西海市営船「New松島」経営戦略

（松島～瀬戸航路）

令和3年3月

西　海　市

目　次

はじめに …… **1**
1. 目的 …… 1
2. 内容 …… 1

第1章　航路の現況把握 …… **2**
1. 航路概況 …… 2
2. 対象地区の概況 …… 3
3. 本航路及び周辺航路の現状把握 …… 7

第2章　航路診断 …… **19**
1. 航路診断の概要 …… 19
2. 航路診断 …… 20

第3章　経営診断 …… **25**
1. 収入特性と収支状況 …… 25
2. 費用構造 …… 26
3. 収支シミュレーション …… 27

第4章　将来のあり方検討 …… **29**

はじめに

1. 目的

本経営戦略は、市営船の運航サービスの安定的な継続のために、中長期的な経営の基本計画として策定し、経営基盤強化と財政マネジメントの向上に取り組むことを目的とする。

2. 内容

（1）航路の現状分析

市営航路及び民間航路の現況把握として、指定区間サービス基準の他、各事業者のサービス状況等を把握。

（2）航路診断

本航路の運航状況や利用者数等の分析を行い、運航上の問題・課題を把握。

また、アンケート結果や人口動態等を加味し将来利用者数を推計。

（3）経営診断

本航路の収入構造、費用構造等を分析するとともに、今後20年程度の収支を試算。

（4）将来のあり方検討

（1）～（3）の分析・診断結果を踏まえ、本航路の方向性を検討。

検討にあたっては、定性的・定量的なメリット・デメリット、将来に渡る行政コストの試算、課題等をそれぞれ整理する。

第1章
航路の現況把握

1. 航路概況

西海市の市営船航路「釜浦－瀬戸航路（以下、「本航路」という）」は、西海市松島と瀬戸間を結ぶ2.4ｋｍの航路である。

使用船舶「New 松島（99ｔ）」は純客船で定員220名、就航は平成16年７月で令和３年２月現在、就航から16年が経過している。

なお、本航路のサービス基準は「毎日９往復以上でうち自動車航送３往復以上」であり、サービス基準を満たすために、「西海沿岸商船（株）」が運航する松島－瀬戸－池島航路が１日３往復運航されている。また、松島では本航路以外に、松島－佐世保間を結ぶ西海沿岸商船(株)の高速船が２往復、瀬戸－松島（内浦）間を結ぶ（株）江崎海陸運送のフェリーが９往復運航されている。なお、松島港の改修事業により、江崎海陸運送フェリーが運航する航路は、令和４年又は令和５年には釜浦港へ移動することになり、実質的に本航路と同ルートの航路となる見込である。

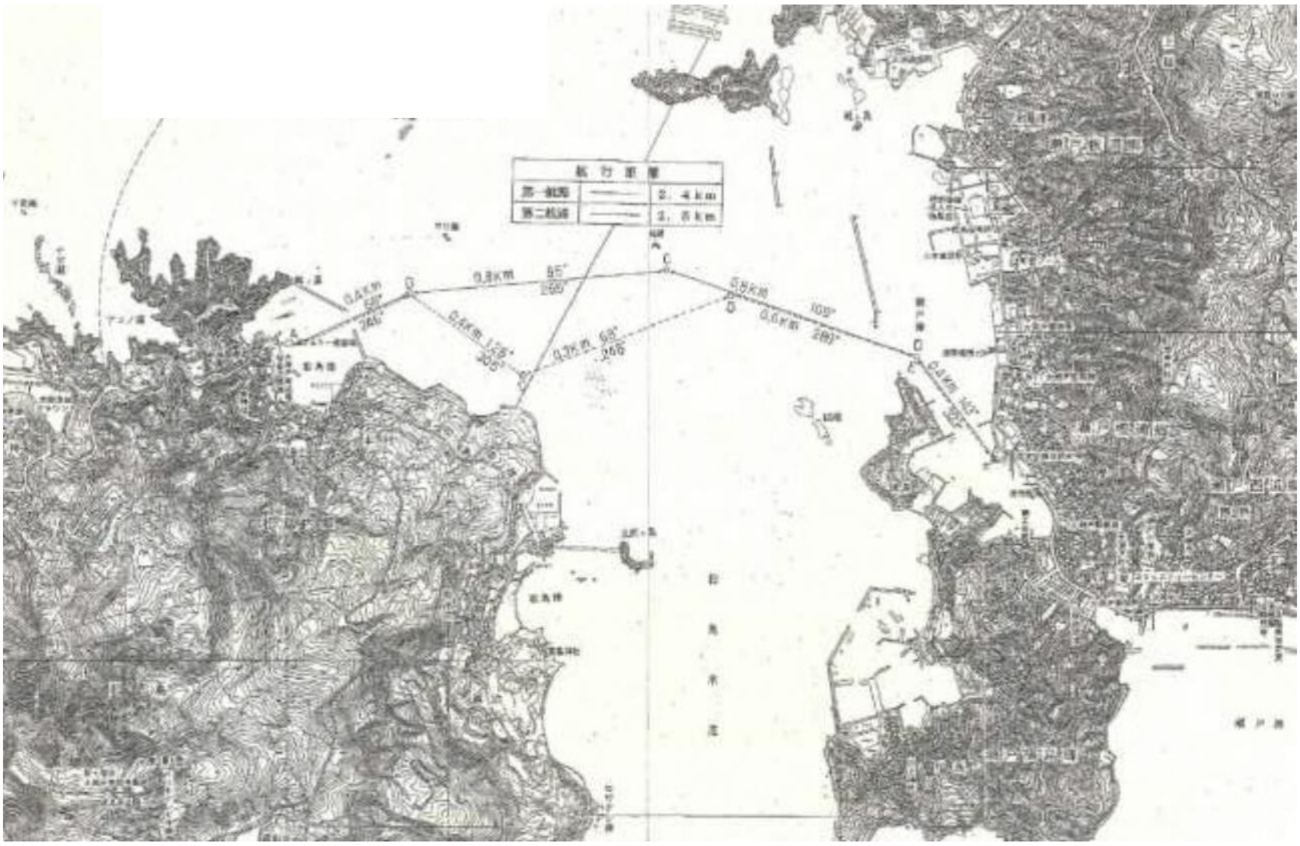
以上のとおり松島は単独離島であるが、複数の航路が運航しているため本航路は国庫補助、長崎県単独補助に該当せず、市単独で運航している状況にある。なお、同様の考え方で西海沿岸商船（株）が運航する瀬戸－松島間も補助対象外となっている（同社の瀬戸－池島間は県単独補助）。

図 航路概況図

図　指定区間サービス基準

指定区間名	二地点間	運航日程	運航時刻		各運航ごとの最低輸送能力		
			運航回数 往復／日	始発着 終発	旅客（人）	乗用車（台）	貨物（m3）
松島瀬戸	松島のいずれかの港と瀬戸港との間	毎日	9 内 自動車航送3以上	08:00以前 18:00以後	110	9	ー
		1月1日、2日、3日及び使用船の定期的整備・検査に要する期間はこの限りでない。					

図 航路図



2. 対象地区の概況

（１)松島の概況

①地勢

松島は西海市大瀬戸町の西約2.5ｋｍにある面積6.39ｋ㎡、海岸線長16.3ｋｍの有人離島である。島内は島の北側に本村・釜浦・内浦、南側に西泊・外平の行政区があるとともに、電源開発松島火力発電所（内浦）が立地し、フェリー発着所（内浦・釜浦）・市役所出張所（釜浦）・診療所（本村）などが所在している。県道199号松島循環線が島の海岸沿いを一周して各集落を繋ぎ、さいかい交通及び松島地区交通事業運営協議会によって運送事業が行われている。

②人口動態

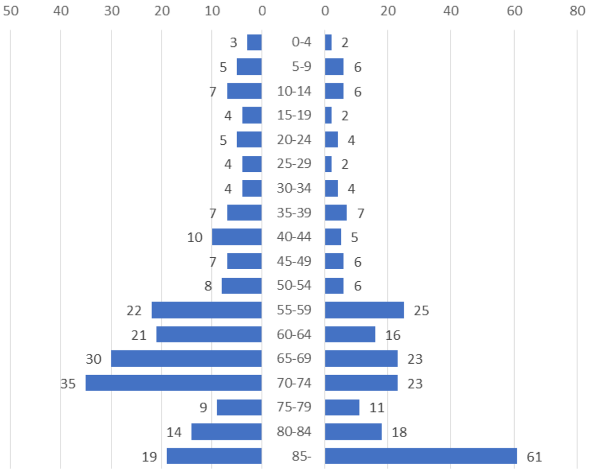
西海市の人口は、令和２年９月末現在で27,123人と、平成27年の同時期29,528人に比べ2,405人（△8.1%）減少している。

令和２年12月末時点の松島の人口は、436人であり、世帯数は242世帯、平均世帯人員1.82人/世帯である。

松島の人口は、平成27年の同時期に比べ98人減少（△17.4%）しており、西海市全体よりも早いスピードで過疎化が進行している。

また、高齢化率も55.5%と島民の過半数が65歳以上の高齢者であり高齢化も進行している。

図表　人口ピラミッド（人）



資料）令和２年９月末住民基本台帳を基に作成

③松島火力発電所

松島の社会・経済環境で欠かせないのが松島火力発電所の存在である。松島火力発電所は電源開発の石炭火力発電所として、1981年に１号機の運転が開始され、現在は２号機までが稼働している。日本初の輸入炭を利用した発電所であり、2001年までは松島と航路で結ばれた池島の石炭も利用されていた。

（写真）松島火力発電所

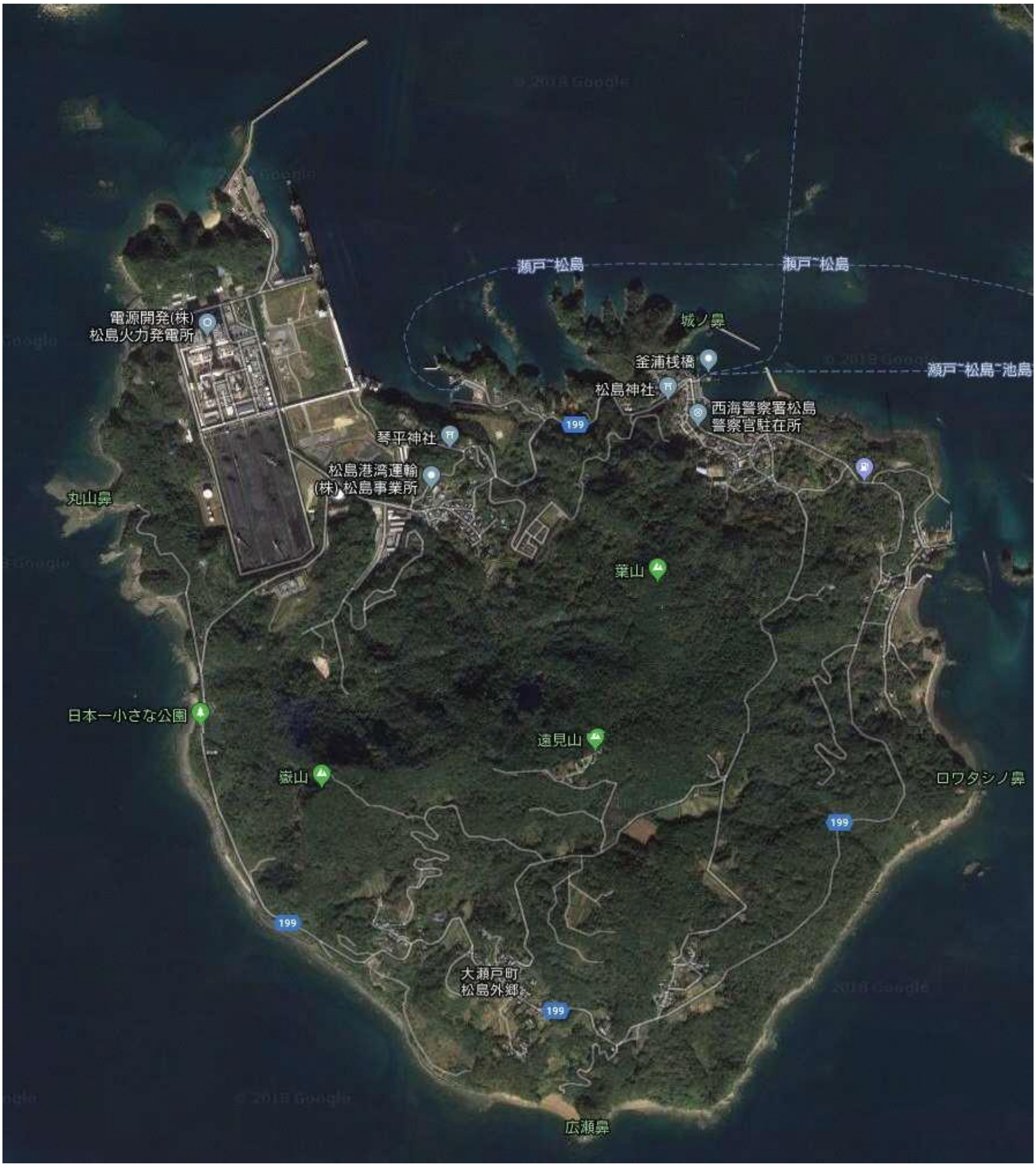
④公共公益施設

島内の公共施設は、西海市役所出張所と診療所がある。かつては松島小学校と松島中学校があったが、小学校は2013年（平成25年）に大瀬戸小学校に、中学校は1975年（昭和50年）に大瀬戸中学校に統合された。生徒は船で大瀬戸小学校、大瀬戸中学校へ通学している。

