

## 第1回愛媛県地域交通活性化推進会議航路部会の結果概要

- 1 開催日時 平成23年6月13日(月)15:30~16:30
- 2 開催場所 愛媛県庁第二別館2階公営企業管理局会議室
- 3 出席者 委員11名、委員代理者1名、事務局6名、オブザーバー5名
- 4 審議事項(議題)
  - ・ 愛媛県地域交通活性化推進会議の部会設置及び愛媛県地域交通活性化地区協議会の設置について
  - ・ 国庫補助制度の改正について
  - ・ 離島航路確保維持計画について~平成24年度分~
  - ・ その他

### 5 審議の内容(全部公開)

#### 議題 1

##### 【事務局説明】

県では、行政や交通事業者、住民等の関係者が連携・協力して地域交通の活性化を推進するための方策を検討するため、昨年6月に愛媛県地域交通活性化推進会議を設置したところ。

昨年度は、現状や課題の分析を行ったところであり、今年度は、交通機関ごとの現状や活性化について更に審議を行うため、先日、バス・航路・鉄道の交通モードごとに部会を設置するための要綱改正を行った。

この部会では、バスや離島航路、鉄道について国の支援を得るために必要な生活交通ネットワーク計画の策定に係る審議をお願いすることも予定している。

計画の策定に当たっては、各地域の実情に応じた生活交通の確保に関する事項を協議する必要があるため、各地方局に地域交通活性化地区協議会を設置しており、本日審議いただく計画は、事前に地区協議会での検討を経たものとなっている。

- 意見・質問なし -

#### 議題 2

##### 【四国運輸局説明】

国においては、今年度からこれまでの離島航路やバス等の補助制度を一括補助制度に再編し、「地域公共交通確保維持改善事業」(305億円新規)を創設したところ。

離島航路に関しては、22年度予算48億円が60億円と増額された。

また、従来の実績欠損に対する事後補助から、地域ごとの協議会で事前に欠損見込等について協議・策定した生活交通ネットワーク計画(離島航路確保維持計画)の申請を受けて、運航開始前に補助額の内定を行う事前内定方式に変更となった。

議題 3

【事務局説明】

国の補助制度の改正に伴う経過措置の適用は、平成 23 年度運航分（H22.10～H23.9）までであるため、平成 24 年度運航分（H23.10～H24.9）から国庫補助を受けるためには、国の補助要綱に基づき「離島航路確保維持計画」を提出する必要がある。

については、地区協議会で協議され、報告を受けた同計画について協議をいただき、推進会議で承認をいただいたうえで、国に提出したいと考えている。

この計画は、国の補助事業を活用するにあたり、事業の目的・必要性や目標・効果、費用（欠損）見込などを示すものであるが、国の補助制度の改正において、国庫補助対象航路の要件については変更がなかったため、同計画には従前より補助を行ってきた 11 航路を記載し、当該航路について引き続き維持確保を図っていく予定である。

県ではこれまで「離島航路整備法」に基づき、運航欠損を生じた航路について、国の補助金額の残額を対象に関係市町と 1/2 ずつ補助を行ってきたが、24 年度運航分からは、事後欠損補助方式から事前算定方式へ変更され、実績欠損額への補助ではなく、同計画で申請した欠損見込額をもとに補助額の内定を受けることになった。

県内の国庫補助対象航路事業者の 21・22 年度運航分の欠損額は約 5 億 2 千万円であり、経過措置を適用する 23 年度運航分の欠損見込額は約 5 億 6 千万円、今回申請を行う 24 年度運航分の欠損見込額は約 6 億 9 千万円である。

直近の 22 年度運航分の欠損額と 24 年度運航分の欠損見込額を比較すると、約 1 億 7 千万円の欠損増となる見込であるが、これは燃料費の変動や緊急時の修繕費などの経費を見込んでいるためである。

