

宗像市営渡船事業における航路再編について

(2隻体制への移行)

1 宗像市営渡船事業の現状

(1) これまでの経緯

- 平成 15 年 宗像市と玄海町合併（当時は地島～鐘崎航路）
- 平成 16 年 大島港渡船ターミナル建設（旧大島村）建設費約 2 億 3 千万円
- 平成 17 年 宗像市と大島村合併 大島～神湊航路と地島～鐘崎航路の 2 航路となる
- 平成 21 年 しおかぜ建造 約 2 億 9 千万円
- 平成 23 年 地島白浜港待合所建設 建設費約 1 千 4 百万円
地島白浜港可動橋建設 建設費約 1 千万円
- 平成 24 年 神湊港渡船ターミナル建設 建設費約 2 億円
地島～鐘崎航路から地島～神湊航路へ変更
大島～神湊航路から大島～神湊～地島航路へ変更
- 平成 26 年 フェリーリプレイス検討開始
宗像市（大島航路）航路改善協議会を設置し、航路改善計画を策定
- 平成 27 年 フェリーおおしま設計
- 平成 28 年～29 年 フェリーおおしま建造 約 6 億 8 千万円
- 平成 30 年 ニューじのしまリプレイス検討開始
宗像市航路改善協議会を設置
- 平成 31 年 2 月 宗像市航路改善計画策定

【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。

(2) 宗像市渡船事業特別会計について

①歳入歳出決算額の状況

【歳入決算額】

	H25	H26	H27	H28	H29	H30
事業収入	169,071,990	167,255,082	184,414,422	181,408,852	216,755,762	202,124,212
国庫補助	87,026,270	93,269,556	140,833,874	136,006,049	136,594,402	68,038,556
県費補助	24,466,291	22,256,493	28,115,442	34,969,351	30,373,379	19,579,215
諸収入	13,606,859	6,224,197	6,476,529	6,127,989	107,766,543	32,934,732
市 債	0	0	0	361,700,000	225,400,000	0
繰入金	115,576,259	203,569,085	71,197,003	118,169,687	0	145,758,068
歳入合計	409,747,669	492,574,413	431,037,270	838,381,928	716,890,086	468,434,783

