

与路～古仁屋航路改善計画策定

調 査 報 告 書

令和5年2月

与路～古仁屋航路改善協議会

<目次>

序章 航路改善計画策定にあたって	
1. 航路改善計画策定の背景と目的	1
2. 調査フロー	1
3. 与路～古仁屋航路改善協議会の概要	2
第1章 請島・与路島及び航路の概要	
1. 請島・与路島の概要	3
1-1 位置・地勢	3
1-2 人口動態	4
1-3 産業・観光動向	5
1-4 生活関連施設	7
1-5 交通アクセス	7
1-6 島内公共工事	8
1-7 港湾状況	8
2. 航路の概要	11
2-1 航路の概要	11
2-2 船舶の基本的事項	12
2-3 運航体制	13
2-4 運航距離・運航時間・運航ダイヤ	14
2-5 航路運賃	15
第2章 航路利用者の意向調査	
1. 島民アンケート調査	17
2. 航路利用者アンケート調査	34
3. 島内ヒアリング調査	43
第3章 航路診断・経営診断	
1. 航路診断	56
1-1 現状の整理・分析	56
1-2 将来の需要予測	64
1-3 航路診断のまとめ	69
2. 経営診断	72
2-1 現状の整理・分析	72
2-2 経営診断のまとめ	75
第4章 航路改善の方針と方策	
1. 航路の維持・活性化に向けた課題分析と対応方針	76
1-1 課題の整理	76
1-2 方策検討の基本的な考え方	77
2. 航路改善方策	79
2-1 航路改善方策	79
2-2 航路改善方策の具体的な取組	82
2-3 目標値の設定と航路損益シミュレーション	99
2-4 航路改善計画取組の実施及び検討体制	107

序章 航路改善計画策定にあたって

1. 航路改善計画策定の背景と目的

与路～航路（以下、本航路という）は、古仁屋と請島の「請阿室」「池地」、与路島の「与路」を結ぶ町営定期船せとなみによる航路からなる。航路運航は、瀬戸内町役場が担っている。

本航路は、請島、与路島の住民にとって、買い物や通院など、日常生活をおくる上で必要不可欠なものとなっており、島民や請島、与路島を訪れる観光客等の移動手段でもある。さらに、生活必需品の物資輸送や農産物や畜産（豚、牛）等の輸送にも欠かせない航路となっている。しかしながら、現在の町営定期船せとなみは、就航から19年が経過し、老朽化が進むと同時に島民の高齢化や人口減少により、航路利用者は減少傾向にある。さらに近年は、新型コロナウイルス感染症の影響による島民の外出自粛や、観光客の減少で航路利用者は大きく減少した。航路の確保・維持には航路利用者を新型コロナウイルス感染症拡大前の水準まで回復させることが喫緊の課題となっている。

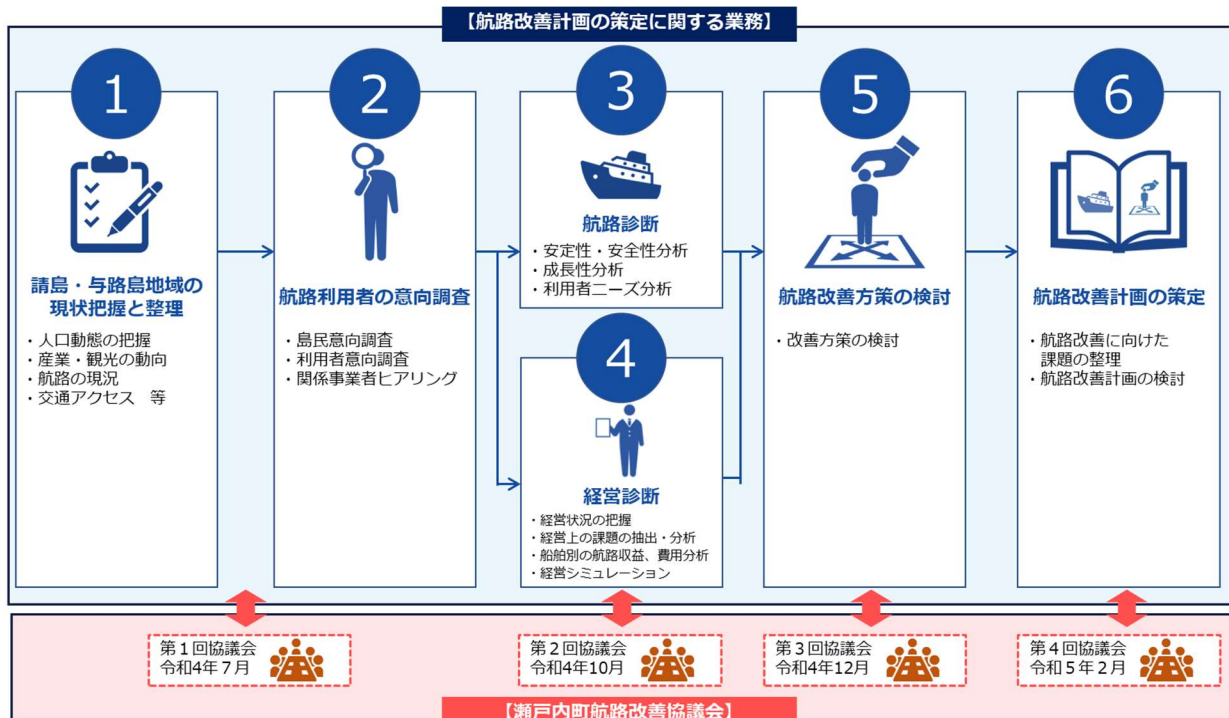
航路運航事業者としての観点からみると、航路利用者減少により運賃収入が大きく減少していることに加え、船舶老朽化に伴う修繕費の確保、燃料油価格の高騰などの対応により、経営環境は非常に厳しい状況にある。本航路は国庫補助航路として指定され、運航事業を保っている。今後も運航事業者の収益悪化が進むと請島、与路島島民の生活航路の維持が危ぶまれることから、航路利用促進策や運航の効率化などを通じて、経営改善を行い、航路維持を図ることが急務である。

この課題に的確に対処するため、本調査は、請島、与路島島民の利用状況や意向調査、航路診断や経営診断を実施し、その結果を踏まえて航路の確保・維持に向けた具体的な航路改善方を提案し、将来にわたる安心・安全な航路の確保・維持することを目的とするものである。

2. 調査フロー

計画策定における調査フローは下記の通りである。

図表1：調査フロー



3. 与路～古仁屋航路改善協議会の概要

与路～古仁屋航路改善協議会は、島民の意向や利用者の実態等を把握し、航路の現状や問題点を整理したうえで、航路診断と経営診断を行い、航路運営・経営上の課題と原因分析の結果を受けて、その課題を克服するための具体的な改善方策を検討し、地域及び関係機関が一体となって取り組むことで、本航路の安定的な確保・維持に資することを目的として設置した。

協議会の開催概要並びに委員名簿は以下のとおりである。

図表 2：協議会の開催概要

	日時・場所	議事・報告内容
第 1 回	日時：令和 4 年 8 月 3 日（水）11：00～13：00 場所：瀬戸内町役場（本庁舎） 4 階 第 2・第 3 委員会室	(1) 協議会規約（案）について (2) 会長・副会長の選任について (3) 請島・与路島地域の現況把握と整理について (4) 事業計画書（案）について (5) 航路利用者アンケート調査について (6) 今後のスケジュール
第 2 回	日時：令和 4 年 11 月 1 日（月）11：00～13：00 場所：瀬戸内町役場（本庁舎） 4 階 第 2・第 3 委員会室	(1) 航路利用者意向調査結果について （島民アンケート、航路利用者アンケート、島内ヒアリング） (2) 航路診断と経営診断について
第 3 回	日時：令和 4 年 12 月 16 日（金）10：00～12：00 場所：瀬戸内町役場（本庁舎） 4 階 第 2・第 3 委員会室	(1) 航路改善方策の検討 (2) 調査報告書（案）について
第 4 回	日時：令和 5 年 2 月 1 日（水）11：00～12：00 場所：瀬戸内町役場（本庁舎） 4 階 第 2・第 3 委員会室	(1) 航路改善方策について (2) 航路改善計画書（案）について

図表 3：協議会委員名簿

氏 名	所 属
中原 禎弘	九州運輸局鹿児島運輸支局 支局長
滝澤 朗	鹿児島県総合政策部交通政策課 課長
勇 忠一	瀬戸内町商工交通課 課長
政岡 博重	瀬戸内町商工会 会長
松村 保宏	奄美せとうち観光協会 会長
大里 正治	請島 請阿室地区 区長
三ノ京 浩人	請島 池地地区 区長
信島 豊武	与路島 与路地区 区長
穂園 登志武	穂園登志武 税理士事務所 代表

第1章 請島・与路島及び航路の現状

1. 請島・与路島の概要

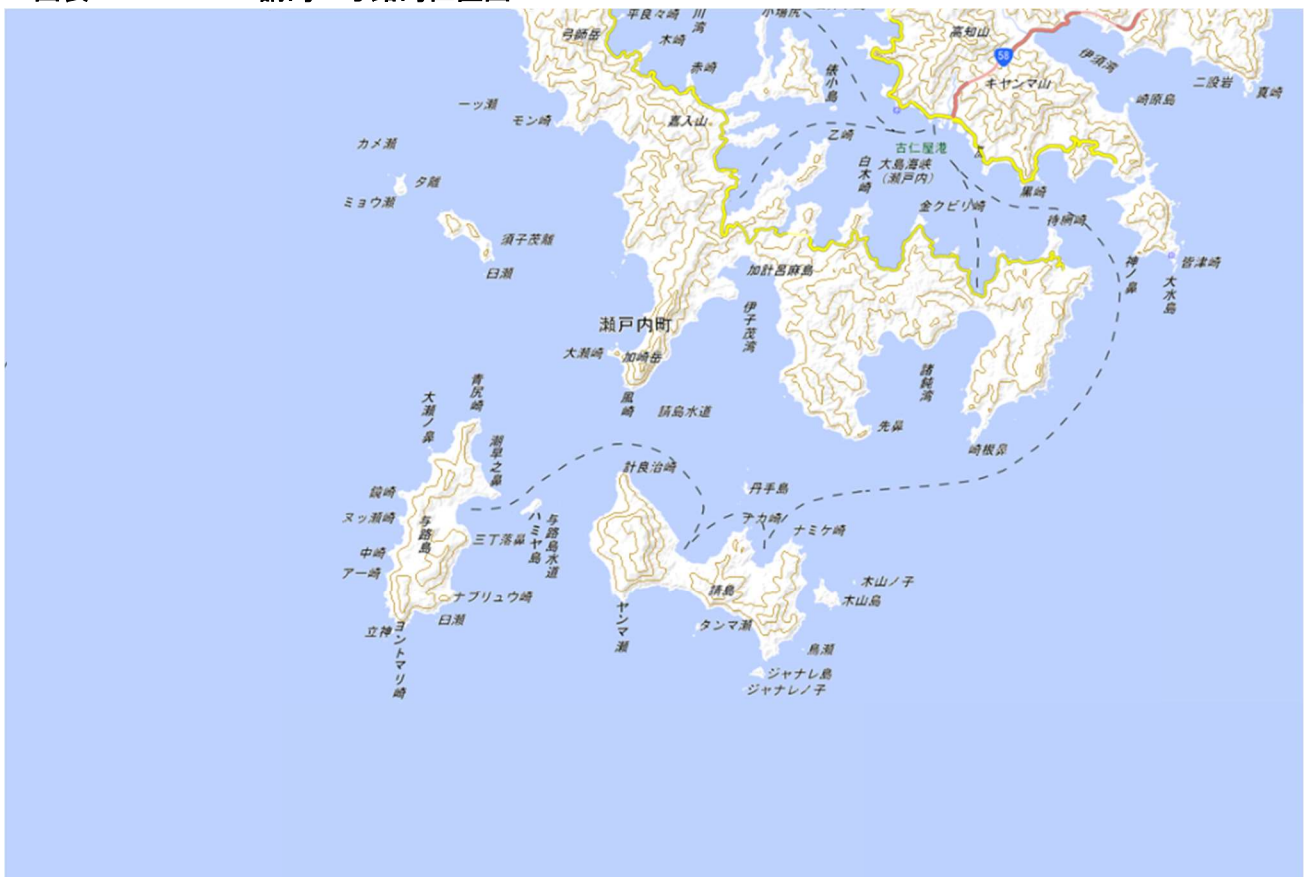
1-1 位置・地勢

請島・与路島は奄美群島に属する島で、請島は加計呂麻島の南方に位置し、周囲 24.8km、面積 13.34 km²、与路島は加計呂麻島の南方に続く請島の西方 4km に位置し、周囲 18.4km、面積 19.35 km²のいずれも小島となっている。

請島・与路島の地形は主として古成層とこれを貫く火成岩からなる急峻な山陵性の地形で、海岸線は全体的に山肌が海に迫り、各島とも地形は急峻で、海岸線は変化に富み、河川はいずれも短小急流である。

また、気候は亜熱帯・海洋性に属し、年間平均気温は 21℃前後、降水量は約 3,000mm と四季を通じて温暖多雨である。また、台風の常襲地帯としても知られている。

図表 1-1-1 : 請島・与路島位置図



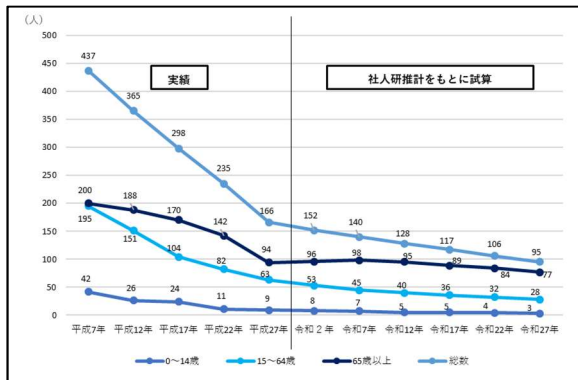
出典：国土地理院地図

1-2 人口動態

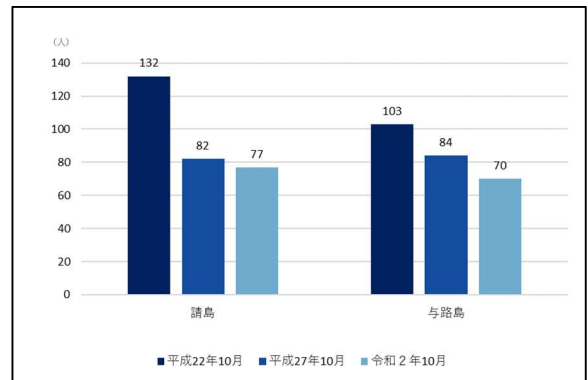
平成 27 年の国勢調査結果によると請島・与路島の総人口は 2 島合わせて 166 人となっており、平成 17 年～27 年の 10 年間で 132 人減少し、人口減少率は 44%で人口減少が著しい。平成 27 年国勢調査の高齢化率は 56.6%と瀬戸内町平均 35.2%、県平均 26.6%より突出して高い。因みに、令和 4 年 3 月 31 日現在（住民基本台帳人口）では、人口 157 人まで減少し、高齢化率は 54.1%となっている。

令和 2 年の国勢調査結果による地域別 3 区分別人口をみると、65 歳以上人口は請阿室 74.2%、池地 57.1%、与路 41.4%となっており、特に請阿室地域の高齢化率が高くなっている。令和 4 年 3 月 31 日現在（住民基本台帳人口）では、依然として請阿室地域の高齢化率が高水準で推移しているが、池地、与路地域について低下傾向にある。

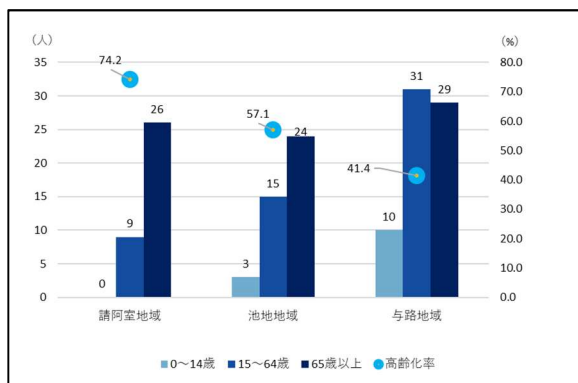
図表 1-1-2：請島・与路島の人口動態
【①請島・与路島の 2 島合計島人口推移】



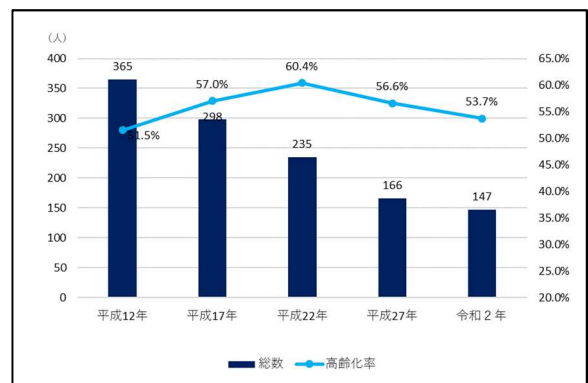
【②島別島人口推移】



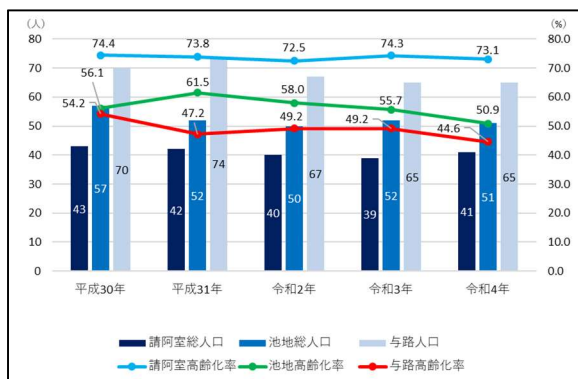
【③地域別 3 区分別人口と高齢化率】



【④請島・与路島 2 島合計の高齢化推移率】



【⑤地域別の高齢化率推移】



※①出典：平成 27 年までの人口は国勢調査、令和 2 年以降は社人研推計より九州経済研究所作成。

※②③出典：令和 2 年国勢調査

※④⑤出典：住民基本台帳（各年 3/31 現在）

1-3 産業・観光動向

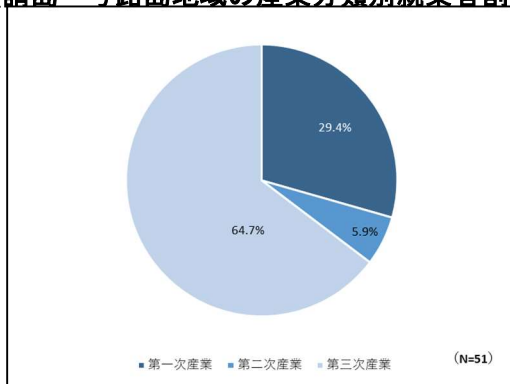
(1) 産業

平成 27 年の国勢調査結果によると、請島・与路島地域の産業分類別就業者数は、第一次産業が 29.2%（すべて農業。畜産業含む。）、第二次産業が 5.9%、第三次産業が 64.7%（うち教育・学習支援業が 17.6%、運輸業・郵便業が 13.7%）となっている。

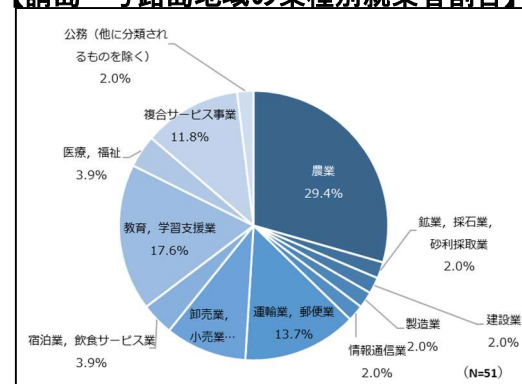
また請島・与路島地域の経営類型別農業割合は、園芸農家が 60.0%、畜産農家が 26.7%、複合農家（園芸及び畜産）が 13.3%となっており、請阿室地域は園芸農家が 64.7%、池地地域は園芸農家が 100.0%、与路地域は畜産農家、複合農家（園芸及び畜産）が 40.0%とそれぞれ最も多くなっている。

図表 1-1-3：請島・与路島の産業構造

【請島・与路島地域の産業分類別就業者割合】

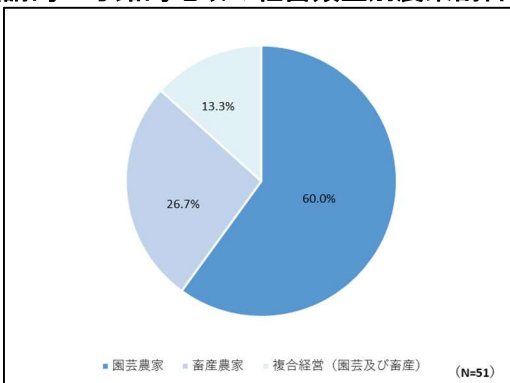


【請島・与路島地域の業種別就業者割合】

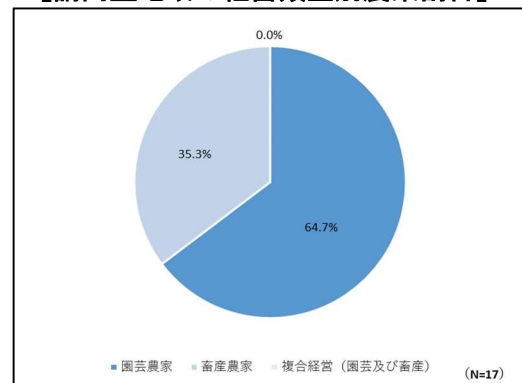


出典：いずれも平成 27 年国勢調査

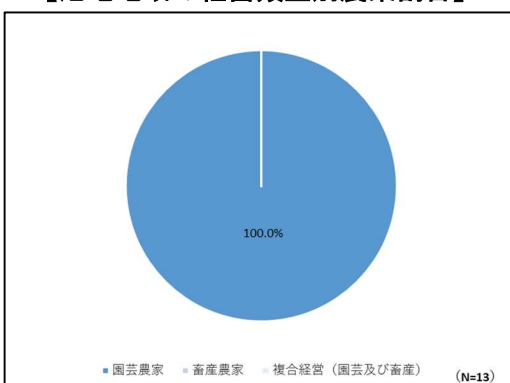
【請島・与路島地域の経営類型別農業割合】



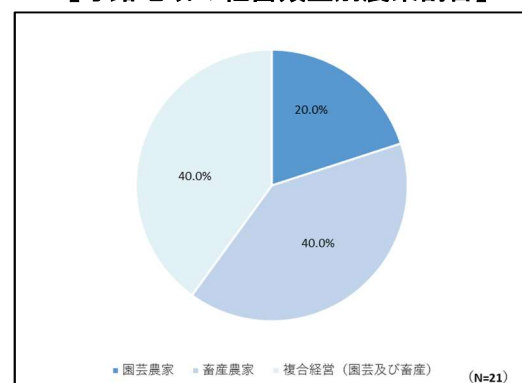
【請阿室地域の経営類型別農業割合】



【池地地域の経営類型別農業割合】



【与路地域の経営類型別農業割合】



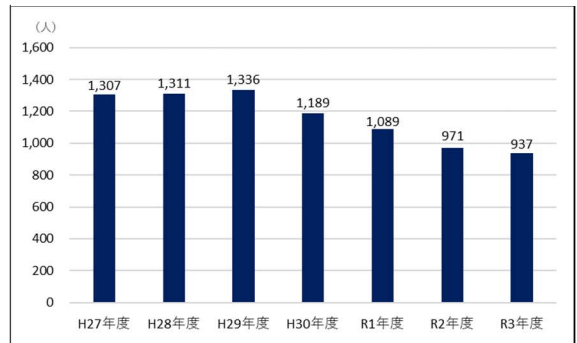
出典：いずれも令和 3 年瀬戸内町役場

(2) 観光

1) 観光入込客数

直近7年間の観光入込客数については、平成29年度の1,336人をピークに年々減少している。令和2年度以降は「新型コロナウイルス」の影響もあり1,000人を下回っており、令和3年度の観光入込客数については937人となり、平成29年より約30%減少した。

図表1-1-4：観光入込客数



出典：瀬戸内町役場

2) 航路運営に関係する地域イベント

航路の維持及び利用促進、入込客の増加に係るイベントとして以下が実施されているが、令和2年度から現在までは新型コロナウイルスの影響で中止中となっている。

図表1-1-5：地域イベント

イベント名	請阿室ウォークラリー
主催	請阿室青年・婦人会
イベント概要	請阿室の自然を楽しみながらウォーキングするイベント
状況	<ul style="list-style-type: none"> 平成19年度から平成31年度まで毎年開催。令和2年から現在までは新型コロナウイルスの影響で中止中。 開催時は、年に1回4月の日曜日に開催し、約200人が参加。 参加者は、「せとなみ」を利用し、旅客定員(60人)を超えた参加者は、貸切船を利用。

図表1-1-6：請島・与路島ガイドマップ



1-4 生活関連施設

主な生活関連施設は地区内の行事等を行う公民館、郵便局、診療所、小中学校、宿泊施設、商店、湾港があげられる。

請阿室地区において、郵便局、診療所、小中学校は0となっており、郵便局については、隣の地区の池地郵便局を利用し、医療については月2回の医師による巡回診療を利用、小中学生については請阿室地区には在住していない状況となっている。

図表 1-1-7 : 各地区生活関連施設数

	請島		与路島
	請阿室地区	池地地区	与路地区
公民館	1	1	1
郵便局	0	1	1
診療所	0	1	1
小中学校	0	1	1
宿泊施設	1	1	4
商店	3	1	2
湾港	1	1	1

1-5 交通アクセス

奄美空港方面からのバスで古仁屋港に停車するバスは1路線あり、古仁屋港～奄美空港は所要時間2時間20分～30分・料金2,380円、古仁屋港～県立大島病院前は所要時間1時間10分・料金1,350円となっている。

図表 1-1-8 : 「せとなみ」連絡バス時刻表（美空港方面～古仁屋港）

しまバスとの接続							
	出発便接続		町営定期船発着時刻		到着便接続		
	各地	せとうち海の駅	せとなみ		せとうち海の駅	各地	
			古仁屋港発	古仁屋港着			
月	新港 5:30発	→	6:51着	7:00発	9:40着	11:12発	→ 県立大島病院前 12:22着 奄美空港 13:31着
月～金	奄美空港 11:15発 県立大島病院前 12:24発	→	13:34着	14:30発			
火～金					8:40着	9:42発	→ 県立大島病院前 10:52着 奄美空港 12:01着
土	奄美空港 11:15発 県立大島病院前 12:24発	→	13:34着	14:30発	8:40着 18:00着	9:42発 18:42発	→ 県立大島病院前 10:52着 奄美空港 12:01着 県立大島病院前 19:52着
日	県立大島病院前 7:36発	→	8:46着	10:00発	16:40着	17:12発	→ 県立大島病院前 18:22着 奄美空港 19:42着

出典：(株)しまバス

1-6 島内公共工事

請島・与路島における公共工事は、「特定離島ふるさとおこし推進事業」や「辺地対策道路整備事業」が実施されている。特に請阿室地域では令和元年度～令和3年度にかけて毎年「特定離島ふるさとおこし推進事業」が実施されている。また今後は、請阿室地域において「特定離島ふるさとおこし推進事業」、与路地域において舗装工事が計画されている。

図表1-1-9：主な公共工事

年度	地域	主な工事内容
令和元年度	請阿室	特定離島ふるさとおこし推進事業（1件）
	池地	なし
	与路	辺地対策道路整備事業（1件）
令和2年度	請阿室	特定離島ふるさとおこし推進事業（1件）
	池地	特定離島ふるさとおこし推進事業（1件）
	与路	なし
令和3年度	請阿室	特定離島ふるさとおこし推進事業（1件）
	池地	なし
	与路	辺地対策道路整備事業（1件）
今後の計画	請阿室	特定離島ふるさとおこし推進事業（1件）
	池地	未定
	与路	舗装工事実施予定

※出典：瀬戸内町役場

1-7 港湾状況

現在、与路～古仁屋航路では、4つの港を利用している。各港の定期航路、待合所や周辺状況、港への交通アクセスについて取りまとめた。

図表1-1-10：港湾状況まとめ

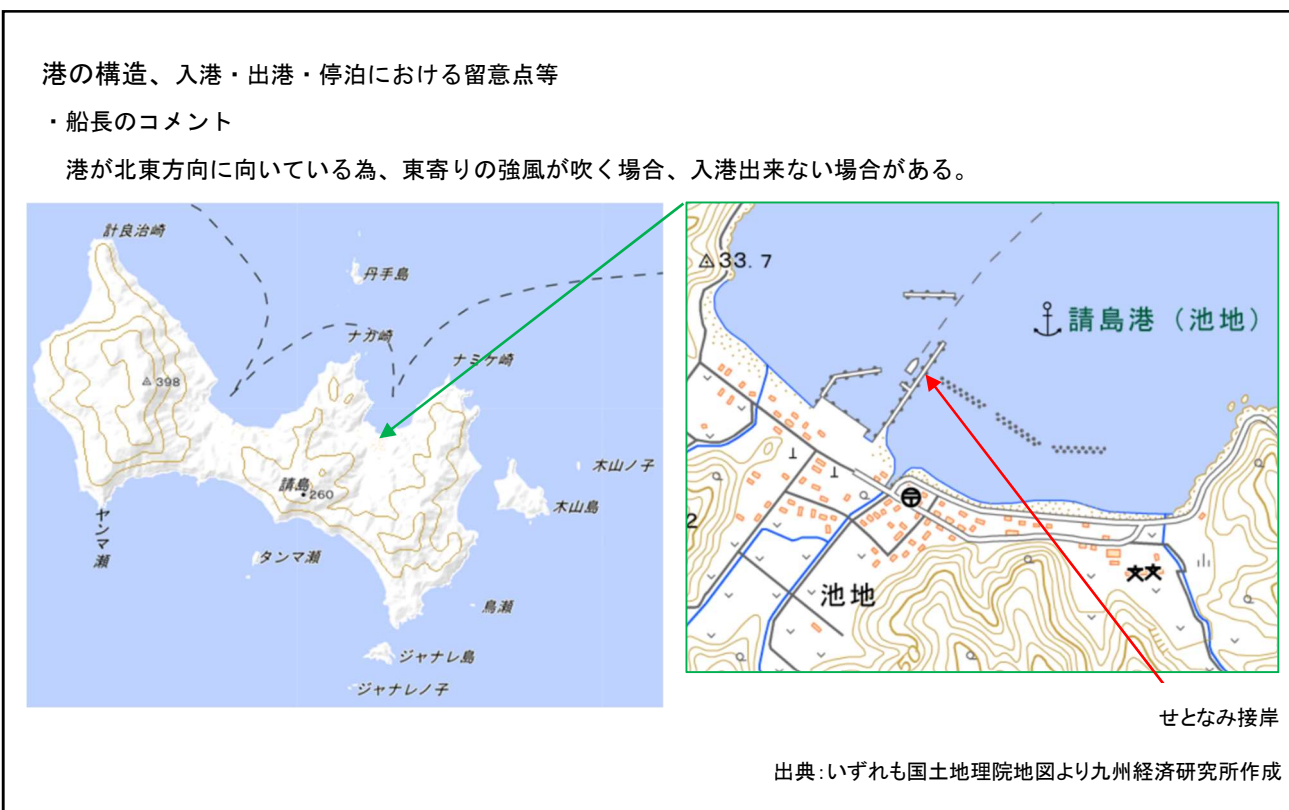
航路港名 [正式名称]	定期航路	待合所や周辺状況	交通アクセス	港の深さ	その他
古仁屋港	与路～古仁屋航路 ・月 与路行 2便 / 古仁屋着 1便 ・火～金 与路行 1便 / 古仁屋着 1便 ・土 与路行 1便 / 古仁屋着 2便 ・日 与路行 1便 / 古仁屋着 1便	・港に瀬戸内町の観光・物産・物流・情報拠点施設「せとうち海の駅」があり、施設内に、総合観光案内所、化粧室、レストラン、物産店・売店の設置あり。	・しまバス ・瀬戸内海浜バス ・フェリーかけるま ・海上タクシー ・瀬戸内タクシー	-3m	・フェリーあまみ寄港 ・フェリーきかい寄港 ・ライベストレンタカー ・レンタカーなかむら（本島内） ・瀬戸内福祉タクシー（要支援以上の高齢者が利用可能）
請阿室港	与路～古仁屋航路 ・月 与路行 1便 / 古仁屋行 1便 ・火～金 与路行 1便 / 古仁屋行 1便 ・土 与路行 1便 / 古仁屋行 2便 ・日 与路行 1便 / 古仁屋行 1便	・商店3件 ・待合スペース、券売所あり	・海上タクシー	-3m	・天長丸（民間の工事関係車両、資材航送）
池地港	与路～古仁屋航路 ・月 与路行 1便 / 古仁屋行 1便 ・火～金 与路行 1便 / 古仁屋行 1便 ・土 与路行 1便 / 古仁屋行 2便 ・日 与路行 1便 / 古仁屋行 1便	・商店1件 ・待合スペース、券売所あり	・海上タクシー	-2m	・天長丸（民間の工事関係車両、資材航送）
与路港	与路～古仁屋航路 ・月 古仁屋行 1便 / 与路着 2便 ・火～金 古仁屋行 1便 / 与路着 1便 ・土 古仁屋行 2便 / 与路着 1便 ・日 古仁屋行 1便 / 与路着 1便	・商店2件 ・待合スペース、券売所あり	・海上タクシー	-3m	・天長丸（民間の工事関係車両、資材航送）

※出典：九州経済研究所作成

図表 1-1-11 : 古仁屋港



図表 1-1-12 : 請阿室港



図表 1-1-13 : 池地港

港の構造、入港・出港・停泊における留意点等

・船長のコメント

冬の時期は北寄りの風が吹くとうねり、波などの影響で入港できない場合がある。



せとなみ接岸

図表 1-1-14 : 与路港

港の構造、入港・出港・停泊における留意点等

・船長、港湾管理者等のコメント

船長：南寄りの風、台風のうちねりで与路港の沖で波が高くなる為、入港出来ない場合がある。

(※入り口沖は潮流も早いので、その影響もある。)



せとなみ接岸

出典：いずれも国土地理院地図より九州経済研究所作成

2. 航路の概要

2-1 航路の概要

(1) 航路の概要

本航路は、古仁屋港と請島の「請阿室港」「池地港」、与路島の「与路島港」を結ぶ町営定期船「せとなみ」の1隻による航路からなる。航路運航は、瀬戸内町が担っている。

与路～古仁屋航路は、古仁屋港から町営定期船「せとなみ」を就航させ、便数は月曜日に古仁屋発与路行きの便が2便、与路発古仁屋行きの便が1便、火曜日から金曜日の各曜日に古仁屋発与路行きの便が1便、与路発古仁屋行きの便が1便、土曜日に古仁屋発与路行きの便が1便、与路発古仁屋行きの便が2便、日曜日に古仁屋発与路行きの便が1便、与路発古仁屋行きの便が1便となっている。「せとなみ」は古仁屋から請島内（池地、請阿室）を寄港して与路まで運航されている。

運航航路については、与路～古仁屋をつなぐ通常の第1基準航路（東回り航路）と海上悪天候時に運航する第2基準航路（西回り航路）がある。それぞれの航路距離としては、第1基準航路が32.0km、第2基準航路が51.97kmで第2基準航路は第1基準航路の約1.6倍の航路距離となっている。

図表1-2-1：航路図



図表1-2-2：各航路運航距離

(単位：km)

第1基準航路	
通常	月曜日古仁屋 →与路直行便
32.0km	28.9km
第2基準航路	
51.97km	

※出典：瀬戸内町役場

(2) 与路～古仁屋航路の沿革（与路～古仁屋航路のこれまでの変遷）

航路改善方策を検討する際の基礎資料とするため、与路～古仁屋航路の沿革を以下のように整理し、与路～古仁屋航路のこれまでの変遷を把握した。

図表1-2-3：与路～古仁屋航路の沿革

年	出来事
～昭和30年	鎮西村の村営として「日米丸」が現在と同じ与路～古仁屋航路を運航。
昭和31年	4ヶ町村が合併（本島側、古仁屋町・西方村 加計呂麻島、請島、与路島、鎮西村・実久村）し、現在の瀬戸内町へ。 請島、与路島は、合併前は鎮西村として位置づけられていた。 合併後は瀬戸内町の町営船として運航開始。
昭和40年	「日米丸」から「こがね丸」が新造船として運航。
昭和49年	初代「せとなみ」就航。
昭和61年	二代目「せとなみ」就航。
(平成7年度)	国庫補助航路 鹿児島県離島航路補助金 施行 (平成6年度までは、国が基準欠損額の75%、鹿児島県が25%を補助していたが、平成7年度の国の制度改正に伴い、欠損額から国の補助額を引いた額を県の補助額とする制度に改正)
平成15年4月	三代目「せとなみ」就航（現在も運航中）。

2-2 船舶の基本的事項

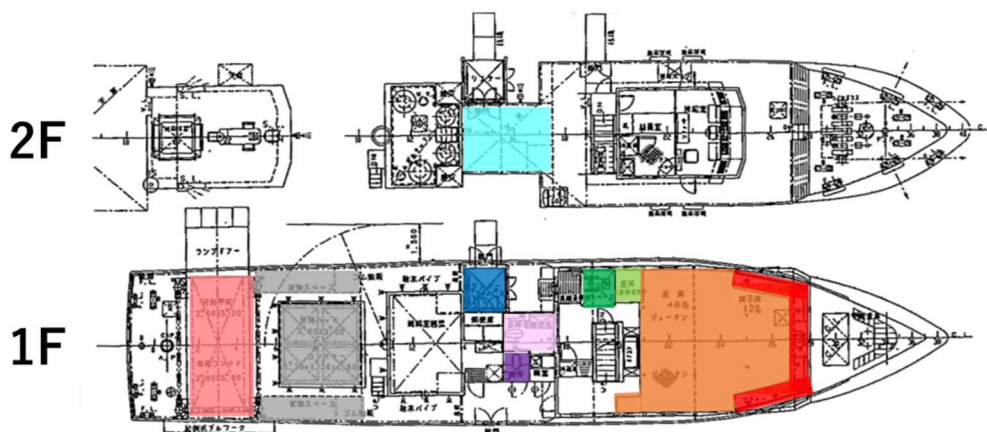
町営定期船「せとなみ」は平成15年4月に就航している。近年の主な修繕費用としては、船首側外板の腐食による外板の切替、エンジンリモコン（操作レバーからエンジンへの操作指令の不具合）、GPS やレーダー等の航海機器故障による修理依頼の発生、補機海水ポンプの修理となっている。また、近年は各メーカーの部品ストックも数少なくなり受注生産のものが多くトラブル内容によっては長期運休の可能性も高くなっており、安全で安定的な運航の維持に懸念が生じている。なお船舶利用環境において、バリアフリー化は対応済となっている。

図表 1-2-4：船舶の概要

町営定期船「せとなみ」／H15年4月	
船名／就航	
総トン数／全長／全幅／速力	87トン／29.58m／6.25m／19ノット
運転区間	古仁屋港 ⇄ 請島・与路島各港
所要時間	通常1時間40分（請阿室港・池地港への接岸時間20分含む） 月曜日の古仁屋港7時発の便のみ50分 （古仁屋港から与路島港への直行便）
旅客定員／積載可能車両台数	60名／乗用車又は、軽トラック1台のみ輸送可能
使用燃料／船主／運航者	A重油／瀬戸内町／瀬戸内町
その他	バリアフリー適合船

図表 1-2-5：町営定期船「せとなみ」船内図

【船内図】



※出典：いずれも瀬戸内町役場

図表 1-2-6 : 町営定期船「せとなみ」船内写真

【客室（入口）】



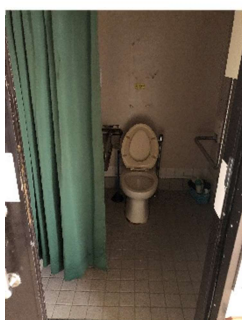
【客室（椅子席・カーペット席）】



【客室（カーペット席）】



【身障者用トイレ】



【ベンチ席スペース①】



【ベンチ席スペース②】



※出典：瀬戸内町役場

2-3 運航体制

せとなみは、瀬戸内町商工交通課の運航管理のもとで、船長兼航海士 2 名、機関長 1 名、機関士兼機関長 2 名、臨時職員（フェリーかけろまと兼務）の 6 名で運航している。各島ごとの貨物や車両の受付、搬出入の作業、瀬戸内町船舶交通組合の業務等あり、一般的な旅客船に比べ、人員配置は多い。また、始発が与路島発のため、船員が与路島に宿泊している。

図表 1-2-7 : 船員の内訳推移

所属・役職		商工観光課	商工観光課	商工観光課	商工交通課	商工交通課
		平成29年9月期	平成30年9月期	令和元年9月期	令和2年9月期	令和3年9月期
せとなみ船員	船長兼航海士	2名	2名	2名	2名	2名
	機関長	1名	1名	1名	1名	1名
	機関士兼機関長	2名	2名	2名	2名	2名
	臨時職員	1名	1名	1名	1名	1名
	小計	6名	6名	6名	6名	6名
船舶交通係 (せとなみ関係)	課長	1名	1名	1名	1名	1名
	課長補佐	1名	1名	1名	1名	1名
	安全統括管理者	0名	1名	1名	1名	1名
	係長	1名	1名	1名	1名	1名
	主査	2名	2名	1名	0名	0名
	主幹	0名	0名	1名	1名	0名
	主事	0名	0名	0名	1名	2名
	臨時職員	3名	3名	2名	0名	0名
	会計任用職員	0名	0名	0名	2名	2名
	小計	8名	9名	8名	8名	8名
合計	14名	15名	14名	14名	14名	
課内全体数 (フェリーかけろまに係る人含む)		40名	37名	36名	28名	28名

出典：瀬戸内町役場

2-4 運航距離・運航時間・運航ダイヤ

与路～古仁屋航路は、月曜日の古仁屋7時発の便のみ、請阿室、池地を寄港しない与路への直行便となっており、運航距離が片道28.9km、運航時間が片道50分となっている。

上記以外の便についてはすべて請阿室と池地を寄港する形となっており、古仁屋と与路間の最長区間は古仁屋～請阿室の20.0kmで、運航時間は45分となっている。また、請阿室、池地を寄港した場合の古仁屋～与路の運航距離は片道32km、運航時間は片道1時間20分となっている。

図表1-2-8：運航距離と運航時間

【月曜日1便下り】			
月曜日 古仁屋発07:00			
起点	寄港なし		終点
港名	古仁屋	→	与路
港間距離	28.9km		
所要時間	50分		

【上記以外のすべての便】							
上記以外の便							
起点及び終点	寄港地					起点及び終点	合計
港名	古仁屋	↔	請阿室	↔	池地	↔	
各港間距離	20.0km		3.0km		9.0km		32.0km
所要時間	45分		10分		25分		1時間20分

