

1 航路改善計画策定の考え方

＜目的＞

国・県の離島航路補助金を受けて運航している町営の宮之浦～口永良部・島間航路の維持・確保を目的とする。

＜航路の位置づけ＞

■島民や仕事、調査研究、観光等で訪れる島外客の移動や生活必需品等の物資の輸送を担い、口永良部島の唯一の公共交通機関として必要不可欠な社会的使命を果たしている航路。

■屋久島を中心に口永良部島、種子島を結ぶ地域の公共交通機関として長年にわたり熊毛地域の住民に親しまれてきた航路。

＜航路改善計画策定のポイント＞

■航路を取り巻く地域の現状や運航実態、経営状況等を踏まえた具体的な方策の検討。

■平成 27 年 5 月に発生した口永良部島の新岳の爆発的噴火が運航に与えた影響と、島民の帰島が進む中で、島の復興事業の推進や島民の定住促進において航路が果たす役割を重視する。

2 地域及び航路の現状

◆地域の現状と本航路の特性

◎新岳の爆発的噴火では、フェリー太陽が 125 名の島民や滞在者を乗せて屋久島に避難しており、火山災害への対応においても必要不可欠な航路となっている。

◎本航路の利用者の中心となる住民は平成 27 年 5 月に発生した新岳の爆発的噴火により全員が島外へ避難したが、避難解除を受けて帰島が進んでいる。しかし、平成 22 年国勢調査時の人口を下回る状況にある。

◎新岳の爆発的噴火後の災害復旧工事や住宅整備等が徐々に始まり、今後はそれによる人的交流が活発化し、航路利用実績や利用動向においても少なからず影響を与えている。

◎子牛の運搬や資材・飼料等の購入に重要かつ不可欠な輸送ルートとなっているが、そのほかにも、火山災害の復興の中で農林業の基盤強化、地域産業活性化においても大きな役割を果たしている。

◎口永良部島は、屋久島国立公園の一部であり、また屋久島・口永良部島エコパークとして、ユネスコの生物圏保存地域に登録されており、世界自然遺産の屋久島と一体的な観光交流施策が展開されている。屋久島を訪れる年間 28 万人の観光客の取り込みによる新たな観光交流の創出と航路需要の拡大が期待される。

◆航路の概要

◎本航路は、屋久島町の宮之浦港を起点に口永良部港と南種子町の島間港を結ぶ一般旅客定期航路。

◎旧上屋久町が町営の「太陽丸」を昭和 47 年 12 月 28 日に就航させ、翌昭和 48 年 4 月には同船をさらに宮之浦～島間の区間に就航させ、それ以来、長年にわたり現状の運航が続いている。

◎運航ダイヤは、偶数と奇数日により異なり、偶数日は午前中に宮之浦～口永良部を往復し、午後は宮之浦～島間を往復している。

◎現在、使用されているフェリー太陽は、平成 9 年 6 月 13 日に「第 2 太陽丸」の後継として就航。

◎総トン数は 499 トンで、航海速度は 15.7 ノット、旅客定員は 100 名、最大搭載車両能力は乗用車 9 台。建造費は、6 億 7,700 万円で、建造造船所は井筒造船所。

◎旅客運賃は、2 等大人で口永良部便（宮之浦～口永良部）が 2,100 円（平成 26 年 10 月より、島民割引 1,900 円）、島間便（宮之浦～島間）が 1,440 円。

◎航路の運航管理は、屋久島町長の下で財産管理課が行う体制。乗組員は、平成 28 年 10 月 1 日現在において、10 名（甲板部 6 名、機関部 2 名、臨時船員 2 名）。

◎口永良部港は、ひょうたん型をした島の中央にあり、鹿児島県が管理する漁港。フェリー太陽が接岸する岸壁の水深は、砂等の堆積により 5m に満たないとみられ、船舶の深さである 3.8m を何とか確保。船舶の喫水と水深の状況に留意した運航が求められる。

3 航路診断

◆運航の安定性

◎就航率は、平成 24 年度は 80% 台後半で、平成 25 年度はさらに 90% 前後までになったが、平成 26 年度、平成 27 年度と大幅に低下。平成 26 年度は船舶事故が発生し、45 日間にわたり運休。平成 27 年度は新岳の爆発的噴火により宮之浦～口永良部が約半年間運休したことに加え、荒天による欠航が多かったことが影響している。

◎年間を通じた運航実績のある平成 24 年度と平成 25 年度の月別の就航状況をみると、10 月と 5 月はほぼ毎日運航されているが、ドック入りのある 2 月が 17.5 日と最も少なく、次いで 9 月が 21.5 日、3 月が 22.5 日。潮流や冬場の季節風、台風などの自然条件の影響を受けやすい航路である。

◎本航路は、就航率は高くないが、運航された場合は、ほぼダイヤ通りに運航している。

◎冬から春にかけての時期で、時化などの影響で運航にきびしさが見られる中で、定時性は確保されている。ただ、機関トラブルで遅れるケースが発生しており、設備の老朽化を考慮すると、機器の整備状況に留意する必要がある。

◆航路の成長性

＜航路利用の見通し～口永良部便の利用が増加基調＞

◎平成 28 年度の旅客数の見込みは、5,969 人で、前年比 1.4% 増。平成 25 年度の 73% の水準にあるが、口永良部便の運航期間が約 3 か月少ないことを考慮すると、利用が回復しつつあるとみられる。特に、口永良部便の利用が回復している。

◎平成 28 年度の自動車航送台数の見込みは 2,572 台で、前年比 48.7% の大幅増加。これは平成 25 年度の 2,619 台に迫る回復である。また金額では平成 25 年度を上回った。火山災害の復旧・復興工事が本格化し、今後も同様の公共事業が続くことと予想され、自動車航送の一段の増加が期待される。

◎平成 28 年度の貨物輸送量の見込みは 2,118 トンで、前年比 56.9% の大幅増加。これは平成 25 年度の 89.9% の水準にあるが、口永良部便の運航期間が 3 か月少ないことを考慮すると、利用が回復したといえる。自動車航送の動きと同様に火山災害の復旧・復興工事が本格化し、公共事業の増加が続くと予想されることから、貨物輸送も一段の増加が期待される。

＜航路利用者（口永良部便、島間便）の特性＞

◎口永良部便では、奇数・偶数、出港地により、利用状況に差がみられるが、島間便では差はみられない。具体的には、奇数日が偶数日を 10、6 ポイント上回り、利用が多い。出発地別にみると、口永良部発の便では、偶数日の利用が奇数日を 20.6 ポイント上回り、午前発の便の利用が多い。一方、宮之浦発の便では、奇数日が偶数日を 41.8 ポイント上回り、午後発の便の利用が多い。

◎曜日別の利用状況をみると、口永良部便では、水曜日、金曜日の利用がやや多いが、曜日による差はあまりみられない。一方、島間便では日曜日、月曜日の利用が多くなっている。

◎航路利用者の居住地をみると、口永良部便、島間便ともに鹿児島県が 5 割をしめるが、口永良部便では屋久島町、鹿児島市、島間便では、屋久島町、南種子町、中種子町、西之表市となっている。

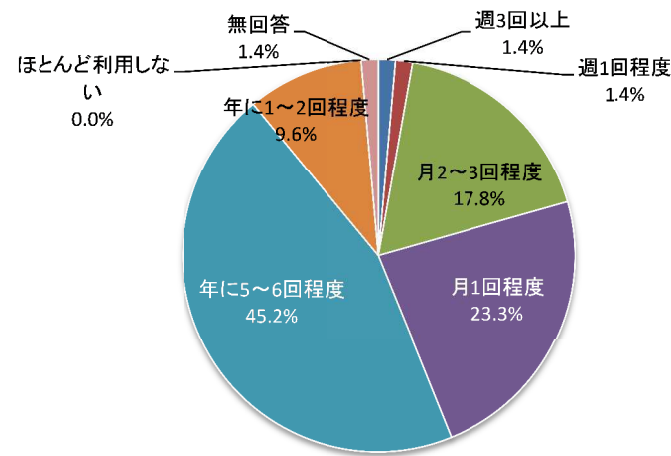
◆住民・航路利用者ニーズ及び満足度 ～ アンケート結果

<住民アンケートの結果概要>

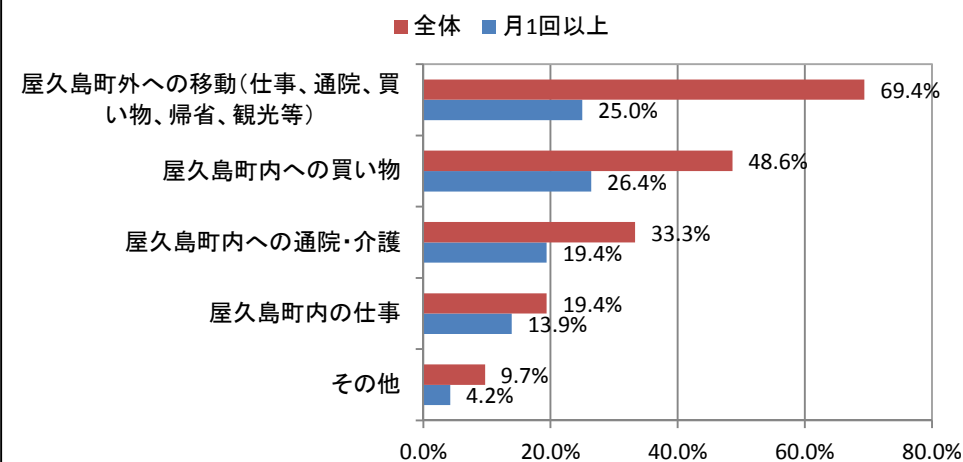
◎利用頻度は、「年に5～6回程度」が45.2%で最も多く、次いで「月1回程度」が23.3%、「月に2～3回程度」が17.8%、「年に1～2回程度」が9.6%となり、「ほとんど利用しない」は皆無。この結果、月1回以上の頻度で利用している住民が4割を占めるなど、地域の重要な交通機関となっている。一方、島間便の利用は1人、全体の1.4%で住民の利用はほとんどない。

◎利用目的は、「屋久島町外への移動（仕事、通院、買い物、帰省、観光等）」が69.4%で最も多く、次いで「屋久島町内への買い物」が48.6%、「屋久島町内への通院・介護」が33.3%、「屋久島町内の仕事」が19.4%となっている。なお、月1回以上の頻度で利用している住民でみると、「屋久島町内への買い物」が26.4%で最も多く、次いで「屋久島町外への移動」が25.0%、「屋久島町内への通院・介護」が19.4%、「屋久島町内の仕事」が13.9%となっている。

