

松島・八代航路に関わる調査報告(平成 25 年 8 月 26 日)

【文献調査、関係機関・航路事業者ヒアリング調査結果報告】

1. 松島・八代航路に関わる基礎情報

① 航路概要及び利用実績

上天草市に所在する「合津港」と、八代市に所在する「八代港」を約 50 分で結ぶ松島・八代航路（以下「本航路」という。）は、天草方面から八代方面へ向かう唯一の海上交通として、これまで、通勤・通学・通院・観光等の用途で利用されていた（図表 1-1）。しかしながら、近年、道路交通網の整備等の本航路を取り巻く交通環境の劇的な変化による利用客減少に加え、燃料費高騰が航路事業者の経営を圧迫し、平成 25 年 3 月 31 日をもって本航路の運航は休止した。

休止前の本航路の運航状況は、毎日 5 便（往復）が運航していた。運航船舶(カーフェリー)の輸送能力は乗客定員数 147 名、車両輸送は乗用車 18 台であった（図表 1-2）。

本航路の年間運送車両数については、平成 20 年に、前年と比較して年間車両輸送台数が約 6,900 台、約 39%の減少となっており、大幅な落ち込みが認められる（図表 1-4）。これは、平成 20 年に開始された高速道路の ETC 割引の影響により、高速道路の通行料が値下がりし、車を利用する者にとって、「フェリー運賃＋高速道路通行料」が高速道路のみの利用に比べ、割高になったためと考えられる。また、平成 20 年以降については、若干の利用増加が認められるものの、ETC 割引が継続されており、ETC 導入以前（平成 19 年）のレベルまでには回復していない。

また、年間乗客数についても年々減少傾向にあり、平成 19 年から休止前の平成 24 年の間で年間乗客数が約 30,500 人、約 56%の減少となっているが、とくに平成 20 年は前年と比較して約 13,600 人、前年比 25%の大幅な減少となっている（図表 1-3）。このことから、以前フェリーによる車両輸送を利用していた者のうち、同乗者ありの車が減ったことにより、同乗者のフェリー利用が減り、年間乗客数の減少につながったものと考えられる。

図表 1-1 松島八代航路の位置と概要
(写真は運航していた船舶シーガル)



