

平成23年度第2回愛媛県地域交通活性化推進会議航路部会  
議事要旨

平成23年11月28日(月)13:00~15:00

県庁第二別館5階 第3会議室

欠席：松山大学准教授 甲斐委員

代理：今治市長 菅委員(総合政策部 越智部長)

上島町長 上村委員(産業建設部 丸山部長)

1 開会(司会)

- ・資料確認
- ・会議趣旨の確認
- ・本日の会議の進め方

2 議事要旨

(1) 愛媛県地域交通活性化指針について

- 事務局説明 -

愛媛県地域交通活性化指針の概要案(事務局たたき台)等について、事務局から説明。

<意見交換>

越智代理 説明のあった内容について、ほとんどの現状や課題は、この指針の中に盛り込んでいただいていると思うが、その中で、県や市町の財政関係が非常に厳しい中で、非常に難しいことはわかって申し上げているのであるが、財政的な支援の見通しというか、そういった方針がこの指針の中であまりうたわれていないというのが一点ある。また、航路の場合は、民営や公営といった様々な運営形態があるが、おそらく経営が良くなっているところはない中で、経営努力に対する指導や会計的な監査などのことがこの指針の中にあまりないのかなという感じを少し受けた。この二点に関して説明をお願いしたい。

渡瀬部会長 予算的な面はなかなかうたい込みにくいというものがあるし、これはまだ、私限りの考えであるが、できるだけこの指針の中で予算を取りに行くときの攻め口を盛り込んでいきたいと思っている。指針であるし考え方であるから、これだけ確保するとか、そういったことはなかなか書き込めないとは思いますが、できればそんな形だと思っている。このあたりは、現在、事務局とすり合わせ中であるので、事務局から改めて説明をお願いします。

事務局 先程、部会長が言ったように、基本的にはこのような課題がある中で、こういう形が目指すべき方向としてあるだろうと、例えば、補助金に関しても財政が厳しい

中でも目指すべき方向はこうですよと、そういう部分を皆様に議論していただければ良いかなと思っている。そういう意味で、本日の資料の中でも、指針の全体のイメージは先程説明させていただいたが、本日の次第に航路の補助制度に関する資料もあるので、そのあたりで皆様方と共に目指すべき方向や具体的な議論をさせていただければ良いかなというのが一点ある。あと、会計的なものであるとか、厳しい事業者の状況をどう踏まえているのかというようなことも、まさに補助金と裏腹の問題でもあると思っているので、資料1の中でも大きな問題であるが、今後の補助制度の検討や目指すべき方向性に付随する議論としては、資料3の中で議論させていただければと思う。

## (2) 航路運航の活性化に向けた取組みについて

### - 事務局説明 -

旅客船・フェリーの現状及び離島航路補助制度等について、事務局から説明。

### < 意見交換 >

和田委員

まず、離島の補助航路についてであるが、先程、誰が監視していくのかという意見があったが、離島航路整備法における国の監査は毎年受けていくわけで、誰も関知しないで、県が補助するというわけではなく、常にコストの削減も求められてきた。今の現況は、コストの削減を行って、国・県・市の補助を受けても収支が伴わない状況である。私は全日本海員組合として乗組員の代表であるが、もうすでに乗組員の賃金までもが、最低賃金に触れる際まできている。そこまでコストを圧縮してもやっていけない状況になってきている。補助を受けても、累積赤字がたまっている。これらの問題について、県として、航路が必要かどうかを考えることも必要。補助がなくなるのであれば、航路を止めざるを得ないという事業者が出てきているのが離島航路の状況である。先程から、高速道路の土日祝祭日の上限千円の話が出ているが、確かに東北の震災の影響でとりやめという状況になっているが、あくまで土日祝祭日、一週間で言えば、あくまで3分の1か4分の1の期間について乗用車が上限千円ですよ、というのがなくなっただけ。元々この根底にある夜間の5割引、通勤割引など一部の割引は未だに継続されている。今までは、国がある程度お金をつけながらやってきた制度で、船会社には民間企業としての自助努力が求められるのに、橋や高速道路の方は、皆さんの税金が投入されて割引されているわけである。考え方によると、税金を投入したところと競争をしないといけない。これは絶対に不可能なわけである。県として、広島に行く航路、京阪神へ行く航路、九州へ行く航路が必要なのか、必要でないのか。本来は高速道路の話は国に言うべきだとは思いますが、必要であれば、何らかの支援措置も含めて県として航路が必要か必要でないのか、ということを考えてもらわないといけないし、これから支援措置を考えていきますよというような話も出ているが、もういつ廃止になってもおかしくな

