

---

## 家島～坊勢島航路 生活交通確保維持改善計画

---

(案)

令和3年(2021年)3月  
姫路市地域公共交通会議離島航路分科会



## 《目 次》

1 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性.....	1
2 地域公共交通確保維持に係る定量的な目標・効果.....	2
3 生活交通確保維持改善事業 .....	3
(1) 運航を確保・維持する運航予定者及び航路概要.....	3
(2) 費用総額及び負担者 .....	3
(3) 改善に関する事項 .....	3
(4) 協議会の開催状況及び主な議論 .....	3
(5) 利用者等の意見の反映状況 .....	4
(6) 協議会メンバー構成 .....	4



## 1 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

---

家島～坊勢島航路は、家島諸島の中心である家島（人口2,579人、住民基本台帳人口、令和2年9月末日）と家島諸島の中で人口が2番目に多い坊勢島（同2,124人）を結ぶ離島航路であり、坊勢渡船有限会社1社が運航している。

家島には姫路市家島事務所などの公共機関、県立家島高校、医療機関、福祉施設、銀行、個人商店などが立地するほか、基幹産業である海運業を中心に従業地としての機能も有する。坊勢島は家島ほどの機能の集積がなく、島内には姫路市のサービスセンターなど出先機関、公立小中学校、診療所、個人店舗などが立地している。漁業が盛んで男性の多くは坊勢島内で従業しているが、女性は家島で従業する人も少なくない。

このような地域構造のもと、家島～坊勢島航路は坊勢島に居住する高校生の家島高校への通学をはじめ、坊勢島居住者の家島への日常生活のための移動、坊勢島居住者の家島への通勤や家島居住者の坊勢島への通勤などに利用されており、家島諸島の居住者、とりわけ坊勢島の居住者にとって日常生活に必要不可欠な定期航路となっている。

一方、家島諸島においても、少子高齢化の進展とそれに伴う人口減少が生じており、家島～坊勢島航路の利用者の減少傾向にある。今後も高校生の減少に伴う通学利用の減少、成人の人口減少に伴う通勤や日常生活での利用の減少などが見込まれる。また、運航事業者の坊勢渡船有限会社は零細企業であり、継続的な運航体制の確立や経営の安定化などにおいて課題を抱えている。

これらを踏まえ、坊勢島をはじめ家島諸島の居住者の日常生活に不可欠な家島～坊勢島間航路を維持していくために必要な施策を講じるため、生活交通確保維持改善計画を策定するものである。

## 2 地域公共交通確保維持に係る定量的な目標・効果

家島～坊勢島航路の運航を継続していくためには、経営の安定化が重要な要素の一つである。経営の安定化を図るためには、利用者数を減らさないことが重要である。そこで、地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標について、「現状の利用者数を維持する」ことを基本的な考え方とする。

[目標] 坊勢島の人口一人当たり・年間の家島～坊勢島航路利用者数を維持する。

具体的な目標値は、平成26年度の利用実績と人口より、

$$(\text{令和元年度利用者数}) \div (\text{坊勢島人口}) = 38,606 \div 2,124 = 18.176$$

と計算されることから、次のように定める。

[目標値]

図表1 家島～坊勢島航路目標値（人口当たり利用者数）

指 標	令和3年度	令和4年度	令和5年度
坊勢島の人口1人当たり 家島～坊勢島航路利用者数	18.2	18.2	18.2

この目標値を達成するためには、坊勢島ならびに家島居住者が現在と同程度（同じ頻度）で家島～坊勢島航路を利用する必要がある。

それにより、運航事業者は現在と同程度の収入を得ることができる。しかし、経営を安定化させるためには運航体制を確立しつつ経費の削減に取り組むことが重要であり、この目標値を達成するだけでなく、さらなる利用促進を図ることが望ましい。

そのためには、現状では少ない観光客の利用を取り込むなど、新たな需要の創出が必要である。地域の生活に必要な定期航路を確保するために、運航事業者の努力はもとより、地域を挙げて利用者数の増加を図る取り組みを行うことが重要である。

