
**令和 6 年度 家島～坊勢島航路
生活交通確保維持改善計画**

令和 6 年（2023 年） 6 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（令和5年3月末現在住民基本台帳人口2,334人）と家島諸島の中で人口が2番目に多い坊勢島（同1,989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。

このような地域特性のもと、家島～坊勢島航路は坊勢島居住者の家島への日常生活、通勤のための移動、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、家島諸島では、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は減少傾向にある。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。

図表1 家島～坊勢島航路概要

人口	家島 2,334人（令和5年3月末現在住民基本台帳人口） 坊勢島 1,989人（同上）
航路	家島～坊勢島
定期航路概要	① 航路区間 : 家島（網手港）～坊勢島（奈座港） ② 運航事業者 : 坊勢渡船有限会社 ③ 運航便数 : 平日 11往復（計22便） 土日祝 9往復（計18便） ④ 運航船舶 : 2隻（小型船2隻） ⑤ 所要時間 : 10分 ⑥ 運航距離 : 2.5km ⑦ 年間旅客者数 : 30,182人（令和4年度実績）

2 地域公共交通確保維持に係る定量的な目標・効果

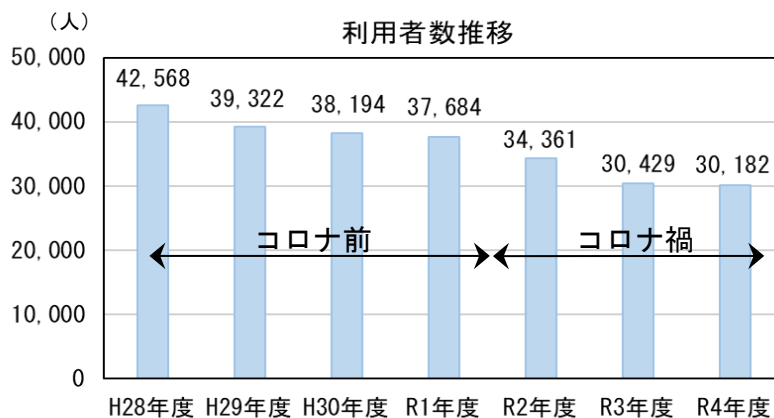
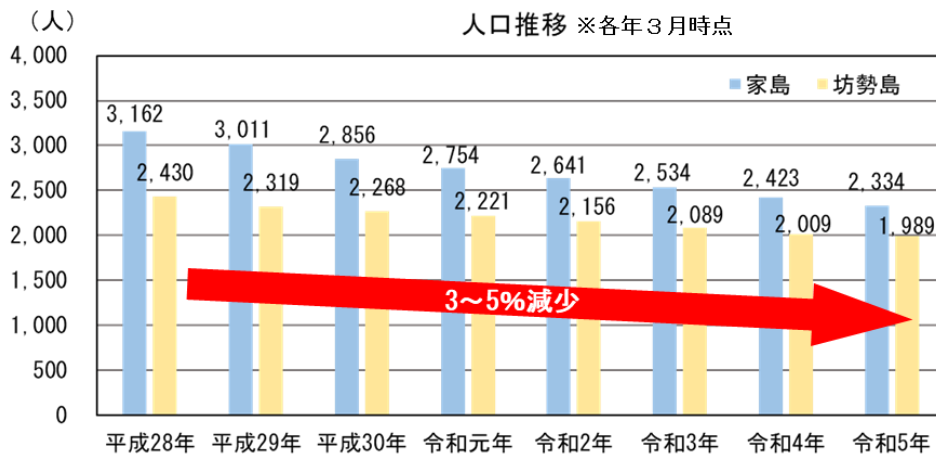
家島～坊勢島航路の運航を継続していくためには、経営の安定化が重要な要素の一つである。経営の安定化を図るためには、利用者数を維持することが重要である。そこで、地域公共交通確保維持改善事業に係る定量的な目標として、「現状の利用者数を維持する」ことを基本とする。今後においても人口減少に伴う利用者の減少が想定されることから、現状では少ない観光客の利用促進の取り組みとして、島々を経由する周遊企画や旅行代理店と連携した取り組みにより交流人口の増加に努める。

