

平成19年度長距離フェリー輸送実績 軒並みダウン!

～ 北九州～阪神、南九州～阪神の旅客輸送・トラック輸送善戦 ～

平成20年6月27日
九州運輸局
担当:海事振興部旅客課
川上・樋口
TEL:092-472-3155

平成19年度の九州と阪神・京浜を結ぶ長距離フェリー航路及び九州本土と主要離島を結ぶ離島航路の輸送実績の概況は次のとおりです。

1. 長距離フェリー航路(6社8航路)

平成19年度実績は、対前年度比で旅客、バス、乗用車、トラックと全てにおいて前年度を下回っています。原因としては、3航路が廃止(宮崎～貝塚、博多～直江津、大分～横須賀)したことや相次ぐ燃料油高騰により各社が導入しているバンカーサーチャージ(燃料油価格調整金)が他の輸送機関や高速道路のETC割引料金と比べ割高感があるため、一般客をはじめとした乗用車の利用者が他の輸送モードへシフトしたものとされます。

このような中で、北九州～京浜航路の旅客が約1.2%増、北九州～阪神、南九州～阪神航路の旅客がそれぞれ約2%増となっており、また、北九州～阪神航路のトラックが約1%増、南九州～阪神航路のトラックが約2%増と善戦しています。

この旅客の増加はツアー等の団体客輸送が好調であったこと、トラックにあっては、環境問題によるモーダルシフトやドライバーの労働時間短縮及び燃料油高騰により陸上輸送から、長距離フェリーへシフトしたものと考えられます。

種 別	輸 送 量	前 年 度 比
旅 客	214.7 万人	2.6%減
バ ス	5.2 千台	4.9%減
乗 用 車	528.0 千台	5.9%減
ト ラ ッ ク	862.7 千台	5.7%減

2. 主要離島航路(杵岐・対馬、五島、甌島、種子島・屋久島、奄美諸島・沖縄と九州本土を結ぶ13社17航路)

旅客は、ジェットフォイル輸送の牽引もあり、プラスに転じましたが、バス、乗用車及びトラックにおいては、公共工事の減少等により前年を下回りました。

種 別	輸 送 量	前 年 度 比
旅 客	358.9 万人	0.7%増
バ ス	2.9 千台	7.0%減
乗 用 車	148.1 千台	7.8%減
ト ラ ッ ク	97.8 千台	1.0%減

平成19年度長距離フェリー航路輸送実績

	旅客 (人)	対前年 度比%	バス (台)	対前年 度比%	乗用車 (台)	対前年 度比%	トラック (台)	対前年 度比%	総自動車 (台)	対前年 度比%
北九州～阪神	883,497.0	101.6%	3,022.0	105.2%	224,049.0	97.5%	389,391.0	100.6%	505,948.5	99.9%
中九州～阪神	(436,422.0)	(104.9%)	(435.0)	(102.8%)	(70,726.0)	(103.2%)	(151,285.0)	(109.9%)	(187,300.5)	(108.5%)
	846,086.0	94.1%	1,183.0	79.1%	141,168.0	95.3%	227,484.0	97.7%	299,842.5	97.0%
南九州～阪神	356,107.0	102.2%	532.0	89.0%	106,711.0	95.2%	152,450.0	101.8%	206,603.5	100.0%
小 計	2,085,690.0	98.5%	4,737.0	95.4%	471,928.0	96.3%	769,325.0	99.9%	1,012,394.5	99.0%
北九州～京浜	(16,529.0)	(139.5%)	(386.0)	(104.3%)	(29,767.0)	(92.5%)	(54,909.0)	(97.5%)	(70,371.5)	(96.5%)
	46,059.0	111.9%	451.0	108.4%	53,435.0	91.8%	77,181.0	99.3%	104,575.0	97.3%
中九州～京浜	14,938.0	46.4%	0.0	—	2,680.0	46.0%	16,175.0	35.4%	17,515.0	36.1%
小 計	60,997.0	83.1%	451.0	108.4%	56,115.0	87.6%	93,356.0	75.7%	122,090.0	78.2%
合 計	(1,707,493.0)	(101.7%)	(4,375.0)	(102.6%)	(433,933.0)	(96.7%)	(764,210.0)	(98.4%)	(987,739.0)	(95.6%)
	2,146,687.0	97.4%	5,188.0	95.1%	528,043.0	94.1%	862,681.0	94.3%	1,134,484.5	94.2%

