

阿多田～小方航路改善計画書

令和 3 年 8 月

阿多田～小方航路改善協議会

目 次

1. 航路改善計画について	1
1-1. 計画策定の背景と目的	1
1-2. 計画の理念	1
1-3. 計画の期間	1
2. 航路の概況	2
2-1. 地域の概況	2
2-2. 航路の概況	4
3. 航路の利用状況と利用意識の把握	10
3-1. 島民アンケート	10
3-2. 島外利用者アンケート	19
3-3. 意見交換会	23
4. 上位計画・関連計画	25
5. 経営診断	27
5-1. 経営診断の概要	27
5-2. 運送実績	28
5-3. 財務状況の分析	29
5-4. 経営診断結果のまとめ	34
6. 需要予測	35
6-1. 航路利用者の予測	35
6-2. 自動車航送台数・貨物輸送量の予測・設定	39
7. 地域及び航路の問題点・課題	40
7-1. 地域の問題点・課題	40
7-2. 航路運営上の問題点・課題	40
7-3. 事業経営上の問題点・課題	40
8. 航路改善計画	41
8-1. 計画の基本理念	41
8-2. 航路の維持・整備に向けた基本方針	41
8-3. 施策の提案	42
9. 計画の実現に向けて	48
9-1. PDCAサイクルに基づく継続的な計画の見直し	48
9-2. 地域総力戦による地域振興	48

1 航路改善計画について

1-1 計画策定の背景と目的

阿多田島は、大竹市に位置し本土(大竹市小方) から南東約 8.5km に位置する面積 2.39 km²の離島である。島全体が丘陵地で北東部にわずかに平地が開け、その平地から丘陵にかけて島唯一の集落が密集している。令和 2 年 3 月 31 日現在の住民基本台帳人口 265 人、世帯数 136 世帯、高齢化率 38.5% となっている。

有限会社阿多田島汽船が運航する阿多田～小方航路は、阿多田島で唯一の公共交通機関であり、阿多田島民や来島者、生活必需品等の物資や自動車の輸送を行っている。使用船は、平成 16 年に就航したフェリー「涼風」で、1 日 5 往復を船員 6 名で運航している。

経営状況は、経常的に赤字となっており、国・広島県・大竹市の離島航路補助金により経営を維持している。近年では島民が少子高齢化により減少し、燃料油価格の高騰やフェリーの老朽化による修繕費増加などにより経営環境は厳しい状況にあり、また、フェリーの更新についても検討する時期となっている。

このような状況のなかで、阿多田島と本土を結ぶ唯一の公共交通機関である本航路を将来にわたり維持し、安定した運航を確保するため、幅広い関係者で構成する航路改善協議会を設置し、航路の問題点や課題を把握した上で、今後の航路のあり方や経営改善策を取りまとめた「航路改善計画」を策定することを目的とする。

1-2 計画の理念

将来の欠損増大、経営破綻を回避し、より効率的な運航体制の構築を目指した航路の経営改善を進める。また、行政等の地域振興策とも連携しながら、航路の利用促進を図り、安定的な航路維持に向けた体制を確立する。

これらの実現に向け、以下の理念に基づき本計画を策定し、航路改善を目指す。

- ・将来にわたって維持可能な航路を目指す。
- ・経営の安定性と航路の安全性の確保を目指す。
- ・地域資源を活用し、島外からの来訪者にも利用しやすい航路の活性化を目指す。

1-3 計画の期間

本計画の期間は、令和 3 年度～7 年度までの 5 カ年とする。



図 対象地域位置図

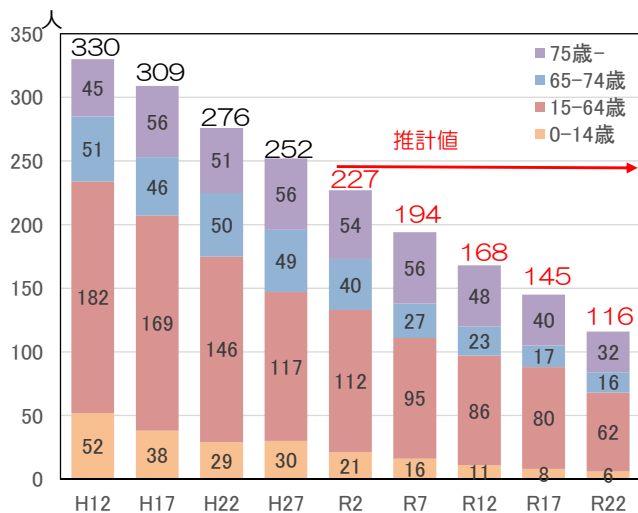
2 航路及び地域の現況

2-1 地域の概況

(1) 人口動向

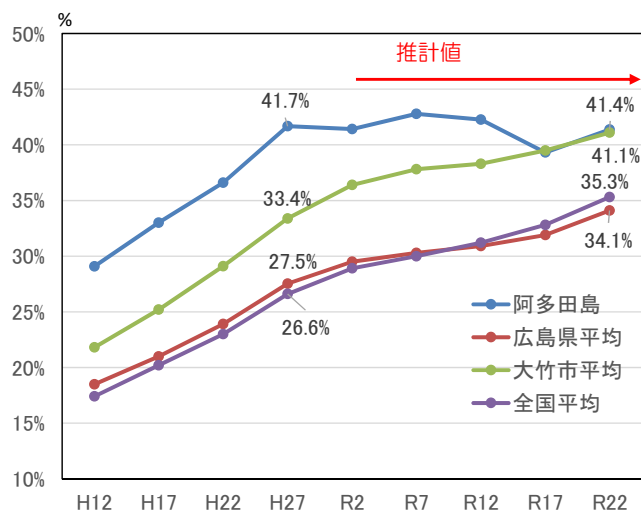
1) 居住人口・少子高齢化の推移

- ・当該地域の人口は、年々減少傾向にあり、令和7年では200人を下回ることが予測される。
- ・高齢化も進展し、平成27年以降は約4割程度で高止まりが予測されている。



資料：国勢調査 将来人口・世帯予測ツール

図 居住人口の推移



資料：国勢調査 将来人口・世帯予測ツール

図 高齢化率の推移

2) 人口分布

- ・おもに阿多田港を中心に阿多田島側に人口が集積し、猪子島側には居住者がいない状況である。

凡例

メッシュ人口(250m)

- 0 - 1人
- 1 - 5人
- 5 - 10人
- 10 - 25人
- 25 - 50人
- 50 - 100人
- 100 - 150人
- 150 - 200人

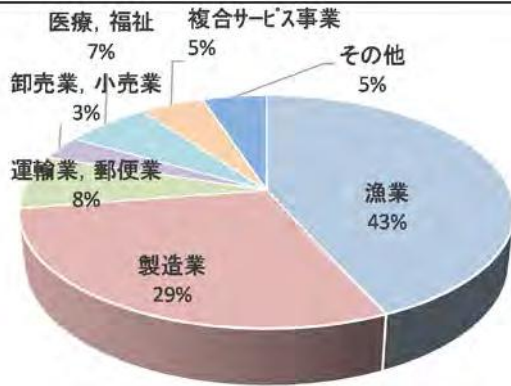


資料：H27 国勢調査

図 人口分布

(2) 産業構造

- ・漁業に従事する人の割合が43%と最も多く、次いで製造業の29%となっている。
- ・阿多田島の特徴ある特産品として、「あたたハマチ to レモン」や「阿多田いりこ」等が挙げられる。



注) 阿多田島に居住し、本土側で働く方も含む

複合サービス事業：郵便局、農協、漁協等

資料：H27 国勢調査

図 産業別就業者数



資料：大竹市観光パンフ 中国四国農政局 広島県 HP

図 ブランド化された特産品



(3) 島内主要施設・インフラ整備状況

- ・阿多田島のインフラ整備状況は、ある程度、本土並みに整備されている。
- ・観光施設としては、釣堀が2箇所あり高い集客力を誇っているほか、釣り大会も実施されている。

表 島内主要施設・インフラ整備状況

インフラ設備		概要
生活環境	電気	海底ケーブル
	上水道	海底送水管
	排水処理施設	漁業集落排水
	電話等	携帯電話基地局 光ファイバー CATV
	し尿	漁業集落排水に未接続の部分は、本土の処理施設へ運搬し処理
	ごみ処理	可燃ごみ 本土の処理施設に運搬し処理 不燃ごみ 本土の処理施設に運搬し処理
医療・福祉	医療施設	阿多田診療所
	緊急時	診療時間内は医師の診断(診療時間外は119番通報)により、自家用船舶を利用して、本土へ搬送し、一次収容後、応急処置を施しながら医療機関へ収容
	福祉・介護等	阿多田保育園(認可外保育施設)。
教育施設		無し
コミュニティ施設	集会場	阿多田漁村センター
観光施設・イベント		釣堀2箇所 海の家あたた・灯台資料館、釣り大会(あたた愛ランドで釣り大会)
買物		個人商店
その他(金融機関、郵便局等)		広島信漁連阿多田島代理店、阿多田島郵便局

海上釣堀



釣り大会



資料：事業者パンフ 大竹市HP

図 観光施設・イベント

2-2 航路の概況

2-2-1 航路の運航状況

(1) 航路の概要

- ・当該航路は、広島湾に浮かぶ阿多田島と大竹市小方港を結ぶ航路で、比較的平穏な海域にあり、「平水域」に位置づけられている区域にある。

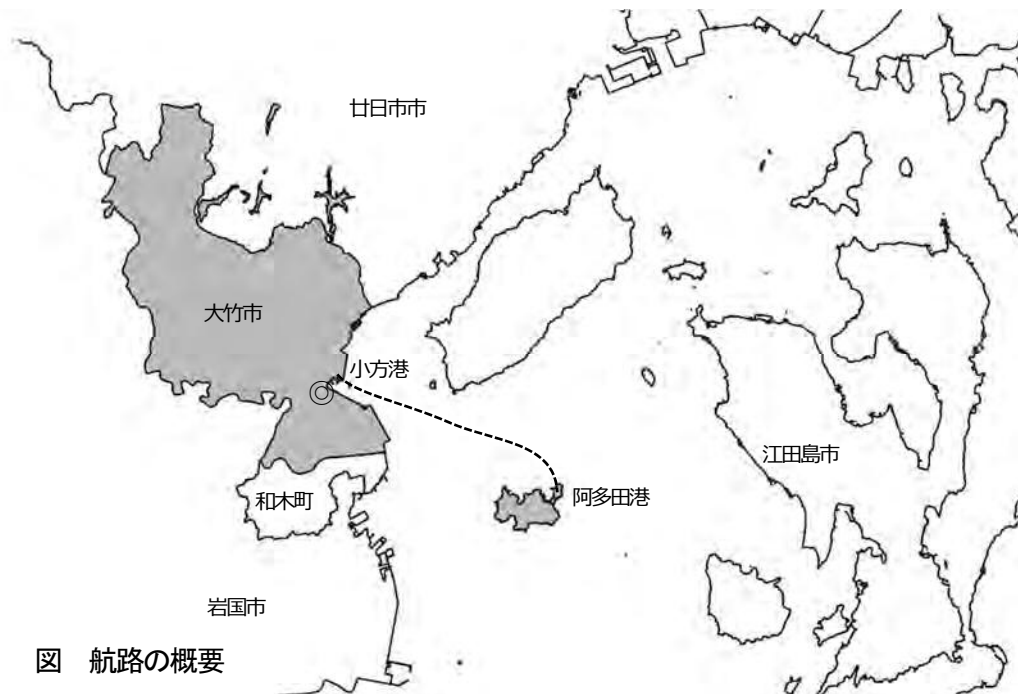


図 航路の概要

- ・小方港では港内が狭いため、後進で出港、堤防の前で方向転換し出港する形態であるが、港を出たところに平成 27 年、新たな堤防が建設され、潮流が複雑となった。また、新町川が風の通り道（川風）となっており、高度な操船技術が求められている。

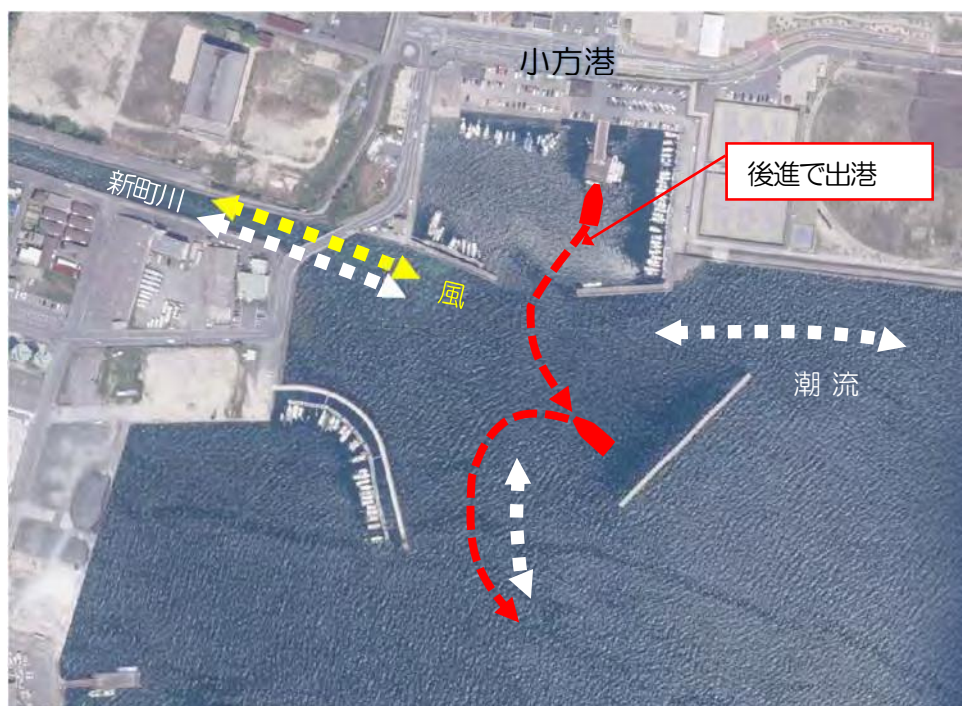


図 小方港での出港方法

(2) 使用船舶

- ・使用船「涼風」は、平成 16 年に就航し船齢が 16 年となっている。建造時の経緯もあり、主機関の出力不足、高重心の船体等の問題があり、操船が非常に難しい船体である。
- ・「涼風」が修理やドック入りの際には、予備船として「てるひな 21」が運航しているが、その間、車両や大きな荷物の運搬はできなくなる。

表 使用船の概要

船名	涼風	てるひな 21
船種	フェリー	旅客船
船質	鋼船	FRP
寸法	L=32.45m B=7.20m D=2.50m	L=14.40m B=3.74m D=1.65m
航海速力	11.2 ノット	23 ノット
総トン数	97 トン	13 トン
旅客定員	130 人	40 名
主機関	441kw×1 基	402kw×1 基
車両搭載台数	乗用車 2 台 4tトラック 1 台 2tトラック 2 台	—
進水	H16	H14
船齢	16 年	18 年
バリアフリー	対応	未対応



出典：阿多田島汽船HP

図 使用船舶

資料：阿多田島汽船資料

(3) 運航ダイヤ

- ・阿多田～小方港間は 35 分で結ばれており、始発便は阿多田港⇒小方港で、1 便、2 便は阿多田島からの通勤・通学に、4 便、5 便が阿多田島への帰宅便の役割を担っている。

表 運航ダイヤ (R2. 10 月現在)

便	阿多田港	⇒	小方港	小方港	⇒	阿多田港
1 便	6:00	⇒	6:35	6:45	⇒	7:20
2 便	7:30	⇒	8:05	9:30	⇒	10:05
3 便	12:30	⇒	13:05	14:40	⇒	15:15
4 便	15:50	⇒	16:25	17:15	⇒	17:50
5 便	18:00	⇒	18:35	18:45	⇒	19:20

資料：阿多田汽船資料

(4) 各種運賃

- ・各種の運賃は、令和元年10月の消費税率変更に伴い改正されている。
- ・旅客運賃は、普通のほか回数券、定期券、団体割引の4種類に加え、障害者割引が設定されている。近隣の補助航路と比較すると、当該航路は平均よりも運賃が高くなっている。また阿多田島民より大竹市に対して、運賃負担軽減についての要望書が提出されている。

表 旅客運賃 (R1 年 10 月改正)

	一般(片道)	
	大人	小人
普通	710 円	360 円
回数券(1冊11枚)	7,100 円	3,600 円
第1種障害者	360 円	180 円
第2種障害者	710 円	360 円

	団体割引(15名以上)	
	大人	小人
一般	640 円	330 円
学生	500 円	330 円

	定期		
	通勤	通学	小学生
1ヶ月	26,840 円	17,470 円	8,860 円
3ヶ月	76,680 円	49,850 円	25,280 円
6ヶ月	144,420 円	94,580 円	47,960 円

資料：阿多田島汽船 資料

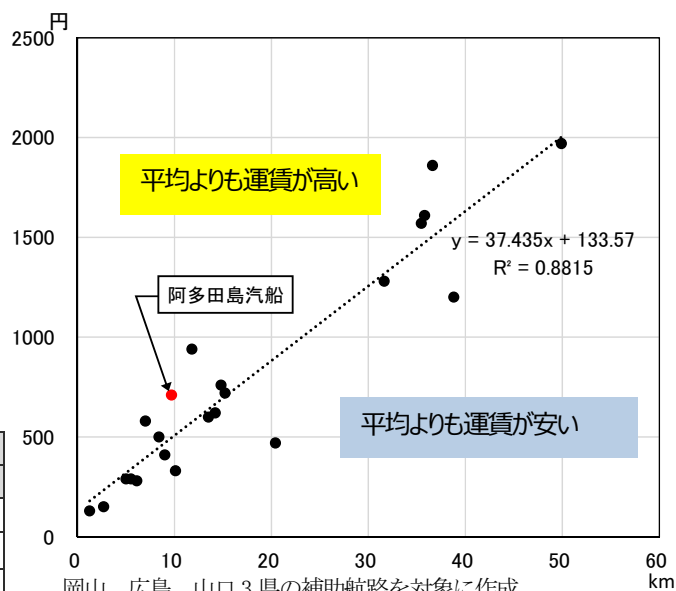


図 運賃と航路距離の比較

表 手荷物運賃(R1 年 10 月改正)

	運賃
自転車	220 円
二輪車(～125cc)	410 円
二輪車(～750cc)	610 円
二輪車(750cc～)	810 円

資料：阿多田島汽船 資料

表 小荷物運賃(R1 年 10 月改正)

	運賃
小荷物(～10kg)	200 円
小荷物(～20kg)	360 円
小荷物(～30kg)	520 円

資料：阿多田島汽船 資料

表 貨物運賃(例) (R1 年 10 月改正)

	運賃
電化製品(大)	520 円
ドラム缶(空缶)	670 円
机	730 円

資料：阿多田島汽船 資料

表 自動車航送運賃(R1 年 10 月改正)

車両長	運賃
3m 未満	2,890 円
3-4m	3,770 円
4-5m	4,620 円
5-6m	5,570 円
6-7m	6,470 円
7-8m	7,510 円
8-9m	8,560 円
9m以上+1m	+1,050 円

資料：阿多田島汽船 資料

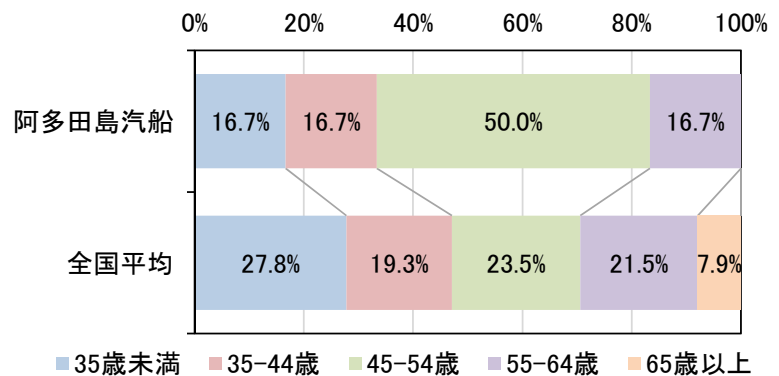
(5) 運航体制

- ・ 船員については、6人体制、陸上職員は2名の体制で大きな変動はない。
- ・ 船員の年齢構成を全国と比べると、45-54歳の割合が50.0%と高く全国平均よりは高くなっている。