### 3 生活交通確保維持改善事業

---

#### (1) 運航を確保・維持する運航予定者及び航路概要

---

運航予定者及び航路概要は次のとおりである。

運航予定者：坊勢渡船有限会社

航路概要：以下の計画書を参照

運航計画書（様式 2 - 2 参照）

航路整備計画（様式 2 - 3 参照）

#### (2) 費用総額及び負担者

---

令和 3 年度の事業収支及び負担者は次のとおりである。

令和 3 年度	収入見込額	13,823千円
	費用見込額	21,881千円
	収支差見込額	▲8,058千円
	運賃割引額	－
	負担者	姫路市・坊勢渡船有限会社
		詳細は航路損益見込み計算書（様式 2 - 4 参照）

#### (3) 改善に関する事項

---

詳細は離島航路 3 か年計画（様式 2 - 5・13頁参照）のとおりである。

#### (4) 協議会の開催状況及び主な議論

---

計画策定にあたって検討を重ねてきた協議会の開催状況等は次のとおりである。

協議会名称：姫路市地域公共交通会議離島航路分科会

開催状況：図表 2 のとおり

**図表2 協議会開催状況及び主な意見**

回数	開催日	主な議題・主な意見
第3回	令和3年2月4日	<p>【主な議題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 航路改善計画（案）及び生活交通確保維持改善計画（案）について</li> <li>・ 坊勢島～家島航路の運航計画の承認について</li> </ul> <p>【意見】</p>

(5) 利用者等の意見の反映状況

協議会には市民及び利用者の代表として、坊勢島及び家島の区長のほか、地元商工会等にもご参画いただいている。

(6) 協議会メンバー構成

協議会メンバー構成は次のとおりである。

**図表3 姫路市地域公共交通会議離島航路分科会委員名簿**

(令和2年7月1日現在・委員14名)

	組織	所属	氏名
1	姫路市	姫路市都市局交通計画室長	植田 敏勝 (会長)
2	学識経験者	国立大学法人 神戸大学名誉教授	喜多 秀行
3	国土交通省	神戸運輸監理部海事振興部旅客課長	中村 厚志
4	国土交通省	神戸運輸監理部総務企画部企画課長	土谷 穰
5	国土交通省	神戸運輸監理部姫路海事事務所長	内山 雅史
6	兵庫県	兵庫県企画県民部地域創生局参事	富田 慶一
7	市民又は利用者代表	家島町坊勢区長	池田 一憲
8	市民又は利用者代表	家島町真浦区長	畑野 長利
9	市民又は利用者代表	家島町宮区長	福田 弁一郎
10	市民又は利用者代表	坊勢婦人会長	敷谷 るみ
11	商工会	姫路市商工会家島支所長	大原 尚
12	航路事業者	坊勢輝汽船株式会社総務部長	小林 正和
13	航路事業者	坊勢渡船有限会社	池田 田鶴
14	姫路市	姫路市家島事務所長	岸本 成喜

(事務局) 姫路市都市局交通計画室

## 運 航 計 画 書

令和3年●月●日

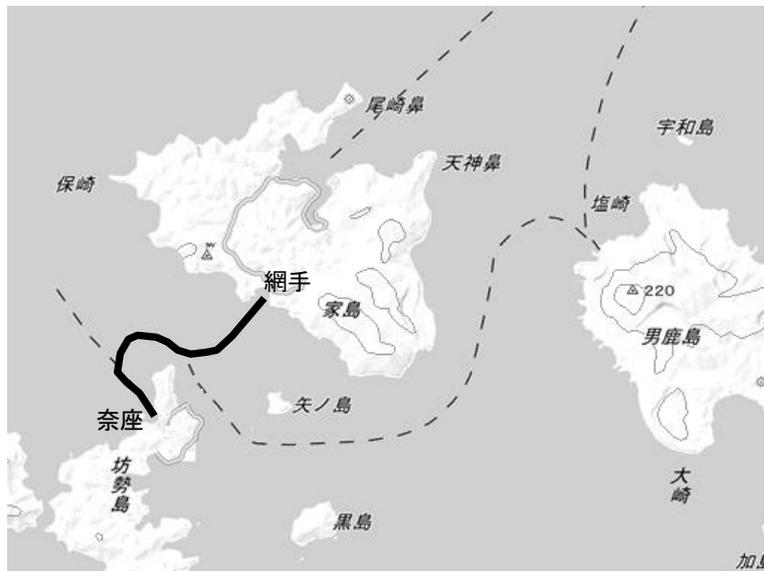
航路名 家島～坊勢島航路 事業者名 坊勢渡船有限公司

1. 航路の起点、寄港地、終点及びこれらの距離

港名	起 点	寄 港 地							終 点	合 計
	ナザ 奈座								アデ 網手	
各港間距離 (km)	2.5								2.5	
所 要 時 間	10								10	

