

# **笠岡～佐柳本浦航路改善計画**

**令和3年 3月**

**笠岡市離島航路改善協議会**



# 目 次

頁

<b>第1章 計画の背景と目的</b> .....	<b>1</b>
(1) 計画策定の背景.....	1
(2) 計画の目的.....	1
<b>第2章 笠岡～佐柳本浦航路の航路診断</b> .....	<b>2</b>
(1) 航路の現状把握.....	2
①笠岡～佐柳本浦航路.....	2
②笠岡～佐柳本浦航路の現況.....	3
③航路の寄港地の状況.....	12
(2) 航路の運営状況.....	16
①航路の概要.....	16
②航路の利用状況・動向.....	20
③航路に関する島民アンケート調査.....	27
④観光ニーズ調査.....	34
⑤陸上交通との接続調査.....	40
(3) 将来の需要推計.....	42
①将来人口推計の設定.....	42
②4島の将来人口推計.....	42
(4) 将来需要の検討.....	44
①島民の利用回数の想定.....	44
②島外利用者数の想定.....	45
③航路利用者数の推計.....	46
④手荷物・貨物量.....	47
(5) サービス基準の検証.....	48
①現行のサービス基準.....	48
②運航回数.....	48
③旅客輸送能力.....	49
<b>第3章 笠岡～佐柳本浦航路の経営診断</b> .....	<b>50</b>
(1) 航路運航会社の概要.....	50
(2) 財務状況.....	50
①会社全体の損益計算書分析.....	50
②貸借対照表分析.....	55
③キャッシュ・フロー計算書分析.....	59
④総合的財務分析.....	61

<b>第4章 笠岡～佐柳本浦航路の改善計画</b> .....	<b>63</b>
(1) 航路の課題と改善の方針 .....	63
①課題整理 .....	63
②改善の方針.....	64
(2) 改善に向けた施策事業.....	65
(3) 事業のスケジュール .....	70
(4) 航路改善による収支の見通し.....	71
①航路改善の将来条件設定.....	71
②収支の見通し.....	73
<b>参考資料</b> .....	<b>75</b>
(1) 設置要綱.....	75
(2) 笠岡市航路改善協議会名簿 .....	77
(3) 笠岡市離島航路改善協議会の開催状況 .....	78

# 第1章 計画の背景と目的

## (1) 計画策定の背景

笠岡諸島は岡山県の西南部に位置しており、南は香川県、西は広島県に接し、大小約 30 の島々が南北に帯状に点在している。そのうち高島・白石島・北木島・真鍋島・大飛島・小飛島・六島の7つの島が有人島である。人口は、笠岡諸島全体で令和2年4月1日現在 1,563 人、世帯数 1,019 世帯で、65 歳以上の高齢化率が 70.4%となっている。

笠岡諸島への航路のうち、一部区間が国庫補助航路に認定されている笠岡～佐柳本浦航路は、旅客船「ぷりんす」及び「ニューかさおか」によって各島間及び本土と各島間を結び運航されており、通院、通学、買い物等で島民が日々使用する必要不可欠な航路である。このうち「ぷりんす」は建造後 24 年を経過しており、老朽化が著しく、修繕費が増加しており、三洋汽船株式会社の経営を圧迫している状況である。また、瀬戸内海の中でも潮目が変わる区域を運航しているうえ、寄港地が多く航路距離も長く、利便性向上が課題となっている。

航路の特徴として、使用船舶の老朽化のため、利用者の安全の確保に支障を来すおそれが出てきており、さらに、修繕費、燃料費をはじめとした維持経費が今後さらに増加することが予測されるとともに、笠岡諸島の人口減少に伴い島民の利用数増加も見込めない状況にある。航路事業者の経営状況についても経常的に不採算に陥っており、このままだと島民の生活航路の維持もままならなくなる恐れがある。

## (2) 計画の目的

本計画では、島民にとって必要不可欠な公共交通機関である笠岡市の離島航路を、島民の利便性の向上と安定的な運航の確保を図り将来にわたり維持していくため、新船建造のための調査・検討を行い、航路改善計画を策定する。

## 第2章 笠岡～佐柳本浦航路の航路診断

### (1) 航路の現状把握

#### ① 笠岡～佐柳本浦航路

笠岡～佐柳本浦航路は、瀬戸内海の中央部で岡山県の西端に位置し、笠岡の陸地部と笠岡諸島の有人島7島のうち、高島、白石島、北木島、真鍋島の4島、また土曜日のみ香川県佐柳島の本浦港を結んでいる。



出典：三洋汽船 HP

図 航路の現状



## 2) 白石島の現況

白石島（しらいしま）は、笠岡諸島で2番目に大きい島で古来有名な風光明媚な地であり、国の名勝に指定されている。

白石島の面積は2.95 km<sup>2</sup>で、周囲は約10 km、標高169mの立石山を有している。

また岡山県の三大海水浴場にも数えられる白石島では、マリンスポーツを始め、お盆に行われる「白石踊」の見学・体験をすることが出来、多数の観光客を魅了している。

港は白石港があり、伏越港発着の白石島直行フェリーと、白石島経由北木島行きフェリーが寄港し、住吉港からの笠岡～佐柳航路が寄港している。



図 白石島

### 3) 北木島の現況

北木島（きたぎしま）は笠岡諸島最大の島で、お笑い芸人「千鳥」の大悟の出身地として近年認知され始めている。

北木島の面積は 7.48 km<sup>2</sup>で、周囲は 19.1 km、標高 226m のバックリ山を有している。

花崗岩の産出と加工で栄え、大阪城の石垣や旧日本銀行本店、靖国神社などで「北木石」は使用され、日本のみならず海外でも称されていた。現在は、安価な輸入石材に押され採石は減少したものの、石材加工の技術もあるため、輸入石材の加工が盛んとなっている。

港は、北側に伏越港発着のフェリーが寄港する豊浦港と金風呂港があり、東側には住吉港からの笠岡～佐柳航路が寄港する北木島港大浦地区と楠地区がある。



図 北木島

#### 4) 真鍋島の現況

真鍋島（まなべしま）は住吉港から高速船で約 25 km、約 45 分の場所にある島で、島名は真南辺の島、つまり備中国小田郡の南端にある島という意味で、のちに真鍋の字をあてたと言われている。

真鍋島の面積は 1.48 km<sup>2</sup>で、周囲 7.5 km、標高 127m の城山を有している。

平安時代末期全盛期には付近の島々を支配下に治めていたという説や、源平合戦の際に建てられたとされる石造宝塔など、歴史を今に伝える記録や史跡・行事の多さは笠岡諸島随一で、多くの観光客を魅了している。

港は、真鍋島港（本浦港）と岩坪港があり、住吉港から笠岡～佐柳航路が寄港している。

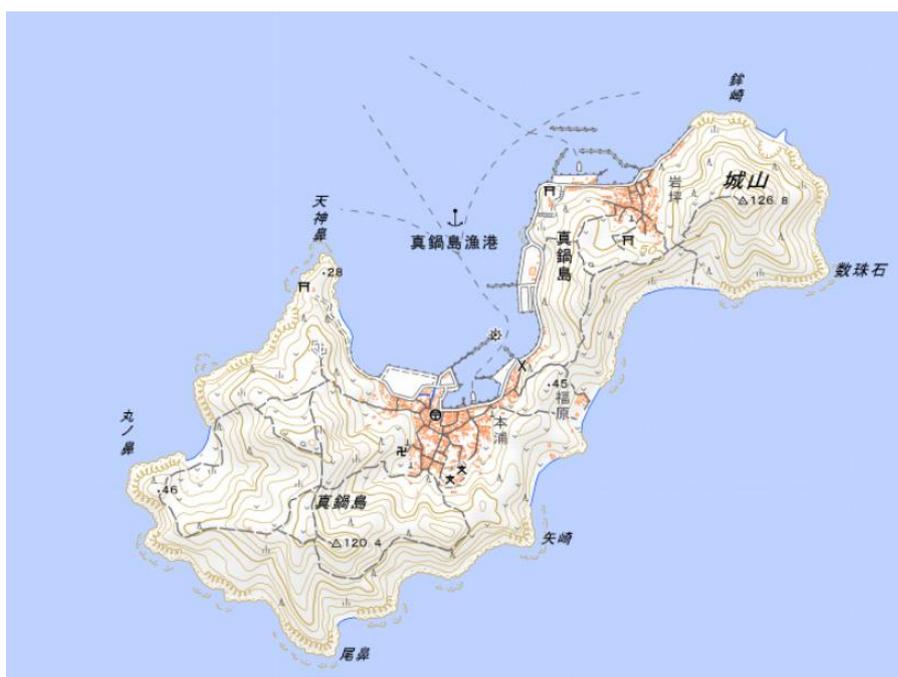
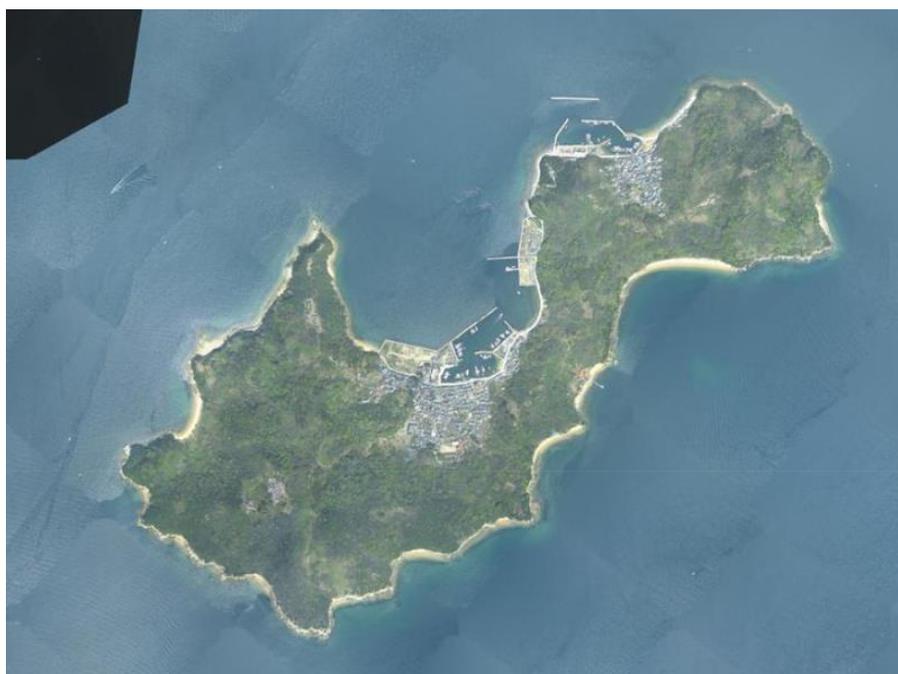
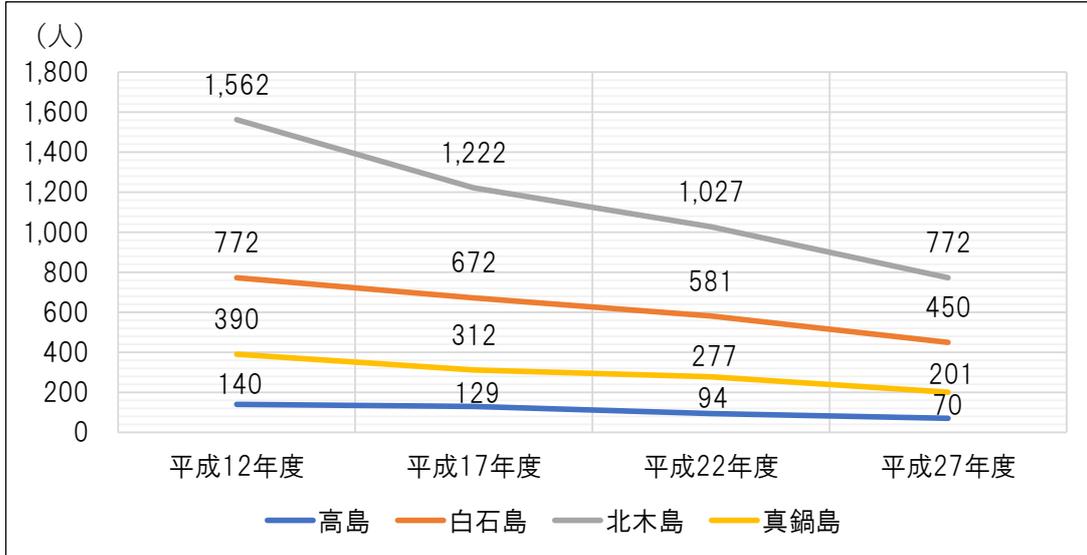


図 真鍋島

### 5) 人口の推移

4島の合計人口は、国勢調査によると平成12年が2,864人で、その15年後の平成27年には1,493人と約2分の1まで減少している。各島での推移も15年間でそれぞれ約半数に減少している。

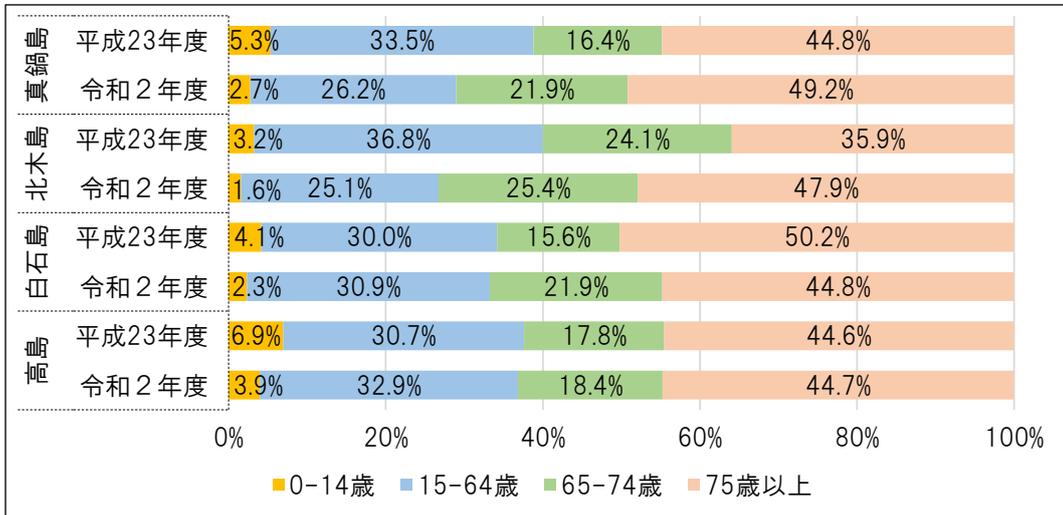


出典：国勢調査

図 人口の推移

### 6) 年齢階級別人口の状況

平成23年と令和2年の年齢階級別人口を比較すると、4年間で少子高齢化が進行しており、4島全てで、年少人口（0-14歳）は半数近くにまで減少している。特に、真鍋島と北木島では高齢化率が進み、令和2年の高齢化率（65歳以上の人口の割合）が70.0%に達している。



出典：令和元年度版 統計かさおか ※各年10月現在

図 年齢階級別人口の状況

### 7) 産業の状況

高島は、かつて採石業と海運業が主要産業であったが、現在は観光と漁業が主要産業となっている。白石島はかつて自給自足で成り立っており、漁業や農業、また石材産業が盛んであったが、現在は観光が主要産業となっている。また、北木島では石材産業と漁業が、真鍋島では漁業が主要産業となっている。



北木島では、かつて繁栄を極めた石材産業の痕跡として、表面を削り取られた山々の迫力ある姿を現在も豊浦・金風呂地区で見ることが出来る。

また、毎年3月末頃に大浦地区で行われる流し雛は、和歌山県加太の浦の淡島明神信仰にまつわる行事として300年ほどの歴史があり、市の重要無形民俗文化財に指定されている。



出典：笠岡観光連盟 HP

図 北木島

真鍋島の港には石積みの堤防があり、のどかな漁村の佇まいを残す島として岡山県が「ふるさと村」に指定している。また、「瀬戸内少年野球団」など映画のロケ地にもなった風景は、5月中旬に走り神輿などの有名なイベント効果もあり多くの観光客を魅了している。



出典：笠岡観光連盟 HP

図 真鍋島

9) 文化財

文化財は、高島は国指定及び市指定を1つずつ、白石島は国指定を3つと市指定を1つ、北木島は市指定を1つと国登録を1つ、真鍋島は県指定を2つ、市指定を4つ及び国登録を1つ、それぞれ有している。直近では、このうち北木島の石工用具が、平成26年に国の登録有形民俗文化財となった。

表 指定文化財

種別	指定	名称	所在地	指定年月日
天然記念物	市指定	真鍋島のホルトノキ	真鍋島個人宅	平成7年 1月26日
	県指定	真鍋大島のイヌグス	真鍋島の属島 前大島字スノタヲ	昭和32年 5月21日
	国指定	白石島の鎧岩	白石島字持立	昭和17年 10月14日
名勝	国指定	高島	高島	昭和19年 11月7日
		白石島	白石島	昭和18年 2月19日
史跡	市指定	真鍋城跡	真鍋島字城山	昭和35年 3月7日
		古代住居跡(王泊遺跡)	高島 高島神社	昭和33年 4月25日
重要無形民俗文化財	市指定	真鍋島の走り神輿	真鍋島(伝承地)	平成11年 8月2日
		北木島の流し雛	北木島(伝承地)	昭和55年 3月27日
	国指定	白石踊	白石島(伝承地)	昭和51年 5月4日
重要文化財 (石造美術)	市指定	真鍋島の五輪石塔群	真鍋島字岩坪	昭和33年 4月25日
		白石島の石灯籠	白石島開能寺	昭和31年 11月1日
	県指定	沢津丸の宝塔	真鍋島字沢津	昭和51年 3月27日

出典:統計かさおか

表 登録文化財

種別	指定	名称	所在地	指定年月日
有形民俗文化財	国登録	北木島の石工用具	北木島	平成26年 2月24日
有形文化財 (建造物)	国登録	真鍋家住宅主屋ほか	真鍋島	平成18年 3月27日

出典:統計かさおか

10) 生活インフラ・生活関連施設の状況

各島は、生活上のごみ処理、し尿処理などを本土のサービスに依存しており、教育は白石島、北木島、真鍋島に小・中学校があるものの、高島はスクールボートを利用して本土に通学している。

医療では、各島に診療所が設置されているものの診療日に制限がかかっている。

福祉では、各島にデイサービスやグループホームなどの福祉施設が設置されている。

表 各島の生活インフラ・生活関連施設

	高島	白石島	北木島	真鍋島
水道	昭和 57 年3月 海底送水管より給水	昭和 57 年3月 海底送水管より給水	昭和 57 年3月 海底送水管より給水	昭和 57 年3月 海底送水管より給水
ごみ処理	可燃ごみ週2回 不燃ごみ月1回	可燃ごみ週2回 不燃ごみ月1回	可燃ごみ週2回 不燃ごみ月1回	可燃ごみ週2回 不燃ごみ月1回
し尿処理	2か月に1回	月1回	月1回	月1回
教育	スクールボート 高島～本土神島外浦	笠岡市立白石幼稚園 (休園中) 白石小学校(休校中)・中学校	笠岡市立北木西幼稚園 北木小学校・中学校 (休校中)	保育所(休園中) 真鍋小学校・中学校
医療	・高島診療所 (内科・外科) 毎月第2・4金曜日 15:00～17:00	・白石島診療所 (内科、外科) 隔週火・木 10:00～12:00 13:00～16:00 ・小見山歯科(歯科) 火木土 13:30-19:00 (土曜日は～17:00)	・安倍医院豊浦分院 火木 14:00～17:00 (住診可) ・北木島診療所 毎週金曜日 10:00～12:00 13:00～15:00 ・小見山歯科(歯科)	・真鍋島診療所 10:00～12:00 13:00～15:00 (休診日:土日祝日、 年末年始)
福祉	・デイサービス 「真奈井」	・グループホーム 「あいあい」 ・デイサービス 「だんだんの家」	・デイサービス 「いこい」 ・デイサービス 「ほほえみ」 ・デイサービス 「すみれ」	・デイサービス 「うららの家」

出典:笠岡市水道ビジョン

第2次笠岡市一般廃棄物処理基本計画

笠岡市 HP

笠岡市内介護保険サービス事業所一覧

### ③航路の寄港地の状況

航路の寄港地は本土の2港と、4島にある港湾または漁港となっている。

港湾や漁港の管理者は、岡山県又は笠岡市であり、香川県多度津町の佐柳島は多度津町管理の地方湾である。

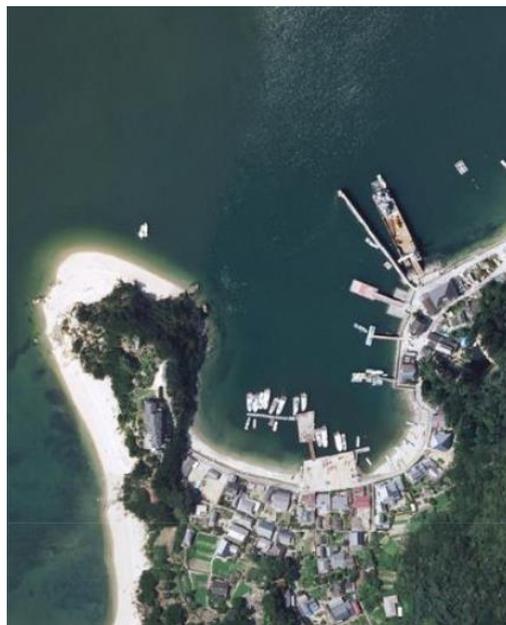
表 寄港地の種別・管理者

島	港の名称		種別	管理者
笠岡市陸部	笠岡港	住吉	地方港湾	岡山県
		神島外浦		
高島	高島漁港		第1種漁港	笠岡市
白石島	白石島漁港		第2種漁港	岡山県
北木島	北木島港	楠	地方港湾	岡山県
		大浦		
真鍋島	真鍋島漁港	本浦	第2種漁港	笠岡市
		岩坪		
佐柳島	佐柳港本浦		地方港湾	多度津町

#### 1) 高島港

高島港は湾内に浮棧橋が設置されているほか、防波堤が整備されている。

集落は棧橋から東西に集落が広がっており、おおむね800m以内である。また、島の南側にも集落がある。



## 2) 白石島港

白石島港は湾内に浮棧橋が設置されているほか、防波堤が整備されている。また、港には令和3年3月に新しい待合所が整備され、利用者の利便性が向上している。

集落は棧橋から南北に広がっているが、おおむね 1,500 m以内である。



## 3) 楠港(北木島)

楠港は湾内に浮棧橋が設置されているほか、防波堤と切符売り場が設置されている。

集落は棧橋から西に広がっているが、おおむね 400m以内である。



## 4) 大浦港(北木島)

大浦港は湾内に浮棧橋が設置されているほか、防波堤と切符売り場が設置されている。また、港からは瀬戸行と丸岩行のコミュニティバスが週3日3便ずつ出ている。集落は棧橋から東西に広がっているが、おおむね 450m以内である。



#### 5) 本浦港(真鍋島)

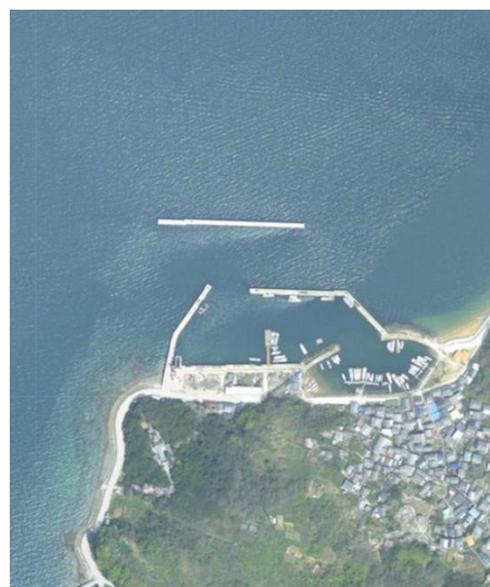
本浦港は、湾内に浮棧橋が設置されているほか、防波堤が整備されている。待合所が入っていた真鍋島ふるさと資料館の老朽化に伴い、現在待合所はなく切符売り場のみとなっている。集落は棧橋から東西に広がっているが、おおむね 350m以内である。



#### 6) 岩坪港

岩坪港は、湾内に浮棧橋が設置されているほか、防波堤が整備されている。港周辺には切符売り場が整備されている。

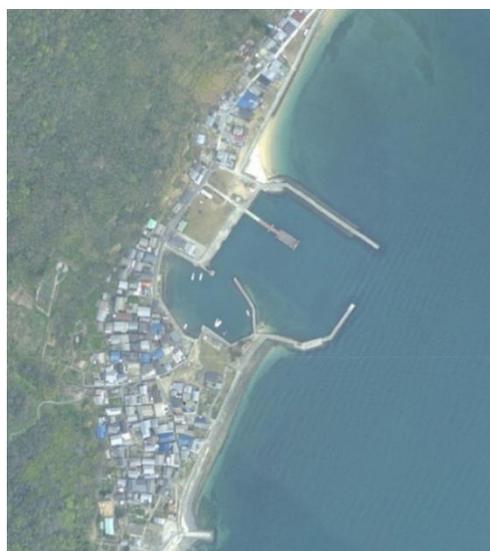
集落は棧橋から東に約 100m先に広がっており、南北におおむね 300m以内である。



#### 7) 本浦港(佐柳島)

本浦港は湾内に浮棧橋が設置されているほか、防波堤が整備されている。

集落は棧橋から南北に広がっているが、おおむね 400m以内である。



## 8) 笠岡港（神島外浦）

神島外浦港は笠岡市の南側に位置し、水島灘に面した港である。笠岡港(住吉)から南約6kmに位置しており、島しょ部以外の陸地部での寄港地となっている。

港には浮棧橋が設置されており、航路での通学はしていないが、島しょ部から通学する保育所、小・中学校も港近くに立地している。

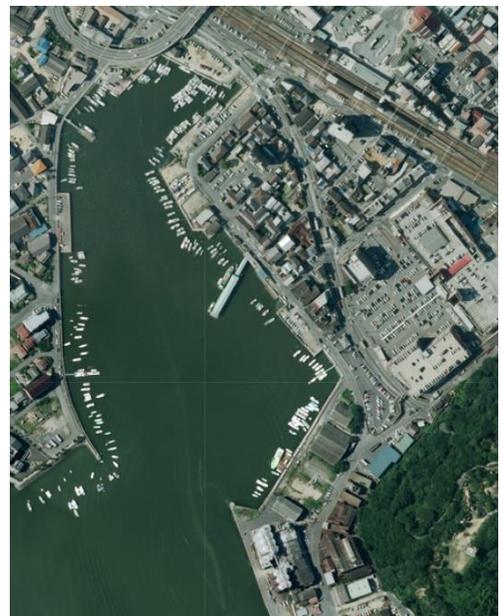


## 9) 笠岡港（住吉）

笠岡港(住吉)は、平成 29 年3月に笠岡諸島交流センター(笠岡港旅客船ターミナル「みなと・こばなし」)が整備され、施設のバリアフリー化、大型の浮棧橋が設置され、利便性が向上している。

笠岡港(住吉)から島民が利用する施設として、笠岡シーサイドモールが隣接しており、また笠岡駅まで 200mと近い位置にある。

その他、笠岡市民病院が約 800m、笠岡市役所が約 600 mとなっている。



笠岡諸島交流センター  
(笠岡旅客船ターミナル「みなと・こばなし」)

## (2) 航路の運営状況

### ①航路の概要

#### 1) 運行区間・サービス水準

笠岡～佐柳本浦航路は、笠岡、高島、白石島、北木島、真鍋島、佐柳島の5島9港を運航している。ニューかさおかが1日5本、ぷりんすが1日3本運航し、真鍋島～佐柳島間は土曜日だけの運航となっている。

表 航路の時刻表

#### ■【上り便】(笠岡港・神島外浦方面)★印は高速船

佐柳島 本浦	真鍋島		北木島		白石島	高島	笠岡陸地部	
	岩坪	本浦	大浦	楠			神島外浦	住吉
-	6:35	←6:30	6:45	6:50	7:05	7:13	7:19	7:37
-	-	★8:15	8:23	→	8:37	→	→	8:59
-	9:15	9:22	9:34	9:39	9:56	10:04	10:10	10:28
-	-	★11:40	11:48	→	12:02	→	→	12:24
-	13:20	←13:15	13:30	→	13:47	13:55	14:00	14:18
14:50	→	15:10	土曜のみ運行					
-	-	★15:35	15:45	→	16:00	→	→	16:25
-	-	16:35	16:45	16:50	17:05	17:13	17:19	17:37
-	-	★17:28	17:36	→	17:50	→	→	18:12

#### ■【下り便】(真鍋島・佐柳本浦方面)★印は高速船

笠岡陸地部		高島	白石島	北木島		真鍋島		佐柳島
住吉	神島外浦			楠	大浦	本浦	岩坪	本浦
★7:25	→	→	7:47	→	8:01	8:09	-	-
8:10	8:30	8:36	8:45	9:00	9:05	9:22	←9:15	-
★9:10	→	→	9:32	→	9:46	9:54	-	-
11:20	11:40	11:45	11:55	→	12:10	12:25	←12:20	-
★12:30	→	→	12:52	→	13:06	13:14	-	-
土曜のみ運行						14:30	→	14:50
14:25	14:45	14:50	15:00	15:15	15:20	15:35	←15:30	-
★16:30	→	→	16:52	→	17:06	17:14	-	-
17:47	18:10	18:15	18:25	18:40	18:45	19:00	←18:55	-

