資料　3

高速道路のあり方検討有識者委員会

平成23年6月28日

社団法人日本旅客船協会

国内旅客船事業の概要

（平成22年4月1日現在）

●*フェリー・旅客船は、我が国国民生活に必要不可欠な公共輸送機関として極めて重要な役割を果たすと共に基幹的な物流体系の担い手。*

事業者数964。1，671航路に2，281隻（948千総トン）が就航。

営業収入3，053億円（平成20年度）、従業員21，555人。

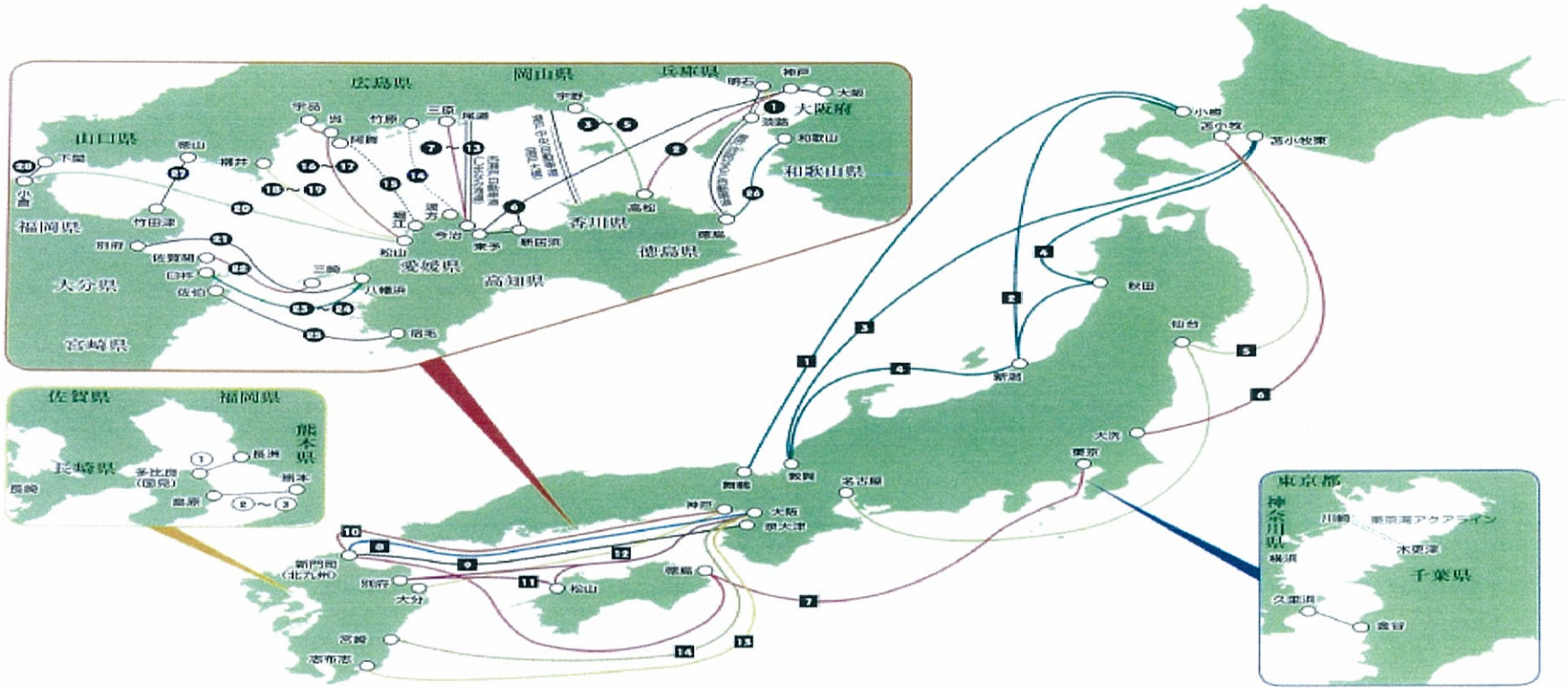
●*フェリー・旅客船は、自動車などの陸上交通機関に較べエネルギー効率の良い（CO2排出量はトラックの1／4）環境に優しい輸送機関。*

・輸送人員　9，903万人（3，510百万人キロ）

・自動車航送　1，469万台（1，582百万台キロ）
（トラック）　480〃　（945〃）
（乗用車等）　989〃　（637〃）

【平成23年6月現在】

1. 高速道路の引き下げにより影響を受ける主なフェリー航路



2. 長距離フェリー輸送量推移と事業者数の減少

年度	事業者数	航路数	フェリー隻数	輸送車両（千台）		旅客人員(千人)	
				輸送台数	指数	輸送人員	指数
平成18年度	13	21	51	2,418	100	3,083	100
平成19年度	13	18	47	2,269	94	3,028	98
平成20年度	11	17	45	1,985	82	2,657	86
平成21年度	10	16	40	1,807	75	2,344	76
平成22年度	10	16	40	1,820	75	2,233	72

