

近畿圏における水上交通の現状と課題把握に関する調査

報 告 書

平成 25 年 3 月

国土交通省 神戸運輸監理部

目 次

第1章 調査概要 1

1.1 背景と調査の目的	1
1.1.1 背景	1
1.1.2 調査の目的	1
1.2 調査の実施方針と流れ	1
1.2.1 調査の実施方針	1
1.2.2 調査の流れ	2

第2章 水上交通の現状 3

2.1 航路の分類	3
2.1.1 調査対象	3
2.1.2 航路分類	3
2.1.3 管内航路一覧	3
2.2 現状把握のための調査の内容	4
2.2.1 調査項目	4
2.2.1 調査方法	5
2.3 水上交通を取り巻く特徴的な社会的環境	7
2.3.1 離島人口の減少	7
2.3.2 高速道路における料金割引の影響	8
2.3.3 燃料費の高騰	9
2.3.4 景気の低迷	9
2.4 モード別の水上交通の現状	10
2.5 利用促進や集客の具体的な取組事例とその効果の収集整理	28
2.6 水上交通の現状のまとめ	33

第3章 水上交通の活性化に向けた課題と解決の方向性 35

3.1 水上交通の課題	35
3.2 課題解決の方向性	36

第1章 調査概要

1.1 背景と調査の目的

1.1.1 背景

近畿圏における交通運輸については、近畿地方交通審議会答申第8号「近畿圏における望ましい交通のあり方について」（平成16年10月8日）の中で示された中長期的な展望に立った交通運輸のあるべき姿の実現に向けて、総合的に取り組むことが必要とされており、この方向性に基づき地域公共交通確保維持改善事業をはじめとした様々な取り組みを行ってきている。

一方、人口減少・少子高齢化の進展や地球温暖化の防止、安心・安全や防災に関する取り組みの必要性が増大するなど、答申策定時から社会情勢が著しく変化してきている中で、交通分野においてもこれらに的確に対応しつつ諸課題に取り組むことが求められている。

1.1.2 調査の目的

かかる状況を踏まえ、本調査は、現在の近畿圏における水上交通に関する幅広いデータの収集・整理・分析と幅広い取り組み事例を収集し、地域の特性にあった効果的・効率的な水上交通のあり方の整理・分析を行い、地域公共交通確保維持改善事業の円滑な執行及び各地域における取り組みの充実につなげるとともに、より多くの地方公共団体等の効果的・効率的な取り組みの推進につなげ、これらを通じて地域公共交通に関わる支援の更なる充実を図るものである。

1.2 調査の実施方針と流れ

1.2.1 調査の実施方針

○ 効率的かつ詳細な調査の実施

データ収集方法は、神戸運輸監理部が収集したデータや既存統計資料を主体とする。しかし、収集できなかった分析の際に必要なデータについては、水上交通事業者を対象にヒアリング調査、あるいはアンケート調査を実施し、データを収集する。

また、水上交通利用者や地方自治体にアンケート調査、あるいはヒアリングを実施し、現状を把握する。

○ わかりやすい資料の整理

水上交通事業者を生活航路・フェリー・観光を主とした航路の3つに分類・分析を行うため、航路がどれに該当するかをはじめに検討・整理する。事例は、航路の概況だけではなく、背景となるデータについても整理する。

1.2.2 調査の流れ

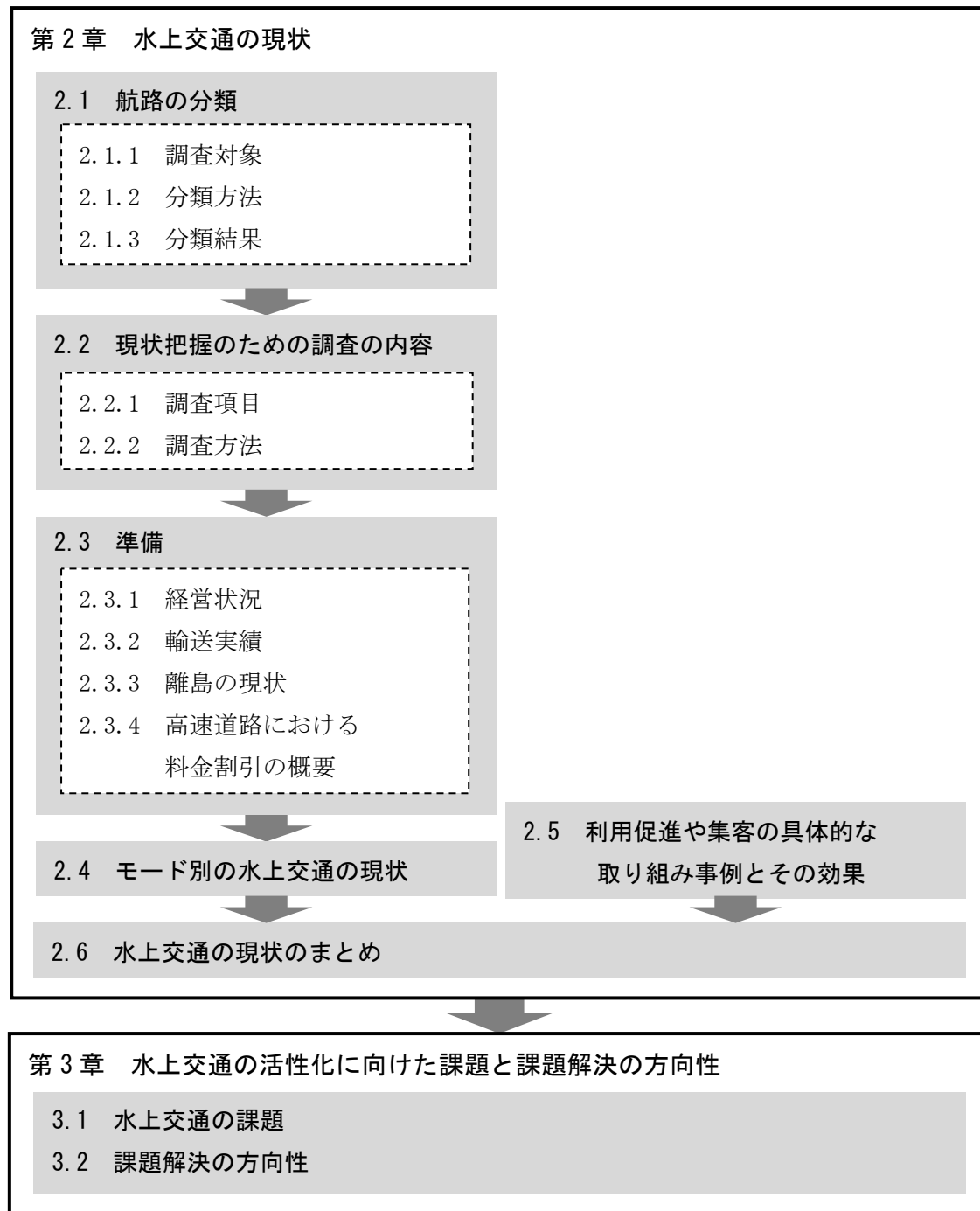


図 1.2.1 業務の流れ

第2章 水上交通の現状

2.1 航路の分類

2.1.1 調査対象

本調査における調査対象は、以下の通りとする。

○輸送実績

平成 18 年～平成 22 年までの推移として、近畿圏を発着する全ての航路（休廃止航路含）

○その他、経営状況やアンケート、ヒアリング等

平成 24 年 10 月 1 日時点における神戸運輸監理部および近畿運輸局が所管する事業者、航路

※実績については、平成 18～22 年値（神戸運輸監理部および近畿運輸局提供データ）

※経営状況・アンケート・ヒアリングについては、平成 24 年 10 月 1 日時点

2.1.2 航路分類

調査対象航路は、図 2.1.1 に示すように航路種別を分類した。

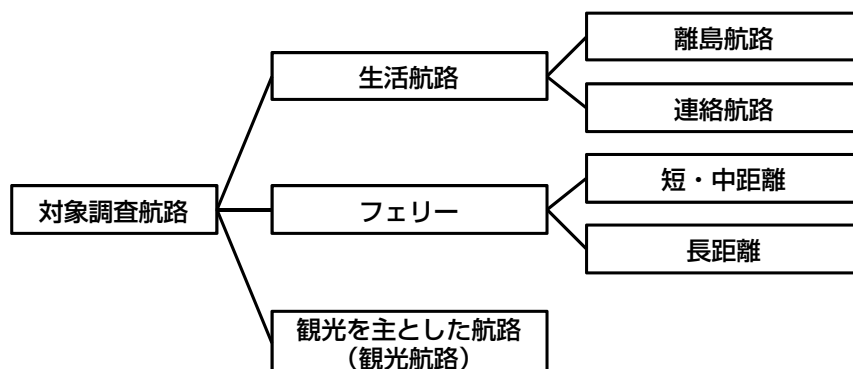


図 2.1.1 航路の分類

2.1.3 管内航路一覧

図 2.1.1 に基づき分類した結果を以下に示す。

表 2.1.1 調査対象航路(全体)

航路の分類			航路数	
			定期	不定期
対象調査航路			170	102
生活航路	離島航路		20	11
	連絡航路		31	12
フェリー	短中距離		2	－
	長距離		4	－
観光を主とした航路			113	79

※平成 24 年 10 月 1 日現在

表 2.1.2 調査対象航路(府県別)

航路の分類		航路数												
		定期							不定期					
		滋賀	京都	大阪	兵庫	奈良	和歌山	滋賀	京都	大阪	兵庫	奈良	和歌山	
対象調査航路		170	17	2	18	24	－	7	13	8	19	49	1	12
生活航路	離島航路	20	3	－	－	6	－	－	－	－	－	11	－	－
	連絡航路	31	－	－	8	11	－	－	－	1	2	6	－	3
フェリー	短中距離	2	－	－	－	1	－	1	－	－	－	－	－	－
	長距離	4	－	1	3	－	－	－	－	－	－	－	－	－
観光を主とした航路		113	14	2	8	4	－	6	13	7	17	32	1	9

※平成 24 年 10 月 1 日現在

2.2 現状把握のための調査の内容

2.2.1 調査項目

水上交通の現状を把握するために、表 2.1.1 に示す項目について調査を実施することとした。調査方法としては、神戸運輸監理部が所有している資料を活用するほか、水上交通事業者を対象としたアンケート調査及びヒアリング調査、観光を主とした航路の利用者を対象としたアンケート調査を実施した。

尚、分析は、図 2.1.1 にて分類した航路種別に基づいて実施する計画であったが、水上交通事業者アンケート（2.2.2(1)を参照）の回収状況を考慮して、《生活航路》・《フェリー》・《観光を主とした航路》の 3 種に統合し、分析を行なっている。

表 2.2.1 調査内容

調査項目	調査方法	航路分類		
		生活航路	フェリー	観光を主とした航路
水上交通を取り巻く特徴的な社会的環境	・神戸運輸監理部資料 ・近畿運輸局資料 ・国勢調査、離島統計 ・ETC 総合情報ポータルサイト ・宿泊旅行統計、景気統計	－	－	－
輸送実績	・神戸運輸監理部資料 ・近畿運輸局資料	○	○	○
経営状況	・水上交通事業者アンケート調査	○	○	○
その他特徴的な航路の現状及び航路維持・活性化等の取組状況	・水上交通事業者アンケート調査	○	○	○
	・水上交通事業者ヒアリング調査		○	○
	・水上交通（離島航路）事業者・自治体ヒアリング調査	○		
	・観光を主とした航路の利用者を対象としたアンケート調査			○

2.2.2 調査方法

(1) 水上交通事業者アンケート調査

水上交通事業者を対象に、現状の収支状況や近年の行政等からの支援状況、取り組み状況を把握するために、水上交通事業者を対象にアンケート調査を実施した。アンケートの配布回収状況を表 2.2.2 に示す。

表 2.2.2 アンケートの配布回収状況

航路分類		事業者ベース			航路ベース		
		配布数	回収数	回収率	配布数	回収数	回収率
生活航路	離島航路	11	5	45%	14	7	50%
	連絡航路	9	5	56%	16	5	31%
フェリー	短中距離	2	2	100%	2	2	100%
	長距離	3	3	100%	4	4	100%
観光を主とした航路		54	37	69%	77	56	72%
計		64	44	69%	113	74	65%

(2) 水上交通事業者ヒアリング調査

水上交通事業者アンケート調査のうち、航路維持や利用促進に向けた特徴的な取り組みを行った、あるいは取り組みにより問題が解消した事業者を対象に、さらなる詳細を収集するために、ヒアリング調査を実施した。ヒアリングを実施した事業者及び調査対象航路等を表 2.2.3 に示す。

表 2.2.3 ヒアリング実施事業者一覧

事業者	調査対象航路	運航本数	所要時間
(株)フェリー さんふらわあ	大阪別府航路	1 便/日	約 12 時間
	大阪志布志航路	1 便/日	約 15 時間
南海フェリー(株)	和歌山～徳島	8 便/日	約 2 時間
丹後海陸交通(株)	湾内	平 17 休 24 便/日	約 10 分
	宮津湾周遊（黒崎コース）	未定	—
	宮津湾周遊（天橋立コース）	未定	—
	伊根湾めぐり	未定	—
早駒運輸(株)	中突堤起点神戸港沖周遊	最大 5 便/日	約 1 時間
	中突堤起点兵庫運河周遊	平日 2 便/日 土日祝 3 便/日	2 時間 20 分

(3) 離島航路事業者・自治体ヒアリング調査

離島航路を運航している事業者及び離島航路の発着地の自治体を対象に、現状についてさらなる情報を収集するために、ヒアリング調査を実施した。ヒアリングを実施した事業者及び自治体等を表 2.2.4 に示す。

表 2.2.4 ヒアリング実施事業者等一覧

航路	水上交通事業者等	自治体
家島～姫路港	高速いえしま、家島観光事業組合、坊勢汽船	姫路市
沼島～土生・洲本港	沼島汽船	南あわじ市
沖島～堀切・長命寺	－	近江八幡市