【航路の利用頻度 (N=73)】



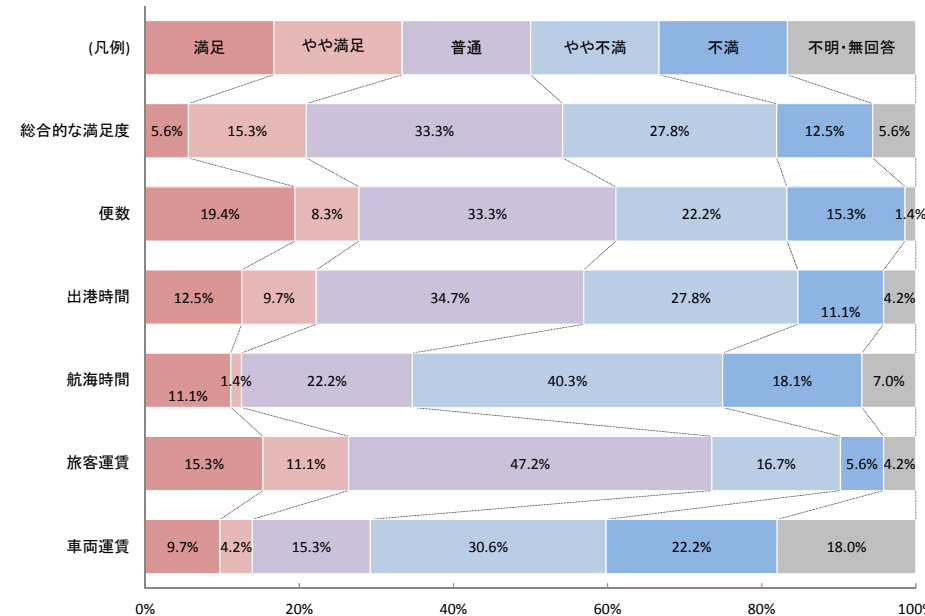
【航路の利用目的 (N=72、複数回答)】



◎航路利用の満足度については、「総合的な満足度」は「満足である」（「満足」と「やや満足」の合計）が2割、「不満である」（「不満」と「やや不満」の合計）が4割で、「不満である」が「満足である」を大幅に上回っている。また、「旅客運賃」を除く各項目で「不満である」が「満足である」を上回っている。なかでも、「航海時間」と「車両運賃」では「不満である」の割合が高くなっている。

◎時間、揺れ、便数、設備、障害者や女性への配慮等々への課題があげられている。また、「航海時間」では時間短縮、「車両運賃」では島民割引、「便数」では1日1往復や日帰りできる運航、出航時間では高速船や飛行機との接続の改善の各要望があがっている。

【航路利用の満足度 (N=72)】

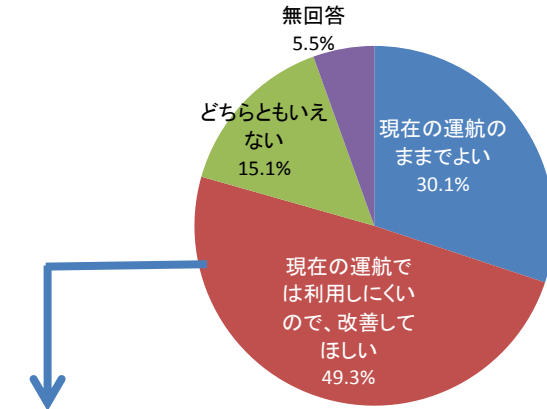


◎船舶の満足度については、「乗り心地（揺れ）」「エンジン音・におい」「トイレ・洗面所」は「満足である」（「満足」と「やや満足」の合計）が少ない一方で、「不満である」（「不満」と「やや不満」の合計）が5～6割となっている。

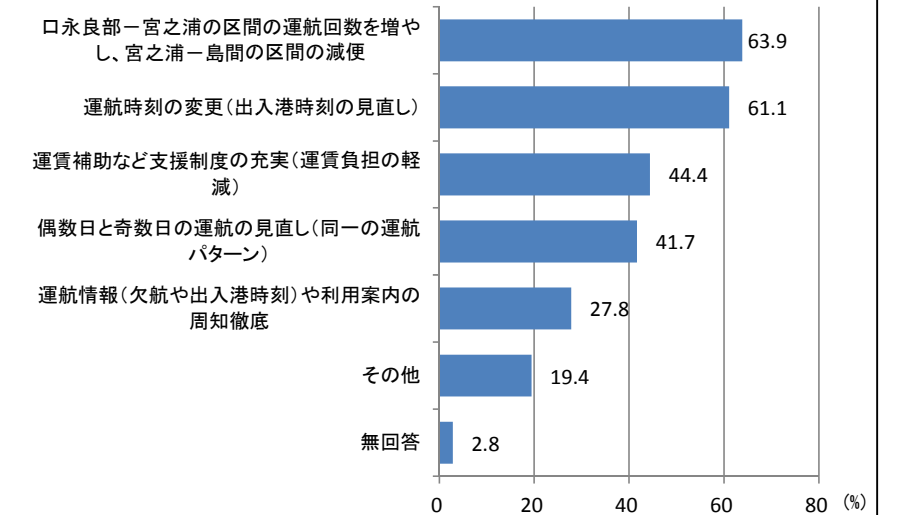
◎「乗り心地（揺れ）」では、「揺れを小さくしてほしい」という要望が多くあがっている。「エンジン音、におい」では、「においは揺れる日はつらい」とか「たばこの臭い」という要望があがっている。また、「トイレ・洗面所」では、「トイレの流れが悪い」という意見が多くあがっている。同じく、「障害者用も考慮して、車いすが入るスペースがあればよい」という要望もあがっている。

◎フェリー太陽の運航について、「現在の運航のままでよい」が30.1%、「現在の運航では利用しにくいので、改善してほしい」が49.3%、「どちらともいえない」が15.1%となっている。

【フェリー太陽の運航について (N=73)】



【フェリー太陽の運航において改善してほしい点 (N=36)】



◎航路の利用促進策として、「運賃割引制度の拡充（車両航送）」が47.9%で最も多く、次いで口永良部島の農林水産業の振興に伴う物流の活性化が24.7%、「特産品や農水産物及びその関連資材の輸送費補助」が23.3%。

◎運航経費の削減として、「需要に見合った船型への見直し（船舶の大きさ、輸送能力など）」が58.9%で最も多く、次いで「運航便数の見直し（宮之浦-島間区間の減便）」が41.1%、「船舶への省エネ器機の装備」が30.1%

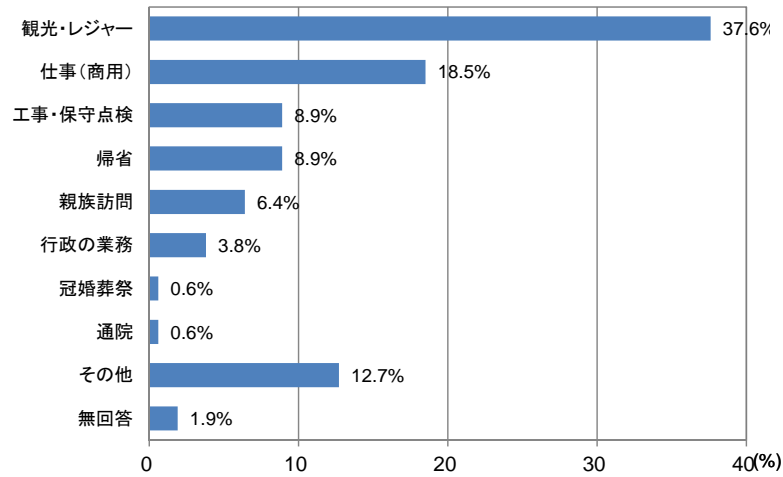
◎港湾・荷役等については、「港の待合所の整備・活用」が56.2%で最も多く、次いで「冷凍・冷蔵コンテナ向け電源などの整備」が30.1%、「港からの移動手段の確保・充実」が24.7%となっている。

＜利用者のアンケートの結果概要＞

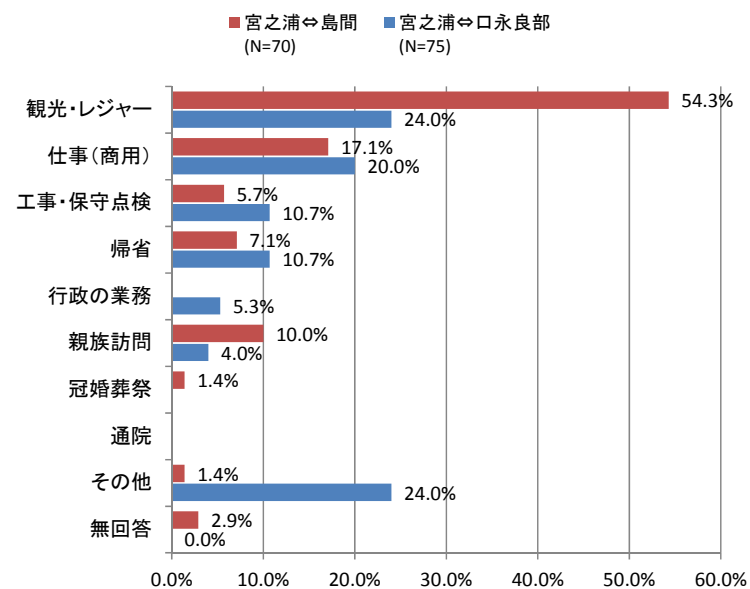
◎航路の利用頻度は、「今回が初めて」が36.9%で最も多く、次いで「年に1～2回程度」が25.0%、「年に5～6回程度」が14.1%となっている。区間別にみると、宮之浦便、島間便ともに「今回が初めて」が最も多く、次いで「年に1～2回程度」の順となっている。「週1回程度」及び「月2～3回程度」は、口永良部便が1.3%、島間便が10.0%となり、島間便の方が利用頻度の高い利用者がみられている。

◎航路の利用目的は、「観光・レジャー」が37.6%で最も多く、次いで「仕事（商用）」が18.5%、「工事・保守点検」と「帰省」が同じく8.9%となっている。利用区間別にみると、口永良部便では、「観光・レジャー」が24.0%を占め最も多く、次いで「仕事（商用）」が20.0%、「工事・保守点検」と「帰省」が同じく10.7%となっている。一方、島間便では、「観光・レジャー」が54.3%と過半を占め、次いで「仕事（商用）」が17.1%、「親族訪問」が10.0%となっている。