いような状況が全社あると思う。多少1社2社ぐらいはトントンでやっているところもあるかもしれないが、大体の会社はやっていけない。その中で、21~22年度に実施していただいた県の港湾使用料の減免等も今は実施されておらず、これから航路を残していくために、何を頑張っていくのか。一方で、災害があったときは協力してよと。災害があったら協力してもらおうけど、何も支援しない。そういったことで、県の考え方が良いのか悪いのか。これも突き詰めてもらいたい。やるからには早く手を打たないと、これを皆で相談してこれからやっていくということだろうけど、残すなら残す、いらぬならいらぬ、ということを考えてもらいたい。私の個人的な意見であるが、以上である。

渡瀬部会長

残すか残さないかは、離島航路と一般航路で完全に分けて考えないと非常に厳しい問題である。当然、お話にもあったように、県としてどう考えるのかということとは、早急に考え方を指針の中に盛り込んでいかなければいけないし、早く決めないといけないのは分かっているけど、それは結局、後々に財政負担を伴うものとして、皆さんにご協力をいただくということになり、当然、高速道路もそういう形でやっているけれども、高速道路は利用者が多くいるが、和田委員からいただいたお話は肝に命じて、そういう指針を早くつくってどういう形で支援し、残していくのかということを考えていきたいと思っている。事務局から何かありませんか。

事務局

基本的には、言われたことを踏まえた指針づくりということが一番求められているということでは変わらないと思う。ただ、先程から言われているように、離島航路と一般航路は違うという部分もあるけれども、県としても高速道路の料金体系による影響は非常に大きかったというのは現状認識のところでもお話をさせていただいた通りであって、そういう意味では、高速道路に対する料金支援策をしている国の方で総合的な交通体系のビジョンを示していただいた上で、適切な施策を講じてほしいという要望は常にしているところである。それを踏まえた上で、本日のご意見は十分に検討させていただこうと思う。

渡瀬部会長

ありていに申し上げますと、一般航路は置いておいて、我々は特に離島航路に関して利用者負担をどこまで下げるのか、あるいはどこまでいただくのか、これは県民の皆さんの税金をつぎ込む県単補助であるから、市町も一緒だろうけど、どこまで利用者に負担をいただいて、県や市町が補助させていただくのか。潤沢に予算があるのであれば限らない補助も可能だと思うが、そこが我々としては非常に悩ましく、この指針の策定に当たっても大きな課題になっているところである。

山本町長

今の話は国の方でもあって、極端に言えば、島に誰か一人でも住んでいたら、航路を続けなければならないのかという問題も出た。当社でも20年以上前に航路を一つ止めたが、お客さんはおばあちゃん一人で920円の運賃をいただいて、船員3人、船1隻の油代を使って、毎年その航路で何千万円の赤字が出ていた。そこは半島部だったもので、交通の便が悪くて、バスでは約1時間30分、船では15分~30分程度。しかもバスだと酔うということであったため、会社でも一生懸命やったけ

