

離島航路の概況と中島汽船(株)の 取組について



中島汽船株式会社
代表取締役社長 一色 昭造

離島航路の役割

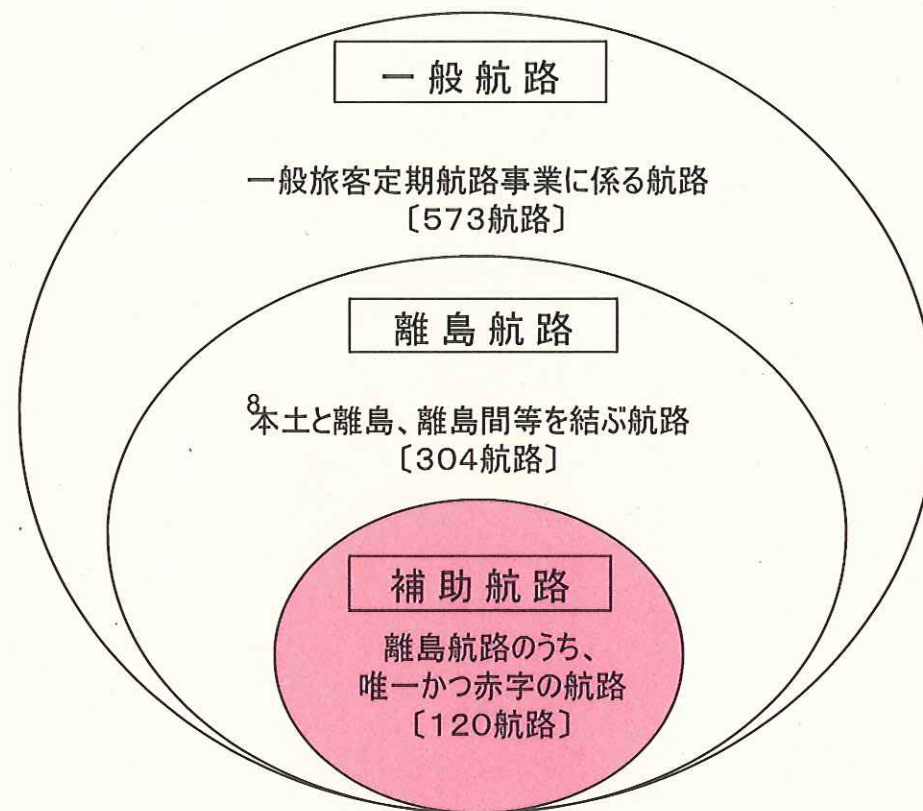
1. 生活物資等の輸送

- 生活物資等
例)食料品、日用雑貨、燃料油、建設機材等(重量物)
- 離島からの特産物、水産物
- 郵便物、宅配便
- ゴミ収集車
- 屎尿回収車

2. 生活交通(人の輸送)

- 通勤
- 通学
- 通院
- 買物
- 公共機関への交通
例)役場、郵便局、保健所等

国内旅客航路の状況



※ []は平成21年4月1日時点の航路数

離島航路事業の現状

1. 事業者経営形態

(平成21年4月1日現在)

区分	民営	第3セクター	公営	合計
事業者数	170	31	53	254

2. 就航船舶

年度	航路数	隻数	総トン数	平均総トン数
19	313	615	242,974	395
20	306	582	228,410	392
21	304	597	220,427	369

3. 収支状況

(単位:百万円、%)

年度	営業収入	営業損益	経常損益	経常収支率
17	83,779	▲13,167	▲13,247	86.7
18	88,107	▲14,214	▲14,294	86.4
19	86,155	▲14,587	▲14,664	85.8

4. 旅客輸送実績

(単位:千人、千人キロ、%)

年度	輸送人員		輸送人キロ	
		対前年伸び率		対前年伸び率
17	48,581	▲1.5	1,260,489	▲0.2
18	48,708	0.3	1,227,849	▲2.6
19	48,815	0.2	1,230,680	0.2

離島航路に対する補助制度

「離島航路整備法」に基づく補助制度

唯一かつ赤字の離島航路が補助対象

(平成22年度:119航路)

補助内容

【欠損補助】(40.5億円)

離島航路を運航した結果生ずる欠損額を補助

【構造改革補助】(7.2億円)