【航路の利用目的(N=157)】

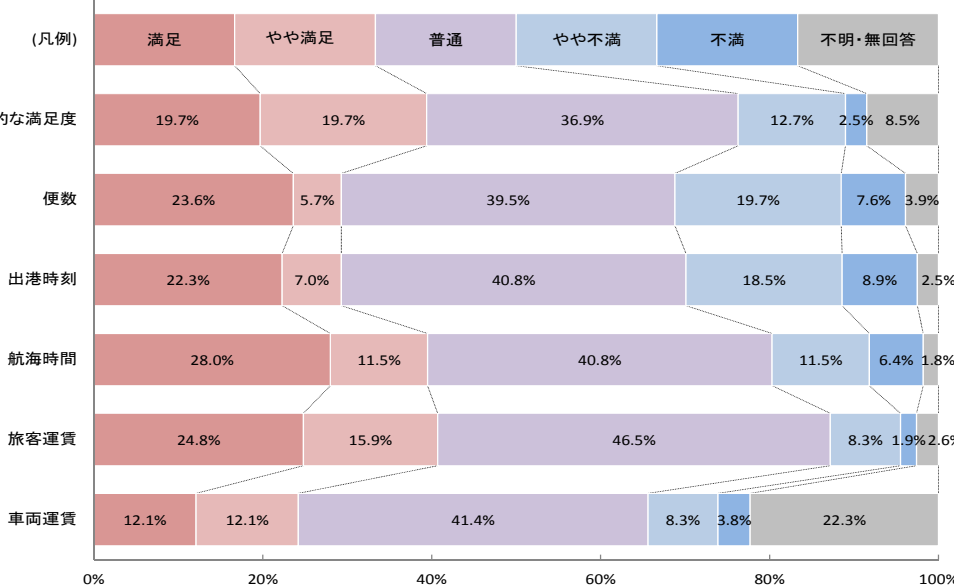


【利用区間別の利用目的(複数回答)】



◎航路の満足度については、「総合的な満足度」は「満足である」(「満足」と「やや満足」の合計)が39.4%、「不満である」(「不満」と「やや不満」の合計)が15.2%で、「満足である」が「不満である」を24.2ポイント上回っている。また、全ての項目で「満足である」が「不満である」を上回っているが、「便数」と「出港時刻」では「不満である」の割合が高くなっている。

【航路利用の満足度(N=157)】



◎船舶の満足度については、「乗り心地（揺れ）」「エンジン音、におい」では、「不満である」が「満足である」を上回っており、また「トイレ・洗面所」でも「満足である」と「不満である」がほぼ同数となっている。

◎「偶数日と奇数日の運航の見直し」については、「賛成」が51.0%、「反対」が17.2%で、利用区間別にみても、「賛成」5割を超えている。

◎「口永良部－宮之浦の運航回数の増加」については、「賛成」が52.2%、「反対」が17.2%で、利用区間別にみると、口永良部便の利用者では「賛成」が66.7%を占めている。

◎「宮之浦－島間の運航回数の増加」については、「賛成」が39.5%、「反対」が22.9%で、利用区間別にみると、島間便の利用者では「賛成」が60.0%を占めている。

◎「宮之浦－島間の運航回数の減少」については、「賛成」が20.4%、「反対」が41.4%で、利用区間別にみると、島間便の利用者では「反対」が61.4%となり、口永良部便利用者（22.7%）と意見が分かれている

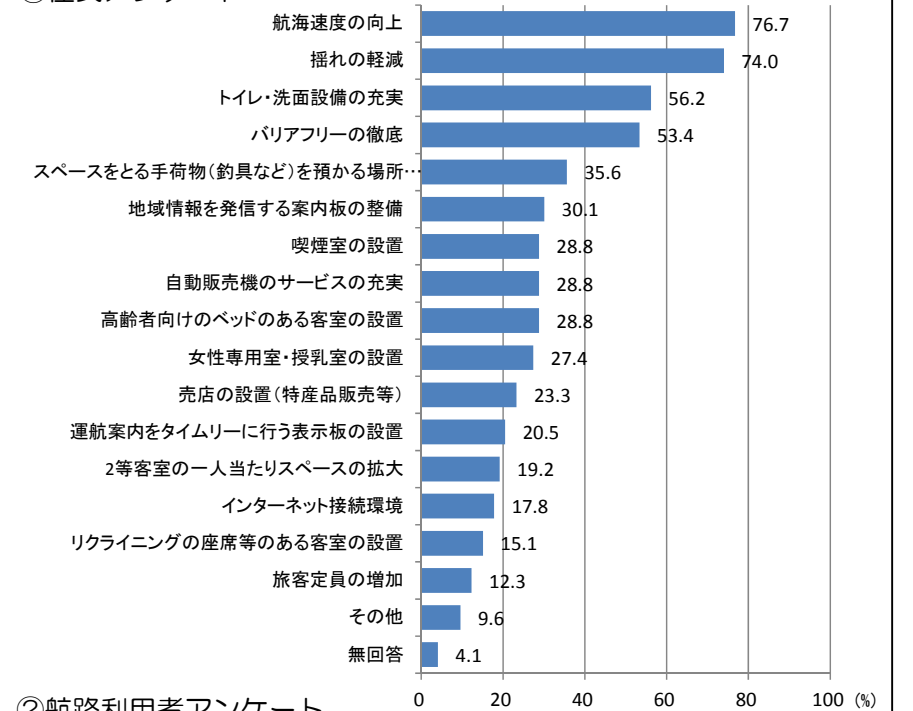
＜新たな船舶を導入する場合に重要と思われる機能・サービス＞

◎住民アンケートでは、「航海速度の向上」が76.7%で最も多く、次いで「揺れの軽減」が74.0%、「トイレ・洗面設備の充実」が56.2%、「バリアフリーの徹底」が53.4%となっている。

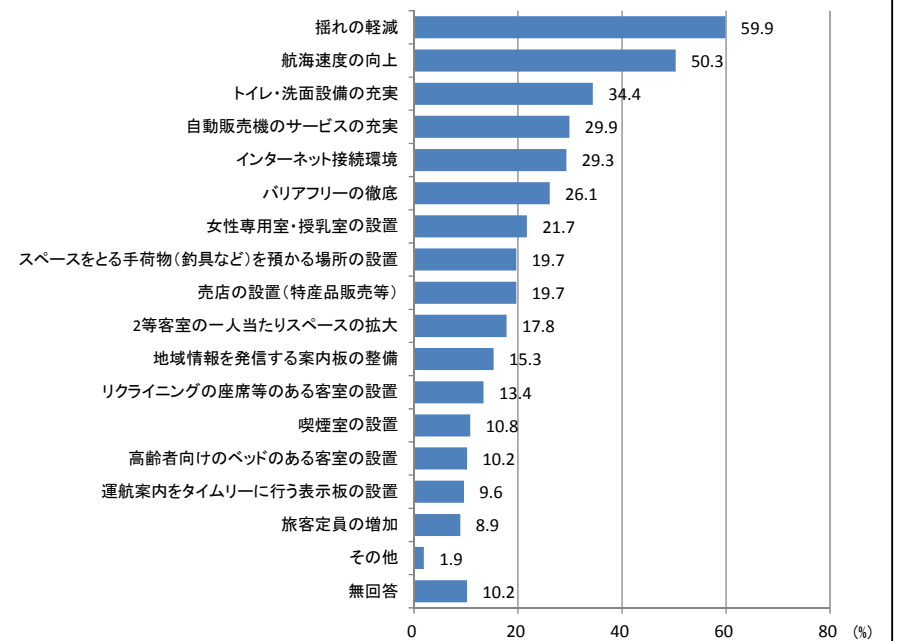
◎航路利用者アンケートでは、「揺れの軽減」が59.9%で最も多く、次いで「航海速度の向上」が50.3%で、「トイレ・洗面設備の充実」が34.4%、「自動販売機のサービス充実」が29.9%となっている。

【新たな船舶を導入する場合に重要と思われる機能・サービス】

①住民アンケート



②航路利用者アンケート



4 経営診断

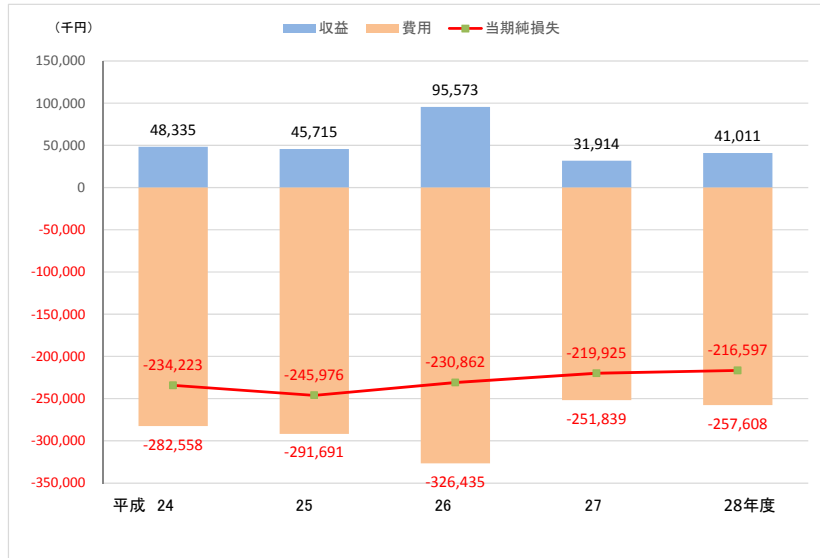
◎国庫補助航路に係る決算ベースの収益は、平成 24 年度、平成 25 年度は 4 千万円後半で推移していたが、平成 26 年度は船舶事故に伴う保険金が約 56,000 千円入ったため大幅に増加し、平成 27 年度は逆に口永良部便の運休から 31,914 千円に減少。平成 28 年度は災害復旧・復興事業等が増え、41,011 千円となった。

◎費用は、船舶事故のあった 26 年度に 326,435 千円に大幅に増え、平成 27 年度は逆に口永良部便の運休から経費が抑えられ 251,839 千円。平成 28 年度は通常の運航に戻ったこと等から 257,608 千円となった。

◎収益を費用が大きく上回っていることから恒常的に純損失が続き、平成 28 年度は 216,597 千円となっている。

◎純損失額については、国からの補助金で補填し、その上で発生する不足額は鹿児島県が支出している。

【収益・費用・当期純損失の推移】



◎船舶事業特別会計の平成 27 年度歳入歳出決算書によると、歳入における国庫補助金は 153,008 千円、県補助金は 67,042 千円となっている。また、屋久島町は一般会計から繰入金 10,066 千円を拠出している。

