

離島航路の現状と課題

—最近の離島航路を取り巻くトピックから—

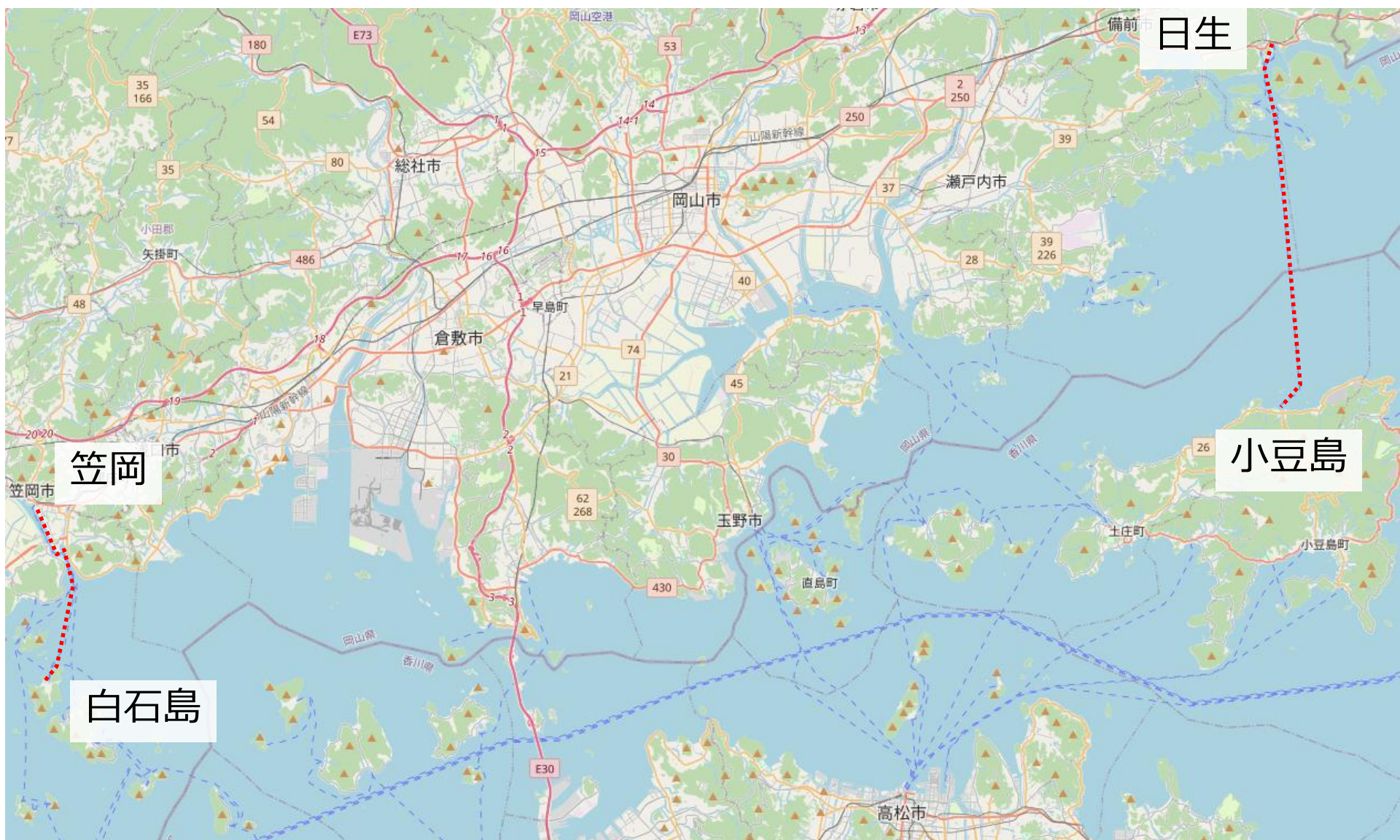


九州産業大学地域共創学部地域づくり学科
講師 行平真也

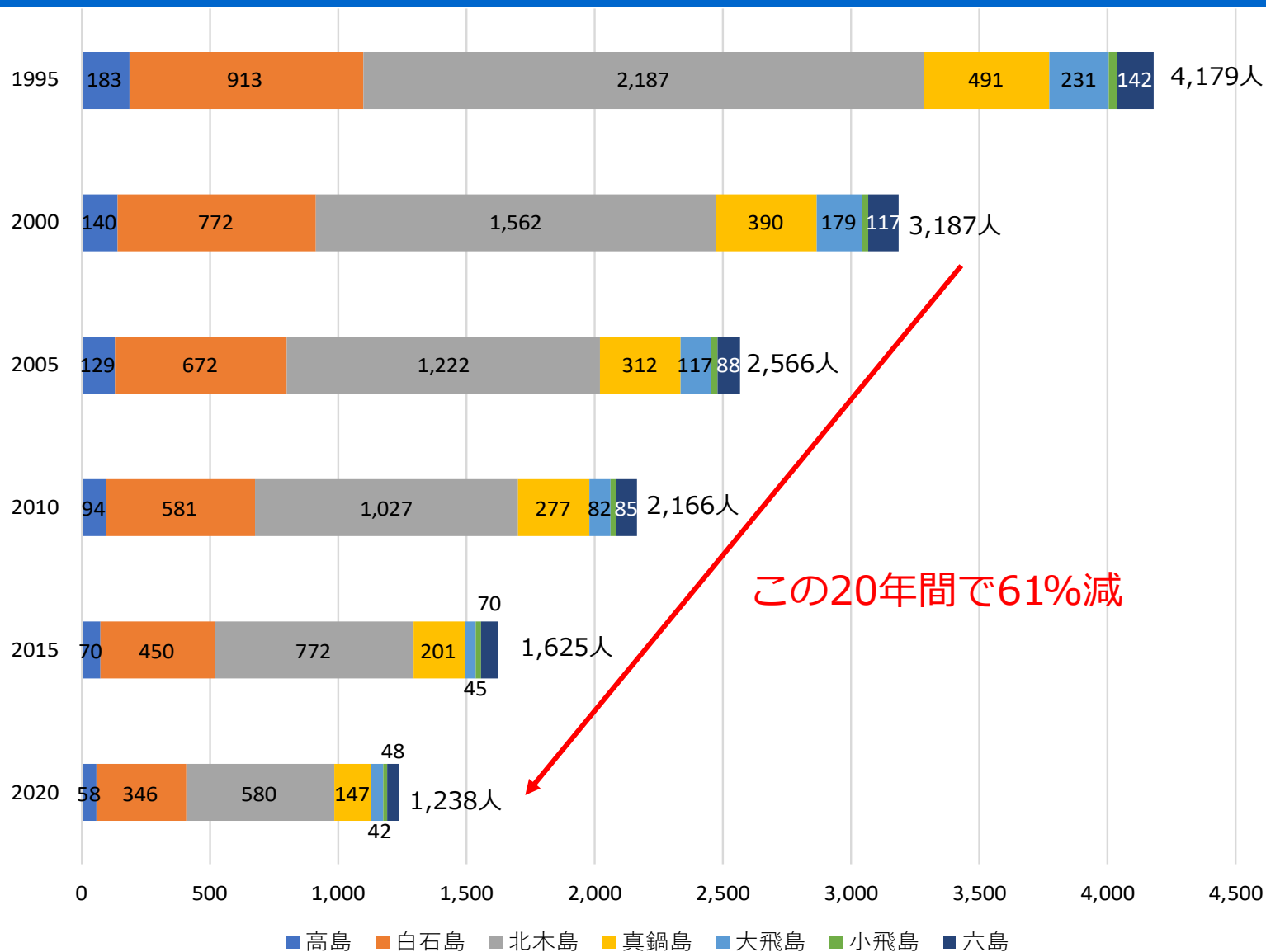
離島航路の廃止・休止の最近の報道

- 大崎上島－大崎下島フェリー廃止へ コロナ禍・燃料高「余力ない」、かんきつ出荷に打撃
(2022年12月1日中国新聞) → 存続へ
- 12月から日生－小豆島航路休止 瀬戸内観光汽船 乗客減に燃料高騰 (2023年5月15日三陽新聞) → 休止
- 岡山県笠岡市 伏越－白石港のフェリー12月31日から運休 三洋汽船 利用者減、燃料高騰響く
(2023年8月21日三陽新聞) → 休止、別会社による代替運航へ

休止となった航路について



岡山県笠岡諸島の人口推移



笠岡諸島における人口推移（国勢調査）

本日の講演の構成

1. 離島航路のはなし
2. 離島航路の現状
3. 最近の離島航路を取り巻くトピック
 1. 民営事業者が撤退した津久見市保戸島航路の事例
 2. 今後の離島航路において予想されること
 3. 今後の航路維持のためにどうしたらよいか

島とは

- 「島」とは「水域に囲まれた陸地」
- 1987年：6,852島（海上保安庁）
- 2023年：14,125島（国土地理院）

1987年と異なっている理由として、「測量技術の進歩による地図表現の詳細化が大きく影響していると考えられます」とのこと。

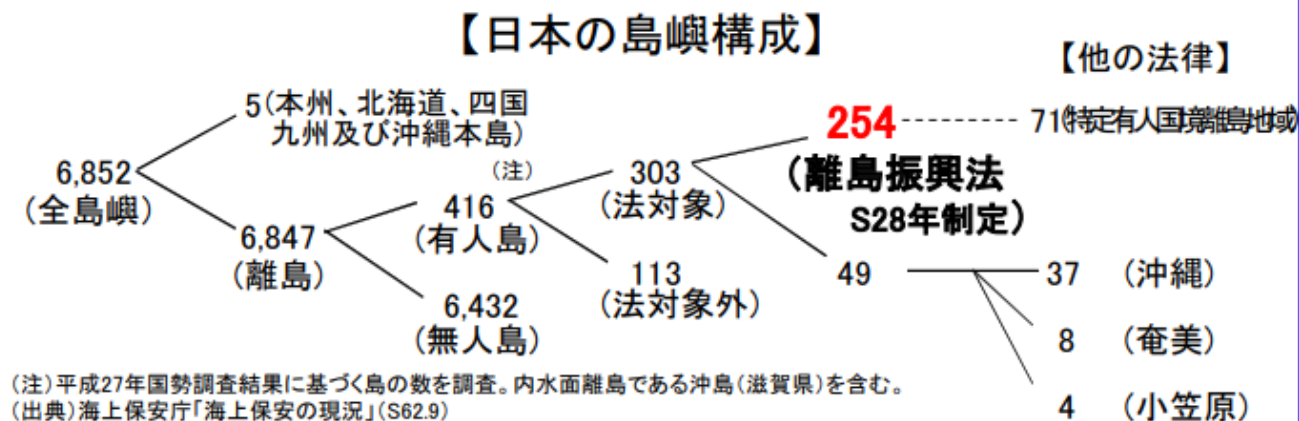
有人島と無人島

- 有人島は**416島**

離島の概要

○ 離島振興対策実施地域にある有人離島（R3.4.1現在）

我が国は6,852の島嶼により構成され、本州、北海道、四国、九州、沖縄本島を除く6,847島が離島。このうち、離島振興法による離島振興対策実施地域に含まれる有人離島は254島。



