

平郡～柳井航路改善計画

令和7年3月

柳井市離島航路確保維持改善協議会

目 次

1. 航路改善計画の概要	1
1-1 航路改善計画策定の背景	1
1-2 航路改善計画策定の目的	1
1-3 計画の期間	1
2. 平郡島の地域特性・社会動態の整理	2
2-1 人口動向	2
2-2 産業	3
2-3 島内インフラ	6
2-4 上位計画・関連計画	7
3. 平郡航路の運航・利用状況の整理	12
3-1 運航状況	12
3-2 航路利用状況	15
4. 航路経営診断	18
4-1 経営診断の概要	18
4-2 経営診断結果	18
4-3 経営診断結果のまとめ	24
5. アンケート調査	25
5-1 島民アンケート調査	25
6. 航路の将来予測	34
6-1 航路利用者の予測	34
6-2 自動車航走台数・貨物等の予測	36
7. 航路改善計画	37
7-1 平郡～柳井航路の概況	37
7-2 計画の基本理念	39
7-3 航路の維持・整備に向けた基本方針と取組	39
7-4 代替建造について	40
7-5 施策の実施スケジュール・実施主体	44
8. 計画の実現に向けて	45
8-1 PDCAサイクルに基づく継続的な計画の見直し	45
8-2 地域総力戦による地域振興	45

1. 航路改善計画の概要

1-1 航路改善計画策定の背景

平郡～柳井航路は、柳井市と柳井市の沖約 20 キロ沖にある平郡島を結ぶ航路で、平郡航路(有)により毎日 2 往復、約 1 時間 40 分で連絡し、平郡島民の日常生活や島の産業振興を支える重要な役割を担っています。

本航路は、平郡島民の少子高齢化や人口減少に伴い利用客の減少が続く中、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により大きく減少し、それ以前の水準まで回復していない状況です。また、航路収入も減少傾向が続いています。

一方、運航費用については、経営努力を続けているものの、近年の燃料油価格の高止まりや物価高騰、人件費の増加等により支出は増加傾向にあります。

このため、大変困難な経営状況が続いており、国、山口県及び柳井市から交付される補助金への依存度が増しています。

さらに、現在就航しているカーフェリー「へぐり」は、船齢が 25 年を経過しているため、今後、老朽化に伴う船舶修繕費の増加とともに、安全で安定した運航に支障をきたすことが危惧されます。

1-2 航路改善計画策定の目的

このような背景を踏まえ、本航路を将来にわたり維持していくために、老朽化が進む船舶の代替船建造の検討も含め、様々な観点から経営改善方を検討し、取り組むべき施策を盛り込んだ航路改善計画を策定するものです。

1-3 計画の期間

令和 7 年度から令和 11 年度までの 5 年間とします。

2. 平郡島の地域特性・社会動態の整理

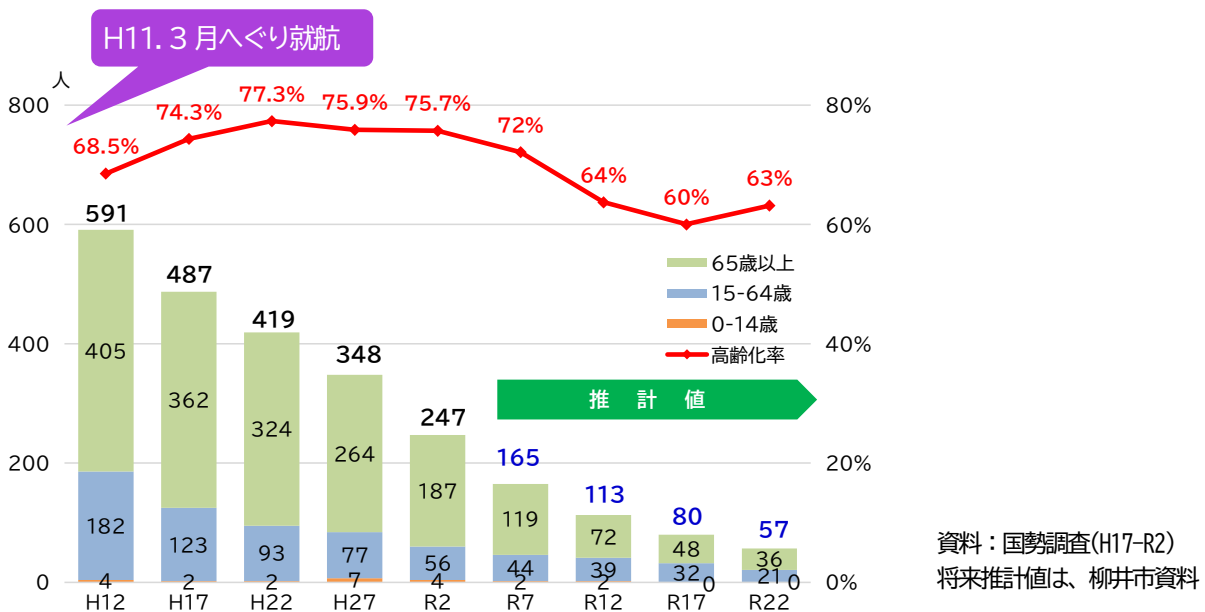
2-1 人口動向

2-1-1 居住人口

(1)人口推移と分布

- ・令和2年の居住人口は247人（高齢化率75.7%）で、「へぐり」が就航した直後の平成12年と比べると約6割減少しています。
- ・今後も人口減少が続く、さらには高齢化率さえも低下するという新たな少子高齢化の局面を迎え、令和22年には島民人口が57人まで減少することが予想されています。

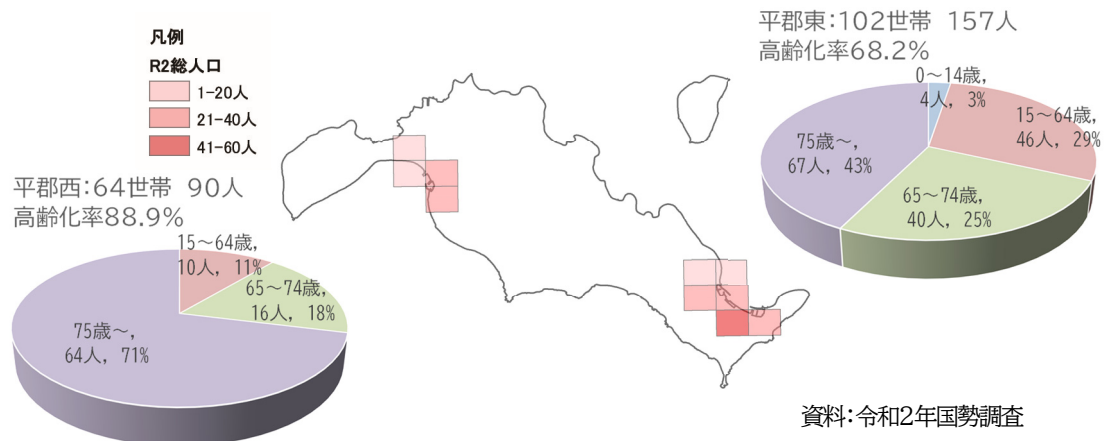
■ 年齢階層別人口と高齢化率の推移



(2)人口分布

- ・居住地は、大きく平郡東と平郡西の2つの地区に分かれ、平郡東地区は102世帯157人、平郡西地区は64世帯、90人が居住しています。
- ・平郡東地区の高齢化率は68.2%、平郡西地区の高齢化率は88.9%となっています。

■ 人口分布と高齢化率

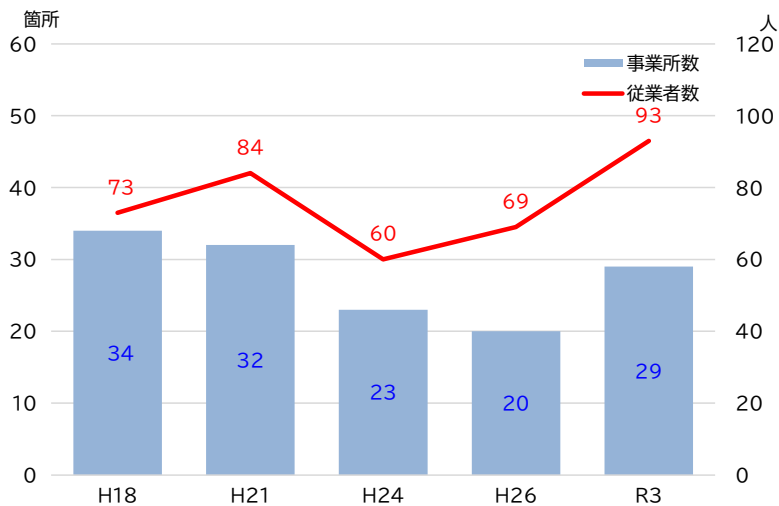


2-2 産業

2-2-1 事業所数・従業者数

- ・島内の事業所数は、平成26年まで減少していましたが、令和3年では増加に転じました。従業者も同様に、平成24年から増加に転じ、令和3年では93人となっています。

■ 事業所数と従業者数の推移



資料：事業所統計調査(H18)、経済センサス(H21～)

2-2-2 主要産業・特産品

- ・主要産業は、農業と漁業です。
- ・平郡島周辺は、海の資源が豊かな瀬戸内海の中でも特に恵まれた漁場で、一本釣りや、たて網、素潜り漁などが行われています。また、ヒジキ、サザエなどの採草採貝なども盛んです。

■ 平郡島の主要な特産品

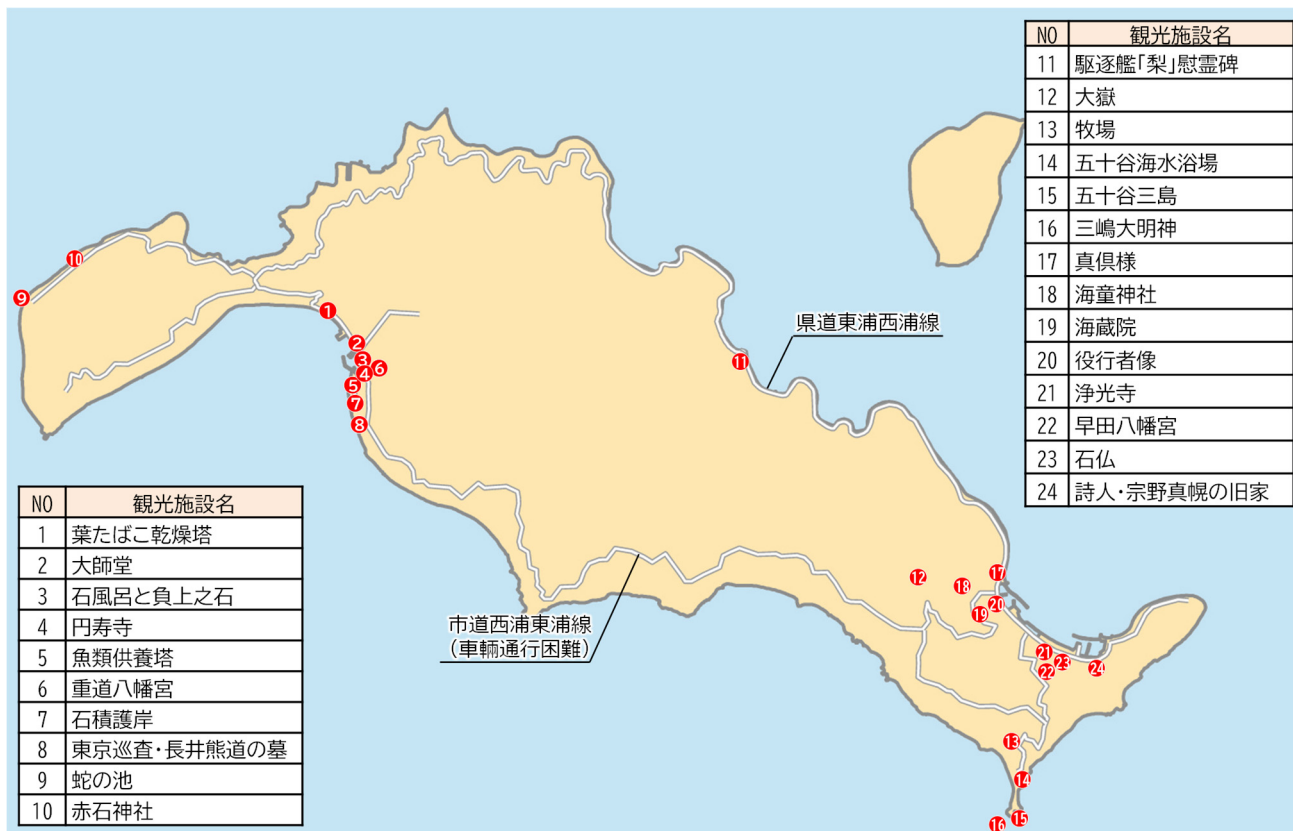


出典：平郡島HP

2-2-3 観光

- ・平郡島内の主要な史跡・名勝・観光施設は、平郡東地区、平郡西地区及び五十谷三島の周辺に位置しています。また、四季折々の風景、収穫に感謝する祭事など季節ごとの風景を楽しむことができます。
- ・観光目的のみならず、魚釣りやハイキングを楽しむために本土からの来島があります。

■ 平郡島の主要な史跡・名勝・観光施設



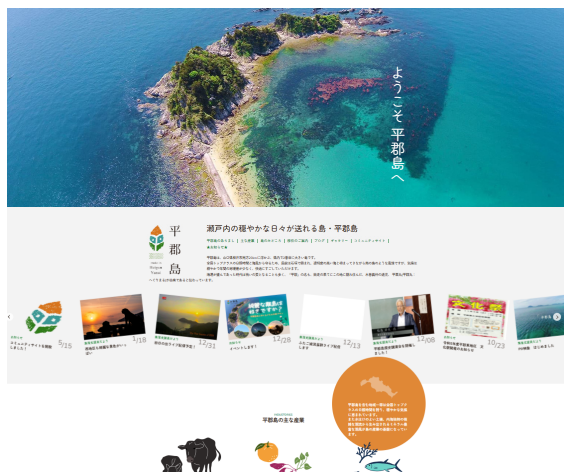
出典：柳井市HP

2-2-4 島の活性化に向けた取り組み

(1) 情報発信

- ・平郡島に係る情報発信は、平郡島公式ホームページにより、島の情報の他、移住・定住に対する支援情報などが提供されています。また、平郡島公式の各種SNSからは、平郡航路の運航状況などの情報をリアルタイムで得ることができます。
- ・さらに公民館報「みしまだより」や「平郡東小学校だより」が柳井市ホームページに掲載されており、島内の出来事などの情報を得ることもできます。

■ 平郡島の主要な情報発信ツール



出典：平郡島HP



出典：柳井市HP



(2) 集落支援員・地域おこし協力隊

- ・柳井市では、行政活動補助や地域の自治活動を手伝う「集落支援員」を中山間地域に配備していますが、平郡島においても、平郡東、平郡西に1名ずつ配置しています。また、地場産品の開発・販売・PRや、農林水産業への従事、住民支援などを目的とした「地域おこし協力隊員」を配置するなど他地域との交流連携・島の活性化に取り組んできました。

2-3 島内インフラ

- ・生活環境に係るインフラの整備については、本土からの搬入、搬出が中心となっています。
- ・医療の面では、本土からの来島による診察等が行われています。
- ・福祉の面では、島内でも一般的な介護・介助を受けることが可能です。
- ・情報通信は、本土と同程度の環境となっています。

■ インフラの整備状況

インフラ			概 要	
生活環境	エネルギー		海底送電、本土から運搬供給	
	上水道		簡易水道	
	排水処理施設		浄化槽の設置を推進	
	情報通信		移動通信システム(4G、5G)、電話回線、テレビ難視聴区域共同アンテナ施設	
	し尿		本土処理施設へ運搬	
	ごみ処理	可燃	本土処理施設へ運搬	
不燃		本土処理施設へ運搬		
医療・福祉	医療施設		平郡診療所 平郡診療所西出張診療所	
	緊急時		緊急搬送船、ドクターヘリ	
	福祉・介護等		平郡デイサービスセンター	
教育施設			平郡東小学校、平郡西小学校（休校中）	
コミュニティ施設(公民館)			平郡東公民館、平郡西公民館	
観光施設・イベント			五十谷海水浴場、大嶽、蛇の池	
買物			平郡東3店舗、平郡西1店舗	
その他(金融機関、郵便局等)			平郡郵便局、農協移動金融車（週一回）	

