
姫路港～坊勢島航路改善計画

(案)

《令和2年度第3回離島航路分科会資料》

令和3年(2021年)3月

姫路市地域公共交通会議離島航路分科会

《目 次》

生活交通確保維持改善計画策定の背景・目的	1
1 地域及び住民等の活動実態	2
(1) 坊勢島・男鹿島の位置づけ	2
(2) 人口推移と将来推計	2
(3) 産業・就業構造	5
(4) 坊勢島における公共施設等	6
2 航路の現状	7
(1) 広域・近隣概況	7
(2) サービス水準（運航ダイヤ・運賃体系）	8
(3) 航路利用者数	9
(4) 就航船舶	10
3 航路利用者アンケート調査	11
(1) アンケート調査実施概要	11
(2) アンケート調査結果	12
(3) アンケート調査結果総括	40
4 需要予測及び収支計画	41
(1) 需要予測の考え方	41
(2) 利用者の推計方法	42
(3) 運航収入の推計方法	45
(4) 営業費用の将来予測	47
(5) 航路収支計画	48
5 航路経営診断	49
(1) 貸借対照表	49
(2) 損益計算書	49
(3) 財務分析と本航路の特性・経営課題	50
6 航路改善計画	53
(1) 航路改善に向けた課題	53
(2) 事業推進基本方針	54
(3) 航路改善計画	56
(参考) 航路利用者アンケート調査票	58

生活交通確保維持改善計画策定の背景・目的

姫路港～坊勢島航路は、これまで坊勢汽船株式会社及び輝観光の2社が定期航路事業として運航を続け、各社ともに同社の他事業分野により内部補填することで、定期航路事業を維持し運航を継続してきた。

姫路港～坊勢島航路においては、平成28年度以降、国土交通省及び姫路市とともに利便性向上に向けたアンケート調査や事業スキーム検討、事業統合協議を重ねてきた。

令和2年4月には、坊勢汽船株式会社と輝観光の2社から定期航路事業を切り離し坊勢輝汽船株式会社が設立され、新会社による航路運営が開始している。

令和2年度は、これまでの検討結果を踏まえ、航路改善計画書を策定するとともに、その内容を踏まえた生活交通確保維持改善計画を策定する。

計画においては、過年度調査結果等も踏まえながら、利用者ニーズ等を踏まえた適切なサービス水準の提供等に向けて実施すべき取組内容を具体化するとともに、姫路港～坊勢島航路の持続的な航路維持と航路収支の改善を実現することを目的と位置づける。

図表1 姫路港～坊勢島航路概要と近年の検討経緯・内容

坊勢島人口	2,124人（令和2年9月末現在住民基本台帳人口）
航路	姫路港～坊勢島
定期航路概要	<ul style="list-style-type: none"> ① 航路区間 : 姫路港～男鹿島～坊勢島（奈座港） ② 運航事業者 : 坊勢輝汽船株式会社（令和2年4月～） * 令和2年（2020年）1月：新会社設立（事業統合） * 令和2年（2020年）4月：新会社による運航を開始 ③ 運航便数 : 12往復（計24便）／日 ④ 運航船舶 : 3隻（中型船1隻・小型船2隻） ⑤ 所要時間 : 32分 ⑥ 運航距離 : 22.1km ⑦ 年間旅客者数 : 234,033人（令和元年度実績）
近年の 検討経緯 内容等	<ul style="list-style-type: none"> ■ 平成28年度（2016年度）： 航路利用者の利便性向上に向けた住民アンケート調査 ■ 平成29年度（2017年度）： 姫路港～坊勢島航路における将来的な航路のあり方に関する検討会設置 航路利用者の利便性向上に向けた事業スキーム検討 ■ 平成30年度（2018年度）・令和元年度（2019年度）： 定期航路の事業者統合に向けた各種調査（アンケート、事業収支検討） ■ 令和2年度（2020年度）： 事業統合（1社化）により坊勢輝汽船株式会社が設立され、新会社による運航を開始した

1 地域及び住民等の活動実態

(1) 坊勢島・男鹿島の位置づけ

- 家島諸島は姫路港の沖合約20kmに位置する44の大小の島々から構成される。
- 明治22年（1889年）に家島村が設置され、昭和3年（1928年）に町制が施行されて家島町となり、平成18年（2006年）3月に姫路市に合併された。
- 家島諸島合計の人口は4,703人（令和2年9月時点）であり、坊勢島の人口は家島本島に次いで2番目に多く、2,124人（令和2年9月時点）が居住している。（令和2年9月末 姫路町別人口・年齢別人口）
- 坊勢島の面積は家島諸島の有人島4島の中で最も小さく、約1.9km²である。（兵庫県市町要覧）
- 坊勢島から姫路港までは定期航路で22.1km・32分の位置にある。
- また、寄港地である男鹿島の居住者は約20人の有人島であり、姫路港から定期航路で15.5km・22分～25分の位置にある。（兵庫県市町要覧 H27年国勢調査では38人）

図表2 家島諸島における坊勢島・男鹿島の位置



(資料) Google map

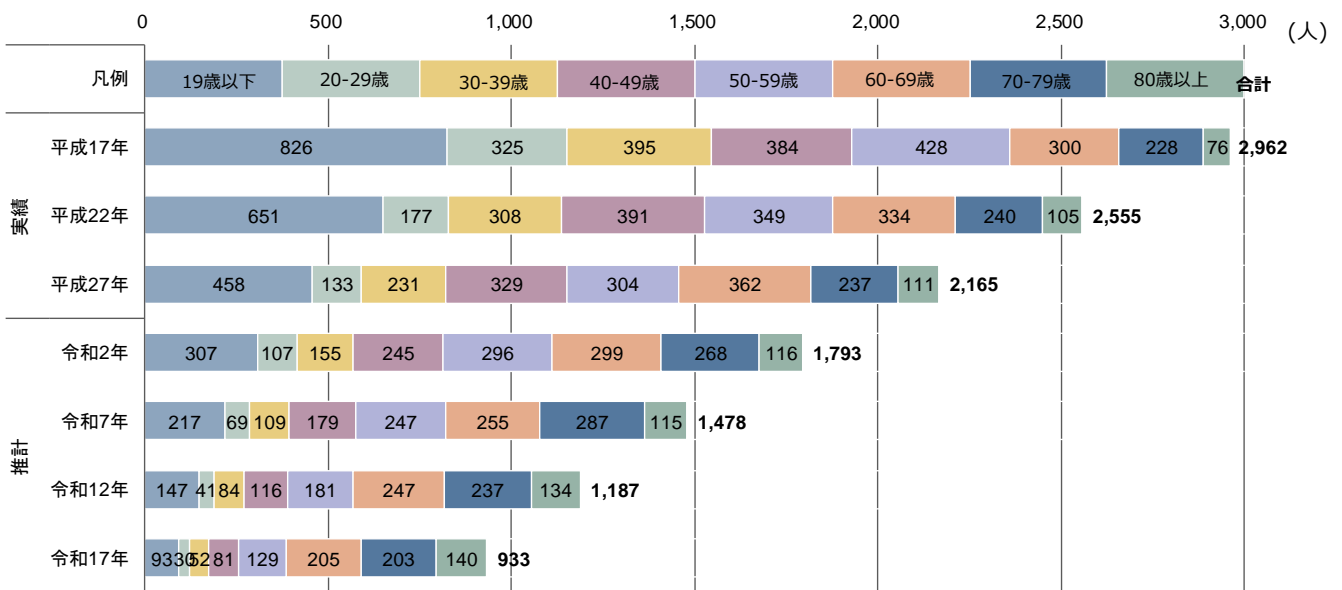
(2) 人口推移と将来推計

① 坊勢島

- 平成17年（2005年）から27年（2015年）の10年間で約800人の人口が減少している。特に19歳以下、20～29歳、30～39歳の世代の人口の減少が大きい。一方で、60～69歳、70～79歳、80歳以上の人口は増加しており、高齢化が進行している。
- 平成27年（2015年）の国勢調査結果を基にした推計では、令和2年（2020年）には1,793人と予測されていたが姫路市による令和2年（2020年）9月の調査結果からは2,124人と、緩やかな減少で推移している。

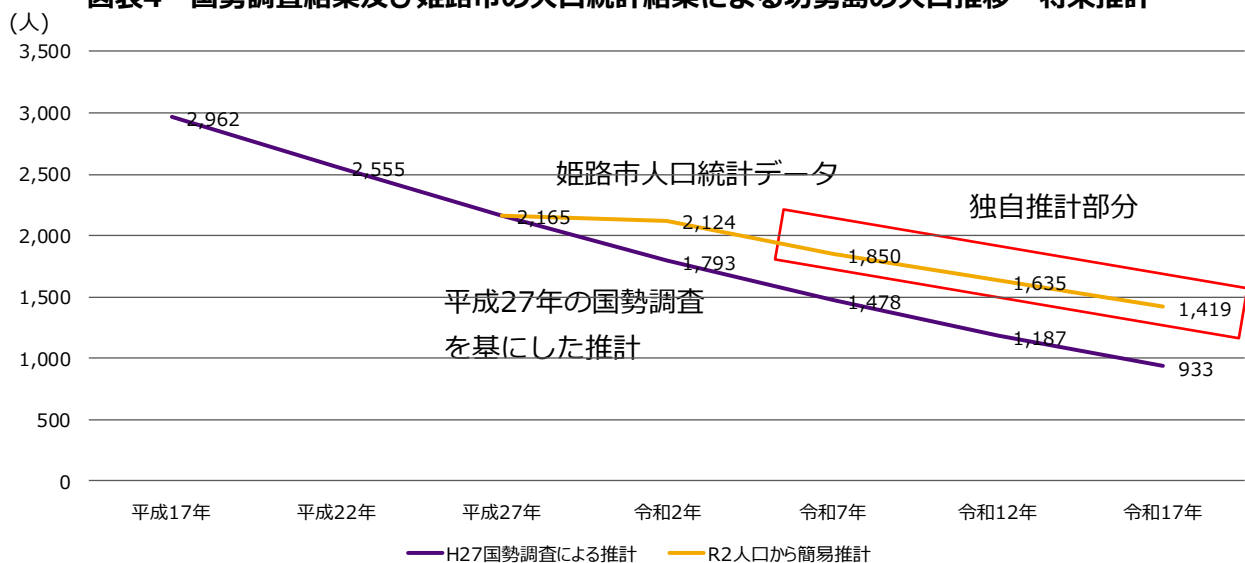
- 令和2年（2020年）9月の住民基本台帳人口を踏まえ、過去10年間の人口減少率を基に人口推計を実施した結果が図表4である。こちらの推計では、令和17年（2035年）の人口はおよそ1,419人程度と推測される。ただし、住民基本台帳人口は、住民票を移さず1人暮らしや福祉施設へ入所した人等、実際の居住地とそぐわない結果も一部存在するため、より精度の高い推計のためには、令和2年の国勢調査結果を待つのが望ましい。
- 住民基本台帳人口の実態とのズレを加味しても、坊勢島の人口については、平成27年国勢調査結果に基づく将来推計よりも緩やかな減少で推移しており、将来的にもやや上位で推移することが予測される。

図表3 平成27年国勢調査結果による坊勢島の人口推移・将来推計



（資料）平成17年、22年、27年国勢調査結果及び国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツールV2（H27国調対応版）」を用いた計算結果を加工して作成

図表4 国勢調査結果及び姫路市の人口統計結果による坊勢島の人口推移・将来推計

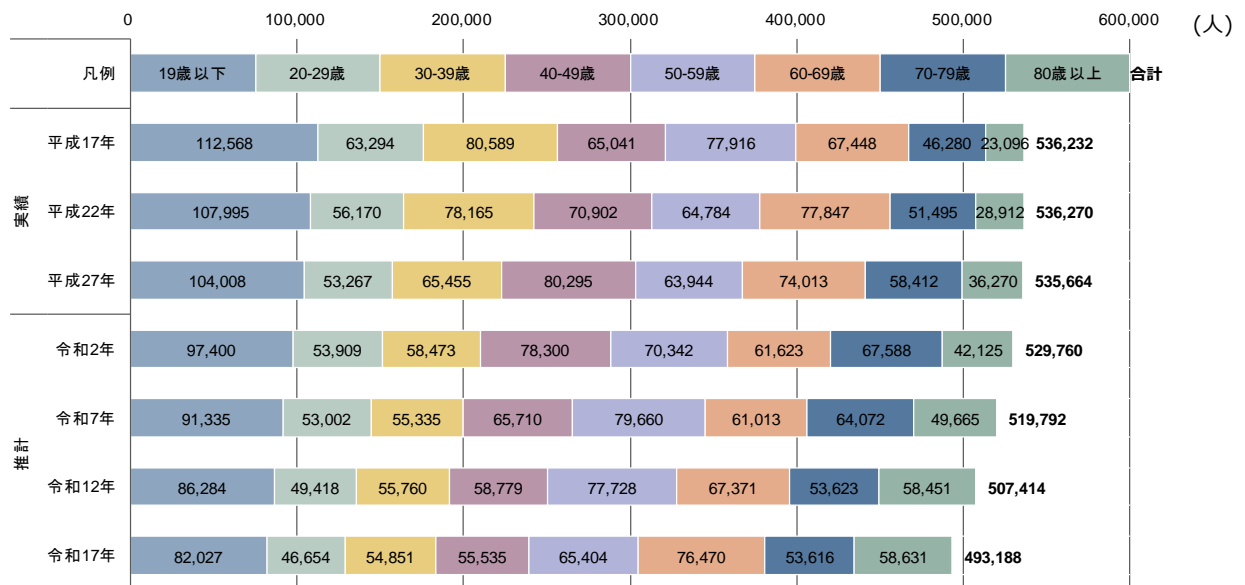


（資料）国勢調査（平成17,22,27年）及び、姫路市による町別人口・年齢別人口（令和2年9月末）の結果を基に推計した結果を加工して作成

② 姫路市

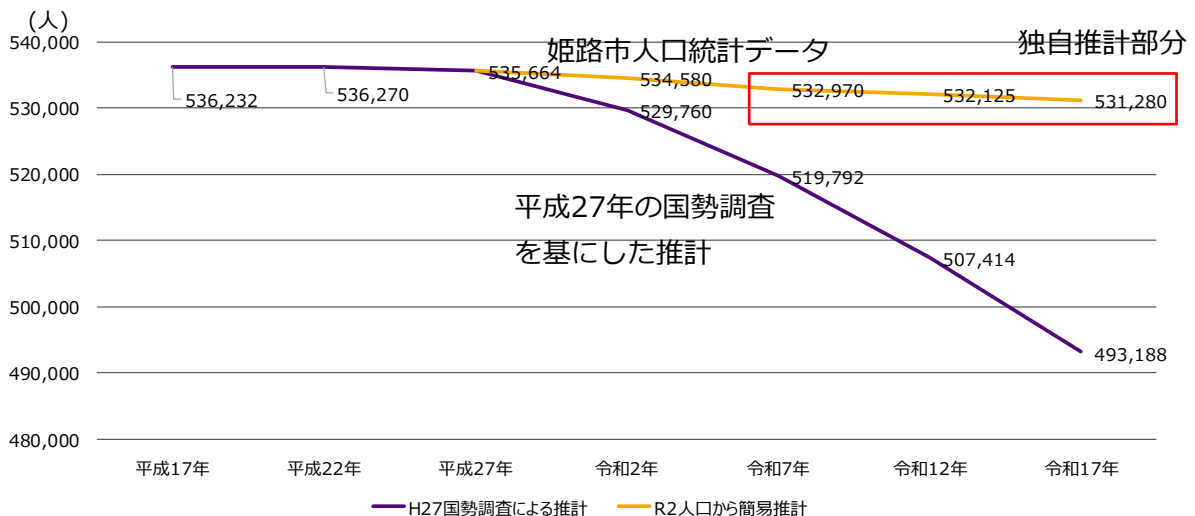
- 姫路市全体でみると、平成17年（2005年）から27年（2015年）にかけては人口が横ばい状態にある。
- 平成27年（2015年）の国勢調査結果を基にした推計では、令和7年頃から減少が始まり、令和17年（2035年）は50万人を下回る予測である。
- 一方で、姫路市による令和2年（2020年）9月の住民基本台帳人口では、534,580人と、横ばいの状態が続いており、こちらを基に推計を行うと令和17年（2035年）も53万人程度の人口と推測される。これは、市の政策により平成27年度は転出超過だったが、平成30年度以降は転入超過へと変わったことが要因だと考えられる。

図表5 姫路市の人口推移・将来推計



(資料) 平成17年、22年、27年国勢調査結果及び国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツールV2（H27国調対応版）」を用いた計算結果を加工して作成

図表6 国勢調査結果及び姫路市の人口統計結果による姫路市の人口推移・将来推計

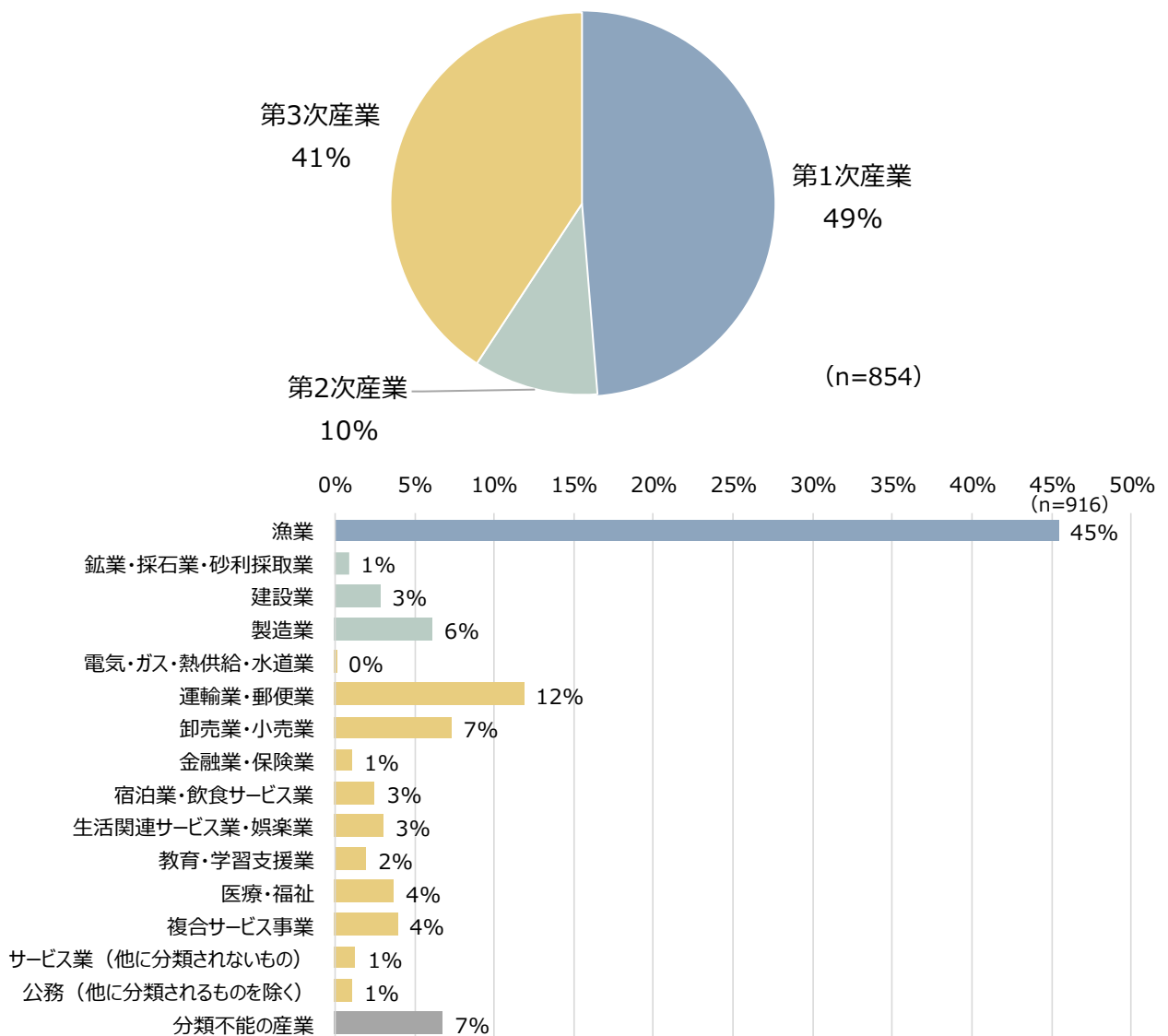


(資料) 国勢調査（平成17,22,27年）及び、姫路市による人口統計（令和2年9月末）の結果を基に推計した結果を加工して作成

(3) 産業・就業構造

- 産業別にみると、15歳以上の就業者のうち第1次産業に従事している人の割合が50%近くに上る。
- 業種別（分類不能な産業の就業者含む）では、漁業の割合が45%と突出して多く、次いで運輸業・郵便業が12%となっている。卸売業・小売業及び製造業は、それぞれ食品販売や食品加工業が含まれ、漁業に関連する業種であるため、従事する人の割合も比較的多くなっていると考えられる。
- 特に漁業は県内でも有数の漁獲量を誇り、坊勢漁港の漁獲量は平成27年で9,654 tである。これは姫路市の漁獲量15,009 tの約6割、兵庫県全体の漁獲量54,440 tの約2割を占めている。

図表7 坊勢島の産業・就業構造



（出典）技研商事インターナショナル株式会社「MarketAnalyzer」より作成（平成27年国勢調査結果に基づく）

(4) 坊勢島における公共施設等

- 坊勢島内には市立幼稚園及び小・中学校、坊勢サービスセンターや坊勢スポーツセンターなどの公共施設、郵便局、駐在所、医療機関や福祉施設、銀行、個人商店や飲食店が立地している。
- 平成24年10月からはコミュニティバスの運行が開始され、奈座港旅客船ターミナルターミナルや公共施設や福祉施設等を結び、平日は1日13便（午前7便・午後6便）、土曜日は午前7便が巡回している。
- コミュニティバスは月～土曜日に定期船の到着・出発時間に合うようにダイヤが組まれている。
- 利用が好調であることから、令和2年10月にはダイヤ改正が行われ、1～3便は2台体制にて右回り・左回りの運行を開始することとなった他、木曜日の午後も運行するなど坊勢島居住者を中心として利便性の向上が図られている。

図表8 坊勢島内の施設及びコミュニティバスのルート



(出典) 国土交通省国土数値情報ダウンロードサイト (<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/index.html>)、国土地理院ウェブサイト(<http://maps.gsi.go.jp/development/ichiran.html>)(地理院タイル)を加工して作成

2 航路の現状

(1) 広域・近隣概況

- 姫路港からは姫路駅までは路線バスを運行しており、所要時間は約20分である。
- 姫路市内や姫路港から路線バスを利用することで乗船前・後に市内各地へ向かうことが可能である。
- 路線バスは1時間に2～3便運行しており、多くの便では路線バスと航路の乗継利便性も高い水準を確保している。
- 坊勢島や男鹿島、家島本島にはない、高度医療が受けられる大規模病院等の公共施設が旧姫路市内には存在している。
- また高等学校（普通科）は家島本島に1校立地しているが、他の高等学校や大学や専門学校は旧姫路市内側にのみ立地しており、坊勢島や男鹿島から通学や通院・通所、買物等で利用する地域住民にとって、旧姫路市側へ移動する唯一の公共交通手段であり、本航路が必要不可欠な生活交通手段と位置づけられる。

図表9 姫路港～坊勢島航路及び姫路港・姫路港周辺公共交通機関



(出典) 国土交通省国土数値情報ダウンロードサイト (<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/index.html>)、国土地理院ウェブサイト(<http://maps.gsi.go.jp/development/ichiran.html>)(地理院タイル)を加工して作成

(2) サービス水準（運航ダイヤ・運賃体系）

① 運航ダイヤ

- 事業統合（1社化）により、令和2年4月1日から新ダイヤでの運航を開始している。
- 事業統合（1社化）前の令和2年3月31日までは2社各7便、計1日14便の運航としていたが、令和2年4月1日以降は1日12往復の運航としている。
- また、休日は姫路発21時台、坊勢発20時台の臨時便を運航しているが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響に伴い運航を休止している。

図表10 運行ダイヤ

便	姫路発→坊勢島			便	坊勢島→姫路		
	姫路発	男鹿発	坊勢着		坊勢発	男鹿発	姫路着
①	7:03	—	7:35	①	6:08	—	6:40
②	7:30	7:55	8:05	②	6:45	6:57	7:20
③	9:00	—	9:32	③	8:08	—	8:40
④	10:05	10:30	10:40	④	8:55	—	9:27
⑤	11:35	—	12:07	⑤	10:10	—	10:42
⑥	13:05	—	13:37	⑥	11:50	12:02	12:25
⑦	14:30	—	15:02	⑦	13:25	—	13:57
⑧	16:05	16:30	16:40	⑧	14:44	14:56	15:19
⑨	17:05	—	17:37	⑨	15:50	—	16:22
⑩	18:05	—	18:37	⑩	17:15	17:27	17:50
⑪	19:05	—	19:37	⑪	18:00	—	18:32
⑫	20:00	—	20:32	⑫	19:20	—	19:52

男鹿島寄港便

(出典) 坊勢輝汽船株式会社提供資料

② 運賃体系

- 事業統合（1社化）により、令和2年4月1日から新運賃体系での運航を開始している。
- 新運賃体系により、姫路港～坊勢島・男鹿島の片道運賃は値下げが行われている。
- また、新運賃体系を採用すると同時に、台車や自転車、釣り道具等の一部手荷物についても有料（対象拡大）とすることとなった。

