

奄美海運住民説明会議事録

R7.5.7 18:00～

役場多目的室にて

式次第

1. 開会【中村幸雄】（司会・進行）
2. 町長あいさつ【隈崎悦男】
3. 奄美海運(株)より現状と課題に伴う運行計画変更について
【代表取締役社長 本坊 隆幸、執行役員総務部長 上村 聡】
4. 質疑応答
5. 閉会

1. 開会（中村課長）

2. 町長あいさつ

減便の話を聞いて町民の皆さんは驚かれたと思う。本当に喜界航路は生活路線で、農作物も船がないと出荷できないが、奄美海運が大変厳しい状態にあるため、住民説明会を依頼した。説明を聞いて、今後我々はどのように対応していくのか、行政ができること、それから町民の皆さんができることを一緒になって考えたい。

3. 奄美海運(株)より現状と課題に伴う運行計画変更について

【代表取締役社長 本坊 隆幸、執行役員総務部長 上村 聡】

設立以来約47年間、貴町をはじめとして関係市町村、また国県のご支援をいただきながら、喜界航路の運営を行っているが、現在、運行に伴う様々な課題が多く発生している。早急にある対策を講じる必要が生じているため、今後の安定的な航路の維持運営を図るために、運行体制の見直しやスケジュールの変更について説明したい。

航路は、フェリーあまみ、フェリーきかい2隻の体制で週5便、その中で平土野が3便、知名便が2便の運航を行っている。航路運営は、燃料価格の高騰、物価高など経営収支が悪化し、非常に厳しい状況。今回、この事業に従事する取り組みの中で、船員が非常に不足し、それに伴い、陸上作業員、港湾作業をする職員も非常に少なくなっている。その中で、免許を持った人材が特に必要だが、航海士、機関士、港湾荷役においても、フォークリフトだとかトラックの免許など様々な有資格者が必要。

さらに、2024年問題があり、船員についても労働時間の規制がかかっているにも関わらず、時間外労働も超過している状況下で、現行のスケジュール、週5便体制というのがですね、非常に維持できない厳しい現状となっている。

陸上作業員が不足してる知名港では、経営がなりたたないとの理由で、早急に撤退したいと申し出があった。昨年も、名瀬航路の荷役作業社も1社撤退してい

る。

そういう状況下でも、喜界航路では、通常運行下では、鹿児島を起点にフェリーあまみにおいては週3便運航しているが、月曜日から日曜日の入港までで週7日間フル稼働している。フェリーきかいにおいても、週2便だが、火曜日から土曜日まで週5日間稼働している。この喜界知名航路は、日本全国の中でも非常に長期で航海時間が長くなっている。喜界島に到着してからも、喜界から名瀬、古仁屋、平土野港折り返しで戻る、2時間おきに7港を繰り返して運行するハードな運行状況で、乗組員にとっても過酷な労働条件になっている。

基本、船員も実質50名体制だったが、今現在44名。1人でも倒れたら、出航できないのと危惧されている状態まで来ている。

会社でも、求人募集は、中途採用も含めて様々な関係機関に働きかけを続けているが、若い人たちの定着率が悪く、ある程度資格取得したり、その仕事を覚えたら転職したいなど、離職率が高いのが現状。

さらに、過酷な労働条件も重なり、休みが取れないなどクレームが絶えない。

喜界航路を維持するために改善しないと維持が困難で、今回、最低限の運行計画の変更を行い、安定した航路の維持が図れる体制図るため、スケジュールの提案をした。

今回、具体的な行程の影響については、週2の知名便が休止。喜界航路においても、週の中日の鹿児島発の水曜日を休止。これは、市場関係者への調査で水曜日出荷分が休みとの関係もあり、計画した。

4. 質疑応答

- ・ (上嘉鉄)

【問】早町港から名瀬に行き、帰るときは湾港だと交通の便等の理由で困っている。行き帰り同じ港に着岸できないか？

【答】船長がその日の天候を見て判断するため、申し訳ないがご要望には添えない。

- ・ (赤連)

