

地島航路の航路診断

目 次

1. 地島航路の航路診断	1
1-1. 航路の現況	1
(1) 地島航路	1
(2) 大島航路	3
1-2. 港の現況	5
(1) 港の施設の状況	5
(2) 渡船ターミナルの状況	9
(3) 港の交通アクセスの状況	11
1-3. 地島航路の運航状況の整理	12
(1) 地島航路の運営体制	12
(2) 地島航路の運航状況	12
(3) 地島航路の輸送状況	13
1-4. 地島航路の将来見通し	19
(1) 地島島民の航路利用の将来見通し	19
(2) 地島航路の利用者数の見込み	22
1-5. 地島航路の航路運営の問題点・課題の整理	23

1. 地島航路の航路診断

航路運航に係る関係資料をもとに、地島航路の現況や港の現況、航路の就航状況、旅客人数・自動車航送台数等の輸送状況などの整理・分析を行うとともに、地島の将来人口の予測、旅客人数等の需要予測など将来見通しの検討を行う。最後に、航路利用者に対するアンケート調査結果も踏まえて、航路運営の問題点の整理を行う。

1-1. 航路の現況

地島～神湊航路（地島航路）の現況を示す。運航状況（利用状況等）は「航路診断」において示す。なお、大島～神湊～地島航路（大島航路）の現況も参考として示す。

- 地島航路は、旅客船ニューじのしまが神湊港と地島の泊港・白浜港を結び、通年、日に6便（往復）運航している。
注）神湊港、泊港、白浜港はいずれも漁港であるが、表記は「○○港」と簡記している。
- 旅客船とは別に、フェリーおおしまが神湊港と白浜港を結び、月2回、1便（往復）運航している。
- 大島航路は、大島港と神湊漁港を結び、旅客船しおかぜとフェリーおおしまの2隻体制で、通年、日に7便（往復）運航している。フェリーおおしまは、平成29年10月1日に新船が就航している。

(1) 地島航路

■航路の概況

運航区間	地島(白浜漁港・泊漁漁港)～神湊漁港
指定区間	地島
運航日程	毎日
運航回数	通年 6往復/日

出典：市（交通対策課）資料（以下、同じ）

注）平成30年5月現在

■運航ダイヤ

	白浜発	泊発	神湊着	神湊発	泊発	白浜着
第1便	6:45	6:55	7:10	7:45	8:00	8:10
第2便	8:40	8:50	9:05	10:05	10:20	10:30
第3便	11:30	11:40	11:55	12:20	12:35	12:45
第4便	14:10	14:20	14:35	15:10	15:25	15:35
第5便	15:55	16:05	16:20	16:40	16:55	17:05
第6便	17:30	17:40	17:55	18:20	18:35	18:45
地島フェリー便	10:25	-	10:50	9:15	-	9:40

注）地島フェリー便は、第2、第4水曜日のみ運航。

■使用船舶、輸送能力及び運航体制

		旅客船
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 (建造)	H13. 3.15 (神原海洋開発)
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)
	勤務時間	6:30~18:50(9時間30分勤務)
	職員数(内訳)	7人(正職員6人、再任用職員1人)



旅客船 ニューじのしま



旅客船 ニューじのしま (船内)

■運賃

	概 要																				
旅客運賃	<ul style="list-style-type: none"> ○白浜～神湊 大人：400円、小児：200円 ○白浜～泊 大人：130円、小児：70円 ○泊～神湊 大人：370円、小児：190円 <p>・地島(白浜、泊)から神湊への往復割引、定期旅客運賃(定期券)、回数旅客運賃(回数券)、団体旅客運賃、高齢者渡船助成がある。</p>																				
車両航送運賃	<ul style="list-style-type: none"> ○フェリー便による車両航送運賃 ○地島～神湊 片道 ・車両全長に応じて、2,130円～8,810円(全長12m以下)、12m超は加算 ・片道運賃には、1人分の運賃を含む <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>3m未満</td><td>2,130円</td></tr> <tr><td>3m以上4m未満</td><td>2,640円</td></tr> <tr><td>4m以上5m未満</td><td>3,460円</td></tr> <tr><td>5m以上6m未満</td><td>4,030円</td></tr> <tr><td>6m以上7m未満</td><td>5,140円</td></tr> <tr><td>7m以上8m未満</td><td>5,880円</td></tr> <tr><td>8m以上9m未満</td><td>6,610円</td></tr> <tr><td>9m以上10m未満</td><td>7,340円</td></tr> <tr><td>10m以上11m未満</td><td>8,080円</td></tr> <tr><td>11m以上12m以下</td><td>8,810円</td></tr> </table> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px; width: fit-content;"> <p>12m超 8,810円に12mを超える部分1mまでごとに、730円を加算して得た額</p> </div>	3m未満	2,130円	3m以上4m未満	2,640円	4m以上5m未満	3,460円	5m以上6m未満	4,030円	6m以上7m未満	5,140円	7m以上8m未満	5,880円	8m以上9m未満	6,610円	9m以上10m未満	7,340円	10m以上11m未満	8,080円	11m以上12m以下	8,810円
3m未満	2,130円																				
3m以上4m未満	2,640円																				
4m以上5m未満	3,460円																				
5m以上6m未満	4,030円																				
6m以上7m未満	5,140円																				
7m以上8m未満	5,880円																				
8m以上9m未満	6,610円																				
9m以上10m未満	7,340円																				
10m以上11m未満	8,080円																				
11m以上12m以下	8,810円																				

(2) 大島航路

■航路概況

運航区間	大島港～神湊漁港～白浜漁港
指定区間	福岡大島(地島)
運航日程	①毎日(大島港～神湊漁港間) ②月2回(神湊漁港～白浜漁港間)
運航回数	①通年 7往復/日 ②月2回 1往復/日(フェリー便)

出典：市（交通対策課）資料（以下、同じ）

注）平成30年5月現在

■運航ダイヤ

	大島発	神湊着	神湊発	大島着
第1便	6:50	7:15	7:40	8:05
第2便	8:35	9:00 (8:50)	9:25	9:50 (9:40)
第3便	10:15	10:30	11:15	11:30
第4便	13:00	13:25	13:50	14:15
第5便	14:40	14:55	15:30	15:45
第6便	16:20	16:45	17:10	17:35
第7便	18:00	18:25	19:00	19:25

注）第2便の（ ）内は、地島にフェリーが就航する日の旅客船しおかげで運航する場合のダイヤ

■使用船舶、輸送能力及び運航体制

		旅客船	フェリー
使用船舶	種別・船名	(第3、5便) 旅客船・しおかげ	(第1、2、4、6、7便) フェリー・おおしま (地島にフェリーが就航する日の 第2便は旅客船しおかげで運航)
	総トン数	87t	198t
	主機関馬力	720KW(978ps)×2基	480KW×2基
	航海速力	21.0ノット	12.5ノット
	竣工年月日 (建造)	H21.2.26 (瀬戸内クラフト)	H29.9.4 (前畑造船)
輸送能力	旅客(人)	180人 (イス席86、立席94)	245人 (最大250:イス席108、座席30、立席107 うち10席はバリアフリー席)
	乗用(台)	—	10台(普通自動車換算)
運航体制	乗組員 (内訳)	4人 (船長・機関長・甲板員・機関員)	5人 (船長・機関長・甲板員・機関員)
	勤務時間	6:30～19:30 (12時間勤務)	
	職員数(内訳)	13人(正職員11人、臨時職員2人)	

