

第3節 国内旅客輸送

(1) 国内旅客輸送の現状

① 旅客船事業の現状

イ) 旅客船事業の概況

旅客船事業は、2017年4月1日現在、963業者（対前年比11事業者増）によって1,781航路（対前年比49航路増）が経営され、これに就航している船舶は2,246隻（対前年比23隻増）となっている。

業種別に見ると、一般旅客定期航路事業及び旅客不定期航路事業については、事業者数、航路数、隻数ともに増加しており、フェリー航路事業については、事業者数、航路数が減少している。

図表Ⅱ—1—41 各航路事業の業種別概要数

区分	年	事業者数	航路数	隻数
一般旅客定期航路事業	2013	410	551	1,160
	2014	410	551	1,129
	2015	404	547	1,123
	2016	395	541	1,108
	2017	397	547	1,129
特定旅客定期航路事業	2013	6	7	8
	2014	6	7	8
	2015	6	7	8
	2016	6	8	8
旅客不定期航路事業	2013	534	1,124	1,106
	2014	534	1,143	1,092
	2015	543	1,166	1,095
	2016	551	1,183	1,107
	2017	560	1,226	1,109
計	2013	950	1,682	2,274
	2014	950	1,701	2,229
	2015	953	1,720	2,226
	2016	952	1,732	2,223
	2017	963	1,781	2,246
うちフェリー航路事業	2013	147	170	302
	2014	144	168	298
	2015	145	166	294
	2016	143	165	283
	2017	141	161	290

ロ) 輸送実績

2014年度の輸送実績は、輸送人員で8,794万人（対前年度比1.9%増）、輸送人キロで31億3,845万人キロ（対前年度比5.1%増）となった。

図表Ⅱ—1—42 旅客輸送実績

(単位：百万人、百万人キロ、%)

区分	年度	輸送人員		輸送人 [※]	
			対前年度 伸び率		対前年度 伸び率
一般旅客定期航路事業	2011	76.7	▲ 0.1	2,933	2.1
	2012	79.5	3.6	2,968	1.2
	2013	79.8	0.3	3,131	5.5
	2014	77.9	▲ 2.4	2,842	▲ 9.2
	2015	78.5	0.8	3,005	5.7
特定旅客定期航路事業	2011	0.20	▲ 4.6	1.64	▲ 0.6
	2012	0.19	▲ 2.7	1.63	▲ 1.0
	2013	0.20	9.8	1.85	13.7
	2014	0.18	▲ 10.3	1.70	▲ 8.1
	2015	0.20	11.5	2.00	17.7
旅客不定期航路事業	2011	7.2	▲ 11.5	112	▲ 13.9
	2012	7.4	4.0	123	9.5
	2013	8.1	8.2	132	7.9
	2014	8.2	1.7	142	7.6
	2015	9.3	12.8	131	▲ 7.4
計	2011	84.1	▲ 1.2	3,047	1.4
	2012	87.1	3.7	3,092	1.5
	2013	88.0	1.0	3,265	5.6
	2014	86.3	▲ 1.9	2,986	▲ 8.5
	2015	87.9	1.9	3,138	5.1

注) 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

一方、自動車航送実績では、台数でトラックが3,728千台（対前年度比2.9%減）、乗用車・その他が7,326千台（対前年度比2.0%減）となり、台キロではトラックが893百万台キロ（対前年度比0.9%減）、乗用車・その他で618百万台キロ（対前年度比2.3%増）となった。

図表Ⅱ-1-43 自動車航送実績

(単位：千台、百万台キロ、%)

年度	トラック	対前年度 伸び率	乗用車 その他	対前年度 伸び率	計	対前年度 伸び率	
							2011
	台 ^キ _ロ	887	1.9	617	3.7	1,504	2.6
2012	台数	4,009	2.1	8,263	7.8	12,272	5.9
	台 ^キ _ロ	913	2.9	653	5.8	1,566	4.1
2013	台数	4,023	0.3	7,798	▲ 5.6	11,821	▲ 3.7
	台 ^キ _ロ	985	7.9	692	6.0	1,677	7.1
2014	台数	3,854	▲ 4.2	7,490	▲ 3.9	11,344	▲ 4.0
	台 ^キ _ロ	901	▲ 8.5	604	▲ 12.7	1,505	▲ 10.3
2015	台数	3,728	▲ 3.3	7,326	▲ 2.2	11,054	▲ 2.6
	台 ^キ _ロ	893	▲ 0.9	618	2.3	1,511	0.4

