

感謝の心をこめて

Challenge & Smile



平成27年2月26日

No. 15-033

株式会社 いよぎん地域経済研究センター

愛媛のフェリー・旅客船業界の現状と今後の方向性

～海の幹線、瀬戸内海・九州航路の復権に向けて～

株式会社いよぎん地域経済研究センター（略称IRC、社長 山崎 正人）では、愛媛のフェリー・旅客船業界の現状と今後の方向性についてとりまとめましたので、下記のとおりお知らせいたします。なお、詳細は、2015年3月1日発行の「IRC Monthly」2015年3月号に掲載いたします。

記

【調査要旨】

- ・ 国内のフェリー・旅客船業界は、輸送時間を短縮するための陸上交通へのシフトや高速道路料金の割引制度導入などにより、事業者数・航路数や旅客輸送人員・自動車輸送台数の減少傾向が続いている。
- ・ 特に四国・愛媛を発着する航路は、本州四国連絡橋の整備や、いわゆる“1,000円高速”などの影響を強く受け、阪神や中国と結ぶ航路を中心に、航路数や利用者数は激減した。
- ・ 愛媛発着の航路は、阪神航路と中国航路の輸送人員・自動車輸送台数がピーク時の半分以上となっているが、九州航路はピーク比2割程度の減少にとどまっている。
- ・ フェリー・旅客船業界は、船員の高齢化や人員不足、船舶の老朽化などの問題に加え、港湾機能の低下や認知度の低さも、事業を行う上でのネックとなっている。
- ・ 今後の航路維持に向けては、「船舶のリプレイス」「災害時の輸送手段としての活用」「観光客利用の促進」「陸上輸送との連携強化」が求められる。
- ・ 今年3月に開通する東九州道と愛媛～九州航路を組みあわせ、広域での利用促進策や、航路活性化策も検討する必要がある。

以上

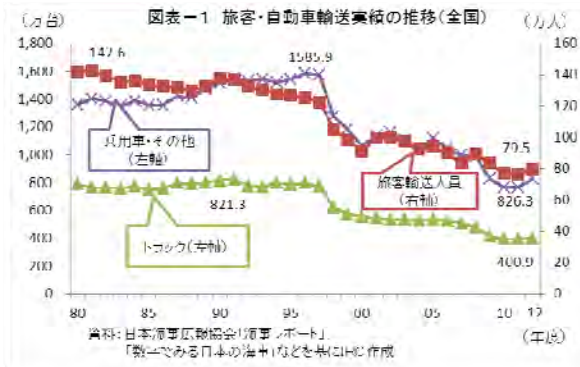
私たちはチャレンジします。みなさまの笑顔のために。

NEWS RELEASE

株式会社 **伊予銀行** 愛媛県松山市南堀端町1番地 〒790-8514 TEL(089) 941-1141

1. 国内の旅客船業界の現状

国内の旅客船業界は、輸送時間を短縮するための陸上交通へのシフトや高速道路料金の割引制度導入などにより、事業者数・航路数や旅客輸送人員・フェリーによる自動車輸送台数の減少傾向が続いている。また、地方部での高速道路の延伸や、政府の景気刺激策の一環として09年3月から実施された土日祝日の高速道路の上限1,000円、各種割引制度・無料化制度の影響を受けて自動車輸送台数の減少幅は拡大した。また、燃料費高騰の影響もあって、フェリー・旅客船事業者は厳しい状況に置かれている(図表-1)。



2. 愛媛のフェリー・旅客船業界の現状

(1) 航路の変遷

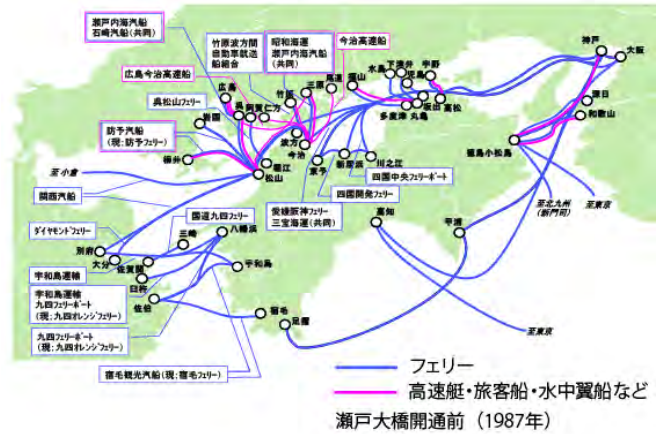
四国～本州・九州を結ぶフェリー・旅客船航路の変遷を見ると、瀬戸大橋が開通する前の87年には、四国～本州・九州にフェリーが46航路、高速船などの旅客船が12航路の計58航路あった。

