
**姫路港～坊勢島航路
生活交通確保維持改善計画**

(案)

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》

1 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性	1
2 地域公共交通確保維持に係る定量的な目標・効果.....	3
3 生活交通確保維持改善事業	5
(1) 運航を確保・維持する運航予定者及び航路概要	5
(2) 費用総額及び負担者	5
(3) 改善に関する事項	5
(4) 協議会の開催状況及び主な議論	5
(5) 利用者等の意見の反映状況	7
(6) 協議会メンバー構成	8

1 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

姫路港～坊勢島航路は、家島諸島に位置する坊勢島（令和2年9月末現在住民基本台帳人口2,124人）と男鹿島を結ぶ離島航路である。

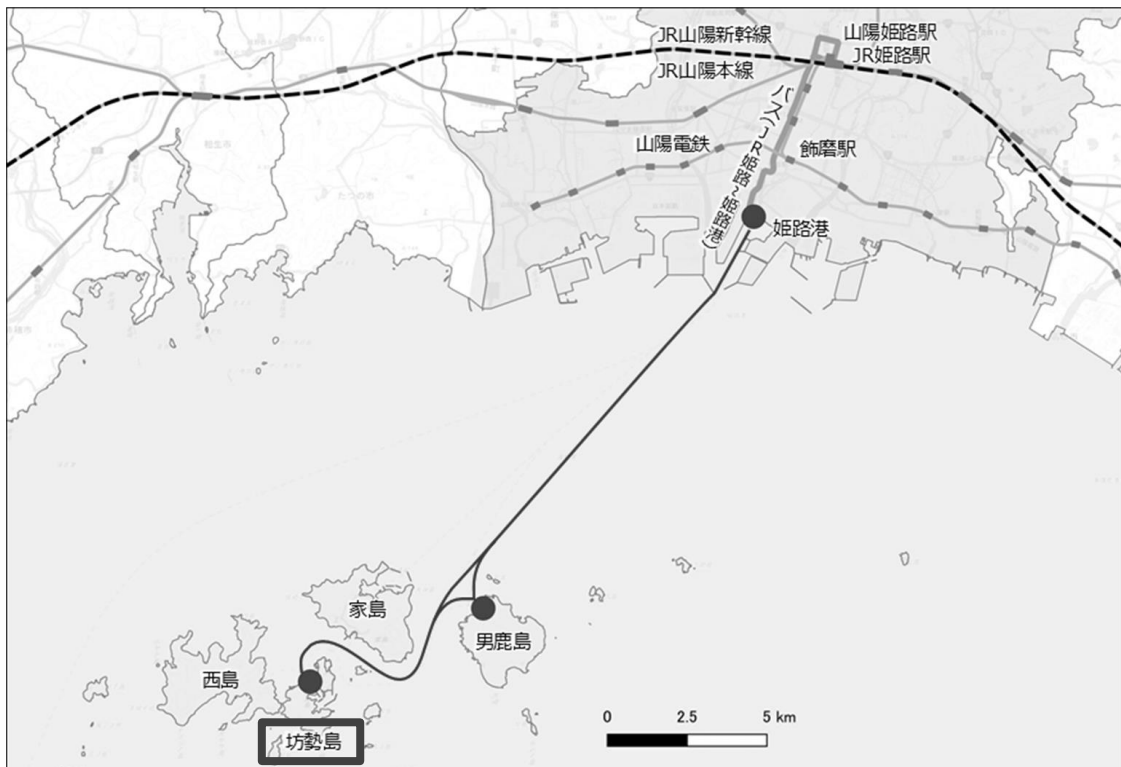
本航路は、これまで坊勢汽船㈱及び輝観光の2社が定期航路事業として運航を続け、各社ともに同社の他事業分野により内部補填することで、定期航路事業を維持し運航を継続してきた。

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、令和2年4月に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を開始している。

図表1 姫路港～坊勢島航路概要

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）

図表2 姫路港～坊勢島航路図



令和2年10月に実施した利用者アンケート調査から、当該航路の利用者は、坊勢島住民が約6割を占めている状況である。

坊勢島には、幼稚園、小・中学校、診療所、個人店舗はあるものの、高等学校や高度医療機関、商業施設が立地しておらず、島民は通学や通院・通所、買物等の生活需要において本航路を利用しており、坊勢島と姫路港を結ぶ唯一の公共交通手段であることから、本航路は島民にとってなくてはならない生活の足となっている状況にある。

また、同航路上の寄港地である男鹿島においても、公共施設、医療機関、買い物施設等がまったく立地していないため、日常生活を送るためには、同航路を利用し、旧姫路市側まで移動する必要があり、男鹿島の島民にとっても坊勢島と同様に本航路が必要不可欠な生活な足となっている状況にある。

そのため、当該航路を確保・維持することは坊勢島・男鹿島両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。

一方、本航路は、2社による長期の検討協議のうえ、令和2年4月1日に事業統合（1社化）を行うとともに、ダイヤの再編や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、島民人口が減少傾向である状況化では、航路事業者独自の収入拡大と経営改善のみでは航路の確保・維持に限界が生じている。

このような航路特性及び事業背景を踏まえ、坊勢島・男鹿島住民を中心とした利用者の日常生活において必要不可欠な姫路港～坊勢島航路を維持していくため、必要な施策を展開することを念頭に、生活交通確保維持改善計画を策定するものである。

2 地域公共交通確保維持に係る定量的な目標・効果

姫路港～坊勢島航路を将来にわたって確保・維持していくためには、今後も経営改善に向けた支出抑制等を積極的に図っていく必要があるが、航路における収益を確保していくことが最も重要な視点であると考えられる。

航路における収益を確保していくためには、利用者数を維持することが重要であることから、地域公共交通確保維持事業における定量的な目標について、「現状の利用者数を維持」することを基本的な考え方とする。

