

事業施策

事業1 新船導入事業

- ・安全な航行の確保を行うとともに、運航コストの改善を図る。
- ・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。

事業2 運航本数・運航ダイヤの変更

- ・持続可能な航路に向けて、経営改善のために運行本数を見直す。
- ・笠岡陸地部の公共交通(鉄道・路線バス、タクシー)と連携したダイヤ編成。

事業3 寄港地集約の検討による効率的な輸送

- ・寄港地集約による運行時間の短縮を行う事を検討し、運航コストの削減を目指す。
- ・一部デマンド運航の導入等を検討する。

事業4 魅力的な情報発信及び誘客促進

- ・日本遺産等、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。
- ・SNSを活用したグルメや地元ブランドに関する効果的な記事の発信。

■事業スケジュール

	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



笠岡～佐柳本浦航路改善計画 概要版

■計画策定の背景

- ・笠岡諸島は大小約30の島々が南北に帯状に点在。
(内、有人島が7島)
- ・笠岡諸島全体の人口は令和2年4月現在 1,563人、高齢化率が70.4%。
- ・本航路は一部区間が国庫補助航路に認定。
- ・旅客船「ぶりんす」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接続。
- ・笠岡諸島は石の島として日本遺産に認定。

▼旅客船「ぶりんす」



＜現状の問題点＞

- 寄港地が多く航路距離も長いいため利便性向上が必要。
- 船舶の老朽化(特に旅客船「ぶりんす」は建造後24年が経過)による利用者の安全確保に支障を来すおそれがある。
- 修繕費、燃料費をはじめとした維持経費の増加が予測される。
- 人口減少に伴い島民の利用数増加も見込めない状況。
- 航路事業者の経営状況も経常的に不採算に陥っている。

島民の生活航路の維持もままならなくなる恐れ

■計画の目的

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、航路改善計画を策定する。

▼航路利用者数の推計



▼対象航路



島民の利便性の向上と安定的な運航の確保が必要！！

※ --- は土曜のみ運航します

■各島の現況



○高島
 ・笠岡諸島で最北端に位置し、**観光業と漁業が盛ん**。
 ・港は高島港の1港のみ。
 ・旅客船が上下便ともに、1日4便ずつ運航。
▼利用実態

上り(住吉港着)	23.1	53.8	7.7	7.7	7.7				
下り(住吉港発)	15.4	53.8		15.4	15.4				

○白石島
 ・国の名勝に指定されており、**観光業が盛ん**。
 ・港は白石島港の1港のみ。
 ・旅客船が上下便ともに、1日8便ずつ運航。
 (その他、フェリーが運航)
▼利用実態

上り(住吉港着)	16.2	13.7	17.9	1.7	0.9				46.2
下り(住吉港発)	4.3	9.4	4.3	22.2	2.6	6.8			48.7



○北木島
 ・笠岡諸島最大の島で、**輸入石材の加工が盛ん**。
 ・港は旅客船が寄港する大浦港・楠港と、フェリーが寄港する豊浦港・金風呂港の4港。
 ・旅客船が上下便ともに、大浦港は1日8便、楠港は1日3便ずつ運航。(その他、フェリーが運航)
▼利用実態

上り(住吉港着)	27.5	11.3	23.8	1.3					36.3
下り(住吉港発)	1.3	8.8	2.5	32.5	5.0	12.5			37.5

○真鍋島
 ・歴史的な史跡・行事が多く、**観光業が盛ん**。
 ・港は本浦港・岩坪港の2港。
 ・岩坪港は、上りが1日3便、下りが1日4便運航。
 ・本浦港は、上下便ともに1日8便ずつ運航。
▼利用実態

上り(住吉港着)	23.8	9.5	50.0	2.4	11.9				
下り(住吉港発)	3.0	7.8	4.1	32.3	4.1	8.6			39.0



○航路の時刻表 ★高速船

上り便	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	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

■航路改善案

航路診断

- 【現状把握】**
 ・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増加している。
- 【島民ニーズ】**
 ・買い物・通院目的の利用が多く、仕事や通勤・通学の利用も一定数存在している。
 ・上り便では、「3便(10:28 着)」の利用が多く、4便以降は極めて利用は少ない。
 ・下り便では、「6便(住吉港 14:25 発)」が最も多く、1便、3便、5便、7便については極めて利用は少ない。
 ・航路維持に向けた望ましい対応では、「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」が最も多く、次いで「運行本数を減らし、維持を図る」となっている。
- 【観光ニーズ】**
 ・笠岡諸島来訪者の経済効果は一定数期待される。
 ・全体の76.8%の方が、新型コロナウイルス感染拡大が落ち着いた後笠岡諸島への再来訪を希望している。
 ・航路維持に向けた望ましい対応では、「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」が最も多く、次いで「運行本数を減らし、維持を図る」となっている。
- 【陸上交通との接続】**
 ・鉄道との接続では、朝10時台まではスムーズな移動が可能だが、12~14時台は待ち時間が長くなる。

経営診断

- ・人口減少の局面においても観光旅行等の利用者増加によって、売上高は横ばい。
 ・新型コロナウイルス感染症の影響によって、観光客の激減、観光による収益が見込めず疲弊している。
 ・直近5期間営業利益、経常利益とも赤字となっている。
 ・財務安定性を示す自己資本比率は、一般的に30%以上が望ましいと言われているが、現状4期連続赤字のため、一貫して減少し、令和元年度9月期以降10%を下回る。



- ### 航路の課題
- 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
 - 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
 - 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
 - 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

- ### 改善の方針
- 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
 - 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
 - 方針3** 持続性の高い航路を目指した観光振興への展開