

令和 3年 3月 24日

宗像市長 伊豆 美沙子 様

宗像市渡船事業運営審議会
会長 待鳥 明 義

宗像市渡船事業運営審議会に対する諮問事項に関する答申について

「宗像市渡船事業運営審議会に対する諮問について」（平成30年11月20日 30宗交第286号）により受けた諮問について、下記のとおり答申する。

なお、航路再編の実施に際しては、大島・地島島民をはじめ広く関係者に周知するとともに、持続可能な航路運営の実現という目的が達成されるよう努められたい。

記

諮問事項

- (1) 渡船の航路に関する事（航路、運航体制、運航時間、ダイヤ）
- (2) 渡船の建造に関する事（ニューじのしまのリプレイス）

答申

- (1) 渡船の航路に関する事

①航路運営（航路改善の基本的な考え方）

- ・ 宗像市航路全体の安定的かつ持続可能な航路運営を確保するため、大島・地島航路の再編・一体的運営とそれに対応可能な船舶へのリプレイスを主軸に、「宗像市航路改善計画」（平成31年2月、宗像市航路改善協議会）に掲げられた以下の考え方に基づき、航路改善方策に取り組む。

【航路改善の基本的な考え方】

- ◎大島・地島の両航路の再編、2隻体制への移行により、持続可能な航路運営に向けた経営基盤を強化する。
- ◎生活航路として利便性を大きく低下させないよう配慮する。
- ◎2隻体制への移行に対応して適切な規模の旅客船を建造する。
- ◎島の観光・交流振興による島外利用者の利用促進と利便性に配慮する。

■資料1：「宗像市航路改善計画」（平成31年2月、宗像市航路改善協議会）

②航路設定（航路再編）

- ・ 既存の2航路（大島航路：大島～神湊～地島、地島航路：地島～神湊）を統合し、『大島～地島（白浜・泊）～神湊』を結ぶ一つの航路に再編。
- ・ 新たな航路設定のもと、大島・地島島民の生活航路としての利便性を大きく損なうことが無いように、3通りの運航区間（大島～神湊、白浜～泊～神湊、大島～白浜～泊～神湊）を組み合わせて運営。

③船舶体制（運航体制）

- ・ 航路再編に合わせ3隻体制（「フェリーおおしま」、「しおかぜ」、「ニューじのしま」）から2隻体制（「フェリーおおしま」、「しおかぜ」）へ移行（「ニューじのしま」減船）。
- ・ 2隻体制への移行の後に、適切な規模の旅客船を「しおかぜ」の代替として建造。

④運航時間及びダイヤ

- ・ 航路設定（航路再編）及び船舶体制（運航体制）のもと、大島・地島島民の生活航路としての利便性を大きく低下させないよう配慮。
- ・ 大島～神湊間（地島経由を含む）は1日7便以上、地島～神湊間は1日6便以上確保。
- ・ 大島～地島間の運航を1日1便以上確保し、島間の往来を可能とすることで魅力向上による島外者の利用を促進。
- ・ 他公共交通機関（バス）との円滑な接続に配慮。
- ・ 大島～神湊間の危険物航送便を引き続き確保。
- ・ 地島～神湊間のフェリー運航を引き続き確保。

■資料2：「運航ダイヤ（本審議会合意）」

⑤渡船使用料（新区間運賃）

- ・ 航路設定（航路再編）を踏まえ、新たな区間（大島～地島）に関する運賃を設定。
- ・ 航路設定（航路再編）を踏まえ、島間の往来が可能となるメリットを活かし、島外からの利用促進のための企画切符を新たに設定。
- ・ 2隻体制への移行に伴い、運航時間内の貸切便運航はできなくなることから、貸切運賃を抜本的に改定。なお、限られた人員体制での運営を念頭に置き、貸切便の運航要請に対しては島振興への寄与等を判断基準として限定的に対応。

■資料3：「新区間運賃（本審議会合意）」

⑥航路改善方策の実施時期

- ・ 上記航路改善方策については、運航ダイヤ、運賃改定、運賃集計システムや券売機の変更、船員の習熟訓練、運航計画・事業計画変更認可申請、市特別会計予算計上、利用者への周知等を考慮し、令和4年度以降の適切な時期に実施。

(2) 渡船の建造に関すること

①ニューじのしまのリプレイス

- ・ 市航路全体の安定的かつ持続可能な航路運営のため、まずは『大島・地島の両航路の再編』と『2隻体制への移行』を実現。2隻体制の船舶は、船齢、バリアフリー対応や速力等の機能面から、「フェリーおおしま」と「しおかぜ」を使用。
- ・ 『大島・地島の両航路の再編』と『2隻体制への移行』後、航路再編に対応した適切な規模の旅客船（新船）を建造（「しおかぜの代替建造」）。
- ・ 以上のことから、「ニューじのしま」のリプレイスは行わない。

②新船建造の時期

- ・ 「しおかぜ」の老朽化やそれに伴う維持費用の状況等を見極めつつ適切な時期に実施。

(3) 附帯意見

- ・ 運航ダイヤ等については、コロナ禍の影響等で大島・地島島民への説明機会の確保が十分とまでは言えないことから、引き続き、丁寧な説明を行い、航路再編の目的とのバランスを図りながら可能な限り意向を反映すること。

宗像市航路改善計画

平成 3 1 年 2 月

宗像市航路改善協議会

目 次

1. 宗像市航路改善協議会	1
2. 航路及び地域の現況	2
3. 航路に関する地区住民等の意向調査結果	3
4. 航路診断	6
5. 経営診断	9
6. 航路改善方策	12
6-1. 航路再編・船舶リプレイスの経営面への影響の検討	12
6-2. 地島航路の航路改善方策	19

航路改善計画

平成31年2月28日

航路名 地島～神湊航路

事業者名 宗像市

1. 宗像市航路改善協議会

宗像市航路改善協議会は、地元利用者代表3名、航路事業者として宗像市総務部交通対策課長、財務会計専門家、また、行政側から福岡県企画・地域振興部交通政策課長、九州運輸局海事振興部離島航路活性化調整官で構成している。本協議会において、地島～神湊航路の改善計画に関する協議を平成30年の8月29日、9月26日及び12月25日の計3回開催した。

構成メンバー及び開催概要は以下のとおりである。

(開催概要)

	日時・場所	協議内容
第1回	日時：平成30年8月29日(水) 14時30分～16時30分 場所：神湊渡船ターミナル 2階会議室	(1) 航路改善協議会の設置について (2) 現況調査(地域概況)について (3) 航路改善に向けた検討の進め方について (4) 航路に関する地区住民等の意向調査結果について (5) 今後のスケジュール等について
第2回	日時：平成30年9月26日(水) 14時～16時30分 場所：神湊渡船ターミナル 2階会議室	(1) 地島航路の航路診断について (2) 地島航路の経営診断について (3) 地島航路の航路改善に向けた方向性について (航路再編・船舶リプレイスの経営面への影響の検討)
第3回	日時：平成30年12月25日(火) 14時30分～16時 場所：神湊渡船ターミナル 2階会議室	(1) 地島航路の航路改善方策について (2) 「航路改善計画」のまとめ方について

(委員名簿)

区分	所属等	役職等	氏名
国	九州運輸局海事振興部	離島航路活性化調整官	川上 知大
県	福岡県企画・地域振興部 交通政策課	課長	片山 潔
航路事業者(市)	宗像市総務部交通対策課	課長	秦 康典
地元利用者代表	大島島民代表		江坂 實生
	地島島民代表		中村 正秋
	地島島民代表		田中 勇司
財務会計専門家	首藤俊行公認会計士税理士 事務所	所長 (公認会計士・税理士)	首藤 俊行

2. 航路及び地域の現況

(1) 航路の概況

対象航路は、宗像市営渡船「地島～神湊航路」である。

地島の白浜港・泊港と神湊港（7.5 km）を結んでおり、旅客船ニューじのしま（55トン）が、通年、日に6便運航している（以下、「地島航路」という）。

また、フェリー「おおしま」は神湊港と地島の白浜港を結び月2回運航している。

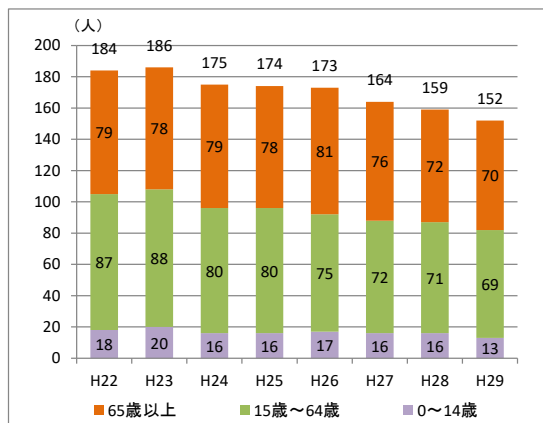


(2) 対象地域（地島）の現況

対象地域である地島は、多くが原生林に覆われた急峻な山地からなる面積約 1.6 km²の島で、平成 15 年の宗像市との合併前は玄海町に属し、町として渡船を運営していた。

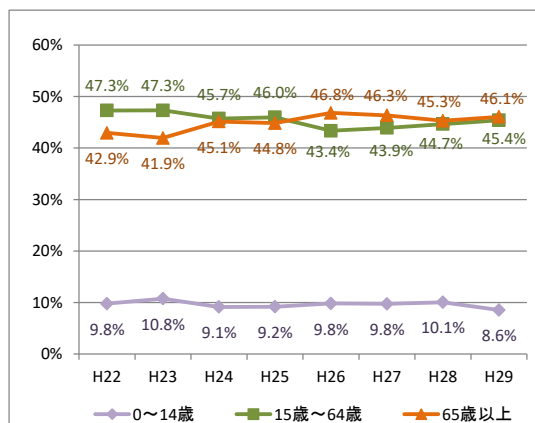
地島の人口は、152 人、65 歳以上人口比率 46.1%（平成 29 年 3 月、住民基本台帳）で、平成 22 年 3 月からの 7 年間で人口は約 17%減少している。人口の減少と 65 歳以上人口比率の増加が長期にわたって続いている。

■ 地島の人口の推移



資料：住民基本台帳（宗像市統計書）

■ 地島の年齢3区分別人口比率の推移



注）各年3月末現在

地島に立地する公共的な施設は少なく、本土の施設に頼らざるを得ない状況にある。教育施設は幼稚園、小学校のみで、中学生は本土の中学校に通学している。また、長年医療機関がなかったが、平成 28 年 11 月に地島診療所が開設された。

漁業が島の主要産業で、平成 27 年度で、組合員数 41 人、船数 83 隻、漁獲高約 176 トン、漁獲金額 1.5 億円であるが、漁獲金額は減少傾向にある。

観光・交流では、地島つばき祭りは多くの観光客を集めている。漁業体験等の交流活動の取組みが行われており、漁村留学として小学生児童を地島小学校に受け入れる取組みも継続して実施している。また、島釣りの良好なスポットとなっており、島外からの釣り客の来訪が多い。

「宗像市離島振興計画（平成 25 年）」では、漁業の振興を基礎に、漁業等を活かした体験型交流、島の自然、歴史を活かした観光・交流を通じて活性化を実現していくという基本的方向が示され、地元でも「元気な島づくり事業推進協議会」による地域活性化の取組みが進められている。

3. 航路に関する地区住民等の意向調査結果

航路改善計画の策定にあたって、島民や島外からの航路利用者の利用実態や利用者からみた課題・要望などを把握するために、①地島島民、②大島島民、③島外からの航路利用者に対するアンケート調査を実施した。

(1) 地島島民に対するアンケート調査結果

○有効回答：92票（配布数160票の57.5%）

① 利用状況

地島航路を週に1日以上利用している人は78%で、ほとんどの人が月に数日程度以上は航路を利用している。その利用目的は、通院が最も多く73%で、買い物が67%、娯楽・レジャー等48%と続く。通勤・通学は22%となっている。

地島からの往路は、通勤、通学では第1便、業務や通院では第2便と第1便、買い物では第2便の利用が多い。帰路は、通勤、通学では第6便と第5便、業務や買い物では第4便、通院では第3便と第4便の利用が多い。

ここ2～3年の間に地島フェリーで車両航送を利用した人は38%で、その利用目的は、無回答を除けば、ほとんどすべてが車検・修理等である。

② 改善要望

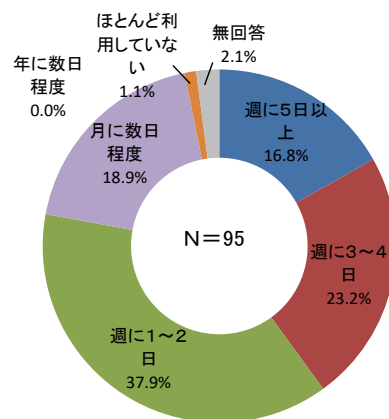
改善してほしい点として、最も多かったのがダイヤの見直し34%と釣り客等の荷物スペースの確保33%である。次いで、船の乗降をやすく25%、神湊港での公共交通機関へ乗継しやすさ24%、駐車場の確保24%が続く。便数増、船内環境を良くするは10%台前半にとどまる。ダイヤの具体的な見直しの要望は個々のニーズを反映して多様で、相反する要望も少なくない。

