

## 第3節 内航旅客輸送の現状

### 第1節 市場環境

#### 1. 旅客船事業の現状

旅客船事業は、本年4月1日現在、884事業者（対前年比2事業者減）によって1,398航路（対前年比11航路減）が経営され、これに就航している船舶は2,372隻（約124万総トン）（対前年比62隻減（約6.7万トン減））となっている。

業種別に見ると、本四架橋の供用開始等の影響により、一般旅客定期航路事業は事業者数、航路数及び隻数が大幅に減少している。そのうち、フェリー航路についても事業者数、航路数及び隻数において大幅に減少している。

旅客不定期航路事業については事業者数及び航路数が増加している。（図表3-3-1参照）



本四架橋との共存が模索される本州と四国を結ぶフェリー（宇品～三津浜間）  
（第1回しま航路スナップ大賞一般の部 ふね大賞、渋谷和彦氏撮影）

図表 3-3-1 各航路事業の業種別概要

区 分	年	事業者数	航路数	隻数	総トン数	従業員数
一般旅客定期航路	8	413	584	1,284	1,312,876	22,268
	9	409	566	1,256	1,354,026	21,889
	10	400	556	1,245	1,339,673	21,293
	11	392	532	1,167	1,248,655	18,893
	12	382	508	1,097	1,181,326	17,567
特定旅客定期航路	8	14	22	17	1,359	133
	9	14	22	15	631	122
	10	13	20	15	638	117
	11	12	18	14	630	47
	12	12	18	14	630	47
旅客不定期船航路	8	466	858	1,234	67,163	5,988
	9	474	865	1,250	57,687	6,435
	10	477	867	1,256	52,671	6,197
	11	478	859	1,253	52,928	6,148
	12	490	872	1,261	53,684	6,603
計	8	893	1,464	2,535	1,381,398	28,389
	9	897	1,453	2,521	1,412,344	28,466
	10	890	1,443	2,516	1,392,982	27,607
	11	882	1,409	2,434	1,302,213	25,088
	12	884	1,398	2,372	1,235,640	24,217
うちフェリー航路	8	179	247	458	1,202,246	16,487
	9	180	239	456	1,246,957	16,666
	10	184	236	449	1,232,361	16,612
	11	173	220	422	1,143,604	14,047
	12	166	209	382	1,084,641	13,096

自動車航送貨物定期航路	8	(3)8	8	(1)12	(2,214)38,565	(985)1,365
	9	(4)9	9	(1)13	(2,124)40,584	(1,059)1,406
	10	(4)9	9	(1)13	(2,124)41,548	(992)1,335
	11	(5)10	10	(1)15	(2,214)42,111	(1,036)1,371
	12	(5)10	10	(1)14	(2,214)46,447	(862)1,196

運輸省海上交通局調べ。

- (注) 1. 各年4月1日現在である。  
 2. 従業員数は役員、海員、陸員の合計値である。  
 3. 一般旅客定期航路と他の旅客航路(特定又は不定期)の重複数値(事業者数、隻数、総トン数、従業員数)は一般旅客定期航路に計上した。  
 4. 自動車航送貨物定期航路の( )書は、一般旅客的航路との重複数値(うち書)である。

平成10年度の輸送実績は、長引く景気低迷の影響に加え、明石海峡大橋の供用開始により、輸送人員で1億2,770万人（対前年度比11.9%減）、輸送人キロで46億2,000万人キロ（同13.7%減）とそれぞれ大幅に減少している（図表3-3-2参照）。自動車航送実績では、台数でトラックが617万9,000台（同20.0%減）、乗用車・その他の輸送が1,274万7,000台（同18.9%減）とそれぞれ減少しており、台キロでもトラックが11億7,600万台キロ（同7.3%減）、乗用車・その他で8億5,300万台キロ（同9.5%減）とそれぞれ減少している（図表3-3-3参照）。

輸送実績（台キロベース）において大きな割合（74.3%）を占める長距離フェリーについて見てみると、平成11年度は、旅客輸送及び自動車航送の両方において前年を下回った（図表3-3-4参照）。

