

様式第2－12号の3

航 路 改 善 計 画

令和8年6月4日

航路名 似島航路

事業者名 似島汽船株式会社

1 似島航路改善協議会の概要

現在、似島汽船株式会社が運航を行っている広島港～似島港の航路は、令和7年2月に2航路あったうちの1航路事業者が撤退したことにより、似島と本土を結ぶ唯一の公共交通機関となっている。この似島航路は、似島に住む住民の本土までの移動手段としてだけでなく、生活物資の輸送や来訪者の移動手段などの重要な役割を担っている。

しかしながら、似島航路は似島の人口減少等の影響を受けて慢性的な赤字経営となっていることに加え、所有する船舶の老朽化等が顕著となっており、航路の維持が厳しい状況にある。

そこで、似島航路の維持・改善や利便性の向上を図るために必要となる事項を協議するため、令和7年5月に利用者代表や国、広島県、広島市、似島汽船株式会社などで構成する「似島航路改善協議会」を設置し、航路診断や経営改善策等の調査・検討を行った上で、航路のあり方や改善策を取りまとめた航路改善計画を策定した。

開催概要並びに構成メンバー（敬称略）は以下のとおりである。

【開催概要】

	日時・場所	協議内容
第1回	日時：令和7年5月21日（水） 14時00分～ 場所：JMS アステールプラザ 多目的スタジオ	(1) 「似島航路改善協議会」の設置について (2) 臨時委員について (3) 似島航路を取り巻く現状について ・ 似島の現状について ・ 似島汽船株式会社の概要 (4) 今後の進め方について (5) 航路改善計画の策定支援業務について (6) その他
第2回	日時：令和7年7月24日（木） 10時00分～ 場所：広島市役所本庁舎14階 第3会議室	(1) 航路の利用実態調査について (2) 似島航路の課題について (3) その他

【開催概要】

	日時・場所	協議内容
第3回	日時：令和7年11月18日(火) 9時45分～ 場所：広島港宇品旅客ターミナル イベントホール	(1) 航路の利用実態調査の結果について (2) 経営診断・航路診断の結果等について ・経営診断結果について ・航路診断結果について ・航路改善に向けた検討の方向性 (3) その他
第4回	日時：令和8年3月26日(木) 14時00分～ 場所：広島港宇品旅客ターミナル イベントホール	(1) 航路改善策について (2) その他
第5回	日時：令和8年6月4日(木) 9時45分～ 場所：広島港宇品旅客ターミナル イベントホール	(1) 似島航路改善計画の策定について (2) その他

〈委 員〉

区分	団体名	役職
国	国土交通省中国運輸局海事振興部	離島航路活性化調整官
県	広島県地域政策局	公共交通政策課長
県	広島県土木建築局	港湾振興課長
市	広島市企画総務局地域活性化調整部	地域活性推進課長
市	広島市都市整備局	みなと振興課長
市	広島市道路交通局公共交通政策部	鉄軌道担当課長
市	広島市南区役所市民部	地域起こし推進課長
航路事業者	似島汽船株式会社	代表取締役
利用者代表	似島町内会	会長

〈臨時委員〉

区分	団体名	役職
財務会計 専門家	吉野克久税理士事務所	税理士

2 航路の現況

(1) 似島の現況

ア 人口

R7年時点の似島の人口は652人であり、H25年以降人口減少の一途をたどっている。

65歳以上の人口割合（高齢化率）は約20年前であるH17年は37%であったが、R7年現在53%と約16%上昇し、過半数が高齢者となっている。

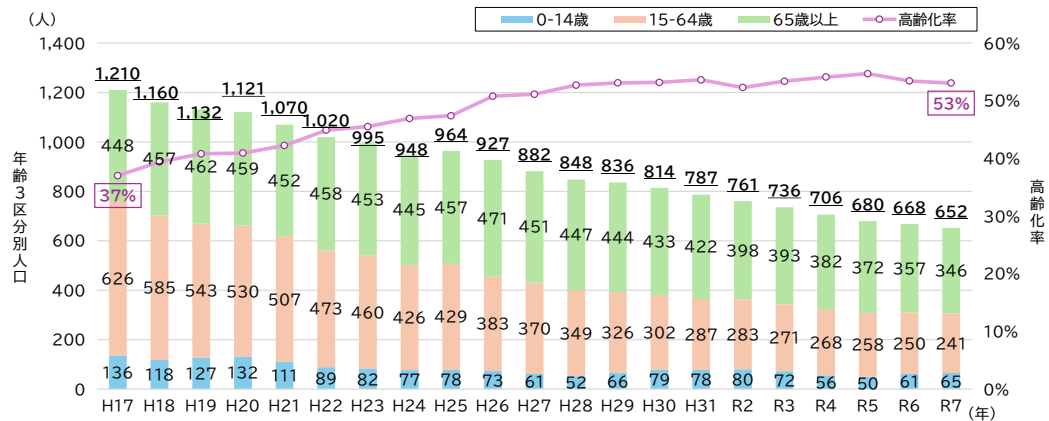


図1. 似島の年齢階層別人口と高齢化率の推移

出典：広島市「住民基本台帳人口」（各年3月末）

イ 産業

似島における就業者数は令和2年度時点で205人である。最も多くを占めているのは漁業であり、全体の1/4を占めている。

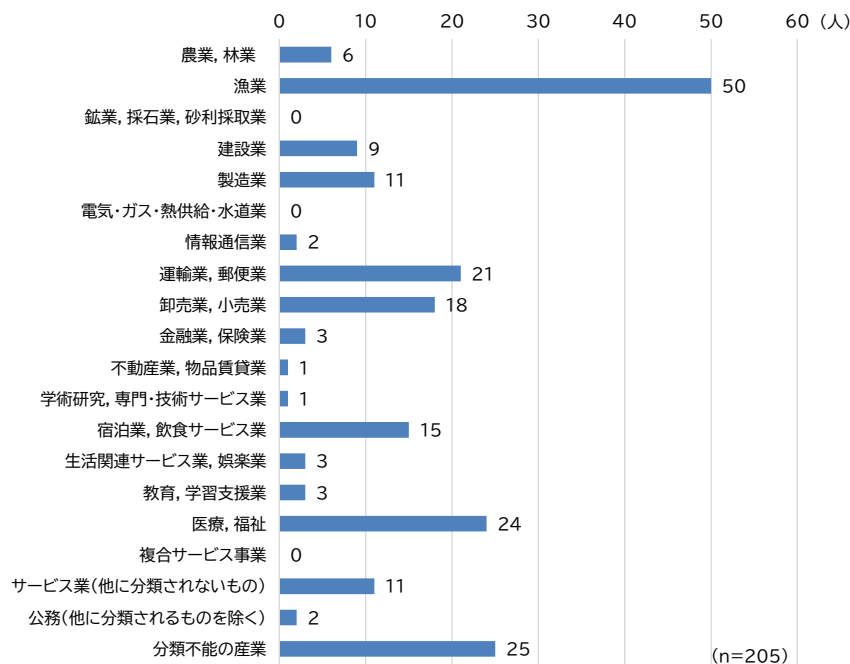


図2. 似島の産業別就業者数

出典：総務省統計局「令和2年度国勢調査」

ウ 施設立地

- 似島は、似島栈橋周辺に似島公民館・診療所、似島出張所などといった公共施設が立地しているほか、ウェルカム似島や似島檸檬の家などといった観光施設も立地している。近年では、令和6年（2024年）4月にユーハイム似島歓迎交流センターがリニューアルオープンしている。



図 3. 似島島内の主な施設

出典：基盤地図情報（国土地理院）を基に作成



出典：ユーハイム似島歓迎交流センターHP

- 特に海水プールの利用が盛んとなる夏場を中心として、ユーハイム似島歓迎交流センターを目的地とした航路利用客は多いが、両栈橋から片道徒歩で約20分の距離にあり、経便数の多い似島栈橋からは坂道を歩く必要がある。

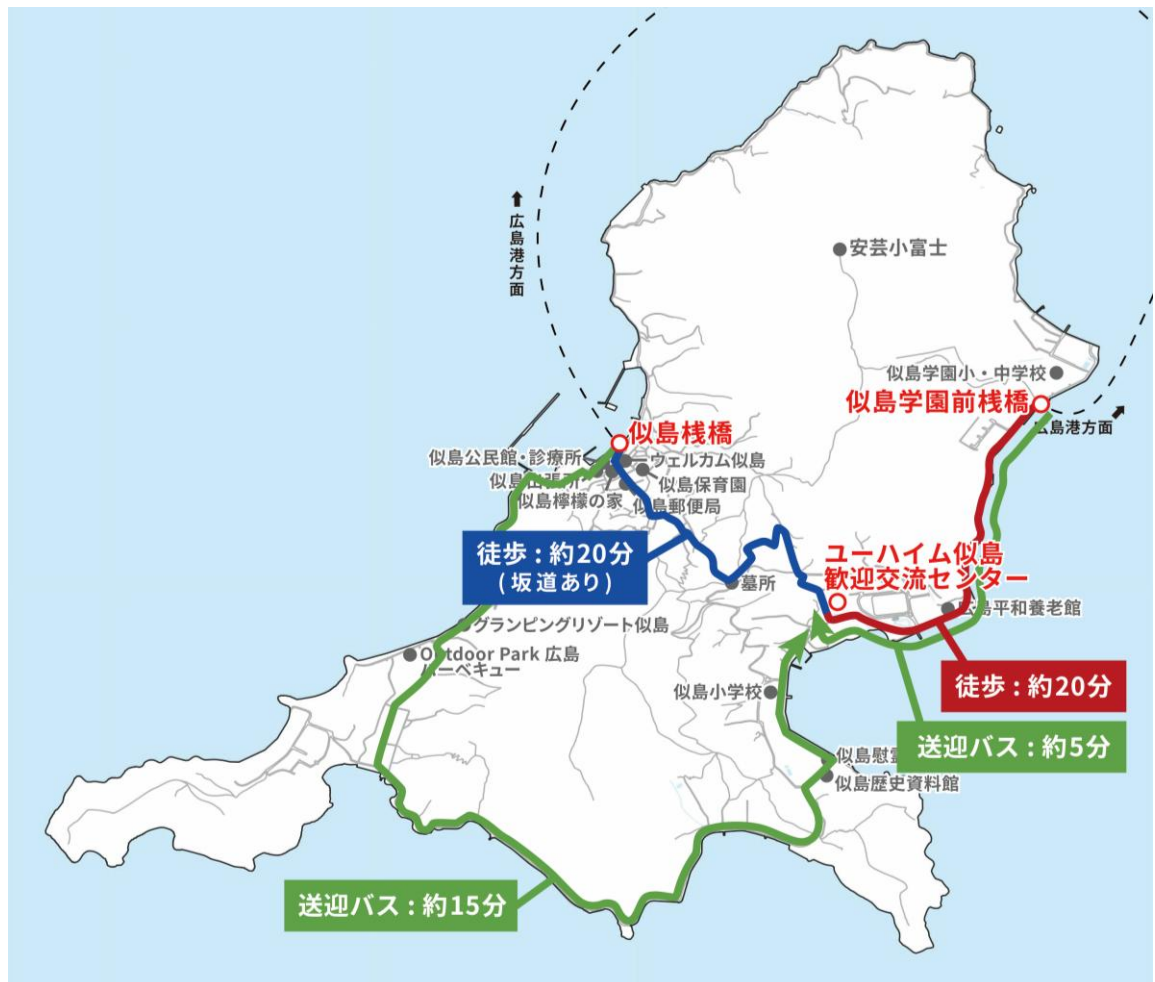


図 4. ユーハイム似島歓迎交流センターまでのアクセス
 出典：ユーハイム似島歓迎交流センターHP・基盤地図情報（国土地理院）を基に作成

エ 主要道路

似島の島内の主要道路は南回りの道路、北回りの道路、島内を横断する道路の3路線に大別され、北回り道路と横断道路は狭隘で車のすれ違いが難しい箇所があるため、車での往来の多くは、南回り道路が利用されている。



図 5. 似島の主要道路

出典：似島活性化ビジョン（R4）・基盤地図情報（国土地理院）を基に作成

オ 基盤インフラ

似島における水道や電力は本土から供給されている。また、下水道やごみ処理施設は整備されていないため、フェリーを介して、本土と連携し処理を行っている。

表 1. 似島のインフラ

項目	内容
水道設備	・ 本土から直接給水
下水道設備	・ 未整備(浄化槽又は汲み取り)
電力	・ 本土から直接供給
通信	・ テレビ、ラジオの難視聴地域はない ・ 携帯電話サービスも利用可能区域
ごみ処理	・ 委託により定期収集し本土に搬送して処理
病院	・ 診療所(内科、形成外科(週6日)、歯科(週2日))〈合同庁舎内〉
郵便局	・ 広島似島郵便局 〈似島栈橋付近〉
消防	・ 広島市南消防署似島出張所 〈合同庁舎内〉
警察	・ 警察署、交番は島内になし
学校教育施設	・ 広島市立似島小中一貫教育校、広島市立似島学園小中学校 ・ 高等学校、大学は島内になし
児童福祉施設	・ 似島保育園 〈似島栈橋付近〉 ・ 児童養護施設似島学園 〈似島学園前栈橋付近〉 ・ 似島学園高等養護部 〈似島学園前栈橋付近〉

出典：広島県離島振興計画（R5）等より作成

カ 島内の公共交通

似島栈橋に接続する似島島内の公共交通は存在しない。なお、現在はユーハイム似島歓迎交流センターの利用者に限り、事前予約を行うことで、送迎車（9人乗りハイエース）を利用することができる。



図 6. 送迎利用車両

(2) 航路の現況

ア 航路

似島航路は、広島港～似島栈橋までを結ぶ経路である。1日に3便は経由地として似島学園前栈橋を経由した運航を行っている。

航路距離は、広島港～似島栈橋の区間で約5.3km、広島港～似島学園前栈橋の区間で約4.7kmである。



図 7. 航路図

出典：似島汽船 HP・基盤地図情報（国土地理院）を基に作成

イ 事業概要

(ア) 事業所の概要

本航路の事業は、似島汽船株式会社が行っている。

表 2. 会社概要

会社名	似島汽船株式会社
所在地	広島市南区宇品海岸 1-13-26
会社設立	昭和 28 年（1953 年）2 月 28 日
事業内容	旅客定期航路事業（フェリー事業）、登録番号：T-8240001017862

出典：似島汽船 HP（令和 7 年 10 月時点）

(イ) 船員・従業員

似島汽船株式会社は、役職員2名、船員10名で構成されている。

また、役職員は船長等を兼務している。その他の船員は20歳代から50歳代と幅広い年齢層で構成されている。

表 3. 現状の船員・従業員

役員	組織	年代
1	代表取締役	70 歳代
2	取締役	50 歳代
船員	組織	年代
1	代表/船長	70 歳代
2	取締役/船長/機関長	50 歳代
3	船長	40 歳代
4	船長	40 歳代
5	機関長	50 歳代
6	機関長	50 歳代
7	機関長/船長	20 歳代
8	甲板員	30 歳代
9	甲板員	20 歳代
10	甲板員	50 歳代

出典：似島汽船（令和 7 年 12 月時点）

ウ 航路運航状況

(ア) 使用船舶

本航路は、フェリー1隻（予備船なし）で運航を担っている。

フェリーは船齢が31年と老朽化が進行し、設備の陳腐化の状況に鑑みても、更新時期が到来しており、早急に改善が必要な状況である。

表 4. 運航船舶の概要

船名	第十こふじ
船型	両頭型フェリー
総トン数	347t
主機関の種類	ディーゼルエンジン
馬力	1600馬力
全速	12.4ノット（約23km/h）
船齢	31年（平成7年12月就航）
総全長	49.9m
全幅	11.5m
旅客定員	600人（車両を積んだ場合は450人）
検討課題	・耐用年数11年に対し、船齢が31年と約3倍の期間が経過 ・予備船は保有しておらず、船舶点検を行う際には近隣事業者からの用船により対応

出典：似島汽船（令和7年10月時点）



図 8. 第十こふじ

出典：似島汽船

表 5. 船内設備

船内設備	・椅子席（209 名） ・座席（69 名） ・オープンデッキ（ベンチ） ・シルバー室 ・モニターテレビ ・自動販売機 ・喫煙室 ・ゴミ箱
-------------	---

椅子席・モニターテレビ	座席
	
オープンデッキ	シルバー室
	
自動販売機	喫煙室
	

図 9. 船室内の様子

出典：似島汽船 HP

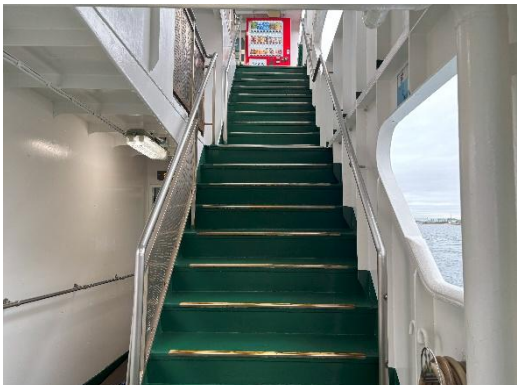
客室出入口	シルバー室出入口
	
トイレ出入口	通路
	
客席	昇降施設
	

図 10. バリアフリー化が望まれる主な施設

(イ) 棧橋・待合所

本航路の棧橋・待合所の概要は、以下に示すとおりである。

広島港宇品旅客ターミナルでは券売機を設置し、乗船手続き等のオペレーションの円滑化を図っている。また、広島港宇品旅客ターミナル及び似島棧橋待合所には、雨風や寒暖差をしのげるよう、扉やエアコン等が整備されている。

表 6. 棧橋・待合所情報の整理

棧橋名	広島港棧橋 (広島港第 4 棧橋)	似島棧橋	似島学園前棧橋
管理者	広島県 (港湾管理者)	広島県 (港湾管理者)	広島県 (港湾管理者)
種別	浮棧橋	浮棧橋	浮棧橋
延長	140m	95m	75m
待合所	広島港宇品旅客ターミナル	似島棧橋待合所	似島学園前待合所
管理者	広島県 (港湾管理者)	広島県 (港湾管理者)	広島県 (港湾管理者)
利便施設	駐車場 110 台 (有料) (広島みなと公園内にも有料駐車場、無料駐輪場あり)	駐輪場 32 台	なし
トイレ	あり	あり	あり
エアコン	あり	あり	なし
売店	あり	なし (周辺に自動販売機等あり)	なし
ベンチ	あり	あり	あり
券売機	あり (各種クレジットカード、 交通系 IC 等)	なし	なし

出典：広島港「港湾台帳」等より作成

※上記のいずれの棧橋及び待合所についても、広島市が広島県から管理を受託している



図 11. 待合所及び周辺の様子

(ウ) 運航本数及び運航時間

運航本数は、往復 13 便/日であり、うち 3 便/日は似島学園前栈橋を経由している。
広島港～似島栈橋にかかる時間は、約 20 分となっており、似島学園前栈橋を経由する便は約 40 分となっている。

