

一般質問

小木航路維持に 何が必要なのか



祝 優雄 議員

質問

私の航路改革に対する基本姿勢は、「本土との格差の是正」の一点だ。

今まで、航路改革、佐渡汽船の改革を議論する時、3航路維持が前提の議論であったし、「指定区間」「国民保護法」の観点からも3航路廃止を前提の議論はあり得ない。

11月28日に行われた三者協定の雰囲気報道から察するところ、行政のトップが航路の廃止を口にしたと受け止めている。離島航路は島民にとって生命線であり、佐渡市民からすれば無責任極まりない発言と受止めている。

協議の場で、小木航路の廃

止を匂わせるような発言が本当にあったのか。

市長

私は、協議の場で、小木航路の廃止はあり得ないと云っている。そこまで追い込まれた発言をしなければならぬ知事の立場もよく解る。しかし、知事自身も廃止をしなければ立ち直れないといっているのではないことも事実だ。

小木航路維持の シミュレーション

質問

① 地元が赤泊航路のような努力で、一割3万人の利用者を増す。

② 11km距離にあわせた料金体系

制にする。利用料金を平均1000円上げる。

③ 陸上業務を委託から現有勢力(増員なしで)直営に切り替える。

④ 指定区間のサービス基準で年間運航することで乗務員、係船料の削減。減速効果等。

(指定区間のサービス基準の変更を含め検討する)

⑤ 1000円の料金改定と2等往復の50%割引を一緒に実施することで、利用者の負担軽減を値上げとセットで実施。

増収シミュレーション

① 利用者を一割増やす。

………1億円

② 利用者一人平均1000円負担増。………3億円

③ 現有勢力で陸上業務の直営等。………1億5千万円

④ サービス基準の変更、乗組員の減、減速効果、その他経費削減。………1億円

合計6億5000万円の増収を目指す。

制度利用の検討

この度の私案は、緊急避難的な提案で1~2年でめどをつけ、あらゆる手建てを講じ、500~1000tクラスの高速フェリーを対岸交通「北陸新幹線」開通時までに投入、新体制への移行を見通しての提案だ。

実現のためには、「離島航路整備法」の離島航路補助導入の覚悟と、運輸施設整備支援機構の船舶共有建造事業などの活用で、新造船の導入が必要だ。そのためには県と佐渡市の的確な指導が必要だ。

私の提案を聞いてどんな感想か。

市長

もっともな提案だと思うが、気になるのは、値段が上がってスピードが遅くなることで、赤泊や両津航路に乗客が流れる可能性があるのでは数値をつかむ必要がある。

しかし、基本的には議員の言った問題をつめていかなければならないと思う。12月中旬に事務調整の幹事会があるので、その中で提案項目にあげていきたいと思う。

質問

心配はいらない。他航路に移ったとしても、赤泊航路も来年には単独で黒字基調になると思われるので全体的な数字は変わらない。

市長

どのような状況であっても、小木・直江津航路は、島民にとって大切な航路に変わりはないので、市が一定の血を出してでも守っていかねばならないと考えている。