

瀬戸内海上旅客交通調査

－瀬戸内地域の海上旅客交通の現状、課題および今後の施策について－

＜要旨＞

1. 瀬戸内地域においては、古くから船舶による海上旅客交通が重要な役割を担ってきた。本調査では、瀬戸内地域における主な内航旅客定期航路を対象とし、データ整理を行うとともに、事業者などへのインタビューを実施し、瀬戸内地域の海上旅客交通の現状分析・今後の施策について検討を行った（なお、本調査においては、いわゆるクルーズ船は対象に含んでいない）。
2. 航路については、本土間および本土と島を結ぶ航路の他、レストラン船や観光船がある。島しょ部を中心に生活利用が中心の航路も多いが、観光利用やビジネス利用が中心のものなど航路ごとに特徴がみられる。船舶の大きさについては、島しょ部を結ぶ航路は100トンに満たないものが多いが、長距離航路では多数の車両搭載が可能な大型のフェリーもみられるなど、多様なサイズの船舶が運航されている。
3. 関係者へのインタビューを踏まえると、陸上交通網の整備・島しょ部を中心とする人口減少という外部環境の変化を受け、瀬戸内地域の海上旅客交通における旅客数は減少傾向にあり、路線数・便数も減少している。一方、生活航路維持や防災対応などの観点もあり、航路の廃止や減便、料金値上げには一定の限界があるため、船主会社にとっては厳しい経営環境を強いられている。その他、ハード面の整備の問題や人材不足など、様々な課題が存在している。
4. これらの状況も踏まえると、今後の瀬戸内地域における海上旅客交通活性化のためには、新たな観光需要の取り込みが重要と考えられ、これまでの移動手段としてではなく船旅自体を楽しむ仕掛けづくりが有効な施策になりえるのではないだろうか。
5. 現在、世界で運航されているクルーズ船は、大型、高価格帯のものがほとんどであり気軽に参加できるものは少ないが、ベトナム・ハロン湾の事例が先行事例として参考になりうる。1989年に始まったハロン湾クルーズは、当初、定員10～20名程の小型木造船が数隻用いられた程度であったが、1994年のハロン湾のユネスコ世界自然遺産登録などを受け、現在では、観光船331隻、クルーズ船202隻、年250万人の乗客を乗せる規模にまで発展している。瀬戸内地域のクルーズ事業についても、今後、大きな発展可能性があるのではないかと。
6. 瀬戸内地域の海上旅客交通を巡る現在の課題やハロン湾の事例を踏まえ、瀬戸内地域で、新たな観光クルーズ事業の開始に向け、官民連携・広域連携によるコスト分担・リスク分担の枠組みが考えられないだろうか。船主・オペレーター・旅行会社・造船会社・地元企業・金融機関・行政など関係者が連携することで、新船建造の資金負担の軽減や人材不足などの問題の解決を図るとともに、地域や業種を越えた取り組みが期待できる。官民連携・広域連携による観光振興の取組である「せとうちDMO」の場も活用しながら、関係者間で実現に向けた取り組みが開始されることを期待したい。

（お問い合わせ先）株式会社日本政策投資銀行 関西支店 企画調査課 森下正弥

TEL：06-4706-6455、E-mail：ksinfo@dbj.jp

1-1. 主要港の現状

- ・瀬戸内地域においては、古くから、船舶による海上旅客交通が重要な役割を担ってきた。
- ・本調査では、本州8港、四国9港における内航旅客定期航路を対象とし、データ整理を行うとともに、事業者などへのインタビューを実施し、瀬戸内地域の海上旅客交通の現状につき分析を行った。なお、本調査においては、いわゆるクルーズ船は対象に含んでいない。
- ・まず、主要港の状況について整理した(図表1-1)。
- ・港湾管理者は県もしくは市の場合がほとんどで、港によって規模、キャパシティは異なる。2012年から2014年にかけて、入港船舶数、乗降人員数は概ね横ばいから減少傾向で推移している。
- ・2014年の乗降人員数については、高松港が最も多く、次いで広島港、神戸港、松山港、宇野港の順となっている。神戸港などでは一部外航航路も含まれるが、基本的には内航航路の利用者がほとんどである。
- ・航路については、神戸ー新門司のような本土間の航路、本土ー島間を結ぶ航路の他、レストラン船、観光船、といったものもある。また、瀬戸内海ではここで掲げた本土を発着する航路以外にも、島間を結ぶ航路が多数存在している。
- ・瀬戸内地域を航行する船舶は、1,000トン未満の小型のものから、3,000トン程度の中型のもの、15,000トン程度の大型のものと多様なサイズがある。島しょ部を結ぶ航路は100トンに満たないものが多いが、例えば、神戸港の長距離航路については、15,000トン程度の多数の車両搭載が可能な大型のフェリーが利用されている。

(図表1-1)瀬戸内地域の主要港の状況

乗降人員数上位5港

		港湾法区分	港湾管理者	公共岸壁 最大水深 (-m)	入港船舶数(千隻)			乗降人員数(千人)		
					2012年	2013年	2014年	2012年	2013年	2014年
兵庫県	神戸港	国際戦略港湾	神戸市	16.0	36	36	36	1,807	1,897	1,888
	姫路港	国際拠点港湾	兵庫県	14.0	29	29	30	832	879	862
岡山県	水島港	国際拠点港湾	岡山県	12.0	35	33	34	—	—	2
	宇野港	重要港湾	岡山県	12.0	31	26	25	1,008	1,110	958
	岡山港	重要港湾	岡山県	7.5	8	7	7	251	243	230
広島県	広島港	国際拠点港湾	広島県	14.0	55	55	54	2,081	2,216	2,174
	福山港	重要港湾	広島県	10.0	11	12	12	72	71	60
	呉港	重要港湾	呉市	10.0	35	34	33	888	832	813
徳島県	徳島小松島港	重要港湾	徳島県	13.0	5	5	5	278	300	318
	亀浦港	地方港湾	徳島県	5.5	6	6	6	232	241	260
香川県	高松港	重要港湾	香川県	12.0	47	42	40	2,417	2,546	2,254
愛媛県	宇和島港	重要港湾	愛媛県	7.5	15	15	15	206	201	195
	松山港	重要港湾	愛媛県	10.0	26	26	24	1,228	1,202	1,204
	東予港	重要港湾	愛媛県	7.5	10	10	10	209	190	185
	今治港	重要港湾	今治市	12.0	22	18	15	296	186	114
	新居浜港	重要港湾	新居浜港務局	7.5	13	13	13	163	157	163
	八幡浜港	地方港湾	八幡浜市	7.5	10	10	9	417	433	414

