

佐渡市島の現状と課題について



平成22年2月1日

国土交通省



第5回交通基本法検討会

新潟県 佐渡市
全国離島振興協議会

交通基本法に期待される離島航路政策

■ 島々の概況

■ 離島航路の重要性

1. 島の必須条件としての離島航路
2. 域内基盤整備と同時に必要な離島交通政策
3. 非国庫補助航路に国の暖かい支援を
4. 自治体の航路維持改善への支援



■ 佐渡市の現状と課題について

■ 交通基本法制定への要望

1. 都市と地方の格差を解消する「人流」の改善を
2. 「国土連続性確保」の視点の導入を
3. 交通コスト政策間の整合性の確保を
4. 離島航路政策に「離島物流」支援の視点の導入を
5. 観光振興のための離島航路政策を



事例による輸送手段別輸送コストの比較

2010/1/29

| | フェリー | ジェット foil | JR在来線 | JR普通特急 | 新幹線 | 高速バス |
|-----------------|----------------|--------------|--------|-----------------------------------|-------------------------------------|--------|
| 区間 | 新潟～両津 | 新潟～両津 | 東京～熊谷 | 東京～熊谷 | 東京～熊谷 | 東京駅～秦野 |
| 距離 | 67.2km | 67.2km | 64.7km | 64.7km | 64.7km | 69.6km |
| 運賃 | ¥2,190 (2等) | ¥6,090 | ¥1,110 | ¥2,010 (運賃¥1,110+ 特急料金¥900) | ¥3,100 (運賃¥1,110+特 別料金¥1,990) | ¥1,070 |
| キロ 当たり 運賃 | ¥33 | ¥91 | ¥17 | ¥31 | ¥48 | ¥15 |
| 時間 | 150分 | 60分 | 63分 | 51分 | 39分 | 64分 |

主要外海大型離島就航フェリー自動車航送料金比較

(2010. 1. 28現在)

| 島名 | 航路運航事業者名 | 区間 | 距離(km) | 普通乗用車料金(円) | 1キロあたり料金(円) | 大型車料金(円) | 1キロあたり料金(円) |
|------|---------------|---------|--------|------------|-------------|----------|-------------|
| 利尻島 | ハートランドフェリー(株) | 稚内～鷺泊 | 52.0 | 16,500 | 317 | 32,470 | 624 |
| 佐渡 | 佐渡汽船(株) | 新潟～両津 | 67.2 | 15,720 | 234 | 29,300 | 436 |
| 隠岐島後 | 隠岐汽船(株) | 七類～西郷 | 80.0 | 21,830 | 273 | 43,680 | 546 |
| 壱岐 | 九州郵船(株) | 博多～郷ノ浦 | 70.0 | 14,870 | 212 | 32,300 | 461 |
| 対馬 | 九州郵船(株) | 博多～厳原 | 138.0 | 27,010 | 196 | 59,090 | 428 |
| 中通島 | 九州商船(株) | 佐世保～有川 | 67.6 | 22,580 | 334 | 44,200 | 654 |
| 福江島 | 九州商船(株) | 長崎～福江 | 133.2 | 24,360 | 183 | 48,830 | 367 |
| 甌島 | 甌島商船(株) | 串木野～里 | 35.2 | 8,900 | 253 | 20,500 | 582 |
| 種子島 | コスモライン(株) | 鹿児島～西之表 | 118.0 | 17,200 | 146 | 42,400 | 359 |
| 屋久島 | 折田汽船(株) | 鹿児島～宮之浦 | 135.0 | 17,500 | 130 | 48,500 | 359 |

注1) 普通乗用車は車長4m～5m、大型車は車長8m～9mとした。

注2) 料金は片道料金。



佐渡市の現状と課題について

1. 離島「佐渡」の問題は…

過疎・人口減少であり、観光客も減少しており、航路維持と運賃負担、時間距離短縮が問題

2. 島を訪れた観光客については、二次交通が崩壊しようとしている中で、広い島内観光の対応に苦慮している

3. 観光客や企業誘致、医師確保、災害対応、生鮮品移出に対して空港延長整備が喫緊の課題

佐渡市について

《佐渡市》

平成16年3月 1市7町2村が合併

- 面積 855 km²
(東京23区の約1.4倍)
- 周囲 280 km
- 最高峰 1,172m
(島北部の「金北山」)

