

日振～宇和島航路改善計画(概要)



平成23年3月

日振～宇和島航路改善協議会

航 路 改 善 計 画

平成23年2月17日

航路名 日振～宇和島航路

事業者名 盛運汽船株式会社

1. 日振～宇和島航路改善協議会の概要

日振～宇和島航路改善協議会は、島しょ部の利用者代表である日振島行政推進協議会会長をはじめ、地元経済界の代表である宇和島商工会議所副会頭、財務会計の専門家である税理士と、関係する行政機関である四国運輸局、愛媛県、宇和島市などを委員として構成する。

改善協議会は、平成22年2月24日に第1回協議会を開催し、計3回の会議において航路改善について協議を行った。

開催概要並びに構成メンバーは以下の通りである。

■開催概要

	日時・場所	協議内容
第1回	日時：平成22年2月24日（水） 9：30～ 場所：宇和島港湾合同庁舎 供用会議室	(1) 日振～宇和島航路改善協議会設置要綱及び委員（案）について (2) 日振～宇和島航路の現況について (3) 航路改善計画の策定に向けた進め方について (4) その他
第2回	日時：平成23年1月20日（木） 13：30～ 場所：宇和島港湾合同庁舎 供用会議室	(1) 現況分析・航路診断・経営診断の結果報告 (2) 航路改善計画（案）について (3) その他
第3回	日時：平成23年2月17日（木） 13：30～ 場所：宇和島港湾合同庁舎 供用会議室	(1) 航路改善計画の決定について (2) その他

■構成メンバー

氏名	所属
笠岡 義雄	日振島行政推進協議会会長
酒井 陸男	戸島校区会長
長谷川 昌示	宇 島商工会議所副会頭
中山 真司	四国税理士会宇和島支部
山本 照子	盛運汽船(株) 代表取締役
山田 昭一	愛媛県企画情報部管理局交通対策課長
高橋 道信	愛媛県土木部河川港湾局港湾海岸課長
笹山 誠司（前任）	宇和島市総務部企画情報課長
竹葉 幸司（後任）	
鎌田 武	四国運輸局宇和島海事事務所長
中川 幹雄	四国運輸局海事振興部離島航路活性化調整官

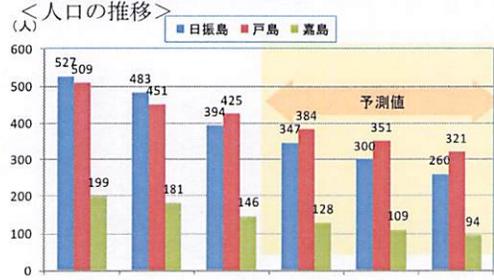
2. 航路の現況

- ・島の人口は減少しており、今後も減少傾向と想定される。
- ・島民にとって移動する唯一の交通手段であるが、三浦半島は陸上交通も整備され交通手段の選択が可能である。
- ・高速艇が1日6往復、普通船が1日1往復運航している。
- ・島民ニーズは「島行きの夕方便」「運賃値下げ」「客船小型化」「寄港地集約」等である。

(1) 島しょ部の現状分析

①日振島・戸島・嘉島の人口

- ・日振島・戸島・嘉島の人口は、平成7年1,235人から平成17年965人に減少している。
- ・将来人口は、平成27年760人、平成32年675人と今後も減少傾向と推計される。



資料：国勢調査（H7～H17）

②航路の運航概要

- ・日振～宇和島航路は、日振島、戸島、嘉島、三浦半島の蔭淵、遊子と宇和島港を結ぶ航路で、島民が移動する唯一の交通手段となっている。三浦半島では、陸上交通も整備されており、交通手段の選択が可能である。
- ・運航は、高速船が、嘉島・戸島・蔭淵・遊子線で1日3往復、日振島・遊子線で1日3往復、普通船が、嘉島・戸島・日振島線で1日1往復（土日祝日休航）である。
- ・各航路の運航時間は1時間40分で、宇和島港発の島行き最終便は15:30となっている。
- ・使用船舶のうち、あけぼの(高速船)は船齢16年を超え老朽化が進んでいる。

