

九州離島航路経営改善ガイド

～離島航路の安定的な維持・活性化に向けて～

平成24年3月

九州運輸局

はじめに

我が国には314の有人島があり、それらの島で約69万人の人々が生活しています。このうち九州には全体の36%にあたる113の有人島があり、人口に至っては51%にあたる約35万人もの人々が暮らしています。

こうした離島の生活や経済を支えているのが離島航路です。離島航路は、離島住民の移動手段や生活物資の輸送など、離島における日常生活に必要な公共交通機関として、重要な社会的使命を有しています。

しかし、近年の離島航路を取り巻く環境は、住民の島外流出による過疎化や少子高齢化などを背景とした利用者数の減少に加えて、原油価格の高騰による経費の増大などにより経営が圧迫され、非常に厳しい状況となっています。

こうした中、国土交通省では航路事業者や関係自治体などと連携し、離島航路の維持・活性化に努めてきたところですが、平成23年度から始まった「地域公共交通確保維持改善事業」では、地域公共交通の確保・維持・改善については、地元自治体や航路事業者はもとより、地域住民の方々も一緒になって考えていく制度となっています。

この冊子は、離島航路に関わる全ての関係者が、離島航路を取り巻く環境を再認識するとともに、離島航路の確保・維持・改善方策について、則るべきルールを踏まえつつも各地域の特性に応じて多角的に検討するきっかけとなるよう作成したものであり、各種制度や改善計画策定のプロセス並びに手法、更には具体的な維持・活性化策のメニューなどを総合的に整理・紹介しておりますので、様々な場面でご活用頂ければ幸いです。

最後になりましたが、本作成にあたり、多大なご協力をいただきました関係各位に対し厚くお礼申し上げます。

平成24年3月

九州運輸局海事振興部旅客課

目次

第1章 離島航路を取り巻く環境

第1節 社会情勢の変化.....	1
第2節 離島航路の実態.....	3
第3節 離島航路の標準的な費用構造等.....	11
第4節 船舶建造から就航までの流れ(イメージ).....	15

第2章 離島航路を維持するための制度等

第1節 海事関連法令の骨子.....	20
第2節 海事関連法令のポイント.....	21

第3章 離島航路の経営改善方策の検討

第1節 標準的な検討の流れ.....	32
第2節 具体的な検討手順.....	33
第3節 経営改善方策.....	42

【経費削減方策】

1. 省エネ設備の導入.....	43
2. 適正規模船舶へのリプレイス.....	45
3. 航路の見直し(寄港地再編).....	47
4. 便数の適正化.....	49
5. エンジン出力抑制による燃費削減.....	51
6. 公設民営等による経費削減.....	53
7. 船員・事務職員の配置、給与等の適正化.....	55
8. 他社との連携・経営統合等.....	57
9. 保険料等の諸経費の見直し.....	59
10. 運転資金調達方法の見直し.....	60

【利用拡大方策】

1. 旅客運賃の見直し.....	63
2. 利用者視点にたったダイヤ・便数の見直し.....	64
3. 船内のバリアフリー化.....	65
4. 船内のサービス・設備等の更新.....	67
5. 船員マナーの向上.....	67
6. 交流人口の取り込み強化.....	68
7. 情報発信の強化.....	71

参考資料.....	72
-----------	----

第1章 離島航路を取り巻く環境

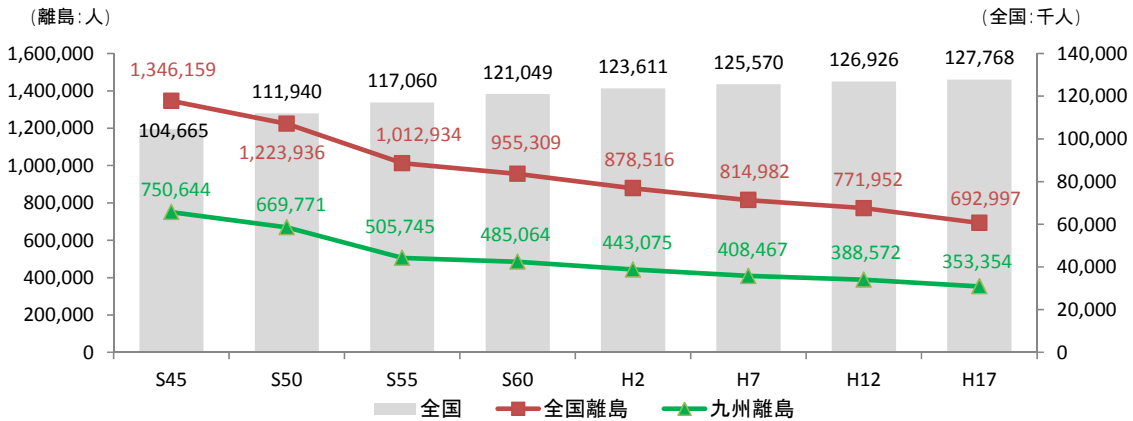
第1節 社会情勢の変化

(1)人口動態

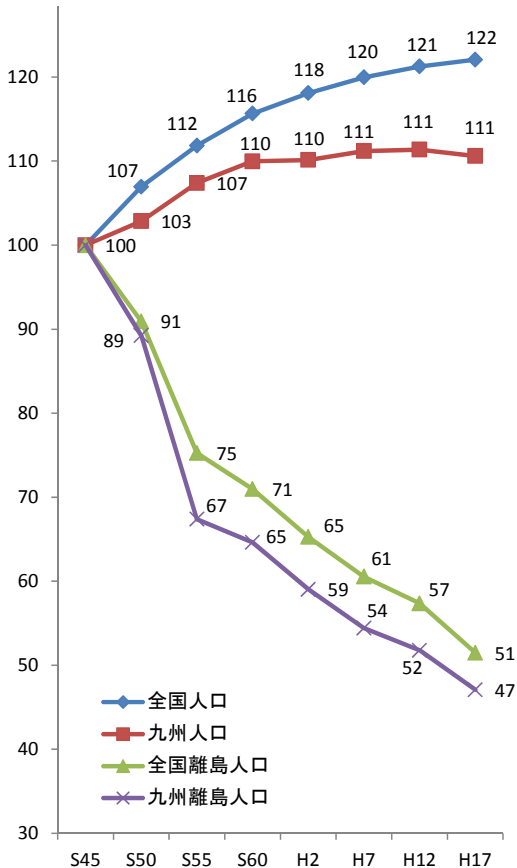
離島人口は減少傾向。利用者は今後も減少傾向が続くことが予想されます。

- ▶ 戦後、日本の総人口が増加していく中で九州の離島人口は減少が進んでおり、平成17年では約35.3万人と昭和45年に比べ半分以下まで減少しています。
- ▶ 生活航路としての意味合いが強い離島航路では、島の人口減少は航路利用者の減少に直結する大きな問題であり、航路を取り巻く環境は年々厳しさを増しているといえます。

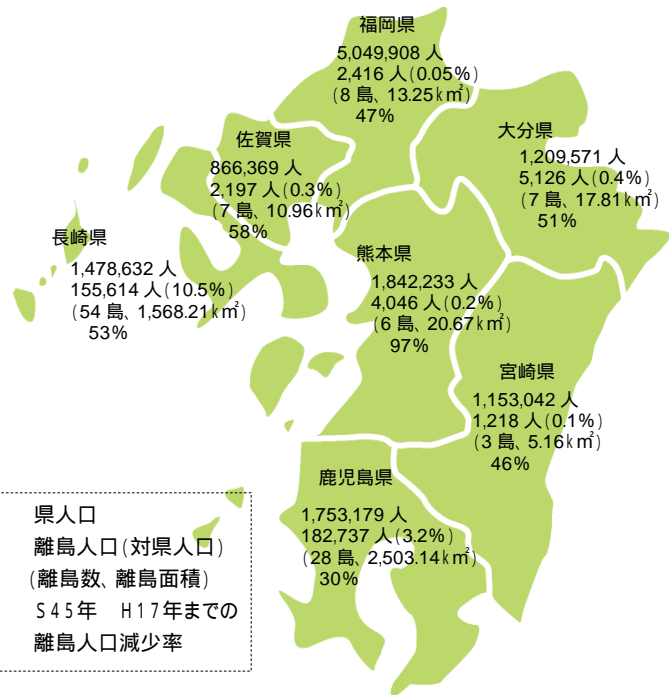
全国の人口と全国及び九州離島部の人口推移



人口増減率の推移(昭和45年を100とした場合)



各県の総人口と離島人口、離島数等(平成17年)



離島統計年報の人口等は関連法律の指定状況により異なる場合がある。上記の値は、S45年はS47年報、S50年はS52年報、S55年はS57年報、S60年はS61年報、H2年はH4年報、H7年はH8年報、H12年はH13年報、H17年はH21年報によるものである。なお、S45年報、S50年報、S55年報には小笠原、沖縄、奄美が未掲載であるため関係自治体の人口を国勢調査より掲載。

資料) 全国及び各県は国勢調査。離島は離島統計年報

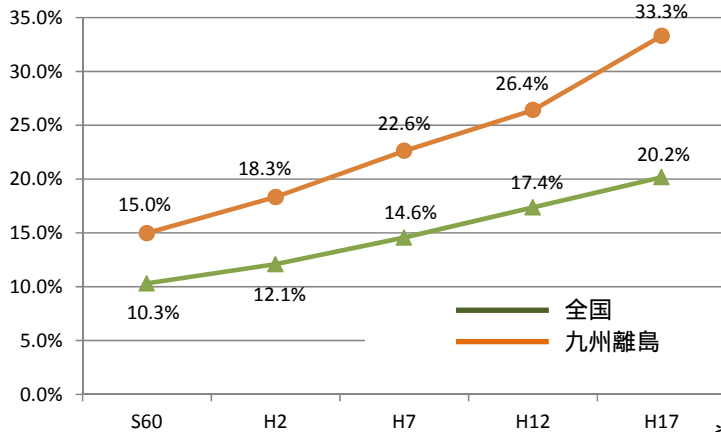
本頁の離島とは離島振興法、小笠原法、奄振法、沖縄振興法関連の離島を指し、人口集計にあたっては沖縄振興法関連の離島は全国離島に含めた。

(2) 年齢別人口

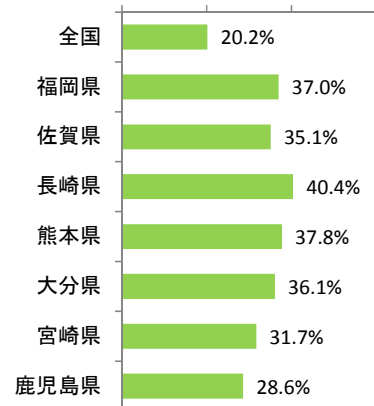
少子高齢化が急速に進行。利用者減少要因のひとつになっています。

- 九州の離島では本土部よりも早いスピードで少子高齢化が進んでいます。
- 特に少子化の進行は離島航路の主な利用者である通学者や通勤者の減少に繋がることから、一層厳しい環境が進んでいるといえます。

全国と九州離島部の高齢化率(65歳以上割合)の推移



九州各県離島部の高齢化率(平成17年)