(出所)国土交通省『港湾管理者一覧表』などより日本政策投資銀行作成

1－2．主要港の現状

(図表1-2)瀬戸内海を航行する船舶

中型フェリー(はやとも2:4,238t、旅客530名、乗用車41台、トラック73台)



小型フェリー(旭洋丸:696t、旅客400名、トラック15台)



旅客船(ひかり:38t、旅客96名)



レストラン船(銀河:602t、旅客400名)



(出所)(株)日刊海事通信社『フェリー・旅客船ガイド2016年秋季号』、日本経済研究所資料

2. 瀬戸内地域の海上旅客交通の現状と課題

- ・瀬戸内地域の海上旅客交通については、瀬戸大橋などの陸上交通網の整備・島しょ部を中心とする人口減少などの外部環境の変化に伴い、旅客数は減少傾向にあり、路線数・便数も減少している。一方、島しょ部を中心に、生活航路維持や防災対応などの観点もあり、航路の廃止や減便、料金値上げには一定の限界があり、船主会社にとっては、厳しい経営環境を強いられている。
- ・その他、港や船舶などハード面の整備の問題、人材不足、関係者間での連携の難しさ、商品開発の遅れなど、多くの課題が存在している(図表2-1)。

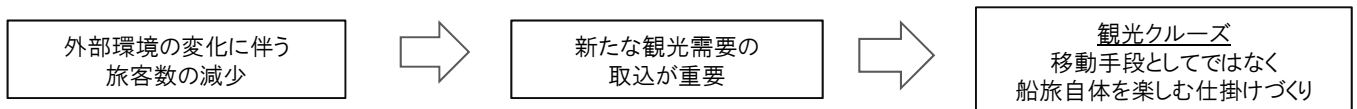
(図表2-1)瀬戸内地域の海上旅客交通の課題

外部環境の変化 1. 陸上交通網の整備 ・宇野－高松航路などで影響 2. 島しょ部を中心に人口減少 ・小豆島航路などで影響	船主会社 6. 経営環境の悪化 ・旅客数減少 → 一方で、航路廃止や減便には一定の限界 ・値上げが困難(生活航路) 7. 事業面でのリスク要因 ・天候による影響 ・原油価格・為替の影響 ・時間帯による稼働率のばらつき ・離島航路は小規模事業者が多い 8. 人材不足 ・内航航路は日本人のみ ・過酷な職場 ・高齢化 9. 船舶の整備 ・船舶の老朽化 ・客船建造可能な造船所の減少 ・建造コスト高・維持費高 ・航路毎に異なる仕様 ・Wifi、バリアフリー対応(車いす対応など)、自転車対応 10. 商品開発の遅れ ・マーケティングデータの不足(利用者層など把握できず) ・インバウンド対応 ・商品開発 ・二次交通との連携
行政 (港の整備は港湾管理者(県・市等)が行う・ 新規航路は港湾管理者の許可) 3. 法律による制約 ・生活航路は指定区間。運航日程・運航回数・船舶サイズ等のサービス基準(最低基準)を設定 ・補助金は離島航路(一航路のみ就航)が中心 ・共同運航への対応(公正取引委員会は競争重視) ・港湾管理者・運輸局の管轄の問題(データの一元管理ができていないなど) 4. 港の整備 ・高松港・土庄港(小豆島)などではキャパシティの問題 ・トイレなどの整備 ・新規航路開設には、浮桟橋や駐車場確保など港側での施設整備が必要	
関係者間の連携 5. 関係者間の連携不足 ・船主各社間の連携 ・地元やその他事業者との連携	

3. 今後の施策（観光クルーズ）

- ・瀬戸内地域の海上旅客交通の活性化のため、どのような施策が必要か検討を行った。
- ・陸上交通網の整備・人口減少という外部環境の変化を踏まえれば、生活航路など、既存航路の旅客数を伸ばしていくことは簡単ではなく、新たな観光需要の取り込みが重要となる。観光クルーズにより、これまでの移動手段としてではなく、船旅自体を楽しむ仕掛けづくりが、有効な施策になりえるのではないだろうか（図表3-1）。
- ・ここで、世界のクルーズ船をみると、価格帯、大きさでそれぞれ大きく3つのタイプに分けられる。小型船でも1万トン以上のものがほとんどであり、4万円/泊以上のラグジュアリー船が多い。エーゲ海や地中海を小型の帆船で周遊するものもみられるが、基本的には大型船で各地を周遊するものが大宗である（図表3-2）。
- ・このように世界のクルーズ船には気軽に参加できるものは少ないが、瀬戸内地域においては、小型船により瀬戸内海を周遊する、手頃な値段で誰でも気軽に参加できる観光クルーズが需要を喚起できるのではないだろうか。

（図表3-1）観光需要の取込



（出所）日本政策投資銀行作成

（図表3-2）世界のクルーズ船（船会社）

	大型船 (5～20万t、1,500～5,000人乗り)	中型船 (4～12万t、700～2,500人乗り)	小型船 (1～5万t、100～700人乗り)
ラグジュアリー客船 (約4万円/泊～、全体の約4%)	キュナード・ライン	クリスタル・クルーズ [*] リージェント・セブン・シー・クルーズ [*]	シルバークエスト・クルーズ [*] ポール・ゴーガン・クルーズ [*] シーボーン・クルーズ [*] シードリーム・ヨットクラブ [*]
プレミアム客船 (約2万円/泊～、全体の約16%)	プリンセス・クルーズ [*] セレブリティクルーズ [*] ドリームクルーズ [*]	ホーランド・アメリカ・ライン オーシャンシア・クルーズ [*]	ウインドスター・クルーズ [*] ホナン アザマラ・クラブ・クルーズ [*]
カジュアル客船 (約5,000円/泊～、全体の約80%)	コスタクルーズ [*] MSCクルーズ [*] ロイヤル・カリビアン・インターナショナル スタークルーズ [*] ディズニー・クルーズ・ライン ノルウェー・ジャンクルーズ・ライン カーニバル・クルーズ・ライン	ヒーズ・ボート ブルマントウール・クルーズ [*] サガ・クルーズ [*]	スター・クリッパース [*]