佐渡市  新潟県

○過疎化や高齢化が進行

【人口】 H15年 H20年
佐渡市 7.1万人 → 6.6万人
(毎年1,000人程度減少している)

【高齢化率】 H15年 H21年
佐渡市 33.8% → 36.1%
(全国) (19.5%) → (22.1%)
(H20年)

【出生数】 H16年 H20年
419人 → 435人
【死亡者数】 1,051人 → 1,051人

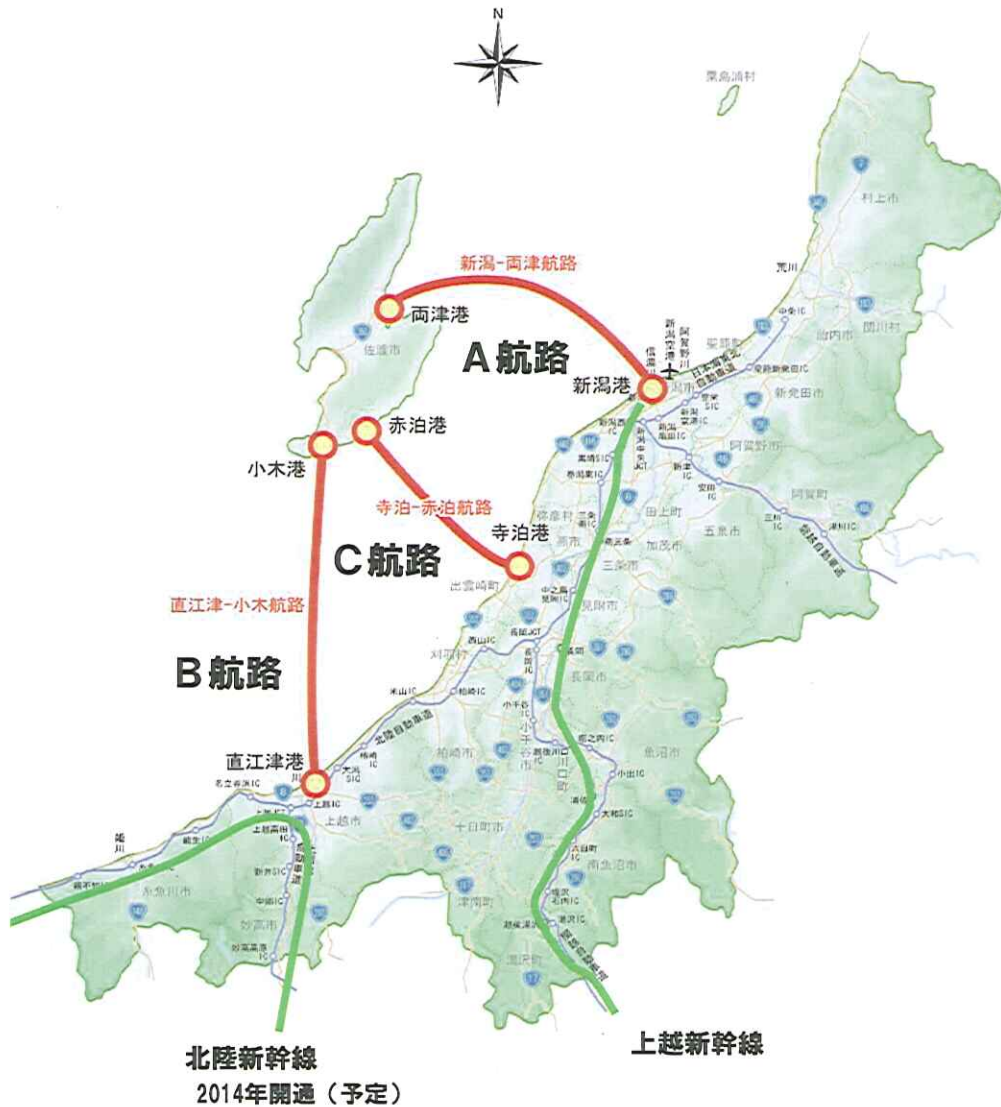
【出生率】 H15年 H20年
佐渡市 1.67 → 1.89
(新潟県内トップ)
(全国) (1.29) → (1.37)