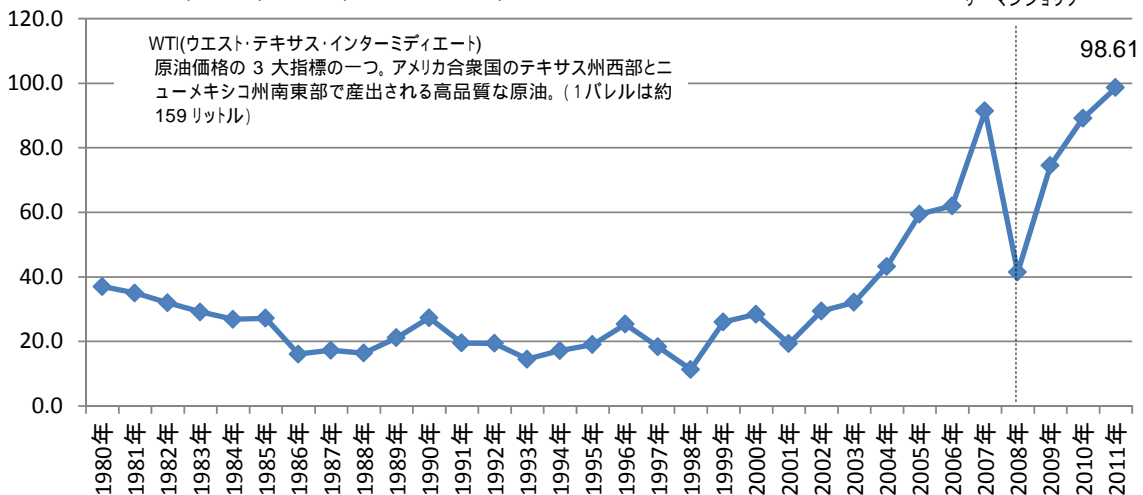
資料) 全国は国勢調査。離島は離島統計年報
本頁の離島とは離島振興法、奄振法関連の離島を指す。

(3) 原油価格

原油価格は最安値時の約5倍に。今後の先行きも不透明な部分が多くなっています。

- 航路事業においては、燃料費が総コストの2～3割程度を占めていることから、原油価格の高騰は経営を圧迫する大きな要因となっています。
- 原油価格は1998年以降上昇傾向にあります。2011年には98.61USドル/バレルと、1980年以降最も高い水準まで上昇しており、今後の先行きも不透明な状況といえます。
- 2011年の原油価格は底値であった1998年の実に8.7倍まで高騰しています。現在は円高が進んでいるため単純比較はできませんが、現在の為替レートを1ドル80円、1998年を130円とした場合、約5倍の価格差があります。つまり、最安値だった時と比べると、同じ距離・速度で運航した場合でも燃料費は約5倍程度必要となっており、経営悪化要因の一つになっていると考えられます。

原油価格(WTI)の推移(USドル/バレル)



資料) IMF - Primary Commodity Prices より作成

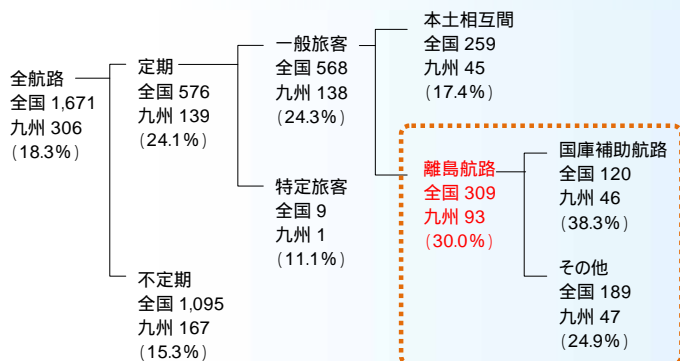
第2節 離島航路の実態

(1) 航路事業者数と航路特性

九州では100近くの離島航路が生活や経済を支えています。

▶ 平成22年4月1日現在、全国には1,671の航路があり、九州ではその18.3%にあたる306航路が運航されています。この中で、離島航路と呼ばれる航路は93航路で、その半数にあたる46航路が離島航路整備法に基づいた国庫補助航路として補助を受けながら航路を維持しています。

旅客航路の分類別航路数(平成22年4月1日現在)



管内主要離島航路一覧(平成22年10月1日現在)

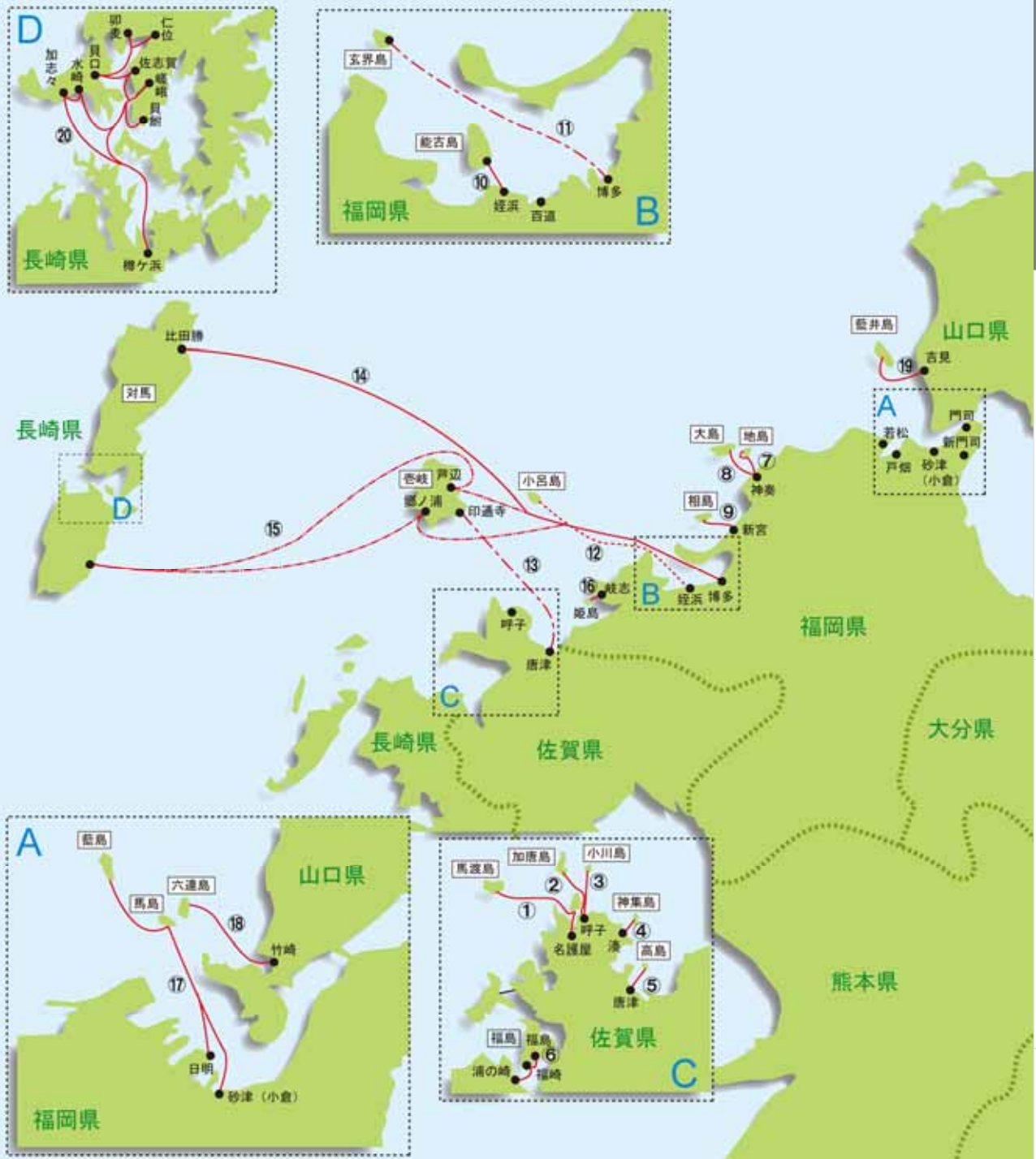
離島名	事業者名	航路名	航路距離	所要時間	航海数(往復)
杵岐島 対馬島	① 九州郵船(株)	博多～比田勝	146.7	フ 5:50	1/日
		博多～杵岐～対馬	65.8	フ 2:10 J 1:10	4/日 4～6/日
	② 九州郵船(株)	博多～杵岐～対馬	135.3	フ 4:35 J 1:50	2/日 2/日
五島列島	③ 九州郵船(株)	印通寺～唐津	41.9	フ 1:35	5/日
	④ 九州商船(株)	佐世保～上五島	112.1	フ 2:30 高 1:30	4/日 3/日
	⑤ 美咲海送(有)	有川～佐世保	63.9	フ 2:45 高 1:29	2/日 2/日
	⑥ 九州商船(株)	長崎～五島	133.2	フ 3:25 J 1:25	3/日 4/日
	⑦ 野母商船(株)	福江～青方～博多	232.0	フ 8:15	1/日
甑島	⑧ (株)五島産業汽船	鯛之浦～長崎	80.0	高 1:30	3/日
		串木野～甑島	83.9	フ 1:40 高 1:15	2/日 2/日
種子島 屋久島	⑩ コスマライン(株)	種子島	117.8	フ 3:30 J 1:35	1/日 4.5/日
		屋久島	135.0	J 1:45	3/日
	⑪ 鹿児島商船(株)	種子島	115.0	J 1:35	4/日
		屋久島	135.0	J 1:45	5/日
	⑫ 新屋敷商事(株)	種子島	115.0	フ 3:40	1/日
		屋久島	135.0	フ 3:55	1/日
奄美諸島	⑬ 折田汽船(株)	鹿児島～屋久島	135.0	フ 4:00	1/日
	⑭ マックスライン(株)	鹿児島～那覇	733.0	フ 24:40	15/月
	⑮ マルエーフェリー(株)	鹿児島～那覇	733.0	フ 25:00	15/月
	⑯ 奄美海運(株)	鹿児島～喜界～知名	659.0	フ 21:10	5/週

「J」はジェットfoil、「フ」はフェリー、「高」は高速船

資料)九州運輸要覧(平成22年度版)

主要離島とは、「杵岐島」、「対馬島」、「五島列島」、「甑島」、「種子島」、「屋久島」、「奄美諸島」を示す。

福岡・佐賀・壱岐・対馬



【佐賀地区】

- ①(有)郵正丸..... 馬渡島～呼子
- ②(有)加唐島汽船..... 加唐島～呼子
- ③川口汽船(有)..... 小川島～呼子
- ④唐津汽船(株)..... 神集島～湊
- ⑤唐津市漁業協同組合..... 高島～唐津
- ⑥(有)金子廻漕店..... 浦の崎～福島

【福岡・北九州・山口地区】

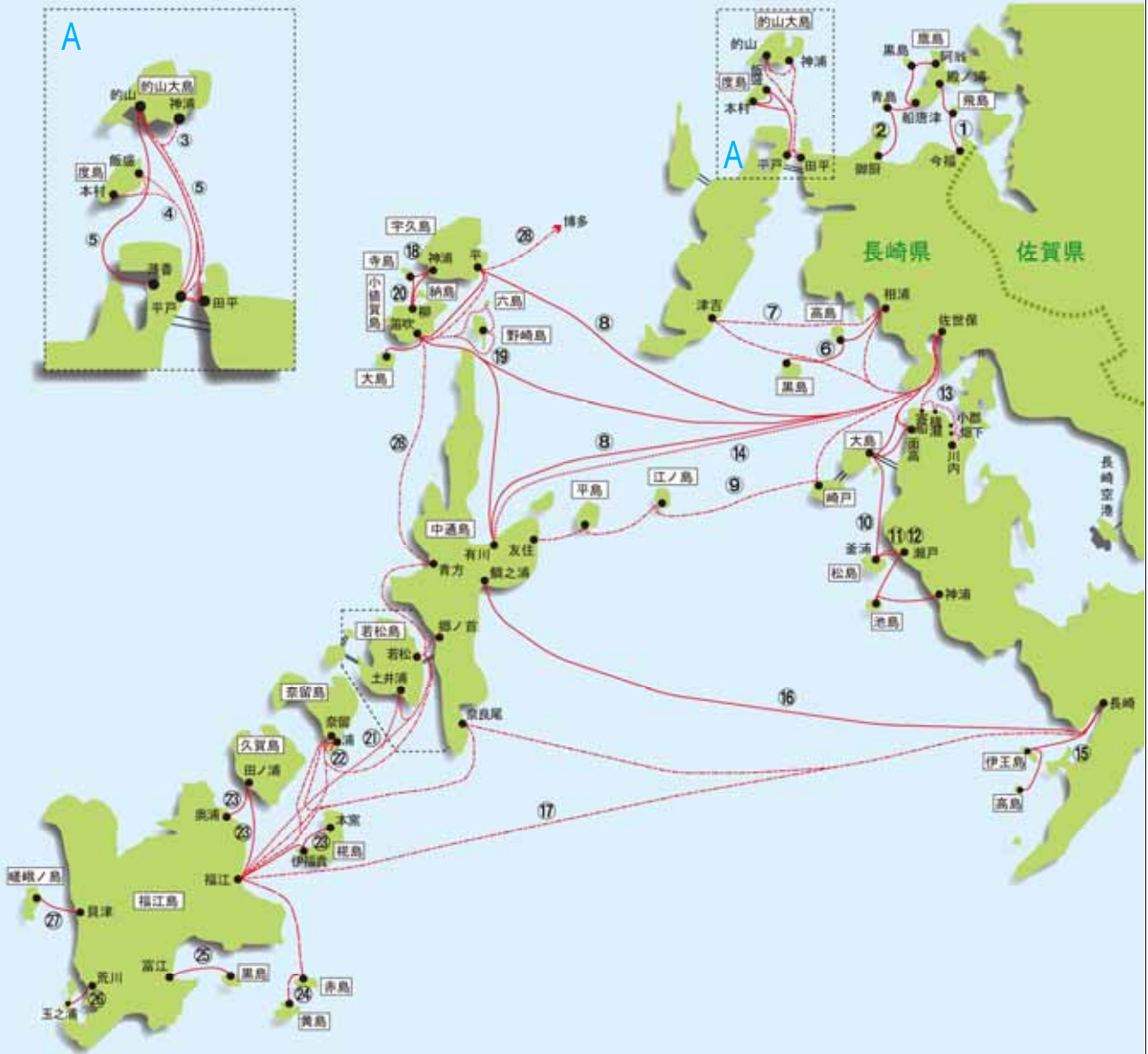
- ⑦宗像市..... 地島～神湊
- ⑧宗像市..... 大島～神湊～地島
- ⑨新宮町..... 相島～新宮
- ⑩福岡市..... 能古～姪浜
- ⑪福岡市..... 玄界島～博多
- ⑫福岡市..... 小呂島～姪浜
- ⑬九州郵船(株)..... 印通寺～唐津
- ⑭九州郵船(株)..... 博多～比田勝
- ⑮九州郵船(株)..... 博多～壱岐～対馬

