

沼島航路確保維持に向けた航路実態調査

報告書

平成26年3月

国土交通省神戸運輸監理部

《目 次》

I.	調査の背景と目的	1
1.	調査の背景	1
2.	調査の目的とねらい	1
3.	調査フロー	1
II.	沼島・沼島航路の現状と課題	2
1.	沼島の現状と課題	2
2.	沼島航路の利用実態	5
III.	国・自治体による支援策の整理	19
1.	国による取組みや支援策	19
2.	自治体による取組みや支援策	23
IV.	離島航路改善に関する事例研究	26
1.	運賃割引補助による島民の負担軽減	26
2.	先進事例ヒアリングの実施	28
V.	航路損益シミュレーションの実施	30
1.	シミュレーションのケースと設定条件	30
2.	シミュレーションの結果	32
3.	シミュレーション結果のまとめ	33
VI.	航路改善提案	34
1.	収益増加に向けた方策	34
2.	費用削減に向けた方策	35
3.	航路損益シミュレーションにみる航路改善策	36

資料編

1.	運航に関するデータ	資料-1
2.	島民アンケート調査結果	資料-3
3.	観光客アンケート調査結果	資料-37
4.	島民アンケート調査票	資料-49
5.	観光客アンケート調査票	資料-53
6.	沼島航路確保維持改善協議会	資料-57

I. 調査の背景と目的

1. 調査の背景

沼島航路（土生～沼島（灘線）、沼島～洲本（洲本線））は淡路島と沼島を結ぶ唯一の公共交通機関として、沼島住民の通勤・通院・買い物等といった日常生活のための移動や生活物資の輸送を担っており、本土の過疎地域と違い、船以外に代替手段はなく、絶対になくすことの出来ない交通手段となっている。

沼島航路は、観光客の増加により、利用者は徐々に増加傾向にあるものの、人口減少による島民利用の減少など、事業者が単独で航路を維持していくことは難しく、現在公的支援を受けている段階である。今後も燃料油価格の高騰、船舶の老朽化に伴う修繕費の増加等、一層の費用増大が見込まれており、航路運営を取り巻く環境は厳しいと考えられる。

2. 調査の目的とねらい

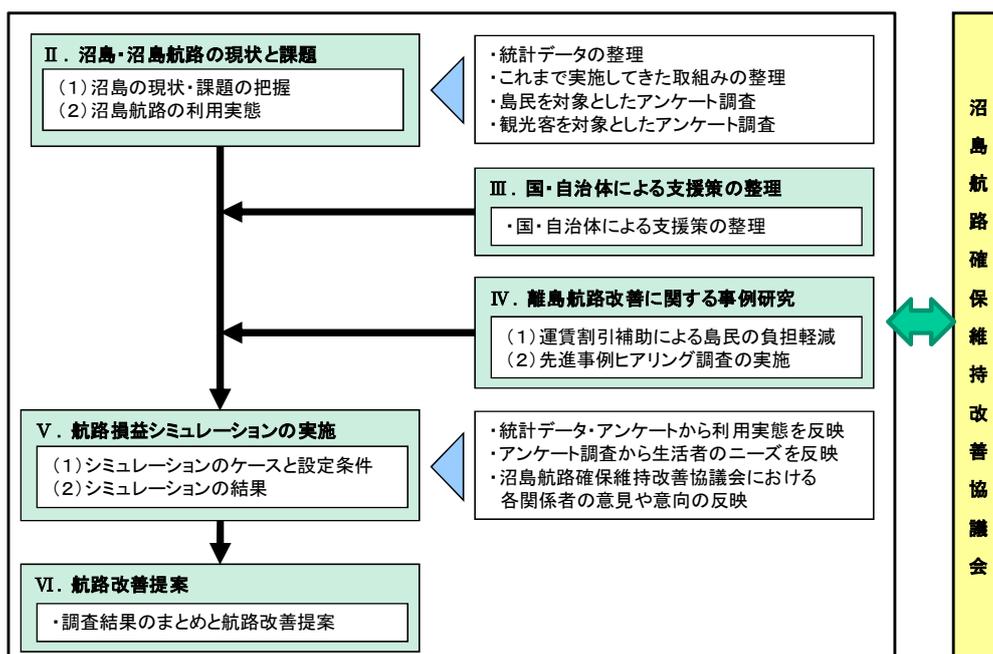
このような現状を受け、沼島航路では平成25年度から経済的なアルミ船である新造船「しまちどり」の投入による燃料費の削減、観光客を含めたさまざまな旅客輸送量の増加を図ろうと取組みを進めているところである。

そのため、本調査ではこの機会をとらえて、沼島航路の利用実態調査や経営状況の把握・分析等を行い、地域公共交通確保維持改善事業の円滑な執行と沼島航路の確保維持に向けた取組みの充実につなげることをねらいとする。

3. 調査フロー

本調査は下記の調査フローに基づき、実施した。

図表 1 - 1 調査フロー



II. 沼島・沼島航路の現状と課題

統計データやアンケート調査等から、沼島の現状や沼島航路の利用実態を把握する。

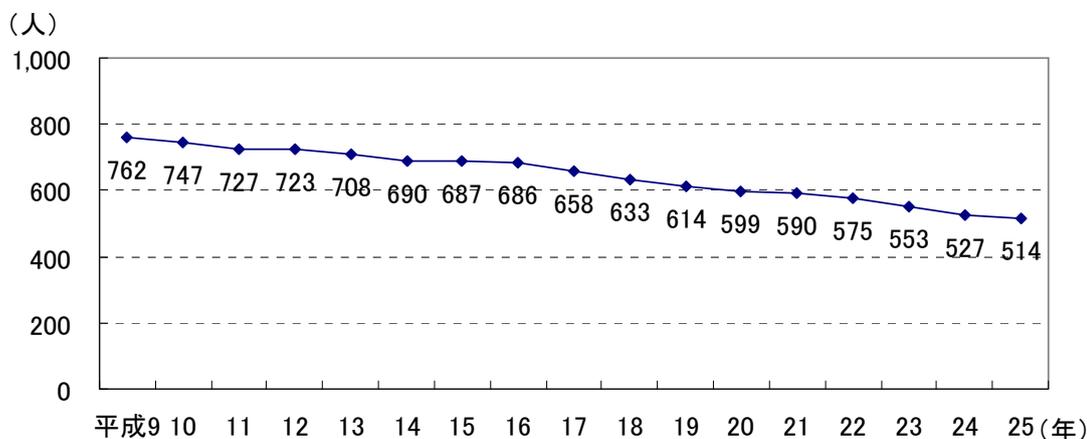
1. 沼島の現状と課題

(1) 人口減少と高齢化の進行

① 島民人口

沼島の人口は、平成25年3月末時点で514人となっている。人口の推移をみると、年々減少傾向で推移している。男女別にみると、50～69歳では男性の方が多い一方で、80歳以上では女性の方が多くなっている。

図表Ⅱ - 1 人口の推移



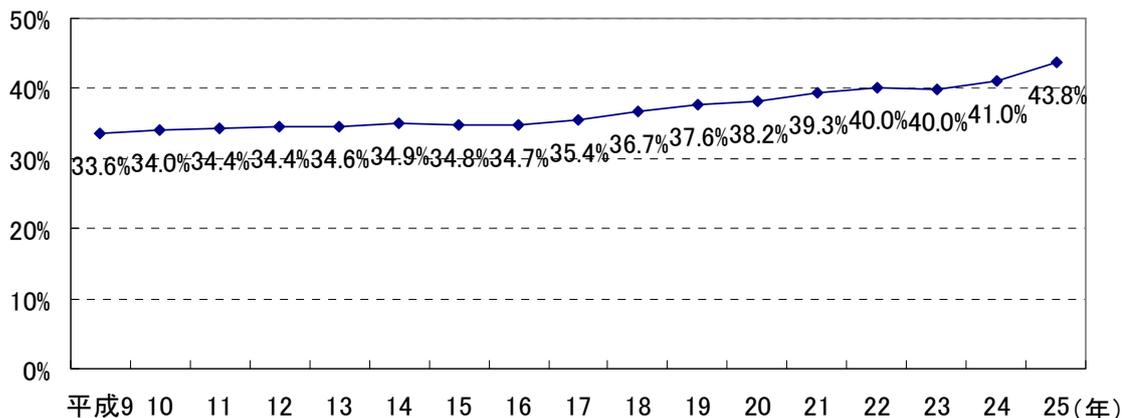
(注)各年3月31日時点。

(資料)南あわじ市「指定区別年齢別男女別年齢調」(下も同様)

② 年齢構成

島民の年齢構成をみると、高齢化率が年々増加しており、平成22年に40%を超え、平成25年では、43.8%まで増加している。

図表Ⅱ - 2 高齢化率の推移



(2) 観光振興による交流人口の増加

① 観光振興に関する取組み

沼島では、平成22年に「沼島地区ふるさと自立計画」を策定し、「暮らしよし！営みよし！ふれあいよし！～希望を持って住める島づくり」のスローガンのもと、積極的な観光振興に取り組んでいる。特に、平成19年に結成された観光ボランティア団体（ぬぼこの会）を始めとする地域団体活動の強化を図り、平成25年4月からは、地域活動の総合的拠点として沼島総合観光案内所「吉甚～よしじん～」を開設するなど、観光客の増加、交流人口の拡大を目指している。

図表Ⅱ - 3 これまでに実施された活性化のための主な取組み

実施年	取組みの概要
平成 19 年	・沼島公民館で郷土史を学ぶ女性ら約 20 名が沼島の観光ボランティア「ぬぼこの会」を結成し、島外からの依頼に応じて沼島の案内を実施。
平成 20 年	・沼島をモデルとした観光による地域づくりについての調査を実施。
平成 24 年	・地元漁業協同組合が中心となった水産物加工場の開設及び新商品の開発や販路の拡大。
平成 25 年	・国生み神話を辿りながら沼島の岩礁を周遊船で一周する島めぐりの実施。 ・地域活動の総合的拠点となる沼島総合観光案内所「吉甚～よしじん～」の開設。 ・地域おこし協力隊（外部人材）の活用や受け入れ。

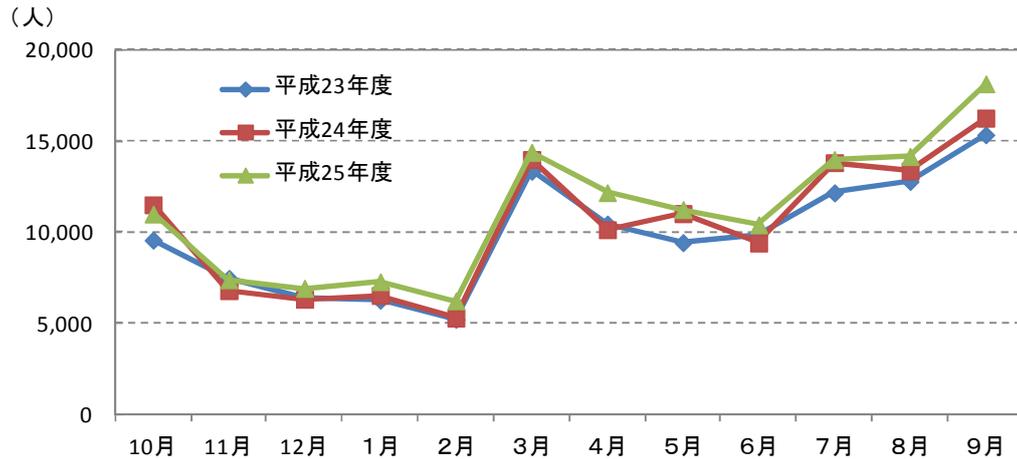
② 自然エネルギーの活用に関する取組み

兵庫県では、「あわじ環境未来島構想」を進めており、地域活性化総合特区の指定申請を行い、平成23年12月22日に国の指定を受けた。これは、エネルギーと食料の自給率向上、少子・高齢化への対応、豊かさの実現など、日本が抱える課題解決の先導モデルとなることを目指すものであり、沼島は太陽光発電と蓄エネによる家庭内のエネルギー自立の社会実験に取り組むとともに、沼島の地域資源を生かし、漁業や観光の取組みを進めるブルー・エコツーリズムの推進を目指すとされている。

③ 交流人口

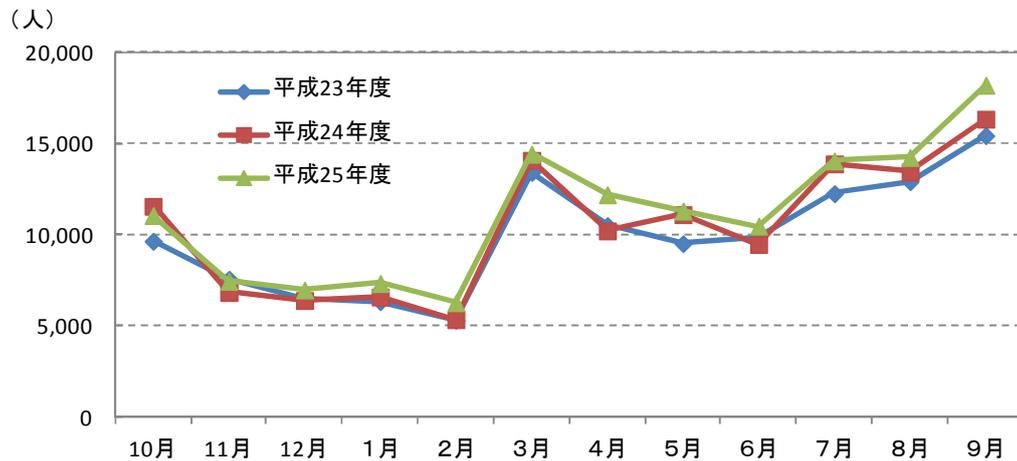
沼島航路は現在、灘線：沼島～土生間（10便/日）と洲本線：沼島～洲本間（週3便）の運航を行っている。利用者の推移をみると、主に観光客が利用する灘線の利用者数は年々増加傾向で推移している。特に、特産物である鱧のシーズンである5月以降から、海水浴のシーズンである7～8月は利用者が多くなっている。全体を通してみると、利用者数は拡大していることから、観光振興の取組み等が行われるなかで、交流人口は増加していることがわかる。

