

離島航路の運営費補助に 係る認定申請について

離島航路確保維持計画

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性(自由記述)

高松市本土と女木島(※131人)、男木島(※147人)を結ぶ離島航路(男木～高松航路)は、両島における唯一の航路であり、島民には、通院、通学を始め、日常生活の全般において、本航路の利用が不可欠となっている。

そのような中、新型コロナウイルス感染症の影響による観光客の大幅な落ち込みがあったが、瀬戸内国際芸術祭等のイベントや、地元住民、航路事業者及び行政との連携による航路維持活性化施策の取組により、利用者は増加傾向で推移している。

しかしながら、島民の高齢化、人口減少などの影響は今後も続くものとみられ、航路を維持するためには公的な支援が必要な状況である。(※令和5年4月現在の登録人口)

2. 地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果(自由記述)

本航路においては、令和6年度(令和5年10月～令和6年9月)の利用者について、年間20万672人と見込んでおり、通勤・通学、その他観光客等に利用されるものである。

島民の日常生活や社会生活に必要な交通機関であることから、安全・快適・正確な運航を目指し、施設やサービスの改善と充実を図るとともに、引き続き収益改善や経費節減に努める。

3. 地域公共交通確保維持事業により運航を確保・維持する航路の概要及び運航予定者

- ・運航予定者：雌雄島海運株式会社(男木～高松航路)
- ・航路の概要：以下計画参照
運航計画書(様式2-2)
航路整備計画書(様式2-3)

4. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者

- ・令和6年度 収入見込額： 142,212,858円
費用見込額： 267,578,655円
収支差見込額： ▲125,365,797円

詳細：航路損益見込計算書(様式2-4)

- ・負担者：国、香川県、高松市

5. 地域公共交通確保維持事業の改善等に関する事項

別添：離島航路3カ年計画(様式第2-5)

運 航 計 画 書

令和 5 年 6 月 3 0 日

航 路 名 男木～高松 事 業 者 名 雌雄島海運株式会社

1. 航路の起点、寄港地、終点及びこれらの距離

	起 点	寄 港 地						終 点	合 計
港 名	オギコウ 男木港		メギコウ 女木港				タカマツコウ 高松港		
各港間距離 (km)		4.6					5.5	10.1	
所要時間		20 分					20 分	40 分	

(注) 港名にはフリガナをつけること。

2. 航 路 図

別 紙 参 照

- 注) 1. 当該航路の起点、寄港地及び終点到寄港する他の航路(他社の航路を含む。)があれば、その航路を図示し、運航事業者名及び航路名を明記すること。
 2. 当該航路の起点、寄港地及び終点と連絡する他の交通手段があれば、それを図示し、その距離及び需要状況を附記すること。

3. 使用船舶（予備船を含む。）の明細

船名	船舶の種類	船質	進水年月	船舶所有者	総トン数	自動車航送に係る自動車積載面積	旅客定員(2等)	主機の種類	連続最大出力	航海速度
めおん	旅客フェリー	鋼	令和2年11月	雌雄島海運、鉄道・運輸機構	290トン	153㎡	280名	ディーゼル	1,030kW	10.5ノット
(めおん2)	同上	鋼	平成10年10月	雌雄島海運	266トン	131㎡	250名	ディーゼル	882kW	10.5ノット

(注) 予備船の船名は、かっこ書きとすること。

4. 運航回数及び発着時刻表

(1) 使用船舶別の運航回数

船名	運航系統	航路距離	運航期間	運航回数
めおん	男木～女木～高松	10.1km	R5年10月1日～ R6年9月30日	R6年度計画 2,316回
(めおん2)	女木～高松	5.5km	R6年8月1日～ R6年8月20日	

- (注) 1. 予備船の船名は、かっこ書きとすること。
 2. 運航系統の欄には、直行便、抜港便又は折返し便ごとに、それぞれの起点、寄港地、終点、折返し地点を記載すること。
 3. 航路距離の欄には、各運航系統ごとの距離を記載すること。

