

第5回 松島・八代航路あり方検討会 議事録

1 日時 平成26年2月7日(金) 9:30~11:30

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、千原委員

(2) オブザーバー

熊本運輸支局 井上首席運輸企画専門官

熊本県交通政策課 原田主事(代理)

八代市企画戦略部 池田総括審議員兼次長(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) 議題

第1号 松島・八代航路に係る観光需要2次アンケート分析結果等について

第2号 事業化可能性の検証結果及び将来像モデルについて

第3号 松島・八代航路に係る調査・検討結果報告書案について

(3) その他

※配布資料

資料5-1 松島・八代航路に係る観光需要2次アンケート分析結果等について

資料5-2 事業化可能性の検証結果及び将来像モデルについて

資料5-3 松島・八代航路に係る調査・検討結果報告書案

参考資料5-0 第4回議事概要

参考資料5-1 松島・八代航路に関する観光需要2次アンケート調査/集計結果

参考資料5-2 地域公共交通確保維持事業(国庫補助)の概要

参考資料5-3 熊本県生活航路維持緊急支援事業補助金制度の概要

5 議事概要

(1) 開会

「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名が欠席)

(2) 議題

議題 第1号

松島・八代航路に係る観光需要2次アンケート分析結果等について資料5-1に基づき説明。

(以下、資料説明の要旨)

○1次調査の1万サンプルから、ターゲットを絞り込み、約500サンプル回収(515サンプル回収)。

なお、ターゲットの絞り込みは1次調査の回答結果をもとに、「天草エリアに行ってみたい者の中で、利用してみたい交通手段として「旅客船・フェリー」を選択した者」、「松島・八代フェリー」を利用したことがある者」等、天草エリアに来訪意向が高く、かつ本航路の利用可能性の高いと思われる者をターゲットとして選抜した。

○【問1 本航路をこれまでどおり運航を再開した場合、本航路を利用したいと思いますか】では「利用してみたい」という回答は15.3%、「条件がよくなれば利用してみたい」という回答とあわせても49.3%と半数以下で、ターゲットは非常にニーズの高い層であったにも関わらず、非常に厳しい結果であった。

○【問2 本航路にフェリーの運航を再開する際、どのような条件を最も優先すべきだと思いますか】では「車両の積載」、「運航時間」、「運賃」の3つの条件から選択。その結果、運賃と回答した者の割合が全体の中で最も高く50%を越えた。問1で本航路を「利用してみたい」と回答した者に限定してクロス分析した結果、「車両積載」が50.6%と最も多くなり、利用意向が高い者は「車両積載」のニーズが高いことがわかった。

○【問3 航路の片道運賃(旅客運賃・車両運賃)の上限額について、いくらまでならば、この航路を利用したいと思いますか】では、旅客運賃は「500円」、車両運賃は「1,000円」を回答する者が最も多く、全体の平均金額でみた場合、旅客運賃は住民アンケートでの837.29円を下回る「817.73円」、車両運賃では住民アンケートでの1,883.2円を下回る「1,708.31円」で、住民と比べて許容料金が低い傾向であった。

○問1で本航路を「利用してみたい」及び「条件が良くなれば利用してみたい」とする回答者に対する【問4 フェリーで天草まで行く場合、出発地から八代港まで、どのような交通手段で移動すると思いますか。】では自家用車を利用する者が90%以上で、新幹線、鉄道、バスといった公共交通と回答した者は10%以下であった。

