

## 調査事業の概要

### 【玄界島概要】

博多港と玄界島を結ぶ離島航路(玄界島～博多航路)は他に島を結ぶ航路が無い唯一の航路である。本航路は、離島住民にとって、通院、通学、通勤等においてなくてはならない公共交通機関であり、生活物資輸送等のためにも欠くことのできない航路となっている。

玄界島は、平成17年3月20日に発生した福岡県西方沖地震により大半の家屋が甚大な被害を受け、平成20年3月に復興作業は終了したものの、島に戻らない住民もいるため、平成17年2月の700人をピークに、地震以降人口は減少している。また、復興関係者の利用により航路利用者も復興期間中は増加したが、復興作業もすでに終了し平成20年度の約16万5千人の利用者をピークに、年々減少している。

このように利用者数が減少する中で、平成22年6月から、運航ダイヤの見直しを行い、利便性の向上を図り利用者の増加に努めている。  
また、平成25年2月からは臨時便を設定し、利用者の利便性を図っている。

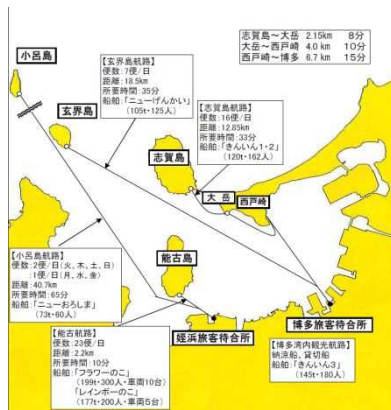
### 【事業概要】

「玄界島～博多航路」の経営診断および航路診断等を行う。

- ・当該航路の現況調査
- ・玄界島住民、渡船利用者のアンケート調査
- ・航路運営の把握と分析調査
- ・財務専門家による航路経営診断
- ・航路経営の改善方策の検討
- ・航路改善計画の策定



主船(ニューげんかい)



## 基礎データ

玄界島の状況(平成25年9月末現在)  
 人口:530人(65歳以上 166人)(高齢化率31.3%)  
 面積:1.14km<sup>2</sup>  
 国庫補助航路指定 昭和52年  
 福岡市負担額:(H22 57,319千円)(H23 51,789千円)(H24 68,896千円)  
 協議会開催数:3回  
 使用船舶:(主船)ニューげんかい 105t (予備船)きんいん3 145t  
 運航回数:7便/1日 所要時間 35分 距離 18.5km

## 現状・課題(Before)

### 1. 安全で安定的な運航が必要。福岡市アセットマネジメント計画によると船体の対応年数が経過。今後は新船導入の費用対効果の検証が必要

- ・ニューげんかいの就航率は95%を超え安定的な就航が行われているといえる。しかしながら時化対策に対する住民ニーズは高く、今後も可能な限りの対応は必要。
- ・こうした中、現船は福岡市アセットマネジメント計画で示された船体対応年数15年を経過しており、今後は新船導入の費用対効果の検証が必要となっている。今後の新船建造にあたっては、基本的には、需要動向に見合った船舶規模を基本に、時化に強い船形や装備の設置を図ることで現状の就航率を維持することが求められる。

### 2. 島民人口の減少により輸送需要は厳しい状況が続く。打開策のポイントは交流人口の拡大に

- ・本航路は、島民利用が76%、島外利用が24%(うち半数が業務)と、生活航路としての特性が強い航路である。
- ・このことは、輸送需要が島民人口に左右されやすいことを意味している。そのため、今後予想される島民人口の減少に伴い、現状のままでは輸送人員の減少は避けられない状況にあるといえる。
- ・打開策は交流人口の拡大である。博多港からの近さを強みに、百合若大臣伝承などの歴史的資源の活用や、釣りやキャンプなどのアウトドア客の増大を図ることで航路利用者を拡大する取り組みが必要である。

### 3. 欠航回数の減少、バリアフリー化などに対する改善ニーズへの対応が必要

- ・アンケート調査では欠航回数の減少を求める声が多く、バリアフリー化、大きな荷物等を積めるようにしてほしいという意見が多くみられた。
- ・新船建造にあたっては、適正規模の船舶において可能な限りの時化対策を施す必要があるとともに、バリアフリーや荷物置き場のスペース確保などを行うことが重要である。

### 4. 経営改善のためには、収益増加に向けた島外利用者の取り込み強化や、省エネ船舶導入による運航コスト(燃料費、修繕費)の削減が課題

- ・収益(運航収益+営業収益)に対する費用が、収益を大幅に超過し、営業利益がマイナス、しかも多額であり、その損失額は年々拡大している。
- ・一方、営業損失を埋めるべく特別利益(補助金)は、それに比例してほぼ同額ペースで増加傾向にある。

