

社会資本整備審議会・交通政策審議会
交通体系分科会計画部会
第1回交通政策基本計画小委員会

交通政策基本計画への期待

平成26年4月14日

石崎汽船株式会社 代表取締役社長

一般社団法人 日本旅客船協会副会長

一色 昭造

国民生活に密着しているフェリー・旅客船事業

＜地域の足となる生活航路＞

あらかじめ時刻表を示して定期運航する公共交通機関

- ・離島航路 : 本土と離島間あるいは離島相互を結ぶ島民の足。フェリー、高速船、貨客船など。国の領海権益を守るためにも重要であるが、航路維持に大変な苦勞
- ・その他の航路: 橋に変わる性格。瀬戸内海や全国各地に航路が維持されているが、厳しい経営環境にある。

＜物流の動脈を形成する長距離フェリーなど＞

ゆったりとした船旅の提供とあわせてトラック輸送などの物流機能

- ・大型フェリーの導入で、トラック輸送が収入の8割をしめる航路もある。
- ・昭和43年に関西と九州間の航路がスタートした後、急速に全国的ネットワークが成立
- ・トラックの陸上走行に比べエネルギー効率にすぐれ、モーダルシフトの担い手
- ・人と車を同時に多量に運べるので、東日本大震災の際には自衛隊の緊急輸送などに大活躍

＜日本の観光を支える様々な観光旅客船＞

様々な事業の形態があり、競争も厳しいが地域の観光の基盤を形成している。

旅客船事業の課題と政策への期待

<離島を含めた地域の生活航路を守るための施策の強化>

- ・燃料油の高騰や高速道路・架橋料金の引き下げにより、維持が困難となる生活航路が続出
離島航路以外の生活航路にも航路維持のための支援制度の構築を期待

<大規模災害への対応>

- ・フェリーは東日本大震災などの大災害に際し大きな役割を發揮できるので、東海、東南海・南海地震等の予想される大災害に際し、よりスムーズにフェリーが活用できるような仕組みの構築を期待

<環境問題への対応>

- ・フェリーはエネルギー効率に優れているので、環境対策の観点から、実効性のあるモーダルシフト対策の推進を期待

<老朽化する船舶の代替建造>

- ・厳しい経営環境の中、旅客船は老朽化し、償却の終わった船舶でやっと経営が成立
- ・昭和30年代にできた共有建造制度は旅客船の近代化に大きな役割。旅客船の厳しい経営環境に対応して共有期間の延長など共有建造制度の充実と十分な建造資金確保に期待
- ・離島航路の船舶建造資金全額公費負担による旅客船整備の拡大を期待

<厳しい経営環境の中で、規制改革への期待>

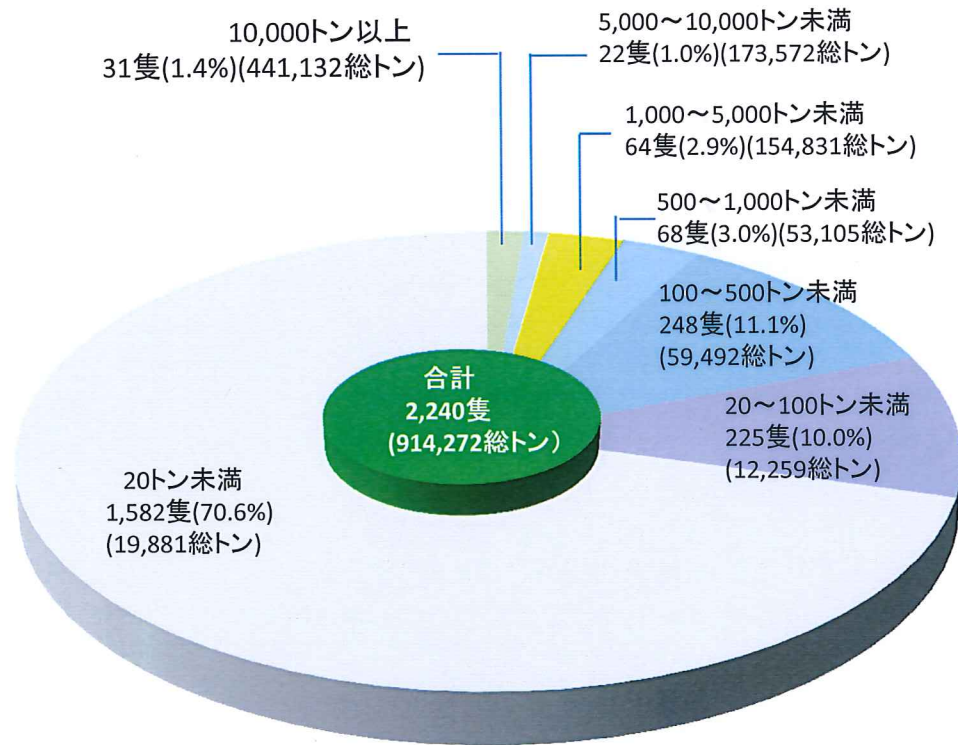
- ・事業規制については、平成12年に需給調整が廃止され、算入も自由
- ・安全や雇用などの分野の社会的規制も、技術の発展や社会の変化に対応した的確な見直しを期待

