

「高速道路のあり方検討有識者委員会」

- (1) 東日本大震災時に物流面において内航海運が果たした役割
- (2) 高速道路のあり方に関する基本的考え方及び要望

2011年6月14日

内航大型船輸送海運組合

会長 栗林 宏吉

(内航総連合会・副会長)

内航大型船輸送海運組合の概要

(平成23年4月1日現在)

(設立年月日) 昭和39年12月1日

(所在地) 千代田区平河町2丁目6番4号(海運ビル)

(代表者) 会長 栗林 宏吉(栗林商船(株)) 代表取締役社長)

副会長 秋山 謙治(新和内航海運(株)) //

// 鈴木 修(商船三井フェリー(株)) //

(目的)

- ・組合会員会社は外航大手海運会社系列及び北海道定期航路、沖縄定期航路の内航運送業者を主力メンバーとしており、平成23年4月現在加盟26社で登録船は184隻、約78万重量トンとなっている。
- ・主な運航船舶は大型RORO船、コンテナ船、石灰石専用船、石炭専用船、セメント運搬船などの特殊船
また一般貨物船型での鋼材輸送、鉄鋼原料輸送に従事している。
- ・内航総連合会所属の5組合の中に占める登録船の重量トン数のシェアは約10%であるが、1,000総トン以上の船舶を運航している組合員で組織している。
- ・当組合の定期航路を運航する主要運送事業者5社(近海郵船物流・商船三井フェリー・川崎近海汽船・日本海運・栗林商船)は全国58航路に配船し平成22年度には特大車で約60万台を運航しております。