図表11 運賃体系

区間	区分	片道		回数券		定期券（1か月）	
		旧体系	新体系	旧体系	新体系	旧体系	新体系
姫路～坊勢島	大人	1,100	1,000	11,000	10,000	36,720	36,000
	学生					24,000	24,000
	小人	550	500	5,500	5,000		12,000
姫路～男鹿島	大人	1,050	1,000	10,500	10,000	35,280	36,000
	学生					24,000	24,000
	小人	530	500	5,300	5,000		12,000
男鹿島～坊勢島	大人	300	500		5,000	10,800	18,000
	学生					7,200	12,000
	小人	150	250			7,200	12,000

(出典) 坊勢輝汽船株式会社提供資料

図表12 手荷物運賃体系



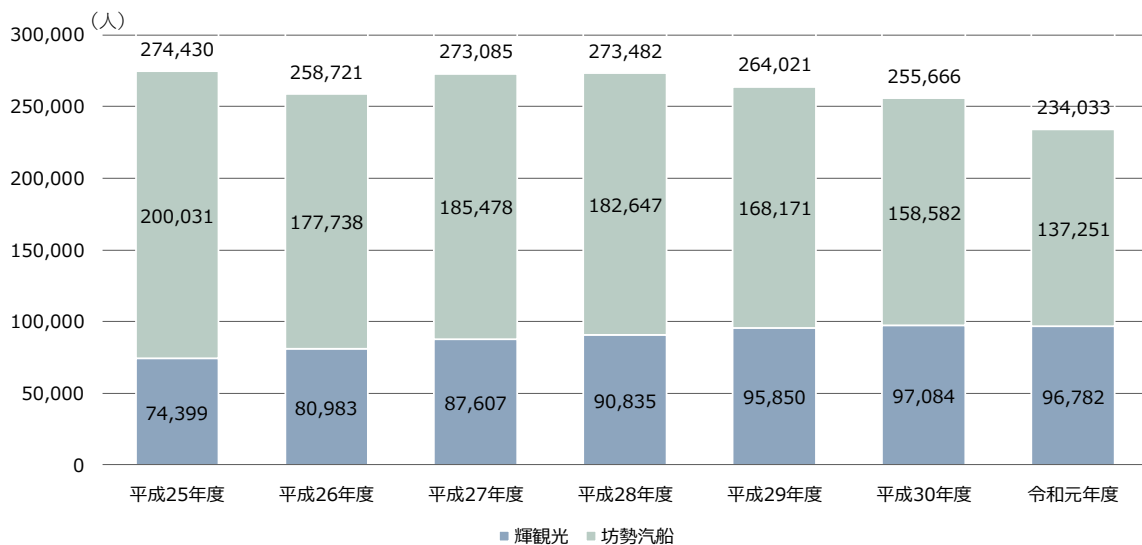
(出典) 坊勢輝汽船株式会社提供資料

(3) 航路利用者数

① 経年推移

- 航路利用者数は平成25年度から平成28年度まで約27万人前後で推移していたが、平成29年度以降は3年連続減少傾向が続いており、令和元年度は約23.4万人となっている。
- 令和元年度の航路利用者は、平成28年度と比較して約14.4%、平成30年度と比較して約8.5%減少している。
- 平成29年度以降、航路利用者数は対前年比では約3%の減少で推移してきたが、令和元年度は約8.5%と近年よりも大幅な減少となっている。

図表13 航路利用者数（経年推移）



(出典) 坊勢輝汽船株式会社提供資料

② 令和2年度直近状況

- 令和2年7月～9月の3か月間における航路利用者数は下表のとおりとなる。
- 姫路発、坊勢発ともに朝便の利用者が多いことが分かる。特に、姫路発は①②便の利用者が非常に多く、①②便の2便で全体の24.9%を占めている。

- 朝便以外では、姫路発は夕方⑧便が、坊勢発では夕方⑩便が多く、特に、坊勢発⑩便は全体の16.1%を占めている。
- また、夕方便は姫路発、坊勢発ともに利用者数上位3便の1つとなっている。
- 一方、姫路発、坊勢発ともに夕方以降の⑪⑫便は利用者が少なく、姫路発、坊勢発全4便が各港発の利用者数下位3便に含まれている。

図表14 令和2年度7月～9月利用者数

姫路→(男鹿島経由)坊勢島								坊勢島→(男鹿島経由)姫路									
便	発時間	7月	8月	9月	合計	月平均	便平均	乗船率	便	発時間	7月	8月	9月	合計	月平均	便平均	乗船率
①	7:03	1,190	1,128	1,325	3,643	1,214	40	11.5%	①	6:08	673	718	604	1,995	665	22	6.3%
②	7:30	1,309	1,606	1,337	4,252	1,417	46	13.4%	②	6:45	1,042	964	1,018	3,024	1,008	33	9.6%
③	9:00	746	828	469	2,043	681	22	6.4%	③	8:08	908	934	915	2,757	919	30	8.8%
④	10:05	815	1,648	698	3,161	1,054	34	10.0%	④	8:55	1,069	1,123	897	3,089	1,030	34	9.8%
⑤	11:35	487	631	436	1,554	518	17	4.9%	⑤	10:10	652	821	662	2,135	712	23	6.8%
⑥	13:05	689	918	614	2,221	740	24	7.0%	⑥	11:50	873	1,139	863	2,875	958	31	9.1%
⑦	14:30	837	897	821	2,555	852	28	8.0%	⑦	13:25	601	780	666	2,047	682	22	6.5%
⑧	16:05	1,176	1,234	1,147	3,557	1,186	39	11.2%	⑧	14:44	688	1,178	834	2,700	900	29	8.6%
⑨	17:05	872	930	736	2,538	846	28	8.0%	⑨	15:50	892	1,116	782	2,790	930	30	8.9%
⑩	18:05	832	903	751	2,486	829	27	7.8%	⑩	17:15	1,547	2,126	1,401	5,074	1,691	55	16.1%
⑪	19:05	591	685	570	1,846	615	20	5.8%	⑪	18:00	539	639	565	1,743	581	19	5.5%
⑫	20:00	647	587	659	1,893	631	21	6.0%	⑫	19:20	423	422	421	1,266	422	14	4.0%
合計		10,191	11,995	9,563	31,749	10,583	29	100.0%	合計		9,907	11,960	9,628	31,495	10,498	29	100.0%

(凡例) 男鹿島寄港便 利用者数上位3便 利用者数下位3便

(出典) 坊勢輝汽船株式会社提供資料

(4) 就航船舶

- 姫路港～坊勢島航路は生活航路であり、かつ、22.1kmと比較的距離が長い航路であることから、利便性や安全性、運航効率の向上等を確保するため、中型船1隻・小型船2隻の計3隻体制で運航している。
- 小型船2隻が運航の中心を担っているが、平日朝夕や土日など利用者の多い時間帯及び荒天時等には中型船での運航を行っている。

図表15 就航船舶と諸元



船名	ぼうぜ2 (左)	クイーンぼうぜ (中央)	はるか (右)
就航時期	平成10年2月	平成9年5月	平成13年6月
定員	87名	394名	70名
運航回数(7～9月)	433往復	117往復	525往復

3 航路利用者アンケート調査

(1) アンケート調査実施概要

- 日々の利用実態と航路に対するご意見等を把握し、今後の航路運営と計画策定に向けた基本情報として整理することを目的として利用者アンケート調査を実施した。
- 利用者アンケート調査実施概要は下表のとおりであるが、配付可能な利用者795名のうち781名（98.2%）の方から回答を得られている。

図表16 アンケート調査実施概要

<p>■ 実施目的： 姫路港～坊勢島航路利用者の皆様に日々の利用実態と航路に対するご意見をお伺いし、将来に向けた航路のあり方や活性化、更なる満足度の向上に向けた取組みに活用することを目的としてアンケート調査を実施した。</p> <p>■ 実施日時： 令和2年10月10日（土）姫路発・坊勢発①便～10月13日（火）姫路発・坊勢発②便の連続4日間・計96便（全便）を対象とした。</p> <p>■ 実施方法：（原則1人1回の回答） 姫路港及び奈座港（坊勢島）にて、利用者に対して調査票を配付・回収した（男鹿島寄港便は調査員が乗船し、配付・回収した）。</p> <p>■ 回収枚数・有効回答数： 回収枚数は合計781枚（回収率98.2%）である。 白紙回答を除く有効回答数（集計・分析対象）は771枚であった。</p> <p>■ 調査項目：アンケート調査票は本計画末尾参照 利用者属性（性別・居住地・年齢）及び利用状況（頻度・目的地・利用時間帯等）、利用者満足度、航路への意見・要望等</p> <p>■ 特記事項： アンケート調査の実施にあたっては次の2点に留意しながら実施している。 ①アンケート調査は1人1回を原則としている。 ②多数の手荷物を抱える方や駆け込み利用者等は配付が困難なため配付していない。</p>

図表17 アンケート調査実施概要

	姫路→（男鹿島経由）坊勢島			坊勢島→（男鹿島経由）姫路			航路合計		
	配付	回収	回収率	配付	回収	回収率	配付	回収	回収率
10月10日（土）	74	73	98.6%	119	119	100.0%	193	192	99.5%
10月11日（日）	125	113	90.4%	102	102	100.0%	227	215	94.7%
10月12日（月）	94	94	100.0%	127	127	100.0%	221	221	100.0%
10月13日（火）	67	66	98.5%	87	87	100.0%	154	153	99.4%
調査期間計	360	346	96.1%	435	435	100.0%	795	781	98.2%
（平日）	161	160	99.4%	214	214	100.0%	375	374	99.7%
（休日）	199	186	93.5%	221	221	100.0%	420	407	96.9%

（注）回収枚数781枚には白紙回答（10枚）を含む。

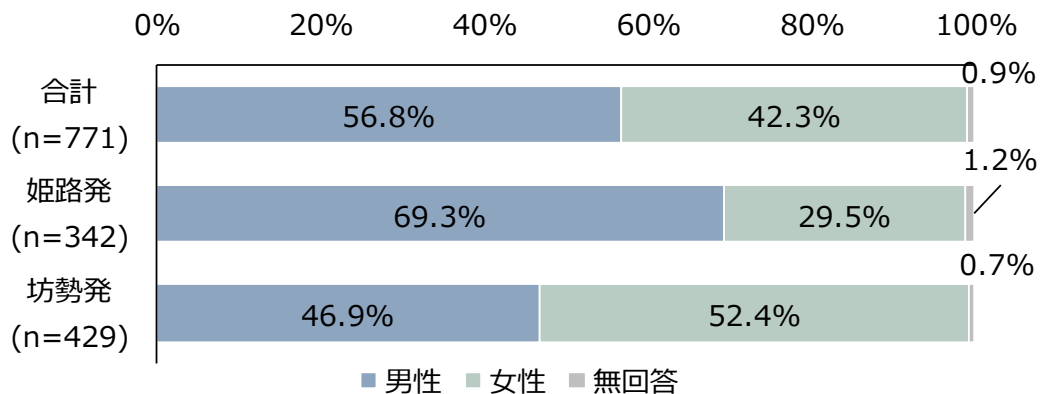
(2) アンケート調査結果

① 利用者属性

- 性別では男性が56.8%、女性が42.3%と男性が多い。坊勢発は女性が多い。
- 居住地は坊勢島が56.0%となっている。姫路発の利用者でも29.2%が坊勢島となっており、坊勢発では、77.4%が坊勢島居住であり、坊勢島居住者にとっての生活交通手段との位置づけが強く表れている。
- 年齢は40歳代～50歳代がやや多い傾向にあるが、その他19歳以下～70歳代も10%前後と概ね均等にわかれている。
- 曜日別に見た場合、坊勢発では土日は19歳以下及び40代の利用が平日と比較して多く、親子での利用が多い傾向にあると考えられる。

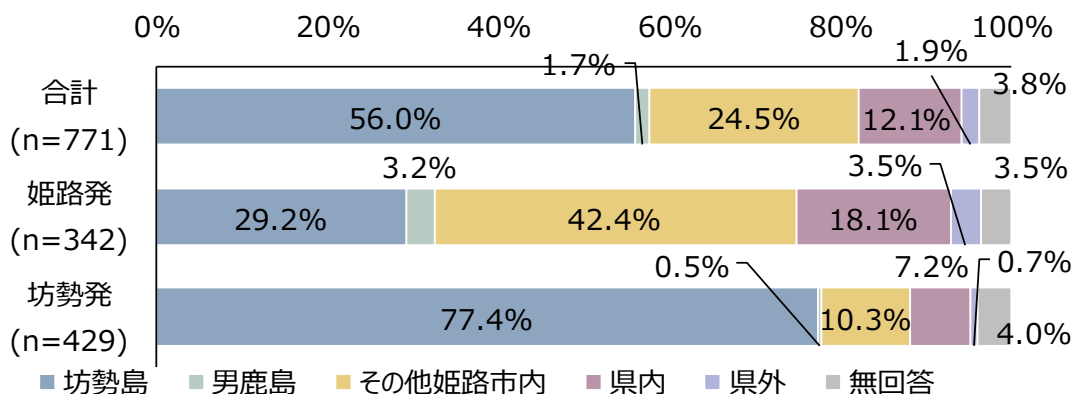
図表18 利用者属性

(性別)



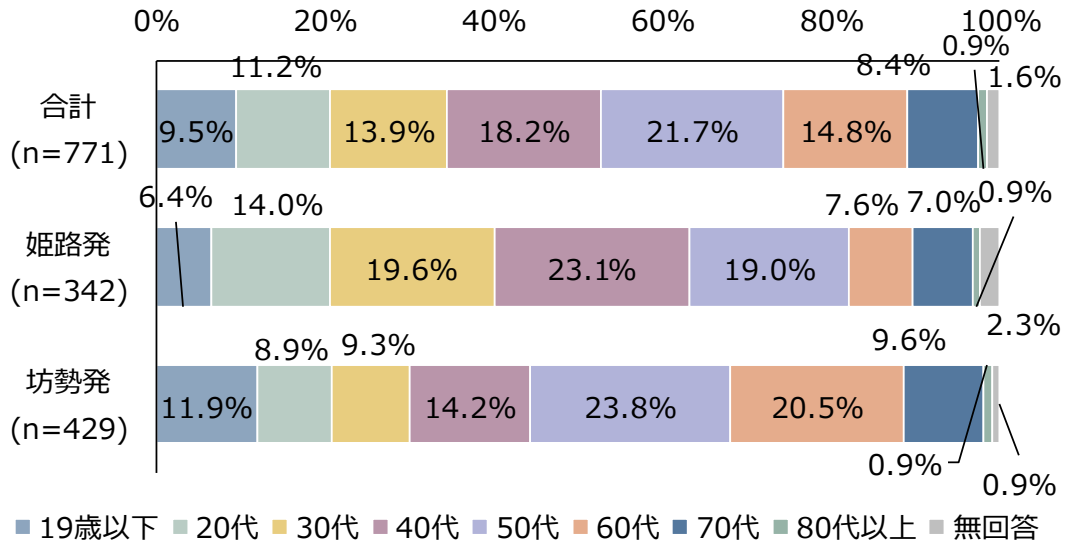
	男性	女性	無回答	合計
合計	438	326	7	771
姫路発	237	101	4	342
坊勢発	201	225	3	429

(居住地)



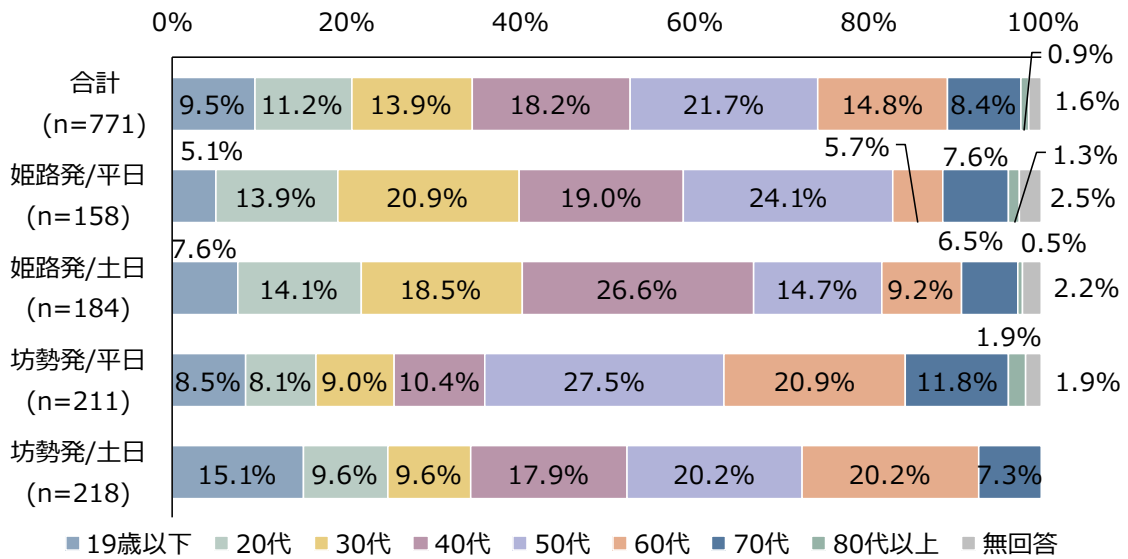
	坊勢島	男鹿島	その他姫路市内	県内	県外	無回答	合計
合計	432	13	189	93	15	29	771
姫路発	100	11	145	62	12	12	342
坊勢発	332	2	44	31	3	17	429

(年齢_合計)



	19歳以下	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代以上	無回答	合計
合計	73	86	107	140	167	114	65	7	12	771
姫路発	22	48	67	79	65	26	24	3	8	342
坊勢発	51	38	40	61	102	88	41	4	4	429

(年齢_曜日別)



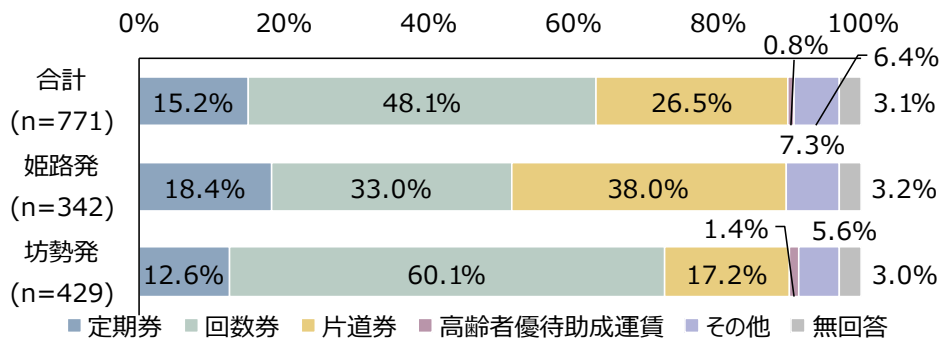
	19歳以下	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代以上	無回答	合計	
合計	73	86	107	140	167	114	65	7	12	771	
姫路発	平日	8	22	33	30	38	9	12	2	4	158
	土日	14	26	34	49	27	17	12	1	4	184
坊勢発	平日	18	17	19	22	58	44	25	4	4	211
	土日	33	21	21	39	44	44	16	0	0	218

② 利用乗船券

- 利用乗船券については、回数券が半数を占めることから、坊勢島居住者を中心に回数券の利便性が高いと認識されていると考えられる（図表19）。
- 利用乗船券は回数券利用者が全体の48.1%を占めており、坊勢発では60.1%と多数を占めている。次いで、片道券利用者が多い。
- 定期券利用者は全体の15.2%となっている。
- 便別の利用乗船券を見ると、姫路発・坊勢発ともに朝（①②便）と夕方（⑧便）、夜（⑪⑫便）と1日の中で乗船割合の高い便では定期利用者が比較的多い傾向にある（図表20）。

図表19 利用乗船券

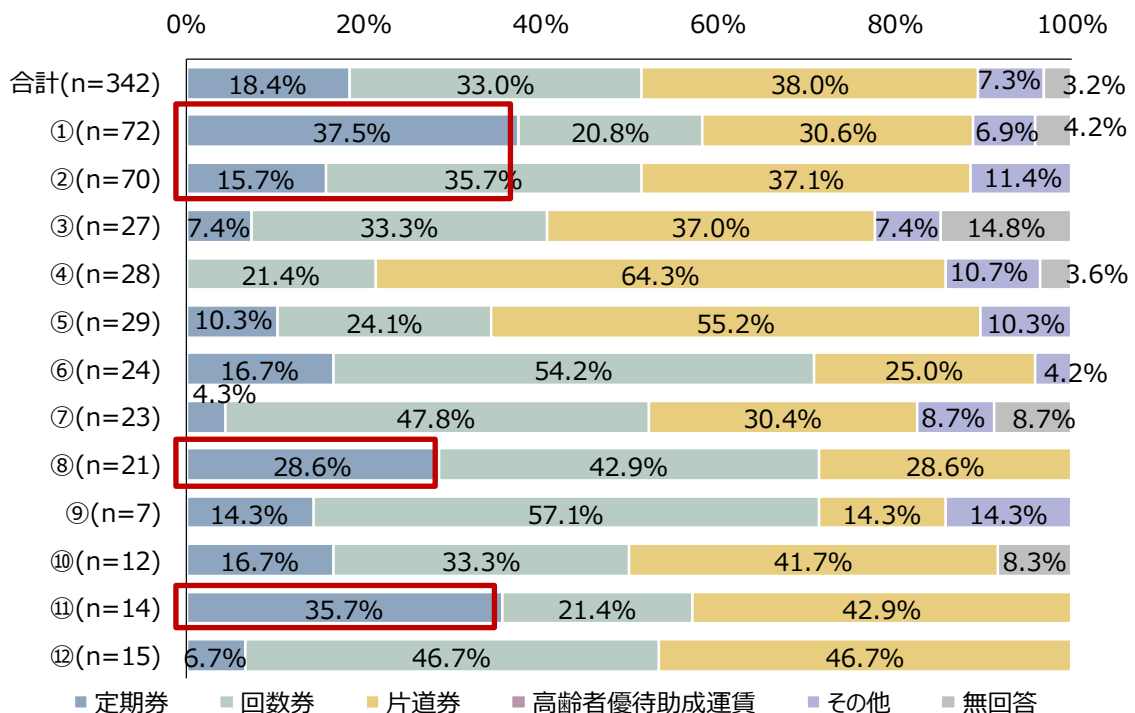
(全体合計)



	定期券	回数券	片道券	高齢者優待助成運賃	その他	無回答	合計
合計	117	371	204	6	49	24	771
姫路発	63	113	130	0	25	11	342
坊勢発	54	258	74	6	24	13	429

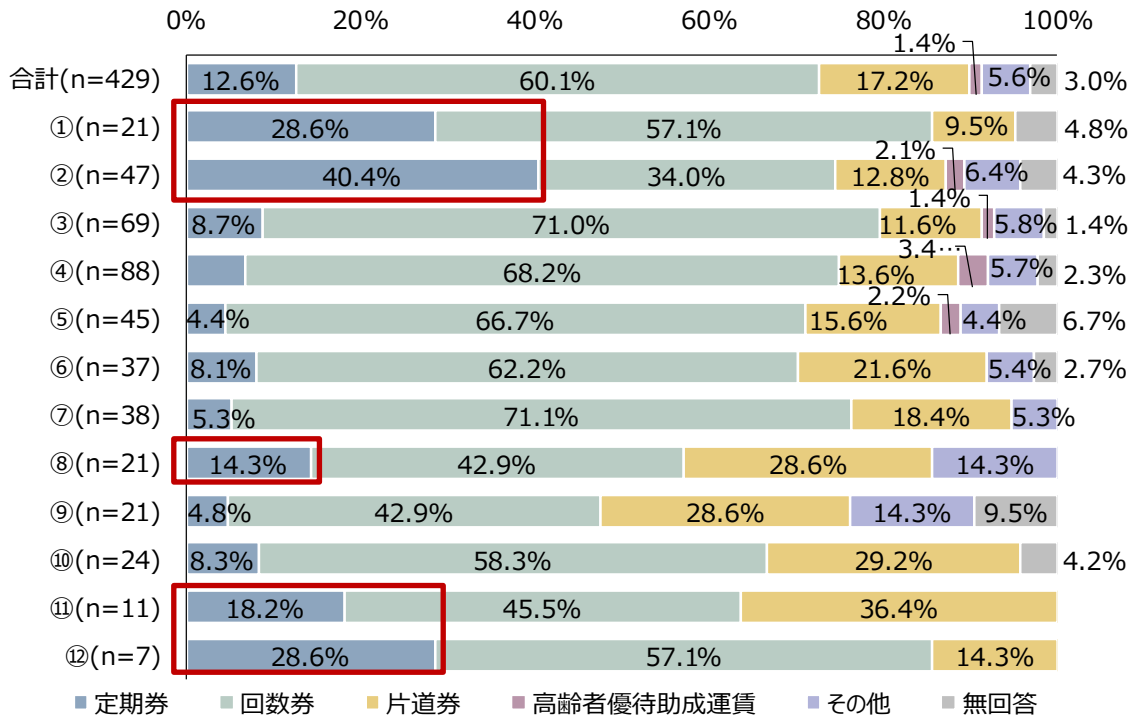
図表20 利用乗船券 (発地別)

(姫路発)



	定期券	回数券	片道券	高齢者優待 助成運賃	その他	無回答	合計	
合計	63	113	130	0	25	11	342	
姫路発	①	27	15	22	0	5	3	72
	②	11	25	26	0	8	0	70
	③	2	9	10	0	2	4	27
	④	0	6	18	0	3	1	28
	⑤	3	7	16	0	3	0	29
	⑥	4	13	6	0	1	0	24
	⑦	1	11	7	0	2	2	23
	⑧	6	9	6	0	0	0	21
	⑨	1	4	1	0	1	0	7
	⑩	2	4	5	0	0	1	12
	⑪	5	3	6	0	0	0	14
	⑫	1	7	7	0	0	0	15

(坊勢発)