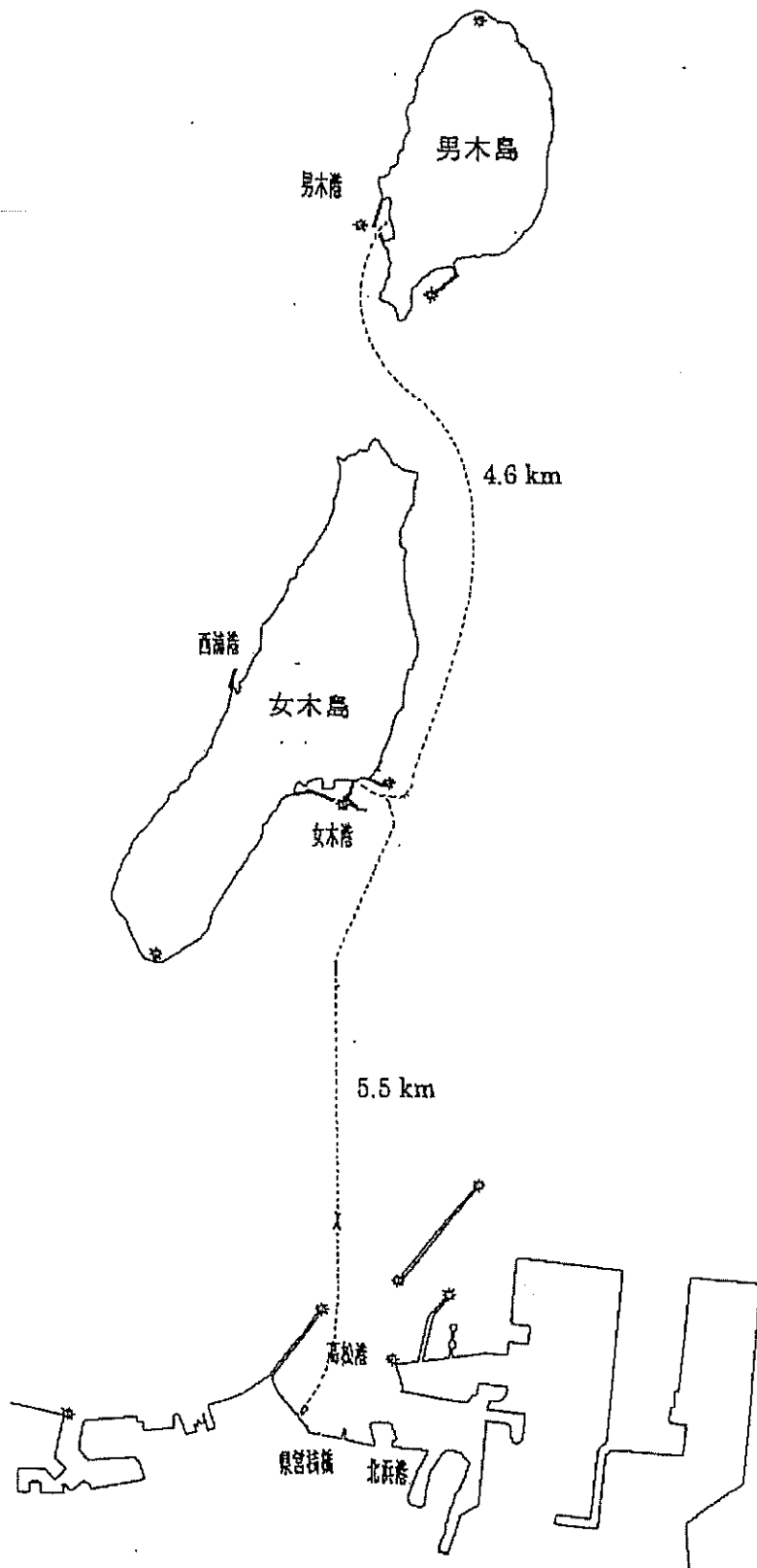
(2) 発着時刻表

別紙参照

【航路図】

男木 - 女木 - 高松間通航基準図 (距離 10.1 km)

1:45000



男木～女木～高松航路時刻表

(10月1日～7月31日 8月21日～9月30日)

往 航			復 航		
男木発	女木発	高松着	高松発	女木発	男木着
7:00	7:20	7:40	8:00	8:20	8:40
9:00	9:20	9:40	10:00	10:20	10:40
11:00	11:20	11:40	12:00	12:20	12:40
13:00	13:20	13:40	14:00	14:20	14:40
15:00	15:20	15:40	16:00	16:20	16:40
17:00	17:20	17:40	18:10	18:30	18:50

(8月1日～8月20日)

往 航			復 航		
男木発	女木発	高松着	高松発	女木発	男木着
7:00	7:20	7:40	8:00	8:20	8:40
—	8:10	8:30	9:10	9:30	—
9:00	9:20	9:40	10:00	10:20	10:40
—	10:10	10:30	11:10	11:30	—
11:00	11:20	11:40	12:00	12:20	12:40
—	12:10	12:30	13:10	13:30	—
13:00	13:20	13:40	14:00	14:20	14:40
—	14:10	14:30	15:10	15:30	—
15:00	15:20	15:40	16:00	16:20	16:40
—	16:10	16:30	17:10	17:30	—
17:00	17:20	17:40	18:10	18:30	18:50
—	18:10	18:30	18:40	19:00	—

様式第2-3 (日本工業規格A列4番)