高速船あけぼの（嘉島・戸島・蔭淵・遊子方面）

1便		2便		3便	
港名	時刻	港名	時刻	港名	時刻
宇和島	6:35発	宇和島	11:35発	宇和島	15:35発
嘉島	7:03 (矢ノ浦)	※②	(矢ノ浦)	※②	
矢ヶ浜	7:13	水ヶ浦	11:51	水ヶ浦	15:51
小内浦	7:18	津ノ浦	11:57	津ノ浦	15:57
戸島	7:22	高助	12:07	高助	16:07
大島	7:31	蔭淵	12:11	蔭淵	16:11
蔭淵	7:39	大島	12:19	大島	16:19
高助	7:43	戸島	12:28	戸島	16:28
(矢ノ浦)	※①	小内浦	12:32	小内浦	16:32
平和島	8:10着	矢ヶ浜	12:37	矢ヶ浜	16:37
		嘉島	12:47	嘉島	16:47
		宇和島	13:15着	宇和島	17:15着

高速船あさかぜ（日振島・遊子方面）

1便		2便		3便		
港名	時刻	港名	時刻	港名	時刻	
宇和島	6:00発	宇和島	11:00発	宇和島	15:30発	
能登	6:43	7:13 (矢ノ浦)	※②	(矢ノ浦)	※②	
明海	6:53	7:23	蔭淵	12:08	蔭淵	16:08
蔭淵	7:02	7:32	明海	12:17	明海	16:17
津の浦	7:25	7:55	能登	12:27	能登	16:27
水ヶ浦	7:33	8:03	宇和島	13:10着	宇和島	17:10着
(矢ノ浦)	※①	※①				
平和島	7:49着	8:19着				

普通船しらさぎ（嘉島・戸島・日振島方面）

港名	時刻
宇和島	13:10発
嘉島	14:13
小内浦	14:35
戸島	14:48
蔭淵	15:17
明海	15:36
能登	15:58
宇和島	17:24着



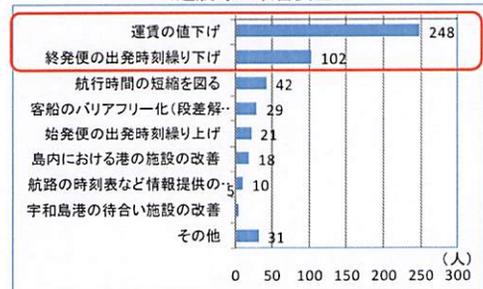
船名	あけぼの	あさかぜ	しらさぎ
船舶の種類	高速艇	高速艇	貨客船
進水年月日	平成5年	平成9年	平成15年
総トン数	15トン	48トン	182トン
旅客定員	81名	80名	80名
主機の種類	GM725 p s x2	GM725 p s x2	二台 1400 p s
航海速力	25kt	26kt	12.5kt
建造	兼三保造船所	兼三保造船所	兼東之浦ドック



(2) 住民意向の分析（アンケート結果）

- ・運航ダイヤでは宇和島港行きが7時と8時台、島しょ部行きが16時、17時台の要望が高い。
- ・運航等についての改善要望は「運賃の値下げ」が最も高く、次いで「終発便の出発時刻繰り下げ」が高い。
- ・今後の航路維持対策では、「客船の小型化」が最も高くなっており、次いで、「寄港地の集約」の回答が多い。また、改善点に関する自由意見では三浦半島の寄港地を矢ヶ浜に集約する意見が多くなっている。