## 航路改善計画(After)

### 1. 省エネ型新船建造による持続可能な航路づくり

- ①将来需要動向を見極めた旅客定員の確保
- ②バリアフリー対応
- ③十分な荷物スペースの確保
- ④安定的な就航に配慮した船型導入(低重心化、フレア拡大など)
- ⑤減揺装置などの時化対策の実施
- ⑥ランニングコストの抑制に配慮した主機の選定
- ⑦オペレーションに配慮した船体づくり(操舵室位置、出入口位置など)

### 2. 利便性の高い航路づくり

- ①路線バスとの接続利便性の確保(路線バス事業者との連携)
- ②利便性の高いダイヤ(当面は現状維持。状況を踏まえ随時調整)

### 3. 島外利用者の取り込み強化(主に観光客)

- ①歴史資源やアウトドア資源を活用した観光商品の造成(ツアー、散策コースの造成など)
- ②廃校活用による定住人口・交流人口の拡大など

**地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表**  
(地域公共交通調査等事業)

平成26年2月28日

九州運輸局

評価対象事業名：離島航路構造改革補助(調査事業)

協議会名	①事業の結果概要	協議会における事業評価結果		地方運輸局等における二次評価結果	備考
		②事業実施の適切性	③計画策定に向けた方針又は事業の今後の改善点	評価結果	
福岡県福岡市離島航路確保維持協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・島の特性、高齢化率、人口減少の推移を調査し、今後、航路維持に必要な実態を把握した。</li> <li>・住民、利用者アンケートを実施し、具体的な内容を検討した。</li> <li>・地域の課題を整理し、効率よく経済的な運航形態・新船の導入を検討した。</li> <li>・各種調査分析、財務専門家による経営診断や意見を踏まえ、航路改善計画を策定。</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成26年2月に航路改善計画を策定し、平成27年度「生活交通ネットワーク計画」反映予定。</li> <li>・平成26年度 離島航路構造改革補助金の申請を予定している。</li> </ul>	<p>将来の需要や維持経費の節減に対応した適船の導入検討をはじめ地元関係者との連携を深め、ダイヤ等の見直し・検討を含め、更なる利便性の向上に努めていただきたい。</p>	福岡市(玄界島～博多航路)

# 福岡県糸島市離島航路確保維持協議会（福岡県糸島市） 事業名：平成25年度離島航路構造改革補助（調査事業）

## 概要



糸島市営渡船ひめしま

## 市営渡船ひめしま航路図



### 【航路の概要】

1. 運航事業者 福岡県糸島市
2. 使用船舶 旅客船 ひめしま（39トン） 船質FRP 旅客定員90名
3. 運航ダイヤ 1日4便 航路所要時間16分 航路キロ程7km
4. 航路名 姫島～岐志航路

離島姫島（人口186人）と本土岐志とを結ぶ離島航路（姫島～岐志航路）は、他に島を結ぶ航路がない唯一の航路である。島民にとって通院・通学・通勤等で、本土糸島市や福岡市等へのなくてはならない交通手段であり、島民の日常生活及び福祉の向上に欠かすことのできない市道の延長ともいべき生活航路であるため、本航路の利用が不可欠である。

離島姫島の人口は減少傾向にあり、島民の本航路年間平均利用率も3割弱と低く、今後増加は望めない。また、島民以外の利用者は、島の小中学校に勤務する教職員以外は、季節や天候に左右される観光客や釣り客で、安定した運賃収入が見込めないのが現状である。当該航路を将来にわたって安定的に維持確保するために経営診断・航路診断を行い、航路改善計画を策定する。

### 【調査事業の概要】

- ・航路運営状況の整理・航路の問題点と課題抽出
- ・利用者アンケート調査・将来需要の検討
- ・経営上の問題点と課題の抽出
- ・経営改善に向けた方向性の検討
- ・市営渡船ひめしまの老朽化に伴う代替建造検討
- ・航路経営改善方策等の検討 航路改善計画の策定

## 基礎データ

人口：100,390人（姫島島民186人） ※平成25年12月末現在  
面積：216.15平方キロメートル  
高齢化率：姫島27.1% ※平成25年9月末現在  
自治体負担額：H22:11,747千円、H23:13,157千円、H24:13,439千円  
協議会開催数：協議会4回