注）旅客船の乗組員は乗組み基準特例による（一等機関士の省略）。



旅客船 しおかぜ



旅客船 しおかぜ（船内）
バリアフリー化されている



フェリー おおしま



フェリー おおしま（船内）

■運賃

	概 要	
旅客運賃	○大島～神湊 大人：560円、小児：280円 ・大島港からの往復は、往復割引 ・定期旅客運賃（定期券）、回数旅客運賃（回数券）、団体旅客運賃がある。 ・その他市内在住者には市独自の福祉助成制度がある。	
車両航送運賃	○大島～神湊 片道 ・車両全長に応じて、3,090円～12,590円（全長12m以下）、12m超は加算 ・片道運賃には、1人分の運賃を含む	
	3m未満	3,030円
	3m以上4m未満	3,760円
	4m以上5m未満	4,930円
	5m以上6m未満	5,760円
	6m以上7m未満	7,330円
	7m以上8m未満	8,390円
	8m以上9m未満	9,440円
	9m以上10m未満	10,490円
	10m以上11m未満	11,540円
	11m以上12m以下	12,590円

12m超
12,590円に12mを超える部分1mまでごとに、1,050円を加算して得た額

1-2 港の現況

(1) 港の施設の状況

- 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整備されている。
- 泊港において、現在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。
- 地島航路に係る白浜港、泊港、神湊港は市管理の漁港である。大島港は県管理の港湾である。

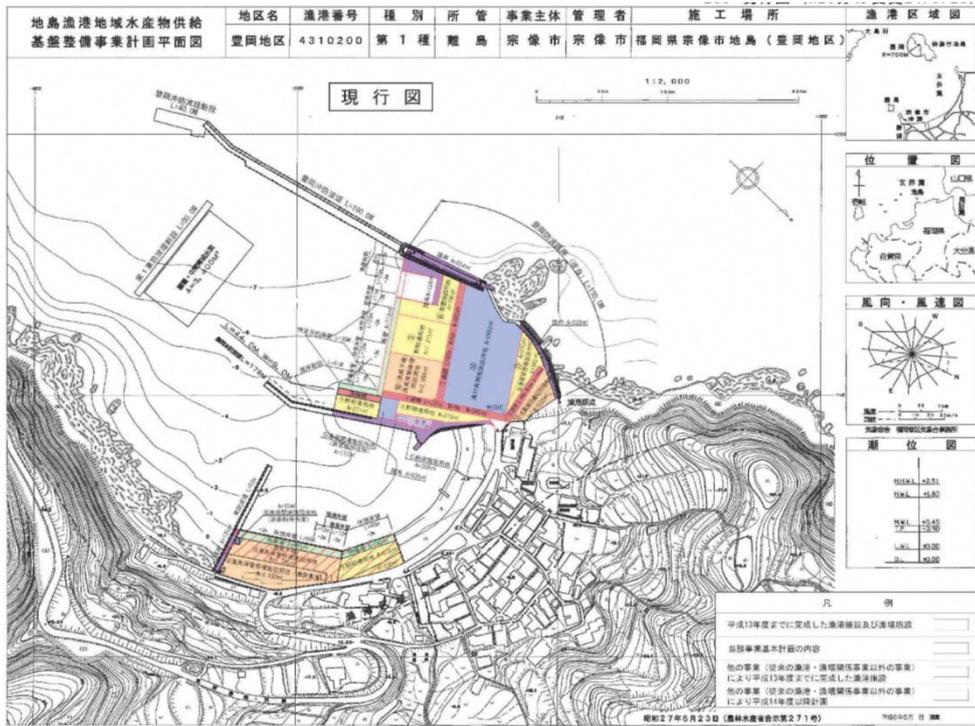
■各港の係船設備

港	管理区分	施設名称 (数量)	備考
地島 (白浜港)	漁港 (市管理)	浮棧橋(1) 可動橋(1) 岸壁(1)	荒天時は岸壁を使用。
地島 (泊港)	漁港 (市管理)	岸壁(1)	浮棧橋(1)は新設予定
神湊港	漁港 (市管理)	浮棧橋 (1) 可動橋 (1) 岸壁(1)	
大島港	地方港湾 (県管理)	浮棧橋 (1) 可動橋 (1) 渡船橋 (1) 岸壁 (1)	

資料：市（交通対策課）資料

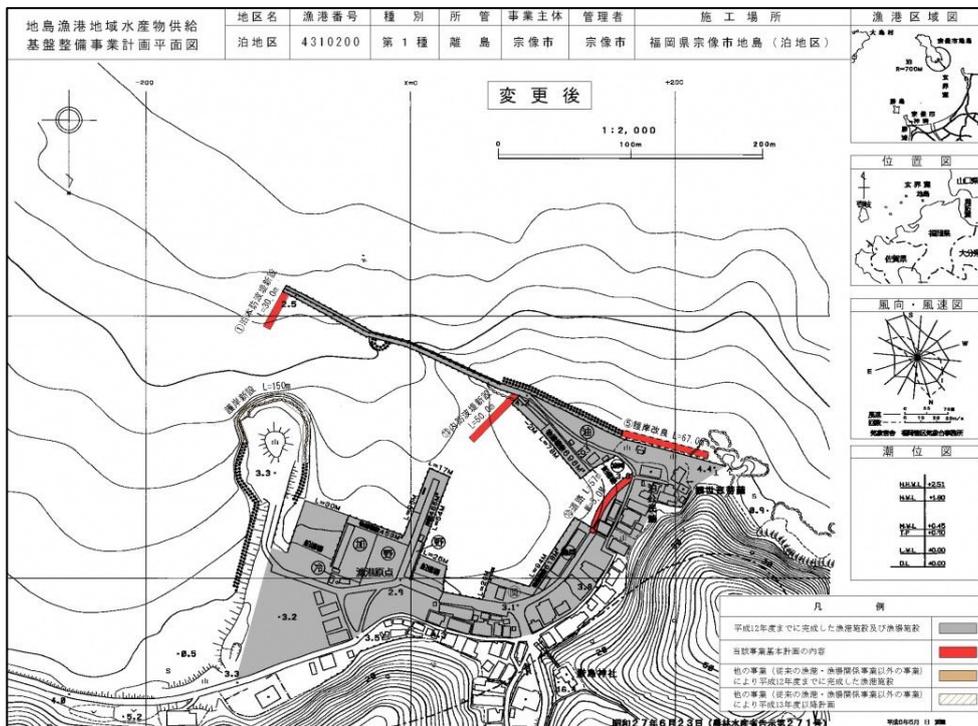
注）地島泊港は、漁港（市管理）で、岸壁（1）を有するが、フェリーは接岸できない。