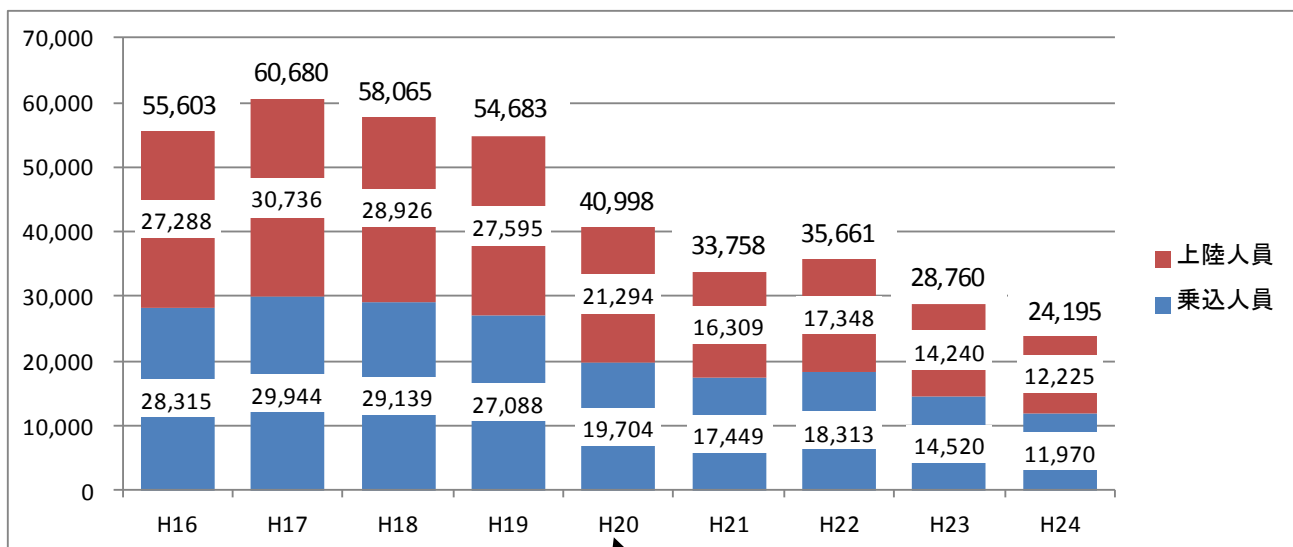
図表 1-2 松島八代航路の運航内容

【運航ダイヤ】	松島合津発	便	八代港発
	06:50	1	08:00
	09:00	2	10:00
	11:30	3	13:00
	15:00	4	16:00
	17:00	5	18:00

【基本運賃】	旅客運賃	大人 800 円／小人 400 円
	車両運賃	軽自動車 2,000 円 車両の長さ 4m 未満 2,500 円 以降 1m 増す毎に 500 円加算
	特殊手荷物運賃	自転車 1,000 円 単車 125cc 以下 1,200 円 単車 750cc 未満 1,400 円
	団体割引 (15 名以上)	小人: 運賃の 1 割引 中高大学生: 運賃の 3 割引 一般: 運賃の 1 割引

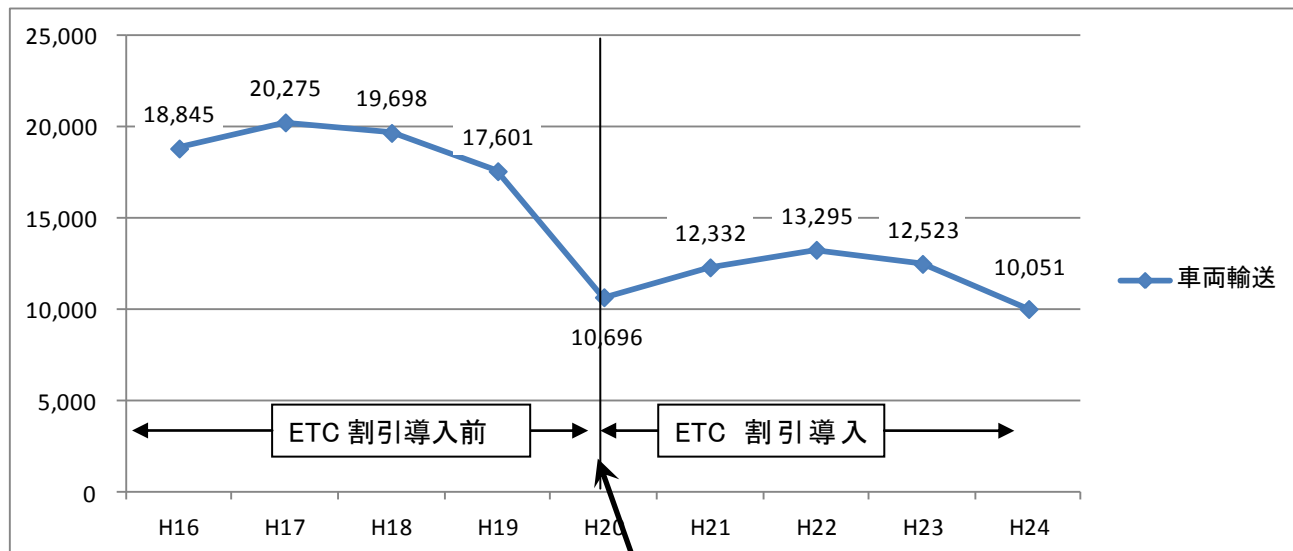
【運航船舶(シーガル・カーフェリー)】			
総トン数	: 132.0トン	全長	: 37.47m
喫水	: 2.20m	速力	: 11 ノット
旅客定員	: 147 名		
車両輸送	: 大型バス 2 台と乗用車 10 台(または乗用車 18 台)		

