

(一社)日本旅客船協会 国土幹線道路部会 ヒアリング資料

目次

- フェリーの現況
 - ・ 主なフェリー航路について
 - ・ フェリーの輸送力について
 - ・ フェリーの収入構成について
- フェリーの社会的役割
 - ・ 2024年問題の解決策の一つ
 - ・ リダンダンシーの確保
 - ・ 地域の産業立地への貢献
- 高速料金の大幅値下げによる影響
- コロナ禍のフェリーへの影響
- 船舶用の燃料油価格の高騰
- 日本旅客船協会の主張

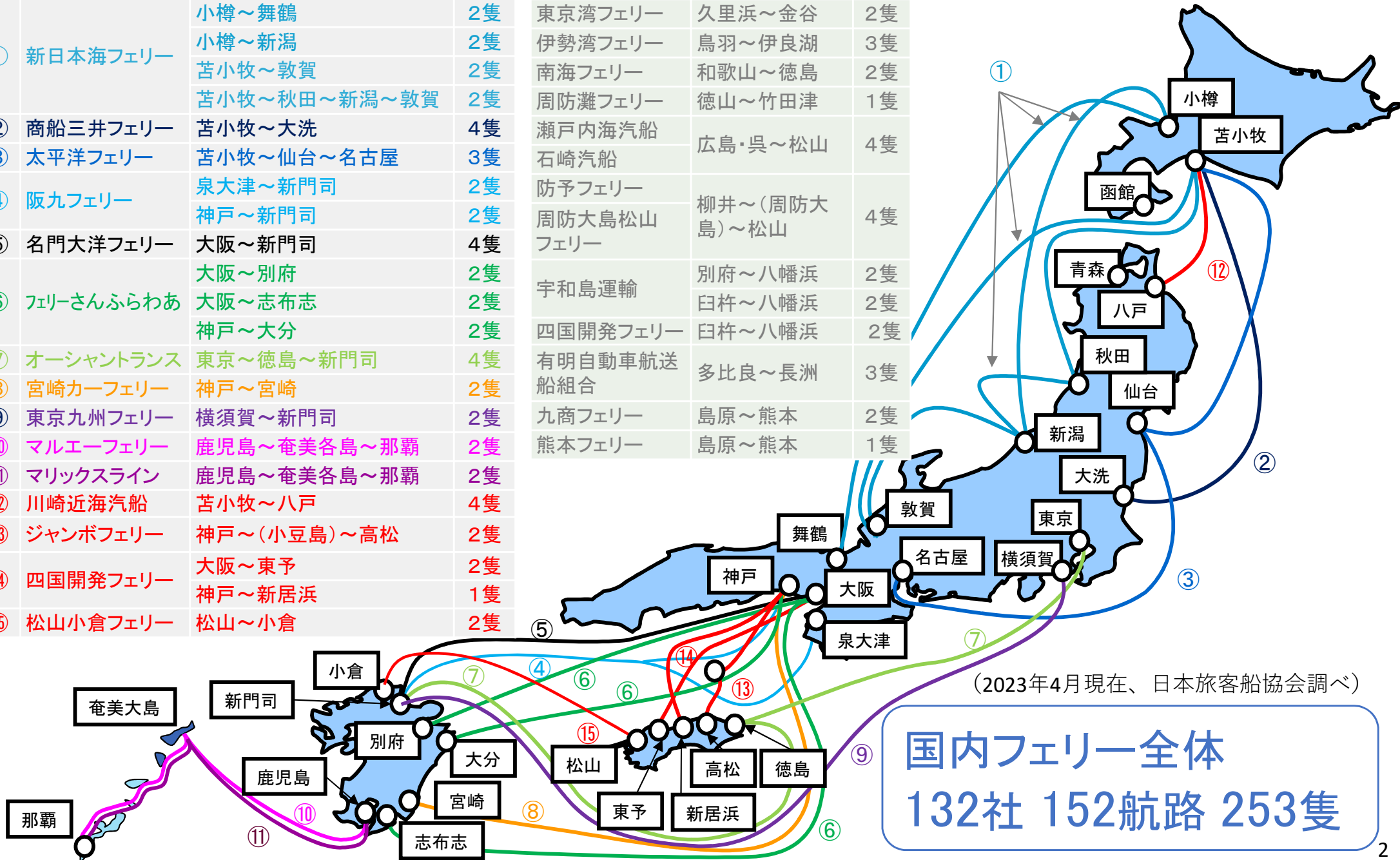
フェリーの現況 ～主な国内フェリー航路(全国)～

◆ 主な中長距離フェリー(15社 19航路 52隻)

