

# 地域公共交通確保維持事業 離島航路：離島航路運営費等補助

離島航路は、離島に暮らす住民にとって、日常生活における移動や生活必需品等の輸送のために不可欠の交通手段であり、その確保・維持に係る地域の取組みを支援。

## 離島航路運営費等補助

### 制度概要

- ・補助対象は唯一かつ赤字の航路
- ・事前算定方式による内定制度
- ・補助対象経費の算出は効率的な運営を行った際の標準収支見込により求める標準化方式を採用
- ・欠損見込額全体に対する補助充足率は  $1 / 2$
- ・補助対象期間は10月から9月の1年間

※補助対象航路 127航路115事業者（令和4年4月1日）

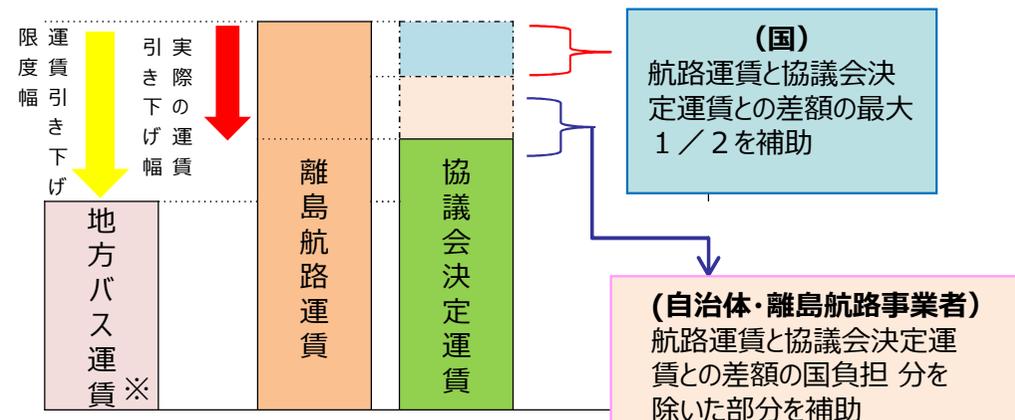
### 補助対象航路の主な基準

- ① 離島振興法第2条第1項の規定により指定された離島振興対策実施地域又はこれに準ずる地域に係る航路であること。
- ② 本土と①の地域又は①の地域相互間を連絡する航路であり、かつ、以下のいずれかに該当すること。
  - イ 他に交通機関がないか又は他の交通機関によることが著しく不便となること。
  - ロ 同一離島に複数航路が存在する場合、同一離島について起点港を異にし、終点が同一市町村にない航路であり、協議会で決定された航路であること。
- ③ 陸上の国道又は都道府県道に相当する海上交通機能を有すること。
- ④ 関係住民のほか、郵便・信書便又は生活必需品及び主要物資等を輸送していること。
- ⑤ 航路経営により生じる欠損見込が明らかにやむを得ないと認められること。

## 離島住民運賃割引補助

### 制度概要

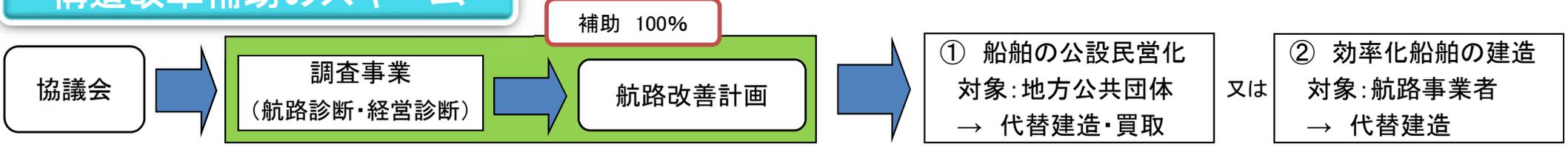
- ・当該地域の地方バス等の運賃水準までを引き下げ限度幅とし、地域（自治体等）による負担等を勘案して、協議会において運賃水準を決定
- ・運営費補助の中で、協議会で決定された運賃引き下げ額の  $1 / 2$  を含め、国が補助



# 地域公共交通確保維持事業（離島航路構造改革補助）

離島航路の維持・改善のため、協議会において当該航路の経営診断等で問題点や課題を把握した上で、将来の欠損増大・経営破綻を回避するための改革の取組みを支援

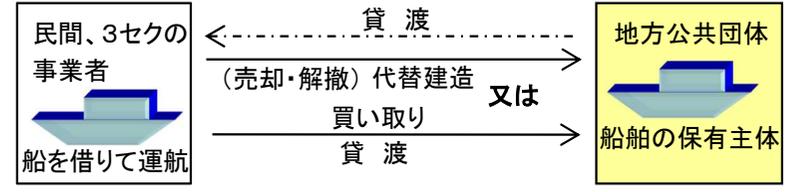
## 構造改革補助のスキーム



## ① 船舶の公設民営化

### 制度概要

・民間、3セクの航路事業者に対して貸し渡すため船舶を保有する地方公共団体に対して支援



30% (補助)	70% (過疎債(充当率100%、交付税措置率70%)及び辺地債(充当率100%、交付税措置率80%)の充当が可能)
-------------	---