【問】この予定表はあくまで予定であって、変更することは可能か？

【答】鹿児島港の積荷作業、荷物の量などの状況で判断して、水曜日を休止と計画している。土曜日就航の意見もあったが集荷作業や集荷関係の業者の休業日になるなどの理由で、平日の運行でないと難しいのが現状。

- ・ (湾)

【問】糖密を運搬する船が故障して、約2か月近く運休した際に船員が辞め、再開に苦勞したらしいが、船員専用の派遣会社をお願いしたい。そういう会社に派遣を依頼できないか？ また、表航路の船員を喜界航路に回してもらうことが可能か？

【答】派遣会社もあるが非常に料金高額になる。また、グループ会社のマルエーフェリーと兄弟会社ですが、打診はするが、運行スケジュール上厳しい状態で航行

しているため、難しい状態。マルエーフェリーも同様に、乗組員を欲しがっている状態。募集も、以前は県内の職員が多かったが、県外にもアンケート調査等を行い募集等をかけている。

・ (伊実久)

【問】決定事項か？

【答】今、国・県と協議中。

【要望】喜界町は、今 6000 人も人口いる。トカラ列島は 600 人、そこに 10 の港があり、船が週 2 回、さらに臨時便も走ってる。600 人の島に。島民はもう船が来なくなったら島がなくなるという、そういう捉え方をしており、本当に大事だ。船が来なくなると農家も出荷が止まり、生活用品にも影響がでる。以前は、陳情で週 5 便を 7 便にという話もあった。知名の問題は私は別だと思う。知名は和泊に港がある。喜界が 1 番大変な問題であるため、もっと議会や町と一緒に検討してほしい。

【答】私もこの喜界航路を平成元年から担当している。これまでも週 5 便の体制を確実に維持できるように航行スピードを上げたり、揺れを少なくしたり設備も改善しながらやってきた。

ただ、今回の議論について、それを動かす人がいない。資格を持った人が集まらないという非常に厳しい状況です。会社としては、週 5 便走らせたいが、今の現状としては、それを動かせる人の資格を持った人たちがいない。

今、現状は船長が 3 人。一等航海士は 3 人、2 等航海士が 3 月で辞めて、2 等航海士は 0 です。休みが取れないため、船長は 1 等航海士の仕事をし、1 等航海士は 2 等航海士の仕事をするぎりぎりの状態。ご理解いただきたい。

・ (赤連)

【問】週 4 日になった場合も条件を整えば、週 5 便に戻してくれるのか？

【答】状況が変われば、その判断もありえる。今の現状としては厳しい状況。

・ (川嶺)

【問】今後、週 3 便、週 2 便になる可能性っていうのはあるか？

もっと大々的に国に訴えてサポートってもらえないか？

【答】現状、国からのサポートというのは、求人活動も含めて様々。サポートセミナーも実施している。中途採用、乗組員の仲間などつてを使ったり、新卒者も、水産高校を含めて、呼びかけている。例えば、1 等航海士が辞めると、育成に 3 年かかる。人材育成にはかなりの時間を要す。

・ (中里)

【問】もし他の企業がこの事業に参加する場合、協力体制を取って運行というのをできるのか？

【答】この補助指定を受けてる定期航路は、指定区間という制度がある。サービスについても週 3 便に運行しないと参入できないなど、制約があり、協力体制で臨むのは現在の制度では難しいと考える。

・ (城久)

【問】現在、トマトを週3回（火、木、土）、鹿児島に出荷している。この予定表は、木曜日の船がない。金曜日に送ればいいんじゃないかとも思われるかもしれないが、金曜日だと中1日経過し、市場が日曜日に休みで意味がない。すなわち、週3回から週2日に変更せざるを得ない。人口が減って、週4便は致し方ない部分もあるが、曜日の変更ができないか？