将来にわたる欠損額の増大を抑制するため、老朽化した船舶を省エネ化・小型化して代替建造することによる燃料費等のコストの削減や資本費抑制に資する次の取り組みに対して行う補助

- ① 省エネ船への代替建造(1割補助)
- ② 公設民営化のための船舶買取・建造(3割補助) 等

離島航路補助制度の概要（考え方、国と地方の役割等）

【背景】 離島航路は全国に存在し、経営状況、運賃水準、輸送量等は多様
⇒ 欠損の発生要因は様々

【国】

ナショナルミニマムの観点の役割

国は、全国一律的な観点から補助

国庫補助は、標準化した欠損を補助

【地方】

地域の実状を反映した支援をする役割

地方公共団体は、地域的な要因について対応

地方公共団体は、地域の実態に対応した支援

補助航路

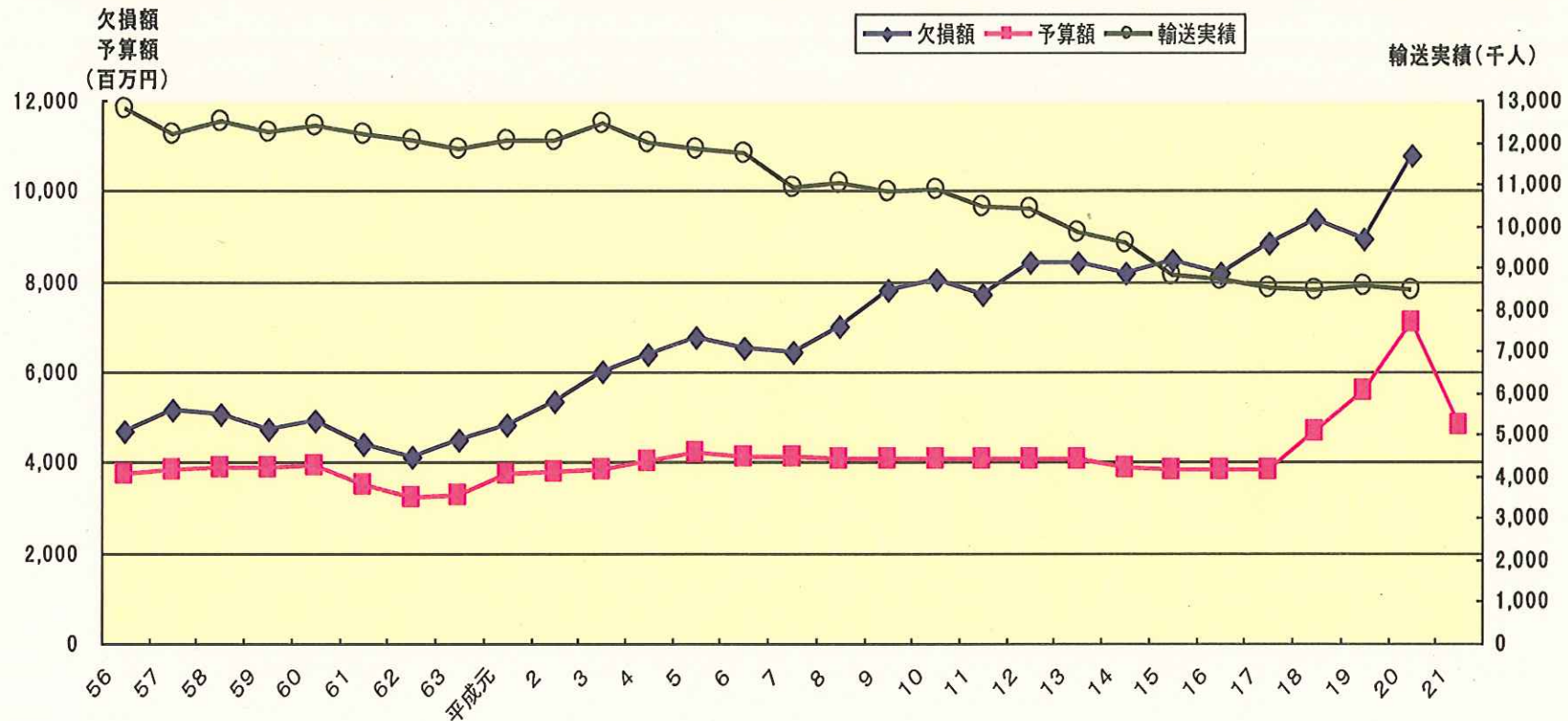


補助対象外航路



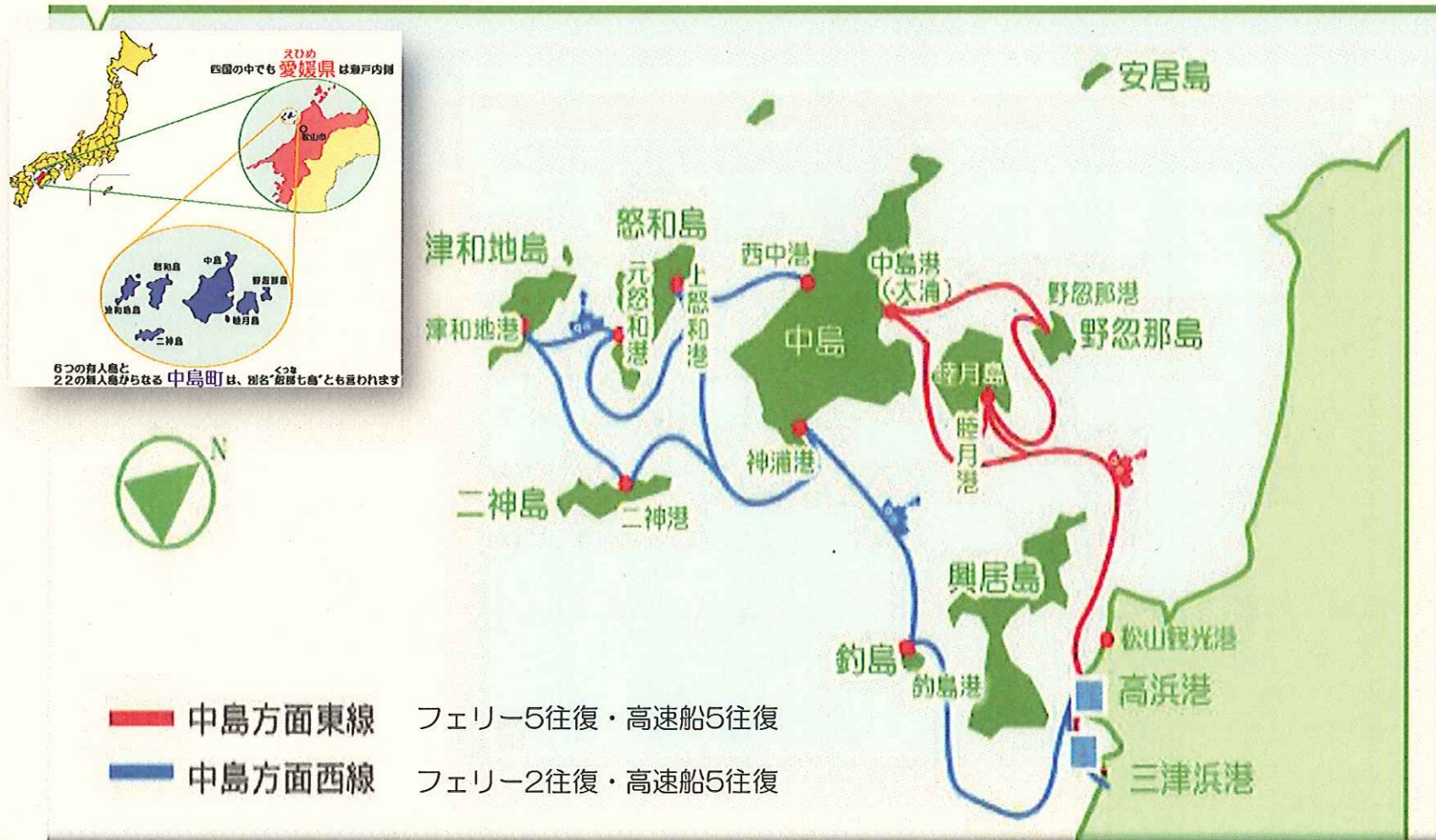
離島補助対象航路の旅客輸送実績、事業者の欠損額、補助金予算額の推移

1. 輸送人員の減少が大きく、これが欠損を増大させ、離島航路の経営を圧迫している。
2. 離島航路補助の予算については、一般会計で対前年度-3%(平成18年度~)が続いている中で、最近数年間は、38~39億円を維持している。
3. 平成18年度~20年度の離島航路補助の予算額の増は、補正予算(平成18年度 8.7億円、平成19年度 17.5億円、平成20年度 32.6億円)の上積みである。