【他の法律】

沖縄振興特措法（H14年制定）
（旧法S46年制定、H14年失効）

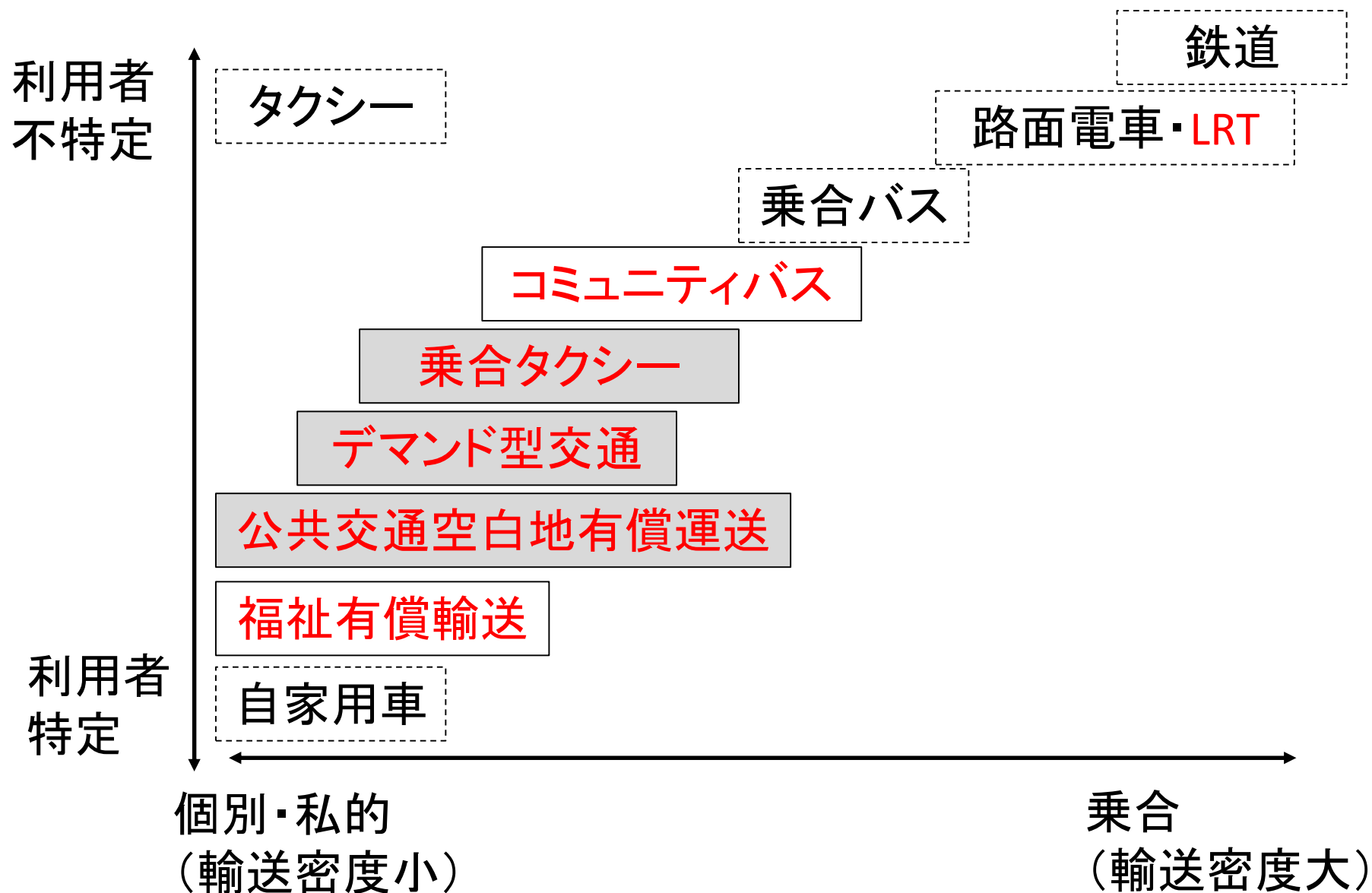
奄美群島振興開発特措法
（S29年制定）
有人国境離島法
（H28年制定）

小笠原諸島振興開発特措法
（S44年制定）

離島の定義

- 北海道・本州・四国・九州の4島を「本土」とし、「本土に附属する島」を「**離島**」とする（離島航路整備法）
- 離島のうち、**離島振興法**による離島振興対策実施地域に含まれる離島と含まれない離島がある

多様な交通システム（陸上）



離島⇔本土の場合（※航空機を除く）

利用者
不特定

船のみ

（海上タクシーも含む）

利用者
特定

個別・私的
（輸送密度小）

乗合
（輸送密度大）

離島⇔離島の場合（※航空機を除く）

利用者
不特定

船のみ

（海上タクシーも含む）

利用者
特定

個別・私的
（輸送密度小）

乗合
（輸送密度大）

離島航路とは

- 全国に286航路（2022年4月現在※）
離島住民の日常生活や地域経済を支える必要不可欠な
交通手段
離島航路を確保・維持することは極めて重要

航路がないと
島で生活が出来ない

海上運送法（1949年～）

- 離島航路に関して

「海上運送法に基づく補助金の制度を離島航路事業の経営を助成するための補助金の制度に整備し、これを明確化する」ことが目指された

- 海上運送法による補助金

公益最小限度の運送を確保することが目的であったため、**多くの老朽船**が離島航路に使用されており、**旅客の安全確保**の面でも問題があった

海上運送法制定時の離島航路補助

- 海上運送法制定の際における同法20条

「政府は定期航路事業にあつて当該航路の性質上経営が困難なものに対し、郵便物運送等公益上必要な最小程度の運送を確保するため、毎年予算の範囲内で補助金を交付することができる」

離島航路整備法（1952年～）

- 離島航路の状況の抜本的な改善を図ることを目的として、離島航路整備法が制定
- 第1条「離島航路事業に関する国の特別の助成措置を定めることにより、離島航路の維持及び改善を図り、もつて民生の安定及び向上に資することを目的とする。」
- 当時（1951年5月）：定期航路数772航路
うち離島航路489航路、準離島航路143航路

国内旅客船公団法の制定（1959年～）

- 旅客船第五北川丸沈没事件（1957年）
乗客112名、乗員1名が死亡
1924年建造の木造船（当時、船齢33年）の老朽船
最大搭載人員の3倍の乗客が乗船
- この海難を契機に「国内旅客船公団法」が制定
現在は独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構
法

離島航路に対する運航費補助

- 補助対象127航路※（国庫補助航路）
- 唯一かつ赤字の航路

※九州運輸局：九州運輸要覧令和4年度

- 離島航路運営費補助
欠損見込額全体に対する補助充足率1/2
- 離島住民運賃割引
協議会の決定による離島住民運賃割引費用の1/2を支払い（残り1/2は自治体等で負担）
- 離島航路構造改革補助
公設民営化等による代替建造費用への支援

国土交通省海事局：海事レポート2023より記述引用

本日の講演の構成

1. 離島航路のはなし

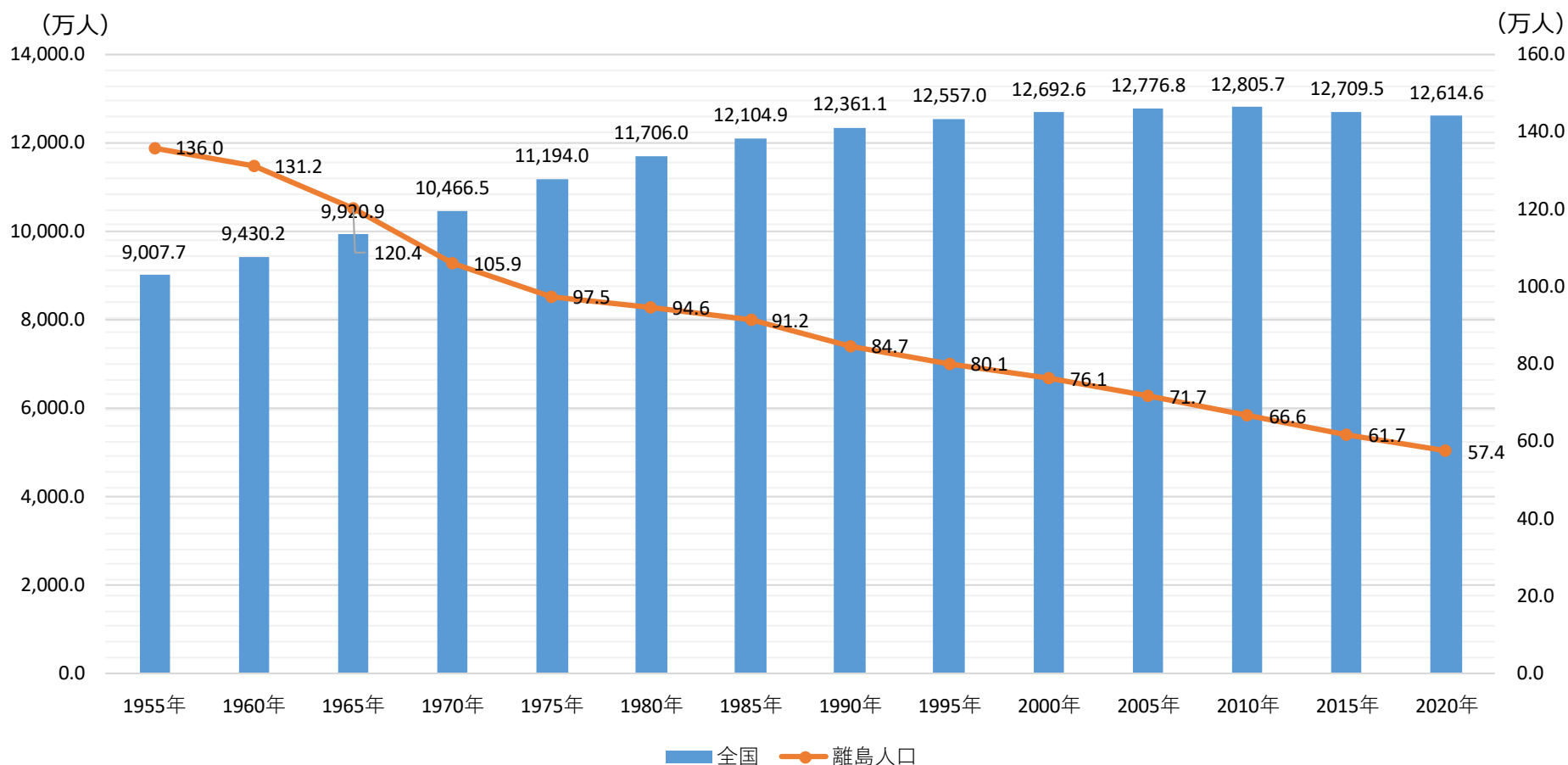
2. 離島航路の現状

3. 最近の離島航路を取り巻くトピック

1. 民営事業者が撤退した津久見市保戸島航路の事例
2. 今後の離島航路において予想されること
3. 今後の航路維持のためにどうしたらよいか

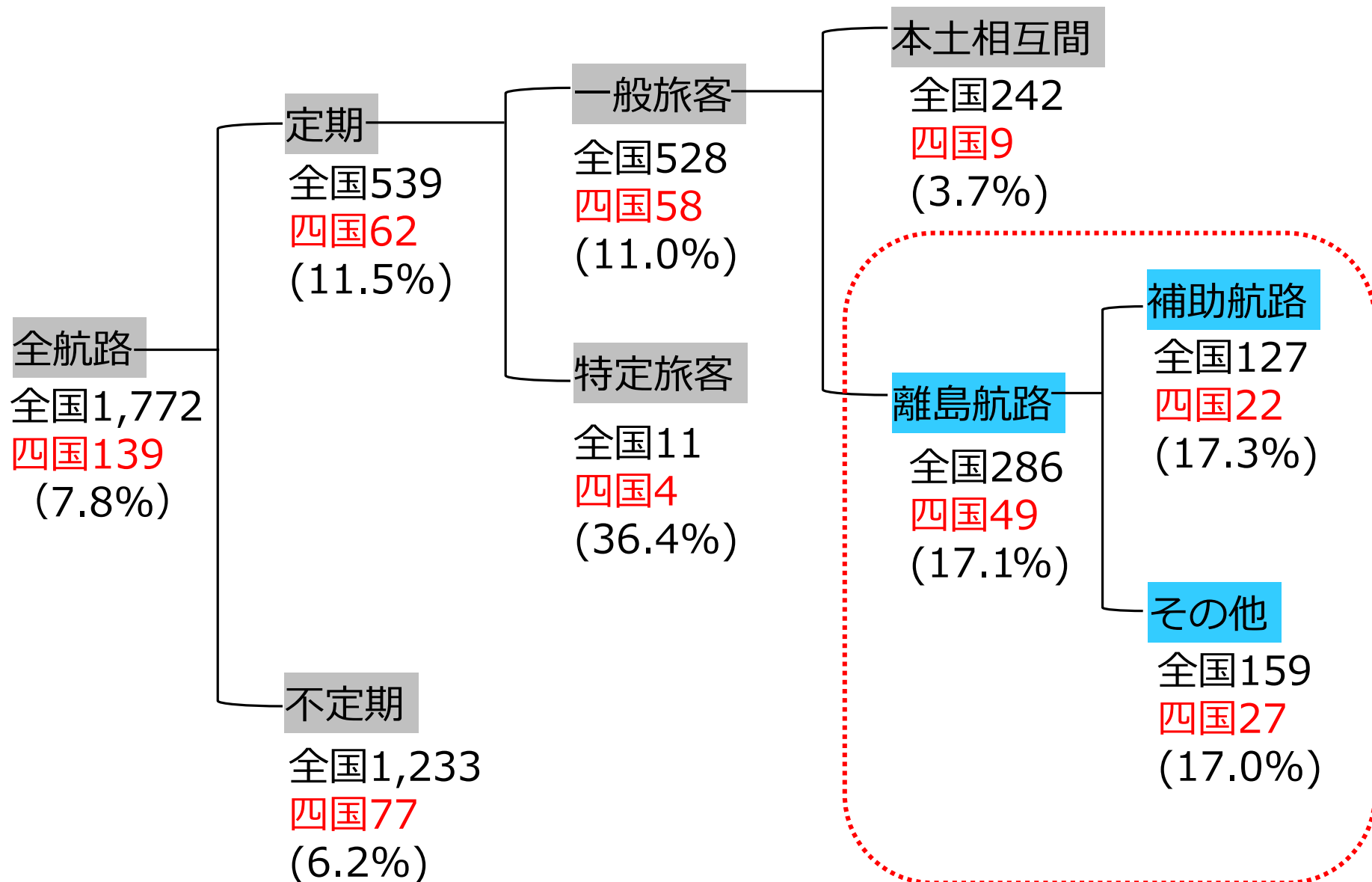
離島における人口減少の進行

- 離島は人口減少が著しく進行
- 航路利用者の減少に直結



(人口データは公益財団法人日本離島センター離島統計年報2021 (国勢調査人口推移) より)

