

# 国内旅客船バリアフリー化推進のための 調査研究

## 報告書

平成24年3月

交通エコロジー・モビリティ財団



## はじめに

本書は、日本財団の助成を受けて実施した「国内旅客船バリアフリー化推進のための調査研究」事業を取りまとめたものである。

旅客船のバリアフリー化は、平成 12 年に制定された「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」(交通バリアフリー法)及び平成 18 年に制定された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(バリアフリー法)により取り組まれている。

しかし、旅客船のバリアフリー化整備に係る技術的な課題などがある一方、離島の過疎化等による利用者の減少、燃料油の高騰及び高速料金等の低料金化等により代替船の建造が進まず、バリアフリー化を推進する状況は非常に停滞している。

このため、旅客船のバリアフリー化整備に係る技術的な側面と旅客船事業者等に係る社会経済の環境変化がもたらす側面の 2 つの側面から問題点・課題を抽出し、これを踏まえた対応策のあり方を検討した。

ついで、本書が旅客船のバリアフリー化を推進するための糸口になることを望み、その対応策のあり方等を取りまとめたものである。

これにより、旅客船のバリアフリー化が進展し、離島等における高齢者及び障害者等の移動の円滑化となれば望外の喜びである。

最後に、本書の作成にあたり、多大なご尽力を頂いた独立行政法人海上技術安全研究所の宮崎恵子委員長をはじめ、各委員、アンケート及びヒアリング調査にご協力いただいた船舶検査官、旅客船事業者、造船会社、調査にあたった三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング株式会社の皆様に深く感謝を申し上げます次第である。

平成 24 年 3 月

交通エコロジー・モビリティ財団

会 長 井 山 嗣 夫



# 目 次

1. 事業の概要について	
1.1 事業目的	1
1.2 事業内容	1
1.3 事業スケジュール	2
【技術調査編】	
2. 技術調査の概要について	
2.1 調査目的	3
2.2 調査フロー	3
3. アンケート調査について	
3.1 調査概要	4
3.2 調査結果	5
4. ヒアリング調査について	
4.1 調査概要	23
4.2 調査結果	23
5. まとめ	27
【経済調査編】	
6. 経済調査の概要について	
6.1 調査目的	31
6.2 調査フロー	31
7. 国内旅客船の現状の把握について	
7.1 国内旅客船の現状	32
7.2 瀬戸内海およびその周辺地域の航路ネットワークや利用状況の把握	47
8. 国内旅客船バリアフリー化推進に関するアンケート調査について	
8.1 アンケート調査の実施要領	54
8.2 調査結果	56
8.3 航路事業者属性別の問題構造	76
8.4 航路事業者への訪問インタビュー調査	79
9. 社会経済環境の変化が航路経営へ及ぼす影響分析	
9.1 本四フェリー航路	82
9.2 離島フェリー航路	85
9.3 離島旅客船航路	92
9.4 航路事業者の経営状況	98
9.5 その他共通の問題点	99
9.6 ケーススタディのまとめ	103
10. 課題と方策	
10.1 課題	104
10.2 方策	106

- 参考資料 1 【技術調査】アンケート調査票(船舶検査官用)
- 参考資料 2 【技術調査】アンケート調査票(造船会社設計者用)
- 参考資料 3 【技術調査】ヒアリングシート
- 参考資料 4 【経済調査】アンケート調査 依頼状
- 参考資料 5 【経済調査】アンケート調査 調査票

# 国内旅客船バリアフリー化推進のための調査研究 ワーキンググループ委員

(敬称略・五十音順)

神崎 卓司 国土交通省海事局安全基準課バリアフリー推進係

齋藤 徳篤 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構  
共有建造支援部 担当課長

鈴木 実 株式会社神田造船所 東京営業所長  
(社団法人日本中小型造船工業会)

高田 達 社団法人日本旅客船協会 業務部長

妻屋 明 社団法人全国脊髄損傷者連合会 理事長

委員長 宮崎 恵子 独立行政法人海上技術安全研究所  
運航・物流系運航支援技術研究グループ 上席研究員

安田 智行 国土交通省海事局検査測度課 船舶検査官

山澤 時廣 日本小型船舶検査機構 検査検定課長

(事務局)

交通エコロジー・モビリティ財団

岩佐 徳太郎 バリアフリー推進部 部長

吉川 博之 バリアフリー推進部 企画調査課 課長(平成23年9月迄)

高橋 徹 バリアフリー推進部 企画調査課 係員

(調査協力)

三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社政策研究事業本部研究開発第2部

中尾 健良 社会資本マネジメント研究グループ長 主任研究員

広瀬 研一郎 社会資本マネジメント研究グループ 研究員





# 1. 事業の概要について

## 1.1 事業目的

近年、国内旅客船のバリアフリー化は、離島の過疎化等による利用者の減少、燃料油の高騰及び高速料金の低料金化等により代替船の建造が進まず、停滞している。わが国は離島が多く、その離島も高齢化が進み、通院、買い物等に利用される日常生活航路の旅客船のバリアフリー化は、喫緊の課題である。

そこで本事業は、旅客船のバリアフリー化に係る技術的側面（船舶特有の水密機構による段差及び空間的制約によるバリアフリースペースの確保等）や旅客船を取り巻く環境変化によるバリアフリー化の影響といったバリアフリー化推進にあたっての問題点・課題を抽出し、高齢者や障害者の移動円滑化に資することを目的として実施する。

## 1.2 事業内容

旅客船のバリアフリー化は、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下、「バリアフリー新法」という）」、「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令（以下、「バリアフリー基準」という）」、「旅客船バリアフリーガイドライン（以下、「ガイドライン」という）」により整備が進められている。

しかし、船舶特有の水密機構による段差及び空間的制約によるバリアフリースペースの確保等、技術的な問題が指摘されている。

また、近年の燃料油の高騰や、国内景気の低迷、高速道路無料化などによる旅客船の旅客人員の減少、長距離トラック等の船離れに拍車がかかり物流の動向や人口の流動等に変化をきたしている

このことから、旅客船バリアフリー化整備の技術的な課題並びに国内旅客船を取り巻く現状を調査し、問題点を抽出するとともに対応策のあり方について検討する。

なお、調査は、以下のとおり実施する。

### ①旅客船のバリアフリー化に係る技術的課題に関する調査（以下、「技術調査」という）

（第2章～第5章）

- ・旅客船をバリアフリー化する際の技術的課題の把握

### ②旅客船事業を取り巻く環境変化に関する調査（以下、「経済調査」という）

（第6章～第10章）

- ・国内旅客船の現状（隻数、トン数、乗船人数及びバリアフリー化の状況）
- ・離島を取り巻く人流・物流動向の把握
- ・環境変化が与えるバリアフリー化に際しての問題点・課題の把握

### 1.3 事業スケジュール

本事業は、下記のスケジュールで実施する。

図表 1-1 スケジュール

実施内容	期	1 / 4	2 / 4	3 / 4	4 / 4
【技術調査】 ①アンケート、ヒアリング調査					
【経済調査】 ①既存文献等の整理					
②アンケート調査					
③ヒアリング調査					
④影響分析（ケーススタディ）					
⑤報告書の作成					
ワーキンググループ（3回）					

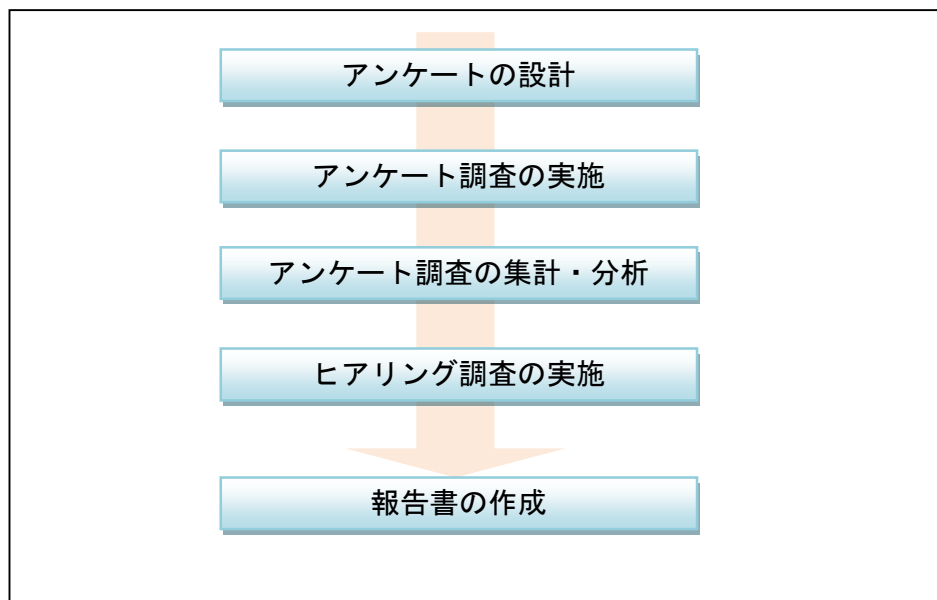
## 2. 調査概要について

### 2.1 調査目的

国内旅客船のバリアフリー化を進展させるため、旅客船のバリアフリー化を阻害する船舶の構造や安全基準などの技術的な課題を把握し、これを踏まえた対応策のあり方について検討することを目的とする。

### 2.2 調査フロー

調査フローは、以下のとおり。



## 3. アンケート調査について

### 3.1 調査概要

#### 3.1.1 調査目的

国内旅客船のバリアフリー化整備は、鉄道やバスといった陸上の公共交通機関に比べ、船舶特有の水密構造に伴う段差や空間的制約が多く、必ずしも容易に進展しない状況がうかがわれる。

そこで、バリアフリー基準による既存の「ガイドライン」に対する意見や要望を把握するため、船舶の特性や安全基準等を熟知する船舶検査官及び造船事業者の設計者を対象としたアンケート調査を実施する。

#### 3.1.2 調査対象

調査対象は、①各地方運輸局、神戸運輸監理部、沖縄総合事務局に所属する船舶検査官と②社団法人日本中小型造船工業会会員より抽出した 10 社及びバリアフリー化船建造実績のある事業者 5 社の合計 15 社とした。

#### 3.1.3 調査期間

調査期間は、下記のとおり。

平成 23 年 8 月 1 日（月）～平成 23 年 8 月 31 日（水）

ただし、平成 23 年 9 月 15 日（木）まで回収期間の延長を行った。

#### 3.1.4 調査方法

調査方法は、メール及び郵送によるアンケート用紙の配布、回収を実施した。

#### 3.1.5 調査項目

調査項目は、参考資料 1 のアンケート調査票のとおり。

## 3.2 調査結果

### 3.2.1 アンケート回答者の概要

#### 1) 船舶検査官の概要

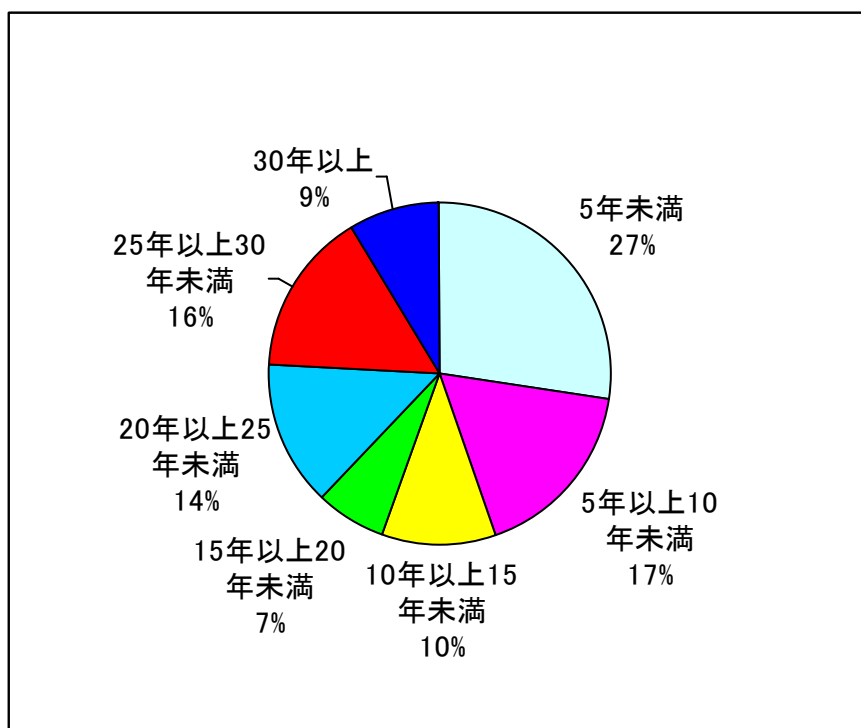
回答者数は、159 名中 58 名（回収率 36.5%）であった。回答者の船舶検査官通算経験年数の平均は、14 年であり、図表 3-1 が示すとおりどの年代からも回答を得ている。

また、船舶検査官通算経験年数とバリアフリー検査の経験隻数の関係を図表 3-2 に示す。

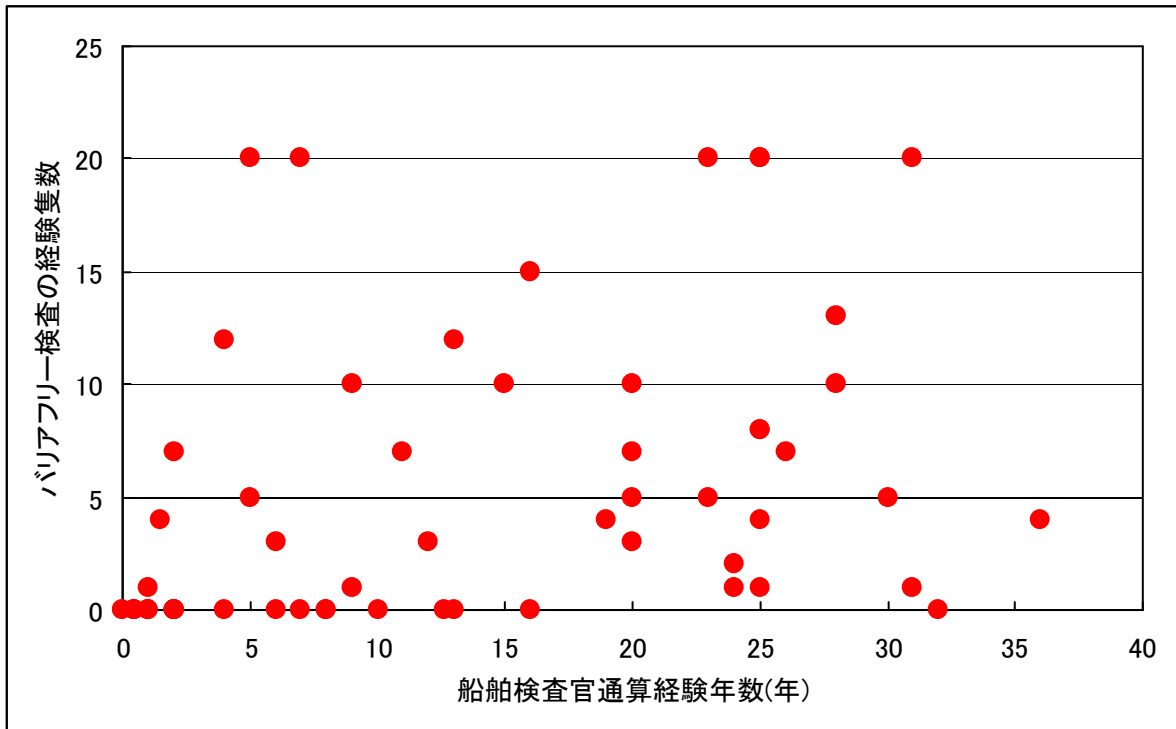
図表 3-2 からは、船舶検査官通算経験年数とバリアフリー検査の経験隻数には強い相関は見られず、『バリアフリー検査は、配属された地域により偏りがあるのではないか』という、「国内旅客船バリアフリー化推進のための調査研究」ワーキンググループで、当初、指摘されていた事項が裏付けられている。

しかし、バリアフリー検査を経験している船舶検査官を中心に、調査票には意見が多数寄せられているため、意見の集約・分析には十分であると考ええる。

図表 3-1 船舶検査官通算経験年数の分布 (n=58)



図表 3-2 船舶検査官通算経験年数とバリアフリー検査の経験隻数の関係



## 2) 造船所の概要

調査票に回答いただいた造船所数は、送付先 15 社中 8 社（回収率 53.3%）であった。

事前に、バリアフリー化された旅客船の建造経験がある造船所であることを把握して調査票を送付したが、一部、建造経験がないとの回答もあった。しかし、全体としては、バリアフリー化に関する意見が寄せられているため、意見の集約・分析には十分であると考えられる。

### 3.2.2 問題点・課題

#### 1) 設問ごとの主な意見

調査票の設問ごとに、技術的若しくは関連する課題をまとめる。

##### (1) 乗降に関する基準

- ・ 潮位差への対応、船舶のスペースや耐荷重量が限られることから、乗下船装置に関しては、陸上施設との整合性・連携の必要性（多数）。  
それに伴う、乗下船装置を陸上側で対応する場合、船舶の検査の取り扱いについての明示の要望。
- ・ 船舶（特に小型船）で船首付けとなる場合、乗降の改善対策。

- ・船舶側でも潮位差への根本的対応・標準的な対応の明確化と、潮位の変化に応じたきめ細かい勾配の例示の要望。
- ・「滑りにくい材料」「弱視者に必要な明るさ」「手すり設置」等の実績値・実例の明示。

## (2) 船内旅客用設備利用に関する基準

- ・暴露甲板である遊歩甲板のエアードクト等、移動の際、障害物になるものを回避する推奨の策定。
- ・船舶（特にフェリー）での移動制約者の回転スペースの寸法の検討。
- ・自動販売機等、すべての旅客が使用するものの基準の必要性。

## (3) 通行部分の基準

- ・スライド式等防火戸の最新情報の発信の必要性。
- ・船舶（特に小型船）における手すりの連続性の明確化の必要性。
- ・階段の寸法、船舶（特にフェリー）のエレベーターの寸法の実情の見直しと再検討の必要性。
- ・エレベーターや感知式の戸など、大型の船舶では対応できても、小型の船舶では困難な項目への対応の必要性。

## (4) 客席等配置の基準

- ・船舶（特に小型船）での客室配置や戸の改善、車いすスペースやバリアフリー席の設置の仕方の検討の必要性（スペースの問題、戸近くでの気温差への対応等）。
- ・船舶に適した車いす固定装置の検討の必要性。

## (5) 情報提供に関する基準

- ・情報提供の基本的考え方・コンセプトの検討の必要性。
- ・緊急時の情報提供の必要性。

## (6) その他(緊急時支援設備等、公衆電話・FAX 等)に関する基準

- ・障害者も容易に使用可能な救命設備の検討の必要性。
- ・緊急時における介助が必要な乗客の把握方法の検討の必要性。

## (7) 船舶安全法又は船舶設備規程若しくは小型船舶安全規則とバリアフリー化の両立に関する問題点・課題

- ・船舶（特に小型船）での安全性の確保とバリアフリー設備との両立の検討の必要性。
- ・小型の船舶用の昇降設備の開発。
- ・コーミングとの整合性の検討の必要性。
- ・建造地と就航地の情報交換を行うシステムの確立の必要性。
- ・適切なバリアフリー設備の情報発信の必要性。



## 2) 船舶のトン数別の分析

前節で抽出した課題を、船舶のトン数別に該当するかどうか評価を行った。小型旅客船でも構造上の違いがあることから、20トン未満と100未満で分け、中小型フェリーが主となる概ね1,000トン未満と、大型船フェリーである概ね1,000トン以上で分けて評価することとした。下記に、表形式で示す。○は該当すること、△は該当する要素や場合があること、－は該当しないことを示す。

		概ね 20 トン 未満を想定	概ね 20～100 トン未満を想 定	概ね 100～ 1000トン未満 を想定	概ね 1000 ト ン以上を想定
乗降に関する基準	潮位差への対応、船舶のスペースや耐荷重量が限られることから、乗下船装置に関しては、陸上施設との整合性・連携の必要性(多数)	○	○	○	○
	小型船で船首付けとなる場合の乗降の改善対策	○	△	－	－
	船舶側でも潮位差への根本的対応・標準的な対応の明確化と、潮位の変化に応じたきめ細かい勾配の例示の要望	○	○	△	－
	「滑りにくい材料」「弱視者に必要な明るさ」「手すり設置」等の実績値・実例の明示	○	○	○	○
船内旅客用設備利用に関する基準	暴露甲板である遊歩甲板のエアードクト等、移動の際、障害物になるものを回避する推奨の策定	－	－	○	○
	船舶(特にフェリー)での移動制約者の回転スペースの寸法の検討	－	－	○	－
	自動販売機等、すべての旅客が使用するものの基準の必要性	－	－	○	○

		概ね 20 トン 未満を想定	概ね 20～100 トン未満を想 定	概ね 100 ～ 1000トン未満 を想定	概ね 1000 ト ン以上を想定
通行部分の基準	スライド式等防火戸の最新情報の発信の必要性	—	—	○	○
	船舶(特に小型船)における手すりの連続性の明確化	○	○	△	—
	階段の寸法、船舶(特にフェリー)のエレベーターの寸法の実情の見直しと再検討の必要性	—	△	○	△
	エレベーターや感知式の戸など、大型の船舶では対応できても小型の船舶では困難な項目への対応の必要性	○	○	△	—
客席等配置の基準	船舶(特に小型船)での客室配置や戸の改善、車いすスペースやバリアフリー席の設置の仕方の検討の必要性(スペースの問題、戸近くでの気温差への対応等)	○	○	△	△
	船舶に適した車いす固定装置の検討の必要性	○	○	○	○
情報提供に関する基準	情報提供の基本的考え方・コンセプトの検討の必要性	○	○	○	○
	緊急時の情報提供の必要性	○	○	○	○

		概ね 20 トン 未満を想定	概ね 20～100 トン未満を想 定	概ね 100 ～ 1000トン未満 を想定	概ね 1000 ト ン以上を想定
その他(緊急時支援設備等、公衆電話・FAX等)に関する基準	障害者も容易に使用可能な救命設備の検討の必要	○	○	○	○
	緊急時における介助が必要な乗客の把握方法の検討の必要性	△	△	○	○
船舶安全法又は船舶設備規程若しくは小型船舶安全規則とバリアフリー化の両立に関する問題点・課題	船舶(特に小型船)での安全性の確保とバリアフリー設備との両立の検討の必要性	○	○	△	△
	小型の船舶用の昇降設備の開発	○	○	△	—
	コーミングとの整合性の検討の必要性	○	○	○	△
	建造地と就航地の情報交換を行うシステムの確立の必要性	○	○	○	○
	適切なバリアフリー設備の情報発信の必要性	○	○	○	○

上記のとおり、小型船において、スペースの制約の点から、現行の基準に合うバリアフリー設備を備え付けることが困難であることがわかる。一方、大型船においても、大型になると、旅客のための設備が増え、移動範囲も広くなることから、現行基準にない自動販売機や緊急時の障害者の把握といった課題があることがわかる。また、中小型のフェリーでは、小型船に比べて必要な設備が増えるが一方で大型船よりもスペースの余裕がないため、コンパクトで適切なバリアフリー設備が必要であることがわかる。

### 3) 緊急度による分類分析

前節と同様に、1)節で抽出した課題を、本節では対応の緊急度により評価を行った。緊急度としては、「早急な対応が必要」、「将来望ましい」の2つとした。「早急な対応が必要」は、安全の観点から早急な対策が必要な課題や、早急に対策することですぐに効果が見込める課題が該当する。「将来望ましい」は、関連する基準や関係者との調整が必要であったり、調査や開発に時間がかかるものが該当する。評価結果を下記に、表形式で示すが、これにより、どの課題を優先すればよいかを明確になると考える。なお、○は該当することを示し、△は該当するが時間がかかるため少し長期にわたって対応すること若しくは準備として開始することを示す。－は該当しないことを示す。

		早急な対応が必要	将来望ましい
乗降に関する基準	潮位差への対応、船舶のスペースや耐荷重量が限られることから、乗下船装置に関しては、陸上施設との整合性・連携の必要性(多数)	○	－
	小型船で船首付けとなる場合の乗降の改善対策	－	○
	船舶側でも潮位差への根本的対応・標準的な対応の明確化と、潮位の変化に応じたきめ細かい勾配の例示の要望	○	△
	「滑りにくい材料」「弱視者に必要な明るさ」「手すり設置」等の実績値・実例の明示	－	○
船内旅客用設備利用に関する基準	暴露甲板である遊歩甲板のエアードクト等、移動の際、障害物になるものを回避する推奨の策定	－	○
	船舶(特にフェリー)での移動制約者の回転スペースの寸法の検討	○	－
	自動販売機等、すべての旅客が使用するものの基準の必要性	○	－

		早急な対応が必要	将来望ましい
通行部分の基準	スライド式等防火戸の最新情報の発信の必要性	○	—
	船舶(特に小型船)における手すりの連続性の明確化	○	—
	階段の寸法、船舶(特にフェリー)のエレベーターの寸法の実情の見直しと再検討の必要性	—	○
	エレベーターや感知式の戸など、大型の船舶では対応できても小型の船舶では困難な項目への対応の必要性	—	○
客席等配置の基準	船舶(特に小型船)での客室配置や戸の改善、車いすスペースやバリアフリー席の設置の仕方の検討の必要性(スペースの問題、戸近くでの気温差への対応等)	○	△
	船舶に適した車いす固定装置の検討の必要性	△	○
情報提供に関する基準	情報提供の基本的考え方・コンセプトの検討の必要性	○	△
	緊急時の情報提供の必要性	○	△
その他(緊急時支援設備等、公衆電話・TAX等)に関する基準	障害者も容易に使用可能な救命設備の検討の必要性	△	○
	緊急時における介助が必要な乗客の把握方法の検討の必要性	△	○

		早急な対応が必要	将来望ましい
船舶安全法又は船舶設備規程若しくは小型船舶安全規則とバリアフリー化の両立に関する問題点・課題	船舶(特に小型船)での安全性の確保とバリアフリー設備との両立の検討の必要性	△	○
	小型の船舶用の昇降設備の開発	—	○
	コーミングとの整合性の検討の必要性	△	○
	建造地と就航地の情報交換を行うシステムの確立の必要性	△	○
	適切なバリアフリー設備の情報発信の必要性	△	○

上記の結果をまとめると次のようになる。

「潮位差への対応と、スペース及び耐荷重量の制限へ対応するため、乗下船装置の開発及び設置に関して、陸上施設と整合性・連携をとること」については、多数の指摘があり、影響も大きいことから、早急に対応する必要がある。また、安全に直結する「スライド式等防火戸の最新情報の発信」や「緊急時の情報提供」についても早急に調査を行う必要がある。

一方、船内のスペース・配置に大きな影響があり、船の構造そのものに関わるので、「移動制約者の回転スペースの寸法の検討」「自動販売機等、すべての旅客が使用するものの基準」「特に小型船での、客室配置や戸の改善、車いすスペースやバリアフリー席の設置の仕方の検討」についても早急に検討する必要がある。但し、調整が必要な要素もあることから、検討開始は早急に行うこととし、段階的に対応

策を策定して順次公表していくという手順が望ましいと考える。

さらに、いわゆる早急の課題ではないが、「船舶（特に小型船）における手すりの連続性の明確化」「情報提供の基本的考え方・コンセプトの検討」については、早くに方向性や解決策を示すことで、大きな効果が望まれる課題と考えられる。

次に、将来望ましい課題として、「小型船で船首付けとなる場合の乗降の改善対策」「『滑りにくい材料』『弱視者に必要な明るさ』『手すり設置』等の実績値・実例の明示」「暴露甲板である遊歩甲板のエアダクト等、移動の際、障害物になるものを回避する推奨の策定」「エレベーターや感知式の戸など、大型の船舶では対応できても小型の船舶では困難な項目への対応」「船舶に適した車いす固定装置の検討」が該当するが、これらは調査や開発に時間がかかったり、他の交通機関や施設との整合性を取る必要があったりすることから、少し時間をかけて対応することが適切である。

さらに、「階段の寸法、船舶（特にフェリー）のエレベーターの寸法の実情の見直しと再検討」は船舶の構造に直結し、「緊急時における介助が必要な乗客の把握方法の検討」も安全に直結する重要で影響の大きい課題であるが、これらも時間を要することから早急ではなく将来望ましい対応とした。また、「船舶（特に小型船）での安全性の確保とバリアフリー設備との両立の検討」「コーミングとの整合性の検討」「就航区域との船舶検査官間及び他の関係者間との調整システムの確立」についても、船舶安全法、船舶設備規程、小型船舶安全規則に関係するため、少し時間をかけて対応する必要がある。

その他「障害者も容易に使用可能な救命設備の検討」「小型の船舶用の昇降設備の開発」は開発に時間を要することから、今後望ましいと評価したが、検討開始はできるだけ早い時期に行うことが望ましいと考える。また、「適切なバリアフリー設備の情報発信」は、最初は小規模で始めて徐々に充実させて最終的には数年後に完成形になるようにすることが望ましいと考える。



#### 4) 拘束力による分類分析

本節では、1)節で抽出した課題を、拘束力の違いにより評価を行った。拘束力としては、省令にすべき「バリアフリー基準に係る課題」、ガイドラインとして記載すべき「ガイドラインに係る課題」、運航者や設計者が独自に工夫する範囲である「今後のアイデア等」の3つとした。評価結果を下記に、表形式で示す。これにより、課題の重要度が明確になると考える。なお、○は該当すること、△は一部または場合により該当すること、－は該当しないことを示す。

		バリアフリー基準に係る課題	ガイドラインに係る課題	今後のアイデア等
乗降に関する基準	潮位差への対応、船舶のスペースや耐荷重量が限られることから、乗下船装置に関しては、陸上施設との整合性・連携の必要性(多数)	○	△	－
	小型船で船首付けとなる場合の乗降の改善対策	△	○	△
	船舶側でも潮位差への根本的対応・標準的な対応の明確化と、潮位の変化に応じたきめ細かい勾配の例示の要望	△	○	△
	「滑りにくい材料」「弱視者に必要な明るさ」「手すり設置」等の実績値・実例の明示	－	○	△
船内旅客用設備利用に関する基準	暴露甲板である遊歩甲板のエアードクト等、移動の際、障害物になるものを回避する推奨の策定	－	○	－
	船舶(特にフェリー)での移動制約者の回転スペースの寸法の検討	○	－	－
	自動販売機等、すべての旅客が使用するものの基準の必要性	○	－	－

		バリアフリー基準に係る課題	ガイドラインに係る課題	今後のアイデア等
通行部分の基準	スライド式等防火戸の最新情報の発信の必要性	—	○	△
	船舶(特に小型船)における手すりの連続性の明確化	—	○	△
	階段の寸法、船舶(特にフェリー)のエレベーターの寸法の実情の見直しと再検討の必要性	○	△	—
	エレベーターや感知式の戸など、大型の船舶では対応できても小型の船舶では困難な項目への対応の必要性	△	○	○
客席等配置の基準	船舶(特に小型船)での客室配置や戸の改善、車いすスペースやバリアフリー席の設置の仕方の検討の必要性(スペースの問題、戸近くでの気温差への対応等)	△	○	○
	船舶に適した車いす固定装置の検討の必要性	△	○	○
情報提供に関する基準	情報提供の基本的考え方・コンセプトの検討の必要性	△	○	—
	緊急時の情報提供の必要性	—	○	△

		バリアフリー基準に係る課題	ガイドラインに係る課題	今後のアイデア等
その他(緊急時支援設備等、公衆電話・FAX等)に関する基準	障害者も容易に使用可能な救命設備の検討の必要性	△	○	○
	緊急時における介助が必要な乗客の把握方法の検討の必要性	△	○	○
船舶安全法又は船舶設備規程若しくは小型船舶安全規則とバリアフリー化の両立に関する問題点課題	船舶(特に小型船)での安全性の確保とバリアフリー設備との両立の検討の必要性	○	○	○
	小型の船舶用の昇降設備の開発	—	○	○
	コーミングとの整合性の検討の必要性	○	○	○
	建造地と就航地の情報交換を行うシステムの確立の必要性	△	○	—
	適切なバリアフリー設備の情報発信の必要性	—	△	○

上記の結果をまとめると次のようになる。

多数の指摘のあった「潮位差への対応と、スペース及び耐荷重量の制限へ対応するため、乗下船装置の開発及び設置に関して、陸上施設と整合性・連携をとること」や、船舶の構造に直接影響する「船舶（特にフェリー）での移動制約者の回転スペースの寸法の検討」及び「階段の寸法、船舶（特にフェリー）のエレベーターの寸法の実情の見直しと再検討」については省令レベルで対応することが必要であると考えられる。また、食堂等公共設備については既に省令で記載されているので、「自動販売機等、すべての旅客が使用するものの基準」についても省令とすることが適切であると考えられる。さらに、船舶安全法、船舶設備規程、小型船舶安全規則に関係するため、「船舶（特に小型船）での安全性の確保とバリアフリー設備との両立の検討」「コーミングとの整合性の検討」についても基準として検討することが必要であると考えられる。

一方、他の殆どの課題は、ガイドラインレベルで対応することが適切であると考えられる。また、各種設備については、推奨される実例等はガイドラインに記載することが望まれるが、運航者や設計者が独自に工夫して開発することが奨励されるべき課題であると考えられる。

## 5)問題点・課題のまとめ

前節までに、船舶のトン数別による課題の分析、課題解決の緊急度による分析、バリアフリー基準かガイドラインレベルかといった拘束力の違いによる課題の分析を順次行った。これらの結果から、トン数別に、重要度と緊急度が高い課題は次のとおりである。

### (1) トン数によらず共通の課題

#### a. 緊急かつ重要な課題

- ・潮位差への対応、潮位差への対応と、スペース及び耐荷重量の制限へ対応するため、乗下船装置の開発及び設置に関して、陸上施設と整合性・連携をとること

#### b. 重要な課題

- ・コーミングとの整合性の検討の必要性

#### c. 緊急の課題

- ・緊急時の情報提供の必要性

#### d. 早期に実施することで効果が期待できる課題

- ・情報提供の基本的考え方・コンセプトの検討の必要性

### (2) 小型旅客船を対象とした課題(100トン未満)

#### a. 緊急かつ重要な課題

- ・船舶（特に小型船）での安全性の確保とバリアフリー設備との両立の検討の必要性

#### c. 緊急の課題

- ・船舶（特に小型船）での客室配置や戸の改善、車いすスペースやバリアフリー席の設置の仕方の検討の必要性（スペースの問題、戸近くでの気温差への対応等）

#### d. 早期に実施することで効果が期待できる課題

- ・船舶（特に小型船）における手すりの連続性の明確化

### (3) 中小型フェリー及び大型フェリー共通の課題(100トン以上)

#### a. 緊急かつ重要な課題

- ・自動販売機等、すべての旅客が使用するものの基準の必要性

#### c. 緊急の課題

- ・スライド式等防火戸の最新情報の発信の必要性

#### (4) 中小型フェリー(1000トン未満)のみが対象となる課題

##### b. 重要な課題

- ・船舶（特にフェリー）での移動制約者の回転スペースの寸法の検討
- ・階段の寸法、船舶（特にフェリー）のエレベーターの寸法の実情の見直しと再検討の必要性

上記のとおり抽出された課題については、協力いただける船舶検査官へのヒアリングを行い、技術的及び法律の点で解決できるかどうか、また、具体的な解決策について導き出していく。

