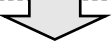


高速船のあり方に係る対応案について

1 これまでの検討経過

- 公共交通体系検討に向けた町民アンケート調査において最も割合の高かった「減便もやむを得ない」という意見を踏まえ、高速船の減便等のコスト削減効果について、現運航事業者と協議した結果、約 5,300 万円（令和 4 年度実績）と突出した赤字補填をしている中で、抜本的な解決に繋がらないことが明らかになった。

【コスト削減試算結果】（現行：7 便）

1 日 5 便とした場合	1 日 4 便とした場合	1 日 5 便＋中速運航
▲ 5 4 2 万円／年 （燃料費、人件費）	▲ 9 7 5 万円／年 （燃料費、人件費）	▲ 1, 2 1 9 万円／年 （燃料費、人件費、修理費）
減便に伴う減収により、1 便あたり 2 0 0 万円程度の収入減が見込まれる （ただし、減便後も時間調整等を行い運航便の利用を継続する方も想定できる）   		
▲ 1 4 2 万円／年 （燃料費、人件費）	▲ 3 7 5 万円／年 （燃料費、人件費）	▲ 8 1 9 万円／年 （燃料費、人件費、修理費）

- 減便等による効果が大きく見込まれないことから、次に割合の高かった「運航休止」について検討することとし、次の 2 つの対応案により現運航事業者との協議を進めることについて、第 40 回大崎上島町公共交通連携協議会で了承を得た。

- 第 1 案：利用区間の少ない区間の運航を休止

第 2 案：全ての区間を運航休止

- このことを踏まえ、現運航事業者と協議した結果及び今後の対応案を整理する。

2 第1案（利用区間の少ない区間の運航を休止）の検討

（1）運航経費等の試算

航路区間を利用の多い3区間に限定し、且つ運航速力を下げることで、人件費、燃料費のコスト削減を図った場合の町の赤字補填額を試算する。

対象の区間は、①竹原～めばる、②明石～大長、③竹原～天満とした。

ア 利用の多い3区間の利用割合

利用区間上位	令和元年度	令和3年度	令和4年度
①竹原～めばる	32.4%（9,341人／28,835人）	33.3%（6,508人／19,537人）	34.1%（6,990人／20,523人）
②明石～大長	29.1%（8,397人／28,835人）	31.5%（6,145人／19,537人）	28.8%（5,921人／20,523人）
③竹原～天満	14.4%（4,161人／28,835人）	13.3%（2,608人／19,537人）	10.1%（2,069人／20,523人）
合計	75.9%（21,899人／28,835人）	78.1%（15,261人／19,537人）	73.0%（14,980人／20,523人）

イ 試算の前提条件

- 中速運航（運航距離が短いことから時刻表への影響が少ないと思われるため）
- 現行どおり1日7便（減便は抜本的な解決には繋がらないため）

ウ 試算の結果

（単位：／年）

区分	赤字補填経費 （令和4年度実績）	①竹原～めばる のみで運航	②明石～大長 のみで運航	③竹原～天満 のみで運航
営業費用	6,872 万円	4,766 万円 （削減効果 ▲2,106 万円）	4,637 万円 （削減効果 ▲2,235 万円）	5,321 万円 （削減効果 ▲1,551 万円）
燃料費	2,195 万円	392 万円 （▲1,803 万円）	263 万円 （▲1,932 万円）	947 万円 （▲1,248 万円）
人件費	1,873 万円	1,670 万円 （▲203 万円）	1,670 万円 （▲203 万円）	1,670 万円 （▲203 万円）
修理費	749 万円	649 万円 （▲100 万円）	649 万円 （▲100 万円）	649 万円 （▲100 万円）
その他	2,055 万円	2,055 万円	2,055 万円	2,055 万円
営業損益 ①	6,872 万円	4,766 万円	4,637 万円	5,321 万円
運航収益 ②	1,512 万円	251 万円	194 万円	558 万円
赤字補填 ①－②	5,360 万円	4,515 万円 （▲845 万円）	4,443 万円 （▲917 万円）	4,763 万円 （▲597 万円）

- 利用の最も多い区間（①竹原～めばる）のみで運航した場合の試算結果を踏まえた町負担額の全体見通しは次のとおり。

なお、この表は、第 38 回大崎上島町公共交通連携協議会において示した「令和 6 年度からデマンドバスを本格運行する場合の町負担額の見通し（概算）」をベースに、高速船運航に係る町負担額を反映させたもの。

区分	令和 4 年度 (実績)	デマンド移行完了後	デマンド移行完了後 (高速船を①竹原～めばるのみで運航した場合)	令和 4 年度 との比較
	14,216 万円	16,905 万円	16,060 万円	1,844 万円
海上交通	9,520 万円	9,520 万円	8,675 万円	▲845 万円
高速船	5,360 万円	5,360 万円	4,515 万円	▲845 万円
ブルーライン	1,764 万円	1,764 万円	1,764 万円	0
さざなみ	2,396 万円	2,396 万円	2,396 万円	0
陸上交通	4,696 万円	7,385 万円	7,385 万円	2,689 万円
路線バス	1,885 万円 (2 台)	1,885 万円 (2 台)	1,885 万円 (2 台)	0
おと姫バス	2,811 万円 (2 台)	5,500 万円 (デマンドバス 4 台)	5,500 万円 (デマンドバス 4 台)	2,689 万円
デマンドバス				

(2) 現運航事業者の意向

船舶業界においても船員の確保が困難となっており、航路の維持に支障が出ている。今後、さらに船員不足は拡大していくことが想定される。

現運航事業者との協議においても、船員の高齢化や、若手船員の雇用確保が困難であることから、今後も運航を維持することは困難である旨が示された。

3 今後の方向性（案）

- 運航経費等の試算結果のとおり、利用が多い上位 3 区間のいずれの航路においても運航収益が減少するため、持続可能な運航の維持が困難になると予測される。
- 現運航事業者から、船員不足により当該航路の運航継続が困難である旨が示されたことから、第 2 案（全ての区間を運航休止）を検討せざるを得ない。
- 町の赤字補填が多額なため早期の対応が必要であることや、今後はデマンドバスによる陸上交通の充実が進むことで高速船による島内区間の代替移動手段となり得ることから、利用状況に鑑み、高速船運航に係る赤字補填は令和 6 年度末をもって終了する方向で現運航事業者と協議する。
- 既存利用者への特別な支援については、今後、町民ニーズを把握した対応案を検討する。