## 2) 運賃等

普通船運賃は、笠岡諸島の内、笠岡～真鍋島が最も高く1,040円、笠岡～北木島が800円、笠岡～白石島が670円、笠岡～高島が530円となっている。

高速船運賃は、笠岡～真鍋島で1,790円、笠岡～北木島で1,430円、笠岡～白石島で1,170円となっている。

表 運賃

### ■普通船運賃

	笠岡	神島外浦	高島	白石島	北木島	真鍋島	佐柳島
笠岡	—						
神島外浦	400円	—					
高島	530円	180円	—				
白石島	670円	310円	210円	—			
北木島	800円	620円	580円	390円	—		
真鍋島	1,040円	790円	710円	620円	250円	—	
佐柳島	1,200円	910円	750円	730円	460円	350円	—

### ■高速船運賃

	笠岡	白石島	北木島	真鍋島
笠岡	—			
白石島	1,170円	—		
北木島	1,430円	640円	—	
真鍋島	1,790円	1,120円	500円	—

### ■特殊手荷物運賃等

区間	0km以上 20km未満	20km以上 50km未満
受託手荷物	210円	230円
自転車等軽車両	280円	370円
原付自転車(125cc未満)	580円	690円

### 3) 使用船舶の概要

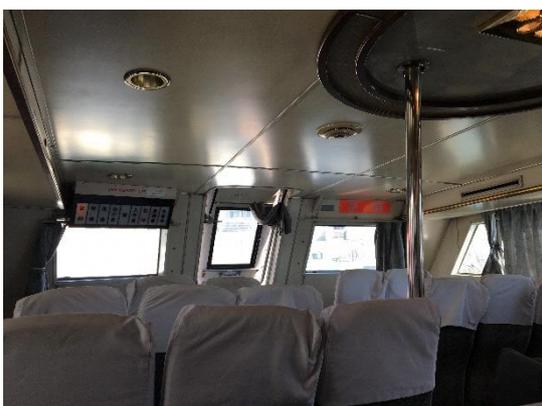
笠岡～佐柳本浦航路は、「ニューかさおか」と「ぷりんす」によって運航を行っている。

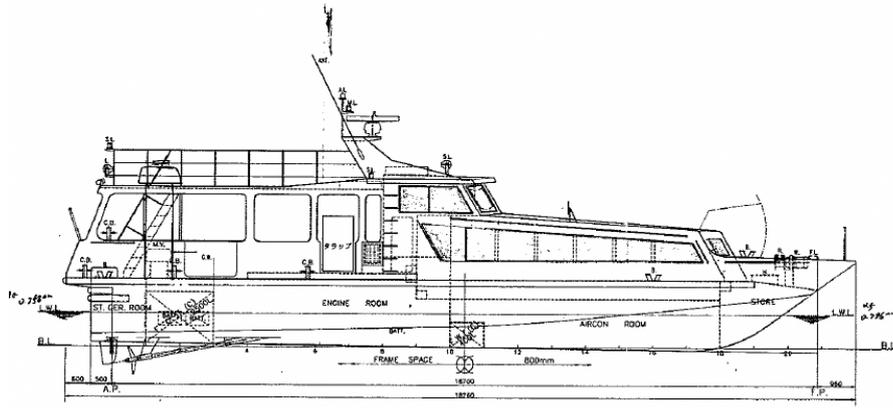
ニューかさおかは平成 23 年6月から就航しており、軽合金 19トンの純客船である。ぷりんすは、平成9年2月から就航しており、同じく軽合金 19トンの純客船である。それぞれの概要は以下の通りである。

表 「ニューかさおか」と「ぷりんす」の概要

船名		ニューかさおか	ぷりんす
船種		純客船	純客船
船質		軽合金	軽合金
進水年月		平成 23 年6月	平成9年2月
船舶所有者		三洋汽船(株)・独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	三洋汽船(株)
船トン数(t)		19	19
主機関の種類		ディーゼル	ディーゼル
馬力		575×2	455×2
速力(ノット)		24	22
船齢(年)		9	23
乗組定員(人)		2	2
旅客定員(人)	2等	79	110
	等	—	—
	合計	79	110

出典：事業者資料





主観目

全長(全長)	18.26m
全幅(全幅)	19.25m
吃水(吃水)	4.00m
排水量(排水量)	1,600t
航速	0.80kn
主機名	190T
主機馬力(主機馬力)	455HP X 2
主機出力(主機出力)	2.3 SKT
主機出力(主機出力)	20.0kL
主機出力(主機出力)	11.0%
主機出力(主機出力)	2%
主機出力(主機出力)	11.2%
主機出力(主機出力)	5.2%

FR 1/30

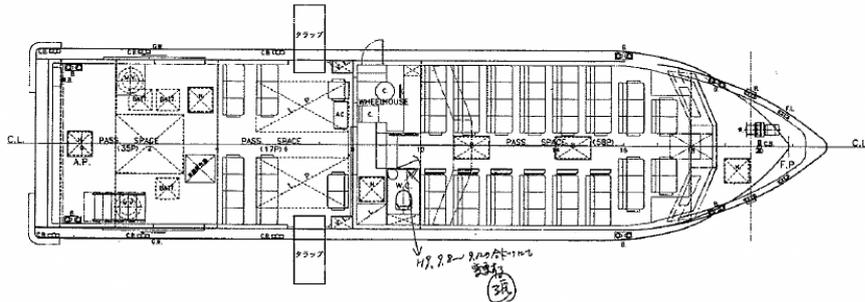
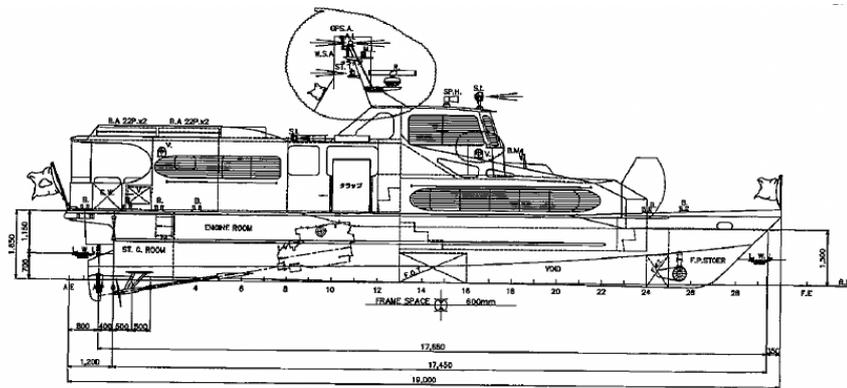
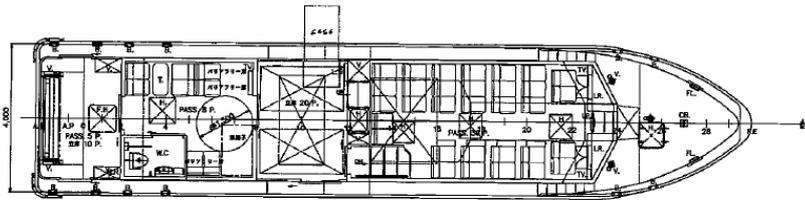
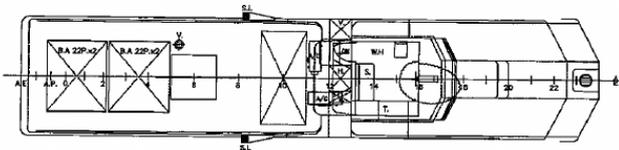


図 ふりんす断面図・平面図



PRINCIPAL PARTICULARS

LENGTH(O.A.)	19.00
LENGTH(P.P.)	17.85
BREADTH(M)	4.00
DEPTH(M)	1.50
DRAU (Estimated)	981.070
GROSS TONNAGE	19 T
MAIN ENGINE	YANMAR SHIP-EI
SPEED (TRIAL MAX)	2.8 KT
(SERVICE)	2.4 KT
COMPLEMENT TOTAL	81 P.
CREW	2 P.
PASSENGERS	79 P.



SHIPNO.	SHIP'S NAME	HULL NO.
DESIGNER	三洋汽船株式会社	船
ARCHT. OFF.	1981トン型客船設計事務所	一般船型
DRAWN	H.O.	船型図
DATE	APR. 30 2018	SCALE 1/40 SHIPNO.

ツネイシクワフト&ファミリーーズ株式会社

図 ニューかさおかの断面図・平面図

## ②航路の利用状況・動向

### 1) 乗船客数

#### ■月別旅客数の推移

航路の旅客数は、平成29年度（平成28年10月～平成29年9月）の合計が141,256.0人、令和2年度（令和元年10月～令和2年9月）が108,580.0人と約23.0%の減少となっている。特に令和2年度の4月と5月は例年の増加傾向と反対に大きく減少している。

全体的には、ゴールデンウィークの5月や夏休みかつお盆のある8月に利用が高まり、冬期である2月は島民も外出を控えるため利用客が最も少ないと想定される。

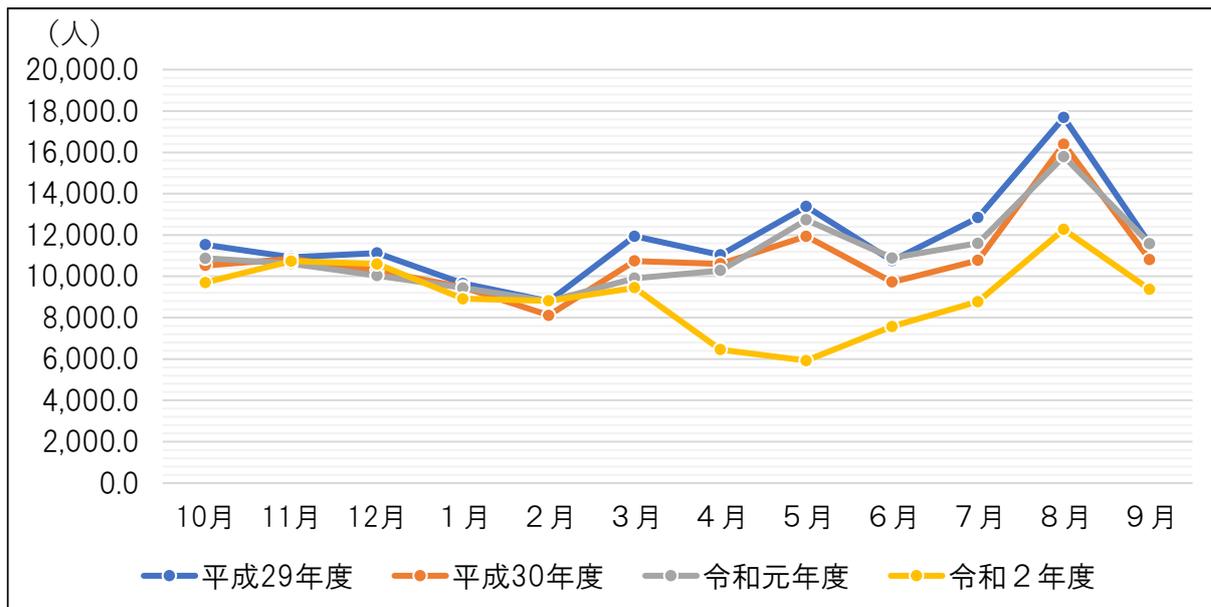


図 月別旅客数の推移

表 月別旅客数の推移

	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
10月	11,531.5	10,526.0	10,871.5	9,705.5
11月	10,927.5	10,844.0	10,618.0	10,736.5
12月	11,132.5	10,271.5	10,030.5	10,593.5
1月	9,656.0	9,478.5	9,439.5	8,918.5
2月	8,798.5	8,116.5	8,795.5	8,815.0
3月	11,939.5	10,746.0	9,909.5	9,450.5
4月	11,034.0	10,606.5	10,280.5	6,452.0
5月	13,382.5	11,936.5	12,737.0	5,919.5
6月	10,757.5	9,722.5	10,891.5	7,576.5
7月	12,841.0	10,775.0	11,598.0	8,776.5
8月	17,682.5	16,400.5	15,799.5	12,267.0
9月	11,573.0	10,814.5	11,585.5	9,369.0
合計	141,256.0	130,238.0	132,556.5	108,580.0

出典：事業者資料（※子供は0.5で換算）

■月別の券種による利用状況

券種別に合計値を見ると普通船片道券が最も多く、次いで高速船片道券、高速船定期券、普通船定期券となっており、普通船の合計（73,328.5人）は高速船の合計（35,251.5人）の2倍以上である。

定期券の利用は基本的に高速船の方が多いが、5月と6月は高速船の利用者数が少なく普通船の利用者の方が多い。

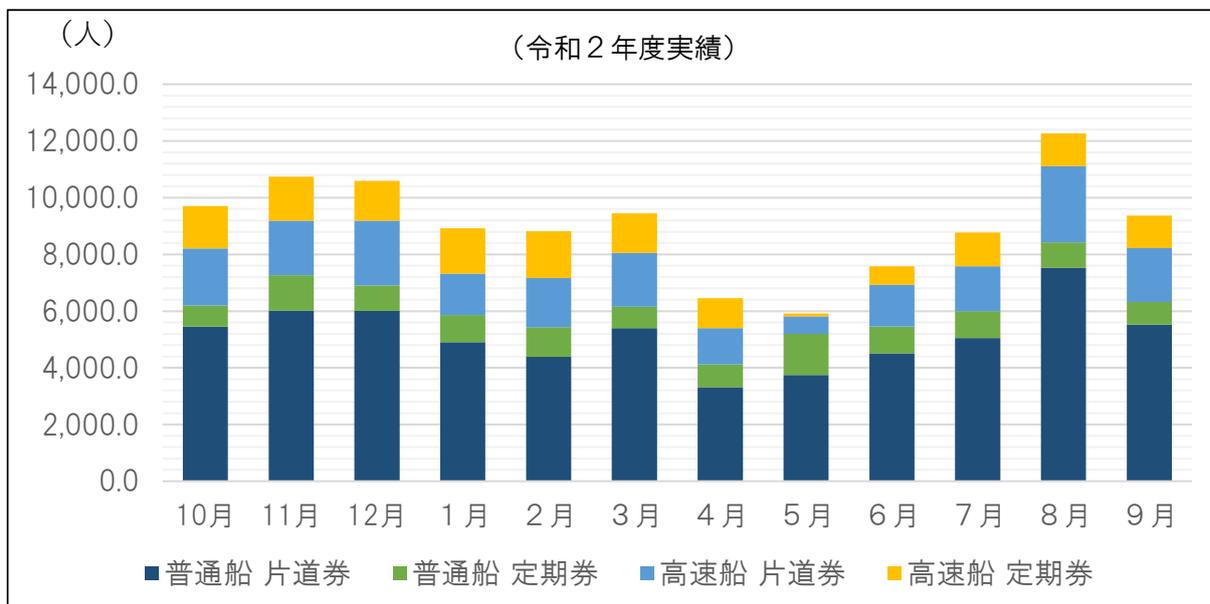


図 月別の券種による利用状況

表 月別の券種による利用状況

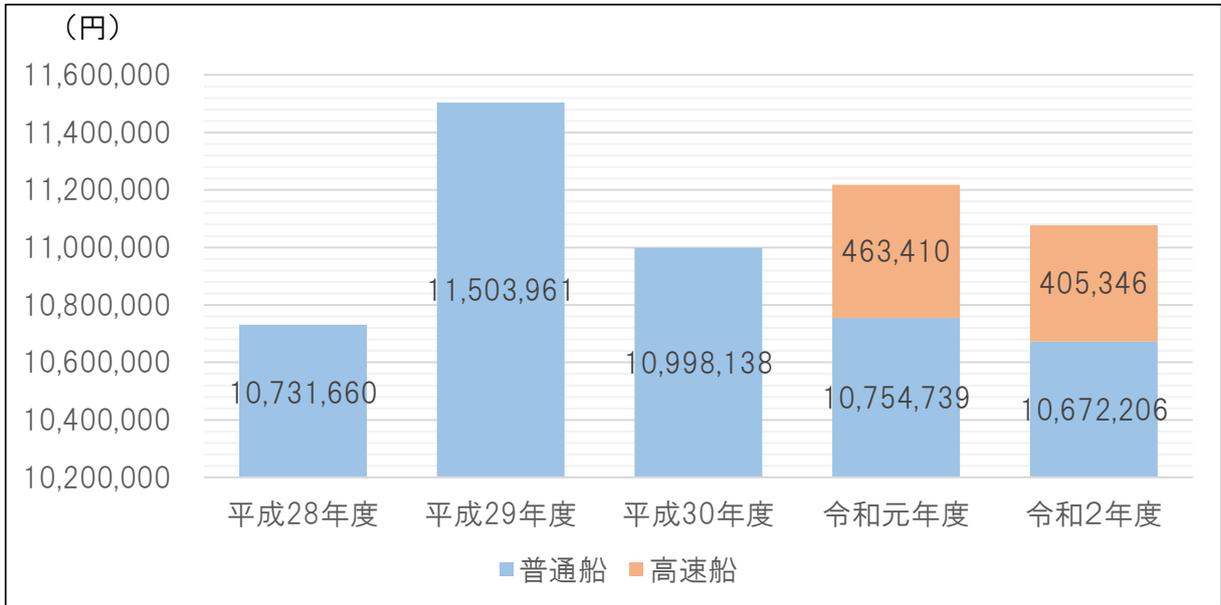
		笠岡～真鍋島～佐柳航路				合 計
		普通船		高速船		
		片道券	定期券	片道券	定期券	
令和元年	10月	5,450.0	750.0	2,005.5	1,500.0	9,705.5
	11月	6,015.5	1,250.0	1,921.0	1,550.0	10,736.5
	12月	6,004.0	900.0	2,289.5	1,400.0	10,593.5
令和2年	1月	4,905.5	950.0	1,463.0	1,600.0	8,918.5
	2月	4,387.0	1,050.0	1,728.0	1,650.0	8,815.0
	3月	5,401.5	750.0	1,899.0	1,400.0	9,450.5
	4月	3,320.0	800.0	1,282.0	1,050.0	6,452.0
	5月	3,741.5	1,450.0	628.0	100.0	5,919.5
	6月	4,510.0	950.0	1,466.5	650.0	7,576.5
	7月	5,050.0	950.0	1,576.5	1,200.0	8,776.5
	8月	7,525.0	900.0	2,692.0	1,150.0	12,267.0
	9月	5,518.5	800.0	1,900.5	1,150.0	9,369.0
合 計		61,828.5	11,500.0	20,851.5	14,400.0	108,580.0

出典：事業者資料（※子供は0.5で換算）

2) 手荷物・貨物の利用状況

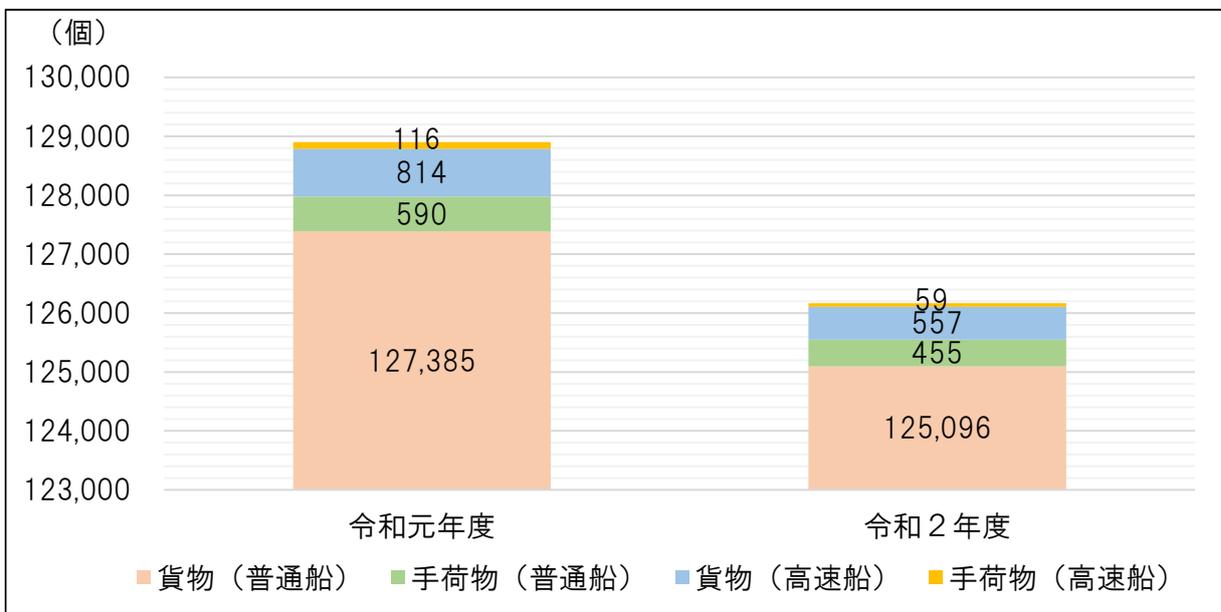
普通船の手荷物・貨物の売上は平成 29 年度以降減少傾向にあるものの、令和元年度から高速船の荷物売上が加わり、全体として令和元年度は一時増加している。

貨物・手荷物の個数は、令和元年度と令和2年度ともに普通船貨物が最も多く、次いで高速船貨物、普通船手荷物、高速船手荷物となっている。



出典：事業者資料

図 荷物売上

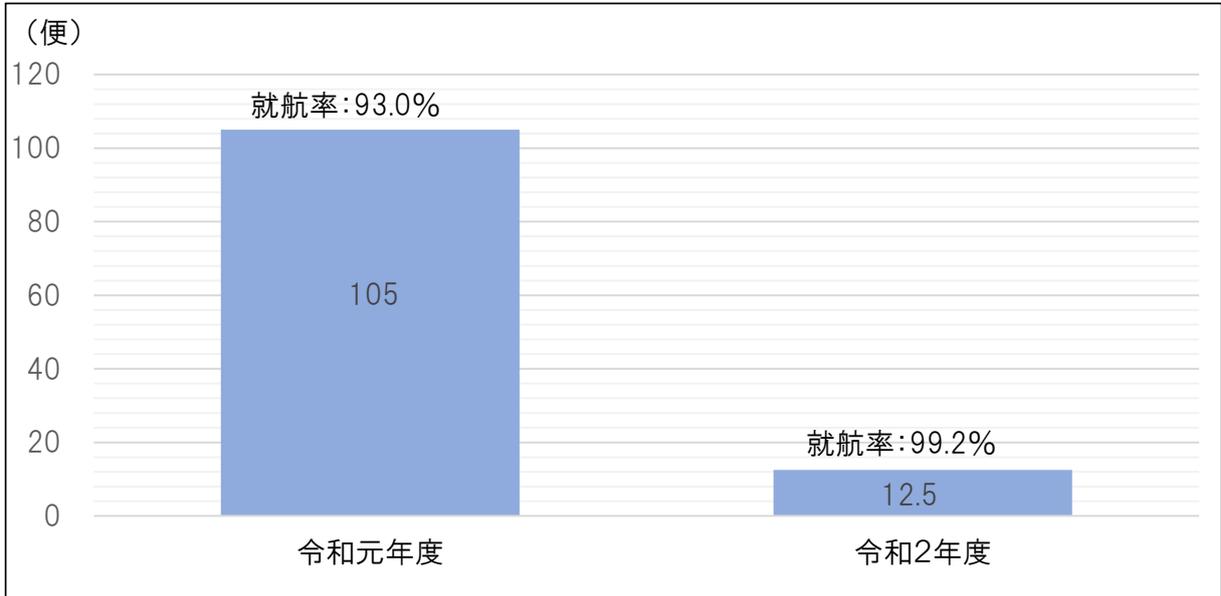


出典：事業者資料

図 貨物・手荷物個数

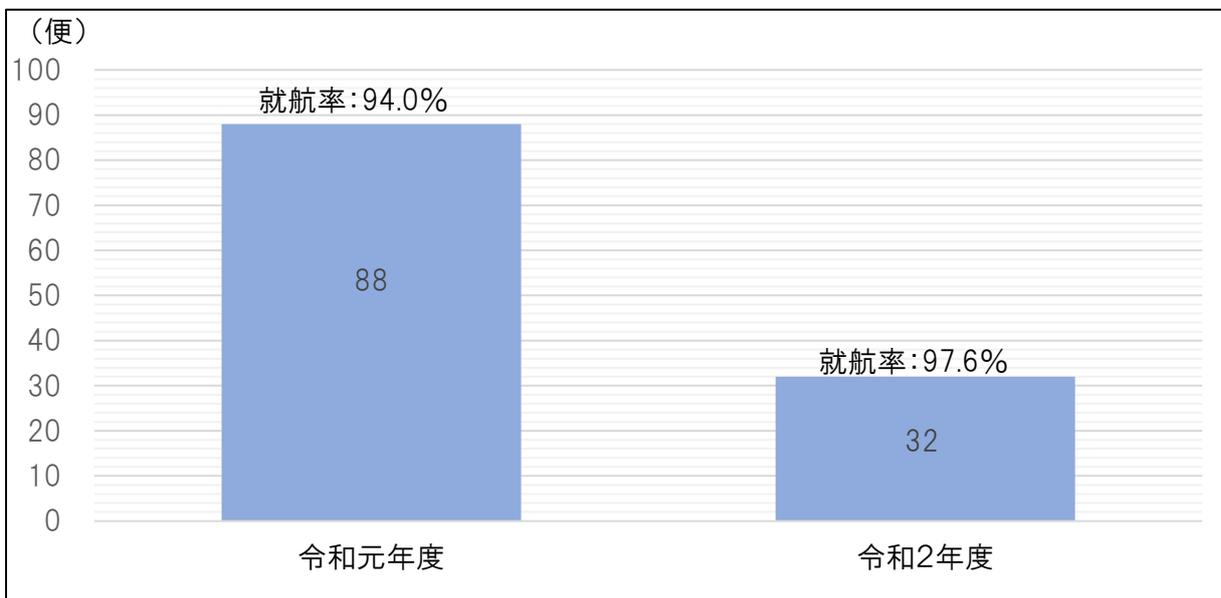
### 3) 就航の状況

令和元年度と比較して、ぷりんす・ニューかさおかの両船ともに欠航便数が大幅に減少している。就航率は令和元年度、令和2年度ともに両船90.0%を超えており、いずれも高い状況となっている。



出典：事業者資料

図 プリンすの就航状況

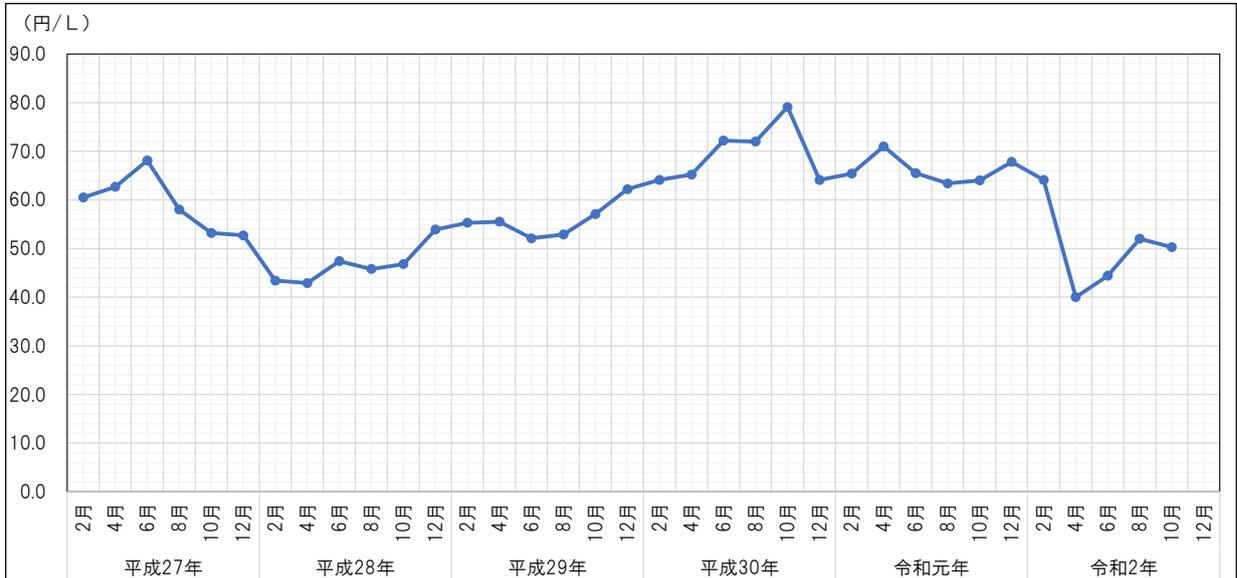


出典：事業者資料

図 ニューかさおかの就航状況

#### 4) 軽油価格の動向（岡山県）

船舶の燃料となる軽油価格については、資源エネルギー庁の石油製品価格調査の軽油の卸価格の動向を見ると、平成28年度から上昇傾向となっている。その後、令和2年3月に新型コロナウイルスの影響でかなり下落していたものの、若干回復傾向が見られる。



出典：経済産業省 資源エネルギー庁 石油製品価格調査

図 軽油価格の動向（岡山県）

#### 5) 航路維持に関する各補助金額

離島航路運航維持費補助金が令和元年度から国・県・市から出ている。笠岡市からの離島航路便数対策補助金は変動しながらも、平成28年度から令和元年度にかけて補助額は上がっている。

(円)

