

旅客船 中部

太平洋フェリー株式会社

小林 和喜（顧問）

少子高齢化、人口減少時代に向けた太平洋フェリーの取り組みについて

「少子高齢化、人口減少時代」がフェリー事業にもたらす功罪を、当社航路の性質、社会的役割に照合して検証し、これまでの取り組み及び今後の事業展開のあり方について考察する。



1 事業の概況

(1) 運航ダイヤ

19:00 発	翌日 9:20 着	12:20 発	翌日 9:20 着
<b>苫小牧</b>	----- (毎日運航) -----	<b>仙 台</b>	----- (隔日運航) -----
翌日 10:45 着	20:00 発	翌日 17:00 着	20:00 発
			<b>名古屋</b>

(2) 保有船舶 (3 隻) の主要目比較

	き そ	いしかり	きたかみ
就航年月	H17 ('05)年 1 月	H3 ('91)年 3 月	H1 ('89)年 10 月
全長	199.9m	192.5m	192.5m
全幅	27m	27m	27m
総トン数	15,795 総トン	14,257 総トン	13,937 総トン
最大速力	26.73 ノット	23.3 ノット	24.94 ノット
最大出力	11,840kW × 2	10,863kW × 2	10,591kW × 2
旅客定員	768 人	812 人	792 人
トラック搭載数	183 台	176 台	176 台
乗用車搭載数	113 台	150 台	150 台
エレベーター	3 基	1 基	1 基
個室数	147 室	72 室	58 室

(3) 会社概要

本社 名古屋市中村区名駅 1-2-4

設立 昭和 57 年 4 月、資本金 20 億円、従業員数 306 人

売上高 134 億円 (平成 18 年 3 月期)

年間輸送量 旅客 25.1 万人、乗用車 6.4 万台、トラック 11.1 万台 (同)

(4) 各航路の状況

		苫小牧 仙台間	仙台～名古屋間	苫小牧～名古屋間
区間距離		560km	770km	1,330km
所要時間		14 時間 20～45 分	21 時間	38 時間 20～45 分
2 等旅客運賃		7,300 円	6,100 円	9,400 円
乗用車運賃(5m)		24,200 円	19,100 円	29,900 円
旅客	輸送人員	166,194 人	54,559 人	30,026 人
	輸送比率	66%	22%	12%
	断面輸送量	196,220 人	84,585 人	
乗用車輸送台数		43,944 台	10,357 台	9,286 台
航路の性質及び役割		上下航路とも夜出港、翌朝着岸するダイヤで、北海道と本州間を毎日運航。 夜行高速バスの感覚で車とともに移動できるので、日常生活路線の色合いが濃い。	隔日運航。 陸路、空路に比べ、所要時間、輸送頻度で劣位に立つが、低廉性、ドア・ツー・ドアの利便性は高く、船旅を楽しむレジャー志向の需要は高い。	隔日運航。 延べ3日間に及ぶロング航路。仙台～名古屋間と同様、レジャー志向の需要が高い。

運賃は通常期大人運賃で燃料油価格変動調整金を含む。

輸送数量は平成 17 年度実績。

(5) 大人・小人 乗船比率

小人運賃は半額。 無賃の幼児は含まず。		13 年度 ( '01 )	14 年度 ( '02 )	15 年度 ( '03 )	16 年度 ( '04 )	17 年度 ( '05 )
苫小牧～仙台	大人	94.5%	94.5%	94.7%	94.9%	94.9%
	小人	5.5%	5.5%	5.3%	5.1%	5.1%
仙台～名古屋	大人	94.0%	94.0%	93.9%	92.6%	93.4%
	小人	6.0%	6.0%	6.1%	7.4%	6.6%
苫小牧～名古屋	大人	94.0%	93.2%	94.0%	94.7%	94.9%
	小人	6.0%	6.8%	6.0%	5.3%	5.1%
3 区間平均	大人	94.4%	94.3%	94.5%	94.5%	94.6%
	小人	5.6%	5.7%	5.5%	5.5%	5.4%

【傾向】

過去 5 カ年の推移は、徐々に小人の比率が下がっている。

日常生活航路の色合いが濃い「苫小牧～仙台」より、レジャー志向の需要が高い「仙台～名古屋」、「苫小牧～名古屋」の方が、小人の乗船比率が高い。

大人のうち高齢者の具体的な比率はないが、年々、特に「きそ」就航後は増えているように思われる。

(6) 個室の利用割合

通過人員による比率		13年度 ( '01 )	14年度 ( '02 )	15年度 ( '03 )	16年度 ( '04 )	17年度 ( '05 )
苫小牧～仙台	個室	27.0%	28.2%	28.3%	28.0%	31.3%
	その他	73.0%	71.8%	71.7%	72.0%	68.7%
仙台～名古屋	個室	40.0%	41.5%	40.3%	41.3%	43.0%
	その他	60.0%	58.5%	59.7%	58.7%	57.0%
2 区間平均	個室	30.3%	31.6%	31.3%	31.3%	34.8%
	その他	69.7%	68.4%	68.7%	68.7%	65.2%

