

航路改善計画

平成26年 3月27日

航路名 蓋井島～吉見航路

事業者名 下 関 市

1. 蓋井島～吉見航路改善協議会の概要

蓋井島～吉見航路改善協議会は、地元利用者代表として蓋井島自治会会長、地元経済界を代表して下関商工会議所専務理事、また、財務会計専門家や行政側から山口県関係課長、下関市関係部長などを委員として、平成26年1月14日に第1回を開催して以来、計3回の協議会を開催し航路改善について協議を行った。開催概要並びに構成メンバーは以下のとおりである。

表 蓋井島～吉見航路改善協議会の開催概要

	日時・場所	協議内容
第1回	日時：平成26年1月14日(火) 場所：下関市役所議会棟3階 第2委員会室	(1) 改善協議会の設置について (2) 航路の現状・課題について (3) 航路改善に向けた検討の進め方について (4) アンケート調査票について
第2回	日時：平成26年2月27日(木) 場所：下関市商工業振興センター3階第3研修室	(1) 航路に関する住民・利用者の意向調査について (2) 航路診断について (3) 経営診断について (4) 航路運営の改善方策(素案)について
第3回	日時：平成26年3月24日(月) 場所：下関市商工業振興センター3階第3研修室	(1) 航路に関する住民・利用者の意向調査について (2) 航路改善計画(案)について

表 蓋井島～吉見航路改善協議会委員

所属	職名	氏名
国土交通省九州運輸局下関海事事務所	所 長	山口 茂樹
山口県商工労働部交通政策課	課 長	松田 邦夫
下関市総合政策部	部 長	三木 潤一
下関市農林水産振興部	部 長	村上 治城
蓋井島自治会	会 長	中村 求
下関商工会議所	専務理事	冷泉 憲一
弘利中小企業診断士事務所	中小企業診断士	弘利 要
下関市港湾局	局 長	西村 尚己

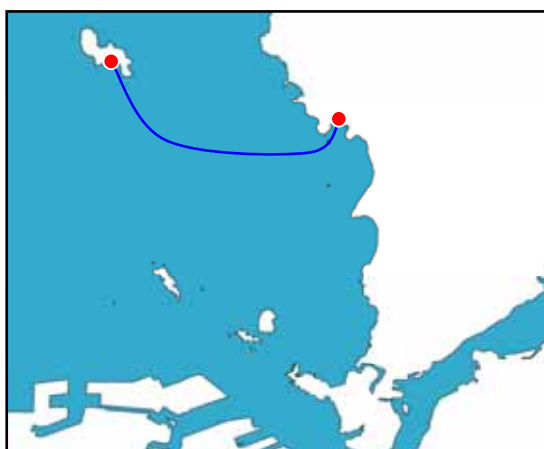
2 . 航路の現況

蓋井島～吉見航路は、JR吉見駅近くの吉見港と下関市蓋井島（H25.3現在 人口100人）との間、延長14kmを所要時間約35分で連絡する定期航路である。

航路の運航は、平成10年2月に進水した「蓋井丸」が対応しており、人の輸送のほか、船舶に取り付けられたクレーンを活用して資材等の輸送も行っている。

運航本数は1日3往復（11～3月は2往復）、運賃は片道大人620円、小人310円であり、島内居住者に限定した往復割引料金や通勤定期、通学定期などにより、島内居住者の負担軽減を図っている。

蓋井島は漁業を中心とした自然豊かな島であり、特に夏場には、釣り客や団体・家族連れでのバーベキュー・海水浴等の島外からの利用客が見られる。



航路概況	区間	下関市蓋井島～下関市吉見
	運航距離(片道)	14km
	所要時間	約35分
	運航回数/日	3往復/日(冬季11～3月、2往復/日)
船舶概況	運賃(片道)	大人620円 小人310円
	船名	蓋井丸
	就航年月(進水年月)	平成10年4月(同年2月)
	船種	旅客船
	長さ(全長)	26.00m
	幅	5.00m
	深さ	2.00m
	総トン数	49トン
	主機関種類	ディーゼル
	乗組定員	3人
	旅客定員(椅子)	80人
	(座席)	58人
貨物積載容量	22人	
	1.5トン	