表 職員数の推移

	船員	陸上職員
H26.10～H27.9	6	2
H27.10～H28.9	6	2
H28.10～H29.9	6	2
H29.10～H30.9	6	2
H30.10～R1.9	6	2
R1.10～R2.9	6	2

資料：阿多田島汽船資料



資料：阿多田島汽船資料 船員労働統計調査(H30)

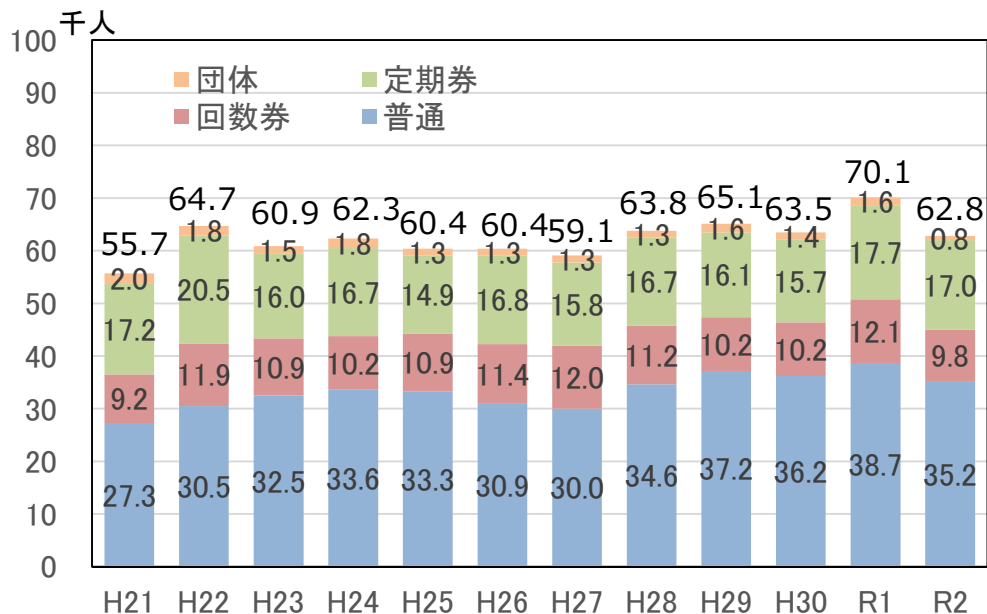
図 船員の年齢構成比較

2-2-2 輸送実績

(1) 輸送人員

1) 輸送人員の推移

- ・ 輸送人員は、平成27年度に59.1千人まで減少したが、それ以降、増減はあるものの増加傾向にあり、令和元年では70千人を超えている。令和2年ではコロナ禍により減少している。
- ・ 平成27年～令和元年を券種別にみると、特に普通券、定期券が増加している。令和2年では、団体券、回数券が大きく減少している。



資料：阿多田島汽船資料

図 輸送人員の経年推移

- ・便別の利用者数では、海上釣堀の営業時間に合わせた小方港を 9:30 に出発する第 2 便、阿多田島を 15:50 に出発する第 4 便の利用者が極端に集中する傾向がある。それ以外では、朝の通勤通学に対応した便でも 30 名程度に留まっている。
- ・特に休日や年末にはこの傾向が強まり、予約状況と天候から定員超過と安全運航に支障が生じる可能性がある場合には、事前に予備船（てるひな）を続行便（付舟）として運航し対応している。

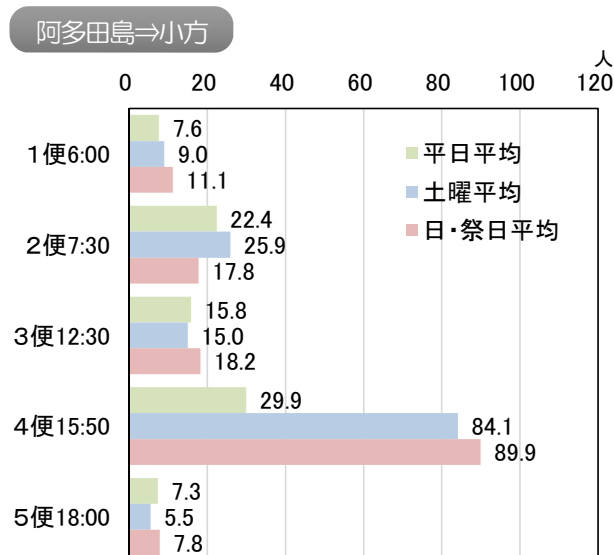


図 便別平均利用者数(R2.11月調査)



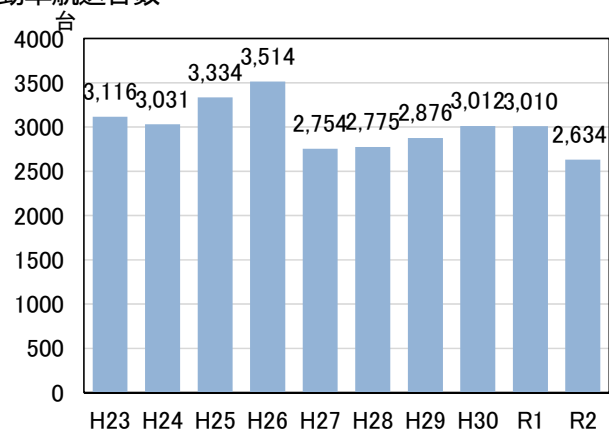
図 日別利用者数と臨時便運航状況 (R2.11月調査)

(2) 貨物等輸送量

1) 自動車航送台数

- ・平成 26 年度には 3,500 台を超えたものの平成 27 年度に大きく減少したが、その後は増加傾向が続いている。

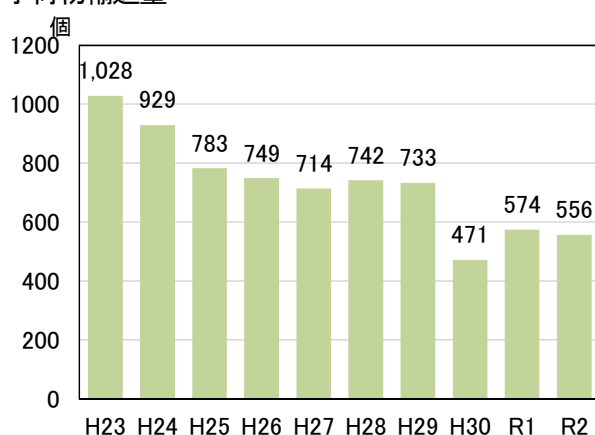
●自動車航送台数



2) 手荷物輸送量

- ・減少傾向が続いていたが、平成 27 年度以降は回復した。しかし平成 30 年度では 471 個に減少した。
 - ・令和元年では 574 個まで増加している。
- 手荷物：旅客が運送を委託するもの。主に二輪車、自転車

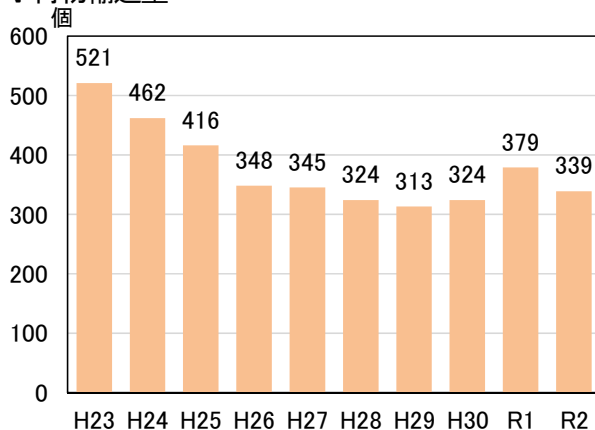
●手荷物輸送量



3) 小荷物輸送量

- ・平成 26 年度まで減少傾向が続いたが、ここ数年は下げ止まりの状況が続いている。
- 小荷物：航路会社が運送の委託を受けて運送するもの

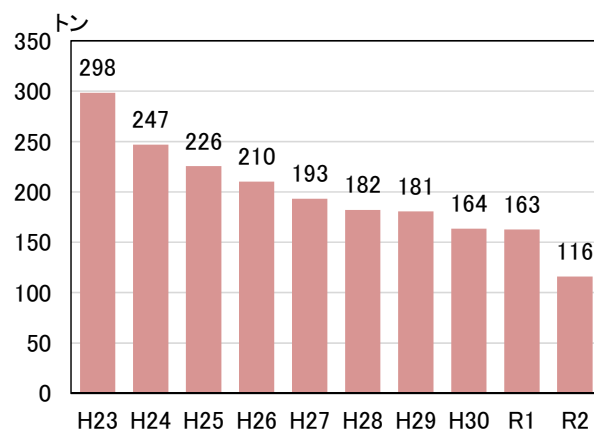
●小荷物輸送量



4) 貨物輸送量

- ・貨物輸送量も年々減少傾向にある。

●貨物輸送量



資料：阿多田島汽船資料

図 輸送貨物量の経年推移

3 航路の利用状況と利用意識の把握

本航路の利用状況と利用者のニーズや意識を把握するため、

- ①島民アンケート ②島外利用者アンケート ③意見交換会
を実施した。

3-1 島民アンケート

3-1-1 島民アンケート調査の概要

調査の概要は以下のとおりである。

表 アンケート調査の概要

調査対象	阿多田島の島民(全世帯を対象に1世帯あたり3人分を同封)
調査時期	令和2年9月上旬
配付・回収方法	船員等による配付、郵送による回収
調査内容	個人属性、航路の利用状況、航路に対する意識 等

配付は、阿多田島の全世帯89世帯を対象として、60世帯を回収した。回収率は、67.4%となっている。

表 配布・回収状況（世帯数）

配布	回収	回収率
89	60	67.4%

注)配付とした89世帯は、大竹市住民基本台帳(R2.10.1)によるものであるが、この中には、住民票を変更せず転居しているものや、1人世帯で施設に入所している世帯などが含まれている。

調査票の記入は、15歳以上に依頼しており、110票を回収した。15歳以上人口における抽出率は、阿多田島の居住者210人に対し52.4%となっている。

表 抽出率（15歳以上居住者）

居住者	回収票	抽出率
210	110	52.4%

注)上表で15歳以上の居住者とした210人は、大竹市住民基本台帳(R2.4.1)によるものであるが、世帯同様、住民票を変更せず転居しているものや、施設に入所している方などが含まれている。(外国人を除く)

調査票を資料編に示す。

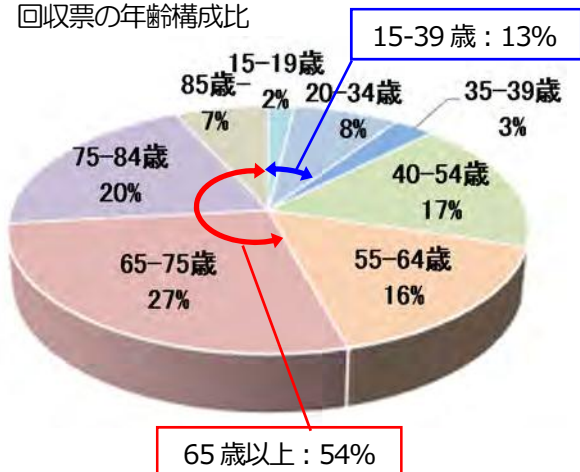
3-1-2 調査結果

(1) 個人属性

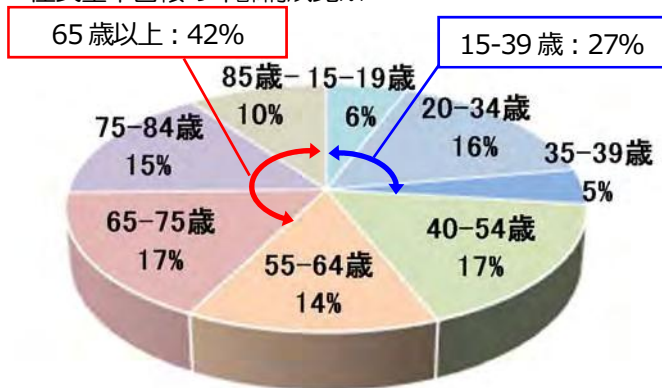
1) 回答者の年齢構成と拡大処理

- ・回収票の年齢構成比と住民基本台帳による年齢構成比をみると、回収票では15-39歳が13%、住民基本台帳では27%、逆に65歳以上では回収票が54%、住民基本台帳では42%となっている。
- ・このまま集計・分析を行うと回収票の65歳以上の割合が高く15-39歳の割合が低いため、65歳以上の意見の方が実際の年齢構成比(住民基本台帳)よりも過大に反映されてしまうことになる。
- ・そこで、住民基本台帳の年齢構成比になるよう重み付け(拡大処理)を行った上で集計を行う。

回収票の年齢構成比



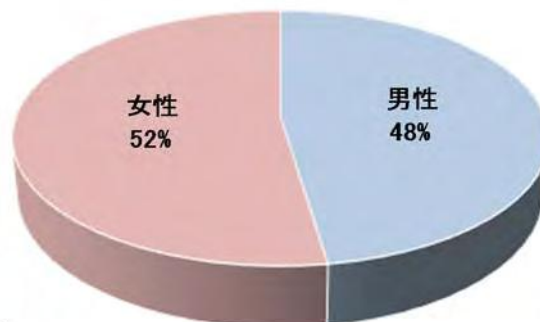
住民基本台帳の年齢構成比※



資料：大竹市住民基本台帳(R2. 4. 1 現在)

2) 性別

- ・男性が48%、女性が52%とわずかに女性が多い。



3) 職業

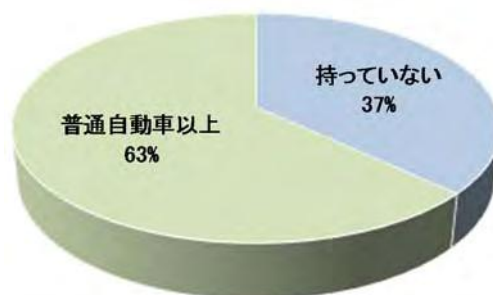
- ・会社員・公務員・団体職員等が27%で最も多く、次いで無職の22%となっている。



※大竹市のHPでは、外国人を含んだ住民基本台帳人口のみ公表されているのでこれを採用した

4) 運転免許の有無

- ・運転免許所有者は63%、持っていない方が37%となっている。



5) 本土側に置いている交通手段

- ・本土側に自動車을置いている方が53%、自転車、二輪車を置いている方が合わせて8%、何も置いていない方が38%となっている。

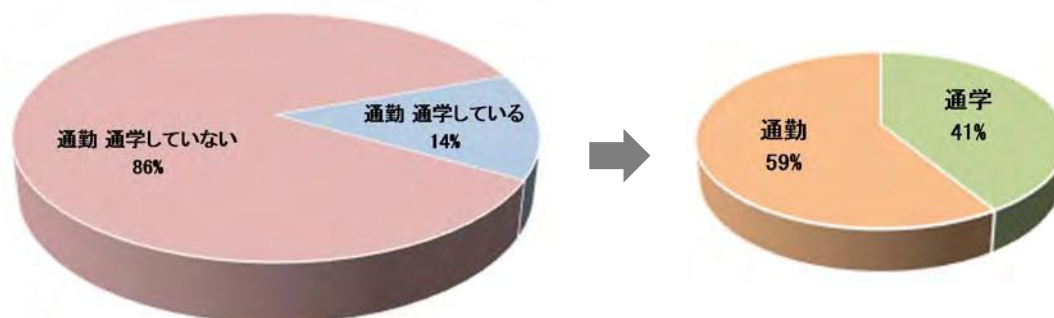


(2) 本土側への移動

1) 通勤通学の有無

- ・本土側へ通勤・通学している方は15%、34人となっている。このうち通学者は41%、通勤者は59%となっている。

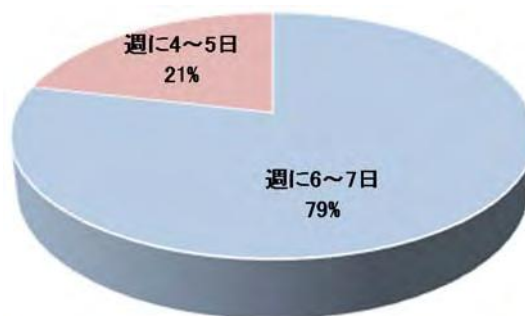
注) アンケート対象者は15歳以上の高校生であり、通学者に小学生・中学生は含まれていない。



2) 通勤通学の状況

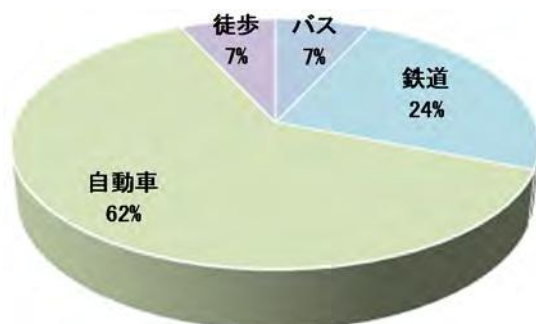
① 定期船の利用頻度

- ・本土側へ通勤・通学している方のうち、週に6~7日が79%。週に4~5日が21%人となっている。



② 本土側の代表交通手段

- ・本土側での交通手段は自動車が62%で最も多く、次いで鉄道の24%となっている。



2) 日常交通での利用状況（通勤・通学を除く）

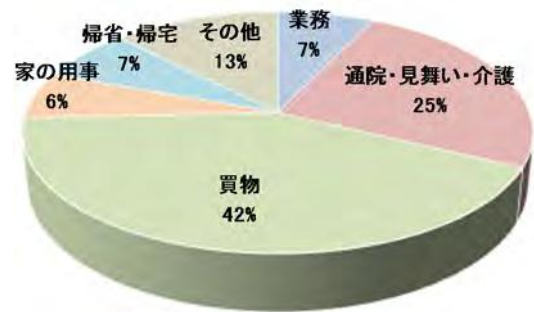
① 利用頻度

- ・通勤通学以外での目的で利用している方では、月に3～4日が38%で最も多く、次いで月に1～2日が32%となっている。



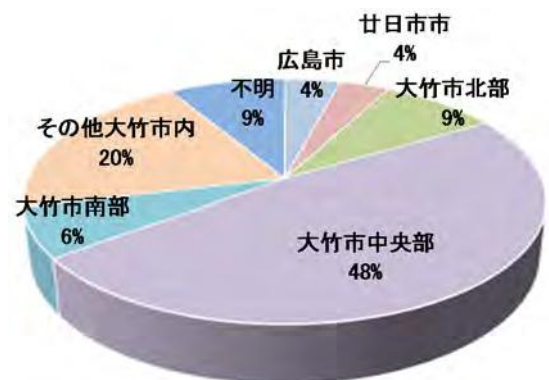
② 利用目的

- ・通勤通学以外での目的では、買物が最も多く42%、次いで通院・見舞い・介護の25%となっている。



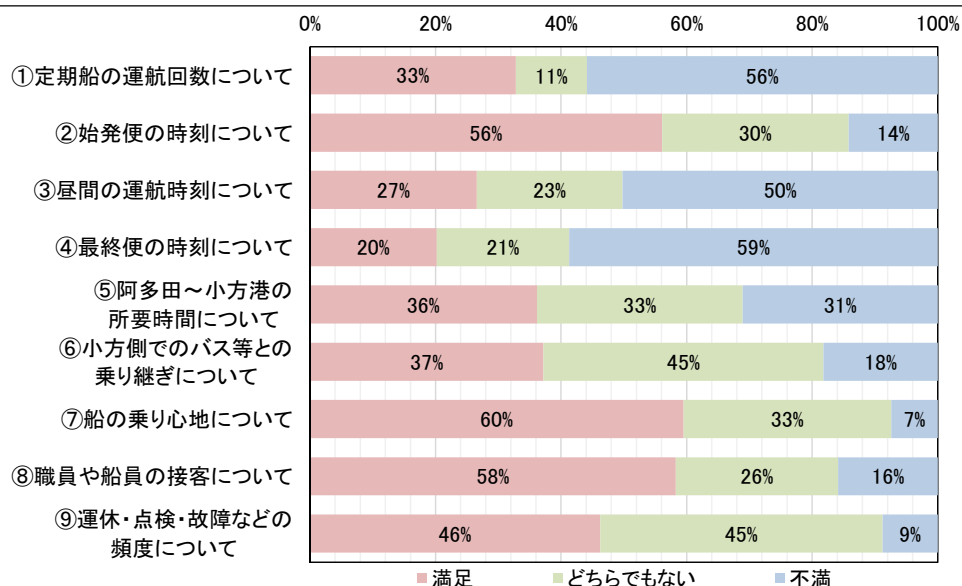
③ 行き先

- ・行き先では商業施設や市役所などがある大竹市中央部が48%と最も多くなっている。



(3) 航路の満足度

- ・⑦船の乗り心地や⑧職員や船員の接客、②始発便の時刻については、満足度が50%を超えている。
- ・逆に④最終便の時刻、①定期船の運航回数、③昼間便の時刻では不満度が50%を越えている。