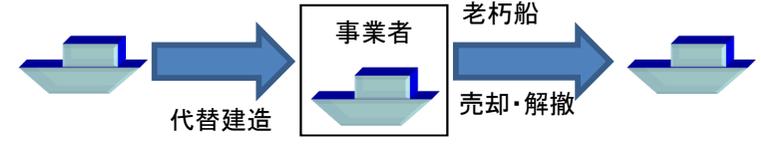
### 公設民営化の補助要件

- (以下のいずれかに該当する船舶)
- ・離島航路事業者に代わり、地方公共団体が代替建造する船舶
  - ・離島航路に就航する船舶のうち、地方公共団体が買取を行うもの

## ② 効率化船舶の建造(共有建造)

### 制度概要

・省エネルギー設備機器を要する船舶等効率化船舶へ代替建造する航路事業者に対して支援



10% (補助)	90% (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構による船舶共有建造制度の活用が可能。同機構の負担部分は、事業者が共有期間を通じて毎月、船舶使用料として支払う。)
-------------	---

### 効率化船舶の補助要件

- (以下のいずれかに該当する船舶)
- ・省エネルギー設備機器※を要する船舶
  - ・既存船舶のトン数を10%以上小型化した船舶
  - ・離島航路事業者が共同で利用する予備船舶
- ※ 省エネルギー設備機器:ターボチャージャー、推進効率改善に寄与するプロペラ設備、特殊舵、バルバスパウキャップ、燃料改質器

# 令和5年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 ( 広島県離島航路確保維持協議会 離島航路運営費等補助事業)

## 広島県離島航路運営費等補助事業者の概要 (3事業者、3航路)

### (有)阿多田島汽船 (阿多田~小方航路)

- 島の概要 ・阿多田島 (人口238人 131世帯 高齢化率40.8%) ※令和5年10月1日現在  
【主な産業】漁業 (イワシ網業、かき養殖業、魚養殖業) 【島内交通】なし 【主な施設】診療所・郵便局・宿泊施設
- 事業概要 ※阿多田~小方間を1日5往復運航 ※使用船舶: 1隻 (フェリー)
- ①航路の特性 ・本航路は本土と阿多田島を結ぶ唯一の交通機関であり、阿多田~小方間を1日5往復運航している。通学者、通勤者及び通院者等をはじめとする島民の本土への交通手段として、加えて、島内外から生活必需品や諸物資の流通路として利用され生活航路としての重要な役割を果たしている。また、ゴミ収集車両や工事車両及び海産物出荷車両の運送並びに島外から往来する釣り客及び観光客にとっても当該航路が唯一の交通機関であることから、本土における国道・県道等に匹敵する重要性、公共性を有するものである。
- ②航路の現状 ・島内人口は年々減少傾向にあるものの減少率は穏やかで高齢化率も低い。一方で平成25年5月に「海上釣り堀」が開業したため、本土側から年間5,000人以上の利用者がいる状況が続いている。

### 定量的な目標・効果

年間運航回数1,822回の現状を維持し、離島住民の生活安定及び向上に資する。

#### 事業実施の適切性

荒天等により欠航が一部生じたが、事業は概ね適切に実施されている。

#### 目的・効果達成状況

目標である前年レベルの運航回数を確保した。  
(年間目標1,822回、令和5年度運航回数1,822回)

#### 事業の今後の改善点

引き続き、利用者の利便性、安全性を十分確保し、海上釣り堀の集客により収益増を図ることとする。

### 航路図



# 令和5年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 ( 広島県離島航路確保維持協議会 離島航路運営費等補助事業)

## 走島汽船(有) (走島～鞆航路)

○島の概要 ・走島(人口400人 254世帯) ※令和5年3月31日現在

【主な産業】漁業

【島内交通】なし

【主な施設】診療所、市役所分所、民宿5軒

○事業概要 ※走島～鞆間を1日5往復運航 ※使用船舶：1隻(フェリー)

①航路の特性 ・本航路は本土と走島を結ぶ唯一の交通機関であり、走島～鞆間を1日5往復運航している。島内施設は、小さな個人商店は有るものの、日常必需品については殆ど本土側で購入している。また、病院、量販店、理容院などもなく、日常生活は本土に依存している状況にある。このようなことから本航路は必要不可欠な航路である。

②航路の現状 ・本航路の利用者は島民が殆どである。島の人口は年々減っており、今後も人口減少と高齢化が進むものと考えられる。一方で、新たな島内産業の陸上施設も整備され、一定の雇用や商品輸送が見込まれている。