交通基本法検討会 資料

●中島汽船航路図 (松山～中島)



1.事業の概要

(1) 対象離島航路等の人口

「島別推計人口（平成19年12月1日現在）」

	世帯数	人口	65歳以上高齢化率
中島	1,501	3,475	44.9%
野忽那島	104	178	63.7%
睦月島	181	324	65.6%
怒和島	240	447	46.1%
津和地島	210	440	52.3%
二神島	110	186	75.2%
合計	2,346	5,050	48.8%

中島6島人口の推移

	昭和40年	昭和50年	昭和元年	平成10年	平成21年
総人口	13,945	10,461	8,952	7,329	4,725
対比	1.00	0.75	0.64	0.53	0.34

※昭和40年を1.00として 毎年330人減少

(2) 事業者の概要

「中島汽船株式会社」

(松山市との合併に伴い旧中島町より事業譲渡を受け平成16年10月1日に発足した。)

- ① 事業開始 平成16年10月1日
- ② 資本金 6,000万円
- ③ 従業員数 43名

(3) 船舶

- ① 使用船舶の概要
 - フェリー 3隻 (700トン型1隻・500トン型2隻)
(定員488人・310人)
 - 高速船 3隻 (50トン型) (定員90名)
- ② 航路 (松山市高浜～中島を含む七島) 2航路
 - 東線・・・フェリー5往復 ・ 高速船5往復
 - 西線・・・フェリー2往復 ・ 高速船5往復



(4) 近年の輸送量の推移

(人)

	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年
フェリー旅客数	327,359	315,249	324,822	326,880	335,487
高速船旅客数	196,424	204,663	205,542	201,100	178,985
合計 旅客数	523,783	519,912	530,364	527,980	514,472
車両数(台)	61,646	59,024	59,068	55,127	52,173
	中島汽船	→	→	→	→

(5) 収支状況

※島内バスに対する県・市補助金を含む。(円)

	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年
収入	777,183,673	823,413,079	792,367,825	758,202,138	886,811,004
支出	721,452,396	746,558,403	851,215,081	842,731,902	778,429,702
決算状況	55,731,277	76,854,676	△58,847,256	△84,529,764	108,381,302
国庫補助金	0	0	0	0	17,415,948
縣市他補助金	0	28,258,000	32,517,000	11,462,000	32,061,000

2.将来の人口、需要見込みを通しを踏まえた離島航路事業の見通しについて

(1) 松山市との合併に伴い公務員の島内から松山市への移住が続いているこのことと高齢化の進展等があいまって毎年約330人の人口が減少しており、このような状況が10年続けば人口は半減する危機的状況である。

(2) 民営化直後は、合併に伴う公共事業などが増加し、一時的に人、車ともに町営時代を上回っていた。しかし、その後はこの合併特需もなくなり異常ともいえる原油価格の高騰もあって2年間赤字決算を余儀なくされた。

(3) このため一層の経営改善が求められるが、やむを得ず島民の理解を得て平成20年10月より11年振りに19%の運賃改定を行い、またその後の原油価格の下落もあって黒字に転換した。

3.増収、コスト削減等の欠損の抑制に効果のあった取組と今後の方向性

(1) 増収に関して

旧松山市所属の釣島への寄港回数を1日上り下り1便から上り下り2便に増便したことにより松山方面からの日帰りが可能となり由緒ある灯台見学の観光客や釣客等が増加し増収となった。

(2) 経費削減

平成18年10月に船齢30年の老朽船に替えて、バリアフリー対応の500トン型新造船フェリーを投入しサービスの向上に努めている。これを機に乗組員定員を6名から5名に削除することができた。同時期、燃料効率の良い中古の高速船を2隻購入し、これまで就航していた効率の悪い大型の高速船に替えて就航させたことにより、燃料費を年間1,000万円節減できた。