3 . 航路診断結果

蓋井島～吉見航路の利用実態や利用者・住民アンケート調査から航路の現状を分析した結果を踏まえ、以下の7点を航路の問題点として整理した。

：厳しい気象条件による冬季運航率の低下

11～1月は運航率が90%以下に低下する傾向にあり、かつ冬季は2往復/日の運航であるため、欠航は島民の移動に大きな影響を及ぼしてしまう状況にある。

：現船の老朽化とバリアフリーへの対応

「蓋井丸」は、船齢が15年と老朽化が進行しつつあり、維持修繕に必要なエンジン部品の調達が困難な状況が発生している。また、バリアフリー対応となっておらず、島民の「乗船口や船内の階段・段差等」に対する不満度が高くなっている。

：利用者ニーズへの対応

島民から年間を通じて3往復/日に増便する要望が出されており、利便性確保の点からも便数改善が望まれる状況にある。

：停滞する航路利用者

蓋井島の人口は、将来も減少することが想定され、島外利用者が現状のままで推移すれば、航路利用者は今後減少することが見込まれる。

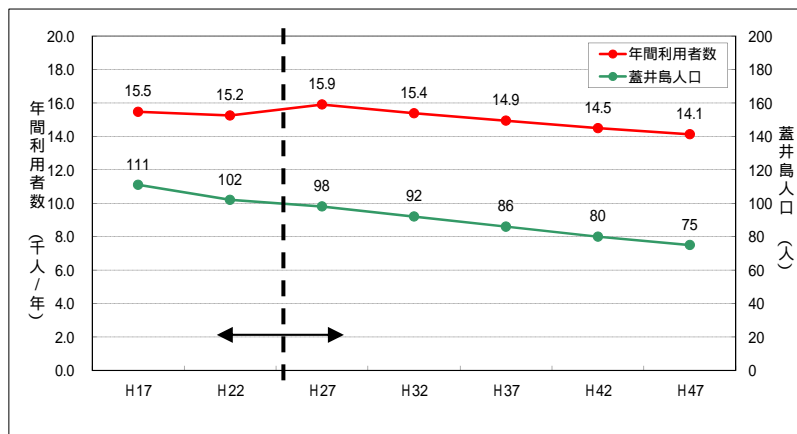


図 蓋井島人口、航路利用者数の推移（現況・将来）

：観光・交流への対応

航路利用者の約6割が島外利用者（吉見発券）と想定され、夏場には釣り客の他に、団体や家族連れでのバーベキュー・海水浴等の利用があり、交流を促進する上での資源に恵まれている。しかし、利用客はここ数年一定と伸び悩んでいる。

：需要と供給のアンバランス

旅客定員80人に対して利用者数の少ない便が多く（40人以上が利用する便数は全運航便数の約1%未満（H24年度））、需要と供給の乖離が生じている。

しかし、荷物輸送では、重い荷物の輸送が多く、また、船舶に取り付けられたクレーンを活用して、資材等の輸送も行っており、船舶の小型化には十分な検討が必要となる。

さらに、響灘の荒天状況下での運航を強いられることもあり、「揺れが少なく、乗り心地がよいこと」を重視する意見が多い。

：懸念される経営の悪化

運航収益は10百万円前後で推移しているが、費用は57百万円～88百万円程度を要しており、毎年度48百万円～78百万円の欠損額が生じている。

欠損額に対しては、国・県の補助金と下関市で負担している状況である。

なお、将来も人口減少に伴い利用者の減少が見込まれ、運航収益の減少とともに、引き続き欠損額が発生していくことが見込まれる。

4. 航路改善計画

(1) 概要

基本的な考え方

本航路は、蓋井島と本土を連絡する唯一の公共交通であり、蓋井島住民の移動、生活物資や農業関連資材の輸送等を担い、生活に欠くことのできない交通手段である。

このため、本航路は蓋井島の重要な生活基盤として位置づけ、下関市による運営を維持しながら、安全で安定的な運航の維持・徹底を図り、持続可能な航路づくりに取り組むものとする。