③ 航路の経営改善の取組み

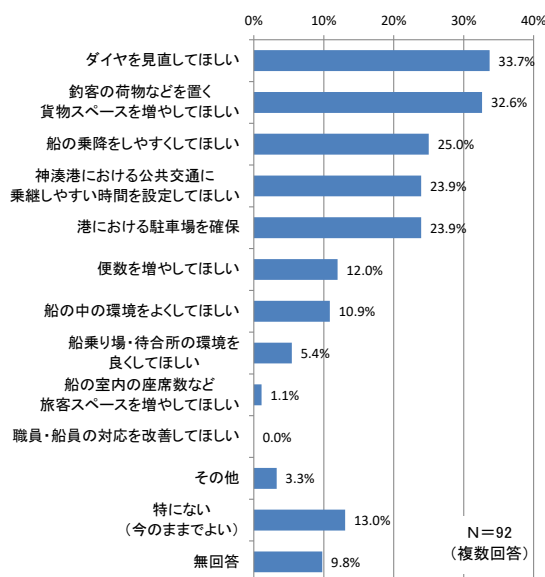
地島航路を持続していくために許容できる取組みとしては、船の小型化（実績に応じた旅客定員等）が25%と最も多く、次いで、運賃の値上げ20%、減便12%となっている。航路の見直しによる効率化を選択した人は3%にとどまる。

一方、維持してほしいサービスは、便数（できるだけ減らさない）が38%と最も多く、次いで、地島航路の独立性（大島航路との統合はしない）が30%となっている。無回答も18%を占める。

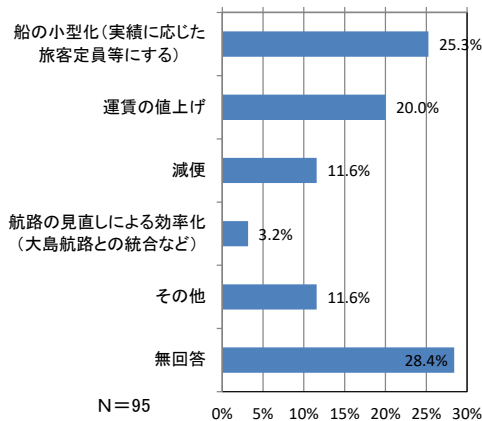
■ 地島航路の利用頻度



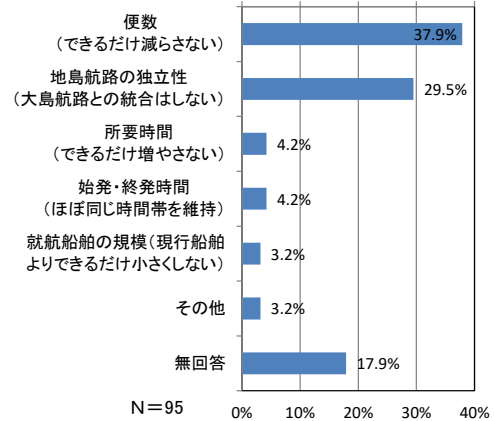
■ 改善してほしい点



■ 航路持続のために許容できる取組み



■ 維持してほしいサービス

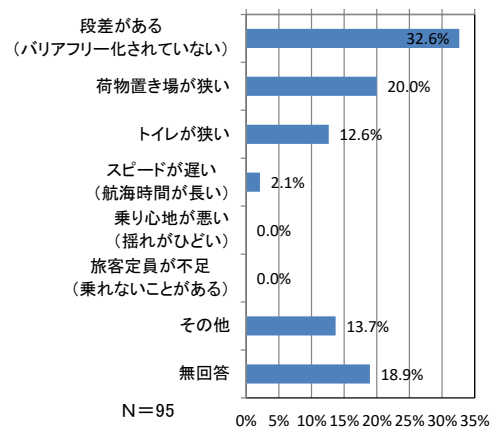


④ 「ニューじのしま」について

「ニューじのしま」で不便を感じる点としては、段差(バリアフリー化されていない) 33%、荷物置き場が狭い 20%、トイレが狭い 13%があげられており、船内における利便性・快適性に関する項目で占められている。

「ニューじのしま」の老朽化対策については、「今から新船建造の準備を始めるのが良い」が 32%と最も多いが、「不便はそれほど感じないのでそのまま継続して使うのが良い」 23%、「個別に修理してできるだけ継続して使うのが良い」 18%となっており、両者を合わせると継続して使うのが良いと考えている人が 41%となる。

■ 「ニューじのしま」で不便を感じる点



(2) 大島島民に対するアンケート調査結果

○有効回答：343 票 (配布数 478 票の 71.8%)

大島島民に対しては、宗像市の渡船事業全体の経営改善に絞ってアンケート調査を実施した。

① 利用状況

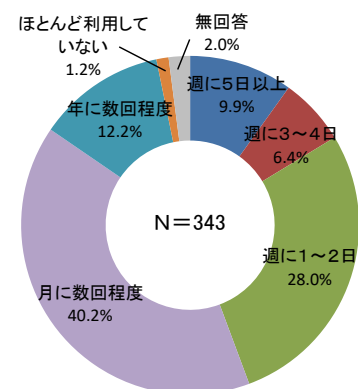
大島航路の利用頻度は週 5 日以上 10%、3~4 日 6%、1~2 日 28%であり、週に 1 日以上利用している人は 44%となっている。月に数回程度が 40%と最も多い。その利用目的は、買い物や銀行等の用務が 60%と最も多く、次いで通院 54%となっている。通勤・通学は 13%、業務は 7%である。

② 航路の経営改善の取組み

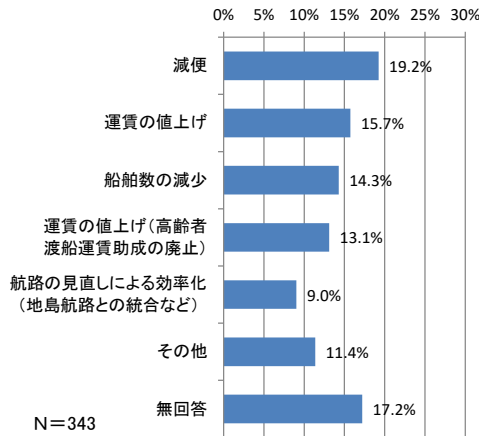
大島航路を持続していくために許容できる取組みとしては、減便が 19%で最も多く、次いで、運賃の値上げ 16%、船舶数の減少 14%、運賃の値上げ(高齢者渡船運賃助成の廃止) 11%と続く。航路の見直しによる効率化を選択した人は地島の場合よりは多いが、10%未満にとどまる。

一方、維持してほしいサービスは、便数(できるだけ減らさない)が 22%と最も多く、次いで、運賃の維持 19%、大島航路の独立性(地島航路との統合はしない)が 18%、運賃の維持(高齢者渡船運賃助成の維持) 16%となっている。便数は許容できる取組みでも第一位である。

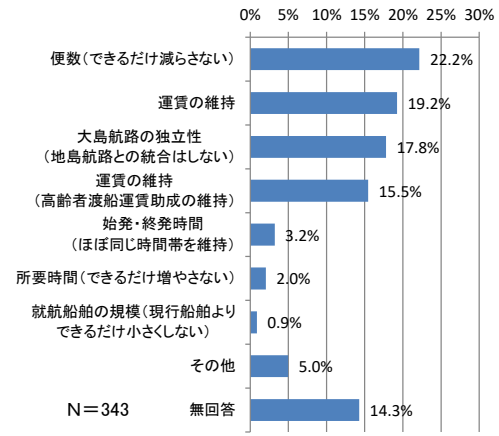
■ 大島航路の利用頻度



■航路持続のために許容できる取組み



■維持してほしいサービス



(3) 島外からの利用者に対するアンケート調査

○有効回答：81 票

① 地島来訪の概要

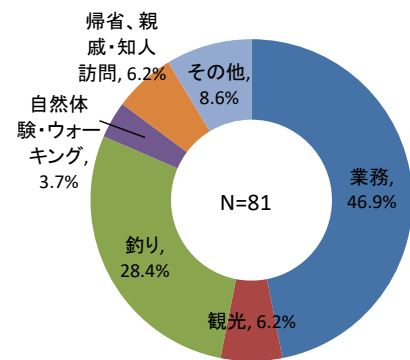
年齢は比較的偏りなく各年齢階層に分布している。居住地は宗像市内 37%、宗像市を除く県内 57%、県外 4%であり、県外からの来訪者はわずかである。

地島来訪の目的は、業務が最も多く 47%と半数近くを占め、次いで釣り 28%となっている。観光と自然体験・ウォーキングを合わせると 10%となる。日帰りが 78%を占めている。

地島への来訪回数(航路利用回数)は、初めては 21%であり、2~3 回 21%、何度も来ている 58%となっている。平均月 1 回以上来訪する人は約 20%いる。

島外利用者が利用する便は、行きは第 1 便、第 2 便が多く、合計 73%になる。帰りは第 4 便が最も多く 38%であり、第 4 便~第 6 便で 80%を占める。釣りでは 1 便で行って午後の便で帰るパターンと、午後便で行って翌朝の 1 便で帰るパターンがある。

■地島来訪の目的



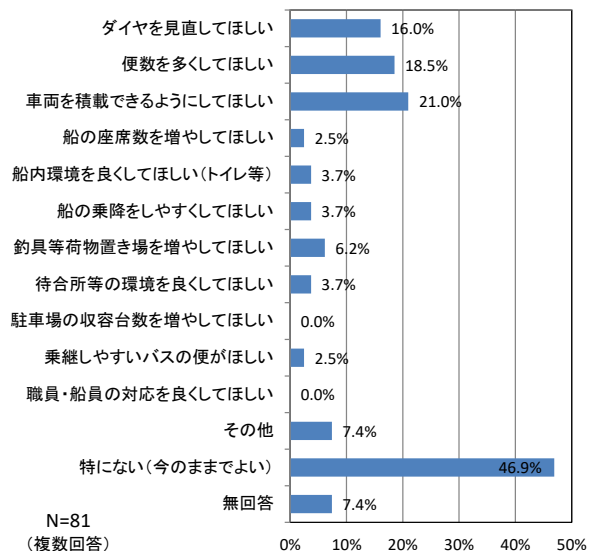
② 島外利用者の改善要望

島外航路利用者からみた航路の改善してほしい点については、「特にない(今のままでよい)」が 47%と半数近くを占めている。

寄せられた改善してほしい点は、車両を積載できるようにしてほしい 21%、便数を多くしてほしい 19%、ダイヤを見直してほしい 16%となっている。

そのほか釣具等の荷物置き場を増やしてほしいが 6%となっているほかは、座席数、船内環境、乗降のしやすさ、待合所等の環境、神湊港での乗継公共交通などについてはいずれも 5%未満である。

■改善してほしい点



4. 航路診断

(1) 航路及び港の現況

地島航路は、旅客船ニューじのしまが、通年、日に6便運航している。「ニューじのしま」は平成13年3月15日の竣工で約18年が経過し、老朽化対策を検討すべき時期になっており、また、バリアフリー化が必要という課題を抱えている。

地島航路に係る港は白浜港、泊港、神湊港の3港あり、いずれも市管理の漁港である。係船設備は、神湊港、白浜港には、旅客船が接岸する浮棧橋とフェリーが接岸する岸壁がある。泊港は岸壁のみであるが、浮棧橋が整備予定で、旅客船への乗降はしやすくなる。

神湊港渡船ターミナルはバリアフリー対応の多目的トイレなどが整備され、快適な待合環境となっている。白浜港では、切符売り場、待合室などがあり、多目的トイレも設置されている。また、泊港では、渡船待合所としても利用できる地島離島体験交流施設（地島ふれあい館）が平成27年10月に整備されている。

(2) 地島航路の運航状況

平成29年度に欠航となったのは37回である。総運航予定回数に対する欠航率は0.85%であり、安定的に運航が行われている。欠航理由はすべて荒天によるものである。

平成29年度では、定期便以外に、片道運航回数で臨時便8回を運航している。8回とも、3月の椿まつりに対応したものである。

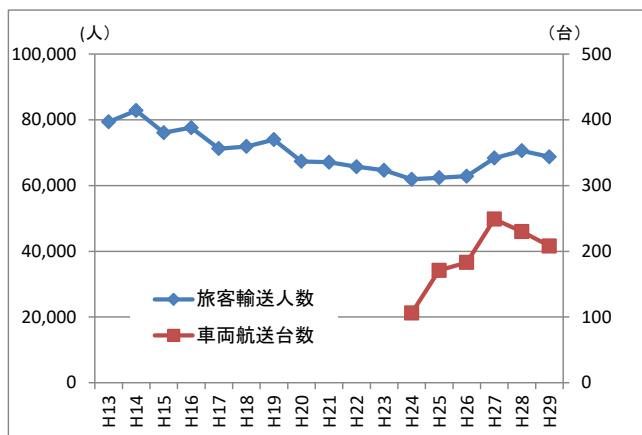
(3) 地島航路の輸送状況

地島航路の旅客輸送人数は、長期間にわたって減少傾向が続いていたが、平成24年度を底に増加し、7万人程度で推移している。島内における公共事業の増加に伴う島外からの利用者の増加が大きな要因の一つと想定される。

■使用船舶、輸送能力及び運航体制

使用船舶	種別・船名	旅客船・ニューじのしま
	総トン数	55t
	主機関馬力	500ps×2基
	航海速力	16.0ノット
	竣工年月日	H13. 3.15
輸送能力	旅客(人)	100人 (最大150:イス席68、座席21、立席61)
	乗用(台)	—
運航体制	乗組員 (内訳)	4人 (船長・機関長・甲板員・機関員)
	船員	正職員7名、臨時船員3名

■地島航路の旅客輸送人数・自動車航送台数の推移



出典：市統計書をもとに算出。

注) 旅客輸送人数は小児は0.5人として算出している。(以下、同じ。)

年度	旅客輸送人数(人)	車両航送台数(台)
H13	79,366	
H14	82,857	
H15	76,113	
H16	77,602	
H17	71,235	
H18	71,881	
H19	73,991	
H20	67,373	
H21	67,089	
H22	65,729	
H23	64,675	
H24	61,921	106
H25	62,384	171
H26	62,864	183
H27	68,353	249
H28	70,608	230
H29	68,766	208