図表Ⅱ - 4 航路利用者数の推移（灘線）



(資料)神戸運輸監理部調べ。(下も同様)

図表Ⅱ - 5 航路利用者数の推移（合計）



(3) 沼島の課題

沼島の最も大きな課題の一つに、島民人口の減少と高齢化があげられる。島民人口の推移をみると、毎年15人程度減少している。また、高齢化率も平成25年度は約44%と年々増加傾向にある。これらの傾向については、今後も続いていくと考えられる。

その一方で、交流人口は年々増加しており、観光振興のためのPR活動や取組みの成果が徐々に表れていると考えられる。

2. 沼島航路の利用実態

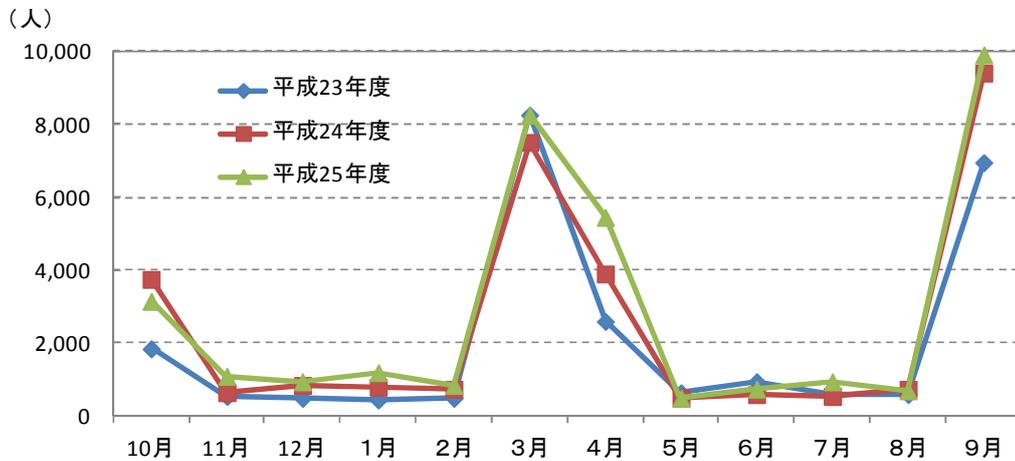
沼島航路の利用者数の推移や利用実態を把握することで、沼島住民の移動手段や生活物資の輸送など、沼島における日常生活に必要不可欠な公共交通機関として、重要な役割を果たしていることを確認する。

(1) 利用者の推移

① 灘線（沼島～土生）

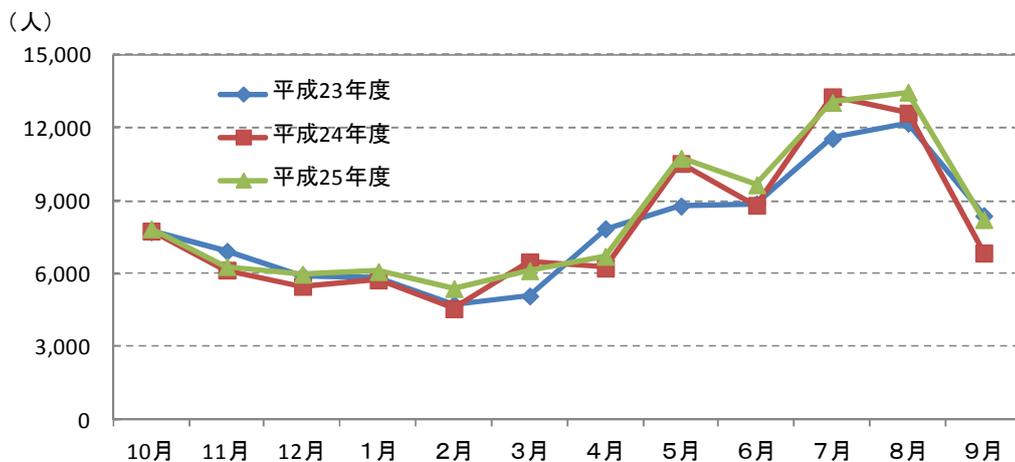
灘線の利用者について、定期券の利用者と非定期券の利用者において年度別にみたところ、定期券の利用者については、年々増加していることがわかる。また、非定期券の利用者については、観光のシーズンとなる3月から8月までの利用者数が多い。

図表Ⅱ - 6 灘線利用者数の推移（定期券）



(資料)神戸運輸監理部調べ。(下も同様)

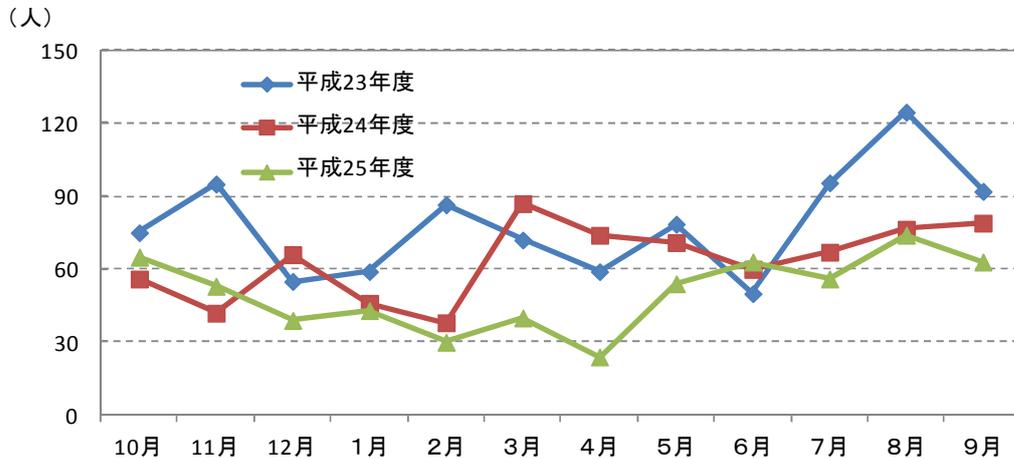
図表Ⅱ - 7 灘線利用者数の推移（非定期券）



② 洲本線（沼島～洲本）

洲本線の定期券利用者はいないことから、非定期券の利用者について、年度別にみたところ、利用者が年々減少していることがわかる。洲本線は主に島民が通院や買い物のために利用しており、島民の人口が減少する中で、利用者も減少傾向で推移していると考えられる。

図表Ⅱ - 8 洲本線利用者数の推移（非定期券）



(資料)神戸運輸監理部調べ。

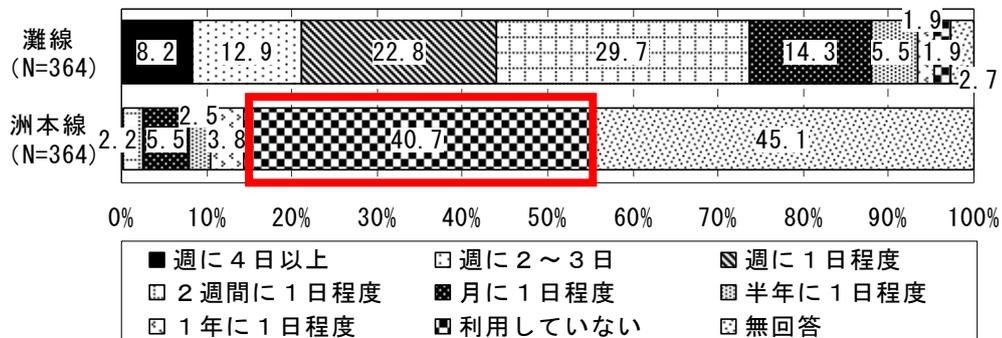
(2) 島民の利用実態の把握（平成25年11月に実施した島民アンケート結果より¹⁾）

① 利用頻度

島民を対象に実施した航路利用に関するアンケート結果をみると、灘線の利用頻度は、「2週間に1日程度」が29.7%と最も多く、「週に1日程度」が22.8%、「月に1日程度」が14.3%と続いている。また、洲本線の利用頻度は、「利用していない」が40.7%と最も多く、「月に1日程度」が5.5%、「1年に1日程度」が3.8%と続いている。

年齢別にみると、灘線では比較的若い世代の利用頻度が高く、洲本線では高齢者の利用頻度が高くなっている。また、洲本線では「利用していない」が全ての年代で最も多くなっている。

図表Ⅱ - 9 利用頻度：航路別

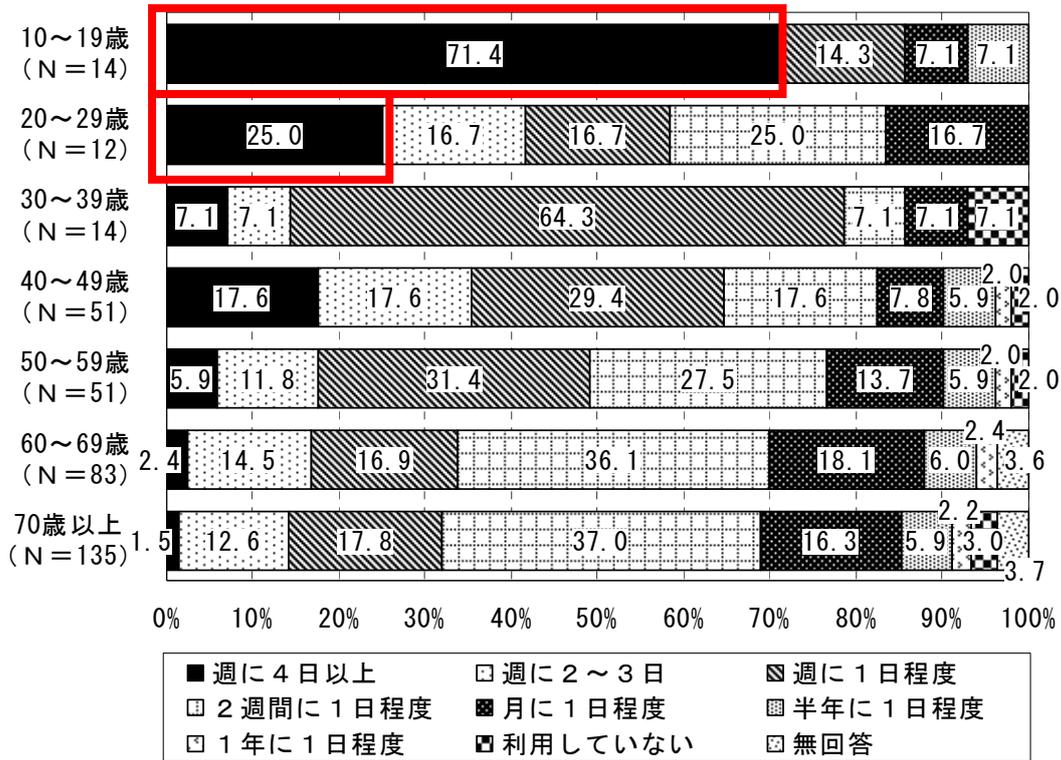


(資料)「沼島航路確保維持に向けた航路実態調査」 島民アンケート結果より。(以下同様)

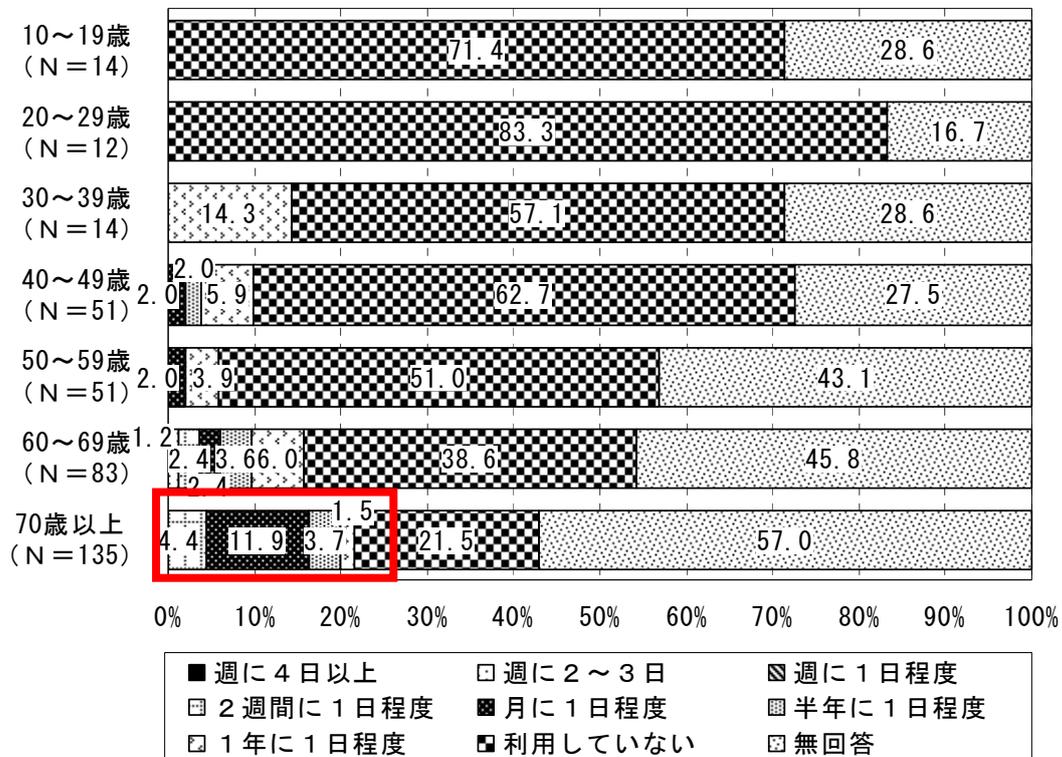
¹⁾ 平成25年11月に高校生以上の島民全員を対象にアンケート調査を実施し、364通の回答を得た(回収率70.1%)。実施概要と詳細な結果については、資料編の3ページ以降を参照。