(1) 東日本大震災時に物流面において内航海運が果たした役割

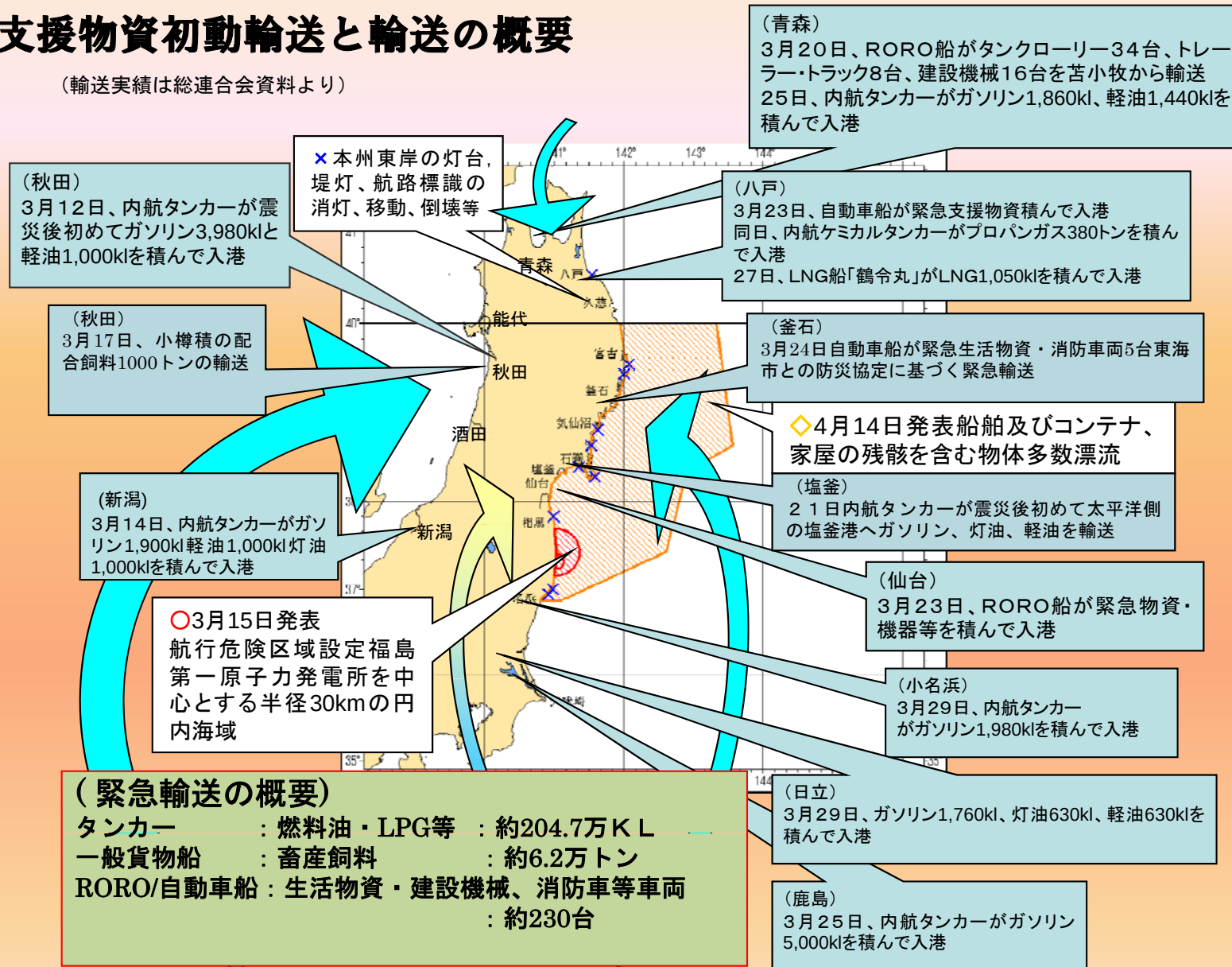
震災発生後の主な対応等

内航海運は復興に向けて全面的にバックアップします

- 3月11日 ・内航総連内に「東北地方太平洋沖地震災害対策本部」（4月1日より「東日本大震災対策本部」に名称変更）を設置
- 12日 ・内航タンカーが震災後初めて日本海側の秋田港へガソリンと軽油を輸送
- 13日 ・国交省の要請により、緊急物資輸送対応船舶として、RORO船、コンテナ船、ガット船10社19隻をリストアップして提出
- 14日 ・内航タンカーが震災後初めて新潟港へガソリン、軽油、灯油を輸送
- 15日 ・農水省の要請により、東北向け家畜飼料の緊急輸送のための内航船舶の手配を実施
- 20日 ・RORO船が震災後初めて青森港へタンクローリー、トレーラー・トラック、建設機械を輸送
- 21日 ・内航タンカーが震災後初めて太平洋側の塩釜港へガソリン、灯油、軽油を輸送
- 23日 ・RORO船が震災後初めて仙台港へ緊急物資、機器等を輸送。震災後初めて八戸港へ自動車専用船が緊急支援物資を、ケミカルタンカーがプロパンガスを輸送
- 25日 ・内航タンカーが震災後初めて鹿島港へガソリンを輸送
- 29日 ・内航タンカーが震災後初めて日立港へガソリン、灯油、軽油を輸送
・内航タンカーが震災後初めて小名浜港へガソリンを輸送
- 4月5日 ・震災地域の港に入るRORO船航路が震災後初めて運航再開
(常陸那珂～苫小牧、6日常陸那珂入港)

支援物資初動輸送と輸送の概要

(輸送実績は総連合会資料より)



(海上保安庁海洋情報部東北地方太平洋沖地震に伴う航行警報位置図より作成)

SHIP&OCEAN NEWSLETTER
NO.260(5june2011)より

緊急輸送の実績

(輸送実績は総連合会資料より)

一般貨物船による畜産飼料の緊急輸送

		(トン)	
向け地	青森	14,800	
	八戸	6,500	
	能代	5,900	
	秋田	15,700	
	酒田	15,600	
	新潟	3,600	
	計	62,100	

内航タンカーによる緊急輸送

		貨物名	数量(kl)
向け地	青森県	ガソリン類	410,000
		LPG等	1,600
	秋田県	ガソリン類	360,000
		LPG等	9,000
	宮城県	ガソリン類	380,000
		LPG等	800
	福島県	ガソリン類	100,000
		LPG等	1,500
	茨城県	ガソリン類	290,000
		LPG等	1,400
	山形県	ガソリン類	50,000
		LPG等	
	新潟県	ガソリン類	441,200
		LPG等	1,500
	計		2,047,000

RORO船・自動車専用船による緊急生活物資及び車両等の輸送

向け地	青森	タンクローリ34台
		トレーラー8台
		建機16台
	仙台	救援物資用シャーシ7台
		救援物資用コンテナ車1台
		建設用重機類13台
		仮設住宅用シャーシ75台
	八戸	支援物資車両5台
	釜石	生活物資、消防車両1台
		トレーラー5台
沖縄から東京向け		救急車、消防車等の車両約65台

燃料油、畜産用飼料、緊急生活物資・車両

4月28日までの輸送合計

約210万t (10トン車21万台分)