図表1-2-9：通年運航ダイヤ

町営定期船「せとなみ」の運航ダイヤ										
月	1便下り	古仁屋発 07:00	→					与路着 07:50		
	1便上り	与路発 08:00	→	池地着 08:25	池地発 08:35	→	請阿室着 08:45	請阿室発 08:55	→	古仁屋着 09:40
	2便下り	古仁屋発 14:30	→	請阿室着 15:15	請阿室発 15:25	→	池地着 15:35	池地発 15:45	→	与路着 16:10
火 金	1便上り	与路発 07:00	→	池地着 07:25	池地発 07:35	→	請阿室着 07:45	請阿室発 07:55	→	古仁屋着 08:40
	1便下り	古仁屋発 14:30	→	請阿室着 15:15	請阿室発 15:25	→	池地着 15:35	池地発 15:45	→	与路着 16:10
土	1便上り	与路発 07:00	→	池地着 07:25	池地発 07:35	→	請阿室着 07:45	請阿室発 07:55	→	古仁屋着 08:40
	1便下り	古仁屋発 14:30	→	請阿室着 15:15	請阿室発 15:25	→	池地着 15:35	池地発 15:45	→	与路着 16:10
	2便上り	与路発 16:20	→	池地着 16:45	池地発 16:55	→	請阿室着 17:05	請阿室発 17:15	→	古仁屋着 18:00
日	1便下り	古仁屋発 10:00	→	請阿室着 10:45	請阿室発 10:55	→	池地着 11:05	池地発 11:15	→	与路着 11:40
	1便上り	与路発 15:00	→	池地着 15:25	池地発 15:35	→	請阿室着 15:45	請阿室発 15:55	→	古仁屋着 16:40

※年末年始やゴールデンウィークについては特別ダイヤにて運行

出典：瀬戸内町役場

2-5 航路運賃

運賃については以下の通りとなっており、各運賃において島民割引については設定されていない。

(1) 旅客・航送運賃

1) 旅客運賃

図表 1-2-10 : 旅客運賃(片道)

区間	古仁屋 ～請阿室・池地	古仁屋 ～与路	請阿室 ～池地	請阿室 ～与路	池地 ～与路
大人	930 円	1,030 円	150 円	460 円	410 円
小人	470 円	520 円	80 円	230 円	210 円
備考	<ul style="list-style-type: none"> ●小学校に修学していない小児は大人 1 名につき 1 人分は無料とし、1 人増す毎に大人運賃の半額。10 円未満の端数は、5 円以上は切上げ、5 円未満は切捨て。以下、往復割引も同様。 ●80 歳以上は運賃無料。 ●その他、往復割引、回数券、一般団体割引、学生団体割引、身体障害者割引(回数券含む)、知的障害者割引(回数券含む)、精神障害者割引(回数券含む)、被救護者割引がある。 				

2) 手荷物運賃

図表 1-2-11 : 手荷物運賃

種類		区間	20km 未満 (与路⇄池地、与路⇄請阿室、池地⇄請阿室)	20km 以上 50km 未満 (左記以外)
受託手荷物			100 円	140 円
特殊 手荷物	自転車、小児用の車、その他の軽車両		130 円	340 円
	原動機付自転車		270 円	700 円
	二輪自動車(総排気量 0.75 リットル未満)		400 円	1,050 円
	二輪自動車(総排気量 0.75 リットル以上)		530 円	1,390 円
備考		<ul style="list-style-type: none"> ●受託手荷物は、旅客が乗船区間について運賃を委託する手荷物 1 個を片道 1 回運送する場合に適用。 ●特殊手荷物は、旅客が乗船区間について運送を委託する特殊手荷物 1 車両を片道 1 回運送する場合に適用。 		

3) 小荷物運賃

図表 1-2-12 : 小荷物運賃

種類	区間	20km 未満 (与路⇄池地、与路⇄請阿室、池地⇄請阿室)	20km 以上 50km 未満 (左記以外)
	10kg 以下	70 円	100 円
	10kg をこえ 20kg 以下	140 円	220 円
	20kg をこえ 30kg 以下	210 円	330 円
備考		小荷物運賃は、荷送人から運送の委託を受けた小荷物 1 個を片道 1 回運送する場合に適用。	

出典：いずれも瀬戸内町役場

4) 貨物運賃(降順)

図表 1-2-13 : 貨物運賃

種類	区間	与路～	請島～	与路～
		古仁屋	古仁屋	請島
石油缶、セメント、板類、柱類、桁、根太等の建築材、塗料類、ブロック、トタン板、ベニヤ板、パネル、ドラム缶、ドラム空缶、木炭、風呂釜類、プロパン(空)、空ビン、量、味噌、醤油・食用油類、砂糖・塩類、大豆、麺類、青果物類、卵類、清涼飲料水、鮮魚、米、肥料、飼料等、飼料、農薬類、イモ類、蘇鉄、椎の実、蘇鉄実類、蘇鉄の実、蘇鉄の実 植木、蘇鉄の葉・菊、家具、電化製品、コタツ、冷蔵庫、電子レンジ、洗濯機、寝具類、ヌカ袋、タバコ、サッシ、フスマ・障子類、ビール、酒類、生ビール、コンテナ、空コンテナ、メール便、栄養剤、アイスボックス、カラオケセット、生ゴミ処理機、調整剤、軽自動車、普通自動車、ミニコンボ、コンボバケツ、耕運機、タイヤ、ミキサ、ルームクーラ、室内機、室外機、板枠、体重計、机、電柱、墓碑、墓石、パパイア、にんにく、生花(梅用)、船外機(ボート)		最低 10 円～最大 12,000 円		
備考	<ul style="list-style-type: none"> ●本表にない貨物については、品種、重量、容積、価格等により本表に準じて決定。 ●本運賃は、積み上げ人夫賃を含まない。 ●容積は、重量、容積何れか大なるものにより計算。 ●消費税分については、1 件の総数量の運賃に消費税法(昭和 63 年法律第 108 号)に定める消費税の税率を 乗じて得た額及びその額に地方税(昭和 25 年法律第 226 号)に定める地方消費税の税率乗じて得た額を合算した額(以下「消費税相当額」という。)を加算し徴収。1 円未満の端数は、50 銭以上は切上げ、50 銭未満は切り捨てる。 			

5) 家畜類運賃

図表 1-2-14 : 家畜類運賃

種類	区間	与路～古仁屋	請島～古仁屋	与路～請島
		牛(成) 1 頭	5,520 円	5,160 円
牛(仔) 1 頭	2,760 円	2,580 円	1,440 円	
豚 1 頭	960 円	870 円	480 円	
仔豚 1 頭	450 円	420 円	220 円	
山羊 1 頭	240 円	210 円	120 円	
犬 1 匹	480 円	450 円	240 円	
備考	<ul style="list-style-type: none"> ●家畜運賃は、運送の委託を受けた家畜 1 頭を、片道 1 回運送する場合に適用。 ●動物積算に要する設備、餌及び水揚賃は荷主の負担 ●乗務員の過失等、町の責に帰すべき原因による場合を除き家畜の事故損失については、運送者はその責任を負わない。 ●消費税分については、1 件の総数量の運賃に消費税法(昭和 63 年法律第 108 号)に定める消費税の税率を乗じて得た額及びその額に地方税(昭和 25 年法律第 226 号)に定める地方消費税の税率乗じて得た額を合算した額(以下「消費税相当額」という。)を加算し徴収。1 円未満の端数は、50 銭以上は切上げ、50 銭未満は切り捨てる。 			

出典：いずれも瀬戸内町役場

(2) 旅客運賃の推移

図表 1-2-15 : 旅客運賃推移

年月	古仁屋 ～請阿室・池地	古仁屋 ～与路	請阿室 ～池地	請阿室 ～与路	池地 ～与路	備考
～平成 26 年 3 月	900 円	1,000 円	150 円	450 円	400 円	消費税 5%
平成 26 年 4 月～	930 円	1,030 円	150 円	460 円	410 円	消費税 8% (3%引上げ)
令和元年 10 月～	930 円	1,030 円	150 円	460 円	410 円	消費税 10% (運賃改定なし)

※ 大人運賃を記載。10 円未満の端数は、5 円以上は切上げ、5 円未満は切捨て。

出典：瀬戸内町役場

(2) 調査結果

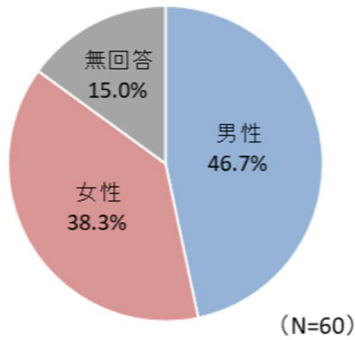
1) 回答者の基本情報について

① 回答者の属性

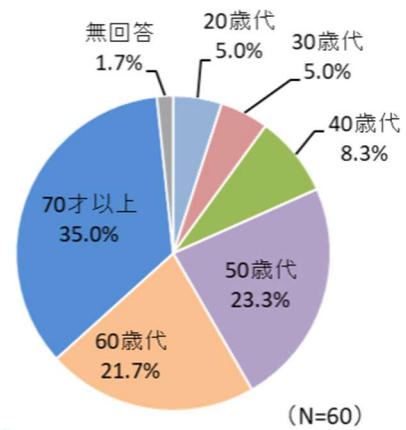
回答者の属性は、以下の通りとなっている。

図表 2-1-2 : 回答者の属性

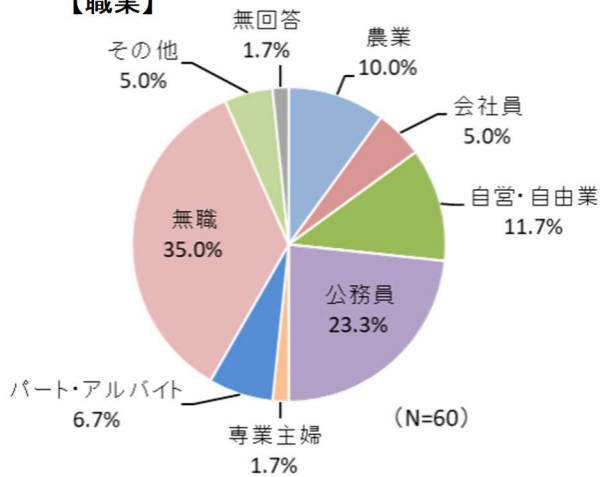
【性別】



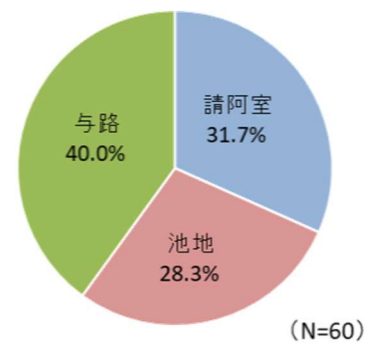
【年代】



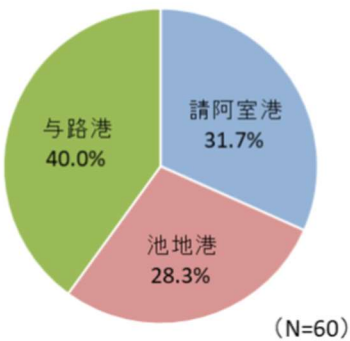
【職業】



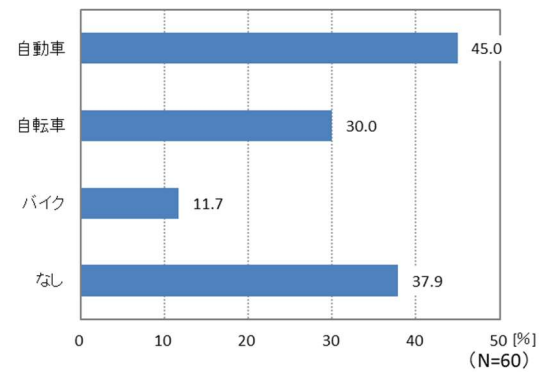
【居住地】



【利用する港】



【所有する乗り物】



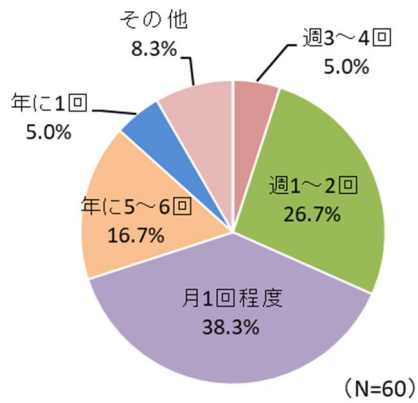
② 利用頻度（町営定期船「せとなみ」・海上タクシー）

町営定期船「せとなみ」と海上タクシーの利用頻度をみると、町営定期船「せとなみ」については「月に1回程度」が38.3%で最も多く、次いで「週1～2回」（26.7%）が多くなっている。

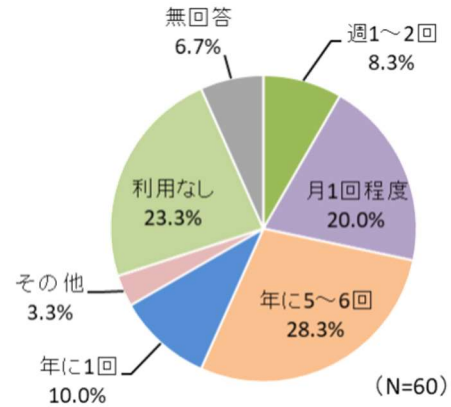
海上タクシーについては、「年に5～6回」が28.3%で最も多く、次いで「利用なし」（23.3%）が多くなっている。

図表 2-1-3：利用頻度（町営定期船「せとなみ」・海上タクシー）

【町営定期船「せとなみ」の利用頻度】



【海上タクシーの利用頻度】



2) 船舶（町営定期船「せとなみ」）について

① 利用状況

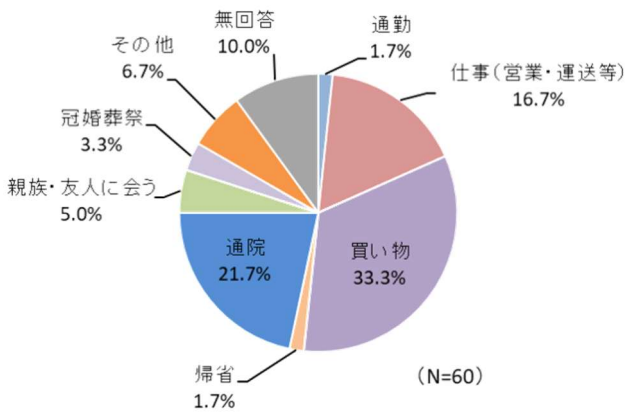
a. 利用目的、目的地

主な利用目的について、1番目、2番目は「買い物」が最も多く、次いで「通院」となっている。3番目は「買い物」が最も多く、次いで「親族・友人に会う」となっている。

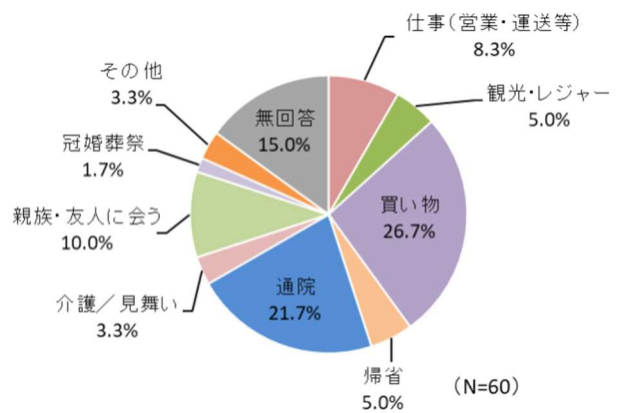
居住地別での請阿室における1番目は「通院」が最も多く、2番目は「買い物」となっており、請阿室における高齢化率が3地区で最も高いことも利用目的で「通院」が最も多いことの要因と推察される。

図表2-1-4：利用目的

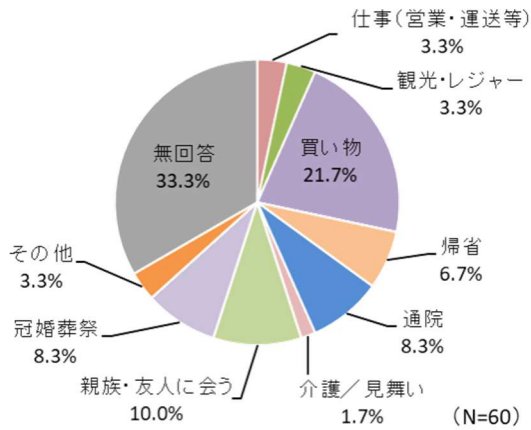
【主な利用目的（1番目）】



【主な利用目的（2番目）】



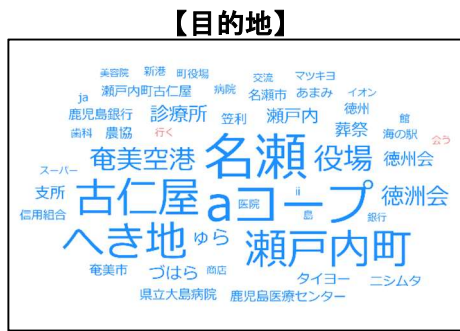
【主な利用目的（3番目）】



図表2-1-5：主な利用目的（1番目）・居住地別

居住地	主な利用目的（1番目） (上段：回答数、下段%)											合計
	通勤	仕事(営業・運送)	観光・レジャー	買い物	帰省	通院	介護/見舞い	親族・友人に会う	冠婚葬祭	その他	無回答	
請阿室	-	2	-	6	-	7	-	1	1	2	-	19
	-	10.5	-	31.6	-	36.8	-	5.3	5.3	10.5	-	100.0
池地	-	2	-	7	1	3	-	-	-	-	4	17
	-	11.8	-	41.2	5.9	17.6	-	-	-	-	23.5	100.0
与路	1	6	-	7	-	3	-	2	1	2	2	24
	4.2	25.0	-	29.2	-	12.5	-	8.3	4.2	8.3	8.3	100.0
合計	1	10	-	20	1	13	-	3	2	4	6	60
	1.7	16.7	-	33.3	1.7	21.7	-	5.0	3.3	6.7	10.0	100.0

図表 2-1-6 : 主な目的地



【目的地上位 5 か所】

目的地	出現回数
病院	15 回
名瀬	14 回
役場	11 回
a コープ	8 回
瀬戸内町・古仁屋・へき地・瀬戸内	7 回

出典：テキストマイニングデータより引用

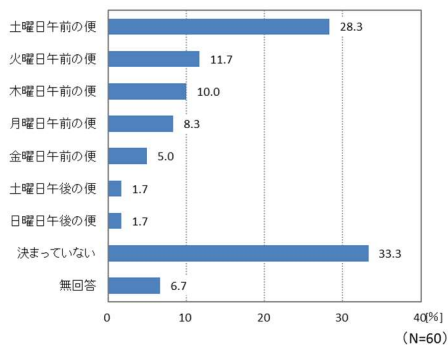
b. 主に利用する便

請島・与路島発の主に利用する便は、「決まっていない」が 33.3%と最も多く、次いで「土曜日午前の便」(28.3%) となっている。「水曜日午前の便」については 0 となっている。

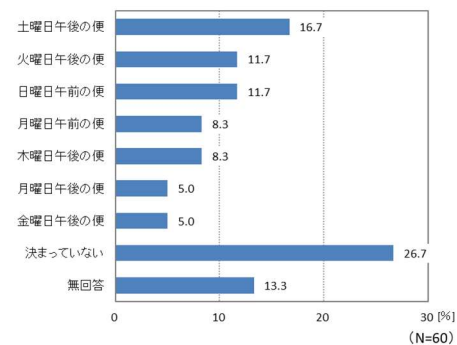
古仁屋発の主に利用する便についても、「決まっていない」が 26.7%と最も多く、次いで「土曜日午後の便」(16.7%) となっている。なお、こちらも同様に「水曜日午後の便」については 0 となっている。

図表 2-1-7 : 主に利用する便

【請島・与路島発の主に利用する便】



【古仁屋発の主に利用する便】

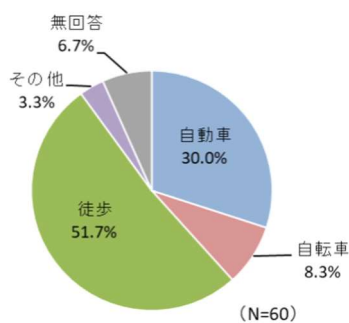


c. 乗船港までの移動手段・下船港からの移動手段

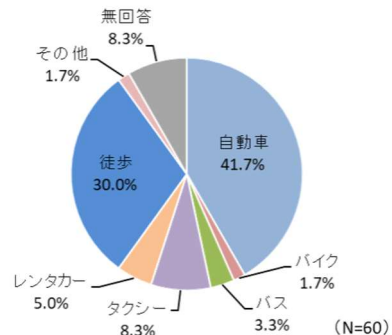
請島・与路島における乗船港まで移動手段は、「徒歩」が 51.7%と最も多く、次いで「自動車」(30.0%) となっている。下船港からの移動手段は、「自動車」が 41.7%と最も多く、次いで「徒歩」(30.0%) となっている。

図表 2-1-8 : 乗船港までの移動手段・下船港からの移動手段

【乗船港までの移動手段】



【下船港からの移動手段】

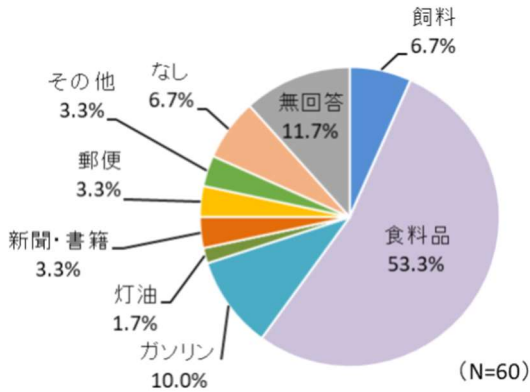


d. 主な貨荷物～島外からの受入物～

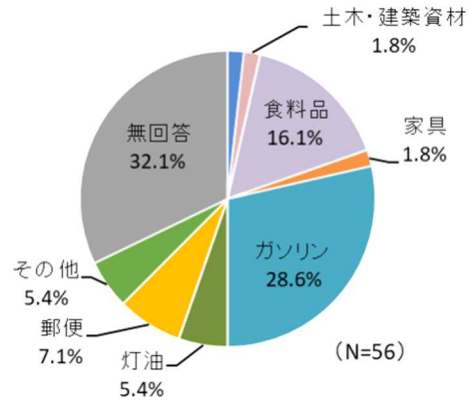
主な貨荷物（島外からの受入物）については、1番目は「食料品」が最も多く、2番目は「ガソリン」、3番目は「郵便」が最も多くなっている。

図表 2-1-9：主な島外からの受入物

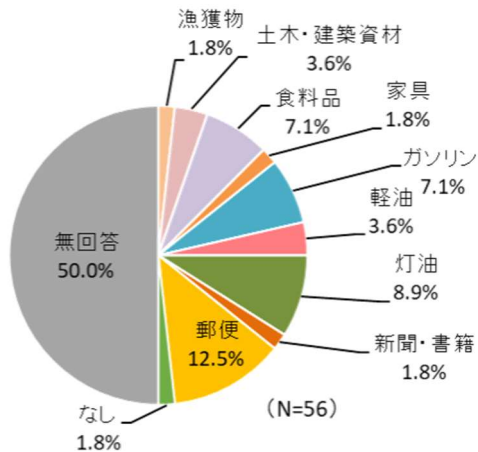
【主な島外からの受入物（1番目）】



【主な島外からの受入物（2番目）】



【主な島外からの受入物（3番目）】

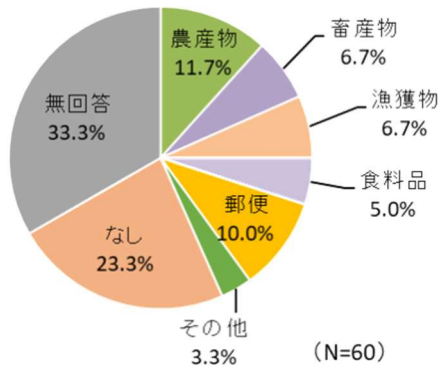


e. 主な貨荷物～島外に出す物～

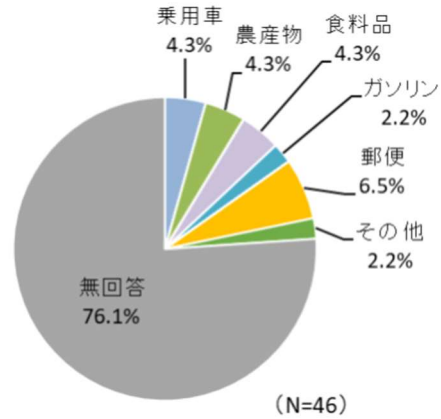
主な貨荷物（島外に出す物）については、1番目は「なし」が23.3%で最も多く、次いで「農産物」（11.7%）となっている。2番目は「郵便」、3番目は「食料品」が最も多くなっている。

図表 2-1-10：主に島外に出す物

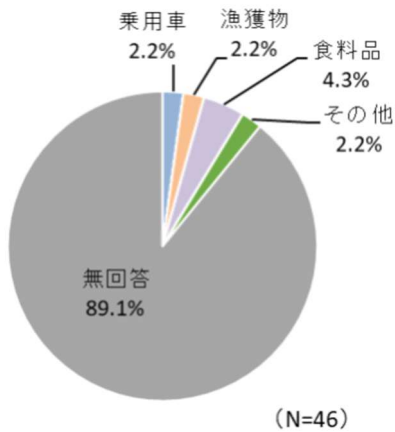
【主に島外に出す物（1番目）】



【主に島外に出す物（2番目）】



【主に島外に出す物（3番目）】



② 船舶や運航についての満足度

a. 旅客運賃・貨物航送運賃・便数・運航ダイヤ

旅客運賃、貨物航送運賃、便数、運航ダイヤに関する満足度をみると、旅客運賃は「高い」が53.3%となっており、「ちょうど良い」(35.0%)を上回っており、「安い」については0となっている。

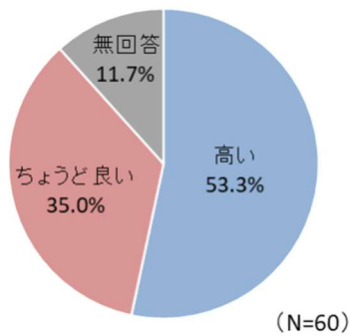
貨物航送運賃は「ちょうど良い」が53.3%となっており、「高い」(28.3%)を上回っており、「安い」は0となっている。

便数は「ちょうど良い」が53.3%となっており、「少ない」(31.7%)、「多い」(1.7%)を上回っている。

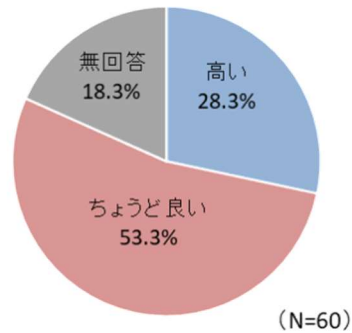
運航ダイヤは「ちょうど良い」が46.7%となっており、「変えてほしい」(41.7%)を上回っている。

図表 2-1-11 : 旅客運賃・貨物航送運賃・便数・運航ダイヤ

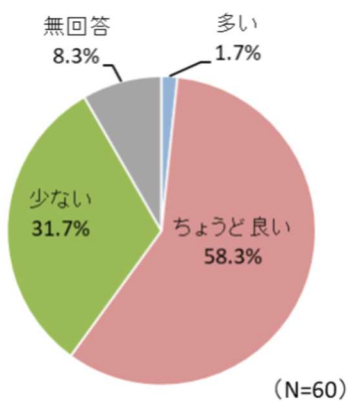
【旅客運賃】



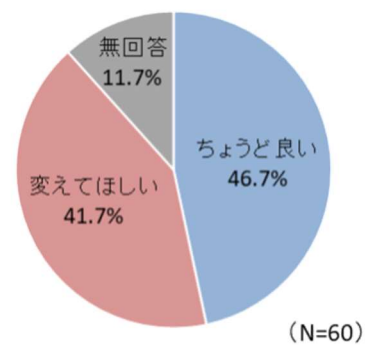
【貨物航送運賃】



【便数】



【運航ダイヤ】



b. 航海時間、港からの乗継（港までの乗継）、乗り降りのしやすさ、船内環境

航海時間、港からの乗継（港までの乗継）、乗り降りのしやすさ、船内環境（客室・トイレ・Wi-Fi等）に関する満足度をみると、航海時間は「ちょうど良い」が48.3%となっており、「遅い」（41.7%）を上回っており、「速い」については0となっている。

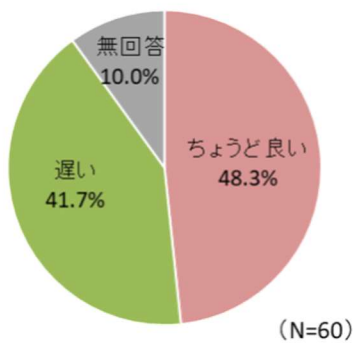
港からの乗継（港までの乗継）は「乗り継ぎしやすい」が45.0%となっており、「乗り継ぎしにくい」（36.7%）を上回っている。

乗り降りのしやすさは「乗り降りしづらい」が45.0%となっており、「乗り降りしやすい」（43.3%）、を上回っている。

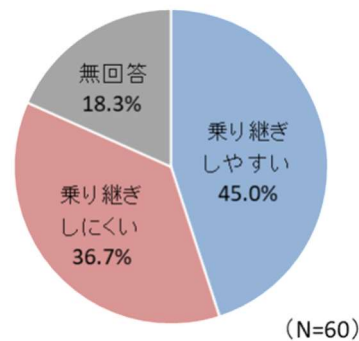
船内環境（客室・トイレ・Wi-Fi等）は「快適でない」が53.3%となっており、「快適」（28.3%）を上回っている。

図表2-1-12：旅客運賃・貨物航送運賃・便数・運航ダイヤ

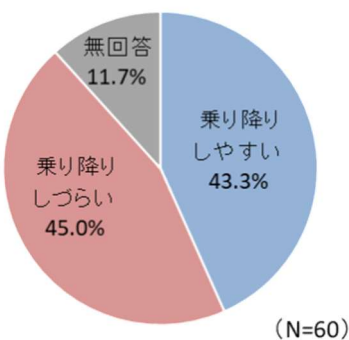
【航海時間】



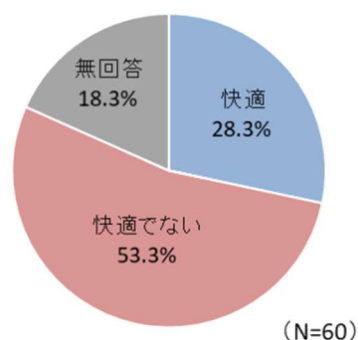
【港からの乗継（港までの乗継）】



【乗り降りのしやすさ】



【船内環境（客室・トイレ・Wi-Fi等）】



c. 待合所の環境、船員の接客・対応、利用全般の満足度

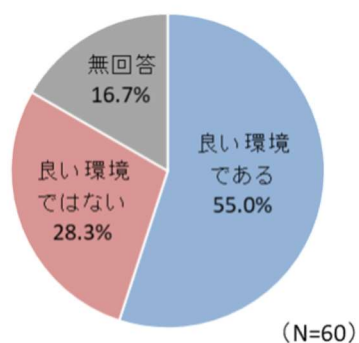
待合所の環境、船員の接客・対応、利用全般の満足度をみると、待合所の環境は「良い環境である」が55.5%となっており、「良い環境ではない」(28.3%)を上回っている。

船員の接客・対応は「良い接客・対応である」が78.3%となっており、「良い接客・対応ではない」(8.3%)を上回っている。

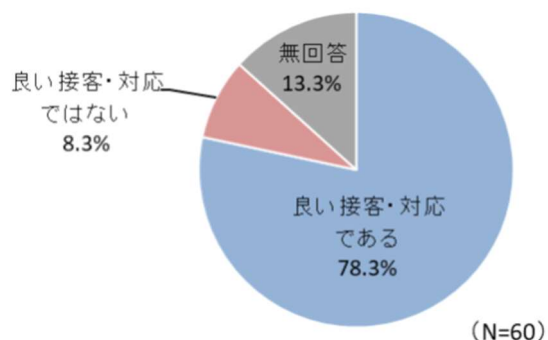
利用全般の満足度については、『満足』(「満足」+「やや満足」の合計)が38.4%となっており、『不満』(「不満」と「やや不満」の合計)の18.4%を上回っている。

図表 2-1-13 : 旅客運賃・貨物航送運賃・便数・運航ダイヤ

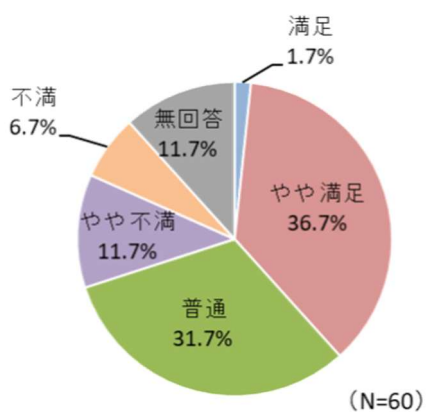
【待合所の環境】



【船員の接客・対応】



【利用全般の満足度】



e. 評価項目別主な意見・要望

満足度の各評価項目については、以下のような具体的な意見・要望が挙げられている。

図表 2-1-14 : 評価項目別主な意見・要望

項目	内容
旅客運賃	<ul style="list-style-type: none"> ・島民割引があると良い。 ・往復割引の運賃の期限を翌々日まで延長してほしい。 ・回数券の期限を無期限にしてほしい。等
貨物航送運賃	<ul style="list-style-type: none"> ・特に飼料の運賃が高い。 ・車の運賃の割引が少しあってほしい。 ・生活必需品全てに運賃がプラスされると納得がいかない。等
便数	<ul style="list-style-type: none"> ・1日2往復が良い。 ・欠航が多い。前の日に天気が悪いからといって、翌日の1便がないのはおかしい。 ・平日は隔日でも良いのではないかな。 ・日曜日の便数を増やしてほしい。等
運航ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者優先されていない。 ・古仁屋発の時刻を30分遅くしてほしい。 ・日曜も夕方便がほしい。 ・月曜日の7時の便はカットしても良いと思う。等
航海時間	<ul style="list-style-type: none"> ・もう少し速い方が島に来るのも島から出るのも、気軽にできると思う。 ・もっとスピードを要する。 ・現状を考えたらどちらともいえない。等
港からの乗継 (港までの乗継)	<ul style="list-style-type: none"> ・移動手段が徒歩かレンタカーしかない(使いたい時に使えない) ・飛行機との乗り継ぎにおいて、日曜日10時出航だと利用しづらい。 ・バスとの時間が合わない。等
乗り降りの しやすさ	<ul style="list-style-type: none"> ・干潮時、満潮時のタラップが大変乗り降りしづらい。 ・足が悪いと不便。 ・バリアフリーにしてほしい。 ・船と陸の間の通路はもっと広くて真っすぐ、段差がないようにしてほしい。 ・車椅子やたくさん荷物をもっていても乗り降りしやすいようにしてほしい。等
船内環境	<ul style="list-style-type: none"> ・トイレの鍵が閉まらない。Wi-Fiがない。客室が湿気臭い。 ・代船の際は寝ることもできず、非常に環境が悪い。代船の船長はタバコを吸ったり、マスクをしなかったり、マナーが悪い。 ・客がバラバラに寝ると場所が狭い。毛布が足りない時がある。等
待合所の環境	<ul style="list-style-type: none"> ・屋根がないため悪天候時は良い環境ではない。 ・与路はクーラーがない。夏場は熱中症になる。 ・飲料水の自販機を設置してほしい。等
船員の接客・対応	<ul style="list-style-type: none"> ・良い人が多い中、タバコ喫煙者がいるのでつらい。 ・いつも優しくて感じが良い。子供もファン。 ・高齢者であり荷物などいつも手を差し伸べていただき、お世話になっている。等
全般の満足度	<ul style="list-style-type: none"> ・欠航が多い。 ・船員さんは大変良くしてくれるが、制限が多く、仕事でも移動でも「使いにくいが使わざるをえない」状況。 ・ドック期間が長いこと。その後すぐに故障し、再び代船運航になる事以外はそこまで不満はない。等

③ 平日ダイヤの拡充・今後の利用見込み

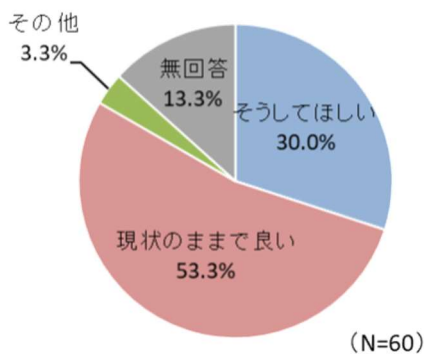
a. 平日ダイヤの拡充・今後の利用見込み

平日ダイヤの拡充については、「現状のままで良い」が 53.3%で「そうしてほしい」(30.0%)を上回っている。

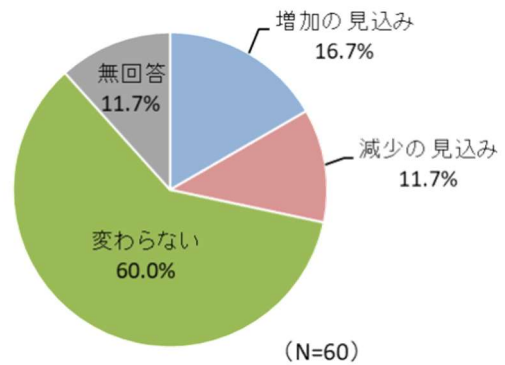
また今後の利用見込みについては、「変わらない」が 60.0%で「増加の見込み」(16.7%)、「減少の見込み」(11.7%)を上回っている。

図表 2-1-15 : 平日ダイヤの拡充・今後の利用見込み

【平日ダイヤの拡充】



【今後の利用見込み】



b. 今後の利用見込みにおける増加または減少の理由

今後の利用見込みにおける増加または減少の理由については、以下のような理由が挙げられている。

図表 2-1-16 : 今後の利用見込み

項目	内容
増加	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢で病院に行く回数が増えるから。 ・家族との交流が増えてきたので、島を出る機会が増えると思う。 ・80歳になり、無料乗船ができるようになった。バリアフリー、乗り降りがしやすいようになれば家族とでかけたい。等
減少	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢になり、仕事を辞めるから。 ・1日1往復で船のダイヤを中心に移動を考えなければならず、「せとなみ」を逃すと日帰りできない等、現状非常に使いづらく、乗船を必要最低限にしたいと思うから(待ち時間がしんどい)。 ・島内の人口減少、高齢化で減少の見込みだと思う。等

④ 船舶や運航等に関する意見・要望等

町営定期船「せとなみ」の船舶や運航等に関する意見が19件あり、項目・ワードごとに主な意見・内容を以下の通り取りまとめた。

図表 2-1-17：船舶や運航等に関する意見・要望等

項目・ワード	主な意見・内容
欠航 (5件)	<ul style="list-style-type: none"> ・欠航が多く、食料など物資不足が大変である。また中渡を利用せざるをえなくなり、料金がかかる。 ・どうしても冬場の運休が多いため、波に強い船であればよい。 ・住んでいない方には分からないでしょうが、「せとなみ」は私たちにとって非常に大切な生命線。また、利用者はお年寄りが多く、中には赤ん坊もいる。やさしい気持ちで考えてほしい。実際、ダイヤが合わない時やせとなみが欠航しても用事がある場合は高い金を出して、貸切船を使っていることも分かってほしい。 ・今のせとなみは欠航が多すぎる。欠航するならば臨時便を出してほしい。 ・欠航の無い頑丈な定期便 等
運航ダイヤ (4件)	<ul style="list-style-type: none"> ・全て平常ダイヤにすると、本島の人の日帰りや土日泊りなどで帰れなくなり、親の介護などで帰れなくなる。 ・GW期間に、代船ダイヤになると、島外から友人等を招きにくい。特に県本土から来る人は、10:00 古仁屋発には乗れない。 ・ダイヤ等、島内の人間のことを考慮されていない。 ・与路の船員の宿泊施設は使わず、毎日、与路折り返しで良いのでは。 等
船内環境 (3件)	<ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリーの船。 ・喫煙する人が減ってきている世の中だが、甲板で喫煙する時、非喫煙者にとって、臭いがとても耐えられない。臭い。喫煙場所を工夫してほしい。 ・燃料1人20リットル1缶では間に合わない時がある。重機を使うのでドラム缶を乗せられたら助かる。 等
代船 (2件)	<ul style="list-style-type: none"> ・代船期間に与路欠航の場合と、そうでない場合に代船支払われるお金が一緒なのはおかしい。メンテナンス（ドックの体制がずさん）、無駄なお金の使い方をしている。 ・ドックの期間が長く、代船利用の料金が多いのと、ドックを受ける会社の選択も考慮すべきと思う。 等
航路 (2件)	<ul style="list-style-type: none"> ・古仁屋～与路ではなく、加計呂麻～与路にしてほしい。古仁屋からは「フェリーかけろま」の方が楽。 ・各島々で人口減少など利用率が減ってきている現状で、請阿室と池地は陸続きなので、請島への寄港を池地港のみにして時間短縮できないか？ 等
利用促進 (3件)	<ul style="list-style-type: none"> ・せとなみのオリジナルキャラクター、グッズなどを作って販売するのはどうか？ ・移動手段はもちろんのこと、生活物資を運んでもらっているのでもそもそなくては困る。島民の人口減少等、将来の収益が見込めないのであれば、「橋でつなぐ」「トンネルを通す」等、長期的な視点で見て、どちらが収益悪化を防げるのか試算してほしい。請島、与路島に学校がある限り、移動者は極小でも「0」にはならない。 ・役場関係、医療関係、工事関係者などの利用促進。 等

※項目・ワード内の（ ）の数字は同様な意見の数

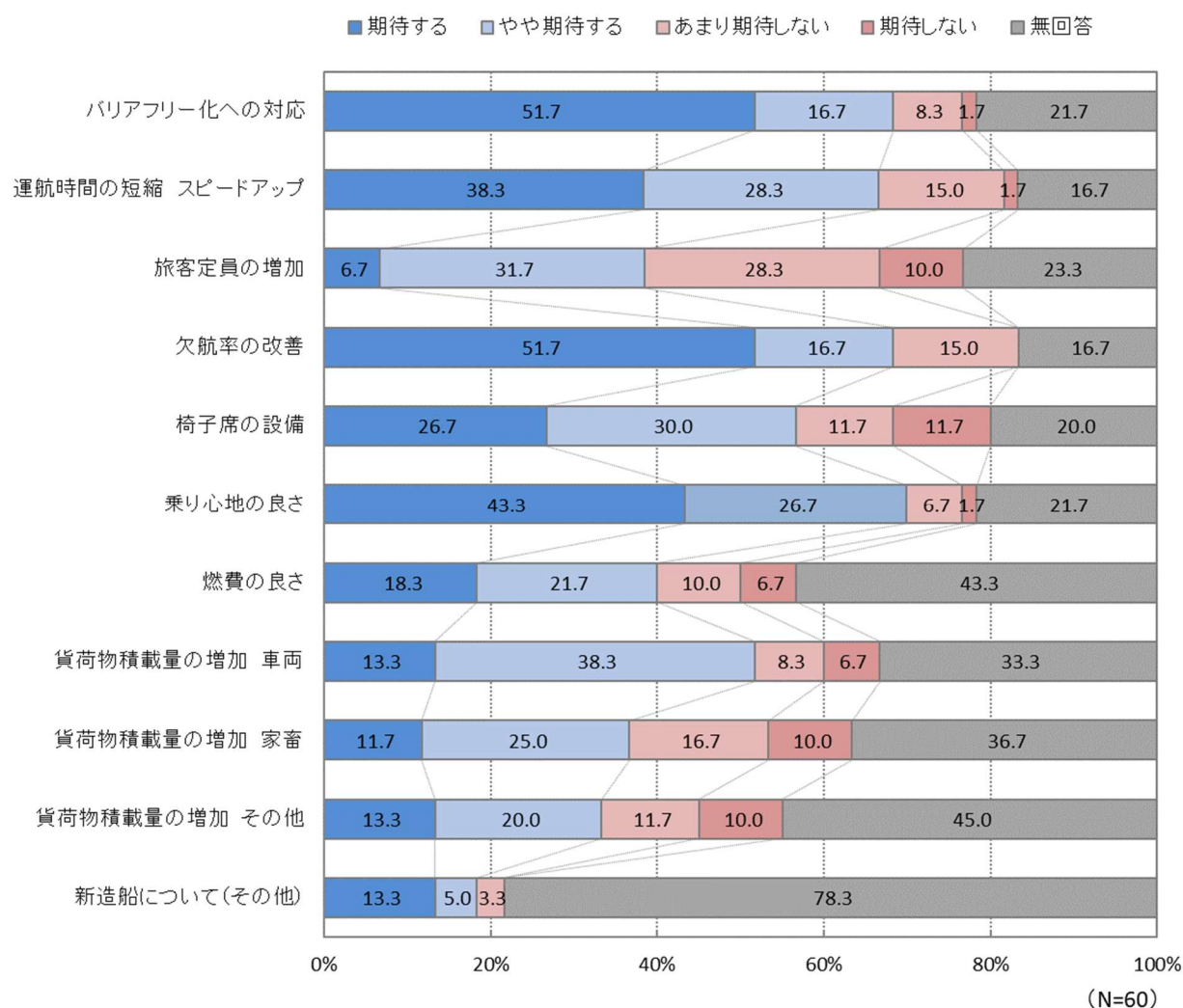
3) 新造船について期待する項目

① 新造船について期待する項目

新造船について期待する項目についてみると、「バリアフリー化への対応」や「運航時間の短縮（スピードアップ）」、「欠航率の改善」、「乗り心地の良さ」の『期待度』（「期待する」と「やや期待する」の合計）が他の項目より多くなっている。