公共交通は、さいかい交通㈱の路線バスが運行している。大瀬戸側は長崎方面へ「大瀬戸・板の浦線」が１日15便（平日）運行しており、うち４便が長崎新地ターミナルまで直行している。松島島内には「太田−釜浦桟橋−内浦」を経由する路線が１日14便（釜浦発着便数）運行されているほか、松島地区交通事業運営協議会により平日・土曜の早朝と日祝の終日に、自家用有償旅客運送事業が行われている。

図表　路線バス体系図（さいかい交通（株））

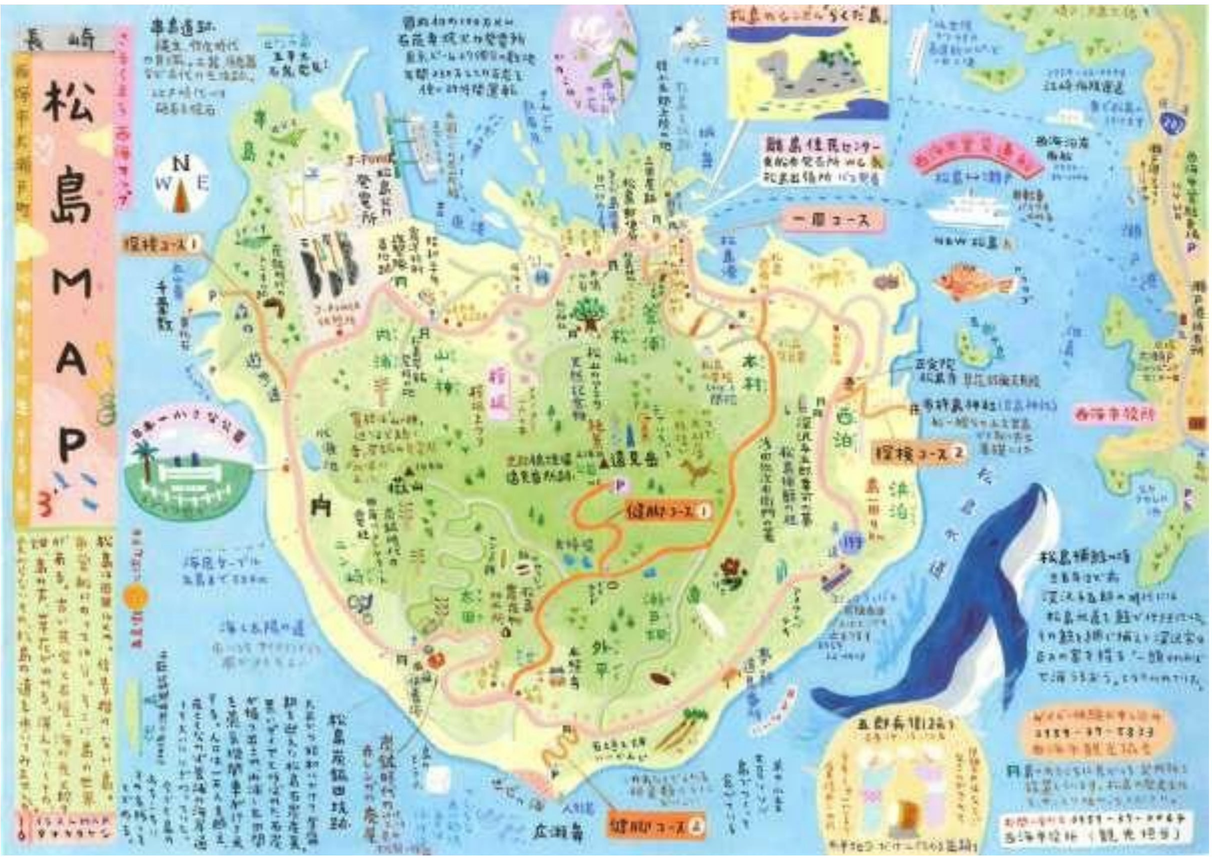
（松島空撮）



資料）Google 画像@2017DigitalGlobe、地図データ@2017 ZENRIN

⑤観光資源

松島には桜の名所「桜坂」のほか、日本一小さな公園、らくだ島、松島炭鉱四坑跡などの名所・旧跡がある。特に毎年春に開催されてきた「松島桜坂まつり」には多くの観光客で賑わってきた。



⑥上位関連計画

ア）長崎県西彼杵地域半島振興計画（平成28年２月）

長崎県西彼杵地域半島振興計画における航路の位置づけは次のとおりである。

「江島・平島（西海市崎戸町）、松島（西海市大瀬戸町）、池島（長崎市外海地区）など、離島と本土を結ぶ生活航路については、利便性の向上と維持を図るとともに、大村湾においては、地域内外の観光施 設間あるいは長崎空港とを結ぶ航路の実現についても検討を進める。」

イ）第２次西海市総合計画（平成29年３月策定、計画期間：平成29年度～平成38年度）

第２次西海市総合計画では、松島関連の主な施策として松島架橋実現に向けた要望活動が示されている。

松島架橋や西彼杵高規格道路の延伸などの早期実現

各町間の交流や企業誘致の促進、地域資源を活用した地域経済の発展等を図るため、松島架橋や西彼杵高規格道路の延伸、小迎・川内間道路の改良などの早期実現について 国や県などの関係機関への継続的な要望を行います。

３. 本航路及び周辺航路の現状把握

(１)使用船舶

使用船舶「New 松島（99ｔ）」は純客船で定員220名、就航は平成16年7月で令和３年２月現在就航から16年が経過している。

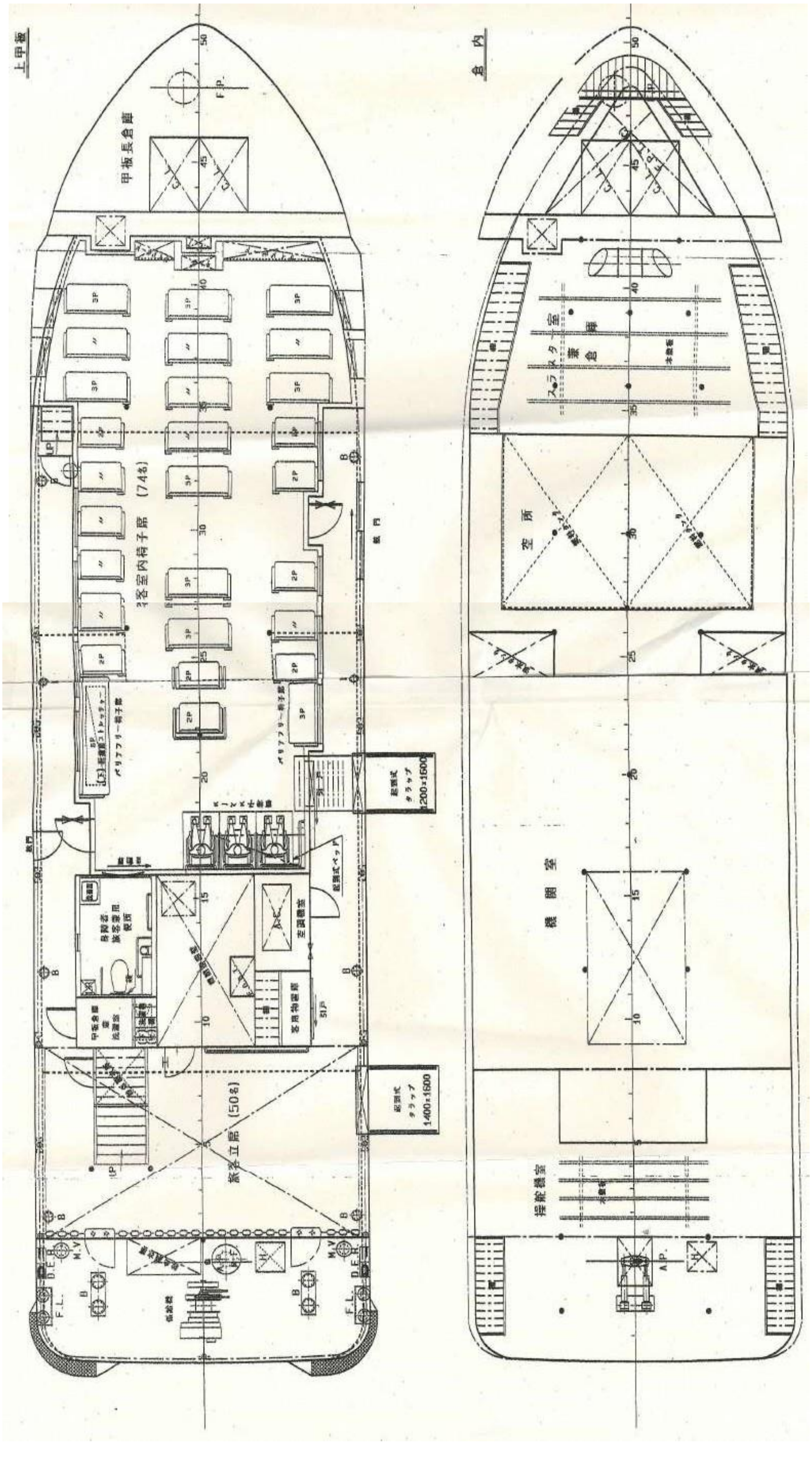
客席は２層で１階には機関室、２階に操舵室を配置する。１階客席はバリアフリー対応。

運航速力は約15ノットで、船員３名により運航されている。

表　主要諸元

名称	New 松島	主機関	622Kw（900PS）
総トン数	99ＧＴ	速力（航海速力）	15 ノット
長さ×幅×深さ	28.5ｍ×6.50ｍ×2.59ｍ	旅客定員（船員）	220 名（3 名）
就航年（船齢）	平成 16 年7 月（16 年）	バリアフリー	対応済み

（「New 松島」一般配置図）



（参考）他航路使用船舶

西海沿岸商船（株）

船名	フェリーかしま
旅客定員	120 名（車両 11 台）
総トン数	193 トン
全長	37.37m
全幅	9.0m
航海速力	12.0 ノット
馬力	1000PS
機関	ディーゼル
起工年月日	平成 6 年 1 月

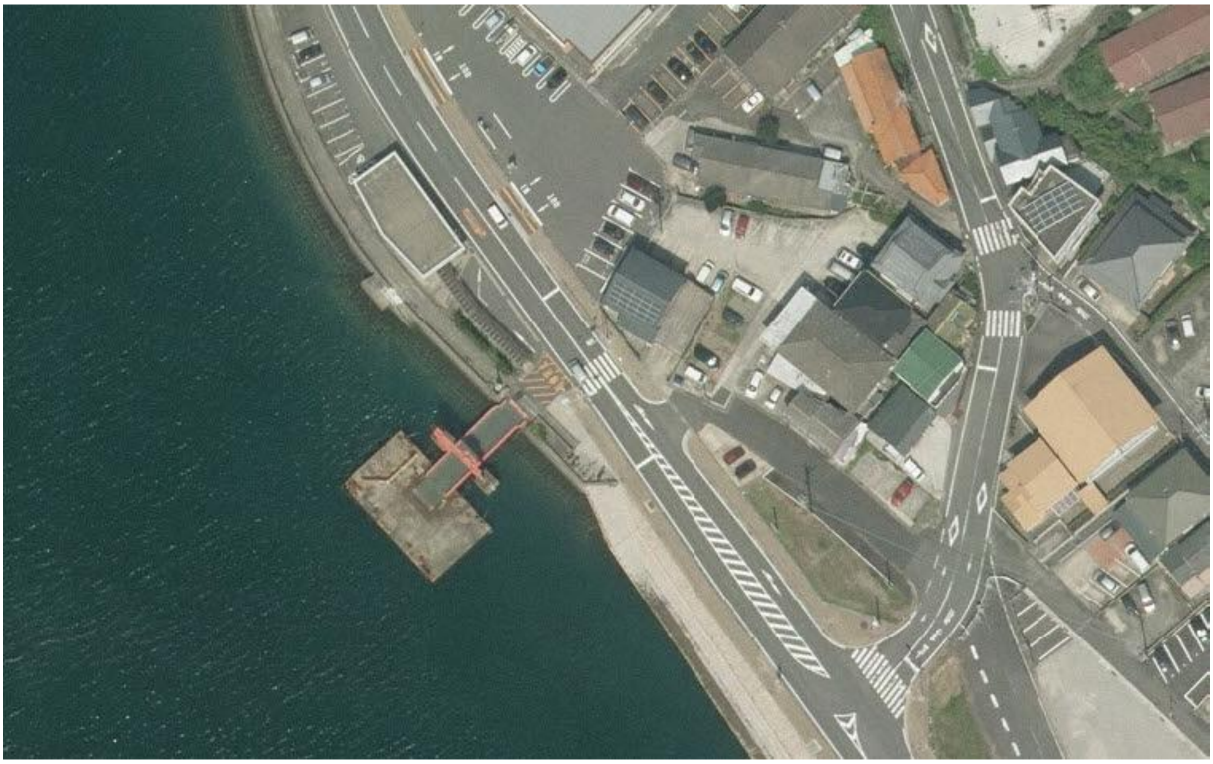
船名	れぴーど
旅客定員	202 名
総トン数	94 トン
全長	24.98m
全幅	6.93m
航海速力	25 ノット
馬力	2000PS
機関	ディーゼル
起工年月日	平成 2 年