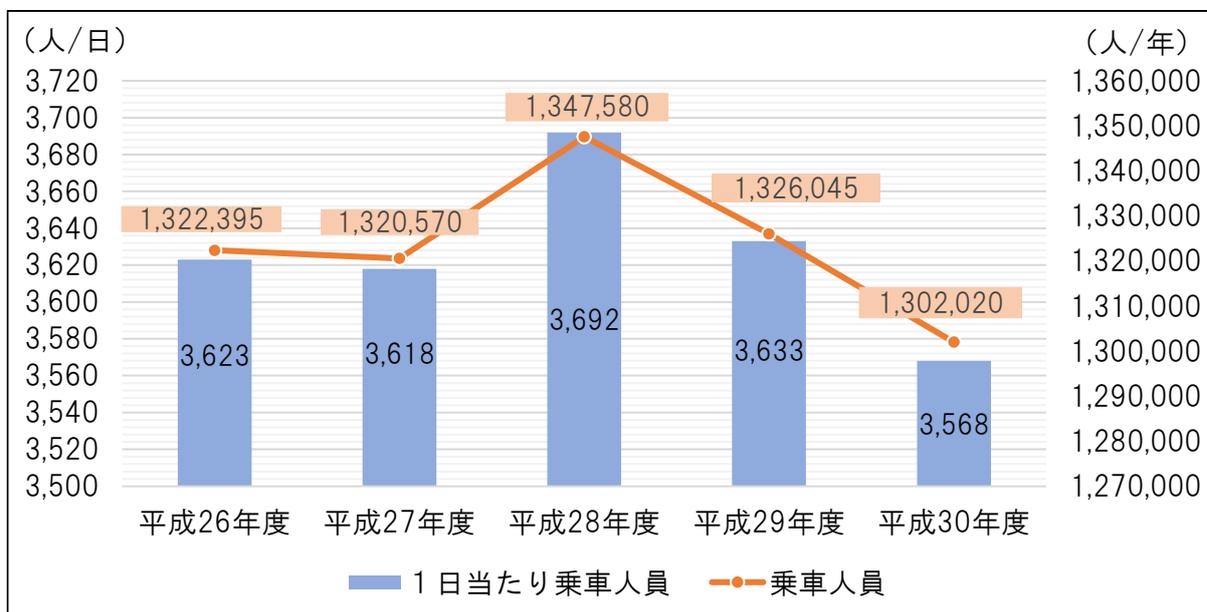
	離島航路運航維持費補助金			離島航路便数対策補助金	合計
	国	岡山	笠岡市	笠岡市	
平成28年度	—	—	—	1,370,000	1,370,000
平成29年度	—	—	—	2,000,000	2,000,000
平成30年度	—	—	—	1,790,000	1,790,000
令和元年度	884,446	6,706,694	6,706,695	1,970,000	16,267,835

図 航路維持に関する各補助金

6) 笠岡駅旅客輸送実績（岡山県）

笠岡駅の旅客輸送実績としては、平成28年度をピークとして、若干減少傾向にある。

1日あたりの乗車人員は3,600人前後、年間の乗車人員は1,300,000人前後と例年大きな差は見られない。

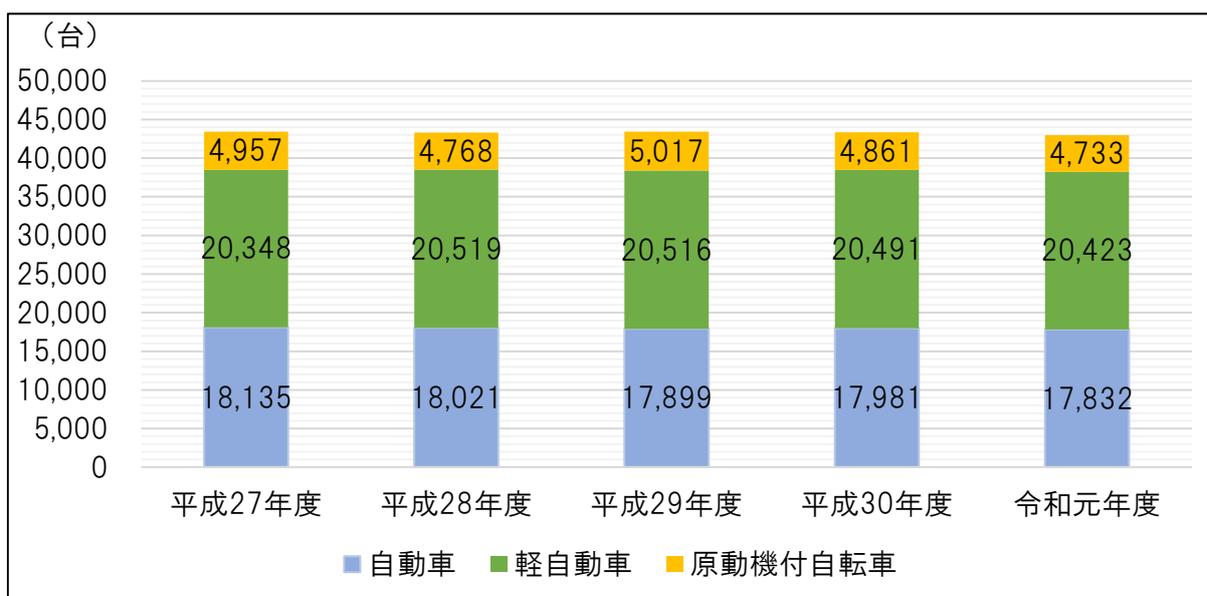


出典：令和元年度 統計かさおか

図 笠岡駅における1日及び年間の乗車人員

7) 自動車登録台数（岡山県）

平成27年度から、令和元年度にかけての岡山県の自動車登録台数は減少傾向にある。今後も自動車保有率は減少していくと考えられ、より強固な公共交通との連携を取る必要がある。



出典：令和元年度 統計かさおか

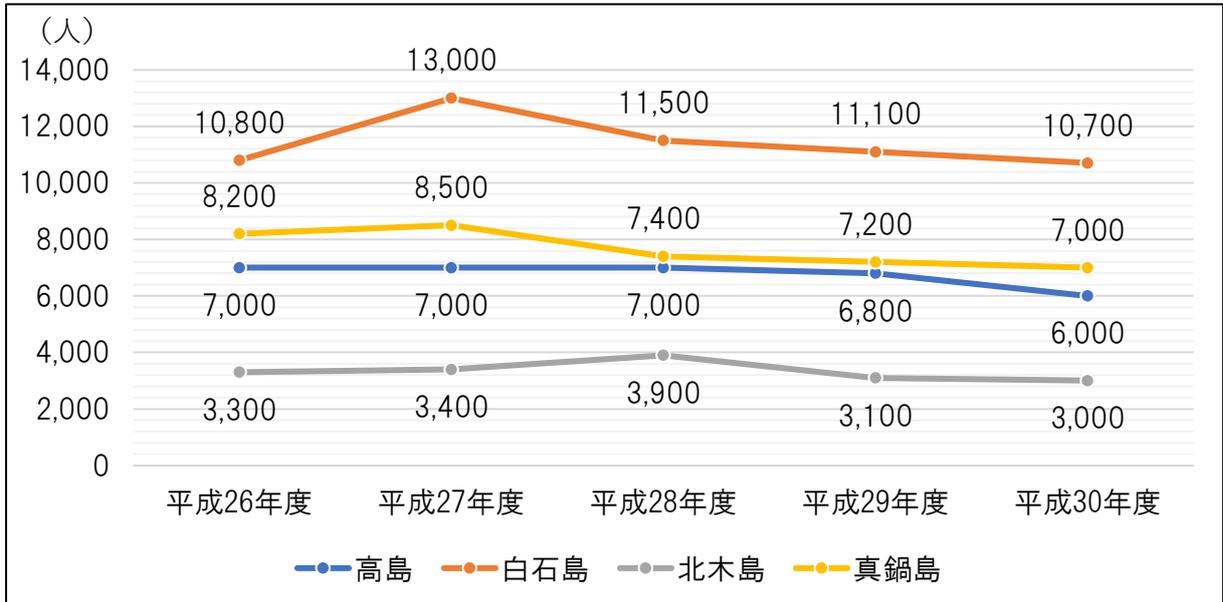
図 岡山県の自動車登録台数

## 8) 観光客数

平成 27 年度及び平成 28 年度をピークに観光客数は減少傾向にある。

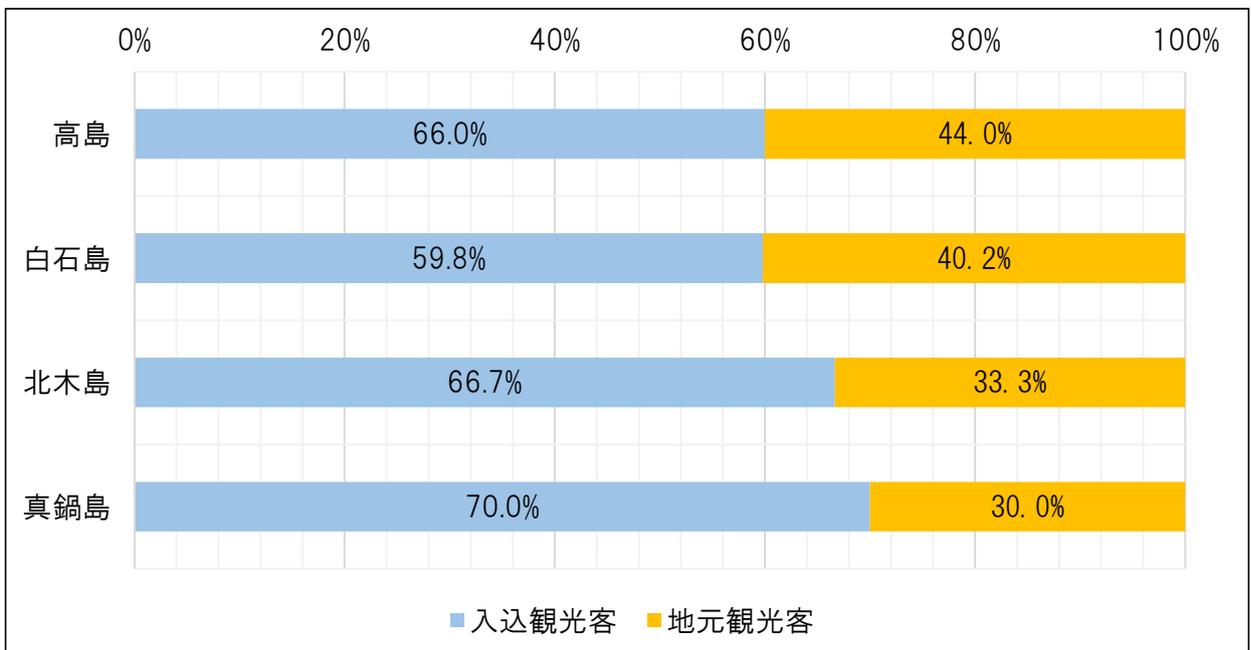
観光客数は例年白石島が最も多く、次いで真鍋島、高島、北木島の順となっている。

また、観光客の内訳を見ると、真鍋島と北木島では約 30.0%、高島と白石島では約 40.0%が地元観光客となっている。(※地元観光客とは陸地部における笠岡市民を指す。)



出典：令和元年度 統計かさおか

図 島別の観光客数の推移



出典：令和元年度 統計かさおか

図 平成 30 年度の観光客の内訳

### ③航路に関する島民アンケート調査

#### ■調査概要

調査目的	・ 属性別の航路の利用状況、利用区間、課題・改善点の把握
調査方法	・ 配達地域指定郵便による全世帯配布（全 607 通）（北木島は一部地域のみ） 高島、白石島、真鍋島郵便分（391 通） 北木島郵便分（216 通） ・ 1 世帯につき調査票 2 通を同封
調査期間	・ 2020/12/14（月）～2021/1/12（火）
対象者	・ 高島、白石島、北木島、真鍋島に居住する中学生以上の島民
調査内容	・ 利用者属性（居住地、年齢、性別、職業、自動車保有状況） ・ 目的別の外出時の主な行き先、本土における利用交通手段、外出頻度 ・ 外出時に困ることの有無、当該航路の運賃について ・ 利用状況、区間、効果的な海上交通の利用促進策 ・ 当該航路の改善点、方向性、維持・充実するための方法等

#### ■回答者の属性

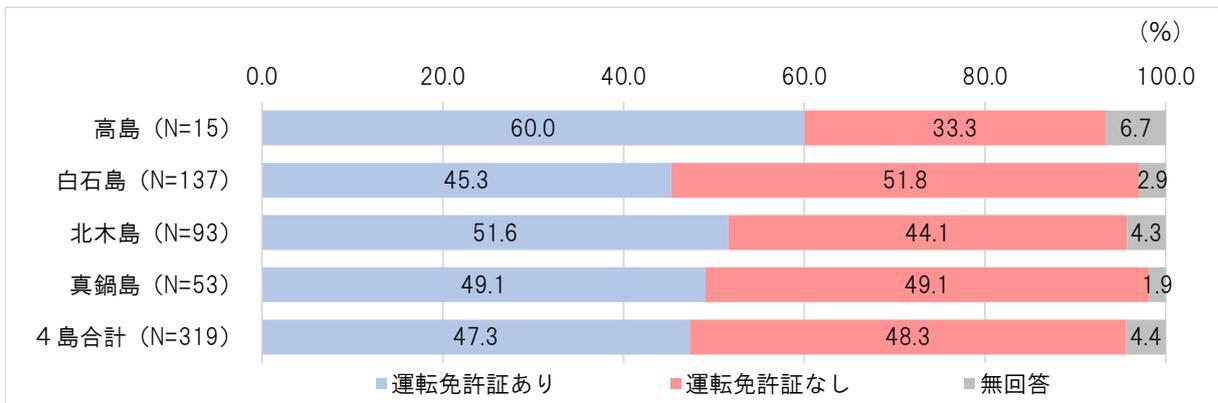
回収数	N=319 【回収率 34.9%(212 世帯/607 世帯)】				
属性の内訳	居住地	高島	N=15(4.7%)	白石島	N=137(42.9%)
		北木島	N=93(29.2%)	真鍋島	N=53(16.6%)
		無回答	N=21(6.6%)		
	性別	男性	N=123(38.6%)	女性	N=153(48.0%)
		無回答	N=43(13.5%)		
	年齢	10 歳代	N=3(0.9%)	20 歳代	N=1(0.3%)
		30 歳代	N=2(0.6%)	40 歳代	N=12(3.8%)
		50 歳代	N=26(8.2%)	60～64 歳	N=30(9.4%)
		65～69 歳	N=37(11.6%)	70～74 歳	N=64(20.1%)
		75～79 歳	N=46(14.4%)	80 歳代	N=70(21.9%)
		90 歳代	N=19(6.0%)	無回答	N=9(2.8%)
	職業	無職・年金生活者	N=202(63.3%)	専業主婦(主夫)	N=19(6.0%)
自営業(漁業・商業等)		N=47(14.7%)	会社員等の勤め人	N=27(8.5%)	
学生		N=3(0.9%)	その他	N=6(1.9%)	
無回答		N=15(4.7%)			

( ) 構成比

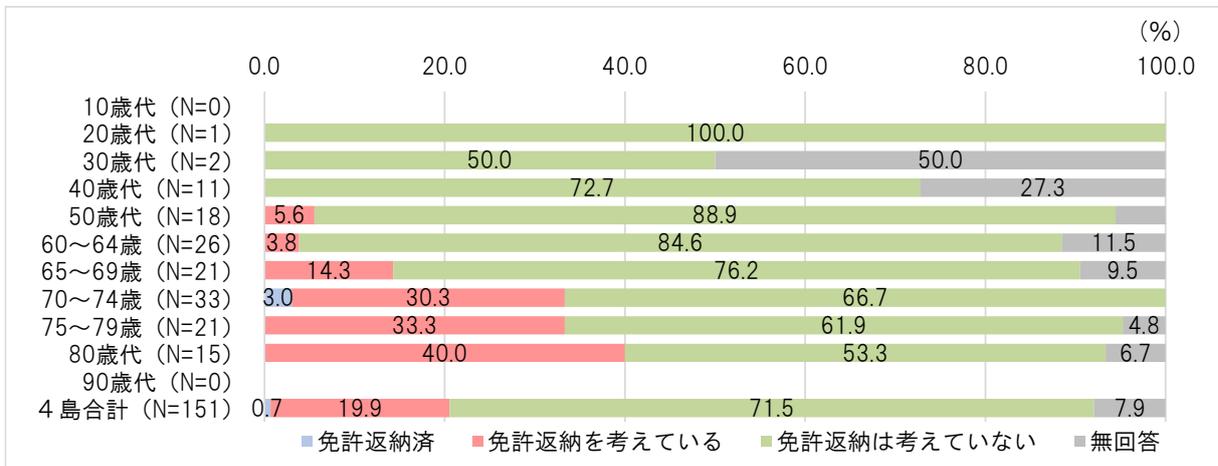
## ■自動車の運転状況

- 運転免許証保有率は島全体の半数程度であり、高島、北木島において比較的高い数値となっている。
- 免許返納意向について、65歳を基点に免許返納を考えている方が増えているが、80歳代でも「免許返納は考えていない」が半数以上の割合を占めている。
- 陸地部における利用手段としては「徒歩」が37.3%と最も多く、次いで「自分で車を運転」(28.2%)「タクシー」(27.6%)となっている。
- 当該航路で結ばれている島では高齢化の進展が深刻な状況にあるが、自動車に代わる交通手段がなく高齢になっても運転免許証がなかなか手放せない状況にある。

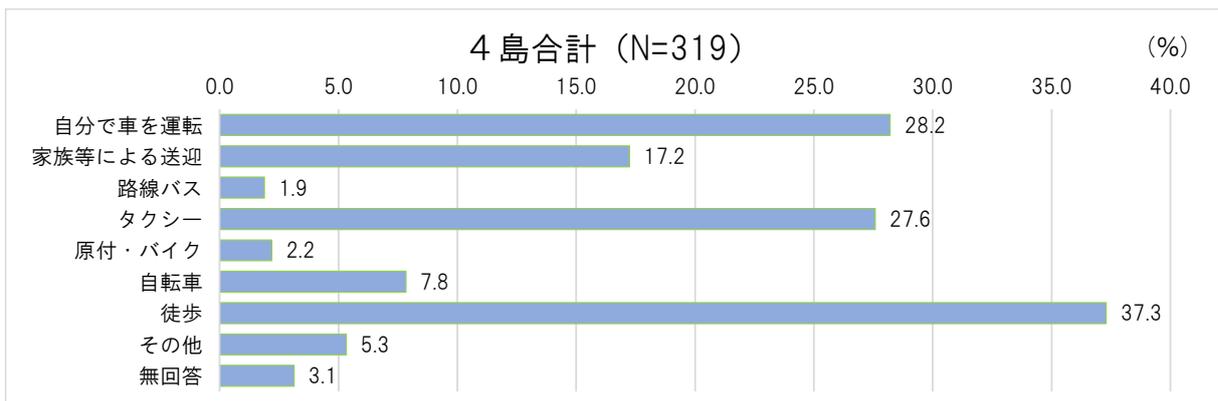
### 【運転免許証の有無】



### 【免許返納意向】



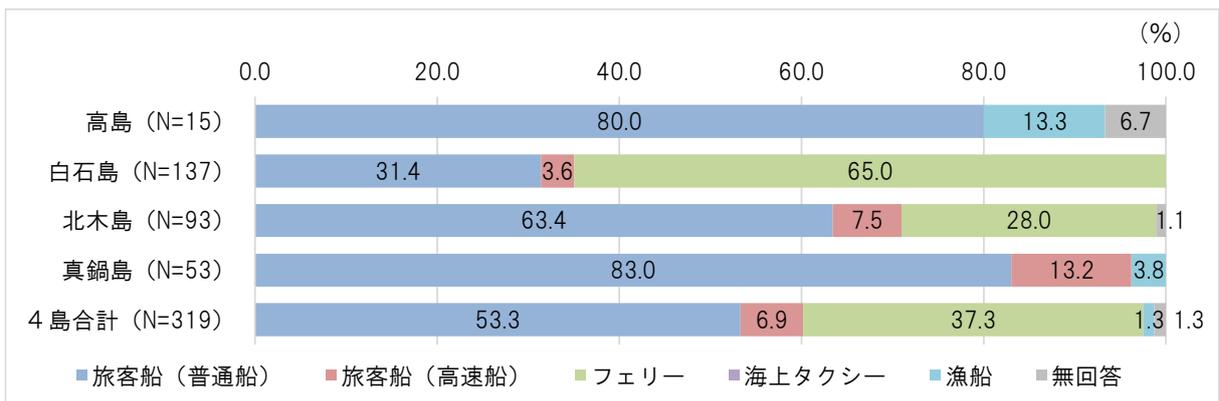
### 【陸地部における利用手段】



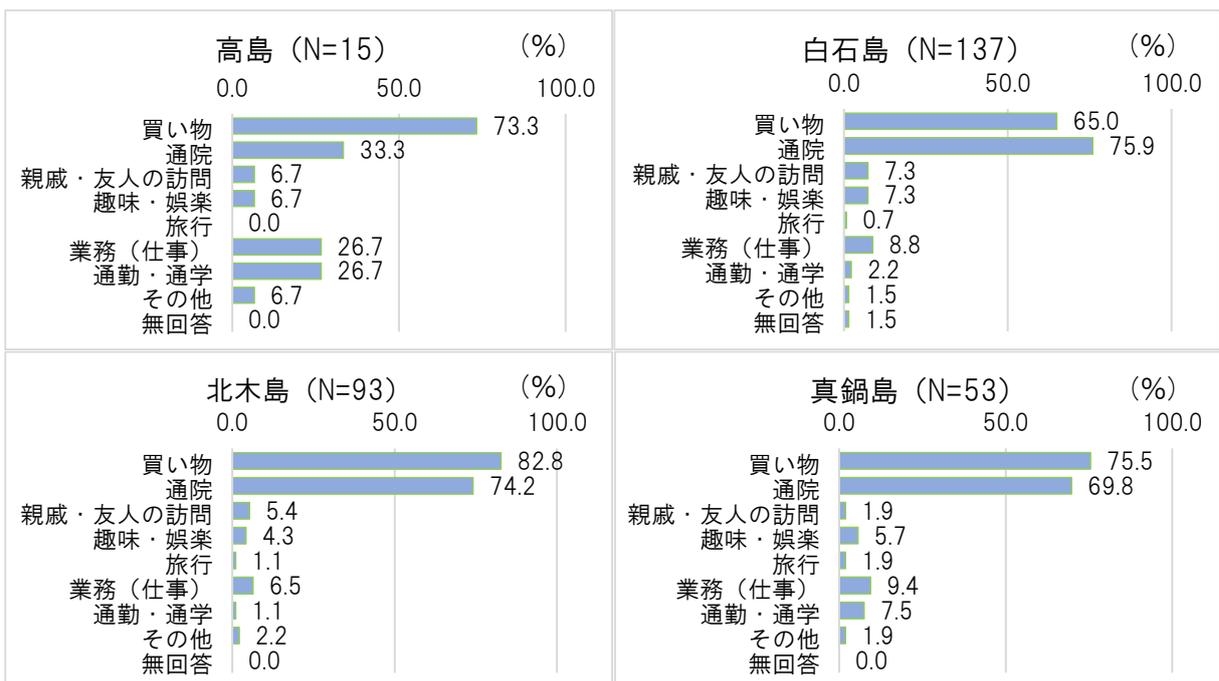
■当該航路を運航する海上交通の利用

- 利用する船舶としては、「旅客船(普通船)」が53.3%と最も多く、次いで「フェリー」(37.3%)、「旅客船(高速船)」(6.9%)となっている。比較的、高島、真鍋島で「旅客船(普通船)」の利用が多く、白石島、北木島で「フェリー」の利用が多い。
- 利用する目的として、高島、北木島、真鍋島では「買い物」が最も多く、次いで「通院」の利用となっているが、白石島では「通院」目的の利用が最も多い。また、「業務(仕事)」「通勤・通学」についての利用もあり、島民の生活を守る足として、当該航路の持続可能な維持・整備が求められる。
- 利用頻度では、「月に2～3回」が39.8%と最も多く、次いで「月に1回未満」(20.1%)、「週に1回」(15.7%)となっている。また、定期的な利用(週1回以上)をしている方は、35.5%である。
- 乗下船する港について、全体的に「笠岡(住吉)」を基点とした移動であり、白石島、北木島で「笠岡(伏越)」の利用も一定数見られる。また、「北木島(楠)」「真鍋島(岩坪)」での利用は極めて少ない状況にある。

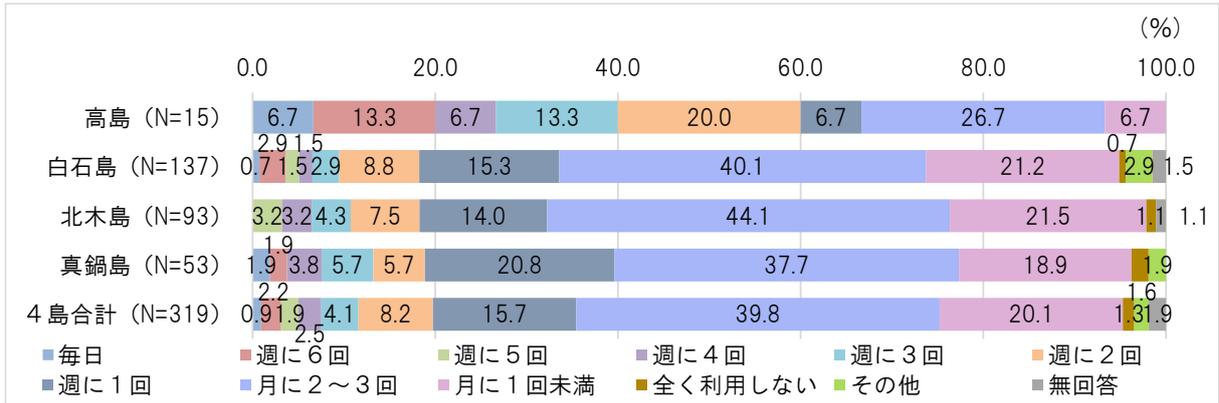
【利用する船舶】



【利用目的】

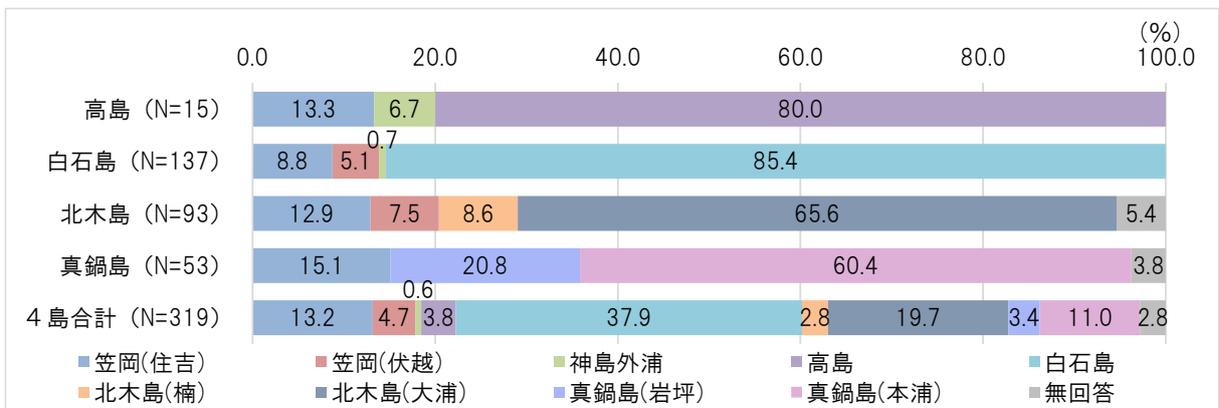


【利用頻度】

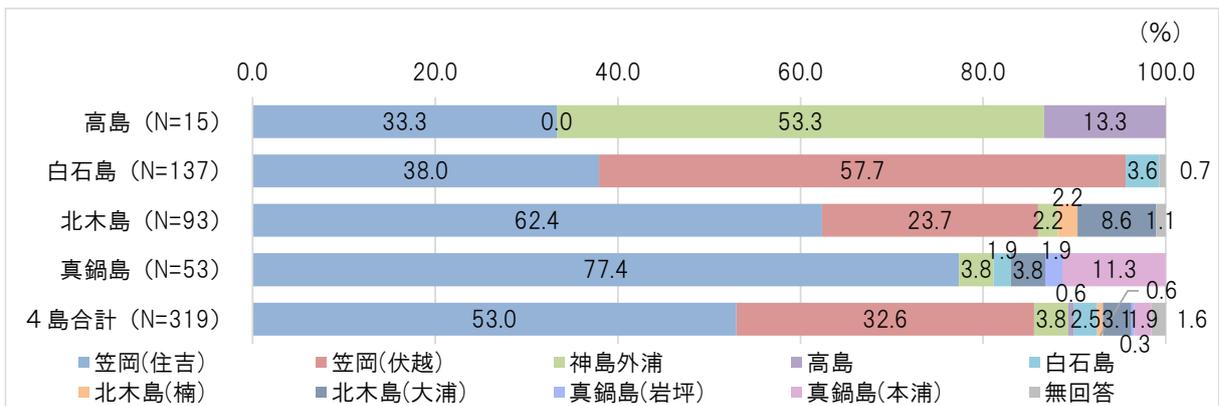


【乗下船する港】

(乗船港)



(下船港)