## 調査前の地域交通状況(Before)

- 本航路における島民の利用率は3割弱である。島の産業は漁業が中心で、多くの島民が私有船を所有しており、本船の運航ダイヤ以外は私有船で渡航しているが、本船を通院・買い物に利用している島民や島内の小中学校に勤務する教職員にとっては日常生活及び福祉の向上に欠かすことのできない市道の延長ともいべき生活航路となっている。
- 本航路の就航率は過去5年間平均で97.8%と決して低い就航率ではないが、本航路を日常的に利用している島民及び島外利用者にとって、荒天による欠航や故障による運休に対する不安は常にあり、時化に強く安定した航路運営を望む声は多い。
- 島外利用者の多くは釣客で、歴史愛好家グループや学校関係の体験教育利用などにも利用されているが、季節や海況・天候によるところが大きく、安定的な利用が見込めない状況である。
- 島民や島外利用者からはダイヤの見直し検討や回数券導入、船のバリアフリー化の要望がある。
- 本航路に就航している市営渡船ひめしまは、建造から15年を経過しており老朽化が進んでいる。老朽化に伴う燃料費と修繕費が近年増加しており、平成25年度には3度の機関故障が発生した。航路診断及び経営診断の結果、代替船舶の建造が好ましいと判断された場合は、アンケート調査結果や本航路の海況等を考慮した代替船舶の建造を検討するものである。

## 調査後の地域交通計画(After)

- 利便性の高い航路づくり
  - ・アンケート調査に基づき、バス路線等の公共交通機関との結接を意識した利便性の高いダイヤ編成を検討する。
  - ・船内バリアフリー化により快適性・安全性を向上させるために代替船舶の建造は必要である。
- 事業収入増加方策
  - ・回数券の導入検討による利便性向上と島外利用者の利用増進を行う。
  - ・船内にじゅうぶんな荷物スペースを確保することによる輸送力増強と荷貨物の安全性を向上させる。
  - ・観光客等の島外利用者の取り込み強化により事業収入の増加を図る。
- 効率化船舶建造による運航経費の抑制、輸送の安定化
  - ・将来需要動向を見極めた旅客定員を確保する
  - ・時化に配慮した船型や付帯設備の導入等により、安全かつ安定的な運航運営を図る。
  - ・効率面に配慮した主機の選定等を行うことにより運航経費の抑制を図る。
  - ・代替船舶は平成27年度の建造・就航を目標とする。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表  
(地域公共交通調査等事業)

平成26年2月28日

九州運輸局

評価対象事業名：離島航路構造改革補助(調査事業)

協議会名	①事業の結果概要	協議会における事業評価結果		地方運輸局等における 二次評価結果	備考
		②事業 実施の 適切性	③計画策定に向けた方針 又は事業の今後の改善点	評価結果	
福岡県糸島市離島航路 確保維持協議会	<p>【事業内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・航路運営状況の整理・航路の問題点と課題抽出(航路診断)</li> <li>・利用者アンケート調査・将来需要の検討</li> <li>・経営上の問題点と課題の抽出(経営診断)</li> <li>・市営渡船ひめしまの老朽化に伴う代替建造検討</li> <li>・航路経営改善方策等の検討</li> <li>・航路改善計画の策定</li> </ul> <p>【結果概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・島の特性、人口動態、観光特性、就航率、旅客人員推移等を調査し、将来需要推計や航路運営上の課題分析を行い、航路維持に必要な実態を把握した。</li> <li>・姫島～岐志航路の利用実態及び航路改善に関する意向を把握するため、姫島島民と島外利用者を対象としたアンケート調査を実施した。姫島島民の有効回答率は91.7%。</li> <li>・財務会計専門家による経営の現状と課題の分析により、経営シミュレーションを行った。</li> <li>・課題の整理、収入増加方策、老朽化船舶の代替建造導入の費用対効果の検証、経営改善方策の費用対効果の検証を行い、効率的な運航形態の検討を行った。</li> <li>・住民ニーズは船舶のバリアフリー化、増便、回数券導入、欠航に対する不安、ダイヤの見直しなどが多数を占めている。特に、代替船舶建造には時化への対応、バリアフリー化に対するニーズが高い。</li> <li>・人口減少や少子高齢化により事業収入は今後20年間で2割以上の減少が見込まれる。</li> <li>・代替建造による新船導入の場合の改善効果は5～10%程度と高い効果が見込まれる。</li> <li>・本調査事業を踏まえ、航路改善計画を策定。</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本調査事業において抽出された問題点を踏まえ、航路経営改善のための施策を検討し、生活交通ネットワーク計画に順次盛り込んでいくこととする。</li> <li>・平成27年度離島航路構造改革補助金の申請を予定している。(事業内容)</li> <li>航路改善計画に基づき、運航ダイヤの見直し検討、回数券の導入検討、バリアフリー構造化及び効率化した代替船舶の建造を行う。</li> </ul>	<p>将来の需要や維持経費の節減に対応した適船の導入検討をはじめ地元関係者との連携を深め、ダイヤ等の見直し・検討を含め、更なる利便性の向上に努めていただきたい。</p>	糸島市(姫島～岐志航路)