旅客航路の分類別航路数



離島航路の定義

- 離島航路整備法第2条

本土（本州、北海道、四国及び九州をいう。）と離島（本土に附属する島をいう。）とを連絡する航路

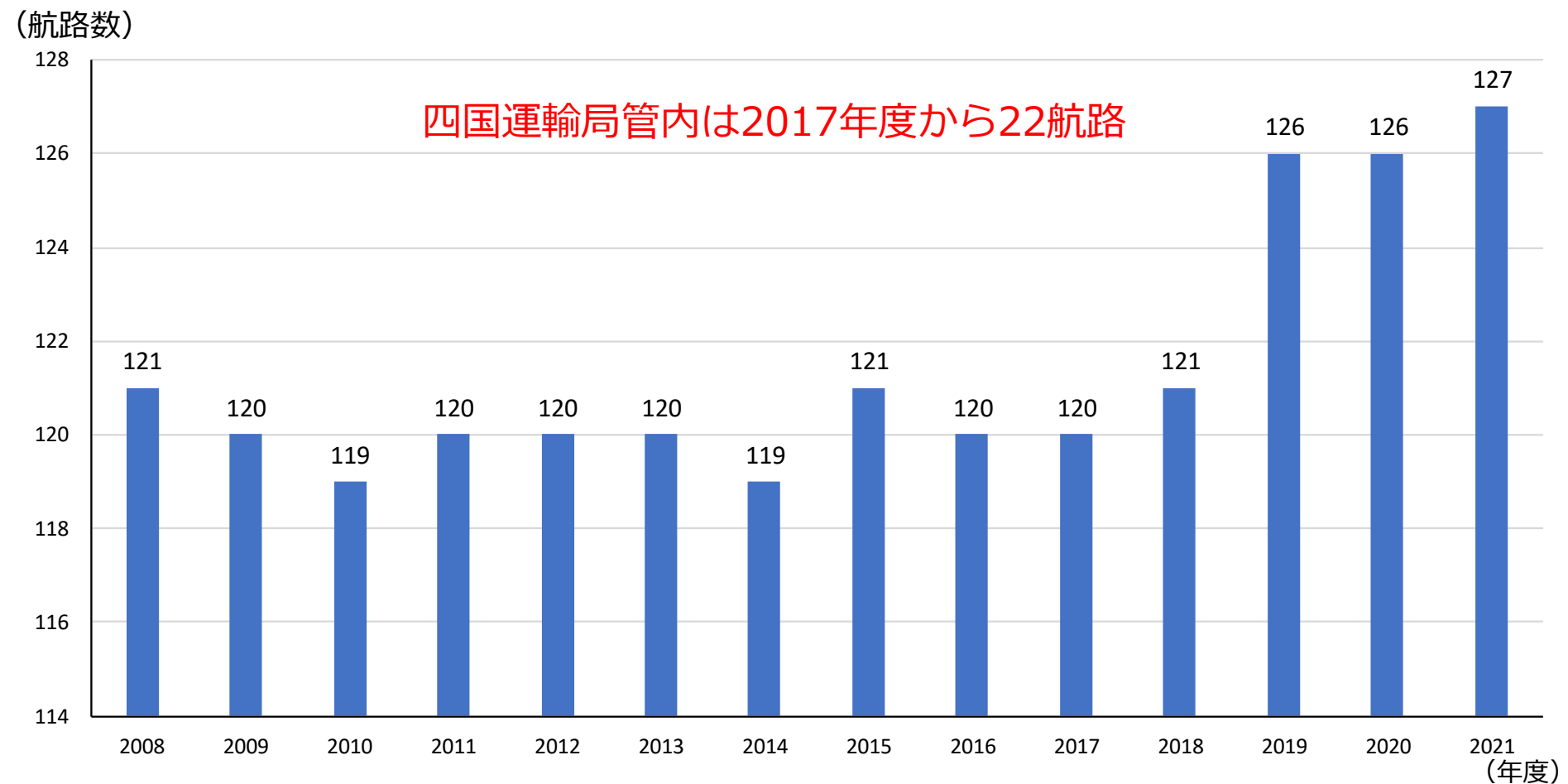
離島相互間を連絡する航路その他船舶以外には交通機関がない地点間又は船舶以外の交通機関によることが著しく不便である地点間を連絡する航路

船舶以外の交通機関が著しく不便な航路の例

高知県須崎市



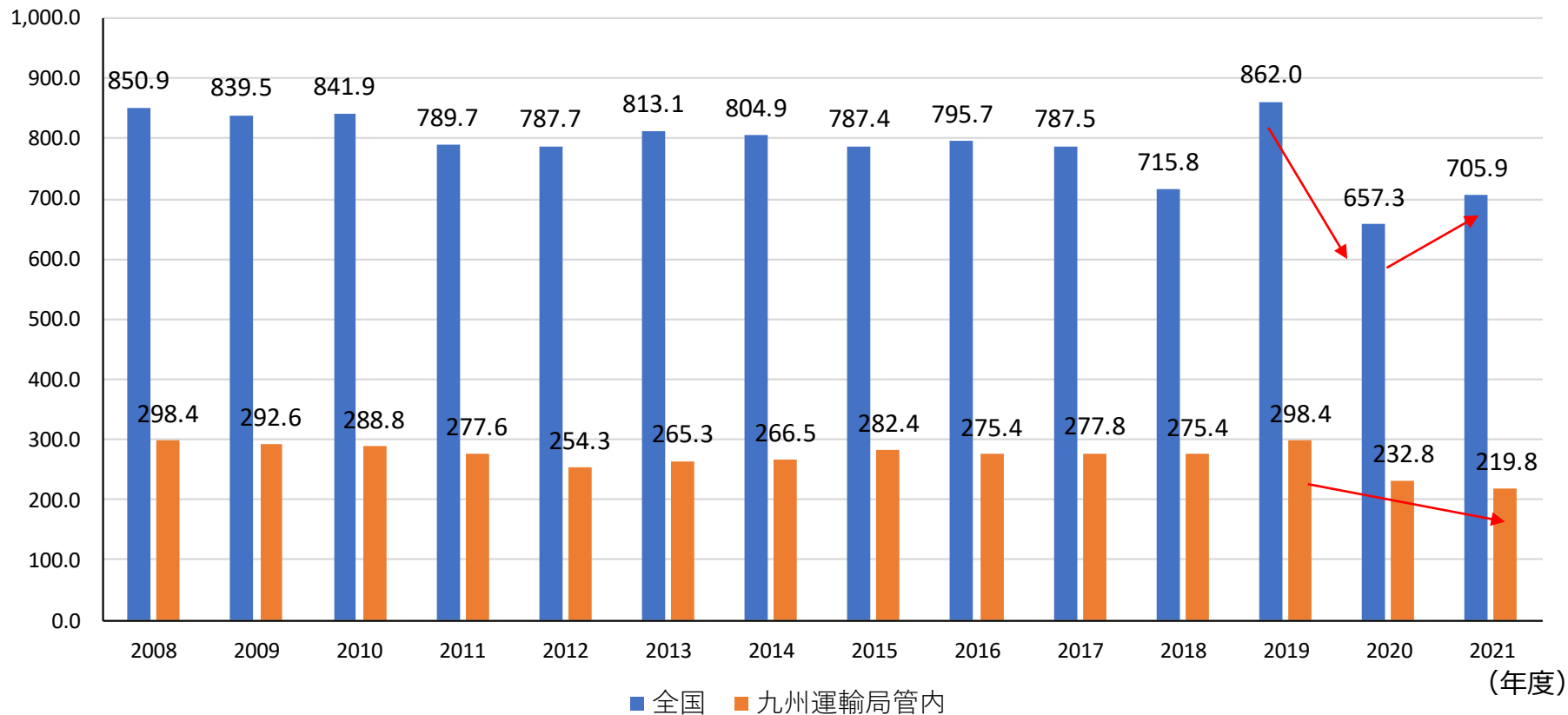
国庫補助航路の推移：航路数



国庫補助航路の航路数の推移

国庫補助航路における乗客数の推移

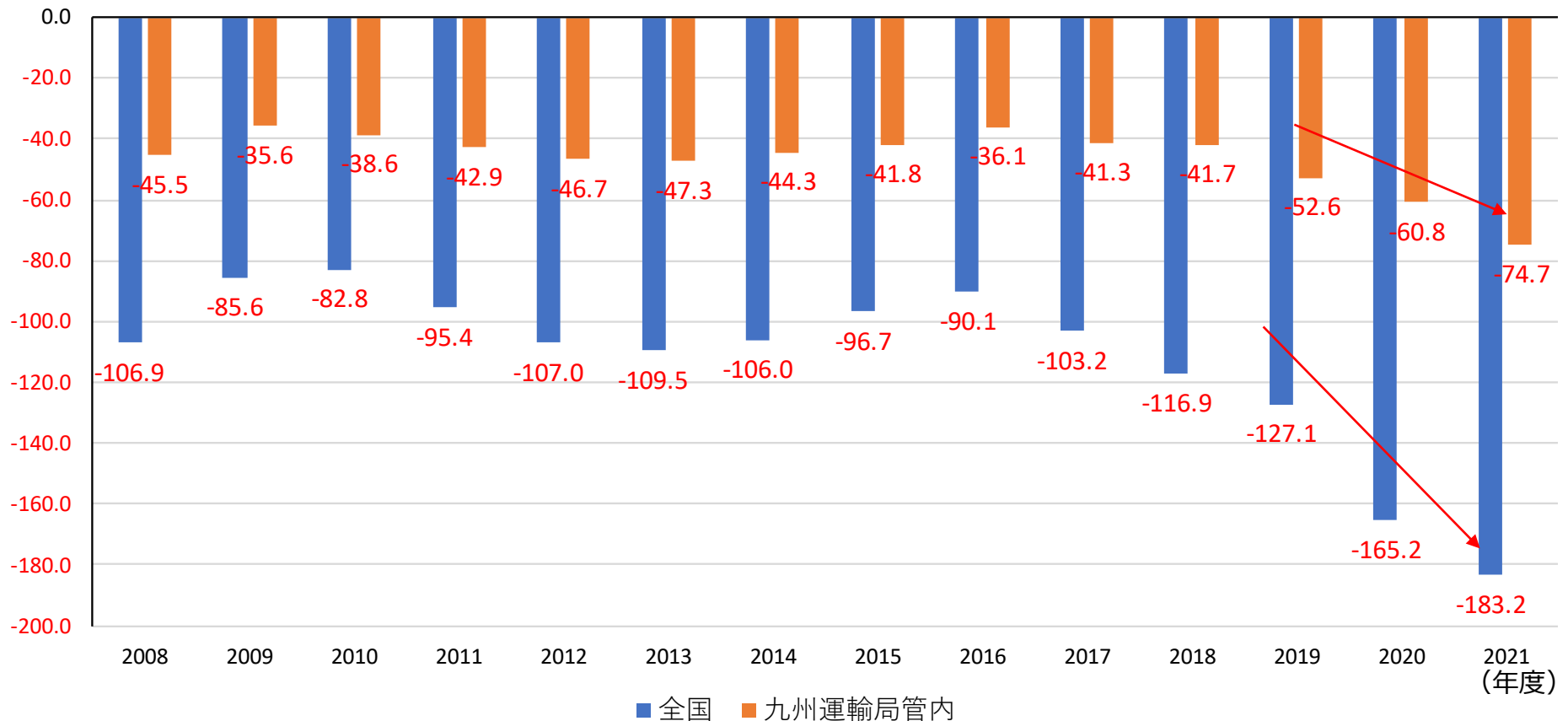
(万人)