(4) 観光を主とした航路の利用者を対象としたアンケート調査

観光を主とした航路の利用者を対象に、利用者の基本属性や旅程内容、観光船に関する情報収集方法等を把握するために、アンケート調査を実施した。アンケートを実施した事業者及びアンケートの回収状況を表 2.2.5 に示す。

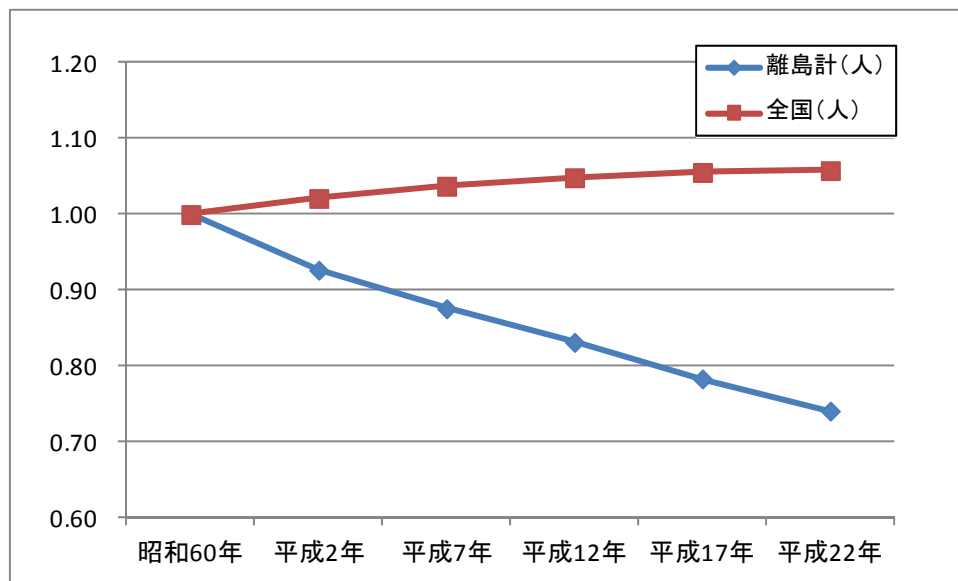
表 2.2.5 アンケート回収状況

水上交通事業者	回収数
(株) 神戸クルーザー (コンチェルト) <神戸港>	301
早駒運輸 (株) (ファンタジー) <神戸港>	329
琵琶湖汽船 (株)	28
熊野交通 (株)	191
丹後海陸交通 (株)	188

2.3 水上交通を取り巻く特徴的な社会的環境

2.3.1 離島人口の減少

全国の人口は増加傾向になっているが、離島人口は大きく減少を続けており、昭和 60 年時に比べて平成 22 年値では 25%以上の減少となっている。また、平成 17 年時点での高齢化率をみると、全国値の 20.1%に対し離島では 32.7%となっており、また平成 12 年からの 5 年間で 3.5 ポイント増加しており、高齢化が著しく進行している。



出典：国勢調査（全国値）、離島統計（離島値）

図 2.3.1 離島人口の推移

表 2.3.1 離島の高齢化率

地域	項目	平成 12 年	平成 17 年
全国	総人口(千人)	126,926	127,768
	65 歳以上人口(千人)	22,005	25,672
	高齢化率(%)	17.3	20.1
離島	総人口(千人)	473	434
	65 歳以上人口(千人)	139	143
	高齢化率(%)	29.4	32.9

出典：国勢調査（全国値）、離島統計（離島値） ※離島振興法関係離島のみを対象）

2.3.2 高速道路における料金割引の影響

以下に、NEXCO 東日本/中日本/西日本及び本州四国連絡高速道路において現在実施されている主な割引制度の例を示す。尚、平成 21 年 3 月から平成 23 年 3 月までの期間は、休日特別割引(地方部)および休日終日割引について、いわゆる「1000 円高速」として、終日 50%引きとし、その額が 1,000 円を超える場合は上限 1,000 円とする施策が実施されており、特に本州四国連絡高速道路を利用する必要がある四国方面では、観光客の増加等の大きな影響を及ぼした。

表 2.3.2 NEXCO 東日本/中日本/西日本における割引制度

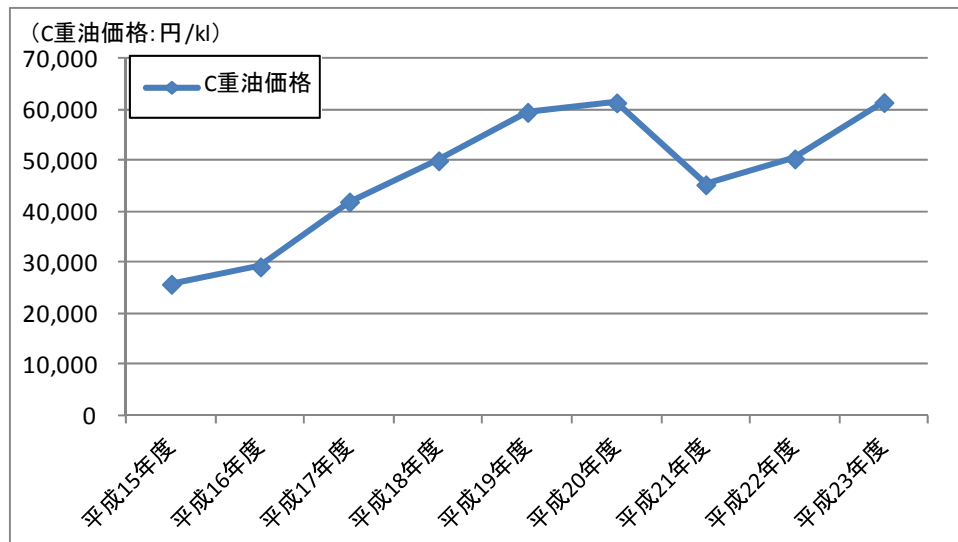
割引名	日	時間帯	対象車種 (料金車種区分)	割引率		実施年月日
				地方部	大都市 近郊区間	
深夜割引	毎日	0 時-4 時	全て	最大 50%OFF		H16. 11. 1
通勤割引	毎日	6 時-9 時 17 時-20 時	全て	50% OFF		H17. 1. 11
早朝夜間割引	毎日	22 時-翌 6 時	全て		最大 50%OFF	H17. 1. 11
平日夜間割引	平日	4 時-6 時 20 時-24 時	全て	最大 30%OFF		H20. 10. 14
平日昼間割引	平日	6 時-20 時	全て	30% OFF		H21. 3. 30
休日夜間割引	土日祝	22 時-24 時	全て	最大 30%OFF		H21. 4. 4
休日特別割引	土日祝	6 時-22 時	軽自動車等 普通車		最大 30%OFF	H21. 3. 28
休日特別割引	土日祝	0 時-24 時	軽自動車等 普通車	最大 50%OFF		H21. 3. 28

表 2.3.3 本州四国連絡高速道路における割引制度

割引名	日	時間帯	対象車種 (料金車種区分)	割引率	実施年月日
休日終日割引	土日祝	0 時-24 時	軽自動車等 普通車	50～約 55%OFF	H21. 3. 20
休日深夜割引	土日祝	0 時-4 時	中型車 大型車 特大車	30%OFF	H21. 3. 20
平日昼間割引	平日	9 時-17 時	全て	30%OFF	H21. 3. 23
平日通勤割引	平日	6 時-9 時 17 時-20 時	全て	50%OFF	H21. 3. 23
平日深夜割引	平日	0 時-4 時	全て	50%OFF	H21. 3. 23
平日夜間割引	平日	4 時-6 時 20 時-24 時	全て	30%OFF	H21. 3. 23

2.3.3 燃料費の高騰

C重油価格の高騰・高止まりが続いており、平成15年度から平成23年度までに価格は約2.4倍に上昇している。このような燃料費の増加が航路の経営状況を悪化させている。

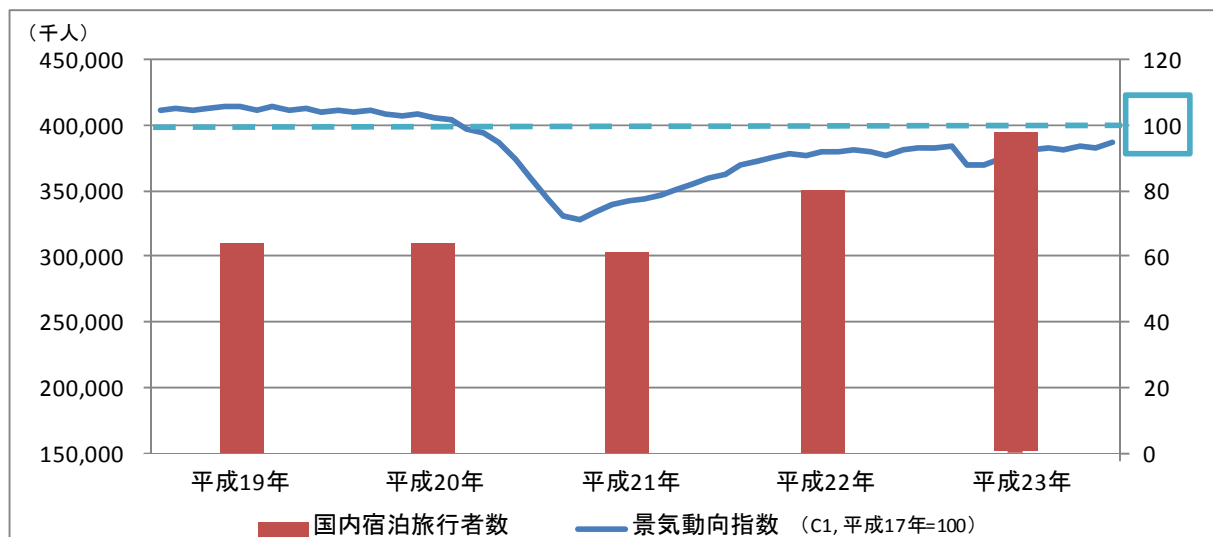


出典：近畿運輸局調べ

図 2.3.2 C重油価格の推移

2.3.4 景気の低迷

景気変動をみると、平成20年のリーマン・ショックを発端とする世界金融危機を機に景気は後退局面に入っている。また、平成23年初頭にみられる低下は、東日本大震災の影響が考えられる。世界金融危機に付随して国内宿泊旅行者数も減少に転じたが、近年は増加の傾向がみられる。



出典：宿泊旅行統計（国内宿泊旅行者数）
景気統計（景気動向指数）

図 2.3.3 国内宿泊旅行者数と景気動向指数の推移

2.4 モード別の水上交通の現状

(1) 生活航路（連絡航路及び離島航路）

○ 輸送実績

輸送実績のうち、生活航路における推移をみると、平成 19 年以降減少傾向が続いており、主に連絡航路の減少が大きい。また、離島航路については、平成 20 年以降、僅かながら増加傾向が見られる。輸送人員減少の要因としては、少子高齢化の進展や人口流出による離島人口の減少や架橋による陸路への転換等が考えられる。

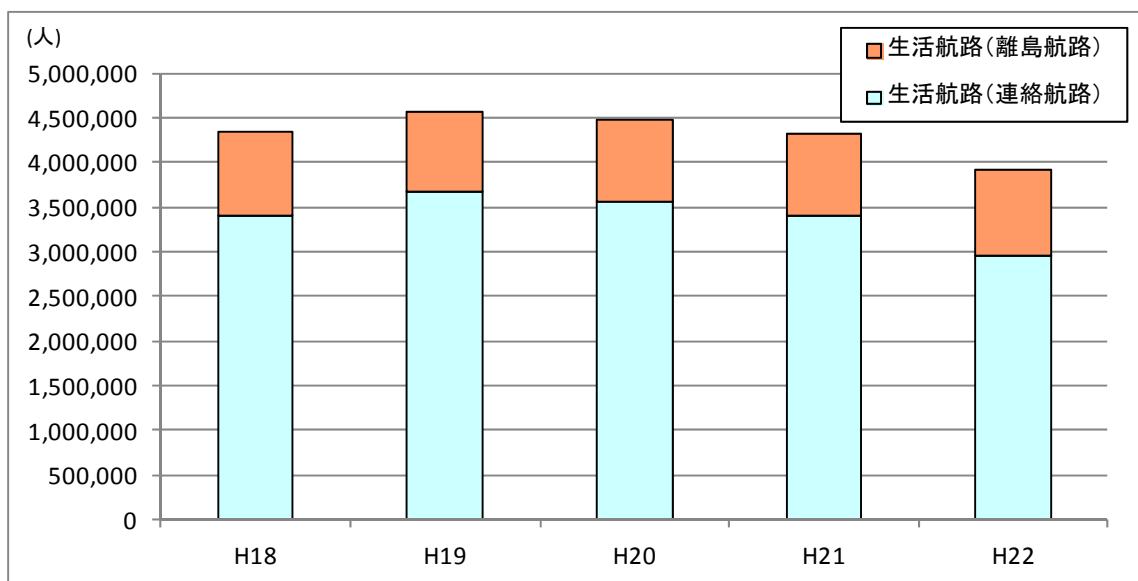


図 2.4.1 生活航路における輸送実績の推移(※近畿発着航路)

表 2.4.1 生活航路における事業者数・航路数

航路種別	分類	H18	H19	H20	H21	H22
離島航路	事業者数	11	12	12	12	13
	航路数	18	19	19	19	20
連絡航路	事業者数	14	14	14	13	13
	航路数	28	28	25	24	23

※集計方法の差異により 2.1.3 管内航路一覧とは一致しない

○ 経営状況

生活航路における各航路の経営状況の推移をみると、総収入については、競合航路の撤退により増加している航路はあるものの、全体的に横這いもしくは微減の傾向にある。その主な要因としては、離島や寄港地の人口減少による利用者の減少が考えられる。

総費用については、修繕費や償却費など年によって大きく増減する費目があるため収入に比べてやや変動が大きい、全体的には横這いもしくは増加傾向にある。増加の要因としては、燃料費の高止まりの影響がほとんどの航路において大きいと考えられる。また安全・安定した運航の維持に不可欠な修繕費や償却費を要した年に費用が増大する状況が見て取れる。

