

屋久島町船舶運航事業経営戦略

(令和3年度～令和12年度)

令和3年6月

屋久島町

屋久島町船舶運航事業経営戦略

団 体 名 : 屋久島町

事 業 名 : 船舶運航事業

策 定 日 : 令和 3 年 6 月

計 画 期 間 : 令和 3 年度 ~ 令和 12 年度

1. 事業概要

(1)事業形態等

法適用(全部適用・一部適用)・法非適用の区分	法一部適用		
職 員 数	11人	年 間 輸 送 人 員 数	7千人
営 業 航 路	75.0km	在 籍 船 舶 数	1隻
運 航 路 線 数	2本	平 均 船 齢	16年
年 間 運 航 キ 口	45千km	乗 船 効 率 * 1	3.13%

*1 乗船効率は延人キロ/(運航キロ×平均乗船定員)×100

(2)料金形態

	年 月 日	制 度 及 び 賃 率
上 限 認 可	令和元年8月8日	
実 施	令和元年10月1日	屋久島町一般旅客定期航路事業使用料条例

(3)料金水準の検討

本町の船舶運航事業における運賃は、船舶運航にかかる原価をまかない得ることを原則としているものの、屋久島と口永良部島を結ぶ唯一の公共交通機関としての側面も考慮し、島民への過度の負担が生じない水準としている。
 今後は、口永良部島への定住促進や交流人口の増加策、産業振興等に取り組み、航路利用の促進につなげることで収益機会の維持・創出を図るとともに、生活航路としての役割に鑑み、島民の負担との均衡がとれた運賃を中長期的な視点で検討する。

(4)現在の経営状況

料 金 収 入 ※過去3年度分を記載	H29	45,999千円	H30	53,316千円	H31	33,735千円
経 常 収 支 比 率 (又は収益的収支比率) ※過去3年度分を記載	H29	100.0%	H30	100.0%	H31	72.4%
純 損 益 (又は実質収支) ※過去3年度分を記載	H29	0千円	H30	0千円	H31	△262,233千円
資 金 不 足 比 率 * 2 ※過去3年度分を記載	H29	0%	H30	0%	H31	0%

【上記の指標等を踏まえた現在の経営状況の分析】

料金収入が少ないため、国庫補助金、県補助金と一般会計からの繰入金により経営の均衡を保っている。
 令和2年4月より一部法適となった。

資金不足比率〔法適用企業の場合〕 = (地方財政法施行令第15条第1項により算定した資金の不足額) / ((営業収益) - (受託工事収益)) × 100

資金不足比率〔法非適用企業の場合〕 = (地方財政法施行令第16条第1項により算定した資金の不足額) / ((営業収益) - (受託工事収益)) × 100

2. 将来の事業環境

(1) 利用者数の予測

口永良部島の人口は、平成22年国勢調査によると152人となっている（平成27年度は噴火による全島避難中のため集計されず）。口永良部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島外へ避難し、その後避難解除を受け帰島したが、平成27年10月の住民基本台帳による人口は133人、令和3年5月末日現在では118人と減少傾向にある。

一方、屋久島町の人口は、少子高齢化が進む中で、平成5年の世界自然遺産登録を契機として定住者の増加もあり、20年間は1万3千人台後半を維持していたが、令和2年の国勢調査（速報値）では11,969人に減少している。

同様に種子島1市2町も人口減少傾向にある。

町民の航路利用は減少すると思われる。

町民以外の利用については、公共工事等の経済活動に左右されるところが大きい。

(2) 料金収入の予測

旅客運賃収入は、平成29年度12,100千円、平成30年度11,000千円、令和元年度9,960千円と減少傾向にある。

車両航送収入は、平成29年度21,602千円、平成30年度19,926千円、令和元年度23,346千円となっている。

貨物輸送収入は、平成29年度8,358千円、平成30年度8,417千円、令和元年度7,262千円となっている。

火山活動の状況や新型コロナウイルス蔓延、民間や公共工事の影響による増減はあるものの、これらが落ちれば手荷物運賃収入、郵便物航送料と合わせ年間40,000千円程度の料金収入で推移すると思われる。