資料：柳井市資料

■ 平郡島の主要な施設位置図



2-4 上位計画・関連計画

2-4-1 第2次柳井市総合計画

計画名・策定時期	第2次柳井市総合計画 (平成29年3月)	担当課	柳井市総合政策部政策企画課	計画期間	H29～R8
将来像・基本理念	将来都市像 「市民の力で支えあい、一人ひとりが主役の笑顔あふれるまち柳井 ～柳井で暮らす幸せを実感できるまちをめざして～」 まちづくりの理念 ○自分たちの暮らす柳井に愛着を持てるまちづくり ○地域の支えあいと協働で進める市民主体のまちづくり ○みんなが安心・安全に暮らせる持続可能なまちづくり				
平郡島や航路等に 係る記述	【軸形成の方針】 ・県内市町をはじめ広島広域都市圏や松山都市圏等との交流・連携につながる交通ネットワーク網として、新幹線駅や空港につながるJR山陽本線のほか、<u>離島航路を含め海上交通の要衝となっている柳井港、高速交通体系へのアクセス向上を図るための岩国柳井間地域高規格道路（国道188号岩国南バイパスの南伸）及び柳井玖珂間地域高規格道路を広域的な都市軸である「広域連携軸」として位置づけます。</u> ・平郡島への離島航路については、<u>定期船の適切な維持管理と経営改善に努めます。</u> 【現状と課題】 ・都市間を結ぶ交通網は、市民の活動範囲を広げ、地域間交流と連携を進める上で重要な基盤となるものです。本市では、従来から国や県、関係自治体、民間事業者との連携によって、国道や県道等の幹線道路網の整備、鉄道・港湾機能の充実などに努めてきました。 ・フェリー等が発着する柳井港は、四国地方への玄関口としての役割も有しており、松山市をはじめとする各都市との交流拡大を図る上で、港湾機能のさらなる充実が求められます。 ・平郡島への平郡航路は、島民にとって欠かすことのできない交通手段であり、今後も第三セクターである平郡航路有限会社の事業経営の健全化を図る必要があります。 ・離島の平郡東西の簡易水道については、水質の向上と安定供給に努めるとともに、地理的条件により職員による即応的な維持管理が困難であることから、民間への包括的な業務委託を検討する必要があります。 ・平郡東地区では、平成27年に「地域の夢プラン」を作成し、県外から移住した「地域おこし協力隊員」と共に、島おこしに取り組んでいます。 【施策展開の方針と主な取組】 ・柳井港の船舶乗降客数について、平成26年度の調査で年間168,000人となり、令和8年（2026年）もこの水準の維持を図ります。 ・持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を図るため、立地適正化計画制度等との整合を図りながら、地域公共交通網形成計画等の作成に取り組みます。 ・松山都市圏や離島を結ぶ海上交通の要衝である柳井港は、乗り換え等で施設を安全に利用できるように、地域再生計画に基づき<u>渡航施設のバリアフリー化や駐車場等の周辺施設整備を促進し、港湾機能の充実を図ります。</u> ・平郡島への離島航路を確保するため、国、県の協力を得ながら航路の維持を図るとともに、<u>利用者のニーズを踏まえた運航方法</u>などを検討します。効率的な物流体系を構築するため、道路や港湾などの基盤整備を促進します。 ・離島医療体制の維持・充実を図るため、自治医科大学卒業医師やへき地医療拠点病院から派遣される代診医師、看護師等の確保に努めます。また、<u>平郡診療所の施設や設備の整備を推進</u>します。 ・離島という地理的条件により即応的な維持管理が困難な平郡東西の簡易水道施設については、民間への包括的な業務委託を検討します。 ・住みなれた地域において自立した日常生活や社会生活を継続できるように、<u>高齢者の公共交通機関による移動を支援</u>します。				

2-4-2 山口県離島振興計画(平郡島に係るものを抜粋)

計画名・策定時期	山口県離島振興計画 (令和5年5月)	担当課	山口県中山間地域づくり 推進課地域づくり班	計画期間	R5～R14
地域概況	・平郡島は柳井港の南方20kmに位置し、島の東西に集落が存在する。島の地勢は山岳地帯で平坦地が少ない。瀬戸内海気候区に属し、温暖で降水量は少なく、周辺海域は比較的静穏。 ・人口は、令和2年の国勢調査によると247人、5年間で29%減少し、高齢化率は75.7%と非常に高い状況。				
平郡島や 航路等に 係る記述	【交通・通信の確保】 ○平郡～柳井航路 (現状と課題) ・航路は、国の補助航路に指定。 ・島外との連絡のほか、東浦、西浦両地区を結ぶ生活路線としての機能を担う。 ・平成11年に船舶の更新を行いフェリーが就航したことにより、安全性、利便性は向上したが、所要時間の短縮や便数の増加、<u>柳井港での他の公共交通との接続性の向上に対する要望が多い。</u> (振興の方向) ・平成11年に船舶を更新後、船体の老朽化が進んでいるため、船舶の更新を検討する。 ・経費削減、委託業務の再検討等の経営改善を行うとともに、<u>交流促進等により乗客数の増加を図り、収支の均衡を目指す。</u> 【産業の振興及び起業・就業の促進】 ○漁業 (現状と課題) ※一部略 ・建網、底曳漁業等が営まれており、主な漁獲物は、マダイ、カサゴ、メバル等。 ・高齢化が進んでおり、漁労活動の効率化及び後継者の育成が早急に必要。 ・離島という地理的な条件不利性により、<u>水産物の市場への出荷等に係る海上輸送費用の一部を補助。</u> (振興の方向) ※一部略 ・離島という地理的な条件不利性により、<u>水産物の市場への出荷等に係る海上輸送費用の一部について、補助を継続する。</u> ・漁港機能保全計画に基づき、漁港施設の整備、充実を図ります。 【生活環境の整備】 ○ごみ処理・污水处理 (現状と課題) ・フェリーの就航に伴い、可燃物、不燃物、し尿ともに<u>島外へ搬送・処理。</u> (振興の方向) ・分別収集を徹底し、廃棄物の再資源化、減量への取組を実施する。 【医療の確保】 (現状と課題) ・診療所で診ることができない場合、<u>定期船で本土まで通院しなければならない</u>、経済的に負担が大きい。 ・救急体制としては、患者搬送車の整備とともに、<u>住民が地元の船舶を借上げ、島外の医療機関へ患者を搬送、借上げ費用を助成。</u>高次救急医療を必要とする救急患者は、ドクターヘリで臨時対応。 (振興の方向) ・救急医療対策として、患者搬送体制を確保するとともに、船舶借上料につき、利用者に対する助成を継続実施。 ・健康管理対策として、<u>各種検診や健康相談を定期的に実施、訪問指導等の保健活動を実施し、医療、福祉との連携を図る。</u>				

2-4-3 地域再生計画

計画名・策定時期	地域再生計画～海がつなぐ柳井の魅力再発見プロジェクト～（令和5年）	事業実施主体	山口県・柳井市	計画期間	R2～R6
基本目標	柳井港及び平郡漁港を一体的に整備することにより、安全で安定した輸送環境の確保や離島の住環境の向上を図り、地域の魅力を活かした施策等と連携するとともに、人口減少に悩む離島の地域力強化とフェリーの利用促進による航路維持に努めることで、柳井地域の活性化をめざす。 （目標1）柳井市の観光客の減少数抑制 4,127人／年（平成25～29年平均）→2,236人／年（令和2～6年平均） （目標2）柳井港のフェリー貨物の減少量抑制 688台／年（平成25～29年平均）→504台／年（令和2～6年平均） （目標3）平郡漁港の陸揚量の減少量抑制 8.6t／年（平成25～29年平均）→5.2t／年（令和6年） （目標4）平郡漁港の漁業従事者の減少数抑制 5人／年（平成25～29年平均）→3人／年（令和6年）				
平郡島や航路等に 係る記述	【地域の現況】 ・柳井市は、山口県の南東部に位置し、瀬戸内海の穏やかな気候に恵まれ、古くから海上交通の要衝として栄えたことから、商都として賑わってきた。現在、市内には当時の面影を残す白壁の町並みや、国史跡に指定されている茶臼山古墳といった観光地があり、柳井の民芸品である金魚ちょうちんをモチーフにしている柳井金魚ちょうちん祭りといった大型イベントを開催する等、観光産業が盛んである。 ・柳井市の平郡島は、柳井市から南へ約20kmの伊予灘に浮かぶ県内最大の有人離島で、温暖な気候を利用したミカンやサツマイモの栽培、周辺の恵まれた漁場で行われるタコツボ漁が盛んであり、それらは島の名前を冠して県内外に出荷されている。また、島には海水浴場や農園、フィッシングスポット等があることから、観光客や釣り人が多く訪れている。 ・本計画における港湾・漁港は、本土側に柳井港、離島側に平郡漁港が位置しており、両港を結ぶ重要なフェリーの発着場として地域の生活に欠かせないものとなっている。また、柳井港は、国道188号と隣接している上、愛媛県松山市を結ぶフェリーの発着も行われ、海と陸の結節点の役割を担っており、観光や産業の重要な拠点となっている。 【地域の課題】 ・平郡漁港のある平郡島は、離島という地理的要因から少子高齢化による人口減少が進み、主要産業である農業や漁業の担い手・後継者の確保が困難な状況にあり、フェリー利用者も減少傾向にあることから、島の衰退が懸念されている。そのため、島の魅力を活かし島民と地域おこし協力隊員が一体となって島おこしに取り組み、地域力の維持・強化を目指している。 ・柳井港と平郡漁港を結ぶフェリーは、人や車両の輸送が可能な唯一の手段であり、島民の通勤や通学、生活するための物資や生産された農水産物の運搬手段として必要不可欠なものである。一方、フェリーが発着する岸壁や浮桟橋等の各施設は、経年による老朽化が著しく、また航路において土砂の堆積が確認される等、フェリーの運航や島民の生活に支障が生じる恐れがあるため、早期の対応が求められている。 ・柳井港では、愛媛県松山市を結ぶフェリーが就航しており、観光や物流のルートとしてその重要度は高いが、現在使用している物揚場や可動橋の経年による老朽化が著しく、フェリーの運航に支障が生じる恐れがあるため、早期の対応を求められている。近年ではトラックドライバー不足や働き方改革の関係から、乗船中に休憩がとれるフェリーの魅力に着眼したモーダルシフトの流れもあり、今後フェリーの需要が高まることが想定される。 【地域再生を図るために行う事業】 ・柳井港及び平郡漁港においては、フェリー発着施設の老朽化に伴う改修を行うことで、施設利用者の利便性向上やフェリー運航の安全・安心な輸送環境を確保し、海と陸をつなぐ拠点として旅客ターミナル機能向上を図る。 ○事業が先導的なものであると認められる理由 ・港湾・漁港を同時期に一体的に整備することにより、個別に整備するのに比べて、効果発現までの期間を短縮することが可能であり、減少傾向にあるフェリー利用者の減少傾向に歯止めをかけ、ひいては、地域振興や産業振興への波及効果も期待できることから、独自の取組との連携により地域再生の目標に達成に資するという点で、先導的な事業となっている。 ・港湾施設（柳井港）及び漁港施設（平郡漁港）は山口県国土強靱化地域計画及び柳井市国土強靱化地域計画に基づき実施するものである。				

2-4-4 平郡東地区「夢プラン」

計画名・策定時期	平郡東地区「夢プラン」 (平成27年3月)	担当課	平郡東地区コミュニティ協議会	計画期間	—
現状・課題	1. 平郡東地区の現状と課題 (1)産業(略) (2)交流 ・平成7年～平成15年まで22回にわたり、「島の朝市ツアー」が開催されていたが、高齢化と商品不足により開催が困難となり、現在では開催していない。 ・平郡東公民館及び柳井市観光協会主催の「JR ふれあいウォーク」が開催されているが、年に数回程度の開催である。 (3)移住(略) (4)福祉(略)				
将来像・施策等	●平郡東地区「夢プラン」概略図				
	●今後取り組むべき事項 (1)産業 ～地域の特産品を生産しよう、つくろう、売ろう～ ①サツマイモの生産拡大 ②農地の復活 ③サツマイモの加工品開発 ④海藻などの加工品開発 ⑤平郡焼酎のブランド化 ⑥島内での特産品販売 ・島内にある既存の商店や、フェリーの乗り場で特産品販売ができる場所の確保を行う。 ⑦島外での特産品販売 (2)交流 ～四季毎に訪れたい島にしよう～ ①平郡島体験メニューづくりと平郡島体験ツアーの開催 ②案内板づくり ③島のファンクラブの結成 ④島の情報発信 (3)移住 ～毎年U・Iターンのある島にしよう～ (略) (4)福祉 ～安心して元気に暮らせる島にしよう～ (略)				

2-4-5 平郡西地区夢プラン

計画名・策定時期	平郡西地区夢プラン (令和2年3月)	担当課	平郡西地区コミュニティ協議会	計画期間	—
現状・課題	1. 概況 (1)人口 (2)自治会数 (3)地勢 (4)生活 (5)健康 詳細は省略 (6)平郡航路 ・平郡航路の代理店は、住民が運営業務を受託し1日4回の寄港時に切符の販売、荷物の発送・配達等を行っている。 (7)平郡の魅力、⑧その他 詳細は省略 2. 課題 (1)生活（金融、買物など） (2)健康（病院、介護など） 詳細は省略 (3)平郡航路 ・早く新しいフェリーを造ってほしい。 ・代理店の運営が大変である。 (4)平郡西の魅力、その他 詳細は省略				
将来像・施策等	●平郡西地区夢プランのイメージ図 平郡西地区夢プランのイメージ図				
	●今後取り組むべき事項 (1)島で快適に暮らせる環境を作ろう！ ・島にはない商品を注文できるようなシステムを研究する。 ・東地区への移動支援サービスを始める。 (2)これからも長生きの島でいよう！ ・診療所の継続を市にお願いする。 ・向こう三軒両隣と声を掛け合うようにする。 (3)これからもフェリーの就航する島にしよう！ ・次の船もフェリーにしてみよう、市にお願いする。 ・代理店業務を簡素化する。 (4)若者が帰ってきたいと思える島にしよう！ ・平郡西のいいところマップを作り、情報発信に努める。 ・イノシシ対策に力を入れる。				

3. 平郡航路の運航・利用状況の整理

3-1 運航状況

(1) 使用船

- ・平郡航路(有)によって平郡～柳井航路で使用されている船舶「へぐり」は、平成11年3月に就航し、船齢は25年です。
- ・交通バリアフリー法の施行(平成12年11月施行)前に就航しているため、バリアフリー化には未対応でしたが、段差解消等、部分的な対策を実施しています。

■ 使用船の概要

船名	へぐり
就航	平成11年(1999年)3月
造船所	石田造船(株)(広島県尾道市)
船齢	25年
船舶所有者	平郡航路(有)(鉄道・運輸機構との共有建造)
船体	L-34.50m B=8.30m D=3.2m
総トン数	199トン
機関	ディーゼル
連続最大出力	1,400PS×1基
速力	13.5ノット(約25km/h)
舵	フラップ付
その他装備	バウスラスター
乗組員定員	5人
旅客定員	258人
搭載車両数	4トン車4台または乗用車10台
バリアフリー化	未対応(一段差への対応実施)

資料: 平郡航路(有)資料

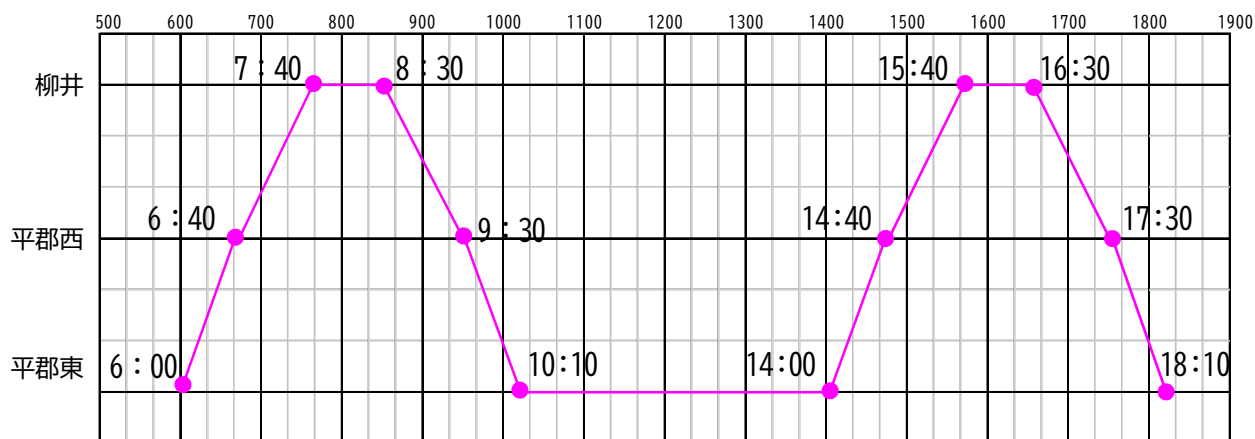
■ 使用船「へぐり」



(2) 運航ダイヤ

- ・「へぐり」は、平郡島を母港とし、1日2往復(午前中と午後に1往復ずつ)運航しています。
- ・柳井港発の最終便は16時30分であるため、平郡島から本土側の企業や学校等へ通勤・通学するには大きな制約が伴います。