注) 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

ハ) 経営状況

旅客船事業全体の経営状況を見てみると、集計した航路数は前年度より6航路増加し、営業収入は約324億円減少している。

営業損益及び経常損益については、ともに3年連続で黒字になり、経常収支率は105.2%となった。

図表Ⅱ-1-44 旅客航路事業の収支状況の推移(航路損益)

(単位：百万円、%)

区 分	年度	航路数	営業収入	営業損益	経常損益	経常収支率
一般旅客定期航路事業	2011	519	237,464	▲ 4,237	▲ 2,646	99.0
	2012	515	239,451	▲ 197	303	100.1
	2013	509	250,415	2,377	4,670	101.9
	2014	497	252,301	2,186	3,013	101.2
	2015	499	223,085	11,077	11,429	105.2
特定旅客定期航路事業	2011	7	297	28	27	110.2
	2012	7	298	11	11	104.0
	2013	7	309	10	10	103.5
	2014	7	308	12	12	104.2
	2015	7	392	50	50	114.5
旅客不定期航路事業	2011	659	19,404	▲ 495	▲ 369	98.2
	2012	662	22,488	▲ 665	▲ 469	98.0
	2013	658	19,594	593	866	104.5
	2014	656	21,773	▲ 340	▲ 98	99.6
	2015	660	18,464	694	804	104.5
計	2011	1,185	257,165	▲ 4,704	▲ 2,987	98.9
	2012	1,184	262,237	▲ 851	▲ 155	99.9
	2013	1,174	270,318	2,980	5,547	102.0
	2014	1,160	274,382	1,858	2,927	101.1
	2015	1,166	241,941	11,821	12,283	105.2

(注) 1. 経営実態調査で報告のあった航路のうち無償航路を除く航路の航路損益を集計したものである。
2. 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

②長距離フェリー事業の現状

イ) 長距離フェリー事業の概要

片道の航路距離が300km以上である長距離フェリー航路は、2017年4月1日現在、8事業者で11航路が経営されており、就航船舶は35隻となっている。

ロ) 輸送実績

2016年度の長距離フェリーの輸送実績を見ると航路数、航路距離ともに増減はなかった。また、航送台数、航送台キロはともに増加した一方で、輸送人員、輸送人キロはともに減少した。

図表Ⅱ-1-45 長距離フェリー航路の輸送実績

(単位：千台、百万台キロ)

区分		2015年度			2016年度		
航路数 航路距離 就航隻数		11 航路 8,341 km 35 隻 (2016年4月1日現在)			11 航路 8,341 km 35 隻 (2017年4月1日現在)		
区分	輸送実績	構成比	対前年度 伸び率	輸送実績	構成比	対前年度 伸び率	
航送台数							
普通トラック	1,162	61.3%	-0.3%	1,227	62.4%	5.6%	
乗用車・その他	732	38.7%	3.1%	741	37.6%	1.2%	
計	1,894	100.0%	1.0%	1,968	100.0%	3.9%	
8トントラック換算計	1,466		0.5%	1,535		4.8%	
航送台キロ							
普通トラック	735	62.0%	-0.8%	779	63.2%	6.0%	
乗用車・その他	450	38.0%	2.8%	454	36.8%	1.0%	
計	1,185	100.0%	0.5%	1,233	100.0%	4.1%	
8トントラック換算計	922		0.0%	968		5.0%	
旅客							
輸送人員	2,374 千人		10.7%	2,358 千人		-0.7%	
輸送人キロ	1,308 百万人キロ		10.0%	1,298 百万人キロ		-0.7%	

(注) 1. 8トン換算は、乗用車2.5台を1台としたものである。
2. 速報値である。

ハ) 経営状況

2016年度の長距離フェリー事業者の収支状況について見ると、営業収入、営業費用ともに減少したものの、営業損益は約96億3千万円と、6期連続の黒字となった。また、経常損益についても約83億9千万円の黒字となった。

なお、2016年度末における財務状況は、図表Ⅱ-1-47のとおりである。

図表Ⅱ-1-46 長距離フェリー事業者収支状況(8社)

(単位：百万円、%)

