

地島航路の経営診断

目 次

１．地島航路の経営診断	1
１－１．地島航路の経営状況の整理	1
（１）地島航路の収支状況	1
（２）地島航路の収益の状況	1
（３）地島航路の費用の状況	2
（４）地島航路の運航費用の状況	3
（５）地島航路の営業費用の状況	6
１－２．地島航路の経営診断	8
（１）収支状況のまとめ	8
（２）総合所見	8

1. 地島航路の経営診断

航路経営に係る財務関係資料をもとに、地島～神湊航路（以下、「地島航路」という。）の収支状況、収入・支出の内訳等の整理・分析を行う。

- （注） 1. 経営状況の整理は、平成 25 年度～29 年度の 5 か年間について行う。（経営診断における年度は、前年 10 月～当該年 9 月）
2. 収益及び費用にかかる金額は国庫補助の対象について集計・整理している。

1－1. 地島航路の経営状況の整理

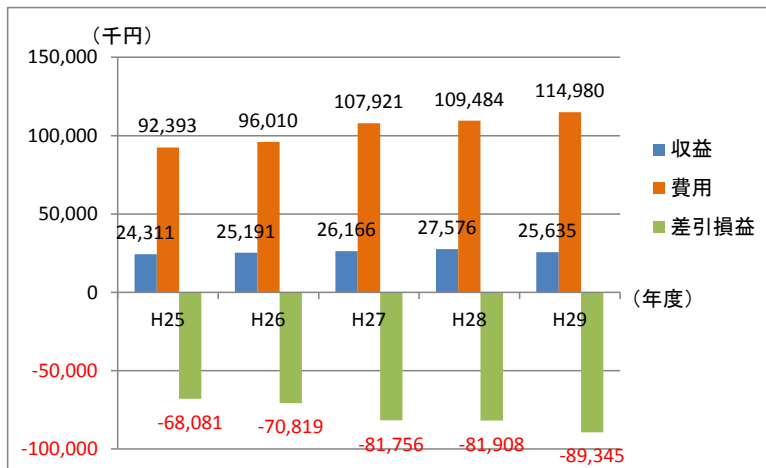
（1）地島航路の収支状況

○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。

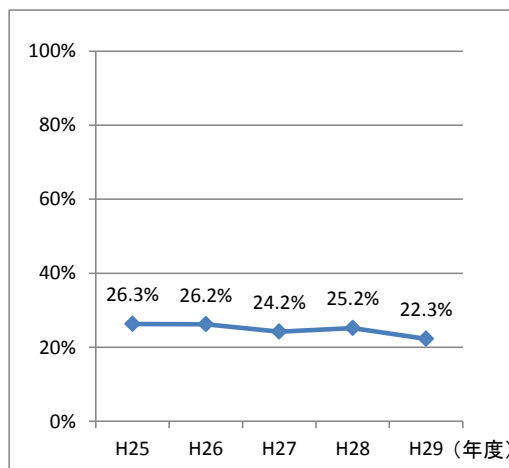
○収支率の推移をみると、増減はあるものの、継続的に悪化しており、平成 25 年度の 26.3%から平成 29 年度には 22.3%に低下している。