調査事業の概要



- 【航路の概要】
- 1 運航事業者 対馬市
  - 2 使用船舶 ニューとよたま (昭和62年建造) 19トン
  - 3 運航ダイヤ 1日2往復
  - 4 寄港地
    - ①仁位
    - ②卯麦
    - ③貝口
    - ④佐志賀
    - ⑤嵯峨
    - ⑥貝鮎
    - ⑦水崎
    - ⑧加志々
    - ⑨樽ヶ浜



【事業の概要】

本航路に就航している「ニューとよたま」は船齢が26年を超え、老朽化に伴い燃料費・修理費も増大している。また、過疎化により利用客の減少が続いている。今後の航路存続のため、航路の問題点を把握・分析し、航路経営の将来の見通し、運営の改善方策について検討する。具体的には、経費削減や利用拡大のため、代替船の建造を視野に入れた抜本的な検討を行うため、協議会を設置し、経営診断・航路診断を建造を行い、航路改善計画書を作成する。

基礎データ

- 1 人口 対馬市 33,684人 豊玉町 3,635人(平成25年9月末日現在)
- 2 補助金額(欠損補助)
 

H22年度	国: 15,077千円	県: 7,090千円
H23年度	国: 20,989千円	県: 7,303千円
H24年度	国: 16,681千円	県: 6,500千円
- 3 分科会開催(平成25年度) 4回

調査前の地域交通状況(Before)

本航路は対馬上島の仁位と途中7集落(960人)に寄港し、下島の樽ヶ浜を結ぶ航路であり、浅茅湾沿岸集落に住む高齢者のみの世帯、一人暮らしの老人世帯の中核病院への通院、買い物等、住民の大切な足となっている。しかしながら少子高齢化が一段と進み、加えて若者の島外流出により、過疎化に歯止めがかからない状況の中、利用客も減少の一途を辿っており、航路運営は厳しい状況にある。

このようななか、本航路の利便性を確保しつつ航路を如何に維持していくか、その改善方策等を検討し、将来の見通しを立てることが急務であり、今回の調査事業は次の課題の解消のために実施したものである。

- 1 渡海船「ニューとよたま」の老朽化
  - ・ 老朽化による燃費の悪化。
  - ・ 老朽化による修繕費の増加。
- 2 航路の利用実態
  - ・ 人口減少及び高齢化による利用客の減少が続いている。
  - ・ 極端に利用が少ない寄港地がある。

調査後の地域交通計画(After)

☆ 現在、長崎県離島航路対策協議会樽ヶ浜～仁位航路分科会において、以下について検討が行われており、今後、分科会において経営改善計画の承認が得られた後、今後の地域公共交通ネットワーク計画へ反映されることとなる。

- 1 ニューとよたまの代替船の建造
  - ・ 同等の規模(主要寸法)の船舶を検討する。
  - ・ 低燃費・バリアフリー化に適合した船舶を検討する。
  - ・ 観光利用に対応できる輸送能力とする。
- 2 寄港地(ダイヤ含む)の検討
  - ・ 航路沿岸に新病院が建設されるに伴う寄港地の検討。
  - ・ 土曜日・日曜日(休診日)のダイヤの検討。
  - ・ 利用が少ない寄港地の曜日指定による運航についての検討。
  - ・ 空路へのアクセスが可能となるダイヤ設定の検討。
- 3 増収方策の検討
  - ・ 公共交通機関の連携によるサービスの改善
  - ・ 観光コース利用者の増大に向けた取り組み強化
  - ・ 地域住民の利用促進

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表  
(地域公共交通調査等事業)

平成26年2月28日

九州運輸局

評価対象事業名：離島航路構造改革補助(調査事業)

