

# 離島航路共通予備船の整備に関する調査

## 調査報告書

平成24年3月

財団法人 九州運輸振興センター



## は し が き

本報告書は、当センターが、『日本財団』の助成事業として昨年度に引き続き実施した「離島航路共通予備船の整備に関する調査研究」を取りまとめたものです。

離島に住む人々にとって離島航路はライフラインとして極めて重要な役割を果たしていますが、その抱える課題も多くあります。そのうちの大きな課題の一つに、就航船舶が船舶検査を受けるためのドック時や当該船舶が故障した時などに、これに代わって就航する船舶（代船）を安定的かつ確実に確保するというものがあります。

従来は、定期航路の予備船や観光用の遊覧船などを含め複数の船舶を所有する事業者が存在していましたので、1隻しか所有していない離島航路においても、これらの事業者から代船を借りることにより、ドック時等に運航がストップすることなく安定的に運営が行われてきました。しかしながら、最近では経営上等の理由から、他の事業者へ代船を貸出す余裕のある、複数船舶を所有する事業者が殆ど存在しなくなっており、数年後には離島航路事業者等へ代船として貸出す船舶が無くなるのではと危惧されています。特に全国の約3割という数多くの離島航路が存在し、その多くが就航船舶1隻という現状の九州においては、この問題を解決することが、喫緊の、かつ、重要な課題となっています。

本調査では、その課題解決の有効な方策の一つである共通予備船について、保有が想定される長崎県下五島地域内の離島航路事業者を対象に、共通予備船保有のあり方等について検討を行い、共通予備船の保有・建造実現等に向けた合意形成を図り、もって離島住民の生活の安心・安全に資することを目的として実施いたしました。

本報告書では、関係事業者の方々へ実施したアンケート及びヒアリング調査を基に「離島航路共通予備船の整備に関する調査委員会」において審議・検討いただいたうえで、下五島地域について共通予備船の整備方向についてまとめていただきました。

昨年度の調査結果が、佐賀県唐津地区における共通予備船の実現に大きく寄与しましたが、本取りまとめ結果についても、下五島地区の共通予備船の保有などの早期実現に繋がることを切望いたします。

最後に、本調査研究を取りまとめるにあたり、多大のご指導ご協力を頂きました西南学院大学商学部福田晴仁准教授（委員長）を始め調査委員会の各委員・オブザーバーの皆様並びに調査にご協力いただきました関係の皆様にご改めてお礼を申し上げます。

平成24年3月

財団法人 九州運輸振興センター  
会 長 田 中 浩 二

離島航路共通予備船の整備に関する調査委員会 委員名簿

(敬称略、順不同)

委員長	福田 晴 仁	西南学院大学 商学部 商学科 准教授
委員	山口 茂 樹	九州運輸局 海事振興部 離島航路活性化調整官
〃	渡 田 滋 彦	九州運輸局 長崎運輸支局 支局長
〃	西 元 英 隆	長崎県 企画振興部 次長兼新幹線・総合交通対策課長
〃	東 條 一 行	五島市 商工振興課長
〃	大 田 秀 隆	(有)木口汽船 代表取締役
〃	坂 下 昭 好	嵯峨島旅客船(有) 代表取締役
〃	天 野 勝 之	(有)黄島海運 代表取締役
〃	中 村 誠	五島市 奈留支所 地域振興課長
〃	近 藤 睦 男	五島市 富江支所 地域振興課長
〃	近 藤 泰 廣	五島市 玉之浦支所 地域振興課長
オブザーバー	山 口 領	日本財団 海洋グループ 海洋安全・教育チーム リーダー
〃	河 村 政 香	九州旅客船協会連合会 専務理事
〃	福 山 二 也	九州運輸局 交通環境部 物流課長
事務局	師 岡 照 房	(財)九州運輸振興センター 専務理事
〃	西 井 美 登 利	(財)九州運輸振興センター
〃	藤 井 真 紀 子	(財)九州運輸振興センター
調査機関	原 田 昌 彦	三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング(株) 政策研究事業本部 公共経営・地域政策部 主任研究員
〃	国 友 美 千 留	三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング(株) 政策研究事業本部 公共経営・地域政策部 研究員

## 目 次

第 1 章 調査の概要	1
1. 調査の背景と目的	1
2. 調査内容	2
3. 調査方法	3
第 2 章 対象地域の離島航路の概況	5
1. 対象地域の概要	5
2. 対象地域の離島航路概要	7
3. 対象地域の離島航路における就航船舶の要目	9
第 3 章 離島航路の共通予備船に関するアンケート調査及びヒアリング調査	13
1. 航路別の輸送貨物の種類について	14
2. 各航路における船舶のドック入り時の対応状況等について	15
3. 共通予備船整備に関する意向・関心等について	19
4. ドック入り時対応に関する利用者からの意見・要望等について	23
5. 離島航路の共通予備船に関する航路事業者からの意見・要望等について	24
第 4 章 共通予備船の船型及び保有・管理方法の検討	25
1. 共通予備船の必要性	25
2. 共通予備船の利用対象航路と船型	27
3. 保有・管理形態	30
4. まとめ	34
参 考 資 料	
1. アンケート調査票	参-1



## 第 1 章 調査の概要



## 第1章 調査の概要

### 1. 調査の背景と目的

船舶は定期的に検査を受けることが義務付けられており、特に旅客船は毎年検査を受ける必要があるが、これは離島航路に就航する船舶も例外ではない。

離島航路は、島民にとって極めて重要なライフラインであるが、ほとんどの離島航路では就航船舶が一隻であり、当該船舶が検査を受けるためにドック入りする際には、その間航路を運休せざるを得なくなり、島民の生活に不自由が強いられることとなる。このため、複数隻使用している他の航路の就航船舶を用船する等により当該離島住民の足の確保と生活物資の安定輸送を行い、島民の生活の維持・安定を図っているところである。

しかしながら、複数隻使用している航路が極めて少ないこと等から、検査期間中の用船確保に困窮している。また、複数使用している他の航路等から用船できた場合であっても、当該用船船舶が当該航路の航路・港湾事情に合わず、旅客や車両の乗降上、安全の確保に一層の配慮が求められるなどの問題もある。

こうしたことから、共通予備船の必要性は関係者間では長年の課題として共通認識となっており、その実現は離島航路運営上の重要な課題と捉えられているものの、誰が保有するか、保有した場合の維持・管理費用を誰がどう負担するか、航路ごとに異なる個別事情に対応しうる船型が可能かといった問題から、これが実現できていない状況にある。

そこで、本調査においては、共通予備船の保有が想定される一定の地域内において、当該地域の航路の実情や関係者の意識等を調査し、共通予備船の具体的な保有方法や共通船型等について検討を行うことにより、共通予備船の建造実現等に向けた関係者の合意形成を図り、もって離島における住民生活の安心・安全の確保に資することを目的とする。

共通予備船の実現は多くの離島を抱える九州に共通する課題であるが、本年度は、具体的なニーズや要望が特に強く、共通予備船建造の実現性が高い地域として、下五島地域を対象地域とし、かつ、国庫補助航路となっている離島航路を対象とする。

なお、昨年度（平成22年度）は、日本財団の助成を受け、福岡県中部（宗像市付近）～佐賀県北東部（唐津市付近）を対象地域として調査研究を行ったところである。

## 2. 調査内容

### (1) 対象地域の離島航路における船舶の就航状況の整理

対象地域の離島航路について、九州運輸局資料等に基づき、航路・事業者ごとに航路の概要（航路距離、所要時間、便数、起終点・中間寄港地、貨物輸送状況等）及び就航船舶の要目（船名、船種、総トン数、旅客定員、速力、機関種類・出力、進水年、航行区域等）を整理・分析する。

### (2) 対象地域の離島航路事業者における就航船舶の検査への対応状況の把握

対象地域の離島航路について、就航船舶の検査（定期検査、中間検査）への対応状況等とその問題点を把握する。その際、可能な限り九州運輸局資料等の既存資料を活用するとともに、既存資料で把握できない事項については、離島航路事業者に対する簡易なアンケート調査等により把握する。

また、共通予備船の事例や、他航路の船舶検査時の代船としての用船している事例を調査し、その保有・管理形態、運用状況、収支状況、問題点・課題、及び就航船舶の欠航状況等を把握・整理する。

### (3) 共通予備船に関する関係者の意向把握

対象地域の離島航路事業者や関係地方自治体へのヒアリング調査を実施し、当該地域における共通予備船の必要性や、共通予備船の望ましい船型、想定される問題点、負担可能なコストの範囲、望ましい保有・管理方法等に対する意見・意向を把握する。

### (4) 共通予備船の船型及び保有・管理方法等の検討

対象地域における共通予備船について、当該地域の離島航路に現に就航している船舶の要目や関係者の意向、関連諸制度（国庫補助活用、鉄道・運輸機構による共有建造方式等）や既存事例等を踏まえ、その望ましい船型、対象航路（対象とする圏域、国庫補助航路以外の航路の予備船としての活用可能性等）、保有・管理にかかる概算コスト、保有・管理方法（保有者、維持・管理方法、用船形態、費用負担方法等）について検討するとともに、その実現に向けて関係者間の合意形成に向けた協議を行う。

### (5) 実現に向けた課題の整理

対象地域における共通予備船の建造等実現に向けて残された課題を整理するとともに、各関係者（離島航路事業者、業界団体、国、県、市町村等）の果たすべき役割を明らかにする。

### 3. 調査方法

#### (1) 委員会方式

有識者、対象地域の離島航路事業者、業界団体、地方自治体、国等により構成される委員会を3回程度開催して検討する。

#### (2) アンケート調査

対象地域の離島航路における就航船舶の検査（定期検査、中間検査）への対応状況等とその問題点を把握するため、対象地域の全離島航路事業者（4事業者6航路）に対するアンケート調査を行う。

#### (3) ヒアリング調査

検討対象地域における共通予備船の利用可能性や望ましい船型、想定される問題点、負担可能なコストの範囲、望ましい保有・管理方法等に対する各関係者の意見・意向を把握するため、当該地域における離島航路事業者や関係地方自治体へのヒアリング調査を実施する。

#### (4) 調査スケジュール

	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月
(1) 対象航路の離島航路における船舶の就航状況の整理	→									
(2) 対象航路の離島航路事業者における就航船舶の検査への対応状況の把握		→								
(3) 共通予備船に関する関係者の意向把握			→							
(4) 共通予備船の船型及び保有・管理方法等の検討					→					
(5) 実現に向けた課題の整理									→	
報告書とりまとめ									→	
委員会開催		●					●			●