れども、現実には廃止した。その際には、自治会の方々に集まっていたいて、状況説明をして、それでも続けてほしいのかということを知ったら、皆さん経営内容を見たときにびっくりして、国や県が満額補助して運航しているのかと聞いていた。これだったら、私らだったらとくに止めていると、よく今までやってくれたということで納得いただいて止めた航路である。現実的には日々そういうことがあって、日振島も高齢化率がかなり高くなっていて、これは日振島だけでなく、全国 120 航路がそういう状況である。国自体の人口が減りつつあるので、そういう状況になると思うが、そこで考えていただきたいのは、お金がかかって不便なのであれば、島に住まなければいいじゃないかと、極端な話で言えばそういうことである。でもやはり、そこは地域を守る、国の自然を守るという意味で、また、良い魚などが一次産業で獲れ、10 年ぐらい前には日振島は全国でも有数の産地として天草等を出荷していたし、そういう資源についても一所懸命に頑張っている。そういうのも航路の採算がとれないから島に人は住まなくていいよ、もう航路も止めていいよ、という話かというともた違うと思う。確かに船はお金がいる。つくるのに一番お金がかかるのは飛行機だと思うが、その次ぐらいに船がお金がかかると思う。小さな 70 人乗りの船でも 3 億円ぐらいかかった。陸だったらビルが建つ金額であるけれども、つくったときから減価償却していくことになり、通常は 9 年で交換することになるが、当社では 20 年使わせてもらって、なんとかやっていこうというような努力をしていこうと思うが、現実に過疎化や高齢化といった様々な問題もあり、皆さんの税金を使っていることは重々分かっているが、そここのところを皆さんがどうお考えになるのか、また、住民の方にいつも言われるのであるが、この航路がなくなったら、どうやって外に出て行けばいいのか。何かあったら署名活動でもなんでもするので、とにかく航路は維持してくれというお話をいただいている。現実には、こういった状況であるので、コストの面だけを見ないでいただきたいと思う。また、船の場合は何かあったら命に関わるので、安全を一番大事にしており、きちんとした乗り物をつくらないといけないので、費用がかかる。もう一点、国の補助制度改正に伴う県補助制度見直しの主な論点について、経営改善カットに係る地方負担に関しても、是非ともお願いしたいのであるが、実は経営改善カット制度は、国は止めるということだったが、なぜか残ってしまって、当社もカットをされている。この制度は、簡単に言うと、航路の収支率が全国平均に満たない場合は、国の補助金を一部カットするというものであるが、現実的に考えて、島の人口は減るし、不景気による荷物量の減少もあり、個人が努力をしても無理な現状がある中で、机の上の考え方で一律にカットされる。この件に関しては、他県では、島しょ部等の事情を踏まえ、県がカット分も満額補填しているところもあり、そういう形でやらないとやっていけない。そうでないと、会社が毎年銀行に借りて、累積赤字が雪だるま式に増えていくため、誰かが出さないといけない。それを理解している県では負担しており、今では累積がないところがほとんどである。残念ながら愛媛県では、残っ

ている。累積赤字が大きくならないうちに補填していただき、航路が維持できるように是非お願いしたいと思う。県補助金支払いの前倒し、概算払いについては、前も少しお話をさせていただいたが、補助金というのは、何か特別ことが起こらない限り、だいたい毎年似たような金額になっている。その関係で、同業者からの話では、他県では、金額が決まっているのだったら運転資金を銀行から借りて、利息も含めて最後に国・県・市が支払うのではなく、県の方で、利息がいらぬ方法でいくということで、県で運転資金の貸付を行って対応しているところもある。これによって、銀行から運転資金を借りなくて済むわけである。そうすると利息が助かるということになる。何億円も借りているところは大きな利息金額になる。こういう対応をしている県もある。三方良しということで対応いただければとても良い方法であると思う。

渡瀬部会長

補助金支払いの概算払いについては私も過去に財政部局におり、また、離島航路の補助も昔からあったが、おそらく、県の運転資金の預金利息も少なくないため、この制度で昔から続いていたということがある。また、会計制度上も原則最後で支払うというのがあって、今は預金利息も1%を切っているの、そろそろ本当に考えていかないといけないことだと思うが、会計の原則という問題もあるので、宮城県がどのようにしているのかも勉強させていただくこととし、お話の最初にあったように、離島航路の問題としては、本当に島民が一人でもやるのかと言われると、県・担当部局としては、首をひねらざるを得ない。どこまでの人数でやっていくのかというのは、この指針の中ではうたい込まないけれども、厳しいかもしれないが、考え方みたいなものは出させていたいただきたいと思っているので、一人でもやるのかという話は極端な例になると思うが、参考にさせていただく。

