

男木～高松航路改善計画(案) 要点まとめ

1 「航路改善計画」(案)の構成及び説明ポイント

航路改善計画(案)の構成

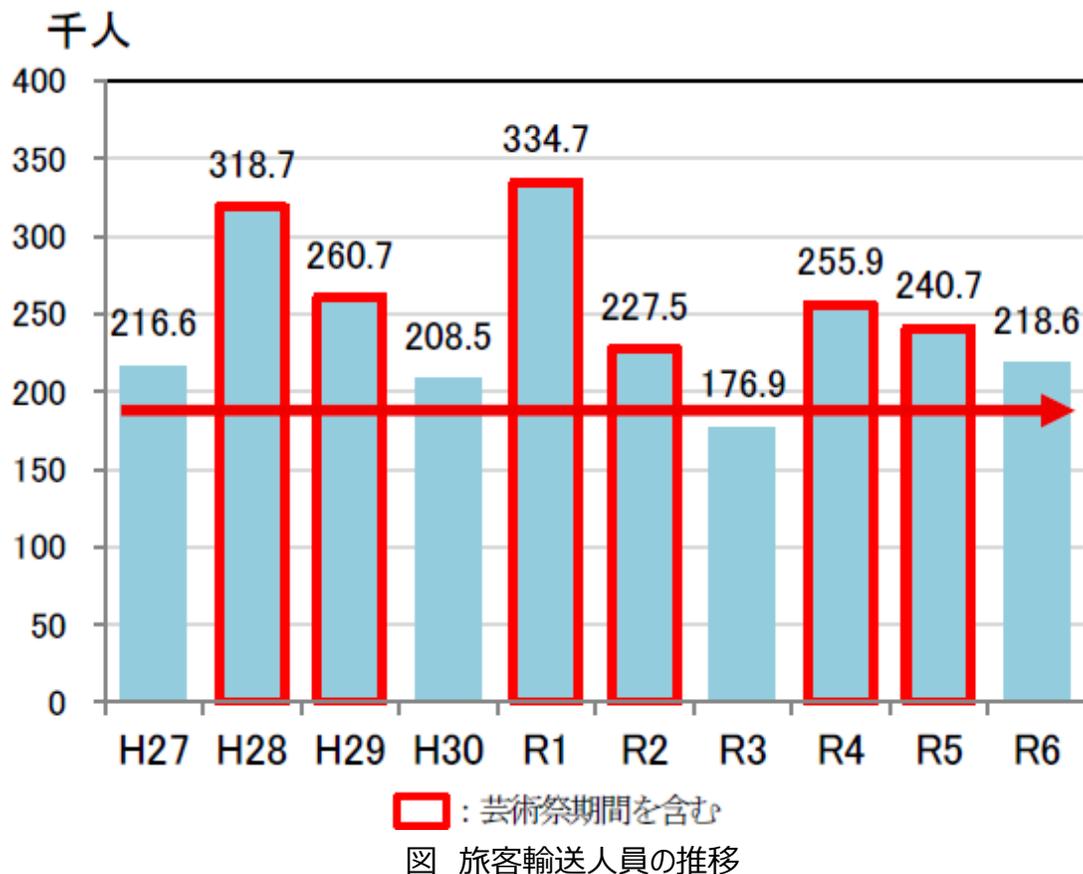
1	航路改善計画について
2	航路及び地域の現況
3	瀬戸内国際芸術祭の影響
4	アンケート調査の概要
5	将来予測と経営診断
6	航路改善に向けた課題
7	航路の維持・改善に向けた基本方針
8	航路の維持確保に向けた施策
9	計画の実現化に向けて