（株）江崎海陸運送

船名	シャトル 5 号
旅客定員	122 名 （大型 6 台・乗用車 19 台）
総トン数	346 トン
全長	49.9m
全幅	11m
航海速力	10.0 ノット
馬力	1,600 馬力
機関	ディーゼル
起工年月日	平成 8 年 11 月 24 日

（２）港・係船設備

（瀬戸港上空写真）



・令和２年度から長崎県による瀬戸港社会統合補助工事で浮桟橋の更新が実施されている。
・近隣の市営駐車場は 30 分 60 円で 1 日（入庫後 24 時間）上限 600 円で利用可能である。

（松島釜浦港上空写真）

・平成30年度から長崎県による松島港社会改修工事で港湾の大規模改良が実施されている。
・駐車スペースは無償である。

（３）運航ダイヤ（■市営航路）

本航路は１日15便で構成されているが、他航路（２航路）を含めると松島発が28便（うち同時刻発が ２便）、瀬戸発が26便（うち同時刻発が２便）と航路のサービス基準（９便以上）の３倍程度の便数となっている。

表　運航ダイヤ

	松島発		瀬戸発	
	市営船	他航路	市営船	他航路
1	7:00		7:15	7:15（江崎海運）
2	7:30		7:45	
		7:40（江崎海運）		
3	8:00		8:15	8:15（江崎海運）
				8:20（西海沿岸）
4	8:30		9:00	
		8:40（西海沿岸／江崎海運）		
5	9:20		10:30	
		9:50（江崎海運）		11:20（江崎海運）
6	11:00		11:50	
		11:50（江崎海運）		12:30（江崎海運）
		13:00（江崎海運）		
7	13:10		13:30	
				14:00（江崎海運）
		14:30（江崎海運）		14:47（西海沿岸）
8	14:45		15:30	
		15:00（西海沿岸）		16:00（江崎海運）
		15:26（西海沿岸）※高速船		
9	16:30	16:30（江崎海運）	16:45	
				17:00（江崎海運）
10	17:15		17:30	
		17:30（江崎海運）		17:50（西海沿岸）
				18:00（江崎海運）
11	17:45		18:15	
		17:55（西海沿岸）		
12	18:30	18:30（江崎海運）	18:45	
13	19:10		19:25	
14	20:45		21:00	
15	21:55		22:10	

(４)運賃（平成 19 年 4 月 1 日改定）

区分	単位	運賃	備考
一般旅客（大人）	1 人	200 円	キロ単価 80 円/ｋｍ
一般旅客（小人）	1 人	100 円	
区分	単位	運賃	備考
受託手荷物	1 個	30 円	
	1 台	50 円	自転車、リヤカー、乳母車など
特殊手荷物	1 台	100 円	原動機付自転車（～50cc）
	1 台	150 円	自動二輪車（51cc～）
小荷物	1 個	50 円	

（参考）他社との運賃比較

	市営航路	西海沿岸商船	江崎海運
旅客（大人）	200 円	210	210 円
乗用車（4～5m 未満）	-	1,390 円	1,800 円

■定期券割引（平成１９年４月１日改定）

適用期間	1 ヶ月	3 ヶ月
通勤定期	7,200 円（4 割引）	20,520 円（4 割 3 分引）
通学定期	4,800 円（6 割引）	13,680 円（6 割 2 分引）

■団体割引（15 人以上でご利用の場合）

一般団体旅客	1 割引き	
学生団体旅客	大人	3 割引き
	小人	2 割引き

■回数券

乗船券 11 枚（2,000 円）　販売の日より 2 ヶ月間有効

■障害者及び介護者の割引

障害者及び介護者（次項に掲げる者を除く。）	5 割引き
介護者で定期旅客の者	3 割引き

（参考）九州管内国庫補助航路運賃単価

（平成 27 年 4 月 1 日現在） ※南西諸島、奄美大島除く。1000t 以上、航海距離 100km 以上除く

		総トン数（GT）	船種	運行回数（回）	運航距離（km）	運賃（円）	キロ当たり運賃（円）
唐津汽船	神集島～湊	17	客船	9	2.8	230	83.6
五島市	浦～前島	19	客船	3	4.4	200	45.5
日豊汽船（株）	島浦～浦城	215	フェリー・高速船	6・10	5.5	410	74.5
姫島村	姫島～国見	398	フェリー	12	6.0	570	95.0
嵯峨島旅客船（有）	嵯峨島～貝津	19	客船	4	6.2	460	74.2
川口汽船（有）	小川島～呼子	85	客船	5	6.8	510	75.0
糸島市	姫島～岐志	39	客船	4	7.0	470	67.1
（有）加唐島汽船	加唐島～呼子	45	客船	4	7.0	510	72.9
佐世保市	神浦～寺島～柳	19	客船	6	7.2	350	48.6
五島市	富江～黒島	14	客船	2	7.2	360	50.0
宗像市	地島～神湊	55	客船	5	7.5	400	53.3
新宮町	相島～新宮	65	客船	6	7.5	460	61.3
下関市	竹崎～六連島	48	客船	4	8.0	370	46.3
宗像市	大島～神湊～地島	281	フェリー・客船	5・2	8.5	560	65.9
鷹島汽船（有）	殿ノ浦～今福	60	客船	5	9.5	590	62.1
壱岐市	大島～郷ノ浦	102	フェリー	4	10.0	430	43.0
天草フェリー（株）	天草～長島	330	フェリー	8	10.0	410	41.0
平戸市	大島～平戸	199	フェリー	5	12.0	650	54.2
蒲江交通（有）	蒲江～深島	18	高速	3	12.0	710	59.2
竹山運輸（有）	度島～平戸	398	フェリー	4	12.4	640	51.6
下関市	蓋井島～吉見	49	客船	3	14.0	620	44.3
（有）やま丸	津久見～保戸島	120	高速	6	14.0	860	61.4
（有）郵政丸	馬渡島～呼子	57	客船	4	15.4	860	55.8
黒島旅客船（有）	黒島～高島～相浦	198	フェリー	3	17.0	720	42.4
北九州市	藍島～馬島～小倉	74	客船	3	17.3	400	23.1
（有）黄島海運	黄島～福江	42	客船	2	17.5	780	44.6
福岡市	玄界島～博多	250	客船	7	18.5	860	46.5
鷹島汽船（有）	阿翁～御厨	162	フェリー	4	19.0	900	47.4
佐伯市	大島～佐伯	19	客船	3	20.0	1,150	57.5
長崎汽船（株）	長崎～伊王島～高島	360	高速	9	20.1	1,020	50.7
福岡市	小呂島～姪浜	73	客船	2	40.7	1,760	43.2
津吉商船（株）	津吉～相浦～佐世保	19	高速	4	48.0	1,650	34.4
崎戸商船（株）	友住～佐世保	271	フェリー	1	71.5	2,750	38.5

（参考：非補助航路）

西海市営船	松島～瀬戸	99	客船	15	2.4	200	83.3

（５）経営状況

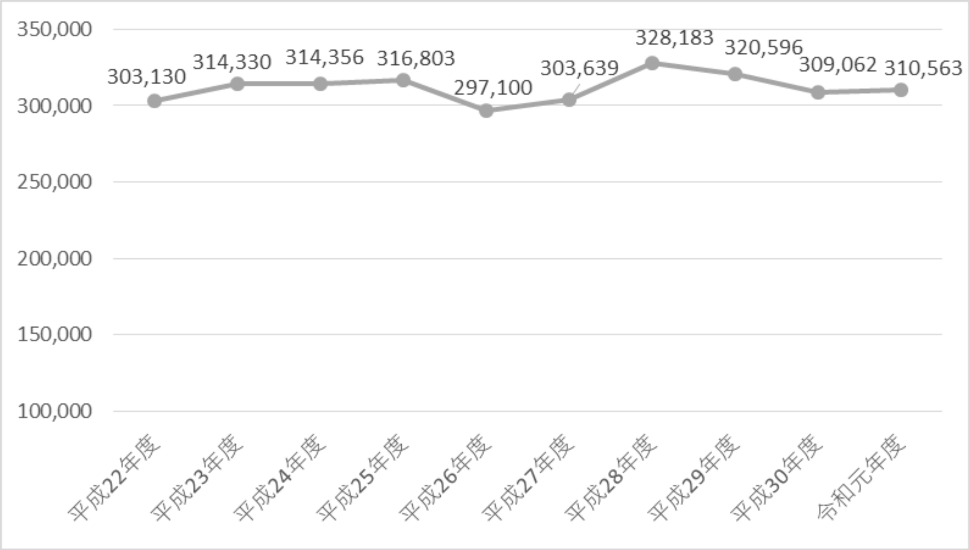
①利用状況

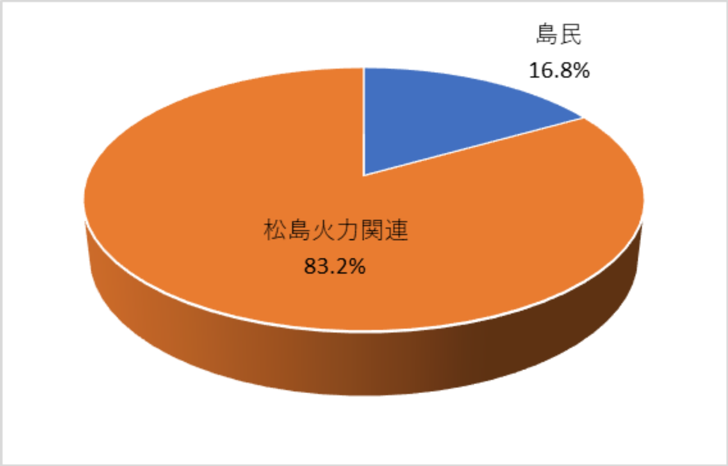
ア） 利用者総数の推移

本航路の利用者数は、年間30万人程度で推移しており令和元年度で310,563人となっている。増減をみると平成22年から微増傾向が続き、平成25年度から平成26年度にかけて一旦減少し、平成28年度まで増加傾向にあったが、平成29年度から微減傾向である。

