

令和 7 年 1 1 月 2 7 日

国土交通大臣 殿

住 所 姫路市安田四丁目 1 番地  
協議会等名 姫路市地域公共交通会議離島航路分科会

大規模修繕（主機換装）について（事前協議書）

1 当該離島、補助航路の現況

（1）離島名称： 坊勢島、男鹿島

人口	1,841 人（坊勢島） 27 人（男鹿島）	世帯	819 世帯（坊勢島） 15 世帯（男鹿島）
面積	1.29km <sup>2</sup> （坊勢島） 4.37km <sup>2</sup> （男鹿島）	周囲	11.89km（坊勢島） 9.99km（男鹿島）
現況等	<p>【坊勢島・男鹿島】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・坊勢島、男鹿島が属する家島諸島は姫路港の沖合約 20km に位置する 44 の大小の島々から構成され、明治 22 年（1889 年）に家島村が設置され、昭和 3 年（1928 年）に町制が施行されて家島町となり、平成 18 年（2006 年）3 月に姫路市に合併された。</li><li>・家島諸島合計の人口は 3,997 人であり、坊勢島の人口は家島本島に次いで 2 番目に多く、1,841 人が居住している。（令和 7 年 3 月末 住民基本台帳人口）</li><li>・坊勢島から姫路港までは定期航路で 22.1km・32 分の位置にある。</li><li>・寄港地である男鹿島の居住者は 27 人の有人島であり、姫路港から定期航路で 15.5km・25 分の位置にある。（令和 2 年国勢調査）</li></ul> <p>【公共施設等】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・坊勢島内には市立幼稚園及び小・中学校、坊勢サービスセンターや坊勢スポーツセンターなどの公共施設、郵便局、駐在所、医療機関や福祉施設、金融機関、個人商店や飲食店が立地している。</li><li>・平成 24 年 10 月からコミュニティバスの運行が開始され、奈座港旅客船ターミナルや公共施設、医療機関等を結び、平日は 1 日 17 便（右回り 13 便、左回り 4 便）、土曜日は午前 7 便（右回り）で運行している。</li></ul> <p>【産業・就業構造】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・産業別にみると、15 歳以上の就業者のうち第 1 次産業に従事している人の割合が 50%近くに上る。</li><li>・業種別（分類不能な産業の就業者含む）では、漁業の割合が 50%と突出して多く、次いで運輸業・郵便業が 11%となっている。卸売業・小売業及び製造業は、それぞれ食品販売や食品加工業が含まれ、漁業に関連する業種であるため、従事する人の割合も比較的多くなっていると考えられる。（令和 2 年度国勢調査）</li></ul> <p>【航路名】</p> <p>坊勢～姫路（海上運送法第 3 条の規定に基づき許可を受けた航路名）</p>		

【航路事業者】

坊勢輝汽船株式会社

【就航船舶】

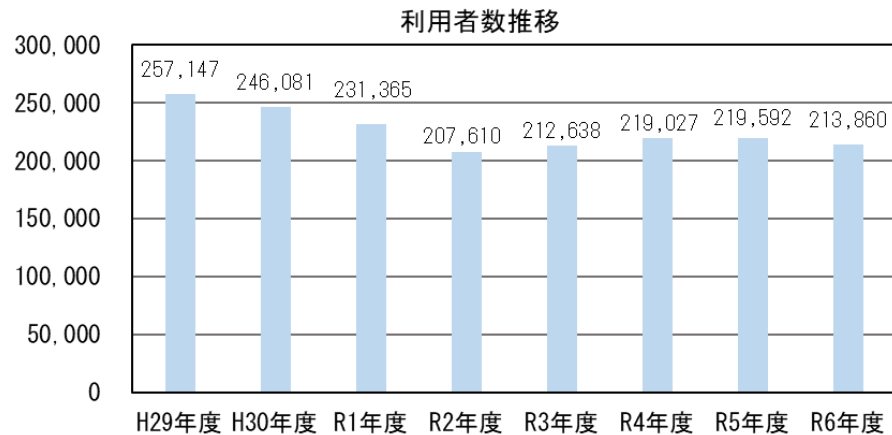
船名	船舶の種類	船質	進水年月	船舶所有者	総トン数	貨物積載容積	自動車航送に係る自動車積載面積	旅客定員 (等級別に記載すること。)	主機の種類	連続最大出力	航海速度
ぼうぜ2	旅客船	軽合金	平成10年2月	坊勢輝汽船株式会社	19トン	—	—	87人	ディーゼル	1,004 KW	28ノット
はるか	旅客船	軽合金	平成13年6月	坊勢輝汽船株式会社	19トン	—	—	70人	ディーゼル	942 KW	28ノット
クイーン ぼうぜ	旅客船	軽合金	平成9年5月	坊勢輝汽船株式会社	173トン	—	—	394人	ディーゼル	2,440 KW	22ノット