### 定量的な目標・効果

年間運航回数1,825回の現状を維持し、離島住民の生活安定及び向上に資する。

### 事業実施の適切性

荒天等により欠航が一部生じたが、事業は概ね適切に実施されている。

### 目的・効果達成状況

目標である前年レベルの運航回数を概ね確保したが、荒天等のため欠航が一部生じた。(年間目標1,825回、令和5年度運航回数1,818回、欠航13回、臨時増便6回)

### 事業の今後の改善点

民宿の利用や釣り客等が増加しているものの島民人口が減少しており、運行収入の増加は見込めない状況である。引き続き航路事業者として安心・安全な航路運営に努めるとともに島民や一般利用の利用促進のニーズに対応する。

### 航路図



# 令和5年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 ( 広島県離島航路確保維持協議会 離島航路運営費等補助事業)

## 尾道市 (細島～西浜航路)

○島の概要 ・細島 (人口27人 19世帯 高齢化率74.0%) ※令和5年3月31日現在  
【主な産業】 農業 (柑橘、野菜 (みかん、きぬさやえんどう等) の栽培)  
【島内交通】 公共交通なし  
【主な施設】 宿泊施設あり。教育施設・医療施設・福祉施設・郵便局・商店なし。

○事業概要 【細島～西浜間を1日8往復運航】 【使用船舶：1隻 (フェリー)】

- ①航路の特性 ・本航路は、因島と細島を結ぶ唯一の交通手段である。細島には教育施設、医療施設、福祉施設、商店等がなく、すべて対岸の因島に頼っているため、当該航路は日常生活に不可欠である。利用者の殆どは、通勤、通学、通院で利用する細島住民である。また、ごみ、し尿は当該航路を利用した定期収集により搬送している。
- ②航路の現状 ・輸送実績は、島民の減少に伴い減少傾向にある。利用者が固定されていることもあり、大幅な収入の増加は見込めない。

### 定量的な目標・効果

年間運航回数2,713回の現状を維持し、離島住民の生活の安定及び向上に資する。

### 事業実施の適切性

荒天等により欠航が一部生じたが、事業は概ね適切に実施されている。

### 目的・効果達成状況

目標である前年レベルの運航回数を概ね確保したが、荒天のため欠航が一部生じた。(年間目標2,713回、令和5年度運航回数2,683.5回、欠航29.5回)

### 事業の今後の改善点

新たな時刻表による利用実態に大きな変化はみられなかった。また、船員の早朝からの拘束時間が短縮された。引き続き、航路改善を検討していくとともに、船員の確保に努める。

### 航路図



# 令和5年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 (岡山県 離島航路確保維持計画に基づく事業)

岡山県離島航路確保維持協議会の構成員

- ◎笠岡市
- ◎岡山県
- ◎三洋汽船(株)
- ◎中国運輸局

## 岡山県離島航路運営費等補助事業の概要(2事業者、3航路)

### ①三洋汽船(株) (笠岡～飛島～六島航路)

- 事業概要
  - ・旧飛島～笠岡航路(豊浦汽船(株))及び旧六島～真鍋～笠岡航路(六島航路(有))の2航路を統合し、H23.10.1から本航路(三洋汽船(株))を運航
  - ・笠岡～飛島(大飛島・小飛島)～六島間を1日4往復運航
  - ・使用船舶:1隻(旅客船)
- 島の概要(R4.10.1現在)
  - ・六島 (人口 47人 29世帯 高齢化率 61.7%)【主な産業】漁業【島内交通】なし【主な施設】幼稚園、小学校、出張診療所
  - ・飛島 (人口 72人 60世帯 高齢化率 81.9%)【主な産業】農業・海運業【島内交通】なし【主な施設】出張診療所、研修所
- 当事業に係る目的・必要性
  - ・笠岡～飛島～六島航路は、笠岡港と小飛島、大飛島、六島を結び、他航路がない唯一の航路であり、本航路は各離島住民にとって、通院、買物等になくてはならない生活航路である。離島住民の生活は、本土(笠岡市)の病院や商業施設に依存しており、本航路の利用が不可欠となっている。

#### 定量的な目標・効果

年間目標利用者数を25,056人とする。

#### 事業実施の適切性

計画どおり事業は適切に実施されている。

#### 目標・効果達成状況

R4.10～R5.9までの利用者は26,598人であり、前年度利用者24,890人から1,708人増加した。過疎化に伴い、利用者は減少傾向にあるものの、ピアフェスやツアーなどを開催し地域活性化を行っていることから、島民だけではなく、陸地部からの観光や魚釣りを目的とした利用者が増加しており、目標利用者数25,056人は達成できた。

#### 事業の今後の改善点

島しょ部住民の高齢化や人口減少が進む中、日本遺産認定を起爆剤として、今後も引き続き、運航事業者と行政が連携を図りつつ、島しょ部のイベント等の活用や情報発信を行い、島外利用者の誘致によって、航路維持を図る。