損益計については、上記のように収入の変動が小さい状況の下、費用の変動が赤字・黒字を大きく左右しているといえる。例えば、前年度が黒字ながら翌年は船舶のリプレースにより赤字化している航路がある一方で、その逆の航路もみられる。総収入と総費用の割合をみると、全体的には赤字改善・黒字化の傾向が見て取れるが、大きな赤字が続く航路もある。

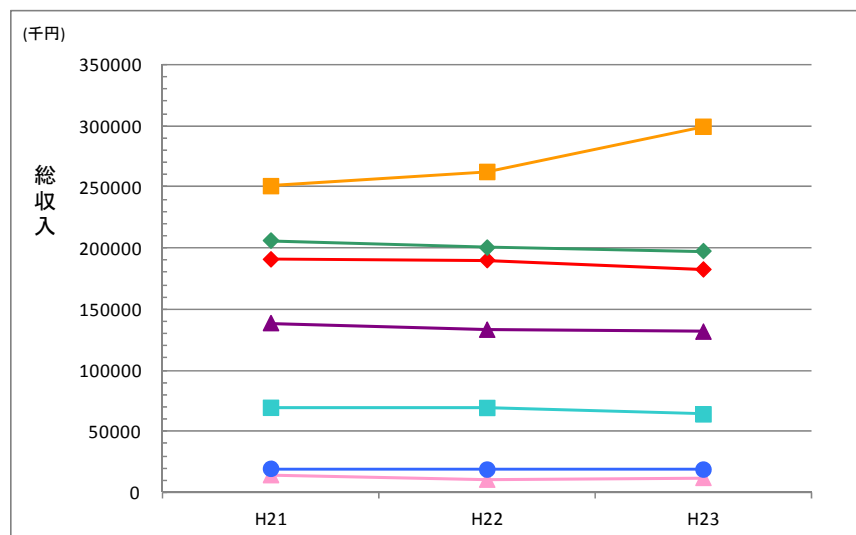


図 2.4.2 生活航路における各航路の総収入推移

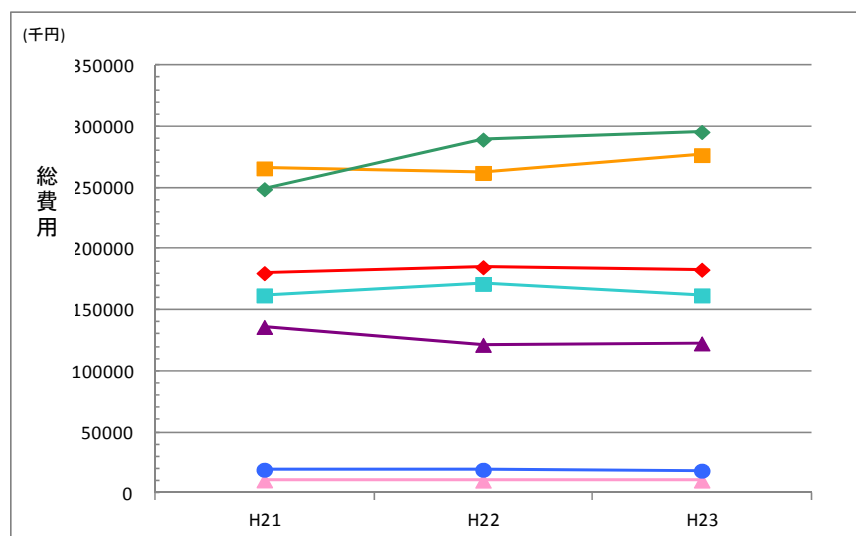


図 2.4.3 生活航路における各航路の総費用推移

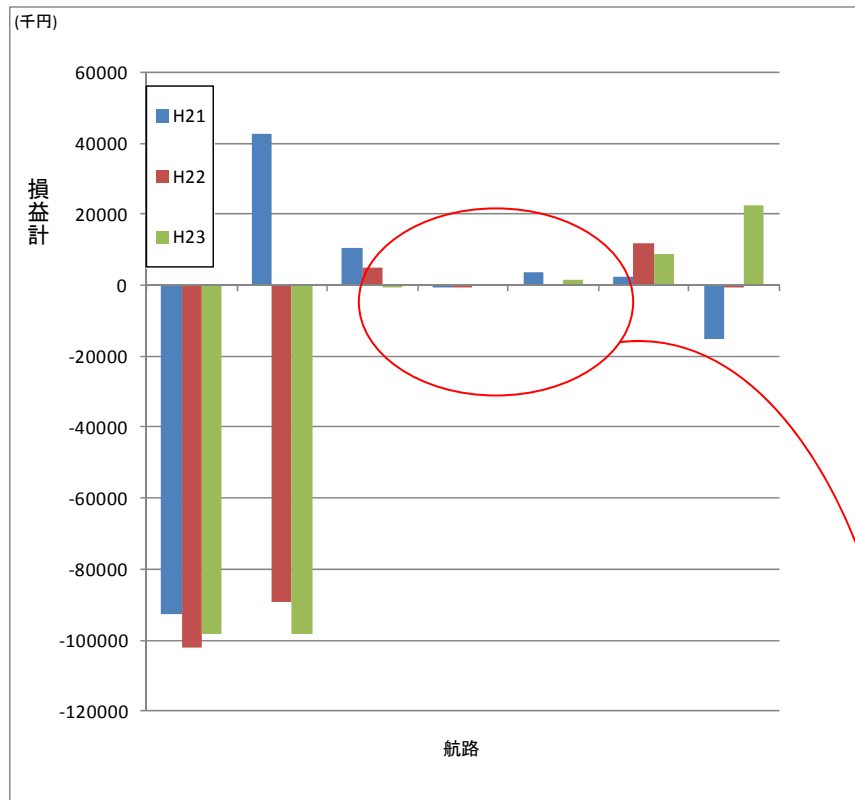


図 2.4.4 生活航路における各航路の損益計推移

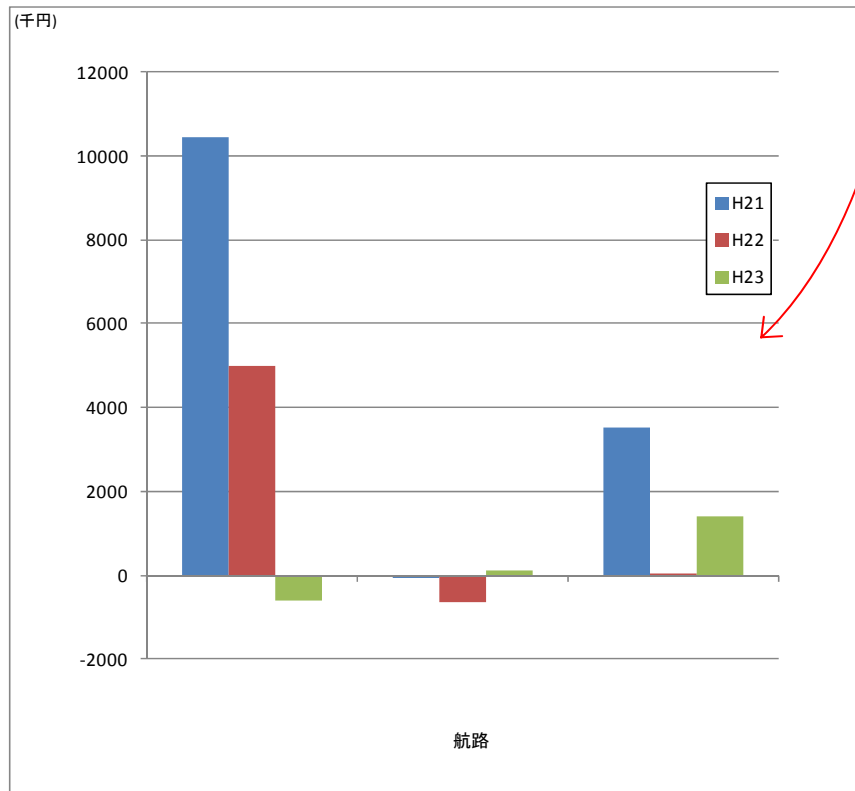


図 2.4.5 生活航路における各航路の損益計推移

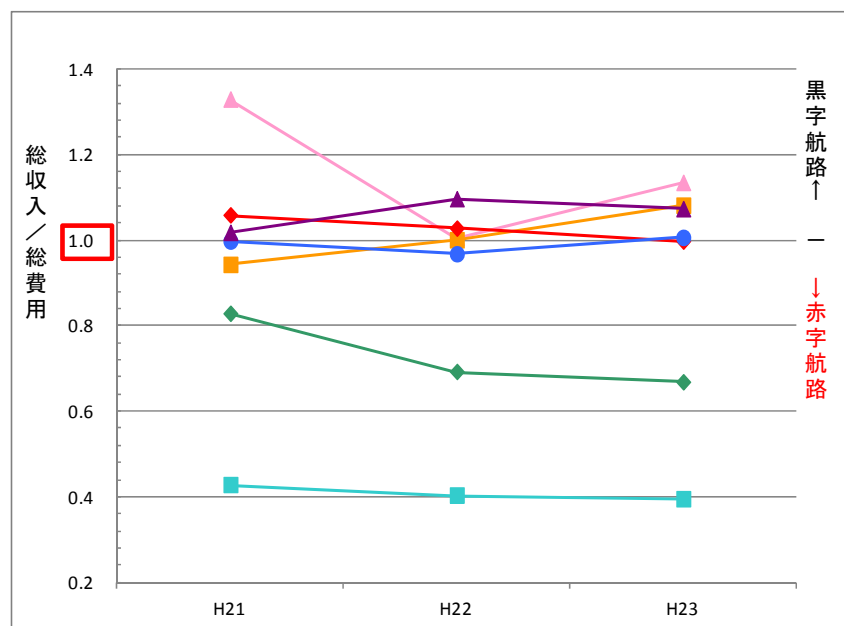


図 2.4.6 生活航路における各航路の総収入/総費用の推移

費用の費目別に平成 21 年以降の変化を見ると、どの費目も年による上下変動が大きい中、燃料費だけは 2 年間で全社増加している。燃料費は運航便数の削減等を行わない限り抑制が難しいため、原油価格高騰が経営に及ぼす影響は非常に大きいといえる。一方で船員費は抑制される傾向にあり、ほとんどの事業者が自助努力の及ぶところでコスト削減を進めている状況がうかがえる。修繕費や償却費については、特に大規模な改修や船艇の購入などを実施した年の前後で大きく変動しており、各年の費用、損益を左右する大きな要因となっていることがわかる。

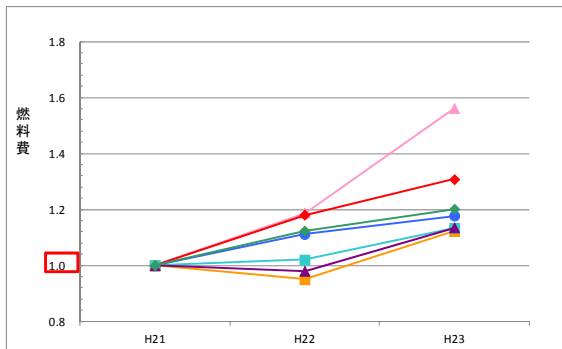


図 2.4.7 生活航路における各航路の燃料費推移

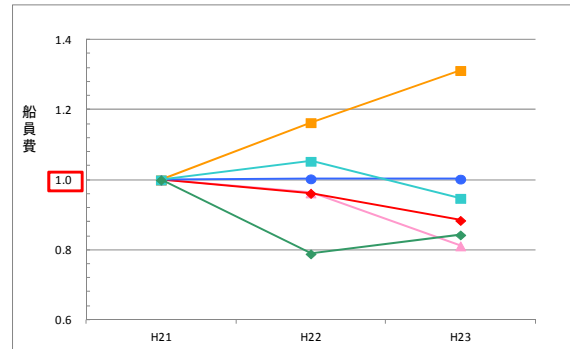


図 2.4.8 生活航路における各航路の船員費推移

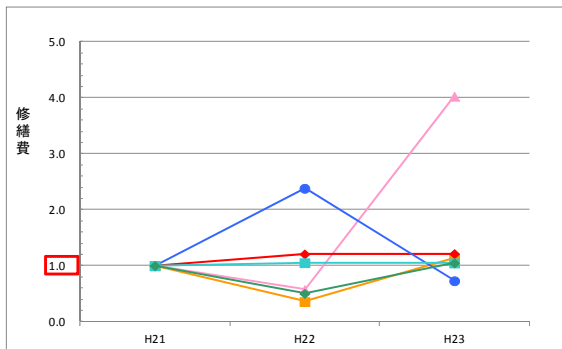


図 2.4.9 生活航路における各航路の修繕費推移

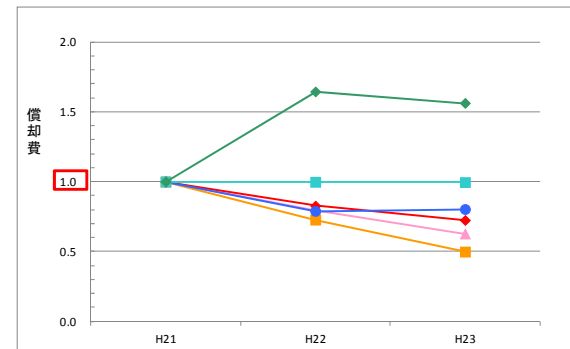


図 2.4.10 生活航路における各航路の償却費推移

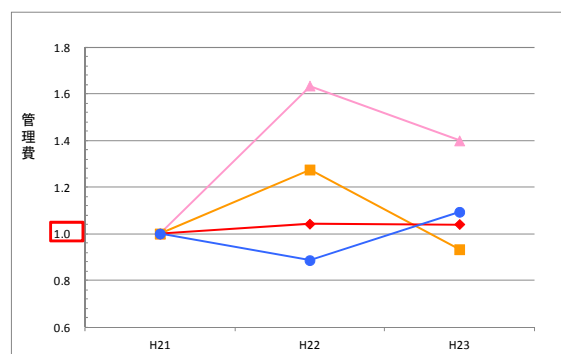


図 2.4.11 生活航路における各航路の管理費推移

※費目、年次によっては回答していない事業者もあるため、費目によってグラフのデータ数に違いがある。

○ その他特徴的な航路の現状及び航路維持の取組状況

輸送実績、経営状況以外に、アンケートの回答やヒアリング結果から把握された生活航路の現状について述べる。

生活航路の中でも離島航路は、離島と本土を行き来する唯一の交通手段であり、離島住民や本土側の用務客などあらゆる属性の人が利用している。これらの利用者のうち、航路のみで移動目的を果たす利用者は極めて少なく、ほとんどの航路利用者にとっては陸上での端末交通の確保が不可欠である。そのため、寄港地の自治体や関係団体との連携により、航路と接続する路線バスやコミュニティバスの運行や、港周辺の駐車場整備などに取り組んでいるところが多いが、これらは端末交通の充実により利便性向上を図ることで、現在の利用者を維持しかつ住民や用務による航路の新規需要を促す取り組みのひとつであるといえる。