島民と松島火力発電所関連利用者の割合を推計したところ、島民利用は16%程度で84%が企業関連の利用者と推測される。

表 利用者数推移





松島地区の平成 27 年住民基本台帳人口 15 歳以上人口 495 人を母数にアンケート結果の来訪頻度と市営船利用頻度（平均67%）を乗じて算定。

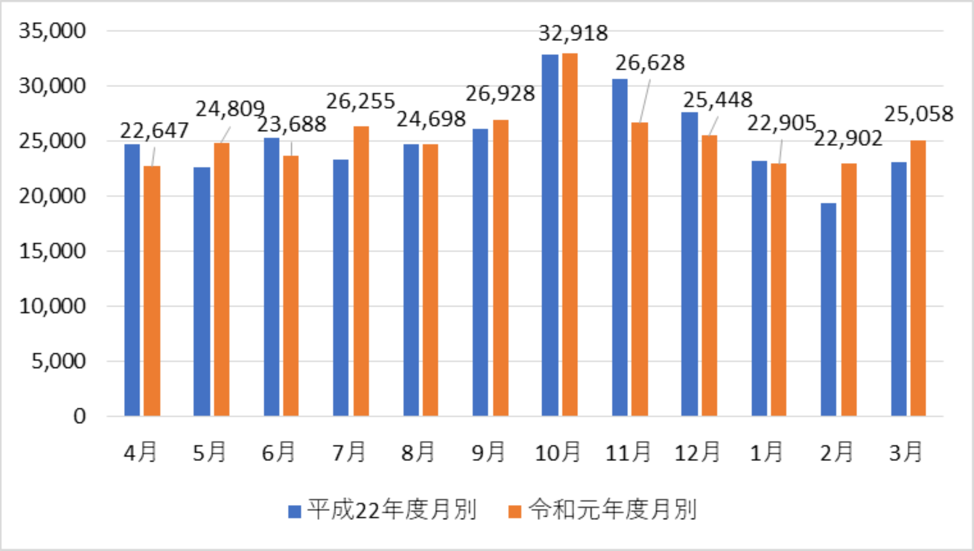
イ）月別利用者数の推移

令和元年度の月別利用者数をみると最多月は10月の32,918人で、最小月は４月の22,647人であり、季節変動率（最多/最小）1.45倍である。

夏から秋にかけて松島火力発電所の点検業務が実施されるため、特に多くなっている。

便別での推移をみると、平成22年から増加しているのは、１～２便、４便以降の便で顕著にみられる。

表　月別利用者数



資料）令和元年度実績、平成22年度実績を基に作成

表　便別・月別利用者数（人）

令和元年	1便		2便		3便		4便		5便		6便		7便		8便		9便		10便		11便		12便		13便		14便		15便	
	松島	瀬戸	松島	瀬戸	松島	瀬戸	松島	瀬戸	松島	瀬戸	松島	瀬戸	松島	瀬戸	松島	瀬戸	松島	瀬戸	松島	瀬戸	松島	瀬戸	松島	瀬戸	松島	瀬戸	松島	瀬戸	松島	瀬戸
4月	383	3923	514	2645	441	510	745	191	517	345	449	454	466	574	481	549	685	426	1645	302	2814	251	841	208	555	264	279	582	413	195
5月	439	4001	551	2692	401	592	731	397	564	558	360	600	517	599	573	635	875	521	1832	353	3172	245	900	244	533	293	425	582	445	179
6月	372	4250	520	2848	385	724	652	206	453	384	355	381	429	460	449	493	637	479	1700	382	3437	327	884	270	485	291	442	467	384	142
7月	467	4807	497	3203	443	753	691	195	628	393	402	443	450	608	514	526	896	440	1980	371	3724	227	971	198	519	232	401	605	479	192
8月	417	4196	221	2975	510	721	693	237	669	470	538	505	620	588	695	584	861	456	1848	304	3013	221	793	172	539	263	349	586	453	201
9月	295	4041	539	3283	377	681	696	211	571	386	455	466	451	620	647	551	919	404	1980	401	3754	239	1362	249	965	347	573	654	570	241
10月	351	5058	553	3947	370	880	749	396	623	558	447	499	508	402	568	600	1145	472	3044	462	4762	341	2009	230	1335	345	867	634	463	300
11月	366	4431	582	3248	436	714	776	199	555	390	390	468	507	524	565	628	895	486	2233	414	3709	284	1179	194	533	215	391	635	461	220
12月	377	4501	509	3167	451	643	752	172	565	371	465	486	554	525	514	608	834	443	2080	368	3523	291	833	196	488	277	243	603	420	189
1月	311	3776	485	2751	390	638	730	158	641	461	453	468	403	548	594	657	752	469	1734	353	3011	273	724	142	398	171	338	499	408	169
2月	362	4072	559	2727	371	622	688	239	548	323	399	358	473	542	593	573	942	494	1567	366	2955	257	755	126	444	209	281	536	382	139
3月	424	4590	240	2827	427	700	768	225	525	460	420	424	448	550	600	597	890	429	3136	291	2226	247	917	199	682	213	442	592	471	98
合計	4,564	51,646	5,770	36,313	5,002	8,178	8,671	2,826	6,859	5,099	5,133	5,552	5,826	6,540	6,793	7,001	10,331	5,519	24,779	4,367	40,100	3,203	12,168	2,428	7,476	3,120	5,031	6,975	5,349	2,265

（増加率：令和元年/平成22年度）

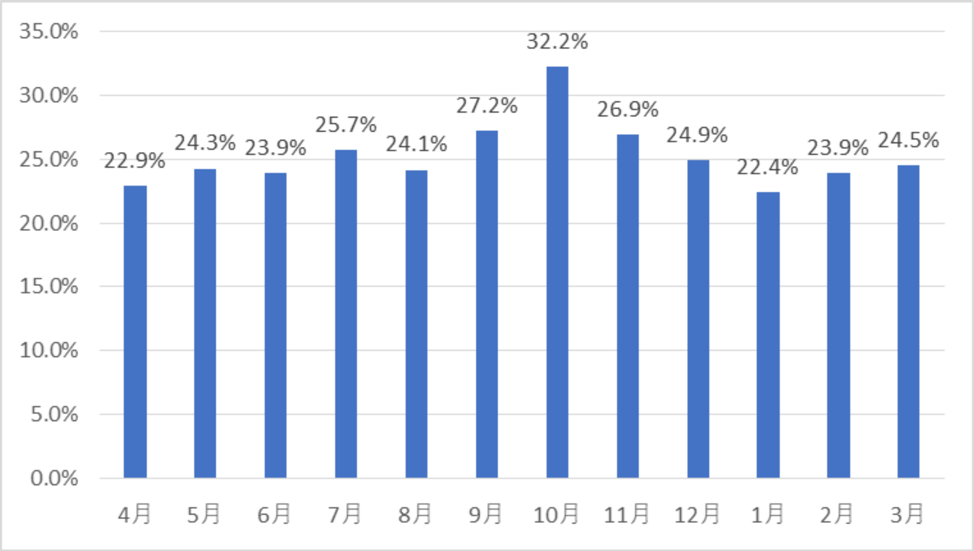
R1/H22	1便		2便		3便		4便		5便		6便		7便		8便		9便		10便		11便		12便		13便		14便		15便	
	松島	瀬戸	松島	瀬戸	松島	瀬戸	松島	瀬戸	松島	瀬戸	松島	瀬戸	松島	瀬戸	松島	瀬戸	松島	瀬戸	松島	瀬戸	松島	瀬戸	松島	瀬戸	松島	瀬戸	松島	瀬戸	松島	瀬戸
4月	-50%	-2%	82%	10%	-8%	-42%	-30%	-42%	-6%	-33%	9%	-19%	-18%	11%	-1%	-6%	-12%	-2%	4%	-23%	23%	-33%	-26%	-40%	-32%	-15%	-50%	3%	2%	-27%
5月	-49%	20%	110%	27%	-22%	-20%	-25%	30%	-3%	26%	-16%	5%	-1%	3%	7%	12%	39%	24%	25%	3%	71%	-43%	-7%	-44%	-37%	4%	24%	5%	6%	-32%
6月	-59%	23%	78%	6%	-26%	-31%	-32%	-58%	-13%	-29%	-19%	-32%	-43%	-30%	-28%	-7%	-4%	6%	36%	-11%	32%	-26%	-18%	-32%	-29%	4%	-35%	-17%	-12%	-51%
7月	-46%	61%	57%	20%	-16%	-22%	-27%	-34%	3%	10%	2%	-17%	-9%	3%	40%	-15%	54%	-3%	51%	-1%	59%	-39%	0%	-54%	-34%	-23%	-19%	4%	9%	-46%
8月	-40%	39%	-36%	14%	-1%	-18%	-27%	-54%	-5%	-20%	1%	-27%	-11%	-17%	6%	-24%	7%	-8%	39%	-28%	49%	-41%	-27%	-49%	-37%	-25%	-14%	7%	-12%	-39%
9月	-66%	-1%	77%	0%	-31%	-27%	-13%	-45%	27%	12%	1%	-10%	-1%	55%	47%	-5%	6%	-9%	45%	-5%	35%	-38%	-4%	-48%	0%	14%	-4%	39%	21%	-12%
10月	-65%	-9%	141%	-12%	-35%	-15%	-18%	11%	9%	38%	-7%	-3%	-9%	-28%	5%	-8%	6%	2%	43%	11%	9%	-20%	31%	-47%	1%	10%	70%	6%	7%	-18%
11月	-59%	-17%	131%	-12%	-23%	-45%	-12%	-42%	-4%	5%	-23%	-17%	-35%	-1%	54%	-6%	-7%	0%	10%	-3%	-6%	-33%	-17%	-44%	-37%	-9%	-5%	11%	10%	-44%
12月	-54%	12%	86%	-1%	-13%	-45%	-18%	-51%	-13%	-32%	-12%	-24%	-29%	-16%	-26%	-27%	-24%	3%	21%	-7%	12%	-40%	-18%	-19%	-12%	33%	-35%	1%	0%	-45%
1月	-57%	28%	70%	-1%	-21%	-34%	-5%	-43%	-17%	18%	-3%	-10%	-23%	-7%	13%	11%	-12%	14%	22%	-21%	31%	-22%	-19%	-61%	-34%	-34%	-12%	-14%	-12%	-25%
2月	-52%	73%	117%	25%	-7%	-24%	-14%	2%	0%	-12%	27%	-15%	22%	12%	23%	-1%	78%	32%	45%	20%	56%	-32%	-2%	-59%	-15%	-26%	-8%	-2%	-3%	-43%
3月	-50%	86%	-26%	14%	-20%	-24%	-12%	-36%	-9%	-19%	6%	-36%	-29%	-22%	-23%	-10%	15%	-4%	169%	-18%	13%	-41%	-6%	-55%	46%	-23%	-2%	-15%	-15%	-62%
合計	-54%	19%	69%	5%	-19%	-30%	-20%	-33%	-3%	-6%	-4%	-18%	-19%	-6%	5%	-8%	7%	4%	39%	-8%	27%	-34%	-8%	-47%	-19%	-8%	-9%	2%	0%	-37%