一方、「旅客定員の増加」については、『期待しない』（「期待しない」と「あまり期待しない」の合計）が他の項目よりも多くなっている。

図表 2-1-18 : 新造船について期待する項目



② 新造船について期待する項目別主な意見・要望

新造船について期待する各項目については、以下のような具体的な意見・要望が挙げられている。

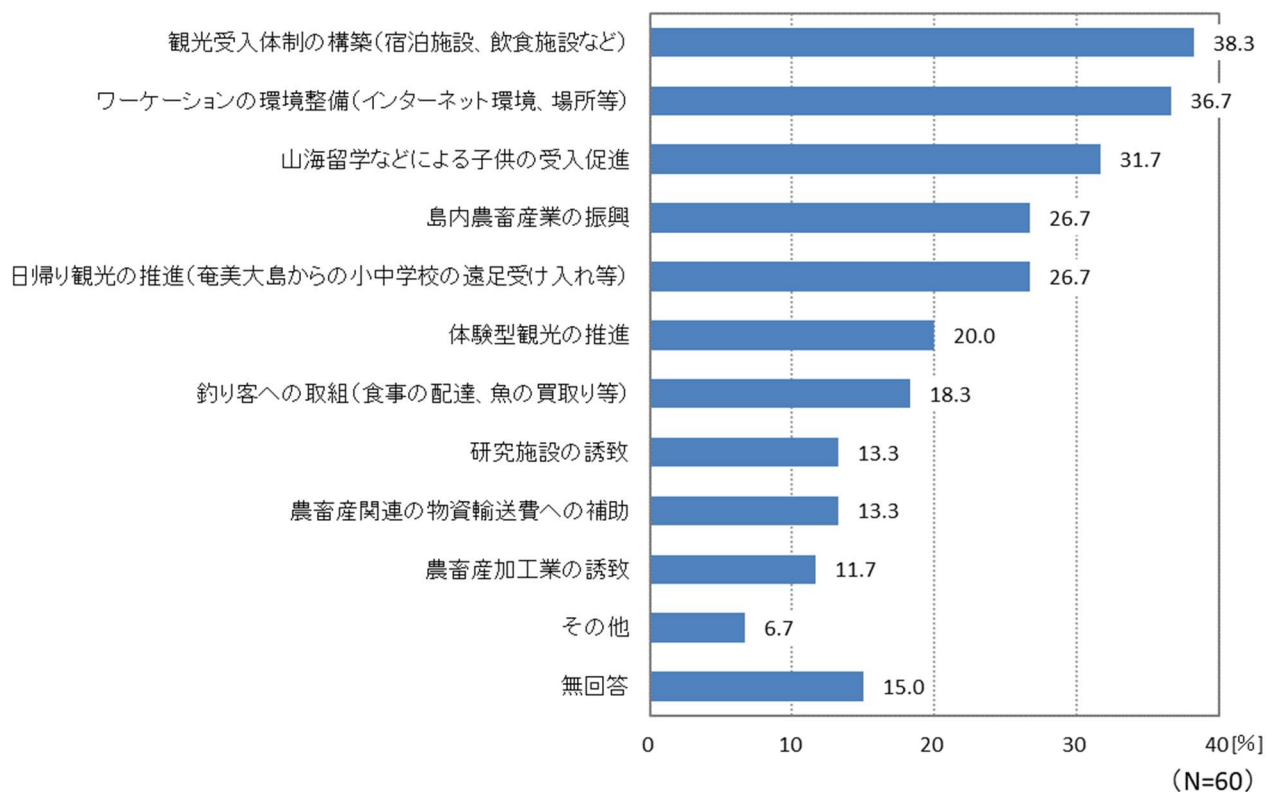
図表 2-1-19：新造船について期待する項目主な意見・要望

項目	内容
バリアフリー化への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・スロープ、手すり、バリアフリートイレの設置。 ・干潮、満潮時に乗船しやすいようにしてほしい。 ・車椅子で乗りやすいようにしてほしい。等
運航時間の短縮 (スピードアップ)	<ul style="list-style-type: none"> ・各港経由便 60 分。 ・各港経由便 70 分。 ・直行便 40 分。 ・直行便 45 分。等
旅客定員の増加	<ul style="list-style-type: none"> ・50 名。 ・60 名。 ・70 名。等
欠航率の改善	<ul style="list-style-type: none"> ・6~10%。 ・1~5%。 ・25~30%。等
椅子席の設備	<ul style="list-style-type: none"> ・座り心地の良さ。 ・現状の臥床スペースを充実させてほしい。 ・椅子席の増加。等
乗り心地の良さ	<ul style="list-style-type: none"> ・振動の少なさ、振動音の少なさ、船酔いしない船。 ・綺麗なトイレ。 ・Wi-Fi 環境整備。等
燃費の良さ	<ul style="list-style-type: none"> ・20~24km/時間 ・30~34km/時間 ・40km/時間 等
貨物積載量の増加 (車両)	<ul style="list-style-type: none"> ・2 台 ・1 台 ・3 台 等
貨物積載量の増加 (家畜)	<ul style="list-style-type: none"> ・牛 30 頭 ・牛 2 頭 等
貨物積載量の増加 (その他)	<ul style="list-style-type: none"> ・コンテナの増加 ・ユンボやトラクター等の積載を考慮してほしい。等
新造船について (その他)	<ul style="list-style-type: none"> ・エンジン音の対策、走行位置がわかるようなものの設置 (子供の頃から希望していた こと)。 ・ガソリン、危険物等の格納庫の設備。

4) 航路の利用促進につながる取組について

航路の利用促進につながる取組については、「観光受入体制の構築（宿泊施設、飲食施設）」が38.3%で最も多く、次いで「ワーケーションの環境整備（インターネット環境、場所等）」（36.7%）、「山海留学などによる子供の受入促進」（31.7%）などとなっている。

図表 2-1-20：航路の利用促進につながる取組



5) 自由意見

島の産業面からみた航路改善に関して 23 件の意見があり、項目・ワードごとに主な意見・内容を以下の通り取りまとめた。

図表 2-1-21 : 自由意見のまとめ

項目・ワード	主な意見・内容
運航 (11 件)	<ul style="list-style-type: none"> ・現在のせとなみでは、少し時化たら欠航なので、新せとなみは少々の時化でも運航し、島の産業面の発展に尽くす事を願う。 ・老人が多いので、現在の運航で、イスではなく横になって乗れるようにしてほしい。 ・人口減少により、コンパクトかつ自動車や牛などを運べる船であってほしい。 ・運賃がこれ以上値上がりしないようお願いしたい。住んでいる人にとっても、島に足を運んで下さる観光客にとっても、利用しやすく、気軽に乗船できるせとなみであってほしいと願う。 ・前日の古仁屋港発の便が欠航した場合、次の日の朝の与路発がないので、改善してほしい。 ・与路は欠航が多すぎる。無人島にする気ですか？加計呂麻⇄与路、請問のフェリーを作ってほしい。シャトルバスを加計呂麻に置けば、今のせとなみの体制は必要なくなる。運航も約 1 時間ですむ。 ・航路は今のままで良い。畜産業は飼料、牧草などを古仁屋から運ぶ為、航路が変われば運賃が上がり、コストが今でさえかかっているのに、これ以上コストがかかれば農家がいなくなる。 ・とにかく欠航が多い。1.5m で船長判断の船では与路～古仁屋航路は運航できる日がほとんどないのでは？波高 2.5m まで運航できるような波に強い船にしてほしい。 等
定住・移住 (5 件)	<ul style="list-style-type: none"> ・まず、移住用の住宅を作って、そこに移住者を呼び込む。 ・若い人が住む請島であってほしい（畜産業、農業）。昭和 40 年代～55 年頃の請阿室になってほしい。人口増加を望む。 ・インターネット環境、携帯の電波改善が重要。リモートワーク等がしやすい環境でないと、移住者を呼ぶことはできない。あと、空き家の改善、リフォーム等。 ・島の人口を増やし持続させるには、観光施設や宿泊など若い世代が仕事で収入を得る手段が必要。そのためには、本島との行き来のしやすさは重要。コロナ禍が落ち着けば、もう少し観光も回復すると思うが、来る手段、戻る手段は大切な要素。せとなみのグッズとか作ればおもしろいかもかもしれない。 ・とにかく住んでみればこの島の良さは分かる。しかし、移住となるとハードルが高いと思うので、まずはワーケーションなどで島の暮らしを体験してもらいたい。 等
観光 (4 件)	<ul style="list-style-type: none"> ・店や宿泊施設等が島側に充分整備されていないため、そもそも観光客には来島のハードルが高すぎる。一方島民にとっては必須の移動手段であり、運賃が上がっても利用せざるをえない。便数が少なすぎて欠航も多いと感じるため魅力を感じられない。仕事で島外へ出なければならぬこともあるので、橋やトンネル等、船以外の選択肢も考えてほしい（便数が増やせないのであれば）。 ・体験型観光や観光受入体制の構築に力を入れてほしい。民宿の数が少ない為、観光客が増えない。町営キャンプ場の設置開設。 ・観光を重視した航路（日帰りダイヤの充実）を検討してほしい。 ・町営キャンプ場を営業する。島に入る時に入島税を払ってもらい、利用してもらおう。奄美に住んでいる人でも「請島」を知らない人は結構いるので、子供達にどんどん来てもらって、良い思い出を持って帰ってもらい、認知度を高めたい。 等
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・今のままで OK。 ・田舎暮らし、自給自足の生活に憧れる人にとっては、良い環境だと思う。もっと内地へのアピールが必要。今、何もしなければ将来は無人島。請、与路はネット環境も悪すぎる。これでは企業誘致や若者を呼ぶのは難しい。子供も受入れていかないと学校が休校になり、一気に過疎化が進む。人、物、金、情報を送り込んで「本当の姿」をわかってもらいたい。 等

※項目・ワード内の（ ）の数字は同様な意見の数

2. 航路利用者アンケート調査

(1) 実施概要

航路利用者アンケート調査の実施概要は以下の通りとなっている。

図表 2-2-1：航路利用者向けアンケート調査の実施概要

項目	利用者向けアンケート
実施時期	・ 8月12日（金）～9月30日（金）
調査対象	・ 町営定期船「せとなみ」の利用者（島内者、島外者）
調査方法	・ 古仁屋港乗船窓口にて配布し、船内で回収。
回収数 (配布数)	・ 34票
設問項目	<p><利用情報></p> <ul style="list-style-type: none">・ 乗船日、利用便、下船予定港 <p><回答者の属性></p> <ul style="list-style-type: none">・ 性別、年代、職業、居住地、同行者、利用目的、利用頻度、SNSアカウントの認知度、観光・レジャー目的の方の旅行日程、観光目的、旅行のきっかけ <p><利用実態></p> <ul style="list-style-type: none">・ 乗船港までと下船港からの移動手段・ 乗船時の貨荷物・ 船舶の満足度・ 今後の利用頻度 <p><その他></p> <ul style="list-style-type: none">・ 船舶および運航などに関する意見・要望等（自由意見）

(2) 調査結果

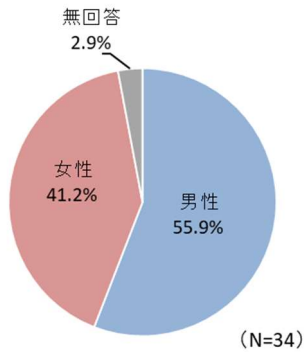
1) 回答者の基本情報

① 回答者の属性

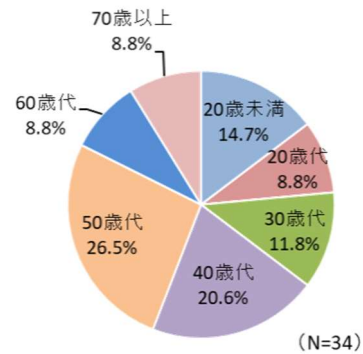
回答者の属性は、以下の通りとなっている。

図表 2-2-2 : 回答者属性

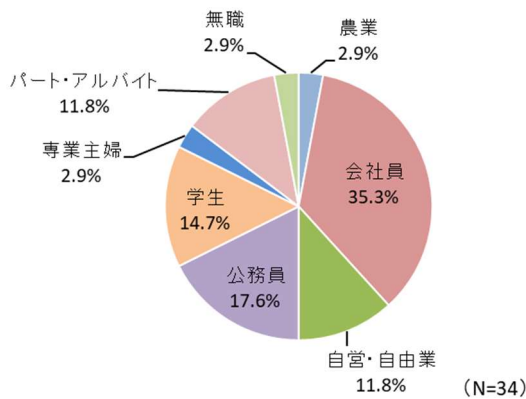
【性別】



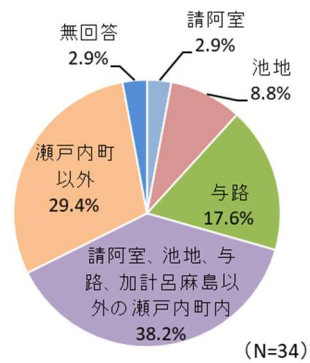
【年代】



【職業】

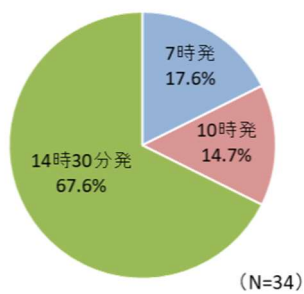


【居住地】

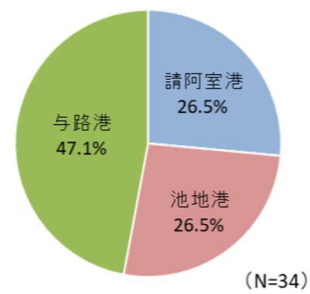


図表 2-2-3 : 利用便・下船予定港

【利用便】

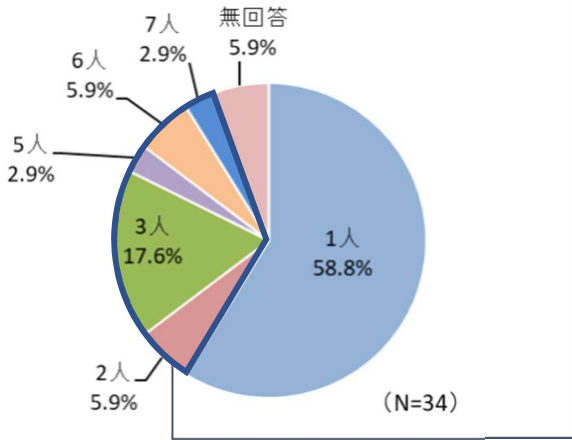


【下船予定港】

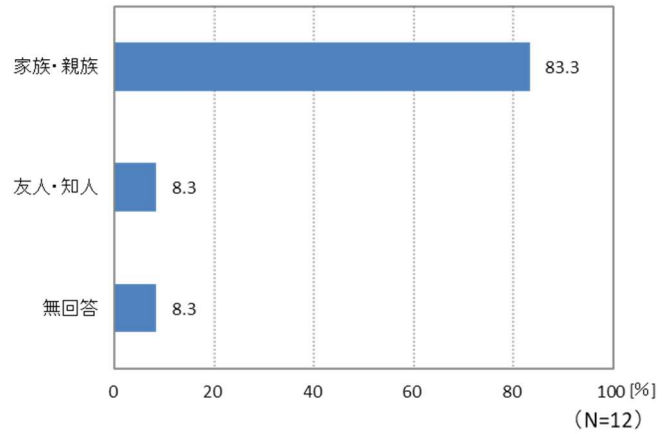


図表 2-2-4 : 同行者の有無

【同行者の有無】

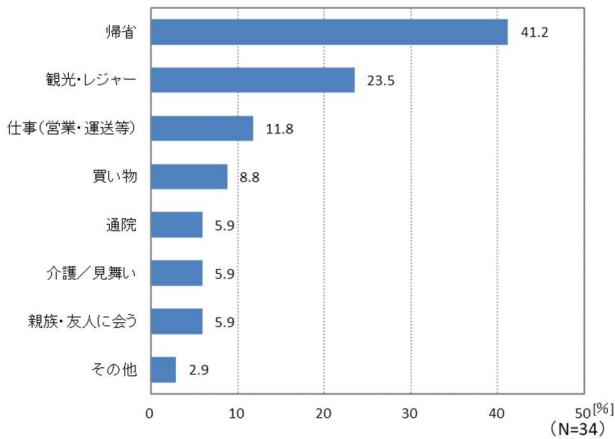


【同行者の関係】

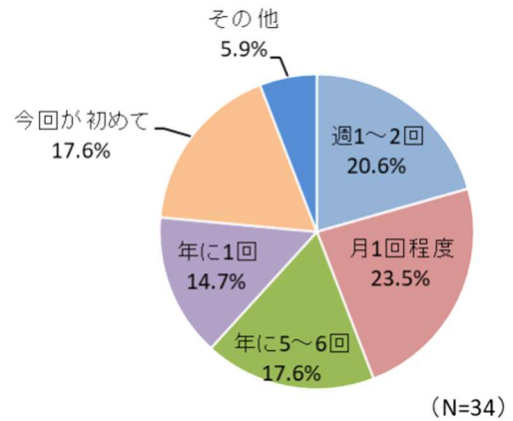


図表 2-2-5 : 利用目的・利用頻度・Twitter アカウント認知度

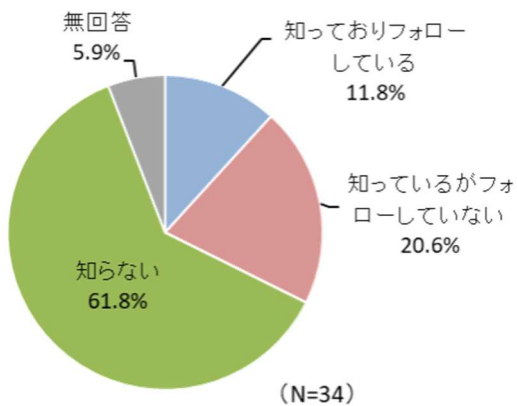
【今回乗船の主な利用目的】



【利用頻度】



【「瀬戸内町営定期船運航情報」Twitter アカウントの認知度】



② 「観光・レジャー」目的の人の行動特性

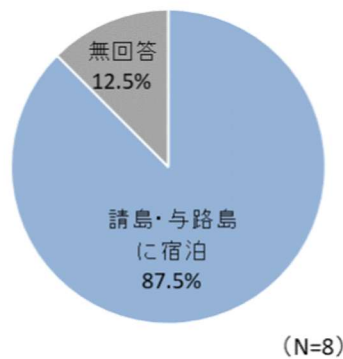
観光・レジャー目的の人の行動特性について、宿泊の有無において「請島・与路島に宿泊」が87.5%となっており、「日帰り」については0となっている。宿泊者の旅行日程は「1泊2日」が62.5%で最も多く、次いで「2泊3日」が12.5%、「13泊14日」が12.5%となっている。

観光目的としては、「釣り」「泳ぎ（水が綺麗なところで）」「島めぐり」「写真撮影」「登山」などが挙げられている。

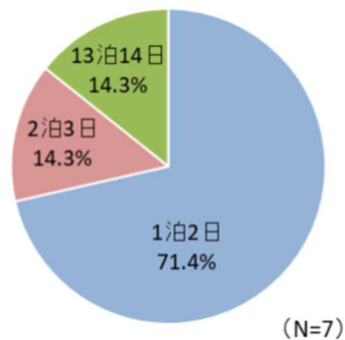
また、旅行のきっかけについては、「旅行サイト・HP」が25.0%で最も多く、次いで「SNS」が12.5%となっている。なお、その他としては、「普段いけない遠くだから」「地図を見て」が挙げられている。

図表 2-2-6：旅行日程・宿泊地

【宿泊の有無】



【旅行日程】

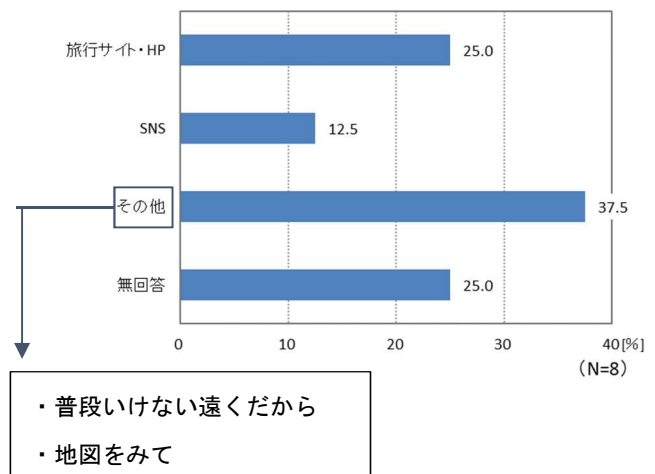


図表 2-2-7：旅行目的地・旅行のきっかけ・請島、与路島を訪問先に決めた理由

【観光目的（自由記載）】

- ・釣り
- ・島めぐり
- ・写真撮影、登山等
- ・ミヨチョン岳登山（請島）とサンゴの石垣（与路島）
- ・泳ぎ（水が綺麗なところで）
- ・マリンスポーツ

【旅行のきっかけ】



- ・普段いけない遠くだから
- ・地図をみて

【請島、与路島を訪問先に決めた理由】

- ・島旅先として魅力だった（情報が無い）
- ・綺麗な海
- ・家族が住んでいるため。
- ・加計呂麻島に以前滞在したときに興味をもった。
- ・遠い分人が少なく、海の水が綺麗かと思って。

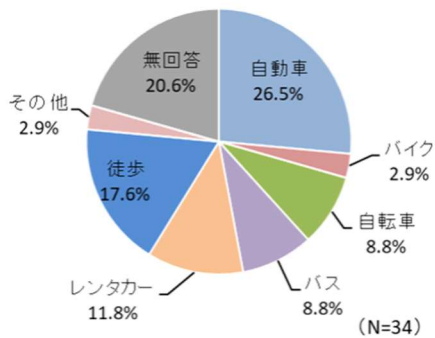
2) 乗船・下船時の移動手段

乗船港までの移動手段については、「自動車」が26.5%で最も多く、次いで「徒歩」(17.6%)、「レンタカー」(11.8%)などとなっている。

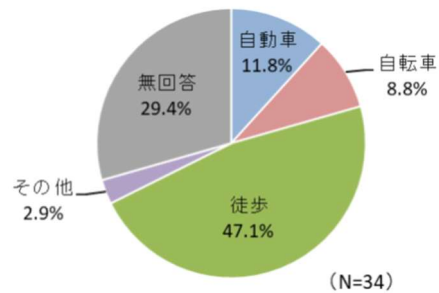
また、下船港からの移動手段については、「徒歩」が47.1%で最も多く、次いで「自動車」(11.8%)などとなっている。

図表 2-2-8 : 移動手段

【乗船港までの移動手段】



【下船港からの移動手段】



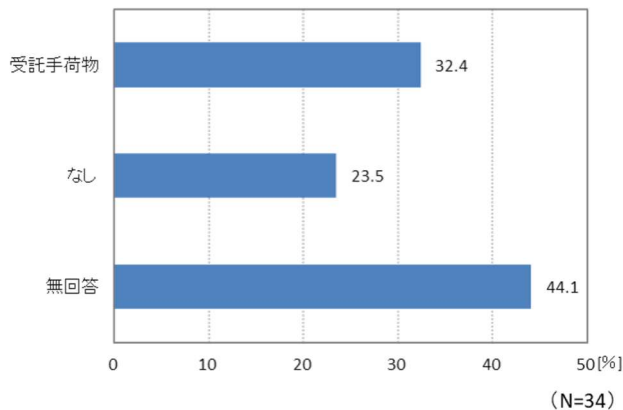
3) 乗船時の貨荷物について

① 手荷物について

手荷物の有無については、「受託手荷物」が32.4%となっており、「自転車」や「バイク」については0となっている。

図表 2-2-9 : 手荷物

【手荷物の有無】



【受託手荷物の具体的な内容】

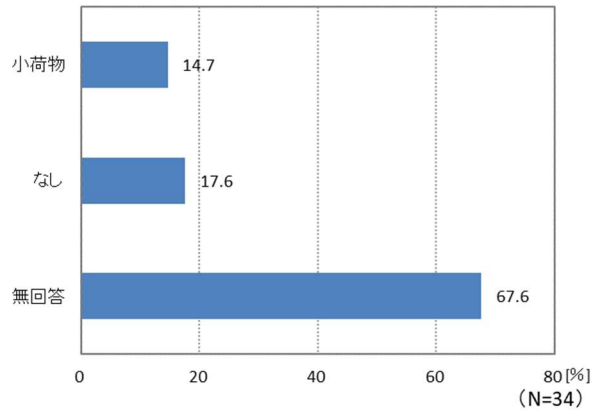
- ・ 食材
- ・ カバン
- ・ トランク
- ・ 着替え
- ・ リュックサック

② 小荷物について

小荷物の有無については、「ある」が14.7%、「なし」が17.6%となっている。

図表 2-2-10 : 小荷物

【小荷物の有無】



【小荷物の具体的な内容】

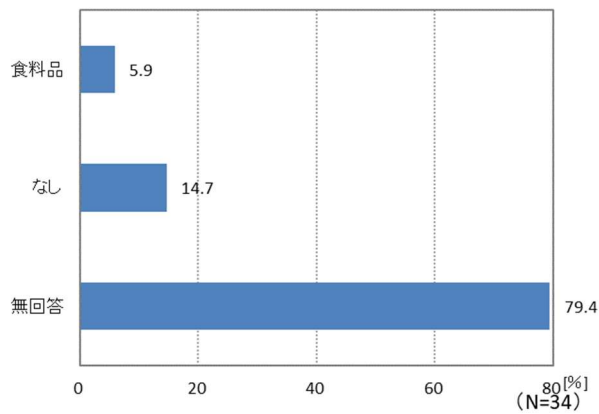
- ・リュックサック
- ・食料
- ・キャリーケース
- ・ガソリン

③ 貨物について

貨物の有無については、「食料品」が5.9%となっており、「なし」が14.7%となっている。

図表 2-2-11 : 貨物

【貨物の有無】



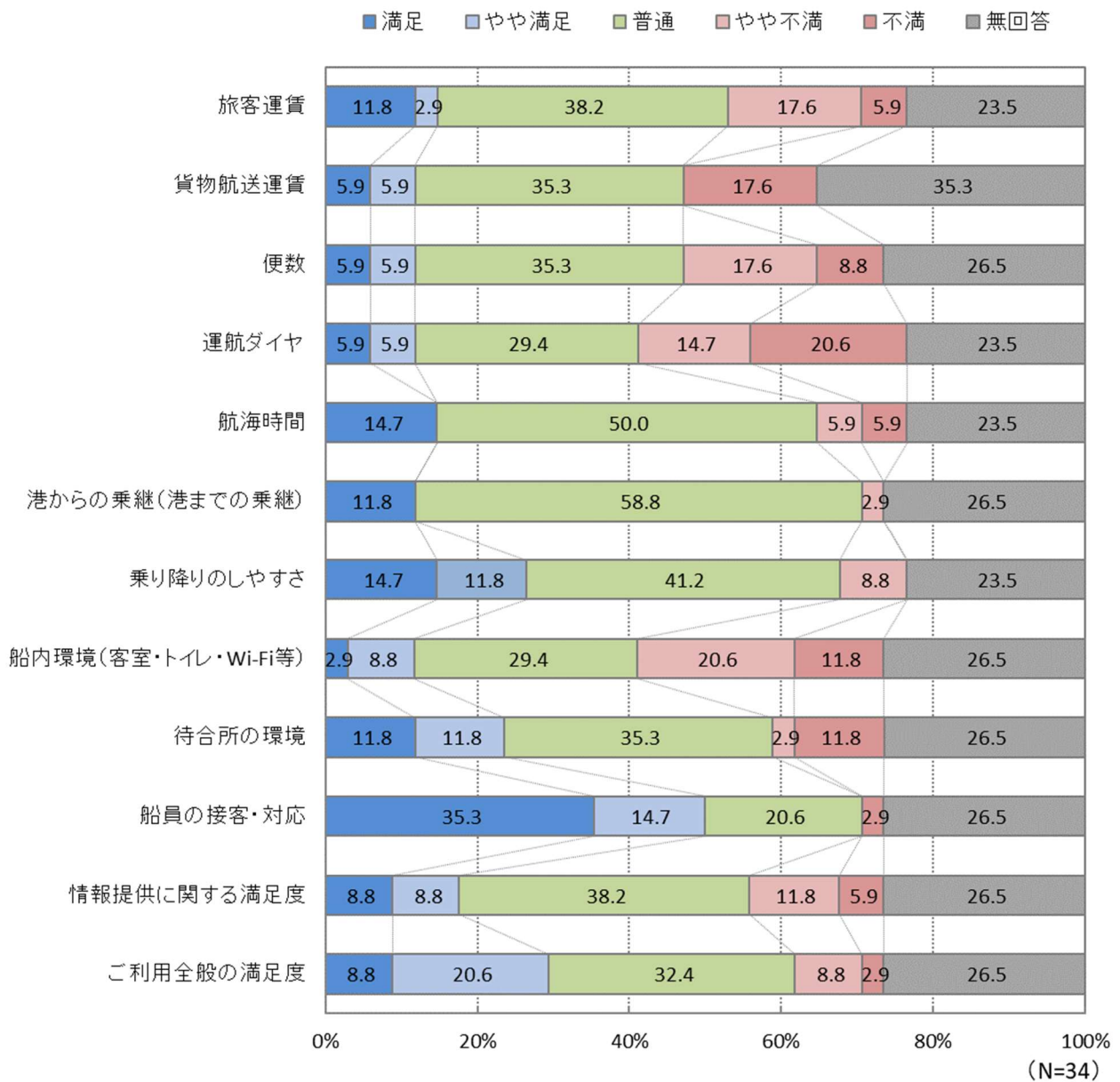
4) 船舶の満足度について

① 船舶の満足度

船舶の満足度についてみると、「旅客運賃」「便数」「運航ダイヤ」「船内環境（客室・トイレ・Wi-Fi等）」は他の項目に比べて『不満』（「不満」と「やや不満」の合計）の割合が高くなっている。

「船員の接客・対応」については『満足度』（「満足」と「やや満足」の合計）が最も高く、「やや不満」は0で「不満」の割合が最も低くなっている。

図表 2-2-12 : 船舶の満足度



② 満足度評価項目別の意見・要望等

満足度の評価項目別に以下のような意見・要望等が挙げられている。

図表 2-2-13：評価項目別船舶および運航などに関する意見・要望等

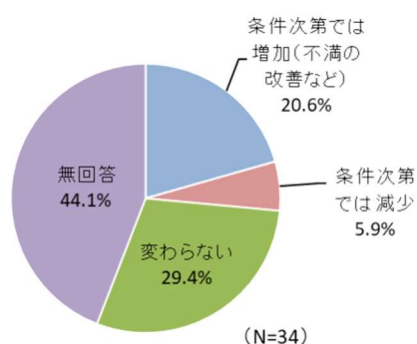
項目	内容
旅客運賃	<ul style="list-style-type: none"> ・安くしてほしい。75歳以上は半額にしてほしい。 ・島民割。 ・10枚綴りチケットの有効期限が短い。
航送運賃	<ul style="list-style-type: none"> ・高いと思う。
便数	<ul style="list-style-type: none"> ・旅行日程が立てづらい。 ・1日2往復希望。7:00→、←8:40、14:30→、←16:30 ・便数自体に不満はないが、前日の3便が悪天候で欠航したとしても翌日の朝の天気良ければ、1便を運航してほしい。
運航ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> ・帰りの便が遅い。東京に帰るのが難しい。 ・月曜日の運航を増やしてほしい。 ・日帰り出来るダイヤが少ない。 ・古仁屋発を週2回お願いします。
船内環境	<ul style="list-style-type: none"> ・Wi-Fi を利用したい。 ・トイレのウォシュレット。 ・せとなみには不満はない。しかし、定期のドック及びその直後の不具合による代船には不満を感じる。せとなみと違って横になることが出来ないし、トイレもない。高齢者や幼児には大変厳しい。 ・ネットが繋がらない。等
待合所の環境	<ul style="list-style-type: none"> ・Wi-Fi が使えない。エアコンが無い。 ・与路待合所の修理を早くしてほしい。けが人が出る。
情報提供	<ul style="list-style-type: none"> ・毎年、高額かつ長期間におけるドック後に不具合が起きる原因を公表してほしい。

5) 今後の利用頻度

今後の利用頻度については、「変わらない」が29.4%と最も多く、次いで「条件次第では増加(不満の改善など)」が20.6%となっている。

図表 2-2-14：今後の利用頻度

【今後の利用頻度】



6) 自由意見

船舶および運航に関して8件の意見があり、項目・ワードごとに主な意見・内容を以下の通り取りまとめた。

図表 2-2-15 : 自由意見のまとめ

項目・ワード	主な意見・内容
運航 (3件)	<ul style="list-style-type: none">・与路発が朝は早すぎるし、夕は遅い。与路島か請島に泊まらないと回れない。・船の時間が火～金も増えると良いのでは…。・古仁屋～週2回運航してほしいです。※日曜日、水曜日に
船舶 (2件)	<ul style="list-style-type: none">・ソファを増やしてほしい。・貨物（重機等）をせめてダンプ、ユンボを積めるようにしてほしい。
その他	<ul style="list-style-type: none">・貴重な移動手段です。これからも頑張って下さい。・対応良かったです。・赤字航路であることは承知していますが、人間が生活しています。それもお年寄りが多いです。親身になって早期の改善を望みます。

※項目・ワード内の（ ）の数字は同様な意見の数

3. 島内ヒアリング調査

(1) ヒアリング調査の実施概要

ヒアリング調査の実施概要は、以下の通りとなっている。

図表 2-3-1 : 島内ヒアリング調査の概要

実施時期	令和4年10月9日(日)~10月11日(火)
対象者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 区長(請阿室地区、池地地区、与路地区) ・ 畜産農家(請阿室地区、与路地区) ・ 商店(請阿室地区、池地地区、与路地区) ・ 民宿(請阿室地区、池地地区、与路地区) ・ 郵便局(池地地区、与路地区) ・ 診療所(池地地区、与路地区) ・ 小中学校(池地地区、与路地区) ・ 観光関連事業者(請阿室地区) ・ 離島留学の受入先(里親)(与路地区)
実施方法	現地訪問でのヒアリング
ヒアリング項目	<ul style="list-style-type: none"> ○ 区長(請阿室地区、池地地区、与路地区) ・ 区民の日常生活について(仕事内容、プライベートの過ごし方、外出頻度など) ・ 地区の資源、魅力について(自然の魅力、観光資源、昔から伝わる言い伝え、伝説など) ・ 地区の活性化に向けた取組 ・ 航路に対しての要望(町営定期船「せとなみ」及び海上タクシーについて) ・ その他(島の今後についての考えなど)
	<ul style="list-style-type: none"> ○ 畜産農家(請阿室地区、与路地区) ・ 島内で畜産を営むメリット、デメリット ・ 出荷頻度 ・ 島内で畜産を営むにあたっての飼料等の調達方法(島外から調達しているもの) ・ 今後の事業展開についての考え ・ 航路に対する要望
	<ul style="list-style-type: none"> ○ 商店(請阿室地区、池地地区、与路地区) ・ 商品の仕入状況(島外小売店や仕入先との連携状況など) ・ 仕入品目と各品目の仕入頻度(牛乳や卵等の日配品及び保存食といった各仕入品目と仕入頻度の違いなど) ・ 航路に対する要望
	<ul style="list-style-type: none"> ○ 民宿(請阿室地区、池地地区、与路地区) ・ 利用者の傾向(客層、目的、泊数など) ・ 旅行者にとっての島の魅力 ・ 宿泊業を営む上での食材やリネン類(シーツ、枕カバー、ベッドカバー等)の調達方法 ・ 航路に対する要望
	<ul style="list-style-type: none"> ○ 郵便局(池地地区、与路地区) ・ 住民の日常生活における島内郵便局の役割(郵便物・ゆうパック配送、金融・保険関係の取扱いなど) ・ 島外からの受入及び島外へ配送する物品の種類と航路利用状況(せとなみ及び海上タクシーの利用状況)
	<ul style="list-style-type: none"> ○ 郵便局(池地地区、与路地区) ・ 住民の日常生活における島内郵便局の役割(郵便物・ゆうパック配送、金融・保険関係の取扱いなど) ・ 島外からの受入及び島外へ配送する物品の種類と航路利用状況(せとなみ及び海上タクシーの利用状況)

図表 2-3-2 : 島内ヒアリング調査の概要 (続き)

ヒアリング項目	○診療所 (池地地区、与路地区) ・島内での診療所の役割 ・現在の医療体制(大島本島との連携、医者 の 来島頻度、緊急時の搬送方法など) ・診療所を営むにあたっての必要物の調達方法(薬、包帯、脱脂綿等の医療用品など) ・航路に対する要望
	○小中学校 (池地地区、与路地区) ・島で教育することのメリット、デメリット ・遠足イベントの実施状況(島外、島内での実施状況など) ・島外との交流(古仁屋の小中学生来島による交流状況など)
	○観光関連事業者 (請阿室地区) ・請阿室ウォークラリーのこれまでの取組実績 ・請阿室ウォークラリーの今後の展開 ・島内でイベントを開催する意義・効果と開催にあたっての課題 ・今後の請阿室ウォークラリー以外のイベントの取組予定
	○離島留学の受入先 (里親) (与路地区) ・当事業者にとっての島の魅力 ・当事業者が与路島で留学制度を始めた理由 ・生徒の受入状況(受入期間、受入地域、留学終了後の再来島の有無など)

(2) ヒアリング調査結果


請島・与路島内でのヒアリング調査の結果概要は、以下の通りとなっている。

1) 区長 (請阿室地区、池地地区、与路地区)

① 区民の日常生活について (仕事内容、プライベートの過ごし方、外出頻度など)

請阿室区長	<ul style="list-style-type: none"> ●区民の大半が年金生活。区長はし尿処理も行っており、二人で担当している。 ●地区内でソテツを栽培しており、実を伊藤忠商事が買い取っている。砂漠で使用している。ソテツは町の事業として取り組んでいる。22~23年ほどやっているはず。 ●区長はニンニクを栽培し、ニンニクの塩漬けを作っている。昭和63年頃はほとんどの畑がニンニク畑だったほど。 ●用事がなく日中わざわざ外にでる人はあまりいない。月に1~2回は役場の用事ででかける人もおり、年配の方に頼まれて古仁屋に行く方もいる。
池地区長	<ul style="list-style-type: none"> ●三ノ京区長は自営業。水道管理や生ごみの仕事、区長の業務を行っている。 ●区民は年金生活の人がほとんど、あとは郵便局員や学校の職員。郵便局は3名。学校の職員は14名(職員7名、用務員1名、給食担当1名、生徒6名)。生徒のうち1名はアイターンで、2名は学校の職員の子ども、3名は池地出身の子ども。 ●他の仕事については、民宿みなみ、池地へき地診療所。診療所は看護師が1名のみ。 ●プライベートの過ごし方については、古仁屋に出ることもあるが、区長は島にすることが多い。学校職員や郵便局の局長は大島本島に帰る。局長は奄美市出身。 ●アイターンの女性は子どもが小学生で、お母さんと二人で移住。旦那さんは本土にいる。郵便局でアルバイトをしている。(11月には本土に戻られてしまうとのこと) ●食料は古仁屋の個人卸の業者に電話するとせとなみに積んでくれる。入金は振込や後日支払う形に対応。 ●せとなみの利用については、週2回ほど使う方もおり、歯医者や病院の通院利用が多く、お年寄りが多い。 ●大工は業者を呼ぶと船のチャーター代が高いため、島の中で助け合いながら行っている。 ●車はほとんどの世帯で所有しており、70歳すぎまで持っている方が多い。 ●ソフトバンクの電波は基本入りづらく、請阿室は携帯の電波でドコモが入らない場所があるが、池地は基本すべての携帯回線の電波が入る。
与路区長	<ul style="list-style-type: none"> ●島民の中には、水道管理、し尿処理・ゴミ取り、畜産など1人で何役もこなす人(複業人材)が多い。一つの仕事だけで生計を立てることが難しいことが背景にはある。 ●元気な高齢者も多く、畑を耕し自家消費分のいもや野菜を作っている人もいる。 ●島民は、船の動きに合わせて動く傾向はあるが、島外への外出頻度は人にもよるが、全体で見るとそれほど高くはないとみている。

② 地区の資源、魅力について(自然の魅力、観光資源、昔から伝わる言い伝え、伝説など)