本州四国連絡橋(以下、本四連絡橋)の開通でフェリー・旅客船事業者の撤退や航路再編が行われた結果、しまなみ海道が開通した翌年の2000年時点の航路数は30航路と、ほぼ半減した。その後、06年からの本四連絡橋の料金割引制度導入が、海上輸送から橋を利用した陸上輸送へのシフトに拍車をかけ、06～10年の間に3割の航路が廃止された。

15年1月現在では、フェリーが16航路、

旅客船は松山～呉・広島の高速船(スーパージェット)が1航路のみ、計17航路が運航されている(図表-2)。

図表-2 四国～本州・九州を結ぶフェリー・旅客船航路の変遷



資料: IRC 作成

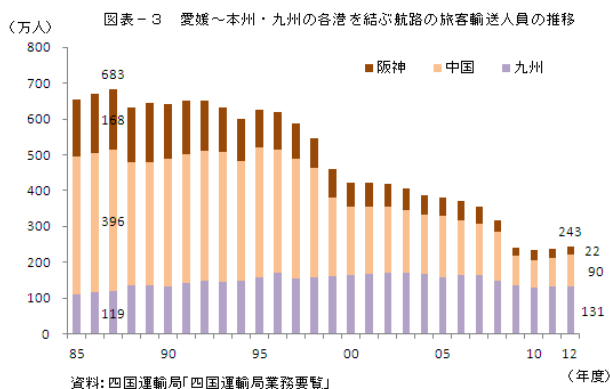
(2) 旅客輸送人員の推移

旅客輸送人員は、瀬戸大橋開通前の87年度がピークで、総輸送人員は683万人だった。

瀬戸大橋開通で、松山や今治から山陽新幹線への乗り継ぎ客が三原経由から岡山経由にシフトし、さらに、しまなみ海道の開通後に今治発着の航路が軒並み廃止されて、中国航路の利用者数は激減した。また、阪神航路も利用者が本四連絡橋や高速道路へシフトし、利用者数は減少傾向が続いている。

一方、九州航路の輸送人員は、03年度のピーク時171万人まで伸び続け、その後は概ね横ばいで推移している。08～10年度には輸送人員が減少したものの、ピーク時と比べた減少率は2割程度にとどまっている。「高速道路料金割引よりもリーマンショック後の景気悪化の影響の方が大きかった」（複数の航路事業者）との声があるように、他の2航路とは状況が大きく異なる。

なお、12年度の総輸送人員は243万人で、九州航路が131万人（シェア53.9%）、中国航路が90万人（同37.0%）、阪神航路が22万人（同9.1%）だった。（図表-3）。



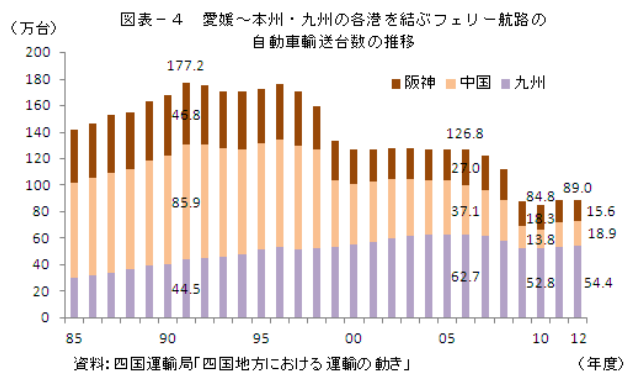
(3) 自動車輸送台数の推移

ピークは91年度の177.2万台だった。当時、瀬戸大橋は開通していたが、愛媛県内の高速道路はいよ西条ICまでしか開通しておらず、本州側も山陽道が全線開通していなかったこともあり、バブル景気とともにフェリー輸送が伸び続けていたことがうかがえる。

