

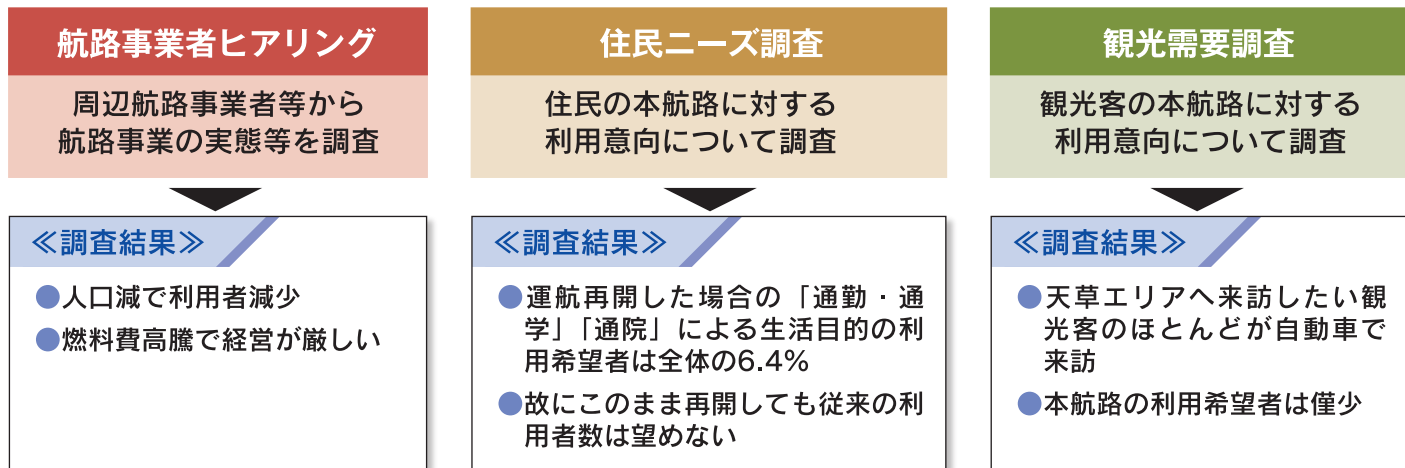
松島・八代航路事業化可能性に関する検証事業 結果報告

上天草市に所在する「合津港」と、八代市に所在する「八代港」を結ぶ松島・八代間航路は、天草方面と八代方面をつなぐ海上交通として、これまで、通勤・通学・通院・観光等の用途で利用されてきました。しかしながら、近年、道路交通網の整備等の本航路を取り巻く交通環境の劇変による利用客減少に加え、燃料費高騰が航路事業者の経営を圧迫し、平成25年3月31日をもって本航路の運航は休止となりました。

このような状況を踏まえ、学識経験者等の部外の者で構成される「松島・八代航路あり方検討会」で、本航路の可否及び運航事業の将来像モデル等が検討され、この度、検討結果が取りまとめられました。