■ 運航ダイヤ



資料: 平郡航路(有)資料

(3) 運賃

- ・本航路の運賃は、経営改善のため、平成3年と平成9年に改定を行いました。また、「へぐり」を新船として導入した平成11年にも改定しています。以降は、消費税の導入や税率変更に伴う上昇分のみを付加している状況です。
- ・柳井市は、高齢者の日常生活の利便向上と社会参加のさらなる促進を図るため、高齢者おでかけサポート事業として、「高齢者バス・タクシー・へぐり共通助成券」を交付しています。これにより75歳以上で自らが自動車を運転しない市民は、「へぐり」の運賃が最大1,000円割引※されます。
- ・中国地方の他の離島航路と旅客運賃を比較すると、本航路は、ほぼ平均的な運賃となっています。

※助成券の配布枚数は所得により異なります

■ 旅客運賃

柳井		
1,570	平郡西	円
1,570	630	平郡東

資料: 平郡航路(有)資料

■ 自動車航走運賃

車両の長さ	運賃(円)	車両の長さ	運賃(円)
3m未満	3,140	5m~6m	7,860
3m~4m	4,710	6m~7m	9,430
4m~5m	6,290	7m以上	※

資料: 平郡航路(有)資料

※1m増毎に520円加算

■ 高齢者バス・タクシー・へぐり共通助成券



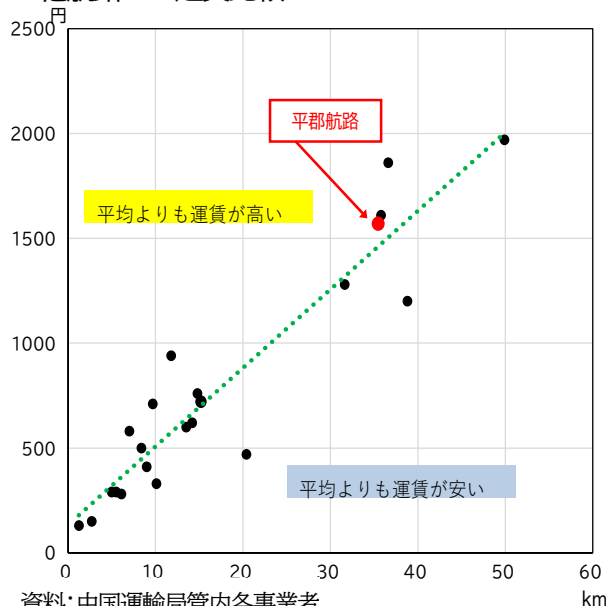
出典: 柳井市HP

■ 運賃改定の経緯

改訂日	新運賃(円)		改訂理由	使用船
	旅客	自動車 (3m~4m)		
平成元年4月	1,030	—	消費税3%の導入に伴う改訂	しおかぜ (旅客船)
平成3年8月	1,110	—	経営改善のため改訂	
平成9年4月	1,120	—	消費税率3%→5%に伴う改訂	
平成9年10月	1,300	—	経営改善のため改訂	
平成11年3月	1,500	4,500	新船「へぐり」就航に伴う改定	へぐり (フェリー)
平成26年4月	1,540	4,630	消費税率5%→8%に伴う改訂	
令和元年10月	1,570	4,710	消費税率8%→10%に伴う改訂	

資料: 平郡航路(有)資料

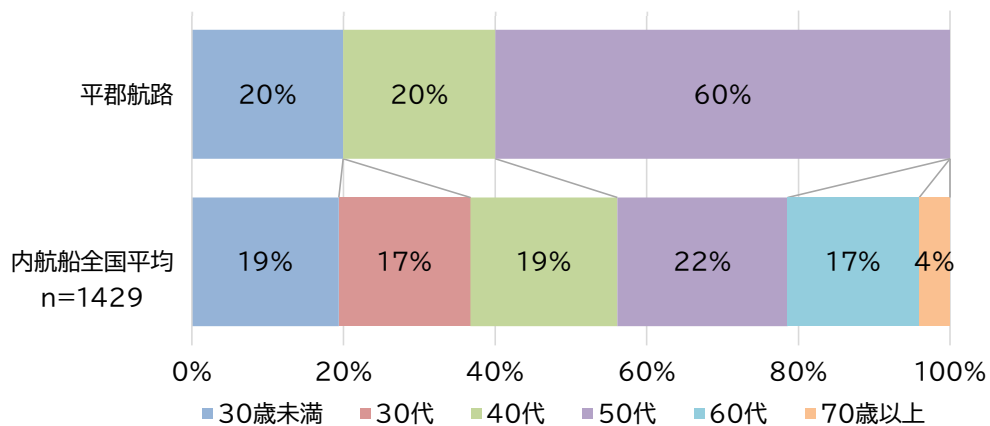
■ 他航路との運賃比較



(4)船員の年齢構成

- ・船員の年齢構成は、50 歳代が6割、30 歳未満と 40 歳代がそれぞれ2割で、内航船の全国平均と比較すると、高齢化した構造となっています。
- ・本航路の母港が平郡東港であることから、船員は平郡島に居住するか船内に宿泊する必要がある、全国的な船員不足の状況下で、今後、船員を募集する際に対象者を狭める要因になると考えられます。

■ 船員の年齢構成比



資料:平郡航路(有)資料 船員労働後継調査(R6.6 月)

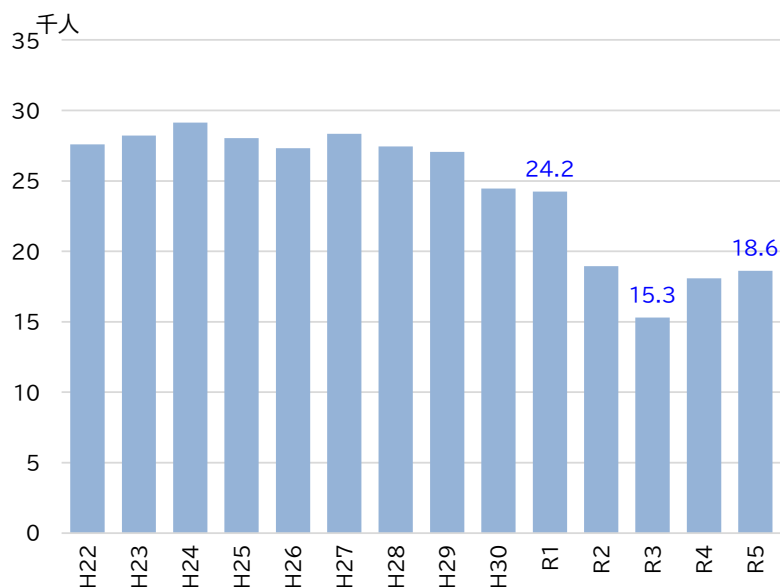
3-2 航路利用状況

(1)利用状況の推移

1)輸送人員

- ・輸送人員は平成 24 年度をピークに減少傾向にあり、新型コロナウイルス感染拡大の影響により大きく減少しました。その後回復基調にありますが、令和元年度の水準までには至っていません。

■ 輸送人員の推移

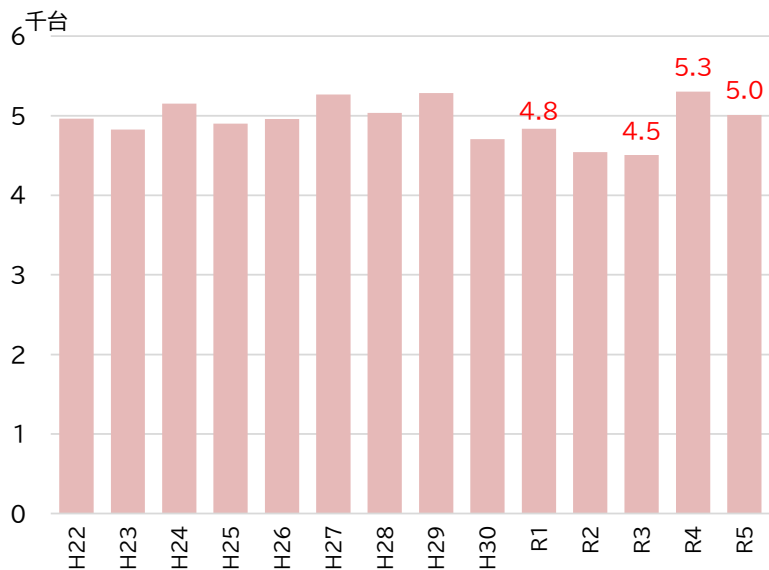


資料:平郡航路(有)資料

2)自動車航送台数

- ・自動車航送台数は、増減はあるものの5千台前後で推移しています。令和4年度は、公共事業等による建築・土木工事の材料搬入等が影響し、近年で最も多い自動車航送台数となっています。

■ 自動車航送台数の推移



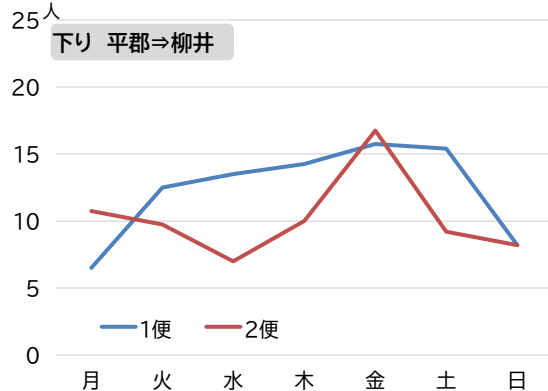
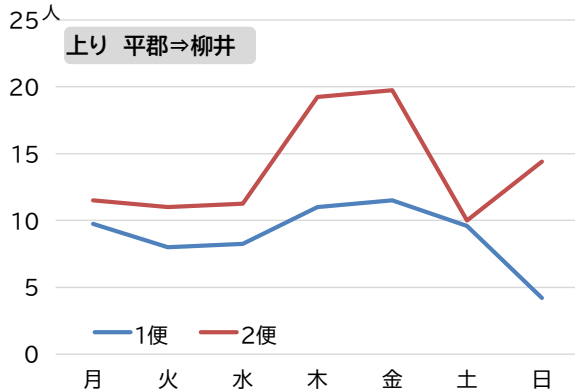
資料:平郡航路(有)資料

(2)便別・曜日別利用状況

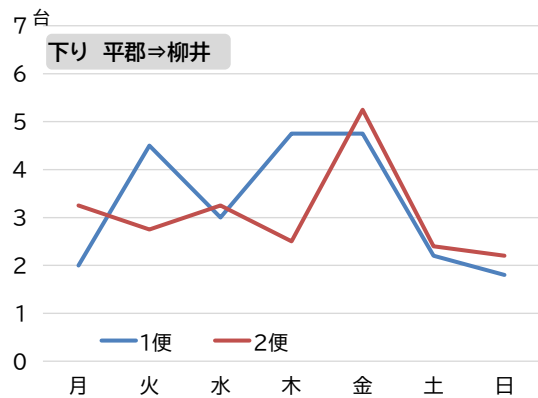
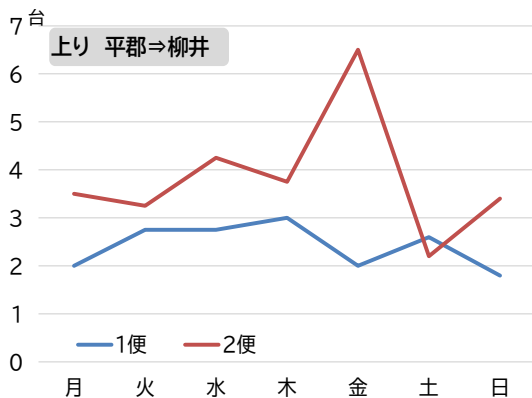
- ・旅客は、上りでは「2便」、下りでは「1便」が多くなっていますが、いずれの「便」、「曜日」においても20人(定員258人)を下回っています。
- ・曜日別にみると、全ての便で「金曜日」の利用が多く、「日曜日」の「1便」の上り及び「月曜日」の「1便」の下りの利用が比較的少ない状況です。
- ・自動車は、上り便では「2便」、特に「金曜日」が多くなっています。下り便では「1便」、「2便」ともに「金曜日」が多くなっています。

■ 便別利用状況

○旅客



○自動車



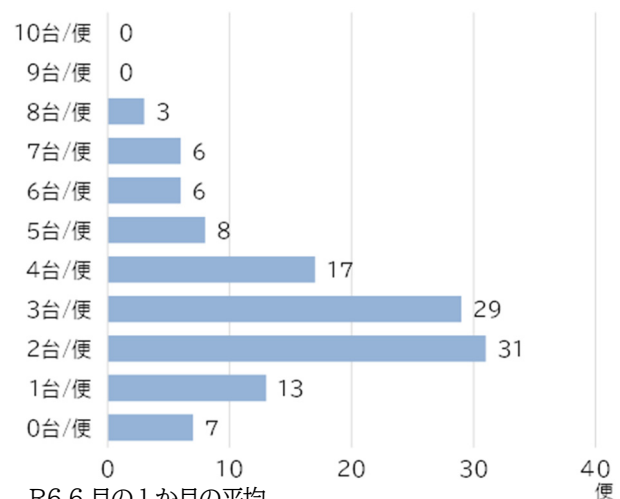
R6.6月の1か月の平均

資料:平郡航路(有)資料

(3)搭載台数別便数

- ・自動車の搭載台数別にみると、2台もしくは、3台を搭載した「便」が概ね30便/月で最も多くなっています。
- ・最も多く搭載した便は8台で、3便/月となっています。

■ 搭載台数別便数



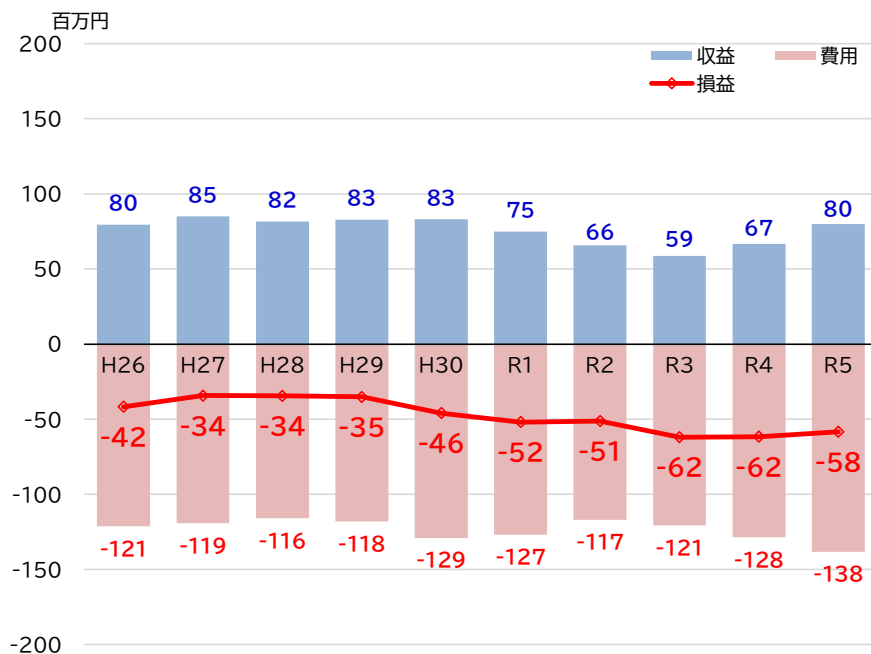
R6.6月の1か月の平均

資料:平郡航路(有)資料

(4)収支状況

- ・収益は、平成30年度まで約80百万円で推移していましたが、令和元年度に75百万円に減少した後、コロナ禍により令和3年度は59百万円まで減少しました。その後、増収に転じ、令和5年度は80百万円で、依然の水準まで回復しています。
- ・費用は、定期検査や大きな修理が発生した年度では130百万円弱、その他の年度では、120百万円前後で推移していましたが、令和4年度以降は増加傾向にあります。
- ・損益は、赤字が増加傾向で推移し、令和5年度は、58百万円の赤字となっています。

■ 収益・費用及び損益の推移



資料:平郡航路(有)資料

4. 航路経営診断

4-1 経営診断の概要

(1) 航路運航会社の概要

平郡～柳井航路を運航する平郡航路有限会社（以下、「会社」という）の会社概要は下記のとおりです。

法人名：平郡航路 有限会社

代表者名：代表取締役 井原健太郎

所在地：山口県柳井市柳井 134 番地 92

設立年月日：昭和 51 年 3 月 16 日

資本金：16,500,000 円

業務内容：旅客、車両及び荷物の海上運輸及びそれに付随する業務

(2) 経営診断

- ・会社の過去 10 期分（平成 26 年度～令和 5 年度）の決算書をもとに財務分析を行いました。
- ・分析項目は、貸借対照表、損益計算書およびキャッシュフロー計算書の時系列比較による実数分析、そして主要財務比率による総合的な財務分析を行いました。

