

対馬市旅客定期航路事業経営戦略

団 体 名 : 対馬市

事 業 名 : 対馬市旅客定期航路事業

策 定 日 : 令和 2 年 2 月

改 定 日 : 令和 8 年 3 月

計 画 期 間 : 平成 31 年度 ~ 令和 10 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			
職 員 数	6人	年 間 輸 送 人 員 数	271人
営 業 航 路	23.5km	在 籍 船 舶 数	1隻
運 航 路 線 数	1本	平 均 船 齢	10年
年 間 運 航 キ 口	12千km	乗 船 効 率 * 1	1.4

*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	-	
実 施	令和元年10月1日	対馬市営航路船舶使用料条例

(3) 料金水準の検討

現行の乗船料金は、令和元年に設定。他の事業者と比較して料金水準が低い。現状においては、適切な料金設定となっていない。よって料金の値上げに関しては、金額、時期ともに今後も検討を行っていく。

(4) 現在の経営状況

料 金 収 入 ※過去3年度分を記載	R4	2,429千円	R5	2,980千円	R6	1,703千円
経 常 収 支 比 率 (又は収益的収支比率) ※過去3年度分を記載	R4		R5		R6	
純 損 益 (又は実質収支) ※過去3年度分を記載	R4	千円	R5	千円	R6	千円
資 金 不 足 比 率 * 2 ※過去3年度分を記載	R4	%	R5	%	R6	%

【上記の指標等を踏まえた現在の経営状況の分析】

島民人口の減少に伴い利用者数の減少が続いており、運賃収入が少ないため、国および県からの補助金、一般会計からの繰入金により経営の均衡を保っている。

*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

航路利用者:R6年度 474.5人 → R7年度 271.0人
有人国境離島割引利用者:R6年度 301.0人 → R7年度 153.0人
有人国境離島障害者割引利用者:R6年度 62.0人 → R7年度 47.0人
一般旅客:R6年度 111.5人 → R7年度 71.0人
本市人口は、平成28年度から令和7年度までの10年間で17.1%減少し、令和2年度の高齢化率は38.6%となっている。このような状況の中、利用者の大半が地域住民である定期航路利用者も減少傾向にある。今後も人口減少等により利用者の減少が見込まれることから、観光目的の利用者の増加を図る施策が必要である。
新型コロナウイルス感染症の影響により落ち込んだ利用者の回復を図るためには、観光部署との連携を強化し、離島の魅力である豊かな自然、特色のある文化及び豊富な海産物を求める観光客へ発信し利用促進を図る。

(2) 料金収入の予測

運航回数 計画:262.0回 → 実績:265.5回
運航距離 計画:12,366.5km → 実績:12,503.2km
主燃料油使用量 計画:29,046ℓ → 実績:34,102ℓ
令和2年度には、新型コロナウイルス感染症に関する移動制限により、観光客や地域住民の利用者は減少となった。令和3年度から令和4年度にかけて、コロナ禍の緩やかに持ち直しをみせ、地域住民の生活や観光客も増加傾向にある。しかし、今後は人口減少等に伴い、利用者も減少することが予測されるため、ポストコロナを見据え観光部署との連携を強化し、対馬への誘客により不定期航路利用者の増加を図る必要がある。

(3) 船舶更新時期の見通し

3. 経営の基本方針

本市渡船事業は、「安全運航の徹底」「渡船事業の維持」及び「利便性の向上」を経営基本方針とします。
■(安全運航の徹底)安全な運航を推進するため、船員の意識向上に努め、発航前検査の確実な実行で安全管理を徹底します。
■(渡船事業の維持)燃料費の高騰など、今後の環境変化の中でも安定した経営を維持するため、業務の合理化で経費削減に努めます。 ■(利便性の向上)他の交通機関と連携を図り、渡船利用者の利便性向上に努めます。

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

■令和2年度に主機エンジンのオーバーホールを実施している。その後、5年おきのオーバーホールを実施予定だったが、定期ドック整備にて主機エンジン内部が激しく摩耗していたことから、継続的に安全な航路運営を維持するため令和8年度に主機換装を予定している。また令和9年度に補機エンジンのオーバーホール実施を予定しており、支出を見込んでいる。

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浅茅湾沿岸地域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、対馬市営旅客航路事業改善推進委員会を設置し、高齢化及び人口減少が進む対馬において、対馬のもつ自然や観光資源の魅力を伝えるため、島内外からの観光利用者を集客し、収入改善を図るためにも、抜港による運行回数の見直し、交通機関との連携によるダイヤ変更、運賃の改正など、地区住民への聞き取りを行い、住民理解の上で利用者のニーズに沿った持続的な運営について見直し維持削減を図る。
■営業収益については、人口減少に伴う減収は避けられないものの、離島への誘客促進などの努力により、ゆるやかな減少幅となるよう見込んでいる。しかしながら、営業収益だけでは支出のしか賄えないため、航路維持のためには、国や県からの補助金及び一般会計繰入金による補填が必要となる。

③収支計画のうち投資以外の経費についての説明

■安全統括管理者・運航管理者資格者証の試験制度が令和7年から開始され(令和5年海上運送法改正で措置)、令和8年4月から完全移行として実行されることに伴い、令和7年10月に正規職員1名を採用した。そのため、組織体制については、陸員2名、船員4名(正規職員1名、月額会計年度任用職員2名、日額会計年度任用職員1名)である。
■原油価格変動の予測は困難であるが、3ヶ月に一度単価入札を実施することで、経費削減を図っている。
■水崎港待合所においては、老朽化に伴い待合所の撤去をし、年額3,600円の土地賃借料の削減見込みとする。

(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。

■本航路は生活航路であることから、地域住民の利便を大幅に損なうような減便や、急激な料金値上げなどを行うことは、航路維持の目的と相反するため、運航収益のみで収支が黒字となるような計画の策定は困難であると考え。したがって、本市においては黒字化を目指すというよりは、赤字幅の減少に向けて取り組んでいくことが課題となる。そのため、対馬市営旅客航路事業改善推進委員会を設置し、観光部署と連携し、魅力ある対馬への誘客を図ることで収入の増加を目指すだけでなく、さらに運航の効率化に向けたダイヤ編成や運賃改正について検討するなど、継続した取り組みを進めていくことが重要である。

5. 経営戦略の事後検証、改定等に関する事項

経営戦略の事後検証、改定等に関する事項

■3年を目処に経営戦略の見直し更新を行う。なお著しく影響を及ぼす大きい要因等が生じた場合においても、適宜改定を行う。
■本航路利用者の大半が地域住民であるが年々減少傾向にある。H31年(長板浦～仁位)を基準に見ても平均49%減となっていることから、今後も限られた水準で推移すると見込まれる。
しかしながら、航路の減便、運賃改正などの航路改善策を講じ赤字幅減少に向けて取り組みを進めていく中で、寄港地の月利用者が1名以下となった寄港地については減便及び抜港等について検討していく必要がある。