# 令和８年度　第１回今治市せきぜん渡船航路改善協議会　会議録

日時　　令和８年７月16日（木）午後１時30分～２時30分

場所　　みなと交流センター はーばりー みなとホール

出席者

（構成員）

四国運輸局海事振興部　離島航路活性化調整官　福島　史晃
四国運輸局愛媛運輸支局今治海事事務所　所長　出海　博史
愛媛県企画振興部地域未来創生局地域政策課交通政策室　室長　魚住　茂男
今治市市長公室　公室長　越智　貴紀
大三島町連合自治会　宗方地区副総代　林　豊
関前地区自治会　会長　井村　雄三郎
今治地区漁業協同組合協議会　委員・愛媛県漁業協同組合関前支所　運営委員長　川邊　孝義
大三島ブルーライン株式会社　代表取締役　赤尾　純一郎

（オブザーバー）

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構　共有船舶建造支援部
参与　斎藤　徳篤、技術支援課長　亀田　健輔、
建造支援第一課　総括課長補佐　酒井　琴絵、
建造支援第一課　主任　坂本　蕗世、建造支援第二課　草深　奏太

（航路改善計画策定業務受託予定者・財務会計専門家）

株式会社いよぎん地域経済研究センター　コンサルティング部　地域戦略グループ
特任部長　山之内　崇、研究員　上甲　いづみ

（事務局）

交通政策課　課長　渡部　泰生、関前支所長　池田　茂、
大三島支所長　村上　肇
交通政策課　課長補佐　川﨑　智之、交通政策係長　八木佑介、
主事　長野　斗潮

１．開会

事務局（渡部交通政策課長）：

それでは、皆さまお揃いになりましたので、開会させていただきたいと思います。本日はお忙しい中ご出席いただきまして、ありがとうございます。ただいまより、第１回今治市せきぜん渡船航路改善協議会を開会いたします。私は本日の進行を務めます交通政策課長の渡部でございます。よろしくお願いいたします。会長が選出されるまでの間、お手元に配付しております会次第に従いまして進めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。なお、本日の会議につきまして、今治市附属機関等の会議の公開及び傍聴に関する要綱に基づき、公開とさせていただいております。よろしくお願いいたします。それでは、開会にあたりまして、今治市を代表いたしまして、今治市市長公室長越智貴紀よりご挨拶申し上げます。

２．あいさつ

越智市長公室長：

皆さんこんにちは。この度は今治市せきぜん渡船の航路改善協議会ということで、皆さん委員の方々にもお引き受けいただきまして、誠にありがとうございます。私、今治市市長公室長の越智ということで、市長公室がなぜこの航路のことをやっているのかといいますと、実は市長公室がこの４月から新たな組織改正でできまして、まずは、交通政策課、それと秘書広報課、それと防災危機管理課、それと未来デジタル課、この４つの課をお世話させていただくというふうなことになりました。市長直轄ということで、それぞれの課でいろんな問題が直轄で起こっておりますので、それを市長直轄でそれぞれ指示を受けながら、私のほうで色々な課と調整していくというふうなことになろうかと思います。そういったことで、今回の今治市せきぜん渡船の航路改善協議会ということでお集まりいただきました。せきぜん航路の重要性というのは、皆さんご承知のとおりだと思います。当然関前の島民にとってもこれは生命線ともいえるような航路でもございます。そういった中、物価高騰など様々な取り巻く経営の環境が厳しくてですね、第二せきぜんもはや23年が経過し、今後の船舶の更新というのが喫緊の課題となっております。本協議会におきましては、船舶の更新を含めた航路の改善計画を作成していただくということを目的といたしまして、皆さんにお集まりいただいております。本日は、現状の共有や今後の進め方について、皆さんと協議したいと思っておりますので、忌憚のないご意見を頂戴したいと思っております。本日はよろしくお願いいたします。

３．委員紹介
（各出席者自己紹介）

４．議事
（議題１）今治市せきぜん渡船航路改善協議会の設置について
事務局（渡部交通政策課長）：
　それでは議題に入らせていただきます。議題の１、今治市せきぜん渡船航路改善協議会の設置についてです。事務局から説明をいたします。