4-2 経営診断結果

4-2-1 貸借対照表分析

- ・財務状況は 10,000 千円を超す債務超過の状態が続いており脆弱です。
- ・新型コロナウイルス感染症拡大の影響等による赤字が累積し、令和 5 年度は 10,044 千円の債務超過となっています。
- ・資産の内訳をみると、「普通預金」が総資産の 77%を占めています。
- ・「前払費用」は前払保険料等であり、未収入金は市役所や代理店に対する運賃等の未回収分です。
- ・その他の流動資産についても通査しましたが、資産性に問題があるものは見受けられませんでした。
- ・「有形固定資産」は、大半が給油設備等の「構造物」及び空調設備等の「船舶備品」です。
- ・船舶本体は平成 11 年 3 月に就航し減価償却は終了しています。
- ・「投資その他の資産」は僅少です。
- ・一方、負債の内訳のうち「短期借入金」が大半を占めており、借入先は西京銀行柳井支店です。また「未払金」は燃料費や船員保険料の未払分です。

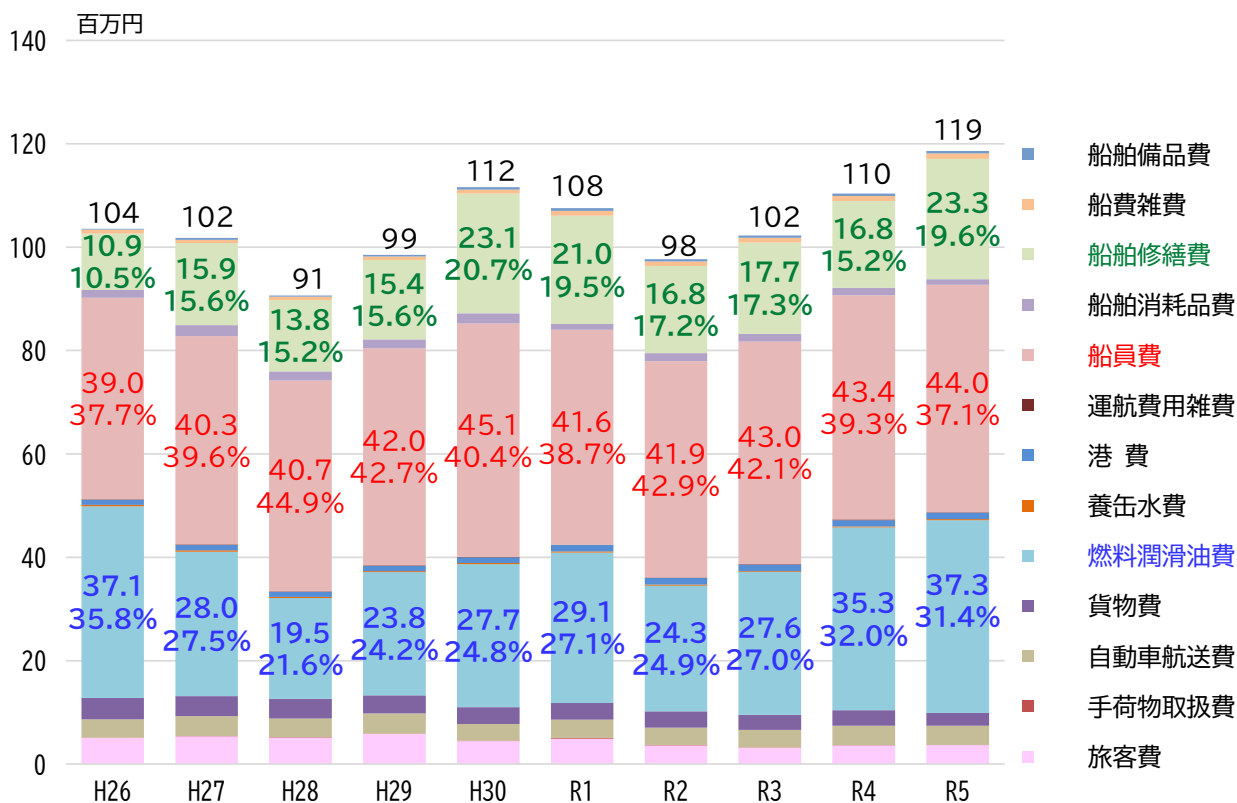
■ 貸借対照表 (単位：千円)

	H26 年度 第 39 期	H27 年度 第 40 期	H28 年度 第 41 期	H29 年度 第 42 期	H30 年度 第 43 期	R1 年度 第 44 期	R2 年度 第 45 期	R3 年度 第 46 期	R4 年度 第 47 期	R5 年度 第 48 期
流動資産	28,860	29,950	37,124	42,569	34,308	38,960	39,091	42,473	43,212	48,785
現金	14	5	213	208	11	14	16	28	18	9
普通預金	23,160	24,555	31,060	35,970	28,149	32,056	34,071	35,484	35,469	40,488
未収入金	2,612	2,886	2,896	3,225	1,753	2,588	1,952	1,859	2,544	1,888
棚卸資産	978	540	791	832	1,153	872	498	1,574	1,658	1,755
仮払金	7	6	6	6	6	6	6	6	6	6
前払費用	2,089	1,957	2,158	2,328	2,660	2,847	2,547	2,789	3,074	3,381
未収還付消費税等					576	576	0	733	443	1,258
固定資産	6,525	9,653	8,528	9,097	7,137	3,094	2,891	2,873	5,083	3,870
有形固定資産	1,261	4,753	3,988	4,996	3,395	3,072	2,861	2,835	5,047	3,834
構造物	0	1,110	1,065	1,020	976	931	886	842	2,104	2,006
車両運搬具		2,148	1,662	1,802	689	203	419	183	687	0
備品	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
船舶備品	1,261	1,495	1,261	2,173	1,731	1,939	1,556	1,811	2,256	1,827
船舶	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
投資その他の資産	5,264	4,900	4,540	4,101	3,741	21	30	38	36	36
長期貸付金	5,250	4,890	4,530	4,080	3,720	0	30	38	36	36
長期前払費用	14	10	10	21	21	21	0	0	0	0
資産の部合計	35,385	39,603	45,652	51,666	41,445	42,054	41,982	45,347	48,295	52,655
流動負債	26,160	17,848	22,300	26,341	35,398	39,992	36,658	48,504	48,076	61,420
短期借入金	20,000	13,000	16,000	20,000	30,000	35,000	32,000	43,000	43,000	56,000
未払金	5,662	4,351	5,512	5,517	4,269	3,966	3,667	4,420	4,100	4,624
預り金	497	497	588	624	630	822	203	203	203	0
前受金			200	200	499	203	787	881	773	796
固定負債	2,751	4,815	6,879	8,942	1,274	4,331	7,388	10,445	13,502	1,279
特別修繕準備金	2,751	4,815	6,879	8,942	1,274	4,331	7,388	10,445	13,502	1,279
負債の部合計	28,911	22,663	29,179	35,283	36,672	44,322	44,046	58,949	61,578	62,699
純資産	6,474	16,940	16,473	16,383	4,773	-2,269	-2,064	-13,602	-13,283	-10,044
資本金	16,500	16,500	16,500	16,500	16,500	16,500	16,500	16,500	16,500	16,500
利益剰余金	-10,026	440	-27	-117	-11,727	-18,769	-18,564	-30,102	-29,783	-26,544
純資産の部合計	6,474	16,940	16,473	16,383	4,773	-2,269	-2,064	-13,602	-13,283	-10,044
負債・純資産の部合計	35,385	39,603	45,652	51,666	41,445	42,054	41,982	45,347	48,295	52,655

4-2-2 損益計算書分析

- ・損益状況を見ると、「運航収益」から直接経費である「運航費用」を差し引いた「運航総損益」が常にマイナスとなっており、構造的な赤字経営の状況にあります。さらに間接経費である「営業費用」がかかるため、毎期 30,000 千円～60,000 千円程度の営業赤字が発生しています。
- ・特別収益として「航路補助金」及び「輸送補助金」が計上され、赤字額が補われています。しかし、経費の一部は補助対象外になるため、単年度決算でみた場合、最終損益が赤字になることもあります。
- ・令和5年度は、「運航収益」が 79,803 千円に対し、「運航費用」が 118,577 千円、「営業費用」が 19,640 千円であり、58,414 千円の営業赤字となっています。
- ・売上に関しては、令和2年度から新型コロナウイルス感染症拡大による影響等があり減少基調でしたが、令和4年度からは幾分回復してきています。ただし、平成27年度～平成29年度頃の売上安定期の水準までには至っていません。
- ・「旅客運賃」は、40,000 千円前後で推移していましたが、平郡島民の持続的な人口減少や新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり減少傾向が続いており、定住人口の増加、あるいは観光利用者が大きく増加しなければ、「旅客運賃」収入の維持は難しい状況です。
- ・「運航費用」については、おおむね 100,000 千円～110,000 千円前後で推移し、そのうち「船舶修繕費」、「船員費」及び「燃料潤滑油費」の3項目で全体の9割程度を占めています。令和4年度以降は、特に「燃料潤滑油費」が増加しており原価率が悪化しています。
- ・「営業費用」については、おおむね 18,000 千円前後で推移しており、大きな増減は見られません。
- ・本航路は、旅客数や手荷物等の多寡に影響されない固定的な運航経費が大半を占め、間接経費が比較的少額であることから、現状では大幅な経費削減は難しく、収支改善を行うには収入増加が不可欠です。

■ 運航費用の推移



■ 損益計算書 (単位：千円)

	H26年 第39期	H27年 第40期	H28年 第41期	H29年 第42期	H30年 第43期	R1年度 第44期	R2年度 第45期	R3年度 第46期	R4年度 第47期	R5年度 第48期
【運航収益】	79,526	84,994	81,532	82,826	83,068	74,997	65,776	58,679	66,822	79,803
旅客運賃	39,218	42,184	40,297	40,045	36,072	35,614	28,276	22,909	27,377	28,197
手荷物運賃	704	808	854	770	739	971	719	482	503	491
自動車航送運賃	26,876	29,097	27,810	29,419	25,551	26,237	25,962	25,432	29,968	28,169
貨物運賃	10,277	9,680	9,333	8,869	8,049	8,019	7,713	7,275	7,101	6,399
郵便・信書便航送	1,394	1,297	1,273	1,119	1,176	1,102	1,118	1,019	1,010	1,020
雑収入	1,056	1,927	1,966	2,604	11,480	3,053	1,988	1,561	863	15,527
【運航費用】	103,566	101,809	90,668	98,522	111,613	107,561	97,653	102,275	110,391	118,577
旅客費	5,055	5,353	5,082	5,816	4,451	4,914	3,593	3,159	3,589	3,654
手荷物取扱費	70	81	129	77	74	116	112	48	50	49
自動車航送費	3,531	3,862	3,614	3,923	3,222	3,575	3,349	3,427	3,780	3,702
貨物費	4,160	3,814	3,754	3,463	3,241	3,238	3,142	2,920	2,985	2,495
燃料潤滑油費	37,069	27,965	19,548	23,847	27,718	29,106	24,346	27,613	35,349	37,257
養缶水費	268	248	197	199	189	172	168	187	196	221
港費	996	1,073	1,003	997	1,116	1,243	1,271	1,250	1,248	1,240
運航費用雑費	65	94	97	93	89	89	107	103	108	108
船員費	39,015	40,270	40,748	42,035	45,122	41,573	41,853	43,016	43,397	43,989
船舶消耗品費	1,520	2,145	1,804	1,693	1,990	1,102	1,583	1,543	1,430	1,078
船舶修繕費	10,885	15,870	13,775	15,354	23,143	20,992	16,837	17,650	16,769	23,277
船費雑費	739	658	683	718	818	932	908	911	980	1,078
船舶備品費	192	377	234	308	443	509	383	449	510	428
【運航総損益】	-24,039	-16,815	-9,136	-15,696	-28,545	-32,564	-31,877	-43,596	-43,569	-38,774
【営業費用】	17,615	17,448	25,325	19,467	17,428	19,176	18,758	18,374	18,084	19,640
船舶保険料	1,507	1,550	1,571	1,683	1,683	1,729	1,852	1,943	2,040	2,128
消費税	749	1,210	2,070	1,453	150	242	706	-98	-443	
船舶減価償却費	1,157									
賃借用船料	800	800	800	1,100	800	1,100	800	800	800	800
航路附属施設費	933	873	883	1,329	931	960	956	990	965	1,395
店費	11,579	11,874	18,826	12,209	11,906	13,850	13,121	12,921	13,280	13,344
輸送援助費	889	1,141	1,175	1,693	1,958	1,295	1,323	1,818	1,441	1,974
【営業利益】	-41,654	-34,263	-34,461	-35,162	-45,973	-51,740	-50,635	-61,970	-61,653	-58,414
【営業外収益】	107	4	2	0	0	0	0	0	0	0
受取利息	4	4	2	0	0	0	0	0	0	0
雑収入	103	0	0	0	0	0	0	0	0	0
経常利益	-41,547	-34,259	-34,458	-35,162	-45,973	-51,739	-50,635	-61,970	-61,653	-58,414
【特別収益】	47,003	46,843	33,992	35,072	34,363	44,860	51,415	50,432	61,972	61,653
航路補助金	46,052	43,853	33,135	33,283	33,469	44,015	50,607	49,311	60,152	60,212
輸送補助金	951	889	857	1,789	893	845	808	1,121	1,818	1,441
補償金収入		2,101								
固定資産売却益									2	
【特別損失】	669	2,118	0	0	0	162	576	0	0	0
前期損益修正損	669	3					576			
固定資産除却損		14				162				
圧縮損		2,101								
税引前当期純利益	4,787	10,466	-467	-90	-11,610	-7,041	204	-11,538	319	3,239
当期純利益	4,787	10,466	-467	-90	-11,610	-7,041	204	-11,538	319	3,239

4-2-4 キャッシュフロー計算書分析

現金収支の状況を把握するため、平成 27 年度から令和 5 年度までの 9 年間分の簡易的なキャッシュフロー計算書を作成しました。

- ・「営業活動によるキャッシュフロー」について、会社の実力を示す小計欄は継続的な赤字であり、「補助金収入」によりほぼ均衡しています。
- ・「投資活動によるキャッシュフロー」は、設備更新を行っている年は赤字となっていますが、ほぼ均衡しています。
- ・「財務活動によるキャッシュフロー」は、短期借入金の増加に伴い増減していますが、必要な都度の借入を行っており、借入残高は増加傾向にあります。

■ キャッシュフロー計算書 (単位: 千円)

	H27 年度 第 40 期	H28 年度 第 41 期	H29 年度 第 42 期	H30 年度 第 43 期	R1 年度 第 44 期	R2 年度 第 45 期	R3 年度 第 46 期	R4 年度 第 47 期	R5 年度 第 48 期
営業活動によるキャッシュフロー									
税引前当期純利益(+)	10,466	-467	-90	-11,610	-7,041	204	-11,538	319	3,239
減価償却費(+)	668	765	1,152	1,600	1,040	714	1,278	1,213	1,213
補助金収入(△)	-46,843	-33,992	-35,072	-34,363	-44,860	-51,415	-50,432	-61,970	-61,653
売上債権の増加(△)・減少(+)	-274	190	-329	1,771	-1,131	1,220	186	-792	680
棚卸資産の増加(△)・減少(+)	437	-251	-41	-321	281	374	-1,076	-84	-97
その他流動資産の増加(△)・減少(+)	132	-201	-169	-909	-187	876	-975	5	-1,122
その他固定資産の増加(△)・減少(+)	4	0	-12	0	0	21	0	0	0
その他流動負債の増加(+・減少(△)	-1,312	1,253	40	-1,242	-111	-917	752	-319	320
その他固定負債の増加(+・減少(△)	2,064	2,064	2,064	-7,668	3,057	3,057	3,057	3,057	-12,223
小計	-34,657	-30,638	-32,456	-52,742	-48,951	-45,866	-58,747	-58,572	-69,643
補助金収入	46,843	33,992	35,072	34,363	44,860	51,415	50,432	61,970	61,653
計	12,186	3,353	2,616	-18,379	-4,091	5,549	-8,315	3,398	-7,990
投資活動によるキャッシュフロー									
有形固定資産の増加(△)・減少(+)	-4,160	0	-2,160	0	-717	-503	-1,252	-3,424	0
投資その他の資産の増加(△)・減少(+)	360	360	450	360	3,720	-30	-8	2	0
計	-3,800	360	-1,710	360	3,003	-533	-1,260	-3,422	0
財務活動によるキャッシュフロー									
短期借入金の増加(+・減少(△)	-7,000	3,000	4,000	10,000	5,000	-3,000	11,000	0	13,000
計	-7,000	3,000	4,000	10,000	5,000	-3,000	11,000	0	13,000
現金及び現金同等物の増加・減少額	1,386	6,713	4,905	-8,019	3,912	2,016	1,425	-25	5,010
現金及び現金同等物の期首残高	23,174	24,560	31,273	36,179	28,159	32,071	34,087	35,512	35,487
現金及び現金同等物の期末残高	24,560	31,273	36,179	28,159	32,071	34,087	35,512	35,487	40,497