【平成 27 年度 船舶事業特別会計 歳入・歳出】

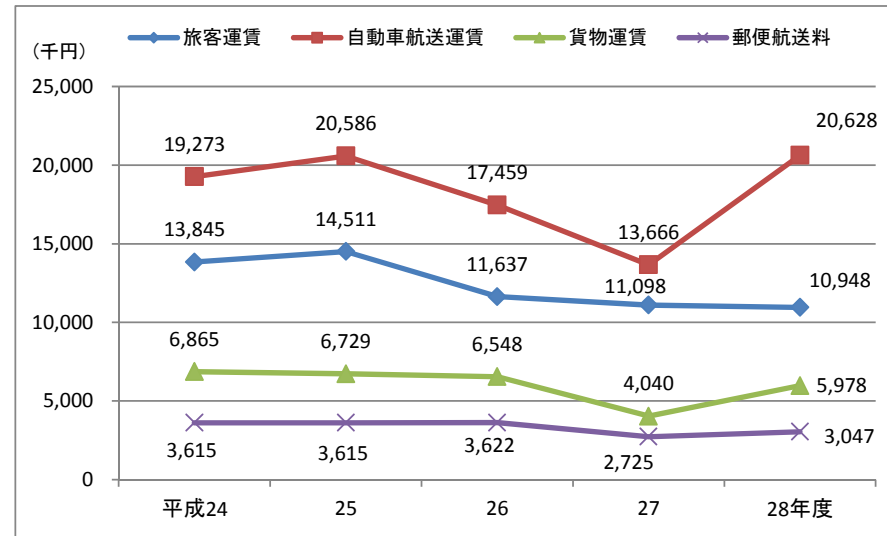
歳入			歳出		
款	項	収入済額	款	項	支出済額
1	船舶交通事業収入	27,746	1	船舶交通事業費	257,903
2	国庫支出金	153,008		1 総務管理費	15,112
3	県支出金	67,043		2 船舶管理費	242,791
4	諸収入	201	2	公債費	206
5	繰入金	10,066			
6	財産収入	45			
歳入合計		258,109	歳出合計		258,109

注) 行政の会計年度により、平成 27 年度は平成 27 年 4 月～平成 28 年 3 月。

◎運航収益の状況

- 運航収益では、自動車航送運賃収入が最も多く、次いで旅客運賃収入、貨物運賃収入、郵便航送料となっている。平成 28 年度は、平成 27 年 10 月から 12 月まで口永良部便が運休したものの、災害復旧工事が増えたことから、自動車航送運賃収入と貨物運賃収入は増加している。

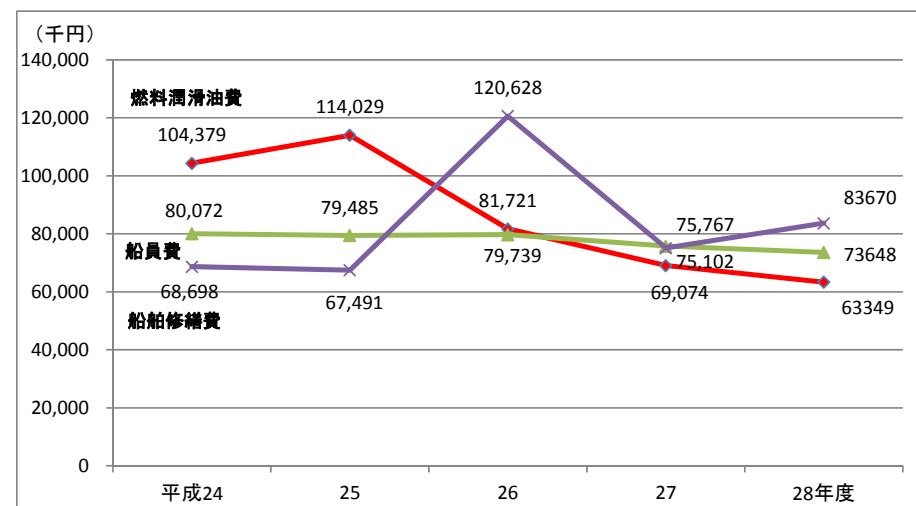
【主な運航収益の推移】



◎運航費用の状況

- 平成 28 年度は船費が 159,541 千円で費用全体の 61.9% を占めて最も多く、次いで燃料潤滑油費が 63,349 千円 (同 24.6%) となり、これらで費用全体の 86.5% を占めている。
- 船費では船員費 (73,648 千円) はやや減少しているが、船舶修繕費 (83,670 千円) は増加している。
- 平成 28 年度は、燃料潤滑油費が燃料油価格の低下や運休等の影響から減少している。

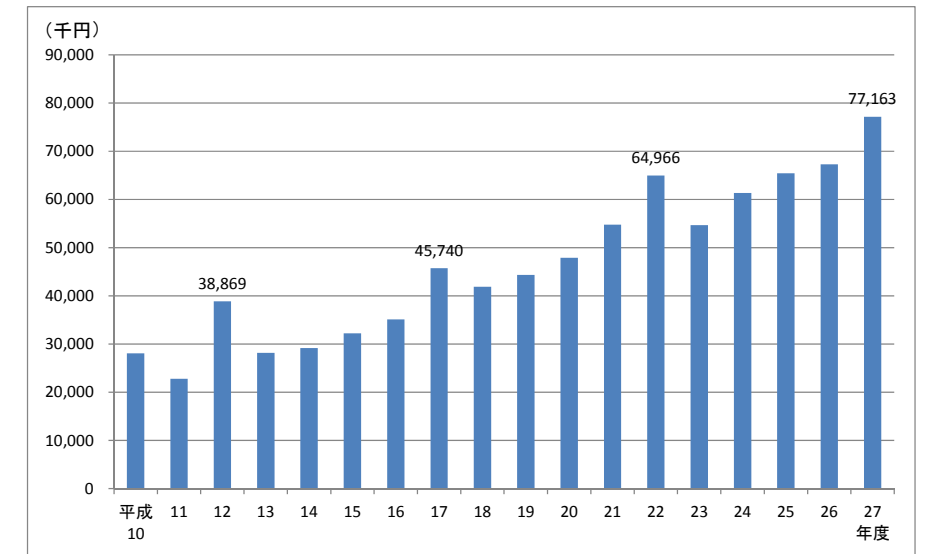
【主要な運航費用の推移】



◎法定検査費用の推移

船舶修繕費が増加傾向にあるが、フェリー太陽が就航してから推移を見ると、一貫して増加しており、運航費用を押し上げる要因となっている。

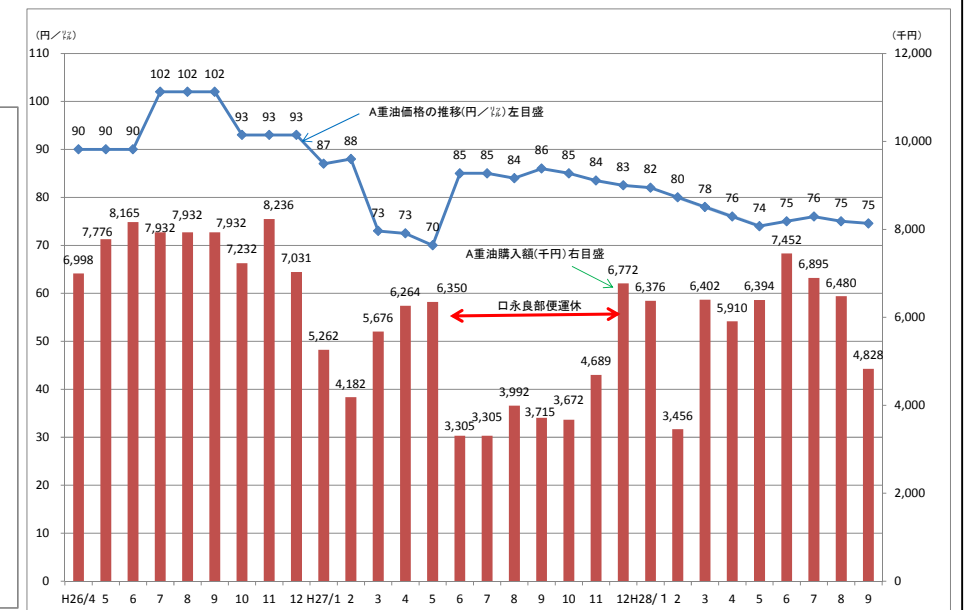
【法定検査 (定期・中間) 費用の推移: 船舶修繕費】



◎燃料油費の動向

平成 25 年度、平成 26 年度と A 重油の価格が上昇し、運航経費の増加要因となっていたが、近年はその価格が低下している。また、新岳の爆発的噴火で島民が避難した約 6 か月は口永良部便が運休し、燃料油費も軽減されている。なお、1 航海当たり、口永良部便で 1.6KL、島間便で 1.2KL をそれぞれ消費するとみている。

【A 重油の価格及び購入額の推移】



◎経営上の課題

(1) 増収に向けた航路利用の促進

①災害からの復旧・復興需要に対応した運航

- ・火山災害に加え、台風や豪雨により道路の崩落や寸断等、危険箇所があり、安心・安全な生活を実現するための社会基盤の整備が進行。
- ・定住促進住宅の建設や学校の校舎整備の計画、地域産業の復興支援等の動きがみられる。

②口永良部便、島間便の利用者特性を踏まえた戦略的な展開

【口永良部便】

- ・口永良部島の住民が日常的に利用しやすい航路の運航を実現する。
- ・口永良部島では、屋久島と一体となった移住促進、国立公園やエコパークエリアとしての魅力を生かした観光交流の推進が展開されつつあり、新たな航路需要を喚起する。

【島間便】

- ・島間便は、長年にわたり屋久島と種子島を結び、地域間交流を支えた航路であり、今後も一定の利用客が見込まれ、存続する。
- ・世界自然遺産、ユネスコエコパーク、国立公園にある屋久島、口永良部島とロケット発射基地や観光施設のある種子島の南部を結び航路として、観光客の周遊や島民の社会経済活動の活性化を推進し、航路利用者の拡大を図る。

(2) 経費増加の抑制

- ・停泊時間の短縮による労働時間の短縮や運航パターン、ダイヤの見直し等を検討し、運航に係る人件費や燃料潤滑油費等の増加を抑制する。
- ・船舶修繕費についても、ドック先との定期的な情報交換や整備費の調査を行い、増加の抑制に努める。

(3) 新船建造効果の発揮による航路経営の安定化

①安全・安心で快適な船旅を提供することによる住民・航路利用者の満足度向上と航路需要の拡大

- ・運航に影響をする自然条件に対応する機器・設備を装備
- ・運航スピードの改善
- ・揺れや騒音、においなどの改善
- ・バリアフリー化や客室のレベルアップによる船内環境の改善
- ・荷役作業などの改善
- ・船員の労働環境の改善
- ・屋久島を中心に口永良部島、種子島の地域間交流の促進