(注) 港名にはフリガナをつけること。

2. 航 路 図



- (注) 1. 当該航路の起点、寄港地及び終点に寄港する他の航路（他社の航路を含む。）があれば、その航路を図示し、運航事業者名及び航路名を明記すること。
2. 当該航路の起点、寄港地及び終点と連絡する他の交通手段があれば、それを図示し、その距離及び需要状況を附記すること。

### 3. 使用船舶（予備船を含む。）の明細

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
第三坊勢渡船	旅客船	軽合金	昭和58年6月	坊勢渡船有限会社	12トン	—	—	46人	ディーゼル	264kw	12knot

（注）予備船の船名は、かっこ書きすること。

### 4. 運航回数及び発着時刻表

#### （1）使用船舶別の運航回数

船名	運航系統	航路距離	運航期間	運航回数
第三坊勢渡船	奈座～網手	2.5 km	通年	8,488回
計				8,488回

（注） 1. 予備船の船名は、かっこ書きとすること。

2. 運航系統の欄には、直行便、抜港便又は折返し便ごとに、それぞれの起点、寄港地、終点、折返し地点を記載すること。

3. 航路距離の欄には、各運航系統ごとの距離を記載すること。

(2) 発着時刻表

奈 座 → 網 手			網 手 → 奈 座		
便	奈座発	網手着	便	網手発	奈座着
1	7:15	7:25	1	7:30	7:40
2	7:50	8:00	2	8:10	8:20
3	8:35	8:45	3	8:50	9:00
4	9:35	9:45	4	9:50	10:00
5	10:35	10:45	5	10:50	11:00
6	11:35	11:45	6	11:50	12:00
7	12:35	12:45	7	12:50	13:00
8	13:35	13:45	8	13:50	14:00
9	14:35	14:45	9	14:50	15:00
10	15:35	15:45	10	15:50	16:00
11	16:35	16:45	11	16:50	17:00
12	17:35	17:45	12	17:50	18:00

注：白黒反転している便は日曜・祝日運休

## 航 路 整 備 計 画 書

令和3年●●月●●日

航路名 家島～坊勢島航路

事業者名 坊勢渡船有限会社

経営主体の整備	当該航路に平行又は近接する航路において旅客定期航路事業を営む者がある場合には、当該旅客定期航路事業者との合併又は当該旅客定期航路事業の譲り受け等事業の集約を行うことの要否並びにその実施の方法及び予定期日	現状では該当しない。			
	当該航路に平行又は近接する航路において旅客定期航路事業を営む者がある場合には、当該旅客定期航路事業者とする海上運送法（昭和24年法律第187号）第28条の協定等その他の調整の要否並びにその実施の方法及び予定期日	現状では該当しない。			
運航の基本的条件の整備	年 度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	
	航路	起 点	奈座	奈座	奈座
		主 な 寄 港 地	—	—	—
		終 点	網手	網手	網手
	使用船舶	隻 数	1	1	1
		総 ト ン 数	12ト	12ト	12ト
		新たに取得する必要がある場合において要する資金の調達方法	—	—	—
	運 航 回 数 の 最 小 限	10回	10回	10回	
1km当りの旅客運賃の最高限	128.00円	128.00円	128.00円		

(注) 離島航路運営費等補助金を受けようとする年度以降の3年分を記載すること。

様式第2-4 (日本工業規格A列4番)

航路損益(見込)計算書

航路名 家島~坊勢島

事業者名 坊勢渡船有限公司

(千円)