①	新日本海フェリー	小樽～舞鶴	2隻
		小樽～新潟	2隻
		苫小牧～敦賀	2隻
		苫小牧～秋田～新潟～敦賀	2隻
②	商船三井フェリー	苫小牧～大洗	4隻
③	太平洋フェリー	苫小牧～仙台～名古屋	3隻
④	阪九フェリー	泉大津～新門司	2隻
		神戸～新門司	2隻
⑤	名門大洋フェリー	大阪～新門司	4隻
⑥	フェリーさんふらわあ	大阪～別府	2隻
		大阪～志布志	2隻
		神戸～大分	2隻
⑦	オーシャントランス	東京～徳島～新門司	4隻
⑧	宮崎カーフェリー	神戸～宮崎	2隻
⑨	東京九州フェリー	横須賀～新門司	2隻
⑩	マルエーフェリー	鹿児島～奄美各島～那覇	2隻
⑪	マリックスライン	鹿児島～奄美各島～那覇	2隻
⑫	川崎近海汽船	苫小牧～八戸	4隻
⑬	ジャンボフェリー	神戸～(小豆島)～高松	2隻
⑭	四国開発フェリー	大阪～東予	2隻
		神戸～新居浜	1隻
⑮	松山小倉フェリー	松山～小倉	2隻

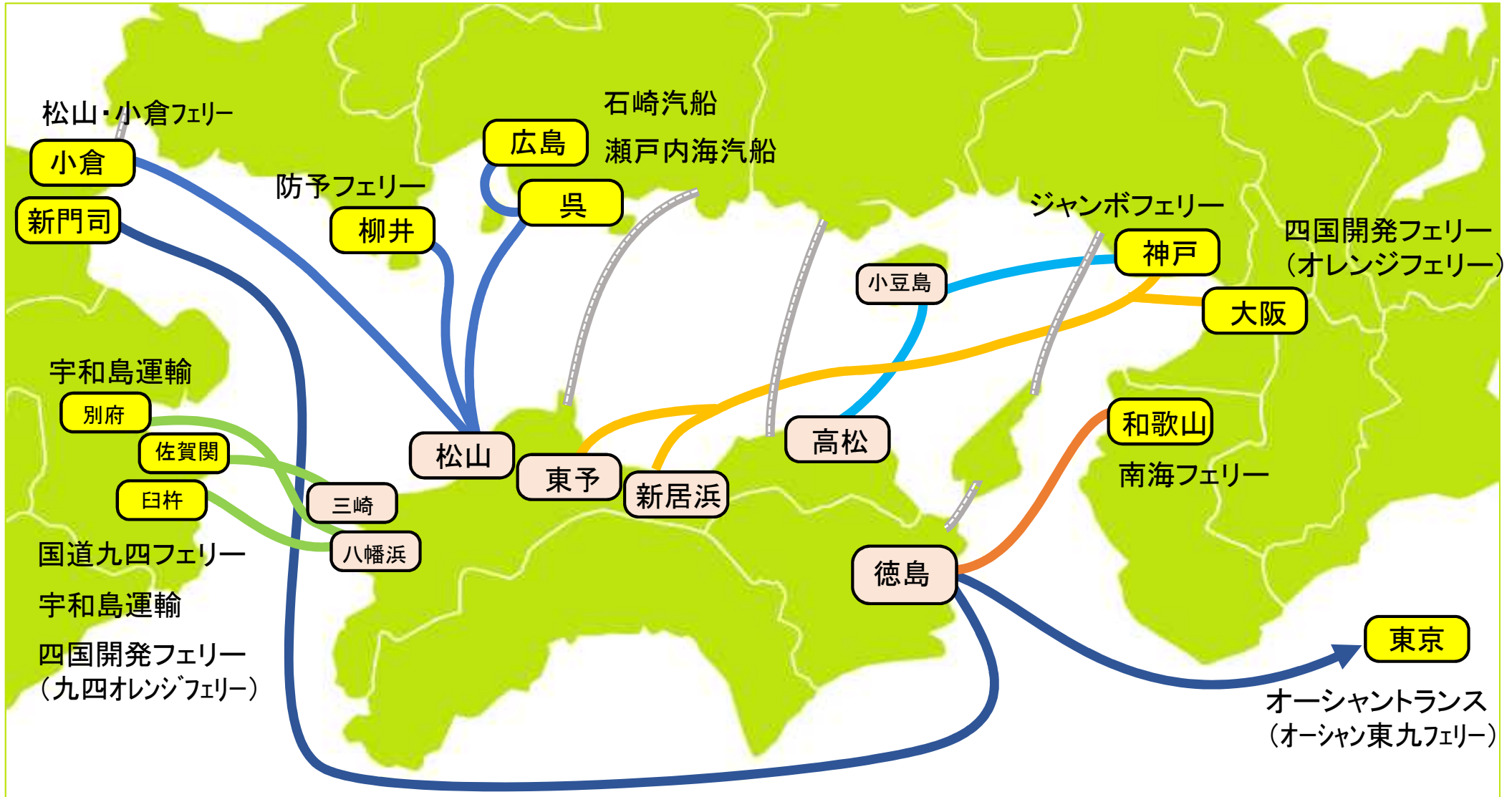
◆ 主な短距離フェリー(13社 12航路 28隻)