【答】予定表では、月曜日にフェリーきかいが出航し、火曜日に登り、水曜日の朝に到着する。以前は水曜日の夕方そのまま出港していた。そうすると、乗組員の休暇が取れないため、次の木曜日に再出航する。フェリーあまみは、火曜日に再出港した船が木曜日に戻り、1泊して、金曜日に再出航となる。現状この体制で、ギリギリの状態です。

・ (湾)

【問】数字の表記がほとんどなく、どのくらい経営が苦しいのか全く分からない。また、奄美海運の借入金4億2000万をどうする予定か伺いたい。

【答】今回は、経営が苦しいのではなく、船員、特に有資格者の不足によるもの。4億2000万は町からの損失補償である。

・ (赤連)

【問】フェリーあまみは第1海運で、宅配ができる。この予定表を見ると、土曜日に荷物を出したら、日曜日には配達ができない。この運行するフェリーの順番を変えることはできるか？

【答】今回の運航スケジュールは、配達業者とも協議済み。

・ (赤連)

【要望】今日私たちは初めて奄美海運さんの実情を聞く機会ができたが、それで納得できない。これだけの住民が集まっていることを理解してほしい。住民説明会も1回ではなく次も実施してほしい。

【答】喜界航路の維持には、これをまず進めないといけないし、やらないと先に進まない。非常に厳しい状況の中ですが、多客期、繁忙期、スポーツ大会などの際には、その際には臨時便で対応することも考えている。

・ (赤連)

【問】喜界航路は週4便体制は、もう物流ストップすると同様。不便さしかない。沖縄航路は、毎日就航している。同航路への参入を考えてほしい。

【答】沖縄航路ですね、喜界島に現実に寄港できない。港の大きさが違う。沖縄航路のフェリーは8000トン、喜界航路は約3000トン。

・ (池治)

【問】マイナス要因が多い。奄美海運さんの船が運用できない、ただそれだけでなく、喜界島にとってどのような、マイナス効果を与えるか。役場も一体となっていて、どんなマイナスがあるのか、具体的に何の不便が増すのか、もっと具体的に明らかにして、みんなで考える、そのような材料を提供してほしい。また、将来どういった考えでできるのか、それをもっと前向きな検討をお願いしたい。

【答】将来的な話で、この乗組員の確保のためにですね、この週4便で体制をまず作って労働環境を良くしたい。乗組員が喜界航路に働いてもらうような体制を

まず作りたいというのが今回の1番の大きな要因。

・ (中間)

【問】天候不良でフェリーが欠航になった場合、乗組員の方は定休か？

【答】台風シーズン、冬場、欠航はあるが、できる限り、臨時便の就航体制を組んでいる。乗組員は欠航で即休みではなく、午前中は出勤し、その後欠航が決まることになっている。

・ (赤連)

【問】従業員の労働環境が集まらない大きな原因と思われる。労働時間短縮するために、名瀬に寄港する古仁屋港を除外して労働時間短縮を図ってはどうか？

【答】古仁屋港も歴史ある寄港場であり、利用する乗客もいることから、簡単になくすことは難しい。

・ (花良治)

【問】乗組員が資格取得の支援制度は確立しているのか？ 募集にはセミナーを開催するだけではなく具体的戦略、例えば、国とか地方自治体の投げかけをしてみてもどうか？

【答】乗組員の資格、免許取得者は優先的に採用し、入社後も、上位資格の受験者は、資格取得を優先させている。船員の確保については日本全国で議論が交わされ国も様々な施策に取り組んでいますが、残念ながら廃止航路が生じているのが現状。

・ (赤連)

【問】条件が良くなければ人は来ない。今後、フェリーあまみが、運行予定があと5年間。その後に新造船を作るのか？ それには60億という金額がかかる。新造船の予定は？

【答】給与体系は、日本全国同じような水準となる。新造船については、その際に協議したい。

・ (阿伝)