2 航路及び地域の現況（計画2）

輸送実績（各年10月～9月）

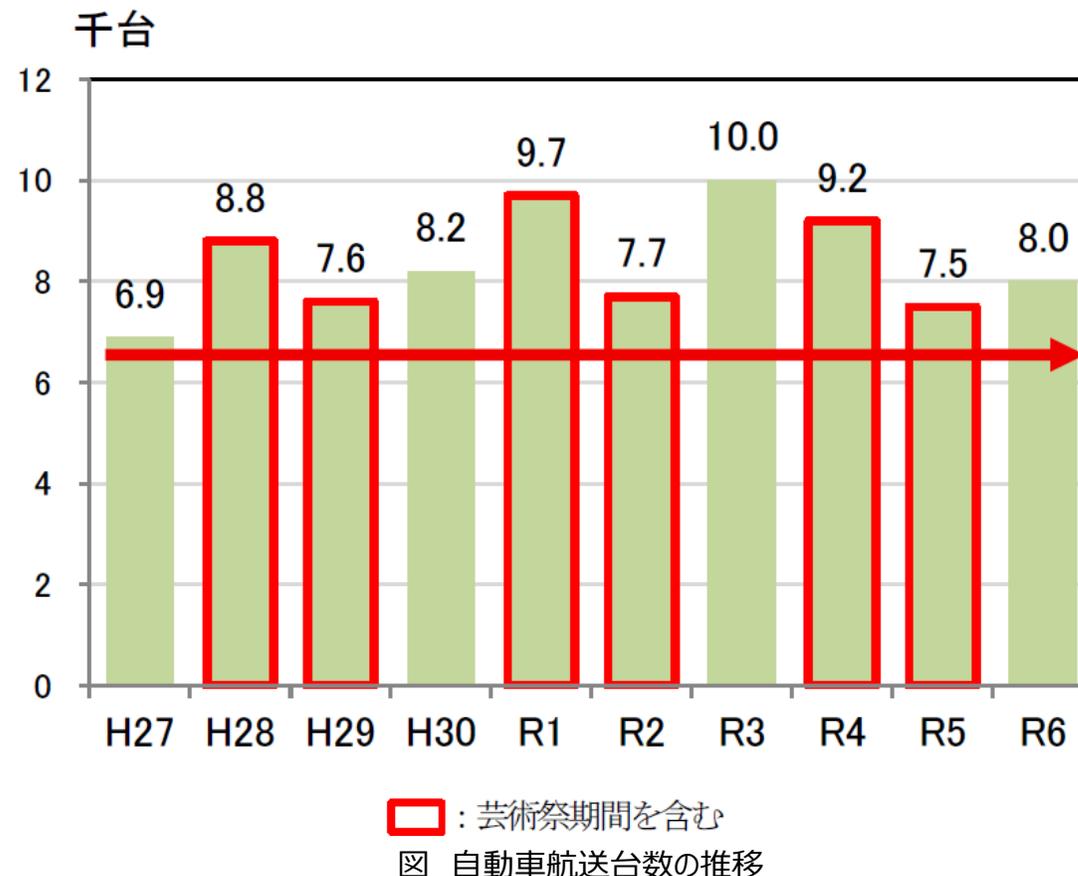
旅客輸送人員

- ・芸術祭の開催期間を含む年度においては、利用客が突出して多くなっている。
- ・令和2年度以降はコロナ禍で、一時的な減少がみられたものの、令和6年度は、平成30年度とほぼ同程度となっており、回復基調がみられる。



自動車航送台数

- ・島内での建設工事に伴う一時的な増加はあるものの、芸術祭期間も含め、旅客とほぼ同様の傾向がみられる。



3 航路及び地域の現況（計画2）

運賃

・男木～高松航路のキロ当たり運賃は、県内他航路と比べ、ほぼ同水準。（※下図は旅客の一般的な運賃を比較したものであり、各種の割引や、車両の運賃については考慮していない。）

