

パブリックコメントによる意見募集結果

1) 目的

- ・パブリックコメント（意見公募手続）は、行政等が意思決定する際の政策等の案を事前に公表し、その案について広く市民からのご意見や情報を募集するものであり、「壱岐対馬航路公共交通総合連携計画（素案）」について、パブリックコメントを実施した。

2) 期間

実施期間：平成 21 年 4 月 15 日（水）～4 月 21 日（火）

3) 方法

- ・壱岐市、対馬市ホームページ
- ・壱岐市、対馬市の役所窓口に設置（10ヶ所）

4) 意見公募結果と対応方針

- ・パブリックコメントを実施した結果、壱岐市 2 件、対馬市 1 件の計 3 件の意見があった。

表 パブリックコメントの意見（要点）と対応方針

提出意見数	意見（要点）	対応方針
対馬市 (1 件)	○九州郵船以外にも壱岐・対馬の航路運輸業者の参入促進。業者が天 下りでなく完全民間会社で競業させるべき。	<ul style="list-style-type: none"> ・壱岐-対馬航路は指定区間に指定されているが、指定区間は複数航路事業者の参入を認めないものではない。 ・協議会として複数事業者の参入を積極的に促進する予定はないが、航路の利用促進策の実施は、新規事業者の参入を促すことにつながると想定する。
	○比田勝航路に関する意見 →比田勝航路は博多に昼頃着のダイヤ改善が望まれている ・素案では海路を「博多～壱岐～対馬（厳原）」、「博多～比田勝」と記 しており、「比田勝」は、「対馬」と受け取れない認識がみられる。 ジェットfoilも昨年秋より閉ざされている。 ・比田勝発は、住民は昼発を望んでいるように表記されているが、で たらめである。昼発で、夜着などでは満足するはずがない。比田勝 発が本土に昼着に考慮が必要	<ul style="list-style-type: none"> ・アンケート調査によると、昼（13時）発を望む意見が最も多いため素案では表記したが、朝発便のニーズも高いことから、「朝～昼発便のニーズに対応した運航ダイヤの見直し」を含んだ内容に変更する。
	→フェリーは「げんかい」ではなく「あがた」クラス以上の配船を求 める ・博多～比田勝航路には、船舶の大きさ、安定性、速さなどを考慮す れば、「げんかい」ではなく、旧「フェリーあがた」クラス以上の配 船を求める。	<ul style="list-style-type: none"> ・船舶の選定は航路事業者の検討事項であることから、航路事業者に申し送りをする。

