長崎県小値賀町

柳～納島航路改善計画

令和８年３月３日

長崎県離島航路対策協議会

柳～納島航路分科会

目　次

第 1 章　航路の概況..... 4
第 2 章　利用状況 10
第 3 章　利用者アンケート調査..... 13
第 4 章　航路診断 22
第 5 章　経営診断 24
第 6 章　検討課題の整理 27
第 7 章　改善方策と費用対効果の検討 28
第 8 章　航路改善方策 37

航　路　改　善　計　画

令和８年３月３日

航路名　　柳～納島航路　　事業者名　　小値賀町

1. 長崎県離島航路対策協議会　柳～納島航路分科会の概要

長崎県離島航路対策協議会　柳～納島航路分科会は、地元利用者代表、航路事業者、関係機関、国・県・市で構成し、令和７年８月１日を第１回とし計３回開催した。開催概要並びに構成員は以下のとおりである。

長崎県離島航路対策協議会　柳～納島航路分科会　開催概要

	日時・場所	協議内容
第１回	令和７年８月１日（金） 11 時 00 分～ 場所：小値賀町役場会議室	1. 離島航路補助制度等の概要 2. 柳～納島航路の概要 3. 今後のスケジュール 4. アンケート調査
第２回	令和７年 12 月２日（火） 9 時 00 分～ 場所：離島開発センター	1. 航路診断結果 2. 経営診断結果 3. 改善方策の検討
第３回	令和８年３月３日（火） 9 時 00 分～ 場所：小値賀町役場会議室	1. 航路改善計画について 2. 今後のスケジュール

2. 航路改善に関するその他の検討会議の概要

本航路改善計画策定にあたり、長崎県離島航路対策協議会　柳～納島航路分科会とは別に、関係者による以下の会議を開催し、課題の分析や対応方策について検討した。

海上交通デマンド部会　開催概要

	日時・場所	協議内容
第１回	令和７年 10 月 27 日（月） 9 時 30 分～ 場所：小値賀町役場会議室	1. 柳～納島航路のデマンド化の可能性について 2. その他改善方策の検討について

寺島～納島航路との連携可能性に関する意見交換会　開催概要

	日時・場所	協議内容
第１回	令和７年 12 月 24 日（水） 10 時～ 場所：佐世保市役所会議室	1. 航路の現状・問題点について 2. 連携可能性について
第２回	令和８年１月 16 日（金） 15 時～場所：九州運輸局	1. 連携可能性に関する細部検討について
第３回	令和８年２月 16 日（月） 16 時 45 分～オンライン	1. 連携可能性に関する方向性について

長崎県離島航路対策協議会　柳～納島航路分科会　構成員

区　分	所属等	役職等	氏　名
国	九州運輸局長崎運輸支局 佐世保海事事務所	所　長	小中原 直樹
県	長崎県地域振興部次長 交通政策課	課　長	南澤 佑典
町	小値賀町	町　長	西村 久之
	総務課	課　長	博多屋 雄一郎
	未来創造課	課　長	升水 浜生
利用者代表	大島地区	地区会長	横尾 徹朗
	六島地区	地区会長	小金丸 梅夫
	納島地区	地区会長	野村 政司
	野崎地区	住　民	前田 敏幸
	笛吹連合町内会	会　長	尼﨑　豊
	農家地区会長会	会　長	伊藤 誠治
関係機関	老人クラブ連合会	会　長	近藤 育雄
	婦人連絡協議会	会　長	松永 清美
	宇久・小値賀漁協	組合長	濵田 利弘
	ながさき西海農協小値賀支店	支店長	浦　豊成
	小値賀町商工会	会　長	横山 英示
	おぢかアイランドツーリズム協会	理事長	吉元 勝信
財務会計 専門家	（一社）長崎交流センター	代表理事	原田幸二

海上交通デマンド部会　構成員

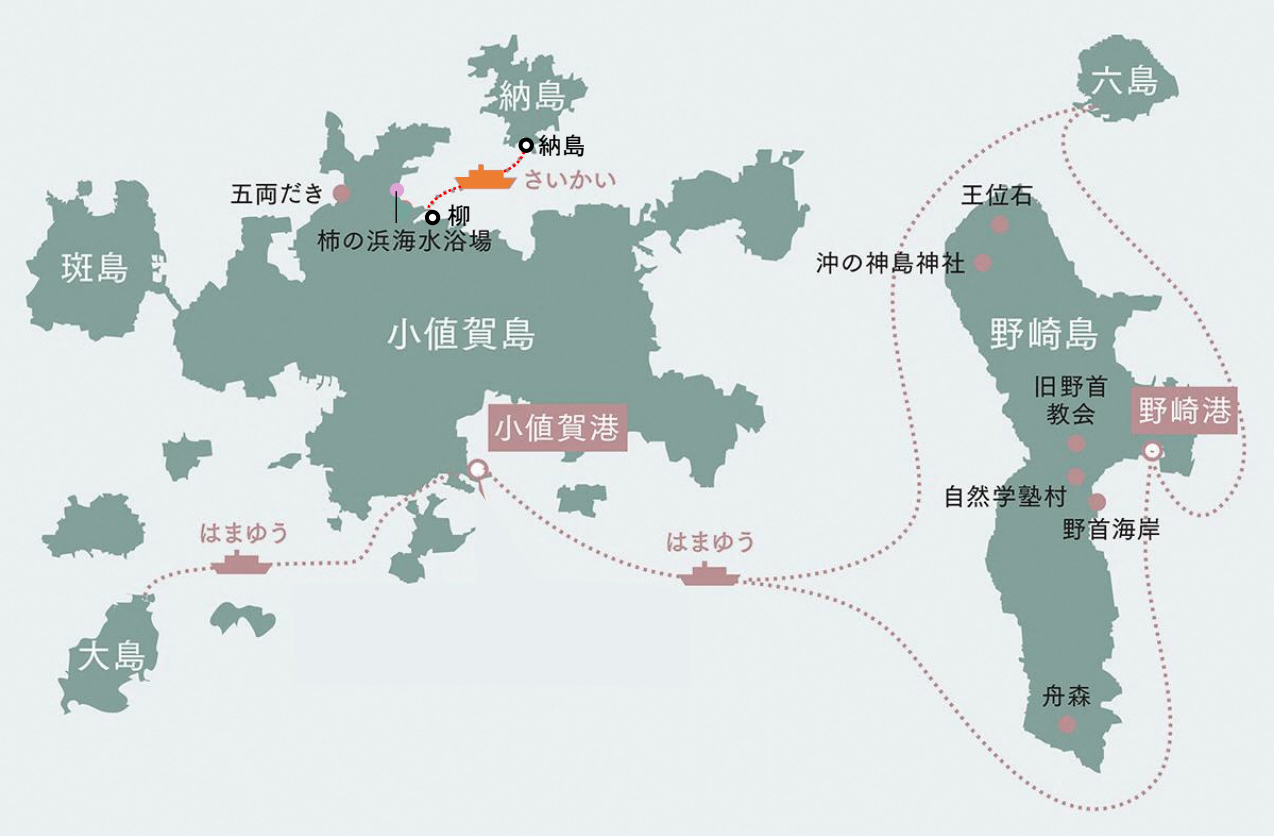
区　分	所属等	役職等	氏　名
小値賀町	未来創造課	課長	升水 浜生
		班長	田川 昌義
		係長	神崎 健司
		まちづくり アドバイザー	太田 信孝
		船長	崎元 博行
		船長	岩永 洋一
	産業振興課	係長	森　知佳
	福祉事務所	係長	伊藤 朋文
住民代表	納島	地区会長	野村 政司
	大島	地区会長	横尾 徹朗
	六島	地区会長	小金丸 梅夫
関係団体	小値賀町老人クラブ	会長	近藤 育雄
	ＮＰＯ法人おぢかアイランドツーリズム協会	事務局長	木寺 智美
	公益財団法人ながさき地域政策研究所	理事長	鶴田 貴明

第1章　航路の概況

（１）航路概況

長崎県小値賀町が運航する「柳～納島航路（以下、本航路という）」は、小値賀町柳漁港と納島を結ぶ航路である。航路距離は 1.2km で柳港を母港にして 1 日 5 往復（日曜日は 2 往復）運航されており（航路のサービス基準 5 往復/日）、使用船舶は旅客船「さいかい」（14 トン旅客定員 30 名）である。本航路は、国庫補助航路として国・県の財政支援を受けながら運航を行っている。

航路図



指定区間サービス基準

指定区間名		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（㎥）
長崎 納島	納島のいずれかの港と柳漁港との間	毎日	5	07:30 以前 17:40 以後	30	—	—
		日曜日、1 月 1 日、1 月 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。					

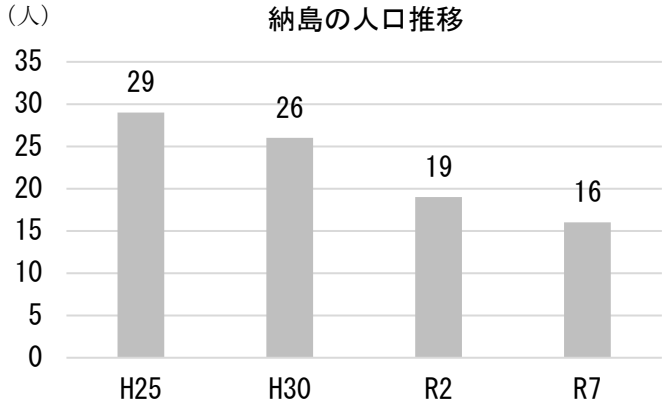
資料）九州運輸局 HP

（２）納島の概況

①人口動態

納島の人口は、令和８年１月１日末現在 15 人（令和７年 10 月１日時点 16 人）である。

平成 30 年からのおよそ 10 年間で△42%減少するなど急速な人口減少が進行している。また、高齢化率は 66.7%と住民の大部分が高齢者である。



納島の人口推移

資料）国勢調査・住民基本台帳

②土地利用･社会的環境

納島では、港周辺に集落が集中しており、その他の大部分は畑や原野、森林となっている。

島内の公共施設は集会所のみであり、買い物や通院などは小値賀島で行われている。

なお、納島では月 1 回、小値賀国民健康保険診療所による巡回診療が実施されており、医師は定期航路（往路：柳港 15 時発、復路：納島 16 時発）を利用して来島している。

③特産品

納島の特産品は野菜やピーナッツやかんころ餅などであり、特にピーナッツは有名である。

納島の全景



（３）使用船舶

本航路の使用船舶「さいかい」は総トン数 14 トン、全長 16.10m、旅客定員 30 人の旅客船である。令和 7 年 10 月現在、船齢は 25 年と老朽化が進行している。

船内は出入り口から客室までは階段を使って降りる必要があるなど、バリアフリーには対応できていない。船質は FRP 製であるが、島内事業者でメンテナンスや修理が可能であることから選定された（アルミ製を扱える事業者はなし）。

なお、ドック時は地元の海上タクシーを借り上げ対応している。海上タクシーは 12 名以下の非旅客船であることから国庫補助対象外となり、小値賀町の自己負担となっている。

総トン数	14 トン
旅客定員	30 人
全長	16.1m
幅員	4.6m
主機出力	430ps （ヤマハ製）
船質	FRP 製

現状写真（令和 7 年 9 月現在）











船体後方から出入口部



船体前方：客席



船体後方：客席（平土間）



船体後方：貨物スペース

（４)運航ダイヤ

①柳～納島航路

ダイヤは１日５便（日曜は２便）で構成されている。始発は納島港６時 50 分発、終発は 17 時 50 分発である。冬季も５便であるが最終便のダイヤが 10 分前倒しされる。所要時間は７分である。

納島航路ダイヤ

	柳	納島	柳
※1 便	6：50 発	6：57 着 7：05 発	7：12 着
2 便	8：15 発	8：22 着 8：35 発	8：42 着
3 便	12：15 発	12：22 着 12：30 発	12：37 着
※4 便	15：00 発	15：07 着 16：00 発	16：07 着
※5 便	17：50 発 （17：40 発）	17：57 着 （17：47 着） 18：05 発 （17：55 発）	18：12 着 （18：02 着）

※日曜運休、（　）は冬季ダイヤ

②島外航路（基幹航路）

小値賀町の島外航路は、福岡を結ぶ野母商船のフェリー太古と佐世保を結ぶ九州商船（高速船、フェリー）の２航路がある。納島から佐世保に移動するには、佐世保行き高速船１便（7:20 発）は間に合わないため、7:45 分フェリー（佐世保 10：20 着）が利用されることが一般的である。

また福岡発着のフェリー太古の小値賀発 13:10 には、納島発 12:30 に接続しているが、時間の余裕は少ない。





新造高速船「シーレイディ」
令和８年年３月５日（予定）就航予定
資料）九州商船ホームページ



フェリー「いのり」

博多～五島航路(フェリー太古(野母商船))

港名	博多	宇久	小値賀	青方	奈留	福江
下り便	23:45 発	3:55 着 4:05 発	4:40 着 4:50 発	5:40 着 6:05 発	7:25 着 7:35 発	8:15 着
上り便	17:50 着	13:45 着 13:55 発	13:00 着 13:10 発	11:50 着 12:10 発	←	10:10 発

令和 8 年 3 月 5 日からの新ダイヤ

佐世保～小値賀航路(九州商船) 高速船

	佐世保	小値賀	佐世保
1 便		7：00 発	8：50 着
2 便	8：40 発	10：50 着	
3 便	12：05 発	13：35 着 13：45 発	15：35 着
5 便	16：10 発	18：00 着	

佐世保～小値賀航路(九州商船) フェリー

	佐世保	小値賀	佐世保
1 便		7：45 発	10：20 着
	10：40 発	13：55 着 14：05 発	16：40 着
2 便	17：05 発	19：40 着	

資料) 令和 7 年 2 月末現在 (予定含む)

③神浦～寺島～柳航路 (佐世保市宇久)

佐世保は寺島と宇久神浦と小値賀の柳を結ぶ神浦―寺島―柳航路を運航している。

柳には 1 日 2 便が運航している。使用船舶は「みつしま」19 トン (船齢 12 年：令和 7 年現在、アルミ製) である。



資料) 佐世保市

佐世保市営交通船「みつしま」運航時刻表
(令和５年１２月１日改定)

便No.	(佐世保市宇久町)		(小値賀町)
	神浦	寺島	柳
1便	発 8:10	着 8:19	
	着 8:32	発 8:23	
2便	発 9:20	着 9:29	
		発 9:34	着 9:54
	着 10:17		発 10:00
3便	発 12:00	着 12:09	
	着 12:22	発 12:13	
4便	発 14:30	着 14:39	
	着 15:19	発 15:10	
5便	発 15:45		着 16:02
	着 16:27		発 16:10
6便	発 16:35	着 16:44	
	着 17:00	発 16:51	

（５)運賃

令和 8 年 2 月末現在、運賃は大人 220 円、小人（小学生以下）110 円である。航行距離は 1.2 ㎞であるため、キロ単価は 183 円となる。運賃の詳細は以下のとおり。

柳―納島航路の運賃詳細

区　分	納島
大人片道	220 円
大人国境離島割引	160 円
大人往復【島発のみ】	420 円
子供片道	110 円
子供国境離島割引	80 円
子供往復【島発のみ】	210 円
定期（注意）要申請大人	7, 920 円
定期（注意）要申請中学生以上	5, 280 円
定期（注意）要申請小学生以上	2, 640 円
身体障害者 知的障害者 精神障害者（注意）要申請大人片道	110 円
身体障害者 知的障害者 精神障害者（注意）要申請大人【国境離島割引】	80 円
身体障害者 知的障害者 精神障害者（注意）要申請　子供片道	60 円
身体障害者 知的障害者 精神障害者（注意）要申請　子供【国境離島割引】	40 円
団体割引(15 名以上)（注意）要申請　大人	200 円
団体割引(15 名以上)（注意）要申請　子供	100 円
団体割引(15 名以上)（注意）要申請　学生	160 円
貸切運賃（注意）要申請　片道	3, 000 円