長距離フェリーは日本の物流・人流の大動脈年間約180万台の車両と220万人の旅客を輸送雇用人員は関連も入れて1万人以上

フェリー等航路の現状について

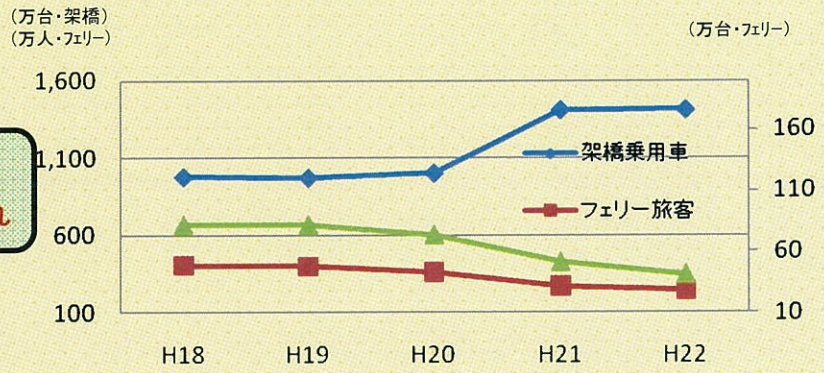
短距離航路

○近年、本州～四国間をはじめとする短距離フェリーの輸送実績は急減
（年間輸送量　本四間9社9航路の合計、()内は対H20年度比）
平成22年度　旅客　243万人（▲33%）
バス・乗用車　41万台（▲44%）
トラック　55万台（▲41%）
（参考）平成21年度
それぞれ272万人、51万台、64万台

○平成21年度以降で、四国－本州・九州間で
2航路が廃止、3航路が寄港廃止
○航路維持対策について地元で検討を実施
・四国フェリー・国道フェリー（宇野～高松）
・伊勢湾フェリー（鳥羽～伊良湖）
・明石淡路フェリー（明石～岩屋・休止中）

地域の足が
消滅するおそれ

本四間フェリー輸送量と本四架橋通行台数の推移



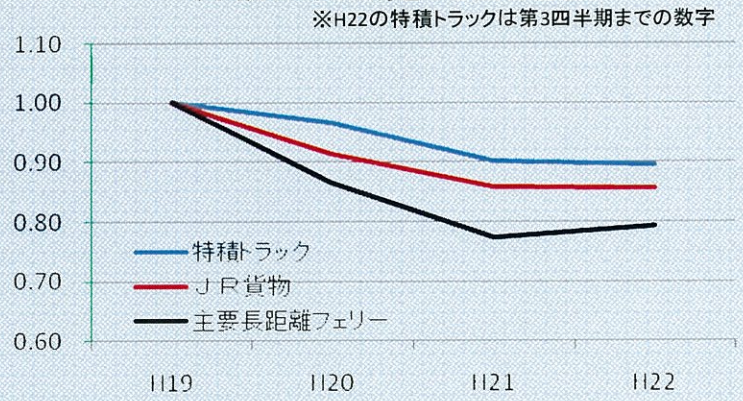
長距離航路

○近年、長距離フェリーの輸送実績は大きく減少
（年間輸送量　9社11航路の合計、()内は対H20年度比）
平成22年度　旅客　223万人（▲16%）
バス・乗用車　67万台（▲7%）
トラック　113万台（▲9%）
※対H19年度比ではトラック輸送は▲21%
（参考）平成21年度
それぞれ234万人、68万台、111万台