一方、今回のアンケート調査では、バリアフリー基準に対してではなく、同基準を解説したガイドラインに対する意見が多く寄せられた。バリアフリー設備の整備項目について、義務となる「基準」とより進んだバリアフリー化を目指した「推奨」に分け、図・イラストを多用し、わかりやすいことを念頭に作成したガイドラインであるが、以下のような改善の要望があった。

- ① 各々の解釈により変わることがないように、数字を用いたより厳密な記述
- ② 図・イラストのさらなる充実
- ③ 基準を解説した文章のさらなる工夫と、用語の定義の充実、文章と図・イラストのさらなる調整

①は、重要な指摘事項ではあるが、設計の自由度を高めることも重要であるため、項目を精査してから対応する必要がある。②と③はできるだけ反映させることが望ましいと考える。

## 4. ヒアリング調査について

### 4.1 調査概要

#### 4.1.1 調査目的

アンケート調査票の分析から明らかになった課題等について、特にバリアフリー検査等に知見のある複数の船舶検査官にヒアリングを行い、課題の詳細や解決策について調査する。

#### 4.1.2 調査対象

調査対象は、アンケート調査票の回答内容からバリアフリー検査経験が複数有り、有益な技術的なコメントを寄せてくださった船舶検査官の方の中から、ヒアリング対象者を6名選定した。

#### 4.1.3 調査期間

調査期間は、下記のとおり。

平成24年2月16日（木）、17日（金）、23日（木）の3日間で実施した。

#### 4.1.4 調査方法

調査方法は、アンケート調査票の分析から明らかになった課題等をまとめた上で精査し、あらかじめメールで事前送付し、対面で意見等を聞き取る形式で行った。

#### 4.1.5 調査項目

調査項目は、参考資料3のヒアリングシートのとおり。

## 4.2 調査結果

船舶検査官へのヒアリング結果を、下記に、調査項目ごとにまとめる。

### 問1:乗降に関する基準

○船舶（特に小型船）で船首付けとなる場合、乗降の改善対策

- ・船首付けは、動揺が大きく寸法の確保も難しいので、港及び棧橋側を整備して、船首付けは避けるという根本解決が必要である。

○船舶側でも潮位差への根本的な対応、標準的な対応の明確化と潮位の変化に応じたきめ細かい勾配の例示の要望

- ・陸上側との一体的な対応が不可欠である。
- ・港及び棧橋側との連携が不可欠である。勾配については、各事業者及び造船所も

努力して対応している。

- ・勾配については、ケースバイケースで対応している。
- ・ランプウェイを乗降口とすることでバリアフリーに繋がるが、手すりの設置が困難な場合もある。ハード面、技術面でバリアフリー化することが最重要ではあるが、船舶により、ハードとソフトの組み合わせのケースバイケースとなることが現状である。

#### ○その他

- ・複数に寄港する航路の場合、高齢者及び障害者の駐車スペースとエレベーターまでの入口への動線の確保が難しい。また、3000 トンクラスのフェリーではエレベーターは、片舷なので、車両甲板を横切るという課題がある。車両甲板内での安全な移動について対応が必要である。

### 問2: 船内旅客用設備利用に関する基準

#### ○船舶（特にフェリー）での移動制約者の回転スペースの寸法の検討

- ・便所と同じ課題があるので、同様に検討が必要である。

#### ○その他

- ・小型船の便所の寸法は、その場で回転できる程度の寸法の確保や乗り移りの改善等を考慮に入れて検討が必要である。
- ・船舶検査官及び造船所とも寸法を重視する傾向があるので、簡略型便所を導入する場合は、寸法の明記の方向で検討するとともに、寸法に囚われずバリアフリー法の趣旨を遵守することも広く知らせる必要がある。
- ・便所の手すりについて、手すりそのものだけでなく、取り付けの強度も明示が必要である。
- ・車いす使用者が利用できる売店のカウンターの高さの例示が必要である。

### 問3: 通行部分の基準

#### ○船舶（特に小型船）における手すりの連続性の明確化の必要性

- ・手すりの連続性については難しい。船員の作業性の確保と隙間に対する使う人の安全性の確保について対応が必要である。

#### ○階段の寸法、船舶（特にフェリー）のエレベーターの寸法の実情の見直しと再検討の必要性

- ・特に必要性を感じていない。
- ・狭小と感じるが相談を受けた経験はない。

#### ○その他

- ・ドアノブの高さ、引き戸のレバーの高さも、車いす使用者にとって適切か再確認する必要がある。



- ・車いす使用者がスロープ上にいるときに引き戸を開けることにならないかどうか再確認が必要である。

#### 問4:客席等配置の基準

- 船舶（特に小型船）での客室配置や戸の改善、車いすスペースやバリアフリー席の設置の仕方の検討の必要性
  - ・「車いすスペース」と「車いす置き場」を混同している場合があるので、容易にわかるようにすることが必要である。どのくらい距離的に離しても問題ないかということの明示も必要である。
  - ・特に小型船では、優れた配置の参考を多く提供することで、運航事業者の意識も高まり、バリアフリー化が進むと考えられる。
- 船舶に適した車いす固定装置の検討の必要性
  - ・他の公共交通機関の固定装置を参考にして固定にかかる時間及び使用者の操作の容易性等から評価して、導入する必要がある。
  - ・固定装置は、車輪が揺れないような固定であることが望ましい。

#### 問5:情報提供に関する基準

- 緊急時の情報提供の必要性
  - ・通報ボタン等は検討の選択肢になる。但し、いたずら防止についても合わせて考える必要がある。

#### 問6:その他に関する基準

- 緊急時における介助が必要な乗客の把握方法の検討の必要性
  - ・乗船券売場において、乗客の状況等を把握することができるので、売場職員と船内職員の連絡体制の確立が必要である。なお、フェリーの場合は、ドライバーしか乗船券売場に行かないので、同乗者についても把握することが必要である。
  - ・運航労務管理官の担当であるため、働きかけ、連携等の検討から考えてみる必要がある。
- バリアフリー経路の再整理
  - ・乗下船経路は介助が前提であること、船内経路は単独での移動が前提であることが、ガイドラインの最初に記載されているだけなので、該当する基準・項目のところにも再掲する必要がある。それと同時に、各設備を健常者と高齢者及び障害者等が公平に使用できるようにバリアフリー経路の再整理について検討する必要がある。
  - ・バリアフリー客室からの避難経路の確保についても検討が必要である。
  - ・退船手段が縄ばしごになっているため、高齢者及び障害者等の退船について検討

が必要である。

#### 問7: 船舶安全法又は船舶設備規程若しくは小型船舶安全規則とバリアフリー化の両立に関する問題点・課題

○船舶（特に小型船）での安全性の確保とバリアフリー設備との両立の検討の必要性

- ・定員を減らさずに小型船のバリアフリー設備を設置することはたいへん困難であることが現状である。
- ・離島ほど高齢者が多いため、バリアフリー設備を設ける必要があるが、小型船が多く、バリアフリー化が難しい。
- ・ガイドラインにおける推奨基準で整備することができる船舶は、19トンが明確な目安である。現状の船の大きさを考慮すると、100トン未満という目安も考えられるが、慎重に検討すべきである。
- ・大型船については、バリアフリー設備の適用範囲を広げることも検討してもよいのではないか。

○コーミングとの整合性の検討の必要性

- ・可倒式のコーミングは技術的に不安である。安全規則（告示）の改正が必要なため、困難を伴うので、可搬式の軽量なスロープを使用する方向の方が適切である。
- ・油圧式でコーミングが出てくるものは見たことはない。一番外側を1級閉鎖にすると、内部はコーミングを設けなくてよくなる。しかし、何かの拍子に水が入ってくるのが考えられるので、何らかのコーミングが内部にも必要かと考える。

## 5. まとめ

船舶検査官及びバリアフリー基準適合船の建造経験のある造船所へ、バリアフリー化推進のための技術的課題について、アンケート調査票による調査を行った。アンケートの回答を収集し、船舶のトン数別、課題解決の緊急度、バリアフリー基準かガイドラインレベルかといった拘束力の違いにより、それぞれ分析を行った。

これらの結果から、トン数別に、重要度と緊急度が高い課題を抽出した。それらの課題を精査した上で、旅客船バリアフリー化のための重要な技術的課題について、バリアフリー検査について知見を持つ船舶検査官へのヒアリングを行った。その結果、重要な課題及び対応の方向性としては次のとおりまとめられる。

### 1) 乗降に関する基準

- 船舶（特に小型船）で船首付けとなる場合、乗降の改善対策が重要であるが、船首付けは、動揺が大きく寸法の確保も難しいので、港及び棧橋側を整備して、船首付けは避けるという根本解決が必要である。
- 船舶側でも潮位差への根本的な対応について検討する必要があるが、現実的には、陸側との一体的な対応、連携が不可欠である。
- 乗降について、標準的な対応の明確化と潮位の変化に応じたきめ細かい勾配の例示が要望されているが、港、航路、船舶の事情は様々であることが再確認された。一概に最適な例示は難しいが、標準例及び例示数を増やす方向で検討することが望ましいと考えられる。
- エレベーター等までへの移動のため、車両甲板内を横切る必要が生じているので、車両甲板内での安全な移動について対応を検討する必要がある。

### 2) 船内旅客用設備利用に関する基準

- 船舶（特にフェリー）での移動制約者の回転スペースの寸法について検討する必要があるが、同様の課題として小型船の便所の寸法がある。その場で回転できる程度の大きさの確保や、便所については便座への乗り移りの改善等を考慮に入れて検討する必要がある。
- 便所の手すりについては、手すりそのものだけでなく、取り付けについての強度の明示も必要である。

### 3) 通行部分の基準

- 船舶（特に小型船）における手すりの連続性の明確化が必要とされているが、船員の作業性の確保と隙間に対する使う人の安全性の確保を考慮して検討する必要がある。その際、手すりの高さについても他の公共交通機関等の例を参照し、再確認する必要がある。
- 階段の寸法、船舶（特にフェリー）のエレベーターの寸法の実情の見直しと再検討の必要性については、船舶検査官からの強い指摘はなかったが、他の公共交通機関等の例を参照し、検討を進める必要がある。
- 車いす使用者を対象として、スロープと戸の関係、戸のノブやレバーの高さとの関係について、再確認が必要である。

### 4) 客席等配置の基準

- 船舶（特に小型船）での客室配置や戸の改善、車いすスペースやバリアフリー席の設置の仕方の検討の必要性については、優れた配置の参考を、ガイドラインやホームページなどを通して、多く提供することで、運航事業者の意識も高まり、バリアフリー化が進むと考えられる。
- 車いすスペースと車いす置き場を混同している場合があるので、容易にわかるようにすること、またそれらの位置関係についても、明確にしていく必要がある。
- 船舶に適した車いす固定装置については、他の公共交通機関の固定装置を参考に固定にかかる時間及び使用者の操作の容易性等から評価して、導入する必要がある。
- 車いす固定装置は、船舶の動揺に対しても問題の無いように、車輪が揺れないような形式であることが望ましい。

### 5) 情報提供に関する基準

- 緊急時の情報提供の必要性については、通報ボタン等は検討の選択肢になりえる。但し、いたずら防止についても合わせて考える必要がある。

### 6) その他に関する基準

- 緊急時における介助が必要な乗客の把握方法の検討の必要性については、陸上の乗船券売場と船側との連携という方向性で検討を始めるとともに、他の公共交通機関や公共施設等での実施例について情報収集し、検討する方向が適切であると考える。
- 運用にあたっては、船員の対応等が運航労務管理官の担当であるため、これらの部署への働きかけ、連携等の検討についても考慮する必要がある。

- バリアフリー経路の再整理については、乗下船経路は介助が前提であること、船内経路は単独での移動が前提であることが、ガイドラインの最初にあるだけなので、該当する基準・項目のところにも再掲する必要がある。それと同時に、各設備が健常者と障害者・高齢者が公平に使用できるようにバリアフリー経路の再整理について検討する必要がある。
- バリアフリー客室からの避難経路の確保、退船手段についても検討する時期にきていると考えられるが、他の安全基準、船舶設備と深く関連するため、それらを考慮して検討を進める必要がある。

## 7) 船舶安全法又は船舶設備規程若しくは小型船舶安全規則とバリアフリー化の両立に関する問題点・課題

- 船舶（特に小型船）での安全性の確保とバリアフリー設備との両立については、特に小型船において困難が伴うが、安易に小型船の設備・寸法を緩和することは避けなくてはならない。
- 小型船として分けて考える場合は、19トンが明確な目安であることが確認できた。現状の船の大きさを考慮すると、100トン未満が小型船の目安になるという意見と、そこまでは緩和すべきでないという意見があるので、さらに検討が必要である。
- 大型船については、バリアフリー設備の適用範囲を広げることも検討することが望ましい。
- コーミングについては、可倒式・油圧式等のコーミングは動揺・振動等に対応する技術の面及び規則の面から、さらに研究、検討が必要である。可搬式の軽量なスロープを使用する方向についても検討する必要がある。
- 船舶構造規則等を研究し、一番外側のコーミングで水密を確保し、内部ではコーミングを設けないで済むような船内のレイアウト等について検討していく方向性も考えられる。



## 6. 調査概要について

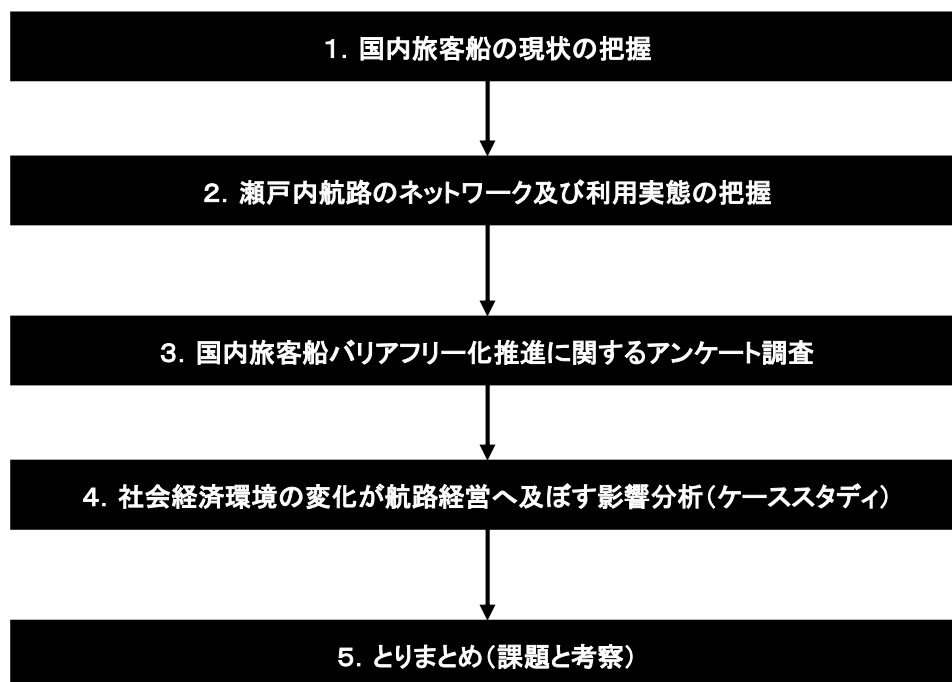
### 6.1 調査目的

本調査は、国内旅客船のバリアフリー化が進展していない状況について、昨今の旅客船事業を取り巻く社会経済環境面より、旅客船事業者のバリアフリー推進に及ぼす影響を把握し、課題を明らかにするとともに、これを踏まえた対応策のあり方について検討することを目的とする。

また、本調査では、検討の深化を図るため、離島航路や旅客船航路、中長距離フェリー航路まで、多様な航路構成となっている瀬戸内海地域をケーススタディ地域に取り上げ、フィールドワークを行いながら、具体的な実態の把握に努めることとする。

### 6.2 調査フロー

調査フローは、以下のとおり。



## 7. 国内旅客船の現状の把握

### 7.1 国内旅客船の現状

国土交通省海事局内航課より発刊されている旅客（定期・不定期）航路事業現況表（以下、旅客航路事業現況表という）を基に、国内旅客船の現状について把握する。旅客航路事業現況表データの整理にあたっては、一部の集計を除いて一般旅客定期航路のみを対象としており、特定旅客定期航路及び旅客不定期航路については対象外とした。

また、国内旅客船の状況について経年変化を把握するため、平成12年、平成17年、平成22年と隔年5年の3時点データの整理を行った。

なお、旅客航路事業現況表は、各年とも4月1日時点の状況が整理されたものである。

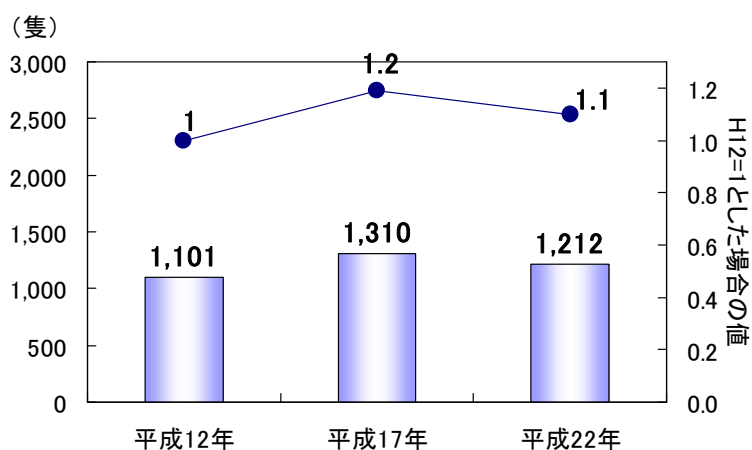
#### 7.1.1 国内旅客船の船舶数

##### 1) 就航船舶数

##### (1) 国内の船舶数は1,212隻が就航、10年間でほぼ横ばいに推移

平成22年時点においては、国内で1,212隻の旅客船が就航しており、平成12年から平成17年にかけて約2割程度増加している。一方、平成17年から平成22年にかけては減少傾向に転じているが、平成12年時点の水準を保っており、10年間ではほぼ横ばいに推移しているといえる。

図表 7-1 就航船舶数の推移



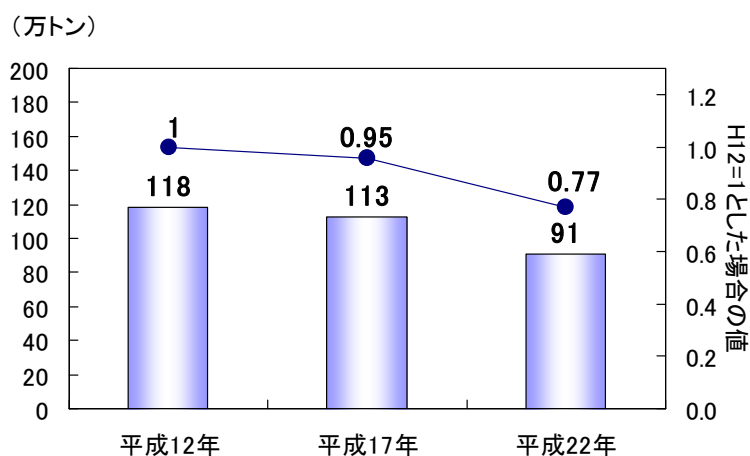
(資料) 国土交通省



## (2)国内の総トン数は約 91 万トン、減少傾向にある

平成 22 年時点においては、国内旅客船の総トン数約 91 万トンとなっており、平成 12 年から平成 22 年の 10 年間、横ばいから減少傾向となっている。平成 22 年では、平成 12 年と比べて 2 割以上の総トン数減少となっている。

図表 7-2 総トン数の推移



(資料) 国土交通省

## (3)大型船の減少、船舶の小型化が全国的に進行

平成 12 年から平成 22 年の推移をみると、国内旅客船の船舶数がほぼ横ばいにあるのに対して、総トン数は減少傾向にある。このことから、船舶の小型化が進行し、大型船（特に、自動車航送船などフェリーが想定される）が減少していることが予見される。

#### (4) 西日本地域の就航船舶が多く全国の6割以上を占める

運輸局別の就航船舶数をみると、九州運輸局（261隻、21.5%）が最も多く、次いで中国運輸局（192隻、15.8%）、中部運輸局（152隻、12.5%）となっている。

国内に就航する船舶のうち、西日本（ここでは近畿運輸局以西と定義）で就航する船舶が多く、全体の6割以上を占めている。

図表 7-3 運輸局別にみた就航船舶数(平成 22 年4月1日現在)

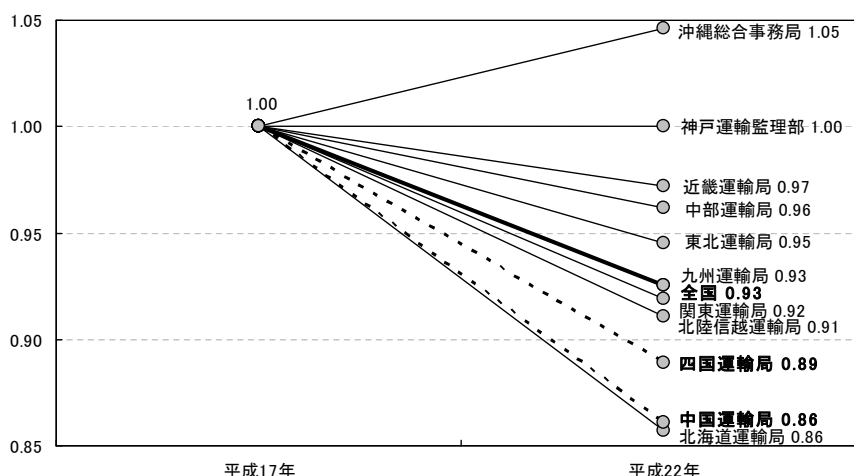
		船舶数	割合	船舶数	割合
東日本	北海道運輸局	36	(3.0%)	444	(36.6%)
	東北運輸局	104	(8.6%)		
	北陸信越運輸局	61	(5.0%)		
	関東運輸局	91	(7.5%)		
	中部運輸局	152	(12.5%)		
西日本	近畿運輸局	104	(8.6%)	768	(63.4%)
	神戸運輸監理部	31	(2.6%)		
	中国運輸局	192	(15.8%)		
	四国運輸局	112	(9.2%)		
	九州運輸局	261	(21.5%)		
	沖縄総合事務局	68	(5.6%)		
全国		1,212	(100.0%)	1,212	(100.0%)

(資料) 国土交通省

#### (5) 中四国地域において足下5年の船舶数減少が顕著

平成 17 年から平成 22 年の就航船舶数の推移をみると、全国的に減少傾向となっている中で、北海道、中国、四国、北陸信越、関東が全国の減少水準を上回っている。船舶数が全国 6 割以上を占める西日本地域では、瀬戸内海地域の就航航路を管轄する中国、四国運輸局内の船舶減少の傾向が顕著となっている。

図表 7-4 運輸局別にみた就航船舶数の推移(平成 17 年=1)



(資料) 国土交通省

## 2) 船種別の船舶数

### (1) 客船の就航船舶が全体の5割以上を占める

船種別に就航船舶数をみると、最も多いのは客船（669隻、55.2%）、次いで自動車航送船（316隻、26.1%）、高速艇（189隻、15.6%）となっている。

図表 7-5 船種別にみた船舶数(平成 22 年4月1日現在)

	船舶数	割合
客船	669	(55.2%)
高速艇	189	(15.6%)
自動車航送船	316	(26.1%)
その他	38	(3.1%)
全国	1,212	(100.0%)

(資料) 国土交通省

(注釈) その他は水中翼船、エアクション艇、貨客船の3種類

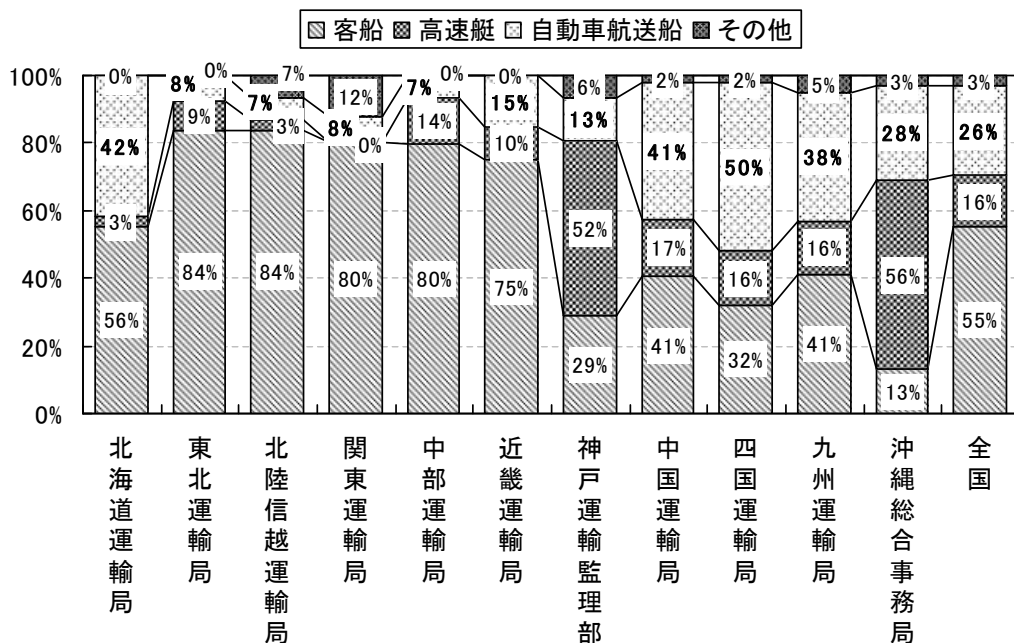
### (2) 西日本地域は就航船舶の種類が多様

運輸局別に就航船舶の種類別割合をみると、北海道運輸局を除く東日本地域では客船の割合が高くなっており8割を超える船舶が客船となっている。

一方、近畿運輸局を除く西日本地域では傾向が大きく異なり、自動車航送船や高速艇の就航割合が高くなっており就航船舶の種類が多くなっている。

特に、瀬戸内海地域の航路を管轄する中国、四国運輸局においては、自動車航送船の占める割合が大きく、神戸運輸監理部と沖縄総合事務局では、高速艇の占める割合が大きい。

図表 7-6 運輸局別にみた就航船舶種類別割合(平成 22 年4月1日現在)

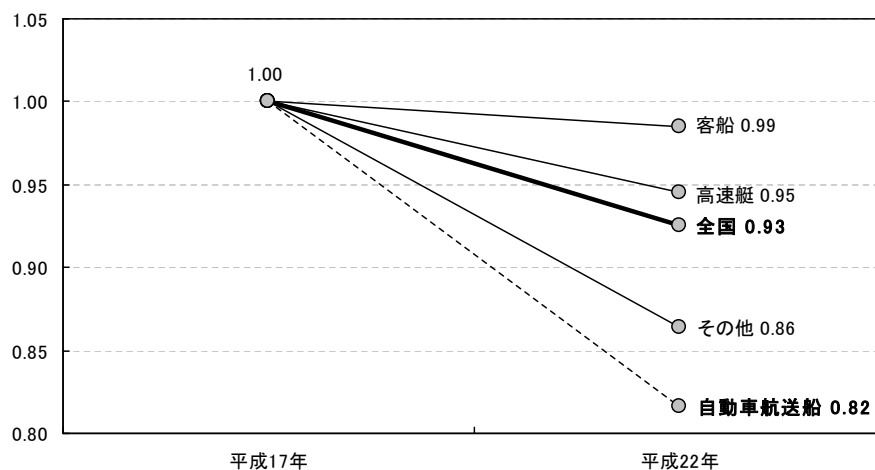


(資料) 国土交通省

### (3) 国内の自動車航送船の減少率が高く、足下の5年間で2割弱減少

平成17年から平成22年の種類別の就航船舶数の推移をみると、全国で船舶数が減少傾向となっている中で、自動車航送船の減少傾向が顕著となっており、平成17年時点より2割弱減少している。

図表 7-7 船種別にみた船舶数の推移(平成17年=1)



(資料) 国土交通省

### 3) 船齢別の船舶数

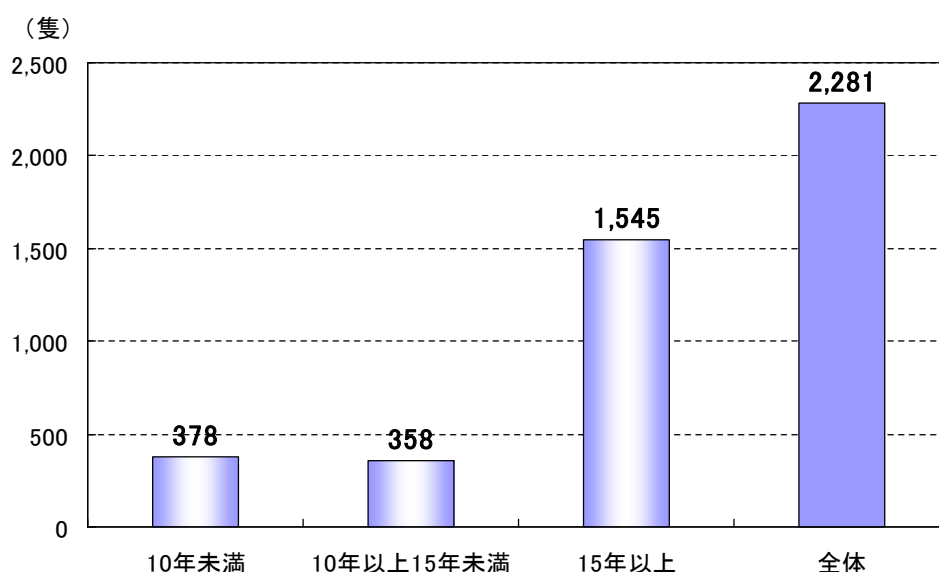
#### (1) 船齢 15 年以上の船舶は全船舶の7割を占める

船齢 15 年超える船舶は 1,545 隻となっており、全船舶数の約 7 割を占めている。

一方、船齢が「10 年未満」の船舶は 378 隻、「10 年以上 15 年未満」の船舶は 358 隻となっており、それぞれ合わせても全船舶数の 4 割に満たない水準となっている。このことから、国内旅客船の高齢化率が非常に高いことがわかる。

なお、船齢 15 年以上の船舶数 1,545 隻は、特定旅客定期航路及び旅客不定期航路が含まれるため、32 頁で示した平成 22 年における総船舶数の 1,212 隻とは異なる集計となっている。

図表 7-8 船齢別の船舶数(平成 22 年4月1日現在)



(資料) 国土交通省

(注釈) データの制約上、特定旅客定期航路及び旅客不定期航路が含まれる

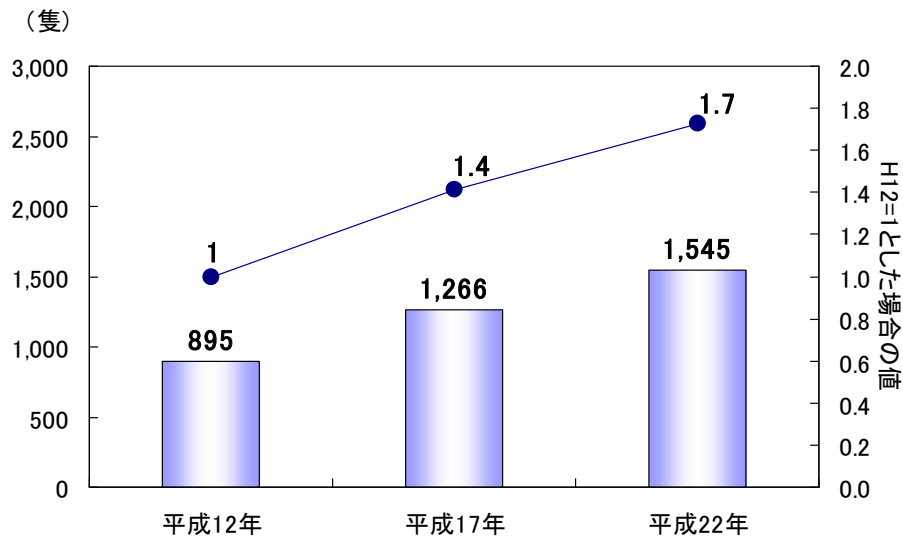
#### (2) 船齢 15 年以上の船舶は 10 年で 1.7 倍、船齢 10 年未満の船舶は6割減

船齢 15 年以上の船舶数の推移をみると、平成 12 年から平成 22 年の 10 年間で、895 隻から 1,545 隻と増加しており、平成 12 年の約 1.7 倍の水準となっている。

一方で、船齢が 10 年未満の船舶数の推移をみると、平成 12 年から平成 22 年の 10 年間で、860 隻から 378 隻と減少しており、平成 12 年の 4 割程度の水準となっている。

平成 12 年から平成 22 年の 10 年間は既存船の高齢化が進む一方で新造船の導入が進まず老齢化が進行しており、リプレースを控えている船舶が多いことが予見される。

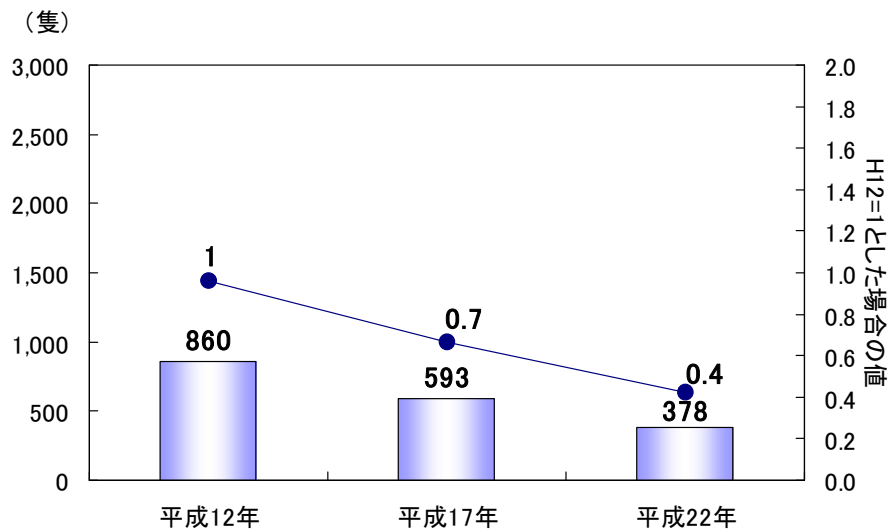
図表 7-9 船齢 15 年以上の船舶数の推移



(資料) 国土交通省

(注釈) データの制約上、特定旅客定期航路及び旅客不定期航路が含まれる

図表 7-10 船齢 10 年未満の船舶の推移



(資料) 国土交通省

(注釈) データの制約上、特定旅客定期航路及び旅客不定期航路が含まれる

## 7.1.2 国内旅客船航路の事業者数

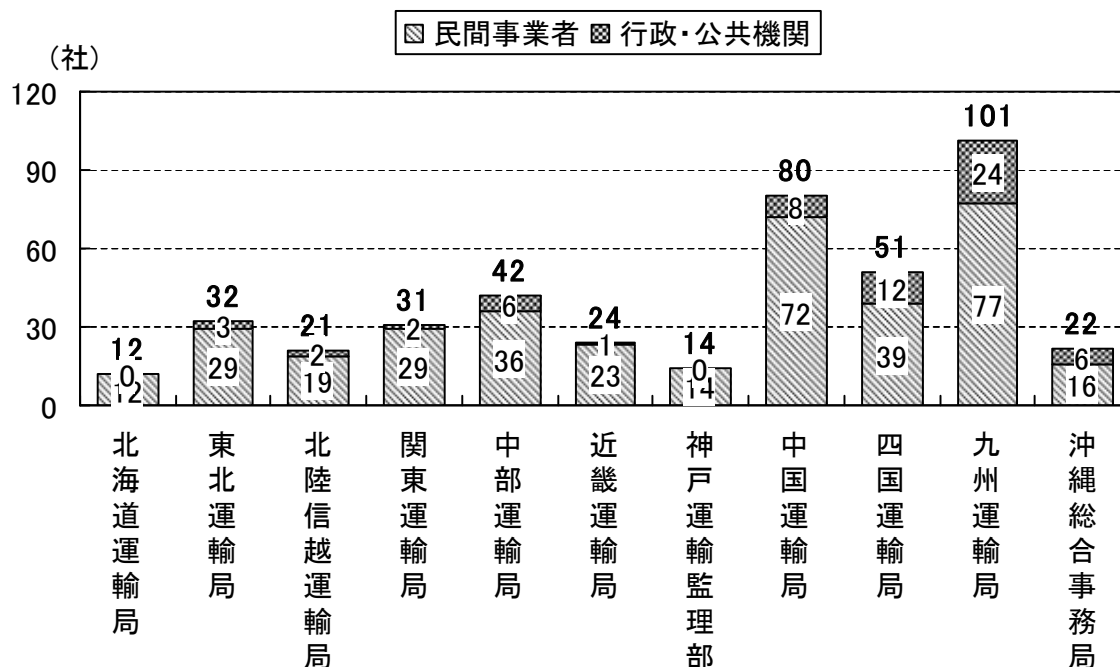
### 1) 全国で 430 社の事業者が存在、西日本の業者数が国内の7割を占める