- ⑯糸島市..... 姫島～岐志
- ⑰北九州市..... 藍島～小倉
- ⑱下関市..... 竹崎～六連島
- ⑲下関市..... 蓋井島～吉見

【長崎(対馬)地区】

- ⑳対馬市..... 樽ヶ浜～仁位

長崎・五島



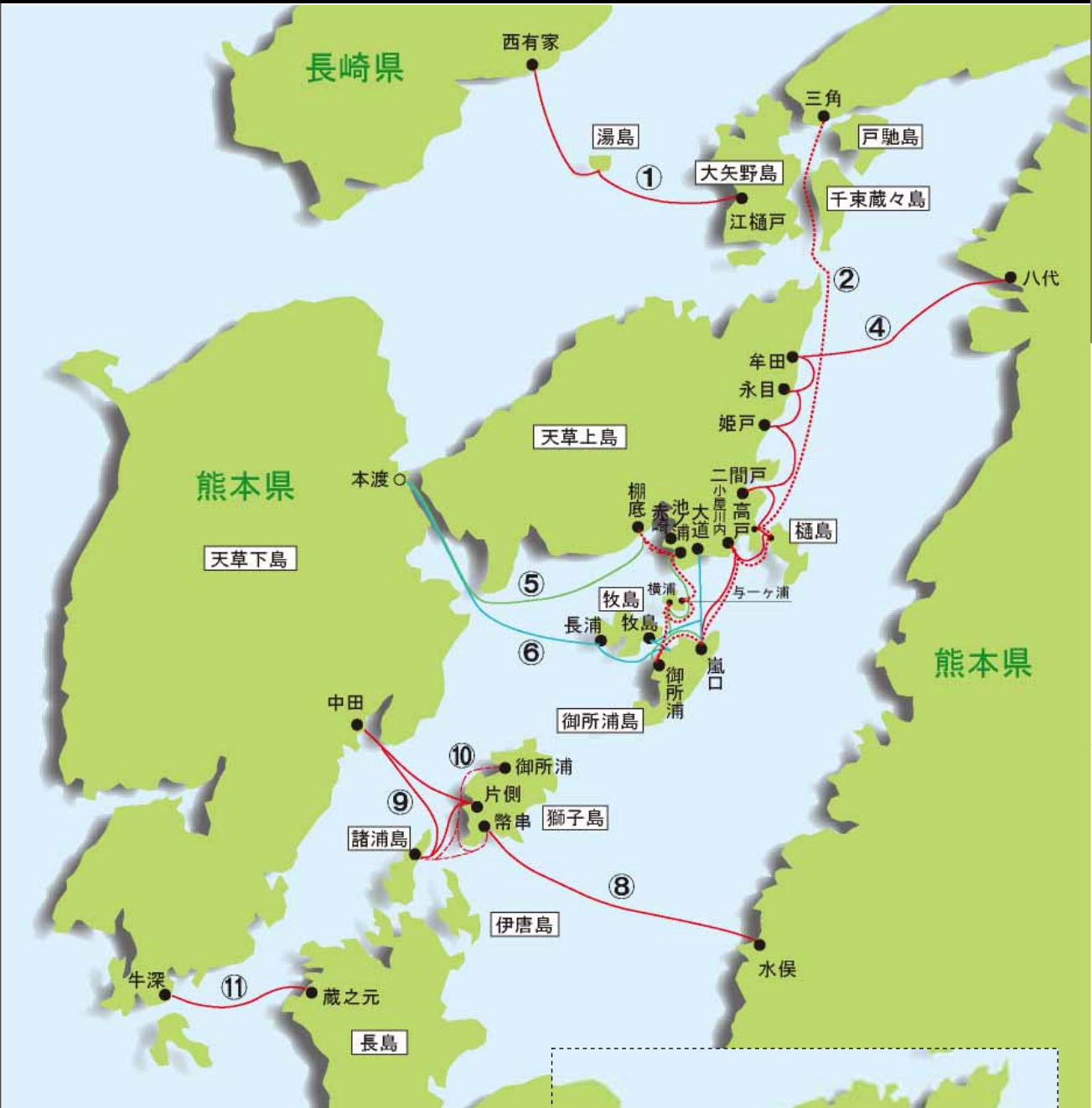
【長崎・佐世保地区】

- ① 鷹島汽船(有) 殿ノ浦～今福
- ② 鷹島汽船(有) 阿翁～御厨
- ③ 平戸市 大島～平戸
- ④ 竹山運輸(有) 度島～平戸
- ⑤ 美咲海送(有) 平戸～の山大島
- ⑥ 黒島旅客船(有) 黒島～高島～相浦
- ⑦ 津吉商船(株) 津吉～相浦～佐世保
- ⑧ 九州商船(株) 佐世保～上五島
- ⑨ 崎戸商船(有) 友住～佐世保
- ⑩ 西海沿岸商船(株) 佐世保～神浦
- ⑪ 西海市 釜浦～瀬戸
- ⑫ 株式会社江崎海陸運送 瀬戸～松島
- ⑬ 瀬川汽船(株) 川内～佐世保
- ⑭ 美咲海送(有) 有川～佐世保
- ⑮ 長崎汽船(株) 長崎～伊王島～高島
- ⑯ 株式会社五島産業汽船 鯛之浦～長崎

【五島地区】

- ⑰ 九州商船(株) 長崎～五島
- ⑱ 佐世保市 神浦～寺島～柳
- ⑲ 小値賀町 笛吹～大島・野崎
- ⑳ 小値賀町 納島～柳
- ㉑ 五島旅客船(株) 郷ノ首～福江
- ㉒ 五島市 浦～前島
- ㉓ 有木口汽船 久賀～福江～柵島
- ㉔ 有黄島海運 黄島～福江
- ㉕ 五島市 富江～黒島
- ㉖ 五島市 玉之浦～荒川
- ㉗ 嵯峨島旅客船(有) 嵯峨島～貝津
- ㉘ 野母商船(株) 福江～青方～博多

熊本

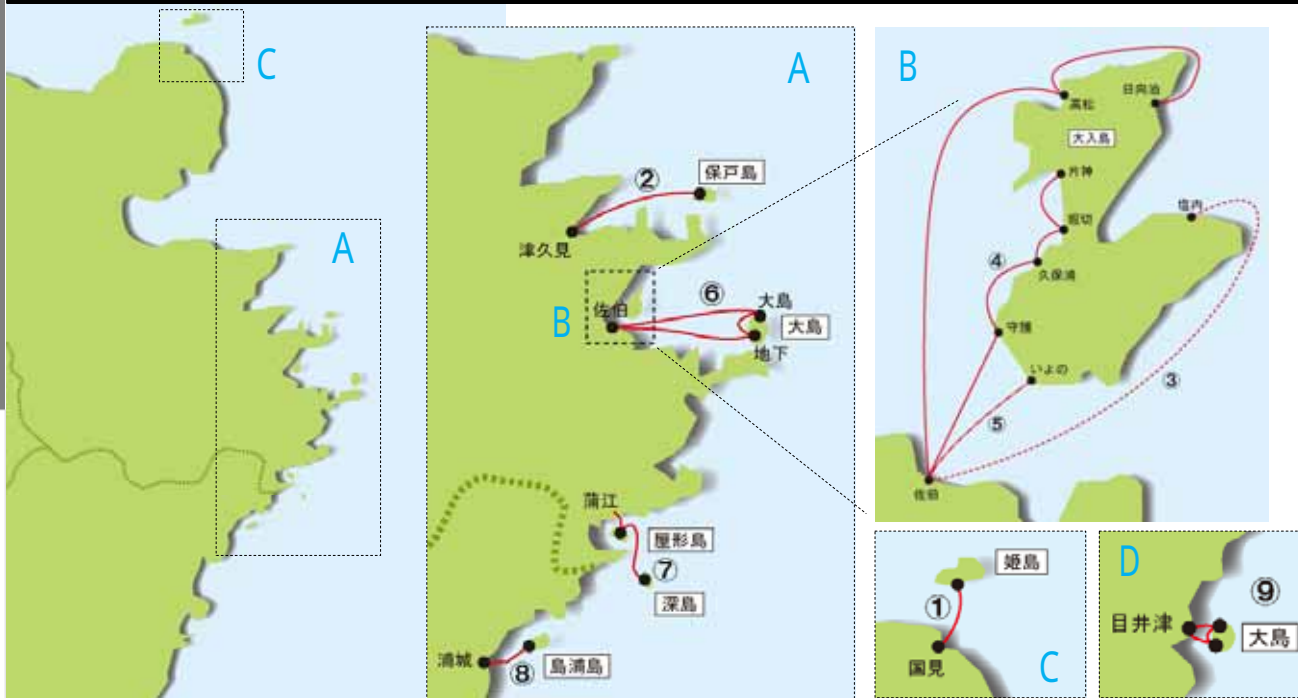


【熊本地区】

- ①(有)湯島商船.....湯島～江樋戸～西有家
- ②山畑運輸(有).....棚底～三角
- ③天草商船(株).....本渡～御所浦
- ④木本泰義.....棚底～八代
- ⑤栄汽船(株).....御所浦～本渡
- ⑥(有)木本観光.....龍ヶ岳～御所浦～本渡
- ⑦共同フェリー(株).....御所浦～棚底～大道
- ⑧(有)獅子島汽船.....幣串～水俣
- ⑨天長フェリー(株).....天草～長島
- ⑩(有)波戸汽船.....御所浦～諸浦
- ⑪三和商船(株).....蔵之元～牛深



大分・宮崎



【大分・宮崎地区】

- | | | | | | |
|----------------|-------|---------|-----------|-------|--------|
| ① 姫島村 | ..... | 姫島～国見 | ⑥ 佐伯市 | ..... | 大島～佐伯 |
| ② 有やま丸 | ..... | 津久見～保戸島 | ⑦ 蒲江交通(有) | ..... | 蒲江～深島 |
| ③ 豊海運(株) | ..... | 塩内～佐伯 | ⑧ 日豊汽船 | ..... | 島浦～浦城 |
| ④ 豊海運(株) | ..... | 片神浦～佐伯 | ⑨ 日南市 | ..... | 大島～目井津 |
| ⑤ 大入島観光フェリー(株) | ..... | 大入島～佐伯 | | | |