(4) 便別、曜日別、月別の旅客輸送状況（平成 29 年度）

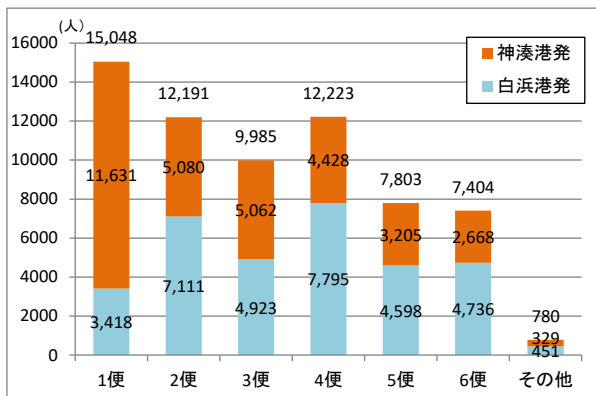
平成 29 年度の旅客輸送人数を便別にみると、第 1 便が約 15,000 人と最も多く、第 2 便～第 4 便は概ね 10,000 人～12,000 人である。第 5 便～第 6 便は 7,000 人台と少なくなる。

第 1 便は神湊港発の利用者の方が多く、77%を占めているが、第 2 便以降は白浜港発が多く、約 50%～64%を占めている。これはアンケート結果による島民及び島外利用者の移動パターンと合致している。

土曜日の利用者が平日の約 1.4 倍～1.5 倍にのぼり、地島島民の外出のほか、島外からの来訪者が多く利用しているものと想定される。

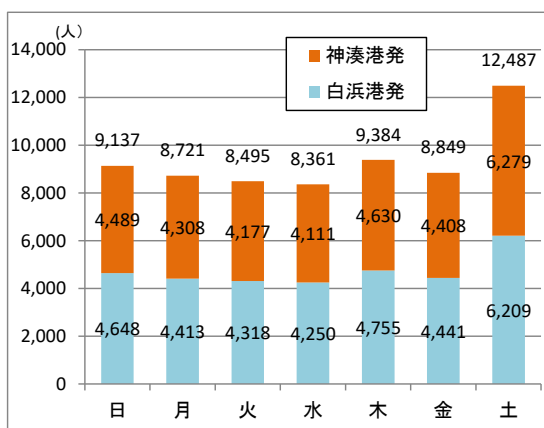
月別では、椿まつりがあり臨時便も運航する 3 月が最も多く、次いで 8 月、5 月となっており、行楽のシーズンや夏休み、春休みと対応している。

■便別の出発港別の旅客輸送人数（平成 29 年度）

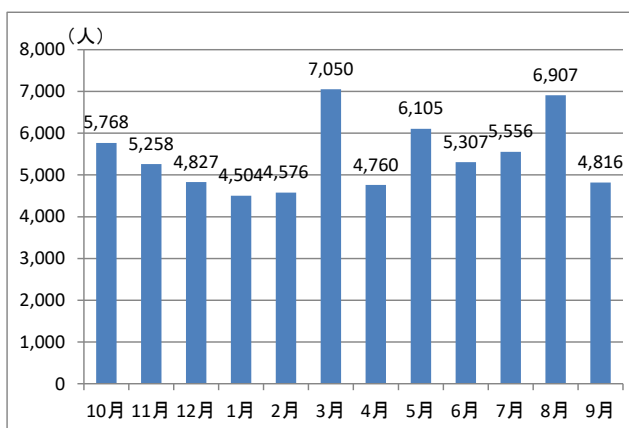


注) 平成 29 年度 (H28 年 10 月～H29 年 9 月)

■曜日別の旅客輸送人数（平成 29 年度）



■月別の旅客輸送人数（平成 29 年度）



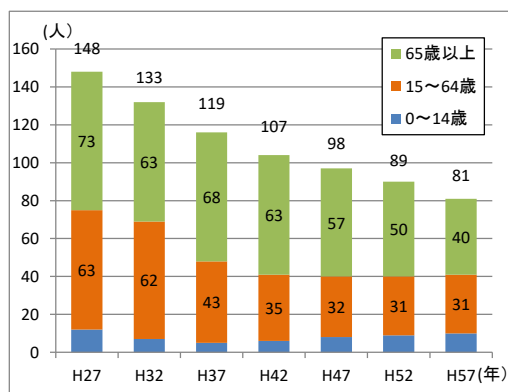
(5) 将来需要予測

平成 27 年国勢調査人口を基準に、国立社会保障・人口問題研究所推計の前提条件に基づきコーホート要因法により、地島の将来人口を予測すると、平成 32 年で 132 人、平成 37 年で 116 人、平成 42 年では 104 人、22 年後の平成 52 年で 90 人となる。

将来人口予測をもとに、アンケート調査で把握した利用頻度を利用して島民の航路利用の将来需要を予測すると、平成 27 年予測値と比較すると、平成 37 年に約 29%の減少、平成 47 年に約 40%の減少と予測される。

趨勢延長的な地島の将来人口予測を基にした航路の将来利用者数の予測では、今後、継続的に島民利用者数は減少していくものと見込まれる。一方、これまで地島の人口は継続して減少してきたが、航路の利用者数は平成 24 年度を底に増加し 7 万人程度で推移しており、島民利用者の

■大島の将来予測人口



出典：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。

減少を島外利用者の増加が補ってきたものと考えられる。経営シミュレーションは、今後の地域づくりの取組みを前提に、航路利用者を現状維持とみて実施することが適切だと考えられる。

(6) 航路診断結果

	航路診断の結果
安定性・安全性分析	<p>(現状)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在就航しているニューじのしまは、平成 13 年 3 月竣工で、船齢は 18 年である。現時点で差し迫った状況ではないが、老朽化対策の検討を始めるべき時期である。 ・平成 29 年度の就航率は 99%を超えており、安定的な運航が行われている。 ・住民の高齢化が進展しているのに対して、ニューじのしまはバリアフリー未対応であり、乗降のしやすさについての島民の改善意向は高い。 <p>【診断結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ ニューじのしまがバリアフリーに対応していないこと、数年で船齢 20 年を迎えることから、船舶のリプレイスも対応策の一つとなるが、今後の利用者の減少等も考慮して、現船の利活用、さらには大島航路との一体的運営など、今後の経営的状況も視野に入れた検討を行う必要がある。
成長性分析	<p>(現状)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地島の人口は平成 22 年からの 7 年間で約 17%減少しており、減少傾向はやや緩やかになったものの、長期的な人口減少傾向は継続している。 ・地島航路の旅客輸送人数は、長期間にわたって減少傾向が続いていたが、平成 24 年度を底に 6 万 2 千人程度で横ばいで推移していた。近年、島内における公共事業の増加に伴う島外からの利用者の増加が大きな要因となって 7 万人程度で推移しているが短期的な動きであると考えられる。 ・人口減少が続く中で、旅客輸送人数がほぼ維持できているのは、釣り客や漁業に関わる体験・交流等の取組みへの来訪者等、島外からの利用者が増加しているものと考えられる。 ・片道運航 1 回当たりの旅客輸送人数は、平均 15.1 人/片道回で、輸送人数が 10 人/片道回以下の割合は 41.2%である。 ・地島の人口は、平成 27 年値に比べて、平成 37 年には 29%減少、平成 47 年には 40%減少と予測される。近年の推移の趨勢延長では地島航路の旅客輸送人数はほぼ横ばいと予測される。旅客輸送人数の横ばいを維持するためには、島民利用者の減少を補い得る島外からの利用者の増加を一層図ることが求められ、体験・交流等による地域活性化の取組みを進めていくことが前提となる。 <p>【診断結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 地島航路の旅客輸送人数を維持していくためには、地島島民による利用の減少を島外利用者の増加で補っていく必要があり、そのための地島島民や航路事業者である宗像市の取組みが重要となる。
利用者ニーズ分析	<p>(現状)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ダイヤの見直し、釣り客等の荷物スペースの確保、船の乗降のしやすさ(バリアフリー化)、神湊港での公共交通機関への乗継の円滑化、神湊港における駐車場の確保を求めるニーズが高い。 <p>【診断結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 荷物スペースの確保やバリアフリー化は進める必要があるが、船舶のリプレイスに関わる課題であり、総合的な観点から検討すべきである。 ➢ 公共交通への円滑な乗継、駐車場の確保は改善に向けた検討や関係課に働きかけを行う。

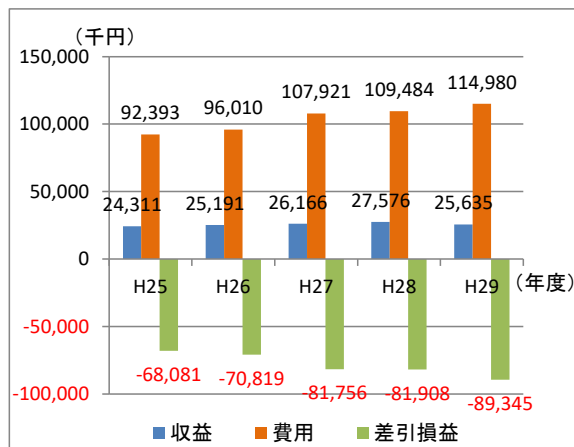
5. 経営診断

(1) 地島航路の収支状況

地島航路は、平成 29 年度では、収益約 26 百万円、費用約 115 百万円で、約 89 百万円の純損失となっている。最近の 5 年間では、収益はほぼ横ばいで推移しているが、費用が継続的に大きく増加している結果、差引損益では、純損失は平成 25 年度より約 31%、約 21 百万円増加している。

収支率は、低下傾向にあり、平成 25 年度の 26.3%から平成 29 年度には 22.3%に低下している。

■地島航路の収支の推移



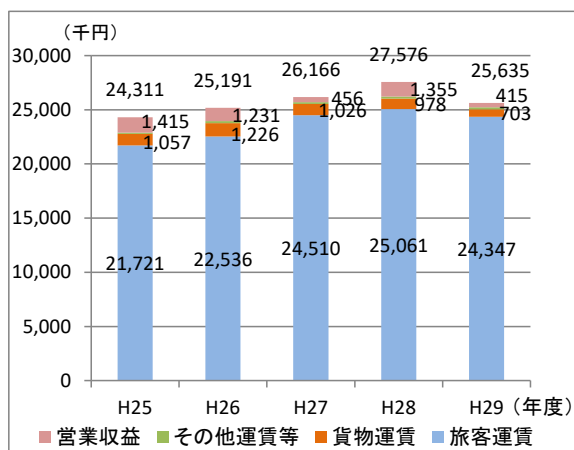
出典：市資料（航路監査資料）（以下、同じ。）

(2) 地島航路の収益の状況

収益の大部分は旅客運賃が占めており、平成 29 年度では、旅客運賃の収益全体に対する割合は 95.0%となっている。

旅客運賃は、平成 25 年度から平成 28 年度にかけて増加傾向で推移している。その主な要因としては、平成 26 年 4 月の消費税の改定、平成 27 年度、28 年度の地島での公共工事の実施による工事関係の利用者の増加があげられる。平成 29 年度には公共工事も完了し、工事関係の利用者の減少に伴い、旅客運賃は減少している。

■地島航路の収益の推移



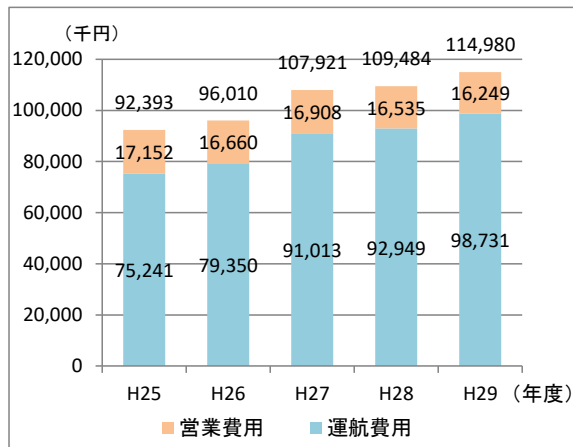
(3) 地島航路の費用の状況

費用は、平成 29 年度に約 115 百万円であり、平成 25 年度に比して、約 23 百万円、約 24%増加している。平成 25 年度～29 年度の収益の増加約 5%に対して、費用の増加は約 24%に及び、損益は大きく悪化している。

費用全体に占める割合は、平成 29 年度では、変動経費にあたる運航費用は 85.9%、固定費にあたる営業費用は 14.1%となっている。

この 5 年間で、運航費用の増加と営業費用の減少が続いたことから、営業費用の割合は平成 29 年度には 14.1%と、平成 25 年度から 4.5 ポイント減少している。

■営業経費と運航費用の推移

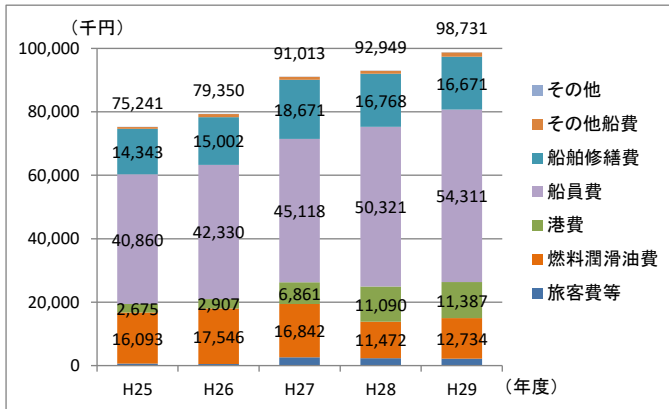


① 運航費用

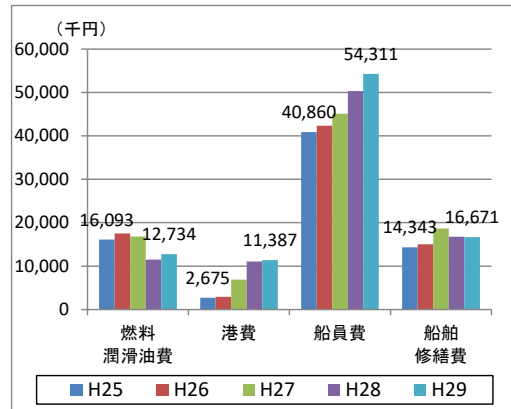
運航費用のうちで大きなウェイトを占めているのは、船員費（平成 29 年度で運航費用全体の 55.0%）、船舶修繕費（16.9%）、燃料潤滑油費（12.9%）、港費（11.5%）である。