基本方針

基本方針1：現船の老朽化対策による経営効率化

現船は船齢が15年で老朽化が進みつつある中、維持修繕に必要な部品等の調達が困難な状況が発生するとともに、検査や修繕にかかる経費も嵩んできており、将来的な安全かつ安定的な運航確保が懸念される。

また、バリアフリー化、利用者数に応じた船舶規模の適正化の要請も踏まえ、これら

への対応とともに、利用者の要望が高い「乗り心地」の確保に留意しながら、現船の老朽化対策を検討し、安全で安定的な航路の維持・確保、経営効率化に努める。

基本方針2：利便性向上や交流人口拡大による利用促進

蓋井島住民の生活を支える航路として、また交流人口拡大のための航路として、利用者のニーズに配慮した利用促進策を積極的に進め、利用者の維持・拡大と収入増を目指す。

基本方針3：経費削減・収入増加策による経営効率化

安全で安定的な航路の維持・確保のためには、将来の欠損拡大を回避することが不可欠であり、各種の経費削減、収入増加策を検討、実施する。

(2) 具体的内容 (離島航路構造改革補助関係)

【基本方針1：現船の老朽化対策による経営効率化】

老朽化対策の代替案の比較

現行船舶の課題に対して、現行船舶のエンジン取替えを含む大規模改修、又は新船建造 (小型アルミ船、小型FRP船) による対応を検討し、比較検討を行った。

住民アンケートを実施した結果「大改修」に多くに支持を得たものの、第3回協議会において結論を得ることができなかった。よって、今後継続して検討することと決定した。

表 対策案の考え方と主要要目等 (想定)

		現船の大規模改修	小型アルミ船の新造	小型FRP船の新造
考え方	設定の考え方	現船改修により課題に対応	ダウンサイジングでの新船建造により課題に対応	
	課題対応	老朽化対応	主機・軸系取替え等の改修	新船建造
		B F 対応	ガイドラインに準じて対応	ガイドラインに準じて対応
主要要目等 (想定)	船質	鋼	アルミ	FRP
	総トン数	49トン	19トン	
	全長	26m	22~24m程度	
	幅	5m程度	4.0~4.5m程度	
	主機間種類	ディーゼル (1基1軸)	ディーゼル (2基2軸)	
	出力	829ps程度	510~575ps程度×2	
	航海速力	12.5ノット程度	18ノット程度	
	旅客定員	75名程度	40~50名程度	

表 老朽化対策の代替案の比較

		現船の大規模改修	小型アルミ船の新造	小型FRP船の新造	
利用者対応	旅客数	現船と同様の対応可	40~50名程度は乗船可		
	バリアフリー対応	乗船口	船内両側乗船口に昇降リフトを設置	浮棧橋を設置して対応。ただし両港とも狭いため設置場所について漁協との調整が必要	
		船内経路	客室~トイレ間のBF移動経路が確保できない可能性あり	船内でのBF移動経路は確保可能	
		客室	BF客室は確保可能	BF客室は確保可能	
		トイレ	ガイドラインに準じて対応	ガイドラインに準じて対応	
	欠航頻度	船舶による欠航頻度の差はない	船舶による欠航頻度の差はない		
乗り心地	現船と同程度	速力が増すため、縦揺れ・横揺れが軽減。ただし、荒天時は海面をたたくような振動発生を見込む			