図表Ⅱ - 10 利用頻度：年齢別

【灘線】



【洲本線】

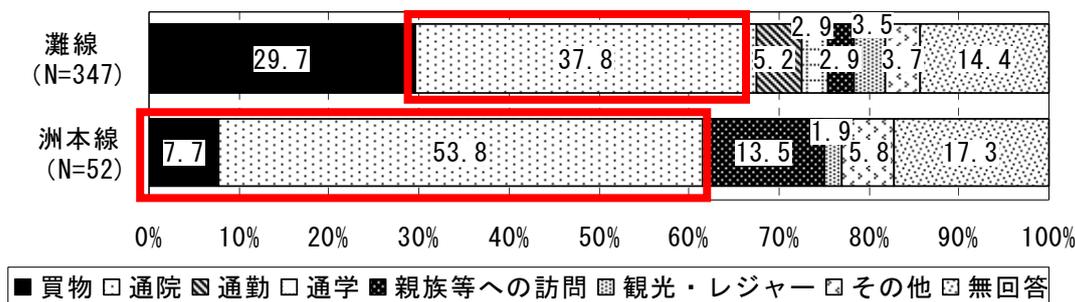


② 利用目的

島民による灘線の利用目的は、「通院」が37.8%と最も多く、次に「買物」が29.7%、「通勤」が5.2%と続いている。また、洲本線の利用目的は、「通院」が53.8%と最も多く、「親族等への訪問」が13.5%、「買物」が7.7%と続いている。

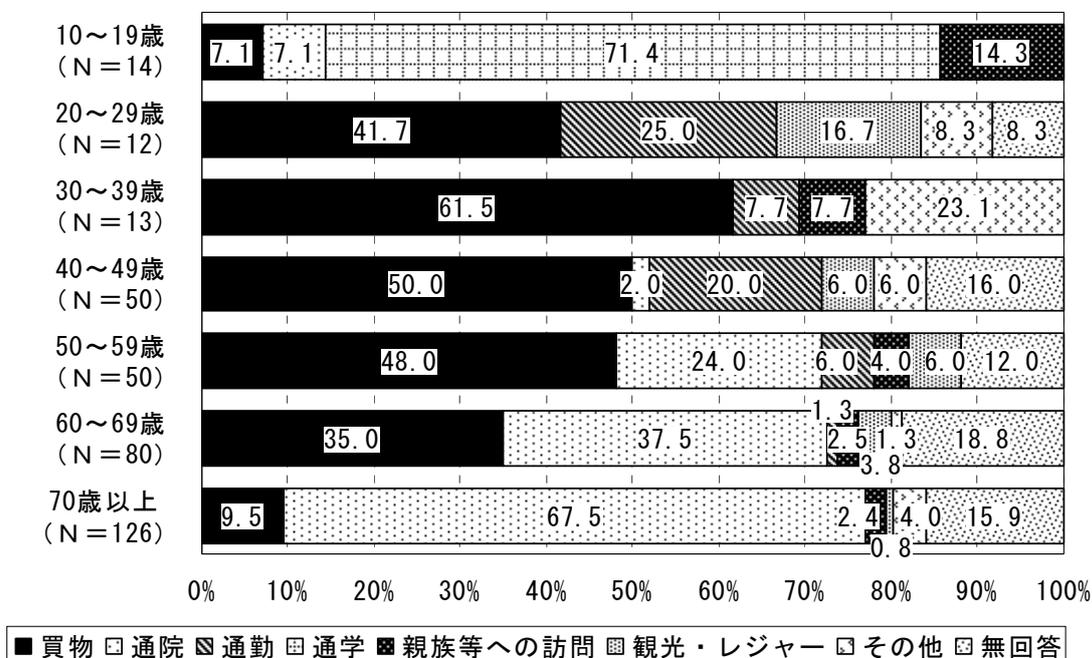
年齢別にみると、灘線では10～19歳の7割が「通学」となっており、20～29歳の4割、30～39歳の6割、40～49歳、50～59歳では5割の利用者が主に「買物」目的で利用すると回答している。また、60歳以上の高齢者については「通院」での利用が最も多くなっている。洲本線を利用するのは高齢者が多く、主に「通院」目的での利用が多い。

図表Ⅱ - 11 利用目的：航路別

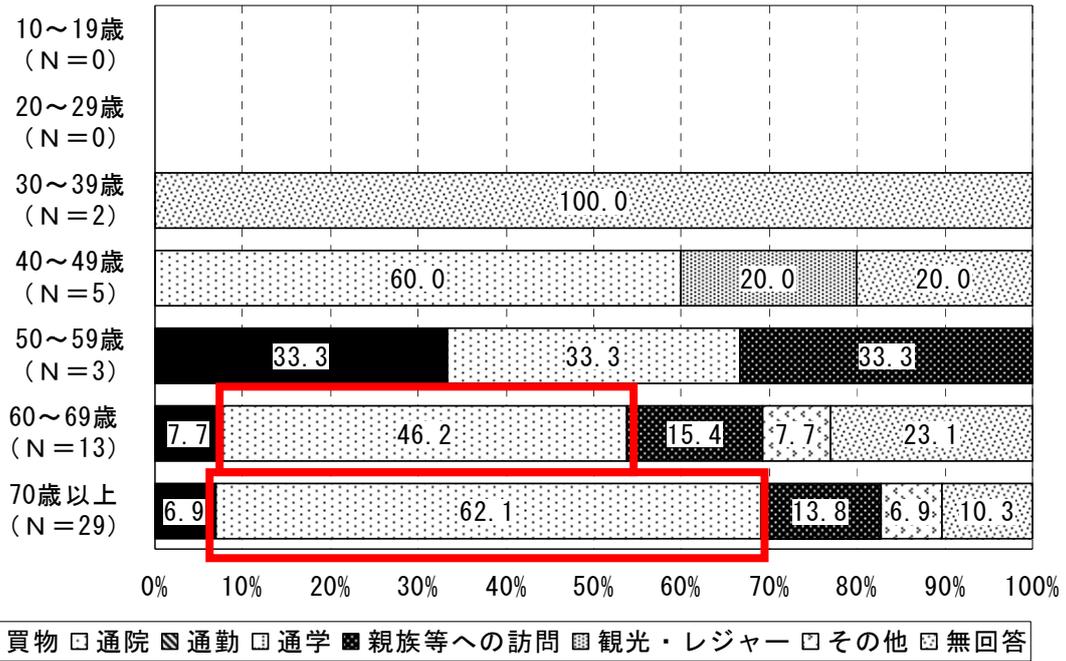


図表Ⅱ - 12 利用目的：年齢別

【灘線】



【洲本線】

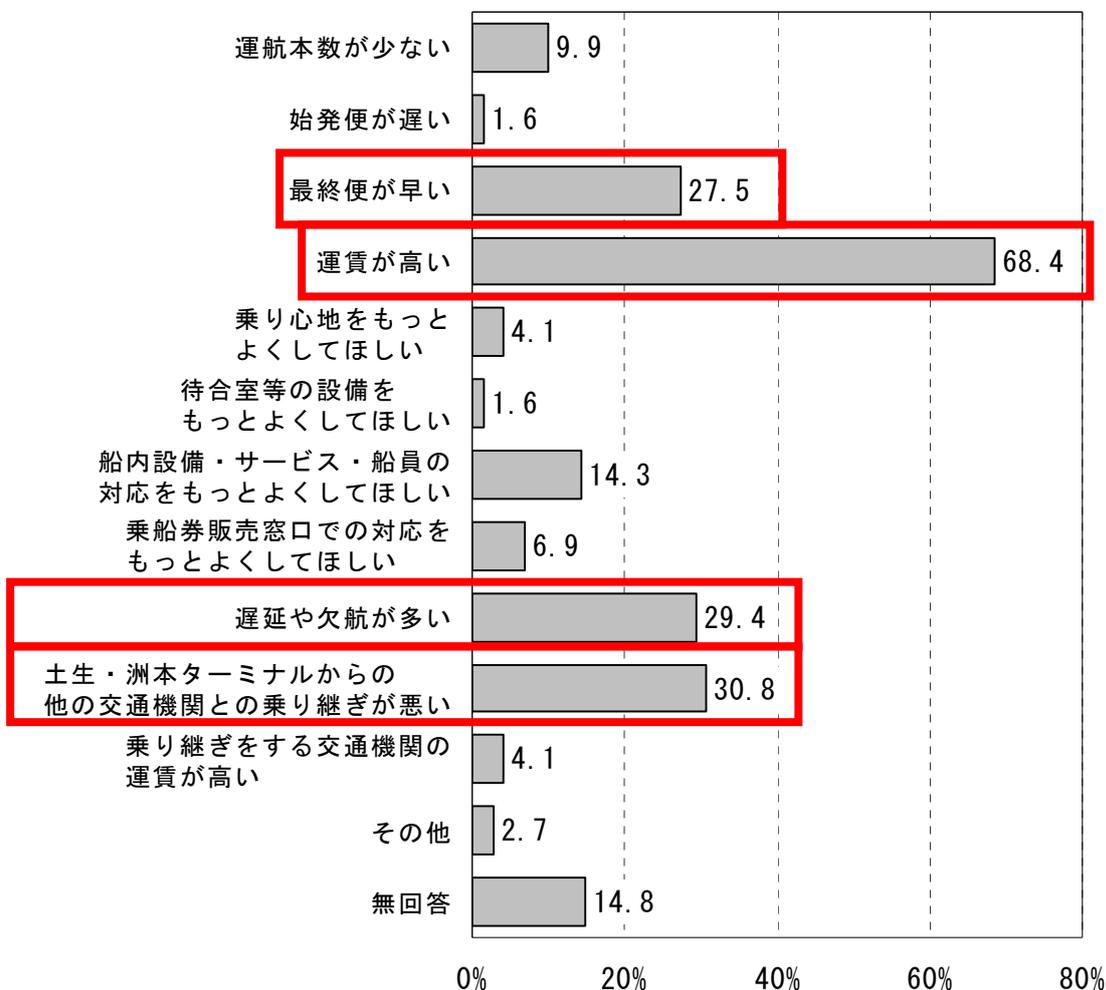


③ 航路運航における改善要望

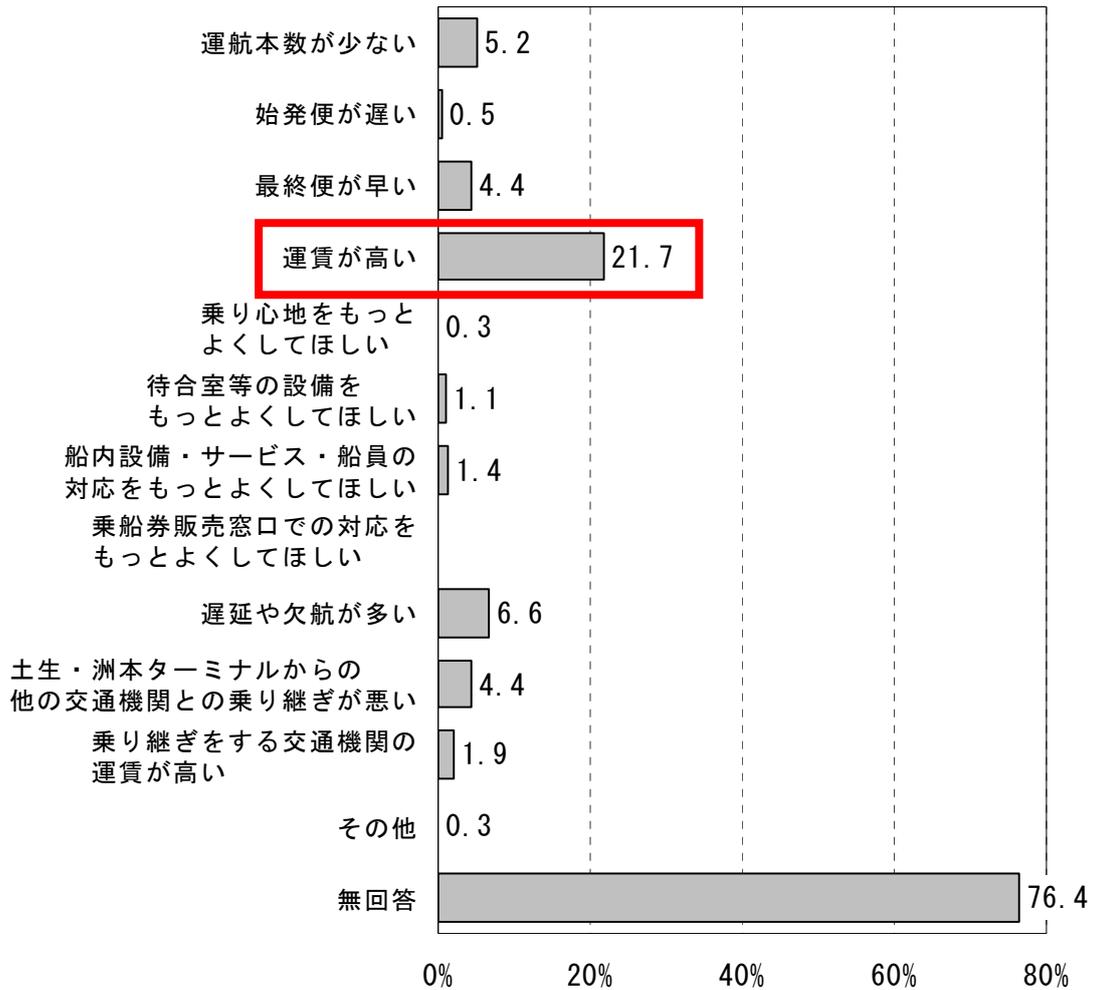
島民に灘線の航路運航における改善要望を尋ねたところ、「運賃が高い」が68.4%と最も多く、「土生・洲本ターミナルからの他の交通機関との乗り継ぎが悪い」が30.8%、「遅延や欠航が多い」が29.4%となっている。また、洲本線では、「運賃が高い」が21.7%と最も多く、「遅延や欠航が多い」が6.6%、「運航本数が少ない」が5.2%となっていた。