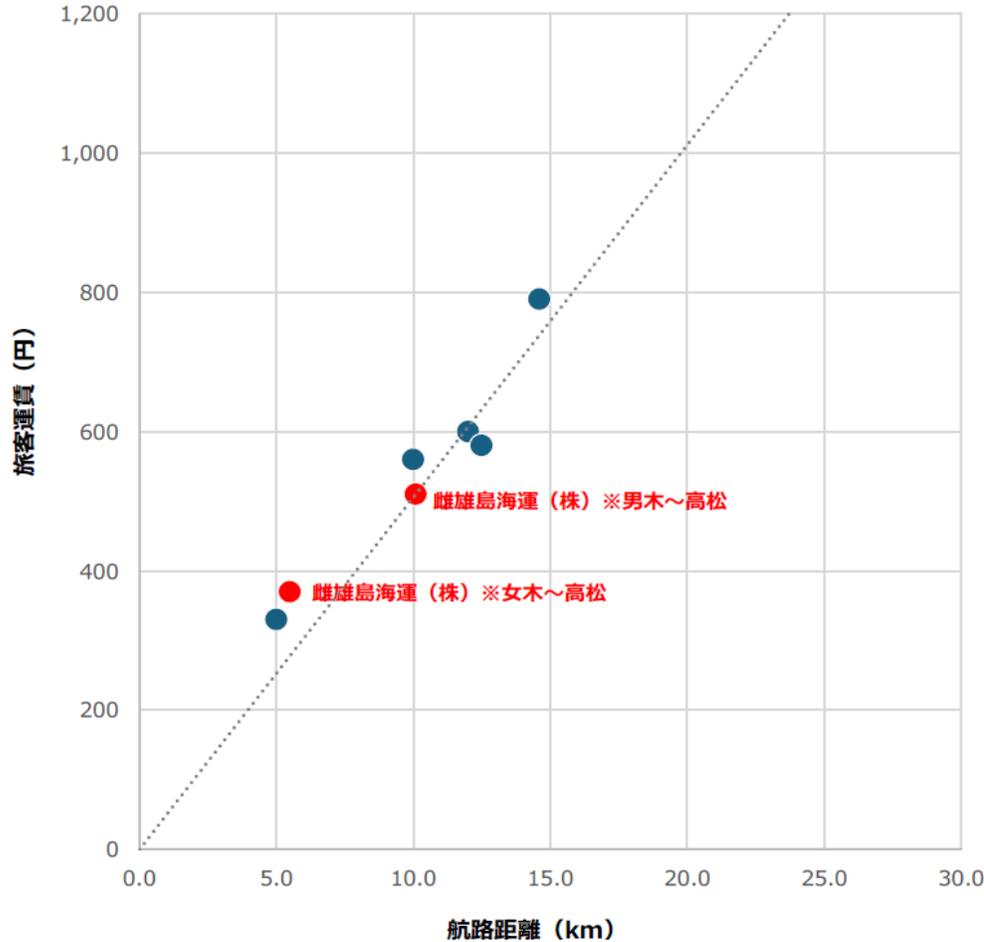
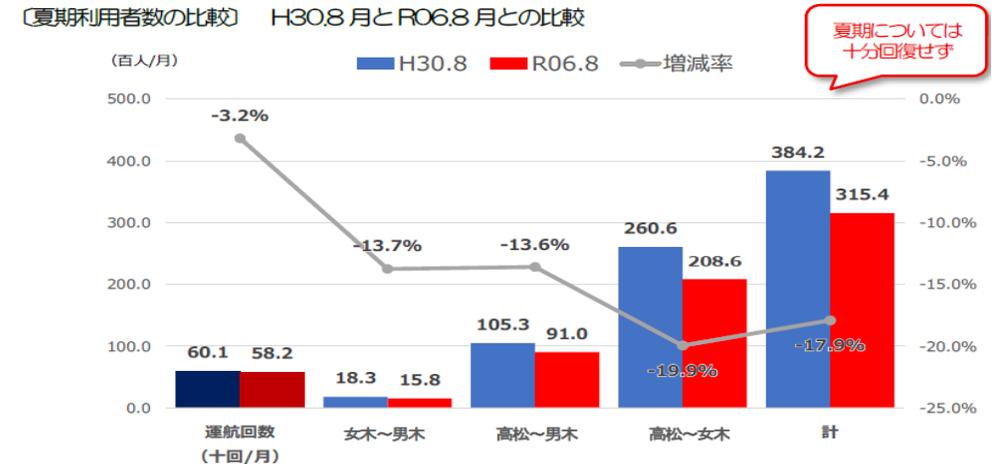
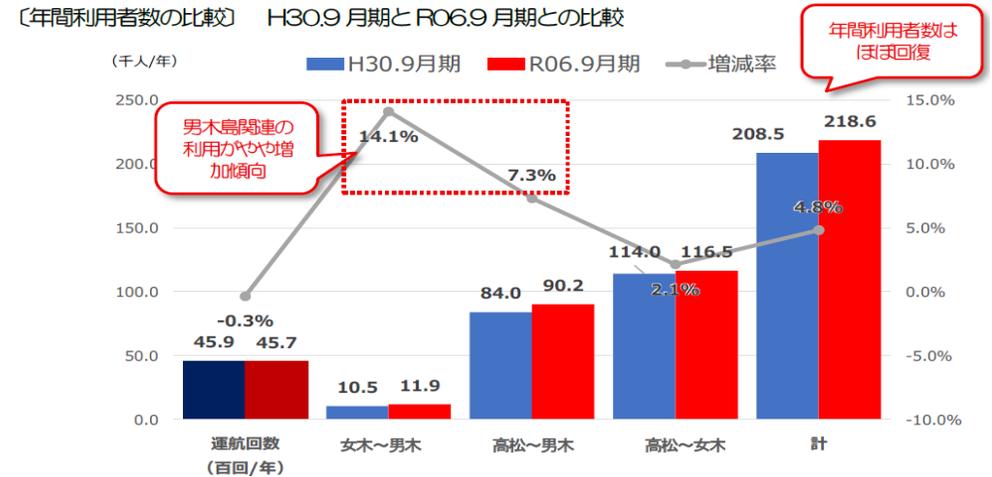