<p>請阿室区長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●ガジュマル、アコウの木に妖怪が住んでいると小さいころに言われていた。 ●海のきれいさは一つの資源だが、交通の便が悪いのがネック。 ●干潮時に請島とつながる木山島は一つの観光資源。木山島に行く浜までの道は請阿室から1.8kmある。道は途中で舗装されているが、ガタガタのため、歩いていけるようになると良い。 ●クジラを12月～4月にみることができ、木山島方面の道の峠でみることができる。 ●木山島にハブはおらず、古仁屋からのチャーター船でキャンプをしにくる人もいる。また、請島で民宿に泊まっている人は民宿の船で行く場合もある。 																																																																																																						
<p>池地区長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●大山ミヨチョン岳は国立公園になっており、請ユリが咲いているため、これをみにくる人もいる。ウケジママルバネクワガタも有名。頂上からは喜界島や徳之島が見える。 ●ミヨチョン岳に登るには役所に申請し、池地集落みのり会の人同行する必要がある。みのり会は現在7名で若い人は3名、他は60歳以上。若い方の中に三ノ京区長が入っている。ミヨチョン岳は途中で車でいけるので往復1時間あれば登山可能。日帰り便のみ運行している日曜日でも時間的には登山可能。 ●最近もミヨチョン岳に登りたいという問い合わせがあるが、コロナ禍のため1～2人1組で登る方は受け付け、5人以上1組の場合は断っている。今年は4月以降で10組ほど入山している。コロナ前は年間100組ほどおり、瀬戸内町から年2回30名以上で1組の団体が定期的に来ていた。 ●宿泊者はクンマ海岸に行くことが多い。シャワー施設やトイレが完備されている。 ●木山島は遠浅で観光客はチャーター船でいくことが多い。地元では請阿室の方が潮干狩りでいくことが多い。木山島は水があるので牧場(放牧)をやっていたことがある。 ●伝説としてはノロ伝説があるが、あまり話さないほうが良いとされている。 																																																																																																						
<p>与路区長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●島(地区)の魅力については、自然災害が少ないこと、島周辺の各所が釣り場であること、大潮干潮時には潮干狩りが楽しめることなどが挙げられる。 ●島(地区)の名所旧跡については以下のとおりとなっている。 <p style="text-align: center;"><与路島の名所旧跡></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">  <table border="1" data-bbox="876 1081 1394 1417"> <thead> <tr> <th>記号</th> <th>名所</th> <th>概況</th> <th>記号</th> <th>名所</th> <th>概況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>㉑</td> <td>ハミヤ島</td> <td>穴上浜・釣り場・キャンプ場</td> <td>㉒</td> <td>飯山</td> <td>マンガン鉱露天掘り跡</td> </tr> <tr> <td>㉓</td> <td>シロビヤンシユウ</td> <td>遺蹟(大潮の碑)</td> <td>㉔</td> <td>オヤクチ</td> <td>酒蔵 伝説</td> </tr> <tr> <td>㉕</td> <td>ユバハラシ</td> <td>大昔クハの葉を山出した場所</td> <td>㉖</td> <td>ユントマル</td> <td>舟旅の停泊地</td> </tr> <tr> <td>㉗</td> <td>砲台跡</td> <td>兵舎・弾薬庫・発電所</td> <td>㉘</td> <td>カチニョラ</td> <td>ソテツの野生地</td> </tr> <tr> <td>㉙</td> <td>トビヤラ</td> <td>伝説 聖地</td> <td>㉚</td> <td>サンハツ穴</td> <td>酒蔵 聖地</td> </tr> <tr> <td>㉛</td> <td>クモズィ</td> <td>ノロの神事を行う</td> <td>㉜</td> <td>最高峰</td> <td>鳥の香山 日露戦争時監視所</td> </tr> <tr> <td>㉝</td> <td>ウンミヤ</td> <td>トネヤ・アヤグ跡・聖地</td> <td>㉞</td> <td>釜石</td> <td>伝説 聖地</td> </tr> <tr> <td>㉟</td> <td>ノロ基</td> <td>オアムシヤレ祀る・アフリヤ山</td> <td>㊱</td> <td>番屋塔</td> <td>平家残党の番屋跡</td> </tr> <tr> <td>㊲</td> <td>記念碑</td> <td>自衛隊道路完成記念碑</td> <td>㊳</td> <td>チャンヌハナ</td> <td>奇岩 チャン岬 積巻原</td> </tr> <tr> <td>㊴</td> <td>ヘラツカシ</td> <td>平家残党監視道入口</td> <td>㊵</td> <td>戦死者跡地</td> <td>空曹 高島功戦死の地</td> </tr> <tr> <td>㊶</td> <td>与路島滝</td> <td>高さ約20m(大懸又)</td> <td>㊷</td> <td>与ん田の位</td> <td>昔のクハ(野生地)(復)学林地</td> </tr> <tr> <td>㊸</td> <td>ウツ山</td> <td>水源地 神山</td> <td>㊹</td> <td>ヤミ船遭難地</td> <td>本土の船遭難地(声仁)</td> </tr> <tr> <td>㊺</td> <td>オアムズィ</td> <td>大アムシヤレ伝説の瀬</td> <td>㊻</td> <td>鯨浜</td> <td>船がよく浜に打ち上げられた地</td> </tr> <tr> <td>㊼</td> <td>三丁島</td> <td>流罪人の処刑場</td> <td>㊽</td> <td>漁場</td> <td>大正期頃ムロアジ漁場</td> </tr> <tr> <td>㊾</td> <td>ムネムシ</td> <td>平家虫の自刃地</td> <td>㊿</td> <td>墓塚(ワシヌムイ)</td> <td>酒蔵と伝説の地</td> </tr> <tr> <td>㋀</td> <td>ヌクラ</td> <td>平家残党の城跡</td> <td>㋁</td> <td>立神</td> <td>ハミヤ島と共に与路島の風島</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">資料：「与路島(奄美大島)誌」(屋崎一著)</p> </div>	記号	名所	概況	記号	名所	概況	㉑	ハミヤ島	穴上浜・釣り場・キャンプ場	㉒	飯山	マンガン鉱露天掘り跡	㉓	シロビヤンシユウ	遺蹟(大潮の碑)	㉔	オヤクチ	酒蔵 伝説	㉕	ユバハラシ	大昔クハの葉を山出した場所	㉖	ユントマル	舟旅の停泊地	㉗	砲台跡	兵舎・弾薬庫・発電所	㉘	カチニョラ	ソテツの野生地	㉙	トビヤラ	伝説 聖地	㉚	サンハツ穴	酒蔵 聖地	㉛	クモズィ	ノロの神事を行う	㉜	最高峰	鳥の香山 日露戦争時監視所	㉝	ウンミヤ	トネヤ・アヤグ跡・聖地	㉞	釜石	伝説 聖地	㉟	ノロ基	オアムシヤレ祀る・アフリヤ山	㊱	番屋塔	平家残党の番屋跡	㊲	記念碑	自衛隊道路完成記念碑	㊳	チャンヌハナ	奇岩 チャン岬 積巻原	㊴	ヘラツカシ	平家残党監視道入口	㊵	戦死者跡地	空曹 高島功戦死の地	㊶	与路島滝	高さ約20m(大懸又)	㊷	与ん田の位	昔のクハ(野生地)(復)学林地	㊸	ウツ山	水源地 神山	㊹	ヤミ船遭難地	本土の船遭難地(声仁)	㊺	オアムズィ	大アムシヤレ伝説の瀬	㊻	鯨浜	船がよく浜に打ち上げられた地	㊼	三丁島	流罪人の処刑場	㊽	漁場	大正期頃ムロアジ漁場	㊾	ムネムシ	平家虫の自刃地	㊿	墓塚(ワシヌムイ)	酒蔵と伝説の地	㋀	ヌクラ	平家残党の城跡	㋁	立神	ハミヤ島と共に与路島の風島
記号	名所	概況	記号	名所	概況																																																																																																		
㉑	ハミヤ島	穴上浜・釣り場・キャンプ場	㉒	飯山	マンガン鉱露天掘り跡																																																																																																		
㉓	シロビヤンシユウ	遺蹟(大潮の碑)	㉔	オヤクチ	酒蔵 伝説																																																																																																		
㉕	ユバハラシ	大昔クハの葉を山出した場所	㉖	ユントマル	舟旅の停泊地																																																																																																		
㉗	砲台跡	兵舎・弾薬庫・発電所	㉘	カチニョラ	ソテツの野生地																																																																																																		
㉙	トビヤラ	伝説 聖地	㉚	サンハツ穴	酒蔵 聖地																																																																																																		
㉛	クモズィ	ノロの神事を行う	㉜	最高峰	鳥の香山 日露戦争時監視所																																																																																																		
㉝	ウンミヤ	トネヤ・アヤグ跡・聖地	㉞	釜石	伝説 聖地																																																																																																		
㉟	ノロ基	オアムシヤレ祀る・アフリヤ山	㊱	番屋塔	平家残党の番屋跡																																																																																																		
㊲	記念碑	自衛隊道路完成記念碑	㊳	チャンヌハナ	奇岩 チャン岬 積巻原																																																																																																		
㊴	ヘラツカシ	平家残党監視道入口	㊵	戦死者跡地	空曹 高島功戦死の地																																																																																																		
㊶	与路島滝	高さ約20m(大懸又)	㊷	与ん田の位	昔のクハ(野生地)(復)学林地																																																																																																		
㊸	ウツ山	水源地 神山	㊹	ヤミ船遭難地	本土の船遭難地(声仁)																																																																																																		
㊺	オアムズィ	大アムシヤレ伝説の瀬	㊻	鯨浜	船がよく浜に打ち上げられた地																																																																																																		
㊼	三丁島	流罪人の処刑場	㊽	漁場	大正期頃ムロアジ漁場																																																																																																		
㊾	ムネムシ	平家虫の自刃地	㊿	墓塚(ワシヌムイ)	酒蔵と伝説の地																																																																																																		
㋀	ヌクラ	平家残党の城跡	㋁	立神	ハミヤ島と共に与路島の風島																																																																																																		

③ 地区の活性化に向けた取組

<p>請阿室区長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●ここ数年はコロナで取り組めておらず、地区内の行事も2～3年開催していない。新型コロナウイルス発生当初は本土から家族がくることも断っていた。 ●移住者は1人いるが、77歳で約20年前に移住した方。 ●老人ホームをつくれれば雇用が生まれて良いかもしれない。 ●ニンク加工の産業化はなかなか難しい。高齢化で収穫できる方が少ない。
<p>池地区長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●基本的に農作物を産業としては作っていないが、池地で自然に生えているパパイヤを試みに漬物にしている人がいる。池地出身で鹿児島市内の方。パパイヤの漬物を作って島に還元できたら良いという思いで取り組んでいる。90代の母親がいるため近いうち島に帰ってくる予定。 ●荒地が多いので、パパイヤ農園は簡単にできると思う。 ●パパイヤ農園が産業化され、若い人の仕事につながったら良いと思う。

③ 地区の活性化に向けた取組（続き）

与路区長	<ul style="list-style-type: none"> ●島（地区）の活性化に向けて各種イベントを開催している。5月又は6月に与路港で開催される舟こぎ大会（青壮年団と婦人会主催）と9月上旬（旧暦8月15日の2週間程度前）に開催される豊年祭（相撲）＋敬老祝賀会には、多くの島出身者も帰島し、新型コロナウイルス感染拡大前までは毎年開催されていたが、コロナ禍で過去3年間開催されていない。 ●小中学生と島民が参加する与路校・与路島大運動会は、コロナ禍にあっても毎年開催してきており、今年は10月1日（土）に開催した。但し、留学生の親の参加は遠慮しもらった。
------	--

④ 航路に対しての要望（町営定期船「せとなみ」及び海上タクシーについて）

請阿室区長	<ul style="list-style-type: none"> ●せとなみは欠航が多く、欠航した翌日の朝の便がないので、欠航後の翌朝の与路発の便は月曜日ダイヤのような形で運航してほしい。病院に通うのはへき地診療所だけではないので、朝の便はとても重要。 ●昔は現在のせとなみより小さい船舶のせとなみだったが欠航率がここまで少なかった。荒天にも耐えられるように船舶を大きくしたはずではないのか。与路港もせとなみが停泊できるように護岸工事を15～16年前に行ったはずである。 ●交通の便が通常通り動かなければこれからの発展はない。 ●請島は大島本島と陸続きでなく、欠航も多くて普段交通の便がないので、引き続き毎日運航してほしいという思いはある。 ●運航ダイヤとしては今のままで良い。 ●船舶をリプレイスする際は、農産物や牛を積める船にしてもらう必要がある。 ●海上タクシーは、せとなみ欠航時以外にも、学校の先生等が休みの日の前日に業務を終えてから利用する人もいる。基本はせとなみの時間にあわない場合に海上タクシーを利用する方が多い。
池地区長	<ul style="list-style-type: none"> ●とにかく欠航率が高いので、欠航しない船にしてほしい。冬場は北西の風が吹くことが多いため欠航率も高い。夏場は台風がくる時期以外は穏やかである。 ●欠航の翌日は、古仁屋発ではなく、月曜日ダイヤのような形で、朝一で島にくるようにしてほしい。 ●毎日運航しているという意味ではトカラ列島に比べると良い。 ●加計呂麻島との連携による航路は、乗り降りするのが大変である。 ●水、木は利用者が少ない感覚がある。 ●現在のせとなみは、座席数が少ない。与路発の場合、請阿室から乗車する人は座れない人も多い。 ●車は最低でも1台は詰める方が良い。4トン車を輸送する船をチャーターする場合は20万ほどかかる。 ●待合所に自販機があると良い。 ●海上タクシーについては今まで通りで特に意見はない。
与路区長	<ul style="list-style-type: none"> ●「せとなみ」に関して、台風など海上悪天候により欠航となった際には、欠航開けは、月曜日のダイヤで運航してもらいたい。 ●島の人口減少・高齢化進行の現状を考えると、島外者が日帰りできる時刻設定や運休日を設定することなども検討する必要があるのではないかと。

⑤ その他（島の今後についての考えなど）

請阿室区長	<ul style="list-style-type: none"> ●加計呂麻島はITだけで生計を成り立たせられている人がいる。そういう人を呼び寄せれば移住者が増えるのではないかと。 ●現状としては、島にUターンしたくても仕事がないため帰ってこれない人が多い。
池地区長	<ul style="list-style-type: none"> ●ネット環境を整えればワーケーションのようなことも可能だと思う。 ●移住者については集落の行事に参加してくれると良い（豊年祭、ゲートボール大会、お墓の前の清掃等、年間4回ほどある）。 ●船漕ぎ競争を7年ほど前まではやっていたので、請阿室集落と池地集落で力をあわせてやると良いかもしれない。 ●島に協力したい人が増えれば応援する。空き家も何軒もあり、以前瀬戸内町の事業で空き家をリフォームしたこともある。 ●島民は家の鍵をかけない人も多く、観光客が増えすぎて防犯対策などするのも大変である。なので観光客が増えるよりもやる気のある移住者が増えると良い。 ●外からの移住者に民宿は経営してほしい。また島の人は外国人を嫌う。
与路区長	<ul style="list-style-type: none"> ●島の今後について喫緊の課題は、小中学校の存続である。現在小中学校に通う生徒の総数は6名。うち与路島出身者は中学2年生の2名、あとは3名の留学生とノエビアの里親の子ども1名となっており、このままの状態が続けば、小中学校が休校となる。 ●働く場の確保も重要な課題である。以前はソテツの群生があり、その実（アカナリ）を販売したり、地下資源のマンガンの採掘を行っていたりした時期もあったが、長続きしなかった。現在、使われていない畑がたくさんあるので、何かに活用できたらと考えている。

2) 畜産農家（請阿室地区、与路地区）

① 島内で畜産を営むメリット、デメリット

請阿室 池田畜産	<ul style="list-style-type: none"> ●メリットは、山、畑、海の自然に囲まれた環境で生育できること。 ●デメリットは飼料の輸送費が高いこと。輸送時に牛が暴れて傷がつくこともあり、価格も下がってしまう。天候次第ではせとなみが欠航するのを見越してセリに合わせ、2～3日前に古仁屋に輸送する必要があり、牛のストレスにもなる。セリまで牛をみる必要もあるので事業者の滞在費もかかる。
与路 オダ氏	<ul style="list-style-type: none"> ●島内で畜産業を営むメリットは、伝染病が流行った時に島に入っていないことのみ。 ●逆にデメリットは、大島本島の畜産農家に比べて、乾燥草・濃厚飼料代、出荷時の輸送費など経費がかなりかかること。
与路 戸島氏	<ul style="list-style-type: none"> ●唯一のメリットは、伝染病が流行した時に感染のリスクがほぼないこと。一方、デメリットについては、生産時の乾燥草・飼料代、出荷時の輸送代など別途経費がかかることなどが挙げられる。

② 出荷頻度

請阿室 池田畜産	<ul style="list-style-type: none"> ●笠利のセリ市場に2か月に1回の頻度で一度に4～5頭出荷している。買付者にはいろいろな方がいる。
与路 オダ氏	<ul style="list-style-type: none"> ●現在、親牛16頭で、子牛を年間12～13頭生産・出荷している。子牛のセリが大島本島の笠利で2か月に1回（奇数月）開催されるので、その前日に「せとなみ」で出荷している。 ●古仁屋から笠利までは、古仁屋の仲村運輸に委託し専用コンテナで運んでいる。
与路 戸島氏	<ul style="list-style-type: none"> ●現在、40頭の母牛（親）を保有し、今年は34頭の子牛を出荷予定で、既に28頭出荷済となっている。大島本島でのセリは2月に1回、奇数月に笠利で開催されており、基本的に「せとなみ」を利用して古仁屋に運び、古仁屋からは仲村運輸に委託して笠利まで陸送している。 ●輸送費は、与路～古仁屋間が約3,000円/頭、古仁屋～笠利まで5,000円/頭となっており、直近の9月は9頭出荷した。出荷に際しては、輸送費に加えて途中で食べさせるえさ代もかかっている。

③ 島内で畜産を営むにあたっての飼料等の調達方法（島外から調達しているもの）

請阿室 池田畜産	<ul style="list-style-type: none"> ●島外からは、600kg、8万円で乾燥の草を購入している。また配合飼料も購入している。 ●飼料は農協を通して購入しており、火曜日と金曜日に注文する。火曜日に注文すると金曜日に到着するので輸送日数を踏まえて逆算して注文する必要がある。 ●牛の床に敷く、敷き藁も鹿児島から調達しており、これは牛のストレスを軽減させるものである。300kg、1万円でプラス輸送費がかかる。
与路 オダ氏	<ul style="list-style-type: none"> ●子牛生産に必要な乾燥草と濃厚飼料については、古仁屋の農協から購入し、運搬手段は「せとなみ」を利用している。 ●乾燥草（25kg/個×30個＝1パレット）は月4回、濃厚飼料（20kg/袋×20袋）は月2回のペースで調達している。 ●ガソリンと軽油は、月6～7回程度、古仁屋のガソリンスタンドから調達している。
与路 戸島氏	<ul style="list-style-type: none"> ●乾燥草と濃厚飼料は古仁屋の農協から調達している。乾燥草は、1パレット（24kgの草30個）を週2回の頻度で調達している。古仁屋での横持ち（業者：中商）代金が3,000円/パレット、「せとなみ」の運賃が6,000円程度かかり、乾燥草代も含めると1回の調達で10万円ほどかかる。また、濃厚飼料は、1パックの500kgの飼料が月に親牛で2パック、子牛で4パック必要であり、週に2回程度の頻度で調達している。また、生後3ヶ月までの子牛については別途1袋20kgの飼料が15袋（300kg）必要になる。

④ 今後の事業展開についての考え

請阿室 池田畜産	<ul style="list-style-type: none"> ●ゆくゆくは法人化し、現在の36頭から50～60頭くらいに頭数を拡大し、雇用を生みだしたい。頭数が多くなれば2か月に1回10頭の出荷を目指したい。 ●空き家を活用しながら移住者を増やせると良い。移住しようと思っても住む家がない状況。
与路 オダ氏	<ul style="list-style-type: none"> ●オダ氏は福岡県出身で、へきち診療所の看護師を務めた奥様と20年ほど前に与路島に移住してきた1ターナー者である。オダ氏も今年70歳を迎え、後継者もいないことからあと2～3年で子牛生産をやめることも考えている。
与路 戸島氏	<ul style="list-style-type: none"> ●現在の牛舎の規模からすると、母牛50頭までは増やすことが可能である。現在親子3人で生産を行っており、さらに頭数を増やしたいが、人手の確保が難しいと考えている。

⑤ 航路に対する要望

請阿室 池田畜産	<ul style="list-style-type: none"> ●牛を積んだ車ごと乗せられる船舶だと良い。また2~3t車が2~3台載ると良い。 ●せとなみが新しくなるのであれば、風と波に強い船にしてほしい。台風で船が止まると一週間動かないこともある。 ●欠航の次の日の朝の島発の便が動かないことが一番困る。朝の便は大切。 ●1週間に1回運休日を設けることについては、病院に通っている方々に問題なければよいのではないかとと思う。多少減便する分には問題ないと思う。
与路 オダ氏	<ul style="list-style-type: none"> ●「せとなみ」4tクラス的大型車や重機も載せられるようになるとありがたい。民間の船舶を使うとコストがかかりすぎてしまう。
与路 戸島氏	<ul style="list-style-type: none"> ●9月の出荷時に「せとなみ」の欠航が多かったため、やむを得ず貸切船を使って出荷した。経費がかかりすぎるため、できるだけ欠航を少なくしてほしい。 ●2t車、重機なども運べる船にしてほしい。

3) 商店（請阿室地区、池地地区、与路地区）

① 商品の仕入状況（島外小売店や仕入先との連携状況など）

請阿室商店 (大里区長)	<ul style="list-style-type: none"> ●土日は休みのため、金曜日に仕入れることはあまりない。 ●古仁屋はAコープ、義永菓子店、名瀬は奄美ミート、鹿児島はタイヨー、その他インターネットを利用。
請阿室 とやま商店	<ul style="list-style-type: none"> ●ネットスーパーはタイヨーと生協を利用。基本はネットスーパーがメイン。古仁屋で購入するよりも安く、卵、乳製品、豆腐を注文している。古仁屋で頼むと賞味期限が近づいたものが送られてくるが、ネットスーパーは賞味期限が長いものを送ってくれる。緊急での注文は古仁屋に注文。 ●タイヨーのネットスーパーは中2日で届く。タイミングによっては注文して次の日に届くこともある。 ●せとなみの運航状況よりも、自分でアプリのwindyをみて、風、波を考えて前倒しで注文している。 ●請阿室にある商店だが、お客様は池地がメイン。営業時間は朝7時~就寝まで。
池地商店	<ul style="list-style-type: none"> ●基本はインターネットで仕入れている。商売というよりは奉仕の精神。観光客が来た時に飲み物を買えるようにしているだけなので基本利益は出ない。
与路商店① 元氏	<ul style="list-style-type: none"> ●食品の大半は古仁屋の義永菓子店から仕入れている。その他、アイスは古仁屋の徳永冷凍、野菜は古仁屋の新栄青果、パンは古仁屋の大丸製パンからそれぞれ仕入れている。 ●停電があると、冷凍食品、アイス、牛乳などを扱っているので大きな損害となる。
与路商店② 津留氏	<ul style="list-style-type: none"> ●食料品、めん類、ジュース、卵、豆腐、野菜、日用品（ガムテープ等）などの雑貨は古仁屋の義永菓子店、焼酎・ビールは古仁屋の扇屋からそれぞれ仕入れている。牛乳と肉の販売許可をとっていないので、店で取り扱っていない。代金は、郵便局から振込で、月単位でまとめて支払っている。 ●花などは注文があった時にのみ仕入れている。

② 仕入品目と各品目の仕入頻度（牛乳や卵等の日配品及び保存食といった各仕入品目と仕入頻度の違いなど）

請阿室商店 (大里区長)	<ul style="list-style-type: none"> ●Aコープでは保存食や卵、乳製品など、義永菓子店では黒糖、お味噌、パンなど、奄美ミートは肉製品、タイヨーではもやし、キャベツ、キュウリ、ニンジン、白菜等の野菜、卵（M~Lサイズ5セット）、インターネットでは米やそのほか食料品を注文している。 ●生活用品はなくなったときに注文する。2か月に1度くらいの頻度。 ●月曜日にパン、とうふ、卵、野菜、肉等、火曜日にパン（少し）、水曜日にバナナやAコープから肉製品少し、木曜日に義永菓子店からパンと瀬戸内酒販からお酒。金曜日はたまたま肥料やお酒を仕入れている。
請阿室 とやま商店	<ul style="list-style-type: none"> ●ほとんどの商品を毎週2回注文。タイヨーネットスーパーの注文は火曜日に届くようにしている。パンは頻繁に注文しており、2日おきくらいの注文頻度。タイヨーのネットスーパーがおいしい。 ●醤油などの保存がきくものは在庫からなくなった分だけを注文する。 ●お米は5kgごとを名瀬の西原商会へ電話注文している。JAよりおいしい。 ●生活用品などのトイレットペーパーはタイヨーのネットスーパーで在庫にない分だけを注文する。
池地商店	<ul style="list-style-type: none"> ●古仁屋からは1週間に3ケースほどお酒（ビール）、アイスクリーム（4種類）を1週間に1回、トイレットペーパーを月2回8ロール購入している。 ●お茶、コーヒー、洗剤はインターネットで月に2回注文するかどうかの頻度である。
与路商店① 元氏	<ul style="list-style-type: none"> ●必要なものを義永菓子店、徳永冷凍、新栄青果、大丸製パンからほぼ毎日仕入れている。仕入の中心は義永菓子店である。代金は、郵便局からの振込でまとめて支払っている。 ●パンは週1回、月曜日に仕入れている。
与路商店② 津留氏	<ul style="list-style-type: none"> ●義永菓子店からはほぼ毎日、扇屋からは月2回程度（曜日は決まっていない）それぞれ仕入れており、店に在庫は置かないようにしている。

③ 航路に対する要望

請阿室商店 (大里区長)	<ul style="list-style-type: none"> ●1週間欠航のときは困る。 ●加計呂麻島との連携による航路は乗り換えと待ち時間が多く、滞在時間が短くなるため基本的にはやめてほしい。その場合は農産物や牛も出荷できなくなる。 ●高速船にしてほしい。
請阿室 とやま商店	<ul style="list-style-type: none"> ●欠航が多いので大変である。加計呂麻島まで取りに行くこともある。 ●昔の運航と比べるといまは欠航がかなり多く感じる。 ●現在のせとなみと昔のせとなみの船舶の安全基準が一緒なのは疑問を感じる。 ●バリアフリーの船にしてほしい。 ●2tのダンプ車を1台載せられるようにしてほしい。特に災害時に必要となる。 ●欠航した翌日は請島・与路島発の便は欠航となってしまうので、月曜日の朝のような形で運航してほしい。 ●曜日を減らして運航しても良いが、今の欠航状態では納得がいかない。 ●1週間に1回は船で病院に行く人が多い。欠航したら病状が悪くて我慢する人もいる。 ●加計呂麻島との連携による航路は、各集落からバスに乗りそのまま古仁屋まで行ける形が可能なら良い。
池地商店	<ul style="list-style-type: none"> ●欠航率が高く、欠航すると次の日の島発が運休となる。なぜ月曜日ダイヤのような形で運航してくれないのか。臨機応変に運航してほしい。5日間欠航しても島発が運休になってしまう。 ●せとなみの運賃でも高いが、海上タクシーの運賃だとお高い。 ●古仁屋は休憩場所も少ないので歩くのが大変。徳洲会病院まで20分歩いていくことやタクシーを呼ぶこともある。そのため、車を船に積んでいくこともあるが、片道6,000円は高いので島民のみ往復4,000円という形を検討してほしい。 ●せとなみの外に多少座席はあるが、雨の日は濡れてしまう席もあり、船内にもう少し座席が必要だと思う。 ●冷蔵庫も大きいものがほしい。冷蔵庫に入れられないことを見越して保冷バッグを持っていく方が多い。 ●加計呂麻島との連携による航路は、伊子茂からバスで瀬相についたらそのままフェリーかけろまに乗れる形なら良いと思う。乗り換えがあると大変。 ●瀬戸内町の手配による海上タクシーの活用も検討してほしい。 ●荒波に強い船であると良い。
与路商店① 元氏	<ul style="list-style-type: none"> ●島民は高齢者が多いので、「せとなみ」は乗船して乗り換えなく、横になって行けるのでありがたい。 ●人口減少で、小中学校の存続も重要な課題となっており、今後は島外者にも与路島にきてもらいやすいダイヤを考えていくことも必要になるのではないかな。
与路商店② 津留氏	<ul style="list-style-type: none"> ●日曜日には墓参りで来島する島出身者が多い。今後は、島外者が来てもらいやすい時刻設定も考えていくことも必要ではないかな。 ●島の魅力は、潮干狩りなどもできるが、鳥の鳴き声(音)を聞きながら、“何もしない、ただ静かに過ごす”ことを魅力にしていってもよいのではないかな。

4) 民宿(請阿室地区、池地地区、与路地区)

① 利用者の傾向(客層、目的、泊数など)

請阿室 民宿とやま	<ul style="list-style-type: none"> ●コロナ禍により3年ほど休業中。コロナ前は、観光客(主に定年退職した方)、仕事関係が多く、観光客は夫婦や一人旅が多い。郵便局のスタンプ集めや記帳目的の方もいる。 ●木山島へ船を出してシュノーケリングに連れていくこともある。 ●観光客は2泊から3泊が多い。仕事だと一週間から10日(土木関係) ●最近の工事関係者は宿泊するより安く済むため海上タクシーで日帰り通勤している。
池地 民宿みなみ	<ul style="list-style-type: none"> ●客層は仕事関係(土建、護岸工事、電気関係)、旅行者(請ユリをみにくる、ミヨチョン岳に登りに来る、ゆっくり・のんびりしたい)、里帰り(家の片づけ、お墓参りが多く、1泊2日、2泊3日の方が多)
与路 民宿みどり	<ul style="list-style-type: none"> ●民宿を始めたきっかけは、15年前に家をリフォームして部屋数が増えたことである。 ●コロナ前は、30~50歳代の小グループで来島する人もいたが、現在は都市部(関東方面等)から1~2人の少人数で来島する人が多く、大半は1泊となっている。 ●目的は、シュノーケルなど海のレジャーを楽しむ人が大半だが、中には島の観察などで来る人もいる。
与路 民宿マンディ カシャヴェラ	<ul style="list-style-type: none"> ●客層については、東京、大阪、福岡、名古屋からの人が多く、初めての人は1泊、リピーターは2~3泊がそれぞれ多くなっている。 ●以前はスキューバダイビングを業氏本人がやっていたので、ダイビングを目的に来る客もいたが、今は島内散策や野鳥ウォッチング、シュノーケリングなど島の自然に触れることを目的とする人が多くなっている。

② 旅行者にとっての島の魅力

請阿室 民宿とやま	<ul style="list-style-type: none"> ●自然。宿泊者をナイトシュノーケルに連れていくこともある。5月の連休やお盆の時期に船をチャーターしていただくこともあった。4～5日で15万円ほど。 ●与路は泳ぐこと、池地は大山が魅力だと思う。
池地 民宿みなみ	<ul style="list-style-type: none"> ●請ユリ、登山、海のほかにににもないという島時間も魅力。都会の人の目を気にせず自由に歩けると言っている方もいた。
与路 民宿みどり	<ul style="list-style-type: none"> ●旅行者にとっての島の魅力は、シュノーケルや釣りなど海のレジャーを楽しむことができることである。 ●その他、星空、サガリバナ、イザリ漁（夜間引き潮時に主に徒歩で海の生物を捕獲する漁）などがあるが、いずれも夜楽しむものである。
与路 民宿マンディ カシャヴェラ	<ul style="list-style-type: none"> ●島の魅力は、自然しかない。旅行者が島内を歩いて回ることができるように、島内一周道路や砲台跡までの道路をボランティアで整備したりしている。

③ 宿泊業を営む上での食材やリネン類(シーツ、枕カバー、ベッドカバー等)の調達方法

請阿室 民宿とやま	<ul style="list-style-type: none"> ●基本の食材（野菜、貝）は自給自足し、古仁屋からは豆腐や自分たちではつくれないもの、生の刺身を仕入れられている。肉は請島でとれたイノシシ肉を出すこともある。豚や鶏肉は名瀬の奄美ミート。奄美ミートには請島産の豚を出すようお願いしている。 ●請島産の豚は美味しい。パパイヤ、イモ、サツマイモを食べているからかもしれない。養豚は山下商店が行っている。 ●リネン類はインターネットで調達している。鹿児島市内にいる娘さんを通して送ってもらうこともある。
池地 民宿みなみ	<ul style="list-style-type: none"> ●食材はネットスーパー（主に重たいもの：お米、飲み物）、地元（自分たちで栽培したもの）、古仁屋、名瀬（週2回ほど、ネットスーパー以外のもの） ●急なお客様はお米とパン等を島内で調達。 ●リネン類もネットで調達する。届くまで一週間ほどかかる。
与路 民宿みどり	<ul style="list-style-type: none"> ●必要な食材は、大半を古仁屋の義永菓子店に電話で注文している。但し、肉類については、宿泊の予約状況をみながら奄美市（名瀬）の業者（名瀬水産）から仕入れられている。 ●枕カバーやシーツなどリネン類の洗濯は、自前で行っている。
与路 民宿マンディ カシャヴェラ	<ul style="list-style-type: none"> ●食材はネットスーパーで購入することが多く、肉・野菜等は必要に応じて古仁屋のAコープに直接買出しに行くこともある。なお、魚など海の幸は自分で捕ってきて提供している。 ●シーツ、枕カバー、タオルなどリネン類のクリーニングは自前で行っている。

④ 航路に対する要望

請阿室 民宿とやま	<ul style="list-style-type: none"> ●とやま商店と同一事業者のため、とやま商店を参照。
池地 民宿みなみ	<ul style="list-style-type: none"> ●船の音が大きいので自分たちの声が聞こえず、話す声が大きくなってしまいうため、エンジン音が小さいと良い。 ●フェリーかけろまのような席配置（座席があり後ろに横になれるスペース）があると良い。 ●便は毎日あるとありがたいが、赤字なら毎日ではなくても仕方がないという思いもある。 ●飛行機のように船がいまどこを走っているかがわかるモニターや説明があると良い。乗客も興味が湧くと思う。 ●船員対応の満足度は高い。 ●欠航率に関しては安全面を考えると仕方ないと思う。
与路 民宿みどり	<ul style="list-style-type: none"> ●大島本島に住む瀬戸内町の人でも請島・与路島に来たことのある人は少ない。 ●島出身者で墓参りに来たい人は多いけれど、なかなか来ることができないと聞いている。 ●今後は、島外の人が日帰りでも来られるようにしていく必要もあるのではないか。
与路 民宿マンディ カシャヴェラ	<ul style="list-style-type: none"> ●航路について週に何回かは古仁屋発、何回かは加計呂麻島との連携による航路とすることや日曜日のダイヤを平日にも設定することなども検討していく必要があるのではないか。 ●少々スピードを落としてもよいので、波高2.5mでも航行できる船や4t車も積める船がほしい。 ●乗組員の育成（技術面、経験値向上等）にも力を入れてほしい。

5) 郵便局（池地地区、与路地区）

① 住民の日常生活における島内郵便局の役割（郵便物・ゆうパック配送、金融・保険関係の取扱いなど）

池地郵便局	<ul style="list-style-type: none"> ●郵便物、ゆうパック配送の扱いにおいて、島外に出す際は一度預かって次の日に出荷している。島内に受け入れるものについては、島に着いた日その日に配達を行う。ただし、天候により左右され、せとなみが欠航すると遅れる。 ●貯金や保険については、郵便局のオンライン回線があるので即時対応可能となっている。ATMや窓口は他の郵便局と変わらず稼働しており、生活の不便が出ることはない。 ●宅配便に関しては、瀬戸内町との契約により、せとなみにしか載せられず、海上タクシーで運ぶことはできない。クロネコヤマトは海上タクシーで運んでも良いことになっている。 ●島内では住民と顔見知りで、普段からわかりやすい言葉で伝えるようにしているため、住民との距離も近く、通常の郵便業務以外でお年寄りに携帯の使い方を教えることもある。相談しやすいという安心感をもっといただけているのだと思う。
与路郵便局	<ul style="list-style-type: none"> ●与路郵便局は、お金の出金・入金・送金の窓口業務や郵便物の配達業務等を行う島内唯一の金融機関である。 ●現在、窓口業務は2名体制となっており、休みが取得しづらい、1名体制は回避したいとの考えから、3名体制とするためアルバイトを今年の4月から募集している。 ●これまで子ども連れの方を探しており、1名可能性のある人がいたが、結局、親の反対で採用には至らず、現在も未だ採用できていない。


② 島外からの受入及び島外へ配送する物品の種類と航路利用状況（せとなみ及び海上タクシーの利用状況）

池地郵便局	<ul style="list-style-type: none"> ●島外からの受入物については、生活物資が主である。また、若い方のAmazon等のネット販売による物品も多い。お年寄りは古仁屋に電話して物資を載せてもらっているため郵便物利用は若い方が必然的に多い。 ●島外へ出すものとしては、島で採れた作物やチルドした魚。お中元、お歳暮時期は、対個人で親戚や島出身の方へ送る人が多い。島外で出す農作物としては、ミカン、タンカン、ジャガイモ、パパイヤ。魚はタコなど。 ●受入物としては毎日あり、特にお正月、お中元、お歳暮時の食べ物、飲み物や年賀状が多い。 ●島外からの受入物は民宿みなみさんが配達している。 ●少しでも波があると欠航するイメージがある。 ●海上タクシーの利用は前段に記載した通り、ない状況。
与路郵便局	<ul style="list-style-type: none"> ●郵便物と小包の配送は、すべて「せとなみ」を利用しており（利用に関して町と郵便局で契約を締結している）、通常、島内の受入に関しては、郵袋1つ（書留の場合、専用の特殊な袋1つ）と小包4~5個）程度であり、島内への受入の方が島外への配送よりも多くなっている。

③ 航路に対する要望

池地郵便局	<ul style="list-style-type: none"> ●少しの波でも欠航するイメージがあり、島民にはみえない外洋のどこで欠航を判断しているのか気になる。 ●毎日運航することで、特にお年寄りの方には乗船しなくても運航しているという安心感が生まれるので、現状の便数で運航して欲しい。 ●加計呂麻島との連携による経由の航路については、便数を増やし、バスごと乗ることが可能ならば良いと思う。現在は外洋を通ることで欠航が多いので、その航路を通らなくなることで欠航率が下がるのであれば良いと思う。 ●せとなみの運賃については安いという声も聞くので、島民の運賃は現状維持で、観光客については少し値上げしても良いと思う。観光客は船を貸し切って来島するくらいなので2,000円くらいに上げて良いと思う。なお、現在離島住民割引はない。 ●運賃については、子育て割や家族割があっても良いと思う。人数が多い場合は海上タクシーの方が1人あたりの運賃は安くなるが、お年寄りだと船内で横になることができず、せとなみに乗らざるを得ない状況がある。 ●お年寄りのためにもゆれのない構造やスピードアップも必要だと思う。
-------	---

③ 航路に対する要望（続き）

与路郵便局	<ul style="list-style-type: none"> ●西回り航路で与路に着いた時は、東回りよりも時間がかかるため、島内での配達時刻を早めるため、郵便物を優先して先に船から降ろしてもらいたい。 ●海上悪天候で欠航となった場合には、通常のダイヤを変更して航行させるなど柔軟な対応を検討してほしい。 ●年間パスポートがあると利用が増えるのではないか。 ●横になれるスペースは新船でも確保してほしい。代船は横になれるスペース・トイレもない。 ●ドックは、5月のゴールデンウィークを避けてほしい。 ●船内に大型の冷蔵庫があるので、古仁屋等で安心して冷凍食品や生鮮品の買い物ができて助かっている。 	
-------	---	---

6) 診療所（池地地区、与路地区）

① 島内での診療所の役割

池地へき地診療所	<ul style="list-style-type: none"> ●月に2回巡回診療を行っている。請阿室、池地で医師が1名、事務員が2名、看護師（池地診療所）が1名の体制で行う。古仁屋のへき地診療所から ●医師による巡回診療がおわったあとの巡回は池地の看護師が行う。 ●夜間の急患対応については、電子カルテをみながら又は医師と電話をしながら対応する。 ●請阿室の住民は、車やタクシーで移動ができないので自らの足で診療所に行くことはない。電話を受けてから家を訪問することが多く、基本的には24時間電話を受け付けている。 ●池地地区の住民はときどき診療所まで直接足を運ぶ方もいるが、毎日はいない。 ●診療所では、サロン活動やレクリエーション的な役割も担っていたが、コロナの影響もあり、現在ストップしている。 ●高齢者に携帯の使い方を教えることもある。基本は持っていない人が多いが、スマートフォンを購入した方や、ガラケーからスマートフォンに変えた方に教える。加計呂麻島の老人ホーム施設に入る方のオンライン入会のサポートをしたこともある。
与路へき地診療所	<ul style="list-style-type: none"> ●診療所は、常駐看護師1人体制で運営されている。島民の健康状態（すべての診療科目）に関する相談窓口（訪問看護含む）となっている。

② 現在の医療体制（大島本島との連携、医者のか島頻度、緊急時の搬送方法など）

池地へき地診療所	<ul style="list-style-type: none"> ●緊急時は古仁屋から緊急艇が出る。所要時間35分。海況により、東まわりでくるときと西回りでくるときがある。 ●医者は月に2回、来島するが、それ以外で医者の助けが必要なときは古仁屋のへき地診療所の医師から点滴等の医療指示を仰ぐ。古仁屋のいづらはら医院や徳洲会病院とは入院相談や足の骨折があったときの状態報告を行う。医療指示を受けての対応はへき地診療所からのみとのやり取りでしか行えない。 ●名瀬に皮膚科があり、瀬戸内町内でどうしても良くならない場合は医師の紹介状を持っていくこともある。 ●ドクターヘリについては、「意識がない」、「呼吸状態が悪い」といった命のキーワードを出したときに出勤する。骨折した場合は船がくる。夜間は、ドクターヘリは来ず、荒天時の場合は夜間でもが出ない。20年前その影響で1人亡くなったことがある。
与路へき地診療所	<ul style="list-style-type: none"> ●へき地診療所の総合内科の医師が月2回（第二、第四水曜日）巡回診療で来島している。 ●来島時は貸切船を利用し、9:30着で来島し、午前中診療を行い、12:00には古仁屋に戻る体制となっている。 ●救急患者については、町の救急艇「おおとり」を利用しており、過去2年間で3件の利用実績がある。さらに緊急度の高い場合は「ドクターヘリ」を利用することになっている。軽度の患者は寝て行けるので「せとなみ」を利用してもらっており、2年間で9例となっている。

③ 診療所を営むにあたっての必要物の調達方法（薬、包帯、脱脂綿等の医療用品など）

池地へき地診療所	<ul style="list-style-type: none"> ●2週間に1度の巡回診療の際に、在庫確認を行い、へき地診療所の看護師に必要物を持ってきてもらうよう依頼している。 ●緊急で足りないものについては14時30分のせとなみに載せてもらうこともある。
与路へき地診療所	<ul style="list-style-type: none"> ●薬は、巡回診療の翌日（木曜日）処方箋に合わせて古仁屋にある「マリン薬局」の薬剤師が海上タクシーを利用して持ってくる仕組みとなっている。 ●医療用品は、基本的に滅菌の有効期限切れ前に補充するようになっている。

④ 航路に対する要望

池地 へき地診療所	<ul style="list-style-type: none"> ●最新の船舶を建造し、運賃が上がるのはやめてほしい。 ●毎日必要なものを運んでほしい。 ●欠航率が高い。 ●現在の船舶は、高齢者が乗り降りしづらい。高齢者は足腰弱く、干潮の時は2階から降りる必要があるのが大変である。手すりの設置や転倒しない仕組みを作ってほしい。 ●毎日運航していた方が良い。今日病院に行きたいと思ったときに行くことができる。病院はその日に行きたいと思っていく人もいる。しかし経費のことも考えるのであれば毎週1日は運休でも良いかもしれない。 ●海上タクシーでの移動は乗り降りが心配で乗らない人もいる。せとなみでない乗降が難しい人もいる。 ●個人的には、加計呂麻との連携による航路が良いと思うが、乗り継ぎが多いことは難点である。車に乗って、そのままフェリーかけろまに乗れると良い。 ●役場ですぐ用事が済んだ時に帰れないのは大変なので、便数が増えても良いと思う。
与路 へき地診療所	<ul style="list-style-type: none"> ●平日は、お年寄りの利用が中心。島で働いている人は土曜日に島外に出ることが多いので、土曜日の便は残してほしい。 ●日曜日は、大島本島に住む出身者が墓参り等で利用する人が多い。

