

14. 旅客航路事業の現況

〔1〕 九州における旅客航路事業の現況

九州は、韓国に近いことや離島が多いという地理的要因から外航旅客定期航路、離島航路が発達しており多くの航路が開設されている。さらに、九州から関西・関東に向けて陸上幹線輸送のバイパス的役割を果たしている長距離フェリー網が張りめぐらされており、いずれも国民の生活に必要な公共交通機関として日夜運航され、私たちの暮らしを支えている。また、九州が有する美しい海岸線や島々など豊かな景観を活用して、さまざまなクルーズ客船が運航されている。

(1) 外航旅客定期航路

九州管内と外国(韓国)を結ぶ対外旅客定期航路は、令和元年12月末現在、韓国との間に8社3区間(フェリー3隻・高速船7隻)が運航されている。日韓航路の利用者は韓国人旅客が9割弱を占めており、全体の旅客輸送実績は、平成30年度で137万人となっている。

日韓間の旅客輸送は、平成19年度の121万7千人をピークにリーマンショック後の景気低迷、新型インフルエンザの世界的流行等や平成23年3月の東日本大震災の影響で、平成23年度は90万4千人まで落ち込んだが、平成23年10月から釜山~対馬間で3社による運航が始まったこと等から、翌平成24年度には114万3千人まで回復した。

最近では、平成26年4月のセウォル号沈没事故、平成27年5月のMERS流行、さらには平成28年4月の熊本地震などが発生したことにより、航路利用者の減少に影響を与えたものの、全航路の大多数を占める対馬航路において、安近短で気軽に外国旅行が満喫できることが韓国人に支持され、近年利用が大きく伸びていたが、令和元年7月以降、日韓関係が悪化したことにより、日本人及び韓国人利用者の減少に影響を与えている。

一方、日韓航路と競合するLCCが近年急速に路線数・便数を拡大し、釜山と九州本土を結ぶ航路においては空路とのシェア争いが激しくなっている。海路には船旅ならではの魅力があるため、今後それぞれの特性を活かした多様なサービスの提供が期待される場所である。

(参考)中国航路:平成10年1月より1社1区間(フェリー)運航されてきたが、平成27年12月26日をもって廃止された。

(2) 離島航路

九州には多くの離島が多く点在していることから、離島住民の生活交通として離島航路が数多く運航されているが、平成31年4月現在、管内の離島航路数は87航路となっており、管内一般旅客定期航路数(129航路)の67%、また、全国離島航路数(296航路)の30%を占めている。

離島航路は、離島住民の生活航路として、また、地域経済の振興・発展に欠くことができない重要な公共交通機関であるが、近年は、離島における過疎化、高齢化の進行による輸送需要の減少、燃料費等の経費の増大等により、航路経営の維持が困難なところが多く、令和元年度では、九州管内の50航路が国庫補助航路に指定され、その維持整備が図られているところである。

平成23年度からは、陸・海・空の各交通モードの補助制度を統合・充実した総合的な支援制度「地域公共交通確保維持改善事業」により、航路の安定的な経営に向けた支援を行っている。

本制度における離島航路支援については、地域の関係者からなる協議会での議論を経て、「生活交通確保維持改善計画（離島航路確保維持計画）」を策定し、当該計画に基づき実施される事業について支援を行うこととしており、従来の実績欠損補助方式から欠損見込額の事前内定方式へ変更するとともに、これまでの運営費補助や構造改革補助に加えて、島民割引運賃の導入（令和元年度においては7航路が活用）に対する補助支援など、新たな支援メニューも創設されている。

今後とも、国の立場から関係自治体や航路事業者に対して適切な支援、助言等を行ない「地域公共交通確保維持改善事業」の円滑な実施を図っていくこととしている。

(3) 長距離フェリー航路

九州を離発着する長距離フェリー航路(航路距離300km以上)は全国(8社11航路)の約7割を占める5社8航路において、フェリー20隻が運航されており、平成30年度輸送実績は、旅客163万6千人、自動車98万8千台(トラック換算)となっている。

長距離フェリー航路は、人流・物流両面において、九州と阪神、京浜地区間における国内幹線輸送の一翼を担っており、陸上交通のバイパス的機能として、また、物流の効率化・地球環境問題等に対応したモーダルシフトの推進においてもその役割が期待されている。

長距離フェリー航路は、長期化する景気低迷、高速道路料金割引の影響等による輸送需要減少が経営を圧迫していたが、近年、長距離トラックの労務管理問題やドライバー不足問題を受けて海上輸送へのシフトが加速してきており、一部の便では積み残しも発生しているためプレイスによる供給力の増強が図られている。

※平成26年4月以降、通勤割引・早朝夜間割引・休日特別割引等は、一部廃止・縮小されたが、トラックが利用している大口・多頻度割引については、現在も継続中となっている。

(4) 海上横断ハイウェイ航路

九州には有明海、八代海、鹿児島湾などの景観にも優れた海域に多様な旅客船、フェリーが運航されている。その旅客輸送量は管内の約4割にも及び、観光客や生活産業物資の移動にも大きく貢献するなど海上バイパスルートとしての役割を果たしている。

平成23年3月には九州新幹線鹿児島ルートが全線開業され、海上横断ハイウェイ航路は新幹線沿線から九州各地を結ぶ交通路の横軸として利用が高まっており、近年は外国人旅行客のインバウンド利用も増え、その利便性の高さや快適な船旅が高く評価されるなど海を越えた最短ルートとして観光面での活用も期待されているところである。

[2] 旅客定期航路事業のバリアフリー化

平成18年12月にバリアフリー新法が施行され、高齢者、障害者等の公共交通機関を利用した移動が容易に、かつ安全に行えるよう他のモードと同様に旅客船及び旅客船ターミナルの整備も更に進められることになった。

今後も、バリアフリー化の一層の促進に向けて、1日の利用者が3,000人以上の全ての旅客船ターミナルと就航船舶の約50%のバリアフリー化（5,000人以上が利用する旅客船ターミナルに就航する船舶については100%）の達成を日標として取り組んでいくこととしている。（当該目標は2020年度末までのものであり、2021年度以降の目標については、2020年度内に見直しが見込まれる予定）