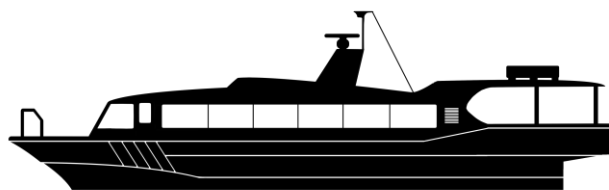




第3期
塩竈市交通事業会計経営健全化計画

令和7年度～令和16年度



80th anniversary
Shiogama City Line

令和7年1月
塩竈市

目 次

1. 計画策定の趣旨	1
2. 浦戸諸島の現状について	
(1) 浦戸諸島の概要	2
(2) 人口の推移	3
(3) 世帯数の推移	4
(4) 事業所・従業員数	5
(5) 漁業	6
(6) 観光	7
3. 市営汽船の現状について	
(1) 航路の概要	8
(2) 保有船舶	9
(3) 運航ダイヤと職員配置	10
(4) 料金・各種割引制度	11
(5) 乗船者数	12
(6) 決算状況	14
(7) 課題	16
4. 島民の意見について	
(1) 島民懇談会	17
(2) 島民アンケート調査	20
5. 経営健全化の取組について	
(1) 基本方針・計画期間・計画目標	21
(2) 具合的な施策（収入確保・経費節減）	22
(3) 収支計画	28
(4) 進行管理・その他	33
資料編	
(1) 委員名簿	34
(2) 審議経過・諮問文	35
(3) 島民アンケート調査	37
(4) 第2回島民懇談会（パブリックコメント期間中）	43
(5) パブリックコメントで出された意見等	45
(6) 答申文	46

1. 計画策定の趣旨

塩竈市営汽船は、塩釜港と浦戸諸島を結ぶ唯一の公共交通機関であり、島民の生活航路として、また、浦戸地区を訪れる観光客の交通手段として、重要な役割を担っている。

しかしながら、浦戸地区では急速な人口減少と高齢化が進展しており、さらに、コロナ禍による事業収入の減収など、交通事業会計の経営環境は一段と厳しさを増している。

塩竈市では、平成27年度に「第2期塩竈市交通事業会計経営健全化計画」を策定し、船舶の小型化による運航体制の見直しや船員の適正配置等による経費の削減に努めてきたが、その一方で、近年の燃料費の高騰や船舶の老朽化による修繕費用の増加など課題があり、さらなる経営の健全化が求められている。

この度、第2期計画の最終年度を迎えたことから、本計画を改訂するものである。

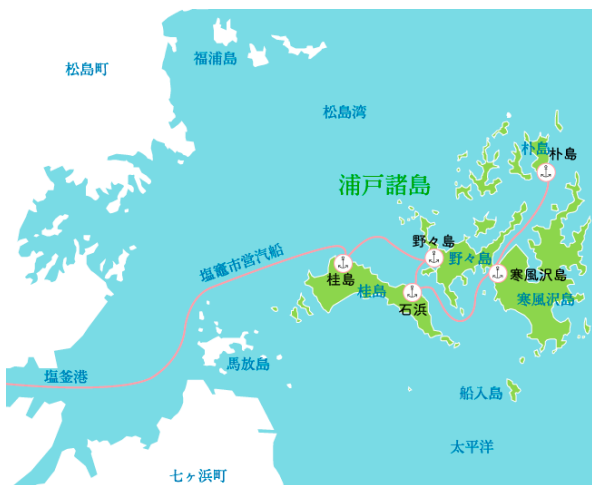
本計画は、浦戸島民の豊かな暮らしと地域の活性化を目指し、市営汽船に係る課題を整理し、安定的・継続的な船舶の運航を実現するための経営方針と具体的な施策を提示するものである。

2. 浦戸諸島の現状について

(1) 浦戸の概要

浦戸諸島は、塩竈市東方9～15kmに位置し、日本三景・松島の一部を構成する島嶼群で松島湾湾口部にあり、桂島（桂島・石浜）、野々島、寒風沢島、朴島の4つの有人島（5つの地区）と多くの無人島からなる。「浦戸」の名称はこれらの島々が松島湾（浦）の門戸（＝入口）にあったことに由来する。

▼浦戸諸島の位置



- 総面積は2.92km²、海岸線の総延長は31.4km
 - 人口265人（令和6年9月末住基人口）
 - 高齢化率75.09%（令和6年9月末住基人口）
 - 特別名勝松島（昭和27年指定）
県立自然公園（昭和34年指定）
市街化調整区域（昭和45年指定）
- ※ 他 計7つの法律・条例が適用されている

▼浦戸諸島の人口

島名	人口(R6.9月末)	面積(km ²)
桂島（石浜含む）	114	0.76
野々島	55	0.56
寒風沢島	83	1.45
朴島	13	0.15

▶ 基幹産業

・浅海養殖漁業（海苔・牡蠣）

▶ 交通機関

・市営汽船（本土-島間）

・市営渡船（島間）

▶ 学校

・浦戸小中学校（野々島）
（小中併設・小規模特認校）

▶ 主な公共施設

・浦戸諸島総合開発センター
・浦戸診療所
・桂島ステイ・ステーション
・寒風沢ステイ・ステーション

風光明媚な景色や豊かな自然環境、歴史、島民の人柄など、豊富な資源に恵まれた浦戸諸島は宮城県の貴重な宝！



▲ 寒風沢島



▲ 桂島



▲ 朴島

GWIには見ごろを迎える朴島の菜の花

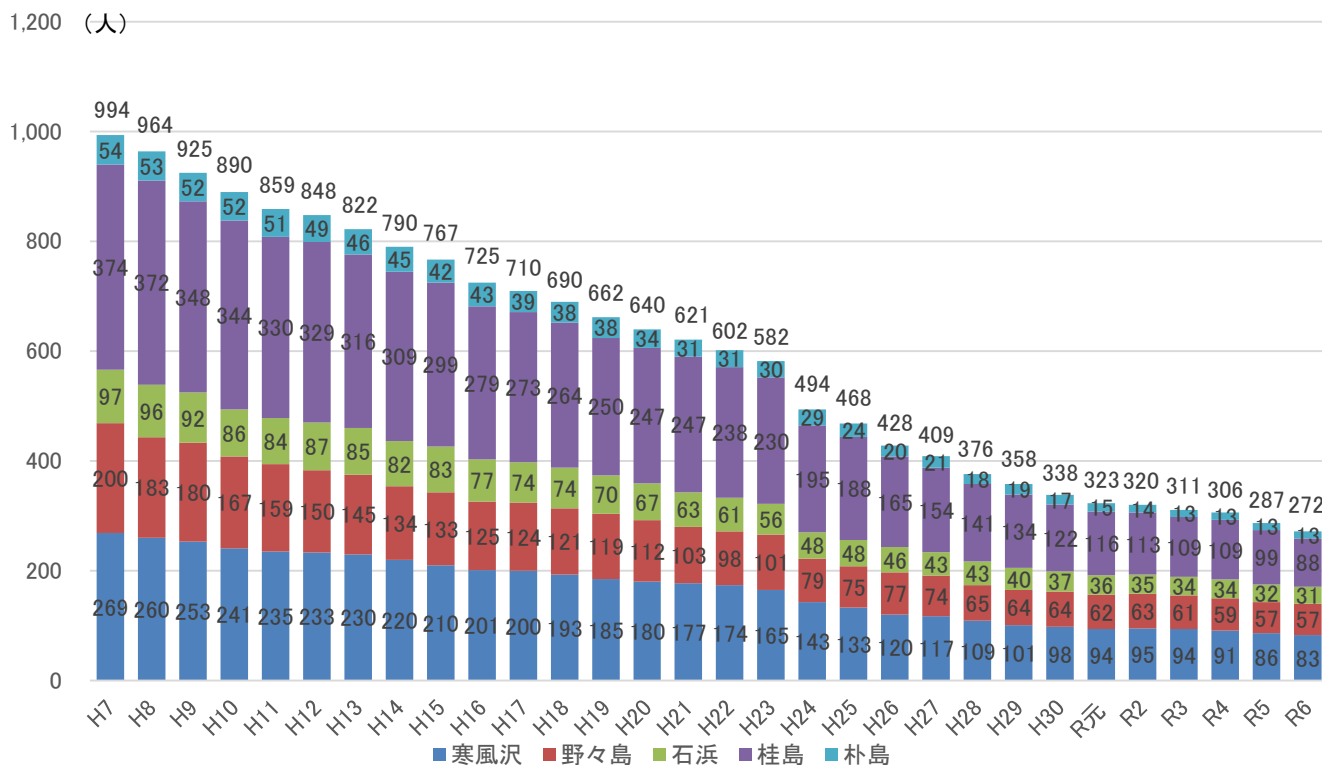
2. 浦戸諸島の現状について

(2) 人口の推移

平成7年に1,000人を割り込み、平成24年には東日本大震災の影響もあり、500人を割り込んだ。以降も人口減少の歯止めはかからず、令和6年3月末時点の人口は300人を割り込み272人となっている。

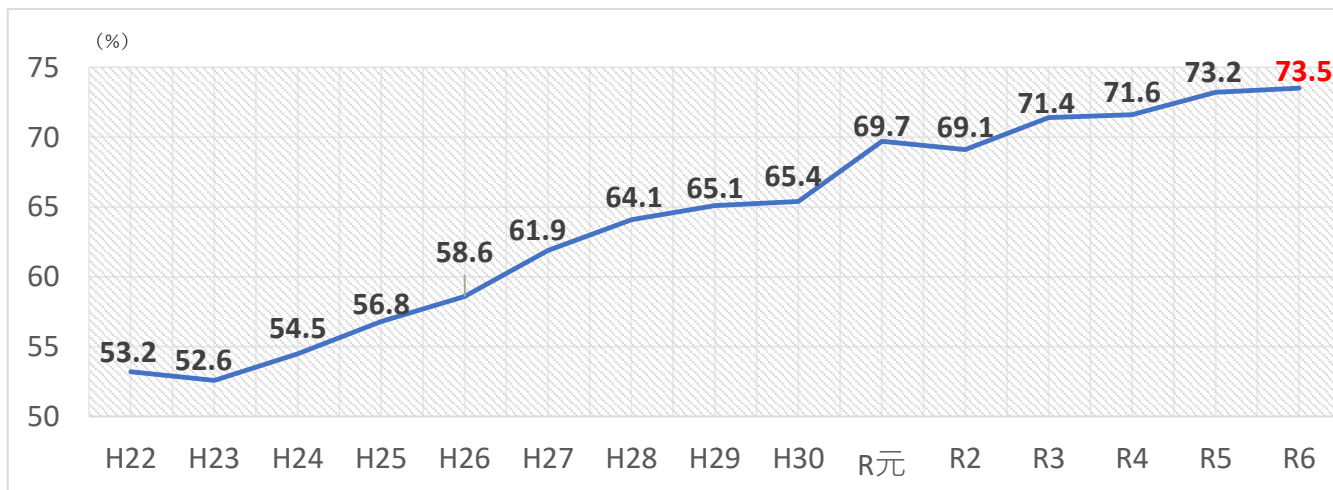
浦戸諸島の人口の推移

※住民基本台帳（各年とも3月末時点）を基にしている



浦戸諸島の65歳以上人口割合（高齢化率）の推移

平成20年に50%を越えた高齢化率は、確実に上昇し令和6年3月末時点には73.5%に達している。

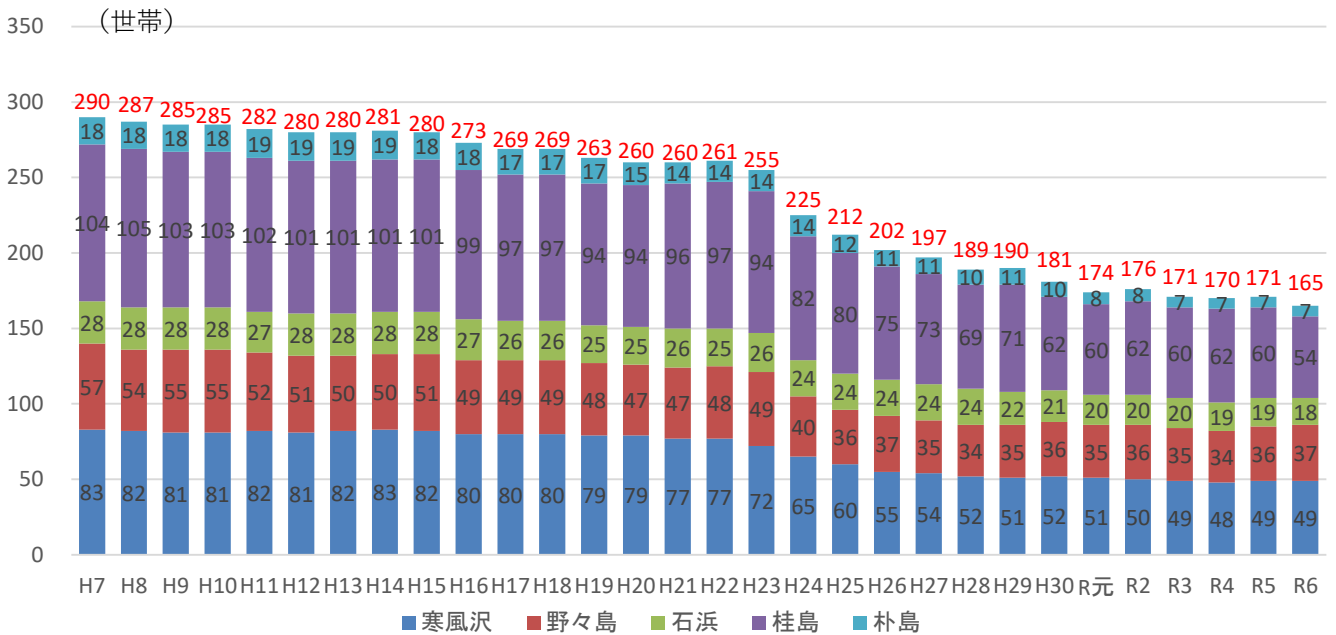


2. 浦戸諸島の現状について

(3) 世帯数の推移

世帯数については、平成7年に290世帯を数えていたが、平成24年には東日本大震災の影響もあり、250世帯を割り込んだ。震災後は、多くの世帯が島外へ移住したものと推測され、令和6年3月末時点では、165世帯となっている。

浦戸諸島の世帯数の推移

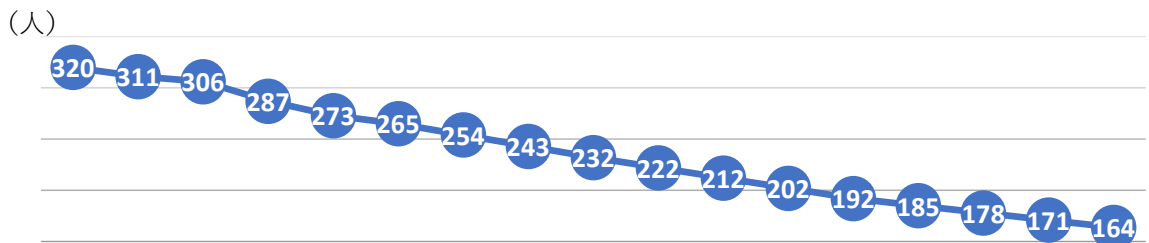


※住民基本台帳（各年とも3月末時点）を基にしている

浦戸諸島の将来推計人口

トレンド法を用いた予測値では、計画最終年度となる令和17年3月時点の推計値は178人と見込まれる。

※直近10年(H26→R5)の人口減少率(32.9%)から推計



	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18
実測値	320	311	306	287													
予測値 (トレンド法)				287	273	265	254	243	232	222	219	212	202	192	185	178	171