<運航等の改善要望>

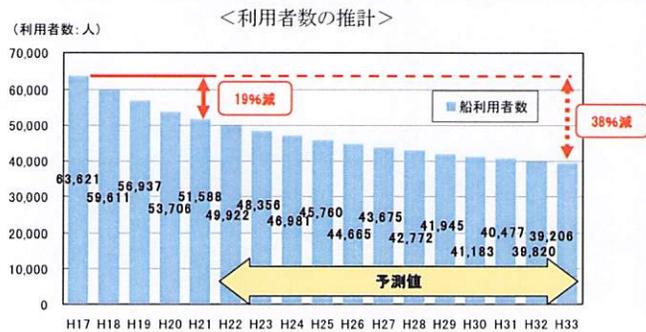


3. 航路診断結果

- ・航路利用者数は平成17年度から平成21年度に約19%減少しており、今後も島民の人口減少とあわせて、平成33年度には約38%減少すると推定される。
- ・利用者は日振島と宇和島港間の流動が最も多く、次いで戸島と宇和島港、嘉島と宇和島港であり、島間の移動は戸島と矢ヶ浜港間に流動がある。
- ・既存のバス路線と連携した、三浦半島の寄港地の集約。
- ・「あけぼの」は耐用年数を超えており、安全性、快適性の観点から代替船建造が必要である。

(1) 航路利用者数の推移

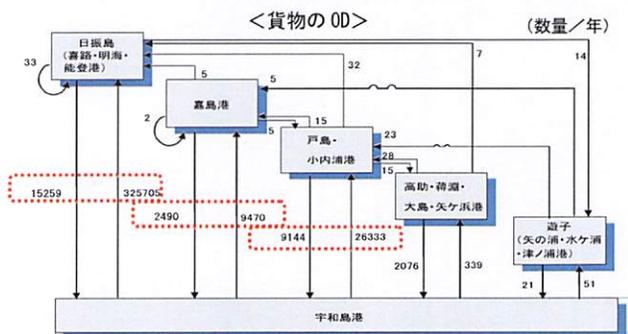
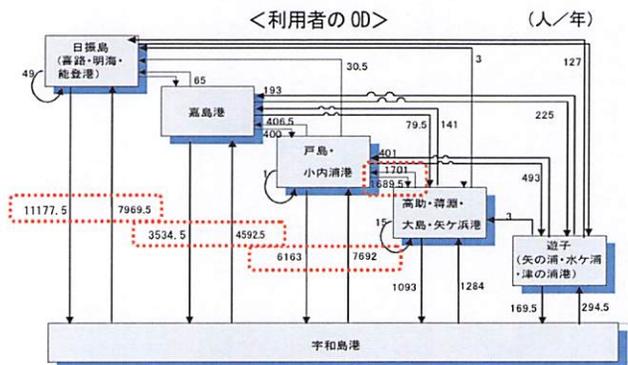
- ・日振～宇和島航路の利用状況は、平成17年度の利用者数 63,621 人から平成21年度には 51,588 人と、利用者数が約19%減少している。
- ・日振～宇和島航路の利用者は、過去の航路利用者の推移から、平成33年度に4.0万人まで減少(平成17年度から約38%減少)すると推計される。



(2) 航路利用の状況

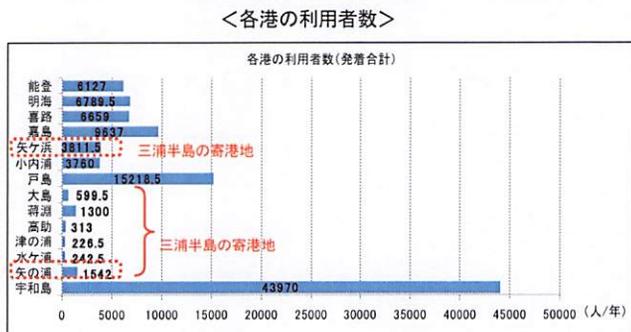
①航路利用状況

- ・OD(起終点:出発地と到着地)の状況は、利用者数で日振島と宇和島港への流動が最も多く、次いで戸島と宇和島港、嘉島と宇和島港で、島しょ部内での移動は非常に少ないものの、戸島と矢ヶ浜港には流動がある。
- ・貨物の流動に関しても宇和島港と各島を結ぶ流動が多くなっており、特に宇和島港から島へ運ぶ貨物が多い。また、三浦半島と宇和島を結ぶ貨物は少ない状況である。
- ・航路の利用特性として、利用者は8月に増加する。その他、5月で若干利用が増加する傾向にある。



