

佐世保市船舶運航事業経営戦略

団 体 名 : 佐世保市

事 業 名 : 船舶運航事業

策 定 日 : 令和 4 年 3 月

計 画 期 間 : 令和 4 年度 ~ 令和 13 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	5人	年 間 輸 送 人 員 数	5千人
営 業 航 路	19.5km	在 籍 船 舶 数	1隻
運 航 路 線 数	1本	平 均 船 齢	8年
年 間 運 航 キ 口	18千km	乗 船 効 率 * 1	3.6%

*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	平成26年4月1日	海上運送法
実 施	平成26年4月1日	佐世保市営交通船条例

(3) 料金水準の検討

平成23年度に策定した「航路改善計画」の中で、他航路との比較、アンケートの実施等を行い普通旅客運賃の改定を行ったため、今後も現状の料金水準を維持していくこととする。

(4) 現在の経営状況

料 金 収 入 ※過去3年度分を記載	H30	1,280千円	H31	1,430千円	R2	1,128千円
経 常 収 支 比 率 (又は収益的収支比率) ※過去3年度分を記載	H30	83.3%	H31	106.7%	R2	95.0%
純 損 益 (又は実質収支) ※過去3年度分を記載	H30	-10,857千円	H31	2,147千円	R2	-1,663千円
資 金 不 足 比 率 * 2 ※過去3年度分を記載	H30	— %	H31	— %	R2	— %

【上記の指標等を踏まえた現在の経営状況の分析】

運賃収入が少ないため、国庫補助金、県補助金及び平成21年度に当時の燃油高騰による経営悪化の緊急経済対策として、国から交付を受けた補助金の繰越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

本航路は、寺島地区の生活航路である。令和4年1月31日現在、寺島の住民は9人となっており、そのうち65歳以上が7人を占めている。平成25年度に10人を切ってからは、6人から8人で推移している。今後も人口が増えるとは考えにくいことから、寺島地区住民の利用者は増えないと予測できる。

平成23年度から令和2年度までの利用者数は、平成24年度が最も多く6,724人、最も少ないのは翌25年度の5,063人であるが、これは就航率が低かったのが原因と考えられる。コロナの影響を受けた令和2年度も5,140人となっており、コロナの影響がなければそこまでの落ち込みはなかったものと推測できる。この10年間は、極端な利用者の減少には至っていない。現在、宇久島及び寺島で太陽光発電事業、風力発電事業が計画されており、作業員等の利用が増えていることが一因である。今後の事業によっては増加に転じることも予想できる。

(2) 料金収入の予測

運賃収入は、旅客運賃と荷物運賃とあるがほとんどが旅客運賃である。金額は、平成23年度から令和2年度までの10年間で、平成23年度の1,648千円が最も多く、令和2年度の1,068千円が最も少なくなっている。これは、コロナの影響を受け、神浦・柳(小値賀町)間の利用者が減ったことが原因である。

利用者数の予測と同様に、この間の数字で推移すると思われる。

(3) 船舶更新時期の見通し

所有する現船舶「みつしま」は4代目で、平成25年6月に就航している。「みつしま」を建造するにあたり、寺島地区の人口減少による利用者数の減、船員の定数削減、燃料の削減及び修繕費の効率化等を考慮し、前船の29トンから19トンへ小型化している。船齢8年目となり、令和5年度にオーバーホールを行うことになる。

船舶の更新時期としては、その5年後の令和10年度が候補となるが、寺島の人口等を考慮すると現時点で計画することは難しいことから、本計画には計上していない。

3. 経営の基本方針

本航路は、宇久島と寺島を結ぶ唯一の生活航路であり、寺島住民にとっては、生活物資の買い物、通院、福祉施設の利用等のため必要不可欠である。また、平成29年4月1日から施行された、有人国境離島新法では、国境にある有人島を無人島にしないことを最大の目的としているため、寺島の無人島化を防ぎ航路の維持に努めたい。加えて、柳港(小値賀町)へも航路を運航していることから、効率的な運用、利用促進について小値賀町とも協同していく必要がある。

しかしながら、赤字の離島航路であり、国県の補助金に依存せざるを得ない収支構造となっている。引き続き、経営改善を行ったとしても黒字になることは不可能であり、航路を維持するためには、今まで同様公的な支援に頼らざるを得ない状況である。

経営の基本方針としては、運賃収入の確保には努めるものの、劇的な増は見込めないことから、支出をいかに削減するかということになる。支出は、人件費、燃料費、修繕費が主なものである。人件費は、再任用、会計年度任用職員を採用し経費の削減に努めている。燃料費は、今後ダイヤの改正による減便及び船舶の更新時に更なる小型化を検討し、削減につなげる。また、修繕費については日頃からのメンテナンスを心がけ外注を減らし削減するなど、赤字の縮小を図っていく。

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

現在の船舶については、長寿命化を図りながら維持することとし、令和13年度までの新船の建造は計画していない。令和5年度と令和10年度にオーバーホール費として、各々8,500千円を計上している。

②収支計画のうち財源についての説明

本航路は、寺島地区の生活航路であることから、年間を通じた主な利用者は寺島住民であり、今後の人口を考慮し、料金収入を1,292千円としている。
今後も事業者単独での航路維持は困難であり、本航路維持のためには、国庫及び県補助金に頼った収支計画となっている。

③収支計画のうち投資以外の経費についての説明

修繕費については、令和5年度と令和10年度のオーバーホール年度を除いて、令和4年度の予算見込み5,401千円と同額を計上している。
人件費については、定年退職者の補充として再任用職員や現会計年度任用職員を採用し削減に努めている。しかしながら、令和3年度を持って、正規職員1名が定年になり、正規職員がいなくなることから、令和4年度に正規職員1名を募集し令和5年度から採用する計画で予算計上している。具体的には、令和4年度は再任用職員1名、会計年度任用職員3名、令和5年度から令和8年度までは正規職員1名、再任用職員1名、会計年度任用職員2名、令和9年度から令和13年度までは正規職員1名、会計年度任用職員3名体制である。

(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。

今回、本計画に計上していないのは船舶の更新である。計画最終年度の13年度は船齢18年となるが、現時点で寺島の人口を予想する中、更新する計画を立てられていない。また、船員を確保するのも困難な状況となることも懸念される。今後は、民間への委託も視野に検討していく必要がある。その折は、住民のための物資の輸送が必要であるため、1日1便は確保する必要がある。

なお、今後、緊急時や非常時の対応として、ドローンでの生活物資・医薬品の輸送や、オンライン診療の環境整備など、検討していく必要がある。

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	経営戦略については5年を目途に見直し更新を行う(ただし、計画への影響が著しく大きい外的要因等があった場合は適宜)。
---------------------	-----------------------------------------------------------

