

第2回 松島・八代航路あり方検討会 議事要旨

- 1 日時 平成25年6月4日 10:00～11:20
- 2 場所 上天草市役所大矢野庁舎 2階庁議室
- 3 出席者
 - (1) 検討委員（名簿順、敬称略）
溝上会長、瀬崎副会長、小山委員、神園委員、松本委員
 - (2) オブザーバー
八代市企画戦略部 福永次長（代理）
上天草市総務企画部 坂中部長
 - (3) 事務局
上天草市総務企画部企画政策課
八代市企画戦略部企画政策課
- 4 次第
 - (1) 開会
 - (2) 議案第1号 「松島・八代航路あり方検討会」に必要な調査項目及び分析項目等について
 - (3) 議案第2号 事業者選定にあたっての評価基準等について
 - (4) その他

※配布資料

資料2-1 「松島・八代航路あり方検討会」に必要な調査項目及び分析項目等について

資料2-2 事業者選定にあたっての評価基準等について

参考資料2-1 松島・八代航路に係る調査分析事業委託業務仕様書案
- 5 議事概要
 - (1) 開会
(会長)
「松島・八代航路あり方検討会規約」第8条第2項の規定による会議の成立を確認（委員1名、オブザーバー2名が欠席）
各委員及びオブザーバーから一言ご挨拶を頂きたい。
(各委員及びオブザーバー)
各団体の人事異動等による委員変更等に伴う自己紹介。
(会長)
上天草市商工会の人事異動に伴う松本委員の就任を報告。

(2)「松島・八代航路あり方検討会」に必要な調査項目及び分析項目等について

(事務局)

・資料2-1により、「松島・八代航路あり方検討会」に必要な調査項目及び分析項目等について」について説明。

(委員A)

そもそも、今回の本航路のあり方を検討するうえで、航路事業については、官設民営ということで理解して良いか。

(事務局)

前提として、民設民営。本航路は、これまでも補助金を投入していない。仮に、本航路に対し補助を行うとしても、例えば、スタートアップに補助を行えば、その後は補助なしでも、健全な事業運営が担保できるというのであれば、検討の余地はある。しかし、この前提として、本航路に対する住民ニーズが必要。そのためにも、住民のニーズ調査が必要と考える。この住民ニーズがあるという前提で初めて、財政投入の検討ができるのではないかと考える。

(委員A)

陸上交通では、よく生活路線の確保ということで補助が行われている。いわゆる陸の孤島を解消するための補助である。いわゆる日常生活としてのニーズ。これに対し、海上交通は福祉的なニーズとして考えられるのではないか。このニーズの違いで補助の可否を考えるのであれば、そういう前提で検討を進める必要がある。

今回の委託事業者への遡及項目では、旧運航事業者からの聞き取り等から、旧運航事業の課題を明確化すると説明があったが、端的に言うと、利用者数が少なかったのが原因で、収支は成り立たなかったもの。しかしながら、利用する人はいた。そのような交通路線において、民設民営はあり得ないと思われる。

今回の検討において、資金面からの検討も重要な要素なので、補助を行わないということであれば、それを前提に考えていかねければならない。

(会長)

陸上交通と海上交通について、同じ生活交通であっても別の概念で語られるのには違和感を覚える。基本的には公共交通なので同じなのではないか。海上交通では、陸上交通のバスやタクシーなどと比較した場合、初期投資やランニングコストが大きくなるため、巨額の損失が生じる危険性が想定されるが、基本的には陸上交通と同様の考え方で本航路事業の存続可否についても検討していかねければならないのではないか。

(事務局)

本件の委託業務により、委員の皆様にも本航路について検討頂くために必要な資料・根拠を御提示したいと考えている。これをもとに本航路の将来像モデルについて御検討いただきたい。併せて、本航路が成り立つのかどうか、これについても御検討頂きたい。航路の将来像モデルとしては、なんらかのハードルが存在し、それを越えられる場合にモデルが成り立つという場合もありうるので、そのようなものも含めて御検討願いたい。