事務局（川﨑交通政策課長補佐）：
（資料１を説明）

事務局（渡部交通政策課長）：
　事務局の説明は終わりました。これまでの説明に対しまして、ご質問やご意見はございませんでしょうか。
　特にないようでしたら、次の議題に移らせていただきます。

（議題２）会長の互選について
事務局（渡部交通政策課長）：
　それでは、続きまして、議題の２、会長の互選に移ります。先ほどご説明いたしました設置要綱の第５条の規定により、会長は委員の互選によって定めることとなっております。どなたか委員の皆さまからご推薦をいただければと思います。

福島委員：
　この会の主催者でございます越智今治市市長公室長様がよろしいかと思います。

事務局（渡部交通政策課長）：
　ただいま福島委員より、越智市長公室長を推薦したいというふうな申し出ございました。よろしければ拍手のほうをお願いいたします。
（拍手）
　ありがとうございます。皆様からご賛同いただきましたので、今治市越智市長公室長が会長ということになります。
　それでは、要綱第６条第２項の規定により、会長が議事を進めることとなっております。このあとの議事進行は会長にお願いいたします。越智会長よろし

くお願いいたします。

会長（越智市長公室長）：
　はい。そうしましたら座って失礼いたします。皆さまからご賛同いただきましたので、私のほうから会議を進めさせていただきたいと思っております。今治市せきぜん航路の運営の改善に向けまして、皆さまと一緒に取組んでいきますので、よろしくお願いいたします。なお、本日の協議会ですけれども、約 90 分、午後３時までを予定しておりますので、ご協力をお願いいたします。

（議題３）職務代理者の指名について
会長（越智市長公室長）：
　それでは、議題３、職務代理者の指名についてでございますが、こちら要綱第５条第３項に、会長に事故があるときは、あらかじめ会長が委員のうち指名したものがその職務を代理すると規定しておりますので、私のほうから職務代理者を指名させていただきます。
　四国運輸局愛媛運輸支局 今治海事事務所長の出海博史様にお願いしたいと思いますが、よろしくお願いいたします。

（議題４）今治市せきぜん渡船を取り巻く現状について（概要）
会長（越智市長公室長）：
　続きまして、議題の４、今治市せきぜん渡船を取り巻く現状について、事務局に説明を求めます。よろしくお願いします。

事務局（渡部交通政策課長）：
（資料２を説明）

会長（越智市長公室長）：
　事務局の説明は終わりました。これまでの説明に対しまして、ご質問やご意見等はございませんでしょうか。
　先ほどの説明もありましたように、人口減少というのはこれはもう致し方がないところではございますけれども、せきぜん渡船の利用者は、人口が減っているにも関わらずこれだけの利用者がいるというふうなことのグラフの表等でございました。やはり年齢層的にも概ね 73％が高齢者ということでありますけども、なにかご意見、ご質問等ございませんか。
　それでは私のほうから、やっぱり第二せきぜんも 23 年経っているということになりますと、赤尾委員、このあたりはもうかなり古い船にはなってしまう

んでしょうか。

赤尾委員：
　使えると言えば使えるけど、ただここのところ船価、メンテナンス費用がみるみる上がっているような状態なので、考えようによってはいかにぎりぎりまで引っ張って使って（新造船を建造）するぐらいであればもうちょっと前倒しで新造船を入れたほうがいいのかなというふうな考え方もありますね。

会長（越智市長公室長）：
　ありがとうございます。皆さんのほうから特にございませんでしょうか。

福島委員：
　今（船齢が）23 歳ということで、なにか具体のなにか故障、ここがよく壊れるとかですね、そういうのがあったら教えて欲しいんですが。

事務局（渡部交通政策課長）：
　関前支所のほうから少し説明させていただきます。

事務局（池田関前支所長）：
　年間１回、ドックのほうで点検をさせていただいておりまして、特にそれによって故障というようなことの現状は掴んではおりません。以上です。

事務局（渡部交通政策課長）：
　皆さん新聞報道とかでご承知だとは思いますが、３月に大下港の岸壁に接触するような事故が起こりました。ギアが後進に入らなかったというような故障が発生したというふうに聞き及んでおります。おそらく同じ報告を海事事務所様、それから海上保安庁のほうに報告しておると思います。船舶が古くなると、どうしてもそのドックのときに更新をしていく部材が、ちょうど次の、実はその翌々日からドック入りだったのですが、そのときに交換する予定だった部品が故障したという何とも煮え切らない事故でございました。以上でございます。