図表 3-3-2 旅客輸送実績

（単位：百万人、百万人キロ、％）

事業種別	年度	輸送人員	対前年度 伸び率(%)	輸送人キロ	対前年度 伸び率(%)
一般旅客定期航路	6	127.5	2.1	5,687	1.4
	7	126.3	0.9	5,415	4.8
	8	125.1	1.0	5,395	0.4
	9	122.2	2.3	5,112	5.2
	10	105.1	14.0	4,359	14.7
特定旅客定期航路	6	1.0	77.8	8	85.2
	7	1.0	0.0	9	12.5
	8	0.8	20.0	5	44.4
	9	0.7	12.5	4	20.0
	10	0.6	14.3	4	0.0
旅客不定期航路	6	22.4	0.4	251	5.9
	7	21.5	4.0	213	15.1
	8	22.2	3.3	235	10.3
	9	22.0	0.9	234	0.4
	10	22.0	0.0	257	9.8
計	6	150.9	4.1	5,946	1.9
	7	148.8	1.4	5,637	5.2
	8	148.1	0.5	5,634	0.1
	9	144.8	2.2	5,351	5.0
	10	127.7	11.9	4,620	13.7

図表 3-3-3 自動車航送実績

(単位：千台、百万台キ口、%)

年度	トラック	対前年度		乗用車 ・その他	対前年度		
		伸び率(%)			伸び率(%)		
6	台数	7,971	3.5	15,187	1.5	23,158	0.2
	台キ口	1,233	9.3	952	0.1	2,185	5.0
7	台数	7,850	1.5	15,427	1.6	23,277	0.5
	台キ口	1,239	0.5	955	0.3	2,194	0.4
8	台数	7,947	1.2	15,859	2.8	23,806	2.3
	台キ口	1,304	5.2	975	2.1	2,279	3.9
9	台数	7,727	2.8	15,710	0.9	23,437	1.6
	台キ口	1,268	2.8	943	3.3	2,211	3.0
10	台数	6,179	20.0	12,747	18.9	18,926	19.2
	台キ口	1,176	7.3	853	9.5	2,029	8.2

運輸省海上交通局調べ

図表 3-3-4 長距離フェリー航路の輸送実績

(単位：千台、百万台キ口)

区 分		10 年度			11 年度		
航路数		22 航路			22 航路		
航路距離		17,823km(11年4月1日現在)			18,434km(12年4月1日現在)		
就航船籍		55 隻			54 隻		
区 分		輸送実績 (うち無人)	構成比	対前年度比 伸び率	輸送実績 (うち無人)	構成比	対前年度 伸び率
航送 台数	普通トラック	1,430(935)	60.8%	1.4%	1,429(939)	60.8%	0.1%
	乗用車・その他	922(241)	39.2%	4.7%	922(222)	39.2%	0%
	計	2,352(1,176)	100.0%	2.7%	2,351(1,161)	100.0%	0.1%
	8トントラック換算計	1,820(1,038)		2.1%	1,815(1,034)		0.3%
航送 台数キ口	普通トラック	956(700)	63.4%	1.1%	940(690)	63.2%	1.7%
	乗用車・その他	551(162)	36.6%	3.8%	547(154)	36.8%	0.7%
	計	1,507(862)	100.0%	2.1%	1,487(844)	100.0%	1.3%
	8トントラック換算計	1,191(771)		1.7%	1,170(757)		1.8%
利 用 率	普通トラック	68%			65%		
	乗用車	45%			49%		
	換算計	56%			54%		
旅 客	輸送人員	3,666 千人		3.1%	3,568 千人		
	輸送人キ口	1,893,728 千人キ口		5.2%	1,872,958 千人キ口		2.7%
	利用率	25%			24%		1.1%

運輸省海上交通局調べ

- 注 1. 8トントラック換算は、乗用車2.5台を1台としたものである。  
2. 自動車航送貨物定期航路を除く。

## 2. 離島航路事業の現状

### (1) 離島航路事業の概況等

一般旅客定期航路事業のうち、離島航路事業は本年4月1日現在、264事業者で316航路が経営されており、就航船舶は620隻(29万総トン)となっている(図表3-3-5参照)。