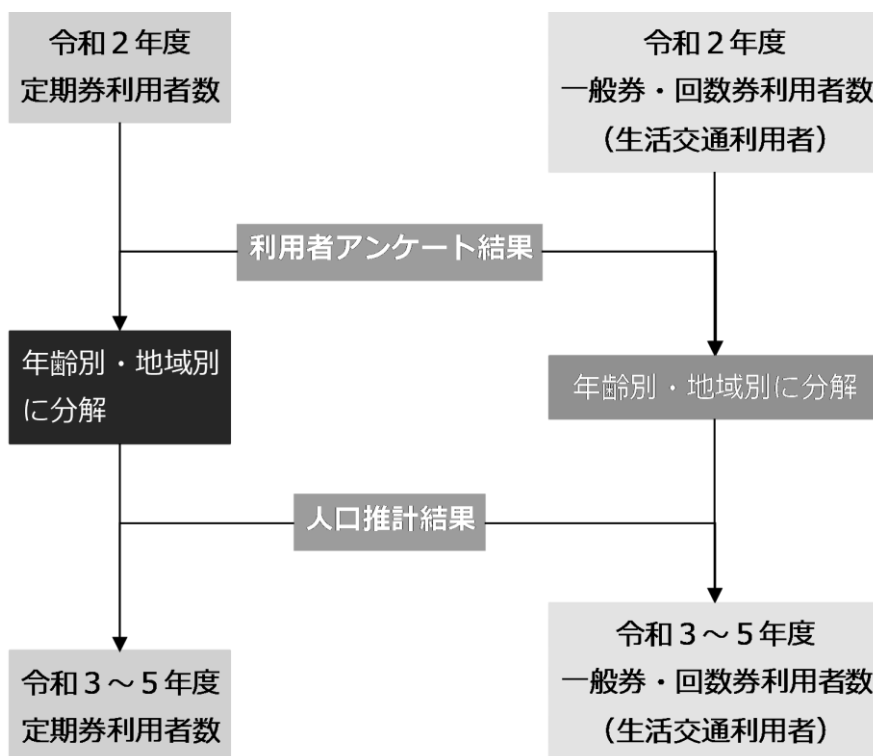
ただし、当該航路の利用者については坊勢島住民が約6割を占めており、姫路市全体では比較的緩やかではあるものの、坊勢島住民についても、今後、少子高齢化と人口減少が進むことが予測されている。

そのため、将来の人口推計を加味し、今後3年間の航路利用者数を次のとおり目標値として設定する。

具体的な推計方法としては、定期券利用者、回数券・一般券利用者のうち生活交通利用者を令和2年10月に実施した利用者アンケート調査に基づいて、年齢別・地域（坊勢島・姫路市）別に分解し、坊勢島と姫路市の人口推計に基づき、利用者の推計を行った。

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。

図表3 生活交通利用者の推計方法



図表4 姫路港～坊勢島航路目標値（生活交通利用者数）

指標	目標値（単位：万人）		
	令和3年度	令和4年度	令和5年度
姫路港～坊勢島航路における生活交通利用者数	19.8	19.4	18.9

今後、経営改善を実現していくためには坊勢島住民を中心とした生活交通利用者数に加え、観光利用者数（余暇需要）も増加させていくことが重要となる。

坊勢島や男鹿島は、海水浴客や釣り客などの利用者が多いが、家島本島と比較して観光利用者誘致等は進んでいない状況にある。

今後、人口減少等に伴い生活需要は減少傾向が続くことが見込まれ、輸送量の確保・維持と航路の確保・維持に向けて、家島本島や姫路市中心部との周遊企画のほか、漁港や鮮度の高い魚介類を活用した坊勢島独自の企画等を検討することで、余暇需要の拡大を図ることとする。

また、事業全体の支出削減と旅客運賃以外の収益確保策も講じていく必要がある。

そのため、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とする。

3 生活交通確保維持改善事業

(1) 運航を確保・維持する運航予定者及び航路概要

運航予定者及び航路概要は次のとおりである。

運航予定者：坊勢輝汽船株式会社

航路概要：以下の計画書を参照

運航計画書（様式2-2・9頁参照）

航路整備計画（様式2-3・11頁参照）

(2) 費用総額及び負担者

令和3年度の事業収支及び負担者は次のとおりである。

令和3年度	収入見込額	209,307千円
	費用見込額	238,422千円
	収支差見込額	▲29,116千円
	運賃割引額	－
	負担者	国・兵庫県・姫路市・坊勢輝汽船株式会社
		詳細は航路損益見込み計算書（様式2-4・12頁参照）

(3) 改善に関する事項

詳細は離島航路3か年計画（様式2-5・13頁参照）のとおりである。

(4) 協議会の開催状況及び主な議論

計画策定にあたって検討を重ねてきた協議会の開催状況等は次のとおりである。

協議会名称：姫路市地域公共交通会議離島航路分科会

開催状況：図表5のとおり

図表5 協議会開催状況及び主な意見

回数	開催日	主な議題・主な意見
第1回	令和2年7月28日	<p>【主な議題】 令和2年度事業計画・予算・調査事業について</p> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 離島航路分科会事業計画及び予算について承認を得た。 ・ 調査事業を発注、実施のうえ、生活交通確保維持改善計画を令和3年4月～6月に国に提出する旨、承認を得た。 ・ 調査事業の発注仕様書の業務内容をより具体的に明記する方が、請負事業者も理解しやすい。 ・ 本航路は島民の生命線であるため、守ってほしい。
第2回	令和2年12月1日	<p>【主な議題】 航路改善計画策定に係る中間報告及び進捗確認</p> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ アンケート調査結果の傾向や自由回答については、航路実態との乖離は無いように思われる。 ・ 航路維持改善計画策定の目的をより明確に明記した方が理解しやすくなる。 ・ 中型船の就航状況についての確認 <p>【今後の進め方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 経営分析など必要な検討を行い、1月下旬から2月上旬に航路改善計画（案）及び生活交通確保維持改善計画（案）並びに坊勢島～家島航路の運航計画承認の各事業をまとめられるよう作業を進めていく。
第3回	令和3年2月4日	<p>【主な議題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 航路改善計画（案）及び生活交通確保維持改善計画（案）について ・ 坊勢島～家島航路の運航計画の承認について <p>【意見】</p>