協議会名	①事業の結果概要	協議会における事業評価結果		地方運輸局等における 二次評価結果	備考
		②事業 実施の 適切性	③計画策定に向けた方針 又は事業の今後の改善点	評価結果	
長崎県離島航路対策協議会	<p>【事業内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・経費削減、赤字縮小のための航路改善計画の策定</li> </ul> <p>【結果概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・基礎的データの整理、現況分析等により本航路の経費縮減に向けた運航計画を検討した。</li> <li>・地域住民へのアンケートを実施し、今後の利用意向等を調査した。</li> <li>・利用者ニーズを整理し、経済的な運航形態・代替船の導入を検討した。</li> </ul>	A	<p>事業内容：代替建造 平成27年度以降の生活交通ネットワーク計画に反映させたい。</p>	<p>将来の需要や維持経費の節減に対応した適船の導入検討をはじめ地元関係者との連携を深め、ダイヤ等の見直し・検討を含め、更なる利便性の向上に努めていただきたい。</p>	対馬市(樽ヶ浜～仁位航路)

## 調査事業の概要



## 1 島の概要

## (1) 黒島

黒島は、漁業と農業が島の中心産業である。量は少ないが御影石の生産加工も行われている。島の中央に位置する黒島天主堂は、長崎県教会群とキリスト教関連遺産として世界遺産の登録を目指しているところであり、少人数が対象であるが、他の島内の見どころとからめた観光ツアーも組まれている。

## (2) 高島

高島は、漁業が島の中心産業であり、竹輪等の水産物の加工も行われている。島おこしのイベントが定期的開催され、来島者の確保に努めている。なお、高島⇨相浦間は海上タクシーが運航している。

## 2 事業概要

本事業では、黒島・高島と本土を結ぶ「黒島～高島～相浦航路」の航路診断及び経営診断を実施し、航路経営の改善方策を検討した上で航路改善計画を策定する。

- (1) 当該航路に係わる現況調査等
- (2) 地区住民、利用者のアンケート調査、航路関係者へのヒアリング
- (3) 各種調査をもとにした航路診断
- (4) 財務専門家による経営診断
- (5) 航路経営の改善方策の検討
- (6) 航路改善計画の策定

## 基礎データ

- 1 人口：黒島473人(251世帯) 高島184人(63世帯)〈平成25年10月在〉
- 2 面積：黒島4.62km<sup>2</sup> 高島2.56km<sup>2</sup>
- 3 高齢化率：黒島49.5% 高島31.4%
- 4 運航便数：3便
- 5 補助金額：H22 国20,098千円 県13,707千円 市13,707千円  
H23 国15,740千円 県13,027千円 市13,027千円  
H24 国34,275千円 県4,136千円 市4,136千円
- 6 協議会開催数：協議会1回、分科会3回(H25年度)

## 調査前の地域交通状況(Before)

離島航路は、離島住民の移動手段及び生活物資の輸送等、離島における足として必要不可欠な公共交通機関としての重要な社会的使命を有しているが、その多くが経営基盤の弱い事業者により運営されている。

また、近年の離島航路を取り巻く環境は、住民の島外流出による過疎化、原油価格の急騰などにより、非常に厳しい状況におかれている。

当航路も例外ではなく、島民の急速な人口減少と少子高齢化の進行で航路利用者の減少が続いており、航路運営は厳しい状況にある。

一方で、本航路においては、平成25年5月末まで本航路上を運航していた貨物船「陸丸」が廃業したため、本航路が黒島及び高島と本土を結ぶ唯一の輸送手段となった。そのため、旅客・貨物ともに航送量が増加したが、特に貨物航送においては、車両の積み残しが発生し、ガソリン等の危険物を積載した車両や工事車両等、これまで運搬していなかった車種にも対応しなければならなくなった。なお、大型の工事車両等は、現船では対応できないため、予定されていた公共工事が計画どおりに実施できず、島でのインフラ整備にもその影響が及んでいる。

このように、航路を取り巻く環境が急変する中、両島の民生の安定を図るためには、本航路の利便性を確保しつつ航路を如何に維持していくかが課題で、その改善方策等を検討し将来の見通しを立てることは刻下の急務である。

この様な中、今回の調査事業は、次の目的を達成するために実施したものである。

- (1) 本航路の航路診断及び経営診断等により、差し迫った運搬能力の不足を補う方策を導き出すとともに、運営の問題点を把握・分析し、将来の欠損増大・経営破綻を回避するための、運営の改善方策等について検討し、「航路改善計画」を策定する。
- (2) 今回実施した事業で導き出された検討結果を生活ネットワーク計画に反映させ、計画的な航路運営の進捗を図る。

## 調査後の地域交通計画(After)

☆ 現在、長崎県離島航路対策協議会黒島～高島～相浦分科会において、以下について検討が行われており、今後、分科会において経営改善計画の承認が得られた後、今後の地域公共交通ネットワーク計画へ反映されることとなる。