●参考：救急艇概要

船名	4代目救急艇「おとり」 
就航	令和2年4月22日
総トン数	19t
全長	18.60m
速力	最大速力31ノット(60km弱)

7) 小中学校(池地地区、与路地区)

① 島で教育することのメリット、デメリット

池地 小中学校	<ul style="list-style-type: none"> ●メリットとしては、自然に囲まれ、自然環境教育の点においては絶好の場所であること。また少人数というのは一つのデメリットであるが、逆に考えると切磋琢磨できる環境であり、教師と生徒でマンツーマン教育できる良さもある。少人数のデメリット部分は、オンラインでへき地の学校同士での交流を図り、カバーするようにしている。 ●現在小学生5名、中学生1名。山村留学で1名大阪からきているが、11月に帰ってしまう。 ●中学生は卒業すると大島本島の高校か本土の高校に行くことが多く、進学で必ず島を出なければいけないのもデメリット。
与路 小中学校	<ul style="list-style-type: none"> ●現在の在校生は6名。地元の子供が2名、留学生が3名、ノエビアの里親の子供が1名となっている。教員は8名となっている。 ●島で教育することのメリットは、子供が少ないので一人一人に目が行き届き、交流が深められること。 ●デメリットは、人間関係に限られること、色々な意見に触れる機会が少ないため、意見交換を行っても多様性に欠けること。 ●道徳などでオンライン授業も行っているが、島では特に雨の日には電波が繋がりにくいことが多い。

② 遠足イベントの実施状況(島外、島内での実施状況など)

池地 小中学校	<ul style="list-style-type: none"> ●加計呂麻島の学校と合同で集合学習を行うことがある。せとなみだと1日に1便で時間的な制約が大きいため、海上タクシーを利用している。全4校で事務局を持ち回りし、開催場所等を決めている。
------------	---

② 遠足イベントの実施状況(島外、島内での実施状況など) (続き)

与路 小中学校	<ul style="list-style-type: none"> ●遠足は、年2回請島の子どもたちと一緒に、4月(加計呂麻島へ)と3月(お別れ会)に実施している。移動は、与路を8:15頃出発する海上タクシー(中渡し)を利用し、加計呂麻島経由で、加計呂麻島からも古仁屋まで海上タクシーを利用している。この行き方だと与路島から古仁屋まで1時間程度で移動できる。海上タクシーを利用する理由は、「せとなみ」の出発時刻(7:00発)では勤務時間外となること、父兄や引率の先生方も含めると海上タクシーの方が安くなること、「せとなみ」を利用するとなると帰りの時刻が制約されてしまうことなどである。 ●修学旅行と宿泊学習についてはそれぞれ3年に1回、加計呂麻島と請島の子どもたちと合同で開催しており、福岡や長崎に行っている。 ●他の中学生との交流を目的に、加計呂麻島の中学校で集合学習を行っている。また、古仁屋で開催される町主催の弁論大会や島口伝統芸能大会へも参加している。
------------	--

③ 島外との交流(古仁屋の小中学生来島による交流状況など)

池地 小中学校	●古仁屋で開催される陸上競技大会や水泳記録会に参加することはあるが、それ以外は基本ない。
与路 小中学校	●与路島の子どもたちが古仁屋に行くことがあっても、古仁屋の子どもたちが与路島に来て交流するような取組は今のところない。

8) 観光関連事業者(請阿室地区)

① 請阿室ウォークラリーのこれまでの取組実績

請阿室 池田畜産	<ul style="list-style-type: none"> ●コロナ禍で3年ほど開催していない。 ●コロナ前は多いときで100人以上が参加していた。これまで13回ほど開催している。 ●瀬戸内町、名瀬、加計呂麻から参加する。ラジオで宣伝している。参加料は千円。 ●基本コースは請阿室発池地小中学校までの往復コース。 ●基本せとなみを使うが、定員オーバーの時は貸切船を使うので赤字となることが多い。
-------------	---

② 請阿室ウォークラリーの今後の展開

請阿室 池田畜産	<ul style="list-style-type: none"> ●コロナ次第ではあるが再開したいという思いはある。 ●収支の面も今後検討していく必要がある。
-------------	---

③ 島内でイベントを開催する意義・効果と開催にあたっての課題

請阿室 池田畜産	<ul style="list-style-type: none"> ●良い島であることをアピールできる。海と自然をみて住んでみたいと思う人が増えると良い。 ●初めて来島する方がアピール方法を教えてくれることもある。島民は島のアピールが苦手。
-------------	---

④ 今後の請阿室ウォークラリー以外のイベントの取組予定

請阿室 池田畜産	<ul style="list-style-type: none"> ●特に取組予定なし。 ●ネット環境が悪いのは課題。特にドコモの電波状態が悪い。
-------------	--

9) 離島留学の受入先(里親)(与路地区)

① 当事業者にとっての島の魅力

与路 ノエビア	<ul style="list-style-type: none"> ●一番の魅力は、きれいな海など自然の豊かさと人の温かさである。車の音もしない特別な空間である。 ●1994年から工場を稼働させていたが、一定の成果が出たので、現在は残っている施設を社員保養所(5棟)として活用している。施設の維持管理のため社員が5名常駐しており、うち3名は月~金まで与路島で勤務し、土日は大島本島に戻って生活している。 ●社員の島外への移動は、基本的に会社の船を使っている。保養所を使う他地域の社員も来島時には会社の船を使っている。今年11月から社員研修を2か月に1回、同保養所を活用して実施していく予定である。
------------	--

② 当事業者が与路島で留学制度を始めた理由

与路 ノエビア	●海の子留学は、2014年10月、CSR(企業の社会的責任)活動の場として、与路島に「与路グリーンハウス」を開設したことがきっかけである。
------------	---

③ 生徒の受入状況(受入期間、受入地域、留学終了後の再来島の有無など)

<p>与路 ノエビア</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●生徒の受入は2015年度からで、今年で8年目を迎え、これまで受け入れた生徒は30名ほどになっている。全国に向けて小中学生を対象に定員4名(受入施設の与路グリーンハウスの定員が4名)の募集を行い、募集人員を超えた場合は、健康状態と学年のバランスを考慮し、選定している。 ●受け入れた生徒の出身地は関東、関西方面が多くなっており、大島本島との直行便が就航している(アクセスのしやすさ)ことも要因ではないかと考えている。留学期間は、基本的に1年となっており、2年目以降も希望する生徒は応募できるが、新規の生徒を優先する傾向にある。これまでに2年間在籍した生徒は2名のみとなっている。2年目以降も残りたい生徒が、父兄と一緒に島で家を借りて継続して通った実績はこれまでにはない。その理由の一つは、父兄の働く場がないことが大きな要因となっている。
--------------------	---

④ その他

<p>与路 ノエビア</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●買い物はほとんどネットで行い、決済方法はカードまたは代引である。通常注文してから商品が届くまで3~4日かかる。 ●同社は、島に4台の社用車を保有しており、ガソリンは必需品であるが、「せとなみ」に危険物を載せる専用の場所がないため、新船建造の際はぜひ確保してもらいたい(現在、ガソリン運搬については1家庭2缶までとなっており、船長判断となっている)。 ●ユンボなど重機の運搬ができるようにしてほしい。ソファなど座る場所と横になれるスペースを分けてほしい(乗客が多く、雨風の強い時に居場所がない)。島外客を呼び込む際には、船の乗り心地も大事なので、新船建造時には十分配慮してほしい
--------------------	---

第3章 航路診断と経営診断

1. 航路診断

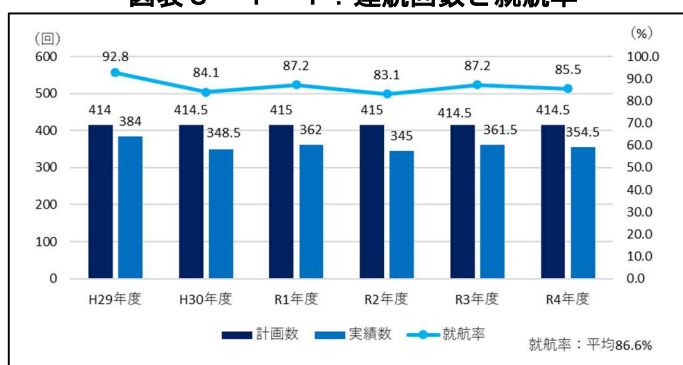
1-1 現状の整理・分析

(1) 航路の運航状況

1) 年度別運航回数・就航率（平成29年度～令和4年度）

就航率の推移をみると、平均86.6%となっている。（※計画数及び実績数は、古仁屋～与路間の片道1便を0.5として算出。また、年度は補助航路年度を示す。例えば、令和4年度は令和3年10月～令和4年9月までの期間。以下も同様。）

図表3-1-1：運航回数と就航率

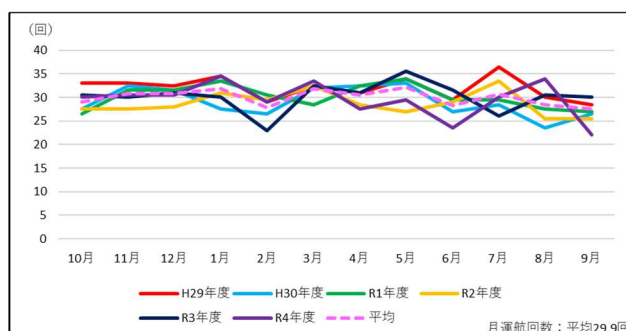


	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度
計画数(回)	414	414.5	415	415	414.5	414.5
実績数(回)	384	348.5	362	345	361.5	354.5
就航率(%)	92.8	84.1	87.2	83.1	87.2	85.5

2) 月別運航回数・就航率（平成29年度から令和4年度）

本航路の就航率推移を月別にみると、例年2月は荒天による減便や欠航により、運航回数は減少傾向にある。また、令和4年度の6月の運航回数減少は、荒天による欠航及び、せとなみドックによる代船運航により、運航数の減少があったことが原因となっている。

図表3-1-2：月別運航回数の推移



出典：いずれも瀬戸内町役場

図表 3-1-3 : 運航計画回数と運航実績

		10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月
H29年度	計画数	36	34	35	35.5	32	35	34.5	34	32.5	36	35	34.5
	実績数	33	33	32.5	34.5	29	32.5	31	34	29.5	36.5	30	28.5
	就航率	91.6%	97.0%	92.8%	97.1%	90.6%	92.8%	89.8%	100.0%	90.7%	101.3%	85.7%	82.6%
H30年度	計画数	35.5	34	35	35.5	32	35.5	34.5	34	33.5	35.5	35	34.5
	実績数	27.5	32.5	31.5	27.5	26.5	32	32.5	33	27	28.5	23.5	26.5
	就航率	77.4%	95.5%	90.0%	77.4%	82.8%	90.1%	94.2%	97.0%	80.5%	80.2%	67.1%	76.8%
R1年度	計画数	35.5	34	35.5	35	32	35.5	34.5	35	32.5	35.5	35.5	34.5
	実績数	26.5	31.5	31.5	33.5	30.5	28.5	32.5	34	29.5	29.5	27.5	27
	就航率	74.6%	92.6%	88.7%	95.7%	95.3%	80.2%	94.2%	97.1%	90.7%	83.0%	77.4%	78.2%
R2年度	計画数	35	34.5	35	35	33.5	35.5	32	35.5	34	35	36	34
	実績数	27.5	27.5	28	31	29.5	32.5	28.5	27	29	33.5	25.5	25.5
	就航率	78.5%	79.7%	80.0%	88.5%	88.0%	91.5%	89.0%	76.0%	85.2%	95.7%	70.8%	75.0%
R3年度	計画数	35.5	34.5	34.5	35.5	32	35.5	32	36	34	35.5	35.5	34
	実績数	30.5	30	31	30	23	32.5	31	35.5	31.5	26	30.5	30
	就航率	85.9%	86.9%	89.8%	84.5%	71.8%	91.5%	96.8%	98.6%	92.6%	73.2%	85.9%	88.2%
R4年度	計画数	36	34	34.5	36	32	35	32.5	35.5	34	36	35	34
	実績数	30	30.5	30.5	34.5	29	33.5	27.5	29.5	23.5	30	34	22
	就航率	83.3%	89.7%	88.4%	95.8%	90.6%	95.7%	84.6%	83.0%	69.1%	83.3%	97.1%	64.7%

※赤字は就航率 80%を下回っており、主な原因は荒天や台風の影響によるものとなっている。

※6年間計 72 カ月の中で 14 カ月が就航率 80%を下回っている。

出典：瀬戸内町役場

3) 運航航路内訳

令和 3 年度の航海日誌に記載されている各航路の運航回数と運航距離から各航路の令和 3 年度運航距離を推計すると、第 1 基準航路については通常便と月曜日上り直行便を合計した運航距離が運航距離 18,112km、第 2 基準航路については 5,664.7km となっている。海上悪天候時に運航航路となる第 2 基準航路の運航距離については、令和 3 年度運航距離全体の 22.9%を占めており、荒天の影響を受けやすい航路となっている。

図表 3-1-4 : 令和 3 年度航路運航内訳

(単位：km、回)

		運航距離 (片道)	運航回数(片道)	令和3年度運航距離
第1基準航路	通常	32	566	18,112.0
	月曜日古仁屋→与路直行便	28.9	30	867.0
小計				18,979.0
第2基準航路		51.97	109	5,664.7
総計				24,643.7

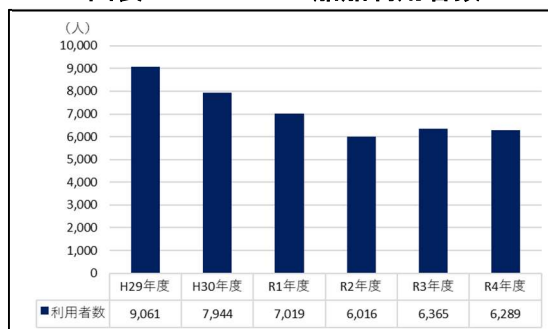
※出典：瀬戸内町航海日誌をもとに作成

(2) 旅客数

1) 年度別推移 (平成 29 年度～令和 4 年度)

年度別の利用者数の推移をみると、令和 2 年度まで一貫して減少傾向にあるが、令和 3 年度においてはやや増加している。令和 4 年度については、令和 3 年度をやや下回っており、平成 29 年度からの減少率は約 30%となっている。(※利用者数については、各港からの乗船客を集計し、小人は 1 人を 0.5 人として算出)

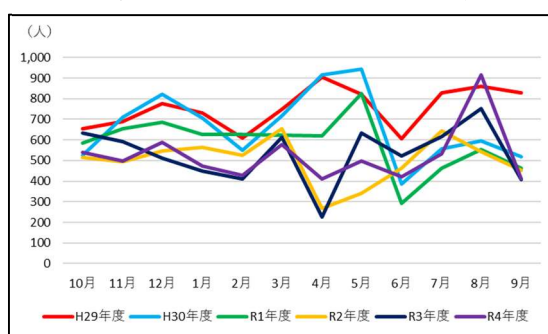
図表 3-1-5 : 船舶利用者数



2) 月別推移 (平成 29 年度～令和 4 年度)

月別の利用者数の推移をみると、4 月～5 月、7 月～8 月に利用者が増加傾向にある。令和 2 年度と令和 3 年度は新型コロナウイルス感染症の影響により、4 月の利用者は少なくなっている。

図表 3-1-6 : 月間利用者数

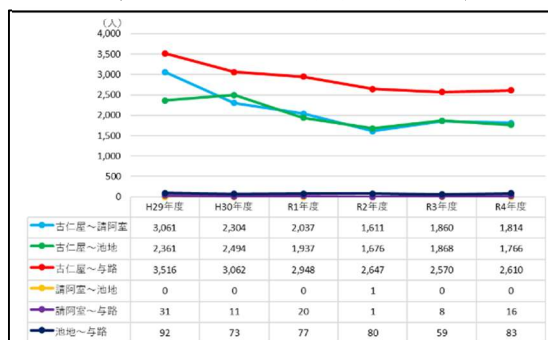


3) 港別推移 (平成 29 年度～令和 4 年度)

港別利用者数の推移をみると、いずれの区間も利用者数は減少傾向にある。また、令和 4 年度をみると、古仁屋～与路間の利用者数が最も多く、次いで古仁屋～請阿室間、古仁屋～池地間となっている。請島・与路島の域内利用者数については、各区間全年度で 100 人を下回っている。

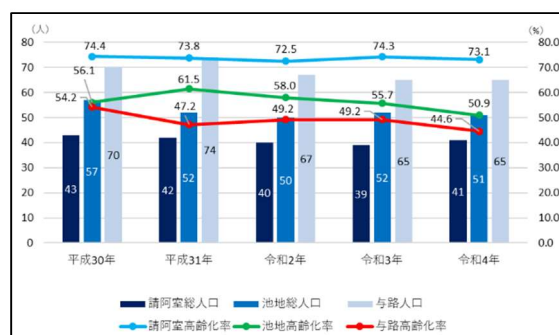
また平成 29 年度から令和 4 年度の 6 年間ににおいて、古仁屋～請阿室間の利用者数減少率は約 40%となっており、古仁屋～池地間、古仁屋～与路間は約 25%の減少率となっている。高齢化率が最も高く推移している請阿室地区の利用者数の減少率が突出して高くなっている。

図表 3-1-7 : 港別利用者数



出典：いずれも瀬戸内町役場

図表 3-1-8 : 地域別の高齢化率推移 (参考)



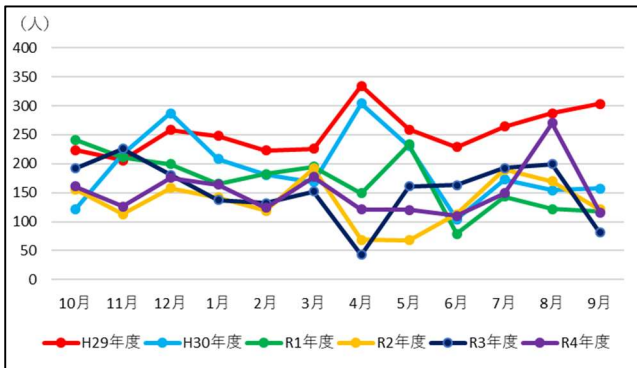
出典：住民基本台帳 (各年 3/31 現在)

4) 区間別旅客数推移（平成 29 年度～令和 4 年度）

ここでは、区間別利用者数の推移について整理する。

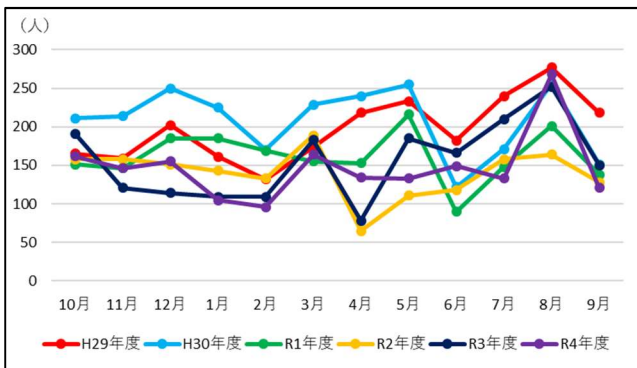
図表 3-1-9：区間別旅客数推移

【古仁屋～請阿室間の利用者数の推移】



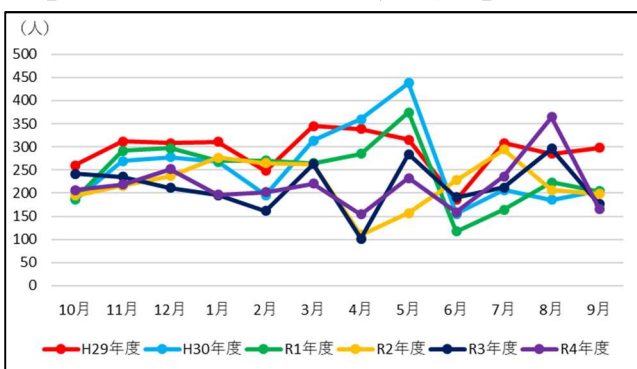
古仁屋～請阿室	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
H29年度	224	206	258	248	223	226	334	259	229	264	287	303	3,061
H30年度	121	217	287	208	181	168	304	230	104	173	154	157	2,304
R1年度	241	211	199	165	182	195	149	233	79	143	122	118	2,037
R2年度	156	113	158	142	119	192	69	68	113	190	170	121	1,611
R3年度	192	226	181	137	132	152	43	161	163	193	199	81	1,860
R4年度	161	126	176	164	124	177	121	120	110	149	270	116	1,814

【古仁屋～池地間の利用者数の推移】



古仁屋～池地	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
H29年度	165	159	202	161	132	174	218	233	182	240	277	218	2,361
H30年度	211	214	250	225	170	229	240	255	122	171	256	151	2,494
R1年度	151	146	185	185	169	155	153	216	90	148	201	138	1,937
R2年度	158	158	151	143	133	189	65	111	118	158	164	128	1,676
R3年度	191	121	114	109	109	183	78	185	166	210	252	150	1,868
R4年度	162	146	155	105	96	164	134	133	149	133	268	121	1,766

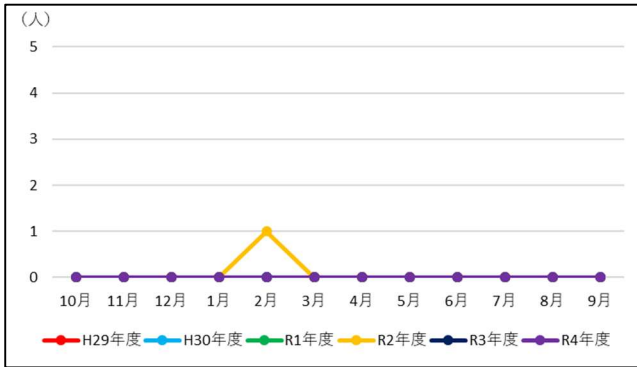
【古仁屋～与路間の利用者数の推移】



古仁屋～与路	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
H29年度	260	312	308	311	248	345	339	316	186	308	285	298	3,516
H30年度	186	269	278	268	196	314	360	438	155	207	186	205	3,062
R1年度	187	292	297	269	270	265	285	375	117	164	223	204	2,948
R2年度	195	216	237	277	265	263	110	157	228	294	207	198	2,647
R3年度	242	235	211	196	162	263	102	284	191	212	296	176	2,570
R4年度	207	219	252	197	202	221	154	233	159	236	364	166	2,610

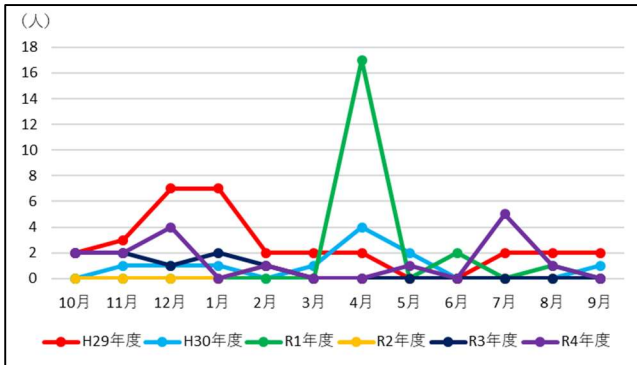
出典：いずれも瀬戸内町役場

【請阿室～池地間の利用者数の推移】



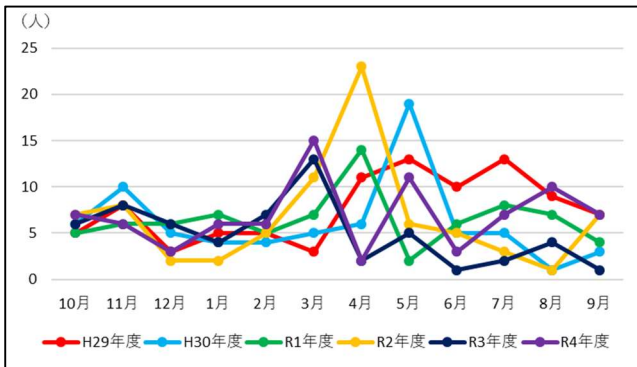
請阿室～池地	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
H29年度	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
H30年度	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
R1年度	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
R2年度	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
R3年度	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
R4年度	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

【請阿室～与路間の利用者数の推移】



請阿室～与路	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
H29年度	2	3	7	7	2	2	2	0	0	2	2	2	31
H30年度	0	1	1	1	0	1	4	2	0	0	0	1	11
R1年度	0	0	0	0	0	0	17	0	2	0	1	0	20
R2年度	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
R3年度	2	2	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	8
R4年度	2	2	4	0	1	0	0	1	0	5	1	0	16

【池地～与路間の利用者数の推移】



池地～与路	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
H29年度	5	8	3	5	5	3	11	13	10	13	9	7	92
H30年度	6	10	5	4	4	5	6	19	5	5	1	3	73
R1年度	5	6	6	7	5	7	14	2	6	8	7	4	77
R2年度	7	8	2	2	5	11	23	6	5	3	1	7	80
R3年度	6	8	6	4	7	13	2	5	1	2	4	1	59
R4年度	7	6	3	6	6	15	2	11	3	7	10	7	83

出典：いずれも瀬戸内町役場

(3) 貨物輸送数

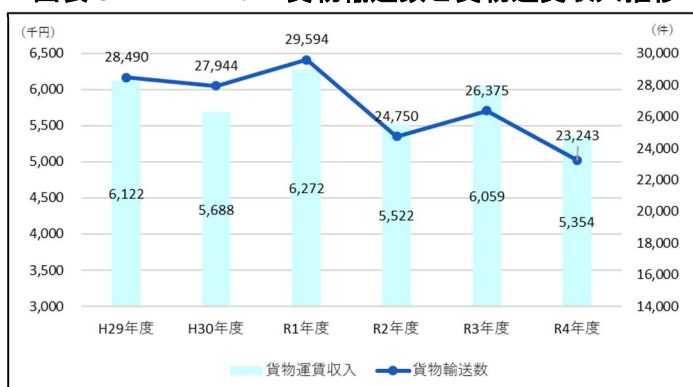
1) 年度別推移 (平成 29 年度～令和 4 年度)

年度別の貨物輸送数の推移をみると、令和元年度の 29,594 件をピークに減少傾向にある。令和 4 年度については、令和 3 年度を下回り 25,000 件を割り込み、23,243 件となっている。

また貨物運賃収入についても前年比 11.6%減の 5,354 千円となっている。

(※貨物輸送数については、各港にて積み込んだ貨物を集計し算出)

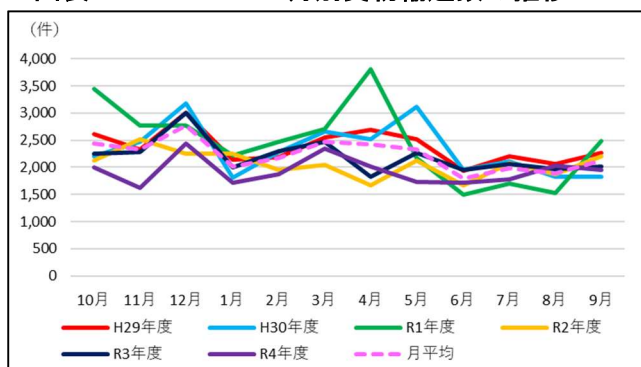
図表 3-1-10 : 貨物輸送数と貨物運賃収入推移



2) 月別推移 (平成 29 年度～令和 4 年度)

月別の貨物輸送数推移をみると、毎年 12 月に多くなる傾向にあり、月平均輸送件数は 2,500 件を超えている。また、10 月、3 月、4 月も 12 月に次いで月平均輸送件数が多くなっており、件数が 2,400 件を超えている。

図表 3-1-11 : 月別貨物輸送数の推移

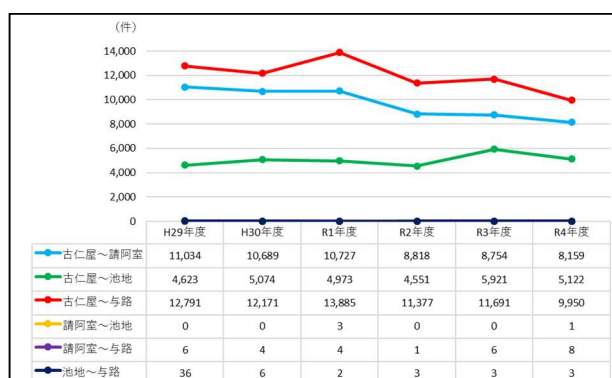


	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
H29年度	2,604	2,326	3,008	2,135	2,192	2,547	2,697	2,516	1,934	2,201	2,065	2,265	28,490
H30年度	2,209	2,471	3,184	1,804	2,284	2,651	2,512	3,121	1,944	2,106	1,832	1,826	27,944
R1年度	3,439	2,772	2,772	2,223	2,473	2,708	3,799	2,179	1,502	1,704	1,532	2,491	29,594
R2年度	2,129	2,518	2,246	2,244	1,947	2,053	1,675	2,118	1,666	2,072	1,874	2,208	24,750
R3年度	2,245	2,274	2,999	1,993	2,301	2,476	1,822	2,271	1,956	2,061	1,969	2,008	26,375
R4年度	2,006	1,628	2,441	1,717	1,870	2,350	2,012	1,724	1,721	1,781	2,037	1,956	23,243
月平均	2,438	2,331	2,775	2,019	2,177	2,464	2,419	2,321	1,787	1,987	1,884	2,125	26,732

3) 港別推移 (平成 29 年度～令和 4 年度)

港別貨物輸送数の年度別推移をみると、古仁屋～与路間の貨物輸送数が最も多く、次いで古仁屋～請阿室間、古仁屋～池地間となっている。港別利用者数において、古仁屋～池地間と古仁屋～請阿室間の差はほとんどみられなかったが、港別の貨物輸送数における古仁屋～池地間と古仁屋～請阿室間は平均して約 4,500 件ほど差がある。

図表 3-1-12 : 港別貨物輸送数推移



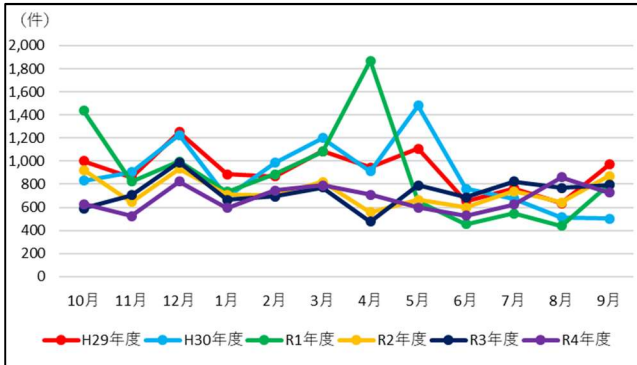
出典：いずれも瀬戸内町役場

4) 区間別貨物輸送件数（平成 29 年度～令和 4 年度）

ここでは、区間別貨物輸送件数の推移について整理する。

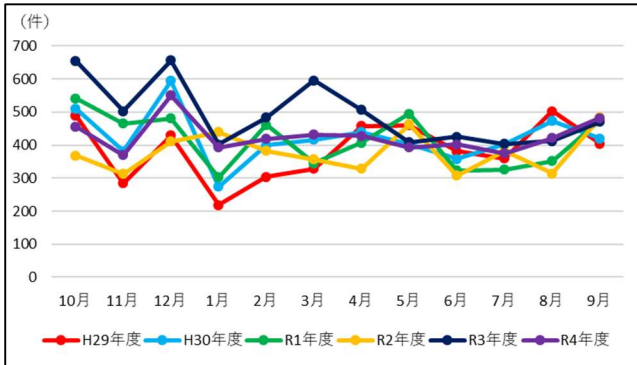
図表 3-1-13 : 区間別貨物輸送件数推移

【古仁屋～請阿室間の利用者数の推移】



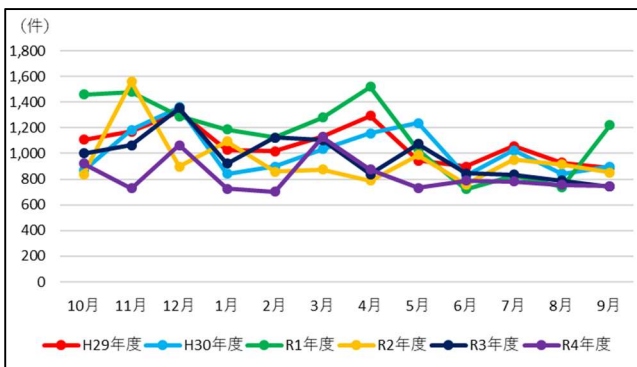
古仁屋～請阿室	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
H29年度	1,001	862	1,251	885	869	1,087	944	1,109	655	763	635	973	11,034
H30年度	830	906	1,227	687	987	1,201	914	1,479	762	678	515	503	10,689
R1年度	1,436	825	999	734	887	1,081	1,870	655	454	548	441	797	10,727
R2年度	924	647	936	711	703	819	559	666	599	738	644	872	8,818
R3年度	590	704	991	666	694	772	476	789	686	823	767	796	8,754
R4年度	627	526	824	596	748	790	709	600	529	623	860	727	8,159

【古仁屋～池地間の利用者数の推移】



古仁屋～池地	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
H29年度	490	285	429	219	304	329	458	460	381	360	503	405	4,623
H30年度	511	382	595	274	400	416	440	402	358	403	473	420	5,074
R1年度	542	465	481	302	461	345	407	495	323	326	352	474	4,973
R2年度	368	313	411	439	383	357	328	463	308	383	314	484	4,551
R3年度	655	503	656	402	483	596	507	408	425	403	412	471	5,921
R4年度	456	370	550	393	419	432	428	393	402	375	422	482	5,122

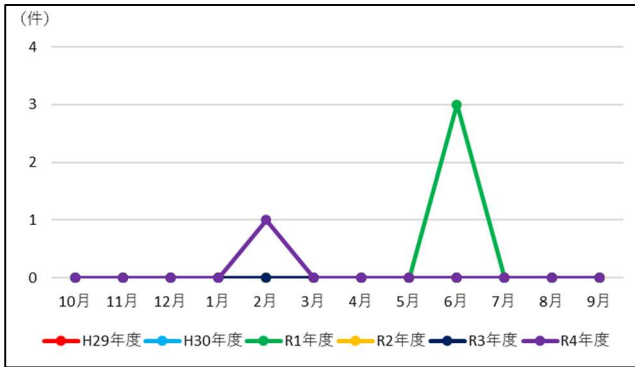
【古仁屋～与路間の貨物輸送件数の推移】



古仁屋～与路	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
H29年度	1,108	1,172	1,326	1,028	1,018	1,131	1,293	945	897	1,059	927	887	12,791
H30年度	867	1,183	1,361	843	897	1,034	1,156	1,238	824	1,025	843	900	12,171
R1年度	1,461	1,480	1,291	1,187	1,125	1,282	1,521	1,027	722	830	739	1,220	13,885
R2年度	837	1,558	898	1,094	860	876	788	989	759	950	916	852	11,377
R3年度	1,000	1,065	1,352	921	1,123	1,106	839	1,074	845	835	790	741	11,691
R4年度	923	729	1,065	726	701	1,128	875	731	790	782	754	746	9,950

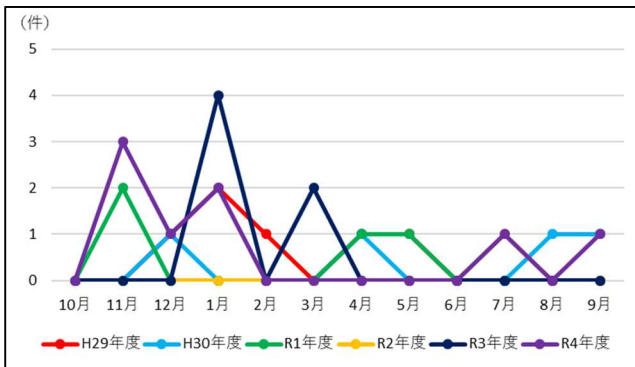
出典：いずれも瀬戸内町役場

【請阿室～池地間の貨物輸送件数の推移】



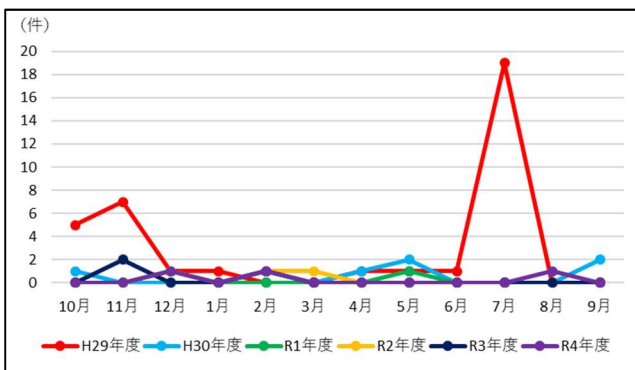
請阿室～池地	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
H29年度	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
H30年度	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
R1年度	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	3
R2年度	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
R3年度	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
R4年度	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1

【請阿室～与路間の貨物輸送件数の推移】



請阿室～与路	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
H29年度	0	0	1	2	1	0	1	1	0	0	0	0	6
H30年度	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	1	4
R1年度	0	2	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	4
R2年度	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
R3年度	0	0	0	4	0	2	0	0	0	0	0	0	6
R4年度	0	3	1	2	0	0	0	0	0	1	0	1	8

【池地～与路間の貨物輸送件数の推移】



池地～与路	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
H29年度	5	7	1	1	0	0	1	1	19	0	0	0	36
H30年度	1	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	2	6
R1年度	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2
R2年度	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	3
R3年度	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3
R4年度	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	3

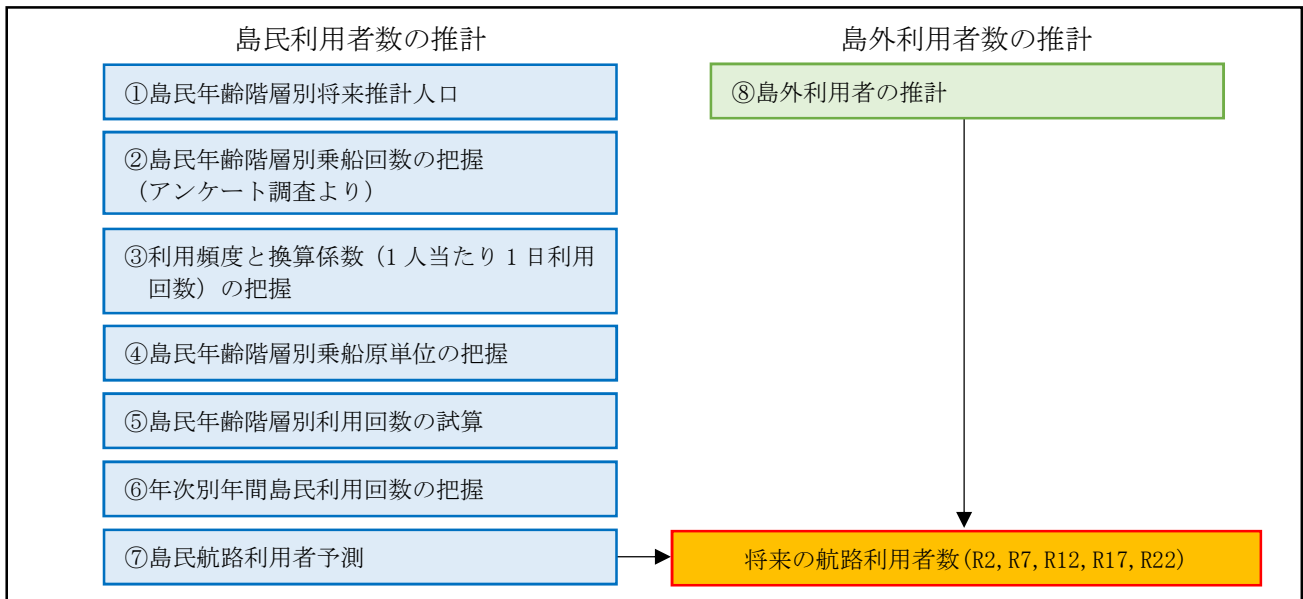
出典：いずれも瀬戸内町役場

1-2 将来の需要予測

(1) 旅客数の推計の考え方

本航路の将来需要について、社人研推計による将来人口推計と島民アンケート調査結果、航路利用者実績をもとに、航路の利用需要を検討する。航路利用者予測については、以下のフローに従って推計を行う。

図表 3-1-14 : 航路需要予測フロー図



(2) 島民利用者数の推計

1) 島民年齢階層別将来推計人口

国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計と基に請島・与路島の年齢階層別人口を設定する。

<前提条件>

- ・推計の基準人口は平成 27 年の国勢調査人口とする。
- ・推計期間は平成 27 年（2015 年）～令和 22 年（2040 年）までとする。
- ・国立社会保障・人口問題研究所の推計データ（令和元年 6 月版）を基に独自推計を行う。

<推計結果>

- ・国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計は以下のようにになっている。

図表 3-1-15 : 請島・与路島の推計人口

単位：人

男女計	H 27年	R2年	R7年	R12年	R17年	R22年
総数	166	149	143	142	136	121
20歳未満	9	7	6	6	5	4
20歳代	4	4	3	3	2	2
30歳代	4	3	3	3	2	2
40歳代	12	12	10	8	7	7
50歳代	27	20	18	17	15	13
60歳代	27	28	23	17	16	15
70才以上	83	76	80	88	88	79

2) 島民年齢階層別乗船回数の把握

島民アンケート調査結果から、年齢階層別乗船回数を集計する。

図表3-1-16：島民年齢階層別乗船回数

単位：回

年齢階層	週3～4回	週1～2回	月2～3回	2週間に1回	月2回	月1回	年5～6回	年1回	合計
20歳未満	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20歳代	-	1	-	-	-	2	-	-	3
30歳代	-	-	-	1	-	2	-	-	3
40歳代	1	1	-	-	-	2	1	-	5
50歳代	1	4	-	-	2	7	-	-	14
60歳代	1	3	1	-	-	4	4	-	13
70才以上	-	6	-	1	-	6	5	3	21
無回答	-	1	-	-	-	-	-	-	1
全体	3	16	1	2	2	23	10	3	60

3) 利用頻度と換算係数（1人あたり1日利用回数の把握）

利用頻度をアンケート選択肢別に下表のように設定する。

図表3-1-17：利用頻度と換算係数

利用頻度	換算係数/人日	備考
週3～4回	1.00	3.5回/週×2回(往復)/7日/週
週1～2回	0.428571429	1.5回/週×2回(往復)/7日/週
月2～3回	0.164383562	2.5回/月×2回(往復)×12月/365日
2週間に1回	0.142857143	0.5回/週×2回(往復)/7日/週
月に2回	0.131506849	2回/月×2回(往復)×12月/365日
月に1回	0.065753425	1回/月×2回(往復)×12月/365日
年に5～6回	0.030136986	5.5回/年×2回(往復)/365日/年
年に1回	0.005479452	1回/年×2回(往復)/365日/年

4) 島民年齢階層別乗船原単位の把握

2) 及び3) を用いて島民年齢階層別乗船原単位を下表のように設定する。

図表3-1-18：島民年齢階層別乗船原単位
4) = 2) × 3)