【輸送実績】

航路利用者数は、坊勢輝汽船株式会社として運航を開始した令和2年4月以降、新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年度には利用者が落ち込んだものの、令和6年度の航路利用者数は、213,860人であり、コロナ前の令和元年度に比べ約93%まで回復している。

これは、島民人口の減少により、利用者数の減少が見込まれる中、最小限の減少に留まっている。

また、旅客船と路線バスをセットにした「企画切符」の販売や、姫路市地域おこし協力隊による島の魅力の発信のほか、事業者による観光パンフレットの作成など交流人口の拡大に努めている。



【収支状況】

島民の人口減少や燃料価格高騰が続くことが想定されることから、令和4年10月に運賃値上げを実施した。その結果、令和4年度に回数券のまとめ買いが発生し収益は大幅に増加した。令和5年度は回数券のまとめ買いの影響により、収支状況が悪化したが、令和6年度は回復してきており、令和5年度に比べ、旅客運賃収入は約120%増加している。

航路収支状況（令和4年度から令和6年度）

単位：千円

項目		令和4年度	令和5年度	令和6年度
		令和3年10月 ～令和4年9月	令和4年10月 ～令和5年9月	令和5年10月 ～令和6年9月
運航収益	旅客運賃	380,493	150,302	191,182
	手荷物運賃	2,105	1,860	1,832
	小荷物運賃	7,573	7,937	6,466
	自動車航送運賃	0	0	0
	貨物運賃	0	0	0
	郵便・信書便航送料	459	546	547
	雑収入	0	1,831	2,117
営業 収益	航路附属施設収入	132	33	0
	雑収入	3,614	27,634	30,281
収益計		394,376	190,143	232,425
運航 費用	旅客費	2,811	2,817	2,885
	手荷物取扱費	0	0	0
	小荷物取扱費	0	2	0
	自動車航送取扱費	0	0	0
	貨物費	0	0	0
	郵便・信書便取扱費	0	0	0
	燃料潤滑油費	88,149	87,942	84,196
	養缶水費	0	0	0
	港費	3,723	4,101	4,107
	雑費	82	107	89
	船費	97,380	99,224	99,297
	保険料	7,791	7,358	6,306
営業 費用	税金	21,151	752	4119
	利子	0	0	0
	減価償却費	16	135	153
	賃借（用船）料	37,682	38,575	40,672
	航路附属施設費	192	274	834
	店費	49,127	50,670	56,594
	費用計	308,104	291,957	299,252
当期純利益（収益－費用）		86,272	▲101,814	▲66,827
収 支 率（収益÷費用）		128.00%	65.10%	77.67%

## (2) 航路概要

### ①航路の概要

	起 点	寄 港 地								終 点	合 計
港 名	ヒメジ 姫路	タンガ 男鹿								ナザ 奈座	
各港間距離 (km)		15.5km								6.6km	22.1km
所 要 時 間		25 分								10 分	35 分

### ②運航開始年等

令和2年4月

### ③運航本数

12往復（24便／日）

便	姫路→坊勢島			便	坊勢島→姫路		
	姫路発	男鹿島発	坊勢島着		坊勢島発	男鹿島発	姫路着
①	6:50	—	7:22	①	6:08	—	6:40
②	7:20	7:45	7:55	②	6:30	6:42	7:05
③	9:00	—	9:32	③	8:08	—	8:40
④	10:05	10:30	10:40	④	8:55	—	9:27
⑤	11:35	—	12:07	⑤	10:10	—	10:42
⑥	13:05	—	13:37	⑥	11:50	12:02	12:25
⑦	14:30	—	15:02	⑦	13:25	—	13:57
⑧	16:05	16:30	16:40	⑧	14:44	※14:56	15:19
⑨	17:05	—	17:37	⑨	15:50	—	16:22
⑩	18:05	—	18:37	⑩	17:15	17:27	17:50
⑪	19:05	—	19:37	⑪	18:00	—	18:32
⑫	20:00	—	20:32	⑫	19:20	—	19:52

### ④運賃

航路	区分	大人	中学生	小人
姫路 ↔ 坊勢島	片道	1,300円	1,000円	650円
	往復	2,600円	2,000円	1,300円
坊勢島 ↔ 男鹿島	片道	650円	500円	330円
	往復	1,300円	1,000円	650円

(単位：円)

## 2 必要性、目的、効果

### (1) 航路改善の必要性及び目的

坊勢島には、幼稚園、小・中学校、診療所、個人店舗はあるものの、高等学校や高度医療機関、商業施設が立地しておらず、島民は通学や通勤、通院、買物といった生活需要において本航路を利用しており、坊勢島と姫路港を結ぶ唯一の公共交通手段であることから、本航路は島民にとってなくてはならない生活の足となっている状況にある。

また、同航路上の寄港地である男鹿島においても、公共施設、医療機関、買物施設等がないため、日常生活を送るためには、同航路を利用し、本土側まで移動する必要がある、男鹿島の島民にとっても坊勢島と同様に本航路が必要不可欠な生活の足となっている状況にある。