会長（越智市長公室長）：
　ありがとうございます。その他、特にございませんでしょうか。

川邊委員：

ちょっとこちら確認したいところではあるんですけど、年間の収支のほうで約３割の収入で、支出のほうが大分出ている状況ではあって、この上例えば船を新造するとなると、とても大きなお金が出ていくという形にはなると思うんですが、先ほど言われた船のどこが悪いかっていうのは、多分基本的にはエンジンになってくると思うので、船体が問題なければエンジンだけ載せ替えて使うという方法がとれるのかどうか。そうすることによって、船１隻作るよりもエンジンの載せ替えだけで多少費用を抑えるということができるのかどうかっていうのも、今後の課題になってくるのではないのかなというところで、ご意見をさせていただきます。

会長（越智市長公室長）：
ありがとうございます。またそういったご意見も踏まえながら、今後の検討に入っていきたいと思っています。
他にないようでしたら、次に進めさせていただきたいと思います。

（議題５）今後の進め方について
会長（越智市長公室長）：
そうしましたら、議題５、今後の進め方について、事務局から説明をお願いいたします。

事務局（渡部交通政策課長）：
（資料３を説明）

会長（越智市長公室長）：
事務局の説明が終わりました。先ほどの説明をまとめますと、今後、航路の現状と課題について、住民や利用者のアンケートの分析や委託事業者による航路診断、経営診断等の結果などの資料をご提示しながら、老朽化したフェリー、第二せきぜんの更新も視野に将来の欠損の増大や経営破綻を回避するための利便性確保や、経営安定化に向けた取組の方針についてご協議をいただきたいというふうなことです。そして、スケジュールといたしましても今回以降の会議におきまして、令和９年の２月ですね、来年の２月の航路改善計画の策定に向けて、皆さんと協議を進めていきたいというふうなことになります。以上、今後の進め方につきまして、何かご質問、ご意見がありましたらお伺いいたします。

井村委員：

先ほど何人かの方がご意見言われましたが、どういう進め方をするのか私もわからなかったので、ちょっと今マイクをいただきました。

まず今回、せきぜんフェリーの老朽化による建造についての協議もするということで、私のほうからぜひともお願いしたいことございまして、まず、私現在、国土交通省の外郭団体になるんですかね、財団法人日本離島センターの研修事業を卒業した全国の離島のＯＢで作っております全国離島振興推進連絡委員会の会長も務めさせていただいております。年に２回、国内の内海離島、外海離島も視察で回っておりますけども、今回私たちの全推連の会においても、日本離島センターを通じてですね、全国の離島航路の調査結果の報告を先日も受けて参りました。で、まず、多分ここにおられる方、私以外の方との考え方が大きく隔たるのがですね、離島に住む私たちにとって、航路は、先ほども申したように生命線であります。ということはですね、道と同じなんですね。陸地部に住む皆さんは、道を通っても通行料は払わない。しかし、離島に住む私たちにとっては、その道の代わりになる航路に乗ると、料金を当然払って今治まで来るわけです。まず、そのへんの観点からぜひとも国土交通省の皆さんにはですね、離島航路に対して、今一度各離島関係の市町村に対してのいろんな補助の枠を広げていただけたらありがたいなと。現在、全国の離島全てではないですけども、離島航路における船員不足も顕著に現れているのも実情でございます。いろいろ私どもも資料を調べますと、今、外航船、内航船も含めて、日本国内の船舶には外国人の船員さんが乗ることが許されておりますけども、国内の旅客船においては、外国の方の雇用をすることが禁じられているようなことがあるということを聞いております。今回アンケートを取った中でも、外海離島における市町村、市町村長におかれましては、外国人の船員の雇用というのはちょっとまだ危なっかしいというようなご意見もあったみたいですけども、私たち、例えばせきぜん航路においては、別に日本人じゃなくても外国人でもいいんじゃないかと。現に今、私たちの地域にもですね、地域おこし協力隊とかいろんな形で外国の方と結婚されている家族の方も来られていますし、その方もかなり優秀で、社協で中間幹部として頑張っておられるお母さんもおられます。当然、私たちの離島航路における船員さんは島発着ですので、島に住んでいただいております。ということは、島の住民の一人として、地域行事とかいろんなことにも参加してもらっておるということなので、人口が高齢化・少子化、減少する地域においては、船員１人、または船員のその家族が地域の住民にとっても大きなプラスになるし、マンパワーになっているのも事実であります。ですから、今回のアンケート調査を見ましても、各離島市町村からご希望として挙がっているのが、航路の船員さんの給与の改善、また地元に住む場合の居住住宅に対する補助と云々いろいろ出ていると思いますけれど