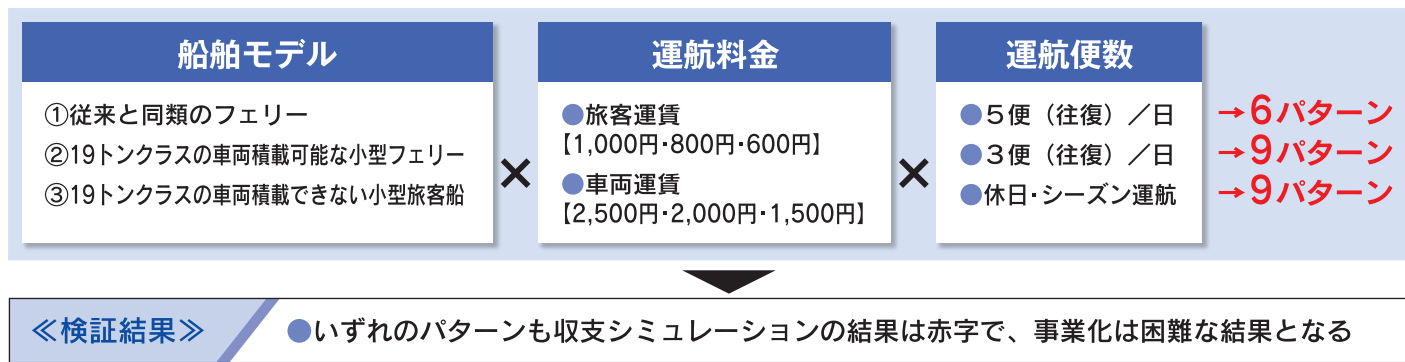
松島・八代航路事業化可能性の検証事業の流れ及び検証結果

1. 3つの調査から本航路に対する実態と住民・観光客の利用意向を分析



2. 調査結果のデータを活用し、運航モデル・パターン別に事業化可能性を検証

3つの船舶モデルを運航料金・運航便数の複数パターンに分類した24パターンから事業収支の採算性があるか検証



3. いずれのパターンも厳しいが、24パターンのうち以下の2パターンを将来像モデルに抽出し、設定



4. 2つの将来像モデルが採算ラインに達成するためには飛躍的な利用客・収入の増加が必要

モデル① 事業成立条件（ハードル）

- 乗客数（推計値）19,508人／年
⇒27,305人／年〔7,797人／年(40.0%)増〕
- 車両数（推計値）5,500台／年
⇒7,698台／年〔2,198台／年(40.0%)増〕
- 収入で46,550千円（13,292千円の増）が必要

モデル② 事業成立条件（ハードル）

- 乗客数（推計値）17,363人／年
⇒31,780人／年〔14,417人／年(83.0%)増〕
- 収入で31,780千円（14,417千円の増）が必要

《検証結果》

- ニーズ調査の結果から、本航路は生活航路としてのニーズは低く、住民の日常的生活交通手段としての本航路の役割・必要性は低い。
- 現状での想定需要量から収支を黒字化できる運航モデル・パターンはなく、持続可能な事業採算性を確保することは困難である。
- 航路の運航可能な事業採算性を確保するには、観光等での劇的な集客により、本航路の利用拡大につながる環境要因がなければ難しい。
- 生活航路として本航路を利用する住民は一部に限定されており、行政による財政支援は住民の理解を得ることが難しい。

5. 住民と行政の協働による取組みの可能性

本航路再開を必要とする住民等が、応分負担をしてでも本航路を再開・存続したいという意思があり、実際にそのようなアクション※が起きた場合において、それでも本航路事業が赤字で、行政支援の要請があれば、行政は、行政による財政支援を検討する必要がある。

なお、当該財政支援にあたっては、本航路の公共交通としての立場・有用性を十分検討し、財政支援の可否を決定する必要がある。

※住民の応分負担例

- ①将来像モデルにおける不足経費分を住民等の出資により集める。
- ②毎年、住民等がサポーター会費や年間利用パスポート購入等により、年間支出分を充足する。

《住民負担による公共交通（バス）維持事例》

①地元住民の回数券購入によるバス路線の維持：福井県勝山市

廃止の危機に直面したバス路線を維持するため、受益者である住民の負担が必要との合意に基づき、沿線世帯が回数券購入によって費用負担している。住民の負担は、現在年4,000円／世帯。対象となる路線の沿線世帯は、運行協力乗車券（金額式乗車券）を購入することによって負担している。

②地元住民・企業の負担するNPO法人による公共交通の運営：新潟県長岡市（山古志村）

震災により廃止となったバス路線を再開するため、対象地域のほぼ全世帯がNPO法人の会員になり、会費（5,000円／年）を負担することで、NPO法人による利用者のニーズに応じて定時定路線型とデマンド型のバスを運営する。バス運行は、原則地域内企業の力を活用している。