4-2-5 財務指標分析

財務状況を詳細に把握するため、財務指標による分析を行いました。

一般的に、比率を用いた分析では同業種の指標と比較することが多いですが、本航路は零細規模の事業であり、また離島航路という事業の特殊性から適当な比較対象がないため、今回の分析では同業比較を行いません。

- ・総合的な収益力を表す「①総資本経常利益率」、「②売上高経常利益率」及び「③売上高営業利益率」は、すべての期で大きなマイナスとなっています。
- ・「④総資本回転率」は、資産の運用効率を表す指標ですが、すべての期で1.0を上回っており、資本効率は高いと考えられます。これは、会社の総資産が少なく、既に主力資産である船舶の減価償却が完了していることが理由と考えられます。
- ・「⑤自己資本比率」は、経営の安全性を示す指標ですが、債務超過であるためマイナスであり、安全性は低く、耐久力に乏しい状況です。
- ・「⑥借入残高・年商倍率」は、有利子負債と売上高の比率で安全性を測る指標ですが、直近は0.7倍となっており、借入規模はやや過大と考えられます。
- ・成長性を示す「⑦売上高増加率」は、コロナ禍等により大きく低下した後、輸送量の回復により令和4年以降は増加となっていますが、島民人口の減少による旅客・貨物の輸送量の減少が続くことが想定されることから、新規の収入源の確保が急務と考えられます。

■ 財務指標分析

	H26年度 第39期	H27年度 第40期	H28年度 第41期	H29年度 第42期	H30年度 第43期	R1年度 第44期	R2年度 第45期	R3年度 第46期	R4年度 第47期	R5年度 第48期
①総資本経常利益率 (経常利益÷総資本)	-117%	-87%	-75%	-68%	-111%	-123%	-121%	-137%	-128%	-111%
②売上高経常利益率 (経常利益÷売上高)	-52%	-40%	-42%	-42%	-55%	-69%	-77%	-106%	-92%	-73%
③売上高営業利益率 (営業利益÷売上高)	-52%	-40%	-42%	-42%	-55%	-69%	-77%	-106%	-92%	-73%
④総資本回転率(回) (売上高÷総資本)	2.25	2.15	1.79	1.60	2.00	1.78	1.57	1.29	1.38	1.52
⑤自己資本比率 (純資産÷総資本)	18%	43%	36%	32%	12%	-5%	-5%	-30%	-28%	-19%
⑥借入残高・年商倍率(倍) (借入残高÷売上高)	0.3	0.2	0.2	0.2	0.4	0.5	0.5	0.7	0.6	0.7
⑦売上高増加率	—	7%	-4%	2%	0%	-10%	-12%	-11%	14%	19%

4-3 経営診断結果のまとめ

4-3-1 収支面

- ・収益力は極めて乏しく、その一方で、定期運航に必要な一定の固定費（燃料費、人件費等）が発生するため、構造的な赤字体質となっています。
- ・収支改善策として、利用客の増加を図ることが有効ですが、今後も平郡島の人口減少が続くことが予想されます。そのような状況下において、利用客の増加による増収は容易なことではなく、赤字解消は非常に困難な状況と判断されます。
- ・島民以外の利用については、一定の利用は見込めますが、多くが日帰りの観光・レジャー目的であり、航路の利用頻度は少ないと想定されます。こうしたことから旅客運賃収入を維持、増加するためには、新たな利用客を呼び込む必要があります。
- ・費用面については、そのほとんどが固定費であり、今後大幅な削減は難しいと考えられます。さらには、今後、燃料費高騰や船舶の老朽化に伴う修繕費がますます収支を悪化させることも想定されます。しかしながら、使用船舶の更新や、運航体制の見直しなどによる経営改善の余地はあると考えられます。
- ・以上のことから、今後の欠損増加の回避、ひいては収益力を改善すべく、利用客の維持、増加及び経費削減に努める必要があると考えられます。

4-3-2 財務面

- ・財務のバランスは悪く、債務超過の状態からの脱却は困難な状態です。しかしながら、足元の資金繰りについては円滑に行えており、事業継続に直ちに問題が生じることはないと考えられます。ただし、設備投資を行うための資金調達力は乏しい状況です。

4-3-3 キャッシュフロー・資金繰り面

- ・営業活動によるキャッシュフローは、補助金を加味しなければ全て赤字になっています。投資活動まで合わせたフリーキャッシュフローは赤字になることもありますが、借入金の調達により最終的な現金収支はおおむね黒字を維持しています。
- ・現状、運転資金の調達は西京銀行柳井支店により賄えており、当面の資金繰りに問題はないと考えられます。しかしながら、新たな設備投資を行う際には、外部からの資金調達が必要となりますが、航路事業者単独での資金調達は困難であり、また、返済財源を確保することも難しいと考えられます。

4-3-4 総合所見

- ・本航路は赤字航路であり、補助金に依存した収支構造となっています。今後、経営改善による黒字転換は難しく、航路維持には公的な支援に頼らざるを得ないと判断されます。
- ・可能な限り経費を抑えるとともに、航路改善策の実施により、利用促進や運航経費削減を図るなど、赤字額の縮小に努めることが必要不可欠です。

5. アンケート調査

5-1 島民アンケート調査

(1) 平郡島の島民アンケートの概要

- ・調査の概要は以下のとおりです。

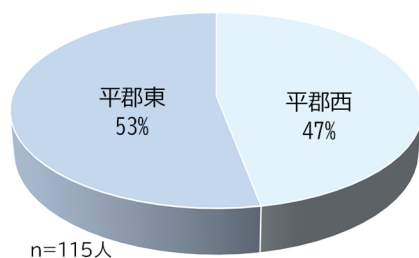
■ アンケート調査の概要

調査対象	平郡島の島民
調査時期	令和6年11月上旬
配付・回収方法	各世帯へ郵送・回収
調査内容	個人属性、航路の利用状況、航路に対する意識 等
回収率	33%(54世帯/166世帯(令和6年10月末での世帯数))
有効回収票数	114票を回収
サンプル率	51%(114票/223人(令和6年10月末での15歳以上人口))

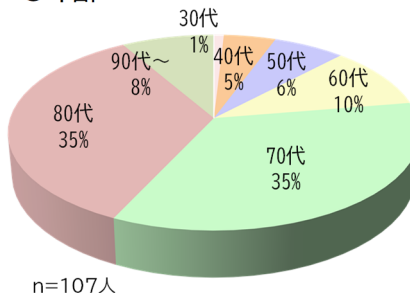
(2) 調査結果

1) 個人属性

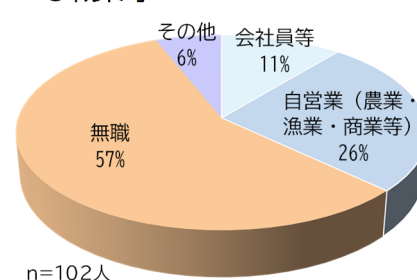
○自治会名



○年齢



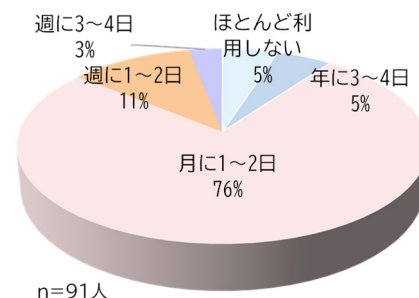
○職業等



2) 外出について

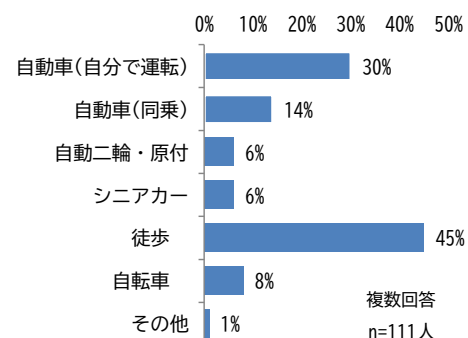
① 航路の利用頻度

- ・「月に1～2回」が最も多く76%を占め、次いで「週に1～2回」が11%となっています



② 自宅から港までの交通手段

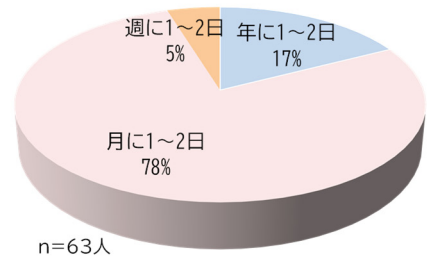
- ・自宅から港までは「徒歩」が最も多く45%を占め、次いで「自動車(自分で運転)」が30%、「自動車(同乗)」の14%の順となっており、「自動車」は合わせると44%で、ほぼ「徒歩」と同じ割合となります。



③目的別航路利用頻度

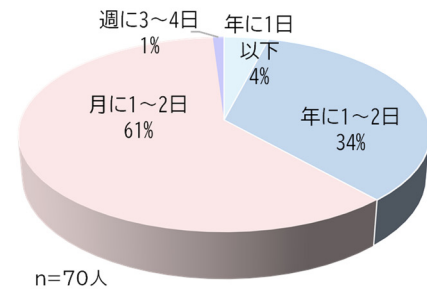
○買物

- ・買物での航路利用頻度は、「月に1～2日」が78%で最も多く、次いで「年に1～2日」の17%となっています。



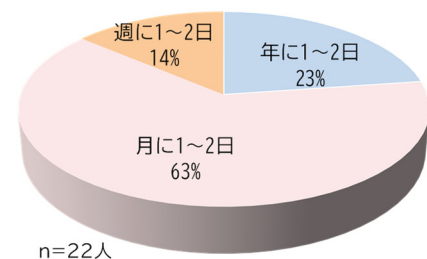
○通院

- ・通院での航路利用頻度は、「月に1～2日」が61%で最も多く、次いで「年に1～2日」が34%となっています。



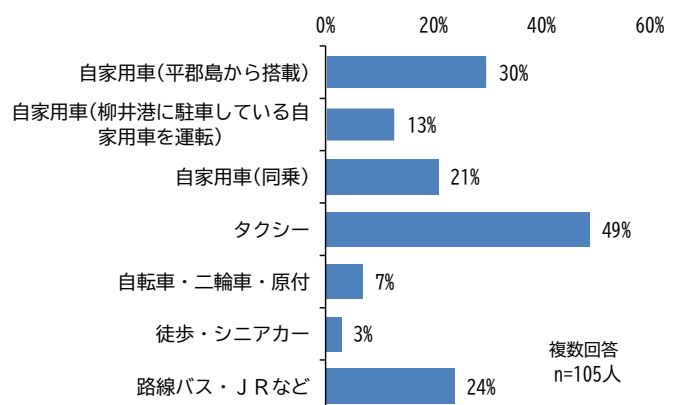
○業務・その他

- ・業務やその他の目的での航路利用頻度は、「月に1～2回」が最も多く、「年に1～2日」が23%となっています。
- ・「週に1～2日」の割合は14%で、買物や通院と比べると比較的高い割合となっています。



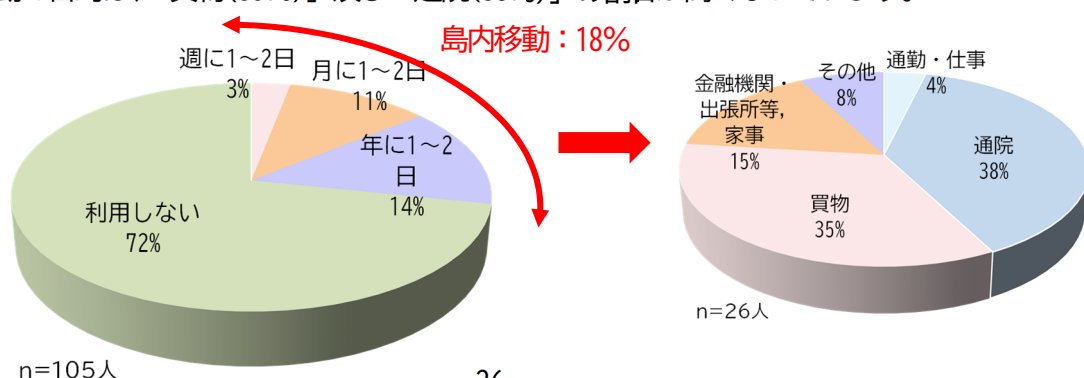
④柳井港から目的地までの主な交通手段

- ・柳井港から目的地までの主な交通手段は、「タクシー」が49%で最も多く、次いで「自家用車」が合わせて43%となっています。
- ・「路線バス・JRなど」の公共交通利用は24%に留まっています。



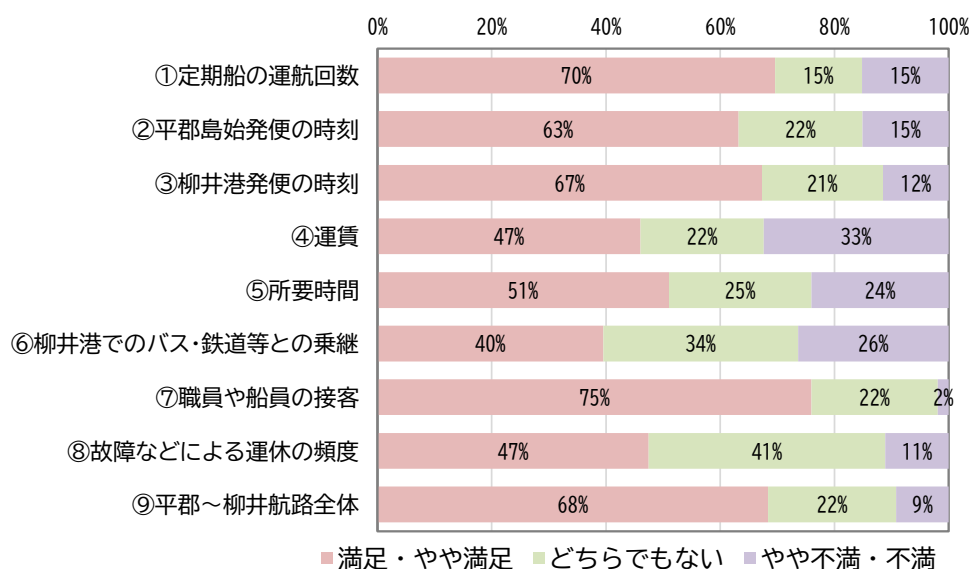
⑤島内移動の際のフェリーの利用頻度

- ・島内移動の際のフェリーの利用頻度は、「利用しない」が72%でもっとも多く、利用する方は28%で「週に1～2日」、「月に1～2日」の比較的使用頻度の多い方の割合は合わせて14%となっています。
- ・島内移動の目的は、「買物(35%)」及び「通院(38%)」の割合が高くなっています。



3)航路の満足度について

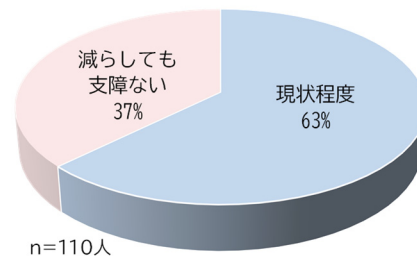
- ・航路に係る項目に対する満足度では、「④運賃」、「⑤所要時間」及び「⑥柳井港でのバス・鉄道等の乗継」の3項目における「やや不満・不満」の割合が2割を超えていますが、その他の項目については、概ね6～7割が「満足・やや満足」となっています。
- ・「⑨平郡～柳井航路全体」についても、「満足・やや満足」が7割弱で、「やや不満・不満」と比べると一定の評価が得ていると考えられます。



4)新船への要望

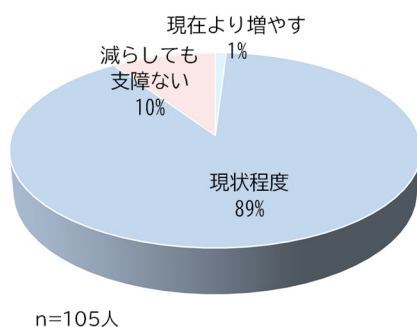
①座席数(定員)

- ・座席数(定員)については、「現状程度」が63%、「減らしても支障ない」が37%となっています。



②自動車運搬台数

- ・自動車運搬台数は、「現状程度」が89%で高い割合を占めています。



③その他新船への要望

項目	内容
船体規模	波風に強い船をお願いしたい。
	小さければ今より欠航が増えると思われるため、現状の大きさであってほしい（2）。
	トイレは全部洋式にしてほしい。
自動車輸送	もし船が変わってもまたフェリーにしてほしい。車が利用できるように（2）。
	業者の大型車が入るようにしてもらいたい。
バリアフリー化	車いすやシルバーカーの人が乗りやすいようにしてほしい。
	客室のドアが全部自動になれば良いと思う。
	現状では高齢者の利用が増えているので、潮の干満が激しいときなどに乗り降りしやすいような配慮や誰でもが利用しやすいバリアフリーなデザインになるように配慮してほしい。
	干潮時に傾斜角度が大きくなり通行しづらいため、ハッチ高さを 10～20 cm 上げてほしい。
速度	運行時間を短くしてほしい。
客室・備品等	横になって過ごすことができるので年寄りにはありがたい。
	座席の配置を変更してほしい。
	買い物客のために冷蔵庫があると良い。
	船室の座席を一人一人が座れるサウナのような座席にすれば良いと思います。長い船旅なのでそのほうがゆっくりできると思う。