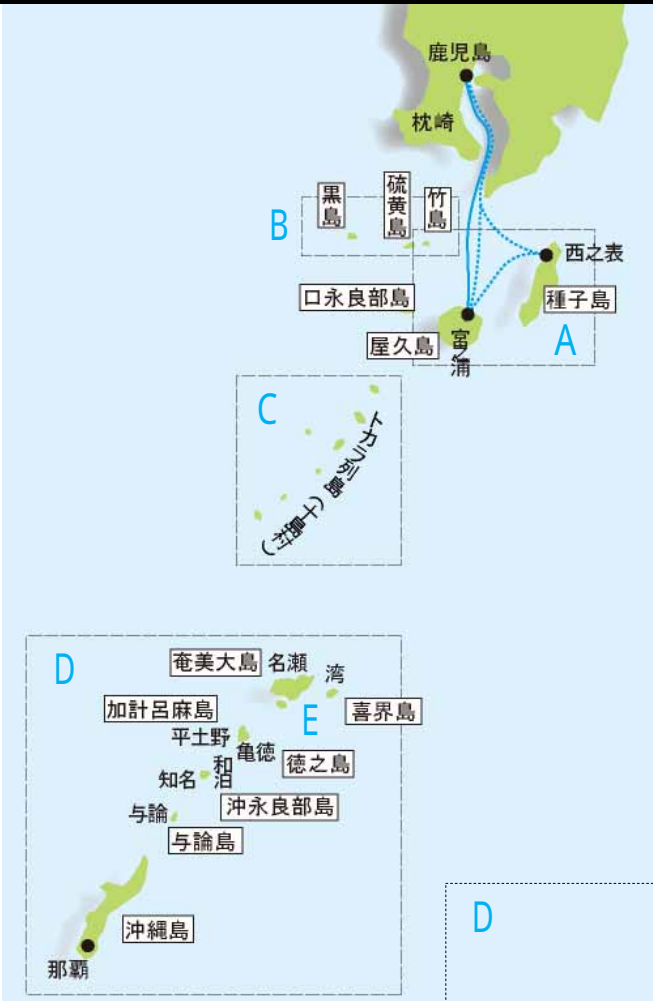
鹿児島



【鹿児島地区(1)】

- | | | |
|---------------|-------|-----------------|
| ① 甑島商船(株) | ..... | 串木野～甑島 |
| ② マルエーフェリー(株) | ..... | 東京～志布志～名瀬～与論～那覇 |

鹿児島



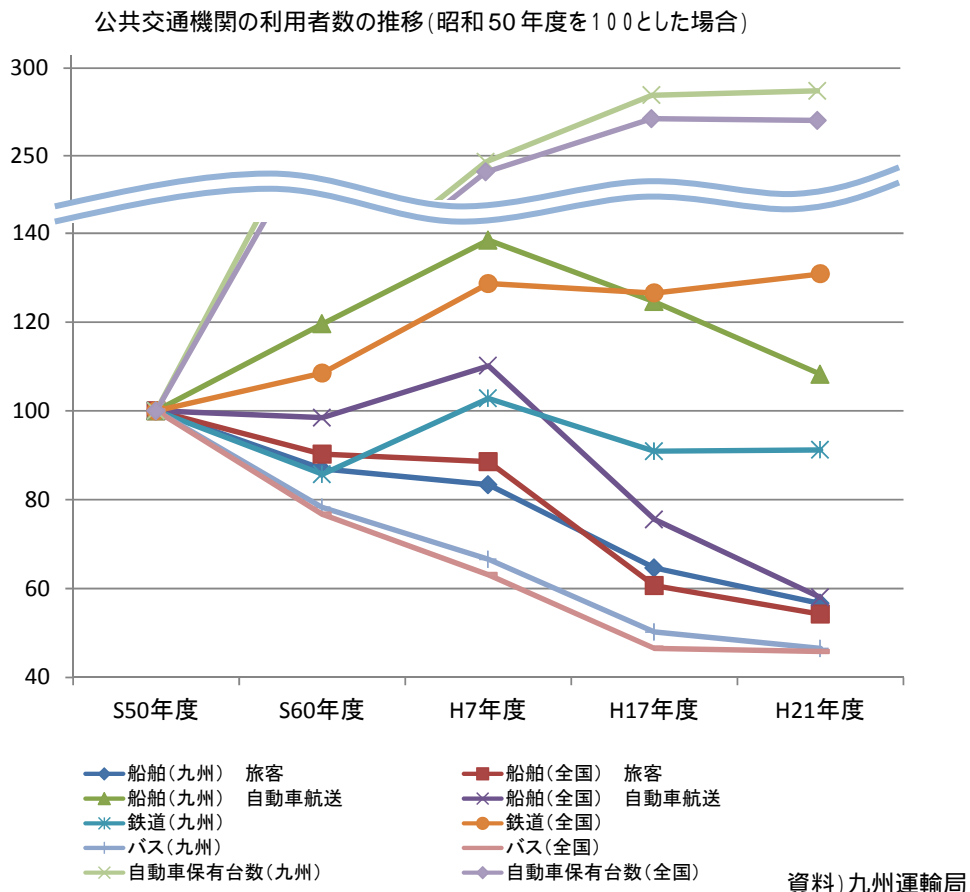
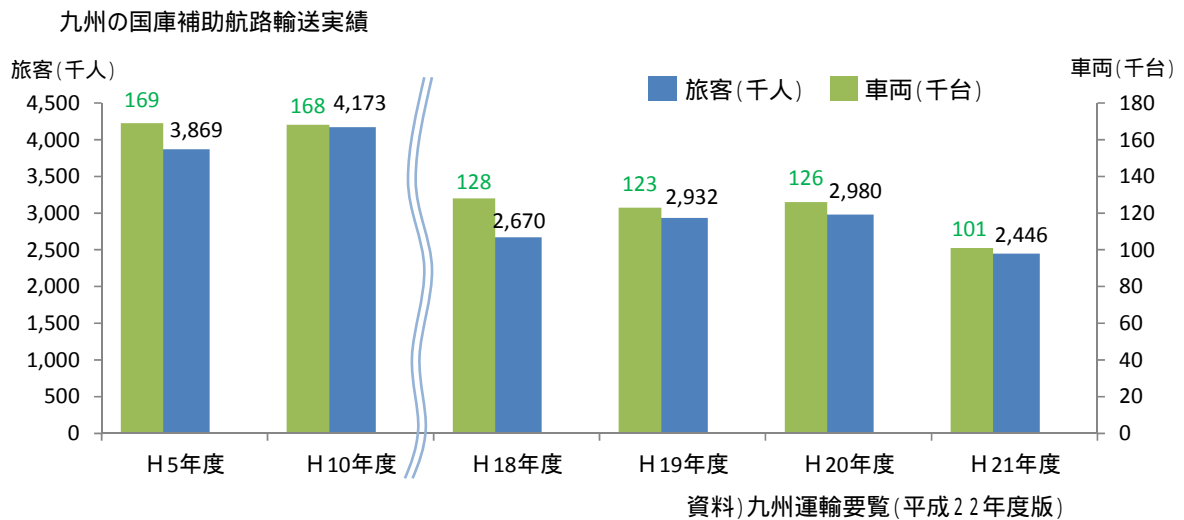
【鹿児島地区(2)】

- ③鹿児島商船(株).....鹿児島～種子・屋久
- ④折田汽船(株).....鹿児島～屋久島
- ⑤新屋敷商事(株).....鹿児島～種子・屋久
- ⑥コスモライン(株).....鹿児島～種子島・屋久島
- ⑦屋久島町.....宮之浦～口永良部～島間
- ⑧三島村.....鹿児島～三島
- ⑨十島村.....鹿児島～十島～名瀬
- ⑩瀬戸内町.....瀬相～古仁屋～生間
- ⑪瀬戸内町.....与路～古仁屋
- ⑫奄美海運(株).....鹿児島～喜界～知名
- ⑬マルエーフェリー(株).....鹿児島～那覇
- ⑭マリックスライン(株).....鹿児島～那覇
- ⑮マルエーフェリー(株).....神戸～那覇

(2) 離島航路の利用状況

九州の国庫補助航路の輸送実績は減少しています。

- ▶ 九州の国庫補助航路の輸送実績をみると、旅客については平成5年度では3,869千人だったのに対し平成21年度では2,446千人と約37%減少しています。車両についても平成5年度で169千台だったのに対し平成21年度では101千台と約40%減少しています。
- ▶ 昭和50年度からの鉄道やバスを含む公共交通機関の輸送実績や自動車保有台数の推移をみると、自動車保有台数が大幅に増加している反面、航路やバスの利用者が減少している状況がうかがえます。

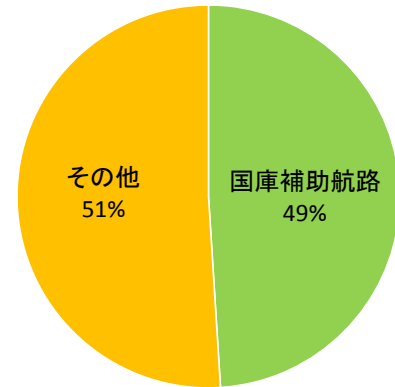


(3) 国庫補助金交付額

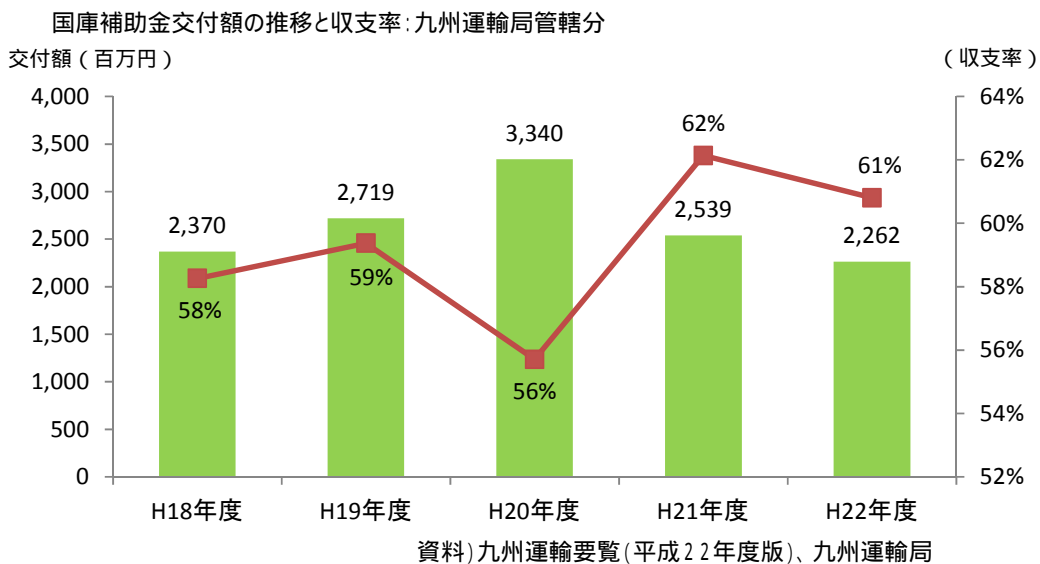
九州における離島航路のうち約半数は国庫補助航路です。

- ▶ 九州における過去5年間の国庫補助金交付額は22億～34億で推移しています。
- ▶ 平成22年度における国庫補助航路数は46航路と九州の離島航路の約49%を占めており、航路維持のために国や自治体の支援が不可欠な状況がうかがえます。
- ▶ 航路事業者の収支率(収入/費用)は60%前後で推移しています。この収支率は、乗合バスや鉄道と比べると非常に低い率であり、航路事業の経営の厳しさがうかがえます。
- ▶ なお、国や自治体からの補助金で航路経営の赤字全てが補填されない場合もあり、経営者の負担、或いは累積欠損となって経営を圧迫している厳しい実態もあります。