本航路の欠航便数は年によってばらつきがあるものの、運航率は 99%以上であるなど、欠航は少ない状況である。また、欠航の要因は、台風等といった天候によるものという状況である。

表 7. 時刻表

似島発	学園発	広島着	便	広島発	学園着	似島着
6 : 0 0	→	6 : 2 0	1	6 : 3 0	→	6 : 5 0
7 : 0 0	→	7 : 2 0	2	7 : 3 0	→	7 : 5 0
8 : 0 0	→	8 : 2 0	3	8 : 3 0	→	8 : 5 0
9 : 0 0	→	9 : 2 0	4	9 : 3 0	9 : 5 0	10 : 0 5
10 : 1 5	→	10 : 3 5	5	11 : 0 0	→	11 : 2 0
11 : 3 0	→	11 : 5 0	6	12 : 3 0	→	12 : 5 0
13 : 0 0	13 : 2 0	13 : 4 0	7	14 : 0 0	→	14 : 2 0
14 : 3 0	14 : 5 0	15 : 1 0	8	15 : 3 0	→	15 : 5 0
16 : 0 0	→	16 : 2 0	9	16 : 3 0	→	16 : 5 0
17 : 0 0	→	17 : 2 0	10	17 : 3 0	→	17 : 5 0
18 : 0 0	→	18 : 2 0	11	18 : 3 0	→	18 : 5 0
19 : 0 0	→	19 : 2 0	12	19 : 3 0	→	19 : 5 0
20 : 0 0	→	20 : 2 0	13	20 : 3 0	→	20 : 5 0

出典：似島汽船 HP (令和 7 年 10 月時点)

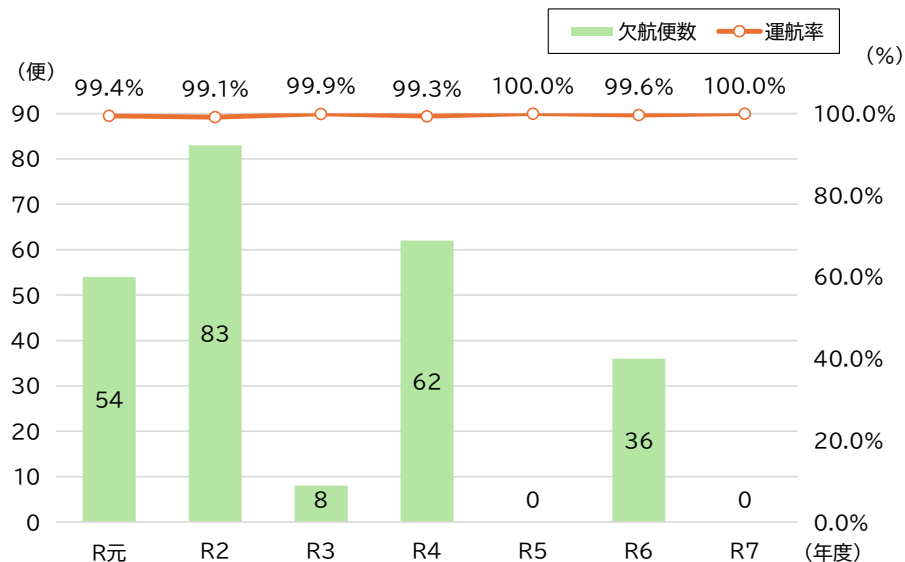


図 12. 欠航便数と運航率

出典：似島汽船「航海記録簿・旅客輸送月計」

※運航率は、運航予定便数（年）に対する実際の運航便数を示す

※年度は前年 11 月 1 日～当年 10 月 31 日

(エ) 運賃

運賃については、以下に示すとおりである。

表 8. 似島・広島間航路運賃表

■旅客・団体

似島⇄広島港	大人	450円	小人	220円	回数券 (大人のみ)	11枚綴り
似島⇄似島学園前	大人	150円	小人	70円		4,500円
団体割引	大人	410円	小人	200円		
学生	小学生	200円	中学～大学生	320円		

※団体割引は大・小合わせて15名以上(まとめ払いが条件)。 ※団体の小児は小人運賃。

■特殊手荷物

自転車		160円
原付自転車	125cc以下	310円
二輪自動車	750cc未満	460円
	750cc以上	600円

■手・小荷物

手・小荷物	10kg以下	110円
小荷物	20kg以下	210円
	30kg以下	310円
貨物	30kg以上	貨物運賃

■定期乗船券

科目／区分	1ヵ月	3ヵ月	6ヵ月
一般定期	15,660円	44,550円	84,240円
通学生(小学生)	4100円	11,880円	22,970円
通学生(中学生)	5400円	15,390円	29,160円
通学生(高校生)	8910円	25,110円	46,980円
通学生(大学生)	9990円	28,350円	53,460円
自転車	5760円	16,420円	31,110円
原付自転車	125cc以下 11,160円	31,810円	60,270円
二輪自動車	750cc未満 16,560円	47,200円	89,430円
	750cc以上 21,600円	61,560円	116,640円
車両(1ヵ月のみ)	4mまで 57,750円	5mまで 80,850円	
発売期間	毎月1日～5日まで。 ※1月、4月、5月は10日まで。		

■自動車

自動車の長さ	運賃	回数券		
		11枚綴り	30枚綴り	60枚綴り
3m未満	1,350円	13,500円	32,400円	56,700円
3m以上～4m未満	1,750円	17,500円	42,000円	73,500円
4m以上～5m未満	2,450円	24,500円	58,800円	102,900円
5m以上～6m未満	3,450円	34,500円	82,800円	144,900円
6m以上～7m未満	4,450円	44,500円	106,800円	186,900円
7m以上～8m未満	5,450円	54,500円	130,800円	228,900円
8m以上～9m未満	6,100円	61,000円	146,400円	256,200円
9m以上～10m未満	6,700円	67,000円	160,800円	281,400円
10m以上～11m未満	7,300円	73,000円	175,200円	306,600円
11m以上～12m未満	7,900円	79,000円	189,600円	331,800円
12m以上	7,900円に1m増す毎に750円を加算した額。			
特別割増	車幅が2.5mを超える場合は、その超える幅を25cm毎に当該運賃の1割5分増。			
	キャタピラー、ロードローラー等の著しく手数のかかる車両については10割増。			
チャーター料	194,000円(消費税込、片道運賃)※似島航路のみ。			

出典：似島汽船（令和7年10月時点）

エ 利用状況

(ア) 航路利用の推移

旅客輸送人員は、R7 年度において 318 千人であり、コロナ禍であった R2 年度から回復し、増加傾向となっている。

車両種類別自動車輸送量は、約 40,000 台/年の水準で推移しており、R5 年度からは、乗用自動車が増加している。

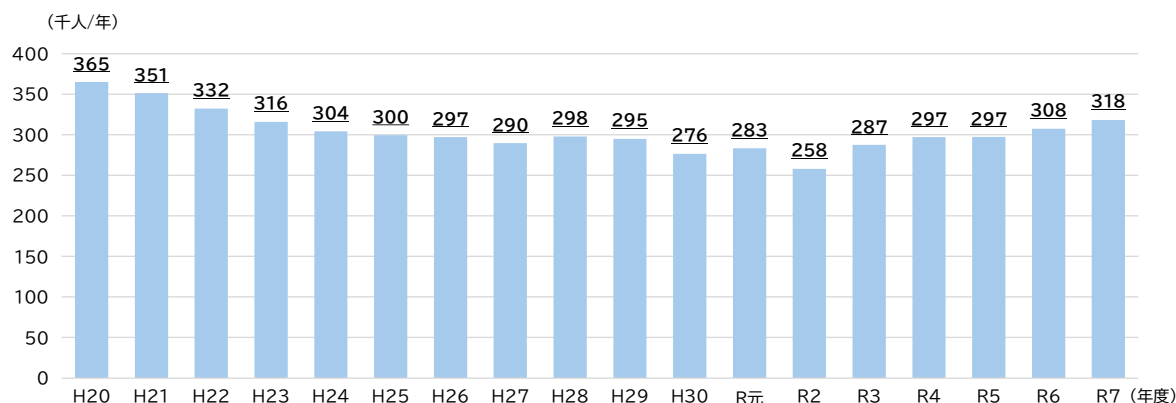


図 13. 旅客輸送人員

出典：似島汽船「運航実績集計表」
※年度は前年 11 月 1 日～当年 10 月 31 日

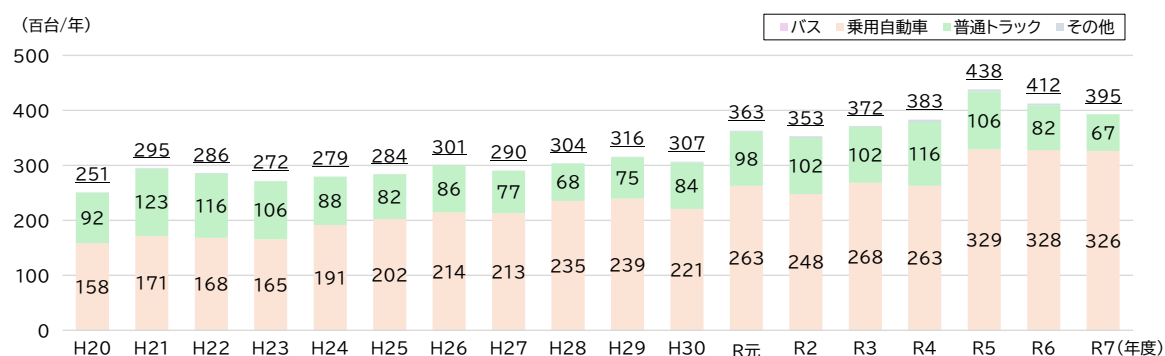


図 14. 車両種類別自動車輸送量

出典：似島汽船「運航実績集計表」
※年度は前年 11 月 1 日～当年 10 月 31 日

(イ) 区間別の利用状況

利用者数を区間別で見ると、広島港～似島栈橋間が最も多く約 8 割を占めている状況であり、広島港～似島学園前栈橋は全体の約 2 割程度といった状況である。

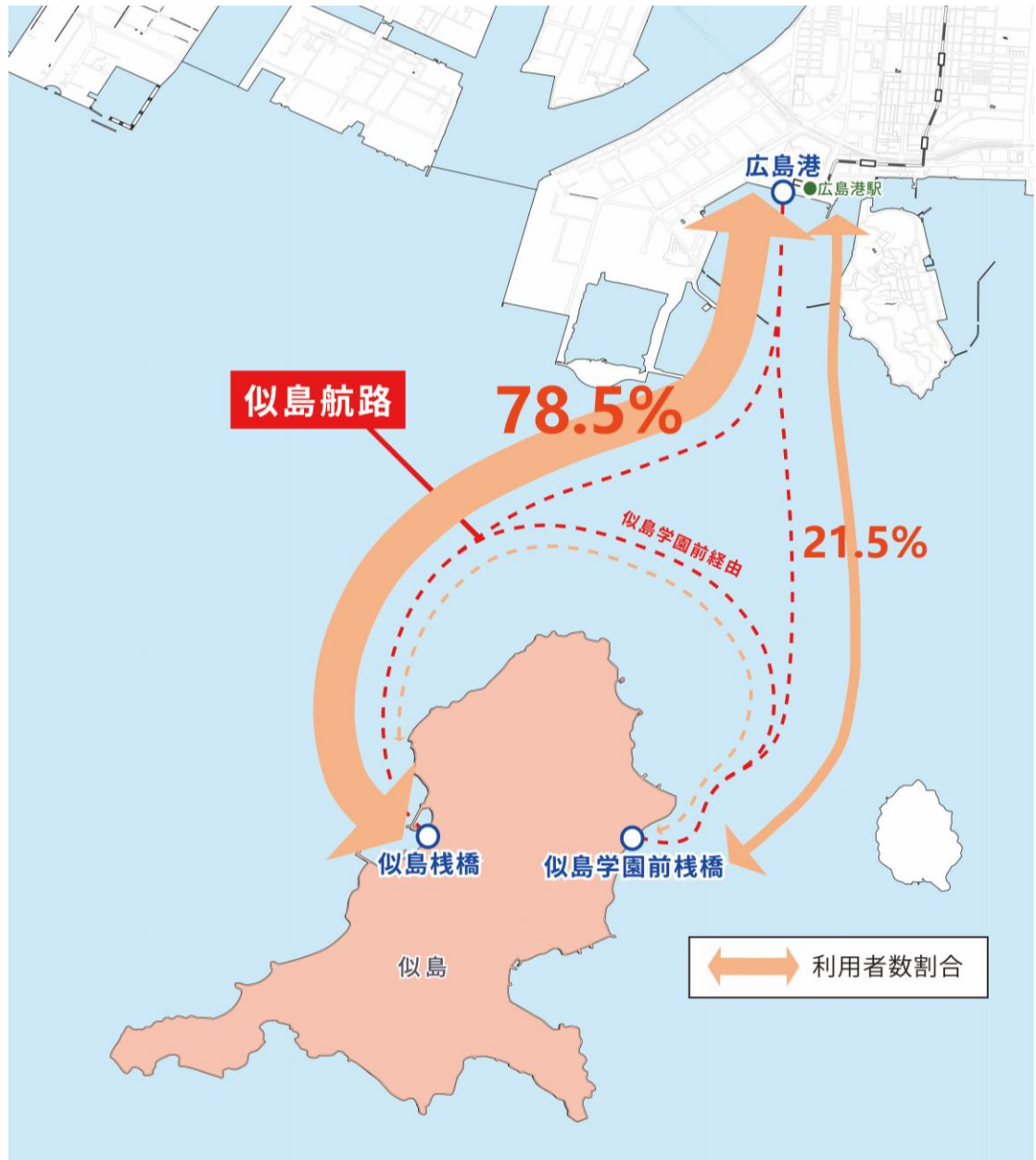


図 15. 区間別の利用状況

出典：似島汽船「航海記録簿」(R7 年度 (R6.11～R7.10))

(ウ) 月別利用者数/利用台数

月別の利用者数は、過去3年間（R5～R7年度）の平均を見ると、令和6年4月にオープンしたユーハイム似島歓迎交流センターの海水プールが営業している8月において最も多い状況となっており、1月、2月といった利用者数が少ない月と比べると月平均約13千人程度の開きがある。

また、月別の利用台数は、車両甲板に対して、どれだけの車両が乗船していたのか横並びで判断するため、トラックやバスを乗用車換算して平均利用台数を算出した。

平均利用台数（R5～R7年度）は、平均利用者数と同様に8月において最も多い状況となっている。

※乗用車・トラック（全長：5m、全幅：1.8m）、バス（中型バス（全長：9m、全幅：2.5m））として、トラック1台は乗用車1台、バス1台は乗用車2台として乗用車換算。

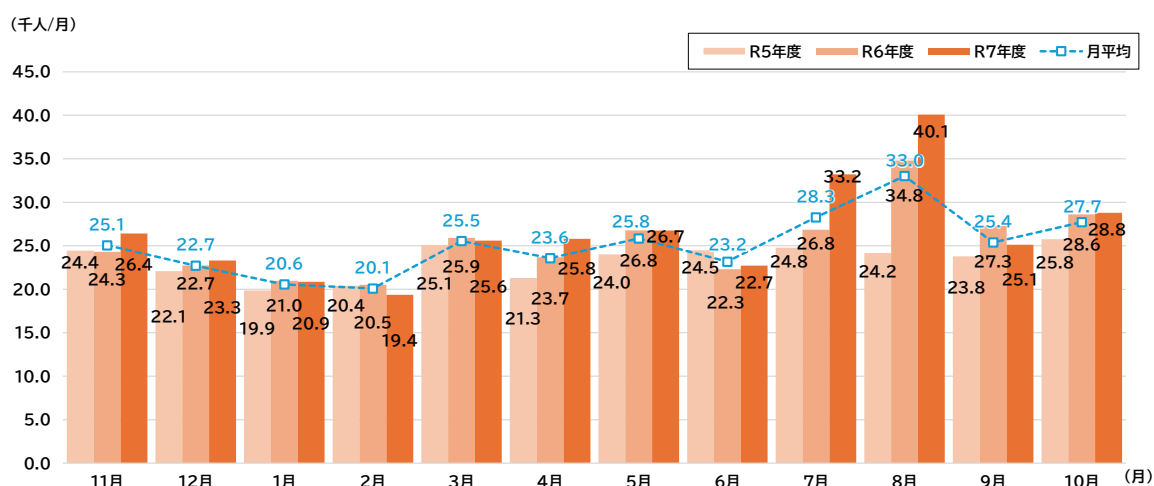


図 16. 月別の平均利用者数

出典：似島汽船「航海記録簿」

※年度は前年11月1日～当年10月31日

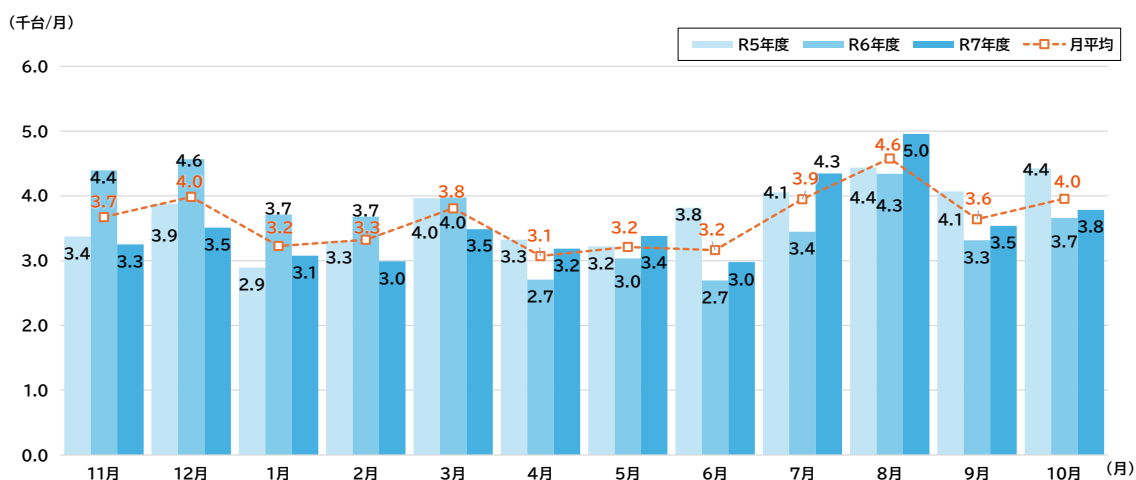


図 17. 月別の平均利用台数（乗用車換算）

出典：似島汽船「航海記録簿」

※年度は前年11月1日～当年10月31日

(エ) 曜日別の平均利用者数/平均利用台数

曜日別の平均利用者数は、金曜日が最も多く、火曜日が最も少ない状況である。

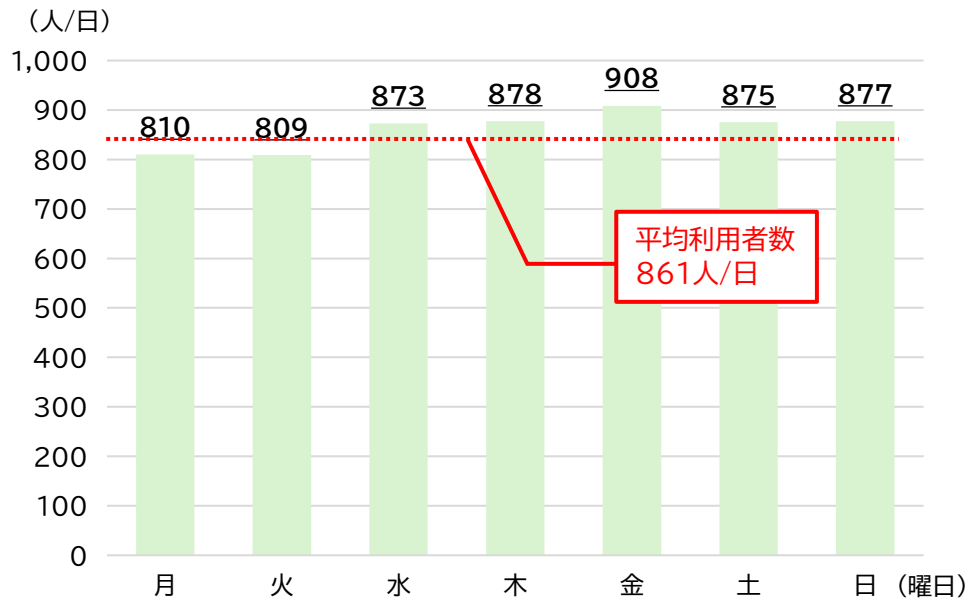


図 18. 曜日別の平均利用者数

出典：似島汽船「航海記録簿」(R7 年度 (R6.11～R7.10))