国庫補助航路における乗客数の推移

国庫補助航路における損益額の推移

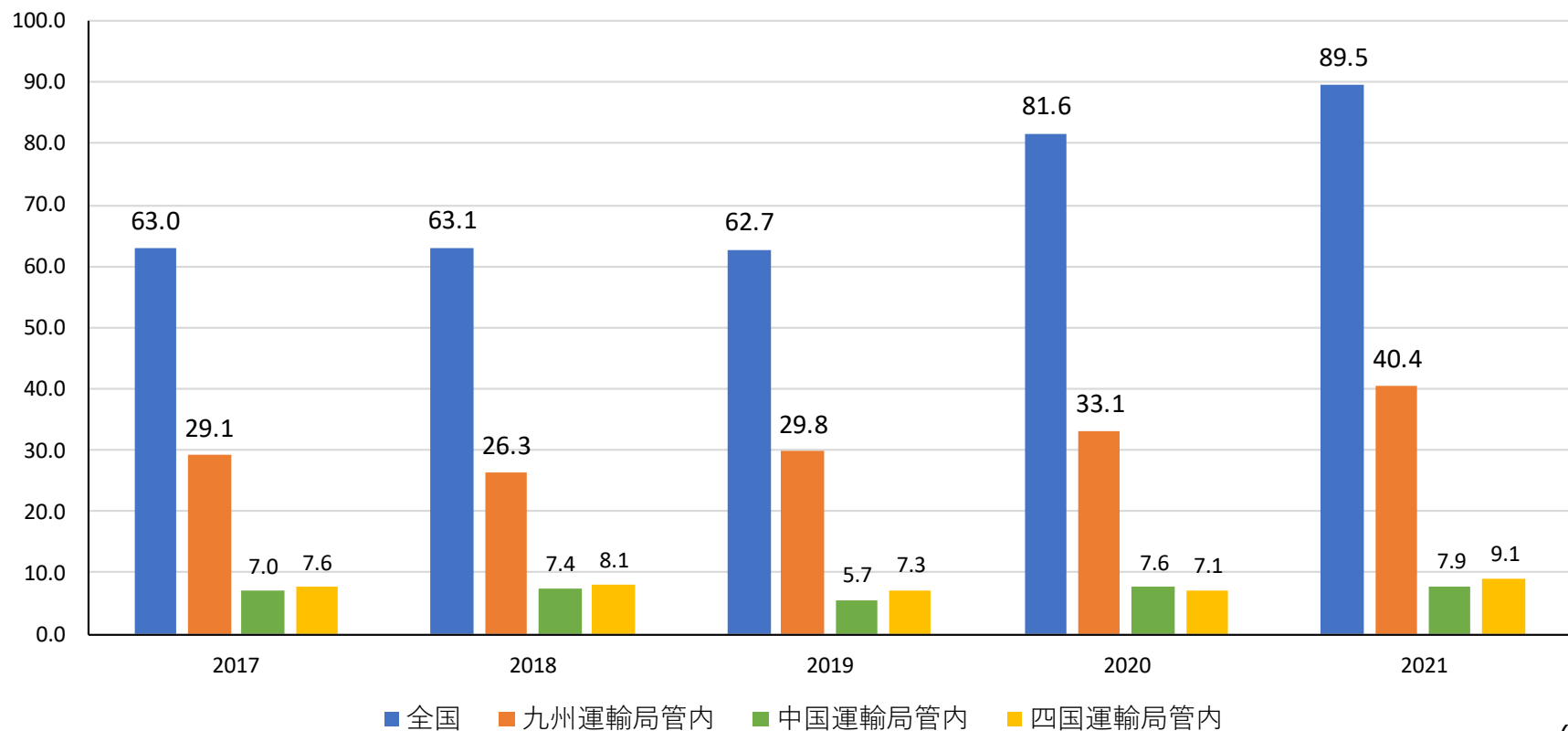
(億円)



国庫補助航路における損益額

国庫補助金交付額の推移

(億円)

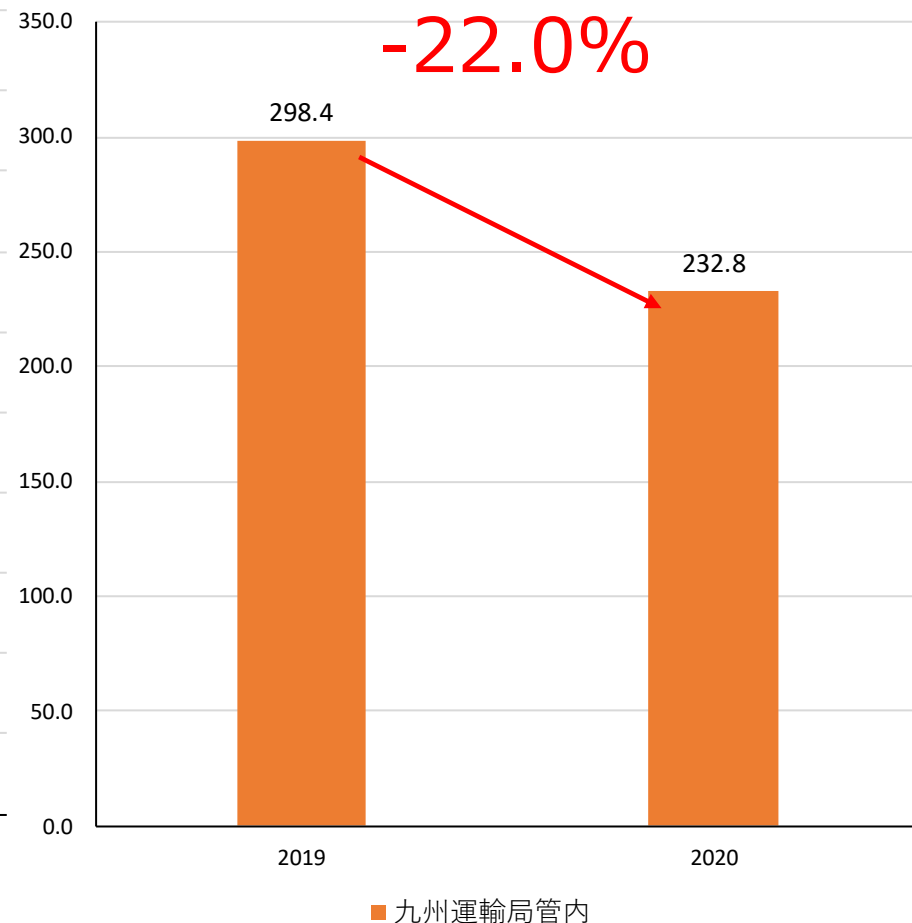
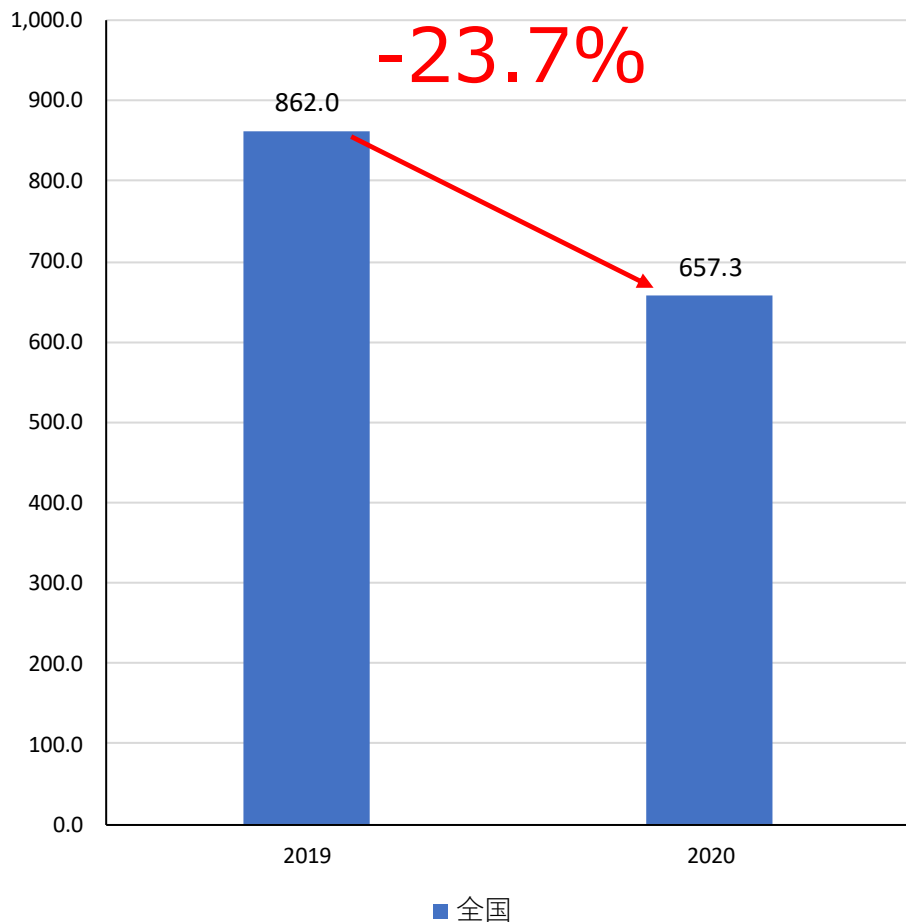


(年度)

国庫補助金交付額の推移

2019年度と2020年度の比較：航路数同じ

新型コロナウイルス感染症の影響で乗客数大幅減

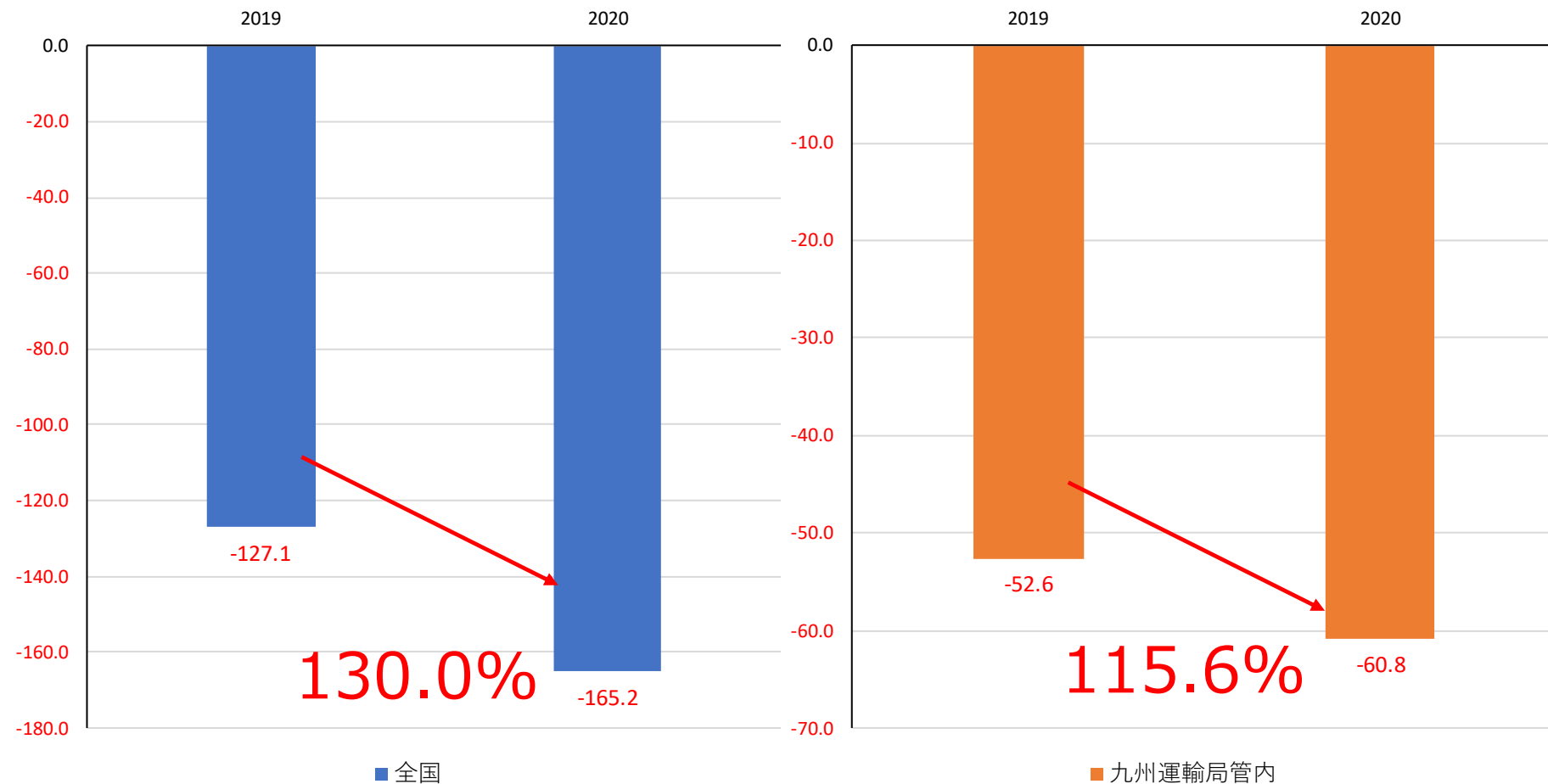


乗客数の比較

(九州運輸要覧を基に作成)