○特に、トラック輸送については、輸送量以上に運賃収入が激減
平成22年度 502億円※（対H20年度比▲31%）
※8社9航路の合計値

海上交通ネット
ワークが消滅
するおそれ

幹線輸送モードの貨物輸送量の推移の比較
（平成19年上期を1とした場合）
※H22の特積トラックは第3四半期までの数字

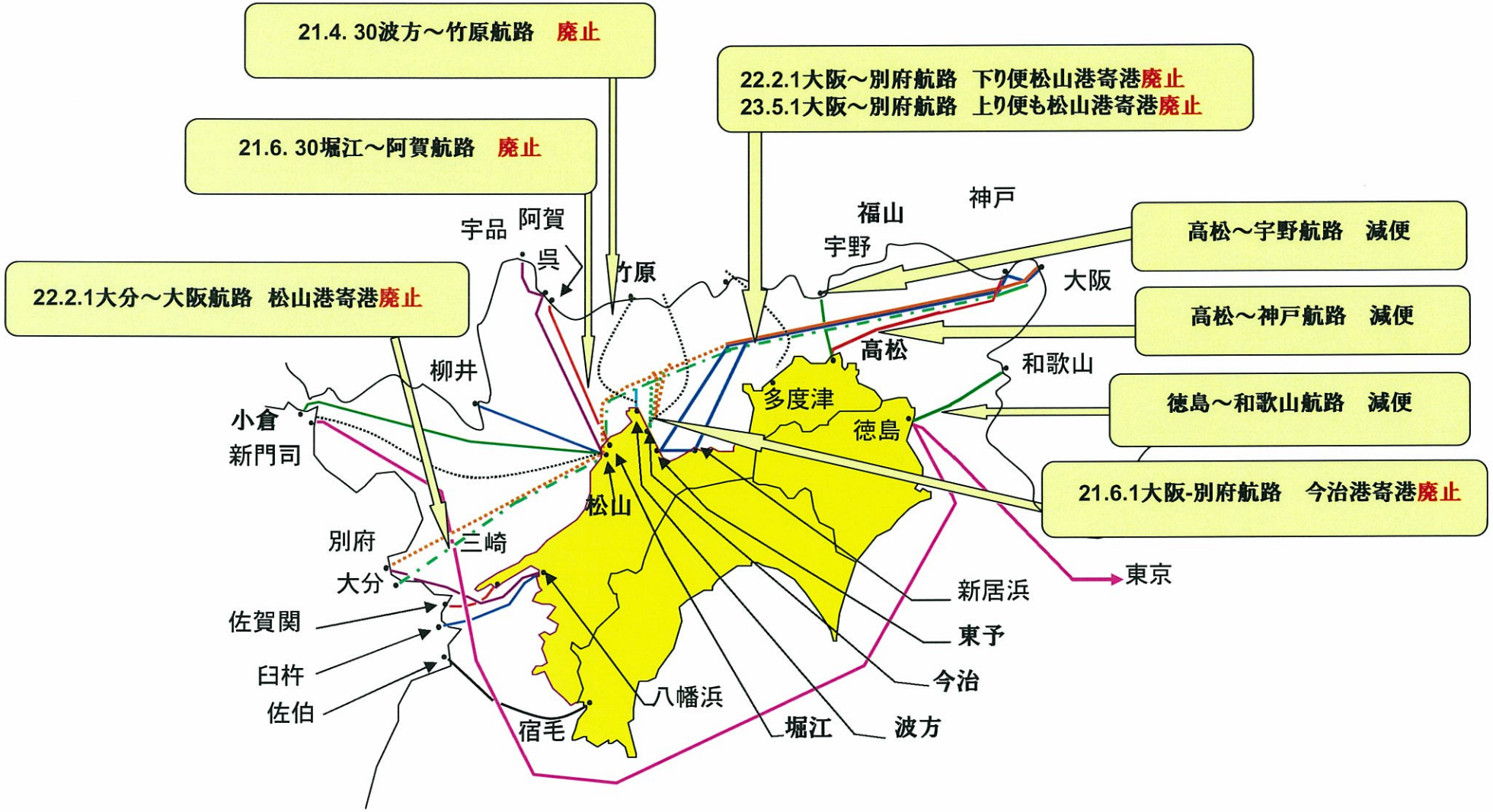


※フェリーは、旅客・乗用車航送（人流）による収入が約3割、トラック航送（物流）による収入が約7割であり、人流、物流それぞれの側 面から重要な役割を果たしている

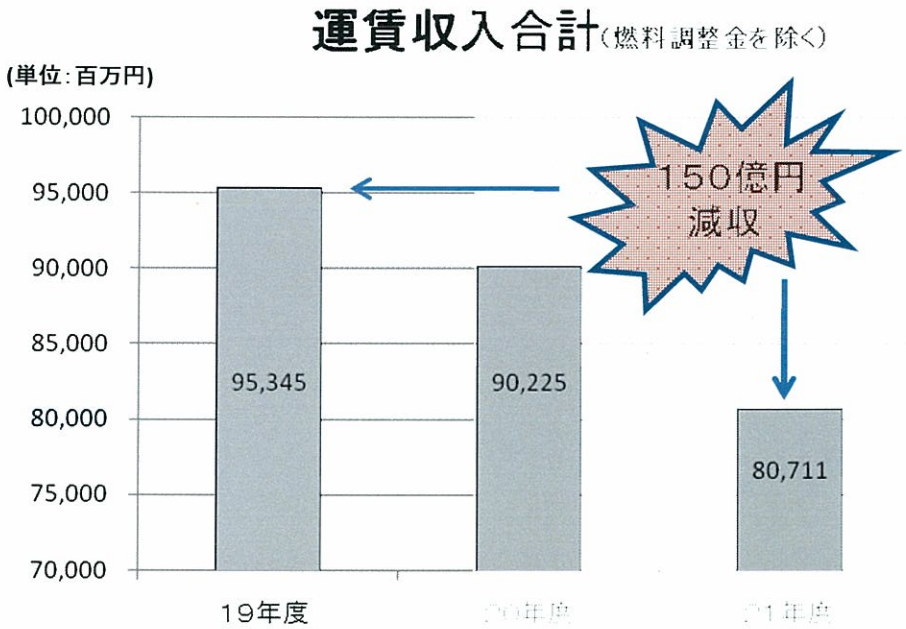
四国ー本州・九州間のフェリーの現状

フェリーの減便及び航路廃止の状況

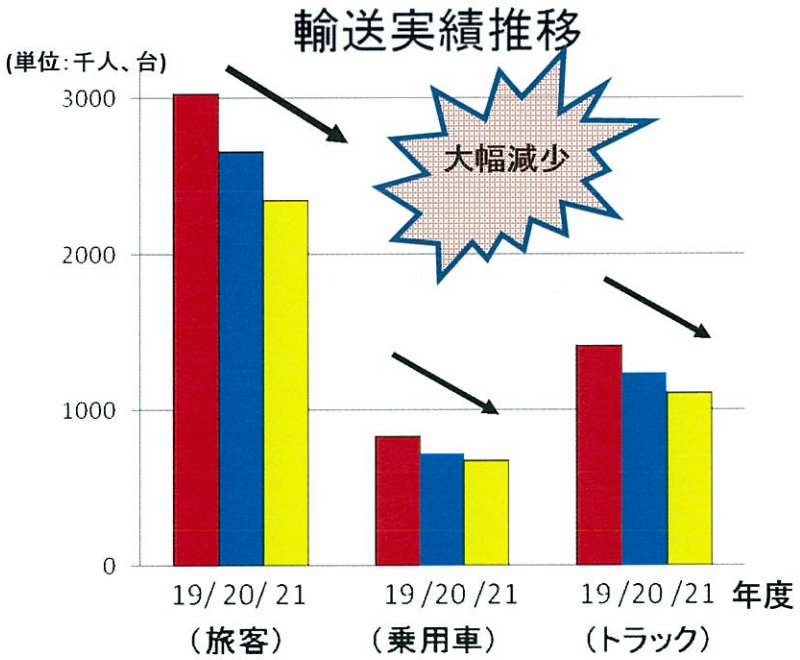
H21年4月以降、 航路廃止　2航路　・　寄港廃止　3航路



高速道路政策料金の変化による長距離フェリー事業への影響



※港間距離300km以上の9社合計