一方で、本航路における振り返りの中で、生活ニーズや福祉ニーズなどの住民ニーズがどれだけあるかは、調査前でわからないが、そのようなニーズも含めて、本航路の必要性についてもご審議頂きたい。本航路については、H17年には6万人を超える利用者がいたが、直近のH24年には、2.5万人を割り込んでおり、本年3月末日で本航路は休止となった。数字だけを見れば、本航路の航路事業は厳しいと思うが、このような事実も踏まえた上でのご審議を行って頂きたい。

(会長)

いずれにせよ、多額の損失が発生し、市の予算限度額を大きく超える損失補てんを行わなければならないとなると補助は厳しいと思われるが、市民の交通を守るという観点から考えると、ある程度の補助を行うことも視野に検討を行った方がよい。バスと同様に、補助金投入も含めた交通維持を検討し、それにより多額の補助が必要となることが分かり、本航路の存続は厳しいという結論が導かれることもありうる。

最初から経費だけを前提に考えると、財務上の検討のみとなってしまう、人々の足を守るといった検討とは全く別物となってしまう懸念がある。また、陸上交通とは違い、海上交通は、足の長い交通でかつ、別の交通に乗り継ぐものであるため、陸上交通と切り離すのではなく、全体として捉えて考えないといけない。その観点で考えて、それでも本航路の維持等が厳しいのであれば、そのような結論を出せばよい。

陸上交通においては、従来のバスでは経営が厳しいところでも、乗合タクシーに変えたことにより、成功したモデルもあるので、海上交通においても徹底的に調べれば何か良案が出るかもしれないと思っているので、そこは十分に調査して頂きたい。

また、官設民営の視点からも調査を行って頂きたい。例えば、調査項目の収支の観点について、何らかのインセンティブを与える補助を行った場合の面からも検証して頂きたい。

(事務局)

では、参考資料2-1の記4「委託業務の内容」(2)のイの収支の観点

の中に、補助金の可能性について、盛り込みたい。

(会長)

本航路を維持するためには、どれだけの補助が必要となるのか。又、どのような内容であれば、本航路の維持が可能なのか等、しっかり調査することが必要。

(委員A)

民のみという前提の調査では、どうにもならないという結果しか出ないと考えられる。先ほど、年に2.5万人との話があったが、現状は70人／日程度の利用である。現状のままで、利用客を増やそうというのは無理で、新しいニーズを掘り起こさないといけない。これまで単純に生活路線として機能していたが、新幹線と結び付けて観光需要を掘り起こしたり、医療的な観点からの利用方法もあると思う。そのように色々なものと結び付けていければ、利用者増につながるかもしれない。

また、金銭的な面として、去年の知事の話の中で、「八代・天草架橋」は夢のような話なので、もっと現実的な話をしたらどうかという話が出た。その中で出た話として、阿蘇くまもと空港から肥後大津駅までを結ぶジャンボタクシーの無料シャトル便が話題に上がった。これは、知事としては空港を市街地の近くに移転したかったが、それを行うには何百億円と費用がかかるため、JR豊肥線と阿蘇くまもと空港を結ぶ無料シャトル便を出すことで、空港とJR豊肥線の利用につなげたいとの思惑があったためである。ちなみにこれにかかる補助額は年間2,500万円くらいと記憶している。また、豊肥線を空港近くに延伸するにも何百億とかかる事業になってしまうため、代替えとしてこのような方策をとったとのことであった。

本航路においても、上天草市だけでなく、八代市も含めた双方で補助等の検討を行い、なんらかのニーズに結び付けれるように持っていくことも考えられるのではないか。

(会長)

今までの御意見を踏まえ、仕様書については、補助金の検討についても盛り込んで頂きたい。他に御意見はありませんか。

(委員B)

経費の面から考えると、現状より小型化した方が維持費や燃料費などの観点から考えて、従来の運航事業より良いのではないか。小型化したフェリーなのかそれとも、人と物だけを運ぶ船となるのか、今後検討していきたい。

(会長)

その点については、調査項目の(2)のところで色々と検討していくと思われる。

(委員C)

これまでに本航路の休止までの間に、利用者アンケートなどの調査は行われてきたのか。

(事務局)