区分	2015年度	2016年度	対前年度比
営業収入	130,914	126,640	96.7%
営業費用	119,875	117,016	97.6%
営業損益	11,039	9,628	—
経常損益	10,123	8,394	—
当期損益	6,628	7,269	—

(注) 1. 決算期が12月の1社を含む。
2. 速報値である

図表Ⅱ-1-47 長距離フェリー事業者財務状況(8社)

(単位：百万円、%)

区分	金額	構成比	
資産	流動資産	41,570	20.7%
	固定資産	158,880	79.3%
	資産合計	200,450	100.0%
負債	流動負債	57,869	28.9%
	固定負債	92,788	46.3%
	負債合計	150,657	75.2%
純資産	49,793	24.8%	
負債・純資産合計	200,450	100.0%	

(注) 1. 決算期が12月の1社を含む。
2. 速報値である。

③ 離島航路事業の現状

イ) 離島航路事業の概況

一般旅客定期航路事業のうち、離島航路事業は2017年4月1日現在、232事業者によって296航路が経営されており、就航船舶は548隻(約20万総トン)となっている。

また、離島航路事業全体のほぼ三分の一を公営又は第三セクターが運営しているが、これらの航路は経営環境が厳しいものの、離島住民の足として必要不可欠な航路であるという認識に立って、地方公共団体自らが運営に携わっている。

図表Ⅱ-1-48 事業者経営形態

区分	民営	第3セクター	公営	合計
事業数	153	30	49	232

図表Ⅱ-1-49 就航船舶

年度	航路数	隻数	総トン数	平均総トン数
2014	289	546	201,122	368
2015	292	548	195,123	356
2016	296	548	195,518	357

ロ) 輸送実績

2015年度の旅客輸送実績は、輸送人員で4,285万人（対前年度比0.1%増）、輸送人キロで9億5,852万人キロ（同0.9%減）となっている。

図表Ⅱ-1-50 離島航路の旅客輸送実績

(単位：千人、千人キロ、%)

年度	輸送人員	輸送人キロ		
		対前年度伸び率	輸送人キロ	対前年度伸び率
2013	44,507	1.7	1,068,237	▲ 0.1
2014	42,809	▲ 3.8	967,539	▲ 9.4
2015	42,853	0.1	958,515	▲ 0.9

ハ) 経営状況

また、離島航路事業の経営状況は依然厳しく、2015年度の経常収支率は、98.7%となった。

図表Ⅱ-1-51 離島航路の収支状況

(単位：百万円、%)

年度	営業収入	営業損益	経常損益	経常収支率
2013	75,954	▲ 6,079	▲ 4,105	95.1
2014	78,717	▲ 6,340	▲ 5,769	93.5
2015	71,724	▲ 1,666	▲ 978	98.7

二) 小規模事業者の現状

旅客定員12名以下の船舶による事業（本土と離島間等において人と物の交流手段の一つとなっているいわゆる海上タクシーや各地域における観光遊覧船事業など）は、2000年の海上運送法改正以降、事業開始の届出を要することになったが、これらの小規模な事業者は遊漁船や漁船が季節的に稼働しているような特殊な形態も多く、輸送の安全の確保並びに利用者保護の観点等から、その事業実態の把握に努めるとともに、法令遵守の徹底を図ること等、地方運輸局を中心に当該事業者に対する指導・監督体制の強化を図ってきている。

図表Ⅱ-1-52 届出事業者数の推移

区分	2011年4月	2012年4月	2013年4月	2014年4月	2015年4月	2016年4月	2017年4月
届出事業者数	3,243	3,334	3,496	3,624	3,772	3,942	4,149

(2) 国内旅客輸送における取組

① 離島航路の維持に向けた補助

我が国は、本州、北海道、四国、九州及び沖縄本島を含めて6千8百余の島嶼を有しており、そのなかの4百余の島嶼に人々が暮らしている。離島航路は、島と島、島と本土を結ぶ離島住民の足として、また、生活物資等の輸送手段として重要な役割を果たしている。離島航路を運航する事業者の多くは、人口の減少、高齢化の進展等により厳しい経営状況にあるが、そのような離島航路事業者に対し、航路経営によって生じる欠損について補助金を交付することで、離島航路の維持を図っている。

図表Ⅱ-1-53 離島航路補助金の交付実績

(単位：百万円)