2019年度と2020年度の比較：航路数同じ

新型コロナウイルス感染症の影響による損益額増加



損益額の比較

(九州運輸要覧を基に作成)

離島航路の現状①

- 深刻な少子高齢化に伴う人口減少（自然減）
- 進学・就職に伴う人口減少（社会減）
- これらに伴う輸送人員の減少
- 航路運営事業者にとって、厳しい経営環境であり、航路の維持が困難
- 「困難なら廃止すれば」というわけには行かない。島での生活が出来なくなる

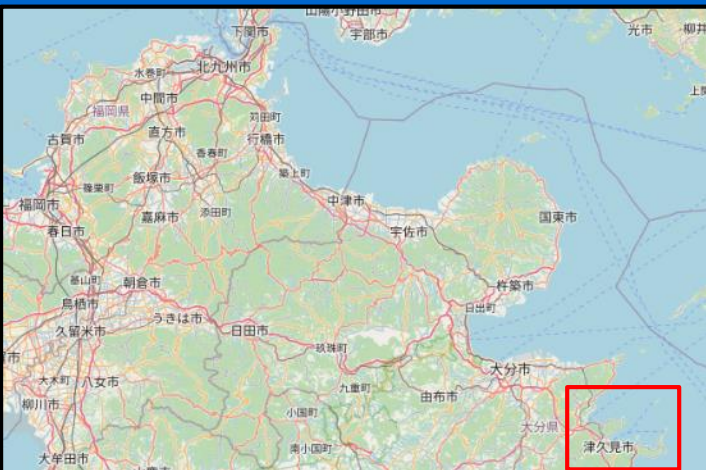
離島航路の現状②

- 航路改善計画において交流人口の増加を明記するなど観光振興に力を入れている島も多かった
- コロナ禍においては渡航自粛を呼びかけていたことから、利用者数の減少が著しい
- 航路運営事業者の経営はますます厳しくなる

本日の講演の構成

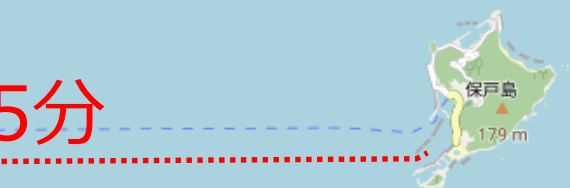
1. 離島航路のはなし
2. 離島航路の現状
3. 最近の離島航路を取り巻くトピック
 1. 民営事業者が撤退した津久見市保戸島航路の事例
 2. 今後の離島航路において予想されること
 3. 今後の航路維持のためにどうしたらよいか

大分県津久見市保戸島航路：国庫補助航路



ニユーやま2号 (43t)
(1990年1月就航)

津久見港から25分



(地図はOpenstreetmapより)

マリンスター (77t) (1995年1月就航)

大分県津久見市保戸島

- 古くからマグロの漁業基地
- 現在でも7隻のマグロ漁船を有している

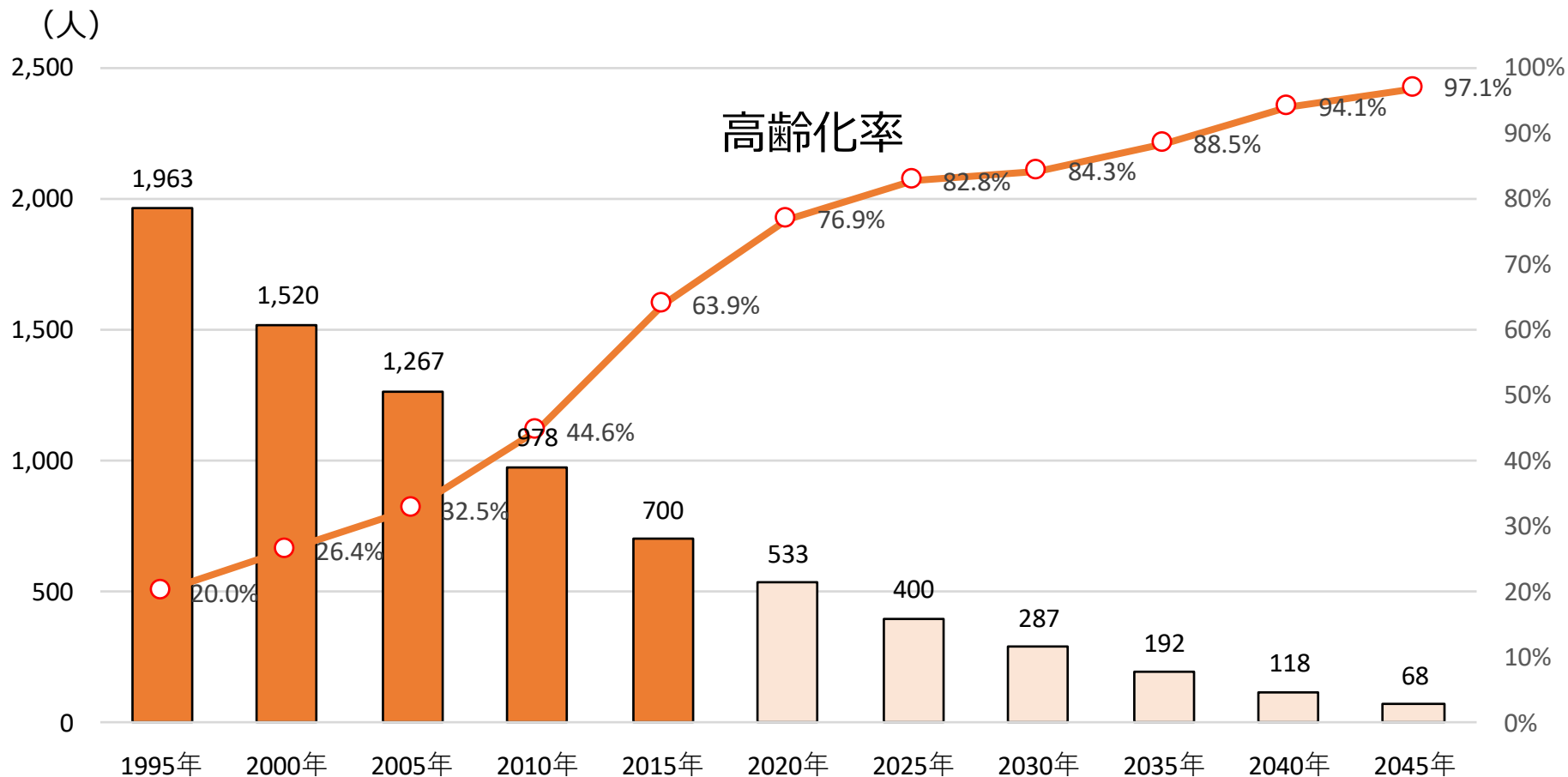


(写真提供: 津久見市観光協会)

名物：ひゅうが丼

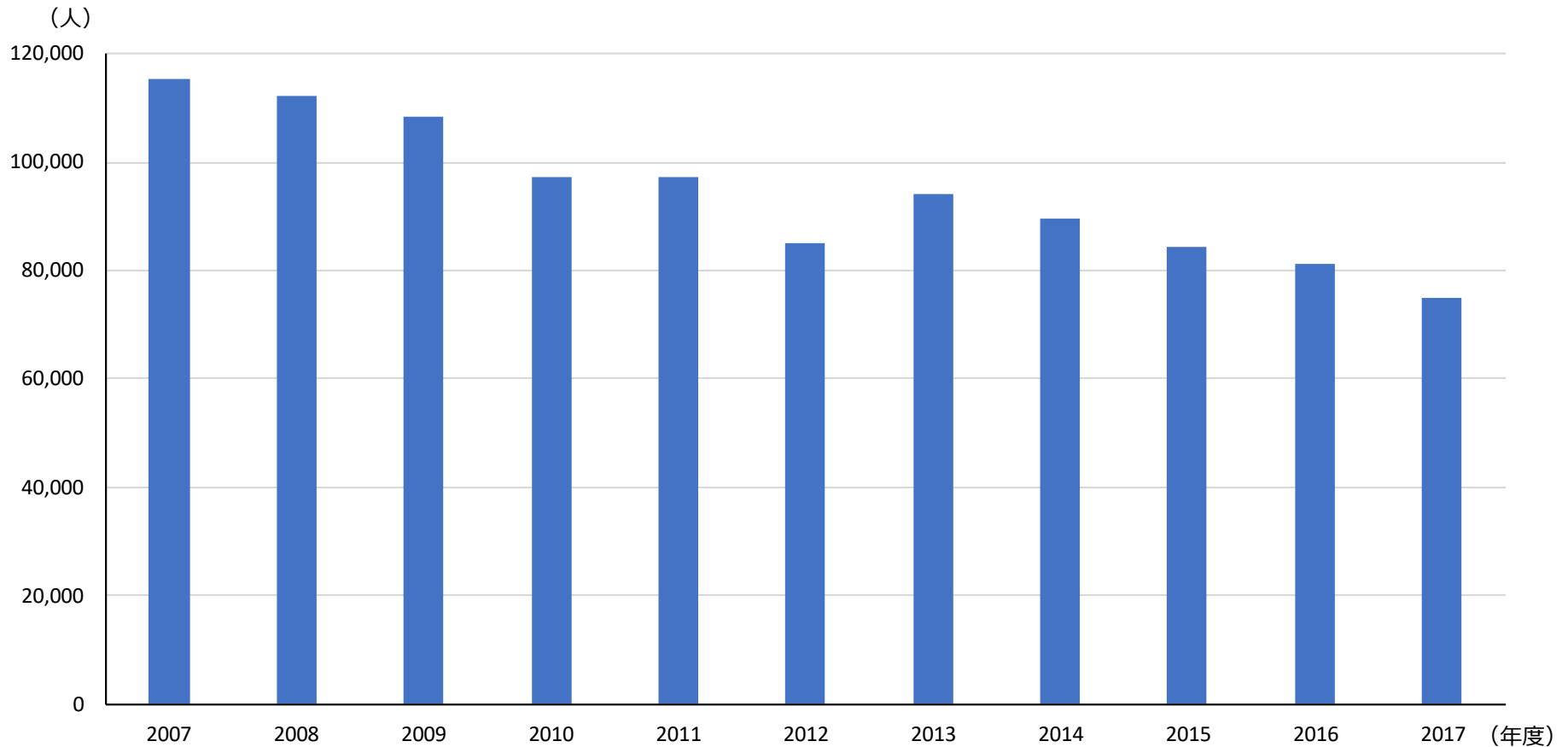


保戸島の人口推移と予測



保戸島の人口推移と予測について

保戸島航路の輸送実績（2018年当時）



島の**人口減少**が著しく、
航路利用者もそれに伴い減少。
交流人口を増やすことが出来ないか？



当時の津久見市、大分県中部振興局などの関係者

保戸島わくわく会議とVICOLO保戸島

- 2018年度からワークショップなどを開催
- 島初の島外向けイベントであるVICOLO保戸島を2019年11月24日に開催



島民ワークショップ
(保戸島わくわく会議)