クイーン・エリザベス



ウインドスター号



ロイヤルクリッパー号



（出所）（2017年）『はじめてのクルーズ』（株）海事プレス社、キュナード・ラインHPなどより日本政策投資銀行作成

4-1. 先行事例（ベトナム・ハロン湾）

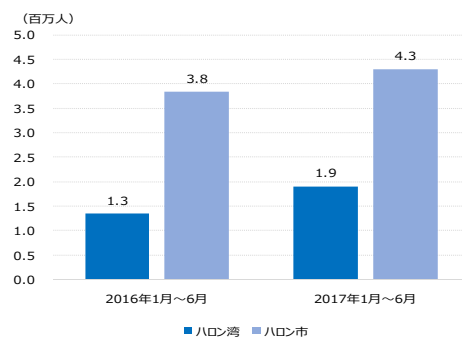
- ・瀬戸内地域での観光クルーズを考えるにあたっては、ベトナム・ハロン湾の事例が参考になる。
- ・ハロン湾はベトナム・トンキン湾北西部に位置し、面積は1,553km²である(図表4-1)。ハロン湾での船による観光は1989年に始まったが、規模は定員10～20名程の小型木造船が数隻用いられた程度であった。現在では、観光船(船内泊不可)331隻とクルーズ船(船内泊可)202隻が、年250万人の乗客を乗せ10万回/年のツアーを催行するまでに規模が拡大している。
- ・ハロン湾クルーズが牽引し、ハロン市への観光客数は増加しており(2017年上半期ハロン湾観光客数対前年同期比+41%、ハロン市同+12%)、それに伴い、ハロン湾の観光チケット収入およびハロン市の観光業収入も増加している(2017年上半期ハロン湾観光業収入対前年同期比+41%、ハロン市同+61%)(図表4-2,4-3)。
- ・クルーズツアーの価格は主にクルーズ船の等級によって決まっており、船の等級は、クアンニン省文化・スポーツ・観光局が国の定めるクルーズ船分類基準に従って定めている(図表4-4)。
- ・ハロン湾クルーズの多くは、様々なサプライヤーから各サービスを調達している(図表4-5)。ハロン湾ではツアーの5割が他社所有の船を運航するツアーであり、残る5割のうち、自社所有の船を運航するオペレーターのツアーが2割、他社の運行する船をチャーターするツアーが3割となっている。

(図表4-1)ベトナム・ハロン湾



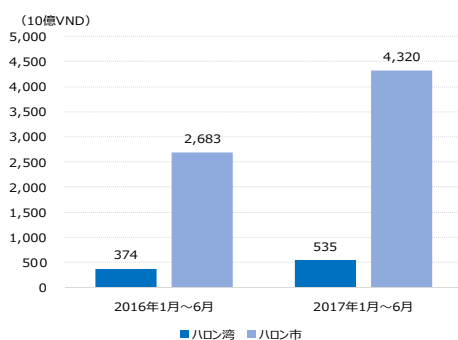
(出所)TransViet Travelより日本政策投資銀行作成

(図表4-2)ハロン湾およびハロン市への観光客数



(出所)The People's Committee of Ha Long Cityより日本政策投資銀行作成

(図表4-3)ハロン湾の観光チケット収入およびハロン市の観光業収入 (図表4-4)ハロン湾クルーズツアー価格の例



(出所)The People's Committee of Ha Long Cityより日本政策投資銀行作成

クルーズ船等級	1泊2日料金 (1,000VND/人)
スタンダード 1つ星 (★) 2つ星 (★★)	700～1,800
3つ星 (★★★)	1,800～2,800
4つ星 (★★★★)	2,800～4,000
5つ星 (★★★★★)	5,000～

※1,000VND≒5円

(出所)インタビューなどより日本政策投資銀行作成

(図表4-5)ハロン湾クルーズビジネスに関わるプレイヤー



(出所)日本政策投資銀行作成

4-2. 先行事例（ベトナム・ハロン湾）

- ・ハロン湾ではクルーズ船発着地の整備も進んでおり、2016年10月に供用が開始された施設は、面積は8千㎡以上で、1千席の座席を備え、3千人の旅客の収容が可能である。また、クルーズ船はスタンダードから5つ星までの等級に分かれている（図表4-6）。
- ・ハロン湾クルーズ発展の背景については、ハロン湾のユネスコ世界自然遺産への登録による知名度向上の影響が大きい他、アクセスの利便性（ハノイから車で現状2時間半から4時間程度。新たに高速道路が建設中。その他、ヘリコプターなど多様な交通手段がある）、ベトナムの経済発展、海外からの観光客増加などが挙げられる（図表4-7）。
- ・ハロン湾クルーズの例を参考に、瀬戸内地域で観光クルーズ事業を行うにあたり必要な要素を考えてみた。意識すべきは、移動手段としてではなく船旅自体を楽しむ仕掛けづくりであり、そのためには、港や船舶などハード面での整備に加え、航路や船内外のアクティビティなどソフト面での整備も重要である。事業者間に加え、行政も含めた関係者間での連携も必要ではないだろうか（図表4-8）。
- ・ハロン湾クルーズは、1989年に始まった当初から、この20年程度でかなりの規模にまで発展しており、ハロン湾同様に、今後、瀬戸内地域のクルーズ事業についても、大きな発展可能性があるのではないかと。