資料）令和元年度実績、平成22年度実績を基に作成

ウ）乗船率

使用船舶の定員（220名）に対する利用者数の割合を乗船率とした場合、令和元年度の平均乗船率は25.2%であった。月別でみると、10月のみ 30%を超えている。

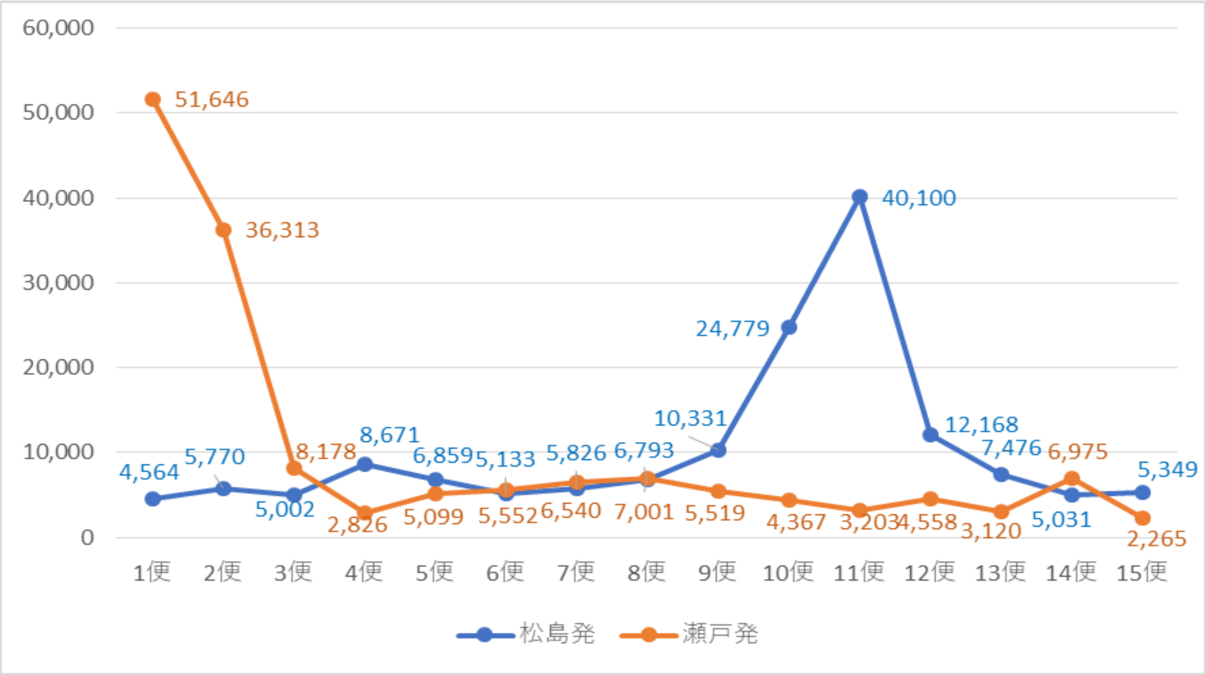
図　乗船率（利用者数／旅客定員（220 名）



資料）令和 元 年度実績を基に作成

エ）便別利用者数

便別での利用者数をみると、瀬戸発１便と松島発11便が極端に多く、松島火力発電所への通勤客が大部分を占めていることが窺える。



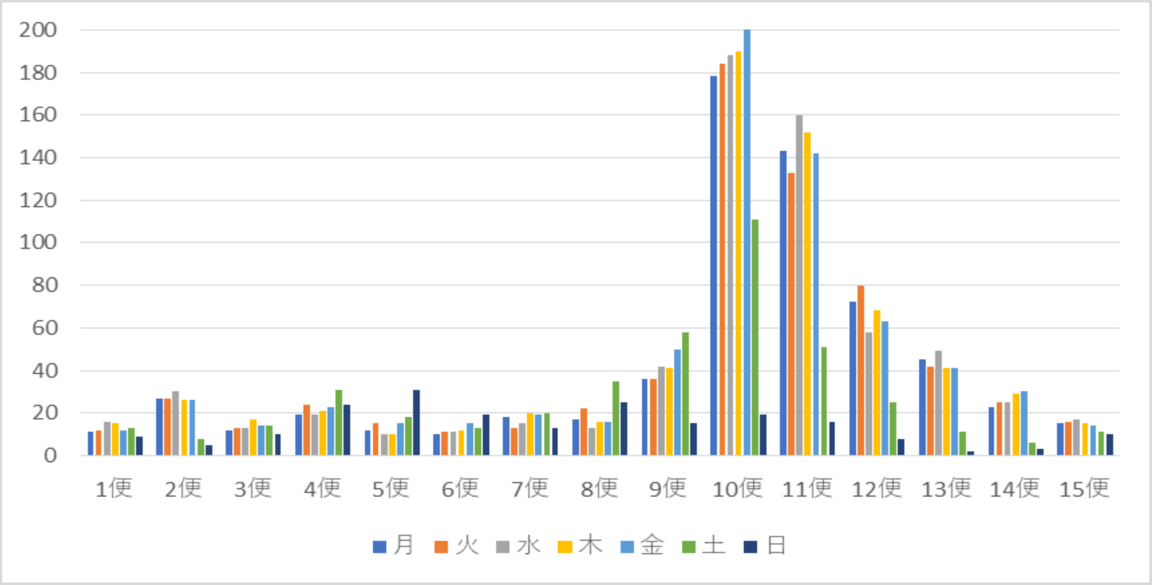
（乗船率）

	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	11便	12便	13便	14便	15便
松島発	5.7%	7.2%	6.2%	10.8%	8.5%	6.4%	7.3%	8.5%	12.9%	30.9%	49.9%	15.2%	9.3%	6.3%	6.7%
瀬戸発	64.3%	45.2%	10.2%	3.5%	6.3%	6.9%	8.1%	8.7%	6.9%	5.4%	4.0%	5.7%	3.9%	8.7%	2.8%

資料）令和元年度実績を基に作成

表　曜日別・便別利用者数（令和 元 年10 月）（人）

（松島発）



（瀬戸発）

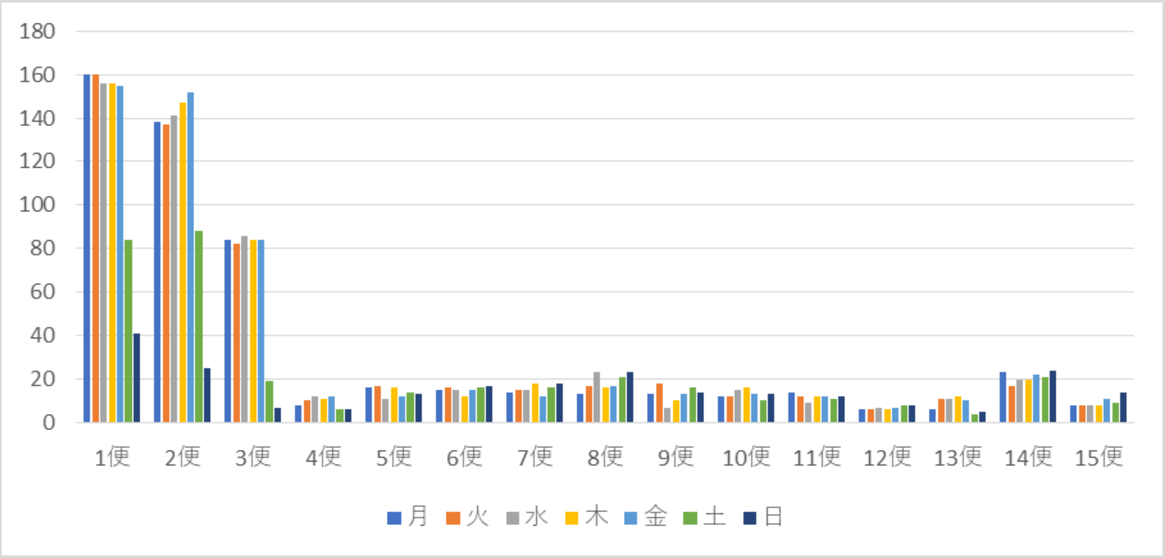


表　瀬戸発 1 便・曜日別乗船数（令和 元 年度）（人）

	４月	５月	６月	７月	８月	９月	１０月	１１月	１２月	１月	２月	３月	平均
月	151	158	196	176	175	153	176	172	168	152	167	191	170
火	152	198	197	204	176	177	189	188	174	190	165	194	184
水	169	153	188	198	186	163	196	198	212	197	199	205	189
木	181	162	200	205	212	168	191	187	210	196	192	202	192
金	185	153	192	209	185	163	167	188	198	189	195	173	183
土	49	33	55	68	77	113	135	76	55	53	60	60	70
日	19	27	17	13	17	66	73	34	19	17	26	21	29

②経営状況

本航路の収入は松島火力発電所からの運航助成（約1.2千万円）を含み７千万円前後で推移している。費用は定期検査の実施などにより幅が見られるものの１億円前後で推移しており、最終損益は△25百万円～△43百万円で推移している。収支率は70%前後と、九州管内の補助航路と比較すると非常に高い。

図表　損益計算書（千円）

		（単位：千円）	H27	H28	H29	H30	R1	（R1構成比）
1．収益	A運航収益	1．旅客運賃	**55,981**	**59,085**	**58,125**	**57,526**	**57,122**	**80.8%**
		2．手荷物運賃	614	578	539	493	432	0.6%
		3．小荷物運賃						
		4．自動車航送運賃						
		5．貨物運賃						
		6．郵便・信書便航送料						
		7．雑収入	13,707	11,784	12,632	13,041	13,153	18.6%
		小計	70,302	71,447	71,296	71,060	70,707	100.0%
	B営業収益	1．航路附属施設収入						
		2．雑収入（営業外収益含む）						
		小計						
	収益計		70,302	71,447	71,296	71,060	70,707	
2．費用	A運航費用	1．旅客費						
		2．手荷物取扱費						
		3．小荷物取扱費						
		4．自動車航送取扱費						
		5．貨物費						
		6．郵便・信書便物扱費						
		7．燃料潤滑油費	14,047	10,792	13,944	16,586	16,373	14.5%
		8．養缶水費						
		9．港費						
		10．運航雑費						
		11．船費	71,979	77,678	78,574	79,719	85,135	
		（1）船員費	53,792	55,828	56,260	53,470	53,018	46.9%
		（2）船舶備品費	1,136	410	1,011	3,563	521	0.5%
		（3）船舶消耗品費						
		（4）船舶修繕費	17,051	21,440	21,303	22,686	31,596	28.0%
		（5）船費雑費						0.0%
		小計	86,026	88,470	92,518	96,305	101,508	89.8%
	B営業費用	1．保険料	1,211	1,212	1,211	1,211	1,212	1.1%
		2．税金						
		3．利子						
		（1）船舶						
		（2）航路附属施設						
		4．減価償却費						
		（1）船舶						
		（2）航路附属施設						
		5．賃借（用船）料	4,871	5,756	4,666	4,775	6,642	
		（1）船舶	4,871	5,756	4,666	4,775	6,642	5.9%
		（2）航路附属施設						
		6．航路附属施設費						0.0%
		7．店費	3,361	4,835	7,319	4,301	3,644	3.2%
		小計	9,443	11,803	13,196	10,287	11,498	10.2%
	費用計		95,469	100,273	105,714	106,592	113,006	100.0%
差引当期営業利益（損失）			▲ 25,167	▲ 28,826	▲ 34,418	▲ 35,532	▲ 42,299	
収支率			73.6%	71.3%	67.4%	66.7%	62.6%	

第2章
航路診断

１．航路診断の概要

本項では、前項で分析した航路の現状や利用者アンケート調査による利用者ニーズ等を参考に、「快適性」、「利便性」、「サービス水準妥当性」、「使用船舶妥当性」の４つの視点から本航路の課題を導き出す。各指標の評価の視点は次のとおりである。

評価指標	評価の視点
快適性	利用者アンケート調査をもとに、船内環境、待合所の環境、船員マナー、バリアフリーの観点から快適性を評価する。
利便性	路線バスとの接続状況から利便性を評価する。
サービス水準妥当性	区間別利用者数や市民アンケート調査結果等からみたサービス水準（サービス区間や便数等）の妥当性などを評価する。
使用船舶妥当性	便別最大船内乗船人員からみた船舶規模の妥当性や、船速などスペック上の妥当性を評価する。

2. 航路診断

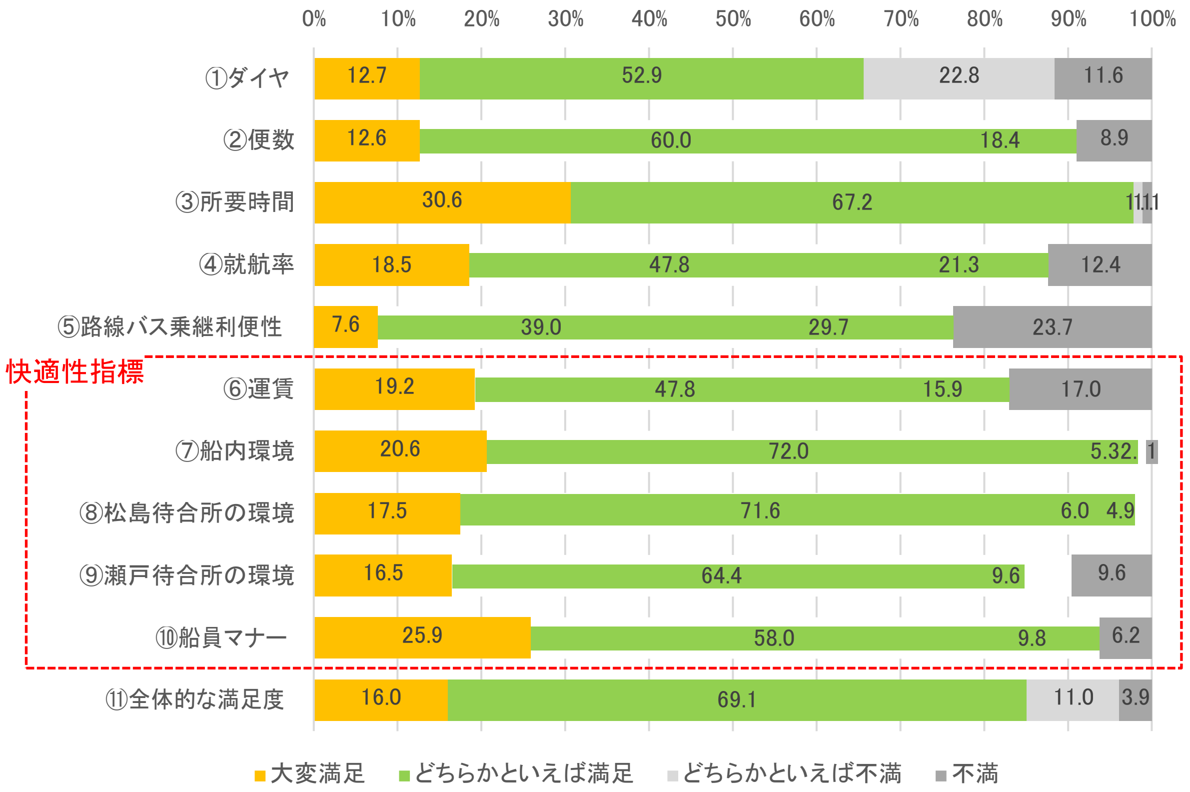
(１)快適性

快適性指標は全般的に高く極めて良好な水準

住民アンケートによる快適性評価は以下のとおり全項目で「大変満足」、「どちらかといえば満足」が過半数を超えており、全体的に極めて良好な水準といえる。

個別の意見としては、船内や待合所での改善要望があり、緊急度を加味しながら段階的に対応する必要がある。

図表　本航路の満足度（松島島民アンケート結果）



（個別意見）

	主な個別意見
運賃	運賃の値下げ（特に高齢者への配慮）
船内環境	トイレの清掃の徹底／エアコンの調整／シートの補修　など
松島待合所	AED 設置／テレビの設置　など
瀬戸待合所	椅子が座りにくい／売店の常時営業
船員マナー	ホスピタリティの向上