しかし離島や寄港地周辺の人口減少が進む中、住民や地域の用務目的の需要だけで航路を支えてゆくことは困難であることから、観光振興による交流人口を増やすことで新たな航路需要を創出しようという動きが生まれつつある。近畿においても、島の潜在的な観光資源の発掘、PR、レンタサイクルの導入、特色ある食の提供などの試みを、自治体、航路事業者、住民などの連携により取り組み始めている地域がある。しかし一方で、そのような取り組みに対する関心の低さ、地域内の各主体間の温度差、観光客受入のためのインフラ整備や観光資源の不足、島民の生活への影響の懸念から、積極的な観光振興を見合わせている、あるいは踏み切れていない地域もある。

このように、航路の維持や利用促進に向けた自治体や住民や地域の関係団体による取り組み、およびこれらと航路事業者と連携による取り組みに対し、航路事業者の自助努力による利用促進の取り組みも求められるところであるが、生活航路事業者でそのような取り組みを行っているところは少なく、「取り組みたいができない」「取り組む予定なし」の回答が半数以上を占める。その理由として「効果が期待できない」「方法・やり方がわからない」があげられているが、生活航路の場合、後述する観光航路等と異なり利用者へのサービス提供の要素が少ないこと、また情報不足や事業者間連携の乏しさなどから、利用促進に向けた取り組みの糸口をつかめないのが現状ではないかと考えられる。

多くの航路において、新規需要創出による利用者の増加が見込めない一方で費用負担が年々重くなる状況の中、航路維持のためには行政による支援が必要な場合もある。行政支援に対する事業者の要望としては、船舶リプレイス時の費用補助など金銭面での支援のほか、利用者の利便性向上のための港湾整備の充実やバリアフリー化の推進等をあげている。しかし実際の支援の活用状況をみると、ほとんどの航路事業者が支援を受けたことがないと回答しており、事業者側のニーズにマッチした支援の仕組みが必ずしも整っていない可能性が考えられる。

また多くの航路事業者が、船員の高齢化、若年船員の確保の困難の問題を抱えている。これらは運航技術の継承の困難、引いては航路運航の安全性確保という問題につながる可能性があり、少子高齢社会が進展する中、今後一層大きな問題になると懸念される。しかし一部の事業者では、他船種の転職により、船員の新旧交代がうまく進んでいる例もある。

(2) フェリー（短・中距離及び長距離）

○ 輸送実績

フェリーにおける輸送実績の推移をみると、平成 18 年以降減少傾向が続いており、主に長距離の減少が大きくなっている。その要因としては、景気の低迷による長距離旅行需要や物流量の減少、本四架橋の開通による陸路への転換等が考えられるが、近年は高速道路料金的大幅値下げによるフェリー利用者の減少による影響が大きいと考えられる。近畿発着のフェリー航路事業者の中にも、高速料金値下げ以降に減便を余儀なくされた例がある。

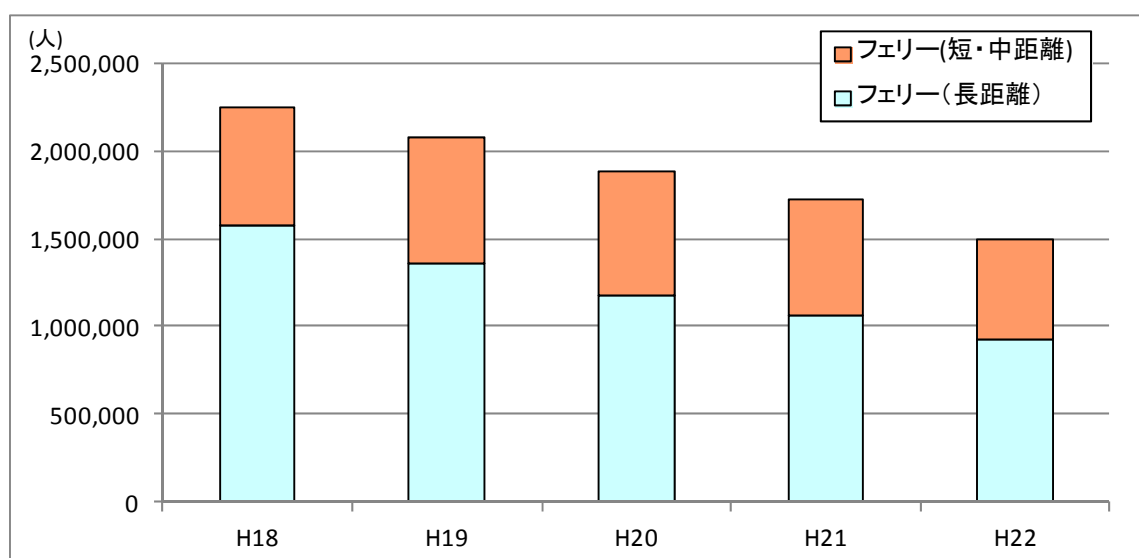


図 2.4.12 フェリーにおける輸送実績の推移(定期航路)(近畿発着)

表 2.4.2 フェリーにおける事業者数・航路数

航路種別	分類	H18	H19	H20	H21	H22
短・中距離	事業者数	2	2	2	2	2
	航路数	2	2	2	2	2
長距離	事業者数	3	3	3	3	3
	航路数	4	3	3	3	3

※集計方法の差異により 2.1.3 管内航路一覧とは一致しない

自動車航送台数の推移は、近年は減少度合いが緩やかになっているものの、全体的に減少傾向にある。減少要因としては、乗用車は前述のような高速道路料金値下げの影響、トラックは景気の低迷による物流量の減少の影響がそれぞれ考えられるが、一方でドライバーの長距離運転の負担を軽減できる交通手段として根強い人気もあり、それらの需要が減少にある程度の歯止めをかけているのではないかと考えられる。

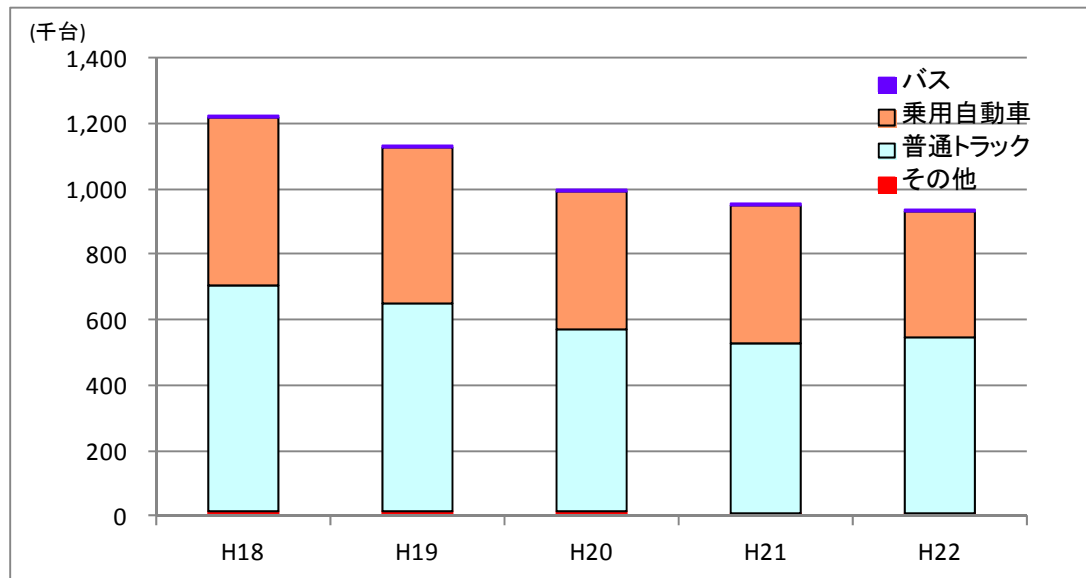


図 2.4.13 フェリーにおける自動車航送台数の推移(近畿発着)

○ 経営状況

フェリーにおける各航路の経営状況の推移をみると、総収入については、平成 21 年～平成 23 年の間に減便のあった航路を除いて横這いもしくは増加しており、特に長距離航路は軒並み増加している。長距離航路では近年、利用者ニーズに応じたダイヤ改正や商品の造成など、様々な利用促進策に積極的に取り組んでいる事業者が多く、その効果が現れてきているものと考えられる。

総費用については、減便により費用負担が減少した航路を除いていずれも増加しているが、これは前述の生活航路と同様に、原油価格高騰の影響が大きいと考えられる。

損益計については、赤字航路と黒字航路に二分される傾向にあるが、平成 23 年で黒字を計上した 3 社はいずれも長距離航路である。しかし平成 22 年で赤字を計上していた全ての航路が平成 23 年には収支を改善（うち 1 航路は黒字化）させており、これは各航路事業者が取り組んできている利用促進等による増収策、および経費節減や運航見直し等による経費節減策の効果の表れと考えられる。

