

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、海上横断ハイウェイ航路が発達する等、多くの定期航路が開設されている。また、関西・関東に向けた陸上幹線輸送のバイパス的役割を果たす長距離フェリー網も張りめぐらされており、国民の生活に必要な不可欠な公共交通機関として、私たちの暮らしを支えている。

このほか、旅客船事業としては、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た旅客不定期航路も多く運航されている。

(1) 外航(日韓)旅客定期航路

九州管内と韓国を結ぶ対外旅客定期航路は、令和2年4月現在、8社3区間(フェリー3隻・高速船7隻)であり、日韓航路の利用者は韓国人旅客が約9割を占めている。

これまで日韓間の旅客輸送は、気軽に外国旅行ができること等から、平成26年度以降、着実に利用者数を増やし、平成30年度には過去最高の137万人が利用した。

しかし、令和元年7月以降、日韓関係が悪化したことにより、団体旅行客を中心に日本人・韓国人ともに利用者が減少。加えて、令和2年2月以降は、新型コロナウイルスの感染拡大の影響により、航路の運休や旅客運送を停止したこともあり、令和元年度の利用者数は、前年度比58.2%減の57.4万人となった。

令和2年に入っても、新型コロナウイルスの感染拡大の影響は続いており、今後も、日韓航路にとっては非常に厳しい状況が続くと考えられる。

(2) 離島航路

九州には多くの離島が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。令和2年4月現在、管内の離島航路数は85航路となっており、一般旅客定期航路数(128航路)の66.4%、また、全国離島航路数(296航路)の29.2%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、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や燃料費等の経費の増大等により、航路事業者単独の経営努力だけでは航路が維持できない状況になっている。このため、令和2年度では、九州管内の50航路を国庫補助航路に指定し、航路の安定的な経営に向けた支援を行っている。

具体的には、地域の関係者からなる協議会において、「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対して、航路運営費に対する支援(欠損に対する補助)や構造改革補助(経営診断等で問題点や課題を把握し、経営状況等を改善させるための調査事業の実施や運航コストの削減に繋がる船舶の代替建造に対する支援)、さらには、離島住民向け運賃割引への支援(令和元年度においては7航路が活用)等を実施しているところである。

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、助言等を行ない航路の安定的な確保維持を図っていくこととしている。

(3) 長距離フェリー航路

九州を発着する長距離フェリー航路(航路距離300km以上)は、令和2年4月現在、5社8航路で、全国(8社11航路)の約7割を占めており、20隻もの船舶が就航している。

また、令和元年度の輸送実績は、旅客約157万1千人(前年度比4.0%減)、車両119万7千台(前年度比2.0%減)となった。上半期は旅客・車両ともに前年を上回る水準で推移していたものの、下半期は新型コロナウイルス感染症の拡大の影響を受け減少に転じた。

九州を発着する長距離フェリーは、人流・物流両面において、九州と阪神、京浜地区間を結ぶ国内幹線輸送の一翼を担うほか、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重要な役割を果たしている。

特に近年では、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更に加速しており、長距離フェリー事業者においては、船舶代替建造等により輸送力増強や船内の居住環境の改善等を行っているところである。

(4) 海上横断ハイウェイ航路

九州には、有明海、八代海、鹿児島湾等、景観に優れた海域に、旅客船やフェリーが運航している。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陸上のバイパスルートとしての役割を果たしている。

〔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交通モードと同様、旅客船及び旅客船ターミナルの整備が進められている。

具体的には、令和2年度までに、旅客船のバリアフリー化率を50%、1日あたりの平均的な利用者数が3,000人以上である旅客船ターミナルのバリアフリー化率を100%という目標に向けて取組が進められており、令和元年度末時点では、旅客船におけるバリアフリー化率は48.4%(九州管内の旅客船は50.0%)、旅客船ターミナルについては目標を達成する等、取組が順調に進められているところである。

なお、令和3年度からは、新たに、旅客船は60%、1日あたりの平均的な利用者数が2,000人以上である旅客船ターミナルは100%という目標が定められており、令和7年度までにこの目標を達成するため、様々な取組が進められることとされている。