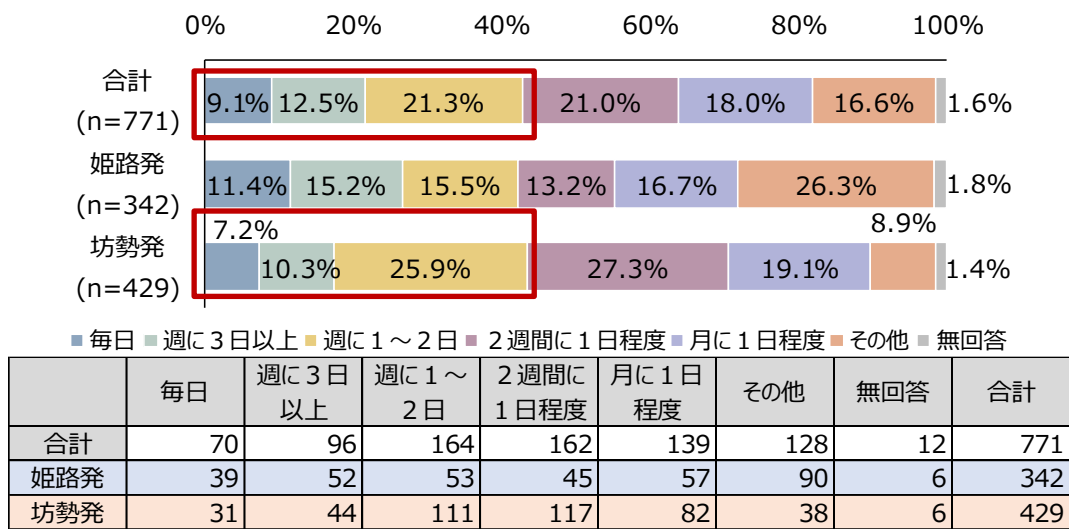


	定期券	回数券	片道券	高齢者優待 助成運賃	その他	無回答	合計	
合計	54	258	74	6	24	13	429	
坊勢発	①	6	12	2	0	0	1	21
	②	19	16	6	1	3	2	47
	③	6	49	8	1	4	1	69
	④	6	60	12	3	5	2	88
	⑤	2	30	7	1	2	3	45
	⑥	3	23	8	0	2	1	37
	⑦	2	27	7	0	2	0	38
	⑧	3	9	6	0	3	0	21
	⑨	1	9	6	0	3	2	21
	⑩	2	14	7	0	0	1	24
	⑪	2	5	4	0	0	0	11
	⑫	2	4	1	0	0	0	7

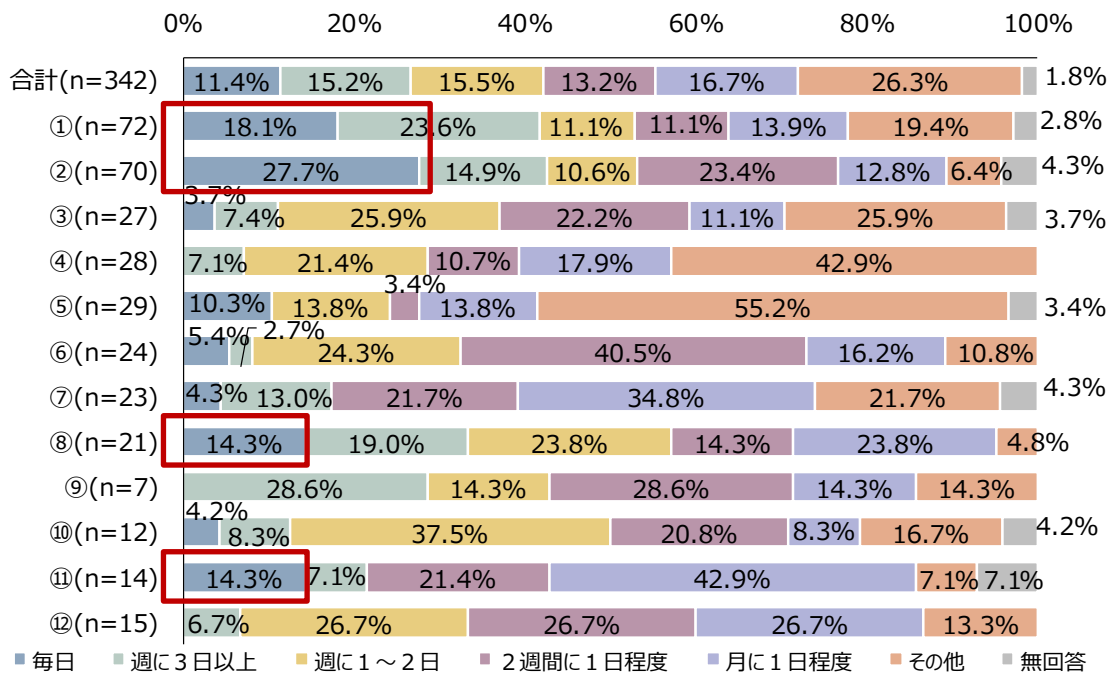
③ 利用頻度

- 全体では、週に1～2日程度の利用者が最も多く、次いで、2週間に1日程度の方が多くなっている。毎日利用される方は全体の9.1%となっている（図表21）。
- また、1週間に1日以上の高い頻度で利用される方が全体の42.9%となっている）。
- 特に、坊勢発では43.4%となっており、坊勢島居住者にとって重要な生活交通であることが見受けられる。また、姫路発でも42.1%と小中学校教諭や採石場従事者など、地域の教育や産業を支える方々が利用されている。
- 便別の利用頻度を見ると、毎日利用される方は姫路発・坊勢発ともに朝・夕方・夜（①②⑧⑩⑫便）で多くなっており、定期券利用者と同様の傾向が見受けられ、通勤・通学等利用者であることが考えられる。

図表21 利用頻度
(全体合計)

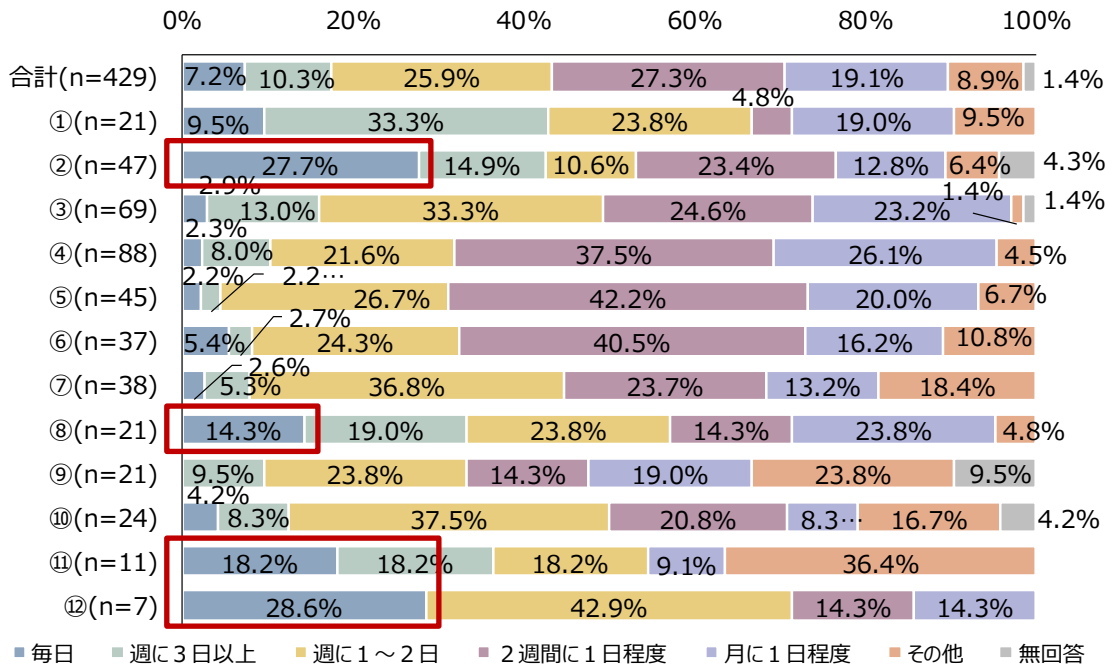


図表22 利用頻度 (発地別)
(姫路発)



	毎日	週に3日 以上	週に1～ 2日	2週間に 1日程度	月に1日 程度	その他	無回答	合計	
合計	39	52	53	45	57	90	6	342	
姫路発	①	13	17	8	8	10	14	2	72
	②	11	16	5	8	8	22	0	70
	③	1	2	7	6	3	7	1	27
	④	0	2	6	3	5	12	0	28
	⑤	3	0	4	1	4	16	1	29
	⑥	2	5	7	2	5	3	0	24
	⑦	1	3	0	5	8	5	1	23
	⑧	4	2	8	1	3	3	0	21
	⑨	0	2	1	2	1	1	0	7
	⑩	2	1	3	2	0	4	0	12
	⑪	2	1	0	3	6	1	1	14
	⑫	0	1	4	4	4	2	0	15

(坊勢発)

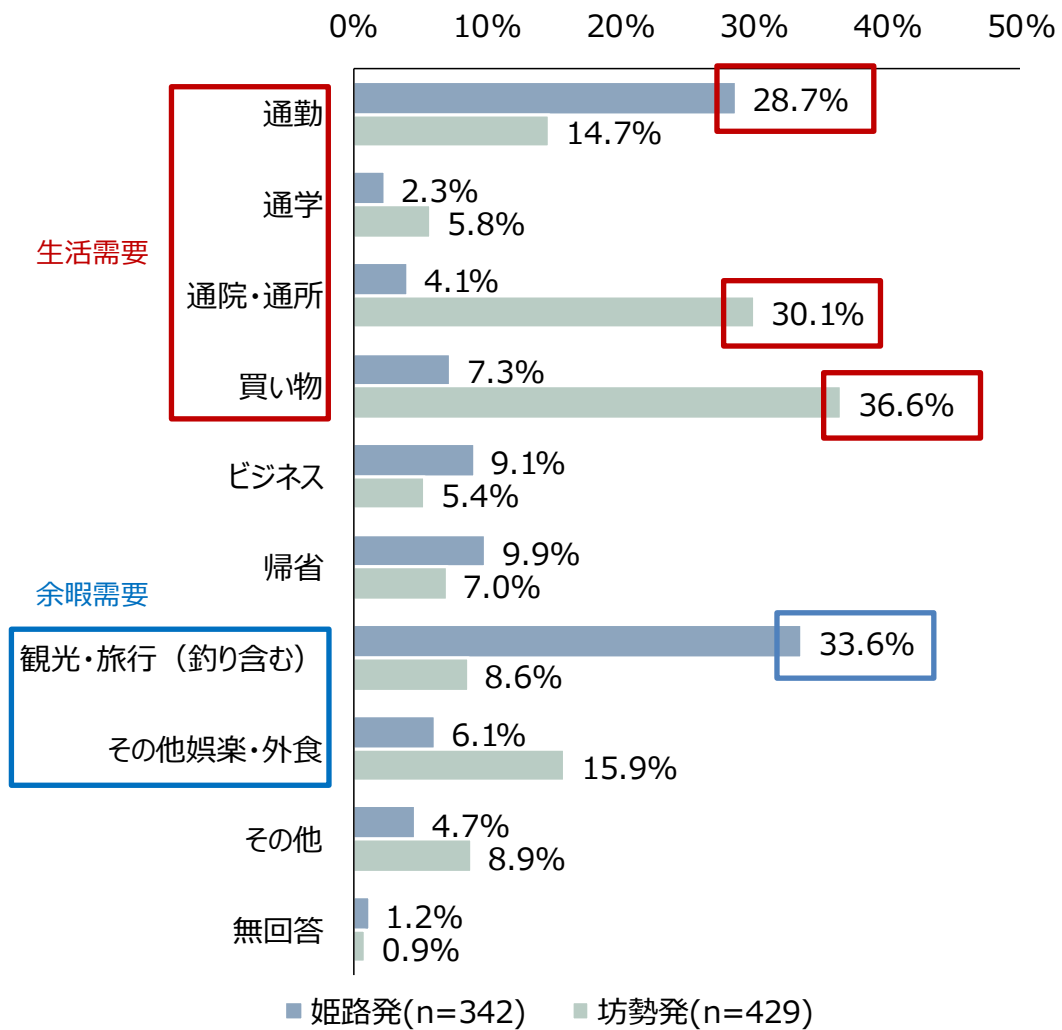


	毎日	週に3日 以上	週に1～ 2日	2週間に 1日程度	月に1日 程度	その他	無回答	合計	
合計	31	44	111	117	82	38	6	429	
坊勢発	①	2	7	5	1	4	2	0	21
	②	13	7	5	11	6	3	2	47
	③	2	9	23	17	16	1	1	69
	④	2	7	19	33	23	4	0	88
	⑤	1	1	12	19	9	3	0	45
	⑥	2	1	9	15	6	4	0	37
	⑦	1	2	14	9	5	7	0	38
	⑧	3	4	5	3	5	1	0	21
	⑨	0	2	5	3	4	5	2	21
	⑩	1	2	9	5	2	4	1	24
	⑪	2	2	2	0	1	4	0	11
	⑫	2	0	3	1	1	0	0	7

④ 利用目的

- 姫路発の主な利用目的は、観光・旅行（釣りを含む）が33.6%、通勤が28.7%と多くなっている。
- 坊勢発の主な利用目的は、買い物が36.6%、通院・通所が30.1%と多くなっている。
- 通勤・通学・通院・通所・買い物と日常生活に必要な需要を「生活需要」、観光・旅行・その他娯楽・外食と日常生活を楽しむための需要を「余暇需要」と定義した場合、坊勢発では特に生活需要の割合が高く、生活交通として必要性が高いことが分かる。

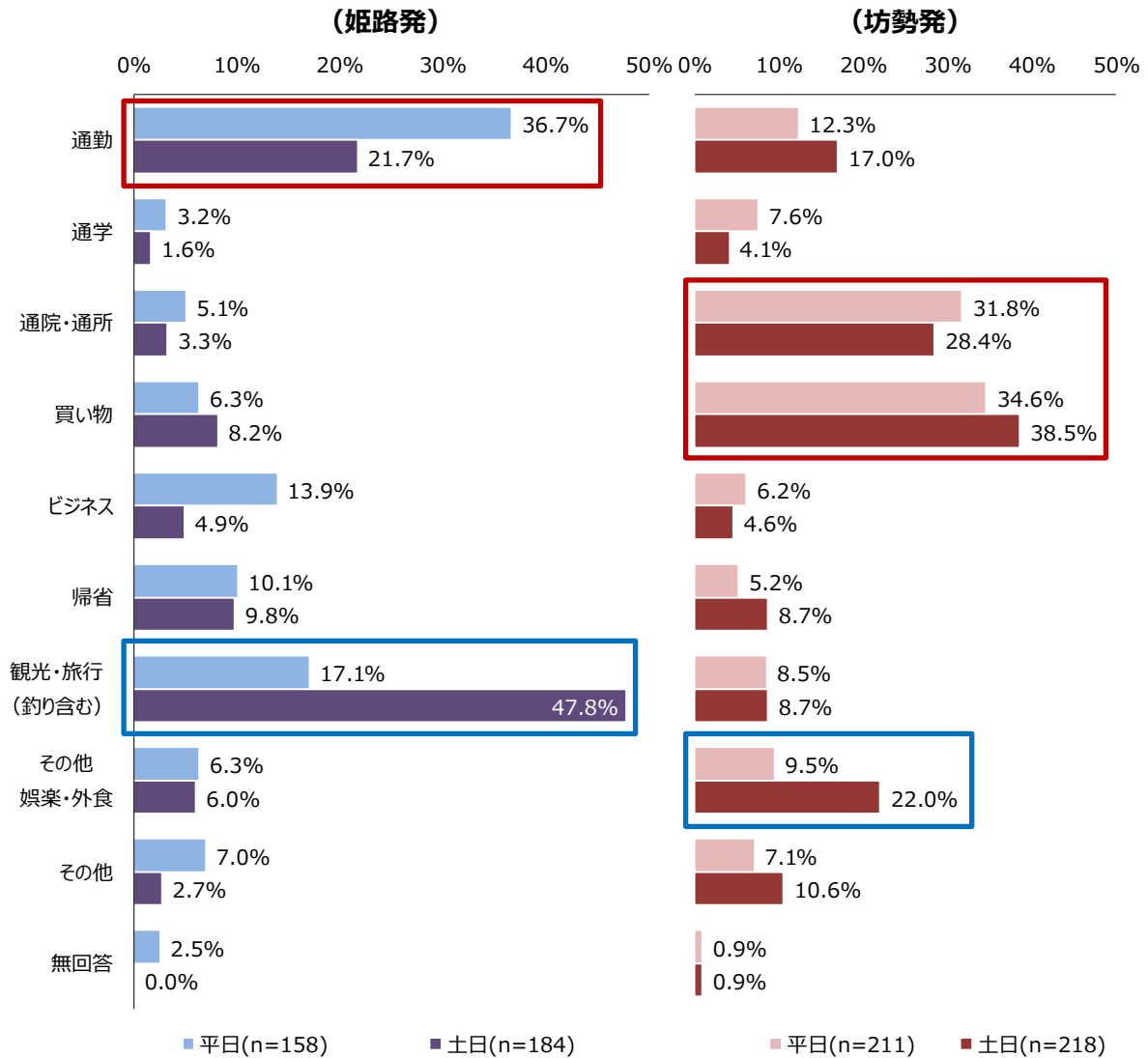
図表23 利用目的
(全体合計)



	通勤	通学	通院・通所	買い物	ビジネス	帰省	観光・旅行 (釣り含む)	その他娯楽・外食	その他	無回答
姫路発	98	8	14	25	31	34	115	21	16	4
坊勢発	63	25	129	157	23	30	37	68	38	4

- 曜日別に見た場合、姫路発では平日は通勤が36.7%、土日は観光・旅行（釣りを含む）が47.8%と多くなっている。
- 坊勢発では平日・土日を問わず通院・通所（平日：31.8%・休日：28.4%）、買い物（平日：34.6%・休日：38.5%）が多くなっている。
- 坊勢発の土日はその他娯楽・外食の割合も22.0%と高くなっている。

図表24 利用目的（発地別_曜日別）



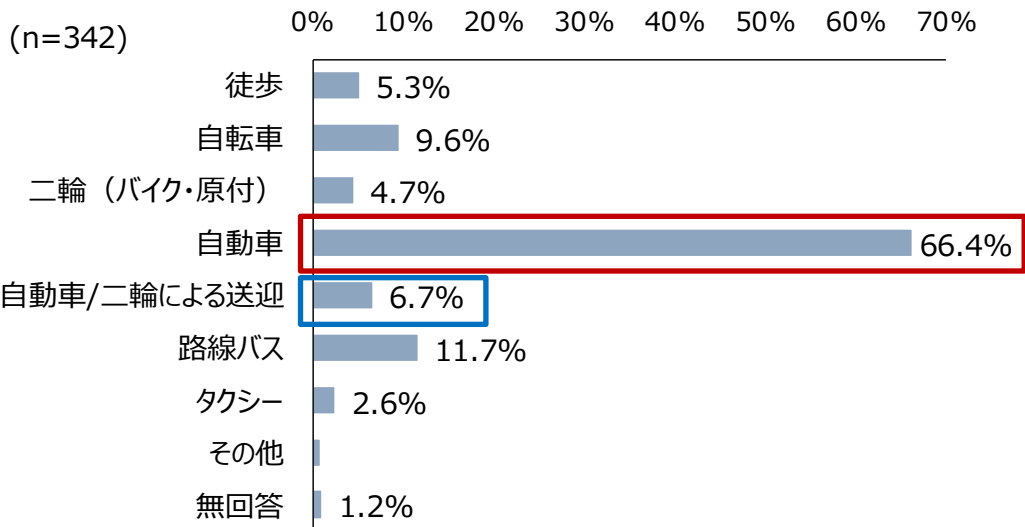
		通勤	通学	通院・通所	買い物	ビジネス	帰省	観光・旅行 (釣り含む)	その他娯楽・外食	その他	無回答	合計
姫路発	平日	58	5	8	10	22	16	27	10	11	4	171
	土日	40	3	6	15	9	18	88	11	5	0	195
坊勢発	平日	26	16	67	73	13	11	18	20	15	2	261
	土日	37	9	62	84	10	19	19	48	23	2	313

⑤ 乗船前後の交通手段

- 姫路発では、姫路港まで自動車で来られ、坊勢島に渡った後、坊勢島からは徒歩で目的地に向かう方が多くなっている。
- 坊勢発では奈座港までは二輪で来られ、姫路港に渡った後、姫路港からは自動車または路線バスで目的地に向かう方が多くなっている。
- 姫路発、坊勢発ともに港まで、また、港からの交通手段として送迎は10%弱となっている。

図表25 乗船前後の交通手段

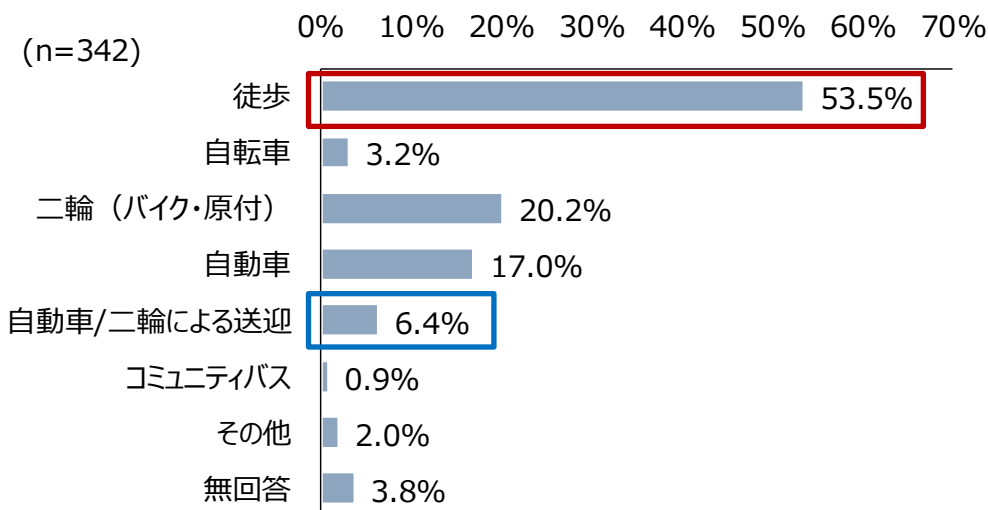
(出発地→姫路港)



徒歩	自転車	二輪 (バイク・原付)	自動車	自動車/二輪による送迎	路線バス	タクシー	その他	無回答
18	33	16	227	23	40	9	3	4

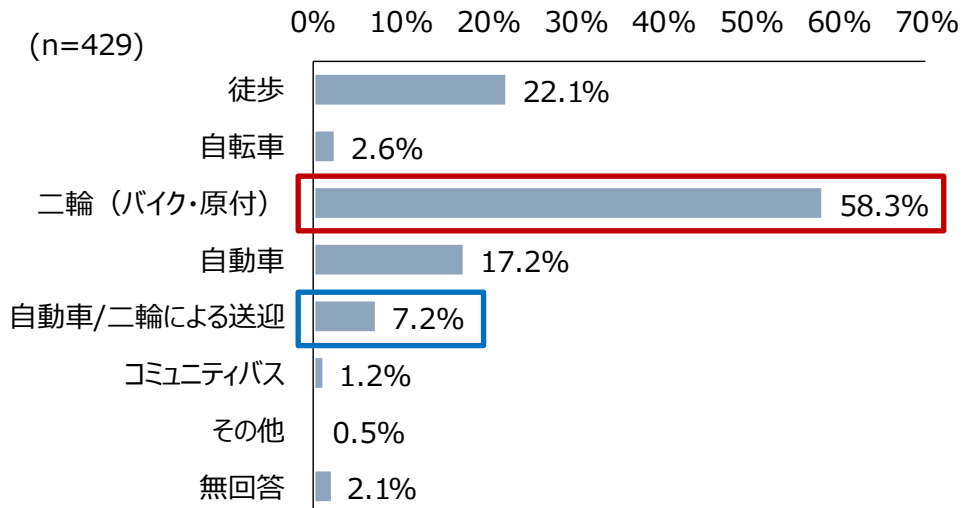
航路利用 <姫路港→坊勢>

(坊勢 (奈座港) →目的地)



徒歩	自転車	二輪 (バイク・原付)	自動車	自動車/二輪による送迎	コミュニティバス	その他	無回答
183	11	69	58	22	3	7	13

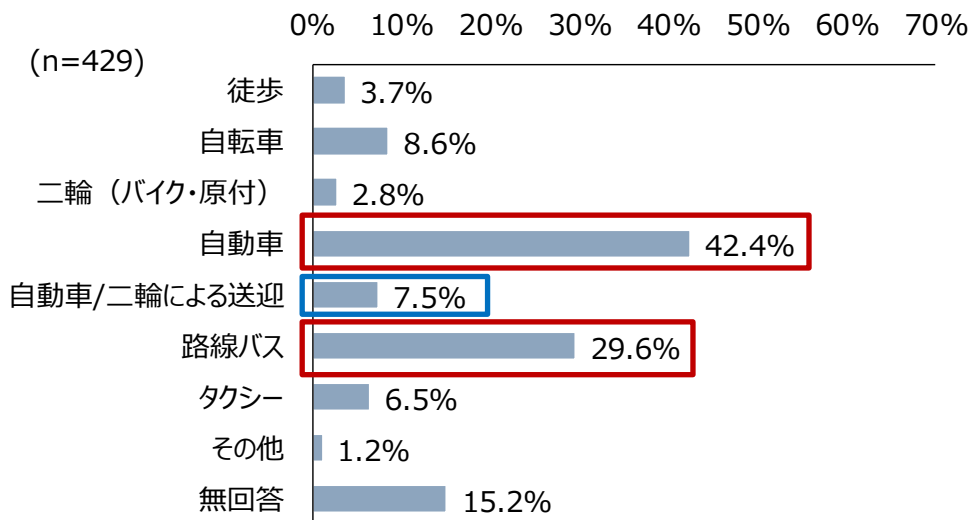
(出発地→坊勢 (奈座港))