図 県内離島航路における旅客運賃（大人片道）と航行距離との関係

夏期ダイヤ

・コロナ禍において、年間利用者数は減少傾向にあったが、令和6年度においては、ほぼ回復基調がみられた。
 ・一方で、女木島の海水浴客等の減少は継続しており、夏期臨時便を運航している8月の利用者数は十分回復していない。



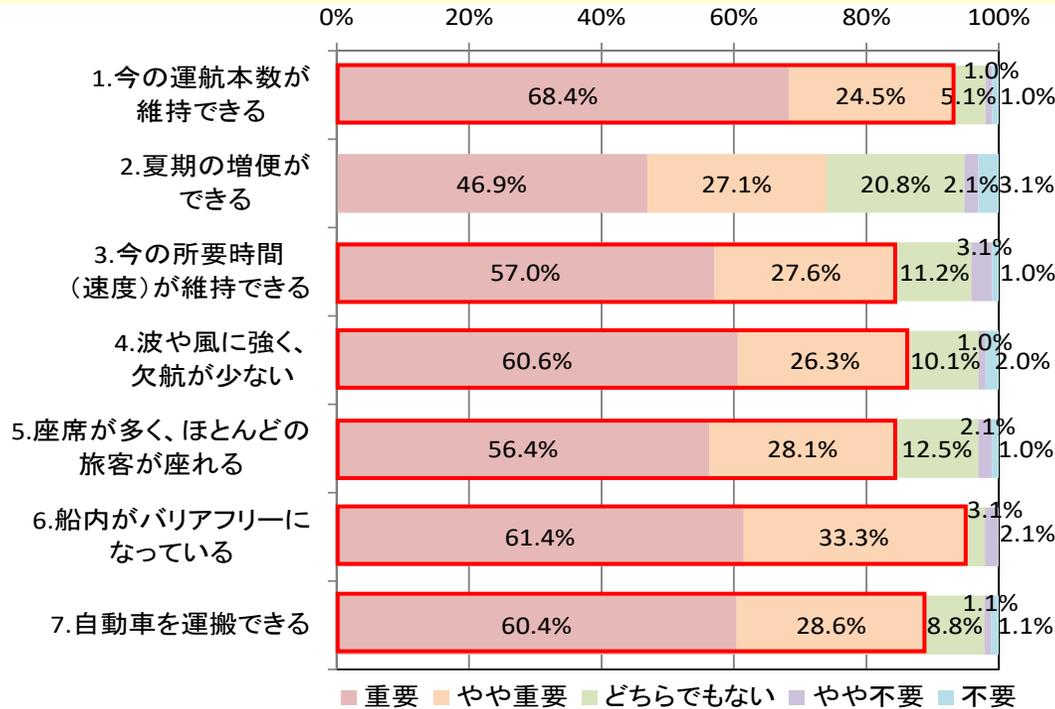
4 アンケート調査の概要（計画4）

島民アンケート

・回答率（回収票数/15歳以上人口）
 女木島・・・59.6%，男木島・・・56.0%，両島平均・・・58.1%（144名）

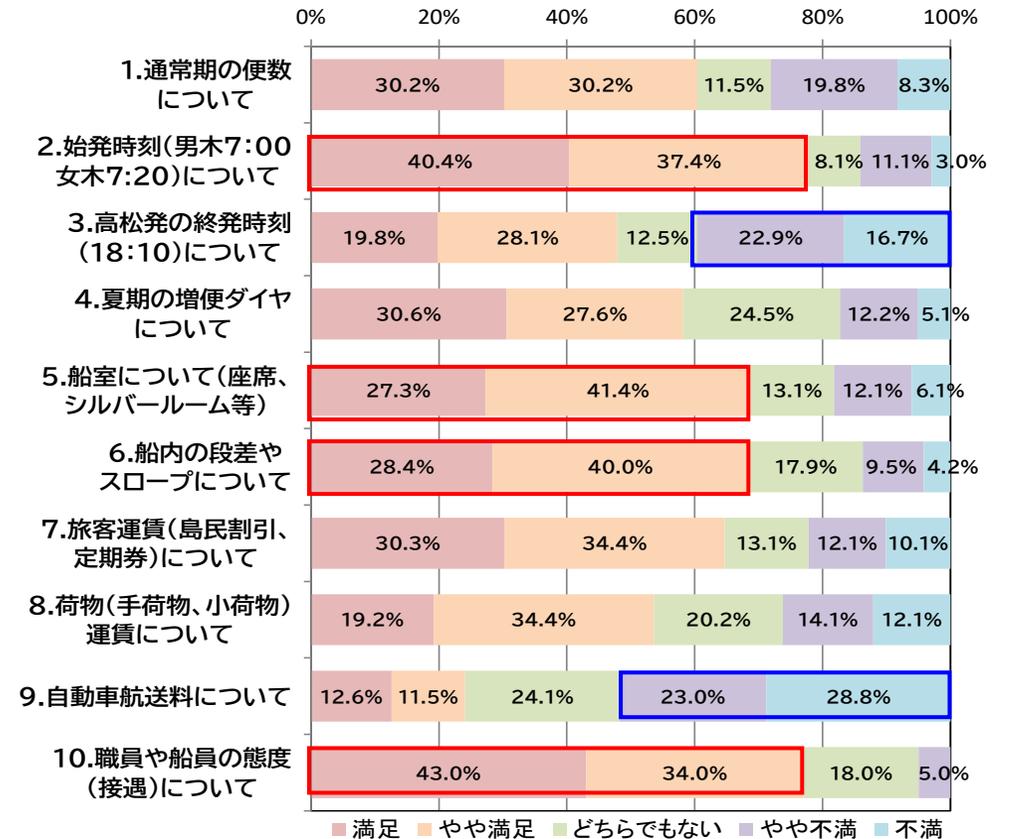
【問】「めおん2」に代わり新船を建造する場合、どのような点を重要視すべきと思いますか。 【問】あなたは、男木～高松航路についてどのように感じていますか。

「4.欠航が少ない」、「5.座席が多い」、「7.自動車を運搬できる」という点が重要視されており、また「3.今の所要時間が維持できる」という点からみて、**波や風に強く、現状程度の定員を有し、バリアフリーに対応したフェリーが望まれている**と想定される。



航路利用者からは、車が積載できるフェリー建造が望まれている

「2.始発時刻」、「10.職員や船員の態度」の満足度が高い。「9.自動車航送料」では不満度が51.8%となっている。「2.始発時刻」では、満足度が高いものの、「3.終発時刻」では満足度は低く、不満度は39.6%となっている。



5 将来予測と経営診断 (計画5)