②三浦半島の寄港地の集約

- ・三浦半島では、路線バスが1日5便運行しており、バスによる代替交通手段があるため、バス路線と連携を図ることとし、三浦半島の寄港地の集約について検討する。
- ・その際、三浦半島の矢ヶ浜の利用が多いことや島から三浦半島の宇和海中学校に通学するため、月曜日の朝と、金曜日の夕方は矢ノ浦港に寄港していることに配慮した寄港地の集約が必要である。



(3) 「あけぼの」の代替建造

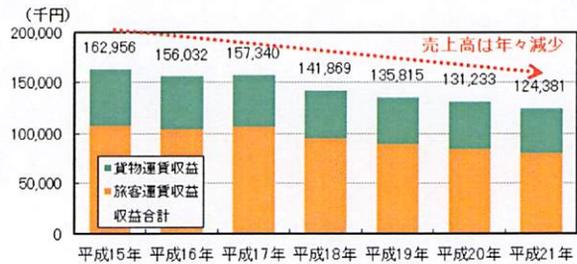
- ・高速艇「あけぼの」は、平成5年11月進水で船齢16年と耐用年数9年を超えており、老朽化が進行している。
- ・当該社にとって最も重要な安全確保はもとより、利用者の高齢化に伴うバリアフリー化への対応や船内居住性向上の要望からも、「あけぼの」の代替船建造が喫緊の課題となっている。

4. 経営診断結果

- ・事業売上高は平成15年と比較すると約24%落ち込んでおり、売上高は下降傾向にある。
- ・平成21年9月期の経常利益は△171,351千円で、多額の損失を計上しており、航路補助金がなければ継続企業として成り立たない状況にある。
- ・人件費、燃油油脂費、修繕費で売上高の約180%を占める。
- ・自己資本は△384,982千円で、債務超過となっており、今後も増え続ける可能性が非常に高い。
- ・組織風土診断では、処遇について満足している社員が多いが、改善のためには社員間の活発な意見交換の場を持つことが必要である。

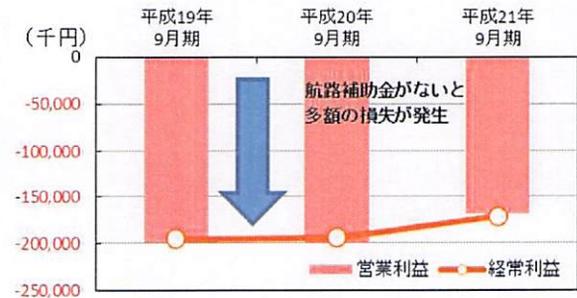
(1) 売上高

- ・当該社の事業売上高については、旅客運賃収益、貨物運賃収益に区分されている。
- ・平成21年の2部門合計の収益を平成15年と比較すると約24%落ち込んでおり、**売上高は下降傾向**にある。



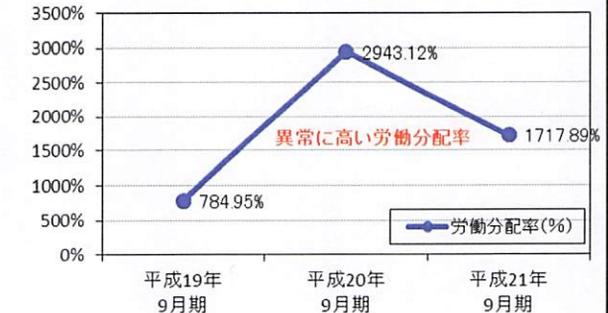
(2) 利益状況

- ・売上高から航路補助金を差し引くと平成21年9月期の当該社の営業利益は△169,442千円、経常利益は△171,351千円となっており、多額の損失を計上している。航路補助金がなければ**明らかに継続企業として成り立たない状況にある**。
- (航路補助金は、平成21年9月期 192,922千円)