（ ）：同種意見数

5)航路の運営について

①利用者を増やすための取組

平郡航路の取組	
経営への取組	精一杯努力してくれていると思うので継続していただきたい。年金暮らしの高齢者が多いので、できれば運賃を上げないで努力していただきたい。
	コンパクトな運営をしていただきたい。
	支出の削減並びに利用者を増やすことへの提案や取組みを自ら積極的に行うべきだと思う。利用者を増やすための提案を聞いたことがない。
	船員削減(2)。
	チャーター日(時間)を作る。フェリーを使ったサービスを考える。
	東西どちらか一方所発着にして赤字を減らす。船便がなくなることが最も困るので、島民がこれからできるのは、今まで通りのサービスが受けられないことに対してどこまで我慢できるかではないか。
代理店	代理店の人手不足。
	東西の代理店の管理運営をしてはどうか？
船内施設	読み物、時間つぶしできるものがほしい。テレビを見るか寝るしかない。
	魅力のある船内に改装するため、九州の電車を参考にする。
	船内のソファは汚れが付きにくいものにして、きれいにしていれば気持ちよく座れるのではないか。
運賃	船賃を上げる(2)。
	運賃を下げて人の移動を良くする(2)。
連携	インフルエンサー等に働きかける。
便数	週に1、2日は1便にしたら良いと思う。
	便数を増やす。所要時間の西と東のバランスを交互にして、平郡東港発の航行時間1時間の日を設ける。
	週1回減便する。
	用事が済むと早く家に帰ることができるので、2便よりも少し増やしてもらいたい。
速度向上	時間短縮をしてほしい。
その他	荷物の預かり等をさらに増やす。
	赤字航路なので大変だとは思いますが続けて運航をお願いしたい。

()：同種意見数

柳井市の取組	
情報発信	島内の運動会や文化祭等のイベントを島外へPRする。
	テレビなどでアピール。
	島の魅力をアピールする(3)。
	情報発信を今のように続けてほしい。特に車の予約状況が分かったと釣り客や帰省者に便利だと思う。
	大変だとは思いますが、柳井市と協力して多方面に告知、POP作成、SNSを利用した告知など様々な人に平郡を知ってもらうようにしたらよいのではと思う。
移住・定住	島への移住者への手厚い補助。
	利用客が増えれば住民も増えると思うので、住民を増やすことより利用客を増やす方が良いと思う。住民を増やすなら安定した高速ネット化（無線は安定せず有線化が一番）しかない。
	移住者を増やす努力をして頂きたい。
島内施設・環境	例えば花を植えるなど待合所の景観を良くしてはどうか。
	喫茶店等の店を出したい人を募集して、気持ちの良い場所を用意する。
交流・連携	柳井市と連携が必要であるとともに平郡の自治会、コミュニティ、団体の積極的な働きも必要。
	島だけだと減少するばかりなので、島外の人にいかに利用してもらうかが大事。
活性化	観光客に来てもらうような告知をしてもらう。普通の釣り客ではなく、家族を対象に子どもを含めた釣りの体験サービスをして、家族客を増やすというのは如何でしょうか。
	催し物など、本土から来る企画を多くすればよい。第一に魅力のある平郡島にすること。(2)
	カーネーションや放牧等の産業がなくなったため、イベント等を実施して外からお客を呼びかけたいのではないか。
	島の環境等の発展を考える。
島内移動	釣り人がたくさん来てくれると良いと思う(2)。
	高齢化が進む中で、島外はもちろん島内での移動もむずかしいので、島内タクシーなどの細かな対応をしてもらいたいと思う。個人的な対応になる為難しいことだが、島の生活を維持していくには必要だと思う。
本土側移動	年配の方が本土に出やすいようにタクシー券などを増やす。
航路事業者との連携・支援	運賃を上げてでも赤字解消にはならない。人が利用しないのはわかっているのだから、それ以外で考えないといけない。柳井市が管理するところまで来ていると思う。
	今の業務プラス平郡航路に関する業務に協力する。
	トラブルの時にもっと進んで動いてほしい。
	乗船券の取扱いは代理店に任されているようだが、簡略化して市の職員等でも兼務できるような仕組みを考えてもよいと思う。
出張所	国、県、市の補助金を増やす。
	出張所はできる限り現状としてもらいたい。
支援員	支援員の仕事について、何をどうしているかわかりにくい(2)。
その他	道の整備等により工事車両を増やす。どんどん工事をする。
	今までどのような取り組みをしてきたか情報が無いので、今後の取り組みとその効果がわからない。
	今までどおりで良い(2)。
	出張所長は平郡のことを考えて、行動力を発揮してもらいたい。
	市職員の育成につとめてほしい。
無人島にする。	

() : 同種意見数

島民・自治会の取組	
利用促進	自分達がお金を出して利用すればよい。
	島外の人が行ってみたいと思うようなことを考えなければいけない。
	通院目的でしか利用しない。
	今は釣り客が来てくれることで利用客数を増やしている。
定住・移住の支援	島に仕事がないから人も来ないと思う。そこで島民にサービスを提供する仕事を作ってその仕事のために島に住む人を増やすと船の利用者は増えると思う。
	空き家の家売る、貸す等で住民を増やす。
	人口が高齢化で減少しているが、関係人口等を増やす努力はしている。
島の活性化	アサギマダラの写真会・バードウォッチングなどの島おこし活動の活発化。
	色々活動してくれているが、一部の人たちだけでは力が弱い。多くの行事はいらないが、いくつかメインとなるものを計画し、全員参加型で取り組む必要がある。
	島をきれいにするなど島民全体が島に関心を持つ。
	平郡を観光地したら良いと思う。 鉄道だったら廃線となるところなので申し訳なく思う。誰もが訪れたい魅力がある島にしてほしい。
連携・交流	帰省客を増やす。
	西地区の環境を良くし、人の行き来を増やす。
島内環境整備	平郡島に遊びに行ってみたいと思うような場所をつくる。四季の花を植えるなど。
	観光・旅行者が来たとき休める場所、施設の提供。空き地を整備してテーブル・イス・トイレを設置。
	登山道や赤石神社に行く道の整備が必要。
	五十谷のため池にカルガモが飛来しているので、きれいにしてほしい。海が見えるように木々の伐採や県道の退避所の整理なども必要。
	島外から来られた方が休める場所用意する（コーヒー喫茶とか）。
	島に保養施設を誘致。 平郡の環境を良くし、美しい平郡島にしてほしい。
その他	衰退に任せるのか、島を維持するのか分岐点にあると認識する必要があると思う。
	人口が減ってきて取組み自体がむずかしい(3)。
	島の人がよく言う「若いもん」がいない。
	島民一人一人が暮らしやすくなる体制を作るように考えてほしい(特に高齢者への対応)。
	常に島民の意見を聞くことに努める。
	みまわりをしてほしい。
	島民の人数がだんだん減ってきているので仕方ないと思う。
	コロナ前は釣り客が来ていたが、今は少ない。
	観光地でもなく、資源もない場所に人を呼び込むのは厳しく、仕事がない島に移住者を誘致できない。具体的に今まで何をしてきたのか知りたい。
	今島民はほとんどへぐりを利用してくれています。 平郡船路の利用者を増やそうとする取り組みに対しての理解と協力が求められると思う。 これまでの取組の評価、反省を踏まえたものなのか疑問。利用者には問題はないと思う。 地元住民は必要に応じて定期便を随時利用しているので、利用者としてこれ以上の取り組みを求めるのは難しいと思います。人口減少により利用者減はやむをえないと思います。 ある程度の不便は我慢する。

() : 同種意見数

②効率的に運航するための取組

項目	内容
船体	今の船よりも少し小さいフェリーでも良いと思う。
便数	赤字を削減させるために2便を1便にする。(3) 週に1, 2日は1便にしたいと思う。
寄港地集約	航路は柳井港から平郡東港までの運航とし、東西はバス運行とする。(4) 柳井港から平郡西港まで、あるいは柳井港から平郡東港までの運航にする。(3) 寄港地を集約すれば、使用燃料が少なくなり赤字も削減になるのではないか。 柳井港から平郡東港までの直行便にして燃料代を浮かす。 平郡東港から柳井港までの便を増やす一方で、平郡西港から柳井港までは減便、または平郡東への陸路とすると、人件費や平郡西の負担軽減、フェリーの時間、燃料代削減につながるのではないか。
運賃	船賃を上げる(2)。 業者等の値段を少し高くする(2)。
所要時間	平郡から柳井までの航行時間が長いと、日帰りできる状況でなく、島へ遊びに来たくてもなかなか来れないとの意見を聞くことが多い。
支出削減	支出削減は燃料代を少なくすることが一番と思う。
人件費	人件費の削減(2)。
代理店	東西の代理店を一本化する。(2) 平郡東西代理店を平郡航路が管理する。
交流・連携	祝島航路と連携して便数を増やす。周防大島等にも寄港し、観光ルートを形成してはどうか。 近隣の島との連携し広域で考えるべきで、フェリーが就航していない島に寄港してはどうか。
その他	人口減少により客数の減少は免れない中、航路の効率的な運航には最大の努力をしていると思う。 運賃の値上げもやむを得ないし、将来は1便運航となることも想定される。 毎日、毎週の利用意向を把握して運航を見直す。ゴミ、尿瓶運搬を近隣の島と共有する。他の島の状況に詳しい方や航路経営の経験のある方を経営陣に加える。 支出の全体像を具体的に示してもらえるとわかりやすい。 正直、支出削減はどうすればよいか思い浮かばない。 燃料費にかかる税金の減免。 平郡東港からの直行便に航路を変更する、若しくは船体の小型化による船員削減以外に効率化する手段はないと答えさせる設問は良くない。

() : 同種意見数

6) その他

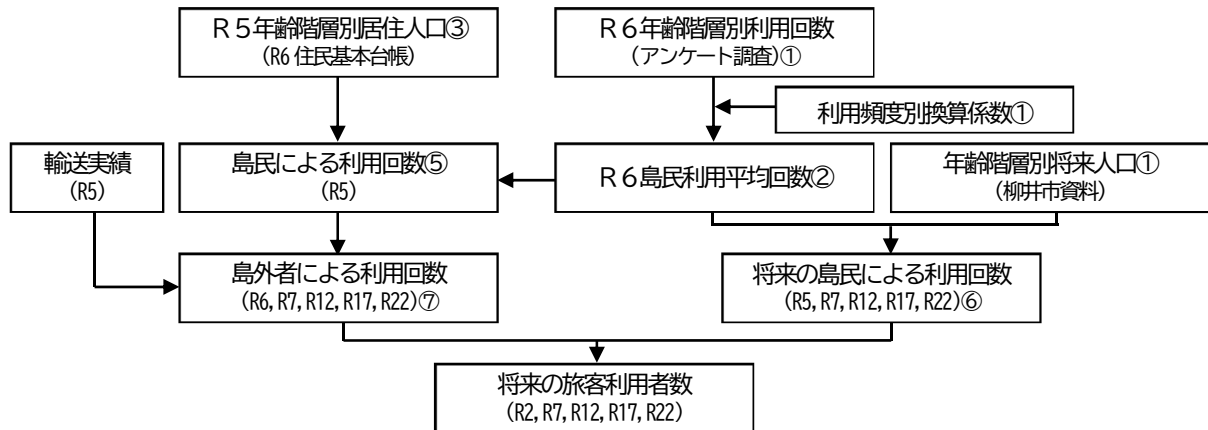
航路	平郡東～平郡西～柳井と平郡東～柳井を比較して、燃料をどれだけ削減できるか知りたい。
	定期便の運航回数について現行の2便を1便にすると不便で島民の暮らしに支障が出る(ゴミ収集、汲み取り、医療、デイサービス等)。また、市役所業務、郵便局、J A、商店、警察等の業務にも影響が出ることは確実なので、運航回数の縮小及び毎日運航の取りやめは好ましくないと思う。
	将来的には、平郡西へは停まらず平郡東からの直行便になるかもしれないが、それを平郡西の住民が受け入れやすくなるためにどのような対応が必要なのかを踏まえ丁寧に対応いただきたい。
航路経営	約6千万円の赤字に対して利用者を増やすだけで埋められるものなのか疑問。フェリーの利用客が毎日満員であったとしても赤字は減らないのではないのか。
	今より人口は減り、高齢者率ももっと上がる。利用者を増やすと言っても一時的なものでなく継続性がないと行かない。今の状況(運航時間等)を改善し、乗りやすい環境づくりやフェリーを使った新規サービスの提供を考えないと赤字は増える。
	島民だけでなくその親族、友人、知人も活用している航路なので続けては欲しいが、赤字削減や利用者を増やすというのは今の島の現状からはほぼ不可能。島が小型船を管理して航路を確保するところまで来ていると思う。
	「へぐり」が就航してから20年は経ていると思うが、当時に比べたら倍以上のコストがかかると思う。補助金をいただいてもさらに経費がかかると思う。しかし島民にとっては生活・命のフェリーである。島民の責任であると思わないで欲しい。
情報発信	柳井港待合室にテレビを設置して四国山口(柳井、祝島、大島外)のビデオを流す。ただ観光だけでなく歴史等の情報を提供すれば良いと思う。長い時間待っている方の精神的健康にもなると思う。
	運航状況のX(旧ツイッター)は、情報がすぐわかるので嬉しい。写真も美しく好きです。
	航路の運営に赤字が存在することは、これまで島民にきちんと示されてこなかったと思う。今後は、航路経営に関する情報を提供していただいて、今回のようなアンケートも定期的の実施するなど、島民とのコミュニケーションを図ることにより協力体制を構築することが双方に欠かせないと思う。
利用促進	キャパシティを超えない範囲での釣り客の増加や観光客の増加があれば良いと思う。年に1日でも2日でも乗船半額の日(あるいは割安の日)を設定し、柳井市民への利用を呼び掛けるというのは如何か。
新船へ要望	平郡島は波が高いのでそれに見合った船の大きさ・構造などを考えていただきたい。
	ゴミやし尿の運搬のためフェリーは絶対に必要と思う。
	早く新しい船にしてもらいたい。
	現へぐり程度の規模が良い(2)。
待合環境	買い物に行く際に、お金が返金される無料の荷物置き場(コインロッカー)が欲しい。
	平郡東港の待合室の整理整頓。
その他	朝は柳井港にタクシーがなかなか来ないので、朝だけでもバスがあると良い。
	船員さんなど航路に携わられる人々に感謝しております。今後ともよろしくお願いします。
	船員の皆様方、代理店の方々は毎日大変だと思います。これからもよろしくお願いします。
	今まで事故もなく安全に運航して頂き感謝しています。
	またフェリーを造っていただけるとのこと、ありがとうございます。 上関に核の中間貯蔵施設などが出来たら島に魚釣りとかお客さんが来なくなるのではと心配です。
アンケートについて	市長とトークでアンケートの設問に対しご意見があったと聞いているが、航路の赤字の状況などを理解していただくためには必要なのではないかと思う。
	アンケートに不適切な表現があった。

6. 航路の将来予測

6-1 航路利用者の予測

(1) 航路利用者予測の考え方

・以下のフローに従って航路利用者の予測を行います。



(2) 航路利用者の予測と予測結果

① 利用頻度別換算係数

・アンケート回答の選択肢から航路利用回数への換算は右表のように設定します。

■ 利用頻度と換算係数

利用頻度	換算係数	備考
週に5日以上	1.57	5.5回/週×7日/週×2回(往復)
週に3~4日	1.00	3.5回/週×7日/週×2回(往復)
週に1~2日	0.43	1.5回/週×7日/週×2回(往復)
月に1~2日	0.10	1.5回/月×30日/月×2回(往復)
年に3~4日	0.02	3.5回/年×365日/年×2回(往復)
ほとんど利用しない	0.00	—

② 年齢階層別平均利用回数

・年齢階層別航路利用の平均回数を、アンケート調査結果を踏まえ右表のように設定します。

■ 年齢階層別平均利用回数

年齢階層	ほとんど利用しない	年に3~4日	月に1~2日	週に1~2日	週に3~4日	週に5日~	回答計	平均利用回数
20代	0	0	0	0	0	0	0	0.25
30代	0	0	1	0	0	0	1	0.25
40代	0	0	4	1	0	0	5	0.29
50代	0	0	5	1	0	0	6	0.11
60代	0	0	9	1	1	0	11	0.26
70代	0	7	26	2	2	0	37	0.45
80代	0	13	18	2	0	0	33	0.10
90代	3	3	3	0	0	0	9	0.02
回答計	3	23	66	7	3	0	102	—