曜日別の平均利用台数は、平日の月曜日～金曜日で 200 台/日を超えているが、土曜日・日曜日は 200 台/日未満の利用状況であった。このことは、平日と比べてトラックやバイクの利用が減少していることが要因として考えられる。

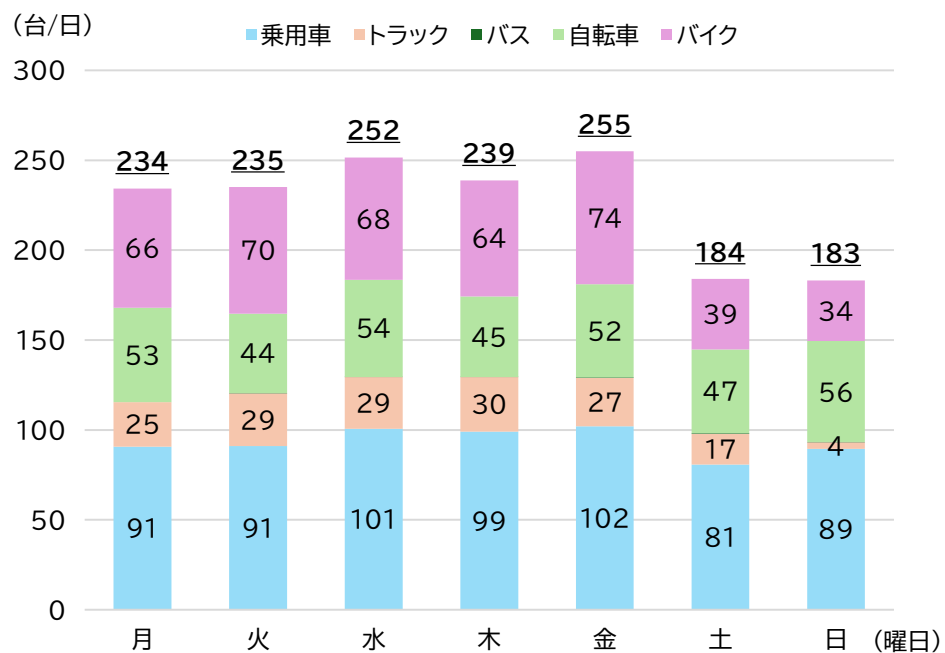


図 19. 曜日別の平均利用台数

出典：似島汽船「航海記録簿」(R7 年度 (R6.11～R7.10))

(オ) 便別の平均利用者数

平日は 7:30 似島行の利用が多く、次いで 17:00 広島行の便が多い。

このことは、似島小中学校やユーハイム似島歓迎交流センター、似島公民館などといった施設関係者の通勤・通学利用が多いことが想定される。

休日は 9:30 似島行の利用が多く、次いで 14:50 広島行、16:00 広島行の便が多い。

このことは、9:30 似島行の便が似島学園前経由の便であることから、ユーハイム似島歓迎交流センターの観光利用が多いことが想定される。

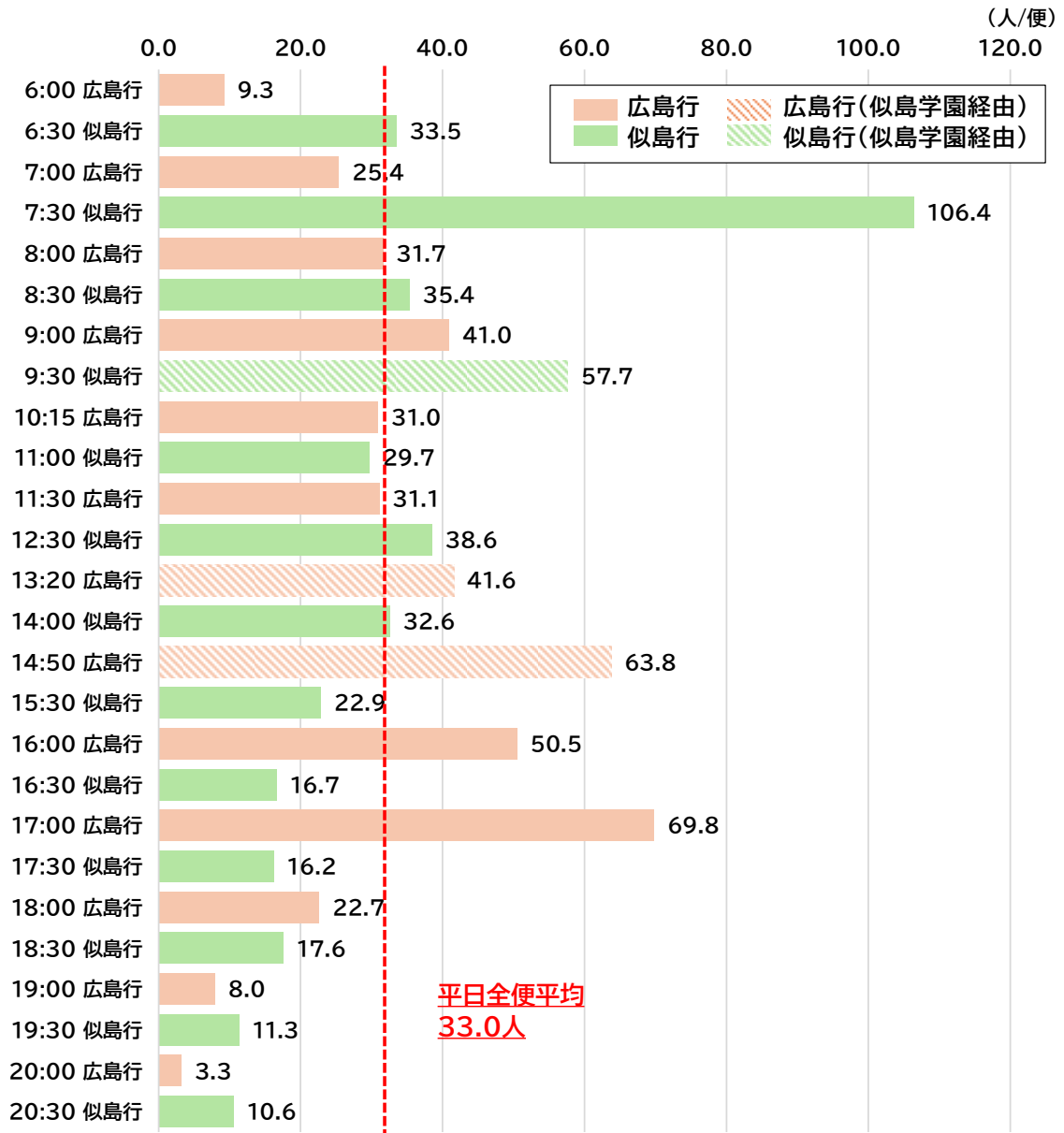


図 20. 便別の平均利用者数（平日）

出典：似島汽船「航海記録簿」（R7 年度（R6.11～R7.10））

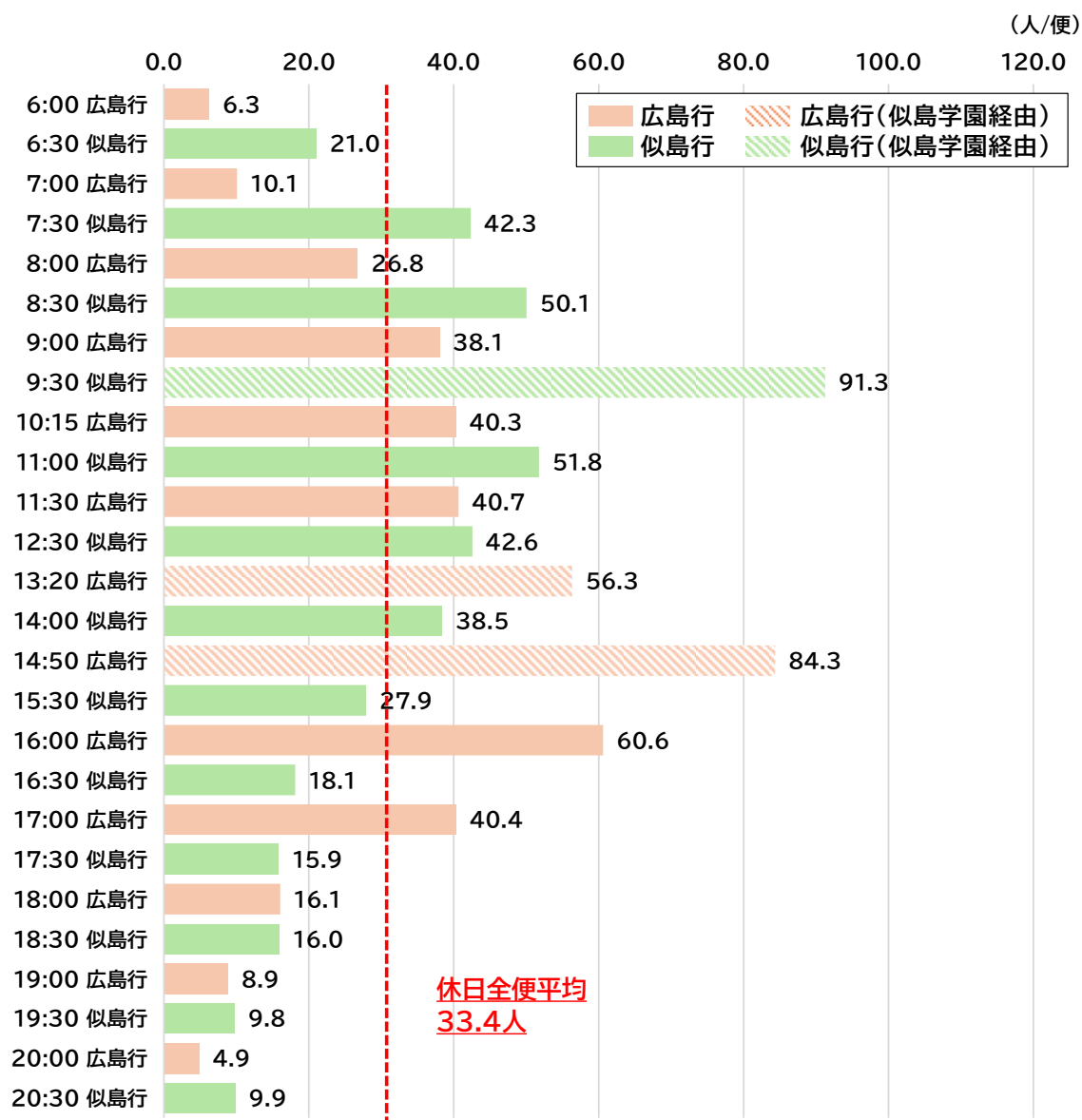


図 21. 便別の平均利用者数（休日）

出典：似島汽船「航海記録簿」（R7 年度（R6.11～R7.10））

(カ) 便別の平均利用台数（乗用車換算）

平日の利用台数は、利用者数と同様に 7:30 似島行の利用が多い。次いで多い便は利用者数と異なっており、8:30 似島行の便となっている。このことは、通勤・通学の利用だけでなく、業務での利用が重なっているものだと想定される。

休日の利用台数は、9:30 広島行の利用が多く、次いで 14:50 似島行の便が多い。

どちらの便も似島学園前経由便となっており、ユーハイム似島歓迎交流センターの利用が想定される。

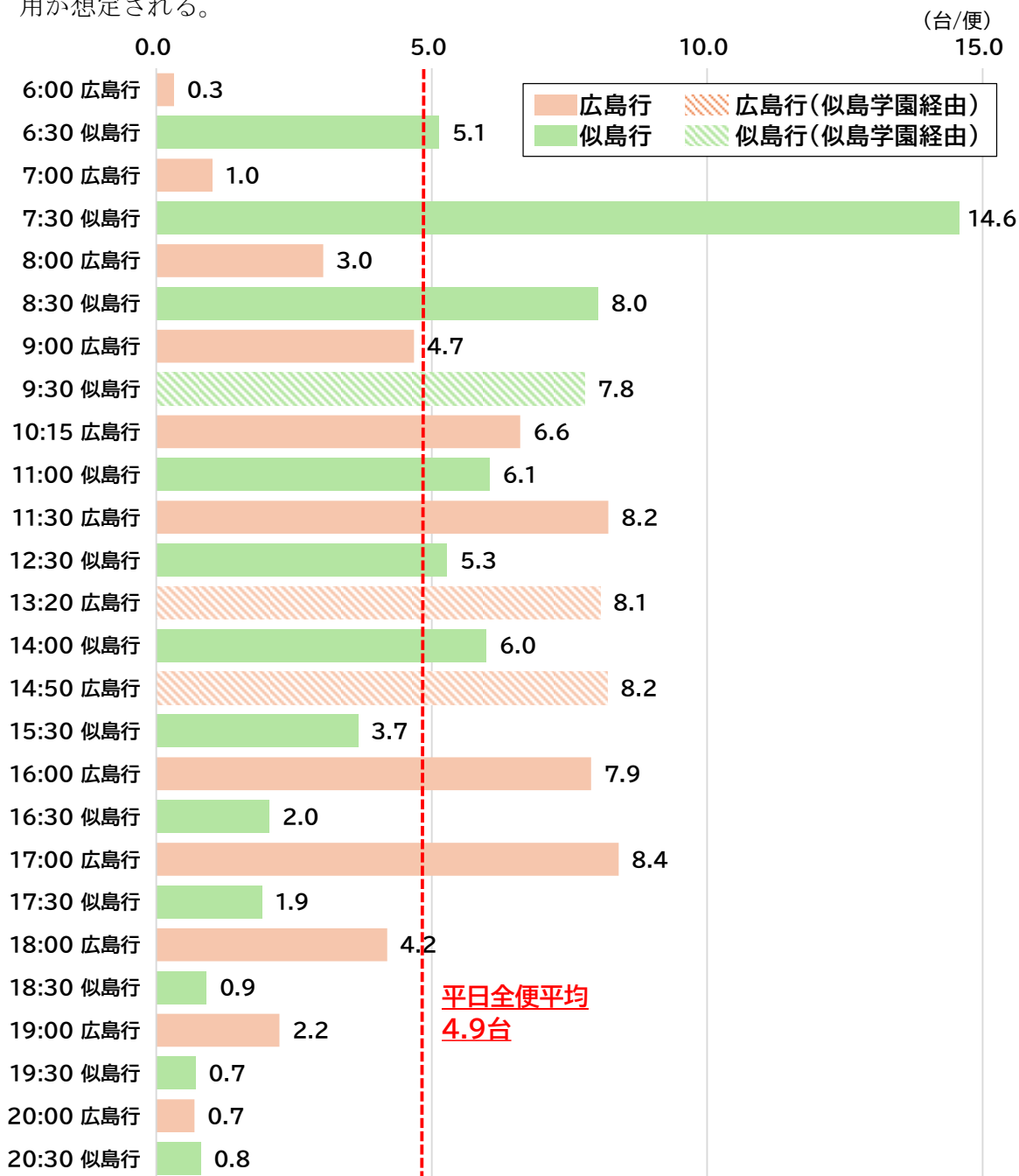


図 22. 便別の平均利用台数（乗用車換算_平日）

出典：似島汽船「航海記録簿」（R7 年度（R6.11～R7.10））

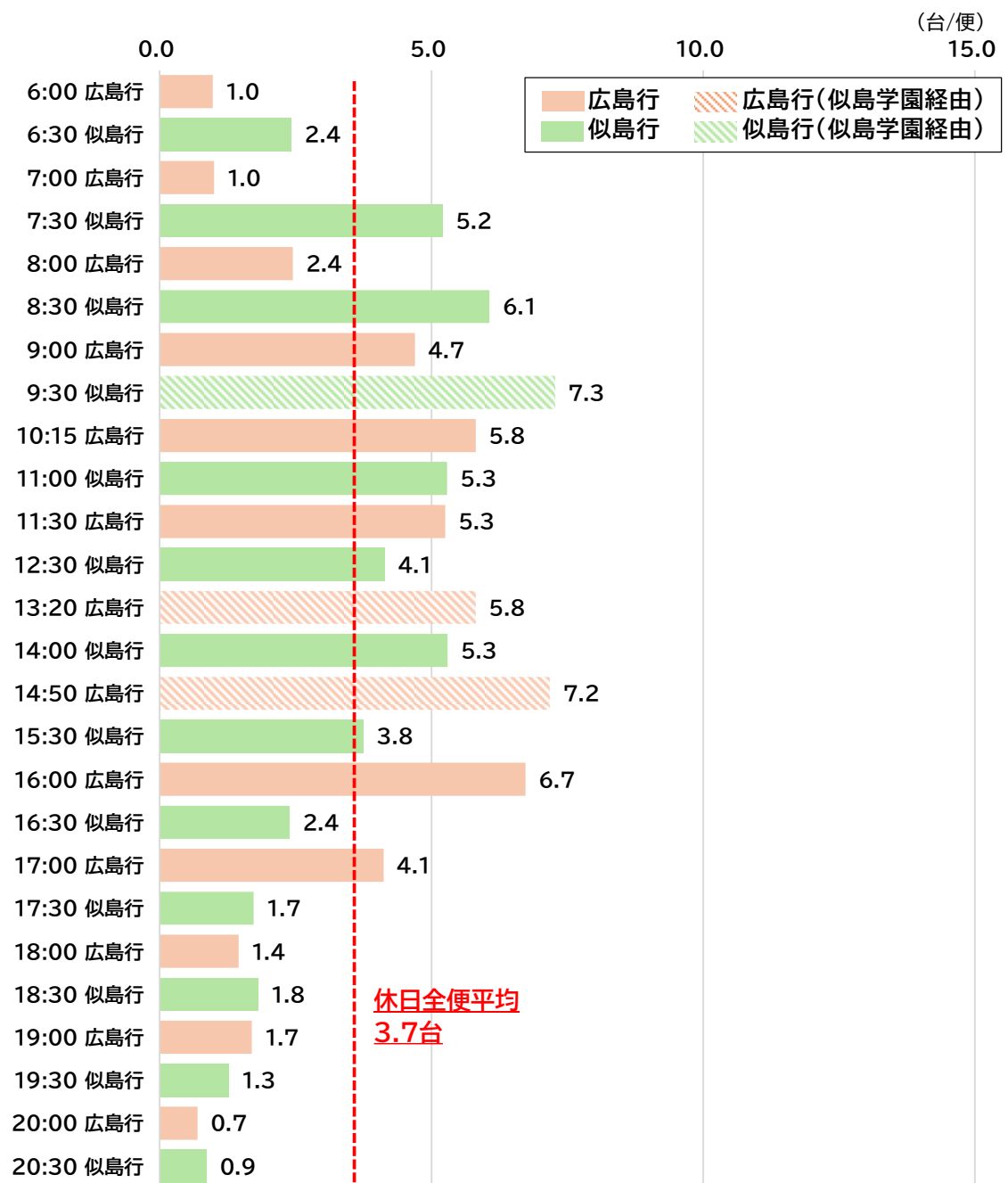


図 23. 便別の平均利用台数 (乗用車換算_休日)

