資料－2

（案）

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(※１１６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。

このような中、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７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)

本航路は、通勤・通学、その他観光客等に利用されており、令和８年度（令和７年１０月～令和８年９月）においては、２４万２，９７４人の利用を見込んでいる。

島民の日常生活や社会生活に必要不可欠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８年度　収入見込額：　１５３，６３６，１４２円
費用見込額：　２５４，９０９，６１４円
収支差見込額：　▲１０１，２７３，４７２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）

６．離島航路構造改革事業に係る目的・必要性（自由記述）

本航路は、主船「めおん」及び予備船「めおん２」の２隻によって運航されており、予備船「めおん２」については、主船「めおん」の入渠・修理の際や、夏期臨時便、繁忙期等における付船として使用している他、他航路への傭船として貸し出されている。

しかしながら、予備船「めおん２」は、船齢が２６年で老朽化が進み、今後修繕を続け保持することは安全面・コスト面において大きな不安材料となる。

これらのことを踏まえ、令和７年度に「男木～高松航路改善計画」を策定し、当該計画に基づき、将来の欠損増大を回避しつつ、安全で安定した運航体制を構築するために、予備船「めおん２」の代替船建造を行うことが必要である。

７．離島航路構造改革事業に係る定量的な目標・効果（自由記述）

同事業の実施により、少なくとも現行の運航水準を維持することを目標とする。また、快適な船内環境を提供するとともに、安全・正確な運航を目指す。さらに、SNS等を活用した情報発信やイベントの開催など、関係機関と連携した利用促進のための様々な取組みを通じて、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前の利用者水準に回復することを目指す。

８．離島航路構造改革事業に要する費用の総額、負担者及び負担額

・費用の総額：未定
・負担者及び負担額：国（１割）及び鉄道・運輸機構（９割）

様式第２－２（日本工業規格Ａ列４番）

運　航　計　画　書

令和７年６月　　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、寄港地及び終点に寄港する他の航路（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	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	R7年10月1日～R8年9月30日	R8年度計画2,310回
(めおん2)	女木～高松	５.５ｋｍ	R8年8月1日～R8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。

