

会議記録

- 1 会議名 高松市離島航路確保維持改善協議会
- 2 開催日時 令和6年6月26日（水）14：10～15：05
- 3 開催場所 高松市役所（本庁舎） 3階 32会議室
- 4 議題（1）離島航路構造改革事業に係る調査事業の実施について
（2）離島航路の運営費補助に係る認定申請について
- 5 出席 岡田会長、十川副会長 代理 小野氏、濱委員、福井委員、
松本委員、山下委員、長谷山委員、藤川委員、吉峰委員
- 6 報道機関 3社
- 7 担当課及び連絡先 交通政策課 087-839-2138
- 8 協議経過

《委員紹介》

会長挨拶

《議事1 離島航路構造改革事業に係る調査事業の実施について》

（事務局）

資料1に沿って離島航路構造改革事業に係る調査事業の実施について説明。

（委員）

本航路は島民のライフラインの一つであり、日々安全運航に努めている。「めおん2」は現在船齢25年で、推進器とプロペラが1つずつという一機一軸で動いている。そのため、万が一トラブルが発生した場合に漂流してしまう可能性があることから、船の保守管理や運航には注意が必要になる。小豆島・直島を運航している船は、推進器が2つでプロペラが2つの二機二軸船であるので、1つ壊れても自力で着岸できる。

今回、国や県、市、島民の皆様方に御承認いただければ、「めおん2」の代替建造を進めていきたい。ただ、コロナ禍が終わり、現在造船ブームとなっている。また、鋼材費等の物価高騰もあり、計画どおりに造船できるか懸念がある。造船所を選定して皆様にお諮りしながら事業を進めていきたいと考えている。港や航路の関係、利用者数、事業規模によって船の大きさが決まるが、今の「めおん2」と同等の大きさになるのではないかと考えている。

最近、サンポートでは観光客が多く、他の島に行く方でも、「めおん」をバックに写真を撮る方がいる。「めおん2」のリプレイスに当たっても、島民の皆様がリラックスして島に渡ることはもちろん、観光客が乗ってみたいと思えるようなデザインにしたいと考えてい

る。ぜひとも「めおん2」をリプレイスすることにご賛同いただきたい。

(委員)

「めおん2」の代替建造は、「めおん」の減価償却と重複することにより費用増となるため、まだ難しいと考えていたが、昨年度改めて検討したところ、25年という船齢を鑑みると継続的な安全運航が厳しいという結論に至った。次回定期検査までに代替建造をするのはやむを得ないのではないかと考える。

(会長)

それでは、離島航路構造改革事業に係る調査事業の実施につきまして、原案どおり進めていくことでよろしいか。

(一同)

異議なし

《議事2 離島航路の運営費補助に係る認定申請について》

(事務局)

資料2に沿って離島航路の運営費補助に係る認定申請について説明。

(委員)

別紙の年度別利用者数の推移を見ると、コロナ期間は別として、瀬戸芸開催ごとに航路の利用者が増えてきており、それに伴い、瀬戸芸がない年も航路利用者が少しずつ増加していると感じる。長いスパンで見たときに、これまでと比べて、より島外の方が訪れているなど、島に訪れる利用者の変化が見られるのであれば知りたい。

(委員)

女木島は、瀬戸芸の第1回、第2回は国内の観光客がほとんどであったが、最近はインバウンドで台湾など海外の方が増えており、平日は約7割がインバウンドである。全体的に島を訪れる人は増えている印象だが、リピーターが少なく、新規の人が増えている。リピーターを増やさないと利用者数をこのまま維持するのは難しいと思う。

(委員)

女木島と同様に男木島もインバウンドが増えている。また、U・Iターンの子どもの割合が増えており、通勤・通学等日常的に船を利用する人も増え、住民環境が変化してきている。もともとの男木島の住民とU・Iターンで島に来た人たちの割合が、今はU・Iター

ンが45%くらいだが、来年夏には50%になる見込みである。男木島は女木島ほど観光の島ではないが、「めおん2」のリプレイスによって、通勤・通学等の日常利用が今後充実していくのだろうと思う。

(委員)