図表 1-3 松島八代航路の利用実績の推移【年間乗客数】



下記の車両輸送数の大幅な減少が乗客数減少につながっているものと考えられる。

図表 1-4 松島八代航路の利用実績の推移【年間輸送車両数】



平成 20 年から ETC 割引導入が開始されたことで、フェリー運賃が割高になったため、利用者が大きく減少したものと考えられる。

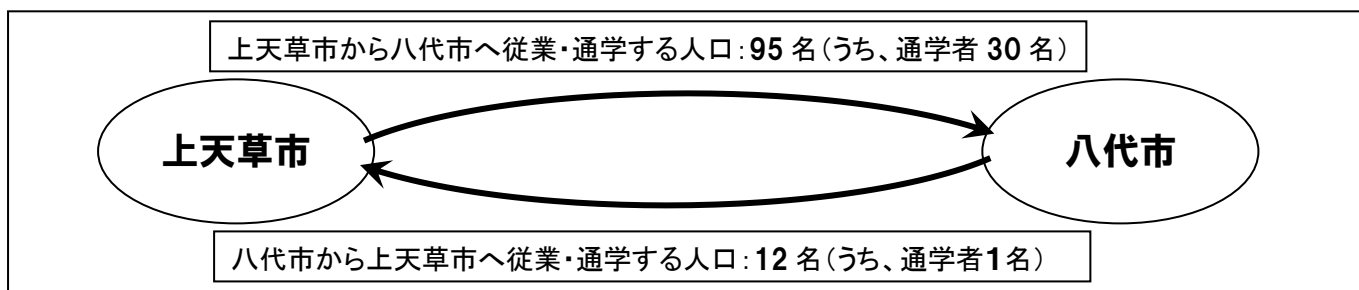
② 上天草市・八代市間での通勤・通学による人口移動状況

平成 22 年国勢調査における上天草市、八代市相互の通勤及び通学者の状況（図表 1-5）をみると、上天草市から八代市に従業及び通学する人は 95 名/日（うち通学者は 30 名/日）、市内に常住する就業者・通学者全体の 0.7%となっている。

一方、八代市から上天草市に従業及び通学する人は 12 名/日（うち通学者は 1 名/日）、市内に常住する就業者・通学者全体の 0.02%となっている。

図表 1-5 上天草市、八代市へ従業、通学する人口割合（出典：平成 22 年度国勢調査）

	総数(15歳以上年齢)	15歳以上就業者	15歳以上通学者
上天草市に常住する就業者・通学者	13,928	12,907	1,021
うち八代市で従業・通学	95	65	30
	0.7%	0.5%	2.9%
八代市に常住する就業者・通学者	65,778	59,261	6,517
うち上天草市で従業・通学	12	11	1
	0.02%	0.02%	0.02%



《参考》上天草市に常住する就業者・通学者の従業地・通学地内訳

	総数(15歳以上年齢)	15歳以上就業者	15歳以上通学者	15歳未満通学者を含む通学者
常住する就業者・通学者	13928	12907	1021	3310
上天草市内で従業・通学	11217	10503	714	2999
他市町で従業・通学	2708	2401	307	311
県内	2103	1828	275	278
熊本市	421	316	105	106
八代市	95	65	30	30
人吉市	1	1	-	-
荒尾市	1	1	-	-
水俣市	1	1	-	-
玉名市	12	10	2	2
山鹿市	3	2	1	1
菊池市	3	3	-	-
宇土市	190	162	28	29
宇城市	573	545	28	28
天草市	748	671	77	78
合志市	8	8	-	-
美里町	5	5	-	-
長洲町	4	4	-	-
大津町	3	3	-	-
菊陽町	6	3	3	3
御船町	3	3	-	-
嘉島町	10	10	-	-
益城町	2	2	-	-
甲佐町	4	4	-	-
山都町	1	1	-	-
氷川町	4	4	-	-
芦北町	1	1	-	-
津奈木町	1	1	-	-
苓北町	3	2	1	1
他県	430	410	20	20