■地島航路の収支の推移



出典：市資料（航路監査資料）

■収支率の推移



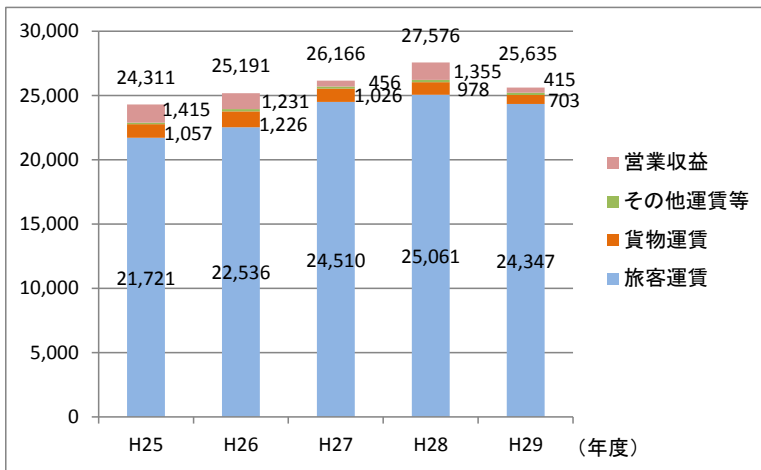
出典：市資料（航路監査資料）

（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。

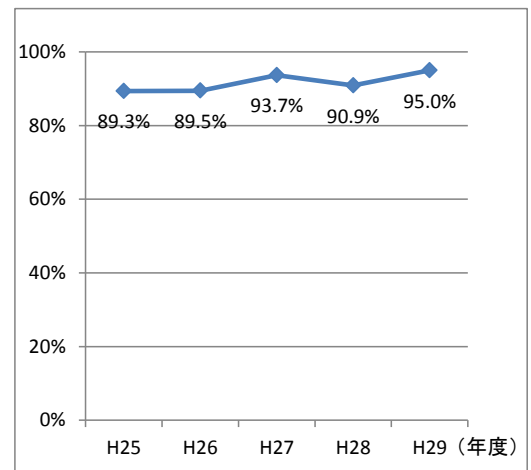
■地島航路の収益の推移



出典：市資料（航路監査資料）

注）営業収益は、航路付属施設収入（神湊港ターミナルの事務所賃貸料、自動販売機の手数料等）と雑収入（自動販売機の電気代等）である。平成 28 年度は消費税還付金を雑収入に計上しているため営業収益が大きくなっている。

■収益に占める旅客運賃の割合の推移

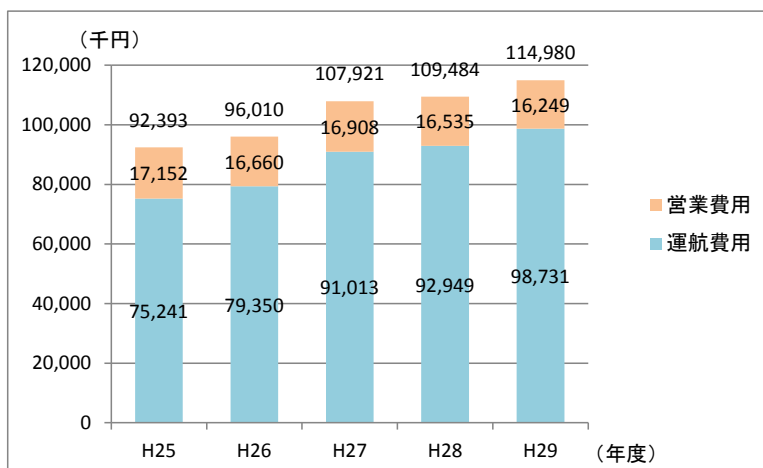


出典：市資料（航路監査資料）

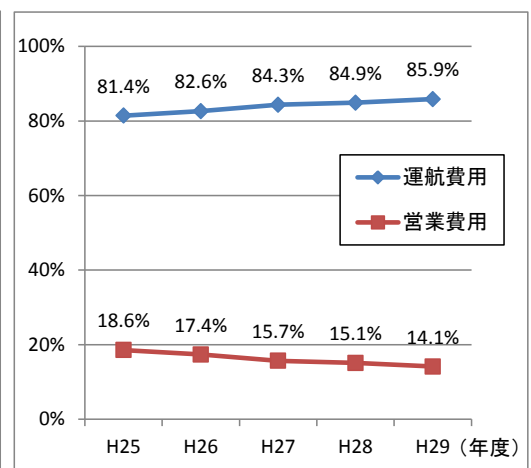
（３）地島航路の費用の状況

- 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経費は 85.9%、固定費にあたる営業経費は 14.1%となっている。
- 平成 25 年度～29 年度の 5 年間で、運航経費の増加が続き、一方で、営業費用の減少が続いたことから、費用全体に占める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。