【島内全集落数】 711集落
うち限界集落数 124集落 (17%)
※9集落は住民全員(100%)が65歳以上。

○地域産業の低迷

【島内総生産】 H13年度 H18年度
2,481億円 → 2,075億円
(406億円の減)

佐渡航路の概要



| | A (新潟-両津) | B (直江津-小木) | C (寺泊-赤泊) |
|--------|---|------------------------|----------------|
| 距離 | 67km | 78 km | 46 km |
| 就航船 | ジェットfoil3隻 (65分) 大型カーフェリー2隻 (2時間30分) | 大型カーフェリー1隻 (2時間40分) | 高速船1隻 (65分) |
| (輸送実績) | | | (単位:人) |
| H 3 | 2,542,883 | 563,916 | 54,987 |
| H 6 | 2,466,468 | 522,057 | 70,472 |
| H 9 | 2,158,749 | 449,078 | 54,172 |
| H12 | 1,997,675 | 409,788 | 56,324 |
| H15 | 1,791,385 | 345,631 | 51,441 |
| H18 | 1,632,333 | 289,982 | 49,587 |
| H19 | 1,520,498 | 276,465 | 45,093 |
| H20 | 1,549,692 | 208,797 | 51,582 |
| (収支状況) | | | (単位:百万円) |
| H 3 | 1,531 | ▲174 | ▲232 |
| H 6 | 1,276 | ▲504 | ▲477 |
| H 9 | 1,435 | ▲1,134 | ▲372 |
| H12 | 1,581 | ▲1,074 | ▲297 |
| H15 | 1,101 | ▲925 | ▲255 |
| H18 | 926 | ▲664 | ▲199 |
| H19 | 862 | ▲681 | ▲206 |
| H20 | 549 | ▲513 | ▲231 |

就航船

新潟－両津(A航路)



おけさ丸(大型カーフェリー)

- ・全長 134.7m
- ・総トン数 5,862t
- ・最大旅客定員 1,705名
- ・車両積載能力 大型バス32台と乗用車48台
または乗用車290台
- ・最大速力 23.4ノット
- ・建造年月 平成5年4月



おおさど丸(大型カーフェリー)

- ・全長 131.9m
- ・総トン数 5,373t
- ・最大旅客定員 1,705名
- ・車両積載能力 大型バス30台と乗用車50台
または乗用車190台
- ・最大速力 22.6ノット
- ・建造年月 昭和63年4月

直江津－小木(B航路)



こがね丸(大型カーフェリー)

- ・全長 120.5m
- ・総トン数 4,258t
- ・最大旅客定員 1,133名
- ・車両積載能力 大型バス28台と乗用車8台
または乗用車151台
- ・最大速力 21.7ノット
- ・建造年月 平成7年3月



きんが



つばさ



すいせい

ジェットfoil(全没翼型水中翼船)

- ・全長 22.26m～23.44m
- ・総トン数 164t～277t
- ・定員 260名
- ・最大速力 47ノット(約87km/h)
- ・竣工年月 きんが 昭和54年12月
つばさ 平成元年3月
すいせい 平成3年4月

寺泊－赤泊(C航路)



あいびす(高速船)