荷物運賃【船内に持ち込むもの】

区分	金額	備考
手荷物運賃	60 円	2 個以上から徴収

荷物運賃【人は乗らずに荷物だけ載せるとき】

区分	金額	備考
小荷物運賃	60 円	～10 キログラム
小荷物運賃	130 円	10～20 キログラム
小荷物運賃	190 円	20～30 キログラム
貨物運賃	210 円	30～40 キログラム
貨物運賃	310 円	40～50 キログラム
貨物運賃	420 円	50～60 キログラム
貨物運賃	520 円	60 キログラム～

資料)小値賀町

第 2 章　利用状況

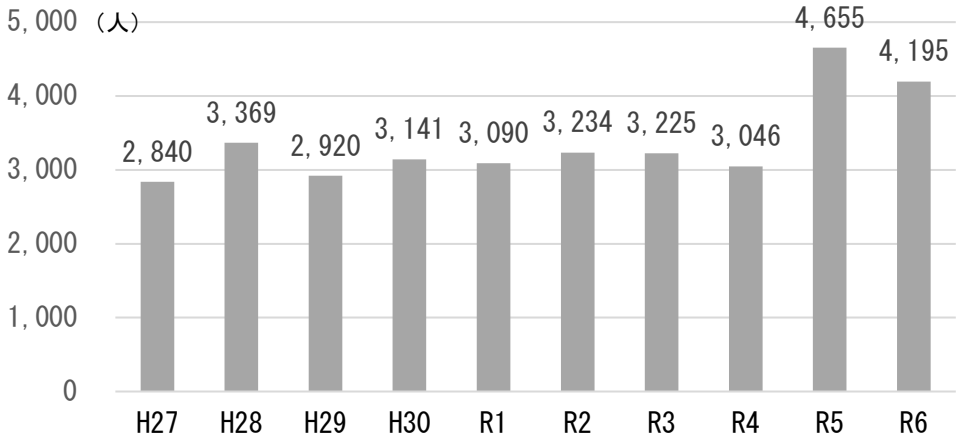
（１）利用者数（総数・月別）

利用者数はコロナ禍の影響を大きく受けず、令和 4 年度までは年間 3,000 人前後で安定的に推移していたが、令和 5 年度より 4,000 人を超え、令和 6 年度は 4,195 人となった。なお、令和 6 年度の実績から 1 日あたりに換算（利用者数/365 日）すると 11.5 人となる。実数ベースでは約 5 人が本航路を利用したことになる。

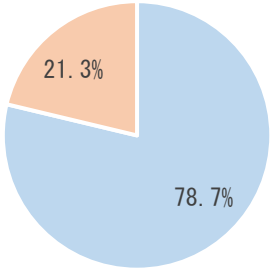
令和 6 年度の島民・島外の割合をみると、島民が 78.7%、島外が 21.3%と島民利用が多くを占めている。

また、令和 6 年の月別の推移を見ると、3 月、8 月、10 月の利用者が多いものの、その他の月は 300 人前後で安定的に推移している。

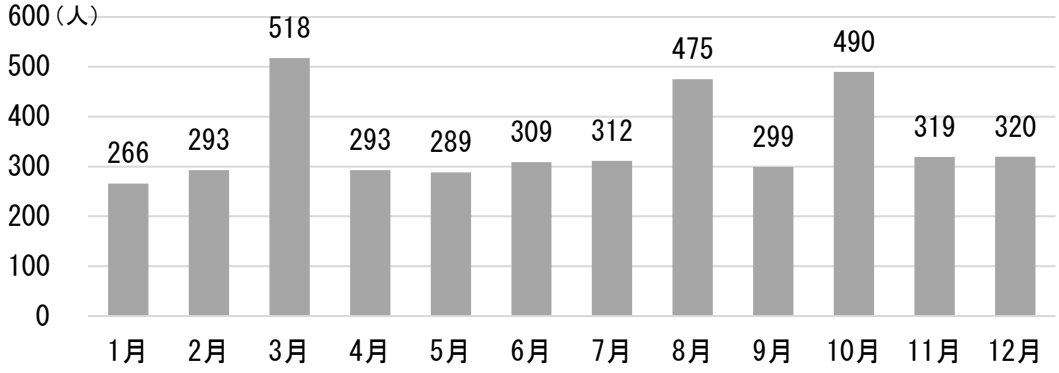
利用者数の推移



（令和 6 年度
島民・島外割合）



（令和 6 年度　月別利用者数）



資料）運航実績を基に作成

（２)便別･乗船人員数

令和 6 年度の利用者数の最大乗船人員、規模別を便別・方向別でみると、最大乗船人員は臨時便を除くと 2 便の 17 名が最大であった。10 人以上は年数回程度であり、9 割以上は 4 人以下の利用となっている。

また、往復とも利用者数がゼロの回数は令和 6 年度は計 276 回であり、全体に占める割合は 17.5％であった。

最大乗船人員、規模別利用者数（令和 5 年 10 月 1 日～令和 6 年 9 月 30 日）

		1便		2便		3便		4便		5便		臨時便	
		柳→納島	納島→柳	柳→納島	納島→柳	柳→納島	納島→柳	柳→納島	納島→柳	柳→納島	納島→柳	柳→納島	納島→柳
最大乗船人数		12	4	17	8	7	14	15	14	5	14	23	22
乗船人数別日数（日）	10人以上	3	0	4	0	0	2	10	2	0	7	1	2
	5～9人	11	0	32	6	23	23	22	37	1	11	1	0
	1～4人	73	206	165	180	209	192	157	164	200	97	1	1
	0人	216	97	132	147	101	116	114	100	102	188	0	0
（構成比）	10人以上	1%	0%	1%	0%	0%	1%	3%	1%	0%	2%	33%	67%
	5～9人	4%	0%	10%	2%	7%	7%	7%	12%	0%	4%	33%	0%
	1～4人	24%	68%	50%	54%	63%	58%	52%	54%	66%	32%	33%	33%
	0人	71%	32%	40%	44%	30%	35%	38%	33%	34%	62%	0%	0%
	（4人以下）	95%	100%	89%	98%	93%	92%	89%	87%	100%	94%	33%	33%

往復とも利用者数ゼロの回数・割合（令和 5 年 10 月 1 日～令和 6 年 9 月 30 日）

	1便	2便	3便	4便	5便	合計
回数	73	54	31	56	62	276
全体割合	24.1%	16.2%	9.3%	18.5%	20.5%	17.5%

資料）運航実績を基に作成

（３）曜日別利用状況

曜日別での利用者数をみると、全体的には月曜日の利用者が最も多く、水曜日や木曜日の利用が少ない傾向がみられる。

1便（令和5年10月1日～令和6年9月30日、以下同様）（単位：人）

船内人数	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	11	12	13	就航回数	ゼロ率
月曜日	7	28	5	4	2	2				1				49	14%
火曜日	12	23	9	3	4					1				52	23%
水曜日	28	11	5	2	2		1							49	57%
木曜日	8	26	8	1	4		2	1						50	16%
金曜日	12	21	11	2	2		2					1		51	24%
土曜日	6	23	11	4	1	3	1		1		1		1	52	12%
日曜日	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
総計	**73**	**132**	**49**	**16**	**15**	**5**	**6**	**1**	**1**	**2**	**1**	**1**	**1**	**303**	**24%**

2便

船内人数	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	13	16	17	就航回数	ゼロ率
月曜日	7	9	13	10	3	4		1		2					49	14%
火曜日	9	12	10	12	3		1		3		1			1	52	17%
水曜日	4	7	9	9	8	7		4				1			49	8%
木曜日	13	13	7	9	3	2		1		1		1			50	26%
金曜日	5	15	15	7	2	3	1	1		1	1				51	10%
土曜日	11	9	6	10	4	5	4	1		1				1	52	21%
日曜日	5	12	4	3		4				1			1		30	17%
総計	**54**	**77**	**64**	**60**	**23**	**25**	**6**	**8**	**3**	**6**	**2**	**2**	**1**	**2**	**333**	**16%**

3便

船内人数	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	11	13	14	15	16	就航回数	ゼロ率
月曜日	4	9	12	6	8	4	2	2		2						49	8%
火曜日	5	4	14	14	5	3	6							1		52	10%
水曜日	2	8	9	6	4	5	8	3	3			1				49	4%
木曜日	8	7	8	10	5	9	2		1							50	16%
金曜日	4	11	8	7	5	5	5	3	1		1				1	51	8%
土曜日	6	9	6	10	8	4	1	1	1	5			1			52	12%
日曜日	2	10	3	4	6	2	2	1								30	7%
総計	**31**	**58**	**60**	**57**	**41**	**32**	**26**	**10**	**6**	**7**	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	**333**	**9%**

4便

船内人数	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	22	就航回数	ゼロ率
月曜日	9	6	8	2	7	4	1	3	2	1	2	1			1		1				1	49	18%
火曜日	9	11	6	8	7	3		2		1	1	1	1	1				1				52	17%
水曜日	8	7	7	7	7	5	2		2	1	2		1									49	16%
木曜日	11	7	6	5		2	3	1	1	3	1		1	1	1	1		2	1	3		50	6%
金曜日	5	8	12	6	7	2	5	2		2		1								1		51	10%
土曜日	14	10	7	6	7	2		1	2						1		2					52	27%
日曜日	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
総計	**56**	**49**	**46**	**34**	**35**	**18**	**11**	**9**	**7**	**8**	**6**	**3**	**3**	**2**	**3**	**1**	**3**	**3**	**1**	**4**	**1**	**303**	**18%**

5便

船内人数	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	12	13	14	15	就航回数	ゼロ率
月曜日	8	22	12	4		1							1	1		49	16%
火曜日	8	20	12	4	2	1	2	1	1		1					52	15%
水曜日	12	19	10	1	3				2	2						49	24%
木曜日	10	14	11	9	2				2			1	1			50	20%
金曜日	11	20	11	5	1	1	1								1	51	22%
土曜日	13	20	14	1		1		2					1			52	25%
日曜日	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
総計	**62**	**115**	**70**	**24**	**8**	**4**	**3**	**3**	**5**	**2**	**1**	**1**	**3**	**1**	**1**	**303**	**20%**

第 3 章　利用者アンケート調査

（1）調査概要

島民と島外双方の利用者の利用特性やニーズを把握し持続可能な航路運営を行うための基礎資料とするためのアンケート調査を実施した。

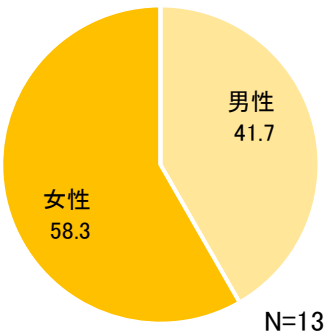
	島民アンケート調査	島外利用者アンケート調査
実施時期	令和 7 年 8 月	令和 7 年 8 月～9 月
実施方法	町内会による配布・船員による回収	船員による配布・回収
回収数	13 名	47 名
設　問	• 性別・年代・職業 • 納島から柳に行った頻度 • 柳に行く時に利用する船 • 町営船利用の主な目的 • 小値賀到着後の最終目的地 • よく利用するダイヤ • ダイヤの満足度 • 柳到着後の主な移動手段 • 納島での今後の暮らし • 納島航路の満足度（所要時間など 10 項目） • 新船導入に期待すること	• 性別・年代・職業 • 住まい • 本日の主な目的 • 納島を知ったきっかけ • 乗船前の主な移動手段 • 納島航路の利用頻度 • 利用したダイヤ • 納島航路の満足度 • （ダイヤなど 11 項目） • 納島に欲しいもの
実施時期	令和 7 年 8 月	令和 7 年 8 月～9 月

（2）島民アンケート調査結果

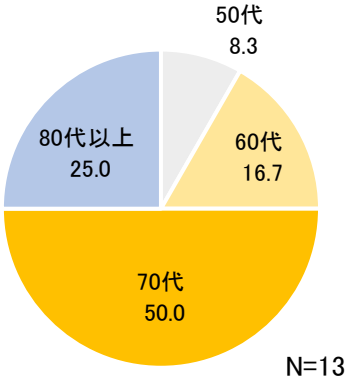
①回答者の属性

回答者の属性は以下のとおり、年代では 60 代以上が 9 割以上を占めた。また、職業は農業が 58.3%と半数以上を占めた。

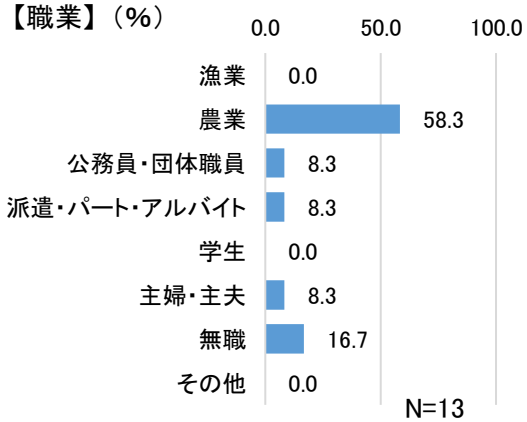
【性別】（%）



【年代】（%）

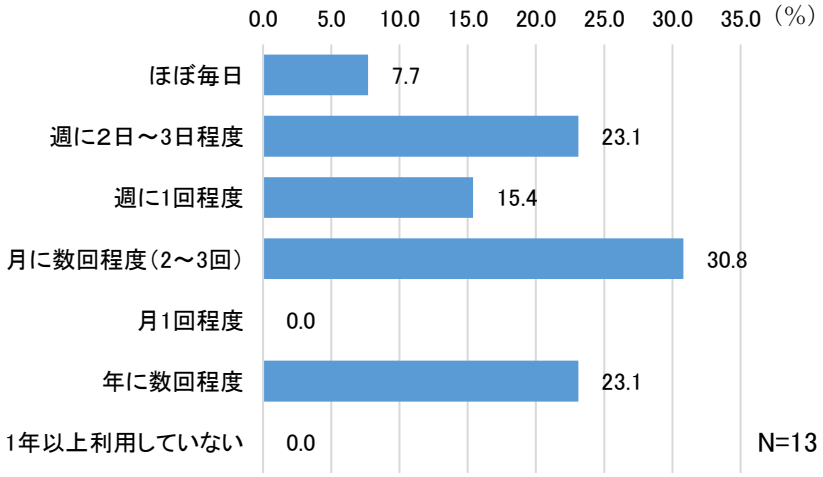


【職業】（%）



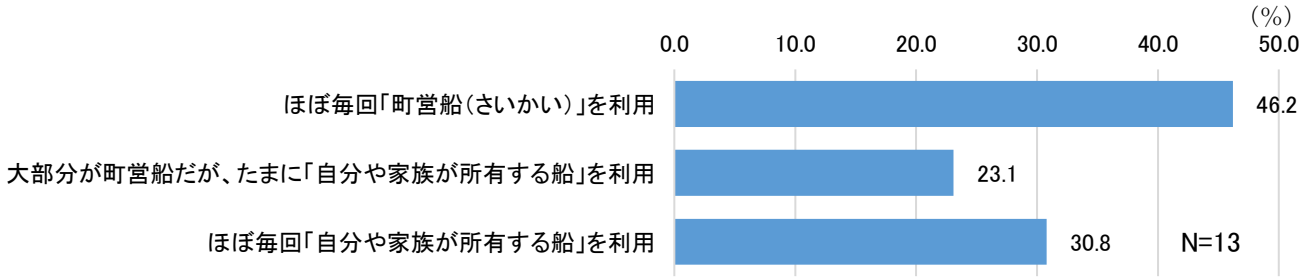
②納島から柳への移動頻度

月に数回程度（2～3 回）が 30.8%で最も多く、週に 2 日～3 日程度が 23.1%で続いている。1 年以上利用していないは 0%と、頻度には違いがあるものの全島民が生活航路として利用している実態が明らかとなった。



