

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(※146人)、男木島(※154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。また、これまでは、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た。

しかしながら、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や、島民の高齢化、人口減少などから、運航収益の減少に伴い、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3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)

令和4年度(令和3年10月～令和4年9月)の利用者については、瀬戸内国際芸術祭の開催が予定されていることから、年間約32万3,017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(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4年度
収入見込額：250百万円
費用見込額：255百万円
収支差見込額：▲5百万円
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 3 年 6 月 2 9 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 力
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	1 5 3 m ²	280 名	ディー ゼル	1,030 kW	11.0 ノット
(めおん 2)	同上	鋼	平成 10 年 10 月	雌雄島 海運	266 トン	1 3 1 m ²	250 名	ディー ゼル	882 kW	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	1 0 . 1 k m	R3 年 10 月 1 日 ～ R4 年 9 月 30 日	R4 年度計画 2,310 回
(めおん 2)	女木～高松	5 . 5 k m	R4 年 8 月 1 日 ～ R4 年 8 月 20 日	

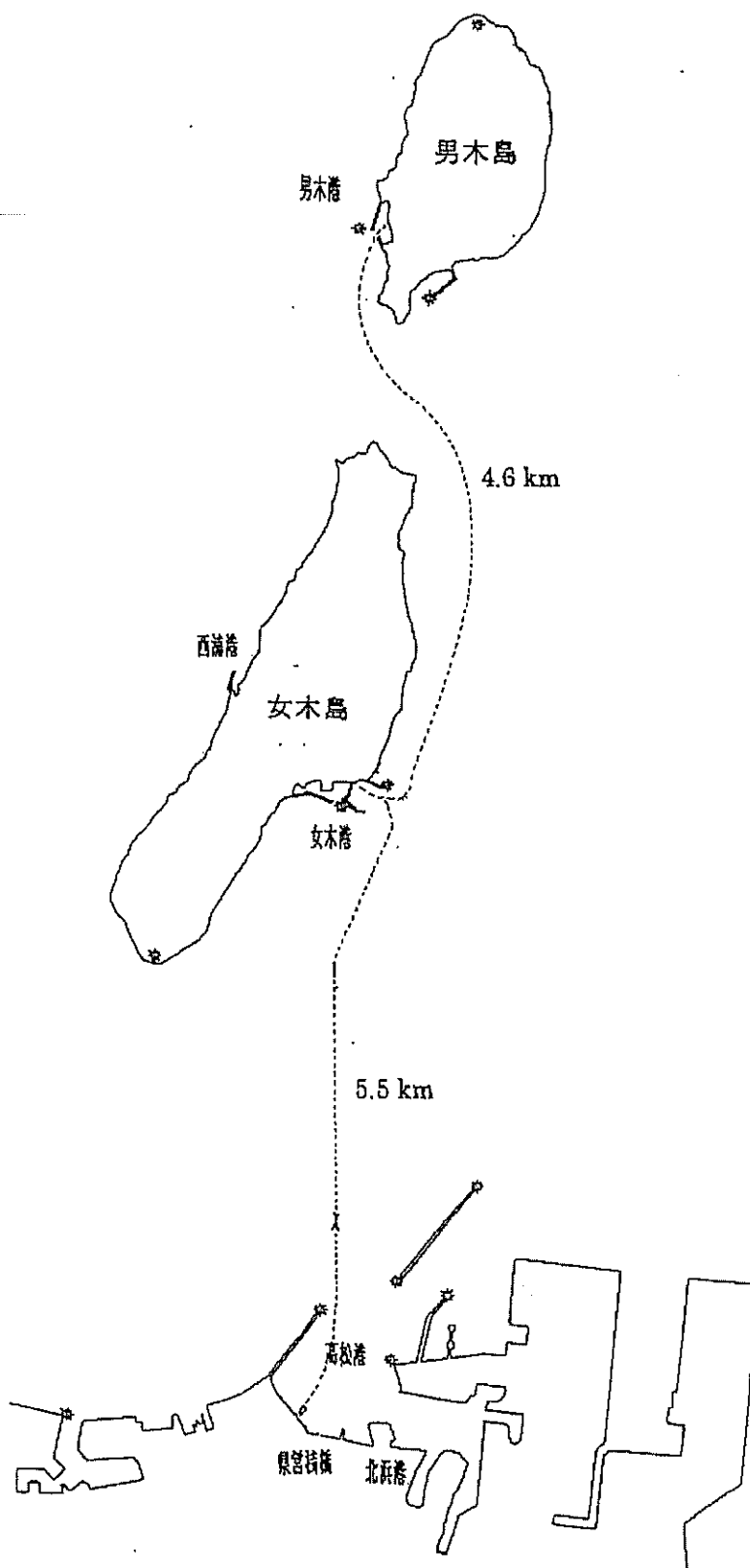
- (注) 1. 予備船の船名は、かっこ書きとすること。
2. 運航系統の欄には、直行便、抜港便又は折返し便ごとに、それぞれの起点、寄港地、終点、折返し地点を記載すること。
3. 航路距離の欄には、各運航系統ごとの距離を記載すること。

(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3年6月29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4年度	令和5年度	令和6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	5 5 6 トン	5 5 6 トン	5 5 6 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
1 km 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)

	平成30年度航路損益 (平成29年10月～ 平成30年9月)	令和元年度航路損益 (平成30年10月～ 令和元年9月)	令和2年度航路損益 (令和元年10月～ 令和2年9月)	3 力年平均	令和4年度航路損益見込 (令和3年10月～ 令和4年9月)	備考 (増減)
収益計	139,477,075	214,133,525	147,242,817	166,951,139	250,583,963	
費用計	154,277,910	180,884,904	162,650,206	165,937,673	255,420,762	
差引当期純利益	△ 14,800,835	33,248,621	△ 15,407,389	1,013,466	△ 4,836,799	

離島航路3カ年計画 (令和4年度～令和6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、引き続き安全・安心な航路運営を推進していく。新型コロナウイルス感染症の対策として、新造船建造に合わせ、抗菌・抗ウイルス機器の装備等、感染予防措置を徹底し、お客様に安心してご利用頂ける体制づくりをしている。
使用船舶の代替	平成29年3月に策定された航路改善計画に基づく代替船の建造については、「めおん」と命名され令和3年2月に竣工し、同月28日から主船として就航している。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22年が経過し、次船建造の計画を検討する時期に近づいてきている。

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	新造船「めおん」の定員を多客期輸送の臨時定員増及び付船の回避を目論み250名から280名に増加させたことで優位性を確保したが、コロナ禍の影響で十分な効果が発揮できない状況となっている。新船の快適性をホームページ等で情報発信しつつ、コロナ収束後の利用客の誘致を図っていく。

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、コロナの影響により購入価格に与える振れ幅は大きく、今後、経済活動の回復と主要産油国の減産の協調とも相まって、価格面での先行き不透明感は免れない。新船「めおん」については、航海速力に余裕を持たせるため、出力増のエンジン仕様となっているが、効率的な運航を心掛け経費節減に努める。
船舶修繕費	主船から予備船に回った「めおん2」も就航後22年が経過し、経年劣化も進んでいるが、当航路の夏季ダイヤ、他航路の傭船にも対応できるよう普段からメンテナンスを重視し、不良箇所の早期発見に努めるなど、更なる安全航海を目指す。

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	県及び市の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、地域総力戦による「島おこし」に取り組み、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	平成29年3月に策定した航路改善計画に基づき、関係機関とも協議しながら、利用促進策など持続可能な航路の在り方について、近隣航路の在り方も考慮しつつ、検討を進める。