(注) 1. 「旅客」は、小人1名を0.5名として計上した。

2. 「総自動車(8トントラック換算)」は、バス1台を1.5台、乗用車1台を0.5台、トラック1台を1台として計上した。

3. ()内の数字は、中間寄港地を除く、起終点間の輸送実績で内数。

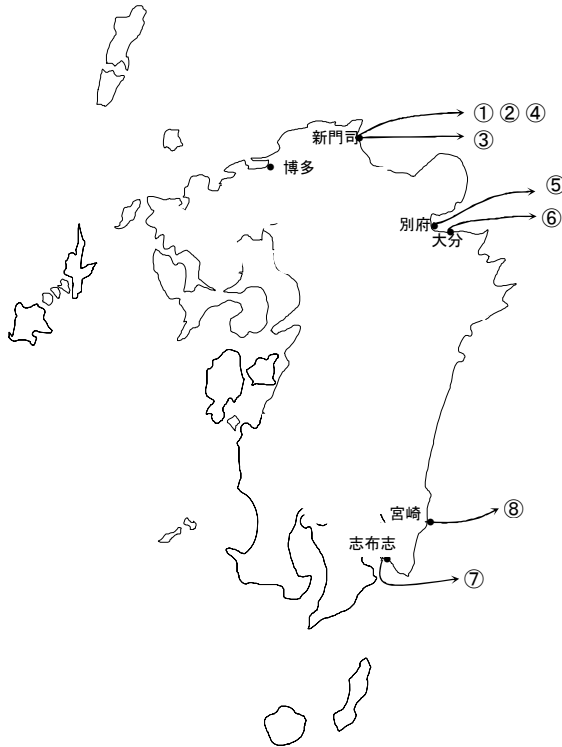
平成19年度主要離島航路輸送実績

	旅客 (人)	対前年 度比%	バス (台)	対前年 度比%	乗用車 (台)	対前年 度比%	トラック (台)	対前年 度比%	総自動車 (台)	対前年 度比%	備考
本 土～壱岐・対馬	993,419.5	96.8%	2,165.0	87.5%	46,741.0	90.6%	35,157.0	95.3%	61,775.0	93.0%	
本 土～五 島	1,046,142.5	97.2%	113.0	105.6%	33,934.0	88.3%	19,499.0	109.2%	36,635.5	98.4%	
本 土～甌 島	221,756.0	105.0%	112.0	101.8%	14,660.0	103.9%	10,925.0	113.9%	18,423.0	109.6%	
本 土～種子・屋久	945,705.0	108.6%	293.0	93.3%	21,403.0	88.8%	12,515.0	86.5%	23,656.0	87.6%	
本 土～奄美・沖縄	381,633.0	100.5%	182.0	233.3%	31,312.0	96.8%	19,680.0	98.9%	35,609.0	98.4%	
合 計	3,588,656.0	100.7%	2,865.0	93.0%	148,050.0	92.2%	97,776.0	99.0%	176,098.5	95.9%	

- (注) 1. 「旅客」は、小人1名を0.5名として計上した。
 2. 「総自動車(8トントラック換算)」は、バス1台を1.5台、乗用車1台を0.5台、トラック1台を1台として計上した。

長距離フェリー航路一覧表 (九州に発着するもの)

平成20年6月27日現在



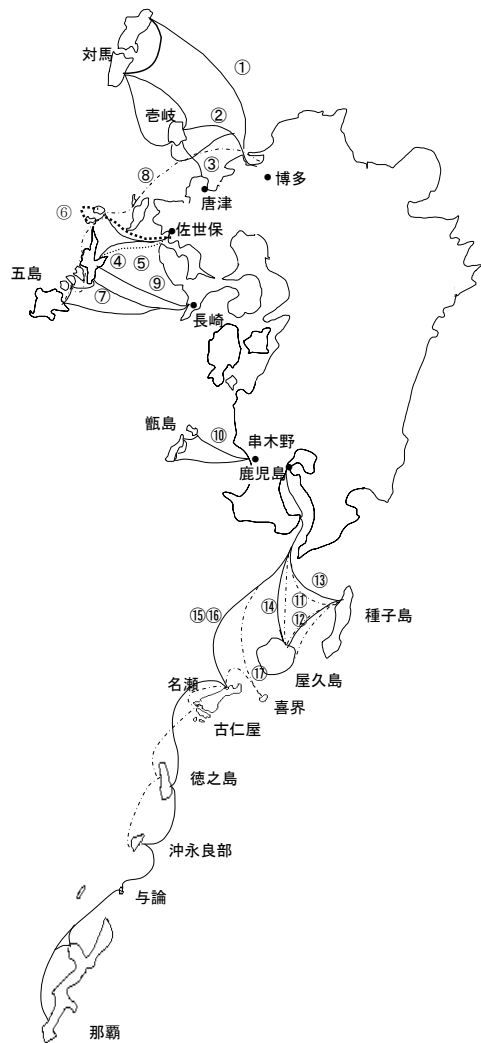
事業者名	航路名	航路距離	所要時間	航海数 (往復)	隻数	総トン数	旅客定員	航送能力	
								乗用車	トラック
		km	h m		隻	トン	人	台	台
①● 阪九フェリー(株)	新門司～神戸	454.0	12:10	1/日 (月～金)	6	87,058	4,744	650	1,256
②● "	新門司～泉大津	458.0	12:00	2/日 (月～金)	6				
				1.5/日 (土・日)					
③● オーシャン東九フェリー(株)	北九州～徳島～東京	1,163.0	33:50	1/日	4	45,273	1,098	378	688
④○ 株名門大洋フェリー	大阪～門司	458.0	12:00	2/日	4	38,417	3,310	400	680
⑤○ 関西汽船(株)	大阪～別府	454.0	11:30	2/日	3	28,201	2,496	213	379
⑥● 株ダイヤモンドフェリー	大分～大阪	443.0	16:25	2/日	3	32,065	2,438	163	429
⑦● "	志布志～大阪	583.0	13:40	1/日	2	24,833	1,564	280	350
⑧● 宮崎カーフェリー(株)	宮崎～大阪	503.5	12:20	1/日	2	23,864	1,380	170	370
合計	6社	8航路			30	279,711	17,030	2,254	4,152