も、こちらまたおそらく国土交通省さんのほうにも日本離島センターのほうから報告いくと思いますけども、またぜひともそのへんも勘案していただいて、離島航路に対するですね、今まで以上のまた寛大なるご助言と補助をお願いできたらと思っています。

もう１つ、今回建造計画において、私はぜひともこのへんを今治市さんも中心に皆さんに考えてもらいたいのが、稼げる船を造ってほしい。それはどういうことかというと、地域住民の生活の船としてだけではなくて、今とびしま海道を関前から大三島、宗方の間は繋がっておりませんから船で行くことになっていますけども、ちょうど関前の岡村港が、しまなみ海道ととびしま海道を唯一つなぐ港になっています。少しずつではありますけども、広島方面からの観光客も含め、また、関西方面からの観光バスも含めて、岡村港から呉方面へ、また呉方面の大和ミュージアム等を観てから、また大三島の大山祇神社に行くという観光客の団体さんも少なからずでありますけども、船を利用して渡っております。せきぜんフェリーにおいても、ブルーラインのフェリーもそうですけれども、この２つの航路が、唯一来島大橋の下を通る航路なんです。ですから、観光客の人にとってみたら、せきぜんフェリーに乗る方もほとんどなんですが、天気のいい日には来島大橋の三連橋のところで写真を撮る方が結構おられます。ぜひともですね、次建造計画を策定する場合には、展望デッキを常設するようなフェリーを造っていただきたい。

もう１つ言わせてもらえればですね、利用するお客さんを第一優先に考えて乗りやすい船。乗ったお客さんが今治港までの１時間、約 60 分の間、しまなみ海道も含めた瀬戸内のしまなみの情景を楽しめるような船にしていただけたらどうかということをお願いしたいと思います。今いろんなところでサイネージ、液晶の標示板による観光案内とかいろいろございますけども、またその切符の買い方、例えば携帯決済とかいろいろございますけども、そういったものも含めていろいろ考えていただけたら有難いと。

もう１つは、車で乗り降りする場合、今のせきぜんフェリーはバックで乗らなくちゃいけません。女性のお客さんが非常に苦労されている。出来れば頭から乗って頭から降りるような船になれば一番いいんじゃないかなと思いますけども、このへんはフェリーの場合、岡村港を出て、小大下、大下、今治と、間で２つの港がありますので、難しいんじゃないかという意見もありますけども、そのへんは考えようによってはですね、途中の小大下、大下で、沖合で向きを変えて入ればいいことなんで、まずは、船員さんもそれなりの負担はかかりますけども、やっぱりご利用していただけるお客さん第一優先の船の造り方を考えるのが一番の方策ではないかとは思っています。そういった観点も十分加味して建造していただけたらと思います。

最後にですね、今、今治市、ＦＣ今治サッカークラブのチームが、岡田さんが来て今治市内のまちづくりも含めていろいろ頑張っていただいております。出来ればＦＣ今治の皆さんとのコラボができるようなフェリー、せきぜんフェリーに乗ったらＦＣ今治のいろんな情報とか、ＦＣ今治のなにか特典があるとか、そういったものも何か付け加えることができれば、非常に全国の離島航路の中でも珍しい、いろんな方に興味を持ってもらえるものもできるし、いろんな形で情報発信もできるんじゃないかと思いますので、今何といっても皆さんスマホでいろんな情報を習得します。ちょっとした変わったことだったら本当に皆さん飛びついて参りますけども、ぜひともそういったことも今治市の優秀な職員の皆さんのお知恵も借りながら、いい船ができることを願っておりますので、ひとつこのへんも勘案して建造計画に載せていただければありがたいと思います。以上です。