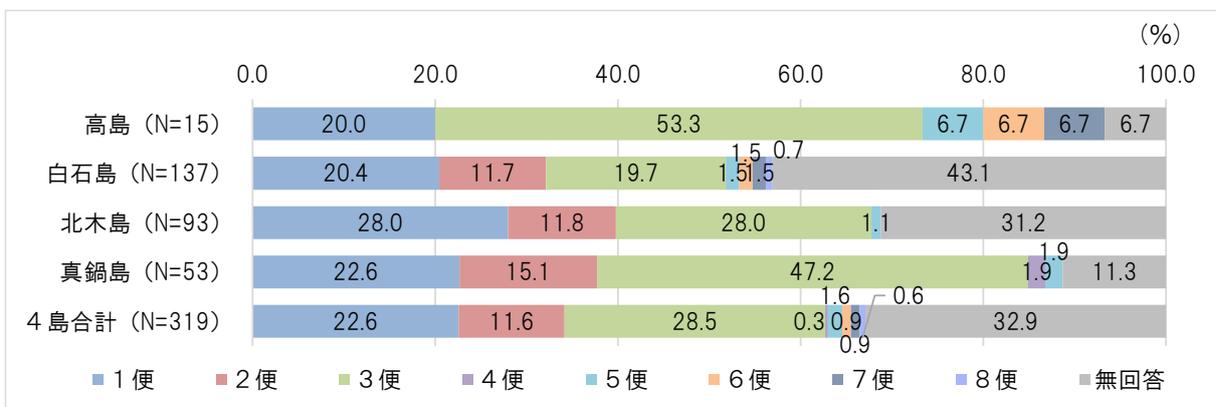


■利用する旅客船の運航便について

- 住吉港着の上り便について、「3便（住吉港 10:28 着）」が 28.5%と最も多く、次いで「1 便（住吉港 7:37 着）」（22.6%）、「2 便（住吉港 8:59 着）」（11.6%）となっている。
- 上り便の4 便以降は、極めて利用が少ない状況にある。
- 住吉港発の下り便について、「6 便（住吉港 14:25 発）」が 33.9%と最も多く、次いで「8 便（住吉港 17:47 発）」（10.0%）、「4 便（住吉港 11:20 発）」（8.5%）となっている。
- 下り便の1 便、3 便、5 便、7 便については極めて利用が少ない状況にある。
- 利用実績を踏まえたダイヤ編成、運航本数の見直し等によるサービスの改善が、持続可能な航路の実現に必要なとなる。

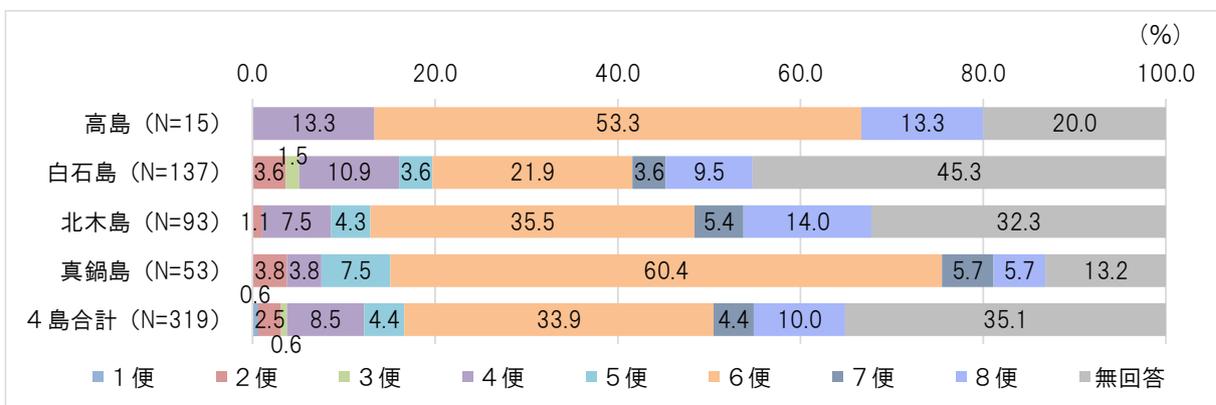
【利用便】

（上り便）★印は高速船



- 1 便：真鍋島(本浦港)6:30 発⇒住吉港 7:37 着
- 2 便：真鍋島(本浦港)8:15 発⇒住吉港 8:59 着★
- 3 便：真鍋島(岩坪港)9:15 発⇒住吉港 10:28 着
- 4 便：真鍋島(本浦港)11:40 発⇒住吉港 12:24 着★
- 5 便：真鍋島(本浦港)13:15 発⇒住吉港 14:18 着
- 6 便：真鍋島(本浦港)15:35 発⇒住吉港 16:25 着★
- 7 便：真鍋島(本浦港)16:35 発⇒住吉港 17:37 着
- 8 便：真鍋島(本浦港)17:28 発⇒住吉港 18:12 着★

（下り便）★印は高速船



- 1 便：住吉港 7:25 発⇒真鍋島(本浦港)8:09 着★
- 2 便：住吉港 8:10 発⇒真鍋島(本浦港)9:22 着
- 3 便：住吉港 9:10 発⇒真鍋島(本浦港)9:54 着★
- 4 便：住吉港 11:20 発⇒真鍋島(本浦港)12:25 着
- 5 便：住吉港 12:30 発⇒真鍋島(本浦港)13:14 着★
- 6 便：住吉港 14:25 発⇒真鍋島(本浦港)15:35 着
- 7 便：住吉港 16:30 発⇒真鍋島(本浦港)17:14 着★
- 8 便：住吉港 17:47 発⇒真鍋島(本浦港)19:00 着

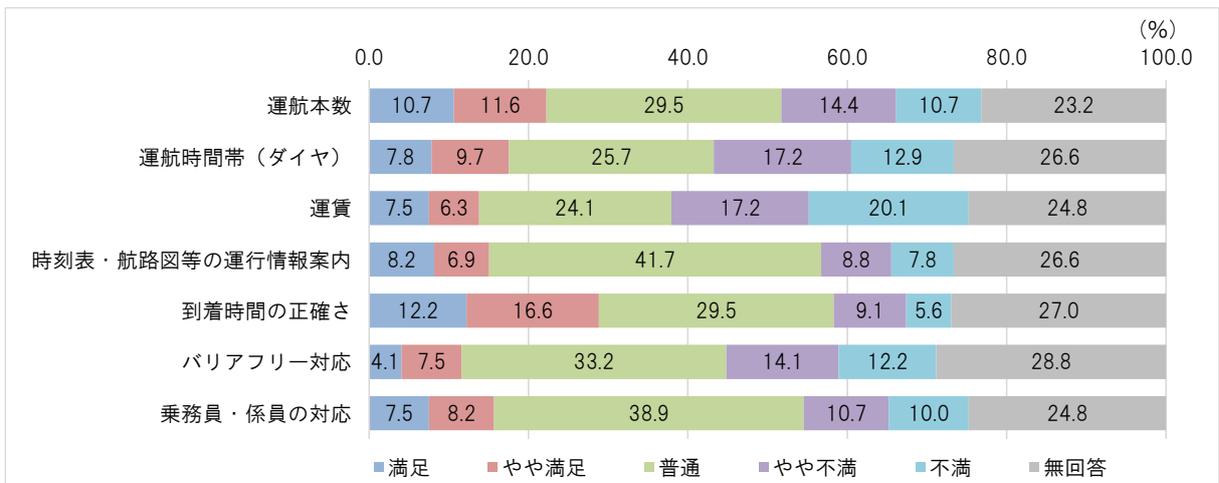
## ■ 運航サービスの満足度

○ 運航サービスの満足度について、比較的満足度の高い項目としては「到着時間の正確さ」が満足・やや満足あわせて28.8%と最も多く、次いで「運航本数」(22.3%)、「運航時間帯(ダイヤ)」(17.5%)となっている。

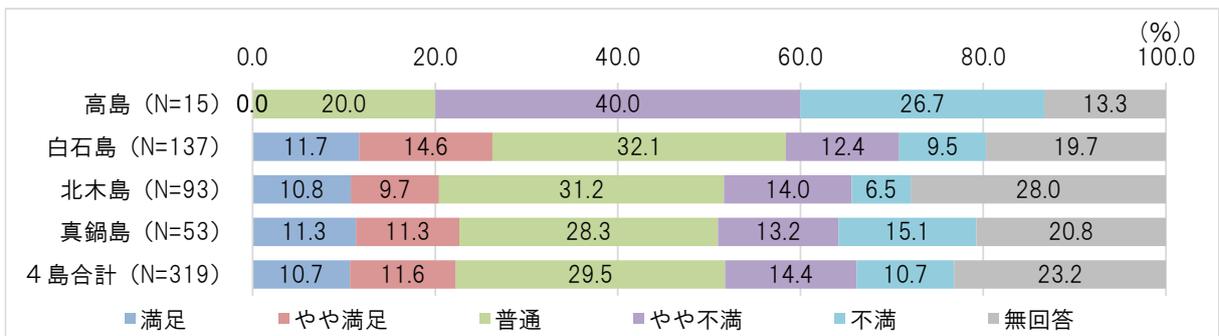
○ 満足度が比較的低い項目としては「運賃」が不満・やや不満あわせて37.3%と最も多く、次いで「運航時間帯(ダイヤ)」(30.1%)、「バリアフリー対応」(26.3%)となっている。

○ 満足度が高く不満度も高い運航時間帯について、島別に比較すると高島、真鍋島で不満度が高い傾向にあり、白石島、北木島では満足度が高い傾向にある。

### 【各項目の満足度】



### 【運行時間帯の満足度】

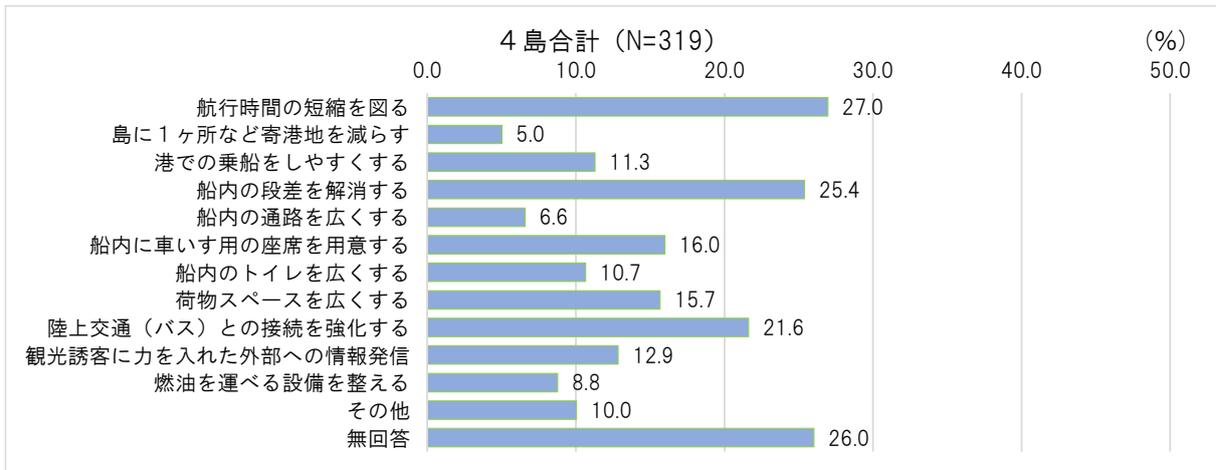


■客船・航路の改善策及び維持するための対応策

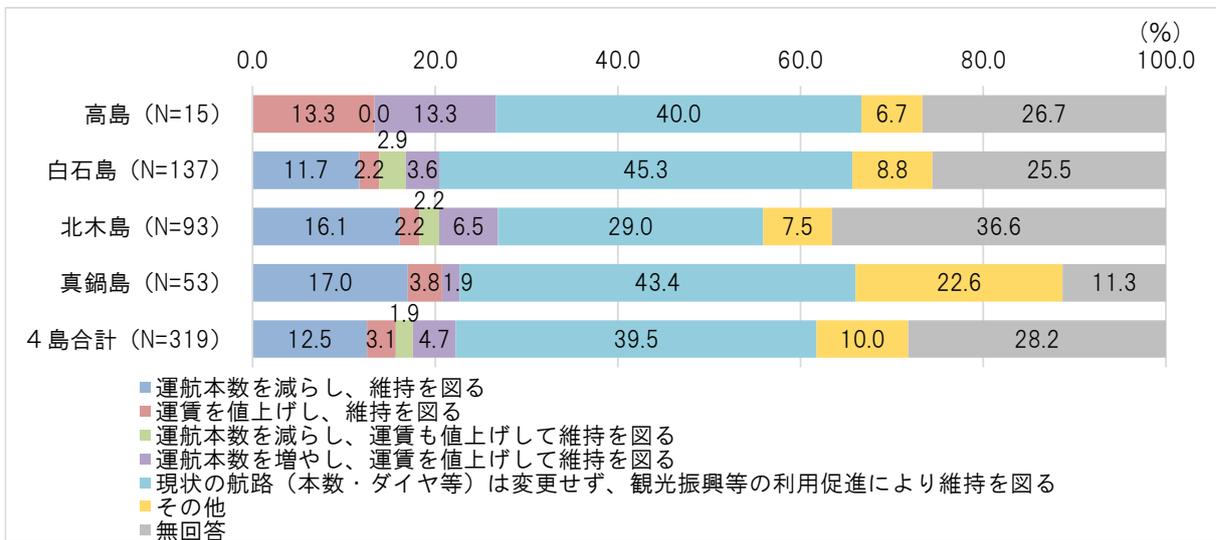
○客船・航路の改善策について、「航行時間の短縮を図る」が27.0%と最も多く、次いで「船内の段差を解消する」(25.4%)、「陸上交通(バス)との接続を強化する」(21.6%)となっており、バリアフリーの対応や他の交通機関との連携が望まれている。

○将来の航路を維持していくための対応策としては、「現状の航路(本数・ダイヤ等)は変更せず、観光振興等の利用促進により維持を図る」が39.5%と最も多く、次いで「運航本数を減らし、維持を図る」(12.5%)となっている。半数程度の島民が観光産業との連携が必要としているため、コロナ等による遠のいた観光客を呼び戻す施策が求められる。

【笠岡～佐柳本浦航路における改善点】



【笠岡～佐柳本浦航路を維持していくための望ましい対応】



#### ④観光ニーズ調査

##### ■調査概要

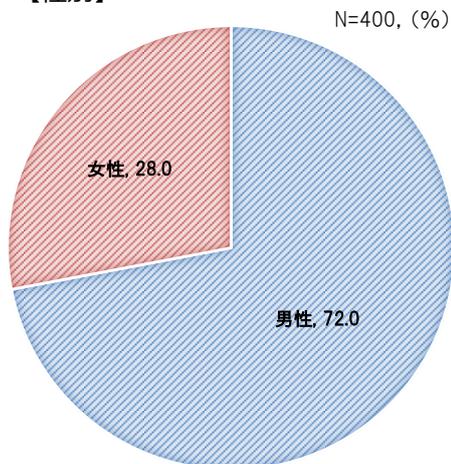
調査目的	・当該航路における観光需要の可能性の把握
調査方法	・Web アンケートによるモニター調査
調査期間	・2020/12/9（水）～2020/12/11（金）
対象者	・笠岡諸島（高島、白石島、北木島、真鍋島）に観光経験のある中国・四国地方および兵庫県・大阪府にお住まいの方
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者属性（居住地、年齢、性別、乗船した船名）</li> <li>・当該航路の改善点、方向性、維持・充実するための方法</li> <li>・当該航路の運行サービスに対する満足度</li> <li>・リピートの意向や家族・友人へ勧めたいポイント</li> <li>・リピートしたくない理由 等</li> </ul>

##### ■回答者の属性

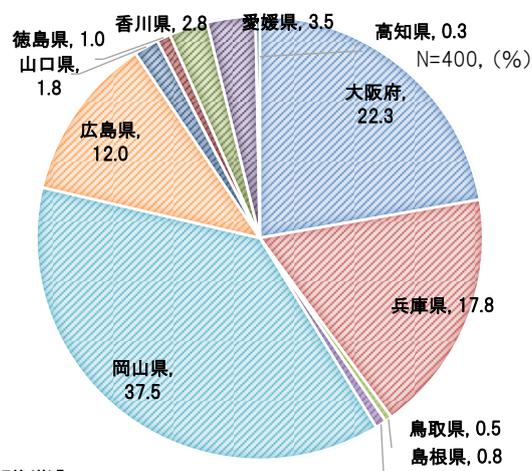
○居住地割付として、岡山県内にお住まいの方を N=150 とし、その他にお住まいの方を N=250 と設定し調査を行ったところ、大阪府と兵庫県にお住まいの方からの回答が多く集まった。

○年齢比率は 50 歳代以上の方が多くっており、職業は「会社員・公務員」の方が約半数程度、「無職（年金生活を含む）」が 1/4 程度となっている。

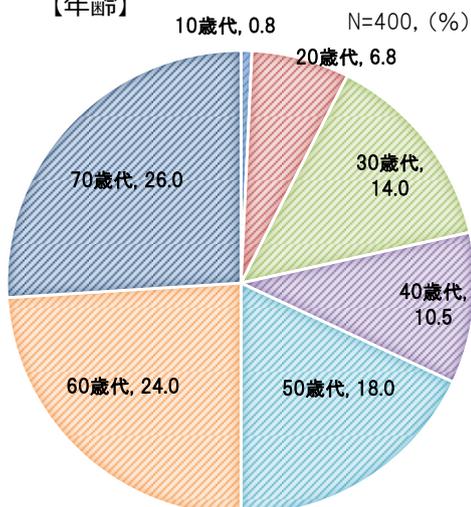
【性別】



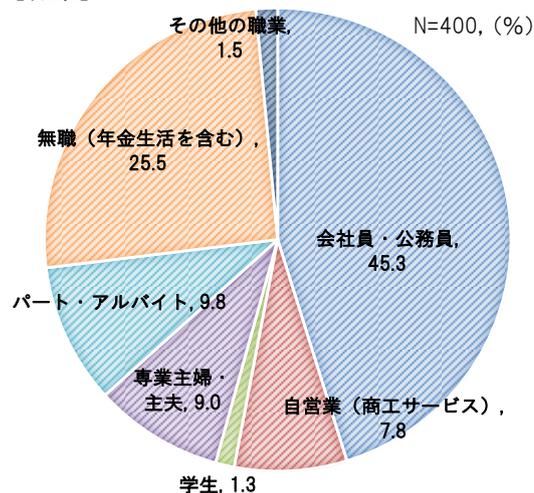
【居住地】



【年齢】



【職業】



■ 来訪地および利用船舶

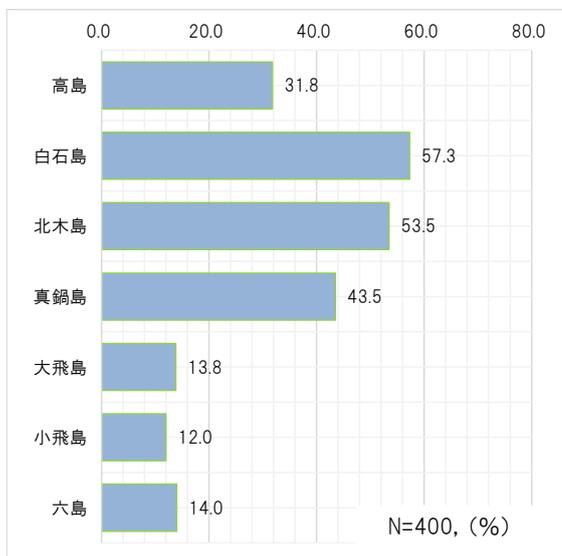
○ 笠岡諸島に観光経験のある方の訪問先としては、白石島が57.3%と最も多く、次いで北木島53.5%、真鍋島43.5%、高島31.8%となっており、当該航路にて結ばれている島々が多く選択されている。(複数回答のため、飛島と六島のみは含まれない)

○ 訪問時の利用船舶として、旅客船(普通船)が42.8%と最も多く選択されており、次いでフェリー29.3%、旅客船(高速船)19.3%となっている。また、海上タクシーおよび漁船利用も若干数であるが見られた。

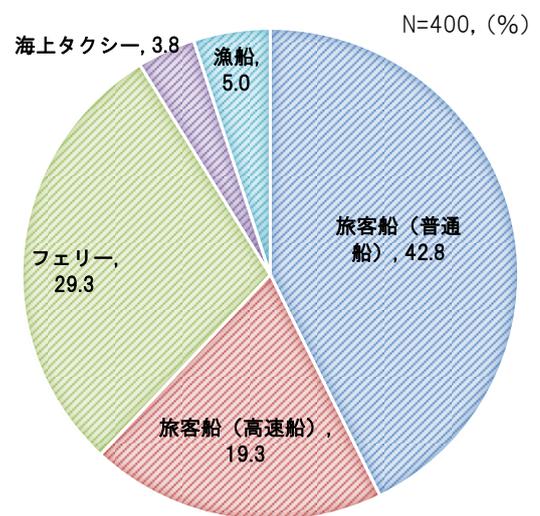
○ 北木島と真鍋島における旅客船の寄港地選択については、北木島は大浦港58.3%、楠港29.9%となっており、真鍋島では本浦港46.5%、岩坪港24.7%と選択されている。

○ 笠岡諸島への旅行回数としてはビギナーが71.0%、リピーターが29.0%となっている。

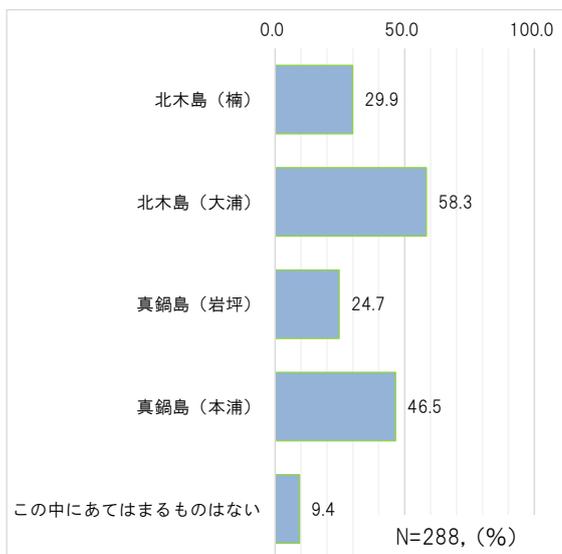
【訪問先】



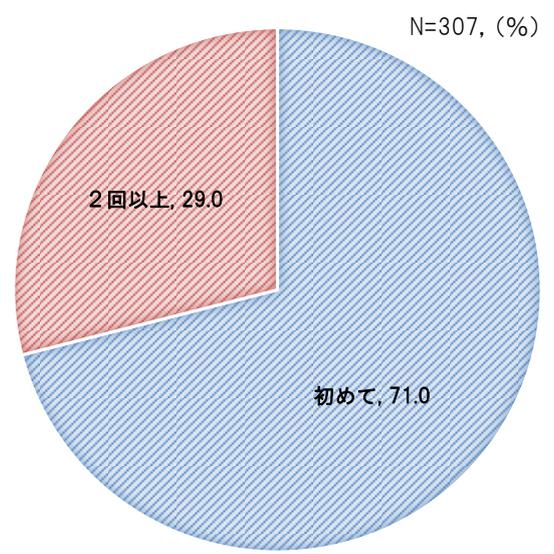
【利用船舶】



【寄港地(北木島・真鍋島)】

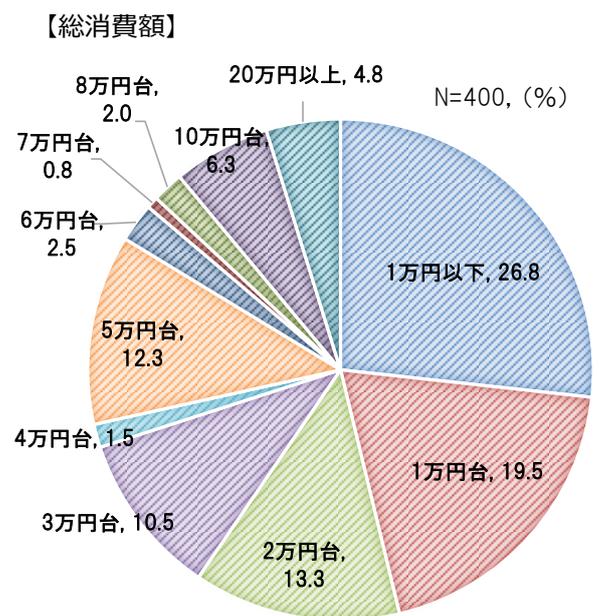
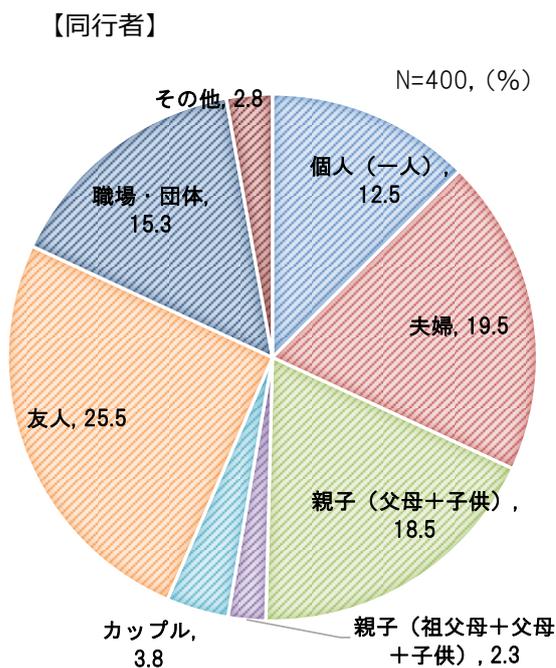
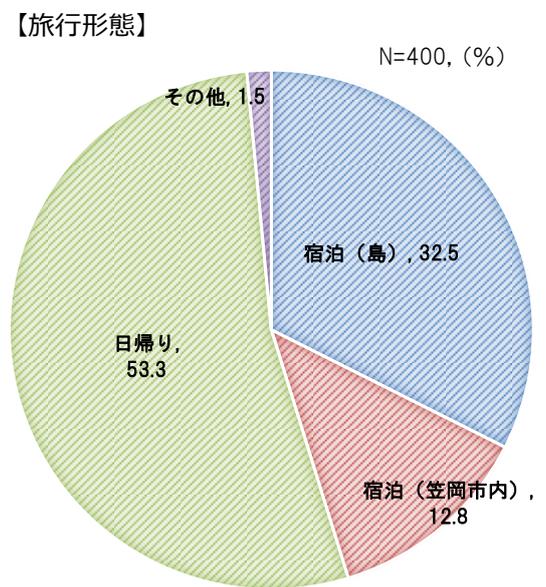
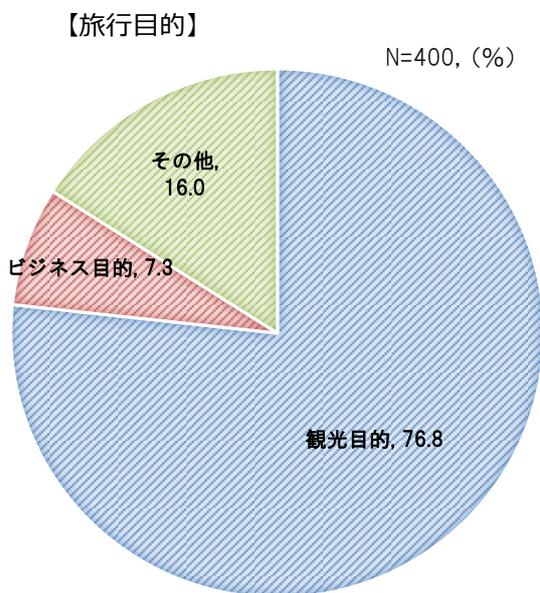


【旅行回数】



■旅行形態

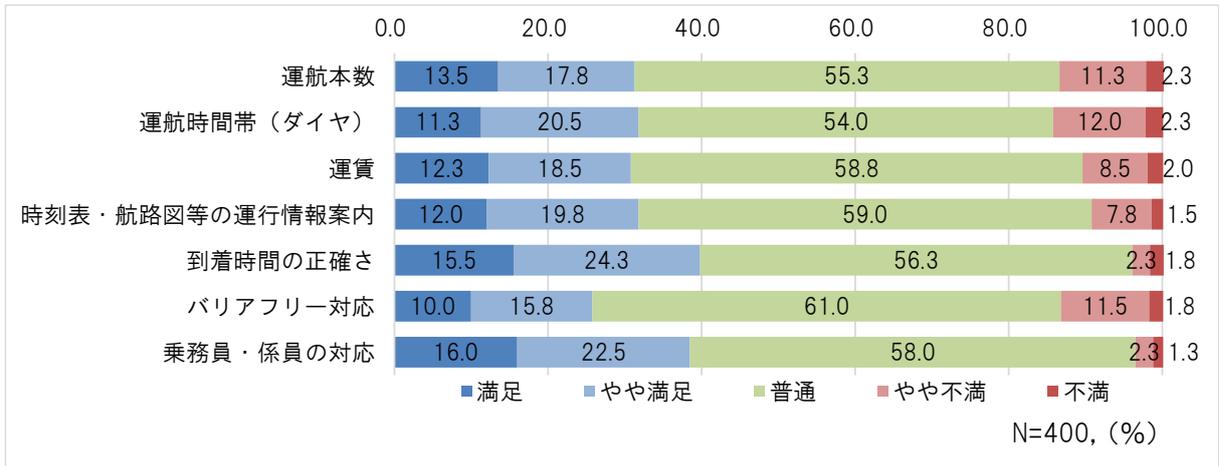
- 旅行の目的としては、「観光目的」が76.8%を占めており、「ビジネス目的」が7.3%であった。
- 旅行形態としては、「日帰り」による訪問が53.3%と最も多くなっているが、島に宿泊する方も32.5%存在し、笠岡市内に宿泊も含めると、日帰り旅行者・宿泊旅行者はほぼ同数である。
- 旅行時の同行者として、「友人」が25.5%と最も多く、次いで「夫婦」19.5%、「親子2世帯」18.5%と家族連れにも人気があり、「職場・団体」15.3%と複数人による訪問が多い。また、個人旅行者は全体の12.5%であった。
- 笠岡諸島訪問時の総消費額として、「1万円以下」26.8%、「1万円台」19.5%と日帰り旅行者の割合と比例し、2万円以内の回答が多くなっているが、次いで「5万円台」12.3%と多くなっていることから、来訪者における市を含めた市への影響は一定数期待される。



