

## 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、多くの有人離島を有していることや隣国である韓国に近いという地理的要因から、離島航路や対外旅客定期航路のほか、陸上交通のバイパス的な役割を担う海上横断ハイウェイ航路が発達する等、多くの旅客定期航路が就航している。

また、関西や関東方面に向けた長距離フェリー航路も数多く発着しており、物流・人流の両面で国民の生活に必要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。

知床遊覧船事故を踏まえた対応については、令和5年5月に「海上運送法等の一部を改正する法律」が成立し、令和6年4月には小型船舶のみを使用する旅客不定期航路事業に係る許可更新制度が導入され、人の運送をする船舶運航事業にかかる行政処分制度が見直しされた。また令和7年4月には届出制度であった「人の運送をする不定期航路事業」等が登録制度へ移行され、参入にかかる欠格事由の確認及び退出にかかる登録取消処分が可能となった。これらの改正に基づき、九州運輸局においても旅客船の総合的な安全・安心対策を着実に進めていく。

#### (1) 対外旅客定期航路

九州管内と韓国を結ぶ対外旅客定期航路は、令和元年度まで8社3区間(フェリー3隻・高速船7隻)による運航が行われていたが、新型コロナウイルスの感染拡大の水際対策として、令和2年3月以降、航路の運休や旅客輸送の停止が行われていた。

令和4年10月11日以降の水際対策の措置見直しにより、個別港ごと順次、受入れが再開しており、令和7年4月現在、6社3区間(フェリー3隻・高速船3隻)による運航が行われている。令和6年度の輸送実績は、旅客約78万4千人であり、対前年度比6.8%増、対令和元年度比36.6%増とアフターコロナを受けて、着実に増加した。

#### (2) 離島航路

九州には多くの有人離島が点在していることから、離島住民の生活を支える地域公共交通として離島航路が数多く運航されている。令和7年4月現在、管内の離島航路数は84航路で、一般旅客定期航路数(123航路)の68.3%、全国の離島航路数(272航路)の30.9%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7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6年度においては9航路が活用)等を実施しているところである。

また、主に国庫補助航路以外の離島航路について、公共交通のデジタル化・システム化・グリーン化に要する費用の一部を支援する「交通DX・GXによる経営改善支援事業」を実施し、令和6年度は九州管内の延べ20航路に支援している。

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は、令和7年4月現在、6社9航路で、全国(8社12航路)の約7割を占めており、22隻もの大型フェリーが就航している。

令和6年度の輸送実績は、旅客約182万6千人(前年度比6.9%増)、車両140万1千台(前年度比4.8%増)となり、前年度と比べ大きく増加した。

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、自然災害等の発生時におけるリダンダンシー効果も期待され、物流の効率化や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、物流の2024問題への対応として、トラック輸送から海上輸送へのシフトが加速しており、船舶の代替建造等により大型化が進んだことから輸送力増強や船内の居住環境の改善等が行われている。

### (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における一般旅客定期航路事業の旅客輸送量の約6割を占めており、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パ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年に高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律が施行され、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。

同法第3条第1項の規定に基づく移動等の円滑化の促進に関する基本方針の改正により、令和3年度からの新たな目標として、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%と設定されており、令和7年度までにこの目標を達成するため、より一層の取組が進められることとされている。

令和5年度末時点において、旅客船におけるバリアフリー化率は57.2%(九州管内の旅客船は61.6%)、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におけるバリアフリー化率は94.1%(九州管内の同ターミナルは100.0%)となっており、九州管内においては目標を達成している状況である。