年度	事業者	航路数	補助金交付決定額
2012	109	120	6,604
2013	109	120	6,457
2014	109	119	7,085
2015	110	121	6,593
2016	109	121	6,722

2011年度からは、離島航路・航空路・地方バス・地域鉄道のそれぞれの支援制度を統合した「地域公共交通確保維持改善事業」が創設され、この事業のなかで航路維持を図ることとし、支援を実施している。

② 旅客船のバリアフリー化の推進

イ) 背景

我が国は、総人口に占める高齢者の割合が4分の1を超えるなど、超高齢社会を迎えているが、高齢者高齢であるか否か、また、障害の有無に関わらず、全ての人が分け隔てなく共生できる社会の実現を目指しており、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえた交通インフラの整備が求められているところである。

こうした中、旅客船のバリアフリー化については、人口の減少による旅客輸送の減少に伴い厳しい経営状況にあることや、また、特に小型船においては、棧橋の整備状況（棧橋の長さ、幅など）への適合、従前の運航体制（船員数や必要な資格）の維持という観点から船舶を大型化できないといった問題から、バリアフリー化に伴う旅客定員の減少に対応できないなどの実態があり、バリアフリー化がなかなか進まない状況にある。そのため、2011年度から地域公共交通確保維持改善事業において、高度バリアフリー化船の建造及び船舶のバリアフリー化のための改造に要する経費の一部補助を実施して、バリアフリー化を推進する事業者を支援しているところである。

また、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた「ユニバーサルデザイン2020関係閣僚会議」が本年2月20日に行われ、同会議でとりまとめられた「ユニバーサルデザイン2020行動計画」においては、旅客船について、「旅客船全体のバリアフリー化を推進するため、平成28年度中にバリアフリー優良事例を収集し周知する」こと等が盛り込まれた。

ロ) バリアフリー基準及び基本的方針

公共交通事業者等は「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」に基づき、旅客施設や車両等を新たに整備・導入等する際に、「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令（移動等円滑化基準）」を遵守する必要があるが、旅客船については、以下のような基準が設けられている。

（例）船舶の乗降口からバリアフリー客席及び車いすスペースまでの通路

- ① 通路の有効幅を80cm以上とすること
- ② 手すりが設けられていること
- ③ 通路の末端付近の広さを車いすの転回に支障の無いものとする 等

また、旅客船のバリアフリー化を推進するため、移動等円滑化の促進に関する基本方針（2011年3月31日 国家公安委員会、総務省、国土交通省告示第1号）においては、2020年度末までに、旅客船全体の50%をバリアフリー化する整備目標が定められている。

これに対し、2016年3月末現在の達成状況は36.6%にとどまっているが、近年、新造される旅客船では、複数のエリアに触知案内版の設置や食堂のテーブルへの車椅子固定用具の設置、シャワー設備を搭載した多機能トイレの設置等、障害のある方にも配慮した旅客船が続々と就航してきており、ユニバーサルデザイン2020行動計画を踏まえ、旅客船全体の一層のバリアフリー化を促進するため、2017年3月に旅客船事業者から優良事例を収集し、公表した。

なお、1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上の旅客船ターミナルについては、段差の解消等の整備目標を定めているところであるが、こちらについては100%目標達成（段差の解消）している。

国土交通省としては、今後も代替建造を予定する事業者に対して、補助事業等を通じた支援や広報を通じた周知を行い、一層のバリアフリー化を促進することとしている。

図表Ⅱ-1-54 旅客船のバリアフリー設備



③国内旅客航路の活性化

国内旅客船は、利用者の減少等により、厳しい経営状況が続く一方、四面を海に囲まれた我が国における貴重な交通モードとして、また、スローライフを満喫できる移動空間として、より多くのユーザーから期待されており、我が国の魅力を発信するツールとしても注目されている。

この状況を踏まえ、国内旅客航路の活性化を図るため、「船旅の魅力向上」を重要課題と位置付けると共に、国・旅客船業界・旅行業界・地域の関係者等が連携し、一致協力して船の認知度向上のための戦略的な情報発信や利用者ニーズにあった船旅商品の開発・販売促進等の取り組みを展開している。