■白浜港配置図



資料：市（交通対策課）資料

■泊港配置図



資料：市（交通対策課）資料
注）浮桟橋を整備予定である。



泊港（旅客船乗り場）



泊港（旅客船乗り場）

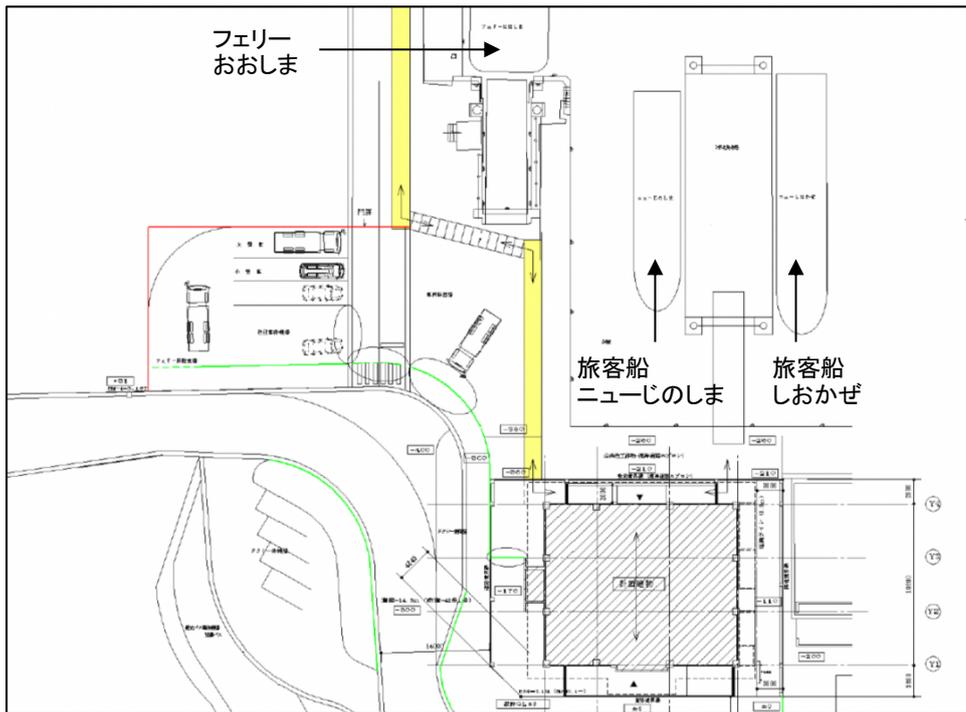


白浜港（旅客船乗り場）



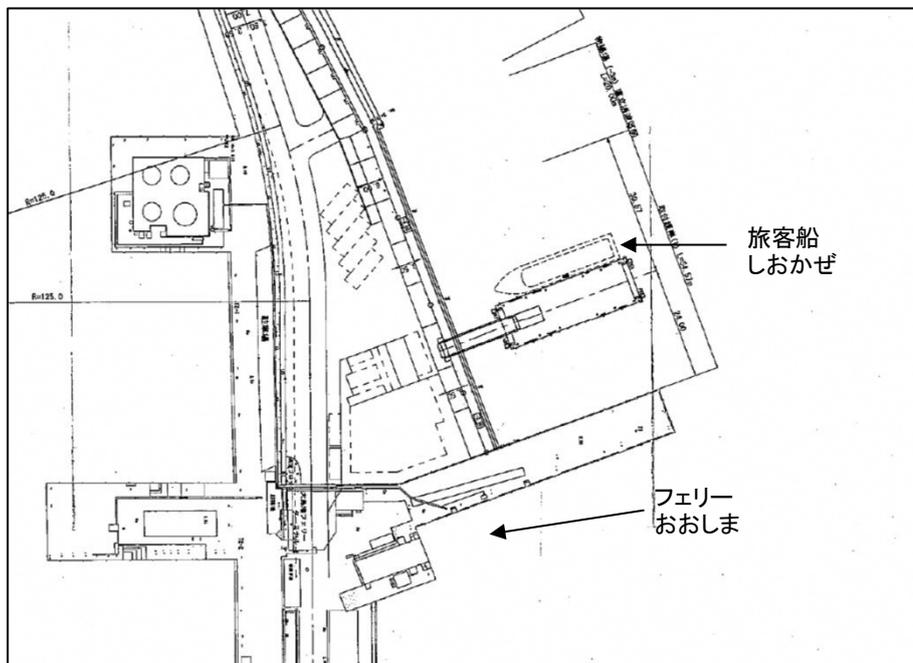
白浜港（フェリー乗り場）

■神湊港配置図



資料：市（交通対策課）資料

■大島港配置図



資料：市（交通対策課）資料



神湊港（旅客船乗り場）



神湊港（フェリー乗り場）



大島港（旅客船乗り場）



大島港（フェリー乗り場）

（2）渡船ターミナルの状況

- 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。
- 泊港では、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、泊港の渡船待合所としても利用できる。
- 神湊港渡船ターミナルでは、切符売り場、待合室、売店などがあり、多目的トイレや 2 階展望デッキへのエレベーター整備など、バリアフリー化が図られている。
- 大島港渡船ターミナルでは、切符売り場、待合室などがあり、多目的トイレや 2 階待合室・レストランへのエレベーター整備など、バリアフリー化が図られている。1 階待合室には、おおしま観光売店・案内所が設置されている。



白浜港 地島渡船待合所



白浜港 地島渡船待合所



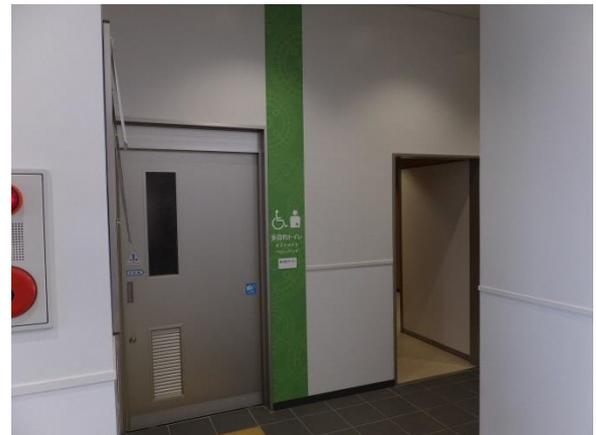
泊港 地島ふれあい館
(診療所・なぎさの家・待合所)



泊港 渡船泊待合所



神湊港渡船ターミナル



神湊港渡船ターミナル
(バリアフリー化されたトイレ)



大島港渡船ターミナル



大島港渡船ターミナル
(待合室、観光売店・案内所)

(3) 港の交通アクセスの状況

【地島 白浜港、泊港】

○地島の白浜港、泊港への移動は、公共交通機関が整備されていないため、徒歩や自動車での移動となる。

【神湊港】

○神湊港へは、自家用車（神湊港に自分の車を存置）が主なアクセス手段となっており、神湊港には市営の大規模な駐車場がターミナルに隣接・近接して設けられている。

○神湊港への公共交通は、路線バスがJR東郷駅と、宗像市のコミュニティバスが市役所や商業拠点等と結んでいる。本数もわずかで、バス運行ダイヤと航路運航ダイヤがうまく連動していない便もあるなど課題はあるが、神湊港へのアクセス手段として一定の役割を果たしている。

【大島港】

○大島島内の公共交通は、タクシー（みなとタクシー（株）大島営業所、タクシー1台）のみである。

○その他、3月下旬～11月の間、大島港ターミナル、沖津宮遥拝所、砲台跡等を結ぶ「大島観光バス」が運行している。

■各港における駐車場の整備状況

地区	区分	駐車台数(普通車)	マイクロバス	料金
白浜港	なし			
泊港	なし			
神湊	第一駐車場	179台	駐車できない	300円
	第二駐車場	285台	駐車できない	200円
	第三駐車場	167台	3台	200円
大島	なし			

1-3 地島航路の運航状況の整理

(1) 地島航路の運営体制

- 地島航路は、旅客船ニューじのしま（55t）により、通常は日6便の運航されている。
- 船員は増員を図ってきており、現時点では、正職員7名、臨時船員3名の体制で、旅客船ニューじのしまには4人が乗務している。
- 事務職員は、地島航路と大島航路を合わせて、課長を含めて4人体制で、航路運営のための航路管理、会計等の事務を行っている。

■地島航路の船員配置

船名	乗務船員数	職務別船員配置
ニューじのしま	4人	船長、機関長、甲板員、機関員

<参考>

■大島航路の船員配置

船名	乗務船員数	職務別船員配置
おおしま	5人	船長、機関長、船長兼甲板長、一等機関士兼機関長、甲板員
しおかぜ	4人	船長、機関長、甲板員、機関員

(2) 地島航路の運航状況

- 地島航路は、毎日6便運航しており、年間2,180便（通常年、1月1日は全便運休、2日～3日は2便運休）を定期便として運航している。
- 片道の運航回数では、4,360回の運航を予定しており、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。