■運航費用と営業費用の推移



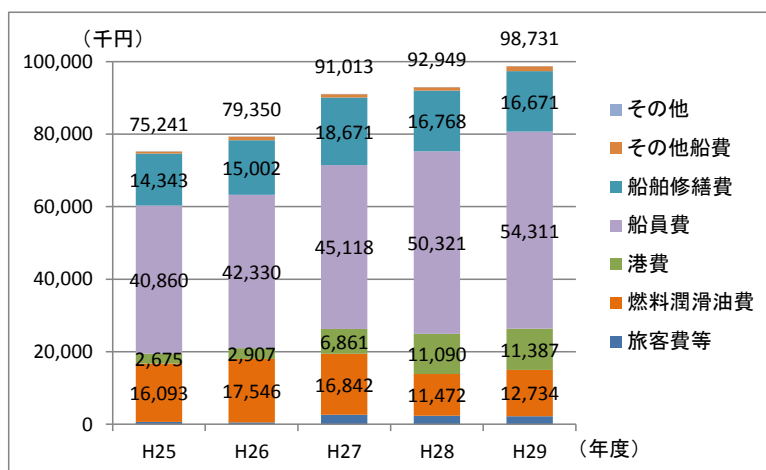
出典：市資料（航路監査資料）



(4) 地島航路の運航費用の状況

- 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。
- 金額でみると、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。
- 船舶修繕費は、各年度の状況により異なるが、検査・修理のほか小修理も定常的に発生しており、趨勢的には増加傾向にある。
- 燃料潤滑油費（ほとんど燃料費）は、燃料消費量に大きな変化はなく、石油の国際的な市場動向により燃料（軽油）単価が上下することにより変動している。平成 25 年度以降で、燃料単価が最も高かった平成 26 年度には、運航費用全体に占める割合は 22.1%であった。
- 港費は、棧橋業務委託費（3 港）で平成 28 年からは安定的に推移している。

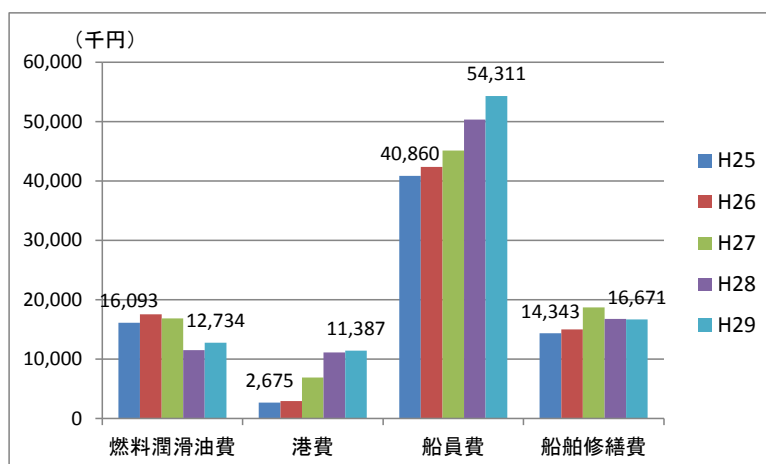
■ 地島航路の運航費用の推移



出典：市資料（航路監査資料）

- 注）１．旅客費等は、旅客費、手荷物取扱費、小荷物取扱費、貨物費の合計。
 ２．その他船費は、船舶備品費、船舶消耗品費、雑費の合計。
 ３．その他は、運航経費全体の雑費。