提出意見数	意見（要点）	対応方針
	<p>→対馬の物流対策として小倉～比田勝航路の復活が必要である</p> <ul style="list-style-type: none"> 対馬の物流を博多1本で考えることはない。旧上県郡時代の、「北九州・下関～比田勝」からの物流の2本立てがベストと考える。こと旧上県郡地区においての活性化を考えるなら、多極流入が望ましいと考える。 それには、「小倉～比田勝」海路を復活させ、フェリーのみならず、ジェットfoilも同時並行で運行を図るべきだ。ジェットfoilが運行すれば、本州から、また大分、宮崎方面からも利用が見込まれる。それに加え「関釜フェリー」の客も取りこめればなおいい。住民も医療機関に厳原まで行く時間で早期本土に搬送できる。小倉なら歩いてでも、鉄路があり、新幹線にも乗れ、高速バスも近くにある。大型駐車場もある。それで、現在以上の対馬を上から下からと双方から活性化させることができると思われる。 この考えは、素案とはとてもかけ離れているようだが、ジェットfoilも取り上げられ「はいそうですか」とは、旧上県郡地区の住民のひとりとして決して許すことはできない。 <p>→比田勝を対馬の第二中心地として位置づける必要がある</p> <ul style="list-style-type: none"> 対馬は旧上県郡と旧下県郡の合併の市でありながら、あまりにも厳原中心の志向が見える。対馬は、離島であり、高齢社会であり、過疎化が急激に進行しており、若年層の働ける場合は、本土に比べ、あまりにも無い。 対馬市庁地「厳原」は、海路に加え、近くに空路も持ち合わせている。対馬市の第一中心地が「厳原」（旧下県郡）であることに異議はないが、第二中心地は、「比田勝」（旧上県郡）としてもらわなければ、「公平」「平等」とは言えない。本庁を「厳原」とし、第二庁舎として比田勝支所を格上げさせ、行政の人事交流を頻繁に行い住民をより知る必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 小倉-比田勝航路は、平成10年に現在の博多-比田勝航路に変更されたものである。 比田勝航路の時間帯変更は、旅客にあわせて物流についても検討の必要があり、検討にあたり、変更の経緯等を確認する。 <p>・本協議会は航路活性化について検討するものであり、対馬市の当該部署に申し送りする。</p>
<p>壱岐市 (2件) 1件目</p>	<p>○<1>-1①ア) 壱岐-対馬往復便の検討の事業内について (P2)</p> <p>→壱岐-対馬間は現行通りの便数、壱岐-博多間の増便、対馬-博多間は壱岐乗り継ぎ</p> <ul style="list-style-type: none"> 壱岐-対馬間の旅客数、車両数は多くないと感じる。そのため、壱岐-対馬間の便数を増やさず現行のままでよいのではないか。 ただし、運航方法は、フェリーは壱岐-博多間の増便（増便というより、現在減便している夜間便の復活）を望む。JFは、1隻は壱岐-博多専用。残る1隻は主に対馬島内の移動用に効率よく利用し、1日のうち、早朝・日没前は壱岐まで1往復ずつで日計2往復。従って、対馬から博多にJFを利用する際は、壱岐乗り継ぎの原案どおりよい。 対馬の方は航空機利用者が圧倒的に多いと思われ、JFと航空機の競争を促すより、役割分担して棲み分けを明確にすることが航路利用者増につながる。 <p>○<1>-1②ア) 利用者ニーズに即した割引の導入検討 について (P2)</p> <p>→割引など料金低減は歓迎だが航路事業者の負担にも限界がある。国は「国民の移動手段への税投入」の視点を持ち、航路料金の支援を行うべき</p> <ul style="list-style-type: none"> 割引メニューの増加やクレジットカード支払いなどは歓迎。大いに評価できる。しかし、九州郵船1事業者の負担にも限度があると思われ、公的機関の思い切った支援が必要ではないか。 割引のみならず、恒久的に運賃を安くする制度もあれば助かる。特に、島内の重症患者（島外でしか治療できない方の通院や付き添い）などには経済的負担を軽減するシステム（制度・割引）が必要。 さらに、本土では高速料金の上限額が1,000円になるという恩恵があるものの、ほとんどを島ですぐす離島民は何の恩恵を受けず、税の恩恵の受け方が不公平ではないか。従って、国が主体になって、航路を本土の国道の延長とし「国民の移動に伴う手段に対する税投入」という視点をもつことが重要。その結果として、たとえば自家用車本土-離島間1,000円など、国の助成による思い切った支援（期間限定でも可）があれば、壱岐・対馬まで足を伸ばそうと考える人は圧倒的に増える。 	<ul style="list-style-type: none"> 統計上は対馬の航路利用者は、全体の約45%を占めており、対馬居住者にとって航路は重要な移動手段である。また、ジェットfoilを望むニーズも高いことから、対馬についても航路の利便性を高める施策を実施する。 便数を含めたダイヤ編成は、協議会で検討を進め、実証実験の実施を踏まえた上で、再編の有効性を検証する予定である。 <p>・協議会としても航路事業者の大幅な負担増加による利便性向上ではなく、できる限り負担の少ない方法による利便性向上策を実施する予定である。</p> <p>・「国民の移動に伴う手段に対する税投入」の視点は、本協議会でも意見が出ており、今後、対馬市、壱岐市として国に働きかけを行う必要があると考える。</p>