- 問4で「自家用車を利用する」と回答した者に対する【問5八代港に着いた後、フェリーで移動する際、車に乗せますか】では88.9%の者が車に乗せると回答し、フェリーが移動手段として有用であることがわかった。
- 本航路を「利用してみたい」「条件が良くなれば利用してみたい」と回答した者に対する【問6本航路の旅客船やフェリーを利用する際、ダイヤはどの時間帯にあると良いと思いますか】では最も多かった回答が「9時～11時台」であった。
- 本航路を「利用してみたい」「条件が良くなれば利用してみたい」と回答した者に対して、従来型フェリー以外の小型フェリー、車両積載できない小型高速旅客船の2つのモデルに対し【問7運航条件を改善した場合、利用しますか】を設問した結果、小型フェリーによる運航については車両積載が可能だということもあり、利用してみたいという回答が97.6%と高い結果であったが、利用する料金上限額の回答が、旅客運賃で600円、車両運賃で1,500円と選択肢の最も安い料金への回答が高い結果となった。
- 小型高速旅客船の運航については、車両積載できないことから、先のモデルと比べて「利用してみたい」回答が77.2%に減少した。利用してみたい者の旅客運賃の上限額は1,000円が最も多かった。
- 【問8松島・八代航路の利用促進のため、以下の観光向けサービスを実施した場合、あなたはフェリー・旅客船を利用したいと思いますか】では、いずれも「ぜひ利用してみたい」と回答した者は20%以下となり、ニーズに合致した促進策ではない結果となった。特に、「新幹線（八代駅）から港までのシャトルバスの運行」については、「利用してみたい」という回答が8.0%と、この中でも最も低い結果となった。
- 観光需要調査結果の考察として、以下の事がわかった。
 - ①天草エリアは観光地として行ってみたいというポテンシャルは高いが、来訪する際の交通手段は自家用車を利用する者が圧倒的で、「フェリーを利用したい」、「利用したことがある」という回答は非常に少ない。
 - ②2次調査では、本航路の利用意向が強いと思われるターゲットに絞り込んで調査したが、松島・八代フェリーに対する利用意向は低い。
 - ③車両積載のできる船種を希望する者の割合が高く、自家用車以外での公共交通手段を利用して来訪する者は少ないため、新幹線から港までのシャトルバス運行のような公共交通利用促進策は有効ではない。

【観光需要2次調査結果についての意見】

(A委員)

これまでの認識と同じ内容が調査結果に出た。こういった実状を改めて確認することとなった。

(オブ a)

新幹線から港までのアクセスの関係で、もっと需要が多いと思っていたが、意外と少ない結果であった。

(溝上会長)

他に意見がございませんでしたら、この調査結果の内容についてはこのとおりで宜しいでしょうか。

(一同了解)

(3) 議題

前回の会合で宿題となった国及び県の航路補助について参考資料5-2、5-3に基づき説明。

(以下、資料説明の要旨)

- 国の航路補助については、補助対象は離島航路のみであり、離島航路のうち、補助要項に規定されているいくつかの基準を満たす航路について、補助対象航路として国が事業者に補助をして航路の維持を図っている。今回検討している松島・八代航路は、この離島航路には該当しないいわゆる半島航路であり、国の航路補助対象外になっている。
- 国の補助メニューは、大きく分けて「地域公共交通確保維持事業」（航路の運営費補助、離島住民の運賃割引補助、離島航路の構造改革補助）と「地域公共交通バリア解消促進等事業」（バリアフリー化設備等整備事業及び利用環境改善促進事業）がある。
- 従来は事業が終了した後、実績報告に基づき補助金の交付額の確定等を行っていたが、平成23年度の制度改正後は、事前に地域協議会で策定された離島航路確保維持計画に基づき運輸局に申請し、計画が国に認定されれば、交付金の内定を受けることとなった。また、離島航路の運営補助は、従来は航路の運営経費の40%程度を補助するものであったが、現制度では50%以内に補助率が引き上げられた。
- 県の補助事業の概要は、平成24年度に新設された補助制度であり、補助対象事業を実施する県内の市町村等が補助対象である。補助対象事業は、生活航路の維持を目的に実施される定期航路や乗合海上タクシーへの欠損補助、運航委託事業等にかかる経費が補助対象経費となっている。補助率は、市町村が負担する経費のうち、離島航路の場合は1/2、半島航路の場合は1/3以内を補助するものであるが、1航路あたりの補助上限額は500万円と設定されている。
なお、本補助事業が恒久的な制度でないことは前回説明したとおり。

引き続き、事業化可能性の検証結果及び将来像モデルについて資料5-2に基づ

き説明。

(以下、資料説明の要旨)