<参考>

■大島航路の運航状況（平成29年度）

	片道運航回数		
	おおしま	しおかぜ	計
定期便	3,582	1,472	5,054
臨時便	4	25	29
貸切便	1	28	29
危険物運搬専用便	34	0	34
計	3,621	1,525	5,146
欠航	28	16	44

- 注) 1. 片道運航回数を示しているが、単純にその1/2が運航便数にはならない。
 2. 正月3が日は毎日2便運休で、通常年は年間2,549便（片道回数で5,098回）運航予定。欠航率は0.86%である。

(3) 地島航路の輸送状況

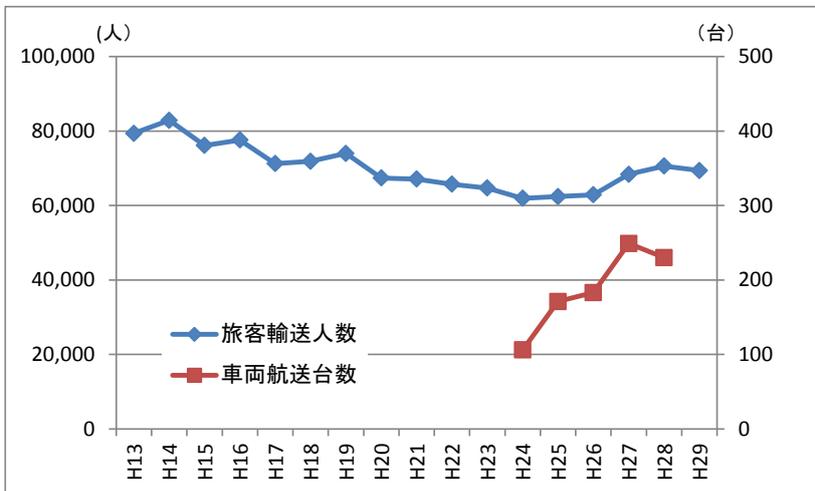
① 旅客輸送人数・自動車航送台数の推移

○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。

○平成24年2月からフェリー便が運航し、その自動車航送台数は増加してきたが、平成28年度は減少している。

○券種別の旅客輸送人数は、平成29年度で普通券（片道）が57%と過半を占め、次いで普通券（往復）22%、定期券15%である。普通券（片道）はほぼ横ばいであるが、その他の券種は増加している。

■地島航路の旅客輸送人数・自動車航送台数の推移

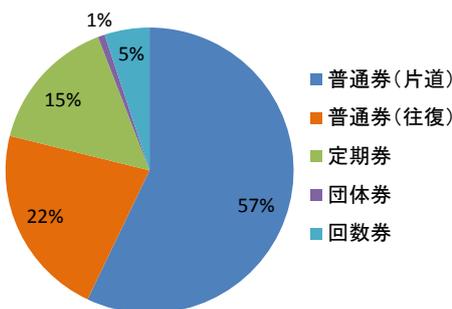


年度	旅客輸送人数(人)	車両航送台数(台)
H13	79,366	
H14	82,857	
H15	76,113	
H16	77,602	
H17	71,235	
H18	71,881	
H19	73,991	
H20	67,373	
H21	67,089	
H22	65,729	
H23	64,675	
H24	61,921	106
H25	62,384	171
H26	62,864	183
H27	68,353	249
H28	70,608	230
H29	69,381	

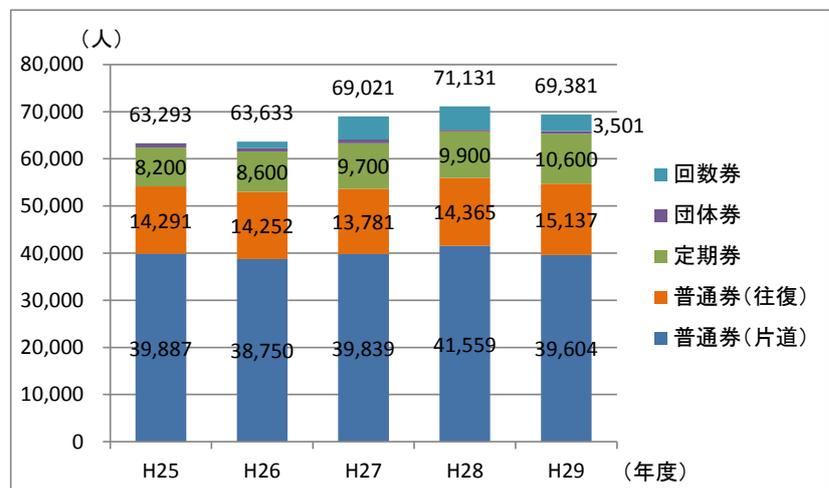
出典：H28年度以前は市統計書、H29年度は交通対策課資料（航路監査資料等）による。

- 注) 1. 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。)
2. 自動車航送は平成24年2月（航路再編）から開始。

■旅客輸送人数の券種別割合
(平成29年度)



■券種別の旅客輸送人数の推移

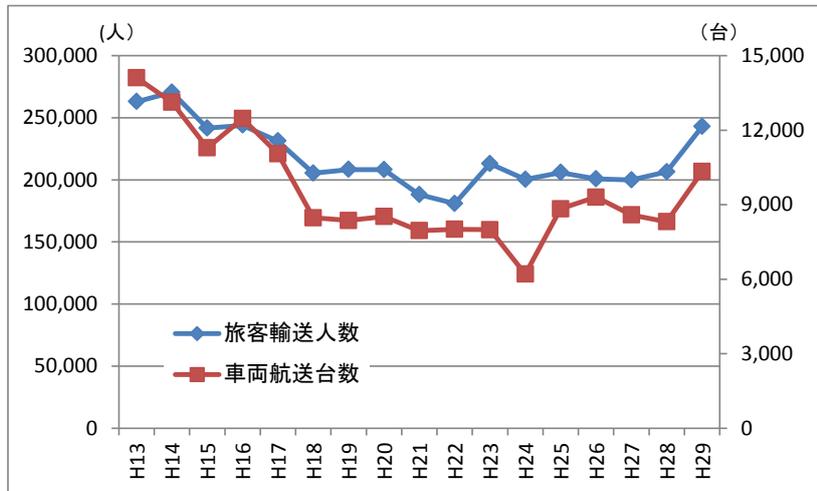


出典：航路監査資料。

注) 定期券、回数券等は一定の換算方法で旅客輸送人数を算出しているため、実数とは合わない場合がある。

<参考>

■大島航路の旅客輸送人数・自動車航送台数の推移（参考）



出典：H28年度以前は市統計書、H29年度は交通対策課資料（航路監査資料等）による。

注）旅客輸送人数は小児は0.5人として算出している。

年度	旅客輸送人数(人)	車両航送台数(台)
H13	262,963	14,116
H14	270,460	13,126
H15	241,616	11,291
H16	243,881	12,468
H17	231,247	11,052
H18	205,360	8,472
H19	208,241	8,363
H20	208,163	8,524
H21	188,103	7,954
H22	180,872	8,007
H23	212,954	7,995
H24	200,324	6,207
H25	205,823	8,834
H26	200,755	9,303
H27	199,834	8,590
H28	206,375	8,318
H29	242,896	10,335