- ・全長 47.08m
- ・総トン数 263t
- ・定員 216名
- ・航海速力 25ノット(約46km/h)
- ・竣工年月 平成17年3月

離島「佐渡」の交通問題の現状

【航路】

運賃……………乗用車(4~5m)片道14,240円

ジェットfoil片道6,220円

カーフェリー大人片道2,320円

所要時間……………カーフェリー2時間30分

ジェットfoil1時間5分

冬期欠航率……………12~2月 10%程度

【島内バス路線】

人口減・利用者減で減便 → 利用しづらい

赤字路線に対し補てん → 毎年1億8千万円

【空港】

企業誘致・医師確保・災害時対応・生鮮品移出のため

滑走路890m → 2000mへ拡張運動中

本土発乗用車1,000円割引に至った背景と効果

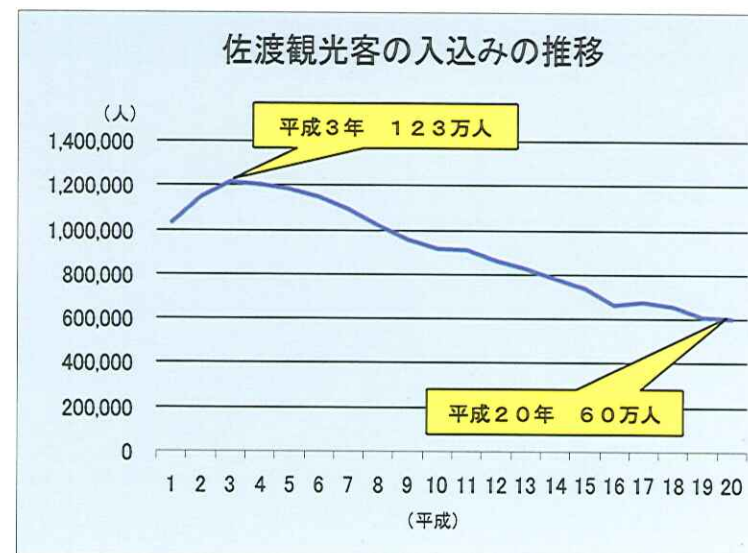
【背景】

◎ETC割引スタート(H21年3月28日～)

- 4月もJR利用客減少(前年比約5%減と言われる)
- 大河ドラマ「天地人」効果により県内本土側の休日マイカー客急増にも関わらず
- 4月佐渡観光客入込減少(前年比約10%減)
- 4月本土発乗用車航送減少(前年比7.4%減)

【実施】

- ・H21年5月11日決定、発表。
 - 5月30日～7月26日の土日祝日含めて4日以内、本土発のみ、乗用車航送料片道1,000円。通常往復約3万円を「往復2,000円」に。
- ・新聞全国紙、TVニュース、ヤフートップページで大きく取り上げられた。



【効果】

- ・土日祝……………乗用車航送 12,471台、前年比 9,706台増(351%増)
航送人員 74,898人、前年比 19,946人増(36%増)
- ・期間中通期……乗用車航送 15,337台、前年比 9,092台増(146%増)
航送人員 137,359人、前年比 14,826人増(12%増)
- ・観光消費支出額……約8億円
- ・生産波及額……約10億円
- ・経済効果額……約3億5千万円
- ・佐渡市負担額……8千5百万円

【検証】

- ・マイカーの大量入込みによって…
 - ①インターネット等で、評判の良いところへ殺到
 - ②本土からの観光客がすでに「団体」から「個人」にシフトしていることを実感させられ、観光関係者にインパクトを与えた(佐渡の広さから、通常観光客は団体客向けのバスツアーに頼らざるをえなかったため、どうしてもエージェント向けの営業に傾いていた

“島民の願い”佐渡空港2000m化

資料

佐渡空港の現状

- 地方管理空港(H級)
- 滑走路 長さ 890m
- 人口1万人以上の離島のうち、大半の離島には2000mの滑走路が整備されている
- H20年10月まで、10人乗り「アイランダー」運航、現在休航中

2000m化の意義・効果

- 安心・安全の確保
 - ・島民の安定した移動手段の確保
 - ・佐渡での医療体制（医師、医薬品等）の安定した確保
 - ・災害時における緊急物資・人員輸送拠点の強化
- 大都市との直結による地域活性化
 - ・観光客の増大（市場拡大・通年観光）
 - ・農水産物の販路拡大
 - ・企業誘致の可能性、工業生産品等の競争力強化
 - ・若者の島内定着のチャンス拡大



アイランダー

佐渡市将来ビジョンの概要

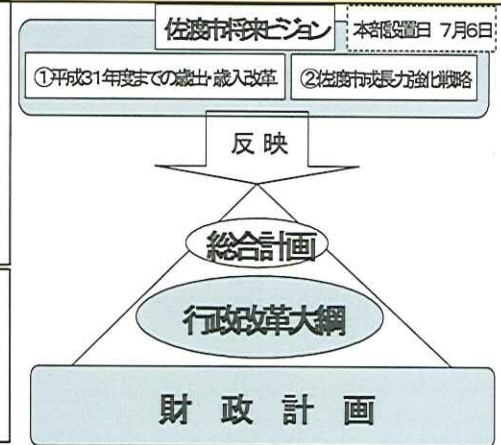
(H21.8月中旬、12月最終報告)