【問】農産物の関係で、同じ週4便でもその曜日変更ができないのか？ あるいは例えばフェリーきかいを火曜日にするとか、そういった船の変更は検討できないのか？

【答】基本的にこの週4日体制が出来上がると、この体制をスタートすることになる。その中で、地元の要望や意見があれば便を変更できるかどうかというの、そこは検討する。

・ (上嘉鉄)

【問】1ヶ月前に運行の申請を出さなければいけないと言っていた。すなわち、6月からの運航は決定しているのでは？ 決定する前に説明会が必要では？

【答】今、協議中で、国、県は待ってくれている状態。ただ、いずれにしても6月1日を目途に動いてるということでご理解いただきたい。

・ (佐手久)

【問】6月1日からの予定だが、急に説明会をして、急にフェリーが1便減と知らされ戸惑ってる。減便しないでの継続が御社の中でされたのかどうか？ もしされ

てるのであれば、ダメだった理由。今いる航海士とか船員の方々の定員管理上の何年後に定年になり、それまでにどうやって人材を教育していくのか？

【答】週 5 便を維持するために、一昨年から 50 名体制を基本に運航していた。これは国・県とも相談して、交代要員を増やそうということで会社は募集をした。採用もしたが、採用しても続かない、退職者が多く 4、5 年の間に入れ替えた総数は相当数に上る。有資格者は、まだ 50 代前半・中盤の船長で、当面は大丈夫。ただ、乗組員は若いため、資格者は育てていけないといけませんが、時間かかる。

・ (上嘉鉄)

【問】例えば、有資格者として、有資格者の募集に対しては、海上保安庁、海上自衛隊の有資格者ですよね、すぐ船長、一等航海長に投入できるはず。退職した方に町も含めて呼びかけてみては？

【答】自衛隊、海上保安庁の希望者は、我々も採用はしている。もっといろんな情報を集めて、今後呼びかけにもさらに策を練って交渉していきたい。

・ (湾)

【要望】高校卒業、進学、医療従事者が進学の際に、奨学金を利用して、その後、卒業後に喜界町で何年間か働くことで、返納が免除されるというような制度があるが、そういう制度を利用してもいいのでは？

【答】乗組員には、補助金が国から出るようになっている。

・ (坂嶺)

【問】求人は全国的に出しているのか？ 例えば、週 1 便だけでも島に適した船を沖縄航路で出すことや、乗組人の数などを沖縄航路関係者と相談したのか？

【答】求人は全国に出している。船の大きさ、港の状況の問題があり、難しい。補助航路ではなく、企業だから、リスクが大きい。

・ (湾)

【問】島民のヒアリングする機会を設けようとしたのか？ ヒアリング後に今後どうしたらいいのか協議できないか？

【答】ヒアリングはしていきたいと思っている。

・ (小野津)

【問】週 4 日体制になった際に、船のドックや部品の故障で週 2 便になるのでは？ 鹿児島出港して、喜界によって名瀬に行って、名瀬で時間を調整し、喜界から鹿児島にルートは時間短縮ができる。船員にヒアリングはしたのか？

【答】ドックの際には、週 3 日運行できるように確保している。当然、寄港地が減れば労働時間は減るため、そこの部分はまた今後の検討はしていきたい。船員へのヒアリングは常に実施している。

・ (志戸桶)

【問】今回の内容を協議した上で、決定した内容を今度報告に来るのか？ 6 月からの運航スケジュールを変えることになると、決定した内容を説明に来ないといけないのでは？

【答】今回の住民説明会を受け、その結果を報告に来るか来ないかは奄美海運サイドで判断するが、町としては、対策協議会の結果を町民の皆様に伝える。

・ ■■■ (西目)

【問】今日の説明会、これだけ多くの発言があったわけだけど、奄美海運としては、町民の皆さん、病院の方もいますし、旅行者もいる。多くの方が今の困るが奄美海運さんとしてはどう進めるか？

【答】現状として6月から維持するためには、実施せざるを得ないというのが現状。これはもうどうすることもできない状況。今日の意見を聞いて、国県と協議の中でこういう皆さんから意見があったということは伝える。