科目	期間区分	平成30年度 航路損益 (平成29年10月~ 平成30年9月)	令和元年度 航路損益 (平成30年10月~ 令和元年9月)	令和2年度 航路損益 (令和元年10月~ 令和2年9月)	3力年平均	航路損益見込み (令和2年10月~ 令和3年9月)	備考 (増減理由)
1. 収益							
A 運航収益		15,819	16,165	14,169	15,384	13,713	
1. 旅客運賃		11,925	11,775	10,005	11,235	9,745	
2. 手荷物運賃		1,666	1,679	1,400	1,581	1,400	
3. 小荷物運賃		2,228	2,712	2,763	2,568	2,568	
4. 自動車航送運賃		0	0	0			
5. 貨物運賃		0	0	0			
6. 郵便・信書便航送料		0	0	0			
7. 雑収入		0	0	0			
B 営業収益		83	136	1,000	407	110	
1. 航路附属施設収入		0	0	0			
2. 雑収入		83	136	1,000	407	110	
収益計		15,902	16,302	15,169	15,791	13,823	
2. 費用		22,254	22,213	21,263			
A 運航費用		16,566	16,456	15,751	16,258	16,229	
1. 旅客費		217	226	202	215	215	
(1) 旅客歩金		0	0	0			
(2) 傷害保険料		89	144	108	114	114	
(3) 雑費		127	82	94	101	101	
2. 手荷物取扱費		0	0	0			
3. 小荷物取扱費		0	0	0			
4. 自動車航送取扱費		0	0	0			
5. 貨物費		0	0	0	0	0	
(1) 貨物積卸費		0	0	0			
(2) 貨物歩金		0	0	0			
(3) 貨物弁金		0	0	0			
(4) 雑費		0	0	0			
6. 郵便・信書便取扱費		0	0	0			
7. 燃料潤滑油費		2,282	2,420	1,970	2,224	2,195	
8. 養缶水費		0	0	0			
9. 港費		358	295	399	351	351	
(1) 税金及び手数料		0	0	0			
(2) 水先及び係留料等		358	295	399	351	351	
(3) 代理店手数料		0	0	0			
10. 雑費		0	0	0			
11. 船費		13,709	13,515	13,180	13,468	13,468	
(1) 船員費		12,878	12,885	11,649	12,471	12,471	
(2) 船舶備品費		163	260	155	193	193	
(3) 船舶消耗品費		102	19	26	49	49	
(4) 船舶修繕費		474	252	1,300	675	675	
(5) 雑費		92	100	50	80	80	
B 営業費用		5,688	5,757	5,512	5,653	5,653	
1. 保険料		0	0	0		0	
(1) 船舶		0	0	0			
(2) 航路附属施設		0	0	0			
2. 税金		4	4	4	4	4	
(1) 船舶		4	4	4	4	4	
(2) 航路附属施設		0	0	0	0	0	
(3) 消費税		0	0	0	0	0	
3. 利子		0	0	0		0	
(1) 船舶		0	0	0			
(2) 航路附属施設		0	0	0			
4. 減価償却費		704	543	433	560	560	
(1) 航路開設費		0	0	0			
(2) 船舶		525	404	257	395	395	
(3) 航路附属施設		179	139	177	165	165	
5. 賃借(用船)料		0	0	0		0	
(1) 船舶		0	0	0			
(2) 航路附属施設		0	0	0			
6. 航路附属施設費		136	0	22	53	53	
7. 店費		4,845	5,210	5,053	5,036	5,036	
費用計		22,254	22,213	21,263	21,910	21,881	
3. 差引当期純利益(純損失)		△ 6,353	△ 5,911	△ 6,094	△ 6,119	△ 8,058	
(国庫補助金)							
(都道府県補助金)							
(市区町村補助金)							

事業者名 坊勢渡船有限会社

航路名 家島～坊勢島航路

## 離島航路 3 カ年計画

(令和 3 年度～令和 5 年度)

### 1. 姫路市離島航路補助の運航事業に関する基本方針

当該航路は、坊勢島から家島高校への通学をはじめ坊勢島から家島への通勤や日常生活での移動など、坊勢島居住者の生活に必要不可欠な定期航路となっている。しかし、少子高齢化や人口減少により利用者数は年々減少傾向にある。

今後は、少子化に伴って高校生の生徒数が減少し、当該航路の通学利用の減少が見込まれるほか、人口減少に相応の利用者数の減少が見込まれる。

一方、運航事業者の坊勢渡船有限会社は零細企業であり、定期航路の安定的な運航に必要な船員の確保をはじめ、船舶の適切な維持・更新に必要な資金の確保など、経営上の課題を抱えている。

こうした状況の下で、島民の生活に必要な定期航路の維持を図るべく、運航体制の見直しや経営改善の他、各種支援策の活用等様々な手立てを講じ、永続的に安全で安定的な運航を図ることを目的とする。

### 2. 航路整備計画及び運航計画の改善に関する事項

(航路の再編、経営主体のあり方、使用船舶の代替、運航便数・ダイヤの変更等)