東京湾フェリー	久里浜～金谷	2隻
伊勢湾フェリー	鳥羽～伊良湖	3隻
南海フェリー	和歌山～徳島	2隻
周防灘フェリー	徳山～竹田津	1隻
瀬戸内海汽船	広島・呉～松山	4隻
石崎汽船	広島・呉～松山	4隻
防予フェリー	柳井～(周防大島)～松山	4隻
周防大島松山フェリー	柳井～(周防大島)～松山	4隻
宇和島運輸	別府～八幡浜	2隻
	臼杵～八幡浜	2隻
四国開発フェリー	臼杵～八幡浜	2隻
有明自動車航送船組合	多比良～長洲	3隻
九商フェリー	島原～熊本	2隻
熊本フェリー	島原～熊本	1隻



フェリーの現況 ～主なフェリー航路(四国ー四国外)～

12航路10社で、コロナ前(H30年度)の輸送実績は324万人。本四間の鉄道輸送781万人の約4割に相当し、社会インフラとして重要な役割を果たしている。

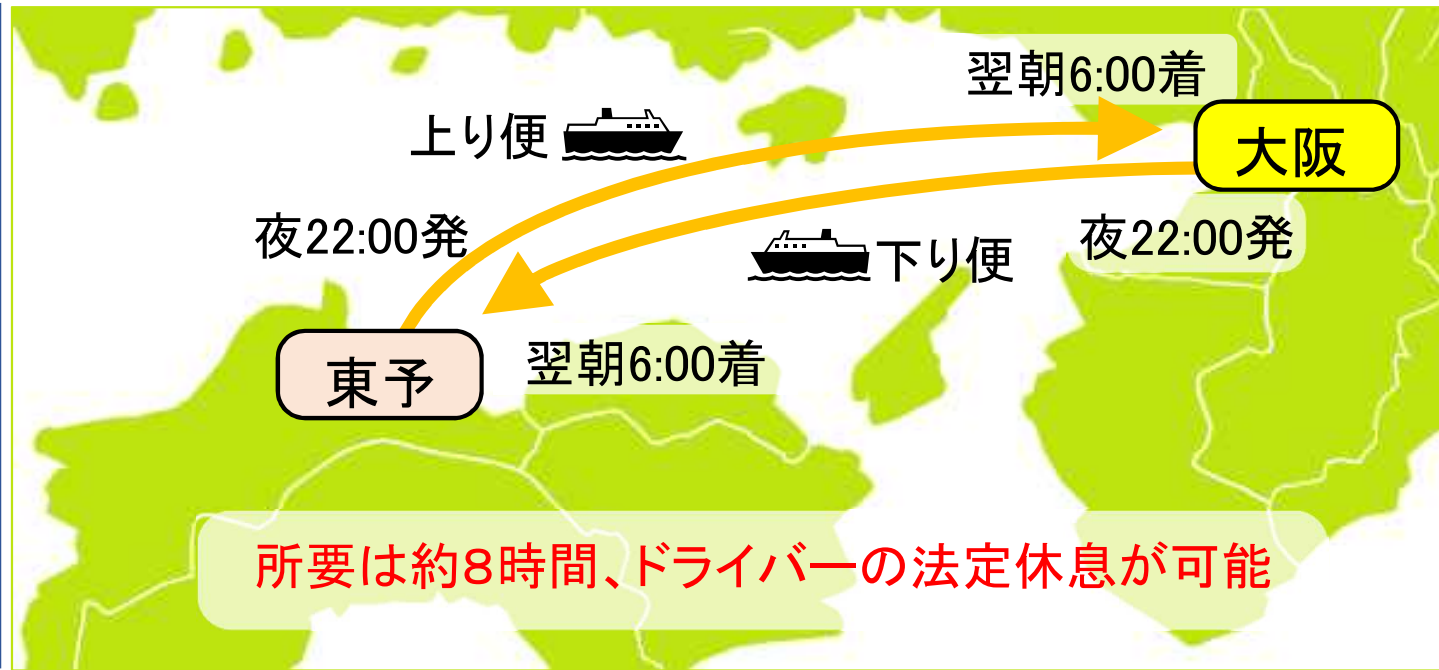


フェリーの現況 ~フェリーの輸送力について①~

● オレンジフェリー(大阪航路)の例



1万5千トン級×2隻
上り下り合計 2便/日
航海速力 20ノット (約38km/h)



一日当たりの輸送力(積載可能数×便数)