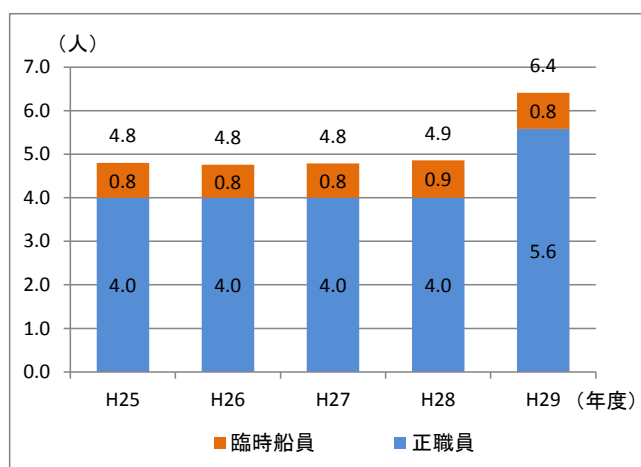
■ 運航費用の主要項目の推移



①船員費

- ・船員費は、船員の給与、雇用主負担の船員保険料、福利厚生費などからなる。
- ・船員数が不足している状況が続き、ニューじのしまの 3 人乗務体制とせざるを得ない日も発生、十分な乗船客対応ができない状況であった。このため平成 29 年度に段階的に正規職員の船員を確保し、平成 30 年度は正職員の船員 7 人のローテーション体制で 4 人乗務が実現できている。
- ・人件費総額は平成 25 年度から、船員の年齢構成等の変化により増加してきているが、平成 29 年度には正職員の船員を確保、7 人体制としたため人件費総額は増加しているが、比較的年齢層の低い船員の確保により、1 人当たりの年間人件費は低下している。今後当面の間は、船員費は安定的に推移するものと想定される。

■地島航路の船員数の推移



出典：市資料（航路監査資料等）

注） 1．年度途中で船員数や正職員・臨時職員の人数の変更があるため、月延人数を 12 カ月で割った数値を示している。

2．現在は正職員 7 名、臨時船員 3 名の体制。

■地島航路の船員費の推移

	人員(年度平均)		年間人件費総額(千円)		1人当たり年間人件費(千円)	
	全体	うち正職員	全体	うち正職員	全体	うち正職員
H25年度	4.8	4.0	40,860	37,347	8,513	9,337
H26年度	4.8	4.0	42,330	38,767	8,896	9,692
H27年度	4.8	4.0	45,118	41,523	9,416	10,381
H28年度	4.9	4.0	50,321	46,591	10,358	11,648
H29年度	6.4	5.6	54,311	50,175	8,471	8,987

出典：市資料（航路監査資料等）

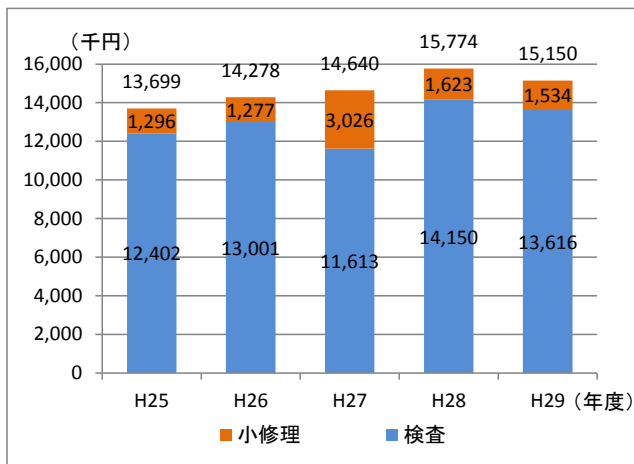
注） 1．人員は、月延人数を 12 カ月で割った数値である。

2．人件費には、船員の給与、雇用主負担の船員保険料、福利厚生費などを含む。

②船舶修繕費

- ・船舶修繕費は、船舶検査に係る検査・修繕費及び小修理の費用である。船舶検査は 5 年ごとに行われる定期検査（船舶検査済証の有効期間は 5 年）と毎年行われる簡易な中間検査がある。
- ・検査には 15 日間程度を要し、その間は大島航路の旅客船「しおかぜ」が地島～神湊を運航し、その運航に係る経費は、就航比率等により地島航路に按分される。
- ・小修理、検査・修繕は各年度により増減はあるが、平成 25 年度以降、緩やかな増加傾向にある。小修理の項目は多岐にわたっている。