徒歩	自転車	二輪 (バイク・原付)	自動車	自動車/二輪による送迎	コミュニティバス	その他	無回答
95	11	250	74	31	5	2	9

航路利用 <坊勢→姫路港>

(姫路港→目的地)

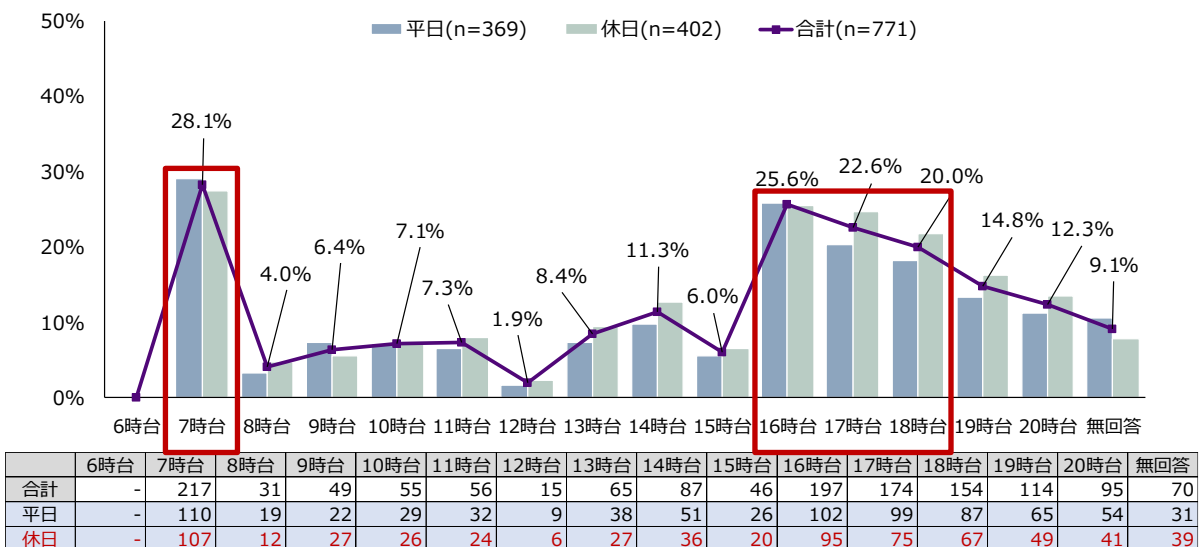


徒歩	自転車	二輪 (バイク・原付)	自動車	自動車/二輪による送迎	路線バス	タクシー	その他	無回答
16	37	12	182	32	127	28	5	65

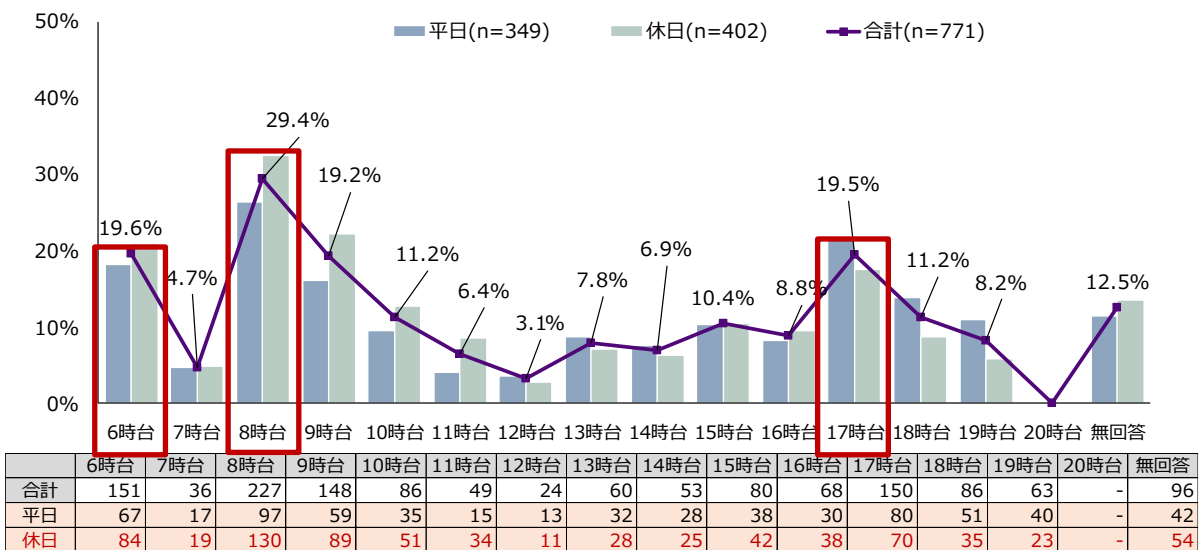
⑥ 主な利用時間帯

- 姫路発は7時台及び16時台、17時台、18時台に利用が集中しており、いずれも20%を超えている（図表26）。
- 坊勢発は6時台及び8時台、17時台に利用が集中しており、いずれも20%前後の割合となっている。
- 坊勢発は利用の多い時間帯のうち、8時台は休日が平日よりも多いが、17時台以降は休日が平日よりも少なくなっている。
- 需要別に見ると、姫路発は生活需要・余暇需要ともに7時台と16時台から17時台で利用が集中している。生活需要は18時台の利用率も高い（図表27）。
- 坊勢発は、生活需要では8時台から9時台の利用率が高く、余暇需要では、生活需要より早い6時台の利用率が高い。夕方時間帯の利用率は概ね姫路発と同様の傾向であるが、余暇需要は15時台から17時台に分散していることが分かる。

図表26 主な利用時間帯
(姫路→坊勢)

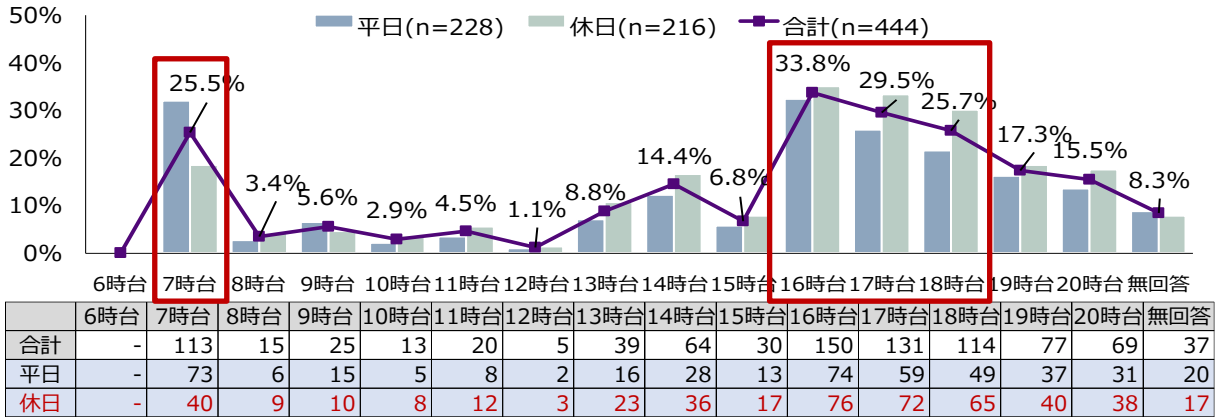


(坊勢→姫路)

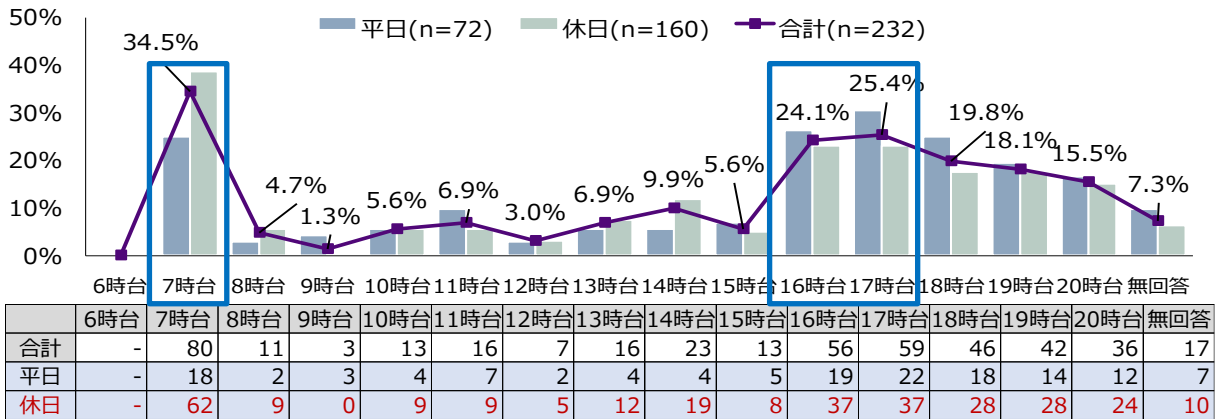


(注) 利用「時間帯」を回答いただいているため、運航が無い時間帯への回答が見受けられる
(例：坊勢発7時台は運航が無い) 点に留意する必要がある。

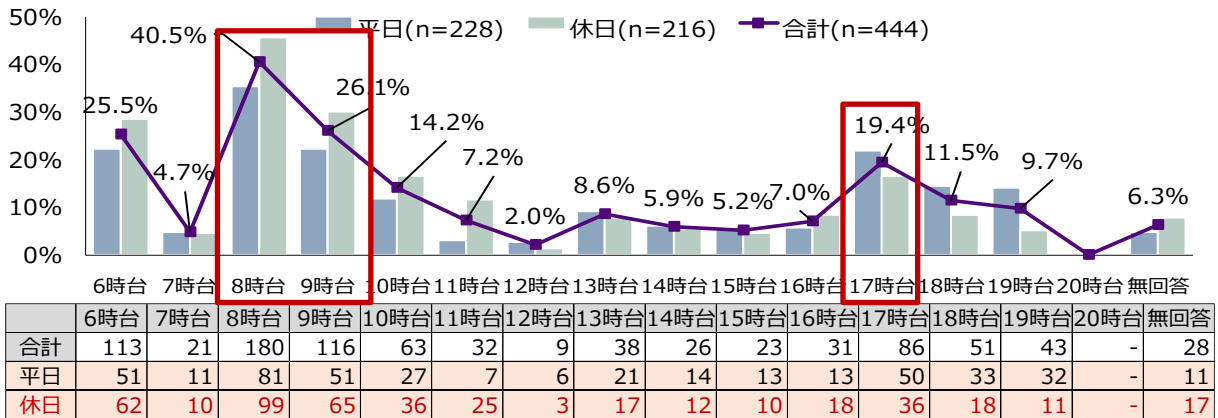
図表27 主な利用時間帯（発地・生活/余暇需要別）
（姫路発_生活需要）



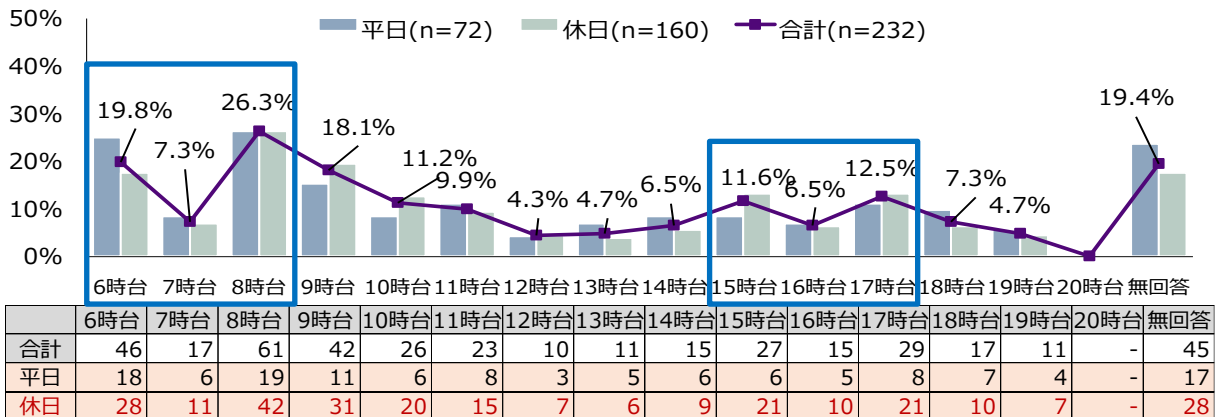
（姫路発_余暇需要）



（坊勢発_生活需要）



（坊勢発_余暇需要）

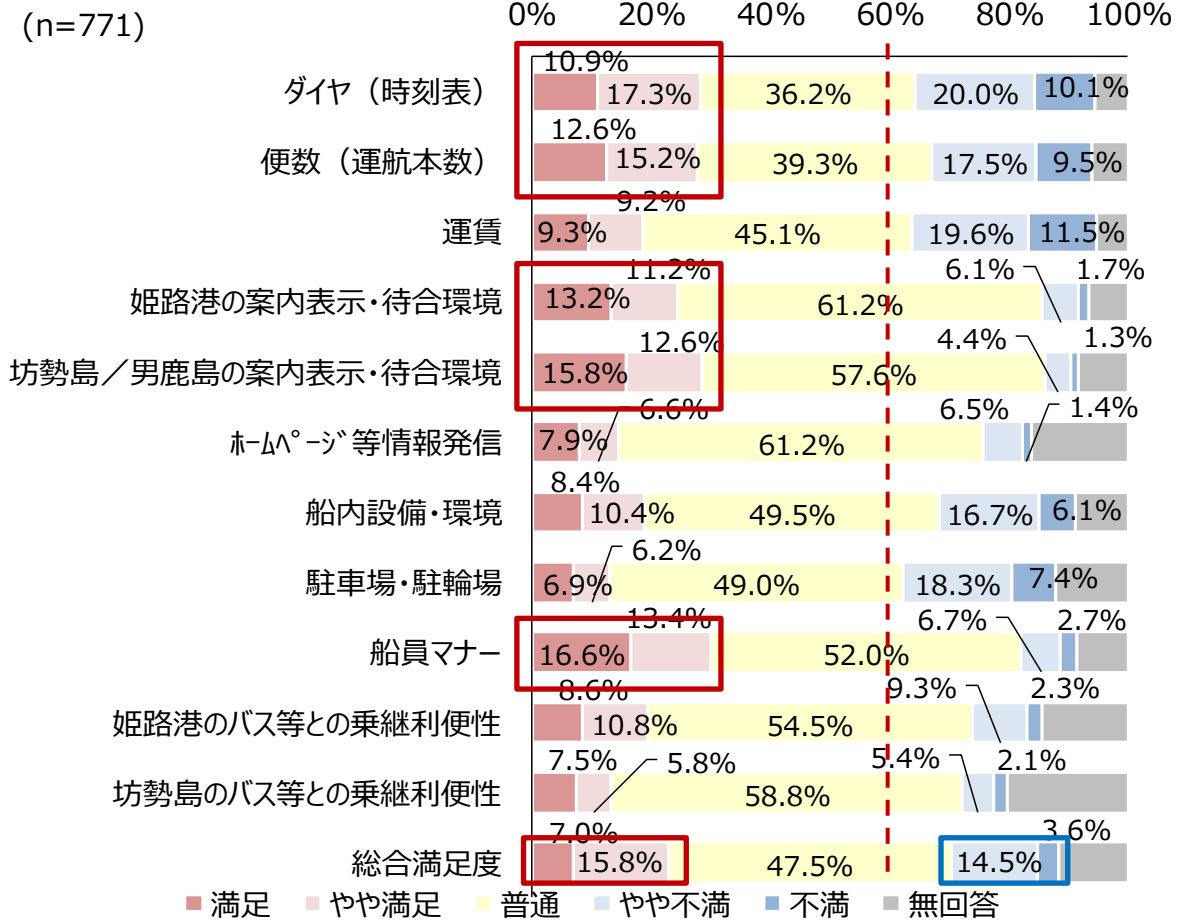


⑦ 利用者満足度（全体及び項目別）

- ダイヤ（時刻表）及び便数、待合環境、船員マナーの4項目で満足・やや満足の割合が高く、いずれも20%を超えている（図表28）。
- その他の項目においても、普通までを合計した満足度は60%を超えている。
- 総合満足度は、満足・やや満足の合計が22.8%とやや不満・不満の合計（18.1%）を上回っている。
- 姫路発では、坊勢発よりも満足・やや満足の割合が高い傾向にあるが、駐車場・駐輪場については、やや不満・不満の合計が26.9%と高くなっている（図表29）。
- 坊勢発では、ダイヤ（時刻表）や便数、運賃について、やや不満・不満の合計が30%を超えている。
- 需要別に見た場合、観光・旅行や娯楽・外食等で利用される余暇需要の方が、通勤・通学等生活需要よりも満足度が高い傾向にある（図表30）。
- 生活需要では、姫路発、坊勢発ともに、ダイヤや便数、運賃、駐車場・駐輪場について不満の割合が高くなっている。
- 週に1日（1往復）以上利用される方を高頻度利用者と定義し、満足度を確認したところ、坊勢発では、坊勢発利用者全体（図表29）よりも満足・やや満足の割合が高くなっている（図表31）。
- 姫路発では姫路発利用者全体（図表29）と同様の傾向にある。
- ただし、高頻度利用者については、利用者全体よりもダイヤ、便数、運賃、船内設備・環境、駐車場・駐輪場について、やや不満・不満とする割合が高くなっている。
- 利用頻度が高いことから、日々の利用に掛かる費用や港までの移動手段等利用環境そのものへの不満割合が高いものと考えられる。

図表28 利用者満足度

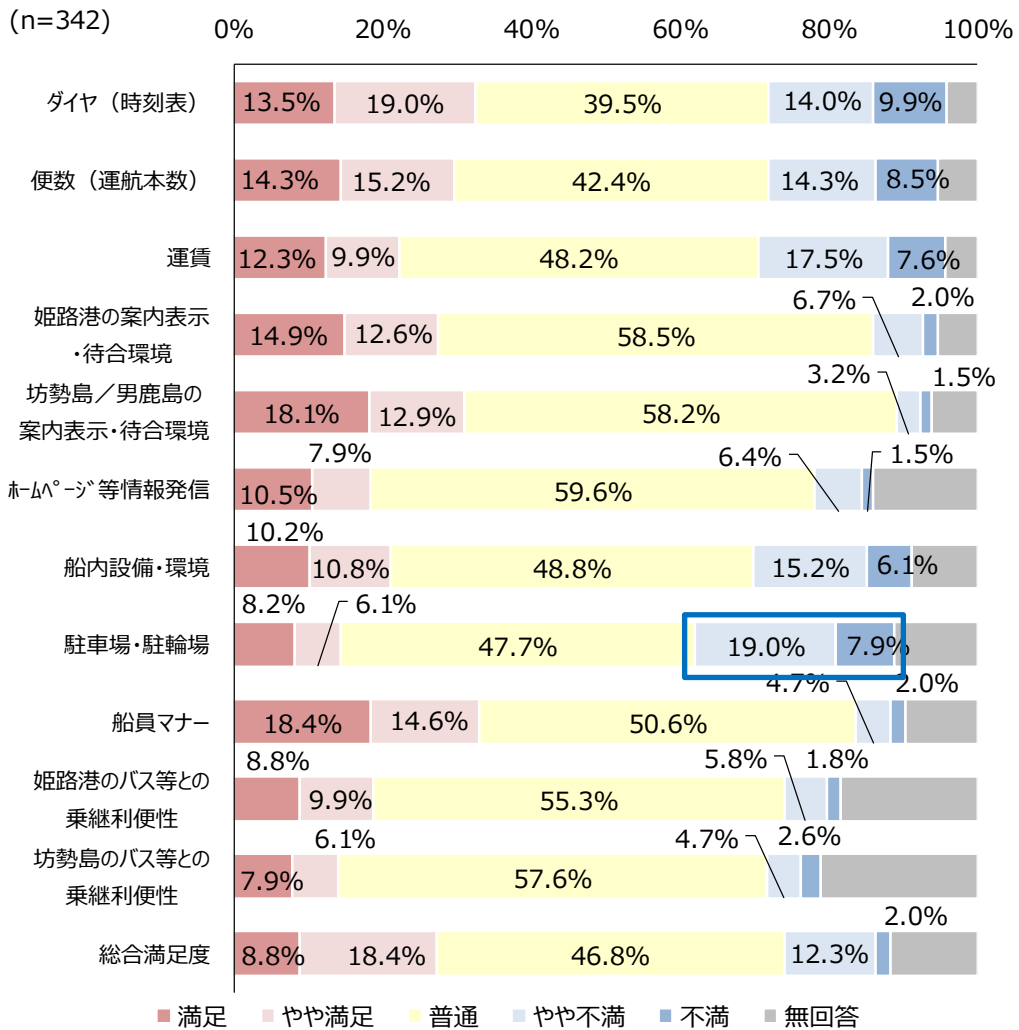
(全体合計)



	満足	やや満足	普通	やや不満	不満	無回答
ダイヤ (時刻表)	84	133	279	154	78	43
便数 (運航本数)	97	117	303	135	73	46
運賃	72	71	348	151	89	40
姫路港の案内表示・待合環境	102	86	472	47	13	51
坊勢島/男鹿島の案内表示・待合環境	122	97	444	34	10	64
ホームページ等情報発信	61	51	472	50	11	126
船内設備・環境	65	80	382	129	47	68
駐車場・駐輪場	53	48	378	141	57	94
船員マナー	128	103	401	52	21	66
姫路港のバス等との乗継利便性	66	83	420	72	18	112
坊勢島のバス等との乗継利便性	58	45	453	42	16	157
総合満足度	54	122	366	112	28	89

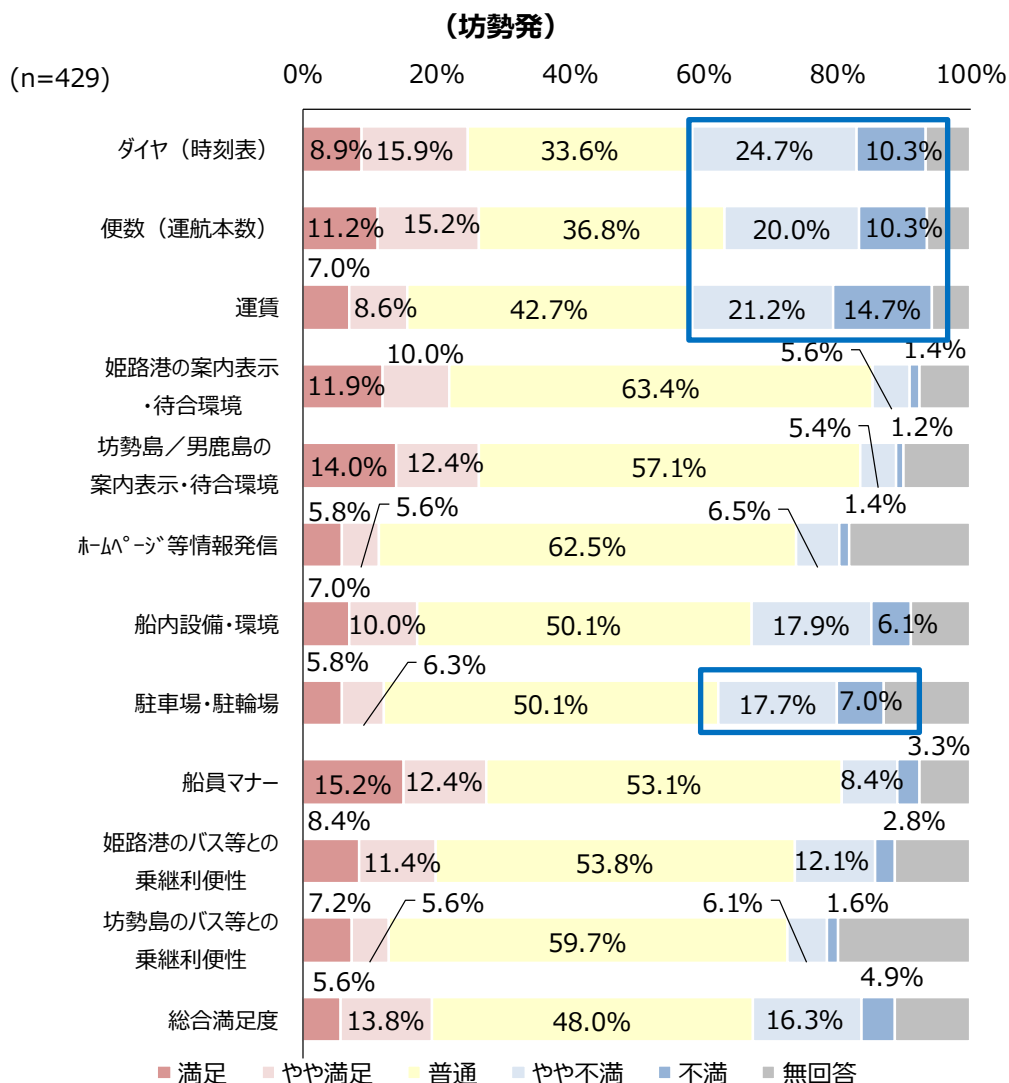
- 姫路発では、坊勢発よりも満足・やや満足の割合が高い傾向にある。
- 姫路発、坊勢発ともに駐車場・駐輪場については、やや不満・不満の合計が26.9%・24.7%と高くなっている。この要員としては、両港ともに、港までの交通手段（図表25）として自動車及び二輪（バイク・原付）が非常に多いことに拠るものと考えられる。