一色委員

二点あるが、地域交通というか、離島航路についても、人口が年々減っているから、それで経営が厳しくなるのは当然だろうと思う。その中で補助金をできるだけ少なくするために、事業者を含めて増収努力をしなければならないということは当然のことと考えている。その中で一点だけ、私どもも中島航路をもっているが、前向きな話としては観光振興の観点をどこか書き込んでいただければありがたいと思う。今、私どもの中島航路では、広島航路を使って、年間だいたい50校ぐらいが修学旅行で松山から広島へ行っているが、逆に広島から松山に入ってくるのは、従前は2校か3校ぐらいだったのが、県や松山市が積極的に修学旅行を誘致しようという努力をしていただいて、今は逆に広島の方から53校ぐらい修学旅行生が入ってくるようになっている。増収策の一環としてでもあるし、観光振興の面からもそういう観点をどっかに書いていただければというのが一点である。それから二点目というのが、先程、山本委員からお話があったように、船の建造には多額の費用がかかる。高速船だとだいたい3億円というお話があったし、フェリーだとだいたい10億円ぐらいかかる。それで、船が老朽化してくると安全性の問題もあるので、どこかでつくり替えなければいけないわけであるが、私ども離島航路事業者の体力

からすると、やはり一度に 10 億円を投資するということがそもそも難しくなってきた。それから、もし 10 億円を投資すると、当然運賃に跳ね返らざるを得ないようになるが、運賃は逆にもっと安くしろという島民のご要望もあるので、事業者の体力では難しいということで、今、全国的に言われているのは、「上下分離方式」というか長崎県がやられているように、県なり市に船を建造していただく、あるいは建造費を過疎債か道路財源の一般財源化された資金を活用していただいて、2 分の 1 かしかるべき補助をしていただいて、船会社にリースをしていただく、などの「上下分離方式」の活用なり導入をご検討いただければありがたい。

渡瀬部会長

最初にお話のあった、観光振興の視点については、中村知事も広島県との交流を非常に大事にしているし、しまなみ地域になると思うが「大・しまはく」をやりたいという考えを持っている。また、広島県の方では「海の道構想」といって、広島、岡山、香川、愛媛、山口の 5 県が連携しながら、いろいろイベントとか交流事業をやりながら人を呼んでこようという構想も立ち上がっているの、そういう中でも、離島航路の問題、一般航路の問題というの、捉えなおしていきたいというのはある。「上下分離方式」については、また考えてみたいと思う。

二宮委員

私は普段は航路を使わないけれども、住民からしてみれば一人でも船は走らせてもらった方が良くと思うが、バスと船が両方使えるところは船を廃止しても良いと思う。また、例えば、バスが土日祝祭日は走らないというようなことになった場合に、航路もそういうふうになったら困るので、バスと航路の連携で、バス会社には航路の時間に合わせたバスの運用を考えてもらうようにしてほしいと思う。赤字をいっぱい抱えた船会社さんにずっとお願いをしていくことはなかなか難しく、そのうちなくなっていくのではないかなと思うが、そうなったら、離島の方は絶対に船が必要であるため困る。今、観光と言われたけれども、「しまはく」に松山の多くの住民が行って、帰りの運賃が無料ということで、これは松山市が税金を出しているのであるが、すごく多くの方が行く。こういうふうにならぬところで観光じゃなくても、こういう島ではこういうこともできるんですよ、来てくださいよと。そのためには船がいりますよ、船旅もいいですよと。いろいろなところで離島の方が考えたそういう動きがあれば、皆の足も島へと向かうと思う。「しまはく」は良かったと思うので、そういう意味で何か形をとって船に乗るような仕掛けづくりをして、船会社が赤字を抱えてなくなるというようなことにならない方法を県としては考えるべきじゃないかなと思う。