会長（越智市長公室長）：
ありがとうございます。非常に井村さん、様々な切り口からご意見を頂戴いたしました。観光目線でもあり、また、島民の方々への配慮、また、今後経営をやっていく中で稼げる船をというふうなご意見でございました。そういったものを含めまして、また今後の計画の中にも盛り込んでいけたらなと思っております。
他に、なにかご質問等ございませんか。大三島の自治会長の林さんどうでしょう。

林委員：
先ほど井村さんがほとんど僕の言いたいことをおっしゃられたので、もういいかなと思うんですけど、実はですね、島しょ部、うちも大三島なんですけれども、先日しまなみ海道が２日間通行止めになったことがあって、その時にやっぱり航路の重要性っていうのを思い知らされました。なので、出来る限り航路は残す方向で検討していただきたいなっていうのが私どもの考えではあります。
それと、先ほど井村さんがおっしゃられましたけども、とびしま海道のほうに繋がる航路として大三島の宗方から岡村に行っているわけですけども、これはですね、僕も移住してもう 20 年以上になるんですけれども、観光資源としてすごくポテンシャルがあると考えています。先日、宗方の人たちとカブに乗ってですね、呉までちょっとカレー食べに行って帰ってこようやって日帰りで行ったんですけども、島を渡っていくのがすごく楽しくて、やっぱり観光資源としてすごいポテンシャルがあるなというのを感じました。なので、それを踏

まえた計画を進めていただければいいかなと考えています。以上です。

会長（越智市長公室長）：
　ありがとうございます。私も以前、せきぜん渡船に何年か前に乗った時に聞いた話ですが、ちょうど先ほど井村さんが言われた橋の下を通る時に少しゆっくり通ってくれたんよねぇなどといった船員さんの配慮であったりとか、そういった観光、普段の生活航路ではありますけれどもそういった目線で、航路もやっていただけると非常にうれしいなというふうに私も思いますし、また、あと新造船、今ですね、せっかくですから新しいこれもちょっと全然ちんぷんかんぷんなことかもわかりませんが、飛行機でいったら離陸する際にこう前が見えますよね、前が見えたり、今離陸しましたみたいな。その船の進んでいる前方の映像が、例えば客室に映せるとか、そんなこともできたらいいなぁなんていうふうなことを先ほど井村さんのお話を聞きながら少し思わせていただきました。それともう１点、船員不足ですね、これは本当に皆さん、特に関前の皆さんにはご迷惑かけておりますが、実は、本来 10 人で運航をしておかないといけないものなんですけれども、現在様々な理由がございまして、今８名での運航となっております。といったことで、月曜日と木曜日でしたかね、ちょっと減便というふうなことで島民の方にちょっとご迷惑をかけておりますけれども、できるだけ早く他の追加募集も行いまして、10 名体制もしくは 12 名体制ぐらいでやっておかないといけないのかなというふうなことも私のほうも考えてもございますので、また今後ともよろしくお願いいたします。
　他に何かご質問等ございませんか。県の魚住さん、何かございましたら。

魚住委員：
　今お話聞きまして、１つは船員不足、我々県の部署としてもいろんな航路でお話聞きます。当然、離島航路、広域航路ともに船員不足っていうのが深刻というのは、もうひしひしと伝わっているところで、今回計画づくりの中でも人員確保計画っていうのも入っておりますので、それはよかったなと思ったりしています。
　１つ、今現状でちょっと不足しているとも聞きましたけども、船員不足を解消するために、今現状でどんな取組をされておるのかなあというのが、ちょっとお聞きしたいなと思ったところです。
　あともう１点、これはもう１つ言えば、鉄道にしても、航路にしても、やはり住民だけの需要だけではなかなかしんどくなってきている。これは人口減少も含めてあるのでしんどくなってきている。言われるとおり、観光でどれだけリカバリーできるかなというのは、鉄道であっても、航路であっても一緒だな

と今思っているとこなんですけど。そんななかで、離島の魅力っていうところでいえば、インバウンドの方がより感じてくれている部分もあったりすると、今の観光目線でっていったところでは、多言語対応できるようなそういった配慮もあってもいいのかなとちょっと感じたところです。これは意見というよりも要望になります。１点だけ、取組状況を教えていただけたらなと思います。