単位：回/人日

年齢階層	週3～4回	週1～2回	月2～3回	2週間に1回	月2回	月1回	年5～6回	年1回	合計 (a)	人数 (b)	原単位 (a/b)
20歳未満	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20歳代	-	0.43	-	-	-	0.13	-	-	0.56	3	0.187
30歳代	-	-	-	0.14	-	0.13	-	-	0.27	3	0.091
40歳代	1.00	0.43	-	-	-	0.13	0.03	-	1.59	5	0.318
50歳代	1.00	1.71	-	-	0.26	0.46	-	-	3.44	14	0.246
60歳代	1.00	1.29	0.16	-	-	0.26	0.12	-	2.83	13	0.218
70才以上	-	2.57	-	0.14	-	0.39	0.15	0.02	3.28	21	0.156
無回答	-	0.43	-	-	-	-	-	-	0.43	1	0.429
全体	3.00	6.86	0.16	0.29	0.26	1.51	0.30	0.02	12.40	60	0.207

5) 島民年齢階層別利用回数の試算

1) 及び4) を用いて年次別の島民による1日あたりの利用回数を試算する。

図表3-1-19：島民年齢階層別利用回数
5) = 1) × 4)

単位：人/日

年齢階層	原単位	H27年	R2年	R7年	R12年	R17年	R22年
20歳未満	0	0	0	0	0	0	0
20歳代	0.18669	0.74677	0.65835	0.5933	0.49383	0.45056	0.41447
30歳代	0.09145	0.36582	0.29774	0.26526	0.23543	0.21182	0.18173
40歳代	0.31804	3.81652	3.72789	3.18209	2.67328	2.36818	2.12456
50歳代	0.24554	6.62961	4.88191	4.37921	4.2742	3.66193	3.10635
60歳代	0.21797	5.88529	6.05488	5.00172	3.75156	3.40672	3.32509
70才以上	0.15600	12.9477	11.8618	12.4085	13.7084	13.7524	12.2631

6) 年次別年間島民利用回数の把握

5) を年間換算する。

図表 3-1-20 : 年次別年間島民利用回数
6) = 5) × 365 日

単位：人/年

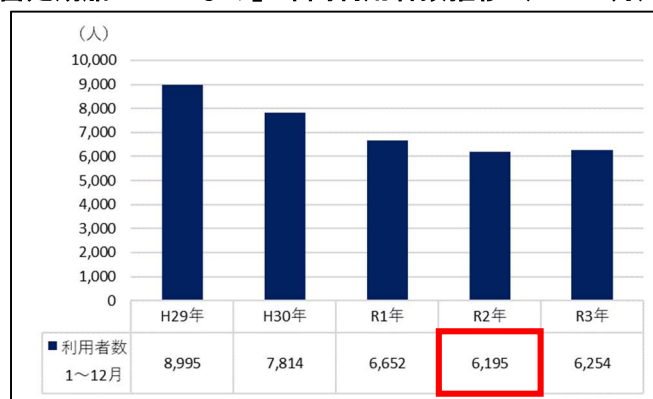
年齢階層	H27年	R2年	R7年	R12年	R17年	R22年
20歳未満	0	0	0	0	0	0
20歳代	272.571	240.298	216.556	180.249	164.455	151.282
30歳代	133.524	108.674	96.8198	85.9301	77.3136	66.3331
40歳代	1393.03	1360.68	1161.46	975.748	864.386	775.464
50歳代	2419.81	1781.9	1598.41	1560.08	1336.6	1133.82
60歳代	2148.13	2210.03	1825.63	1369.32	1243.45	1213.66
70才以上	4725.92	4329.55	4529.1	5003.58	5019.62	4476.04
合計	11,093.0	10,031.1	9,428.0	9,174.9	8,705.8	7,816.6
増減率			-6.01%	-2.68%	-5.11%	-10.21%

7) 島民航路利用者予測

<前提条件①>

- ・ 6) の年間島民利用回数において、令和 2 年の利用回数は 10,031 人と算出されたが、実際の令和 2 年(1 月～12 月)の町営定期船せとなみの利用者数は 6,195 人となっており、大幅に上回る数値となるため、令和 2 年の年間利用者数を基準とし、6) の増減率を用いて利用者を予測する。

図表 3-1-21 : 町営定期船「せとなみ」年間利用者数推移 (1～12 月)



出典：瀬戸内町役場

<前提条件②>

- ・ 島民と島外利用者の割合については、平成 28 年度～令和 3 年度の観光入込客数を用いて平均島内客比率を算出し、その比率を用いて島民と島外利用者の内訳を予測する (年度の期間は 4 月～3 月)。

図表 3-1-22 : 島内客比率

	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	平均
島内客=年間利用者数－観光入込客数	7,738	7,541	6,525	5,432	4,951	5,325	6,252
島外客=観光入込客数	1,311	1,336	1,189	1,089	971	937	1,139
年間利用者数	9,049	8,877	7,714	6,521	5,922	6,262	7,391
島内客比率	85.51%	84.95%	84.59%	83.30%	83.60%	85.04%	84.50%

＜予測結果＞

- ・上記の前提条件を用いての今後の島民航路利用者予測は以下の通りである。
- ・利用者予測の最終年の令和 22 年年には、令和 2 年実績と比べ、島内利用者は約 1,150 人減ることが予想される。
- ・ただし、令和 2 年は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により利用者が前年から減少していることを考慮する必要がある。

図表 3-1-23 : 島民航路利用者予測結果

単位：人/年

旅客数	R2年	R7年	R12年	R17年	R22年
年間利用者数（島内+島外）	6,195.0	5,822.5	5,666.2	5,376.5	4,827.4
島内利用者=年間利用者数×島内客比率平均	5,234.7	4,919.9	4,787.8	4,543.1	4,079.0
増減率		-6.01%	-2.68%	-5.11%	-10.21%

(3) 島外利用者の推計

島民航路利用者予測の前提条件②の島内客比率を用いて島外客比率を算出し、島外利用者数を推計する。

＜前提条件＞

- ・島内客比率をもとに島外客比率を算出する。
- ・島民航路利用者予測の増減率を用いて算出する。

図表 3-1-24 : 島外客比率

	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	平均
島内客=年間利用者数-観光入込客数	7,738	7,541	6,525	5,432	4,951	5,325	6,252
島外客=観光入込客数	1,311	1,336	1,189	1,089	971	937	1,139
年間利用者数	9,049	8,877	7,714	6,521	5,922	6,262	7,391
島内客比率	85.51%	84.95%	84.59%	83.30%	83.60%	85.04%	84.50%
島外客比率=1-島内客比率	14.49%	15.05%	15.41%	16.70%	16.40%	14.96%	15.50%

＜予測結果＞

- ・上記の前提条件を用いての今後の島外航路利用者予測は以下の通りである。
- ・利用者予測の最終年の令和 22 年には、令和 2 年実績と比べ、島外利用者は約 200 人減ることが予想される。
- ・ただし、令和 2 年は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により利用者が前年から減少していることを考慮する必要がある。

図表 3-1-25 : 島外航路利用者予測結果

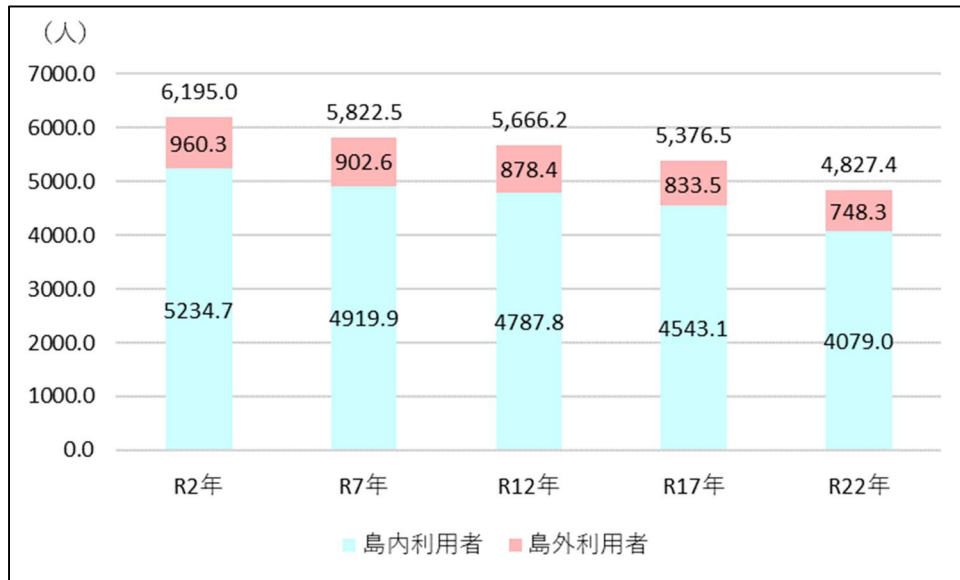
単位：人/年

旅客数	R2年	R7年	R12年	R17年	R22年
年間利用者数（島内+島外）	6,195.0	5,822.5	5,666.2	5,376.5	4,827.4
島外利用者=年間利用者数×島外客比率平均	960.3	902.6	878.4	833.5	748.3
増減率		-6.01%	-2.68%	-5.11%	-10.21%

(4) 航路利用者数予測まとめ

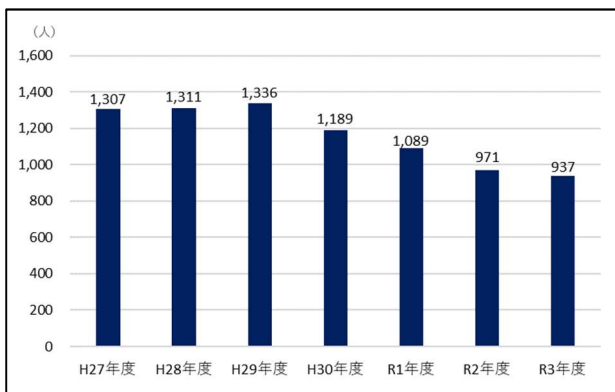
請島・与路島内の利用者は人口減少の影響もあり、島内の航路利用者は減少することが予想される。令和2年度から令和4年度にかけては、徐々に回復してきているものの、新型コロナウイルスの影響もあり、1往復あたりの航路利用者数はコロナ禍前まで回復していないため、まず、1往復あたりの利用者数を回復させる必要がある。

図表3-1-26：航路利用者予測結果

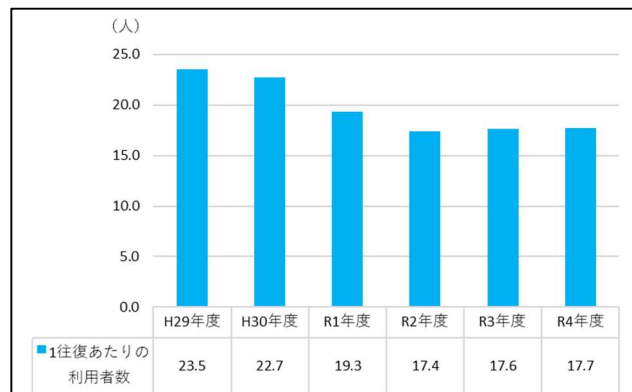


図表3-1-27：観光入込客数推移と1往復あたりの航路利用者数推移

【観光入込客数】



【1往復あたりの航路利用者数推移】



※観光入込客数については各年4月～3月の実績。

※航路利用者数推移については各年10月～9月

出典：瀬戸内町役場

1-3 航路診断のまとめ

ここでは、航路利用状況の現状把握や航路の需要予測の結果を踏まえ、航路運営における問題点や課題を「安定性・安全性」「成長性」「利用者ニーズ」「利用船舶の妥当性」の視点から整理した。

1) 安定性・安全性分析

- 欠航率の高さを不満に感じている島民がかなり多い。
欠航率の高さを不満に感じている島民がかなり多い状況。一定の安定性を担保するためにも安定的な航路の検討や乗組員の育成を図り、将来的には波風に強い船舶の建造も検討していく必要がある。
- 就航率が70%を下回る月もあり、安定的な運航が行われえているとはいえない。
平成29年度から令和4年度までの年度別就航率は86.6%で、時期によっては70%を下回る月もあり、安定的な運航が行われているとはいえない状況。また本航路の第1基準航路は外海を通るため、荒天や台風接近による波風の影響を受けやすく、距離が長い第2基準航路を運航することも多く、令和3年度は運航距離全体の22.9%を占めている。
- 船齢は19年を経過し、修繕実施状況も増加。
船齢は19年を経過しており、修繕実施状況においても小修理が令和4年度は36回で、平成29年度から4.5倍に増えており、代船運航回数も60.5回と平成29年度から2.5倍に増えている状況にある。

2) 成長性分析

- 人口減少が進行。
各地区で人口減少は着実に進んでおり、島外から請島・与路島に来島してもらいやすくするように、日帰りダイヤや安定的な運航等について検討していく必要がある。
- 島民利用が定着しており、航路利用者数は島民人口に左右される。
島内利用者が約85%、島外利用者が約15%となっており、島民の生活航路としての利用が定着している。航路利用者数（旅客数）は、島民人口により左右される。今後も島民は減少していくことが想定されていることから、島民の航路利用者数は減少していくことが想定される。
- 1往復あたりの航路利用者数増加や貨物輸送数の維持が重要。
徐々に回復しつつはあるが、新型コロナウイルス等の影響により減少した1往復あたりの航路利用者数を新型コロナウイルス前の状況に持っていくことが必要である。航路利用者の増加や貨物輸送数の維持が航路の継続につながる。

3) 利用者ニーズ分析

- 船内で快適に過ごせるような環境が求められている。
船内環境については、高齢者の利用が多いことや船齢 19 年が経過していることを踏まえ、バリアフリー化やトイレ環境の整備、また島外者が船内で快適に過ごせるように Wi-Fi 環境の整備を検討する必要がある。
- 島民と島外者で分けた運賃設定の検討も必要。
運賃については、年金受給者も多くいることからこれ以上の値上げは現実的ではない。また、島民にとってなくてはならない生活路線となっているので島民割引の設定を検討する必要がある。その中で島外者については、旅客運賃として安いという声も挙がっているため、島民と島外者で運賃を分けて設定するのも一つの方法と考えられる。
- 特に事業者から車両積載台数の増加を希望する声も挙がっている。
貨物については、特に事業者から車両積載台数の増加や大型車を載せられるようにしてほしいという要望が挙がっている。今後法人化を目指している事業者もあり、島内産業活性化を図るためにも将来の新造船において貨物スペースをどれだけ確保するかを検討が必要となる。
- 欠航については多くの島民から特に改善してほしいという声も挙がっている。
欠航については、島内ヒアリングにおいて共通意見として最も多く挙がっている。もともと欠航が多い状況の中、特に欠航翌日のダイヤについて月曜日の朝のダイヤでの運航を希望する方が多い（現在のダイヤでは欠航翌日の請島・与路島発は欠航となっている）。改善策としては、欠航翌日の臨時ダイヤの検討や、欠航率低減のための加計呂麻島との連携による航路の検討、「安定性・安全性」でも挙げた乗組員の育成（技術面、経験値向上等）を検討していく必要がある。
- 加計呂麻島との連携については、慎重に検討が必要。
加計呂麻島との連携については、島民において欠航率改善のために必要な方策であるという認識はあるものの、乗り継ぎが数回発生し高齢者への負担が多くなることや、貨物をどのような方法で輸送していくかについて懸念する声が多いため、これらをどう解決していくか検討していく必要がある。
- 便数・運航ダイヤについては、島の将来や地域ごとの特性を考えた検討が必要。
便数・運航ダイヤについては、島民アンケートにおいて「水曜日の便」を主に利用する方は 0 となっており、便数、運航ダイヤ、平日ダイヤの拡充についても「ちょうど良い」、「現状のままで良い」という意見が多くなっている。また島内ヒアリングにおいてもお年寄りへの安心感を考えると現状のまま毎日運航した方が良いという意見が挙がっている。
その一方で、観光客や島出身者で帰島する島外者の来島頻度を増やすためにも時刻設定の検討や運営費削減を念頭に置いた運休日の設定も検討するべきとの声も挙がっており、島の将来や地域ごとの特性を考え便数や運航ダイヤを検討していく必要がある。

4) 利用船舶の妥当性分析

➤ エンジン音や揺れについては、改善が必要。

旅客定員については、増加よりも現状維持または減少の方向での検討が必要。エンジン音や揺れについては、就航から19年経過し船舶が老朽化している部分も考えられ、今後見込まれる船舶リプレイスに向けて上記を踏まえて検討していく必要がある。

➤ 旅客定員については、現状維持または減少の方向での検討が必要。

1往復あたりの航路利用者数は平成29年度～令和4年度で17.4人～23.5人となっており、片道あたりに換算すると8.7人～11.75人となり、せとなみの旅客定員60名の半分以下であることから、現状の定員維持または減少の方向での検討が必要である。

➤ 船舶修繕費が大きく増加。

船舶修繕費について、令和4年度は65,073千円となっており、平成29年度の29,714千と比較するとこの6年間で2.2倍に増加している。

2. 経営診断

2-1 現状の整理・分析

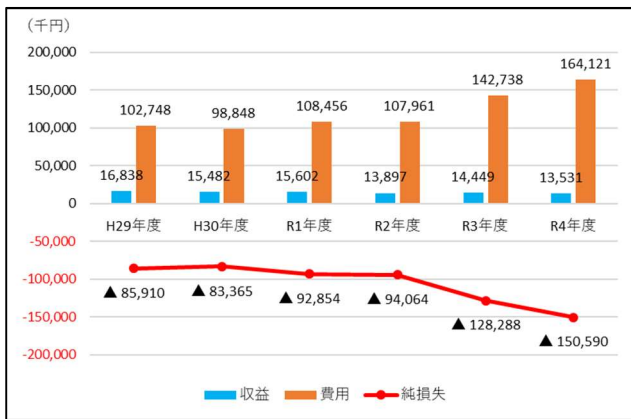
本航路を運営する瀬戸内町商工交通課の航路損益計算書類に基づき経営診断を行い、運営事業者としての経営上の問題や課題を明らかにし、航路改善に向けた基本方向を検討する。

(1) 与路～古仁屋航路損益の推移 ～ 純損失が拡大し、航路補助金で補填

過去6年間の収益の推移をみると、平成29年度の16,838千円をピークに減少し、令和4年度は13,531千円となった。一方、費用は、平成29年度は102,748千円で、その後1億円前後で推移していたが、令和4年度は前年比15.0%増の164,121千円となり、収益の約12倍に拡大した。

この結果、航路損失は平成29年度の85,910千円から令和4年度の150,590千円となり、航路損失を国、鹿児島県からの航路補助金で補填している。

図表3-2-1：収益・費用・純損失の推移 ※1



図表3-2-2：航路補助金の推移 ※2

(単位：千円)

	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度
航路補助金	85,910	83,365	92,854	94,064	128,288
(国庫補助金)	65,562	63,181	60,380	56,209	77,925
(都道府県補助金)	20,349	20,184	32,474	37,855	50,363
(市区町村補助金)					

※1：平成29年度～令和3年度は消費税みなし後決定額、令和4年度は消費税みなし前の決定額以降同様。

※2：国と県の補助金割合については、国の補正予算額による。

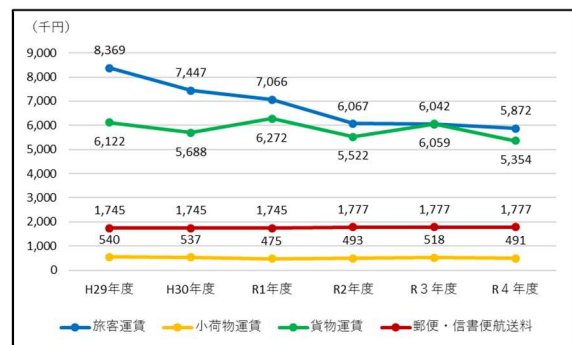
出典：いずれも瀬戸内町

(2) 収益の現状 ～ 収益の減少の主たる要因は旅客運賃の減少

収益のほとんどは運航収益が占めている。その内訳をみると、令和4年度は旅客運賃が5,872千円で最も多く、次いで貨物運賃が5,534千円、郵便・信書便航送料が1,777千円、小荷物運賃が491千円の順となっている。

過去6年間の推移をみると、旅客運賃が減少傾向にあり、令和2年度は新型コロナウイルス感染拡大の影響で14.1%減少している。一方、貨物運賃、郵便・信書便航送料、小荷物運賃はほぼ横ばいで推移している。

図表3-2-3：主な運航収益の推移



図表3-2-4：運航収益とその推移 ※1

(単位：千円)

	H29年度		H30年度		R1年度		R2年度		R3年度		R4年度		構成比
	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比		
A 運航収益	16,837	15,482	-8.0%	15,602	0.8%	13,897	-10.9%	14,438	3.9%	13,531	-6.3%	100.0%	
旅客運賃	8,369	7,447	-11.0%	7,066	-5.1%	6,067	-14.1%	6,042	-0.4%	5,872	-2.8%	43.4%	
手荷物運賃	57	59	3.5%	42	-28.8%	35	-16.7%	39	11.4%	32	-17.9%	0.2%	
小荷物運賃	540	537	-0.6%	475	-11.5%	493	3.8%	518	5.1%	491	-5.2%	3.6%	
貨物運賃	6,122	5,688	-7.1%	6,272	10.3%	5,522	-12.0%	6,059	9.7%	5,354	-11.6%	39.6%	
郵便・信書便航送料	1,745	1,745	0%	1,745	0%	1,777	2%	1,777	0%	1,777	0%	13.1%	
雑収入	5	5	0%	3	-40%	3	0%	3	0%	5	67%	0.0%	
B 営業収益	-	-	-	-	-	-	-	12	-	-	-	全減	
航路付属施設収入	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
雑収入	-	-	-	-	-	-	-	12	-	-	-	全減	
収益計	16,837	15,482	-8.0%	15,602	0.8%	13,897	-10.9%	14,449	4.0%	13,531	-6.4%	100.0%	

※1：千円単位に四捨五入したため、合計値は一致しない。また、単位未満、該当なしの場合は「-」と記載。以下同じ。

出典：いずれも瀬戸内町

(3) 費用の現状 ～ 運航費用、営業費用ともに増加

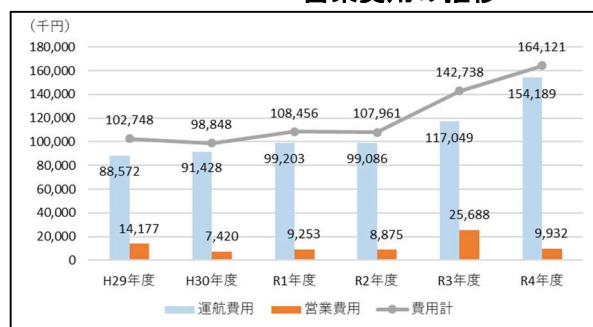
費用は、令和4年度に前年比15,0%増の164,121千円になっており、その内訳をみると、運航費用が前年比31.7%増の154,189千円と2年連続で1億円を超え、急増している。営業費用については、前年比61.3%減の9,932千円と大幅に減少した。

運航費用の内訳をみると、船舶修繕費が65,605千円で最も多く、次いで船員費が43,278千円、燃料潤滑油費が38,620千円、港費が4,249千円の順となっている。各費用の過去6年間の推移をみると、船舶修繕費は令和4年度に前年比59.4%増と大幅に増加し、船員費は令和元年度から増加傾向にある。燃料潤滑油費は、国際情勢の緊迫化の影響もあり令和4年度は前年比45.9%増と大幅に増加し、港費は代理店手数料の増加から令和2年度から令和3年度にかけて上昇している。

営業費用の内訳をみると、令和4年度は賃借料(用船)が4,037千円と最も多く、次いで、店費が3,680千円、保険料が796千円、減価償却費312千円の順となっている。各費用の過去6年間の推移をみると、賃借料(用船)は平成29年度の1,638千円から増加傾向にあり、令和4年度は4,037千円となった。店費は平成29年度の4,480千円から令和4年度は3,680千円に減少、減価償却費は平成29年度5,684千円となった後は312千円で推移していたが、令和3年度に船舶に16,715千円計上されたことにより、17,027千円と大幅に増加した。

費用においては、労働環境の改善対策による船員費の増加や老朽化した船舶修繕費の大幅な増加と燃料潤滑油費の上昇、ドック入り期間の賃借(用船)料、運航に係る店費の増加などが要因として、増加している。

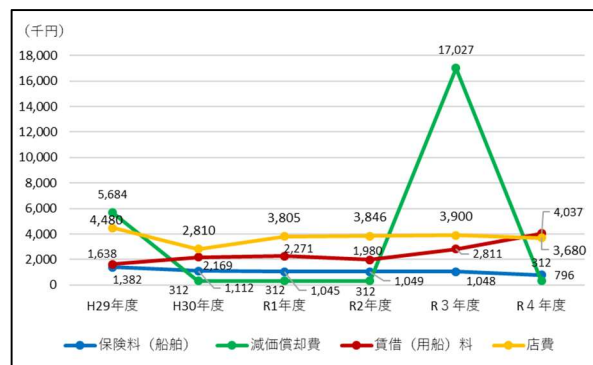
図表3-2-5：費用・運航費用・営業費用の推移



図表3-2-6：主な運航費用の推移



図表3-2-7：主な営業費用の推移



出典：いずれも瀬戸内町役場

図表 3-2-8 : 費用内訳とその推移

(単位:千円)

	H29年度		H30年度		R1年度		R2年度		R3年度		R4年度		構成比
		前年比		前年比		前年比		前年比		前年比		前年比	
A 運航費用	88,572	91,428	3.2%	99,203	8.5%	99,086	-0.1%	117,050	18.1%	154,189	131.7%	93.9%	
旅客費	170	205	20.6%	190	-7.3%	239	25.8%	234	-2.1%	173	73.9%	0.1%	
傷害保険料	140	140	前年同	140	前年同	140	前年同	140	前年同	140	前年同	0.1%	
雑費	30	65	116.7%	50	-23.1%	99	98.0%	94	-5.1%	33	35.1%	0.0%	
貨物費	44	77	75.0%	28	-63.6%	-	-	29	-	60	206.9%	0.0%	
燃料潤滑油費	25,298	26,594	5.1%	28,742	8.1%	24,375	-15.2%	26,471	8.6%	38,620	145.9%	23.5%	
養正水費	33	26	-21%	28	7.7%	29	3.6%	29	前年同	26	89.7%	0.0%	
港費	2,419	2,476	2.4%	2,491	0.6%	3,337	34.0%	4,271	28.0%	4,249	99.5%	2.6%	
水先及び係留料等	-	-	-	-	-	6	全増	-	全減	-	-	-	
代理店手数料	2,419	2,476	2.4%	2,491	0.6%	3,331	33.7%	4,271	28.2%	4,249	99.5%	2.6%	
雑費	117	190	62.4%	221	16.3%	146	-33.9%	170	16.4%	270	158.8%	0.2%	
船費	60,490	61,859	2.3%	67,504	9.1%	70,960	5.1%	85,346	21.0%	110,791	129.1%	67.5%	
船員費	29,911	30,171	0.9%	34,268	13.6%	40,218	17.4%	43,411	7.9%	43,278	99.7%	26.4%	
船舶消耗品費	694	603	-13.1%	694	15.1%	960	38.3%	666	-30.7%	738	111.0%	0.4%	
船舶修繕費	29,714	30,676	3.2%	32,038	4.4%	29,469	-8.0%	41,150	39.6%	65,605	159.4%	40.0%	
雑費	171	409	139.2%	503	23.0%	312	-38.0%	620	98.7%	1,170	188.7%	0.7%	
B 営業費用	14,177	7,420	-47.7%	9,253	24.7%	8,875	-4.1%	25,688	189.4%	9,932	38.7%	6.1%	
保険料	1,382	1,112	-19.5%	1,045	-6.0%	1,049	0.4%	1,048	-0.1%	796	76.0%	0.5%	
船舶	1,382	1,112	-19.5%	1,045	-6.0%	1,049	0.4%	1,048	-0.1%	796	76.0%	0.5%	
税金	530	402	-24.2%	359	-10.7%	528	47.1%	363	-31.3%	249	68.6%	0.2%	
消費税	530	402	-24.2%	359	-10.7%	528	47.1%	363	-31.3%	249	68.6%	0.2%	
利子	35	25	-28.6%	14	-44.0%	3	-78.6%	-	-	-	-	-	
船舶付属施設	35	25	-28.6%	14	-44.0%	3	-78.6%	-	-	-	-	-	
減価償却費	5,685	312	-94.5%	312	前年同	312	前年同	17,027	5357.4%	312	1.8%	0.2%	
船舶	5,373	-	-	-	-	-	-	16,715	全増	-	-	-	
船舶付属施設	312	312	前年同	312	前年同	312	前年同	312	前年同	312	前年同	0.2%	
賃借(用船)料	1,638	2,169	32.4%	2,271	4.7%	1,980	-12.8%	2,811	42.0%	4,037	143.6%	2.5%	
船舶	1,638	2,169	32.4%	2,271	4.7%	1,980	-12.8%	2,811	42.0%	4,037	143.6%	2.5%	
航路付属施設費	427	591	38.4%	1,447	144.8%	1,158	-20.0%	540	-53.4%	859	159.1%	0.5%	
点検	4,480	2,810	-37.3%	3,805	35.4%	3,846	1.1%	3,900	1.4%	3,680	94.4%	2.2%	
費用計	102,748	98,848	-3.8%	108,456	9.7%	107,961	-0.5%	142,738	32.2%	164,121	115.0%	100.0%	

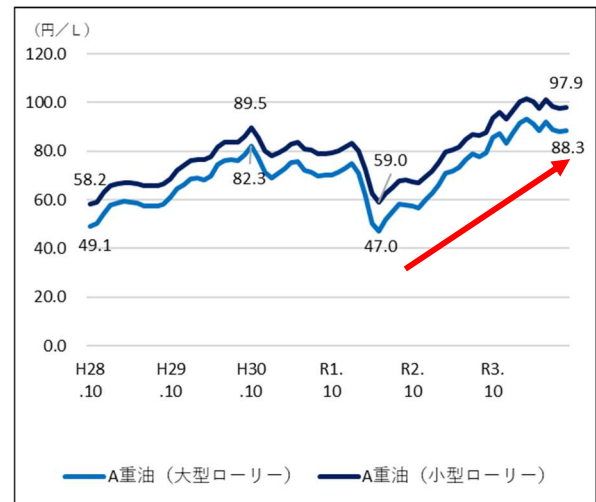
出典: 瀬戸内町役場

図表 3-2-9 : 船舶修繕及び代船運航の推移

修繕実施状況					
年度	定期点検	整備ドック	小修理	合計	代船運航
平成29年度	定期検査 2先・1回	1回	8回	10回	24回
平成30年度	定期検査 2先・1回	1回	8回	10回	33回
令和1年度	定期検査 2先・1回	1回	14回	16回	36回
令和2年度	定期検査 2先・1回	1回	23回	25回	30.5回
令和3年度	定期検査 2先・1回	1回	24回	26回	40回
令和4年度	定期検査 1先・1回	1回	36回	38回	60.5回

出典: 瀬戸内町役場

図表 3-2-10 : A 重油価格推移(消費税別)



出典: 経済産業省資源エネルギー庁 HP

(4) 航路収益・費用分析 ~ 船員費、船舶修繕費、燃料費の増加が当期純損失の拡大に影響

運航収益は新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けて令和2年度に前年比10.9%減少し、令和3年度はやや回復したが令和4年度は再び減少に転じている。一方、当期純損失額が収益の1112.9%と平成29年度の510.2%に比べ大幅に増加している。この背景には特に運航費用の増加があげられ、運航費用比率は大幅に上昇している。

内訳をみると、燃料潤滑油費や船舶修繕費の大幅な増加から、燃料費比率、船舶修繕費比率の上昇が顕著となっている。

図表 3-2-11 : 損益比率

項目	試算式	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度
運航増益率	当期運航収益 / 前期運航収益 - 1	-	-8.1%	0.8%	-10.9%	3.9%	-6.3%
当期純利益率	当期純利益 / 収益	-510.2%	-538.5%	-595.1%	-676.9%	-887.8%	-1112.9%
運航費用比率	運航費用 / 収益	526.0%	590.5%	635.8%	713.0%	810.1%	1139.5%
営業費用比率	営業費用 / 収益	84.2%	47.9%	59.3%	63.9%	177.8%	73.4%
燃料費比率	燃料潤滑油費 / 収益	150.2%	171.8%	184.2%	175.4%	183.2%	285.4%
船員費比率	船員費 / 収益	177.6%	194.9%	219.6%	289.4%	300.4%	319.8%
船舶修繕費比率	船舶修繕費 / 収益	176.5%	198.1%	205.3%	212.1%	284.8%	484.8%

2-2 経営診断のまとめ

本航路は島民の生活航路であるが、収益を確保しつつ、費用の大幅な増加を抑制し、航路経営の改善に取り組む必要がある。

(1) 収益面の課題

1) 旅客運賃の増加

旅客運賃は、新型コロナウイルス感染が拡大する中で島民や島外客の移動自粛の影響から減少している。今後は、コロナ対策をとりながら、アフターコロナを見据えて島外客の利用回復に取り組むことが課題である。また、運航費用の増加を背景に、島民割引と併用して旅客運賃の値上げを検討する必要がある。

2) 貨物運賃等の継続的な収益の確保

貨物運賃は、平成29年度から令和4年度まで比較的安定的に推移している。ただ、貨物品目が多岐にわたり、運賃も区々のため、重量や梱包の大きさにより一定の基準を設けて価格体系の見直しを検討する必要がある。また、手荷物や小荷物の基準も明確にし、収益の確保を図る必要がある。特に釣りや観光レジャー等、島外客の利用を想定する必要がある。

(2) 経費面の課題

1) 運航費用の削減と経営の安定化

島民の利用ニーズを考慮し、運航のあり方を検討し、船員費、燃料潤滑油費の削減を検討する必要がある。また、令和4年度は船舶修繕費が急増し、今後もさらなる老朽化による増加が予想され、新たな代替船舶の建造により、経営の安定化を図る必要がある。

2) 営業費用の削減

新たな代替船舶の建造により、減価償却費が減少し、またドック入りや船舶修繕に伴う賃借（用船）料が削減されると見込まれる。また、現在60人である定員を見直すことにより保険料の削減は可能である。さらに、運航に係る店費も合理化・効率化もより業務を見直し、削減が可能であると考えられる。

第4章 航路改善の方針と方策

1. 航路の維持・活性化に向けた課題分析と対応方針

1-1 課題の整理

これまでの調査結果を踏まえ、航路の利用促進と経営改善に向けた課題を以下の通り整理した。

課題1 自治体や観光事業者との連携による航路利用機会の創出

- ・島内人口は一貫して減少傾向にあり、社人研推計をもとにした独自推計によると令和22年には121人（請島・与路島合計）まで減少する見込み。島内人口の減少に伴う利用者の減少により、航路需要についても、島内利用者は減少する予測となっている。
- ・航路利用者の維持には観光客や島出身の島外者に対して請島・与路島への誘客策が必要であるが、請島・与路島内ではコロナ禍もあり宿泊地の確保が難しくなっているため、新たな日帰りダイヤの設定を行い、日帰り観光も含めて検討していく必要がある。

課題2 運賃見直しによる継続的な収益確保

- ・平成26年4月以降旅客運賃は据え置かれており、運航費用の増加を考えると、値上げの検討が必要な状況。今後他航路の運賃も参考にしながら旅客運賃の値上げを検討する必要がある。
- ・貨物運賃は安定的に推移し、令和3年度は旅客運賃を上回り、収益の柱となっている。しかしながら今後、島内人口は減少していくことから貨物運賃収入、数量に関しても減少していくことが見込まれる。そこで現在産業に携わっている事業者の支援を行うことでせとなみの貨物輸送の利用促進を検討していく必要がある。

課題3 安全で安定した航路運営と経費抑制の両立

- ・町営定期船「せとなみ」の平均就航率は85.5%（令和4年度実績）となっており、現在の使用船舶の船齢は、19年経過し船舶老朽化に伴う修繕費の高騰が続いている。老朽化した船舶や船舶部品の利用は安定した航路運営に対するリスクも高まり、整備点検や修繕に船員の負担が増加しているため、修繕費を抑制し航路損益改善を検討する必要がある。
- ・島民アンケートにおいて「水曜日の便」の主な利用者は0となっている。こうした利用者が比較的少ないと考えられる曜日においてダイヤ変更を検討することで船員費等の抑制も検討していく必要がある。

課題4 船舶の利用環境の向上による航路利用の維持・促進

- ・利用者アンケートでは、船舶の利用環境に関する意見が多く寄せられている。今後、島内の高齢化はさらに進むことが想定されるため、利用者の実態に合わせ、船舶の利用環境を整備していく必要がある。即座に対応可能な要望には適宜対応することが求められ、総合的なバリアフリーについては今後検討していく必要がある。

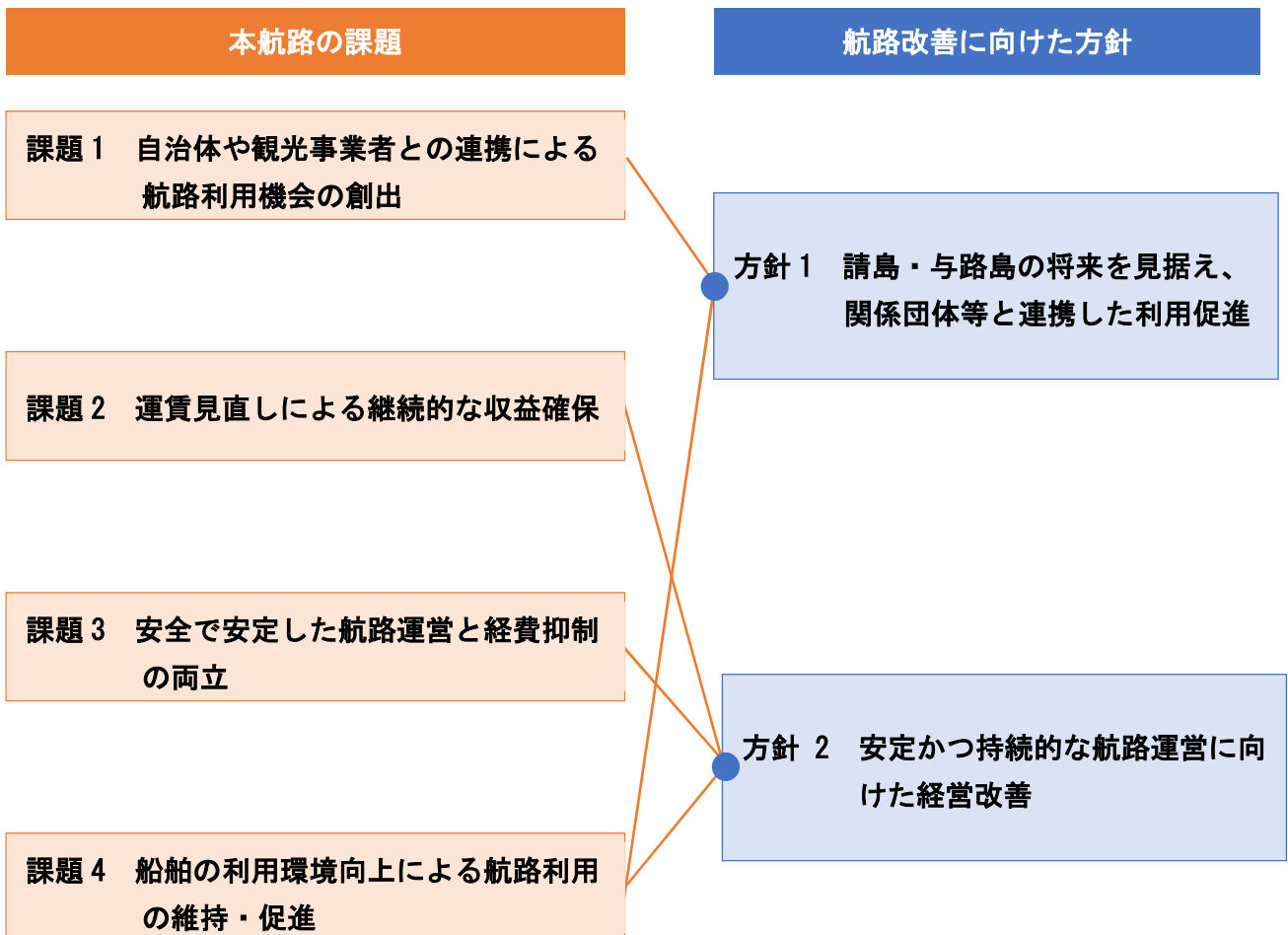
1-2 方策検討の基本的な考え方

航路改善方策については、以下の2つの視点を重視し、航路改善に向けた2つの方針を定めて検討した。

【検討の視点】

- ・ 請島、与路島の島内人口は一貫して減少傾向にある。その中で航路需要を増加させるために島民と島外客の利用者特性を踏まえた戦略的な施策を展開する必要がある。
- ・ 航路経営を安定させるため、増客・増収とコスト削減に取り組むが、船齢が19年経過しており、修繕費も年々高騰しているため、航路利用促進策とコスト削減策を検討していく際には、代替船建造についても検討していく必要がある。

【本航路に関する課題と航路改善に向けた方針】



方針1 請島・与路島の将来を見据え、関係団体等と連携した利用促進

【対応する課題：課題1、課題4】

請島、与路島の人口は、今後も減少傾向にあると推計されている。それに伴い、島内住民における旅客輸送の需要も減少すると予測される。しかし、一方で本航路は島内住民の生活基盤を支える重要な定期航路であることは変わらない。

本航路は、請島、与路島の人口動向変化への対応や生活環境の維持をしつつ、経営の改善を図るため、航路再編に着手しなければならない状況となっている。「島内人口減少による島内利用者の減少対策」と「航路維持に向けた町営定期船せとなみの増客」に向けて、航路の現状や船舶の利用状況を踏まえた取組を検討する。

方針2 安定かつ持続的な航路運営に向けた経営改善

【対応する課題：課題2、課題3、課題4】

本航路を運航する船舶は、老朽化が進んでおり、船齢が19年経過している。それに伴い船舶の修繕費増加が進んでおり、今後は更なるコスト増加と部品調達の懸念を抱えている。