(5) 利用者等の意見の反映状況

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。

図表6 利用者アンケート調査実施概要

■ **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。

■ **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。

■ **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）。

■ **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。

■ **調査項目：**

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

また、協議会には市民及び利用者の代表として、坊勢島及び家島の区長のほか、地元商工会等にもご参画いただいている。

(6) 協議会メンバー構成

協議会メンバー構成は次のとおりである。

図表7 姫路市地域公共交通会議離島航路分科会委員名簿

(令和2年7月1日現在・委員14名)

	組織	所属	氏名
1	姫路市	姫路市都市局交通計画室長	植田 敏勝 (会長)
2	学識経験者	国立大学法人 神戸大学名誉教授	喜多 秀行
3	国土交通省	神戸運輸監理部海事振興部旅客課長	中村 厚志
4	国土交通省	神戸運輸監理部総務企画部企画課長	土谷 穰
5	国土交通省	神戸運輸監理部姫路海事事務所長	内山 雅史
6	兵庫県	兵庫県企画県民部地域創生局参事	富田 慶一
7	市民又は利用者代表	家島町坊勢区長	池田 一憲
8	市民又は利用者代表	家島町真浦区長	畑野 長利
9	市民又は利用者代表	家島町宮区長	福田 弁一郎
10	市民又は利用者代表	坊勢婦人会長	敷谷 るみ
11	商工会	姫路市商工会家島支所長	大原 尚
12	航路事業者	坊勢輝汽船株式会社総務部長	小林 正和
13	航路事業者	坊勢渡船有限公司	池田 田鶴
14	姫路市	姫路市家島事務所長	岸本 成喜

(事務局) 姫路市都市局交通計画室

運 航 計 画 書

令和3年●月●日

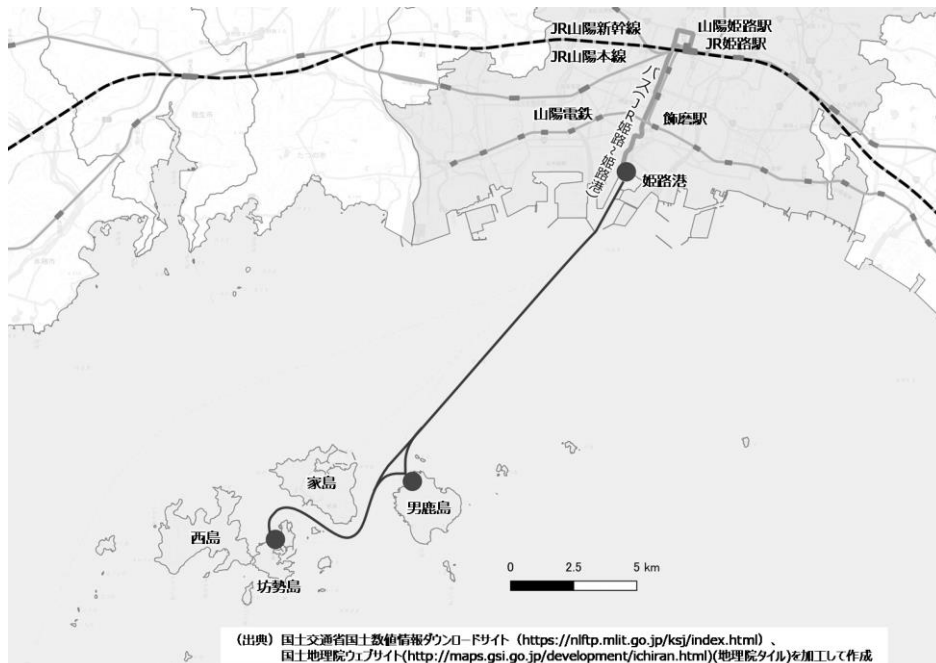
航 路 名 姫路港～坊勢島航路 事業者名 坊勢輝汽船株式会社

1. 航路の起点、寄港地、終点及びこれらの距離

	起 点	寄 港 地							終 点	合 計
港 名	ヒメジ 姫路	タンガ 男鹿							ナザ 奈座	
各港間距離 (km)	15.5							6.6	22.1	
所 要 時 間	25							10	35	

(注) 港名にはフリガナをつけること。

2. 航 路 図



(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

- (注) 1. 当該航路の起点、寄港地及び終点到寄港する他の航路（他社の航路を含む。）があれば、その航路を図示し、運航事業者名及び航路名を明記すること。
2. 当該航路の起点、寄港地及び終点と連絡する他の交通手段があれば、それを図示し、その距離及び需要状況を附記すること。

3. 使用船舶（予備船を含む。）の明細

船名	船舶の種類	船質	進水年月	船舶所有者	総トン数	貨物積載容積	自動車航送に係る自動車積載面積	旅客定員 (等級別に記載すること。)	主機の種類	連続最大出力	航海速度
ぼうぜ2	旅客船	軽合金	平成10年2月	坊勢汽船株式会社	19トン	—	—	70人	ディーゼル	1004KW	28ノット
はるか	旅客船	軽合金	平成13年6月	輝観光	19トン	—	—	87人	ディーゼル	942KW	28ノット
クイーンぼうぜ	旅客船	軽合金	平成9年5月	坊勢汽船株式会社	173トン	—	—	394人	ディーゼル	2440KW	22ノット