また、運航本数が少ないと回答した方に増便の希望時間帯を尋ねたところ、灘線の増便希望時間帯は、「20時台」が33.3%と最も多くなっていた。実際に島民の方に尋ねたところ、遅い時間の便があれば、淡路島で余裕を持って用事を済ませることができるといった声があった。

図表Ⅱ - 13 航路運航における改善要望：航路別
【灘線（複数回答・N=364）】

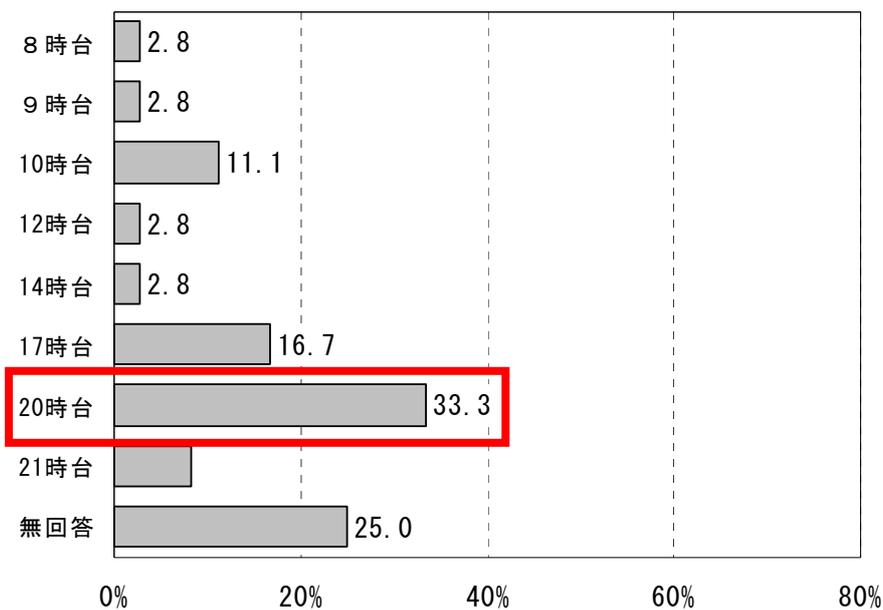


【洲本線（複数回答・N=364）】



図表Ⅱ - 14 増便の希望時間帯

【灘線（複数回答・N=364）】

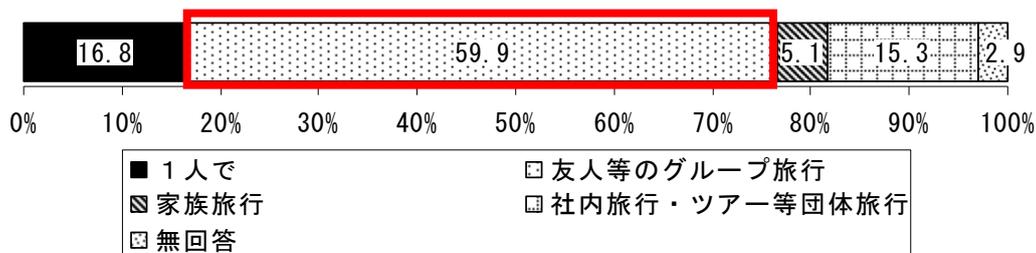


(3) 観光客の利用実態の把握（平成25年11月に実施した観光客アンケート結果より²⁾）

① 旅行形態

沼島を訪れる観光客を対象にアンケート調査を実施し、旅行形態について尋ねたところ、「友人等のグループ旅行」が59.9%と最も多く、「1人で」が16.8%、「社内旅行・ツアー等団体旅行」が15.3%と続いている。

図表Ⅱ - 15 旅行形態（N=137）

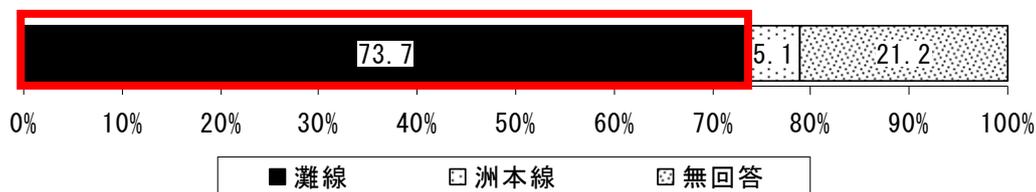


（資料）「沼島航路確保維持に向けた航路実態調査」 観光客アンケート結果より。（以下同様）

② 利用航路

沼島を訪れる際に利用した航路を尋ねたところ、「灘線」が73.7%と最も多く、「洲本線」は5.1%となっていたことから、観光客は主に灘線を利用して島を訪れていることがわかる。

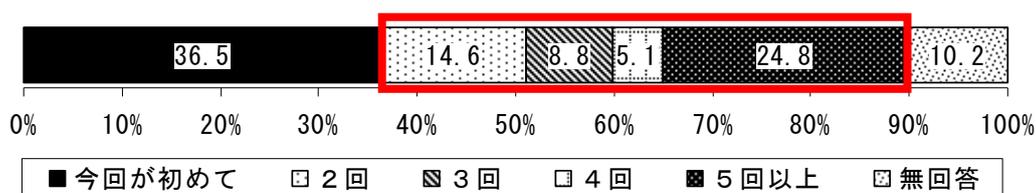
図表Ⅱ - 16 利用航路（N=137）



③ 来島回数

来島回数は、「今回が初めて」が36.5%と最も多く、「5回以上」が24.8%、「2回」が14.6%と続いている。4割が初めて島を訪れているが、リピーターも多くなっていることが特徴である。

図表Ⅱ - 17 来島回数（N=137）

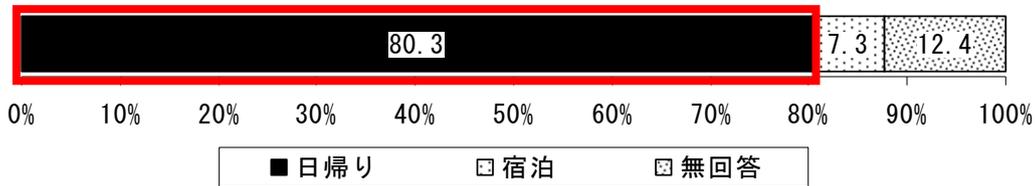


²⁾ 平成25年11月に沼島を訪れた観光客を対象にアンケート調査を実施し、137通の回答を得た。実施概要と詳細な結果については、資料編の37ページ以降を参照。

④ 滞在日数

滞在期間は、「日帰り」が80.3%と最も多く、「宿泊」が7.3%となっており、日帰りでの観光がほとんどである。

図表Ⅱ - 18 滞在期間 (N=137)

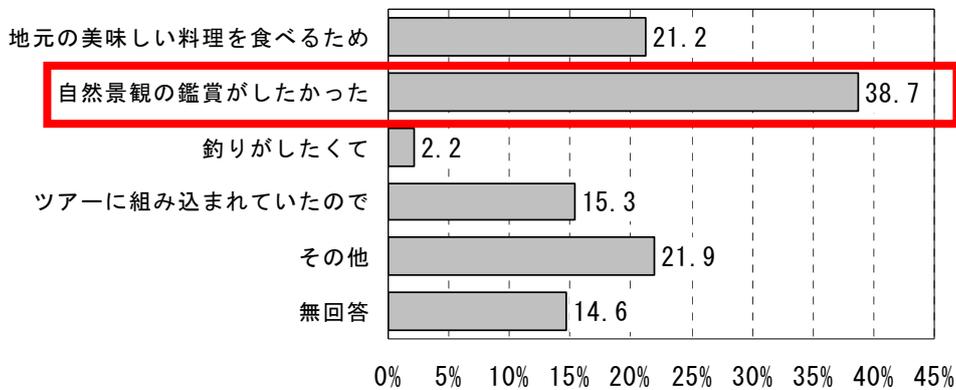


⑤ 来島目的

来島目的は、「自然景観の鑑賞がしたかった」が38.7%と最も多く、「地元の美味しい料理を食べるため」が21.2%、「ツアーに組み込まれていたため」が15.3%と続いている。

その他の回答をみると、「神話・歴史を学ぶため」が11人、「吟行」が5人、「同窓会」が4人となっており、特に「神話・歴史を学ぶため」が利用者の約1割を占めていることが特徴である。

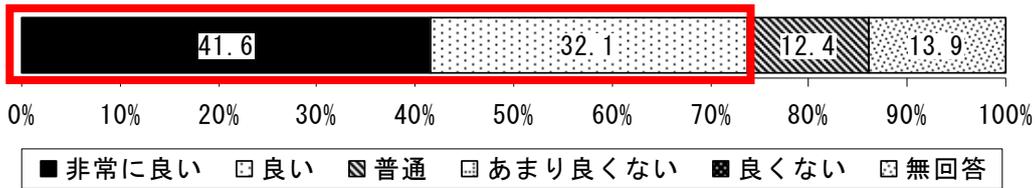
図表Ⅱ - 19 来島目的 (N=137)



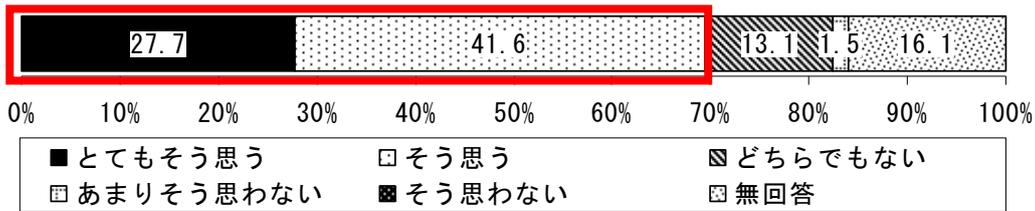
⑥ 沼島の印象と再訪希望

沼島を訪れた印象は、「非常に良い」と「良い」を合わせた割合が7割強となっており、大変よい印象を持たれていることがわかる。また、もう一度沼島を訪れたいか尋ねたところ、「とてもそう思う」と「そう思う」を合わせた割合が約7割となっていた。このように、島を訪れる観光客には、大変好感を持って受け入れられていることがわかる。

図表Ⅱ - 20 沼島を訪れた印象 (N=137)



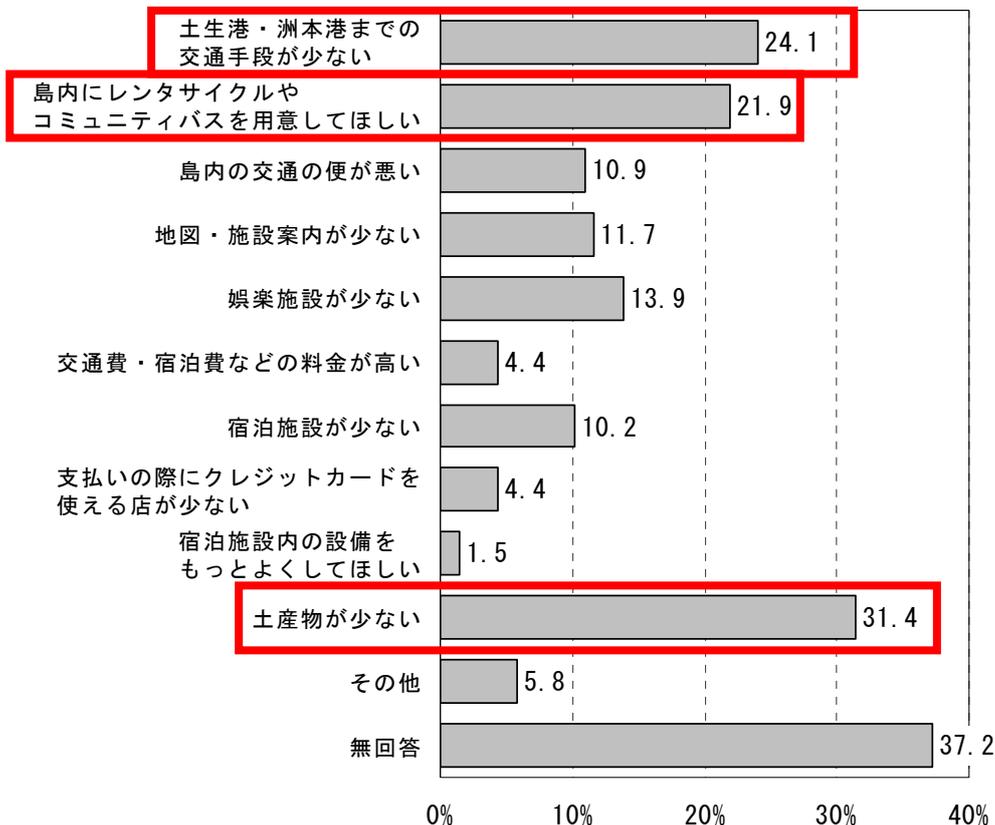
図表Ⅱ - 21 もう一度沼島を訪れたいか (N=137)



⑦ 島内観光における改善点

島内観光における改善点は、「土産物が少ない」が31.4%と最も多く、「土生港・洲本港までの交通手段が少ない」が24.1%、「島内にレンタサイクルやコミュニティバスを用意してほしい」が21.9%と続いている。その他についてみると、飲食店を増やしてもらいたいという回答が2人からあった。

図表Ⅱ - 22 島内観光における改善点 (N=137)