項目	内容
航路の再編	2 島間を結ぶ航路であり、他の航路による代替の可能性もないため、航路の再編の予定はない。
経営主体	坊勢渡船有限会社による経営を継続することを前提とする。
使用船舶の代替	現在使用している第三坊勢渡船は建造から 37 年が経過しており、老朽化のため代替することが望まれる。しかし、現状では新造の費用が捻出できず、同船の使用を継続せざるを得ない状況にある。 将来、老朽化の進行に伴い代替新造が必要になる時期が来ることも予想されるが、その際には輸送需要に見合った適切な規模や設備を備えた船舶について検討が必要である。
運航便数・ダイヤの変更等	前計画策定後、最大運航便数を 13 往復 (26 便/日) から 12 往復 (24 便/日) に 1 便減便している。 今後も運航効率や収支の改善を図る観点から、利用者の多い時間帯には利用者の使いやすいダイヤ設定を行うなど利便性を高めるとともに、利用者の少ない時間帯 (たとえば平日の午後) には利用実態にあわせた便数設定を行うなど、運航計画の見直しを継続的に行う。

3. 収入の増加・確保に関する事項（輸送量の拡大・確保、運賃改定等）

項目	内容
輸送量の確保	<p>少子化の進展により、今後高校生の通学利用が一層減少していくことが見込まれる。</p> <p>それをカバーするため、家島～坊勢島への観光周遊・誘客や姫路港～坊勢島航路と連携を図るなど、新たな需要を喚起する方策について検討する。</p>
運賃改定等	<p>現時点では運賃を据え置くこととするが、今後、収入の確保を図るため、運賃改定についても検討する必要がある。</p>

4. 経費の節減に関する事項（船員費、燃潤滑油費、船舶修繕費等の節減）

項目	内容
船員費	<p>現在の厳しい経営環境の下では船員の確保が難しい状況にあるが、安全運航体制を確立する観点から、船員数を維持する。</p>
燃潤滑油費	<p>片道 2.5 km の航路を往復運航する形態であり、燃料の使用量そのものの削減は難しい。使用船舶の大きさも適正であり、小型化による燃料費の節減も難しい。</p> <p>燃料価格は、原油価格相場や為替レートに依存するものであり、計画的な節減が難しい。</p>
船舶修繕費等	<p>船舶の老朽化などにより、現状より削減することは難しい。</p> <p>また、必要最小限の修繕を行っているのが現状であり、修繕費そのものの削減も難しい。</p>

5. 関係機関等との連携に関する事項

（港湾施設等のインフラ整備、離島活性化方策との連携等）

項目	内容
港湾施設等	<p>係留施設については網手港棧橋の老朽化から、令和 3 年 3 月に更新予定である。</p> <p>兵庫県や姫路市の計画に合わせて、船舶利用者の利用環境改善方を検討していく。</p>
活性化方策	<p>家島では昨今、観光周遊企画等の活性化に向けた取組みが行われている。漁業の盛んな坊勢島は魚介類が豊富であり、そのような資源を活かしつつ、家島とも連携した観光の活性化などに取り組む必要があると考えられる。</p>

6. 今後引き続き検討すべき事項

項目	内容
経営の健全化	<p>運航事業者は零細事業者でもあるため、安全で安定的な定期航路の運航に際し、船員の確保などの面で苦慮することが多い。</p> <p>しかしながら、今後の持続的な航路確保・維持に向けて可能な限り経営体制の合理化・効率化を推進していくこととする。</p>

## 離島航路3カ年計画による輸送量及び収支見込み

### 1. 輸送量の見込み

区分		現 状 (令和2年度)	初年度 (令和3年度)	2年度 (令和4年度)	3年度 (令和5年度)
旅 客	人	37,602	36,625	35,672	34,745
	人キロ	94,006	91,561	89,181	86,862
自動車	台	0	0	0	0
	台キロ	0	0	0	0
貨 物	トン	0	0	0	0

### 2. 収支の見込み

(千円)