■佐渡市の置かれている状況と将来ビジョンを策定する目的～ビジョナリー・ガバメントを目指して～

- ・市の歳入予算の半分は地方交付税が占めている(H21 49.3%)。普通交付税においては、合併算定替完全適用期間が終了するH26以降、大幅減少が見込まれており、予算規模は将来的に大きく縮小せざるを得ない。
- ・普通交付税の一本算定を見据えた市の将来像を明確にし、それに向けた行財政改革や成長力強化戦略の検討が必要。H21普通交付税の合併算定替204.5億円と一本算定154.3億円の差額は50.2億円。
- ・市の経済状況は市内総生産が減少傾向にあって、建設業の落ち込みが著しいほか、政府サービス生産者の割合(佐渡市19.8%、県平均11.6%)が高い傾向にある。

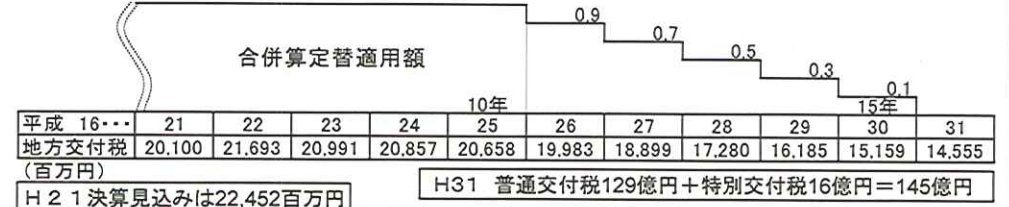
■将来ビジョンの策定方針

- ①普通交付税一本算定時の予算規模を想定した「平成31年度までの佐渡市歳出・歳入改革」を策定。
- ②市の成長力を伸ばすため中長期的な投資戦略を定める「佐渡市成長力強化戦略」を策定。
- ③これら2つを車の両輪として将来ビジョンを策定する。



1. 平成31年度までの佐渡市歳出・歳入改革

- 合併して10年間は旧市町村が存続したものと普通交付税を算定し、その後5年間は、激変緩和の調整期間が設けられている。
- 普通交付税の基準財政需要額の推移を△1.0%と見込み、H31の地方交付税を145億円と見込んだ。
- 上記試算に基づき、H31の一般会計予算規模を309億円とした。