航 路 整 備 計 画 書

令和5年6月30日

航 路 名 男木～高松

事 業 者 名 雌雄島海運株式会社

経営主体の整備	当該航路に平行又は近接する航路において旅客定期航路事業を営む者がある場合には、当該旅客定期航路事業者との合併又は当該旅客定期航路事業の譲り受け等事業の集約を行うことの要否並びにその実施の方法及び予定期日		該 当 な し		
	当該航路に平行又は近接する航路において旅客定期航路事業を営む者がある場合には、当該旅客定期航路事業者とする海上運送法(昭和24年法律第187号)第28条の協定等その他の調整の要否並びにその実施の方法及び予定期日				
運航の基本的条件の整備	年 度		令和6年度	令和7年度	令和8年度
	航 路	起 点	男木港	男木港	男木港
		主要な寄港地	女木港	女木港	女木港
		終 点	高松港	高松港	高松港
	使 用 船 舶	隻 数	2隻	2隻	2隻
		総トン数	556トン	556トン	556トン
		新たに取得する必要がある場合において要する資金の調達方法	無	無	無
	運航回数の最小限		6便	6便	6便
1km当りの旅客運賃の最高限		67.27円	67.27円	67.27円	

(注) 離島航路運営費等補助金を受けようとする年度以降の3年分を記載すること。

航路損益見込

航路名 男木～高松

事業者名 雌雄島海運(株)

(円)

	令和2年度航路損益 (令和元年10月～ 令和2年9月)	令和3年度航路損益 (令和2年10月～ 令和3年9月)	令和4年度航路損益 (令和3年10月～ 令和4年9月)	3力年平均	令和6年度航路損益見込 (令和5年10月～ 令和6年9月)	備考(増減)
収益計	147,242,817	162,696,894	221,227,010	177,055,574	142,212,858	
費用計	162,650,206	248,688,687	254,287,578	221,875,489	267,578,655	
差引当期純利益	△ 15,407,389	△ 85,991,793	△ 33,060,568	△ 44,819,915	△ 125,365,797	

離島航路3カ年計画 (令和6年度～令和8年度)

事業者名 雌雄島海運株式会社

航路名 男木～高松

1. 国庫補助航路の経営改善に関する基本方針

島民の日常生活や社会生活に必要な交通機関であるとの認識から、安全・快適・正確な運航を目指し、施設やサービスの改善と充実を図るとともに、引き続き収益改善・経費節減を図ることを基本方針とする。

2. 航路整備計画及び運航計画の改善に関する事項 (航路の再編、経営主体のあり方、使用船舶の代替、運航便数・ダイヤの変更等)

項 目	内 容
経営のあり方	積極的な企業努力と機動的かつ柔軟な運営により、将来構想の展望も見据えつつ、安全・安心な航路運営を推進していく。安全管理規程の遵守を第一義とし、お客様に安心してご利用頂ける体制づくりを構築していく。
使用船舶の代替	令和3年2月に就航した「めおん」は、順調に運航している。一方、従来の主船であった「めおん2」は予備船に回り、夏季臨時便・主船ドック時の代船及び他航路への傭船等で運航している。なお、本船は平成10年の竣工から24年が経過し、今後、事業継続性の観点から次船建造の計画策定に踏み込んでいきたい。

3. 収入の増加・確保に関する事項(輸送量の拡大・確保、運賃改定等)

項 目	内 容
輸送量の拡大・確保	「めおん」の定員を250名から280名に増加させたことで通常期の運航には余裕を持つ対応可能となった。コロナ禍の影響で十分な効果が発揮できていなかったが、定員増の優位性と共に、引き続き新船の快適性をホームページ等で情報発信しつつ、ウィズコロナに向け御船印プロジェクトへの参画等により利用客の増加を図っていく。

4. 経費の節減に関する事項(船員費、燃料潤滑油費、船舶修繕費等の節減)

項 目	内 容
燃料潤滑油費	燃料油に関しては、地政学的リスクの影響等により先行き見通しが立たない状況となっている。価格面での今後の不透明感は免れないが、運航時間に余裕がある時はエンジン回転数を抑制すること等で燃料費の削減に繋げる。
船舶修繕費	予備船の「めおん2」も就航後24年が経過し減価償却も終了しているが、メンテナンスに注力し、当航路の夏季ダイヤ、他航路の傭船にも対応できるよう不良箇所の早期発見に努めるなど、定期便同様の安全航海を目指す。

5. 関係機関等との連携に関する事項 (港湾施設等のインフラ整備、離島活性化方策との連携等)

項 目	内 容
離島振興計画との連携	香川県離島振興計画との連携を図りながら、観光団体、商工団体、NPO等の協力を得て、多様な主体が参画・協働して男木島・女木島振興に努める。

6. 今後引き続き検討すべき事項

項 目	内 容
離島の活性化に資する航路のあり方	関係機関と協議しながら、利用促進策など持続可能な航路の在り方について、検討を進める。