● 九州管内	4社	6航路	23隻	213,093トン
○ 他局管内	2社	2航路	7隻	66,618トン
計	6社	8航路	30隻	279,711トン

- (注) 1. 長距離フェリーとは、片道の航路距離が300km以上で、陸上輸送のバイパス的な旅客フェリーをいい、本土～奄美大島～沖縄航路を除いたものである。
2. 所要時間については、上下便の最短所要時間を計上。
3. 航送能力の乗用車については、乗用自動車の航送のみに係る自動車積載面積を10.4㎡で除した数を、トラックについては、自動車積載面積(乗用自動車の航送のみに係る自動車積載面積を除く)を26.4㎡で除して得た数を台数として計上。
4. 平成18、19年度の減少航路は、博多～直江津航路(リベラ19年2月28日廃止)
宮崎～貝塚航路(宮崎カーフェリー18年5月1日休止)→19年4月1日廃止
中九州～京浜間(シャトルハイウェイライン19年10月8日廃止)

主要離島航路一覽表 (九州管内)

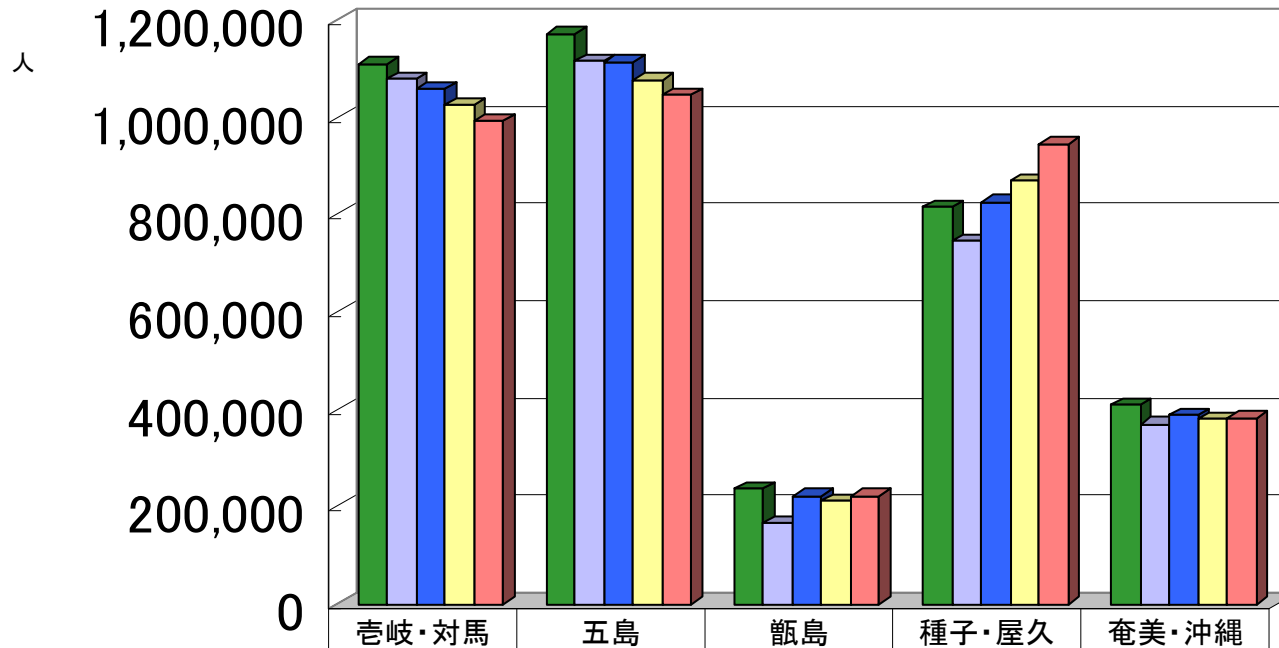
平成20年6月27日現在



離島名	事業者名	航路名	航路距離 km	所要時間 h m	航海数 (往復)	隻数	総トン数	航送能力		
								旅客員	乗用車	トラック
対馬島 壱岐島	① 九州郵船(株)	博多～比田勝	146.7	フ 5:40	1/日	1	675.00	202	43	15
	② "	博多～壱岐～対馬	65.8	フ ^{壱岐} 2:10	5/日	2	3,702.00	1,948	133	53
	③ "	印通寺～唐津	135.3	J 1:05	4~5/日	2	326.00	522		
			185.2	フ ^{対馬(厳原)} 4:35	3/日					
			41.9	J ^{対馬(比田勝)} 3:00	1/日					
五島列島	④ 九州商船(株)	佐世保～上五島	112.1	フ 2:35	4/日	2	1,795.00	832	0	32
	⑤ 美咲海送(有)	有川～佐世保	63.9	フ 2:45	2/日	1	441.00	140	30	0
			高 1:29	1/日	1	68.00	140			
	⑥ "	小値賀～宇久～佐世保	77.2	フ 2:55	2/日	1	210.00	150	20	0
			高 1:29	1/日	1	68.00	140			
	⑦ 九州商船(株)	長崎～五島	133.2	フ 3:20	3/日	2	3,734.98	1,260	0	48
	⑧ 野母商船(株)	福江～青方～博多	232.0	フ 8:15	1/日	1	1,272.00	350	44	0
			⑨ 株式会社五島産業汽船	鯛之浦～長崎	80.0	高 1:30	3~4/日	4	501.00	674