会長（越智市長公室長）：
　事務局からお願いします。

事務局（渡部交通政策課長）：
　はい。船員の募集状況についてご説明をいたします。先ほど越智会長のほうからも説明がありましたとおり、今治市のせきぜん渡船は、本来適正人員を 10 名としております。第二せきぜんのほうにですね、船長、機関長、それから甲板員の３名、それから旅客船とびしまのほうに船長と甲板員の２名。これが法令で定められている乗船の乗務するべき船員の数ということになります。ですので、１日同じ船員が勤務することを原則としておりますので、１日５人の船員がおれば回るということになります。で、本来であれば、これが２ピースぐらいおりますと、大体安定して回せることができるというふうなことをシフトの面から有休の面からそういうなことも含めて、10 名というのが適正な人数というふうに考えてございます。で、実は、本年の３月に機関長が１名死亡するという痛ましい事故が起こりまして、そのことも含めまして船員の数が８名になりましたので、４月１日から月・木運休というふうな形をとらせていただいておりました。で、私と池田支所長のほうで協議いたしまして、即座に募集をさせていただきまして、６月１日付で２名、機関長を雇い入れをしたんですが、残念ながら１名の方、諸事情により辞めることになりましたので、今機関長が６月に入った方が１名、旅客船とびしまのほうに関しましては、特別教育訓練という訓練が必要になりますので、特別教育訓練のほうがやっとこの度終わる段取りがついたということで、８月１日から機関長として正式に入っていただくということで、本来でしたら９名になるんですが、１名、甲板員の方が辞めてしまうというふうなことになりまして、また８名体制に戻るということになりましたので、８月から平常運転に戻る予定であったんですが、これがちょっと叶わなかったというふうな現状でございまして、８月も月・木運休の措置のままというふうな形になりそうでございます。で、そういうことを受けまして、さらに今船員の募集をさしていただいております。私と池田のほうでちょっと協議をさしていただきまして、今治方だけで募集をするのではなく、呉方面にも募集の手を広げてみようというふうなことで、呉のとびしま海道で繋

がっております豊島、それから豊浜の支所と豊支所ですね、のほうにお邪魔さしていただきまして、この管内で甲板員あるいは機関長ができる方がいらっしゃらないかというふうな募集のほうさしていただきましたところ、先日、御手洗の方が甲板員に応募したいという旨申し出ございましたので、来週、面接のほうをさせいただきます。もし、うまいこといきましたら８月１日付で採用したいなというふうに今考えておるところでございます。状況としては、今のような状況なんですが、それでも、その方を採用しても９名でございますので、なお１名足りません。なお１名機関長の募集を現在も進めておりますので、もしよろしければ、皆さんご紹介いただければというふうに思っております。以上でございます。

会長（越智市長公室長）：
　はい。ありがとうございます。先ほど言いましたように、今そういった一生懸命募集をあの手この手でやっておりますけれども、また皆さん、どなたかお知り合いでもいらっしゃいましたら、お声掛けのほうをよろしくお願いしたらと思います。
　他にございましたらお願いします。

川邊委員：
　今現在、月・木のフェリー運休についてというところで話が出てはいると思うんですけど、今現在、車を島で持っている方とかっていうのは、呉市のほうに例えば、病院に行ったり買い物に行ったりすることが多くなってきて、車を持ってないもしくはもう運転がなかなか厳しいお年寄りっていう方は、やはりこちら今治のほうに出てくることがほとんどになっております。そのなかで月・木の運休が本当にいいのかどうかっていうところで、新しく採用されて、船が毎日運行に戻るまでの間に、月曜日と木曜日を運休にするっていうところをちょっと考えていきたい事案があるのが、やはり、日曜日っていうのは病院がお休みのところが多く、月曜日に病院に行かれるお年寄りの方も多いと。そのなかで、例えば、午前中病院行くのに朝１便のとびしまに乗ってとか、２便のとびしまに乗って、午前中病院が終わりました、帰りましょうっていったときに、フェリーがないと、次の便がもう 15 時半の便になるということで、長い時間こちらで待たないといけないというところも出てくると思うので、やはり月曜日の運休がちょっとどうなのかなというところがあって、今後そこは船員さんのシフトもあるとは思うんですけど、人を雇うよりかは対応ができやすいところだと思うので、検討していただきたいなというところであります。
　また、ヤマトの配送をこちら漁業組合のほうでおこなっているんですけど、