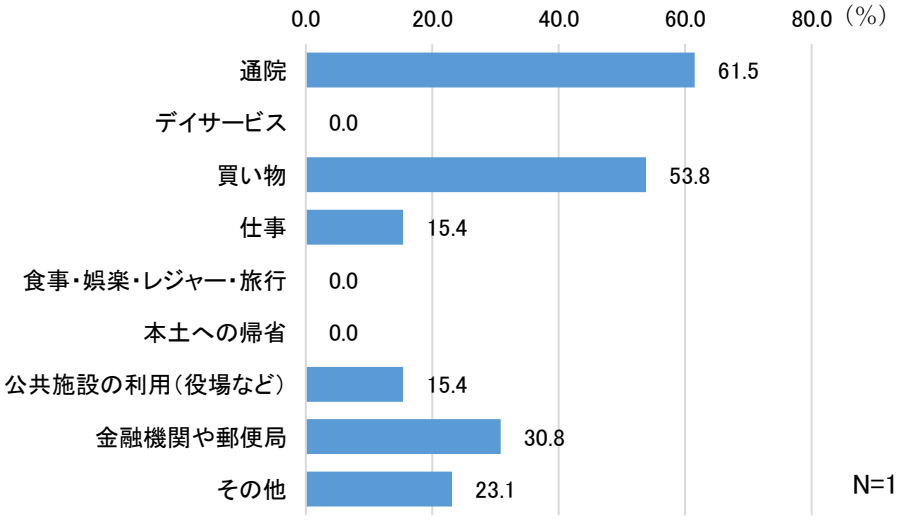
③柳に移動する際の移動手段

ほぼ毎回町営船を利用するが 46.2%で最多であったものの、自家用船の利用も多く 30.8%がほぼ毎回自家用船を利用するとの回答であった。



④移動の目的

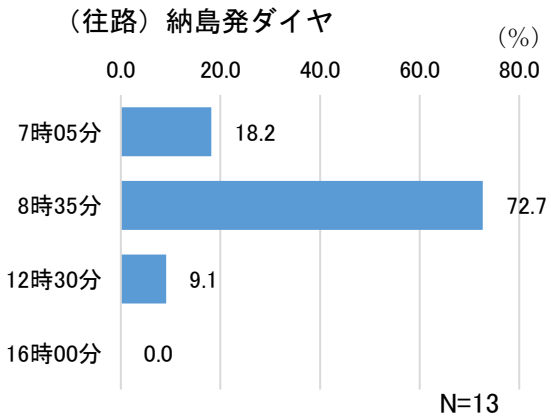
移動の目的は通院と買い物が 50%を超える高い割合となっている。仕事での利用は 15.4%にとどまっている。

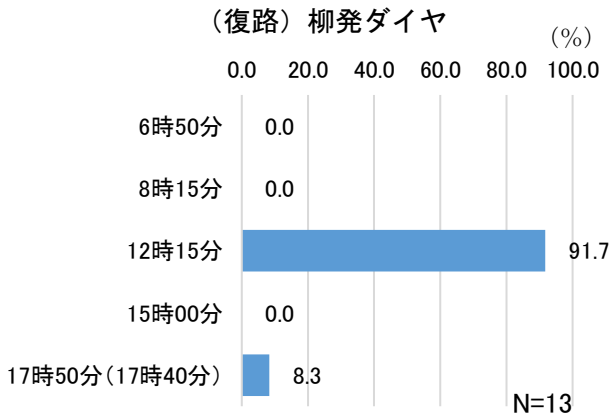


⑤利用するダイヤ

利用するダイヤは、往路は 2 便、復路は 3 便の利用が最も多い。

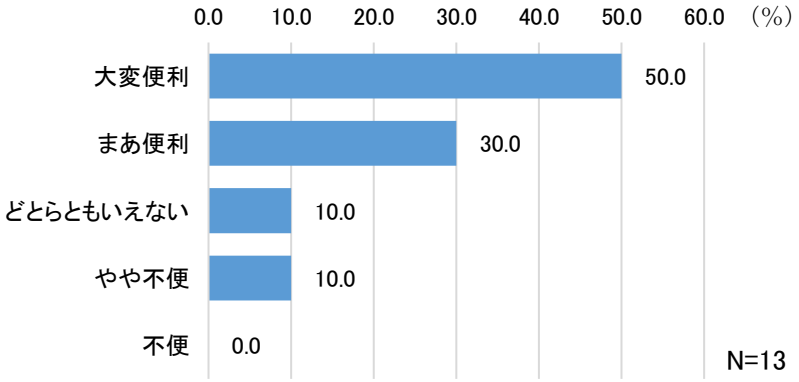
後のヒアリング調査によると、柳発 4 便は本土から小値賀に生活物資が届き、ぎりぎり買い物が可能なダイヤとの意見があったがアンケート調査では利用者はおらず、大部分が午前中に完結する生活行動がうかがえる結果となった。





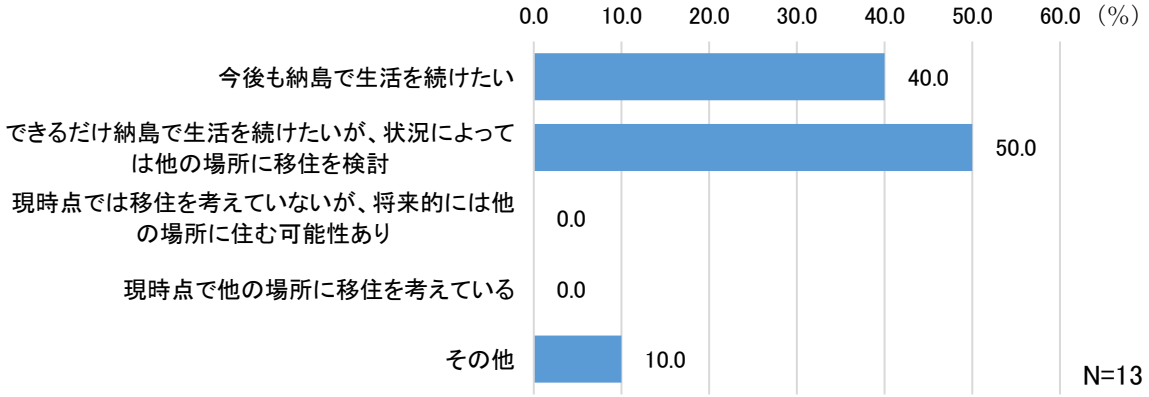
⑥現在のダイヤの利便性

現在のダイヤの利便性は大変便利が 50.0%、まあ便利が 30.0%と合計 80%の島民が満足との見解であり、利便性に対する評価は高い結果といえる。



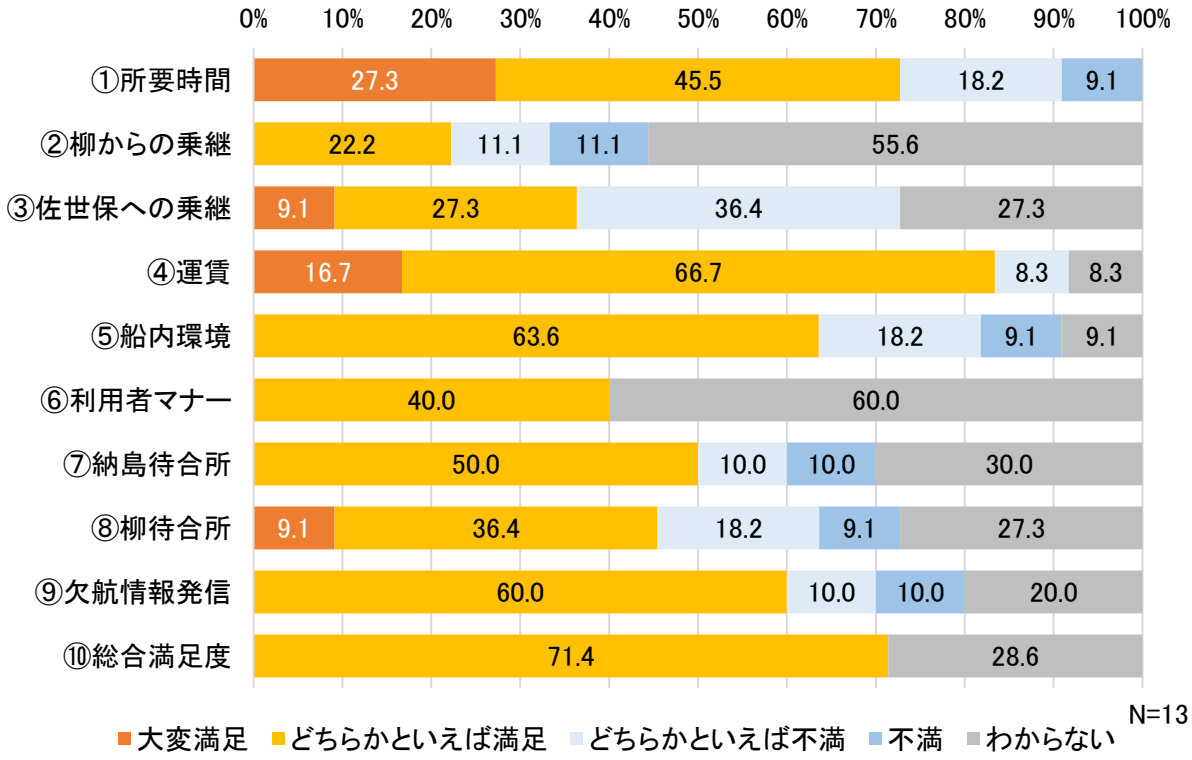
⑦納島での今後の居住意向

今後も納島で生活を続けたいと考えている人は全体の 90%と高い割合となったものの、このうち 50%が“状況によっては移住を検討”と回答しており、流動的な状況もうかがえる結果となった。



⑧航路の満足度

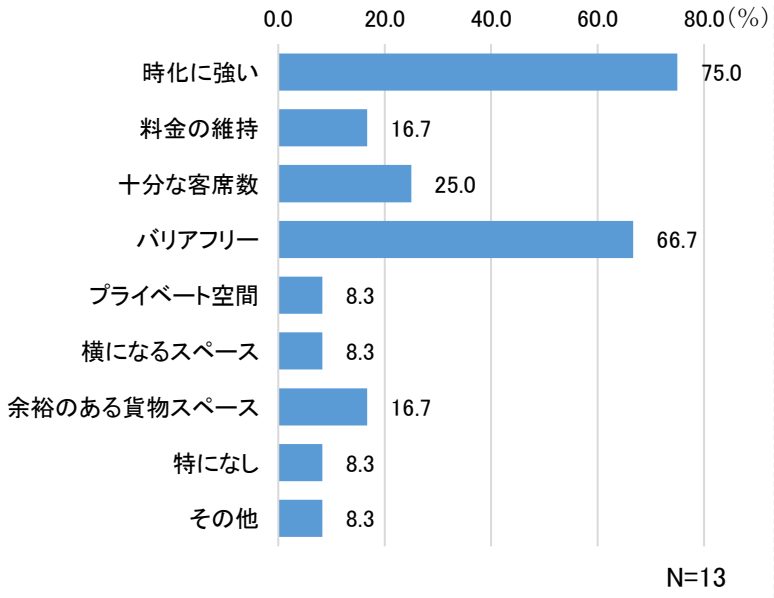
航路に関する 10 項目の満足度をみたところ、「佐世保への乗り継ぎ」を除くと概ね満足度は高い結果となった特に「運賃」や「所要時間」に対する評価は高く 7 割以上の島民が満足している結果がみられた。



（自由意見）
- 高速船には間に合わないから。でもフェリーの事を考えると中途半端。
- 階段が高い。段差が高い。

⑨新船に期待すること

新船建造にあたり期待することとして「時化に強い」が 75.0%、「バリアフリー」が 66.7%と、特にこの 2 項目に対する島民の期待が高いことがうかがえる結果となった。



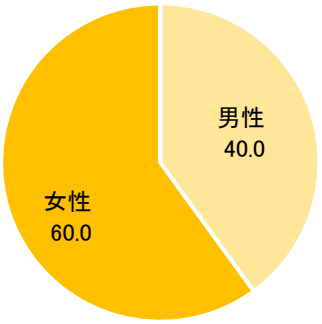
（自由意見）
- 冷暖房が欲しい
- 問 13 の 1～2.3.4(時化に強い、運賃の維持、客席、バリアフリー)を維持できればいいと思う。新船導入には船員さん達の意見も必要かと。
- アンケートを取った後の結果などを住民だけでも良いので教えて欲しいです。その後どうなったかが分からない公費って、どこまでが公費なのですか。

（３）島外アンケート調査結果

①回答者の属性

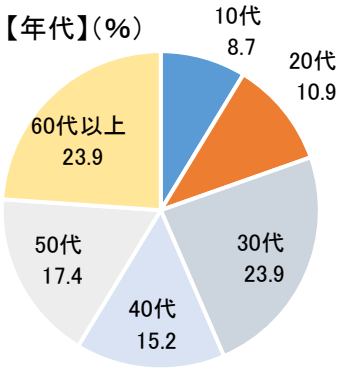
回答者の属性は以下のとおり、年代では 40 代までで 58.7%と島民と比較すると若い方の意見が多く得られた。なお、居住地は県外が 69.4%であった。

【性別】(%)



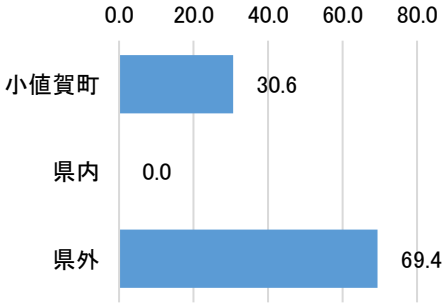
N=47

【年代】(%)



N=47

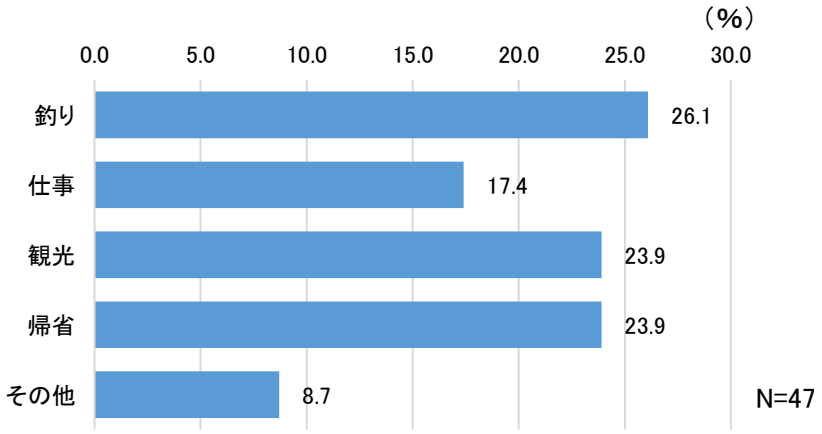
【居住地】(%)