(3) 今後の方向性について

島内の過疎化、高齢化さらには島の主要産業である柑橘農業や漁業の不振により船の利用者は年々減少することが予想されており、新たな利用者を発掘し島への来訪者増えを考えなければならない。そのためには、松山市、松山離島振興協会などとタイアップし、島外からの観光客誘致（促進）に努めることとしている。

誘致策として、本年4月から10月まで中島本島を中心に※9島で島博覧会を実施することとしている。また、みかん狩り、魚釣り等の体験型修学旅行の誘致に努めており昨年は関東・東海地方より4校訪れた実績があり、本年度においては8校が訪れる予定となっている。

※9島とは・・・中島、野忽那島、睦月島、怒和島、津和地島、
二神島、釣島、興居島、安居島

4. 公共交通活性化・再生総合事業の活用

- (1) バリヤフリー化の導入等による中島旅客ターミナルの改修（平成20年度）
「国費 2,500万円の補助」
- (2) 中島航路へのICカードシステム導入（平成21年度）「国費250万円の補助」
同システムの導入により、船と電車・バスとの乗継円滑化及び船運賃の5%割引が図られ好評を得ている。



前払式



ICい〜カード

後払式



ローズカード(IC機能付)

5. 航路運営に当たっての課題・要望

(1) 国は離島、離島航路を見捨てない。

「地方公共団体も離島、離島航路を見捨てない。」という基本理念の下に昨年提出された離島航路補助制度見直し検討会報告に基づき今後とも離島航路の維持・確保を図る。

(2) 運賃の割高感の是正

当社中島航路の旅客、自動車、トラックのキロ当たり賃率は全国離島航路の中でも低い部類に属するが、他の交通機関のキロ当たり賃率と比較すると相当高い。

(旅客で鉄道の2倍、自動車・トラックで高速道路の約8倍)・・・別紙賃率比較表
離島住民の軽減負担、生活物資の低廉化、地場産業活性化のためにも国や地方公共団体による公的支援により運賃負担の軽減が必要。

(3) 上下分離方式(公設民営)の本格的導入

離島航路に使用する船舶の建造に対する支援については、鉄道建設・運輸施設整備支援機構による共有建造方式等があるが事業者の財務基盤の脆弱性等から、地方公共団体による船舶建造、無償貸付と民間事業者による運航方式の導入が是非とも必要。

(4) 交通基本法について

交通基本法を制定し「移動に関する権利」を確立すること。

同法においては、離島等交通条件に恵まれていない地域の交通の確保について、その地域住民が「安全かつ低廉」な交通サービスが受けられるよう特段の配慮をする旨の規定を設けること。

(別紙) 賃率比較表

【旅 客】

		旅 客					
		バス	JR本州3社		新幹線	中島汽船	
		高速バス	幹線	地方交通線	東海道・山陽	フェリー	高速船
20km	東京駅～三郷団地 距離約23km 550円(24円)	320円 (16円)	400円 (20円)	福山～新尾道 距離20.1km 1,230円【61円】 「運賃400円・特急 料金830円」	高浜～大浦 距離20.8km 870円 (42円)	高浜～大浦 距離20.8km 1,550円 (75円)	

【自動車・トラック】

		自動車・トラック			
		高速通行料		中島汽船 カーフェリー航送料金	
		自動車	トラック8t	自動車	トラック8t
20km	長崎～大村 距離28.3km 900円(31円)	長崎～大村 距離28.3km 1,350円(48円)	高浜～大浦 距離20.8km 5,220円(251円)	高浜～大浦 距離20.8km 8,260円(397円)	

「しまはく」ってなんなの？

みなさ～ん、瀬戸内海に浮かぶ忽那諸島の島々には、島にしかない豊かな自然と美味し～い農産物や海の食べ物、また、独特の文化や歴史がた～くさんあるんです。たとえば、3つの太陽（空からの太陽・海に反射した太陽・石段に反射した太陽）の恵みを受けてできる甘～くてジュースい～な果物たち。