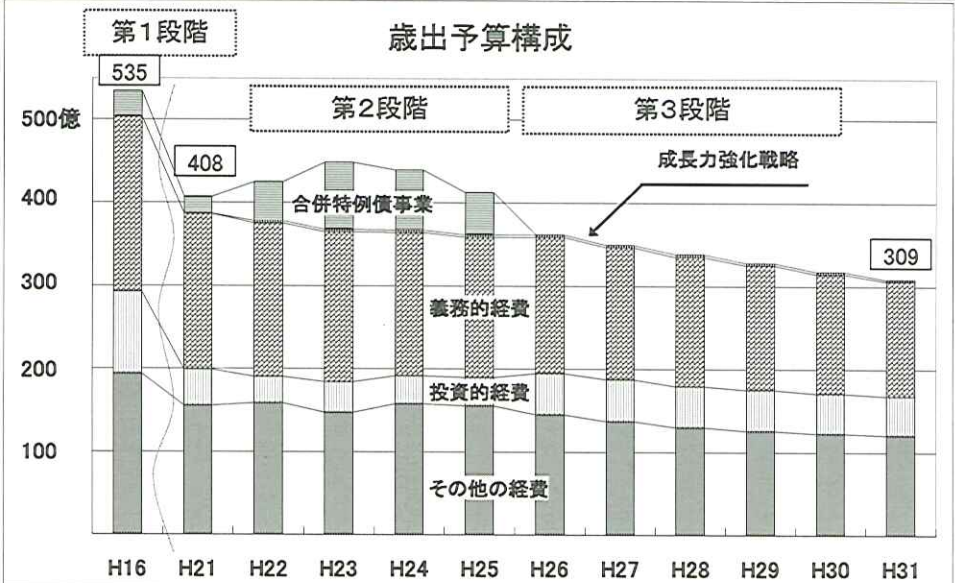
■今後10年間の要歳入額と要削減額

| 要歳入額 | 平成31年度 | | 要削減額 | |
|---------|-------------|---------------|--------|-------|
| | 平成31年度(自然体) | 平成31年度(あるべき姿) | 金額 | 増減率 |
| 市税 | 4,500 | 5,000 | 500 | ▲11.1 |
| 地方交付税 | 14,555 | 14,555 | 0 | 0.0 |
| 分担金・負担金 | 300 | 400 | 100 | ▲33.3 |
| 使用料・手数料 | 700 | 750 | 50 | ▲7.1 |
| 財産収入 | 100 | 150 | 50 | ▲50.0 |
| 要削減額 | | | | |
| 人件費 | 8,397 | 5,400 | ▲2,997 | ▲36.0 |
| 物件費 | 6,137 | 4,550 | ▲1,587 | ▲25.9 |
| 補助費等 | 3,411 | 2,760 | ▲651 | ▲19.1 |
| 繰出金 | 4,134 | 3,500 | ▲634 | ▲15.3 |
| 普通建設事業費 | 6,085 | 4,800 | ▲1,285 | ▲21.1 |
| その他 | 12,636 | 9,890 | ▲2,746 | ▲21.7 |
| 合計 | 40,800 | 30,900 | ▲9,900 | ▲24.3 |

■財務指標 実質公債費比率と地方債残高の推移見込み

| | H20 | H21 | H22 | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | H31 |
|----------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 実質公債費比率(3カ年平均) | 16.7 | 16.2 | 16.0 | 16.5 | 16.8 | 16.9 | 17.1 | 18.0 | 18.9 | 20.1 | 21.0 | 21.4 |
| 地方債残高(一般会計) | 55,761 | 54,145 | 53,501 | 55,254 | 56,514 | 56,424 | 52,920 | 49,363 | 46,412 | 43,634 | 41,181 | 39,108 |

成長力強化のための交通インフラ整備経費を別途勘案した場合、H31では2~3ポイントの比率上昇が予想される



2. 佐渡市成長力強化戦略

■佐渡市は、市内総生産に占める公共事業(建設業:佐渡市12.4% 県平均7.0%)や政府サービス割合(佐渡市19.8% 県平均11.6%)が他の圏域に比して高く、今後10年間の市の歳出規模の縮小による地域経済への影響が懸念される。

■佐渡の強みを活かし、地域経済活性化のために成長戦略を定めることとする。活性化は、「佐渡の豊かな自然の恵みを活かした産業おこし」と「佐渡の魅力を活かしたにぎわいの島づくり」が基本であり、それには、すべての産業が連携することが必要。その基礎となる「農林水産業の振興」と「観光等交流人口の拡大」を推進し、これらを支える基盤として「交通インフラの整備」、「安全・安心な地域づくり」、「次世代を担う人材育成」に取り組む。

佐渡の豊かな自然の恵みを活かした産業おこし

1. 農林水産業の振興

(1) 構造改革

(2) 生物多様性を基本とした販売戦略

(3) 生産から販売までを連携させる産業構造改革

佐渡の魅力を活かしたにぎわいの島づくり

2. 観光等交流人口の拡大

(1) 観光の振興

→観光ルネサンス事業取組み(H19・20年度)

→佐渡観光協会の法人化(H19. 3)

(2) 交流人口の拡大

3. 交通インフラの整備

(1) 航空路の整備

(2) 佐渡航路の充実

(3) 島内公共交通体系の整備

(4) 道路等の整備

4. 安全・安心な地域づくり

(1) 地域力の向上

(2) 消防防災・救急体制の整備

(3) 医療・福祉・介護体制の整備

5. 次世代を担う人材育成

(1) 子育ての支援

(2) 次世代の教育

(3) 佐渡活性化のための人材育成

3. 今後の推進体制整備等

①組織体制の整備 ②改革等の進捗管理 ③国・県の施策への迅速な対応 ④社会情勢に対応した適切な見直し