これらの航路のうち、極めて経営環境が厳しいものについては民間事業者による航路の運営が難しい状況にある。しかしながら離島住民の足として必要不可欠な航路であるということから、現状では、公営及び第3セクターにより運営されている航路が離島航路事業全体の36%を占めている。

図表 3-3-5 離島航路事業の概要

#### 1. 事業者経営形態

区分	民営	第三セクター	公営	合計
事業者数	169	31	64	264

#### 2. 就航船舶

年度	航路数	隻数	総トン数	平均総トン数
10	343	697	341,313	490
11	334	661	308,799	467
12	316	620	289,602	467

運輸省海上交通局調べ

(注)各年4月1日現在である。

## (2) 減少する輸送人員

平成10年度の旅客輸送実績は、過疎化の進行等の影響により輸送人員で6,271万5,000人(対前年度比13.2%減)、輸送人キロで15億5,292万人キロ(同11.5%減)とそれぞれ減少している(図表3-3-6参照)。

図表3-3-6 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		対前年度 伸び率
8	73,462	0.1	1,813,513	1.2
9	72,243	1.7	1,754,225	3.3
10	62,715	13.2	1,552,916	11.5

運輸省海上交通局調べ

## (3) 厳しい経営状況

また、離島航路事業の経営状況は依然厳しく、輸送人員の減少を反映して平成10年度の収支状況は、前年度に比べ、営業収入が約239億円減少し、営業費用も約185億円減少したことにより、営業損益が約54億円改善した(図表3-3-7参照)。

航路別について見ると、経常損益ベースで黒字航路数は全体の29%の96航路となっている。

図表3-3-7 離島航路の収支状況

(単位：百万円、%)

年度	航路数	営業収入	営業損益	経常損益	経常収支率
8	345	130,538	1,631	4,836	95.9
9	343	130,247	16	3,040	97.8
10	334	106,353	5,390	7,654	93.5

運輸省海上交通局調べ

### 3. 本四架橋の建設とその影響の軽減

本州四国連絡橋は、平成11年5月1日に新尾道大橋、多々羅大橋及び来島海峡大橋の供用が開始され、西瀬戸自動車道(しまなみ海道：今治・尾道ルート)は全通した。これにより既存の瀬戸中央自動車道(児島・坂出ルート)、昭和63年4月10日全通)及び神戸淡路鳴門自動車道(神戸・鳴門ルート：平成10年4月5日全通)と合わせ、本州と四国を結ぶ3ルートがすべて開通し、これに伴う航路の廃止や再編が行われている。(図表3-3-8参照)

本州四国連絡橋の供用は本州と四国の間の物流と人流を大きく変革するが、その反面、旅客船事業者が航路の再編成を余儀なくされるなど相当の影響を受けるため、「本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法」(以下、「本四特措法」)に基づき、一般旅客定期航路の再編成をはじめとして、旅客船事業者に対する助成・離職者の再就職の促進等の措置を講じることとしている。

これまでも架橋毎に、これに係る規模縮小等航路につき本四特措法に基づく指定が行われ、上記の措置が講じられ、一般旅客定期航路事業等に係る影響の軽減が図られているところである。

今後は、新尾道大橋等に関する航路の再編成を引き続き推進するとともに、関係省庁、関係地方公共団体等と協力して、事業者の転業、船員に対する離職前職業訓練等円滑な離職者の転職のための対策を講じていくこととしている。

#### \* 規模縮小等航路

本州四国連絡橋の供用に伴い事業の縮小又は廃止を余儀なくされるおそれがあるとして運輸大臣が指定する航路。当該航路における事業規模の縮小等の実施計画について運輸大臣の認定を受けると、当該計画の実施に伴い必要となる費用に相当する交付金の交付、離職者に対する再就職先の斡旋等の措置が講じられる。

図表 3-3-8 本州四国連絡橋の併用に伴う航路再編成状況

架橋	区分	供用開始	航路の廃止		航路規模の縮小	
			航路数	事業者数	航路数	事業者数
因島大橋		昭和 58 年 12 月	5	5	3	3
大鳴門橋		昭和 60 年 6 月	1	1	4	3
伯方・大島大橋		昭和 63 年 1 月	7	4	-	-
児島・坂出ルート		昭和 63 年 4 月	8	7	9	9
生口橋		平成 3 年 12 月	2	2	2	2
明石海峡大橋		平成 10 年 4 月	18	13	8	8
新尾道大橋等		平成 11 年 5 月	10	9	10	10

