

令和7年度 行政視察報告書

国民保護計画に基づく長崎県避難計画

離島航路の燃料サーチャージ制度と公共補助の運用について

令和7年11月

竹富町議会

1. 視察の目的

本視察は、台湾有事等を想定した先島諸島住民の広域避難に関し、国民保護計画に基づき竹富町住民の避難先として指定されている長崎県および関係自治体の受入体制を確認し、今後の竹富町における避難行動計画の具体化および課題整理に資することを目的として実施したものである。

特に、避難者の輸送、一次受入施設、宿泊施設への移送、要配慮者支援、医療・介護体制、生活支援、役場機能の確保等について、現地視察および説明聴取を行った。

2. 視察概要

(1) 視察期間

令和7年11月17日（月）

(2) 視察先

- 出島メッセ長崎（長崎市）
- 諫早市役所・諫早市中央体育館（諫早市）
- シーハット大村（大村市）
- 長崎県庁

(3) 参加者

竹富町議会議員および随行職員

長崎県、長崎市、諫早市、大村市関係職員



3. 視察内容

(1) 出島メッセ長崎（長崎市）

① 視察の概要

長崎市における竹富町住民（小浜・新城・西表島・鳩間島）の一次受入施設として指定されている出島メッセ長崎について、施設機能および避難者受入フローの説明を受け、現地視察を行った。

② 施設および受入体制

- イベント展示ホール（1階・約3,800㎡）
一次受付、本人確認、ホテル割当および待機場所として使用予定。
スクール形式で約4,600名の収容が可能。
- コンベンションホール（2階・約2,700㎡）
約2,600名収容可能で、西日本最大級のカーペット敷きホール。
一時的な宿泊場所としての利用も想定されている。
- 会議室（計24室）
医療相談、要配慮者対応、個別相談、役場機能の一部移転等への活用が可能。

③ 避難者受入フロー

1.福岡空港到着後、JR またはバスで長崎駅へ移動

- 2.出島メッセ長崎にて受付・本人確認
- 3.宿泊ホテルへの登録
- 4.待機後、バスで各ホテルへ移送

④ 主な課題

- 要配慮者（寝たきり、車椅子利用者等）の移動手段および受入体制が未確定
- 医療・介護体制の具体化が必要
- 1 か月を超える長期滞在時の就学・就労・住居支援の検討
- 寒冷期避難を想定した防寒対策および生活物資支援

(2) 諫早市役所および諫早市中央体育館（諫早市）

① 視察の概要

竹富島および黒島住民の避難受入先として指定されている諫早市において、避難行動計画の説明を受けるとともに、避難者連絡所となる諫早市中央体育館の現地視察を行った。

② 諫早市の受入計画

- 竹富島・黒島から 約 556 名 を受け入れる初期計画
- 福岡空港 → 新幹線またはチャーターバス → 諫早駅 → 中央体育館
- 連絡所で受付後、市内 5 か所のホテルへ市マイクロバスで移送
- 島ごとのコミュニティ維持を考慮したホテル配分を予定

③ 諫早市中央体育館の機能

- メインアリーナ：一時宿泊および配食スペース
- サブアリーナ：説明会場および荷物集積場所
- 救護所、健康相談室、個別相談室の設置
- Wi-Fi 環境を活用した情報提供拠点の整備

④ 主な課題

- 世帯構成に応じた宿泊割当の調整
- 要支援者情報の早期共有
- 医療・介護体制の逼迫への対応
- 心理的負担軽減のための「心のケア」体制の検討



(3) シーハット大村（大村市）

① 視察の概要

波照間島住民の受入先として指定されている大村市の施設について確認を行った。

② 視察内容

施設内部(メインアリーナ・サブアリーナ・シャワー室・会議室)の視察のみとなった。

外観から施設規模およびバス輸送を想定した動線等の概略を確認した。

③ 今後の課題

内部設備（宿泊スペース、救護・相談機能等）の詳細確認ができなかったため、今後改めて機能の詳細を確認する必要がある。



(4) 長崎県庁（住民避難に係る長崎県のとりくみについて説明）

① 計画の概要

国の要請に基づき、長崎県は竹富町住民約 4,250 名を対象とした広域避難の初期計画を策定しており、令和 7 年 3 月に公表している。

② 主な計画内容

- 新石垣空港から福岡空港への空路輸送
- JR およびバスによる県内 3 市（長崎市・諫早市・大村市）への分散輸送
- 民間宿泊施設を基本とした約 1 か月間の滞在
- 避難者連絡所の設置（出島メッセ長崎、諫早市中央体育館、シーハット大村）
- 看護職配置による健康管理および医療機関との連携