■当該航路における満足度

- 全体的に普通との意見が多く目立つが、比較的満足度の高い項目として「到着時間の正確さ」「乗務員・係員の対応」が挙げられている。
- 満足度の低い項目としては、比較的「運航時間帯（ダイヤ）」「バリアフリー対応」「運航本数」が挙げられている。

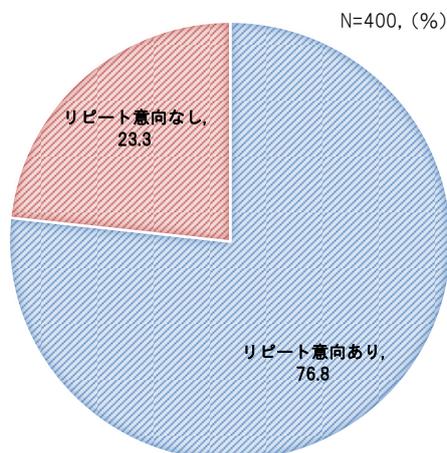
【項目別満足度】



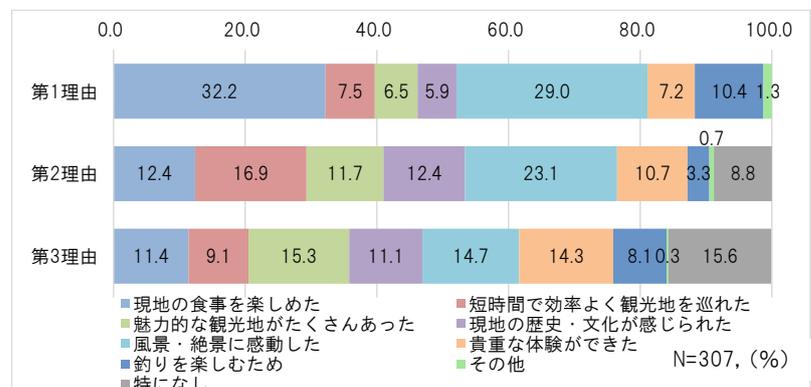
■リピート意向

- 旅行経験者のうち、新型コロナウイルスの感染拡大が落ち着いたのち、再度笠岡諸島への訪問を希望する方は、全体の76.8%と高い数値を示している。
- 1番目の理由としては、「現地の食事を楽しめた」が32.2%と最も多く、次いで「風景・絶景に感動した」が29.0%となっている。以降の理由としては、「短時間で効率よく観光地を巡れた」「魅力的な観光地がたくさんあった」が主に挙げられており、その他、釣り客も一定数存在している。

【リピート意向】



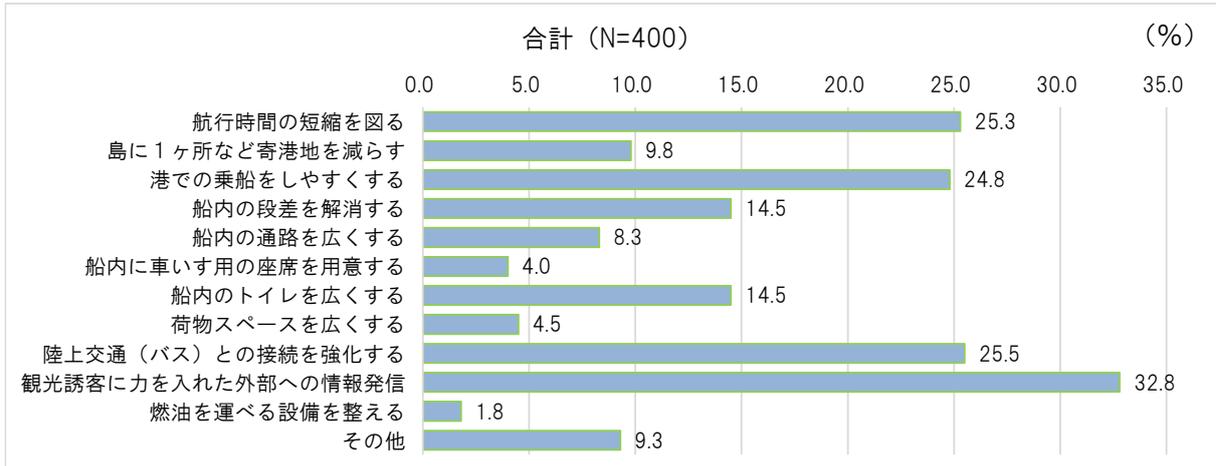
【リピートを希望する理由】



■ 笠岡～佐柳本浦航路における改善点

○笠岡～佐柳本浦航路における改善点として、「観光誘客に力を入れた外部への情報発信」が32.8%と最も多く、次いで「陸上交通（バス）との接続を強化する」25.5%、「航行時間の短縮を図る」25.3%、「港での乗船をしやすいにする」24.8%となっている。

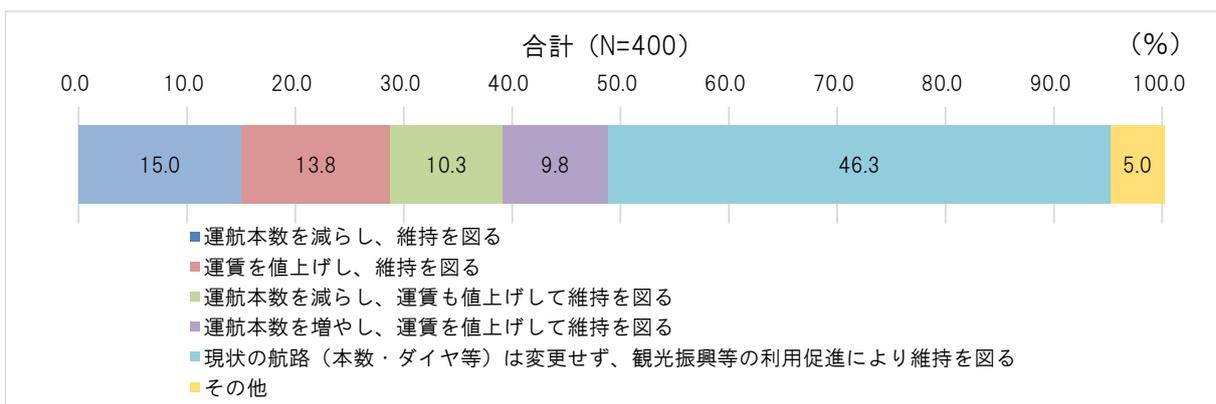
○観光誘客に加えて、陸上交通との接続も改善が必要な項目として上位に挙げられていることから、他の交通事業者との連携や、鉄道やバスとかみ合ったダイヤ編成・見直しが必要。



■ 笠岡～佐柳本浦航路を維持していくための望ましい対応

○今後、笠岡～佐柳本浦航路を維持していくために望ましい対応として、「現状の航路（本数・ダイヤ等）は変更せず、観光振興等の利用促進により維持を図る」が46.3%と最も多く、改善点と同様に観光産業による補完が必要との声が多い。

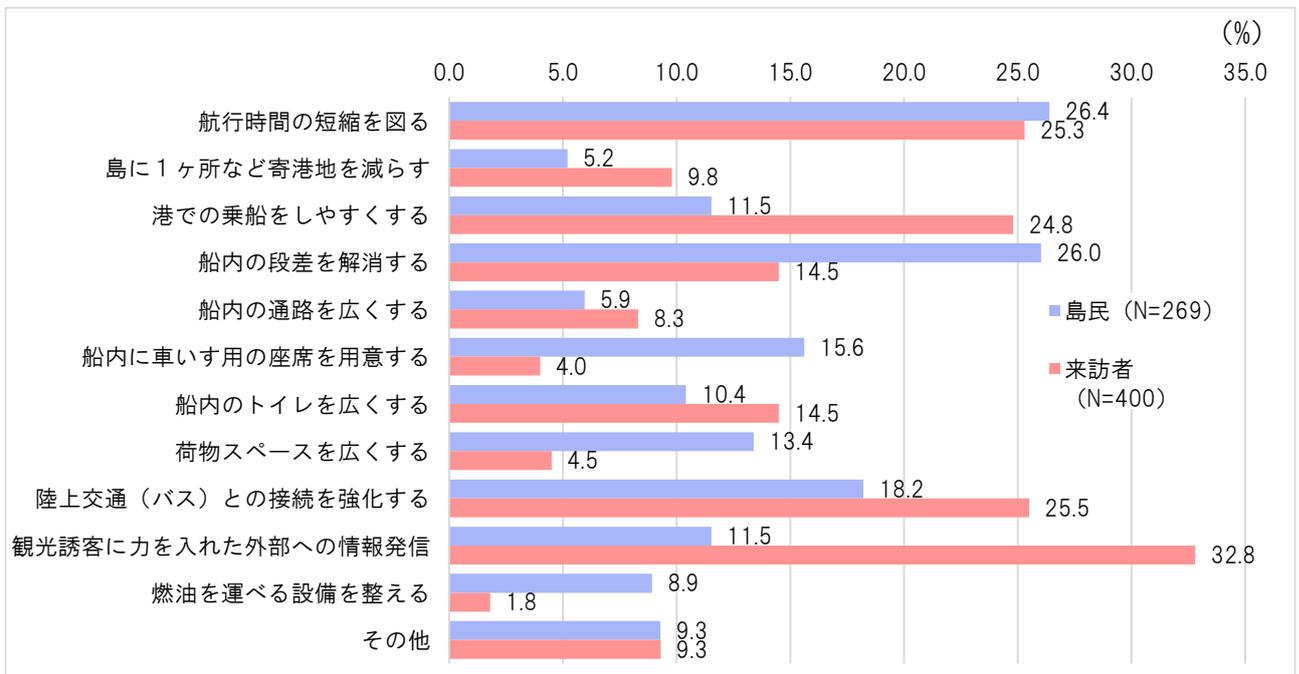
○次いで「運航本数を減らし、維持を図る」が15.0%と、便数の削減も必要とされている。



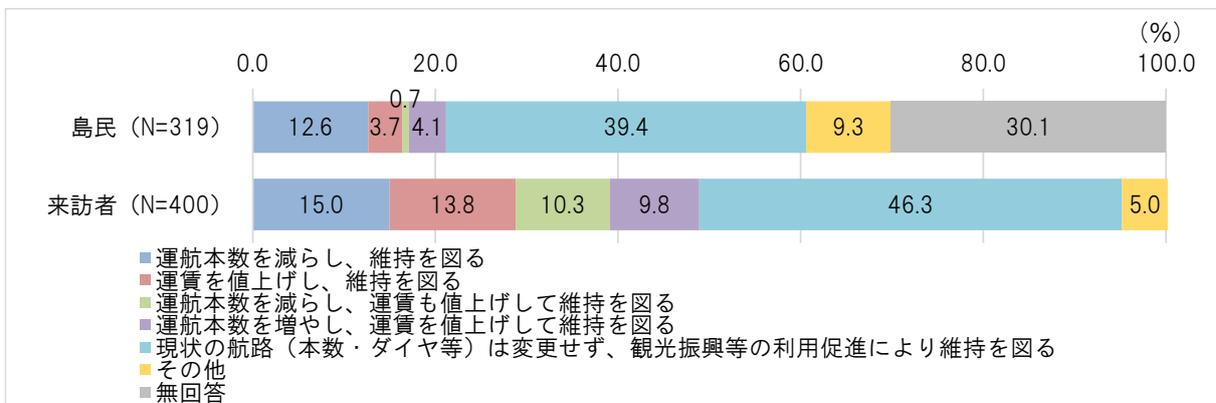
■当該航路に対する島民・来訪者の意識比較

- 島民・来訪者の意識比較として、当該航路における改善点については両者とも「航行時間の短縮を図る」で同等の数値を示している。優先度の違いとして島民では「船内の段差を解消する」「船内に車いす用の座席を用意する」「荷物スペースを広くする」で特徴的な数値となっており、来訪者では「観光誘客に力を入れた外部への情報発信」「陸上交通（バス）との接続を強化する」「港での乗船をしやすいにする」で特徴的となっている。
- 航路を維持していくための望ましい対応では同じようなバランスとなっており、「現状の航路（本数・ダイヤ等）は変更せず、観光振興等の利用促進により維持を図る」が最も多く、次いで「運航本数を減らし、維持を図る」となっていることから、観光産業との連携は重要視されており、持続可能な航路に向けた減便もやむを得ないという認識である。

【笠岡～佐柳本浦航路における改善点】



【笠岡～佐柳本浦航路を維持していくための望ましい対応】



⑤陸上交通との接続調査

■【上り便】(笠岡港・神島外浦方面) ★印は高速船

佐柳島 本浦	真鍋島		北木島		白石島	高島	笠岡陸地部	
	岩坪	本浦	大浦	楠			神島外浦	住吉
-	6:35	←6:30	6:45	6:50	7:05	7:13	7:19	7:37
-	-	★8:15	8:23	→	8:37	→	→	8:59
-	9:15	9:22	9:34	9:39	9:56	10:04	10:10	10:28
-	-	★11:40	11:48	→	12:02	→	→	12:24
-	13:20	←13:15	13:30	→	13:47	13:55	14:00	14:18
14:50	→	15:10	土曜のみ運行					
-	-	★15:35	15:45	→	16:00	→	→	16:25
-	-	16:35	16:45	16:50	17:05	17:13	17:19	17:37
-	-	★17:28	17:36	→	17:50	→	→	18:12

■【下り便】(真鍋島・佐柳本浦方面) ★印は高速船

笠岡陸地部		高島	白石島	北木島		真鍋島		佐柳島
住吉	神島外浦			楠	大浦	本浦	岩坪	本浦
★7:25	→	→	7:47	→	8:01	8:09	-	-
8:10	8:30	8:36	8:45	9:00	9:05	9:22	←9:15	-
★9:10	→	→	9:32	→	9:46	9:54	-	-
11:20	11:40	11:45	11:55	→	12:10	12:25	←12:20	-
★12:30	→	→	12:52	→	13:06	13:14	-	-
土曜のみ運行						14:30	→	14:50
14:25	14:45	14:50	15:00	15:15	15:20	15:35	←15:30	-
★16:30	→	→	16:52	→	17:06	17:14	-	-
17:47	18:10	18:15	18:25	18:40	18:45	19:00	←18:55	-

■笠岡港バス停

①笠岡～竹田～乗時線	【笠岡駅前方面】		【乗時方面】	
	平日	土曜	平日	土曜
	08:15	08:14	08:49	10:55
	09:26	11:33	13:57	15:12
②今井循環線	【笠岡駅前方面】		【今井農協前方面】	
	平日	土曜	平日	土曜
	08:25	08:29	15:18	運休
③神島循環線 〔笠岡方面〕	【笠岡駅前方面】		【御手洗池方面】	
	平日	土曜	平日	土日祝
	07:49	10:42	09:43(外)	09:43(外)
	10:42	11:54	11:03(見)	11:03(見)
	11:55	16:56	16:02(外)	15:58(外)
16:58		17:32(見)	17:33(見)	

■陸上交通との接続ダイヤ表

○鉄道との接続について、通勤通学や通院・買物時間帯である朝10時台までの移動では、「20分以内」の乗換え時間が多く、スムーズな移動が確保されている。しかしながら、12時～14時台の通院・買物から帰ってくる時間帯では鉄道の本数も少なくなっており、「30分以内、30分以上」と待ち時間が長くなっている。

○笠岡港バス停との接続について、路線バスの運行は朝と夕に集中しているが、夕方の時間帯では乗換えが不便な状況になっている。今後高齢化の進展に伴い交通弱者の増加が予想され、市民の生活を支えるうえで連携が不可欠である。

○北木島コミュニティバスとの接続について、大浦港を基点としたダイヤ編成がされているが、「12:35着」のバスのみ旅客船の待ち時間が長くなっている。また、楠港では旅客船の発着時間を考慮したダイヤ編成はされていないため、楠港を利用するニーズがほぼないことが予想されることから、大浦港への寄港に限定する等、効率的な運航に向けた寄港地の見直し検討が必要である。

時間	笠岡駅				笠岡港バス停				北木島コミュニティバス			
	ニュー かさおか	ぶりんす	鉄道時刻		ニュー かさおか	ぶりんす	路線バス時刻		楠	旅客船到着時間	大浦	
	上り (住吉港着)		(福山方面)	(岡山方面)	下り (住吉港発)		上り (笠岡駅方面)	下り (乗時・今井農協前・御手洗池方面)	発着	(住吉方面)	(真鍋島方面)	発着
6:00				6:04								
				6:23								
			6:33	6:38								6:35
			6:46	6:47						6:45(大浦)		
7:00				7:01								
				7:22								
		7:37	7:29	7:29	7:25							
			7:41	7:39								
8:00				7:59	7:56							
			8:17	8:15								8:05
				8:31								
		8:59	8:42	8:45				①08:49				8:50
9:00			9:09									
				9:19	9:10							
			9:23									
			9:39	9:31								
10:00				9:44								
			9:56	9:59				⑤09:43(外)	⑤09:43(外)			
		10:28	10:16	10:15								
			10:37	10:36								
11:00				10:52								
			11:19	11:03								
				11:27								
			11:55	11:45	11:20							11:35
12:00				12:03								
		12:24	12:14	12:21								
			12:31	12:43	12:30							
			12:51	12:43								
13:00				13:04								
			13:15	13:25								
			13:38	13:41								
			13:56					①13:57				
14:00		14:18	14:13	14:16	14:25							
			14:35	14:46								
			14:52									
				15:02								
15:00			15:15	15:26								
			15:32	15:32								
			15:55	15:45								
			16:11	16:06								
16:00		16:25	16:23	16:20	16:30							
			16:33	16:32								
			16:39	16:48								
			16:53	16:57								
17:00			17:05	17:07								
			17:10	17:15								
		17:37	17:32	17:29								
			17:38	17:44	17:47							
18:00			17:53	17:50								
		18:12	18:03									
			18:09	18:11								
			18:25	18:21								



- ①笠岡～竹田～乗時線
- ②神島線 [外浦・寺間廻り/神島外浦方面]
- ③神島線 [見崎・外浦廻り/見崎方面]
- ④今井循環線
- ⑤神島線 [笠岡方面]

### (3) 将来の需要推計

#### ①将来人口推計の設定

航路の将来状況を把握していくため、最も関連性がある島の将来推計人口を算出する。

算出においては、国土交通省国土技術政策総合研究所の「G 空間情報センター」によるコーホート要因法を用いて行うものとする。

平成 27 年時点の国勢調査における4島の合計人口(各島の人口は少人数であるため)を基準人口として、令和 22 年までの 25 年間の人口推計を行う。

#### ②4島の将来人口推計

4島の合計将来人口は、令和7年が1,213人(5年間で253人減少)、令和12年が991人(5年間で221人減少)、令和17年が806人(5年間で185人減少)、令和22年が658人(5年間で148人減少)と推計される。

国勢調査の平成7年から平成27年の20年間で人口は約半数となっており、この先20年間も同じように減少していくことが見込まれており、20年後の令和22年までに大幅な人口減が予想される。

また、平成27年の5歳階級別人口と令和22年の5歳階級別の人口推計を比較すると、90歳以上を除いた高齢者の人口が特に著しく減少している。

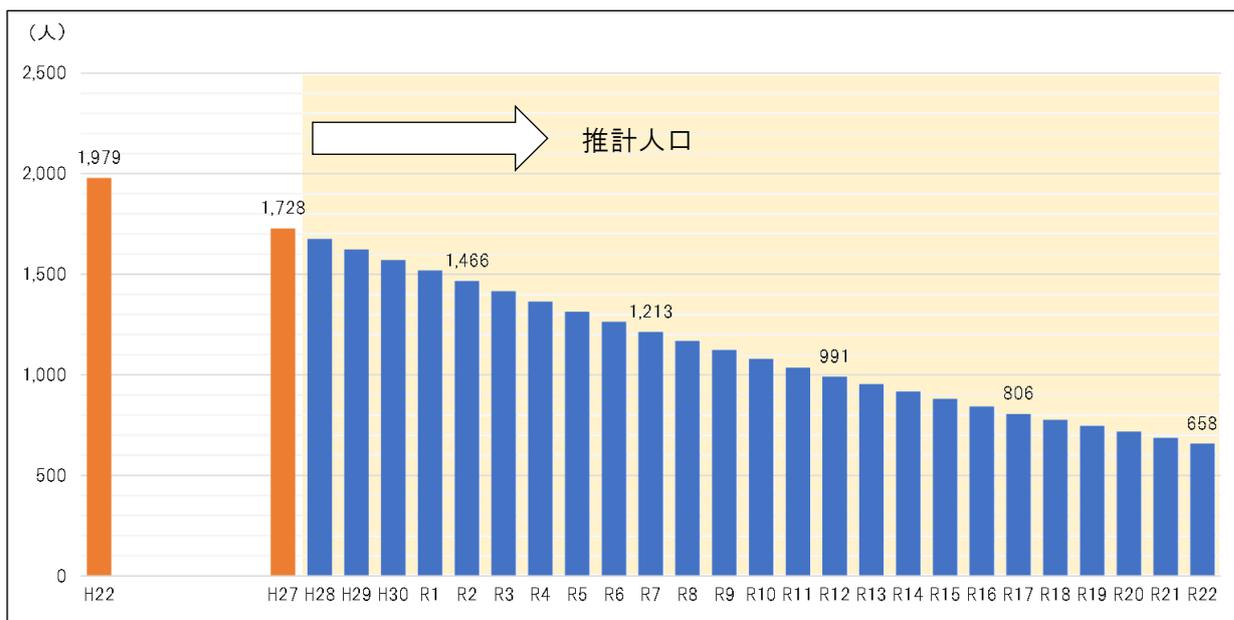


図 4 島合計の将来推計人口

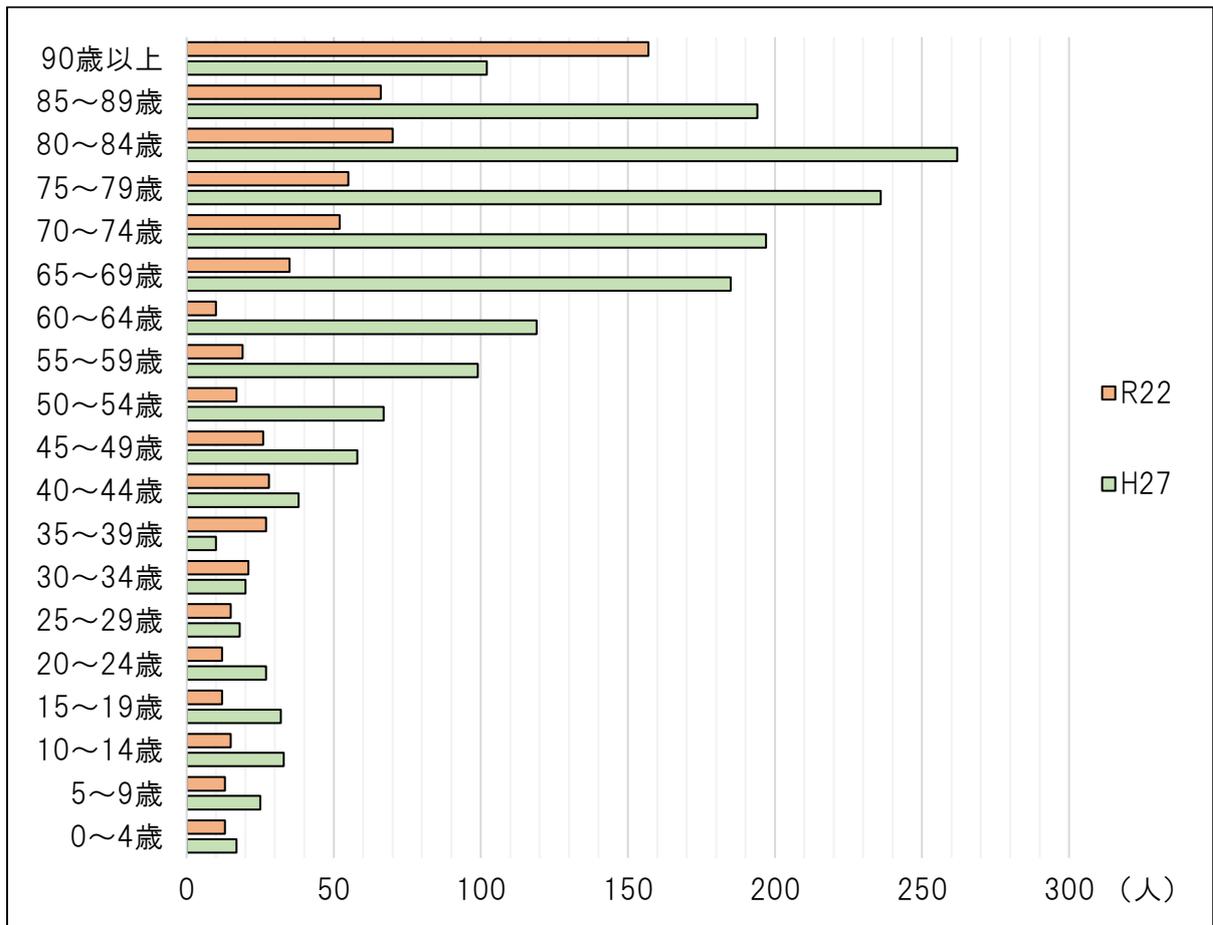


図 4島合計の5歳階級別の人口推計  
(平成7年と令和 22 年の比較)

#### (4) 将来需要の検討

航路の改善計画を検討していくうえで重要となる将来需要について、将来人口推計を基に、航路利用の需要を検討する。航路利用者数は、島民と島外(観光客等)の利用者で構成されていることから、分けて航路利用者数を算出する。

##### ①島民の利用回数の想定

令和2年度を除いた各年度では、2月に航路利用者数が最も少なくなることから、2月の利用回数が島民の生活に最低限必要な回数であると想定される。そのため、2月における平成29年度から令和元年度の4年間の平均的な利用回数を算定する。

2月の利用回数(A)から島外利用者が明らかである定期券利用回数(B)を除くことで、月の島民全体の利用回数(C)を算出する。島民全体の利用回数(C)を島民人口(D)(住民基本台帳より)で割ることで、1人あたりの月の利用回数を算出する。各年度の航路利用回数と島民人口を基に算定した4年間の1人あたりの平均利用回数が、3.74回/人・月となった。

	A	B	C (A-B)	D	E (C/D)
	2月利用回数 (回)	定期利用回数 (回)	島民全体の 利用回数(回)	島民人口(人)	1人あたりの月 利用回数(回)
平成29年度	8,798.5	3,000	5,798.5	1,705	3.40
平成30年度	8,116.5	2,800	5,316.5	1,635	3.25
令和元年度	8,795.5	2,400	6,395.5	1,541	4.15
令和2年度	8,815.0	2,700	6,115.0	1,477	4.14
平均値	8,631.4		—	—	3.74

図 島民の想定利用回数(2月)

## ②島外利用者数の想定

先に求めた島民想定利用回数を基に、島外利用者数を算定する。島民想定利用回数を求める際に、最低限必要な利用回数の基準として2月のみ算出したが、それ以外の月（3月～1月）についても同じ方法を用いて1人あたりの月別利用回数（E）と各月の4年間の平均利用回数（A）を算出する。

1人あたりの月別平均利用回数（E）に、令和元年度の住民基本台帳における人口である1,477人を掛けることで、諸島全体の島民の想定利用回数が算出される。4年平均航路利用回数（A）より島民の想定利用回数を減算することで、島外の想定利用者数が算出される。

算出値から、1人あたりの月平均利用回数が5.11回、島外の年間合計利用回数が37,614回であると想定される。

	4月	5月	6月	7月	8月	9月
1人あたりの月平均利用回数（E）	4.50	5.37	4.61	5.31	8.16	5.23
島民の想定利用回数（E×人口（1,477人））	6,644	7,938	6,815	7,836	12,059	7,721
4年平均利用回数（A）	9,593	10,994	9,737	10,998	15,537	10,836
島外の想定利用者数	2,950	3,056	2,922	3,162	3,479	3,115

	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計平均
1人あたりの月平均利用回数（E）	5.02	5.04	5.01	4.20	3.74	5.11	5.11
島民の想定利用回数（E×人口（1,477人））	7,413	7,450	7,395	6,204	5,518	7,553	—
4年平均利用回数（A）	10,659	10,782	10,507	9,373	8,631	10,511	—
島外の想定利用回数	3,246	3,331	3,112	3,170	3,114	2,959	37,614

図 島外利用者数の想定

### ③航路利用者数の推計

航路利用者数は、島民の人口に相関関係がある島民人口と観光客等の島外利用者に分け、先に算出した島民人口推計と島民1人あたりの月平均利用回数(E)の値を利用し検討を行う。

まず島民利用推計では、将来の島民人口推計値に、島民1人あたりの月平均利用回数(E)の推計値である5.11回/月(61.32回/年)を掛け合わせることで、島民の将来利用推計を行う。

また、島外利用推計では、平成26年度の観光客数22,300人から平成30年度の観光客数20,700人まで、8%の減少となっているため、今後も同様に、減少傾向であると見込むものとし、各年度の前年度における観光客数の推計値に同割合で減少率を掛けることで算出する。