井上委員

私も毎日、興居島へ仕事に行っているの、補助航路ではないが、船を利用している。この春に 2 航路あったものが、1 航路に統合という、2 つの会社が 1 つの会社になったが、見ていると同じ航路を使っている会社によって全然違う。住民の方が非常に感じているのは、誰のための船だったのかということである。以前は船員の方たちが自分達のいいように身内意識でやっていたものが今回新しく会社が立ち上げられると対応が全然違う。そうすると乗ってみようかな、利用してみよう

かな、ということにも繋がってくるので、ささやかなことであるようでも、そういった経営努力もこれからはますます重要になるのかなと思う。二宮委員も言われたが、「しまはく」は非常に良かったが、あれが一発勝負で終わらなければいいというのが私達の感想である。これが2年、3年経ったらどうなっていくのだろうと思う。これからは島の中での魅力をどんどん発信して、いろいろな人が気軽に足を運んでくれる、こういったことで船の利用価値が上がっていくのかなと思う。船を動かすのは本当に大変だということも存じ上げている。私も元々、過疎に悩む愛南町の出身で、地元を離れてきた人間であるから、不便な所から便利な所へという人間の心理もよく分かるが、そこに留まって努力していくという人間も絶対にいると思うので、この会が有意義なものとなって、県のいろいろな助成によって、航路が保たれていけば良いと思う。将来的には、いつかなくなっていくものかもしれないが、必要とする人間がいる限り頑張っていたきたいと思う。

渡瀬部会長

二宮委員と井上委員からお話があったように観光振興や地域交流という視点や、もっと仕掛けというか、私も地域振興局長という名前になっているので、そういう政策もやっていかなければならないので、非常に参考になった。

奥本委員

フェリー等のバリアフリー化についてであるが、客室が2階にあるため、高齢化が進むと、足が悪くなって2階に上がる階段等で非常に困っている人をよく見かけるが、車両を運ぶフェリーの下の階にそういう客室をつくるというのは、資金もいるし積み込みの車両台数も減るわけであるから、これも大変であるが、今後の新造船の建造にあたっては、こういうことも考えてぜひやっていただけたらと思う。また、先程、防災の面から見た航路維持というのも論点にあった。今回の震災でフェリーが活躍したというのもテレビ等で拝見しているので、航路の維持も大事であるし、防災に対する何らかの準備も必要だということを感じている。

古野委員

先程、二宮委員と井上委員から、「しまはく」は良かったという意見があったが、現在も「里島(りとう)ツーリズム」という名前で復路運賃の割引が続いているので、ぜひ島に来ていただけたらと思う。島をめぐるたいという人は大勢いる。でも現在は、船に乗っていくと、なかなかいろいろな島を巡って行くことはできない。そこで周遊乗船券というようなものをつくっていただくとか、既存のフェリーや高速艇では行けないけれども、島で漁船を持っているような人達がなんらかの免許を取って、人を乗せることができるようになれば、二神とか津和地などから小さい島々を見ることもできるのではないかと思ったりする。それから、島民運賃の割引制度の適用が困難ということであるけれども、どういう割引ならできるのかということを考えていただければと思う。今、ICカードによる割引を実施いただいております、喜んでいる。フェリーを利用するトラックなどへの適用の拡大や、人工透析で通っている方もたくさんいるので、通院交通費の助成というか、そういうことも考えていただきたいと思う。

渡瀬部会長

近くの島をめぐる船の話であれば、今治のうずしおの観光船が一つの形ではない

かと思うが、50人乗りと大きいのが、参考になる。島民運賃の割引制度については、まずは地元市町がやるのが前提となるので、また検討していこうと思う。

濱崎委員

私の地元の九島～宇和島間は、距離が一番短くて、運賃の一番高い航路だと思う。もう何十年も橋がほしいということでやってきたけれども、最近やっと実現されつつあるので、ほっとしている。もう少しの辛抱だから、島の人数もどんどん減っているし、漁船を使って宇和島へ行く人もいるので、船ばかり使っていないということもあって、利用価値がちょっとないのかもしれないが、国・県に対して橋ができる予算をつけていただくことが一番のお願いである。