(3) 船舶更新時期の見通し

令和3年3月に新船を建造したことにより、今後10年は大きな設備投資はない見通しである。

しかし、今回の新船建造の際の懸案事項を踏まえ、計画的な一般会計からの補助と20～30年後に向けた建造基金積立を検討する必要がある。

3. 経営の基本方針

宮之浦～口永良部・島間航路は、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の3地点を結ぶ航路として、昭和47年12月より町営船により運航されてきている。口永良部島の島民にとっては唯一の生活航路であり、種子島、屋久島島民にとってもまた高速船が就航する以前から公共交通機関として人・物を運ぶ生活に必要不可欠と認知されているところである。

口永良部航路の経営状況は、口永良部島の人口が小規模で需要が限定されていることから航路採算は合わず、運航経費が運行収益を大幅に上回る赤字航路であり、国の定める離島航路補助制度を活用して、国や鹿児島県からの補助金で賄い、航路を維持している。今後は、航路の利便性を高め住民の利用を促進するとともに、新たな航路需要の創出が課題となっている。

島間航路は、屋久島と種子島間にフェリーはいびすかすが毎日運航（日曜は運休）され、また、屋久島と種子島、本土を結ぶ高速船が運航されているが、一定数は本島の住民や観光客等の利用がみられ、本航路の旅客・航送車両の輸送実績はともに航路全体の約3割を占めている。したがって、島間航路については地域需要をみながら運航パターンを検討し、航路を継続的に維持するものとする。

使用船舶であった旧船「フェリー太陽は」、航路の海域が海流・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く、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がみられ、この結果、船舶修繕費は建設当初に比べ3倍以上に膨らんだ。加えて、住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」等に不満が聞かれていたこともあり、令和2年度に新船「フェリー太陽Ⅱ」の建造を行った。新船建造により、利用者サービスの向上や経費節減が図れると思われる。

本航路は、島民の移動や生活必需品等の物資の輸送に加え、火山噴火時の避難手段としての役割を担っており、住民や観光客の生活と安全を守る重要な社会基盤であり、また、屋久島と種子島の地域間交流を支える航路でもあることから、国や鹿児島県の支援を受けつつ、今後も航路を維持・確保していくものである。

4. 投資・財政計画(収支計画)

- (1) 投資・財政計画(収支計画) : 別紙のとおり
- (2) 投資・財政計画(収支計画)の策定に当たっての説明

①収支計画のうち投資についての説明

現在の町営船「フェリー太陽Ⅱ」は、令和3年3月に就航したばかりなので、しばらくは大規模な修繕を要しないと思われるが、日頃より定期的な点検や軽微な修繕を行うことで修繕の深刻化を予防し、本船使用期間の延命を図りたい。

②収支計画のうち財源についての説明

令和5年度より企業債の償還が始まることから、本計画の令和12年度まで財政的に厳しい状況が続くことが予想される。令和3～4年度で船舶建造基金を積み立て、財政の体力をつけたい。また、過疎債の7割分が交付税措置となることから、一般会計からの確実な補助を得て財源の確保を図りたい。

③収支計画のうち投資以外の経費についての説明

経費の大部分は、人件費、修繕費(検査含む)、燃料費の3種類である。人件費は各種法令に則り、適正な執行をする。修繕費は、新船ということもありここ数年は抑えられると思われるが、計画的なメンテナンスを行うことで大規模修繕を未然に防ぎたい。燃料費は、毎月入札を行うことで高騰を抑えたい。

(3) 投資・財政計画(収支計画)に未反映の取組や今後検討予定の取組の概要

(1)において、純損益(法適用)又は実質収支(法非適用)が計画期間の最終年度で黒字とならず、赤字が発生している場合には、赤字の解消に向けた取組の方向性、検討体制・スケジュール等を記載すること。

* (1)において黒字の場合においても、投資・財政計画(収支計画)に反映することができなかった検討中の取組や今後検討予定の取組について、その内容等を記載すること。

新船建造により、航海性能の適正化、荷役作業等の効率化、パリアフリー化による居住性の改善等利用者サービスの改善・充実が図られた。

また、新型コロナウイルス感染症が収束したあかつきには、口永良部島の里めぐりツアー商品の開発や旅行代理店と連携した種子島間の利用促進など観光面での取り組みも強化し、これらを広くPRすることにより航路利用客の拡大につなげたい。

5. 経営戦略の事後検証、改定等に関する事項

経営戦略の事後検証、改定等に関する事項	経営戦略については、5年を目途に見直し、更新を行っていく。
---------------------	-------------------------------

