

五島市船舶運航事業経営戦略

団 体 名 : 五島市

事 業 名 : 五島市営交通船事業奈留島・前島航路

策 定 日 : 令和 3 年 3 月

計 画 期 間 : 令和 3 年度 ~ 令和 12 年度

1. 事業概要

(1) 事業形態等

法適用(全部適用・一部適用)・法非適用の区分	法非適用		
職 員 数	0 人	年 間 輸 送 人 員 数	4.7 千人
営 業 航 路	4.4 km	在 籍 船 舶 数	1 両
運 航 路 線 数	1 本	平 均 船 齢	38 年
年 間 運 航 キ 口	8.1 千km	乗 船 効 率 * 1	14.8%

*1 乗船効率 = 延人キロ ÷ (運航キロ × 平均乗船定員) × 100

(2) 料金形態

	年 月 日	制 度 及 び 賃 率
上 限 認 可	—	人の運送をする貨物定期航路事業
実 施	平成28年10月1日	五島市営交通船旅客運送条例

(3) 現在の経営状況

料 金 収 入 ※ 過去3年度分を記載	H29	864 千円	H30	823 千円	R1	918 千円
経 常 収 支 比 率 (又は収益的収支比率) ※ 過去3年度分を記載	H29	100.0%	H30	100.0%	R1	100.0%
純 損 益 (又は実質収支) ※ 過去3年度分を記載	H29	14,385 千円	H30	13,476 千円	R1	13,722 千円
資 金 不 足 比 率 * 2 ※ 過去3年度分を記載	H29	%	H30	%	R1	%

【上記の指標等を踏まえた現在の経営状況の分析】

五島市営交通船事業奈留島・前島航路は、民間との用船契約により運航しており、支出の9割以上が用船料である。しかし、前島地区住民にとって、唯一の生活航路であることから廃止することが出来ず、損失部分を国や県からの補助金及び一般会計からの繰入金により経営を維持している。

*2 ここでいう資金不足比率とは、地方財政法による資金不足比率を指し、以下の算式により算出するものとする。

資金不足比率[法適用企業の場合] = (地方財政法施行令第15条第1項により算定した資金の不足額) ÷ ((営業収益) - (受託工事収益)) × 100

資金不足比率[法非適用企業の場合] = (地方財政法施行令第16条第1項により算定した資金の不足額) ÷ ((営業収益) - (受託工事収益)) × 100

2. 将来の事業環境

(1) 利用者数の予測

高齢化が進む前島の住民の利用者については、人口減少に伴い減少すると思われるが、令和12年度までについては、現在自船で奈留島ー前島間を移動する住民が高齢化により漁業を廃止し、五島市営交通船を利用することにより利用者数は現状程度を推移すると思われる。

また、民泊家庭が1軒登録されたことや平成30年度より実施している前島地区活性化推進事業による、前島を計画の主要地とした観光客の増加を見込む様々な観光プランを計画しており、五島市営交通船の利用増を見込んでいる。

※前島地区住民推移 H28年度:24名、平成29年度:25名、平成30年度24名、令和元年度:25名、令和2年12月1日現在:26名
令和2年12月1日現在年齢構成 25歳以上70歳未満:13名、70歳以上80歳未満:7名、80歳以上90歳未満:4名、90歳以上94歳未満:2名
5年後年齢構成 30歳以上70歳未満:8名、70歳以上80歳未満:12名、80歳以上90歳未満:2名、90歳以上95歳未満:2名、95歳以上100歳未満:2名
10年後年齢構成 35歳以上70歳未満:4名、70歳以上80歳未満:9名、80歳以上90歳未満:7名、90歳以上100歳未満:4名、100歳以上:2名

(2) 料金収入の予測

前島を目的とした観光客の増加が見込まれる前島地区活性化推進事業や奈留島癒しのしまづくり推進委託事業、五島列島ジオパーク構想の推進や民泊家庭の登録などにより、料金収入の増加も期待される。

(3) 船舶更新時期の見通し

現在市営交通船として使用している船舶については、3年間毎に用船契約を締結し、市営交通船事業を実施しており、用船契約先の船舶が老朽化によって運航できなくなった場合、現在用船契約を締結している事業所が自社で新しい船舶を導入し用船契約を更新するか、別の事業所と用船契約を締結する見通しである。