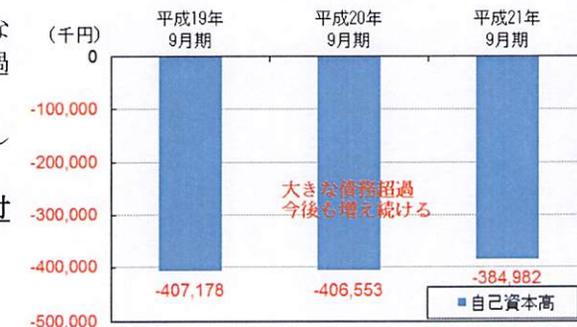
(3) 費用構造

- ・“船員人件費”、“管理費分人件費”、“燃油油脂費”、“船舶修繕費”は売上高の約180%を占めている。
- ・労働分配率は、平成21年9月期で1717.89%であり、**人員1人当たりが生み出す価値(付加価値)の約17倍を労務費・人件費を支払っている**。



(4) 安全性

- ・自己資本は△384,982千円であり、債務超過となっている(平成21年9月期)。なお、債務超過分は今後も増え続ける可能性が非常に高い。
- ・キャッシュフローは**航路補助金に大きく依存**している。
- ・3月～7月の国、県、市からの**航路補助金交付までは資金繰りが相当厳しく**なっている。



(5) 組織体制

- ・組織風土診断によると、**処遇について満足している社員が多い**。会社の方針の徹底という点では60歳以上や海上勤務の方への周知・徹底が必要である。また、コミュニケーションという点では40歳以上や海上勤務の方での改善が求められる。
- ・今後は、外部環境変化に合わせた業務イノベーションが必要とされるであろう。社員相互間のコミュニケーション等の弱さが問題となることから、**社員間の活発な意見交換の場を持つことが必要**である。

5. 航路改善計画

(1) 航路改善計画の基本方針

①航路改善計画の基本的な考え方

日振～宇和島航路は、島民にとって重要な交通手段であることから、今後も継続した運航が求められる。航路改善計画では、利用者視点からサービス面や経営面を見直し、利用者利便性の維持・向上を図りつつ、コスト削減と利用促進を図る改善方策の立案を行った。また、三浦半島のバス路線との共存状況を踏まえ、寄港地集約による効率的な運航計画の立案を行った。

さらに、重要な交通手段である航路を維持し、利用者の安全を確保できる代替船の導入と、航路の持続性を確保する安定した会社経営の両立を目指して、代替船の導入手法を検討し、導入方策の立案を行った。

②航路改善計画の基本方針

1. 収益基盤の改善と経営の安定性確保

- ・コスト削減など効率化と計画的な運転資金調達など経営計画に基づく安定化を図る

(1) 適切な費用管理と作業の効率化

- ・役員報酬を含め人件費（管理費分）の適正化について検討する
- ・売上及び費用数値の予算設定と、実績管理を実施する
- ・運航ダイヤ等の見直しや運航バランスの変更によるコスト削減を図る

(2) 適切なキャッシュフロー管理

- ・予測キャッシュフロー計算にもとづく、計画的な運転資金調達を目指す
- ・キャッシュフローの状況に応じた短期借入金の返済を図る

(3) 継続的な改善活動の実施

- ・インセンティブ制度の獲得を目標に、社内改善意欲の創出に取り組む
- ・経営計画の策定と厳密な進捗管理を実施する
- ・社内コミュニケーション体系の適切化を図る