## 1 代替建造する新船の仕様(改善する主な点と理由)

- (1) 船舶の総重量は現船と同等の200トン未満とする。
  - ・船員の定員が増加し、経費増とならないよう留意する。
- (2) 車両等の積載能力を向上させる。(普通車8台⇨可能な限り増台)(重量制限8トン⇨20トン程度)
  - ・積み残しを解消し、増収を図ることができる。
  - ・重量がある工事車両や、大型バス等が積載できるようになり、新たな需要が期待できる。
  - ・し尿、ゴミ等の効率的な運搬が可能となる。(ほぼ毎日運搬⇨週2回程度)
  - ・増便回数の削減による経費削減(毎週月曜日⇨隔週程度)
- (3) 燃費を向上させる(省エネルギータイプのエンジン 1基)

## 2 ダイヤの改正

- (1) 住民意見を踏まえて始発の本土着を10分間早くなる。
  - ・高島から相浦に通学する中学生の通学時間に余裕を持たせることができる。
    - ※海上タクシー利用者の一部取り込みも期待できる。
  - ・黒島の農作物を青果市場に運搬する時間に余裕を持たせることができる。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表  
(地域公共交通調査等事業)

平成26年2月28日

九州運輸局

評価対象事業名：離島航路構造改革補助(調査事業)

協議会名	①事業の結果概要	協議会における事業評価結果		地方運輸局等における 二次評価結果	備考
		②事業 実施の 適切性	③計画策定に向けた方針 又は事業の今後の改善点	評価結果	
長崎県離島航路対策協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・航路の利用状況、島の特性、高齢化率、人口減少の推移等を調査分析を行い、また、住民と利用者を対象とするアンケート調査や、関係機関へのヒアリングを行った上で、航路診断を実施した。</li> <li>・財務会計専門家による経営診断により経営上の問題が明らかになり、改善策が示された。</li> <li>・航路診断及び経営診断を基に、分科会で具体的な航路改善方策を検討中。</li> <li>・航路改善方策を検討する中で、車両の積み残しの解消による増収と、燃料費等の経費削減を図るために、積載能力が高い省エネルギー船舶への代替建造が有効であるという結論が提示された。</li> <li>また、住民の意見を反映させ、始発の本土着を10分間早くすることにより、航路の利便性を高めるダイヤ改正案について検討した。</li> </ul>	A	事業内容：積載能力が高い省エネルギー船舶への代替建造 実施時期：平成27年の度以降のネットワーク計画	将来の需要や維持経費の節減に対応した適船の導入検討をはじめ地元関係者との連携を深め、ダイヤ等の見直し・検討を含め、更なる利便性の向上に努めていただきたい。	黒島旅客船(有)(黒島～高島～相浦航路)



### 調査事業の概要

航路事業者: 姫島村  
 航路の起点～終点: 姫島港～伊美港  
 航路距離: 6km  
 所要時間: 20分  
 便数: 1日12便(12月～3月は11便)  
 旅客運賃: 550円



使用船舶の状況: 第一姫島丸(フェリー、199トﾝ、平成11年12月進水)  
 第二姫島丸(フェリー、197トﾝ、平成4年2月進水)

### 【調査事業の概要】

姫島～国見航路は、島と本土を結ぶ唯一の交通手段であり、住民の日常生活や産業活動にとって重要な役割を果たしている。しかしながら、過疎、高齢化による航路利用者の減少、近年の燃油価格の高騰などにより運航事業者の経営は、非常に厳しい状況にある。当該航路を将来にわたり安定的に維持・確保するため、同航路の運営上の問題点を把握・分析し、航路及び航路経営の将来見通し、運営の改善方策等について検討を行い、航路改善計画を取りまとめる。

### 基礎データ

人口: 2,189人(22年国勢調査)  
 高齢化率: 36.36%(24年9月末現在)  
 面積: 6.87km<sup>2</sup>

【補助金額】	欠損額	国	県	村	(単位:千円)
平成21年度	50,110	28,298	16,359	5,453	
平成22年度	52,735	20,992	23,807	7,936	
平成23年度	58,999	33,653	19,010	6,336	
平成24年度	43,930	11,851	24,059	8,020	

協議会開催数: 協議会5回

### 調査前の地域公共交通状況(Before)

1. 姫島村は厳しい財政状況が続いており、村全体として各種の事業経費の見直しを行っている。
2. 姫島村が航路運営をしているが基幹産業(漁業の不振)、公共事業の減少により島民利用者が減少している。  
一方、航路の魅力発、ジオパーク認定等により観光客・団体客が増加している。
3. 平成4年就航のフェリー「第二姫島丸」は船齢が高く、部品の調達や修繕費の高騰に苦慮している。併せて、バリアフリー仕様となっていない。