大型トラック・トレーラ

約 350台/日



乗用車

約 100台/日



旅客

約 1,000人/日

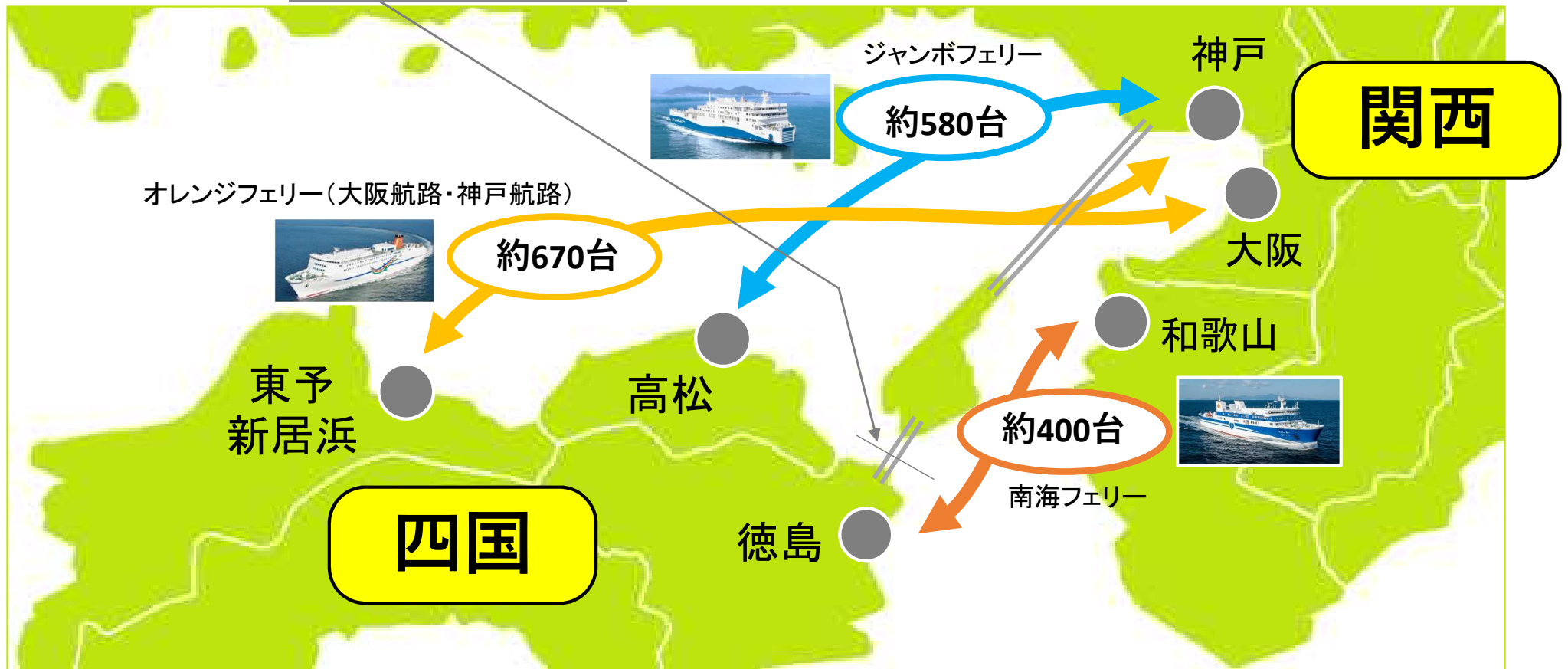


フェリーの現況 ～フェリーの輸送力について②～

四国⇔関西を結ぶフェリー全体の輸送力
(積載可能台数×便数)

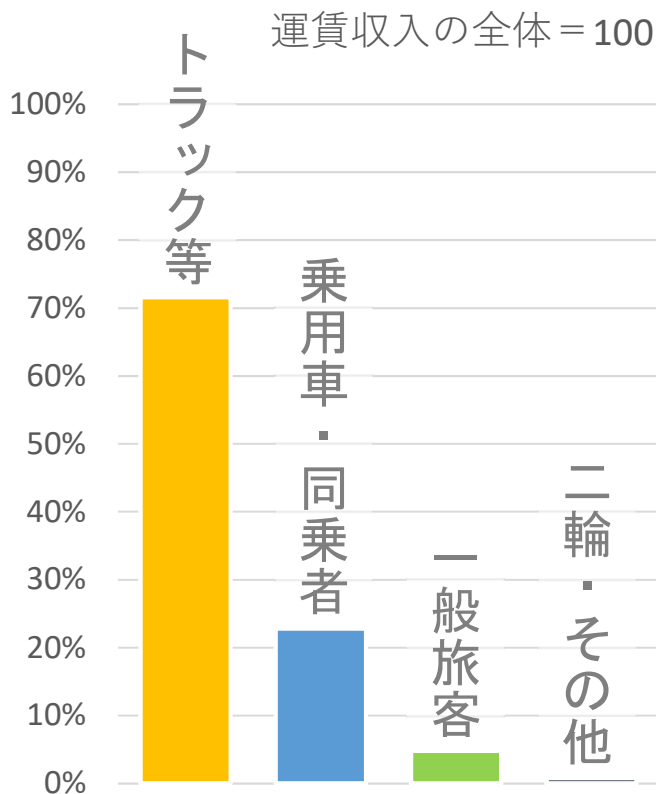