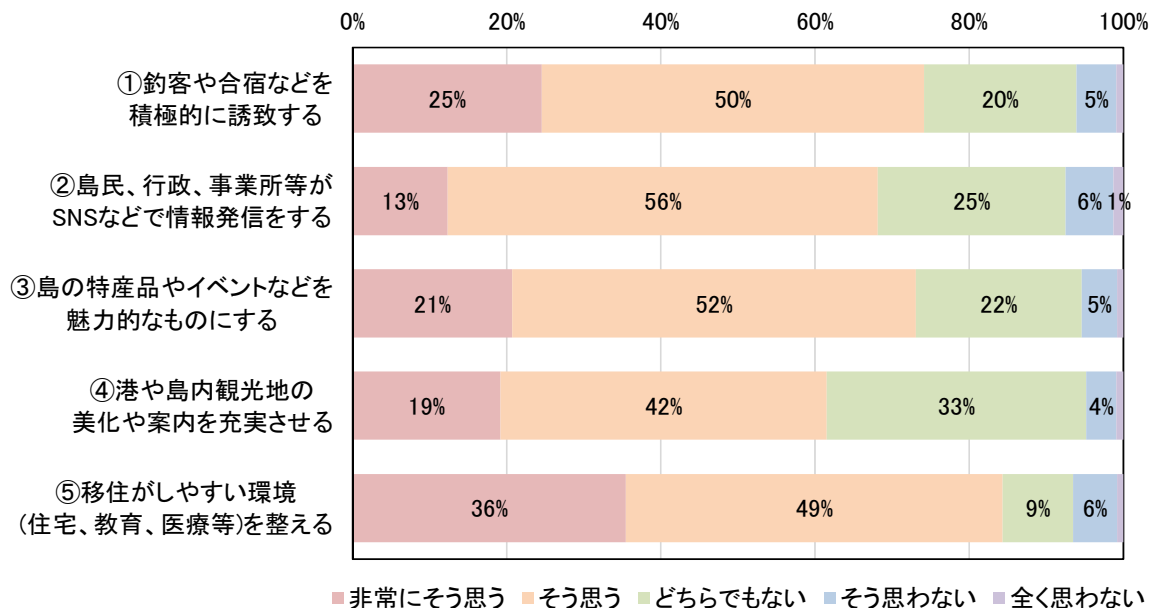
項目	意見
① 定期船の運航回数について	2 便と 3 便の間にもう 1 便ほしい。 阿多田発 10:00 がほしい。最終が早い。(2) 最終便が早すぎる。21:00 くらいの運航がもう 1 本欲しい。
② 始発便の時刻について	早すぎる。 もっと遅くても良い気もするが、今のままでも良いと思う。
③ 昼間の運航時刻について	阿多田島港発で朝 7:30～12:30 の間にもう 1 便あると良い。(2) 朝に病院行ったとき、9:30 に間に合わない。小方港を 10:00 にしたらどうか。(2) 小方港発 14:30、阿多田島発 16:00。 休日だけでも阿多田から 10:00 頃船があれば病院受診できるのに。 午前 10:00 頃の便がほしい。(2) 小方港発 9:30 の次が 14:40 で間が長い。 病院が 9:00 からが多く間に合わない。次便は 14:40 でそれまで家に帰れない。 もう少し便数が欲しい。
④ 最終便の時刻について	21:00 くらいの定期船があれば、部活や塾などにも子供が通える。 夏期は最終がもう少し遅くても良い。(2) 休日、祝日は最終便がもう 1 つ増えたらいい。 高校生が部活動等制限されてしまうので 18:45 は早い。 最終 18:45 は早すぎて夕食を済ますにも早すぎて不便。 最終便の小方港発の時刻を午後 8:00 にしてほしい。 土日はもう少し遅い便があった方がよい。 土曜くらいは小方港 21:00 発がほしい。 もう少し遅い方がよい。 夕方 19:00 ごろにしてほしい。(2)
⑤ 阿多田～小方港の所要時間について	30 分が長すぎる。 5 分～10 分位早くしてほしい。 仕方ない。 予備船のてるひなの時は早いで嬉しいが荷物を乗せにくいので何とも。 もう少し短ければよい。(3)
⑥ 小方側でのバス等との乗り継ぎについて	小方港発のフェリーに間に合わない。 バスを降りて船が出る時間を合わせてもらいたい。 私はバスを使わないけど使う人からはギリギリ間に合わないというのをよく聞く。
⑦ 船の乗り心地について	2 階にあがる階段が難しい。窓が開かない。 魚釣りの客が臭い。 釣り客が座席に寝転んでいる事が多い。汚れた服で寝ないでほしい。
⑧ 職員や船員の接客について	高齢者の方で足腰悪い人の荷物等を車で組合迄運んでほしい。 親切。 荷物が多い時も言わなくても助けてくれて感謝しかないです。
⑨ 運休・点検・故障などの頻度について	暑い時期に点検で 1 時間以上生ゴミが出せないのは困る。 台風などの時の運休決定が少し早いのでは？ ちょうど良い。

() 同種の意見数

(4) 航路維持に対する取組み

1) 航路利用者の確保について

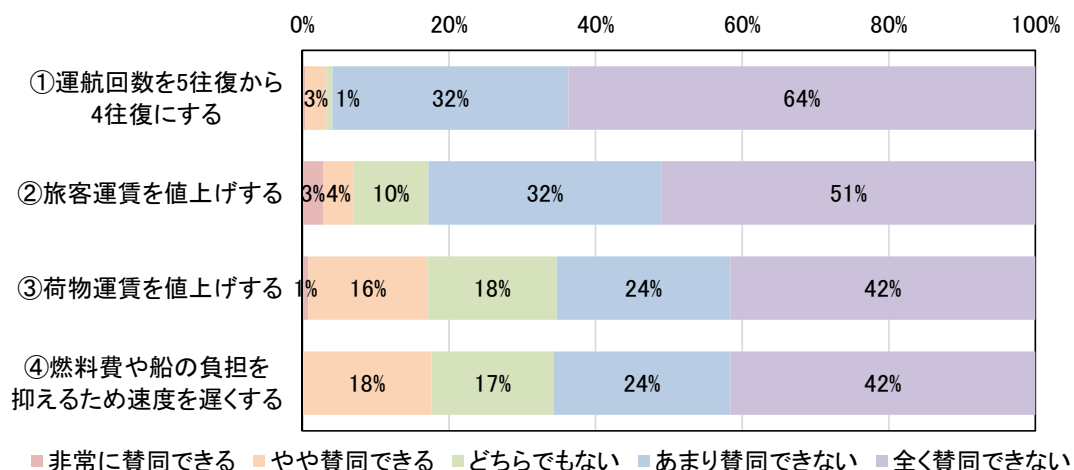
- ・⑤移住がしやすい環境を整えるが非常にそう思う、そう思うを合わせて8割強で最も多い。
- ・次いで①釣客や合宿などを積極的に誘致する。



その他効果が高いと思う施策
・島の水産物を使った食事を提供できる施設が多い。 ・陸上部等、高校の部活等の合宿地として活用（海の家阿多田、体育館の活用）。 ・農道を整備し、ウォーキングコースにする。 ・移住者のための住宅を準備（シングルマザーの助けになる）。 ・リゾートホテルの誘致でゴルフ場の建設。
・高山までのハイキングロードを作る。 ・外浦にキャンプ場を作る。 ・SNS映えスポットを作る。 ・ライトがある方が夜釣り客は来るので西の埋土の波止に外灯をつける。
・釣客を増やす為に波止にライトを付けたい！（西の埋め立と猪子） ・外浦にキャンプ場を作る。
①をする為には釣客が滞在しやすい施設や食事を提供できる所が必要。合宿も海の家あたりの周りにスポーツ等が出来る施設を造らなければ難しいので行政の協力が必要。 ②情報発信も魅力ある施設などが無いと難しいのでまず地元の魅力アップが必要。
空き家をリフォームして移住者を増やす。本島で現在の仕事に満足していない子育て世代は沢山いるので、「仕事がある！保育園待機なし！子供が預けられたら母も仕事がある！子供の体調不良での早退等に理解がある！」などの近所同士が仲良く昔ながらのみんなで子供を見守る温かい環境をウリにすれば若者の移住は増えると思います。アピールが足りない。
移住支援制度があれば行きやすいと思う。
いりこやかきうちなど、地元の食に繋がる会社が沢山あるので、地元を知る、学ぶ、地元の良さを知り、地元で若者が残るためにも食通を通し学生の見学や職場体験等、積極的に誘致したらよいのでは。
観光客が来られた際に立ち寄りやすい休憩所や売店などここにあれば休めたりするし、雨が急に降ってきても雨宿りできる！釣り客の女性の為にトイレを常にきれいにする。
個人ではなかなか難しいですが島民から見ても旧海水浴場などをキャンプ場などにすればと思う。自然体験、漁体験など。ただ島民の中にはお金が絡むと妬みを言う人が多いのでなかなか難しいかもです。
古民家で食事・宿泊出来る施設をやるとかいちご農園をしいちご食べ放題をするとか。
島の特産品を積極的に売店で作ったら良いと思う
定期船の便数を増やす
働場所（生活が出来る）。
非現実的ですが今の運航回数に人のみ運ぶ高速船があれば・・・。
便数が増えたと(島外へ)出る回数も増えます。
漁船を使わない。
養殖、魚を取る観光して魚、カキなど食事を提供。

2) 航路の運営について

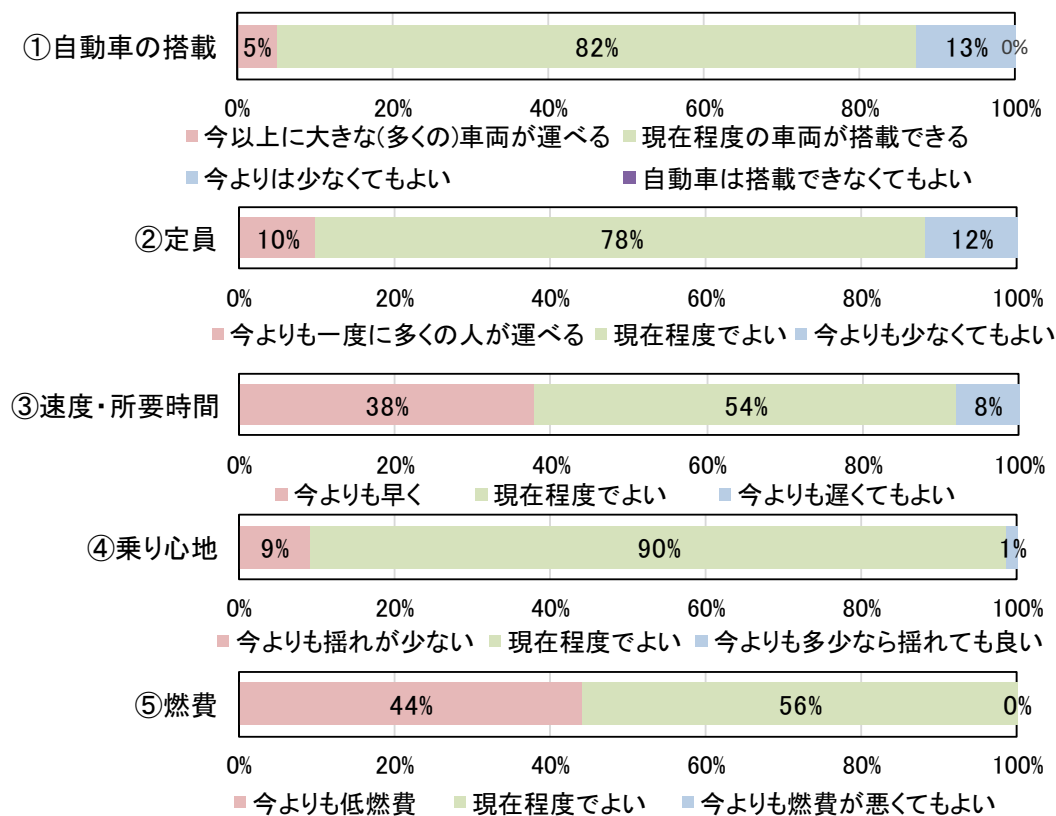
- ①運航回数を5往復から4往復にするは、賛同しない方の割合が最も高い。その他の施策でも5割以上は賛同できないとの意見である。
- 賛同する条件としては、運賃割引や来島者の運賃値上げ、手荷物運賃の確実な徴収などの意見となっている。



施策	賛同するための条件
①運航回数を5往復から4往復にする	便の時間帯を夜。
	経費削減になるのなら。1便か2便でひなを使用する。
	高齢者への運賃を年間無料。
	高齢者には運賃を今より安くする。
	1往復減で燃料量は減になりますが、人件費の減は良くないのであまり良い策とは思えません。
②旅客運賃を値上げする	運賃の補助 バスは補助があると聞いたことがある。栗谷？
	速度が速くなるなら。
	時間の設定、学生や突発な臨時便ができるなら。
	釣り客からの運賃の値上げ。
	島外の客の運賃を上げるのなら。
③荷物運賃を値上げする	手に持てない物は運賃をとる。
	何回に1回、運賃を無料にする。
④燃料費や船の負担を抑えるため速度を遅くする	10分程度なら許せる。
	燃料費が安くなった分値下げ。
	速度を遅したら、30分かかったら1時間かかったら燃料量が2分の1になる訳ではないでしょうから一番良い条件で遅くなるのはありだと思います。

(5) 使用船について

- どの項目も、概ね「現状でよい」という意見が最も多い回答となっている。
- その中で③速度・所要時間、⑤燃費の改善の2項目については、現状維持を求める回答の割合は比較的少なく、「今よりも早く」、「今よりも低燃費」といった改善を求める回答の割合が高い。



その他自由意見
今のフェリーはトイレが客室とつながるような感じで使いにくい。
一階部分の客席を多くした方が良い。全面禁煙。
車が多い時、人が通りにくい時がある。ベビーカーが通らない時がある。

(6) 自由意見・要望

	意見・要望
便数・ダイヤ見直し	午前 7:30 の便から昼の 12:30 の間にもう 1 便運航していただければ子供連れの人は大変便利になると思います。小児科の病院がないので。 朝の便、9:00～10:00 の時間があればいい！夜は 20:00 頃の便があればいい！ 阿多田発 12:30 を 12:00 にしてもらえれば買い物等によいのですが。 小方港発の 9:30 の定期船が出航したら 14:40 までないのは不便です。せめて 11:00～12:00 位の便があったらと思います。 客の少ない便は小型船にする。 生活するためには運航回数を絶対に減らすべきではない。国・県・市の無駄遣いを減らした場合には、便数を減らす事に応じます。 船の時間が少ない。 もう 1 便増やしてほしい。
運賃	運賃が高いのでつい自家船で出ています。島民全員に補助金がほしい。 70 歳以上の人だけでなく島民平等に乗車券を出してもらいたい。 船の速度なども大切ですが一番はできるだけ安い運賃をと思います。どうしても家族全員（5 人）だったりしたらなかなかの出費になってしまうので、自分の船がある人は自分の船で出た方が安いので、そうになってしまうと思います。島の事も大切ですが一番は自分の事になってしまうので…。
島の活性化	61 歳の私にとって、まだ不自由な事はありません。島に何か魅力があれば客ももっと増えると思うけど、現状では無理かなと。高齢化して人口も減ってくるなかなか魅力のある島にする事も大変なのでどうしたらいいですか？ 国県市の補助金は有難いことと思いますが、国等は少し無駄使いをしなければ 6 千万円は安い物です。国は無駄使いが多すぎます。若者が家族を持ってもう少し便利の良い住まい島にもらいたいです。 地方でも運航回数の減便されない方法として島内に釣堀を作り、客はフェリー利用者に限るとして、年間何千人の釣客来島する様に色々と地元としても努力している。もし現在悪い結果になれば菅総理の地方重視の移行に反するのでは？離島振興法は廃止になったの？ 島内での何かしらのメリットがあれば客も安心して増加し、フェリーも収入があると思うので島になにか客寄せできることをするべきだと思う。 補助航路のため、あまり要望ばかりすることもできませんが、島民がいつまでも住み続けたいと思う島であってほしいので、汽船としても最大限の努力をしていただきたいと思います。
新船について	新造船について高齢者、障害者に優しい船にしてください。病人のための小さくても良いので、個室があれば良いと思う。 船の定員大にする。 島内に常駐の病院がないので、船内には感染症の隔離部屋などが必要だと感じます。体の不自由な方が多いので、1F は横になれる？足を伸ばせる空間を広く。
島内交通について	島内の車の運転に注意するように。 死角が多いのでミラーが欲しい。人がいない事が多く、スピードを以上に出す車もいるので注意喚起を促す看板や外灯をもっと増やしてほしい。
その他	釣り客から島内で魚を釣るので島内に入る際にお金をとり、それを組合と船会社で貰えばよい 桟橋での釣りをフェリー会社から注意して止めさせるようにしないといけない。桟橋の上の場所の自転車やバイクを決まった場所に停車させるように桟橋上への駐車は荷物などの積み下ろし以外禁止すべき。案内板を設置したら良いと思う。 これ以上不便になることは考えられない。 この航路が人や車を運ぶサービス業とするならば 1 人 2 人の船員を除いて挨拶が平等に出来ていないように思う。今は民営化されて J R バス、タクシー市電等々サービスの向上を計っていると思います。 米軍に対し大竹市は交付金を阿多田の為にどれぐらい予算を使っていますか？住民の迷惑を考えてみて下さい。フェリーなど安いものです。 老人にも優しい島にもらいたい。医者もいなくなるので救急艇を造ってもらいたいと思います。それを島の海上タクシーとしても利用出来るようにすると老人、又子育て中の親達に大変便利になると思います。便を少なくするとは以ての外です。

3-2 島外利用者アンケート

3-2-1 島外利用者アンケートの概要

調査の概要は以下のとおりである。

表 アンケート調査の概要

調査対象	阿多田島の島民以外の航路利用者
調査時期	令和2年9月下旬
配付・回収方法	船内で配布・回収
調査内容	個人属性、航路の利用状況、航路に対する意識 等
有効回収票数	98票を回収した。