【第二姫島丸】



### 調査後の地域公共交通計画(After)

#### 計画事項

1. 平成26年度離島航路構造改革補助(新船建造費)及び平成27年度ネットワーク計画に結びつくように航路改善計画を作成する。
2. 人口動態、観光客の状況等を調査し、航路利用者の予測をした。
3. 航路診断(運航体制、運航便数、運賃等)をして将来の航路運営に係る予測をした。
4. 住民及び島外利用者アンケートを実施し、利用実態とニーズを把握した。
5. 経営分析をして運航費用、営業費用を把握した。
6. 航路運営の課題と効率的な経営の具体的な対策を検討した。

#### 取組み方法

1. フェリー「第二姫島丸」に代わる新船の建造
  - ・ 船舶の規模等は、利用状況等を勘案して適正なものとする。  
新船建造着手: 26年7月予定 完成: 27年3月予定
2. 経営安定のための具体的な内容
  - ・ 店費の節約等により費用の削減を図る。
3. 航路運営に対する地元住民の理解促進、従業員のマナー向上、待合所等の環境美化、情報発信の強化を図る。
4. 姫島村役場・地域住民と連携したジオツーリズム、交流型イベント等の観光振興を実施する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表  
(地域公共交通調査等事業)

平成26年2月28日

九州運輸局

評価対象事業名：離島航路構造改革補助(調査事業)

協議会名	①事業の結果概要	協議会における事業評価結果		地方運輸局等における二次評価結果	備考
		②事業実施の適切性	③計画策定に向けた方針又は事業の今後の改善点	評価結果	
姫島～国見航路運営協議会	<p>【事業内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・離島航路の現況と課題整理</li> <li>・航路の利用実態とニーズ調査</li> <li>・航路診断</li> <li>・経営分析</li> <li>・フェリー「第二姫島丸」に代わる新船の建造の検討</li> </ul> <p>【結果概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口動態、観光客の状況等を調査し、航路利用者の予測をした。</li> <li>・航路診断(運航体制、運航便数、運賃等)をして将来の航路運営に係る予測をした。</li> <li>・住民及び島外利用者アンケートを実施し、利用実態とニーズを把握した。</li> <li>・経営分析をして運航費用、営業費用を把握した。</li> <li>・航路運営の課題と効率的な経営の具体的な対策を検討した。</li> </ul>	A	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. フェリー「第二姫島丸」に代わる新船の建造 省エネ、バリアフリー対応の新船を導入する。</li> <li>2. 経営安定のための具体的な内容 店費の節約等により費用の削減を図る。</li> <li>3. 航路運営に対する地元住民の理解促進、従業員のマナー向上、待合所等の環境美化、情報発信の強化を図る。</li> <li>4. 姫島村役場・地域住民と連携したジオツーリズム、交流型イベント等の観光振興を実施する。</li> </ol>	<p>将来の需要や維持経費の節減に対応した適船の導入検討をはじめ地元関係者との連携を深め、ダイヤ等の見直し・検討を含め、更なる利便性の向上に努めていただきたい。</p>	姫島村(姫島～国見航路)

# 蓋井島～吉見航路改善協議会(下関市)

事業名:平成25年度 離島航路構造改革補助(調査事業)

## 調査事業の概要

### 【航路の概要】

- ・運航事業者  
下関市
- ・運行区間  
蓋井島～吉見
- ・運航距離  
約14<sup>キロ</sup>
- ・運航回数  
3往復  
(冬期:2往復)
- ・旅客船の主要目  
総トン数:49トン  
定員:80名
- ・貨物積載量  
1.5トン

【航路図】



### 【調査事業の概要と内容】

蓋井島～吉見航路は、島と本土を結ぶ唯一の交通手段であり、住民の日常生活や産業活動にとって重要な役割を果たしている。しかしながら、過疎や高齢化による航路利用者の低迷、近年の燃油価格の高騰などにより運航事業者の経営は非常に厳しい状況にある。当該航路を将来にわたり安定的に確保するため、同航路の運営上の問題点を把握・分析し航路経営の将来見通し、運営の改善方策等について検討を行い、航路改善計画を取りまとめた。

- ① 現況分析(島民、利用者アンケート)
- ② 航路診断
- ③ 経営診断
- ④ 航路運営の改善方策の検討等
- ⑤ 「航路改善計画」策定

## 基礎データ

島の人口:99人(平成25年12月現在)  
面積:2.35平方キロメートル  
過疎地域等指定:離島  
高齢化率:36.4%(65歳以上)  
補助対象の系統数:1系統  
協議会開催数:協議会3回