2. 浦戸諸島の現状について

(4) 事業所・従業者数

① 浦戸諸島の事業所数・従業者数の推移

事業所数と従業者数は震災後の平成24年には6事業所・23人へと激減したが、地域おこし協力隊の卒隊生の就業や、合同会社の設立により、回復傾向にある。しかしながら、震災前への水準には戻っていないことから、島の生業の確保が課題となっている。

地区	H21		H24		H26		H28		R3	
	事業所	従業者	事業所	従業者	事業所	従業者	事業所	従業者	事業所	従業者
浦戸諸島計	31	100	6	23	17	42	16	58	21	70
石浜	6	26	2	13	3	10	2	8	2	6
桂島	14	44	3	8	8	22	8	41	12	45
寒風沢	7	19	1	2	4	7	4	6	4	11
野々島	4	11	-	-	2	3	2	3	3	8

② 産業別事業所・従業者数の変化

震災の影響により、主要産業である浅海漁業（農林漁業）は一時的に皆無となったが、徐々に回復している。

宿泊業などの観光関連産業については、震災後に激減しており、桂島2（ペンション2）、寒風沢2（民宿2）の4事業所となっている。

	H21		H24		H26		H28		R3	
	事業所	従業者	事業所	従業者	事業所	従業者	事業所	従業者	事業所	従業者
農林漁業	1	8			3	10	2	25	3	18
建設業	1	6							1	5
製造業、運輸業、郵便業	1	7	1	7	2	8	1	3	1	4
卸売業、小売業	9	18	1	3	4	8	4	7	5	16
宿泊業、飲食サービス業	15	51	2	5	5	9	4	7	4	12
生活関連サービス業、娯楽業	1	1							1	2
教育、医療、福祉										
複合サービス事業	2	7	1	6	2	5	3	10	3	10
サービス業 (他に分類されないもの)	1	2	1	2	1	2	2	6	3	3

※ 経済センサス活動調査より抜粋

2. 浦戸諸島の現状について

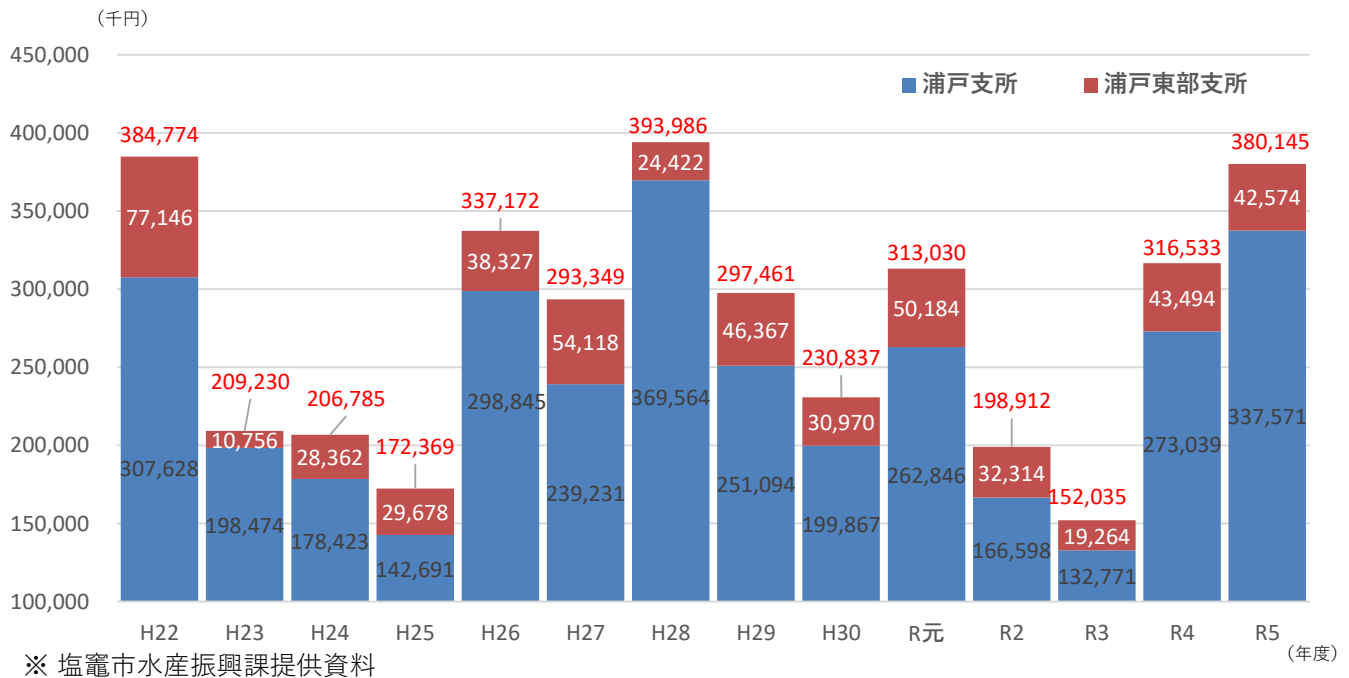
(5) 漁業

震災の影響により、主要産業である浅海漁業（農林漁業）は一時的に大きく漁獲高を減らしていたが、徐々に回復している。

これは、地域おこし協力隊制度を活用した海苔養殖における合同会社（平成27年設立）の設立が大きい。

そのほか、寒風沢では令和5年度で7隻の刺網漁船により約50トン（令和5年次）を塩竈市魚市場へ水揚げしている。

浦戸諸島の漁獲高の推移



浦戸諸島の品目別漁獲量の推移

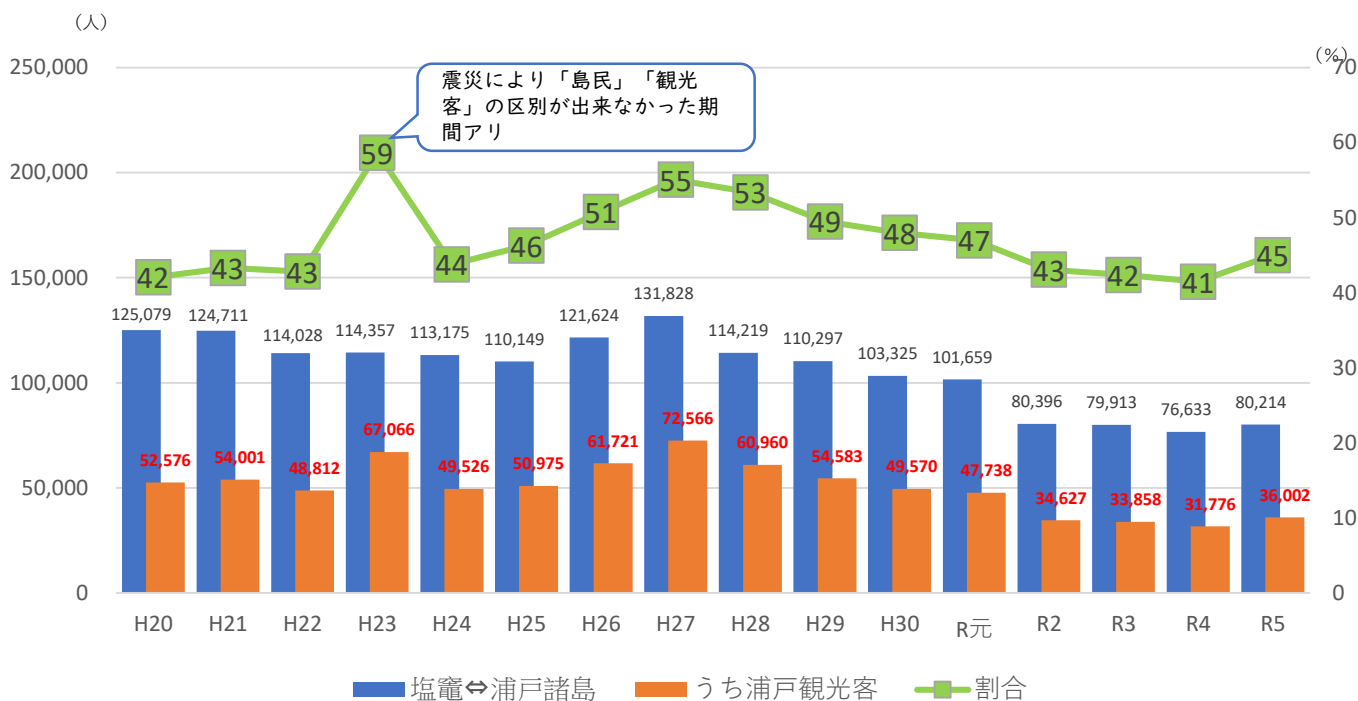
	単位	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度
乾ノリ	千枚	34,947	16,764	20,529	16,508	27,115	20,153	29,972	19,974	15,131	16,841	15,789	11,312	18,036	15,958
生カキ	kg	73,231	24,323	21,213	28,226	33,760	56,700	30,070	39,070	22,820	34,620	29,353	15,380	18,088	13,477
アサリ	kg	15,736	0	3,152	5,622	8,629	4,734	2,301	6,241	6,420	9,231	4,516	4,102	3,625	4,199
養殖生ワカメ	kg	0	0	22,942	0	8,117	11,529	3,199	8,664	1,171	10,101	22,467	25,630	50,645	42,188
メカブ	kg	200	0	1,042	0	580	404	2,538	1,753	305	543	2,770	2,609	1,765	3,274
アワビ	kg	1,303	438	616	23	297	275	432	222	180	206	0	165	453	251
殻付ウニ	kg	1,306	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
種カキ	連	0	0	2,050	2,400	1,470	1,630	1,610	1,145	930	970	968	816	530	0
ギバサ	kg	9,150	6,918	0	9,150	19,398	35,573	29,921	52,054	53,083	40,982	20,792	3,215	16,495	9,264
シラウオ	kg	1,253	99	2,499	2,463	1,006	30	464	872	634	3,750	1,727	1,270	1,118	245
ナマコ	kg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4,003

2. 浦戸諸島の現状について

(6) 観光

市営汽船利用者に占める観光客（定期券を除く）の動向は、東日本大震災後に桂島海水浴場が復旧したことで平成27年に7万2,566人となった。その後、新型コロナウイルス感染症の流行などにより、令和4年度まで減少が続いた。令和5年度は、若干持ち直し3万6,002人となったが、航路運営においては、観光客数をコロナ禍前の水準に戻すことが必要である。

市営汽船の乗降人員の推移（定期券を除く） 年度別



3. 市営汽船の現状について

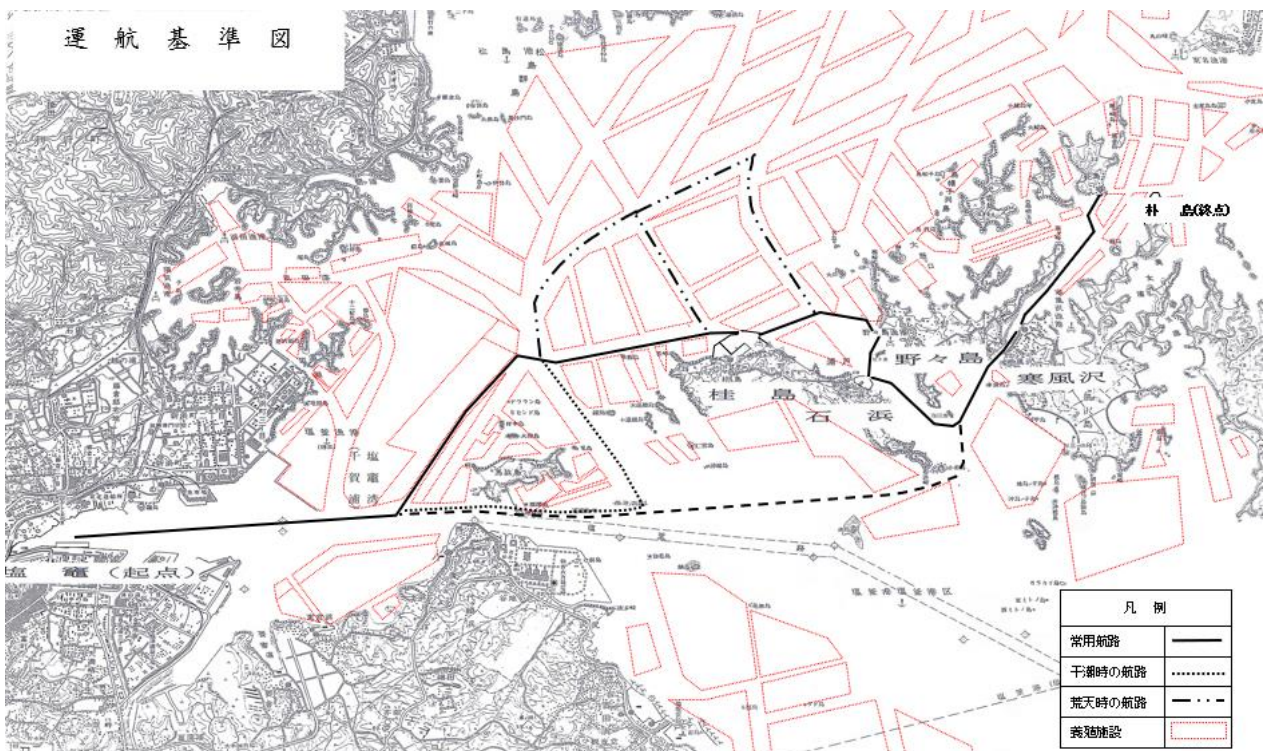
(1) 航路の概要

航路は、塩釜港を起点として桂島、野々島、石浜、寒風沢と寄港し、終点・朴島までを結ぶ定期航路である。塩釜港に最も近い桂島までの航路距離は6.3km、終点・朴島までの航路距離は11.6kmとなっている。

※航路は潮の干満により第1基準航路～第3基準航路の3航路から船長が選択。通常は、第1基準航路を航行する。

航路の概要

No.	項目	内容
1	事業概要	塩釜～浦戸朴島（6拠点） 片道概ね50分で運航する生活航路事業
2	運航体制	正職員 13名（事務所勤務5名、船舶職8名） 会計年度職員 6名（船舶甲板員4名、貨物受付2名）
3	運航便数及び経路	上り8便、下り7便 塩釜⇄朴島間11.6km 所要時間：54分、40分、45分 ※運航便によって違う
4	使用船舶（3隻）	しおじ 260人乗り 平成元年3月竣工 中型船 うらと 89人乗り 平成18年2月竣工 小型船 しおね 97人乗り 平成30年3月竣工 小型船



3. 市営汽船の現状について

(2) 保有船舶

保有船舶は「しおじ」「うらと」「しおね」の3隻である。「うらと」と「しおね」は19トンの小型船である。「しおじ」(64トン)は平成元年の竣工から30年以上を経過しており、老朽化が課題となっている。