これまでの取組として、2008年に旅客航路全体のイメージアップを図り、船旅の魅力を紹介するため、全国の旅客航路を対象にした「船から見る風景100選」の募集を行い、「ベストショット賞」「ベストコメント賞」を含んだ全100選を選定し、風景100選を活用した船旅の魅力向上に努めてきた。

また、旅行業者に実際の船の旅を体験してもらう場として、2016年度までにファミトリップ（体験航海）を合計10回開催し、船旅の具体的なイメージを今後の商品開発等に活用していくための貴重な機会を提供した。他にも旅行業者も参加しての船旅活性化セミナーを定期的を実施している。

更に、2013年度からは子どもの日と海の日、子どもたちに普段あまりなじみのない旅客船による船旅の魅力体験してもらうため、旅客船の小学生運賃を無料とするキャンペーンを全国規模で実施している。

2016年度には、船旅活性化協議会の議論を受けて「船旅&サイクリング」として旅客船とセットで楽しめる全国各地のサイクリングコースを紹介するとともに、国土交通省や公共財団法人日本サイクリング協会のウェブサイトに掲載するほか、「水のまち東京における舟運活性化に関する関係者連絡会」を通じて、東京ベイエリアの共通航路マップ「～水のまち・東京～舟運の楽しみ方ガイド」を作成し、関係事業者や東京都等を通じた旅行者への配布やウェブサイトに掲載する等のPRを行った。

また、観光利用に特化した航路を「船旅活性化モデル地区」（2017年6月末現在、14地区）として、地区内での旅客船事業の運用を弾力化することで、船旅に係る新サービスの導入の促進を図っている。

2017年度は、引き続き「船旅活性化モデル地区」等を活用し、国内旅客船の船旅の振興に向けた取り組みを進めていくこととしている。

第4節 内航海運

(1) 内航海運の現状

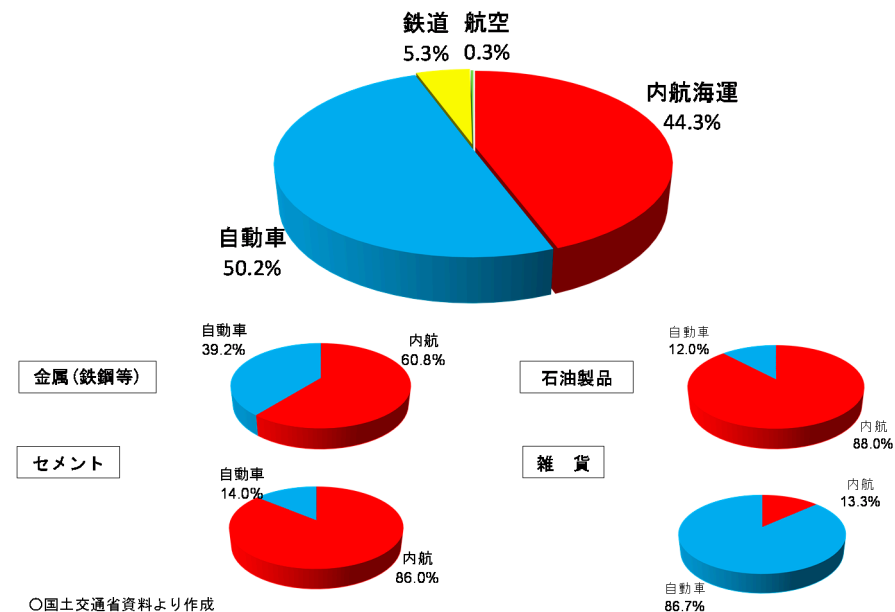
①内航海運の概況

我が国と外国との間の航海を「外航」と呼ぶのに対し、国内間における航海を「内航」と呼び、輸送対象によって内航貨物輸送と内航旅客輸送に区分される。このうち、内航貨物輸送を一般に「内航海運」と呼んでいる。

内航海運は国内貨物輸送の44.3%（2015年度、トンキロベース）を担っており、我が国の経済や国民生活を支える上で重要な、産業基礎物資である鉄鋼、石油、セメント等については、その約8割を輸送している。

また、図表Ⅱ-1-55を見てもわかるように、内航海運によって輸送される品目の多くが産業基礎物資で占められている。

図表Ⅱ-1-55 輸送機関別シェア（2015年度：トンキロベース）



○国土交通省資料より作成
 (注) 雑貨輸送機関別シェアは、2009年度の割合である。