また、旅客輸送量の減少など厳しい経営環境に加え、燃油価格の高騰や消耗部品価格の高騰が続くことが想定されることから、安定した航路運営に向けた取り組みとして令和5年5月1日より運航便数と運賃の見直しを実施した。

引き続き、地域の生活に必要な定期航路を確保するために、運航事業者の経営努力はもとより、地域を挙げて利用者数の増加に取り組む。

[目標] コロナ前の令和元年度の利用者から島民人口の年間減少率（概ね4%）を踏まえ、30,726人を確保することを旨とする。

令和元年度利用者数 37,684人 × 島民人口の年間減少率（4%）の5乗



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 5頁参照）

(2) 費用総額及び負担者

令和6年度の事業収支及び負担者は次のとおりである。

令和6年度 収入見込額 19,221千円

費用見込額 29,210千円

収支差見込額 ▲9,989千円

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 8頁参照）

<運賃値上げによる効果（片道運賃320円→400円）>

収支・片道運賃	320円	400円
収益	15,473千円	19,221千円
（うち運賃収益）	（12,847千円）	（16,594千円）
費用	29,210千円	29,210千円
差引	▲13,737千円	▲9,989千円

(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 9頁参照）のとおりである。

(4) 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2 姫路市地域公共交通会議離島航路分科会委員名簿

(令和5年6月21日現在・委員14名)

組織	所属	氏名
姫路市	姫路市都市整備担当理事兼交通計画部長	柴田 桂太 (会長)
学識経験者	国立大学法人 神戸大学名誉教授	喜多 秀行
国土交通省	神戸運輸監理部海事振興部旅客課長	土谷 理恵
国土交通省	神戸運輸監理部総務企画部企画課長	吉村 裕行
国土交通省	神戸運輸監理部姫路海事事務所長	丸吉 浩
兵庫県	兵庫県総務部市町振興課長	細川 敬太
市民又は利用者代表	家島町坊勢区長	桂 和徳
市民又は利用者代表	家島町真浦区長	畑野 長利
市民又は利用者代表	家島町宮区長	福田 弁一郎
市民又は利用者代表	坊勢婦人会長	前田 さゆり
商工会	姫路市商工会主任	山本 優樹
航路事業者	坊勢輝汽船株式会社総務部長	小林 正和
航路事業者	坊勢渡船有限会社	池田 田鶴
姫路市	姫路市家島事務所長	田摩 和彦

(事務局) 姫路市 都市局 交通計画部 地域公共交通課

運 航 計 画 書

令和5年6月21日

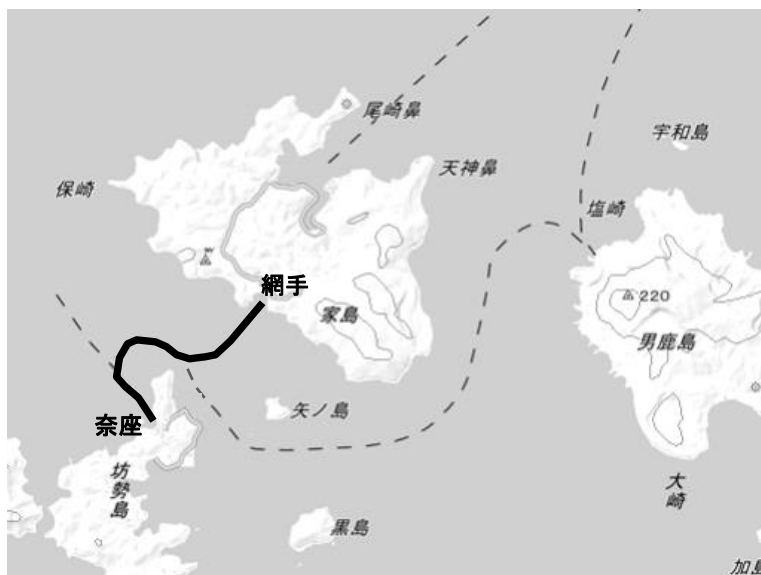
航路名 家島～坊勢島航路 事業者名 坊勢渡船有限会社

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、寄港地及び終点到寄港する他の航路（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	坊勢渡船有限公司	12トン	—	—	46人	ディーゼル	264kw	12knot
あーす	旅客船	軽合金	平成15年1月	坊勢渡船有限公司	19トン	—	—	58人	ディーゼル	559kw	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	2,152回
あーす	奈座～網手	2.5 km	通年	5,412回
計				7,564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。

