

総務政策常任委員会資料

令和6年7月17日(水)

総合政策部

目次

I その他報告事項

宮崎カーフェリー株式会社の経営状況等について(総合交通課)	・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
-------------------------------	----------------------

宮崎カーフェリー株式会社の経営状況等について

宮崎カーフェリー株式会社の経営状況等について

総合交通課

1 令和5年度の経営状況等

(1) 輸送実績

通年で新船2隻体制となった最初の年であり、新型コロナウイルスの5類移行に伴う社会・経済活動の正常化や「物流の2024年問題」への対応に伴う海上輸送へのモーダルシフトも寄与し、輸送量は貨物・旅客ともに増加した。

(単位: 台、人)

	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	前年度比	コロナ前比 (R元比)
貨物(トラック台数)	66,353	60,243	59,918	61,036	69,076	113.2%	104.1%
総旅客(TD含む)	174,433	70,004	75,806	131,964	166,785	126.4%	95.6%
うち一般旅客	132,303	33,416	40,301	94,609	124,042	131.1%	93.8%

※TD…トラックドライバー

(2) 決算状況

輸送量の回復に伴い、営業収益が増加したことに加え、新船導入による燃費向上によって燃料使用量が減少したこと、国の燃料油価格激変緩和措置により燃料価格の高騰が抑制されたことなどによって、2期連続の経常利益を確保した。

(単位: 百万円)

	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	前年度比	コロナ前比 (R元比)
営業収益	5,609	4,240	4,667	5,905	6,599	111.8%	117.7%
営業費用	5,347	4,738	5,178	5,732	5,827	101.7%	109.0%
うち燃料費	1,964	1,631	2,489	1,963	1,721	87.7%	87.6%
営業利益(損益)	262	▲ 498	▲ 511	173	773	446.8%	295.0%
経常利益(損益)	192	▲ 434	▲ 294	473	705	149.0%	367.2%

※ 連結決算

(参考)

県からの補助金(令和5年度)

(単位: 百万円)