②航路需要の拡大による収益の改善と船舶修繕費などの運航費用の縮減

③省エネ設備の導入による環境に優しい航路運航環境の整備

平成 28 年度航路損益（交付申請ベース）

単位：円、%

項目	H27年度実績	構成比	H28年度交付申請額	構成比	H27年比	H27年比増減額	増減理由
A 運航収益	31,713,411	99.4	40,781,463	99.4	28.6	9,068,052	
1 旅客運賃	11,097,920	34.8	10,948,070	26.7	△ 1.4	-149,850	口永良部航路運休による減収
2 手荷物運賃	160,110	0.5	156,710	0.4	△ 2.1	-3,400	
3 小荷物運賃		0.0		0.0		0	
4 自動車航送運賃	13,666,290	42.8	20,627,620	50.3	50.9	6,961,330	口永良部島復旧・復興による公共工事等の関係車両が増えたため
5 貨物運賃	4,039,600	12.7	5,977,622	14.6	48.0	1,938,022	口永良部島復旧・復興による公共工事等の関係車両が増えたため
6 郵便・信書便航送料	2,725,491	8.5	3,047,441	7.4	11.8	321,950	
7 雑収入	24,000	0.1	24,000	0.1	0.0	0	
B 営業収益	200,897	0.6	229,567	0.6	14.3	28,670	
1 航路附属施設収入	0	0.0		0.0		0	
2 雑収入	200,897	0.6	229,567	0.6	14.3	28,670	
収益計	31,914,308	100.0	41,011,030	100.0	28.5	9,096,722	
A 運航費用	237,006,677	94.1	238,262,985	92.5	0.5	1,256,308	
1 旅客費	1,509,824	0.6	1,831,993	0.7	21.3	322,169	減収による歩合金の減
2 手荷物取扱費	38,212	0.0	10,971	0.0	△ 71.3	-27,241	
3 小荷物取扱費		0.0		0.0		0	
4 自動車航送費	1,581,492	0.6	2,229,822	0.9	41.0	648,330	
5 貨物費	330,044	0.1	470,921	0.2	42.7	140,877	
6 郵便・信書便取扱費		0.0		0.0		0	
7 燃料潤滑油費	69,073,570	27.4	63,349,066	24.6	△ 8.3	-5,724,504	口永良部航路運休によるA重油使用量の減及び原油安によるため
8 養缶水費	195,750	0.1	197,910	0.1	1.1	2,160	
9 港費	9,523,190	3.8	9,558,290	3.7	0.4	35,100	
10 運航雑費	1,011,195	0.4	1,072,717	0.4	6.1	61,522	
11 -(1) 船員費	75,767,404	30.1	73,648,440	28.6	△ 2.8	-2,118,964	
-(2) 備品費	743,850	0.3	743,850	0.3	0.0	0	
-(3) 消耗品費	1,198,331	0.5	633,903	0.2	△ 47.1	-564,428	
-(4) 修繕費	75,101,668	29.8	83,670,360	32.5	11.4	8,568,692	定期検査による修繕が増加したため
-(5) 船費雑費	932,147	0.4	844,742	0.3	△ 9.4	-87,405	
B 営業費用	14,831,927	5.9	19,344,806	7.5	30.4	4,512,879	
1 保険料	2,435,687	1.0	2,618,142	1.0	7.5	182,455	海難事故による保険掛け金の増額
2 税金	925,300	0.4	1,070,600	0.4	15.7	145,300	
3 利子		0.0		0.0		0	
4 減価償却費	20,957	0.0	20,957	0.0	0.0	0	
5 賃借（用船）料	547,740	0.2	547,970	0.2	0.0	230	
6 航路附属施設費	79,925	0.0	90,649	0.0	13.4	10,724	
7 店費	10,822,318	4.3	14,996,488	5.8	38.6	4,174,170	H28.4月の人事異動により船舶職員(陸員)が増員となったため
費用計	251,838,604	100.0	257,607,791	100.0	2.3	5,769,187	
差引当期純損失	△ 219,924,296		△ 216,596,761			3,327,535	

平成28年度（平成27年10月～平成28年9月）の運航概要

1 平成27年5月29日に発生した口永良部島新岳の噴火により約7ヶ月間に渡り口永良部便を運休していたが、平成27年12月29日より運航を再開。当期は、口永良部便は約3か月間運休したが、島間便は年間を通して運航。

2 運航状況

宮之浦～口永良部（45km）

運航回数（計画：345、実績：222、計画比64.3%）

欠航内訳：定期・臨時検査17 荒天35 運休92

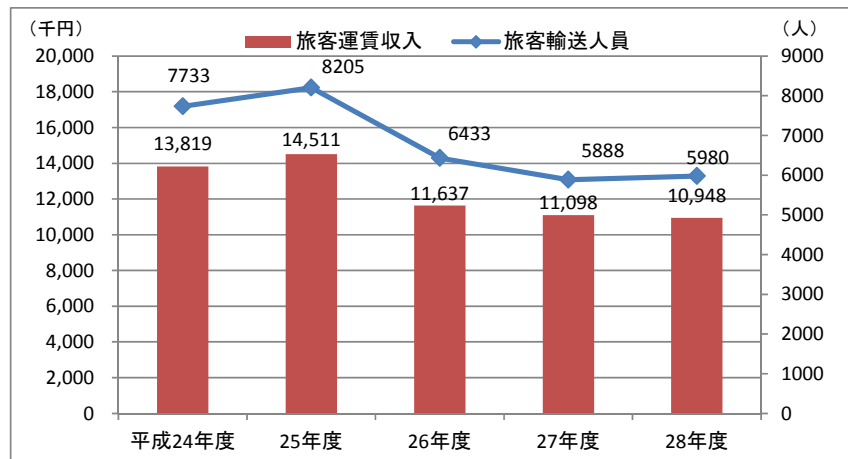
宮之浦～島間（30km）

運航回数（計画：345、実績：290、計画比84.1%）

欠航内訳：定期・臨時検査17 荒天52 その他7

3 輸送実績

①旅客輸送の推移



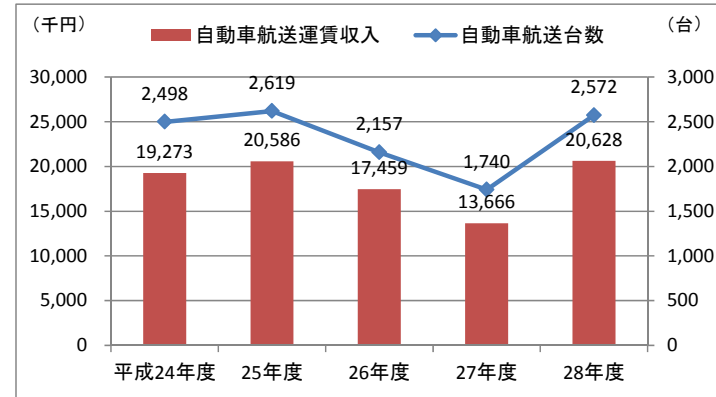
旅客輸送実績 (単位:人、%)

	平成24年度		25年度		26年度		27年度		28年度	
	輸送人員	構成比	輸送人員	構成比	輸送人員	構成比	輸送人員	構成比	輸送人員	構成比
口永良部→宮之浦	2,350	30.4	2,466	30.1	2,068	32.1	1,326	22.5	1,919	32.1
口永良部→宮之浦	2,430	31.4	2,435	29.7	2,008	31.2	1,406	23.9	1,863	31.2
小計	4,780	61.8	4,900	59.8	4,076	63.3	2,732	46.4	3,782	63.3
島間→宮之浦	1,297	16.8	1,414	17.2	916	14.2	1,368	23.2	917	15.3
島間→宮之浦	1,557	20.1	1,791	21.8	1,354	21.0	1,756	29.8	1,217	20.4
小計	2,854	36.9	3,205	39.0	2,270	35.2	3,124	53.0	2,134	35.7
口永良部→島間	49	0.6	48	0.6	43	0.7	21	0.4	38	0.6
口永良部→島間	51	0.7	53	0.6	45	0.7	12	0.2	26	0.4
小計	100	1.3	100	1.2	88	1.4	33	0.6	64	1.0
合計	7,733	100.0	8,205	100.0	6,433	100.0	5,888	100.0	5,980	100.0

旅客運賃収入 (単位:千円、%)

	平成24年度		25年度		26年度		27年度		28年度	
	運賃収入	構成比	運賃収入	構成比	運賃収入	構成比	運賃収入	構成比	運賃収入	構成比
口永良部→宮之浦	4,742	34.3	4,971	34.3	4,170	35.8	2,730	24.6	3,974	36.3
口永良部→宮之浦	4,898	35.4	4,898	33.8	4,057	34.9	2,903	26.2	3,847	35.1
小計	9,640	69.8	9,869	68.0	8,227	70.7	5,633	50.8	7,821	71.4
島間→宮之浦	1,762	12.8	1,906	13.1	1,271	10.9	2,420	21.8	1,254	11.5
島間→宮之浦	2,076	15.0	2,393	16.5	1,834	15.8	2,929	26.4	1,655	15.1
小計	3,838	27.8	4,299	29.6	3,105	26.7	5,349	48.2	2,909	26.6
口永良部→島間	166	1.2	162	1.1	149	1.3	75	0.7	130	1.2
口永良部→島間	174	1.3	180	1.2	156	1.3	40	0.4	88	0.8
小計	340	2.5	342	2.4	305	2.6	115	1.0	218	2.0
合計	13,819	100.0	14,511	100.0	11,637	100.0	11,098	100.0	10,948	100.0

②自動車航送輸送



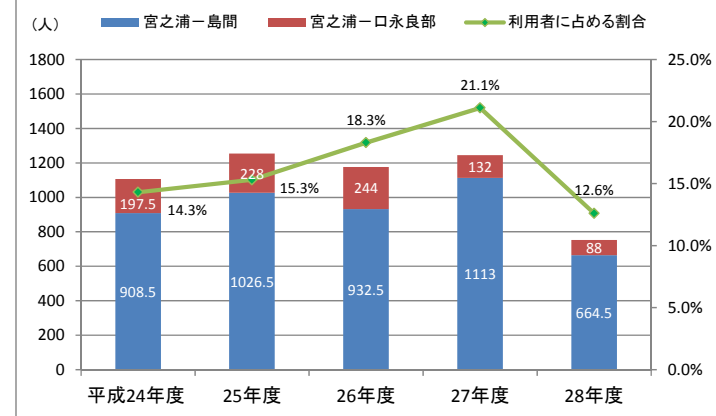
自動車航送台数 (単位:台、%)