(4) 航路損益の概要

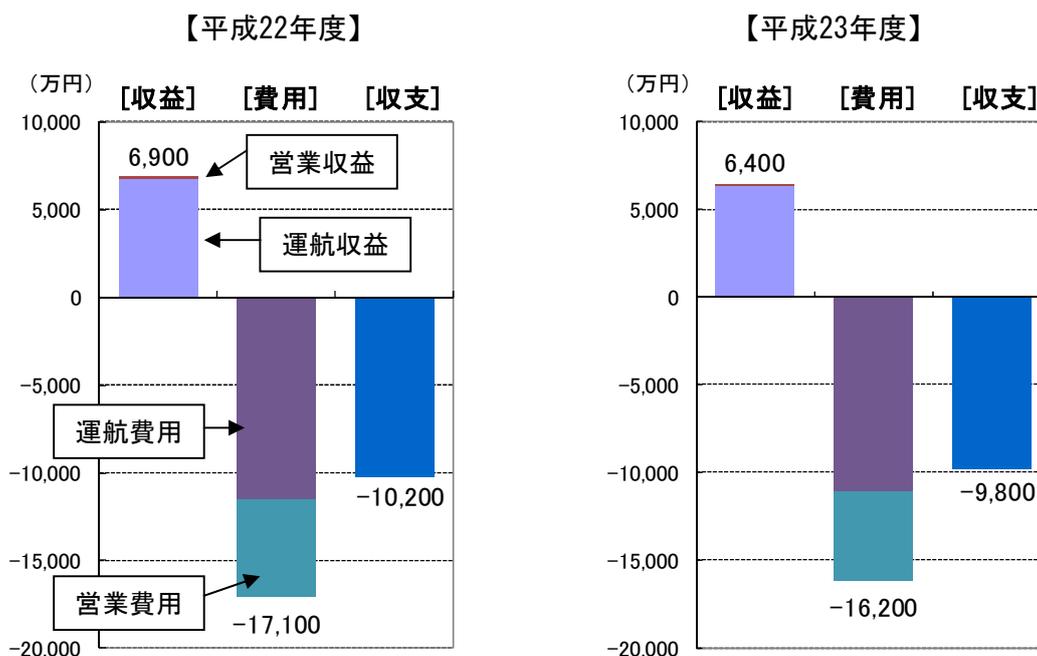
① 航路収支の概要

1) 航路収支の推移

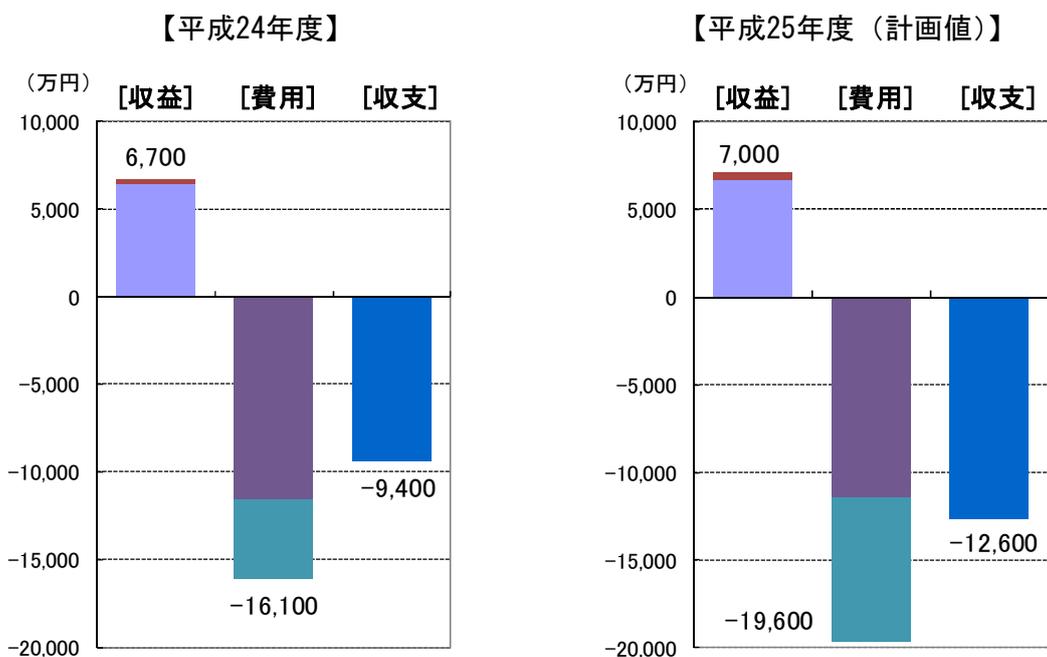
航路収支について、収益から費用を引いた年間の航路収支をみると、平成22年度は1億200万円の赤字となっているが、平成24年度については、9,400万円となっており、年々赤字幅に改善傾向がみられている。

また、沼島航路確保維持改善協議会「平成25年度 離島航路確保維持計画（沼島航路）」に示された平成25年度の計画値をみると、年間収支見込額は、収益が約7,000万円に対し、費用は約1億9,000万円となっており、損益は1億2,600万円の赤字が見込まれている。このような損益の赤字拡大の理由として、旅客輸送量の増加に伴い収益は増加する一方で、費用では、「しまちどり」の新造に伴う減価償却費が増加することが要因としてあげられている。また、今後の見通しとしては、アルミ船による燃料の向上が期待できるため、損失額の圧縮を図ることが示されている。

図表Ⅱ - 23 航路収支の推移



(資料)平成24年度までは沼島汽船提供資料より作成。平成25年度は沼島航路確保維持改善協議会「平成25年度 離島航路確保維持計画（沼島航路）」より作成。（次ページも同様）



2) 主な収入と支出項目

航路の主な収入は旅客運賃が約8割を占めており、次いで小荷物運賃、貨物運賃、手荷物運賃等となっているが、それぞれの額の規模は小さい。また、主な費用は、船員費が約4割、燃料潤滑油費が約2割と多くなっており、それ以外の費目は店費、その他船費（船舶修繕費等）、減価償却費となっている。

② 航路損益の特徴

1) 観光客の増加による収入の増加

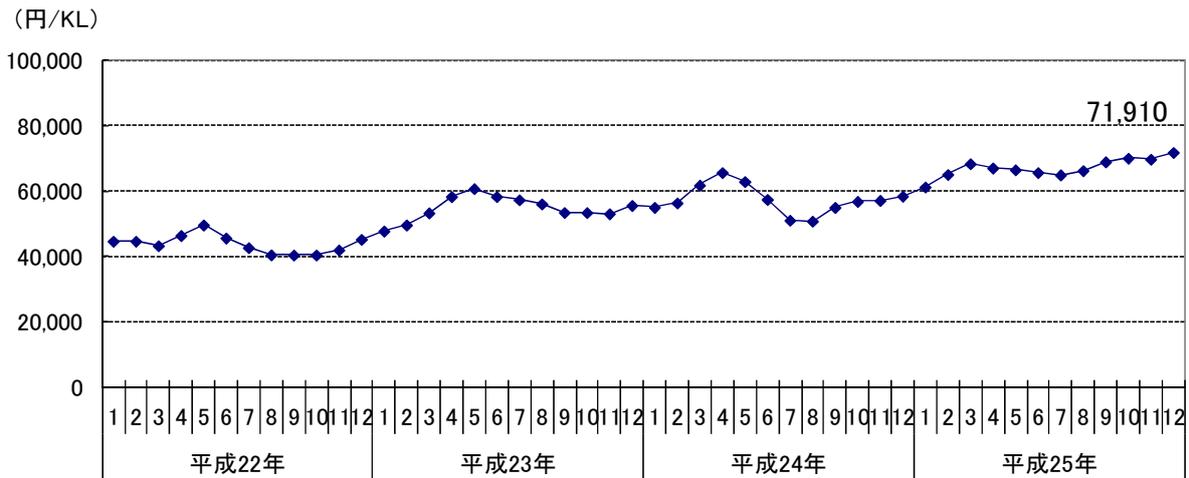
平成25年4月に総合観光案内所「吉甚～よしじん～」のオープン) や、沼島がテレビ番組等で取り上げられるなど、知名度が上昇していることを受け、観光客の利用が増加している。観光客のほとんどは土生港から灘線を利用して沼島を訪れており、この傾向は続くと考えられる。そのため、運賃収入の増加は航路損益改善の大きな要因となっている。一方で、手荷物・小荷物・貨物運賃収入は減少傾向で推移している。

2) 燃料費高騰による収益の圧迫

利用客が増加することで、運航収益が増加する一方で、燃料価格の高騰により、運航費用が増加している。

特に、近年の燃料価格（原油輸入価格）は年々上昇傾向にある。平成24年8月には50,900円/KLまで下がったものの、その後徐々に上昇し、平成25年12月時点では71,910円/KLまで上昇している。各種報道等によると、価格上昇の要因として、昨今の円安や需給のひっ迫等が指摘されていることから、今後も燃料価格は増加傾向で推移すると考えられる。そのため、燃料費の高騰は費用増加の大きな要因となっている。

図表Ⅱ - 24 燃料価格の推移



(資料)石油連盟「原油・石油製品輸入金額」より作成。

(5) 沼島航路の課題

① 灘線の利用者は増加する一方、洲本線の利用者は減少

利用者数をみると、灘線は観光客の利用が多く、徐々に増加傾向だが、島民の利用がほとんどの洲本線は島民人口の減少もあり、減少傾向で推移している。アンケート調査から各路線について利用実態をみたところ、灘線の利用は島民の生活航路としての利用が多いことに加え、観光客の約8割が灘線を利用して沼島を訪れるなど、欠かすことのできない航路として利用されている。一方で、洲本線は島民の約4割が利用しないと回答しているなど、利用率は低くなっている。

上記の要因から、航路損益の状況を見ると、灘線の運航収益は増加している一方で、洲本線については減少している。

② 運賃の高さ

島民アンケートの結果をみると、灘線、洲本線のいずれについても運賃の高さを改善してもらいたいという要望が多くなっている。離島航路として、島民負担を可能な限り減らすことは、今後の航路の維持存続のために必要な検討課題である。

③ 燃料費の高騰による運航費用の増加

近年の燃料費の高騰を受けて、運航費用が増加傾向にある。平成25年4月から低燃費のアルミ船「しまちどり」が就航しており、燃料費の削減が期待されるものの、運航費用のうち、約2割を占める燃料潤滑油費の存在は大きい。引き続き、燃費運航（燃料の消費が少なくなる代わりに運航時間が長くなる運航方法）により、燃料潤滑油費の削減を図ることが必要である。

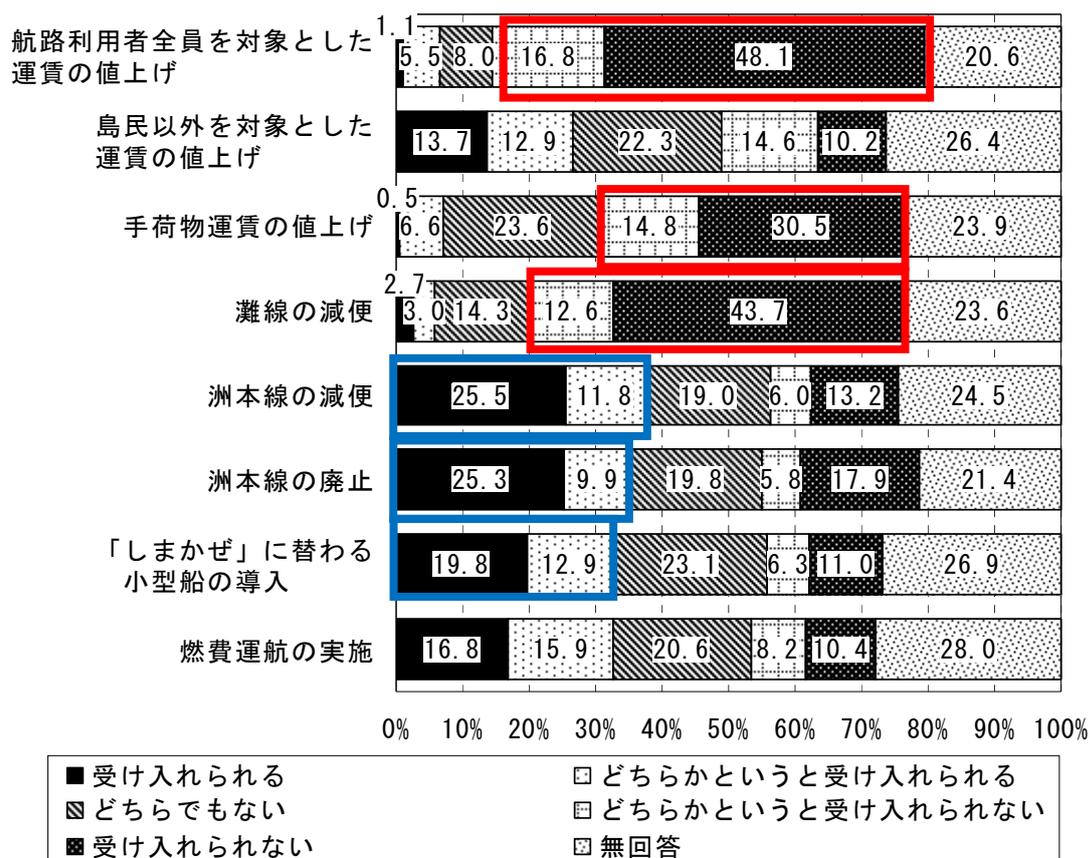
④ 航路の確保・維持のための負担受け入れ

沼島航路を取り巻く現状は大変厳しい。こうした状況の中、生活航路としての沼島航路を維持していくためには、利便性の向上を図ることが必要である。

島民を対象としたアンケートでは、航路運航の改善策として、運賃の高さやターミナルからの他の交通手段への乗り継ぎの悪さの改善などが指摘されている。しかし、これらの改善策を行うことになった場合、今以上に運航費用が増加し、場合によっては航路利用者に負担をいただく必要が出てくる可能性がある。

今回、島民アンケートでは、航路の確保・維持のための負担受け入れ可否について尋ねている。その結果をみると、負担を「受け入れられる（「受け入れられる」と「どちらかという受け入れられる」の合計）」内容として多かったのは、「洲本線の減便」「洲本線の廃止」「しまかぜ」に替わる小型船の導入」であった。一方、「受け入れられない内容（「受け入れられない」と「どちらかという受け入れられない」の合計）」は、「航路利用者全員を対象とした運賃の値上げ」「灘線の減便」「手荷物運賃の値上げ」であった。今後は航路利用者を対象としたアンケートの調査結果も踏まえ、航路の維持・改善の取組みを行っていくことが求められている。