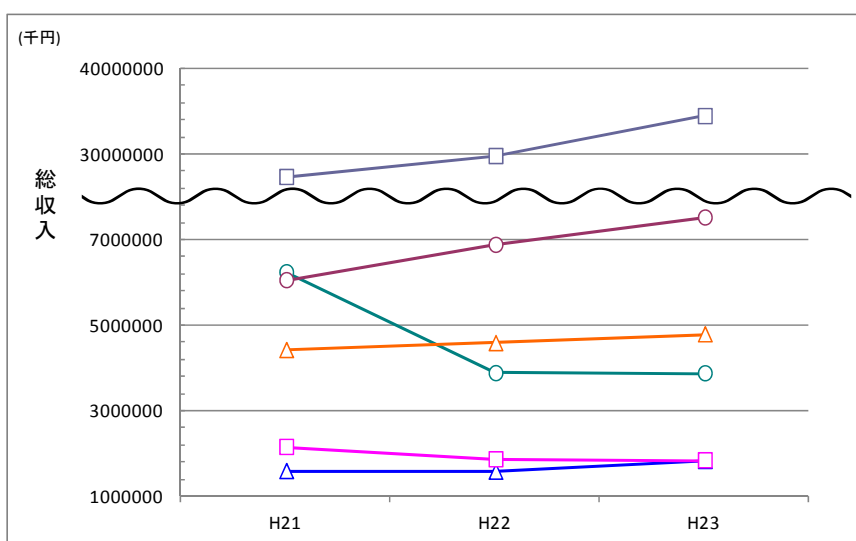


図 2.4.14 フェリーにおける各航路の総収入推移

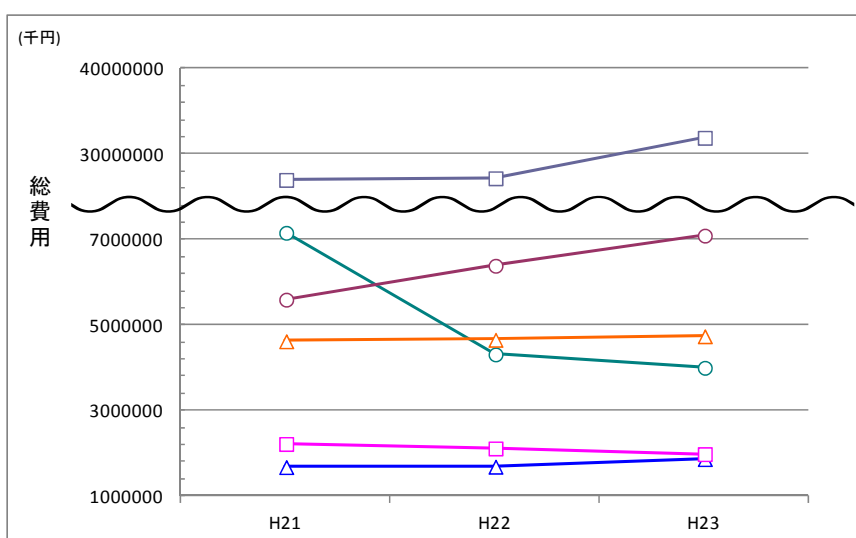


図 2.4.15 フェリーにおける各航路の総費用推移

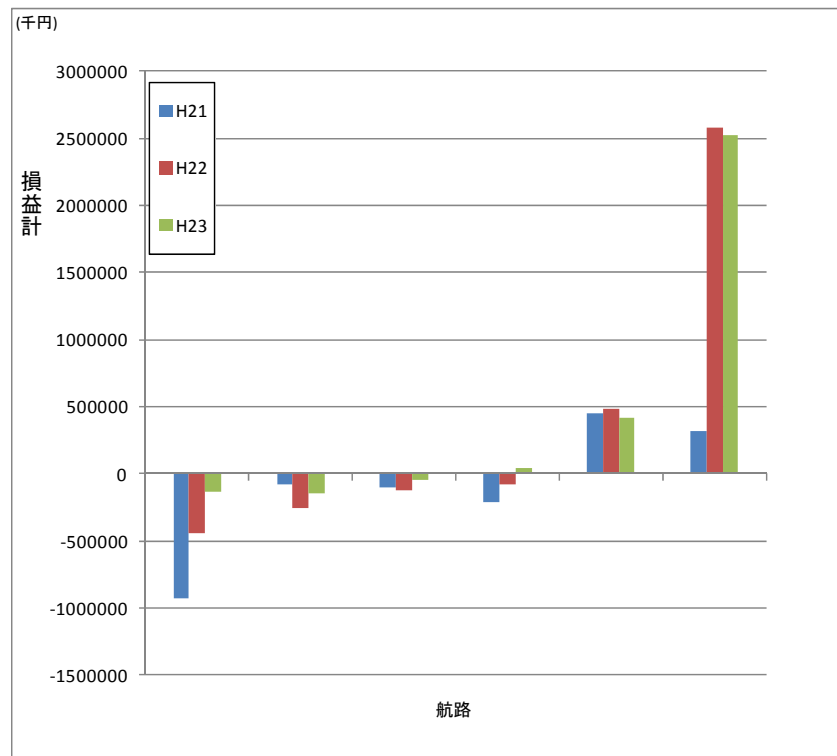


図 2.4.16 フェリーにおける各航路の損益計推移

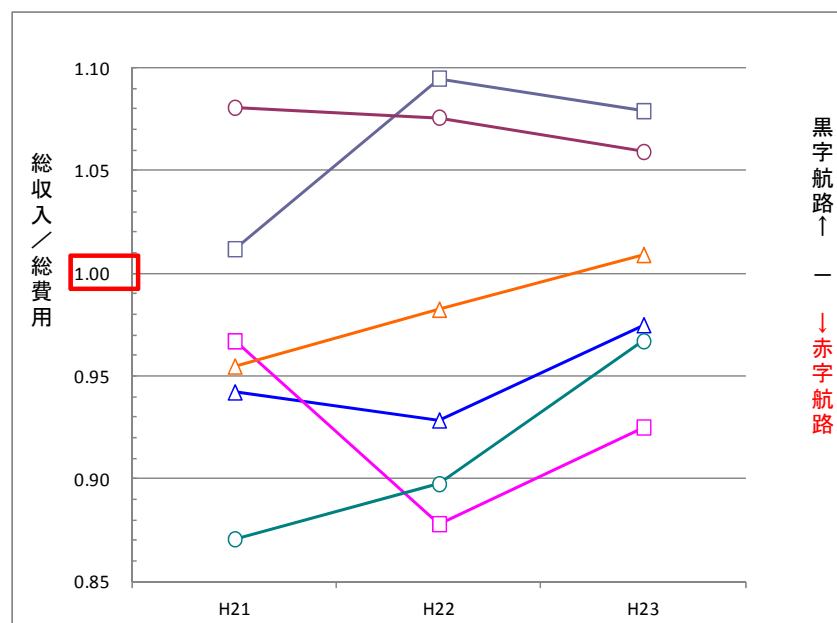


図 2.4.17 フェリーにおける各航路の総収入/総費用の推移

費用の費目別に平成 21 年以降の変化を見ると、燃料費は、減便された 1 航路の平成 22 年を除き全ての航路で増加している。原油価格高騰の影響を大きく受けた結果であり、各航路の費用を増加させている最大の要因であるといえる。船員費は、ほぼ横這いの 2 航路以外、平成 22 年から平成 23 年にかけて大きく抑制されており、多くの航路が自助努力の及ぶ範囲で経費節減に努め、収支改善を図っていることがわかる。修繕費、償却費についてはここ 3 年間で大きく増加した航路はなく、収支に及ぼした影響は少ない。(H21→H22 で修繕費 8 倍の航路はもともと修繕費が少なく、金額ベースでは 10 万円強の増加に過ぎない)

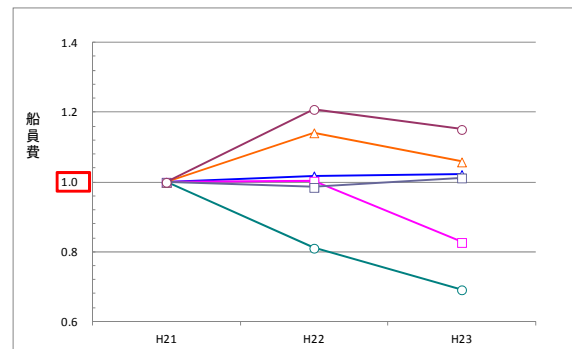
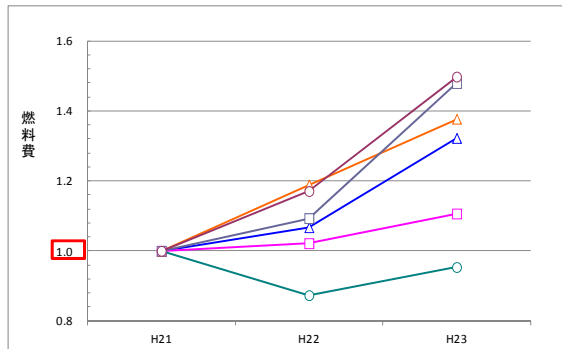


図 2.4.18 フェリーにおける各航路の燃料費推移 図 2.4.19 フェリーにおける各航路の船員費推移

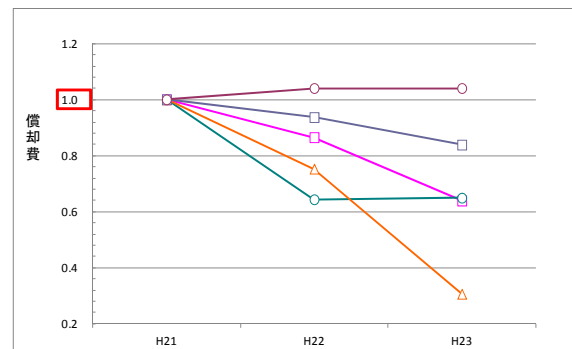
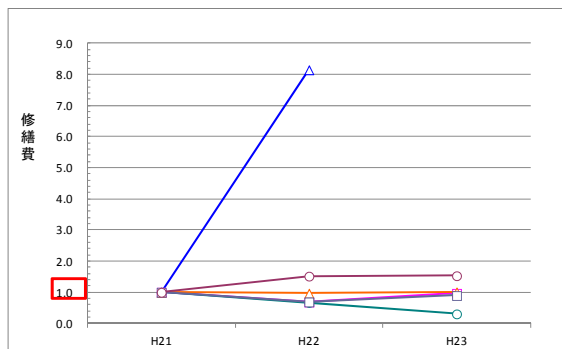


図 2.4.20 フェリーにおける各航路の修繕費推移 図 2.4.21 フェリーにおける各航路の償却費推移

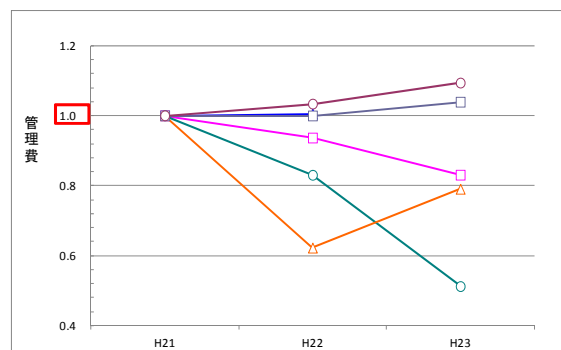


図 2.4.22 フェリーにおける各航路の管理費推移

※費目、年次によっては回答していない事業者もあるため、費目によってグラフのデータ数に違いがある。

○ その他特徴的な航路の現状及び航路維持の取組状況

輸送実績、経営状況以外に、アンケートの回答やヒアリング結果から把握されたフェリー航路の現状について述べる。

短・中距離航路の場合は高速道路料金割引、長距離航路の場合は高速道路料金割引に加え LCC の参入による影響を受けやすく、それぞれの航路事業者はこれら競合交通手段に旅客が流れることによる利用者減少を危惧している。また、他の交通手段と比較して存在感が希薄であること、また知っている人でも雑魚寝や船酔いなどマイナスイメージを抱く人が少なくないといった点がフェリーのハンディキャップであることを認識しており、これらを払拭しフェリーに好印象を持ってもらうことが利用促進の第一歩であると考えて、様々な利用促進策に取り組んでいる。特に近畿～九州間の長距離フェリーでは、互いが競合相手でありながら、利用促進に向けた取り組みにおいてはフェリー全体のイメージアップを目指し、連携を図っている部分もある。近年の長距離フェリー航路全体の収支改善には、事業者単体でなくこのような事業者間連携による P R の効果も寄与していると考えられる。

航路の維持や利用促進に向けた取り組みの内容をみると、利用者ニーズに応じたダイヤ変更、船内の施設、供食、接客等のサービス向上、広い船内空間を活用したイベント、利用者の中でもターゲットとする層を絞った割引商品の造成、メディアやインターネットを活用した P R、キャラクターグッズの開発など、各事業者が創意工夫を凝らし様々な取り組みを行っている。一方で、船内空間の改造や運航本数の増加等が容易に行えないことから、それ以外のできる範囲での取り組みを積極的に実施・継続しなければならないと各社とも感じている。このような取り組みは、新規顧客の開拓や固定客の確保に徐々につながってきているが、その背景には、近年の旅行嗜好の多様化により、他の交通手段では味わえない時間に追われずゆっくり過ごせる旅、非日常感を実感できる旅などに対するニーズが徐々に顕在化し、これまでフェリーのハンディキャップであった部分が逆に見直されてきているという状況があると考えられる。

行政からの支援の状況をみると、ほとんどの航路が何らかの支援を受けたことがあると回答しており、国や自治体に対する要望として、事業者側の費用負担軽減のための港湾使用料等の引き下げや船舶改修・公租公課等の支援のほか、利用者の利便性向上のための港湾施設のリニューアルなどをあげており、前述の生活航路の要望と大きな違いはないといえる。また、地球環境保全に対する要求が世界的に高まる中、フェリー業界をあげて環境にやさしい交通手段としてのフェリーの P R に取り組んでいるが、より一層浸透させるため行政の施策としてのモーダルシフト推進に大きな期待を寄せている。

この他、船員の高齢化と若年船員の確保困難は、生活航路と同様にフェリーでも問題となっている。また船のリプレイスについては、フェリーの場合船舶が大型であるが故、事業者にとってより大きな負担となっている。

(3) 観光を主とした航路

○ 輸送実績

観光航路における輸送実績の推移をみると、平成 20 年まで増加傾向の後、平成 21 年から減少に転じている。

輸送人員が減少に転じた要因としては、景気の低迷等の影響による観光需要全体の落ち込みが考えられる。観光航路の場合、航路そのものが観光資源のひとつではあるが、それは周辺も含めた観光地全体を構成する一要素であり、地域の観光動向が利用者の増減にそのまま反映されると考えられる。

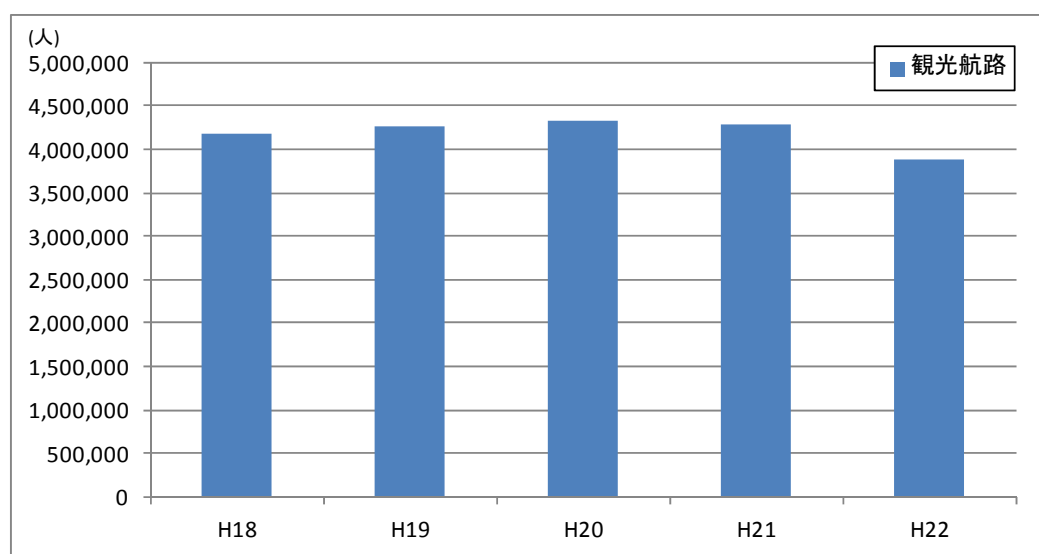


図 2.4.23 観光航路における輸送実績の推移(定期航路)

表 2.4.3 観光航路における事業者数・航路数

分類	H18	H19	H20	H21	H22
事業者数	43	45	50	55	55
航路数	83	86	93	93	93

※集計方法の差異により 2.1.3 管内航路一覧とは一致しない

○ 経営状況

観光航路の場合、前述の生活航路やフェリーと比べると事業者規模の大小の差が大きく、また利用状況や収支を左右する要因が観光地そのものの特性に大きく影響されると考えられる。従って、各航路を横並びで比較し傾向的なものを把握することは難しいため、特徴的な部分を中心に述べることにする。

総収入については、事業規模の小さな航路を中心に安定している航路もみられるものの、年によって変動の大きい航路も少なくない。これは地域の観光入り込み客等の動向の影響を大きく受けるためと考えられる。実際、観光地としての注目度が増している地域の航路が収入を大きく伸ばしている一方、自然災害により観光入り込み客が落ち込んだ地域の航路が収入を落としている。

総費用については、生活航路やフェリーが年による変動が小さいのに対し、観光航路では変動の大きい航路も散見され、総費用の変動の大きい航路は総収入も同じように増減する傾向がみられるのが特徴的である。観光航路は、一部を除いて事業規模が生活航路やフェリーと比較して小さいところが多いため、個々の費目の変動が総費用に大きく影響していると考えられる。