2. 島民の活動機会を確保し、需要を喚起する利用促進

- ・活動機会を確保し、利用者ニーズに対することで需要を喚起し、利用促進を図る

(1) 島しょ部の活動機会を確保できる運航の充実

- ・島民が買い物や通院など日常の活動機会が確保できる運航の維持・充実を図る

(2) 島民の利用者ニーズにあわせたサービス改善による利用促進

- ・三浦半島のバス路線との共存状況を踏まえ、寄港地集約による効率的な運航を図る

3. 財務への影響を最小限に抑えた代替船導入手法の確立

- ・経営のリスクを回避しつつ、輸送機能や島民ニーズに対応した代替船の導入を図る

(1) 運営上のリスク低減を図りつつ、安全性を高める代替船の導入手法

- ・運航の安全性を確保するため、「あけぼの」の代替船導入を着実に実施する
- ・財政面のリスクをできる限り回避できる代替船導入手法の選定を行う

(2) 高齢者の利用を踏まえた船舶の輸送機能の確保

- ・高齢化する島民に対し、船舶のバリアフリー化等ニーズに対応できる船舶機能の向上を目指す

(2) 具体的内容 (離島航路構造改革補助関係)

①収益基盤の改善と経営の安定性確保

コスト削減や計画的な運転資金調達など経営の安全性、安定化を図ることを目的に、以下の取り組みを実施する。

◆効率化による経費削減とキャッシュフロー管理

■適切な費用管理と作業の効率化

- 適切な費用管理と作業の効率化に向けて、常勤役員の報酬見直しや、店費人件費の見直しによるコスト削減を図る。
- 航路のサービス向上には、社内の意欲改善が必要である。そのため、インセンティブ制度の獲得に向けた貢献度などを人事評価に盛り込むことで目的意識の創出に取り組む。

■予算実績管理によるキャッシュフロー管理

- 経営計画にもとづく収益数値目標とこれまでの収益実績にもとづき、予測キャッシュフロー計算を行い、計画的な運転資金の確保を目指す。また、キャッシュフローの状況に応じて短期借入金の返済も図っていくこともあわせて検討する。

◆航路改善計画を踏まえた経営計画の策定及び進捗管理

■経営計画の策定と共有、PDCAサイクルによる継続的改善の定着

- 航路改善計画を確実に実行するためには、当該社が今後どのような方向性をもって航路運営を行っていくかを明確にし、全従業員がこれを共有するために、経営計画を策定する。
- 経営計画においては、航路改善計画書にもとづき当該社の経営方針を行動目標まで落とし込み、それぞれ担当者やスケジュールを設定する。さらに行動目標の実行によって予測される成果を踏まえて収益数値目標に落とし込む。
- 経営計画において策定された行動目標及び収益数値目標については、その進捗状況を常に確認し、必要に応じて計画の見直し、場合によっては修正を行う。進捗確認にもとづく計画の見直し、修正については必要な社員が参加する社内会議の場で行うことも検討する。
- PDCAサイクルを確実にまわすことで継続的な改善を図る。

②島民の活動機会を確保し、需要を喚起する利用促進

島民の活動機会を確保し、利用者ニーズに対することで需要を喚起し、利用促進を図るとともに、経営の安定化を図り、継続した運航を行うことを目的に、以下の取り組みを実施する。

◆三浦半島のバス路線と連携した寄港地の集約

- 三浦半島では、航路とバス路線が共存しており、島民の利便性を確保しつつ、航路距離の短縮による運航コスト削減を行うため、陸上交通の便が良く、海上利用者ニーズが低い寄港地については2年後を目途に廃止を検討する。また、細木運河の西側の各港については、バス路線の整備状況及び利用状況に鑑みて寄港廃止を検討する。
- 矢ノ浦港については島しょ部から三浦半島の宇和海中学校に通学するため、月曜日の朝と金曜日の夕方に寄港しているが、中学校の統廃合が検討されており、将来城南中学校に統合された場合は、矢ノ浦港に寄港しないことについても検討する。
- なお、バス路線は現在、蔦淵までしか運行されていないため、大島及び矢ヶ浜までに関しては、代替交通手段の検討が必要である。

■三浦半島寄港便の運航時刻

	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00
高速船あけぼの 高島、戸島方面		7:31 (大島) ~ 8:10 (宇和島)				11:35 (宇和島) ~ 12:19 (大島)				15:35 (宇和島) ~ 16:19 (大島)					
高速船あさかぜ 日振島方面		7:25 (津の浦) ~ 7:49 (宇和島)													
普通船しらさぎ															