- 観光需要調査そして住民ニーズ調査をベースに本航路がどの程度事業化の可能性があるのか収支からみた事業採算性を検証の上、将来像モデルを検証した。
- 検証の流れは、前回報告した住民ニーズ調査からみた3つの船舶モデルの全6パターンによる事業化可能性の検証に加えて、今回の観光需要調査からみた新たな観光需要の積み上げを含めた総合的な事業化可能性の検証をそれぞれのパターンで行った。前回の会議の中でご意見があった航路の運航便数や料金のパターンについて、さらに設定を細分化し、最終的には全24パターンで事業化可能性を検証した。
- 住民ニーズ調査結果からみた事業化可能性の検証については、3つのモデルについて、従来通りの5便運航と3便に減便したパターンの2パターンを設定し、6パターンによる検証結果をまとめ、収支シミュレーションの支出について、船の購入費を減価償却費として含めた。船の購入費は新造船を想定した。その理由は、中古船舶の購入、船舶のリースという選択肢もあるが、中古船舶の場合、市場が小さく、船舶価格が一定ではないため標準となる指標を示せないこと。船舶リースの場合、旅客船ではケースがあるものの、年間のリース代をみた場合、減価償却費を下回ることは考えづらいこと。以上から、今回は新造船による船舶購入を想定し、それぞれのモデルについて耐用年数を減価償却期間として、定額法による減価償却費を支出に加えた。
- 住民ニーズ調査結果からみた事業化可能性については、減価償却費が加わることですべてのパターンで1,500万円以上の赤字となり、事業採算性がかなり厳しい結果となった。特にモデル1（従来型フェリー）については減価償却費が高いことに起因し、他のモデルと比較して、赤字額が高く、最も事業化可能性が厳しい結果となった。
- 今回新たに加わった観光需要調査結果を含めた総合的な事業化可能性の検証に当たっての、「観光需要調査結果からみた想定需要量」の算出について、1次調査から「天草エリアに関心があり」、かつ「フェリー・旅客船を利用してみたい」とする利用ニーズが高い観光客の年間利用者数を算出し、観光需要推計の「基礎需要量」として設定。この「基礎需要量」をもとに2次調査結果から従来通りの運航再開した場合の利用ニーズ、新しいモデルでの利用ニーズに関し、料金別の回答率を勘案して、それぞれのパターンの観光想定需要量を推計した。このパターン別の観光想定需要量を算出する際に、観光客のニーズが高かった低料金での運賃設定を新たなパターンに加え8パターンとした。
- 次に8パターンでの想定需要量の算出結果をもとに、収支シミュレーションではさらに運航便数の効率化を図るパターンとして観光に特化した休日・シーズン運航（年間150日、1日5便運航）を加え、全24パターンで、住民ニーズ調査と同様に収支を算出し、事業化可能性を検証した。

- 以上の流れで収支シミュレーションを行った結果、一番赤字額が低いパターン2-②（小型フェリーによる往復3便運航で料金が旅客運賃1,000円、車両運賃2,500円の料金設定）でも1,300万円台の赤字となり、非常に厳しい結果であった。
- 住民、観光客のニーズはフェリーであり、このパターン2-②は、利用者のニーズの観点から最も有用なモデルのため、将来像モデルを検討する際のパターンとして抽出した。
- 事業採算性を支出の効率性でみた場合、モデル3（小型旅客船）は減価償却費がモデルの中で最も小さく、効率性が高いモデルである。ニーズは低いものの経営リスクの小さいモデルとして考えられ、このモデルで最も赤字の少ないパターン3-②（車両積載できない小型旅客船の往復3便運航で旅客運賃1,000円の料金設定）も将来像モデルを検討する際のパターンとして抽出した。
- 一方、モデル1は減価償却費が高いことから収支も赤字が大きく、実現性が低いモデルであった。
- 事業化検証の総括として以下の考察を掲げる。
 - ①2次調査結果から、観光客の運航再開に対するニーズは現状では低いことから期待していた飛躍的な需要増加は見込めない。
 - ②運賃設定、便数設定をさらに細分化し、様々なパターンから検証にあたったが事業採算性のとれるパターンは皆無であった。
 - ③その中でも最も赤字額が低いものがパターン2-②であり、かつニーズが最も高い車両積載のできるフェリーでもあることから、事業採算性と利用者ニーズの両面から見ると、将来像モデルを検討する際に最も有用なパターンと認められ、将来像モデルのパターンとして抽出。
 - ④モデル3は支出面での優位性が認められ、持続可能性の観点からパターン3-②も将来像モデルのパターンとして抽出。
- 将来像モデルの設定については、上記の2パターンに設定したが、いずれも採算性のとれるモデルには程遠く、かなりの赤字が発生する。そのため、採算ラインを確保するためにはどれだけの需要量の増加が必要か成立条件を整理した。
- パターン2-②については採算ラインを確保するためには旅客数、車両利用数ともに現状の想定需要量より40%の増加が必要となる。この需要量を増加させるために必要な環境条件の例として3つの例を掲げた。
 - ①観光利用の大幅な増大につながる環境整備により集客効果を高めること（大幅な集客効果を実現する大規模な集客施設やイベントの開催等の環境整備がなければ、40%の増加は見込めない）。
 - ②収入をカバーする方法として、多くの市民等の参加による航路維持支援策により収入不足をカバー。例として、本航路を維持存続させたい市民が出資や年間パスポートの購入等により資金を集める（例えば、上天草市民のうち、住民ニーズ調査で「本航路の運航再開についてあなたは必要だと思いますか」の問