区分		現 状 (令和2年度)	初年度 (令和3年度)	2年度 (令和4年度)	3年度 (令和5年度)
旅 客 運 賃		10,005	9,745	9,492	9,245
手 荷 物 運 賃		1,400	1,400	1,400	1,400
小 荷 物 運 賃		2,763	2,568	2,568	2,568
自動車航送運賃		0	0	0	0
貨 物 運 賃		0	0	0	0
郵便・信書便航送料		0	0	0	0
そ の 他 収 入		1,000	110	110	110
収 益 計		15,169	13,823	13,569	13,323
旅 客 費		202	215	215	215
手 荷 物 取 扱 費		0	0	0	0
小 荷 物 取 扱 費		0	0	0	0
自動車航送取扱費		0	0	0	0
貨 物 費		0	0	0	0
郵便・信書便取扱費		0	0	0	0
燃 料 潤 滑 油 費		1,970	2,195	2,195	2,195
養 缶 水 費		0	0	0	0
港 費		399	351	351	351
雑 費		0	0	0	0
船 員 費		11,649	12,471	12,471	12,471
船 舶 備 品 費		155	193	193	193
船 舶 消 耗 品 費		26	49	49	49
船 舶 修 繕 費		1,300	675	675	675
船 費 雑 費		50	80	80	80
保 険 料		0	0	0	0
税 金		4	4	4	4
利 子		0	0	0	0
減 価 償 却 費		433	560	560	560
賃 借 (用 船) 料		0	0	0	0
航 路 附 属 施 設 費		22	53	53	53
店 費		5,053	5,036	5,036	5,036
費 用 計		21,263	21,881	21,881	21,881
損 益		△ 6,094	△ 8,058	△ 8,312	△ 8,559
収 支 率		71.34%	63.17%	62.01%	60.89%

離島航路第1表（日本工業規格A列4番）

航路の科目別（見込）数値等調査票

（事業者名： 坊勢渡船有限会社 航路名： 家島～坊勢島航路 ）

1. 輸送量等実績見込

項目	補助対象年度 (令和3年度)
航路距離(キロ) (小数点第2位)	2.50
キロ当たり賃率(円) 旅客 (小数点第2位)	128.00
航行距離(km) ※1 (小数点第2位)	21,220
	( )
運航回数 ※1	8,488
	( )
旅客輸送人キロ(小数点第2位)	91,562.50
	( )
旅客輸送人員(人) ※2	36,625
	( )
自動車航送取扱量(台) ※3	
	( )
貨物取扱量(トン) ※4	
	( )
燃料消費量(・㍓) A重油	24,767
※5	( )
C重油	
	( )
軽油	
	( )

※ 実施要領2. (2) ①に係る場合は、増便分を( )書にて内書きすること。

※ 補助対象期間中に運賃改定を予定している場合の賃率の算出根拠

① 旅客	改定実施年月日	年 月 日
改定前	キロ当たり賃率	輸送人キロ
改定後	キロ当たり賃率	輸送人キロ
平均賃率		

2. 使用船舶の概要 ※6

船名	就航年月	総トン数	就航比率	月延べ 船員数(人)	備考
(主船)					
第三坊勢渡船	S58.6	12ト	1.00	24	
(予備船)					

\* 就航比率を使用しない場合は、「就航比率」欄は省略する。

3. 平成5年10月1日以降に当該航路に就航した船舶に係る経費等

- ① 船名 \_\_\_\_\_
- ② 船価 \_\_\_\_\_ 千円 ※7
- ③ 経費実績(見込)

(単位:円)

項目	補助対象年度
船舶利子	
減価償却費	
用船料	

## 航路の科目別（見込）数値等調査票記載要領

補助対象年度の見込数値等は、下記注意事項により算出する。

### 記

- (※1) 離島航路第9表の航行距離及び運航回数とする。（運航雑収入となる他航路就航又は回航等は除く。）
- (※2) 離島航路第10表の輸送人員とする。
- (※3) 離島航路第11表の取扱数量とする。
- (※4) 離島航路第12表の取扱数量とする。
- (※5) 離島航路第16表の主燃料（A、C、軽油）の年間消費量とする。ただし、就航比率が1未満のものに関しては、第16表の船舶ごとに就航比率を加味した本航路分担消費量とする。
- (※6) 当該年度中に代替建造等により就航する予定船舶についても記入する。  
月延べ船員数欄には、月間の運航日数が15日以上ある使用船舶の法定乗組定員数（船員法第69条に定める定員とする。）を当該船舶の稼働月数を基に月延べ換算した人数とする。  
（注．常時10人以上の船員を使用する事業者については、船員法97条により届出た就業規則に記載された定員数とし、それ以外の事業者については、船員法69条に基づく定員として事業者が申出た船員数と船舶検査証書の船員数のどちらか少ない数とする。）－（別紙）「月延べ船員数の算出根拠」により算出する。  
総トン数欄には、当該航路に就航する船舶の総トン数を、就航比率欄には、離島航路第2表「各科目分担率（見込）一覧表」から転記すること。なお、当期中に新船が就航した場合は、備考欄に就航年月日を記載すること。
- (※7) 船舶の建造総船価とする。ただし、補助金等により建造を行った場合は、船価圧縮後の簿価とする。
- (※8) 交付要綱様式2－2運航計画書に記載した運航回数とする（運航雑収入となる他航路就航又は回航等は除く。）。
- (※9) 航路距離等の計算方法  
－（別添）「国庫補助対象航路の運賃等調査表」により算出する。