## 第2章 対象地域の離島航路の概況

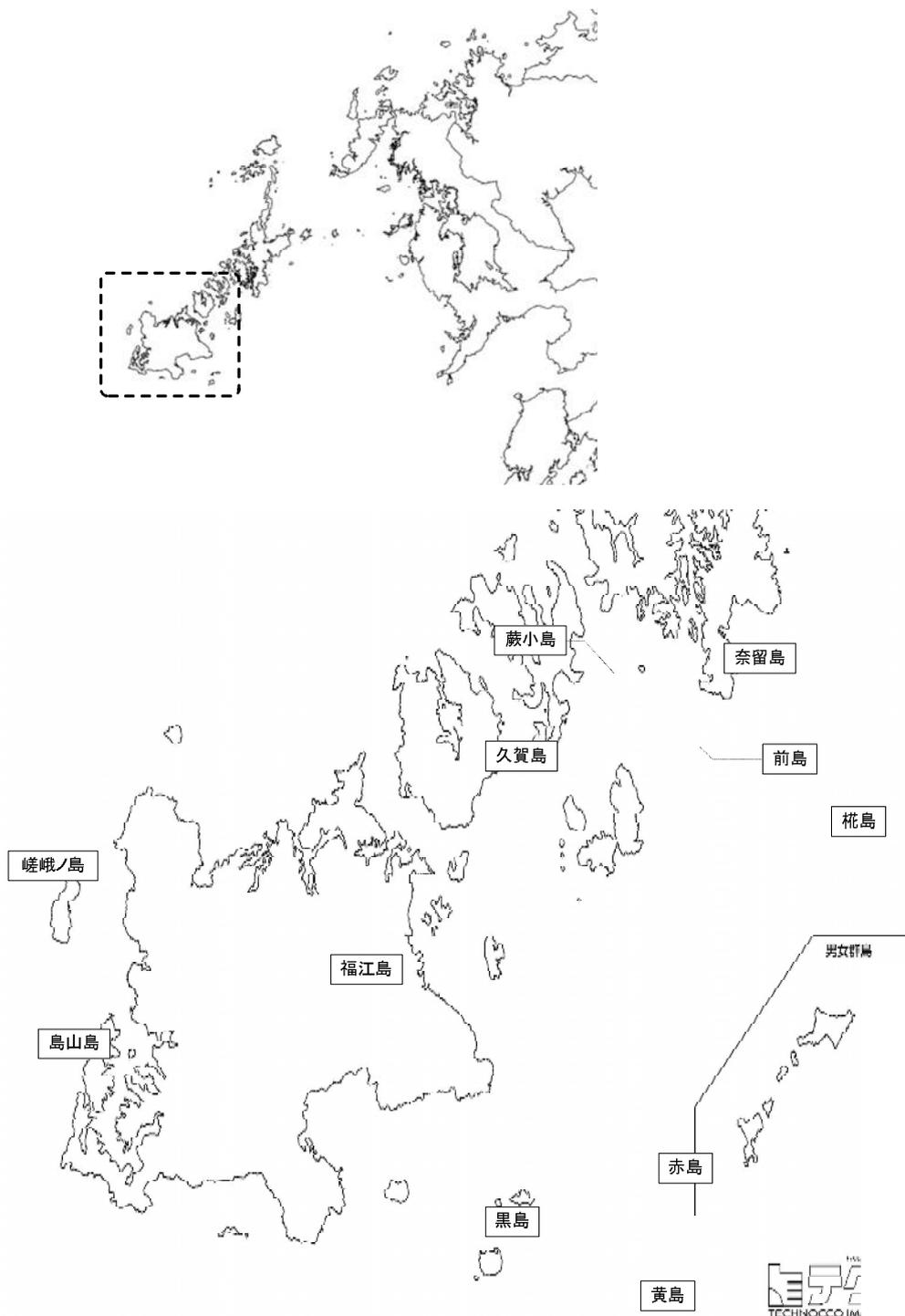


## 第2章 対象地域の離島航路の概況

### 1. 対象地域の概要

本調査対象地域の概要を図1に示す。

図1 対象地域の概要



資料) 三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

対象地域は五島市の 11 島であり、島ごとに面積、世帯数、人口について整理したものが表 1 である。

面積についてみると、福江島が 326.34km<sup>2</sup> と最も広く、次いで久賀島が 37.35 km<sup>2</sup> と続いている。

人口・世帯数についてみると、福江島が 40,322 人、17,149 世帯と最も多く、次いで奈留島 3,322 人、1,560 世帯と続いている。一方、黒島が 17 人、10 世帯、赤島が 10 人、9 世帯、蕨小島が 9 人、4 世帯と人口が 20 人未満の島も 3 島あるなど、島ごとにばらつきが大きい。

表 1 対象地域の概要

島名	面積(k m <sup>2</sup> )	世帯数(世帯)	人口(人)
奈留島	23.80	1,560	3,322
前島	0.47	23	44
久賀島	37.35	265	514
蕨小島	0.03	4	9
椀島	8.75	141	231
福江島	326.34	17,149	40,322
赤島	0.51	9	10
黄島	1.38	39	52
黒島	1.12	10	17
島山島	5.53	15	35
嵯峨島	3.17	90	209

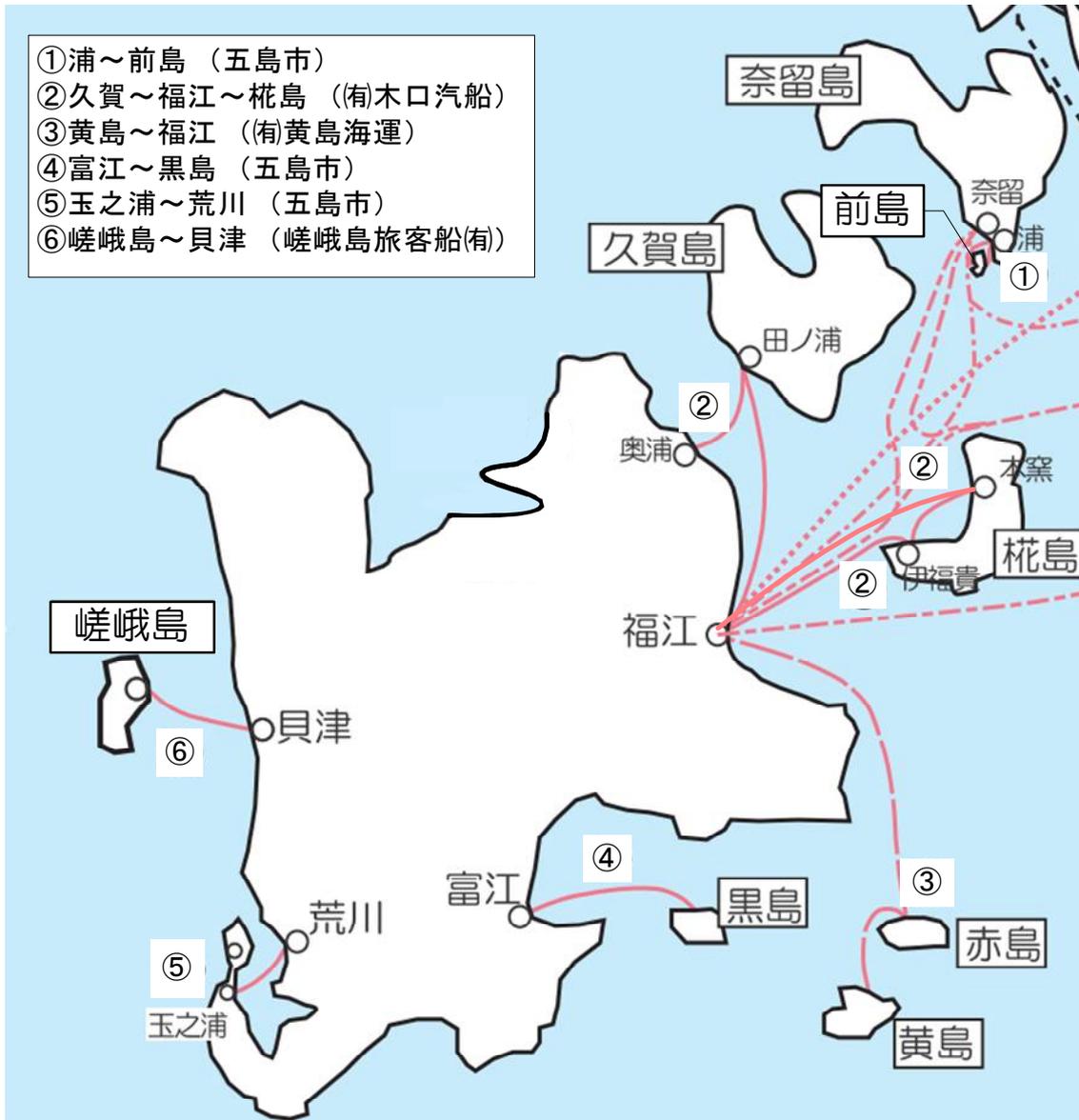
資料) 長崎県ウェブサイトより三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

注) 世帯数・人口については「平成 17 年国勢調査人口」、面積については「平成 17 年全国都道府県市区町村別面積調べ」による。ただし、1 km<sup>2</sup> 以下の島については市町調べによる。

## 2. 対象地域の離島航路概要

本調査対象地域の離島航路を図2に示す。

図2 対象地域の離島航路



資料) 九州運輸局資料等より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

対象地域の離島航路（一般旅客定期航路）について、航路・事業者ごとの概要を整理したものが表2である。

対象地域では、五島市が3航路、民間の3事業者がそれぞれ1航路ずつ離島航路を運航しており、これらはいずれも、平成23年度に創設された「地域公共交通確保維持改善事業」に基づく国庫補助航路となっている。

6航路のいずれも五島市内のみを発着する航路であり、このうち5航路は、五島列島の主島である福江島と他島を結び、他の1航路のみが奈留島と前島を結んでいる。福江島に発着する5航路のうち2航路が市の中心市街地に近接する福江港に発着する。なお、本土や上五島地域とは、表5に示す4航路があり、福江港及び奈留港を発着する。

航路距離をみると、久賀～福江～杵島航路が総片道距離37kmと最も長い。これは久賀島～福江島のフェリー航路（6.5km、11.5km）、高速船航路（11.5km）、福江島～杵島の高速船航路（19km、16km）で構成される。次いで黄島～福江航路が17.5kmと続いている。その他の航路はいずれも10km未満である。1日あたりの便数は、富江～黒島航路と黄島～福江航路が2便、その他の航路では3～4便となっている。

表2 対象地域の離島航路の概要

事業者名	航路名	片道航路距離(km)	片道所要時間	1日あたりの便数	起終点及び中間寄港地	使用船名
五島市	浦～前島	4.4	15分 (浦-笠松8分)	・3便 (第1、3、5日曜日及び1/1は全便運休)	浦、笠松、前島	・津和丸 ○ドック時運休
	富江～黒島	7.2	15分	・2便 (土曜日(8・12月を除く)、日曜日、祝祭日及び1/2～3は運休) ※臨時便:70便/年	富江、黒島	・ニューとみえ ○ドック時運休
	玉之浦～荒川	8.2	18分	・3便 ※臨時便:100便/年	玉之浦、荒川	・第八たま丸 ○ドック時運休
南木口汽船	久賀～福江～杵島	6.5 (奥浦-田の浦)	19分 (奥浦-田の浦)	・2便(奥浦～田の浦:1便、奥浦～田の浦～福江:1便) (1/1～2は運休)	奥浦、田の浦、福江	・フェリーひさか ○ドック時には別ダイヤを設定
		11.5 (田の浦-福江)	34分 (田の浦-福江)			
		11.5 (福江-田の浦)	20分			
		19.0 (福江-本窯) 16.0 (福江-伊福貴)	23分 (福江-本窯) 19分 (福江-伊福貴)	・3便(福江～本窯～伊福貴:1.5便、福江～伊福貴:1.5便) (1/1は運休、1/2は2便)	福江、本窯、伊福貴	・ソレイユ ○ドック時には別ダイヤを設定
南黄島海運	黄島～福江	17.5	32分	・2便 (1/1は運休) ※臨時便:1便/日、ただし年間30日まで	黄島、赤島、福江	・おうしま ○ドック時使用船:ソレイユ
嵯峨島旅客船南	嵯峨島～貝津	6.2	20分	・4便 (嵯峨島小・中学校の給食が無い日及び休校日は3便、1/1は運休、1/2は3便) ※臨時便:45便/日	嵯峨島、貝津	・嵯峨島丸 ○ドック時使用船:ソレイユ

資料)九州運輸局資料より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

### 3. 対象地域の離島航路における就航船舶の要目

九州運輸局資料等に基づき、対象地域の離島航路（一般旅客定期航路）における就航船舶の要目（船種、総トン数、旅客定員、速力等）、及び代船の状況を整理したものが表 3 である。

#### (1) 対象地域の離島航路における就航船舶の要目

船種別にみると、久賀～福江～杵島航路では国庫補助対象航路中、唯一フェリーが使用されている。

総トン数をみると、久賀～福江～杵島航路のフェリー「ひさか」が 155 トンと最も大きく、次いで黄島～福江航路の「おうしま」が 42 トン、嵯峨島～貝津航路の「嵯峨島丸」が 35 トンと続いている。その他の船舶はいずれも総トン数が 14～19 トンとなっている。

旅客定員をみると、富江～黒島航路の「ニューとみえ」が 20 人と最も少なく、その他の船舶はいずれも 50 人～70 人となっている。

航海速力についてみると、嵯峨島～貝津航路「嵯峨島丸」が 10.9 ノット、浦～笠松～前島航路「津和丸」が 12.0 ノット、久賀～福江～杵島航路のフェリー「ひさか」が 12.5 ノット、玉之浦～荒川航路「第八たま丸」が 15.0 ノットと比較的遅く、その他の船舶はいずれも約 18～25 ノットとなっている。

進水年月別では、嵯峨島～貝津航路「嵯峨島丸」（平成 24 年 3 月代替建造船進水予定）が昭和 62 年 12 月と最も古く、浦～笠松～前島航路「津和丸」が昭和 63 年 9 月、久賀～福江～杵島航路「ソレイユ」が平成 2 年 7 月と続き、これらは船齢が 20 年を超えている。次いで、富江～黒島航路「ニューとみえ」が平成 4 年 3 月、玉之浦～荒川航路「第八たま丸」が平成 7 年 6 月、黄島～福江航路「おうしま」が平成 8 年 3 月と古く、これらは船齢が 15 年を超えている。

#### (2) 対象地域の離島航路における代船の活用状況

対象地域の離島航路における代船の状況をみると、黄島～福江航路、嵯峨島～貝津航路では、久賀～福江～杵島航路事業者である(有)木口汽船から代船として「ソレイユ」を使用している。

一方、五島市の浦～前島航路、富江～黒島航路、玉之浦～荒川航路の 3 航路では予備船を保有していないが、それぞれ「比較的安価に利用できる近隣の海上タクシーを用船している」「運休時にドック入りするため、予備船は必要ない」「陸上交通で代替えが可能」という理由で前記の「ソレイユ」を予備船として使用していない。

#### (3) 対象地域の離島航路におけるドック及び用船の概要

対象地域の離島航路におけるドック概要（ドック期間、日数、ドック種別等）及び、用

船の概要について整理したものが表 4 である。

ドック概要について、黄島～福江航路の「おうしま」は4月及び9月にドックを実施しており、総日数は20日間となっている。一方、嵯峨島～貝津航路の「嵯峨島丸」は10月及び4月に実施しており、総日数は16日間となっている。

用船費用について、黄島～福江航路「おうしま」ドック時の用船にかかる年間費用は250万円で、嵯峨島～貝津「嵯峨島丸」ドック時の用船にかかる年間費用は約206万円となっている。