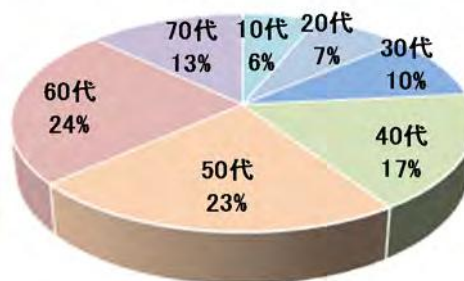
調査票を資料編に示す。

3-2-2 調査結果

(1) 個人属性

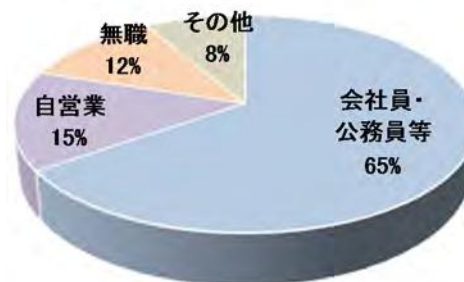
1) 年齢構成

- ・島外利用者のうち、60歳代が最も多く、次いで50歳代となっている。



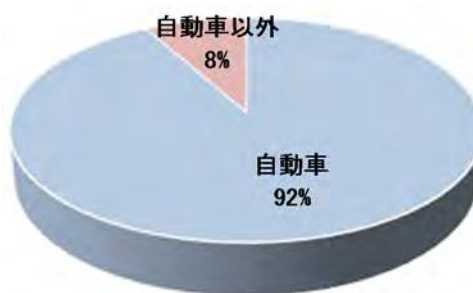
2) 職業

- ・会社員・公務員等が65%で最も多くなっている。



3) 小方港までの交通手段

- ・自動車が92%と圧倒的に多い。



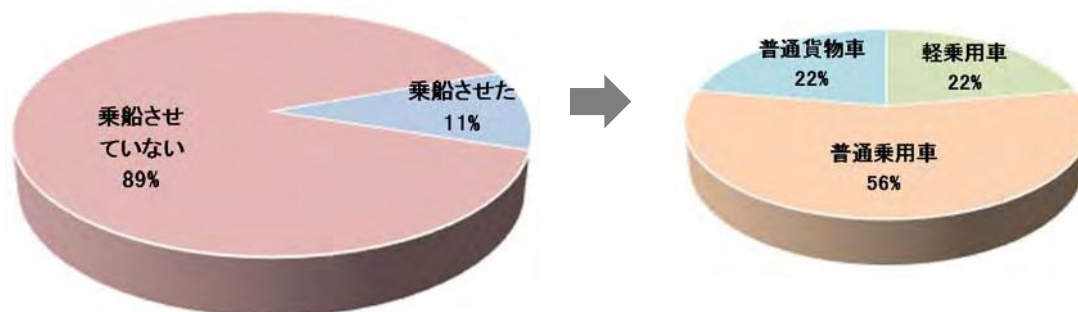
4) 来島頻度

- ・年に4,5回が最も多く、次いで月に1,2回となっている。



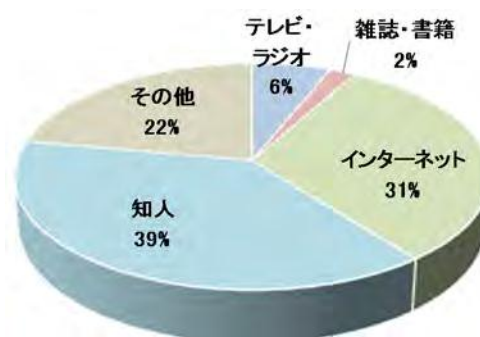
5) 自動車の乗船

- ・乗船させていないが89%を占める。
- ・乗船させた方のうち、普通乗用車が56%と約半数を占め、普通貨物車と軽乗用車がそれぞれ22%となっている。



6) 情報入手手段

- ・知人が最も多く39%、次いでインターネットの31%となっている。



7) 来島目的

- ・釣りが最も多く74%、次いで仕事の22%となっている。



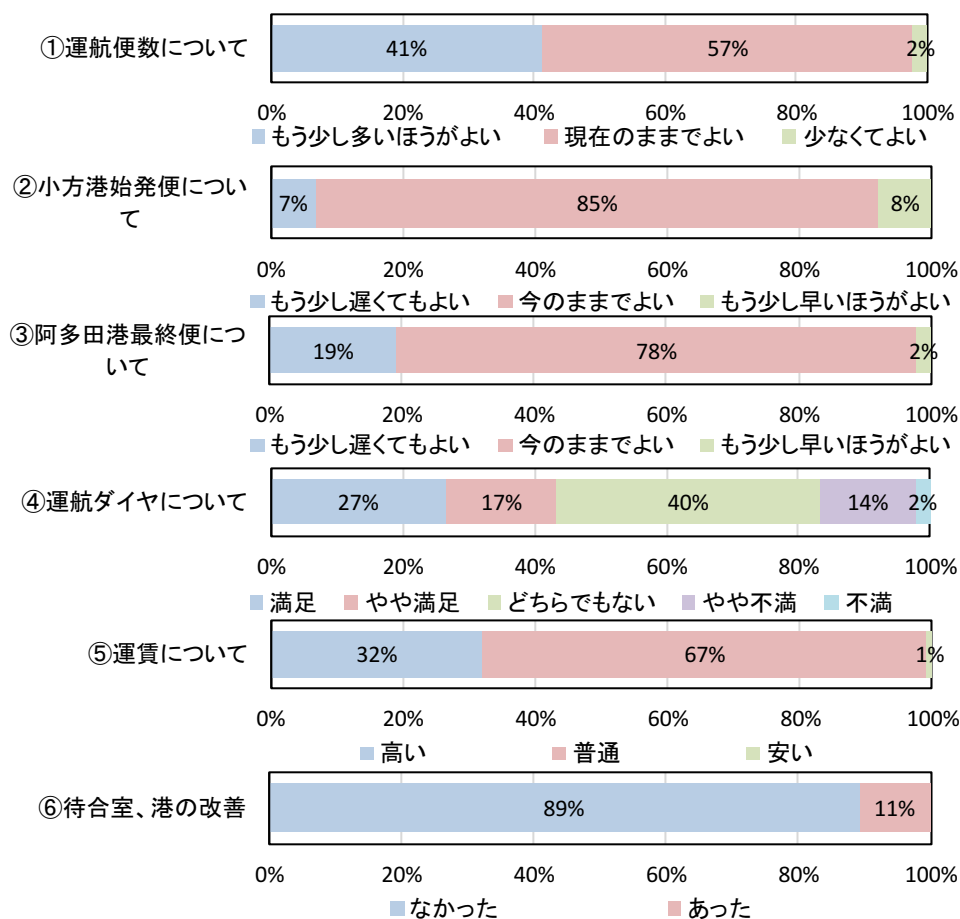
8) 同行者

- ・同行者は、友人・知人が最も多く32%、次いで家族の26%となっている。



(2) 阿多田～小方航路に対する感想

- ・①運航便数については、現在のままでよいがもう少し多いほうがよいよりもわずかに多くなっている。
- ・島外利用者からみた②始発便、③最終便については今のままでよいが最も多くなっている。
- ・④運航ダイヤでは40%がどちらでもないで最も多く、満足、やや満足を合わせた満足度は高い。
- ・⑤運賃は普通が67%と最も多く、次いで高いが32%となっている。
- ・⑥待合室の改善では、特に問題なかったが約9割となっている。



港	待合室等の改善点
小方港	駐車場がもっと多い方がよい。
	トイレ。
	荷物の受け取りBOXが欲しい。
阿多田港	テレビがあった方がよい。
船内	クーラーボックスを客室に置きにくい。

(3) 阿多田島の活性化と印象について

1) 活性化について

活性化のための必要と思う取組み
SNSを活用していく(主に TikTok)かなり人が増えます。
阿多田島産の魚介類を阿多田でとれた事等。
阿多田島の温かいハマチ、レモンを CM やネットでもっと知らせた方がいいのでは。
いい島のイメージを。
今も十分されていると思います。レモンハマチや釣りスポットとしてもよく聞きます。
イワシ漁・釣り・海水浴・キャンプ場・飲食店ができてほしい。
イワシをアピールする。
海、山の利点を活かしてゆく、イベントを考える(島の祭りなどで)。
海産物を中心とした強みづくり、付加価値の創造。
海上釣りで年に数回の大会を設けてほしい。
家族連れが楽しめる施設の充実。
観光業。
観光の島 愛知県日間賀のように。
漁業中心の島なので、もっと海産物等をアピールすればいいと思う(釣り堀を兼ねて)。
交通便が良い(車の場合) 事。
コマーシャル。
自然がそのまま残せられる。
島でとれた魚を食べさせる食堂があればいい。
宿泊施設が欲しい。(2)
食事が出来るところがあれば良い。
食事処、コンビニがあれば。
食事のできるどころ、みやげ物屋。
確か以前来た時、お店がなかった。知らずに行って苦労した。
釣り、魚関係 イケスだけではなく遊漁関係も少しはあった方がいいと思う。
釣り、猫の島。
釣り以外で来る事がないので他に何かあるのかわかりません。自由に乗れる自転車があればいろいろ見られるのかもしれない。
釣り以外で利用したことがないので何が売るかすら知らない。何が売りを端的にフェリーに提示されると良いかと思う。
釣りしかない。
釣りの駅。
釣りのメッカとして、頑張ってもらいたい。釣り堀、船釣等。
釣り堀の拡大。(2)
釣り堀のことをアピールしたら良いと思う。(2)
釣りをするまで阿多田島を知らませんでした。観光とかあるのでしょうか？おいしい店や観光などあれば知りたいです。
釣りをもっとアピールするべき。
海の釣り堀は高齢者にとって安心に楽しめます。
便数が少なく、便利が悪い。
店がほしい(コンビニ)。
民宿と釣りのセットで安く訪問できるように。
レジャーアイランド。
レジャー設備等を設ける。
レモンハマチ。

2) 阿多田島の印象

阿多田島の印象
温かい、地域を大切にする島。
いい島である。
いい所。(2)
今のままで良い。
印象が薄い。
美しい自然あふれる島
美しく人柄が良い。
海がきれい。
海産物。
汽船もあり、ゆっくりとした時間がすごせる場所と思っています。
漁業の島。(2)
キレイ。
魚がおいしい、釣り、海がキレイ。
魚釣りの場所。(3)
静かでいい所という印象がある。(3)
自然が豊富で、海の食べ物がおいしい！
自然が豊か。
島。
食事するところが何もない。
好き。
近い。
釣り。
釣り、煮干し。
釣り好きが行く場所。
釣り堀。(4)
のどかでいいところ。
のんびりとして一息つけそうな所です。
飛行音がうるさい。
人柄も良くとても満足。特におばちゃんの間隔が良い(港の)。
普通。(2)
不便、コンビニなどがなく在住の人は大変。
まだ昔のままの姿がある。
優しい人が多い。(2)
良い島(島民が優しい)。
良い所です。人も優しく明るい。
漁師の島。

3-3 意見交換会

3-3-1 意見交換会の概要

意見交換会の概要は以下のとおりである。議事要旨を次ページに示す。

表 意見交換会の概要

日時	令和3年1月24日（日）10：20～11.30
場所	阿多田島漁業協同組合 3階大集会室
出席者	阿多田島離島振興協議会より27名 大竹市3名（オブザーバー） 阿多田島汽船4名（阿多田島離島振興協議会、大竹市との重複含む） 業務委託先2名
議事	阿多田島と阿多田島航路の概要について アンケート調査の概要について 航路改善の概要について その他

○ 意見交換会の開催状況



3-3-2 議事要旨

Q1：再編交付金を阿多田島汽船に充てて、経営の支援はできないのか？

事務局：再編交付金は自治体に入る仕組みで、民間事業者の財産形成などに寄与することには使えないため、直接的に支援できない。

Q2：再編交付金を活用して運賃を無償にすることはできないのか？

事務局：再編交付金を活用するためには理由が必要となる。現在、高齢者や妊婦の方への航路利用補助になっている。来年度で再編交付金は終了する予定であるが、違う形で継続できるよう国にお願いをしている。制度の拡充については、再編交付金に代わるものが決まればお話することはできる。

Q3：江田島のフェリーには障害者対策した自動ドアがあった。涼風のドアは重い。新船に自動ドアを付けることは可能か？

事務局：参考にしたい。

Q4：自動車を搭載させる場合の予約の電話が繋がらないことがあるので改善できないか？

事務局：ネットやメールで予約が出来るシステムの導入は難しい。留守番電話により対応している。

Q5：新船に小学生部屋を設置してほしい。

事務局：他にベビーカーのスペースや授乳のためのスペースが欲しいという意見もある。参考にしたい。

Q6：涼風を建造する際に、財産区からお金を出したという経緯がある。厳しい経営状況であれば、阿多田汽船から依頼してはどうか？

事務局：市とどのような資金調達方法があるか研究していきたい。

Q7：利用客が減少するという予測があるなかで、定員を増やすことは可能か？

事務局：釣堀客が多い場合は満員になっている。釣堀以外にも、山登りやサイクリングをしたいという問合せもある。阿多田島の魅力をPRしてもっと島外利用者を増やしていかなく

てはならない。
新船は、今の定員を増やす方向で考えており、国には130人プラスアルファで要望していく。

Q8：小方港の栈橋が老朽化しており、ベビーカーや車椅子、カートの車輪が引っかかって危険な状況が見受けられる。栈橋の新設は考えられないか？

事務局：危険な状況は確認している。栈橋は関係機関を通じて県に要望していきたい。

小方港は、待合室に障害者用トイレがなく、晴海公園のトイレを案内している状況である。合わせて要望していきたい。

Q9：利用者を分散させるために小方発の一便の運賃を安くできないか？

事務局：阿多田島汽船の運賃設定ではできない。市に要望して何らかの方法を検討してもらうことになると思う。

4 上位計画・関連計画の概要

計画名・策定次期	第五次大竹市総合計画前期基本計画 H23.3 月 〃 後期基本計画 H28.3 月	計画期間	H23～H27 H28～R2
将来像・基本目標	将来像： 笑顔・元気がやぐ大竹 基本目標： 大竹を愛する人づくり 生活基盤が整ったまち 安全なまち 安心できるまち 心にゆとりを感じるまち 行政・社会の仕組みづくり		
阿多田島航路 に関わる記述	【現況と課題】 ・運航にかかる費用の欠損部分については、国・県・市が補填をしているが、利用者数、運賃収入ともに横ばいの状況で、運航を維持するためには、今後も補助金が不可欠。 【基本方針】 ・市民の交通手段を確保するため、利便性を高めるとともに、機能強化に努める。 ・運航経費削減、利用促進、運賃改定などを含めた収入確保に努める。また陸上交通(幹線バス)との連絡性の向上など、より使いやすい移動環境を整備する。 【めざす姿】 ・現在運行している公共交通(陸上交通・離島航路)が、将来にわたり持続できるよう、地域住民などと一緒に利用状況などを検証し、必要に応じて運行内容の見直しなどを実施している。 ・市民が快適かつ安心して外出・活動できる交通環境を整備するため、公共交通を必要としている地域の住民と一緒に運行内容などを検討し、運行を開始または検討を進めている。 【実現にむけての課題】 ・公共交通は、必要とする住民と一緒に一から検討し整備するため、完成形がない。 ・地域住民のニーズや利用意向などの把握が不十分なため、利用が低迷している路線がある。また、沿線地区の過疎化・高齢化により、年々利用者が減少している路線がある。 【取組の方針・方向性】 ・住民自らが守り育てる公共交通となるよう、本当に必要としている方々と一緒に整備を検討する。 ・運行中の公共交通は、随時、利用状況などを地区住民などと検証し、必要に応じ運行内容などを変更する。 ・まちの魅力を高めることで、交通だけでなく、にぎわいや暮らしの拠点を形成し、整備により周辺への住宅立地を促す。 ●KPI：「目的地までの移動がしやすいまち」だと思ふ人の割合 指標の狙い：公共交通の整備が進めば、移動がしやすいと感じる人が増える。 現況値(H26):53.0% 目標値(R1):60.0% ●目標値の考え方>>「幸せ感アンケート」の全15の設問の平均値を上回ることを目標としている「第2期大竹市地域公共交通総合連携計画」において、過去の平均値の最高(H23:58.1%)を超えるようH30年度の目標を60%としており、同数値とする。		

計画名・策定次期	広島県離島振興計画 H25.12 月	計画期間	H25～R4
地勢、過疎・高齢化の現況	・周囲約 11km の島で、平地は少なく山林が多く、集落は 1 箇所 ・H26 人口は 276 人で H12 と比べると 16.4%の減少。水産業を中心に後継者がある程度定着しつつあるものの、依然として過疎化・高齢化は進んでいる。		
航路と関係する記述	【振興の基本方針】 水産業を中心とした産業の振興により活性化をはかるとともに、交通基盤、医療、開度、福祉、生活環境、災害対策など安全で安心して暮らし続けられる島づくりを目指す。 ◆主要施策 ○水産業を活かした観光の振興 漁業振興のため、水産基盤整備とともに、阿多田ブランドなる新しい特産品開発やインターネットによる情報発信、漁業体験などの観光事業や恵まれた自然環境を活かした体験活動の場としての振興に努める。 ○安全・安心して暮らせる条件整備 安全で安心して生活できる島づくりのため、定期航路維持、常駐医師確保、介護・福祉サービス充実、生活環境充実を図るとともに、自主防災組織育成や急傾斜地整備などにより災害防止に努める。 【交通及び通信施設の整備】 ＜現況と課題＞ 第 3 セクターで運営されているが、利用者減少などにより経営状況は毎年度赤字で、離島航路整備法の国庫補助を受けるとともに県と大竹市で助成している。阿多田漁港は、通勤・通学などの日常生活に利用され整備が進んでいるが、周辺漁場の避難港、漁業振興に向けた整備も求められており、漁業従事者と協議しながら整備を進めることが必要である。 ＜振興方針＞ 航路は住民にとって必要不可欠な生活航路であり、観光客にとっても唯一のアクセス手段であるため、利用を促進し、定期航路存続を支援していく。地元乗務員就業、夜間便増便、運賃改訂、点検時の代替船確保や今後の老朽化による建造問題について運営会社と協議していく。物揚場・浮桟橋の補修など施設の適正な維持管理を行い、安全・安心な漁業活動の確保を図り、生産拠点港としての機能保全を推進する。島内道路など交通基盤の機能維持に努め、機能向上の改修などを検討する 【産業の振興及び就業の促進】 (1) 水産業 ＜現況と課題＞ イワシ網漁業とハマチ、マダイ、カキなどの養殖業が中心で、先進的、企業的養殖業が展開されており、県内でも最も水揚げが多い。漁場環境の悪化による漁獲量の減少や他県産などとの競合による魚価の低迷など厳しい状況におかれ、漁経営体数や漁業従事者は減少傾向にあるが、新たな試みとして養殖いかだを利用した海上釣堀を始めている。 ＜振興方針＞（詳細は略） ・つくり育てる漁業の推進 ・漁場環境の整備・保全 ・流通体制の整備 ・漁業後継者の育成 ・融資制度の充実 ・特産品の創出 (2) 農業（略） 【生活環境の整備】 ＜現況と課題＞ 海底送水管により上水道が整備されているが、莫大な更新費用が課題である。漁業集落排水事業により尿及び生活雑排水の処理を行っているが、未接続地域は本土の処理施設へ運搬し処理、ごみも本土へ定期的に運搬処理をしている。島内に市保有の分譲地のほか、空き家ができており、利活用も含めて今後の対策を検討する必要がある。（以下略） 【医療の確保・介護及び福祉サービス等の充実】 ＜現況と課題＞ 診療所が 1 箇所あり、救急患者については、医師の判断により自家用船を利用して搬送している。 訪問介護、障害福祉サービスなどを行うための運賃を事業者にも助成している。（以下略） 【教育及び文化の振興】 ＜現況と課題＞ 島には小中学校ともになく、本土側へ通学している。 ＜振興方針＞ 小学校跡地及び旧教員住宅の利用を検討する。自然体験や社会体験、見学・調査などの体験的な学習を島民の協力を得て実施するなど地域住民と連携した多彩な形態による教育を進める。 【観光振興及び交流の促進】 ＜現況と課題＞ 釣りやキャンプなどの観光客が多く、宿泊施設として「海の家あたた」がある。ここでは、児童・学生の合宿が行われ、島民との交流が行われている。「桜の島」としての集客もある。海上釣堀が好評で、観光面での役割を果たしている。 ＜振興方針＞ 漁業と観光の秩序ある海域利用を図り、自然環境との調和を図りながら都市と漁村との交流を促進し、「ブルー・ツーリズム」の推進を図る。海の保健休養機能の活用や観光施設の整備を検討し、海洋性レクリエーションや漁業体験、新鮮な水産物や料理などを組み合わせた「うみ業」の開発を研究・支援する。（以下略）		