やはり地方ということで、ネットで物を注文される方も多く、食べ物だったりそういう関係でも今ネットで注文できたり、今の時期になるとお中元とか冬の時期だとお歳暮とか生ものの取り扱いもありますので、例えば、日曜日のヤマトのほうが今、島まで昼の便で来て、15 分だけ港のほうで配達先の方が取りに行って帰られる、その時間に間に合わなかったら荷物は持って帰られるというところが出ているんですけど、やはり、生もの、食べ物等を扱う場合、そうなると、月曜日の配送がなければ火曜日になってしまうというところで、月曜日の運航、やはりちょっと必要なのではないのかなというところではあるので、そこらへんをちょっと検討していただきたいなと思います。

会長（越智市長公室長）：
　はい。そのあたりどうでしょうか。また、関前支所と協議も進めながら、よりいい便も、どこかを休むのであれば月曜日が本当にいいのか、そのあたりもまた協議したいと思いますので、それでよろしいでしょうか。
　はい。他にございませんでしょうか。

事務局（渡部交通政策課長）：
　先ほど川邊委員のほうからエンジン載せ替えというふうな話があったと思うのですが、技術的なことを少しＪＲＴＴ（独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構）さんのほうにご解説いただけるようでしたらお願いしたいんですが、船齢 23 年を経過した鋼船の堅牢度を考えたときに、エンジン載せ替えで対応ができるものなのかどうなのかというのを、一般論として、ご解説いただけると大変助かるんですが。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構　斎藤様：
　エンジンを載せ替えるっていうのは、現実的に行われていることですが、多いのはアルミの船です。なんでかというと、１つ理由がありまして、アルミは基本的に錆びない、疲労しないと言われています。その関係で、エンジンを載せ替えることによって生き返らせるみたいなことをする船が多いです。かたやですね、鋼、鉄でできている船は、やはり、見えないところ、例えば、エンジンの下とかですね、倉庫の下とかそういったところ、見えないところに水が溜まる。海水が溜まって錆が進行していくような船が多いです。毎年ドックに入れて整備をするので、船の外側は、比較的綺麗な状態を保っているんですけど、私どもで見させていただく 20 年を超えたような船っていうのは、やはり水が溜まるようなところが腐食して、穴が開いたりするような状況が多いです。そうなってきますと、エンジンを載せ替えるだけではちょっと船の寿命が

延びないということになります。先日、実は鹿児島のほうでも燃料タンクの中に水が入ってしまって船が止まってしまったという事故がありましたけど、あの船なんかもう 30 年とかですね、そういった状況で、やはり、燃料タンクの周りが錆びて中に水が入っちゃうっていうような事故が起きていますので、なかなか鉄の船でエンジンを載せ替える船っていうのが、実はあまりない状況です。で、それは費用をかければ、多分エンジンを載せ替える、ダメなところを直してですね、載せ替えるっていうことができるんですけど、実は、船を 1 回作ってしまって、エンジンを外して、その錆びているところを溶接で直すという作業をすると、実は、軸芯といわれる芯がズレるっていうようなことが起きやすいです。そうなってくるとまた違った事故も起きますので、なかなか慎重に作業はしたほうがいいと思っております。以上です。

会長（越智市長公室長）：

ありがとうございます。

今後ですね、またアンケートを実施するというふうな先ほど事務局からの説明もございました。こちらにつきましては、しまなみ海道の実質無料化ですね、私どものほうの課につきましては、そういった実質無料化のほうの担当もさしていただいております。そういった部分のアンケートも合わせたものについては、しまなみ海道沿線地域で、今回の航路改善計画に関するアンケートにつきましては、関前地域の方々を対象にアンケートをとらさしていただきたいと思いますので、また自治会長さんのほうもですね、各それぞれの島民の方々に熱い思いを語っていただいてですね、自由意見等ありますけれども、そういったところで思いのほうを書いていただければと思います。

他にございますでしょうか。

井村委員：

ちょっとお尋ねしたいことがあって、先ほど関前の漁協の川邊さんが質問したことで、現在、フェリーが船員不足で月・木止まっていると。それで、病院に朝行った方が帰るのに船を大分待たなくちゃいけないことなんだけど、この月・木動かない間に、とびしまを昼の 1 便増やす。というのは、12 時半がいって 13 時半、13 時半今治発で関前に 14 時半。で、また 15 時半に 1 便増やすということが可能なのかどうか。で、もしもそれを増やすとしたら手続き上、海運局さんの許可とかいるんでしょうけども、何日ぐらい要するのか。それが可能なのかどうか。そうしていただければ非常に住民は有難いと思うんですが、いかがですかね。