③年齢階層別居住人口

- ・年齢階層別居住人口は、住民基本台帳及び柳井市の予測結果から右表のように設定します。

■ 年齢階層別居住人口

年齢階層	R6 住基	R7	R12	R17	R22
20代	1	1	0	0	0
30代	5	5	2	2	0
40代	15	16	12	6	2
50代	14	14	16	15	11
60代	21	19	16	16	14
70代	57	50	22	15	12
80代	45	40	30	16	9
90代	19	18	13		9
合計	177	163	111	80	57

④年齢階層別利用回数

- ・①～③より、島民の年齢階層別利用回数は右表の通りと予測されます。

■ 年齢階層別利用回数

年齢階層	R6 住基	R7	R12	R17	R22
20代	91	91	0	0	0
30代	456	456	183	183	0
40代	1,564	1,669	1,251	626	209
50代	572	572	654	613	449
60代	2,014	1,822	1,534	1,534	1,343
70代	9,422	8,265	3,637	2,480	1,984
80代	1,626	1,445	1,084	578	325
90代	126	119	86	66	60
合計	15,871	14,440	8,428	6,079	4,369

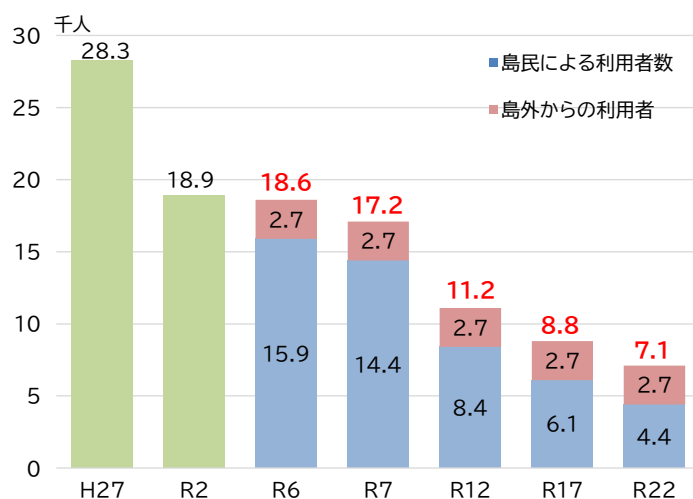
⑤島外者の利用と総利用者数の予測

- ・島外者の利用は、想定が困難なため、令和6年度程度で推移すると想定します。
- ・令和6年度の利用者数が現時点で未確定のため、令和5年度の実績値を基準とします
- ・利用者数計は令和5年度実績値の18,619人であることから、島民利用者は「④」より15,871人で、島外利用者は2,748人と想定します。
- ・将来もこれが続くとして、「④」と合算して総利用者は令和12年で約11千人、令和22年では約7千人と想定されます。

■ 利用者数の予測結果

区分	利用回数				
	R6=R5	R7	R12	R17	R22
島民利用者	15,871	14,440	8,428	6,079	4,369
島外利用者	2,748	2,748	2,748	2,748	2,748
利用者数計	18,619	17,188	11,176	8,827	7,117

■ 輸送人員の実績と予測値

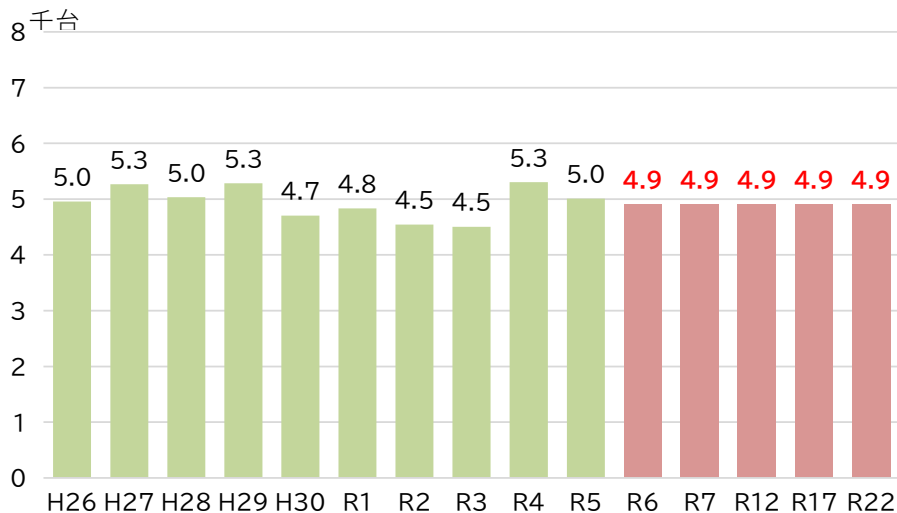


6-2 自動車航走台数・貨物等の予測

(1) 自動車航走台数

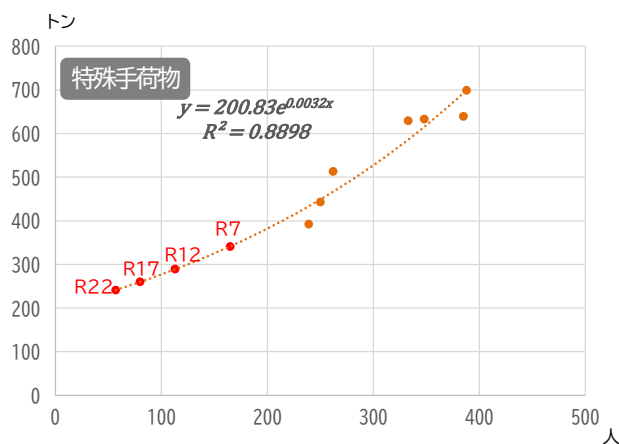
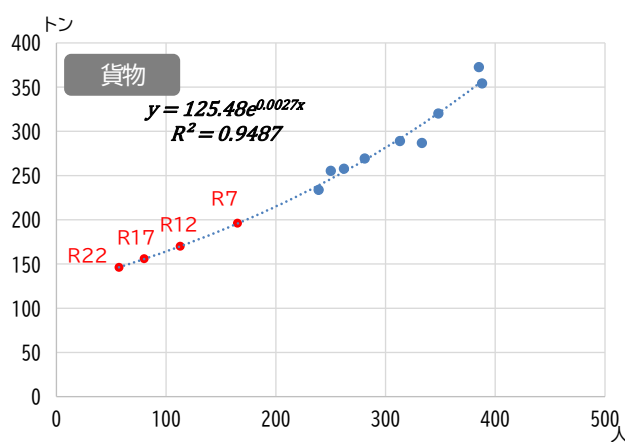
- ・自動車航走台数は、災害復旧工事等もありましたが、過去10年間の平均程度で推移すると想定し、4.9千台/年と設定しました。

■ 自動車航走台数の実績と予測値



(2) 貨物等

- ・貨物等については、島内人口との関係が高いと想定されることから、島内人口との相関モデルを作成し予測を行いました。



■ 自動車航走台数及び貨物等の将来予測結果

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R7	R12	R17	R22
人口	380	385	388	348	333	313	281	262	250	239	165	113	80	57
貨物(トン)	412.2	372.4	354.1	320.2	286.9	289.1	269.2	257.7	255.1	233.7	196.0	170.0	156.0	146.0
特殊手荷物(台)	503	639	699	633	629	1111	902	513	443	392	341	289	260	241

※特殊手荷物(自転車・バイク等)のR1、R2は、特異データとして予測からは除外している

7. 航路改善計画

7-1 平郡～柳井航路の概況

(1) 平郡島の現況と問題点・課題

平郡島の現況及び問題点・課題を以下のように整理しました。

平郡島の現況		問題点・課題
①人口	- 平郡島の人口は約 250 人(R2 国勢調査)、高齢化率は 75.7%、過疎化・少子高齢化が進展し約 10 年後(R17)では、人口 80 人、15 歳未満 0 人との予測。 - 集落が平郡東地区と平郡西地区の 2 つに分散している。	- 地域清掃などの日常的な協働作業や祭り・行事・祭事等の休廃止等、地域コミュニティの衰退による地域活力の低下が懸念される。 - 移住・定住による島民の若返りや本土等との連携・協働の促進を要する。
②産業	- 農業と漁業が中心。 - 事業所数・従業員数は H26 以降回復基調。	- 離島のため、移動や輸送の面で条件的に不利。 - 移住・定住者の受け皿として産業振興の取組が必要。 - 島の自然や特性などを活かした不利な条件に勝る産品・品質等、差別化に向けた取組が必要。
③観光	- 史跡、名勝等は、平郡東地区、平郡西地区、五十谷三島周辺に集積している。 - 魚釣り、ハイキングツアーなどによる来島がある。	- 人口減少と高齢化により、史跡、名勝の維持管理が難しくなることが懸念される。 - 本土との連携・協働により島の魅力の向上と来島機会の創出が必要。
④活性化	- 充実した公式 HP のほか各種 SNS などにより多様な島内情報が取得可能。 - 発信される情報量が少ないため、過去時点での情報や誤った情報が更新されずに残っているケースが散見される。 - 集落支援員、地域おこし協力隊員が派遣され島民生活の支援や地域の活性化に寄与している。	- 情報が古いままだと来島を躊躇させること等が懸念されるため、包括的な時点修正を定期的に行うことが必要。 - 集落支援員、地域おこし協力隊員により、地域の活性化に一定の成果は見られるが、任期の長さ等によりその効果が不安定。 - 事業所や教育機関、各種団体等と長期的な協定などを結び、安定した支援、協働、連携体制などの検討も必要。
⑤島内インフラ	- 本土からの搬出入が中心。 - 情報通信は本土と同程度の環境。医療、福祉もスタッフが駐在及び通勤している。	定期船の運航に支障があると、島内インフラの維持・管理が不安定となるため、安全で安定した定期船の運航が重要となる。
⑥上位計画・関連計画	- 各種計画では、島民生活の維持・向上させるための観光や産業支援への取組を明記している。 - 平郡東地区及び西地区の「夢プラン」は、島民が中心となって策定したもので、島民が取組む事項も明記している。	各種計画の実行及び夢プランの実現には、航路の維持が必要不可欠である。

(2)平郡航路の現況と問題点・課題

平郡航路の現況及び問題点・課題を以下のように整理しました。

平郡航路の現況		問題点・課題
①運航状況	・平郡東港及び平郡西港と柳井港をフェリー「へぐり」で1日2往復、60～100分で連絡。 ・船員は全国平均と比べ高齢化している。また、母港を平郡東港としていることから、船員は平郡島に居住するか船内に宿泊する必要がある。	・「へぐり」は船齢25年を超え、今後、安心・安全な運航の継続に支障が出る懸念される。 ・新船導入が望まれるが、経営の負担が増加する。 ・全国的な船員不足もあり、将来的には船員確保の問題に直面することが考えられる。
②利用状況	・輸送人員は減少傾向が続き、コロナウイルス感染症拡大の影響により、さらに減少した。その後回復するも令和元年の水準には達していない。 ・自動車航送台数は、島内の公共事業等の有無にも関係し、コロナ禍でも落ち込みはなく概ね現状を維持している。	・島民人口の減少と高齢化により、島内利用者数の減少回避は困難。 ・来島者を増やす取組について平郡航路(有)、柳井市、島民及び市民団体が連携し、お互いがアイデアを共有し、協働することが必要。
③経営状況	・島民人口の少子高齢化に伴い運賃収入は減少傾向にあることに加え、燃料費高騰や船舶修繕費の増加に伴い運航費用は増加している。 ・「へぐり」就航後、運賃は消費税率改定分のみを反映させている。 ・旅客、自動車航送、荷物輸送からの収入を運航費用が上回り構造的な赤字が続いている。 ・国、山口県、柳井市が毎年、補助金として赤字を補填している。	・今後の利用者減少、物価高騰による赤字の拡大が懸念される。 ・本土側からの来島者を増やし、収益を増やすことが必要。 ・適正な運賃改定で検討する必要があるが、島民生活への影響に配慮が必要。

7-2 計画の基本理念

本航路は、島民の日常生活や生活必需品、産業活動、地域インフラの維持活性化、観光のために必要な人流・物流を担う「道路」と同じ役割を担っています。

しかし、使用船の老朽化から懸念される安心・安全な運航への対応、人口減少による利用者の減少や燃料費等の物価高騰等による欠損額の増大などの事業経営上の問題・課題などへの対応が急務となっています。

本計画は、本航路の運航を持続可能なものとするため、平郡航路（有）、国、山口県、柳井市をはじめとする関係機関及び島民の取組の指針を定めるものです。

7-3 航路の維持・整備に向けた基本方針と取組

【基本方針1】 安心・安全な航路運航

① 老朽化した「へぐり」の代替建造

- ・船齢25年を過ぎ、故障やそれに伴う事故のリスクが一層高まり、維持管理費用の増加が懸念される「へぐり」に替わる新船を建造し、安心・安全な航路の運航を図ります。
- ・建造に際しては、「へぐり」が果たしてきた役割を踏襲しつつ、バリアフリー基準にあわせて、高齢者や障害者に配慮した安心・安全で利用しやすい船を建造します。

② LCC(ライフサイクルコスト)からみた予防保全(補修)の実施

- ・新船の建造費は高価であることから、安全に長く使用できる船を建造することが大前提となります。また、新船を安心・安全な状態で長く維持していくにも、LCCの観点から保守管理のあり方を明確にし、予防保全(補修)に取り組んでいきます。

③ 船員の確保

- ・全国的に船員が不足している状況ですが、平郡航路においては、現在、船員は確保できています。しかし、将来向け船員を確保しやすい状況を整えることは、安心・安全な航路運航を維持するためには重要な課題です。雇用環境の整備等、検討事項はありますが、航路の利便性にも大きく関わることであるため、島民への十分な配慮を行い、慎重な協議を進めていきます。

【基本方針2】 経営安定に向けた支出削減

④ 経費削減に向けた取組

- ・今後も輸送人員や輸送貨物量の減少が想定されることから、従来からの経営を継続していたままでは赤字が増加することになります。これまでの経営改善の取組に加えて、新たな取組を導入するなど積極的な支出の削減に努めます。

⑤ 代替建造を契機とした運航経費の削減

- ・代替建造に際しては、船体価格の省コスト化を図るとともに、省燃費効果が期待される機関・装置の導入などにより運航経費の削減を図ります。

⑥ 適正な運賃への改定

- ・燃料費の高騰、諸物価上昇、賃金上昇などの社会情勢の中で、平成9年改定の現運賃について検討する時期にあります。運賃改定においては、「受益者負担」、「公共的料金」、及び「事業としての採算性」の観点から設定し、いずれかに偏らないことが望まれますが、大幅な運賃の値上げは、島民の日常生活に大きな支障を生じさせることが予想されるため、島民への十分な配慮と慎重な協議を進めていきます。

【基本方針3】 航路を活用した地域活性化へ取組支援

⑦ 地域活性化策への支援

- ・上位計画と関連計画などで示された地域活性化策の実施に協力するとともに、それと連携し島外からの利用者を増加させ、航路の収入増と活性化を図ります。
- ・来島者を増やす取組について、平郡航路(有)、柳井市、平郡島民及び市民団体が連携し、お互いがアイデアを共有し、協働することで平郡島の活性化を目指します。

7-4 代替建造について

ここでは、前節で示した基本方針と取組施策の中から、代替建造の方向性について整理します。

7-4-1 現行船「へぐり」の代替建造について

(1) 代替建造と仕様について

1) 代替建造の必要性と目的

- ・現行船「へぐり」は船齢25年を超え、老朽化による安全性低下や、固定的な検査費用が増加するとともに、今後、大規模な修繕が必要となることも懸念されます。また、維持修繕費の増加が経営上の大きな負担となるリスクも抱えています。
- ・これまで大きな事故や故障は発生していませんが、これらのリスクは年々高まっており、多額の費用発生の前に、安全性、安定性の向上と維持修繕費の低減化を図ることが求められています。
- ・また、不安定な世界情勢や円安などにより軽油、重油単価は高騰が続いており、燃料費が運航収入を上回る状況にあります。
- ・このような現船の問題を解決し、将来にわたって本航路を維持し安全で安定的な運航を確保するため、現行船「へぐり」の代替建造を行うことが必要です。

2) 新船に要求する機能・仕様

これまでの検討を踏まえると、以下のように整理されます。

■ 新船への主な要求事項

項目	概要	理由・具体例等
船型・規模・総トン数	・「へぐり」と同程度とする (現在199トン)	・島内インフラの維持のために自動車を運搬できるカーフェリーとする。 ・荒天時においても現状程度の運航が可能な船体規模とする。
搭載車両数	・普通乗用車10台程度	・利用状況より自動車運搬の需要に対応するため
旅客定員	・100人程度	・利用状況より旅客室を1階、2階のみとする
機 関	・1機1軸	・「へぐり」と同程度の出力を想定
速 度	・「へぐり」と同程度	・ダイヤの維持のため
燃 費	・省エネ対応	・省エネに対応した補助装置等の装着
法令・社会的 要求への対応	・関係する法令や社会的要求に対応	・バリアフリー法、Nox, Co2 排出削減等