保有船舶

しおじ	うらと	しおね
		
平成元年3月竣工	平成18年2月竣工	平成30年3月竣工
64トン	19トン	19トン
旅客定員 260名 (1階座席数 130名)	旅客定員 89名 (座席数 67名)	旅客定員 97名 (座席数 74名)
運航時船員数 3名	運航時船員数 2名	運航時船員数 2名

塩竈市営汽船発着時刻表

【 現行の運航ダイヤは1日7便～8便で運航 】

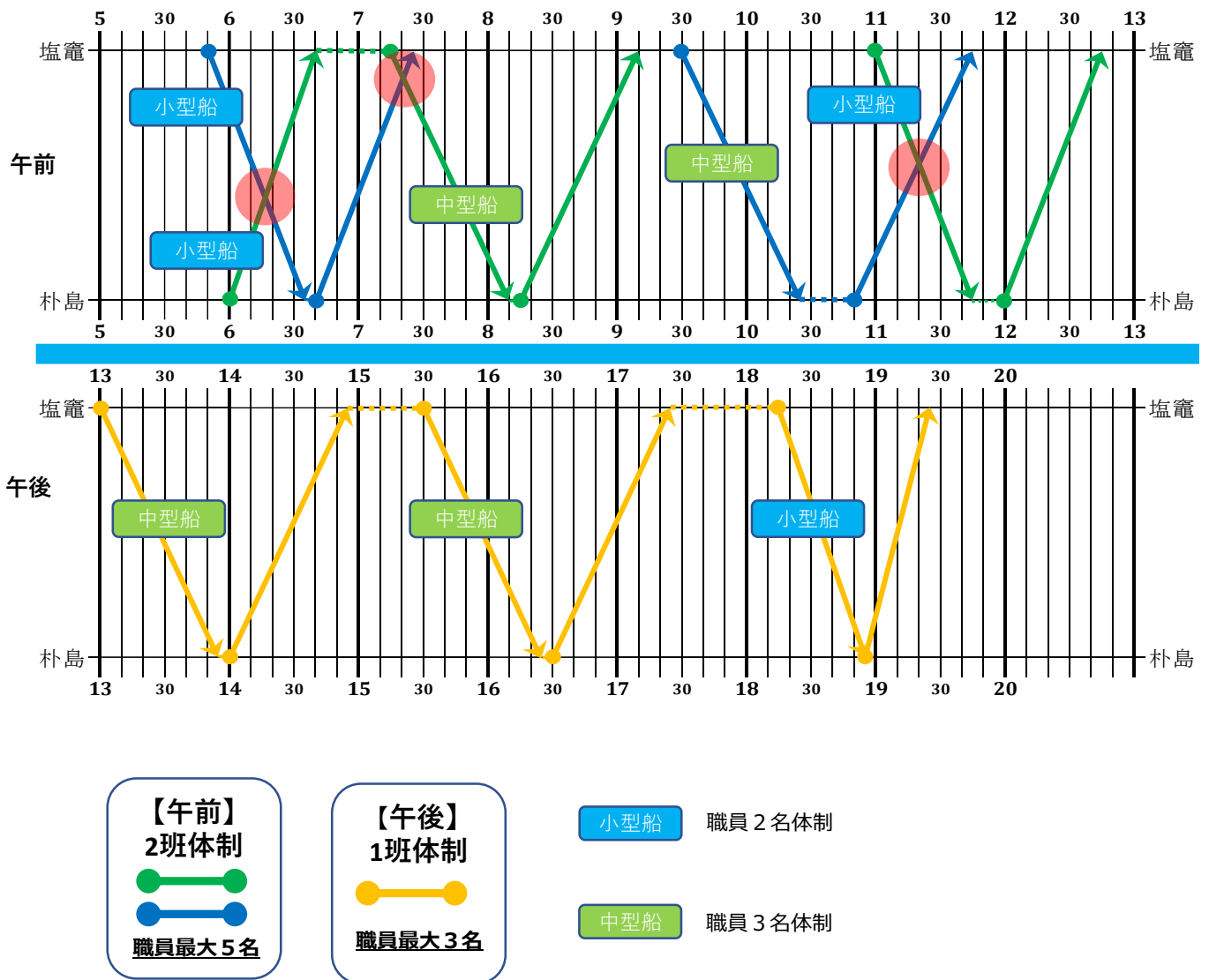
下り便 (塩竈発⇒朴島行)							上り便 (朴島発⇒塩竈行)						
便	塩竈発	桂島	野々島	石浜	寒風沢	朴島着	便	朴島発	寒風沢	石浜	野々島	桂島	塩竈着
*1	5:50	→ 6:10	→ 6:17	→ 6:21	→ 6:28	→ 6:35	*1	6:00	→ 6:07	→ 6:14	→ 6:18	→ 6:25	→ 6:45
2	7:15	→ 7:38	→ 7:46	→ 7:51	→ 8:01	→ 8:09	2	6:40	→ 6:47	→ 6:54	→ 6:58	→ 7:05	→ 7:25
3	9:30	→ 9:53	→ 10:01	→ 10:06	→ 10:16	→ 10:24	3	8:15	→ 8:23	→ 8:33	→ 8:38	→ 8:46	→ 9:09
4	11:00	→ 11:20	→ 11:27	→ 11:31	→ 11:38	→ 11:45	4	10:50	→ 10:58	→ 11:08	→ 11:13	→ 11:21	→ 11:44
5	13:00	→ 13:23	→ 13:31	→ 13:36	→ 13:46	→ 13:54	5	12:00	→ 12:07	→ 12:14	→ 12:18	→ 12:25	→ 12:45
6	15:30	→ 15:53	→ 16:01	→ 16:06	→ 16:16	→ 16:24	6	14:00	→ 14:08	→ 14:18	→ 14:23	→ 14:31	→ 14:54
7	18:15	→ 18:35	→ 18:40	→ 18:43	→ 18:50	→ 18:55	7	16:30	→ 16:38	→ 16:48	→ 16:53	→ 17:01	→ 17:24
							★8	18:55	→ -	→ -	→ -	→ -	→ 19:25

3. 市営汽船の現状について

(3) 運航ダイヤと職員配置

運航ダイヤと職員配置については、午前（早番）2班体制、午後（遅番）1班体制の1日3班体制で対応している。利便性向上のため、午前中をクロスダイヤとしており、午前（早番）が2班での運航体制となっている。

運航ダイヤと職員配置



3. 市営汽船の現状について

(4) 料金・各種割引制度

現在の運賃については、令和元年10月1日の消費税率改定（8%⇨10%）に伴い、平成26年4月1日の改訂（5%⇨8%）時の見送り分も含めた改定が現行の運賃となっている。

① 旅客運賃

	塩竈	桂島	野々島	石浜	寒風沢	朴島
運賃	—	520円	580円	580円	630円	630円
距離	—	6.3km	7.6km	8.2km	10.1km	11.6km

② 手荷物、小荷物、貨物

区分	重量	金額			
		大きさ（3辺の和の合計）			
		—	200cm	201cm～ 300cm	301cm～ 400cm
手荷物	～30kg	210円			
小荷物	～10kg	210円			
	～20kg	260円			
	～30kg	310円			
貨物	～10kg	—	210円	310円	420円
	～20kg	—	260円	400円	520円
	～30kg	—	310円	470円	630円
	～60kg	—	630円	940円	1,260円

③ 各種割引制度

市営汽船では、浦戸諸島の自然に親しむ機会を提供するため、小学生以下の子どもを対象とした「うらと子どもパスポート」の発行や団体割引など、各種割引制度を設けている。

区分	対象者	割引内容
うらと子どもパスポート	全国の小学生以下の子ども	土・日・祝日及び学校の休学日（夏休み等）
団体割引	同じ区間で15人以上の団体	平日（月曜日から金曜日）→2割引 休日（土・日・祝日）→1割引
島発往復割引	浦戸の各島から出発して、島へ帰る方	復路運賃2割引
障がい者割引運賃	身体障害者手帳および療育手帳、精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方	通常料金が半額
ボランティア割引	浦戸諸島におけるボランティア活動の支援・促進を目的に、下記の条件を満たす団体等 ・ボランティア活動を行う15名以上の団体 ・年間30日以上ボランティア活動を行う個人	3割引

【参考・敬老乗船券事業（一般会計）】

塩竈市の浦戸地区で実施する高齢者支援の施策で、浦戸地区に住所を持つ70歳以上の方々を対象に、外出支援を目的とした無料乗船券を配布するもの。これにより、月に最大8往復、年には最大96往復まで市営汽船を無料で利用することができる。

3. 市営汽船の現状について

(5) 乗船者数 ①

市営汽船の乗船者数は、平成27年度には18.5万人であったが、島民の人口減少の影響により減少傾向にある。また、令和2年度以降は、震災復興事業の終了に伴う工事業者の利用減やコロナ禍の影響が直撃し、乗船者数がさらに減少している。

市営汽船乗船者数の推移



コロナ禍の影響で減となった乗船者数を戻す取組が必要である。

3. 市営汽船の現状について

(5) 乗船者数 ②

平日の各便の平均乗降人数について、下り2便（塩竈発7:15）と上り7便（朴島発16:30）で浦戸小中学校の児童・生徒等が乗船するため乗降人数が多くなっている。

土曜日、日曜日及び祝日の各便の平均乗降人数では、下り3便（塩竈発9:30）と上り6便（朴島発14:00）が多くなっており、主に観光客の利用となっている。

① 平日の平均乗降人員数

(単位：人)

塩竈発	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	主な利用者
下り1便 5:50	5.4	4.8	5.2	5.9	6.0	6.4	8.6	6.0	6.4	6.4	通勤
下り2便 7:15	59.4	69.0	63.9	83.6	66.2	60.0	69.7	55.6	48.6	50.3	通勤・通学
下り3便 9:30	39.1	45.2	36.6	42.0	32.6	35.0	22.8	23.7	22.1	22.7	島民
下り4便 11:00	51.2	82.8	52.5	24.2	30.8	17.1	14.0	13.2	12.9	12.5	観光
下り5便 13:00	39.6	38.9	32.8	32.9	30.7	24.0	21.1	20.8	19.3	19.0	島民
下り6便 15:30	25.7	25.5	23.5	24.5	23.7	22.9	20.0	19.4	20.8	20.8	
下り7便 18:15	25.0	25.3	25.2	22.9	22.7	23.3	17.6	17.7	19.6	18.8	
朴島発	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	主な利用者
上り1便 6:00	10.6	12.8	10.6	9.4	7.8	7.2	7.4	6.9	7.6	7.2	通勤(島民)
上り2便 6:40	14.1	13.8	12.8	12.3	13.3	10.9	11.6	10.6	12.1	11.9	通勤・通院(島民)
上り3便 8:15	37.5	37.0	35.5	36.3	33.1	33.9	31.5	32.3	31.7	30.7	島民
上り4便 10:50	28.8	29.6	27.9	28.2	28.9	24.0	21.7	19.2	17.6	17.8	
上り5便 12:00	35.6	47.9	30.1	25.2	26.6	16.4	14.2	14.3	13.0	13.0	
上り6便 14:00	40.1	47.6	37.1	43.9	34.2	33.7	20.2	20.7	19.7	20.5	観光
上り7便 16:30	62.6	72.0	62.2	78.3	60.3	58.2	64.3	51.0	45.1	47.7	通勤・通学
上り8便18:55	7.7	12.5	10.5	13.0	11.0	12.6	8.2	8.8	9.9	10.3	

※平成26年度～平成30年度の下り4便は季節ダイヤで運航

② 土曜日、日曜日及び祝日の平均乗降人員数

(単位：人)

塩竈発	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	主な利用者
下り1便 5:50	4.5	3.4	5.1	4.6	4.5	6.3	7.0	5.3	5.8	6.0	
下り2便 7:15	35.0	37.6	33.5	41.4	25.0	30.0	29.5	24.0	22.3	22.2	部活・観光
下り3便 9:30	79.7	81.4	80.1	87.0	56.6	75.7	25.8	34.0	39.2	40.7	観光
下り4便 11:00	39.9	47.2	44.8	34.7	31.2	38.3	15.3	18.5	18.0	19.6	観光
下り5便 13:00	33.7	36.1	34.6	33.5	26.3	29.4	16.7	17.7	18.0	17.7	
下り6便 15:30	31.7	32.8	32.6	32.9	27.8	31.4	19.6	21.8	21.7	23.9	島民
下り7便 18:15	20.4	21.1	21.2	23.1	16.8	18.0	10.6	10.4	13.2	13.2	島民
朴島発	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	主な利用者
上り1便 6:00	8.4	7.3	6.4	5.7	7.3	6.5	5.5	5.0	4.8	5.0	
上り2便 6:40	11.4	9.8	10.2	10.6	8.4	9.2	7.4	6.6	7.7	7.3	
上り3便 8:15	37.2	37.8	34.3	36.2	31.2	37.0	26.3	27.1	26.5	28.5	島民
上り4便 10:50	35.7	35.8	34.7	33.3	28.6	30.2	20.6	20.4	20.8	22.1	
上り5便 12:00	33.7	38.3	33.5	32.0	25.8	25.5	14.6	19.1	19.7	21.0	部活
上り6便 14:00	77.8	83.9	76.6	80.6	57.8	73.8	26.4	32.7	36.5	37.9	観光
上り7便 16:30	45.1	54.1	49.6	54.6	29.5	40.6	23.0	19.7	20.4	19.9	観光

3. 市営汽船の現状について

(6) 決算状況

事業収入は、平成27年度の9,000万円から令和5年度5,900万まで大きく減少している。

一方、歳出は、平成29年度は船舶の建造費用により3億円台となっているが、それ以外の年度では2億円前後で推移している。

事業収入の減少により、一般会計繰入金も増加傾向となっている。事業収入は、人口減少等の影響もあり今後も減少傾向が見込まれることから、歳出の削減が急務となっている。

市営汽船の決算状況（平成26年度～令和5年度）

(単位：千円)

【歳入】	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
事業収入 (A)	83,897	89,589	81,328	77,873	71,026	74,299	67,094	60,982	59,082	59,844
(計画値)	—	(80,154)	(79,467)	(81,599)	(84,202)	(83,520)	(82,895)	(82,326)	(81,831)	(81,469)
国庫補助金	61,544	51,724	39,927	55,237	40,756	36,945	45,848	58,770	46,035	51,929
一般会計繰入金	82,660	73,692	56,646	60,506	48,986	78,343	99,938	79,871	98,442	93,548
市債				127,600		6,100				
その他	24	339	345	356	9,838	436	36	514		12
歳入合計	228,125	215,344	178,246	321,572	170,606	196,123	212,916	200,137	203,559	205,333

※計画値は、運輸年度（10月～翌年9月）

(単位：千円)

【歳出】	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
総務管理費 (B)	175,803	164,079	145,680	145,760	138,088	150,524	148,357	145,203	143,861	140,792
(うち人件費)	154,223	150,493	131,849	133,066	129,953	135,487	137,905	132,204	130,872	127,584
運航費 (C)	40,624	39,566	32,566	35,140	32,507	45,586	48,603	37,452	42,216	47,059
(うち燃料費)	15,587	12,940	11,487	12,268	12,861	14,756	12,533	16,453	19,301	20,616
公債費	11,698	11,699			11	13	15,957	17,482	17,482	17,482
船舶建造費				140,672						
歳出合計	228,125	215,344	178,246	321,572	170,606	196,123	212,916	200,137	203,559	205,333
収支率(A/(B+C))	38.8%	44.0%	45.6%	43.0%	41.6%	37.9%	34.1%	33.4%	31.8%	31.9%