<総合的な交通政策の推進>

- ・道路偏重の交通政策を改め、総合的な交通政策を推進することを期待

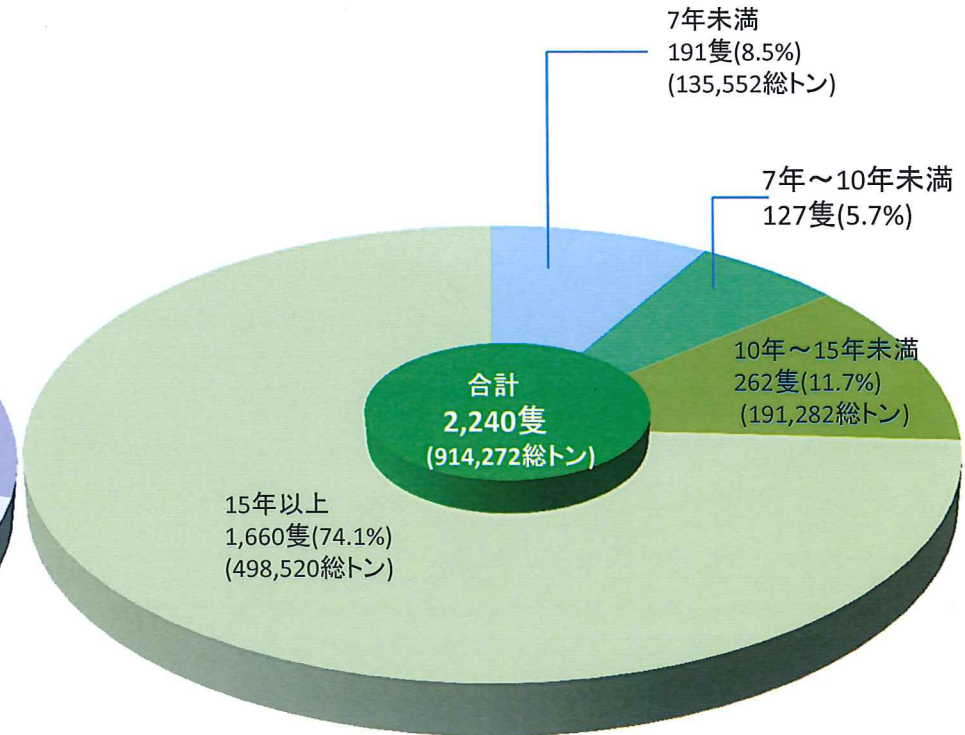
国内旅客船の現状

【総トン数別隻数】



平成25年4月1日現在、国内旅客船の隻数・トン数は、2,240隻・91万総トンとなっています。隻数比率では、20総トン未満の小型船が70.6%と大きな割合を占めていますが、総トン数比率では、2.1%程度となっています。

【船齢別隻数】



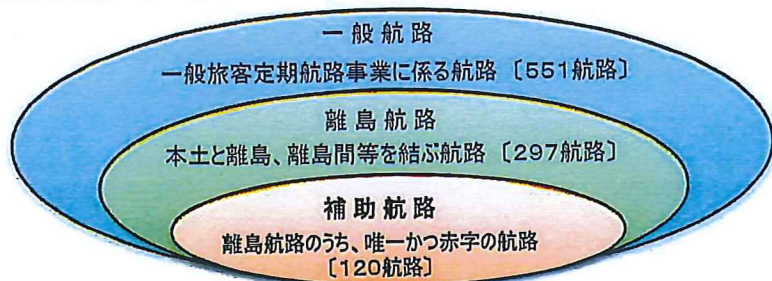
国内旅客船全体の特徴として、船齢構成比率、トン数比率とも15年以上の船舶が占める割合が最も多くなっています。