船員費は平成 25 年度から増加が続いており、運航費用の増加の主な要因になっている。船員費増加の主な要因は、安定的な運航体制を確保するための船員（正職員）の増員である。

■地島航路の運航費用の推移



■運航費用の主要項目の推移



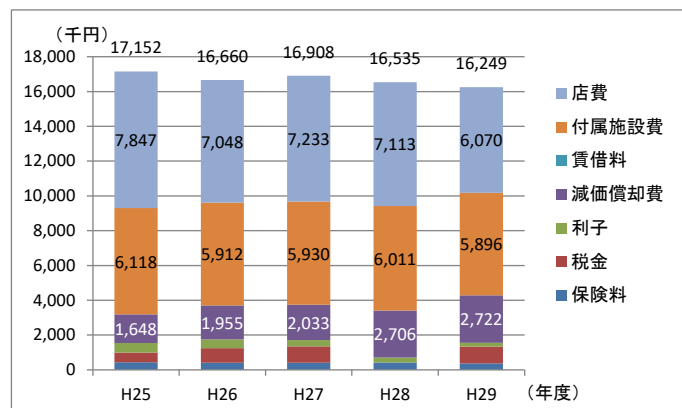
② 営業費用

営業費用は、金額でも、費用に占める比率でも、平成 25 年度以降減少が続いている。営業費用のうちで大きなウェイトを占めているのは、店費（平成 29 年度で営業費用全体の 37.4%）、航路付属施設費（同、36.3%）、減価償却費（同、16.8%）であり、これら 3 項目で 90%を占めている。

店費は、平成 25 年度以降、人件費の削減を中心に、事務用品など細々としたものの削減などの取り組みが進められ、営業費用に占める割合は平成 25 年度の 45.8%から約 8 ポイント減少している。

航路付属施設費、減価償却費は、施設整備や船舶建造に伴い不可避免的に発生する経費である。

■地島航路の営業費用の推移



(4) 経営診断結果

経営診断の結果	
収支状況のまとめ	<p>○本航路は、収益を大幅に上回る費用が発生し、経常的な赤字（純損失）となっている。最近の5年間に赤字幅が拡大し、収支率は約22%まで低下している。</p> <p>○赤字の離島航路として、国、福岡県からの補助金に加え、宗像市の一般会計からの支出に依存した収支構造となっている。</p> <p>○収益については、島の人口は減少傾向が続いているものの、航路の利用客は平成25年度からは横ばいとなり、平成27年度～29年度は高水準で推移している。島民の利用者の減少を公共工事関係者や釣り客等の島外利用者の増加が補っているものと考えられる。</p> <p>○費用については、運航に伴って不可避免的に生じる変動経費としての運航費用及び施設や体制を維持するために固定的に発生する営業費用から構成されており、航路単独の取組みでは大幅な削減は難しいと考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none">・運航費用は継続的に増加しているのに対して、営業費用は継続的に縮減が図られている。・運航費用増加の最大の要因は船員費の増加であるが、船員の勤務状況の適正化を図るための船員体制の整備を図ったためであり、やむを得ないものと考えられる。・燃料費は、近年の石油価格が低位で推移していることから減少傾向にあるが、石油価格の動向に影響され、増加する可能性がある。
総合所見	<ul style="list-style-type: none">➢ 現在の収支状況からみて公的支援依存からの脱却は非常に困難と考えられるが、航路改善策の実施により、赤字（純損失）額の縮小の可能性はあると考えられる。その場合、航路単独の取組みでは限界があると考えられ、大島航路も含めて取組みを検討することが必要である。➢ 島民の利用促進はもとより、地島における漁業を生かした観光・交流事業の拡充などにより、安定的な島外利用客の増加・維持を図ることが求められる。➢ 大島航路とあわせて使用船舶の更新、運航体制の見直しなどにより、変動経費にあたる運航費用の削減を行うとともに、固定的な側面が強い営業費用についても引き続き低位な水準の維持に努めるべきと考えられる。

6. 航路改善方策

航路改善方策の検討は、地島航路の地区住民等の意向調査、航路診断及び経営診断により明らかになった課題や就航船舶のニューじのしまの老朽化の課題に対応していくのみならず、平成 27 年 2 月策定の大島航路改善計画において示された将来にわたる持続可能な航路運営のために、大島・地島航路の再編・一体的運営の検討にも対応していく必要がある。

航路改善方策の検討は、まず航路改善方策検討の根幹となる航路再編・船舶リプレイスのあり方が経営面に与える影響の検討を行い、その結果を踏まえて、航路改善方策を検討する。

6-1. 航路再編・船舶リプレイスの経営面への影響の検討

大島航路及び地島航路を合わせた宗像市の渡船事業全体を対象に、航路再編と船舶リプレイス（新船建造）を組み合わせた複数のケースを設定し、航路再編・船舶リプレイスが航路経営にどのような影響を与えるかを事業収支シミュレーションにより明らかにする。

(1) 事業収支シミュレーションの考え方

① 事業収支シミュレーションのケース設定の考え方

収支シミュレーションは、次のようなケースを設定する。

- 航路再編は行わず、船舶のリプレイスを行うケース
- 航路再編を行い、現行船舶を継続利用するケース
- 航路再編を行い、新船建造を行うケース

② 収支シミュレーションの前提とする航路再編の姿

- 一層、効率的な航路運営を行うために、大島航路と地島航路を合わせた現在の 3 隻体制での運営を 2 隻体制（フェリーと旅客船）での航路運営とする。
- 2 隻体制を効率的に運用して、大島・地島両島の生活航路を維持するとともに、観光客の需要にも対応していける航路・寄港地、便数・ダイヤなどを設定する。
 - 航路・寄港地は基本的に現行を踏襲し、遠回りになり生活航路の利便性を大きく損なうことはない運航ルートとする。
 - 便数は、平日は大島航路 6 便（フェリー）、地島航路 5 便（旅客船）とし、各 1 便減とする。土日祝日は、地島航路の旅客船の運航を大島まで延長し、観光客等に対応する。土日祝日の大島航路は合計 10 便とする。
- ニューじのしまの老朽化対策は、2 隻体制で効率的に運営していける旅客船の新船建造という課題として捉える。

③ 共通の設定条件

- シミュレーションの期間は、航路再編実施後 20 年間（平成 33 年度～52 年度）とする。
- 本シミュレーションの目的は、航路再編・船舶リプレイスの有無・内容により、宗像市航路運営に与える影響を明らかにすることにあることから、収益・費用の設定は、航路再編・船舶リプレイスに直接大きな影響がある事項についてケースごとに設定し、その他の事項は各ケース共通とする。

(2) 事業収支シミュレーションのケース

収支シミュレーションは、以下の5ケースを想定するが、ケース③は現実的にはあり得ない設定であるのでシミュレーションは行わない。

■収支シミュレーションのケースの概要

ケース名		ケース①	ケース②	ケース③	ケース④	ケース⑤
航路 再編	航路・減便	—	○	—	○	○
	船舶数	3隻	3隻	2隻	2隻	2隻
船舶	リプレイス	○	○	○	—	○
	大規模改修	○	○	—	○	—
ケースの概要		<ul style="list-style-type: none"> ・航路、便数は現行維持、地島航路の旅客船のみリプレイス ・他ケースとの比較のため損益計算は両航路を合算 	<ul style="list-style-type: none"> ・航路再編は行うが、3隻体制は維持し、地島航路旅客船のみリプレイス 	<ul style="list-style-type: none"> ・航路、便数は現行維持、2隻体制とし、旅客船はニューじのしま、しおかぜに代わる新船(旅客定員160人規模)を建造 	<ul style="list-style-type: none"> ・航路再編のみを行い、2隻体制とし、旅客船は現行船舶を継続利用 	<ul style="list-style-type: none"> ・航路再編を行い、2隻体制とし、旅客船は航路再編に対応できる船舶を建造
就航船舶		<ul style="list-style-type: none"> ・地島航路就航の旅客船をリプレイス ・旅客船しおかぜを大規模修繕(H40年度) 	<ul style="list-style-type: none"> ・地島航路就航の旅客船をリプレイス ・旅客船しおかぜを大規模修繕(H40年度) 	<ul style="list-style-type: none"> ・現行の旅客船2隻に代わる旅客船(160人規模)を建造 	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客船1隻(ニューじのしま)を減船 ・旅客船はしおかぜを継続利用、大規模修繕(H40年度) 	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客船1隻を減船、再編後の航路に対応できる旅客船1隻を建造
		<ul style="list-style-type: none"> ・フェリー(おおしま) ・旅客船(しおかぜ) ・旅客船(新船80人規模) 	<ul style="list-style-type: none"> ・フェリー(おおしま) ・旅客船(しおかぜ) ・旅客船(新船80人規模) 	<ul style="list-style-type: none"> ・フェリー(おおしま) ・旅客船(新船160人規模) 	<ul style="list-style-type: none"> ・フェリー(おおしま) ・旅客船(しおかぜ) 	<ul style="list-style-type: none"> ・フェリー(おおしま) ・旅客船(新船160人規模) 新船就航まではしおかぜ
新船	総トン数	35t	35t	75t	—	75t
	旅客定員	80人	80人	160人	—	160人
	主機	750Kw未滿	750Kw未滿	750Kw未滿	—	750Kw未滿
備考		ケース①及び②は、船舶については全く同じで、航路再編(航路変更・減便)の有無の差異のみ		地島航路に160人規模の新船、大島航路にフェリーのみが就航することとなり現実的にはあり得ない		

(3) 事業収支シミュレーションの前提条件

① 収益及び費用の設定条件

■収益・費用の設定条件

	ケース①	ケース②	ケース④	ケース⑤
航路再編	—	○	○	○
船舶数	3隻	3隻	2隻	2隻
リプレイス	○	○	—	○
大規模修繕	○	○	○	—
収益				
旅客運賃	・平成 29 年度値(期間一定)			
自動車運送運賃	・平成 29 年度値(期間一定)			
その他収入	・平成 29 年度値(期間一定) ※少額の多くの収入項目の合計			
費用 (運航費用)				
旅客費等	・平成 29 年度値(期間一定) ※取扱い等に係る少額の多くの支出項目の合計			
燃料潤滑油費	・単価を期間調整(5年間の平均単価)、船舶により、燃費(運航 1km あたり)を設定 ・リプレイス船は規模、省エネ効果を加味して設定(35t:ニューじのしまの 5%減、75t:増減無) ・再編の場合は、運航距離に応じて算出			
港費	・平成 29 年度値(期間一定) ※少額で影響が小さい			
船員費	・平成 29 年度値	・平成 29 年度値	・船員 1 人分を加算	・平成 29 年度値
	※平成 29 年度値(期間一定)を基本とし、航路再編の場合は 2 隻体制移行に伴う業務効率化を考慮して船員費(3,420 千円/年)を減額。ケース④は船内切符販売対応により船員 1 名分の人件費(8,200 千円/年)を加算。			
船舶修繕費	・船舶ごとに、船齢による一般的な修繕費を予測 ・しおかぜは大規模修繕を見込むが、資産勘定のため、修繕費ではなく減価償却費で計上			
その他	・平成 29 年度値(期間一定) ※その他の運航経費、少額で影響が小さい			
費用 (営業費用)				
保険料	・平成 29 年度値(期間一定) ※少額で影響が小さい			
税金	・平成 26~29 年度の平均値(期間一定) ※年度による変化が大きい、少額で影響が小さい (消費税 8%:平成 26 年 4 月~)			
利子	・既存船舶(フェリー)に係る起債の利子は、起債償還一覧にしたがって計上、リプレイス(新船建造)の資金調達(起債)方法により利子を計上、大規模修繕の利子は計上しない ・施設に関する利子は極めて少額(10 万円未満)であるため計上しない			
減価償却費	・施設に関する減価償却費は、平成 29 年度値(期間一定) とする			
	・リプレイス、大規模修繕に係る減価償却費を計上	・リプレイス、大規模修繕に係る減価償却費を計上	・大規模修繕に係る減価償却費を計上	・リプレイスに係る減価償却費を計上
賃借料 (雇船料)	—	—	・船舶(フェリー、旅客船)の検査時の備船料を計上 ・ケース④は大規模修繕時の備船料を計上(旅客船、15 日間、日@35 千円、@20 千円)	
航路付属施設費等	・平成 29 年度値(期間一定) ※想定される航路再編等には影響されない			
店費	・平成 29 年度値(期間一定) を基本とし、航路再編の場合は 2 隻体制移行に伴う業務効率化を考慮して人件費(2,000 千円/年)を減額			
建造費				
総取得価額	・2 億 3 千万円	・2 億 3 千万円	—	・3 億 9 千万円