大型トラック・トレーラー(12m)
約1,650台/日

(参考) 大鳴門橋の通行台数 : 約4,800台/日(大型・特大車) ※令和2年度

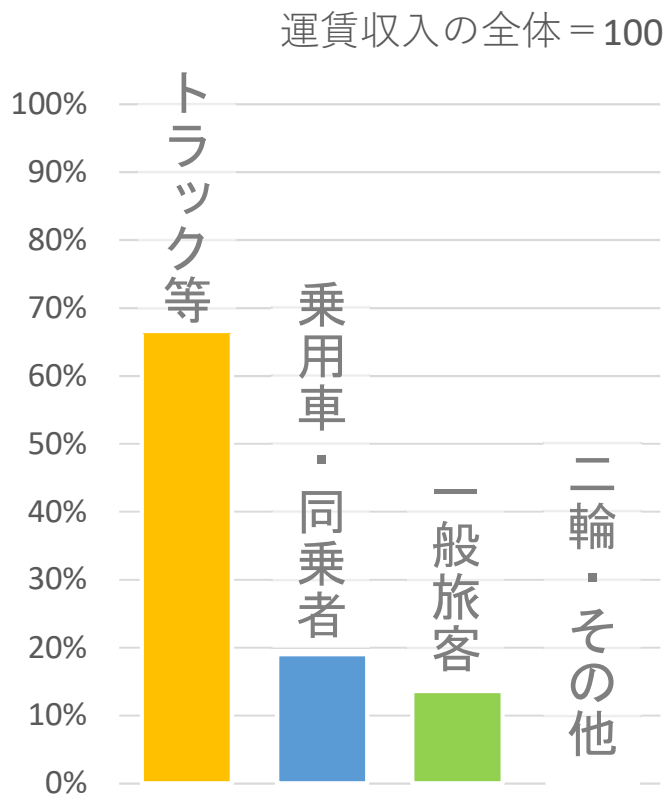


フェリーは大量輸送に適した輸送手段。しかし多額の投資が必要(大型フェリーの場合、1隻 80～100億円、15～20年 更新)なため、中長期の見通しが立たないと、航路存続は困難