いに「絶対に必要である」と回答した19.9%を16歳以上の市民の人口で換算した4,608人が運航パターンの不足経費分を措置するとし、毎年1人2,900円程度を負担。又は、年間パスポート(旅客及び車両セットの利用者会員制度)を17,500円で2,660人に販売)。

③行政支援については、住民ニーズ調査の結果から生活利用としての住民ニーズは極めて少ない結果となったため、生活交通の維持という観点で公的な支援は想定困難。

○同様にパターン3-②の場合では、採算ラインを達成するためには現状の想定需要量より83%の増加が必要となり、相当厳しい条件となった。採算ラインを達成するために必要な環境条件は、住民参加による出資のケースで、先ほどと同様の設定の場合、毎年1人3,100円程度の負担、年間パスポートの場合、5,000円で販売した場合、6,356人に販売できれば年間支出分を充足できる。

○最後に、今回の調査の全体を通じた総括として4点をまとめた。

○1点目は、本航路は生活航路としてのニーズは極めて少なく、住民の日常生活交通手段としての本航路の役割・必要性は低いということ。住民ニーズ調査結果のとおり、通学・通院・通勤の日常生活交通手段として利用する者は全体の6%と非常に低い結果となり、生活交通手段として必須だという意見があるものの実態としては生活交通としての利用は少なく、今後の利用意向はさらに下回る結果となった。そのため、実質的に生活航路としての本航路の必要性は低いものと判断せざるを得ない。

○2点目は、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、持続可能となる事業採算性を確保することは困難である。事業採算のとれるパターンは24パターンに細分化して検討しても得ることができない。新たに航路を再開するに当たって船舶購入費用が大きく、事業化可能性を更に厳しくしている。

○3点目は、航路の運航可能な事業採算性を確保するには、劇的な集客増を図るための環境要因がなければ難しい。つまり、大きな観光需要を増大させるような要因がなければ、この航路は成り立たない。

○4点目は、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に対し、住民の理解を得ることは難しい。行政の財政支援のあり方については、住民アンケート調査では「航路は地域の交通手段として維持すべきで、金額の多寡に関わらず行政支援は必須である」とする回答と「行政支援を行うべきではない」とする回答に分かれる結果となった。実態として、日常生活交通手段として利用する住民は一部に限られる。その一部の裨益者のために、多額の財政支援を行うことは、現状では、住民全体の理解を得られないものと考えられる。今後、本航路の必要性を感じる住民が、航路維持のための出資や利用者会員制のような相応の負担を負ってでも、航路を再開させる取り組みが実施されれば、本航路に対する行政の財政支援への理解が得られ

る可能性はある。

【事業化可能性の検証結果及び将来像モデルについての意見】

(溝上会長)

費用の中で、船価に対し払った費用を減価償却費としており、このシェアがパターン2-②で1/4ぐらいある。これがもし軽減されれば、減価償却費分を引くとほとんど収支がトントンくらいになるようにも見える。1,300万の赤字のうち、先ほどの県補助などを活用すれば800万くらいの上天草市の補助があれば良いことになり、先ほどの市民負担が実現されると、市は400万くらい負担すれば良いという見方もできない訳ではない。