図表29 利用者満足度（発地別）
（姫路発）



	満足	やや満足	普通	やや不満	不満	無回答
ダイヤ（時刻表）	46	65	135	48	34	14
便数（運航本数）	49	52	145	49	29	18
運賃	42	34	165	60	26	15
姫路港の案内表示・待合環境	51	43	200	23	7	18
坊勢島／男鹿島の案内表示・待合環境	62	44	199	11	5	21
ホームページ等情報発信	36	27	204	22	5	48
船内設備・環境	35	37	167	52	21	30
駐車場・駐輪場	28	21	163	65	27	38
船員マナー	63	50	173	16	7	33
姫路港のバス等との乗継利便性	30	34	189	20	6	63
坊勢島のバス等との乗継利便性	27	21	197	16	9	72
総合満足度	30	63	160	42	7	40

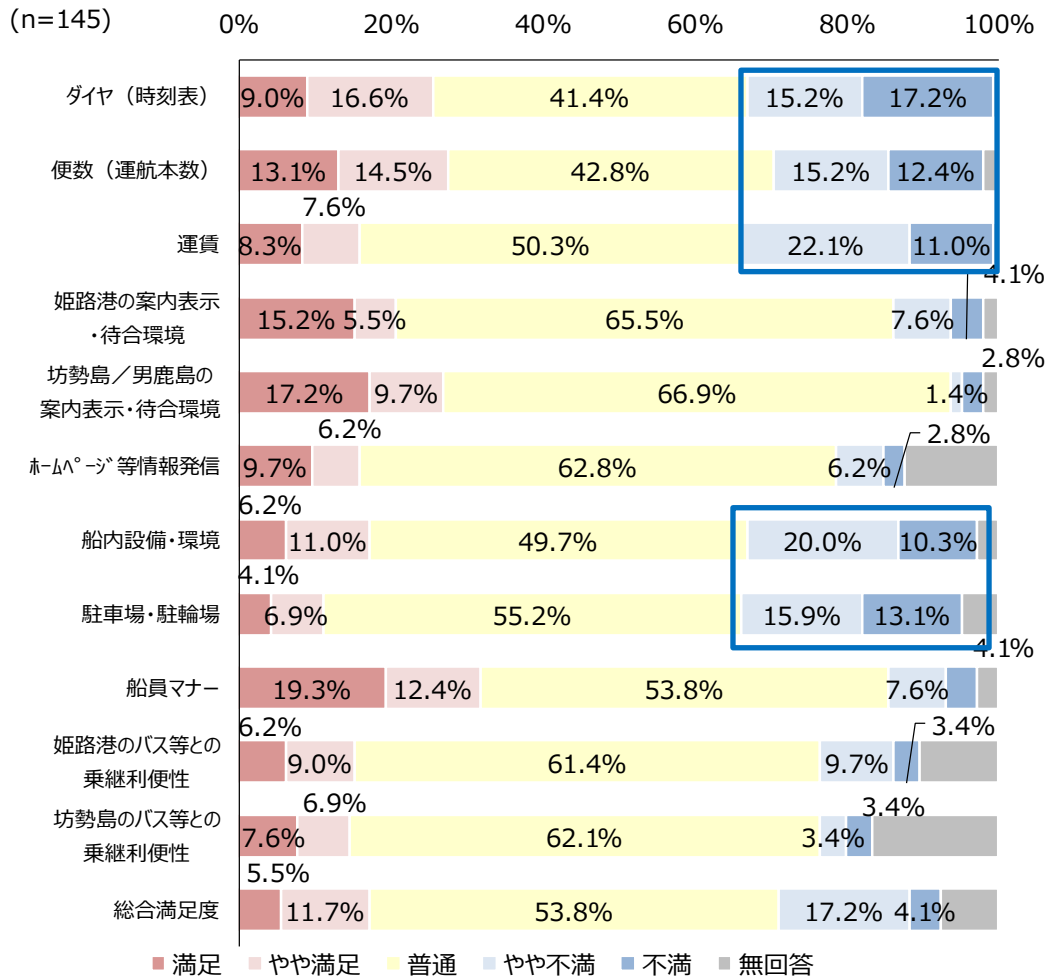
- 坊勢発では、ダイヤ（時刻表）や便数、運賃について、やや不満・不満の合計が30%を超えている。
- この要因としては、本航路の利用者属性（図表18）において坊勢島居住者の利用が非常に多く、かつ、坊勢発利用者はその利用目的（図表23）として、生活需要（特に、買い物、通院・通所、通勤）の利用が多いことに拠るものと考えられる。



	満足	やや満足	普通	やや不満	不満	無回答
ダイヤ (時刻表)	38	68	144	106	44	29
便数 (運航本数)	48	65	158	86	44	28
運賃	30	37	183	91	63	25
姫路港の案内表示・待合環境	51	43	272	24	6	33
坊勢島/男鹿島の案内表示・待合環境	60	53	245	23	5	43
ホームページ等情報発信	25	24	268	28	6	78
船内設備・環境	30	43	215	77	26	38
駐車場・駐輪場	25	27	215	76	30	56
船員マナー	65	53	228	36	14	33
姫路港のバス等との乗継利便性	36	49	231	52	12	49
坊勢島のバス等との乗継利便性	31	24	256	26	7	85
総合満足度	24	59	206	70	21	49

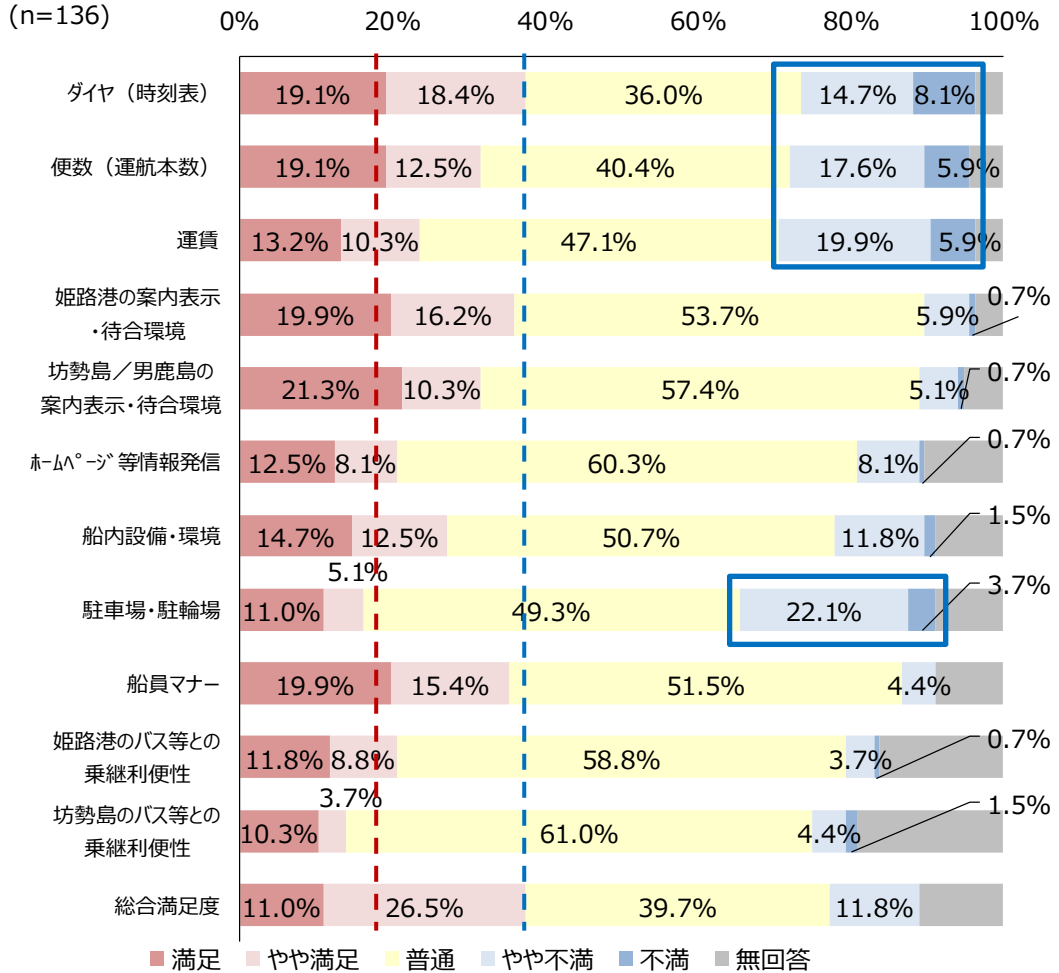
- 姫路発利用者の需要別満足度を見ると、観光・旅行や娯楽・外食等で利用される余暇需要の方が、通勤・通学等生活需要よりも満足度が高い傾向にある。
- 生活需要では、ダイヤや便数、運賃、船内環境・設備、駐車場・駐輪場について不満の割合が高くなっている。

図表30 利用者満足度（発地・生活/余暇需要別）
（姫路発_生活需要）



	満足	やや満足	普通	やや不満	不満	無回答
ダイヤ (時刻表)	13	24	60	22	25	1
便数 (運航本数)	19	21	62	22	18	3
運賃	12	11	73	32	16	1
姫路港の案内表示・待合環境	22	8	95	11	6	3
坊勢島/男鹿島の案内表示・待合環境	25	14	97	2	4	3
ホームサイン等情報発信	14	9	91	9	4	18
船内設備・環境	9	16	72	29	15	4
駐車場・駐輪場	6	10	80	23	19	7
船員マナー	28	18	78	11	6	4
姫路港のバス等との乗継利便性	9	13	89	14	5	15
坊勢島のバス等との乗継利便性	11	10	90	5	5	24
総合満足度	8	17	78	25	6	11

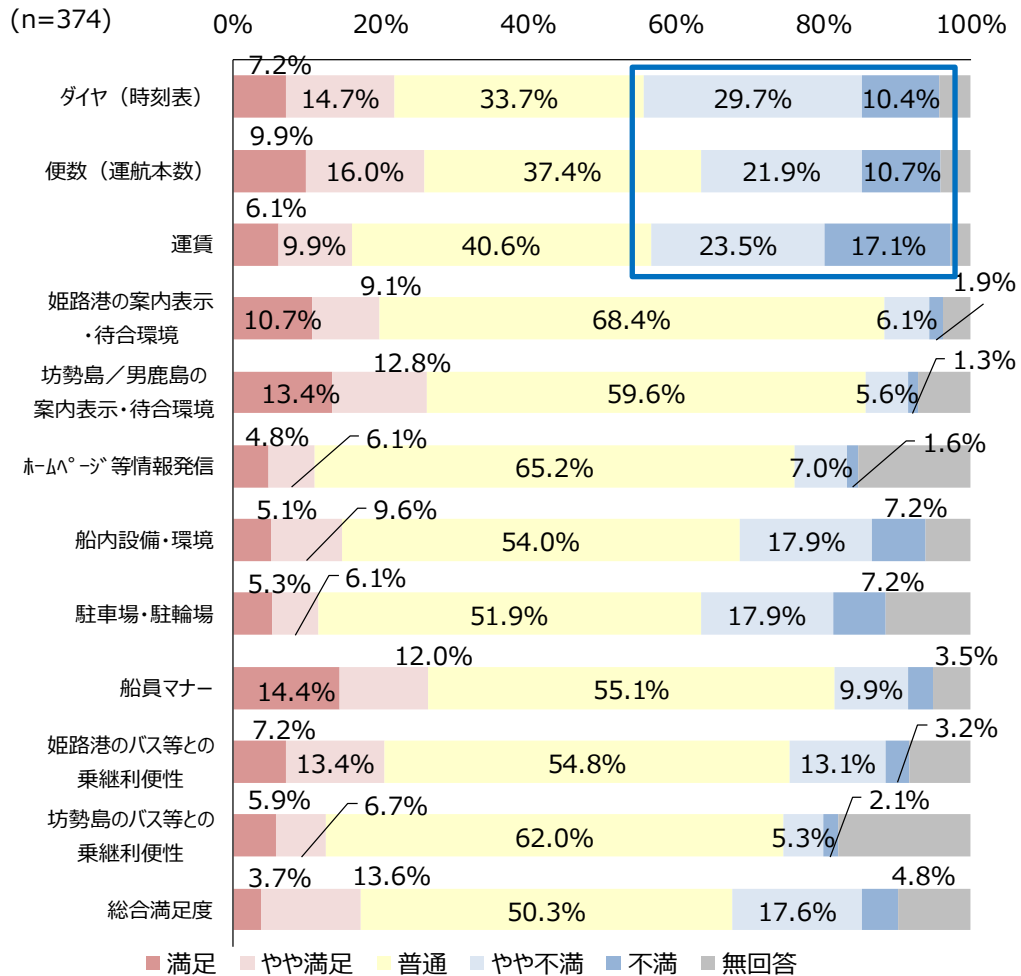
(姫路発_余暇需要)



	満足	やや満足	普通	やや不満	不満	無回答
ダイヤ (時刻表)	26	25	49	20	11	5
便数 (運航本数)	26	17	55	24	8	6
運賃	18	14	64	27	8	5
姫路港の案内表示・待合環境	27	22	73	8	1	5
坊勢島/男鹿島の案内表示・待合環境	29	14	78	7	1	7
ホームページ等情報発信	17	11	82	11	1	14
船内設備・環境	20	17	69	16	2	12
駐車場・駐輪場	15	7	67	30	5	12
船員マナー	27	21	70	6	0	12
姫路港のバス等との乗継利便性	16	12	80	5	1	22
坊勢島のバス等との乗継利便性	14	5	83	6	2	26
総合満足度	15	36	54	16	0	15

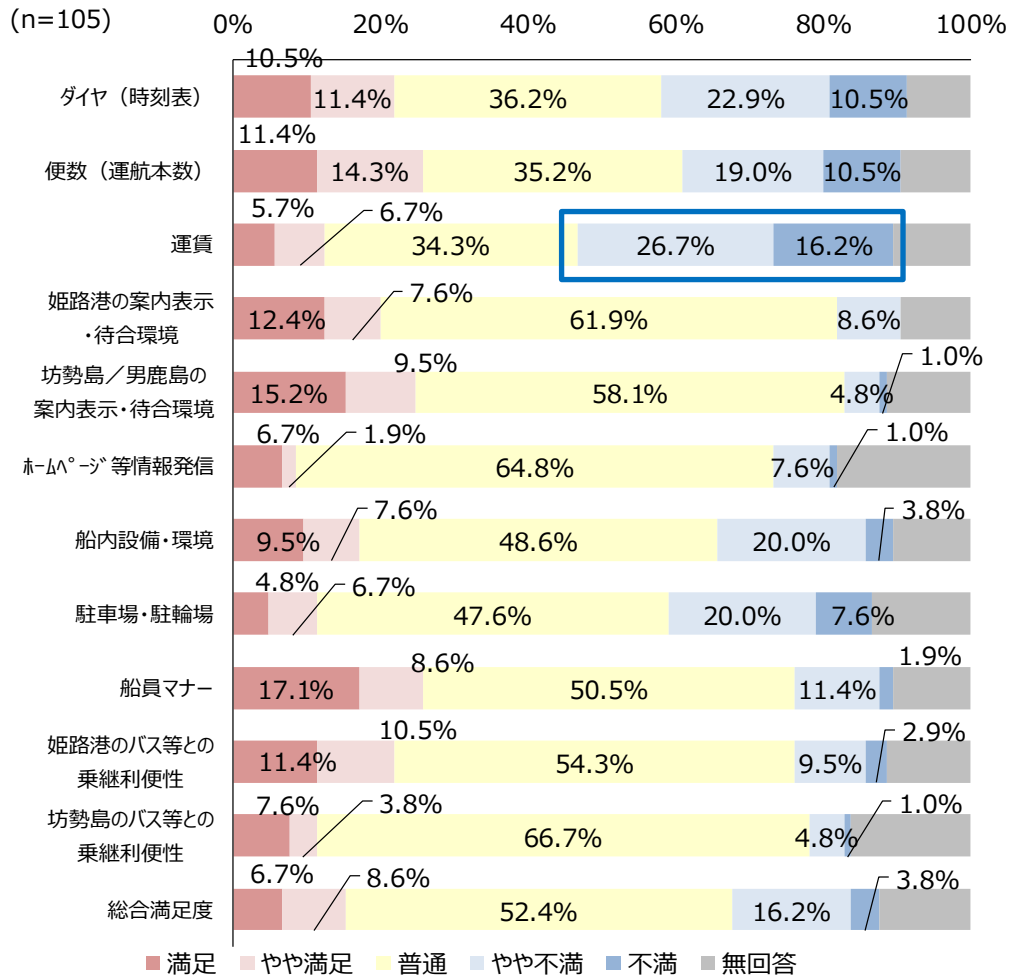
- 坊勢発利用者の需要別満足度を見ると、買い物や通院・通所等で利用される生活需要と観光・旅行や娯楽・外食等で利用される余暇需要の満足度について大きな差は見受けられず、いずれも満足・やや満足の合計が10%~20%となっている。
- 生活需要では、姫路発と同様に、ダイヤや便数、運賃、船内環境・設備、駐車場・駐輪場について不満の割合が高くなっている。
- 余暇需要では、生活需要よりも運賃に対する不満の割合が高くなっている。

(坊勢発_生活需要)



	満足	やや満足	普通	やや不満	不満	無回答
ダイヤ (時刻表)	27	55	126	111	39	16
便数 (運航本数)	37	60	140	82	40	15
運賃	23	37	152	88	64	10
姫路港の案内表示・待合環境	40	34	256	23	7	14
坊勢島/男鹿島の案内表示・待合環境	50	48	223	21	5	27
ホームページ等情報発信	18	23	244	26	6	57
船内設備・環境	19	36	202	67	27	23
駐車場・駐輪場	20	23	194	67	27	43
船員マナー	54	45	206	37	13	19
姫路港のバス等との乗継利便性	27	50	205	49	12	31
坊勢島のバス等との乗継利便性	22	25	232	20	8	67
総合満足度	14	51	188	66	18	37

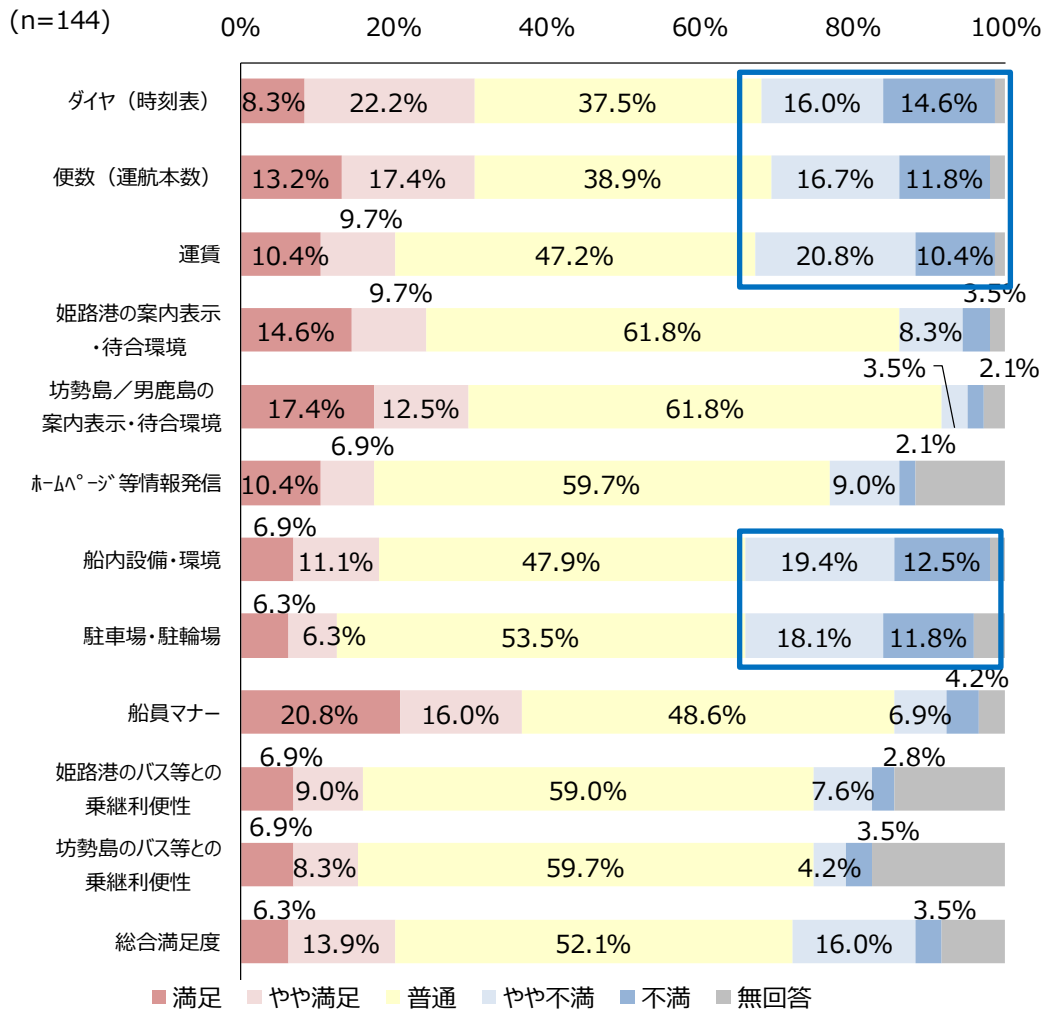
(坊勢発_余暇需要)



	満足	やや満足	普通	やや不満	不満	無回答
ダイヤ (時刻表)	11	12	38	24	11	9
便数 (運航本数)	12	15	37	20	11	10
運賃	6	7	36	28	17	11
姫路港の案内表示・待合環境	13	8	65	9	0	10
坊勢島/男鹿島の案内表示・待合環境	16	10	61	5	1	12
ホームページ等情報発信	7	2	68	8	1	19
船内設備・環境	10	8	51	21	4	11
駐車場・駐輪場	5	7	50	21	8	14
船員マナー	18	9	53	12	2	11
姫路港のバス等との乗継利便性	12	11	57	10	3	12
坊勢島のバス等との乗継利便性	8	4	70	5	1	17
総合満足度	7	9	55	17	4	13

- 週に1日（1往復）以上利用される方を高頻度利用者と定義し、満足度を確認する。
- 姫路発の高頻度利用者は、姫路発の利用者全体（図表29）と比較して、満足・やや満足の割合は概ね同様の傾向を示している。
- ただし、高頻度利用者については、利用者全体よりもダイヤ、便数、運賃、船内設備・環境、駐車場・駐輪場について、やや不満・不満とする割合が高くなっている。
- 利用頻度が高いことから、日々の利用に掛かる費用や港までの移動手段等利用環境そのものへの不満割合が高いものと考えられる。

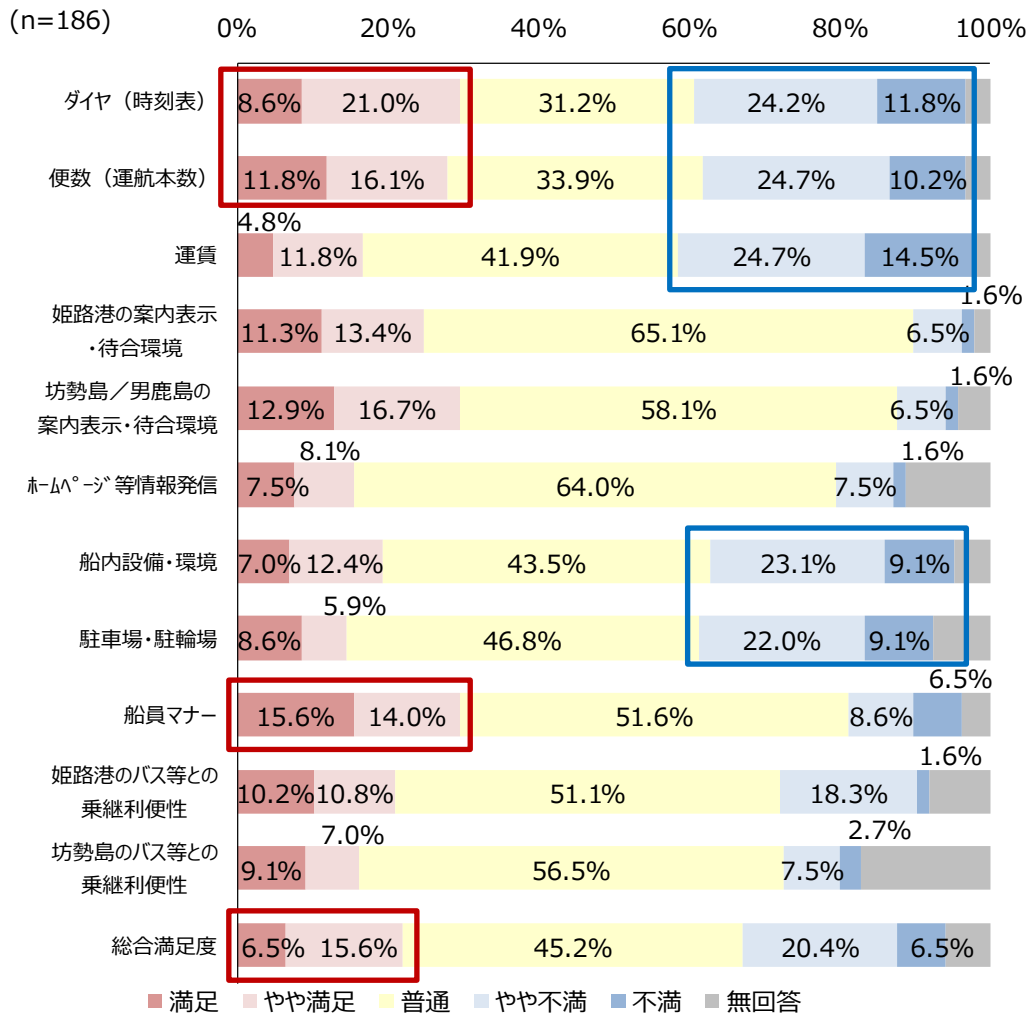
図表31 利用者満足度（発地・高頻度利用者）
（姫路発）



	満足	やや満足	普通	やや不満	不満	無回答
ダイヤ (時刻表)	12	32	54	23	21	2
便数 (運航本数)	19	25	56	24	17	3
運賃	15	14	68	30	15	2
姫路港の案内表示・待合環境	21	14	89	12	5	3
坊勢島/男鹿島の案内表示・待合環境	25	18	89	5	3	4
ホームページ等情報発信	15	10	86	13	3	17
船内設備・環境	10	16	69	28	18	3
駐車場・駐輪場	9	9	77	26	17	6
船員マナー	30	23	70	10	6	5
姫路港のバス等との乗継利便性	10	13	85	11	4	21
坊勢島のバス等との乗継利便性	10	12	86	6	5	25
総合満足度	9	20	75	23	5	12