## 調査前の地域交通状況(Before)

### 【地域交通状況】

運賃は片道大人620円、小人310円で、島内居住者に限定した往復割引料金により、島内居住者の負担軽減を図っている。吉見漁港から周辺へのアクセスはJR又はバスが接続しており、一方、蓋井島島内は公共交通機関がなく、徒歩や二輪車、自動車などでのアクセスとなる。

### 【明らかになった課題】

- ① 現行船舶の老朽化:船齢が15年と高く老朽化、部品の調達が困難となる。
- ② 住民ニーズへの対応:船のバリアフリー化、荷物スペース確保、クレーンの維持。
- ③ 需要と供給の乖離:定員に対して、利用者が少ない。
- ④ 観光・交流への対応:利用者増加には至っていない。
- ⑤ 減少する航路利用者:島民人口の伸び悩みと高齢化で利用者は低調に推移するものと見込まれる。
- ⑥ 経営の悪化:利用者の低迷が見込まれることから、収益改善が図れない状況にある。

## 調査後の地域交通計画(After)

### 【航路運営の改善方策】

#### I 航路改善の基本方針

##### 基本方針1:持続可能な航路にむけた環境改善

蓋井島～吉見航路は「蓋井丸」が運航しているが、船齢が15年と高く、安定した航路運営を維持していくため、船舶老朽化への対応を行う。また、高齢者が安心して利用できるよう船舶のバリアフリー化とともに、島の産業を支援するため、室内荷物スペースの増加を行い、航路利用環境の改善を図る。合わせて、燃料費や人件費等のランニングコストの節減を図ることで収支環境の改善を行い、持続可能な航路のために必要な改善を行う。(下記IIのとおり)

##### 基本方針2:交流人口拡大支援による利用促進

蓋井島は、豊かな水産自然資源に恵まれ、民宿もあることから島外から釣り客やレジャー客も訪れている。しかし、航路利用客は低調であり、これらの資源が十分生かされておらず、交流人口の拡大につながっていない。このため、航路サービスの改善や、島の資源を活用した地域おこし活動を協働で行う等交流人口拡大により、航路利用客の増加を図る。

◇島外利用者の利用しやすい航路サービスへの改善

- ① 運航ダイヤの見直し。

◇島の資源を活用した地域おこし活動の支援

- ① 情報発信の強化。
- ② 船の愛称、船体デザインの募集。
- ③ 農業、漁業体験等による交流拡大
- ④ 来島者も利用できる施設整備。
- ⑤ イベントとのタイアップ

#### II 旅客船「蓋井丸」の新船建造(或いは、大規模改修)

現行船舶の課題に対して、新船建造、または現行船舶のエンジン取替を含む大規模改修による対応を検討し、経費を含む総合的な視点での比較検討結果から「新船建造(或いは、現行船舶の大規模改修)」での対応を行うこととした。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表  
(地域公共交通調査等事業)

平成26年2月28日

九州運輸局

評価対象事業名：離島航路構造改革補助(調査事業)

協議会名	①事業の結果概要	協議会における事業評価結果		地方運輸局等における 二次評価結果	備考
		②事業 実施の 適切性	③計画策定に向けた方針 又は事業の今後の改善点	評価結果	
蓋井島～吉見航路改善協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・島の特性、年齢別人口、観光施設などを調査し航路の現況利用実態を把握した。</li> <li>・島民、利用者アンケートを2回実施し、航路の利用実態や問題点、島の活性化の視点、更には現行船大規模改修か新船建造かの利用者ニーズを把握し、本市の航路改善計画の方向性に反映した。</li> <li>・各種調査分析、財務専門家による経営診断や意見を踏まえ、①持続可能な航路運営に向けた環境改善②交流人口拡大による利用促進の2つを柱として当該計画を策定した。</li> </ul>	A	<p>本調査事業において抽出された問題点を踏まえ航路経営改善のための施策を検討し、生活交通ネットワーク計画等に平成27年度から順次盛り込んでいくこととする。</p> <p>(事業内容)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「航路改善計画」に基づき、荷物スペースの確保とバリアフリーガイドラインに応じた新船建造(或いは、現行船舶の大規模改修)を行う。</li> <li>・アンケートによる利用者の意向調査結果をもとに、利用しやすい航路サービスへの改善を図る。</li> <li>・島の資源を活用した地域おこし活動の支援を図る。</li> </ul>	<p>将来の需要や維持経費の節減に対応した適船の導入検討をはじめ地元関係者との連携を深め、ダイヤ等の見直し・検討を含め、更なる利便性の向上に努めていただきたい。</p>	下関市(蓋井島～吉見航路)