	平成24年度		25年度		26年度		27年度		28年度	
	台数	構成比	台数	構成比	台数	構成比	台数	構成比	台数	構成比
口永良部→宮之浦	621	24.9	691	26.4	612	28.4	351	20.2	834	32.4
口永良部→宮之浦	621	24.9	661	25.2	603	28.0	357	20.5	803	31.2
小計	1,242	49.8	1,352	51.6	1,215	56.4	708	40.7	1,637	63.6
島間→宮之浦	611	24.5	611	23.3	450	20.9	526	30.2	456	17.7
島間→宮之浦	599	24.0	612	23.4	454	21.0	486	27.9	437	17.0
小計	1,210	48.5	1,223	46.7	904	41.9	1,012	58.1	893	34.7
口永良部→島間	19	0.8	16	0.6	19	0.9	11	0.6	24	0.9
口永良部→島間	27	1.1	28	1.1	19	0.9	9	0.5	18	0.7
小計	46	1.9	44	1.7	38	1.8	20	1.1	42	1.6
合計	2,498	100.0	2,619	100.0	2,157	100.0	1,740	100.0	2,572	100.0

自動車航送運賃収入 (単位:千円、%)

	平成24年度		25年度		26年度		27年度		28年度	
	運賃収入	構成比	運賃収入	構成比	運賃収入	構成比	運賃収入	構成比	運賃収入	構成比
口永良部→宮之浦	4,753	24.7	5,381	26.1	4,867	27.9	2,727	20.0	6,557	31.8
口永良部→宮之浦	4,736	24.6	5,086	24.7	4,782	27.4	2,779	20.4	6,313	30.6
小計	9,489	49.2	10,467	50.8	9,649	55.3	5,506	40.4	12,870	62.4
島間→宮之浦	4,593	23.8	4,764	23.1	3,562	20.4	4,073	29.9	3,660	17.7
島間→宮之浦	4,530	23.5	4,625	22.5	3,575	20.5	3,702	27.2	3,381	16.4
小計	9,123	47.3	9,389	45.6	7,137	40.9	7,775	57.1	7,041	34.1
口永良部→島間	275	1.4	252	1.2	345	2.0	194	1.4	413	2.0
口永良部→島間	387	2.0	478	2.3	328	1.9	152	1.1	303	1.5
小計	661	3.4	730	3.5	673	3.9	346	2.5	717	3.5
合計	19,273	100.0	20,586	100.0	17,459	100.0	13,626	100.0	20,628	100.0

④団体客の推移

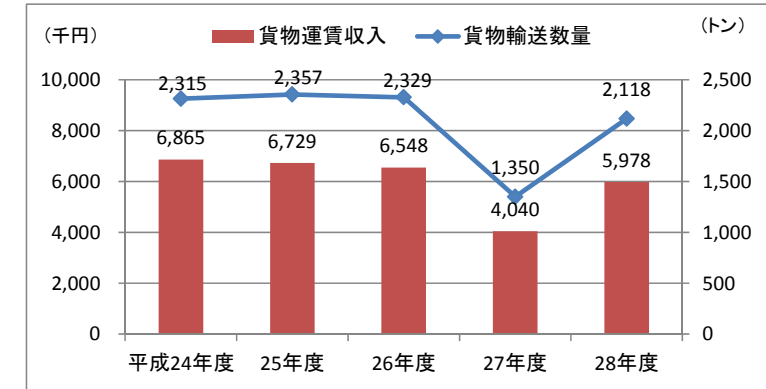


⑤客室区別の利用状況

(単位:人、%)

	平成24年度		25年度		26年度		27年度		28年度	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
1等	29.5	0.4	36.5	0.4	19.0	0.3	32.0	0.5	18.0	0.3
2等	7,703.5	99.6	8,168.0	99.6	6,414.0	99.7	5,855.5	99.5	5,950.5	99.7
合計	7,733.0	100.0	8,204.5	100.0	6,433.0	100.0	5,887.5	100.0	5,968.5	100.0

③貨物輸送実績



貨物輸送数量 (単位:トン、%)

	平成24年度		25年度		26年度		27年度		28年度	
	数量	構成比	数量	構成比	数量	構成比	数量	構成比	数量	構成比
口永良部→宮之浦	1,161	50.2	1,199	50.9	1,201	51.6	560	41.5	1,192	56.3
口永良部→宮之浦	773	33.4	740	31.4	847	36.4	433	32.1	658	31.1
小計	1,934	83.5	1,939	82.3	2,048	87.9	993	73.6	1,850	87.4
島間→宮之浦	163	7.0	109	4.6	112	4.8	134	9.9	136	6.4
島間→宮之浦	120	5.2	300	12.7	160	6.9	209	15.4	129	6.1
小計	283	12.2	409	17.3	272	11.7	343	25.4	265	12.5
口永良部→島間	12	0.5	3	0.1	7	0.3	1	0.1	1	0.1
口永良部→島間	86	3.7	5	0.2	3	0.1	13	1.0	2	0.1
小計	98	4.2	9	0.4	10	0.4	14	1.0	3	0.1
合計	2,315	100.0	2,357	100.0	2,329	100.0	1,350	100.0	2,118	100.0

貨物運賃収入 (単位:千円、%)

	平成24年度		25年度		26年度		27年度		28年度	
	運賃収入	構成比	運賃収入	構成比	運賃収入	構成比	運賃収入	構成比	運賃収入	構成比
口永良部→宮之浦	3,229	47.0	3,310	49.2	3,302	50.4	1,601	39.6	3,268	54.7
口永良部→宮之浦	2,059	30.0	1,976	29.4	2,260	34.5	1,180	29.2	1,767	29.6
小計	5,288	77.0	5,286	78.6	5,562	84.9	2,780	68.8	5,034	84.2
島間→宮之浦	569	8.3	383	5.7	380	5.8	463	11.5	470	7.9
島間→宮之浦	435	6.3	1,005	14.9	544	8.3	710	17.6	451	7.5
小計	1,003	14.6	1,388	20.6	925	14.1	1,173	29.0	921	15.4
口永良部→島間	75	1.1	21	0.3	41	0.6	7	0.2	10	0.2
口永良部→島間	498	7.3	35	0.5	21	0.3	79	2.0	12	0.2
小計	573	8.3	55	0.8	62	0.9	87	2.2	22	0.4
合計	6,865	100.0	6,729	100.0	6,548	100.0	4,040	100.0	5,978	100.0

【クーポン利用】

宮之浦→口永良部区間

旅行代理店	乗船年月	人数
名鉄観光	平成28年8月	30
ジェーティービー	平成28年8月	2
合計		32

宮之浦→島間区間

旅行代理店	乗船年月	人数
ジェーティービー	平成28年3月	23
ジェーティービー	平成27年11月	38
近畿日本ツーリスト	平成28年1月	36
近畿日本ツーリスト	平成28年5月	27
近畿日本ツーリスト	平成28年6月	34
近畿日本ツーリスト	平成28年7月	19
近畿日本ツーリスト	平成28年8月	42
ネイチャーオフィス	平成27年12月	34
ネイチャーオフィス	平成28年4月	20
ネイチャーオフィス	平成28年5月	13
ネイチャーオフィス	平成28年6月	109
ネイチャーオフィス	平成28年7月	84
ネイチャーオフィス	平成28年8月	24
ネイチャーオフィス	平成28年9月	25
農協観光	平成28年2月	23
合計		551

5 航路改善方策の検討（案）

1 航路改善に向けた課題の整理

- ①地域の現況からみた航路の課題
 - ・火山災害からの復旧・復興需要に対応した運航の実現
 - ・口永良部島と屋久島が一体的に発展していくことを支える航路として展開
 - ・屋久島と種子島を結ぶ航路としての利用促進
- ②航路診断からみた課題
 - ・欠航率の改善
 - ・運航パターンの見直し
 - ・運航時刻の見直し
- ③航路経営診断からみた課題
 - ・増収に向けた航路利用の促進
 - ・経費増加の抑制
 - ・代替船建造効果の発揮による航路経営の安定化



2 基本的な考え方

- ◇ 町営の口永良部航路は、島民や仕事、調査研究、観光等で訪れる島外客の移動や生活必需品等の物資の輸送を担っており、口永良部島の唯一の公共交通機関として必要不可欠な社会的使命を果たしている。また、屋久島を中心に口永良部島、種子島を結ぶ熊毛地域の公共交通機関として長年にわたり住民に親しまれてきた航路でもある。このように地域の重要な航路であることから、船舶建造費を含め、運航によって発生する純損失出額を国・県の離島航路補助金で賄い、今後も航路を維持・確保していくものである。
- ◇ 口永良部便、島間便はそれぞれ異なる利用実態があり、口永良部便、島間便の利用者特性を踏まえた戦略的な施策を展開する。
- ◇ 航路経営を安定させるため、現状の運航を見直すとともに、経費増加の抑制に取り組むが、現有船での運航の限界もあり、代替船建造を検討する。



◇現行の運航

- ◇ 口永良部便及び島間便をそれぞれ 1 日 1 往復運航
- ◇ 偶数日・奇数日の運航

※ 偶数日・奇数日による運航は長年にわたり島民には浸透しており、変更にあたっては十分な検討が必要である。

◇航路利用の特性・運航に関するニーズ

■口永良部便の利用状況

- ◇ 生活物資や郵便・新聞・宅配便等の島民の生活を支える航路で毎日運航している。旅客に比べ、貨物、車両の輸送が多い。
- ◇ 災害復旧や復興事業等での利用が増えている。
- ◇ 月 1 回以上の頻度で利用している住民が回答者の 4 割。
- ◇ 1 日 2 往復を希望する声が多い。
- ◇ 宮之浦発は午後の便の利用が多い（奇数日）。
- ◇ 口永良部発は午前の利用が多い（偶数日）。
- ◇ 曜日では水曜日と金曜日の利用が比較的多い。

■ 島間便の利用状況

- ◇ 口永良部住民の利用はほとんどない。
- ◇ 南種子、中種子の住民の利用が多い。
- ◇ 県外の観光レジャーの利用が多い。
- ◇ 旅行会社企画のツアー団体客が多い。
- ◇ 週 1 回程度は回答者の 1.3%で、「月 2～3 回程度」は 6.7%。



3 航路改善方策の検討

- ①航路需要や船舶接続に応じた運航パターン、ダイヤの検討
 - ・偶数日と奇数日運航から、曜日による設定へ変更
 - ・口永良部便の増便と島間便の減便
 - ・運休日の検討
- ②旅行代理店と連携した島間便の利用促進
 - ・旅行商品の開発
- ③口永良部港・島間港の待合所の魅力づくり
 - ・待合場所の改善、地域情報の発信、レンタカー等のサービス提供
- ④荷役等の作業環境改善
 - ・荷役時間の短縮化や冷凍設備等の機材の改善
- ⑤代替船建造の検討
 - ・船舶の旅客定員、積載量からみた船舶の規模、構造
 - ・航海速力や揺れ防止、港での操船能力
 - ・船内での利用環境
 - ・船員の労働環境
 - ・環境配慮、デザイン性、地域情報の発信 など

