

令和 8 年 6 月 1 5 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

令和 8 年度姫路港～坊勢島航路生活交通確保維持改善計画策定に係る減便による
経営改善の取り組みについて（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	1,792人（坊勢島） 27人（男鹿島）	世帯	844世帯（坊勢島） 15世帯（男鹿島）
面積	1.29km ² （坊勢島） 4.37km ² （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">・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。・家島諸島合計の人口は 3,834 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、1,792 人が居住している。(令和 8 年 3 月末 住民基本台帳人口)・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。・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) <p>【公共施設等】</p> <ul style="list-style-type: none">・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。・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。 <p>【産業・就業構造】</p> <ul style="list-style-type: none">・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。・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) <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

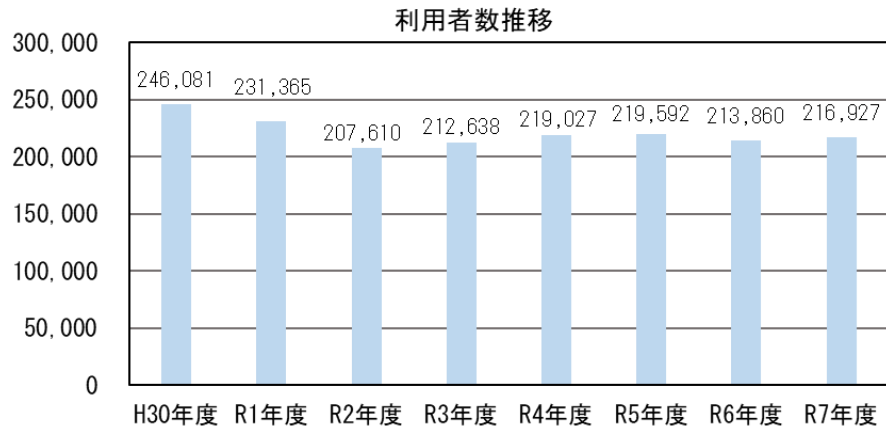
【就航船舶】

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	運航最大出力	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7年度の航路利用者数は、216,927人であり、令和6年度の航路利用者数に比べ、3,067.5人の増加となり、コロナ前の令和元年度に比べ約94%まで回復している。

島民人口の減少により、利用者数の減少が見込まれる中、利用者数が増加したことは、坊勢小学校の工事関係者の利用を見据えたダイヤ改正の実施や旅客船と路線バスをセットにした「企画切符」の販売、姫路市地域おこし協力隊による島の魅力の発信など交流人口の拡大に努めた結果である。



【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7年度には回復してきており、旅客運賃収入は令和5年度に比べ、約140%、令和6年度に比べ、約115%増加している。

航路収支状況（令和5年度から令和7年度）

単位：千円

項目		令和5年度	令和6年度	令和7年度
		令和4年10月 ～令和5年9月	令和5年10月 ～令和6年9月	令和6年10月 ～令和7年9月
運航収益	旅客運賃	150,302	191,182	222,636
	手荷物運賃	1,860	1,832	1,730
	小荷物運賃	7,937	6,466	4,785
	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	546	547	547
	雑収入	1,831	2,117	1,332
営業 収益	航路附属施設収入	33	0	110
	雑収入	27,634	30,281	36,852
収益計		190,143	232,425	267,992
運航 費用	旅客費	2,817	2,885	2,301
	手荷物取扱費	0	0	0
	小荷物取扱費	2	0	6
	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	87,942	84,196	88,108
	養缶水費	0	0	0
	港費	4,101	4,107	4,118
	雑費	107	89	76
	船費	99,224	99,297	119,027
	営業 費用	保険料	7,358	6,306
税金		752	4119	142
利子		0	0	1606
減価償却費		135	153	47791
賃借（用船）料		38,575	40,672	187
航路附属施設費		274	834	239
店費		50,670	56,594	54,611
費用計		291,957	299,252	324,773
当期純利益（収益－費用）		▲ 101,814	▲ 66,827	▲ 56,781
収 支 率（収益÷費用）		65.10%	77.67%	82.52%

(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り、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。

当初の計画の策定時、軽油単価が平均 90 円/L であったが、中東情勢の悪化に伴う燃料費の急騰により、令和 8 年 3 月には 125.2 円/L となっている。令和 8 年 4 月からは暫定税率廃止に伴う燃料油激変緩和補助金の終了により、免税軽油の価格が実質的に値上げとなり、事業者にとってはさらなる負担の増加が予想され、早急な対応が必要となっている。

(2) 効果

運航ダイヤの減便を実施することで、安定的な運航の確保と燃料費削減に取り組むことができる。

①船舶ごとの 1 往復あたりの燃料使用量と燃料費

船 舶	1 往復あたりの燃料使用量 ※実績より換算	1 往復あたりの燃料費 ※125 円/L で計算
ぼうぜ 2	180L	22, 500 円
はるか	150L	18, 750 円
クイーンぼうぜ	450L	56, 250 円

②ぼうぜ 2、はるかを 1 日 2 往復減便させて 1 か月（平日 20 日）運航させた場合の効果額

ぼうぜ 2 : 1 往復 × 20 日 × 22, 500 円 = 450, 000 円

はるか : 1 往復 × 20 日 × 18, 750 円 = 375, 000 円

1 か月で 825, 000 円の燃料費軽減

3 運賃改定、ダイヤ改正の有無及びその内容

(1) ダイヤ改正後の運航本数

平日（夏休み期間を除く）10 往復（20 便/日）、土日祝日のダイヤは変更なし。

利用者が極端に少ない 2 往復（4 便）を減便し、最終便の時刻を調整した。なお、減便に際しては島民周知等を丁寧に行う。（燃料費が中東情勢悪化前程度に落ち着いた際は、従来のダイヤに戻す予定）

平日（夏季繁忙期：7/21～8/14を除く）

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	13:05	—	13:37	⑤	11:50	12:02	12:25
⑥	14:30	—	15:02	⑥	13:25	—	13:57
⑦	16:05	16:30	16:40	⑦	14:44	※14:56	15:19
⑧	17:05	—	17:37	⑧	15:50	—	16:22
⑨	18:05	—	18:37	⑨	17:15	17:27	17:50
⑩	19:45	—	20:17	⑩	18:50	—	19:22

土日祝日

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

(2) 運賃

変更なし。

4 実施予定年月日

- ・ダイヤ改正手続き 令和8年6月中旬（事前協議議決後直ちに）
- ・ダイヤ改正実施日 令和8年7月1日

5 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8年5月 令和8年度第1回姫路市地域公共交通会議離島航路分科会において、午前と午後の最終便を減便し、安定的な航路の確保と燃料費削減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なかったが、午後の最終便を減便することについては、学生をはじめとした島民生活に影響が出るという坊勢島民の声があがり、ダイヤを再考することとなった。

令和8年6月 ダイヤ減便後の午後最終便の時間を後倒しするダイヤ改正案を作成し、委員として島民の代表である坊勢区会区長、坊勢婦人会長に再度説明を行い、承諾を得た。その後、各委員に減便及び午後最終便の時間を後倒ししたダイヤ改正について再度意見を聞き、委員全員の賛同を得た。