図表Ⅱ - 25 航路の確保・維持のための負担受け入れの可否（N=364）



（資料）「沼島航路確保維持に向けた航路実態調査」 島民アンケート結果より。

Ⅲ. 国・自治体による支援策の整理

離島航路は、過疎化の進行に加えて、燃料費、修繕費等運航コストの高騰等により厳しい環境に置かれていることから、全国の離島航路を持つ自治体では様々な支援策が行われている。本章では、離島振興に関係が深い事業について概要を整理する。

1. 国による取組みや支援策

(1) 国土交通省「地域公共交通確保維持改善事業」

国土交通省が、生活交通において存続の危機に瀕している唯一かつ赤字の航路に対し、地域の多様な関係者からなる協議会での議論を経て作成された「生活交通ネットワーク計画／離島航路確保維持計画」に基づき実施される取組みに対し、離島航路への運営費補助を行い、島民生活に必要な離島航路の確保・維持を支援する事業。

(i) 離島航路運営費等補助

地方公共団体（都道府県・市町村）、交通事業者、国（地方運輸局）、住民や利用者代表等で構成する「地域協議会」において策定した「生活交通ネットワーク計画（離島航路確保維持計画）」に基づき、航路運営に係る補助対象経費の1／2以内を国が補助する。

また、「生活交通ネットワーク計画（離島航路確保維持計画）」に基づき、離島航路事業者が離島住民を対象として、寄港地のバス運賃を限度とする運賃割引を実施する場合、割引した差額の1／2を国が補助する。

(ii) 離島航路構造改革補助

「生活交通ネットワーク計画（離島航路確保維持計画）」に基づき、船舶の公設民営化、省エネ・小型化船への代替建造等を行う場合、その費用の一部を国が補助する。

図表Ⅲ-1 離島航路にかかる確保維持事業の支援スキームと制度のポイント

支援スキーム
<ul style="list-style-type: none"> ■ 協議会において、離島の生活に必要な不可欠な航路の確保維持の内容について議論し、生活交通ネットワーク計画を策定し、収支見込みを含めて国(運輸局)へ認定申請。 ※ 当該計画は、離島航路確保維持に係る事業のみの計画として作成することも可。 ■ 補助対象経費の1/2以内を国が補助。補助対象経費は、実績収支差見込額に効率化係数を乗じて算出。 ※ 補助対象とする航路の考え方については基本的に現行(唯一かつ赤字の航路)と同様。 ■ 当該計画に基づき、国(本省)が、補助対象期間の開始以前に補助額を内定し運輸局を通じて事業者へ提示。 ■ 事業終了後に計画に位置付けのある事業を実施した事業者が国(運輸局)へ補助申請。計画通りの事業運営がなされたかを確認(監査)した後、国から事業者に対し補助金交付。
制度のポイント
<ul style="list-style-type: none"> ■ 事業実施の前提として、地域の協議会での議論を経て生活交通ネットワーク計画を策定。 ■ 維持確保事業の計画の策定(収支見込みの算出)にあたっては、移動環境改善の一環として、島民を対象とした割引運賃を設定する場合には、当該対象航路の存する地域の地バス等の運賃水準までの差を目安(最大引き下げ幅)として、一定の要件の下で、運賃を引き下げて設定した場合の収入を基に算出することを認めることで、運賃引き下げについても加味した支援をする。 ■ 欠損抑制に資する構造改革への支援として、船舶の公設民営化、省エネ・小型化船への代替建造の費用の一部を補助する。また、確保維持事業(航路補助)の対象外の離島航路についても、一定の要件の下で、船舶の代替建造費(船価)の一部を補助することとあわせて、当該補助相当分を原資とした運賃引き下げ(島民を対象)を求めることで、運賃引き下げの実施を支援する。

(資料)国土交通省「地域公共交通確保維持改善事業」説明資料より。

(2) 国土交通省「離島活性化交付金」

平成25年4月から全面施行された改正離島振興法を踏まえ、離島における地域活性化を推進し、定住の促進を図るために創設した離島活性化交付金により、海上輸送費の軽減等戦略産業の育成による雇用拡大等の定住促進、観光の推進等による交流の拡大促進、安全・安心な定住条件の整備強化等の取組みを支援する事業。

図表Ⅲ-2 離島活性化交付金の対象

<ul style="list-style-type: none"> ◆ 事業主体: 都道府県、市町村、民間団体 ◆ 対象事業: 以下の事業メニューに該当するもの ◆ 補助率: 都道府県、市町村、一部事務組合…予算の範囲内で各事業の1/2以内 民間団体…予算の範囲内で各事業の1/3以内(ただし、国の負担額は、地方公共団体の負担額と同額までとし、都道府県、市町村、一部事務組合を通じた間接補助とする。) ◆ 事業期間: 原則として3年以内 ◆ 成果目標: あらかじめ提出する事業計画において、成果目標を設定 		
<p>「定住促進」事業</p> <p>産業活性化事業 雇用機会の創出のための戦略産品開発 戦略産品の移出に係る輸送費支援</p> <p>定住誘引事業 U・J・Iターン希望者のための情報提供 空家改修等の人材受入れのための施設整備</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="font-size: small; text-align: center;">戦略産業の育成 戦略産品の輸送費支援</p>	<p>「交流促進」事業</p> <p>離島における地域情報の発信</p> <p>交流拡大のための仕掛けづくり</p> <p>島外住民との交流の実施の推進</p> <div style="text-align: center;">  <p>観光メニュー開発</p> </div>	<p>「安全安心向上」事業</p> <p>災害時の孤立防止のための防災体制の見直し</p> <p>離島のエネルギー自立のための調査、計画策定</p> <div style="text-align: center;">  <p>エネルギー自立のための調査</p> </div>

(資料)国土交通省「離島活性化交付金」説明資料より。

(3) 農林水産省「離島漁業再生支援交付金」

離島振興法で指定された離島及び沖縄・奄美・小笠原各特措法の対象地域のうち、航路時間で概ね30分以上離れているなどの離島、市町村が策定する市町村離島漁業集落活動促進計画に基づいて、集落協定を締結した漁業集落を対象として、漁業集落内で漁場の生産力向上と利用に関する話合を行い、その結果策定された「集落協定」に基づいて実施される次の活動を支援の対象行為とする。

(1) 漁場の生産力の向上と利用に関する話合

(2) 漁場の生産力の向上に関する取組み（毎年度一つ以上実施）

種苗放流、漁場の管理・改善、産卵場・育成場の整備（柴、竹、築いそ等）、水質維持改善（養殖漁場の水質調査等）、植樹・魚付き林の整備、海岸清掃、海底清掃、漁場監視、その他

(3) 集落の創意工夫を生かした取組み（毎年度一つ以上実施）

(4) 農林水産省「農業・林業・水産業関係交付金（産地水産業強化支援事業）」

産地の水産業を強化するための計画に基づき、地域が行う取組みに対し総合的に支援する事業。水産業強化支援事業では、協議会が策定した計画に基づいて実施する地域漁業の課題克服へ向けた積極的な取組みを総合的に支援を行うこととされている（補助は1/2以内）。

(5) 厚生労働省「離島に居住する妊婦が健康診査を受診するための交通費等の支援に係る地財措置」

改正離島振興法に、「妊婦が健康診査を受診し、及び出産に必要な医療を受ける機会を確保するための支援」が盛り込まれた。これに従って、平成25年度より、妊婦の健康診査又は出産に係る保健医療サービスを提供する病院、診療所等が設置されていない離島に居住する妊婦の健康診査受診時・分娩時にかかる交通費及び宿泊費の支援に要する経費につき、特別交付税措置を講じることとされている。

(6) 文部科学省「へき地児童生徒援助費等補助金のうち離島高校生修学支援事業」

へき地教育振興法及び離島振興法に基づき、交通条件及び自然的、経済的、文化的諸条件に恵まれない山間地、離島等のへき地学校の児童生徒を対象として、都道府県及び市町村が負担するスクールバス・ボート等購入費、遠距離通学費等、保健管理費及び離島高校生修学支援費に要する経費について、国がその一部を補助することにより、これらの負担を軽減し、教育水準の維持向上を図る事業。

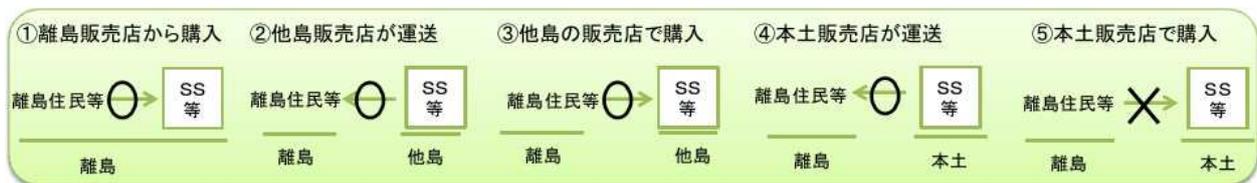
スクールバス・ボート等購入費、遠距離通学費等、保健管理費及び離島高校生修学支援費に要する経費について、都道府県及び市町村が負担する場合に国がその一部を補助することとされている。

(7) 資源・エネルギー庁「離島ガソリン流通コスト支援事業」

本土に比べて割高な離島のガソリン小売価格を実質的に下げることが目的として実施する事業。販売店が離島の消費者等にガソリンを値引き販売した場合、その値引き分を国が販売店を対象に補助を行う。

販売店が存在する離島は全て補助対象となるほか、販売店が存在しない離島であっても、島外の販売店がガソリンを輸送しているなど島で消費されることが明確な場合は補助の対象となる。ただし、離島住民等が本土販売店でガソリンを購入しているケースは、離島で消費されることが明確でないため、補助の対象外となる。自動車用だけでなく、農業用や漁業用のガソリンも補助の対象となり、また観光客が購入するガソリンも補助対象となる。

図表Ⅲ-3 事業における補助対象の考え方



(資料)資源・エネルギー庁「離島ガソリン流通コスト支援事業」説明資料より。

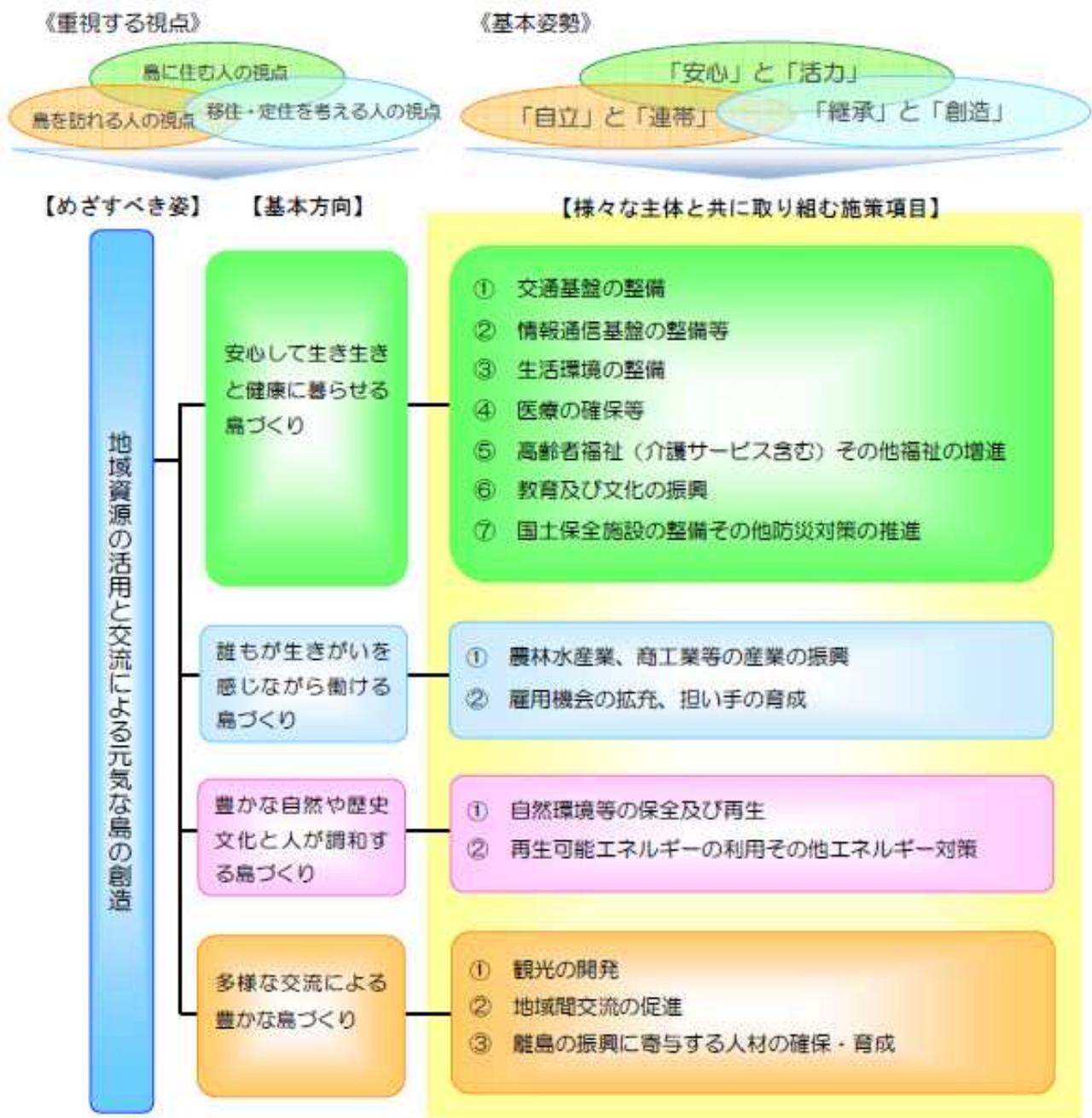
2. 自治体による取組みや支援策

(1) 兵庫県「離島振興計画」

改正離島振興法に基づく、兵庫県の離島振興の基本となる計画。

県内離島地域が急速な過疎化や高齢化の進行に加え、基幹産業である一次産業の停滞といった課題を抱える中、産業基盤や生活基盤のより一層の向上を図り、交流人口や定住人口の増加に向けた取組みを推進し、離島地域の自立的な発展を促進するため、今後の離島振興の基本となる方向と具体的施策を示す「兵庫県離島振興計画」を策定した。