#### 航路図



# 令和5年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 (岡山県 離島航路確保維持計画に基づく事業)

岡山県離島航路確保維持協議会の構成員

- ◎笠岡市
- ◎岡山県
- ◎三洋汽船(株)
- ◎中国運輸局

## ②三洋汽船(株) (笠岡～佐柳本浦航路)

- 事業概要
- ・(普通船) 笠岡～神島外浦～高島～白石島～北木島～真鍋島間を1日4往復運航
  - ・(高速船) 笠岡～白石島～北木島～真鍋島間を1日4往復運航
  - ・(土曜のみ) 真鍋島～佐柳本浦間を1往復
  - ・使用船舶: 2隻(旅客船)

○島の概要 (R4.10.1現在)

- ・真鍋島 (人口 160人 102世帯 高齢化率 73.8%) 【主な産業】 漁業 【島内交通】 なし 【主な施設】 中学校、診療所
- ・北木島 (人口 625人 414世帯 高齢化率 74.9%) 【主な産業】 石材業・漁業 【島内交通】 交通空白地有償運送 【主な施設】 幼稚園、小学校、診療所
- ・白石島 (人口 387人 258世帯 高齢化率 73.4%) 【主な産業】 漁業・観光 【島内交通】 なし 【主な施設】 保育所、診療所
- ・高島 (人口 71人 45世帯 高齢化率 63.4%) 【主な産業】 漁業 【島内交通】 なし 【主な施設】 出張診療所

○当事業に係る目的・必要性

- ・笠岡～佐柳本浦航路は、高島～白石島、北木島～真鍋島間は、他航路がない唯一の航路であり、本航路は各離島住民にとって、通院、買物等になくてはならない生活航路である。離島住民の生活は、本土(笠岡市)の病院や商業施設に依存しており、本航路の利用が不可欠となっている。

### 定量的な目標・効果

年間目標利用者数を127,523人とする。

### 事業実施の適切性

計画どおり事業は適切に実施されている。

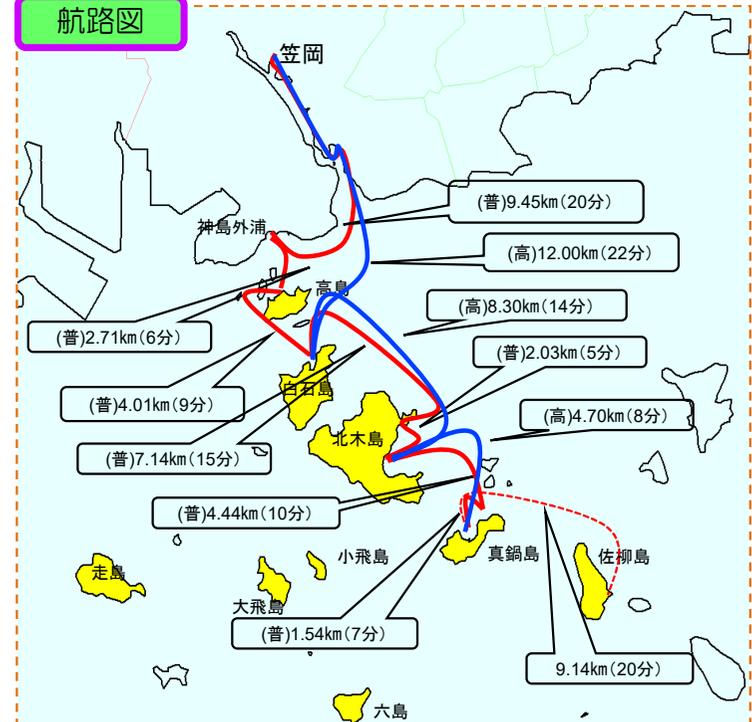
### 目標・効果達成状況

R4.10～R5.9までの利用者は98,868人であり、前年度利用者102,823人から3,955人減少した。白石島の海水浴客や猫の島として知られている真鍋島などの観光客は増加しているものの、過疎化に伴い、利用者は減少傾向であり、目標利用者数127,523人の達成はできなかった。

### 事業の今後の改善点

島しょ部住民の高齢化や人口減少が進む中、日本遺産認定や白石踊のユネスコ無形文化遺産登録を起爆剤として、今後も引き続き、運航事業者と行政が連携を図りつつ、島しょ部のイベント等の活用や情報発信を行い、島外利用者の誘致によって、航路維持を図る。

### 航路図



# 令和5年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 (岡山県 離島航路確保維持計画に基づく事業)

岡山県離島航路確保維持協議会の構成員  
◎備前市  
◎岡山県  
◎大生汽船(株)  
◎中国運輸局

## ③大生汽船(株) (大多府～日生航路)

○事業概要  
・大多府～鴻島～頭島～日生間を1日7往復運航  
・使用船舶：1隻(旅客船)

○島の概要(R5.3.31現在)