初期投資は書かれているとおり中古船などは考えない方が良いということなのか。

(A委員)

今、我々の航路で運航している3隻のうち、2隻は中古船だが、中古船の場合、かなり傷んでいる場合があり、リニューアルの費用が数千万円かかる。また、使ってみて傷んでいるところが分かり、修繕費がかなり必要となる。結局、中古船は新造船と比べて耐用年数も短いので、費用的にみたらあまり有利と言えないことが現状と考えられる。目先の初期投資だけでみれば中古船の方が安くなるが、この減価償却費分の費用はどうしても必要なもので、費用的にはあまり変わらないというのが実務者として感じるところ。

従来型フェリーはゆっくり走るが、モデル2とモデル3の高速船の場合、エンジンの消耗が激しいので、簡単に中古船だから費用が安くなるということにならないことも申し上げておきたい。

(溝上会長)

我々の減価償却のイメージだと、5年払えばあとはタダになるような感覚だが定義が違うのか。

(事務局)

それぞれの船種に耐用年数があり、その耐用年数を過ぎるとまた次の投資が必要になるということで、そこから償却年数を算出して年間費用を出している。

(A委員)

法人では、耐用年数により課税されることとなっている。遊覧船は固定資産税がかからないが、定期航路には固定資産税がかかり、その税金の算定には耐用年数が用いられる。

(B委員)

地域の公共交通でみれば、山間部の陸上交通も同じような状態であると思うが、陸上交通の場合は補助制度が存在する。しかし、海の場合は離島でないと公的な支援がないのでは、かなり厳しいと思う。こうした公共交通の場合、基本的には公設民営のようなある程度公がバックアップしてもらえないと厳しいと思う。上

天草市と八代市を考えた時に、観光客の可能性はあると思うが、地域住民の交流については将来増えることはないので、公が支えていかなければ民設民営では経営は厳しいと思う。

(オブ b)

熊本県内の航路で、国の航路補助を受けている航路はない。先ほど事務局の説明のとおり補助航路の基準というものがあり、生活航路としてその航路が存在しないと生活ができないという航路に対して補助が行われる。今回の松島・八代航路は、先ほど説明があったとおり、いわゆる半島航路であり、代替交通が存在する点でハードルが高いものと考えられる。現状ではハードルをクリアすることは厳しいのではないか。

今回のモデルは運航費の部分がメインで計算されているが、新造船を航路に持ってきた場合の乗り出しの費用が計上されていないと思った。例えば、新しい船を持ってきた場合は、八代港には浮棧橋がある。合津港には可動橋があり、そこで人が乗り降りしていた。パターンでいう純客船を使用した場合だと、浮棧橋を取り付けなければならないと思う。そのあたりの港湾整備のことになると市・県・国の補助があるかと思うが、そういう乗り出しの部分で乗降設備に係る費用が高額になる可能性が高い。

(溝上会長)

従来の地域公共交通活性化法がサバイバル法に変わった時、離島航路等を合わせて公共交通を総合的にまとめたことは良かったが、単にまとめただけで航路は航路、バスはバス、鉄道は鉄道となっており、中身は変わってなかった。ここで議論することではないが、上天草市や八代市と同様の環境におかれた自治体は全国にもたくさんあると思う。代替手段があるから補助しないというのであれば、バスも車があるから補助しないことになる。しかし、バスは必要だというのが当たり前になっている。なぜ、半島航路はだめなのかという素直な疑問がある。極端にひどい経営状況では論外であるが、最初から別の扱いになってしまっているから検討できなくなっている状況がある。

(A 委員)

県に質問がある。航路運航に対する県の助成は非常に厳しい予算でやっている。しかし、先日の報道で、天草エアライン(株)に20億円も県から支援が出るという記事が出ていた。それだけの予算があればこの航路もすぐ再開できる。飛行機には20億円出て、船は500万円が上限というその差はどこにあるのか。

(オブ c)

報道は承知しているが、詳細が分からないため、私からの回答は致しかねる。

(A 委員)