航路利用者数は、島民人口及び観光客数の減少に伴い、令和22年度には42,714人と平成27年度の105,961人と比較して約6割減となることが想定される。

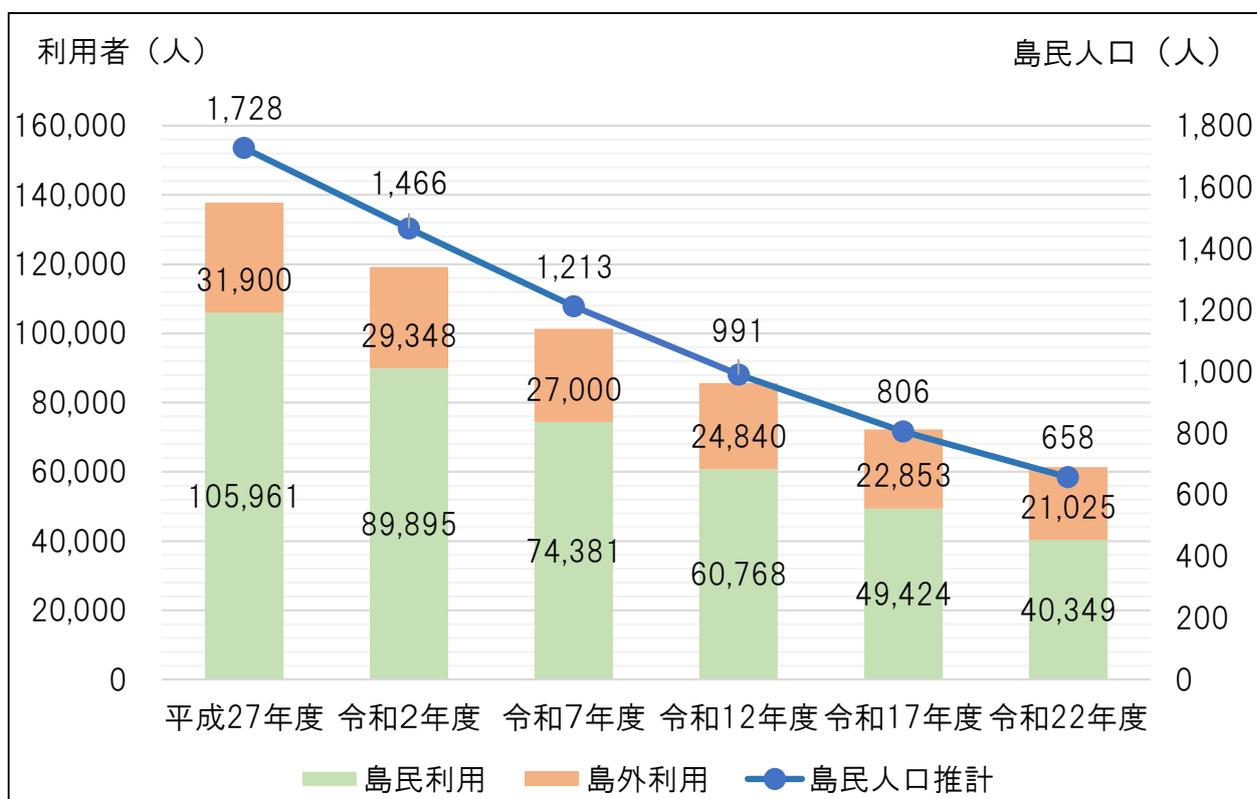


図 航路利用者数の推計

表 航路利用者数の推計

	平成27年度	令和2年度	令和7年度	令和12年度	令和17年度	令和22年度
島民人口推計	1,728	1,466	1,213	991	806	658
航路利用者数	137,861	119,243	101,381	85,608	72,277	61,373
島民利用	105,961	89,895	74,381	60,768	49,424	40,349
島外利用	31,900	29,348	27,000	24,840	22,853	21,025

#### ④手荷物・貨物量

手荷物及び貨物の利用状況は、産業等が少ないことから島民生活に関する物資利用が多いと考えられるため、島民人口と利用量は相関関係にあると考えられる。

そのため、手荷物は島内人口に伴い 20 年後の令和 22 年(2040 年)には 220 個まで、貨物は 53,861 個まで減少すると想定され、どちらも令和元年度から半数以上減少している。

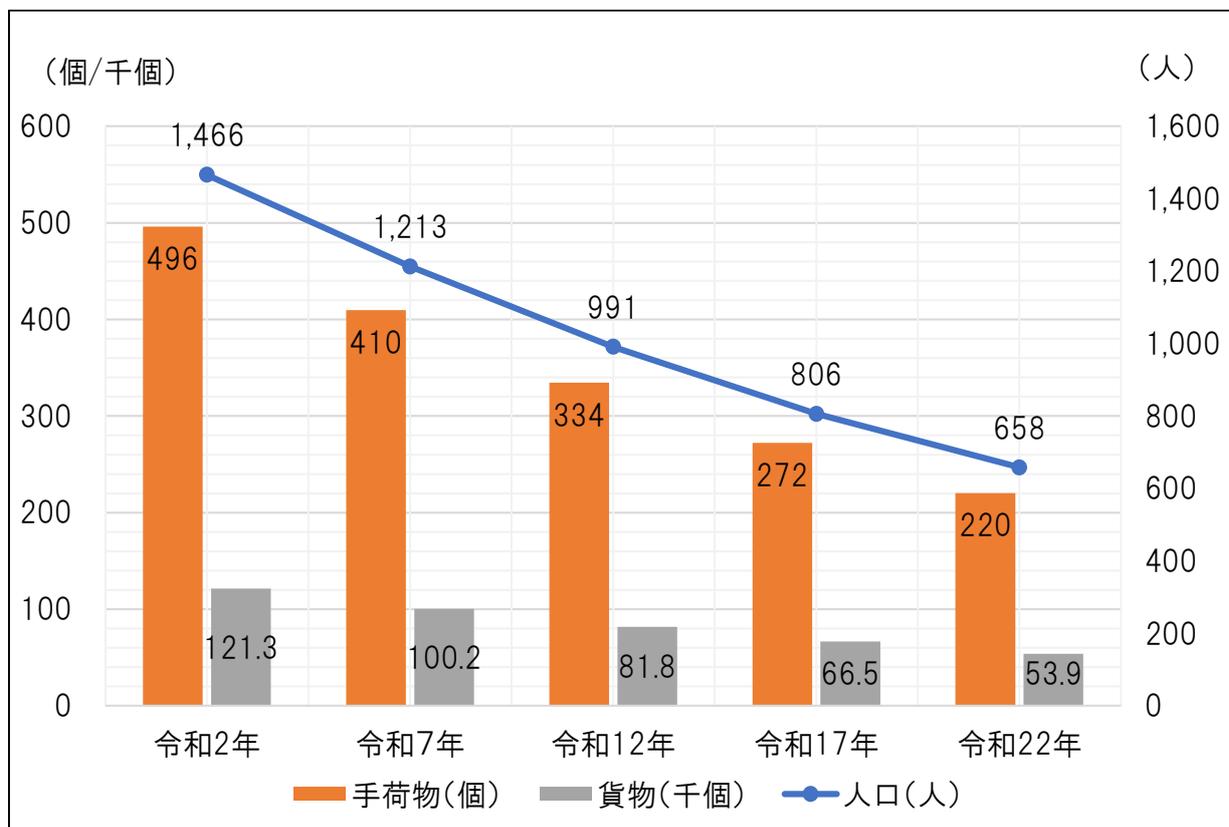


図 手荷物・貨物の推計

図 手荷物・貨物の推計

	平成 27 年度	令和2年度	令和 7 年度	令和 12 年度	令和 17 年度
島民人口 (人)	1,466	1,213	991	806	658
手荷物 (個)	496	410	334	272	220
貨物 (千個)	121.3	100.2	81.8	66.5	53.9

## (5) サービス基準の検証

航路の改善計画において、将来人口推計などから検討した航路の利用者需要を踏まえ、島民生活に不可欠な移動手段としての航路のサービス基準について検証を行う。

### ① 現行のサービス基準

本航路は、海上運送法第2条第11項及び第4条第6号に基づき下記の通り指定区間を定めるとともに、当該区間についてサービス基準を公示している。

表 サービス基準

番号	指定区間		サービス基準		
	名称	区間	運航日程	運航回数	その他
51	岡山高島	高島漁港と笠岡港笠岡地区との間	毎日	1日1往復	旅客 20 名
		高島漁港と笠岡港神島地区との間	毎日	1日1往復	
55	佐柳笠岡	佐柳港本浦地区と真鍋島のいずれかの港との間	1週間の内 1日間	1日1往復	旅客 72 名
		真鍋島のいずれかの港と笠岡港笠岡地区との間	毎日	1日3往復	
		北木島港大浦地区と笠岡港笠岡地区との間	毎日	1日8往復	
		北木島港楠地区と笠岡港笠岡地区との間	毎日	1日3往復	
		白石島漁港と笠岡神島地区との間	毎日	1日3往復	
		真鍋島のいずれかの港と笠岡神島地区との間	毎日	1日3往復	
		北木島港大浦地区と笠岡港神島地区との間	毎日	1日3往復	
		北木島港大浦地区と白石島漁港との間	毎日	1日5往復	
		真鍋島のいずれかの港と北木島港大浦地区との間	毎日	1日5往復	

### ② 運航回数

運航回数については、アンケート調査結果における【上り便の利用状況】【下り便の利用状況】のうち、上り便の利用率については3便(住吉港 10:28 着)が 26.4%、1便(住吉港 7:37 着)が 21.2%、2便(住吉港 8:59 着)が 11.2%となっており、4便以降は極めて利用が少ない状況である。また、下り便の利用率については、6便(住吉港 14:25 発)が 32.3%、8便(住吉港 17:47 発)が 8.6%、4便(住吉港 11:20 発)が 7.8%となっており、1便、3便、5便、7便の利用が極めて少ない状況となっている。

人口減少に伴う利用者の減少や、昨今の新型コロナウイルス感染症拡大を受け、今までどおり船を運航すれば運航事業者の経営圧迫はさらに深刻化する。そこで、一番多い基準となっている北木島港大浦地区と笠岡港笠岡地区との間について、1日8往復を7往復と変更することで、航路の効率化を行い事業者の経営安定を図りつつ、出来るだけ利用者の利便性を損なわない持続可能な整備が求められる。

また、基準を低くすることで利用者減による将来的な見直しや、コロナのような自然環境要因による一時的な減便等に柔軟な対応が可能となる。

### ③旅客輸送能力

海上運送法第2条第11項及び第4条第6号に基づき、現行笠岡～佐柳本浦航路間の旅客輸送能力は、「岡山高島」で20名、「佐柳笠岡」で72名を基準としている。

前述の将来需要推計によると、島民人口が令和22年には約38.1%(対平成27年、R22:658/H27:1,728)で、航路利用者推計では、約44.5%(対平成27年R22:61,373/H27:137,861)と減少が想定されている。このことから、必要となる旅客輸送能力は、現行に対し44.5%に減少すると勘案して算出を行うと、「岡山高島」で約10名、「佐柳笠岡」で32名という値が算出されるが、観光需要の回復や新型コロナウイルスの拡大による新しい生活様式の中でも、対人距離の確保への意識を鑑み、空間の確保が必要である。加えて、航路診断による利用状況やアンケート結果を踏まえ、「岡山高島」と「佐柳笠岡」の両指定区間の輸送能力をあわせて72名とすることが適当と思料される。

なお、取り組み事業によって島外利用者の利用増進を図ることで、旅客利用者数の維持を図ることも考慮して、旅客船の定員を設定するものとする。

## 第3章 笠岡～佐柳本浦航路の経営診断

### (1) 航路運航会社の概要

三洋汽船株式会社(以下、「会社」という。)は、笠岡～佐柳本浦航路のほか、笠岡～飛島～六島航路などの複数の航路を運航している。会社概要は、下記のとおりである。

会社名	三洋汽船株式会社
本店所在地	岡山県笠岡市笠岡 2418 番地の 8
事業所所在地	岡山県笠岡市美の浜 9 番地 64
資本金	9,600 万円
設立年月	昭和 24 年6月 28 日
役員	代表取締役 天野 雄二郎 取締役 中田 智明、関藤 英志、柚木 義和、神原 潤、森田 美千代 監査役 天野 学
発行済株式数	400 万株
株主の持株比率	天野 雄二郎(87.5%)関藤商店(株)(3.7%)ほか 65 名
従業員数	船員 23 名 地上要員 12 名 合計 35 名(令和 2 年 9 月末時点)
会社分割	令和2年 10 月1日に「多度津～佐柳航路」に関する会社の有するすべての権利を会社分割の方法により「たどつ汽船株式会社(香川県仲多度郡多度津町東浜 13 番4号)」に承継している。

### (2) 財務状況

会社の直近5期間(平成 28 年9月期～令和2年9月期)の決算書をもとに財務分析を行った。会社の決算書について、決算書及び元帳等の検証結果から「中小企業の会計に関する基本要領」に基づいて、概ね適正に作成・開示されていると判断している。

#### ①会社全体の損益計算書分析

##### 1) 収益の状況

売上高について、5期比較損益計算書のとおり、平成 30 年9月期及び令和2年9月期を除き、ほぼ横ばいとなっている。

これは、笠岡諸島の人口が一貫して減少しつつも、観光旅行等の利用者が増加していることによる。しかし、平成 30 年9月期は、平成 30 年7月の西日本豪雨の影響によりJR山陽本線が長期間運行停止となったこと、左記影響により海水浴客・観光客が減少した。令和2年9月期は、新型コロナウイルスの影響により令和2年4月以降観光客が激減し、海水浴客・「GoTo トラベル」により一時的に回復する月もあったが、令和3年1月に至るまで減少が続いている。

## 2) 費用の状況

会社の主要な費用は、人件費、燃料油脂費、船舶修繕費、減価償却費である。

### ア 人件費

人件費について、地上要員人件費は増加傾向、船員人件費は船員の定期昇給と退職金支給により増加しており、全体として人件費が増加している。人件費等の推移は、下記のとおりである。

表 人件費等の推移

	平成 28 年 9月期	平成 29 年 9月期	平成 30 年 9月期	令和元年 9月期	令和2年 9月期
地上要員(人)	13	12	12	12	12
船員(人)	19	25	23	24	23
うち、船員正規職員数(人)	19	19	21	22	21
地上要員人件費(千円)	40,824	35,473	37,577	37,572	38,977
船員人件費(千円)	99,156	103,751	107,816	106,827	118,358
売上高人件費比率(%)※	58.7	57.8	65.0	62.0	79.2

※上記売上高は、航路補助金を除いている。

### イ 燃料油脂費

燃料油脂費について、原油価格の高騰により平成 30 年9月末には、A重油 78.3 円/L、軽油 75.2 円/L、令和元年9月末には、A重油 91.9 円/Lまで急騰したが、令和2年9月末には、A重油 63.4 円/L、軽油 52.6 円/Lと平成 29 年9月期の水準まで下落し、燃料油脂費が減少している。

燃料油脂費は、平成 25 年～平成 26 年に上記以上に急騰しており、原油価格の高騰は会社の重大なリスク要因となっている。

表 燃料油脂費等の推移

	平成 28 年 9月期	平成 29 年 9月期	平成 30 年 9月期	令和元年 9月期	令和2年 9月期
A 重油(円/L)※1	48.3	59.8	78.3	91.9	63.4
軽油(円/L)※1	44.3	54.2	75.2	—※2	52.6
燃料油脂費(千円)	55,413	62,864	78,788	80,924	68,986
売上高燃料費比率(%)※3	23.2	26.1	35.2	34.7	34.7

※1 A 重油及び軽油の単価は、決算日の棚卸金額÷在庫数量(L)で算定している。なお、会社の棚卸資産評価は、最終仕入原価法によっている。

※2 「—」はエラー値が算定されているため、記載していない。

※3 上記売上高は、航路補助金を除いている。

### ウ 船舶修繕費

船舶修繕費について、定期修繕の船数とフェリーの修繕の有無により、過去5期間で増減している。

表 船舶修繕費等の推移

	平成 28 年 9月期	平成 29 年 9月期	平成 30 年 9月期	令和元年 9月期	令和2年 9月期
船舶修繕費(千円)	38,094	31,100	43,500	42,028	29,449
売上高修繕費比率(%)※	16.0%	12.9%	19.4%	18.0%	14.8%

※上記売上高は、航路補助金を除いている。

### エ 減価償却費

運航費用に計上されている減価償却費について、直近5期間一貫して増加している。これは、新なぎさ2(平成28年2月建造 取得価額 296百万円)、しおじ(令和元年9月建造 取得価額 149百万円)による。

なお、減価償却費は、非現金支出費用といわれ、取得時に資金支出があり、減価償却費計上時は資金の支出がない費用であり、減価償却費の多可は会社のリスク要因にならない。

表 運航費用有形減価償却費の推移

	平成 28 年 9月期	平成 29 年 9月期	平成 30 年 9月期	令和元年 9月期	令和2年 9月期
有形減価償却費(千円)	22,271	29,516	29,846	32,539	59,011

### 3) 利益の状況

上記収益及び費用の影響により、直近5期間営業利益、経常利益とも赤字である。平成28年9月は、助成金収入があったことによって、直近5期間で唯一、当期純利益が黒字となっている。

会社の収益性に対する重大な影響を与える主要な要因は、①旅客数の増減、②人件費の増加、③燃料価格(A重油及び軽油)の高騰、④船舶修繕費であり、会社の重大なリスク要因となっている。

## 5期比較損益計算書

【三洋汽船 株式会社】

平成28年9月期～令和2年9月期（単位：千円）

	勘定科目	平成28年9月期	構成比	平成29年9月期	構成比	平成30年9月期	構成比	令和元年9月期	構成比	令和2年9月期	構成比
(1)	自動車航送運賃	22,475	7.3%	20,762	6.3%	20,882	6.5%	20,883	5.8%	20,547	5.8%
(2)	旅客運賃	170,303	55.7%	173,900	52.9%	159,782	49.9%	167,470	46.9%	141,171	39.6%
(3)	貸切旅客運賃	19,725	6.4%	13,860	4.2%	8,437	2.6%	12,738	3.6%	10,134	2.8%
(4)	荷物運賃	22,726	7.4%	22,449	6.8%	21,328	6.7%	21,235	5.9%	20,627	5.8%
(5)	運航雑収入	1,260	0.4%	2,661	0.8%	1,222	0.4%	1,350	0.4%	656	0.2%
(6)	営業雑収入	2,108	0.7%	2,008	0.6%	2,477	0.8%	2,188	0.6%	2,475	0.7%
(7)	売店収入	0	0.0%	1,420	0.4%	1,775	0.6%	1,303	0.4%	206	0.1%
(8)	管理委託料	0	0.0%	3,044	0.9%	6,845	2.1%	5,822	1.6%	2,627	0.7%
(9)	賃貸料収入	0	0.0%	611	0.2%	1,097	0.3%	16	0.0%	15	0.0%
(10)	コ－ヒ－収入	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	95	0.0%
(11)	（売上高合計）	238,597		240,717		223,845		233,004		198,552	
(12)	航路補助金	67,351	22.0%	87,931	26.8%	96,431	30.1%	124,124	34.8%	157,947	44.3%
(13)	（売上高）	305,948	100.0%	328,648	100.0%	320,276	100.0%	357,127	100.0%	356,499	100.0%
(14)	期首商品棚卸高	0	0.0%	0	0.0%	161	0.1%	95	0.0%	125	0.0%
(15)	当期総運航費用	260,563	85.2%	277,599	84.5%	308,068	96.2%	310,714	87.0%	321,599	90.2%
(16)	合計	260,563	85.2%	277,599	84.5%	308,229	96.2%	310,809	87.0%	321,725	90.2%
(17)	期末商品棚卸高	0	0.0%	161	0.0%	95	0.0%	125	0.0%	68	0.0%
(18)	【売上原価】	260,563	85.2%	277,438	84.4%	308,134	96.2%	310,683	87.0%	321,656	90.2%
(19)	【売上総利益】	45,385	14.8%	51,210	15.6%	12,142	3.8%	46,444	13.0%	34,843	9.8%
(20)	役員報酬	8,400	2.7%	9,120	2.8%	8,520	2.7%	8,889	2.5%	5,760	1.6%
(21)	給料手当	24,987	8.2%	23,411	7.1%	23,999	7.5%	25,120	7.0%	30,940	8.7%
(22)	賞与	695	0.2%	670	0.2%	670	0.2%	441	0.1%	200	0.1%
(23)	退職金	4,460	1.5%	0	0.0%	0	0.0%	409	0.1%	0	0.0%
(24)	法定福利費	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	2,714	0.8%	0	0.0%
(25)	福利厚生費	2,283	0.7%	2,272	0.7%	4,388	1.4%	0	0.0%	2,077	0.6%
(26)	（人件費合計）	40,824		35,473		37,577		37,572		38,977	
(27)	広告宣伝費	72	0.0%	175	0.1%	164	0.1%	158	0.0%	74	0.0%
(28)	旅費交通費	1,776	0.6%	1,156	0.4%	1,170	0.4%	1,226	0.3%	678	0.2%
(29)	警備保障費	0	0.0%	117	0.0%	590	0.2%	939	0.3%	752	0.2%
(30)	地代家賃	2,586	0.8%	2,708	0.8%	2,763	0.9%	1,920	0.5%	4,171	1.2%
(31)	車両費	803	0.3%	638	0.2%	1,179	0.4%	1,132	0.3%	1,217	0.3%
(32)	保険料	575	0.2%	588	0.2%	724	0.2%	521	0.1%	517	0.1%
(33)	光熱備品費	2,634	0.9%	4,116	1.3%	3,978	1.2%	4,411	1.2%	5,454	1.5%
(34)	有形減価償却費	578	0.2%	897	0.3%	995	0.3%	688	0.2%	784	0.2%
(35)	無形減価償却費	0	0.0%	0	0.0%	20	0.0%	120	0.0%	120	0.0%
(36)	外注費	0	0.0%	1,814	0.6%	3,385	1.1%	3,163	0.9%	1,801	0.5%
(37)	租税公課	2,127	0.7%	2,097	0.6%	3,326	1.0%	2,130	0.6%	2,741	0.8%
(38)	諸手数料	3,054	1.0%	2,993	0.9%	1,738	0.5%	5,945	1.7%	1,291	0.4%
(39)	諸会費	1,700	0.6%	1,696	0.5%	1,692	0.5%	1,567	0.4%	1,604	0.4%
(40)	通信運送費	702	0.2%	717	0.2%	755	0.2%	818	0.2%	858	0.2%
(41)	交際費	539	0.2%	458	0.1%	229	0.1%	229	0.1%	146	0.0%
(42)	施設修繕費	447	0.1%	15	0.0%	780	0.2%	20	0.0%	453	0.1%
(43)	寄附金	4	0.0%	45	0.0%	4	0.0%	1	0.0%	24	0.0%
(44)	会議費	7	0.0%	24	0.0%	24	0.0%	18	0.0%	1	0.0%
(45)	被服費	20	0.0%	277	0.1%	53	0.0%	312	0.1%	118	0.0%
(46)	雑費	1,085	0.4%	693	0.2%	2,428	0.8%	2,157	0.6%	2,751	0.8%
(47)	（販売費及び一般管理費）	59,532	19.5%	56,696	17.3%	63,573	19.8%	65,048	18.2%	64,530	18.1%
(48)	【営業利益】	-14,148	-4.6%	-5,485	-1.7%	-51,431	-16.1%	-18,604	-5.2%	-29,687	-8.3%
(49)	受取利息	1	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
(50)	受取配当金	522	0.2%	512	0.2%	512	0.2%	512	0.1%	329	0.1%
(51)	雑収入	12,766	4.2%	12,792	3.9%	15,546	4.9%	10,666	3.0%	21,935	6.2%
(52)	（営業外利益）	13,289	4.3%	13,304	4.0%	16,058	5.0%	11,177	3.1%	22,264	6.2%
(53)	支払利息	4,200	1.4%	7,823	2.4%	9,101	2.8%	8,837	2.5%	8,845	2.5%
(54)	雑損失	2,673	0.9%	2,453	0.7%	2,661	0.8%	2,456	0.7%	10,103	2.8%
(55)	（営業外費用）	6,873	2.2%	10,276	3.1%	11,762	3.7%	11,293	3.2%	18,947	5.3%
(56)	【経常利益】	-7,732	-2.5%	-2,458	-0.7%	-47,135	-14.7%	-18,720	-5.2%	-26,371	-7.4%
(57)	固定資産売却益	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	7,208	2.0%
(58)	国庫補助金	29,630	9.7%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	14,941	4.2%
(59)	IT補助金	0	0.0%	0	0.0%	300	0.1%	0	0.0%	0	0.0%
(60)	助成金収入	9,269	3.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
(61)	修繕準備金取崩益	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	12,076	3.4%
(62)	【特別利益】	38,899	12.7%	0	0.0%	300	0.1%	0	0.0%	34,225	9.6%
(63)	建物等解体費	0	0.0%	3,711	1.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
(64)	固定資産圧縮損	29,630	9.7%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	14,665	4.1%
(65)	【特別損失】	29,630	9.7%	3,711	1.1%	0	0.0%	0	0.0%	14,665	4.1%
(66)	【税引前当期純利益】	1,537	0.5%	-6,168	-1.9%	-46,835	-14.6%	-18,720	-5.2%	-6,811	-1.9%
(67)	法人税等	233	0.1%	233	0.1%	363	0.1%	363	0.1%	363	0.1%
(68)	【当期純利益】	1,304	0.4%	-6,401	-1.9%	-47,197	-14.7%	-19,083	-5.3%	-7,173	-2.0%

## 5期比較運航費用報告書

【 三洋汽船 株式会社 】

平成28年9月期～令和2年9月期（単位：千円）

	勘定科目	平成28年9月期	構成比	平成29年9月期	構成比	平成30年9月期	構成比	令和元年9月期	構成比	令和2年9月期	構成比
(1)	売店仕入	0	0.0%	1,220	0.4%	1,420	0.5%	1,003	0.3%	228	0.1%
(2)	給料手当	67,746	26.0%	70,403	25.4%	71,373	23.2%	72,944	23.5%	73,700	22.9%
(3)	賞与	8,334	3.2%	9,342	3.4%	10,176	3.3%	10,087	3.2%	12,531	3.9%
(4)	退職金	103	0.0%	0	0.0%	1,595	0.5%	1,025	0.3%	4,039	1.3%
(5)	船員保険料	12,408	4.8%	12,822	4.6%	12,652	4.1%	12,772	4.1%	15,229	4.7%
(6)	福利厚生費	9,888	3.8%	10,933	3.9%	11,550	3.7%	9,963	3.2%	12,825	4.0%
(7)	旅費交通費	676	0.3%	250	0.1%	469	0.2%	36	0.0%	34	0.0%
(8)	（労務費合計）	99,156	38.1%	103,751	37.4%	107,816	35.0%	106,827	34.4%	118,358	36.8%
(9)	船舶準備金繰入	2,588	1.0%	2,588	0.9%	2,588	0.8%	2,588	0.8%	735	0.2%
(10)	船舶保険料	7,225	2.8%	6,763	2.4%	6,500	2.1%	6,625	2.1%	9,438	2.9%
(11)	荷物取扱費	787	0.3%	491	0.2%	453	0.1%	446	0.1%	182	0.1%
(12)	運航雑費	1,794	0.7%	1,725	0.6%	1,314	0.4%	1,929	0.6%	2,131	0.7%
(13)	船舶固定資産税	400	0.2%	1,924	0.7%	3,168	1.0%	2,542	0.8%	1,655	0.5%
(14)	乗船券費	1,514	0.6%	1,627	0.6%	1,356	0.4%	1,235	0.4%	1,431	0.4%
(15)	旅客傷害保険料	2,088	0.8%	1,911	0.7%	2,102	0.7%	1,816	0.6%	1,475	0.5%
(16)	備船料	602	0.2%	4,097	1.5%	176	0.1%	1,407	0.5%	2,414	0.8%
(17)	船舶賃貸料	11,547	4.4%	11,547	4.2%	11,547	3.7%	11,733	3.8%	11,547	3.6%
(18)	旅客幹旋手数料	832	0.3%	549	0.2%	282	0.1%	329	0.1%	85	0.0%
(19)	有形減価償却費	22,271	8.5%	29,516	10.6%	29,846	9.7%	32,539	10.5%	59,011	18.3%
(20)	代理店手数料	10,867	4.2%	10,121	3.6%	11,477	3.7%	9,560	3.1%	7,504	2.3%
(21)	水先及繋留料	2,696	1.0%	2,902	1.0%	2,461	0.8%	2,609	0.8%	2,500	0.8%
(22)	燃料油脂費	55,413	21.3%	62,864	22.6%	78,788	25.6%	80,924	26.0%	68,986	21.5%
(23)	船舶修繕費	38,094	14.6%	31,100	11.2%	43,500	14.1%	42,028	13.5%	29,449	9.2%
(24)	船舶用品費	2,688	1.0%	2,901	1.0%	3,275	1.1%	4,572	1.5%	4,471	1.4%
(25)	（経費合計）	161,407	61.9%	172,628	62.2%	198,833	64.5%	202,884	65.3%	203,014	63.1%
(26)	（当期総運航費用）	260,563	100.0%	277,599	100.0%	308,068	100.0%	310,714	100.0%	321,599	100.0%

## ②貸借対照表分析

会社の財政状態について、5期比較貸借対照表のとおり、令和2年9月期は、資産合計 656 百万円、負債合計 621 百万円で、34 百万円の資産超過となっている。

### 1) 資産の状況

#### ア 現金及び預金

現金及び預金は、平成 30 年9月期、令和元年9月期は、極めて低水準となっているが、令和2年9月期は、平成 29 年9月期の水準まで戻っている。これは、平成 30 年9月期に西日本豪雨の影響により多額の赤字を計上したことが要因になっている。