3. 市営汽船の現状について

(6) 決算状況（繰入金）

一般会計からの繰入金は、本市内部基準を設けており、県補助金や交付税措置分などの「基準内繰入金」と赤字補てん的（実質的市負担額）な役割をもつ「基準外繰入金」に分けられている。

① 実績額・・・会計年度：4月～翌年3月

（単位：千円）

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
基準内繰入金	67,220	64,349	71,617	46,433	53,981	59,033	68,961	74,628	78,718	77,781
宮城県離島航路補助金分	27,075	25,112	23,347	22,615	24,235	23,634	27,395	30,278	27,841	30,827
地方交付税措置額	40,146	38,317	47,370	23,138	29,086	34,674	40,566	43,330	50,117	46,234
児童手当分	1,030	920	900	680	660	725	1,000	1,020	760	720
基準外繰入金	14,409	9,343	△14,971	14,073	△4,995	19,310	30,977	5,243	19,724	15,767
実質的市負担額	14,409	9,343	△14,971	14,073	△4,995	19,310	30,977	5,243	19,724	15,767
繰入金合計	82,660	73,692	56,646	60,506	48,986	78,343	99,938	79,871	98,442	93,548

② 計画策定時・・・運輸年度：10月～翌年9月

（単位：千円）

実質的市負担額	-	14,411	10,196	7,199	△1,783	△1,358	2,595	5,059	5,380	5,699
---------	---	--------	--------	-------	--------	--------	-------	-------	-------	-------



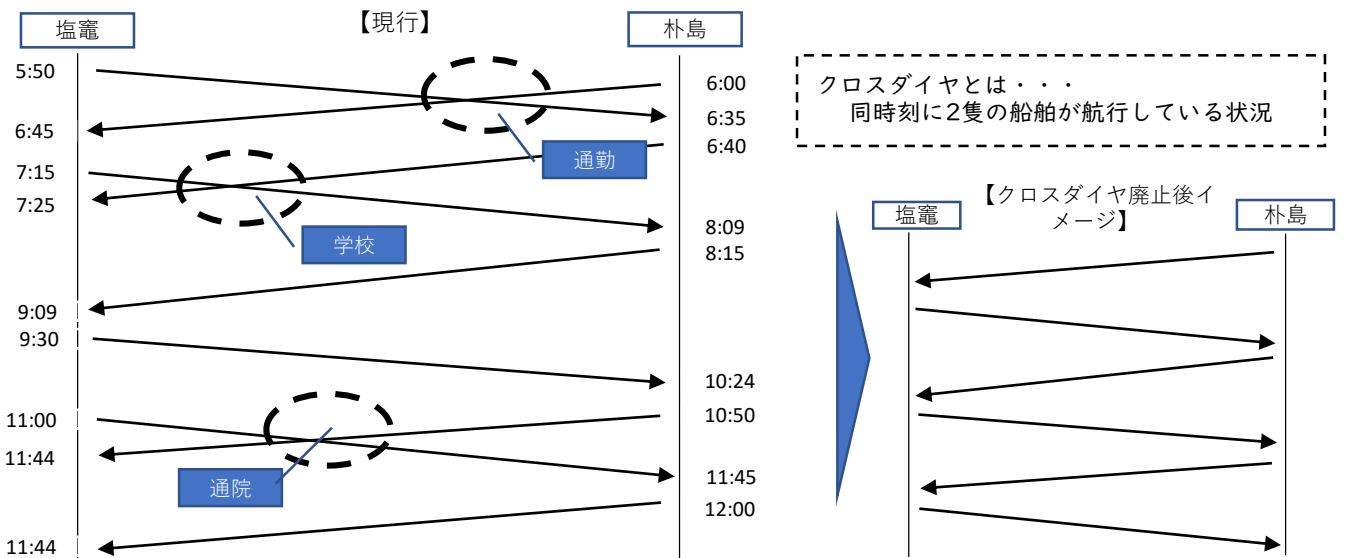
- 実質的市負担額を計画策定時と比較した場合、令和元年度以降、「計画策定時」と「実績額」が乖離している。
- II時便の定期便化に伴う費用の増加（R1～）、風向風速計の整備（R1）、しおじの定期検査（R2）、原油価格の高騰による燃料費の増加（R3～）が主な要因となっている。

3. 市営汽船の現状について

(7) 課題

現在のダイヤは、始発の下り1便（塩竈発5:50）、上り1便（朴島発6:00）及び下り2便、上り2便、さらに、下り4便、上り4便がクロスダイヤとなっており、早番2班体制（船員5名）で運航（午後は、遅番1班3名が対応）している。

① 検討課題・クロスダイヤ



② 今後の課題について

これまでの現状分析から、以下のとおり課題を整理した。

- ・ 運営手法（民営化、直営、民間委託）の検討
- ・ 利用者ニーズに応じたダイヤの改正
- ・ 適正な船舶（小型船化、減船等）の配置検討
- ・ 運航収入の適正化
- ・ 集客施策の検討



しおじの更新時期が令和7年度であることから、小型船化や減船など適正な船舶配置の方針を決定する必要がある。

4. 島民の意見について

(1) 島民懇談会 ①

今後の課題を整理する中で、新たな運航ダイヤ案や運賃の考え方について島民の皆さんに提案し、ご意見を伺うための島民懇談会を下記の日程で実施した。

【提案内容】

- ①船舶体制の見直し（しおじ廃船による小型船2隻体制＋一部委託）
- ②クロスダイヤの廃止（上り1便2便の統合）
- ③運賃の考え方（R9を目途にした値上げ（+40円）について）

①船舶体制の見直しと③運賃の考え方については、賛成の意見がほとんどを占めたが、②クロスダイヤの廃止は上り1便2便の利用者から、時間の調整などの意見が出された。

議 題

1. 浦戸諸島の現状について
2. 市営汽船の現状について
3. 運航ダイヤの見直しについて
4. 運賃について
5. その他

No.	日時	対象地区	会場	参加人数
1	7月28日（土）14:00～	石浜	石浜集会所	12人
2	8月3日（土）9:00～	桂島	桂島ステイ・ステーション	15人
3	8月3日（土）12:30～	朴島	朴島集会所	9人
4	8月4日（日）14:00～	寒風沢	寒風沢ステイ・ステーション	20人
5	8月11日（日）10:30～	野々島	ブルーセンター	7人

合計：63名の参加



桂島（8月3日）



朴島（8月3日）



寒風沢（8月4日）

4. 島民の意見について

(1) 島民懇談会 ②

① 出された意見等・運航ダイヤ

No.	質問・意見	回答・対応
1	便数が概ね維持されたことは評価できる。もっと便数を減らされると思った。1日に7便～8便も出している離島航路はあまりない。	ご意見として伺う。引き続き、生活航路として維持できるよう取り組んでいく。
2	小型船2隻体制になるなら、上り1便2便の統合も仕方がない。 朝以外のダイヤについては、現行ダイヤと大きく変わらないので、ダイヤ案には賛成。	ご意見として伺う。船舶体制を3隻から2隻に変更することで、ご不便にならないように、皆さんに寄り添いながら対応していきたい。
3	職場が仙台である。できるだけ、早く塩竈につく方がよい。上り1便がもう少し早く着くようにならないか。特に冬は雪道で渋滞があると心配である。	ダイヤ調整ができるか持ち帰り、検討したい。
4	現行の上り2便を平日利用している。7時台の方が利用しやすい人もいる。2便を残すことはできないのか。クロスにならない工夫はないのか。	上り1便2便を維持する場合、1便が早朝4時台とかになり現実的ではない。ご理解願いたい。
5	カキの出荷で現在、塩竈着11時44分（寒風沢発10時58分）の便を活用している。新たなダイヤ案だと10時32分となり約30分ぐらい出荷が早まるので困る。	漁協に確認後、ダイヤ調整できるか検討したい。 ⇒ 出荷時間が若干早くなるが、作業時間も早くなるから影響は少ない（漁協回答）
6	現在の浦戸の状況（人口減等）から、減船やダイヤ見直しは理解できる。 しかし、疑問として、収入が減っていることから赤字解消を目指し、交流人口を増やしたいと言っているが、ダイヤと船舶を減らせば、島外の方は使いにくくなる。矛盾しているのでは。	しおじクラスの船舶を造船した場合、約8億～10億かかる。大きい船での輸送力は魅力的だが現在の収入では対応できない。 まずは、生活航路として維持していきたいと考えている。

4. 島民の意見について

(1) 島民懇談会 ③

② 出された意見等・料金改定

No.	質問・意見	回答・対応
1	運賃について、100円バスも値上げしている現状があり、市営汽船だけ、据え置きは都合が良すぎる。値上げも仕方ない。	ご意見として伺う。小型船2隻体制、新ダイヤの状況を見定めて料金改定の議論につなげたい。
2	敬老乗船券については市内のバス料金も上がったので、見直しをした方がよい。一部負担、枚数減など。	敬老乗船券については、様々な考えがある。アンケートの項目にも入れているので、見直しを含めた議論に繋げたい。
3	ダイヤ改正と料金改定はセットで行ってもよいのでは？	まずはしおじの廃船に伴うダイヤ改正をして、収支を見極めたい。
4	乗船券について、回数券みたいなものは導入できないのか。	利便性向上策として検討したい。
5	運賃案について、わかりやすいことから、統一料金は賛成する。	統一料金については、様々な意見がある。島民割引制度などの検証を行い、島民の皆さんの負担が大きくなる方向で対応可能か今後議論していきたい。

③ 出された意見等・その他

No.	質問・意見	回答・対応
1	濃霧時の防災無線の対応がわからない。何島何時とかはっきりしてもらったほうがいい。	今後、情報提供の仕方を工夫したい。
2	市営汽船がトラブルの際の代替案（さわやか・海上タクシー）について検討してほしい。	「さわやか」の船長等と協議し何ができるか検討したい。

4. 島民の意見について

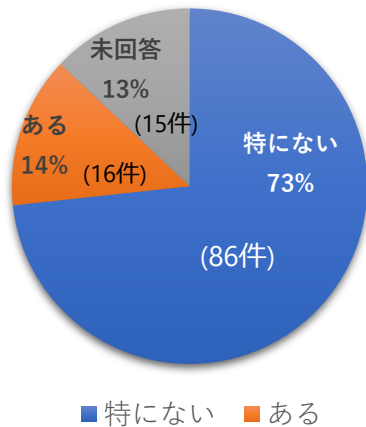
(2) 島民アンケート調査

7月から8月にかけて島民の皆さんへアンケート調査を実施した。主な項目として、新たなダイヤ案についての問いには、7割以上の方から「特に問題なし」との回答をいただいた。一方、敬老乗船券の見直しに関しては、意見が二つに割れる結果となった。

【回答世帯数：74世帯（回収率40.8%）、118件から回答】

運航ダイヤについて

新たな時刻表での運航となった場合、時間など何かお困りなるようなことはございますか？



No.	「ある」と答えた方の主な意見
1	仕事までの待ち時間が長くなる。
2	朝、会社や学校の時間の便を増やしてほしいです。（6時～8時の間で増やしてほしい（上り便）出なければ、遅刻してしまいます。
3	上り2便は今までどおりでお願いします。（通勤で利用しているのが困る。上り2便が無くなると困る）
4	上り便の朝、6:41では会社に遅刻する。
5	通院するとき時間が1時間位ずれる。
6	11:00便は削減しても、乗客数は少ないので検討すべきである。便が多くても乗客数は年々少なくなる。
7	カキの出荷時、変更されると大変困る（変更する場合）
8	下りの15:45が16:00の方が午後の診察等終了後、余裕が出ると思います。
9	下り7便 18:00出航でも良いのでは 同様意見 他2件
10	決まったらその時刻に合わせるしかないでしょう。なれるまで大変だと思います。

敬老乗船券について

「今後、敬老乗船券の見直し（一部負担、枚数減等）を検討しております。」の問いに対しての主な意見（回答数 55件）

No.	主な意見
1	一部負担があってもいい（容認）の意見 25件 （市内のバスの値上げ、高齢者が多くなること、片道負担など）
2	現状通り 21件 （年金のみで生活しているため、一部負担は困るやこのままで良いなど）
3	年齢を引き上げる 3件 （75歳以上など）
4	枚数を増やしてほしい 1件
5	枚数減になったら乗船券が無くなったら利用しない。 1件
6	まだもらっていませんからわかりません。 1件
7	その他（おまかせします、使用頻度が違うので共通した意見は出ないと思う ほか） 3件

今後、市営汽船の経営健全化の議論とは別に敬老乗船券の在り方について議論していくこととする。

5. 経営健全化の取組について

(1) 基本方針・計画期間・計画目標

① 基本方針

本定期航路は、塩釜港と浦戸諸島を結ぶ唯一の公共交通機関であり、島民の生活航路として、また、観光客が浦戸地区を訪れる際の主要な交通手段として、その役割は非常に大きく、安定した運航を続けていくことが求められている。

そのためにも、収入の確保及び経費の削減策を確実に実施し、収支の改善を図り経営基盤の安定化を図る。この方針を遂行するための具体的な施策を検討し、着実に実行していくものである。

② 計画の期間



③ 計画目標

10年計画だが、後期5年間（R12～R16）については、現段階で不確定要素が多いことから、中間見直しの際に、新たな施策や目標値を設定することとする。

- ・市営汽船の利便性確保と経営の安定化
- ・具体的な施策（収入確保・経費削減）を実施し、実質的市負担額（下図参照）の削減を目指す

具体的な数値目標

No	指標	基準：R5年度	目標：R11年度
1	歳出の削減	205,333千円	20%以上の削減
2	歳入に占める事業収入の割合	29.1%	40%以上
3	利用者数の増加（観光客）	36,002人	16.0%以上の増加
4	実質的市負担額	収支計画の数値を単年度で確認・評価	