図表Ⅲ-4 兵庫県「離島振興計画」における離島振興施策体系表



(資料)兵庫県「離島振興計画」より。

(2) 兵庫県「あわじ環境未来島構想」

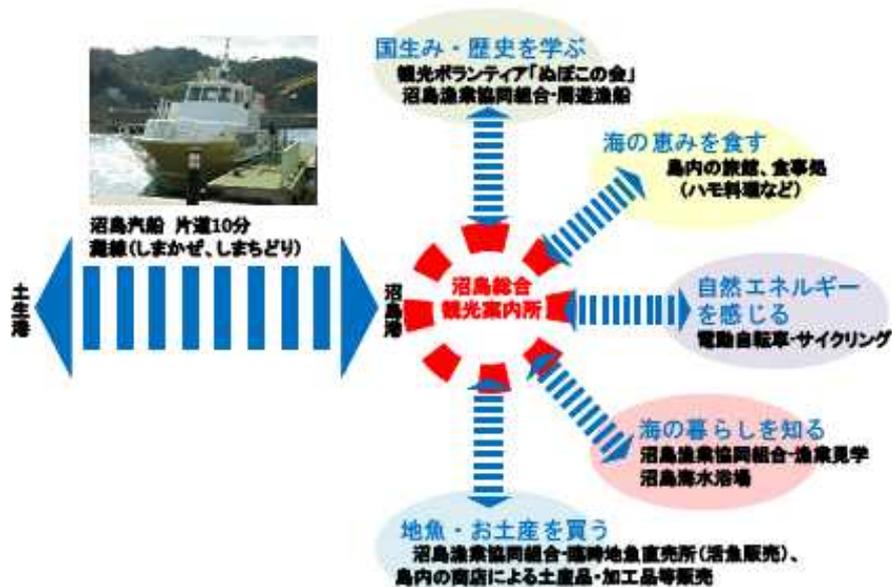
兵庫県が進める地域活性化総合特区を活用した取組みで、12月22日に国の指定を受けた。

南あわじ市沼島（ぬしま）は、太平洋に面して気候が温暖で日照量が豊富な一方、離島として東南海・南海地震などによる被害や孤立が懸念されている。

このため、島民の意欲・知恵と先端技術を融合させながら、①全世帯参加のエネルギー自立の社会実験を行うとともに、②こうした地域単位でのエネルギー自立を将来的に支える電源モジュール間の効率的な電力融通の実証に取組み、災害に強いエネルギー自給100%の島をめざす。さらに、③こうした新しいエネルギーシステムが伝統の暮らしやなりわいに溶け込み一体化した「低炭素で自立する島」が体験できる地域として、古事記に記された国生み神話にもふれながら、子どもから高齢者まで豊かな自然の中で健康を取り戻すブルー・エコツーリズムを展開する。

特に、ブルー・エコツーリズムについては、立地の良い空き家を活用し、沼島のエネルギー自立の取組みを紹介するほか、新鮮な魚介類の食を楽しめ、海の魅力にふれることのできる総合拠点を整備する。

図表Ⅲ-5 ブルー・エコツーリズム拠点の有する機能



(資料)兵庫県「あわじ環境未来島構想提案書」より。

(3) 南あわじ市「沼島地区解体家屋廃材海上輸送費補助金」

沼島地区において家屋の解体、建て替え又は修繕の際に発生する廃材の海上輸送に高額な費用が必要となるため、廃材を処理業者に引き渡すために行う海上輸送に対し、海上輸送費を負担した者を対象に、解体家屋廃材海上輸送費補助金を交付する。

(4) 南あわじ市「沼島高齢者島外通院交通費助成金」

① 概要

沼島島外へ通院する沼島地区に居住する高齢者に対し船賃の一部を助成することにより、離島であることによる経済的な負担を和らげることを目的として、通院1回につき200円とし、助成対象期間毎に12回を限度として実施。

② 交付対象者

- 1) 沼島地区に居住する後期高齢者医療被保険者
- 2) 沼島島外の保険医療機関等に通院した者
- 3) 助成金交付申請時において後期高齢者医療保険料の滞納がない者

(5) 南あわじ市「沼島デイサービス事業」

沼島地区に居住するおおむね65歳以上の高齢者を対象に、通所による食事及び日常動作訓練等各種サービスを提供することにより、高齢者等の健康的な生活の保持、心身機能の維持向上による要介護状態の予防、社会的孤立感の解消を図るとともに、いつまでも地域でいきいきと生活できるようにすることを目的として実施する事業。

南あわじ市沼島総合センターにおいて、下記のサービスを実施する。

- (1) 給食サービス
- (2) 健康チェック
- (3) 日常動作訓練
- (4) レクリエーション

サービスの利用は、1人週1回とし、利用した場合、利用者は1日当たり500円の利用料を負担する。

IV. 離島航路改善に関する事例研究

本調査で実施した島民アンケート結果では、灘線、洲本線のいずれも運賃の高さを改善してもらいたいという要望が多くなっていた。

そうした中、国土交通省では「地域公共交通確保維持改善事業」の中で、離島住民の負担軽減のため、離島住民運賃割引補助制度を実施している。沼島島民からの運賃割引の要望が大きかったことを踏まえ、離島住民運賃割引補助制度を導入している航路が全国にどれだけ存在し、導入した航路でどのような運賃設定が行われているか整理を行った。

1. 運賃割引補助による島民の負担軽減

(1) 離島住民運賃割引補助制度の概要

離島住民運賃割引補助制度の目的は、地方バス運賃と比べて、割高な路線の運賃を割引し、島民負担の軽減をねらうものである。

運賃設定については、移動環境改善の一環として、島民を対象とした割引運賃を設定する場合、当該対象航路のある地域の地バス等の運賃水準までの差を目安（最大引き下げ幅）とすることとされている。また、一定の要件の下で、運賃を引き下げて設定した場合の収入を基に算出することを認めることで、運賃引き下げについても加味した支援をすることとされている。

(2) 制度を導入した航路の一覧

現在、離島住民運賃割引補助制度を導入している航路は全国に18航路ある。特に、長崎県や鹿児島県など、多くの離島を持つ自治体では積極的に導入されている。

また、制度導入による効果については、多くの航路で平成25年度より取組みが行われており、開始されてからまだ時間が経過していないこともあり、利用者数の増加につながっているかまでは把握できていない。

図表IV-1 離島住民運賃割引補助制度を導入している航路の一覧

	事業者名	航路名	区間	距離 (km)	2等運賃 (a)	地バス等運賃 (b)	島民割引運賃	開始月
1	シーパル女川汽船(株)	女川～江島	女川～江島	13.8	1,050	600	650	H24.4
			女川～出島	8.4	750	420	450	
			女川～寺間	7.5	750	380	450	
2	網地島ライン(株)	石巻～長渡	石巻～大泊	17.0	1,200	700	900	H24.8
			石巻～仁斗田	19.0	1,200	850	900	
			石巻～網地	25.2	1,300	1,050	1,100	
			鮎川～網地	6.5	450	360	400	
			鮎川～長渡	5.0	450	300	350	
3	粟島汽船(株)	粟島～岩船	粟島～岩船	35.0	1,830	1,200	1,200	H24.10
4	伊豆諸島開発(株)	父島～母島	父島～母島	59.0	4,230	1,298	1,360	H23.4
5	五島旅客船(株)	郷ノ首～福江	郷ノ首～土井浦	18.0	820	810	810	H25.10
			郷ノ首～奈留	32.0	1,340	1,280	1,280	
			郷ノ首～福江	49.8	1,890	1,800	1,800	
			若松～土井浦	13.5	680	640	640	
			土井浦～奈留	14.0	670	660	660	
			土井浦～福江	31.8	1,320	1,270	1,270	
6	五島市	浦～前島	浦～笠松	2.4	180	150	150	H25.4
7	(有)木口汽船	久賀～福江～柁島	田ノ浦～奥浦	6.5	480	360	360	H25.4
			田ノ浦～福江	11.5	760	560	560	
			福江～伊福貴	16.0	780	730	630	
			伊福貴～本窯	3.0	230	210	210	
8	(有)黄島海運	黄島～福江	黄島～赤島	4.0	350	250	250	H25.4
			赤島～福江	13.5	660	640	640	
9	竹山運輸(有)	度島～平戸	度島～平戸	12.4	620	430	430	H25.4
10	平戸市	平戸～大島	平戸～大島	12.0	640	500	500	H25.4
11	鷹島汽船(有)	阿翁～御厨	阿翁～船唐津	8.5	500	470	470	H25.10
			黒島～御厨	16.0	680	570	570	
			青島～御厨	6.5	440	280	280	
12	小値賀町	笛吹～大島～野崎	笛吹～大島	3.6	270	200	200	H25.10
			笛吹～六島	10.3	420	240	200	
			笛吹～野崎	16.1	500	380	380	
13	小値賀町	納島～柳	納島～柳	1.2	210	200	200	H25.4
14	嵯峨島旅客船(有)	嵯峨島～貝津	嵯峨島～貝津	6.2	450	350	350	H25.4
15	甌島商船(株)	串木野～甌島	串木野～甌島	60.4	4,260	1,680	4,040	H24.4
			串木野～甌島(高速)	55.2	5,930	1,680	5,570	
16	奄美海運(株)	鹿児島～喜界～知名	喜界～名瀬	65.0	3,500	1,840	2,500	H23.10
17	十島村	鹿児島～十島～名瀬	鹿児島～口之島	200.0	6,010	3,222	3,300	H25.7
			鹿児島～中之島	220.0	6,010	3,545	3,600	
			鹿児島～平島	257.0	6,820	4,141	4,200	
			鹿児島～諏訪之瀬島	277.0	6,820	4,463	4,500	
			鹿児島～悪石島	297.0	6,820	4,785	4,800	
			鹿児島～小宝島	332.0	7,800	5,349	5,400	
			鹿児島～宝島	345.0	7,800	5,558	5,600	
			名瀬～口之島	235.0	6,410	3,786	3,800	
			名瀬～中之島	215.0	6,410	3,464	3,500	
			名瀬～平島	178.0	5,510	2,868	2,900	
			名瀬～諏訪之瀬島	158.0	5,510	2,546	2,600	
			名瀬～悪石島	138.0	4,610	2,224	2,300	
			名瀬～小宝島	103.0	4,610	1,660	2,000	
名瀬～宝島	90.0	3,060	1,995	2,000				
18	三島村	鹿児島～三島	鹿児島～三島	153.0	3,500	2,470	2,500	H24.10

(資料) 国土交通省海事局調べ。

2. 先進事例ヒアリングの実施

(1) 実施概要

① 実施目的

島民負担軽減のため、離島住民運賃割引補助制度を導入している先進事例を対象に実態把握を行い、制度導入の背景や行政の支援等について尋ね、今後の取組みの参考とするため、ヒアリング調査を実施した。

② 訪問先

鷹島汽船有限会社（長崎県松浦市）

③ 実施日

平成25年12月20日

(2) 質問項目

1) 実施している離島住民運賃割引補助制度の概要

2) 制度導入に至る経緯

- ・料金設定
- ・行政の支援
- ・住民への説明

3) 制度実施後の利用状況

- ・制度導入前後の利用者数の変化
- ・制度導入による住民からの評判

4) 今後の課題

(3) ヒアリングの概要

1) 実施している離島住民運賃割引補助制度の概要

(長崎県松浦市の導入事例)

- ・松浦市では、平成25年10月1日より、離島住民運賃割引申込書を提出した人を対象に運賃割引を実施している。申請には、申込書と一緒に免許証や保険証、住民票等の住所が確認できるものが必要。割引の対象は以下の通りとなっており、この区間以外は割引運賃の設定はない。（運賃は大人片道料金）

阿翁～船唐津間：470円（現行運賃は500円（約1割引））

黒島～御厨間：570円（現行運賃は680円（約2割引））

青島～御厨間：280円（現行運賃は440円（約4割引））

2) 制度導入に至る経緯

(導入の経緯)

- ・松浦市議会で航路の運賃が高いという指摘があり、島民割引制度の実施について、市民と市役所が協議を行った。
- ・平成25年10月1日から実施しており、導入に関する議論は半年前くらいから行っていた。
- ・導入に当たっては、長崎県平戸市で既に実施されていた事例を参考にした。平戸市では、条例を設け、平成25年4月1日より、住民票を持つ人を対象に「航路旅客運賃割引カード」を配布している。割引の対象は度島～平戸間で大人片道430円。(通常運賃は620円(3割引)) 港にある切符販売窓口で自分のカードを提示することで、割引運賃で切符を購入することができる。

(行政による支援)

- ・松浦市内の路線バスの運賃を参考にして割引後の運賃を設定した。市役所からバス会社に料金設定について問い合わせさせていただいた。
- ・長崎県が制度導入に積極的で、比較対象となる運賃調査、関係者を集めた説明会など県に積極的に支援をいただいた。

3) 実施後の状況

- ・島民のほぼ6割が割引後の運賃で利用している。
- ・導入に当たり、島民に対して適宜説明会を開催したことから、特に大きな不満等はなく、制度実施後も好評である。

4) 課題

- ・帰省などで島民以外の人と一緒だった場合に割引がきかない。その点について理解を得るのが難しい。

V. 航路損益シミュレーションの実施

島民割引を実施した場合、大幅な利用者の増加がない場合には、運航収入が減少し収益悪化が懸念されるが、航路の効率化や利便性向上といったサービスの見直しなど、事業者の経営努力によって、収益悪化をどの程度軽減できるかシミュレーションによって把握した。シミュレーションの具体的な設定については下記のとおりである。

1. シミュレーションのケースと設定条件

(1) 標準ケース（現状維持ケース）

○シミュレーションの概要

近年の利用動向が今後も継続し、運航便数・航路設定は現在と同様と想定する。

これを後のシミュレーションの基準となるベーシックな将来シナリオ（標準ケース）として設定する。

○シミュレーションのポイント

- ・運賃収入は直近3カ年のトレンドを延長。
- ・減価償却費、船舶修繕費は計画値を採用。
- ・その他支出項目は3カ年の平均値。
- ・「しまちどり」の減価償却により、費用が拡大することが見込まれる。