5 経営診断の概要

5-1 経営診断の概要

有限会社阿多田島汽船（以下「会社」という）の主に5年間の決算をもとに財務分析を行った。

(1) 調査対象会社

会社名	有限会社 阿多田島汽船
代表者	代表取締役 川原秀正
住所	広島県大竹市晴海二丁目2番
設立日	昭和42年4月28日
資本金	400万円
株主	大竹市 (150口) 阿多田島漁業協同組合 (150口) 名島正孝 (55口) 大井 篤 (35口) 川原秀正 (10口)
役員	取締役 川原秀正 (株主) 取締役 大井 篤 (株主) 取締役 名島正孝 (株主) 取締役 向井正勝 (阿多田島漁業協同組合) 取締役 三原尚美 (大竹市) 監査役 島津和弘 (阿多田島漁業協同組合) 監査役 升谷明洋 (大竹市)
取引銀行	広島県信用漁業組合連合会
従業員	船員6名、事務員2名

(2) 調査の目的

今回の調査は、調査対象会社の現在の運営状況及び運航実績を財務面から経営分析を行い、経営課題と改善案を示すことを目的としている。

5-2 運送実績

- ・下記表の輸送実績のうち、運賃収入の大部分を占める旅客（人）と自動車航送（台）の利用サイドからみると、
 平成 23 年度～平成 27 年度の 5 年間平均利用人数は 60,557 人/年
 平成 23 年度～平成 27 年度の 5 年間平均自動車航送台数は 3,150 台/年
 平成 28 年度～令和 2 年度の 5 年間平均利用人数は 65,043 人/年
 平成 28 年度～令和 2 年度の 5 年間平均自動車航送台数は 2,861 台/年
 で旅客については、約 4,500 人/年 増加で釣り堀客の影響がみられる。
- ・一方で、過去 5 年間の平均自動車航送台数は、288 台/年の減少、手荷物や小荷物、貨物も前 5 年と比べると減少している。

表 運送実績(H23～H27)

区分	H23 年度	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	H23～H27 年度平均
旅客（人）	60,789.0	62,251.5	60,308.0	60,312.0	59,122.5	60,556.6
定期券（人）	15,950.0	16,650.0	14,850.0	16,750.0	15,750.0	15,990.0
自動車航送(台)	3,116	3,031	3,334	3,514	2,754	3,149.8
手荷物（個）	1,028	929	783	749	714	840.6
小荷物（個）	521	462	416	348	345	418.4
貨物（t）	298.4	246.9	225.6	210.1	193.3	234.9

表 運送実績(H28～R2)

区分	H28 年度	H29 年度	H30 年度	R1 年度	R2 年度	H28～R2 年度平均
旅客（人）	63,819.5	65,084.0	63,493.5	70,116.5	62,700.5	65,042.8 (+ 4,486.2)
定期券（人）	16,650.0	16,100.0	15,650.0	17,700.0	16,950.0	16,610.0 (+ 620.0)
自動車航送(台)	2,775	2,876	3,012	3,010	2,634	2,861.4 (△ 288.4)
手荷物（個）	742	733	471	574	556	615.2 (△ 225.4)
小荷物（個）	324	313	324	379	339	335.8 (△ 82.6)
貨物（t）	182.1	180.6	163.6	162.8	115.9	161.0 (△ 73.9)

（ ）：H28～R2 平均と H23～H27 平均の差

「定期券客」は「旅客数」の内数
 年度は事業年度(前年 10 月～9 月まで)

5-3 財務状況の分析

有限会社阿多田島汽船（以下「会社」という）の主に5年間の決算をもとに、損益計算書、貸借対照表、キャッシュフロー計算書等から経営分析・経営診断を行った。

（1）損益計算書に基づく分析

1）売上高

- ・売上のうち、旅客運賃と自動車航送運賃の割合が大半を占め、荷物や貨物の運賃はわずかにとどまる。
- ・平成28年9月～令和2年9月の5年間平均旅客運賃収入は39,824千円/年で、平成27年9月期の収入に比して旅客運賃収入は3,966千円/年 増である。
- ・平成28年9月～令和2年9月の5年間平均自動車航送運賃収入は14,003千円/年で、平成27年9月期の収入に比して、自動車航送運賃収入は422千円/年 増である。

表 売上高の推移

単位：千円(税込み)

	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	H28-R2 平均
旅客運賃	35,858	38,669	39,833	38,918	43,103	38,601	39,824 (+3,966)
手荷物運賃	166	175	183	123	148	157	157 (△9)
小荷物運賃	66	62	59	62	72	68	64 (△2)
自動車航送運賃	13,581	13,516	14,272	14,494	14,746	12,989	14,003 (+422)
貨物運賃	1,960	1,841	1,813	1,642	1,635	1,651	1,716 (△244)
その他収入	1,985	1,830	1,998	1,758	1,735	1,851	1,835 (△150)
合計	53,617	56,095	58,161	56,999	61,440	55,319	57,603 (+3,986)

() : H27年度との増減

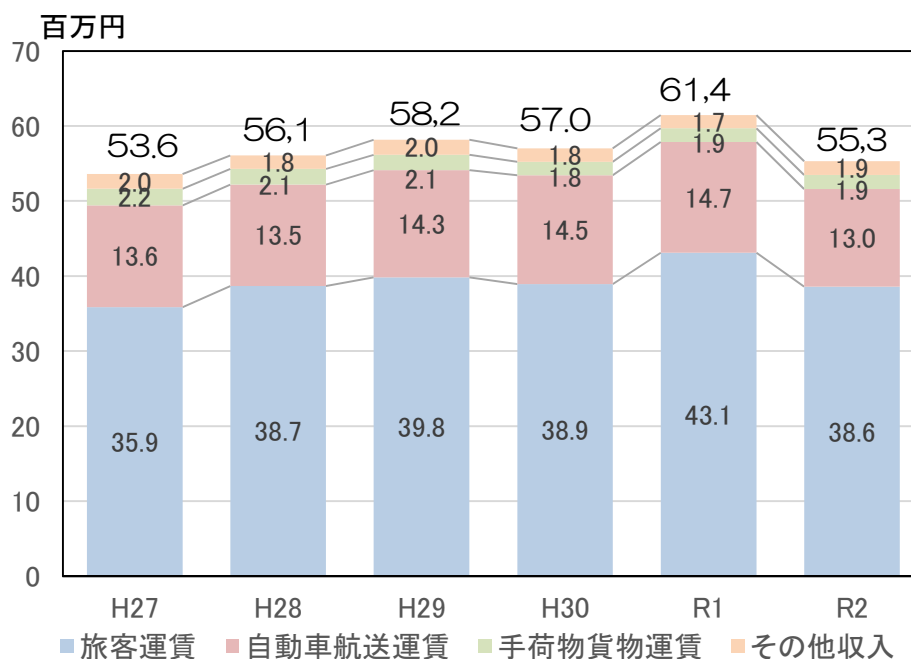


図 売上高の構成と推移

2) 航路原価

- ・航路原価の大部分は船員費、燃料潤滑油費、船舶修繕費で総原価の約90%を占めている。
- ・平成29年9月の船員費52,589千円の中には、退職金9,393千円が含まれている。
- ・船員人件費は船員法により定員が決められており、経費削減は困難な状態にある。
- ・燃料潤滑油費は原油価格に翻弄され、不安定である。
- ・船舶修繕費は船舶安全法により定期検査が義務づけられており、削減は難しい。
- ・今後も航路原価を減少させるのは、厳しい状況にある。

表 航路原価の推移

単位：千円(税込み)

	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度
船員費	42,592	52,589	42,955	48,462	46,133
燃料・潤滑油費	11,633	11,954	14,503	16,056	14,093
船舶修繕費	10,605	8,045	5,119	9,110	5,349
港費	5,776	5,811	5,809	5,810	5,881
その他	1,832	1,928	2,016	1,930	2,337
合計	72,438	80,327	70,402	81,368	73,793

船員費は船費給料・退職金・船費法定福利費・船費福利厚生費

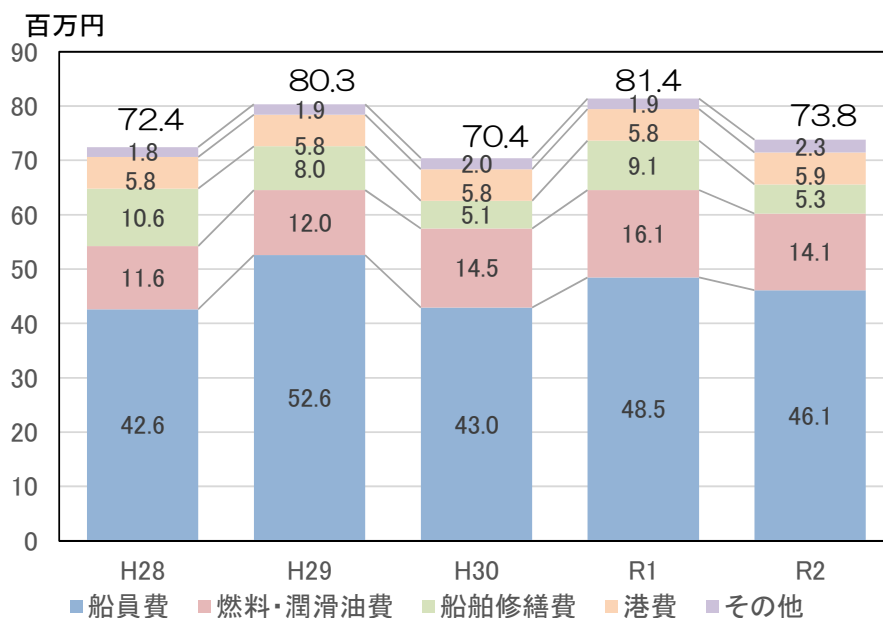


図 航路原価の構成と推移

3) 販売費及び一般管理費

- ・保険料、税金、賃借料、人件費、支払利息すべての経費が必要最低限であると思われ、改善の余地は少ない。

表 販売費及び一般管理費の推移

単位：千円(税込み)

	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度
保険料	446	439	440	441	442
税金	1,503	1,966	1,903	1,805	2,049
賃借料	1,899	1,774	1,962	2,173	1,791
人件費	11,352	11,553	11,815	12,723	12,115
支払利息	2,553	2,706	2,285	2,265	2,457
その他経費	5,232	2,018	1,969	1,771	1,886
合計	22,985	20,456	20,374	21,178	20,740

4) 営業収支

- 平成 23 年度～平成 27 年度の 5 年間平均収入額は 56,083 千円/年で、平成 28 年度～令和 2 年度の 5 年間平均収入額は 57,602 千円/年となっており、過去 5 年間の平均収入額は、1,519 千円/年 増加している。

表 営業収支の推移

単位：千円（税込み）

	H23 年度	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H30 年度	R1 年度	R2 年度
収入	56,032	56,930	56,616	57,223	53,617	56,095	58,161	56,999	61,440	55,319
費用	105,429	106,375	104,595	110,108	105,476	93,535	100,913	91,231	102,882	94,744
欠損額	49,397	49,445	47,978	52,885	51,859	37,439	42,751	34,232	41,441	39,424
国補助額	18,118	17,378	24,017	23,001	19,815	17,387	18,022	13,247	14,221	
自治体補助額	31,279	32,064	23,961	29,883	32,043	20,051	24,729	20,984	27,219	

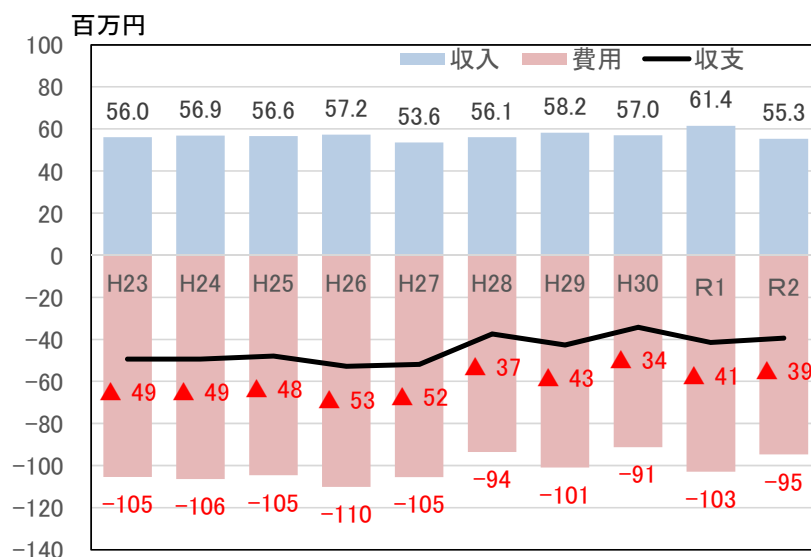


図 営業収支の推移

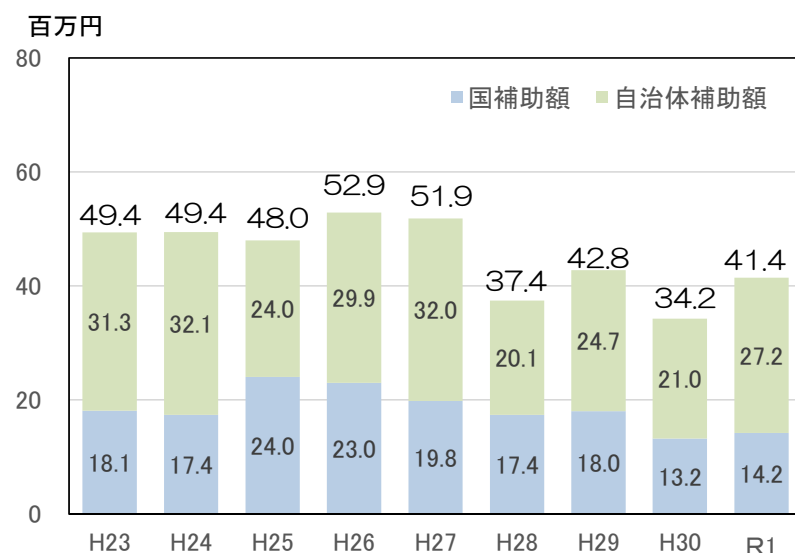


図 補助金の推移

表 収支・補助金等の 5 カ年平均比較

単位：千円（税込み）

	①H23～H27 平均	②H28～R2 平均	②-①	②/①
収入	56,084	57,603	1,519	1.027
費用	106,397	96,661	△ 9,736	0.908
欠損額	50,313	39,057	△ 11,255	0.776
国補助額	20,466	15,719	△ 4,747	0.768
自治体補助額	29,846	23,246	△ 6,600	0.779

5) 経常収支

- 平成23年9月～平成27年9月までの5年間の平均経常損益は△50,312千円で、平成28年9月～令和2年9月までの5年間の平均経常損益は△39,171千円となっている。
- 過去5年間の平均経常損失は、39,171千円でそれ以前の5年間の平均経常損失より、11,141千円改善されている。しかし、大きな経常損失であることに、変わりはない。

表 経常収支の推移

単位：千円（税込み）

	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度
経常収益	56,095	58,162	56,999	61,440	55,320
経常費用	95,234	100,783	90,777	102,546	94,534
経常収支比率	58.9%	57.7%	62.8%	59.9%	58.5%
経常損益	△ 39,139	△ 42,621	△ 33,778	△ 41,106	△ 39,214
補助金収入	51,859	37,439	42,751	34,232	41,441
税引前利益	12,720	△ 5,182	8,973	△ 6,874	2,227

経常収益は、売上高+営業外収入

経常費用は、航路原価+販売費及び一般管理費+営業外費用

経常収支比率は、経常収入を経常費用で除して計算

表 損益計算書(H23～R2)

千円

年 度	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
A.運航収益	54,612	55,170	55,275	55,939	52,215	54,848	56,770	55,822	60,277	53,899
1. 旅客運賃	36,757	37,420	36,261	36,002	35,859	38,670	39,834	38,918	43,103	38,601
2. 手荷物運賃	245	221	189	172	166	176	184	124	148	158
3. 小荷物運賃	94	83	75	64	66	62	59	62	72	68
4. 自動車航送運賃	14,505	14,478	15,945	17,024	13,581	13,517	14,272	14,495	14,746	12,990
5. 貨物運賃	2,431	2,387	2,245	2,106	1,960	1,841	1,814	1,642	1,636	1,652
6. 郵便航送料	440	440	421	428	441	441	467	438	431	429
7. 雑収入	140	140	140	142	141	141	140	143	141	1
B.営業収益	1,420	1,760	1,341	1,285	1,403	1,248	1,391	1,177	1,163	1,421
収益計	56,032	56,930	56,617	57,224	53,617	56,095	58,162	56,999	61,441	55,320
A.運航費用	67,757	67,959	68,582	74,438	69,351	72,449	80,456	70,532	81,498	74,003
1. 旅客費	398	441	426	447	352	510	492	485	522	484
2. 手荷物取扱費	0	0	6	13	0	10	0	6	19	0
3. 小荷物取扱費	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4. 自動車航送費	122	109	90	231	90	96	111	132	155	109
5. 貨物費	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6. 郵便物取扱費	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7. 燃料潤滑油費	13,413	14,827	16,401	18,184	15,523	11,634	11,955	14,503	16,057	14,094
8. 養缶水費	54	50	46	49	40	47	50	48	55	69
9. 港費	5,433	5,467	5,584	5,694	5,690	5,777	5,812	5,810	5,811	5,882
10.運航雑費	105	89	76	174	249	249	250	249	249	255
11-1 船員費	42,853	40,561	40,580	41,444	41,823	42,592	52,590	42,956	48,462	46,133
11-2 船舶備品費	0	0	0	0	0	20	238	238	238	385
11-3 船舶消耗品費	805	641	611	331	761	492	652	689	482	903
11-4 船舶修繕費	4,318	5,536	4,495	7,582	4,531	10,606	8,046	5,120	9,111	5,350
11-5 船費雑費	255	239	268	289	291	418	262	296	338	340
B.営業費用	37,673	38,414	36,013	35,671	36,126	21,086	20,457	20,699	21,384	20,741
1. 保 険 料	1,093	1,062	981	698	608	447	439	441	442	443
2. 税 金	1,697	1,417	1,259	1,186	1,670	1,504	1,967	1,904	1,805	2,036
3. 利 子	1,933	1,591	1,249	907	608	21	0	0	0	0
4. 減価償却費	15,592	15,726	15,726	15,726	15,682	0	0	0	0	0
5. 賃借(用船)料	1,318	1,445	1,639	1,920	1,988	3,014	1,774	1,962	2,173	1,792
6. 航路付属施設費	206	233	212	255	207	185	147	129	119	124
7. 店 費	15,833	16,941	14,948	14,978	15,364	15,917	16,129	16,263	16,844	16,347
費 用 計	105,430	106,373	104,596	110,109	105,476	93,535	100,913	91,231	102,882	94,744
損失計	△ 49,397	△ 49,443	△ 47,979	△ 52,885	△ 51,859	△ 37,440	△ 42,752	△ 34,232	△ 41,441	△ 39,425
国補助金	18,118	17,379	24,017	23,001	19,815	17,388	17,379	13,247	11,462	未定
自治体補助金	31,279	32,065	23,961	29,884	32,044	20,052	25,372	20,985	29,979	未定

(2) 貸借対照表（B／S）の分析

- ・令和2年9月30日現在のB／Sをみると、債務超過が34,153千円である。
- ・当社単独での事業存続は困難な状況にある。
- ・有利子負債が66,500千円あるのも経営を圧迫している。
- ・新規設備投資も困難な状況である。
- ・補助金で経営が維持できているのが現況である。

(3) キャッシュフロー計算書の分析

- ・営業活動キャッシュフローは、航路損益をみればわかるように、毎年、赤字と黒字を交互に繰り返している。
- ・投資活動キャッシュフローは過去5年間で投資が少ないので、プラスもマイナスも小さい。
- ・財務活動キャッシュフローは、航路損益がマイナスの時は調達し、プラスの時は返済するというパターンを繰り返している。