旅客船航路事業者は、全国で 430 社の事業者が存在しており、うち第3セクターで経営されている事業者は 39 社存在する。

運輸局別にみると、最も事業者数が多いのは、九州運輸局（101 社、23.5%）、次いで中国運輸局（80 社、18.6%）、四国運輸局（51 社、11.9%）となっており、島嶼部が多い九州地方や瀬戸内海を含む地域の事業者数が多くなっている。

西日本地域の事業者を合計すると 292 社となり、全国の約 7 割を占めていることが分かる。また、西日本地域は、東日本地域と比べて、行政・公共機関によって経営されている事業者が多くなっている。

図表 7-11 運輸局別にみた航路事業者数(平成 22 年4月1日時点)



		事業者数	割合	事業者数	割合
東日本	北海道運輸局	12	(2.8%)	138	(32.1%)
	東北運輸局	32	(7.4%)		
	北陸信越運輸局	21	(4.9%)		
	関東運輸局	31	(7.2%)		
	中部運輸局	42	(9.8%)		
西日本	近畿運輸局	24	(5.6%)	292	(67.9%)
	神戸運輸監理部	14	(3.3%)		
	中国運輸局	80	(18.6%)		
	四国運輸局	51	(11.9%)		
	九州運輸局	101	(23.5%)		
	沖縄総合事務局	22	(5.1%)		
全国		430	(100.0%)	430	(100.0%)

(資料) 国土交通省

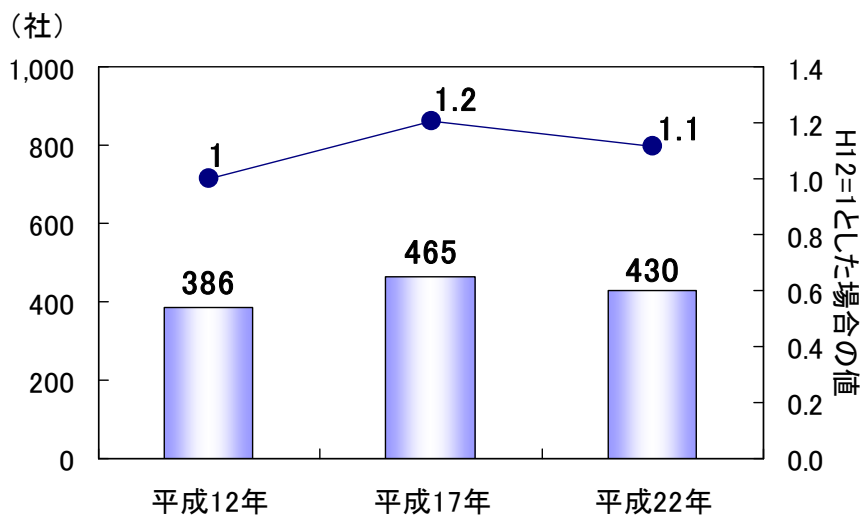
(注釈) 民間事業者には第3セクターを含む(全国で39社)

## 2)国内の事業者は減少傾向、西日本では平成12年の水準を下回る

事業者数の推移をみると、平成12年から平成17年にかけては全国的には増加傾向にあったが、平成17年から平成22年においては、事業者数が減少傾向に転じていることがわかる。国内全体でみると、足下5年は事業者数が減少しているものの平成12年時点より高い水準を保っている。

しかし、神戸運輸監理部以西の西日本地域の運輸局管内の事業者数の推移をみると、平成22年時点の事業者数は平成12年を下回る水準となっており、全国の傾向と比較すると、衰退の速度が早いことが伺える。

図表 7-12 事業者数の推移



(資料) 国土交通省

図表 7-13 運輸局別にみた事業者数の推移

	事業者数			(平成12年=1とした場合の値)		
	平成12年	平成17年	平成22年	平成12年	平成17年	平成22年
北海道運輸局	8	11	12	1	1.38	1.50
東北運輸局	20	31	32	1	1.55	1.60
北陸信越運輸局	9	20	21	1	2.22	2.33
関東運輸局	13	34	31	1	2.62	2.38
中部運輸局	25	46	42	1	1.84	1.68
近畿運輸局	19	25	24	1	1.32	1.26
神戸運輸監理部	16	16	14	1	1.00	0.88
中国運輸局	87	87	80	1	1.00	0.92
四国運輸局	54	57	51	1	1.06	0.94
九州運輸局	111	113	101	1	1.02	0.91
沖縄総合事務局	24	25	22	1	1.04	0.92
全国	386	465	430	1	1.20	1.11

(資料) 国土交通省



### 7.1.3 国内旅客船航路の航路数

#### 1) 全国に 1,250 航路が存在、離島航路が最も多く次いで指定区間が多い

旅客船航路は、全国で 1,250 航路存在しており、航路の種類別の内訳をみると、最も多いのは離島航路（309 航路、24.7%）となっており、次いで指定区間：離島等の住民が日常生活を営むために必要な船舶による輸送が確保されるべき区間として関係都道府県知事の意見を聞いて国土交通大臣が指定する航路（241 航路、19.3%）、自動車航送航路（172 航路、13.8%）となっている。

図表 7-14 航路の種類別にみた航路数(平成 22 年4月1日現在)

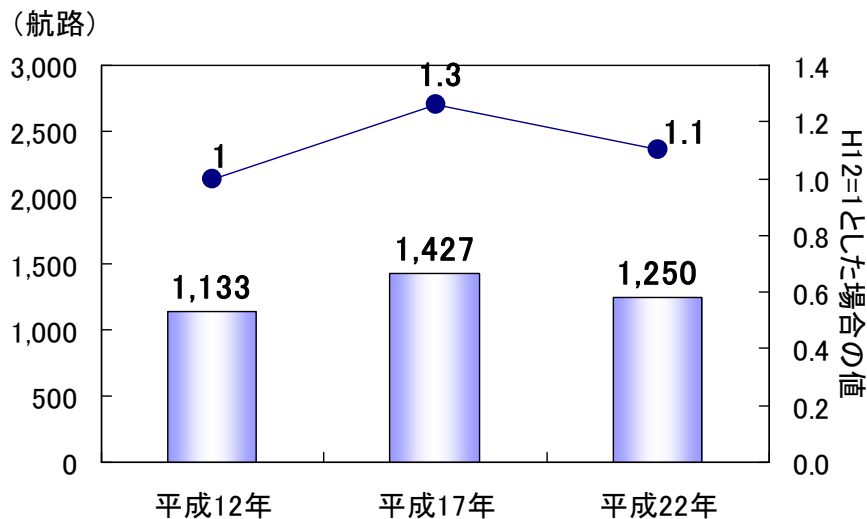
	航路数	割合
離島航路(離準国地)	309	(24.7%)
港内(外)通船航路	2	(0.2%)
旅客不定期航路(遊覧)	1	(0.1%)
旅客不定期航路(貸切)	0	(0.0%)
河川湖沼における航路	81	(6.5%)
自動車航送航路	172	(13.8%)
郵便物輸送航路	128	(10.2%)
新聞輸送航路	50	(4.0%)
危険物輸送航路	63	(5.0%)
JR連絡航路	32	(2.6%)
私鉄連絡航路	21	(1.7%)
バス連絡航路	24	(1.9%)
航空連絡航路	0	(0.0%)
他社船舶連絡航路	2	(0.2%)
季節運行航路	73	(5.8%)
長距離フェリー航路	11	(0.9%)
中距離フェリー航路	4	(0.3%)
沖縄航路	4	(0.3%)
本四架橋指定航路	32	(2.6%)
指定区間	241	(19.3%)
全国	1,250	(100.0%)

(資料) 国土交通省

## 2)国内の航路数は、ほぼ横ばいで推移

航路数の推移をみると、平成12年から平成22年にかけては、多少増減傾向があるものの、ほぼ横ばいに推移している。全国でみると、足下5年は事業者数が若干減少しているものの平成12年時点より高い水準を保っている。

図表 7-15 航路数の推移



(資料) 国土交通省

### 3) 離島航路、指定区間の9割近くが西日本地域に就航

離島航路および指定区間の航路数を運輸局別にみると、両航路とも9割以上の航路が西日本地域に就航しており、航路数が多い運輸局は、九州、中国、四国の順になっている。

図表 7-16 運輸局別にみた離島航路数および指定区間数(平成 22 年4月1日現在)

#### [離島航路]

		航路数	割合	航路数	割合
東日本	北海道運輸局	4	(1.3%)	46	(14.9%)
	東北運輸局	11	(3.6%)		
	北陸信越運輸局	5	(1.6%)		
	関東運輸局	10	(3.2%)		
	中部運輸局	16	(5.2%)		
西日本	近畿運輸局	10	(3.2%)	263	(85.1%)
	神戸運輸監理部	9	(2.9%)		
	中国運輸局	78	(25.2%)		
	四国運輸局	50	(16.2%)		
	九州運輸局	93	(30.1%)		
	沖縄総合事務局	23	(7.4%)		
全国		309	(100.0%)	309	(100.0%)

#### [指定区間]

		航路数	割合	航路数	割合
東日本	北海道運輸局	3	(1.2%)	28	(11.6%)
	東北運輸局	5	(2.1%)		
	北陸信越運輸局	5	(2.1%)		
	関東運輸局	8	(3.3%)		
	中部運輸局	7	(2.9%)		
西日本	近畿運輸局	3	(1.2%)	213	(88.4%)
	神戸運輸監理部	5	(2.1%)		
	中国運輸局	64	(26.6%)		
	四国運輸局	41	(17.0%)		
	九州運輸局	81	(33.6%)		
	沖縄総合事務局	19	(7.9%)		
全国		241	(100.0%)	241	(100.0%)

(資料) 国土交通省

## 7.1.4 国内旅客船の経営状況

### 1) 年々減少にある輸送人員は平成7年度の7割を割り込む水準まで減少

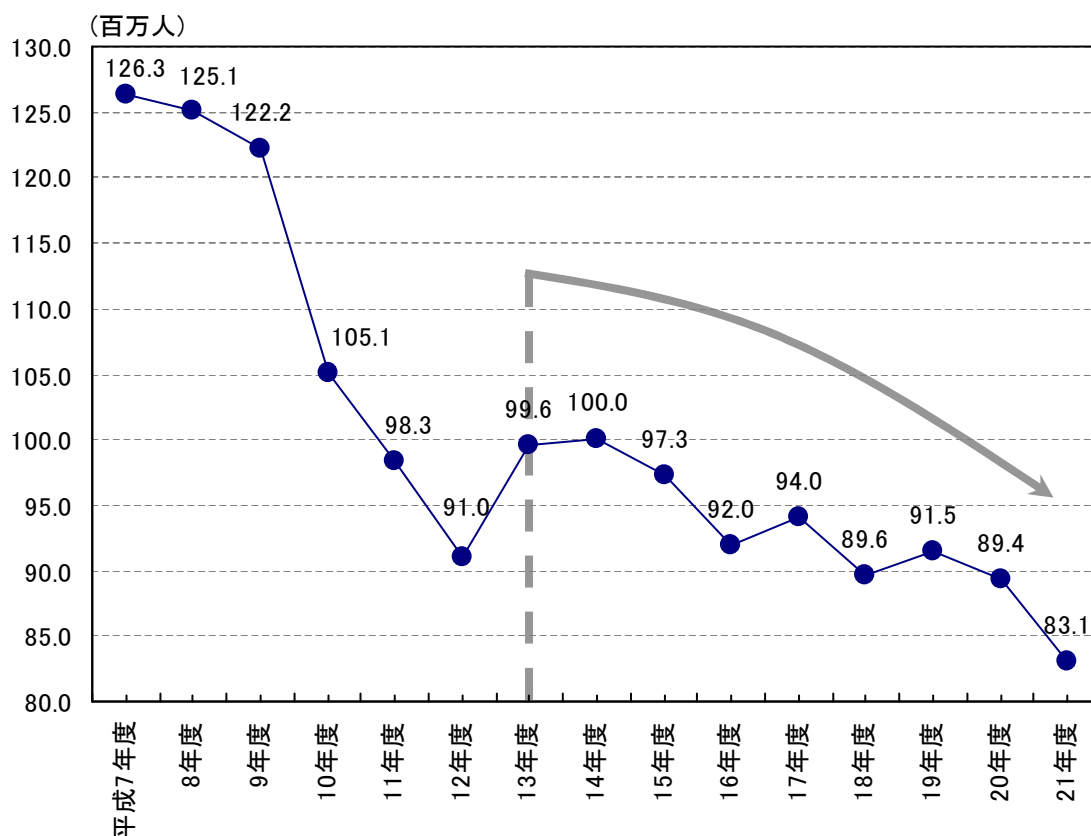
国内旅客船の輸送人員は年次によって波があるものの長期トレンドとしては減少傾向にある。平成7年度は、のべ126.3百万人であったが平成21年度ではのべ83.1百万人と7割を落ち込む水準まで減少している。

特に平成9年度から平成12年度にかけては大幅な落ち込みとなっており、これは平成10年度に開通した本四連絡道路（瀬戸大橋）開通が大きく影響している。（運輸省、「日本海運の現状 平成12年版」より）

平成12年度から平成13年度にかけて輸送人員が一時増加に転じているが、これは平成12年10月の海上運送法の改正により、集計対象となる一般旅客的航路事業者の事業者数が大幅に増えたことによる。（国土交通省、「海事レポート 平成13年度版」より）

その後も一定して減少しており、輸送人員の減少に歯止めがかかっていない。

図表 7-17 国内旅客船の輸送人員推移



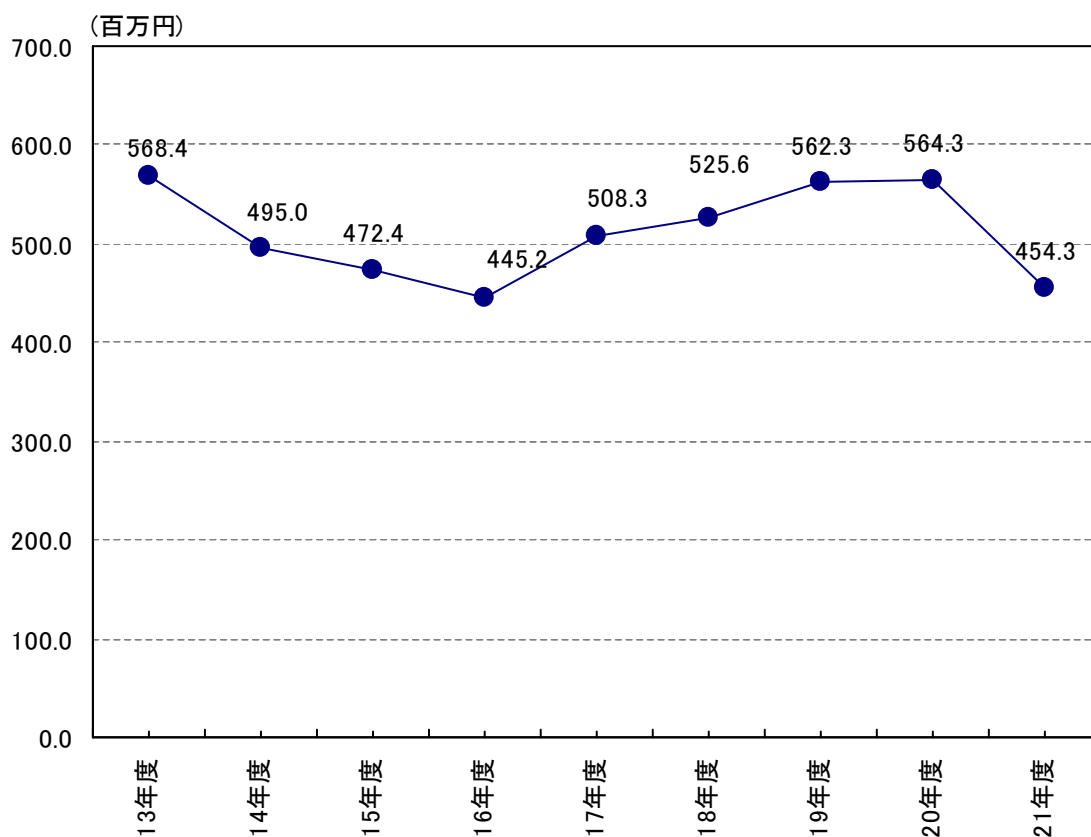
(資料) 国土交通省

(注釈) 一般旅客定期航路事業者のみ集計

## 2) 営業収入も減少傾向に、直近は大幅な落ち込み

旅客船事業における営業収入（事業者あたり）の推移をみると、平成13年度から平成16年度については減少しており、平成16年から平成20年までは増加に転じている。平成20年度には再度減少に転じているが、その落ち込みは、収入回復前の平成16年の水準まで大幅な減少となっている。これは、平成21年度から段階的に実施された高速道路料金のETC割引等の影響が大きいものと考えられる。

図表 7-18 旅客船事業の営業収入(事業者あたり)の推移



(資料) 国土交通省

(注釈) 一般旅客定期航路事業者のみ集計

## 7.1.5 国内旅客船のバリアフリー化の状況

### 1) 旅客船のバリアフリー化進捗率は全国で 18.1%に留まる

直近5年における国内旅客船のバリアフリー化進捗率をみると、平成19年度末の11.5%に対して年々進捗率は上昇しているものの、平成23年度末では18.1%（753隻の対象船舶に対して、基準適合数は136隻）となっている。これは、国土交通省が平成18年に発表した平成22年度末の目標進捗率の50%（移動等円滑化の促進に関する基本方針）には届かない状況となっている。

図表 7-19 直近5年の国内旅客船のバリアフリー化進捗状況

時点	基準適合率	総隻数	基準合格隻数
平成19年3月末	11.5%	939	108
平成20年3月末	14.1%	932	131
平成21年3月末	16.4%	906	149
平成22年3月末	18.0%	791	142
平成23年3月末	18.1%	753	136

（資料）国土交通省

### 2) 旅客船バリアフリー化の進捗は地域ごとにばらつきが存在

直近の旅客船バリアフリー化進捗率について地方運輸局別にみると、地域別に大きくばらつきが存在することが分かる。比較的総隻数が多い地域に着目すると、進捗率は20%に満たない水準となっておりバリアフリー化普及が進まない状況を示している。

図表 7-20 旅客船のバリアフリー進捗状況（運輸局別）

運輸局	基準適合率	総隻数	基準合格隻数	時点
北海道運輸局	7.7%	26	2	平成23年3月末
東北運輸局	8.2%	49	4	平成23年3月末
北陸信越運輸局	10.0%	30	3	平成23年3月末
関東運輸局	100.0%	6	6	平成23年3月末
中部運輸局	15.7%	89	14	平成23年3月末
近畿運輸局	19.0%	58	11	平成23年3月末
神戸運輸監理部	35.0%	20	7	平成23年3月末
中国運輸局	16.3%	129	21	平成23年3月末
四国運輸局	22.2%	90	20	平成23年3月末
九州運輸局	13.9%	202	28	平成23年3月末
沖縄総合事務局	37.0%	54	20	平成23年3月末

（資料）国土交通省

## 7.2 瀬戸内海およびその周辺地域の航路ネットワークや利用状況の把握

### 7.2.1 分析地域の選定

前章で整理した国内旅客船の現状に関するデータをもとに、本調査においてより詳細な調査・分析を行うケーススタディ先の選定について検討する。

#### 1) 航路事業者・船舶が多数存在する西日本地域

西日本地域には国内の7割の「事業者」、「就航船舶数」については国内の6割が存在し、離島航路、指定区間の9割近くが当該地域に存在している。

また、就航船舶の種類についてみると、客船が就航する船舶の大半を占める東日本地域と比べて、高速艇や自動車航送船など就航する船舶の種類が多様であり、西日本地域は、船舶のバリアフリー化についてケーススタディとして設定するにふさわしいと考えられる。

#### 2) 船舶数の減少が顕著な中国・四国地域

西日本地域の中でも、中国・四国地域は足下5年の船舶数減少が他地域に比べて顕著になっている。また、全国で減少が顕著な自動車航送船（フェリー）が、他地域に比べて多く就航している。

バリアフリー新法では、船舶のリプレースに際してバリアフリー化が義務づけられているため、リプレースが進まないことも船舶のバリアフリー化が進まない要因といえる。よって、リプレースが進まず、船舶数が減少することの原因を分析することは有益であり、船舶数の減少が顕著な当該地域を分析対象とすることは意義があるといえる。

#### 3) 人口減少・本四架橋などの社会的な影響を受ける瀬戸内海地域の航路

中国・四国地域は、本四連絡道路の整備やその通行料金割引による影響、また島嶼部における人口減少・高齢化が顕著な地域であり、旅客船航路の就航に対して多様な影響を与える地域であることから、船舶のバリアフリー化が進まない要因について多面的に分析することが可能であると考えられる。

以上により、本調査では中国・四国地域を中心とした瀬戸内海地域およびその周辺地域を分析対象地に選定する。

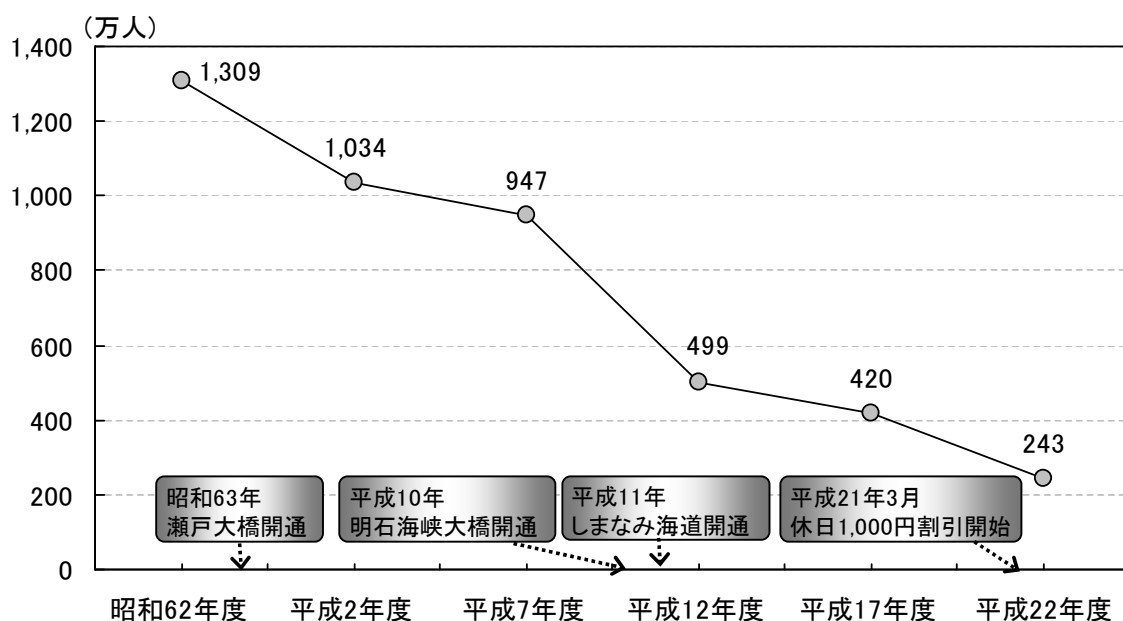
## 7.2.2 航路利用実績の時系列変化

### 1) 利用者数は地域全体として減少傾向にある

四国運輸局管内における航路利用実績（旅客）の長期トレンドをみると、減少の一途をたどっていることがわかる。

また、本州四国連絡道路（以下、本四連絡道路という）の整備が航送実績に影響を与えていることがわかる。昭和63年の瀬戸大橋開通、平成10年の明石海峡大橋開通、平成11年のしまなみ街道開通といった本四連絡道路開通に併せて、利用実績の減少傾向が強くなっていることがわかる。

図表 7-21 四国運輸局内における航路利用者数の推移(旅客)



(資料) 四国運輸局

(注釈) 徳島～阪神、香川～阪神、高松～宇野、西讃～阪神、愛媛～中国の5方面の「人員」の利用実績データの合計値をプロット



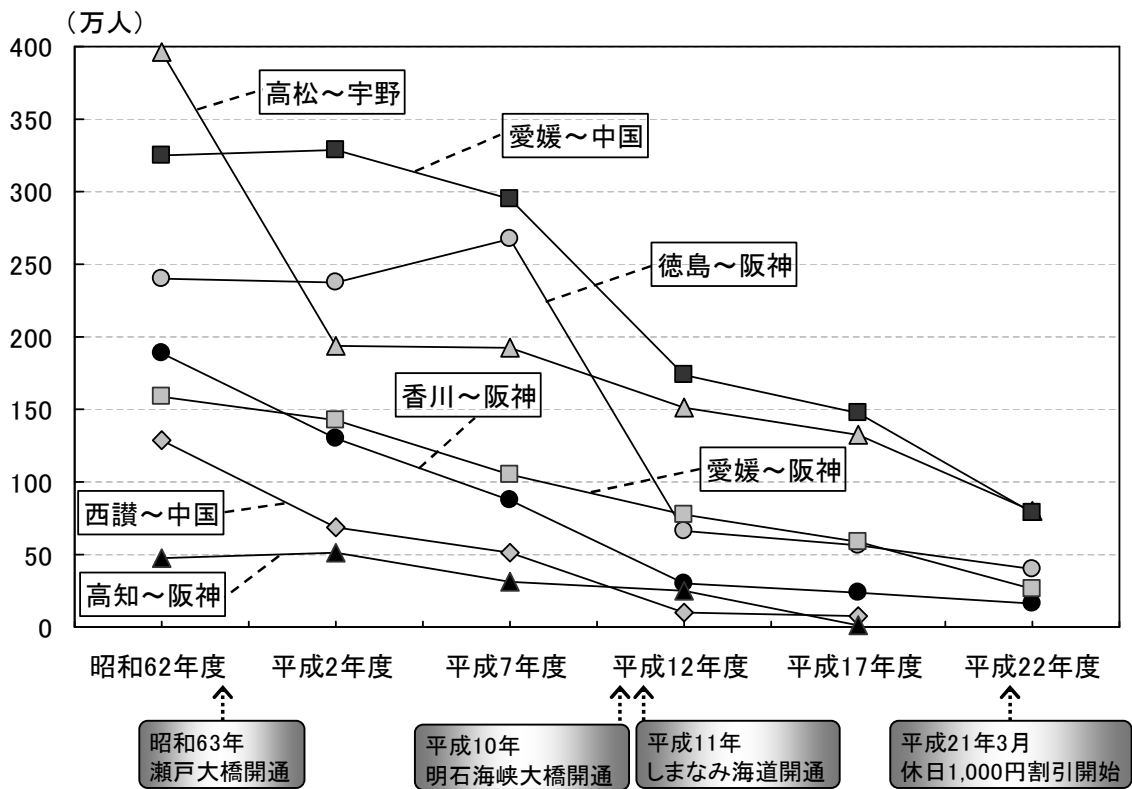
## 2) 本四連絡道路整備により各沿線航路の利用実績が大きく減少

四国運輸局内発着の航路について利用実績の推移を整理すると、本四連絡道路の各ルートが開通するごとに、沿線航路の航送実績が大きく減少することがわかる。

昭和62年と平成2年の推移をみると、昭和63年の瀬戸大橋開通により、高松～宇野、徳島～阪神、香川～阪神、西讃～中国の利用実績が減少している。とりわけ高松～宇野の減少は顕著なものとなっており、当該道路の直下の航路ともあり、架橋による影響を強く受けた航路（方面）といえる。

平成7年と平成12年の推移をみると、すべての方面の航路の利用実績が減少する中で、愛媛～中国、徳島～阪神の減少が顕著となっている。徳島～阪神については平成10年の明石海峡大橋の開通が、愛媛～中国は平成11年のしまなみ海道の開通が大きく影響しているといえる。

図表 7-22 四国運輸局方面別の輸送実績推移(旅客)



(資料) 四国運輸局

(注釈) データの制約上、高知～阪神、西讃～中国は平成17年度までの推移

### 3) 本四連絡道路の交通量増加に伴い、沿線航路の利用実績が減少

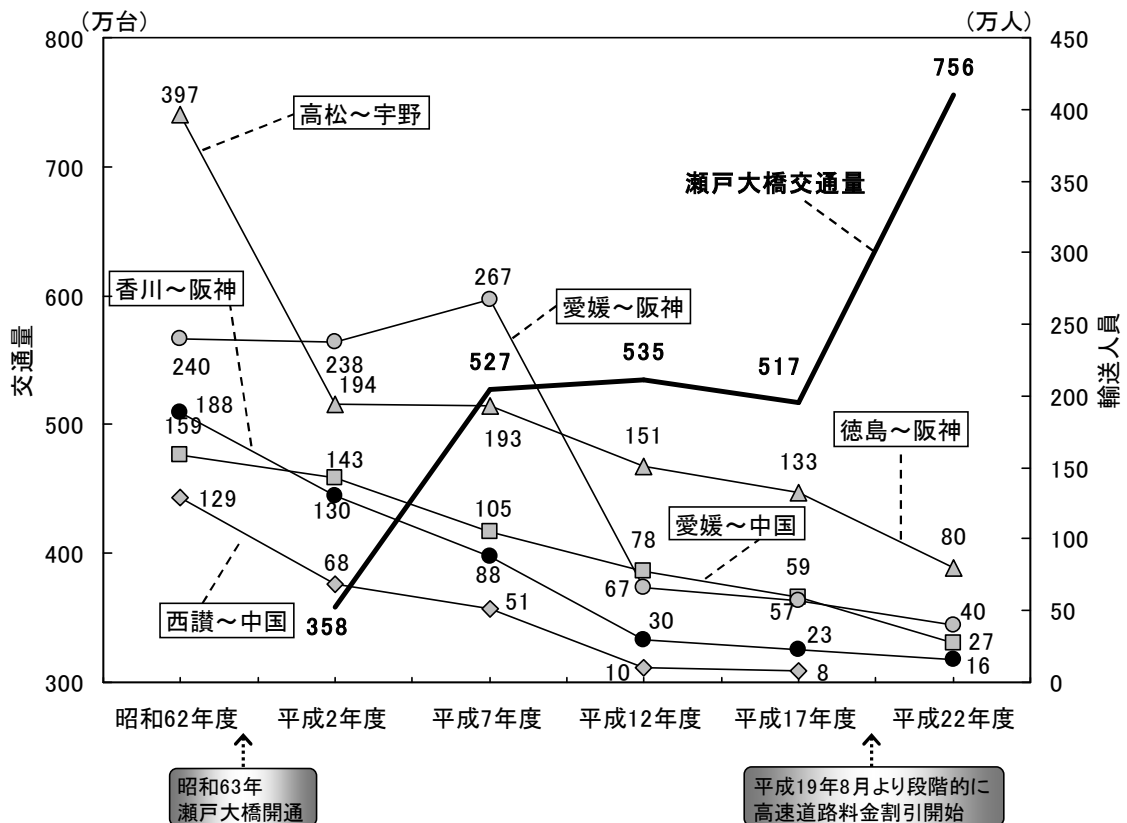
ここでは、本四連絡道路の各ルート交通量による沿線航路の利用実績への影響をみるため、ルートごとに交通量と沿線航路の利用実績を同一のグラフに整理した。

#### (1) 瀬戸中央自動車道

昭和 63 年の瀬戸大橋の開通は、本四連絡道路の中で最初の本四架橋であったこともあり、平成 2 年時点で 358 万台の交通量があり、また、平成 2 年から平成 7 年にかけて大幅に交通量が増え、高松～宇野、徳島～阪神、香川～阪神、西讃～中国、愛媛～中国、西讃～中国のほぼすべての航路の利用実績に影響を与えたと考えられる。しかし、高松～宇野の利用実績は平成 2 年にはいったん横ばいになり、また徳島～阪神については増加傾向に転じている。また、平成 7 年以降は瀬戸大橋の交通量も横ばいであったことから、当該道路の交通量が沿線航路に与えた影響は小さいと思われる。

平成 19 年 8 月から段階的に実施された高速料金割引の影響により、平成 17 年以降の瀬戸大橋の交通量は再び増加傾向に転じており、沿線航路の利用実績に影響を与えたと考えられる。

図表 7-23 瀬戸大橋の交通量と沿線の利用実績(旅客)