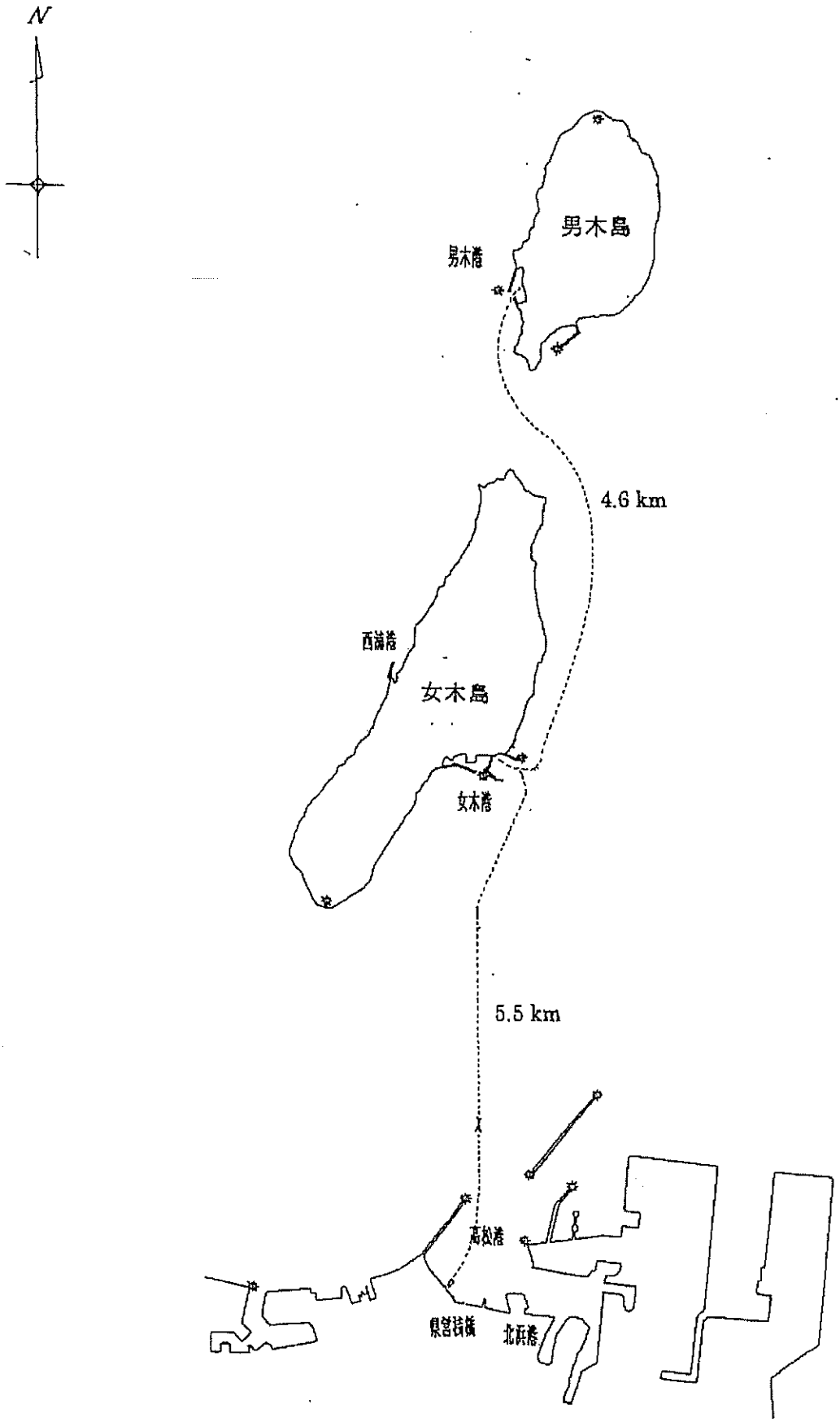
（２）発 着 時 刻 表

別 紙 参 照

【航 路 図】

男木－女木－高松間運航基準図 (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７年６月　　日

航 路 名　　男木～高松　　事 業 者 名　　雌雄島海運株式会社

<table>
<tr><td rowspan="2">経営主体の整備</td><td colspan="3">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</td><td rowspan="2">該 当 な し</td></tr>
<tr><td colspan="3">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</td></tr>
<tr><td rowspan="9">運航の基本的条件の整備</td><td colspan="2">年　度</td><td>令和８年度</td><td>令和９年度</td><td>令和 10 年度</td></tr>
<tr><td rowspan="3">航路</td><td>起　点</td><td>男木港</td><td>男木港</td><td>男木港</td></tr>
<tr><td>主要な寄港地</td><td>女木港</td><td>女木港</td><td>女木港</td></tr>
<tr><td>終　点</td><td>高松港</td><td>高松港</td><td>高松港</td></tr>
<tr><td rowspan="3">使用船舶</td><td>隻　数</td><td>２隻</td><td>２隻</td><td>２隻</td></tr>
<tr><td>総トン数</td><td>５５６トン</td><td>５５６トン</td><td>５５６トン</td></tr>
<tr><td>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</td><td>無</td><td>無</td><td>無</td></tr>
<tr><td colspan="2">運航回数の最小限</td><td>６便</td><td>６便</td><td>６便</td></tr>
<tr><td colspan="2">１km 当りの旅客運賃の最高限</td><td>67.27 円</td><td>67.27 円</td><td>67.27 円</td></tr>
</table>

（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㈱

（円）

	令和4年度航路損益（令和3年10月～令和4年9月）	令和5年度航路損益（令和4年10月～令和5年9月）	令和6年度航路損益（令和5年10月～令和6年9月）	３カ年平均	令和8年度航路損益見込（令和7年10月～令和8年9月）	備考（増減）
収益計	221,227,010	143,781,368	146,417,783	170,475,387	153,636,142	
費用計	254,287,578	257,349,355	270,345,322	260,660,751	254,909,614	
差引当期純利益	△ 33,060,568	△ 113,567,987	△ 123,927,539	△ 90,185,364	△ 101,273,472	

様式第２－５（日本工業規格A列4番）

離島航路3カ年計画

（令和8年度 ～ 令和10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不可欠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継続して構築していく。
使用船舶の代替	令和3年2月に就航した「めおん」は、安定した運航ができている。一方、予備船となった「めおん2」は、夏期臨時便・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が、竣工から26年が経過し老朽化が進行している。事業継続性の観点から次船建造の計画策定を調査事業の中に織り込んでいきたい。

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って対応可能となった。令和7年度は、コロナ禍の影響を受けない瀬戸芸の開催年となり、インバウンド旅客の急増に伴い、定員増の対応も取りながら安全輸送に注力している。また、旅客船協会の公認事業である「御船印」の販売、関係会社であるジャンボフェリーとの協業で、船舶グッズの販売（ペーパークラフト・トートバッグ）により購入目的での利用客の増加を図っている。

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。価格面での不安定要素も抱えているが、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26年が経過し、主機関の経年劣化・配管の腐食の進行・客室等の老朽化が進みつつあるが、日頃のメンテナンスに注力し、不良箇所の早期発見に努めるなど、新船建造までは定期船同様の安全対策を実施する。

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あり方について、検討を進める。