内航船での輸送は東北地区には緊急物資の他、通常の輸送も行っており、数量把握は出来ていないが今後の復興には相当量の物資輸送が見込まれ内航海運は大量輸送でその役割を果たす必要がある
その他、外航コンテナ船の京浜港寄港中止で阪神地区から京浜港に内航コンテナ船で二次輸送を行った
また、緊急時対応で外国籍船を日本国籍にして日本人乗組み員に切り替え、原油輸送等を行っている

復興に向けて

被災地で荷揚げを行う内航船



仙台港のRORO船

提供: 栗林商船



釜石港の一般貨物船

提供: 商船三井内航

(2) 高速道路のあり方に関する基本的考え方及び要望

内航海運の役割とRORO船・コンテナ船の概況

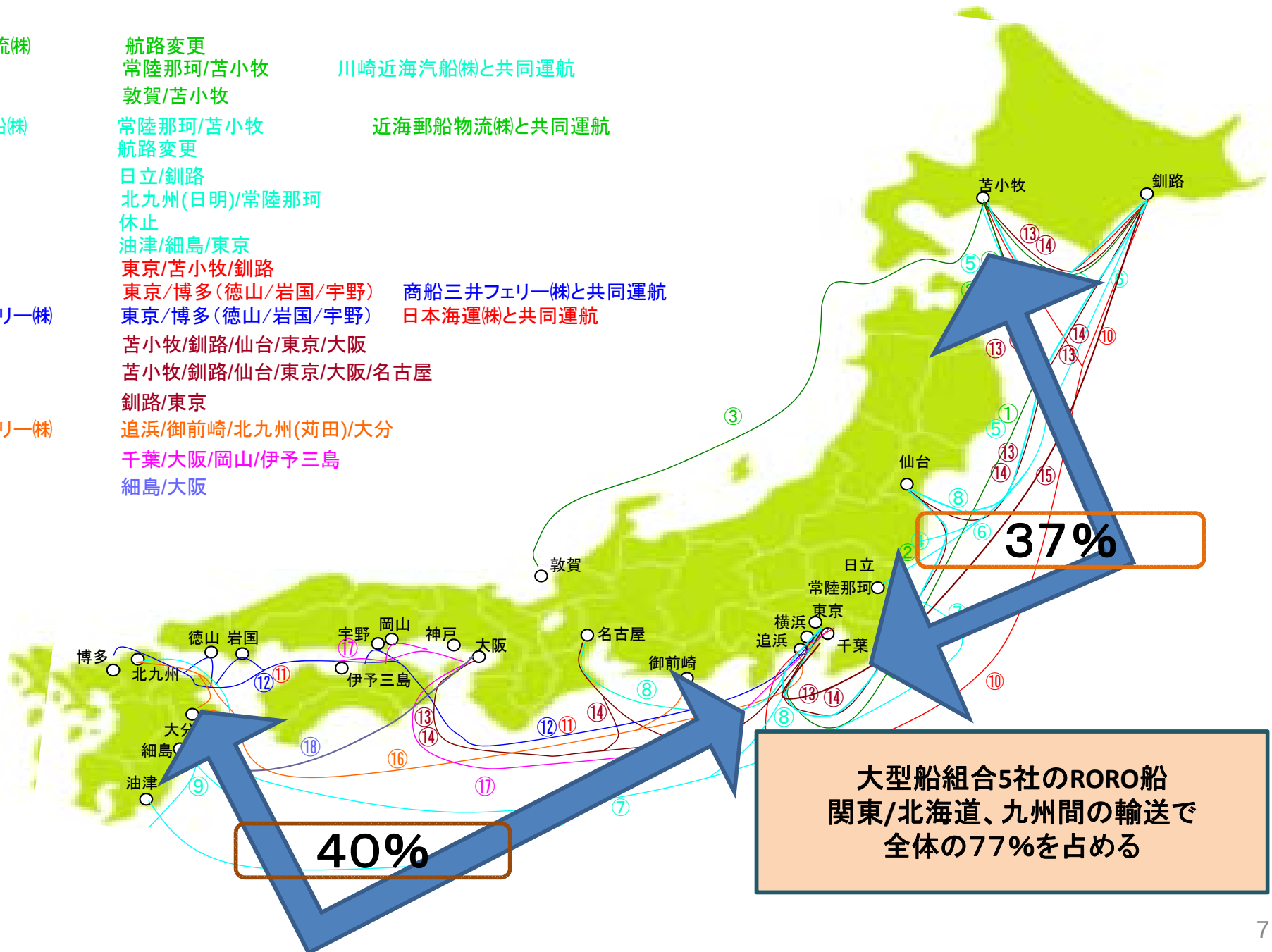
総連合会作成・内航PRまんが「これが内航海運だ！」11～13頁コラムご参照下さい