「個室」=ロイヤルスイート、スイート、セミスイート、特等、一等

「その他」=S寝台、A寝台、B寝台、2等和室

【傾向】

年々、特に「きそ」就航後は個室の利用割合が増えている。

長距離でレジャー志向の需要が高い「仙台～名古屋」の方が、個室の使用割合が高い。

2 少子高齢化、人口減少時代が当社事業に及ぼす影響

プラス要因	H19 ( '07 )年から団塊の世代の定年退職が始まり、新たな国内旅行マーケットが形成される。 労働力不足により、乗用車及び貨物の陸上輸送の担い手が減り、無人航送市場の拡大が期待される。 長寿化も進むことから、「ゆとり、癒し」を求めた船旅需要の持続が期待される。
マイナス要因	修学旅行、家族旅行が減少する。 核家族化で申込みの単位が減り、個室の定員未満使用が増える。 乗組員の労働力不足が懸念される。 年金支出増大と年金未受給者の増加による消費低迷が懸念される。

3 少子高齢化、人口減少時代に対する当社の取り組み

(1) 14年ぶりの新造船「きそ」就航…平成17年( '05 )1月

ア 団体旅行から家族、小グループ旅行への国内旅行形態の変化に対応して、在来船に比べ個室数を倍増させた。〔1の(2)3隻主要目比較参照〕

イ 消費の二極分化に対応して、最上級グレードの「ロイヤルスイート」を新設した。

ウ 「ゆとり」、「癒し」の空間を演出するために、船内のデザイン、レイアウトを“南太平洋”をコンセプトに設計した。

エ 各区画間の段差解消、移動制約者用パブリックトイレ、移動制約者用1等個室及びS寝台区画の新設など、船内のバリアフリーに対応した。

## (2) インターネット予約の拡充

インターネットの普及と「楽天トラベル」などオンライン・エージェントの台頭により、旅行手配はインターネットで旅行者自身が行うことが日常的となった。

当社では独自のインターネット予約システムを構築して、平成 15 年（'03）4 月から稼働を開始した。その後、順次システムの改良、拡張を続け、現在では個人運賃収入のうち約 2 割をインターネット予約が占めている。

## (3) ホームページの充実

インターネット予約のシェアを拡大するために、自社ホームページを重要な情報提供ツールと位置づけ、平成 18 年（'06）6 月に全面的にリニューアルした。

## (4) 「CS 推進委員会」の設置

本船や港営業所などに寄せられたお客様からの苦情、要望を検証し、施設改善、業務改善につなげるために、平成 17 年（'05）5 月から「CS 推進委員会」を制度化した。

# 4 少子高齢化、人口減少時代に向けた今後の方針

## (1) ハード面

ア 今後の新船建造にあたっては、個室志向、ラグジュアリー志向を継承する。

イ 舷門に足を踏み入れた瞬間に、非日常の世界が繰り広がるような、様々な演出ができる船内レイアウト・デザインを思考する。

ウ 官・公・民が三位一体となって、本船とフェリーターミナル施設との結節部分における、海陸バリアフリーの連続化を図る。

エ 物流輸送では、将来運転手不足からフェリーによる無人航送輸送が増えると思われるので、それに応えられる設備・施設の拡充を図る。また一方、運転手が一層休息・睡眠しやすい設備、環境を整える。

オ 乗組員数を含め省力化が可能な船を目指す。

カ 省エネエンジン搭載を研究し導入する。

など

## (2) ソフト面

ア 季節によって情景が変わる船旅ならではの「ゆとり、癒しの空間」、「スローライフ」を演出するとともに、レジャー志向にも応えられるように、航行中に巡り合う野鳥、星座、イカ釣りなどの漁業風景をお客様にご案内する。

イ レストランでは季節性、航路による地域性を考慮した料理を提供する。

ウ 継続的な広報宣伝、CS 向上、従業員教育、危機管理によるお客様の安心感の醸成を図る。

エ 運賃体系の抜本的見直しをする。

など

## 5 結び

「少子高齢化、人口減少時代」とともに、昨今の原油価格の高騰、高止まり現象は、今後のフェリー事業に大きな影響を及ぼすことは否めない。

長距離フェリー業界は創業 40 年を迎え、その間幾多の航路再編成を経ながら全国をネットワーク化して今日に至り、モーダルシフト等環境面から社会的にも期待される輸送機関である。

フェリーは公共交通機関としての旅客と、物流機関としての貨物(トラック)を混載する独特の輸送機関であり、「旅客」と「貨物」がバランスよく乗船することで、安定的に航路を維持することができる。

旅客輸送のみの採算は厳しい傾向にはあるが、コストは旅客・貨物で相まって支えており、旅客収入の安定的確保、増収は今後も必要不可欠と言える。

以上