（２）利便性

所要時間の満足度は高いが、路線バスとの接続改善が必要

利便性については、所要時間と路線バスとの接続（長崎方面）について評価を行う。

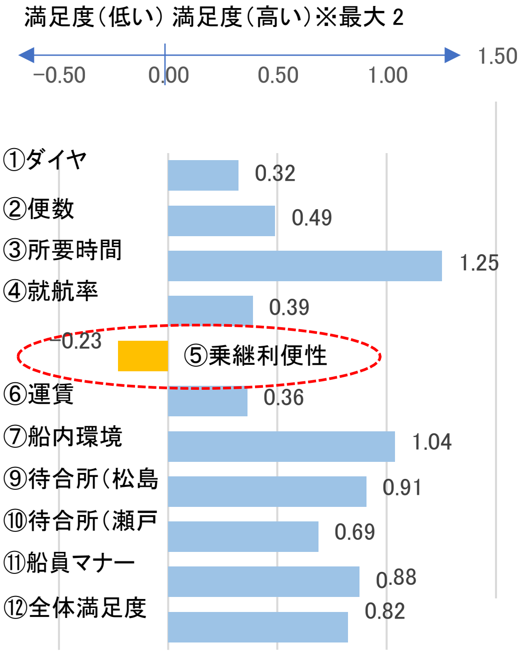
所要時間は約15分であるが、今回実施したアンケート調査によると住民の 97.8%が満足の意向を示しており問題点は見当たらない。

一方、市営航路と路線バスとの接続については、アンケートの満足度評価で唯一のマイナス評価の分野であり留意が必要である。瀬戸到着後の路線バスとの接続については、特に長崎方面への通院等で需要が大きいと想定される午前中の２便、５便で待ち時間が30分を超えている。

また、瀬戸発航路との接続については、特に午後の便の大部分で待ち時間が30分以上となっており接続状況は良好とは言い難い。

今後は路線バス事業者と連携を図り、可能な限りのダイヤ調整を行うものとする。

図表 本航路の満足度（松島島民アンケート結果）



図表　市営航路と路線バスの接続（■は待ち時間 30 分以上）

（瀬戸着後の路線バスとの接続）

	市営航路		路線バス（長崎方面）	待ち時間
	松島発	瀬戸着		
1	7:00	7:15	7:23	0:08
2	7:30	7:45	－	
3	8:00	8:15	8:23	0:08
4	8:30	8:45	9:23	0:38
5	9:20	9:35	10:23	0:48
6	11:00	11:15	11:23	0:08
7	13:10	13:25	14:23	0:58
8	14:45	15:00	15:03	0:03
9	16:30	16:45	16:53	0:08
10	17:15	17:30	-	
11	17:45	18:00	18:03	0:03
12	18:30	18:45	19:23	0:38
13	19:10	19:25	－	－
14	20:45	21:00	－	－
15	21:55	22:10	－	－

（瀬戸発航路と路線バスの接続）

	路線バス（長崎方面）	市営航路	待ち時間
		瀬戸発	
1	－	7:15	－
2	－	7:45	－
3	7:46	8:15	0:29
4	8:27	9:00	0:33
5	10:07	10:30	0:23
6	11:36	11:50	0:14
7	13:07	13:30	0:23
8	14:47	15:30	0:43
9	15:47	16:45	0:58
10	16:47	17:30	0:43
11	17:47	18:15	0:28
12	18:33	18:45	0:12
13	18:54	19:25	0:31
14	20:50	21:00	0:10
15	21:17	22:10	0:53

資料）さいかい交通ダイヤを基に作成（平成 30 年3 月現在）
瀬戸到着時刻は松島発時刻に所要時間15分を加味

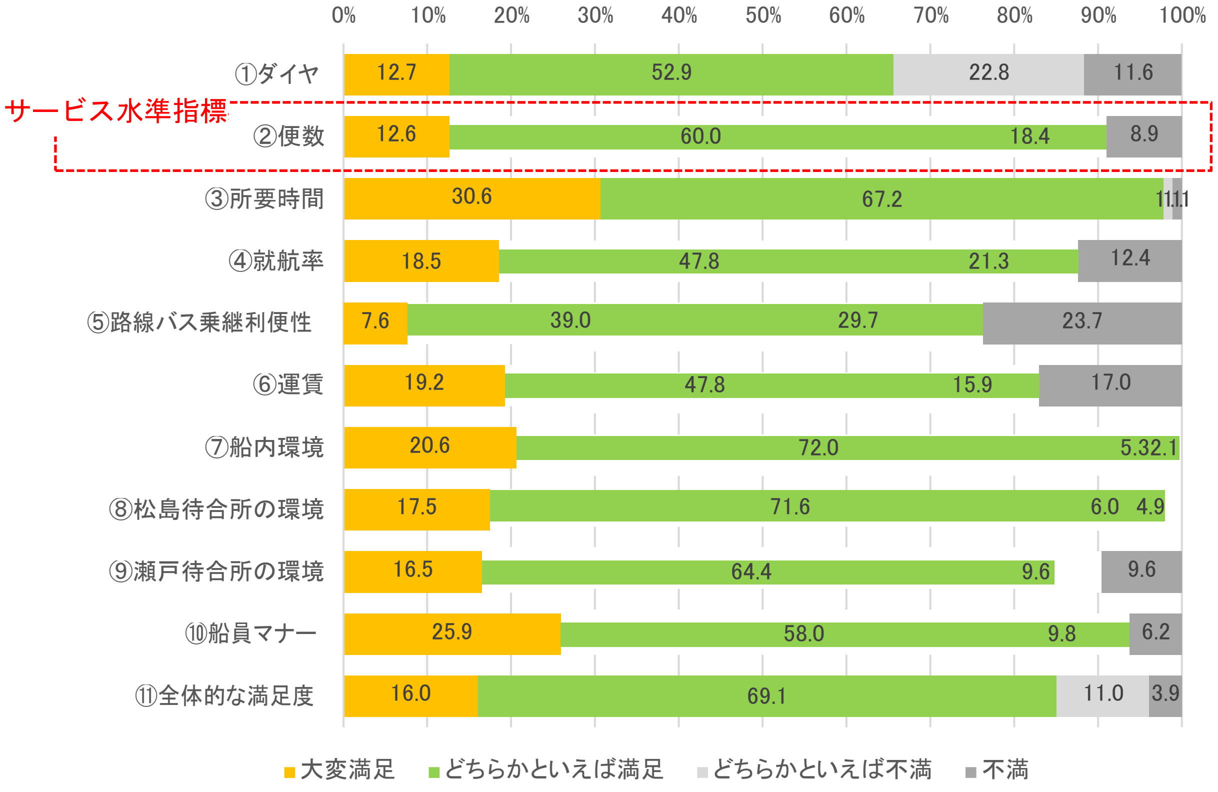
（３）サービス水準妥当性

サービス水準の3倍の便数であり住民満足度も高い

本航路は、指定区間のサービス基準９便に対し、市営航路で15便、更に他事業者のダイヤを加えると全28便（松島発）で運航されており、サービス基準との比較だけみると供給便数は十分な状況であり、アンケート結果からみても満足度は高い。

個別意見では増便を求める意見は存在するものの、あくまで限定的な意見であり、総合すると現状のサービス水準は妥当であるといえる。

図表　本航路の満足度（松島島民アンケート結果）

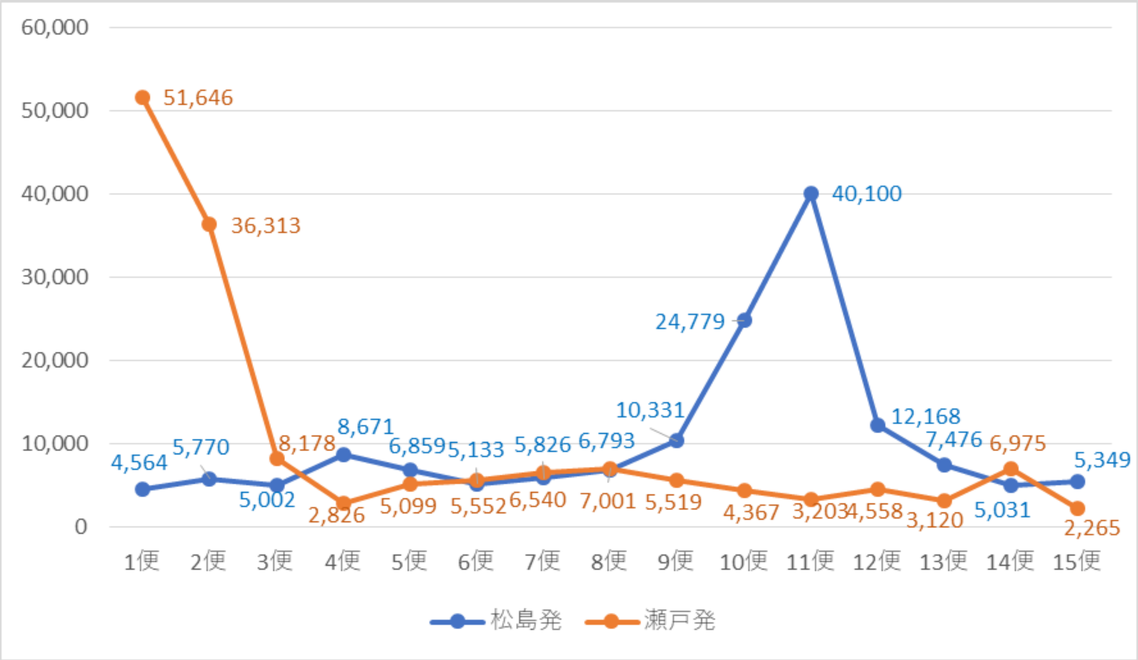


（4）使用船舶妥当性

平日瀬戸発1便は平均190名程度（乗船率約9割）の需要。 朝夕の需要からみた規模は妥当であるが、極端に需要が低下する昼間帯の対策検討が必要

瀬戸発１便には松島火力発電所の従業員の通勤ピークにあたり、平日の利用者数は平均約190名と乗船率９割に達する。このように火力発電所の通勤ラッシュ時をみると本使用船舶の規模は適正であり、混雑度を考慮すると更なる拡大の必要性も示唆されるが、昼間帯は大幅に利用者が減少するためこの対策検討が必要である。理想的には朝夕は大型フェリー、昼間帯は小型高速船などでの運航でも需要に対応することが可能といえる。

表 便別利用者数



（乗船率）

	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	11便	12便	13便	14便	15便
松島発	5.7%	7.2%	6.2%	10.8%	8.5%	6.4%	7.3%	8.5%	12.9%	30.9%	49.9%	15.2%	9.3%	6.3%	6.7%
瀬戸発	64.3%	45.2%	10.2%	3.5%	6.3%	6.9%	8.1%	8.7%	6.9%	5.4%	4.0%	5.7%	3.9%	8.7%	2.8%

（令和 元 年度瀬戸発 1 便の曜日別乗船数）

	４月	５月	６月	７月	８月	９月	１０月	１１月	１２月	１月	２月	３月	平均
月	151	158	196	176	175	153	176	172	168	152	167	191	170
火	152	198	197	204	176	177	189	188	174	190	165	194	184
水	169	153	188	198	186	163	196	198	212	197	199	205	189
木	181	162	200	205	212	168	191	187	210	196	192	202	192
金	185	153	192	209	185	163	167	188	198	189	195	173	183
土	49	33	55	68	77	113	135	76	55	53	60	60	70
日	19	27	17	13	17	66	73	34	19	17	26	21	29

資料）令和元年度実績を基に作成

想定されるリプレイス（船舶の更新）時期と建造価格の見込み

本航路の使用船舶「New松島」は船齢が16年であり、安全性や経済性を考慮して、近い将来リプレイスを行う必要がある。リプレイスのタイミングは市の財政状況など複合的な要素を考慮する必要があるが、目安として5年に一度の「定期検査」の実施前に新船を建造することが財政的に効率的といえる。