③ 周辺航路の概要

天草圏域を就航する航路は離島間の航路が中心となっており、生活航路としての需要量に応じた輸送能力（旅客定員）をもった19tの小型旅客船が主流となっている（図表1-6）。

生活航路として航路活用を検討する場合、19tタイプの船舶がひとつの将来像モデルとなると考えられる。

図表 1-6 天草圏域内の航路及び就航船舶（◎はカーフェリー）

航路	事業者	就航船舶明細			
		船名	総トン数 (t)	旅客定員 (人)	速力 (kt)
棚底～三角	山畑運輸有限公司	スーパーイーグル	18	80	17.6
本渡～松島～三角航路 (天草宝島ライン)	株式会社シークルーズ	セレナ	19	59	28
		マリソル	19	75	26
		Vista Bonita	19	88	30
本渡～御所浦	天草商船株式会社	しいがる3	19	90	21
棚底～御所浦～本渡	栄汽船株式会社	第八栄久丸	39	89	20
		栄久丸	64	96	20
棚底～龍ヶ岳～御所浦 ～本渡	有限会社木本観光	ハリゆう丸	19	70	21
御所浦～棚底～大道	共同フェリー株式会社	シーガル◎	132	90	11
		ホワイドルフイン	19	70	—
獅子島～諸浦	有限会社波戸汽船	すずかぜ2	19	50	—
幣串～水俣	有限会社獅子島汽船	しじま	19	62	—
牛深～蔵之元	三和商船株式会社	第二天長丸◎	577	350	12
湯島～江樋戸	有限会社湯島商船	昭和丸	15	70	16
		第二昭和丸	19	75	16
		ニュー菊盛	19	77	20
		菊盛丸	19	71	20
口之津～鬼池	島原鉄道株式会社	フェリーくちのつ◎	548	350	12
		フェリーあまくさ◎	361	350	12
茂木～富岡	安田産業汽船株式会社	プローパー5	19	80	—

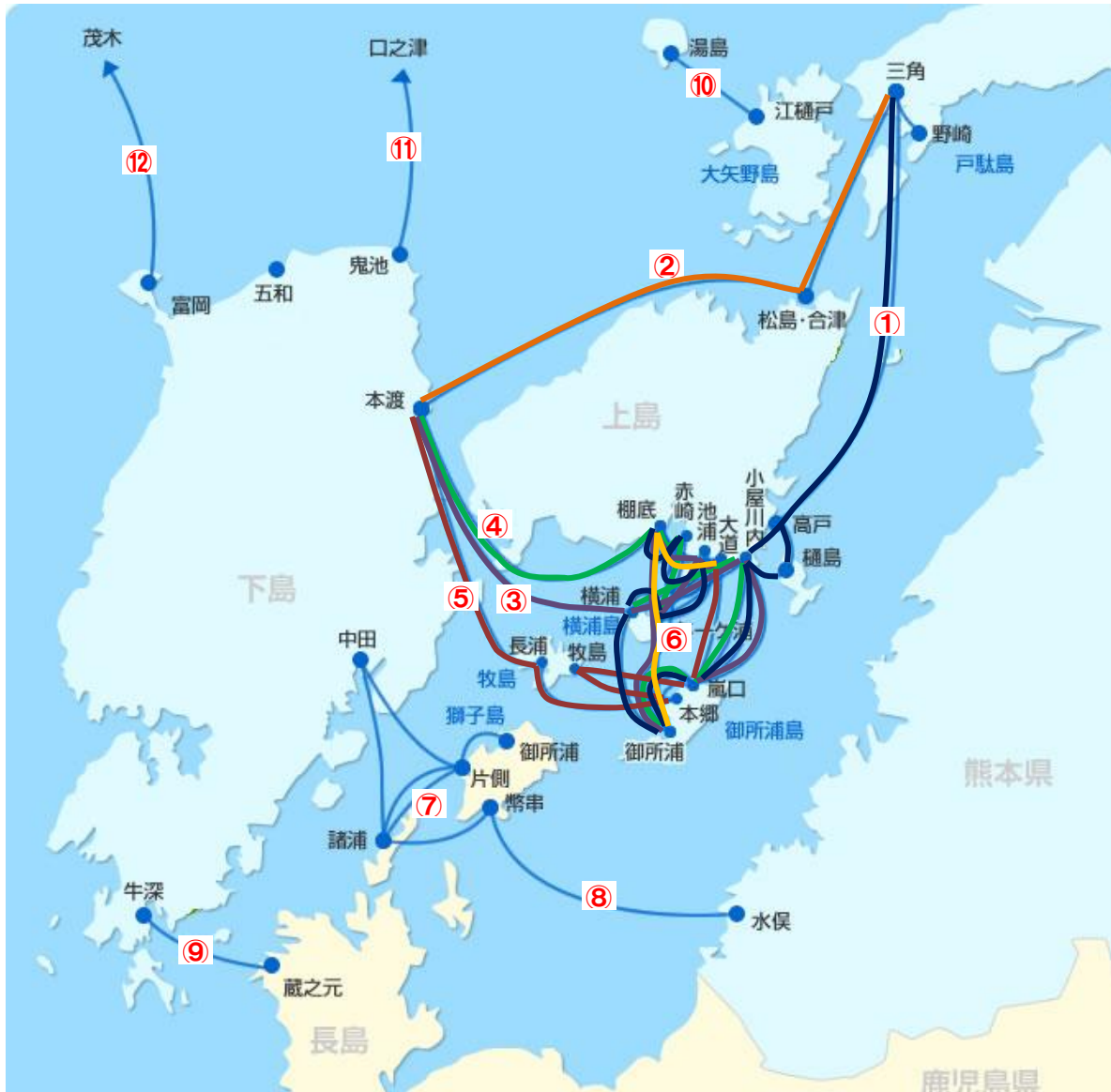
■19t船舶(プローパー5:茂木～富岡)