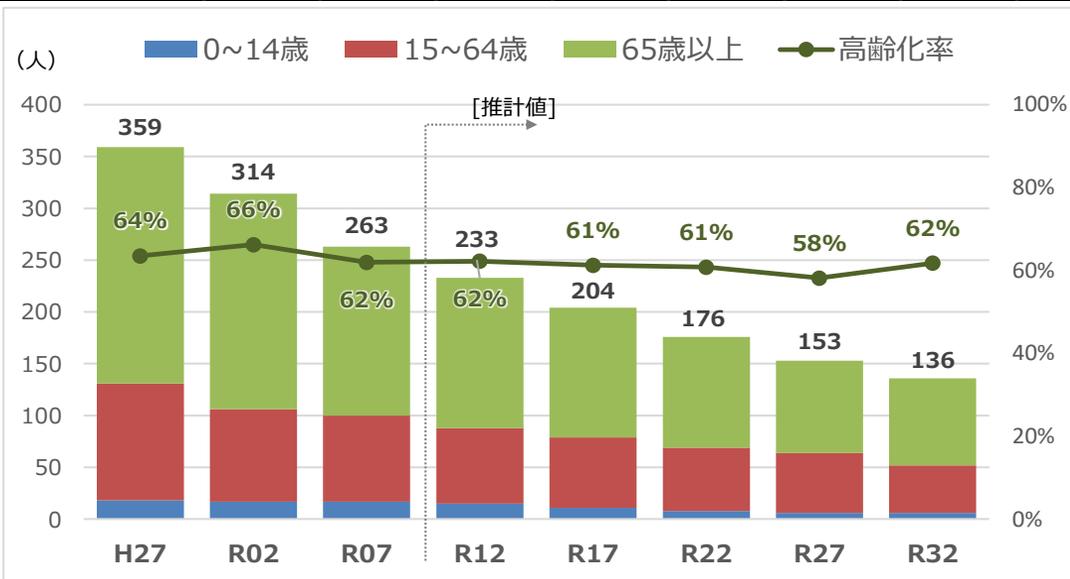
将来予測

・女木島、男木島両島の将来人口を、コーホート要因法をもとに推計。

新たな「めおん2」の replaces の検討が必要と考えられる、概ね25年後（R32）の人口を予測すると、現在（R07）に比べ**両島合わせて約100人程度の減少**と推計された。

表 将来人口の予測結果（コーホート要因法）

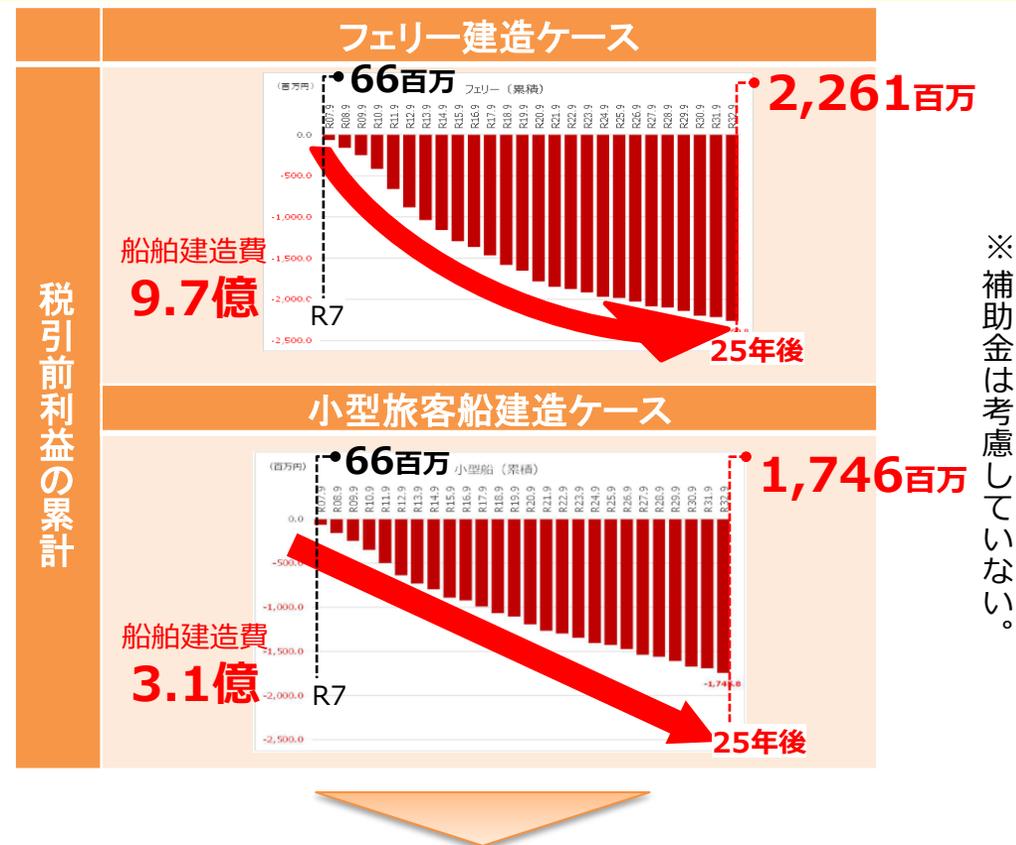
年代	実績			推計値				
	H27	R02	R07	R12	R17	R22	R27	R32
0~14歳	18	17	17	15	11	8	6	6
15~64歳	113	89	83	73	68	61	58	46
65歳以上	228	208	163	145	125	107	89	84
(うち75歳以上)	151	139	118	112	105	92	80	68
合計	359	314	263	233	204	176	153	136
高齢化率	64%	66%	62%	62%	61%	61%	58%	62%