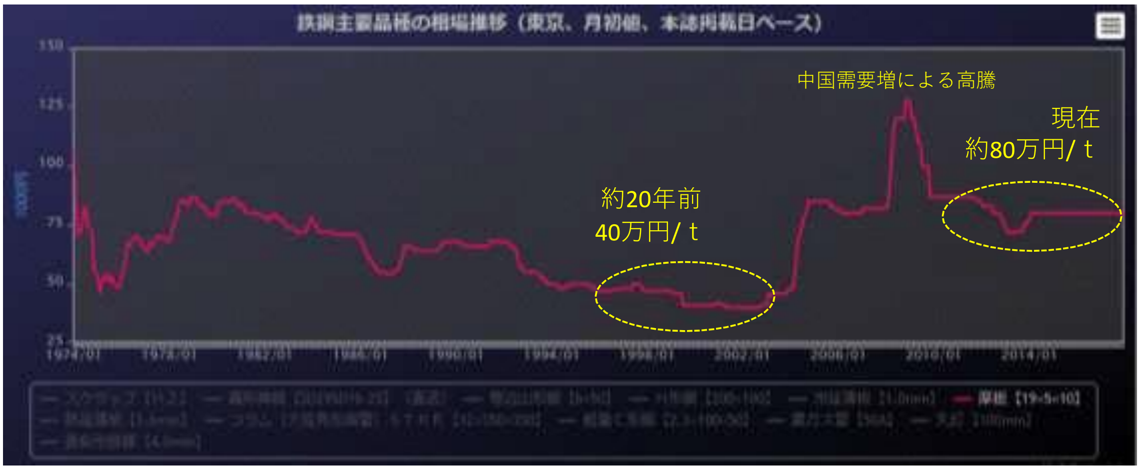
この点を考慮したうえでのリプレイスのタイミングは、船齢が25年を迎える令和11年の定期検査前を視野に入れた建造が望ましい。

なお、建造費については資材高騰から全国的に高値となっており、およそ20年前の価格から2倍程度になっているケースもある。

リプレイスの検討にあたっては、住民説明、企業説明等により意見徴収を行い、実施することとしたい。

表　リプレイスタイミング

	市営「New松島」		
	船齢	検査	リプレイス候補年
H16	進水		
H17	1		
H18	2		
H19	3		
H20	4		
H21	5		
H22	6		
H23	7		
H24	8		
H25	9		
H26	10	定期	
H27	11		
H28	12		
H29	13		
H30	14		
H31(R1)	15	定期	
R2	16		
R3	17		
R4	18		
R5	19		
R6	20	定期	
R7	21		
R8	22		
R9	23		改善計画
R10	24		リプレイス
R11	25	定期	
R12	26		



図表　鉄鋼主要品種の相場推移
資料）web 産業新聞より抜粋 www.japanmetal.com/memberwel/marketprice/soba_atsuita

第3章
経営診断

1. 収入特性と収支状況

火力発電関連利用者が全体の 84%と人口減など社会環境の変化に影響を受けにくい収支構造
火力発電所の経営次第では、収支は安定的に推移すると予想

本航路の収入は70,000千円前後で安定的に推移している。ただし、収入の20%前後を占める雑収入は松島火力発電所の負担金（変動制）であり、純粋な旅客運賃収入は55,000～59,000千円で推移している。

アンケートによる推計では、利用者の84%が火力発電所関連従業員であり、人口減少が進む島民利用に影響を受けにくい収入構造であるといえる。

旅客運賃は、現在の火力発電所の経営が継続する前提では、収入は安定的に推移するものと予想される。

一方、費用は定期検査の実施状況により前後するが概ね１億円前後で推移しており、傾向的には増加傾向にある。この結果、収支は▲25,000千円～▲42,000千円で推移しており、収入同様、今後も安定的に推移するものと予想される。

基本的な経営指標をみると、成長性（売上高前年比増減率）が100%前後で安定的に推移しており、経営は概ね良好といえる。

経営指標（千円）

			H27	H28	H29	H30	R1
収益性	売上高	⑩	100%	100%	100%	100%	100%
	収支率	①/④	74%	71%	67%	67%	63%
	原価率（運航費用）	②/①	122%	124%	130%	136%	144%
	売上高総利益率	(①-②)/①	-22%	-24%	-30%	-36%	-44%
	営業費率（営業費用）	③/①	13%	17%	19%	14%	16%
成長性	売上高前年比増減率		100%	102%	100%	100%	100%

			H27	H28	H29	H30	R1
収益（運航収益＋営業収益）		①	70,302	71,447	71,296	71,060	70,707
（うち旅客収入率）			79.6%	82.7%	81.5%	81.0%	80.8%
費用	運航費用	②	86,026	88,470	92,518	96,305	101,508
	営業費用	③	9,443	11,803	13,196	10,287	11,498
	費用計	④(②+③)	95,469	100,273	105,714	106,592	113,006
差引当期営業利益（損失）		⑤(①-④)	-25,167	-28,826	-34,418	-35,532	-42,299
補助認定額		⑥	0	0	0	0	0
国・県補助金		⑦	0	0	0	0	0
当期純利益（損失）		⑧	-25,167	-28,826	-34,418	-35,532	-42,299

2. 費用構造

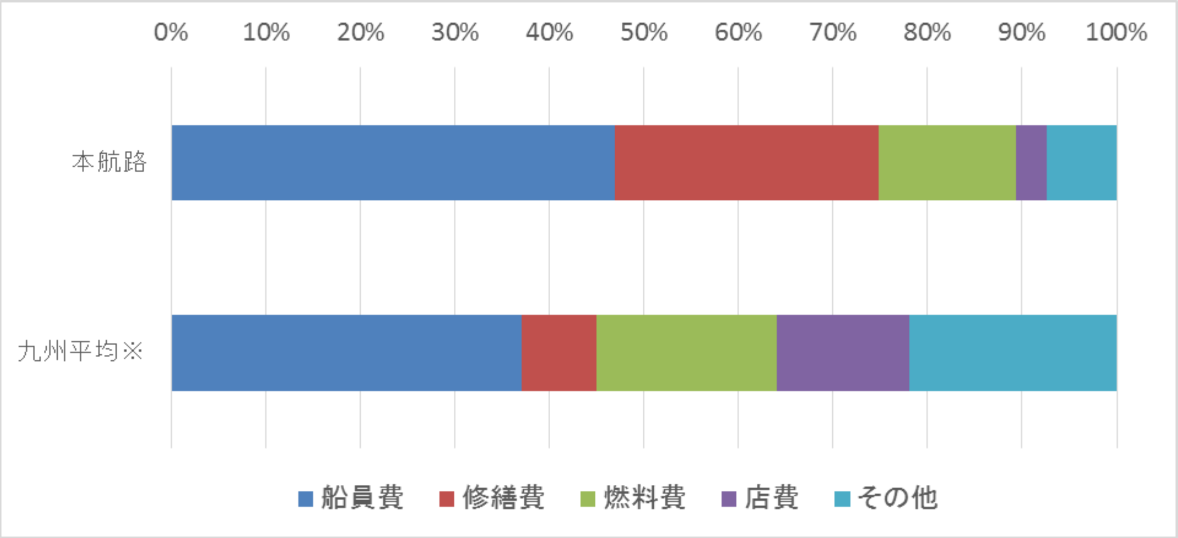
九州平均に比べ船員費や修繕費の割合が高い。船員費はダイヤによる就業時間の長さが影響。修繕費は割高感があるが、通年長時間運航のために必要。

本航路のコスト構造は、船員費が48%で最も高く、修繕費28%、燃料費14.5%の順となっている。

平成24年に策定された九州航路改善ガイドの航路距離 30 km以内の平均値と比較すると、船員費と修繕費の構成比割合は1.4倍と大きい。この要因は、船員費については早朝から夜間までの拘束時間の長さが影響していると推測される。

一方、修繕費は他航路の実費と比べても割高感がある。これは市営船が、１隻の船で早朝から夜間までの長時間運航であり、便数も多く、年中無休であるという民間航路より厳しい運航条件のもと、故障による欠航を防止するため、機関整備は入念に行う必要があるとの考え方から費用が上がっているものであり、単純な比較はできない。ただし発注方法の見直しなど費用の低減努力は継続的に必要と考えられる。

費用構造比較



資料）令和元年度収支より作成
※九州航路改善ガイド（平成24年）の30km未満航路の構成比

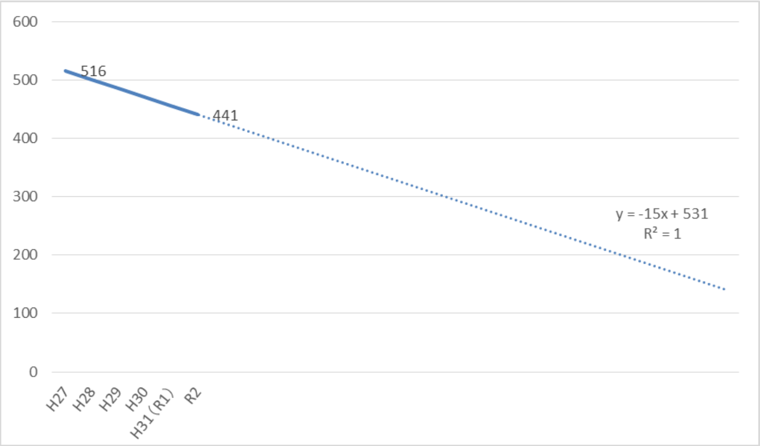
3. 収支シミュレーション

火力発電関連利用者が全体の 84%と人口減など社会環境の変化に影響を受けにくい収支構造 収支は年数パーセントずつ悪化

(1)島民人口の将来予想

平成27年から令和元年の減少率が今後も継続すると仮定した場合の将来の松島の人口を推計したところ、令和20年には現在のおよそ4割の水準にあたる170人程度まで減少すると予想される。

松島人口の将来予測(人)



(2)将来の収支予測

火力発電所の利用者数が現状程度で且つ同社からの負担金が概ね一定と仮定した場合の将来収支は以下のとおりとなり、令和20年では収入が▲8.6%減の約64百万円、費用は現在よりも8%程度増加し、収支は現状の1.3倍となる▲57百万円程度まで悪化すると予想される。

将来収支シミュレーション(趨勢)(千円)

	実績	将来シミュレーション				(R20/R1)
	R1	R5	R10	R15	R20	
収入	70,707	69,145	67,628	66,110	64,593	-8.6%
費用	113,006	108,876	113,073	117,454	122,158	8.1%
収支	-42,299	-39,731	-45,445	-51,343	-57,565	36.1%

(前提条件)

- 火力発電所と島民利用者の令和 元 年度割合を84:16と設定
- 火力発電所の利用者数は過去5年間の平均値で一定と仮定
- 島民利用者は人口減少に比例し減少すると仮定
- 火力発電所からの負担金は過去5年間の平均値と仮定
- 使用船舶の更新は便宜上想定せず船員費は年0.5%、修繕費は年2%上昇と仮定