2年前に北海道で小型船の事故があった。これを受けて、船舶の安全のための法整備がされ、すでに施行されている。瀬戸内海では、風・波高・霧の3つが航路制限にかかるが、自然現象であるため、判断が難しい。今後欠航せざるを得ない状況が増えることも想定されるため、事前に、どの便が欠航し、いつ復航するのかといった情報を共有するなど、より一層島民の方とコミュニケーションをとりながら運航していかなければならない。

(委員)

運航時の事故の発生率は着岸時が多いのか。

(委員)

高松港は入出港する船が多く、濃霧の場合は事故につながる可能性がある。そのため、船員はお互いに確認できるよう、事前にトランシーバーで船の動きのやりとりをしている。

女木島・男木島での入出港は、風が強く難しいときがあり、また、船が一軸であるため、前進と後進でプロペラの動きを変えなければならず、時間もかかる。全国の船会社の大型船は二軸が多く、リスクは減るが、ランニングコストが増える。経費節減し経営を改善するためには一機一軸になる。

また、新しい船ができれば、現在4年目である「めおん」と1、2か月単位で交替で運航させたい。乗組員が1か月に1回保守管理することができ、船の寿命が延びる。「めおん2」は予備船だが、香川県内の他の離島航路に年に10日から2週間ほどチャーター船として貸し出しており、その収益で予備船の維持費を確保している。弊社も様々な業界に予備船を運用・活用してほしいとPRしているが、縞々の「めおん」をチャーターさせてほしいという要望が多い。「めおん」は島民・観光客のために本航路に投入した船であるため、今後「めおん2」が新しくなることで営業活動もしやすくなり、予備船を利用してくれる方も増えてくるのではないかと感じている。

(委員)

船を新しくしても、港の整備が追い付いていないのではないのか。

(委員)

女木港については、フェンダーの工事を予定しており、現在河港課が担当している。すでに工事業者と契約をしており、工期は来年の1月末までと聞いている。港の機能の向上・適

正化については、航路を見ている立場から、所管する課に課題を共有し、適切に管理運営が行われるよう努めていきたい。

(会長)

それでは、離島航路の運営費補助に係る国への認定申請につきまして、原案に基づく各種計画書を添えて、手続きを進めることでよろしいか。

(一同)

異議なし

《その他》

(会長)

では、次第3. その他であるが、何か御意見はあるか。

(委員)

現在女木島では、ガソリン運搬事業者がガソリンを運べなくなったことを理由にガソリンの販売ができなくなっている。小豆島は、タンクローリー専用の船を別で走らせているが、人口の少ない女木島は車が30台であり、月に600リットルしか消費しないため、別船は難しい。今後は島民自身が携行缶で買いに行くしかない。船に携行缶を載せるのは、1人20リットルが限界であり、高齢者にはサンポートまで持ってくるのも困難である。何か対応策がないかと考えているが、他の島はどうしているのか知りたい。

(委員)

小豆島の危険物積載船については旅客25名以下という決まりがある。女木島・男木島の航路は島民・観光客を運ぶ航路であるため、年間の利用者数が、瀬戸芸期間は30万人、通常20万人ほどあり、25人以下の便はほとんどなく、危険物を積載できない。

また、本航路は2時間に1本の航路であり、臨時に予備船を増便することも費用的に難しく、すぐには対応できない。

丸亀の航路でも同じ問題が挙げたが、利用者数が少なく、5年間の統計を見ると、旅客25名以下で運航している便が多いため、数便を危険物積載便に指定している。

市が主体となり、島民のライフラインに関わる問題として考えてほしい。

(委員)

今のガソリンの備蓄で9月ぐらいまでは持つが、他にも課題があると聞いている。

(委員)

県内の島でも同じように、ガソリンの輸送が難しいという問題が出ていると聞いている。まずは現状確認が必要であると思うので、関係者への聞き取りや法規制の問題の把握をしたい。生活に関係することであるため、国や県、市、航路事業者、関係事業者、島民の皆様方と連携をして、速やかに対応していきたいと考えている。

(会長)

他に意見がなければ、以上をもって、本日の協議会を終了する。

《閉会》