(注) 予備船の船名は、かっこ書きすること。

4. 運航回数及び発着時刻表

(1) 使用船舶別の運航回数

船名	運航系統	航路距離	運航期間	運航回数
ぼうぜ2	姫路～男鹿～奈座	22.1km	通年	3,520回
はるか	姫路～男鹿～奈座	22.1km	通年	3,840回
クイーンぼうぜ	姫路～男鹿～奈座	22.1km	通年	1,400回
計				8,760回

(注) 1. 予備船の船名は、かっこ書きとすること。

2. 運航系統の欄には、直行便、抜港便又は折返し便ごとに、それぞれの起点、寄港地、終点、折返し地点を記載すること。

3. 航路距離の欄には、各運航系統ごとの距離を記載すること。

(2) 発着時刻表

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

航 路 整 備 計 画 書

令和3年●月●日

航 路 名 姫路港～坊勢島航路

事業者名 坊勢輝汽船株式会社

経 営 主 体 の 整 備	当該航路に平行又は近接する航路において旅客定期航路事業を営む者がある場合には、当該旅客定期航路事業者との合併又は当該旅客定期航路事業の譲り受け等事業の集約を行うことの要否並びにその実施の方法及び予定期日	令和2年4月1日に事業統合(1社化)済であり、現状では該当しない。			
	当該航路に平行又は近接する航路において旅客定期航路事業を営む者がある場合には、当該旅客定期航路事業者とする海上運送法(昭和24年法律第187号)第28条の協定等その他の調整の要否並びにその実施の方法及び予定期日	令和2年4月1日に事業統合(1社化)済であり、現状では該当しない。			
運 航 の 基 本 的 条 件 の 整 備	年 度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	
	航 路	起 点	姫路	姫路	姫路
		主要な寄港地	男鹿	男鹿	男鹿
		終 点	奈座	奈座	奈座
	使 用 船 舶	隻 数	3	3	3
		総トン数	2 1 1	2 1 1	2 1 1
		新たに取得する必要がある場合において要する資金の調達方法	—	—	—
	運航回数の最小限	12回 / 日	12回 / 日	12回 / 日	
1Km当りの旅客運賃の最高限	45.25円	45.25円	45.25円		

(注) 離島航路運営費等補助金を受けようとする年度以降の3年分を記載すること。

航路損益 (見込) 計算書

航路名 姫路港～坊勢島航路

事業者名 坊勢輝汽船株式会社

(千円)

科目	期間区分	平成30年度航路損益 (平成30年4月～ 平成31年3月)	令和元年度航路損益 (平成31年4月～ 令和2年3月)	令和2年度航路損益 (令和2年4月～ 令和3年3月)	3 年 平 均	航路損益見込み (令和3年10月～ 令和4年9月)	備考(増減理由)
1. 収 益		241,910	218,273	214,730	224,971	209,307	
A 運航収益		232,868	212,725	211,249	218,947	207,319	
1. 旅客運賃		216,081	196,079	198,396	203,519	194,638	
2. 手荷物運賃		0	0	3,021	1,007	2,954	手荷物運賃の対象拡大(有料化)
3. 小荷物運賃		0	0	9,265	3,088	9,265	小荷物運賃収益を自社収益で計上
4. 自動車航送運賃		0	0	0	0	0	
5. 貨物運賃		0	0	0	0	0	
6. 郵便・信書便航送料		462	462	462	462	462	郵便・信書(新聞等)を計上
7. 雑 収 入		16,325	16,185	105	10,871	0	
B 営業収益		9,042	5,548	3,481	6,024	1,988	
1. 航路附属施設収入		0	0	66	22	66	
2. 雑 収 入		9,042	5,548	3,415	6,002	1,922	
収 益 計		241,910	218,273	214,730	224,971	209,307	
2. 費 用		274,376	253,125	232,778	253,426	238,422	
A 運航費用		172,480	140,762	151,814	155,019	157,736	
1. 旅 客 費		3,140	2,839	1,834	2,604	0	
(1) 旅客歩金		0	0	0	0	0	
(2) 傷害保険料		3,140	2,839	1,520	2,500	0	
(3) 雑 費		0	0	314	105	0	
2. 手荷物取扱費		0	0	0	0	0	
3. 小荷物取扱費		0	0	0	0	0	
4. 自動車航送取扱費		0	0	0	0	0	
5. 貨 物 費		0	0	0	0	0	
(1) 貨物積卸費		0	0	0	0	0	
(2) 貨物歩金		0	0	0	0	0	
(3) 貨物弁金		0	0	0	0	0	
(4) 雑 費		0	0	0	0	0	
6. 郵便・信書便取扱費		0	0	0	0	0	
7. 燃料潤滑油費		82,758	65,991	59,931	69,560	67,605	
8. 養 缶 水 費		0	0	0	0	0	
9. 港 費		425	335	782	514	782	
(1) 税金及び手数料		0	0	0	0	0	
(2) 水先及び係留料等		425	335	782	514	782	
(3) 代理店手数料		0	0	0	0	0	
10. 雑 費		40	36	0	25	0	
11. 船 費		86,117	71,561	89,267	82,315	89,349	
(1) 船 員 費		65,563	59,155	72,341	65,686	78,917	
(2) 船舶備品費		1,848	1,613	801	1,421	1,301	
(3) 船舶消耗品費		0	0	0	0	0	
(4) 船舶修繕費		18,004	10,264	15,995	14,754	9,000	
(5) 雑 費		701	529	130	454	130	
B 営業費用		101,897	112,362	80,965	98,408	80,686	
1. 保 険 料		8,397	9,045	9,106	8,849	9,106	
(1) 船 舶		8,397	9,045	9,106	8,849	9,106	
(2) 航路附属施設		0	0	0	0	0	
2. 税 金		1,950	3,813	157	1,973	157	
(1) 船 舶		0	0	0	0	0	
(2) 航路附属施設		0	0	0	0	0	
(3) 消 費 税		1,950	3,813	157	1,973	157	
3. 利 子		0	0	0	0	0	
(1) 船 舶		0	0	0	0	0	
(2) 航路附属施設		0	0	0	0	0	
4. 減 価 償 却 費		34,176	39,335	0	24,504	0	
(1) 航路開設費		0	0	0	0	0	
(2) 船 舶		21,445	0	0	7,148	0	
(3) 航路附属施設		12,731	39,335	0	17,355	0	
5. 賃 借 (用 船) 料		970	861	37,158	12,996	37,158	
(1) 船 舶		970	861	37,158	12,996	37,158	
(2) 航路附属施設		0	0	0	0	0	
6. 航路附属施設費		0	0	7	2	0	
7. 店 費		56,404	59,309	34,537	50,083	34,265	
費 用 計		274,376	253,125	232,778	253,426	238,422	
3. 差引当期純利益(純損失)		-32,466	-34,852	-18,048	-28,455	-29,116	
	(国庫補助金)						
	(都道府県補助金)						
	(市区町村補助金)						