現金及び預金は、会社が事業を継続するために必須の資産である。一般的に月商(売上高÷12 ヶ月)程度保有しておくことが望ましいといわれているが、上記2期間を除き、月商を上回る現預金を保有している。

表 現金及び預金等の推移

	平成 28 年 9月期	平成 29 年 9月期	平成 30 年 9月期	令和元年 9月期	令和2年 9月期
現金及び預金(千円)	26,897	37,545	5,799	3,830	30,776
月商(千円)	25,496	27,387	26,690	29,761	29,708
現金及び預金超過保有額(千円)	1,401	10,158	△20,891	△25,931	1,068

#### イ 未収金

未収金は、直近5期間一貫して増加している。主要な増加要因は、航路補助金である。

表 未収金の推移

	平成 28 年 9月期	平成 29 年 9月期	平成 30 年 9月期	令和元年 9月期	令和2年 9月期
未収金(千円)	70,376	93,802	106,229	145,673	163,387
うち、航路補助未収金(千円)	59,457	85,931	94,641	118,120	157,977

#### ウ 固定資産

船舶について、新なぎさ2(平成 28 年2月建造 取得価額 296 百万円)、しおじ(令和元年9月建造 取得価額 149 百万円)があった。

子会社株式について、令和2年9月期に「たどつ汽船(株)」設立に当たって、1,000 万円出資している。

## 2) 負債の状況

### ア 金融機関借入金

金融機関借入金は、下記のとおり、平成30年9月期の西日本集中豪雨、令和2年9月期の新型コロナウイルスの影響のため、直近5期間一貫して増加している。

上記以外の借入金は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構からの借入である。船舶の建造に関するもので、リース債務・長期未払金の性質に近い。令和2年9月期の借入は、新なぎさ2としおじに関するものである。

一般的に、借入残高・年商倍率は3倍以下が望ましいと言われているが、金融機関借入金に対する年商倍率に限定しても、会社の倍率は3倍を超えている。

表 金融機関借入金等の推移

	平成28年 9月期	平成29年 9月期	平成30年 9月期	令和元年 9月期	令和2年 9月期
金融機関借入金(千円)	108,816	117,028	143,904	166,754	213,234
金融機関借入金・年商倍率(倍)	4.3	4.3	5.4	5.6	7.2
借入金総額(千円)	398,240	386,752	387,361	529,147	549,360
借入残高・年商倍率(倍)	15.6	14.1	14.5	17.8	18.5

### イ 未払金

未払金は、令和元年9月期まで増加し、令和2年9月期に減少している。増加要因は、主に船舶修繕費の未払金である。支払原資は、国庫補助金と金融機関借入金である。

なお、社会保険料について、令和2年4月から新型コロナウイルス感染症の影響による納付の猶予を受けている。

表 未払金

	平成28年 9月期	平成29年 9月期	平成30年 9月期	令和元年 9月期	令和2年 9月期
未払金(千円)	55,198	58,653	70,312	102,709	64,746

### ウ 未払消費税等

令和2年11月納付期限の未払消費税等6百万円について、新型コロナウイルスの特例猶予を受けている。

## 3) 純資産の状況

会社は、4期連続赤字により、純資産が直近5期間一貫して減少している。会社の純資産の推移は、下記のとおりである。

表 純資産の状況

	平成28年 9月期	平成29年 9月期	平成30年 9月期	令和元年 9月期	令和2年 9月期
純資産(千円)	114,305	107,904	60,707	41,624	34,451

#### 4) 貸借対照表の留意事項

貸借対照表分析を行うに当たって、下記の点に注意が必要である。

##### ア 含み損と含み益

###### (ア)短期貸付金及び子会社株式

子会社である三洋タクシー(株)に対する短期貸付金 14 百万円は、貸付期間が長く、同社の財務状況が著しく悪化していることから、回収可能性は低いと判断される。

また、子会社株式(三洋タクシー(株)20 百万円、備讃フェリー(株)21 百万円)は、いずれも債務超過であることから、資産性・回収可能性は低いと判断される。

###### (イ)土地

令和2年9月現在の土地の帳簿価額は 65 百万円であるが、令和2年度固定資産税評価額は 105 百万円となっている。一般的に固定資産税評価額は、時価(公示価格)の 70.0%を目安に評価されていることから、相当の含み益がある。

上記のとおり、当社には含み損と含み益があるが、上記要因を加味してもなお資産超過である。

##### イ グループ間取引

立替金、未収金などの科目に、三洋タクシー(株)、備讃フェリー(株)との取引残高が計上されている。今後、たどつ汽船(株)との取引も予想される。なお、令和2年9月末現在、備讃フェリー(株)への立替金は 3 百万円、三洋タクシー(株)への立替金は 7 百万円となっている。当社は、航路補助を受けていることから、他社への資金融通は補助金の使途の不明瞭化を招くおそれがある。

##### ウ 会社分割

令和2年10月1日に、新なぎさ2(令和2年9月30日現在の帳簿価額 153 百万円)及び関連する借入金(令和2年9月30日現在の帳簿価額 191 百万円)をたどつ汽船株式会社に分割している。

## 5 期比較貸借対照表

【三洋汽船 株式会社】

平成28年9月期～令和2年9月期（単位：千円）

	勘定科目	平成28年9月期	構成比	平成29年9月期	構成比	平成30年9月期	構成比	令和元年9月期	構成比	令和2年9月期	構成比
(1)	<b>〔流動資産〕</b>	151,297	26.4%	178,385	31.4%	168,090	31.8%	209,397	30.5%	239,853	36.6%
(2)	現金及び預金	26,897	4.7%	37,545	6.6%	5,799	1.1%	3,830	0.6%	30,776	4.7%
(3)	商品	0	0.0%	161	0.0%	95	0.0%	125	0.0%	68	0.0%
(4)	貯蔵品	1,570	0.3%	1,920	0.3%	2,320	0.4%	2,396	0.3%	2,247	0.3%
(5)	短期貸付金	14,331	2.5%	14,331	2.5%	14,331	2.7%	14,331	2.1%	14,331	2.2%
(6)	未収金	70,376	12.3%	93,802	16.5%	106,229	20.1%	145,673	21.2%	163,387	24.9%
(7)	立替金	11,013	1.9%	5,816	1.0%	17,087	3.2%	17,576	2.6%	9,837	1.5%
(8)	仮払金	3,263	0.6%	21,650	3.8%	19,551	3.7%	22,322	3.3%	17,064	2.6%
(9)	未収運賃	3,038	0.5%	3,160	0.6%	2,677	0.5%	3,143	0.5%	2,143	0.3%
(10)	未収還付消費税	20,808	3.6%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
(11)	<b>〔固定資産〕</b>	421,006	73.6%	390,583	68.6%	360,645	68.2%	476,693	69.5%	415,961	63.4%
(12)	（有形固定資産）	367,338	64.2%	336,918	59.2%	306,401	57.9%	422,568	61.6%	351,689	53.6%
(13)	建物	7,902	1.4%	4,866	0.9%	4,631	0.9%	4,378	0.8%	4,134	0.6%
(14)	建物附属設備	714	0.1%	619	0.1%	537	0.1%	466	0.1%	404	0.1%
(15)	構築物	20,205	3.5%	19,134	3.4%	18,127	3.4%	17,179	2.5%	16,279	2.5%
(16)	機械装置	2,616	0.5%	2,035	0.4%	1,583	0.3%	1,232	0.2%	958	0.1%
(17)	車両運搬具	0	0.0%	0	0.0%	54	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
(18)	工具器具備品	285	0.0%	205	0.0%	162	0.0%	131	0.0%	3,430	0.5%
(19)	船舶	270,378	47.2%	244,821	43.0%	216,069	40.9%	333,945	48.7%	261,246	39.8%
(20)	土地	65,238	11.4%	65,238	11.5%	65,238	12.3%	65,238	9.5%	65,238	9.9%
(21)	（無形固定資産）	312	0.1%	312	0.1%	892	0.2%	772	0.1%	652	0.1%
(22)	電話加入権	312	0.1%	312	0.1%	312	0.1%	312	0.0%	312	0.0%
(23)	ソフトウェア	0	0.0%	0	0.0%	580	0.1%	460	0.1%	340	0.1%
(24)	（投資その他の資産）	53,355	9.3%	53,352	9.4%	53,352	10.1%	53,352	7.8%	63,619	9.7%
(25)	投資有価証券	11,220	2.0%	11,220	2.0%	11,220	2.1%	11,220	1.6%	11,220	1.7%
(26)	子会社株式	41,000	7.2%	41,000	7.2%	41,000	7.8%	41,000	6.0%	51,000	7.8%
(27)	差入保証金	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	267	0.0%
(28)	その他投資等	1,135	0.2%	1,132	0.2%	1,132	0.2%	1,132	0.2%	1,132	0.2%
(29)	<b>【資産合計】</b>	572,303	100.0%	568,968	100.0%	528,735	100.0%	686,090	100.0%	655,814	100.0%
(30)											
(31)	<b>〔流動負債〕</b>	55,445	9.7%	97,412	17.1%	146,180	27.6%	188,243	27.4%	151,268	23.1%
(32)	短期借入金	0	0.0%	30,000	5.3%	75,000	14.2%	85,000	12.4%	80,000	12.2%
(33)	未払金	55,198	9.6%	58,653	10.3%	70,312	13.3%	102,709	15.0%	64,746	9.9%
(34)	未払法人税等	233	0.0%	233	0.0%	363	0.1%	363	0.1%	363	0.1%
(35)	前受金	0	0.0%	547	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	18	0.0%
(36)	預り金	14	0.0%	538	0.1%	506	0.1%	172	0.0%	0	0.0%
(37)	未払消費税	0	0.0%	7,442	1.3%	0	0.0%	0	0.0%	6,142	0.9%
(38)	<b>〔固定負債〕</b>	402,553	70.3%	363,652	63.9%	321,849	60.9%	456,223	66.5%	470,095	71.7%
(39)	長期借入金	398,240	69.6%	356,752	62.7%	312,361	59.1%	444,147	64.7%	469,360	71.6%
(40)	船舶修繕準備金	4,313	0.8%	6,901	1.2%	9,488	1.8%	12,076	1.8%	735	0.1%
(41)	<b>【負債合計】</b>	457,998	80.0%	461,064	81.0%	468,029	88.5%	644,466	93.9%	621,363	94.7%
(42)											
(43)	<b>〔株主資本〕</b>	114,305	20.0%	107,904	19.0%	60,707	11.5%	41,624	6.1%	34,451	5.3%
(44)	〔資本金〕	96,000	16.8%	96,000	16.9%	96,000	18.2%	96,000	14.0%	96,000	14.6%
(45)	〔資本剰余金〕	2,149	0.4%	2,149	0.4%	2,149	0.4%	2,149	0.3%	2,149	0.3%
(46)	資本準備金	2,149	0.4%	2,149	0.4%	2,149	0.4%	2,149	0.3%	2,149	0.3%
(47)	〔利益剰余金〕	16,156	2.8%	9,755	1.7%	-37,443	-7.1%	-56,525	-8.2%	-63,698	-9.7%
(48)	利益準備金	18,474	3.2%	18,474	3.2%	18,474	3.5%	18,474	2.7%	18,474	2.8%
(49)	その他利益剰余金	-2,318	-0.4%	-8,719	-1.5%	-55,916	-10.6%	-74,999	-10.9%	-82,172	-12.5%
(50)	別途積立金	30,709	5.4%	30,709	5.4%	30,709	5.8%	30,709	4.5%	30,709	4.7%
(51)	繰越利益剰余金	-33,026	-5.8%	-39,427	-6.9%	-86,625	-16.4%	-105,707	-15.4%	-112,881	-17.2%
(52)	（うち当期純利益）	1,304	0.2%	-6,401	-1.1%	-47,197	-8.9%	-19,083	-2.8%	-7,173	-1.1%
(53)	<b>【純資産合計】</b>	114,305	20.0%	107,904	19.0%	60,707	11.5%	41,624	6.1%	34,451	5.3%
(54)	<b>【負債・純資産合計】</b>	572,303	100.0%	568,968	100.0%	528,735	100.0%	686,090	100.0%	655,814	100.0%

### ③キャッシュ・フロー計算書分析

会社のキャッシュ・フローの状況は、5期比較キャッシュ・フロー計算書のとおりである。

#### 1) 営業活動によるキャッシュ・フロー

営業活動によるキャッシュ・フローは、直近5期間中、4期間はプラスとなっている。これは、当期純利益を上回る減価償却費を計上しているためである。特に、船舶の減価償却費の影響が大きい。平成30年9月期は、西日本集中豪雨のため、当期純利益のマイナスの金額が減価償却費を上回ったため、営業活動によるキャッシュ・フローはマイナスとなっている。

#### 2) 投資活動によるキャッシュ・フロー

投資活動によるキャッシュ・フローは、平成28年9月期、令和元年9月期に営業活動によるキャッシュ・フローを上回るマイナスとなっている。これは、新なぎさ2及びしおじの建造によるものである。また、令和2年9月期は、たどつ汽船株に対する出資10百万円があった。

#### 3) 財務活動によるキャッシュ・フロー

平成28年9月期は新なぎさ2建造による借り入れ、令和元年9月期はしおじ建造による借り入れ、令和2年9月期は運転資金・修繕資金のための借り入れにより、財務活動によるキャッシュ・フローはプラスになっている。

## 5 期 比 較 キ ャ ッ シ ュ ・ フ ロ ー 計 算 書

【 三洋汽船 株式会社 】

平成28年9月期～令和2年9月期（単位:千円）

	項目	平成28年9月期	平成29年9月期	平成30年9月期	令和元年9月期	令和2年9月期
(1)	I. 営業活動によるキャッシュ・フロー					
(2)	当期純利益	1,304	-6,401	-47,197	-19,083	-7,173
(3)	船舶修繕準備金増減額	2,588	2,588	2,588	2,588	-11,341
(4)	減価償却費	22,849	30,413	30,862	33,347	59,914
(5)	固定資産売却益	0	0	0	0	-7,208
(6)	固定資産圧縮損	29,630	0	0	0	14,665
(7)	売上債権増減	-12,258	-23,548	-11,945	-39,910	-16,713
(8)	仕入債務増減	3,125	3,454	11,659	32,397	-37,962
(9)	その他流動資産増減	-23,994	7,108	-9,506	-3,366	13,203
(10)	その他流動負債増減	-2,584	8,512	-7,891	-333	5,987
(11)	( I の計 )	20,660	22,126	-31,430	5,640	13,372
(12)	II. 投資活動によるキャッシュ・フロー					
(13)	有形無形固定資産増減	-300,088	7	-924	-149,395	3,628
(14)	投資その他の資産増減	-66	3	0	0	-10,267
(15)	( II の計 )	-300,154	10	-924	-149,395	-6,639
(16)	III. 財務活動によるキャッシュ・フロー					
(17)	借入金増減	300,533	-11,488	609	141,786	20,213
(18)	( III の計 )	300,533	-11,488	609	141,786	20,213
(19)	IV. 現金及び預金の増加・減少額 ( I + II + III )	21,038	10,648	-31,745	-1,969	26,946
(20)	V. 現金及び預金の期首残高	5,858	26,897	37,545	5,799	3,830
(21)	VI. 現金及び預金の期末残高 ( IV + V )	26,897	37,545	5,799	3,830	30,776

#### ④総合的財務分析

会社の財務状況を財務指標により総合的な分析を行った。

##### 1) 安全性分析

###### ア 自己資本比率（純資産÷総資産×100%）

財務安定性を示す自己資本比率は、一般的に 30.0%以上が望ましいと言われている。しかし、会社の自己資本比率は4期連続赤字のため、一貫して減少し、令和元年9月期以降 10.0%を下回っている。

###### イ 流動比率（流動資産÷流動負債×100.0%）

短期的な資金繰りの安全性を示す流動比率は、一般的に 200.0%以上が望ましいと言われている。会社の流動比率は、令和元年9月期まで一貫して下落していたが、令和2年9月期は、158.6%まで回復している。しかし、回収不能な短期貸付金を除いた流動比率は 149.0%であり、資金繰りが厳しい状況が伺える。

###### ウ 借入残高・年商倍率（借入残高÷（売上高÷12ヵ月））

借入金の返済可能性を示す借入残高・年商倍率は、一般的に3倍以下が望ましいと言われている。令和2年9月期の会社の借入残高・年商倍率は、望ましい水準の6倍程度となっている。

##### 安全性分析

	平成28年9月期	平成29年9月期	平成30年9月期	令和元年9月期	令和2年9月期
自己資本比率	20.0%	19.0%	11.5%	6.1%	5.3%
流動比率	272.9%	183.1%	115.0%	111.2%	158.6%
借入残高・年商倍率（倍）	15.6	14.1	14.5	17.8	18.5

##### 2) 収益性分析

###### ア 総資本経常利益率（経常利益÷（（期首総資産+期末総資産）÷2）×100.0%）

総合的な収益性をあらわす総資本経常利益率は、直近5期間経常利益が赤字のため、すべてマイナスである。

###### イ 総資本回転率（売上高÷（（期首総資産+期末総資産）÷2））

資産の有効活用度を示す総資本回転率は、一般的に運輸業では 1.2 回転程度が望ましいといわれている。会社の総資本回転率は、直近5期間1倍を下回っている。

###### ウ 売上高経常利益率（経常利益÷売上高×100.0%）

会社全体の収益力を表す売上高経常利益率は、直近5期間経常利益が赤字のため、マイナスとなっている。

##### 収益性分析

	平成28年9月期	平成29年9月期	平成30年9月期	令和元年9月期	令和2年9月期
総資本経常利益率	-1.8%	-0.4%	-8.6%	-3.1%	-3.9%
総資本回転率（回）	0.6	0.4	0.4	0.4	0.3
売上高経常利益率	-3.2%	-1.0%	-21.1%	-8.0%	-13.3%

※上記売上高は、航路補助金を除いている。

### 3) 成長性分析

#### ア 売上高増加率((当期売上高－前期売上高)÷前期売上高×100.0%)

会社の規模拡大を示す売上高増加率は、平成30年9月期、令和2年9月期を除き、ほぼ一定である。

#### イ 経常利益増加率((当期経常利益－前期経常利益)÷前期経常利益×100.0%)

会社の利益の拡大度合いを示す経常利益増加率は、直近5期間経常利益が赤字であること、赤字幅の増減が大きいことから、有益な指標となっていない。

#### 成長性分析

	平成28年9月期	平成29年9月期	平成30年9月期	令和元年9月期	令和2年9月期
売上高増加率	-2.8%	0.9%	-7.0%	4.1%	-14.8%
経常利益増加率	-129.9%	-68.2%	1817.8%	-60.3%	40.9%

※上記売上高は、航路補助金を除いている。

### 4) 生産性分析

#### ア 労働分配率(人件費÷(売上高－外部付加価値)×100.0%)

会社が生み出した付加価値のうち、どれだけ人件費に回されたかを示す指標である労働分配率は、一般的に50.0%～60.0%は望ましいといわれている。会社は、赤字経営のため直近5期間70.0%を超えている。

#### イ 一人当たり売上高(売上高÷従業員数)

一人当たり売上高は、若干の増減はあるものの減少傾向にある。なお、売上高には、国庫補助金を除いている。

#### ウ 一人当たり人件費(人件費÷従業員数)

一人当たり人件費は、若干の増減はあるものの増加傾向にある。

#### 生産性分析

	平成28年9月期	平成29年9月期	平成30年9月期	令和元年9月期	令和2年9月期
労働分配率	82.6%	74.0%	94.5%	76.3%	73.8%
一人当たり売上高(千円)	7,456	5,731	6,396	6,472	5,673
一人当たり人件費(千円)	4,374	3,315	4,154	4,011	4,495

## 第4章 笠岡～佐柳本浦航路の改善計画

### (1) 航路の課題と改善の方針

#### ① 課題整理

笠岡～佐柳本浦航路は、島民にとって笠岡陸地部への買い物や通院時の欠かすことのできない生活交通であり、必要不可欠な社会基盤である。

昨今の社会情勢では、島民人口の減少や高齢化の進展による利用者の減少や、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う観光客の減少等、航路維持が困難な状況が続くことが想定される。

社会情勢を踏まえ、航路診断と経営診断結果から持続可能な航路に向けた課題を整理する。

#### 課題 1

#### 旅客船の安全性確保(新船建造)による運航事業者の経営改善

- ・旅客船「ぷりんす」は、船齢が24年を経過しており老朽化が進行している。今後の運航において故障など不慮の事態の発生による安全性への懸念と、維持修繕費等の運航コスト増加が想定される。また、島民アンケート調査から、利用が極めて少ない便が存在していることが把握されており、需要に応じた便数の再検討が必要である。

#### 課題 2

#### 高齢化の進展に伴う旅客船の安全性・快適性の確保

- ・高島、白石島、北木島、真鍋島の高齢化は年々進展しており、65歳以上の高齢化率は約70.0%となっている。今後も後期高齢者の利用が増加することが見込まれることから、乗客の安全性を考慮したバリアフリー化や、利用環境の向上が必要である。

#### 課題 3

#### 運航ダイヤの見直しによる陸上交通との接続強化

- ・住吉港からの交通手段としては「自分で車を運転」(全体3位)が一定数見られるが、高齢化の進展に伴う免許返納者の増加によって、交通弱者が増えることが予想される。島民アンケート調査でも、航路維持に向けた今後の対応策として「陸上交通(バス)との接続を強化する」(全体3位)が上位に挙げられており、他の交通機関との連携は今後さらに重要となってくる。

#### 課題 4

#### 経営安定化のための利用者確保及び回復に向けた観光客の呼び戻し

- ・島民人口の減少に伴う航路利用者の減少に対して、島外からの観光客による利用は極めて重要な収入源である。昨今の新型コロナウイルス感染症拡大によって観光産業も打撃を受けており、観光産業との連携を行い航路利用者の減少を補完することで、経営の安定化をはかることが望まれる。

## ②改善の方針

航路の課題を踏まえ、持続可能な航路を目指した改善の方針を以下に示す。

### 方針1 安全性・快適性を確保し、利用ニーズに即した新船の導入

- ・ 旅客船の老朽化による不慮の事態を防ぐため、新船の導入を図り安全航行を確保する。
- ・ 高齢化が進む旅客船利用者の安全性および快適性を確保すべく、バリアフリーに対応した仕様とする。
- ・ 生活交通だけではなく観光交通にも対応でき、ニューノーマル時代としてソーシャルディスタンスを確保できる規模とする。
- ・ 燃費の向上や維持修繕費の削減を図るべく、省エネ使用の船舶を導入する。

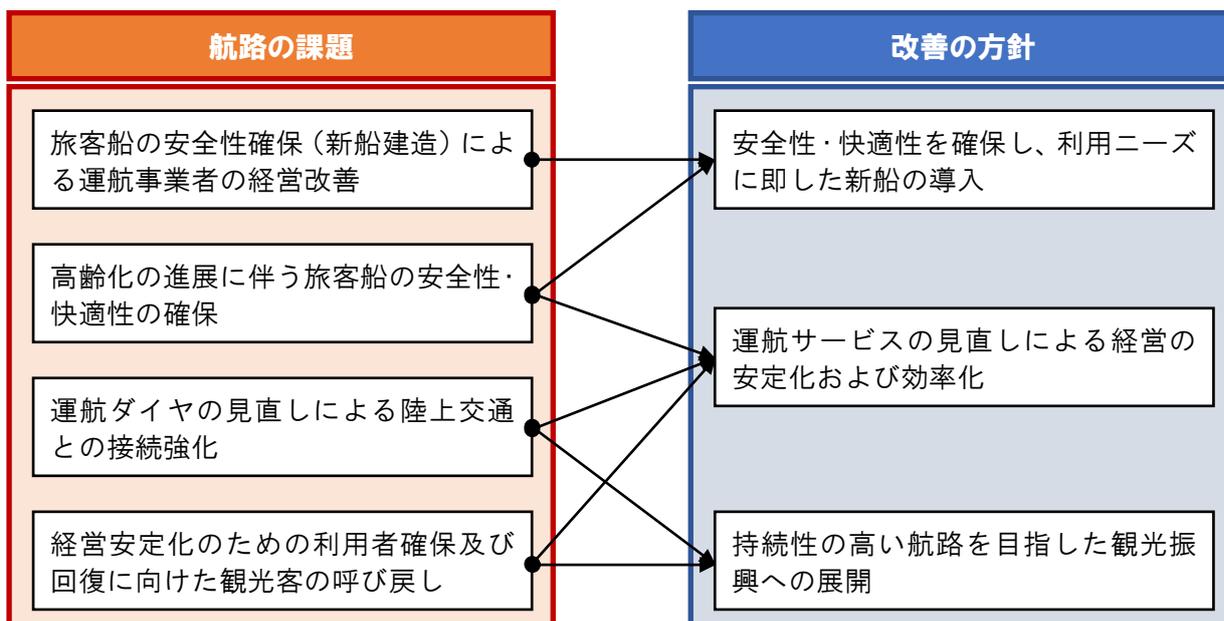
### 方針2 運航サービスの見直しによる経営の安定化および効率化

- ・ 島民の生活実態に適した運航便数、運航ダイヤの見直しに加え、北木島および真鍋島における寄港地の集約化によって運航コストの削減を図り、運航事業者の経営の安定化と運航の効率化を実現する。

### 方針3 持続性の高い航路を目指した観光振興への展開

- ・ 笠岡諸島の魅力ある観光資源を活かした観光産業との連携として、インフルエンサーによる魅力発信やマイクロツーリズムの視点等を用いて、遠のいた観光需要の回復に努め、持続可能な航路の実現を目指す。

#### ■課題と方針の関連性



## (2) 改善に向けた施策事業

航路の改善方針を踏まえ、施策事業を以下に示す。

### 事業 1

#### 新船導入事業

現在運航している「ぶりんす」は船齢 24 年を経過しており、老朽化が進行していることから、安全な航行の確保を行うとともに、省エネ化による燃油費の削減、維持修繕費の低減など運航コストの改善を図るため、新船の導入を行う。

新船については、航路の特性や利用ニーズを踏まえ、要求性能を満たすよう建造を行う。

表 新船の要求性能

項目	要求性能	備考
船舶の種類	旅客船	—
船型	単胴船	
船質	軽合金製	浮力の高さ、軽量性などの面から船質を決定する
総トン数	19 トンを上限とする	詳細は設計により決定するが、旅客定員の確保の観点から現状維持とする
旅客定員	島民ニーズや島外利用者を含めた利用状況を踏まえたもの	島民ニーズや島外利用者を含めた最大利用状況に加え、ソーシャルディスタンスの観点から、現状の旅客定員を基本とする
乗組定員	2 人	現状の運航を確保する乗組員を確保する
主機の種類	ディーゼルエンジン	潮流の厳しい条件下で安全な操船と現状以上の航海速力を確保するために必要な出力を確保する
最大出力	500～600ps 程度×2 基	
全長	20.0m程度	詳細は設計により決定する
幅	4.2m程度	詳細は設計により決定する
深さ	2.0m程度	寄港地などの状況を踏まえ、詳細は設計により決定する
航海速力	22 ノット以上	航行時間の短縮を図るため、航海速力は現状以上となるように設計を行う
効率化	省エネルギー設備機器	ターボチャージャー、プロペラボス取付翼（推進効率改善に寄与するプロペラ設備）を導入する
バリアフリー	基準への適合	甲板室出入口、通路、出入口、車いすスペース、トイレ等について基準の適合を図る
救命装置	AED（自動体外式除細動器）	ガイドラインの設置推奨は長距離旅客船となるが、設置を検討する
ニーズ対応	燃油運搬設備	島民ニーズに対応するため、積極的に設置を検討する

## 1) 新船の規模

新船の規模検討として、総トン数と旅客定員の検討を行う。

### ア 総トン数

効率化船舶として縮減する方向で検討する必要があるが、サービス基準の輸送能力を満たしつつ、感染症対策として対人距離を確保することを考慮したうえで、バリアフリー基準への適合として、通路、出入口、トイレ、車いすスペースなどを確保していくことが求められる。よって、総トン数を縮減することは困難と想定されることから、総トン数 19 トンを上限とする。

総トン数	旅客定員の確保、バリアフリー基準への適合の観点から現状維持とする 19 トンを上限に設定する
------	--

### イ 旅客定員

平成 28 年 10 月～令和 2 年 9 月の月別利用者数において、平成 29 年 8 月で 17,682 人と最も多い利用となっており、一便あたりの平均利用は 36.8 人となるが、観光客等の島外利用者の利用は朝夕の便に偏る傾向があるため、島民の生活利用の時間帯と一緒に満員となる状況がある。

島民人口が減少するため、日常的な生活利用は減少し一便あたりの利用も極めて少なくなることが予想されるが、島外利用者の誘客により航路利用者数を維持していくことと、また、感染症対策として対人距離を確保する必要があるため、ある程度の空間を要する必要があることを踏まえ、海上運送法に定義されるサービス基準を満たし、季節変動にも対応できる旅客定員を確保するものとする。

旅客定員	海上運送法に定義されるサービス基準を満たし、島民ニーズと島外利用者を含めた最大利用状況、また、感染症対策として対人距離を確保する必要があることから、100 人程度を基本とし、可能な限り座席数を確保するものとする。
------	--

表 バリアフリーの基準

項目	遵守する基準
甲板室出入口	幅 80cm 以上、スロープ板、その他の車いす使用者が円滑に通過できるための設備
通路	幅 80cm 以上、手すりの設置、スロープ板、その他の車いす使用者が円滑に通過できるための設備
出入口	幅 80cm 以上、手すりの設置、スロープ板、その他の車いす使用者が円滑に通過できるための設備
車いすスペース	車いすスペース 135cm×80cm を 1 ヶ所（旅客定員 100 人毎に 1 以上）、手すりの設置、車いすを固定する設備、車いすスペースの表示
トイレ	独立型バリアフリー便所の設置、出入口幅 80cm 以上、手すり等の設置、車いす使用者が円滑な利用に適した広さの確保