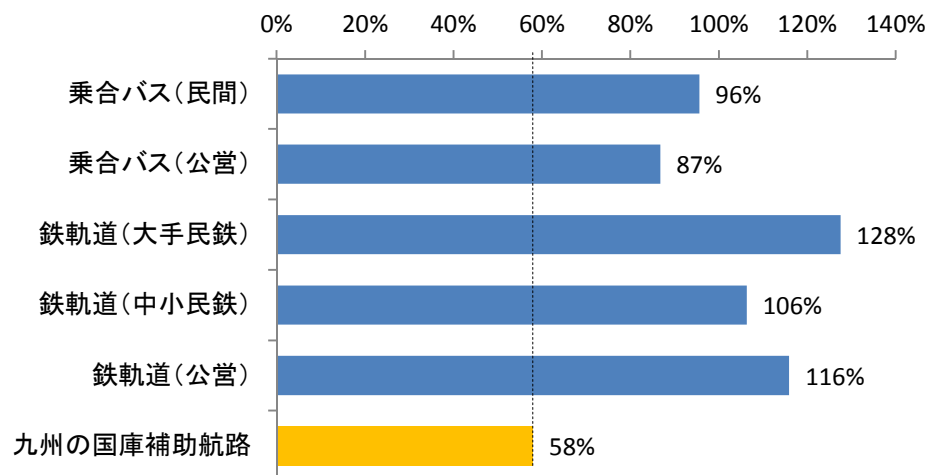
九州の離島航路における国庫補助航路の割合



資料)九州運輸要覧(平成22年度版)



バス、鉄道との収支率の比較(平成18年度)



資料)国土交通省自動車交通局、(社)日本バス協会

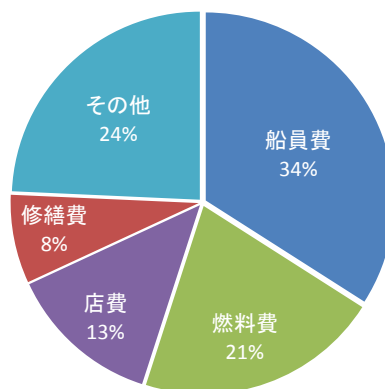
第3節 離島航路の標準的な費用構造等

(1) 離島航路の標準的な費用構造

船員費や燃料費で全コストの約5割を占めています。

- 九州離島航路の費用内訳をみると、船員費が34%で最も多く、減価償却費などを含むその他が24%、燃料費が21%、管理費などを含む店費が13%、船舶の修繕費が8%の順となっています。
- 航路特性格でみると、離島の人口が少なく航路距離が短い航路などでは、船員費が占める割合が高くなる傾向がみられます。これは、航路距離が短い航路では一般的に小型船舶が就航していることから、主な経費である船舶の減価償却費や修繕費、燃料費などが少なくなり、船舶の大小に関係なく変動が少ない船員費の割合が高くなるため、船員費自体が高いという訳ではありません。

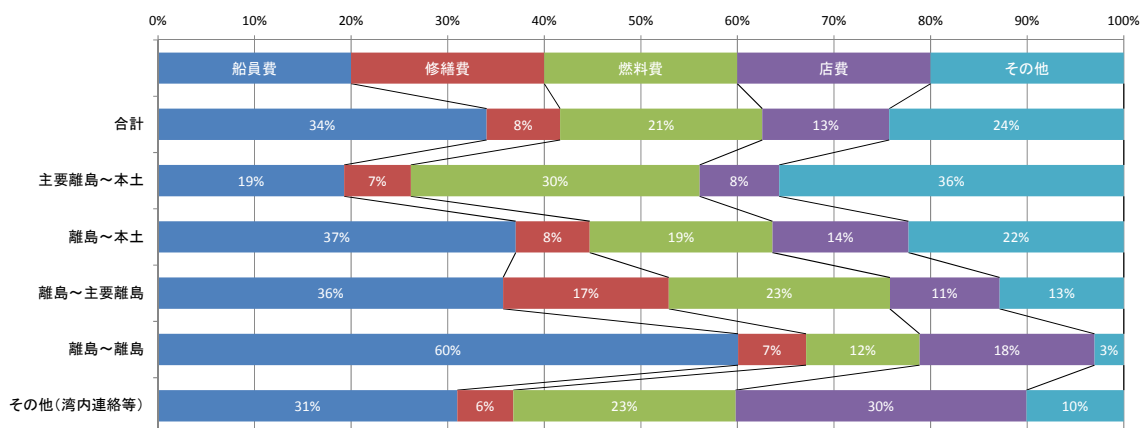
九州の離島航路の平均費用割合



資料)九州運輸局

航路特性格別費用構造

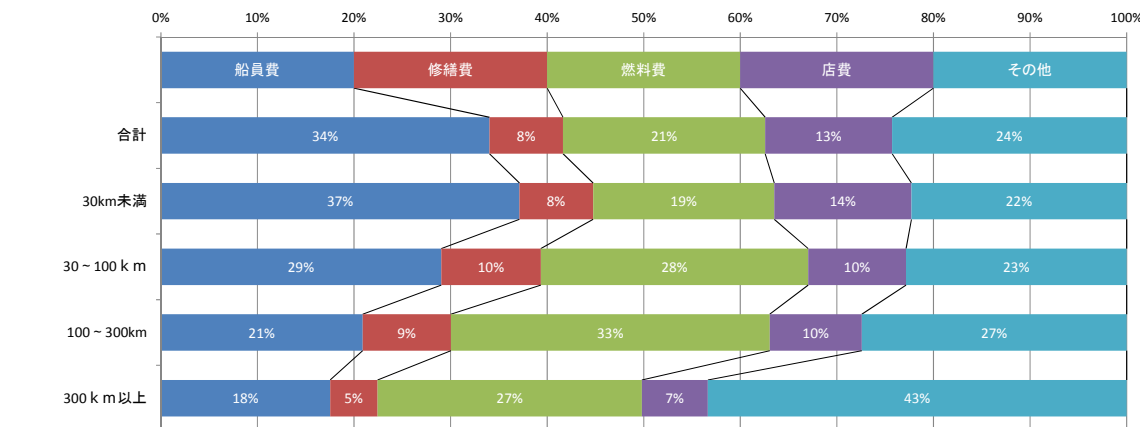
航路距離が比較的短い「離島～離島」では船員費が全体の60%と最も多くなっています。一方で、航路距離が比較的長い「主要離島～本土」では燃料費が30%と最も多くなっています。



資料)九州運輸局

航路距離別費用構造

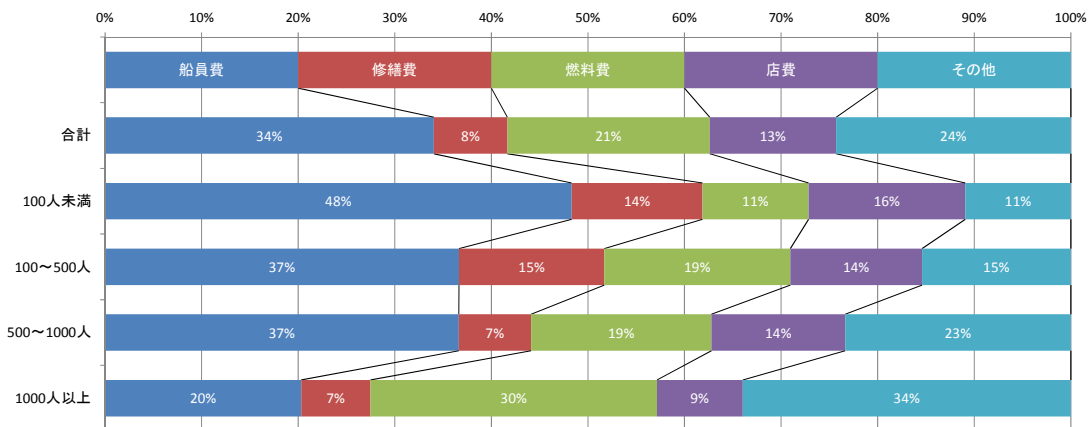
航路距離が長いほど船員費や店費が占める割合が少なくなる代わりに、燃料費やその他経費の割合が多くなる傾向にあります。



資料)九州運輸局

対象離島人口別費用構造

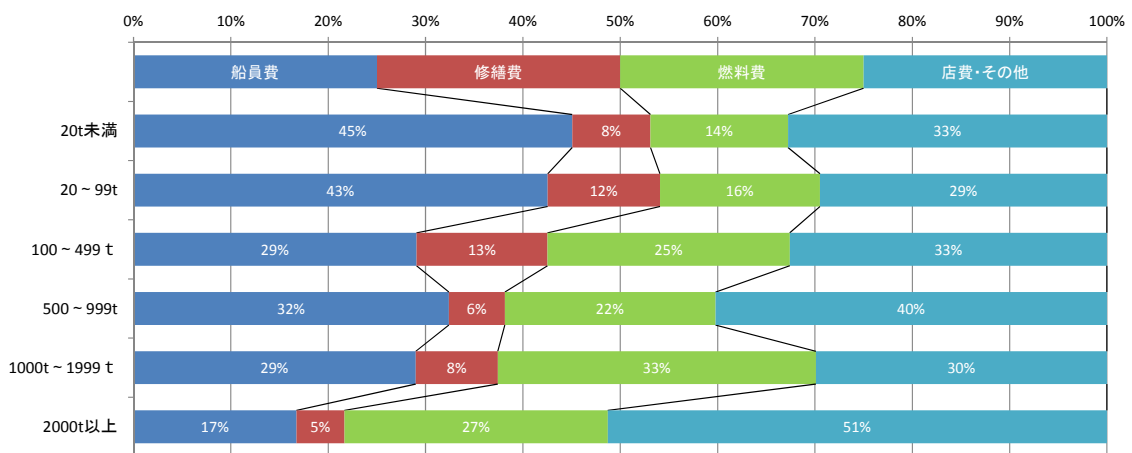
対象離島の人口が小さいほど船員費が占める割合が高くなる傾向があります。これは、使用する船舶が小さいため、減価償却費や修繕費が少ないこと、また、消費する燃料が少ないことなどから人件費の割合が高くなると考えられます。



資料)九州運輸局

船舶規模別費用構造 (アンケート結果による推計値)

船舶が小さいほど船員費が占める割合が高くなる傾向があります。これは、小さい船舶ほど減価償却費や修繕費、燃料費が少なく、結果として人件費が占める割合が高くなるためと考えられます。



資料)航路事業者アンケート結果(サンプル数 83)

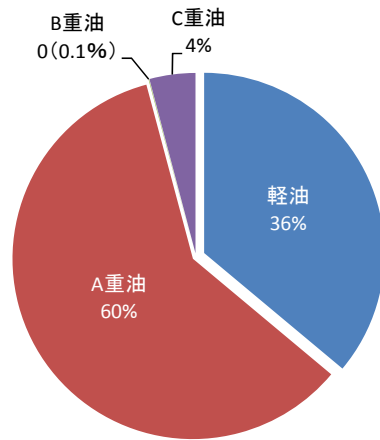
100～499トンには、本来ジェットフォイル(以下、JF)と呼ばれる超高速船が分類されますが、同船の費用構造は他の旅客船と比較して大きく異なるため、本項の数字から除外しています。