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、今後3か年の見込みを検討する際、令和2年度は異常値と考えられるため、過年度実績を参考に▲18,048千円の純損失として補正し、令和3年度以降の見込みを推計している。

離島航路3カ年計画 (令和3年度～令和5年度)

1. 国庫補助航路の経営改善に関する基本方針

姫路港～坊勢島航路は、これまで2社で運航していたが令和2年4月1日より事業統合（1社化）を行い、ダイヤの再編や手荷物運賃の対象拡大（有料化）等を進め、事業支出の大幅な削減を図ってきた。

当該航路の主な利用者については、坊勢島住民が約6割を占めており、坊勢島には幼稚園、小・中学校、診療所、個人店舗はあるものの、高等学校や高度医療機関、商業施設が立地しておらず、島民は通学や通院・通所、買物等の生活需要において当該航路を利用しており、坊勢島と姫路港を結ぶ唯一の公共交通手段であることから、本航路は島民にとってなくてはならない生活の足となっている状況にある。

また、同航路上の寄港地でもある男鹿島においても、公共施設、医療機関、買い物施設等がまったく立地していないため、日常生活を送るためには、同航路を利用し、旧姫路市側まで移動する必要がある、男鹿島の島民にとっても坊勢島と同様に本航路が必要不可欠な生活な足となっている状況にある。

そのため、当該航路を確保・維持することは島民の生活を守ることに直結し、当該航路は生活交通手段として必要不可欠であると言える。

しかし、少子高齢化や人口減少により利用者数は年々減少傾向にあり、今後、利用者拡大に向けた取組みを推進していく予定であるが、人口減少に伴う利用者数の減少が見込まれる。

また、運航事業者の坊勢輝汽船株式会社は零細企業であり、定期航路の安定的な運航に必要な船員の確保をはじめ、船舶や燃料潤滑油の適切な維持・確保・更新に必要な資金の確保など、経営上の課題を抱えている。

こうした状況の下で、島民の生活に必要な定期航路の維持を図るべく、安全で安定的な定期航路の運航に向け、航路経営の改善を図ることが喫緊の課題と認識し、その課題解決に向けた収益拡大及び費用削減の両輪で進めていくことを基本方針とする。

2. 航路整備計画及び運航計画の改善に関する事項

（航路の再編、経営主体のあり方、使用船舶の代替、運航便数・ダイヤの変更等

項目	内 容
航路の再編	当該航路は姫路港～男鹿島～坊勢島を結ぶ航路であり、他の航路による代替可能性も無いため、航路の再編予定は無い。
経営主体のあり方	令和2年4月1日より事業統合（1社化）を行っており、坊勢輝汽船株式会社1社による経営を継続することを前提とする。

使用船舶の代替	<p>現在使用している船舶3隻は老朽化が進んでおり、将来的な代替が望まれる。</p> <p>しかし、現状では新造の費用捻出も困難であることから、空調設備の更新等航路経営を維持する中で可能な範囲の更新を予定している。</p> <p>将来、老朽化の更なる進行に伴い代替新造が必要となることを念頭に置きながら、その際には輸送需要や航路特性に見合った適切な船舶規模や設備を備えた船舶の投入について検討することとする。</p>
運航便数・ダイヤの変更等	<p>運航便数は今後も24便/日(片道12便/日)を前提とする。</p> <p>運航ダイヤは利用者アンケート調査結果も踏まえ、運航便数を変更することなく、朝・夕の混雑緩和等に向けた柔軟なダイヤ編成を継続的に検討していくこととする。</p>

3. 収入の増加・確保に関する事項(輸送量の拡大・確保、運賃改定等)

項目	内容
輸送量の拡大・確保	<p>当該航路の利用者は、坊勢島住民が6割を占めており、島民の人口減少により利用者数の減少が見込まれる。</p> <p>一方で、輸送量の拡大・確保に向けては、姫路市及び家島本島と連携した周遊企画のほか、坊勢島独自の企画等、観光利用者の拡大に向けた取組みを検討し、生活需要以外の余暇需要の拡大を図ることとする。</p>
運賃改定等	<p>令和2年4月1日の事業統合(1社化)により、ダイヤ再編や手荷物運賃の対象拡大(有料化)を実施しており、直近では、現行運賃の改定等を実施する予定は無い。</p> <p>ただし、将来的に航路利用者(特に、島民利用者)の減少が拡大し航路の確保・維持に影響が生じることが予見された段階で片道運賃の値上げなど運賃改定を実施することとする。</p>