5-4 経営診断結果のまとめ

(1) 収益面

- ・生活航路としての意味合いが強いため、島の人口減少は、航路利用者の減少となる。
- ・特に令和2年9月期は新型コロナウイルスの影響で、釣り堀客が減少し、前年の利用旅客人数が70,116.5人/年 から 62,700.5人/年 に減少した。
- ・収入金額でいえば、61,440千円/年から55,320千円/年になった。新型コロナウイルスの影響が収まり、以前の状態にもどり、釣り堀客の回復も予測できるので、収入額は、回復すると思われる。

(2) 財務面

- ・令和2年9月期の総資産は36,555千円で、負債総額は70,709千円である。債務超過額が34,154千円である。
- ・流動資産13,497千円に対し、流動負債68,598千円であり、負債があまりに過大すぎる。
- ・(有利子負債－預貯金)の金額が平成27年9月期の68,101千円が、令和2年9月期は56,191千円となっており、実質借入金は5年間を見れば増大していない。

(3) キャッシュフロー面

- ・当社の営業キャッシュフローは、船の定期的修繕や、定年退職金の発生で大きく収益が変化し、離島航路補助金の大小でプラスとマイナスを繰り返しているのが現状で、新たな設備投資をする余力はない。

(4) 結論

- ・阿多田～小方航路は、典型的な生活航路・赤字航路であり、補助金に依存せざるを得ない航路となっている。
- ・阿多田島は釣り堀客が年々増加し、観光客の増大に努力しつつある。しかし、釣り堀の定員に上限があり、拡張の具体的な計画がない状況においては、近々に頭打ちとなり、一方で島民の減少による生活関連利用の減少から、利用者数は減少することが想定される。
- ・このため、旅客運賃収入も減少し、最終的には、公的支援に頼らざるを得ない。
- ・船舶も老朽化しつつある。新船建造で、船舶修繕費、燃料潤滑費の削減、船員の負担軽減・削減ができることが、将来的に望ましい。

(5) 経営改善(案)

- ・会社単独で実施できる増収策や大幅な経費削減策は既になく、赤字は今後も続くため、航路関係者がどのように協力して赤字を削減するかがポイントとなる。

1) 航路関係者が協力して実施する増収策

- ・短期的には、現在の航路収入に大きく寄与している海上釣り堀客の増加が有効であり、そのためには、大竹市や観光協会等の支援が重要である。
- ・中長期的には、阿多田島自体の活性化が必要であり、例えば、阿多田島の観光や漁業などを活かして来島者を増やすこと、阿多田島への移住者を増やすことなどが想定される。この実現のためには、大竹市と島民が主体的、積極的に取り組むことが重要である。
- ・運賃値上げは、航路収入の増加に寄与している海上釣り堀客に及ぼす影響や島民の理解が得られるかについて慎重に検討することが必要である。

2) 航路関係者が協力して実施する経費削減策

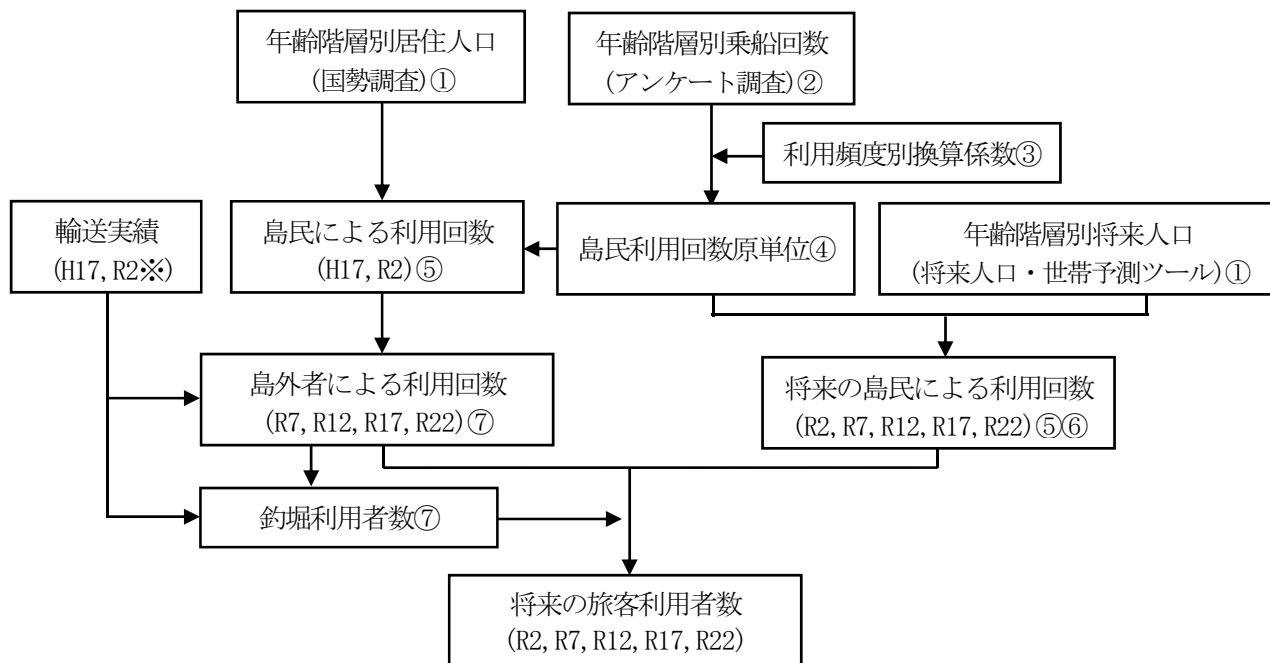
- ・経費全般について、会社は既に限界に近い削減努力を行っているが、今後も可能な限りの削減努力を航路関係者が協力して実施していくことが必要である。
- ・長期的には、今後の島民減少にあわせて、船舶小型化、減便、船員削減等について検討していくことが必要である。
- ・大竹市がフェリーを建造して会社に貸与する「公設民営方式」は、航路損益において、船舶の減価償却費と固定資産税、JRTTに支払う利子が削減できることから、極めて大きな経費削減効果がある。

6 需要予測

6-1 航路利用者の予測

(1) 航路利用者予測の考え方

以下のフローにしたがって、利用者の予測を行う。



※：島外利用者は、釣堀利用者とそれ以外を分けて予測

図 将来利用者予測の流れ

(2) 島内年齢階層別居住(将来)人口

- 国土交通省国土技術政策総合研究所による将来人口・世帯予測ツールを用いて、阿多田島の年齢階層別人口を設定する。

表 年齢階層別居住(将来)人口 (①)

単位：人

年齢階層	H17	H22	H27	R2	R7	R12	R17	R22
5-14	25	20	20	14	11	7	5	4
15-19	17	11	6	11	5	6	4	2
20-24	11	8	7	3	7	3	3	2
25-26	11	8	15	15	7	14	6	5
30-34	16	10	8	16	19	8	17	6
35-39	10	16	8	6	11	15	7	13
40-44	20	11	15	8	5	10	13	6
45-49	14	19	11	15	7	5	10	12
50-54	15	16	15	9	12	6	4	7
55-59	28	18	16	15	9	12	6	4
60-64	27	29	16	14	13	7	10	5
65-69	25	25	28	16	14	12	7	10
70-74	21	25	21	24	13	11	10	6
75-79	26	17	21	18	20	11	10	9
80-84	17	23	16	20	17	20	11	9
85-	13	11	19	16	19	17	19	14
合計	296	267	242	220	189	164	142	114

2005～2015 は国勢調査実績値 2020 以降が予測値

出典：国勢調査及び将来人口・世帯予測ツール

(3) 島内年齢階層別乗船回数と乗船原単位の設定

- 島民アンケート調査結果から、年齢階層別乗船回数を集計すると右表(②)のとおりとなる。
- 利用頻度をアンケートの選択肢別に下表(③)のように設定した。

表 年齢階層別乗船回数 (②)

単位：人

年齢階層	週に 6～7日	週に 4～5日	週に 2～3日	月に 3～4日	月に 1～2日	その他	合計
15-19	14	0	0	0	0	0	14
30-34	0	0	5	20	5	10	40
35-39	0	0	7	0	4	0	11
40-44	3	0	0	0	0	2	5
45-49	0	2	7	2	9	8	28
50-54	2	0	3	3	2	3	13
55-59	3	2	0	9	3	0	17
60-64	0	2	0	6	7	1	16
65-69	0	1	2	8	4	3	18
70-74	0	0	2	10	10	1	23
75-79	0	1	5	3	3	7	19
80-84	0	0	0	4	10	4	18
85-	0	0	7	6	3	8	24
合計	22	8	38	71	60	47	246

表 利用頻度と換算係数(1人当たり1日利用回数) (③)

利用頻度	換算係数 回/人日	備考
週に6～7日	1.857	6.5回/週×2回(往復)/7日/週
週に4～5日	1.286	4.5回/週×2回(往復)/7日/週
週に2～3日	0.714	2.5回/週×2回(往復)/7日/週
月に3～4日	0.230	3.5回/月×2回(往復)×12月/365日
月に1～2日	0.099	1.5回/月×2回(往復)×12月/365日
その他	0.033	6×2回(往復)/365日/年

- 上表から、島民1人1日当たりの利用回数(乗船原単位)を求めると下表(④)のとおりとなる。

表 島民年齢階層別乗船原単位 (④=②×③)

単位：回/人日

年齢階層	週に 6～7日	週に 4～5日	週に 2～3日	月に 3～4日	月に 1～2日	その他	合計 (a)	人数 (b)	原単位 (a/b)
5-14	—	—	—	—	—	—		—	1.857
15-19	26.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	26.00	14	1.857
30-34	0.00	0.00	3.57	4.60	0.49	0.33	9.00	40	0.225
35-39	0.00	0.00	5.00	0.00	0.39	0.00	5.39	11	0.490
40-44	5.57	0.00	0.00	0.00	0.00	0.07	5.64	5	1.127
45-49	0.00	2.57	5.00	0.46	0.89	0.26	9.18	28	0.328
50-54	3.71	0.00	2.14	0.69	0.20	0.10	6.84	13	0.526
55-59	5.57	2.57	0.00	2.07	0.30	0.00	10.51	17	0.618
60-64	0.00	2.57	0.00	1.38	0.69	0.03	4.68	16	0.292
65-69	0.00	1.29	1.43	1.84	0.39	0.10	5.05	18	0.280
70-74	0.00	0.00	1.43	2.30	0.99	0.03	4.75	23	0.206
75-79	0.00	1.29	3.57	0.69	0.30	0.23	6.07	19	0.247
80-84	0.00	0.00	0.00	0.92	0.99	0.13	2.04	18	0.247
85-	0.00	0.00	5.00	1.38	0.30	0.26	6.94	24	0.247
合計	40.86	10.29	27.14	16.34	5.92	1.55	102.09	246	0.415

注)5-14歳は、アンケート対象外であるが、通学が航路利用対象となるため、「週に6～7日」を適用

(4) 島内年齢階層別利用回数の試算

- ・(2)及び(3)より年次別の島民による1日当たりの利用回数は、下表(⑤)のとおりとなる。

表 年齢階層別島民利用回数(⑤=①×④)

単位：人/日

年齢階層	原単位	H17	H22	H27	R2	R7	R12	R17	R22
5-14	0.225	5.6	4.5	37.1	26.0	20.4	13.0	9.3	7.4
15-19	1.857	31.6	20.4	11.1	20.4	9.3	11.1	7.4	3.7
20-24	0.225	2.5	1.8	1.6	0.7	1.6	0.7	0.7	0.4
25-26	0.225	2.5	1.8	3.4	3.4	1.6	3.1	1.3	1.1
30-34	0.225	3.6	2.2	1.8	3.6	4.3	1.8	3.8	1.3
35-39	0.490	4.9	7.8	3.9	2.9	5.4	7.4	3.4	6.4
40-44	1.127	22.5	12.4	16.9	9.0	5.6	11.3	14.7	6.8
45-49	0.328	4.6	6.2	3.6	4.9	2.3	1.6	3.3	3.9
50-54	0.526	7.9	8.4	7.9	4.7	6.3	3.2	2.1	3.7
55-59	0.618	17.3	11.1	9.9	9.3	5.6	7.4	3.7	2.5
60-64	0.292	7.9	8.5	4.7	4.1	3.8	2.0	2.9	1.5
65-69	0.280	7.0	7.0	7.9	4.5	3.9	3.4	2.0	2.8
70-74	0.206	4.3	5.2	4.3	5.0	2.7	2.3	2.1	1.2
75-79	0.247	6.4	4.2	5.2	4.4	4.9	2.7	2.5	2.2
80-84	0.247	4.2	5.7	3.9	4.9	4.2	4.9	2.7	2.2
85-	0.247	3.2	2.7	4.7	3.9	4.7	4.2	4.7	3.5

注) 平成25年の阿多田小学校の廃校を考慮 コロナ禍による影響は考慮していない

- ・上表(⑤)を年間換算すると、下表(⑥)のとおりとなる。

表 年次別島民利用回数(⑥=⑤×365日)

単位：人/年

年齢階層	H17	H22	H27	R2	R7	R12	R17	R22
5-14	2,052.2	1,641.8	11,598.5	8,118.9	6,379.1	4,059.5	2,899.6	2,319.7
15-19	9,858.7	6,379.1	3,479.5	6,379.1	2,899.6	3,479.5	2,319.7	1,159.8
20-	36,081.4	31,065.2	29,076.0	23,870.2	20,753.1	20,438.8	18,195.9	14,438.5
合計	47,992.3	32,707.0	40,674.4	31,989.1	27,132.3	24,498.2	21,095.5	16,758.2

注)5-14、15-19歳は長期休暇を考慮

(5) 島外者による利用回数の設定

- ・島外者による利用回数は、釣堀利用者数が公表されていないため、平成17年では、総旅客数－島内利用者数(推計値)で求める。
- ・令和元年は、11月の釣堀対応便以外の利用者平均から釣堀を利用しない島外利用者数を先決し、これと総旅客数及び島内利用者数(推計値)から釣堀利用者数を試算する。
- ・この結果、釣堀以外の利用者数は、平成17年で15,700人、令和元年で15,500人と試算され、平均して、15,600人と設定する。
- ・釣堀利用者は、令和2年で22,700人と想定され、具体的ないけすの拡張計画がないこと等より23,000人/年で推移すると設定する。

表 島外者による利用回数の設定(⑦)

単位：人/年

	H17	R1	設定値
総旅客数(a)	63,900	70,200	—
島民利用(b)	48,000	32,000	—
島外者利用(c)	15,900	38,200	38,600
内 釣堀以外利用者(d)	15,900	15,500	15,600
内 釣堀利用者(e)	0	22,700	23,000

【R元年度の島外利用者の想定】

- ・釣堀対応便以外の平均利用者数：13人/便(ア)※
- ・1日当り釣堀以外の利用者数：130人/日(イ=ア×10便)
- ・年間釣堀以外の利用者数：47,500人/年(ウ=イ×365日)
- ・年間島民利用者数：32,000人/年(エ=⑥より)
- ・年間島外利用者数(釣堀以外)：15,500人/年(オ=ウ－エ)
- ・年間島外利用者数(釣堀利用)：22,700人/年(カ=a－ウ)

※：R2.11月の1ヶ月平均より設定

(6) 航路利用者数の予測

- ・(5)までの検討結果を踏まえ、当該航路利用者を以下のように予測、想定する。
- ・本航路において、島外利用者の影響は大きく、阿多田島の公共事業や釣堀利用者に左右されるが、具体的な計画がないことから現状維持としている。
- ・この結果、人口減少による島民の利用が減少の一途であることから、平成27年度～令和7年度までの間にピークを迎え、その後は減少するものと想定される。

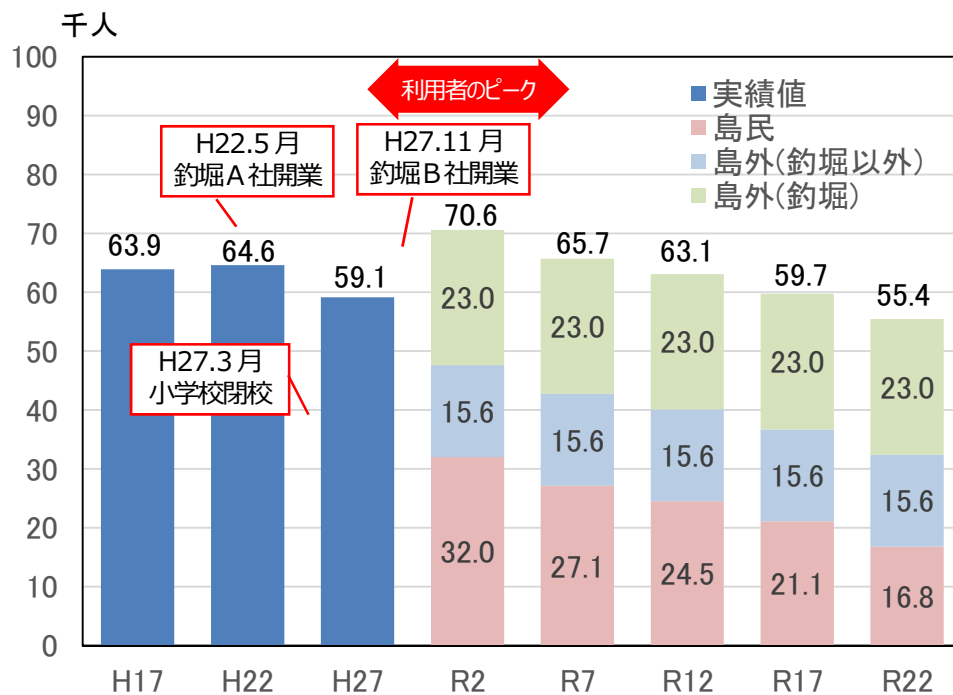


図 将来航路利用者の予測

6-2 自動車航送台数・貨物輸送量の予測・設定

(1) 自動車航送台数の予測・設定

- ・阿多田島内の集落内の道路は幅員が狭く、自動車での移動には不向きである。島民の多くは、島内移動は、徒歩である。
- ・航路による自動車の運搬は、上記の理由から島民によるものではなく、島内の公共事業やインフラの整備や維持管理、水産加工施設への原材料・製品の運搬や機器のメンテナンス、及び釣堀への魚の運搬等が主な目的と想定され、将来の自動車航送台数も、これらに影響されるものと考えられる。
- ・しかしながら、予測年次である令和22年までの間の計画に反映できるような具体的な公共事業の予定や水産加工施設、釣堀の拡充計画等は公表されていない。
- ・従って、ここでは、“平成27年から令和元年までの5ヵ年平均値程度で推移する”と想定する。

(2) 貨物輸送量の予測・設定

- ・貨物等については、島内人口と関連性が高い傾向がみられることから、島内人口との相関モデルを作成し、それぞれの予測を行った。
- ・この結果、貨物、手荷物、小荷物のいずれにおいても高い相関が得られた（決定係数 >0.8 ）ことから、これを採用する。