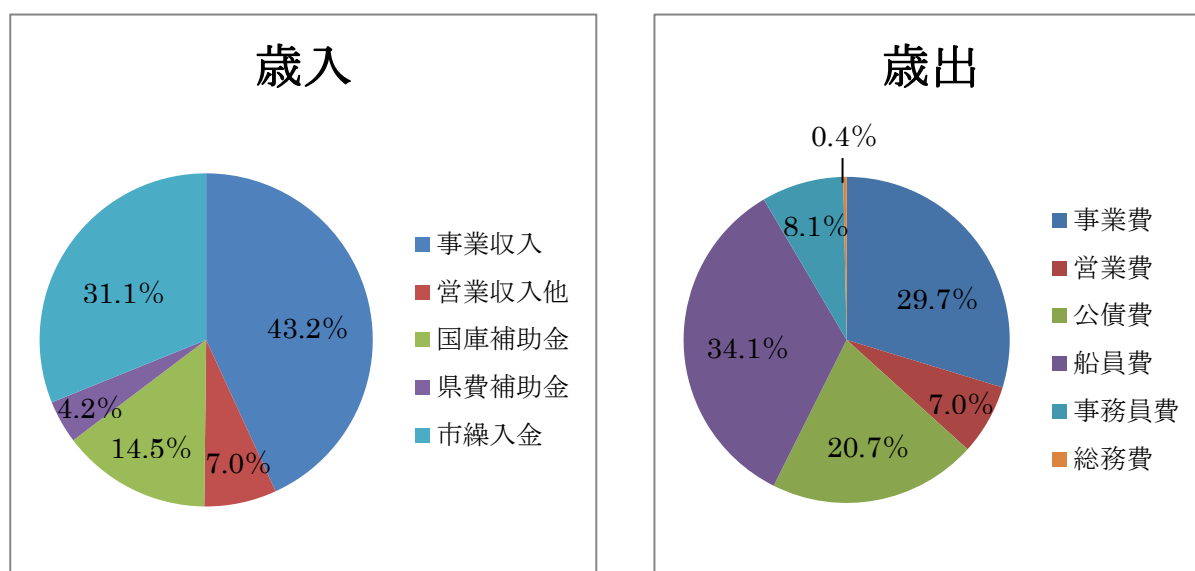
【歳出決算額】

	H25	H26	H27	H28	H29	H30
総務費	1,618,871	1,911,591	1,505,279	1,502,127	1,417,298	1,589,074
事業費	214,586,486	205,315,409	149,591,455	554,573,107	410,094,356	139,179,923
営業費	31,797,806	38,292,806	34,046,805	40,336,511	37,885,228	32,748,744
公債費	60,080,755	68,796,085	64,205,592	56,658,874	56,689,048	96,901,630
船員費	133,461,557	140,548,595	143,842,104	146,540,828	157,049,692	159,867,198
事務員費	36,242,450	37,709,927	37,846,035	38,770,481	35,511,591	38,148,214
歳入合計	409,747,669	492,574,413	431,037,270	838,381,928	698,647,213	468,434,783

②借入金償還額（資料 1 抜粋）

	H23		H26		H30	R 1
大島ターミナル	9,560,424		9,560,424		9,560,424	9,560,424
白浜待合所	133,478		1,545,528		1,545,528	1,545,528
神湊ターミナル	0		19,193,448		19,193,448	19,193,448
旅客船しおかぜ	26,015,330		26,359,474		26,359,474	26,229,398
フェリーおおしま	0		0		40,242,756	65,286,391
償還額合計	35,709,232		56,658,874		96,901,630	121,815,189

③歳入歳出内訳（平成 30 年度）



④人件費（平成 30 年度）

大島航路 船員 11 人、地島航路 船員 7 人	159,867,198 円 (8,881,511 円／人)
事務所 事務職員 4 人	38,148,214 円 (9,537,053 円／人)

2 航路再編

(1) 優先順位の整理

第1位 通勤・通学、通院、買い物など生活航路の確保維持

- 通勤・通学を考慮すると現状では船舶が2隻必要である。
- 生活移動の利便性を大きく損なわないようにする。

第2位 持続可能な航路運営

○借入金償還額を抑える

市の財政状況が厳しくなってきたことにより、一般会計からの繰出金増額は困難であるため、今後の船舶・施設の更新や大規模修繕については毎年の償還金額が増額にならないように実施の時期を決定しなければならない。

〔船舶・施設の更新・修繕の予定〕

- ・令和 9 年度 神湊港可動橋の大規模修繕（32 年目）
- ・令和 10 年度 しおかぜリプレイス（20 年目）※前倒しの可能性あり
- ・令和 16 年度 大島港渡船ターミナルの大規模改修（32 年目）
- ・令和 18 年度 フェリーおおしまリプレイス（20 年目）
- ・令和 24 年度 地島白浜港可動橋の大規模修繕（32 年目）
- ・令和 24 年度 地島白浜待合所大規模修繕（32 年目）
- ・令和 26 年度 神湊港渡船ターミナル大規模改修（32 年目）