(別紙)

## 月延べ船員数の算出根拠

1. 雇用船員数 \_\_\_\_\_ 4 人

① 常時 10 人以上の船員を使用する事業者の場合

船名	船員法第97条により届け出られた就業規則に記載された定員数
	人
	人
	人
	人

(協議会で確認)

② 常時 10 人未満の船員を使用する事業者の場合

船名	船員法第69条に定める定員	船舶検査証書の船員数
第三坊勢渡船	2人	2人
	人	人
	人	人
	人	人

(船舶検査証書で確認)

2. 月延べ船員数

船名	適用船員数	月延べ船員数
第三坊勢渡船	2人	60人
	人	人
	人	人
	人	人

(別添)

### 国庫補助対象航路の運賃等調査表

○ 旅客運賃

旅客……2等運賃

1 ( 奈 座 )			
A. 距離 (キ口) 2.5 B. 運賃 (円) 旅客 320 C. 見込輸送人員 (人) 36,625	2 ( 網 手 )		
D. 距離 (キ口) E. 運賃 (円) 旅客 F. 見込輸送人員 (人)	G. 距離 (キ口) H. 運賃 (円) 旅客 I. 見込輸送人員 (人)	3 ( 港 名 )	

- (注) 1. 当期中に運賃改定を予定している場合、改訂の前後における輸送量比で按分した賃率とする。  
(旅客…輸送人キロ比)
2. 増便区間の増便分見込輸送人員を ( ) にて内書きすること。

#### ※運賃等調査表による航路距離等の算出方法

$$\text{I 航路距離} = \frac{\text{航行距離}}{\text{運航回数} \times 2}$$

(小数点第2位) ※8

$$\text{II キロ当り賃率} = \frac{B + E + H}{A + D + G}$$

(小数点第2位)

$$\text{III 輸送(見込)人キロ} = A C + D F + G I$$

(小数点第2位)

※増便分は、増便分の見込輸送人員に距離を乗じて算出する。

離島航路第2表（日本工業規格A列4番）

各 科 目 分 担 率 （ 見 込 ） 一 覧 表

該 当 科 目	分 担 率 算 式	本 航 路 分 担 率
(1) 就航比率により船舶ごとに按分するもの (7) 旅客費中の傷害保険料及び雑費 (イ) 貨物費中の雑費 (ウ) 燃料潤滑油費 (エ) 養岳水費 (オ) 船費（予備船員費を除く） (カ) 運航雑費 (キ) 営業費用中の船舶に係る保険料、税金、利子、減価償却費、用船料	$\text{就航比率} = \frac{\text{当該船舶の本航路における年間走行距離}}{\text{当該船舶の全航路における年間走行距離}}$ (増便した場合の増便分の分担率) $\text{就航比率} = \frac{\text{当該船舶の本航路における増便した区間の年間走行距離}}{\text{当該船舶の全航路における年間走行距離}}$	1.00
(2) 運航回数比率により按分するもの (7) 手荷物取扱費 (イ) 小荷物取扱費 (ウ) 自動車航送取扱費 (エ) 貨物積卸費 (オ) 港費 (カ) 営業費用中の航路附属施設に係る保険料、税金（事業税を除く）利子、減価償却費、賃借料 (キ) 航路附属施設費	$\text{運航回数比率} = \frac{\text{当該施設を利用する本航路の就航船舶の運航回数}}{\text{当該施設を利用する全航路の就航船舶の運航回数}}$	- - - - 奈 座 港 0.794 網 手 港 0.896
(3) 収入比率により按分するもの (7) 営業収益 (イ) 営業費用中の税金の(3)その他（事業税） (ウ) 店費	$\text{収入比率} = \frac{\text{本航路における運航収入}}{\text{全事業収入（営業外収入を除く）}}$ (増便した場合の増便分の分担率) $\text{収入比率} = \frac{\text{当該船舶の本航路における増便した区間の運航収入}}{\text{全事業収入（営業外収入を除く）}}$	0.445
(4) 船員費の比率により按分するもの (7) 予備船員費	$\text{船員費比率} = \frac{\text{船員費の本航路分担額（予備船員に係るものを除く）}}{\text{船員費の総額（予備船員に係るものを除く）}}$	-