## 2) 航海速力

現状の航海速力では、最大所要時間が70分（笠岡住吉港～真鍋島本浦港）と長くなっていることや、島民アンケート調査から、当該航路の改善として「航行時間の短縮」との声が最も多く挙げられている。

一方で、速力を高めることで燃費効率が低下し、燃料潤滑油費の使用量増加による運航コスト上昇につながるため、現状の航海速度22ノットを基準として、エンジンの燃費性能とのバランスからできる限り速力の向上を目指すものとする。

## 3) 島民ニーズへの対応

島民の生活に必要なとなる灯油などの「燃油を運べる設備」へのニーズがあることから、燃油を運搬することのできる荷室及び設備の設置を、設計及び運用も含めて積極的に検討を行うものとする。

## 4) 新船の資金調達

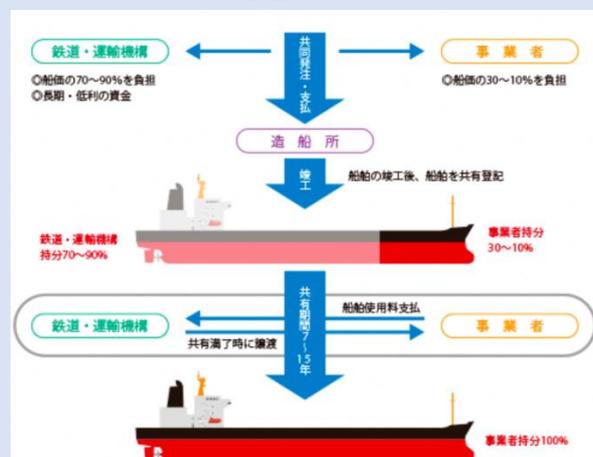
新船導入において、設計費、建造費など多額の資金調達が必要となるが、運航事業者が自己資金で賄うことは厳しい。

そのため、独立行政法人鉄道建設・運輸施策設備支援機構（以下、JRTT という。）が実施する船舶共有建造制度を活用して、約9割を確保し、残る1割については、地域公共交通確保維持改善事業による補助で調達するものとする。

### 《参考》船舶共有建造制度の仕組み

- ・内航海運事業者の申込みに応じて、事業者とJRTTが費用を分担して船舶の建造を造船所に共同発注する。
- ・完成までの間の工事監督や検査も共同で行う。
- ・完成した船舶は、費用の分担割合に応じて事業者とJRTTが一定期間（おおむね耐用年数）共有する。
- ・建造した共有船は事業者が使用・管理し、これにより生じる収益及び費用についてはすべて事業者のものとなる。
- ・JRTTに対しては、共有船のJRTT持分の使用料として、元金均等割賦弁済方法により計算した元金及び利息に相当する金額について共有期間を通じて支払い、JRTTが分担した建造費用を弁済する。
- ・共有終了までの間、共有船のメンテナンスサポートも実施。
- ・最終的に、共有船は、共有期間満了時に減価償却後の残存簿価でJRTTの持分を買い取ることで、海上運送事業者の100%所有船となる。

### ▼ 新船建造のスキーム



## 事業 2

### 運航本数・運航ダイヤの変更

笠岡～佐柳本浦航路の利用実態を踏まえ、利用者の利便性を維持しながら運航本数および運航ダイヤを見直すことで、効率的な運航方法を検討する。

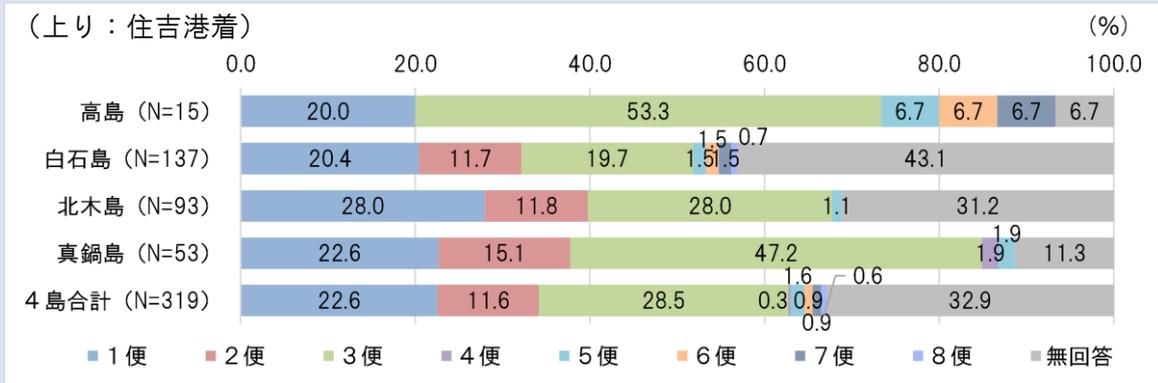
#### 1) 運航本数

当該航路は、笠岡、高島、白石島、北木島、真鍋島、佐柳島の5島9港を運航しており、ニューかさおかが1日5本（うち高速船4本）、ぷりんすが1日3本運航し、真鍋～佐柳島間は土曜日みの運航となっている。

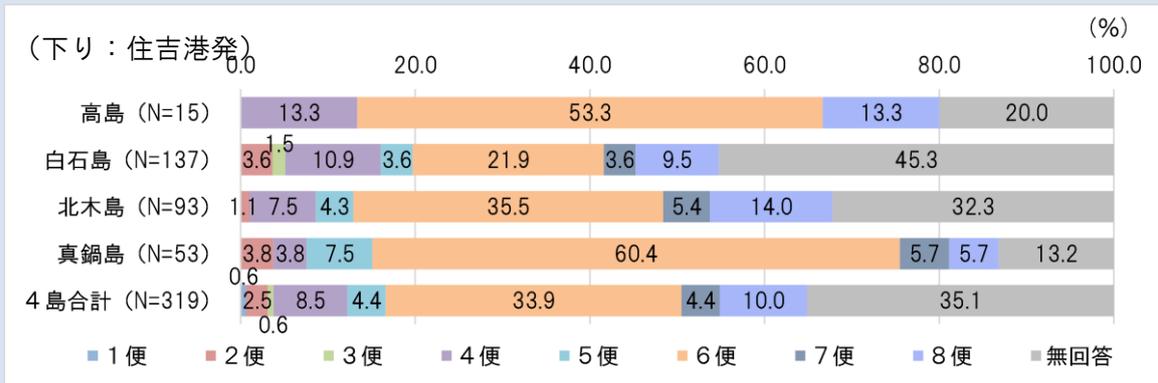
利用実態では上り航路で4便以降、下り航路で奇数便が極めて少ない利用であるため、運航本数の減便を図ることで、運航事業者の経営改善につながり持続可能な航路へとなり得る。ただし、島民の通勤・通学利用者の利用環境への影響を見直しを行う必要がある。

#### 《参考》島民の利用実態（島民アンケート調査）

・「3便（住吉港 10:28 着）」が最も多く、4便以降は、極めて利用が少ない。



・「6便（住吉港 14:25 発）」が最も多く、1便、3便、5便、7便は極めて利用が少ない。



#### 2) 運航ダイヤ

運航本数の見直しに合わせて、運航ダイヤも調整する必要がある。航路利用者は年々高齢化が進展しており、運転免許返納等、移動困難者の増加が想定される。そのため、島民の主に買い物・通院時間帯に合わせたダイヤ編成が必要であるとともに、笠岡陸地部の公共交通（鉄道・路線バス・タクシー）と連携した見直しを行うことで、利用しやすい運航を実現する。

### 事業 3

## 寄港地集約の検討による効率的な輸送

当該航路は、笠岡住吉港から真鍋島本浦港まで最大 70 分の航行時間がかかっていることから、寄港地を集約することで運行時間の短縮を行うことを検討し、運航コストの削減を目指す。

島民アンケート調査および観光ニーズ調査から、当該航路における改善点として「島に1ヶ所など寄港地を減らす」との声も一定数存在しているため、利用が少ない港への寄港について、1日の寄港回数を減らすことや利用客がいなくときには船に連絡をして寄港を取り止める（一部デマンド運航の導入）など、住民との対話と協力によって効率化を目指す。

### 事業 4

## 魅力的な情報発信及び誘客促進

島の人口減少による航路利用者の減少や、新型コロナウイルス感染症拡大等による観光客の激減に対応するため、将来にわたり持続可能な航路を目指し、地域資源の効果的な情報発信やツアー造成により利用者の拡大を図る。

#### 1) 地元事業者との連携によるツアー造成や魅力発信

笠岡諸島の日本遺産登録を契機として、令和3年4月に発足予定の一般社団法人笠岡市観光協会や、地元観光事業者と協力体制を確立し、観光振興に向けて日本遺産のPRや企画ツアーの検討など、関係市町との連携を強化し利用促進の取組を行う。

また、島しょ部の活性化を進める地元事業者と連携した特産物等を活かした商品開発や、地域おこし協力隊による外の視点から地域資源の発掘などを行うことで、新たな誘客を図る。



出典：笠岡商工会議所 / 日本遺産推進会議  
/ 笠岡放送株式会社

#### 2) インフルエンサーによる SNS を活用した情報発信

近年、YouTube や Instagram をはじめとする SNS が、若年層を中心に多く利用・視聴されており、効果的な情報発信の媒体となっていることから、国内外に影響力のあるインフルエンサーによる笠岡諸島の情報発信事業を行い、観光客の呼び戻しを図る。

造成した歴史や文化をめぐるツアー体験や、地元のグルメ・観光スポット等においてポイントごとに SNS を活用し、交通アクセスやグルメ・地元ブランドに関する効果的な記事を発信することでターゲット・旅客ニーズに対応したおもてなし企画や情報発信により新たな誘客を図る。



### (3) 事業のスケジュール

本計画の取組事業について、想定されるスケジュールを下記に示す。ただし、関係者との調整や島民の合意形成の状況等を踏まえ、その都度見直しを行い、事業の推進を図る。

表 想定スケジュール

	令和3年度 (R2.10～ R3.9)	令和4年度 (R3.10～ R4.9)	令和5年度 (R4.10～ R5.9)	令和6年度 (R5.10～ R6.9)	令和7年度 (R6.10～ R7.9)
◆事業1 新船導入事業	設計・建造		10月就航		
◆事業2 運航本数・運航ダイヤ の変更	変更案の検討	運航サービスの見直し	事業評価	事業評価	事業評価
◆事業3 寄港地集約の検討による 効率的な輸送	北木島・真鍋島との意見交換	合意形成後、寄港地集約	(合意形成)	(合意形成)	(合意形成)
◆事業4 魅力的な情報発信及び 誘客促進	地元事業者と連携商品開発	インフルエンサーによる情報発信	事業評価	事業評価	事業評価

#### (4) 航路改善による収支の見通し

##### ①航路改善の将来条件設定

###### 1) 収支の見通しにおける前提条件

収支の見通しについては、平成 28 年度から令和 2 年度までの実績データを基準として、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 か年間の収支を検討する。

ただし、令和 3 年度の条件として、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を考慮する。国の GoTo トラベルにより一時的な回復傾向にあったが、事業停止により令和 2 年度実績から収益約 2 割減となっている経緯を想定し推計を行う。

収支の検討においては、前項で示した航路改善の取組事業を想定したものとする。

###### 2) 収支検討の条件設定

項目		条件設定
共通	人口	人口推計の結果に基づく。
	手荷物・貨物	手荷物、貨物の推計結果に基づく。
	利用者数	島外利用者数は、取組事業により年 10.0%の利用増加を想定。
収益	旅客運賃	想定航路利用者数は、取組事業の実施により島外利用者数が年 10.0%増加を想定。 想定航路利用者数に国土交通省に提出しているネットワーク計画の令和 3 年度単価を乗じて算出。
	手荷物運賃	想定手荷物個数に国土交通省に提出しているネットワーク計画の令和 3 年度単価を乗じて算出。
	貨物運賃	想定貨物量に国土交通省に提出しているネットワーク計画の令和 3 年度単価を乗じて算出。
	郵便・信書便航送料	島民人口の将来推計値と同様に推移するものとして設定。
	その他収入	平成 28 年度～令和 2 年度の平均値で推移するものとして設定。
費用	貨物量	貨物歩金は、旅客運賃に連動し、同比率で変動すると設定。
	燃料潤滑油費	① 燃料油価格は、平成 30 年度まで上昇してきたが、令和元年度から 2 年度にかけて下落に転じていることから、令和 4 年度は 10.0%改善で安定化すると設定。 ② 新船導入による動力の効率化で 10.0%削減を設定。
	養缶水費	平成 28 年度～令和 2 年度の平均値で推移するものとして設定。
	港費	平成 28 年度～令和 2 年度の平均値で推移するものとして設定し、寄港地の変動に連動。
	雑費	平成 28 年度～令和 2 年度の平均値で推移するものとして設定。
	船費	船員費：給与手当は、平成 28 年度～令和 2 年度をベースに年率 2.0%のベースアップを見込む。 船舶消耗品費：新船導入後は 10.0%削減を見込む。 船舶修繕費：新船導入後は 10.0%削減を見込む。 船費雑費：平成 28 年度～令和 2 年度の平均値で推移するものとして設定。

項目		条件設定
費用	保険料	船舶：新船導入を想定して保険会社が算出。
	税金	航路付属施設：平成 28 年度～令和 2 年度の平均値で推移するものとして設定。 消費税：平成 28 年度～令和 2 年度の平均値で推移するものとして設定。 ※新造船に伴う消費税の還付収入は、航路収支には反映せず、本社収入扱いとする。
	利子	船舶：新船導入における鉄道建設・運輸施設整備支援機構の共有船舶制度の活用による利率 1.25%（基準 1.45%－0.10%離島航路－0.10%信用リスク等）に応じた利子を計上。
	減価償却費	船舶：船舶取得費 172,728 千円（船価：税込み 190,000 千円（税抜 172,727 千円）で、国庫補助 17,272 千円（税抜きの 1 割））を定額法により 5 年間（軽合金製）で償却を設定。 航路付属施設：平成 28 年度～令和 2 年度の平均値で推移するものとして設定。
	賃借料	船舶：令和 4 年度までは直近の実績と同等程度を計上するが、令和 5 年度に新船導入することで 10.0%削減を見込む。 航路付属施設：直近の令和 2 年度実績と同等程度を計上。
	航路付属施設	平成 28 年度～令和 2 年度の平均値で推移するものとして設定。
	店費	陸上職員等の経費のため、直近の令和 2 年度実績と同等程度を計上し、船員費と同様に年 2.0%の上昇を見込む。

## ②収支の見通し

収支の見通しは、各種の取組事業をスケジュール通り実施した場合で検討する。

収益について、令和2年度は新型コロナウイルス感染症拡大を受け旅客運賃等の収益が減少しており、GoTo トラベルによる一時的な回復も見られたが、事業停止後の令和3年度は更なる収益の低下が見込まれる。令和4年度からは、取組事業の効果によって徐々に回復することが期待されるため、全体的な増加が想定される。

また、費用については、燃料潤滑油費が単価の低下および安定化と、新船導入による省エネ化、運航本数の見直しなどの事業実施により改善されるが、人件費の増加、新船導入による共有船舶制度の費用（減価償却費・船舶利子）の増加によって、収支率は令和5年度に低下する。

ただし、共有船舶制度による費用を除くと令和5年度から収支率 75.0%近くとなり、令和3年度のコロナによる落込みから 10.0pt 以上増加し、収支改善が進むことが想定される。

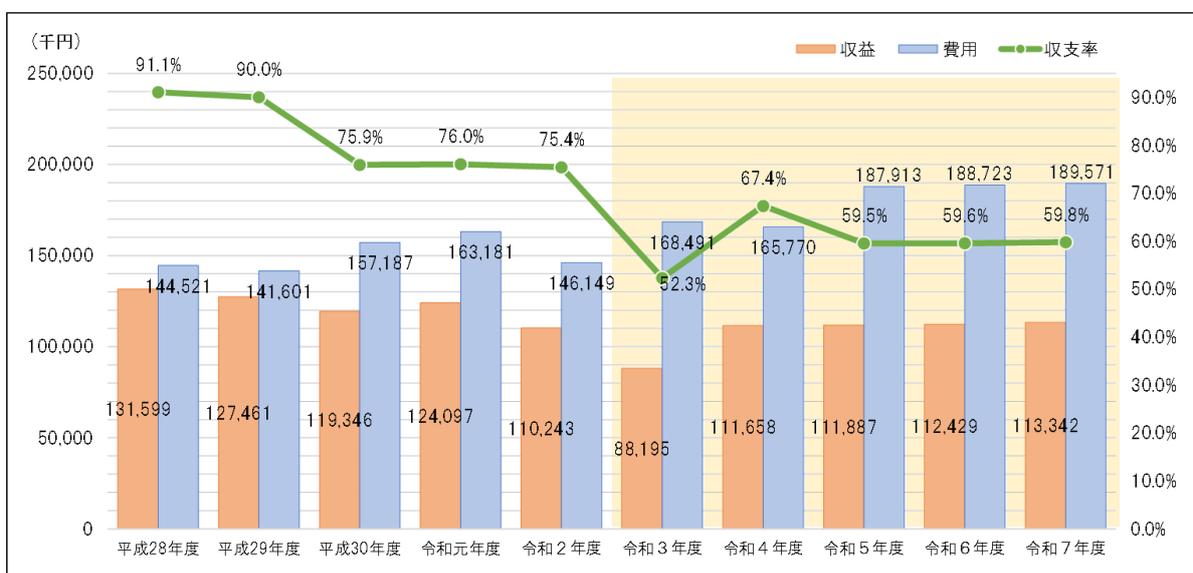


図 収支想定

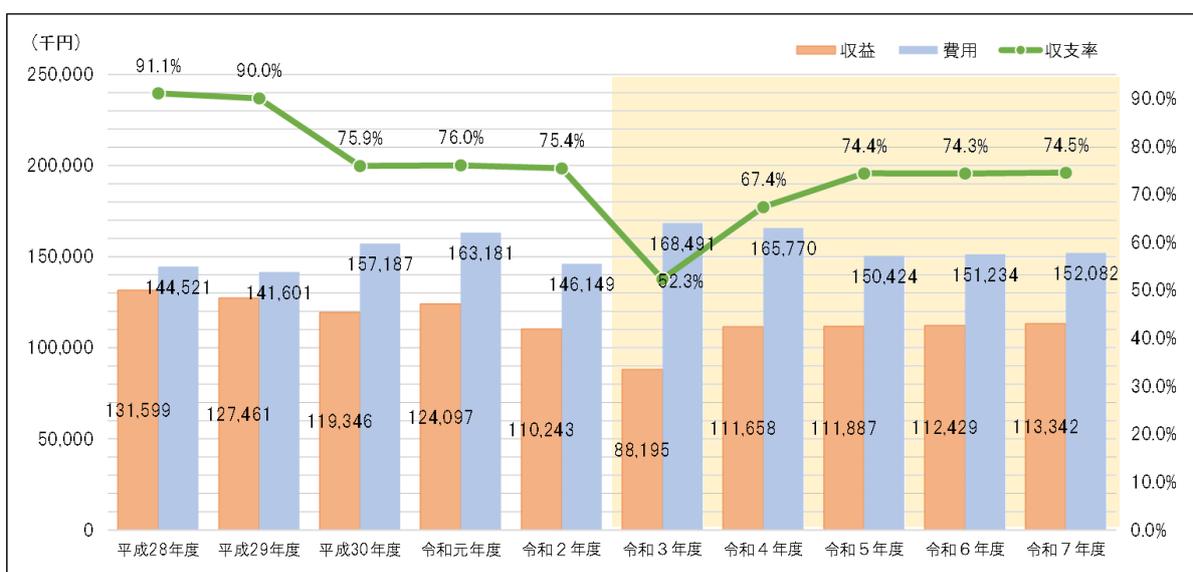


図 収支想定（共有船舶制度による費用を除く）

表 収支計画

人口	1,466	1,415	1,365	1,314	1,264	1,213	人口推計による値
島民利用	89,895	86,792	83,690	80,587	77,484	74,381	人口推計を基にした利用を想定
島外利用(取組効果含む)	31,900	35,090	38,599	42,459	46,705	51,375	取組事業で毎年10%の増加を想定
手荷物	514	479	461	443	425	410	人口推計による利用想定
貨物	125,653	116,979	112,642	108,305	103,968	100,162	人口推計による利用想定

年度における特記事項	実績値	①情報発信及び誘客促進		②燃料単価:10%下落を想定 ③情報発信及び誘客促進		④新船導入 ⑤情報発信及び誘客促進		⑥情報発信及び誘客促進		⑦情報発信及び誘客促進		(千円)
		令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	備考				
1. 収益												
A. 運航収益												
1. 旅客運賃	99,897	79,918	107,725	107,954	108,496	109,409						
2. 手荷物運賃	88,821	71,057	97,895	98,501	99,416	100,671						推計値に単価で算出
3. 小荷物運賃	232	186	208	200	192	185						推計値に単価で算出
4. 自動車航送運賃												
5. 貨物運賃	8,114	6,491	7,285	7,004	6,724	6,477						推計値に単価で算出
6. 郵便・信書便航送料	2,730	2,184	2,337	2,249	2,164	2,076						島民人口に比例
7. 雑収入												
B. 営業収入	10,346	8,277	3,933	3,933	3,933	3,933						
1. 航路付属施設収入												
2. 雑収入	10,346	8,277	3,933	3,933	3,933	3,933						実績5か年の平均値
収益計	110,243	88,195	111,658	111,887	112,429	113,342						
2. 費用												
A. 運航費用	82,527	93,856	90,265	85,893	85,887	85,881						
1. 旅客費	1,288	1,904	1,904	1,904	1,904	1,904						
(1) 旅客歩金												
(2) 傷害保険料	439	1,125	1,125	1,125	1,125	1,125						実績5か年の平均値
(3) 雑費	849	779	779	779	779	779						実績5か年の平均値
2. 手荷物取扱費												
3. 小荷物取扱費												
4. 自動車航送取扱費												
5. 貨物費	28	225	170	163	157	151						
(1) 貨物積卸費		225	170	163	157	151						実績5か年の平均変動率(2.34%)を貨物運賃に乗じて算出
(2) 貨物歩金												
(3) 貨物弁金												
(4) 雑費	28											
6. 郵便・信書便取扱費												
7. 燃料潤滑油費	32,223	35,362	31,826	28,643	28,643	28,643						新船導入により10%削減
8. 養缶水費	72	86	86	86	86	86						実績5か年の平均値
9. 港費	5,567	7,444	7,444	7,444	7,444	7,444						
(1) 税金及び手数料												
(2) 水先及び係留料等	887	1,450	1,450	1,450	1,450	1,450						実績5か年の平均値
(3) 代理店手数料	4,680	5,994	5,994	5,994	5,994	5,994						実績5か年の平均値
10. 雑費	42	683	683	683	683	683						実績5か年の平均値
11. 船費	43,307	48,152	48,152	46,970	46,970	46,970						
(1) 船員費	33,794	35,712	35,712	35,712	35,712	35,712						実績5か年の平均値
(2) 船舶備品費												
(3) 船舶消耗品費	951	788	788	709	709	709						R5年度:新船導入10%削減
(4) 船舶修繕費	8,065	11,022	11,022	9,919	9,919	9,919						R5年度:新船導入10%削減
(5) 雑費	497	630	630	630	630	630						実績5か年の平均値
B. 営業費用	63,622	74,635	75,505	102,020	102,836	103,690						
1. 保険料	1,493	1,577	1,577	1,985	1,985	1,985						
(1) 船舶	1,489	1,577	1,577	1,985	1,985	1,985						R5年度:新船導入で算定(船価1億9,000万円)
(2) 航路付属施設	4											
2. 税金	3,039	3,615	3,615	4,008	3,919	3,850						
(1) 船舶	18	17	17	410	321	252						船価1億9,000万円を償却資産に係る税金を試算
(2) 航路付属施設	294	312	312	312	312	312						実績5か年の平均値
(3) 消費税	2,727	3,286	3,286	3,286	3,286	3,286						実績5か年の平均値
3. 利息	494	773	773	2,375	2,375	2,375						
(1) 船舶	494	773	773	2,375	2,375	2,375						新船の共有船舶の利息(船価1億9,000万円)
(2) 航路付属施設												
4. 減価償却費	13,987	10,672	10,672	35,114	35,114	35,114						
(1) 航路開設費												
(2) 船舶	13,471	10,103	10,103	34,545	34,545	34,545						新船の定額償却(耐用年数5年)
(3) 航路付属施設	516	569	569	569	569	569						実績5か年の平均値
5. 賃借(用船)料	16,006	12,553	12,553	11,336	11,336	11,336						
(1) 船舶	15,642	12,176	12,176	10,959	10,959	10,959						R5年度:新船導入10%削減
(2) 航路付属施設	364	377	377	377	377	377						直近年度と同額を想定
6. 航路付属施設	1,837	1,956	1,956	1,956	1,956	1,956						直近年度と同額を想定
7. 店費	26,766	43,489	44,359	45,246	46,151	47,074						年2%のペースアップ
費用計	146,149	168,491	165,770	187,913	188,723	189,571						
3. 差引当期純利益(純損失)	-35,906	-80,296	-54,112	-76,026	-76,294	-76,229						
減価償却費(船舶)+利息(船舶)除く	132,184	157,615	154,894	150,993	151,803	152,651						
差引当期純利益(船舶償却除く)	-21,941	-69,420	-43,236	-39,106	-39,374	-39,309						

### (1) 設置要綱

○笠岡市離島航路改善協議会設置要綱

平成28年8月18日

告示第149号

改正 平成30年11月26日告示第220号

(設置)

第1条 笠岡市の行政区域内を発着する航路の運営の課題を把握及び分析し、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することにより、住民、航路事業者等関係者との合意形成を図ることを目的として、笠岡市離島航路改善協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(協議事項)

第2条 協議会は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 航路診断、経営診断等による問題点及び課題の把握若しくは分析に関する事。
- (2) 航路の安定した維持を図るための改革の取組についての検討に関する事。
- (3) 前2号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要な事項に関する事。

(組織)

第3条 協議会は、委員15人以下で組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱又は任命する。

- (1) 中国運輸局海事振興部離島航路活性化調整官
- (2) 中国運輸局岡山運輸支局水島海事事務所次長
- (3) 岡山県県民生活交通課長
- (4) 財務会計専門家
- (5) 航路事業者
- (6) 住民を代表する者
- (7) 政策部長
- (8) その他市長が特に必要と認める者

(会長)

第4条 協議会に会長を置く。

2 会長は、政策部長をもって充てる。

3 協議会の会長は、協議会を代表して会議を招集し、会務を総理する。

(報償費及び費用弁償)

第5条 市長は、委員に報償費及び費用弁償を支給することができる。

2 前項の規定に関わらず，国，地方公共団体の職員及び第3条第2項第5号に掲げる者については，報償費及び費用弁償を支給しない。

（事務局）

第6条 協議会の事務局は，政策部に置く。

（その他）

第7条 この要綱に定めるもののほか，運営に関し必要な事項は，協議会において定める。

附 則

この要綱は，公布の日から施行し，平成28年7月1日から適用する。

附 則（平成30年11月26日告示第220号）

この要綱は，公布の日から施行する。

(2) 笠岡市航路改善協議会名簿

区 分	団体名	役 職
地方公共団体が 必要と認めるもの	中国運輸局	海事振興部離島航路活性化調整官
	中国運輸局岡山運輸支局	水島海事事務所次長
	岡山県	県民生活部県民生活交通課長
財務会計専門家	小橋公認会計士事務所	公認会計士
交通事業者	三洋汽船株式会社	代表取締役社長
住民を代表する者	高島公民館	館長
	白石島愛育委員	会長
	北木島大浦婦人会	会長
	真鍋島公民館	館長
地方公共団体	笠岡市	政策部長

### (3) 笠岡市離島航路改善協議会の開催状況

開催日		会議内容
令和2年	10月9日(金) (書面会議)	<p>■ 令和2年度第1回笠岡市離島航路改善協議会</p> <p>【議題】</p> <p>(1) 笠岡～佐柳本浦航路改善計画策定について</p> <p>(2) プロポーザル方式による審査及び契約候補者決定について</p>
令和3年	2月15日(月)	<p>■ 令和2年度第2回笠岡市離島航路改善協議会</p> <p>【議題】</p> <p>(1) 第1回協議会について</p> <p>(2) 笠岡～佐柳本浦航路改善計画(素案)について</p> <p>① 笠岡～佐柳本浦航路の航路診断の結果報告</p> <p>② 笠岡～佐柳本浦航路の経営診断の結果報告</p> <p>③ 笠岡～佐柳本浦航路の改善計画</p> <p>(3) その他</p>
	2月22日(月) (書面会議)	<p>■ 令和2年度第3回笠岡市離島航路改善協議会</p> <p>【議題】</p> <p>(1) 笠岡～佐柳本浦航路改善計画(案)について</p>
	3月25日(金)	<p>■ 令和2年度第4回笠岡市離島航路改善協議会</p> <p>【議題】</p> <p>(1) 第3回協議会(書面会議)の振返りについて</p> <p>(2) 笠岡～佐柳本浦航路改善計画(案)について</p> <p>(3) その他</p>

笠岡～佐柳本浦航路改善計画

発行日 令和3年3月

発行 笠岡市離島航路改善協議会

事務局 笠岡市政策部企画政策課

〒714-8601 岡山県笠岡市中央町1-1

TEL : (0865) 69-2112 FAX : (0865) 63-0228