VICOLO保戸島

離島航路ご利用のお客様へのお願い

【令和3年5月10日】

新型コロナウイルスの感染拡大防止のため
令和3年5月31日までの間
観光やレジャーを目的とした
(※魚釣りや、島散策など)
乗船についてはご遠慮ください

- ◆ **やま丸**及び**カメリアスター**は、保戸島・無垢島の島民の通院や、生活物資の輸送など、**島民生活を守る唯一の航路**です。
- ◆ 島内で感染が拡大した場合、**長期間運休**しなければならない可能性があります。
- ◆ 島民の生活を守るため、ご理解・ご協力をお願いします。
状況が落ち着きましたら、ぜひ保戸島・無垢島へ、いらしてください。

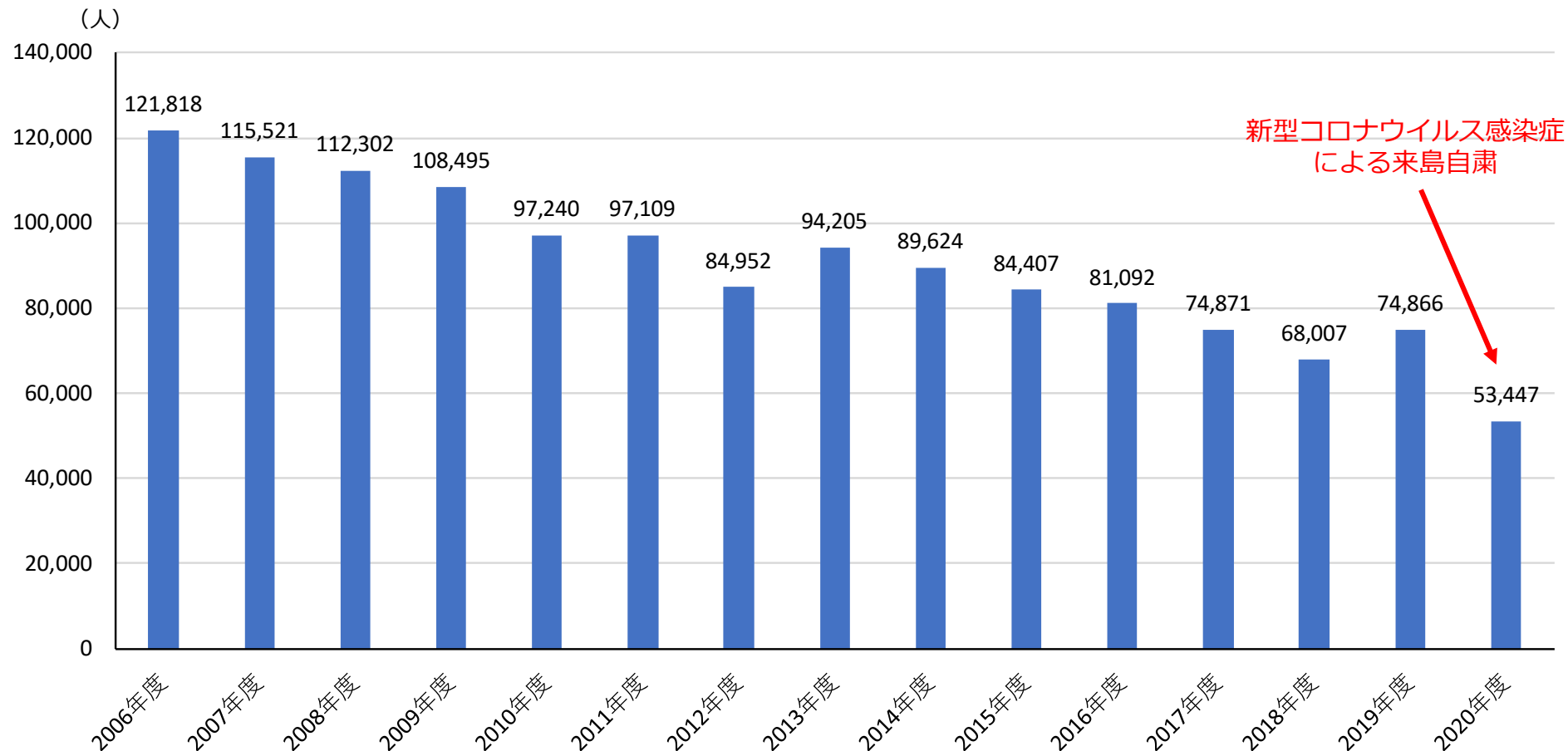
津久見市・保戸島区長会・無垢島区長

お問い合わせ先 津久見市経営政策課 Tel: 0972-82-9510

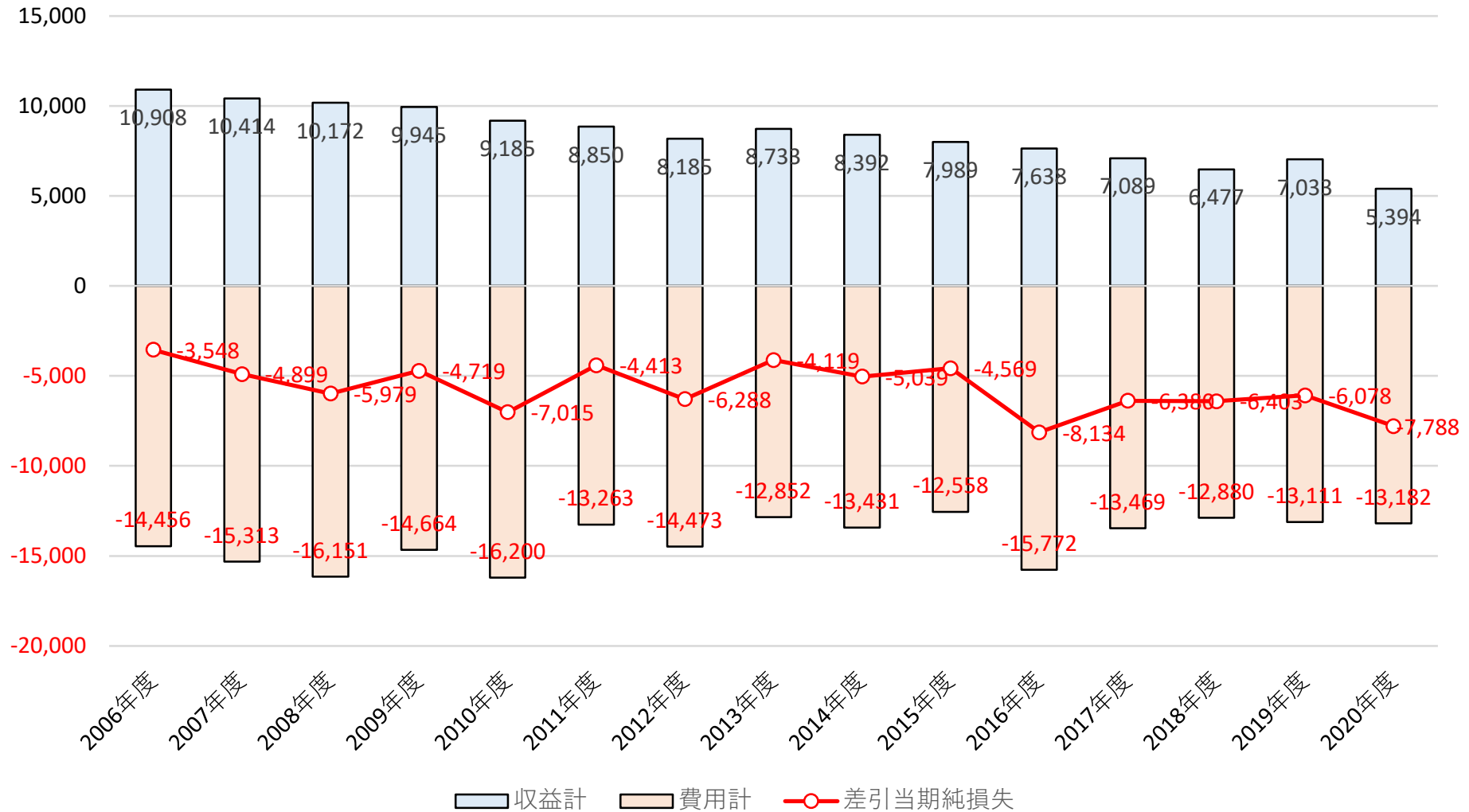
訪れない観光を目指したGoogle Street view化



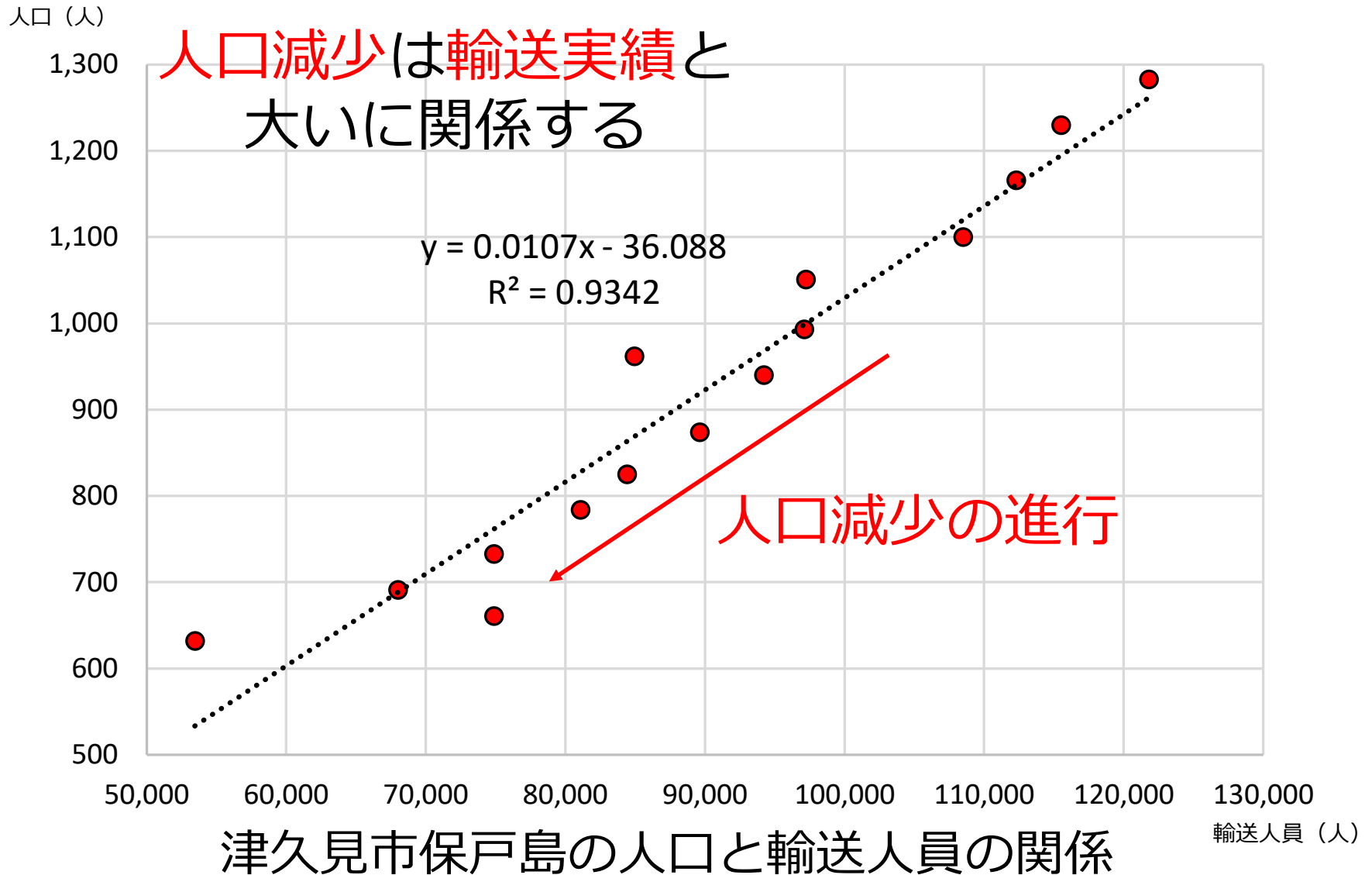
保戸島航路の輸送実績の推移



保戸島航路の収支の推移



人口と輸送実績の関係



民間事業者撤退と津久見市による公募

- 2021年5月14日 撤退表明

保戸島航路を運航する民間事業者が経営者の高齢化や船員不足のため撤退を表明

- 2021年7月15日 公募開始

津久見市は津久見～保戸島航路の運航に係る新規事業者の公募を実施

2022年10月より津久見市営として運航

- 2021年8月3日 公募への申込なし
- 津久見市が事業主体として2022年10月より航路
運営
今まで経営を担っていた民間事業者に運航を委託
(2024年9月末まで)