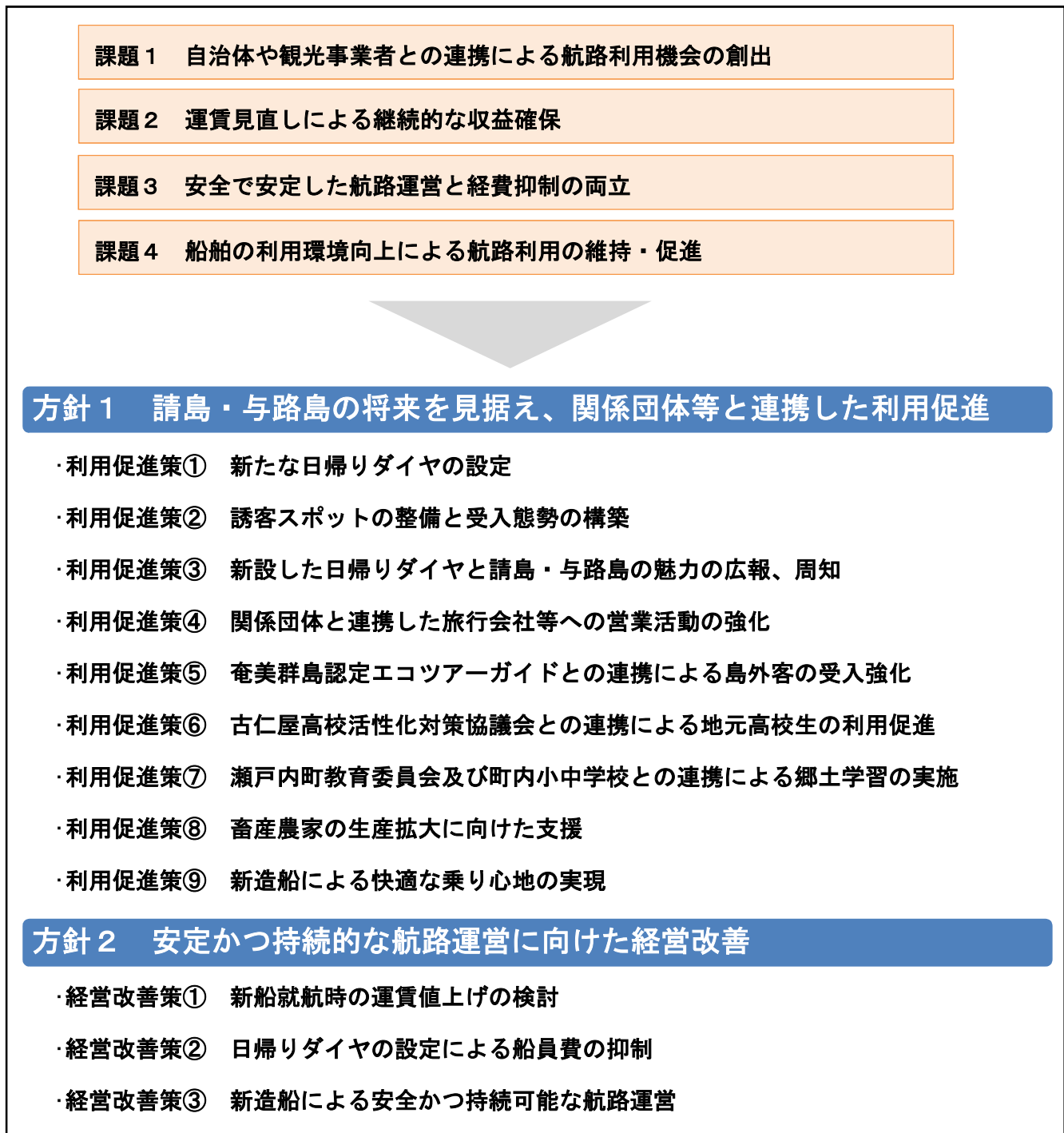
船舶の環境については、利用者から更なるバリアフリー化や船内設備改善の声もあがっている。また今後、高齢者の利用が増加すると予想されており、安全で安定した航路運営と船舶利用環境の改善を図り、コスト抑制による経営改善と利便性向上や船内環境の改善につなげるための方策のひとつとして、新船建造の検討を進める必要がある。

2. 航路改善方策

2-1 航路改善方策

前述の課題から定めた航路改善方策における方針から導き出された7の利用促進策と3つの経営改善策のそれぞれが対応する課題と取組全体の概要図について以下に示す。

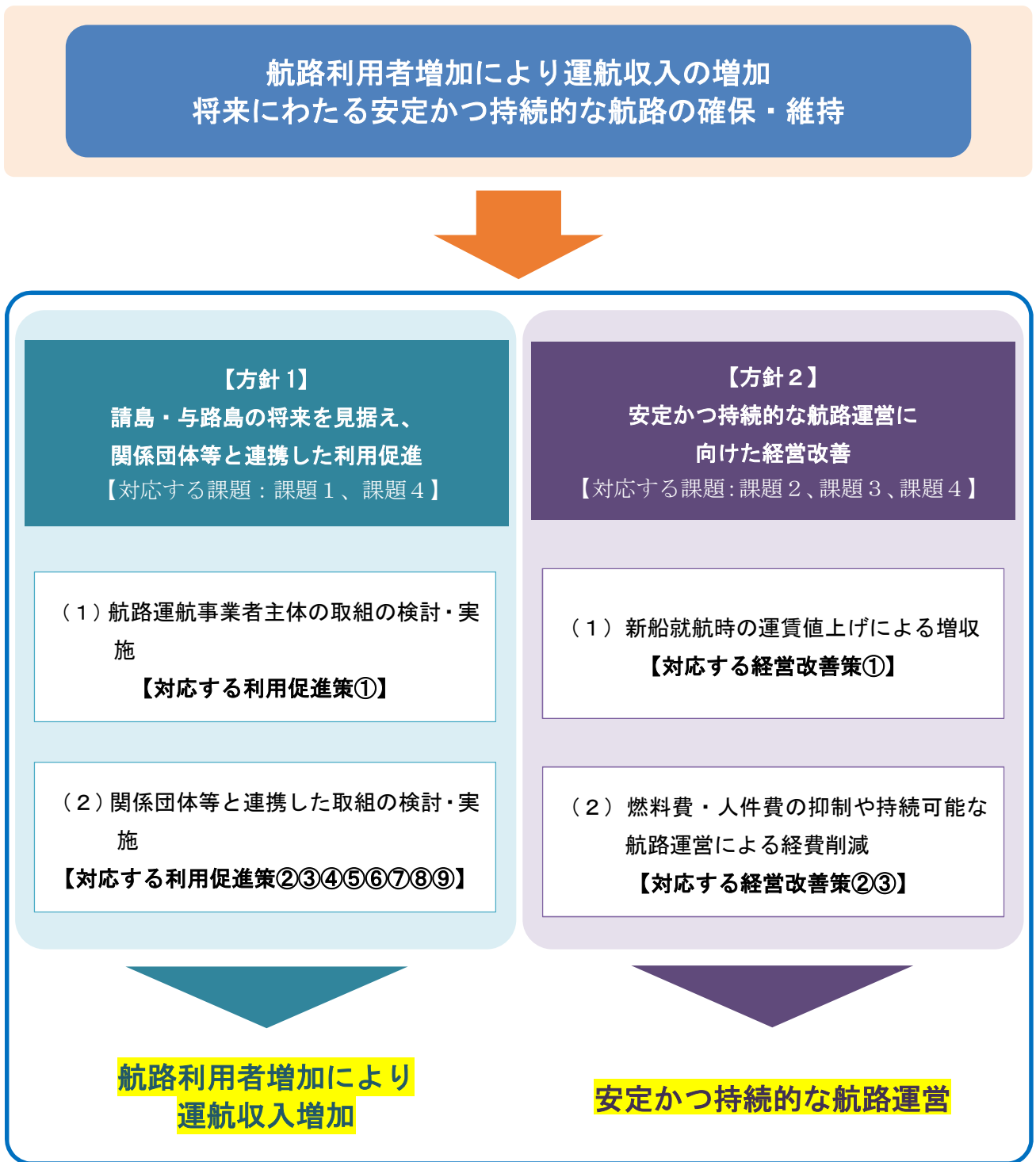
図表4-2-1：航路改善方策の全体概要図



図表 4-2-2 : 各取組策と対応する課題

方針 1 請島・与路島の将来を見据え、関係団体等と連携した利用促進		
【解決する課題：課題1、課題4】		
利用促進策	具体的取組策	解決する課題番号
	①新たな日帰りダイヤの設定	1
	②誘客スポットの整備と受入態勢の構築	1
	③新設した日帰りダイヤと請島・与路島の魅力の広報、周知	1
	④関係団体と連携した旅行会社等への営業活動の強化	1
	⑤奄美群島認定エコツアーガイドとの連携による島外客の受入強化	1
	⑥古仁屋高校活性化対策協議会との連携による地元高校生の利用促進	1
	⑦瀬戸内町教育委員会及び町内小中学校との連携による郷土学習の実施	1
	⑧畜産農家の生産拡大に向けた支援	1
	⑨新造船による快適な乗り心地の実現	4
方針 2 安定かつ持続的な航路運営に向けた経営改善		
【解決する課題：課題2、課題3、課題4】		
経営改善策	具体的取組策	解決する課題番号
	①新船就航時の運賃値上げの検討	2
	②日帰りダイヤの設定による船員費の抑制	3
	③新造船による安全かつ持続可能な航路運営	3・4

図表 4 - 2 - 3 : 取組全体図



2-2 航路改善方策の具体的な取組

(1) 航路利用促進策

請島・与路島の将来を見据え、関係団体等と連携した利用促進を進めるための航路利用促進策として以下の9の方策を実施・検討する。

利用促進策① 新たな日帰りダイヤの設定

＜具体的取組内容＞

- ・現状の運航ダイヤは日帰りで来島可能な曜日が日曜日のみとなっている。また奄美せとうち観光協会へのヒアリングにおいては、「請島、与路島に行きたいという問合せは多いが、日帰りダイヤが日曜日しかなく断念する観光客もいる」という回答があった。こうした状況を踏まえ観光客や島出身の島外者の来島を増加させるために日帰り可能なダイヤを新たに設定する。
- ・日帰りダイヤを設定する曜日は、島民アンケート調査において「水曜日の便」の主な利用者が0となっていることを踏まえ水曜日に設定し、その前後の曜日ダイヤも変更することで来島者増加を図る。
- ・また島民利用者の利便性を考慮した古仁屋発 14 時 30 分便の時刻設定に関しては、島民アンケートにおいて出発時刻を遅らせてほしいという意見もあったことから今後検討が必要である。

図表 4-2-4：日帰りダイヤ新設時のダイヤ案

町営定期船「せとなみ」の運航ダイヤ（新たな日帰りダイヤ設定時）								
既存	月	1便下り	古仁屋発 07:00	→			与路着 07:50	
		1便上り	与路発 08:00	池地着 08:25	池地発 08:35	請阿室着 08:45	請阿室発 08:55	古仁屋着 09:40
		2便下り	古仁屋発 14:30	請阿室着 15:15	請阿室発 15:25	池地着 15:35	池地発 15:45	与路着 16:10
変更 (2便上り増便)	火	1便上り	与路発 07:00	池地着 07:25	池地発 07:35	請阿室着 07:45	請阿室発 07:55	古仁屋着 08:40
		1便下り	古仁屋発 14:30	請阿室着 15:15	請阿室発 15:25	池地着 15:35	池地発 15:45	与路着 16:10
		2便上り	与路発 16:20	池地着 16:45	池地発 16:55	請阿室着 17:05	請阿室発 17:15	古仁屋着 18:00
変更 (日帰り便)	水	1便下り	古仁屋発 10:00	請阿室着 10:45	請阿室発 10:55	池地着 11:05	池地発 11:15	与路着 11:40
		1便上り	与路発 15:00	池地着 15:25	池地発 15:35	請阿室着 15:45	請阿室発 15:55	古仁屋着 16:40
変更 (運休)	木	1便上り	与路発 07:00	池地着 07:25	池地発 07:35	請阿室着 07:45	請阿室発 07:55	古仁屋着 08:40
既存	金	1便下り	古仁屋発 14:30	請阿室着 15:15	請阿室発 15:25	池地着 15:35	池地発 15:45	与路着 16:10
既存	土	1便上り	与路発 07:00	池地着 07:25	池地発 07:35	請阿室着 07:45	請阿室発 07:55	古仁屋着 08:40
		1便下り	古仁屋発 14:30	請阿室着 15:15	請阿室発 15:25	池地着 15:35	池地発 15:45	与路着 16:10
既存 (日帰り便)	日	2便上り	与路発 16:20	池地着 16:45	池地発 16:55	請阿室着 17:05	請阿室発 17:15	古仁屋着 18:00
		1便下り	古仁屋発 10:00	請阿室着 10:45	請阿室発 10:55	池地着 11:05	池地発 11:15	与路着 11:40
		1便上り	与路発 15:00	池地着 15:25	池地発 15:35	請阿室着 15:45	請阿室発 15:55	古仁屋着 16:40

<欠航翌日の臨時ダイヤの検討>

- 本航路は悪天候の影響を受けやすく欠航率が高い航路となっており（平成29年度～令和4年度の平均就航率は86.6%、そのうち就航率が80%を下回る月は全体の約20%）、悪天候時は船が古仁屋に退避する関係から欠航翌日の請島・与路島発の便は全て欠航となっており、欠航翌日の天候が良い場合でも島民は2日続けて欠航になる状況となっている。島内ヒアリングにおいても、欠航翌日のダイヤを月曜日ダイヤの形で、古仁屋を朝出発し、与路島到着後すぐに古仁屋へ折り返す形の臨時ダイヤで運航してほしいという意見が多く挙がった。よって新たな日帰りダイヤ設定時には島民の利用環境も向上できるよう欠航翌日の臨時ダイヤ運航を検討する。

図表4-2-5：【現在の欠航時のダイヤと臨時ダイヤ設定例】

		現在の欠航時の運航ダイヤ（例）									
悪天候により 欠航	1便上り	与路発 07:00	→	池地着 07:25	池地発 07:35	→	請阿室着 07:45	請阿室発 07:55	→	古仁屋着 08:40	
	1便下り	古仁屋発 14:30	→	請阿室着 15:15	請阿室発 15:25	→	池地着 15:35	池地発 15:45	→	与路着 16:10	→ 古仁屋へ 退避
退避の関係で 欠航	1便上り	与路発 07:00	→	池地着 07:25	池地発 07:35	→	請阿室着 07:45	請阿室発 07:55	→	古仁屋着 08:40	
通常運航	1便下り	古仁屋発 14:30	→	請阿室着 15:15	請阿室発 15:25	→	池地着 15:35	池地発 15:45	→	与路着 16:10	

		臨時ダイヤ設定時（例）									
悪天候により 欠航	1便上り	与路発 07:00	→	池地着 07:25	池地発 07:35	→	請阿室着 07:45	請阿室発 07:55	→	古仁屋着 08:40	
	1便下り	古仁屋発 14:30	→	請阿室着 15:15	請阿室発 15:25	→	池地着 15:35	池地発 15:45	→	与路着 16:10	→ 古仁屋へ 退避
臨時ダイヤ	1便下り	古仁屋発 07:00	→						→	与路着 07:50	
時間変更	1便上り	与路発 08:00	→	池地着 08:25	池地発 08:35	→	請阿室着 08:45	請阿室発 08:55	→	古仁屋着 09:40	
通常運航	2便下り	古仁屋発 14:30	→	請阿室着 15:15	請阿室発 15:25	→	池地着 15:35	池地発 15:45	→	与路着 16:10	

利用促進策② 誘客スポットの整備と受入態勢の構築

<具体的取組内容>

- ・ 請島の東方に位置する無人島として「木山島」があり、大潮の干潮時には請島と木山島との間に幻の陸路が出現し、請島の請阿室集落から石川道を通り木山島対岸の請島側の浜まで行くことができる。途中の峠では木山島を眺めることができ、12月～4月頃にはクジラをみることもできる。石川道については、請阿室集落から木山島対岸の浜までの道のりが1.8キロとなっており、道は舗装路と非舗装路が区々の状態となっているため、観光名所として石川道の整備を検討し、観光客の来島促進を図る。
- ・ 与路島に関しては、一周道路があるものの整備されていない部分も多くあるため、島を歩いて巡る方やバードウォッチングで訪れる方が、島を歩きながら一周巡れるように整備を検討し来島促進を図る。
- ・ またその他名所旧跡についても観光名所として整備し、来島者の誘客を図る中で、島民がこれまでと変わりなく生活を送れるよう、ゴミの持ち帰りや公共施設の利用ルール、住民との関わり方等、島外客入島のルール作りについても検討する必要がある。

図表4-2-6：木山島・与路島関係資料

【請阿室地区から木山島対岸の浜までの石川道】



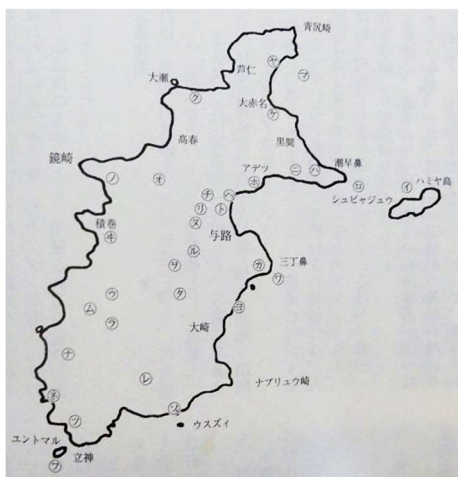
出典：Google Earth をもとに九州経済研究所作成

【海岸線が美しい木山島】



出典：瀬戸内町役場「未来に伝えたい私たちの集落遺産」

【与路島の名所旧跡】



記号	名所	概況	記号	名所	概況
㊶	ハミヤ島	吹上浜・釣り場・キャンプ場	㊶	釜山	マンガン鉱露天掘り跡
㊷	シュビヤンシュウ	激流(大潮の時)	㊷	オヤンクチ	洞窟 伝説
㊸	コバハラシ	大昔クバの葉を出した場所	㊸	ユントマル	舟旅の停泊地
㊹	砲台跡	兵舎・弾薬庫・発電所	㊹	カチニョラ	ソテツの群生地
㊺	トビヤラ	伝説 聖地	㊺	サンバツ穴	洞窟 聖地
㊻	クモズイ	ノロの神事を行う	㊻	最高峰	島の香山 日露戦争時監視所
㊼	ウンミヤ	トネヤ・アシャゲ跡・聖地	㊼	釜石	伝説 聖地
㊽	ノロ墓	オアムシャレ祀る・アブリヤ山	㊽	番屋塔	平家残党の番屋跡
㊾	記念碑	自衛隊道路完成記念碑	㊾	チャンスハナ	奇岩 チャン岬 積巻原
㊿	ヘラツカシ	平家残党監視道入口	㊿	戦死者跡地	空曹 高島功戦死の地
㊶	与路島滝	高さ約20m(大勝又)	㊶	与ん田の辻	昔のクバ群生地(現)学林地
㊷	ウツ山	水源地 神山	㊷	ヤミ船遭難地	本土の開船遭難地(芦仁)
㊸	オアムズイ	オアムシャレ伝説の瀬	㊸	鯨浜	船がよく浜に打ち上げられた地
㊹	三丁鼻	流罪人の処刑場	㊹	漁場	大正期頃ムロアジ漁場
㊺	ムネムシ	平宗虫の自刃地	㊺	窟窪(フシヌムイ)	洞窟と伝説の地
㊻	スクラ	平家残党の城跡	㊻	立神	ハミヤ島と共に与路島の風鳥

出典：「与路島(奄美大島)誌」(屋崎一著)

利用促進策③ 新設した日帰りダイヤと請島・与路島の魅力の広報、周知

<具体的取組内容>

- ・新設した日帰りダイヤについて、新たにダイヤを設定しただけでは利用者の増加には繋がらない。日曜日以外に新たに日帰りダイヤを増設したことを、一般社団法人あまみ大島観光物産連盟等と連携し、大島本島内で広く広報・周知することで、大島本島に来島している観光客や島出身者の利用を促進する。
- ・なお広報・周知にあたっては、請島・与路島が観光客にとって「行きたくなる島」、「行ってみたい島」となるよう、SNS、ホームページ、広報紙、口コミなど多様な媒体の活用を検討する。

図表 4-2-7 : (一社) あまみ大島観光物産連盟ホームページでの広報イメージ



図表 4-2-8 : 請島・与路島の魅力

請阿室	池地	与路
<ul style="list-style-type: none"> ・木山島 ・ニンニクの塩漬け ・アオサ ・きゅら島神社 ・ソテツ畑 	<ul style="list-style-type: none"> ・大山 ・ウケユリ ・ウケジママルバネクワガタ ・クンマ海岸 ・釣りスポット 	<ul style="list-style-type: none"> ・サンゴの石垣 ・サガリバナ ・戦争遺跡 ・ノロ 間切り ・ハミヤ島
等	等	等

利用促進策⑥ 古仁屋高校活性化対策協議会との連携による地元高校生の利用促進

<具体的取組内容>

- ・「古仁屋高校の存続及び振興・発展に繋がる事業を考案及び促進する」ことを目的として令和2年11月に発足した古仁屋高校活性化対策協議会及び事務局を務める瀬戸内町役場企画課古仁屋高校活性化対策室と連携し、古仁屋高校の生徒によるせとなみの利用促進を検討する。
- ・具体的には、「総合的な探求の時間」の中で、瀬戸内町に在籍する奄美群島認定エコツアーガイドと連携し請島・与路島を訪問することで、請島・与路島の現状やこれまでの歴史、地元住民との交流、自然学習を実施し、探求的な見方・考え方を働かせ、横断的な学習を行うことを通じて、瀬戸内町に在籍する高校生として、郷土をみつめ、今後の自己の生き方を考えていくための資質・能力を育成する機会とする。

図表4-2-13：古仁屋高校活性化対策協議会との連携イメージ



利用促進策⑦ 瀬戸内町教育委員会及び町内小中学校との連携による郷土学習の実施

<具体的取組内容>

- ・瀬戸内町教育委員会及び瀬戸内町の大島本島内にある 6 つの小中学校と連携し、請島・与路島での郷土学習の実施を検討する。
- ・瀬戸内町教育委員会へのヒアリングにおいて、普段の郷土学習は団体でバスを利用し移動しており、請島・与路島での移動手段がネックになるとの意見が挙げられたことから、まずは与路島における与路小中学校に保管されている遺物についてや島民と交流することで島の教え（六無訓等の訓示）を学ぶ郷土学習の場とすることを検討する。また瀬戸内町在住の奄美群島認定エコツアーガイドと連携し実施することでさらなる理解を深める。
- ・なお、現在の小中学校の郷土学習は、名瀬クリーンセンターの見学、黒糖焼酎れんどの工場見学、瀬戸内町内の戦跡見学等が行われている。

図表 4-2-14 : 瀬戸内町大島本島内にある小中学校

	児童（小学生）	生徒（中学生）	計
古仁屋小学校	281 名		281 名
古仁屋中学校		168 名	168 名
阿木名小中学校	62 名	19 名	81 名
嘉鉄小学校	15 名		15 名
篠川小中学校	7 名	3 名	10 名
油井小中学校	5 名	3 名	8 名

出典：瀬戸内町教育委員会（令和 4 年 4 月 1 日時点）

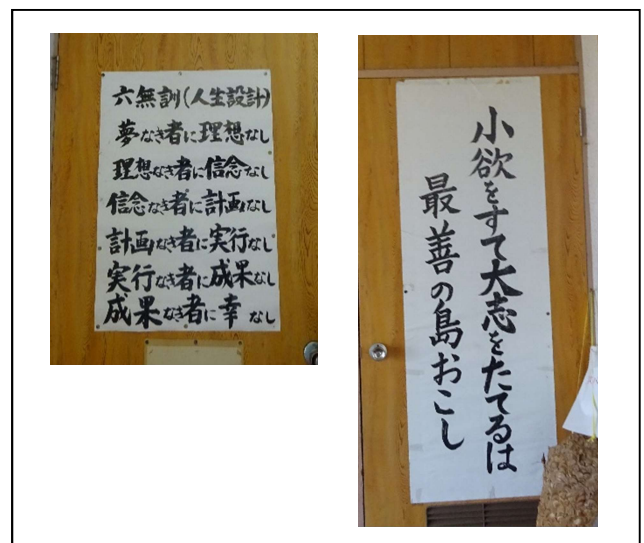
図表 4-2-15 : 与路島関係資料

【与路小中学校に保管されている遺物】



出典：与路小中学校 HP

【与路島の公民館にある六無訓等の訓示】



出典：与路島公民館

利用促進策⑧ 畜産農家の生産拡大に向けた支援

<具体的取組内容>

- ・請阿室地区の畜産農家へのヒアリングにおいて、ゆくゆくは法人化し、現在の36頭から50～60頭くらいに頭数を拡大し、雇用を生み出したいとの回答があった。
- ・現在の出荷頭数は2カ月に1回の頻度で4～5頭の出荷頭数であるが、生産頭数が多くなった際には2カ月に1回に10頭の出荷を目指したいとしている。
- ・島内での頭数拡大については、生産時に必要となる濃厚飼料や敷き藁等の需要増となり、せとなみの貨物運賃の増加につながることから、畜産農家の生産拡大に向けた支援を検討する。

図表4-2-16：畜産農家の生産拡大に向けた支援の一つとして検討する法人経営のメリット

●経営上のメリット

経営管理能力の向上

- 経営責任に対する自覚を促し、経営者としての意識改革を促進
- 家計と経営が分離され、経営管理が徹底（ドンブリ勘定からの脱却）

対外信用力の向上

- 財務諸表の作成の義務化により、金融機関や取引先からの信用が増す

経営発展の可能性の拡大

- 幅広い人材（従業員）の確保により、経営の多角化など事業展開の可能性が広がり、経営の発展が期待できる

農業従事者の福利厚生面の充実

- 社会保険、労働保険の適用による従事者の福利の増進
- 労働時間等の就業規則の整備、給与制の実施等による就業条件の明確化

経営承継の円滑化

- 農家の後継者でなくても、構成員、従業員の中から意欲ある有能な後継者を確保することが可能

●地域農業としてのメリット

新規就農の受け皿→新たな雇用の創出による移住者増加の可能性。ただし環境整備の必要あり。

- 農業法人に就農することにより、初期負担なく経営能力、農業技術を習得

●制度面でのメリット

税制

- 役員報酬を給与所得とすることによる節税（役員報酬は法人税において損金算入が可能。また、所得税において役員が受け取った報酬は給与所得控除の対象となる。）
- 欠損金の10年間繰越控除（青色申告をしている個人事業主は3年間）

融資限度額の拡大→資金増加による生産頭数拡大の可能性。ただし雇用確保の必要あり。

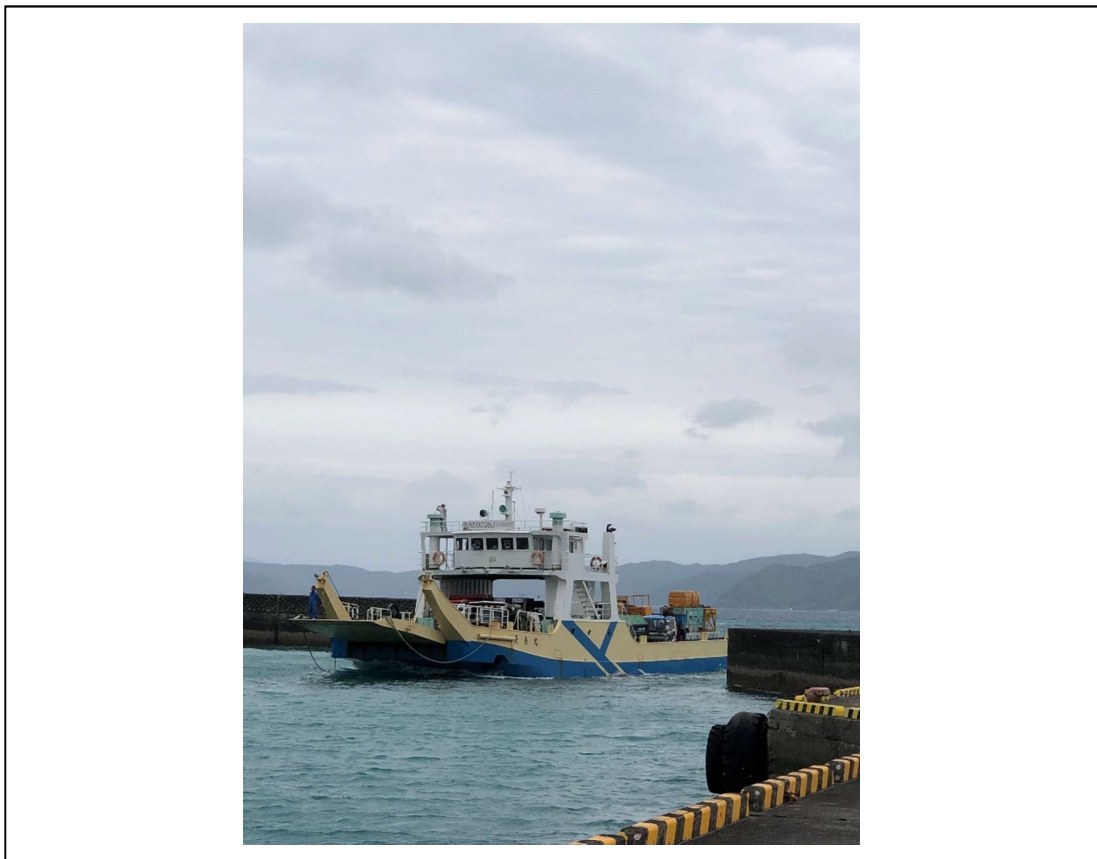
- 農業経営基盤強化資金（スーパーL資金）の貸付限度額
 - ・個人3億円（複数部門経営は6億円）
 - ・法人10億円（民間金融機関との協調融資の状況に応じ30億円）

出典：農林水産省（赤字部分は九州経済研究所加筆）

＜産業振興に資する貨物輸送船の検討＞

- ・ 畜産農家の出荷頭数が増加し、船舶に積載できない場合は今後貨物輸送船についても検討していく必要がある。現在は、フェリーかけろまの機関不具合や定期検査の際に運航する船舶として山畑運送㈱の天長丸があり、加計呂麻島への大型車両輸送や重機類の航送を担い、請阿室、池地、与路各港にも民間工事業者の資材搬入で入港している。
- ・ 請島、与路島に資材を搬入することで、公共工事等の資材の運搬を担っている天長丸であるが、令和6年3月に船舶事業の運航が終了予定となっている。
- ・ 住民環境及び産業振興のためにも、天長丸に代わるあらたな貨物輸送船について、令和6年3月の運航終了を見据え、検討を行っていく必要がある。

図表4-2-17：請阿室港に入港する天長丸



出典：九州経済研究所撮影

利用促進策⑨ 新造船による快適な乗り心地の実現

<具体的取組内容>

- ・ 町営定期船せとなみは、島民の生活を担う船舶で、地域に必要不可欠な船舶であるが、平成 15 年 4 月に就航し、令和 5 年 4 月には就航 20 年を迎えることから老朽化が進んでいる。その中で安全・安定運航を行い、引き続き島民には継続的に利用してもらう必要がある。
- ・ 町営定期船せとなみの船長へのヒアリングにおいては、海況により運航時に揺れが激しいことが予想される日は乗船を控えるお年寄りの島民もいるとの回答があり、また島民アンケートでの新造船に期待する事項については、「乗り心地の良さ」への期待度が約 7 割を占めていたことから、「フィスタビライザ」の搭載による乗船時の揺れ軽減や船内環境を改善することで、揺れが激しい日に乗船を控えているお年寄りの利用者数を増やすことが可能性になると考えられる。
- ・ 以上の理由から、町営定期船せとなみは代替船舶を建造する時期を迎えており、乗客に安心して乗船いただけるよう検討する必要がある。

図表 4-2-18 : フィスタビライザ

<No.66> 船酔い防止の強い味方！フィスタビライザー

船酔い防止の強い味方！フィスタビライザー

時化（しげ）が激しくなることもある外洋を航行する鹿児島島の離島航路。でも、最近の船は船酔いが少なくなって随分快適になったと思われる方も多いと思います。実は、その秘密に「フィスタビライザー」という頼もしい装置の存在があるんです。

船の揺れを抑えるため、舷底の左右に、羽のようなフィンを出して、船が波で揺れる方向と逆の揚力を利用して船体を揺れないようにする仕組みになっています。

鹿児島では、三島村や十島村、奄美・沖縄行きフェリーなどに装備されていて、快適な船旅を支える縁の下の力持ちとして機能しているんですよ！

船が錦江湾から佐多岬沖にさしかかり、波が荒くなり始めると、フィスタビライザーが機能し、船の揺れがグクンとなくなる。よく気をつければ、その瞬間を体感できるはずですよ！

まだまだ、奥が深い船の秘密。皆さんも快適な船旅を楽しみながら、その隠された機能に触れてみてはいかがでしょうか♪

フィスタビライザー

船の揺れに対応して、航行中の水流に対するフィンの角度が自動的に調整される仕組み

出典：鹿児島県総合政策部交通政策課

(2) 経営改善策

安定かつ持続的な航路運営に向けた経営改善の方策として以下の3つの方策を実施・検討する。

経営改善策① 新船就航時の運賃値上げの検討

<具体的取組内容>

- ・経営改善を図る対策の一つとして、旅客運賃の値上げを含む運賃見直しを検討する。現在の運賃は平成15年の就航と合わせて運賃を設定した後、平成26年に消費税改正による運賃改訂を一度行ったものの、それ以降改訂されていない。新船就航時に向けた検討事項とし、昨今の物価上昇や燃料費高騰を考慮した上で、新船による利便性向上や事業計画の継続をもとにした、値上げを含む運賃見直しを検討する。
- ・具体的な運賃については、新船就航を予定する令和7年4月に向けて今後関係機関と協議を行い、他航路の運賃も参考にしながら検討していく。

図表4-2-19：船舶運賃案

年月	古仁屋～請阿室・池地		古仁屋～与路		備考
	一般	離島住民	一般	離島住民	
～平成26年3月	900円		1,000円		消費税5%
平成26年4月～	930円		1,030円		消費税8%(3%引上げ)
令和元年10月～	930円		1,030円		消費税10%(運賃改定なし)

※ 大人運賃を記載。

※ 10円未満の端数は、5円以上は切上げ、5円未満は切捨て。

図表4-2-20：他航路運賃（参考）

所在	船名	航路	距離	所要時間	一般旅客運賃(片道)	1kmあたり運賃
石川県	希海	輪島～舳倉	50km	85分	2,300円	46.0円/km
福岡県	ニューおろしま	小呂島～姪浜	約40km	65分	1,790円	44.7円/km
沖縄県	フェリーいげな尚円	伊是名～運天	27.8km	70分	1,840円	66.1円/km
沖縄県	フェリーとかしき	泊～渡嘉敷	32.1km	70分	1,660円	51.7円/km
沖縄県	フェリーいへやII	伊平屋～運天	41.1km	80分	2,480円	60.3円/km
沖縄県	フェリーざまみ	泊～座間味	49.3km	90分(座間味港直行便) 120分(阿嘉港経由便)	2,120円	43.0円/km
鹿児島県	町営定期船「せとなみ」	与路～古仁屋	32km	50分(与路港直行便) 100分(請島経由便)	1,030円	32.1円/km

経営改善策② 日帰りダイヤの設定による船員費の抑制

<具体的取組内容>

- ・利用促進策①で提示した日帰りダイヤを設定することで、船員費（船員の与路島での宿泊費）を抑制する。
- ・現在船員については、始発が与路島発の日は与路島に宿泊しており、利用促進策①のダイヤを設定し、与路島発の便が減少することで、船員費（宿直費、食糧費）の減少が見込まれ、年間の経費削減額については最大で125万円程度を見込む。
- ・ただし日帰りダイヤの設定により、船員の労働時間変更が見込まれるため、船員人件費の増減についても同時に検討していく必要がある。

図表 4-2-21 : 経費削減試算

(単位：円)

費目	月	火	水	木	金	土	日	計
船員費								
現状ダイヤ船員費 (宿直費+食糧費)	12,200	12,200	12,200	12,200	12,200	0	0	61,000
利用促進策①ダイヤ船員費 (宿直費+食糧費)	12,200	0	0	12,200	12,200	0	0	36,600
週間削減船員費 (宿直費+食糧費)								24,400
年間削減船員費 (宿泊費)								1,268,800

※ 1年間を52週として試算(例：年間削減船員費=週間削減船員費×52週)。

※ 宿泊時の1泊あたりの船員費(宿直費、食糧費)の内訳は以下。

①船員の宿直費(船内に宿泊している船員分)

3,300円×2名=6,600円

②船員の食糧費(夜・朝分)

700円×2回(夜・朝)×4名=5,600円

③1泊当たりの船員費(宿直費、食糧費)

①6,600円+②5,600円=12,200円

経営改善策③ 新造船による安全かつ持続可能な航路運営

<具体的取組内容>

- ・町営定期船せとなみは、利用促進策⑨で記載したように、島民の生活を担う船舶であり、地域に必要不可欠な船舶となっている。しかし、令和5年4月には就航20年となり、老朽化が進んでいることから、故障等のリスク発生を抑制し安全・安定運航を継続する必要がある。
- ・船舶修繕費については昨今増加の一途をたどっており、経費抑制も喫緊の課題となっている。さらに地球環境問題などの社会的要請から、環境に配慮し、操船やバリアフリー等の向上した次世代船舶への転換も検討を行っていく必要がある。

図表4-2-22：新船建造の必要性

① 地域にとって最も重要な定期航路に就航する船舶老朽化への早期対応

- ・島民アンケートでは、回答者の約3割がせとなみを週1~4回利用と回答し、利用頻度の高い島民がみられている。また、その利用目的は、「買い物」「通院」「仕事」が7割を超えている。さらに、島外から「食料品」「ガソリン」「飼料」など生活や経済活動に欠かせない貨荷物を運搬している。
- ・このように、本航路は請島、与路島地域にとって最も重要な定期航路であり、就航する町営定期船せとなみの老朽化が進み、航路運航に支障が出ていることから、早期に旅客や貨物等の運搬ニーズに対応する代替船舶建造が急がれている。

② 利用者ニーズへの対応

- ・島民アンケートでは、船内で快適に過ごせるような環境が求められている。具体的には、高齢者の利用が多いことや船齢19年が経過していることを踏まえ、バリアフリー化やトイレ環境の整備、また島外者が船内で快適に過ごせるようにWi-Fi環境の整備を検討する必要があるとされている。
- ・さらに、エンジン音や揺れについては、就航から19年が経過し船舶の老朽化が進んでいる部分も考えられるので、当航路の海象の特性を踏まえて、耐久性のある船舶構造や運航安定化を支援するシステム等を検討していく必要がある。

③ 航路損益の改善

- ・せとなみは、船齢をみると、19年を経過しており、修繕実施状況においても小修理が令和4年度は36回で平成29年度から4.5倍に増えており、代船運航回数も60.5回と平成29年度から2.5倍に増えている。このため、航路損益では船舶修繕費が急増し、また運航を維持するための賃借（用船）料等の経費も増えている。代替船舶を建造した場合は、船舶の減価償却費が新たに発生するが、船舶修繕費や賃借（用船）料等が削減され、燃料潤滑油費なども軽減されると見込まれる。
- ・一方、収益面でも安定運航による就航率の改善や新規利用者の増加が見込まれ、増益に寄与すると予想される。

図表 4-2-23 : 参考 新船建造概要の想定

- ・町営定期船せとなみの代替船の仕様を検討するにあたって、旅客数や貨物などの利用状況から、現有船舶と同程度の規模を想定する。

【新船の概要及び参考見積額】

主要項目	町営定期船「せとなみ」	代替船
1 船種	貨客船	貨客船
2 資格・ルール	JG 第 2 種船	JG 第 2 種船
3 航行区域	限定沿海区域	限定沿海区域
4 総トン数	87 トン	約 85 トン
5 主要寸法		
全長	29.58m	約 30m
垂線間長	28.50m	約 26m
幅	6.25m	約 6.20m
深さ	2.60m	約 2.60m
計画喫水	1.25m	約 1.05m
6 主機関	12LAK-ST1×2 基	610kw 相当×2 基
7 速力		
試運転最大出力	19.20 ノット	現船同等
航海速力	(載貨重量 15 トン) 主機出力 100% 19.00 ノット	現船同等
8 旅客定員	60 名	50 名 (※令和 6 年度中にサービス基準見直し)
9 運航定員	64 名	54 名
10 搭載車両	乗用車または軽トラック 1 台	現船同等
11 特殊装置	クレーン	バウスラスタ、フィンスタビライザ、クレーン、バリアフリー対応昇降機
12 見積額	314,160,000 円(消費税別)	750,000,000 円(消費税、船出費用を含む)

○その他検討項目

●省エネ、効率化

新造船に搭載する主機のメーカーにつき、検討を行ったところ、メンテナンス面等からヤマが妥当となるが、適当な出力レンジの主機関がラインナップに存在しなく、重量の点等から勘案すると現「せとなみ」の主機から 1~2 割低出力のものを选定することとなる見込み。現航海速力を保持するためには船体を軽くする必要があり、主船体材料を現「せとなみ」の鋼材からアルミ材にする変更を検討中。

●経費削減

アルミ材とした場合の修繕及び検査に関し、より近場の造船所において対応できるか検討中。これにより鹿児島までの廻航費用、欠航日数を大幅に削減可能。

●バリアフリー

車椅子利用者の乗降が容易に利用できるようバリアフリー対応昇降機を設置。バリアフリー対応トイレ、バリアフリー対応客席、バリアフリー対応車いすスペース、運航状況提供装置 等設置予定

図表 4-2-24 : 参考 代替船舶の建造方式について

本航路を運航する瀬戸内町では、せとなみの代替船舶建造に当たり、造船に関する技術・ノウハウを有する職員がいないため、建造計画・設計、建造監理を手掛けられる人材を確保する必要がある。そこで、全国の離島航路に就航する船舶建造支援実績のある、独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下、鉄道・運輸機構という。）の船舶共有建造方式で代替船舶を建造することを想定して検討する。

【鉄道運輸機構の共有建造制度の活用メリット】

- ◆ 航路改善協議会に参加し、生活交通ネットワーク（離島航路確保維持計画）策定のために、航路・港湾調査等を実施し、建造船舶の仕様の作成を支援
- ◆ 造船所選定の企画競争の条件設定のため、建造計画書、造船所の評価基準等の作成を支援
- ◆ 高齢者の多い住民の利便性確保に対応したバリアフリー設計の採用など、最新のノウハウを提供
- ◆ 共有建造制度による資金的支援で、新船建造に係る大きなイニシャルコストを JRIT と分担

【離島アクセスの確保・改善に向けた地方公共団体等への支援内容】

- ◆ 離島航路・港湾調査等を実施
- ◆ 航路改善協議会にアドバイザー参加
- ◆ 生活交通ネットワーク（離島航路確保維持計画）策定のための船舶仕様（要目）の作成支援
- ◆ 造船所選定の企画競争の条件設定のため、建造計画書、造船所の評価基準等の作成支援
- ◆ 入札手続・提案書に係る発注者への技術的支援
- ◆ 建造工程における工事監督
- ◆ 就航後のトラブル対策、保証ドックなどの立会い等

【離島航路事業者への技術支援及び離島航路改善計画の進め方】



出典：鉄道建設・運輸施設整備支援機構

図表 4-2-25 : 参考 新船建造事例

<p>船名</p>	<p style="text-align: center;">レインボーのしま (㈱野島海運)</p> 
<p>概要</p>	<p>山口県防府市の野島～三田尻航路の予備船として「レインボーあかね」の不在時に野島～三田尻航路を運航。また、チャーター船としても活躍するほか、他の離島航路に備船として貸出を行う。</p>
<p>就航</p>	<p>令和 2 年 3 月</p>
<p>総トン数</p>	<p>90 トン</p>
<p>全長</p>	<p>28.5m</p>
<p>全幅</p>	<p>6.4m</p>
<p>速力</p>	<p>16 ノット</p>
<p>旅客定員</p>	<p>140 名</p>
<p>積載台数</p>	<p>— (フェリーではない)</p>
<p>設備</p>	<p>主船体高張力鋼、上部アルミ構造、バウスラスタ、固定式フィンスタ、デッキクレーン、バリアフリー対応</p>
<p>船内写真</p>	