（図表4-6）クルーズ船発着地・クルーズ船



（出所）日本政策投資銀行資料

（図表4-7）ハロン湾クルーズ発展の背景

ユネスコの世界遺産に登録
（1994年に世界自然遺産に登録）

アクセスの利便性
（ハノイからの道路アクセス、多様な交通手段）

経済成長、生活水準の改善によるベトナム人のライフスタイルの変化など、国内要因

インターネットの普及
（SNSの発展、オンライン予約の発展）

中国など海外からの観光客の取りこみ
（ビザ要件の緩和など）

（出所）日本政策投資銀行作成

（図表4-8）瀬戸内地域での観光クルーズ

移動手段としてではなく船旅自体を楽しむ仕掛けづくり

新たな航路開発・航路整備
（広域ルートなど）

港・船舶の整備

行政・事業者など関係者間の連携

ニーズに応じた商品開発
（価格設定、日帰りor宿泊など）

二次交通との連携

船内外のアクティビティの整備
（他の観光資源との連携・地元食材を使った料理など）

マーケティング・プロモーション

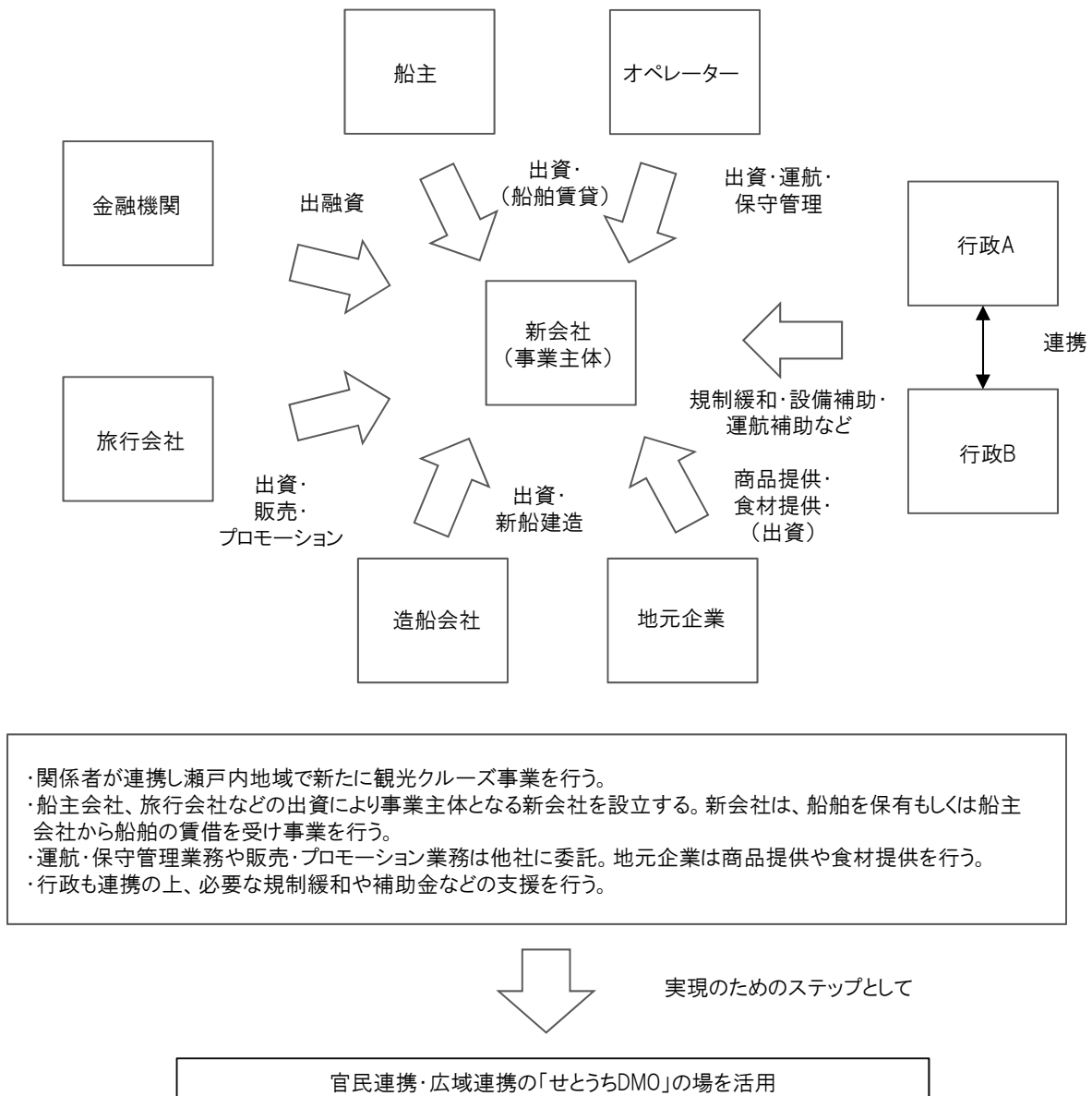
情報開示・データ整備

（出所）日本政策投資銀行作成

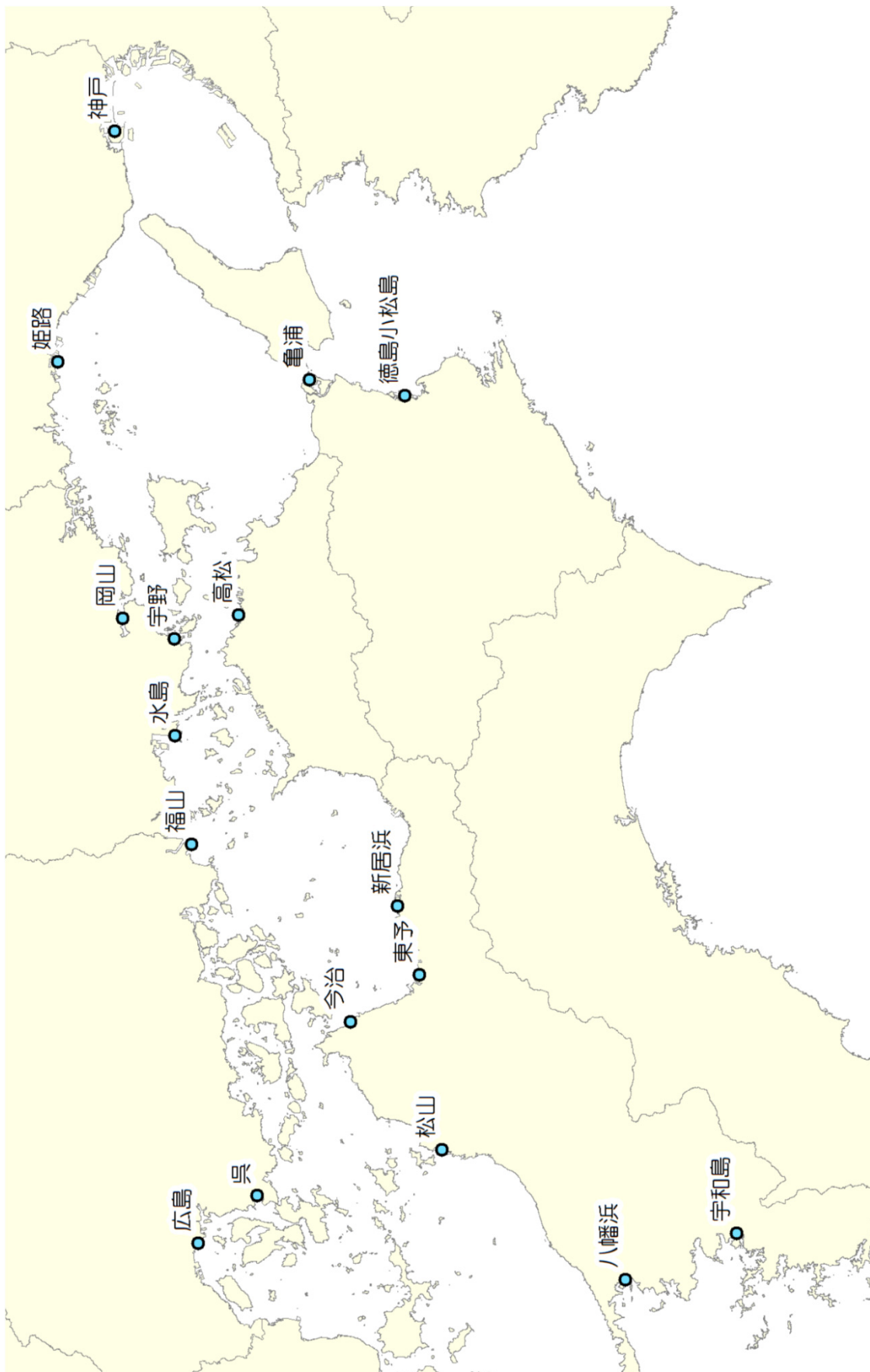
5. 今後の具体的な施策案

- ・瀬戸内地域の海上旅客交通を巡る現在の課題やハロン湾の事例を踏まえ、瀬戸内地域で、新たな観光クルーズ事業の開始に向け、官民連携・広域連携によるコスト分担・リスク分担の枠組みが考えられないだろうか。
- ・船主会社、旅行会社などの出資により事業主体となる新会社を設立する。新会社は、船舶を保有もしくは船主会社から船舶の賃借を受け事業を行う。運航・保守管理業務や販売・プロモーション業務は他社に委託。行政についても、管轄を超えた取り組みが必要となるため、運輸局もしくは各港湾管理者が連携し必要な規制緩和や補助金などでの支援を行う。地元企業からは商品提供や食材提供を受け、地元にもお金が落ちる仕組みを構築する。