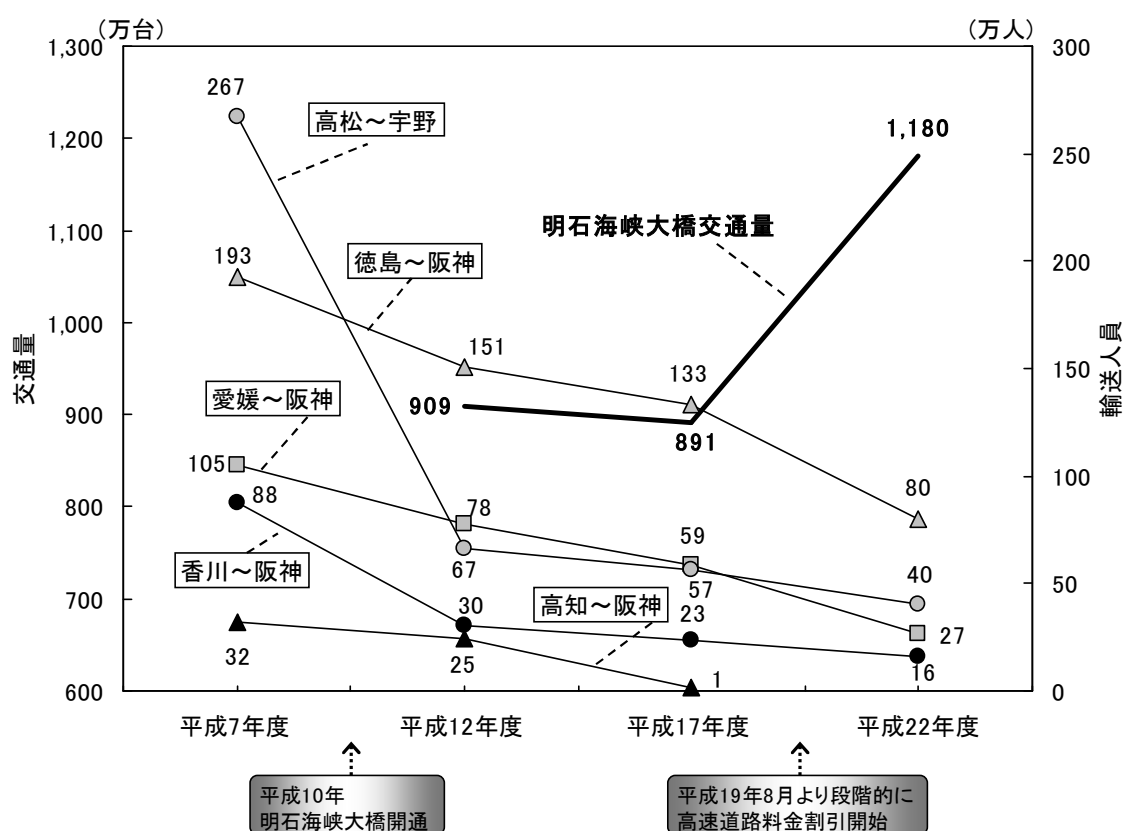
(資料) 四国運輸局、本州四国連絡高速道路株式会社

## (2) 神戸淡路鳴門自動車道

平成10年の明石海峡大橋の開通により、平成12年時点で909万台の交通量があり、沿線航路の高松～宇野、徳島～阪神、愛媛～阪神、香川～阪神、高知～阪神の利用実績に影響を与えている。特に、高松～宇野航路の利用実績は大幅に減少しており、平成7年時点と比較して平成12年は、7割以上の利用者減となっている。

平成12年から平成17年の交通量はいったん横ばいとなるものの、平成19年8月から段階的に実施された高速料金割引の影響により、平成17年以降の明石海峡大橋の交通量は強い増加傾向に転じており、沿線航路の利用実績に影響を与えたと考えられる。

図表 7-24 明石海峡大橋の交通量と沿線の利用実績(旅客)



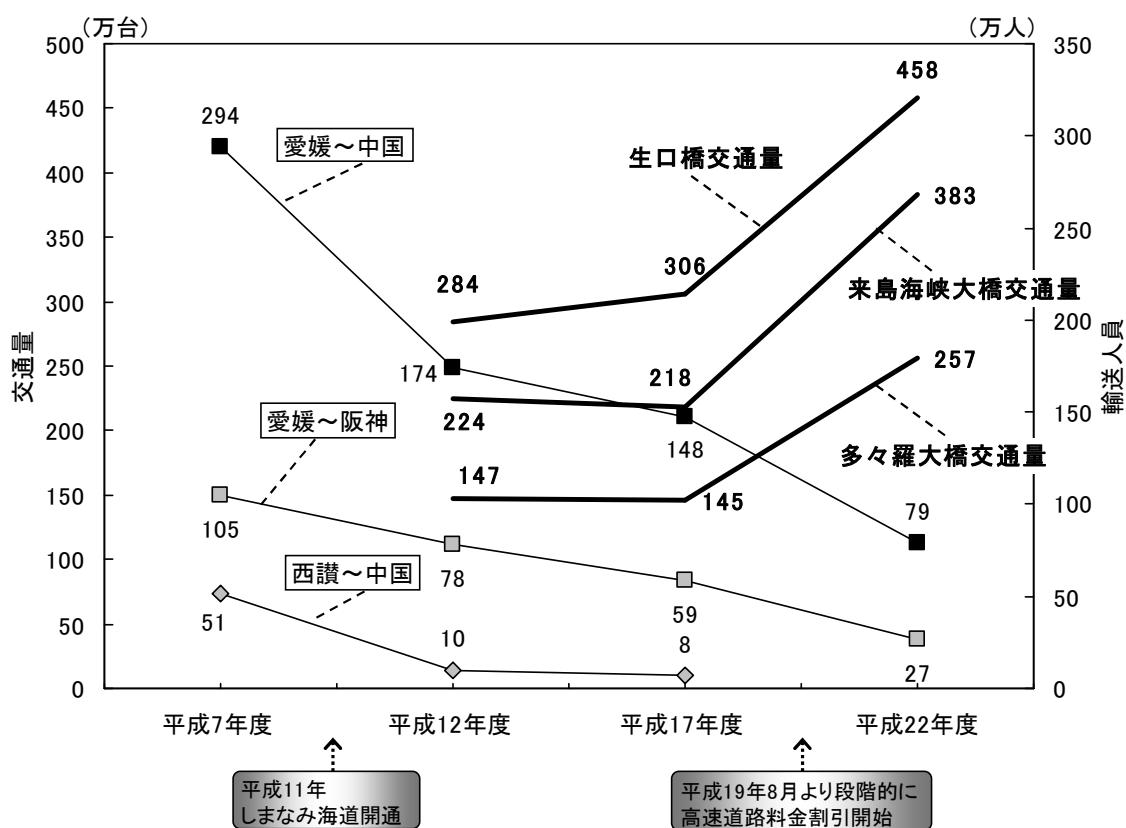
(資料) 四国運輸局、本州四国連絡高速道路株式会社

(注釈) 神戸淡路鳴門自動車道の交通量は明石海峡大橋の交通量として集計

### (3)西瀬戸自動車道

生口橋の交通量は、しまなみ海道全線開通前の平成10年度で178万台の交通量があり、全線開通後の平成12年で284万台となり、年間100万台程度の大増加となった。しまなみ海道の開通で、沿線航路の愛媛～中国、愛媛～阪神、西讃～中国の利用実績は減少し、平成12年度以降も生口橋の交通量が増えるとともに、航送実績も減少の一途をたどっており、本四連絡道路の交通量増加が航路の利用実績に与えた影響が大きかったものと考えられる。

図表 7-25 生口橋の交通量と沿線の利用実績(旅客)



(資料) 四国運輸局、本州四国連絡高速道路株式会社

#### 4) 高速道路料金割引制度導入に伴い、沿線航路の利用者数が減少

平成19年8月より段階的实施されてきた高速道路料金割引の影響を把握するため、平成18年度以降の航送実績(旅客)の推移を月次データで整理した。

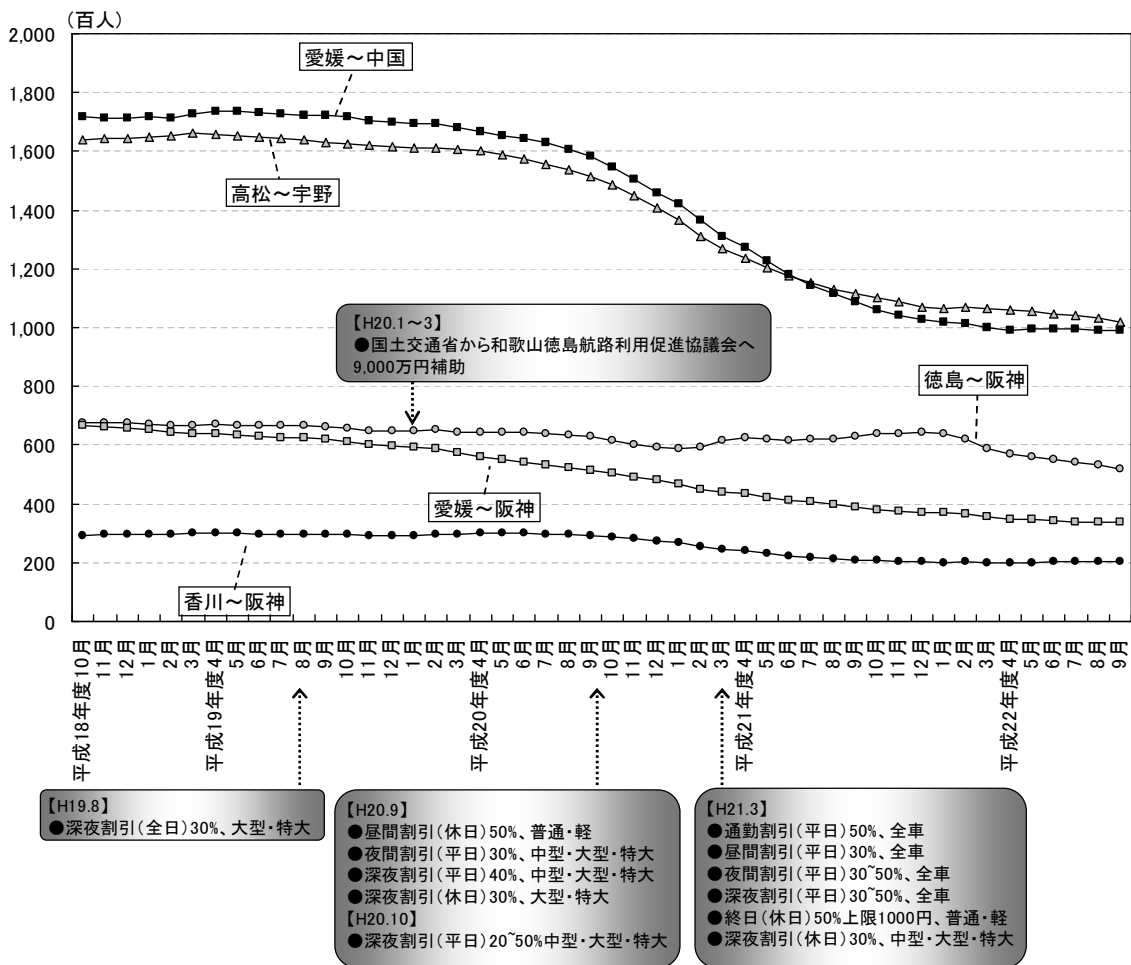
ここでは、航路の利用者数は、季節によって大きく利用者が異なるため、航路利用実績の月次データについて、12ヶ月の単純移動平均を用いることで、季節変動を平滑化する処理を行ってからグラフ整理した。

平成19年8月の割引開始により、愛媛～阪神で利用実績の減少が始まっているが、他の航路は横ばいの状態といえる。平成20年9月、10月に導入された割引により、愛媛～中国、高松～宇野、香川～阪神も減少傾向が強くなっている。

徳島～阪神は、横ばいの状態が続いていたが、平成22年2月から減少傾向に転じていることが分かる。

四国内を発着する瀬戸内海地域を就航する航路については、本四連絡道路の通行料金割引の影響を大きく受けていることが伺える。

図表 7-26 足下5年の面別航送実績データ(月次・旅客・12ヶ月移動平均値)



(資料) 四国運輸局

(注釈) 平成19年8月の割引は、西瀬戸自動車道は適用されていない

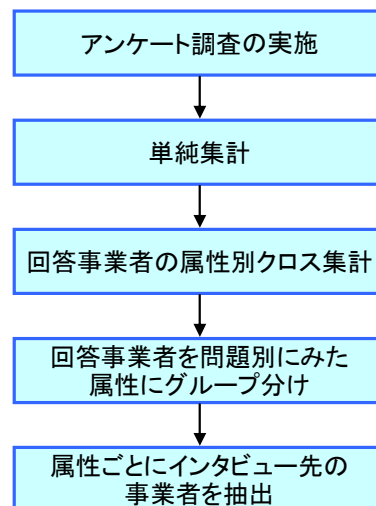
## 8. 国内旅客船バリアフリー化推進に関するアンケート調査

### 8.1 アンケート調査の実施要領

#### 8.1.1 アンケート調査のねらい

国内旅客船のバリアフリー化が進まない現況において、旅客船事業者が直面する社会的状況、問題点を具体的に把握するためアンケート調査、事業者への訪問インタビュー調査を実施した。本調査では、以下の手順に従いアンケート調査によりバリアフリー化が進まない問題の所在を明らかにし、アンケート集計結果を基に訪問インタビュー先の事業者選定を行う。

図表 8-1 アンケート調査・インタビュー調査の流れ



#### 8.1.2 アンケート実施期間

平成 23 年 8 月 5 日（金）～平成 23 年 8 月 26 日（金）

#### 8.1.3 調査対象

瀬戸内海地域の一般旅客定期航路事業者

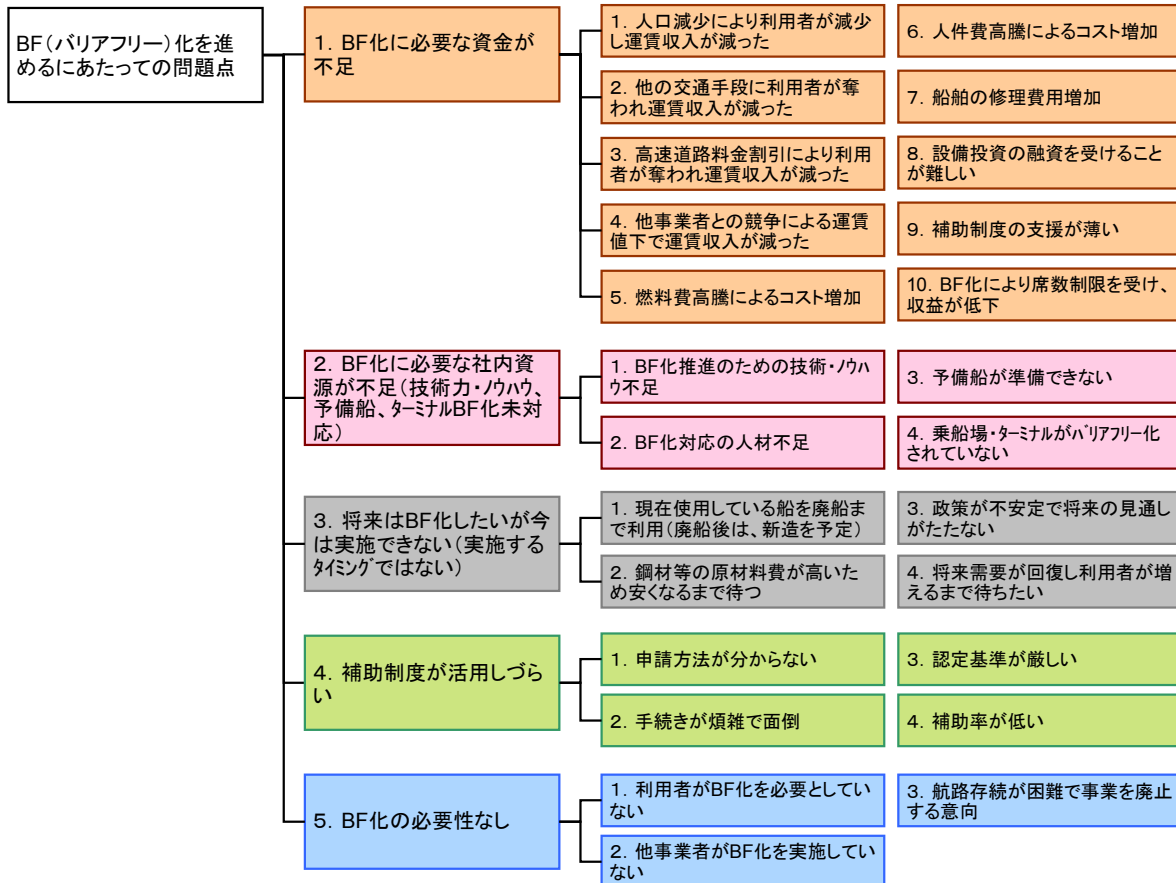
※ アンケート送付先については、中国旅客船協会連合会、四国旅客船協会の会員事業者をリストアップいただき抽出した。

#### 8.1.4 調査項目

- 事業者の概要（運航ルート、競合ルート、役割、輸送実績、事業見通し 等）
- バリアフリー対応について（保有船舶・予備船の対応状況、今後の意向 等）
- バリアフリー対応にあたっての問題点について

なお、アンケート調査の仮説構築として、以下のような問題構造を想定し調査票を設計した。(調査票は巻末資料編を参照)

図表 8-2 問題構造の全体像(仮説)



### 8.1.5 調査方法

郵送による配布、回収を実施。なお、アンケート督促を実施した。中国旅客船協会連合会会員事業者にはメーリングリストによる調査票再配布、四国旅客船協会には葉書によるお礼状を兼ねた督促状を配布。

### 8.1.6 回収状況

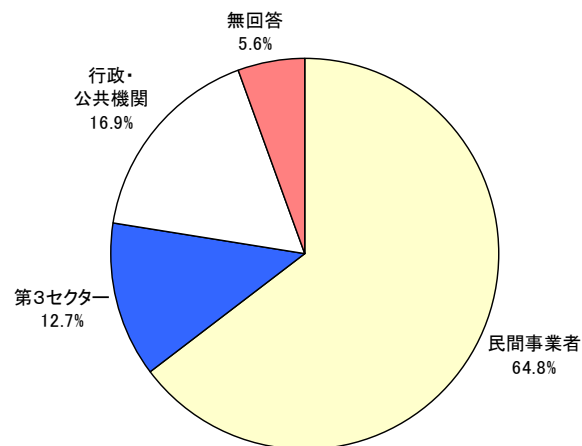
- 配布数：133 事業者（153 航路）
- 回収数：64 事業者（71 航路）
- 回収率：48.1%（事業者ベース）  
：46.4%（航路ベース）

## 8.2 調査結果

### 8.2.1 事業者の業態

「民間事業者」(46件、64.8%)が最も多く、次いで「行政・公共機関」(12件、16.9%)、「第3セクター」(9件、12.7%)の順に多くなっている。

図表 8-3 事業者の業態(N=71)

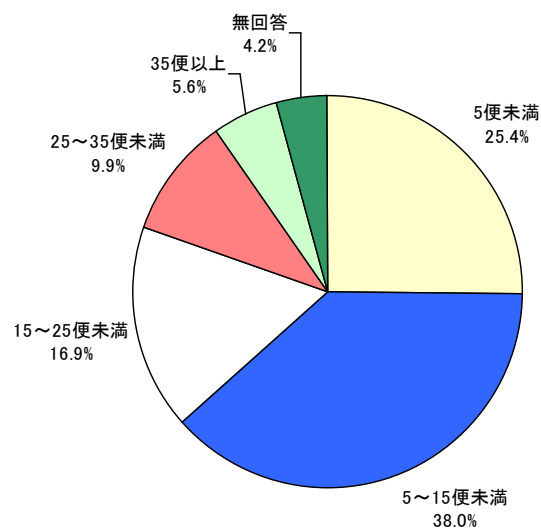


### 8.2.2 航路の概要

#### 1) 運航頻度

「5～15便未満」(27件、38.0%)が最も多く、次いで「5便未満」(18件、25.4%)、「15～25便未満」(12件、16.9%)の順に多くなっている。

図表 8-4 運航頻度(N=71)

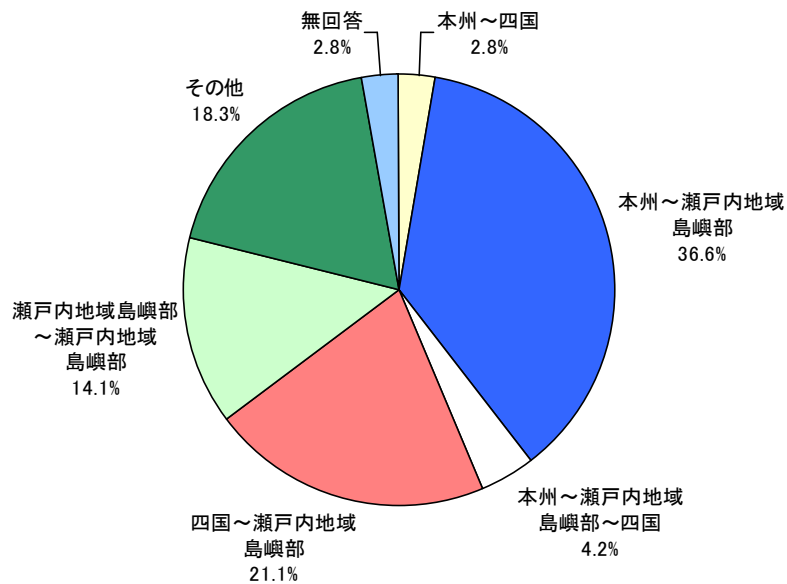




## 2) 運航ルート

「本州～瀬戸内地域島嶼部」(26件、36.6%)が最も多く、次いで「四国～瀬戸内地域島嶼部」(15件、21.1%)、「瀬戸内地域島嶼部～瀬戸内地域島嶼部」(10件、14.1%)の順に多くなっている。

図表 8-5 運航ルート(N=71)



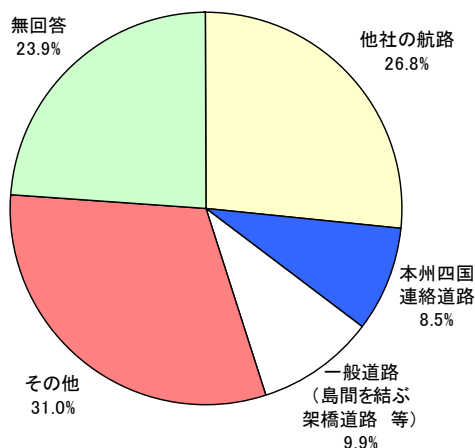
### 【その他の具体的内容】

- |             |              |            |
|-------------|--------------|------------|
| ・ 四国～九州(4件) | ・ 四国～離島      | ・ 本州～四国～九州 |
| ・ 本州～隠岐島    | ・ 浦ノ内半島南岸～北岸 | ・ 宇和海地域島峽部 |
| ・ 広島河川周遊    | ・ 広島港内       | ・ 生活航路     |
| ・ 渡船業務      |              |            |

### 3) 競合関係にある交通ルート

「他社の航路」(19件、26.8%)が最も多く、次いで「一般道路(島間を結ぶ架橋道路等)」(7件、9.9%)、「本州四国連絡道路」(6件、8.5%)の順に多くなっている。

図表 8-6 競合関係にある交通ルート(N=71)



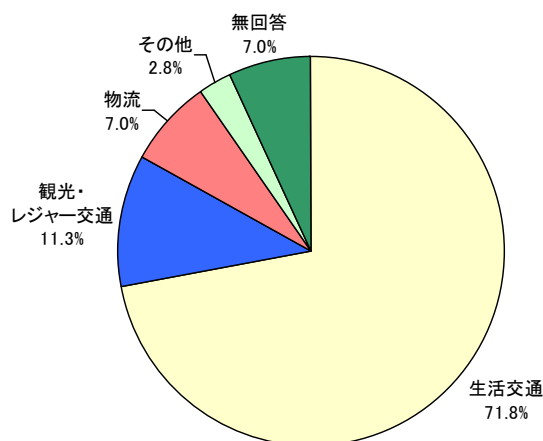
【その他の具体的内容】

・競合なし(19件)	・飛行機	・海上タクシー
・無回答		

### 4) 生活航路が全体の7割を占める

「生活交通」(51件、71.8%)が最も多く、次いで「観光・レジャー交通」(8件、11.3%)、「物流」(5件、7.0%)の順に多くなっている。

図表 8-7 航路が担う主な役割(N=71)



【その他の具体的内容】

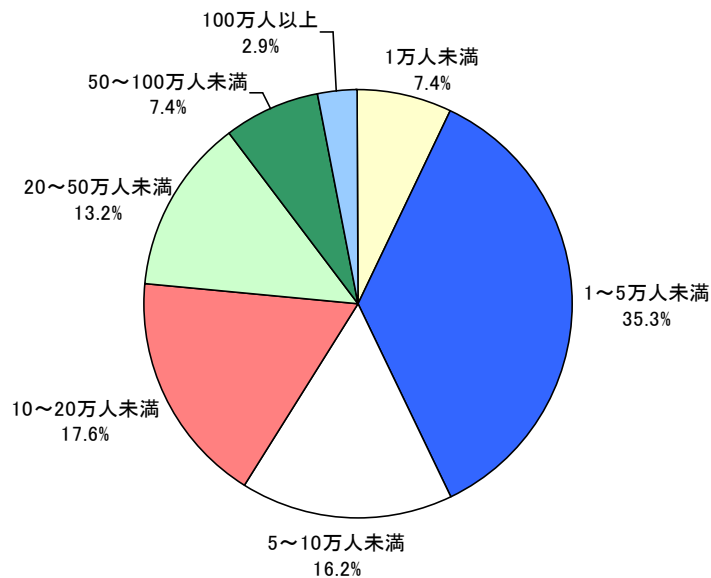
・すべて(2件)
----------

## 5) 輸送実績(平成 22 年度)

### (1) 旅客

「1～5 万人未満」(24 件、35.3%) が最も多く、次いで「10～20 万人未満」(12 件、17.6%)、「5～10 万人未満」(11 件、16.2%) の順に多くなっている。

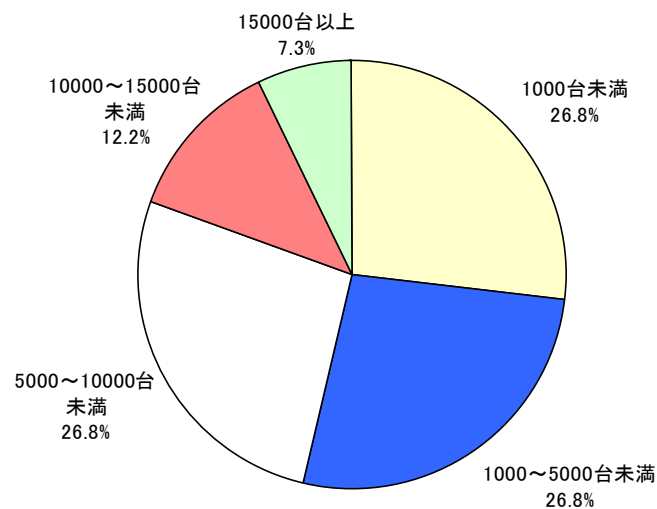
図表 8-8 平成 22 年度輸送実績\_旅客(N=68)



### (2) 二輪

「1000 台未満」(11 件、26.8%)、「1000～5000 台未満」(11 件、26.8%)、「5000～10000 台未満」(11 件、26.8%) が最も多くなっている。

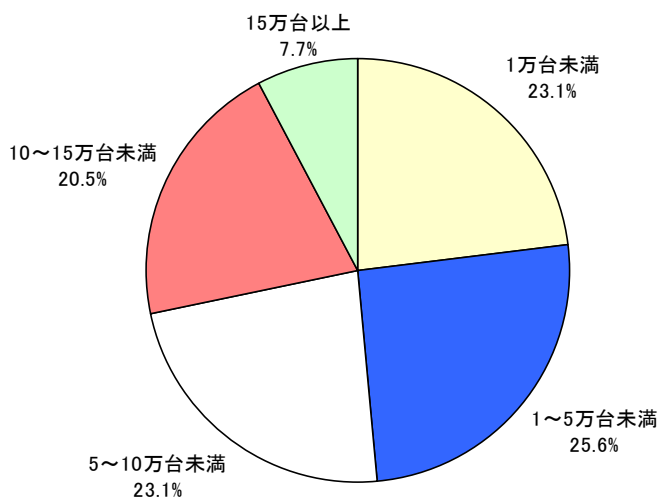
図表 8-9 平成 22 年度輸送実績\_二輪(N=41)



### (3) 自動車

「1～5万台未満」(10件、25.6%)が最も多く、次いで「1万台未満」(9件、23.1%)、「5～10万台未満」(9件、23.1%)が多くなっている。

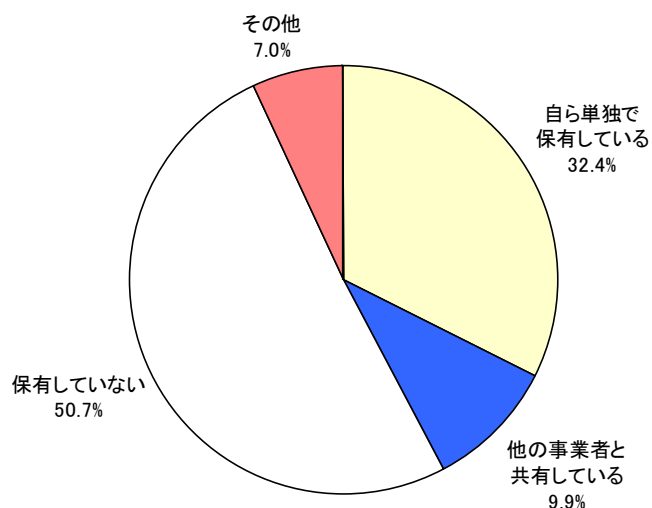
図表 8-10 平成22年度輸送実績\_自動車(N=39)



### 6) 半分の事業者が予備船を保有していない

「保有していない」(36件、50.7%)が最も多く、次いで「自ら単独で保有している」(23件、32.4%)が多くなっている。

図表 8-11 予備船の保有状況(N=71)



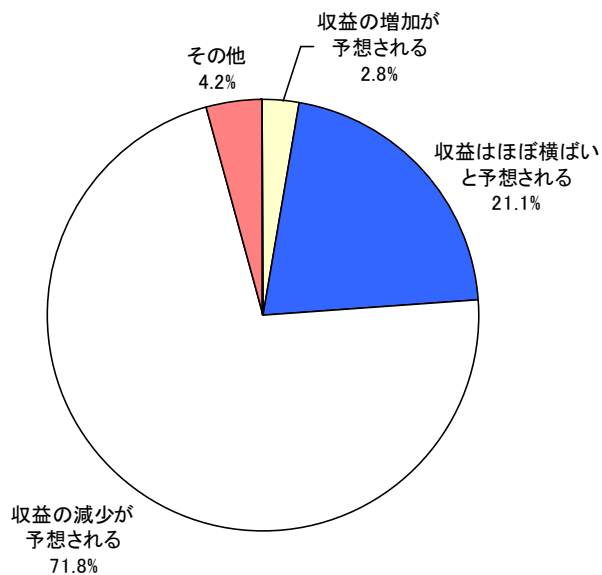
#### 【その他の具体的内容】

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・他の事業者から用船する。(3件)</li> <li>・高速船：単独保有 フェリー：関連会社船舶を用船</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・必要な時、造船会社から借船。</li> </ul> |
|---|---|

### 7) 当面の航路収益の見通し、7割以上の事業者が減収を予見

「収益の減少が予想される」(51件、71.8%)が最も多く、次いで「収益はほぼ横ばいと予想される」(15件、21.1%)が多くなっている。

図表 8-12 当面の航路収益の見通し(N=71)



#### 【その他の具体的内容】

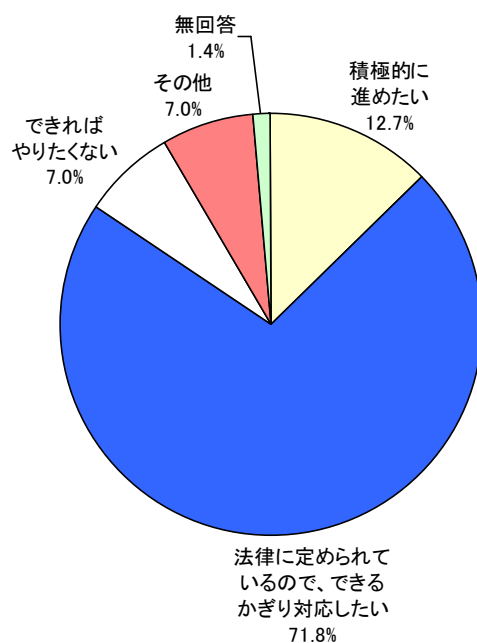
- ・ 地域住民の生活に密着した事業であるため、その性質目的が適さない。
- ・ 高速道路の料金割引により航路廃止に向かっている。
- ・ 大型船用造船所があり、その好不調により大きく利用台数が変化する。

### 8.2.3 バリアフリー化の対応状況

#### 1) 8割以上の事業者がバリアフリー化対応の意向を示す

「法律に定められているので、できるかぎり対応したい」(51件、71.8%)が最も多く、次いで「積極的に進めたい」(9件、12.7%)が多くなっている。

図表 8-13 バリアフリー化についての考え(N=71)



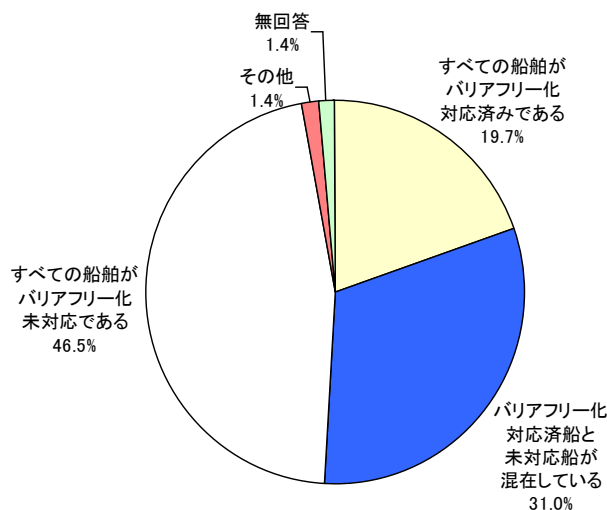
#### 【その他の具体的内容】

- ・対応している。
- ・新造船建造時、対応を考えている。
- ・法律の範囲内で最低限で対応する。
- ・船舶が20トン未満の船舶に関して、乗組員及び採算面において厳しい。
- ・全く必要なし。

## 2) バリアフリー化完全対応済みの事業者は2割に満たない状況

「すべての船舶がバリアフリー化未対応である」(33件、46.5%)が最も多く、次いで「バリアフリー化対応済船と未対応船が混在している」(22件、31.0%)、「すべての船舶がバリアフリー化対応済みである」(14件、19.7%)の順に多くなっている。

図表 8-14 バリアフリー化の現状(N=71)



### 【その他の具体的内容】

・ 1隻であるが、未対応の部分がある。

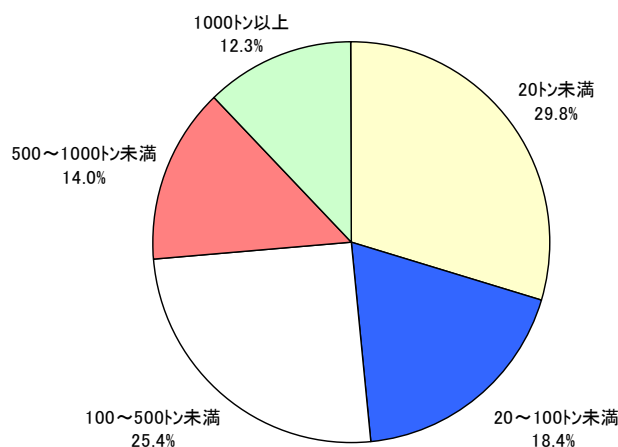
## 3) 船舶の概要とバリアフリー化の詳細状況

### (1) 普段運航に利用する船舶

#### [総トン数]

「20トン未満」(34件、29.8%)が最も多く、次いで「100～500トン未満」(29件、25.4%)、「20～100トン未満」(21件、18.4%)の順に多くなっている。

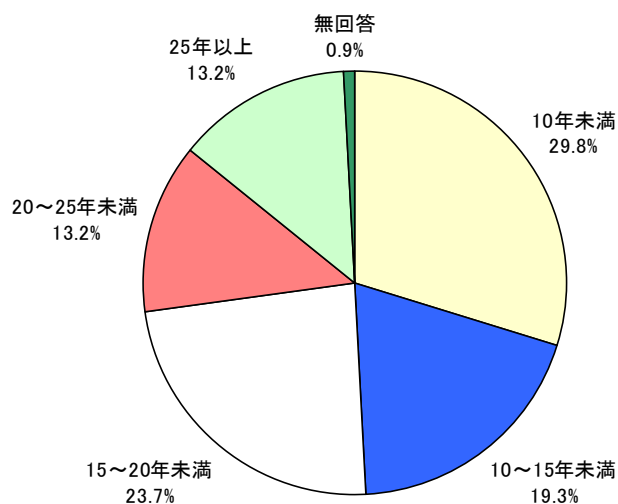
図表 8-15 総トン数(N=114)