N=47

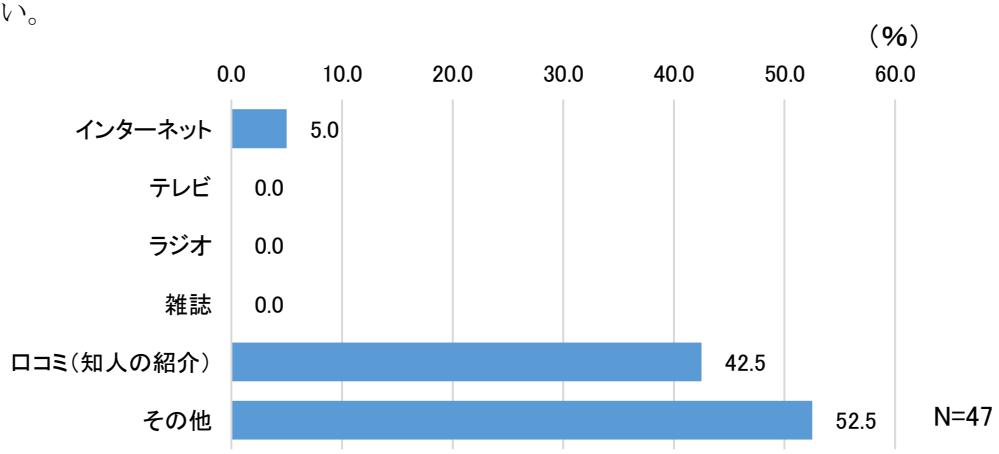
②航路の利用目的

航路の利用目的は、釣りが 26.1%で最も多く、観光、帰省がそれぞれ 23.9%で続いている。多様な目的で利用されている実態が明らかとなった。



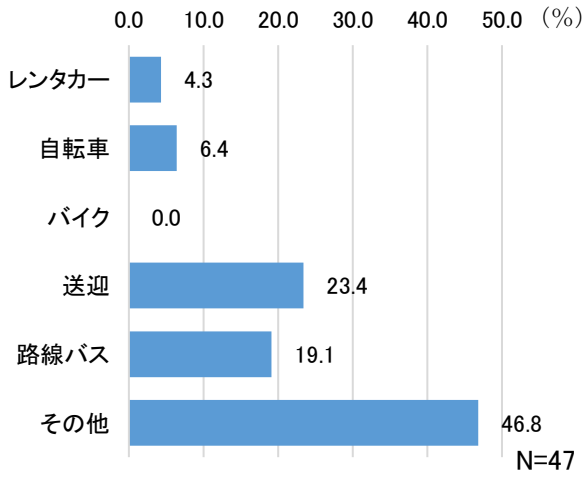
③納島を知ったきっかけ

その他を除くと口コミが 42.5%で最も多い。テレビやラジオなどのマスメディアでの認知は少ない。



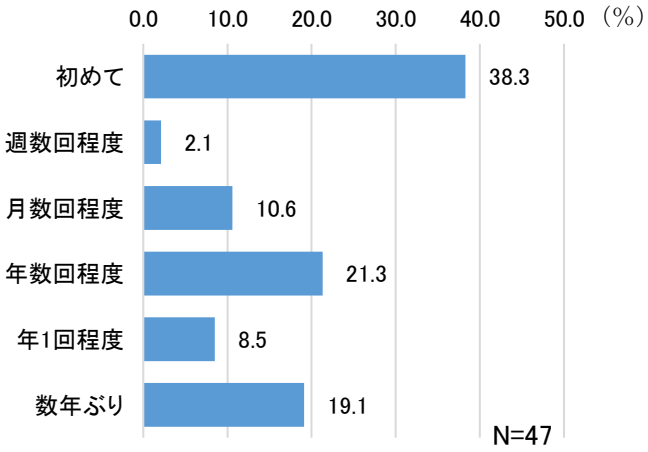
④柳までの移動手段

柳までの移動手段は“その他”が最も多く、送迎、路線バスが続いている。



⑤航路の利用頻度

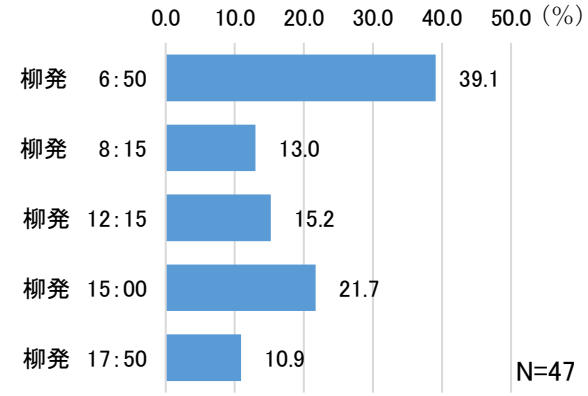
航路の利用頻度は“初めて”が 38.3%で最も多く、“年数回”が 21.3%で続いている。



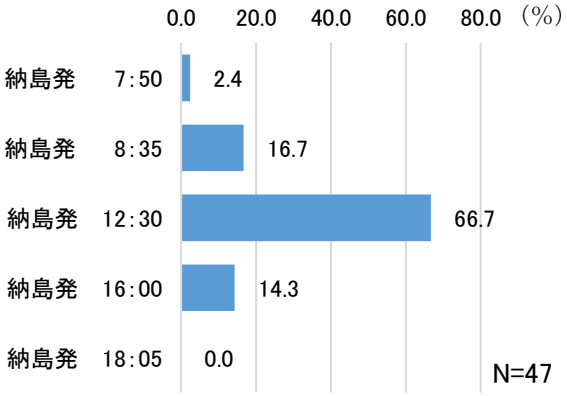
⑤利用ダイヤ

利用ダイヤは往路は柳発 1 便が最も多く、復路は納島発 3 便が最も多い。往路については島民とは異なる傾向が見られた。

（柳発）

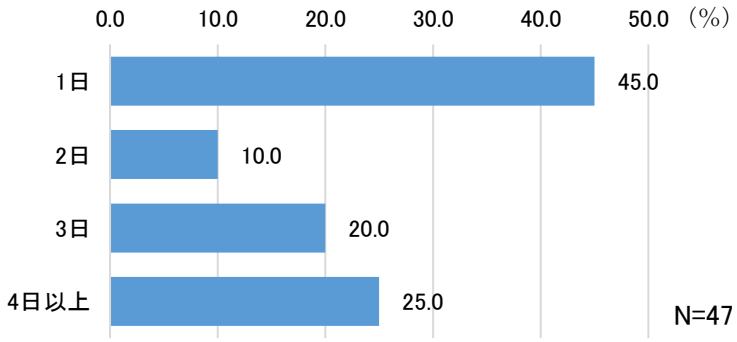


（納島発）



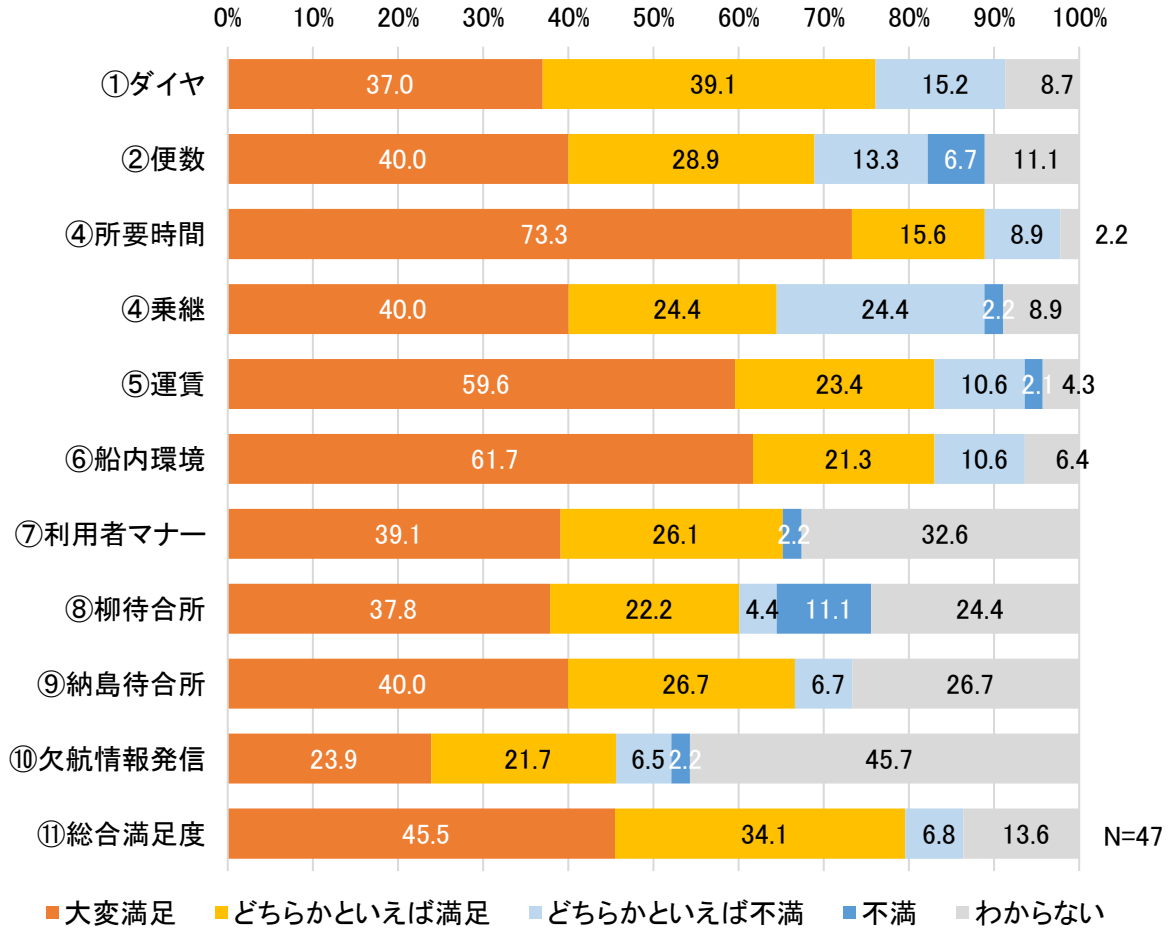
⑥納島での滞在日数

納島での滞在日数は“1 日”が 45.0%で最も多かったが、2 日以上の複数日の滞在が半数以上を占めた。



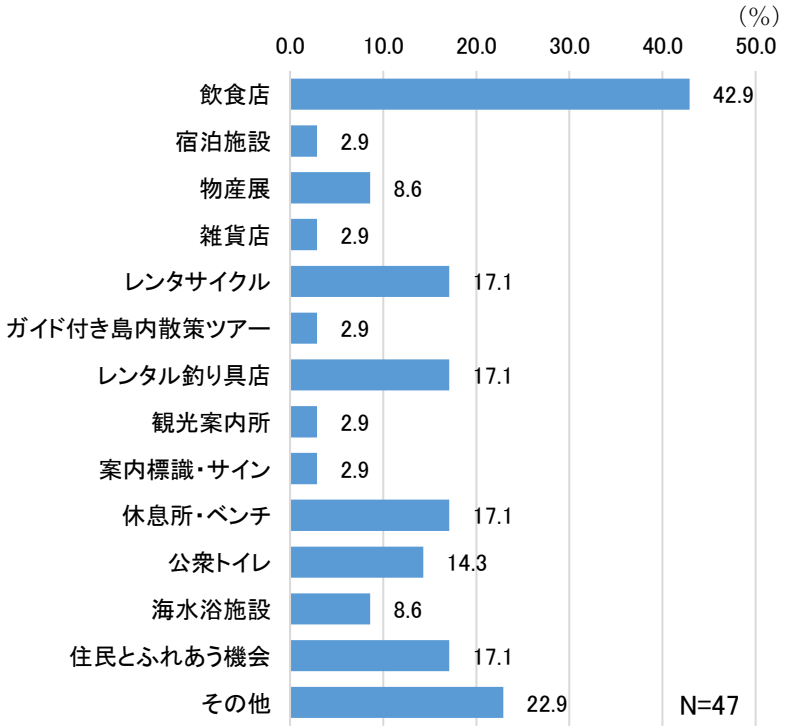
⑥定期航路の満足度

満足度は“欠航情報発信”以外は60%を超える高い割合となっており、特に“所要時間”や“運賃”、“船内環境”、“ダイヤ”は70%を超える高い満足度となっている。



⑦島内に欲しいもの

“飲食店”が42.9%で最も高く“レンタサイクル”、“レンタル釣り”、“休憩・ベンチ”などが多くなっている。



（４)関係者ヒアリング調査結果

①観光関連

- 納島はゲストハウスもでき徐々に観光客は増加している。
- 柳には古民家ステイもあり、今後、納島と連携したコンテンツ開発などの可能性はあるのでは。
- 小値賀はよく海から島をみる景色が素晴らしいと言われるが、現状では遊覧船がない。もし納島航路で新船を作る場合、遊覧船として利用できるような設備（デッキなど）があるとありがたい。

②地域住民

- 柳発の 4 便、15 時発のダイヤについて。佐世保からのフェリーで運ばれる生活物資が商店に並ぶのが 14 時半ごろ。笛吹で買い物をして柳に移動すると非常に時間が短い。できれば、15 時半などに変更して欲しい。ただし、月 1 回の巡回診療の時間に合わせている可能性があるので、診療所の意見をよく聞いてほしい。
- 希望は現状維持。減便はできればしないでほしい。特に 1 便と 5 便は生活上、必要なダイヤであるので必ず残してほしい。
- 新船はバリアフリー化が希望。また、運賃も据え置いてほしい。島外利用者の値上げは良いと思われる。

③診療所

- 巡回診療で利用している 4 便のダイヤは、医師のスケジュール的には理想的なダイヤ。ただし、納島に滞在できる時間が短いので本当は 10 分でも伸ばしてほしい。
- 巡回診療は月 1 回であるため、その時だけの限定ダイヤや、チャーター便でも影響はない。

（５）調査結果のとりまとめ

1. 島民アンケート調査の要旨

- **属性と利用実態**: 回答者の **9 割以上が 60 代以上**であり、職業は農業が約 6 割を占める。全回答者が生活航路として利用しており、頻度は「月に数回程度」が最多である。
- **利用手段と目的**: 約半数が町営船をメインに利用するが、**約 3 割は自家用船を併用**している。目的は**通院と買い物が 5 割以上**と極めて高い。
- **ダイヤの利用と満足度**: 往路は 2 便(8:35)、復路は 3 便(12:15)の利用が最も多く、**午前中に生活行動が完結**する傾向にある。ダイヤの利便性については 80%が満足している。
- **定住意向と新船への要望**: 90%が住み続けたい意向を持つが、そのうち半数は「状況によっては移住を検討」としており、**生活基盤の維持が重要である。**新船には**「時化への強さ」や「バリアフリー」**を強く求めている。

2. 島外利用者アンケート調査の要旨

- **属性と利用実態**: **40 代までの層が約 6 割**と島民に比べて若く、居住地は県外が約 7 割に達する。利用頻度は「初めて」が約 4 割で、認知経路は「口コミ」が最多である。
- **目的と滞在**: 目的は**釣り(26.1%)、観光、帰省**と多岐にわたる。滞在日数は「1 日」が最多だが、2 日以上の複数日滞在も半数以上存在する。
- **航路の評価とニーズ**: 往路は 1 便(6:50)、復路は 3 便(12:30)の利用が多い。航路の満足度は概ね高いが、島内には「飲食店」や「レンタサイクル」、休憩所などの整備を求めている。

3. 共通点と相違点

【共通点】

- **高い基本的満足度**: どちらの属性も、航路の「運賃」や「所要時間」に対して 7 割以上が満足している。
- **復路の集中**: 昼の時間帯である **3 便（12 時台）を復路として利用**するパターンが共通している。

【相違点】

- **利用目的と時間帯**: 島民は「生活維持（通院・買い物）」のため 2 便（8:35）を、島外者は「レジャー」のため早朝の 1 便（6:50）を往路に選ぶ傾向がある。
- **インフラへの期待**: 島民が「バリアフリー」や「時化への耐性」**といった船体性能を重視するのに対し、島外者は島内の**「観光利便施設（飲食・移動手段）」の充実を望んでいる。

4. 課題の整理

- **利便性の向上とダイヤ調整**: 島民からは「佐世保への乗り継ぎ」への不満や、買い物時間確保のための **4 便（15:00）の繰り下げ要望**があるが、これには巡回診療スケジュールとの調整が必要である。
- **バリアフリー化の急務**: 自由意見において「船の階段や段差が高い」との指摘があり、高齢化が進む島民にとって**新船のバリアフリー対応**は不可欠な課題である。
- **情報発信の強化**: 島外利用者において「欠航情報の発信」への満足度が相対的に低く、迅速な情報提供体制の構築が求められる。
- **受入体制の整備**: 観光客の増加に対し、飲食店や休憩所といった**島内インフラの不足**をどう解消し、交流人口の満足度を高めるかが課題となっている。

第 4 章　航路診断

（１）評価の視点

当該航路の安定性や利便性、快適性を次の１２の指標をもって評価する。評価の視点は以下のとおりとし、A～D の 4 段階で評価を行うものとする。（A：満足。現状維持、　B：概ね満足。可能な範囲で改善、C：不満・要改善）。

分類	評価指標	評価の視点
安定性	①就航率	一定の就航率が保たれ安定的な運航が行われているか。機関類などの突発的な故障などが発生していないか。
	②代船	突発的な状況を含め代船が安定的に確保できるか。
	③船員・陸員	持続可能な運航のための持続的な船員や陸員の確保が可能か。
利便性	④ダイヤ	利用者が使いやすいダイヤとなっているか。
	⑤便数	利用者が使いやすい便数が確保されているか。
	⑥所要時間	所要時間は妥当であるか。
	⑦二次交通との接続	路線バスやタクシーなどの二次交通との接続は妥当であるか。
	⑧運賃	利用者が利用しやすい運賃設定になっているか。
快適性	⑨船内環境	乗り心地、音、利便性、バリアフリー、マナーなどは利用者ニーズに適合しているか。
	⑩待合所	待合所は使いやすく快適なものとなっているか。
	⑪駐車場	港の駐車場の台数などは適切であるか。
	⑫情報発信	欠航情報などが迅速且つわかりやすく利用者に伝わっているか。