平成20年10月以降のトラック深夜5割引きや、平成21年3月以降の乗用車土・日・祝上限1000円化等の影響により、長距離フェリーの売り上げは平成19年度に比べ平成21年度が150億円減(マイナス15%)となった。

輸送実績についても、平成19年に比べ、20年度、21年度と、旅客・乗用車・トラックとも大幅に減少した。

高速道路料金割引の歴史と今後の要望

①	平成16年11月開始	全車種	深夜割引	30%オフ開始
②	平成17年 4月開始	大口・多頻度割引	30%近い割引	深夜割引と併用可
③	平成20年 2月開始	全車種	深夜割引	40%オフ開始
④	平成20年10月開始	全車種	深夜割引	50%オフ開始
⑤	平成21年 3月開始	軽・普	土日祝	上限1000円
		全車種	平日全時間帯	30%オフ開始
⑥	平成22年6月開始	37路線50区間	1,652km	無料化

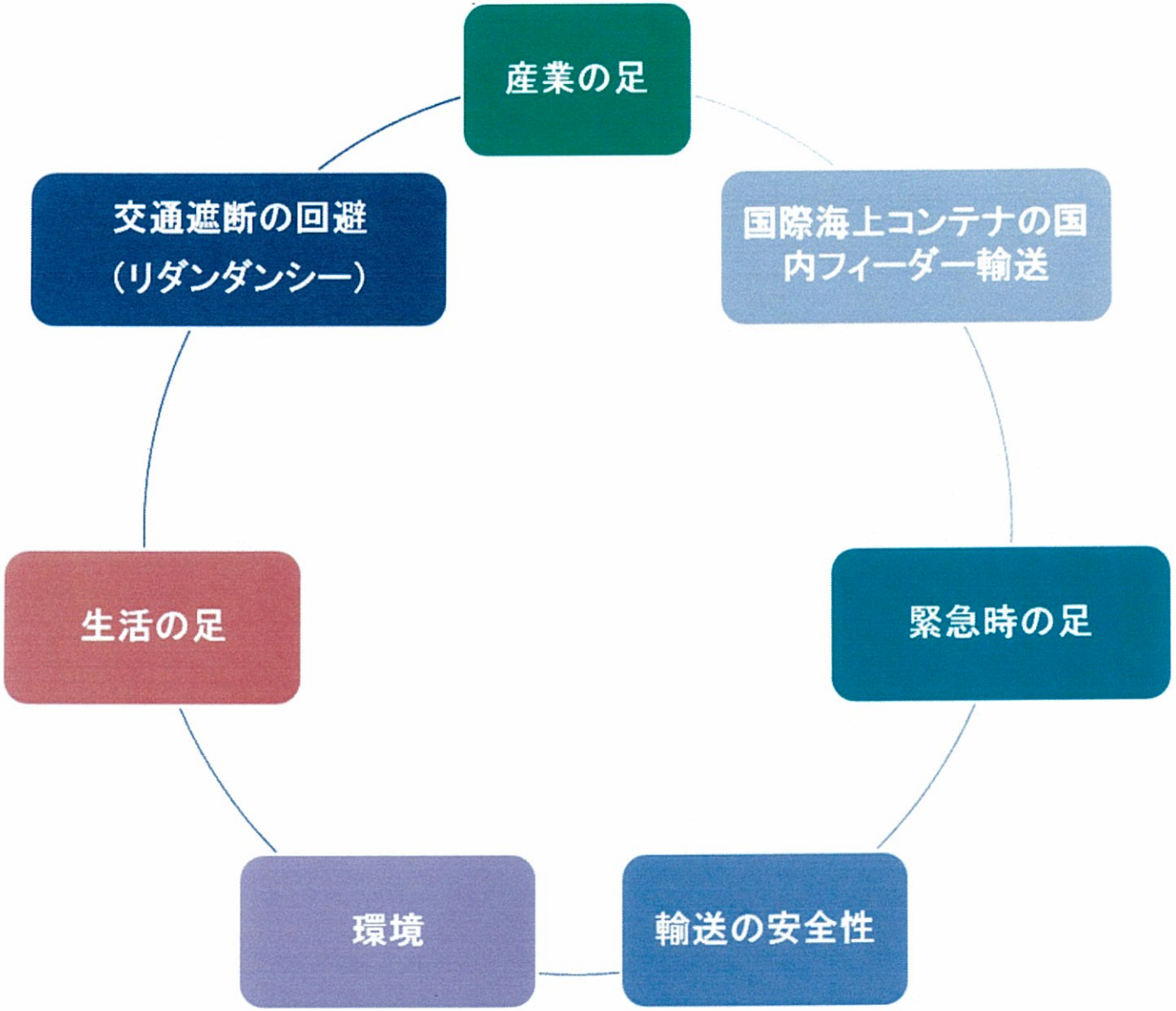
フェリーへの影響甚大

平成23年3月11日大震災発生 地震翌日 自衛隊員221名、車輌24台 小樽→秋田フェリー輸送
フェリー大活躍 3月末迄 107便で自衛隊員約10，300名、3，300台緊急輸送
地震から3ヶ月 801便で約55，600人、 約15，100台輸送（自衛隊、消防、警察他）