損益計を見ると、継続的な赤字・黒字の二極化が大きくなっている。総収入と総費用の割合をみると、やや黒字航路が多い状況ではあるが、全体的に横ばいもしくはやや下降傾向にあり、厳しい状態が続いている。その中で、総収入・総費用共に大きな増加が見られる航路では、鉄道などの他の交通機関との連携（1day きっぷの発行）や、近隣ホテルとの連携（桟橋の新設）等の取り組みに積極的であり、これらが収入・費用の双方に反映されているものと考えられる。また、損益計が大きく悪化している航路については、自然災害による観光客減の影響と考えられるほか、コスト削減や販売促進（営業力強化）の取り組みを実施しているものの収入増には至っていない航路もあると考えられる。

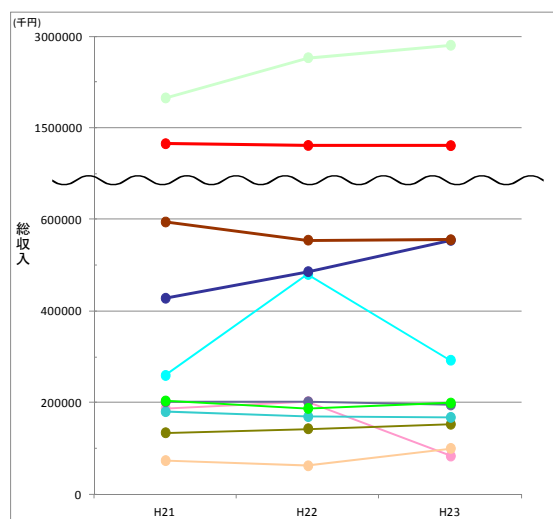
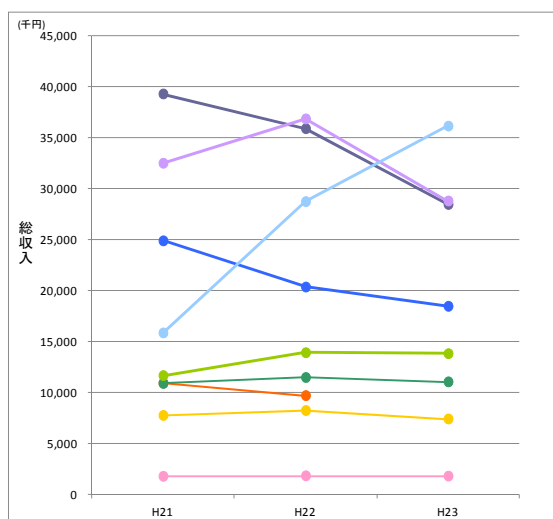


図 2.4.24 観光航路における各航路の総収入推移(その1) 図 2.4.25 総収入推移(その2)

（※その1は事業規模小、その2は事業規模大の航路（次ページの総費用も同様））

※年次によっては回答していない事業者もある（以下同様）

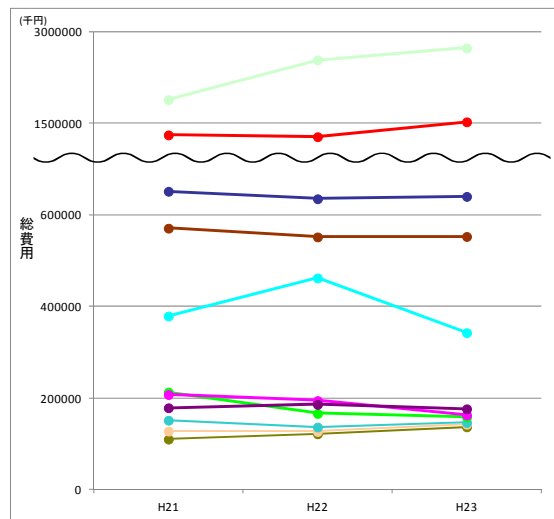
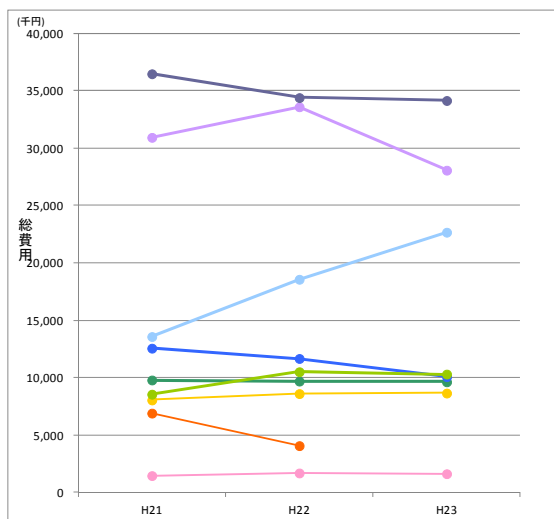


図 2.4.26 観光航路における各航路の総費用費推移(その1) 図 2.4.27 総費用推移(その2)

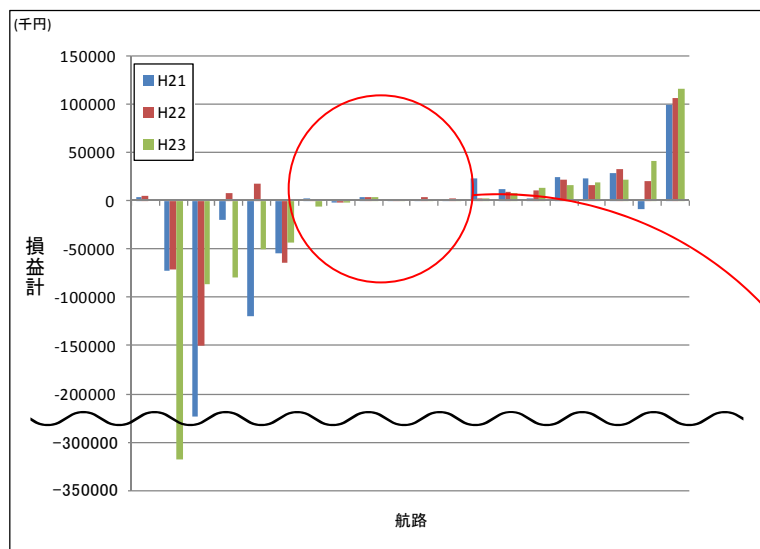


図 2.4.28 観光航路における各航路の損益計推移

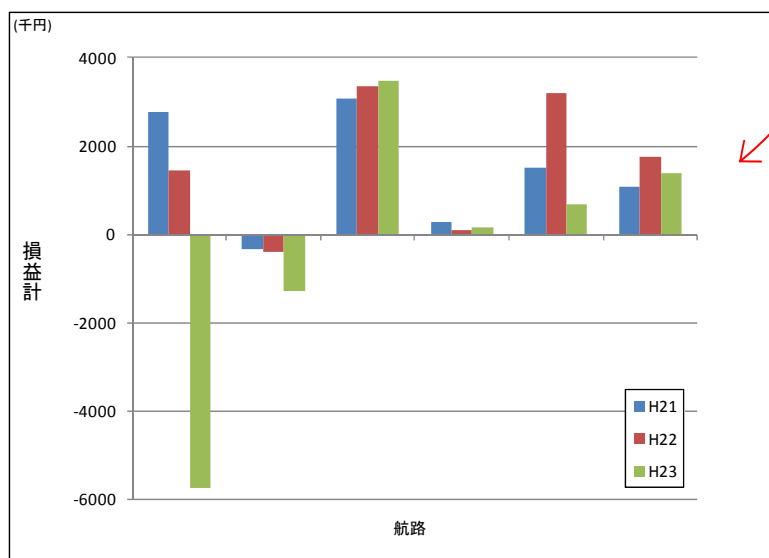


図 2.4.29 観光航路における各航路の損益計推移

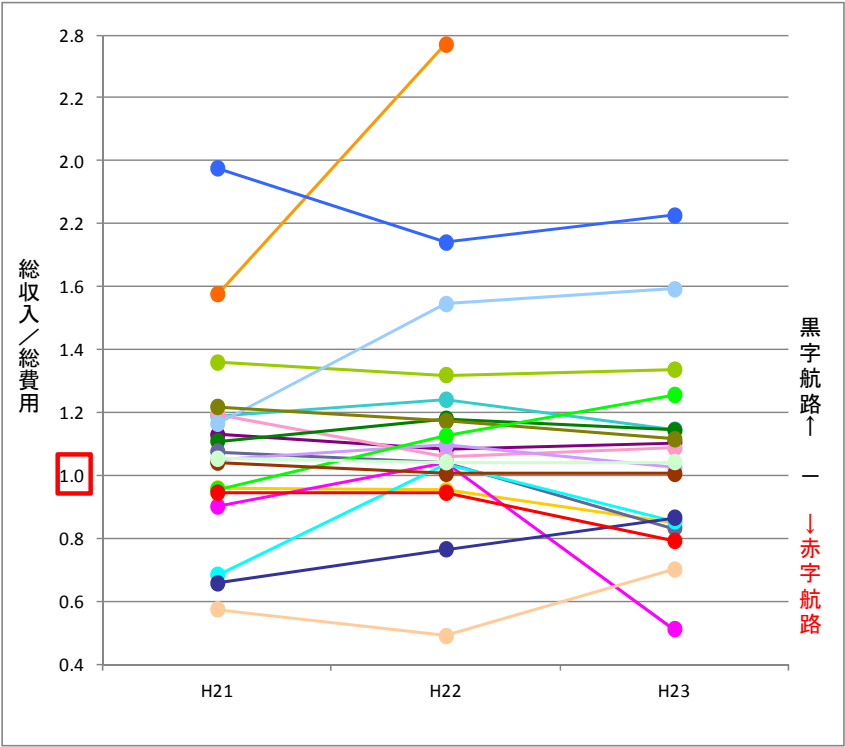


図 2.4.30 観光航路における各航路の総収入/総費用の推移

費用の費目別に平成 21 年以降の変化を見ると、燃料費が全体的に増加しているが、生活航路やフェリーのようにほとんど全て増加ではなく減少している航路もある。船員費は減少している航路が多く、人件費抑制に取り組んでいる状況が見受けられる。上昇している航路は、前述の損益にて黒字を伸ばしている航路である。修繕費については、大きく増加もしくは減少と 2 つの傾向が見られ、また償却費は減少している航路が多く、修繕費と合わせて資金の投入が可能な航路との差が大きく開いており、資金投入が困難な航路での船艇の老朽化の進行が懸念される。

どの費目においても航路によって増減傾向の違いが大きい、観光航路の場合、利用者数の変動が年によって大きく、また多くは小回りの利く小規模な航路であることから、需要状況に応じて運航面で柔軟に対応することで経費を調整し、損益を確保しているところが多いのではないかと考えられる。

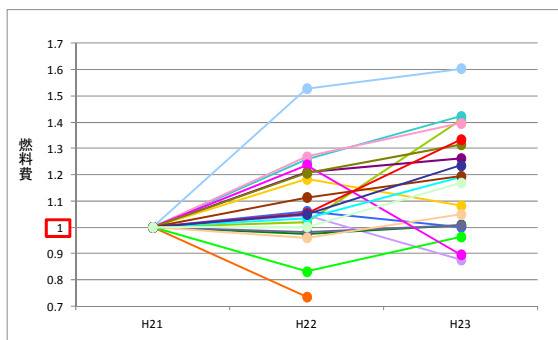


図 2.4.31 観光航路における各航路の燃料費推移

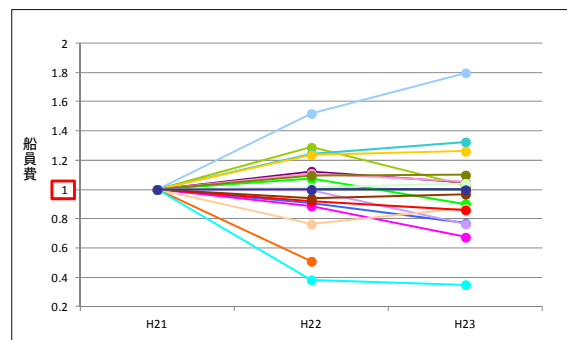


図 2.4.32 観光航路における各航路の船員費推移

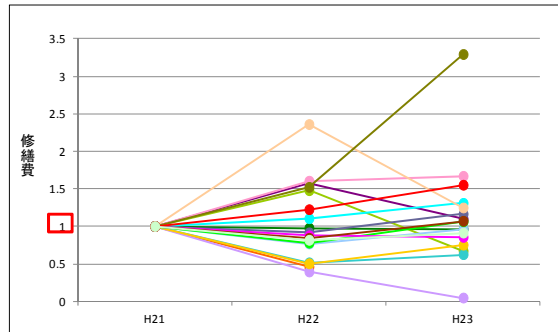


図 2.4.33 観光航路における各航路の修繕費推移

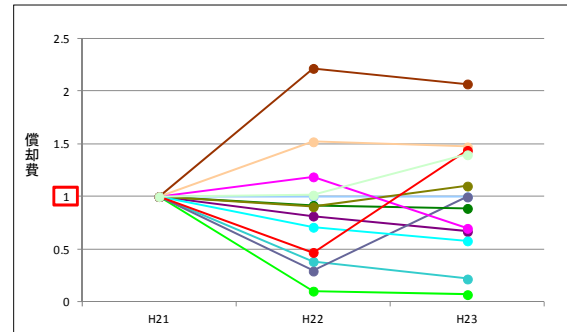


図 2.4.34 観光航路における各航路の償却費推移

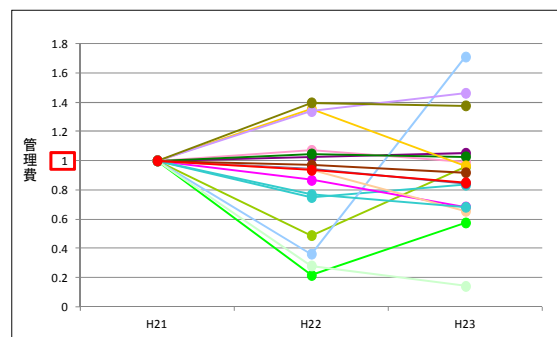


図 2.4.35 観光航路における各航路の管理費推移

※費目、年次によっては回答していない事業者もあるため、費目によってグラフのデータ数に違いがある。

○ その他特徴的な航路の現状及び航路維持の取組状況

輸送実績、経営状況以外に、アンケートの回答やヒアリング結果から把握された観光航路の現状について述べる。

観光航路の利用者の傾向としては、景気低迷による旅行の近距離指向の影響か、近畿地方に居住する個人客や少人数グループ客が、航路周辺の観光エリアを周遊・宿泊観光する中で、航路を利用しているという状況が多い。これらの利用客は、周辺観光地および航路へアプローチする交通手段としてＪＲあるいは自家用車を利用しており、観光航路に関する情報はインターネットで得る人が多い傾向にある。また、当該観光航路を利用するのは初めてという人が多く、観光船の魅力として、景観（眺め、自然景観）をあげているほか、乗り心地の良さやスタッフの対応をあげている人が多い。今回調査対象となった観光航路の多くが、地域の観光資源の一要素として確たる位置を築いており、地域の観光魅力度の向上に貢献している状況がうかがえる。