離島航路について

- 全国で297ある離島航路は、**島民の生活の足**であり、**生活必需品**等も運ぶ**交通手段**。
- **赤字航路**が多数あり、本土より深刻な**人口減**、**高齢化**により、輸送人員の減少から**欠損が拡大**する傾向。
- これらのうち、「**唯一かつ赤字の航路**」については、その維持のために**国庫補助**を行っている。
 (「**地域公共交通確保維持改善事業**」により、航路維持への支援、欠損縮小に資する公設民営化・船舶更新などの**運航・経営効率化の促進**、割高水準にある**運賃の引き下げ**について支援)

国内旅客航路の状況

※H25. 4. 1時点の航路数



離島航路事業者経営形態 (平成25年4月1日現在)

区分	民営	3セク	公営	合計
事業者数	156	32	52	240

収支状況 (単位:百万円、%)

年度	営業収入	営業損益	経常損益	経常収支率
21	68,581	▲2,633	▲2,611	96.4%
22	69,071	▲4,024	▲3,843	94.9%
23	73,764	▲7,865	▲6,519	92.2%

離島航路の役割

1. 生活交通・移動手段(人の輸送)

○通院 ○通勤 ○通学 ○買物 ○公共施設への交通

2. 生活物資等の輸送

○生活物資等
 例)食料品、日用雑貨、燃料油、建設機材等(重量物)
 ○ゴミ収集車、郵便物、宅配便、離島の特産物

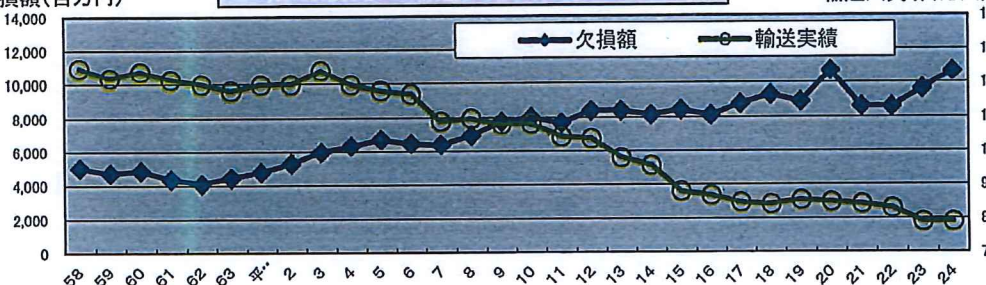
離島航路就航船舶例



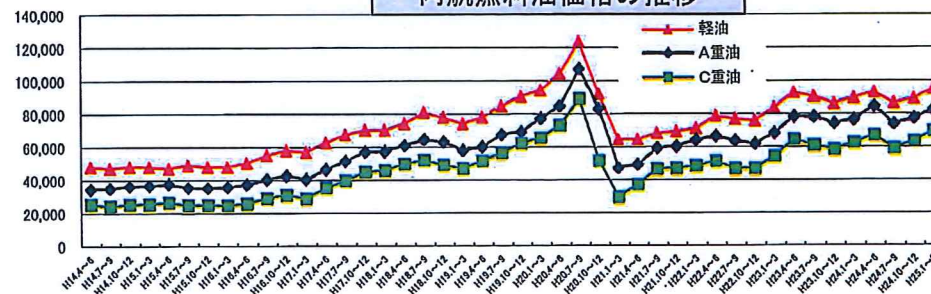
欠損額(百万円)

補助航路の輸送実績と欠損の推移

輸送人員(百万人)