(2) 建造方法について

建造方式には、大きく分けて以下の方法が考えられます。

■ 建造方式の比較(案)

	鉄道建設・運輸施設整備支援機構(JR TT)との共有建造	公設民営 自治体が建造し航路事業者へ貸与
概 要	・平郡航路(有)とJR TTが船舶の建造を造船所に共同発注し、建造費を分担(最大でJR TT9割:事業者1割)する。 ・竣工後、平郡航路(有)は、JR TTが分担した建造費の元金及び利息相当額を共有期間を通じてJR TTへ支払う。 ・共有期間が満了した後、JR TTの持分を平郡航路へ譲渡する。 (注) 共有期間: 概ね法定耐用年数(減価償却期間)とする。カーフェリーは11年。	・柳井市が造船所に発注する。 ・竣工後、無償または有償で平郡航路(有)に貸出す。 ・船舶の所有者は柳井市となる。
資金調達	・原則、担保が不要。 ・JR TTの設定した金利(比較的低金利で、離島航路就航船舶は、利率を0.1%軽減)で平郡航路(有)の当初負担は船価の10%まで縮小可能。	・一般財源又は辺地債等が想定される。
建造技術	・JR TTは建造実績が豊富であり、専門の技術者を多数有しているため、多様な技術援助を受けることができる。技術支援は計画・設計、建造管理に加え、就航後共有期間満了まで実施される。	・柳井市には造船に関する技術がなく、外部から計画・設計、建造管理を実施できる人材調達が必要となる。



平郡航路(有)とJR TTの「共有建造」方式が望ましい

- 新船建造には、詳細な仕様設定、図面審査、工程、建造工事監督等の建造管理が必要とされるが、公設民営方式の場合、柳井市の職員には造船に関わる技術職員がいない。
- 共有建造方式では、経験・技術ノウハウも豊富なJR TT技術職員がこれらを担当し、また包括的な技術支援も可能である。資金調達にかかわる事業者負担も抑えられ、早期建造着手が可能となる。
- 就航後のアフターケアもあり、安心して運航することが可能となる。現行船「へぐり」もこの共有建造方式で建造している。

(3) 新船建造のスケジュール(想定)

新船建造のスケジュールは以下のように想定されます。

■ 新船建造のスケジュール(想定)

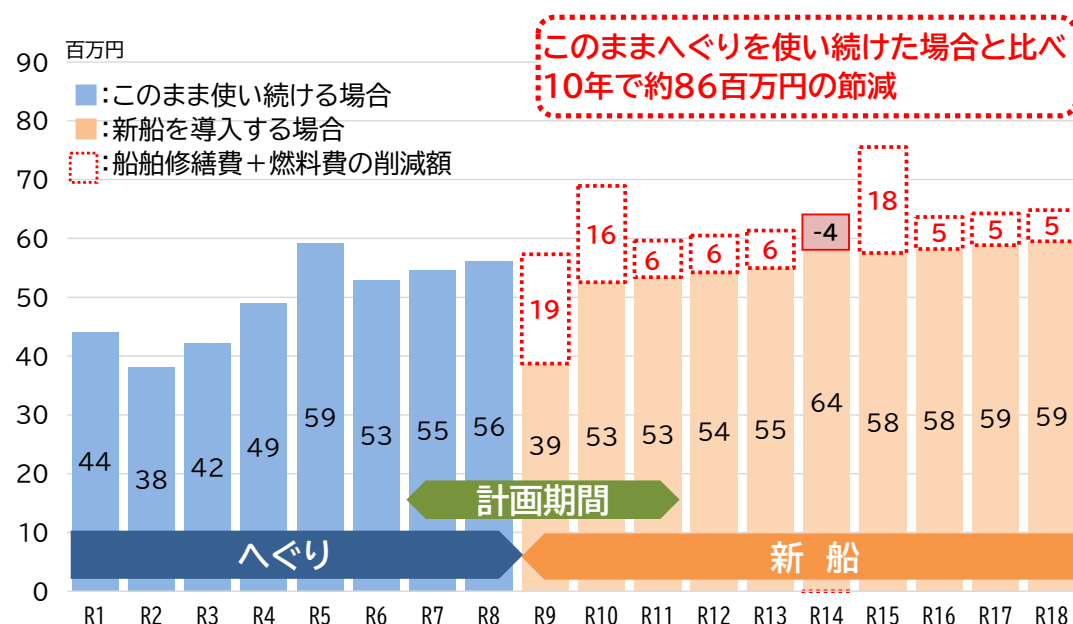
時期・期間	概 要
令和6年度	柳井市離島航路確保維持改善協議会で「へぐり」の代替建造を決定
令和7年度	新船仕様の詳細を決定、造船会社の選定 補助金申請等の諸手続→交付額決定→造船会社への発注→新船建造着手
令和8年度～令和9年度	建造、就航

(4)代替建造による効果の試算

定期検査の費用や、故障の削減等による修繕費の削減効果、省エネに対応した補助装置等の装着による燃費使用量の削減効果を試算すると、「へぐり」を使い続けるよりも、新船(令和8年度～令和9年度を想定)を就航させる方が、計画期間中(令和7年～令和11年、令和9年就航として実質令和9年～令和11年の約3か年)で約4千万円、新船就航後10年を比べると約9千万円の節減と試算されます。

さらに、単に補助金の削減に留まらず、短期的な資金調達やその利子削減といった副次的効果も想定されます。

■ 代替建造による検査費・修繕費・燃料費の削減効果(年度は事業年度)



【定期検査費用】

●新船の場合

- ・ R5の検査費用20.5百万円から初めての定期検査となるR10は同額の20.5百万円、それ以降のR15、R20は1.1倍ずつ増加と想定

●へぐりの場合

- ・ R5の検査費用20.5百万円からR10、R15、R20は前回の1.1倍ずつ増加と想定

【中間検査費用】

●新船の場合

- ・ 就航年は0円、就航後1～4年となるR10～R14は、「へぐり」のR1～R4の4年間の平均、R16～R19はその1.1倍、以降、5年ごとに1.1倍で増加すると想定

●へぐりの場合

- ・ R6以降、R1～R4の4年間の平均の1.1倍、以降、5年ごとに1.1倍で増加すると想定

【燃料費】

●燃料単価の推移

- ・ 燃料単価が上昇している直近4か年から右図のような回帰モデルを作成し今後の燃料単価を設定

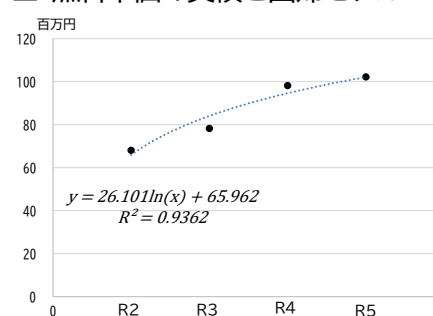
●へぐりの場合

- ・ 設定した燃料単価に対して、R1～R5の平均燃料使用量を乗じて燃料費を設定

●新船の場合

- ・ 設定した燃料単価に対して、R1～R5の平均燃料使用量から10%の削減が図られると想定し燃料使用量を設定、それに燃料単価を乗じる

■ 燃料単価の実績と回帰モデル



■ 代替建造による検査費・修繕費・燃料費の削減効果試算結果(詳細)

百万円

	このまま使用する場合				新船導入の場合				削減費用	
	検査費用	修理費	燃料費	合計	検査費用	修理費	燃料費	合計	単年度	累計
R1	7.8	7.1	29.1	44.0						
R2	12.3	1.5	24.3	38.1						
R3	14.4	0.2	27.6	42.2						
R4	13.5	0.2	35.3	49.0						
R5	20.5	1.5	37.2	59.2						
R6	12.0	2.3	38.6	52.9						
R7	12.0	2.3	40.3	54.6						
R8	12.0	2.3	41.8	56.1						
R9	12.0	2.3	43.0	57.3	0.0	0.0	38.7	38.7	△ 18.6	△ 18.6
R10	22.5	2.3	44.1	68.9	12.0	0.9	39.7	52.5	△ 16.4	△ 35.0
R11	12.0	2.6	45.1	59.6	12.0	0.9	40.6	53.4	△ 6.2	△ 41.2
R12	12.0	2.6	46.0	60.5	12.0	0.9	41.4	54.2	△ 6.3	△ 47.5
R13	12.0	2.6	46.8	61.3	12.0	0.9	42.1	55.0	△ 6.4	△ 53.8
R14	12.0	2.6	47.5	62.1	20.5	0.9	42.8	64.1	2.0	△ 51.8
R15	24.8	2.6	48.2	75.5	13.2	1.0	43.4	57.5	△ 18.0	△ 69.8
R16	12.0	2.8	48.9	63.7	13.2	1.0	44.0	58.1	△ 5.5	△ 75.3
R17	12.0	2.8	49.5	64.3	13.2	1.0	44.5	58.7	△ 5.6	△ 80.9
R18	12.0	2.8	50.0	64.8	13.2	1.0	45.0	59.2	△ 5.7	△ 86.6
R19	12.0	2.8	50.6	65.4	22.5	1.0	45.5	69.0	3.6	△ 82.9
R20	27.2	2.8	51.1	81.1	16.0	1.2	46.0	63.1	△ 18.0	△ 101.0
R21	12.0	3.1	51.5	66.6	16.0	1.2	46.4	63.5	△ 3.1	△ 104.1
R22	12.0	3.1	52.0	67.1	16.0	1.2	46.8	63.9	△ 3.2	△ 107.3
合計	310.7	55.2	948.5	1,314.4	191.5	12.6	606.8	811.0	△ 503.4	

7-5 施策の実施スケジュール・実施主体

各施策への取組のスケジュールと実施主体を以下のように想定します。

■ 施策のスケジュールと実施主体(想定)

		短期					中長期	実施主体(想定)
		R7	R8	R9	R10	R11	R12~R17	
【基本方針1】 安心・安全な航路運航	①老朽化した「へぐり」の代替建造	検討・申請・建造		新船の就航			平郡航路(有)・JRTT	
	②LCC(ライフサイクルコスト)からみた予防保全(補修)の実施	検討		予防保全の実施			平郡航路(有)	
	③船員の確保	継続実施					平郡航路(有)	
【基本方針2】 経営安定に向けた支出削減	④経費削減に向けた取組	随時見直しの上、継続実施					平郡航路(有)	
	⑤代替建造を契機とした運航経費の削減	検討・申請・建造		新船の就航			平郡航路(有)・JRTT	
	⑥適正な運賃への改定	検討・申請		新船就航時に設定以降、必要に応じて見直し			平郡航路(有)・柳井市	
【基本方針3】 航路を活用した地域活性化へ取組支援	⑦地域活性化策への航路からの支援	随時見直しの上、継続実施					平郡航路(有)	

8. 計画の実現に向けて

8-1 PDCAサイクルに基づく継続的な計画の見直し

(1) 必要に応じた計画実行の確認と見直し

本計画の進捗状況や社会・経済状況の変化等を平郡島民や利用者に対するアンケート調査や意見交換会の実施により把握し、定期的に計画の見直しを行います。

(2) 社会経済状況等の変化に対応した柔軟な運航

人口減少といった地域構造の変化が想定される状況下においては、現状に固執することなく状況に応じた柔軟な対応が求められます。したがって、船舶の定員や運賃、ダイヤ等の運航体系等のサービス水準について、今後の社会経済状況の変化に対応した柔軟な施策が求められます。

(3) 事業者として確実な航路改善の実行

本航路の事業者である平郡航路(有)は、島民の唯一の生活交通を担っており、不採算により行政の補助を受けているという自覚を、職員全員の共通認識として共有し、一層の経費削減に職員が一丸となって取り組んでいくことが必要です。

また、アンケート調査では、職員・船員の接遇について高い評価を得たところですが、利用者に航路を気持ちよく利用してもらえるよう接遇・マナーの向上に努める必要があります。

これらの取組みの進捗状況や、航路経営の課題を職員全員が常に把握し、共有するための社内の仕組みづくりも必要です。

8-2 地域総力戦による地域振興

本航路を維持させていくためには、平郡島の活性化が必要不可欠ですが、島民だけではイベントのみならず清掃などの日常的な地域活動にも支障をきたしている状況を踏まえると、これまで以上に島外のボランティアや関係団体等の支援・協力が必要です。

航路事業者は、行政、島民及び多様な主体と連携を図り、地域総力戦による地域振興の取組に参画し、航路の維持活性化に取り組むことが必要です。

また、瀬戸内海には、本航路のように本土と離島を結ぶ航路が多くあります。同様の環境にある航路事業者が連携し、情報共有をすることで航路事業の効率化を図ることも必要です。

資料編

1. 柳井離島航路確保維持改善協議会の概要

1-1 柳井市離島航路確保維持改善協議会設置要綱

柳井市離島航路確保維持改善協議会設置要綱

(設置)

第1条 本市における離島航路の確保を図り、併せて地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(平成23年3月30日付け国総計第97号、国鉄財第368号、国鉄業第102号、国自旅第240号、国海内第149号、国空環第103号)第2条第1項第1号に規定する協議会として、柳井市離島航路確保維持改善協議会(以下「協議会」という。)を設置する。

(協議事項)

第2条 協議会は、次の事項に関し協議するものとする。

- (1) 航路改善計画の策定に関すること。
- (2) 離島航路の確保維持に関すること。
- (3) 前2号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要なこと。

(組織)

第3条 協議会の委員は、次の第1号から第6号までに掲げる者のうちから市長が委嘱し、第7号及び第8号に掲げる職にある者をもって充てる。

- (1) 平郡島の住民を代表する者
- (2) 中国運輸局海事振興部離島航路活性化調整官
- (3) 中国運輸局山口運輸支局首席運輸企画専門官
- (4) 山口県観光スポーツ文化部交通政策課長
- (5) 平郡航路有限会社常務取締役
- (6) 財務会計専門家
- (7) 柳井市経済部長
- (8) 柳井市経済部商工観光課長

(任期)

第4条 委員の任期は、2年以内とし、再任を妨げない。ただし、委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(役員)

第5条 協議会に会長及び副会長を置く。

2 会長は、柳井市経済部長の職にある者を、副会長は、柳井市経済部商工観光課長の職にある者をもって充てる。

3 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。

4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代行する。

(会議)

第6条 協議会の会議(以下「会議」という。)は、会長が招集し、議長となる。

2 会長は、必要に応じて委員以外の者に対して会議への出席を求め、その意見等を聴くことができる。

3 会議は、原則として公開とする。

(庶務)

第7条 協議会の庶務は、経済部商工観光課において行う。

(委任)

第8条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が協議会に諮り定める。

附 則

この要綱は、令和6年4月1日から施行し、令和10年3月31日限り、その効力を失う。

柳井市離島航路確保維持改善協議会委員名簿

区分	指名日時	所属等
	鈴木 喜義	平郡東連合自治会長
	鈴木 進	平郡西連合自治会長
	妹尾 光晴	中国運輸局海事振興部離島航路活性化調整官
	新谷 ひとみ	中国運輸局山口運輸支局首席運輸企画専門官
	尾上 真弓	山口県観光スポーツ文化部交通政策課長
	切戸 奏	平郡航路有限会社常務取締役
	市木 光夫	市木光夫税理士事務所
会長	三浦 正明	柳井市経済部長
副会長	酒井 正樹	柳井市経済部商工観光課長

1-2 柳井市離島航路確保維持改善協議会等開催状況

(1)開催状況

柳井市離島航路確保維持改善協議会等開催状況

	日時・場所	内容
第1回柳井市離島航路確保維持改善協議会	令和6年6月27日(木) 柳井市役所 202 会議室	平郡～柳井航路改善計画の策定について ・航路改善計画策定に係る協議 地域特性・社会動態の整理、航路の運航状況の整理、経営診断について検討、改善方策の検討
航路改善計画に係る経営状況の調査	令和6年9月	・財務会計専門家による経営指標の分析、課題整理
航路改善計画に係る島民アンケート実施	令和6年11月	・利用頻度、目的、航路の満足度、要望等の把握
第1回平郡航路に関する意見交換会	令和7年2月7日(金) 平郡東小学校体育館 平郡西集会所	1. アンケート調査結果報告 2. 航路の利用状況 3. 新船の建造方針について 4. 建造スケジュール
第2回平郡航路に関する意見交換会	令和7年3月10日(月) 平郡東小学校体育館 平郡西連絡所	1. アンケート調査結果報告(追加) 2. 新造船の基本となる機能・仕様(案)
第2回柳井市離島航路確保維持改善協議会	令和7年3月18日(火) 柳井市役所 3階大会議室	平郡～柳井航路改善計画の策定について ・航路改善計画策定に係る協議 地域特性・社会動態の整理、航路の運航状況の整理、経営診断結果の整理、改善方策の検討