出典：似島汽船「航海記録簿」(R7 年度 (R6.11~R7.10))

(キ) 便別の平均利用台数（自転車）

平日は 6:30 似島行の利用が多く、次いで 17:00 広島行の便が多い。

休日は 9:30 似島行の利用が多く、次いで 14:50 広島行の便が多い。

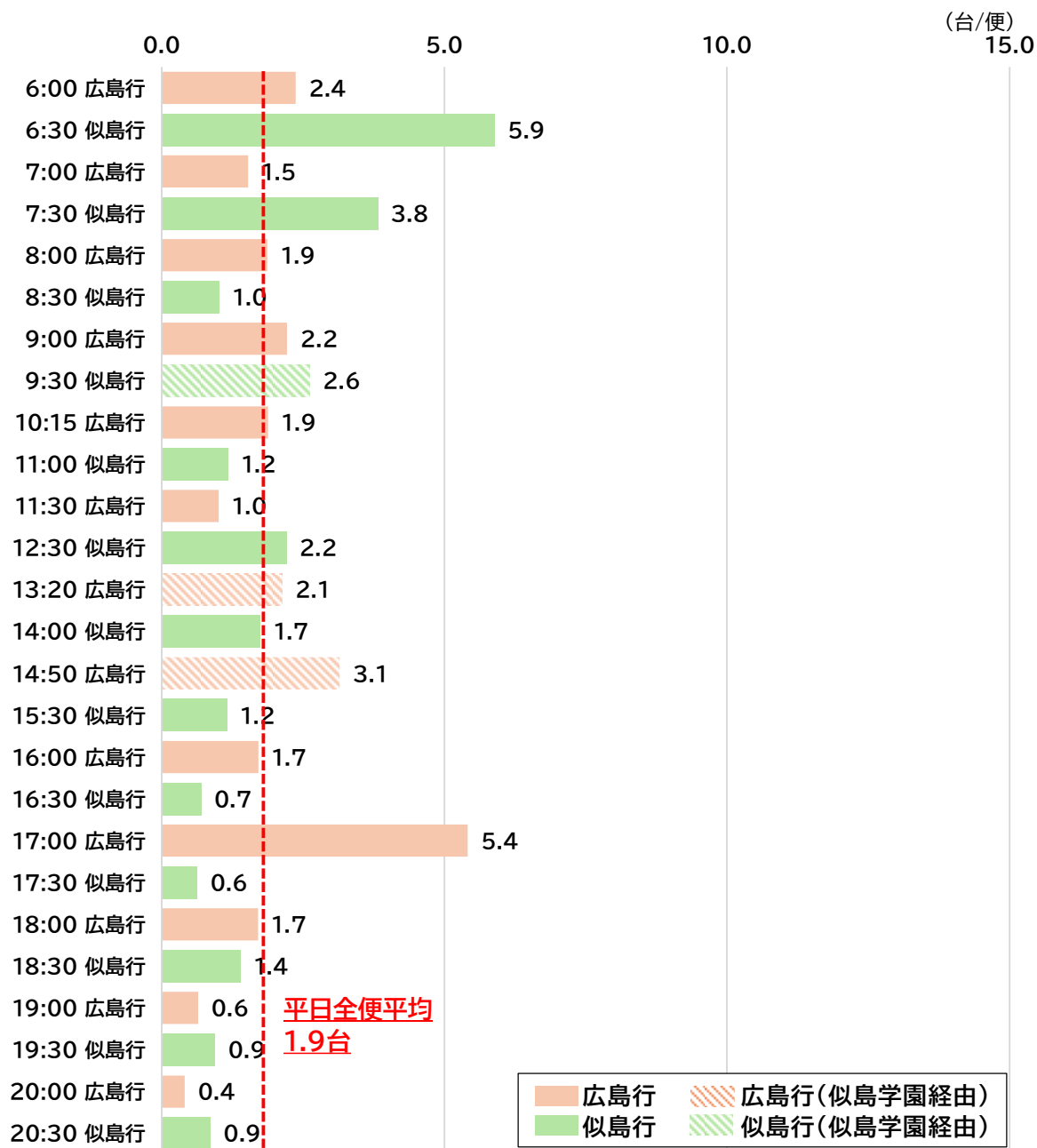


図 24. 便別の平均利用台数（自転車_平日）

出典：似島汽船「航海記録簿」（R7 年度（R6.11～R7.10））

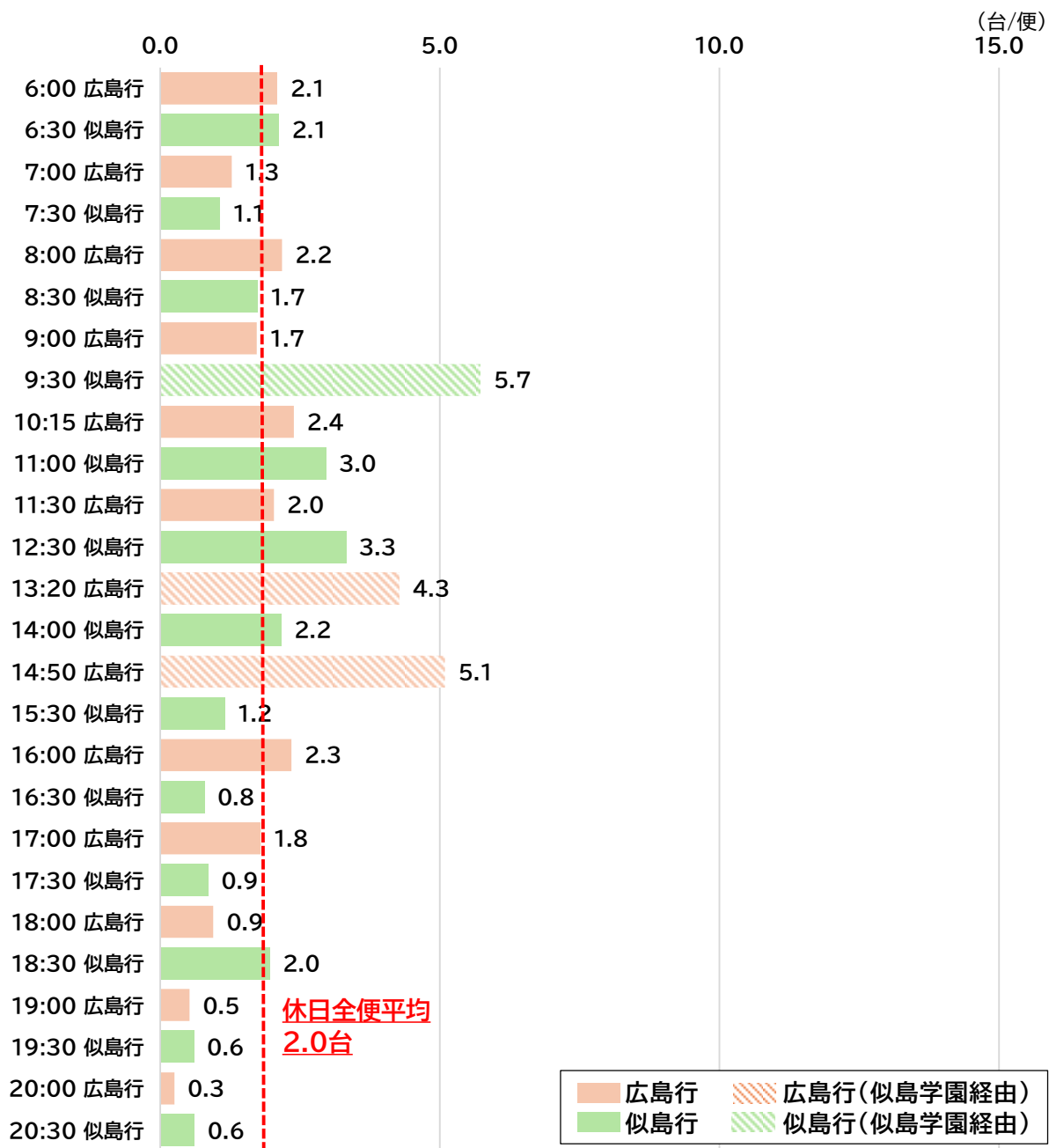


図 25. 便別の平均利用台数（自転車_休日）

出典：似島汽船「航海記録簿」（R7 年度（R6.11～R7.10））

(ク) 便別の平均利用台数（バイク）

平日は 6:30 似島行の利用が多く、次いで 17:00 広島行の便が多い。

休日は 6:30 似島行の利用が多く、次いで 9:00 広島行の便が多い。

平日は自転車と同様の傾向となっており、通勤・通学者の利用が想定される。

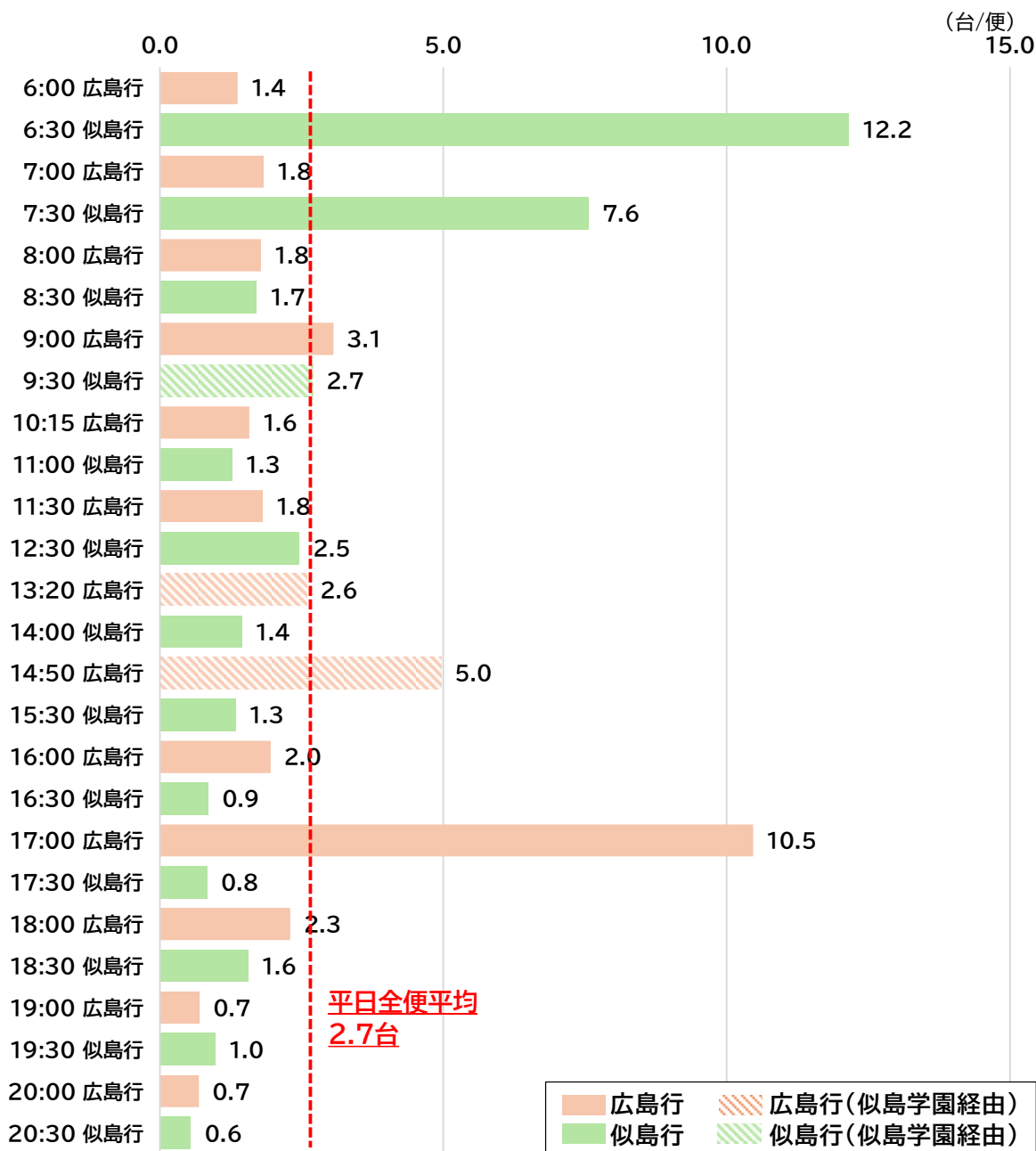


図 26. 便別の平均利用台数（バイク_平日）

出典：似島汽船「航海記録簿」（R7 年度（R6.11～R7.10））

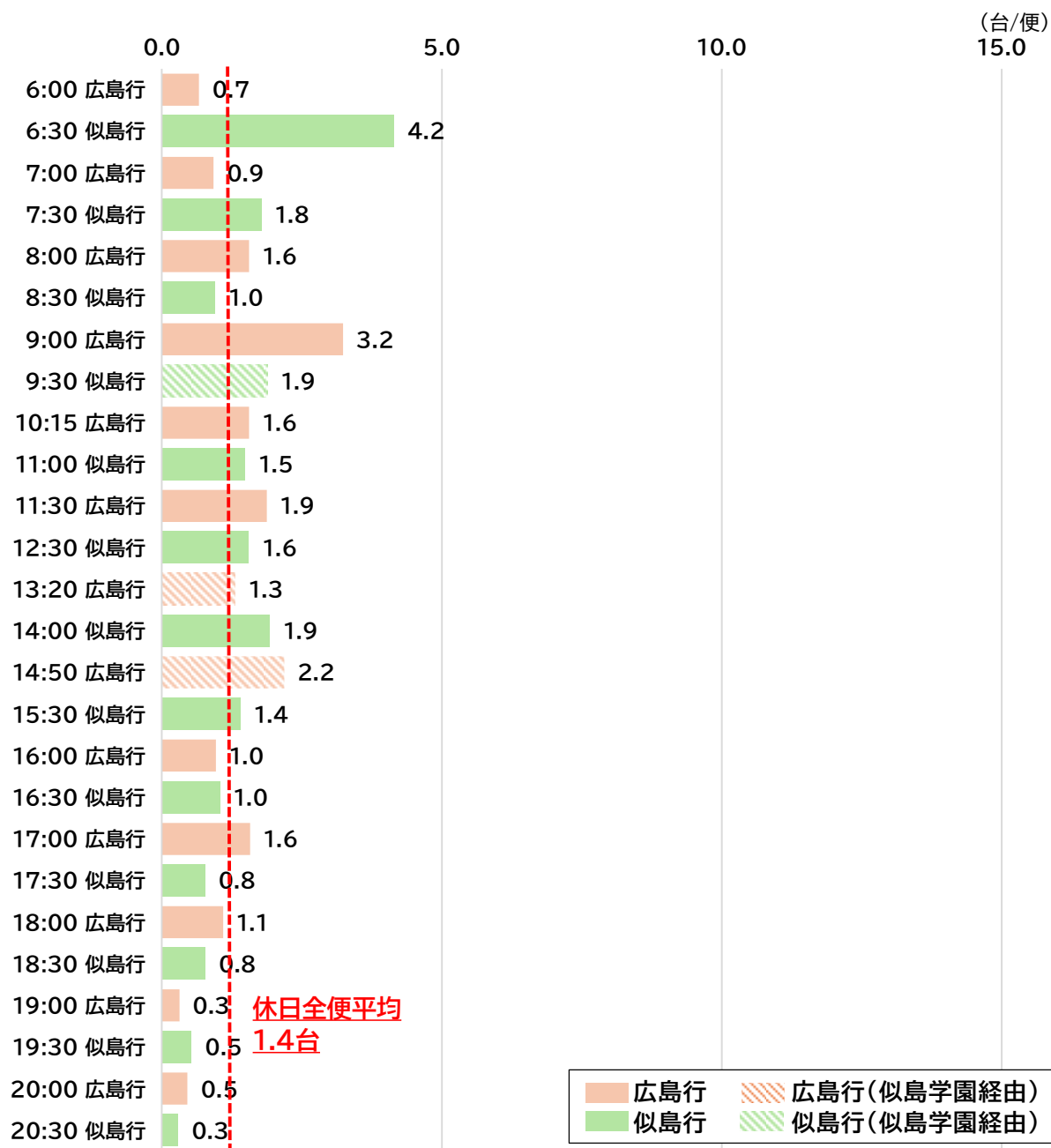


図 27. 便別の平均利用台数 (バイク_休日)

出典：似島汽船「航海記録簿」(R7 年度 (R6.11～R7.10))

オ 収支状況及び燃料潤滑油費の推移

本航路の収支状況は、多くの年で営業損益が赤字となっている。黒字となっている年度については、島内の工事等による業者の利用増や、燃料費高騰対策や新型コロナウイルス対応等の補助によってなんとか賄っている状況である。支出はR3年度に大幅に増加し、高い水準でR6年度まで推移している。