- ・内航海運は年間3.3億トン（21年度）の国内貨物の海上輸送を行っており、輸送活動量（貨物重量×輸送距離）では1,879億トン・キロ（20年度）と国内貨物輸送機関の中での約34%のシェアを担っています。内航事業者数は3,494社、運航船舶数は5,609隻で船員21,498人が従事しております
- ・内航海運は鉄鋼、石油、セメント、化成品等の基礎素材型物資輸送の8割及び大量の生活物資を安定的に輸送かつ、エネルギー効率やCO₂排出量（トラックの1/4）を始め騒音問題等を含めた環境面においても優れた特性を有しています。加えて、長距離・大量輸送が可能であり、単位輸送量当たりの必要従業員（船員）が少なく少子高齢化による労働力不足を緩和ならしめる重要な輸送手段であります
- ・国内貨物輸送の分野では、トラックへの過度の依存から生じる道路混雑や騒音問題への対応と地球温暖化対策等の環境問題への取り組みで、陸から海への「モーダルシフト」の必要性が強く指摘されております
- ・「モーダルシフト」を担う内航RORO船及びコンテナ船の運航事業者は17社あり船腹量はRORO船が52隻シャーシ5,433台、乗用車17,088台、コンテナ1,450TEU の積載能力があり、コンテナ船は25隻、コンテナ4,070TEUの積載能力を有しております

RORO船定期航路一覧

総連合会資料より

- | | | |
|---------------|---------------------|------------------|
| ① 近海郵船物流(株) | 航路変更 | |
| ② // | 常陸那珂/苫小牧 | 川崎近海汽船(株)と共同運航 |
| ③ // | 敦賀/苫小牧 | |
| ④ 川崎近海汽船(株) | 常陸那珂/苫小牧 | 近海郵船物流(株)と共同運航 |
| ⑤ // | 航路変更 | |
| ⑥ // | 日立/釧路 | |
| ⑦ // | 北九州(日明)/常陸那珂 | |
| ⑧ // | 休止 | |
| ⑨ // | 油津/細島/東京 | |
| ⑩ 日本海運(株) | 東京/苫小牧/釧路 | |
| ⑪ // | 東京/博多(徳山/岩国/宇野) | 商船三井フェリー(株)と共同運航 |
| ⑫ 商船三井フェリー(株) | 東京/博多(徳山/岩国/宇野) | 日本海運(株)と共同運航 |
| ⑬ 栗林商船(株) | 苫小牧/釧路/仙台/東京/大阪 | |
| ⑭ // | 苫小牧/釧路/仙台/東京/大阪/名古屋 | |
| ⑮ // | 釧路/東京 | |
| ⑯ 商船三井フェリー(株) | 追浜/御前崎/北九州(苅田)/大分 | |
| ⑰ 大王海運(株) | 千葉/大阪/岡山/伊予三島 | |
| ⑱ 八興運輸(株) | 細島/大阪 | |