- ・大多府島(人口 45人 32世帯 高齢化率 57.1%)【主な産業】漁業【島内交通】なし【主な施設】公営漁村型リゾート施設
- ・鴻島(人口 51人 37世帯 高齢化率 72.2%)【主な産業】漁業、農業【島内交通】なし【主な施設】教育施設・医療施設なし
- ・頭島(人口 307人 157世帯 高齢化率 47.0%)【主な産業】漁業【島内交通】市営バス【主な施設】出張診療所 海洋教育施設

○当事業に係る目的・必要性

- ・大多府～日生航路は、日生港と大多府島、鴻島、頭島を結び、他航路がない唯一の航路であり、本航路は各離島住民にとって、通院、買物等になくてはならない生活航路である。離島住民の生活は、本土(備前市)の病院や商業施設に依存しており、本航路の利用が不可欠となっている。

### 定量的な目標・効果

年間目標利用者数を26,484人とする。

### 事業実施の適切性

計画どおり事業は適切に実施されている。

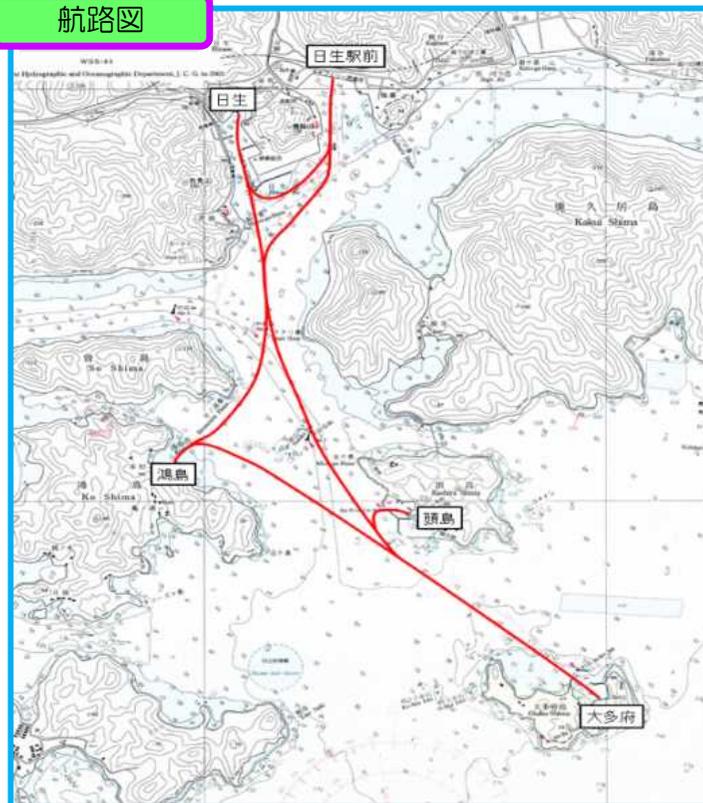
### 目標・効果達成状況

R4.10～R5.9までの利用者数25,948人であり、前年利用者25,730人から218人増加した。令和5年5月より新型コロナウイルス感染症が5類に移行され前年度より利用者増となったが目標は未達成となった。年々、観光客数も減少していることに加えて、平成27年4月、市道日生頭島線が全線開通したことにより、頭島と鹿久居島はマイカーなどによる新たな交通手段が確保されたことによる影響が今尚続いている。

### 事業の今後の改善点

島しょ部住民の高齢化や人口減少が進む中、今後も引き続き、運航事業者と行政が連携を図り、島しょ部の観光資源の活用や情報発信を行い、島外利用者の誘致及び離島住民の生活を支える交通手段として航路維持を図る。

### 航路図



# 令和5年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 （山口県生活交通確保維持改善協議会 離島航路運営費等補助事業）

## 離島航路運営費等補助事業者の概要（中国運輸局管内5事業者、5航路）

### 萩海運(有)（見島～萩航路）

- 事業概要 ・見島～相島～大島～萩間を1日2～4往復運航 ・使用船舶：3隻（貨客船1隻、フェリー2隻）
- 離島の概要
  - ・見島（人口 677人 世帯 440 高齢化率 57.2%）【主な産業】農業、漁業 【島内交通】なし 【主な施設】保育園、小中学校、診療所
  - ・相島（人口 112人 世帯 58 高齢化率 70.5%）【主な産業】農業、漁業 【島内交通】なし 【主な施設】保育園、小中学校
  - ・大島（人口 601人 世帯 270 高齢化率 42.8%）【主な産業】農業、漁業 【島内交通】なし 【主な施設】保育園、小中学校、診療所
- 当事業に係る目的・必要性
 

【目的】島民や来訪者にとって唯一の公共交通機関として、島民や観光客等の旅客輸送や郵便物をはじめ、生活必需品、農産物などの物資の輸送を行っている。航路の経営状況については、恒常的に不採算となっており、加えて、過疎化による輸送人員の減少や減価償却費、燃料費等の増加に伴い、欠損額が増大している等、厳しさを増している状況である。これらの背景を踏まえ、見島～萩航路について、将来にわたって航路の維持・存続を図ることを目的とする。