繰入金イメージ

繰入金	
県補助金	一般会計繰入金（A）
	特別交付税措置（A）× 80%
	実質的市負担額

5. 経営健全化の取組について

(2) 具体的な施策（経費削減）①

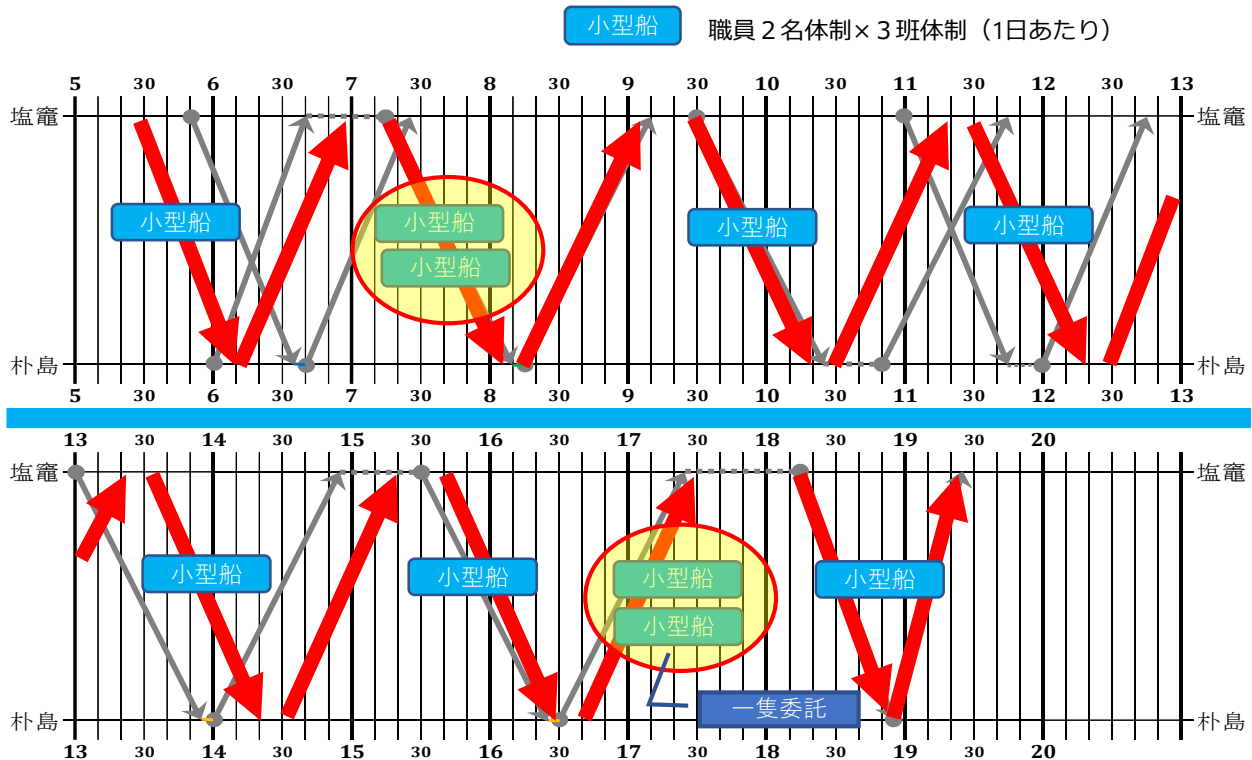
施策① 船舶体制・ダイヤについて

老朽化が著しい「しおじ」の更新時期が令和7年度であることから、小型船化や減船など適正な船舶配置の方針を決定する必要がある。

【方針】

- ① 「しおじ」を廃船し、小型船2隻体制(うらと・しおね)とする
- ② クロスダイヤを廃止するダイヤとする。(上り1便2便の統合等)
- ③ 臨時便運航時や上架時における民間事業者との連携
- ④ 船舶体制の見直しにより船員数の適正化を図る

新たなダイヤのイメージ



5. 経営健全化の取組について

(2) 具体的な施策（経費削減）②

新たな運航ダイヤ（案）では、現行の上り1便及び上り2便を統合することにより、クロスダイヤの解消を図り、可能な限り現行のダイヤに近い時間帯でのダイヤ改正を目指す。

新たな運航ダイヤ（案）

ダイヤ案 下り便（塩竈発⇒朴島行）						ダイヤ案 上り便（朴島発⇒塩竈行）							
便	塩竈発	桂島	野々島	石浜	寒風沢	朴島着	便	朴島発	寒風沢	石浜	野々島	桂島	塩竈着
1	5:30→	5:47→	5:52→	5:55→	6:02→	6:07	1	6:15→	6:22→	6:29→	6:34→	6:41→	6:58
2	7:15→	7:32→	7:39→	7:44→	7:51→	7:58	2	8:10→	8:17→	8:24→	8:29→	8:36→	8:53
3	9:30→	9:47→	9:54→	9:59→	10:06→	10:13	3	10:25→	10:32→	10:39→	10:44→	10:51→	11:08
4	11:30→	11:47→	11:54→	11:59→	12:06→	12:13	4	12:25→	12:32→	12:39→	12:44→	12:51→	13:08
5	13:30→	13:47→	13:54→	13:59→	14:06→	14:13	5	14:25→	14:32→	14:39→	14:44→	14:51→	15:08
6	15:45→	16:02→	16:09→	16:14→	16:21→	16:28	6	16:40→	16:47→	16:54→	16:58→	17:06→	17:23
7	18:15→	18:32→	18:37→	18:40→	18:47→	18:57	7	18:55→	- →	- →	- →	- →	19:25

上り1便2便の統合

現行

現行 下り便（塩竈発⇒朴島行）						現行 上り便（朴島発⇒塩竈行）							
便	塩竈発	桂島	野々島	石浜	寒風沢	朴島着	便	朴島発	寒風沢	石浜	野々島	桂島	塩竈着
1	5:50→	6:10→	6:17→	6:21→	6:28→	6:35	1	6:00→	6:07→	6:14→	6:18→	6:25→	6:45
2	7:15→	7:38→	7:46→	7:51→	8:01→	8:09	2	6:40→	6:47→	6:54→	6:58→	7:05→	7:25
3	9:30→	9:53→	10:01→	10:06→	10:16→	10:24	3	8:15→	8:23→	8:33→	8:38→	8:46→	9:09
4	11:00→	11:20→	11:27→	11:31→	11:38→	11:45	4	10:50→	10:58→	11:08→	11:13→	11:21→	11:44
5	13:00→	13:23→	13:31→	13:36→	13:46→	13:54	5	12:00→	12:07→	12:14→	12:18→	12:25→	12:45
6	15:30→	15:53→	16:01→	16:06→	16:16→	16:24	6	14:00→	14:08→	14:18→	14:23→	14:31→	14:54
7	18:15→	18:35→	18:40→	18:43→	18:50→	18:55	7	16:30→	16:38→	16:48→	16:53→	17:01→	17:24
							8	18:55→	- →	- →	- →	- →	19:25

施策② 施設の集約

塩竈市津波防災センターへ事務所、券売機、貨物室を集約し、業務の効率化を図る。



券売機（マリンゲート塩釜1階）



貨物受付室（船着場入口）



津波防災センター

5. 経営健全化の取組について

(2) 具体的な施策（収入確保）

施策③ 浦戸への交流人口の拡大

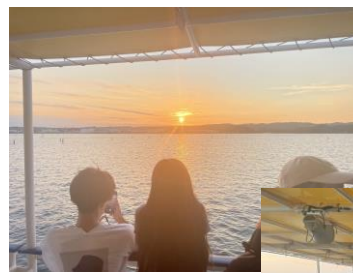
島民人口が減少傾向であることから、今後は「交流人口の拡大」や「関係人口の創出」が安定的な経営を図るための大きな柱となる。持続可能な島づくりに向け、今ある浦戸の資源を活用し「交流」をキーワードに浦戸に来てもらう取組を進める。

- ・市営汽船を活用した集客イベント等の実施
- ・チャーター船（貸切）の利用促進
- ・関係機関と連携した浦戸諸島への交流人口拡大に向けた取組
- ・様々な媒体（HP、SNS、ラジオ等）を活用した情報発信

市営汽船乗船者数の分析

	令和元年度		令和2年度		令和3年度		令和4年度		令和5年度	
	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合
観光	47,737	30.1	34,627	24.8	33,708	26.5	31,776	25.3	36,002	28.8
島民	53,921	34.0	45,769	32.8	46,055	36.1	44,857	35.8	44,212	35.3
定期	57,150	35.9	59,350	42.4	47,650	37.4	48,766	38.9	44,876	35.9
計	158,808	100	139,746	100	127,413	100	125,399	100	125,090	100

- ・島民利用は、人口減少により、増加は見込めない。
- ・定期利用は、島内における工事事業者により変動がある。
- ・コロナの影響で減となった観光客を戻す取組が必要である。



定期便に付加価値を付ける取組み。夏に実施したサンセットクルーズ

5. 経営健全化の取組について

(2) 具体的な施策（収入確保・料金改定）

施策④ 料金改定

料金改定については、旅客賃率（1キロ当たりの運賃）の考え方を採用する。全国の離島航路の旅客賃率に近づける形で料金を設定する。なお、今後の収支状況を踏まえ、令和9年度の料金改定を目指し検討する。

また、島民の負担軽減のため、島民割引制度の活用も検討する。

塩竈市営汽船の旅客賃率（令和5年度実績〈運輸年度〉）

朴島		寒風沢		石浜		野々島		桂島		塩竈	
1.5	110	3.4	1.9	210	110	4.0	2.5	0.6	210	210	110
715.0		288.0	909.0	49.0	442.0	445.0	5.3	3.8	1.9	1.3	210
1.551.0		11.6	10.1	8.2	7.6	6.3	630	630	580	580	520
6,229.5		20,697.0	9,137.5	50,070.0	34,557.0						

旅客賃率 (B/A・塩竈市営汽船)	66.29
自動車賃率	-
人キロ (航路距離×輸送人員)	971,195.80
旅客人員合計	126,872.0
航路距離合計〈旅客〉 色の距離の合計 (A)	70.0
航路距離合計〈自動車〉	-
旅客運賃合計 色の金額合計 (B)	4,640
自動車運賃合計	0

赤枠部分を+40円にすると
全国平均に近づく

【参考】旅客賃率の推移（運輸年度）

	R2	R3	R4	R5	R6	R7
塩竈市営汽船	66.29	66.29	66.29	66.29	66.29	66.29
全国の離島航路の旅客賃率との差	0円	▲10円	▲20円	▲20円	▲20円	▲40円

全国の離島航路の旅客賃率と同等の賃率とする場合、令和7年度（運輸年度）で約40円程度、全国平均より下回る。

5. 経営健全化の取組について

(2) 具体的な施策（収入確保・料金改定）

施策④ 料金改定

料金改定については、これまでの料金に均一で加算する方法や塩竈発の料金を統一することなど様々な角度から検討する。

(現行)

塩竈					
520	桂島				
580	110	野々島			
580	210	110	石浜		
630	210	210	110	寒風沢	
630	210	210	210	110	朴島



(例1) 各区間へ均一に加算した場合【全国平均との差（約40円程度）】

塩竈					
560	桂島				
620	110	野々島			
620	210	110	石浜		
670	210	210	110	寒風沢	
670	210	210	210	110	朴島

(例2) 統一料金にした場合

塩竈					
650	桂島				
650	100	野々島			
650	200	100	石浜		
650	200	200	100	寒風沢	
650	200	200	200	100	朴島

《メリット》

- ・ 運賃が統一されることで、わかりやすい料金表となる。
- ・ 運賃の統一により、事務軽減が図れる。

《デメリット》

- ・ 桂島などの運賃の上げ幅が大きくなる。

5. 経営健全化の取組について

(2) 具体的な施策（収入確保・経費削減）

これまで示した収入確保策と経費削減策について、実施時期を整理すると下記のとおりとなる。

収入確保

【令和7年4月～】

- 市営汽船を活用した集客イベント等の実施
（サンセットクルーズなど魅力的なイベントの開催）
- チャーター船（貸切）の利用促進
- 各課・関係機関と連携した浦戸諸島への交流人口拡大に向けた取組
- 様々な媒体（HP、SNS、ラジオ等）を活用した情報発信

【令和7年10月～】

- しおじの売り払いによる収入の確保

【令和9年4月～】

- 全国の離島航路の平均並みに料金改定を行う

経費削減

【令和7年4月～】

- 防災センターへ事務所、券売機、貨物受付室を集約する（マリングート家賃減・会計年度職員の適正配置）
- 集約による業務の効率化

【令和7年10月～】

- しおじを廃船し、小型船2隻体制（うらと・しおね）とする（ダウンサイジングによる船舶体制の見直し）
- 上り1便2便の統合によりクロスダイヤを廃止する
- 臨時便運航時（学校対応等）や上架時（船舶修繕）に民間事業者と連携を図る
- 船舶体制の見直しにより船員数の適正化を図る



【経費削減のための各種割引制度見直し】

島民懇談会や審議会において、議論となった敬老乗船券など各種割引制度の見直しを検討する。

子どもたちが浦戸へ行くきっかけづくりに積極的に取り組みます。

写真は校外学習支援事業によるタッチプールの様子

5. 経営健全化の取組について

(3) 収支計画 ①

令和7年度からの収支計画については、下記の試算条件に基づき、収支期間中の主な取組内容の効果額等を試算し、それを計上した上で作成する。なお、収支均衡となるように不足額は一般会計から補てんしている。

試算条件

	項目	試算方法
歳入	事業収入	・事業収入は、島民の人口減少率（32.9%）から試算
	国庫補助金	・令和7年度（運輸年度）の補助金内定額の補助率（27.6%）をベースに試算
	一般会計繰入金	・宮城県離島航路補助金及び特別交付税額は、国庫補助金の補助（27.6%）で試算 ・収支均衡となるように不足額は一般会計から補てん
歳出	総務管理費（人件費）	・定年年齢の段階的引き上げを組み込んだうえで、今後の見込みを試算
	運航費（修繕費・燃料費）	・修繕費は、過去の修繕実績の状況に合わせて試算 ・燃料費は、現在の高止まりの状況を踏まえて令和5年度決算額ベース試算

収支期間中の主な取組内容

項目	試算方法
事業収入の増収対策	・集客イベント等の実施により、増収分を別枠で計上 ・令和9年度を目途に料金改定の実施を見込む。全国の離島航路の旅客賃率（平均）を仮定とした料金改定増額分を推計
適正な船舶体制（減船・ダイヤ改正）	・減船に伴う職員人件費の減 ・船舶「しおじ」の廃船に伴う修繕費や燃料費の削減 ・運航の一部を民間委託する費用の増額分を見込む
業務効率化	・事務所移転を想定し、事務所の賃借料及び人件費の削減を見込む

5. 経営健全化の取組について

(3) 収支計画 ②

事業収入は、令和5年度決算額を基準に、島民の人口減少率（32.9%）を利用した試算により、減少傾向を示している。

増収手段として集客イベントなどを通じた取組を行うことで、令和5年度実績の25%増（R5観光客36,002人→R16目標観光客45,000人）を目指す。さらに、令和9年度の料金改定（見込）による増収額を、年間約4,600千円と試算している。

○事業収入

(単位：千円)

【歳入】	前 期					後 期				
	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16
事業収入	62,485	61,743	65,706	64,961	64,882	64,375	63,900	63,459	63,057	62,880
うち増収取組分	2,016	2,217	2,439	2,683	2,951	3,246	3,571	3,928	4,321	4,753
うち料金改定増分	0	0	4,684	4,638	4,635	4,604	4,575	4,549	4,526	4,517

※料金改定に伴う増収分は、令和7年度内定時の標準キロあたり賃率を仮定とした料金改定増額分を推計

【参考】乗船者数の目標推計

(単位：人)

	前 期					後 期				
	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16
乗船者数	127,911	127,148	125,715	124,199	123,649	122,300	120,928	119,550	118,167	117,090
うち島民利用	40,823	39,128	37,434	35,739	35,123	33,737	32,350	30,964	29,577	28,499
うち観光客	39,962	40,358	40,794	41,273	41,800	42,380	43,018	43,719	44,491	45,340

○適正な船舶体制（減船・ダイヤ改正）

総務管理費については、船舶体制の見直し等に伴う人員削減や業務の効率化を通じて、人件費の削減を見込んでいる。また、運航費に関しては、船舶「しおじ」の廃船に伴う修理費用や燃料費の削減を想定している。