5. 発着時刻表及び運賃表

（1）発着時刻表

令和5年5月1日より利用者が少ない第7便を減便し、平日11便、土日祝を9便で運航。

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平日のみ運航。

(2)運賃表

令和5年5月1日より運賃値上げを実施。

新 旧 運 賃 表

区間	種類	改定前	改定後
坊勢（奈座港） ⇄ 家島（網手港）	普通券 （大人片道券）	320 円	400 円
	普通券 （小人片道券）	160 円	200 円
	普通券 （福祉片道券）	160 円	200 円
	普通券 （原付自転車）	320 円	400 円
	普通券 （手荷物）	150 円	200 円
	回数券 （大人11枚綴り）	3,150 円	4,000 円
	回数券 （小人11枚綴り）	1,600 円	2,000 円
	回数券 （福祉11枚綴り）	1,600 円	2,000 円
	回数券 （原付自転車 11枚綴り）	3,150 円	4,000 円
	回数券 （手荷物 11枚綴り）	1,500 円	2,000 円
	定期券 （大人）	13,200 円	16,800 円
	定期券 （大人 原付自転車込み）	18,400 円	24,000 円
	定期券 （学生）	9,400 円	12,000 円
	定期券 （福祉）	6,500 円	8,400 円

航路損益(見込)計算書

航路名 家島～坊勢島航路

事業者名 坊勢渡船有限会社

科目	期間区分	令和2年度航路損益 (令和元年10月～ 令和2年9月)	令和3年度航路損益 (令和2年10月～ 令和3年9月)	令和4年度航路損益 (令和3年10月～ 令和4年9月)	3力年平均	航路損益見込み (令和5年10月～ 令和6年9月)	備考(増減理由)
1. 収 益		15,169,115	16,337,609	18,684,583	16,730,436	19,220,601	
A 運航収益		14,168,918	15,004,700	13,137,925	14,103,848	16,594,013	
1. 旅客運賃		10,005,206	10,599,470	9,072,637	9,892,438	10,978,800	所要額
2. 手荷物運賃		1,400,248	1,379,580	1,276,206	1,352,011	1,802,682	3力年平均×200/150
3. 小荷物運賃		2,763,464	3,025,650	2,789,082	2,859,399	3,812,532	3力年平均×200/150
4. 自動車航送運賃		0	0	0	0	0	
5. 貨物運賃		0	0	0	0	0	
6. 郵便・信書便航送料		0	0	0	0	0	
7. 雑収入		0	0	0	0	0	
B 営業収益		1,000,197	1,332,909	5,546,658	2,626,588	2,626,588	
1. 航路附属施設収入		0	0	0	0	0	
2. 雑収入		1,000,197	1,332,909	5,546,658	2,626,588	2,626,588	
収益計		15,169,115	16,337,609	18,684,583	16,730,436	19,220,601	
2. 費 用		21,263,305	26,971,631	27,188,452	25,141,129	29,210,367	
A 運航費用		15,751,410	18,313,744	18,432,423	17,499,192	19,720,105	
1. 旅客費		202,371	364,924	561,012	376,102	438,204	
(1) 旅客歩金		0	0	0	0	0	
(2) 傷害保険料		108,216	108,216	259,375	158,602	220,704	所要額
(3) 雑費		94,155	256,708	301,637	217,500	217,500	3力年平均
2. 手荷物取扱費		0	0	0	0	0	
3. 小荷物取扱費		0	0	0	0	0	
4. 自動車航送取扱費		0	0	0	0	0	
5. 貨物費		0	0	0	0	0	
(1) 貨物積卸費		0	0	0	0	0	
(2) 貨物歩金		0	0	0	0	0	
(3) 貨物弁金		0	0	0	0	0	
(4) 雑費		0	0	0	0	0	
6. 郵便・信書便取扱費		0	0	0	0	0	
7. 燃料潤滑油費		1,969,675	2,652,068	3,054,787	2,558,843	3,207,320	所要額
8. 養缶水費		0	0	0	0	0	
9. 港費		398,917	399,389	391,018	396,441	396,441	
(1) 税金及び手数料		0	0	0	0	0	
(2) 水先及び係留料等		398,917	399,389	391,018	396,441	396,441	3力年平均
(3) 代理店手数料		0	0	0	0	0	
10. 雑費		0	0	0	0	0	
11. 船費		13,180,447	14,897,363	14,425,606	14,167,805	15,678,140	
(1) 船員費		11,649,310	11,883,615	12,826,671	12,119,865	13,630,200	所要額
(2) 船舶備品費		155,312	93,188	415,091	221,197	221,197	3力年平均
(3) 船舶消耗品費		26,246	362,445	440,484	276,392	276,392	3力年平均
(4) 船舶修繕費		1,299,986	2,470,816	480,930	1,417,244	1,417,244	3力年平均
(5) 雑費		49,593	87,299	262,430	133,107	133,107	3力年平均