- ・関係者が連携することで、新船建造の資金負担の軽減や人材不足などの問題の解決を図るとともに、地域や業種を越えた取り組みが期待できる。
- ・現在、瀬戸内地域では、官民連携・広域連携による観光振興のための「せとうちDMO」の取り組みが開始されている。「せとうちDMO」の場も活用しながら、関係者間で実現に向けた取り組みが開始されることを期待したい（図表5-1）。

（図表5-1）観光クルーズ事業導入のための具体的な施策案（イメージ）



(参考1) 瀬戸内海地図 (調査対象とした17港)



(出所) 日本政策投資銀行作成

(参考2) 高松港の現状

- ・高松港については、8事業者9航路が運航されており、小豆島や直島など、本土一島間の航路の他、宇野と神戸を結ぶ本土間の航路もみられる(参考図表2-1)。航路が多く過密状態となっており、本土間を結ぶ航路は車両積載も可能な中型船が運航されているが、その他航路は小型船がほとんどである。近時、サンポート高松地区の整備がなされた。
- ・宇野航路については、以前は複数社による運航がなされ、夜間の物流利用など、24時間営業の航路も存在していたが、瀬戸大橋の開通や通行料金値下げなどの影響により、1社、10便/日まで減少している。生活航路としての利用が中心であり、人口減少の影響などを受け、旅客数は右肩下がりとなっている。
- ・小豆島航路については、生活航路としての利用が中心だが一部観光客もみられる。平日朝、夕は通勤、通学客が多く、日中の利用者数は少ない。休日は観光客の利用が中心である。旅客船の他、高速艇(価格は旅客船の2倍。移動時間は半分)の運航もなされているが、旅客船と高速艇で客層に特に大きな違いはみられない。
- ・小豆島については、土庄港は平日朝、夕を中心にキャパシティはほぼ上限に近い水準となっているなど、橋がないため引き続き海上交通に一定の需要は存在し、相応の路線数が維持されているものの、島人口の減少の影響により旅客数は減少している。