②平成 29 年度の旅客輸送状況の詳細

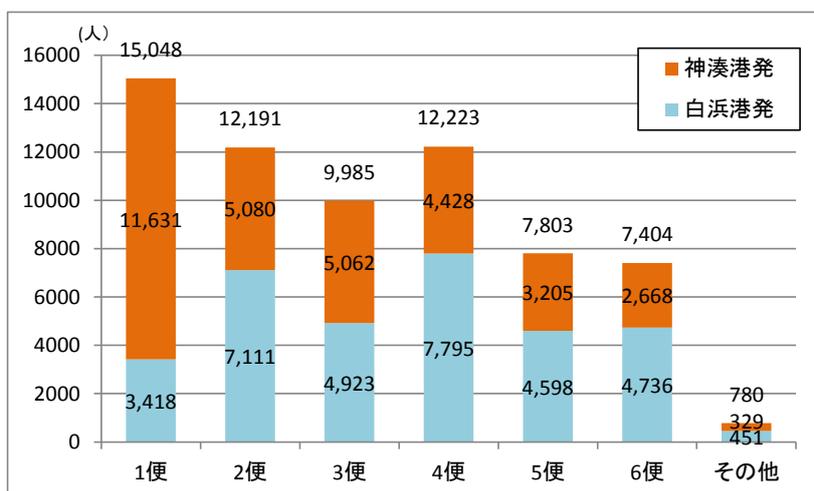
○平成 29 年度の旅客輸送人数を便別にみると、第 1 便が約 15,000 と最も多く、第 2 便～第 4 便は概ね 10,000 人～12,000 人である。第 5 便～第 6 便は 7,000 人台と少なくなる。

○第 1 便は神湊港発の利用者の方が多く、77.3%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。これは島外利用者アンケート結果における、第 1 便、第 2 便で地島を訪れ、第 4 便～第 6 便で帰るといふ主流となる移動パターンとも合致する結果となっている。一方、島民の外出は第 2 便利用が多いと考えられる。

○曜日別にみると、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。大島航路では土曜日、日曜日が多いのに対して、日曜日は平日のレベルであることが地島の特徴である。

○月別にみると、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



出典：宗像市（交通対策課）資料。

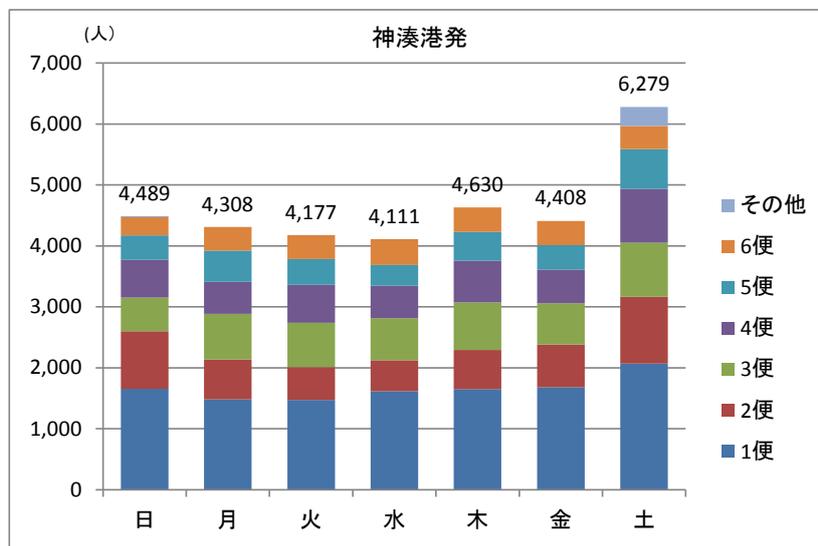
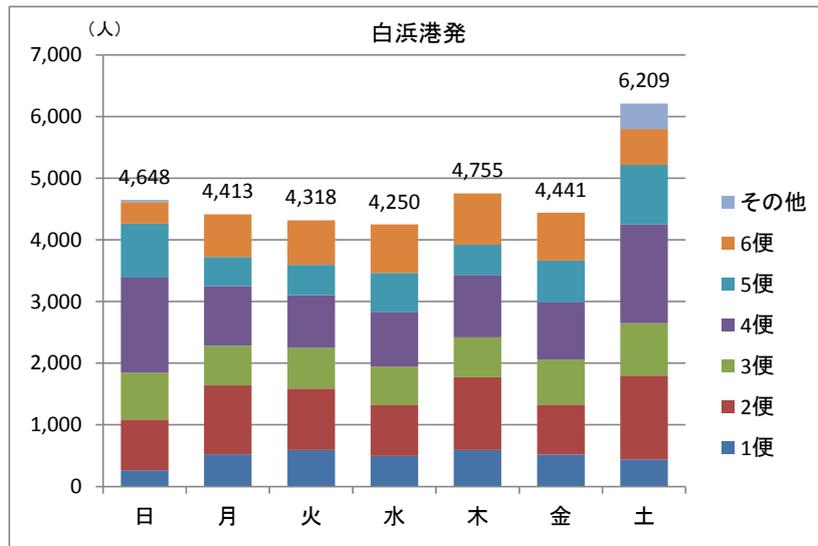
注）旅客輸送人数は小児は 0.5 人として算出している。幼児は算入していない。（以下、同じ）

■ 出発港別の便別・曜日別の旅客輸送人数（平成 29 年度）

（単位：人）

		1便	2便	3便	4便	5便	6便	その他	計
白浜港発	日	263	823	763	1,540	876	348	37	4,648
	月	521	1,118	646	966	473	691		4,413
	火	594	993	660	855	495	723		4,318
	水	495	825	626	889	629	786		4,250
	木	591	1,181	650	1,011	488	836		4,755
	金	518	812	729	931	678	774		4,441
	土	438	1,360	850	1,606	962	580	414	6,209
	計	3,418	7,111	4,923	7,795	4,598	4,736	451	33,031
神湊港発	日	1,658	943	552	622	401	295	20	4,489
	月	1,482	655	750	526	513	384		4,308
	火	1,475	539	724	625	423	393		4,177
	水	1,614	510	691	534	340	425		4,111
	木	1,652	640	782	685	473	398		4,630
	金	1,684	696	679	554	402	395		4,408
	土	2,068	1,099	886	884	654	379	310	6,279
	計	11,631	5,080	5,062	4,428	3,205	2,668	329	32,401
総計	15,048	12,191	9,985	12,223	7,803	7,404	780	65,432	