①航路需要や船舶接続に応じた運航パターン、ダイヤの検討

【検討案】

ア 偶数日 (A) と奇数日 (B) 運航から、曜日による設定へ変更

選択肢：a 従来通りに交互に運航する

b 同一パターン化

	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日	日曜日	週間計
パターン1	A	B	A	B	A	B	A	-
パターン2	B	A	B	A	B	A	B	-
パターン3	A	A	A	A	A	A	A	-
パターン4	B	B	B	B	B	B	B	-
航海数	2航海	2航海	2航海	2航海	2航海	2航海	2航海	14航海
航海距離(km)	75	75	75	75	75	75	75	525
航海時間(分)	165	165	165	165	165	165	165	1,155

イ 口永良部便を増便し、島間便を減便

前提：島間便を運休し、口永良部便を2航海/日 運航する曜日を設定。

選択肢：

a 島間便を1航海運休し、口永良部便を1航海増やす

b 島間便を2航海運休し、口永良部便を2航海増やす

c 島間便を3航海運休し、口永良部便を2航海増やす

※現在、島間便で郵便物を輸送しており、減便する場合は日本郵便株式会社との協議が必要。

◆検討例示1 (a)

	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日	日曜日	週間計
パターン1	A	B	A	B	A	B	A	-
口永良部便							1	1
島間便							▲1	▲1
航海数	2航海	2航海	2航海	2航海	2航海	2航海	2航海	14航海
航海距離(km)	75	75	75	75	75	75	90	540
航海時間(分)	165	165	165	165	165	165	200	1,190

◆検討例示2 (b)

	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日	日曜日	週間計
パターン1	A	B	A	B	A	B	A	-
口永良部便			1				1	2
島間便			▲1				▲1	▲2
航海数	2航海	2航海	2航海	2航海	2航海	2航海	2航海	14航海
航海距離(km)	75	75	90	75	75	75	90	555
航海時間(分)	165	165	200	165	165	165	200	1,225

◆検討例示3 (c)

	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日	日曜日	週間計
パターン1	A	B	A	B	A	B	A	-
口永良部便				1			1	2
島間便	▲1			▲1			▲1	▲3
航海数	1航海	2航海	2航海	2航海	2航海	2航海	2航海	13航海
航海距離(km)	45	75	75	90	75	75	90	525
航海時間(分)	100	165	165	200	165	165	200	1,160

【参考】

	口永良部島	宮之浦	島間
偶数日 (A)	09:50着 (40分)	←100分	08:10発
	10:30発	100分→	12:10着 (50分)
			13:00発 →65分
			14:05着 (40分)
奇数日 (B)			15:50着 65分←
			14:45発
			09:00発 →65分
			10:05着 (40分)
偶数日 (B)	14:40着 (30分)	←100分	13:00発
	15:10発	→100分	16:50着
			11:50着 ←
			10:45発

偶数日

口永良部	宮之浦	乗り継ぎ	接続便
9:50 ←	8:10	←	★はいびすかす 宮之浦着07:00 ← 鹿児島(谷山港) 前日18:00発(種子島経由)
10:30 →	12:10	→	★フェリー屋久島2 宮之浦発 13:30 → 鹿児島着 17:40 ★高速船 安房発 13:30(13:30) → 鹿児島着 15:30(15:30) 宮之浦発 16:00(15:40) → 鹿児島着 18:40(18:20) 宮之浦発 17:00(16:00) → 鹿児島着 19:05(18:05)

奇数日

口永良部	宮之浦	乗り継ぎ	接続便
14:40 ←	13:00	←	★フェリー屋久島2 宮之浦着 12:30 ← 鹿児島発 08:30 ★高速船 宮之浦着 10:10(10:10) ← 鹿児島発 07:30(7:30) 種子島経由 宮之浦着 09:45(09:45) ← 鹿児島発 07:45(07:45) 指宿経由
15:10 →	16:50	→	★高速船 宮之浦発 17:00(16:00) → 鹿児島着 19:05(18:20) 指宿経由

注) 高速船は夏ダイヤと冬ダイヤがあり、()は冬ダイヤ

種子屋久航高速船のダイヤ(平成28年9月20日～11月30日)

便	鹿児島	→	屋久島
111	7:30	→ (西之表)	10:10 宮之浦
112	7:45	→ (指宿)	9:45 宮之浦
114	10:00	→ (西之表)	12:45 安房
※114	10:20	→ (西之表)	13:05 安房
115	12:00	→	13:50 宮之浦
117	13:20	→	15:10 宮之浦
118	15:00	→ (西之表)	17:30 安房
※118	16:00	→ (西之表)	18:30 安房
123	9:10	→ (西之表)	11:45 宮之浦

注 1 114便と118便は、平成28年3月12日～9月12日は※で1日6便の運航
2 123便は平成28年4月29日～5月5日、7月16日～8月21日のみ運航
3 平成28年12月1日～平成29年3月30日は115便が運休し、1日5便の運航

便	屋久島	→	鹿児島
121	安房	7:00 → (西之表)	9:35
112	宮之浦	10:00 → (西之表)	12:45
111	宮之浦	10:45 →	12:35
114	安房	13:30 →	15:30
115	宮之浦	15:40 → (西之表)	18:20
※115	宮之浦	16:00 → (西之表)	18:40
117	宮之浦	16:00 → (指宿)	18:05
※117	宮之浦	17:00 → (指宿)	19:05
123	宮之浦	12:00 → (西之表)	14:40
125	宮之浦	15:40 → (西之表+指宿)	18:40

注 1 115便と117便は、平成28年3月12日～9月12日は※で1日6便の運航
2 123便は平成28年4月29日～5月5日、7月16日～8月21日のみ運航
3 平成28年12月1日～平成29年3月30日は115便及び117便が運休し、125便を運航。1日5便の運航

屋久島空港運航ダイヤ(平成28年12月1日～平成29年1月6日)

	屋久島空港→鹿児島空港			鹿児島空港→屋久島空港		
	出発	到着	備考	出発	到着	備考
1	9:55	10:30		8:50	9:25	
2	12:15	12:50	※1	13:10	13:45	
3	12:20	12:55	※2	16:25	17:00	※3
4	17:15	17:50		17:00	17:35	※4

※1:12/1-28、運航 ※2:12/29、1/1-6、運航
※3:12/27-31、1/1-5、運航 ※4:12/1-26、1/6、運航

	屋久島空港→福岡空港			福岡空港→屋久島空港		
	出発	到着	備考	出発	到着	備考
1	14:10	15:10		13:25	14:25	

	屋久島空港→伊丹空港			伊丹空港→屋久島空港		
	出発	到着	備考	出発	到着	備考
1	17:30	18:50	※1	10:15	11:50	※2
2	18:00	19:20	※3	10:20	11:55	※4

※1:12/27-31、1/1-5、運航 ※2:12/1-28、運航
※3:12/1-26、1/6、運航 ※4:12/29-31、1/6、運航

②現有船の延命化の検討及び代替船建造の検討

◆現有船の現状及び評価

- 平成9年6月に就航し、19年目を迎え、老朽化が進んでいる。一般的には、定期航路に入っている船は20年を目途に造り替えていくことが多い。
- ⇒本船が運航される海域は海流・潮流の流れが比較的速く、台風や季節風の影響を受けやすい場所にあり、また、これまで毎日運航していることから、船舶の腐食や装備品等の交換頻度の増加等がみられている。
- ⇒船舶修繕費は平成11年度、2,281万円であったが、平成26年度は6,728万円と、約3倍に膨れている。また、5年に1度の定期点検が実施された平成27年度はさらに7,716万円に及んでいる。現有船をこのまま使用すると、経費負担が増大する可能性が高い。
- ⇒船を設計するときの強度の余裕と腐食の予備厚との関係から現状、フェリー太陽の腐食の予備厚はなくなってもおかしくない。強度計算で得られた安全率だけが、フェリー太陽の強度としてある。よって、次の定期検査までその船が船体コードを維持できる程度のことを延命化として考える。
- ⇒部分的な腐食については、塗装が剥がれてしまうと腐食が早く進む。部分的に補修しても同じような箇所が発生する。
- ⇒古い船を維持していくためには、交換部品が必要だが、エンジンの交換部品は、そのエンジンの全製造が終わってから5年程度しか供給されない。ただし、エンジンの部品は一品製作されていることが多いため、図面があれば価格は高いが一品で作ってもらえることもできるが、納品に三か月かかる。
- 島民や航路利用者からは、「乗り心地（揺れ）」「エンジン音・におい」「トイレ・洗面所」等に不満が聞かれる。また、航海時間の短縮を求める声も聞かれる。
- バリアフリーや船員環境の改善については、法律の改正により義務付けられた要件があり、また、省エネ設備の導入による環境にやさしい航路運航環境の整備は必須となっている。

◆船舶使用に関する方向性

- 船舶の不具合を改善し、延命化するとしても、構造上の課題や利用者の不満は解消しにくいと考えられる。現有船でしばらく運航できるとしても、次の定期検査のある平成33年2月までには代替船の就航を検討する必要がある。

◆船舶事例

【フェリーニューこしき】 平成14年就航

総トン数940トン 航海速度17.5ノット 定員400人
所要時間：串木野→（里・鹿島）→長浜 100分



【高速船甌島】 平成26年就航

総トン数197トン 航海速度26.7ノット 定員200人
所要時間：川内→(50分)→里→(40分)→長浜



【フェリー太古】 平成26年就航

総トン数1,598トン 航海速度19ノット 定員350人
博多と長崎県の青方、福江の五島列島を結ぶ航路
所要時間：下り8時間30分 上り7時間40分



【大函丸（フェリー）】 平成25年就航

総トン数1,912トン 航海速度18ノット 定員478人
函館と青森県の大間を結ぶ航路
所要時間：90分



★航海時間が90分のため、シート席が充実

◆検討事業

- 船舶の旅客定員、積載量からみた船舶の規模、構造
- 航海速力や揺れ防止、港での操船能力
- 船内での利用環境
- 船員の労働環境
- 環境配慮、デザイン性、地域情報の発信

6 航路需要等の見通し

(1) 今後3年間の予想

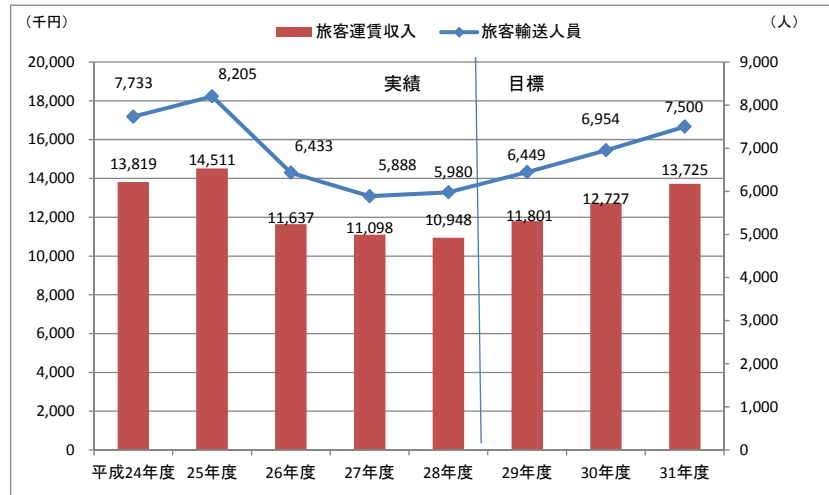
口永良部島新岳の火山活動は沈静化してはいるものの、過去の経験から再び火山活動が活発化することも予想される。住民の防災意識が高まる中で、気象庁による火山活動の観測体制も充実しつつあり、火山と共生する態勢が形成されてきている。