(参考図表2-1)高松港の現状

航路・ダイヤ

 域内航路(本土一島)
 域内航路(本土一本土)
 域外航路
 レストラン船等

船名・船舶サイズ

 車両積載可能
 旅客のみ
 レストラン船等

事業者名	航路	ダイヤ	船名	船舶サイズ	
				総トン数	旅客定員
内海フェリー(株)	高松⇄小豆島(草壁)	高松発(09:30~20:30、5便/日)	ブルーライン	999	550
		草壁発(07:50~19:00、5便/日)			
		高松発(07:50~18:50、5便/日)	サンオリブシー	52	68
		草壁発(07:00~17:45、5便/日)			
国際フェリー(株)	高松⇄小豆島(池田)	高松発(06:50~19:30、8便/日)	第一こくさい丸	696	500
		池田発(05:30~18:00、8便/日)	第三十二こくさい丸	749	500
小豆島フェリー(株)	高松⇄小豆島(土庄)	高松発(06:25~20:20、15便/日)	第一しょうどしま丸	999	490
		土庄発(06:36~20:10、15便/日)	第二しょうどしま丸	994	430
			第七しょうどしま丸	993	481
		高松発(07:40~21:30、16便/日)	スーパーマリン	95	140
		土庄発(07:00~20:50、16便/日)	オリブマリン	58	96
四国汽船(株)	高松⇄直島(宮浦)	高松発(08:12~18:05、5便/日)	なおしま	1,099	500
		宮浦発(07:00~17:00、5便/日)	あさひ	993	450
			せと	635	400
		高松発(09:15~19:50、1~4便/日)	サンダーバード	19	79
		宮浦発(08:40~19:15、1~4便/日)	ラブバード	19	65
			アートバード	19	80
(株)豊島フェリー	高松⇄直島(木村)⇄豊島(家浦)	高松発(07:41~18:05、3~5便/日)	まりんなつ1号	17	70
		家浦発(07:00~17:20、3~5便/日)	まりんなつ2号	19	80
雌雄島海運(株)	高松⇄女木島⇄男木島	高松発(08:00~18:10、6便/日)	めおん2	266	250
		男木島発(07:00~17:00、6便/日)			
		※夏季海水浴期間のみ高松⇄女木島6往復/日、増便	めおん(夏季臨時船)	198	250
四国フェリー(株)	高松⇄宇野	高松発(7:00~20:10、10便/日)	第87玉高丸	853	300
		宇野発(7:00~20:10、10便/日)	第85玉高丸	852	300
ジャンボフェリー(株)	高松⇄神戸	高松発(01:00~19:30、4便/日)	りつりん2	3,638	475
		神戸発(01:00~20:00、4便/日)	こんびら2	3,633	475
	高松⇄小豆島(坂手)	高松発(06:15~19:30、3便/日)	りつりん2	3,638	475
		坂手発(09:30~17:15、2便/日)	こんびら2	3,633	475
		※土休日は坂手発3便/日			

(出所)(株)日刊海事通信社『フェリー・旅客船ガイド2016年秋季号』、各社HPなどより日本政策投資銀行作成

(参考3) 広島港の現状

- ・広島港については、7事業者11航路が運航されており、本土間、本土－島間の航路の他、世界遺産である宮島と平和公園を結ぶ航路、レストラン船やクルーズ船もみられる(参考図表3-1)。
- ・江田島航路については、もともと江田島市が運航していたものを民間事業者が買い取ったものである。江田島には橋がかかっているものの、バスでの移動には時間がかかるため、引き続き海上での移動に一定の需要が存在している。その他島しょ部を結ぶ航路も生活航路が中心のため、定期券、回数券の利用が多く、朝、夕に利用が集中している一方、昼は極端に搭乗率が低い。
- ・松山航路については、ビジネス利用が中心であり、物流関係のトラックの利用も多い。便数については、近時ほぼ横ばいで推移しているものの、陸上交通網の整備などにより、長期的には減便傾向にある。
- ・宮島航路については、広島港の他、プリンスホテル発着の航路もある。修学旅行の利用の他、外国人観光客もみられ、インバウンド効果も少しずつ現れている。

(参考図表3-1) 広島港の現状

航路・ダイヤ

域内航路(本土－島)
域内航路(本土－本土)
域外航路
レストラン船等

船名・船舶サイズ

車両積載可能
旅客のみ
レストラン船等

事業者名	航路	ダイヤ	船名	船舶サイズ	
				総トン数	旅客定員
上村汽船㈱	広島(宇品)⇄江田島(切串)	宇品発(07:10～21:30、22便/日)	第五きりくし	373	300
		切串発(06:40～20:50、22便/日)	第八きりくし	375	300
		※日曜・祝祭日は最終便運休	第十二きりくし(予備船)	490	330
瀬戸内シーライン㈱	広島(宇品)⇄江田島(切串・小用)	宇品発(06:46～22:25、20便/日)	和加	49	96
		切串発(06:16～21:53、20便/日)	瀬戸	45	84
		※土日祝は始発便運休			
	広島(宇品)⇄江田島(三高港)	宇品発(06:55～21:00、16便/日)	シーフレンド	312	250
		三高港発(06:08～20:15、16便/日)	入船	354	250
	広島(宇品)⇄能美島(中町)	宇品発(06:33～22:58、23便/日)	ニュー千鳥	79	220
		中町発(06:00～22:30、23便/日)	スーパー千鳥	92	223
		※日・祝日・振替休日は始発最終運休	ロイヤル千鳥	79	188
似島汽船㈱	広島(宇品)⇄似島	広島発(08:25～16:25、8便/日)	おやしお	52	97
		宮島発(09:00～17:00、8便/日)	はやしお	52	97
		※8便中2便は土・日・祝日のみ運航			
		宇品発(06:30～20:30、13便/日)	第十こふじ	374	600
瀬戸内海汽船㈱ 石崎汽船㈱	広島⇄呉⇄松山(観光港)	広島発(05:45～19:45、10便/日)	石手川	699	342
		松山観光港(06:25～20:10、10便/日)	四万十川	699	324
			旭洋丸	696	400
			翔洋丸	696	400
		広島発(07:30～21:00、12便/日)	道後	189	153
		松山観光港(07:00～20:30、12便/日)	宮島	189	153
			瑞光	189	156
			祥光	189	156
瀬戸内海汽船㈱	レストラン船	ランチクルーズ(水～日) ディナークルーズ(水～土) サンセットディナークルーズ(日)	銀河	602	400
㈱アクアネット広島	平和公園⇄宮島	元安発(08:30～17:10、15便/日)	きらら	10	35
		宮島発(08:40～17:30、15便/日)	さくら	13	56
		※3月～11月のダイヤ	うらら	13	50
			すてら	14	58
㈱アクアネットサービス	マリーナポップ⇄宮島航路	【平日】高速船のみ運航 マリーナポップ発(09:30～16:30、7便/日)	マリーナポップⅡ	19	66
		宮島発(10:00～17:10、7便/日)	マリーナポップⅡ	19	66
		【土・日・祝日】海賊船も運航 マリーナポップ発(09:30～17:00、10便/日)	マリーナポップⅡ	19	66
		宮島発(10:05～17:30、10便/日)	マリーナポップⅡ	19	66
海王サンセット&ナイトクルーズ	金・土のみ 18:00～ 約90分		マリーナポップⅡ	19	66
			マリーナポップⅡ	19	66