燃料潤滑油費は年々高騰している一方で重油使用量は年単位であまり変化していない。

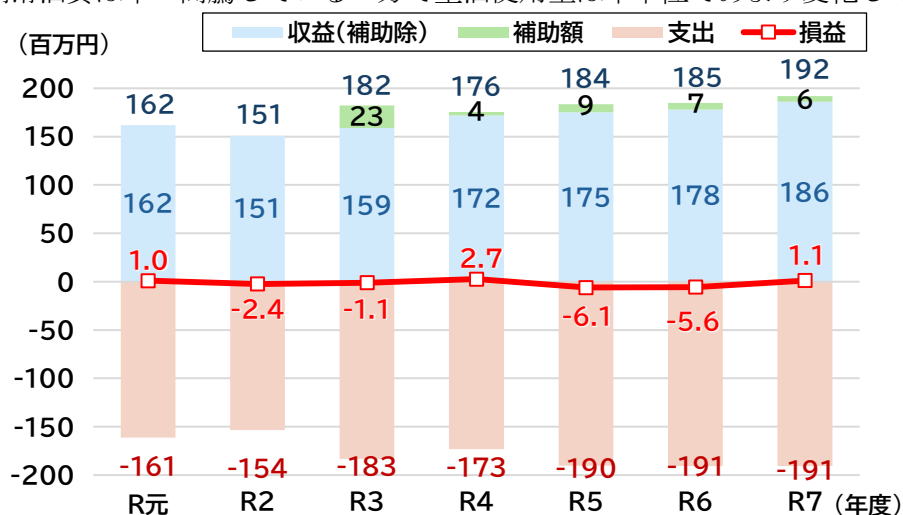


図 28. 収入額・支出額の推移

出典：似島汽船「損益計算書・貸借対照表」

※年度は前年 11 月 1 日～当年 10 月 31 日

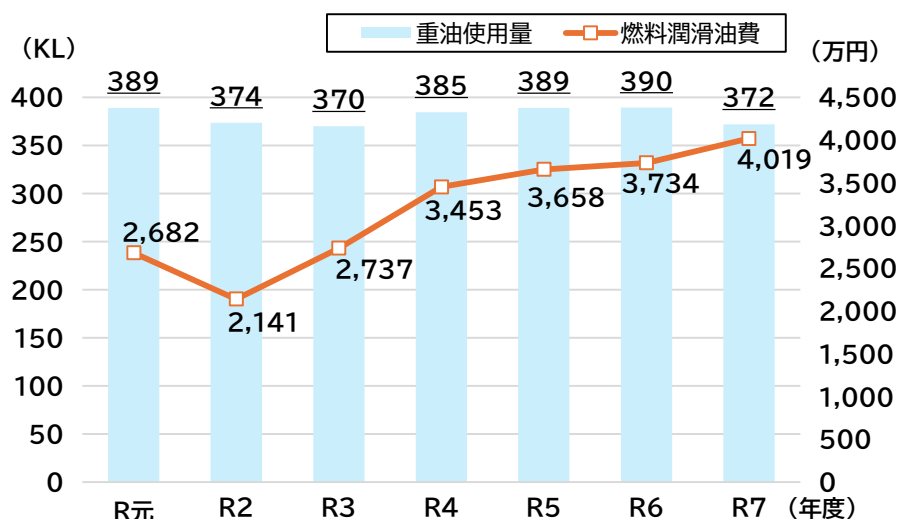


図 29. 重油使用量・燃料潤滑油費

表 9. 重油単価推移 (円/KL)

R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
61.1	49.0	61.1	77.1	78.5	81.3	80.0

出典：似島汽船「燃料使用料」

※年度は前年 11 月 1 日～当年 10 月 31 日

燃料潤滑油費：船舶の稼働に必要な燃料や潤滑油（A 重油・オイル・軽油）に係る費用の総称

カ 維持修繕費の推移

維持修繕費は、直近5年（R3～R7年度）では約3,000万円/年程度の高い水準で推移している。定期検査は5年に1度行われており、直近では、R6年度に実施された。どの年でも約3,000万円/年程度の費用がかかっている。また、似島汽船は予備船を所有していないため、検査期間中は広島-江田島間を運航している上村汽船から「第5きりくし」を借用している。そのため、検査の期間が長くなると検査に必要な費用だけでなく、代替船の利用費用である用船費も高くなるといった状況となっている。

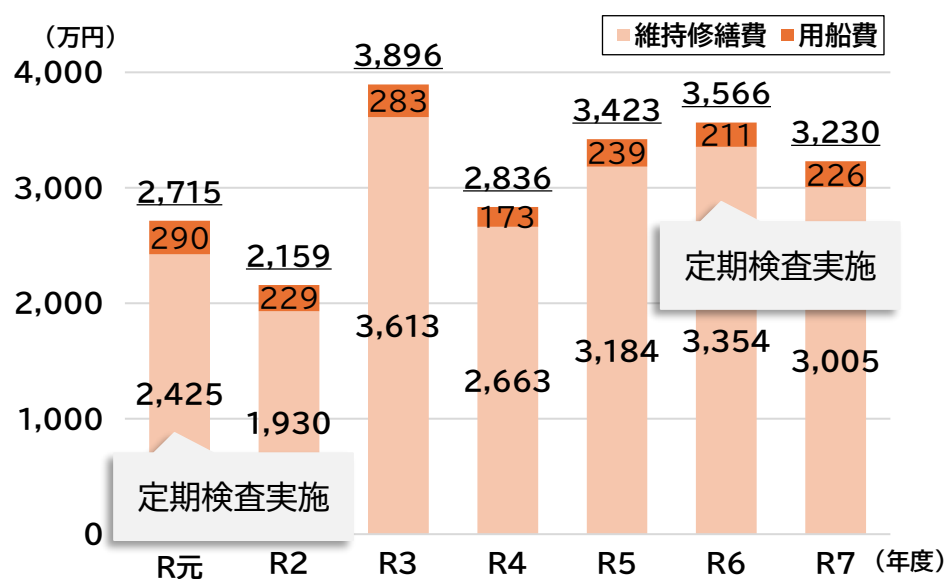


図 30. 維持修繕費の推移

出典：似島汽船「損益計算書」

※年度は前年11月1日～当年10月31日

定期検査：船舶検査証書の有効期間が満了したときに受ける精密な検査のこと。
 総トン数 5t 以上の旅客船の場合、5 年ごとに定期検査、1 年ごとに（毎年）中間検査を行う。
 出典（日本小型船舶検査機構 <https://jci.go.jp/inspection/shurui.html>）

キ 現況整理まとめ

【似島の現状】

- 似島の人口は、R7 年時点で 652 人であり、H25 年以降人口減少の一途をたどっている。
- 65 歳以上の人口割合は、約 20 年前である H17 年は 37%であったが、R7 年現在 53%と過半数が高齢者となっている。
- 主要施設は、似島棧橋周辺に集中しており、似島公民館・診療所・似島出張所などといった公共施設が立地しているほか、観光案内所であるウェルカム似島などの観光施設も立地している。
- 基盤インフラとして、水道や電力は本土から供給されており、下水道やごみ処理施設は整備されていないため、フェリーを介して、本土と連携し処理を行っている。

【航路の現状】

- 似島航路は、広島港と似島棧橋を結ぶ航路で、1 日 3 便ほどは経由地として似島学園前棧橋に寄港しながら運航している。
- 使用船舶の船齢は 31 年であり、フェリーの耐用年数（11 年）の約 3 倍の期間が経過している。
- 予備船は保有しておらず、船舶点検を行う際には近隣事業者からの用船により対応している。
- 広島港宇品旅客ターミナルでは、券売機を設置することで、オペレーションの円滑化を図っている。
- 航路の運航本数は、往復 13 便/日であり、広島港～似島棧橋の便にかかる時間は約 20 分、似島学園前棧橋を経由する便にかかる時間は約 40 分となっている。
- 運航率は過去 7 年間に於いて 99%を超えており、欠航は少ない状況である。
- 島内の移動は交通事業者が存在しておらず、ユーハイム似島歓迎交流センターの送迎車のみ運行している。

【航路の利用状況】

- 旅客輸送人員は、R7 年度において 318 千人であり、コロナ禍であった R2 年度から回復し、増加傾向となっている。
- 区間別の利用状況は、広島港～似島棧橋間が約 8 割を占めており、広島港～似島学園前棧橋は全体の約 2 割となっている。
- 月別の利用者数・利用台数は、ユーハイム似島歓迎交流センターの海水プールが営業している 8 月に最も多く、1 月、2 月の冬季は利用者が少ない状況である。
- 便別の利用者数・利用台数は、平日は 7:30 似島行の利用が多く、休日は 9:30 似島行の利用が多い。9:30 便は似島学園前経由であるためユーハイム似島歓迎交流センターの利用が想定される。
- 本航路の収支は、多くの年度で営業損益が赤字となっており、黒字となっている年度については、島内の工事等による業者の利用増や、燃料費高騰対策や新型コロナウイルス対応等の補助によってなんとか賄っている状況である。
- 維持修繕費は、直近 5 年（R3～R7 年度）では約 3,000 万円/年程度の高い水準で推移している。

3 経営診断結果

財務会計専門家による経営診断の結果の概要は次のとおりである。

(1) 貸借対照表について

- ・流動資産が年々減少している。
- ・固定資産の船舶（第十こふじ一隻のみ所有）は償却が終了している。
- ・固定負債は会社取締役からの役員借入金である。
- ・最終赤字の継続（令和4年度を除く）により利益剰余金が年々減少している。
- ・現時点最新の令和6年度には債務超過となっている。

表10. 似島汽船㈱の貸借対照表（抜粋）

（単位：千円）

	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	令和6年度
	H30.11 ～R元.10	R元.11 ～R2.10	R2.11 ～R3.10	R3.11 ～R4.10	R4.11 ～R5.10	R5.11 ～R6.10
流動資産	28,252	26,480	21,441	27,365	19,491	19,128
固定資産	5,204	2,734	6,001	3,550	2,344	1,425
資産の部 合計	33,456	29,214	27,442	30,915	21,835	20,553
流動負債	16,365	16,492	10,104	13,922	13,943	12,298
固定負債	6,075	4,070	9,750	6,750	3,750	9,750
負債の部 合計	22,440	20,562	19,854	20,672	17,693	22,048
純資産	11,016	8,652	7,588	10,243	4,142	-1,495
資本金	8,000	8,000	8,000	8,000	8,000	8,000
利益剰余金	3,016	652	-412	2,243	-3,858	-9,495
純資産の部 合計	11,016	8,652	7,588	10,243	4,142	-1,495
負債・純資産 合計	33,456	29,214	27,442	30,915	21,835	20,553

(2) 損益計算書について

- ・営業収入について、令和2年度に新型コロナウイルス感染症による影響で運航収益が減少しているが、それ以降は回復傾向にある。
- ・営業原価の内、重油単価等の上昇による燃料潤滑油費の増加や、法定耐用年数を経過している船舶に係る船舶修繕費の増加が顕著である。
- ・役員報酬や人員募集広告を含む広告宣伝費等が増加している。
- ・営業外収益には新型コロナウイルス感染症対策や燃料費高騰等に係る補助金・支援金が含まれ、これらの営業外収益・費用を加味した経常利益は令和元年度と令和4年度は黒字になっているものの、令和5年度以降は赤字が継続している。

表11. 似島汽船㈱の損益計算書（抜粋）

（単位：千円）

	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	令和6年度
	H30.11 ～R元.10	R元.11 ～R2.10	R2.11 ～R3.10	R3.11 ～R4.10	R4.11 ～R5.10	R5.11 ～R6.10
営業収入計	158,435	148,367	155,728	169,273	173,186	175,117
営業原価計	133,990	124,229	155,135	143,095	156,257	156,284
燃料潤滑油費	26,823	21,410	27,365	34,527	36,581	37,341
船員費	57,550	59,263	65,301	56,301	61,353	59,694
船舶修繕費	24,254	19,298	36,133	26,628	31,845	33,543
その他	25,362	24,257	26,337	25,639	26,478	25,705
一般管理費	26,933	29,147	27,972	30,231	34,052	34,551
役員報酬	11,400	10,800	10,800	10,800	13,200	13,200
広告宣伝費	261	770	1,190	403	1,568	1,899
その他	15,272	17,578	15,982	19,028	19,284	19,453
営業利益	-2,488	-5,009	-27,379	-4,053	-17,122	-15,718
営業外収益計	3,517	2,848	26,449	6,834	11,189	10,164
補助金等	0	0	23,108	3,563	8,527	6,903
その他	3,517	2,848	3,341	3,271	2,662	3,261
営業外費用計	269	132	63	54	98	12
経常利益	759	-2,293	-993	2,726	-6,030	-5,566

※ 四捨五入の関係上、合計が一致しない場合がある。

(3) 総括

地域住民の生活を支える公共交通事業者としての役割を果たしているが、下記の課題がある。

- ・赤字経営の継続により債務超過に陥るなど、財務基盤が脆弱化している。
- ・燃料費や人件費、修繕費などのコストが増加し、収益を圧迫している。
- ・本業での収益が低下しているため、補助金や支援金への依存度が高まっている。
- ・老朽化した船舶の修繕費の増加により、船舶の更新を先送りしていることが、経営上の大きなリスクとなっている。

4 航路診断結果

(1) 航路の利用実態

ア 利用実態調査結果の概要について

	島外居住者(利用者アンケート)	島内居住者(住民アンケート)
対象	似島航路利用者 (似島町の住民除く)	似島町の住民
配布方法	調査票を留置設置等	郵送(配達地域指定郵便による全戸配布)
回収方法	郵送・投函・WEBで回答	郵送・投函・WEBで回答
調査時期	令和7年8月7日～令和7年9月7日	令和7年8月5日～令和7年9月7日
回収部数	372票	256票
調査票 及び 投函箱 設置箇所	計6か所 広島港(似島航路券売機横)・似島栈橋待合所・ウェルカム似島 ユーハイム似島歓迎交流センター・フェリー船室(両出入口)	

イ 主な回答

(ア) 航路の利用頻度

【問】どのくらいの頻度で似島航路を利用するか教えてください。

- ・島内居住者で航路を「使わない」と回答した人はおらず、多くの人が日常的に利用していることが伺われる一方で、島外居住者は「はじめての利用」「年に数回程度の利用」が併せて5割程度を占めている。
- ・島内居住者、島外居住者ともに「ほぼ毎日」「週4～5日程度」の高頻度な利用は、あわせて2割程度である。

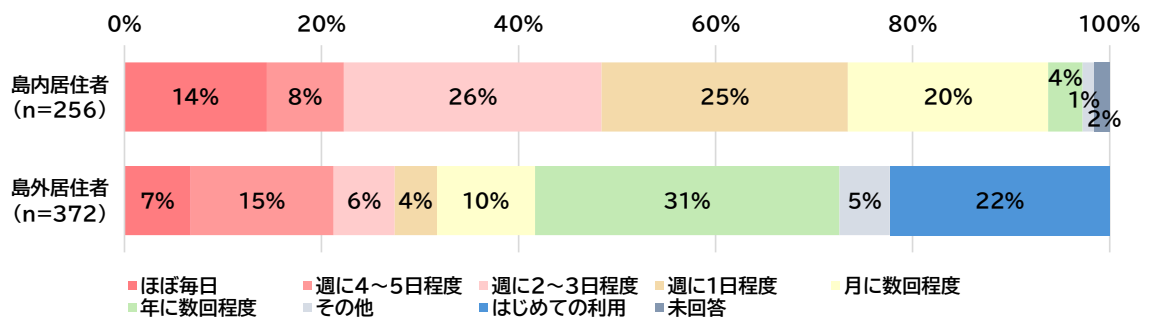


図 31. 航路の利用頻度

(イ) 航路の利用目的

【問】 航路の主な利用目的を教えてください。（複数回答可）

- ・ 島内居住者は、「通院・通所」や「買い物」といった生活に欠かせない目的での利用が多い。
- ・ 島外居住者は、観光やレジャーなどの私用目的での利用が多い。

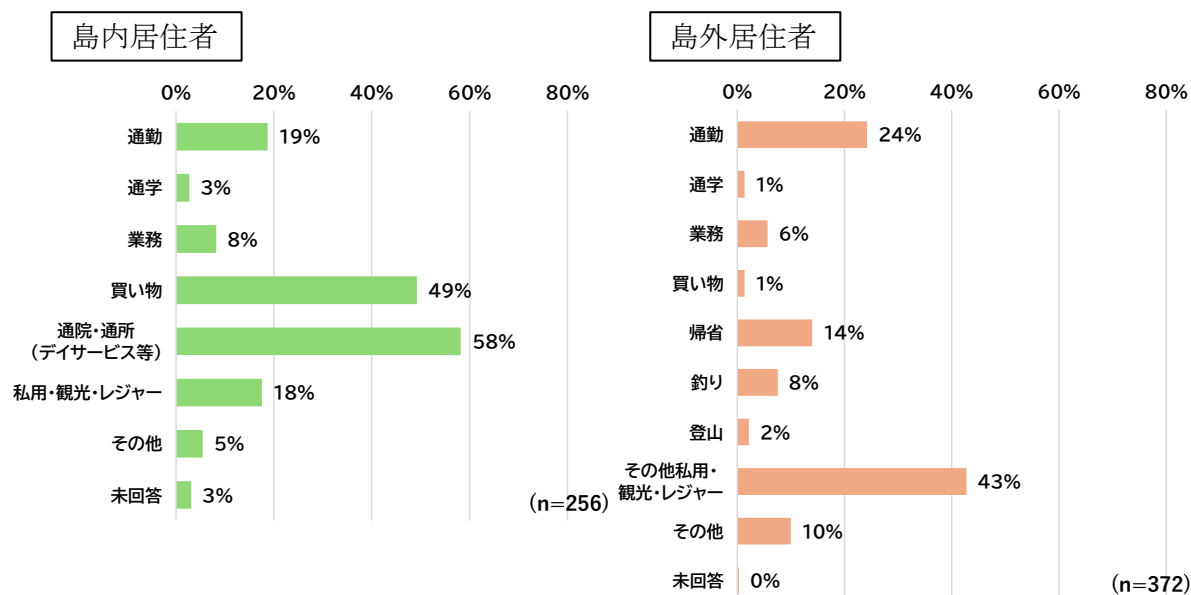


図 32. 航路の利用目的

(ウ) 似島航路を維持するために必要だと思う取組

【問】 似島航路を維持するために、必要だと思う取組を教えてください。（複数回答可）

- ・ 島内居住者、島外居住者ともに、「来島者の増加」との回答が最も多い。

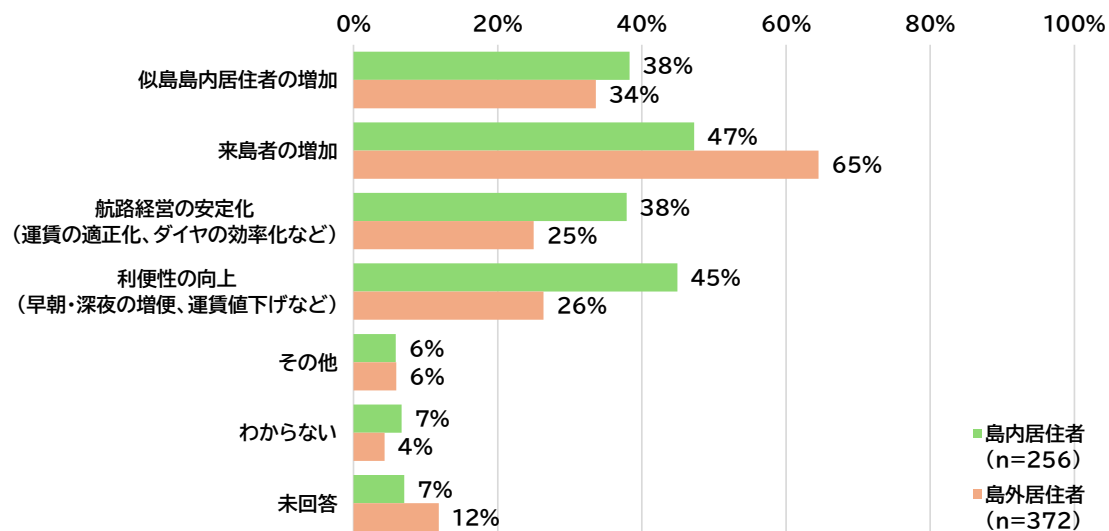


図 33. 航路維持に必要な取組

(エ) 似島の活性化

【問】 似島の活性化について、有効だと思う取組を教えてください。（複数回答可）

- ・ 島外居住者の 5 割以上の人々が「イベントの実施・情報発信」と回答。
- ・ 島内居住者、島外居住者の 4 割以上の人々が「島内移動手段の充実」「ユーハイム似島歓迎交流センターへのアクセス向上」と回答。