表 3 対象地域の離島航路における就航船舶の要目

事業者名	航路名	使用船舶											代船の調達先
		船名	ドック時対応	船種	総トン数	旅客定員	機関		速力(ノット)	航行区域	船質	進水年月	
							種類	馬力(ps)					
五島市	浦～前島	津和丸	運休	純客船	19	50	D	360	12.0	平水	アルミニウム合金	S63.9	
	富江～黒島	ニューとみえ	運休	純客船	14	20	D	290	18.0	限定沿海	強化プラスチック	H4.3	
	玉之浦～荒川	第八たま丸	運休	純客船	17	50	D	390	15.0	限定沿海	強化プラスチック	H7.6	
南木口汽船	久賀～福江～梶島	フェリーひさか	別ダイヤ設定	カーフェリ	155	65	D	550×2	12.5	限定沿海	鋼	H22.12	
		シーガル	別ダイヤ設定	高速船	19	66	D	520×2	22.0	限定沿海	アルミニウム合金	H12.6	
		ソレイユ	別ダイヤ設定	高速船	19	70	D	590×2	25.0	限定沿海	強化プラスチック	H2.7	
南黄島海運	黄島～福江	おうしま	用船	純客船	42	50※30	D	600×2	20.0	限定沿海	アルミニウム合金	H8.3	
		○ドック時使用船:ソレイユ		高速船	19	70	D	590×2	25.0	限定沿海	強化プラスチック	H2.7	「南木口汽船」より用船
嵯峨島旅客船(有)	嵯峨島～貝津	嵯峨島丸	用船	純客船	35	57	D	460	10.9	限定沿海	鋼	S62.12	
		○ドック時使用船:ソレイユ		高速船	19	70	D	590×2	25.0	限定沿海	強化プラスチック	H2.7	「南木口汽船」より用船
		(参考)代替建造船		純客船	19	48	D	508×2	20.0	限定沿海	強化プラスチック	H24.3(予定)	

注) 機関種類の「D」はディーゼルエンジンを示す。

注) 黄島～福江航路「おうしま」の旅客定員は、4/1～9/30は50人、10/1～3/31は30人である。

資料) 九州運輸局資料より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

表 4 対象地域の離島航路における代船の状況

事業者名	航路名	ドック概要				用船概要			
		船名	H22ドック期間	日数	ドックの種類	代船名	所有者	用船形態	H22用船料(千円)
(有)黄島海運	黄島～福江	おうしま	H22.4.15～4.30	16	中間検査	ソレイユ	南木口汽船	定期用船	2,500
			H22.9.10～9.13	4	合入渠				
嵯峨島旅客船(有)	嵯峨島～貝津	嵯峨島丸	H21.10.15～10.23	10	中間検査	ソレイユ	南木口汽船	定期用船	2,058
			H22.4.6～4.11	6	合入渠				

資料) 九州運輸局資料より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

(参考) 対象地域におけるその他の離島航路

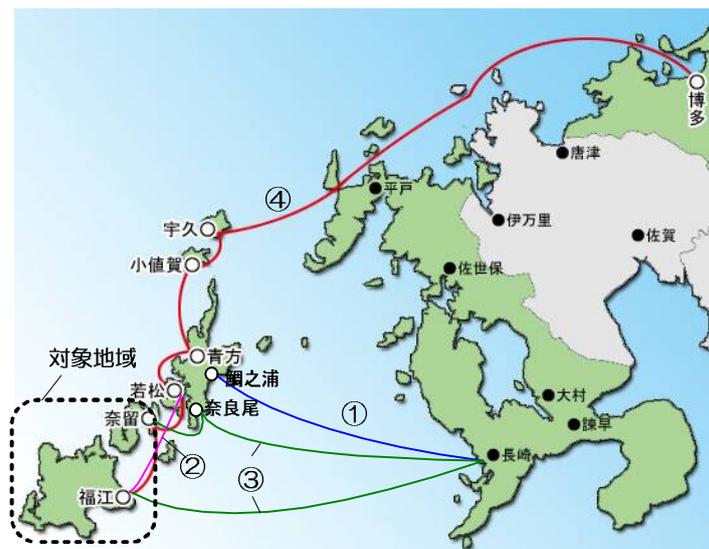
本調査の対象航路ではないが、対象地域と本土等の域外（長崎市、上五島地域、福岡市（博多）等）とを結ぶ航路は下表に示す4航路である。

表 5 対象地域と域外を結ぶ航路の概要

事業者名 (括弧内の数字は 地図番号に対応)	航路名	1日あたりの便数	使用船名 (括弧内の数字は総ト ン数を示す)
■(株)五島産業汽船 (①)	鯛ノ浦～長崎	3便 (5/3～5、8/12～16、12/30～ 31、1/2～4は4便)	○高速船 ・えれがんと1号(71) ・ありかわ8号(58) ・びっくあーす(293) (新上五島町との公設 民営による設置)
■五島旅客船(株) (②)	郷ノ首～福江	○高速船たいよう3便 (福江～奈留：1便、福江～土井浦： 1便、福江～若松：1便) ○フェリー3便 (福江～若松：2便、福江～奈留：1 便)	○高速船 ・ニューたいよう (102) ○カーフェリー ・フェリーオーシャン (396)
■九州商船(株) (③)	長崎～五島	○ジェットフォイル4便 (長崎～福江：2便、長崎～奈良尾～ 福江：2便) (5/1～5、8/1～10、8/14、8/18 ～31は5便、8/11、8/17は6 便、8/12～13、8/15～16は7 便) ○フェリー3便 (長崎～福江：1.5便、長崎～奈良尾 ～福江：1.5便)	○高速船 ・へがさず(163) ・へがさず2(163) ○カーフェリー ・万葉(1,551) ・フェリー長崎(1,868)
■野母商船(株) (④)	福江～青方～ 博多	1便	○カーフェリー ・太古(1,272)

資料) 九州運輸局資料より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

図 3 対象地域と域外を結ぶ航路



資料) 野母商船ウェブサイトより三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成



### 第3章 離島航路の共通予備船に関するアンケート調査 及びヒアリング調査



### 第3章 離島航路の共通予備船に関するアンケート調査及びヒアリング調査

長崎県下五島地域の一般旅客定期航路事業者4者6航路に対して実施した「離島航路の共通予備船に関するアンケート調査」（以降「アンケート調査」）の結果及び当該事業者の一部に対するヒアリング調査（以降「ヒアリング調査」）の結果をもとに、共通予備船（純旅客船）に係る現状と課題、共通予備船の整備に向けた意向等について整理した。

なお、アンケート調査・ヒアリング調査は事業者単位でなく航路単位で実施し、実施概要・対象は下表に示すとおりである。

表 6 アンケート調査の実施概要

<b>■調査目的</b> 一般旅客定期航路事業者（長崎県下五島地域）を対象とする共通予備船（純旅客船）にかかる現状と課題、共通予備船の整備に向けた意向等を把握する。
<b>■調査対象</b> 長崎県下五島地域の一般旅客定期航路事業者4者6航路（調査は6航路別に実施）
<b>■調査内容</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 離島航路に就航している船舶のドック入り時等の対応状況</li><li>・ 離島航路において輸送している貨物の状況</li><li>・ 予備船の保有・運用状況</li><li>・ 共通予備船整備に関する意向・関心等</li></ul>
<b>■調査方法</b> 郵送配布、自記式、郵送回収
<b>■調査時期</b> 平成23年7月中旬～下旬

表 7 ヒアリング調査の実施概要

<b>■調査目的</b> 一般旅客定期航路事業者を対象とする共通予備船にかかる現状と課題、共通予備船の整備に向けた意向等のアンケート調査の追加的な把握を行う。
<b>■調査対象</b> 長崎県下五島地域の一般旅客定期航路事業者4者6航路（調査は6航路別に実施）
<b>■調査時期</b> 平成23年8月25日

## 1. 航路別の輸送貨物の種類について

第1回委員会にて検討した対象地域における離島航路の現況等を補完するため、各航路における貨物の輸送状況を把握した。

貨物の輸送状況について、生活雑貨、廃棄物、海産物、その他の別に把握したところ、「生活雑貨」及び「廃棄物」は6航路中5航路と、ほぼすべての航路で輸送している。ただし、「廃棄物」を運搬する1航路については、輸送頻度が年間2回程度である。また、「海産物」については、3航路が輸送している。

「その他」については、4航路が輸送しており、その詳細は表3に示すとおりであるが、プロパンガスや灯油等の危険物は3航路、郵便物・宅配便は2航路で輸送されている。

図4 航路別の輸送貨物（複数回答）

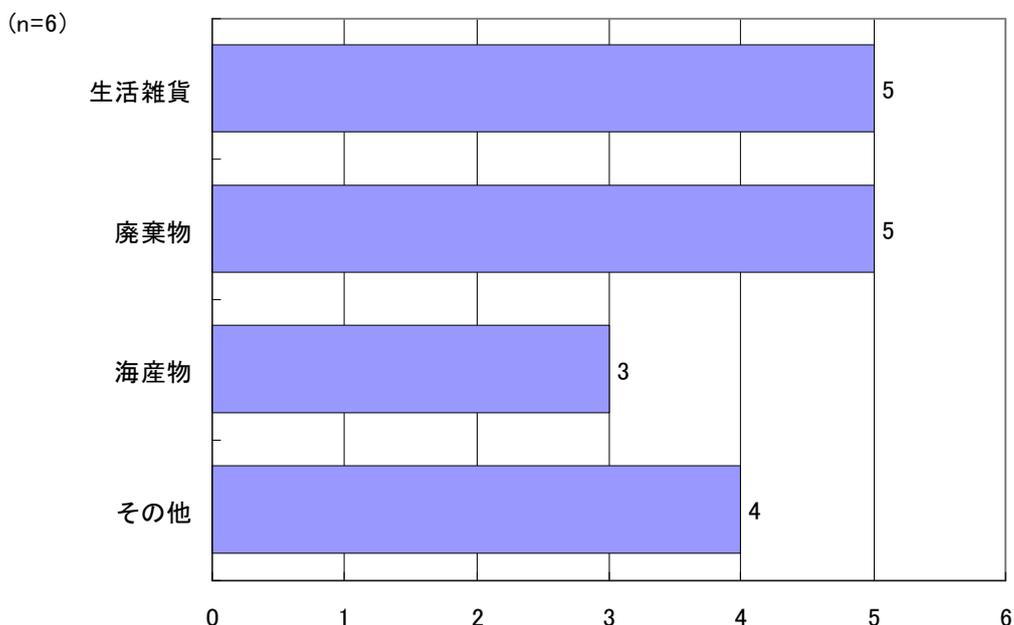


表8 「その他」の輸送貨物の詳細

輸送貨物の詳細	備考
<ul style="list-style-type: none"> <li>・小荷物</li> <li>・医薬品・学用品・農産物</li> <li>・給食</li> <li>・郵便物・宅配便</li> <li>・危険物(プロパンガス、灯油)(3航路)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・危険物については漁協契約船不足時に運搬している航路あり</li> <li>・産業廃棄物については車両ごと運搬している航路あり</li> </ul>

注) 下線はヒアリング調査結果で把握した内容を示す

## 2. 各航路における船舶のドック入り時の対応状況等について

### (1) ドック入りの時期及び期間

ドック入り時期については、年1回の1航路を除き、春季（2～6月）と秋季（9～11月）に各1回行っている。いずれも、夏休みや年末年始、大型連休等を外し、需要の少ない閑散期に実施されている。同一月にドック時期が重複しているのは3月（2航路）、4月（3航路）、9月（3航路）、10月（3航路）であり、これらの航路で共通予備船を導入するにあたってはドック時期の調整が必要となる。

ドック入りの期間については、20トン未満の小型船舶では1回につき2～3日、年間3～6日のものが3航路あるが、他の2航路では1回につき7日、年間14日程度を要している。20トン以上の船舶では、旅客船の場合、年2回のドック通算で15～20日程度、フェリー（表4中①）の場合では27日を要している。

表9 保有船舶毎のドック入り時期の一覧

時期	航路、旅客定員及び総トン数					
	A	B	C	D	E	F
	50人 19トン	20人 14トン	50人 17トン	①65人②66人③70人 ①155トン②19トン③19トン	57人 35トン	50人 42トン
1月						
2月		2日				
3月				①14日		7～10日(中間) 15～16日(定期)
4月	3日			③7日	7日	
5月				②7日		
6月			3日			
7月						
8月						
9月		2日		①13日		4日
10月	3日			③7日	8日	
11月				②7日		
12月						

