーは 5 便あるが、新ダイヤ案では 4 便となっている。これで問題はないのか。

事 務 局：現在は 5 便で運航している。フェリーは車両を最大 11 台航送できるが、現在 1 便当り 3 台前後の利用である。そのため、午前と午後にフェリーを配船すれば 1 便減便しても十分対応できると思い、新ダイヤでは 4 便としている。

D 委員：地島においてフェリーを運航する予定と聞いた。その案については提示されていないが、説明していただきたい。

事 務 局：地島へのフェリー就航は月に 2 日程度、1 日午前 1 往復、午後 1 往復を考えており、定期便か臨時便の扱いにするのか市内部でも決定していないため、現在は反映していない。

D 委員：新ダイヤでは大島からフェリーが出発し、神湊から地島へフェリーから高速船に変わるが、それはどのようなことか。乗務員だけが乗り換えるということか。

事 務 局：航路を一本化することで、同じ船舶で運航するというのではない。3 隻使うため、同じ船を使う場合と違う船を使うパターンがある。

C 委員：事務局の説明において、地島 6 便というのは常時であると考えて良いか。新ダイヤにおいて、白浜は 6 時 50 分発となるのか？その場合 E 委員に聞きたいのだが、地島の中学生の通学に支障は来たさないのか。

E 委員：神湊の方が鐘崎より学校に近いので、この時間で良いと思う。

C 委員：渡船のダイヤは、将来にわたって非常に重要なことである。私たちは島の代表で来ているが、今回この資料を見るのは初めてなので、住民の意見の確認が必要であると思われる。

会 長：このダイヤ案は本日確定するモノではない。住民への意見聴取は後日行う。

E 委員：新ダイヤ案は、神湊～白浜のお昼の便が無い。高齢者が午前中病院に行き、お昼の帰る時間に運航されないというのが、現行と異なり、困るのではないかと思う。地島には病院がないため、本土に渡らなくてはならない。子供が熱を出しても夕方まで待たなければ帰れない。20 時半の遅い便を調整して、昼に帰れる便に移動できないか。船の時間については、生活上最も重要なので、しっかりと考えて欲しい。V 字航路を島の住民が了承したのは、将来の高齢化社会、人口減少、赤字運航を考えてのことである。そのために持続的運航ができるよう現行から V 字に変更することを了承した。その分、住民の意見を聞き、生活に合わせたダイヤ編成を考えて欲しい。

事 務 局：E 委員のご指摘の通り、本日は御意見をたくさん承る場であり、それぞれのご意見に対し、可能な限り対応したいと思う。

会 長：ダイヤの編成は住民の生活にとって重要な事項のため、十分な議論を行い対応していただきたい。

C 委員：現行案の場合、昼間の運航がない。白浜、泊と経由すれば時間が更に遅れることがあるので、その分の時刻も考慮いただきたい。

会 長：本日の資料には白浜しか入っていないが、当然泊にも停泊する。

C 委員：この資料をもって、島での説明をしっかりと行いたいと思う。島の生活に重要なことで、住民の関心も高い。

会 長：今後のスケジュールについて、今回のようなイメージだけで大島、地島に説明に行くのか、それとも意見を調整して不具合を調整されるのか、どちらか。

事 務 局：当然審議会だけでなく住民説明会も行う。その際、ある程度議論を経て皆様の意見を反映させ、具体的な数値を表示した最終案に近い形で、説明を行いたい。

A 委員：今回の新ダイヤは夜の便が増えているが、過去の調査や運航上の要望など根拠があるのか。

事 務 局：以前より通勤・通学の利便性向上について、住民より遅い便への要望があった。そこで今回の航路再編に合わせ、通勤・通学者のため、運航時間帯の延長を行うようにした。

会 長：ニーズとしてこの時間帯で良いのか。勤務体制で決められているのか。

事 務 局：現行の最終便について、地島航路は 18 時 20 分崎発、大島航路は 19 時神湊発となっている。具体的な時間については船員の状況、勤務体制を考えた最大時刻が 22 時であるということを示している。