- 坊勢発の高頻度利用者は、坊勢発の利用者全体（図表29）と比較して、満足・やや満足の割合はやや高い傾向を示している。
- ただし、姫路発と同様に、利用者全体よりもダイヤ、便数、運賃、船内設備・環境、駐車場・駐輪場について、やや不満・不満とする割合が高くなっている。
- 特に、船内設備・環境と駐車場・駐輪場について不満の割合が高くなっている。
- 姫路発と同様に利用頻度が高いことから、日々の利用に掛かる費用や港までの移動手段等利用環境そのものへの不満割合が高いものと考えられる。

(坊勢発)



	満足	やや満足	普通	やや不満	不満	無回答
ダイヤ (時刻表)	16	39	58	45	22	6
便数 (運航本数)	22	30	63	46	19	6
運賃	9	22	78	46	27	4
姫路港の案内表示・待合環境	21	25	121	12	3	4
坊勢島/男鹿島の案内表示・待合環境	24	31	108	12	3	8
ホーム・デッキ等情報発信	14	15	119	14	3	21
船内設備・環境	13	23	81	43	17	9
駐車場・駐輪場	16	11	87	41	17	14
船員マナー	29	26	96	16	12	7
姫路港のバス等との乗継利便性	19	20	95	34	3	15
坊勢島のバス等との乗継利便性	17	13	105	14	5	32
総合満足度	12	29	84	38	12	11

⑧ 利用者満足度（項目別比較）

- 利用者の利用形態別に満足度（満足・やや不満の合計）と不満度（やや不満・不満の合計）のみを対象に整理・比較したものが図表32となる。
- 姫路発では、多くの項目で満足度が不満度を大きく上回っている。
- ただし、駐車場・駐輪場については全利用形態で不満度が満足度を大きく上回っており、生活需要と高頻度利用者は運賃と船内設備・環境についても不満度が高い傾向にある。
- 坊勢発では、案内表示・待合環境や船員マナー、バス等との乗継利便性については満足度が、ダイヤや運賃、船内設備、駐車場・駐輪場は不満度が大きく上回っている。
- 特に、ダイヤ、運賃、船内設備・環境、駐車場については、全利用形態で不満度が満足度を上回っている。
- 航路と事業を確保・維持することを前提に、今後取組むべき容の取捨選択も行いながら、利用者満足度を高めていくことが必要と言える。

図表32 利用者満足度（項目別比較）

（姫路発）

	姫路発							
	全体 (図表29)		生活需要 (図表30)		余暇需要 (図表30)		高頻度利用者 (図表31)	
	満足度	不満度	満足度	不満度	満足度	不満度	満足度	不満度
ダイヤ（時刻表）	32.5%	24.0%	25.5%	32.4%	37.5%	22.8%	30.6%	30.6%
便数（運航本数）	29.5%	22.8%	27.6%	27.6%	31.6%	23.5%	30.6%	28.5%
運賃	22.2%	25.1%	15.9%	33.1%	23.5%	25.7%	20.1%	31.3%
案内表示・待合環境（姫路）	27.5%	8.8%	20.7%	11.7%	36.0%	6.6%	24.3%	11.8%
案内表示・待合環境（坊勢・男鹿）	31.0%	4.7%	26.9%	4.1%	31.6%	5.9%	29.9%	5.6%
ホームページ等情報発信	18.4%	7.9%	15.9%	9.0%	20.6%	8.8%	17.4%	11.1%
船内設備・環境	21.1%	21.3%	17.2%	30.3%	27.2%	13.2%	18.1%	31.9%
駐車場・駐輪場	14.3%	26.9%	11.0%	29.0%	16.2%	25.7%	12.5%	29.9%
船員マナー	33.0%	6.7%	31.7%	11.7%	35.3%	4.4%	36.8%	11.1%
姫路港のバス等との乗継利便性	18.7%	7.6%	15.2%	13.1%	20.6%	4.4%	16.0%	10.4%
坊勢島のバス等との乗継利便性	14.0%	7.3%	14.5%	6.9%	14.0%	5.9%	15.3%	7.6%
総合満足度	27.2%	14.3%	17.2%	21.4%	37.5%	11.8%	20.1%	19.4%

（注1）満足度＝満足・やや満足の割合の合計値

（注2）不満度＝やや不満・不満の割合の合計値

満足度－不満度＞5.0ポイント

不満度－満足度＞5.0ポイント

（坊勢発）

	坊勢発							
	全体 (図表29)		生活需要 (図表30)		余暇需要 (図表30)		高頻度利用者 (図表31)	
	満足度	不満度	満足度	不満度	満足度	不満度	満足度	不満度
ダイヤ（時刻表）	24.7%	35.0%	21.9%	40.1%	21.9%	33.3%	29.6%	36.0%
便数（運航本数）	26.3%	30.3%	25.9%	32.6%	25.7%	29.5%	28.0%	34.9%
運賃	15.6%	35.9%	16.0%	40.6%	12.4%	42.9%	16.7%	39.2%
案内表示・待合環境（姫路）	21.9%	7.0%	19.8%	8.0%	20.0%	8.6%	24.7%	8.1%
案内表示・待合環境（坊勢・男鹿）	26.3%	6.5%	26.2%	7.0%	24.8%	5.7%	29.6%	8.1%
ホームページ等情報発信	11.4%	7.9%	11.0%	8.6%	8.6%	8.6%	15.6%	9.1%
船内設備・環境	17.0%	24.0%	14.7%	25.1%	17.1%	23.8%	19.4%	32.3%
駐車場・駐輪場	12.1%	24.7%	11.5%	25.1%	11.4%	27.6%	14.5%	31.2%
船員マナー	27.5%	11.7%	26.5%	13.4%	25.7%	13.3%	29.6%	15.1%
姫路港のバス等との乗継利便性	19.8%	14.9%	20.6%	16.3%	21.9%	12.4%	21.0%	19.9%
坊勢島のバス等との乗継利便性	12.8%	7.7%	12.6%	7.5%	11.4%	5.7%	16.1%	10.2%
総合満足度	19.3%	21.2%	17.4%	22.5%	15.2%	20.0%	22.0%	26.9%

（注1）満足度＝満足・やや満足の割合の合計値

（注2）不満度＝やや不満・不満の割合の合計値

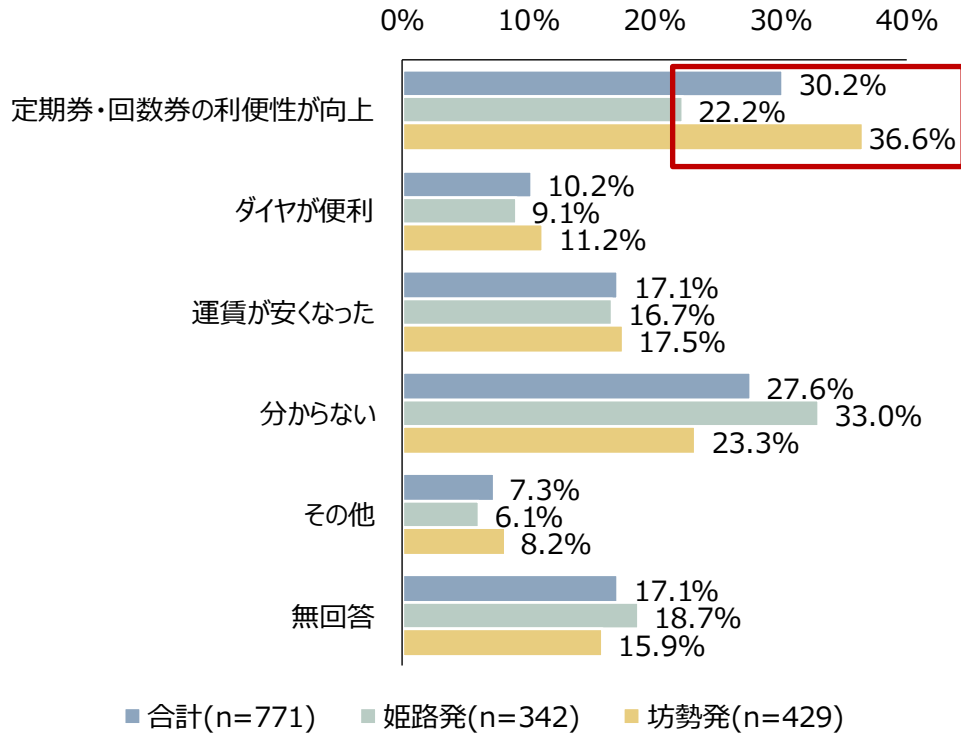
満足度－不満度＞5.0ポイント

不満度－満足度＞5.0ポイント

⑨ 事業統合による効果

- 令和2年4月の事業統合（1社化）による運航開始により向上したサービスとしては、定期券・回数券の利便性向上を挙げる利用者が多い。
- 特に、坊勢発では利用者の36.6%が定期券・回数券の利便性向上を評価している。

図表33 事業統合による効果

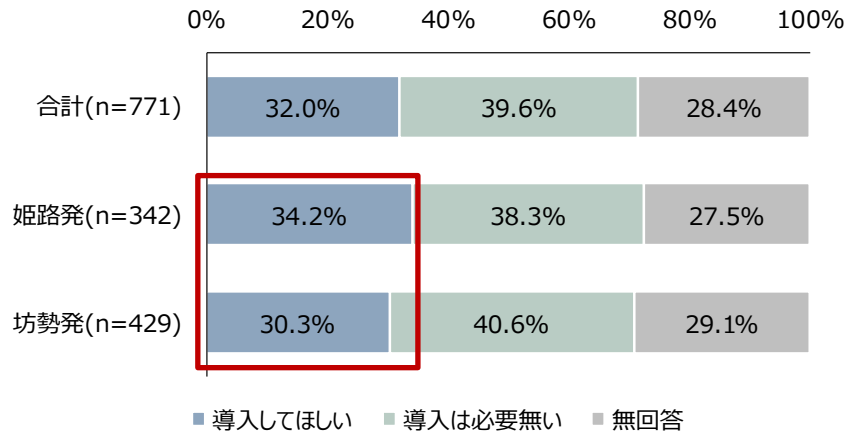


	定期券・回数券の利便性が向上	ダイヤが便利	運賃が安くなった	分からない	その他	無回答
合計	233	79	132	213	56	132
姫路発	76	31	57	113	21	64
坊勢発	157	48	75	100	35	68

⑩ キャッシュレス化導入意向

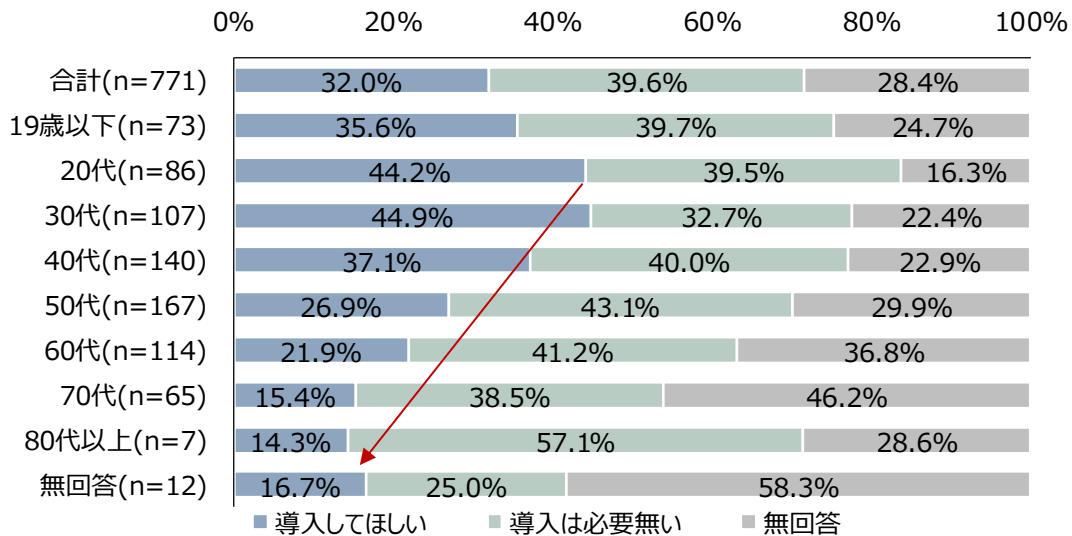
- キャッシュレス化（ICカード乗船券）導入意向については、導入を希望する利用者が姫路発で34.2%、坊勢発で30.3%となっている（図表34）。
- 年齢別では、20代と30代では導入を希望する利用者が40%を超えており、導入は必要無いとする利用者より多くなっている（図表35）。
- 年齢が上がるにつれて、導入は必要無いとする利用者の割合が高くなる傾向にある。

図表34 キャッシュレス化導入意向



	導入してほしい	導入は必要無い	無回答
合計	247	305	219
姫路発	117	131	94
坊勢発	130	174	125

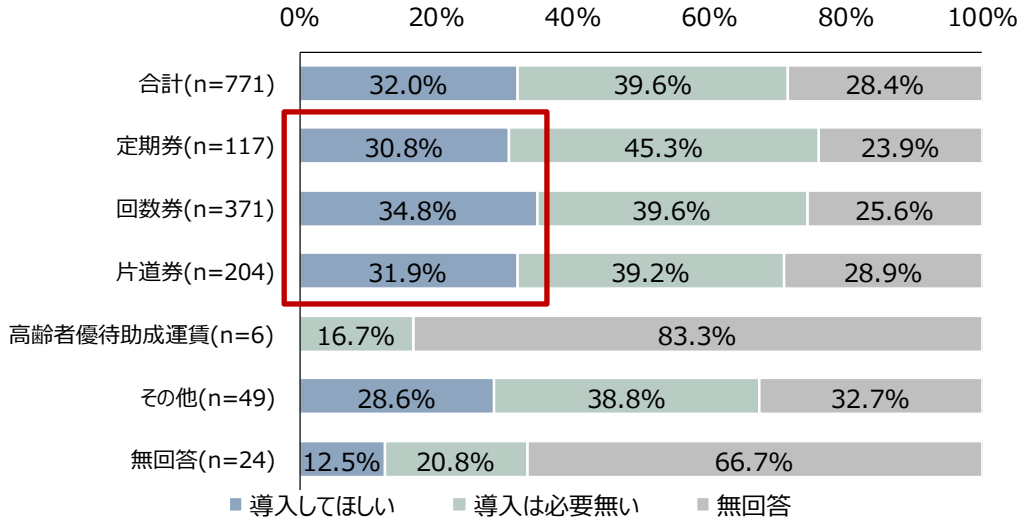
図表35 キャッシュレス化導入意向（年齢別）



	導入してほしい	導入は必要無い	無回答
合計	247	305	219
19歳以下	26	29	18
20代	38	34	14
30代	48	35	24
40代	52	56	32
50代	45	72	50
60代	25	47	42
70代	10	25	30
80代以上	1	4	2
無回答	2	3	7

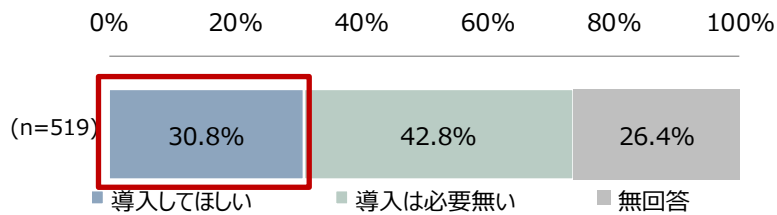
- 利用乗船券別に見た場合、全利用者の48.1%を占める回数券利用者（図表19）でも導入を希望する割合は34.8%となっている（図表36）。
- 需要別に見た場合、生活需要、余暇需要ともに大きな変化は見受けられないが、余暇需要で導入を希望する利用者は35.3%と生活需要の利用者（30.8%）よりも多くなっている（図表37）。

図表36 キャッシュレス化導入意向（利用乗船券別）



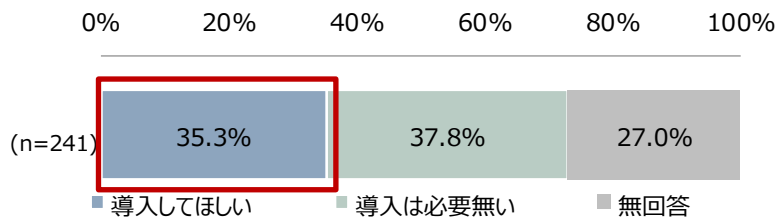
	導入してほしい	導入は必要無い	無回答
合計	247	305	219
定期券	36	53	28
回数券	129	147	95
片道券	65	80	59
高齢者優待助成運賃	0	1	5
その他	14	19	16
無回答	3	5	16

図表37 キャッシュレス化導入意向（生活/余暇需要別）
（生活需要）



導入してほしい	導入は必要無い	無回答
160	222	137

（余暇需要）



導入してほしい	導入は必要無い	無回答
85	91	65

⑪ 航路に対するご意見・ご要望（自由回答）

1) 便数・船舶（123件）

➤ ダイヤ・便数（85件）

- ✓ 休止となっている最終便を運航してほしい。
- ✓ 事業統合（1社化）前のダイヤに戻してほしい。
- ✓ 姫路発、坊勢発について次の便を運航してほしい。
（姫路発）6時台、15時台、21時～23時台 （坊勢発）7時台、15時台
- ✓ 男鹿島寄港便を増やしてほしい。
- ✓ 1時間に1便程度は運航し、利用者が着席できるようにしてほしい。
- ✓ 利用者が多い時間帯は便数を増やすか、船舶を大型化するかにより、満員となることを防いでほしい。
- ✓ 通勤・通学等利用者が多い便については、1時間に2便を1時間に1便としても良いのでクイーンぼうぜで運航してほしい。

➤ クイーンぼうぜの運航希望（34件）

- ✓ 通勤・通学時間帯や荒天時等はクイーンぼうぜ（中型船）を運航してほしい。
- ✓ クイーンぼうぜの運航回数を増やした方が良いのではないかと。

➤ 欠航関係（4件）

- ✓ すぐ欠航するようになったと感じる。
- ✓ 欠航する際は判断を早めにしてほしい。

2) 運賃（46件）

➤ 運賃が高い（35件）

- ✓ 運賃が高くなった。安くしてほしい。
- ✓ 往復割引が無くなった。
- ✓ 中高生の運賃が高くなった。中高生の運賃は、小人料金に戻してほしい。
- ✓ 回数券の枚数増や定期券の割引等を検討してほしい。

➤ 手荷物料金や割引料金（11件）

- ✓ 時間帯や観光目的の利用者を対象に割引料金を設定してはどうか。家族割引等も考えられるのではないかと。
- ✓ 手荷物料金が高い。手荷物料金を無くしてほしい。
- ✓ 釣り道具への料金支払をやめてほしい。

3) 船内環境（29件）

➤ 汚い・臭い（22件）

- ✓ 船内をもっと清潔にしてほしい。
- ✓ 座席の清掃や換気が不十分なように感じる。
- ✓ 釣りで利用される方の荷物等が臭う。座席を指定するなど対策してほしい。
- ✓ 座席シート等を交換した方が良いのではないかと。
- ✓ 後部座席は排気ガスの臭いや日差し等が気になる。改善してほしい。

➤ 禁煙・空調（5件）

- ✓ 後方席を禁煙にしてほしい。
- ✓ 空調が効きすぎていることがある。

➤ **座れない（2件）**

- ✓ 7時台は釣り客が多いことで座れないことがある。危険を感じるため着席できるようにしてほしい。

4) バス・観光（19件）

➤ **路線・コミュニティバスとの乗継利便性（10件）**

- ✓ 路線バスとの乗継利便性が以前よりも良くなり満足している。
- ✓ 姫路駅から姫路港、姫路港から姫路駅ともに路線バスと航路の乗継時間が短い
ため余裕を持たせてほしい。
- ✓ 坊勢島（奈座港）ではコミュニティバスとの接続ができていない。

➤ **観光（9件）**

- ✓ 釣りに関するイベントの開催等により利用者を増やすことはできないか。
- ✓ 観光案内用の地図が分かりにくい。
- ✓ 坊勢の魚は魅力があるにも関わらず、坊勢の魚を食べられる飲食店や宿泊施設のPRが不足しているように感じる。
- ✓ 家島諸島全体の観光PR・誘致を考えるべきではないか。

5) 駐車場・待合環境（18件）

➤ **駐車場・駐輪場（9件）**

- ✓ 姫路港、坊勢島（奈座港）ともに駐車場の整備をお願いしたい。
- ✓ 駐車場では、長期間動いていない車がある。長期間移動していない車は移動してもらうように指導してほしい。
- ✓ 駐車場料金が高い。
- ✓ 姫路港に一般用駐輪場が無い。

➤ **乗り場・待合環境（9件）**

- ✓ 坊勢島側で乗り場を統一してほしい。どちらから出航するのか分からない。
- ✓ 坊勢島側の待合所にゴミ箱を設置してほしい。

6) 新型コロナウイルス感染症対策（16件）

- ✓ 便数が減り、平日朝の便では密になることが増えた。
- ✓ 換気等新型コロナウイルス感染症対策を徹底してほしい。
- ✓ マスクの着用を徹底するように注意してほしい。

7) 船員マナー・誘導（12件）

- ✓ 混雑時には座席への誘導や座席占有への注意等をしてほしい。
- ✓ 船員マナー（言葉遣いなど）が悪いように感じる時がある。

8) その他（25件）

- ✓ 現状の運航に満足している。現状を維持してほしい。
- ✓ 路線バスではICカードが使用できるため、航路でもICカードを利用できるようにしてほしい。
- ✓ クレジットカード利用ができると良い。
- ✓ WI-FIやおむつ替えスペースなどがあると良い。
- ✓ 事業統合（1社化）によりサービスが低下したように感じる。

(3) アンケート調査結果総括

図表38 アンケート調査結果総括

項目	意見・ニーズ等
利用者属性 利用形態	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>利用者全体のうち、毎日利用される方は9.1%、1週間に1回以上の高頻度利用者は全体の42.9%であり、特に、坊勢発では43.4%と高く、坊勢島居住者にとって重要な生活交通であることが分かる。</u> ● <u>主な利用目的について、通勤・通学・通院・通所・買い物を日常生活に必要不可欠な「生活需要」と定義した場合、坊勢発では、特に、買い物・通院・通所の割合が高く、生活交通としての必要性が高い。</u> ● <u>姫路発、坊勢発ともに、朝（6時台～8時台）と夕方（16時台～18時台）に利用が集中している。昼間や夜間は利用率が低い。</u>
利用者満足度と 今後の取組み	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>ダイヤ（時刻表）や便数、待合環境、船員マナーについての満足度は特に高く、満足・やや満足・普通の合計値は60%を超えている。</u> ● <u>総合満足度は、満足・やや満足の合計が22.8%とやや不満・不満の合計（18.1%）を上回っている。</u> ● <u>姫路発では、坊勢発よりも満足度が高い傾向にある。ただし、駐車場・駐輪場についてはやや不満・不満が26.9%と不満の割合が高い。</u> ● <u>坊勢発では、ダイヤ（時刻表）や便数、運賃について満足度も高いが、やや不満・不満の合計が30%と高い。</u> ● <u>利用形態別に満足度（満足・やや不満の合計）と不満度（やや不満・不満の合計）のみを対象に整理・比較した場合、姫路発では多くの項目で満足度が不満度を上回っているが、坊勢発では、ダイヤ、運賃、船内設備・環境、駐車場について不満度が満足度を上回っている。</u> ● <u>こうした利用者満足度を踏まえつつ、今後の航路事業を確保・維持することを前提に、取組むべき内容の取捨選択も行いながら、利用者満足度を高めていくことが必要</u>と言える。
事業統合による 効果及び ご意見・ご要望	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>事業統合により、定期券・回数券の利便性が向上したと感じている利用者が多い。</u> ● <u>航路に対しては、最終便の運航や朝・夕方の増便、通勤・通学時間帯や風が強い日のクイーンぼうぜ（中型船）運航を求める意見が多い。</u> ● <u>また、往復割引等運賃の値下げや船内環境（特に、臭いや座席の清潔度）や駐車場の充実等を求める意見が見受けられる。</u> ● <u>利用者増加に向けて、釣り等のイベント開催や分かりやすい観光地図の作成、坊勢島を含む家島諸島全体での観光RP・誘致の充実等のアイデアも示されている。</u> ● <u>その他、現状の運航に満足しており、現状維持を希望するご意見やICカード・クレジットカード払いの導入、WI-FI等の設置を求める意見も見受けられた。</u>