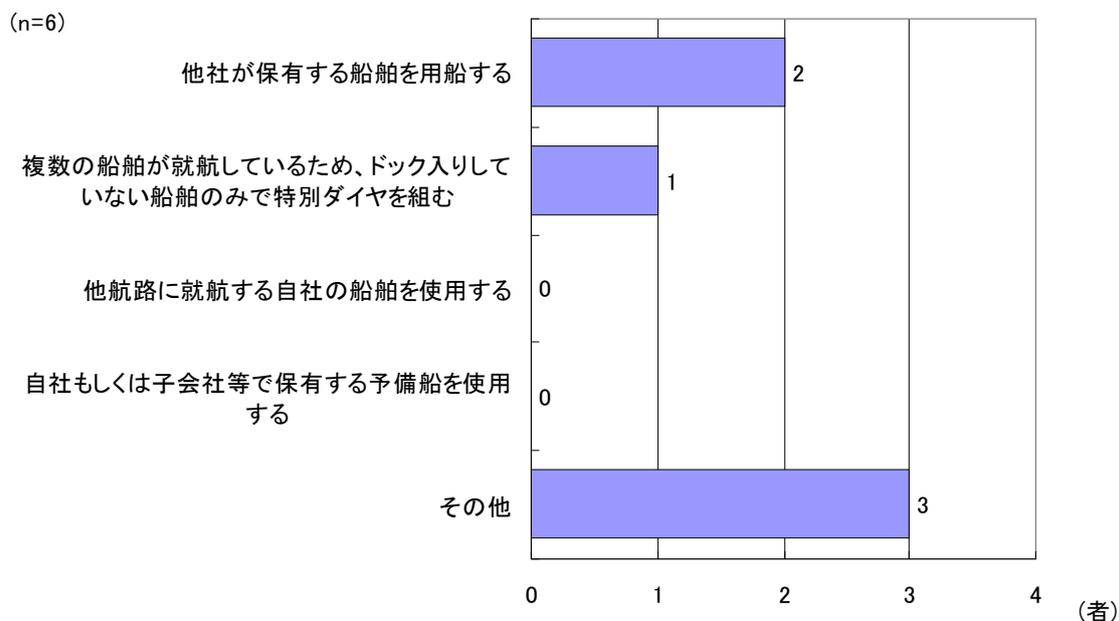
注) ○囲みの数値は事業者の保有船舶を示す。

## (2) ドック入り時の対応方法

ドック入り時の対応については、「他社が保有する船舶を用船する」が2航路、「複数の船舶が就航しているため、ドック入りしていない船舶のみで特別ダイヤを組む」が1航路であった。これは、第1回委員会資料にて整理したとおり、黄島～福江航路、嵯峨島～貝津航路では、複数の船舶を運航する久賀～福江～椋島航路の事業者から代船を用船しているものである。これら3航路では、いずれかの船舶のドック入り時には特別ダイヤ（発着地点、発着時間、便数の変更）を組み、全便欠航が生じないような対応がなされている。

一方、「その他」と回答している3航路については、ドック時に海上タクシーを活用する航路、定期運休日である土曜・日曜の2日間でドックを終える航路、全便運休となる航路が各1例である。

図5 ドック入り時の対応方法（単一回答）



## (3) ドック入り時の他社からの用船形態・用船日数・用船料

(2)で「他社が保有する船舶を用船する」と回答した2航路を対象として、用船形態・用船日数・用船料を把握した。

### ①用船形態

ドック入り時の他社からの用船形態について、2航路とも定期用船契約（船長その他の乗組員付きで一定期間船舶を借り受ける賃貸借契約）を採用している。

### ②用船日数・用船料

2航路の用船日数・用船料については、表10に示すとおりである。

用船日数に加え、1航路では1日間を回航に要している。同航路ではドック入り前日に船舶を回航しているが、天候不良時には回航時間が長くなるとしている。

用船料は、1日あたり10～12.5万円となっているが、1航路では新船建造を予定しており、新船が導入されれば19トンと小型化されるため、ドック期間が短くなり、用船料は半減するとしている。

表 10 用船日数及びコスト

	事業者 E	事業者 F
用船日数	15 日	11 日
うち回航に要する日数	1 日	-
用船料	200 万円	110 万円
うち回航に要する費用	-	-

#### (4) 複数船舶を保有する事業者が他社に貸船する場合の貸船料

(3)に述べた用船料について、複数船舶を保有する事業者が他社に貸船する場合、その貸船料は実費を積算する考え方に基づいており、具体的には減価償却費、修繕費、人件費、燃料費、保険料、その他運航経費等を参考に料金を設定するが、実態として、現在使用されている船舶は、船齢が古いことや、補助航路間の貸し借りであることなどが勘案され、比較的安価に設定されている。

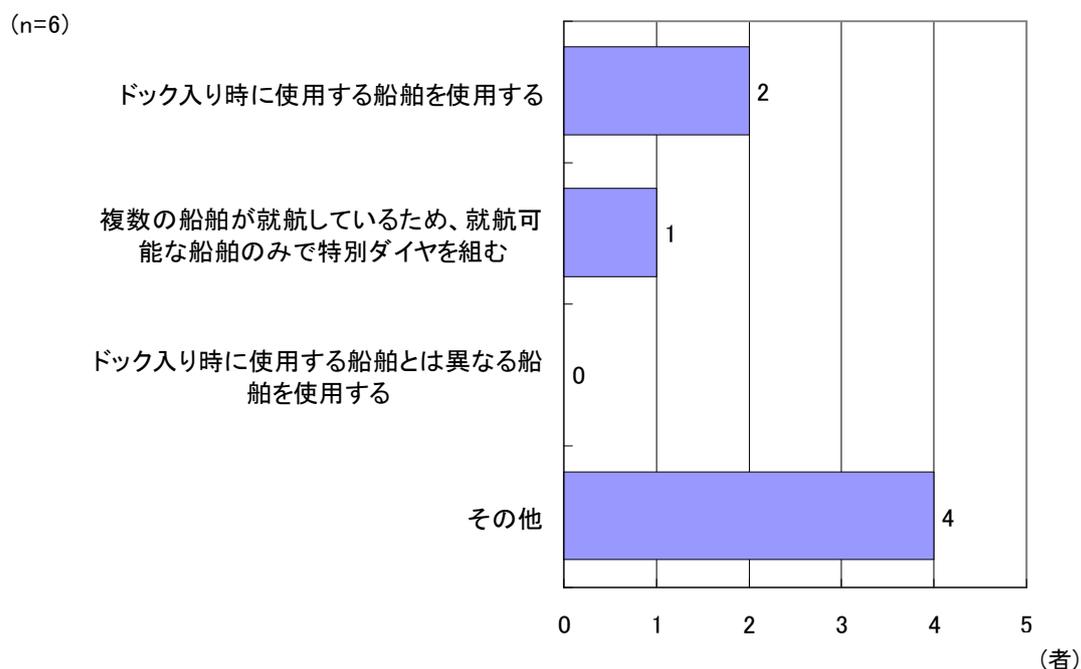
#### (5) ドック入り以外の理由で就航できない場合の対応方法

離島航路に就航している船舶がドック入り以外の理由で就航できない場合の対応方法については、「ドック入り時に使用する船舶を使用する」ものが2航路、「複数の船舶が就航しているため、就航可能な船舶のみで特別ダイヤを組む」ものが1航路となっており、これらは基本的にドック入り時の対応と同様である。ただし、前者のうち、1航路は「その他」にも回答しており、機関トラブルなど短期の場合には地元の海上タクシーによる代替輸送を実施している。

これ以外の3航路はいずれも「その他」と回答しているが、基本的にドック入り時の対応と同様であり、海上タクシーを活用するものが1航路、運休するものが2航路となっている。

ドック入り以外の理由で就航できない要因として船舶の故障があげられるが、6航路中、5航路では、機関トラブル等の故障が年1～数回程度発生していることが報告されている。特に船齢が高い航路では故障による欠航への不安が大きく、長期的な視点から見ると、船齢の上昇に伴い、今後の故障発生の増加が見込まれることから、ドック時以外の故障等の発生等に備え、予備船の需要と必要性がさらに高まることが予想される。

図 6 ドック入り以外の理由で就航できない場合の対応方法（複数回答）



#### (6) ドック時の対応等における問題点

ドック入り時の対応等における問題点として、他社から用船している事業者からは、用船する船舶の老朽化が懸念されている。後者については、貸船する側の事業者が自社航路に使用する際も、船舶の老朽化に伴って欠航が増えており、地元町内会からリプレースを要望する陳情が出されている。

また、各航路のドック時のダイヤ変更について、利用者理解の促進、周知徹底を図るための広報体制を強化する必要性が指摘されており、特に、町内会組織等を通じて周知できる島民とは異なり、観光客等、島外からの来訪者に対する周知が課題とされており、現在、五島市ウェブサイト、五島交通ナビ、福江港のデジタルサイネージタッチパネル等、行政と連携した情報発信強化に取り組んでいる。

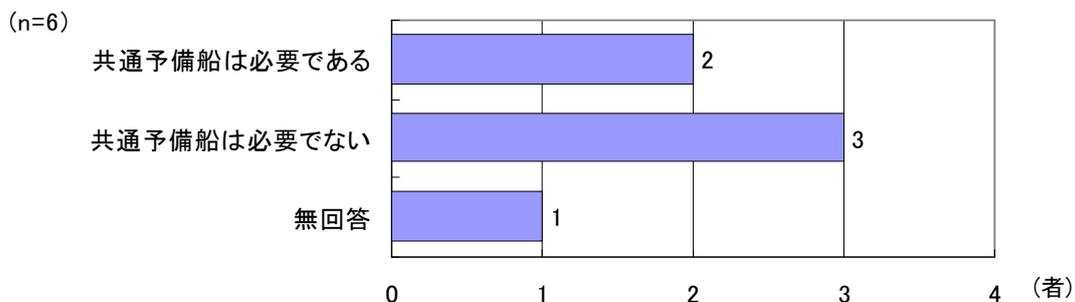
一方、現在はドック時に全便運休としている事業者からは、近隣に用船先となる事業者が存在しないことに加え、共通予備船を導入した場合の保有・維持コストの高さやドック入り時以外における予備船の有効活用方策等が問題点として指摘された。

### 3. 共通予備船整備に関する意向・関心等について

#### (1) 複数事業者間において共通予備船を整備する必要性

複数の事業者間で共通予備船を整備する必要性については、必要があると回答したのが2航路、必要ないと回答したのが3航路である。ただし、必要ないと回答した3航路のうち1航路は、「現在の用船先からの用船で特に問題ないから」としており、代船だけとしての利用を目的とした共通予備船の整備は不要という意味であり、当該用船が果たしている予備船としての機能は今後とも必要という意見である。また、アンケートでは無回答の1航路も、ほぼ同様の認識であった。なお、必要ないと回答した他の2航路についても、(3)で後述するようにそれぞれの航路の実情に鑑みて必要ないとしているものであり、本調査で検討している共通予備船の意義自体を否定しているわけではない。

図7 複数事業者間において共通予備船を整備する必要性（単一回答）



また、共通予備船について検討する前提条件として、今後予想されるダイヤの再編成及び船舶のリプレース計画について聞いたところ、島民が激減して限界集落となっており、将来は無人島化の可能性もあることから、定期航路からデマンド制への移行を検討している例や、航路の起終点が陸続きであるため、道路整備の進展に伴い利用者が減少している実態から、航路を廃止してバスによる輸送への転換を検討している例があることが明らかとなった。

船舶の老朽化に伴うリプレースを検討している航路は3航路あり、平成24年3月に代替建造船推進予定の航路のほか、前述した他航路の代船として用船されている1隻を含む2航路で、リプレースの必要性が認識されている。また、当面リプレースの予定がない航路においては、将来的には燃料費や検査費用等の経費抑制のため19トン程度の小型化も検討の視野に入れる必要がある一方で、厳しい気象条件に鑑みて欠航率が高くなることを懸念するとの意見もある。

#### (2) 共通予備船に求められる条件・予想される問題点・保有形態等

(1)で「共通予備船は必要である」と回答した2航路のほか、「共通予備船は必要でない」と回答したものの、ヒアリング調査において関連する指摘があり、かつアンケート調査の

回答が得られた1航路を加えた3航路を対象に、共通予備船に求められる船型等の条件、予想される問題点、保有形態、用船形態、稼働率を高めるための工夫等について把握した。

### ① 共通予備船の船型等の条件

#### 1) 共通予備船の船型等

共通予備船に求められる旅客定員や総トン数、船型等の条件に関する意向について聞いたところ、旅客定員は20～60人、総トン数は19トンとの回答が得られた。

また、安全性及び高速性を確保し、欠航を減らすことのできる耐候性の高い船型のほか、「4. 航路別の輸送貨物の種類について」で整理したとおり、各航路が生活物資等の輸送手段としての役割も担うことを踏まえた貨物積載スペースの確保の必要性についても指摘があった。また、新造船を導入する場合には、「公共交通移動等円滑化基準」に適合したバリアフリー船とすることが義務づけられる。

表 11 共通予備船に求められる旅客定員・総トン数・船型・乗降設備等

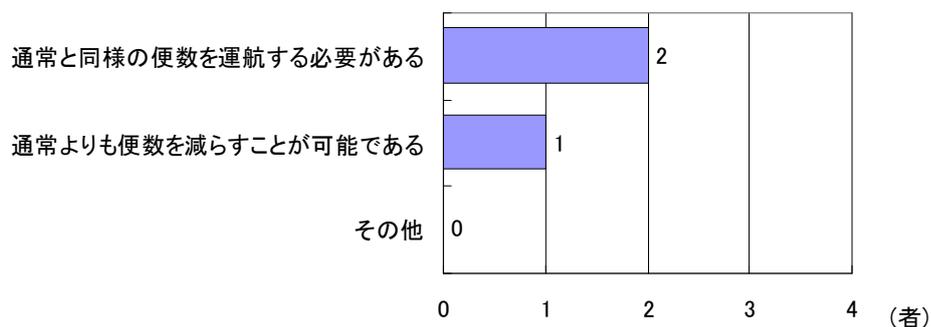
	航路 C	航路 D	航路 E
必要な旅客定員(人)	20人	60人	40人
必要な総トン数(トン)	—	—	19トン
必要な船型・乗降設備等	—	・安全性及び高速性と欠航を減らすことのできる船型 ・貨物積載スペース	・平水区域の船舶でない船型