しかしながら、しまなみ海道が開通した99年度に150万台を割り込み、09年度に100万

台割れ、10年度に過去最低の84.8万台まで落ち込んだ。旅客と同様に、阪神航路と中国航路は落ち込み幅が大きいのにに対し、九州航路の減少率は2割弱にとどまっている。

12年度の総輸送台数は89万台で、九州航路が54.4万台（シェア61.2%）、中国航路が18.9万台（同21.2%）、阪神航路が15.6万台（同17.6%）だった（図表-4）。ヒアリングでは、「別府航路と佐賀関航路は乗用車利用が多く、臼杵航路はトラック利用が多い」ということもわかった。



3. 業界の抱える問題

★事業者が悩む2つの高齢化

フェリー・旅客船業界に限らず、海運業界は慢性的な船員不足と高齢化が問題となっており、技術伝承や人材確保が急がれる。また、ほとんどの船は建造後20年を超えた高齢船で、省エネやサービス向上のためにリプレイスの必要性が出ている。

★行政の支援不足

第3セクター鉄道や路線バス、離島航路に対しては車両や船の無償リース、運航支援などの行政の補助があるものの、地域間輸送を担う瀬戸内海航路や長距離フェリーなどへの支援は不十分との見方が多い。また、港を中心に発展した町では、航路が廃止されて活気が無くなったところもあり、地域活性化の

観点からも行政の支援が求められる。

★フェリー・旅客船の認知度の低さ

ある航路事業者は、「フェリーは、島に住む人々や瀬戸内海や九州にいる人には身近な存在だが、都会、特に首都圏在住者は船に乗ったことのない人が大半」と言う。また「カーナビで経路・目的地を検索して、フェリーが選択されることは稀である。車を運べるフェリーの特長が認識されていない」と言う声もあり、認知度の低い交通機関である。

4. 今後の航路のあり方とは

★省エネ船へのリプレース

老朽化した船を省エネ性能の高い新造船にするには多額の設備投資が必要であるため、公設民営で航路を維持したり、複数社で船舶を共同所有したりして事業者の負担を軽くする体制づくりが求められている。その際には、愛媛の海事産業の集積を生かし、省エネ性能の高い船舶を開発すれば、運航コスト削減・経営改善も期待できる。

★災害時の輸送手段としての活用

近い将来、南海トラフ地震の発生が懸念されているが、四方を海に囲まれた四国では、緊急時の輸送手段としてフェリー・旅客船の活用が有効とされている。岸壁やターミナルの地震・津波対策と災害時の運用方法の検討が早急に求められる。

★観光客の利用促進

国内人口の減少により、航路利用者も減少していくとみられる。航路事業者は、新造船の投入や、鉄道と船をセットにした割引切符の発売などで利用者の増加に努めている。また、修学旅行の誘致や、外国人観光客を対象にした運賃割引など、地域の観光活性化にも

貢献しようとする試みを行っている。こうした取り組みを続けることにより、観光客利用の増加だけでなく、地域の活性化にもつながることが期待される。

★陸上との連携で幹線交通路へ

地球環境に配慮した輸送や道路混雑の解消、輸送労働力不足の解決策として、フェリーへの「モーダルシフト」が期待されている。

トラックとフェリーは、愛媛・四国の物流にとって重要な役割を果たしており、本四連絡橋を通れない重量物・危険物輸送をフェリーが担っていることもあり、将来にわたって航路を維持していく必要がある。

★東九州道開通のインパクト

今年3月21日に東九州道において大分県内の佐伯IC～蒲江IC間が開通する。東九州道と愛媛～九州航路を組み合わせたネットワークを構築・活用することにより、大分や宮崎と四国、本州との間で物流の活発化や、観光客の増加が期待される。

当面、豊後水道に橋やトンネルが整備される予定はなく、航路を介した四国～九州ルートが西日本の東西ルートとして定着すれば、航路活性化や、「太平洋新国土軸構想」の推進にもつながりそうだ。

おわりに

「航路は一度廃止されると、復活は極めて難しい」と言われている。今、残っている航路は地域にあるべき、社会的ニーズの高い航路である。事業者任せにせず、地域一丸となり、広域かつ多面的な視点で維持・活用していくことが期待される。

(新藤 博之)