利用者が周辺の観光動向に大きく左右されるとはいえ、半数以上の観光航路事業者が、経営改善や利用促進に向けた様々な取り組みを行っている。具体的には、利用動向に応じたダイヤの設定、遊覧や観光案内など従来からのサービスにとどまらない船ならではの特性を活かしたサービス提供（船員服を着た記念撮影、船長体験など）、キャラクターグッズの開発・販売などである。しかし周辺観光地あつての航路だけに、事業者単体での取り組みには限界を感じており、行政を含め地域の観光に関わる主体が連携して観光振興に取り組むことを望んでいる。一方でそのような取り組みを行っていない事業者もあり、その理由として現状に特に問題・課題がないことや、費用面・人手不足をあげている。

行政からの支援については、支援を実際に受けたことのある観光航路事業者はほとんどないが、事業者側の費用負担軽減のための港湾使用料等の引き下げや船舶改修・公租公課等の支援、港湾施設のリニューアルなどに対する支援を求める声はあがっている。

その他、生活航路やフェリーと同様に、船員の高齢化と若年船員の確保困難の問題、および船のリプレイス時の負担が大きな問題となっているが、規模が小さく小回りの利く事業者が多いためか、船員の問題に対しては定年退職者の再雇用や、運航担当職員が安全運航に影響しない範囲で旅客サービスも担当するなど、柔軟な対応を行っている例もみられる。

2.5 利用促進や集客の具体的な取組事例とその効果の収集整理

水上交通事業者ヒアリング結果から得られた実施方針及び取組事例を整理したものを図 2.5.1 に示す。また、利用促進策の詳細を整理した結果を表 2.5.1 に示す。

■実施方針

事業者自らによるもの

イメージの転換

- ・いままでの船のイメージを払拭
- ・新たなイメージの展開

付加価値の付与

- ・特別な空間であることを位置づけ
- ・顧客満足度の向上

インパクトのある施策の実施

- ・利用者がお得感を感じる
- ・利用者が目を引く

ターゲットを絞った PR

- ・利用者層の応じた情報提供
- ・エリアを絞った情報提供

コミュニケーション強化

- ・利用者への配慮
- ・顧客満足度の向上

意見収集

- ・利用者目線からの改善
- ・従業員からの提案

他機関との連携

交通事業者、宿泊施設等との連携
行政との連携

利用者等との協力によるもの

その他の協力によるもの

■利用促進策

船内空間の改善

イベントの開催

質の高い食事の提供

限定商品の販売

新たな設備の導入

わかりやすい料金設定

キャンペーンの実施

キャラクターの活用

インターネット・SNS による PR

マスコミを使った PR

窓口以外での意見収集

モニターの募集

社内提案制度の導入

セット券の販売

他の施設でのチケット販売等

自治体と連携した PR の実施

社会実験等の実施

協議会への参加

図 2.5.1 実施方針及び取組事例

表 2.5.1 利用促進策の詳細

利用促進策	詳細
船内空間等の改善	・客室の個室化
イベントの開催	・音楽イベント・持ち込みイベントの開催 ・星空教室・大道芸の開催 ・紙テープ投げイベント ・船長体験
質の高い食事の提供	・バイキング方式による食事提供 ・フードコーディネーターの活用 ・季節メニューや地元食材の提供
限定商品の販売	・浮環ストラップの販売 ・地元の洋菓子店のスイーツ販売
新たな設備の導入	・Wi-fi の導入 ・レンタサイクルの導入
わかりやすい料金設定	・運賃・料金表の見直し
キャンペーンの実施	・自転車無料キャンペーンの実施 ・特典キャンペーンの実施（周辺施設のクーポン券の配布）
キャラクターの活用	・オリジナルアニメキャラクターの導入 ・ゆるキャラの導入
インターネット・SNS による PR	・スポンサーサイトの活用 ・イメージビデオを Web に掲載 ・FaceBook を活用した情報提供
マスコミ等を使った PR	・新聞やチラシ、ポスターでの PR ・鉄道駅の広告板や電車・バスを使った PR
窓口以外の意見収集	・アンケート・意見箱の設置
モニターの募集	・ペット連れのモニター募集
社内提案制度の導入	・オリジナルグッズの提案 ・ラッピングバスの提案
セット券等の販売	・とくしま好きっぷ 2000 等の販売 ・周辺施設、レンタサイクル、鉄道、観光バスとのセット販売
他の施設でのチケットの販売 ・割引券等の配布	・鉄道駅、宿泊施設、コンビニでのチケット販売 ・宿泊施設、高速 SA、商業施設での割引券・パンフの配布
自治体と連携した PR の実施	・商業施設、鉄道駅、寄港地域での PR ・大学を対象とした合宿旅行のセミナーの実施 ・レンタカーの無料化、フェリー補助・
社会実験等の実施	・1000 円フェリーの実施 ・写真サービスの実施
協議会への参加	・自治体等とともに航路の利用促進等の検討

■オリジナルキャラクターの活用：美少女キャラの活用（南海フェリー(株)）

項目	詳細
背景と課題	○2009 年 3 月に始まった高速道路の休日 1000 円などの影響で利用台数が激減した。 ○土日の乗用車運賃を 1000 円とする社会実験（国、和歌山県、徳島県と実施）も 2010 年 3 月末で終了し、高速道路の休日 1000 円は終了したものの顧客は回帰しておらず、現在は高速道路休日 1000 円実施前の 8 割程度に落ち込んでいる。
取組内容	○新たな利用者を開拓するために、ブームになっている美少女キャラに注目し、オリジナルキャラクター（高野きらら（和歌山県出身）、阿波野まい（徳島県出身））を導入する。 ○オリジナルグッズの販売や船体ラッピングにより PR を実施する。  
取組のねらい	○若年層にフェリーを知って乗ってもらうためのきっかけづくりを行う。
効果	○特にウェブサイト上での情報の広がりやその速度は著しく、近畿運輸局及び南海フェリーがプレス発表を行った平成 23 年 1 月 18 日からウェブニュースをはじめ、ツイッターやブログといった個人のウェブサイトなどで多数紹介され、大きな反響を呼ぶ。 ○話題がマスコミにも影響し、専門誌、新聞、テレビでも取り上げられる。 ○航路紹介やキャラクターを起用したイベントを伝えるだけではなく、フェリーが置かれた厳しい環境も取り上げており、フェリーに関する理解や深度化を図ることに大きくつながったと考えられる。

■わかりやすい料金の設定：弾丸フェリーの実施（(株)さんふらわあ）

項目	詳細
背景と課題	○燃料費の高騰による値上げのほか、九州新幹線の全線開業などによる客離れを食い止めるために、インパクトのある施策の検討を始める。
取組内容	○2011年2月より、0泊3日往復チケット「弾丸フェリー」を販売する。最低料金は往復1人1万円（通常は片道10,900円（神戸 - 大分））。 ○夜に出発し、朝に目的地に着くダイヤで、弾丸フェリーは、神戸 - 大分、大阪 - 別府、大阪 - 志布志（鹿児島県）の3航路で企画される。 ○土日の集客につなげようと、週末に乗ると割引率が高くなるように工夫する。 ○追加料金により、客室のグレードアップのほか、車やバイクも持ち込める等、個別の需要にも対応している。 
取組のねらい	○交通手段としてのフェリーの利便性を知ってもらうために実施する。
効果	○九州新幹線や格安航空会社（LCC）に負けない存在感を発揮した。 ○船中2泊、旅先の滞在時間は半日という強行スケジュールだが、往復1万円からという価格設定などが集客につながり、販売開始から2年で売り上げは4.6倍に増加した。 ○評判は口コミで広がり、売り上げは2012年には、前年の4倍の約1億円と大きく伸ばした。

■自治体と連携したPRの実施：さんふらわあ利用促進事業（(株)さんふらわあ）

項目	詳細
背景と課題	○さんふらわあは、鹿児島と関西を結ぶ唯一の定期カーフェリー航路として毎日上下便運航され、鹿児島県にとって長距離物流の基幹ルートとして、さらに、関西方面からの観光客や帰省客の受入れルートとして、欠くことのできない極めて重要な役割を担っている。 ○フェリーによる海上輸送は、エネルギー効率が良く、陸上トラック輸送に比べ、二酸化炭素の排出量を3分の1程度に抑えられるなど、モーダルシフトの受け皿として、環境面においても優れた輸送手段の1つとなっている。
取組内容	○さんふらわあ志布志航路利用促進協議会により、鹿児島県が実施している「大隅地域レンタカー無料プラン事業」と連携して志布志市宿泊促進及び志布志市内特産品等販売促進事業とさんふらわあ乗船促進事業を実施する。 ○さんふらわあの乗船者で志布志港フェリー旅客待合所において、レンタカーを借り受ける、又は、レンタカーを返還する運転手とその同乗者に対して、1人当たり1,000円を助成する（小学生はこの半額）。 ○フェリー旅客待合所でレンタカーを借り受ける、又は返還する際に、(株)フェリーさんふらわあ志布志支店が乗船を確認し、補助金の支払いを実施する。
	
取組のねらい	○鹿児島県にとって重要な航路である志布志・大阪航路（さんふらわあ）の安定的な運航を確保するために、同航路の利用促進を図る。

2.6 水上交通の現状のまとめ

(1) 生活交通（連絡航路及び離島航路）

離島航路は多くの場合、離島と本土を行き来する唯一の交通手段であり、航路がなくなことは離島が人の生活できる場でなくなことを意味する。また連絡航路も、その多くは代替交通手段が存在するものの地域住民が日常的に気軽に利用できる交通手段として根付いてきたものであり、航路がなくなことは多くの場合地域住民の生活に大きな負担を強いることとなる。しかし、人口の減少や少子高齢化の進展によりほとんどの生活航路で利用者は減少しており、さらに燃料費高騰等による費用の増加によって、存廃の危機に瀕している航路も少なくなく、生活航路の維持に向けた取り組みは喫緊の状況にある。

ほとんどの生活航路が、離島や寄港地周辺住民の生活行動・用務を目的とする需要だけで利用者を確保し航路を維持することが困難な状況にある中、交流人口の増加によって新たな航路需要を創出しようとする動きは必然といえるもので、その中でも観光振興が注目されている。しかし観光地としての地名度、認知度が低い離島や地域に新たな観光需要を呼び込むには、資源の発掘、洗練、PRなどに、自治体や住民や地域の関係団体の適切な役割分担と連携のもとで取り組むことが不可欠である。近畿ではそのような試みはまだ一部で始まったばかりであるが、全国的には成果をあげている先進的な事例もみられる。

このような取り組みを前進させるには、生活航路の主たる利用者である地域住民が、自分たちの生活の場を自分たちで守るという意識のもと、むしろ主体となって地元行政や地域の関係者や航路事業者に働きかけていくことが必要と考える。またそのような取り組みを推進するにあたっては、行政からの適切な支援、補助も必要である。

(2) フェリー（短・中距離及び長距離）

以前から他の広域交通モードと比較して認知度が低く、かつマイナスイメージを持たれていたフェリーの旅客利用は年々減少傾向にあり、多くの航路は経営的に苦しくこれまでも廃止や減便が行われてきたが、その決定打となったのが高速道路料金の大幅な割引施策であった。

このようにフェリーの存続を脅かす要因の一方で、高速道路料金施策の影響としてフェリーの現状がマスコミ等に取り上げられる機会が増えたこと、旅行の嗜好の多様化により時間に追われずゆったりと非日常感を味わえる旅の手段として注目され始めたこと、さらには環境にやさしく安全性の高い交通手段としての価値が見直されるなど、フェリーを取り巻く状況は近年徐々に好転しつつある。また各フェリー事業者が創意工夫を凝らした利用促進策に取り組むばかりでなく、航路事業者が連携してフェリー全体のPRに努めてきた効果が現れ、個々の事業者においては未だに苦しい経営状況にあるものの、赤字の改善や黒字化などの成果が表れつつある。

このように、フェリー航路事業者の努力が実を結びつつある中、フェリーの状況をより好転させるには、各事業者や業界内の連携によって現在行っている利用促進の取り組みを一層進めていくとともに、行政から事業者に対する適切、的確な支援、補助を行い、相乗効果で利用の促進、経営の改善を進めていくことが必要と考える。

(3) 観光を主とした航路

生活航路やフェリー航路と異なり、利用状況において周辺観光地の動向の影響を受けやすいことや、多くの航路が小さな事業規模であり、それ故に小回りが利き柔軟な対応が可能である点が、観光航路の特徴であるといえる。