特には行っていない。

(委員D)

基本的に、公共交通については、廃止が決まってから行政が動き出すというのが、通常のパターンである。無くなってしまっただけではどうしようもない。だから、なくさないためには、その公共交通に普段から乗ってもらわないといけない。

(委員C)

当団体では、以前、三角線が危機に瀕した際、独自に利用者調査を行い、調べた結果を会報に掲載したことがある。これまでニーズ調査や要望調査などの資料を集めなかった理由を伺いたい。

(会長)

これまで、空白になったり廃止になってから、行政は検討するといったスタンスだったが、近年は地域公共交通は自治体の責任で運営することになっており、各自治体とも地域公共交通会議により運営等について協議を行っている。しかしながら、航路についてはその対象ではなかったということ。

(委員D)

海上交通は民間でやっていることなので、補助金などの助成が入っている路線には、自治体も関わってくるが、民間のみでやっているところについては、なかなか難しいところがある。

(会長)

住民ニーズがあり、確保・維持が必要な公共交通については、適切な補助金を投入して自分達の公共交通を守ろうというのが今の流れなので、そこも踏まえた議論が必要。

(委員D)

船が無いと生活が成り立たない離島航路には、補助金が出る。しかし、自動車等の代替交通がある航路には補助を出すのは難しい。

(委員B)

地元住民から、この航路を惜しむ声はたしかに聞く。当方も無くなって寂しい気がする

(オブ a)

本航路については、民設民営の事業であり、市は補助を行っておらず、

深く踏み込むことは出来なかったもの。公の立場の者が、公式の場所で、経営が苦しい等の発言等を行うと、その事業者の信用失墜を招く恐れがあるため、慎重な対応が必要であった事情がある。

しかしながら、本件が公の場で明らかにされた時には、すでに事業者は航路事業を断念していた状態であった。

(会長)

過去の経緯はいろいろあったと思うが、今は黙っていても人が減っていく時代であるため、地域交通が衰退していく中で、自治体が全く関わらない路線が生き残るのは厳しい。

例を挙げれば、熊本市では産交バスが収支状況悪化により撤退したため、慌てて、公共交通会議を立ち上げ、市民に最低限の公共サービスの提供を約束した。その際、路線ごとに7割までの損失補てんを行うことは約束した。しかしながら、7割を超える損失補てんが必要な路線については順次切っていくことも約束した。その条件をのむ路線については走らせるといった手法をとったもの。実際に、路線収入が3割に満たないところについては、1年半で廃止となった路線もある。

このように市民とキャッチボールを行いながら考えることが必要。熊本市にはバスが3社あるが、一元管理して、市民のモビリティを確保している。このように民間や市民に協力してもらいながら運営していく、そういう時代なのではないかと考える。

こういった視点をもって分析をして頂きたい。ある会社の収支計算を行うのではなく、いろいろな観点から分析して頂きたい。また、しっかりとコストに踏み込んでいける調査でないと意味が無い。補助金を払う場合でも、コストが分からないと事業者の言い値で払わなければならなくなる。この様なことはあってはならない。

運輸統計や国等に提出している資料等がないか、徹底的に調査して頂き、コストの分析もしっかり行って頂きたい。

アンケートについても、ただニーズを調査するだけでは分からないところがあるので、住民の構成比率なども徹底的に調査して頂きたい。また、上天草市側からだけでなく、八代市側からのニーズも調べて頂きたい。

(委員A)

本航路の利用客は、ほとんど天草側の方である。つまり、現行のやり方では八代側の住民のニーズはほとんどないので、そこを開拓するためにはなんらかの要素が無いと何も始まらない。まずは、八代側のニーズを高める要素について調査していただきたい。調査しても、そういった要素が無ければ、本航路の休止は致し方ないとの判断もせざるを得ないと思われる。

(会長)

新幹線と絡めて、小さな高速船で島々を巡るような運航を始めたら、八代側からのニーズも高まるかもしれない。調査項目の中に本航路の潜在需要の調査も入っているので、しっかり調べて頂きたい。

(委員 A)