B 営業費用		5,511,895	8,657,887	8,756,029	7,641,937	9,490,262	
1. 保険料		0	0	0	0	0	
(1) 船舶		0	0	0	0	0	
(2) 航路附属施設		0	0	0	0	0	
2. 税金		3,565	3,408	44,894	17,289	44,903	
(1) 船舶		3,500	3,343	44,831	17,225	44,831	所要額
(2) 航路附属施設		65	65	63	64	72	所要額
(3) 消費税		0	0	0	0	0	
3. 利子		0	0	77,991	25,997	25,997	
(1) 船舶		0	0	77,991	25,997	25,997	3力年平均
(2) 航路附属施設		0	0	0	0	0	
4. 減価償却費		433,448	347,464	3,456,657	1,412,523	3,233,234	
(1) 航路開設費		0	0	0	0	0	
(2) 船舶		256,668	183,618	3,306,902	1,249,063	3,070,467	所要額
(3) 航路附属施設		176,780	163,846	149,755	163,460	162,767	所要額
5. 賃借(用船)料		0	0	0	0	0	
(1) 船舶		0	0	0	0	0	
(2) 航路附属施設		0	0	0	0	0	
6. 航路附属施設費		22,220	3,190,122	506	1,070,949	1,070,949	3力年平均
7. 店費		5,052,662	5,116,893	5,175,981	5,115,179	5,115,179	3力年平均
費用計		21,263,305	26,971,631	27,188,452	25,141,129	29,210,367	
3. 差引当期純利益(純損失)		-6,094,190	-10,634,022	-8,503,869	-8,410,694	-9,989,766	
	(国庫補助金)						
	(都道府県補助金)						
	(市区町村補助金)						

離島航路3カ年計画

(令和6年度～令和8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な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。

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。
経営主体のあり方	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	<p>現行どおり、「第三坊勢渡船」、「あーす」の2隻の船舶を使用する。</p> <p>第三坊勢渡船は建造から40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。</p> <p>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。</p>
運航便数・ダイヤの変更等	<p>令和5年5月1日より最大運航便数を12往復(24便/日)から11往復(22便/日)に1往復減便している。</p> <p>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。</p>

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
輸送量の拡大・確保	家島～坊勢島へ渡る周遊企画、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。
運賃改定等	利用者の減少や燃油費の高騰もあり、航路維持に影響が出ることから、令和5年5月1日から運賃改定を行い、収入確保を図りつつ、状況に合わせた運航を検討し、経費削減をすすめ航路維持に努める。

4. 経費の節減に関する事項(船員費、燃料潤滑油費、船舶修繕費等の節減)

項目	内容
船員費	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。
燃料潤滑油費	片道2.5km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。 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。
船舶修繕費等	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。 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。

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
港湾施設等のインフラ整備	係留施設については網手港棧橋の老朽化から令和3年に更新した。 今後も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策を検討していく。
離島活性化方策	家島本島では昨今、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、姫路市中心部、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。

6. 今後引き続き検討すべき事項

項目	内容
経営の健全化	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。 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。