経営診断

- ・瀬戸内国際芸術祭は現在と同様の頻度・規模で開催されることを前提。
- ・フェリー（「めおん」と同程度）建造と小型旅客船（19t）建造のケースを検討。

フェリーの場合、単年度では当初大きな赤字を計上するが、備船収入を見込めるため、**将来的には累積赤字は微増傾向に向かう。**



※補助金は考慮していない。

フェリー建造ケースは、単年度では当初大きな赤字を計上するが、将来的には累積赤字が微増傾向に向かう。

6 航路改善に向けた課題（計画6）

運航上の課題	[使用船の老朽化] ・夏期の臨時便や他航路への備船売上のためには、「めおん2」の代替建造を行い、安全で安定した運航体制を築くことが必要。
	[需要の変動に対応した体制構築] ・船員の負担を抑えつつ、需要変動にも対応できる運航体制を構築することが必要。
	[自動車航送の維持] ・日常的な物流や島内インフラの整備・維持に自動車を活用しており、島民生活のためにも、フェリーによる自動車航送を確保・維持していくことが必要。
経営上の課題	[収支・運営体制の安定] ・近年の物価高騰等による費用増加のため、収支は厳しい状況にある。また、船員や陸上職員の高齢化や労働時間の上限規制といった運営上の課題もある。このため、今後は適切な料金設定の検討等、収入確保に向けた取組が求められる。また、芸術祭期間と通常期における来島客の大きな増減に柔軟に対応しつつ、安定した運営体制を維持していくことが必要。
経営診断からみた 将来経営上の課題	[芸術祭等の集客イベント開催の継続] ・大規模な集客イベントが、航路の維持の面でも効果的。自治体や地域の協働によりこれを継続していくことが不可欠。
	[移住・関係人口拡大の推進] ・人口減少への対策として、UIターンや関係人口の拡大のための施策の推進が求められる。 ・このためにも、交通事業だけでなく、あらゆる分野での総力戦が不可欠。
	[離島航路補助制度の維持と補助額の維持] ・代替建造には、多額の資金が必要。 ・航路の赤字を補てんする離島航路補助制度とその補助水準の維持が不可欠。
	[代替建造に対する課題] ・本航路の収入構造と併せて、周辺航路の状況等の大局的な視点及び将来動向とそれらから想定される様々なリスクも考慮した上で、船種及び船体の検討が必要。