#### 2) 共通予備船を代船として利用する際の便数

共通予備船を代船として利用する際の便数として、通常と同様の便数を運航する必要があるとしたのは2航路、便数を減らすことが可能としたのは1航路である。

図 8 共通予備船を代船として利用する際の便数

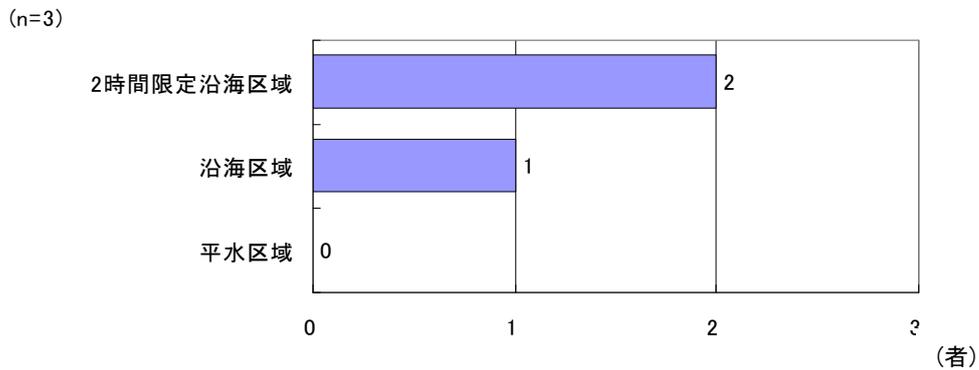
(n=3)



#### 3) 共通予備船の船舶安全法上の航行区域

共通予備船の船舶安全法上の航行区域として求められるものとして、「2時間限定沿海区域」としているのが2航路、「沿海区域」としているのが1航路である。

図 9 船舶安全法上の航行区域

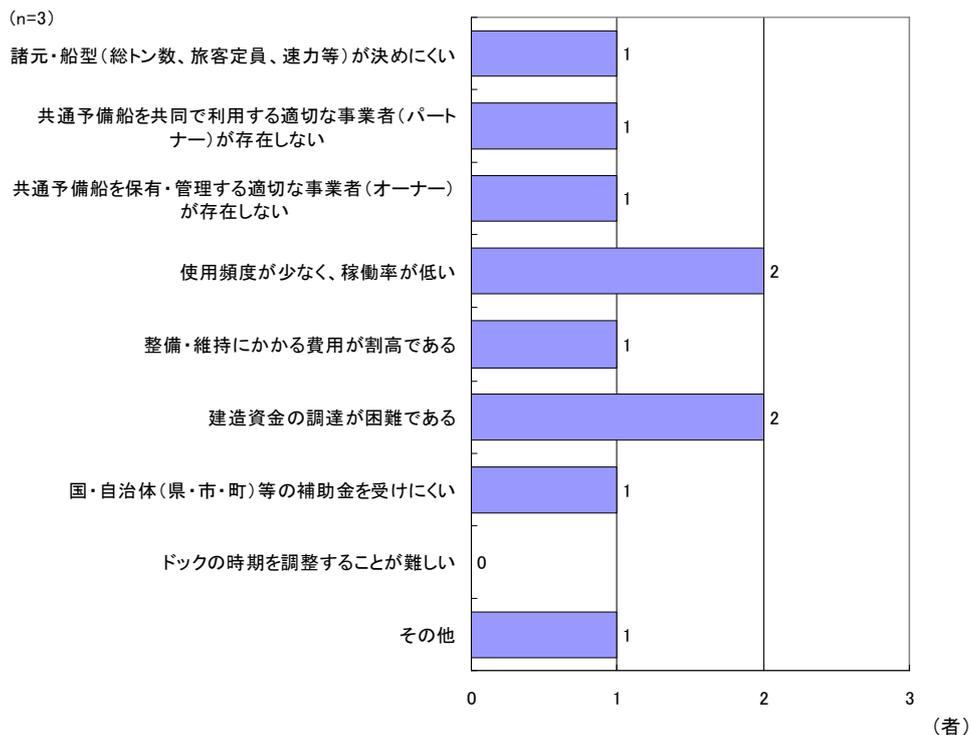


② 共通予備船の整備にあたっての問題点

共通予備船の整備にあたっての問題点として、「共通予備船の使用頻度が少なく稼働率が低い」、「建造資金の調達が困難である」(各 2 航路)、「整備・維持に係る費用が割高である」、「国・自治体(県・市・町)等の補助金を受けにくい」(各 1 航路)等、収支面や資金調達面に関することが多く挙げられている。「その他」の意見においても、共通予備船として新船を建造した場合、どの程度コスト削減が図れるのか不明であるといった指摘がなされた。

また、「諸元・船型(総トン数、旅客定員、速力等)が決めにくい」、「共通予備船を共同で利用する適切な事業者(パートナー)が存在しない」、「共通予備船を保有・管理する適切な事業者(オーナー)が存在しない」(各 1 航路)等、共通予備船の管理・運用方法に関する懸念事項も挙げられている。

図 10 共通予備船整備にあたっての問題点(複数回答)

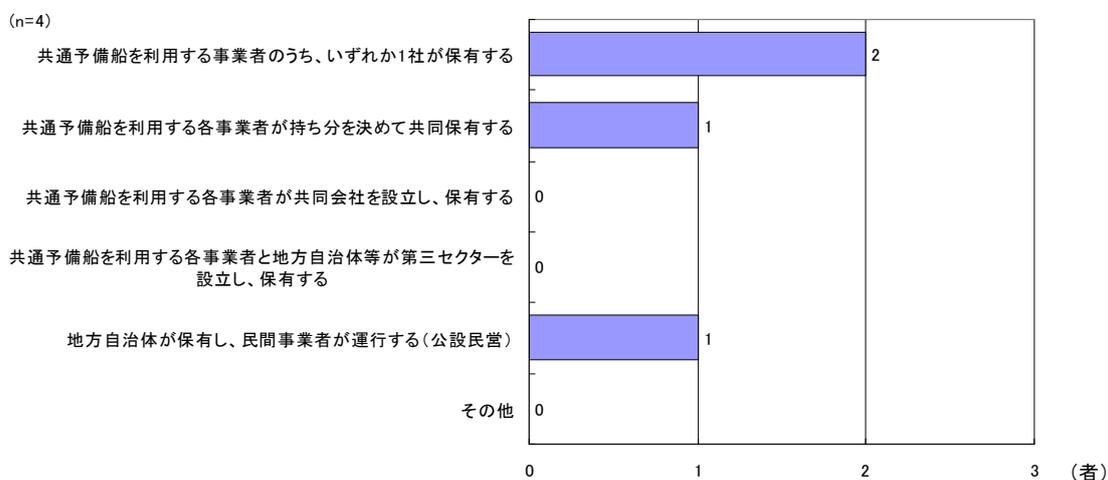


### ③ 共通予備船の保有形態

共通予備船の保有形態について、「共通予備船を利用する事業者のうちいずれか1社が保有する形態が望ましい」とするのが2航路、「共通予備船を利用する各事業者が持ち分を決めて共同保有する形態が望ましい」、「地方自治体が保有し民間事業者が運行する（公設民営）」が各1航路であった。

ヒアリング調査では、公設民営についての意見が活発に交わされ、公設民営による運営方法の具体的なあり方が不明確であることや、行政の負債増加、離島航路への財政支出増加に対する住民の理解を懸念する意見が示された。また、公設民営でない場合の国の補助制度についても、事業者負担が減るのであればその活用を検討したいとの意見が示された。

図 11 共通予備船の保有形態



### ④ 共通予備船を利用する際の用船形態と船員配乗方法

共通予備船を利用する際の用船形態及び船員配乗方法について、定期用船契約（船長その他の乗組員付きで一定期間船舶を借り受ける賃貸借契約）が望ましいとする航路、裸用船契約（乗組員が付かない船舶のみを借り受ける賃貸借契約）が望ましいとする航路がそれぞれ1航路あった。このうち、前者については、現状も定期用船契約である。また、「その他」として、定期用船契約時の乗組員の一部を借り受け、用船する事業者側の乗組員も一部乗り込む方法が望ましいとする意見が示された。

### ⑤ 共通予備船の稼働率を高める工夫

共通予備船の稼働率を高める工夫について、「遊覧、チャーター等の不定期航路事業を行うことが望ましい」としたのは2航路で、「共通予備船を利用する事業者を増やすことが望ましい」としたのは1航路であった。前者については、五島全体として、教会巡礼の旅への対応など、上五島と下五島を結ぶ航路・船舶の拡充が必要との意見も示されている。

### (3) 共通予備船が必要でないとする理由、共通予備船の用船を検討する条件

(1)で「共通予備船は必要でない」と回答した3航路のうち、前述のとおり現在の代船が果たしている予備船としての機能は今後とも必要としている航路を除く2航路を対象として、共通予備船が必要でないとする理由、共通予備船の用船を検討するための条件について把握した。

#### ① 共通予備船が必要でないとする理由

共通予備船が必要でないとする理由として、「特有の事情がある航路であるため、共通予備船は適さない」（島の港が狭く入港できる船舶に制限があり、比較的安価に利用できる近隣の海上タクシーを用船している航路）、「運休時にドック入りするため、予備船は必要ない」（通常ダイヤにおいて土日に運休している航路）が挙げられており、各航路の個別実情に照らし、当該航路では共通予備船を必要としていない。

#### ② 共通予備船の用船を検討する条件

共通予備船の用船を検討する条件として、「用船にかかる費用が国・自治体の補助対象となること」が1航路から示され、「予備船投入事業者に対する補助の充実が図られれば、予備船投入政策は進む」との意見が出されている。また、「その他」の意見として、使用している漁港施設が狭く、そこに入港可能な小型の船舶であることが出されており、こうした港湾や海象の特徴など、共通予備船を使用する航路の共通項を充足することが、共通予備船の使用拡大には重要である。そのほか、現状の海上タクシーによる代替輸送よりコストが安価であることといった条件も示されている。

### 4. ドック入り時対応に関する利用者からの意見・要望等について

ドック入り時対応に関する利用者からの意見・要望等を各事業者に聞いたところ、小型船のため欠航の割合が高くなる、欠航情報を迅速に知らせてほしい、といった欠航に関する意見や、便数の減少は避けてほしいといった意見が確認された。

#### 欠航に関する意見

- 用船が小型船のため、天候等により現船と比較して欠航の割合が高くなる
- 欠航情報を迅速に知らせてほしい

#### 便数に関する意見

- 減便は避けてほしい

## 5. 離島航路の共通予備船に関する航路事業者からの意見・要望等について

離島航路の共通予備船に関する航路事業者からの意見・要望等として、共通予備船を対象とした国等による費用補助を求める意見や、各関係者が十分に協議して、共通予備船導入を実施すべきとする意見等があげられた。また、前述したとおり、共通予備船の新設（増設）は、各事業者の経営状況を圧迫し、維持管理が困難になるとの懸念が示されたことから、現状と同様に、定期航路の主船として使用しつつ、ローテーションにより共通予備船としても活用していく方向性が1つの選択肢として想起されている。また、人口減少に伴う船舶の小型化は、ドック期間・検査期間の短縮、さらに経費削減に繋がるとの意見も示された。

### 共通予備船の実現に向けた意見

- 共通予備船にかかる費用負担について補完的に、国、財団等からの支援をお願いしたい。
- 国、地方自治体、事業者等関係者間で十分協議し、施策実施を検討してほしい。

### 共通予備船としての利用を主目的とした新造船整備（増設）の導入に関する意見

- 少ない航路事業者で共通予備船を保有しても、各事業者の経営状況を圧迫するうえ、維持管理が一層困難になるのではないか。

### その他の意見

- 人口減少によりいずれの航路も小規模の船舶となり、ドック期間・検査期間の短縮、経費削減に繋がる。

## 第4章 共通予備船の船型及び保有・ 管理方法の検討



## 第4章 共通予備船の船型及び保有・管理方法の検討

アンケート・ヒアリング調査結果等を踏まえ、対象地域における共通予備船の必要性を明らかにするとともに、対象圏域・対象航路や船型、保有・管理方法等について検討し、共通予備船の関係者間の合意形成に向けた提案を行う。

### 1. 共通予備船の必要性

#### (1) ドック入り時等の対応における問題点と共通予備船へのニーズ

旅客船は毎年法定検査を受ける必要があるが、離島航路は島民生活に不可欠なライフラインであることから、検査（ドック入り）を理由として離島定期航路を運休させることはできる限り避けなければならない。同一航路に複数隻の船舶が就航していれば、運休を避けることができるが、離島航路の多くは1航路へ就航する船舶が1隻であることから、代船の確保が不可欠である。また、1事業者が多数の航路を運航していれば、予備船の保有・管理に必要となる1航路あたりの費用負担を軽減できるが、離島航路の多くは1事業者1航路であるため、自前で予備船を保有するのは極めて難しい状況にある。