3. 経営の基本方針

本航路は、五島市の中心である福江島から約20キロ程離れた場所に位置する奈留島と二次離島の有人島である前島を接続する唯一の航路であり、小売店がない前島において、島民の通院・通勤・日用品の買い出しなど、健康で文化的な生活を送るうえでの生活航路として欠くことが出来ない公共の交通機関である。また、10年以上前には40名を超えていた前島地区の住民数も令和2年12月末時点では26名と減少しているが、ここ5年の前島地区住民数に着目すると25名前後を維持しながら推移している。

本市では、平成28年10月より市直営から民間との用船契約によるデマンド運航に事業形態を変更し、平成29年度乗船者数は4,461名、平成30年度4,234名、平成31年度4,707名と奈留島・前島航路の乗船者数は、増加傾向にある。また小荷物運賃も平成29年度1,317個、平成30年度1,513個、平成31年度1,744個と毎年増加している。しかし、乗船者数や小荷物運賃が伸びているとはいえ、事業の収支欠損額を市で補てんしており、収支改善が喫緊の課題である。

現在、奈留島ー前島航路の事業経費は、9割以上を用船料が占めており、1日最大3便運航の内、1便と3便はデマンド方式により運航しているため、定期運航路線と比較すると用船料の支出は抑えられているが、更なる収支改善を図るために用船料の見直しを行い、費用の削減を計画している。また、将来的な前島地区住民の人口推移を加味し、前島地区住民へ市営交通船の利用用途、頻度の聞き取りを行い住民理解のうえで利用者のニーズに沿った運航回数に減便することや、ダイヤの変更について検討する。さらに、新型コロナウイルス感染症の影響により落ち込んだ観光人口の回復及び更なる増加を前島地区活性化推進事業を軸に目指し、収入増、費用減による収支改善に努め、前島地区住民の生活航路を維持し、市営交通を経営する。

4. 投資・財政計画(収支計画)

(1) 投資・財政計画(収支計画) : 別紙のとおり

(2) 投資・財政計画(収支計画)の策定に当たっての説明

①収支計画のうち投資についての説明

本航路については用船契約のため、投資に係る資本的支出はない。

②収支計画のうち財源についての説明

本航路は生活航路であり、年間を通じて主な利用者は前島地区住民であることから、運賃収入は限られた水準で推移すると見込まれる。しかし、平成29年2月に制定された前島地区活性化計画により、高齢化及び人口減少が進む前島において、前島の持つ自然や観光資源の魅力を伝えるため、自給自足生活体験や民泊等のソフト対策を当市で行い、観光客が訪問する際に利用する定期船の離発着施設(浮体式係船岸)が平成30年度県により整備され、前島の交流人口増加の足掛かりとなった。本計画に従い、本市における総合戦略アクションプランとして、3か年計画で前島地区活性化推進事業を実施した。また平成29年度に前島にも民泊家庭が登録され、益々の観光客増加が期待される。このような背景を基に、令和3年度には新型コロナウイルス感染症拡大前の水準に戻すために、前島地区活性化推進事業により観光客の誘致を行い交流人口の増加を図る。さらに令和4年度以降についても、観光客の増加に伴い、前年比5%以上の乗船者数の増加を目指す。

③収支計画のうち投資以外の経費についての説明

本航路については、先進地事例として、平成28年10月より市直営事業から民間との用船契約による市営交通船のデマンド運航を実施した経緯がある。その際に人件費等の大幅な赤字解消が達成されたが、それでも運賃収入年間約100万円だけでは用船料の約1,400万円以上の大幅な支出を補填することが出来ないため、令和4年9月の用船契約期間満了後に用船料の見直しを行い、令和4年10月からの用船料を減額する方向で検討する。しかし、用船料の契約単価を減額するとすると、そもそも人口減少が急激に進み事業所数も少ない本市において、用船契約を受託する事業所が無くなる可能性があり、前島地区住民の生活航路が失われる可能性があるため、用船料については、事業所が契約できる範囲内での減額にとどめることとした。

(3) 投資・財政計画(収支計画)に未反映の取組や今後検討予定の取組の概要

(1)において、純損益(法適用)又は実質収支(法非適用)が計画期間の最終年度で黒字とならず、赤字が発生している場合には、赤字の解消に向けた取組の方向性、検討体制・スケジュール等を記載すること。