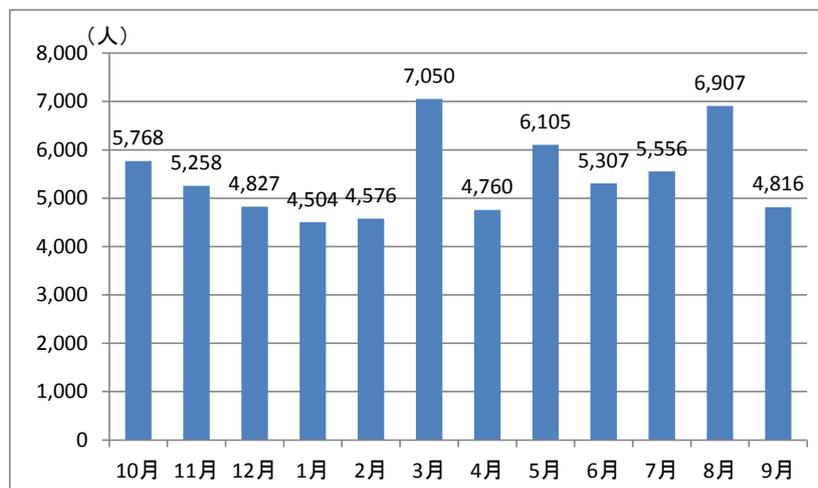
■ 曜日別・便別の旅客輸送人数



出典：宗像市（交通対策課）資料。

注）旅客輸送人数は小児は0.5人として算出している。幼児は算入していない。（以下、同じ）

■ 月別の旅客輸送人数



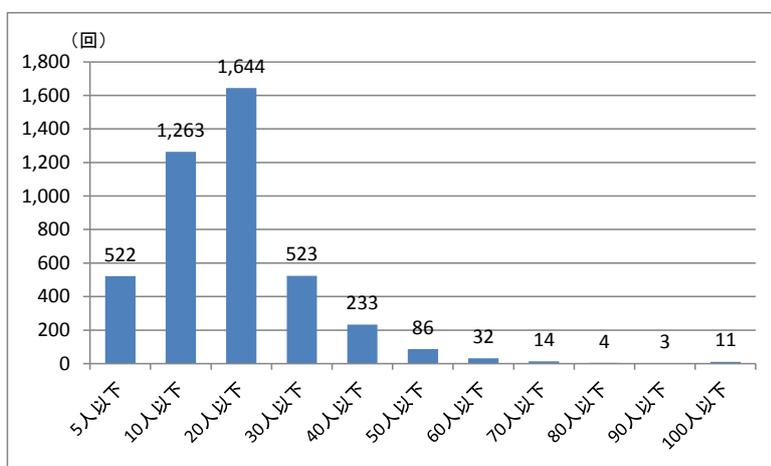
③地島航路の旅客輸送人数別の運航状況（平成 29 年度）

地島航路のニューじのしまをリプレイスする場合の船舶規模（旅客定員）の検討に向けて、旅客輸送人数別の運航状況を整理する。

○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みると、臨時便を含む年間総運航回数(片道)4,335 回のうち、10 人以下が 41.2%、10.5～20 人が 37.9%、20.5～30 人が 12.1%であり、30 人以下は総運航回数の 91.2%を占める。

○ピーク時の輸送力検証の観点から、旅客輸送人数別の累計割合をみると、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。

■旅客輸送人数別の片道運航回数（平成 29 年度）

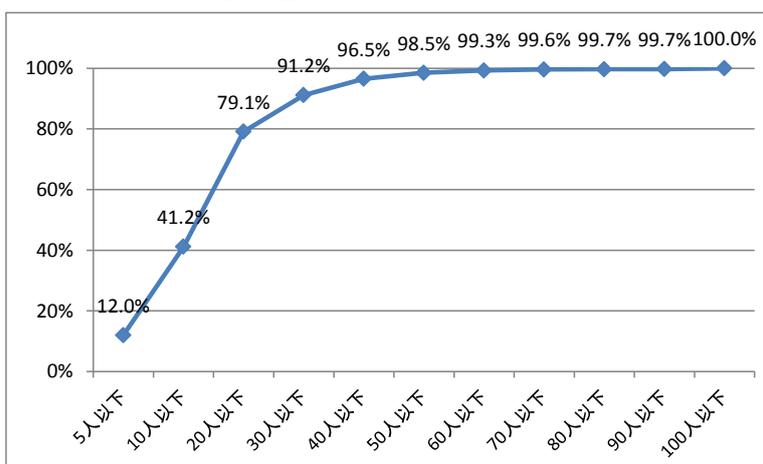


	片道回数	割合	累計割合
5人以下	522	12.0%	12.0%
10人以下	1,263	29.1%	41.2%
20人以下	1,644	37.9%	79.1%
30人以下	523	12.1%	91.2%
40人以下	233	5.4%	96.5%
50人以下	86	2.0%	98.5%
60人以下	32	0.7%	99.3%
70人以下	14	0.3%	99.6%
80人以下	4	0.1%	99.7%
90人以下	3	0.1%	99.7%
100人以下	11	0.3%	100.0%
運航回数	4,335	100.0%	

出典：市（交通対策課）資料

注）小児は 0.5 人、幼児は 0 人でカウント。

■旅客輸送人数別の累計割合（平成 29 年度）



出典：市（交通対策課）資料

注）1. 小児は 0.5 人、幼児は 0 人でカウント。

2. 旅客輸送人数別の片道運航回数の割合は欠航を除いた総運航回数に対する割合。総運航回数には、1 月 1 日のその他運航での片道運航 4 回を含む。

3. ピーク時の輸送力検証の観点から、白浜～泊～神湊の各区間のピーク時人数を把握したうえで分析している。

○旅客輸送人数が60人を超える運航回数32回のうち、樺まつりが8回を占め、5回が「しおかぜ」による臨時便である。その他ほとんどが土日・祝日であり、神湊発は第1便・第2便、地島発は第4便・第5便となっており、島外からの来訪者の動きによるものと想定される。

○80人を超える輸送人数となるのは、樺まつりを別にとすると、地島発4回、神湊発3回となる。

■地島航路の旅客輸送人数が60人を超える便の状況（平成29年度）

○地島⇒神湊

月	日付	曜日	発時刻	便	最大人数	備考
11	2016/11/12	土	14:10	4便	91.0	
3	2017/3/11	土	12:20	臨時	94.5	樺まつり、しおかぜ
3	2017/3/11	土	13:15	臨時	124.0	樺まつり、しおかぜ
3	2017/3/11	土	14:00	臨時	174.0	樺まつり、しおかぜ
3	2017/3/11	土	15:55	5便	96.0	樺まつり
3	2017/3/12	日	14:10	4便	75.0	
3	2017/3/18	土	14:10	4便	90.0	
3	2017/3/19	日	14:10	4便	84.0	
3	2017/3/23	木	14:10	4便	61.0	
5	2017/5/4	木	14:10	4便	75.0	
7	2017/7/15	土	14:10	4便	89.5	
9	2017/9/23	土	14:10	4便	62.5	
9	2017/9/23	土	15:55	5便	63.0	

○神湊⇒地島

月	日付	曜日	発時刻	便	最大人数	備考
10	2016/10/10	月	10:05	2便	65.5	
11	2016/11/12	土	7:45	1便	92.0	
3	2017/3/11	土	7:45	1便	98.5	樺まつり
3	2017/3/11	土	10:05	2便	136.5	樺まつり
3	2017/3/11	土	9:10	臨時	64.0	樺まつり、しおかぜ
3	2017/3/11	土	9:45	臨時	169.0	樺まつり、しおかぜ
3	2017/3/18	土	10:05	2便	68.5	
3	2017/3/19	日	10:05	2便	71.0	
5	2017/5/7	日	7:45	1便	65.0	
7	2017/7/15	土	7:45	1便	91.0	
7	2017/7/16	日	7:45	1便	76.5	
8	2017/8/12	土	10:05	2便	63.5	
8	2017/8/13	日	10:05	2便	60.5	
8	2017/8/18	金	7:45	1便	69.0	
8	2017/8/19	土	7:45	1便	69.0	
8	2017/8/20	日	7:45	1便	69.5	
8	2017/8/23	水	7:45	1便	62.0	
8	2017/8/26	土	7:45	1便	62.0	
9	2017/9/23	土	7:45	1便	100.0	