収支シミュレーション（趨勢）

区分	項目	実績					推計																			
	（単位：千円）	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	R20	
	火力関連利用					84%	84%	85%	85%	86%	86%	87%	87%	88%	88%	89%	89%	90%	90%	91%	91%	92%	92%	93%	93%	
	島民利用					16%	16%	15%	15%	14%	14%	13%	13%	12%	12%	11%	11%	10%	10%	9%	9%	8%	8%	7%	7%	
	島民人口（人）	516	501	486	471	456	441	426	411	396	381	366	351	336	321	306	291	276	261	246	231	216	201	186	171	
	（減少率）		−2.9%	−3.0%	−3.1%	−3.2%	−3.3%	−3.4%	−3.5%	−3.6%	−3.8%	−3.9%	−4.1%	−4.3%	−4.5%	−4.7%	−4.9%	−5.2%	−5.4%	−5.7%	−6.1%	−6.5%	−6.9%	−7.5%	−8.1%	
	輸送人員（人）	303,639	328,183	320,596	315,062	310,563	308,056	306,421	304,786	303,152	301,517	299,883	298,248	296,614	294,979	293,345	291,710	290,076	288,441	286,806	285,172	283,537	281,903	280,268	278,634	
	火力関連					260,873	260,000	260,000	260,000	260,000	260,000	260,000	260,000	260,000	260,000	260,000	260,000	260,000	260,000	260,000	260,000	260,000	260,000	260,000	260,000	H27～R1平均で固定
	島民					49,690	48,056	46,421	44,786	43,152	41,517	39,883	38,248	36,614	34,979	33,345	31,710	30,076	28,441	26,806	25,172	23,537	21,903	20,268	18,634	人口に比例
	利用者減少率						−0.8%	−0.5%	−0.5%	−0.5%	−0.5%	−0.5%	−0.5%	−0.5%	−0.6%	−0.6%	−0.6%	−0.6%	−0.6%	−0.6%	−0.6%	−0.6%	−0.6%	−0.6%	−0.6%	
1．収益 A 運航収益	1. 旅客運賃	**55,981**	**59,085**	**58,125**	**57,526**	**57,122**	**56,661**	**56,360**	**56,060**	**55,759**	**55,458**	**55,158**	**54,857**	**54,556**	**54,256**	**53,955**	**53,654**	**53,354**	**53,053**	**52,752**	**52,452**	**52,151**	**51,851**	**51,550**	**51,249**	
1．収益 A 運航収益	2. 手荷物運賃	614	578	539	493	432	531	528	526	523	520	517	514	511	509	506	503	500	497	495	492	489	486	483	480	旅客運賃に比例
1．収益 A 運航収益	3. 小荷物運賃																									
1．収益 A 運航収益	4. 自動車航送運賃																									
1．収益 A 運航収益	5. 貨物運賃																									
1．収益 A 運航収益	6. 郵便・信書便航送料																									
1．収益 A 運航収益	7. 雑収入	13,707	11,784	12,632	13,041	13,153	12,863	12,863	12,863	12,863	12,863	12,863	12,863	12,863	12,863	12,863	12,863	12,863	12,863	12,863	12,863	12,863	12,863	12,863	12,863	H28値と仮定
1．収益 A 運航収益	小計	70,302	71,447	71,296	71,060	70,707	70,055	69,752	69,448	69,145	68,842	68,538	68,235	67,931	67,628	67,324	67,021	66,717	66,414	66,110	65,807	65,503	65,200	64,897	64,593	
1．収益 B 営業収益	1. 企業債																									
1．収益 B 営業収益	2. 雑収入(営業外収益含む)																									
1．収益 B 営業収益	小計																									
1．収益	収益計	70,302	71,447	71,296	71,060	70,707	70,055	69,752	69,448	69,145	68,842	68,538	68,235	67,931	67,628	67,324	67,021	66,717	66,414	66,110	65,807	65,503	65,200	64,897	64,593	
2．費用 A 運航費用	1. 旅客費																									
2．費用 A 運航費用	2. 手荷物取扱費																									
2．費用 A 運航費用	3. 小荷物取扱費																									
2．費用 A 運航費用	4. 自動車航送取扱費																									
2．費用 A 運航費用	5. 貨物費																									
2．費用 A 運航費用	6. 郵便・信書便物扱費																									
2．費用 A 運航費用	7. 燃料潤滑油費	14,047	10,792	13,944	16,586	16,373	16,480	16,480	16,480	16,480	16,480	16,480	16,480	16,480	16,480	16,480	16,480	16,480	16,480	16,480	16,480	16,480	16,480	16,480	16,480	H30～R1平均で固定
2．費用 A 運航費用	8. 養缶水費																									
2．費用 A 運航費用	9. 港費																									
2．費用 A 運航費用	10. 運航雑費																									
2．費用 A 運航費用	11. 船費	71,979	77,678	78,574	79,719	85,135	78,868	79,619	80,382	81,155	81,941	82,738	83,546	84,367	85,200	86,046	86,904	87,776	88,660	89,559	90,470	91,396	92,336	93,291	94,260	
2．費用 A 運航費用	（1）船員費	53,792	55,828	56,260	53,470	53,018	53,283	53,550	53,817	54,086	54,357	54,629	54,902	55,176	55,452	55,729	56,008	56,288	56,569	56,852	57,137	57,422	57,709	57,998	58,288	H29(5か年平均)を基準に年0.5%上昇と仮定
2．費用 A 運航費用	（2）船舶備品費	1,136	410	1,011	3,563	521	1,328	1,328	1,328	1,328	1,328	1,328	1,328	1,328	1,328	1,328	1,328	1,328	1,328	1,328	1,328	1,328	1,328	1,328	1,328	H27～R1平均で固定
2．費用 A 運航費用	（3）船舶消耗品費																									
2．費用 A 運航費用	（4）船舶修繕費	17,051	21,440	21,303	22,686	31,596	24,256	24,741	25,236	25,741	26,256	26,781	27,316	27,863	28,420	28,988	29,568	30,160	30,763	31,378	32,006	32,646	33,299	33,965	34,644	H28-R1(4か年平均)を基準に年2%上昇と仮定
2．費用 A 運航費用	（5）船費雑費																									
2．費用 A 運航費用	小計	86,026	88,470	92,518	96,305	101,508	95,347	96,099	96,862	97,635	98,421	99,218	100,026	100,847	101,680	102,526	103,384	104,256	105,140	106,039	106,950	107,876	108,816	109,771	110,740	
2．費用 B 営業費用	1. 保険料	1,211	1,212	1,211	1,211	1,212	1,211	1,211	1,211	1,211	1,212	1,211	1,211	1,211	1,211	1,211	1,211	1,211	1,211	1,211	1,211	1,211	1,211	1,211	1,211	
2．費用 B 営業費用	2. 税金																									
2．費用 B 営業費用	3. 償還金及び利子	2,716	2,716	2,716	2,716																					
2．費用 B 営業費用	（1）船舶	2,716	2,716	2,716	2,716																					
2．費用 B 営業費用	（2）航路附属施設																									
2．費用 B 営業費用	4. 減価償却費																									
2．費用 B 営業費用	（1）船舶																									
2．費用 B 営業費用	（2）航路附属施設																									
2．費用 B 営業費用	5. 賃借（用船）料	4,871	5,756	4,666	4,775	6,642	5,342	5,436	5,372	5,513	5,661	5,465	5,490	5,500	5,526	5,528	5,502	5,509	5,513	5,516	5,514	5,511	5,512	5,513	5,513	
2．費用 B 営業費用	（1）船舶	4,871	5,756	4,666	4,775	6,642	5,342	5,436	5,372	5,513	5,661	5,465	5,490	5,500	5,526	5,528	5,502	5,509	5,513	5,516	5,514	5,511	5,512	5,513	5,513	
2．費用 B 営業費用	（2）航路附属施設																									
2．費用 B 営業費用	6. 新船建造費																									
2．費用 B 営業費用	7. 店費	3,361	4,835	7,319	4,301	3,644	4,692	4,958	4,983	4,516	4,559	4,741	4,751	4,710	4,655	4,683	4,708	4,702	4,692	4,688	4,695	4,697	4,695	4,693	4,693	
2．費用 B 営業費用	小計	12,159	14,519	15,912	13,003	11,498	11,245	11,606	11,566	11,241	11,431	11,418	11,452	11,422	11,393	11,423	11,422	11,422	11,416	11,415	11,420	11,419	11,419	11,418	11,418	
2．費用	費用計	98,185	102,989	108,430	109,308	113,006	106,592	107,705	108,428	108,876	109,852	110,636	111,479	112,269	113,073	113,949	114,806	115,678	116,557	117,454	118,370	119,295	120,235	121,189	122,158	
	3. 差引当期営業利益（損失）	▲ 27,883	▲ 31,542	▲ 37,134	▲ 38,248	▲ 42,299	▲ 36,537	▲ 37,953	▲ 38,980	▲ 39,731	▲ 41,010	▲ 42,097	▲ 43,244	▲ 44,338	▲ 45,445	▲ 46,625	▲ 47,785	▲ 48,961	▲ 50,143	▲ 51,343	▲ 52,563	▲ 53,792	▲ 55,035	▲ 56,292	▲ 57,565	
	3. 差引当期営業利益（損失）起債償還金除く	▲ 25,167	▲ 28,826	▲ 34,418	▲ 35,532	▲ 42,299	▲ 36,537	▲ 37,953	▲ 38,980	▲ 39,731	▲ 41,010	▲ 42,097	▲ 43,244	▲ 44,338	▲ 45,445	▲ 46,625	▲ 47,785	▲ 48,961	▲ 50,143	▲ 51,343	▲ 52,563	▲ 53,792	▲ 55,035	▲ 56,292	▲ 57,565	
																										▲ 852,903
	（単位：千円）	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	R20	

《松島航路の現況と課題》

◎サービス基準に対する供給量

- 松島火力発電所の立地という特徴的な事情により、通勤需要に対応した旅客船運航と業務用車両の輸送に対応したフェリー運航により、サービス水準９往復に対し市営＋民間２社の運航便数は松島発28便と３倍以上の高水準にある。一方、昼間帯の乗船率が低く、利用率改善の余地がある。

◎島民の利用実態・評価

- 島民の利用頻度は週１回以上が６割と高いが、全体利用者数に対する割合は16%（推計）に留まっている。
- 市営船に対する満足度は全体的に高いが、路線バスとの乗り継ぎ利便性に関する評価が低く、運航ダイヤの最適化の検討が必要。

◎市営船収支構造・将来見通し（収支ギャップ解消への取り組み、経営戦略の事後検証等）

- 運賃キロ単価は 80 円/ｋｍで補助航路平均よりは高いが類似航路に比べると安価といえる。（大入島（1.1ｋｍ）134 円、能古島（2.2ｋｍ）104 円、姫島（6.0ｋｍ）95 円）
- 収支率は70%前後と補助航路と比較すると非常に高く、成長性（売上高前年比増減率）が100%前後で安定的に推移しており、経営は概ね良好といえる。
- 費用構造は夜間運航へ対応のため人件費率が高い。また、修繕費が民間航路の1.5倍程度と高いが、長時間・運航便数の多さ・年中無休という民間航路より厳しい運航環境のもと、故障による欠航を防止するため、機関整備は入念に行う必要があり、単純な比較はできない。
- 近い将来松島港の発着が集約されるため、利用者の利便性向上と運航効率化のためのダイヤ改正を検討する必要がある。
- 一定条件（船舶更新なし、運賃改定なし）での将来収支シミュレーションでは、令和20年では収入が▲8.6%減の約64百万円、費用は現在よりも８%程度増加し、収支ギャップは現状の1.3倍となる▲57百万円程度まで悪化すると予想される。
- 収支ギャップの解消に向けては、船舶更新による修繕費の低減を図るとともに、運航形態及び運賃等の見直しを検討する必要がある。
- 経営戦略の更新については、毎年度、収支シミュレーションと決算との差異を確認し、乖離が著しい場合には原因を分析し計画の見直しを検討する。

◎使用船舶のリプレイスタイミング・投資額

- 市営船「NEW 松島」は船齢16年を経過。リプレイスの時期は定期検査のタイミングと船齢を考慮する。
- 建造費は資材高騰の影響から、同規模船の場合およそ20年前の価格から2倍程度になっているケースもある。

◎他の瀬戸ー松島航路事業者関連（企業ニーズ）

- 民間２社は、本航路を単独航路として運営する意欲は高い。
- 199tのフェリーと19ｔ程度の小型船舶の組み合わせで対応することが可能との見解もある。
  →船舶の導入費用や、企業の操業に必要な夜間運航による人件費などコスト増により、収益を圧迫する可能性がある。
  →フェリーや小型船のため、朝夕の多客時への輸送力に不安がある。また悪天候による欠航率が高まる可能性がある。
- 航路が複数社で運航される場合、現状の制度では国庫補助航路の対象とならない
  →収益改善のため、運賃上昇などの利用者負担増、または市単独の運営補助金や船舶の公設民営方式などによる支援を行うこととなり、市の財政支出を伴う可能性がある。

ありかた方針（案）

市営船は就航率が比較的高く、松島島民及び松島火力発電所関連通勤者にとって不可欠の航路となっている。

現在の経営状況は他の国庫補助航路と比較して収支率が高く、利用状況は、市の主要事業所である松島火力発電所及び関連事業所従業員の通勤によるものが大半を占めており、今後も安定的に推移すると見込まれる。

市営船に対する満足度は全体的に高いものとなっているが、路線バスとの乗り継ぎについて満足度が低いため、松島釜浦港の改修工事による発着フェリーの増加への対応や、運航費用の低減も加味し、運航ダイヤの最適化を検討する。

一方で、船舶の老朽化に伴う修繕費の増加から採算性はやや悪化していく方向であり、船舶の更新による修繕費の低減を図るとともに、運賃見直し等、収支改善の検討を進める必要がある。なお運賃見直しは、島民の移動手段であることを重視し、類似航路の収支率も参考に、住民や事業所代表者らの意見に配慮して取り組むこととする。

抜本的な対策として民間航路事業者への経営譲渡という考え方もあるが、市の財政負担が大幅な削減となるかは不透明であること、民間主体航路となった場合、運賃上昇、便数の減少、欠航率の増加等、住民サービスの低下が懸念されることから、今後も市営船は公営企業として継続しつつ経営改善に取り組んでいくこととする。