運輸省海上交通局調べ



来島海峡大橋



## 第2節 経営状況

### 1. 旅客船事業全体

旅客船事業全体について見ると、航路数の減少とともに営業収入が大幅に減少しており、船員費及び一般管理費等の営業費用の削減を行い費用の抑制を図っているが、営業収入の減少が大きいため営業損益ベースでは赤字となっている。また、経常損益ベースでは、昭和60年以降平成3年度まで黒字で比較的安定した経営状況であったものの、平成4年度以降景気低迷の影響を受けて赤字となり、近年は、赤字が拡大する傾向にある。また、営業損益についても、平成7年度に赤字となり平成10年度においても赤字で推移しているなど、事業経営の厳しい現状がうかがえる。

図表3-3-9 旅客船事業の収支状況の推移(航路損益)

(単位：百万円、%)

区分 事業種別	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	6	566	395,430	12,089	4,660	98.9
	7	559	377,783	3,836	10,107	97.5
	8	553	389,958	1,310	16,432	96.0
	9	528	380,571	5,037	17,341	95.7
	10	529	331,229	5,744	15,602	95.6
特定旅客定期 航路事業	6	14	852	142	137	119.0
	7	14	1,110	169	163	117.1
	8	13	447	30	18	104.1
	9	13	497	26	17	103.7
	10	15	448	32	23	105.3
旅客不定期 航路事業	6	636	33,776	2,814	4,037	89.5
	7	646	35,965	4,197	5,252	87.5
	8	636	34,488	2,445	2,775	92.7
	9	608	30,341	2,582	2,645	92.3
	10	616	33,816	1,082	1,512	95.8
旅客航路事業 合計	6	1,216	430,058	9,417	8,560	98.1
	7	1,219	414,858	192	15,196	96.5
	8	1,202	424,893	3,725	19,189	95.8
	9	1,149	411,403	7,645	19,969	95.8
	10	1,160	365,493	6,794	17,091	95.7
自動車航送貨物 定期航路事業	6	8	16,267	1,323	1,217	108.0
	7	8	13,882	964	908	107.0
	8	8	11,979	832	826	107.4
	9	8	11,478	390	315	102.8
	10	9	11,203	88	12	100.1

運輸省海上交通局調べ

(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

旅客船事業全体の営業収益のうち半分近くを占める長距離フェリー事業者について見ると、平成11年度の収支状況は、営業収入は、旅客輸送及び自動車航送の両方において前年度を下回ったことにより、前年度より73億円減少して1,759億円（対前年度比4%減）となった。しかしながら、営業費用も前年度に比べて82億円減少して1,732億円（対前年度比4.5%減）となった結果、営業損益は、前年度に比べ9億円増加し27億円の黒字となり、経常損益は40億円の赤字に止まった（図表3-3-10参照）。

会社別にみると、経常損益ベースでの黒字経営会社は3社で、残る10社は赤字経営となっている。

なお、11度末における財務状況は、（図表3-3-11参照）のとおりである。

図表3-3-10 長距離フェリー事業者(13社)収支状況

（単位：百万円、％）

区分	平成10年度	平成11年度	対前年度比
営業収入	183,154	175,892	4.0
営業損益	181,375	173,191	4.5
経常損益	1,779	2,701	-
当期損益	5,028	3,975	-
前期損益	8,513	6,870	-
前期繰越損益	30,348	36,085	-
当期末処理損益	38,861	41,681	-

図表3-3-10 長距離フェリー事業者(13社)財務状況

（単位：百万円、％）

区分		金額	構成比(％)
資産	流動資産	48,319	17.5
	固定資産	227,508	82.5
	資産合計	275,827	100.0
負債	流動負債	96,332	34.9
	固定負債	174,620	63.3
	負債合計	270,952	98.2
資本		4,875	1.8
負債・資本合計		275,827	100.0

- (注) 1. 平成12年3月末現在である。  
2. 決算期が12月のもの1社を含む。