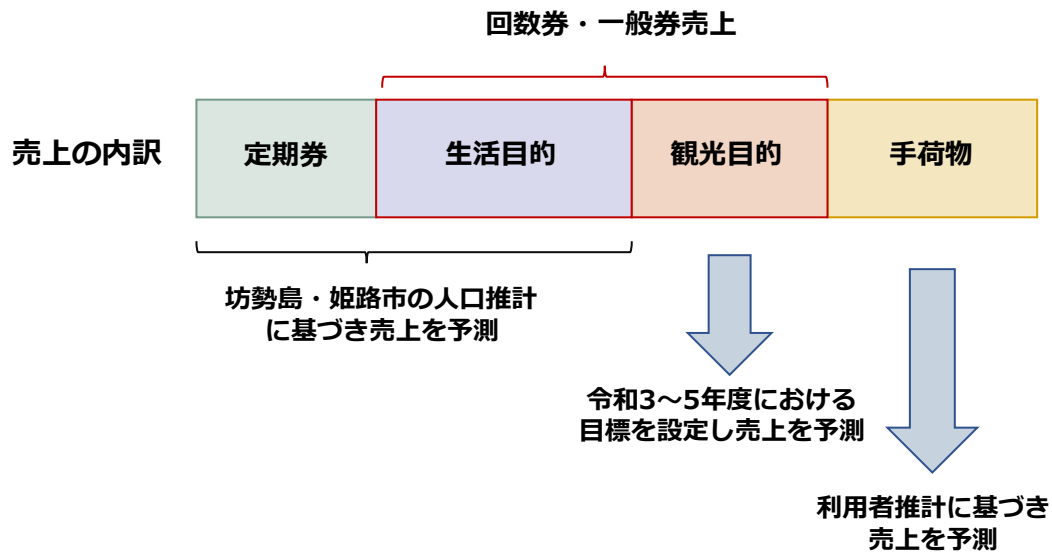
4 需要予測及び収支計画

(1) 需要予測の考え方

① 予測の概要

- 令和2年度の運航収入及び利用者を基に、アンケートの結果や坊勢島・姫路市内の年齢別人口推計結果を利用し、令和3～5年度の運航収入及び利用者の推計を行った。
- 利用者については、定期券利用者（坊勢島・姫路市内）、回数券・一般券利用者のうち生活交通利用者（坊勢島・姫路市内・県内）と、片道券・一般券の観光目的の利用者（姫路市内・県内）別に予測を行った。
- 運航収入については、乗船券の収入と、手荷物収入をそれぞれ予測している。乗船券の売上については、利用者数の推計と同様に、定期券売上（坊勢島・姫路市内）、回数券・一般券利用者のうち生活交通利用者による売上（坊勢島・姫路市内・県内）と、片道券・一般券の観光目的の売上（姫路市内・県内）別に予測を行った。

図表39 運航収入の予測の概要



① 坊勢島・姫路市の年齢別人口推計

- 令和3～5年度の利用者数・運航収入の推計にあたり、坊勢島・姫路市の年齢別の人口推計を行った。
- 人口推計は図表4、図表6と同様に、国勢調査結果に姫路市の人口統計結果を踏まえた独自の推計を行った。
- 年齢別人口の予測結果は、以下のとおりである。

図表40 坊勢島の年齢別人口推計結果

坊勢島	19歳以下	20-29歳	30-39歳	40-49歳	50-59歳	60-69歳	70-79歳	80歳以上	合計
令和2年	364	127	184	290	351	354	317	137	2,124
令和3年	345	119	174	277	343	347	325	138	2,068
令和4年	327	111	165	264	334	340	334	140	2,015
令和5年	308	102	155	250	326	333	342	141	1,957

図表41 姫路市の年齢別人口推計結果

姫路市	19歳以下	20-29歳	30-39歳	40-49歳	50-59歳	60-69歳	70-79歳	80歳以上	合計
令和2年	97,400	53,909	58,473	78,300	70,342	61,623	67,588	42,125	529,760
令和3年	96,684	54,016	58,147	76,140	72,639	61,833	67,234	43,903	530,596
令和4年	95,968	54,123	57,820	73,979	74,936	62,043	66,879	45,682	531,430
令和5年	95,253	54,230	57,494	71,819	77,234	62,253	66,525	47,460	532,268

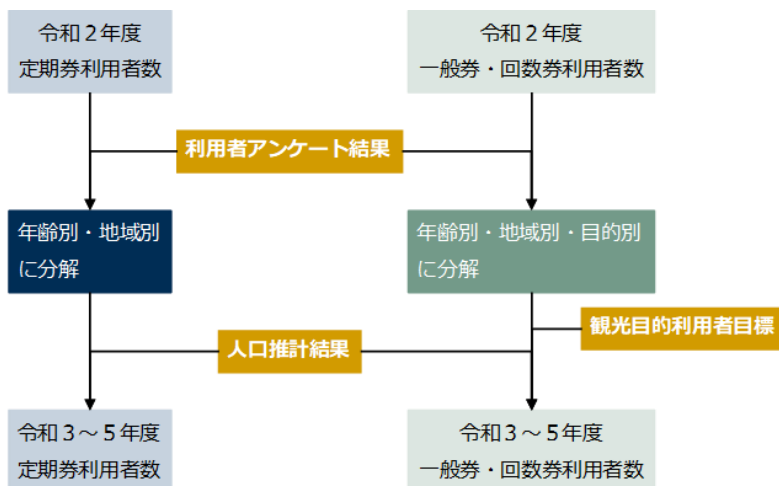
(2) 利用者の推計方法

① 令和2年度の利用者数の内訳の推計方法

- 令和2年度上期の利用者実績を踏まえ、令和2年度全体の利用者数を推計した。
- なお、利用者数について、令和2年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けていることから、6月～12月は実績値を採用し、1月～5月は平成31年1月～令和元年（同年）5月の利用実績割合より推計を行っている。
- 利用者の券種別の内訳については、令和2年度実績を踏まえ、6～12月は利用者実績を採用し、1～5月は定期券利用者が15.4%、一般券・回数券利用者が84.6%と設定した。
- 定期券利用者については、航路利用者のアンケート結果を集計し、居住地（坊勢島・姫路市）及び年齢別に利用者の内訳を算出した。
- 一般券・回数券利用者については、航路利用者のアンケート結果を集計し、居住地（坊勢島・姫路市・県内）及び年齢別に加え、目的別（観光目的、それ以外目的）での利用者の内訳を算出した。

② 令和3～5年度の利用者の推計方法

図表42 利用者の推計方法の概要



- 令和2年度の利用者別の内訳から、各年齢別利用者は図表40、図表41に示す人口推計結果に比例して増減すると仮定し、利用者の推計を行った。
- 兵庫県内の利用者については、姫路市周辺の利用者が多いと想定されるため、姫路市の人口推計結果を適用し、推計を行った。
- ただし、観光目的の利用者については、図表43、図表44のとおり令和2年度比で上位・下位のシナリオを設定し、それぞれの結果推計を行った。
- 上位シナリオは、令和3年度以降、家島諸島との連携による周遊企画や坊勢輝汽船株式会社独自の観光企画等を実行することにより、観光・釣り等余暇需要の利用者を徐々に増加させるシナリオと設定する。
- また、下位シナリオは、上位シナリオと同様の施策に取り組むものの、観光・釣り等余暇需要の利用者が増加せず、生活需要の利用者と同様の割合で減少傾向に転じるシナリオと設定する。

図表43 観光目的利用者の令和2年度比の予測（上位シナリオ）

	令和3年度	令和4年度	令和5年度
利用者数の令和2年度比	102%	106%	110%

図表44 観光目的利用者の令和2年度比の予測（下位シナリオ）

	令和3年度	令和4年度	令和5年度
利用者数の令和2年度比	100%	97.5%	95%

③ 利用者推計結果

- 利用者の推計結果は以下のとおりである。

図表45 利用者推計結果（上位シナリオ）

（単位：人）

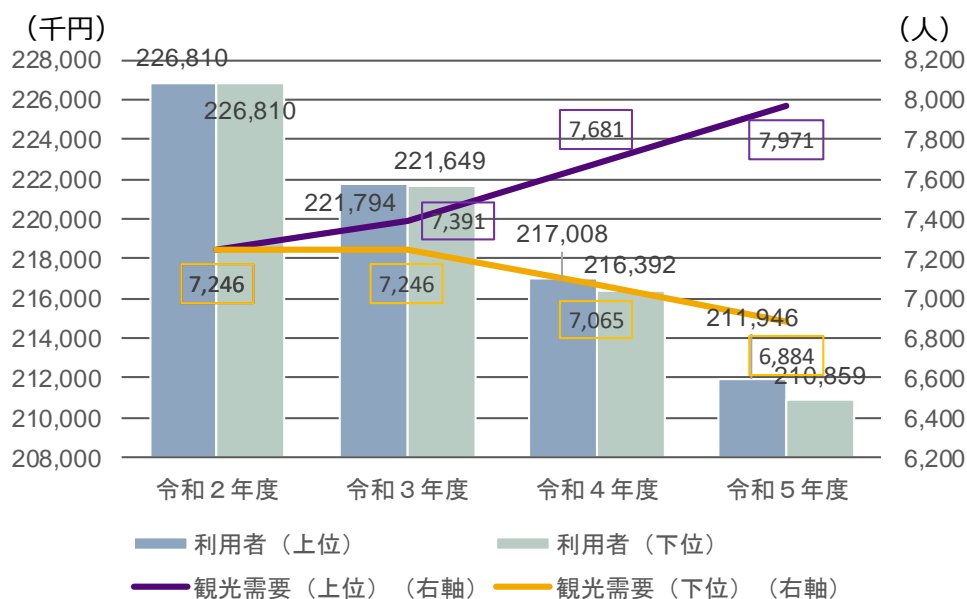
		令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
定期券利用者	坊勢島	53,480	50,894	48,372	45,693
	姫路市	34,032	34,073	34,115	34,154
定期券利用者計		87,512	84,967	82,487	79,847
一般券・回数券利用者	生活需要	132,052	129,436	126,840	124,128
	観光需要	7,246	7,391	7,681	7,971
一般券・回数券利用者計		139,298	136,827	134,521	132,099
利用者計		226,810	221,794	217,008	211,946

図表46 利用者推計結果（下位シナリオ）

（単位：人）

		令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
定期券利用者	坊勢島	53,480	50,894	48,372	45,693
	姫路市	34,032	34,073	34,115	34,154
定期券利用者計		87,512	84,967	82,487	79,847
一般券・回数券利用者	生活需要	132,052	129,436	126,840	124,128
	観光需要	7,246	7,246	7,065	6,884
一般券・回数券利用者計		139,298	136,682	133,905	131,012
利用者計		226,810	221,649	216,392	210,859

図表47 利用者推計結果（上位・下位シナリオの比較）



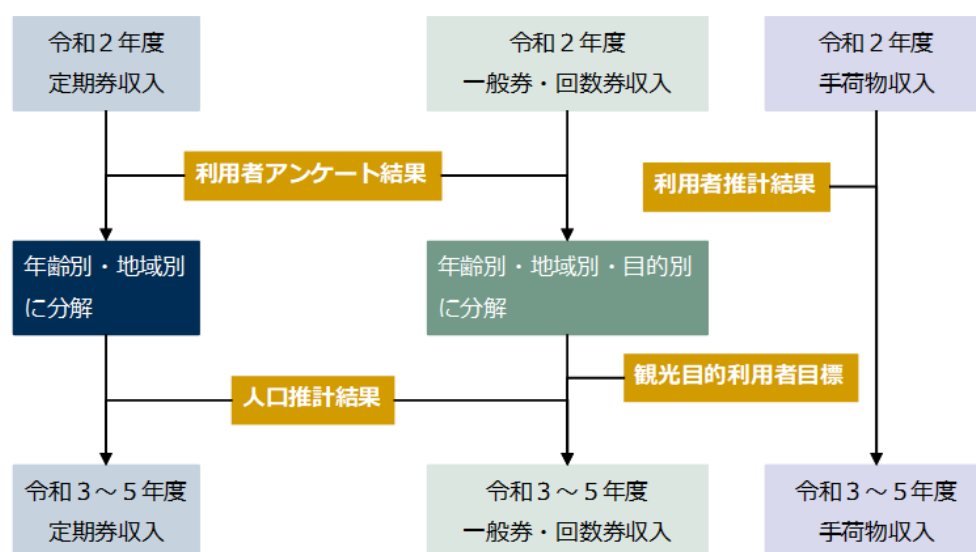
(3) 運航収入の推計方法

① 令和2年度の運航収入の内訳の推計方法

- 令和2年度上期の運航収入の実績を踏まえ、昨年度の運航収入の推移も加味しながら、令和2年度全体の運航収入を推計した。
- なお、令和2年度は運航収入についても新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けている。そのため、6月～12月の運航収入は実績値を、1月～5月の利用者数は平成30年度（平成31年）及び令和元年度（同年）の利用実態割合より推計を行っている。
- 利用者の券種別の内訳については、令和2年度実績を踏まえ、6～12月は利用者実績を採用し、1～5月は定期券利用者が15.4%、一般券・回数券利用者が84.6%と設定した。
- 定期券利用者については、航路利用者のアンケート結果を集計し、居住地（坊勢島・姫路市）及び年齢別に利用者の内訳を算出した。
- 一般券・回数券利用者については、航路利用者のアンケート結果を集計し、居住地（坊勢島・姫路市・県内）及び年齢別に加え、目的別（観光目的、それ以外目的）での利用者の内訳を算出した。

② 令和3～5年度の運航収入の推計方法

図表48 運航収入の推計方法の概要



- 令和2年度の利用者別の内訳から、各年齢別利用者は図表40、図表41に示す人口推計結果に比例して増減すると仮定し、運航収入の推計を行った。
- 兵庫県内の利用者については、姫路市周辺の利用者が多いと想定されるため、姫路市の人口推計結果を適用し、推計を行った。
- ただし、観光目的の利用者による収入については、図表43、図表44のとおり令和2年度比で目標を設定し、その目標が達成されると仮定し、推計を行った。
- 手荷物収入については、（2）で推計した利用者数に比例すると仮定し、推計した。

③ 運航収入推計結果

- 運航収入の推計結果は以下のとおりである。

図表49 運航収入推計結果（上位シナリオ）

（単位：千円）

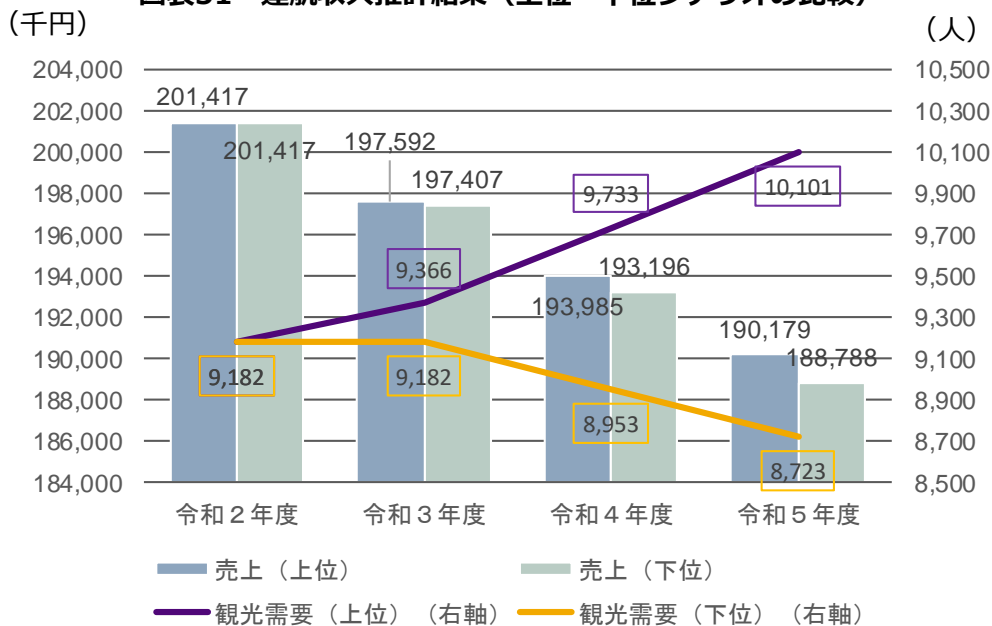
		令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
定期券利用者	坊勢島	16,874	16,071	15,283	14,445
	姫路市	12,886	12,901	12,917	12,932
定期券利用者収入計		29,759	28,972	28,199	27,377
一般券・回数券利用者	生活需要	159,454	156,300	153,162	149,879
	観光需要	9,182	9,366	9,733	10,101
一般券・回数券利用者収入計		168,637	165,666	162,895	159,979
旅客運賃収入計		198,396	194,638	191,094	187,356
手荷物収入		3,021	2,954	2,890	2,823
運航収入計		201,417	197,592	193,985	190,179

図表50 運航収入推計結果（下位シナリオ）

（単位：千円）

		令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
定期券利用者	坊勢島	16,874	16,071	15,283	14,445
	姫路市	12,886	12,901	12,917	12,932
定期券利用者収入計		29,759	28,972	28,199	27,377
一般券・回数券利用者	生活需要	159,454	156,300	153,162	149,879
	観光需要	9,182	9,182	8,953	8,723
一般券・回数券利用者収入計		168,637	165,483	162,115	158,602
旅客運賃収入計		198,396	194,455	190,314	185,979
手荷物収入		3,021	2,952	2,882	2,809
運航収入計		201,417	197,407	193,196	188,788
運航収入計（上位との差分）		± 0	▲186	▲789	▲1,392

図表51 運航収入推計結果（上位・下位シナリオの比較）



(4) 営業費用の将来予測

- 令和2年度の運航実態及び令和3年度以降の運航計画について、航路事業者と協議・調整を重ね、営業費用の試算に係る前提条件を整理した。
- 営業費用のうち、大部分を占める「燃料潤滑油費」や「船員費」等については、航路の安定性・安全性確保や利用者アンケート調査を踏まえたニーズへの対応等も踏まえ、現状から見直しを行うこととしている。
- これらの前提条件に基づき、航路収支計画を作成することとした。

図表52 営業費用試算に係る前提条件

所要額計上科目名		見込額算出根拠
運航費	燃料潤滑油費	令和2年度は同年4月～12月の実績に基づき設定。 ただし、令和2年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により4月～5月に減便していることから、4月～5月の費用は、6月～12月の平均値を採用している。 令和3年度以降は、クイーンぼうぜ（450ℓ/便）の運航比率を15%、ぼうぜ2・はるか（180ℓ/便）の運航比率を85%と設定。 燃料費単価は70円/ℓとして推計。
	港費	岸壁使用料として、令和2年度4月-12月実績に基づき設定。
	用船費	令和2年度4月～12月実績（3,096,500円/月）に基づき設定。
船費	船員費	令和2年度4月～12月実績（5名×2チーム+1名=11名体制）に基づき設定。令和3年度以降は12名体制として設定。
	船舶備品 消耗品費	令和2年度4月～12月実績に基づき設定。令和3年度以降、ぼうぜ2の空調更新分を加算（500千円/年増）。
	船舶修繕費	船舶検査の実施予定に基づき設定。更に予備費として200万円/年を加算。
	船舶保険料	令和2年度4月～12月実績に基づき設定。
	その他船費	令和2年度4月～12月実績（130千円/年）に基づき設定。
一般管理費	役員報酬	令和2年度4月～12月実績に基づき設定。
	従業員給与	令和2年度上期実績に基づき設定（6名体制）。
	租税公課	過年度実績より設定（50千円/月）と設定。
	広告宣伝費	利用促進のための広報費（500千円/年）を計上。
	その他 一般管理費	令和2年度4月～12月実績に基づき設定。

(5) 航路収支計画

- 現状（令和2年度）は、新型コロナウイルス感染症の影響を考慮し、過年度の1月～5月の実績に基づく推計結果も踏まえながら4月～12月の実績値と合わせて試算している。
- 試算結果より、収益は2.02億円～2.15億円で、費用は2.33億円～2.40億円で推移することを見込んでいる。
- 以上より、当期純利益（収支）は、▲0.18億円～▲0.38億円と見込まれる。

図表53 航路収支計画（令和2年度～令和5年度）

（単位：千円）

項目		現状 (令和2年度)	初年度 (令和3年度)	2年目 (令和4年度)	3年目 (令和5年度)
運航 収益	旅客運賃	198,396	194,638	191,094	187,356
	手荷物運賃	3,021	2,954	2,890	2,823
	小荷物運賃	9,265	9,265	9,265	9,265
	自動車航送運賃	0	0	0	0
	貨物運賃	0	0	0	0
	郵便・信書便航送料	462	462	462	462
	雑収入	105	0	0	0
営業 収益	航路附属施設収入	66	66	66	66
	雑収入	3,415	1,922	2,349	2,349
収益計		214,730	209,307	206,126	202,321
運航 費用	旅客費	1,834	0	0	0
	手荷物取扱費	0	0	0	0
	小荷物取扱費	0	0	0	0
	自動車航送取扱費	0	0	0	0
	貨物費	0	0	0	0
	郵便・信書便取扱費	0	0	0	0
	燃料潤滑油費	59,931	67,605	67,605	67,605
	養缶水費	0	0	0	0
	港費	782	782	782	782
	雑費	0	0	0	0
	船費	89,267	89,349	91,349	91,349
営業 費用	保険料	9,106	9,106	9,106	9,106
	税金	157	157	157	157
	利子	0	0	0	0
	減価償却費	0	0	0	0
	賃借（用船）料	37,158	37,158	37,158	37,158
	航路附属施設費	7	0	0	0
	店費	34,537	34,265	34,265	34,265
費用計		232,778	238,422	240,422	240,422
当期純利益（収益－費用）		▲18,048	▲29,116	▲34,296	▲38,102
収 支 率（収益÷費用）		92.2%	87.8%	85.7%	84.2%

（注）令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響に伴い、実質的には▲25,088千円の純損失が見込まれる。ただし、収支計画の検討に際して令和2年度は異常値と考えられるため、過年度実績を基に▲18,048千円の純損失として補正し、令和3年度以降を推計している。

5 航路経営診断

(1) 貸借対照表

- 企業の決算日時点における財務状況を示す貸借対照表について、令和元年度及び令和2年度（上期末）を確認した。
- なお、令和元年度は坊勢汽船株式会社、令和2年度（上期末）は坊勢輝汽船株式会社の貸借対照表より確認している。
- 貸借対照表における「資産」「負債」「純資産」はそれぞれ以下のとおりとなる。

図表54 貸借対照表

令和元年度（単位：千円）		令和2年度上期末（単位：千円）	
資産 136,871 （現預金・船舶等）	負債 224,339 （短期／長期借入金等）	資産 36,988 （現預金・船舶等）	負債 23,980 （短期／長期借入金等）
	純資産 ▲92,333 （繰越利益剰余金等）		純資産 13,008 （繰越利益剰余金等）

- 令和2年4月1日の事業統合（1社化）により、坊勢輝汽船株式会社では資産・負債等の整理が行われた。
- 資産については、現金・預金の積み増しにより流動資産（令和2年度上期末：28,226千円）が大幅に増加する一方で、固定資産（同：8,762千円）が大幅に減少した。
- また、負債は、短期借入金（同：5,000千円）と長期借入金（同：0千円）が大幅に減少し、負債合計は23,980千円（令和元年度比▲109,957千円）となっている。
- このことから、事業統合により負債を解消するとともに、現金・預金比率を高めることで継続的な事業展開に必要な費用を確保できている状況にある。
- 次に、純資産のうち、「繰越利益剰余金」は令和元年度までマイナスとなっており、企業内の「利益剰余金」を事業継続に必要な資金として充当している構造が続いていたが、令和2年度上期末時点では8,008千円の繰越利益剰余金を確保できている。
- 以上より、坊勢輝汽船の財務状況については、短期・長期借入金を大幅に解消したうえで事業展開が行われており、現状では財務上大きな課題は見受けられない。
- ただし、今後、船舶の更新や修繕費用に向けて借入金が増大すれば継続的な事業展開に影響を及ぼすことが考えられる。
- したがって、金融機関からの借入状況や利益剰余金の動きを注視していくことが重要と考えられる。

(2) 損益計算書

- 企業の一定期間における収益と費用の状況を示す損益計算書について、令和元年度及び令和2年度を確認した。
- なお、令和元年度実績は坊勢汽船株式会社と輝観光の合計額、令和2年度推計は坊勢輝汽船株式会社（1社化後）の推計である。

図表55 損益計算書（欠損補助無）

費目	令和元年度実績（単位：千円）	令和2年度推計（単位：千円）
営業収益	212,725	211,315
営業費用	250,624	232,778
営業損益	▲37,899	▲21,463
営業外収益	5,548	3,415
営業外費用	2,500	0
経常損益	▲34,852	▲18,048

- 企業の本業（航路運航事業）における損益を示す「営業損益」は令和元年度実績が年間で▲37,899千円、令和2年度推計が▲21,463千円である。
- 新型コロナウイルス感染症拡大の影響に伴い、旅客運賃収益が減少しているが、令和2年4月1日の事業統合（1社化）以降、タイヤの再編や手荷物運賃の対象拡大（有料化）による手荷物運賃収入の拡大等により収益の減少分を最小限に食い留めている。
- また、余暇需要を中心とした利用者の減少に伴い、中型船（クイーンぼうぜ）の運航回数が少なかったこともあり燃料潤滑油費等も当初想定を下回っている。
- これらの影響により、営業損益は赤字ではあるものの、令和2年度は▲21,463千円と2社体制の令和元年度と比較して16,436千円の改善が見込まれる。
- 一方、利用者アンケート調査では「密」を避けることや荒天時の利用環境向上等の観点から中型船の運航を求める声が多数挙げられている。
- 今後の航路損益については、利用者需要を踏まえ、中型船の運航回数やタイヤの効率化等を進め、利用者満足度の向上と運航費用の圧縮による航路損益の改善の双方を追求していくことが求められる。

(3) 財務分析と本航路の特性・経営課題

- 貸借対照表と損益計算書に基づく実態より本航路の特性・経営課題を整理する。
- なお、本航路は令和2年4月1日に事業統合（1社化）が行われており、その際、資産・負債等が整理されており資金の流れが大幅に変わっていることから、企業の資金増減により作成されるキャッシュフロー計算書は分析対象外としている。
- また、事業統合（1社化）による環境変化から時間が経過しておらず、かつ、離島航路という事業特性から適当な比較対象が無いため、今回の財務分析では本航路の実態のみを対象として分析を行うこととする。