提出意見数	意見（要点）	対応方針
	<p>○<1>③航路を含めた情報の発信について（P3） →マップ作成の前提として島内交通機関の時間帯調整が重要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・マップやパンフの作成、乗り継ぎ時間の調整は必要だが、島内交通機関の連絡調整の検討が必要。島外の方の視点に立った陸上交通になっていない。 ・観光の島を目指すのならば、適切な情報発信も必要だが、観光客が使いやすい、分かりやすく便利な路線と時間を研究することが必要。 <p>○<1>-1⑤ア）船内環境の向上（ハード）○移動時間を感じさせない娯楽の提供について（P3 中段） →船旅を楽しむツールとして GPS 表示や魚群探知機能の表示はどうか</p> <ul style="list-style-type: none"> ・GPS 機能の表示や魚群探知機能の表示があれば面白い。船旅を楽しむツールとして、これら機能を共用スペースに大画面表示されると楽しめるのではないかと。地図情報以外に、水温、海流の方向・速度など、海独特の情報などがあると興味がある人は楽しめるのではないかと。 <p>○<2>②ア）旅客ニーズの高いジェットフォイル、フェリーの導入検討について（P3 最下部） →対馬へのジェットフォイル導入は、ジェットフォイル利用ニーズを徹底研究した上で取り組むべき</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「対馬居住者・対馬観光利用者の JF 利用ニーズが高い」とあるが、対馬は移動手段に航空機があるにも拘らず JF を利用する具体理由が不明。 ・ニーズが高ければ、この利用者に、さらにどうしたら利用客が増えると思うか徹底した聞き取りアンケートなどを行って研究すべきではないかと。 <p>○その他意見 →航路だけでなく航空路も含めた検討を進めるべきではないかと</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基本方針は、航路の維持・増進が目的とあるが、本来、航路に限らず、空路も含めて島民や観光客等の足の利便性を考えるべきではないかと。 ・空と海のそれぞれの役割分担を把握し、海と空に適切な税投入をすることで、壱岐・対馬が共に活性化する道を探るべきと考える。壱岐にも空路があればこの「総合連携計画」の形も変わってくる。 ・東京から壱岐に来る人は、福岡空港から港までの乗り換えが苦になっており、遠方から壱岐に来ることが億劫になっている事例をたくさん知っている。 ・博物館が起爆剤ならば、これを機会に壱岐ー福岡の空路再開を目指すべき。その上で、壱岐も対馬も、適切な路線にバランスよく税投入し、島民のみならず観光客の利便性がよくなることを期待する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・指摘はもっともと認識している。 ・平成 21 年度に対馬市、壱岐市は島内のバス交通等に関する公共交通総合連携計画の立案を検討しており、その中で進められる検討との調整を図る必要がある。 <ul style="list-style-type: none"> ・船内環境の向上策は、中期的に実施する予定であり、検討を進める上で参考にしたい。 <ul style="list-style-type: none"> ・アンケート調査によると対馬居住者がジェットフォイルを望む理由は、航空路利用よりも安く、フェリーに比べて移動時間が短いためである。 ・ジェットフォイルの新規導入の検討にあたっては、島民だけでなく観光客の利用見込みも想定する必要があるが、島民の利用ニーズについてより正確に把握する必要があると認識している。 <ul style="list-style-type: none"> ・離島と本土部の多様な移動手段を確保する観点からは指摘の通り、航空路も含めた検討は重要である。 ・本協議会では、利用者数が減少し、存続に対する危機感が強い「航路」について早急に検討する必要があると認識している。
壱岐市 2 件目	<p>○地域公共交通総合連携計画の目標（1 ページ） →できることから始めることが重要である</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「できることから始める」とあるがまったく同感である。 ・①努力すればできるもの（船員のマナー等）、②経済的保障があればできるもの、③関係機関との調整ができれば可能なもの <p>○利用者ニーズに即した運賃（車の輸送料金） →自動車航送料金の割引を検討できないか</p> <ul style="list-style-type: none"> ・フェリーでの車の輸送料が高い。安くすれば利用者（特にマイカー）が増加するという住民の声をよく耳にするが、検討課題にできないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・協議会で検討の上、ニーズと実現可能性の高さなどから判断して事業を実施する。 <ul style="list-style-type: none"> ・割引の検討において、自動車料金の割引についても検討に加える必要がある。導入については割引率に応じた利用者増の検証結果をもとに総合的に判断する必要があると認識している。

提出意見数	意見（要点）	対 応 方 針
	<p>○事業メニュー（ウ）本土側の環境の向上の要請（3ページ） →博多ふ頭フェリー下船口の雨よけ設置の実現を希望 ・博多ふ頭フェリー下船口の雨よけ設置は多くの意見を耳にする。 ぜひ実現してもらいたい。</p>	<p>・協議会として要請する。</p>