多くの観光航路は、地域の観光資源の一要素として確たる位置を築いており、地域の観光魅力度の向上に貢献している。そして地域観光に関わる他の主体と連携した利用促進策として、鉄道、バス、タクシーなどの交通機関や宿泊施設、観光施設と連携した周遊チケット、割引チケット等の商品を販売し、航路利用の促進だけでなく地域全体の観光需要増に一役買っている例も多い。しかし地域の観光需要は自然災害などの不確定要素によって変動することがあり、利用者が大きく減少した年においては、小規模事業者の特性を活かして柔軟な運航や経費節減等を行って収支を確保している航路も少なくない。こうした状況の中、観光航路が安定した経営を目指すには、地域の観光動向に影響されることなく利用者を確保することも必要である。そのために独自に利用促進に取り組む観光航路事業者の状況をみると、観光地の中であって船ならではの特色を活かした船内イベントやサービス提供（船員服での記念撮影、船長体験など）で成果をあげている例がある。今後はこのような取り組みを他の観光航路事業者にも広めていくことが必要と考える。

(4) 各種航路に共通する現状

生活航路、フェリー航路、観光を主とする航路のいずれにも共通した現況での問題点として、燃料費高騰による総費用の増大、船員の高齢化と若年船員の確保困難、船舶リプレイス時の多大な費用負担、港湾施設使用に関する費用負担があげられる。これらはいずれも、航路事業者の自助努力だけで解決することが困難な問題であり、行政による適切な支援、補助の仕組みづくりが望まれる。

第3章 水上交通の活性化に向けた課題と解決の方向性

3.1 水上交通の課題

(1) 生活交通（連絡航路及び離島航路）

- ・離島航路の人口減少により利用者が減少しており、連絡航路・離島航路とも厳しい状況にある。
このため、離島の観光振興による交流人口の拡大を見込んだ航路の維持や利用促進に向けた取り組みを進める必要があるが、ほとんどの航路において取り組みを実施していない。その理由は、方法・やり方がわからないためである。
- ・需要創出として観光振興があるが、地域によっては慎重論もあることから、実施するかどうかの見極めが必要である。また、観光振興を進めようという意向のある地域内においても、自治体や事業者、自治会等、機関によって温度差がある。
- ・国や自治体に対して補助対象の拡大を求める声もみられたが、実態は規制緩和による競合事業者の出現により、航路の供給過剰が発生している状況にある。
- ・船員の高齢化が進んでおり、今後、船員の確保が困難になる可能性が高い。
- ・利用者が快適に船を利用できるように、港湾設備の整備やバリアフリー化を求められている。
また、船を維持するためには金銭的な負担が大きいと、リプレイス時の行政支援が求められている。

(2) フェリー（短・中距離及び長距離）

- ・LCC の参入や高速道路による料金割引により、航路から陸路への交通転換が進み、利用者の減少が続いており、今後もさらなる利用者の減少を危惧している。
- ・他の交通手段と比較して存在感が希薄であること、また知っている人でも雑魚寝や船酔いなどマイナスイメージを抱く人が少なくない。
- ・船員の高齢化が進んでおり、今後、船員の確保が困難になる可能性が高い。
- ・利用者が快適に船を利用できるように、港湾設備の整備やバリアフリー化を求められている。
また、船を維持するためには金銭的な負担が大きいと、港湾使用料の引き下げやリプレイス時の行政支援等を求められている。

(3) 観光を主とした航路

- ・景気の低迷等による観光重要全体の落ち込みにより、利用者が減少している状況にある。このため、航路の維持や利用促進に向けた取り組みを進める必要がある。
- ・しかし、取り組みを進めていても、事業者のみでの取り組みだけでは限界があることから、今後は行政を含め、地域観光に係わる全ての主体の連携強化による観光振興を推進する必要がある。
- ・利用者が快適に船を利用できるように、港湾設備の整備やバリアフリー化を求められている。
また、船を維持するためには金銭的な負担が大きいと、港湾使用料の引き下げやリプレイス時の行政支援等を求められている。

3.2 課題解決の方向性

(1) 生活航路（連絡航路及び離島航路）

課題：離島の人口減少による利用者の減少

解決の方向性：自治体や地域が主体となった観光活性化による交流人口の拡大

離島人口の減少率は本土過疎地域の減少率を上回り深刻な状況となっており、航路利用者数も離島住民の利用だけに頼っては減少の一途である。離島の中には、本土側の自治体との合併により離島～本土間相互の通勤や用務による往来機会が増加し利用者増につながった例、それに伴い地域の要望にあわせたダイヤ改善（特に朝夕の増便）を行って利用者増につなげた例もみられるが、離島の居住人口の増加が将来的にも期待できない状況の中、住民利用の減少をカバーするためには離島を観光地として活性化することにより集客を増やし、交流人口の拡大を図ることが必須であるといえる。

離島の観光振興を図っていくには、離島の自治体や住民が自らの島の魅力に気づき、洗練することで島外へPRし来訪者を増やすことで活性化を図っていくことが重要である。しかし古くから離島で生活する住民にとっては、自分たちにとって日常的にすぎないものに対外的な魅力を見出すことが難しく、観光振興に向けた取り組み方がわからないなどの理由から積極的な観光振興につなげられないことが多い。そこで、離島のみならず本土側の自治体や地域との連携、旅行会社との連携、島外からの移住者の取り込みなど、島の外からの視点を活用し島の内外が連携して取り組むことが必要である。こうした取り組みを支援する国等の施策（総務省の地域興し協力隊の派遣など）を活用する事例は、管内の姫路市家島や南あわじ市沼島等においてみられ、現時点ではまだ浅いが観光活性化、交流人口拡大の効果が徐々に現れつつある。

課題：離島航路の供給過剰状態による経営の悪化

解決の方向性：事業者間協調による全体のサービス向上

同じ地域間や同じ離島～本土間に以前から複数の航路事業者が運航している例は各地でみられるが、離島人口の減少等による航路全体の利用者の減少により航路の供給過剰となり、いずれの航路も経営的に厳しい状況に陥っていることが少なくない。こうした地域では、航路事業者間の連携が弱く、自治体や地域、住民、事業者などの協働によって観光活性化の取り組みや情報発信などが、スムーズに進まないことが多い。

当該地域の航路を健全に維持するためには、少なくとも利用者数の減少見通しの共有、運航ダイヤの調整、観光客獲得のための連携施策の重要性を認識し、自治体や地域が間を取り持ちながら事業者間連携を強め、当該地域の航路全体のサービスを向上し活性化につなげていくことが必要である。

(2) フェリー（短・中距離及び長距離）

課題：高速料金値下げ、LCC 参入等、他の交通モードとの競合による利用者の減少
解決の方向性：フェリーの特性を活かしたサービスや魅力ある商品造成、PR による利用促進 寄港地の自治体や関係団体との連携による観光振興

長距離フェリーは、競合する交通モードである航空機、新幹線、自動車（高速道路利用）に対し、所要時間が長いという点において劣っていることは否めない。また高速道路の料金値下げや LCC 参入により、他の交通モードに対する運賃・料金面の優位性も薄れつつある。さらに、他の交通モードと比較して存在の認知度が低く、また知っている人でも雑魚寝や船酔いなどマイナスイメージを抱く人が少なくないのが現状である。

こうした状況下においてフェリーの利用促進を図るには、他の交通モードにない魅力、利点を PR するとともに、これらの特性を活かしたサービス提供し、また競争力のある商品の造成が必要である。

他の交通モードにないフェリーの魅力としては、高品質な輸送・交通手段であり、多様な船室があり高級嗜好の旅にも安さ嗜好の旅にも対応できること、広い個人空間とともに移動できること、時間に追われないゆったりとした非日常的空間を味わえること、近畿～九州を結ぶ JR の夜行寝台列車が全廃された今日、横になって眠って移動できる唯一の交通手段であることなどがあげられる。そしてこのようなフェリーならではの特徴を PR する手段として、最近は駅や公共空間での大型看板の掲出、インターネット検索サイトへのバナー掲出など、費用負担は少なくないが高い効果の見込める PR の取り組み事例がみられ、フェリーの魅力の PR やマイナスイメージ払拭、新規旅客獲得の面で効果を上げているといわれる。サービス提供としては、ウィズペットルーム、星空観察体験、船内での室の高い音楽演奏など、フェリー特有の空間を活用したサービスが根強い人気を得ている。

他の交通モードに対抗した商品として、寄港地の自治体、観光地、宿泊施設、バス事業者などと連携した格安のパッケージ商品の売り出しに多くのフェリー事業者が取り組んでいる。また夜行という特性を活かした弾丸ツアーのようなフェリーならではのユニークな商品も集客に寄与している。

その他、新規利用者層を開拓するには、フェリー利用経験のない人にとってわかりにくいことを少しでもわかりやすくすること（例、予約の方法、乗船手続きの方法など）、また利用者の定着化を図るには、設備等のサービス向上とともに乗員のおもてなし意識の向上を図るなどの取り組みも必要である。

解決の方向性：安全・環境面からみたフェリーの優位性を強調した PR の実施

昨今の高速バスの事故により、長距離輸送の安全体制が問題となっている。長距離トラックドライバーや一般の長距離ドライブ客にとって、長時間の運転という体力的・心理的負担から解放されるカーフェリーは、安全面からみて魅力的であり優位性の高い交通モードであるといえる。

また、地球温暖化への対応は国際的な課題であり、環境への配慮を掲げて操業する製造業者等にとって、環境にやさしい交通モードであるカーフェリーを積極的に利用することは、環境保全

に向けて取り組んでいる企業であることをPRできる要素であり、この点からも物流面での潜在的需要はあるものと期待される。

このような安全面・環境面からみたフェリーの優位性を前面に押し出したPRを、一般旅客に対しても物流業者や製造業界関係の利用者に対してももっと行うべきであり、フェリーの活用を推進するため、国、自治体、フェリー業界、物流業界が連携して対策を検討し、魅力ある情報発信・提案を行っていくことが必要である。

(3) 観光を主とした航路

課題：景気の低迷等による観光需要全体の落ち込みに伴う利用者の減少

解決の方向性：地域観光に関わる全ての主体の連携強化による観光振興

管内の観光航路は、もともと観光需要が存在する観光地において運航されている。すなわち航路そのものだけを目的とした利用客は非常に少なく、その地に訪れた観光客が観光資源のひとつとして航路を利用するという場合がほとんどであるといえる。

従って観光航路の利用者の落ち込みは、地域の観光需要全体の落ち込みに起因する 경우가多く、自治体や地域の観光に携わる主体が連携し、地域の観光の復興に取り組むことが必要である。例えば、観光地全体での情報発信力の向上、航路事業者と地域の宿泊施設、飲食店、土産物店などが協力したパッケージ商品の開発、バスや鉄道やタクシーなど他の公共交通事業者と連携した広域割引券の発売などがあげられる。

しかし当然ながら、航路事業者は地域の観光資源のひとつである航路そのものの魅力向上に努めることも必要である。実際に効果を上げている事例として、乗務員の接客向上（あいさつや笑顔のおもてなしの徹底）、船員の制服を着た記念撮影、イメージキャラクターの設定、オリジナルグッズの開発などがある。

解決の方向性：観光地の特性分析によるターゲットの明確化と適切なサービス提供

観光地によって来訪する観光客の年齢層や嗜好は様々であり、ある観光航路における成功事例が他の観光地の観光航路に適用できるとは限らない。また昨今は旅行者の嗜好も多様化しており、単一的なサービス提供ではどの属性の観光客も満足させられない場合もある。さらに広域的な観光地の場合、同じエリアを複数の航路が運航していてもそれぞれの利用者属性が異なる場合もある（神戸港クルーズなど）。

そのため観光航路の事業者は、自社航路の利用客の特性（観光客の年齢、性別、人数、居住地、嗜好など）をアンケートやヒアリングなどによって随時把握し、観光客および利用者の特性と自社航路の強みおよび弱点を分析することが必要である。その結果から、旅客の特性に応じたターゲットを明確にし、例えば家族連れにはキャラクターや船内体験を提供する、熟年層には落ち着いた観光ガイドを行うなど、適切なサービスを提供し利用客の満足度を高めることが必要である。これによって、将来的なりピーター化や口コミ効果の拡がりにつながることを期待される。

(4) 各種航路に共通する事項

課題：利用者の減少に対応したコスト削減

解決の方向性：燃料費の高騰、船舶のリプレイス等に対する公的支援

航路の運航を維持するには多額の費用が必要であり、燃料費の高騰や港湾施設使用料などはあらゆる種類の航路が抱える課題である。特に、老朽化した船舶のリプレイスについては、資金難により新船の購入が困難なため、耐用年数を超えた船舶の使用や補修による延命を行っている事業者も少なくない。

少なくとも公共性の高い生活航路やフェリー航路については、様々な経費節減策に取り組んでいるが、航路事業者の自助努力に頼るばかりでは安全性の確保という公共交通機関の最低限の義務に影響が及びかねない。今後も燃料費の高騰が続くようであれば、燃料費に対する行政の側面的支援（燃料サーチャージに対する利用者の理解促進）も検討する必要がある。また、船舶リプレイスにあたって公設民営を検討したり、港湾施設使用料の軽減などの公的支援も検討する必要がある。

課題：船員の高齢化、後継者の確保

解決の方向性：船員の確保に向けた魅力ある労働条件等の打ち出し

航路の安全運航を維持するには、専門的な教育を受けた船員を確保するとともに、過労等を引き起こさないような良好な労働環境の維持が必要である。しかし現実には、特に小規模航路において船員の高齢化、後継者の不足が問題となっている。経営的に困難な状況にある航路が少なくない中、船員の報酬など労働条件は決して恵まれた状況にあるとはいえず、若い船員の確保が困難であるために、事業者によっては1便あたりの乗組員の削減やOBの再雇用などの方策で対応している例もある。

安全性を担保しながら航路を維持してゆくには、経験豊富なベテラン船員と体力のある若手がバランスよく勤務し、運航現場において技術と経験の継承がスムーズに行われ、また継続的な教育体制の確立が必要である。そのためには、船員という仕事の魅力・やりがいに関する情報発信を地元の若者や全国の商船系学校の学生等に発信するとともに、報酬などの労働条件をできるだけ改善し、若者にとって魅力ある職場であることをPRすることが必要である。また、航路で働く人々にとって最大のやりがいは、多くの人々が航路を利用しその人々から感謝の意をいただくことであるといわれており、先に述べたような利用促進は船員のモチベーション確保の面からも重要である。