下五島地域には4者6航路の国庫補助航路があるが、このうち黄島～福江航路と嵯峨島～貝津航路のドック入り時には、複数の船舶（高速船2隻、フェリー1隻）が就航する久賀～福江～梶島航路から高速船「ソレイユ」を用船しており、こうした場合や久賀～福江～梶島航路の船舶自体のドック入り時には、同航路では特別にダイヤを組み替えて対応している。こうしたことから、民営航路である当該3航路においては、「ソレイユ」が実質的に共通予備船としての機能を果たしているものと言える。

このような状況にあって、アンケート・ヒアリング調査の結果、下五島地域の離島航路では、ドック入り時等の対応において、以下に示す問題点を抱えていることが確認できた。

- \* 用船する船舶が老朽化している（船齢21年）
- \* 用船にかかる費用が高い
- \* 故障の発生等により、緊急に代船が必要となった場合の用船先がない航路がある
- \* ドック時・用船時のダイヤ変更等についての利用者の理解促進・周知徹底が必要

特に、船舶の老朽化については、住民からの要望も挙げられており、就航率の向上や快適性の向上等の観点から、早急な対応が求められているが、近年の厳しい離島航路の経営状況を踏まえ、建造資金の調達、維持管理、費用負担等のあり方も含めた検討が必要である。

このような問題点を踏まえ、ドック入り時の用船関係がある民営3事業者においては、いずれも、現行の「ソレイユ」が有する共通予備船としての機能は今後とも必要であるとしている。しかしながら、代船としての利用を主目的とした共通予備船の整備（増設）は、利用頻度が少ない現状を考えると各事業者の経営状況を圧迫し、維持管理が困難になると

の懸念から、現状と同様に、定期航路の主船として使用しつつ、共通予備船としても活用していく形態が望まれている。

一方、他の3航路は五島市による公営であるが、これらの航路のドック入り時には、浦～前島航路が海上タクシーを活用、富江～黒島航路が定期運休日である土曜・日曜の2日間でのドック対応、玉之浦～荒川航路が陸上交通を代替としているため全便運休といった対応がなされており、代船の使用は海上タクシーを利用している浦～前島航路の1航路のみである。

しかし、これら公営3航路については、以下に述べるように、いずれも、共通予備船について検討する前提として、航路自体のあり方を検討すべき状況に直面している。

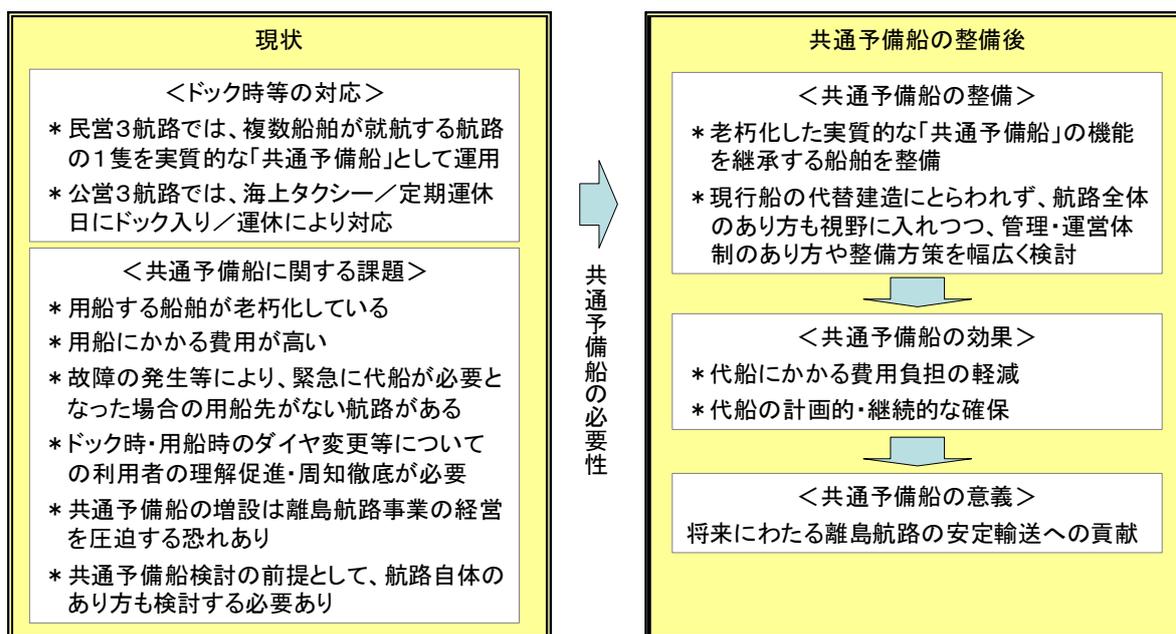
- \* 浦～前島航路では、就航する「津和丸」が船齢23年と老朽化しており、リプレースを検討する必要がある。
- \* 富江～黒島航路では、島民が数名で極端に利用実績が少なく、定期航路からデマンド制への移行も選択肢の1つである。
- \* 玉之浦～荒川航路では、航路の起終点が陸続きであるため、道路整備の進展に伴い航路利用者が著しく減少しており、バスによる代替輸送へ移行して、航路の廃止を検討する必要がある。

## (2) 共通予備船の必要性和意義

下五島地域において、将来にわたって離島航路の安定輸送を行うためには、現に共通予備船としての機能を果たしている「ソレイユ」が老朽化していることから、これに代わって共通予備船の機能を継承する船舶の整備が必要である。その際には、民営・公営を問わず離島航路を取り巻く経営環境が極めて厳しい状況にあり、公営航路の廃止や運営体制の見直しを含む検討が求められていることを踏まえ、当該船舶を保有・運航する民営事業者による代替建造にとらわれず、官民の枠を超えて下五島地域の離島航路全体のあり方も視野に入れつつ、実効性の高い整備方策を立案、実施していく必要がある。

現在の「ソレイユ」が他航路の代船として果たしている機能を共通予備船として明確に位置づけ、その機能を継承・拡充する体制を構築することで、予備船の保有・管理にかかる1航路あたりの費用負担が軽減できるとともに、ドック入り時の代船を計画的・継続的に確保できるようになる。こうした効果を通じて、将来にわたって離島住民の足の確保と生活物資の安定輸送の実現を図り、離島における生活の安心・安全の確保に貢献することが共通予備船の意義である。

図 12 共通予備船の必要性と意義



資料) 三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

## 2. 共通予備船の利用対象航路と船型

### (1) 共通予備船の利用対象航路

共通予備船は複数の航路・事業者で共同利用することで費用負担を軽減することを狙いとしているものであるから、共通予備船を利用するための諸条件が合致する範囲内で、利用する航路が多い方が望ましい。現在、下五島地域における共通予備船に対して明確なニーズがあるのは、現行の「ソレイユ」を主船もしくは予備船として利用している民営3航路のみであるが、今後、五島市営の3航路が廃止、あるいは見直しなどがなされる状況にあって、使用船舶の入れ替え等も想定される。

また、費用負担の軽減や、共通予備船としての利用が想定される航路数を考慮すると、下五島地域において、代船としての利用のみを目的とした共通予備船の新造（増設）は、現実的でないと考えられる。

こうしたことから、以下では、現行の「ソレイユ」と同様に、定期航路の主船として使用しつつ、共通予備船としても活用していく形態を基本とし、使用船舶の入れ替え等に伴う余剰船舶の活用も視野に入れて、より実効性のある共通予備船のあり方をみていく。

共通予備船の利用対象航路の検討にあたって考慮すべき諸条件として、以下の3点を示す。共通予備船の船型等を現行の「ソレイユ」とほぼ同等と仮定すれば、下五島地域の6航路（表 12）は各条件に合致するものと考えられる。一方、下五島地域と域外を結ぶ4航路（表 13）については、船型・速力等の条件が合致しないことから、共通予備船としての利用は難しいと考えられる。

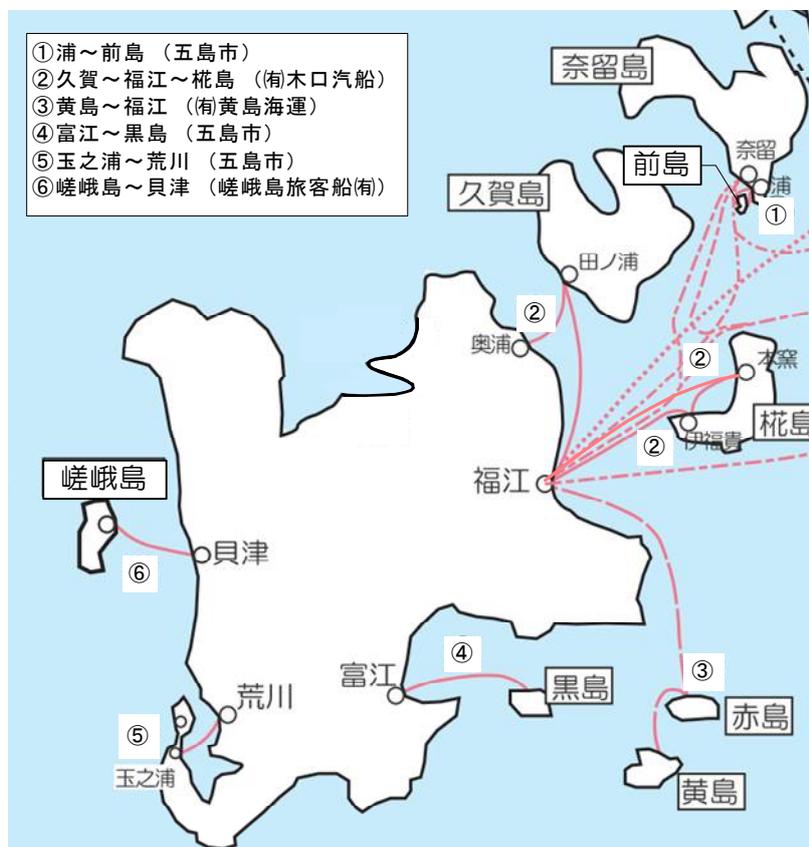
＜共通予備船の利用対象航路の検討にあたって考慮すべき諸条件＞

- ①船型・速力等に関するニーズ：各利用対象航路の輸送需要や港湾施設（水深、係留施設の形態等）、航路距離等の諸条件に照らして、共通予備船の旅客定員、総トン数、速力等の船舶要目を共通化できること。
- ②地理的近接性：各利用対象航路が、回航費用が過大とならない程度の地理的近接性を有していること。また、各利用対象航路が、船舶安全法上の航行区域（沿海、限定沿海等）を越えないこと（管理体制や行政による支援等を考慮して、利用対象航路は同一県内とすべきとの意見もある）。
- ③現行船舶の状況：自前の予備船を保有していないこと等により、共通予備船の利用ニーズが存在すること。さらに、現在は共通予備船の利用ニーズがない場合でも、現行の予備船の代替時期等、将来的には共通予備船の利用ニーズが生じうることも視野に入れておく必要があること。

＜共通予備船の利用が想定される航路（○数字は図 13 の番号を示す）＞

- ②久賀～福江～柁島航路：(有)木口汽船
- ③黄島～福江航路：(有)黄島海運
- ⑥嵯峨島～貝津航路：嵯峨島旅客船(有)
- ①④⑤：五島市 3 航路（航路自体のあり方の検討結果次第で可能性あり）

図 13 対象地域の離島航路（再掲）



資料) 九州運輸局資料等より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

表 12 対象地域の離島航路における就航船舶の要目（再掲）

事業者名	航路名	使用船舶											代船の調達先
		船名	ドック時対応	船種	総トン数	旅客定員	機関		速力(ノット)	航行区域	船質	進水年月	
							種類	馬力(ps)					
五島市	浦～前島	津和丸	運休	純客船	19	50	D	360	12.0	平水	アルミニウム合金	S63.9	
	富江～黒島	ニューとみえ	運休	純客船	14	20	D	290	18.0	限定沿海	強化プラスチック	H4.3	
	玉之浦～荒川	第八たま丸	運休	純客船	17	50	D	390	15.0	限定沿海	強化プラスチック	H7.6	
榑木口汽船	久賀～福江～嵯峨島	フェリーひさか	別ダイヤ設定	カーフェリ	155	65	D	550×2	12.5	限定沿海	鋼	H22.12	
		シーガル	別ダイヤ設定	高速船	19	66	D	520×2	22.0	限定沿海	アルミニウム合金	H12.6	
		ソレイユ	別ダイヤ設定	高速船	19	70	D	590×2	25.0	限定沿海	強化プラスチック	H2.7	
榑黄島海運	黄島～福江	おうしま	用船	純客船	42	50※ 30	D	600×2	20.0	限定沿海	アルミニウム合金	H8.3	
		○ドック時使用船:ソレイユ		高速船	19	70	D	590×2	25.0	限定沿海	強化プラスチック	H2.7	「榑木口汽船」より用船
嵯峨島旅客船(有)	嵯峨島～貝津	嵯峨島丸	用船	純客船	35	57	D	460	10.9	限定沿海	鋼	S62.12	
		○ドック時使用船:ソレイユ		高速船	19	70	D	590×2	25.0	限定沿海	強化プラスチック	H2.7	「榑木口汽船」より用船
		(参考)代替建造船		純客船	19	48	D	508×2	20.0	限定沿海	強化プラスチック	H23.12(予定)	