サービス基準の変更

- 運航回数「6 往復／日」→「3 往復／日」
- 始発着・終発時刻を削除
- 改定の理由：輸送需要が変化したことによる

改訂前

整理番号	指 定 区 間 名		サ ー ビ ス 基 準					
	指定区間名	二地点間	運航日程	運航時刻		各運航ごとの 最低輸送能力		
				運航回数 往復／日	始発着 終 発	旅客(人)	乗用車 (台)	貨物 (m3)
237	保 戸 島	保戸島漁港と津久見港、臼杵港、 臼杵漁港又は中津浦漁港との間	毎日	6	07:30以前 17:50以後	60	—	—
1月1日、2日及び使用船の定期的整備・検査に要する期間はこの 限りでない。								

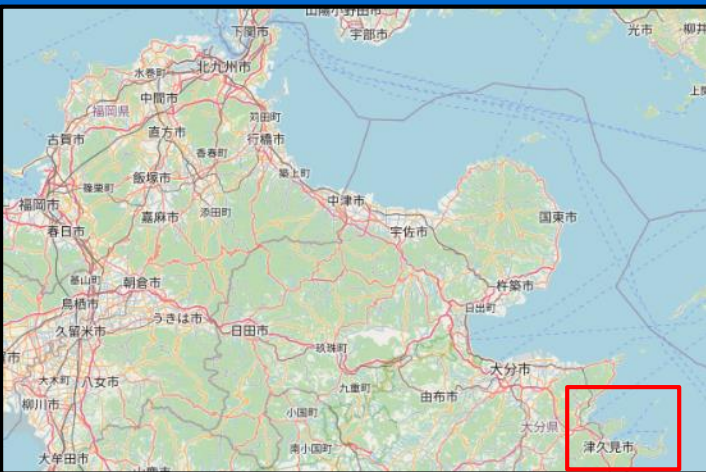
改訂後

整理番号	指 定 区 間 名		サ ー ビ ス 基 準					
	指定区間名	二地点間	運航日程	運航時刻		各運航ごとの 最低輸送能力		
				運航回数 往復／日	始発着 終 発	旅客(人)	乗用車 (台)	貨物 (m3)
237	保 戸 島	保戸島漁港と津久見港、臼杵港、 臼杵漁港又は中津浦漁港との間	毎日	3	—	60	—	—
1月1日、2日及び使用船の定期的整備・検査に要する期間はこの 限りでない。								

サービス基準とは

- 海上運送法第4条第6号に係る審査の具体的基準として「指定区間」毎に「サービス基準」が設定
- 当該基準は離島住民の生活に必要な輸送を確保する観点から、最低限維持すべき輸送サービスの水準を定めるもの

減便・始発地変更によるダイヤ改正



以前の
始発地

今の始発地（本土側）

減便・始発地変更によるダイヤ改正

津久見港→保戸島

改正前

津久見港発	保戸島着
7:05	7:30
9:10	9:35
11:10	11:35
14:30	14:55
16:50	17:15
18:00	18:25

改正（平日・土）

津久見港発	保戸島着
6:45	7:10
8:50	9:15
11:00	11:25
14:20	14:45
17:00	17:25

改正（日・祝日）

津久見港発	保戸島着
8:25	8:50
11:00	11:25
14:20	14:45
17:00	17:25

保戸島→津久見港

改正前

保戸島発	津久見港着
6:30	6:55
7:45	8:10
10:10	10:35
13:20	13:45
15:30	15:55
17:30	17:55

改正（平日・土）

保戸島発	津久見港着
7:20	7:45
9:40	10:05
13:20	13:45
15:30	15:55
17:30	17:55

改正（日・祝日）

保戸島発	津久見港着
9:05	9:30
13:20	13:45
15:30	15:55
17:30	17:55

本日の講演の構成

1. 離島航路のはなし
2. 離島航路の現状
3. 最近の離島航路を取り巻くトピック
 1. 民営事業者が撤退した津久見市保戸島航路の事例
 2. 今後の離島航路において予想されること
 3. 今後の航路維持のためにどうしたらよいか

今後の離島航路において予想されること

- 人口減少による輸送人員の減少による経営悪化
- 経営者や船員の高齢化、特に船員確保の問題

人口減少の例：無垢島航路（大分県津久見市）



無垢島航路のダイヤ

	無垢島発		津久見発	
	上り-1便	上り-2便	下り-1便	下り-2便
月曜日	7:30		15:00	
火曜日	7:30	12:00	8:30	15:00
水曜日	運休		運休	
木曜日	7:30	14:00	12:30	15:00
金曜日	7:30		15:00	
土曜日	7:30		15:00	
日曜日・祝日	7:30	14:30	8:30	15:30

無垢島の人口について

- 2020年国勢調査によると人口28名
- 高齢化率89.2%

年代	男性	女性	合計
55～59歳	2	0	2
60～64歳	0	1	1
65～69歳	2	4	6
70～74歳	3	1	4
75～79歳	2	6	8
80～84歳	4	2	6
85～89歳	0	1	1
計	13	15	28

無垢島航路の運航体制

- 無垢島島民の男性5名が2名体制で運航
- 島民の男性の約4割が航路運航に関わる

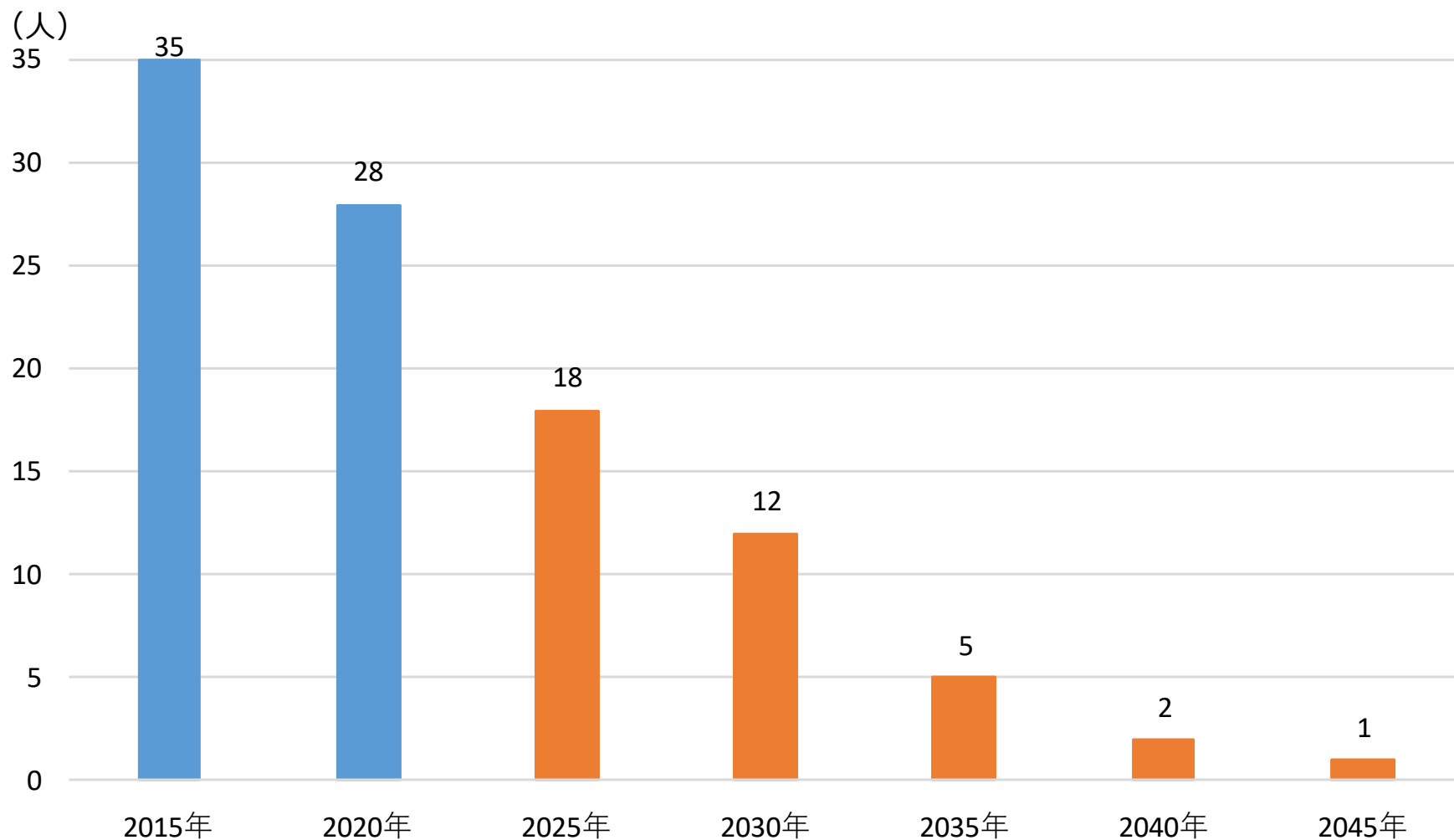
年代	男性	女性	合計
55～59歳	2	0	2
60～64歳	0	1	1
65～69歳	2	4	6
70～74歳	3	1	4
75～79歳	2	6	8
80～84歳	4	2	6
85～89歳	0	1	1
計	13	15	28

13名中5名が運航

無垢島の切実な課題

- 島には水がないため、水の輸送が必要
週1回程度、離島航路の船舶により水を運び、それにより島民の水を賄っている

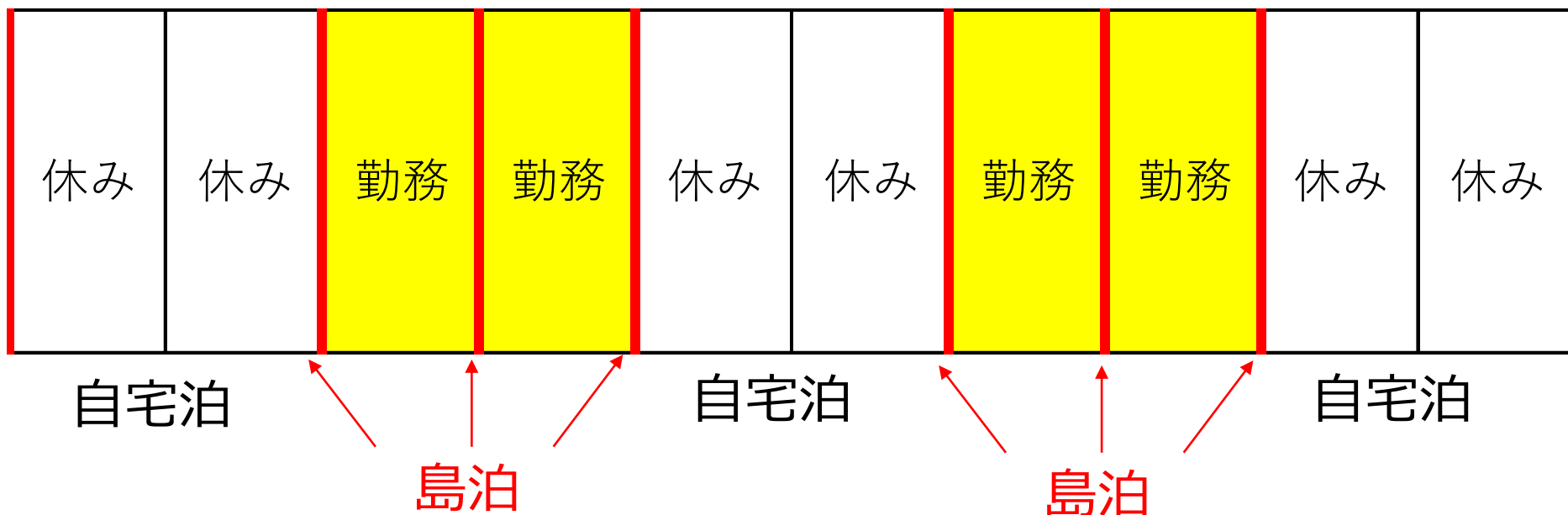
無垢島の人口予測について



青色は国勢調査結果から、オレンジ色は国土技術政策総合研究所：将来人口・世帯予測ツールV2（H27国調対応版）から推計
コーホート要因法（小地域毎のパラメータ）
複数の人口予測の手法があるが、最も厳しい人口予測として提示