② リプレイス（新船建造）の場合の共通の前提条件

■リプレイスの場合の前提条件（共通）

	概 要
リプレイス船の就航時期	<ul style="list-style-type: none"> ・新船Aはニューじのしまのリプレイス船として平成 33 年度建造、平成 34 年度就航、新船Bはしおかぜを含むリプレイス船として平成 35 年度建造、平成 36 年度就航（現在の渡船関連の起債償還状況を考慮）と設定 ・建造費の調達は、前年度に一括して実施されるものと想定
建造費の調達	<ul style="list-style-type: none"> ・離島航路構造改革補助金（効率化船舶への代替建造）を活用（10%） ・交通事業債：総取得価額の 45%、過疎債：同 45% ・交通事業債及び過疎債：借入期間：12 年、元利均等返済（据置 1 年）、貸付金利 1.0%（最近は 1.0%未満の水準にある） ※過疎債は 70%の交付税措置がある。
減価償却費	<ul style="list-style-type: none"> ・残存簿価 1 円、耐用年数 9 年の定額償却（軽合金製船舶の耐用年数） ・建造に係る国庫補助金及び過疎債の交付税措置分は控除して算出

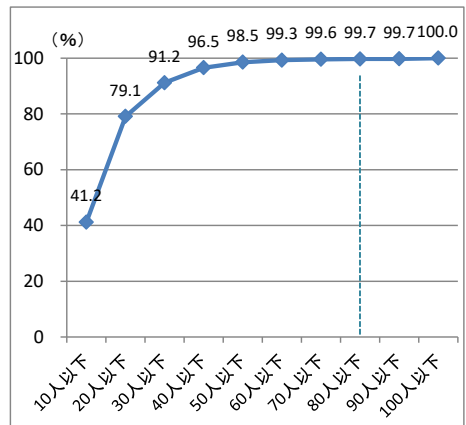
(4) 事業収支シミュレーションにおけるリプレイス船の規模の検討

① 地島航路を念頭に行う船舶リプレイス

平成 29 年度の輸送実績により、地島航路の旅客輸送人数別の片道運航回数をピーク時の輸送力検証の観点からみると、旅客輸送人数別の累計割合は、60 人以下は割合では 99.3%を占めるが、60 人を超える運航回数は 32 回にのぼる。80 人以下でみると 99.7%で 80 人を超える運航回数は 14 回となる。

乗船できない状況をできるだけ少なくする必要があるとの観点から、シミュレーションにおけるリプレイス船の旅客定員は 80 人とする。

■地島航路の旅客輸送人数別の計割合



出典：市（交通対策課）資料（以下、同じ。）

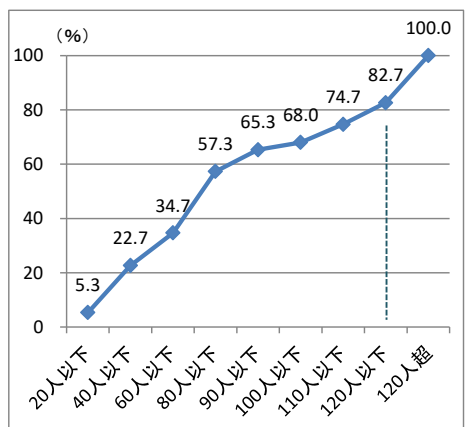
② 両航路共通の旅客船としての船舶リプレイス

土日祝日の旅客船の運航は、神湊港から地島を経て大島港に至る航路であり、神湊港～地島の間は、地島の島民や来訪者に加え、大島への観光客等が利用することとなる。大島への運航は、従来は旅客船しおかぜが臨時便として担っていた役割に対応するものとなる。

大島航路においてしおかぜが臨時便として運航されたのは平成 29 年度で 75 回あり、旅客輸送人数別にみると、120 人以下で全体の約 83%を占める。

平成 30 年度就航の新しいフェリーおおしまは旅客輸送人数は 34 人増加しており、地島への輸送力を 80 人とする、旅客定員 160 人の旅客船で運航すれば、地島への輸送力を確保したうえで、大島への臨時便の運航回数の 80%程度には対応できるといえる。

■大島航路のしおかぜによる旅客輸送人数別の累計割合



旅客船は従来の地島航路への就航が主であり、泊港への入出港、主機の能力等を勘案し、シミュレーションにおける両航路共通の旅客船としての規模は、旅客定員 160 人とする。

(5) 事業収支シミュレーションの結果

航路再編の有無、船舶のリプレースの有無の組合せにより行った事業収支シミュレーションの結果は以下のとおりである。

※ケース③は現実的にあり得ない設定であるのでシミュレーションは行っていない。

■シミュレーションのケース

		ケース①	ケース②	ケース④	ケース⑤
航路再編	航路・減便	—	○	○	○
	減船	—	—	○	○
船舶	リプレース	○(リプレースA)	○(リプレースA)	—	○(リプレースB)
	大規模改修	○(しおかぜ)	○(しおかぜ)	○(しおかぜ)	—

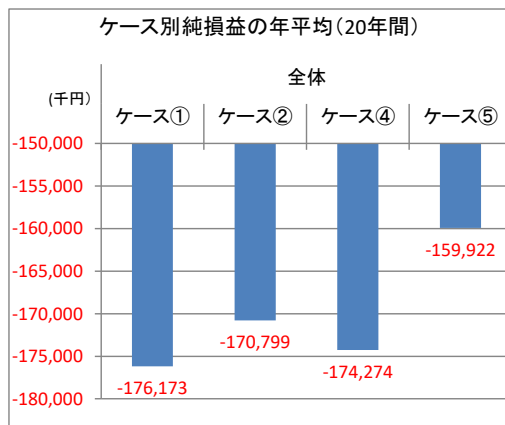
○事業収支シミュレーションの結果は、平成33年度からの20年間では、航路再編と適切なリプレースを行うケース⑤が平均年約160百万円の純損失で、シミュレーションのケースの中では最も純損失が少ないという結果となった。

○ケース別の特徴

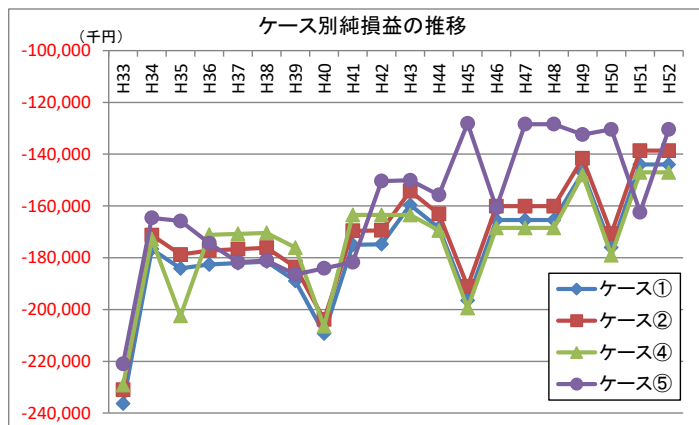
- ケース①とケース②は、どちらも3隻体制でニューじのしまのリプレースとしおかぜの大規模修繕を行うもので、3隻の船舶に係る減価償却費と修繕費の負担が大きい。両者の差は、航路再編に伴う減便等による燃料潤滑油費の差によるもので、3隻体制を維持したままでは、減便等航路再編の効果は限定的である。
- ケース④は2隻体制で減便等の航路再編を行っているが、船舶のリプレースを行わない代わりに大規模修繕が必要となること、燃費が悪いしおかぜが地島航路に就航するため燃料潤滑油費の負担が大きいこと、しおかぜが地島航路に就航することに伴う船員の増員が必要なことなどにより、航路再編の効果が打ち消される結果となっている。
- ケース⑤は2隻体制とすることにより船舶修繕費と減価償却費の負担を軽減するとともに、適切な規模の船舶へのリプレースを行うことにより、減便、減船の効果やリプレースによる省エネ効果を生かして燃料潤滑油費の削減を図ることができている。さらに、2隻体制移行に伴う業務効率化による船員費や店費（人件費）の削減効果も現れている。

○船舶に係る減価償却費と船舶修繕費の金額が大きいため、これらの組合せで、毎年度の損益は大きく変化している。

■ケース別純損益の年平均（20年間）



■ケース別純損益の推移



○費用面では、燃料潤滑油費、船舶修繕費、減価償却費及び賃借（傭船）料の影響が大きい。それぞれの動きが各ケースの中で複雑に絡み合っている。

- 燃料潤滑油費は、減便等総運航距離の短縮（航路再編）、船舶リプレイスによる省エネ化、適切な規模の船舶による運航により削減を図ることができる。
 - ・ケース④で燃料潤滑油費が大きくなっているのは、ニューじのしまより大きく燃費の悪いしおかぜにより地島航路を運航することが大きな要因である。
- 船舶修繕費は、老朽化の進展にもよるが、検査・修繕を行うべき船舶数によるところが大きく、3隻体制のケース①、②が相対的に大きい。
- 減価償却費は、船舶のリプレイス（建造）や大規模修繕に伴い発生するため、減価償却がまだ終わっていないフェリー、船舶の建造、大修繕を行う旅客船の合計3隻があるケース①、②が相対的に大きい。
- 航路再編による2隻体制（ケース④、⑤）のデメリットとしては、検査時等に傭船が必要となり賃借料が発生することにある。また、2隻体制での大規模修繕の際は長期になるため、賃借（傭船）料も大きくなる。

■事業収支シミュレーション結果（20年間累計）

		ケース①	ケース②	ケース④	ケース⑤
		航路再編なし 3隻体制 船舶リプレイスあり (大規模改修あり)	航路再編あり 3隻体制 船舶リプレイスあり (大規模改修あり)	航路再編あり 2隻体制 船舶リプレイスなし (大規模改修あり)	航路再編あり 2隻体制 船舶リプレイスあり
		(千円)			
収益	収益計	4,404,960	4,404,960	4,404,960	4,404,960
費用	燃料潤滑油費	866,898	759,422	905,893	796,785
	船員費	3,148,020	3,148,020	3,243,620	3,079,620
	船舶修繕費	915,400	915,400	756,000	718,000
	その他運航費用	671,600	671,600	671,600	671,600
	利子	20,007	20,007	7,381	32,300
	減価償却費	626,841	626,841	492,291	500,441
	賃借（傭船）料	0	0	174,000	165,000
	その他営業費用	1,679,660	1,679,660	1,639,660	1,639,660
	費用計	7,928,426	7,820,950	7,890,445	7,603,406
純損益（20年累計）		-3,523,466	-3,415,990	-3,485,485	-3,198,446
純損益年平均（20年）		-176,173	-170,799	-174,274	-159,922

(参考) 大島・地島航路の合算事業収支

事業収支シミュレーションの結果を評価する参考として、大島航路と地島航路の事業収支(損益計算)を単純に合算したものを示す。但し、平成29年度値を基本とするとシミュレーション結果との確かな比較ができない項目について、燃料潤滑油費は単価の期間補正、変動の大きな消費税は消費税8%後の4年間平均への補正を行っている。

また、フェリーおおしまが新船に切り替わっていること、しおかぜの減価償却負担がほぼ終了していることなど、長期間の事業収支シミュレーションとは状況が大きく異なっている部分もあり、それらに留意する必要がある。

■大島・地島航路 合算事業収支

(単位:千円)

項目	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	調整H29年度
収益						
旅客運賃	130,974	126,923	131,230	135,310	152,465	152,465
自動車航送運賃	41,219	42,342	45,251	42,050	53,824	53,824
その他収入	15,225	14,765	13,590	14,189	13,959	13,959
収益計	187,418	184,030	190,071	191,550	220,248	220,248
費用						
旅客費等	2,509	2,188	6,574	6,338	6,151	6,151
燃料潤滑油費	48,711	52,433	47,669	34,071	38,707	45,520
おおしま				17,176	20,631	24,262
しおかぜ				5,423	5,343	6,283
地島航路(ニューじのしま等)	16,093	17,546	16,842	11,472	12,734	14,975
港費	8,557	9,138	19,496	24,160	25,121	25,121
船員費	127,225	131,608	138,013	146,333	157,401	157,401
船舶修繕費	47,714	53,159	89,349	49,832	36,812	36,812
おおしま				25,705	8,982	8,982
しおかぜ				7,359	11,159	11,159
地島航路(ニューじのしま等)	14,343	15,002	18,671	16,768	16,671	16,671
その他	1,662	2,975	1,911	1,951	2,308	2,308
運航費用計	236,378	251,501	303,011	262,686	266,500	273,312
保険料	1,498	1,405	1,401	1,369	1,376	1,376
税金	5,695	6,620	7,940	6,475	11,713	8,187
利子	2,464	2,347	2,027	1,701	1,461	1,461
おおしま	0	0	0	0	0	0
しおかぜ	1,917	1,846	1,658	1,421	1,240	1,240
地島航路(しおかぜ分担)	548	418	292	211	159	159
その他(施設)	0	83	77	70	61	61
減価償却費	19,995	20,601	20,599	20,601	20,601	20,601
おおしま	0	0	0	0	0	0
しおかぜ	19,217	19,217	19,217	19,217	19,217	19,217
その他(施設)	778	1,384	1,381	1,383	1,384	1,384
賃借(用船)料	0	0	0	0	0	0
航路付属施設費等	26,391	27,179	29,859	30,051	31,690	31,690
店費	47,546	43,085	44,293	42,806	41,346	41,346
営業費用計	103,590	101,237	106,118	103,003	108,187	104,661
費用計	339,968	352,738	409,129	365,689	374,687	377,973
差引純利益	-152,550	-168,707	-219,058	-174,139	-154,439	-157,725

旅客費等 旅客費、手荷物取扱費、小荷物取扱費、自動車航送取扱費、貨物費、郵便・信書便取扱費
 燃料潤滑油費 燃料潤滑油、養缶水費(養缶水費は計上なし)
 港費等 港費、雑費
 その他 運航経費の雑費、船費の船舶備品費、船舶消耗品費、雑費
 航路付属施設費等 賃借料の航路付属施設、航路付属施設費