一方で、一部運航を民間委託するための経費や、船舶減少に伴う増便のための燃料費等、新たな経費の増加も見込んでいる。

(単位：千円)

【歳出】	前 期					後 期				
	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16
総務管理費	141,666	126,646	126,526	125,804	118,928	115,471	111,918	111,894	111,894	111,773
(うち人件費)	130,285	116,480	116,360	115,638	108,761	105,304	101,751	101,727	101,727	101,606
(うち船舶体制の見直しによる減)	0	▲ 8,900	▲ 8,900	▲ 8,900	▲ 14,500	▲ 19,200	▲ 15,900	▲ 15,900	▲ 15,900	▲ 15,900
(うち業務効率化による減)	▲ 5,109	▲ 5,109	▲ 5,109	▲ 5,109	▲ 5,109	▲ 5,109	▲ 5,109	▲ 5,109	▲ 5,109	▲ 5,109
運航費	36,345	43,325	43,325	43,325	43,325	43,325	43,325	43,325	43,325	43,325
(うち修繕料減船分)	▲ 7,395	▲ 7,395	▲ 7,395	▲ 7,395	▲ 7,395	▲ 7,395	▲ 7,395	▲ 7,395	▲ 7,395	▲ 7,395
(うち燃料費減船分)	▲ 3,260	▲ 6,519	▲ 6,519	▲ 6,519	▲ 6,519	▲ 6,519	▲ 6,519	▲ 6,519	▲ 6,519	▲ 6,519
(うち燃料費増発分)	600	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200
(うち民間委託分)	0	9,640	9,640	9,640	9,640	9,640	9,640	9,640	9,640	9,640
歳出合計	193,968	185,928	185,808	169,130	162,253	158,796	155,243	155,219	155,219	155,098

※歳出合計は公債費を含みます。(次ページ参照)

5. 経営健全化の取組について

(3) 収支計画 ③

《収支計画期間中の推移》

令和7年度から最終年度である令和16年度までの健全化計画期間中の収支については、歳入では、島民の減少に伴い、事業収入も減少すると予測される。歳出については、船舶体制の見直しや業務効率化などの取組により、歳出の抑制を図る。収支均衡とするため、不足分は一般会計からの繰入金（**実質的市負担額**）により、収支の不足分を補う。

(歳入)

(単位：千円)

【歳入】	前 期					後 期				
	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16
事業収入	62,485	61,743	65,706	64,961	64,882	64,375	63,900	63,459	63,057	62,881
国庫補助金	34,528	32,514	31,387	28,751	26,874	26,060	25,211	25,326	25,437	25,452
一般会計繰入金	96,955	91,672	88,716	75,418	70,496	68,361	66,132	66,434	66,725	66,765
うち実質的市負担額 (赤字額)	11,755	11,270	10,942	10,541	9,948	9,659	9,437	9,500	9,542	9,648
市債	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
歳入合計	193,968	185,928	185,808	169,130	162,253	158,796	155,243	155,219	155,219	155,098

(歳出)

(単位：千円)

【歳出】	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16
総務管理費	141,666	126,646	126,526	125,804	118,928	115,471	111,918	111,894	111,894	111,773
(うち人件費)	130,285	116,480	116,360	115,638	108,761	105,304	101,751	101,727	101,727	101,606
運航費	36,345	43,325	43,325	43,325	43,325	43,325	43,325	43,325	43,325	43,325
公債費	15,957	15,957	15,957	0	0	0	0	0	0	0
船舶建造費	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
歳出合計	193,968	185,928	185,808	169,130	162,253	158,796	155,243	155,219	155,219	155,098

5. 経営健全化の取組について

(3) 収支計画（法非適用企業会計）【参考】①

様式第2号（法非適用企業）

（単位：千円、％）

区 分		年 度												
		R5 (決算)	R6 (決算 見込)	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	
収 益 的 収 入	1 総収益 (A)	198,353	208,520	187,585	179,546	179,426	169,130	162,252	158,795	155,243	155,219	155,219	155,097	
	(1) 営業収益 (B)	59,844	66,601	62,485	61,743	65,706	64,961	64,882	64,374	63,900	63,459	63,057	62,880	
	ア 料金収入	59,844	66,601	62,485	61,743	65,706	64,961	64,882	64,374	63,900	63,459	63,057	62,880	
	イ 受託工事収益 (C)													
	ウ その他													
	(2) 営業外収益	138,509	141,919	125,100	117,803	113,720	104,169	97,370	94,421	91,343	91,760	92,162	92,217	
	ア 国庫補助金	51,929	34,315	34,528	32,514	31,387	28,751	26,874	26,060	25,211	25,326	25,437	25,452	
	イ 他会計繰入金	86,568	107,089	90,572	85,289	82,333	75,418	70,496	68,361	66,132	66,434	66,725	66,765	
	ウ その他	12	515	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	収 益 的 支 出	2 総費用 (D)	187,859	198,024	178,016	169,975	169,853	169,130	162,252	158,795	155,243	155,219	155,219	155,097
		(1) 営業費用	187,851	197,997	178,012	169,972	169,852	169,130	162,252	158,795	155,243	155,219	155,219	155,097
		ア 職員給与費	118,815	124,359	120,212	106,687	106,667	106,545	99,788	96,351	92,898	92,894	92,894	92,873
		うち退職手当	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		イ その他	69,036	73,638	57,800	63,285	63,185	62,585	62,464	62,444	62,345	62,325	62,325	62,224
		(2) 営業外費用	8	27	4	3	1	0	0	0	0	0	0	0
		ア 支払利息	8	27	4	3	1	0	0	0	0	0	0	0
		うち一時借入金利息												
		イ その他												
3 収支差引 (A) - (D) (E)		10,494	10,496	9,569	9,571	9,573	0	0	0	0	0	0	0	
資 本 的 収 支	資 本 的 収 入	1 資本的収入 (F)	6,980	6,980	6,383	6,383	6,383	0	0	0	0	0	0	
		(1) 地方債												
		資本費平準化債												
		(2) 他会計補助金	6,980	6,980	6,383	6,383	6,383	0	0	0	0	0	0	
		(3) 他会計借入金												
		(4) 固定資産売却代金												
		(5) 国（都道府県）補助金												
		(6) 工事負担金												
	(7) その他													
	資 本 的 支 出	2 資本的支出 (G)	17,474	17,476	15,952	15,954	15,956	0	0	0	0	0	0	
		(1) 建設改良費												
		うち職員給与費												
		(2) 地方債償還金 (H)	17,474	17,476	15,952	15,954	15,956	0	0	0	0	0	0	
		(3) 他会計長期借入金返還金												
		(4) 他会計への繰出金												
(5) その他														
3 収支差引 (F) - (G) (I)	△ 10,494	△ 10,496	△ 9,569	△ 9,571	△ 9,573	0	0	0	0	0	0	0		

5. 経営健全化の取組について

(3) 収支計画（法非適用企業会計） 【参考】②

様式第2号（法非適用企業）

（単位：千円、％）

年 度		R5 (決算)	[R6 決算 見込]	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16
区 分	(E)+(I) (J)												
収支再差引	(E)+(I) (J)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
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)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
翌年度へ繰り越すべき財源	(O)												
実質収支(N)-(O)	黒字 (P)												
	赤字 (Q)												
赤字比率	$\left[\frac{(Q)}{(B)-(C)} \times 100 \right]$												
収益的収支比率	$\left[\frac{(A)}{(D)+(H)} \times 100 \right]$	96.6	96.8	96.7	96.6	96.6	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
地方財政法施行令第20条第1項により算定した資金の不足額	(R)												
営業収益－受託工事収益 (B)-(C) (S)		59,844	66,601	62,485	61,743	65,706	64,961	64,882	64,374	63,900	63,459	63,057	62,880
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)	65,338	47,862	31,910	15,956								
○他会計繰入金													(単位：千円)
年 度		R5 (決算)	[R6 決算 見込]	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16
区 分													
収益的収支分		86,568	107,089	90,572	85,289	82,333	75,418	70,496	68,361	66,132	66,434	66,725	66,765
	うち基準内繰入金	720	750	1,360	1,080	980	380	260	240	140	120	120	20
	うち基準外繰入金	85,848	106,339	89,212	84,209	81,353	75,038	70,236	68,121	65,992	66,314	66,605	66,745
資本的収支分		6,980	6,980	6,383	6,383	6,383	0	0	0	0	0	0	0
	うち基準内繰入金												
	うち基準外繰入金	6,980	6,980	6,383	6,383	6,383	0	0	0	0	0	0	0
合 計		93,548	114,069	96,955	91,672	88,716	75,418	70,496	68,361	66,132	66,434	66,725	66,765

5. 経営健全化の取組について

(4) 進行管理・その他

(1) 評価・公表

本計画の取組の進捗及び財政状況の把握については、毎年度、点検及び評価を行い、情報共有することで、着実な計画推進に努める。また、評価結果は、ホームページ等を活用し、積極的に公表する。

(2) 計画の更新

事業収入の推移や国費の支援状況、外部環境の変化によって大幅に影響を受け、これらの変動により事業の持続と安定が大きく左右される。そのため、将来にわたり持続的かつ安定的に離島航路事業を維持していくために、必要に応じて本計画の見直しを行う。

本計画の有効性を評価し、環境の変化や事業状況に応じて、5年後に計画の見直しを行う。この定期的な見直しは、経営の健全性を保つための重要なステップであり、経営効率を最適化し、離島航路事業の継続的な安定性を確保することを目指すものである。

(3) その他

将来にわたって持続可能な経営を確保するために「経営の見える化」による経営基盤の強化が必要となるため、交通事業の公営企業会計の適用について検討を行う。

また、船舶の更新時期については、5年後の計画見直し時に船舶体制も含めて検討する。

資料編

《参考資料》 (1) 委員名簿

1. 委員

所属	氏名	備考
宮城大学 事業構想学群 教授	徳永 幸之	委員長
塩竈市浦戸振興推進協議会 会長	西川 信男	副委員長
国土交通省東北運輸局海事振興部海事産業課 課長	柳田 悟志	(前任)
国土交通省東北運輸局海事振興部海事産業課 課長	加藤 知美	令和6年4月1日～
宮城県企画部地域交通政策課 課長	山田 憲彦	(前任)
宮城県企画部地域交通政策課 課長	関 剛史	令和6年4月1日～
宮城県漁業協同組合塩釜地区支所 運営委員長	千葉 周	
塩竈市立浦戸小中学校 校長	岩淵 克洋	
合同会社 がんばる浦戸の母ちゃん会	内海 由美子	
宮城県漁業協同組合塩釜地区支所 浦戸女性部	佐藤 静江	
塩竈市総務部 部長	本多 裕之	
塩竈市市民生活部 部長	高橋 五智美	

2. 事務局

所属	氏名	備考
塩竈市市民生活部浦戸振興課 課長	菊池 亮	
塩竈市総務部政策課 課長	木皿 重之	(前任)
塩竈市総務部政策課 課長	引地 洋介	令和6年4月1日～
塩竈市市民生活部浦戸振興課市営汽船係 課長補佐兼係長	森 収	
塩竈市市民生活部浦戸振興課浦戸生活係 課長補佐兼係長	平山 菜緒子	(前任)
塩竈市市民生活部浦戸振興課浦戸生活係 課長補佐兼係長	戸枝 幹雄	令和6年4月1日～
塩竈市市民生活部浦戸振興課市営汽船係 副参事(運航管理者)	鈴木 龍治	(前任)
塩竈市市民生活部浦戸振興課市営汽船係 副参事(運航管理者)	内海 克博	令和6年4月1日～
塩竈市市民生活部 浦戸振興課市営汽船係 主幹(運航管理者代行)	内海 克博	(前任)
塩竈市市民生活部 浦戸振興課市営汽船係 主幹(運航管理者代行)	内海 淳一	令和6年4月1日～
塩竈市市民生活部浦戸振興課市営汽船係 主事	湯田 緋呂希	

《参考資料》 (2) 審議会・諮問文 ①

会議名	開催日	審議内容等
諮問・ 第1回審議会	令和6年1月15日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 諮問 ・ 委嘱状の交付 ・ 塩竈市交通事業会計経営健全化計画策定趣旨説明 ・ 今後のスケジュール
第2回審議会	令和6年3月27日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 船舶の運航体制 ・ 運航ダイヤ
第3回審議会	令和6年5月30日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 塩竈市交通事業会計経営健全化計画の骨子 ・ 運賃の改定等 ・ 市営汽船の利用促進
第4回審議会	令和6年8月29日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 島民懇談会の意見聴取結果 ・ 10カ年の収支計画
第5回審議会	令和6年10月30日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 第3期経営健全化計画策定（案）
第6回審議会	令和6年12月25日	<ul style="list-style-type: none"> ・ パブリックコメント等の結果 ・ 答申案
答申	令和7年1月9日	

浦 第 165 号
令和6年1月15日

塩竈市交通事業会計経営健全化計画審議会
委員長 徳 永 幸 之 殿

塩竈市長 佐 藤 光 樹

塩竈市交通事業会計経営健全化計画について（諮問）

交通事業会計の経営健全化の指針となる「第三期塩竈市交通事業会計経営健全化計画」について、塩竈市交通事業会計経営健全化計画審議会条例（平成25年条例第43号）第2条の規定により、審議会の意見を求めます。

諮 問 理 由

市営汽船は、塩竈港～浦戸諸島を結ぶ唯一の公共交通機関であり、浦戸住民の生活航路・主要物質の輸送手段として、また浦戸地区を訪れる観光客の交通手段として、重要な役割を担っています。

しかしながら、浦戸地区においては人口減少と高齢化が進展しており、さらには、コロナ禍による事業収入の減収など、交通事業会計の経営環境は厳しさを増しております。

また、市ではこれまで、平成27年度に「第二期塩竈市交通事業会計経営健全化計画」を策定し、船舶の小型化による運航体制の見直しや船員の適正配置等による経費の削減に努めてまいりましたが、その一方で、燃料費の高騰や船舶の老朽化による修繕費用が増加しており、さらなる経営の健全化が求められております。