■ニューじのしまの検査費・修理費の推移



出典：市資料（航路監査資料）（右表も同じ。）

注）平成 28 年度は定期検査、他年度は中間検査。

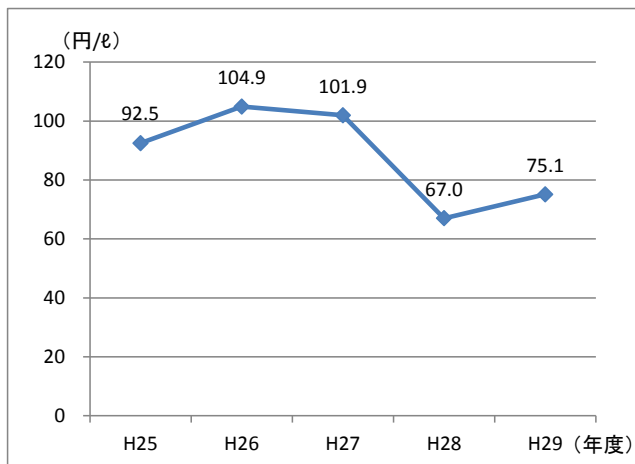
■ニューじのしまの小修理の内容

年度	修理項目	金額(千円)
H25年度	操舵室ワイパー	95
	外板溶接	100
	プロペラ	1,092
	船外機	10
H26年度	燃料タンク保管ボックス修繕	17
	シリンダーヘッド	1,000
	1号補機電圧調整器修繕	60
	舵取機点検整備	100
	風向風速器修繕	99
H27年度	コネクティングロッド	713
	クランクシャフト	2,106
	ワイパー修繕	45
	気中遮断器	162
H28年度	海水ポンプ修繕	59
	冷却水パイプ修繕	8
	主機クラッチ消耗品	150
	操舵室窓ワイパー機器	1,296
	空調機修繕	99
	スピーカー修繕	11
H29年度	舵角指示器修繕	326
	主機関遠隔操縦装置修繕	265
	操舵室ワイパー修繕	231
	左舷機回転上昇不良修理	711

③燃料潤滑油費

- ・ニューじのしまの運航に係る燃料費は、毎年度、運航キロ当たりの燃料消費量に大きな変動はなく、その変動は国際的な石油市場の影響による主燃料である軽油単価の変動による。平成 28 年度以降、軽油単価は低位で推移しており、このため燃料潤滑油費は相対的に低額で推移している。
- ・宗像市航路に就航している船舶の中では、ニューじのしまは、運航キロ当たりの燃料消費量が最も少なくなっている。同じ旅客船のしおかぜに比して、船舶の規模（総トン数）も小さく、航海速力も 16 ノット（しおかぜ 21 ノット）であるため、主機関の出力もしおかぜの 1/2 程度であること等によると考えられる（ニューじのしまについては、地島で 2 港に寄港しており、これは燃料効率の面ではマイナスとなっている）。

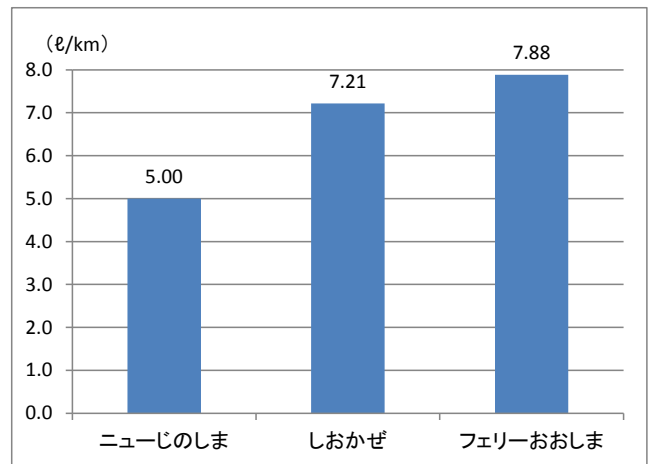
■ニューじのしまの燃料（軽油）の購入単価の推移



出典：市資料（航路監査資料）

注）ニューじのしまの主燃料（軽油）の年度ごとの購入単価である。

■宗像市航路への就航船舶の燃料消費量



出典：市資料（航路監査資料）

- 注） 1. 運航距離には、検査等回航、地島航路就航等を含む。ただし、地島フェリー分は含まない。
 2. 年間の燃料消費量を運航距離で除いたものであり、航路の状況が異なるため目安としての概算値である。