【必要性】離島航路は、離島と本土を結ぶ唯一の公共交通機関であり、島民の生活維持・安定や離島の産業振興のためには欠くことができない、いわば離島の命運を決する生活生命線であることから、本事業の実施は、航路維持のために必要である。

### 定量的な目標・効果

- ①安全運航の確保
- ②船職員の資質の向上
- ③乗船客への親切な対応
- ④冗費の節約
- ⑤船舶の適正管理
- ⑥見島、相島、大島でのイベント協力
- ⑦広告宣伝による来島者の誘致

### 事業実施の適切性

事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。

### 目標・効果達成状況

①～③安全総点検や萩港保安対策総合訓練等、各種訓練の実施や再雇用したベテラン船員による若年船員への教育、HPによる情報発信により、安全運航の確保、職員の資質向上、乗船客への親切な対応が図られた。

④～⑤日々の点検を積極的に実施し、運航時のエンジン出力を抑えるなどの対策を講じたが、見島航路高速船「ゆりや」のエンジン部分を含めた修繕費の増加や燃料費の高騰により、修繕費は対前年比111.77%、燃料費は対前年比105.77%となった。

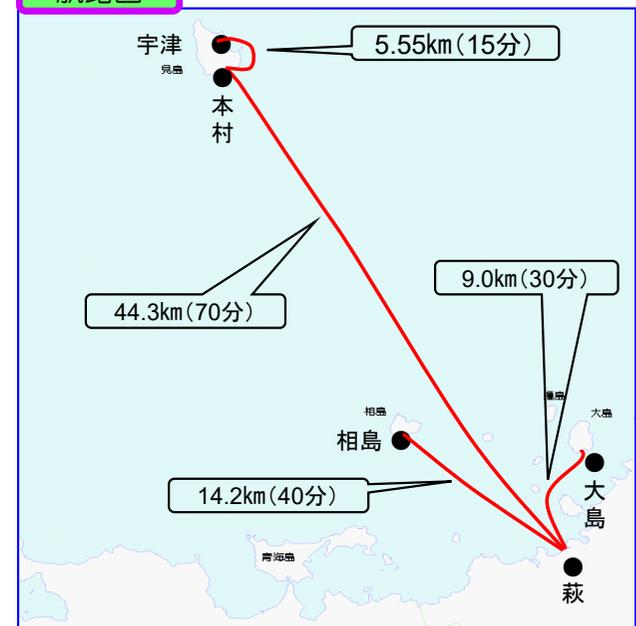
⑥～⑦各島でのイベントの多くが中止となったが、大島で実施されたイベントや相島新船就航に伴うイベントについては積極的に協力又は取組み、新たな乗船客の誘致に努めた。

【利用者数】122,211.5人（前年度比+3,418人）

### 事業の今後の改善点

原油価格・物価高騰の影響により、燃料費や修繕費の単価増加が予測されるとともに、相島新船フェリー「あいしま」における燃料の使用量が以前の船舶「つばき2」に比べて増加することとなるが、引き続き可能な限り燃料費や修繕費の経費節減に努める。また、引き続き日々の点検を実施し、修繕費の抑制に努める。

### 航路図



# 令和5年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 ( 山口県生活交通確保維持改善協議会 離島航路運営費等補助事業)

## 上関町（八島～上関航路）

- 事業概要 ・八島～室津～上関間を1日3往復運航 ・使用船舶：旅客船1隻
- 離島の概要 ・八島（人口19人14世帯 高齢化率73.6%）  
【主な産業】漁業 【島内交通】なし 【主な施設】診療所
- 当事業に係る目的・必要性

平成6年に新船となったことにより様々なメリットは実現したが、近年、過疎高齢化や人口減少により、恒常的な利用客の増加を望むことは困難である。今後も引き続き離島の特性を生かした交流事業、生産販売など特色ある観光の振興に取り組んではいくものの、一時的には利用者の増加を望むこともできるが、人口の減少に歯止めがきかない中での収益の増加は極めて困難な状況である。更に燃料費の高騰、船体の老朽化による修繕費の増加など経費は年々増加している。しかしながら、本航路は島民にとって唯一の交通手段であり、ライフラインである。

近年鳥獣被害も深刻化しているが島民は八島での生活を強く望んでいる。町としても、島民の期待に応えるべく努力はしているものの町の財政状況も厳しく、欠損額も増加傾向にあるため本事業を活用する必要がある。

### 定量的な目標・効果

- ①燃料費の入札を半期ごとに行い、経費削減に努める。
- ②島民以外の利用者を増やすため、島民と関係機関との協働により、温暖な気候を利用した特産品の開発や釣りを主にした観光事業に取り組む。
- ③年間運航回数1,092回を維持し、住民生活の安定と活性化を図る。