注) 機関種類の「D」はディーゼルエンジンを示す。

注) 黄島～福江航路「おうしま」の旅客定員は、4/1～9/30は50人、10/1～3/31は30人である。

資料) 九州運輸局資料より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

表 13 対象地域と域外を結ぶ航路の概要（再掲）

事業者名 (括弧内の数字は 地図番号に対応)	航路名	1日あたりの便数	使用船名 (括弧内の数字は総ト ン数を示す)
■(株)五島産業汽船	鯛ノ浦～長崎	3便 (5/3～5、8/12～16、12/30～ 31、1/2～4は4便)	○高速船 ・えれがんと1号(71) ・ありかわ8号(58) ・びっくあーす(293) (新上五島町との公設 民営による設置)
■五島旅客船(株)	郷ノ首～福江	○高速船たいよう3便 (福江～奈留:1便、福江～土井浦: 1便、福江～若松:1便) ○フェリー3便 (福江～若松:2便、福江～奈留:1 便)	○高速船 ・ニューたいよう (102) ○カーフェリー ・フェリーオーシャン (396)
■九州商船(株)	長崎～五島	○ジェットfoil4便 (長崎～福江:2便、長崎～奈良尾～ 福江:2便) (5/1～5、8/1～10、8/14、8/18 ～31は5便、8/11、8/17は6 便、8/12～13、8/15～16は7 便) ○フェリー3便 (長崎～福江:1.5便、長崎～奈良尾 ～福江:1.5便)	○高速船 ・ベガさす(163) ・ベガさす2(163) ○カーフェリー ・万葉(1,551) ・フェリー長崎(1,868)
■野母商船(株)	福江～青方～ 博多	1便	○カーフェリー ・太古(1,272)

資料) 九州運輸局資料より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

## (2) 共通予備船の船型

利用対象航路の検討結果に基づき、整備が想定される共通予備船の船型を整理したものが表 14 である。

総トン数、航行区域、旅客定員については、現行「ソレイユ」の要目や各航路の現状、アンケート・ヒアリング調査結果に基づいて設定した。また、速力については、「ソレイユ」は 25 ノットであるが、下五島地域の他の船舶は最大 20～22 ノットであることから、これらと同程度とした。

その他として、新造船の建造の場合、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）に基づき、バリアフリー船とすることが義務づけられる。

表 14 離島航路の共通予備船として想定される船型

総トン数	19 トン程度（20 トン未満の小型船舶）
航行区域	限定沿海
速力	20～22 ノット
旅客定員	40～60 人程度
その他	バリアフリー船（「公共交通移動等円滑化基準」適合） （ただし、既存船舶の活用の場合は努力目標とする。）

資料) 三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

## 3. 保有・管理形態

### (1) 想定しうる保有・管理形態の方式

アンケート調査では、共通予備船の整備にあたっての問題点として、「建造資金の調達に困難である」、「整備・維持に係る費用が割高である」等、収支面や資金調達面に関することが挙げられた。これは、離島航路を取り巻く厳しい経営環境が反映されたものだ。前述のとおり、共通予備船の整備にあたっては、現行の「ソレイユ」を保有・運航する民営事業者に負担が集中する代替建造のみにとらわれず、建造資金の調達、整備・維持にかかる費用負担等も含めた管理・運営体制のあり方について幅広く検討を行う必要がある。

こうした観点から、下五島地域における共通予備船の保有・管理形態として、以下の 4 つの方式が考えられる。

表 15 想定しうる共通予備船の保有・管理形態の方式

① 現行形態を継承する方式（新造）	尙木口汽船が自ら「ソレイユ」の代替建造を行い、引き続き同社で保有・管理を行う方式。
② 公設民営方式（新造）	地元自治体である五島市が共通予備船を建造・保有し、管理・運営（運航）を事業者へ委託する方式。
③ 利用事業者による共有方式（新造）	共通予備船を利用予定の複数の事業者が共同で建造し、保有・管理を行う方式。
④ 既存船舶の配船見直し方式	五島市営 3 航路の廃止、見直しに際して、現存船の配船を効果的に活用する方式。

資料) 三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

共通予備船の保有形態については、表 15 に示すとおり、①現行形態を継承する方式、②公設民営方式、③利用事業者による共有方式、④既存船舶の配船見直し方式が考えられるが、「③利用事業者による共有方式」については、資金調達、管理者の選定、安全管理体制の構築、維持管理費用の分担など問題が多く、先例がほとんどみられないことなどから、実現性に乏しいものと考えられる。また、「④既存船舶の配船見直し方式」については、五島市営 3 航路を含む下五島地域の航路体系全体のあり方を踏まえて検討する必要があるが、今後のあり方が具体化されていない現段階での検討は難しいため、今後の検討課題とする。

そこで、以下では、「①現行形態を継承する方式」と「②公設民営方式」の 2 方式について、資金調達方法や費用負担のあり方等について検討する。

## (2) 資金調達方法及び費用負担のあり方

「①現行形態を継承する方式」及び「②公設民営方式」について、適用可能な国の補助制度及び補助率、国庫補助金以外の資金調達にあたって適用可能な方法及び費用負担のあり方を表 16 に整理した。

表 16 資金調達方法及び費用負担のあり方

	①現行形態を継承する方式	②公設民営方式	
適用可能な国の補助制度及び補助率	離島航路事業者が「効率化船舶への代替建造」を行う場合、取得価額（建造費等）の 10%を補助	地方自治体が「公設民営化による代替建造」を行う場合、取得価額（建造費等）の 30%を補助	
上記補助金以外の費用負担割合	建造費等の 90%	建造費等の 70%	
上記の資金調達に活用可能な制度	鉄道・運輸機構との共有船方式（鉄道・運輸機構による資金調達）	過疎債もしくは辺地債の起債（公的資金による資金調達）	鉄道・運輸機構との共有船方式（地方自治体が「船舶貸渡業」の届出を行うことで可能）
上記方法に基づく事業者の費用負担	残存簿価を控除した額について、耐用年数の共有期間を通じた元金均等方式により、船舶使用料として毎月支払う。 ただし、国庫補助航路においては、標準化された欠損額が国庫から充当される。	地方自治体から無償または低廉な使用料で貸付することが基本であり、この場合、費用負担は生じない、または軽くなる。	
上記方法に基づく地方自治体の費用負担	国による欠損補助で不足する分について、長崎県及び五島市がそれぞれの制度に基づき補助する。	上記地方債の償還期限（耐用年数以内）に元利償還金として支払う。 ただし、当該元利償還金は、基準財政需要額に算入され、地方交付税で措置される。	残存簿価を控除した額について、耐用年数の共有期間を通じた元金均等方式により、船舶使用料として毎月支払う。 ただし、当該負担額の 80%が特別交付税として措置される。

注) 過疎債（過疎地域自立促進のための地方債）の場合、過疎地域自立促進特別措置法及び同施行令により、「住民の交通の便に供するための渡船施設」が起債対象となる。

辺地債の場合、辺地に係る公共的施設の総合的整備のための財政上の特別措置等に関する法律及び同施行令により、市町村が総務大臣に提出した「総合整備計画」に基づく公共的施設が起債対象となる。

これらの地方債の元利償還金は、地方交付税額の算定に用いる基準財政需要額に算入される。

また、特別交付税に関する省令（昭和 51 年 12 月 24 日自治省令第 35 号）により、市町村が経営する離島航路等について、市町村負担額の 80%が特別交付税として算定される。

資料) 三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

## ①現行形態を継承する方式

この方式の場合、平成 23 年度に国土交通省が創設した「地域公共交通確保維持改善事業」の「離島航路確保維持事業」に基づき、省エネルギー船舶、小型化した船舶、航路事業者が共同で利用する予備船舶のいずれかであって、「航路改善計画」に盛り込まれた船舶は「効率化船舶」として、国庫補助の対象となる。本方式では、共通予備船として航路改善計画に盛り込むことで、国庫補助を受けることが可能となる。船舶の取得価額（建造費等）に対する国庫補助率は 10%である。

上記補助金以外の 90%は別途、資金調達を行う必要があるが、これについては、鉄道・運輸機構（独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構）との共有船方式を採ることで、資金調達は鉄道・運輸機構が行い、事業者は船舶使用料として割賦払いすることになる。この結果、事業者は船舶取得費用の資金調達を自ら行う必要はなくなる。

鉄道・運輸機構に支払う船舶使用料については、耐用年数を通じた元金均等方式であるため、耐用年数（FRP船の場合 7 年間、アルミニウム合金等の軽合金船の場合 9 年間）の期間内を通じて毎月の支払いが生じる。

さらに、国庫補助航路においては欠損補助が行われるため、船舶使用料の支払いに伴う欠損増加分も国庫から補助される。ただし、標準化された欠損額が補助されるため、経営改善の度合いに応じて不足もしくは余剰が生じる可能性はある。また、船舶使用料の支払いから国庫補助金の交付までの間の運転資金が必要となる。

なお、耐用年数満了時には、事業者が船舶を残存価値 10%分の価額で買い取るようになるため、事業者はその資金調達が必要となる。

本方式の実現可否は、上記条件を踏まえ、現行の予備船を保有する離島航路事業者が自ら代替建造を行うという経営判断を行うかどうかによる。

## ②公設民営方式

この方式の場合、①同様、「航路改善計画」に基づき、離島航路事業者に代わり、地方自治体が公設民営化による代替建造する船舶が、「地域公共交通確保維持改善事業」の「離島航路確保維持事業」による国庫補助の対象となる。船舶の取得価額（建造費等）に対する国庫補助率は 30%である。

上記補助金以外の70%は別途、資金調達を行う必要があるが、これについては、過疎債もしくは辺地債を起債して充てることが可能である。また、地方自治体が「船舶貸渡業」の届出を行うことで、①と同様に鉄道・運輸機構との共有船方式を採ることも可能である。

公設民営化による船舶は、できるだけ無償または低廉な使用料で離島航路事業者に貸付を行うこととされていることから、この場合、事業者の負担は生じない、もしくは軽くなる。

地方自治体の負担については、過疎債もしくは辺地債による調達の場合、元利償還金が基準財政需要額に算入され、地方交付税で措置される。しかしながら、基準財政需要額の全額が地方交付税で措置されるわけではないため、その差分については地方自治体の負担が生じる。また、鉄道・運輸機構との共有船方式の場合、残存簿価を控除した額について、耐用年数の共有期間を通じた元金均等方式により、船舶使用料として毎月支払うが、この費用については、離島航路等の維持に要する経費として、離島航路等に関する市町村の負担額もしくは補助金交付額の80%が特別交付税として算定される。

本方式の実現可否は、上記条件を踏まえ、五島市が自ら船舶の所有者となることが適切と考えるか、起債による資金調達を行うことが可能か、地方交付税との差分を負担する用意があるか、といった点の判断による。

また、公設民営方式の採用にあたっては、船舶所有者である地方自治体と、管理・運営を受託する事業者の役割分担を明確化することや、ある程度長期契約とし、一定の条件を満たせば延長も行えるような契約形態とすることなどにより、事業者が安定的な航路運営が行える。

### (3) 予備船としての用船形態

共通予備船の用船形態については、事業者によって、定期用船契約と裸用船契約の双方のニーズがある。基本的には、各事業者のニーズに添って航路ごとに用船形態を検討していく必要があるが、下五島地域では、離島航路の主船として使用しつつ、共通予備船としても活用していく形態が想定されるため、常勤の船員を配置することになると考えられる。このため、定期用船を基本とすることが適当と考えられる。

#### 4. まとめ

下五島地域には4者6航路の離島航路が就航しており、いずれも旅客・貨物両面の輸送において、離島住民の生活を支える重要な役割を担っている。今後、人口減少・高齢化が一層進展する中で、離島に人が住み続けるためのライフラインとしての離島航路の重要性は、ますます高まる。こうした中で、定期的なドック入り時や突発的な船舶の故障等への対応については、各航路事業者とも苦心しているところであり、離島航路の維持・確保に向けて、共通予備船の整備が重要な課題となっている。

こうした観点から、本調査では、下五島地域の国庫補助航路となっている離島航路を対象として、離島航路事業者へのアンケート調査やヒアリング調査を実施し、船舶のドック時における対応状況や共通予備船の必要性、その船型や保有・管理形態等について検討を行った。

検討にあたっては、共通予備船の保有・管理形態として4つの方式を設定し、中でも「①現行形態を継承する方式」と「②公設民営方式」の2方式について、資金調達方法や費用負担のあり方等の詳細を検討した。

このうち、「①現行形態を継承する方式」は、現行船「ソレイユ」の方式を踏襲するものであり、関係事業者が当該方式に習熟していることや、関係事業者間の信頼関係が醸成され、役割分担も明確化されているという点で、関係事業者には受け入れられやすい。一方、本方式は、共通予備船として利用される船舶にかかる建造資金の調達、維持・管理、事業リスク等を一事業者が担うものであり、当該事業者への負担が過大となる恐れがある。