出典：市資料(航路監査資料)

6-2. 地島航路の航路改善方策

地島航路の旅客輸送人数は、近年島民の減少を島外利用者の増加が補い横ばいで推移しているが、定常的な純損失（赤字）であり公的支援依存型の構造であることには変わりがない。また、島の人口減少とそれに伴う島内利用者の減少は今後とも継続するものと想定され、安定的かつ持続可能な航路運営のためには、島外利用者の維持・増加を図るとともに、効率的な航路運営により費用の削減を図ることが求められている。

航路再編・船舶リプレイスの経営面への影響を明らかにする事業収支シミュレーションでは、島民アンケート結果に反する面はあるが、費用抑制のためには航路再編と減船（2隻体制への移行）、航路再編に対応した適切な船舶リプレイスが合わせて行われることが効果的であることが明らかになった。

地島航路の就航船舶ニューじのしまの老朽化という当面の課題に対応するとともに、大島航路、地島航路の持続的運営を確保するために、大島・地島航路の再編・一体的運営とそれに対応できる船舶へのリプレイスを主軸に、次のような考え方で航路改善方策を実施していく。

【航路改善方策の考え方】

- 大島・地島の両航路の再編、2隻体制への移行により、持続可能な航路運営に向けた経営基盤を強化する。
- 2隻体制への移行に対応して適切な規模の旅客船を建造する。
- 生活航路としての利便性を大きく低下させないよう配慮する。
- 島の観光・交流振興による島外利用者の利用促進と島外利用者の利便性に配慮する。

（1）大島・地島航路の再編・2隻体制への移行

持続可能な航路運営に向けて経営基盤を強化するため、大島・地島の両航路の再編・一体的運営を行い、3隻体制から2隻体制への移行を行う。

■再編後の航路の概要

	概要
航路	大島～地島～神湊
運航区間	①大島港～神湊港（8.5km） ②白浜港～泊港～神湊港（7.5km） ③神湊港～泊港～白浜港～大島港（13.0km）
使用船舶	フェリー「おおしま」 新造旅客船

■再編後の航路



① 大島・地島航路の再編・一体的運営

大島・地島航路の再編・一体的運営を実施するが、大島及び地島の生活移動の利便性を大きく損なうことのないよう、再編後の航路は3通りの運航区間を組み合わせる。

運航区間は、大島港～神湊港の往復、白浜港～泊港～神湊港の往復、大島港～白浜港～泊港～神湊港の往復とする。

大島港～白浜港～泊港～神湊港の運航は、観光客の移動も考慮したものである。地島を経由することで所要時間が伸びるが、神湊～大島間を直行で結ぶフェリーを補完するものとして、また観光客が地島へも寄ることができ、島めぐりが可能となるメリットがある。

② 2隻体制への移行

宗像市の航路はフェリー1隻、旅客船2隻の3隻体制で運営している。3隻体制は、船舶の検査・修繕時に新たな備船を確保する必要がないこと、祭り・イベントや行楽シーズン等で観光客が多い場合に状況にあわせて臨時便を運航できるというメリットがある。一方で、予備船を1隻保有することは、毎年の検査・修繕費や一定の年数経過時に老朽化対応（リプレイス、大規模修繕等）で多額の投資が必要となるなど、大きな費用負担が発生する。

航路再編とあわせて2隻体制に移行することにより、予備船を保有することによる検査・修繕費やリプレイス等の費用を削減するとともに、船員や事務職員の人件費削減も可能となる。大島港から地島を経由して神湊港まで運航することにより、臨時便運航に対応する課題にも対応する。

③ 移行時期

航路再編後の運航ダイヤについては、本計画を受けて検討を行い、確定することになるが、島民アンケート調査や大勢として要望が一致しているニーズについて可能な範囲で対応し、運航ダイヤを確定する。

また、大島・地島島民や島外からの来訪者に、航路再編の概要と新ダイヤについて多様な手段で周知を図る必要がある。

(2) 航路再編に対応した適切な規模の省エネ型新船の建造

現在のニューじのしま、しおかぜの2隻の旅客船に代えて、適切な規模の省エネ型新船1隻を建造し、費用の削減を図る。

① 航路再編に対応した規模の旅客船の建造

現在の2隻の旅客船については、ニューじのしまは地島航路の主船として日に6便運航されており、しおかぜは大島航路の主船フェリーおおしまを補完して日に2便運航されるとともに、繁忙期の大島航路への臨時便としての役割を果たしている。

新たに建造する旅客船は現在の2隻の旅客船の役割を果たしながら、運航費用面でも無理のない規模のものとする必要がある。事業収支シミュレーションで検討したとおり、現在のしおかぜよりも小規模化し、旅客定員160人、総トン数75ト程度の規模とする。

また、地島航路就航時の燃料費負担の増加抑制や法定配備船員数の規定を考慮し、速力は低下するが、主機の出力は現在のニューじのしまと同等の750KW未満とする。

■旅客船の規模及び主機等

	新造旅客船	ニューじのしま	しおかぜ
旅客定員	160 人	100 人	180 人
総トン数	75 トン	55 トン	87 トン
主機出力	750 KW 未満	736 KW	1440 KW
航海速力	14 ノット程度	16 ノット	21 ノット

注) 白浜港～神湊港間の距離 7.5km を単純に航海速力で除した所要時間は、16 ノットの場合は 15.2 分、14 ノットの場合は 17.4 分となり、約 2 分の差となる。

② 省エネ型新船の導入による修繕費と燃料費の運航コストの削減

航路経営の純損失（赤字）の削減を図るためには、大きなウェイトを占める修繕費と燃料費の削減を図ることは不可欠である。現行船舶であるニューじのしまは老朽化に伴い毎年大きな修繕費が発生しているが、新船建造により修繕費の大幅削減が見込まれる。

また、出力を抑えた省エネ型エンジンの導入と大型トリムタブ（航走姿勢の最適化）、球状船首（造波抵抗の減少）、バウスラスター等の省エネ設備等の導入により、燃料費の抑制を図る。

③ 新船の建造時期

新船建造については、平成 35 年度に建造、平成 36 年度の就航が適切である。

なお、新船の船形、船速、船体材質、旅客定員、主機（エンジン）等の基本要目及び建造費用（船価）については、基本設計段階で詳細検討のうえ確定する。

（3）新船建造によるバリアフリー化対応等航路の利便性の向上

航路再編に伴い新しい旅客船を建造することにより、ニューじのしまで課題となっていたバリアフリー化や荷物置き場の確保などに対応し、利用者の利便性の向上を図る。

① バリアフリー対応による利便性の向上

車いす利用者のみならず広く高齢者等が安全・安心に航路を利用できるように、段差の解消、車いすでの乗降や船内移動を可能とするとともに、バリアフリーに対応した多目的トイレやバリアフリー席を設け、船内のバリアフリー化を図る。

② 荷物スペースの確保による乗降時及び船内環境の利便性・快適性の向上

地島島民に対するアンケート調査でも指摘が多かった、釣り客等のクーラーボックスや釣り具、あるいは大きな荷物を置く荷物置き場を乗降等の動線を考慮した適切な場所に確保し、乗降時や船内の環境の利便性・快適性の向上を図る。

（4）大島・地島の観光・交流振興の取組みによる島外利用者の利用促進

大島・地島島民の人口減少が継続すると見込まれる中、これまでより一層島外からの利用者の増加を図ることが重要となる。このため、大島・地島島民や地域活性化の取組み団体・観光関係事業者が中心となり、宗像観光協会等の関係機関や宗像市と連携し、次のような取組みを進めていく必要がある。

① 関係者が連携した取組み検討の体制づくり

大島、地島においては、元気な島づくり事業推進協議会などにより、観光・交流事業を中心に振興事業が実施されている。

航路再編を契機に、大島、地島での地域活性化に取り組む団体や観光関係事業者と航路事業者、さらには宗像観光協会が情報を共有し、市の参画も得て、連携した取組み実施の検討を行うための体制の充実が求められる。

② イベントや交流体験事業のプログラムの充実

大島においては、宗像・沖ノ島と関連遺産群の世界遺産登録を活かした集客を促進するとともに、漁業を活かした体験交流や新鮮な魚介類の食事などの魅力を打ち出したプログラムの充実を図る必要がある。

地島においては、航路再編により大島と地島が直接つながり、土日祝日には「島めぐり」が可能になったことを活かし、大島への観光客を地島へ誘客し、まずは航路の次の便までの短時間滞在を楽しんでもらえるプログラムを開発することが重要である。例えば、次の便まで1時間余りの時間で地島特産の魚介類などの特産品を楽しみながら買える機会を提供することなどが想定される。

そのような取組みに呼応して、航路事業者も参画し、プログラム、食事、航路をセットにしたパッケージツアーや観光ルートの造成を行い、情報発信を行うことや「島めぐり」に対応した運賃設定や企画切符の作成等の検討が求められる。

③ 大島・地島の魅力、楽しみ方、移動手段についての情報発信の充実

大島、地島の観光・交流については、宗像市・宗像観光協会の「宗像観光ガイド 大島・地島エリア」で多様な情報が提供されているが、大島や地島の魅力や楽しみ方をより強く訴求していくためには、次のような情報発信を充実していく必要がある。

○イベントや体験・交流プログラムの情報発信

宗像観光ガイドでは、観光地等についての情報が提供されているが、大島や地島の魅力、楽しみ方を一層伝えるために、イベントや体験・交流プログラムの充実とともに、その情報発信の充実を目指す。

○市ホームページの渡船の時刻表、料金のページから観光・交流情報へのリンク

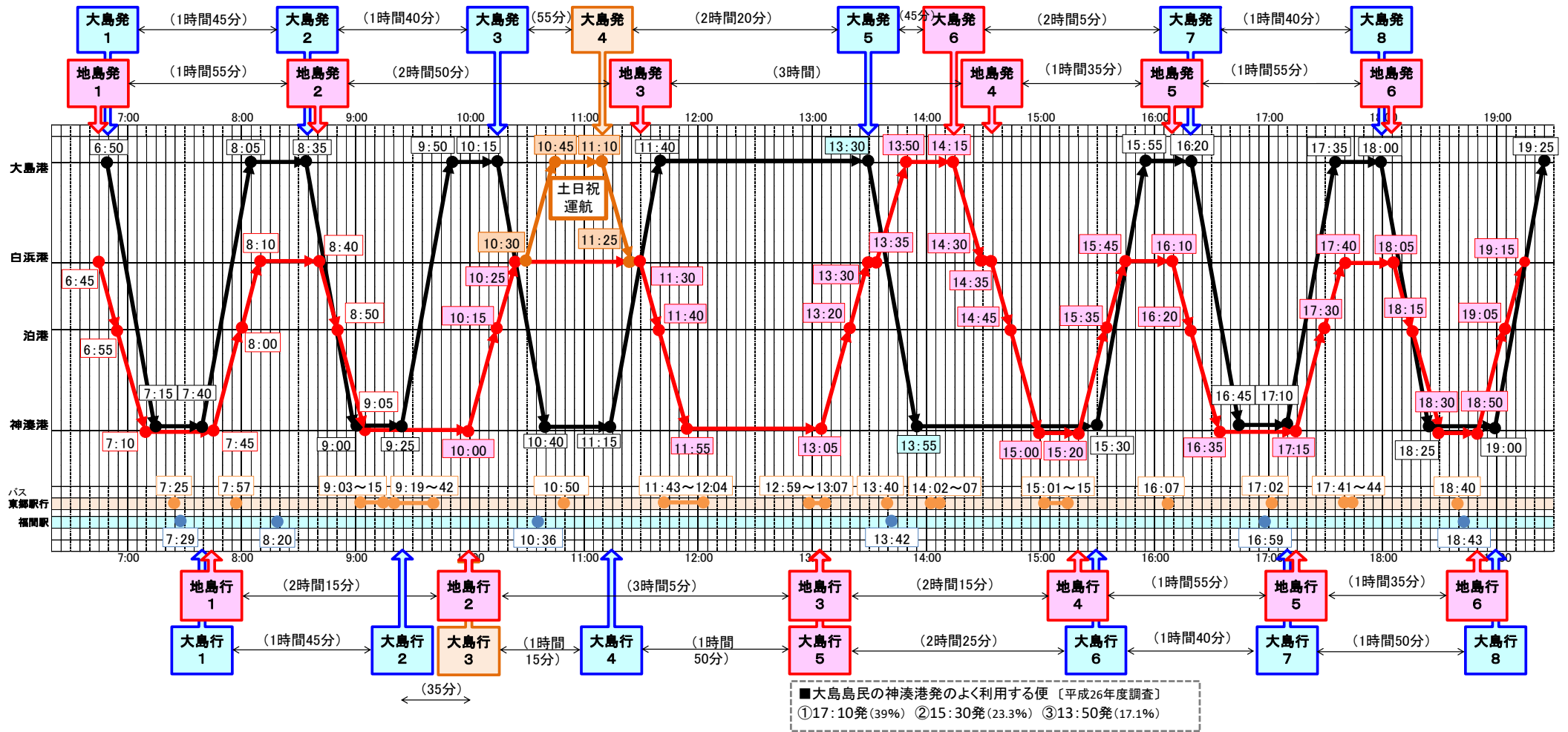
観光・交流情報のページから渡船の時刻表、料金のページへのリンクは張られているが、逆方向のリンクはないので、渡船のページから観光・交流情報へのリンクを張り、情報発信力を強化する。

○神湊港渡船ターミナルや船内での情報発信

観光・交流での来訪者はリピーター客も多いため、神湊港渡船ターミナルや大島港渡船ターミナル、船内を重要な情報発信拠点と捉え、大島、地島の観光・交流情報の発信の充実を図る。