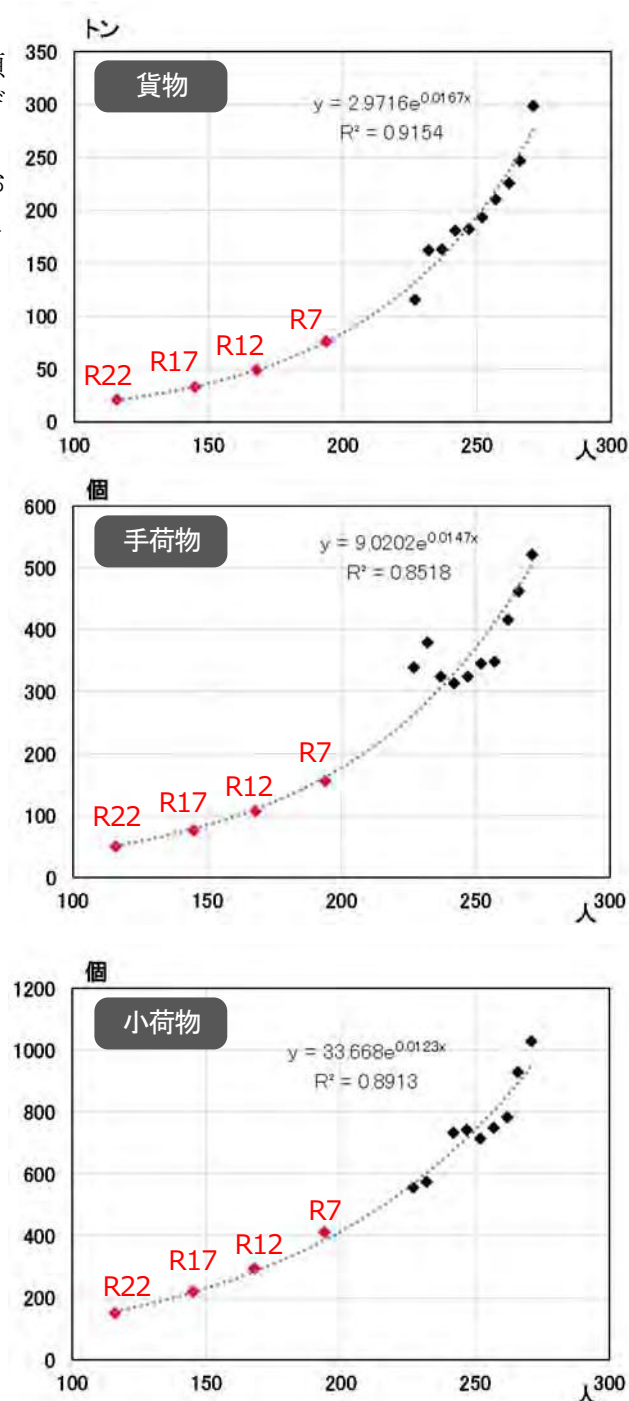


図 貨物等の予測モデル

7 地域及び航路の問題点・課題

7-1 地域の問題点・課題

現状・問題点	課題
・居住人口の減少 ・少子高齢化の進展	【地域活力の維持・向上】 ・地域産業の振興、地域コミュニティの維持と活性化 ・地域資源の活用による新たな来島者確保と地域の活性化 ・UJターン推進

7-2 航路運営上の問題点・課題

現状・問題点	課題
・船齢16年となる涼風。操船が難しい上、防波堤整備により、高度な操船技術が必要。 ・近年、欠航とまでは行かないものの故障が増加 ・1軸の機関であるため、故障時のリスクが増大	【老朽船の更新による安全性の向上】 ・主機の信頼性向上や高出力化、及び操船の容易化による運航安全性の向上に向けた早期更新
・釣堀の営業状況に対応し、特定の便に利用者が集中、定員近くまで増加し場合によっては続行便を運行	【効率的効果的な航路運航のあり方】 ・新船導入による定員の確保 ・釣堀利用により集中する特定便利用の分散化
・特定世代に集中した船員年齢構成 ・全国的には船員不足	【適切な人員構成による運航体制構築】 ・バランスの取れた船員の人員構成

7-3 事業経営上の問題点・課題

現状・問題点	課題
・輸送人員は増加傾向も定員上の制約からピークを迎え、輸送貨物量は将来も減少傾向が継続	【効果的な航路運航のあり方】 ・新たな島外からの利用者確保に向けた取り組みへの支援
・赤字が継続、補助金に依存し、新たな設備投資は厳しい状況 ・島民からの運賃負担軽減に対する要望書の提出	【経営負担の少ない代替建造】 ・経営負担の少ない建造方式の検討・採用 ・定員増による続行便費用の削減 ・省エネ装置(ターボチャージャー、スラスタ等)の検討・導入 【戦略的な費用削減への取り組み】 ・予防的対応による修繕費の削減と定期検査の活用 【収入増に向けた新たな取り組み】 ・航路利用の増加につながる取り組み

8 航路改善計画

8-1 計画の基本理念

- ・本航路は、島民の日常生活や生活必需品、産業活動に必要な人流・物流のほか、観光客や地域インフラの維持・活性化に向けた人流・物流を担う「道路」と同じ役割を担っている。このことから、本航路は地域住民の生活道路と位置づけられる。
- ・少子高齢化の進展による地域活力低下などの地域の問題点・課題、安心安全な運航と将来の欠損増大、経営破綻を回避するための航路と事業経営上の問題点・課題について解決・改善していく必要がある。
- ・本計画は、本航路を永続的に維持していくため、事業者、国・広島県・大竹市をはじめとする関係機関、及び住民の取り組みへの指針を定めるものである。

8-2 航路の維持・整備に向けた基本方針

【基本方針1】安心・安全な航路運航

(1) 老朽化した「涼風」の代替建造

- ・今後、老朽化による故障のリスクが高まり、また経営面でも維持管理の増大が懸念される「涼風」に代わり、新船を建造し、安全性の向上を図る。

【基本方針2】住民の生活を支える運航体系の維持・改善

(1) 高齢化に向けたバリアフリーへの対応

- ・阿多田島の高齢化動向を踏まえ、高齢者の利用割合が高止まりすると想定されることから、従来の段差解消等に加え、船内での案内設備の充実等に向けた対応を検討する。

(2) 交通結節点の整備

- ・船待ち環境の改善や情報提供(文字等及び音声による運航情報提供設備、案内図記号による標識等)の充実を図るほか、維持管理への住民参画等を検討する。

【基本方針3】持続可能な経営体質への改善

(1) 収支改善に向けた取り組み

- ・今後は、輸送貨物量の減少と輸送人員も頭打ちが想定されることから、これまでの延長線上にあっては、赤字改善には至るものではない。
- ・これまでの有効な取り組みについてさらに利便性が向上し利用者増につながる改善に加え、新たな視点からの施策への取り組みを検討する。

【基本方針4】地域活性化策等と連携した航路の活性化

(1) 地域活性化策の実施と航路への支援

- ・航路関係者は、広島県、大竹市が策定している上位計画、関連計画などで示された阿多田島の地域活性化策の実施を支援するとともに、それと連携し地域以外からの利用者増により航路を活性化させ、収入増を図る。

8-3 施策の提案

8-3-1 【基本方針1】安心・安全な航路運航

(1) 「涼風」の代替建造

1) 代替建造の必要性と目的

- ・「涼風」は就航から16年が経過し、老朽化による安全性低下とともに、固定的な検査費用も増加、さらに大規模な修繕費（例えば船体の切替修繕や機関の部品交換、或いはエンジン換装）も危惧されるところである。また維持修繕費の増加が経営上にも負担となるリスクを抱えている。
- ・「涼風」については、大きな事故や故障は発生していないが、これらのリスクは年々高まっており、多額の費用発生の前に、安全性・信頼性の向上と維持修繕費の低減化を図ることが求められている。
- ・このように現船の問題を解決し、将来にわたって本航路を維持し安全で安定的な運航を確保するために、現船の改修を行うよりは効率的効果的な代替建造を行うものである。

2) 新船に要求する機能・仕様

- ・これまでの検討を踏まえると、以下のように整理される。

表 新船への主な要求事項

項目	概要	理由・具体例等
船体規模	「涼風」と同程度または必要最小限の増トンとし、需要に応じた大きさを確保	・地域振興に向けて必要な物資を効率的に運搬。 ・主機の2基2軸化やバリアフリー設備の設置等に伴い総トン数が増加する場合は必要最小限にとどめる。
法令・社会的要求への対応	関係する法令や社会的要求に対応する	・バリアフリー法、Nox,Co2 排出削減等。
旅客定員	「涼風」定員と同程度以上	・過度に利用者が集中する便への対応。
速度	「涼風」と同程度	・ダイヤの維持。
燃費	省エネ対応	・省エネに対応した補助装置等の装着。

【2基2軸の必要性】

- ・近隣航路では近年大雨後の海上流出物による接触事故が発生しており、1基1軸の「涼風」ではこの事故の際には運航できなくなる危険性がある。
- ・また、2基2軸で高出力の機関の導入は、操縦性能の改善のほか、機関故障時等の安全確保に大きな効果が期待されるため、近年近隣の国庫補助航路では備後商船(株)や萩海運(有)のフェリーにおいても実施されている。
- ・このため、この機関の導入は、厳しい操船環境となっている本航路においては、燃料費等の費用が増加したとしても安全確保や運航確保のために必要なものである。
- ・小方港の状況変化に対応して輸送の安全確保を図るため、2基2軸で高出力の機関やサイドスラスタを備えた操縦性能の優れた新船を早急に投入することが必要となっている。

表 想定される仕様

	計画船(案)	涼風
船型	フェリー(方頭型)	フェリー(方頭型)
航行区域	平水	平水
総トン数	涼風と同程度(必要最小限の増トン)	97トン
旅客定員	立席も含めた最大定員	130名
車両搭載台数	涼風と同程度	乗用車2台 4tトラック1台 2tトラック2台
全長	未定	32.45m
型幅	未定	7.2m
深さ	未定	2.5m
主機関	未定(2基を想定)	441kw×1基
船質	鋼	鋼
省エネ設備	ターボチャージャー等	—
航海速力	涼風と同程度	11.2ノット
その他設備	サイドスラスター等	—
乗組員	4人	4人
バリアフリー基準	適合	適合
建造費	約4.6億円程度	約2.2億円

※計画船の仕様は変更される場合がある

3) 建造方式

- ・建造方式には、大きく分けて以下の方法が考えられる。

表 建造方式の比較

	鉄道建設・運輸施設整備支援機構(JRJT)との共有建造	公設民営 自治体が建造し航路事業者へ貸与
概要	・事業者と JRJT が費用を分担(最大で JRJT9割：事業者1割)、船舶の建造を造船所に共同発注。 ・竣工後、事業者は、元金及び利息相当金額の有期間を通じて JRJT へ使用料として支払い、JRJT が分担した建造費用を弁済。最終的に、共有期間満了時に残存価格で持分譲渡を受け、事業者の100%所有となる。 注) 共有期間：概ね法定耐用年数(減価償却期間) フェリー11年 ・新船の固定資産税を支払う必要がある。	・自治体が造船所に発注。竣工後、無償で事業者に貸し出して事業者の負担は無し。 ・所有は自治体のままとする。 ・固定資産税は支払う必要がない。
資金調達	・JRJT の設定した金利(1.5%程度 R3.1月)で事業者の当初負担は船価の10%まで縮小可能。	・起債等により調達 ・離島航路構造改革補助金(30%)が可能 ※航路事業者の場合は10%

○共有建造方式では、阿多田汽船が建造費に加え利子を JRJT に支払う必要がある。

○公設民営では、減価償却費や利子等の費用が生じないため、欠損削減効果がある。また、新船導入後の運賃改定を当面見送ることが可能。

大竹市による「公設民営」方式が好ましい。

【参考】公設民営によるメリット・デメリット

メリット	・阿多田島汽船は、航路損益において船舶に係る減価償却費及び固定資産税、利子等の費用が削減できるため、JRTT 共有に比べて航路損失が大幅に減少し、新船就航後は使用船「涼風」の減価償却が終了した現在と同程度の航路損失に抑えられる。このため、公設民営は阿多田島汽船の経営改善に大きな効果がある。 ・国、広島県、大竹市は、新船就航後の航路損失が JRTT 共有に比べて大幅に減少するため、それぞれ負担する離島航路運営費等補助金が大幅に減少する。 ・大竹市は、公設民営で建造すれば、建造費の 30%は国の構造改革補助金が交付される。構造改革補助金を控除した建造費を辺地債で賄えば、制度上大竹市の負担額は辺地債額の 20%に抑えられる。このため、大竹市は建造費を負担しても、実質的な負担額は建造費の 15%程度に圧縮できる。 ・一方、JRTT 共有の場合、(有)阿多田島汽船は船舶に係る減価償却費及び固定資産税、利子等の経費を負担するため、毎年の航路損失が約 4,000 万円増加する。 ・離島航路運営費等補助金については、広島県内では国の補助金額控除後の航路損失は広島県と各市町が折半して補助していることから、大竹市が毎年負担する補助金額は大幅に増加する。 ・このため、新船建造時から新船を使用する期間内の大竹市負担額は、公設民営は JRTT 共有に比べて大幅に少なくなる。 ・航路利用者にとっては、航路損益において新船投入に伴う大幅な航路損失の増加がなくなるため、従来から新船投入時に実施されてきた運賃値上げが行われない。
デメリット	・自治体が船舶を建造する場合、造船所を選定する際の仕様書作成や建造能力等の技術的評価、建造する際の図面審査や工程管理等の専門性の高い業務を実施できる人材がないことが問題となる。このため、多くの自治体は、これらの業務についての支援を行う JRTT（鉄道建設・運輸施設整備支援機構）と共有建造している。 ・しかし、建造自治体は、構造改革補助金を控除した建造費をすべて辺地債で賄う場合は JRTT と共有建造することはできず、専門性の高い業務を実施できる人材の補充も困難である。 ・このため、建造自治体は専門性の高い業務については、別途に船舶設計・施工を専門とするコンサルタント等に委託する必要がある。また、このコンサルタント等への委託経費については、国の構造改革補助金の対象にならない。

4) 新船建造の流れ

- ・新船建造の流れは、以下のように想定される。令和 5 年に受検が必要となる涼風の定期検査では、多額の検査費用が見込まれるため、これ以前に就航（更新）させ、費用の削減を図る。

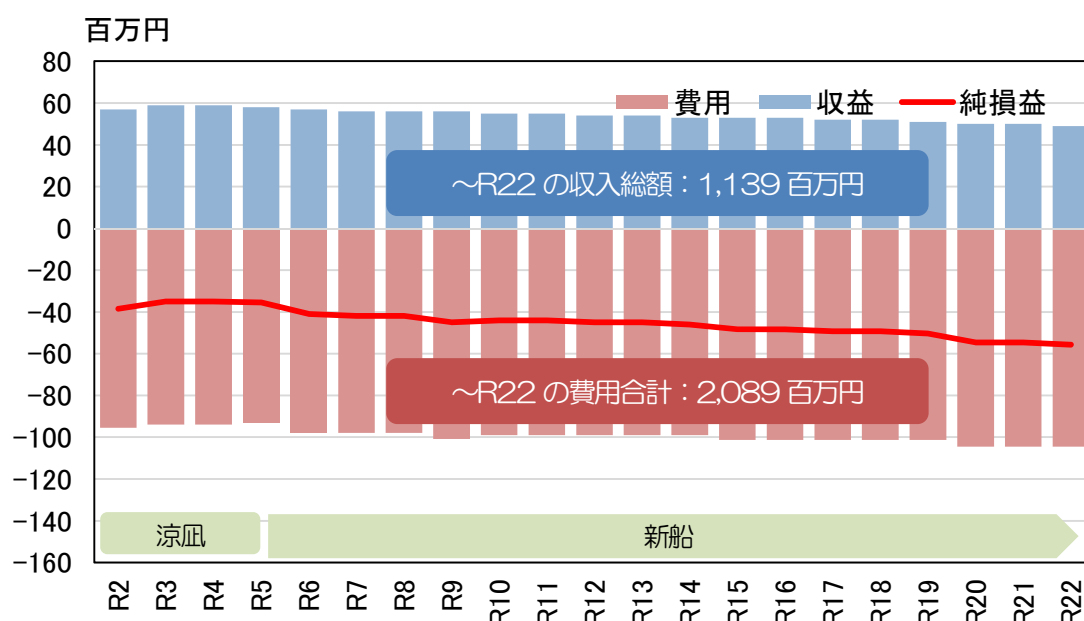
表 新船建造の流れ(想定)

時期・期間	概要
R2 年度	航路改善協議会で「涼風」の代替建造を決定
R3 年度	新船仕様を決定、造船会社の選定及び発注、建造
R4 年度	建造
R5 度～	就航

5) 代替建造による経営への影響

- ・ここでは、①公設民営、②JRTT との共有建造の2ケースについて、代替建造に関するシミュレーションを行った。(補助金による補填は考慮していない)
- ・①公設民営、②共有建造ともに収益は増加せず、費用も大幅に改善されないため、純損益は赤字である。
- ・ただし②共有建造では、阿多田島汽船が建造費用に相当する分、及び新船の固定資産税を負担することから、特に令和5年～16年の間に大きな支出があり、①公設民営に比べ、ほぼ船価に相当する約4億円強の差となっている。
- ・欠損額については、国、広島県、大竹市からの損失補てんがあるとはいえ、大きな赤字は、阿多田島汽船の経営を硬直化、圧迫するものと想定される。

①公設民営



②共有建造

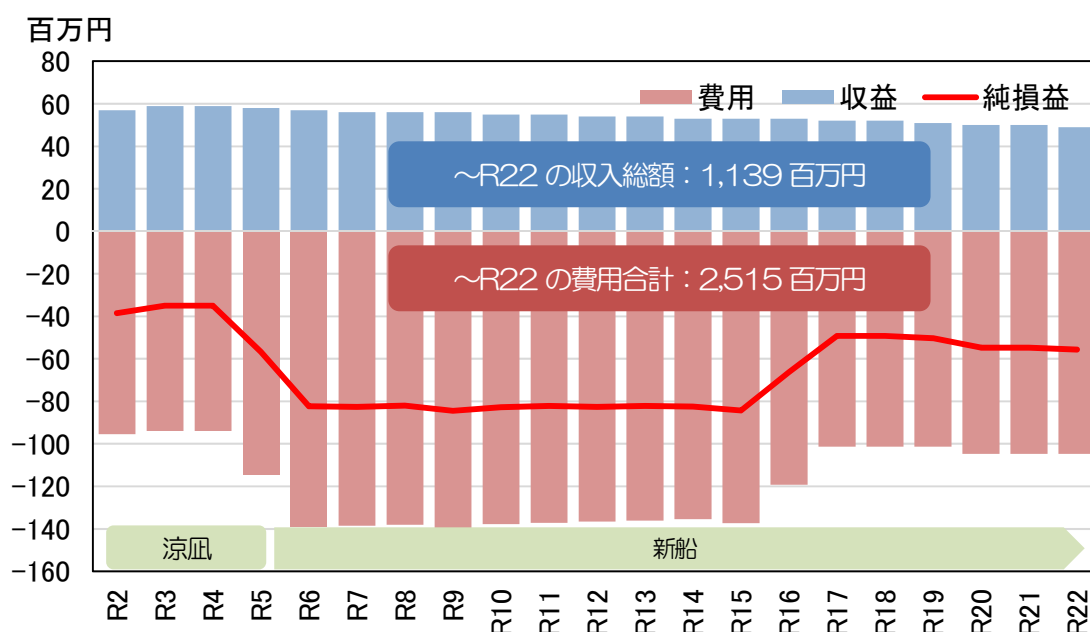


図 ケース別代替建造シミュレーション結果

8-3-2【基本方針2】住民の生活を支える運航体系の維持・改善

(1) 高齢化に向けたバリアフリーへの対応(案)

- ・少子高齢化が高止まりしており、また島外利用者の高齢化も想定されることから、バリアフリー化への要望はさらに高まるものと想定される。使用船の更新を捉え、船体のバリアフリー化を維持する。

表 主な高齢化に向けたバリアフリーへの対応施策(案)

施策	概要	実施主体	実施時期
船体のバリアフリー化	・更新期を捉えたバリアフリー対応船の更新	大竹市・阿多田島汽船	計画期中

(2) 交通結節点の整備(案)

- ・時刻表、運賃、周辺観光案内などの情報提供の充実を検討する。
- ・阿多田島側の待合環境の更なる充実に向けて、自治会、ボランティア等による住民参加についても検討する。

表 主な交通結節点の整備(案)

施策	概要	実施主体	実施時期
情報提供の充実	・運航情報等の充実	阿多田汽船・関係機関	計画期中
待合所及びその環境整備	・待合所環境充実の住民参画の可能性協議 (阿多田港側)	阿多田島汽船・大竹市・住民	計画期中
	・待合所環境設備の整備 (小方港側)	阿多田島汽船・大竹市 ・広島県	計画期中

【参考】サービス基準について

本航路のサービス基準について、島の状況や中国運輸局が実施した意見公募、住民意見交換会での協議等を踏まえ、サービス基準の変更の必要性はないと判断した。

表 地域状況

項目	概要
区間	阿多田島の集落と大竹市の中心部を連絡しており、特に問題はない。
運航回数	朝夕は通勤・通学に利用され、昼間は島民の買物・通院の他、島外からの釣堀利用客に利用されており、運航回数を削減する必要は当面ない。
定員	島外利用者の多い便では付け舟（続行便）を運航しており、定員を削減する必要は当面ない。