① 収益性分析

- 本航路は令和2年度推計においても赤字収支が見込まれることから、収益性分析各項目はいずれもマイナスまたは低い数値となっている。
- 売上利益率の過年度に引き続き、令和2年度も▲12.2%であり必要な費用を売上で賄えていない状況にある。
- 資産回転率は事業統合（1社化）により資産が圧縮され、企業全体の財務体質は改善傾向にあるものの売上（収益）が少ないため低い数値となっている。
- その他の指標においても赤字収支であることが収益力の低さとして示されており、収益を拡大していくことにより改善していくことが求められる。

図表56 収益性分析結果

分析内容	視点	算定式	平成 30年度	令和 元年度	令和 2年度
売上利益率	事業の収益性	当期純利益 ÷売上高	▲13.9%	▲16.4%	▲12.2%
資産回転率	事業の効率性	売上高÷総資産	1.76	1.55	5.71
ROA	資産の 売上貢献度	売上利益率 ×資産回転率	▲24.6%	▲25.5%	▲69.6%
財務レバレッジ	負債の 有効活用度	総資本 ÷自己資本	1,222%	1,267%	740%
ROE	資本の 利益貢献度	ROA ×財務レバレッジ	▲300.6%	▲322.7%	▲514.6%

② 安全性比率

- 本航路は赤字収支となっているが、一方で、事業統合（1社化）により、企業の財務状況は大幅に改善されている。
- 流動比率は一般的に望ましいとされる120%に近付いており、短期的な支払能力を概ね有していると言える。
- また、固定比率と固定長期適合比率も大幅な改善傾向が見られ、長期的な支払能力を概ね有していると言える。
- 企業の安全性を示す自己資本比率は35.2%と令和元年度までのマイナス値を脱した。
- 以上より、企業の財務状況を踏まえた安全性比率はいずれも順調に改善されている。

図表57 安全性比率

分析内容	視点	算定式	目安※	平成 30年度	令和 元年度	令和 2年度
流動比率	短期的な 支払能力	流動資産 ÷流動負債	120%	51.3%	50.6%	117.7%
固定比率	長期的な 支払能力	固定資産 ÷純資産	100% 以下	▲97.1%	▲60.6%	67.4%
固定長期 適合率	長期的な 支払能力	固定資産÷ (純資産+固定負債)	80% 以下	181.3%	2354.3%	67.4%
自己資本 比率	企業の 安全性	純資産÷総資本	20~ 30%	▲69.9%	▲83.3%	35.2%

(注) 目安は中小企業等において確保されていることが推奨される一般的な水準を指す。

③ 損益分岐点分析

- 本事業の収支均衡を達成するために必要となる収益（損益分岐点）を試算するため、売上に占める変動費の割合（変動比率）を試算した。
- 変動比率は、売上（旅客運賃等）の変動により変化する費用（変動費用）を基に求めることとなり、本事業では「燃料潤滑油費」が該当する。

- 本航路における燃料潤滑油費（変動費）が売上に占める割合（変動比率）は令和2年度の実態から28.4%と試算される。
- また、燃料潤滑油費を除く費用（固定費）は172,848千円と試算される。
- これらの数値に基づき、本航路において収支均衡となる売上額（損益分岐点売上高）を求めると241,275千円と試算される。
- 令和2年度の営業収益が211,315千円と見込まれることから、その差分は29,960千円となり、同額が収支均衡に向けて現状で不足している金額となる。
- 今後、生活需要以外の旅客運賃や手荷物運賃、その他運航収益の拡大を図るとともに、より一層の営業費用の圧縮について検討を進めていくことにより、収支均衡の実現を目指していくことが求められる。

図表58 損益分岐点分析

分析内容	視点	算定式	平成 30年度	令和 元年度	令和 2年度
変動比率	変動費割合	変動費÷売上高	35.5%	31.0%	28.4%
固定費	固定費割合	固定費合計	188,982	184,634	172,848
損益分岐 点売上高	黒字化達成 目標売上	固定費 ÷ (1 - 変動比率)	293,170	267,669	241,275

※表中の固定費と損益分岐点売上高の単位は千円である。

6 航路改善計画

(1) 航路改善に向けた課題

- これまでの検討結果より姫路港～坊勢島航路の確保維持・改善に向けた課題は次のとおり整理される。
- ① **利用者維持と収益向上**
- 比較的緩やかではあるものの、坊勢島においても少子高齢化と人口減少が進展しており、今後、生活需要としての利用者減少が見込まれる。
 - 本航路は利用者の6割を坊勢島民が占めており、坊勢島民の減少が運航収益に直結する事業構造となっている。
 - そのため、生活需要が中心となる利用者のニーズに応える取組みを進めることと並行して、観光・釣りなど余暇需要の深耕を図ることが必要となる。

図表59 利用者維持と収益向上に向けた取組方策例

- 利用者アンケート調査より得られた利用者ニーズ（クイーンぼうぜの運航比率拡大等）への対応を進めること。
- 家島諸島等とも連携した観光需要の開拓により観光利用者数を増加させること。
- クラウドファンディングや釣り大会・花火大会等の集客イベントを坊勢島・男鹿島内で企画・開催するなど収入拡大・確保策についても国・県・市や各種団体と連携のうえ検討を進めていくこと。

② **費用縮減と経営安定化**

- 姫路港～坊勢島航路を運航する坊勢輝汽船株式会社では費用構造の見直しを進めてきたが、一定の距離を有する離島航路であることから、船舶や船員に係る固定費用が大きく、費用縮減には限界がある。
- また、航路の安定性・安全性確保に向けて船舶の適切な維持・更新費用等を確保していくことも大きな課題となる。
- 一方、様々な取組みにより収益確保策を講じたとしても費用の圧縮を進めなければ経営安定化は難しい状況にあることも事実である。
- そのため、燃費性能が向上する船舶の導入や需要に応じた船舶の見直しなど、考えられる費用縮減を全て講じていくことが必要となる。

図表60 費用縮減と経営安定化に向けた取組方策例

- 費用構造の見直しと更なる縮減を図ること。
- 費用縮減に限界が生じる場合、運賃改定等により収益を確保するための取組みを講じること。
- 国・県・市による各種支援策の活用により運営の安定化を図ること。

(2) 事業推進基本方針

① 利用者実態・ニーズ

- 令和2年度に実施した利用者アンケート調査から、本航路の利用者については坊勢島住民が約6割を占めている。
- 坊勢島には、高等学校・大学や高度医療機関が立地しておらず、島民は通学や通院・通所等の生活需要において本航路を利用している。
- また、坊勢島と姫路港を結ぶ公共交通手段は本航路のみであり、本航路は島民にとって生活の足となっている状況にある。
- そのため、本航路を確保・維持することは島民の生活を守ることに直結し、生活交通手段として必要不可欠であると言える。
- 一方、本航路では、令和2年4月1日より事業統合（1社化）を行うとともに、ダイヤ再編や運賃改定、手荷物運賃の対象拡大（有料化）等を進めるとともに、事業支出の大幅な削減を図ってきた。
- しかしながら、本航路の利用者は坊勢島住民がその多くを占め、将来的に島民人口の減少も予測される中では、航路を確保・維持するため、航路事業者独自の収入拡大と経営改善のみでは限界がある。
- このような経営状況にあることを踏まえつつも利用者満足度を高めるために、次の取組みを展開していくこととする。

図表61 利用者ニーズと対応方針

利用者ニーズ	現状	今後の展開
朝夕・夜間の増便	12便/日体制	利用者動向を踏まえ柔軟にダイヤを設定・変更
朝夕や荒天時の中型船運航（比率増）	平日朝夕や荒天時に運航（全運航比約5%）	2便/日の運航を計画（全運航比率約15%）
運賃及び手荷物料金等の改定	令和2年4月1日より運賃改定	経営安定化に向けて当面は運賃を据え置き
船内環境改善（臭い・温度・空調等）	空調機器の老朽化	快適性向上に向けて空調機器の更新を計画
観光・釣り等の旅客増による経営安定化	観光・釣り客は一定数見込んでいるが対応は不十分	家島諸島全体の周遊や企業独自の企画等を検討

② 経営診断及び航路・運航実態

- 姫路港～坊勢島航路は令和元年度までは坊勢汽船株式会社と輝観光の2社体制であったが、令和2年4月1日から事業統合（1社化）により、坊勢輝汽船株式会社1社が運航する体制となっている。
- 事業統合に際して、新会社の負債・資産等は整理が行われ、現状では企業の財務状況は安定しており、企業の安全性は改善が見られている。
- しかしながら、売上（収益）が低く、新体制による事業開始初年度における令和2年度の事業収支は▲18,048千円（図表53）が見込まれていることから、今後も収益拡大と費用削減を図る必要がある。

- ただし、坊勢輝汽船株式会社では、定期航路の安定的な運航に必要な船員の確保や船舶の適切な維持・検査・更新、中型船の運航等今後も一定の費用計上が必要な見込みである。
- このように事業継続性の観点からは、収益・費用双方の観点で複数の課題を抱えており、徐々に経営状況を改善させていくことが求められる。

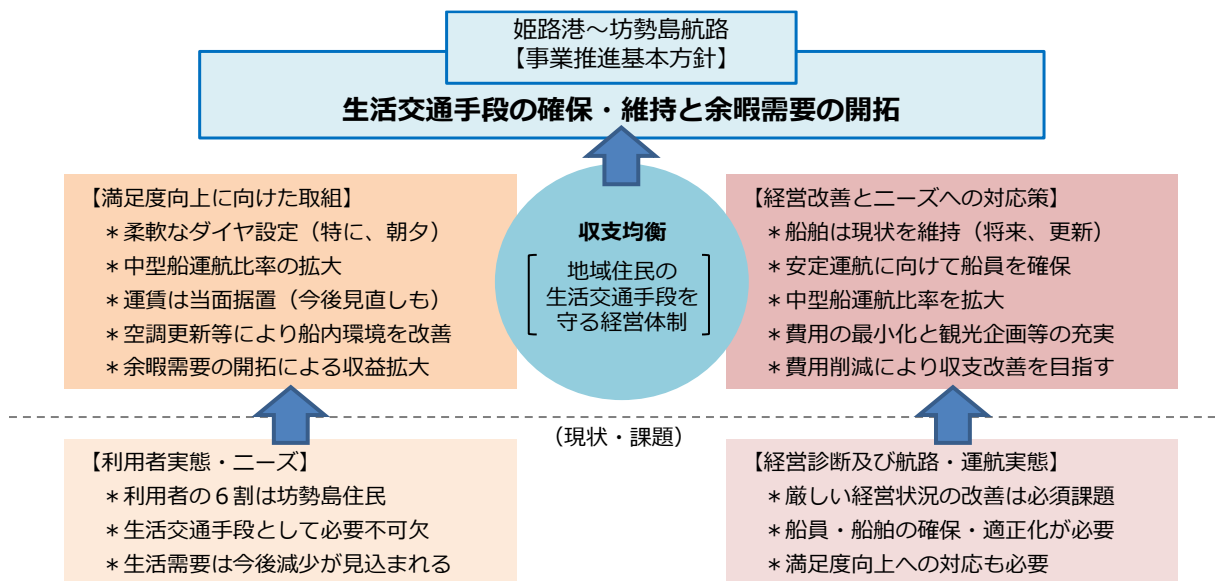
図表62 経営診断及び航路・運航実態と対応方針

経営環境	現状	今後の展開
船舶の老朽化	3隻体制であるが将来的に更新が必要	現状を維持しつつ改修・更新計画を策定
運航体制 (船員確保)	10名体制であるが不測の事態への対応が困難	厳しい経営状況ではあるが安定運航に向けて増員
中型船の運航比率 (燃料潤滑油費)	利用状況を踏まえ中型船の運航頻度を限定	厳しい経営状況ではあるが利用者ニーズを踏まえ設定
店費 (一般管理費)	経営統合後必要最小限に限定	今後も最小限に限定しつつ観光企画・宣伝等を充実
航路収支の改善	営業赤字 (▲18,048千円)	収益拡大と費用縮減により収支均衡を目指す

③ 今後の事業展開に係る基本方針

- 坊勢島民の生活に必要な定期航路を確保・維持することが最重要目標となる。
- 定期航路を維持するため、引き続き安全性・安定性を確保し続けるとともに、観光や釣りなど様々な余暇需要を開拓していくことにより収益を拡大することが重要となる。
- 一方で、経営実態から、地域住民の生活交通手段を確保・維持し続けるためには、収益拡大と費用削減の双方を追求しながら、当面は収支均衡を目指していくことが求められる。
- したがって、本航路の事業展開に係る基本方針を「生活交通手段の確保・維持と余暇需要の開拓」と定め、国や県・市及び地域・住民とも連携しながら様々な取組みを融合させることにより、航路収支の改善を図り、事業継続性・安定性を高めていくこととする。

図表63 姫路港～坊勢島航路事業推進基本方針



(3) 航路改善計画

- 以上に示した基本方針ならびに課題認識に基づき、次の取組みを進めていくことにより姫路港～坊勢島航路の確保・維持と経営改善を図る。

① 経営・事業主体

- 今後も、坊勢輝汽船株式会社が経営・事業主体として引き続き運航する。

② 使用船舶

- 現在就航している3隻（ぼうぜ2・はるか・クイーンぼうぜ）を今後も使用する。
- ただし、利用者と航路運航に係る安全性・安定性を確保するため、必要な時期に船舶の更新等を計画する。
- 船舶の更新については多額の費用を要するため、更新に際しては輸送需要や燃費性能等更新時の事業環境に即した船舶を導入することとする。導入検討に際しては、国の支援制度を活用するなど、支出抑制を図る。

③ 運航計画の見直し

- 今後も現在の12便/日（計24便/日運航）体制を継続する。
- ただし、利用者アンケート調査において、朝・夕及び夜間の増便や船舶の大型化等を望む意見も挙げられている。
- 一方、昼間時間帯は利用者が少ない傾向にあるなど、現在の運航計画は見直しを図る余地もあると考えられる。
- そのため、今後も日々の利用者実態に即した便数・ダイヤ設定と使用船舶の適正化等を柔軟に行うことにより効率性を高めていくこととする。

④ 利用促進策の検討

- 姫路港～坊勢島航路の利用者に占める観光等余暇需要の割合は非常に少ない。
- 一方、近隣地域では家島諸島において観光周遊企画が取組まれるなど、参考とすべき事例も見受けられる。
- 今後、家島諸島全体での周遊企画等近隣地域と連携した取組みや本航路独自のイベント企画等を融合させながら、余暇需要の開拓を図る。
- 旅客運賃収益確保の観点からは、釣り大会・花火大会等の集客イベントを坊勢島・男鹿島内で企画・開催するなど国・県・市や各種団体と連携のうえ検討を進めていく。
- また、旅客運賃収益以外の収益確保の観点からも、姫路港～坊勢島航路の確保維持や坊勢島の離島振興等を目的としたガバメントクラウドファンディングや国土交通省神戸運輸監理部が展開する「CtoSea」プロジェクトにおいてアンバサダーを務めるご当地アイドル『KRD8』との連携等も検討する。
- これらの取組みにより、本航路や周辺地域に関心を持つ利用者の拡大と坊勢島出身者の地元支援等、様々な収益確保策について積極的に取組むこととする。

⑤ サービスの創造と地域貢献

- 本航路は、離島航路かつ生活航路であることから坊勢島民の利用が収益の柱であり、収益拡大には一定の制約が生じる。

- 一方で、本航路の運航主体である坊勢輝汽船株式会社と地域住民は密接な関係にあり、大きな期待と重要な役割を担っている。
- こうした航路及び地域特性を活かし、坊勢輝汽船株式会社が「地域商社」として、自らサービスを創造・提供していくことも視野に事業展開を進めていくこととする。
- 航路事業者が地域商社として提供することが考えられるサービスとしては、次のようなものが考えられ、航路収益以外の収益確保の一助としながら、地域貢献を果たしていく。

図表64 航路事業者が「地域商社」として創造・提供するサービス例

- 春・秋等における坊勢島の墓参り・墓掃除の代行サービス
(坊勢島出身者へのサービスを提供しつつ、運航収益以外の収益の一助とする)
- 市内への通院・通所の見送り・報告サービス
(航路及びバス等への乗降を補助しつつ、高齢者の利用促進につなげていく)
- 買い物・配送代行サービス
(買い物困難者や大型商品の購入を支援しつつ、手小荷物運賃収益の一助とする)

※地域商社としてのサービスは、島内の商店等との競合環境等に十分配慮し、地域住民・商店等と引き続き良好な関係を構築したうえで実施できるものに限定して検討・実施する。

⑥ 運賃の見直し

- 現時点では本計画期間内の運賃見直しは実施しない。
- ただし、少子高齢化や人口減少が一層進展し、旅客運賃収益が大幅に落ち込む状況が予測される段階においては、現行運賃の見直しを検討し、必要となる収益確保に取り組む。

⑦ 運航体制の安定化・効率化

- 厳しい経営状況にあるが、利用者と航路の安全性・安定性を確保するため、必要な船員数を確保する。
- 船員数の確保については、厳しい雇用環境が続くことも想定されるため、資格取得の支援等社内での人材育成についても強化を図ることとする。
- また、必要最小限の投資により、燃費性能の効率化や利用者環境の向上等を図る。

⑧ 令和3年度以降の進捗管理

- 事業推進基本方針と航路改善計画に基づき、利用者ニーズの向上と経営改善に取組み、運航実態と経営状況については定期的に状況を確認する。
- 仮に、経営状況が当初想定よりも厳しい状況が続く場合には、航路改善計画に示す計画内容のうち、特に、運航計画や運賃の見直しなど、経営改善に直結する取組みを前倒しで実施することとする。

(参考) 航路利用者アンケート調査票

図表65 アンケート調査票 (姫路港発)

【姫路港発】

姫路港～坊勢島航路 (坊勢輝汽船) 利用者アンケート調査

このアンケート調査は、姫路港～坊勢島航路利用者の皆様に日々の利用実態と航路に対するご意見をお伺いし、将来に向けた航路のあり方や活性化、更なる満足度の向上に向けた取組みに活用していくことを目的としています。
本調査で得られた情報は、厳格に管理するとともに「姫路港～坊勢島航路生活交通確保維持改善計画」を策定するためのみに使用します。ご協力賜りますよう宜しくお願い致します。
【実施主体】 姫路市地域公共交通会議離島航路分科会 (委託先：三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング株式会社)

あなたの定期航路の利用状況及びご意見について最も近いものを選んで番号に○をつけてください。
(毎日利用される方は、このアンケート調査に1度だけお答えください)

1. あなた(回答者)ご自身についてお聞かせください。(当てはまるもの1つに○)

①性別	1. 男性	2. 女性	②居住地	1. 坊勢島	2. 男鹿島	3. その他姫路市内	4. 県内	5. 県外
③年齢	1. 19歳以下	2. 20代	3. 30代	4. 40代	5. 50代	6. 60代	7. 70代	8. 80代以上

2. 利用状況についてお聞かせください。(当てはまるものすべてに○)

①利用乗船券	1. 定期券 2. 回数券 3. 片道券 4. 高齢者優待助成運賃 5. その他【 】													
②利用の頻度	1. 毎日 2. 週に3日以上 3. 週に1～2日 4. 2週間に1日程度 5. 月に1日程度 6. その他【年間 日程度】													
③主な利用目的	1. 通勤 2. 通学 3. 通院・通所 4. 買い物 5. ビジネス 6. 帰省 7. 観光・旅行(釣り含む) 8. その他娯楽・外食 9. その他【 】													
④下船地・目的地	(下船地) 1. 坊勢 2. 男鹿 (主な目的地) 例：●●中学校→【 】													
⑤姫路港までの交通手段	1. 徒歩 2. 自転車 3. 二輪(バイク・原付) 4. 自動車 5. 自動車/二輪による送迎 6. 路線バス 7. タクシー 8. その他【 】													
⑥坊勢島/男鹿島港からの交通手段	1. 徒歩 2. 自転車 3. 二輪(バイク・原付) 4. 自動車 5. 自動車/二輪による送迎 6. コミュニティバス 7. その他【 】													
⑦主な乗船時間帯	主な乗船(利用)時間帯について、該当する時間帯すべてに○を付けてください。													
姫路発奈座行き(→坊勢/男鹿)	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台
奈座発姫路行き(→姫路)	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台

3. 利用者満足度や今後のご要望等についてお聞かせください。(当てはまるものすべてに○)

①事業統合(1社化)後良くなったサービス	1. 定期券・回数券の利便性が向上した 2. ダイヤが便利になった 3. 運賃が安くなった 4. 分からない 5. その他【 】										
②利用者満足度(1)	満足	やや満足	普通	やや不満	不満	③利用者満足度(2)	満足	やや満足	普通	やや不満	不満
ダイヤ(時刻表)	1	2	3	4	5	船内設備・環境	1	2	3	4	5
便数(運航本数)	1	2	3	4	5	駐車場・駐輪場	1	2	3	4	5
運賃	1	2	3	4	5	船員マナー	1	2	3	4	5
姫路港の案内表示・待合環境	1	2	3	4	5	姫路港のバス等との乗継利便性	1	2	3	4	5
坊勢島/男鹿島の案内表示・待合環境	1	2	3	4	5	坊勢島のバス等との乗継利便性	1	2	3	4	5
ホームページ等情報発信	1	2	3	4	5	総合満足度	1	2	3	4	5
④将来のキャッシュレス化(ICカード乗船券)導入について	1. 導入してほしい 2. 導入は必要無い										
⑤ご意見・ご要望等(自由回答)	※満足度を高めるための方法や観光企画、新サービスへのアイデアをお聞かせください										

ご協力ありがとうございました。
下船時に調査員(蛍光ベスト着用)へこの調査票をお渡しください。

図表 66 アンケート調査票（坊勢島（奈座港）発）

【奈座港（坊勢島）発】

姫路港～坊勢島航路（坊勢輝汽船）利用者アンケート調査

このアンケート調査は、姫路港～坊勢島航路利用者の皆様に日々の利用実態と航路に対するご意見をお伺いし、将来に向けた航路のあり方や活性化、更なる満足度の向上に向けた取組みに活用していくことを目的としています。
本調査で得られた情報は、厳格に管理するとともに「姫路港～坊勢島航路生活交通確保維持改善計画」を策定するためのみに使用します。ご協力賜りますよう宜しくお願い致します。
【実施主体】姫路市地域公共交通会議離島航路分科会（委託先：三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング株式会社）

あなたの定期航路の利用状況及びご意見について最も近いものを選んで番号に○印をつけてください。
(毎日利用される方は、このアンケート調査に1度だけお答えください)

1. あなた(回答者)ご自身についてお聞かせください。(当てはまるもの1つに○)

①性別	1. 男性	2. 女性	②居住地	1. 坊勢島	2. 男鹿島	3. その他姫路市内	4. 県内	5. 県外
③年齢	1. 19歳以下	2. 20代	3. 30代	4. 40代	5. 50代	6. 60代	7. 70代	8. 80代以上

2. 利用状況についてお聞かせください。(当てはまるものすべてに○)

①利用乗船券	1. 定期券 2. 回数券 3. 片道券 4. 高齢者優待助成運賃 5. その他【 】														
②利用の頻度	1. 毎日 2. 週に3日以上 3. 週に1～2日 4. 2週間に1日程度 5. 月に1日程度 6. その他【年間 日程度】														
③主な利用目的	1. 通勤 2. 通学 3. 通院・通所 4. 買い物 5. ビジネス 6. 帰省 7. 観光・旅行(釣り含む) 8. その他娯楽・外食 9. その他【 】														
④下船地・目的地	(下船地) 1. 姫路 2. 男鹿 (主な目的地) 例：●●病院→【 】														
⑤坊勢島(港)までの交通手段	1. 徒歩 2. 自転車 3. 二輪(バイク・原付) 4. 自動車 5. 自動車/二輪による送迎 6. コミュニティバス 7. その他【 】														
⑥姫路/男鹿島港からの交通手段	1. 徒歩 2. 自転車 3. 二輪(バイク・原付) 4. 自動車 5. 自動車/二輪による送迎 6. 路線バス 7. タクシー 8. その他【 】														
⑦主な乗船時間帯	主な乗船(利用)時間帯について、該当する時間帯すべてに○を付けてください。														
奈座発姫路行き(→姫路)	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	
姫路発奈座行き(→坊勢/男鹿)		7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台

3. 利用者満足度や今後のご要望等についてお聞かせください。(当てはまるものすべてに○)

①事業統合(1社化)後良くなったサービス	1. 定期券・回数券の利便性が向上した 2. ダイヤが便利になった 3. 運賃が安くなった 4. 分からない 5. その他【 】										
②利用者満足度(1)	満足	やや満足	普通	やや不満	不満	③利用者満足度(2)	満足	やや満足	普通	やや不満	不満
ダイヤ(時刻表)	1	2	3	4	5	船内設備・環境	1	2	3	4	5
便数(運航本数)	1	2	3	4	5	駐車場・駐輪場	1	2	3	4	5
運賃	1	2	3	4	5	船員マナー	1	2	3	4	5
姫路港の案内表示・待合環境	1	2	3	4	5	姫路港のバス等との乗継利便性	1	2	3	4	5
坊勢島/男鹿島の案内表示・待合環境	1	2	3	4	5	坊勢島のバス等との乗継利便性	1	2	3	4	5
ホームページ等情報発信	1	2	3	4	5	総合満足度	1	2	3	4	5
④将来のキャッシュレス化(ICカード乗船券)導入について	1. 導入してほしい 2. 導入は必要無い										
⑤ご意見・ご要望等(自由回答)	※満足度を高めるための方法や観光企画、新サービスへのアイデアをお聞かせください										

ご協力ありがとうございました。
下船時に調査員(蛍光ベスト着用)へこの調査票をお渡しく下さい。