渡瀬部会長

九島架橋については、調査費がついているので、工程はだいたいはっきりしていると思うが、着工してからも3年ぐらいはかかると思う。

一色委員

先程の奥本委員のバリアフリー化の話であるが、平成14年以降につくる船は全てバリアフリーに対応しなければならないという国の規制になっているので、新しい船についてはバリアフリー対応になっていると思うが、それ以前の船については、バリアフリー対応になっていない。例えば、中島航路の東線に使っているフェリー「なかじま」はバリアフリー対応になっていなかったため、エレベーターを付けようということで約2,400万円をかけて、そのうち1,600万円は公的補助をいただいて、改造している。西線に使っている「じんわ」という新しいフェリーは、エレベーターをつけようかという検討もしたが、船が小さいものだから、それをつけるとトラックの積載台数が減ることになり、特にミカンの島だから、ミカン時代にトラックの積載台数が減ることになるため、エレベーターをつけるのではなく、バリアフリー対応の部屋を下の階につくるという方式をとっている。バリアフリー対応にするにあたっては、車両甲板に部屋をつくる方式、エレベーターを導入する方式、ボーディングブリッジ方式で段差がないようにして乗船するという三つの方式があるので、これからはいずれかの方法をとっていきたいと思っている。

山本ワザバ

私の知人が石巻市で船会社をしているが、災害のときに船にお客さんが11人が、湾に入りかけていたのを直前にUターンして、波をやり過ぎたということがあった。沖に出るまでに二つの波を越えたそうであるが、沖に出ることを決断しなかったら、船ごと波にのまれていたという話をしていた。そのあとは、沖に11人を乗せたまま一晩を越して、朝、自衛隊等のヘリコプターに発見され、救助されたそうである。船というのは、沖に出るとなんとか大丈夫なのである。また、防災や物流の面からも船はたくさん物を積める。ガソリンがないときも、タンクローリーを積んで港から入った。このようにいろいろなことに使えるのであるが、船というのは、資金がすごくかかるので一度会社を止めると再開するのが非常に難しいのである。そういうことで、皆様には航路の維持をさせていただくようお願いしたいと思っている。



### (3) その他

#### 高速船「せきど」の代替船購入計画について

- 中島汽船(株)説明 -

一色委員 お手元に「高速船せきどの代替船購入計画について」という1枚の資料をお配りしている。ご説明申し上げるので、この協議会でご了解をいただければと思う。現在、当社では、中島の各島を結ぶために、フェリー3隻と高速船3隻を持っているが、今般お願いするのは、高速船の1隻「せきど」の代替船購入をさせていただきたいということである。資料の現況のところを書いているように、現在、当社では定員90名、航海速力26ノットの「いそかぜ」と同じ定員90名、航海速力26ノットの「あさかぜ」、定員80名で航海速力25ノットの予備船「せきど」の3隻の高速船で運航をしている。このうちの予備船「せきど」が、今年の10月13日に貸切船としてお客様を松山観光港で降ろして、その後、空船で中島の大浦港まで帰ってきて、仕事を終えたあと、船から火災が発生した。火災の原因は、エンジンの高温化により、熱を遮断するための遮断壁が高熱で燃えて、本来であれば断熱材が入っているのであるが、断熱材をこの船はベニヤ板で覆っていて、エンジンとそのベニヤ板の間が10センチぐらいしかなかったものだから、何百度のエンジン高温で熱せられて、そこから自然発火したということである。残りの船は10センチぐらいではなくて30センチ以上の隙間があり、しかもアルミとか鉄板で覆っているものだから、そういうおそれはないが、この船はそういうことで自然発火をして焼けてしまった。船自体は浮いているけれども、鎮火のために窓を割って海水をかなり投入した関係で、電気系統やエンジン系統がだめになっており、中もすすけていて、事実上使用不可能という状況であり、また、修繕に9千万円程の費用がかかるので、原状回復は難しいと思っている。しかも、先程もお話があったように耐用年数は9年であるが、船齢は23年であり、耐用年数の倍以上経っているので、これを修繕して使うということは事実上、断念している。お手元の資料に「せきど」という写真が載っているが、これが火災を起こして使えなくなった船である。私どもとしては、資料にある「すいせい」という、1996年製でこれも中古船であるが、この船をできれば、本会議のご了解を得て、「せきど」の替わりの船として中島航路に入れさせていただきたいと思う。新しい船を建造させていただければ良いのであるが、先程、山本オブザーバーからもお話があったように、3億円近いお金がかかるものだから、とてもそれだけのお金をかける体力もないので、できればこの中古船で代替をさせていただければと思う。資料の後ろの方に「いそかぜ」、「あさかぜ」という船の写真が載っているが、その船とほぼ同形船のこの船に替えさせていただければということである。焼けた船については、船舶保険をつけていたので、保険金をいただけるということである。したがって、「すいせい」という船を購入させていただく代金は、保険金で賄える見込みであり、ご了解をいただければ、これから関