(2) 使用燃料

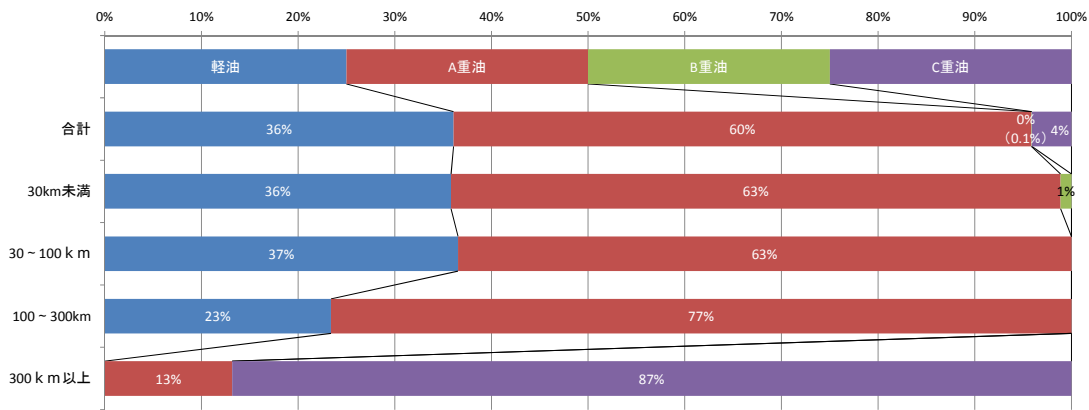
6割がA重油、4割弱が軽油を利用しています。

- 使用燃料の種類をみると、A重油が60%、軽油が36%とこの2種類で全体の96%を占めています。
- 航路特性別でみると、300kmまではA重油を利用する割合が60%強に、軽油が40%弱の傾向が見られ、300km以上の長距離になると価格が安いC重油の利用割合が90%近くで非常に高くなっています。

燃料種類別年間消費量割合



航路距離別燃料種類別年間消費量



資料)九州運輸局

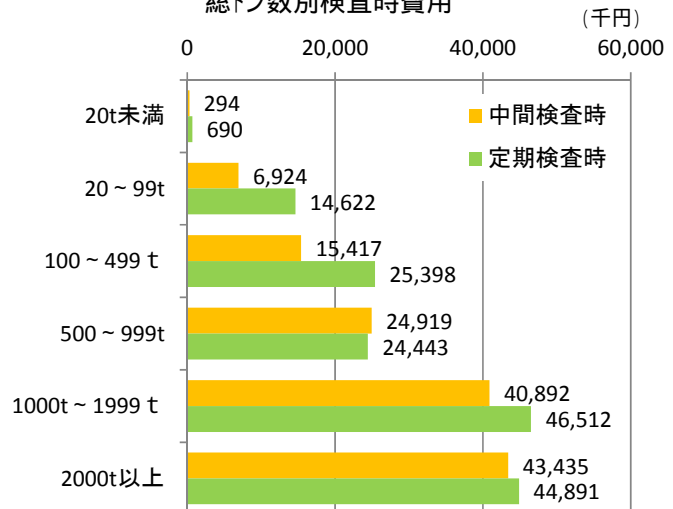
資料)九州運輸局

(3) 検査時の費用

総トン数が大きいほど費用も高くなる傾向にあります。

- 中間検査時・定期検査時に要する費用をみると、総トン数が大きくなるにつれて費用が拡大する傾向がみられます。
- 1000トン以上となると中間検査時・定期検査時ともに年間4千万円以上を必要としている状況がわかります。

総トン数別検査時費用



ジェットフォイルを除く

資料)航路事業者アンケート結果(サンプル数104)

(4) 突発的な修理とその費用

浮遊物との接触などによる突発的な修繕費が必要となっています。

- 航路事業では定期的な検査時にかかる費用の他に、機器類の突然の故障や海上浮遊物との接触などによる船体の破損など、突発的な経費がかかることがあります。
- 修繕の対象は、エンジンや燃料系統、発電機などの電気系統、プロペラなど多岐にわたっています。

総トン数別でみた突発的な修繕内容・費用

総トン数	事故故障等による修繕内容	修繕費(万円)
20トン未満	発電、配線、電気系統修理・交換	1～16
	空調装置修理等	10
	エンジン、燃料、操舵系修理・交換等	7～419
	プロペラ・スラスタ等破損、交換等	7～20
	ポンプ、配管修繕・交換等	1～13
	その他(汽笛修理等)	1～38
20～99トン	発電、配線、電気系統修理・交換	14～54
	空調装置修理等	47～169
	エンジン、燃料、操舵系修理・交換等	10～500
	プロペラ・スラスタ等破損、交換等	50～637
	ポンプ、配管修繕・交換等	52
	扉等の可動装置	29～64
	船体修繕・塗装等	280～1,700
	その他(ドッグ・代船・検査費用等)	1,000
100～499トン	発電、配線、電気系統修理・交換	9～70
	空調装置修理等	48～89
	エンジン、燃料、操舵系修理・交換等	38～500
	プロペラ・スラスタ等破損、交換等	75～460
	ポンプ、配管修繕・交換等	76～120
	扉等の可動装置	35～745
	船体修繕・塗装等	67～146
	備品類・内装類	40～2,500
	その他(岸壁修繕・入出渠費用等)	19～39
500～999トン	エンジン、燃料、操舵系修理・交換等	367
	その他(錨鎖絡み)	55
1000～1999トン	エンジン、燃料、操舵系修理・交換等	639
2000トン以上	プロペラ・スラスタ等破損、交換等	300
	扉等の可動装置	105
	船体修繕・塗装等	103～557

資料)航路事業者アンケート結果(サンプル数94)

第4節 船舶建造から就航までの流れ(イメージ)

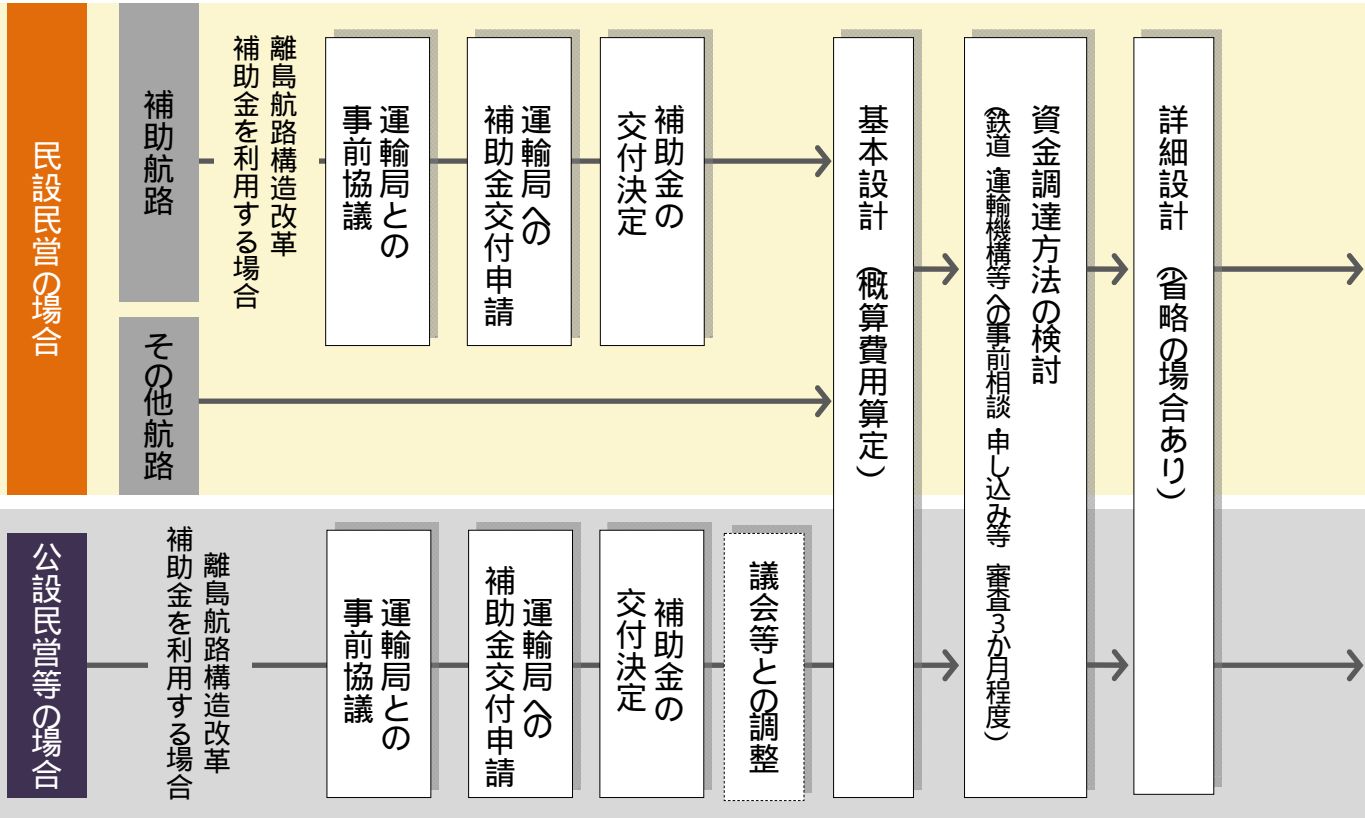
第1章 離島航路を取り巻く環境

第2章 離島航路を維持するための制度等

第3章 離島航路の経営改善方策の検討

参考資料

計画編 (設計・概算費用算定～金融機関との事前相談段階)



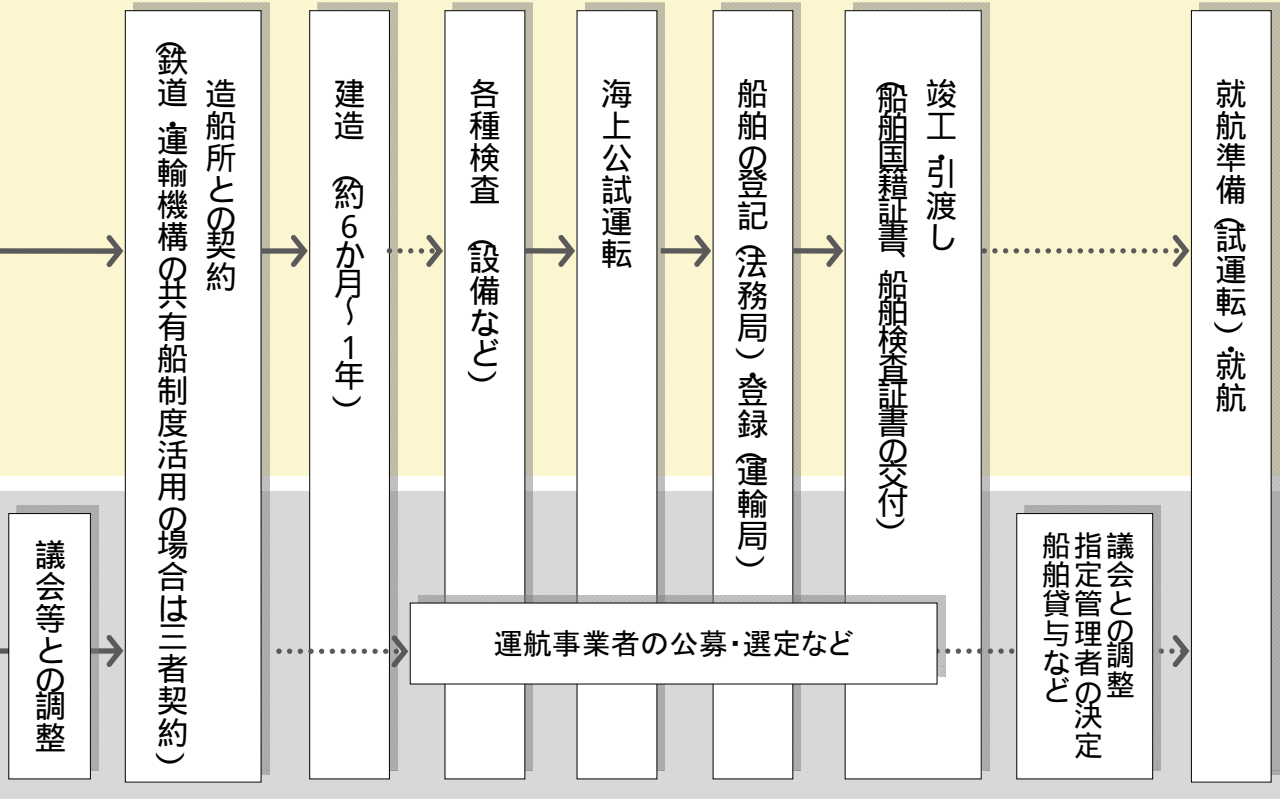
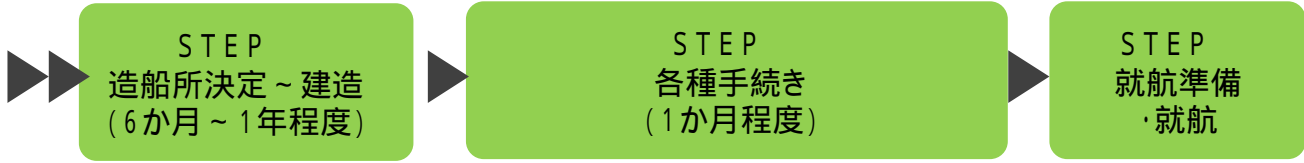
離島航路構造改革補助を利用する場合は、地域協議会での検討が必要です。