同計画については、国の補助制度改正後、初めての申請となるため、四国運輸局とのやり取りの中で修正等が生じた場合は、事務局に対応を一任いただきたい。

< 意見交換 >

二宮委員 「離島航路確保維持計画」に記載のある各航路事業者の運航計画等については、地元との合意形成は図られているのか。また、国への提出期限が 6 月末とのことであるが、今後のスケジュールはどうなっているのか。

事務局 各航路事業者の運航計画等については、6 月 2 日～8 日に東・中・南予地方局で開催した地区協議会において、各航路事業者と関係市町も参加して協議され、合意形成が図られている。今後のスケジュールとしては、本日、審議をいただいた内容を同計画に反映したうえで、推進会議（本部会議）に報告・承認をいただき、国に提出する予定である。

古野委員 計画に添付のある損益見込計算書によると、21・22 年度運航分について、中島汽船（株）（三津浜～中島 航路）は黒字となっているが、運賃の引下げを実施することはできないか。

一色委員 まず、中島汽船（株）の 1 キロ当たりの旅客運賃が約 40 円であるのに対し、全国

標準は約 65 円であるため、同社は全国標準よりも低い賃率で運航を行っている。国は運航欠損を生じた事業者に補助を行っているが、補助金額は全国の標準収支を基に算定される仕組みとなっているため、全国標準よりも低い運賃で運航して欠損を生じた場合は、国は運賃引上げにより欠損の回避が可能と判断し、これにより国庫補助額が減額された場合は、減額分を地元（県・市）で負担することとなる。また、同社においても燃料費が高騰した 20 年度については赤字に陥っており、現在の運賃で必ずしも黒字になるというわけではないため、仮に運賃の引下げを国に申請しても、もともと全国標準よりも低い運賃設定ということもあり、引下げを認めてもらえないのが現状である。

古野委員 航路利用者としては、利用実態に合った料金体系になるよう制度の活用をお願いしたい。また、離島振興協会でも島の活性化には運賃がネックになるという話がある。

渡瀬部会長 地域の交通体系をどのように維持するかについては、地元市町がどう考えるかということが重要であり、運賃の引下げについて検討を行う場合にも、まずは地元市町で航路をどう支援していくかについての議論を行い、方向性を見出す必要がある。

一色委員 事業者としても高い運賃を望んでいるわけではなく、機会がある度に運賃引下げの陳情を行っている。国には高速道路に対する補助を行うのであれば、唯一航路である離島航路に対して、少しでも予算を回していただきたいと思う。そうすれば、高い運賃を少しでも下げることができると思う。今後も運賃引下げにつながる努力は続けていくが、新制度として創設された離島住民運賃の割引制度についても、陸上交通との水準比較などの要件を満たす必要があり、運賃の引下げについて検討をする場合は、渡瀬部会長の話にもあったように、まず地元市町での協議が必要である。

渡瀬部会長 ほかにご意見等がなければ、「離島航路確保維持計画」については、原案どおり了承ということによろしいか。

- 委員一同 異議なし -

渡瀬部会長 また、事務局から説明があったように、当計画については今回初めての申請となるので、四国運輸局とのやり取りの中で修正等が生じた場合は対応を事務局に一任いただきたい。

#### 議題 4

##### 山本オブザーバー

航路利用者より運賃が高いという意見があったが、航路を運航する上では定期点検等の安全性の確保にも大きな経費がかかり、事業者としては、できる限りのコストダウンを図っているが、それでもかろうじて航路を維持しているというのが現状であり、ご理解願いたい。陸上交通が発達し航路需要が縮

小している時代であるが、島が存在し、そこに橋がかからない限りは航路が必要であるため、我々事業者は行政から補助をいただいて運航を行っており、今後は地域の実情を反映した事業計画の策定が求められる中、事業者としてもより一層努力をしていくため、航路の維持確保について、皆様の協力をお願いしたい。

〔推進会議航路部会事務局〕

企画振興部地域振興局

交通対策課交通企画係

電話 089-912-2251

FAX 089-912-2249