係者と交渉をさせていただいて船を入れ替えていきたいと考えている。なお、焼けて使用が不可能になった「せきど」については、先程ご説明させていただいたように、修繕を行わずに廃船又は売却を予定しているが、焼けた船であるから売却は難しいのではと思う。それから、購入をお認めいただければ、今回購入する「すいせい」が一番新しい船になるものだから、その船と「いそかぜ」の2隻を主船として東線と西線に投入し、「あさかぜ」は、予備船に回して使っていきたいと考えている。急ぐ理由は、今持っている「いそかぜ」、「あさかぜ」が国の検査のために12月から相次いで定期検査に入る。造船所の修理を終えて国の検査を受けるまでに1隻で約10日間かかるから、そうなると思える船がなくなり、高速船の便を欠航せざるを得なくなるので、欠航を避けるために、今回ご了解をいただければと思う。2隻で約20日間使えなくなる予定であるので、了解をいただいて島民の方にご迷惑をかけないように、欠航が生じないようにさせていただければということである。

【平成23年12月 高速船「すいせい」購入（平成24年2月から就航）】

渡瀬部会長 航路計画の一部変更という扱いになるかと思うが、皆様ご異議ありませんか。

- 委員一同 異議なし -

#### (4) その他

##### 盛運汽船株の新造船「しおかぜ」の紹介について

- 盛運汽船株説明 -

山本ワザハ - 弊社の新造船についてご紹介させていただく。「しおかぜ」という船を今回つくらせていただいた。東日本大震災の影響もあり、四苦八苦したが、前の船を20年近く使っていたものだから、交替ということで作らせていただいた。実は船は買った方が安い、宇和海の場合は、限定沿海といって、外海になるので、波の力が瀬戸内海とは全然違って、要するに豊後水道の中を走っていて、位置的には九州と四国間の日振島ということになる。そういう関係上、どうしても弊社の場合は、丈夫な船をつくらないといけないので、安い船を買って、すぐに代替船を建造することになる。20年使える船ということで、特徴の一つは、バリアフリーの関係で、中に車椅子で回れるトイレと通路をつくった。その関係上、乗船可能人数は、前の船よりも減っているが、中はゆったりとしている。桟橋の大きさに合わせてバリアフリー対応の船をつくる必要があったため、双胴船という形を導入している。それから、外海を運航するため、船底のアルミの厚さも瀬戸内海の船よりも厚くなっており、ドアも車椅子の通る幅のドアをつくったため幅が広くなり、豊後水道の風の影響を受けて危険であるため、油圧式のドアを導入している。安全上、オーダーマイドでつくる必要があったため、費用は少しかかったが、いろいろと工夫されている船であるので、ぜひ、足を運んでいただき、「ぐるり宇和海」などの周遊切符を

利用していただければと思う。また、2階席や外に出られるデッキスペースもついている。来年の3月頃に宇和島まで高速道路が延伸することに伴い開催される「いやし博」など、観光の面で役に立てると考えている。

渡瀬部会長

ありがとうございました。ご意見やご提案については、最初に申し上げたように、様式を付けているので、FAXなりメールで、お送りいただいたらと思う。