⑦	平成23年6月19日で	軽・普	土日祝 上限1000円制 廃止 無料化実証実験凍結
⑧	平成23年6月20日～	中型、大型、特大車 罹災証明書提示	水戸IC以北常磐道、白河IC以北の東北道 発着無料（当面八月まで） 全車種 無料区域発着 無料 （同乗者の提示でも可）

陸・海・空のバランスの取れた総合交通政策をお願いします

フェリー航路の社会・経済的役割



フェリーの存続が必要な理由

エコシップマーク

① 地域住民と地域産業にとって不可欠

・フェリーは、公共交通機関として、地域住民の足となっている。

・フェリーは、地域の産業にとって不可欠な物流手段となっている。

・フェリーは、地域の観光産業の振興にも寄与している。

② 災害時に極めて有効な輸送手段であることが実証された

・フェリーは、貨物が自走する方式でクレーンが不要。 人員と車輌の同時及び大量輸送が可能で、今回の東日本大震災において自衛隊輸送などで活躍

・阪神淡路大震災や洪水等の災害時に大活躍した実績有り。（災害時のライフライン）

・国民保護法の指定公共機関に長距離のフェリー10社が指定されている（内閣総理大臣公示）

・複数のフェリー会社が関係自治体と既に災害時輸送協定締結しており、協定締結の動き拡がる

・更に、消防庁と日本旅客船協会間で、「船舶による災害時の輸送に関する協定書」の締結準備を進めている。

③ 環境に優しい

地球にやさしい輸送手段　営業用トラックに比べて二酸化炭素排出が1／4

・長距離フェリー航路（10社16航路）が無くなったら、年間二酸化炭素が160万トン増加する試算

・運輸部門削減目標値　2450万トンの7%が増えてしまう。 温暖化ガス25%削減に不可欠な輸送モード

・日本の長年の環境政策であるモーダルシフト実現の切り札！

④ 過重労働・安全問題

長距離トラック運転手の長時間拘束が実態。

・トラック運転手の過労運転防止の為の「労働時間改善基準告示」違反横行　＜コンプライアンス違反＞

・高速道路の安全確保、騒音軽減・渋滞軽減

フェリーによる自衛隊緊急輸送

○第1船　新日海フェリー㈱
「しらかば」
地震翌日3月12日
小樽→秋田
自衛隊員221名　車輌24台輸送

○地震発生から3月末まで
107便のフェリー便
自衛隊員 約10,300名
車輌　　約 3,300台輸送

○地震発生から3ヵ月
自衛隊、消防、警察、機動隊ほか
人員　約55，600人
車輌　約15，100台輸送

フェリーは多くの命を救った

フェリーによる自衛隊緊急輸送

商船三井フェリー㈱　SFさっぽろ号　苫小牧港
陸上自衛隊　3月17日

長距離フェリーの消防派遣輸送

オーシャントランス㈱　おーしゃんいーすと号　東京港
下関消防の第一次派遣隊輸送　３月２０日

フェリー船は自走で積卸（災害時に強い）

停電、津波で
港の設備損傷

自走で荷役可能
危険物輸送も可能
車と人を同時に輸送可能

札幌市消防車両輸送
太平洋フェリー
「きたかみ」仙台港
４月６日

緊　急　時　の　足

阪神淡路大震災の事例

全国から集まる救援物資の輸送

陸上自衛隊の復旧部隊

関西電力、大阪ガスの
復旧のための作業員・車両・資材

関空アクセス
「関空エクスプレス」

積み下ろし作業が短時間で済む
フェリーの特性を活かした「ピストン輸送」
電気・ガスの復旧に大きな役割

日本経済新聞（夕刊）　2011年（平成23年）4月14日（木曜日）

東日本大震災

自衛隊10万人、最前線支援

救助や復旧、原発で想定外の仕事も

東日本大震災発生から被災地に入り、人命救助から被災者の生活支援、インフラ復旧まで多岐にわたる活動で存在感を高めたのが自衛隊だ。東京電力福島第1原子力発電所事故でも最前線に立つ。その数は最大10万人を超える。震災発生から1カ月で、自衛隊は何を、どこまでしたのか――。

3月11日午後2時46分。東日本を襲った大地震発生から15分後、陸上自衛隊の霞目駐屯地（仙台市）から、映像伝送機能をもつヘリコプター「UH1」が飛び立った。被災状況を確認するため。その後も次々と各基地からヘリや航空機が離陸した。大津波に襲われ、火の海となった宮城県気仙沼市の様子など、自衛隊機が撮影した光景はテレビ画面にも流れた。

菅直人首相の指示を受けた北沢俊美防衛相は午後6時に「大規模震災災害派遣命令」を出した。14日には陸自東北方面総監の君塚栄治陸将をトップに、自衛隊創設以来で初となる「統合任務部隊」を編成。1人の現場指揮官が被災地に派遣された陸海空3自衛隊を統率する枠組みを整えた。