そのため、当該航路を確保・維持することは坊勢島・男鹿島両島民の生活を守ることに直結し、

生活交通手段として必要不可欠である。

しかしながら、年々島民人口が減少傾向であり、燃料価格や損耗部品価格の高騰が続くことから航路事業者独自の収入拡大と経営改善のみでは航路を維持していくことが困難であり、離島航路維持には国等の公的支援が必要な状況にある。

今回、本航路で使用している船舶3隻のうち、「はるか」について、エンジン設置後8年経過しており、老朽化によるエンジン性能の劣化・燃費効率の悪化により、回転数を上げて運航している。また、エンジンから水漏れやエンジン稼働後に蓄熱する事象が発生しており、早急な対応が必要となっている。

## (2) 効果

主機換装を実施することで、安心・安全な運航の確保と燃料費削減に取り組むことができる。なお、主機換装には、国の交通DX・GXによる経営改善支援事業に係る補助金を利用する予定である。

## 3 必要経費

### 主機換装費用

内 訳	エンジン	31,944,000円
	海水コシキ	261,200円
	エルボ チーズ ホース バンド	185,000円
	F0コシキ	170,000円
	エルボ チーズ ホース バンド	75,000円
	タワミ管	68,200円
	石綿銀テープ BOT	65,000円
	作業工賃	800,000円
合 計 (税抜)		33,568,400円
合 計 (税込)		36,925,240円

(令和8年度 航路損益関係)

区 分	経 費	期 間
利子	326,673円	10年返済
減価償却費	2,051,402円	9年償却

(令和9年度以降 航路損益関係)

区 分	経 費	期 間
減価償却費	4,102,804円	9年償却

※利子については、令和9年度は令和8年度と同程度の経費が生じるが、以降は徐々に減少する。

## 4 スケジュール

### ・主機換装

起工(予定)年月 : 令和8年2月上旬

引渡(予定)年月 : 令和8年2月中旬

就航(予定)年月 : 令和8年2月中旬

主機換装に3日間程度要する予定であり、その間はクイーンぼうぜにより、運航の確保を図る。

5 新旧船舶の要目

同型エンジンを搭載するため、連続最大出力等についても変更がない。

6 資金調達方法

内訳	兵庫信用金庫	20,000,000円
合 計		20,000,000円

※残金については自己資金により対応する。

7 3年間の航路損益見込

(千円)

区 分 項 目	初年度 (令和8年度)	2年度 (令和9年度)	3年度 (令和10年度)
	令和7年10月 ～令和8年9月	令和8年10月 ～令和9年9月	令和9年10月 ～令和10年9月
旅 客 運 賃	240,040	240,040	240,040
手 荷 物 運 賃	1,932	1,932	1,932
小 荷 物 運 賃	7,325	7,325	7,325
自動車航送運賃	0	0	0
貨 物 運 賃	0	0	0
郵便・信書便航送料	519	519	519
そ の 他 収 入	4,691	4,691	4,691
収 益 計	254,507	254,507	254,507
旅 客 費	2,838	2,838	2,838
手荷物 取扱費	0	0	0
小荷物 取扱費	0	0	0
自動車航送取扱費	0	0	0
貨 物 費	0	0	0
郵便・信書便取扱費	0	0	0
燃料潤滑油費	86,827	86,827	86,827
養 缶 水 費	0	0	0
港 費	3,983	3,983	3,983
雑 費	92	92	92
船 員 費	100,144	100,144	100,144
船 舶 備 品 費	213	213	213
船舶消耗品費	1,290	1,290	1,290
船 舶 修 繕 費	15,927	15,927	15,927
船 費 雑 費	1,707	1,707	1,707
保 険 料	6,306	6,306	6,306
税 金	12,240	12,240	12,240
利 子	2,087	1,221	301
減 価 償 却 費	49,827	4,219	4,201
賃借(用船)料	190	190	190
航路附属施設費	834	834	834
店 費	56,595	56,595	56,595
費 用 計	341,100	294,626	293,688
損 益	▲86,593	▲40,119	▲39,181
収 支 率	74.6%	86.4%	86.7%

8 運賃改定、ダイヤ改正の有無及びその内容  
変更なし

9 実施予定年月日

- ・エンジン売買契約 令和7年12月上旬（事前協議議決後直ちに）
- ・引渡し日 令和8年2月上旬
- ・支払日 令和8年3月中旬～下旬

10 協議会（離島航路分科会）での検討状況

**【協議会開催状況及び主な意見】**

令和7年11月 令和7年度第2回姫路市地域公共交通会議離島航路分科会において、主機換装により安全な航路の維持に努めていく旨について委員に説明を行い、書面決議を行った。

書面決議の結果、委員全員の賛同を得て採択され、委員から反対意見は出なかった。