次に、「②公設民営方式」は、船舶を道路や港湾と同様にインフラと考え、公的主体が船舶を保有する一方、運営は費用削減などの経営効率化や顧客ニーズへの対応力に優れた民間が担うものであり、共通予備船の安定的・継続的な確保や、建造資金の調達等の面で優位と言える。しかしながら、各関係事業者や地元自治体である五島市にとってなじみのない方法であり、実現に向けて各関係主体の役割分担の明確化や合意形成が不可欠である。特に五島市において、起債による資金調達の可能性の確認や、庁内及び議会における合意形成が必要となる。

また、今後の検討課題とした「④既存船舶の配船見直し方式」についても、下五島地域の航路体系全体のあり方の検討に合わせて、その実現可能性やメリット・デメリット等の検討が必要である。現在、富江～黒島航路では定期航路からデマンド制への移行、玉之浦～荒川航路ではバスによる代替輸送への移行と航路の廃止、浦～前島航路では船齢23年と老朽化している「津和丸」のリプレース等が検討課題となっているが、これらの検討結果によっては、使用船舶の入れ替え等に伴い生じた余剰船舶を共通予備船として活用できる可能性もある。その場合には、共通予備船としての年間稼働日数は数十日程度と想定されるため、共通予備船の保有・管理にかかる費用を少しでも軽減するため、地域の輸送ニーズに応えつつ、多角的に利活用する方策（例えば、上五島地域も含む共通予備船としての

活用、緊急輸送ニーズへの対応、地元自治体などのイベント運航への活用等)を検討する必要がある。また、「ソレイユ」の老朽化に伴う船舶代替の必要性は引き続き存在する。

以上を踏まえ、本調査のまとめとして、共通予備船の実現に向けて今後想定されるステップを以下に示す。

#### (1) 下五島地域における航路体系のあり方を踏まえた共通予備船の保有・管理方式の検討

下五島地域の航路体系については、「五島市地域公共交通総合連携計画」(平成 21 年 3 月)において課題が整理されており、これを踏まえ、現在、五島市において、具体的な航路のあり方が検討されている。

今後の最初のステップとしては、その検討状況を踏まえつつ、「①現行形態を継承する方式」、「②公設民営方式」のほか、「④既存船舶の配船見直し方式」を含めて共通予備船の保有・管理方式のあり方を検討し、関係主体における合意形成を図る必要がある。その際には、「ソレイユ」の老朽化に伴う船舶代替の緊急性を考慮し、スピード感を持った対応が求められる。

これらの検討にあたっては、長崎県離島航路対策協議会において各関係者が協議を行い、その結果を「航路改善計画」に盛り込むことで、「効率化船舶」の建造や「公設民営化による代替建造」が「地域公共交通確保維持改善事業」の「離島航路確保維持事業(構造改革補助)」に基づく国庫補助対象となる。

長崎県離島航路対策協議会においては、各航路についての具体的な検討は航路別に設置された分科会において行われることとされているが、本調査の対象とした下五島地域の国庫補助航路 6 航路は、いずれも五島市内を発着する航路であることから、検討にあたっては五島市を中心として、国、長崎県、五島市、航路事業者、利用者代表、財務会計専門家等からなる分科会を設置し、「航路改善計画」を策定することが想定される。

#### (2) 共通予備船の建造もしくは確保

「離島航路改善計画」に記載された共通予備船の保有・管理方式に基づき、共通予備船の保有主体が、新船の建造もしくは確保を行う。例えば、「①現行形態を継承する方式」の場合、「ソレイユ」の代替船を(有)木口汽船が建造し、「②公設民営方式」の場合は五島市が建造することとなる。一方、「④既存船舶の配船見直し方式」の場合、五島市営航路の余剰船舶を下五島地域の共通予備船として五島市が引き続き保有・確保することとなる。

「①現行形態を継承する方式」や「②公設民営方式」の場合は、国庫補助の適用に向けて国・長崎県との事前協議や補助申請等を行うとともに、鉄道・運輸機構(独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構)との共有船方式を採る場合には、同機構との協議・申請等も行う必要がある。

### (3) 共通予備船としての運用開始と保有・管理・運営体制の確立

共通予備船の建造もしくは確保がなされた後、選択された保有・管理体制のもとで共通予備船の運用が開始される。また、安定的・持続的な共通予備船の保有・管理・運営の実現に向けて、各関係事業者や五島市等における保有・管理・運営体制の構築と、継続的な改善を行っていく必要がある。

## 参 考 资 料



## 離島航路の共通予備船に関するアンケート調査

-----<回答にあたってのお願い>-----

- 本アンケート調査は、財団法人九州運輸振興センターが「日本財団」の助成により実施する「離島航路共通予備船の整備に関する調査」において、一般旅客定期航路事業者（下五島地域、4事業者6航路）を対象とする共通予備船（純旅客船）にかかる現状と課題、共通予備船の整備に向けたご意向等を把握することを目的としています。
- ご回答いただいた内容につきましては、本調査のみに活用させていただき、その他の用途には使用いたしません。
- 調査票には、あてはまる番号に○印をつけていただくものと、具体的な記述をお願いするものがあります。各設問の指示にしたがってご記入下さい。また、「その他」の選択肢に該当する場合は、かっこ内に具体的な内容をご記入下さい。
- ご記入いただいたアンケート調査票は、同封の返信用封筒（切手貼付済）を用いて、

**平成23年 7月29日（金）までに、**

ご投函くださいますようお願い申し上げます。

**Ⅰ. 離島航路に就航している船舶のドック入り時等の対応の現状についておうかがいします。**

問 1 貴社が運航している離島航路の航路名をご記入ください。また、その航路で輸送している貨物として、あてはまるものすべてに○印をつけてください。離島航路を複数運航している場合には、それぞれについてご記入ください。

航路名：( )	航路	輸送貨物：1.生活雑貨	2.廃棄物	3.海産物	4.その他 ( )
航路名：( )	航路	輸送貨物：1.生活雑貨	2.廃棄物	3.海産物	4.その他 ( )
航路名：( )	航路	輸送貨物：1.生活雑貨	2.廃棄物	3.海産物	4.その他 ( )

問 2 離島航路に就航している船舶の名称と旅客定員、通常ドック入りする時期、期間（回航含む）をご記入ください。該当する船舶が複数ある場合には、それぞれご記入ください。また、自社もしくは子会社等で予備船を保有している場合には、それについてもご記入ください。

船名：( )	旅客定員 ( ) 人	ドック入り時期/期間：( ) 月頃/約 ( ) 日
船名：( )	旅客定員 ( ) 人	ドック入り時期/期間：( ) 月頃/約 ( ) 日
船名：( )	旅客定員 ( ) 人	ドック入り時期/期間：( ) 月頃/約 ( ) 日
船名：( )	旅客定員 ( ) 人	ドック入り時期/期間：( ) 月頃/約 ( ) 日
予備船名：( )	旅客定員 ( ) 人	ドック入り時期/期間：( ) 月頃/約 ( ) 日

問 3 離島航路に就航している船舶のドック入り時の対応方法について、あてはまるものに○印をつけてください。離島航路を複数運航している場合には、あてはまるものすべてに○印をつけてください。

1. 自社もしくは子会社等で保有する予備船を使用する	→問 4 へお進みください。
2. 他社が保有する船舶を用船する	→問 5 へお進みください。
3. 他航路に就航する自社の船舶を使用する	
4. 複数の船舶が就航しているため、ドック入りしていない船舶のみで特別ダイヤを組む	
5. その他（具体的に： _____）	

問 4 問 3で「1.」と回答された方におうかがいします。

副問(1) 予備船の保有・運航にかかる年間の経費はどれくらいですか。数値をご記入ください。

合計 ( ) 万円	うち労務費・人件費 ( ) 万円
	燃料費 ( ) 万円
	減価償却費 ( ) 万円
	支払金利 ( ) 万円

副問(2) 離島航路に就航している船舶のドック入り時以外の予備船の運用状況について、あてはまるものすべてに○印をつけてください。

1. 他の定期航路に就航している	
2. 他社の航路に就航している船舶のドック入り時にも、共通予備船として使用している	
3. チャーターなどの不定期航路事業を実施している	
(具体的に： _____)	( )
4. その他（具体的に： _____）	( )



問 9 問 8で「1. 」と回答された方におうかがいします。

副問(1) 共通予備船に求められる旅客定員・総トン数として、問 2 でご回答いただいた通常ドック入りする時期において、積み残しが出ないようにするために最低限必要となるのは何人くらいですか。また、既存の港湾施設を前提とした場合、共通予備船に必要な船型・乗降設備等を具体的にご記入ください。

共通予備船に最低限必要な旅客定員：（ ）人 総トン数：（ ）トン  
共通予備船に必要な船型・乗降設備等：（ ）

副問(2) 共通予備船を代船として利用する際の便数として、あてはまるものを一つだけ選び、○印をつけてください。

1. 通常と同様の便数を運航する必要がある
2. 通常よりも便数を減らすことが可能である
3. その他（具体的に： ）

副問(3) 共通予備船の船舶安全法上の航行区域として求められるものとして、あてはまるものを一つだけ選び、○印をつけてください。

1. 平水区域
2. 2時間限定沿海区域
3. 沿海区域

副問(4) 共通予備船を整備するにあたって、どのような点が問題となりますか。あてはまるものすべてに○印をつけてください。

1. 諸元・船型（総トン数、旅客定員、速力等）が決めにくい
2. 共通予備船を共同で利用する適切な事業者（パートナー）が存在しない
3. 共通予備船を保有・管理する適切な事業者（オーナー）が存在しない
4. 使用頻度が少なく、稼働率が低い
5. 整備・維持にかかる費用が割高である
6. 建造資金の調達が困難である
7. 国・自治体（県・市・町）等の補助金を受けにくい
8. ドックの時期を調整することが難しい
9. その他（具体的に： ）

副問(5) 共通予備船の保有形態について、どのような保有形態がよいと考えますか。あてはまるものを一つだけ選び、○印をつけてください。

1. 共通予備船を利用する事業者のうち、いずれか1社が保有する
2. 共通予備船を利用する各事業者が持ち分を決めて共同保有する
3. 共通予備船を利用する各事業者が共同会社を設立し、保有する
4. 共通予備船を利用する各事業者と地方自治体等が第三セクターを設立し、保有する
5. 地方自治体が保有し、民間事業者が運航する（公設民営）
6. その他（具体的に： ）

副問(6) 共通予備船を利用する際の用船形態と船員配乗については、どのような方法がよいと考えますか。あてはまるものを一つだけ選び、○印をつけてください。

1. 定期用船契約（船長その他の乗組員付きで一定の期間船舶を借り受ける賃貸借契約）
2. 裸用船契約（乗組員のつかない船舶のみを借り受ける賃貸借契約）
3. その他（具体的に： \_\_\_\_\_）

副問(7) 共通予備船の稼働率を高めるためには、どのような方法がよいと考えますか。あてはまるものすべてに○印をつけてください。

1. 共通予備船を利用する事業者を増やす
2. 遊覧、チャーターなどの不定期航路事業を行う
3. その他（具体的に： \_\_\_\_\_）

問 10 問 8で「2. 」と回答された方におうかがいします。

副問(1) 共通予備船が必要でないとお考えになる理由として、あてはまるものすべてに○印をつけてください。

1. 自社もしくは子会社等で予備船を保有しているから
2. 他航路に就航する自社の船舶を使用できるから
3. 複数の船舶が就航しているため、ドック入りしていない船舶のみで対応できるから
4. 現在の用船先からの用船で特に問題がないから
5. その他（具体的に： \_\_\_\_\_）

副問(2) どのような条件であれば共通予備船の用船を考えますか？あてはまるものすべてに○印をつけてください。

1. 現在保有している予備船にかかる費用よりも安く利用できること
2. 他社から用船する費用よりも安く利用できること
3. 用船にかかる費用が国・自治体（県・市・町）の補助対象となること
4. その他（具体的に： \_\_\_\_\_）

問 11 離島航路のドック入り時の対応に関して、利用者からの意見・要望等をご存じでしたら、お知らせください。

問 12 離島航路の共通予備船に関して、日本財団・国・自治体（県・市・町）などに対するご意見・ご要望等がございましたら、以下にご自由にご記入ください。

--

**Ⅲ. 最後にご記入者名などをご記入ください。**

事業者名		ご住所	
ご役職		ご記入者名	
電話番号	( )	FAX番号	( )
e-mail			

これで、アンケート調査は終わりです。ご協力いただき誠にありがとうございました。

---

離島航路共通予備船の整備に関する調査研究  
報 告 書

平成 24 年 3 月発行

発行人 田 中 浩 二

発行所 財団法人 九州運輸振興センター

〒812-0013 福岡市博多区博多駅東 3 丁目 10 番 17 号

TEL 092-451-0469 FAX 092-451-0474

<http://kyushu-transport.or.jp/>

---

印刷 株式会社 福田印刷







この報告書は競艇の交付金による日本財団の助成金を受けて作成しました