③ 指摘された課題

- 要配慮者およびペットへの具体的対応
- 医療・福祉施設の受入キャパシティ不足
- 教育・就労支援および中長期住居の確保
- 情報伝達手段の確保と役割分担の明確化



4. 総括

本視察を通じて、国民保護計画に基づく長崎県および関係市の受入体制について、一定の準備が進められていることを確認することができた。一方で、要配慮者支援、医療・介護体制、長期滞在時の生活支援など、実効性を高めるために解決すべき課題が多く残されていることも明らかとなった。

今後は、国・県・市町村が連携し、図上訓練および実動訓練を通じて計画の検証と改善を重ねるとともに、竹富町としても住民の安全と生活を守る観点から、具体的な対応策の検討を進めていく必要がある。

1. 視察日時・場所

令和7年11月18日 9時00分～10時00分

九州商船株式会社（長崎県）

2. 視察目的

離島航路を運営する事業者の実情を把握し、燃料サーチャージ制度、運賃変動、船員確保、船価高騰、情報公開の在り方等について学び、竹富町の航路政策に活かすことを目的とした。

3. 説明内容および意見交換の概要

（1）燃料サーチャージ制度

九州商船では平成18年に燃料調整金制度を導入し、基準重油価格15,218円を起点とした5,000円刻みのゾーン制を採用している。旅客運賃のみに適用し、毎月の燃料価格に基づき翌月のゾーンを決定する仕組みである。

ゾーン数は導入当初の5から20へ段階的に拡大。コロナ禍では補助金を踏まえ、実勢より2ゾーン低い水準で運用してきた。燃料価格は2019年比で20円以上上昇し、円安や国内コスト高により高止まりが続いている。

質疑では、ジェットフォイルのサーチャージ（片道130円）、年間旅客約30万人、1人当たり運賃5,400～6,000円との関係、他地域での急激な運賃上昇との違い、島民利用割合（約6割）などについて議論した。

（2）他地域の状況（竹富町議会による別視察）

他地域では、サーチャージを運賃に対し1.5～2.9倍の係数で設定する例があり、10月末まで2,000円だった運賃が次期に3,000円となるなど大きな変動が生じている。離島では当日利用が多く、早期購入割引が機能しにくい実態も確認された。

また、国・自治体による燃料補助が住民負担軽減に寄与する一方、原油高が続くと補助金が高騰分に吸収される構造的課題が指摘された。

（3）透明性確保の取組

基準価格や段階表の公表、年間予想消費量に基づく算定方法など、九州商船は国交省マニュアルに沿った透明な運用を行っている。住民からは「急激に運賃が跳ね上がるのではないか」という不安もあり、バス運賃のように短期間で激変しない体系の必要性が共有された。

（4）船員確保・働き方改革

全国的な船員不足により、週休確保や労働時間管理が困難となっている。共同生活によるプライベートの不足、個室化の必要性、夜間シフトや時間外労働の発生、給与水準の改善などが課題として挙げられた。新卒採用や求人サイト活用などの取り組みも紹介された。

（5）船価高騰と建造補助

新造船の建造費は近年急騰し、壱岐・対馬航路向けでは90億円超の例もある。

国・県・地元で約半額を補助し、残りを事業者が負担するが、単独での建造は困難で自治体支援が不可欠である。過去 25～30 億円だった船価が 50～60 億円、さらに 80～90 億円へと上昇している。

(6) 制度運用上の課題

サーチャージ制度は導入当時の輸送実績を前提としており、現在の旅客減少と乖離が生じている。実績に合わせて見直すとサーチャージがさらに増加する可能性があり、事業者は企業努力で吸収しているが限界があるとの説明があった。

4. 総括

離島航路は住民生活・物流・通院・通学・行政手続・観光を支える不可欠な公共インフラである。燃料費・船価の高騰、船員不足、輸送人員減少など複合的課題の中で、事業者はサーチャージ制度、補助金、運賃改定、代替寄港など多様な手段を組み合わせ、航路維持に努めている。

九州商船の透明性の高い算定方法は参考となり、竹富町においても住民への分かりやすい公表方法を再検討する必要がある。安定的な料金体系の構築と、国・県・自治体による継続的な財政支援が不可欠である。