4. 経費の節減に関する事項(船員費、燃料潤滑油費、船舶修繕費等の節減)

項目	内容
船員費	<p>現在、予備船員を含め5人/日で運航しているが、船員が慢性的に不足していることから、安定的な運航に不安が生じている。</p> <p>厳しい経営状況にはあるが、令和3年度以降1~2名の増員を図り、より安定的な運航体制を確保していくこととする。</p>
燃料潤滑油費	<p>当該航路の主力船舶は小型船2隻(はるか・ぼうぜ2)であるが新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、「密」を避けることが求められる状況において、航路利用者からは中型船(クイーンぼうぜ)の運航を求める声が多数寄せられている状況である。</p> <p>中型船の運航に伴い、燃料潤滑油費は増加が見込まれ、厳しい経</p>

	<p>営状況においては削減がより難しい状況となることが考えられる。</p> <p>当該航路の時間帯別利用者動向等も考慮しながら、朝・夕等混雑が予想される時間帯には中型船の運航を検討し、輸送需要に対して柔軟な船舶の投入を検討することで燃料潤滑油費を最小限に抑制することとする。</p> <p>なお、燃料価格は、原油価格相場や為替レート等に依存するものであり、最適な仕入方法を検討するものの、計画的な削減は難しい状況である。</p>
船舶修繕費等	<p>船舶の老朽化や片道22.1kmを運航する航路特性上、船舶修繕費（船舶検査含む）は一定金額を想定しておく必要があり、近年の状況から削減は困難と考えられる。</p> <p>代替新造も難しい状況であることから、利用者の安全性を第一に計画的なメンテナンスより最小限の修繕に抑制し、船舶修繕費の抑制を図りつつ、本航路の運航を確保・維持することとする。</p>

5. 関係機関等との連携に関する事項

(港湾施設等のインフラ整備、離島活性化方策との連携等)

項目	内容
港湾施設等のインフラ整備	<p>坊勢島（奈座港）の使用栈橋の一本化や中型船での男鹿島寄港時の陸員確保に取り組む必要がある。</p> <p>待合施設・環境は利用者満足度も高い水準にある。</p> <p>今後、国・県・市とも緊密に連携しながら、各種支援制度を活用するなど、利用者満足度を高めるため最小限の設備投資等を検討することとする。</p>
離島活性化方策	<p>家島本島では、様々な周遊企画等に取り組まれており、観光客の誘致等の成果が挙げられている。</p> <p>坊勢島は海水浴客や釣り客などの利用者が多いが、家島本島と比較して観光利用者誘致等は進んでいない状況にある。</p> <p>今後、人口減少等に伴い生活需要は減少傾向が続くことが見込まれており、輸送量の拡大・確保と航路の確保・維持に向けて、家島本島や姫路市中心部との周遊企画のほか、漁港や鮮度の高い魚介類を活用した坊勢島独自の企画等を検討することで、を檢討すること で、余暇需要の拡大を図ることとする。</p>

6. 今後引き続き検討すべき事項

項目	内容
その他 収益拡大策	<p>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・市及び各種団体と連携のうえ検討を進めていくこととする。</p>

離島航路3カ年計画による輸送量及び収支見込み

1. 輸送量の見込み

区分		現 状	初年度	2年度	3年度
項目		(令和2年度)	(令和3年度)	(令和4年度)	(令和5年度)
旅客	人	226,810	221,794	217,008	211,946
	人キロ	5,012,501	4,901,647	4,795,877	4,684,007
自動車	台	0	0	0	0
	台キロ	0	0	0	0
貨物	トン	59.55	59.55	59.55	59.55

2. 収支の見込み

(千円)

区分		現 状	初年度	2年度	3年度
項目		(令和2年度)	(令和3年度)	(令和4年度)	(令和5年度)
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
その他収入		3,586	1,988	2,415	2,415
収益計		214,730	209,307	206,126	202,321
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 員 費		72,341	78,917	78,917	78,917
船舶備品費		801	1,301	1,301	1,301
船舶消耗品費		0	0	0	0
船舶修繕費		15,995	9,000	11,000	11,000
船 費 雑 費		130	130	130	130
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
損 益		▲18,048	▲29,116	▲34,296	▲38,102
収 支 率		92.2%	87.8%	85.7%	84.2%

令和2年度は輸送量・収支ともに新型コロナウイルス感染症の影響を受けている。特に、収支については実質的には▲25,088千円の純損失が見込まれる。

ただし、今後3か年の見込みを検討する際、令和2年度は異常値と考えられるため、過年度実績を参考に▲18,048千円の純損失として補正し、令和3年度以降の見込みを推計している。

離島航路第1表（日本工業規格A列4番）

航路の科目別（見込）数値等調査票

（事業者名：坊勢輝汽船株式会社 航路名：姫路港～坊勢島航路）

1. 輸送量等実績見込

項 目	補助対象年度 (令和3年度)
航路距離（キロ）（小数点第2位）	22.1
キロ当たり賃率（円）旅 客 （小数点第2位）	56.56円 【2,500円／44.2km】
航行距離（km）※1（小数点第2位）	193,596 【22.1km×24便×365日】
運 航 回 数 ※1	8,760 【片道12便×2方向(計24便)×365日】
旅客輸送人キロ（小数点第2位）	4,901,647.40 【221,794人／年×22.1km】
旅客輸送人員（人）※2	221,794 【令和3年度利用者数】
自動車航送取扱量（台）※3	— ()
貨物取扱量（トン）※4	59.55 ()
燃料消費量（・㍓）A重油 ※5	— ()
C重油	— ()
軽 油	965,790 ()