船からバスへ転換

■三浦半島のバスの運行時刻

	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00
路線バス	蔦淵方面		6:30 ~ 7:53				12:19 ~ 13:42			15:29 ~ 16:52			17:49 ~ 19:12		18:54 ~ 20:17
	きさいや広場方面	6:31 ~ 7:53	7:58 ~ 9:20						14:02 ~ 15:24		16:58 ~ 18:20				
		6:54 ~ 8:16													

※青色は三浦半島から宇和島港行き、赤色は宇和島港から三浦半島行き

◆接客サービス改善

- 接客においては、チケット売り場などでの窓口担当者の対応が最も重視される。「企業の顔」として、「笑顔」で対応するなどが最低限求められるが、「利用者の多くはいつもの島民であるから、サービスもこの程度でよい」などと、現状に甘んずることがないように、「接客マニュアル」の作成と、接客研修の実施により、接客レベルの向上を図る。
- 航路利用者待合所において、地域情報として路線バス運行ダイヤ、観光情報である宇和島市発行の観光名所等が記載された既存のパンフレット、広報誌などを提供し、航路利用者待合所のホスピタリティ向上を図る。
- サービス業としての視点での快適性の提供は、重要となる。その要因の一つとして清潔感があり、きめ細かな清掃マニュアルを作成し、清潔感の徹底を図る。

③財務への影響を最小限に抑えた代替船導入手法の確立

船舶の安全な運航を継続的に行うことを目的に、財務への影響を最小限に抑えた代替船導入を実施する。

◆代替船導入

- 日振～宇和島航路の運航を継続していく上で、耐用年数を大きく上回った高速艇「あけぼの」の代替建造は重要な経営課題である。そのため、23年度中に鉄道・運輸機構との共有建造方式による効率化船舶（省エネルギー船）を建造することとし、構造改革補助（船価の10%）を活用した代替船導入を行うものとする。
- 代替建造は、省エネ化やバリアフリー対応による利用者の利便性・快適性の向上を図るとともに、島民人口の減少など需要動向に見合った旅客定員の削減などの効率化を図る。

④その他

◆島の魅力の紹介による航路利用促進

島しょ部の日振島などにおいて、地域資源を活用した観光振興や情報発信など活性化の取り組みを地域住民や行政が主体となって推進する。

これらの取り組みは、地域の活力を生み出し、島内・外交流を活発化させる効果が期待できることから、最終的には航路利用者の増加につながることを想定されるため、航路事業者としても積極的に参画し、連携を図る。

事業名	事業内容	実施主体	利用対象
観光マップ作成及び広報促進事業	日振島の魅力や観光客向けの「ぐるり宇和海」遊覧切符を紹介する観光マップを作成するとともに、作成したマップを配布することで日振島をPRし、航路の利用促進を図る。	宇和島市 地域事業者	観光客
島しょ部ホームページの立ち上げ及び情報発信事業	日振島・戸島・嘉島の魅力を紹介するホームページを立ち上げ、イベント、磯釣り情報や観光地等の状況をリアルタイムに情報発信することで、航路の利用促進を図る。	宇和島市 地域	観光客
漁業体験宿泊観光事業	学生や一般人を対象に、島の主要産業である漁業体験、漁師宅への民泊で漁師の1日の生活体験をすることにより、島をPRし、航路の利用促進を図る。	宇和島市 地域	観光客
海水浴客誘致事業	レクリエーション施設での捕れたての魚によるパーベキューなどを実施し、海水浴場の魅力を高め、海水浴客による航路の利用促進を図る。	宇和島市 地域	観光客

◆九島航路と統合した運航の検討

宇和島港からは日振航路の他に九島航路が株式会社えひめ南汽船により運航されている。これら2つの航路を統合することにより、効率的な運航及びコスト削減を図ることができることから、関係行政機関を含む関係者によるコンセンサスが得られる場合には、その実現性について検討する。