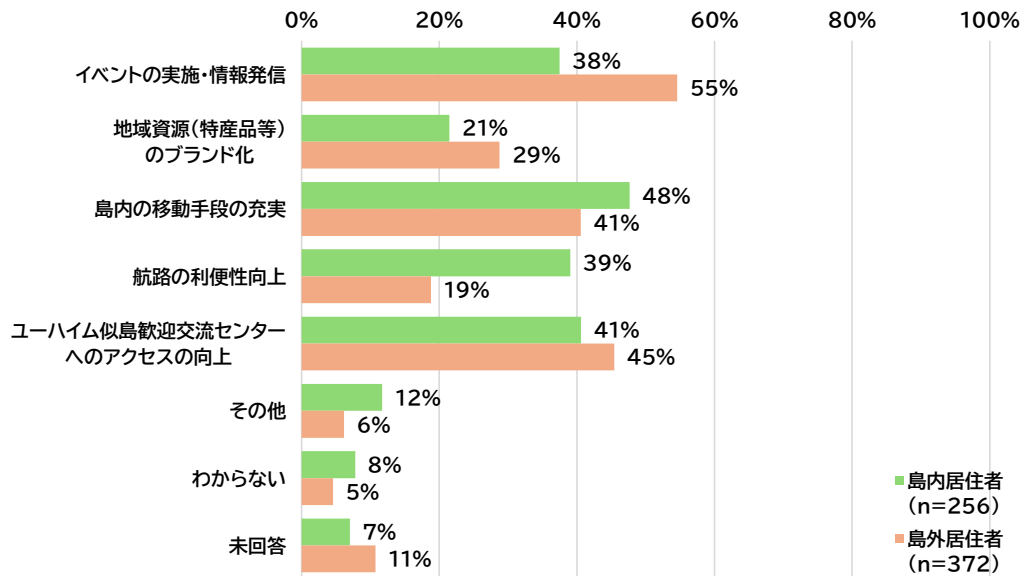


図 34. 似島の活性化に有効な取組

(オ) 運賃に対する考え

【問】 似島航路の運賃について、お考えを教えてください。

- ・ 特に島内居住者において「現在の価格は高い」という回答が多い。

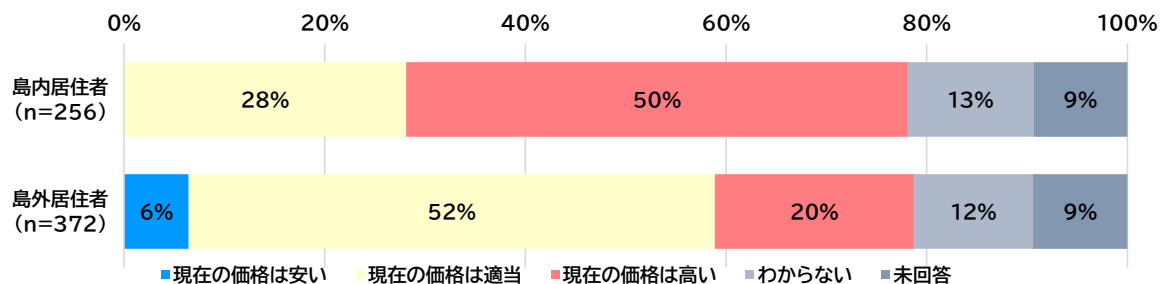


図 35. 航路運賃に対する考え

(2) 将来利用者数予測

ア 将来人口

(ア) 将来人口の推計方法

似島の将来利用者数予測は、コーホート要因法に基づき、推計を行うものとする。

※コーホート要因法とは・・・

5歳以上は5年前の性別年齢階層別人口に生残率と純移動率（社会移動率）を乗じたものが5年後の人口となり、5歳未満は15～49歳女子人口に同人口に対する0～4歳未満人口である子ども女性比を乗じ、性別は男女比を表す0～4歳性比を用いて推計する手法である。

ここで生残率、純移動率、子ども女性比、0～4歳性比は人口問題研究所の広島県の仮定値を、また、ベースとする人口は2025（令和7）年6月末の住民基本台帳登録人口を用いている。

推計フローは以下のとおりである。

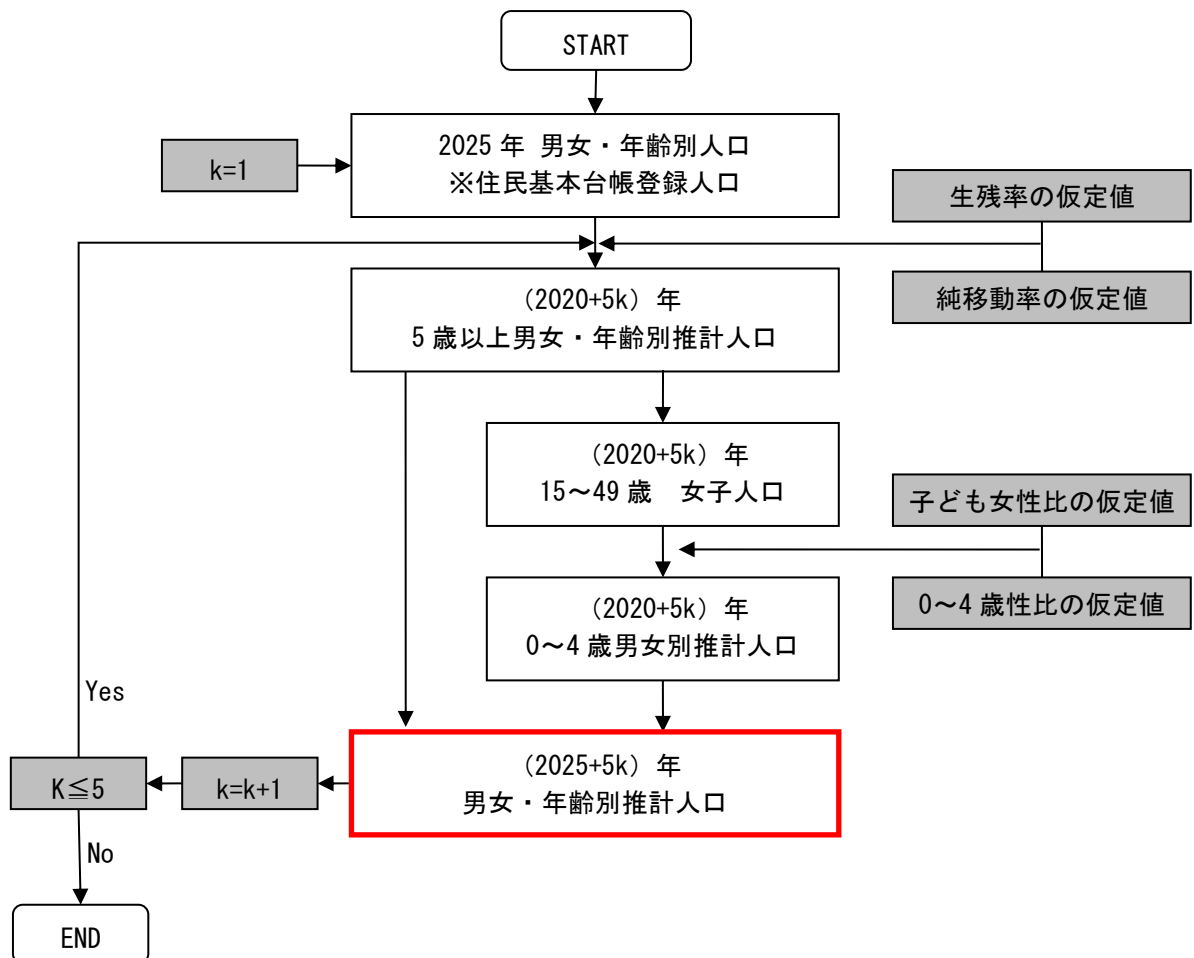


図 36. 将来人口の推計フロー

(イ) 将来人口の推計結果

似島の将来人口は下記に示す通りであり、R7年9月時点において住民基本台帳上で636人いる似島の人口は、5年後のR12年度に約10%減少し、25年後のR32年度に約40%減少することが予想される。

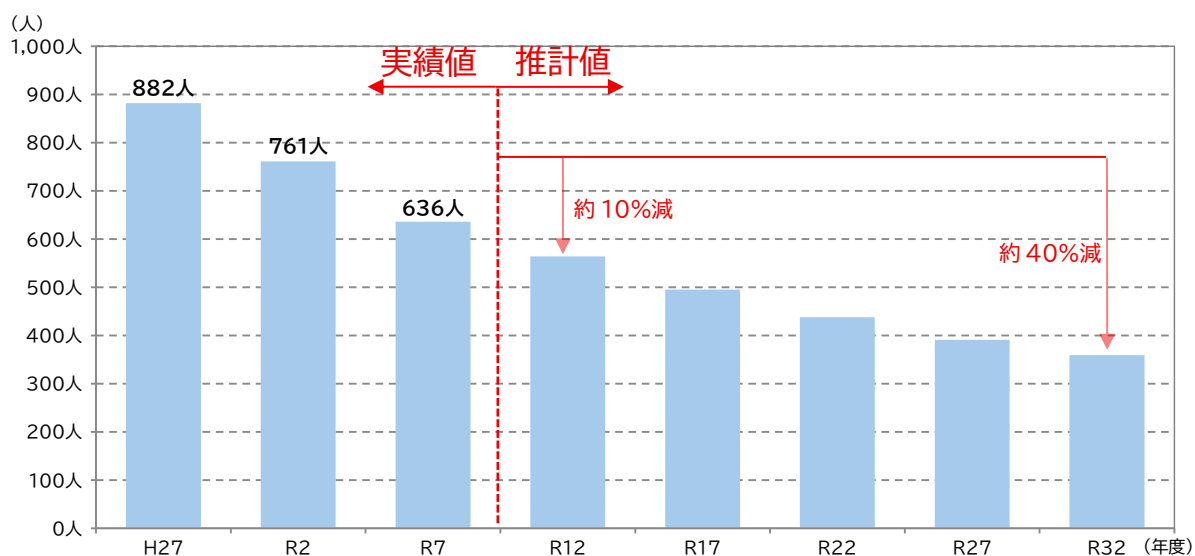


図 37. 似島町の年齢構成別人口推移

出典：実績値は広島市南区似島町「住民基本台帳登録人口」（各年3月末時点）

※R7年のみ最新値である9月末時点

イ 将来利用者数

(ア) 将来利用者数の推計方法

将来利用者数は、以下の算出フローに基づき算出を行った。

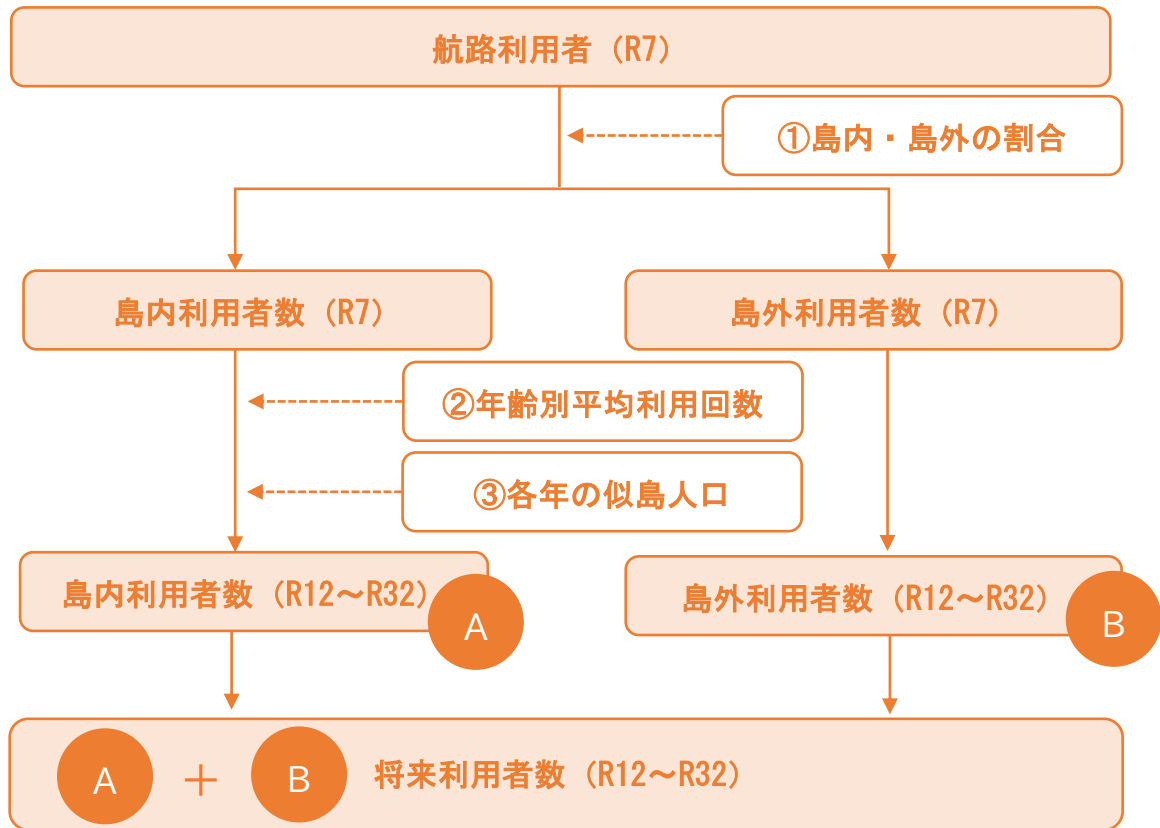


図 38. 将来利用者数の算出フロー

【前提条件】

- 推計において基準年は R12 年とし、R7 年における実績データを基に 5 年ごとに推計する。
- 島内利用者数は、島内人口の減少や高齢化に伴い推移するが、島外利用者数は、将来にわたり一定で推移すると仮定。

【将来利用者数の推計方法】

1. 似島汽船資料より、島内利用者と島外利用者の利用割合を設定。
2. R7 年時点の運航実績より、島内・島外の利用者割合から、島内利用者数と島外利用数を推計。
3. 島内居住者へのアンケート調査結果から年齢別平均利用回数を用いて島内の年齢別利用回数を推計。
4. 各年の似島人口の推計結果を用いて、島内利用者数の推移 (R12~R32) を推計。
5. 基準年 (R12 年) における島内利用者数と島内・島外利用者数の比率により島外利用者数を推計。※島外利用者数は R7 年の実績値が将来に渡り一定で推移すると仮定

【利用データ】

- ①島内・島外の割合：似島汽船の運航実績「航海記録簿」より、朝夕ピーク時間の利用比率を基に算出。朝ピーク：6:30~9:00、夕ピーク：16:00~18:30 と定義し、
似島→広島便を朝ピーク時に利用・広島→似島便を夕ピーク時に利用した人を島内居住者
広島→似島便を朝ピーク時に利用・似島→広島便を夕ピーク時に利用した人を島外居住者と仮定。
- ②年齢別平均利用回数：島内居住者へのアンケート調査結果より
- ③各年の似島人口：将来人口の推計結果

(イ) 将来利用者数の推計結果

将来の航路利用者は、島内の人口減少に伴い、R7年度以降減少することが予想され、R32年度には約3万7千人減少し、28万1千人まで減少することが想定される。

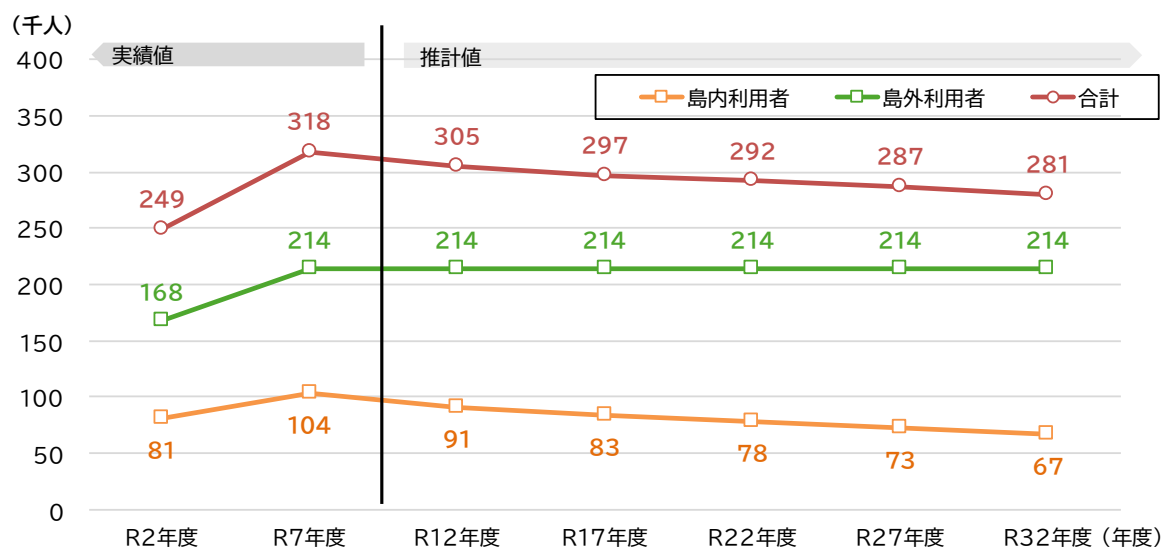


図 39. 将来利用者数の推計結果

出典：似島汽船「航海記録簿」

※年度は前年 11 月 1 日～当年 10 月 31 日

表 12. 島内・島外利用者数の推移

(人/年度)		実績値		推計値				
		R2年度	R7年度	R12年度	R17年度	R22年度	R27年度	R32年度
年間利用者数	島内利用者	81,482	103,977	91,272	83,352	78,035	73,224	66,647
	島外利用者	167,698	213,996	213,996	213,996	213,996	213,996	213,996
	合計	249,180	317,973	305,268	297,348	292,031	287,220	280,643
(参考)似島人口(人)		761	636	564	495	438	391	359