派遣規模は19日に全隊員の4割に当たる10万人に達した。阪神大震災は最大で1万9千人。支援活動は101日間、延べ225万人に上ったが、「阪神大震災を超える長期戦を覚悟している」（自衛隊幹部）。即応予備自衛官も初招集するなど全国各地の部隊をかき集めて10万人態勢を敷き、最大で艦艇57隻、航空機543機も出動させた。

「食事といえば乾パンと缶詰だけ」「風呂にもなかなか入れない」。現場で支援活動に当たる自衛隊員も被災者と同様、過酷な毎日を送る。宮城県石巻市など津波で水没した地域では隊員が腰まで水につかり、行方不明者の捜索に当たる。時にはわが子と同じくらいの年の子どもの遺体を抱きかかえることもあるという。現場を視察した北沢防衛相は「厳しい時は思い切り泣け」と隊員を励まして回った。

当初は不明者の捜索救助や食料など物資輸送が主だった支援活動も、次第に給食や入浴などの生活支援、道路のがれき除去など復旧・復興支援に軸足を移しつつある。

阪神大震災後に災害対策基本法が改正され、警察官が近くにいない場合でも、自衛隊員が災害時に緊急車両の通行を確保するため放置自動車を撤去できるようになった。応急的な道路復旧は290キロ超（13日時点）に及ぶ。遺体の収容、搬送はそれぞれ約8000体、約1千体を数えるが、これは本来、「自衛隊法が主たる業務として想定していない」（防衛省幹部）仕事だという。

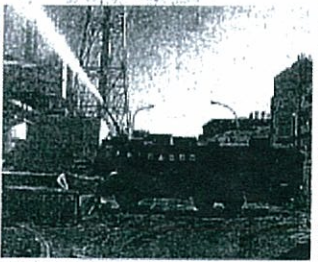
自衛隊は原発事故への対応でも主力だ。大地震が発生した3月11日の午後7時半に、自衛隊に初の「原子力災害派遣命令」が出た。17日には陸自のヘリコプターが損壊した福島第1原発3号機に上空から海水を投下。決死の作戦は使用済み核燃料プールを満たすのが狙いだったが、上空の放射線量は強く、自衛隊も一度はヘリ放水をためらったという。それでも安全性を確認後、実行した。

自衛隊法に基づき防衛省が2007年に策定した「防災業務計画」には、原発事故の際、自衛隊は周辺住民の避難誘導や放射性物質の除染活動などに当たると明記している。今回の事故後、防衛省は陸自中央即応集団に所属する中央特殊武器防護隊などを現場に派遣した。福島第1原発の半径20キロ～30キロの屋内退避指示が出ている地域での戸別訪問や原子炉建屋の温度測定も実施しているが、これらは計画に含まれていない任務との見方もある。

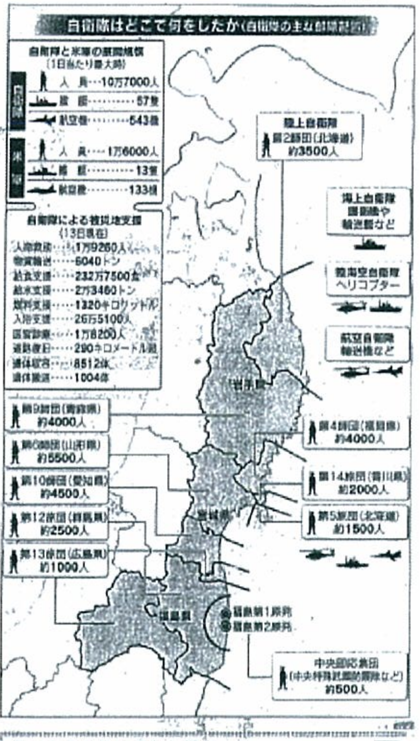
問題点も出てきた。今回の震災では、津波が広範囲の地域に押し寄せ、冠水したままの地域がいまだ存在し、がれきの山との格闘も続く。捜索が難航を極めるなか、約1万5千人の行方が依然分からず、生活・復興支援に大々的に乗り出せない。

政府は被災地で支援に当たる自衛隊員の「災害派遣手当」などを増額する方針だ。北沢防衛相は「行方不明者の捜索の長期化、復興への取り組みの重要性を踏まえ、政府全体で新たな枠組みを構築することが必要だ」と主張。自衛隊の本来の防衛任務を考慮し、初動から復興までの役割分担を明確にするよう政府内で提起している。

行方不明者を捜索する自衛隊員（9日、宮城県石巻市の海岸沿い）＝写真 柏原敬樹



福島第1原発3号機に向け放水する自衛隊の消防車（3月18日、福島県大熊町）＝陸自中央特殊武器防護隊撮影



防衛大教授に聞く

山口昇 内閣官房参与

平時の準備生きた／情報共有体制を

――自衛隊OBとして今回の働きをどうみるか。

「複合事故で、規模も未曽有。地震であるだけでなく範囲が広い。地形も千差万別。しかも原発事故が起きた。これ以上、難しいことはないだろうが、（初動が遅れた）阪神大震災と比べてスピード感が違った。自衛隊にはもともと[illegible]で7万5千人から8万人を首都に集める計画があった。ノウハウや態勢があったのであれだけの規模の部隊を東北地方に集められた」