- (注) 1. 本航路分担率の欄に分担率算式を参考にして航路ごとに分担率を算出すること。  
 2. 使用船舶の各航路別運航状況調（第9表）により分担率を算出すること。  
 3. 他事業及び他航路就航のない場合は本表を省略する。  
 4. 分担率は小数点以下4桁を四捨五入して3桁までとする。  
 5. 運航回数比率を求める場合、回航の分については入渠の場合は往復、他航路との入替については入のみを本航路分とする。

使用船舶の各航路別運航状況調

		～ 航路				～ 航路			家島～坊勢航路	回 航 ～	合 計
		～ Km	～ Km	～ Km	計	～ Km	～ Km	計	奈座～網手 2.5km		
第三坊勢渡船	回数				0.0			0.0	8,488.0		8,488.0
	延キ口				0.0			0.0	21,220.0		21,220.0
	回数				0.0			0.0			0.0
	延キ口				0.0			0.0			0.0
	回数				0.0			0.0			0.0
	延キ口				0.0			0.0			0.0
	回数				0.0			0.0			0.0
	延キ口				0.0			0.0			0.0
	回数				0.0			0.0			0.0
	延キ口				0.0			0.0			0.0
	回数				0.0			0.0			0.0
	延キ口				0.0			0.0			0.0
	回数				0.0			0.0			0.0
	延キ口				0.0			0.0			0.0
	回数				0.0			0.0			0.0
	延キ口				0.0			0.0			0.0
合 計	回数	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	8,488.0	0.0	8,488.0
	延キ口	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	21,220.0	0.0	21,220.0

(注) 船舶は予備船を含む全使用船舶について記入すること。ただし、本航路に関係ある港に寄港しない航路および船舶については本表に記入しないこと。

また、実施要領2. (2)①に係る申請をする場合は、( )にて増便分を内書きすること。

旅客輸送人員及び運賃収入報告（見込）

種別	区分	本航路輸送人員及び運賃収入		備考
		輸送人員	運賃収入	
普通券 (片道券)	輸送人員	8,048		
	運賃収入	2,475,228		
普通券 (往復券)	輸送人員			
	運賃収入			
定期券	輸送人員	18,859		
	運賃収入	4,281,497		
団体券	輸送人員			
	運賃収入			
回数券	輸送人員	9,718		
	運賃収入	2,988,275		
計	輸送人員	36,625		
	運賃収入	9,745,000		

(注) 実施要領2.(2)①に係る申請をする場合は、( )にて増便分を内書きすること。

離島航路第16表

燃 料 潤 滑 油 費 内 訳 ( 見 込 )

種 類 船 名	主 燃 料		補 助 油								合 計	本航路 分担率	本 航 路 分 担 額
	年 間 消費量	金 額	潤滑油								金 額		
			消費量	金 額	消費量	金 額	消費量	金 額	消費量	金 額			
第三坊勢渡船	24,767	1,974,045	540	220,751							2,194,797	1.000	2,194,797
											0		0
											0		0
											0		0
											0		0
合 計	24,767	1,974,045	540	220,751	0	0	0	0	0	0	2,194,797		2,194,797

船 名	本航路 分担率	A 重 油		C 重 油		軽 油		合 計	
		全 航 路	本 航 路	全 航 路	本 航 路	全 航 路	本 航 路	全 航 路	本 航 路
第三坊勢渡船	1.000	24,767	24,767		0		0	24,767	24,767
<本航路分担消費量>			0		0		0	0	0
			0		0		0	0	0
合 計		24,767	24,767	0	0	0	0	24,767	24,767

- (注) 1. 本表には回航用燃料も包含して記入すること。  
 2. 本航路分担率は就航比率による。  
 3. 実施要領2.(2)①に係る申請をする場合は、( )にて増便分を内書きすること。  
 4. 3. の増便分は、増便分の就航比率による。