	甌島	⑩ 甌島商船(株)	串木野～甌島	85.2	フ 1:10	2/日	1	942.00	400	19
高 0:50				2/日	1	304.00	301			
種子島 屋久島	⑪ コスモライン(株)	鹿児島～種子島・屋久島	117.8	フ ^{種子島} 3:30	1/日	1	1,844.00	222	43	0
			J 1:35	4.5~5.5/日	3	493.00	741			
	⑫ 鹿児島商船(株)	鹿児島～種子・屋久	135.0	J 1:50	3/日					
			115.0	J ^{種子島} 1:35	5/日	5	947.04	1,258		
⑬ 新屋敷商事(株)	鹿児島～種子・屋久	135.0	J ^{屋久島} 1:45	5/日						
		115.0	フ ^{種子島} 3:40	1/日	1	1,798.00	212	43		
⑭ 折田汽船(株)	鹿児島～屋久島	170.0	フ ^{屋久島} 6:20	0.5/日						
奄美諸島	⑮ マリックスライン(株)	鹿児島～那覇	733.0	フ 24:40	1 5/月	2	9,869.00	800	138	54
	⑯ マルエーフェリー(株)	鹿児島～那覇	735.0	フ 24:40	1 5/月	2	12,998.00	1,000	188	130
	⑰ 奄美海運(株)	鹿児島～喜界～知名	661.0	フ 21:50	5/週	2	5,820.00	342	48	36
合計	13社	17航路				42	53,264.02	13,331	864	391

(注) 1. 所要時間については、上下便の最短所要時間を計上し、同欄の「フ」はフェリー、「高」は高速船、「J」はジェットフォイルを表す。
 2. 航送能力の乗用車については、乗用自動車の航送のみに係る自動車積載面積を10.4㎡で除した数を、トラックについては、自動車積載面積(乗用自動車の航送のみに係る自動車積載面積を除く)を26.4㎡で除して得た数を台数として計上。

離島航路の輸送実績の推移



	吉岐・対馬	五島	甌島	種子・屋久	奄美・沖縄
15年度	1,109,612	1,171,798	236,206	815,323	408,680
16年度	1,078,470	1,116,530	167,693	746,890	369,820
17年度	1,058,253	1,114,300	221,893	825,994	389,679
18年度	1,026,564	1,076,572	211,257	870,820	379,727
19年度	993,420	1,046,143	221,756	945,705	381,633