7 航路の維持・改善に向けた基本方針（計画7）

【基本方針1】 安心・安全な 航路運航	（1）老朽化した「めおん2」の代替建造 ・新船はアンケート結果や、芸術祭等のイベント対応、備船として運航している周辺航路の状況等を踏まえ、「めおん」と同程度の フェリーとする。
【基本方針2】 利便性が確保された 航路運航	（1）高齢者等の利用に対応するバリアフリー化 ・代替建造においては、高齢化を踏まえ、法令に従ってバリアフリー対応とする。 （2）高松港側での他の交通手段との接続強化 ・高松港側では、周辺にJRや琴電といった鉄道を始め、路線バス・高速バス等が結節していることから、これらとダイヤの面で調整し、乗り継ぎの利便性を高める。
【基本方針3】 経営の安定化	（1）芸術祭の継続的实施による利用者確保 ・今後も航路利用者を確保するために、芸術祭が継続的に実施されるよう関係機関に働き掛けることが必要。 （2）通常期における利用者確保 ・芸術祭に対応した運航体制は、通常期からみると過大。平常期に少しでも利用者を確保して、安定化を図ることが必要。 ・また、適切な人材の確保、安全面への対策、昨今の物価等の高騰、厳しい収支状況等を踏まえ、 船員の労務環境改善を見据えたダイヤ設定 や、 島民負担にも配慮しながら適切な料金設定 を検討していくことが必要。 （3）備船先維持による収入確保 ・備船収入は、運賃収入と並び重要な収入源。これを維持し、収入の確保を図っていくことが必要。 ・また、通常期においてもできるだけ2船が稼働するよう備船先の拡大を図っていくことが必要。 （4）その他副次的な収入確保 ・他航路の事例等も参考にしながら、あらゆる取組により少しでも収入を確保することが必要。 （5）支出削減と変動する利用者に備えた経営体制 ・フェリー2船体制をうまく活用し、短期間におけるメンテナンスを実施することにより維持管理費の縮減を図る。

8 航路の維持確保に向けた施策（計画8）

小型旅客船への変更の検討

小型旅客船（旅客定員70名）の場合は、

- ① **車両が積載できない。**
→島民の日常生活（ごみ収集や資材の運搬等）に影響
- ② **通常時に積み残しが出る可能性がある。**
（現状「めおん」でも瀬戸芸時は積み残しが出ている。）
- ③ **県内の他の離島航路への備船ができなくなる。**
（県内の他の離島航路に影響）

変更は困難

基本的仕様の検討

項目	概要	理由等
船体規模	安全航行を確保するため、概ね「めおん」（「めおん2」よりやや大型）と同等を目安とする。	・今回の代替船建造により、「めおん」と船齡が近くなることで、同規模の2船を短いローテーションで交互に運航することが可能となり、長期係留による老朽化を防止。 ・現在の備船先の港でも、「めおん2」ではやや船体が小さく、安全面への配慮が必要。
旅客定員	芸術祭等にも対応できる乗船人員を確保するため、概ね「めおん」定員を目安とする。	アンケート調査結果において以下の意見が多い。 ・ゆとりのある乗船客数

その他、新船に要求される機能等の検討

項目	概要	理由等
運航回数	現状と同等の1日6往復12便を基本とする。	※ただし、利用者ニーズに応じ、運航回数・ダイヤ改定は適切に検討する。
島の状況に応じた設備	バリアフリー化	高齢者の利用に配慮し、利便性の向上を図るため。

小型旅客船（19t）ではなく、「めおん」と同規模のフェリーを新しく建造する

9 航路の維持確保に向けた施策（計画8）

計画船（案）と「めおん」・「めおん2」との比較

	計画船（案）	めおん（主船）	めおん2（予備船）	備考
船舶の種類	旅客船兼自動車渡船	旅客船兼自動車渡船	旅客船兼自動車渡船	
全長	36m程度	36.01m	33.30m	
幅	10m程度	10.05m	9.5m	
型深	3m程度	3.00m	3.00m	
総トン数	290 t	290 t	266 t	バリアフリー 基準適合のため
船質	鋼船	鋼船	鋼船	
貨物積載容積	乗用車13台程度 (153m ³ 程度)	乗用車13台 (153m ³)	乗用車12台 (131m ³)	
旅客の定員	280名程度 (臨時定員420名程度)	280名 (臨時定員420名)	250名 (臨時定員420名)	
車椅子対応	5台程度収容可能	5台収容可能	なし	
主機の種類	ディーゼル 1,030kw程度 (1,400PS程度)	ディーゼル 1,030kw (1,400PS)	ディーゼル 882kw (1,200PS)	ターボチャージャー付
航海速力	10.5ノット程度	10.5ノット	10.5ノット	
バリアフリー基準	適合	適合	非適合	
その他	A E Dを設置 (自動体外式除細動器)	なし	なし	

10 航路の維持確保に向けた施策（計画8）

建造までのスケジュール（案）