[船齢]

「10年未満」(34件、29.8%)が最も多く、次いで「15～20年未満」(27件、23.7%)、「10～15年未満」(22件、19.3%)の順に多くなっている。

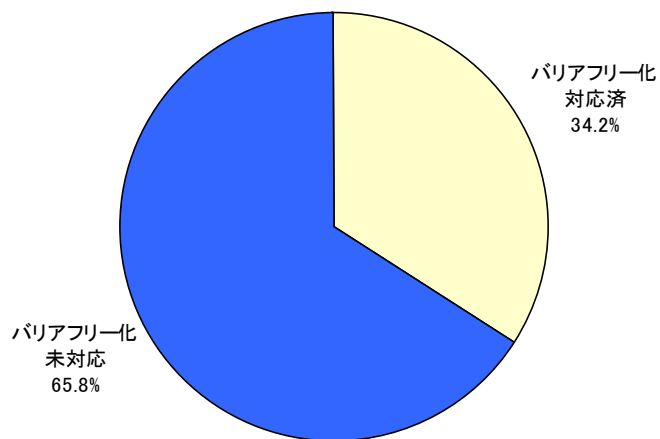
図表 8-16 船齢(N=114)



[バリアフリー化の対応状況]

「バリアフリー化未対応」(75件、65.8%)が、全体の約7割を占めている。

図表 8-17 バリアフリー化の対応状況(N=114)

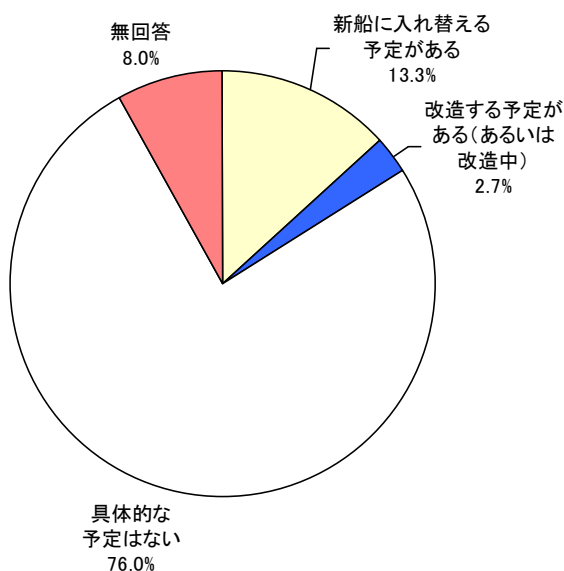




### [バリアフリー化未対応船の今後の対応方針]

「具体的な予定はない」(57件、76.0%)が多く、次いで「新船に入れ替える予定がある」(10件、13.3%)が多くなっている。

図表 8-18 バリアフリー化未対応船の今後の対応方針(N=75)

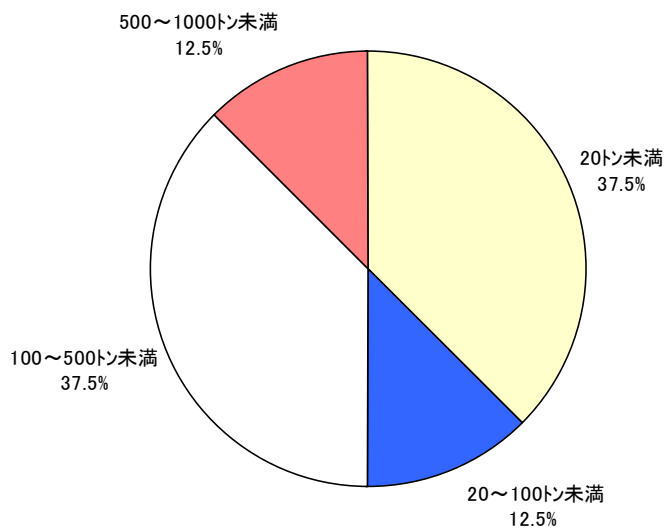


### (2) 予備船

#### [総トン数]

「20トン未満」(6件、37.5%)、「100～500トン未満」(6件、37.5%)が最も多くなっている。

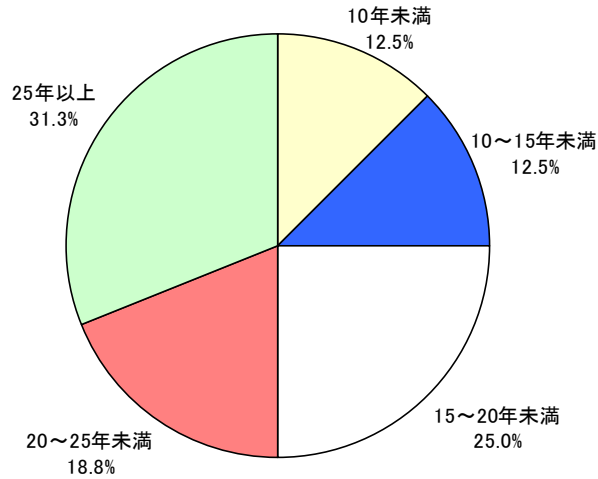
図表 8-19 総トン数(N=16)



[船齢]

「25年以上」（5件、31.3%）が最も多く、次いで「15～20年未満」（4件、25.0%）、  
「20～25年未満」（3件、18.8%）の順に多くなっている。

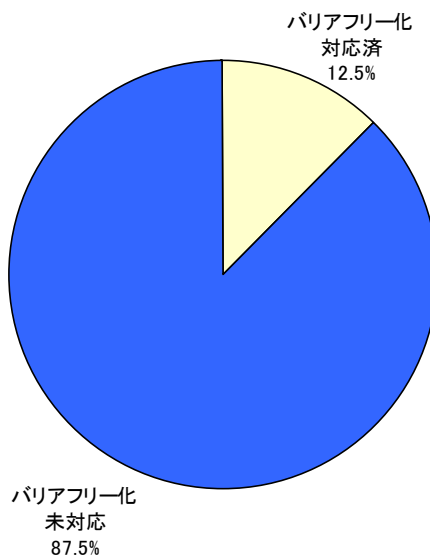
図表 8-20 船齢(N=16)



[バリアフリー化の対応状況]

「バリアフリー化未対応」（14件、87.5%）が多く、全体の約9割を占めている。

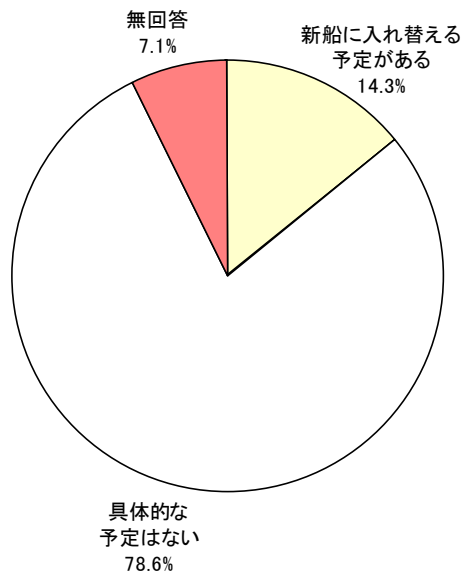
図表 8-21 バリアフリー化の対応状況(N=16)



[バリアフリー化未対応船の今後の対応方針]

「具体的な予定はない」(11件、78.6%)が最も多く、全体の約8割を占めている。

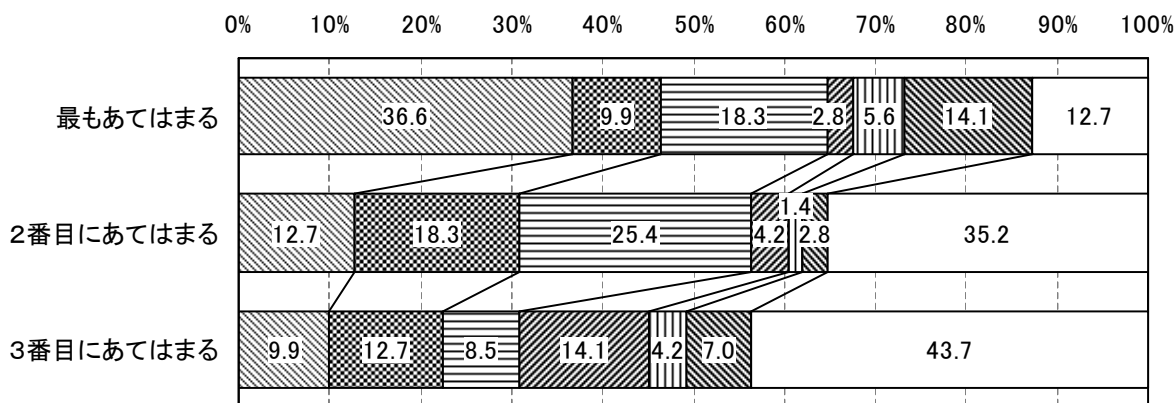
図表 8-22 バリアフリー化未対応船の今後の対応方針(N=14)



#### 4) バリアフリー化の問題点、「資金不足」が大きな要因

バリアフリー化への問題点を尋ねたところ、最もあてはまるとされた問題点は、「バリアフリー化に必要な資金が不足している」(26件、36.6%)が最も多い。2番目にあてはまるとされた問題点は、「将来バリアフリー化を実施したいが、現在は実施できない(実施するタイミングではない)と考えている」(18件、25.4%)が最も多い。3番目にあてはまるとされた問題点は、「バリアフリー化に対する補助制度が活用しづらい」(10件、14.1%)が最も多い。

図表 8-23 バリアフリー化への問題点(N=71)



- バリアフリー化に必要な資金が不足している
- バリアフリー化に必要な社内資源が不足している
- 将来バリアフリー化を実施したいが、現在は実施できない(現在実施するタイミングではない)と考えている
- バリアフリー化に対する補助制度が活用しづらい
- バリアフリー化の必要性がないと考えている
- その他
- 無回答

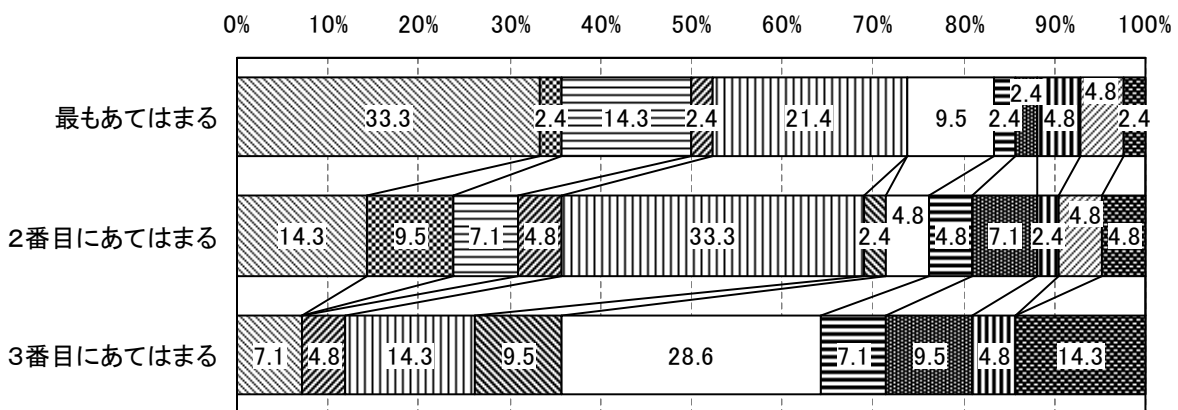
#### 【その他の具体的内容】

最もあてはまる	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 将来新造時。(3件)</li> <li>・ 公的支援が必要。(2件)</li> <li>・ 対応済(2件)</li> <li>・ 今年度就航の新造船ではバリアフリー対応。H15 就航はトイレ等一部対応済。</li> <li>・ 船舶に総トン数の制限がある。</li> <li>・ 輸送需要の大幅な減少により、航路維持が困難。</li> </ul>
2番目にあてはまる	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 港やバリアフリー化されていない。</li> <li>・ 乗船口のバリアフリー化は良いがトイレまでとなると、既存船は不可能です。</li> </ul>
3番目にあてはまる	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 船舶の老朽化。(3件)</li> <li>・ 法(安全法等)が、改造を施行するうえで厳しすぎる。</li> </ul>

### 5)人口減少(利用者減少)による収入減少が資金不足の主要要因

バリアフリー化に必要な資金が不足する理由・背景を尋ねたところ、最もあてはまるとされた理由・背景は、「人口減少により利用者が減少し運賃収入が減った」(14件、33.3%)が最も多い。2番目にあてはまるとされた理由・背景は、「燃料費の高騰によってコストが増加した」(14件、33.3%)が最も多い。3番目にあてはまるとされた理由・背景は、「船舶の修理費用が増加した」(12件、28.6%)が最も多い。なお、最もあてはまるとされた理由・背景のうち、「高速道路料金割引により利用者が減少し運賃収入が減った」(6件14.3%)も収益減少の要因として挙げられている。

図表 8-24 バリアフリー化に必要な資金が不足する理由・背景(N=42)



- ☒ 人口減少により利用者が減少し運賃収入が減った
- ☒ 他の交通手段に利用者を奪われ運賃収入が減った
- ☒ 高速道路料金割引により利用者が減少し運賃収入が減った
- ☒ 他事業者との競争による運賃値下げで運賃収入が減った
- ☐ 燃料費の高騰によってコストが増加した
- ☒ 人件費の高騰によってコストが増加した
- ☐ 船舶の修理費用が増加した
- ☒ 設備投資の融資を受けることが難しい
- ☒ 補助制度の支援が薄い
- ☒ バリアフリー化により旅客席数が制限を受け、収益が低下することが予想される
- ☒ その他
- ☒ 無回答

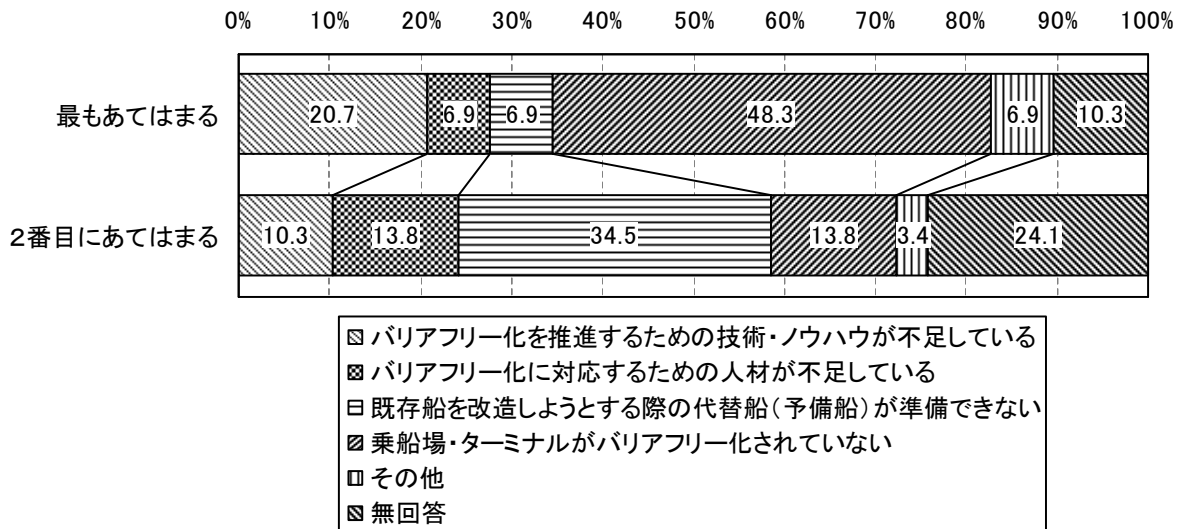
【その他の具体的内容】

最もあてはまる	・ 景気低迷による減収。 ・ 恒常的な赤字経営である。
2番目にあてはまる	・ 予備船について現在予定なし。 ・ 地方自治体の補助がない。

### 6)陸側(乗船場、ターミナル)のバリアフリー対応が課題

バリアフリー化に必要な資源が不足する理由・背景について尋ねたところ、最もあてはまるとされた理由・背景は、「乗船場・ターミナルがバリアフリー化されていない」(14件、48.3%)が最も多い。2番目にあてはまるとされた理由・背景は、「既存船を改造しようとする際の代替船(予備船)が準備できない」(10件、34.5%)が最も多い。

図表 8-25 バリアフリー化に必要な資源が不足する理由・背景(N=29)



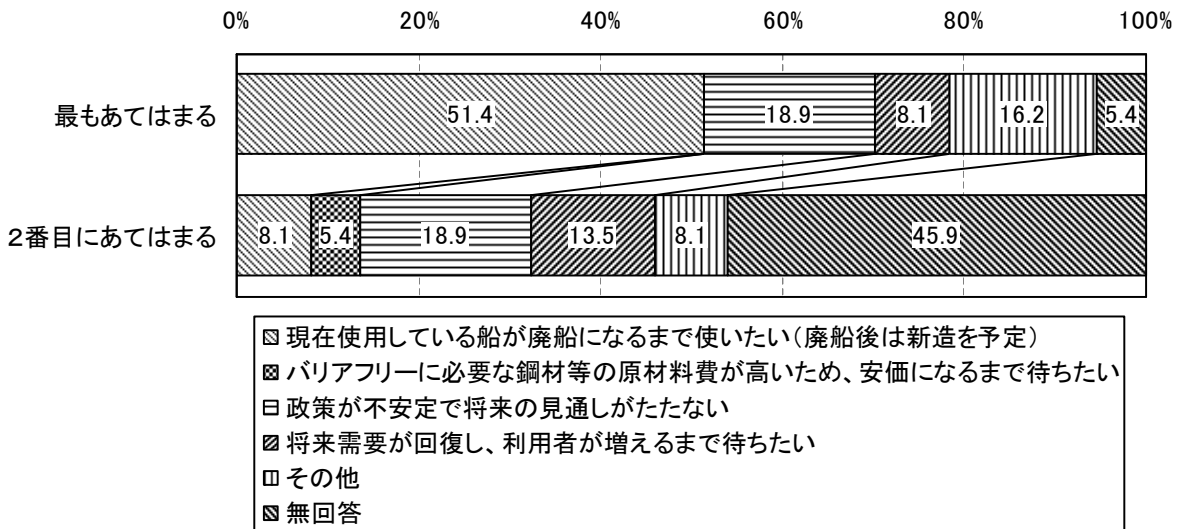
【その他の具体的内容】

最もあてはまる	・船舶老朽化の為。
2番目にあてはまる	・19t型フェリーでの対応は難しい。
2番目にあてはまる	・船齢が古く、改造するのが難しい状況である。

7) バリアフリー化は、改造でなく新造船で対応する意向が多い

将来バリアフリー化を実施したいが今は必要ない理由・背景を尋ねたところ、最もあてはまるとされた理由・背景は、「現在使用している船が廃船になるまで使いたい（廃船後は新造を予定）」（19件、51.4%）が最も多い。2番目にあてはまるとされた理由・背景は、「政策が不安定で将来の見通しがたたない」（7件、18.9%）が最も多い。

図表 8-26 将来バリアフリー化を実施したいが今は必要ない理由・背景(N=37)



【政策の具体的内容】

最もあてはまる	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高速道路料金の大巾割引。(3件)</li> <li>・航路の統合。</li> <li>・橋が10年後にできそうで。</li> <li>・当航路は国庫補助航路であるため、地方行政庁の方針が定まらなければ当社方針も見通しが立たない。</li> </ul>
2番目にあてはまる	<ul style="list-style-type: none"> <li>・無回答(8件)</li> </ul>

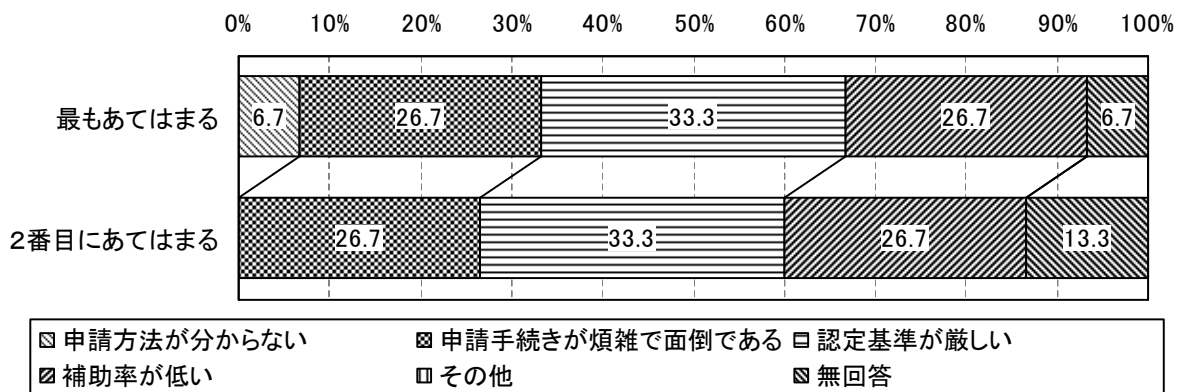
【その他の具体的内容】

最もあてはまる	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新造を予定している。(2件)</li> <li>・将来的に利用者の増加が見込めない。航路廃止になる可能性がある。(2件)</li> <li>・資金が無い。</li> <li>・経営上、余裕がない。</li> </ul>
2番目にあてはまる	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在船の改造に関する難しさ。</li> <li>・徳島港ターミナルの移転計画があり、現在のターミナルがバリアフリー化されていない状態である為。</li> <li>・定員確保する為、船が大きくなり、建造費・検査費用が増えてくる。</li> </ul>

### 8) 補助制度について認定基準の厳しさや手続きの煩雑さが問題

バリアフリー化の補助制度が活用しづらい理由・背景を尋ねたところ、最もあてはまる理由・背景は、「認定基準が厳しい」（5件、33.3%）が最も多く、次いで「申請手続きが煩雑で面倒である」（4件、26.7%）、「補助率が低い」（4件、26.7%）が多くなっている。2番目にあてはまる理由・背景は、「認定基準が厳しい」（5件、33.3%）が最も多く、次いで「申請手続きが煩雑で面倒である」（4件、26.7%）、「補助率が低い」（4件、26.7%）が多くなっている。

図表 8-27 国のバリアフリー化の補助制度が活用しづらい理由・背景(N=15)



#### ■ 国による旅客船バリアフリー化の補助制度について

旅客船のバリアフリー化に対する国の補助制度としては、平成 22 年 12 月に予算化が閣議決定された、地域公共交通確保維持改善事業～生活交通サバイバル戦略～における「地域公共交通バリア解消促進事業」がある。（離島航路は「地域公共交通確保維持事業」の枠組みにおいて補助の対象となる。）補助の申請には、一定要件を満足する必要があり、協議会や自治体を通じて国に申請を行う必要がある。

この補助制度は、平成 22 年まで地域公共交通活性化・再生総合事業として 8 つの支援策を柱に、地域公共交通に掛かる国の支援策として運用されてきたものである。（右図）

（資料）国土交通省

#### 平成22年度までの地域公共交通に係る国の支援策

- ・地方バス路線維持対策
- ・地域公共交通活性化・再生総合事業
- ・鉄軌道輸送対策事業費補助
- ・LRTシステム整備費補助
- ・交通施設バリアフリー化設備等整備補助の一部（鉄道）
- ・公共交通移動円滑化（バス）
- ・離島航路補助
- ・地域公共交通維持・活性化推進費の一部（離島航路）

見直し・統合

地域公共交通確保維持改善事業  
～生活交通サバイバル戦略～

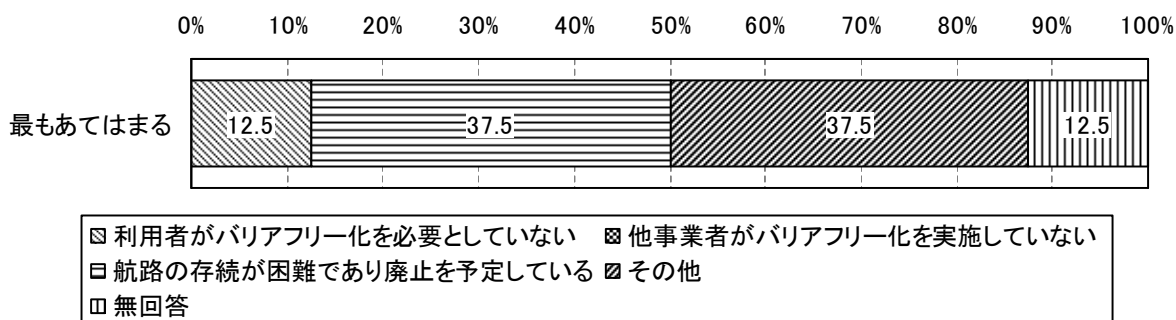
- ・地域公共交通確保維持事業
- ・地域公共交通バリア解消促進事業
- ・地域公共交通調査事業



### 9) 航路の存続が困難という声も

バリアフリー化の必要性がない理由・背景を尋ねたところ、「航路の存続が困難であり廃止を予定している」（3件、37.5%）が最も多く、次いで「利用者がバリアフリー化を必要としていない」（1件、12.5%）が多くなっている。

図表 8-28 バリアフリー化の必要性がない理由・背景 (N=8)



#### 【その他の具体的内容\_最もあてはまる】

最もあてはまる	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対応済。</li> <li>・「3航路の存続が困難であり廃止を予定している」に近いが、まだ廃止予定ではない。</li> <li>・ターミナルはバリアフリー化となっており、約25分の航路には必要ないと思う。</li> </ul>
---------	---

## 8.2.4 自由回答

### ○船舶・船型に関する意見

- ・小型船舶（10 トン未満）の場合、バリアフリーは形だけのものになるのではないか。
- ・所要航路時間は約 5 分のため、バリアフリー施設を利用する乗客はいない。バリアフリーの対応は、ケース毎に検討すれば良いと考える。
- ・経費節減のため、新造船建造は船舶の小型化を実施（19 トン未満）する。そのためバリアフリーの便所や通路のスペースが大きすぎて、旅客定員及び荷物置場のスペースの確保が困難になる。
- ・5 トン以上の小型旅客船はバリアフリー適用対象船舶となるが、スピードの観点から対応は困難である。
- ・生活航路でありバリアフリー化は必要と考えるだが、短い航路で車いす用のトイレが必要なのかと思う。
- ・年々乗客も減少し、船の小型化を図っている中で、便所を作る事により大きく定員が減り、小型化を図り経費の削減を図る事が難しくなっている。
- ・バリアフリー化に対応する場合、小型船舶の新造船では現状より 10～15 名定員が減少する。バリアフリー化を進めるためにも、遊歩甲板やトイレのバリアフリー基準となる「20 トン未満」を「30 トン未満」に変更できないものかと思う。

### ○岸壁、ターミナルのバリアフリー化対応に関する意見

- ・寄港が 14 ヶ所（内 3 ヶ所は岸壁）ある為対応に苦慮している。実情にあった対応を願いたい。例えば、第 55 条（適用除外）について、実際には認めてもらっていない。航空機は特別扱いしているように思う。
- ・棧橋・ターミナル・アクセスの年数が経っているので、船舶だけをバリアフリーにしても仕方がないのでは。
- ・陸上施設の整備も重要、港は行政により整備して欲しい。

### ○コスト・採算面に関する意見

- ・燃料費、修理費が高く何も出来ない。
- ・主に通学利用の河川の渡船事業だが、航路と並行に橋が整備されるため完成後には行政からの補助金も無くなり航路廃止となる。

- ・弊社の使用しているフェリーは既に建造後 15 年超の船舶ばかりであり、近年中にリプレースを予定している。バリアフリー化が必要なことは、充分感知しているし異論はないが、現行の既存船への対応は避けたい。数年後にはスクラップあるいは売船する既存船に新たなコストを掛けてバリアフリー化しても、コストを回収することは不可能。100%の補助があれば検討に値するが、改修工事に時間を要すれば収益源の運航自体の回数が減り、ナンセンス。リプレース予定の新造船でバリアフリー化に対応したい。

#### ○補助制度など国の制度・政策に関する意見

- ・弊社は、離島補助航路である為、何をするにしても申請等が非常に難しい。
  - ・バリアフリー化以前に、高速道路料金割引政策により航路の廃止に向かって
- いる。

## 8.3 航路事業者属性別の問題構造

### 8.3.1 回答事業者の属性別クロス集計

アンケート調査の結果について、回答事業者の属性別にクロス集計を行い属性別の問題点を把握する。回答事業者の属性は、運航頻度（15 便/日以上、15 便/日未満）、離島航路（離島航路、その他）、競合ルートの有無、航路が担う役割（生活航路、その他（物流、観光、業務））、輸送規模（年間旅客輸送 5 万人以上、5 万人未満）、予備船保有（保有・共有している、保有していない）、自動車航送の有無とし、属性別にみて回答率が高いものを以下の表に整理した。

図表 8-29 回答事業者の属性別にみた問題点

問題点	問題の理由・背景	航路事業者の属性													
		運航頻度		離島航路		競合ルート		航路の役割		輸送規模		予備船		自動車航送	
		低 15便/日未満	高 15便/日以上	離島航路	その他	有	無	生活航路	その他	小 5万人/年未満	大 5万人/年以上	保有・共有	無	旅客船航路	フェリー航路
資金の不足	人口減少	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	他の交通手段へシフト		●												
	高速料金割引					●			●		●			●	
	燃料費高騰	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	船舶修理費増加	●	●			●	●	●	△	●	●	●	●	●	
資源の不足	技術・ノウハウ不足	●					●	●							
	予備船が無い	●			△		●	●		●		●			
時期	廃船まで利用したい		●	●		●	●	●	△	●	●	●		●	

(注釈) ●：各属性の回答率が 20%以上、△：回答率が 20%以上だが 10 件未満のもの

上の表を、問題点の項目ごとに表の横方向からみると、各属性に共通する問題点として以下の項目が挙げられる。

- 人口減少による資金不足
- 燃料費高騰や修繕費用（経営コスト）増加による資金不足
- 現在運航している船舶を廃船まで利用する（新造船でバリアフリー化に対応する）

### 8.3.2 問題別にみた属性の分類

前頁の表を、問題点の項目ごとに表の横方向からみて、特定の属性しか回答していない問題点が以下の3つ挙げられる。

- 高速道路料金割引で利用者が減少したことによる資金不足
- 他の交通手段へ利用者がシフトしたことによる資金不足
- 技術・ノウハウ不足、予備船等の資源不足

本調査では、上記3つの問題別に事業者をグループ分けし、訪問インタビュー調査先の選定を行う。

前頁の表より、「高速道路料金割引による資金不足」を問題点とした回答率が高い属性は、「競合ルート有」、「生活航路以外の役割を担う（物流や観光）」、「輸送規模が大きい」、「自動車航送を伴うフェリー航路」といった特徴を持つ航路事業者である。これらの事業者は、起点と終点が本州と四国になっているため、これらのグループを“本四フェリー航路”とする。

次に、「他の交通手段へ利用者がシフトしたことによる資源不足」を問題点とした回答率が高い属性は、「運航頻度が高い」のみである。さらにアンケート調査において「他の交通手段へ利用者がシフトした」と回答しており、かつ運航頻度が高い事業者を加えると、これらの属性は、起点終点のいずれかが本州・四国にあり、離島部を結ぶフェリー事業者が抽出された。以上より、これらのグループは“離島フェリー航路”とする。

「技術・ノウハウ不足、予備船等の資源不足」を問題点とした回答率が高い属性は、「運航頻度が低い」、「競合ルートがない」、「生活航路」といった特徴をもつ事業者で、基本的に離島航路で自動車航送は行うものの積載台数は数台程度の規模である。これらの事業者は、主に島民の生活航路として旅客輸送を行うことから、“離島旅客船航路”とする。

分類したそれぞれのグループを属性Ⅰ～属性Ⅲとし、その特徴や問題点を以下に整理する。

#### 1)【属性Ⅰ】本四フェリー航路

##### (1)属性の特徴

- ・ 本州と四国を結ぶフェリー航路（自動車航送を伴う航路）
- ・ 本四連絡道路が競合ルート
- ・ 航路の主な役割は物流、観光
- ・ 自動車航送の輸送規模が大きい

## (2) バリアフリー化の問題点

- ・本州連絡道路の料金割引による自動車利用者のシフトにより収益が悪化
- ・高速道路料金政策の方針が定まらず、収益見通しが立たないためバリアフリー化や新造船等の投資計画を決めることができない 等

## 2)【属性Ⅱ】離島フェリー航路

### (1) 属性の特徴

- ・本州・四国と島嶼部を結ぶフェリー航路（属性Ⅰよりは小規模）
- ・航路の主な役割は生活（一部、業務や観光）
- ・一般道路や高速道路等が競合ルート
- ・運航頻度が高い（15便/日以上）
- ・輸送規模が比較的大きい（年間の旅客輸送実績が5万人以上）

### (2) バリアフリー化の問題点

- ・並行一般道路の整備や高速道路の料金割引等により自動車利用者がシフトし収益が悪化
- ・島嶼部の人口減少によって旅客輸送も減少し収益が減少している
- ・島嶼部への架橋や並行するバイパス整備など、道路整備後の利用者の見通しが立たないため、バリアフリー化や新造船等の投資計画を決めることができない 等

## 3)【属性Ⅲ】離島旅客船航路

### (1) 属性の特徴

- ・他の交通手段で競合ルートを持たない離島航路
- ・航路の主な目的は島民の生活交通
- ・運航頻度が低い（15便/日未満）

### (2) バリアフリー化の問題点

- ・島嶼部の人口減少について離島部は特に進行が早く、旅客輸送の減少により収益が減少している
- ・事業者も小規模なため、自らバリアフリー化に対応するには資金はもとより技術やノウハウ等が不足する
- ・離島航路のため補助対象となるため、事業者自らバリアフリー化等の投資判断を行うだけの権限が無い

## 8.4 航路事業者への訪問インタビュー調査

### 8.4.1 訪問先の選定

訪問先の選定にあたっては、アンケート調査の結果を踏まえて、3つに分類した属性ごとに3～5社ずつ訪問先を抽出した。

また、アンケート調査において平成17年度および平成22年度航送実績を尋ねており、2時点を比較して利用者が減少している事業者、また、バリアフリー化への対応意向を示している事業者を選定した。

図表 8-30 訪問インタビュー先

航路事業への影響	船種	事業者名	航路の概要	
			輸送規模 (単位:人/H22)	輸送推移 (H22/H17比)
属性Ⅰ:本四フェリー航路	F	A社	約16万人	-27%
	F	B社	約4万人	-2%
	F	C社	約4万人	-5%
属性Ⅱ:離島フェリー航路	客	D社	約32万人	-33%
	F	E社	約21万人	-19%
	F	F社	約32万人	-21%
	F・客		約64万人	-31%
	F	G社	約44万人	-6%
属性Ⅲ:離島旅客船航路	F・客	H社	約8万人	-16%
	客	I社	約4万人	-1%
	F・客	J社	約15万人	-8%