逆モーダルシフトが
起き国策に反する

東北無料化で航路の
55%が影響する

高速道路料金の無料化の影響

航路(発着)	航路と並行する高速道路		通常料金				現行の深夜割引50%			無料化	
			通常料金単価	20年度輸送量	輸送割合	料金合計	通常料金単価	20年度輸送量	料金合計	台	料金合計
	出発	到着	(特大車)	(台)		(千円)	(特大車)	(台)	(千円)	輸送合計	(千円)
関東-九州	東京(用賀)	福岡	60,300	228,999	39.7%	13,808,840	30,150	228,999	6,904,320	228,999	0
関東-北海道	浦和/青森	八雲/苫小牧東	48,000	214,383	37.2%	10,290,384	24,000	214,383	5,145,192	214,383	0
北海道-北陸	八雲/苫小牧東	青森/敦賀	65,350	64,334	11.2%	4,204,227	32,675	64,334	2,102,113	64,334	0
関東-山陽	東京(用賀)	徳山東	51,200	16,911	2.9%	865,843	25,600	16,911	432,922	16,911	0
関西-北海道	大阪/青森	八雲/苫小牧東	75,500	13,097	2.3%	988,824	37,750	13,097	494,412	13,097	0
北海道-東北	苫小牧西	泉	28,250	7,322	1.3%	206,847	14,125	7,322	103,423	7,322	0
北海道-四国	苫小牧東/八雲	青森/高松東	101,850	6,963	1.2%	709,182	50,925	6,963	354,591	6,963	0
東海-九州	相良牧の原	大分	57,850	6,953	1.2%	402,231	28,925	6,953	201,116	6,953	0
北海道-北海道	苫小牧東	本別	12,300	3,406	0.6%	41,894	6,150	3,406	20,947	3,406	0
中京-北海道	名古屋港中央/ 青森	八雲/苫小牧東	70,750	5,555	1.0%	393,016	35,375	5,555	196,508	5,555	0
関西-東北	名古屋港中央	仙台港北	44,150	4,013	0.7%	177,174	22,075	4,013	88,587	4,013	0
関東-関西	東京(用賀)	豊中	29,650	1,346	0.2%	39,909	14,825	1,346	19,954	1,346	0
北海道-山陽	苫小牧東	徳山東	95,000	1,128	0.2%	107,160	47,500	1,128	53,580	1,128	0
東北-四国	仙台港北	高松中央	74,650	452	0.1%	33,742	37,325	452	16,871	452	0
関東-東北	浦和	泉	19,950	1,104	0.2%	22,025	9,975	1,104	11,012	1,104	0
中京-東北	名古屋港中央	仙台港北	44,150	311	0.1%	13,731	22,075	311	6,865	311	0
関東-中京	東京(用賀)	名古屋港中央	22,100	321	0.1%	7,094	11,050	321	3,547	321	0
総計				576,598	100.0%	32,311,921		576,598	16,155,960	576,598	0

高速道路無料化と東日本大震災復興

高速道路無料化に反対

当組合5社の輸送台数は年間約58万台、全部が陸送と仮定すると通常高速料金の加重平均は約56,000円で高速コストは約323億円に相当する。

現行の深夜50%割引で高速コストは約162億円となっている。

無料化になるとRORO船ユーザーはコスト面から陸送に切り替える。当方の想定では約30%が海送から陸送に転移すると考えられる。

東北地区の高速道路無料化

全体の37%を占める北海道/関東間輸送はコスト安からその約30%が陸送に切り替えるユーザーが増え、高速道路の渋滞や交通事故の多発、CO2排出量増大で環境面に及ぼす影響は甚大である。

復興に果たす内航海運の役割

震災時の緊急輸送は港湾設備が壊滅的な被害を受け、荷役設備がなくても積み揚げ出来るRO-RO船等が各種車両、資機材、生活物資の個品輸送にあたった。今後は復興事業で大量の物資輸送が見込まれ、大量・長距離輸送の内航船が役割を果たす事になる。
高速道路無料化による影響で既存の航路の廃止、縮小があってはならない。

今後の高速道路料金のあり方及び要望

物流、人流の総合交通体系のベストミックスな施策を行っていただきたい。この度の東日本大震災対応においても各交通機関がその機能を十分に発揮し、緊急輸送を行った。

内航海運はRORO船コンテナ船を用いて数多くの海上定期航路を形成し、船舶による海上の物流インフラ網を独自に構築している。

受益者負担が前提で建設されている高速道路という物流インフラに、税金を投入し無料化を含めて料金の極端な見直しを考える場合、他の輸送モードのインフラに対しても一定割合の税金が投入されることが当然と考える。

また復興支援という名目で、東北地方の高速道路の無料化が進められているが、復興を支える物流モードが色々ある中でこのような計画を進めることは非常に乱暴であり、片手落ちであると思われる。東北地方を寄港する船舶も復興物資の輸送に携わっているのだから、何らかのコストの負担があってしかるべきだし、そうしないと物流体系が歪んだ物となる。

そもそも貨物輸送の分野においては、500キロ以上の長距離を前提に、トラックから船舶や鉄道に輸送モードを移し、省力化、省エネルギーからCO2の削減を目指す、いわゆるモーダルシフトが国策として取り入れられており、いたずらに高速道路の無料化や上限料金制を導入することは、この考えと整合性が取れていない。

内航海運はフェリーとともに、国内物流の特に長距離輸送において、トラック業界と地政学的にも労働環境的にも共存共栄の関係にあり、これ以上の航路の縮小、廃止は日本の物流業界全体のためにならない。

国策であるモーダルシフトを推進するためには、港湾周辺への道路整備が必要となる。またアジア圏の経済発展で、今後ますます結節点となる港湾が重要となり、その周辺のインフラ整備を要望する。