九州離島航路における使用船舶の概要(アンケート調査結果をもとに整理)

20トン未満	20～99トン	100～499トン
旅客定員 50～100人	旅客定員 30～220人	旅客定員 50～300人
平均船齢 18年(最長34年)	平均船齢 16年(最長27年)	平均船齢 16年(最長39年)
船価 15～175百万円	船価 35～310百万円	船価 70～670百万円
平均乗組定員 2～3人	平均乗組定員 4～5人	平均乗組定員 6～7人
		
(例) えばあぐりいん 18トン: 蒲江交通(有)	(例) からつ丸 58トン: 唐津汽船(株)	(例) フェリーオーシャン 396トン: 五島旅客船(株)

建造編

(造船所の決定～建造～就航までの段階)



500～999トン	1000～1999トン	2000トン～
旅客定員.....200～400人 平均船齢.....18年(最長28年) 船価.....540～1775百万円 平均乗組定員....10～11人	旅客定員.....200～850人 平均船齢.....16年(最長29年) 船価.....610～2600百万円 平均乗組定員....15～16人	旅客定員.....92～800人 平均船齢.....10年(最長18年) 船価.....1400～5650百万円 平均乗組定員....21～22人
		
(例)フェリーげんかい 675トン:九州輪船(株)	(例)太古 1272トン:野母商船(株)	(例)フェリーあまみ 2942トン:奄美海運(株)

(参考) 総トン数別でみた船舶の特徴 (アンケート結果より分析)

20トン未満

(総トン数)

➤ 80%以上が19トン型の船舶を利用しています。

(旅客定員と船価の関係)

➤ 旅客定員が多くなるほど船価も高くなる傾向があります。

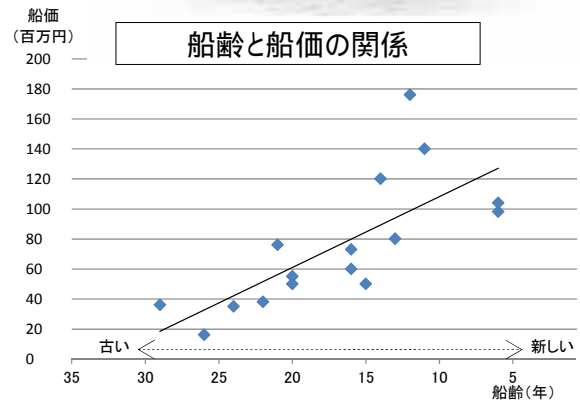
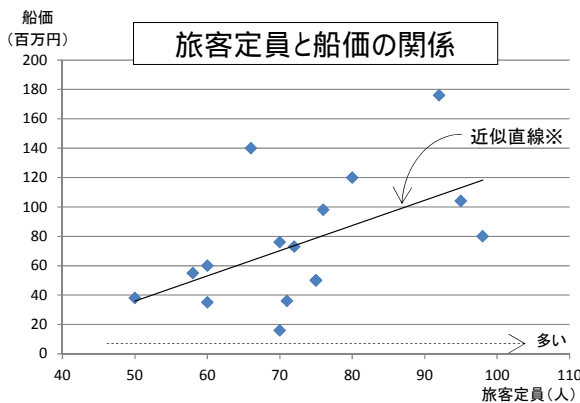
船質 (FRP あるいは軽合金)、エンジン出力により船価は異なります。

(船齢と船価の関係)

➤ 新しい船ほど船価が高くなる傾向があります。

(例) 船齢15年未満の平均船価・・・120百万円

船齢15年以上の平均船価・・・49百万円



※近似直線とは、複数のデータ(ここでは◆)の傾向を示す直線です。この直線を見るとデータの大まかな方向性が見えます。

20～99トン

(総トン数、船価の関係)

➤ 総トン数、船価は比例関係にあります。

(例) 50トン未満の平均船価・・・120百万円

50～99トンの平均船価・・・220百万円

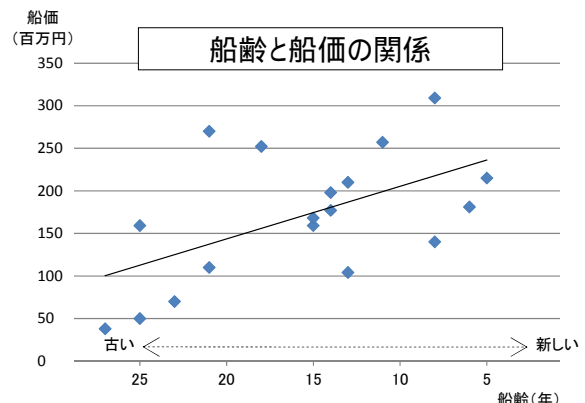
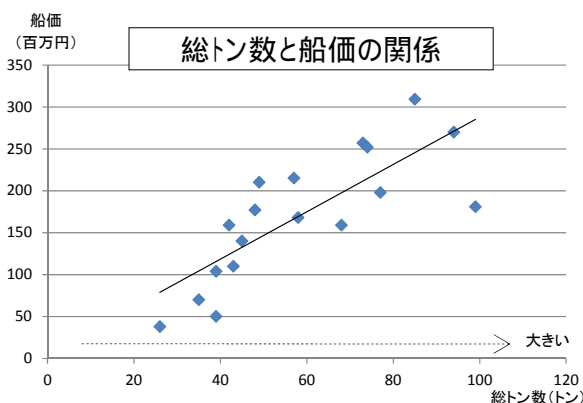
(船齢と船価の関係)

➤ 新しい船ほど船価が高くなる傾向があります。

(例) 船齢15年未満の平均船価……………210百万円

船齢11～15年未満の平均船価・・・180百万円

船齢15年以上の平均船価……………136百万円



100～499トン

(船舶タイプ)

- このクラスの船舶はフェリーが全体の半数以上を占めます。



(総トン数と船価の関係)

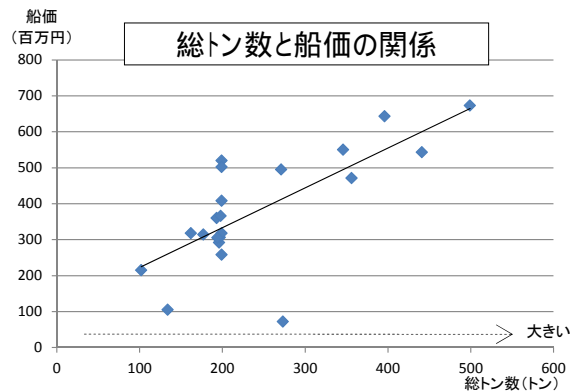
- 総トン数が大きいほど船価も高くなる傾向があります。

(例) 100～199トンの平均船価・・・340百万円 JFを除く

200～499トンの平均船価・・・560百万円

平成17年～平成22年の建造例

199トン	500百万円
199トン	520百万円
115トン	520百万円



500～999トン

(船舶タイプと船価の関係)

- このクラスの船舶は九州の離島航路では全てがフェリータイプです。

(総トン数と船価の関係)

- 総トン数が大きいほど船価も高くなる傾向があります。

(例) 500～699トンの平均船価・・・550百万円

700～999トンの平均船価・・・1,500百万円

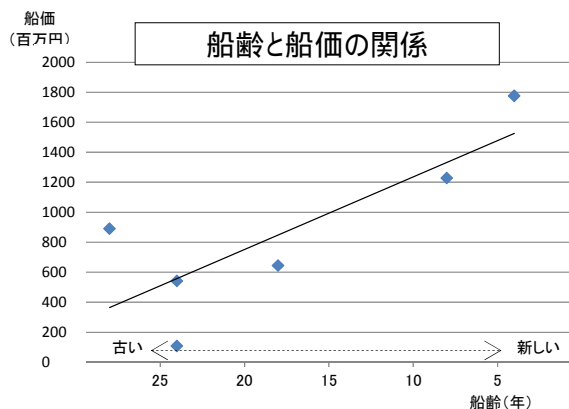
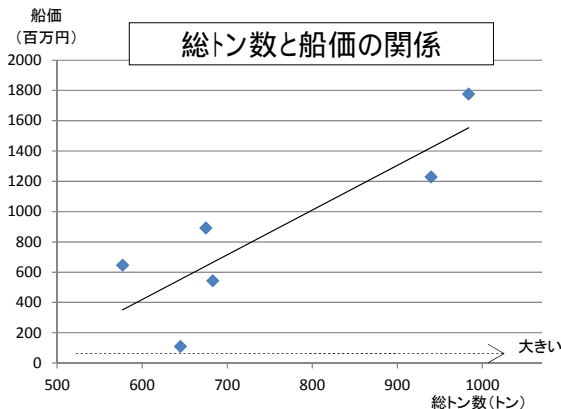


(船齢と船価の関係)

- 新しい船ほど船価が高くなる傾向があります。

(例) 船齢15年未満の平均船価・・・1,500百万円

船齢15年以上の平均船価・・・550百万円



1000～2000トン

(船舶タイプと船価の関係)

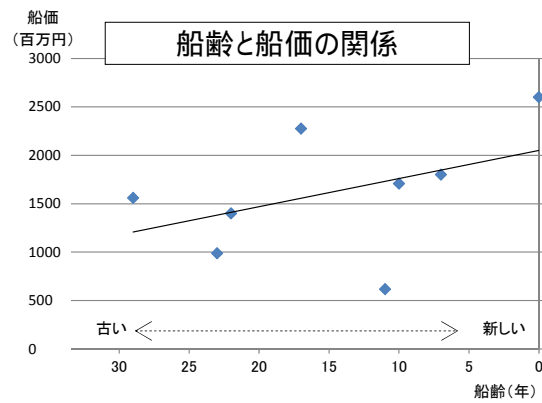
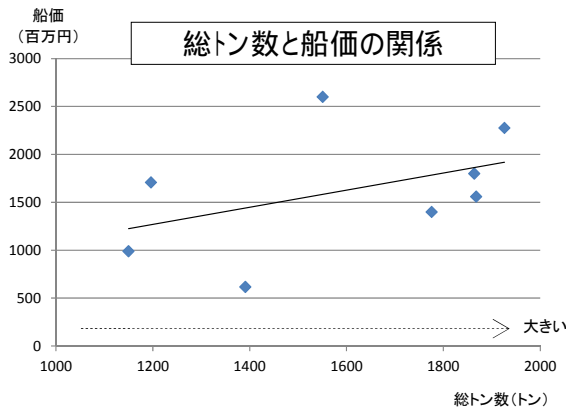
- このクラスの船舶は九州の離島航路では全てがフェリータイプです。

(総トン数と船価の関係)

- 総トン数が大きいほど船価も高くなる傾向があります。
 (例) 1000～1499トンの平均船価・・・1,100百万円
 1500～1999トンの平均船価・・・1,930百万円

(船齢と船価の関係)

- 古い船ほど船価が安くなる傾向があります。
 (例) 船齢15年未満の平均船価・・・2,200百万円
 船齢15年以上の平均船価・・・1,420百万円



2000トン以上

(船舶タイプと船価の関係)