* (1)において黒字の場合においても、投資・財政計画(収支計画)に反映することができなかった検討中の取組や今後検討予定の取組について、その内容等を記載すること。

現在前島地区には民泊家庭が1軒登録されているが、前島地区における民泊家庭の拡充を実施し、体験メニューによる島外からの観光客及び教育旅行等により、市営交通船奈留島・前島航路の利用客拡大を図る。

また、令和2年度は新型コロナウイルス感染拡大により実施できなかったが、令和3年度には東京・福岡に営業所のある旅行会社等に向けて、奈留島の食・自然・文化を組み合わせた「癒し」観光として提案するエージェンツツアーを実施し、新たな奈留島観光ブランドの旅行商品化を図る実証事業を行う予定であるため、奈留・前島間の移動に際し市営交通船を利用するモデルツアーを組み込んだ旅行商品化を目指し、利用客の拡大につなげる。

さらに、現在本市は五島列島ジオパーク構想を推進しており、認定に向けた取り組みを行っている。前島のトンボロもジオサイトとして登録されており、今後島内外からの集客を見込むことができるため、市営交通船の利用客数増加に伴う運賃収入の増加が期待される。

ただし、利用客数が増加したとしても現在の乗船運賃だけでは、運賃収入の大幅な増加は期待できない。そのため、前島地区住民との協議のうえ、更なる収支改善を図るためにも、随時普通乗船運賃の値上げを検討する。

また、将来的には前島地区住民の人口が減少する可能性があるため、随時前島地区住民への聞き取りを行い、住民理解のうえで利用者のニーズに沿った運航回数に減便することや、ダイヤの変更について見直しを検討し、維持削減を図る。

4. 経営戦略の事後検証、更新等に関する事項

経営戦略の事後検証、更新等に関する事項

経営戦略については、用船料契約期間満了年度を目途に見直し更新を行う。

内容については、用船料や運航回数の減便及び運航ダイヤの変更、普通乗船運賃の値上げについて見直しを検討する。ただし、見直しを行う際には住民説明を行い、住民理解のうえで実施する。

投資・財政計画 (収支計画)

(単位:千円, %)

年 度	R1 (決算)	R2 (決算 見込)	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
区 分												
収 支 再 差 引 (E)+(I) (J)												
積 立 金 (K)												
前年度からの繰越金 (L)												
前年度繰上充用金 (M)												
形 式 収 支 (J)-(K)+(L)-(M) (N)												
翌年度へ繰り越すべき財源 (O)												
実 質 収 支 黒 字 (P)												
(N)-(O) 赤 字 (Q)												
赤 字 比 率 ($\frac{(Q)}{(B)-(C)} \times 100$)												
収益的収支比率 ($\frac{(A)}{(D)+(H)} \times 100$)												
地方財政法施行令第16条第1項により算定した 資 金 の 不 足 額 (R)												
営 業 収 益 一 受 託 工 事 収 益 (B)-(C) (S)	918	827	968	1,016	1,016	1,016	1,016	1,067	1,067	1,067	1,121	1,121
地 方 財 政 法 に よ る 資 金 不 足 の 比 率 ((R)/(S)×100)												
健全化法施行令第16条により算定した 資 金 の 不 足 額 (T)												
健全化法施行規則第6条に規定する 解 消 可 能 資 金 不 足 額 (U)												
健全化法施行令第17条により算定した 事 業 の 規 模 (V)												
健全化法第22条により算定した 資 金 不 足 比 率 ((T)/(V)×100)												
他 会 計 借 入 金 残 高 (W)												
地 方 債 残 高 (X)												

○他会計繰入金

(単位:千円)

年 度	前々年度 (決算)	前年度 (決算 見込)	本年度									
区 分												
収 益 的 収 支 分	1,604	2,967	3,592	2,799	2,799	2,799	2,799	2,298	2,298	2,298	2,244	2,244
うち基準内繰入金	1,604	2,967	3,592	2,799	2,799	2,799	2,799	2,298	2,298	2,298	2,244	2,244
うち基準外繰入金												
資 本 的 収 支 分												
うち基準内繰入金												
うち基準外繰入金												
合 計	1,604	2,967	3,592	2,799	2,799	2,799	2,799	2,298	2,298	2,298	2,244	2,244