出典：似島汽船「運航実績集計表」

※年度は前年 11 月 1 日～当年 10 月 31 日

ウ 将来収支

算出した将来利用者数をベースに令和 8 年度～令和 11 年度までの将来収支の推計を行った。

人件費や修繕費の上昇や、似島の住民の減少などにより、徐々に利用者数は減少の一途を辿り、4 年後の令和 11 年度時点の営業利益は約 3,500 万円の赤字となる推計結果となった。

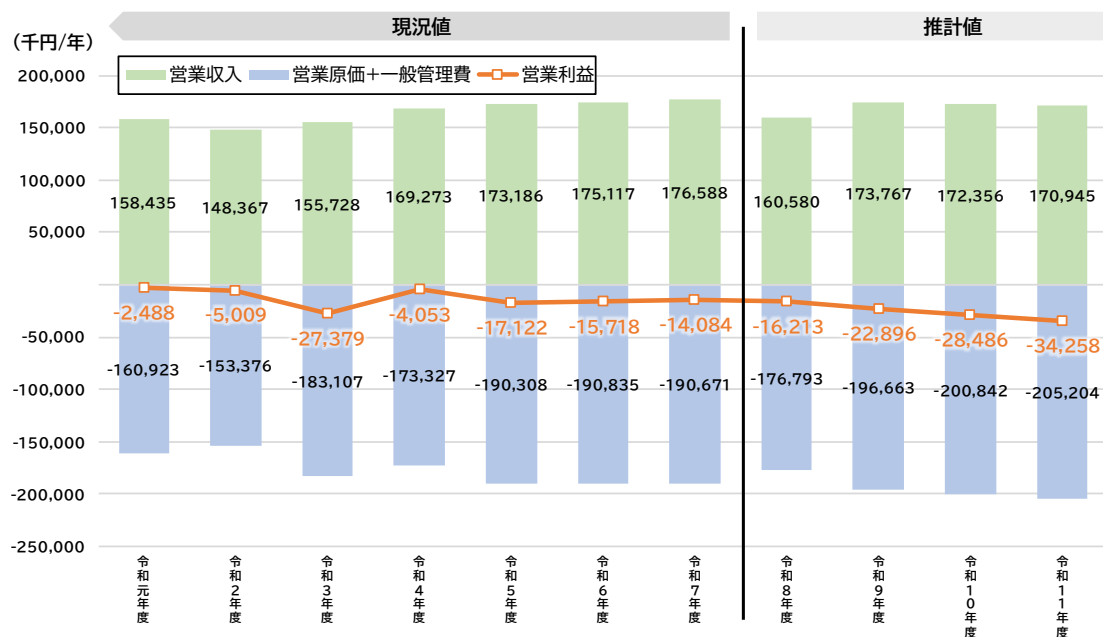


図 40. 将来収支の推計結果

出典：似島汽船「損益計算書」

※年度は前年 11 月 1 日～当年 10 月 31 日

※R8年度は決算期の変更により、11カ月（R7.11～R8.9）で計算を実施している

5 改善に向けた取組

(1) 航路の課題と改善の基本方針

【似島航路の課題】

◆使用船舶の老朽化

- ・フェリーは耐用年数が 11 年であることに對し、船齡が 31 年と約 3 倍の期間が経過した船を運用。
- ・運航の安定性が危惧される他、運航効率の低下なども懸念される。

◆運航費用の増加

- ・造船会社の修繕に係る費用も増加しており、修繕費は 2,000 万円を超える高い水準で推移している。
- ・航路を運航するコストは、使用する燃料潤滑油費や人件費の増加等により、年々増加している。

◆収益の伸び悩み

- ・航路利用者は減少傾向にあり、近年コロナ禍の収束やユーハイム似島歓迎交流センターの開業により改善しつつあるものの、慢性的な赤字経営となっている。

◆将来的に予測される利用者数の減少

- ・島内居住者の減少に伴い、島内居住者による航路利用が減少するだけでなく、島内に立地している施設（保育園や郵便局など）を利用する人も減少することが予想される。
- ・そのため、将来的には人口減少以上の減少幅で似島航路の利用者数も減少することが見込まれる。

◆利用率(利用者・車両)の低迷

- ・フェリーの旅客定員数は 600 人（車両積載時は 450 人）である。令和 7 年の実績では、多い日には約 450 人／便を超える利用実績が見られ、朝のピーク時には平均 103 人／便が利用している。一方、年間の平均利用者数は平日 33.0 人／便、休日 33.4 人／便にとどまっており、全体的な利用率は高いとは言えない状況にある。
- ・利用台数は、朝ピーク時には平均で約 14.6 台／便があるものの、日平均で見ると平日で 4.9 台／便、休日で 3.7 台／便となっており、利用の多い日もあるが、利用の少ない便の方が多い。

◆島内主要箇所へのアクセス改善

- ・リニューアルオープンしたユーハイム似島歓迎交流センター（特に夏場の海水プール）を目的地とした航路利用者は多いが、両棧橋から片道徒歩約 20 分の距離にあり、特に経由便の多い似島棧橋からは坂道を経由する必要がある。
- ・アンケートにおいては、航路の活性化に有効な取組では、島内居住者・島外居住者ともに約 40 %以上の方が「島内移動手段の充実」「ユーハイム似島歓迎交流センターへのアクセス向上」が有効な取組だと回答した。

ア 航路改善の基本方針

(ア) 航路改善の基本理念

似島航路が本土と似島を結ぶ唯一の交通手段であることや航路の課題等を踏まえ、似島航路改善計画の基本理念は以下のとおりとする。

【似島航路改善計画の基本理念】

本土と似島を結ぶ唯一の交通手段である似島航路は、似島の活性化を進める上で前提となるだけでなく、旅客以外にも車や貨物等の輸送手段としての役割を担うなど、島民の生活にとって必要不可欠な社会インフラとなっている。
そのため、関係者が協力し、本航路の持続可能性及び利便性の向上を図る。

(イ) 航路改善の基本方針

航路の抱える課題や航路改善の基本理念を踏まえ、基本方針を以下のとおりとする。

【似島航路改善計画の基本方針】

【基本方針1】利便性の向上による利用促進

【対応する課題】 収益の伸び悩み・島内主要箇所へのアクセス改善
○利用者の利便性の高い運航を実現し、収益の向上を目指す。
○島外利用者の島内主要箇所へのアクセスを向上させることで、利用促進を図り、島外需要の拡大を目指す。

【基本方針2】利用実態に応じた運航形態の効率化

【対応する課題】 運航費用の増加、収益の伸び悩み、将来的に予測される利用者数の減少、利用率（利用者・車両）の低迷
○現在の利用実績や将来需要予測で算出した利用者数を踏まえた、効率的な運航に変更し、コスト削減に努める。
○経営面で経常的な支出の見直しや検証を行う。

【基本方針3】安定的な運航の確保

【対応する課題】 使用船舶の老朽化、収益の伸び悩み
○船舶の老朽化対策を行い、持続可能な地域の公共交通を目指す。
○新船建造による維持修繕費の低減や、燃費改善による燃料費等の削減を行い、営業原価を見直すことで経営改善を目指す。

(2) 具体的な取組内容

基本方針に応じた具体的な取組は、下表のとおりである。

具体的な内容については、次頁以降に示す。

表 13. 基本方針と実施・検討する施策

【基本方針 1】利便性の向上による利用促進	
施策①	待合環境の改善
施策②	島内移動環境の改善
施策③	利便性向上に資するダイヤの見直し
施策④	船内設備の充実
施策⑤	船内のバリアフリー化
【基本方針 2】利用実態に応じた運航形態の効率化	
施策⑥	利用実態・ニーズに即したダイヤの見直し
【基本方針 3】安定的な運航の確保	
施策⑦	運航体制の維持
施策⑧	運賃水準の適正化
施策⑨	係船時の安全性向上
施策⑩	新船の建造

【基本方針1】 利便性の向上による利用促進

ア 施策①：待合環境の改善

今後の施設の状況や利用状況等を踏まえながら、利用者の待機時間における利便性向上を図るため、似島側にある「似島栈橋待合所」及び「似島学園前栈橋待合所」の待合環境の改善を目指す。



図 41. 待合所（似島栈橋待合所・似島学園前栈橋待合所）

イ 施策②：島内移動環境の改善

主要な観光施設であるユーハイム似島歓迎交流センターの利用者の島内移動に係る満足度向上に取り組むなど、移動環境の改善を目指す。

ウ 施策③：利便性向上に資するダイヤの見直し

似島学園前栈橋を経由する便の検討を進め、似島島内の観光拠点であるユーハイム似島歓迎交流センター等へのアクセス向上を目指す。

エ 施策④：船内設備の充実

航路利用者の満足度を向上させるため、船内にアンケート「船にあるとよい/あつてよかった設備・機能」で得られた設備・機能の設置を目指す。

オ 施策⑤：船内のバリアフリー化

高齢者、車いす利用者、ベビーカー利用者、荷物の多い観光客など、誰もが安心して利用できる環境とするため、バリアフリー対応の施設整備を目指す。

【基本方針 2】利用実態に応じた運航形態の効率化

カ 施策⑥：利用実態・ニーズに即したダイヤの見直し

平日・休日等のそれぞれの利用実態に応じた便数の検討などを進め、運航の効率化を目指す。

効率化に当たっては、「施策③：利便性向上に資するダイヤの見直し」を踏まえ、利便性の維持・向上と混雑の緩和を両立するダイヤ設定を検討する。具体的には、土日祝日に利用の少ない夜間（19 時台）の便を試行的に 1 便減便し、島内の観光拠点であるユーハイム似島歓迎交流センター近隣の似島学園前桟橋を経由する土日祝日の 16 時台に増便する案を検討する。

なお、ダイヤ改正後も利用実態を継続的にモニタリングし、平日・休日等において適切なダイヤ設定となるよう、必要に応じて随時見直す。

表 14. ダイヤ改正（案）

【現在】

似島発	学園発	広島着	便	広島発	学園着	似島着
6:00	→	6:20	1	6:30	→	6:50
7:00	→	7:20	2	7:30	→	7:50
8:00	→	8:20	3	8:30	→	8:50
9:00	→	9:20	4	9:30	9:50	10:05
10:15	→	10:35	5	11:00	→	11:20
11:30	→	11:50	6	12:30	→	12:50
13:00	13:20	13:40	7	14:00	→	14:20
14:30	14:50	15:10	8	15:30	→	15:50
16:00	→	16:20	9	16:30	→	16:50
17:00	→	17:20	10	17:30	→	17:50
18:00	→	18:20	11	18:30	→	18:50
19:00	→	19:20	12	19:30	→	19:50
20:00	→	20:20	13	20:30	→	20:50

【改正案】土・日・祝日の夕方便の減便・似島学園前経由便の増便

似島発	学園発	広島着	便	広島発	学園着	似島着
6:00	→	6:20	1	6:30	→	6:50
7:00	→	7:20	2	7:30	→	7:50
8:00	→	8:20	3	8:30	→	8:50
9:00	→	9:20	4	9:30	9:50	10:05
10:15	→	10:35	5	11:00	→	11:20
11:30	→	11:50	6	12:30	→	12:50
13:00	13:20	13:40	7	14:00	→	14:20
14:30	14:50	15:10	8	15:30	→	15:50
16:00	16:20	16:40	9	17:00	→	17:20
17:30	→	17:50	10	18:00	→	18:20
18:30	→	18:50	11	19:30	→	19:50
20:00	→	20:20	12	20:30	→	20:50

【基本方針 3】 安定的な運航の確保

キ 施策⑦：運航体制の維持

安定的な運航に妨げが生じないように、必要な船員の確保に努める。

ク 施策⑧：運賃水準の適正化

利用実態や燃料費・人件費などの物価上昇を踏まえ、運賃水準の適正化等の経営安定化策を検討し、持続的な運航の確保を図る。

ケ 施策⑨：係船時の安全性向上

安定的な運航の妨げが生じないように、係船しやすい環境の提供を検討するとともに、係船作業の安全性の向上に努める。

コ 施策⑩：新船の建造

似島航路で使用されている船舶は老朽化が顕著であり、船舶の更新は喫緊の課題となっていることを踏まえ、安定的な運航の確保に向けて、新船建造を目指す。

なお、新船は、「施策④：船内設備の充実」及び「施策⑤：船内のバリアフリー化」を踏まえた設計とし、維持修繕費の削減や燃費改善により、経営改善を図る。

(3) 新船の建造

ア 新船に要求する機能・仕様

新船建造にあたり、安全性と経営改善の両面から、新船に要求する機能や仕様を整理した。

表 15. 新船への要求事項

内容		基本条件		考え方
		現船	新船	
船型		両頭型フェリー	両頭型フェリー	・経由地での車両の積み下ろしなどを考慮し、現船と同じ両頭型フェリーとする。
規模		347t	10%以上削減	・利用実態を踏まえ、効率的な運航を行うため、 <u>10%以上削減</u> を行う。
航行能力	全速	12.4ノット [約 23km/h]	似島⇄広島の所要時間が 20 分以内となる速度設定	・ <u>現行の所要時間を維持できる速力とする。</u>
	旅客定員	600 人 [車両積載時 450 人]	指定航路の基準以上 [指定航路基準 300 人]	・運輸局が定める <u>航路のサービス基準以上の旅客定員とする。</u>
	積載可能車両台数	20 台	指定航路の基準以上 [指定航路基準 20 台]	・利用実態を踏まえ、 <u>車両の積載可能台数の維持</u> を目指す。
省エネ対応		—	燃費改善により省エネ運航	・新船建造によりエンジンが新しくなることにより、 <u>燃費の改善</u> が期待できる。
船内設備		・オープンデッキ ・シルバー室 ・モニターテレビ ・自動販売機 ・喫煙室 ・ゴミ箱	バリアフリー化を図りつつ、アンケートで意見の多かった設備の設置を検討する。	・誰もが安心して利用できる環境とするため、 <u>船内のバリアフリー化を推進</u> する。 ・アンケートで尋ねた「船にあるとよい／あってよかった設備・機能」の結果を踏まえ、 <u>導入すべき設備の設置を検討</u> する。

イ 建造方式

新船の建造には多額の資金が必要となるため、似島汽船㈱の経営状況に照らすと、同社が単独でこれを行うことは困難である。

この点、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「JRTT」という。）による船舶共有建造制度[※]は、建造費等の事業者負担を平準化することができるとともに、JRTT による工事監督や検査等の技術的支援を受けることができるなど、資金面及び技術面で大きな利点がある。

今後、同制度の活用を軸に、新船建造について検討を進める。

※船舶共有建造制度

船舶共有建造制度は、JRTT が海運事業者に代わって船舶を建造（又は建造手配）し、完成した船舶を JRTT と海運事業者で「共有」する形で導入する仕組みである。海運事業者は、建造費の全額を初期に自己負担するのではなく、JRTT から建造費相当の供給（一般に建造費の最大約 90%）を受け、残額を自己負担することで新船を確保できる。あわせて、導入後は共有持分に応じた使用料等を JRTT に支払い、計画的に費用負担を平準化しながら船舶を利用することが可能となる。

また、本制度では資金面の支援に加え、建造に伴う技術面・工程面での支援も受けられる。具体的には、設計内容の調整、造船所の手配、建造工程（工事）の監督、各種検査への対応などについて JRTT が関与するため、定期運航を担いながら建造業務を並行して進める海運事業者の負担軽減につながる。これにより、資金調達面の制約や事業者の人的負担を抑えつつ、必要な性能・仕様を確保した船舶更新を進めやすくなる。

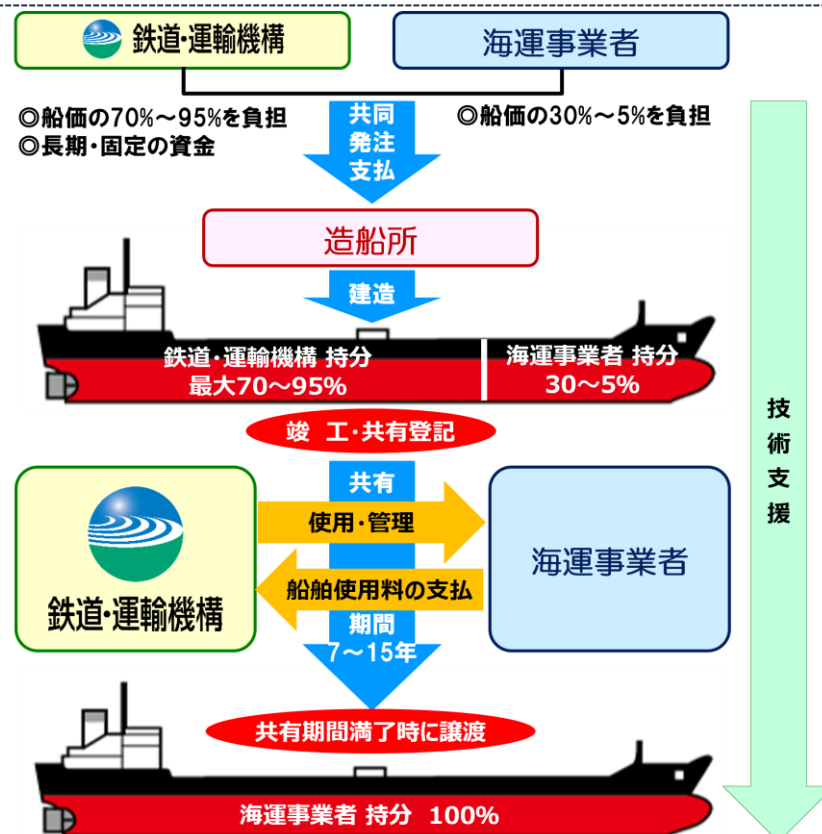


図 42. 船舶共有建造制度の流れ

出典：国土交通省「地域公共交通確保維持事業（離島航路構造改革補助）」
鉄道建設・運輸施設整備支援機構（JRTT）

ウ 新船建造による運航費用削減効果の試算

現船である「第十こふじ」を継続使用した場合と、新船を就航させた場合について、運航費用の削減効果を試算した。試算にあたっては、削減が見込まれる費用項目として、燃料潤滑油費（船舶の小型化や機関・設備の更新による燃費改善に伴う燃料使用量の削減）及び船舶修繕費（定期検査費用・故障発生抑制等に伴う修繕費の削減）を対象として設定した。

（ア）運航費用の比較の前提条件

【現船を継続使用した場合】

費用項目	前提条件
燃料潤滑油費	R5～R7 年度の平均程度で推移するとした。
船舶修繕費 （船舶検査費用含）	R 元～R7 年度の間検査・定期検査の平均を基準に、各種検査年の人件費のベースアップ（年 4.36%）による経費増加を反映した。

【新船を建造した場合】

費用項目	前提条件
燃料潤滑油費	燃料使用量は、船舶の小型化により 10%以上の削減効果が期待されるため、直近 3 年間の平均に対して 10%の削減が図られると仮定し推計した。
船舶修繕費 （船舶検査費用含）	船舶修繕費は、就航年を 0 円とした。就航後は、新船建造年を基準に翌年から 4 年間を中間検査期間、5 年目を定期検査とし、令和元年度から令和 7 年度までの中間検査・定期検査の平均値を算出した。この平均値に対し、他事例を参考に 3 割減の効果を見込むとともに、各検査年における人件費のベースアップ（年 4.36%）による経費増加を反映して推計した。