（２）評価の視点

評価結果は以下のとおりであり、就航率、ダイヤ、船内環境（バリアフリー化）が主な改善対象となる。

	評価指標	評価結果		評価の視点
安定性	①就航率	C	要改善	就航率は9割以上を維持しているが、最近では重油タンクの詰まりなど故障が発生している。今後、老朽化による設備や機関部分の故障が懸念されるが抜本的な解決にはリプレイスが必要となる。
	②代船	A	現状維持	地元で 12 人以下の海上タクシーを確保でき、ドック時などは現行ダイヤで運航できる。ただし非旅客船であることから補助対象外となり町の実費負担となっている。
	③船員・陸員	A	現状維持	船員体制は最低限の人数で対応しているが、現状で大きな問題は抱えていない。年齢的も当面の間の運航体制の維持は可能である。
利便性	④ダイヤ	B	改善検討	満足度は高いが柳発の 4 便（15 時発）について、島への生活物資がフェリーで到着後、商店に並ぶ時間帯を考慮すると、あと 30 分程遅いダイヤが望まれている。調整が可能かどうかの検討が必要。
	⑤便数	A	現状維持	現状 5 便体制についての満足度は高い。
	⑥所要時間	A	現状維持	所要時間は約 8 分と極めて短く、満足度も高い。
	⑦二次交通との接続	A	現状維持	佐世保行きの高速船始発に間に合わないとの意見もあるが、1 便の早発は労務体制からも困難であり、現実的には現状維持が妥当である。
	⑧運賃	A	現状維持	運賃に対する不満の意見はなく満足度は高い。
快適性	⑨船内環境	C	要改善	客席への段差があり高齢者の負担が大きい。バリアフリー化を求める意見が多数あるが、解決のためにはバリアフリー化が必要である。
	⑩待合所	A	現状維持	待合所は適切に維持されている。
	⑪駐車場	A	現状維持	駐車場に対する不満の意見はない。
	⑫情報発信	A	現状維持	島外利用者から欠航情報など情報発信の方法についての改善要望はあるが、島民からの要望はなく、連絡先などの周知により対応を図る。

第 5 章　経営診断

（１）航路の収支状況

①収支概況

収支は年々悪化傾向にあり、令和 6 年度は▲16,542 千円と 5 年前に比べ赤字額は 41%増加している。

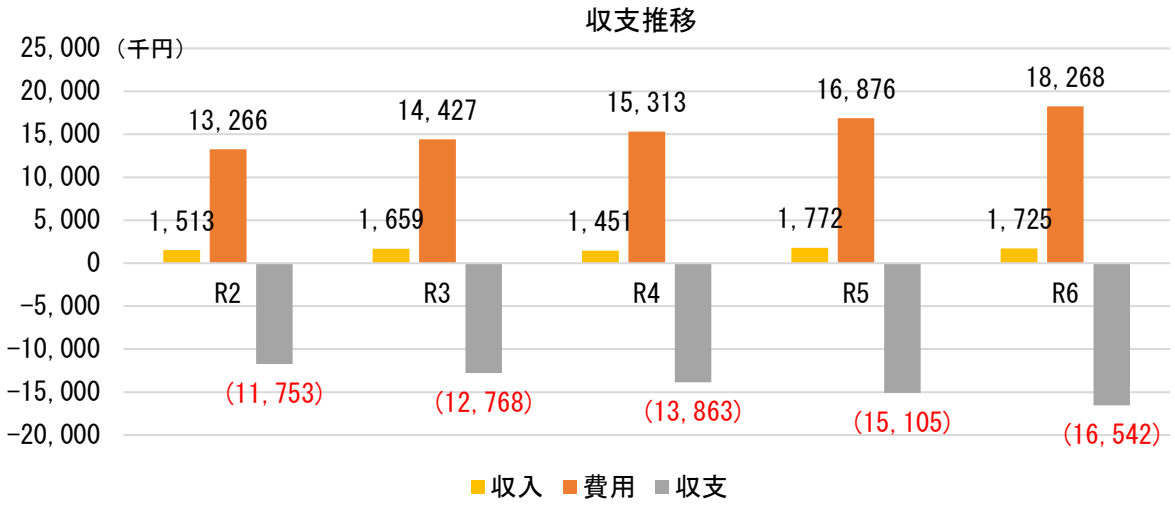
②収入概況

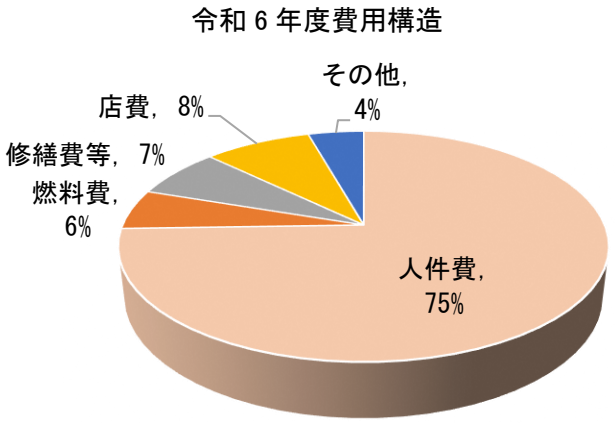
収入は令和 5 年度より増加し、令和 6 年度では 1,725 千円となった。令和 2 年度からの増加率は 14%である。

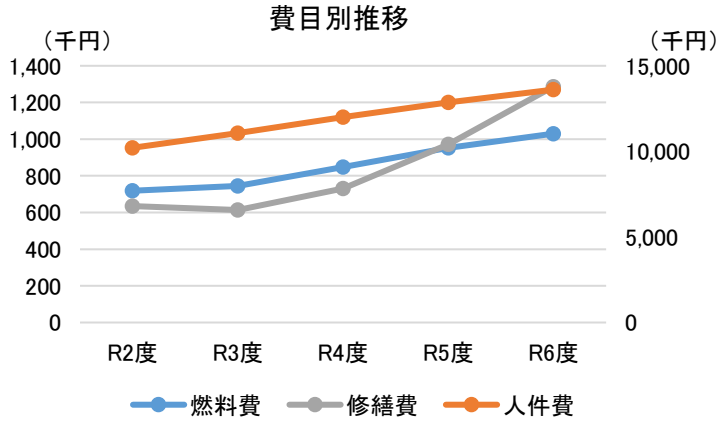
③費用概況

費用構造をみると人件費が全体の 75%と大部分を占めており、その他、燃料費、修繕費、店舗などが主な費用となっている。

費用は物価高騰や船体老朽化により全体として増加傾向にあり、中でも修繕費が令和 2 年に比べ 156.5%増加している。







資料）実績を基に作成

収支状況（千円）

科目＼期間区分	令和2年度（1年10月1日～2年9月27日）	令和3年度（2年10月1日～3年9月28日）	令和4年度（3年10月1日～4年9月29日）	令和5年度（4年10月1日～5年9月30日）	令和6年度（5年10月1日～6年9月30日）	R6/R2
1. 収　益						
A 運航収益	1,513	1,508	1,451	1,772	1,725	14.0%
1. 旅客運賃	716	712	668	1,003	924	29.1%
2. 手荷物運賃	6	7	5	5	5	-18.4%
3. 小荷物運賃	212	218	210	180	183	-13.9%
4. 自動車航送運賃	0	0	0	0	0	
5. 貨物運賃	14	5	10	6	4	-71.6%
6. 郵便・信書便航送料	565	566	558	577	609	7.9%
7. 雑収入	0	0	0	0	0	
B 営業収益	0	150	0	0	0	
1. 航路附属施設収入	0	0	0	0	0	
2. 雑収入	0	150	0	0	0	
収益計	1,513	1,659	1,451	1,772	1,725	14.0%
2. 費　用	0	0	0	0	0	
A 運航費用	11,853	13,078	13,984	15,313	16,474	39.0%
1. 旅客費	105	130	70	107	113	7.5%
(1) 旅客歩金	0	0	0	0	0	
(2) 傷害保険料	70	70	70	70	70	0.0%
(3) 雑費	35	60	0	37	43	22.5%
2. 手荷物取扱費	2	6	0	3	3	50.0%
3. 小荷物取扱費	9	16	0	7	8	-10.0%
6. 郵便・信書便取扱費	160	480	320	320	320	100.0%
7. 燃料潤滑油費	719	744	848	953	1,030	43.3%
8. 餐缶水費	0	0	0	0	0	
10. 雑費	12	12	12	89	103	735.3%
11. 船費	10,846	11,690	12,734	13,835	14,897	37.4%
(1) 船員費	10,210	11,076	12,003	12,864	13,610	33.3%
(2) 船舶備品費	54	242	107	172	260	377.3%
(3) 船舶消耗品費	309	138	219	295	309	-0.1%
(4) 船舶修繕費	242	204	376	448	622	156.5%
(5) 雑費	30	30	30	56	97	228.3%
B 営業費用	1,413	1,349	1,329	1,563	1,793	26.9%
1. 保険料	142	142	143	143	144	1.7%
(1) 船舶	142	142	143	143	144	1.7%
(2) 航路附属施設	0	0	0	0	0	
2. 税金	69	69	0	0	31	-54.4%
(3) 消費税	69	69	0	0	31	-54.4%
3. 利子	0	0	0	0	0	
4. 減価償却費	36	36	36	36	36	0.0%
(3) 航路附属施設	36	36	36	36	36	0.0%
5. 賃借（用船）料	0	0	0	0	0	
6. 航路附属施設費	34	29	29	29	41	17.8%
7. 店費	1,132	1,074	1,121	1,355	1,541	36.1%
費用計	13,266	14,427	15,313	16,876	18,268	37.7%
3. 差引当期純利益（純損失）	△ 11,753	△ 12,768	△ 13,863	△ 15,105	△ 16,542	40.7%

資料）実績を基に作成

（２）将来収支見込

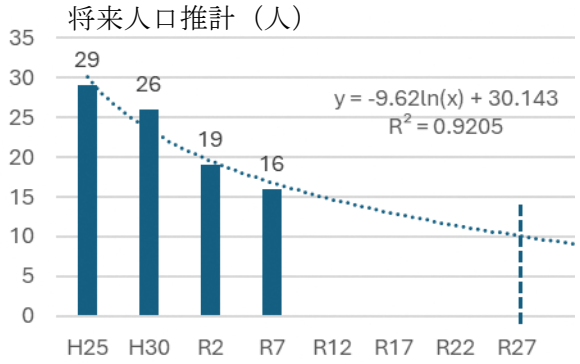
本航路は、島外利用者の増加から収入はコロナ前を上回る水準にあるが、燃料費や人件費などの費用増加により、赤字は増加傾向にある。

今後も人口減少が進むことはほぼ確実である中で、仮に現状のままで推移した場合の将来の赤字額を試算した。

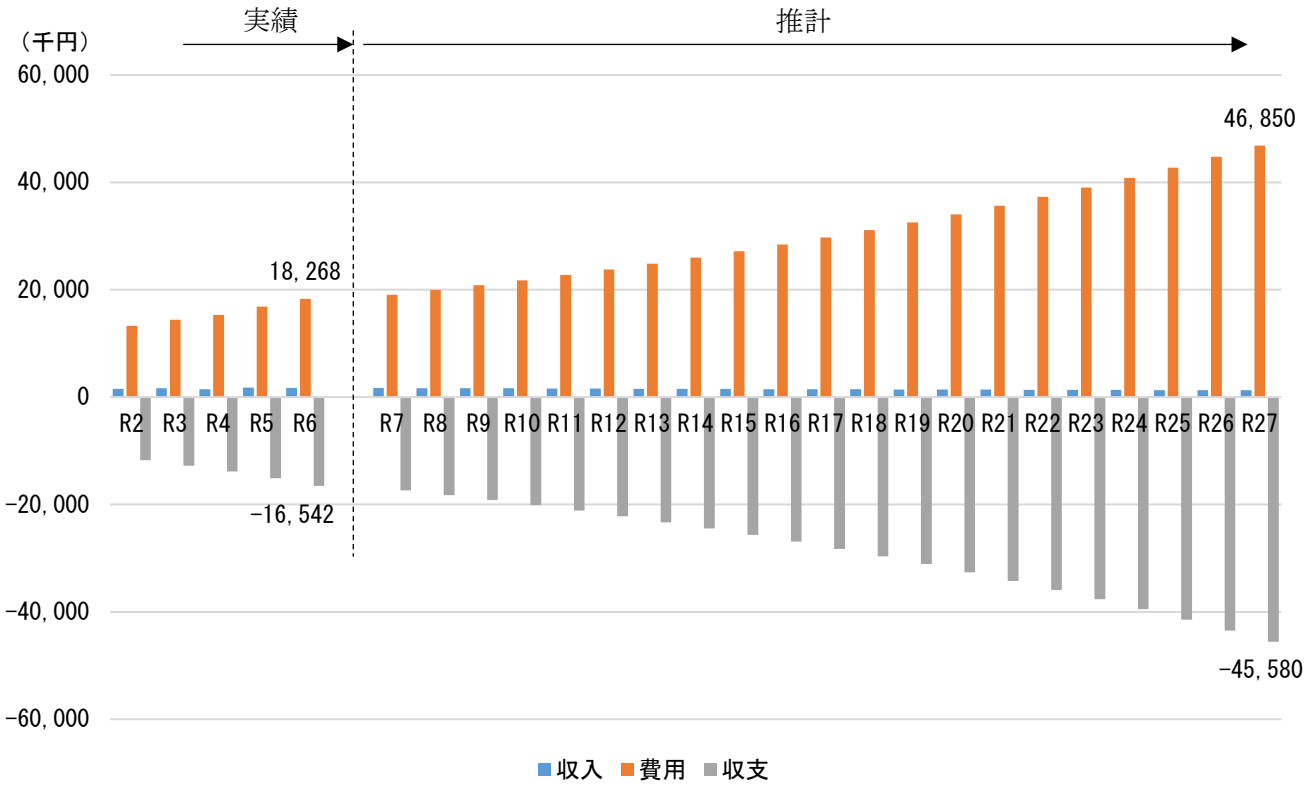
その結果、20 年後の赤字額は 2.8 倍の△46 百万円まで増加する可能性がある。

収支状況と　納島の将来人口予測

	R2 度	R6 度	増加率
収入	1,513	1,725	14.0%
費用	13,266	18,268	37.7%
収支	−11,753	−16,542	40.7%



20 年後の令和 27 年頃の赤字額は 2.8 倍の△46 百万円まで増加の可能性がある。



シミュレーション条件

（収入）R6 時点で島民/島外に利用者数を按分し、以後は島民利用は人口比例で推移、島外利用は R6 水準で固定とする。これにより総利用者数を推計し、各収入は総利用者数に比例（単価不変）として算出した。

（費用）燃料費、船員費、修繕費は年 5%増、その他は 2%増と仮定し算出した。

第 6 章　検討課題の整理

本航路を取り巻く現状は、人口減少や物価高騰、船舶老朽化により非常に厳しくなっており、今後、本航路を維持していくためには、収入増加策と費用削減策を同時に進めていくことが重要である。具体的な方策としては運賃値上げや減便、新船建造などが想定されるが、島民利便性に配慮した実現可能な施策の実施が必要である。

現状
（航路診断・経営診断）

【利用者数・市場規模】
利用者は島民以外の利用者増加により、全体としては増加傾向。
ただし長期的には島民の減少により減少が予想。

【航路診断】
老朽化による機関故障が度々発生。
や便数に対する評価は高いが、一部ダイヤの見直しやバリアフリー化が求められている。

【経営診断】
物価上昇と老朽化を要因に 5 年前に比べ費用が 38%増加。収支も急激に悪化。
現状のままでは20年後の赤字額は2.6倍まで増加。

【検討課題】

納島航路の維持のためには収入増加策、経費削減策が急務

想定される改善方策

収入増加策

物価変動に合わせた運賃値上げの検討が必要。また、船舶を活かした観光利用など営業外収入の増加策の検討も必要である。

- 運賃値上げ
- 観光利用（遊覧事業など）※新船建造後

費用削減策

老朽化する現状船舶の代替建造により、増加傾向にある修繕費の抑制や燃料費の削減を図る必要がある。
また、需要に応じた減便や宇久・寺島航路などとの連携可能性を検討する必要がある。

