

平成22年2月26日

『第三セクターで

高速フェリーの実現を』 対馬市議会十番議員 小宮教義

今成さずして何時成すのか。チャンスは今回限り。後はゼロである。『博多～壱岐～対馬』間の船舶航路は島民の生活航路そのものであり海の国道でもある。今回、壱岐・対馬フェリー（株）が提案した高速フェリーの計画内容は以下の通り。 建造費四十億円（一隻）、運賃が現状の四十％値下げ、波高さ五mまで運行可能、全長七十m、幅十八m、定員四八三人、車両六三台（乗用車）、時速六二キロ（四三ノット、ジェットフォイルと略同じ）、アルミ船体。

壱岐～福岡間一便、対馬～壱岐～福岡間二便の計画案、フェリーとジェットフォイルを一体化した高速フェリーである。

何故今回が最後のチャンスかと言えば、財源的に二つのチャンスが重なる。まず一番目は、国の地域活力基盤創造交付金（道路特定財源の一般財源化）で長崎県には二五〇億円の交付金が内定。その基金活用である。既に五島では三十億円を活用してフェリー新船建造に着手した。二番目は壱岐市、対馬市が町村合併により優遇される合併特例債の活用である。合併特例債は合併後十年の間発行が出来る。壱岐市はハード事業分で一五九億円の内、残り五九億円、対馬市が二〇八億円の内残り八四億円、合計百四十三億円の活用が出来る。合併による島外交通体系の確保の目的であれば活用可能である。今この二つの財源を活用しない手はない。合併特例債は過疎債と同じ借金の七十％は国が交付税措置、二五％を市が借金（起債）、頭金（現金）が五％だけで事業が出来る有利な制度である。しかし、この二つの財源を活用し実現可能にする為には壱岐市と対馬市が一つの輪となり取組んで、第三セクターの設立をする事が必要であり、それにより安価で安定した海の国道の確立が出来るのである。

では私案を述べさせて頂く。その前提として高速フェリーの所有は壱岐市と対馬市による第三セクターとし、運営委託を指定管理者制で行い、公平公正を図る為に公募による管理者の決定をし運営委託する。運賃料金の決定権を第三セクターが持つ事で運賃を限界まで下げる事が可能となる。

以下私案を二つ提案する。

第一案は、長崎県が計画中の壱岐対馬間のフェリーの新船建造費三十億円を取止め、第三セクターでの高速フェリー建造費分とし、残り十億円を壱岐市、対馬市が合併特例債で負担、頭金五％の各市二千五百万円の持出し、起債は十五年返済で年間元金約一八〇〇万円、これにより片道旅客が、壱岐～福岡間千二百円（現在四千九百円）、対馬～福岡間千二百円（現在七千七百元）の格安料金となる。

第二案は、県負担三十億円が駄目な時は、四十億円の建造費を両市の合併特例債で賄う方法。各市頭金一億円で事業実現、返済は十五年間で、各市が年約七千万円、これは市職員の八人分の人件費相当額である。

運賃は第一案と同額料金設定が出来る。収支計画は九州郵船の売上の約三十％程度の見込額であり問題ないと言える。本計画の第三セクターによる経営は他の地方公共団体も既に実行している。玄海に浮かぶ壱岐島と対馬島は隣同士チングである。たまには意気投合して何か達成してみようではないですか。未来の島の為、可愛い子や孫の為に。

平成22年2月26日

『第三セクターで

高速フェリーの実現を』 対馬市議会十番議員 小宮教義

今成さずして何時成すのか。チャンスは今回限り。後はゼロである。『博多～壱岐～対馬』間の船舶航路は島民の生活航路そのものであり海の国道でもある。今回、壱岐・対馬フェリー（株）が提案した高速フェリーの計画内容は以下の通り。 建造費四十億円（一隻）、運賃が現状の四十％値下げ、波高さ五mまで運行可能、全長七十m、幅十八m、定員四八三人、車両六三台（乗用車）、時速六二キロ（四三ノット、ジェットフォイルと略同じ）、アルミ船体。

壱岐～福岡間一便、対馬～壱岐～福岡間二便の計画案、フェリーとジェットフォイルを一体化した高速フェリーである。

何故今回が最後のチャンスかと言えば、財源的に二つのチャンスが重なる。まず一番目は、国の地域活力基盤創造交付金（道路特定財源の一般財源化）で長崎県には二五〇億円の交付金が内定。その基金活用である。既に五島では三十億円を活用してフェリー新船建造に着手した。二番目は壱岐市、対馬市が町村合併により優遇される合併特例債の活用である。合併特例債は合併後十年の間発行が出来る。壱岐市はハード事業分で一五九億円の内、残り五九億円、対馬市が二〇八億円の内残り八四億円、合計百四十三億円の活用が出来る。合併による島外交通体系の確保の目的であれば活用可能である。今この二つの財源を活用しない手はない。合併特例債は過疎債と同じ借金の七十％は国が交付税措置、二五％を市が借金（起債）、頭金（現金）が五％だけで事業が出来る有利な制度である。しかし、この二つの財源を活用し実現可能にする為には壱岐市と対馬市が一つの輪となり取組んで、第三セクターの設立をする事が必要であり、それにより安価で安定した海の国道の確立が出来るのである。

では私案を述べさせて頂く。その前提として高速フェリーの所有は壱岐市と対馬市による第三セクターとし、運営委託を指定管理者制で行い、公平公正を図る為に公募による管理者の決定をし運営委託する。運賃料金の決定権を第三セクターが持つ事で運賃を限界まで下げる事が可能となる。

以下私案を二つ提案する。

第一案は、長崎県が計画中の壱岐対馬間のフェリーの新船建造費三十億円を取止め、第三セクターでの高速フェリー建造費分とし、残り十億円を壱岐市、対馬市が合併特例債で負担、頭金五％の各市二千五百万円の持出し、起債は十五年返済で年間元金約一八〇〇万円、これにより片道旅客が、壱岐～福岡間千二百円（現在四千九百円）、対馬～福岡間千二百円（現在七千七百元）の格安料金となる。

第二案は、県負担三十億円が駄目な時は、四十億円の建造費を両市の合併特例債で賄う方法。各市頭金一億円で事業実現、返済は十五年間で、各市が年約七千万円、これは市職員の八人分の人件費相当額である。

運賃は第一案と同額料金設定が出来る。収支計画は九州郵船の売上の約三十％程度の見込額であり問題ないと言える。本計画の第三セクターによる経営は他の地方公共団体も既に実行している。玄海に浮かぶ壱岐島と対馬島は隣同士チングである。たまには意気投合して何か達成してみようではないですか。未来の島の為、可愛い子や孫の為に。