――震災発生から1カ月で課題も見えてきたのでは。

「今回の震災では社会インフラ、特に物流と情報通信が完全にダメージを受けた。東京から気仙沼や陸前高田の現場まで連絡ができるのは自衛隊しかなかった。政府、警察、消防、県庁、非政府組織（NGO）などが情報を共有し、自衛隊なしでも全部が動くような仕組みをつくるべきだ」

――米軍の支援も大きい。

「仙台空港を1日で復旧させたのはすごい。がれきが残る滑走路に輸送機で降り、積んできた重機で片付け、救援物資の補給拠点にした。災害対応だけでなく、今後の同盟強化なども考えると、自衛隊はインフラが乏しい地域にも展開しなければならず、自衛隊はよく勉強すべきだ」

2011年（平成23年）4月10日（日曜日）　読売新聞

フェリー、支援に存在感

人と物資 被災地へ大量輸送

東日本大震災の被災地に援助隊や物資を輸送する手段として、民間フェリーが活躍している。多くの人と車両を載せることができる利点を生かし、地震発生から約3週間で1万7000人超と5400台の車両を運んだ。災害時の有効な交通手段として、フェリーの存在感が高まっている。（山本照明）

被災者が無料で乗船できるフェリーと航路

フェリー会社	航路
オーシャントランス	東京―徳島―新門司
川崎近海汽船	苫小牧―青森
商船三井フェリー	
フェリーさんふらわあ	大阪―別府、志布志 松山―小倉 神戸―大分
新日本海フェリー	苫小牧―秋田―新潟・敦賀 小樽―新潟
太平洋フェリー	苫小牧―仙台
阪九フェリー	泉大津、神戸―新門司
宮崎カーフェリー	大阪―宮崎
名門大洋フェリー	大阪―新門司、北九州

※地方自治体を通して申し込みが必要

新日本海フェリー（大阪市）は震災後、自衛隊の要請を受け、北海道・苫小牧～秋田間でチャーター便3便と臨時便10便を運航。今月4日までに約5000人と車両約1500台を運んだ。

九州と関西を結ぶフェリーさんふらわあ（大阪市）も、大分、鹿児島両県の警察や消防などの計4000人、車両計95台を運んだ。ボランティア活動だが、担当者は「非常時に売り上げを気にしていられない。少しでも役に立ちたかった」と話す。

日本旅客船協会によると、7日までにフェリー15社の43隻が定期便を含む204便で援助隊や物資を輸送した。特に長距離用の大型フェリーは、一度に700～900人と300台近くの車両を運ぶことができるため、歓迎されているという。

さらに、日本長距離フェリー協会加盟の9社は1日から、移住や避難のため集団で移動する被災者が無料で乗船できる支援策を始めた。自治体を通して申し込む必要はあるが、協会は「フェリーの特性を生かし、最大限の支援をしたい」としている。

新日本海フェリーの「すずらん」で秋田港に到着した自衛隊の災害派遣隊（3月14日）＝新日本海フェリー提供

自粛ムード 経営厳しく

ただ、被災地に配慮した自粛ムードが響き、フェリー会社を取り巻く経営環境は厳しい。フェリーさんふらわあは震災後、予約キャンセルが相次ぎ、3月の旅客数は前年同月より約15%減った。4～5月の大型連休の予約も前年を下回る。新日本海フェリーも「旅行という雰囲気ではなく、利用減は避けられない」（営業企画部）とみている。

高速料金の「休日上限1000円」割引や一部無料化の影響で、兵庫県明石市と淡路島を結ぶ明石淡路フェリー（たこフェリー）が昨秋に運航を休止するなど、最近2年間で少なくとも7航路から7社が撤退した。2009年10月に2社が経営統合して発足したフェリーさんふらわあも、12隻あったフェリーを8隻に減らした。

こうした苦境に、自粛ムードが追い打ちをかけた格好だ。

航路廃止が進めば、緊急時の輸送力の低下にもつながりかねない。フェリー各社は「政府は、フェリーも不可欠な交通基盤と位置づけ、何らかの支援策を考えてほしい」と訴えている。