(注釈) D社は現在旅客船のみの運航であるが、平成18年まではフェリー運航を行っていた。

8.4.2 航路事業者へのインタビュー調査の結果

		I. 本四フェリー航路			II. 離島フェリー航路	
		A社	B社	C社	D社	E社
(1) 航路の概要	①航路の役割	物流	物流、生活交通	物流、生活交通、観光交通	生活交通、一部観光交通	生活交通、物流
	②運航頻度	4便/日・片道	22便/日・片道	8便/日・片道	18便/日・片道	16便/日・片道
	③航路収益の見通し	景気変動による（コンテナ輸送のため）	減少	減少	減少	減少
	④保有隻数	フェリー2隻	フェリー3隻	フェリー1隻	高速艇2隻	フェリー2隻
	⑤予備船の有無	無（ドック時はダイヤ改変で対応）	有	無（ドック時はダイヤ改変で対応）	有：リース	有：共有
	⑥1便当たりの利用者数	70人/便	約20人/便	12～13人/便	20人～30人/便	朝夕：100人程度/便、昼間：数人/便
	⑦高齢者の利用状況	○障害者と合せて乗船ポイントが必要な人は時々いる程度	○10%程度	○生活交通の利用者が多い区間は、利用者の50%程度	○昼間は60～70%（手押し車利用の高齢者が10名/便を超える場合もある）	○年間3%程度（数日に1回程度）
	⑧障害者の利用状況	○乗船ポイントが必要な方は事前に連絡があり、船員、職員が対応する	○ほとんど見られない（並行鉄道が運休した場合はエースがあるかもしれない）	○2週間に1回程度	○明らかな障害者の利用はわずか ○自治体認定の障害者利用者は多い	○利用者の半数
	⑨競合交通ルート	○本四連絡道路	○本四連絡道路	○本四連絡道路	○本四連絡道路	○島嶼部を結ぶ一般道路
(2) 社会経済環境が航路経営に及ぼす影響	①背後圏における人口減少、高齢化による影響	○特になし	○生活利用者も年々減少している	○島部の人口減少に伴って利用者減少	○本四開通と需要減によりH11：80万人→H17：49万人、H22：33万人まで減少した	○島部人口減に合せて利用者も減少 ○需要減により減便、寄港場所削減を実施：18便→16便（H20）
	②道路整備、競合ネットワークによる影響	○減便10便→5便（H13）	○本四架橋の利用者減少に合せて順次減便を実施してきた	○減便24便→21便（H12）	○本四開通で周辺フェリー航路の大半が廃止（H11：9航路→H18：1航路） ○夜間の利用者は高速バスにシフト ○自家用車乗り合わせが増えて、一部利用者減少につながっている	○本州、島嶼部を通じる橋の開通で自動車航送量が3割減少 ○大幅な収益減少で給与支払いもままならない状態
	③高速道路料金政策による影響	○燃料費高騰と合せて需要減により減便を実施（H20） ○自動車航送運賃を高速道路料金に合せて設定、収益悪化 ○ETC割引でトラック5割減、休日1,000円割引で乗用車9割減	○各種高速道路割引によって大幅な利用自動車が増加 ○乗用車休日1,000円割引終了にともない2割程度回復したが、以前の水準には満たない状態	○休日料金1,000円割引により乗用車が3割減少、割引終了後の回復は1割程度に留まる ○利用者減少によりH21以降は赤字経営、減便を実施21便→13便（H23）	○影響なし	○影響なし
	④その他、コスト増加要因（燃料費、修繕費等）	○燃料価格高騰は辛い	○燃料費はコストの約2割を占めるため価格高騰は負担が大きい ○船齢増加に伴い修繕費も増加	○特になし	○燃料費の負担が大きい、燃料価格はH11比で3倍の水準	○燃料費高騰で負担増加 ○船舶老朽化で修繕費が増加
(3) 船舶バリアフリー化について	①バリアフリー対応状況	○未対応	○未対応	○対応	○一部対応	○未対応（車輛甲板にシルバーーム設置）
	②船舶バリアフリー化に対する考え方	○新造船で対応したいが、高速料金の方針が分からないため踏み切れない	○新造船で対応したいが、収益が確保できる見込みが無いため対応し難い ○対応には様々な問題があるが、対応することは時代流れから必須と認識	○障害者、高齢者のために対応は必要 ○利用者の安全確保に加え、定時運航のためにもバリアフリーは必要（船員がポイントに手が掛かると定時運航不可）	○簡易な設備であれば要望次第で対応 ○法律が定める範囲で最低限対応 ○航行時間が短い航路にはバリアフリー対応は不要と考えている	○出費はなるべく抑えたい ○改造でなく新造船で対応したい
	③バリアフリー化実施経緯	—	—	○新造船（H15）	○新造船（H23）※自治体購入船	—
	④バリアフリー化にあたっての問題点	○バリアフリーへの投資判断ができない ○構造的な問題で、改造する場合には付帯工事が多く経費が嵩む ○自動車積載が制限を受ける ○申請手続きに手間がかかることを懸念 ○助成対象選定にあたって幹線航路は対象にならないという印象がある	○バリアフリーへの投資判断ができない ○バリアフリー認定基準が地域によってばらつきがあり困る	○補助率が少ない ○収益改善の見通しが立たないため新規投資は困難 ○バリアフリーの検査基準が厳しい	○赤字経営のため極力出資控えたい ○小型船のためスペースが制限される ○棧橋との対応もあるが管理者・所有者が行政のため事業者では対応不可	○助成手続きや役所対応が煩雑なイメージがあり、負担を懸念している
(4) その他、行政への要望等	○補助・助成手続きの簡素化 ○長距離トラックドライバーの労働問題もフェリーを利用して休憩すれば改善に寄与する、運輸行政の総合的な政策（規制を含む）を求める	○基準を明確に（あるいは柔軟に）、丁寧に示して欲しい ○国土交通省の補助スキーム（協議会）では時間がかかりすぎるためスピード感を出してほしい ○特定交通モードに偏った政策ではなく、すべての交通モードを視野に入れた総合的な交通政策が必要	○ETCの時間帯割引は高速道路会社の自社努力のため仕方ない、一方で国費を投じた割引には納得いかない ○国の政策方針があいまいなため航路事業者は投資・運営判断ができない ○バリアフリーは国が主導となって勢いとスピード感を持って一気に普及することが必要 ○船舶検査において現場の状況に合わせた柔軟な対応を求む ○港湾使用料の減免は続けてほしい	○査官の基準に地域差があるため統一してほしい	○事業者の自助努力のみでは限界に来ている ○障害者割引について、他の交通機関は行政からの補助が出るのに、船は事業者の持ち出しは不公平 ○バリアフリーの助成でなく、燃料費への助成のほうが事業者は助かる	



		(続き) II. 離島フェリー航路		III. 離島旅客船航路		
		F社	G社	H社	I社	J社
(1) 航路の概要	①航路の役割	生活交通、業務（公共工事車両航送）	生活交通、観光交通（季節的）	生活交通、観光交通、物流	生活交通、観光交通（釣り客）	生活交通、観光交通、物流・業務
	②運航頻度	26～29 便／日・片道	22 便／日・片道	8 便／日・片道	2.5 便／日・片道	18 便／日・片道
	③航路収益の見通し	減少	減少	減少	減少	減少
	④保有隻数	フェリー2隻、高速艇2隻	フェリー3隻	旅客船3隻（うち1隻乗用車積載可）	高速艇1隻	フェリー2隻、高速艇2隻
	⑤予備船の有無	有：共有	有	無	無（ドック時はリース）	有：リース
	⑥1便当たりの利用者数	15人～30人/便	約25人/便、約5台/便	10人/便（平日の平均値）	約20人/便（100人日）	
	⑦高齢者の利用状況	○10%程度	○30%程度	○ほとんどが高齢者	○ほとんどが高齢者 （※中学生1名、通勤4人の定期利用）	○50%程度
	⑧障害者の利用状況	○1%満たない程度 ○介護者付き添いで1～2人/日	○2～3人/日 （手押し車の高齢者も含む）	○月に1～2回程度	○重度の方は無 ○運賃半額対象者は島部に10名程度	○400人/年
	⑨競合交通ルート	○一般道路、有料道路、他航路	○一般道路、有料道路、他航路	○特になし（離島航路のため）	○特になし（離島航路のため）	○特になし（離島航路のため）
(2) 社会経済環境が航路経営に及ぼす影響	①背後圏における人口減少、高齢化による影響	○島部人口減に合せて利用者も減少 ○高齢化により乗用車ドライバーの利用も減少	○島部の公共事業減少による需要減	○島部の人口減少に伴って利用者減少	○島部の人口減少に伴って利用者減少 ○島部の高齢化率は70%を超える水準	○島部は直近5年で15%の人口減少（H3からみて半分の水準） ○高齢化率は64%（H23）
	②道路整備、競合ネットワークによる影響	○並行一般道のバイパス整備により利用者の大幅減少が懸念される ○バイパス開通後の動向見極めのため、経営（投資）判断の見通しが付かない	○並行一般道のバイパス整備により利用者の大幅減少が懸念される ○バイパス開通後の動向見極めのため、経営（投資）判断の見通しが付かない	○特になし	○特になし	○特になし
	③高速道路料金政策による影響	○並行有料道路無料化により自動車航送が20～25%減少 ○無料化終了後も10%程度は需要が回復しない	○並行有料道路無料化により自動車航送が12～13%減少 ○無料化終了後も5%程度は需要が回復しない	○特になし	○特になし	○特になし
	④その他、コスト増加要因（燃料費、修繕費等）	○燃料費高騰により、新造船のための資金が準備できない	○船舶老朽化で修繕費が増加	○燃料価格の高騰により負担も増加 ○船齢増加に伴い修繕費も増加	○燃料価格の高騰により負担も増加、特にH20がピークだった ○海外製のエンジンを使用しておりメンテナンスが高まっている	○燃料費高騰で負担増加 ○船舶老朽化で修繕費が増加 ○来年の軽油免税廃止により負担増が予想される
(3) 船舶バリアフリー化について	①バリアフリー対応状況	○未対応（車両甲板にシルバーホーム設置、段差なし）	○一部対応	○一部対応	○未対応	○未対応（手すりを設置する程度）
	②船舶バリアフリー化に対する考え方	○低炭素の改造により、バリアフリー対応に費用が回らない状態	○新造船の時に対応したい	○補助対象の離島航路のため事業者判断でバリアフリーに対応できない	○改造は考えておらず、新造船での対応 ○スペース減少の問題からなるべく新造船を回避し中古船を調達したい	○利用者から直接の要望はないが実際アンケートをとるとニーズがある ○航路経営改善計画策定後は新造船を予定、そこで完全に対応したい
	③バリアフリー化実施経緯	○新造船（H15）	○新造船（H15）	○新造船（H16）※自治体購入船	—	—
	④バリアフリー化にあたっての問題点	○短胴型高速船のため客室が狭く、バリアフリーのスペース確保が困難 ○航行時間が短いためバリアフリートイレの設置が必要か疑問な点もある	○経営努力の中、バリアフリー化も含め可能な限り出費は抑えたい ○新造船の時に対応したい ○経費節減から新造船で船の小型化を検討しているが、スペースの問題で頭をいためている ○島側のバリアフリー対応は皆無の状態	○島部側の桟橋が古くバリアフリーに対応していない	○寄港場所のうち半数の岸壁が階段状となっており、バリアフリーへの対応が構造上難しい箇所がある ○助成の申請手続きが面倒 ○点字版の設置場所等バリアフリー化のメニューがよく分からない	○バリアフリーの対応基準や助成等の情報量が煩雑で情報取得先が分かりにくい ○どこまでバリアフリーへ対応したらよいか基準が判断しづらい ○島側の岸壁の対応状態が悪い
(4) その他、行政への要望等	○航路経営改善計画の中で小型化を求められるが様々な点で矛盾が生じる（小型化の自動車積載数減により収益減で経営悪化、バリアフリー対応によるスペース増加で小型化とは逆方向）	○バリアフリー基準が厳しい用と思う ○バリアフリースペースだけト数減免するなど事業者へのインセンティブ付与はどうか	○補助航路のため資金調達にも行政の許可がなければ実施できない、バリアフリー推進には行政側のリードをお願いしたい	○19t船ではスペース確保の問題は大きいため、設置基準をもっと簡易なものにしてほしい	○航路経営改善計画の中で小型化を求められるが様々な点で矛盾が生じる（小型化の自動車積載数減により収益減で経営悪化、バリアフリー対応によるスペース増加で小型化とは逆方向）	

## 9. 社会経済環境の変化が航路経営へ及ぼす影響分析

ここでは、ケーススタディとして、航路事業者のアンケート調査・訪問インタビュー調査結果等を踏まえ、一般に公開されている統計データや航路事業者から提供いただいた航路損益データ（秘匿情報）等を基にして、社会経済環境の変化が航路経営に及ぼす影響について分析する。

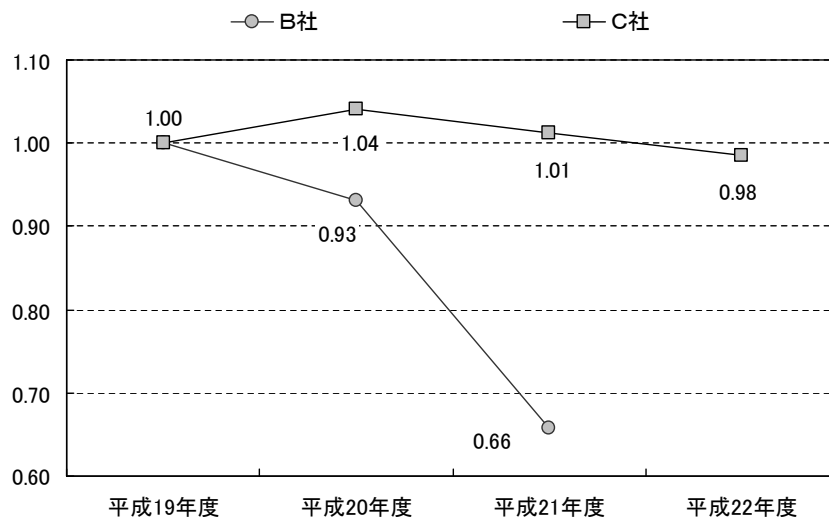
### 9.1 本四フェリー航路

対象事業者	A社、B社、C社
検討項目	・自動車航送運賃収益の推移 ・高速道路料金とフェリー利用実績の相関 ・高速道路料金割引による事業者への影響

#### 9.1.1 航送運賃収益の推移

各事業者より提供いただいた航路損益データの航送運賃収益をみると、B社については平成19年度以降減少となっており、平成21年度では収入が平成19年度の7割の水準を落ち込む勢いで減少している。また、C社の自動車航送運賃の収入は、平成19年度から平成20年度にかけて増加するものの、それ以降は減少傾向にある。

図表 9-1 自動車航送運賃収益の推移(平成19年度=1)



(資料) 各社提供データ

本四連絡道路など、高速道路と競合する航路の自動車航送運賃の収入は、全運航収益に占める割合が大きくなっている。各社提供データによれば、B社では収益の9割以上、C社では収益の7割以上を占めており、自動車航送数の減少が航路経営に及ぼす影響の大きさが分かる。

図表 9-2 営業収益の内訳(直近)

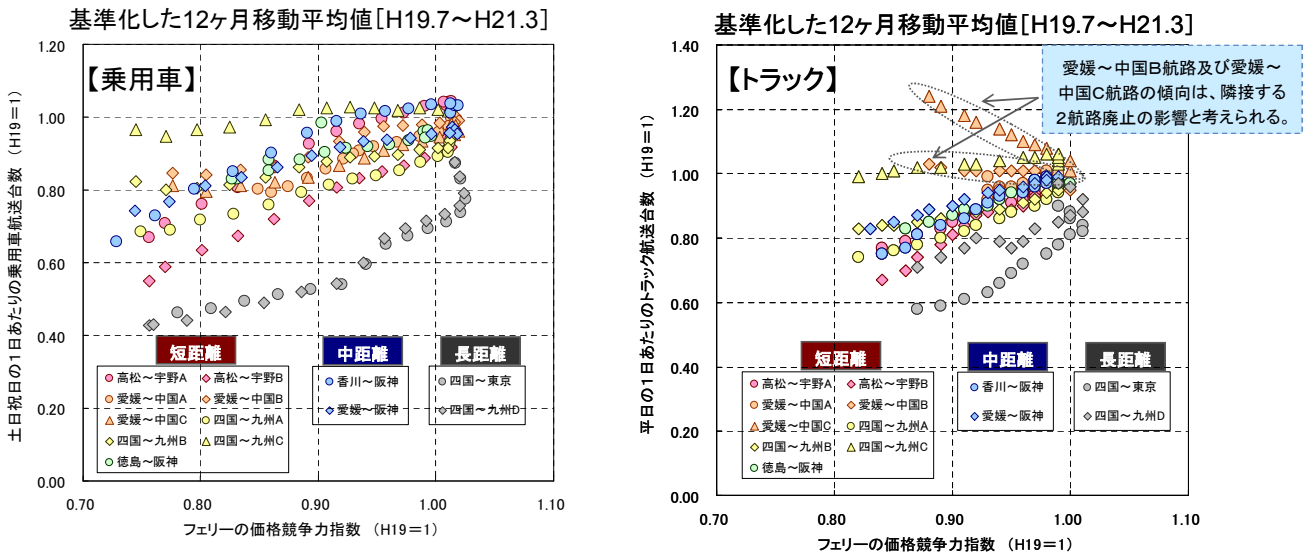
	B社	C社
旅客運賃	3%	25%
自動車航送運賃	97%	74%
その他運航収益	0%	1%
合計	100%	100%

(資料) 各社提供データ

### 9.1.2 高速道路料金とフェリー利用実績の相関

高速道路料金の水準と、フェリーの利用実績との間には強い相関があることが既存調査で報告されている。以下のグラフは、本州～四国間の航路（方面別集計値）における乗用車およびトラックの利用実績<sup>1</sup>とフェリーの価格競争力指数<sup>2</sup>の相関分析を行ったものである。本州と四国間の各航路において、フェリーの競争力指数と利用実績について、平成19年7月から平成21年3月までの時系列データをプロットすると、左下がりの近似曲線が描くことができる。これは、フェリーの価格競争力指数が下がると（高速道路料金が割引になり、相対的にフェリー運賃の競争力が下がると）フェリーの利用実績が下がると解釈でき、フェリーの利用実績は高速道路料金施策の影響が強いことが分かる。

図表 9-3 高速道路料金とフェリー利用実績の相関



(資料) 日本計画行政学会四国支部資料

<sup>1</sup>フェリーの利用実績には、長期休暇期間等による季節変動があり、原データのまま相関分析を行った場合には高速道路料金との関係を把握することが難しくなる。そこで当分析では、12ヶ月単純移動平均による処理を行うことで季節変動を平準化する処理を行ったうえで、相関分析を行っている。

<sup>2</sup>フェリーの価格競争力指数は、トラック（あるいは乗用車）の本四連絡道路を利用した場合の一般化費用から、フェリーを利用した場合の一般化費用を除いたものである。

### 9.1.3 高速道路料金割引による事業者への影響

図表 9-4 高速道路料金割引による事業者への影響

- ・自動車航送運賃を競合の高速道路に合わせて設定するため、割引率が上がるほど収益が悪化する（A社）
- ・新造船でバリアフリー化に対応したいが、運賃設定が高速料金次第なので、政府の方針が決まらない限り設備投資できない（A社）
- ・ETC割引でトラックは5割減少、休日の1,000円割引で乗用車はほとんど乗船が無くなった（A社）
- ・各種料金割引により自動車航送は大幅な減少となった（B社）
- ・新造船でバリアフリー化へ対応したいが収益が確保できる見込みが無いいため対応が難しい（B社、C社）
- ・休日1,000円割引によって乗用車利用が3割程度減少した（C社）
- ・休日1,000円割引終了後、乗用車の利用回復があったが以前の水準には戻らない状況（B、C社）

（資料）事業者インタビュー

## 9.2 離島フェリー航路

対象事業者	D社、E社、F社、G社
検討項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>・競合する交通ネットワークの状況</li> <li>・航送運賃収益の推移</li> <li>・背後圏人口・高齢化率の推移</li> <li>・事業者への影響</li> </ul>

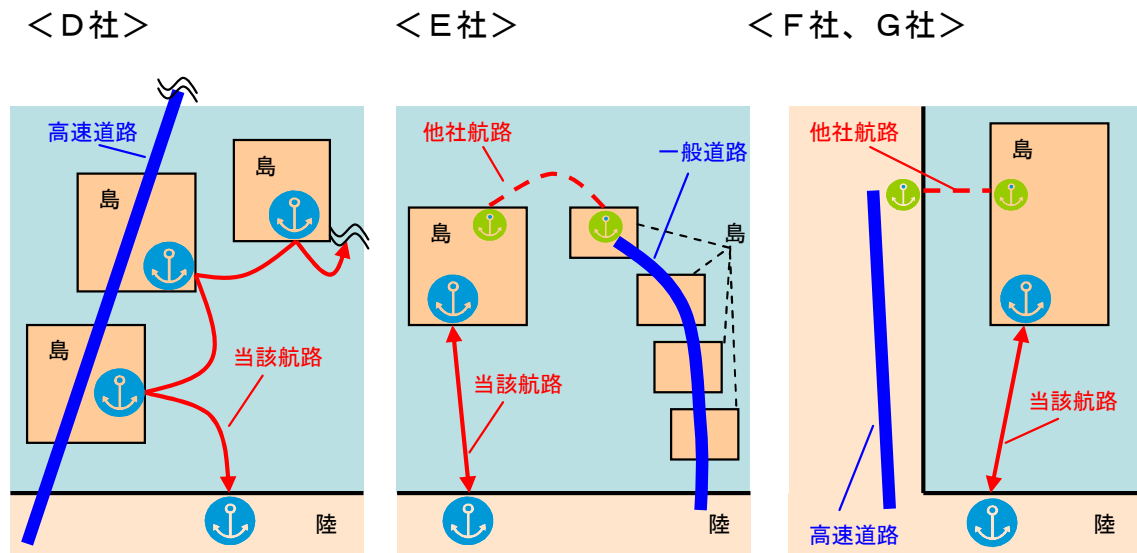
### 9.2.1 競合する交通ネットワークの状況

他の交通手段は、基本的に一般道路や高速道路を利用する自動車のことを示している。以下の航路と競合ルートの様式図で示すように、D社の競合ルートは、航路に並行して島嶼部を結ぶ高速道路（本四連絡道路）である。

E社の競合ルートは、陸側から4つの島が一般道路で結ばれたことにより、他社航路を利用して一般道路を通り陸側に移動するルートである。

F社、G社は同一航路の共同運航会社で、競合ルートは航路と並行する陸側の高速道路（有料道路）を利用し他社航路を利用して島に渡るというものである。なお、この有料道路は無料化社会実験の対象区間となり、その影響で自動車利用者の道路へのシフトが生じた。（事業者インタビューより、なお無料化社会実験は平成23年6月に終了している）

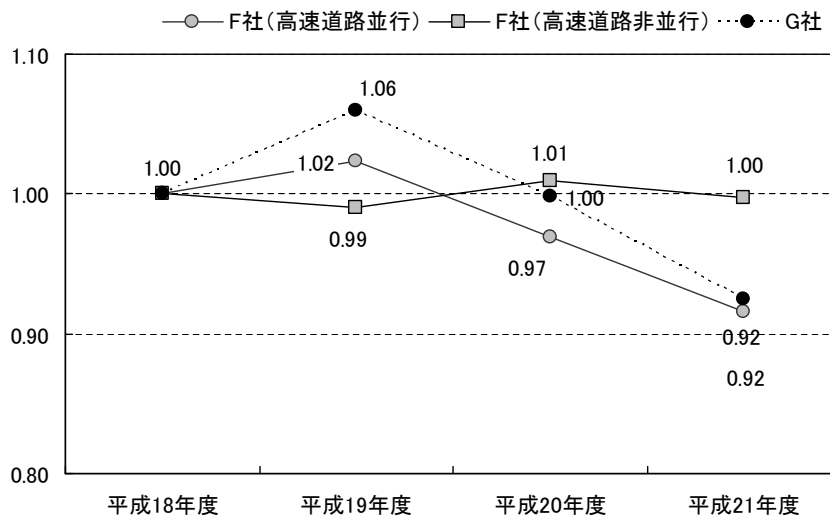
図表 9-5 航路と競合交通ネットワークの状況（様式図）



### 9.2.2 航送運賃収益の推移

F社について、高速道路と非並行の航路の運賃収益（旅客、自動車航送を合わせたもの）はほぼ横ばいに推移しているが、高速道路と並行航路は平成18年から平成19年にかけて微増するものの、平成19年度以降収益が減少しており並行高速道路の影響が伺える。なお、F社と共同運航しているG社は、F社の高速道路並行航路とパラレルに推移している。

図表 9-6 自動車・旅客航送運賃収益の推移(平成18年度=1)



(資料) 各社提供データ

### 9.2.3 背後圏人口、高齢化率の推移

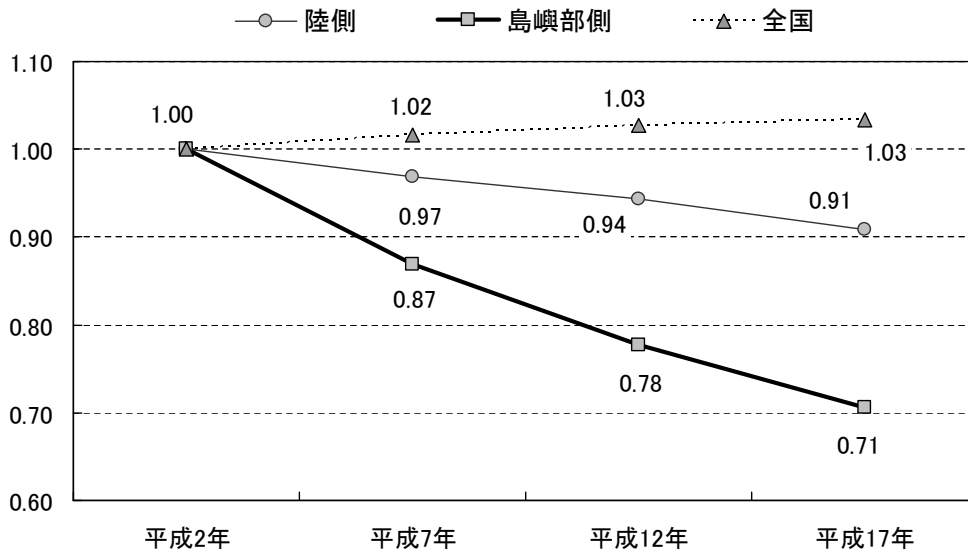
離島航路が就航する島嶼部地域では、人口減少・高齢化が著しく、それに伴い航路利用者数も減少している状態である。

ここでは、航路の背後圏人口、高齢化率の推移を整理する。データの整理にあたっては、航路事業者名を匿名とするため、陸側を航路の本州、四国側のいずれかとし、島嶼部側を航路の寄港地側とした。

#### 1) D社

平成2年以降、陸側、島嶼部ともに人口減少が減少している。特に島嶼部の減少は陸側に比べて著しく、平成2年比の7割程度の水準まで減少している。また、島嶼部側は高齢化も進んでおり、平成17年では高齢化率が37%となっている。

図表 9-7 背後圏の人口推移(平成2年=1)

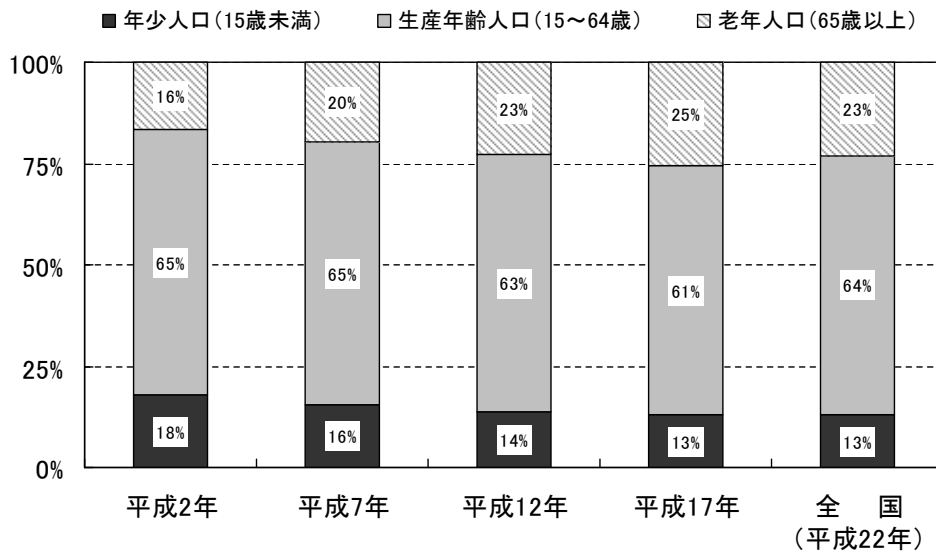


	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年
陸側	1.00	0.97	0.94	0.91
島嶼部側	1.00	0.87	0.78	0.71
全国	1.00	1.02	1.03	1.03

(資料) 国勢調査、離島統計年報

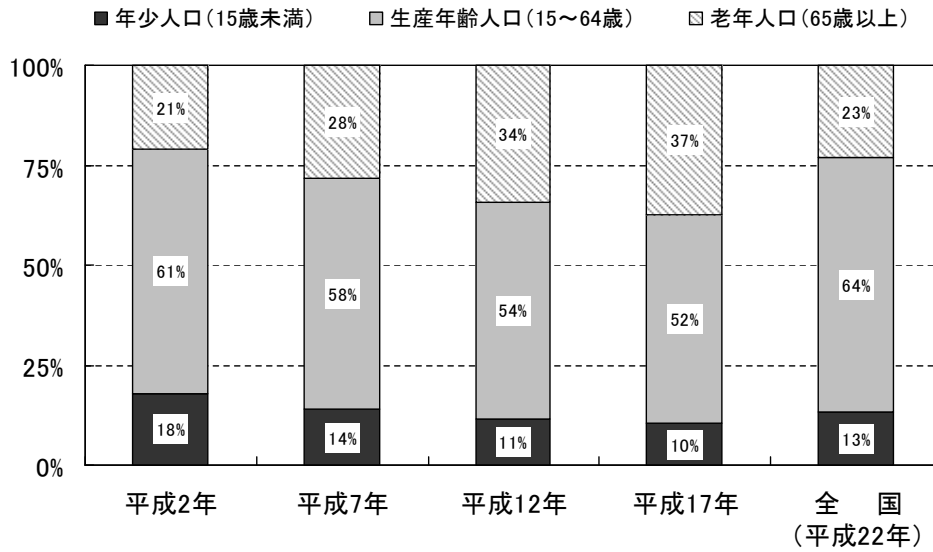
図表 9-8 背後圏の高齢化率推移

[陸側]



(資料) 国勢調査

[島嶼部側]

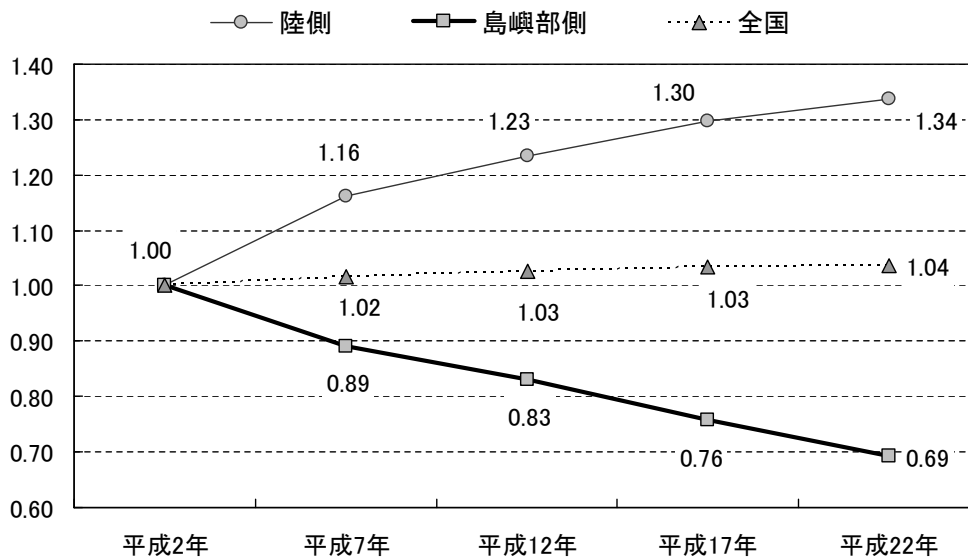


(資料) 離島統計年報

2) E社

陸側の人口は大幅な増加傾向にある一方で、島嶼部人口の減少が著しく平成 22 年では平成 2 年に比べて 3 割以上減少している。また、島嶼部の高齢化も進んでおり、平成 22 年では高齢化率が 43%となっている。

図表 9-9 背後圏の人口推移(平成2年=1)



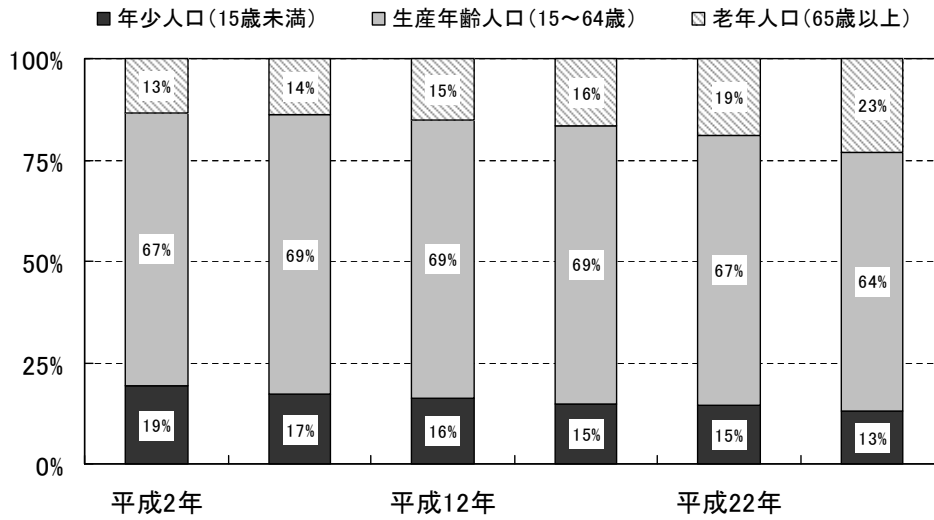
	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年
陸側	1.00	1.16	1.23	1.30	1.34
島嶼部側	1.00	0.89	0.83	0.76	0.69
全国	1.00	1.02	1.03	1.03	1.04