出典：市資料

- 注) 1. 小児は0.5人、幼児は0人でカウント。
 2. 最大旅客人数（最大人数と略記）の色は、薄桃色60人超、桃色80人超を示す。

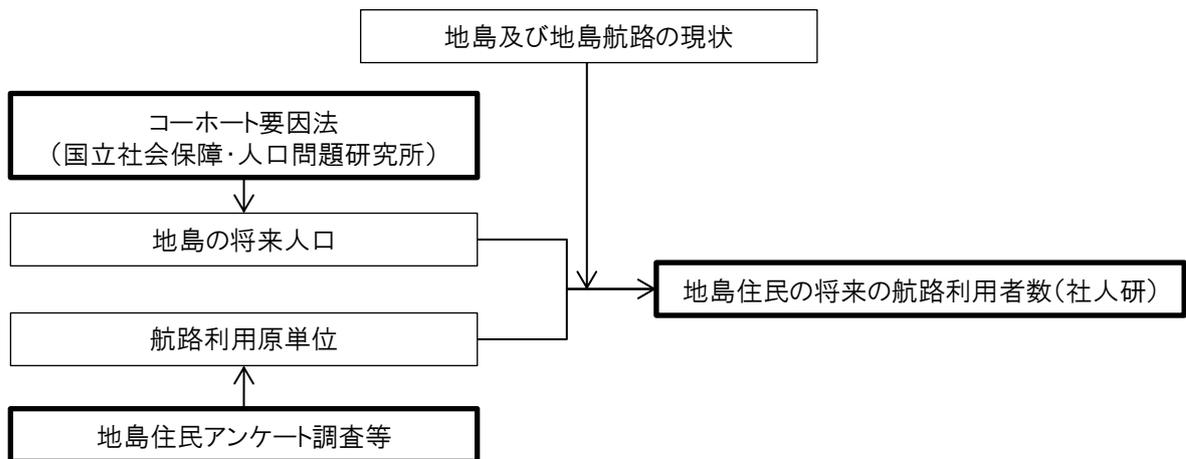
1-4. 地島航路の将来見通し

地島航路の将来需要予測は、これまでの趨勢を基本に、地島の今後の地域活性化等の取組みの進展も勘案して行う。

(1) 地島島民の航路利用の将来見通し

地島島民の利用者については、以下のフローのように、コーホート要因法による平成 32 (2020) 年～平成 57 (2045) 年の将来人口を予測し、アンケート結果による利用者の原単位をもとに需要予測を行う。

■地島島民の将来利用予測フロー



①地島の将来人口予測の方法

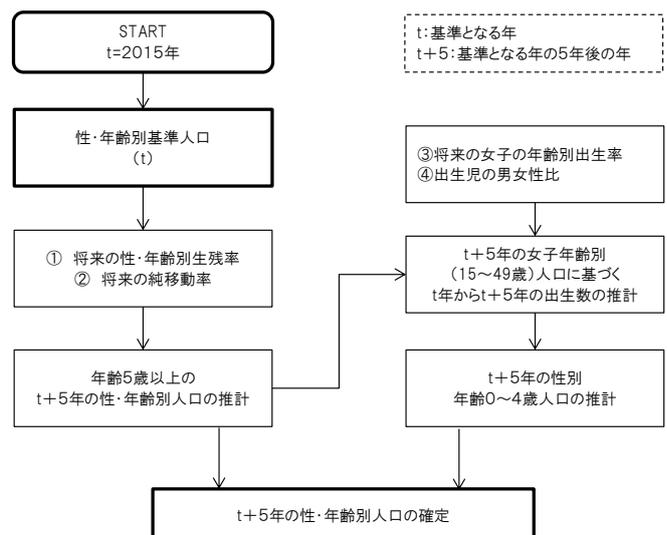
地島の将来人口予測は、国立社会保障・人口問題研究所（社人研）の「日本の地域別将来推計人口（平成 25 年 3 月推計）」で用いているコーホート要因法とする。

この方法は、ある年の男女・年齢別人口を基準として、ここに人口生残率などの仮定値を当てはめて将来人口を推計する方法であり、平成 27 (2015) 年の国勢調査の数値をもとに推計を行った。推計期間は平成 32 (2020) 年～平成 57 (2045) 年まで 5 年ごとの 25 年間とする。

なお、実際の計算は、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)」を使用する。

このプログラムは社人研の将来人口予測と同じ手法で、かつ生残率などの仮定値（パラメータ）は国立社会保障・人口問題研究所（「社人研」）が設定している宗像市全体の値を適用することができる。ただし、小地域の推計人口のトータルが市全体の推計結果と整合するように調整を行っている。

■コーホート要因法による人口予測の流れ

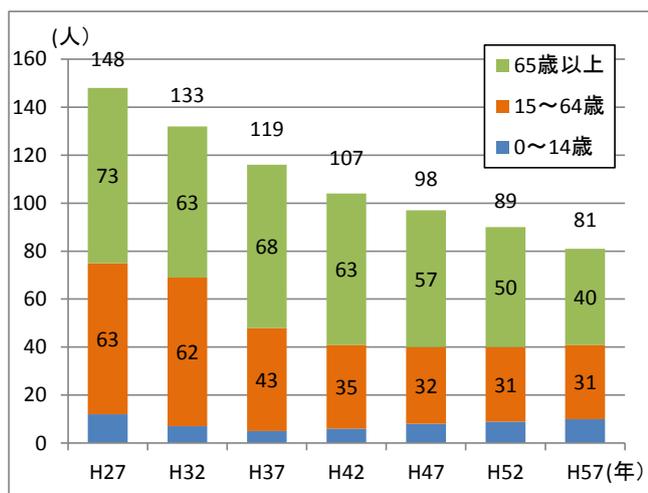


②地島の将来人口の予測結果

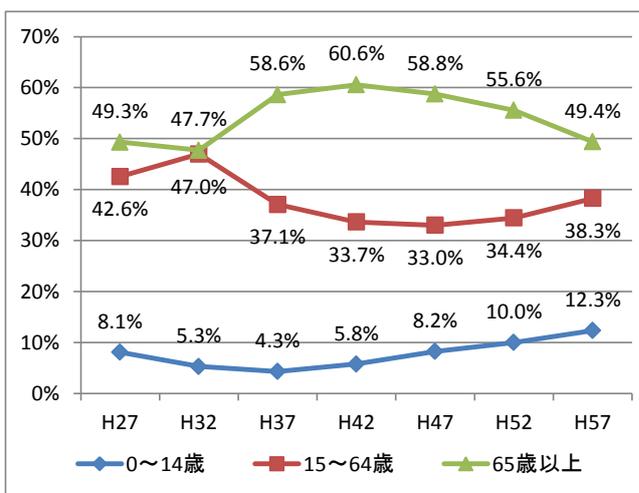
○社人研推計の前提条件に基づく将来人口予測では、地島の将来人口は、平成32年で132人、平成37年で116人、平成42年では104人、22年後の平成52年で90人となる。
 ただし、この予測手法は趨勢延長的手法であり、今後の地域活性化の取組みの状況によっては変わる可能性がある。

○年齢3区分の割合では、65歳以上人口割合は60%近くまで増加し、平成42年をピークに減少に転じる。

■地島の将来人口推計



■地島の将来推計人口の年齢3区分の割合



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。

注) 平成27年は現況値(国勢調査)、その他は予測値。(以下、同じ)

■地島の年齢階層別の将来人口予測結果(社人研推計の仮定値に基づく)