会長（越智市長公室長）：
　このあたり事務局のほうどうでしょうか。

事務局（池田関前支所長）：
　とびしまの増便につきましてお答えします。現状、第二せきぜんを月曜日・木曜日運休するということと、今それ以外の便で、海事事務所様にこの航路はこの便でいきますよっていうご了解をいただいているところでございます。船員不足の状況で便を増やすっていうのができるのかどうか、ちょっと海事事務所さんともまた相談をしていかないといけないと思うんですけれども、私どもとしましては、今は必死にですね、できるだけ早く全便運航ができるように最大限努力しているところでございますので、ご理解いただけるんであれば、しばらくちょっとお時間をいただければ。なるべく早く努めているところでございます。

井村委員：
　とびしまの便を 1 便増やすということだったら、とびしまの船員さんをそのまま使うと、労働時間が超過になるか何かあるんですかね。

事務局（渡部交通政策課長）：
　休憩時間の話になってくるかと思うんですけど、その労務管理をしているほうからすると、労務時間が延びることを前提とした船員の労働環境を作るというのは、あまり好ましいことではないだろうと思うんです。で、それが例えばお盆の多客期とかそういうときに、1 日だけあるいは 1 週間だけそうしてくれというような要請の仕方をするのはできないことはないかもしれませんが、船員を確保して、第二せきぜんが動くようになるまでの間ずっとということになるとですね、船員のなんていうか勤労条件、勤労環境を維持する上で、少し問題があるのではないかなというふうに思います。で、このあたりのことにつきましては、海事事務所さんともよくお話をさせていただくことにしますが、なかなか今の時間でもすでにとびしまに関しては、6 時 20 分発の 19 時 58 分関前の到着までというこの拘束時間でもすでに長すぎる状況でございますので、これ以上、船員を拘束して、長時間船を動かすということは、安全性の面で注意力が散漫になったりというようなところもあって、少し無理が生じる可能性があるのではないかなと思います。そこらへんが心配でございます。やってできないことはないとは思います。以上です。

井村委員：

ありがとうございました。

会長（越智市長公室長）：
そういったものを含めて、検討も進めながら、両輪で動く感じでできればと思います。そのあたりまた海事事務所さんよろしくお願いします。
先ほどからも意見出ておりますように、今回の航路改善計画の策定に関しましては、当然その安全であり、また安心に航路を利用できるというふうなことも非常に大事なことになっております。早急に、今回の先ほどから出ております老朽化したフェリー、第二せきぜんにつきましての、これは更新も視野に入れた改善計画であったり、また人員確保計画、そういったものを進めていきたいなというふうに思っております。
そうしましたら、全ての議題がこちらで終了というふうなことになります。次回の開催につきましては、アンケートの集計が終わりました 10 月下旬～11 月頃を予定しております。また、日程につきましては、改めてご案内いたしますのでよろしくお願いしたらと思います。
他に、せっかくの機会ですので、ご発言もしあるようでしたらお願いします。

５．閉会
会長（越智市長公室長）：
そうしましたら、以上をもちまして、第１回せきぜん渡船航路改善協議会を閉会いたしたいと思います。
それでは事務局にお返しします。

事務局（渡部交通政策課長）：
本日は、第１回の航路改善協議会のほうにご参加をいただきまして、誠にありがとうございました。そして、長時間にわたりましていろいろなお立場からご意見を頂戴いたしまして、ありがとうございました。公室長のほうからもありましたとおり、これからアンケートを取っていきます。それから、正式契約となりますと、いよぎん地域経済研究センターさんのほうに分析していただきまして、関前にお住まいの方が安心して航路を利用できるように、早急に鋼船の寿命の話、今ＪＲＴＴさんからも出ました。そういうふうなこともありますので、老朽化したフェリー、第二せきぜんの更新を視野に入れながら、次の第２回の協議会の資料のほうも策定して参りたいなというふうに考えております。
本日はご参加いただきまして、誠にありがとうございました。以上で閉会と

させていただきます。