■577t 船舶【第二天長丸:牛深～蔵之元】



【航路図】



航路図番号	航路	事業者	便数/日
①	棚底～三角	山畑運輸有限会社	2便(往復)/日
②	本渡～松島～三角航路(天草宝島ライン)	株式会社シークルーズ	3便(往復)/日
③	本渡～御所浦	天草商船株式会社	3便(往復)/日
④	棚底～御所浦～本渡	栄汽船株式会社	(棚底～御所浦～本渡) 1.5便(往復)/日 (御所浦～棚底) 1.5便(往復)/日
⑤	棚底～龍ヶ岳～御所浦～本渡	有限会社木本観光	1便(往復)/日
⑥	御所浦～棚底～大道	共同フェリー株式会社	(棚底～御所浦) 3便(往復)/日 (御所浦～棚底～大道) 1便(往復)/日
⑦	獅子島～諸浦	有限会社波戸汽船	1便(往復)/日
⑧	幣串～水俣	有限会社獅子島汽船	3便(往復)/日
⑨	牛深～蔵之元	三和商船株式会社	10便(往復)/日
⑩	湯島～江樋戸	有限会社湯島商船	5便(往復)/日
⑪	口之津～鬼池	島原鉄道株式会社	15便(往復)/日
⑫	茂木～富岡	安田産業汽船株式会社	4便(往復)/日

2. 関係機関、航路事業者ヒアリング結果

① 旧航路事業者ヒアリング(天草フェリーライン有限会社)

《ポイント》

- 利用者が大きく減少した要因として、上天草総合病院等が充実したことにより、八代市へ通院する市民が大きく減ったことが大きく影響している。
- 売上の減少にあわせ燃料費の高騰は経営面に大きく影響していった。
- 以前は八代市からの観光利用の需要が大きかったが減少してしまった。八代駅からのシャトルバス等の交通便を確保することで八代市からの観光客を呼び込める可能性はある。
- 観光客の動向としては、鹿児島県、宮崎県からの日帰り観光での利用、小規模な団体による宿泊観光の利用が多かった。
- 利用者のニーズは、生活・観光・人のみ・車での乗船と多様であり、これらを折衷するためには、カーフェリー型でなければ、需要効果が乏しくなり、経営面でも厳しい。小型フェリーの技術が向上しており、今後は効率的な運航が可能な小型船舶の活用可能性もある。