2. 使用船舶の概要 ※6

船名	就航年月	総トン数	就航比率	月延べ船員数(人)	備考
(主船)					
ぼうぜ2	平成10年 2月	19		120	
はるか	平成13年 6月	19		120	
クイーンぼうぜ	平成9年 5月	173		30	
(予備船)					

* 就航比率を使用しない場合は、「就航比率」欄は省略する。

3. 平成5年10月1日以降に当該航路に就航した船舶に係る経費等

① 船名 ぼうぜ2

② 船価 175,000千円 ※7

③ 経費実績(見込)

(単位:円)

項目	補助対象年度
船舶利子	0
減価償却費	0
用船料	905,573

① 船名 はるか

② 船価 120,000千円 ※7

③ 経費実績(見込)

(単位:円)

項目	補助対象年度
船舶利子	0
減価償却費	0
用船料	968,000

① 船名 クイーンぼうぜ

② 船価 450,000千円 ※7

③ 経費実績(見込)

(単位:円)

項目	補助対象年度
船舶利子	0
減価償却費	0
用船料	1,222,927

航路の科目別（見込）数値等調査票記載要領

補助対象年度の見込数値等は、下記注意事項により算出する。

記

- (※1) 離島航路第9表の航行距離及び運航回数とする。（運航雑収入となる他航路就航又は回航等は除く。）
- (※2) 離島航路第10表の輸送人員とする。
- (※3) 離島航路第11表の取扱数量とする。
- (※4) 離島航路第12表の取扱数量とする。
- (※5) 離島航路第16表の主燃料（A、C、軽油）の年間消費量とする。ただし、就航比率が1未満のものに関しては、第16表の船舶ごとに就航比率を加味した本航路分担消費量とする。
- (※6) 当該年度中に代替建造等により就航する予定船舶についても記入する。
月延べ船員数欄には、月間の運航日数が15日以上ある使用船舶の法定乗組定員数（船員法第69条に定める定員とする。）を当該船舶の稼働月数を基に月延べ換算した人数とする。
（注. 常時10人以上の船員を使用する事業者については、船員法97条により届出た就業規則に記載された定員数とし、それ以外の事業者については、船員法69条に基づく定員として事業者が申出た船員数と船舶検査証書の船員数のどちらか少ない数とする。）－（別紙）「月延べ船員数の算出根拠」により算出する。
総トン数欄には、当該航路に就航する船舶の総トン数を、就航比率欄には、離島航路第2表「各科目分担率（見込）一覧表」から転記すること。なお、当期中に新船が就航した場合は、備考欄に就航年月日を記載すること。
- (※7) 船舶の建造総船価とする。ただし、補助金等により建造を行った場合は、船価圧縮後の簿価とする。
- (※8) 交付要綱様式2－2運航計画書に記載した運航回数とする（運航雑収入となる他航路就航又は回航等は除く。）。
- (※9) 航路距離等の計算方法
－（別添）「国庫補助対象航路の運賃等調査表」により算出する。

(別添)

国庫補助対象航路の運賃等調査表

○ 旅客運賃

旅客……2等運賃

1 (姫路)				
A. 距離 (キロ)	15.5	2 (男鹿)		
B. 運賃 (円) 旅客	1,000			
C. 見込輸送人員 (人)	15,969 (7.2%)			
D. 距離 (キロ)	22.1	G. 距離 (キロ)	6.6	3 (奈座)
E. 運賃 (円) 旅客	1,000	H. 運賃 (円) 旅客	500	
F. 見込輸送人員 (人)	205,160 (92.5%)	I. 見込輸送人員 (人)	665 (0.3%)	

- (注) 1. 当期中に運賃改定を予定している場合、改訂の前後における輸送量比で按分した賃率とする。
(旅客…輸送人キロ比)
2. 増便区間の増便分見込輸送人員を () にて内書きすること。

※運賃等調査表による航路距離等の算出方法

$$I \quad \text{航路距離} \quad \frac{\text{航行距離}}{\text{運航回数} \times 2}$$

(小数点第2位) ※8

$$II \quad \text{キロ当り賃率} \quad \frac{B + E + H}{A + D + G}$$

(小数点第2位)

$$III \quad \text{輸送(見込)人キロ} \quad A C + D F + G I$$

(小数点第2位)

※増便分は、増便分の見込輸送人員に距離を乗じて算出する。

離島航路第2表（日本工業規格A列4番）

各 科 目 分 担 率 （ 見 込 ） 一 覧 表

該 当 科 目	分 担 率 算 式	本 航 路 分 担 率
(1) 就航比率により船舶ごとに按分するもの (7) 旅客費中の傷害保険料及び雑費 (4) 貨物費中の雑費 (7) 燃料潤滑油費 (エ) 養 缶 水 費 (オ) 船費（予備船員費を除く） (カ) 運 航 雑 費 (キ) 営業費用中の船舶に係る保険料、税金、利子、減価償却費、用船料	$\text{就航比率} = \frac{\text{当該船舶の本航路における年間走行距離}}{\text{当該船舶の全航路における年間走行距離}}$ (増便した場合の増便分の分担率) $\text{就航比率} = \frac{\text{当該船舶の本航路における増便した区間の年間走行距離}}{\text{当該船舶の全航路における年間走行距離}}$	1.00
(2) 運航回数比率により按分するもの (7) 手 荷 物 取 扱 費 (4) 小 荷 物 取 扱 費 (7) 自動車航送取扱費 (エ) 貨 物 積 卸 費 (オ) 港 費 (カ) 営業費用中の航路附属施設に係る保険料、税金（事業税を除く）利子、減価償却費、賃借料 (キ) 航 路 附 属 施 設 費	$\text{運航回数比率} = \frac{\text{当該施設を利用する本航路の就航船舶の運航回数}}{\text{当該施設を利用する全航路の就航船舶の運航回数}}$	1.00
(3) 収入比率により按分するもの (7) 営 業 収 益 (4) 営業費用中の税金の(3)その他（事業税） (7) 店 費	$\text{収入比率} = \frac{\text{本航路における運航収入}}{\text{全事業収入（営業外収入を除く）}}$ (増便した場合の増便分の分担率) $\text{収入比率} = \frac{\text{当該船舶の本航路における増便した区間の運航収入}}{\text{全事業収入（営業外収入を除く）}}$	1.00
(4) 船員費の比率により按分するもの (7) 予 備 船 員 費	$\text{船員費比率} = \frac{\text{船員費の本航路分担額（予備船員に係るものを除く）}}{\text{船員費の総額（予備船員に係るものを除く）}}$	—