- このクラスの船舶は九州の離島航路では全てがフェリータイプです。

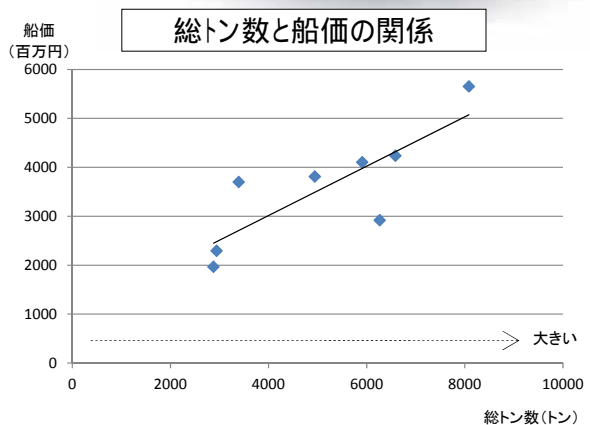
(総トン数と船価の関係)

- 総トン数が大きいほど船価も高くなる傾向があります。
 (例) 2000～4999トンの平均船価・・・2,940百万円
 5000～9999トンの平均船価・・・4,230百万円



最近5年以内の建造例

3000トン	約2,300百万円
6000トン	約4,100百万円

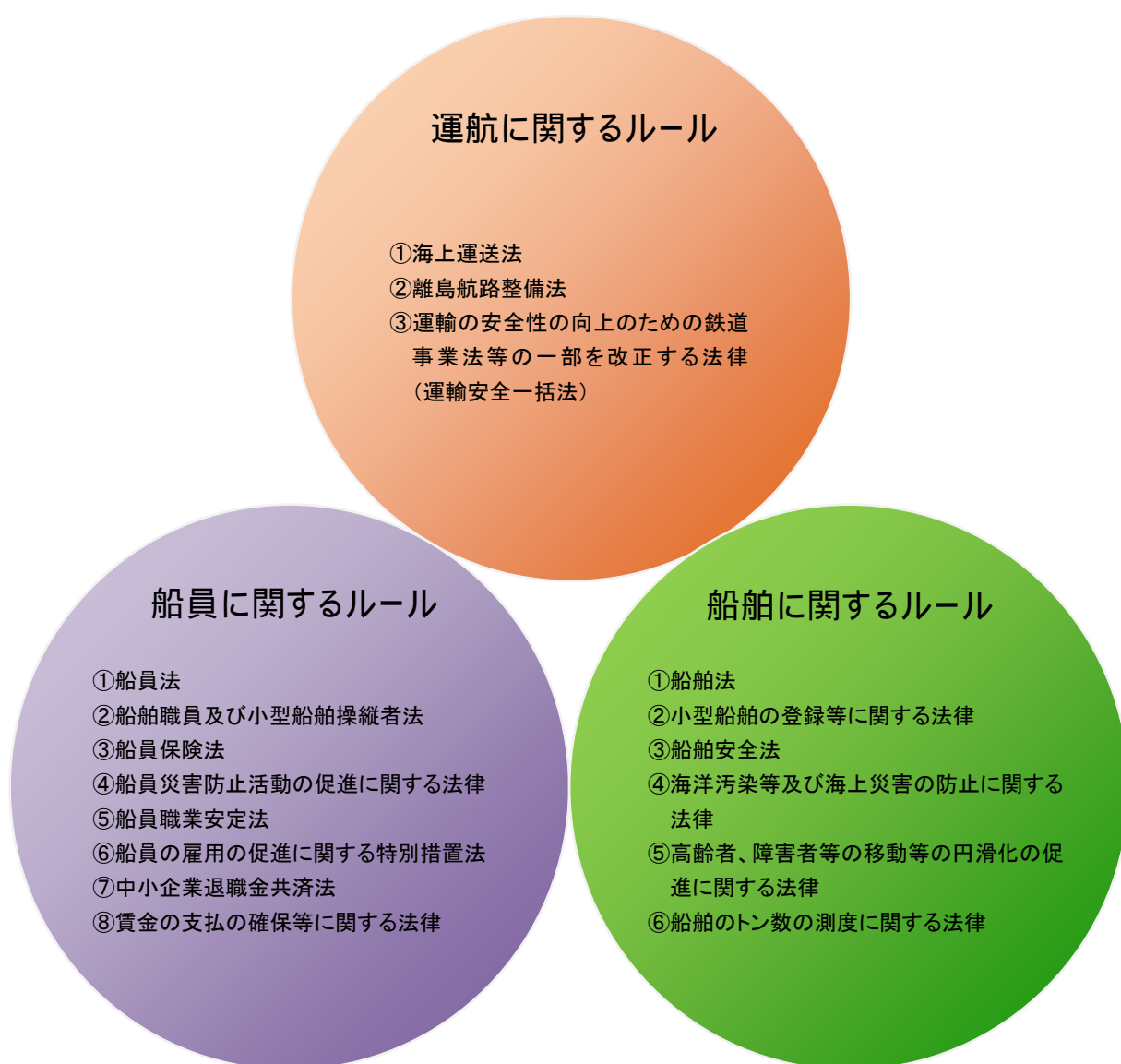


第1節 海事関連法令の骨子

航路事業は様々な法令に基づいて実施することになります。

関連する主な法律は、海上運送法など「運航に関するルール」、船員法など「船員に関するルール」、船舶法など「船舶に関するルール」の3つの柱から構成されています。

本項では関連する法律の概要を紹介します。



第2節 海事関連法令のポイント

(1) 運航に関するルール

運航・安全に関するルール

「一般旅客定期航路事業」への参入について

「一般旅客定期航路事業¹」への参入は、輸送の安全性など一定の基準を満たせば参入することができます。ただし、「指定区間」への参入については、輸送の安全性などの一定の基準の他に、「一定の海上輸送サービスを確保」することが必要となります。

新規に参入する場合には、国土交通省令の定め²に従い作成された申請書を国土交通大臣³に提出し、許可を受ける必要があります。(海上運送法第3条)

「指定区間」について

「指定区間」とは、船舶以外には交通機関がない区間又は船舶以外の交通機関によることが著しく不便である区間であって、当該区間に係る離島その他の地域の住民が日常生活又は社会生活を営むために必要な船舶による輸送が確保されるべき区間として関係都道府県知事の意見を聴いて国土交通大臣が指定するものをいいます。(海上運送法第2条第11項)

事業参入の許可基準

「指定区間以外」へ参入する際の許可基準は、「輸送施設、輸送の安全、合理的な事業運営計画・保険契約、合理的な資金計画、船舶交通の安全」等の基準を満たすことが必要です。(海上運送法第4条第1号～第5号)

「指定区間」への参入の許可基準は、上記の基準に加え、一定の輸送サービスを確保するために指定区間ごとに設定された「サービス基準」を満たすことが必要となります。(海上運送法第4条第6号)

「サービス基準」について

サービス基準とは、海上運送法第4条第6号の審査基準として設定されている基準です。「指定区間」ごとに「各運航の運航日程、運航時刻(運航回数及び始発時刻)、旅客輸送能力・自動車の航送能力等」の項目の中から必要に応じて設定されています。

(サービス基準の例)

- ・運航日程: 毎日
- ・運航時刻: 運航回数: 1日3往復、始発 Am8:00 前、終発 Pm7:00 以降
- ・各運航の最低輸送能力: 旅客: 100人、自動車: 20台

¹ 一定の航路に旅客船を就航させ、一定の日程表に従って運航する旨を公示して行うものを言います。

² 海上運送法施行規則第2条

³ 申請書の提出先は、航路の拠点を管轄する地方運輸局長となります。

一般旅客定期航路事業を休止・廃止しようとするとき

省令の定め⁴により作成された届出書を、国土交通大臣へ届出します。

届出は、経営する航路が「指定区間」以外の場合は30日前まで、経営する航路が「指定区間」を含む場合は6ヶ月前までに行います。(海上運送法第15条)

運賃・料金制度

一般旅客定期航路事業の運賃・料金は、省令の定め⁵により作成された届出書を、国土交通大臣へ届出します。

ただし、「指定区間」に関する旅客の運賃・一部の手荷物の運賃・自動車航送運賃については、その上限を定め、国土交通大臣の認可を受け、その上限額を超えない範囲で事前に届出を行うこととなります。(海上運送法第8条、同法施行規則第4条の2)

また、利用者がいつでも見ることができるよう、船舶内に備え置くとともに、営業所や発着所に運賃・料金を公示する必要があります。(海上運送法第10条、同法施行規則第7条)

安全運航の確保

一般旅客定期航路事業者は、絶えず輸送の安全性向上に向けた取組が必要であり、安全最優先の方針の下、社長から社員まで一丸となった安全管理体制の構築を図るため、安全に関するマニュアルとして「安全管理規程⁶」の作成及び国土交通大臣への事前の届出が義務付けられています。(海上運送法第10条の3第1項)

また、安全管理体制を適切に維持するため、統括管理的立場である責任者として「安全統括管理者」を、現場における運航の管理を行う責任者として「運航管理者」を選任する必要があります。(海上運送法第10条の3第4項)

「安全統括管理者」又は「運航管理者」を選任した時は遅滞なく、国土交通大臣へ届出を行う必要があります。(海上運送法第10条の3第5項)

安全運航に対する監査

一般旅客定期航路事業者が、許可又は認可された内容のとおり運航しているか、また、関係法令や安全管理規程を遵守し、安全に運航しているかをチェックするため、運航労務監理官が随時監査を行っています。(海上運送法第25条)

⁴ 海上運送法施行規則第15条

⁵ 海上運送法施行規則第4条

⁶ 必須規定事項(海上運送法第10条の3第2項、海上運送法施行規則第7条の2)

- ・輸送の安全を確保するための「事業の運営の方針」に関する事項
- ・輸送の安全を確保するための「事業の実施及びその管理の体制」に関する事項
- ・輸送の安全を確保するための「事業の実施及びその管理の方法」に関する事項
- ・安全統括管理者の選任に関する事項
- ・運航管理者の選任に関する事項

離島航路及び補助航路の維持について

離島航路及び補助対象航路の維持について

「離島航路」とは、離島航路整備法においては、本土と離島とを連絡する航路、離島相互間を連絡する航路、その他船舶以外には交通機関がない地点間又は船舶以外の交通機関によることが著しく不便である地点間を連絡する航路のことをいいます。

離島航路のうち、次の基準をはじめその他いくつかの基準を満たす航路を「補助対象航路」といい、近年、人口減少等を主な原因とする利用者の減少により航路事業の継続が困難な状況となっているものの、離島住民の足として、また、生活物資の輸送手段として非常に重要な役割を担っているため、国が補助金を交付してその維持を図っています。(離島航路整備法第1条、第2条、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第29条)

【主な基準】

- 一 離島振興法第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。
 - ロ 同一離島に複数の航路が存在する場合に、同一離島について起点の港を異にし、終点が同一の市町村にない航路であり、協議会で決定された航路であること。
- 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。

補助金の種類

補助金の種類としては、運航費の欠損額の一部を補助する「離島航路運営費等補助金」と離島航路の維持・改善のために行う調査に関する費用や代替船建造費の一部を補助する「離島航路構造改革補助金」があります。(地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第29条、第40条)

補助金の交付を受けるための手続概要

国の補助金を受けるためには、まず、関係自治体、関係交通事業者、地域住民等を構成員とする地域協議会で「生活交通ネットワーク計画(離島航路確保維持計画)」を策定し、収支見込み計算書その他関係書類を添えて国土交通大臣へ申請をする必要があります。(地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第33条、第36条、第45条)

【具体的な取り組み事例】

小型高速旅客船「省エネ」運航調査の事例

小型高速旅客船は、運航システムが比較的単純（航路が短い、燃料消費の大半が主機のみによるなど）であり、高速・軽量であること等から、運航方法により燃費が大きく左右される特性があります。

九州運輸局では、運航事業者の運航コストの低減を図るため、平成23年度から（独）海上技術安全研究所の協力を得て、運航実態や小型高速旅客船の特性の把握・解析を行っています。今後、省エネ運航方法等検討、検証を行い、小型高速旅客船事業者向けの省エネ運航の指針と診断マニュアルの作成等を行うこととしており、調査の成果が期待されるところです。



（調査対象航路）

- （有）やま丸（大分県津久見市）
- 高速船「マリンスター」
- ・総トン数：77トン
- ・定員：150人
- ・主機関：ヤンマー 1,100PS（2機）
- ・速力 23ノット
- ・航路：津久見～保戸島（25分）
- ・船質：FRP