(参考4) 神戸港の現状

- ・神戸港については、11事業者12航路が運航されている。大分や宮崎など、域外地域へ向かう長距離航路が幾つかみられる他、レストラン船やクルーズ船も多い(参考図表4-1)。
- ・瀬戸内地域を航行する船舶は、1,000トン未満の小型のものから、3,000トン程度の中型のもの、15,000トン程度の大型のものと多様なサイズがあり、島しょ部を結ぶ航路は100トンに満たないものが多いが、神戸港の長距離航路については、15,000トン程度の大型のフェリーが利用されている。運賃については、中型、小型のものは、数百円～数千円で均一の料金設定がなされているが、大型船は、特等、一等、二等など、船室、座席による段階的な料金設定がなされており、車両も多数積載が可能である。

(参考図表4-1)神戸港の現状

航路・ダイヤ

域内航路(本土-島)
域内航路(本土-本土)
域外航路
レストラン船等

船名・船舶サイズ

車両積載可能
旅客のみ
レストラン船等

事業者名	航路	ダイヤ	船名	船舶サイズ	
				総トン数	旅客定員
四国開発フェリー(株) (オレンジフェリー)	神戸(六甲)⇔新居浜	神戸01:10発⇒新居浜08:10着 新居浜16:30発⇒神戸23:50着	おれんじホープ	15,732	218
㈱フェリーさんふらわあ	神戸(六甲)⇔大分	神戸六甲アイランド発⇒大分港着 19:00⇒翌日06:20(日～木曜日発) 19:50⇒翌日07:20(金・土曜日発) 大分港発⇒神戸六甲アイランド着 19:15⇒翌日06:35(日～木曜日発) 19:30⇒翌日07:55(金・土曜日発)	さんふらわあ ごーるど	11,178	748
			さんふらわあ ぱーる	11,177	748
阪九フェリー(株)	神戸(六甲)⇔新門司	神戸発⇒新門司着 18:30⇒翌日07:00(月～木曜日) 20:00⇒翌日08:30(金～日曜日) 新門司発⇒神戸着 18:40⇒翌日07:10(月～木曜日) 20:00⇒翌日08:30(金～日曜日)	やまと	13,353	667
			つくし	13,353	667
マルエーフェリー(株)	神戸(六甲)⇔大阪⇔奄美諸島⇔那覇	神戸発(1日目14:00)⇒寄港⇒那覇着(3日目08:30) 那覇発(1日目16:00)⇒寄港⇒神戸着(3日目10:00) ※神戸発、那覇発とも月6便程度 ※出港日により発着時刻・寄港地に変更あり	琉球エクスプレス	6,266	240
宮崎カーフェリー(株)	神戸⇔宮崎	神戸発⇒宮崎着 19:10⇒翌日08:40(月～土曜日発) 18:00⇒翌日08:40(日曜日発) 宮崎発⇒神戸着 19:10⇒翌日07:30(毎日)	みやざきエクスプレス	11,931	690
			こうべエクスプレス	11,933	690
ジャンボフェリー(株)	神戸⇔高松	神戸発(01:00～20:00、4便/日) 高松発(01:00～19:30、4便/日) ※4便中3便は小豆島(坂手)経由	りつりん2	3,638	475
			こんびら2	3,633	475
	神戸⇔小豆島(坂手)	神戸発(01:00～14:00、3便/日) 坂手発(07:30～20:45、3便/日) ※土日祝は4便	りつりん2	3,638	475
			こんびら2	3,633	475
神戸ベイクルーズ(株)	神戸港周遊	10:45～16:45(毎時15分発・45分発)	ロイヤルプリンセス オーシャンプリンセス	414 170	500 345
早駒運輸(株) (神戸シーバス)	神戸港クルーズ	10:00～17:00(毎正時発) ※一部臨時便(季節により増減あり)	ファンタジー	152	300
ルミナスクルーズ(株)	レストラン船	大阪湾ドライブイトクルーズ(12:00～14:00) 神戸空港沖ドライブイトクルーズ(平日17:00～18:20) 大阪湾ドライブイトクルーズ(土日祝16:00～18:00) 明石海峡ドライブイトクルーズ(19:00～21:20)	ルミナス神戸2	4,778	1,000
㈱神戸クルーザー	レストラン船	ランチクルーズ(12:00～14:00) ティークルーズ(14:30～16:00) トワイライトクルーズ(16:45～18:30) ナイトクルーズ(19:00～21:10)	コンチェルト	2,138	604
㈱OMこうべ (神戸-関空ペイシャトル)	神戸空港⇔関西国際空港	神戸空港発(05:30～22:45、16便/日) 関西空港発(06:30～00:00、16便/日)	うみ	84	110
			そら	84	110

(出所)(株)日刊海事通信社『フェリー・旅客船ガイド2016年秋季号』、各社HPなどより日本政策投資銀行作成

(参考5) 松山港の現状

・松山港については、7事業者8航路が運航されている(参考図表5-1)。旅客船の乗り場は大きく、松山観光港・高浜港・三津浜港の計3箇所の港が整備されている。松山観光港は大きな旅客ターミナルが整備され比較的長い航路が運航されており、高浜港は近隣の島しょ部への航路、三津浜港は市営の渡し船などが運航されている。