表 本航路のサービス基準（R2.3.4改定）

指定区間		サービス基準		
名称	区間	運航日程	運航回数	その他
阿多田島	阿多田漁港と大竹港との間	毎日 (年末年始を除く)	1日5往復 うち自動車航送5往復	旅客36名 車両7台 ※ただし、車両の基準については自動車航送の運航時に適用
		年末年始	1日4往復 うち自動車航送4往復	

※使用船の定期的整備検査・修理に要する期間はこの限りではない。

サービス基準とは、海上運送法第4条第6号の審査基準として設定されている基準。「指定区間」ごとに「各運航の運航日程、運航時刻(運航回数及び始終発時刻)、旅客輸送能力・自動車の航送能力等」の項目の中から必要に応じて設定されている。

出典：中国運輸局HP

8-3-3 【基本方針3】持続可能な経営体質への改善

(1) 収支改善に向けた取り組み(案)

- ・公設民営方式により建造コスト等を削減し、航路収支を改善する。
- ・船舶等の維持修繕については、ライフサイクルコストを考慮した予防的なメンテナンスの実施を検討する。

表 収支改善に向けた主な取り組み(案)

施策	概要	実施主体	実施時期
「公設民営」方式による代替建造	・「公設民営」方式による建造コストの削減	大竹市・阿多田島汽船	計画期中
戦略的な維持修繕	・ライフサイクルコストを考慮した予防的メンテナンスの実施	阿多田島汽船	計画期中

8-3-4 【基本方針4】地域活性化等と連携した航路活性化への取り組み

(1) 地域活性化策の実施と航路への支援

- ・上位計画に示された様々な地域活性化施策の実施にあたっては、離島と本土を結ぶ唯一の公共交通機関として支援を行い、施策の効果発揮に協力を行う。
- ・これらの施策は、島外利用者の拡大を目的とするものであるが、釣堀利用のために特に休日の特定便に利用者が集中し、船の定員から上限があることを鑑み、閑散期や閑散便などに着目する必要がある。

表 主な航路からの支援が想定される地域活性化策(上位計画に記載がある施策)

施策(上位計画に記載がある施策)	航路事業者への支援・想定される効果
小学校跡地及び旧教員住宅の利用の検討 (自然体験や社会体験、見学・調査等の体験的な学習)	島外からの団体客の増加
「桜の島」としての集客	島外利用者の増加
海の保健休養機能の活用や観光施設の整備の検討 (「うみ業」の開発を研究)	
UIJ ターン等の移住促進(空き家等の活用)	

ライフサイクルコスト：生涯費用

低価格で調達、製造することが出来たとしても、それを使用する期間中における燃料費、メンテナンス（保守・管理）、保険料、長期的な利払い、廃棄時の費用までも考慮しないと、総合的にみて高い費用となることから、製品や構造物などの費用を、調達・製造～使用～廃棄の段階をトータルして考えるもの。

9 計画の実現に向けて

9-1 PDCAサイクルに基づく継続的な計画の見直し

(1) 必要に応じた計画実行の確認と見直し

本計画の実現状況や社会・経済状況の変化等を把握し、さらに計画を見直し改善していくため、必要に応じて住民や利用者に対するアンケート調査や意見交換会を実施し、その変化を効果として把握する必要がある。

また、これを推進するためには、必要に応じて阿多田島汽船、大竹市、島民、関係機関などからなる協議の場を設け、協力を得ることが必要と考える。

(2) 社会経済状況等の変化に対応した柔軟な運航

人口減少といった地域構造の変化が想定される状況においては、現状に固執することなく状況に応じた柔軟な対応も求められている。船舶の定員や運賃、ダイヤ等の運航体系といったサービス水準についても、今後の社会経済状況の変化に対応した柔軟な施策が求められるところである。

(3) 事業者として確実な航路改善の実行

本航路の事業者である阿多田島汽船は、島民の唯一の生活交通を担っており、不採算により行政の補助を受けているという自覚を、職員全員の共通認識として共有し、一層の経費削減に職員が一丸となって取り組んでいくことが必要である。また、利用者に航路を気持ちよく利用してもらえるよう接遇・マナーの向上を図る必要がある。

これらの取り組みの進捗状況や、今、航路経営にどのような課題があるのかを職員全員が、常に把握し共有するための社内の仕組みづくりが必要と考える。

9-2 地域総力戦による地域振興

航路の維持・存続は、阿多田島の活性化によるところが大きい。しかし、地域の人口減少や高齢化の進展は、イベント等に対する負荷が増すために、これまでの体制のままでは、活性化への取り組みが難しくなってくることも想定される。

そこで、新たなパートナーとして、観光協会、商工団体、NPO、住民の親族、知人等の協力を得て、地域総力戦による“島おこし”、“地域おこし”に組み込み、航路の維持活性化とともに地域振興に取り組んでいくことが不可欠と考えられる。

資 料 編

- 1 阿多田～小方航路改善計画協議会の概要
- 2 アンケート調査票

1. 阿多田～小方航路改善計画協議会の概要

1-1 阿多田～小方航路改善協議会設置要綱

(目的)

第1条 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（平成23年3月30日国総計第97号ほか）の規定に基づき、阿多田～小方航路の維持・改善のための取組に関する協議等を行うことを目的として、阿多田～小方航路改善協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(協議等事項)

第2条 協議会は、次の事項の協議等を行う。

- (1) 阿多田～小方航路に係る離島航路構造改革事業に関する事項
- (2) 前号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要な事項

(構成)

第3条 協議会は、次に掲げる者（以下「委員」という。）により構成する。

所属		職名	備考
国土交通省 中国運輸局	海事振興部	離島航路活性化調整官	離島航路担当
広島県	地域政策局	地域力創造課長	離島航路担当
	土木建築局	港湾振興課長	港湾管理者
大竹市	市民生活部	部長	離島航路担当
	総務部	企画財政課長	離島振興計画担当
	建設部	土木課長	漁港管理者
有限会社阿多田島汽船		代表取締役	交通事業者
阿多田区自治会		自治会長	利用者代表
税理士法人前田会計事務所		代表社員 税理士	財務会計専門家

- 2 前項の委員のほか、協議会が必要と認める者を委員に加えることができる。
- 3 委員は、やむを得ない理由により自ら出席できない場合には、代理者を会議に出席させることができる。

(協議会の議長)

第4条 協議会に議長を置き、大竹市市民生活部長をもって充てる。

- 2 議長に事故がある場合には、あらかじめ議長が指名する者がその職務を代理する。

(協議会の開催)

第5条 協議会は、議長が必要に応じて委員の参集を求めて開催する。

(協議会の事務局)

第6条 協議会の事務局は、大竹市市民生活部自治振興課に置く。

(その他)

第7条 この要綱に定めるもののほか、運営に関して必要な事項は、協議会において定めるものとする。

附 則

この要綱は、令和2年7月7日から施行する。

附 則

この要綱は、令和2年7月14日から施行する。

表 阿多田～小方航路改善協議会 構成委員名簿 (令和3年7月末現在)

所属	職名	氏名	備考
国土交通省中国運輸局海事振興部	離島航路 活性化調整官	大野 昌孝	令和3年3月31日まで 門包和敏 氏
広島県地域政策局交通対策担当	課長	藤井 剛	令和3年3月31日まで 地域力創造課長 山田和孝 氏
大竹市総務部企画財政課	課長	三井 佳和	令和3年3月31日まで 三上 健 氏
広島県土木局空港港湾部港湾振興課	課長	上場 慶一郎	
大竹市建設部土木課	課長	廻本 実	
有限会社阿多田島汽船	代表取締役	川原 秀正	
阿多田区自治会 (利用者代表)	会長	柳川 美喜男	令和3年2月まで 柳川和行 氏
税理士法人前田会計事務所	代表	前田 興二	
大竹市市民生活部	部長	三原 尚美	

【事務局】 大竹市市民生活部自治振興課

1－2 阿多田～小方航路改善協議会等開催状況

(1) 開催概要

	日時	概要
第1回協議会	令和2年7月28日(火) 書面開催	阿多田～小方航路の現況 阿多田～小方航路の課題 阿多田～小方航路改善計画計画策定業務について 今後のスケジュール
住民意見交換会	令和3年1月24日(日) 10:30～	阿多田島と阿多田島航路の概要 アンケート調査結果の概要 航路改善の概要
第2回協議会	令和3年2月9日(火) 14:00～	航路改善計画案について その他
第3回協議会	令和3年3月24日(水) 書面開催	阿多田～小方航路の旅客定員の増員
第4回協議会	令和3年4月16日(金) 書面開催	阿多田～小方航路改善協議会設置要綱の一部改正
第5回協議会	令和3年8月10日(火) 書面開催	

2. アンケート調査票

2-1 島民アンケート調査票

(2) 航路の運営について

(有)阿多田島汽船では、様々な営業努力や経営改善を行っていますが、航路全体を維持していくためには、経費削減のため、航路の運航サービスの見直しも考えられます。そこで見直しの取り組みとして、ご自身の考えに近い番号に○を付けてください。

項目	回答欄(項目ごとに1つ○)				
	非常に賛成できる	やや賛成できる	どちらでもない	あまり賛成できない	全く賛成できない
①運航回数を4往復から4往復にする	1	2	3	4	5
②旅客運賃を値上げする	1	2	3	4	5
③荷物運賃を値上げする	1	2	3	4	5
④燃料費や船の負担を抑えるため速度を遅くする	1	2	3	4	5
上記のなかで、条件さえせば、賛同してもよいというものがあれば、項目番号とその条件を記入してください。	条件付きで賛同できる番号(①～④)		その条件		
			()		
			()		

問5 阿多田～小方航路での使用船について伺います。

阿多田～小方航路で使用する船について、今後、新造する際にはどのような船であるべきと思いますか。該当する番号に○を付けて下さい。

項目	回答欄(1つに○)
(1) 自動車の搭載	1. 今以上に大きな(多くの)車両が運べる 3. 今よりは少なくともよい 2. 現在程度の車両が搭載できる 4. 自動車は搭載できなくてもよい
(2) 定員	1. 今よりも一度に多くの人が運べる 2. 現在程度でよい 3. 今よりも少なくもよい
(3) 速度・所要時間	1. 今よりも早く 2. 現在程度でよい 3. 今よりも遅くてもよい
(4) 乗り心地	1. 今よりも揺れが少ない 2. 現在程度でよい 3. 今よりも多少なら揺れてもよい
(5) 燃費	1. 今よりも低燃費 2. 現在程度でよい 3. 今よりも燃費が悪くてもよい
(6) その他	その他調査すべき点があれば()に記入してください ()

問6 最後に、航路や島内交通について何かご意見があればご記入下さい。

回答欄	
-----	--

以上で調査の記入は終了です。ご協力大変ありがとうございました。

記入漏れなどがないかもう一度ご確認ください。記入済みの調査票をまとめて返信用封筒に入れ、お手数ですが10月7日(水)までにポストに投函して下さい。

●阿多田～小方航路に関する住民アンケート調査

記入上のお願い

- この調査は有限会社阿多田島汽船が実施するアンケート調査です。
- アンケートの記入は、青又は黒の鉛筆、ボールペンで記入して下さい。裏写りするような濃いサインペンや薄く、鉛筆での記入はしないで下さい。
- 回答欄は、□ (黄色) の箇所です、いずれかを選択し○を付けてください。
() には、具体的な内容を記入してください。
- 行き先をお伺いする質問があります。その施設名または慣れ親しんだ地名を記入して下さい。地名が不明な場合や直接の施設名をお書きにならない場合は、近隣の著名な目印となるような施設(建物、公共施設等)でも構いません。
- 記入が終わりましたら、記入済みの調査票をまとめて、返信用封筒に封入後、**10月7日(水)**までにポストに投函して下さい。
- このアンケートは「個人情報保護法」及び「大竹市個人情報保護条例」に準拠して実施します。
- 調査結果については、統計的に処理し他に流用することはありませんので、ありのままをご記入下さい。

お問い合わせ先

有限会社 阿多田島汽船 吉原 中田
TEL 0827-57-8123

問1 あなたのことについて伺います。該当する番号に○を付けて下さい。

性別	1. 男性	2. 女性	職業	1. 会社員・公務員・団体職員等	2. 生徒・学生	3. 主婦(夫)
年齢	() 歳			4. 自営業	5. 農林水産業	6. 無職
				7. その他		
自動車運転免許の種類	1. 持っていない 2. 二輪車(原付含む)のみ 3. 普通自動車以上					
本土側に置いている交通手段	1. 何も置いていない 2. 自動車 3. 二輪車(原付含む) 4. 自転車					

裏面へ続きます →

問2 日常の通勤・通学について伺います。

- (1) 本土側へ通勤または通学をしていますか。 該当する番号に○を付けて下さい。
(島内で仕事をされている方は (3)へ進んでください。)

回答欄	1. 通勤・通学をしている	2. 通勤・通学をしていない	(3)へお進みください。
(2) 本土側への通勤・通学の方法などについてお答え下さい。			
1) 通勤・通学先はどこですか? 職場の地名または近くの目印となる著名な施設名でも結構です。		回答欄 () 市 () 町 又は目印となる著名な施設名 ()	
2) 勤務先・学校への到着時刻を教えてください。		勤務先・学校に到着 () 時 () 分	
3) 阿多田～本土へは何を使いますか? (1つに○)		1. 定期船 2. 自家用船(他の方の船に同乗も含む)	
4) 通勤・通学でどの程度、定期船を使いますか?		1. 週に6～7日 2. 週に4～5日 3. 週に2～3日 4. 月に3～4日 5. 月に1～2日 6. その他	
5) 本土側での移動で利用する交通手段に○を付けてください。(主なもの2つまでに○)		1. バス 2. タクシー 3. 鉄道 4. 自動車 5. バイク・自転車 6. 徒歩(電動車いす含む) 7. その他 ()	
6) 勤務先・学校の出発時刻を教えてください。		勤務先・学校を出発 () 時 () 分	
7) 定期船で通勤・通学する上で困ることがあれば記入してください。		()	

(3) 本土側へ通勤・通学をしていない方に伺います。

阿多田～小方航路(定期船)を使って、阿多田島から本土側へどの程度行きますか?
該当する番号に○を付けて下さい。

回答欄 1つに○	1. 週に6～7日 5. 月に1～2日	2. 週に4～5日 6. その他	3. 週に2～3日	4. 月に3～4日
-------------	------------------------	---------------------	-----------	-----------

(4) 本土側へは、どのような目的でいくことが多いですか?

多い目的を2つまでに○を付けてください。また、○を付けた目的別によく行く会社、施設、病院、店舗等の名称または地区名を記入してください。

目的	回答欄	
	目的(2つまでに○)	よく行く会社、施設、病院、店舗等の名称または地区名
1. 仕事の関係(業務)	() ()	()
2. 通交・見舞い・介護	() ()	()
3. 買物	() ()	()
4. その他の家の用事	() ()	()
5. 帰省・帰宅(下宿先など)	() ()	()
6. その他	() ()	()

問3 全ての方がお答えください。

阿多田～小方航路の運航状況についてどのように感じていますか? 項目ごとに1つだけ○を付け、() にはお気づきの点があれば具体的に記入してください。

項目	回答欄(項目ごとに1つ○)				
	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満
①定期船の運航回数について	1	2	3	4	5
②船発便の時刻について	1	2	3	4	5
③昼間の運航時刻について	1	2	3	4	5
④最終便の時刻について	1	2	3	4	5
⑤阿多田～小方港の所要時間について	1	2	3	4	5
⑥小方側でのバス等との乗り換えについて	1	2	3	4	5
⑦船の乗り心地について	1	2	3	4	5
⑧職員や船員の接客について	1	2	3	4	5
⑨運休・点検・故障などの頻度について	1	2	3	4	5

問4 航路維持するための取り組みに関する質問にお答えください。

島内人口の減少に伴い、航路利用者も減少傾向にあります。そこで航路維持のため、毎年、国、県、大竹市で、4千～6千万円の補助金を補填している現状です。

- (1) 航路利用者の確保について
航路利用者を増やすには、島外からの利用(観光客・事業者)などを増やすことも必要な取り組みです。そこで、島外からの利用を増やす取り組みとして、ご自身の考え方に近い番号を選んでください。

項目	回答欄(項目ごとに1つ○)				
	非常にそう思う	そう思う	どちらでもない	そう思わない	全く思わない
①観光客や合宿などを積極的に誘致する	1	2	3	4	5
②島民、行政、事業者等がSNSなどで情報発信をする	1	2	3	4	5
③島の特産品やイベントなどを魅力的なものにする	1	2	3	4	5
④港や島内観光地の美化や案内を充実させる	1	2	3	4	5
⑤移住がしやすい環境(住宅、教育、医療等)を整える	1	2	3	4	5
⑥上記の他に現実的で効果が高いと思うことがあれば記入してください。					

裏面へ続きます →

2-2 島外利用者アンケート調査票

阿多田島～小方航路 島外利用者アンケート調査

この調査は、阿多田島～小方航路の活性化のため、島外からの利用者の方にご意見を伺うことを目的としています。ご協力をお願いいたします。

該当する番号に○を付けてください。()には具体的に記入してください。

【調査主体】

(有)阿多田島汽船

問1 あなたのことや阿多田島への来島についてお伺いします

(1) あなたのことについて伺います。
①性別: 1 男 2 女 ②年齢: () 歳 ③職業: 1 会社員・公務員等 2 自営業 3 無職 4 その他
(2) どこから来られましたか?
() 県() 市町村
(3) そこから港まではどのような交通手段で来られましたか? (全ての交通手段に○をしてください。)
1 路線バス 2 タクシー 3 自家用車 4 二輪車・自転車 5 徒歩 6 その他()
(4) 阿多田島には何度か来られたことはありますか?
1 初めて 2 週に2・3回 3 月に1・2回 4 年に4・5回 5 その他()
(5) 本日、フェリーに自動車などの交通手段を乗船させましたか?
1 乗船させた 2 何も乗船させていない
→何を乗船させましたか? 1 自転車 2 二輪車 3 軽乗用車 4 軽貨物車 5 普通乗用車 6 普通貨物車
(6) 阿多田島の情報などはどのようなものでお知りになりましたか?
1 テレビ・ラジオ 2 雑誌・書籍 3 インターネット(市HP・その他) 4 パンフレット 5 知人 6 その他()
(7) 今日、阿多田島へ来られた目的はなんですか?
1 仕事 2 釣り 3 観光・趣味(釣り以外) 4 知人・家族宅訪問、お墓参り等 5 その他()
(8) 今日どのような方と一緒に来られましたか?
1 一人 2 家族 3 友人・知人 4 職場の同僚 5 その他()

問2 阿多田島～小方航路についてお伺いします

(9) 運航便数についてどのようにお考えですか?
1 もう少し多いほうがよい 2 現在のまま(5往復10便)でよい 3 少なくてもよい
(10) 以下の項目について、どのようにお考えですか?
①小方港始発便(6:45発)について 1 もう少し遅くてもよい 2 今のままでよい 3 もう少し早いほうがよい
②阿多田港最終便(18:00発)について 1 もう少し遅くてもよい 2 今のままでよい 3 もう少し早いほうがよい
③運航ダイヤ全般について 1 満足 2 やや満足 3 どちらでもない 4 やや不満 5 不満
(11) 運賃は適正とお考えですか?
1 高い 2 普通 3 安い
(12) 待合室や港で改善してもらいたいことはありましたか? 「2 あった」に○をつけた方は()に具体的に記入してください。
1 なかった 2 あった(小方港側・阿多田港側)

問3 阿多田島についてお伺いします

(13) 阿多田島の活性化のためには、阿多田島のどのような点をアピールしていけばよいと思いますか? またどのような取り組みが必要と思いますか?
()
(14) 阿多田島についてどのような印象をお持ちでしょうか?
()

その他、航路や阿多田島に関してお気づきの点がありましたら記入してください。

ご協力ありがとうございました。