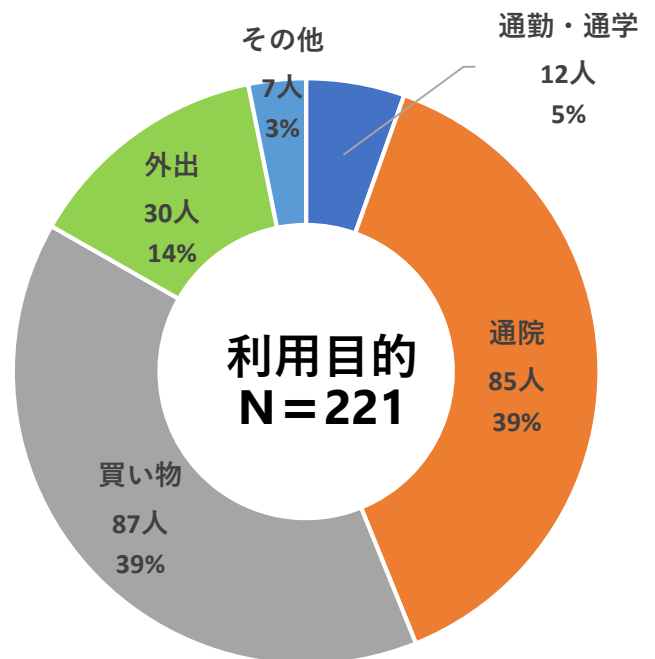
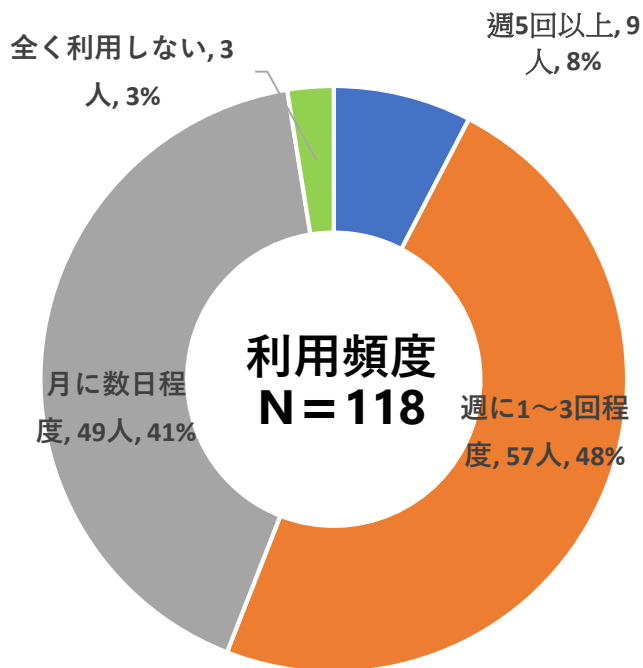
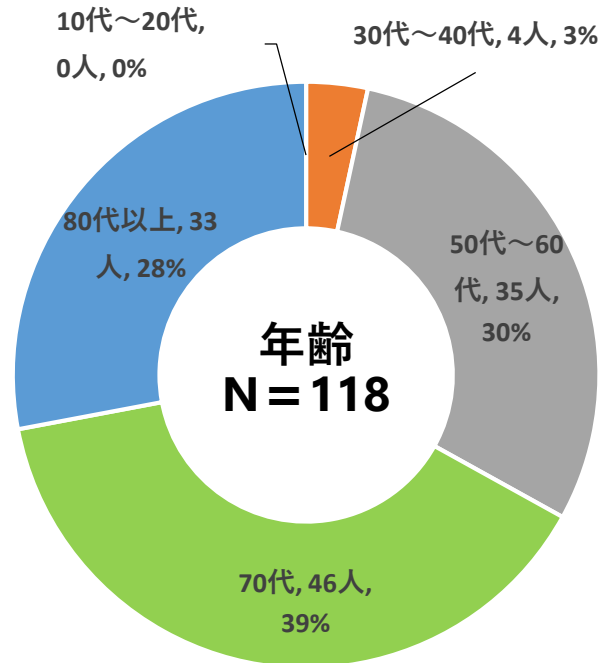
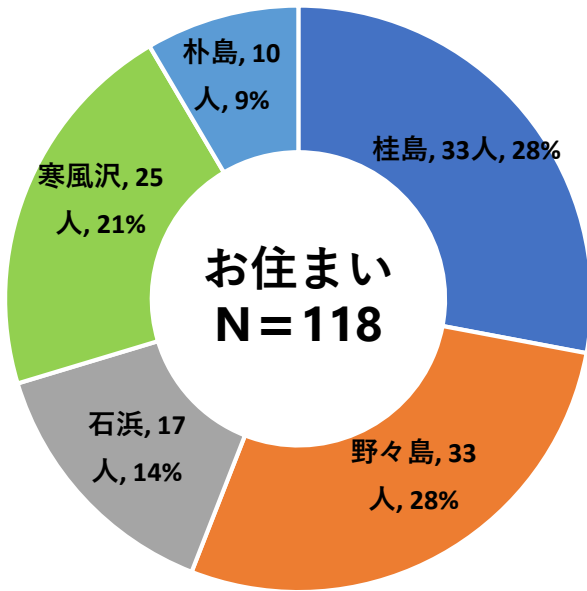
こうしたことから、市営汽船の安定的・継続的な運航と将来的な在り方について課題を整理し、さらなる経営健全化の指針となる「第三期塩竈市交通事業会計経営健全化計画」の策定について、諮問するものであります。

塩竈市営汽船利用者アンケート集計結果

回答世帯数：74世帯（回収率40.8%）、118件から回答

島民の皆さんへアンケート調査を実施。現在、令和7年度からの経営健全化計画（10年間）を策定するにあたり、島民の皆様方に今後の市営汽船についてのご意見等いただきたくアンケートを実施いたしました。

《参考資料》 (3) 島民アンケート調査 ①

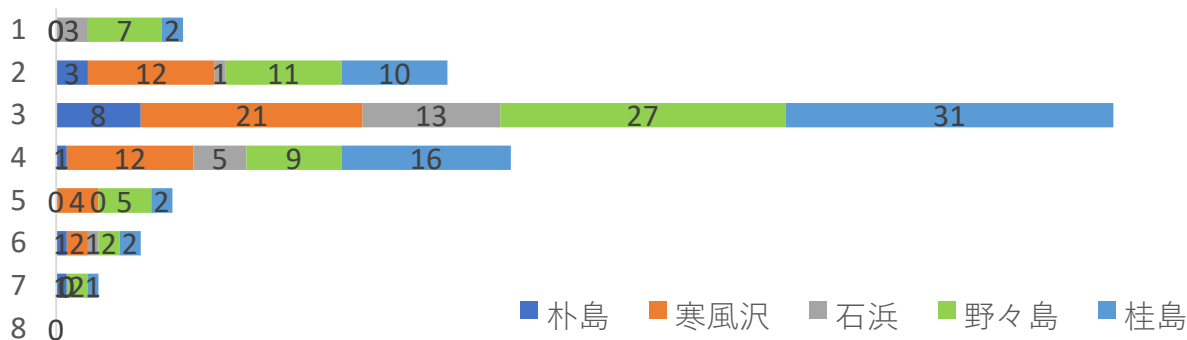


【複数回答可】

《参考資料》（3）島民アンケート調査②

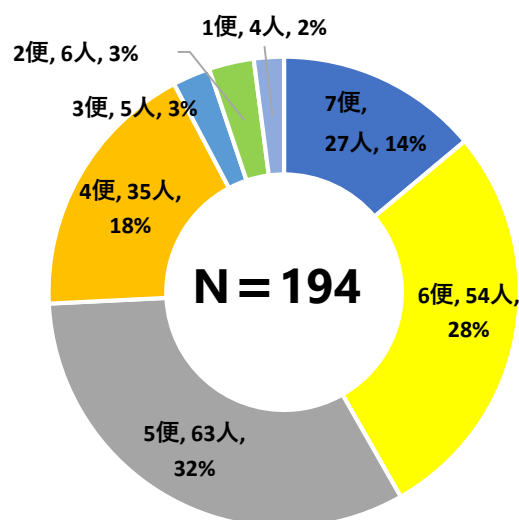
Q 市営汽船の主に利用する上り便（ダイヤ）について 【複数回答可】

	朴島		寒風沢		石浜		野々島		桂島		合計
	時刻	人数	時刻	人数	時刻	人数	時刻	人数	時刻	人数	
1便	6:00	0人	6:07	0人	6:14	3人	6:18	7人	6:25	2人	12人
2便	6:40	3人	6:47	12人	6:54	1人	6:58	11人	7:05	10人	37人
3便	8:15	8人	8:23	21人	8:33	13人	8:38	27人	8:46	31人	100人
4便	10:50	1人	10:58	12人	11:08	5人	11:13	9人	11:21	16人	43人
5便	12:00	0人	12:07	4人	12:14	0人	12:18	5人	12:25	2人	11人
6便	14:00	1人	14:08	2人	14:18	1人	14:23	2人	14:31	2人	8人
7便	16:30	1人	16:38	0人	16:48	0人	16:53	2人	17:01	1人	4人
8便	18:55	0人	-	-	-	-	-	-	-	-	0人

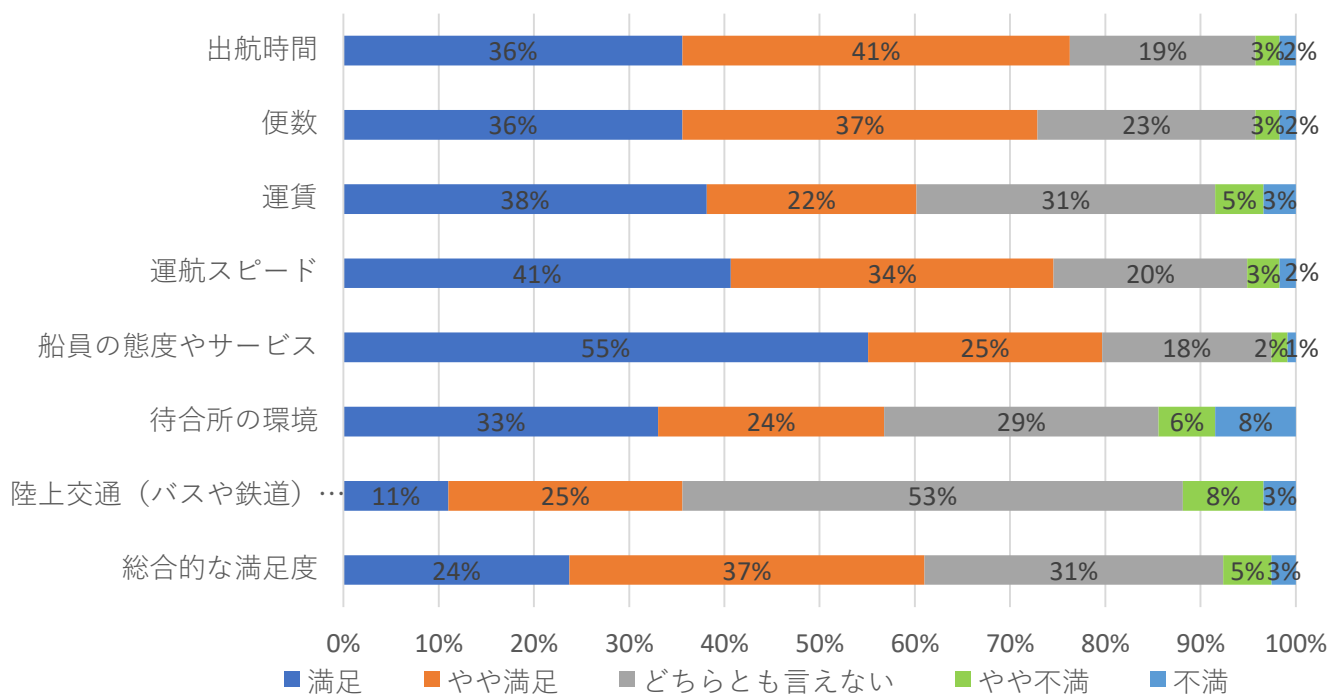


Q 市営汽船の主に利用する下り便（ダイヤ）について 【複数回答可】

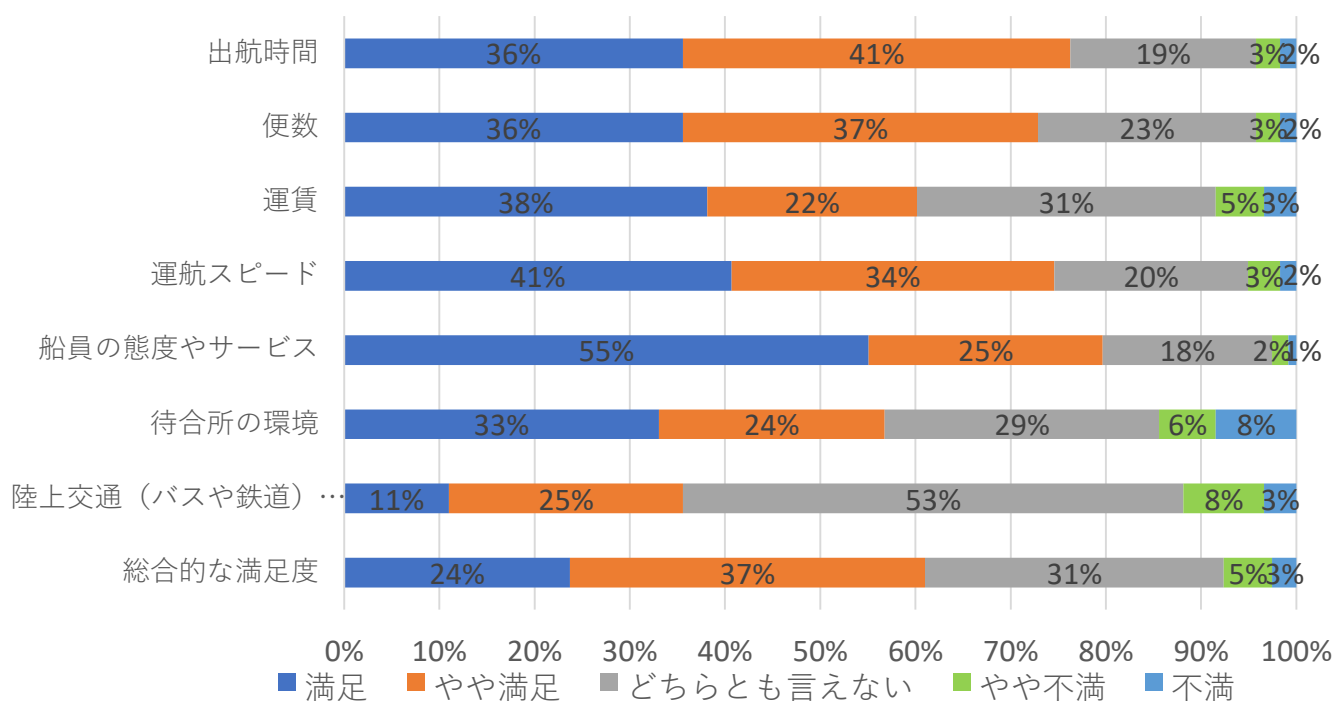
	1便		2便		3便		4便		5便		6便		7便		合計
	時刻	人数	時刻	人数	時刻	人数	時刻	人数	時刻	人数	時刻	人数	時刻	人数	
塩竈発	5:50	4人	7:15	6人	9:30	5人	11:00	35人	13:00	63人	15:30	54人	18:15	27人	194人