### 事業実施の適切性

ポンツーンの取替工事のため3ヶ月間学生の利用が減ったが、運行回数は比較的好天が続いたため増加となった。事業は概ね適切に実施された。

### 目的・効果達成状況

- ①燃料費（軽油）の入札を半期ごとに行うと共に、燃料使用を出来るだけ抑える努力をし経費削減に努める。
  - ・燃料の高騰により期待した効果が得られなかったが概ね達成できた。
- ②旅客輸送人員1万人以上とし、島民以外の利用者を増やすために、島民と行政とが連携し、観光事業や温暖な気候を利用した特産品等の開発に取り組み、については増収に努める。  
釣り客等の増加を図ったが、取り組みなかった。
- ③年間運行回数1,092回を維持し、住民生活の安定と活性化を図る。
  - ・昨年度より並みの回数であったが概ね達成できた。
  - ・感染症対策が緩和されたため、観光客へ島旅のPRを行った。

### 事業の今後の改善点

島民以外の航路利用者を増やすために、島民と行政とが連携し、島の風景の観光事業や温暖な気候をPRした島旅の魅力を発信する。



# 令和5年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 ( 山口県生活交通確保維持改善協議会 離島航路運営費等補助事業)

## 牛島海運(有) (牛島～室積航路)

- 事業概要 ・牛島～室積間を1日3往復運航 ・使用船舶：旅客船1隻
- 離島の概要 ・牛島(人口30人 22世帯 高齢化率96.7%) 【主な産業】漁業 【島内交通】なし 【主な施設】診療所
- 当事業に係る目的・必要性

牛島と室積を結ぶ離島航路(牛島～室積航路)は、離島民の生活を支えるためには、欠くことのできない唯一の交通手段である。島には、診療所はあるものの、平成29年4月より診療日が土曜日午前のみとなり、歯科等専門医への通院の足として、また、生活必需品全般の搬入手段として、他に依存することができず本航路の利用が不可欠となっている。しかしながら、離島住民は、漁業を生活の糧としているが、近年の漁業不振により若年者は高校卒業と同時に島外へ流出し、島の人口は年々減少し、島民の96.7%が65歳以上という高齢化が進み、人口の増加は望めず、航路利用者も減少しているのが現状である。このような状況の中で、収益の増加を見込むことは難しく、多額の欠損金はさげられないと考えられるため、事業者が単独で引き続き航路維持をしていくことは困難な状況で、その維持には、公的支援が必要な状況にある。

### 定量的な目標・効果

- ①目標利用者数8,665人/年を確保する。
- ②光市と連携のもと、島のPRや各種イベント開催等を通じた交流人口の増加策を図り、乗船客の増加に努める。
- ③修繕費については、定期検査を年1回とし、入渠時には船員を現場に派遣し、可能な作業を行う。また、簡易な点検、日常的な小修繕については、可能な限り船員で行い、経費節減に努める。

### 事業実施の適切性

運航計画1,092回のところ荒天等による欠航が24回あったが、概ね適切に実施された。

### 目的・効果達成状況

- ①令和5年度の利用者は7,105人となり、目標利用者数を1,560人下回り、未達成となった。
- ②Facebookを活用した情報発信に努め利用促進を図った。また海の日協賛会との共催により、小学生を対象に一日船長体験を実施した。
- ③日常の小修繕などにより削減に努めたが修繕費については増額となった。

【利用者数】7,105人(前年比+399人)

### 事業の今後の改善点

島の過疎・高齢化に伴い利用者が減少する中で、航路を維持するために、コミュニティセンターなど市関係機関との連携による不定期航路事業への取組みやFacebook等を活用した情報発信等により利用促進を図る。

また、経営健全化の観点から運賃改定に向けた検討を進めるとともに、新船建造に着手し、運航経費の削減に努める。

### 航路図



# 令和5年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 （山口県生活交通確保維持改善協議会 離島航路運営費等補助事業）

## 大津島巡航(株) (大津島～徳山航路)

○事業概要 ・大津島（本浦・馬島・刈尾・瀬戸浜）～徳山間を7往復運航 ・使用船舶：3隻（旅客船1隻、フェリー1隻、予備船1隻）

○離島の概要 ・大津島（人口197人 145世帯 高齢化率80.2%）

【主な産業】農業、漁業 【島内交通】コミュニティバス 【主な施設】診療所、宿泊施設

○当事業に係る目的・必要性

大津島と徳山港を結ぶ離島航路（大津島～徳山航路）は、他に島を結ぶ航路がない唯一の航路である。本航路は離島住民にとっては、通院、通勤等において、なくてはならない交通手段となっている。大津島には、回天記念館や回天訓練基地跡など来館者の多い施設はあるが、コロナ禍により、来館を控える動きや、離島住民の人口減により、航路利用者が大幅に減少した。このような状況の中で、事業者が単独で引き続き航路維持をしていくことは困難な状況にあり、その維持には公的支援が必要な状況にある。

### 定量的な目標・効果

航路改善計画に沿って、航路事業の安定的且つ持続的な維持及び存続に努める。

※第3次航路改善計画基本方針  
(令和4年3月策定)