B 委員：V 字航路になると聞いた時、遅い便が出来ることに對し非常に喜んだ。住民の考えでは増便を想定していたが、実際は間延びしただけで、利用しにくいものになっている。昼間に 1 便増えれば便利になるが、実際に増便という可能性は無いのか？

事務局：増便については私たちも検討したが、船員の勤務体制、利用者減少の状況から運輸局との調整において増便は困難であるとの結論に達した。

B 委員：航路の合理化によりコスト縮減がされるので、増便について検討できるのではないか。先ほど E 委員からも意見があったが、日中の便を大島、地島双方で増やす対応は出来ないのか。住民の不便さは数字では現れない。提示された新ダイヤは、住民の感覚からすると随分不便になるという印象を受けた。夜間便についてもこの時間帯を利用する人は少ない上、事故の可能性もある。便利さの面もあるが、マイナス面もある。

また、船員の 2 交代制についてはどのようなものか。

事務局：現在船員は大島航路で 13 時間勤務、地島航路で 9 時間勤務になっている。そのため 2 交代制とし、6 時～14 時、13 時～22 時の 1 日 8 時間半拘束の 7 時間 45 分勤務と、一般職員と同等の勤務時間とすることを提案している。

会長：ダイヤと運航体制はセットになっているため、この内容については運航体制に係わるところで議論をしたい。

（３）運航体制（勤務体制、勤務時間、乗組員）

事務局：資料の説明（省略）

D 委員：運航時間が長くなっているが、人件費を含め全体の収支がどの程度変化するか、概算で算出可能か。経費の変化と収入が現行通りか増加するのか等算出することは可能か。

会長：事務局にお尋ねするが、V 字航路の編成に当り、想定される運航経費の算出は可能か。

事務局：現段階において試算していないが、運航経費がどのようになるか算出したい。人件費については、勤務時刻を遵守することで船員の人件費が削減出来るかと思う。大島航路の現行 0 便は、1 便と同時刻出港のため 2 隻同時運航しており、船員の時間外労働で対応しているため、このようなイレギュラー勤務を無くすることで人件費削減になる。公務員なので、基本的に人件費は変わらない。大島船員は 2 勤 2 休または 3 休、地島船員は 3 勤 2 休のシフトになっているが、編成後は通常 4 週のうち 8 日休みの 5 勤 2 休とする。従って、本俸以外の経費において、費用削減が出来る。

D 委員：2 交代制にしたからコストが縮減されるのか。

副会長：船員一人当たりの労働密度が上がり、効率的になる。運航していない時間も（船員には）拘束時間となる。そこで、船員の労働時間に合わせ、1 人の航海数を増やすことで効率化されるということです。

会長：現在大島航路と地島航路が並行して運航しており、長時間労働のため、時間外が発生している。航路が一緒になり、人件費を削減するためには、D 委員がお

っしやるように、2 交代制で時間を延ばすのではなく、人を減らす方策もある。しかし、雇用の問題もあるため、現状の雇用者数を維持し人件費を削減するには、1 人の勤務時間を短くし、シフトをずらすことが考えられる。人件費を含む経費の削減がどの程度されるのか、事務局に一度検証していただきたい。

E 委員：新ダイヤでは地島発がないが、地島に住む船員が 1 便に乗る場合どうするのか。

事務局：現在は大島始発で考えているので、地島居住の船員は前日に大島に入り、大島から出航していただきたい。その宿泊地は市が確保する。

B 委員：航路の再編として、2 つの航路が 1 つになる。経費が減れば増便の可能性がある。是非経費節減・増便を検討していただきたい。船員の勤務時間は大変だが、5 回航海、6 回航海しても人件費が同じで運航できるなら、その辺の検討を是非していただきたい。この再編を一つの好機と捉え、利便性の高いダイヤを検討していただきたいと思う。

会長：削減だけでなく、利便性の向上も考えて進めていきたい。またなるべく可能であれば便数を増やすなどの案も検討いただければと思う。他に意見はありますか。本日の審議事項を踏まえ、より良い原案を作成していただきたい。

5. その他（次回開催日時）

第 3 回審議会：9 月 28 日（火）10 時～

6. 閉会

会長：閉会のあいさつ（省略）