離島航路の船員確保の問題について

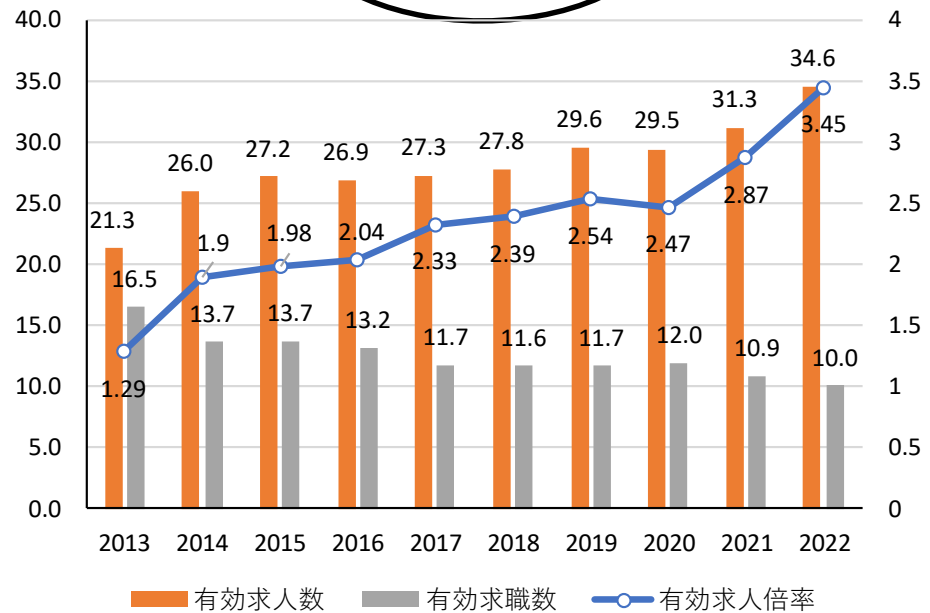
- 多くの離島航路の始発地が離島側
- 本土側に居住する船員は（例） 2勤2休の場合、自宅に帰るのは4日に1回
- 離島への居住を条件とする募集も散見される



離島航路を担う船員を
確保したいが、島への
居住を条件となるとさら
に厳しくなってしまう…。



採用担当者



船員の有効求人倍率の推移

船員不足を取り上げる新聞記事も

「離島航路 船員不足の懸念 (2023年7月31日沖縄タイムズ)」

始発地を本土側にする母港変更について

- 田中（2008）「船員が高齢化している航路、従前の島内からの人材確保が難しくなり、発地を本土側に設置もしくは変更した航路も出現している点も注目され、船員の確保の経路には変化が生じつつあると考えられる。」
- 近年も母港を本土側にする事例が数件、散見されている
 - （例）牛島～室積航路（山口県光市）の母港が2022年10月1日に本土側の室積港に変更

本日の講演の構成

1. 離島航路のはなし
2. 離島航路の現状
3. 民営事業者が撤退した津久見市保戸島航路の事例
4. 今後の離島航路において予想されること
5. 今後の航路維持のために

今後の航路維持のために（代表的なもの）

- 航路等の見直し（航路再編、寄港地）
 - 需要に合わせた便数の適正化
 - 適正規模の船舶へのリプレイス（新船建造）
運航コスト、維持管理コストの削減
 - 交流人口の増加
- など様々

適正規模の船舶へのリプレイス

- 小型船舶にすることにより、燃料費や修繕費など船舶にかかるコストを削減

効果

需要の変化にあわせた適正規模の船舶へのリプレイス

離島航路構造改革補助を活用、老朽化した船舶を小型船舶にリプレイスしてコストを削減

概要

これまで航路の維持を続けてきた地域では、20～30年が経過する老朽化した船舶を抱えており、消費燃料が大きな旧式の船舶、老朽化に伴う修繕費用の増加など、航路維持に係る問題のひとつとなっている。船舶の更新に際して、離島人口の減少とともに低下を続けている離島航路の需要に応じて、適正な規模の船舶に切り替え、燃料費・修繕費等のコスト削減を図る。



図 船舶のリプレイス
(九州内の一例)



小型船舶へのリプレイス事例（九州運輸局管内）

- 嵯峨島旅客船(有)：嵯峨島～貝津
「さかのしま丸」（35t→19t）、2012年3月就航
- 佐世保市：神浦～寺島～柳
「みつしま」（29t→19t）、2013年6月就航
- 唐津汽船(株)：神集島～湊
「荒神丸」（58t→19t）、2015年6月就航
- 下関市：竹崎～六連島
「六連丸」（49t→19t）、2019年4月就航
- (有)黄島海運：黄島～福江
「おうしまⅡ」（42t→19t）、2022年4月就航

福岡県内の離島における共通予備船の検討



(地図はOpenstreetmapより引用)

九州運輸振興センターの調査事業として

- 離島航路共通予備船の導入効果等に関する調査研究（2023年度（本年度））
- 九州運輸局、福岡県、関係自治体調査委員会が立ち上がり、共通予備船について検討
関係自治体：北九州市、宗像市、新宮町
福岡市、糸島市

コロナ前、そしてこれからも

(可能な島については)

交流人口の

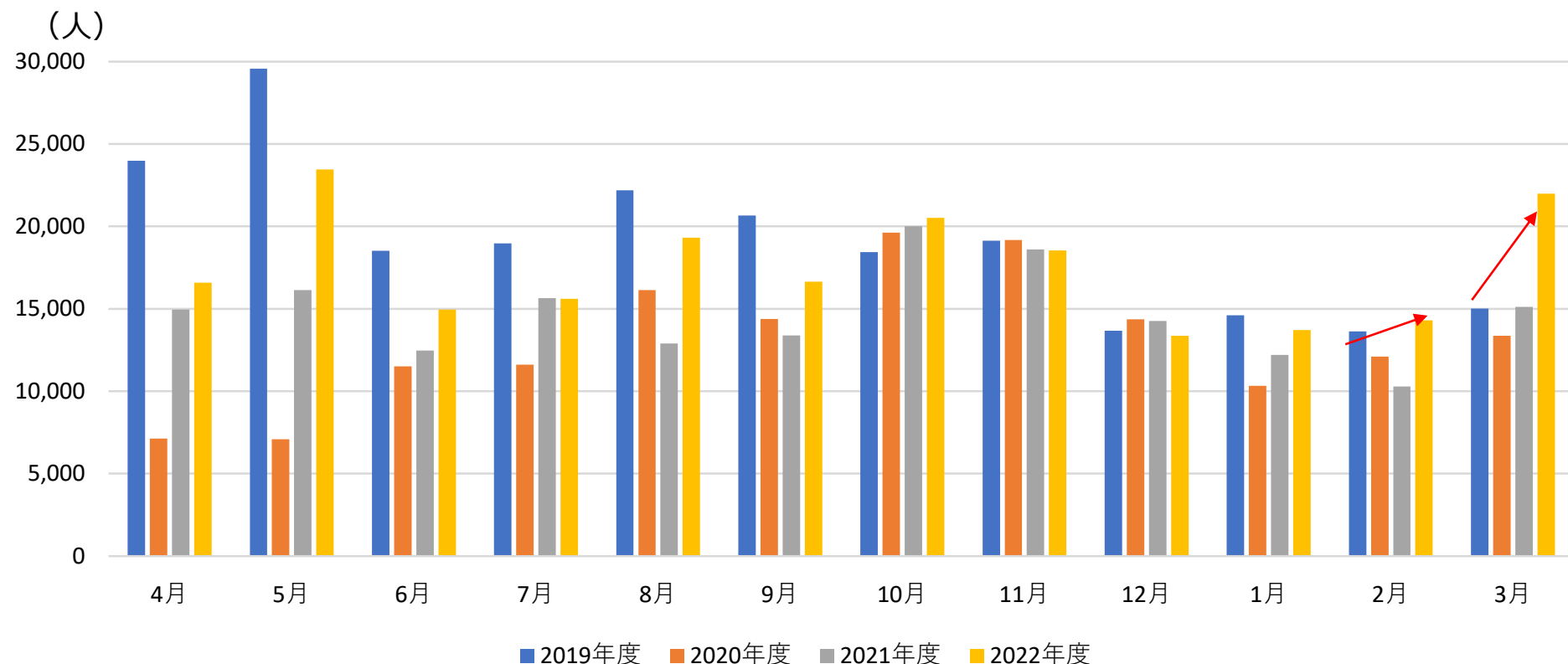
増加が重要

明るい話：福岡県宗像市大島航路



SNSの影響で乗客者が146%増

- SNS（Instagram, Twitter）の影響で3月の乗客数がコロナ前の2019年度比146%



2023年3月：航路利用促進のパンフレット作成

How to Ride the Ferry!!

ちょっと船旅！
大島・地島へ

Munakata City × Kyushu Sangyo University

こうのみなと 神湊港渡船ターミナルまでのアクセス

公共交通機関でお越しの場合

- JR小倉駅から [JR東郷駅まで] 約40分 (1時間に4～5本)
- JR東郷駅から [JR東郷駅まで] 約30分 (1時間に4～5本)
- JR東郷駅から 西鉄バス JR東郷駅西口 乗車、「神湊渡船ターミナル」まで約20分

自家用車でお越しの場合 (都市高速利用の場合)

- 小倉から 北九州市都市高速4号線 経由 国道3号線 約1時間
- 博多から 福岡都市高速1号香椎線 経由 国道3号線 約1時間

【神湊港渡船ターミナルの駐車場】

駐車料金	第1駐車場 300円 (12時間以上)
	第2駐車場 200円 (12時間以上)

神湊港渡船ターミナルから島まで

大島航路

「フェリーおしま」で25分
「しおがせ」で15分

料金 (円)	おしま	しおがせ
大人	¥570-	¥290-
小児	¥285-	¥145-

時刻表		時刻表	
神湊発	大島着	大島発	神湊着
7:40	8:05	6:50	7:15
9:25	9:50	8:35	9:00
*11:15	11:30	*10:15	10:30
13:50	14:15	13:00	13:25
*15:30	15:45	*14:40	14:55
17:10	17:35	16:20	16:45
19:00	19:25	18:00	18:25

地島航路

「ニューじのしま」で10分

料金 (円)	おしま	ニューじのしま
大人	¥410-	¥130-
小児	¥210-	¥70-

時刻表		時刻表	
神湊発	泊発	泊発	神湊着
7:45	8:00	8:10	8:45
10:05	10:20	10:30	11:05
12:20	12:35	12:45	13:20
15:10	15:25	15:35	16:05
16:40	16:55	17:05	17:35
18:20	18:35	18:45	19:15
*9:15	→	9:40	*10:25

※【第2・第4水曜日のみ】市営フェリーとして「フェリーおしま」が運航しています。
※【ニューじのしま】は、大島・地島・小倉・小倉間の航路はできません。

乗船について - よくある質問

Q.運賃はカードでも払えますか？
お支払い方法は現金のみです。

Q.運賃の「大人料金」は何歳以上ですか？
中学生以上の方は「大人料金」です。
1歳以上、小学生以下の方は「子ども料金」です。
※大人1人に付き1人まで無料。
※表示の運賃は消費税込み、2023年3月時点のもの。

Q.フェリーは予約が必要ですか？
旅費の乗船予約はできません。先着順の乗船となります。
※乗車を載せる場合は予約が必要です。
※就航日や所要時間は変更になることがあります。

Q.欠航になる場合がありますか？
悪天候の場合は欠航になる場合があります。
運航状況は「九州のりものinfo.com」でご確認ください。

Q.車や自転車で島に行けますか？
「フェリーおしま」は船に自転車や自家用車を積んで運送することもできます。
(自家用車の送金は要予約)

【運行状況】
【お問い合わせ】
【編集・発行】

おわりに

- 離島航路を取り巻く状況は厳しい
- 離島航路は島民の足であることから、航路の何らかの変更は島民に大きな影響を与える
- そのため、航路改善に向けては島民への丁寧な説明など合意形成が極めて重要
- 今後も維持・確保のための取り組みが重要