- 減便・予約制化
- 他航路連携

安全性向上策

老朽化を起因とした設備故障などを回避するために、新船建造や主機換装等を検討する必要がある。

- 主機換装（乗せ換え）

バリアフリー化策

高齢化社会に対応できるよう、新船建造によるバリアフリー化を検討する必要がある。

- 省エネ型新船建造

第 7 章　改善方策と費用対効果の検討

（1）改善方策の検討項目の設定

本航路が抱える課題を解消するための収入増加策や費用削減策などについて、費用対効果や実現可能性、島民への影響等を明らかにするため、以下の 7 項目について検討を行う。

検討項目	検証の視点・前提条件
①新船建造	新船建造により、老朽化による主機・設備のトラブルの回避とともに、省エネ化による燃料費削減、修繕費の削減を図るもの。 新船建造費を税込み 2 億円と想定しシミュレーションを行う。
②主機換装 （エンジン載せ替え）	現状の船体はそのままに、主機（エンジン）のみを乗せ換え、延命措置を図ること。費用は 2 千万～3 千万円程度を見込む。
③運賃値上げ	物価変動等を踏まえた運賃値上げ。ただし島民は、長崎県国境離島航路・空路島民割引制度を活用し現状水準を維持する。
④減便	現状、1 日平均約 5 人（実数ベース）程度が利用している状況を踏まえ、減便した場合の費用削減効果を検討する。
⑤ダイヤ見直し	柳発 4 便（15 時発）の時刻を調整することで、本島での買い物後に納島へ帰宅できるようなダイヤに変更する。
⑥予約制運航 （デマンド運航）	往復とも利用者がいない・または極端に少ないダイヤが存在する現状を踏まえ、予約制とした場合の効果を検討する。
⑦観光クルーズ事業	新船建造後、空き時間を利用したクルーズ利用の可能性を検討する。
⑧他航路連携 （宇久寺島航路）	宇久・寺島航路と連携した場合のメリット・デメリット（課題）について検証する。

（２)費用対効果･課題の検討

①新船建造

老朽化するさいかいに代わる新船を建造した場合の費用対効果について検証する。新船は以下の条件で建造すると仮定する。

ア）シミュレーション条件

	現状	新船条件	備考
総トン数	14 トン	17 トン程度	浅く狭い港での就航を見据えると現状のサイズ感は維持したいが、バリアフリー化に対応する必要があるため、総トン数自体は現状に比べ大きくなる可能性がある。
旅客定員	30 名	20～25 名程度	バリアフリー化による客席スペースの増加と、利用状況（R6 年最大 23 名）を踏まえ現状より削減を図る。これにより設備費や保険料等の値下げを行う。なお、定員数の削減についてはサービス基準の見直しが必要である。
主機	ヤマハ製	ヤンマー製	省エネタイプの国産エンジンを前提に、島内でメンテナンス可能なヤンマー製を想定する。なお、国の構造改革補助適用条件となるターボチャージャーなどの省エネ設備を導入する。
船質	FRP 製	FRP 製	アルミ製と FRP 製の両方が考えらえるが、島内でのメンテナンスを想定した場合､FRP 製が理想である。
船価	－	1.5～2.0 億円程度（設計・乗出し費用・税込み）	建造にあたっては、設計、建造費、乗出し費用等が必要となる。近年、物価高騰や労務費の高騰から建造費は年々高騰しており、現時点では 1.5 億円から 2.0 億円程度を見込む。
財源	－	構造改革補助金を適用した上で、辺地債や一般交通事業債などを活用検討	構造改革補助金：船価の 1 割 辺地債（交付税帯措置率 80%） 一般交通事業債（交付税措置率 0%）

イ）実質負担額シミュレーション

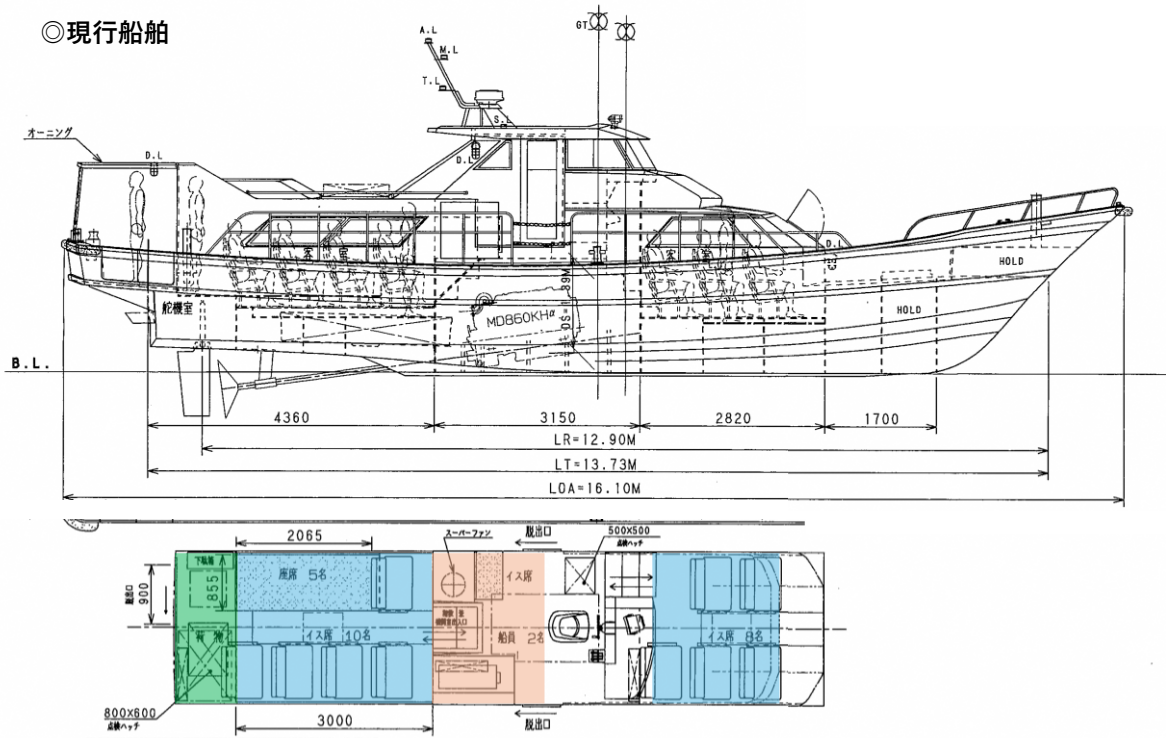
建造費 2.0 億円の場合、国補助や特例地方債を受けられた場合の本町の一般財源の持ち出し額はおよそ 0.273 億円程度と想定される。

項目		金額	備考
総費用①		2.00 億円	設計・乗出し費用含む。税込み
国補助②		0.18 億円	税抜き金額の 1 割見込み
残価（③＝①-②）		1.82 億円	
財源	特例地方債④	1.82 億円	辺地債 0.91 億円（交付税措置率 80%）、一般交通事業債 0.91 億円（交付税措置率 0%）
実質負担額目安		**約 0.273 億円**	運航費補助を受けることで 1/4 を自己負担と仮定

ウ）新船イメージ

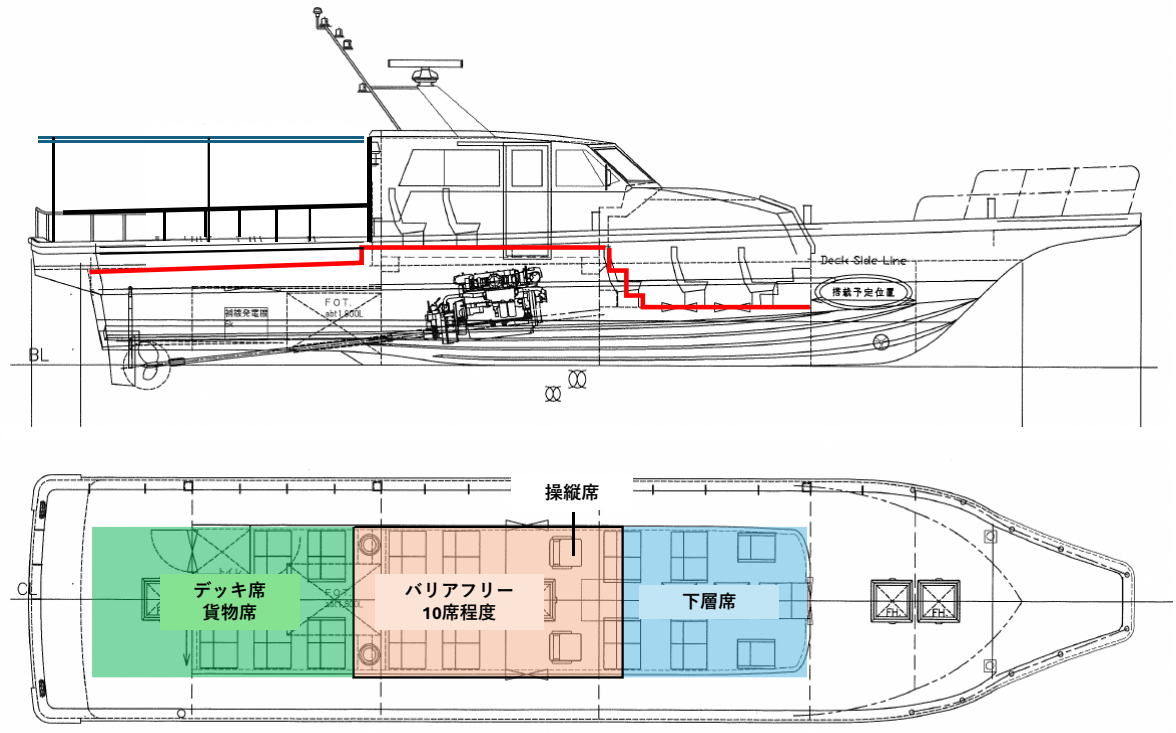
新船は入口から入ってすぐの場所を「バリアフリースペース」として可能な限り客室を確保する。また、構造上、現状と同じく下層席は設けるが、後方の客席はオープンタイプのデッキ席として、十分な貨物スペースを確保するとともに、クルーズ事業への活用も図る。

◎現行船舶



バリアフリースペースが狭い

◎新船イメージ船型　（※あくまでイメージであり今後設計により確定します）



エ）期待される効果・課題

新船就航による効果と課題は以下のとおり。

	項目	備考
効果	バリアフリー化への対応	階段を上り下りしないで客席の利用ができる。
	修繕費の削減	年々高騰する修繕費が削減される。
	燃料費の削減	省エネ化の主機導入と船体の軽量化により燃費改善が期待される。
	就航率の向上	主機や設備の故障がなくなり、安定した就航が可能となる。
課題	財政負担の発生	一般財源の持ち出し額約 6 千万円が航路収支に計上され、このうち国と県の補助を差し引いた 1/4 程度の約 0.273 億円が町の負担となる。

②主機換装（エンジン載せ替え）

主機換装による効果と課題を以下のとおり分析する。なお、主機換装に要する費用は 2 千万～3 千万円程度と想定する。

	項目	備考
効果	修繕費の削減	主機分の修繕費の削減が期待される。
	主機故障リスクの軽減	主機の故障リスクが軽減される。
	財政負担の軽減	新船建造費用に比べ 1/10 程度まで財政負担が軽減される。
課題	バリアフリーへの未対応	船体をそのまま利用するためバリアフリーには未対応のままである。
	設備面の老朽化に対する不安	電気系統や設備等は老朽化したままであり、それらの故障リスクは抱えたままである。
	燃費改善効果が小さい可能性	省エネ型主機導入により燃費改善効果は見込めるものの、反面、経年劣化により船体が水を吸い重量が増加し燃費効率は低下。効果が相殺され主機導入による燃費改善効果は大きくは期待できない。

③運賃値上げ（島外利用者の値上げ）

現行の運賃 220 円を仮に 300 円まで値上げした場合の増収額は以下のとおりである。なお、島民は長崎県国境離島航路・空路島民割引制度を利用し、現状水準を維持するものとする。

	利用者数（R6）	現行運賃	値上げ後（仮定）	増収額
利用者数	4,195 人	220 円	300 円	33.6 万円

④減便（燃料費の削減）

減便した場合、燃料費の削減が期待される。仮に 1 便減便した場合の費用削減額は以下のとおりである。

曜日	日数	現状		減便後	
		便数	年間運航回数	便数	年間運航回数
平日	260	5 便	1,300	4 便	1,040
土曜	52	5 便	260	5 便	208
日曜	52	2 便	104	2 便	104
年間運航回数		－	1,664	－	1,352
削減率		－	－	－	△18.8%
燃料費換算（R6）		1,030 千円		837 千円 （削減額△19.3 万円）	

⑤ダイヤ見直し

ヒアリング調査では、柳発 4 便（15 時発）では、佐世保からフェリーで運ばれた物資が島内店舗に並ぶ時間が 14 時 30 分頃であるため、買い物して柳から乗船することが難しいとの意見を頂いた。

そこで、ダイヤを 15 時半ごろに遅くすることで、買い物後の乗船が可能となる。なお、ダイヤ変更に伴う費用は発生しない。また、月 1 回の診療所の巡回訪問時については、その日のみ特別ダイヤとするか、臨時運航により対応することが望ましい。

	現行（15 時発）	見直し後（15 時半ごろ発）
柳発 4 便	佐世保から店舗に物資が到着する時間は 14：30 頃であり、買い物して乗船が難しい	当日の物資の買い物が可能となる。

⑥予約制運航（デマンド運航）

予約制とし、利用者がゼロの便については運航しないことで、燃料費の削減が期待できる。

令和 6 年度では利用者がゼロの回数は合計で 276 回と全体に対し 17.5%であり、燃料費換算すると約 18 万円の削減効果が期待できる。

ただし、予約制とすることで、船員は日々予約の受付と運航判断を行う必要があるとともに、利用者も電話が必要となるなど課題も多い。

	効果と課題
メリット	利用者ゼロの便を運休することで、燃料費が約 18 万円削減される。
デメリット（課題）	船員は予約の受付、運航判断を日々行うとともに、島民も利用の度に予約をしないといけないという煩雑さが生じる。 また、島外利用者への周知も必要である。

⑦観光クルーズ事業

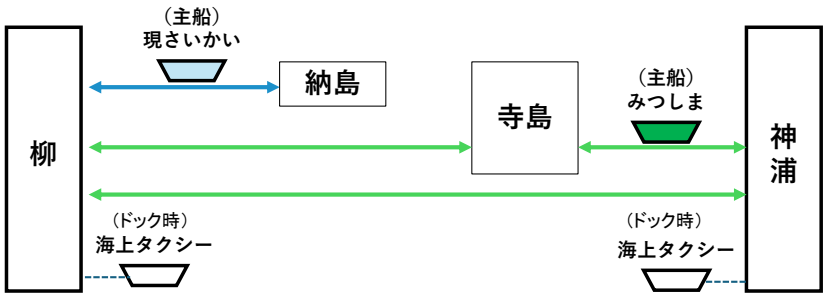
展望デッキがある新船による観光クルーズ事業。空き時間を活用した旅行商品としての運航を行う。想定として、運賃は 3 千円から 5 千円とし、約 10 名程度を受け付けた場合の増収額は以下のとおり。ただし、実施にあたっては、定期航路分との費用案分など新たな事務負担が発生することに留意が必要である。

		効果と課題
前提	運賃	1 人 3000 円～5000 円
	運航回数	年 5 回（季節が良い月に 1 回）～10 回程度
	受付人数	10 名程度
効果	増収額	15 万円～50 万円（費用除く）
課題		・季節性を加味した商品造成 ・着地型旅行商品としての周知強化 ・定期航路との費用案分など事務負担の増加