(資料) 国勢調査



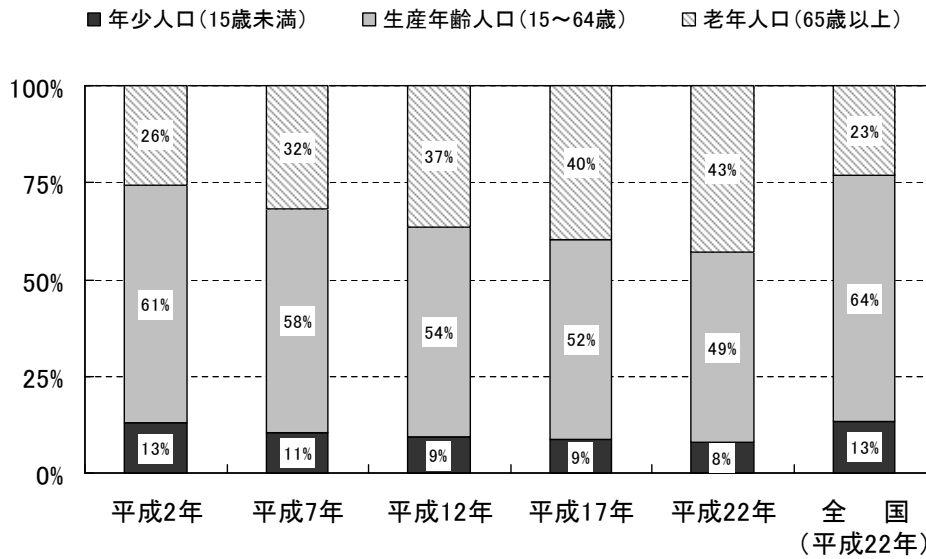
図表 9-10 背後圏の高齢化率推移

[陸側]



(資料) 国勢調査

[島嶼部側]

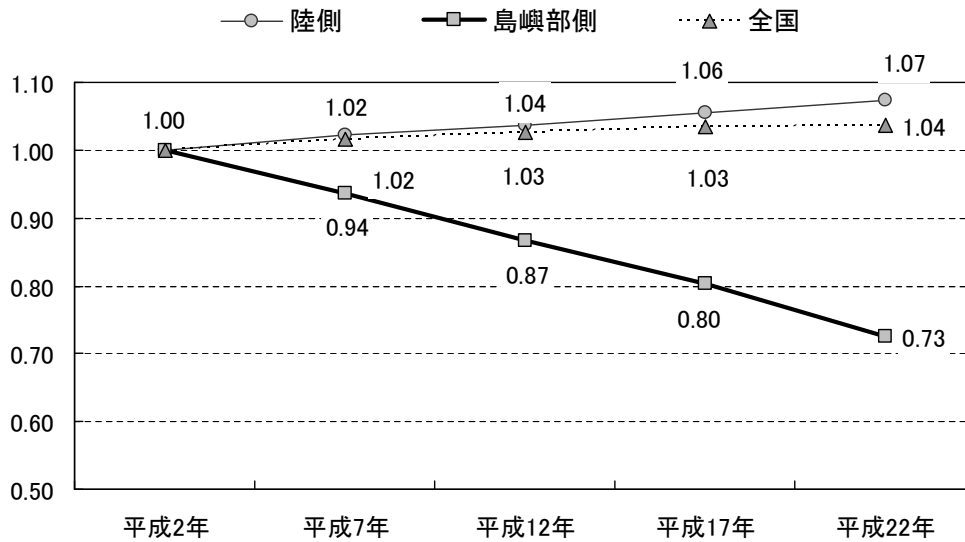


(資料) 国勢調査

### 3)F社、G社

陸側の人口は微増傾向にある一方で、島嶼部人口の減少が著しく平成22年では平成2年に比べて3割弱減少している。また、島嶼部の高齢進んでおり、平成22年には高齢化率が36%となっている。

図表 9-11 背後圏の人口推移(平成2年=1)

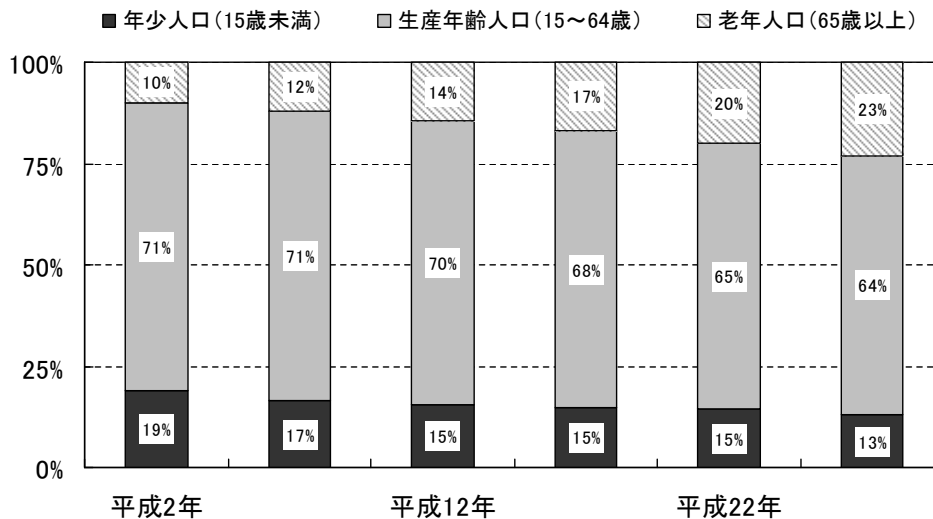


	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年
陸側	1.00	1.02	1.04	1.06	1.07
島嶼部側	1.00	0.94	0.87	0.80	0.73
全国	1.00	1.02	1.03	1.03	1.04

(資料) 国勢調査

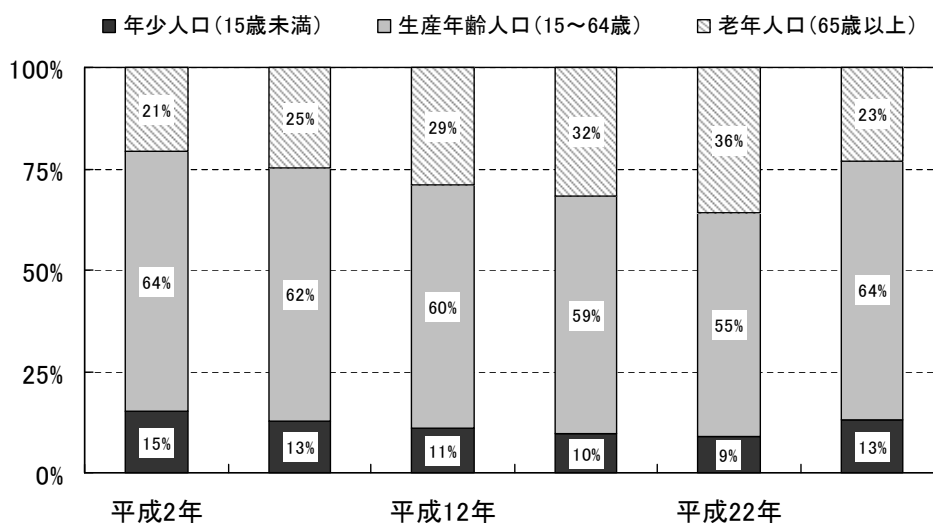
図表 9-12 背後圏の高齢化率推移

[陸側]



(資料) 国勢調査

[島嶼部側]



(資料) 国勢調査

9.2.4 他の交通手段へ利用者がシフトしたことによる事業者への影響

図表 9-13 事業者への影響

- ・ 競合ルートの開通により高速バスに利用者がシフトした。また、周辺フェリー航路の大半が廃止になった (G社)
- ・ 島嶼部を結ぶ橋 (一般道路) の開通で自動車航送が3割減少した (H社)
- ・ 無料化社会実験により並行高速道路へ自動車がシフトした。実験終了後も以前の水準まで戻らない状態 (I社、J社)
- ・ 並行の一般道路にバイパスの完成時期にさしかかっており、バイパス開通後の利用者の動向を見極めるまでは大きな経営判断ができない状態 (I社、J社)

(資料) 事業者インタビュー

### 9.3 離島旅客船航路

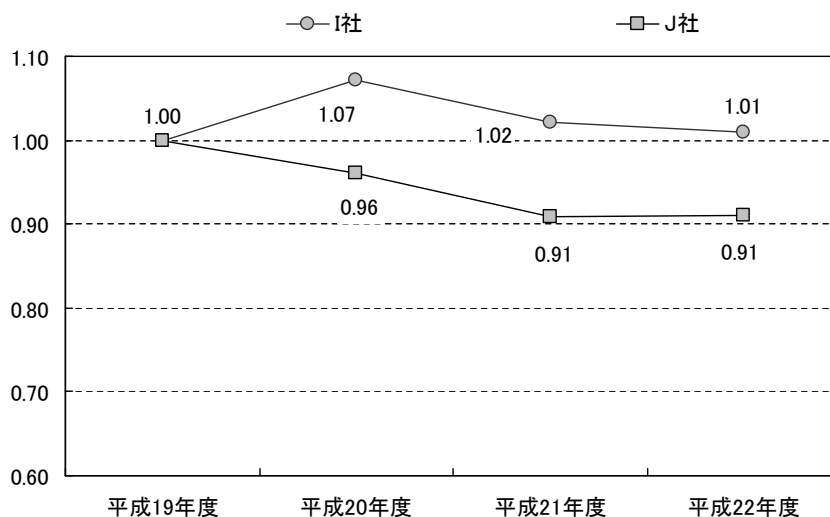
対象事業者	H社、I社、J社
検討項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>・航送運賃収益の推移</li> <li>・背後圏人口、高齢化率の推移</li> <li>・事業者が抱える問題点</li> </ul>

#### 9.3.1 航送運賃収益の推移

各社の航路損益データを基に航送運賃収益の推移をみると、I社は増加、横ばいの状態である。これは、航路背後圏地域での人口減少に伴い利用者は減っているものの、近年の釣客など季節的なスポット利用者が増えたためである。（事業者インタビューより）

J社は、平成19年度以降、緩やかな減少傾向にある。

図表 9-14 旅客航送運賃収益の推移(平成19年度=1)



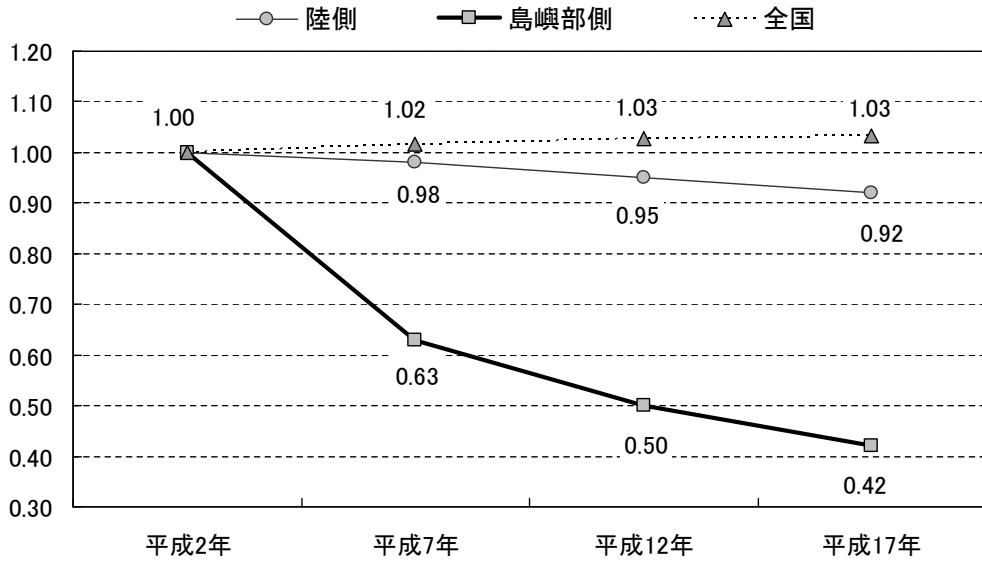
(資料) 各社提供データ

#### 9.3.2 背後圏人口、高齢化率の推移

##### 1) H社

陸側の人口は微増傾向にある一方で、島嶼部人口の減少が著しく平成17年では平成2年と比較して6割減となっている。また、島嶼部の高齢化も著しく平成17年で高齢化率が72%となっている。

図表 9-15 背後圏の人口推移(平成2年=1)

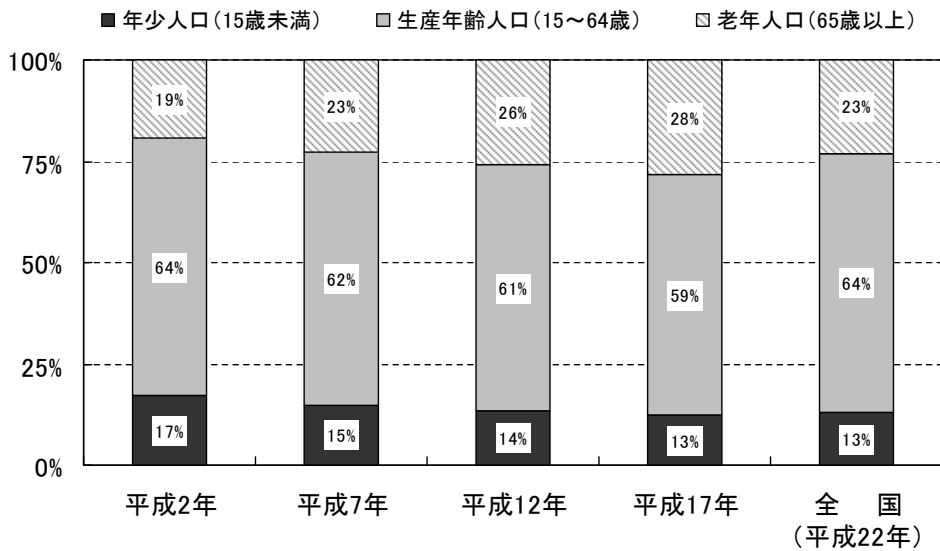


	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年
陸側	1.00	0.98	0.95	0.92
島嶼部側	1.00	0.63	0.50	0.42
全国	1.00	1.02	1.03	1.03

(資料) 国勢調査、離島統計年報

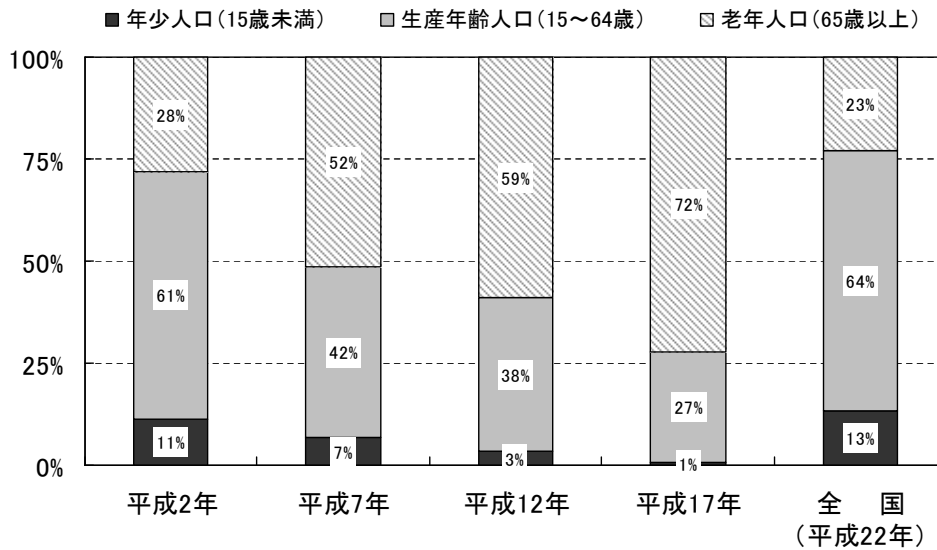
図表 9-16 背後圏の高齢化率推移

[陸側]



(資料) 国勢調査

[島嶼部側]

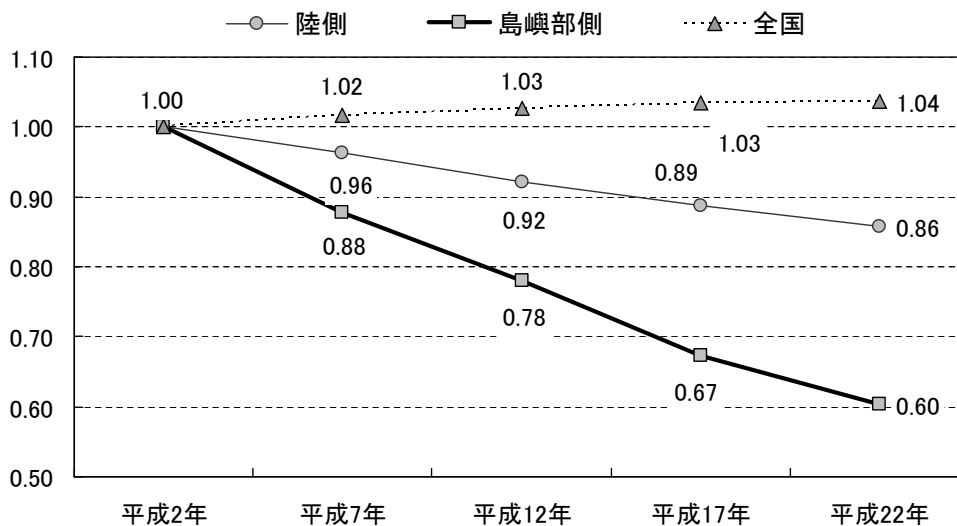


(資料) 離島統計年俵

2)I社

陸側、島嶼部ともに人口の減少が進んでいるが、島嶼部の方がその傾向が著しく、平成22年では平成2年と比較して4割減少している。また、島嶼部の高齢化も著しく平成22年で高齢化率が50%程度となっている。

図表 9-17 背後圏の人口推移(平成2年=1)

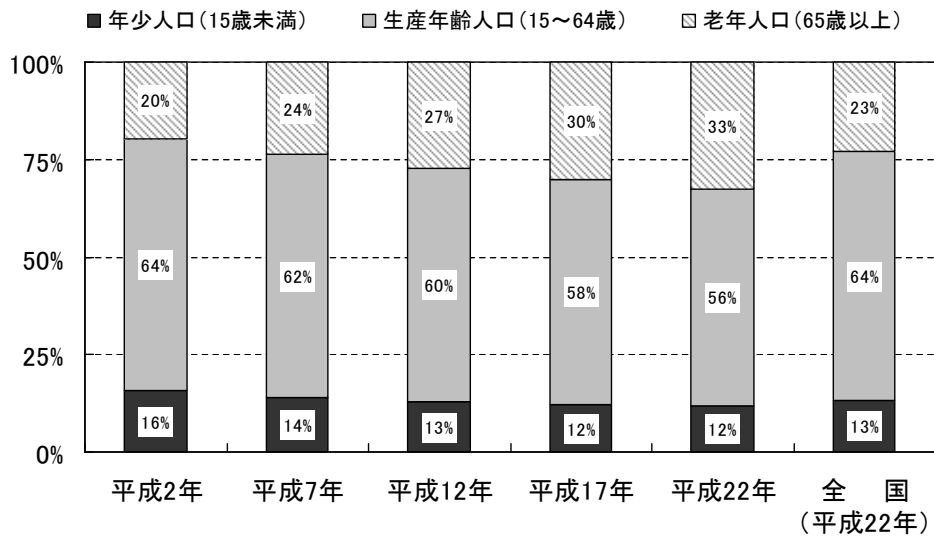


	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年
陸側	1.00	0.96	0.92	0.89	0.86
島嶼部側	1.00	0.88	0.78	0.67	0.60
全国	1.00	1.02	1.03	1.03	1.04

(資料) 国勢調査

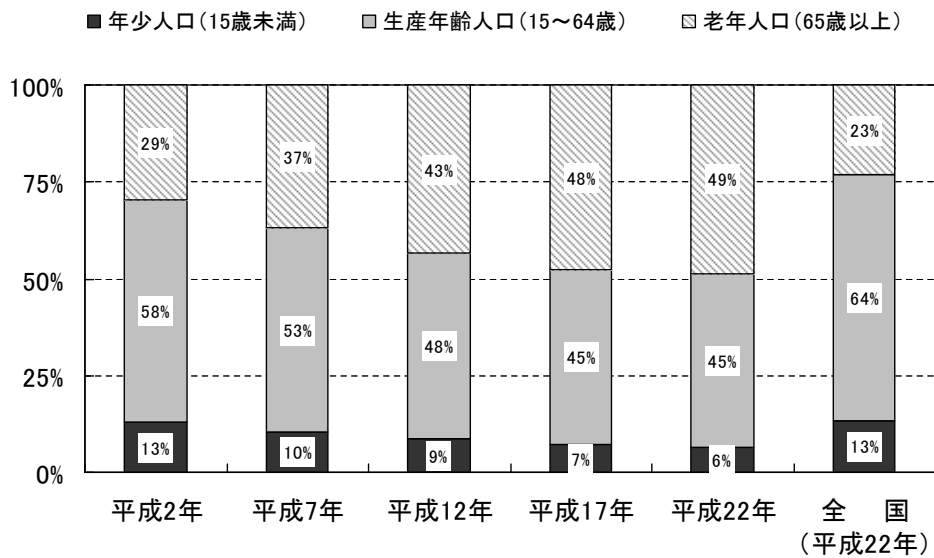
図表 9-18 背後圏の高齢化率推移

[陸側]



(資料) 国勢調査

[島嶼部側]

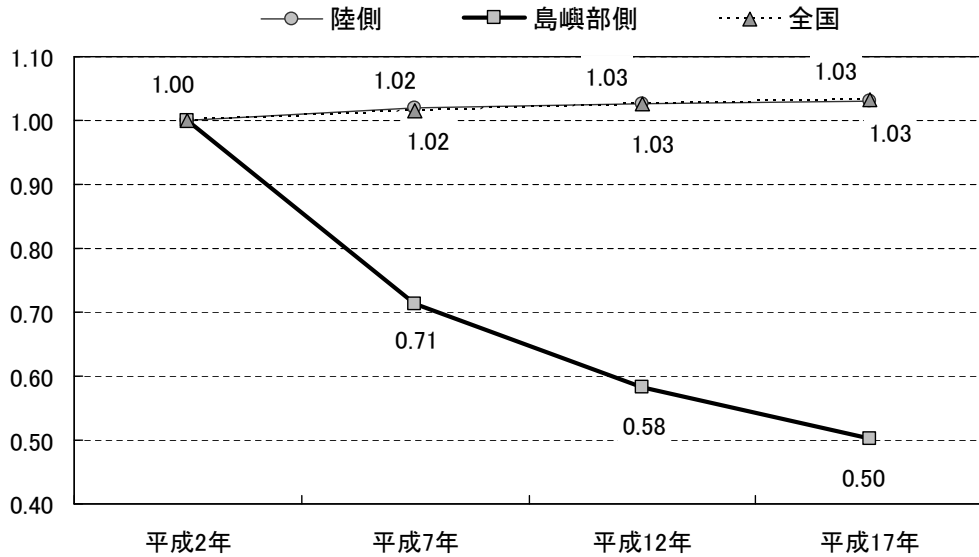


(資料) 国勢調査

### 3)J社

陸側の人口は微増傾向にある一方で、島嶼部人口の減少が著しく平成17年では平成2年と比較して5割減少している。また、島嶼部の高齢化も著しく平成17年で高齢化率が63%となっている。

図表 9-19 背後圏の人口推移(平成2年=1)

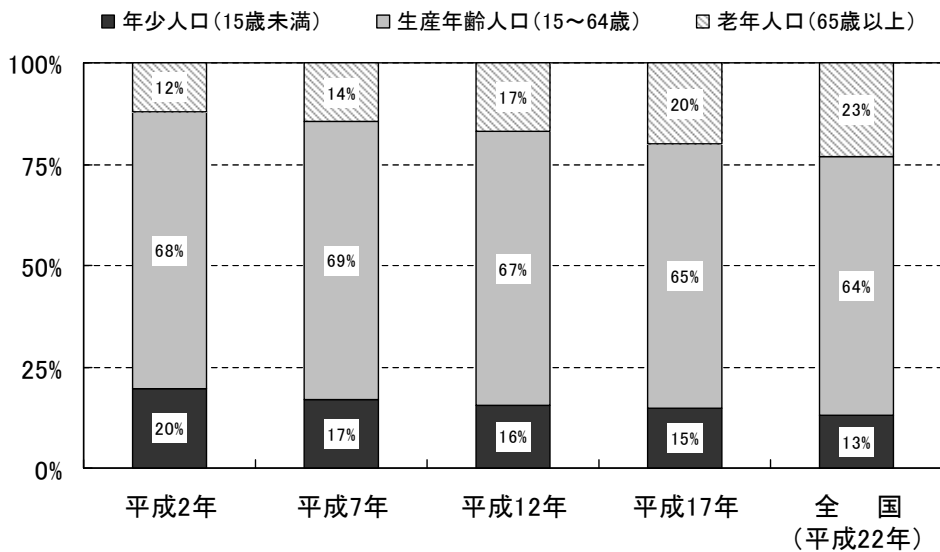


	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年
陸側	1.00	1.02	1.03	1.03
島嶼部側	1.00	0.71	0.58	0.50
全国	1.00	1.02	1.03	1.03

(資料) 国勢調査、離島統計年報

図表 9-20 背後圏の高齢化率推移

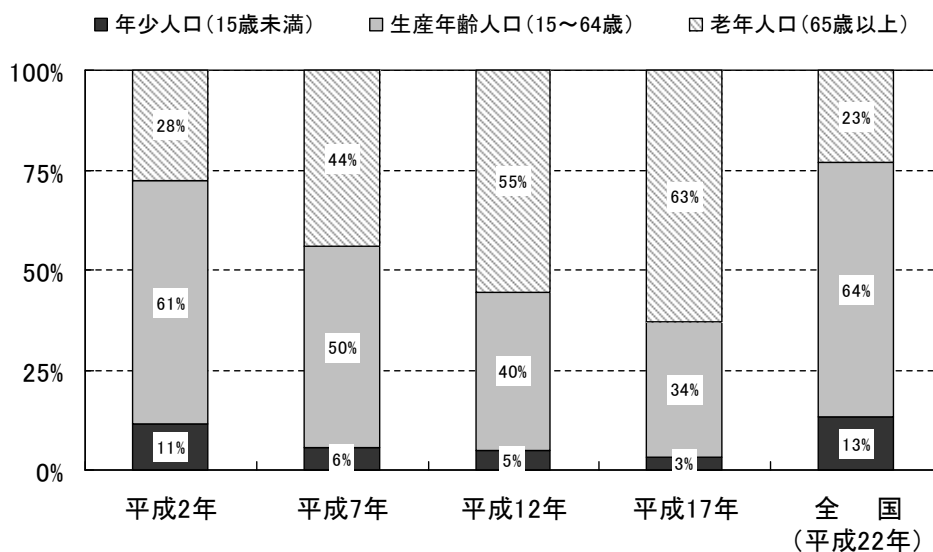
[陸側]



(資料) 国勢調査



## [島嶼部側]



(資料) 国勢調査、離島統計年報

### 9.3.3 事業者が抱える問題点

図表 9-21 事業者の問題点

- ・ 島嶼部の人口減少に伴って利用者が減少（H社、I社、J社）
- ・ 離島部分の高齢化率は70%を超える水準となっている（I社）
- ・ 補助対象の離島航路のため事業者判断ではバリアフリー化を含めた投資判断はできない。バリアフリー推進には行政側のリードをお願いしたい（H社）
- ・ 航路経営改善のため船舶の小型化を求められるが、小型化によりバリアフリー対応のため営業スペースが削減し収益は減るという矛盾が生じる。（J社）

(資料) 事業者インタビュー

## 9.4 航路事業者の経営状況

以上3つの属性について、航路事業者の現状やバリアフリー化の問題点について把握してきたが、これらの全ての事業者が現在どのような経営状況となっているかについて「経常損益」を用いて把握する。経常損益の定義は以下のとおり。

$$(\text{経常損益}) = (\text{営業損益}) + (\text{営業外収益}) - (\text{営業外費用})$$

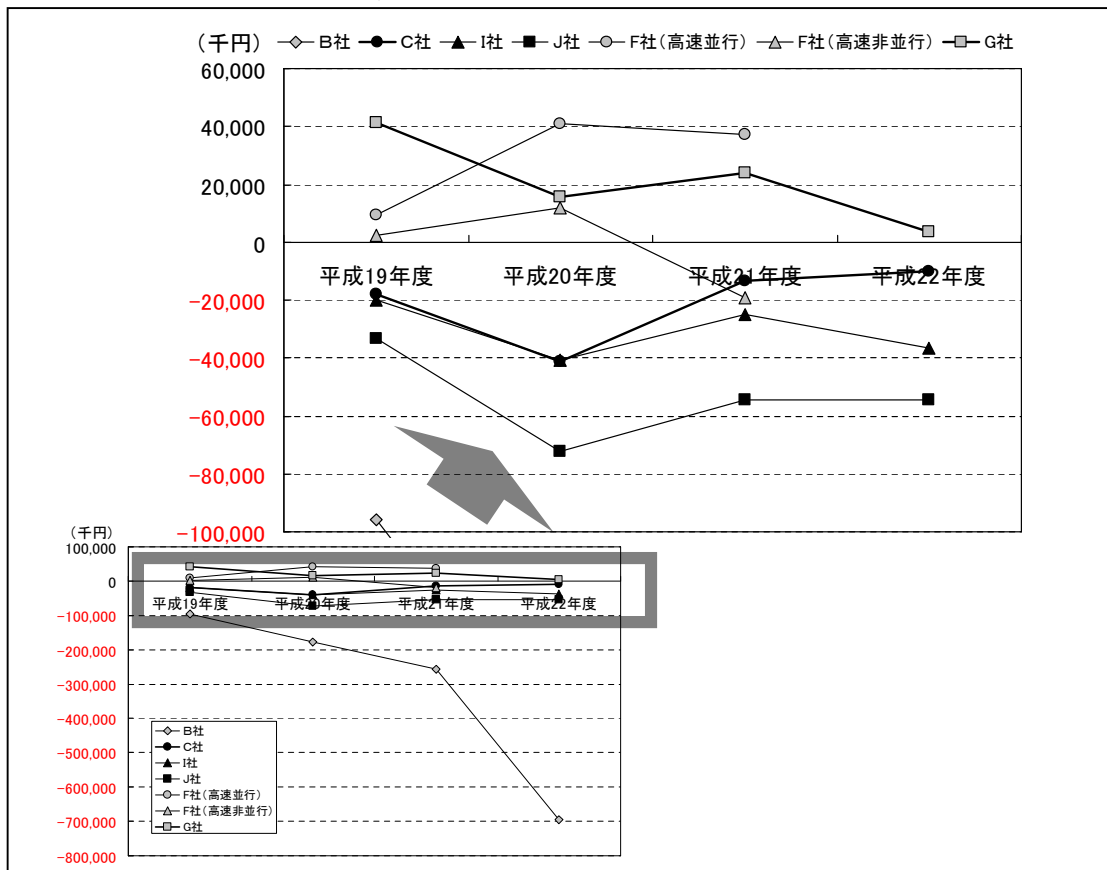
営業損益：運航費、船費、一般管理費 等

営業外収益：利息配当、雑収入 等

営業外費用：金利 等

事業者の直近4年分の経常損益をみると、B社の収益が平成19年度以降大幅に落ち込んでいる。一方、B社を除く事業者については、平成20～21年度にかけてほぼ全ての事業者で経常損益が改善している。これは、平成20年夏の燃料価格高騰を受け、各事業者において減便等による経営改善を行ったためと思われる。それ以降においては、C社を除く事業者すべてにおいて経常損益が減少に転じており、各事業者は苦しい方向に向かっていることが分かる。

図表 9-22 経常損益の推移



(資料) 各社提供データ

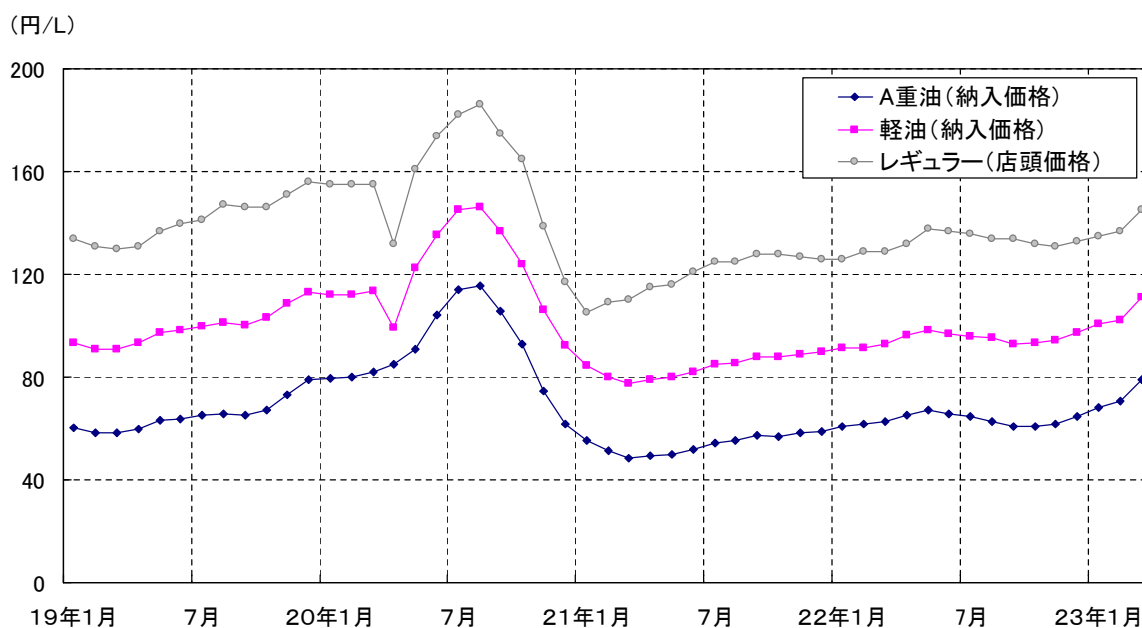
## 9.5 その他共通の問題点

### 9.5.1 燃料価格の高騰

船舶の航行に必要な燃料は、事業者の営業費用の中でも大きなウェイトを占めており、燃料価格の変動によって事業者の経営は大きな影響を受ける。特に、平成20年夏の燃料価格の高騰は著しく、航路事業者の中には減便等によってなんとか経営難を凌いだケースもある。ピーク後は一度燃料価格も落ち着いたが、徐々に増加傾向にあり事業者の負担も合わせて増えている状態となっている。

燃料費は、不確実なコスト増加要因として事業者がリスクを背負っており、燃料費が高騰した際には設備投資に回す資金の余裕が無くなり、バリアフリー推進の足かせとなっていることが考えられる。インタビューの中では、従来の流れでいえば船舶のリプレース時期を迎えており、新造船を行いバリアフリー化にも対応したいところだが、燃料費の高騰分がそのまま積立金削減となり新造船に踏み切れないケースもあった。

図表 9-23 燃料価格の推移(四国)



(資料) 財団法人日本エネルギー経済研究所石油情報センター

図表 9-24 航路事業者の総コストに占める燃料費の割合

	B社	C社	F社	G社	H社	I社	J社
割合	16%	34%	23%	14%	18%	33%	15%

(資料) 各社提供データ

### 9.5.2 船内スペース

バリアフリー化への対応として、基準に沿ったバリアフリー便所や通路幅を確保することで、客席や車輻甲板の営業スペースが減少するという問題がネックとなっている。特にスペースが少ない19トン船は、この問題が顕著であり安全設計上の観点からもバリアフリー化の対応には限界がある。

図表 9-25 バリアフリー化における船内スペースに関する事業者の意見

- ・自動車積載が制限を受ける
- ・スペース減少の問題からなるべく新造船を回避し中古船を調達したい
- ・小型船のためスペースが制限される
- ・高速船の構造から客室が狭く、バリアフリー設備のスペース確保が困難
- ・経費節減から新造船での小型化を検討しているが、スペースの問題で頭をいためている
- ・19トン船ではスペース確保の問題が大きいいため、設置基準の緩和してほしい
- ・バリアフリー設備のスペース分だけ船のトン数を減免するなど、事業者インセンティブを与えて取り組んではどうか