○人件費を抑える

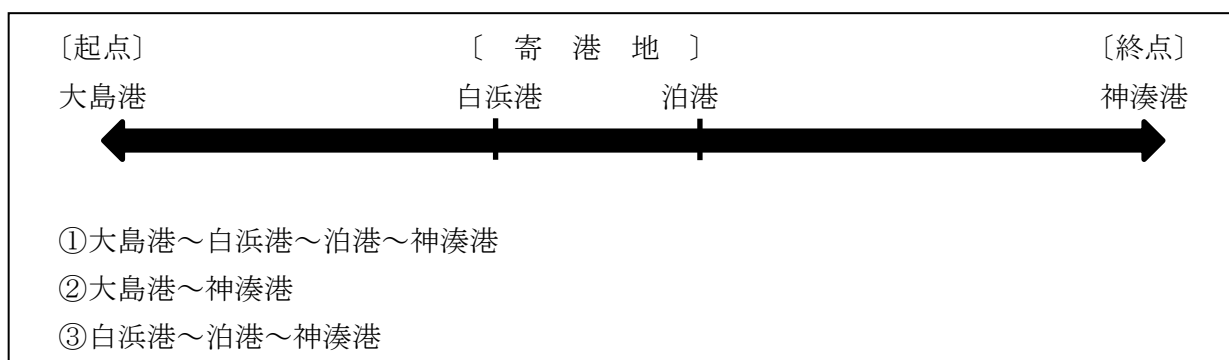
現在、大島航路1日7便、地島航路1日6便を維持するため、両航路とも毎月船員の時間外労働が発生している状況であり、航路を一本化して船員の効率的な配乗計画を策定するとともに減便による船員の1日の労働時間短縮なども検討しなければならない。

第3位 島内利用者や島外利用者の利便性について配慮する

- 持続可能な航路運営のための経営基盤を強化した上で、島内利用者と島外利用者の利便性に配慮した運航ダイヤを決定する。

(2) 大島・地島航路の再編・一体的運営

2航路から1航路へ。3通りの区間の組み合わせによる一体的運営



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。

(3) 2隻体制への移行

① 2隻体制の船舶について

今後、船舶を3隻維持していくことは困難であり、2隻体制へ移行しなければならない。

コスト面だけ考えると、フェリー1隻と19tクラスの旅客船1隻との2隻体制で運営することが最も経費を抑えた運営となる。しかし、生活航路の確保維持を第1優先と考えればデメリットが明確でない状況でコスト面だけを優先するわけにはいかない。

まずは既存のフェリーおおしまと旅客船（しおかぜ又はニューじのしま）の2隻で航路再編と一体的運営について確立する必要がある。

適切な規模の船舶建造についての議論は次のステップとなる。

② 旅客船の選択

「しおかぜ」と「ニューじのしま」のどちらかを選択しなければならない。

船 舶 名	船 舶 明 細	比 較
しおかぜ	総トン数 87 t 定 員 180 人 最大出力 1440 k w 航海速力 21 ノット 船 質 アルミ	・ バリアフリー対応 ・ 燃料消費量 7.21ℓ/km ・ 船齢 11 年
ニューじのしま	総トン数 55 t 定 員 100 人 最大出力 735 k w 航海速力 16 ノット 船 質 アルミ	・ バリアフリー対応無し ・ 燃料消費量 5.00ℓ/km ・ 船齢 19 年

③ 移行時期

運航ダイヤの確定、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すると、令和4年度4月改定となると見込まれる。

④ 新船建造の時期

平成31年2月策定の「宗像市航路改善計画」では、令和5年度（平成35年度）に新船を建造することが望ましいと記載されているが、借入金償還計画（資料1）から判断すると新船建造は令和7年度以降が望ましい。令和4年4月以降に再編後の運用を開始すると仮定すると、令和4年度の実績を見て令和5年度に新船の適正規模について協議することになるため、設計期間も考慮すると新船建造時期は令和7年度以降になる。

⑤ドック時の代替船

ドック時は代替船を借りる必要があるため、安田産業汽船株式会社へ調査を行ったところ、貸し出す船舶は 19 t クラスの船舶となるが貸出しは可能であるということであった。3 種類のタイプの船舶があり、博多湾内を運航している時化に弱いが観光船向きのタイプ、五島列島を運航している船からの眺めは無いが時化に強いタイプ、長崎の沿海を運航している 2 つのタイプの間くらいのタイプの船舶が有る。