	H27			H32			H37			H42			H47			H52			H57		
	総数	男	女																		
総数	148	72	76	133	65	68	119	58	61	107	52	55	98	48	50	89	44	45	81	39	42
0~4歳	1	0	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
5~9歳	4	1	3	1	0	1	2	2	2	2	2	2	3	2	2	4	2	2	4	2	2
10~14歳	7	4	3	4	1	3	1	0	1	2	2	2	3	2	2	3	2	2	4	2	2
15~19歳	2	1	1	7	4	3	4	1	3	1	0	1	3	2	2	4	2	2	4	2	2
20~24歳	4	2	2	2	1	1	7	4	3	4	1	3	1	0	1	2	2	2	2	2	2
25~29歳	3	1	2	4	2	2	2	1	1	6	4	3	4	1	3	1	0	1	2	1	2
30~34歳	2	2	0	3	1	2	4	2	2	2	1	1	7	4	3	4	1	3	1	0	1
35~39歳	2	1	1	2	2	0	3	1	2	4	2	2	2	1	1	7	4	3	4	1	3
40~44歳	4	2	2	2	1	1	2	2	0	3	1	2	4	2	2	2	1	1	7	4	3
45~49歳	7	4	3	4	2	2	2	1	1	2	2	0	3	1	2	4	2	2	2	1	1
50~54歳	8	2	6	7	4	3	4	2	2	2	1	1	2	2	0	3	1	2	4	2	2
55~59歳	23	15	8	8	2	6	7	4	3	4	2	2	2	1	1	2	2	0	3	1	2
60~64歳	8	4	4	23	15	8	8	2	6	7	4	3	4	2	2	2	1	1	2	2	0
65~69歳	10	4	6	8	4	4	23	15	8	8	2	6	7	4	3	4	2	2	2	1	1
70~74歳	13	8	5	10	4	6	8	4	4	22	14	8	8	2	6	7	4	3	4	2	2
75~79歳	13	5	8	12	8	5	8	4	6	7	4	4	20	13	7	8	2	6	7	4	3
80~84歳	15	8	7	11	4	7	10	6	5	8	3	5	6	3	4	18	11	7	6	2	6
85~89歳	13	5	8	11	6	6	8	3	5	8	5	3	6	3	5	5	3	2	14	8	5
90歳以上	9	3	6	11	4	7	11	4	7	10	3	7	10	3	6	8	2	6	7	2	5
0~14歳	12	5	7	7	3	6	5	4	5	6	6	6	8	6	6	9	6	6	10	6	6
15~64歳	63	34	29	62	34	28	43	20	23	35	18	18	32	16	17	31	16	17	31	16	18
65歳以上	73	33	40	63	30	35	68	36	35	63	31	33	57	28	31	50	24	26	40	19	22
0~14歳比率	8.1%	6.9%	9.2%	5.3%	4.5%	8.7%	4.3%	6.7%	7.9%	5.8%	10.9%	10.5%	8.2%	12.0%	11.1%	10.0%	13.0%	12.2%	12.3%	14.6%	13.0%
15~64歳比率	42.6%	47.2%	38.2%	47.0%	50.7%	40.6%	37.1%	33.3%	36.5%	33.7%	32.7%	31.6%	33.0%	32.0%	31.5%	34.4%	34.8%	34.7%	38.3%	39.0%	39.1%
65歳以上比率	49.3%	45.8%	52.6%	47.7%	44.8%	50.7%	58.6%	60.0%	55.6%	60.6%	56.4%	57.9%	58.8%	56.0%	57.4%	55.6%	52.2%	53.1%	49.4%	46.3%	47.8%

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)」を使用。

注) 四捨五入のため総数と内訳の合計が合わない場合がある。

③地島島民の航路利用の原単位の設定

地島島民に対するアンケート調査による航路利用頻度から、年齢階層別の航路利用回数を集計した結果を用いて、航路利用原単位を下表のように設定する。

■地島島民の年齢階層別の航路利用回数の原単位

	有効 回答数	回答者の年間 延利用回数 (総合計)	回答者1人当たり	
			年間利用回数 (想定)	日利用回数 (想定)
10歳代	5	3,126	625.2	1.713
20歳代	7	2,156	308.0	0.844
30歳代	5	782	156.3	0.428
40歳代	5	1,198	239.7	0.657
50歳代	20	6,989	349.5	0.957
60歳代	23	4,801	208.7	0.572
70歳代	11	2,853	259.4	0.711
80歳以上	16	3,045	190.3	0.521

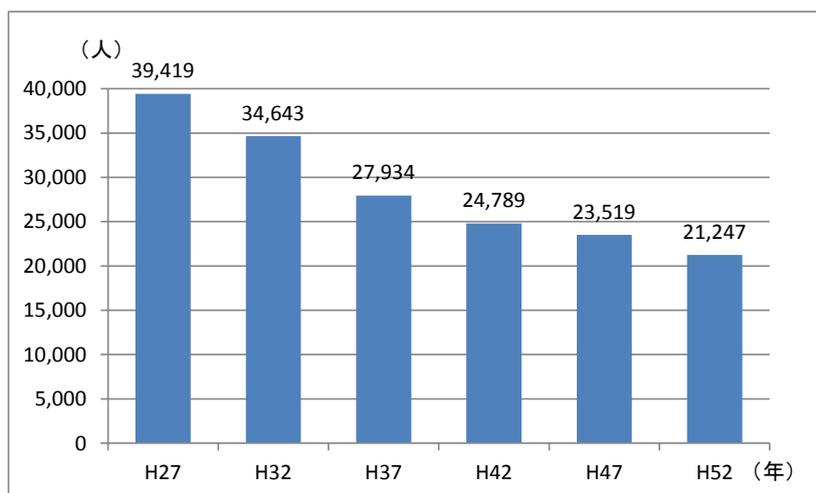
注) 利用回数は往復で2回として計算している。

④地島島民の航路利用者数の将来需要予測

○社人研推計を基にした人口推計による地島島民の将来の年間航路利用人数（往復で2人）は、平成32年に約35千人、平成37年に約28千人、平成42年に約25千人、平成47年に約24千人、平成52年に約21千人となる。

○これを平成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。

■地島島民の年間航路利用者数の予測



■地島島民の年間利用者数の予測

地島の将来人口 (国勢調査ベース)		平均利用 回数 (回/日人)	平成27年		平成32年		平成37年		平成42年		平成47年		平成52年	
			人口	利用回数 (回/日)										
年少人口	0～4歳	—	1	—	2	—	2	—	2	—	2	—	2	—
	5～9歳		4	—	1	—	2	—	2	—	3	—	4	—
	10～14歳		1.713	7	12	4	7	1	2	2	3	3	5	3
生産年齢 人口	15～19歳	0.844	2	3	7	12	4	7	1	2	3	5	4	7
	20～24歳		4	3	2	2	7	6	4	3	1	1	2	2
	25～29歳		3	3	4	3	2	2	6	5	4	3	1	1
	30～34歳	0.428	2	1	3	1	4	2	2	1	7	3	4	2
	35～39歳	0.657	2	1	2	1	3	1	4	2	2	1	7	3
	40～44歳		4	3	2	1	2	1	3	2	4	3	2	1
	45～49歳		7	5	4	3	2	1	2	1	3	2	4	3
	50～54歳	0.957	8	8	7	7	4	4	2	2	2	2	3	3
	55～59歳	0.572	23	22	8	8	7	7	4	4	2	2	2	2
60～64歳	8		5	23	13	8	5	7	4	4	2	2	1	
65～69歳	10		6	8	5	23	13	8	5	7	4	4	2	
高齢人口	70～74歳	0.711	13	9	10	7	8	6	22	16	8	6	7	5
	75～79歳		13	9	12	9	8	6	7	5	20	14	8	6
	80～84歳		15	8	11	6	10	5	8	4	6	3	18	9
	85～89歳	0.521	13	7	11	6	8	4	8	4	6	3	5	3
	90歳以上	9	5	11	6	11	6	10	5	10	5	8	4	
合計			148	108	132	95	116	77	104	68	97	64	90	58
片道1回平均				9.0		7.9		6.4		5.7		5.4		4.9
年間利用予測		×365日		39,419		34,643		27,934		24,789		23,519		21,247

(2) 地島航路の利用者数の見込み

○これまでの推移を基本にした趨勢延長的な地島の将来人口予測による人口減少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は減少していくものと見込まれる。

○一方、これまでも地島の人口は継続して減少してきたが、地島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いる。これは島民の利用の減少を釣りや漁業を生かした体験交流プログラムの実施などによる島外利用者の増加が補ってきたものと考えられる。

○このようなことから、航路利用者を現状維持とみて、経営シミュレーション等を実施することが適切だと考えられる。

1-5. 地島航路の航路運営の問題点・課題の整理

これまでの調査・検討結果をもとにした、航路運営に係る問題点・課題の整理、航路診断は以下のとおりとなる。

	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17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、安定運航が行われている。 ・住民の高齢化に対しニューじのしまの構造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・交流等の取組みが行われ、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。