- (注) 1. 本航路分担率の欄に分担率算式を参考にして航路ごとに分担率を算出すること。
 2. 使用船舶の各航路別運航状況調（第9表）により分担率を算出すること。
 3. 他事業及び他航路就航のない場合は本表を省略する。
 4. 分担率は小数点以下4桁を四捨五入して3桁までとする。
 5. 運航回数比率を求める場合、回航の分については入渠の場合は往復、他航路との入替については入のみを本航路分とする。

使用船舶の各航路別運航状況調

		姫路港～坊勢島航路			～ 航路			～ 航路	回 航 ～	合 計
		姫路～奈座 22.1Km	～ Km	～ Km	計	～ Km	～ Km	計		
ぼうぜ2	回数	3,520			3,520			0.0		3,520
	延キロ	77,792			77,792			0.0		77,792
はるか	回数	3,840			3,840			0.0		3,840
	延キロ	84,864			84,864			0.0		84,864
クイーンぼうぜ	回数	1,400			1,400			0.0		1,400
	延キロ	30,940			30,940			0.0		30,940
	回数				0.0			0.0		0.0
	延キロ				0.0			0.0		0.0
	回数				0.0			0.0		0.0
	延キロ				0.0			0.0		0.0
	回数				0.0			0.0		0.0
	延キロ				0.0			0.0		0.0
	回数				0.0			0.0		0.0
	延キロ				0.0			0.0		0.0
	回数				0.0			0.0		0.0
	延キロ				0.0			0.0		0.0
合 計	回数	8,760	0.0	0.0	8,760	0.0	0.0	0.0	0.0	8,760.0
	延キロ	193,596	0.0	0.0	193,596	0.0	0.0	0.0	0.0	193,596.0

(注) 船舶は予備船を含む全使用船舶について記入すること。ただし、本航路に関係ある港に寄港しない航路および船舶については本表に記入しないこと。

また、実施要領2.(2)①に係る申請をする場合は、()にて増便分を内書きすること。

旅客輸送人員及び運賃収入報告（見込）

種別	区分	本航路輸送人員及び運賃収入		備考
		輸送人員	運賃収入	
普通券 (片道券)	輸送人員	59,560.0		
	運賃収入		72,577,000.0	
普通券 (往復券)	輸送人員			
	運賃収入			
定期券	輸送人員	84,967.0		
	運賃収入		27,908,000	
団体券	輸送人員			
	運賃収入			
回数券	輸送人員	77,267.0		
	運賃収入		94,153,000.0	
計	輸送人員	221,794.0		
	運賃収入		194,638,000	

(注) 実施要領2.(2)①に係る申請をする場合は、()にて増便分を内書きすること。

離島航路第12表

貨物輸送量及び運賃収入調（見込）

着港名	発港名											計
		姫路										
男鹿・奈座 (小荷物)	数量(トン)	47.19										47.19
	運賃収入	9,265,000										9,265,000
男鹿・奈座 (郵便・信書)	数量(トン)	12.36										12.36
	運賃収入	462,000										462,000
	数量(トン)											0.00
	運賃収入											0
	数量(トン)											0.00
	運賃収入											0
	数量(トン)											0.00
	運賃収入											0
	数量(トン)											0.00
	運賃収入											0
	数量(トン)											0.00
	運賃収入											0
	数量(トン)											0.00
	運賃収入											0
合 計	数量(トン)	59.55	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	59.55
	運賃収入	9,727,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9,727,000

(注) 本航路における臨時運航による収入は本表に計上すること。
 また、実施要領2.(2)①に係る申請をする場合は、()にて増便分を内書きすること。

離島航路第16表

燃 料 潤 滑 油 費 内 訳 (見 込)

種 類 船 名	主 燃 料		補 助 油								合 計	本航路 分担率	本 航 路 分 担 額
	年 間 消費量	金 額									金 額		
			消費量	金 額	消費量	金 額	消費量	金 額	消費量	金 額			
ぼうぜ2	354,780	24,834,600									24,834,600	1.000	24,834,600
はるか	315,360	22,075,200									22,075,200	1.000	22,075,200
クイーンぼうぜ	295,650	20,695,500									20,695,500	1.000	20,695,500
											0		0
											0		0
											0		0
合 計	965,790	67,605,300	0	0	0	0	0	0	0	0	67,605,300		67,605,300

<本航路分担消費量>	船 名	本航路 分担率	A 重 油		C 重 油		軽 油		合 計	
			全 航 路	本 航 路	全 航 路	本 航 路	全 航 路	本 航 路	全 航 路	本 航 路
			ぼうぜ2	1.000		0		0	354,780	354,780
はるか	1.000		0		0	315,360	315,360	315,360	315,360	
クイーンぼうぜ	1.000		0		0	295,650	295,650	295,650	295,650	
合 計			0	0	0	965,790	965,790	965,790	965,790	

- (注) 1. 本表には回航用燃料も包含して記入すること。
 2. 本航路分担率は就航比率による。
 3. 実施要領2. (2)①に係る申請をする場合は、()にて増便分を内書きすること。
 4. 3. の増便分は、増便分の就航比率による。