（５）地島航路の営業費用の状況

○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。

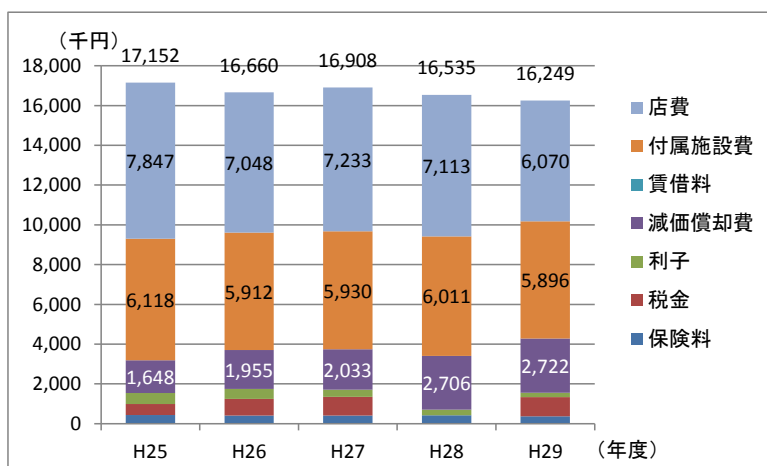
○営業費用のうちで大きなウェイトを占めているのは、店費（平成 29 年度で営業費用全体の 37.4%）、航路付属施設費（同、36.3%）、減価償却費（同、16.8%）であり、これら 3 項目で 90%を占めている。

○店費は、陸上の職員の人件費が多くを占め、その他航路運営を行うための事務関係費からなっている。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。

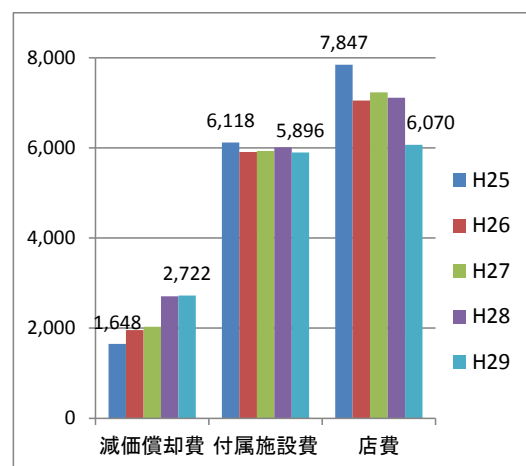
○航路付属施設費は、神湊港渡船ターミナルの維持管理費等（地島航路分担分）などである。（金額はわずかであるが、白浜待合所の維持管理費も含まれている。）

○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り、旅客船しおかぜの地島航路分担分が計上されている。そのほか、金額は小さいが神湊渡船ターミナルや泊港施設の減価償却費も含まれている。