(参考図表5-1) 松山港の現状

航路・ダイヤ

域内航路(本土-島)
域内航路(本土-本土)
域外航路
レストラン船等

船名・船舶サイズ

車両積載可能
旅客のみ
レストラン船等

事業者名	航路	ダイヤ	船名	船舶サイズ	
				総トン数	旅客定員
瀬戸内海汽船(株) 石崎汽船(株)	松山(観光港)⇔呉⇔広島	松山観光港(06:25~20:10、10便/日) 広島発(05:45~19:45、10便/日)	石手川	699	342
			四万十川	699	324
			旭洋丸	696	400
			翔洋丸	696	400
		松山観光港(07:00~20:30、12便/日) 広島発(07:30~21:00、12便/日)	道後	189	153
			宮島	189	153
			瑞光	189	156
			祥光	189	156
松山・小倉フェリー(株)	松山⇔小倉	松山21:55発→小倉05:00着 小倉21:55発→松山05:00着	フェリーはやと2 フェリーくるしま	4,238 4,277	530 530
(株)ごしま	松山(高浜)⇔興居島(由良・泊)	【由良方面】 高浜発(06:15~20:10、14便/日) 由良発(05:55~19:50、14便/日) 【泊方面】 高浜発(06:45~20:25、14便/日) 泊発(06:25~20:10、14便/日)	あいらんど	484	260
			えひめ2	188	148
			海燕23	19	79
中島汽船(株)	中島航路(高速艇) 東線:高浜⇔大浦 西線:高浜⇔二神	【東線】 高浜発(07:23~19:10、5便/日) 大浦発(06:35~18:30、5便/日) 【西線】 高浜発(07:40~18:25、4便/日) 二神発(06:15~19:41、5便/日)	あさかぜ	48	90
			いそかぜ	48	90
			すいせい	43	107
	中島航路(フェリー) 東線:三津浜⇔大浦 西線:三津浜⇔西中	【東線】 三津浜発(06:55~19:10、5便/日) 大浦発(05:40~17:30、5便/日) 【西線】 三津浜発(09:10、16:40、2便/日) 西中発(06:06、13:44、2便/日)	なかじま	676	488
			第二ななしま	528	400
			じんわ	462	310
防予フェリー(株)	松山(三津浜)⇔柳井	三津浜発(01:40~23:10、13便/日) 柳井発(01:00~22:40、13便/日) ※一部、土日運休あり ※伊保田寄港便は周防大島松山フェリー(株)の運航(4往復/日)	おれんじぐれいす	694	300
			おれんじまーきゅりー	696	280
			おれんじゅびたー	695	300
周防大島松山フェリー(株)	松山(三津浜)⇔伊保田⇔柳井	三津浜発(03:35~20:30、4便/日) 柳井発(01:00~17:50、4便/日) ※一部、日曜運休	しらきさん	441	150
松山市 (市営渡船)	松山港内港地区の三津と港山の間 約80m	午前7時から午後7時 随時運航、年中無休 (荒天などにより運休あり)	こぶかり丸	—	10

(出所)(株)日刊海事通信社『フェリー・旅客船ガイド2016年秋季号』、各社HPなどより日本政策投資銀行作成

(参考6) 宇野港の現状

・宇野港については、3事業者3航路が運航されており、高松航路の旅客数が多い(参考図表6-1)。旅客船事業者は主たる営業所で許認可を受けるため、宇野港に就航している事業者は全て四国運輸局管轄の事業者となっている。

(参考図表6-1)宇野港の現状

航路・ダイヤ

域内航路(本土-島)
域内航路(本土-本土)
域外航路
レストラン船等

船名・船舶サイズ

車両積載可能
旅客のみ
レストラン船等

事業者名	航路	ダイヤ	船名	船舶サイズ	
				総トン数	旅客定員
小豆島豊島フェリー(株)	宇野⇄豊島(家浦・唐櫃)⇄小豆島(土庄)	宇野発(06:45~19:30、8便/日) 土庄発(07:20~19:25、7便/日) ※一部、家浦発止の便あり。最終便は家浦止り	フェリーてしま	365	350
			ひかり	38	96
四国汽船(株)	宇野⇄直島(宮浦・風戸・本村)	宇野⇄宮浦 宇野発(06:10~20:25、13便/日) 宮浦発(06:00~20:25、13便/日) 宇野⇄風戸 宇野発(05:00~15:05、8便/日) 風戸発(06:40~16:30、8便/日) ※全便危険物車両可能(徒歩の一般旅客は乗船不可) 宇野⇄宮浦 宇野発(10:00~00:35、3~4便/日) 宮浦発(10:25~00:15、3~4便/日) 宇野⇄本村 宇野発(07:25~18:35、5便/日) 本村発(06:45~18:10、5便/日)	なおしま	1,099	500
			あさひ	993	450
			せと	635	400
			サンダーバード	19	79
			ラブバード	19	65
			アートバード	19	80
四国フェリー(株)	宇野⇄高松	宇野発(7:00~20:10、10便/日) 高松発(7:00~20:10、10便/日)	第87玉高丸	853	300
			第85玉高丸	852	300

(出所) (株)日刊海事通信社『フェリー・旅客船ガイド2016年秋季号』、各社HPなどより日本政策投資銀行作成



株式会社日本政策投資銀行

© Development Bank of Japan Inc.2018

本資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、取引等を勧誘するものではありません。本資料は当行が信頼に足ると判断した情報に基づいて作成されていますが、当行はその正確性・確実性を保証するものではありません。本資料のご利用に際しましては、ご自身のご判断でなされますようお願い致します。本資料は著作物であり、著作権法に基づき保護されています。本資料の全文または一部を転載・複製する際は、著作権者の許諾が必要ですので、当行までご連絡下さい。著作権法の定めに従い引用・転載・複製する際には、必ず、『出所：日本政策投資銀行』と明記して下さい。

（お問い合わせ先）

株式会社日本政策投資銀行 関西支店 企画調査課

〒541-0042

大阪市中央区今橋4-1-1 淀屋橋三井ビルディング13F

Tel:06-4706-6455

E-mail:ksinfo@dbj.jp

HP: <http://www.dbj.jp/co/info/branchnews/kansai/index.html>