⑧他航路連携（寺島航路との統合可能性）

納島航路・寺島航路は同一区間を運航する航路であることから、仮に統合した場合の運航面、費用面、利便性面の検討を行った。検討の結果、2 航路全体としての人件費等の費用は削減されるが、予備船の維持管理費など、現行の国庫補助航路では適用外と範囲が新たに発生し、長崎県や小値賀町、佐世保市の負担が増加する可能性が高いとの結論に至った。

現行

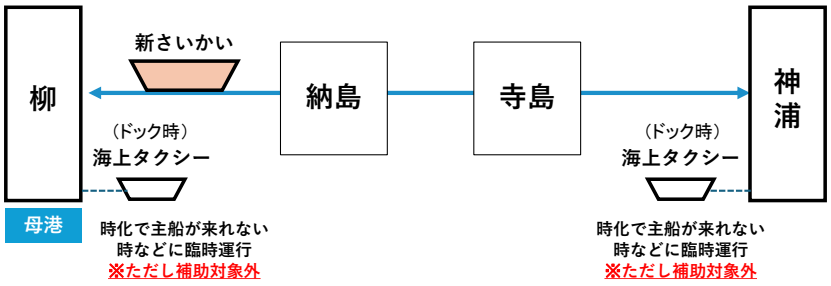


◎国県
・ 2 航路のままだと、効率化は減便などによる流動費のみ。大幅な削減は不可能。

◎小値賀町
・ 単独補助航路であり、運航費の 1/4 は自己負担。傭船費は補助外（非旅客船のため）で自己負担。

◎佐世保市
・ 基幹航路のため運航費の負担はなし。傭船費は補助外（非旅客船のため）で自己負担。

統合ケース①　新船建造＋予備船は海上タクシー



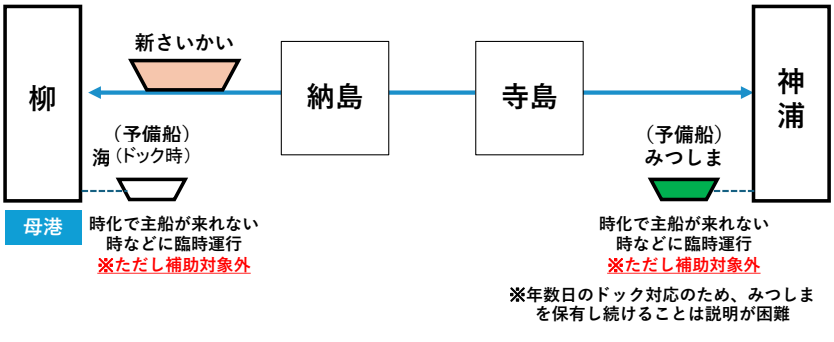
◎国
・ 費用負担は削減の可能性

◎長崎県
・ 国庫補助対象外の経費が発生した場合、費用が増加する可能性あり

◎小値賀町
・ 基幹航路になることから運航費用が負担なし。ただし傭船費は補助対象外

◎佐世保市
・ 運航費の負担はこれまでどおりなしだが、佐世保市の実負担である傭船費用の削減はできない
・ 海上時化時に新船が来れないリスクが発生。臨時運行費用は補助外であり自己負担となる

統合ケース②　新船建造＋予備船は「みつしま」



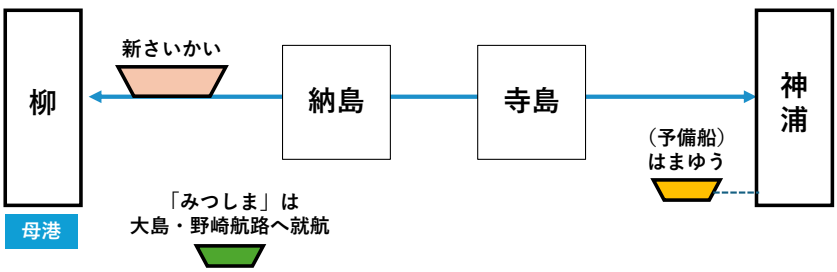
◎国
・ 費用負担は削減の可能性

◎長崎県
・ 予備船の維持費など国庫補助対象外が発生した場合は費用が増加する可能性あり

◎小値賀町
・ 基幹航路になることから運航費用が負担なし。ただし傭船費は補助対象外

◎佐世保市
・ 運航費の負担はこれまでどおりなし。傭船費は補助対象となるが、予備船の管理費は補助対象外
・ 船員確保の難度も高い
・ 海上時化時に新船が寄港できないリスクが発生。臨時運行費用は補助外であり自己負担となる（運航主体を小値賀に移管した場合は、表記内容は全て小値賀が負担）

統合ケース③　主船「新さいかい」＋予備船「はまゆう」



◎国
・ 費用負担は削減の可能性

◎長崎県
・ 予備船の維持費など国庫補助対象外が発生した場合は費用が増加する可能性あり

◎小値賀町
・ 基幹航路になることから運航費用が負担なし。ただし、みつしまの修繕費が現状より増加

◎佐世保市
・ 運航費の負担はこれまでどおりなし。傭船費は補助対象となるが、予備船の管理費は補助対象外。
・ 船員確保の難度も高い

※（運航主体を小値賀に移管した場合は、表記内容は全て小値賀が負担

（３)改善方策の総合評価

検討項目	必要額	効果額	メリット	課題	総合評価	
①新船建造	1600万円（実質負担）	△260万円※1	バリアフリー化に対応	財政負担が発生	○	財政負担は必要となるものの、高齢化に対応したバリアフリー化の効果は大きい。
②主機換装（エンジン載せ替え）	160万円（実質負担）	－	主機故障リスクの軽減	船体の老朽化や電気系統や設備面が改善できない	×	主機故障リスクは軽減されるものの、その他の老朽化には対応できておらず、またバリアフリーに対応できないことは課題。
③運賃値上げ	0円	+33.6万円/年～	島民の負担増なしで増収が可能	過度な値上げは利用者の減少の恐れあり	○	値上げ額によるが確実な増収が可能。
④減便	0円	△19万円/年	燃料費の確実な削減	ダイヤ次第で島民の生活行動に影響する可能性	○	確実な費用削減効果は期待できる。島民の利便性に配慮した編成が可能なら実施する効果は高い。
⑤ダイヤ見直し	0円	－	買い物利便性の向上	月１回の巡回診療時の対応	○	利便性向上の効果は高い。
⑥予約制運航（デマンド運航）	0円	△18万円/年	燃料費の削減	予約の受付や運航判断など船員負担が大きい。また利用者の利便性も低下する	×	燃料費の削減効果は期待できるが予約制導入による船員・利用者双方の負担が大きい。
⑦観光クルーズ事業	情報発信費用	+15万円～50万円/年	増収。クルーズ商品によるブランディング強化	定期航路との費用案分など事務作業の増加	○	定期航路との費用案分作業など事務作業は増加するものの、島のブランディングや増収の可能性はある。
⑧他航路連携（宇久寺島航路）	－	増加の可能性	－	小値賀町、長崎県とも実質負担額が増加する可能性	×	現行制度では補助対象外の範囲が拡大し、費用負担の可能性が高い。

※1：R6年度の修繕費・備品費1,190千円の約10%程度の削減と、燃費1,000千円の改善効果3%とが期待される。年間13万円×20年間と想定

第 8 章　航路改善方策

（１）航路改善方策の基本方針

本航路は、納島島民の日常生活や社会経済活動を支える重要な生活航路であり、また、本土からの業務や観光、釣り客など、観光や経済を支える必要不可欠な航路である。

一方、近年の人口減少や少子高齢化による航路利用者の減少に加え、燃料油価格高騰や使用船舶の老朽化に伴う修繕費の増加などを背景に航路経営は厳しい状況となっている。また、船体はバリアフリーに対応しておらず、超高齢化が進む納島島民の日常の移動手段としては大きな課題を抱える状態といえる。

こうした状況の中、本航路が持続可能で安全・快適な航路として安定的な経営を行うためには、国県町の連携体制の下、現在の使用船舶についてバリアフリー船舶としての代替建造を行うほか、近年の物価高騰に併せた運賃値上げや、利用状況に応じた減便などの総合的な対策が必要である。

①将来ビジョン

納島島民の本土への通院や買物などの日常生活を支える生活航路としての利便性の確保と、本土からの業務や観光、釣り客などの島外利用者の移動を支える航路としての維持・活性化を図るため、持続可能な運航体制を構築し効率的且つ地域住民のニーズに合致した適切なサービスの提供を行う。

②経営改善の方針と達成目標

安定的且つ安全な運航の確保と、成果の見える経営改善を図るため、「新船導入よる経費削減」、「新船導入に併せた運賃値上げによる収支改善」、「島民の利便性・快適性を確保するための取組み強化」からなる取り組みを柱とした経済改善方策を実施する。

【改善方策】

（１）新船導入による経費削減とバリアフリー化・船内環境の改善

（２）新船導入に併せた運賃値上げによる収支改善

（３）経費削減のための減便と島民利便性に配慮したダイヤ編成

（４）島外利用者の取り込み強化とクルーズ事業などの新たな収入確保の検討

（５）関係機関が一体となった継続的な航路維持・活性化の取組みの推進

（２）具体的改善方策

①新船導入による経費削減とバリアフリー化・船内環境の改善

就航から 24 年経過し老朽化が進行している「さいかい（14t）」について、省エネ型バリアフリー船舶としての代替建造を行い、修繕費・燃料費の削減とバリアフリー化及び船内環境の改善を図る。なお、建造にあたってはターボチャージャー等の省エネ設備の導入を図ることで、国の構造改革補助の適用を図る。

新船主要スペック（案）※詳細は基本設計にて確定する

	現状	新船条件	備考
総トン数	14 トン	17 トン程度	浅く狭い港での就航を見据えると現状のサイズ感は維持したいが、バリアフリー化に対応する必要があるため、総トン数自体は現状に比べ大きくなる可能性がある。
旅客定員	30 名	20～25 名程度	バリアフリー化による客席スペースの増加と、利用状況（R6 年最大 23 名）を踏まえ現状より削減を図る。これにより設備費や保険料等の値下げを行う。なお、定員数の削減についてはサービス基準の見直しが必要である。
主機	ヤマハ製	ヤンマー製	省エネタイプの国産エンジンを前提に、島内でメンテナンス可能なヤンマー製を想定する。なお、国の構造改革補助適用条件となるターボチャージャーなどの省エネ設備を導入する。
船質	FRP 製	FRP 製	アルミ製と FRP 製の両方が考えらえるが、島内でのメンテナンスを想定した場合、FRP 製が理想である。
船価	－	1.5～2.0 億円程度（設計・乗出し費用・税込み）	建造にあたっては、設計、建造費、乗出し費用等が必要となる。近年、物価高騰や労務費の高騰から建造費は年々高騰しており、現時点では 1.5 億円から 2.0 億円程度を見込む。
財源	－	構造改革補助金を適用した上で、辺地債や一般交通事業債などを活用検討	構造改革補助金：船価の 1 割 辺地債（交付税帯措置率 80%） 一般交通事業債（交付税措置率 0%）

ｇイ）実質負担額シミュレーション

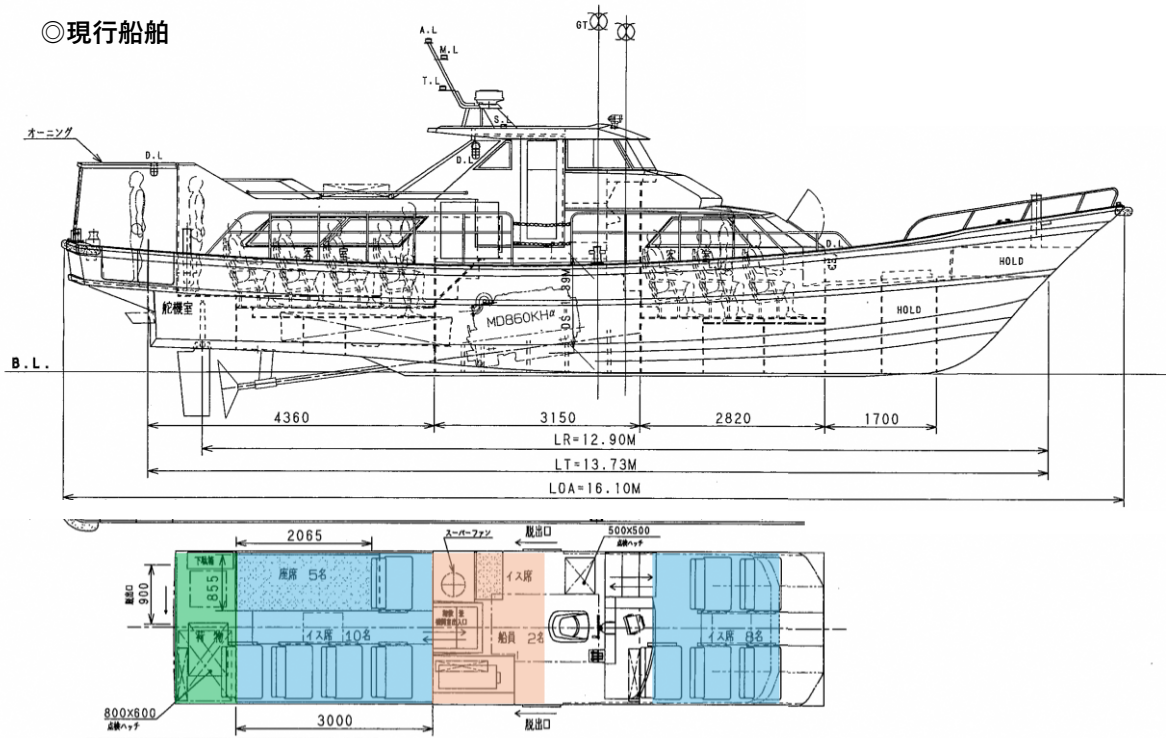
建造費 2.0 億円の場合、国補助や特例地方債を受けられた場合の本町の一般財源の持ち出し額はおよそ 0.273 億円程度と想定される。

項目		金額	備考
総費用①		2.00 億円	設計・乗出し費用含む。税込み
国補助②		0.18 億円	税抜き金額の 1 割見込み
残価（③＝①-②）		1.82 億円	
財源	特例地方債④	1.82 億円	**辺地債（交付税帯措置率 80%）** **一般交通事業債（交付税措置率 0%）**
実質負担額目安		**約 0.273 億円**	運航費補助を受けることで 1/4 を自己負担と仮定

ウ）新船イメージ

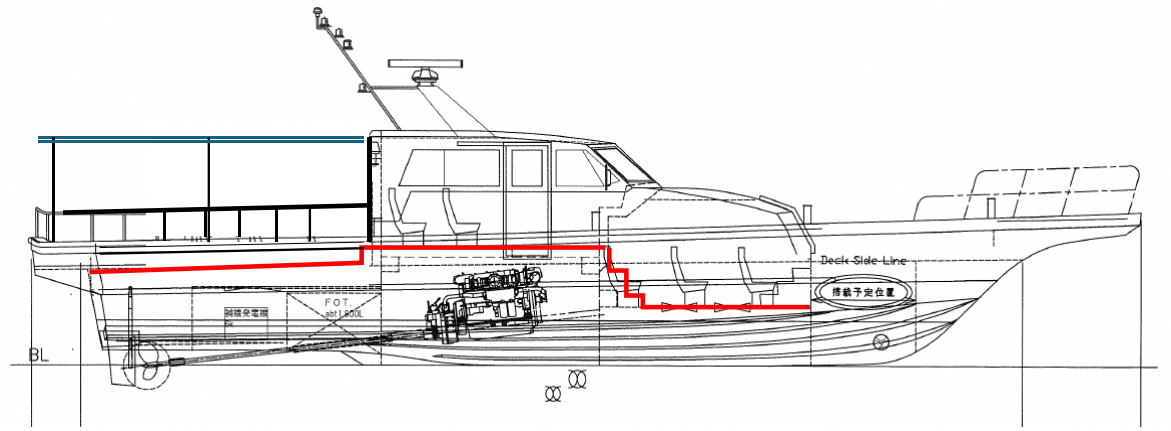
新船は入口から入ってすぐの場所を「バリアフリースペース」として可能な限り客室を確保する。また、構造上、現状と同じく下層席は設けるが、後方の客席はオープンタイプのデッキ席として、十分な貨物スペースを確保するとともに、クルーズ事業への活用も図る。