《ヒアリング内容》

航路利用者の動向、利用者減少の要因について

- 天草五橋がかかる以前は、利用者の 90%は生活利用であったが、高度成長期の経済活動の活発化にあわせビジネス利用が増え、観光需要も増加していった。天草五橋開通後、観光利用が爆発的に増え 6:4 の割合で観光利用者が住民の生活利用を上回るかたちとなっていった。
- 特に高度成長期には八代市の市民所得が増加していったことで八代市からの観光利用者が増えていったが、その後、八代市民の観光利用は減っている。
- 平成 13 年から休止に至る平成 24 年の間で年間利用者は 12,000 人減少したが、特に上天草総合病院等が充実したことにより、八代市へ通院する市民が大きく減っていたことが、利用者の減少に大きく影響した。
- 八代市への通学者はピーク時には 60 名程度いたが、休止前には 12 名となっていた。
- 物流利用として、姫戸地区を中心に、青果市場・魚市場に出荷するため荷物だけを運搬する目的で利用される農家・漁家が 20~30 戸程度はいた。

経営上の課題について

- 燃料費の高騰が経営に与えた影響は大きい。年間 2,000 万円程度の運航経費のうち、1,400 万円が燃料費となっていた。
- 船舶のメンテナンス経費は 5 年ごとの点検整備が 1,000 万円、その他の修繕経費が年間 300 万円、5 年間で計 2,500 万円程度の経費が発生していた。
- 乗務員等人件費について、以前は船員を雇用し、6 名程度で運営していたが、売上減少のため、家族及び親類のみで運営している状況となっていた。
- 半島航路のため、行政等からの補助金が受けられない点も大きい。離島航路と同様に何らかの運航支援がほしかった。

観光面での利用について

- 観光利用者は熊本県をはじめ福岡県、長崎県など幅広いエリアからの利用はあったが、特に鹿児島県、宮崎県からの日帰り客の需要は多い傾向にあった。
- 少人数で団体客の旅館等への宿泊をかねた利用も多かった。航路が休止になったことでそれらの小団体客の需要が途絶えたことで旅館にも影響が出ていると思う。

今後の航路運航に向けた可能性について

- 八代駅からのシャトルバスを運行するなどによって、以前、利用の多かった八代市の観光利用客を呼び起こすことができると、観光利用ののびしろはあると思う。
- 干切漁港から八代港への航路を開発すれば、運航時間も25分程度と短くなり、観光利用者の動線としても活用しやすいので可能性があるのでは。(但し、フェリー発着に対応した港湾整備が必要と思われる)。
- 運航形態はカーフェリー型でないと需要に対する経営効果が少ない。純旅客船では利益ののびしろがなく経営を持続するのは厳しい。
- 海上タクシーのような小型クルーザーでは本航路の運航は厳しい。19t程度の旅客船以上でなければ運航はできない。
- 日本は小型高速船に関する技術が遅れており、海外ではより速力の高い小型フェリーが開発されている。

② 周辺他航路事業者ヒアリング(三和商船株式会社)

《ポイント》

- 地域内を結ぶローカル航路はいずれも厳しい状況にあり、今後も利用者となる地域の人口減少が進むことからさらに厳しい状況になっていくことが予測される。
- ローカル航路の運航を再開、持続させていくためには、茂木―富岡間のフェリーが運航再開した例のような公設民営型でなければ厳しい面がある。
- 牛深―蔵之元航路の場合、出水駅からのシャトルバス運行を行政主導で進めたことにより九州新幹線からの観光客の誘客効果が得られている。松島・八代航路を進める上でも鉄道との交通連絡手段の向上は望まれる。
- 本航路に参入しようとする者が、周辺圏域の航路事業者と連携し、当該航路事業者の船舶の空いた時間(朝・夕)で、生活航路運航を委託するなど、既存の船舶の利活用を検討することも方策である。