出典: (株)野島海運

2-3 目標値の設定と航路損益シミュレーション

ここでは、航路改善方策の実施による増客・増収の目標値を設定するとともに、航路損益に関するシミュレーションを行った。

(1) 収益の目標値設定

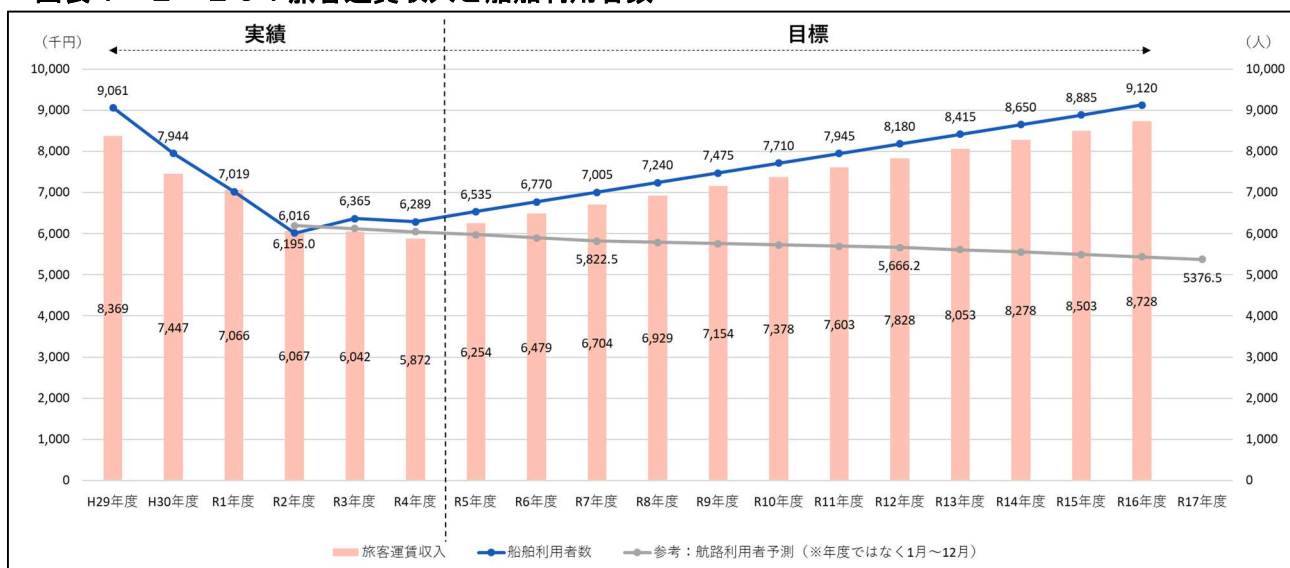
増客・増収の目標値については、旅客輸送、貨物輸送、その他の項目ごとに設定した。

1) 旅客輸送

今後3年間で新型コロナウイルス感染拡大前（令和元年度）の利用者数約 **7,000人** まで回復させることを目標とし、令和16年度まで同じ水準で増加することを見込む。令和4年度比としては、令和16年度までに+2,831人とする。

旅客運賃収入は、平成29年度～令和4年度までの6年間の平均単価を利用して算出する（**平均単価：957円**）。

図表4-2-26：旅客運賃収入と船舶利用者数



	実績						目標											
	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度	R14年度	R15年度	R16年度
船舶利用者数	9,061	7,944	7,019	6,016	6,365	6,289	6,535	6,770	7,005	7,240	7,475	7,710	7,945	8,180	8,415	8,650	8,885	9,120
旅客運賃収入	8,369	7,447	7,066	6,067	6,042	5,872	6,254	6,479	6,704	6,929	7,154	7,378	7,603	7,828	8,053	8,278	8,503	8,728

(単位：人、千円)

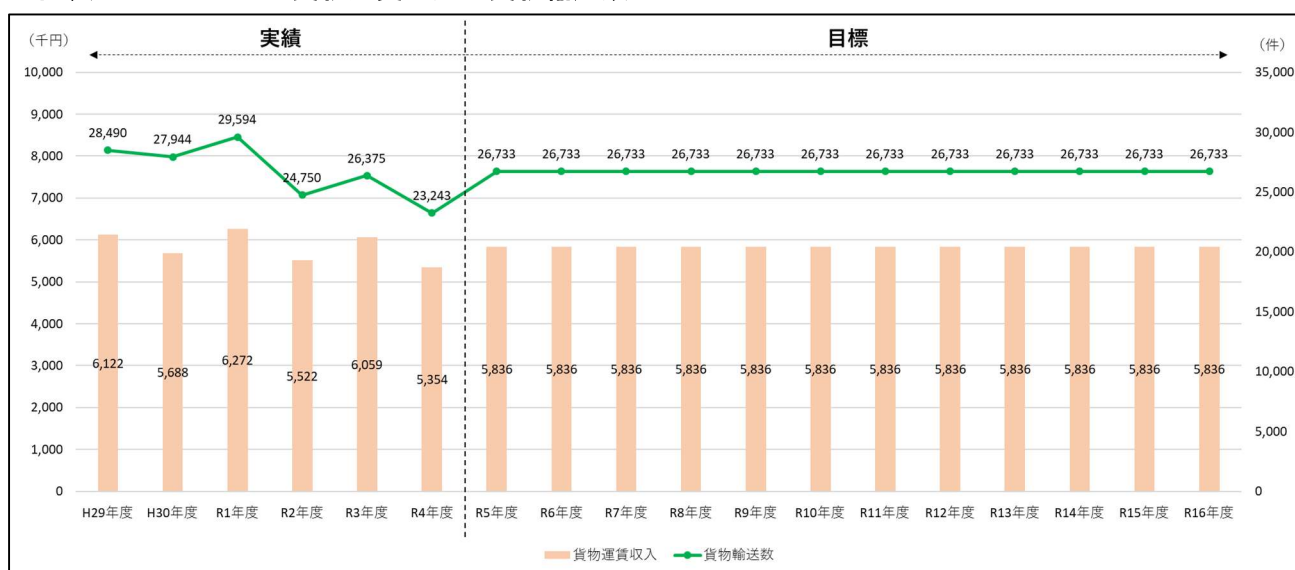
出典：瀬戸内町役場

2) 貨物輸送

新型コロナウイルス感染症拡大の影響で令和元年度から令和2年度にかけて貨物輸送数は大きく減少したものの、平成29年度から令和4年度までをみると貨物運賃収入、貨物輸送数は比較的安定的に推移している。

今後は、航路利用者の増加によりモノの流れが発生し、貨物輸送数は新型コロナウイルス感染症まん延以前の水準を維持することが予想されるため、令和4年度以降は平成29年度から令和4年度までの平均値と同水準で推移すると見込む。貨物運賃収入の目標値についても平成29年度から令和4年度までの平均値と同水準（5,836千円）とする。

図表4-2-27：貨物運賃収入と貨物輸送数



	実績						目標											
	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度	R14年度	R15年度	R16年度
貨物輸送数	28,490	27,944	29,594	24,750	26,375	23,243	26,733	26,733	26,733	26,733	26,733	26,733	26,733	26,733	26,733	26,733	26,733	26,733
貨物運賃収入	6,122	5,688	6,272	5,522	6,059	5,354	5,836	5,836	5,836	5,836	5,836	5,836	5,836	5,836	5,836	5,836	5,836	5,836

(単位：件、千円)

出典：瀬戸内町役場

3) その他（運航収入）

その他収入として、手荷物運賃、小荷物運賃、郵便・信書便航送料、雑収入がある。過去6年間のその他収入額をみると、2,305千円～2,347千円の間で推移している。人口減少等により郵便物等の減少は予想されるが、航路利用者が増えると手荷物運賃、小荷物運賃の収入が期待できるため、引き続き 2,305千円～2,347千円の間で推移する（平均単価：2,318千円）と見込む。

4) 目標値設定のまとめ

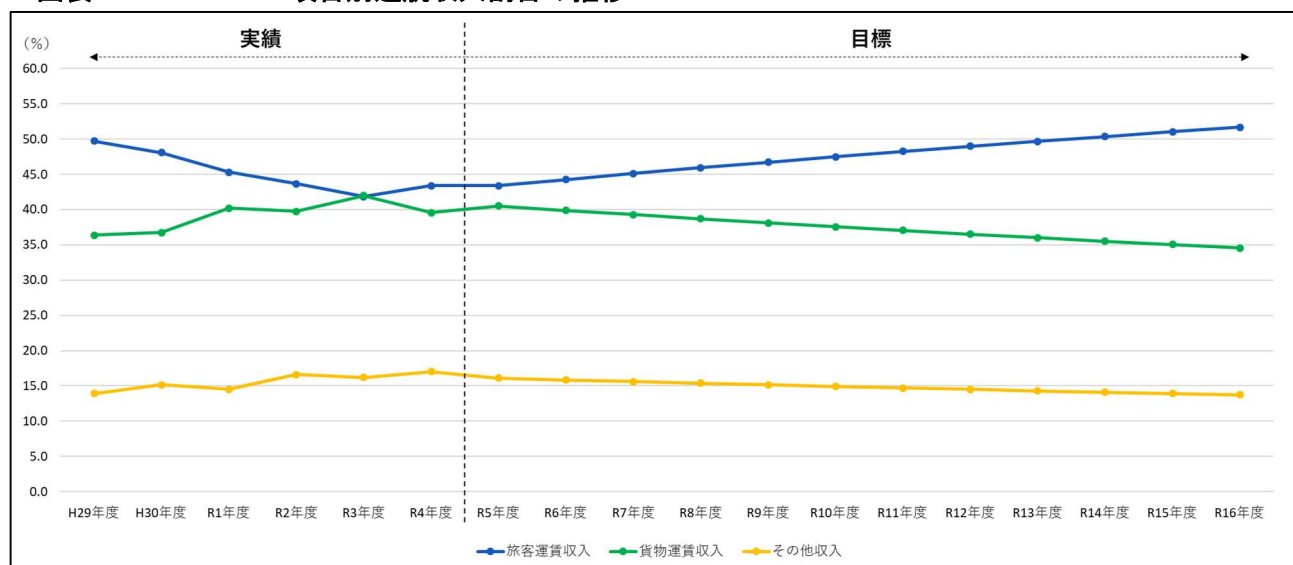
各項目の増客・増収の目標値設定により、今後12年間で見込まれる運航収入は以下の通りとなり、運航収入の目標値を16,882千円と設定する。

図表4-2-28：運航収入構成推移（見込み）

	実績							目標											
	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度	R14年度	R15年度	R16年度	
旅客運賃収入	8,369	7,447	7,066	6,067	6,042	5,872	6,254	6,479	6,704	6,929	7,154	7,378	7,603	7,828	8,053	8,278	8,503	8,728	
貨物運賃収入	6,122	5,688	6,272	5,522	6,059	5,354	5,836	5,836	5,836	5,836	5,836	5,836	5,836	5,836	5,836	5,836	5,836	5,836	
その他収入	2,347	2,346	2,264	2,308	2,337	2,305	2,318	2,318	2,318	2,318	2,318	2,318	2,318	2,318	2,318	2,318	2,318	2,318	
総収入	16,837	15,482	15,602	13,897	14,438	13,531	14,408	14,633	14,858	15,083	15,307	15,532	15,757	15,982	16,207	16,432	16,657	16,882	

(単位：千円)

図表4-2-29：項目別運航収入割合の推移



(2) 航路損益シミュレーション

航路損益シミュレーションにおいて、収益は、前述の「(1) 収益の目標値の設定」で示したデータを引用した。費用に関しては、新船建造前と新船建造後に大別して、前提条件を設定し、予想を行った。

船舶建造に関しては、竣工日を令和7年4月1日とし、建造方式は鉄道・運輸機構との共有船方式を採用する。また、建造費の負担割合は、国が1割とし、残価の90%を鉄道運輸機構、同10%を瀬戸内町と仮定する。建造費については、現在、船舶の具体的な仕様が明確でなく、船価や消費税、乗出し費用等が不明であるが、鉄道・運輸機構のこれまでの実績から総船価を7億5千万円と仮定して、償却総額を共有船方式の負担額6億7千5百万円として試算した。

図表4-2-30：共有船方式による船舶建造の概要（案）

項目	内容	項目	内容
竣工日	令和7年4月1日	総船価※①	750,000,000 円
共有期間	8年1月	国の負担額(割合)	75,000,000 円(①の10%)
据置期間	なし	共有船方式の負担額(割合)※②	675,000,000 円(①の90%)
償却開始年	令和7年4月	鉄道・運輸機構持分額(割合)	607,500,000 円(②の90%)
償却期間	9年	瀬戸内町持分額(割合)	67,500,000 円(②の10%)
共有満了年月日	令和15年4月30日	償却総額	675,000,000 円
減価償却完了	令和16年3月31日	償却年額	75,154,632 円
		鉄道・運輸機構の金利	1.55%

図表4-2-31：減価償却費について（案）

(単位：円)

年度	当年度期首簿価	減価償却費	減価償却累計額
R7年度	675,000,000	37,577,316	37,577,316
R8年度	637,422,684	75,154,632	112,731,948
R9年度	562,268,052	75,154,632	187,886,580
R10年度	487,113,420	75,154,632	263,041,212
R11年度	411,958,788	75,154,632	338,195,844
R12年度	336,804,156	75,154,632	413,350,476
R13年度	261,649,524	75,154,632	488,505,108
R14年度	186,494,892	75,154,632	563,659,740
R15年度	111,340,260	75,154,632	638,814,372
R16年度	36,185,628	36,185,627	674,999,999
R17年度	1	0	674,999,999

注) 国庫補助航路の年度により減価償却費を算出し、令和7年度は4月～9月までの6カ月間。令和15年4月に共有期間は終了し、令和15年5月から令和16年3月までの11カ月間を令和15年度、16年度として計上。最終簿価は1円。

1) 費用（運航費用・営業費用）における前提条件

運航費用、営業費用に関する推計において、令和2年度、3年度は実績値、令和4年度は11月現在の見込値、令和5年度は令和4年7月現在の予想値とした。新船建造前の令和6年度は令和5年度までの数値をそのまま適用した。令和7年度以降は、新船建造後における前提条件を設定して令和16年度までの10年間を推計した。

図表4-2-32：費用シミュレーションにおける前提条件

費目	推計の前提
旅客費	旅客運賃収入の3.6%(令和2年度から5年度の旅客運賃収入に対する旅客費の割合を適用)を旅客費として令和6年度以降推計。
貨物費	貨物運賃収入の0.6%(令和3年度～5年度の貨物運賃収入に対する貨物費の割合を適用)を貨物費として令和6年度以降推計。
燃料潤滑油費	令和6年度は令和5年度予想値と同額。令和7年度以降は、省エネ効率化船となり、燃費が改善され、令和5年度予想値の10%程度削減を想定して推計。
養缶水費	令和5年度の予想値と同額で推移すると予想して推計。
港費	令和5年度の予想値と同額で推移すると予想して推計。
雑費	令和5年度の予想値と同額で推移すると予想して推計。
船費	
(1) 船員費	ベースアップの一方で、運航形態の変更に伴う時間外、宿泊費の削減等により令和5年度と同額で推移すると推計。
(2) 船舶消耗品費	令和5年度の予想値と同額で推移すると予想して推計。
(3) 船舶修繕費	令和6年度は令和5年度と同額とし、令和7年度は新船建造後のため3割を計上し、令和8年度以降は令和5年度の4割で推移すると推計。
(4) 雑費	令和5年度の予想値と同額で推移すると予測して推計。
保険料	令和6年度は令和5年度と同額とし、令和7年度以降は新船就航により、船価の上昇の一方で旅客定員の減少もあり、保険会社との契約により変更予定。ただ、現段階では令和5年度と同額とする。
税金(消費税)	運航収益の2.8%(令和2年度から令和5年度までの運航収益に対する税金の割合を適用)を税金として令和6年度以降推計。
減価償却費	航路付属施設の減価償却費は令和5年度と同額を計上。船舶の減価償却費は6億7千5百万円とし、9年で償却する。ただ、鉄道・運輸機構の船舶共有期間は8年1カ月のため令和15年4月で終了。令和15年5月～令和16年3月までの11カ月間は瀬戸内町が船舶を所有し、同町が負担する。
利子	共有船制度関係の利子として、瀬戸内町が鉄道・運輸機構へ支払う。現段階で予想される金利は1.55%として推計。支払いは国庫補助金を受ける3月末を予定。
賃借(用船)料	令和6年度は令和5年度と同額とし、令和7年度はドック入りの回数や期間の短縮により、令和5年度の半額、令和8年度以降は定期検査期間や船舶修繕回数の減少を見込み、7割減少として推計。
航路付属施設費	令和5年度の予想値と同額で推移すると予想して推計。
店費	令和5年度の予想値と同額で推移すると予想して推計。

※ 保険料、減価償却費、利子等については暫定値。

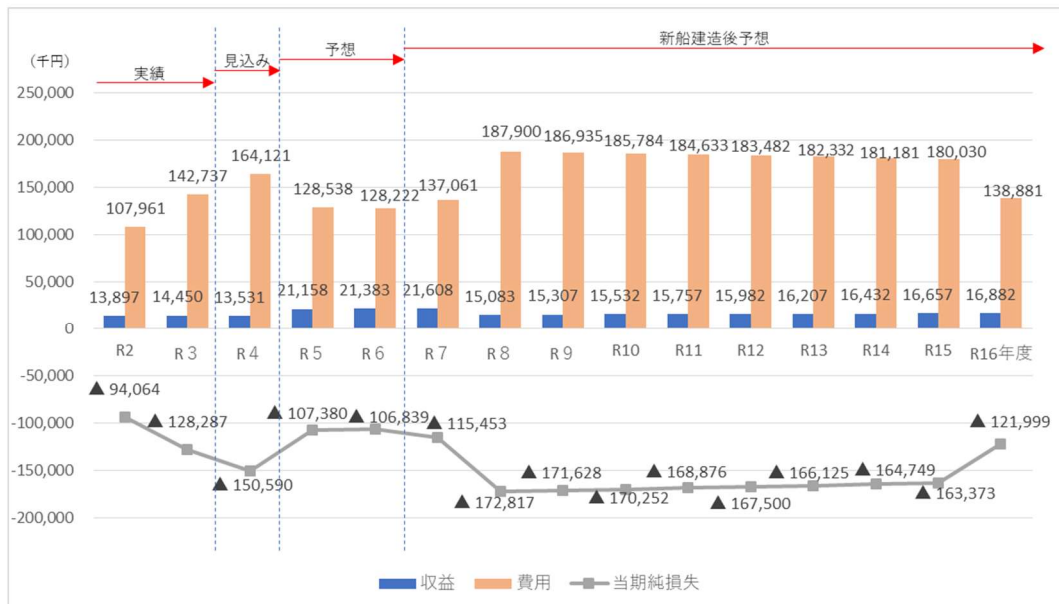
2) 令和16年度までの航路損益シミュレーション（推計）

航路損益シミュレーションにおける前提条件に基づいて、令和16年度までの航路損益シミュレーションを行った。新船建造前の令和6年度までは航路損益の赤字額は縮小すると予想するが、令和7年度からは新船建造費負担（減価償却費、利子）が大幅に増加する一方で、船舶修繕費、賃借（用船）料、燃料潤滑油費等は減少すると推計した。したがって、差引当期純損失額は、現状より大きく増加するものの、船舶の減価償却の最終年度である令和16年度には令和3年度を下回る水準まで減少し、さらに令和17年度は減価償却が終了し、9千万円を下回り、航路損益の改善が予想される。

図表4-2-33：航路損益シミュレーション（推計）

（単位：千円）

科目	実績		見込み	予想		新船建造（R7年度）後の予想										
	R2年度	R3年度		R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度	R14年度	R15年度	R16年度
I 収益																
A 運航収益	13,897	14,438	13,531	14,408	14,633	14,858	15,083	15,307	15,532	15,757	15,982	16,207	16,432	16,657	16,882	
1 旅客運賃	6,067	6,042	5,872	6,254	6,479	6,704	6,929	7,154	7,378	7,603	7,828	8,053	8,278	8,503	8,728	
2 貨物運賃	5,522	6,059	5,354	5,836	5,836	5,836	5,836	5,836	5,836	5,836	5,836	5,836	5,836	5,836	5,836	
3 その他	2,308	2,337	2,305	2,318	2,318	2,318	2,318	2,318	2,318	2,318	2,318	2,318	2,318	2,318	2,318	
B 営業収益		12		6,750	6,750	6,750										
1 航路付属施設収入																
2 雑収入		12		6,750	6,750	6,750										
収益計	13,897	14,450	13,531	21,158	21,383	21,608	15,083	15,307	15,532	15,757	15,982	16,207	16,432	16,657	16,882	
II 費用																
A 運航費用	99,086	117,049	154,189	119,461	119,145	91,594	95,044	95,053	95,061	95,069	95,077	95,085	95,093	95,101	95,109	
1 旅客費	239	234	173	221	215	241	249	258	266	274	282	290	298	306	314	
2 貨物費		29	60	19	30	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	
3 燃料潤滑油費	24,375	26,471	38,620	34,896	34,896	31,406	31,406	31,406	31,406	31,406	31,406	31,406	31,406	31,406	31,406	
4 養缶水費	29	29	26	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	
5 港費	3,337	4,271	4,249	4,273	3,952	3,952	3,952	3,952	3,952	3,952	3,952	3,952	3,952	3,952	3,952	
6 雑費	146	170	270	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	
7 船費	70,960	85,846	110,791	79,843	79,843	55,751	59,193	59,193	59,193	59,193	59,193	59,193	59,193	59,193	59,193	
(1) 船員費	40,218	43,411	43,278	44,168	44,168	44,168	44,168	44,168	44,168	44,168	44,168	44,168	44,168	44,168	44,168	
(2) 船舶消耗品費	960	665	738	777	777	777	777	777	777	777	777	777	777	777	777	
(3) 船舶修繕費	29,469	41,150	65,605	34,417	34,417	10,325	13,767	13,767	13,767	13,767	13,767	13,767	13,767	13,767	13,767	
(5) 雑費	312	620	1,170	481	481	481	481	481	481	481	481	481	481	481	481	
B 営業費用	8,875	25,688	9,932	9,077	9,077	45,467	92,856	91,882	90,723	89,564	88,405	87,247	86,088	84,929	43,772	
1 保険料	1,049	1,048	796	1,047	1,047	1,047	1,047	1,047	1,047	1,047	1,047	1,047	1,047	1,047	1,047	
2 税金	528	363	249	419	419	416	422	429	435	441	447	454	460	466	473	
3 利子	3						10,279	9,298	8,133	6,968	5,803	4,638	3,473	2,308	113	
4 減価償却費	312	17,027	312	312	312	37,889	75,467	75,467	75,467	75,467	75,467	75,467	75,467	75,467	36,498	
(1) 船舶		16,715				37,577	75,155	75,155	75,155	75,155	75,155	75,155	75,155	75,155	36,186	
(2) 航路付属施設	312	312	312	312	312	312	312	312	312	312	312	312	312	312	312	
5 賃借（用船）料	1,980	2,811	4,037	2,368	2,368	1,184	710	710	710	710	710	710	710	710	710	
6 航路付属施設費	1,158	540	859	1,057	1,057	1,057	1,057	1,057	1,057	1,057	1,057	1,057	1,057	1,057	1,057	
7 店費	3,846	3,900	3,680	3,874	3,874	3,874	3,874	3,874	3,874	3,874	3,874	3,874	3,874	3,874	3,874	
費用計	107,961	142,737	164,121	128,538	128,222	137,061	187,900	186,935	185,784	184,633	183,482	182,332	181,181	180,030	138,881	
差引当期純利益（純損失）	▲94,064	▲128,287	▲150,590	▲107,380	▲106,839	▲115,453	▲172,817	▲171,628	▲170,252	▲168,876	▲167,500	▲166,125	▲164,749	▲163,373	▲121,999	



3) 現有船を継続利用した場合の航路損益シミュレーション

現有船を継続利用した場合のシミュレーションにおいて、前述の航路損益シミュレーションの費目から、燃料潤滑油費、船舶修繕費、減価償却費、利子、賃借（用船）料といった費用費目のみを修正した。当期純損失は令和4年度より改善するが、1億2千万円から1億3千万円の純損失が予想される。

ただ、航路を取り巻く自然環境に厳しさがあるなかで、船齢が20年を超えており、船舶の老朽化が進み、安全運航及び旅客の乗降や貨物の荷役作業等を維持するために船舶修繕費の見直しには変動要因が予想される。また、航路運航が不安定であれば、貨物利用の促進や島外者の誘客に難しさがあり、収益にも影響が予想される。

図表4-2-34：現有船を継続利用した場合の航路損益シミュレーションにおける前提条件の修正

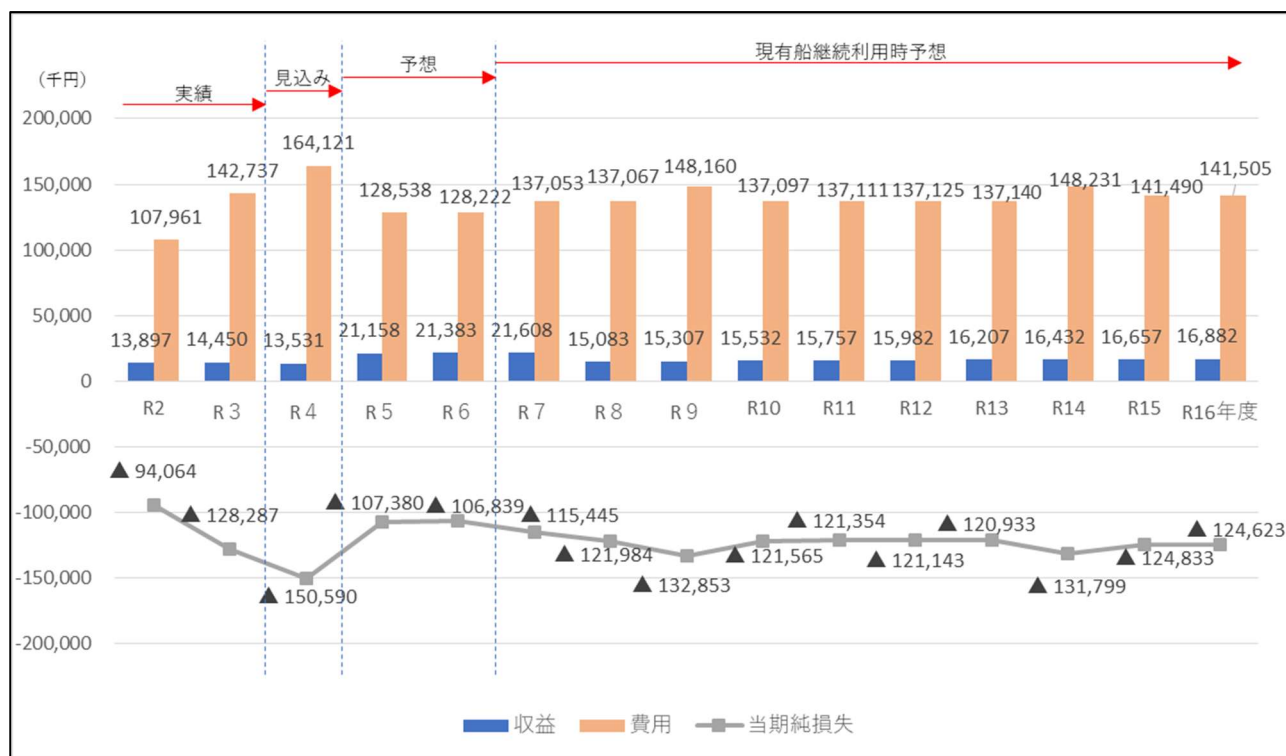
費目	推計の前提の修正
燃料潤滑油費	令和6年度は令和5年度予想値と同額。令和7年度以降も同額とした。
船費	
船舶修繕費	令和6年度までは瀬戸内町のデータを引用した。令和7年度以降の船舶修繕費は、平成29年度から令和3年度の修繕回数及び1回当たりの船舶修繕費の平均値を基に算出。令和4年度に大規模修繕を行ったと仮定し、5年後の令和9年度、さらに5年後の令和14年度は船舶修繕回数が5回増加すると予想し、推計した。
減価償却費	現有船の償却は終了しており、0円とする。
利子	共有船制度関係の利子は発生しないため、0円とする。
賃借(用船)料	平成29年度から令和3年度までの1回当たり賃借(用船)料を算出し、令和5年度の推計値から回数を算出。また、令和9年度、14年度は船舶修繕回数が増加することから、代船運航回数も若干増加を予想。

図表4-2-35：現有船を継続利用した場合の航路損益シミュレーション

(単位：千円)

科目	期間区分	実績		見込み		予想		新船建造（R7年度）後の予想								
		R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度	R14年度	R15年度	R16年度
I 収益																
A 運航収益		13,897	14,438	13,531	14,408	14,633	14,858	15,083	15,307	15,532	15,757	15,982	16,207	16,432	16,657	16,882
1 旅客運賃		6,067	6,042	5,872	6,254	6,479	6,704	6,929	7,154	7,378	7,603	7,828	8,053	8,278	8,503	8,728
2 貨物運賃		5,522	6,059	5,354	5,836	5,836	5,836	5,836	5,836	5,836	5,836	5,836	5,836	5,836	5,836	5,836
3 その他		2,308	2,337	2,305	2,318	2,318	2,318	2,318	2,318	2,318	2,318	2,318	2,318	2,318	2,318	2,318
B 営業収益			12		6,750	6,750	6,750									
1 航路付属施設収入																
2 雑収入			12		6,750	6,750	6,750									
収益計		13,897	14,450	13,531	21,158	21,383	21,608	15,083	15,307	15,532	15,757	15,982	16,207	16,432	16,657	16,882
II 費用																
A 運航費用		99,086	117,049	154,189	119,461	119,145	127,979	127,987	138,801	128,004	128,012	128,020	128,028	138,841	132,366	132,374
1 旅客費		239	234	173	221	215	241	249	258	266	274	282	290	298	306	314
2 貨物費			29	60	19	30	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35
3 燃料潤滑油費		24,375	26,471	38,620	34,896	34,896	34,896	34,896	34,896	34,896	34,896	34,896	34,896	34,896	34,896	34,896
4 養缶水費		29	29	26	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29
5 港費		3,337	4,271	4,249	4,273	3,952	3,952	3,952	3,952	3,952	3,952	3,952	3,952	3,952	3,952	3,952
6 雑費		146	170	270	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180
7 船費		70,960	85,846	110,791	79,843	79,843	88,646	88,646	99,451	88,646	88,646	88,646	88,646	99,451	92,968	92,968
(1) 船員費		40,218	43,411	43,278	44,168	44,168	44,168	44,168	44,168	44,168	44,168	44,168	44,168	44,168	44,168	44,168
(2) 船舶消耗品費		960	665	738	777	777	777	777	777	777	777	777	777	777	777	777
(3) 船舶修繕費		29,469	41,150	65,605	34,417	34,417	43,220	43,220	54,025	43,220	43,220	43,220	43,220	54,025	47,542	47,542
(5) 雑費		312	620	1,170	481	481	481	481	481	481	481	481	481	481	481	481
B 営業費用		8,875	25,688	9,932	9,077	9,077	9,074	9,080	9,359	9,093	9,099	9,105	9,112	9,390	9,124	9,131
1 保険料		1,049	1,048	796	1,047	1,047	1,047	1,047	1,047	1,047	1,047	1,047	1,047	1,047	1,047	1,047
2 税金		528	363	249	419	419	416	422	429	435	441	447	454	460	466	473
3 利子		3														
4 減価償却費		312	17,027	312	312	312	312	312	312	312	312	312	312	312	312	312
(1) 船舶			16,715													
(2) 航路附属施設		312	312	312	312	312	312	312	312	312	312	312	312	312	312	312
5 賃借(用船)料		1,980	2,811	4,037	2,368	2,368	2,368	2,368	2,640	2,368	2,368	2,368	2,368	2,640	2,368	2,368
6 航路附属施設費		1,158	540	859	1,057	1,057	1,057	1,057	1,057	1,057	1,057	1,057	1,057	1,057	1,057	1,057
7 店費		3,846	3,900	3,680	3,874	3,874	3,874	3,874	3,874	3,874	3,874	3,874	3,874	3,874	3,874	3,874
費用計		107,961	142,737	164,121	128,538	128,222	137,053	137,067	148,160	137,097	137,111	137,125	137,140	148,231	141,490	141,505
差引当期純利益(純損失)		▲94,064	▲128,287	▲150,590	▲107,380	▲106,839	▲115,445	▲121,984	▲132,853	▲121,565	▲121,354	▲121,143	▲120,933	▲131,799	▲124,833	▲124,623
※船齢		17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31

図表 4-2-36 : 現有船を継続利用した場合の航路損益の推移



図表 4-2-37 : 船舶修繕費及び賃借(用船)料の推計

(単位: 千円、回)

船齢	年度	船舶修繕回数	船舶修繕費	1回あたり船舶修繕費	代船運航回数	賃借(用船)料	1回あたり賃借(用船)料
14	平成29年度	10	29,714	2,971	24	1,638	68
15	平成30年度	10	30,676	3,068	33	2,169	66
16	令和1年度	16	32,038	2,002	36	2,271	63
17	令和2年度	25	29,469	1,179	30.5	1,980	65
18	令和3年度	26	41,150	1,583	40	2,811	70
19	令和4年度	38	65,605	1,726	60.5	4,037	67
20	令和5年度	20	34,417	1,726	35.9	2,368	66
21	令和6年度	20	34,417	1,726	35.9	2,368	66
22	令和7年度	20	43,220	2,161	35.9	2,368	66
23	令和8年度	20	43,220	2,161	35.9	2,368	66
24	令和9年度	25	54,025	2,161	40.0	2,640	66
25	令和10年度	20	43,220	2,161	35.9	2,368	66
26	令和11年度	20	43,220	2,161	35.9	2,368	66
27	令和12年度	20	43,220	2,161	35.9	2,368	66
28	令和13年度	20	43,220	2,161	35.9	2,368	66
29	令和14年度	25	54,025	2,161	40.0	2,640	66
30	令和15年度	22	47,542	2,161	35.9	2,368	66
31	令和16年度	22	47,542	2,161	35.9	2,368	66

注) 令和6年度までは瀬戸内町予測を引用。

令和7年度以降の船舶修繕費は、平成29年度から令和3年度の1回あたり船舶修繕費及び船舶修繕回数の平均値を基に算出。令和4年度に大規模修繕を行ったと仮定し、5年後の令和9年度、さらに5年後の令和14年度は船舶修繕回数の増加を予想し、代船運航回数も同じく増加を予想して推計した。

2-4 航路改善計画取組の実施及び検討体制

(1) 航路改善計画の実施にむけて

事業の実施にあたっては、社会情勢や地域ニーズの変化に合わせて、適宜事業内容を見直し、改善する必要がある。このため、Plan（計画）、Do（実行）、Check（評価・検証）、Action（改善）によるPDCAサイクル回す仕組みを導入し、今回策定した航路改善計画の実施状況を適宜評価・検証し、必要に応じて事業の改善を図りながら、計画を推進する。

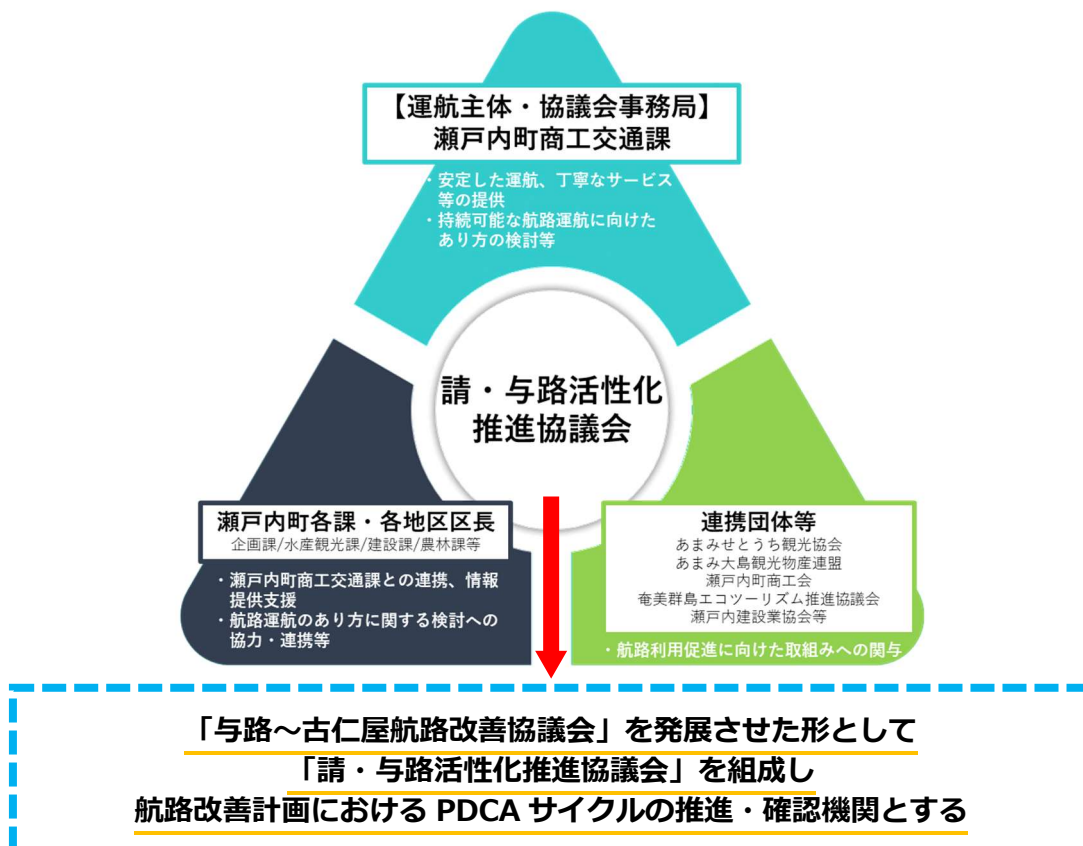
図表 4-2-38 : PDCA サイクル



(2) 航路改善計画推進・確認体制

航路改善方策の実施状況に関する検証については、現在の「与路～古仁屋航路改善協議会」を発展させた形として「請・与路活性化推進協議会」を令和5年度に新たに組成する。事務局については瀬戸内町商工交通課が務め、進捗状況のマネジメント（管理）を行いながら着実に取組を進め、年に1回以上行うこととする。また、連携団体等にも参画していただき航路改善方策の実施状況の確認・評価を行い、改善点の抽出を行う。

図表 4-2-39 : 航路改善計画推進・確認体制



(3) 連携体制について産業

航路利用促進策と経営改善策については、以下の連携体制にて取り組むものとする。

図表 4-2-40 : 連携体制

方針 1 請島・与路島の将来を見据え、関係団体等と連携した利用促進			
航路 利用 促進 策	利用促進策	実施主体	想定される連携団体
	①新たな日帰りダイヤの設定	・瀬戸内町商工交通課	・請島、与路島区長
	②誘客スポットの整備と受入態勢の構築	・瀬戸内町企画課 ・瀬戸内町水産観光課	・瀬戸内町建設課 ・瀬戸内町農林課 ・あまみ大島観光物産連盟 ・瀬戸内町商工交通課
	③新設した日帰りダイヤと請島・与路島の魅力の広報、周知	・瀬戸内町水産観光課	・奄美せとうち観光協会 ・あまみ大島観光物産連盟 ・奄美大島内市町村役場 ・奄美群島広域事務組合 ・瀬戸内町商工交通課
	④関係団体と連携した旅行会社等への営業活動の強化	・瀬戸内町水産観光課 ・奄美せとうち観光協会	・旅行代理店 ・瀬戸内町商工交通課
	⑤奄美群島認定エコツアーガイドとの連携による島外客の受入強化	・瀬戸内町水産観光課	・瀬戸内町商工交通課 ・奄美群島エコツアーリズム推進協議会 ・奄美群島認定エコツアーガイド ・奄美群島広域事務組合
	⑥古仁屋高校活性化対策協議会との連携による地元高校生の利用促進	・瀬戸内町企画課	・古仁屋高校活性化対策協議会 ・奄美群島認定エコツアーガイド ・瀬戸内町商工交通課
	⑦瀬戸内町教育委員会及び町内小中学校との連携による郷土学習の実施	・瀬戸内町教育委員会	・瀬戸内町内小中学校 ・奄美群島認定エコツアーガイド ・瀬戸内町商工交通課
	⑧畜産農家の生産拡大に向けた支援	・瀬戸内町農林課	・瀬戸内町商工交通課 ・瀬戸内建設業協会
	⑨新造船による快適な乗り心地の実現	・瀬戸内町商工交通課	・鉄道建設・運輸施設整備支援機構
方針 2 安定かつ持続的な航路運営に向けた経営改善			
経営 改善 策	経営改善策	実施主体	想定される連携団体
	①新船就航時の運賃値上げの検討	・瀬戸内町商工交通課	
	②日帰りダイヤの設定による船員費の抑制	・瀬戸内町商工交通課	
	③新造船による安全かつ持続可能な航路運営	・瀬戸内町商工交通課	・鉄道建設・運輸施設整備支援機構

(4) 実施スケジュール (案)

令和5年度以降の具体的な取組について、まずは「請・与路活性化推進協議会」を組成して、関係機関と協議し、「新たな日帰りダイヤ」を設定する(利用促進策①)。その後、エコツアーガイドと協働しながら請島・与路島の「誘客スポットの整備と受入態勢の構築」(利用促進策②)を行うとともに、「新設した日帰りダイヤと請島・与路島の魅力の広報、周知」(利用促進策③)を図っていく。

また、「古仁屋高校活性化対策協議会との連携による地元高校生の利用促進」(利用促進策⑥)と「瀬戸内町教育委員会及び町内小中学校との連携による郷土学習の実施」(利用促進策⑦)についても、町教育委員会と協議を行い具体的なカリキュラム等を検討していくものとする。

図表 4-2-41 : 実施スケジュール (案)

取組策	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	
利用促進策	①新たな日帰りダイヤの設定	・島民への説明 ・欠航時の臨時ダイヤの検討	・ダイヤ改正 ・運航実施	・収支面の効果検証 ・利用者の意向調査		
	②誘客スポットの整備と受入態勢の構築	・整備方法の検討 ・島外客受入のルール作り	整備の実施	周知・広報	・収支面の効果検証 ・利用者の意向調査	
	③新設した日帰りダイヤと請島・与路島の魅力の広報、周知	請島、与路島の観光名所の整理	日帰りダイヤと観光名所の周知、広報	・収支面の効果検証 ・利用者の意向調査 ・取組みの見直し		
	④関係団体と連携した旅行会社等への営業活動の強化	・新規先の検討 ・既存先の見直し	関係団体との営業活動	収支面の効果検証		
	⑤奄美群島認定エコツアーガイドとの連携による島外客の受入強化	関係先との協議	試験的なツアーの実施	ツアー実施	収支面の効果検証	
	⑥古仁屋高校活性化対策協議会との連携による地元高校生の利用促進	関係先との協議・検討		・取組みの実施 ・効果検証		
	⑦瀬戸内町教育委員会及び町内小中学校との連携による郷土学習の実施	関係先との協議・検討		・取組みの実施 ・効果検証		
	⑧畜産農家の生産拡大に向けた支援	・現状・意向調査 ・事業計画書の確認	・法人化の情報収集 ・天長丸運航終了	・法人化 ・効果検証		
	⑨新造船による快適な乗り心地の実現	・船舶建造計画の策定 ・造船事業者の選定	船舶建造	新船就航	利用者の意向調査	
経営改善策	①新船就航時の運賃値上げの検討	・他航路運賃の情報収集、関係機関との協議 ・新船就航時の運賃変更の検討、航路利用者への対応	運賃値上げ	収支面の効果検証		
	②日帰りダイヤの設定による船員費の抑制	島民への説明	・ダイヤ改正 ・運航実施	経費面の効果検証		
	③新造船による安全かつ持続可能な航路運営	・船舶建造計画の策定 ・造船事業者の選定	船舶建造	新船就航	経費面の効果検証	

※ 年度については、4月～3月を想定。