(資料) 事業者インタビュー

図表 9-26 高速船船内の様子



(資料) 事業者訪問視察時に撮影

### 9.5.3 岸壁・棧橋のバリアフリー対応

船舶のみバリアフリー化しても、陸側施設（棧橋や岸壁）が古く、バリアフリー化に対応していないケースが多いことが指摘された。陸側施設は行政が所有・管理しているケースがほとんどで、事業者独自では対応できない問題である。

図表 9-27 棧橋・岸壁のバリアフリー対応に関する事業者の意見

- ・ 島側の棧橋が古くバリアフリー化に対応していない（3件）
- ・ 港湾施設の充実、バリアフリー対応を引き続き行政に希望したい
- ・ 寄港場所のうち半数の岸壁が階段状となっており、バリアフリー化への対応が構造上難しい場所がある
- ・ 棧橋との対応もあるが、陸側の管理・所有は行政のため事業者側のみでは対応が不可能

（資料）事業者インタビュー

図表 9-28 棧橋の様子(旅客船航路)



（資料）事業者訪問視察時に撮影

#### 9.5.4 バリアフリー化に関する制度面の問題

航行時間が極端に短い航路では便所の利用者が少ないため、航路の航行時間や航行環境に応じた基準の設定や運用の必要性が指摘された。また、船舶検査の際、バリアフリー基準の解釈を統一化についても指摘があった。

図表 9-29 バリアフリー化の制度関する事業者の意見

- ・ 補助・助成手続きの簡素化が必要（3件）
- ・ バリアフリー対応について認定基準の解釈を統一してほしい（2件）
- ・ バリアフリー検査基準が厳しい（3件）
- ・ 補助率が低い
- ・ バリアフリー基準や助成等の情報量が煩雑で情報取得先が分かりにくい
- ・ どこまでバリアフリー対応したらよいか、基準が判断しづらい

（資料）事業者インタビュー

#### 9.5.5 事業者のバリアフリー化の必要性に対する認識

多くの事業者は、バリアフリー化について新造船で対応する方針だが、現状において投資計画は設定されていない状態である。経営面で厳しい状況にある反面、事業者自身がバリアフリー化の必要性をあまり認識できていない面もあることも考えられる。

#### 9.5.6 旅客船航路事業の経営硬直化

国内旅客船航路事業者は厳しい状況にあり、経営も基本的には縮小・廃止に向かっている。事業者は経費削減など多大な経営努力を行っているが、各事業者別で単独の取り組みに留まっている状況といえる。

例えば、複数の航路事業者が集積する港において案内板がわかりにくく、普段から利用する地元の住民しか分からない状況が挙げられる。また、事業者間で船舶や施設の規格は異なったものになっており、予備船も事業者単独でそれぞれが確保することとなる。利用者の利便性向上や経費削減といった経営努力を事業者相互で協力し合いながら進める素地が少ないように思われる。

## 9.6 ケーススタディのまとめ

以下に、ケーススタディで明らかになった問題点を整理する。

図表 9-30 ケーススタディにみる課題

### 経営的な問題点

#### I. 本四フェリー航路

- 収入の7～9割を占める自動車運賃収益が大幅に減少
- 高速料金とフェリーの利用実績には強い相関があり、高速料金割引の影響は大きい
- 収益の減少で投資資金の確保が難しい
- 料金割引が一部終了になったが利用者は元の水準に戻らない
- 政府の方針が決まらなければ設備投資が計画できない
- 船舶が大きいため新造船・改造などの設備投資額は大きい

#### II. 離島フェリー航路

- 旅客・自動車運賃収益が減少傾向
- 島嶼部の人口減少で旅客利用者が減少傾向
- 島間の架橋、並行の一般・高速道路整備により利用者がシフト
- 収益減少で投資資金の確保が難しい
- リプレース時期にきているが整備中の道路供用時期を見極めるためタイミングを先延ばししている

#### III. 離島旅客船航路

- 旅客運賃収益が減少傾向
- 離島の人口減少・高齢化の著しい進行
- 人口減少と平行に減少する旅客運賃収入
- 就航地域の高齢化が著しく、生産年齢人口(通勤・通学利用者)の減少から将来における収益改善の見通しが見込めない
- 補助航路のため事業者自らが投資判断しにくい

#### 共通事項

- 事業者の経営状態は  
収益悪化の方向  
(収入が減少)
- 燃料価格の高騰や  
船舶修繕費の増加で  
事業者を圧迫  
(支出が増加)

### バリアフリーを促進するための問題点

#### 共通事項

- 船内のスペースが制限を受ける(特に小型船は営業スペースが少なくなるため採算ベースにのらなくなる)
- 岸壁、棧橋がバリアフリー未対応の状態
- バリアフリー化の制度面の問題(基準が不明確、基準解釈が統一されていない、基準が厳しい、補助・助成手続きが煩雑 等)
- バリアフリー化対応の必要性についての認識不足

## 10. 課題と方策

本調査では、国内旅客船の船舶の状況や旅客船バリアフリー化の進捗状況等、国内の旅客船事業の現状を俯瞰したうえで、瀬戸内海とその周辺地域をケーススタディとして、旅客船事業を取り巻く社会経済環境がバリアフリー推進に及ぼす影響について分析を行った。本調査によって明らかになった旅客船事業者のバリアフリー推進に向けた課題とその方策について以下に整理する。

図表 10-1 課題と方策

課題	方策
航路事業者の経営悪化(収入の減少)	利用促進の実施（モビリティ・マネジメント、エコポイント導入等）、新たな顧客層の開拓、ターミナルの利便性向上（動線の改善 等）
航路事業者の経営悪化(支出の増加)	環境にやさしい船舶の導入、 周辺航路のネットワークを活かした経費削減（共通予備船 等）
バリアフリー対応による船内スペースの確保	トン数緩和等のインセンティブ付与
助成・補助の手続きが煩雑	助成・補助の手続きの簡素化
航行特性が考慮されていない基準設定	航行特性に合わせた多様な基準設定
陸側（栈橋、岸壁）のバリアフリー化が未対応	陸側（栈橋、岸壁）のバリアフリー化
バリアフリー化の必要性に対する認識不足	バリアフリー化の必要性の意識醸成



## 10.1 課題

### 10.1.1 航路事業者の経営悪化

旅客船事業を国内全体でみると、減少する就航船舶数や航路事業者数、それに合わせて輸送人員、営業収入についても年々減少していることが分かった。また、ケーススタディでは、高速道路料金割引の影響や航路背後圏の人口の減少・高齢化の進展により航路利用者が減少し大幅な収入の減少となっていることに加えて、原油価格の高騰や船舶の老齢化に伴う修繕費の増加で支出が増加し、航路事業者の経営を圧迫している現状が明らかになった。

### 10.1.2 進まない設備投資

厳しい経営状態に置かれた航路事業者は、少しでも支出を抑えたいという経営努力の観点から設備投資を積極的に行うことが難しくなっていると考えられる。

また、国内全体で船舶の老齢化が進むなど船舶の更新投資が滞っていることが伺える。これは、航路事業者が保有する船舶が新造船への代替え（リプレース）の時期を迎えているものの、政策の影響（例えば、高速道路料金割引政策、島間の架橋道路整備等）による利用客の動向が分からず経営の見通しが立たないため更新時期を先延ばしして修繕で対応するという状況である。

### 10.1.3 バリアフリー化のボトルネック

航路事業者が直面する経営の厳しさのみではなく、バリアフリー化に対応するにあたっていくつかの課題が本調査を通じて明らかになった。

#### 1) 船内スペース確保の問題

事業者インタビュー調査では、バリアフリー化により船内通路幅の拡大やエレベーターの設置、バリアフリー便所を設置することで、船内の客席や自動車駐車部分の営業スペースが縮小し収益が下がってしまうという問題点が指摘された。この問題は、特に小型船を保有する事業者にとってはバリアフリー対応のボトルネックとなっており、新造船を避けて中古船購入で船舶更新に対応するケースもあった。

#### 2) 制度面の問題点

##### (1) 助成・補助の手続きが煩雑

バリアフリー化の対応にあたって事業者は補助を受けるケースもあるが、申請手続きが難しく煩雑であるといったイメージを持っている。航路事業者は経営コストを切り詰めるなかで人件費も削減しており、過去の経験から申請手続きが非常に手間（労働力）を取られるという理由から、助成・補助手続きに消極的になっているという意見が得られた。

##### (2) 航行特性が考慮されていない基準設定

航行時間が短い（例えば5分程度の）船舶については、バリアフリー便所の設置などの必要性を感じ難いという意見もあった。現行制度におけるバリアフリー基準は航行時間等の航行特性に関わらず一様の基準が設定されている。

また、バリアフリー対応にあたって、どこまでバリアフリー基準に対応すれば基準適合となるか分からないと疑問に感じているという意見があった。事業者によっては基準の解釈が明確でないため、バリアフリー検査において事業者の解釈と検査官の解釈にも若干の乖離が存在ケースもあるという意見が得られた。

### (3)陸側(棧橋、岸壁)のバリアフリー化が未対応

船舶のみのバリアフリー化を行っても、陸側の棧橋や岸壁といった施設がバリアフリー化に対応していなければ船舶が活用されない。陸側の施設は、行政が保有・管理するケースが多いため事業者独自で対応することは難しい。

### (4)バリアフリー化の必要性に対する認識不足

事業者インタビュー調査を通じて、各事業者には経営状況や航行特性等バリアフリー化に対応できない様々な要因があるものの、「高齢者や障害者が利用する際あまり困っていない。」ということでバリアフリー化の必要性をそれほど認識していない一面も感じられた。

## 10.2 方策

### 10.2.1 航路事業者の経営改善

#### 1)利用促進策の実施

経営の改善には、様々な利用促進策を通じて利用者を増やし、運賃収入を得ることで収益の改善を図ることが必要である。

例えば、長距離の本州と四国間を結ぶ航路であれば、船を利用することで、自動車の移動中であっても、移動しながら休息をとることができるといった“船を利用するメリットをPR”して利用者を増やすなど、モビリティ・マネジメント等を用いて利用を促進することが考えられる。

また、環境意識を活かした利用促進として、海上交通のエコポイントなるものを導入も有効と考えられる。例えば、道路走行の代わりにエンジンを止めて船を利用することに対して一定のエコポイントを付与し地域の観光施設で利用可能なクーポンを発行する取り組みや、お土産品と交換可能な仕組を作るといったように、利用者に対して船を利用するインセンティブやきっかけづくりを行うことで船の利用促進を図ることが考えられる。

#### 2)新たな顧客層の開拓

人口減少や高齢化により地元の利用者が減っていくなかで、新たな顧客層として航路の周辺地域外から訪問する観光客の呼び込み等、ターゲットとする顧客層を拡大して利用者を増やす方向性も考えられる。特に、美しい海の風景を持つ島嶼部は、地域外から観光客を呼び込む絶好の観光資源といえる。

#### 3)ターミナルの利便性向上

地域の外から人を呼び込むためには、気軽に船に乗ることができるよう鉄道駅や幹線道路等から港までのわかりやすい動線が重要となる。また、複数の航路が当該港に

就航する場合は、ターミナルにおいても分かりやすい案内板の設置等の工夫が必要で、地元の利用者のみが分かるような施設ではなく、交通結節点として誰もが分かりやすい施設が必要となる。

#### 4)環境にやさしい船舶の導入

原油価格の高騰に対して、バンカーサーチャージによって一定額を運賃に添加して値上げすることも考えられるが、生活交通を担う航路では利用者に大きな負担を強いることとなり理解が得られないケースも想定され、競合交通機関がある場合には利用者がシフトしてさらに収益悪化になる場合も考えられる。そこでエコシップ等の環境にやさしい船舶を導入し燃費の向上を図ることも支出の抑制に有効と考えられる。

#### 5)周辺航路のネットワークを活かした経費削減

非常に多くの旅客船航路が集積する状況を活用した相互連携による経費削減が可能であると考えられる。例えば、予備船を多くの事業者で共有化（シェア）することで、船舶の定期的な検査の際の用船料等や自社で予備船を保有するコストが削減できる。予備船の共有化は、陸側と船舶の接合の関係で航路ごとに船の形状が大きく変わってくるといった課題はあるものの、厳しい経営状況のなか業界として持続的に経営を行っていくためには、集積する事業者の相互のネットワークを活かした工夫が必要である。

### 10.2.2 バリアフリー化のボトルネック解消の方策

#### 1)トン数緩和等のインセンティブ付与

バリアフリー化に対応したスペース分は減トン（削減した客席数分は増築可能に）するなど、事業者が新造船や改造工事によってバリアフリー化に取り組みやすくなるようなインセンティブを付与することも有効であると考えられる。

#### 2)制度面が持つ問題点の改善

##### (1)助成・補助の手続きの簡素化

助成・補助の申請手続きにあたっては、なるべく事業者が人件費を投入しなくても対応可能なように手続きの簡素化が求められる。

##### (2)航行特性に合わせた基準設定

航行時間が短い航路については、簡易なバリアフリー設備でもよいといったように基準を一部緩和するなど、実際の航行特性に合わせて基準の設定を見直しが必要である。そうすれば、航行特性を理由にバリアフリー化に消極的な事業者についても、対応を検討する事業者も増えてくるように思われる。

また、事業者がバリアフリー化に対応しても、基準適合の検査の際にスムーズに検査に通らなければ、対応に時間がかかることとなりバリアフリー化の対応のボトルネックになってしまう。旅客船バリアフリーガイドラインに示されたバリアフリー基準について、行政側の解釈を統一することが必要である。

### **(3)陸側(棧橋、岸壁)のバリアフリー化**

船舶のみのバリアフリー化だけでなく、棧橋や岸壁といった陸側の施設がバリアフリー化されることが必要である。陸側の施設は行政が保有・管理するケースが多いため、行政の積極的な対応が求められる。

### **(4)バリアフリー化の必要性の意識醸成**

バリアフリー化への対応は、障害者の利用者のみならず今後増加する高齢者にとっても必要なものとなってくる。特に、旅客船航路は地域の生活交通を担っており、近い将来を見越して積極的にバリアフリー化に対応する必要がある。





## 資料編

アンケート調査 調査票（船舶検査官用）  
アンケート調査 調査票（造船会社設計者用）  
ヒアリングシート  
アンケート調査 依頼状  
アンケート調査 調査票

国内旅客船バリアフリー推進のための調査研究

旅客船・フェリーのバリアフリー化に関するアンケート調査  
 < 船舶検査官用調査票 >

◆あなたご自身のことについてお伺いします。

所属・役職			
ふりがな 氏名		年齢	歳
連絡先	TEL :	E-mail :	
船舶検査官 通算経験年数	年	バリアフリーに関する設計検査 や中間立入検査の経験の有無	無 ・ 有 (有りの場合: 隻)

◆旅客船バリアフリーガイドライン (以下、ガイドラインと言います) に記載される各バリアフリー基準についてお伺いします。

Q1 ガイドラインに記載される「乗降に関する基準」に関して、わかりにくい点や問題点・課題がありましたら、下欄にご記入ください。

SQ1 Q1の問題点・課題を解決するために講じた対応策がありましたら、下欄にご記入ください。

Q2 ガイドラインに記載される「船内旅客用設備利用に関する基準」に関して、わかりにくい点や問題点・課題がありましたら、下欄にご記入ください。

SQ2 Q2の問題点・課題を解決するために講じた対応策がありましたら、下欄にご記入ください。



Q3 ガイドラインに記載される「通行部分の基準」に関して、わかりにくい点や問題点・課題がありましたら、下欄にご記入ください。

--

SQ3 Q3の問題点・課題を解決するために講じた対応策がありましたら、下欄にご記入ください。

--

Q4 ガイドラインに記載される「客席等配置の基準」に関して、わかりにくい点や問題点・課題がありましたら、下欄にご記入ください。

--

SQ4 Q4の問題点・課題を解決するために講じた対応策がありましたら、下欄にご記入ください。

--

Q5 ガイドラインに記載される「情報提供に関する基準」に関して、わかりにくい点や問題点・課題がありましたら、下欄にご記入ください。

--

SQ5 Q5の問題点・課題を解決するために講じた対応策がありましたら、下欄にご記入ください。

--

**Q 6** ガイドラインに記載される「その他（緊急時支援設備等、公衆電話・FAX等）に関する基準」に関して、わかりにくい点や問題点・課題がありましたら、下欄にご記入ください。

**SQ 6** Q 6の問題点・課題を解決するために講じた対応策がありましたら、下欄にご記入ください。

**Q 7** 各バリアフリー基準に適合した設備を整備しようする際の船舶安全法や船舶設備規程に係る問題点・課題がありましたら、下欄にご記入ください。

**Q 8** ガイドラインに対するご意見がありましたら、お聞かせください。

**Q 9** 旅客船のバリアフリー化の推進についてお気づきの点や方策・提案がありましたら、下欄にご記入ください。

～ご回答ありがとうございました。～

お手数をお掛けしますが、ご記入いただきました本調査票ファイルは、8月31日までに、下記メールアドレス宛にお送りください。

送付先 E-mail research@ecomor.or.jp（@を半角文字にしてお送りください。）

国内旅客船バリアフリー推進のための調査研究

旅客船・フェリーのバリアフリー化に関するアンケート調査  
 <造船事業者・設計者用調査票>

◆あなたご自身のことについてお伺いします。

所属・役職			
ふりがな 氏名		年齢	歳
連絡先	TEL :	E-mail :	
旅客船・フェリーの設計に係る業務経験年数	年	旅客船・フェリーのバリアフリーに関する設計業務の経験の有無	無・有(有の場合： 隻)

◆旅客船バリアフリーガイドライン（以下、ガイドラインと言います）に記載される各バリアフリー基準についてお伺いします。

Q1 ガイドラインに記載される「乗降に関する基準」に関して、わかりにくい点や問題点・課題がありましたら、下欄にご記入ください。

SQ1 Q1の問題点・課題を解決するために講じた対応策がありましたら、下欄にご記入ください。

Q2 ガイドラインに記載される「船内旅客用設備利用に関する基準」に関して、わかりにくい点や問題点・課題がありましたら、下欄にご記入ください。

SQ2 Q2の問題点・課題を解決するために講じた対応策がありましたら、下欄にご記入ください。

Q3 ガイドラインに記載される「通行部分の基準」に関して、わかりにくい点や問題点・課題がありましたら、下欄にご記入ください。

--

SQ3 Q3の問題点・課題を解決するために講じた対応策がありましたら、下欄にご記入ください。

--

Q4 ガイドラインに記載される「客席等配置の基準」に関して、わかりにくい点や問題点・課題がありましたら、下欄にご記入ください。

--

SQ4 Q4の問題点・課題を解決するために講じた対応策がありましたら、下欄にご記入ください。

--

Q5 ガイドラインに記載される「情報提供に関する基準」に関して、わかりにくい点や問題点・課題がありましたら、下欄にご記入ください。

--

SQ5 Q5の問題点・課題を解決するために講じた対応策がありましたら、下欄にご記入ください。

--

**Q 6** ガイドラインに記載される「その他（緊急時支援設備等、公衆電話・FAX等）に関する基準」に関して、わかりにくい点や問題点・課題がありましたら、下欄にご記入ください。

**SQ 6** Q 6の問題点・課題を解決するために講じた対応策がありましたら、下欄にご記入ください。

**Q 7** 各バリアフリー基準に適合した設備を整備しようする際の船舶安全法や船舶設備規程に係る問題点・課題がありましたら、下欄にご記入ください。

**Q 8** ガイドラインに対するご意見がありましたら、お聞かせください。

**Q 9** 旅客船のバリアフリー化の推進についてお気づきの点や方策・提案がありましたら、下欄にご記入ください。

～ご回答ありがとうございました。～

お手数をお掛けしますが、ご記入いただきました本調査票ファイルは、8月26日までに、下記メールアドレス宛にお送りください。

送付先 E-mail research@ecomor.or.jp（@を半角文字にしてお送りください。）

国内旅客船バリアフリー化推進のための調査研究  
ヒアリング調査シート

調査日時	平成 年 月 日 ( )
運輸局名	
対象者	役職 氏名
住所	〒
連絡先	

問1：ガイドラインの「乗降に関する基準」に関する下記の点についてお伺いします。	
船舶（特に小型船）で船首付けとなる場合、乗降の改善対策。	
船舶側でも潮位差への根本的な対応、標準的な対応の明確化と潮位の変化に応じたきめ細かい勾配の例示の要望。	
問2：ガイドラインの「船内旅客用設備利用に関する基準」に関する下記の点についてお伺いします。	
船舶（特にフェリー）での移動制約者の回転スペースの寸法の検討	
問3：ガイドラインの「通行部分の基準」に関する下記の点についてお伺いします。	
船舶（特に小型船）における手すりの連続性の明確化の必要性。	
階段の寸法、船舶（特にフェリー）のエレベーターの寸法の実情の見直しと再検討の必要性。	
問4：ガイドラインの「客席等配置の基準」に関する下記の点についてお伺いします。	
船舶（特に小型船）での客室配置や戸の改善、車いすスペースやバリアフリー席の設置の仕方の検討の必要性。	

船舶に適した車いす固定装置の検討の必要性	
問5：ガイドラインの「情報提供に関する基準」に関する下記の点についてお伺いします。	
緊急時の情報提供の必要性。	
問6：ガイドラインの「その他に関する基準」に関する下記の点についてお伺いします。	
緊急時における介助が必要な乗客の把握方法の検討の必要性	
バリアフリー経路の再整理	
問7：「船舶安全法又は船舶設備規程若しくは小型船舶安全規則に係る問題点・課題」に関する下記の点についてお伺いします。	
船舶（特に小型船）での安全性の確保とバリアフリー設備との両立の検討の必要性	
コーミングとの整合性の検討の必要性。	

平成 23 年 8 月  
旅客船事業者各位

交通エコロジー・モビリティ財団

## 旅客船のバリアフリー化に関するアンケート調査について (ご回答とご協力をお願い)

拝啓 皆様には益々ご清栄のこととお慶び申し上げます。

日頃から当財団の事業につきましましては格別なるご協力を賜り厚く御礼申し上げます。

さて当財団では、国内の旅客船バリアフリーの一層の推進を図るため、中国旅客船協会連合会並びに四国旅客船協会のご協力を得て、一般旅客定期航路事業を営む皆様方を対象としたアンケート調査を下記の通り実施することといたしました。

つきましては、業務ご多忙のところ誠に恐縮いたしますが、本アンケート調査の趣旨をご理解の上、調査にご協力いただきたくお願い申し上げます。

敬具

### 【アンケート調査票の配布・回収について】

このアンケート調査は、郵送より配布・回収を行います。

お送りいたしました調査票にご回答いただき、同封の返信用封筒（切手不要）に入れて、ご返送ください。

また、業務ご多忙のところ誠に恐縮いたしますが、

平成 23 年 8 月 26 日（金）までに

ご返送いただきますようお願い申し上げます。

### 【個人情報の取扱いについて】

ご記入いただきました個人情報は、本調査のみに使用し、外部に漏れるなどご迷惑をお掛けするようなことは一切ございません。

### 【本アンケート調査に関するお問い合わせ先】

＜趣旨について＞

交通エコロジー・モビリティ財団 バリアフリー推進部  
TEL : 03-3221-6673 (担当 : 吉川・高橋)

＜内容について（調査業務委託先）＞

三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング(株) 政策研究事業本部  
TEL : 06-6208-1244 (担当 : 広瀬・中尾)



# 国内旅客船バリアフリー化推進に関するアンケート調査 調査票

【実施機関】交通エコロジー・モビリティ財団

【受託機関】三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社

## ■ ご回答にあたってのお願い ■

1. ご回答は、船舶（旅客船・フェリー）のバリアフリー化に携わることをご担当者様にご記入ください。貴社が保有する船舶のバリアフリー化につきましては、平成23年8月1日現在における状況を差し支えない範囲でお答えください。
2. お手数ですが、1航路につき1調査票の回答をお願い致します。複数の航路を運航する事業者の方には、あらかじめ複数の調査票を封入しております。万一、調査票が不足した場合は、恐れ入りますが下記（三菱UFJリサーチ&コンサルティング）までご連絡ください。
3. アンケート結果は統計的に処理しますので、個々の回答内容が開示されることはありません。
4. ご記入にあたってご不明な点等がありましたら、恐れ入りますが下記までご連絡ください。
5. ご回答は、この調査票に直接ご記入いただき、平成23年8月26日（金）までに同封の封筒（切手不要）にてご返送ください。

### <お問い合わせ先>

アンケートの趣旨について：交通エコロジー・モビリティ財団 バリアフリー推進部 TEL：03-3221-6673（担当：吉川、高橋）

アンケートの内容について：三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社 政策研究事業本部 TEL：06-6208-1244（担当：広瀬・中尾）

## ■ 本調査にご回答いただく方の所属、氏名、連絡先をご記入ください ■

（後日、ご回答内容についての確認等の必要が生じた場合に使用させていただきます。）

貴社名				※自治体の場合は自治体名称をご記入ください（例：〇〇〇市）
役職・氏名				
住所	〒	—		
電話	( )	—	メールアドレス	
貴社の業態について、あてはまる番号に1つ〇印をつけてください。 → 1 民間事業者      2 第3セクター      3 行政・公共機関				

※個人情報、三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社の「個人情報保護方針」・「個人情報の取り扱いについて」に従って適切に取り扱います。(http://www.murc.jp/profile/privacy.html)

※ご回答内容は集計結果のみを使用させていただきます。

※この調査目的以外に、個人名、事業者名を外部に公表することは一切ございません。

## 1. 航路の概要についてお尋ねします。

(1) 運航航路を具体的にご記入ください。

\_\_\_\_\_  
/ (記入例) 高松～直島～宇野

(2) 運航頻度をご記入ください。

\_\_\_\_\_  
便/日・片道

(3) **当該航路**の運航ルートについて、あてはまるものはどれですか。(1つに○)

- |                     |
|---------------------|
| 1 本州～四国             |
| 2 本州～瀬戸内地域島嶼部       |
| 3 本州～瀬戸内地域島嶼部～四国    |
| 4 四国～瀬戸内地域島嶼部       |
| 5 瀬戸内地域島嶼部～瀬戸内地域島嶼部 |
| 6 その他 (具体的に: _____) |

(4) **当該航路**と競合関係にある交通ルートについて、あてはまるものはどれですか。(1つに○)

- |                      |
|----------------------|
| 1 他社の航路              |
| 2 本州四国連絡道路           |
| 3 一般道路 (島間を結ぶ架橋道路 等) |
| 4 その他 (具体的に: _____)  |

(5) **当該航路**が担う主な役割について、あてはまるものはどれですか。(1つに○)

- |                     |
|---------------------|
| 1 生活交通              |
| 2 観光・レジャー交通         |
| 3 業務交通 (物流を除く)      |
| 4 物流                |
| 5 その他 (具体的に: _____) |

次のページへお進みください

(6) **当該航路**の輸送実績をご記入ください。なお、輸送実績がなければ“－”をご記入ください。

	旅客（同乗者含）	自転車	自動二輪	乗用車（軽・乗用車）	バス	トラック
平成 17 年度	_____人/年	_____台/年	_____台/年	_____台/年	_____台/年	_____台/年
平成 22 年度	_____人/年	_____台/年	_____台/年	_____台/年	_____台/年	_____台/年

(7) **当該航路**における予備船の保有状況について、あてはまるものはどれですか。（1つに○）

1 自ら単独で保有している 2 他の事業者と共有している 3 保有していない 4 その他（具体的に：_____）
---

(8) **当該航路**における当面の航路収益の見通しについて、あてはまるものはどれですか。（1つに○）

1 収益の増加が予想される 2 収益はほぼ横ばいと予想される 3 収益の減少が予想される 4 その他（具体的に：_____）
---

## 2. バリアフリー化の対応状況についてお尋ねします。

(1) バリアフリー化について、貴社のお考えに近いものをお選びください。（1つに○）

1 積極的に進めたい 2 法律に定められているので、できるかぎり対応したい 3 できればやりたくない 4 その他（具体的に：_____）
---

(2) **当該航路に就航する船舶**のバリアフリー化の現状について、あてはまるものをお選びください。（1つに○）

1 すべての船舶がバリアフリー化対応済みである 2 バリアフリー化対応済船と未対応船が混在している 3 すべての船舶がバリアフリー化未対応である 4 その他（具体的に：_____）
---

次のページへお進みください

(3) 当該航路に就航する船舶の概要とバリアフリー化の詳細状況についてご教示ください。なお、ご記入いただいた船舶が予備船の場合は、船名を記入する欄の「予備船」に○をつけてください。

	船名 (注釈1)	総トン数	竣工 年月	旅客定員数 車両積載数	バリアフリー化の対応状況 (1つに○)(注釈2)	<b>「2 バリアフリー化未対応」と回答した方のみお答えください。</b> 今後の対応方針 (1つに○)
記入例	○○○○○○○○丸  ○予備船	500ト	H8年4月	旅客定員：350人 乗用車：10台 トラック：5台	1 バリアフリー化対応済  ② バリアフリー化未対応 ※2を選択した方は、右へお進みください	1 新船に入れ替える予定がある ② 改造する予定がある (あるいは改造中) 3 具体的な予定はない
1	_____  予備船	____ト	____年__月	旅客定員：____人 乗用車：____台 トラック：____台	1 バリアフリー化対応済  2 バリアフリー化未対応 ※2を選択した方は、右へお進みください	1 新船に入れ替える予定がある 2 改造する予定がある (あるいは改造中) 3 具体的な予定はない
2	_____  予備船	____ト	____年__月	旅客定員：____人 乗用車：____台 トラック：____台	1 バリアフリー化対応済  2 バリアフリー化未対応 ※2を選択した方は、右へお進みください	1 新船に入れ替える予定がある 2 改造する予定がある (あるいは改造中) 3 具体的な予定はない
3	_____  予備船	____ト	____年__月	旅客定員：____人 乗用車：____台 トラック：____台	1 バリアフリー化対応済  2 バリアフリー化未対応 ※2を選択した方は、右へお進みください	1 新船に入れ替える予定がある 2 改造する予定がある (あるいは改造中) 3 具体的な予定はない

(注釈1) 3隻以上保有している場合は、使用頻度が高い船舶3隻をご記入ください。

(注釈2) 「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令」(平成18年12月15日国土交通省令第111号)

次のページへお進みください

(4) **当該航路に就航する船舶のバリアフリー化を進めるにあたり、問題点は何ですか。あてはまるもの順に3つお選びください。(上位3つを回答欄へご記入ください)**

- |   |  |
|---|--|
| 1 | バリアフリー化に必要な資金が不足している   |
| 2 | バリアフリー化に必要な社内資源が不足している (例：技術力・ノウハウ不足、予備船がない、ターミナルがバリアフリー化に未対応 等) |
| 3 | 将来バリアフリー化を実施したいが、現在は実施できない (現在実施するタイミングではない) と考えている              |
| 4 | バリアフリー化に対する補助制度が活用しづらい   |
| 5 | バリアフリー化の必要性がないと考えている   |
| 6 | その他 (具体的に： _____ )   |

最もあてはまる	2番目にあてはまる	3番目にあてはまる

(5) **前設問の2.(4)において、「1 バリアフリー化に必要な資金が不足している」を選択した方のみお答えください。**

バリアフリー化に必要な資金が不足する理由・背景について、あてはまるものを順に3つお選びください。(上位3つを回答欄へご記入ください)

- |   |                            |    |                                      |
|---|----------------------------|----|--------------------------------------|
| 1 | 人口減少により利用者が減少し運賃収入が減った     | 7  | 船舶の修理費用が増加した                         |
| 2 | 他の交通手段に利用者を奪われ運賃収入が減った     | 8  | 設備投資の融資を受けることが難しい                    |
| 3 | 高速道路料金割引により利用者が減少し運賃収入が減った | 9  | 補助制度の支援が薄い                           |
| 4 | 他事業者との競争による運賃値下げで運賃収入が減った  | 10 | バリアフリー化により旅客席数が制限を受け、収益が低下することが予想される |
| 5 | 燃料費の高騰によってコストが増加した         | 11 | その他 (具体的に： _____ )                   |
| 6 | 人件費の高騰によってコストが増加した         |    |                                      |

最もあてはまる	2番目にあてはまる	3番目にあてはまる

次のページへお進みください

(6) **P.5の2. (4)において、「2 バリアフリー化に必要な社内資源が不足している」を選択した方のみ**お答えください。

バリアフリー化に必要な社内資源が不足する理由・背景について、あてはまるものを順に2つお選びください。(上位2つを回答欄へご記入ください)

- 1 バリアフリー化を推進するための技術・ノウハウが不足している
- 2 バリアフリー化に対応するための人材が不足している
- 3 既存船を改造しようとする際の代替船（予備船）が準備できない
- 4 乗船場・ターミナルがバリアフリー化されていない
- 5 その他（具体的に： \_\_\_\_\_）

最もあてはまる	2番目にあてはまる

(7) **P.5の2. (4)において、「3 将来バリアフリー化を実施したいが、現在は実施できない(現在対応するタイミングではない)」を選択した方のみ**お答えください。

将来バリアフリー化を実施したいが現在は必要ない理由・背景について、あてはまるものを順に2つお選びください。(上位2つを回答欄へご記入ください)

- 1 現在使用している船が廃船になるまで使いたい（廃船後は新造を予定）
- 2 バリアフリーに必要な鋼材等の原材料費が高いため、安価になるまで待ちたい
- 3 政策が不安定で将来の見通しがたたない（政策の内容を具体的に： \_\_\_\_\_）
- 4 将来需要が回復し、利用者が増えるまで待ちたい
- 5 その他（具体的に： \_\_\_\_\_）

最もあてはまる	2番目にあてはまる

次のページへお進みください

(8) **P.5の2. (4)において、「4 バリアフリー化に対する補助制度が活用しづらい」を選択した方のみ**お答えください。

バリアフリー化の補助制度が活用しづらい理由・背景について、あてはまるものを順に2つお選びください。(上位2つを回答欄へご記入ください)

- 1 申請方法が分からない
- 2 申請手続きが煩雑で面倒である
- 3 認定基準が厳しい
- 4 補助率が低い
- 5 その他 (具体的に: \_\_\_\_\_)

最もあてはまる	2番目にあてはまる

(9) **P.5の2. (4)において、「5 バリアフリー化の必要性がない」を選択した方のみ**お答えください。

バリアフリー化の必要性がない理由・背景について、あてはまるものをお選びください。(最もあてはまるものを回答欄へご記入ください)

- 1 利用者がバリアフリー化を必要としていない
- 2 他事業者がバリアフリー化を実施していない
- 3 航路の存続が困難であり廃止を予定している
- 4 その他 (具体的に: \_\_\_\_\_)

最もあてはまる

次のページへお進みください

### 3. 船舶のバリアフリー化に関する問題点、その他意見・要望等ご自由にお書きください。(自由回答)

航路毎に意見がある場合は、それぞれの回答用紙へご記入ください。

貴社全体のご意見の場合は、1枚の回答用紙へまとめてご記入ください。

～ご協力ありがとうございました～

ご記入いただいた全ての調査票は、平成23年8月26日(金)までに、同封の返信用封筒(切手不要)に入れて、ご返送ください。





---

---

国内旅客船バリアフリー化推進のため調査研究  
報告書

平成 24 年 3 月発行  
交通エコロジー・モビリティ財団  
〒102-0076 東京都千代田区五番町 10 番地 KU ビル 3F  
電話：03-3221-6672（代表）  
FAX：03-3221-6674

---