我々航路事業者やバスなどの交通事業者など、様々な公共交通の事業者がいる中で、飛行機は全く別の扱いなのかなという思いがある。先日、正月の2日か3日だったと思うが、交通事故で橋が渋滞して4,5時間、松島の道路がほとんど動かな

かったということがあった。こうした時にこの松島・八代航路を代替として考えた場合、飛行機と比較して渋滞した時の逃げ道としての価値はあると思った。特に今年は渋滞がひどかったので、県の交通政策課も現状をみて、船にも財源を回して頂ければ、この様な検討会ももっと検討の幅も広がると思う。

(溝上会長)

空港の場合、機体だけでなくインフラの部分も税金でまかなっている。船1隻購入する補助制度があっても良いのではないかと思うのが率直な感想。

今回の調査結果の数字を見ると、この財政上の視点からはこれ以上の検討はできないと思うところ。仮に、数字を変えとしても原単位を少し変える余地しかなく、その程度では最終的な収支には大きく影響を及ぼさないということと考えられる。総括の1~4のことから再運航というのはかなり難しいことだということをおこの検討会の結論として導いていかなければいけないと思うが、このあたりはいかがか。

また、この部分の修飾語の「極めて」はナイーブな言葉なので、消した方が良い。日常的生活交通として航路を利用目的としている人はわずかに数パーセントであるが、「0」ではないので、それを鑑みると、「極めて」の語彙は、否定が強すぎる印象がある。

(事務局)

今、会長から具体的に指摘があった「極めて」は、41ページ、42ページに記載されている。ナイーブな表現でミスリードになると適切ではないので、委員の方々が「極めて」という表現は不適切との結論であれば、この表現は削除することとしたい。

(溝上会長)

この表現の有無で事実に影響を及ぼすものではないので事務局と私で調整させてもらうということで宜しいか。

(一同了解)

(溝上会長)

では、総括の1~4まではご理解頂いたということで、最後の「終わりに」の部分になるが、この内容についてはどうか。

(事務局)

「終わりに」については、これまで御審議頂いたこと及び今回、総括でまとめたことを踏まえて作成した。

段落的には、1段落目、2段落目がこれまでの総括を踏まえたまとめの文章として作成し、3段落目は、これまでの検証結果を踏まえ、生活航路、観光航路としてのニーズは低く、今回は本航路の運航の可否を検証するというミッションがあるため、そういった点からは本航路の運航は難しいという内容でまとめさせて頂い

た。先ほどの説明のとおり、今回は松島・八代航路そのものの運航再開の可否に着目して検討を行った。そこで、マーケティングの観点から本航路のあり方を検討する必要があり、ここにその旨を記載した。今後の部分については、記載のとおり、公共交通全体のあり方を検討するにあたっては、今回のマーケティングの観点のみならず、市民のモビリティ水準の公共性等、種々の観点から検討する必要があることを検討会からの助言として記載した。そして、次の6段落目は、行政からの財政支援について、現状では市からの補助というのは住民の理解を得ることが厳しいということがアンケート結果からも出ているため、その事実を事実として書かせて頂いた。県の補助については、まず市の補助が前提となっているため、厳しいということで書かせて頂いた。43ページには、国の補助で一言付け加えている。松島・八代航路のような、いわゆる半島航路に対しては現状の国の補助制度は存在していないため、本検討会として、いわゆる半島航路に対しても補助制度の新設を期待したいということで、検討会の報告として作成した。

(溝上会長)

事前にこの内容は確認したが、今回の検討会の趣旨は、本航路単独の財務的な分析によって再開させるか否かを検討することであったので、それはそれできちんと検討しなければいけないということでこういった結論となった。今回は公的な視点からの検討はしないが、今後は必要に応じ役所での検討が必要と考え、42ページの下段の「今後、市が公共交通政策を検討するにあたっては、航路・路線を単体として捉えるのではなく、市・地域の公共交通の1つ、つまり、市・地域の公共交通全体を捉え、マーケティングの観点のみならず、費用便益分析による社会・経済的効率性や市民・地域住民のモビリティ水準の公平性等、種々の観点から検討する必要があることを当検討会として助言したい。」の文章を加えた。それと43ページの最後の部分だが、これ以上の議論が進まないのは国の補助制度等の半島航路に対する位置づけが決まっており、これ以上動けない点がある。その点を国の方にも考えて頂くことが必要であるということで、ここで提言させて頂くこととした。今後は、我々の検討会で作成した報告書に基づいて、次の行政判断をして頂ければと考える。