航路需要に関しては、口永良部便では、災害復旧工事や学校の校舎整備、定住促進住宅整備などの公共事業が予想される。また、国立公園やエコパークの島として屋久島と一体的な取組が展開されるとみられ、交流人口の増大が期待される。増便効果をどれだけ高められるかが重要となっている。

島間便では、平成29年度に種子島宇宙芸術祭が本祭を迎え、宇宙開発と芸術・文化の融合による各種イベントが計画されており、国際的な情報発信と観光交流の活性化が進展すると期待される。島間便の減便を検討しているが、住民への周知と観光関係業界への利用促進策に取り組み、現状以上の航路利用を見込む。

(2) 旅客輸送

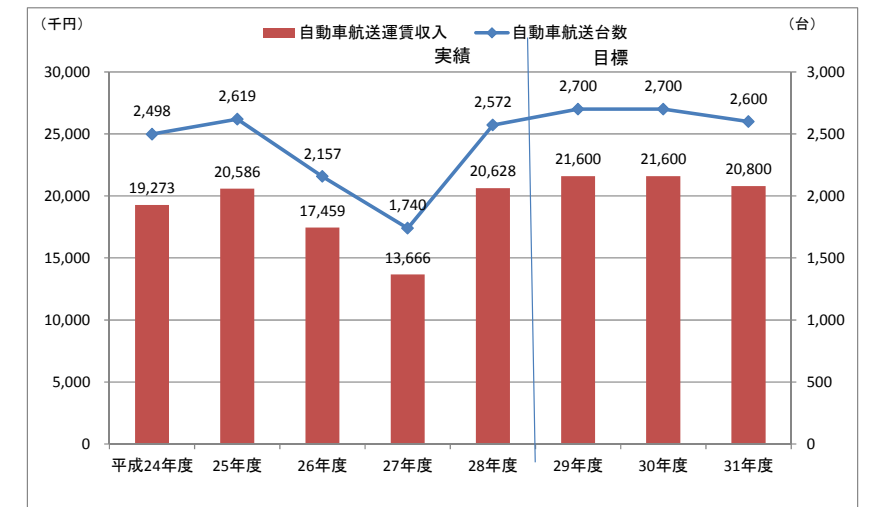
- ◇ 平成31年度の利用者目標を7,500人(平成28年度比25.4%増)とし、平成29年度、平成30年度は年平均伸び率で推計。
- ◇ 口永良部便と島間便の利用者割合を6:4とする。
- ◇ 旅客運賃収入は、平成28年度の平均単価2,830円/一人当たりを旅客数に乗じて算出。



年度	平成24年度		25年度		26年度		27年度		28年度		29年度		30年度		31年度	
	輸送人員	構成比	輸送人員	構成比	輸送人員	構成比	輸送人員	構成比	輸送人員	構成比	輸送人員	構成比	輸送人員	構成比	輸送人員	構成比
口永良部一宮之浦	2,350	30.4	2,466	30.1	2,068	32.1	1,326	22.5	1,919	32.1	-	-	-	-	-	-
口永良部一宮之浦	2,430	31.4	2,435	29.7	2,008	31.2	1,406	23.9	1,863	31.2	-	-	-	-	-	-
小計	4,780	61.8	4,901	59.8	4,076	63.3	2,732	46.4	3,782	63.3	3,869	60.0	4,172	60.0	4,500	60.0
島間一宮之浦	1,297	16.8	1,414	17.2	916	14.2	1,368	23.2	917	15.3	-	-	-	-	-	-
島間一宮之浦	1,557	20.1	1,791	21.8	1,354	21.0	1,756	29.8	1,217	20.4	-	-	-	-	-	-
小計	2,854	36.9	3,205	39.0	2,270	35.2	3,124	53.0	2,134	35.7	2,580	40.0	2,782	40.0	3,000	40.0
口永良部一島間	49	0.6	48	0.6	43	0.7	21	0.4	38	0.6	-	-	-	-	-	-
口永良部一島間	51	0.7	53	0.6	45	0.7	12	0.2	26	0.4	-	-	-	-	-	-
小計	100	1.3	100	1.2	88	1.4	33	0.6	64	1.0	-	-	-	-	-	-
合計	7,733	100.0	8,205	100.0	6,433	100.0	5,888	100.0	5,980	100.0	6,449	100.0	6,954	100.0	7,500	100.0

(3) 自動航送輸送

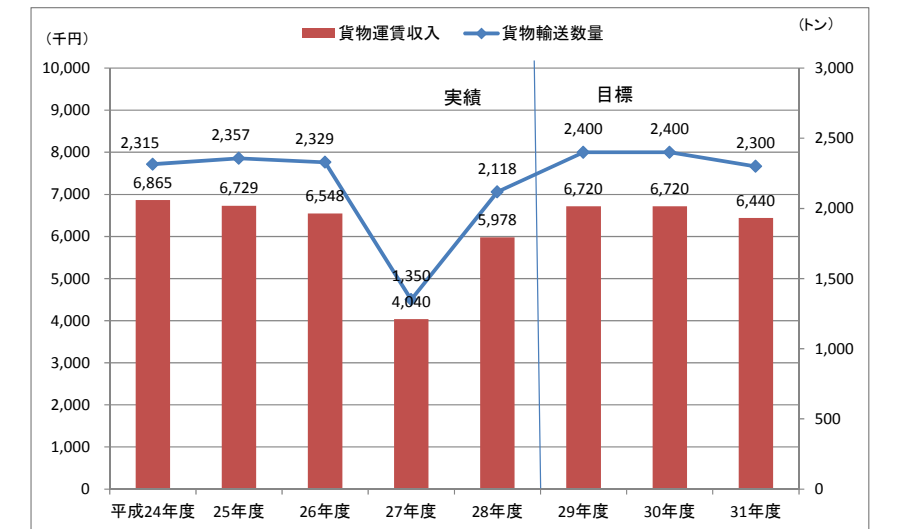
- ◇ 平成29年度、平成30年度は口永良部島の災害復旧・復興事業等により、2,700台程度まで増加し、その後は横ばいかやや減少で推移すると目標を設定。
- ◇ 口永良部便と島間便の利用割合を平成29年度、平成30年度は6.5:3.5とし、平成31年度は6:4とする。
- ◇ 自動車航送輸送運賃収入は、平成28年度の平均単価8,020円/8,000円/一台当たりを台数に乗じて算出。



年度	平成24年度		25年度		26年度		27年度		28年度		29年度		30年度		31年度	
	台数	構成比	台数	構成比	台数	構成比	台数	構成比	台数	構成比	台数	構成比	台数	構成比	台数	構成比
口永良部一宮之浦	621	24.9	691	26.4	612	28.4	351	20.2	834	32.4	-	-	-	-	-	-
口永良部一宮之浦	621	24.9	661	25.2	603	28.0	357	20.5	803	31.2	-	-	-	-	-	-
小計	1,242	49.8	1,352	51.6	1,215	56.4	708	40.7	1,637	63.6	1,755	65.0	1,755	65.0	1,560	60.0
島間一宮之浦	611	24.5	611	23.3	450	20.9	526	30.2	456	17.7	-	-	-	-	-	-
島間一宮之浦	599	24.0	612	23.4	454	21.0	486	27.9	437	17.0	-	-	-	-	-	-
小計	1,210	48.5	1,223	46.7	904	41.9	1,012	58.1	893	34.7	954	35.0	945	35.0	1,040	40.0
口永良部一島間	19	0.8	16	0.6	19	0.9	11	0.6	24	0.9	-	-	-	-	-	-
口永良部一島間	27	1.1	28	1.1	19	0.9	9	0.5	18	0.7	-	-	-	-	-	-
小計	46	1.9	44	1.7	38	1.8	20	1.1	42	1.6	-	-	-	-	-	-
合計	2,498	100.0	2,619	100.0	2,157	100.0	1,740	100.0	2,572	100.0	2,700	100.0	2,700	100.0	2,600	100.0

(4) 貨物輸送

- ◇ 平成29年度、平成30年度は口永良部島の災害復旧・復興事業等により、2,400トン程度まで増加し、その後は横ばいかやや減少で推移すると目標を設定。
- ◇ 口永良部便と島間便の利用割合を平成29年度、平成30年度は9:1とし、平成31年度は8.5:1.5とする。
- ◇ 貨物輸送運賃収入は、平成28年度の平均単価2,823円/2,800円/トン数を数量に乗じて算出。



年度	平成24年度		25年度		26年度		27年度		28年度		29年度		30年度		31年度	
	数量	構成比	数量	構成比	数量	構成比	数量	構成比	数量	構成比	数量	構成比	数量	構成比	数量	構成比
口永良部一宮之浦	1,161	50.2	1,199	50.9	1,201	51.6	560	41.5	1,192	56.3	-	-	-	-	-	-
口永良部一宮之浦	773	33.4	740	31.4	847	36.4	433	32.1	658	31.1	-	-	-	-	-	-
小計	1,934	83.5	1,939	82.3	2,048	87.9	993	73.6	1,850	87.4	2,160	90.0	2,160	90.0	1,955	85.0
島間一宮之浦	163	7.0	109	4.6	112	4.8	134	9.9	136	6.4	-	-	-	-	-	-
島間一宮之浦	120	5.2	300	12.7	160	6.9	209	15.4	129	6.1	-	-	-	-	-	-
小計	283	12.2	409	17.3	272	11.7	343	25.4	265	12.5	240	10.0	240	10.0	345	15.0
口永良部一島間	12	0.5	3	0.1	7	0.3	1	0.1	1	0.1	-	-	-	-	-	-
口永良部一島間	86	3.7	5	0.2	3	0.1	13	1.0	2	0.1	-	-	-	-	-	-
小計	98	4.2	9	0.4	10	0.4	14	1.0	3	0.1	-	-	-	-	-	-
合計	2,315	100.0	2,357	100.0	2,329	100.0	1,350	100.0	2,118	100.0	2,400	100.0	2,400	100.0	2,300	100.0