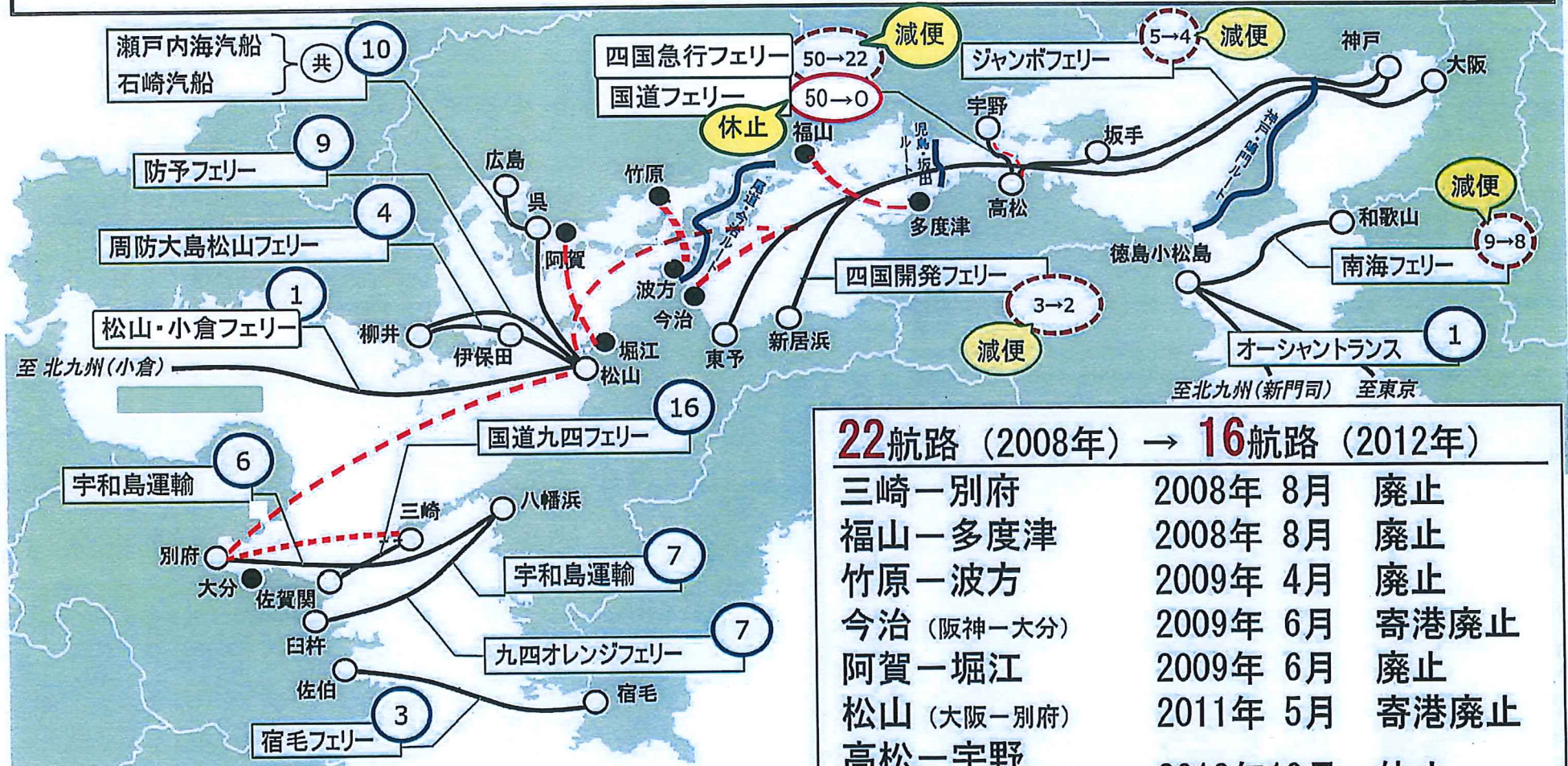
内航燃料油価格の推移



フェリー航路の現状（廃止・減便）

四国の海上出入貨物トン数の約5割※を占めるフェリー輸送においては、航路がわずか5年（2008年～2012年）の間に3割の航路が廃止となり、今後もさらなる廃止・減便が懸念される状況。

※港湾統計年報2010年に基づく



22航路（2008年） → 16航路（2012年）

三崎－別府	2008年 8月	廃止
福山－多度津	2008年 8月	廃止
竹原－波方	2009年 4月	廃止
今治（阪神－大分）	2009年 6月	寄港廃止
阿賀－堀江	2009年 6月	廃止
松山（大阪－別府）	2011年 5月	寄港廃止
高松－宇野 （国道フェリー）	2012年10月	休止

凡例

- 数字：1日あたりの便数（平日）
- フェリーが就航している港湾
- 現在就航中の航路
- 本州四国連絡橋
- 2008年4月以降減便のあった航路
- フェリーが廃止又は寄港廃止した港
- - - 廃止された航路

長距離フェリー航路図

日本海エリア

- ① 舞鶴～小樽
- ② 新潟～小樽
- ③ 敦賀～苫小牧東
- ④ 敦賀～新潟～秋田～苫小牧東

関西・九州エリア

- ⑧ 大阪～新門司
- ⑨ 泉大津～新門司
- ⑩ 神戸～新門司
- ⑪ 大阪～別府
- ⑫ 神戸～大分
- ⑬ 大阪～志布志
- ⑭ 大阪～宮崎

太平洋エリア

- ⑤ 名古屋～仙台～苫小牧
- ⑥ 大洗～苫小牧
- ⑦ 東京～徳島～北九州(新門司)