《ヒアリング内容》

航路運航の現状について

- この圏域に関わらず、ローカル航路はどこも厳しい状況におかれている。特に過疎化が進む中で、利用者の絶対数が減少しており、加えて燃料費の負担が上昇する中で経営がさらに厳しさを増している状況である。
- 当社の牛深―蔵之元間のフェリーについても、出水駅からのシャトルバス運行などにより観光需要を呼び込み利用者は増えているが、離島航路の補助からは外れているため、経営状況は厳しく、今後、船舶の老朽化による新造船が必要となった場合、経営維持が困難な状況になると思う。
- 圏域内では、茂木―富岡間のフェリーが経営困難なため休止し、その後、苓北町が公設民営で指定管理者に委託するかたちで公設民営による赤字補てんによる運営を存続させている。

今後の航路運航に向けた可能性について

- 蔵之元港から出水駅までのシャトルバスの運行については、天草市、長島町、阿久根市、出水市が県境を越えた共同事業として各市町が事業費を負担し運営しており、当初計画では年間3,000人程度の利用を見込んでいたが、開始初年度から9,000人以上の利用実績を上げ、平成24年からは便数を1日5往復に増便し、さらに実績をあげている。
- 松島―八代航路についても八代駅までの連絡バス(少なくとも乗合タクシー)の運行による利便性の確保は必要なことである。
- 周辺圏域の船数をもっている航路事業者でいるかクルージング等の遊漁船での利用の合間の朝夕の時間帯で生活者向けの航路運航を委託することはできるのでは。(人件費を負担するかたちで)

③ 関係機関ヒアリング

《ポイント》

- これまで通りの航路運航を実施するのは経営面で厳しい状況であることをふまえ、行政支援のあり方を含めた事業の目的を明確にした運航方法を検討する必要がある。観光利用を重視するか、最低限の生活航路としての役割を果たすのかで運営方法も変わってくる。
- 観光需要を拡大させていくためには、単に交通手段としての利便性だけではメリットに乏しく、天草遊覧との連動、観光事業者とのタイアップ等の戦略が必要。
- 生活航路としての需要を維持していくことをメインで考えるのであれば、海上タクシーのような最小限の船舶での運航方法も検討できる

《ヒアリング内容》

(九州運輸局海事旅客課、国交省九州地方整備局港湾課)

- 航路事業は年々厳しさを増している。生活交通として活用されている航路は九州ではほとんどが離島航路であり、生活条件として欠かせない交通手段であることから国からの補助による運営ができていたが、本航路は半島航路となるため、離島航路のような補助が受けられないことから民間での継続的な運営は非常に厳しい状況であると思う。
- 同種のケースで鹿児島県の山川一根占(南大隅町・指宿市)のフェリーが経営悪化のため事業者が撤退し運航休止となり、その後住民要望により、行政が船舶購入、ドック経費の負担等を行うかたちで就航再開したケースがある。
- 今後、どのようなかたちで運航再開させるか、行政を含めた方向性を明確にし、必要な運航形態を考えて行く必要がある。純粹に市民の通学等の足を確保することだけを優先するのであればスクールボートのようなかたちで旅客船ではない不定期航路事業として運航する方法もある(海上タクシー等の不定期航路事業の場合、乗船定員が12名までが条件。それ以上の定員数となると旅客船として定期航路事業となる)。
- 観光向けに航路を延長して新たな港へ寄港できるようにするには、寄港する港湾管理者からの許可が必要であり、寄港するにあたって停泊できるかどうか技術面、他利用船舶の状況から審査を受けることが必要となる。

(九州旅客船協会、九州観光機構)