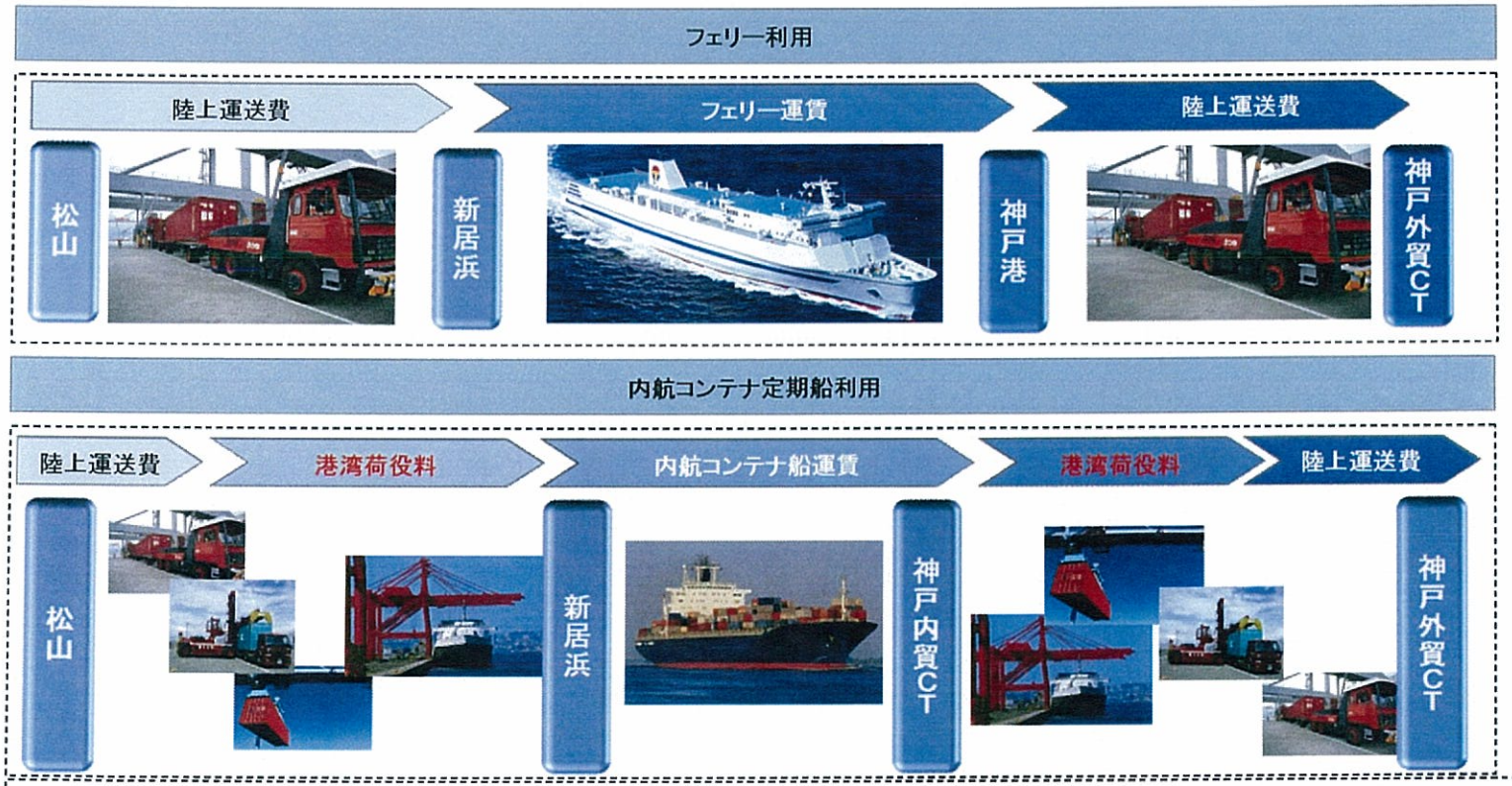
仙台塩釜港での年間
取り扱い量に匹敵

国際海上コンテナの国内フィーダー輸送機能

フェリーは、少なくとも10万TEU/年のコンテナを四国と阪神港との間でフィーダー輸送

- 四国－阪神間では、航行距離がフェリー輸送に適している。（※）
  ※距離が長いと内航コンテナ船が優位。逆に、短いとトラックが優位。
- 欧州、北米等基幹航路に就航する本船寄港の無い四国にとって、重要な輸送機能を担う。

フェリー航路が廃止されると阪神港から釜山港にシフトが進む懸念が大



コストは定期便利用時でフェリー比13%UP、チャーター便利用時で33%UP。
コスト以外に所要時間増、毎日運航しない、チャーターが困難、寄港地が限られるなどのリスク。

今後の高速道路料金のあり方及び要望

①高速道路料金は受益者負担の原則のもと道路会社がコストに見合った料金を設定すべきである。国の税金でフェリー、JRを始めとする競合する民間輸送機関を排除する料金政策は明らかにおかしい。

②日本は四方海に囲まれており、陸海空のバランスの取れた総合交通体系の構築が不可欠である。著しく高速道路偏重を促す歪んだ交通体系を目指す事は絶対にあってはならない。

＊鉄道輸送、車輛による陸上輸送、航空輸送や、船舶による輸送の各モードが、それぞれの強み、弱みをもっており、それぞれ補完しあって、国民の生活を支えてきている。

＊今後の我が国のエネルギー需給構造の変革が予想される中、環境に優しい輸送モードであるフェリー等海運の重要性は益々増大。

③フェリーは大規模災害発生時の緊急輸送手段。そのフェリーがなくなっても良いのですか？

＊東日本大震災では、フェリーが各地自衛隊輸送、消防、警察の隊員・車輛及び緊急援助物資の大量輸送に迅速に対応し、人命救助、被災者支援、復興支援に大きく貢献した。

＊日本は地政学的にみても大地震・津波の他にも、洪水、台風や火山噴火など国民の生活を脅かすリスクが多い事も視野に入れるべきである。

＊将来起こるといわれている、東海沖、東南海地震の備えの為にもフェリーという有力な輸送機関を歪んだ高速道路料金政策で潰す事は断じてすべきではないと強く申し上げたい。

④一貫してバランスのとれた総合交通政策の構築が今こそ求められている。

＊高速道路料金の度重なる変更は国民生活を混乱させるだけでなくフェリー他の競合する交通機関の正確な経営判断を難しくする。（フェリーは装置型産業であるが、船舶投資の中期的な判断を困難にする。）

⑤東北地方の高速道路の無料化は震災の復旧、復興のために本来の趣旨、目的にのみ適用と厳密な運用をすべきである。復旧、復興を大義にしたなし崩し的な全国無料化は国民の声を軽視するものでありNG！