■地島航路の営業費用の推移



■営業費用の主要項目の推移



出典：市資料（航路監査資料）

注）１．航路付属施設費は、「付属施設費」と略記。

２．税金は消費税であり、収支の状況によっては０（還付）となる場合がある。

【参考】地島航路損益計算書（平成 25 年度～29 年度）

（単位：円）

項 目	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度
1. 収 益					
A 運 航 収 益	22,895,977	23,960,049	25,709,882	26,221,706	25,219,622
1.旅客運賃	21,721,120	22,535,640	24,509,850	25,060,960	24,347,160
2.手荷物運賃	35,770	22,900	34,300	61,310	53,490
3.小荷物運賃	48,450	122,850	124,700	106,900	99,600
4.自動車運送運賃	0	0	0	0	0
5.貨物運賃	1,056,780	1,226,280	1,025,660	977,560	703,100
6.郵便・信書便航送料	33,857	52,379	15,372	14,976	16,272
7.雑収入	0	0	0	0	0
B 営 業 収 益	1,415,386	1,231,328	456,037	1,354,509	415,271
1.航路付属施設収入	198,025	203,179	207,136	210,209	175,545
2.雑収入	1,217,361	1,028,149	248,901	1,144,300	239,726
収 益 計	24,311,363	25,191,377	26,165,919	27,576,215	25,634,893
2. 費 用					
A 運 航 費 用	75,240,938	79,349,986	91,013,016	92,949,276	98,730,770
1.旅客費	640,851	415,343	2,489,737	2,264,461	2,235,867
(1)旅客歩金					
(2)傷害保険料	266,614	267,201	273,850	285,007	283,670
(3)雑費	374,237	148,142	2,215,887	1,979,454	1,952,197
2.手荷物取扱費	0	29,137	39,866	36,123	0
3.小荷物取扱費	0	29,137	39,866	36,123	0
4.自動車航送取扱費	0	0	0	0	0
5.貨物費	0	29,137	39,866	36,123	0
(1)貨物積卸費	0	29,137	39,866	36,123	0
(2)貨物歩金	0	0	0	0	0
(3)貨物辯金	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	16,092,664	17,546,043	16,841,841	11,472,320	12,733,535
8.養缶水費	0	0	0	0	0
9.港費	2,674,550	2,907,150	6,860,686	11,090,156	11,387,040
(1)税金及び手数料	0	0	0	0	0
(2)水先及び係留料	2,674,550	2,907,150	6,860,686	11,090,156	11,387,040
(3)代理店手数料	0	0	0	0	0
10.雑費	39,982	30,214	22,906	23,428	20,989
11.船費	55,792,891	58,363,825	64,678,248	67,990,542	72,353,339
(1)船員費	40,860,426	42,329,742	45,118,174	50,321,268	54,311,329
(2)船舶備品費	0	0	0	0	0
(3)船舶消耗品費	484,387	926,256	768,635	773,701	1,193,028
(4)船舶修繕費	14,343,365	15,001,548	18,671,207	16,767,693	16,671,144
(5)雑費	104,713	106,279	120,232	127,880	177,838
B 営 業 費 用	17,151,624	16,660,377	16,908,443	16,535,092	16,249,458
1.保険料	438,741	412,277	410,917	425,103	365,895
(1)船舶	438,741	412,277	410,917	425,103	365,895
(2)航路付属施設	0	0	0	0	0
2.税金	552,100	832,300	932,700	0	974,200
(1)船舶	0	0	0	0	0
(2)航路付属施設	0	0	0	0	0
(3)消費税	552,100	832,300	932,700	0	974,200
3.利子	547,539	500,920	369,449	280,148	220,344
(1)船舶	547,539	417,555	292,350	210,585	158,908
(2)航路付属施設	0	83,365	77,099	69,563	61,436
4.減価償却費	1,648,015	1,955,062	2,033,295	2,705,901	2,722,390
(1)航路開設費	0	0	0	0	0
(2)船舶	1,537,385	1,537,385	1,614,254	2,286,860	2,306,077
(3)航路付属施設	110,630	417,677	419,041	419,041	416,313
5.賃借(傭船)料	0	0	0	0	0
(1)船舶	0	0	0	0	0
(2)航路付属施設	0	0	0	0	0
6.航路付属施設費	6,118,075	5,911,568	5,929,510	6,010,677	5,896,454
7.店費	7,847,154	7,048,250	7,232,572	7,113,263	6,070,175
費 用 計	92,392,562	96,010,363	107,921,459	109,484,368	114,980,228
3. 差引当期純利益(純損失)	△ 68,081,199	△ 70,818,986	△ 81,755,540	△ 81,908,153	△ 89,345,335

出典：市資料（航路監査資料）

注）年度は、前年 10 月～当該年 9 月）である。

1－2．地島航路の経営診断

(1) 収支状況のまとめ

○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。

○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。

○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。

○費用については、運航に伴って不可避免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、航路単独の取り組みでは大幅な削減は難しいと考えられる。

- ・ 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。

(2) 総合所見

○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、航路単独の取り組みでは限界があると考えられ、大島航路も含めて取り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のより、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。