特に、航路再編によって「島めぐり」が可能となったことから、大島への観光客が行き帰りに地島に訪れてもらえるよう、短時間でも楽しめる観光メニューについての情報発信をターミナルや船内で行うことを検討する。

資料2「運航ダイヤ(本審議会合意)」 <通常時>

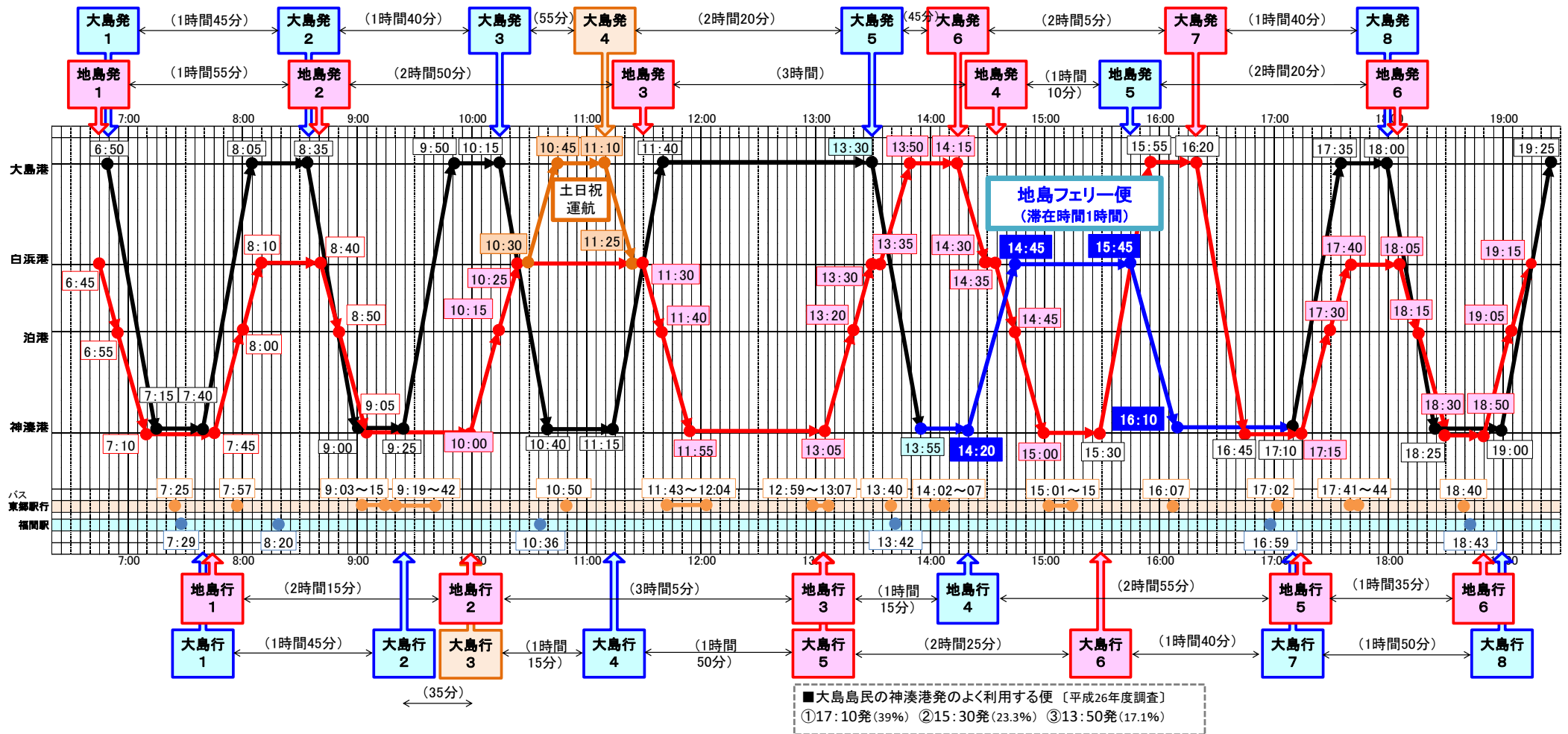


<特記事項>

- 【便数の確保】**
大島 7~8便/日
(うち、地島経由 1~2)
地島 6便/日
- 【午後便の見直し】**
◎島民から多くの要望をいただいた神湊15:30発便の確保
◎大島発13:30、14:15(地島経由)の便を設定し、島民・島外者の双方利用ニーズに出来る限り対応。
- 【新航路(神湊~地島~大島)の設定】**
神湊10:00発 便
◎土日祝日は全て運航
神湊13:05発 便
◎通常ダイヤとして毎日運航
※島間の往来を可能とし魅力向上による集客アップを目指す
- 【バス接続への配慮】**
◎午後時間帯のバス接続について最大限配慮。
- 【安全運航の確保】**
◎入出航時の間隔を最低10分確保

資料2「運航ダイヤ(本審議会合意)」 <地島フェリー便、第2・4水曜日>

宗像市渡船事業運営審議会



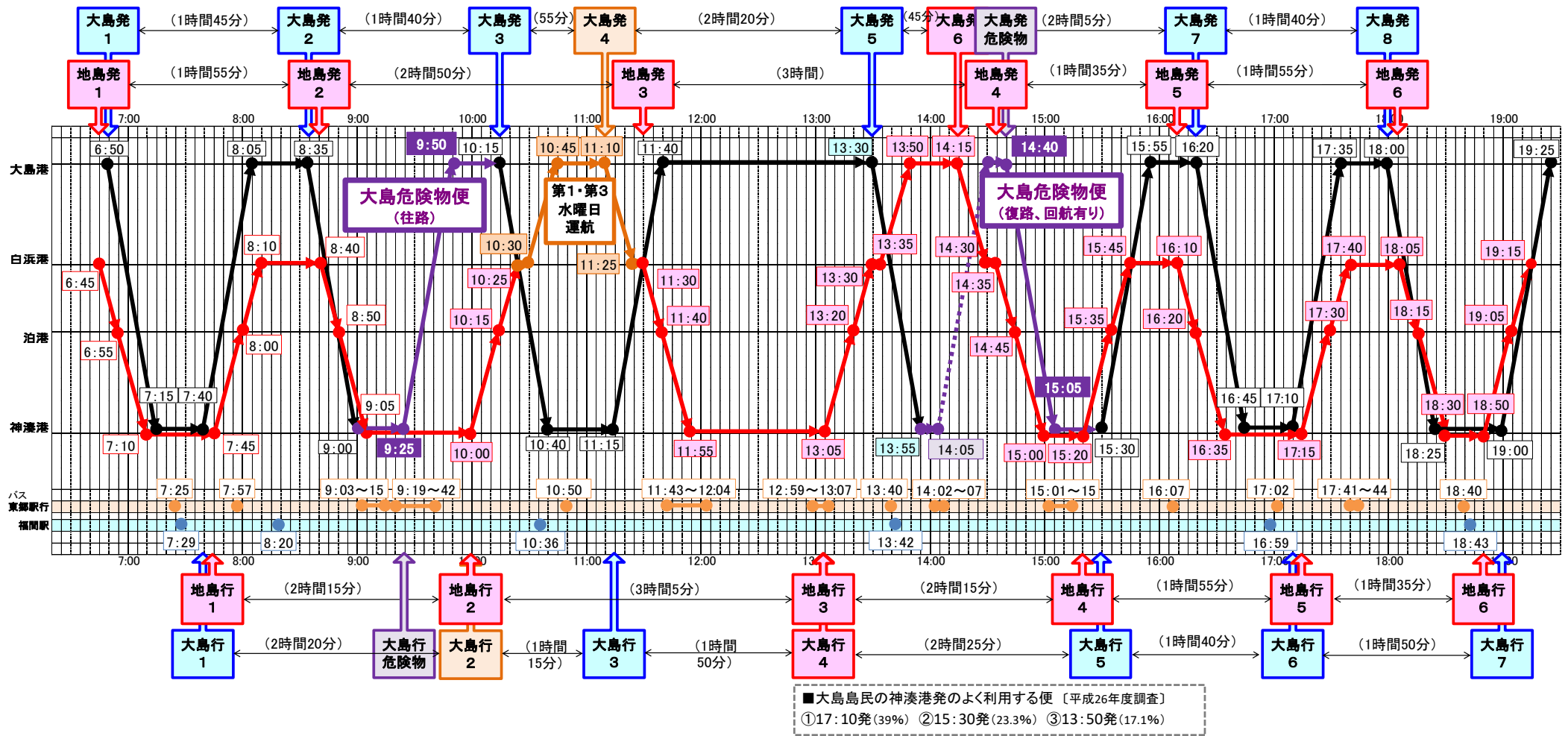
<特記事項>

【地島フェリー便の設定の考え方】

- ◎これまでと同様に、月2回(第2・第4水曜日)地島フェリー便を確保。
- ◎フェリーが神湊停泊中の「13:55～15:30」時間帯を有効に活用して運航。他の運航ダイヤ時間への影響を最小限とするように設定。
- ◎地島へのフェリー滞在時間は、現在の45分から1時間に拡大。

■資料2「運航ダイヤ(本審議会合意)」 <大島危険物便、第1・3水曜日>

宗像市渡船事業運営審議会



<特記事項>

【大島危険物便の設定の考え方】

- ◎これまでと同様に、月2回確保。ただし、2隻体制のため、第1・第3水曜日とする。
- ◎神湊から大島への“往路”便は、「9:25」神湊発フェリーとし、大島島民の足の確保のため、「10:00」神湊発しおかげを地島経由で大島まで運航。
- ◎大島から神湊への“復路”便は、フェリーが神湊停泊中の「13:55~15:30」時間帯を有効に活用し、他の運航ダイヤ時間への影響を最小限とするように設定。

資料3 「新区間運賃」(本審議会合意)

1. 新区間運賃

(1) 基本的な考え方

- 航路再編に伴い、新たに「①大島港～④白浜港」の区間が創設されることから、新区間に関する運賃を設定する。



	運航区間		(参考)	運航距離 (片道)	運賃 (片道)	距離単価 円/km	
				km	大人	大人	
A	①大島港	～ ②神湊港	直行	既存大島航路	8.5	570	67.06
B	②神湊港	～ ③泊港	—	既存地島航路	5.5	380	69.09
C	③泊港	～ ④白浜港	—	既存地島航路	2.0	130	65.00
D	①大島港	～ ④白浜港	—	新区間	6.0	380	63.33
B+C	②神湊港	～ ④白浜港	泊経由	既存地島航路	7.5	410	54.67
C+D	①大島港	～ ③泊港	白浜経由	新区間	8.0	410	51.25
B+C+D	①大島港	～ ②神湊港	白浜、泊経由	新区間	13.5	570	42.22

◆D区間 (①大島港～④白浜港) の運賃算定の考え方

- ・ 2 航路全体の単価 (63.40 円) を基に算定

$$((570 \text{ 円} + 380 \text{ 円} + 130 \text{ 円} + 410 \text{ 円}) \div (8.5 \text{ km} + 5.5 \text{ km} + 2.0 \text{ km} + 7.5 \text{ km})) = 63.4$$

$$63.4 \text{ 円} \times 6 \text{ km} = 380.4 \text{ 円} \approx 380 \text{ 円}$$

- 航路再編により大島、地島への島めぐりが可能となるメリットを活かし、島外からの利用促進のための企画切符を新たに設ける。

【企画切符】

名称案	運航区間 有効期間	諸条件など	運賃 (片道)	運賃 (片道)
			大人	小児
宗像・島巡り 満喫周遊券 (仮称)	全区間利用可能 利用当日及び翌日まで 最大2日間有効	・発券と回収は神湊港のみ。神湊港で 下船した場合は必ず券を回収する。 ・他港での乗降時は、券の種別と日付 を確認し、券は乗客に返却する。	1,200	600

(運賃算定の考え方)

- ・大島～神湊間の往復運賃（1,140円）以上とする。
- ・通常の料金で航路を一周した金額（1,460円）よりも割安になる運賃設定とする。

(期待される効果)

- 大島の民宿利用につながる可能性がある。島の滞在時間の増加による観光利用増が期待できる。
- 日帰り客・釣り客などに加えて、大島宿泊観光客による両島間（D区間）の利用促進につながる可能性がある。
- 他航路にない新たな魅力となるため、島民、民宿等の観光事業者や市商工観光課・関係機関等と連携して新たなニーズの掘り起こしが期待できる。

(課題)

- 運賃集計システムや乗船案内システムの改修など新たなコスト発生が予想される。
- 当企画切符との混乱を回避するため、現在行っている2枚切符（当日限り有効）の運用見直し・取扱い廃止を検討する必要がある。

(2) 旅客運賃 (片道、往復、回数券)

旅客運賃 (片道)

	運航区間		(参考)	運航距離	運賃	運賃	距離単価	距離単価	
				(片道)	(片道)	(片道)	円/km	円/km	
				km	大人	小児	大人	小児	
A	①大島港	～ ②神湊港	直行	既存大島航路	8.5	570	290	67.06	34.12
B	②神湊港	～ ③泊港	—	既存地島航路	5.5	380	190	69.09	34.55
C	③泊港	～ ④白浜港	—	既存地島航路	2.0	130	70	65.00	35.00
D	①大島港	～ ④白浜港	—	新区間	6.0	380	190	63.33	31.67
B+C	②神湊港	～ ④白浜港	泊経由	既存地島航路	7.5	410	210	54.67	28.00
C+D	①大島港	～ ③泊港	白浜経由	新区間	8.0	410	210	51.25	26.25
B+C+D	①大島港	～ ②神湊港	白浜、泊経由	新区間	13.5	570	290	42.22	21.48