(2) 島民割引ケース

○シミュレーションの概要

島民アンケート結果では、運賃の高さについて改善を求める要望が多かったことから、離島住民運賃割引補助制度を活用するなど、島民割引を行うケースを想定する。

○シミュレーションのポイント

- ・割引運賃については、コミバス等市内の他の公共交通を参考に設定。
沼島港～土生港：300円、沼島港～洲本港：1,180円（それぞれ片道運賃）
- ・割引によって島民利用は増加しないと想定。
- ・運賃が下がることで、旅客運賃収入の減少が見込まれる。

(3) サービス見直しケース①：洲本線減便の実施

○シミュレーションの概要

島民アンケート結果から、負担を受け入れられるという回答が多かった洲本線の減便を実施したケースを想定する。

現在、洲本線は週3回（火・木・土）運航を行っているが、これを週2回（火・土）の運航に変更した場合について、シミュレーションを実施する。

○シミュレーションのポイント

- ・輸送人員減少による旅客運賃収入の減少。
- ・燃料潤滑油費などの運航費用は減少。
- ・両者を比較すると、運航費用減少効果の方が大きく、収支の改善が見込まれる。

(4) サービス見直しケース②：洲本線廃止と灘線増便の実施

○シミュレーションの概要

島民アンケート結果から、洲本線の廃止と、灘線の増便を実施したケースを想定する。現在、灘線は10便/日運航しており、アンケート調査から要望が高かった20時台に1便増加させることにより、11便/日とする。

○シミュレーションのポイント

- ・洲本線廃止による運航費用の減少と、灘線の増便による運航収入増加。
- ・灘線の増便によって燃料潤滑油費が増加するが、「しまちどり」の燃費が良く、洲本線廃止による燃料潤滑油費の減少効果が大きいことから、運航費用減少の方が上回り、収支の改善が見込まれる。

図表IV-1 ケース別航路損益の設定条件

科目	【標準ケース】	【島民割引ケース】	サービス見直しケース	
			【①洲本減便】	【②洲本廃止灘増便】
収益計(A+B)				
収益	A. 運航収益			
	(1)旅客運賃	近年の傾向を反映	割引運賃の適用	減便分の利用者減少
	(2)手荷物運賃	観光客と連動		利用者数増加
	(3)その他運航収益	直近3年の平均		利用者増加と連動
	B. 営業収益			
(1)雑収入	H24は一時金計上のためH23の値で固定			
費用計(C+D)				
費用	C. 運航費用			
	(1)燃料潤滑油費	直近3年の平均		減便分の航行距離減少
	(2)港費	直近3年の平均		港利用料金減少
	(3)船費	直近3年の平均		代理店手数料や利用料金減少
	(4)その他運航費用	修繕費・検査料を計上		
	D. 営業費用			
	(1)減価償却費	償却予定に従い計上		
(2)賃借料	直近3年の平均		港占有料の廃止	
(3)その他営業費用	直近3年の平均			

(凡例) : 収支改善要因

: 標準ケースと同様

: 収支悪化要因

2. シミュレーションの結果

航路損益シミュレーションの結果は以下のとおりである。

図表IV-2 航路損益シミュレーションの結果

[標準・島民割引ケース]

(単位:万円)

科目	年度	実績値 平成24年	【標準ケース】		【島民割引ケース】		
			金額	平成24年差	金額	標準差	平成24年差
収益計(A+B)		6,660	6,740	50	6,140	▲ 600	▲ 550
A. 運航収益		6,400	6,690	270	6,090	▲ 600	▲ 330
B. 営業収益(雑収入)		260	50	▲ 220	50	0	▲ 220
費用計(C+D)		16,110	17,630	1,510	17,630	0	1,510
C. 運航費用		11,630	11,380	▲ 260	11,380	0	▲ 260
D. 営業費用		4,480	6,250	1,770	6,250	0	1,770
収支差		▲ 9,450	▲ 10,890	▲ 1,460	▲ 11,490	▲ 600	▲ 2,060

[サービス見直しケース]

(単位:万円)

科目	年度	【ケース①洲本減便】			【ケース②洲本廃止灘増便】		
		金額	標準差	平成24年差	金額	標準差	平成24年差
収益計(A+B)		6,700	▲ 40	10	6,940	200	260
A. 運航収益		6,650	▲ 40	230	6,890	200	480
B. 営業収益(雑収入)		50	0	▲ 220	50	0	▲ 220
費用計(C+D)		17,270	▲ 360	1,150	16,920	▲ 720	790
C. 運航費用		11,020	▲ 360	▲ 620	10,680	▲ 710	▲ 970
D. 営業費用		6,250	0	1,770	6,240	▲ 10	1,760
収支差		▲ 10,570	320	▲ 1,140	▲ 9,980	920	▲ 530

(資料)平成24年度実績値は沼島汽船提供資料より作成。

(1) 標準ケース (現状維持ケース)

標準ケースの結果をみると、観光客の増加を始めとした旅客運賃収入の増加がある一方で、「しまちどり」の減価償却費の増加が大きく、収支差は平成24年度の実績値と比

較して約1,500万円程度拡大することが見込まれる。

(2) 島民割引ケース

島民割引を実施したことにより、旅客運賃収入が減少し、収支差は600万円程度拡大することが見込まれる（ただし、今回のシミュレーションでは、島民割引の実施による島民の利用者増加は織り込んでいない）。

(3) サービス見直しケース①：洲本線減便の実施

洲本線を減便した結果をみると、減便をしたことによる運航収益減よりも、燃料費削減による運航費用減の方が大きく、収支は320万円程度改善することが見込まれる。

(4) サービス見直しケース②：洲本線廃止と灘線増便の実施

洲本線を廃止し、灘線を増便した結果をみると、洲本線廃止による燃料費削減による運航費用減と、灘線増便による運航収益増により、収支は920万円程度改善することが見込まれる。

3. シミュレーション結果のまとめ

標準ケースでは、現状（平成24年度）よりも航路損益の収支差は拡大している。また、島民割引ケースについては、今回のシミュレーション結果からは、収益の悪化要因となることがわかる。

一方、航路維持のため、洲本線の減便を行ったケース①では、運航費用減少の方が運航収益減少分を上回るため、収支の改善が見込まれる。また、洲本線の廃止・灘線の増便を行ったケース②では、運航収益増加と運航費用減少により、ケース①よりも多くの収支改善が見込まれている。特に、ケース②の収益改善効果は島民割引による収支悪化を上回るものとなっている。

このように、島民割引の実施は航路事業者の収益悪化要因となるが、ケース①、②でみたような航路維持のための取組み方策と合わせて実施することにより、収益悪化は軽減または回避できると考えられる。

VI. 航路改善提案

これまでの検討を踏まえ、沼島航路の確保・維持のため、航路改善提案を行う。

1. 収益増加に向けた方策

現状

- 灘線の利用者は増加傾向で推移する一方、洲本線では減少傾向で推移。
- 総合観光案内所「吉甚」のオープン等により、観光客が増加。沼島について、テレビやラジオ、雑誌等で取り上げられるなど知名度は上昇。
- 手荷物・小荷物・貨物運賃収入は減少傾向で推移。

アンケート結果

- 観光客アンケートでは、「友人等のグループ旅行」等で訪れる人が多く、また島の印象も7割以上が良いと答えるなど、評価も大変高い。もう一度訪れたいという回答も約7割と多い。
- 一方、改善点として、「最終便の早さ」や「運航本数の少なさ」、「港から他の公共交通機関への乗り継ぎ」が指摘されている。
- 島民アンケートでは、航路運航における改善点として、運賃が高いという回答がどの年代でも多くなっていた。



検討の方向性

■交流人口を増やし、航路利用者数の増加を図る

- ・引き続き、観光振興に関する取組みを行うことで知名度を上げ、沼島を訪れてもらえるようPRを行う。
- ・今後も引き続き、観光振興に関する取組みを行うことで沼島の知名度を上げ、沼島を訪れてもらえるようPR活動に力を入れる。また、観光客アンケートからは、沼島を訪れた人の約7割がもう一度訪れたいと答えているなど、今後ともリピーターを増やすためのサービスの向上を図る。
- ・淡路島内の学校の学校行事（遠足）等で積極的に利用してもらえるように働きかける。
- ・コミュニティバスとの接続時間を考慮した運航ダイヤの再編。

■運賃の見直しを検討し、客単価の維持・向上を図る

- ・収益改善策として観光客など島民以外の利用者の客単価を高めることを検討する（例えば手荷物運賃について、荷物の種類ごとに料金を変える等）。

2. 費用削減に向けた方策

現 状

- 固定的経費（運航費、減価償却費）が8割以上を占めていることから、運航形態を変える等の抜本的な手法でなければ、大幅な経費削減は困難。
- 燃料潤滑油費は年々増加傾向だが、平成25年4月から導入されたアルミ船「しまちどり」による費用削減が期待されている。その一方で、昨今の円安や需要のひっ迫により、燃料価格は急騰しているため、今後の動向に注意が必要。

ア ン ケ ー ト 結 果

- 島民アンケートによると、灘線は「2週間に1回」以上利用するという回答が7割を占め、生活航路として利用頻度が高い一方、洲本線は「利用していない」という回答が4割を占めている。
- 航路の確保・維持のために受け入れられる負担として、「洲本線の減便」や「洲本線の廃止」、「しまかぜに代わる新型船の導入」、「燃費運航の実施」といった回答が多くなっている。



検 討 の 方 向 性

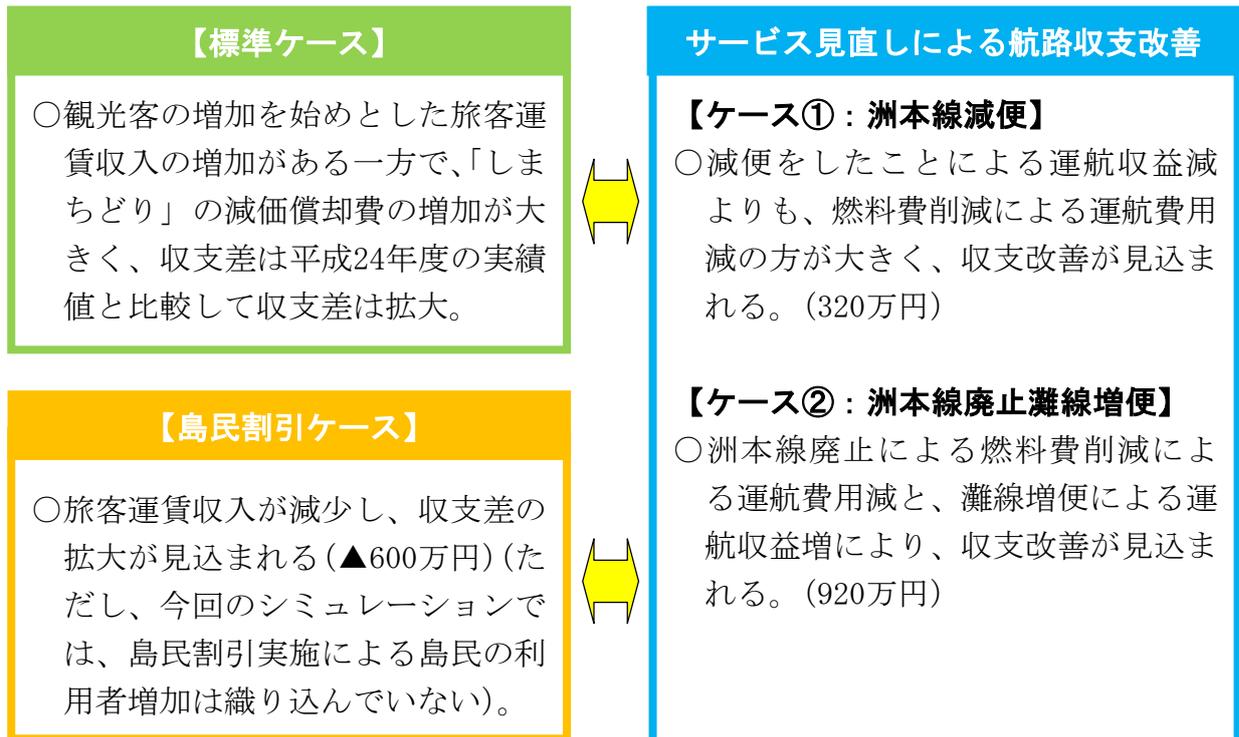
■ 燃費運航の実施により、燃料費を削減

- ・ 運航時間に影響のない程度で、エンジンの出力を抑制することによる燃費運航を行い、燃料費の削減を図る。

■ 運航形態やサービス水準の見直しを検討

- ・ 経費削減と利便性向上の両面から、現在の利用実態に合わせた運航便数の見直し、間引き運航、季節ダイヤ等の有効性について検討することにより、費用の削減を図る。
- ・ 通勤・通学者の利用が少ない休日の始発便を運休する平休日運航導入について検討を行う。

3. 航路損益シミュレーションにみる航路改善策



検討の方向性

■一体的な航路維持のための取組み実施が必要

- ・洲本線減便、洲本線廃止灘線増便については、収支改善できる見込みが明らかとなったことから、それらの実施について検討する。
- ・島民からの要望が強い島民割引の実施については、収益悪化要因になる懸念があるものの、淡路島本島や本土への経済的距離が短縮されることによる島民の移動環境の改善につながるものであり、これにより島民人口減少に歯止めがかかることも期待される。
- ・サービスの見直しを行うケース①、②でみたような航路維持の取組み方策を島民割引と一体的に実施することにより、航路事業者の収益悪化は軽減できると考えられる。
- ・離島住民運賃割引補助制度を導入した事例は全国に多く存在しており、本制度の活用も視野に入れたうえで、島民割引については引き続き関係者で検討を行うことが望まれる。