本航路があったときには、八代港のバスターミナルから、阿蘇くまもと空港直通のバスとの接続もあったので、現在の産交バスを使った移動よりも時間はかからなかったもので、実際に利用される方もいた。このように横軸のアクセスとしても検討できると思う。

(会長)

以上のようなことを踏まえた上で、調査を行う委託事業者には本航路の調査分析を依頼して頂くということによろしいですか。

(各委員)

異議なし。

(3) 議事：事業者選定にあたっての評価基準等について

(事務局)

・資料 2-2 及び参考資料 2-1 により、事業者の選定方法、選定委員等について説明を行った。

(会長)

今回の評価基準については、第 1 号議案の内容を踏まえた評価基準として設定している。又、スケジュール及び選定委員会の委員として、会長、副会長及び上天草市の坂中部長の 3 人を委員として、事務局案は示されている。何か御意見・御質問等があれば伺いたい。八代市から市役所の方が入る必要はないか。

(事務局)

今回の委託事業については、契約元が本検討会ではなく、上天草市となっていることから、契約上の手続きの観点上、上天草市の総務企画部長である坂中部長を委員として提案した。

(会長)

了。本検討会が発注するのではなく、上天草市から発注するということ。

(事務局)

補足説明させて頂く。今回の委託事業については、上天草市から発注する。また、今回の委託事業に係る費用については、総務省の国庫補助を利用して行う事業であり、その際の事業主体は本検討会である。契約の観点

では、上天草市が発注者（甲）となり、選定された事業者が受託者（乙）となるもの。

（会長）

第2号議案については原案で了承して良いか。

（各委員）

異議なし。

（4）その他について

（会長）

概ね、1トンのフェリーは燃料1ℓ当たりの燃費はいか程か。

（委員D）

概ね、フェリー等の高速艇の場合、概ね2～300m/L。海上タクシーのような小さな船であれば、燃費は高速艇の6～7割程度である。小型船は、波や風の影響等を受けやすく、就航率が低下し、収支率が低下する可能性が高い。

（委員A）

バスであれば、大型で概ね2km/L、ガスを使っているタクシーでだいたい平均5km/L、プリウスのようなHVで18km/L程度である。

（会長）

本航路の距離はどの程度か。

（委員D）

概ね10km弱である。

（会長）

概ね、陸上の10倍程度燃料費のコストが必要な計算となる。

（委員D）

船舶の運航については、見張り等も必要である。小型船でも最低2人は乗船しないと安全確保に不安がある。

（会長）

そういったところから考えても、海上交通はコストがかかることがわかる。

（委員D）

従来の航路事業では、片道50分かかっていた。合津港からフェリーで八代に渡り、そこから八代ICまでの所要時間を考えると、約1時間20分。これなら、合津港から松橋ICまでの所要時間とあまり大差が無く、また単純に陸路で合津港から八代港まで走っても、1時間半かからないことから、時間的なメリットがなく、ビジネスモデルの観点からいけば破綻していたと

思われる。昔ならば道も悪かったので、フェリーを利用するメリットがあったが、道路の整備が進んだことや車の燃費向上等もあり、車で走った方が費用が抑えられるようになったため、30年ほど前と比較すると、フェリーを取り巻く状況が厳しくなっている。

このようなことから、現状の経営手法では、経営は成り立たないと思われる。しかしながら、本航路についてはフェリーでないと需要が無いのではないかと考えると、カーフェリーにより、30分程度で就航可能であれば、ビジネスモデルが成り立つかもしれない。

(会長)

ありがとうございました。今後も色々なご知見等頂きたい。

(5) 閉会

(事務局)

- ・ 次回会合は、7月下旬を予定。
- ・ 議事概要については、事務局にて取りまとめを行う。第1回及び第2回を取りまとめるので、内容のご確認をお願いしたい。
- ・ なお、議事概要については、会議資料と併せて市のホームページに公開するが、会長以外の委員・オブザーバーの名前を伏せて掲載するので、今後も忌憚のない議論をお願いしたい。
- ・ また、今後の検討会においては、必要に応じて、会長に御相談の上、委員の方々からプレゼンをお願いする場合もあるので、御協力頂きたい。

以上