- 国からの支援を受ける離島航路においても経営状況が厳しい中で事業の効率化が進められている状況にあり、半島航路となる本航路の運営はさらに厳しい状況にあったと思われる。
- 交通事情が変化する中で、航路のもつメリットが少なくなっており、新たな集客をあわせた航路利用のニーズを呼び起こす仕掛けが必要不可欠である。
- 長崎、沖縄方面での観光向けフェリーなどでは観光利用を拡大するため観光事業者とのパッケージ等を企画するケースがあるが、400～500名乗船できる大型フェリーの例がほとんどであり、本航路の規模ではツアー造成は難しいと思われる。
- 天草エリアはしまなみの遊覧観光が観光客にとって魅力であり、この部分と本航路の運航とが連動できるようなモデル(航路の見直しを含めた)設計が可能であれば検討する余地がある。
- いずれにしても航路運航に対する経費負担が大きいいため、採算のとれる事業運営を行うためには、国や自治体からの支援策が必要となってくるものと思われる。

1. 今後の航路運航のもつ役割・価値は何か検証していく必要性

今後、さらなる人口減少が進むことが予測される中で、従来通りの本航路の運航を再開しても、利用者数はさらに減少していくことは確実なところであり、又、モータリゼーションの進展も鑑みると生活航路としての経営は非常に厳しいところである。今後、持続した航路運航を可能とする将来像モデルを検証していく上では、新たな潜在需要を拡大させていくための「航路運航のもつ役割・価値」があるのか、どのような点が必要なのかを捉えて行かなくてはならない。

《今後の調査におけるポイント》

(1) 市民の日常生活における航路運航の役割・価値は何か

住民意識調査を通じて、市民の生活交通手段としての必要性についての検証、交通手段としての利便性(運航時間の短さ、運賃の安さなど)を向上した場合、これまで利用のない市民を含めた潜在的な需要がどの程度あるのか検証していく必要がある。

(2) 観光における航路運航の役割・価値は何か

観光需要調査を通じて、航路を交通手段として活用した観光需要がどの程度顕在し、天草エリアに来訪意向・航路利用意向の高いターゲットとなる観光客はどのようなニーズを求めているのか検証する。

2. 事業採算性を考えた運航形態及び必要となる運航条件の検証が必要となる

将来像モデルを検証する上で、持続的な運営を可能とする運航形態を前提として考える必要があり、住民意識調査及び観光需要調査等を通じた潜在的な需要予測と運航形態との損益分岐点を分析し、運航形態の持続性、持続に必要な行政支援を含めた付帯条件の整理が必要となる。

《今後の調査におけるポイント》

(1) 想定される運航モデルに対する需要量の推計と事業採算性の検証

運航モデルからみた潜在需要を測る上でのポイントは「運賃」「運航時間」「運航形態(車両積載の有無)」にある(これまでの調査から主な運航形態としては「従来通りの車両積載量をもったカーフェリー」「19tサイズの車両積載可能な小型旅客船」「車両積載のできない小型高速船」がモデルとして想定される)。

住民意識調査では、「運賃」「運航時間」「車両積載の有無」の3つの視点から潜在需要量を推計し、利用者のニーズにあった運航形態を検証するとともに、想定される需要量からみた事業採算性を分析し、持続的な運営の可能性、必要な付帯条件を整理する。

(2) 航路運航を持続させていくために必要とされる許容条件に対する意向の把握

航路運航の経営状況は厳しいことが想定されるため、経営を持続させていくために必要な運賃の値上げ等の条件を設定した場合の利用者が許容できるかどうかを把握し、整理する。

(3) いずれのモデルについても事業採算性が厳しい場合の方策の検証

需要調査でのニーズと運航モデルとの事業採算性が厳しい場合、周辺船舶(事業者)の活用方策やより小規模な運航モデル等の検証を行う。

3. 行政の本航路の維持・活用に対する方向性の検証が必要となる

今後の需要調査等をふまえ、上天草市、八代市の本航路運航への支援策を含めた航路維持・活用に対する政策的な方向性を検証する必要がある。

《今後の調査におけるポイント》

各調査結果をふまえた行政意向調査の実施

調査結果における住民生活、観光におけるニーズ、需要量をふまえ、行政としての今後の航路活用策、支援策についての意向を調査する。特に、今後のまちづくりの重点戦略として進める観光振興における航路の位置づけ、需要量としては少ない通学、通院等、教育、福祉、医療面からみた航路の維持・支援策等についての必要性・方向性を検証する。