(B委員)

4番目の一番最後のところに「本航路の必要性を感じる住民が、航路維持のための出資や利用者会員制のような相応の負担を負って～」とあるが、これは次の可能性につながる。そこで、住民がイメージできるように事例を入れた方が良いと思う。住民の方が見てもわかりやすくイメージできるものを加えた方が良い。

(溝上会長)

「終わりに」の中で今のやり方では難しいのだけれど、こんなやり方も取り組んでいる例もあるということを入れてみてはどうか。

(A委員)

船の業界でリース関係があるとすれば、海洋土木の作業船をリースするケース

はあるが、旅客船であるとすれば船舶整備公団との共同所有によるリースというかたちと思う。

(オブ b)

旅客航路となると安全面という部分があり、先ほど乗降設備の話をして頂いた。その他に水域と船とのマッチングがないとその航路に配備できないということがあるので、他で動いていた船をいきなりこの航路に持ってくるというのは少し厳しいところがある。

(溝上会長)

案外、飛行機の方が自由に入れるということか。

(オブ b)

飛行機の場合は、極端に言えば、客がタラップから乗降できれば良いが、船では、今はバリアフリーを重視しており、段差が生じるとタラップをつけなければいけない、又は、段差を解消できなければ運航できないという条件が入ってくる。

(A 委員)

乗り物の中で一番気象条件に左右されるのが船だと思う。また、飛行機の場合はボーイングやエアバスのような同規格が運航しているが、船の場合は同じような船は存在しないというのが当たり前という状況がある。

(溝上会長)

原則として了承し、意見があった例示の部分は追記するという事で宜しいか。

(一同了解)

(4) 議題

事務局が、松島・八代航路に係る調査・検討結果報告書案について資料5-3をもとに説明を行った。

(事務局)

報告書は、これまでの第1回から第5回までの審議を踏まえ、作成している。

1ページに、今回の松島・八代航路の事業化可能性の検証結果ということで要旨バージョンをつけた。こちらで全体の概要を確認して頂くことが可能。第2章では概況として、両市の位置、地勢、人口をつけた。第2章の3番目の両市間の通勤・通学による人口移動状況から第4章の1番目の旧航路事業者及び関係機関等ヒアリング調査までが、第3回で御審議頂いた基礎調査の内容である。続く、第4章の2項の「住民ニーズ調査」から3項の「観光需要調査」における1次調査結果については、第4回で御審議頂いた調査内容である。残りの「観光需要調査」における2次調査結果以降は、今回の第5回で御審議頂いた内容を掲載する。その他、資料編として、巻末に今回は表紙のみとしているが、本検討会規約と検討会委員名簿、

検討会での会議経過（第1回から第5回までの次第）、そして、アンケート調査結果として、住民ニーズ調査、観光需要調査（1次・2次調査）の結果と調査票を掲載する。

（溝上会長）

報告書の内容については、皆さん了承か。

（一同了解）

（溝上会長）

事務局から報告はあるか。

（事務局）

事務局から連絡事項が1点。本検討会の報告書は製本を行い、3月中には皆様のお手元にお届けしたい。

閉会にあたり、会長からご挨拶をいただきたい。

（溝上会長）

昨年3月から1年間お忙しい中を航路の財務的な視点からあり方を検討して頂いた。特に、専門家である副会長をはじめ、観光関係者や陸上の交通事業者に委員になって頂き、地に足の着いた議論ができたと考える。結論としてはなかなか厳しい結果となった。それでも先ほども言ったが、こういったことを考える時の視点や、総合的な見方が今後は必要だということがわかっただけでも非常に意義のある検討会であった。先ほどの総括や終わりの内容について国や県にお示しして、これからますます議論になってくることを期待し、この報告書をお際の参考にしてもらいたい。その意味では非常に価値のある議論であったと思う。これもみなさんのご協力の賜物であり、ご協力に感謝する。

これで本検討会は終わりとさせて頂く。