荷物対応	荷物スペース確保	現船と同様に荷物積載可能	現船と同程度の荷物スペース確保可能		
	ユニック搭載	現船のユニック活用	現船と同程度のユニック(0.95t)を搭載		
経済性	初期費用	204百万円	353百万円	320百万円	
	主な経常経費 (7年間の累計)	322百万円 44百万円減、12%減	283百万円 83百万円減、23%減	266百万円 99百万円減、27%減	
	減価償却費 (7年間の累計)	89百万円 (未償却年数7年)	236百万円 (償却終了)	203百万円 (償却終了)	
	損益 (7年間の累計)	385百万円 45百万円増、13%増	454百万円 114百万円増、34%増	442百万円 103百万円増、30%増	
蓋井島住民の意向		住民の52%が支持	住民の24%が支持	住民の2%が支持	

【基本方針2：利便性向上や交流人口拡大による利用促進】

ニーズに対応したサービス改善

バリアフリー対応

現船の老朽化対策の中でバリアフリー対策を実施するものとし、バリアフリーガイドラインに準じた船舶とする。また、利用者の乗降船時や荷物等の積み降ろし時には、引き続き船員による補助を実施し、高齢者・障害者等が利用しやすい環境づくりに努める。

冬季増便対応

冬季3往復/日に増便について検討を進めることとし、当面、実験的に冬季増便を行い、影響・効果を把握する。

蓋井島での待合所の確保

現在、蓋井島では待合所が設置されておらず、利用者アンケートでは待合所の設置を望む声も多い。このため、漁村センターを活用するなどして、待合所を確保することを検討する。

地域づくりと連携した航路サービス

各種情報の発信

来訪者の蓋井島への誘客・航路利用を促進するため、航路及び蓋井島に関する各種情報の発信強化を検討する。

- ・ホームページのリニューアル(一元化)と情報メニューの拡大

地域づくり企画とのタイアップによる割引乗船券

蓋井島への誘客・航路利用を促進するため、蓋井島住民との連携により、お得感のあるセット割引乗船券の販売を検討し、当面実験的に実施。

- ・ファミリーフィッシング乗船券(釣り道具レンタル、マップ等とセット販売)
- ・朝市乗船券(海産物割引券、試食券、マップ等とセット販売)

ウイークエンドパスポート(回数券)の販売

主に釣り客をターゲットとして、土日祝日のみ使用可能なパスポート(1~3ヶ月有効)や回数券の割引販売を検討し、当面実験的に実施

マイシッピング意識の醸成

蓋井島住民や利用者が、「蓋井丸」に今以上に愛着を持ち、できるだけ利用しよう、大切にしようという意識を醸成することも重要であり、蓋井島住民や利用者と一緒に取り組むことを検討する。

- ・蓋井丸の愛称、船体ラッピング、ゆるきゃら等の公募

【基本方針3：経費削減・収入増加策による経営効率化】

経費削減による経営効率化

船舶老朽化対策による経費削減

船舶の老朽化対策と併せて、燃料潤滑油費、点検修繕費等の経費削減を図る。

船員の退職に伴う嘱託職員の採用

現船員の退職後の新規職員は嘱託職員を採用し、経費節減を図ることを検討する。

エコドライブの継続実施

不要なエンジン回転を抑えるなど、引き続きエコドライブの実施・徹底を進める。

収入増加策による経営効率化

荷物対応

蓋井島住民のニーズに対応するとともに、収益の増加策として、取扱荷物等の拡大を検討する。

- ・ 貨物（30kg 以上荷物）の積み込み
- ・ 燃料（灯油・ガソリン）の積み込み

定期航路の空時間を活用した周遊観光航路の検討

アンケート結果によると、蓋井島の自然に対する評価は高く、このような資源を活かすべきとの声も多い。このため、現在、アクセスが不便であり多くの観光客が到達することのできない蓋井島の北側海岸付近を周遊する等、現在の定期航路の空時間を活用した周遊観光航路の整備について検討を進める。

(3) その他