（イ）運航費用の比較結果

新船就航を5年後の令和12年度とした場合、下表のとおり、燃料潤滑油費及び船舶修繕費の軽減が見込まれ、このまま現船を使い続けた場合と比べて約214百万円の節減が期待できる。

表 16. 代替建造による運航費用の削減効果試算結果

（単位：百万円）

年度	このまま使用する場合			新船建造の場合			削減費用	
	燃料潤滑油費	維持修繕費	合計	燃料潤滑油費	維持修繕費	合計	単年度	累計
R8	34.9	30.0	64.9					
R9	38.0	31.4	69.4					
R10	38.0	32.7	70.8					
R11	38.0	34.3	72.3					
R12	38.0	35.8	73.8	34.2	0	34.2	39.6	39.6
R13	38.0	37.2	75.2	34.2	26.0	60.3	15.0	54.5
R14	38.0	38.8	76.9	34.2	27.2	61.4	15.4	70.0
R15	38.0	40.5	78.5	34.2	28.4	62.6	16.0	85.9
R16	38.0	42.3	80.3	34.2	29.6	63.8	16.5	102.4
R17	38.0	44.3	82.3	34.2	31.0	65.2	17.1	119.5
R18	38.0	46.0	84.1	34.2	32.2	66.5	17.6	137.1
R19	38.0	48.0	86.1	34.2	33.6	67.9	18.2	155.3
R20	38.0	50.1	88.2	34.2	35.1	69.3	18.8	174.2
R21	38.0	52.3	90.4	34.2	36.6	70.9	19.5	193.7
R22	38.0	54.8	92.9	34.2	38.4	72.6	20.2	213.9

※R8年度は決算期の変更により、11カ月（R7.11～R8.9）で計算を実施している

(4) 施策実施時の損益シミュレーション

施策を実施した場合の航路運航全体の損益シミュレーションを実施した。なお、本シミュレーションは、次頁以降に示すように、これまでの実績等を基に算出したものであり、中東情勢の悪化に伴う原油の高騰など、突発的な要因は考慮していない。

ア シミュレーションの前提条件

次頁の表にて、勘定科目ごとの損益シミュレーションにおける前提条件を整理した。

表 17. 勘定科目ごとの損益シミュレーションにおける前提条件

勘定科目	推計内容
営業収入	
運航収益	
旅客運賃	R7 年度実績を基準として、利用者数に応じた比例配分により推計。
自動車航送運賃	R7 年度実績を基準として、利用者数に応じた比例配分により推計。
手小荷物運賃	R7 年度実績を基準として、利用者数に応じた比例配分により推計。
貨物運賃	R5～R7 年度の実績値を基に、3 か年平均で推計。
その他の運航収益	R7 年度実績を基準として、利用者数に応じた比例配分により推計。
営業原価	
運航費	
旅客航送取扱費	R7 年度実績を基準として、利用者数に応じた比例配分により推計。
自動車航送取扱費	R5～R7 年度の実績値を基に、3 か年平均で推計。
燃料潤滑油費	R5～R7 年度の実績値を基に 3 か年平均を算出し、その結果をベースとして、施策実施により以下の効果を反映して推計。 ・ダイヤ改正に伴う運航回数の減少（R8 年度～（R8.8～）） ・新船建造による燃費改善として 10%削減（R12 年度～（R12.10～））
その他の運航費	R5～R7 年度の実績値を基に、3 か年平均で推計。
船費	
船員費	R7 年度の実績に、賃金が年 4.36%※ ¹ のベースアップを仮定し推計。
船舶備品・消耗品費	R8～R11 年度： R5～R7 年度の実績値を基に、3 か年平均で推計。 R12 年度～R23 年度： 新船建造による効果として費用が削減されると仮定し、実績値の最小金額を設定。
船舶修繕費	R8～R11 年度： R 元～R7 年度の各種検査年の平均値に、賃金が年 4.36%※ ¹ のベースアップを仮定し推計。 R12 年度： 新船建造による効果として就航初年度は 0 円と設定。 R13 年度～R23 年度： 新船建造による効果として費用が削減されると仮定し、各種検査年の平均値に賃金が年 4.36%※ ¹ のベースアップを仮定し推計。
船舶減価償却費	R8～R11 年度： R7 年度実績と同値。 R12 年度～R22 年度： 新船建造費 11 億円を 11 年で均等減価償却を実施。発生する利息（年 3%※ ² ）は、毎年の減価償却費として計上。 R23 年度： 船舶の減価償却終了に伴い、0 円で計上。
用船料	R8～R11 年度・R13～R23 年度： R5～R7 年度の平均値。 R12 年度： 新船建造により、就航年は船舶検査が不要であるため、0 円。
その他の船費	R5～R7 年度の実績値を基に、3 か年平均で推計。

※1 出典：日本労働組合連合会（2025 春季生活闘争_平均賃金賃上げ率（99 人未満の企業））

※2 出典：JRTT の適用金利（令和 8 年 1 月 1 日時点）

イ 損益シミュレーション

アで示した前提条件を基に、施策実施時の損益計算シミュレーションを行った。ダイヤ改正や新船建造により、燃料潤滑油費や維持修繕費の削減効果は見込まれるものの、令和12年度以降は毎年100,000千円の船舶減価償却費が発生するため、営業利益は赤字となっている。さらに、減価償却終了後も、島内人口の減少による営業収入の減少や、人件費や修繕費のインフレの影響により、営業利益は引き続き赤字となる見込みである。

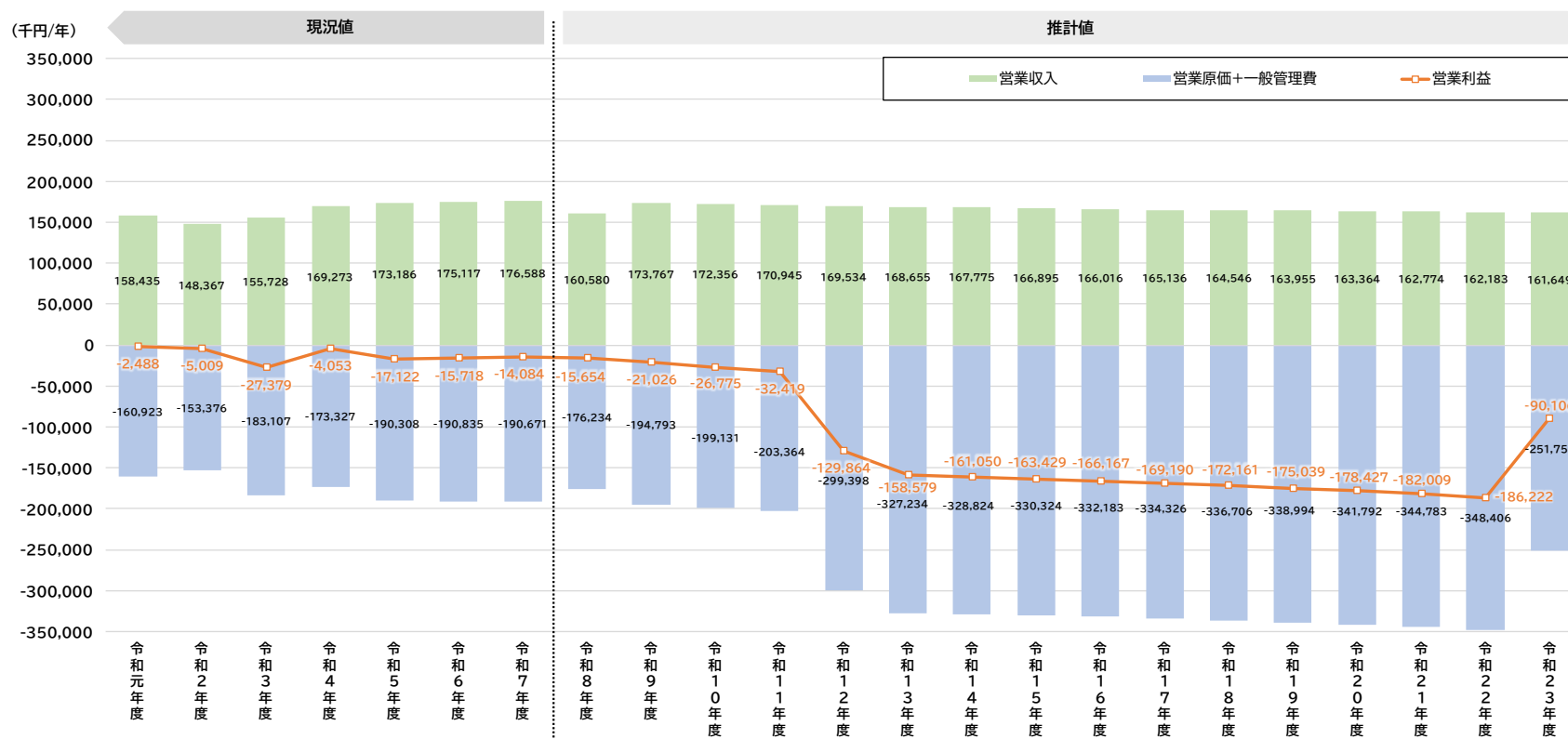


図 43. 損益シミュレーション結果

※施策実施時期：ダイヤ改正（R8.8～）、新船建造（R12.10～）

表 18. 損益シミュレーション結果（勘定科目毎の詳細結果）

（単位：千円）

現況値		推計値															
	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度	令和14年度	令和15年度	令和16年度	令和17年度	令和18年度	令和19年度	令和20年度	令和21年度	令和22年度	令和23年度
営業収入	176,588	160,580	173,767	172,356	170,945	169,534	168,655	167,775	166,895	166,016	165,136	164,546	163,955	163,364	162,774	162,183	161,649
運航収益	176,588	160,580	173,767	172,356	170,945	169,534	168,655	167,775	166,895	166,016	165,136	164,546	163,955	163,364	162,774	162,183	161,649
旅客運賃	94,439	85,877	92,929	92,175	91,420	90,665	90,195	89,724	89,254	88,783	88,313	87,997	87,681	87,365	87,050	86,734	86,448
自動車航送運賃	69,573	63,266	68,461	67,905	67,349	66,793	66,447	66,100	65,754	65,407	65,060	64,828	64,595	64,362	64,130	63,897	63,686
手小荷物運賃	10,253	9,324	10,090	10,008	9,926	9,844	9,793	9,742	9,691	9,639	9,588	9,554	9,520	9,485	9,451	9,417	9,386
貨物運賃	13	13	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14
その他の運航収益	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
営業原価	156,242	143,308	158,875	163,213	167,445	263,480	291,315	292,906	294,405	296,264	298,407	300,787	303,075	305,873	308,864	312,487	215,836
運航費	60,540	53,380	57,338	57,421	57,286	51,319	53,549	53,616	53,522	53,516	53,488	53,588	53,463	53,475	53,459	53,551	53,449
旅客航送取扱費	2,713	2,467	2,669	2,648	2,626	2,604	2,591	2,577	2,564	2,550	2,537	2,528	2,519	2,509	2,500	2,491	2,483
自動車航送取扱費	2,323	2,130	2,323	2,323	2,323	2,323	2,323	2,323	2,323	2,323	2,323	2,323	2,323	2,323	2,323	2,323	2,323
燃料潤滑油費	40,194	34,619	37,097	37,202	37,089	33,395	33,388	33,467	33,388	33,395	33,380	33,489	33,373	33,395	33,388	33,489	33,395
用船料	2,255	2,251	2,251	2,251	2,251	0	2,251	2,251	2,251	2,251	2,251	2,251	2,251	2,251	2,251	2,251	2,251
その他の運航費	13,056	14,165	15,248	15,248	15,248	12,997	15,248	15,248	15,248	15,248	15,248	15,248	15,248	15,248	15,248	15,248	15,248
船費	95,702	89,928	101,537	105,792	110,159	212,161	237,765	239,290	240,883	242,748	244,919	247,200	249,613	252,398	255,405	258,936	162,387
船員費	59,556	56,973	64,862	67,690	70,641	73,721	76,935	80,290	83,790	87,444	91,256	95,235	99,387	103,721	108,243	112,962	117,887
船舶備品・消耗品費	1,160	1,275	1,367	1,370	1,366	711	711	711	711	711	711	711	711	711	711	711	711
船舶修繕費	30,049	27,345	30,580	32,003	33,422	0	25,390	26,561	27,653	28,865	30,223	31,525	32,786	34,237	35,722	37,534	39,060
船舶減価償却費	0	0	0	0	0	133,000	130,000	127,000	124,000	121,000	118,000	115,000	112,000	109,000	106,000	103,000	0
その他の船費	4,937	4,334	4,728	4,728	4,728	4,728	4,728	4,728	4,728	4,728	4,728	4,728	4,728	4,728	4,728	4,728	4,728
営業総利益	20,346	17,272	14,893	9,144	3,500	-93,945	-122,660	-125,131	-127,510	-130,248	-133,271	-136,242	-139,120	-142,509	-146,090	-150,303	-54,187
一般管理費	34,429	32,926	35,919	35,919	35,919	35,919	35,919	35,919	35,919	35,919	35,919	35,919	35,919	35,919	35,919	35,919	35,919
営業原価+一般管理費	190,671	176,234	194,793	199,131	203,364	299,398	327,234	328,824	330,324	332,183	334,326	336,706	338,994	341,792	344,783	348,406	251,755
営業利益	-14,084	-15,654	-21,026	-26,775	-32,419	-129,864	-158,579	-161,050	-163,429	-166,167	-169,190	-172,161	-175,039	-178,427	-182,009	-186,222	-90,106

※端数処理のため、合計が一致しない場合がある

※「表. 代替建造による運航費用の削減効果試算結果」とはそれぞれの勘定科目の結果が異なる（複数施策による効果のため）

(5) 進め方の方向性（案）

本計画における各施策は、次に示す実施主体により進めていくことを想定している。
なお、各施策の実施に当たっては、必要に応じて似島航路改善協議会で調整する。

表 19. 各施策と進め方の方向性（案）

施策	実施主体	進め方の方向性（案）
施策① 待合環境の改善	広島県 広島市	施設の状況や利用状況を踏まえながら、待合環境の改善を目指す。
施策② 島内移動環境の改善	広島市 その他関係 機関・団体	ユーハイム似島歓迎交流センターの利用状況等を踏まえながら、島内の移動環境の改善を目指す。
施策③ 利便性向上に資するダイヤの見直し	似島汽船㈱	利便性向上に資する、ダイヤ改正を目指す。
施策④ 船内設備の充実	似島汽船㈱	施策⑩と併せて、設備・機能の設置を目指す。
施策⑤ 船内のバリアフリー化	似島汽船㈱	施策⑩と併せて、施設整備を目指す。
施策⑥ 利用実態・ニーズに即したダイヤの見直し	似島汽船㈱	利用実態や利用者の意見等を踏まえながら、ダイヤ改正を検討する。
施策⑦ 運航体制の維持	似島汽船㈱	安定した運航に必要な船員の確保に努める。
施策⑧ 運賃水準の適正化	似島汽船㈱	利用実態や物価上昇を踏まえながら、運賃水準の適正化を検討する。
施策⑨ 係船時の安全性向上	港湾関係者	栈橋の利用状況や新船の構造等を踏まえながら、栈橋強化の必要性を検討する。
施策⑩ 新船の建造	似島汽船㈱	似島航路改善協議会等と調整しつつ、新船建造の準備・調整を進め、早期の就航を目指す。

(6) 計画実現に向けた検討課題

本計画の実現に必要な今後の検討課題は次のとおりである。

ア 似島航路改善協議会の継続的な開催

似島航路の維持・改善及び利便性向上に必要な事項を協議するため、令和7年度に設置した「似島航路改善協議会」を、計画策定後も継続的に開催する。



図 44. 航路改善協議会の様子

イ モニタリングと改善の実施

モニタリングにあたっては、利用状況・経営状況の把握にとどまらず、必要に応じて似島の島民や利用者を対象としたアンケート調査や意見交換会を実施し、その結果を踏まえて似島航路の改善及び計画の見直しを検討する。

ウ 国庫補助制度の活用検討

国庫補助航路として認定を受けるためには、以下に示す5つの「航路に関する基準」を満たす必要がある。似島航路は令和8年時点で、このうち1項目のみ充足していない。

表 20. 航路に関する基準

補助対象航路の主な基準	本航路の充足状況
一 離島振興法（昭和28年法律第72号）第2条第1項の規定により指定された離島振興対策実施地域又はこれに準ずる地域に係る航路であること。	○
二 本土と前号の地域又は前号の地域相互間を連絡する航路であり、かつ、以下のいずれかに該当すること。 イ）他に交通機関がないか又は他の交通機関によることが著しく不便となること（ただし、当該離島航路が、海上運送法第28条第一号の共同経営に関する協定を締結し、同法第29条第1項の認可を受けた二離島航路事業者のみで運航される場合は、互いに他に交通機関がないものとみなす。） ロ）略	○
三 当該航路が陸上の国道又は都道府県道に相当する海上交通機能を有すること。	○
四 当該航路において関係住民のほか、郵便・信書便又は生活必需品及び主要物資等を輸送していること。	○
五 当該航路の経営により生ずる欠損見込が明らかにやむを得ないと認められるとともに、整備計画に適合する運航計画に従って営んだ場合における収支差額が25万円以上であることが見込まれること。	×

（航路に関する基準 五 について）

収支差額の算定に当たっては、国が認可した上限運賃や国が定めた標準的な割引率を適用して収入額等を計算する等、国の算定手法に則る必要がある。

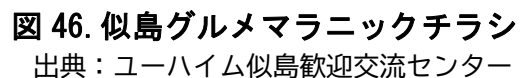
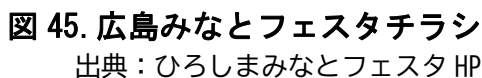
現在の似島航路については、国の算定手法と実収益との乖離が大きく、国の算定手法に則って収支差額を計算した場合、黒字となるため要件を充足しない。

一方、新船就航後（令和12年度以降を想定）については、多額の減価償却費が計上されることにより、国の算定手法に則って収支差額を計算した場合、25万円以上の赤字となり、要件を充足すると想定される。

エ 交流人口増加の取組

似島は、将来人口推計で示したとおり、今後も島内の居住人口が減少していくことが見込まれる。航路を持続的に維持するためには交流人口の拡大が重要であり、その方策の一つとして観光客の増加が挙げられる。このため、航路事業者や行政、観光拠点である「ユーハイム似島歓迎交流センター」や、「似島地域活性化ビジョン」を策定した「にのしまち座談会」等と連携し、島内への交流人口増加に向けた取組を推進する。

アンケート「似島航路の活性化に有効な取組」でも回答の割合が多かった似島で行われているイベントを似島汽船ホームページや各種 SNS などでも周知を行い、交流人口の増加を目指す。



島内のイベントだけでなく、船内で実施されているイベントについても似島汽船 HP や各種 SNS を活用し、周知を行う。