燃油高騰等に関する支援	187
利用促進等に関する支援	40
計	227

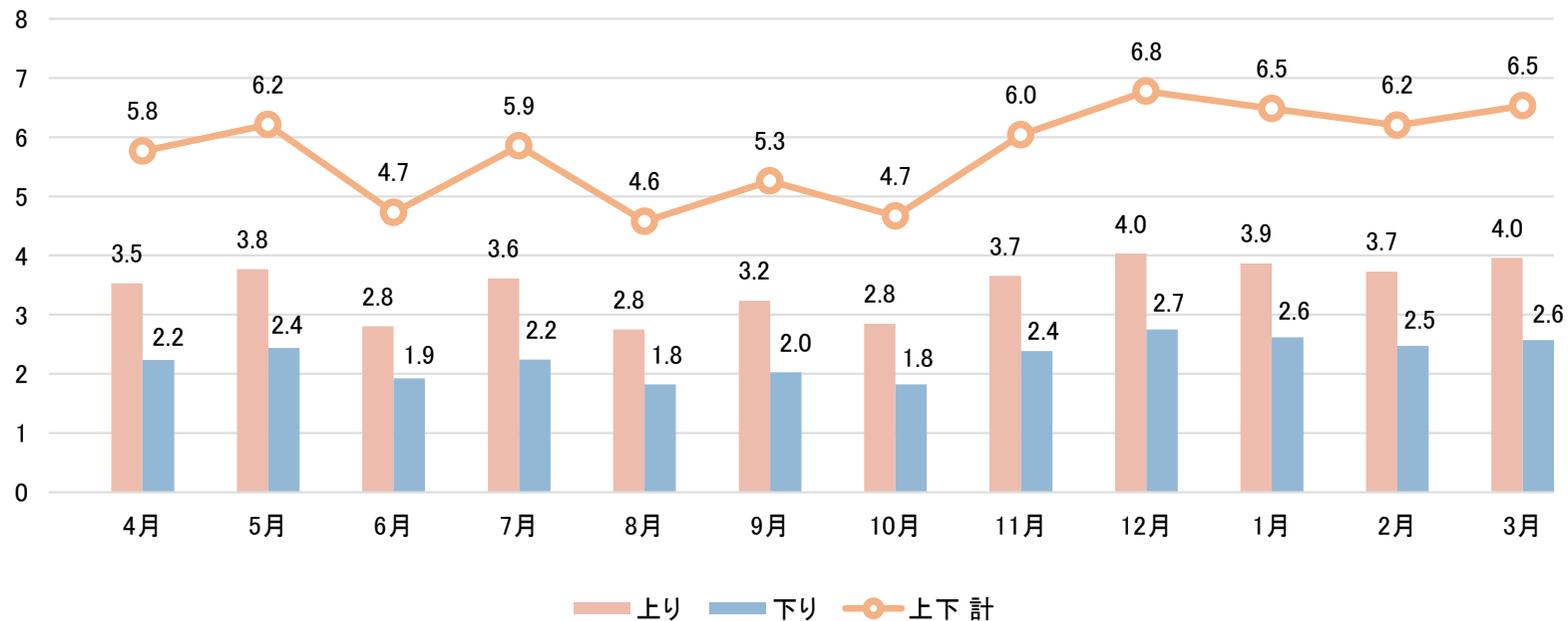
宮崎カーフェリー株式会社の経営状況等について

(3) 月別の輸送状況（令和5年度）

① 貨物（トラック）輸送量

- ・ 県内で生産される農畜水産物を中心に輸送しており、出荷量が増加する冬場（下半期）を中心に貨物量が増加している。
- ・ 宮崎に直送される貨物が少なく、北部九州向けの貨物などを陸送で運びながら宮崎に戻るため、上り荷に比べ下り荷は少なくなっている。

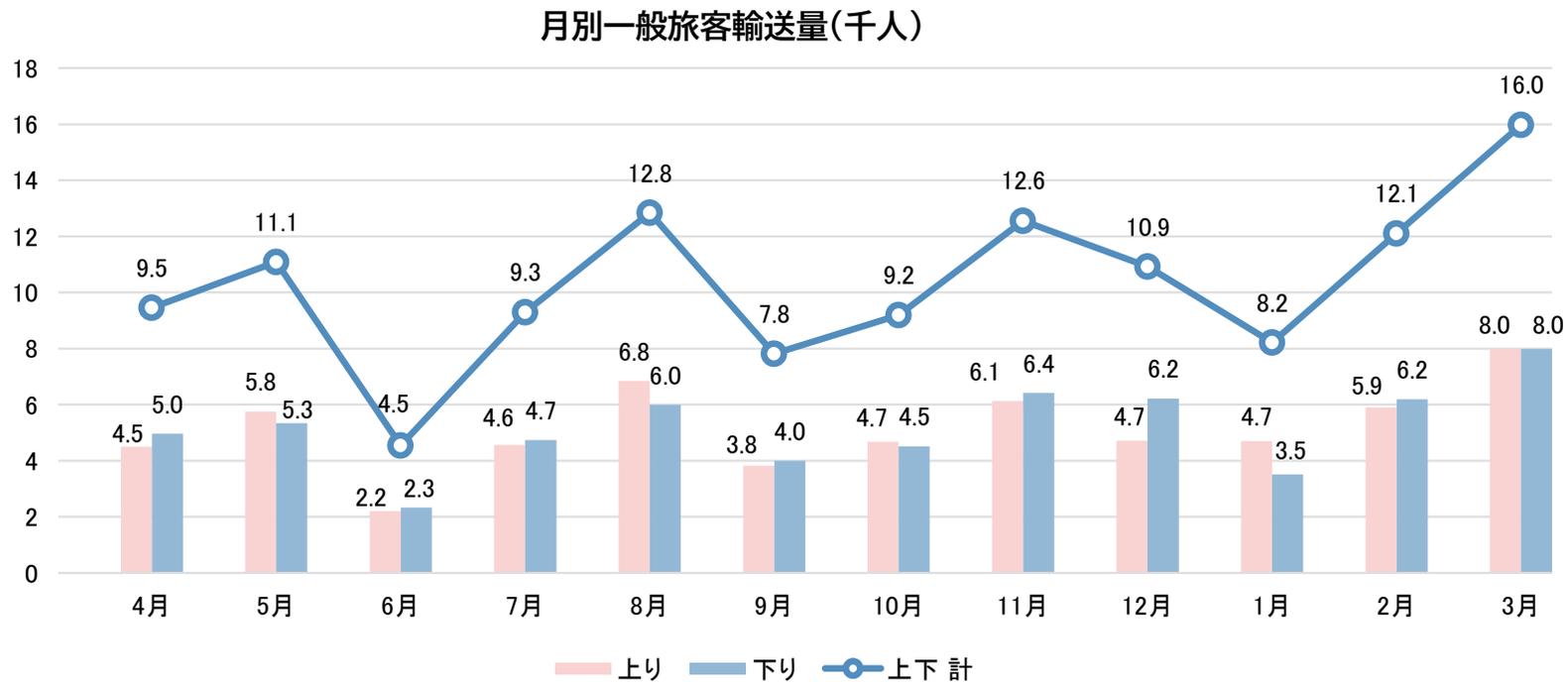
月別トラック輸送台数(千台)



宮崎カーフェリー株式会社の経営状況等について

② 一般旅客輸送量

- ・ 行楽シーズンや夏休み期間を中心に一般旅客数が増加している。
- ・ 2月や3月については、スポーツキャンプ需要や卒業旅行が好調であった。
- ・ 年間を通じてみると、上り便・下り便の旅客数は均衡している。