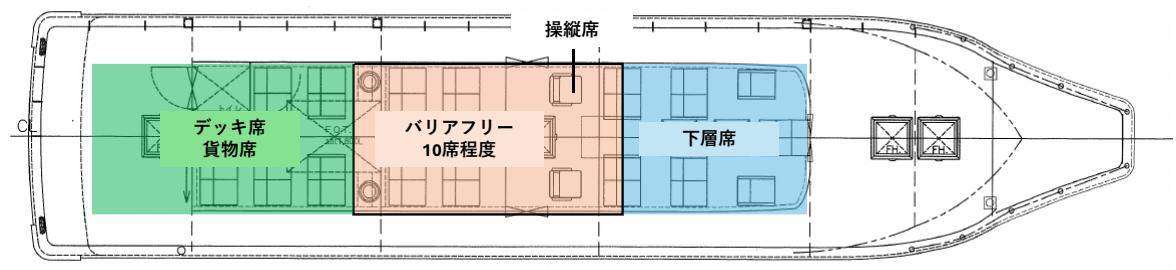
◎現行船舶



バリアフリースペースが狭い

◎新船イメージ船型　（※あくまでイメージであり今後設計により確定します）





②新船導入に併せた運賃値上げによる収支改善

新船導入に合わせて運賃の改定（値上げ）を実施し、増収を図る。

なお、運賃改定により島外利用者の利用が減少しないよう、具体的な改定額および振興策については、今後、関係機関と調整の上、決定する。

また、島民については値上げの影響を極力抑えるため、長崎県国境離島航路・空路島民割引制度を活用し、現行水準（島民 160 円）まで運賃を引き下げることで、利便性および満足度の維持・向上を図る。

③経費削減のための減便と島民利便性に配慮したダイヤ編成

一方、現状では 1 便当たりの利用者数は平均 1 名台と極めて少なく、往復とも利用者がいないケースも約 18%（令和 6 年度実績）に上っている。

こうした実情を踏まえ、運航経費の削減を図るため、減便を含めた運航ダイヤの見直しを検討する。

検討に当たっては、島民からの要望を踏まえ、始発便および最終便は可能な限り維持しつつ、日中時間帯のダイヤを調整することで、利便性の低下を最小限に抑える。

④島外利用者の取り込み強化とクルーズ事業などの新たな収入確保の検討

現状、約 2 割弱を占める島外利用者は、収入を支える重要な顧客である。

こうした状況を踏まえ、今後も島外利用者は経営を支える重要な顧客として明確に位置づけ、情報発信の強化等に取り組むことで、更なる利用拡大を図る。

また、建造予定の新船には、オープンデッキ等、クルーズ需要に対応可能な設備の導入を予定している。今後の具体的な設計・建造に当たっては、おぢかアイランドツーリズム協会をはじめとする観光関連事業者と連携しながら推進するとともに、船舶の空き時間を活用したクルーズ商品の造成および事業化に向けた検討を進める。

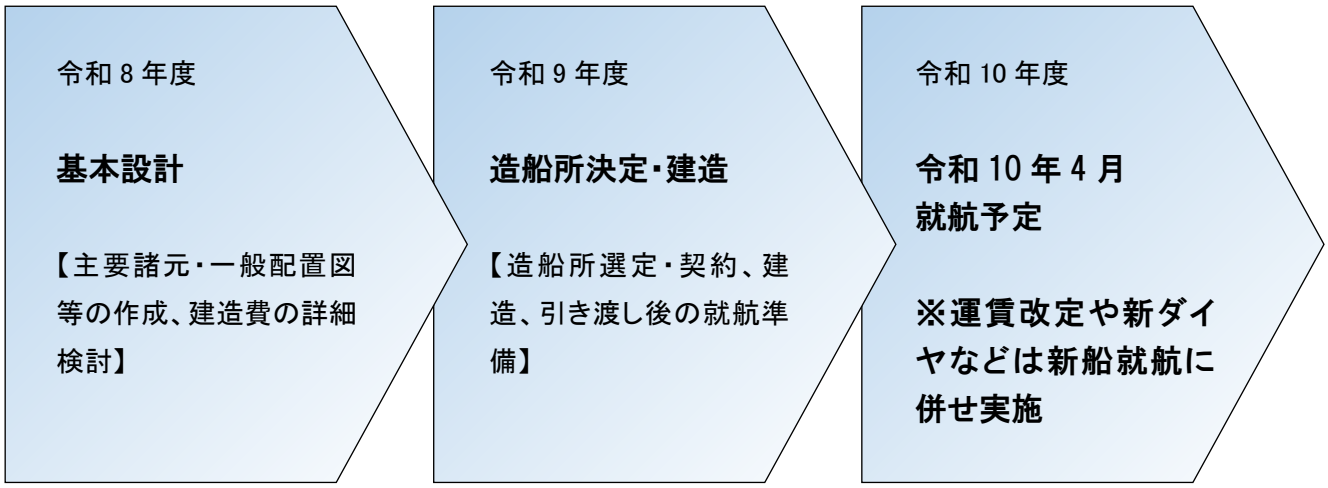
⑤関係機関が一体となった継続的な航路維持・活性化の取組みの推進

本航路は、納島島民の日常生活や社会経済活動を支える重要な生活航路であり、また、本土からの通勤や業務、観光客などの島外利用者を支える必要不可欠な航路であることから、本航路の持続・活性化に向け、地元・航路事業者・国・県・町などの関係機関が一体となった利用促進策や費用削減などの取り組みを継続的に行う。

（３）新船建造のスケジュール

新船建造にあたっては、令和８年度に基本設計を実施し、主要諸元および一般配置図の作成を行うとともに、建造費の詳細な積算・検討を進める。

令和９年度は造船所の選定および契約締結を行い、その後建造工程に入る。建造完了後は各種検査、引き渡し、就航に向けた準備を実施する。最終的に令和 10 年４月の就航を予定しており、計画的かつ確実な工程管理のもと事業を推進する。なお、新たなダイヤへの移行や運賃改定などは新船就航に併せ実施するものとする。



（参考資料：島民アンケート）

柳～納島航路に関する アンケート調査ご協力のお願い

日頃より柳～納島航路の運航に関し、ご理解とご協力を賜り厚くお礼申し上げます。
本航路は、島民の皆さんの日常生活に欠かせない移動手段として親しまれていますが、島民人口の減少等により厳しい経営が続いています。
このアンケート調査は、持続可能な航路運営を行うための基礎資料とするために、島民の皆さんに航路のご利用状況や改善に対するご意見などをお伺いするものです。
ご多忙中お手数をおかけしますが、調査の趣旨をご理解頂き、何卒、ご協力くださいますようお願い申し上げます。

令和７年８月

長崎県離島航路対策協議会　柳～納島航路分科会
（事務局：小値賀町未来創造課）

【記入上の注意】

- この調査は、納島にお住まいの全世帯を対象としています。
- 封筒には調査票が３通入っています。１５歳以上の方で、航路の利用の有無に関わらず、可能な限り多くの皆さんのご協力をお願いします。調査票が不足する場合は、大変申し訳ありませんが、下記までご連絡ください。
- ご記入いただいた調査票は、**8 月 25 日（月）**までに封筒に入れて船までお持ちください。（余った調査票も入れてください）
- ご記入いただきましたご意見、ご回答は全て統計処理を行い、集計後は適正な管理・運営を行いますので、個人としての意見が外部に出るようなことは決してございません。

【お問い合わせ先】

小値賀町未来創造課（担当：神崎）
TEL　0959-56-3111

あなたの性別、年齢などをお尋ねします。

問1：性別　① 男性　② 女性　③自分の表現を使いたい

問2：年齢　① 10 代　② 20 代　③ 30 代　④ 40 代
⑤ 50 代　⑥ 60 代　⑦ 70 代　⑧ 80 代以上

問3：職業　① 漁業　② 農業　③ 公務員・団体職員
④ 派遣・パート・アルバイト　⑤ 学生
⑥ 主婦・主夫　⑦ 無職　⑧ その他（　　）

納島航路についてお尋ねします。

問4：この1年間、納島から柳に何回くらい行きましたか。（1つに○）

① ほぼ毎日
② 週に２日～３日程度
③ 週に１日程度
④ 月に数回程度（２～３回）
⑤ 月１回程度
⑥ 年に数回程度
⑦ １年間以上利用していない

問5：柳に行くときは、どの船を使いますか。（1つに○）

① ほぼ毎回、「町営船（さいかい）」を利用する
② 大部分が町営船だが、たまに「自分や家族が所有する船」を利用する
③ ほぼ毎回、「自分や家族が所有する船」を利用する

1

問6：町営船を利用する主な目的は何ですか。（いくつでも）

①通院　②デイサービス　③買い物　④仕事
⑤食事・娯楽・レジャー・旅行　⑥本土への帰省
⑦公共施設の利用（役場など）　⑧金融機関や郵便局
⑨その他（　　）

問7：小値賀（柳）到着後の主な最終目的地はどこですか。（1つに○）

①柳地区　②笛吹地区　③佐世保市　④その他（　　）

問8：主に利用するダイヤはどれですか。
よく使うダイヤに○をつけてください

行き（納島発）（1つに○）	帰り（柳発）（1つに○）
① ７時５分	① ６時 50 分
② ８時 35 分	② ８時 15 分
③12 時 30 分	③12 時 15 分
④16 時 00 分	④15 時 00 分
⑤18 時５分（17 時 55 分）	⑤17 時 50 分（17 時 40 分）

（　）冬季ダイヤ

2

問9：現在の納島航路のダイヤをどう思いますか。（1つに○）

①大変便利　②まあ便利　③どちらともいえない　④やや不便　⑤不便

評価の理由や、ご要望（例：○便を○:○○頃に変えてほしい）などをお書きください。

問 10：小値賀（柳）到着後の主な移動手段は何ですか。（1つに○）

①徒歩　②路線バス　③タクシー　④送迎（介護施設や友人など）
⑤柳港に置いている自家用車
⑥柳港に置いている二輪車（バイク・自転車など）
⑦その他（　　）

問 11：今後、納島での生活を続けるご意向についてお伺いします。島での暮らしに対するご自身の考えをお聞かせください。

①今後も納島で生活を続けたいと思っている
②できるだけ納島で生活を続けたいが、状況によっては他の場所に移住を考えるかもしれない
③現時点では移住を考えていないが、将来的には他の場所に住む可能性がある
④現時点で他の場所に移住を検討している
⑤その他（自由記入）
（　　）

3

問 12：現在の納島航路について、満足度や不満の理由などをお尋ねします。

①～⑫の各項目について、それぞれに１つずつ○をつけてください。		大変満足	どちらかといえば満足	どちらかといえば不満	不満	わからない	「どちらかといえば不満」、「不満」とお答えの方はその理由をお書きください。
（記入例）		1	2	(3)	4	5	○○行きバスへの乗り継ぎ時間が長い
①所要時間	→→→	1	2	3	4	5	
②柳からバスなどへの乗継ぎ	→→→	1	2	3	4	5	
③佐世保行きの船への乗継ぎ	→→→	1	2	3	4	5	
④運賃	→→→	1	2	3	4	5	
⑤船内環境	→→→	1	2	3	4	5	
⑥利用者のマナー（釣り客など）	→→→	1	2	3	4	5	
⑦納島の待合所の環境	→→→	1	2	3	4	5	
⑧柳の待合所の環境	→→→	1	2	3	4	5	
⑨欠航情報などの発信方法	→→→	1	2	3	4	5	
⑩全体的な満足度	→→→	1	2	3	4	5	

ここからは、「新船の導入」についてお聞きします。

使用船舶「さいかい」は就航から 25 年が経過しています。最近では老朽化が進み、毎年多額の燃料費や修繕費を要しています。また、高齢化社会が進む中、バリアフリーに対応できていないなどの問題も抱えています。今後、将来にわたって持続可能で安全な航路の維持を図る手段として新船導入が考えられますが、このことについて皆さんのご意見をお聞きします。

問13：仮に新船を導入する場合、どのようなことに期待しますか。（いくつでも）

① “しけ”に強い船（揺れが少ない船、欠航しにくい船）
② 現在の料金を維持する（値上げしない）
③ 客の積み残しがない十分な客席数がある船
④ バリアフリー化された利用しやすい船（車イスでの乗降など）
⑤ 授乳室などプライベート空間がある船
⑥ 横になることができるスペースがある船
⑦ 家具や電気製品、車イスなど、大きな荷物を運べる船
⑧ 特に期待しない（現船で良い。新船導入に反対など）
⇒その理由（……）
⑨ その他（……）

自由意見欄（納島航路についてのご要望など自由にお書きください）

以上でアンケートは終了です。
ご家族分の調査票をこの封筒にまとめて入れて
8 月 25 日（月）までに「さいかい」までお持ちください。
ご協力ありがとうございました。

5

（島外利用者アンケート）

納島航路に関する「島外利用者」アンケート調査ご協力のお願い

（※この調査は納島以外にお住まいの方にご協力を頂いています。ご協力頂いた方には「お茶」をプレゼント！）

問1：今日の日付、性別と年代、お住まいをお聞きします。
■乗船日（……）月（……）日　■性別（いずれかに○）：①男性　②女性　③自分の表現を使いたい
■年　代　10代・　20代　・30代　・40代・　50代　・60代以上
■住まい　小値賀町内　・　県内（　　市町）　・県外（　　都道府県）

問2：本日の主な目的は何ですか？（1つに○）
①釣り　②仕事　③観光　④帰省　⑤その他（……）

問3：納島を知ったきっかけをお答えください（いくつでも）
①インターネット　②テレビ　③ラジオ　④雑誌　⑤口コミ（知人の紹介）　⑥その他（……）

問4：乗船前の交通機関をお答えください（各項目の1つに○。バスの所要時間は記入）
①レンタカー　②自転車　③バイク　④送迎　⑤路線バス　⑥その他（……）

問5：納島航路は、どの程度の頻度で利用されますか？（1つに○）
① 初めて　②週数回程度　③ 月数回程度　④年数回程度　⑤年１回程度　⑥数年ぶり

問6：ご利用のダイヤを教えてください。（各項目の1つに○）

【行き】（1つに○）
①柳発　6：50
②柳発　8：15
③柳発　12：15
④柳発　15：00
⑤柳発　17：50

【帰り】（1つに○）
①納島発　7：05
②納島発　8：35
③納島発　12：30
④納島発　16：00
⑤納島発　18：05

納島での滞在日数は？
①1 日
②2 日
③3 日
④4 日以上

問7：納島航路の満足度を各項目についてお尋ねします。（それぞれ1つに○）

①～⑫の各項目について、それぞれに１つずつ○をつけてください。	大変満足	どちらかといえば満足	どちらかといえば不満	不満	わからない
①ダイヤ	1	2	3	4	5
②便数	1	2	3	4	5
③所要時間	1	2	3	4	5
④乗継の利便性	1	2	3	4	5
⑤運賃	1	2	3	4	5
⑥船内環境	1	2	3	4	5
⑦利用者のマナー（釣り客など）	1	2	3	4	5
⑧柳の待合所の環境	1	2	3	4	5
⑨納島の待合所の環境	1	2	3	4	5
⑪欠航情報などの発信方法	1	2	3	4	5
⑫全体的な満足度	1	2	3	4	5

問8：島に欲しいもの、あったらいいなと思うものをお答えください（いくつでも）

①飲食店　②宿泊施設　③物産店
④雑貨屋　⑤レンタサイクル
⑥ガイド付き島内散策ツアー
⑦レンタル釣り具店
⑧観光案内所　⑨案内標識・サイン
⑩休憩所・ベンチ　⑪公衆トイレ
⑫海水浴施設　⑬住民とふれあう機会
⑭その他（　　）

以上でアンケートは終了です。
ご協力ありがとうございました。
船員にお渡しください。
お茶引換券を柳港近くの
「岩坪商店」にお持ちください。

長崎県小値賀町
柳～納島航路改善計画

令和８年３月３日

長崎県離島航路対策協議会
柳～納島航路分科会