また、瀬戸内海の激しい潮の流れで鍛えられた筋肉モリモリのプリっぷりの魚介類たちや素敵な文化が盛りだ～くさんです！

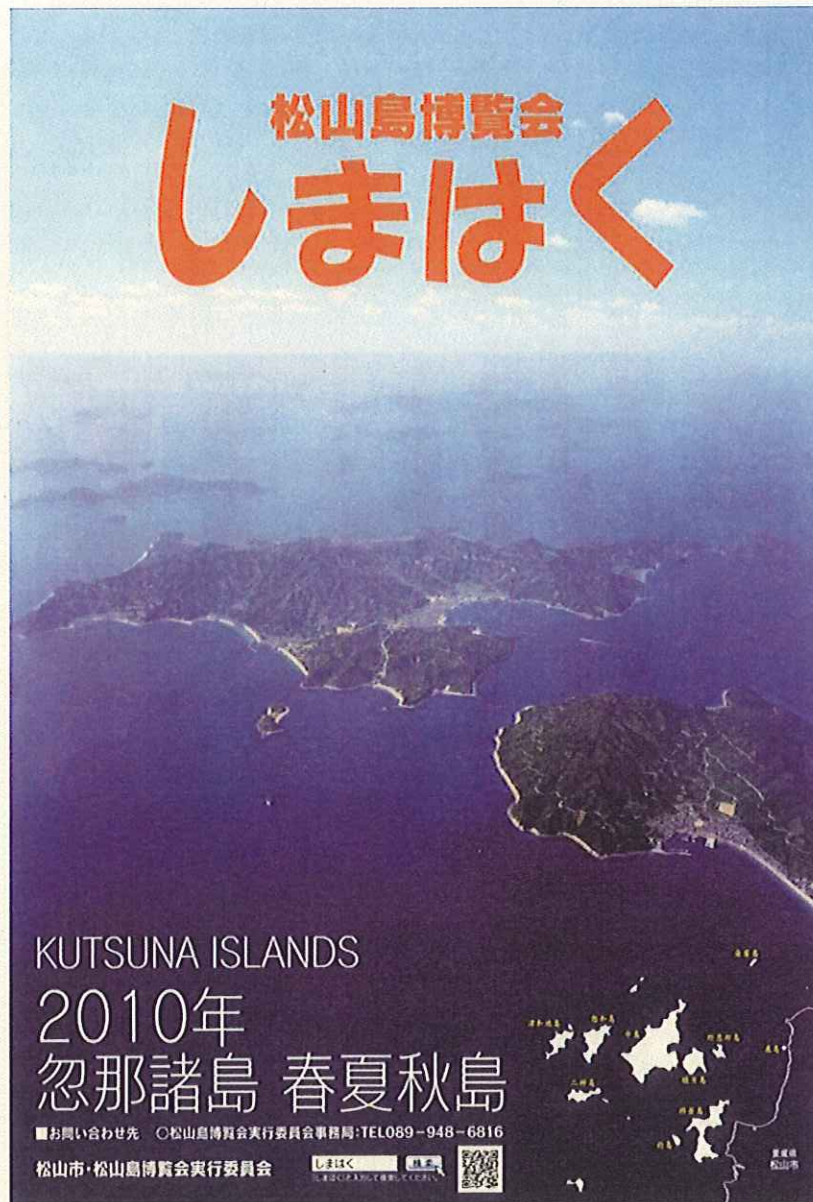
このすばらしい島を知らないなんて勿体ないということで、みんなに島に来てもらって、もっともっと島のことを知ってもらおうと「しまはく」というものを開催するんです。

実はもう我慢できずに始まっているんですけど、。。。期間中にはいろいろな体験ができたイベントが盛りだ～くさんです。

ぜひ一度「来てみんけんよ!!」（意味：来てみたら。）

◎開催地 愛媛県松山市島しょ部
（9島の有人島を中心に船の発着場である三津浜港・高浜港・北条港周辺）

◎期 間 2009年夏～ プレ「しまはく」
2010年春～秋 「しまはく」本番



松山島博覧会
しまはく

KUTSUNA ISLANDS
2010年
忽那諸島 春夏秋冬島

■お問い合わせ先 ○松山島博覧会実行委員会事務局：TEL089-948-6816
松山市・松山島博覧会実行委員会

しまはく 松山島博覧会実行委員会

愛媛県 松山市

資料：松山島博覧会実行委員会 松山市

中島の豊かな自然と文化