宮崎カーフェリー株式会社の経営状況等について

(4) 上り荷・下り荷の状況

上り荷と下り荷の割合は、概ね6:4となっており、下り荷が不足している状況が続いているが、下り荷の増加率は、上り荷を上回っている。

(単位:台)

	R元	R2	R3	R4	R5	前年度比	
上り荷	39,929	36,839	36,676	37,087	41,777	+4,690	112.6%
下り荷	26,424	23,404	23,242	23,949	27,299	+3,350	114.0%
計	66,353	60,243	59,918	61,036	69,076	+8,040	113.2%

県による貨物確保に向けた支援(令和5年度)

【上り荷に対する支援】

○モーダルシフト促進事業(カーフェリーへの補助額:7,000千円)

新規にカーフェリーを利用するトラック運送事業者への運賃割引を支援

⇒ 延べ1,173台分を支援(上り荷の増加台数の約25%相当)

○広域物流網利用促進事業(トラック運送事業者・荷主企業への補助)

過去2年間の平均輸送量を上回って輸送した貨物量トラック運送事業者等を支援

⇒ 延べ1,122台分を支援(上り荷の増加台数の約24%に相当)

【下り荷に対する支援】

○下り荷確保対策強化学業(カーフェリーへの補助額:28,000千円)

下り荷の確保を図るためトラック運送事業者への戦略的な運賃割引等を支援

⇒ うち新規利用や純増分として延べ1,968台を支援(下り荷の増加台数の約59%に相当)

(参考) 稼働率の状況について

	R元(旧船)			R5(新船)		
	定数/便	実績/便	稼働率	定数/便	実績/便	稼働率
貨物(トラック台数)	130台	95台	73.3%	163台	99台	61.0%
総旅客(TD含む)	690名	251名	36.4%	576名	240名	41.7%
うち一般旅客	582名	190名	32.6%	466名	178名	38.2%

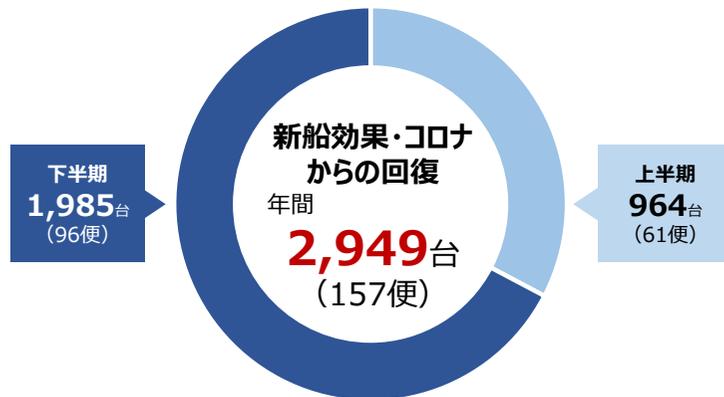
※ 貨物稼働率は、12mトラックの積載可能台数(旧船:130台、新船163台)を基準にトラックの乗船台数から計算したものであり、実際に乗船したトラックの車長は考慮していないため、比較に当たっては注意が必要である。

※ 旅客稼働率は、旅客定員(旧船:ドライバー108名・一般旅客582名、新船:ドライバー110名・一般旅客466名)を基準に乗船者数から計算したものであるが、客室構成が異なるため、比較に当たっては注意が必要である。

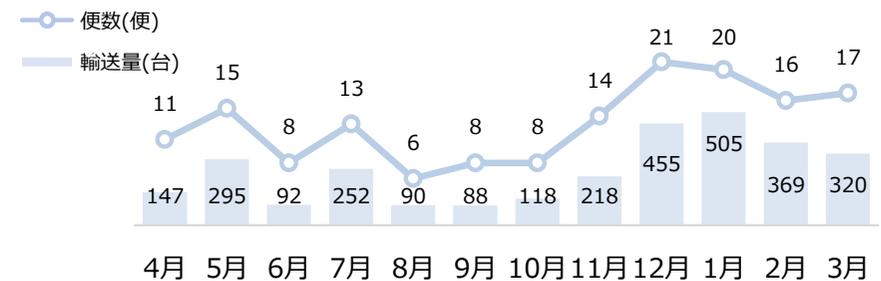
2 新船効果

(1) 貨物（トラック）輸送について

旧船の積載台数(130台)を超えて貨物輸送を行った便数は157便となっており、新船の積載台数が増加したことにより、旧船であれば乗船させることができなかった延べ2,949台を輸送することができた。



< 月別 > トラック131台以上の輸送量と便数



(2) 旅客輸送について

旅行形態が団体から個人にシフトしており、新船の個室を増加させたことで個人客の需要を捉えることができた。



旅行形態の構成比

	R 1実績 (コロナ前)	構成比	R 5実績	構成比
個人	88,149名	67%	89,040名	72%
団体	44,154名	33%	35,002名	28%
計	132,303名		124,042名	