旅客運賃 (往復) ※下記の太枠起点に限る (島から同一区間を往復する場合のみ)

	運航区間		(参考)	運航距離	運賃	運賃	距離単価	距離単価	
				(往復)	(往復)	(往復)	円/km	円/km	
				km	大人	小児	大人	小児	
A	①大島港	～ ②神湊港	直行	既存大島航路	17.0	1,000	500	58.82	29.41
B	②神湊港	～ ③泊港	—	既存地島航路	11.0	570	290	51.82	26.36
C	③泊港	～ ④白浜港	—	既存地島航路	4.0	230	120	57.50	30.00
D	①大島港	～ ④白浜港	—	新区間	12.0	570	290	47.50	24.17
B+C	②神湊港	～ ④白浜港	泊経由	既存地島航路	15.0	640	320	42.67	21.33
C+D	①大島港	～ ③泊港	白浜経由	新区間	16.0	640	320	40.00	20.00
B+C+D	①大島港	～ ②神湊港	白浜、泊経由	新区間	27.0	1,000	500	37.04	18.52

旅客運賃 (回数券)

	運航区間		(参考)	運航距離	運賃	運賃	
				(片道)	(片道)	(片道)	
				km	大人	小児	
A	①大島港	～ ②神湊港	直行	既存大島航路	17.0	5,700	2,900
B	②神湊港	～ ③泊港	—	既存地島航路	11.0	3,800	1,900
C	③泊港	～ ④白浜港	—	既存地島航路	4.0	1,300	700
D	①大島港	～ ④白浜港	—	新区間	12.0	3,800	1,900
B+C	②神湊港	～ ④白浜港	泊経由	既存地島航路	15.0	4,100	2,100
C+D	①大島港	～ ③泊港	白浜経由	新区間	16.0	4,100	2,100
B+C+D	①大島港	～ ②神湊港	白浜、泊経由	新区間	27.0	5,700	2,900

(3) 割引運賃（通勤定期、通学定期）

			運航区間		(参考)	運航距離	運賃	距離単価	運賃	割引率 (計算)	割引率		
						(片道) km	(片道) 大人	円/km 大人	(割引) 大人				
1月	通勤定期	A	①大島港	～	②神湊港	直行	既存大島航路	8.5	570	67.06	20,520	×60×割引率	60.0%
		B	②神湊港	～	③泊港	—	既存地島航路	5.5	380	69.09	13,340		58.5%
		C	③泊港	～	④白浜港	—	既存地島航路	2.0	130	65.00	4,570		58.6%
		D	①大島港	～	④白浜港	—	新区間	6.0	380	63.33	13,340		58.5%
		B+C	②神湊港	～	④白浜港	泊經由	既存地島航路	7.5	410	54.67	14,400		58.5%
		C+D	①大島港	～	③泊港	白浜經由	新区間	8.0	410	51.25	14,400		58.5%
		B+C+D	①大島港	～	②神湊港	白浜、泊經由	新区間	13.5	570	42.22	20,520		60.0%
	通学定期	A	①大島港	～	②神湊港	直行	既存大島航路	8.5	570	67.06	13,680		40.0%
		B	②神湊港	～	③泊港	—	既存地島航路	5.5	380	69.09	8,900		39.0%
		C	③泊港	～	④白浜港	—	既存地島航路	2.0	130	65.00	3,050		39.0%
		D	①大島港	～	④白浜港	—	新区間	6.0	380	63.33	8,900		39.0%
		B+C	②神湊港	～	④白浜港	泊經由	既存地島航路	7.5	410	54.67	9,600		39.0%
		C+D	①大島港	～	③泊港	白浜經由	新区間	8.0	410	51.25	9,600		39.0%
		B+C+D	①大島港	～	②神湊港	白浜、泊經由	新区間	13.5	570	42.22	13,680		40.0%
3月	通勤定期	A	①大島港	～	②神湊港	直行	既存大島航路	8.5	570	67.06	58,490	×180×割引率	57.0%
		B	②神湊港	～	③泊港	—	既存地島航路	5.5	380	69.09	38,040		55.6%
		C	③泊港	～	④白浜港	—	既存地島航路	2.0	130	65.00	13,020		55.6%
		D	①大島港	～	④白浜港	—	新区間	6.0	380	63.33	38,040		55.6%
		B+C	②神湊港	～	④白浜港	泊經由	既存地島航路	7.5	410	54.67	41,040		55.6%
		C+D	①大島港	～	③泊港	白浜經由	新区間	8.0	410	51.25	41,040		55.6%
		B+C+D	①大島港	～	②神湊港	白浜、泊經由	新区間	13.5	570	42.22	58,490		57.0%
	通学定期	A	①大島港	～	②神湊港	直行	既存大島航路	8.5	570	67.06	38,990		38.0%
		B	②神湊港	～	③泊港	—	既存地島航路	5.5	380	69.09	25,380		37.1%
		C	③泊港	～	④白浜港	—	既存地島航路	2.0	130	65.00	8,690		37.1%
		D	①大島港	～	④白浜港	—	新区間	6.0	380	63.33	25,380		37.1%
		B+C	②神湊港	～	④白浜港	泊經由	既存地島航路	7.5	410	54.67	27,380		37.1%
		C+D	①大島港	～	③泊港	白浜經由	新区間	8.0	410	51.25	27,380		37.1%
		B+C+D	①大島港	～	②神湊港	白浜、泊經由	新区間	13.5	570	42.22	38,990		38.0%
6月	通勤定期	A	①大島港	～	②神湊港	直行	既存大島航路	8.5	570	67.06	110,810	×360×割引率	54.0%
		B	②神湊港	～	③泊港	—	既存地島航路	5.5	380	69.09	72,100		52.7%
		C	③泊港	～	④白浜港	—	既存地島航路	2.0	130	65.00	24,670		52.7%
		D	①大島港	～	④白浜港	—	新区間	6.0	380	63.33	72,100		52.7%
		B+C	②神湊港	～	④白浜港	泊經由	既存地島航路	7.5	410	54.67	77,790		52.7%
		C+D	①大島港	～	③泊港	白浜經由	新区間	8.0	410	51.25	77,790		52.7%
		B+C+D	①大島港	～	②神湊港	白浜、泊經由	新区間	13.5	570	42.22	110,810		54.0%
	通学定期	A	①大島港	～	②神湊港	直行	既存大島航路	8.5	570	67.06	73,880		36.0%
		B	②神湊港	～	③泊港	—	既存地島航路	5.5	380	69.09	48,160		35.2%
		C	③泊港	～	④白浜港	—	既存地島航路	2.0	130	65.00	16,480		35.2%
		D	①大島港	～	④白浜港	—	新区間	6.0	380	63.33	48,160		35.2%
		B+C	②神湊港	～	④白浜港	泊經由	既存地島航路	7.5	410	54.67	51,960		35.2%
		C+D	①大島港	～	③泊港	白浜經由	新区間	8.0	410	51.25	51,960		35.2%
		B+C+D	①大島港	～	②神湊港	白浜、泊經由	新区間	13.5	570	42.22	73,880		36.0%

(4) 貸切運賃

① 現行

区分	時間帯	船舶名	現行運賃	
			地島～神湊	大島～神湊
定期時間内 (2時間まで)	定期便始発から最終便出航までの間	しおかぜ	-	77,000
		フェリーおおしま	80,980	115,550
		ニューじのしま	37,820	53,950
定期時間外 (2時間まで)	定期便最終便運航終了から始発便出航までの間	しおかぜ	-	115,130
		フェリーおおしま	-	170,030
		ニューじのしま	56,670	-
超過時間 (2時間単位)	2時間を超えるごと	しおかぜ	26,720	38,130
		フェリーおおしま	40,120	57,200
		ニューじのしま	18,750	-
特別扱い	大島及び地島の在住者で、医師が緊急に入院させる必要があるとみとめる場合等であって、市長が特に必要と認める場合		白浜港にあつては26,400円、泊港にあつては24,520円を超えない範囲内で市長が別に定める額	37,720円を超えない範囲内で市長が別に定める額

②改正案

(基本的な考え方)

- 2隻体制のため、定期時間内は貸切できないことから、定期時間外のみに対応とする。なお、船員の負担が大きいため、基本的に島の振興に資すると判断される利用に限るものとする。
- 定期航路事業における貸切便は、特定の1者から本航路の寄港地である港間（定期運航で設定されている航路で）の輸送依頼を受けて臨時便を運航するものである。現在、貸切運賃を「時間」で設定しているが、面による周遊の貸切ではなく、本航路の営業航海の範疇であることから、一般的には「片道1回あたり」で運賃設定することが妥当。
- 運賃設定にあたっては、片道1航海するために必要な経費（人件費、燃料費、保険料、港費等）から算出し、収支均衡を図るものとする。

(運賃設定について)

- 片道貸切（回航を含む）と往復貸切でそれぞれ1回あたりの運賃を設定する。
- 令和元年度決算値をもとに積算。人件費等は、定期時間外のため、超過勤務の割増等を適用。
- 「貸切1回あたり」と「貸切1回あたり（大島・地島の非営利団体利用のみ）」の区分けとし、営利用を含む通常運賃は、大島・地島の非営利団体利用の3倍で設定する。

区分	時間帯、所要時間 (回航時間を含む)	船舶名	新運賃		
			地島→神湊 (神湊→地島は回航)	神湊→地島 (地島→神湊は回航)	地島⇄神湊 【往復貸切】
貸切1回あたり	・定期時間外 (定期便最終便運航 終了から始発便出 航までの間) ・往復貸切は3時間 以内	しおかぜ	210,000	210,000	357,000
		フェリーおおしま	339,000	339,000	555,000
貸切1回あたり (地島の非営利団体 利用のみ)	・定期時間外 (定期便最終便運航 終了から始発便出 航までの間) ・往復貸切は3時間 以内	しおかぜ	70,000	70,000	119,000
		フェリーおおしま	113,000	113,000	185,000
特別扱い	地島の在住者で、医師が緊急に入院させる必要があるとみとめる場合等であって、市長が特に必要と認める場合		白浜港にあっては 26,400円、泊港に あっては24,520円を 超えない範囲内で 市長が別に定める 額	—	—

区分	時間帯、所要時間 (回航時間を含む)	船舶名	新運賃		
			大島→神湊 (神湊→大島は回航)	神湊→大島 (大島→神湊は回航)	大島⇄神湊 【往復貸切】
貸切1回あたり	・定期時間外 (定期便最終便運航 終了から始発便出 航までの間) ・往復貸切は3時間 以内	しおかぜ	252,000	252,000	414,000
		フェリーおおしま	406,800	406,800	666,000
貸切1回あたり (大島の非営利団体 利用のみ)	・定期時間外 (定期便最終便運航 終了から始発便出 航までの間) ・往復貸切は3時間 以内	しおかぜ	84,000	84,000	138,000
		フェリーおおしま	135,600	135,600	222,000
特別扱い	大島の在住者で、医師が緊急に入院させる必要があるとみとめる場合等であって、市長が特に必要と認める場合		37,720円を超えない 範囲内で市長が別 に定める額	—	—

(5) 荷物・貨物

受託手荷物

区分	適用範囲	単位	(現行運賃)		(新運賃)
			地島～神湊	大島～神湊	大島～地島
手荷物	三辺200cm以下、かつ、重量が30kg以下	1個	100	210	100

特殊手荷物

区分	適用範囲	単位	(現行運賃)		(新運賃)
			地島～神湊	大島～神湊	大島～地島
軽車両等	自転車等	1台	150	320	150
原動機付自転車	総排気量が0.125l以下	1台	450	640	450
二輪の自動車	総排気量が0.75l未満	1台	670	960	670
	総排気量が0.75l以上	1台	900	1,280	900

小荷物

区分	適用範囲	単位	(現行運賃)		(新運賃)
			地島～神湊	大島～神湊	大島～地島
三辺の長さの和が200cm以下、かつ、重量30kg以下	1個	10kg以下	50	100	50
		10kgを超え20kg以下	100	210	100
		20kgを超え30kg以下	150	320	150

貨物運賃

区分	適用範囲	単位	(現行運賃)		(新運賃)
			地島～神湊	大島～神湊	大島～地島
食料品、燃料、肥料、建築資材	1個	5kg以下	20	50	20
		5kgを超え10kg以下	40	100	40
		10kgを超え20kg以下	80	210	80
		20kgを超え30kg以下	120	320	120
		30kgを超え40kg以下	230	420	230
		40kgを超え50kg以下	340	520	340
家具類、洗濯機	1台	300cm以下	520	730	520
		400cm以下	630	950	630
		400cm超	840	1,470	840
冷蔵庫	1台	100l以下	420	840	420
		200l以下	630	1,250	630
		300l以下	840	1,670	840
		300l超	1,050	2,100	1,050
上記以外の物品	1個	10kgまでごと	220	320	220

(6) 自動車航送運賃

区分	適用範囲	(現行運賃)		(新運賃)
		地島～神湊	大島～神湊	大島～地島
自動車	3m未満	2,170	3,090	2,170
	3m以上4m未満	2,690	3,830	2,690
	4m以上5m未満	3,520	5,020	3,520
	5m以上6m未満	4,100	5,870	4,100
	6m以上7m未満	5,240	7,470	5,240
	7m以上8m未満	5,990	8,550	5,990
	8m以上9m未満	6,730	9,610	6,730
	9m以上10m未満	7,480	10,680	7,480
	10m以上11m未満	8,220	11,750	8,220
	11m以上12m未満	8,970	12,820	8,970
	12m超	8,970円に12mを超える部分1mまでごとに、740円を加算して得	12,820円に12mを超える部分1mまでごとに、1,070円を加算して得た額	8,970円に12mを超える部分1mまでごとに、740円を加算して得