- ①運航体制の見直し
- ②交流人口、観光人口の拡大
- ③安全で快適な航路利用環境の提供

### 事業実施の適切性

荒天等によりやむを得ず欠航となった日を除き、概ね計画通りに事業は実施された。

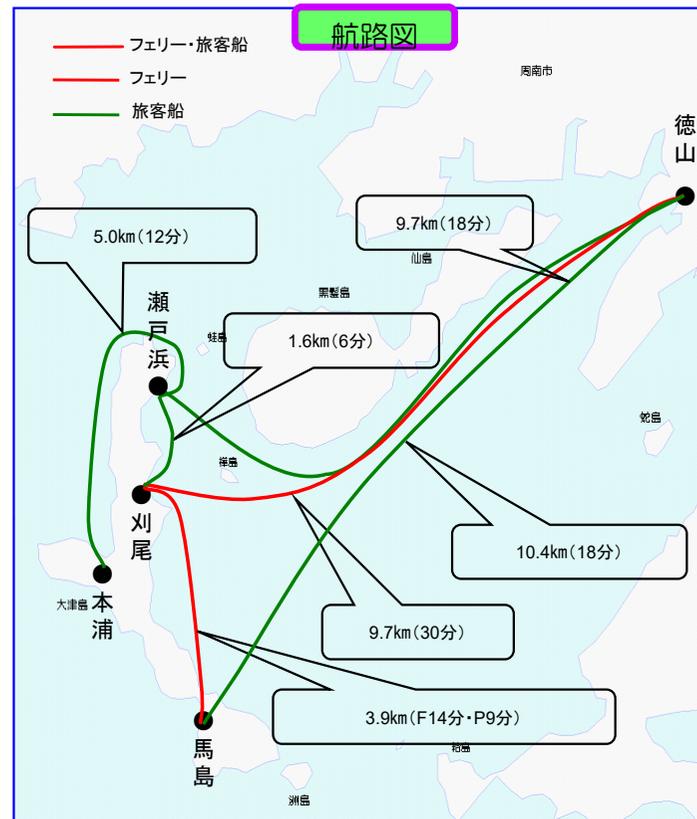
### 目的・効果達成状況

航路改善計画に基づき、航路の維持確保に努めた。具体的な取り組みは以下のとおり。

- ・瀬戸内サイクルPASS導入によるサイクリング客の呼び込み
- ・ホームページやXでの情報発信
- ・効率的な運航体制の検討等 【利用者数】63,469.5人（前年度比+1,560.5人）

### 事業の今後の改善点

島民の減少等により、旅客運送は今後も減少傾向が見込まれる状況であるが、航路の維持に向け、引き続き船費等の経費削減に努め、経営改善に取り組む。  
また、関係機関と連携し、新船建造や効率的な運航体制の構築に向けた検討を行う。  
併せてホームページやX等により積極的な情報発信に努める。



# 令和5年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 （山口県生活交通確保維持改善協議会 離島航路運営費等補助事業）

## 上関航運(有)（祝島～柳井航路）

- 事業概要 ・祝島～四代～上関～室津～柳井間を1日3往復運航 ・使用船舶：旅客船1隻
- 離島の概要 ・祝島（人口283人 203世帯 高齢化率77.39%）  
【主な産業】漁業、農業 【島内交通】なし 【主な施設】小学校、中学校（休校中）、診療所、宿泊施設
- 当事業に係る目的・必要性

当該航路は、島と本土を結ぶ唯一の交通手段としての航路であるとともに、島民が生活するために必要不可欠な生活航路である。島民の通院、通学、通勤、買い物等の人の輸送の他、生活物資、郵便、宅急便、町役場の送付便、農産物鮮魚出荷等の産業活動に必要な輸送、さらには、電機、ガス、水道等の社会資本を維持するために必要な資材、機器等を輸送する重要な役割を担っている。このことから、当該航路は島民のライフラインと位置づけられ島民が生活するために必要不可欠な生活航路である。また、観光客、釣り客等の来島者にとっても唯一の交通機関であることから、本土との交流、観光産業においても欠かせない役割を担っている。

### 定量的な目標・効果

- ①運航回数は、1,092回を維持する。
- ②旅客輸送人員31,000人以上を目標とする。
- ③インターネット等で祝島を積極的にアピールし、各種イベントの開催に取り組む。

### 事業実施の適切性

荒天等により欠航となる日もあったが、事業は概ね計画どおり適切に実施されている。

### 目的・効果達成状況

①1,078.0回と目標を下回った。②期間途中から来島の自粛が全面解除になり、24,990人と前年に比べ増加したものの、目標からは大きく下回った。③SNS等で祝島やいわいの情報発信を行った。  
【利用者数】24,990人（前年度比+8,650人）

### 事業の今後の改善点

SNS等で祝島やいわいの情報発信をして行き、島民や行政、地元関係者と協力し、引き続き島のアピールをして帰省客、釣り客、観光客の集客に取り組む。また、経費削減に努め、航路運営の効率化を図る。

### 航路図