Q 市営汽船を利用して見た感想について

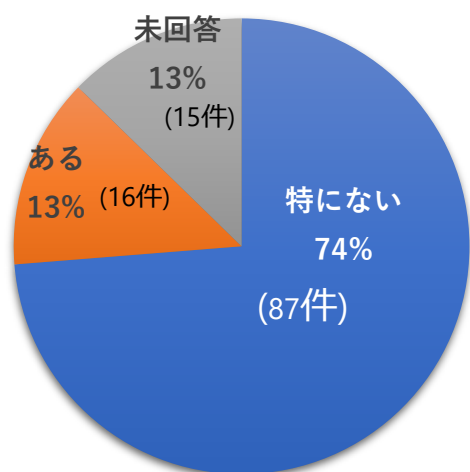


Q 市営汽船を利用して見た感想について



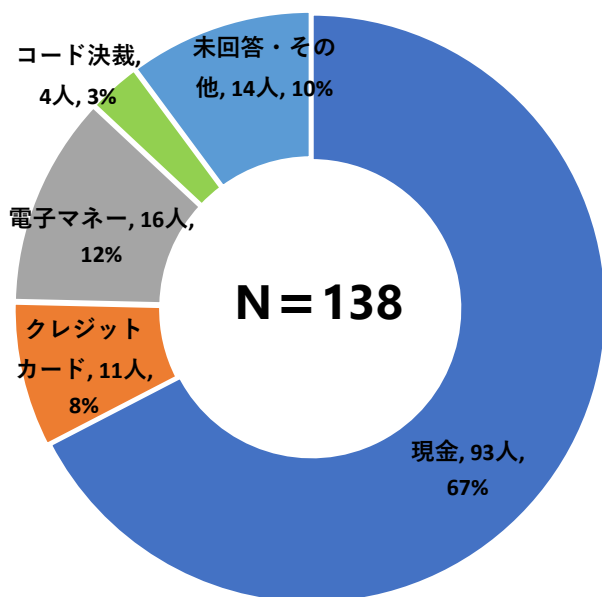
《参考資料》 (3) 島民アンケート調査 ④

Q 新たな時刻表での運航となった場合、時間など何かお困りなるようなことはございますか？

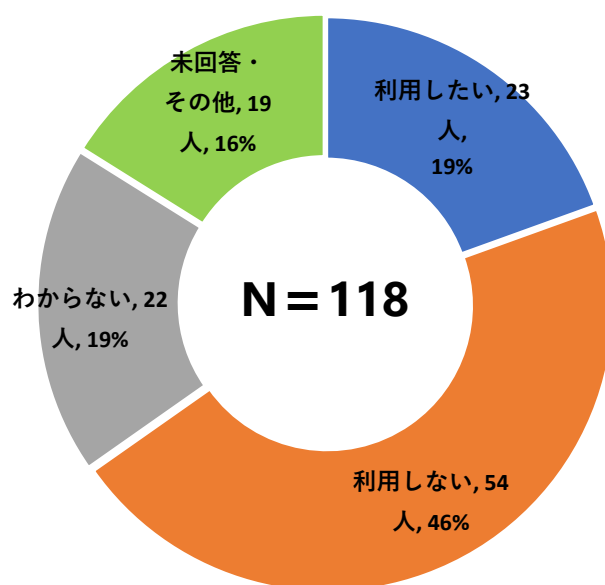


No.	「ある」と答えた方の主な意見
1	仕事までの待ち時間が長くなる。
2	朝、会社や学校の時間の便を増やしてほしいです。(6時～8時の間で増やしてほしい(上り便)出なければ、遅刻してしまいます。
3	上り2便は今までどおりをお願いします。(通勤で利用しているので困る。上り2便が無くなると困る)
4	上り便の朝、6:41では会社に遅刻する。
5	通院するとき時間が1時間位ずれる。
6	11:00便は削減しても、乗客数は少ないので検討すべきである。便が多くても乗客数は年々少なくなる。
7	カキの出荷時、変更されると大変困る(変更する場合)
8	下りの15:45が16:00の方が午後の診察等終了後、余裕が出ると思います。
9	下り7便 18:00出航でも良いのでは 同様意見 他2件
10	決まったらその時刻に合わせるしかないでしょう。なれるまで大変だと思います。

Q キャッシュレス決済についてお聞かせください。[普段の生活(買い物等)でどのような支払方法を利用していますか]



Q 今後、市営汽船でキャッシュレス決済を導入した場合、利用しますか？



《参考資料》 (3) 島民アンケート調査 ⑤

Q 敬老乗船券について伺います。今後、敬老乗船券の見直し（一部負担、枚数減等）を検討しております。ご意見などがあればご記入ください。

(回答数 55件)

No.	主な意見
1	一部負担があってもいい（容認）の意見 25件 （市内のバスの値上げ、高齢者が多くなること、片道負担など）
2	現状通り 21件 （年金のみで生活しているため、一部負担は困るやこのままで良いなど）
3	年齢を引き上げる 3件（75歳以上など）
4	枚数を増やしてほしい 1件
5	枚数減となった乗船券が無くなったら利用しない。 1件
6	まだもらっていませんからわかりません。 1件
7	その他（おまかせします、使用頻度が違うので共通した意見は出ないと思う ほか） 3件

Q 市営汽船に対するご意見等がございましたらご記入ください。

No.	主な意見	No.	主な意見
1	船員さんはとても親切です。	11	到着して点検が終了したらすぐに乗船させてほしい。 （現在の時間帯）
2	船員さんの方々の親切に感謝いたしております。	12	人が住んでるかぎり、船がなくなはないと思いますが、市営汽船で通勤している人のことを考えて運航し、あとはその時間に合わせたいと思います。
3	下り便、上り便のどちらでも利用できる回数券を発行してほしい	13	経済最優先を選択すると島の住民の生活が先細りとなると思うが、赤字路線を継続するとその先には大きなツケが必ずあると思う。
4	観光客料金と島民料金に区分して島民は現状維持、観光客は20%程度アップ。島内美化の負担金としてはどうか。	14	老人が多いので、1cm、2cmでも押し車がきびしい。段差が無いよう乗船後のことも市として考えてほしい。
5	塩釜棧橋の干潮時の高低差の大きい時、なんとかしてほしいです。	15	たまにつり銭が無いと言われることがあるので、常時用意しておいてほしい。 塩釜発の船はもうちょっと遅い時間帯までであると良い。
6	小型船になるとどうしても込み合いますので、できれば入口近くに車椅子優先かゆずり合って乗船される協力の呼びかけステッカーを貼ってはどうでしょう。	16	島民の買い物の荷物料金は無料でよいと思う。 （事業で使うものは有料でいい）
7	船賃が高いため、子供や孫達が頻りに島を訪れることが難しい。船員さん達はとても親切です。車いすのスペースがもう少し多いと良いですね。	17	週に一度は超遅い上りの船を走らせてほしい
8	（案）に合わせて生活リズムをすることで特段困らない。ただ定員がオーバーする懸念が若干残るがその時の対応は？安心して乗船させて頂いております。日々感謝。	18	職員さん達の親切にいつも感謝しています。 かつて、塩釜発の最終便は18:00であったのが、18:15になった理由を知りたい。
9	前から言っていた浦戸を（基点）（起点）にすると浦戸から採用したのに無駄なことしている。根本から間違っている（燃料、人件費）	19	大きい船が無かったら、台風また波が高い時心配です。
10	島民が減っていく中でなかなか大変だと思いますが島のために頑張ってください。	20	その他（良好です。特にありません。ほか）

《参考資料》（４）第2回島民懇談会（パブリックコメント期間中）①

市営汽船の今後の運航ダイヤや運賃などについて、パブリックコメントの意見募集に合わせて、島民の皆さんからご意見を伺う第2回島民懇談会を下記日程で実施した。

【主な議題】①ダイヤ改正 ②料金改定（運賃の考え方について）

No.	日時	対象地区	会場	参加人数
1	12月5日（木）10:30～	朴島	朴島集会所	3人
2	12月5日（木）13:00～	野々島	ブルーセンター	4人
3	12月7日（土）10:00～	桂島	桂島ステイ・ステーション	8人
4	12月7日（土）13:00～	石浜	石浜集会所	6人
5	12月8日（日）13:00～	寒風沢	寒風沢ステイ・ステーション	12人

合計：33人の参加



桂島【12月7日（土）10:00～】



野々島【12月5日（木）13:00～】



寒風沢【12月8日（日）13:00～】

運航ダイヤについて

No.	質問・意見	回答・対応
1	月に一度、病院に通院するのに上り2便を使用している。できれば、同じ時間にしてほしい	上り1便と2便の統合による影響が大きくなることは想定している。市営汽船の船舶数が3隻から2隻になることで統合はやむを得ないと考えている。ご理解いただきたい。
2	新たなダイヤについては、便数も減っていないのでいいと思います。	便数は現在の便数を減らさずに検討しております。できるだけ現行のダイヤに近い時間帯でのダイヤ改正をおこないたい。

料金・その他の意見

No.	質問・意見	回答・対応
1	防災センターから市営汽船への導線を考えてほしい	駐車場の出入口付近について、安全に配慮できるよう検討したい。
2	貨物料金を支払う際に栈橋で荷物を見てもらい、その後で支払っているが、足の悪い方とか移動が大変だと思う。	ご不便をお掛けしている。現在、船員等が変わりに手続きを行うなどの対応をしている。料金の受け渡し等、今後検討していきたい。
3	マリングート周辺に浦戸へ行くための無料の駐車場があるといい	夏休みや年末年始等は、浦戸への利用者のために駐車スペースを確保している。今後、利用日を増やせるか検討していきたい。
4	料金については、今までの考え方(距離に比例した)がいいのでは。	新たな料金について、今後、島民の方々の意見を取り入れながら料金改定の検討を進めていきたい。
5	島民と観光客の料金が値がければいいんじゃないか	新たな料金体系について、今後議論していきたい。
6	船に自動販売機を設置したらどうか	船内のスペース等の問題等があるので、設置は難しいと考えています。

《参考資料》（５）パブリックコメントで出された意見等

第3期塩竈市交通事業会計経営健全化計画（案）について、令和6年11月18日（月）から令和6年12月18日（水）までパブリックコメントを実施しました。

頂いたご意見（3件）とそれに対する本市の考え方については、下記のとおりとなります。

No.	提出された意見等の概要	意見等に対する考え方
1	<p>7ページ 浦戸の現状（漁業） 浦戸東部に所属する漁船漁業（刺網や小漁師）の水揚げも忘れないでほしい</p>	<p>ご指摘いただいたとおり、刺網漁業等の水揚げについて、統計等の資料を確認させていただきます。</p>
2	<p>23ページ 収入確保 単発的なイベントだけでなく複数回実施でき、島のファンを増やすイベントが必要だと思う</p>	<p>交流人口を増やす取組として、単発的なイベントだけでなく、複数回実施できるイベントの方が長期的に島のファンを増やすことが重要だと考えております。このようなイベントを成功させるためには、まずは一度訪れてもらうためのきっかけづくりをおこない、島のファンを増やしていきたいと考えております。</p>
3	<p>21ページ 経費削減 船員数の減員によって、島民の雇用が無くなるように配慮が必要かと思う。経費削減より収入確保へもっと力をそそいでほしい。</p>	<p>減船により船舶体制の見直しすることで適正な船員数の配置を検討しております。島民人口の減少による収入減が見込まれることから、収入確保策が重要だと考えております。集客イベント等の実施により交流人口の拡大に取り組んでまいります。</p>

令和7年1月9日

塩竈市長 佐藤 光樹 様

塩竈市交通事業会計経営健全化計画審議会
委員長 徳永 幸之

第3期塩竈市交通事業会計経営健全化計画（案）について

令和6年1月15日付浦第165号によって本審議会へ諮問された「第3期塩竈市交通事業会計経営健全化計画」(案)について、塩竈市交通事業会計経営健全化計画審議会条例（平成25年12月20日条例第43号）第2条に基づき慎重に審議しました。その結果を下記のとおり答申します。

記

1. 第3期塩竈市交通事業会計経営健全化計画（案）について

別添のとおりです。

2. 審議経過について

当審議会は、令和6年1月から6回にわたる審議を重ねてまいりました。この間、第2期塩竈市交通事業会計経営健全化計画の総括、第3期計画策定のための基礎調査、島民へのアンケート調査、島民懇談会、パブリックコメントなどを実施し、今後の交通事業の方向性を検討しました。

3. 浦戸諸島の現状について

浦戸諸島の人口は年々減少しており、特に東日本大震災以降は人口減少が著しく、平成24年には500人を割り込みました。令和6年3月には272人となり高齢化率も73.5%と7割以上が高齢者となっています。

また、人口と同様に東日本大震災の影響で主要産業である浅海漁業は一時的に大きく漁獲高を減らしましたが、地域おこし協力隊制度を活用した合同会社の設立などにより徐々に回復してきました。一方、宿泊業などの観光関連産業については、桂島海水浴場の再開などにより回復の兆しが見られましたが、新型コロナウイルス感染症の影響などもあり、浦戸諸島を訪れる観光客数も減少傾向が続いている状況となっています。

4. 市営汽船の現状について

現在、市営汽船は3隻の船を所有し、島民のための生活航路として年間365日、1日最大8便のダイヤで運航しています。現状としては、コロナ禍による事業収入の減収や、燃料費の高騰などにより運航経費が増加するなど、経営環境は厳しくなっています。さらには、中型船「しおじ」の老朽化の問題など課題が山積しています。

このことから、民間事業者との連携や減船も含めた船舶体制の見直し、ダイヤの改正による経費の削減、さらには、乗客数を増やす取組による収入増加策を実施する必要があります。

5. 経営健全化の取組

本定期航路は、塩釜港と浦戸諸島を結ぶ唯一の公共交通機関であり、島民の生活航路として、また、観光客が浦戸諸島を訪れる際の主要な交通手段として、その役割は非常に大きく、安定した運航を続けていくことが求められています。

そのためにも、以下に示した「収入確保」及び「経費削減」の施策に着実に取り組んでいただき、収支の改善と経営基盤の安定化が図られていくことを期待します。

計画期間は10年間としておりますが、後期5年間(令和12年度～令和16年度)については、不確定要素が多いため、5年後には計画を見直し、新たな施策を検討することとしております。

また、事業の進捗管理のために、令和11年度を見据えた数値目標も設定していますので、本計画の取組の進捗及び財政状況の把握について、毎年度、点検及び評価を行い、情報共有することで、着実な計画推進に繋がるものと考えています。

施策① 船舶体制・ダイヤについて

- ・「しおじ」を廃船し、小型船2隻体制(うらと・しおね)とする
- ・クロスダイヤを廃止するダイヤとする(上り1便2便の統合等)
- ・臨時便運航時(学校対応等)や上架時(船舶修繕)における民間事業者との連携
- ・船舶体制の見直しにより船員数の適正化を図る

施策② 施設の集約

- ・塩竈市津波防災センターへ事務所、券売機、貨物室を集約する
- ・集約による業務の効率化

施策③ 浦戸への交流人口の拡大

- ・市営汽船を活用した集客イベント等の実施
- ・チャーター船(貸切)の利用促進
- ・関係機関と連携した浦戸諸島への交流人口拡大に向けた取組
- ・様々な媒体(HP、SNS、ラジオ等)を活用した情報発信

施策④ 料金改定

- ・全国の離島航路の平均並みに料金改定を行う

【数値目標(指標)】

	指標	基準：R5年度	目標：R11年度
1	歳出の削減	205,333千円	20%以上の削減
2	歳入に占める事業収入の割合	29.1%	40%以上
3	利用者数の増加(観光客)	36,002人	16.0%以上の増加
4	実質的市負担額	収支計画の数値を単年度で確認・評価	

以上、これらの取組により市営汽船事業が、公営航路として利用者から広く信頼され、その使命を果たせるよう期待します。

付帯意見

今般の計画策定にあたり、島民懇談会を各島で開催しましたが、交通事業とは別に、浦戸の将来について議論する場面が多々ありました。また、審議会委員からも、浦戸の将来について議論する場がもっと必要ではないかという意見が出されています。

つきましては、本計画の検証や情報共有と合わせて、今後、定期的に島民の皆さんと浦戸の将来を議論する場を設けることが重要であると考えます。