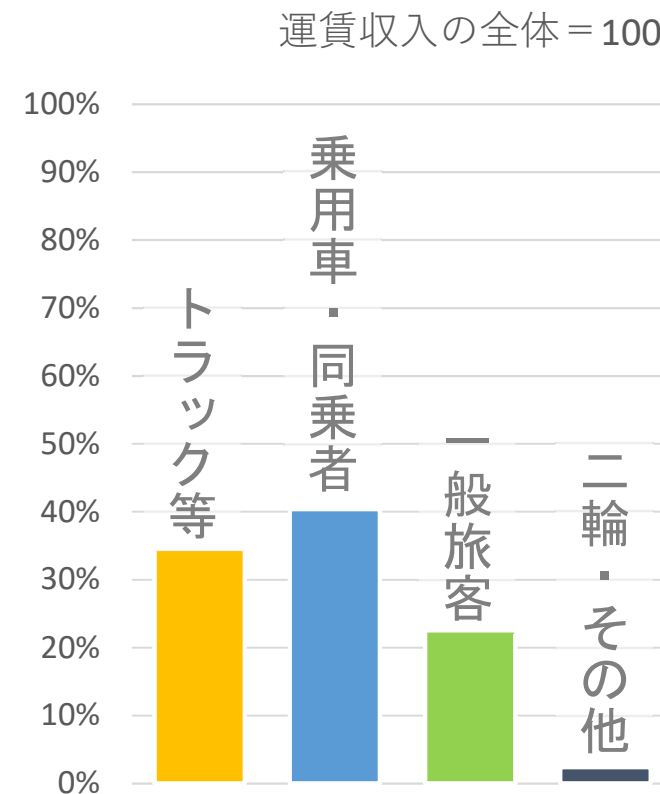
関西～九州 長距離 A社
(物流 > 人流)



本四間 中距離 B社
(物流 > 人流)



本四間 短距離 C社
(物流 < 人流)



- 航路によって、収入の内訳は様々。
- 共通するのは、「トラック」と「乗用車」が、収入の二本柱ということ。
- どちらが欠けても、フェリー事業は成り立たなくなる。

フェリーの社会的役割 ～2024年問題の解決策の一つ ①～

近年のフェリー輸送では、大型トレーラの無人航送 が主流となりつつある。



トラクター(ヘッド)

切り離して、船には乗らない。



トレーラ(シャシー)

シャシーのみ、無人で船に乗る。



トレーラの積み込み風景(ジャンボフェリー)

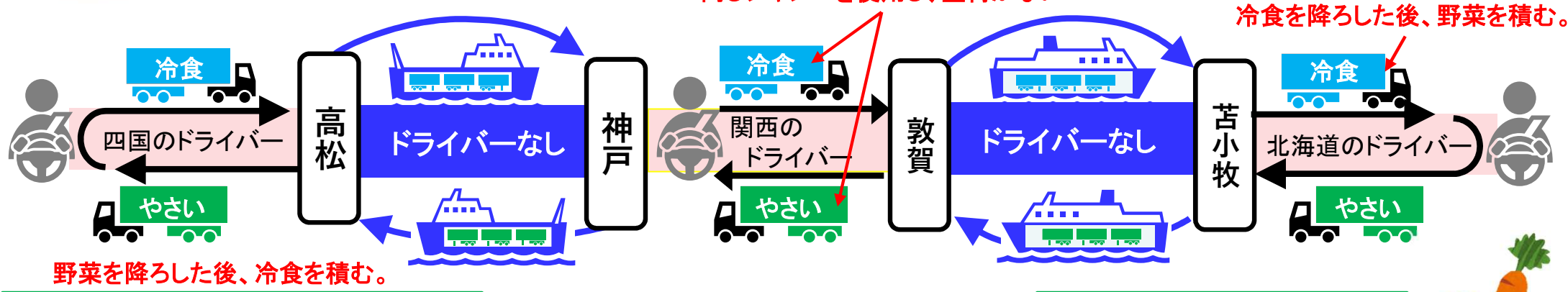
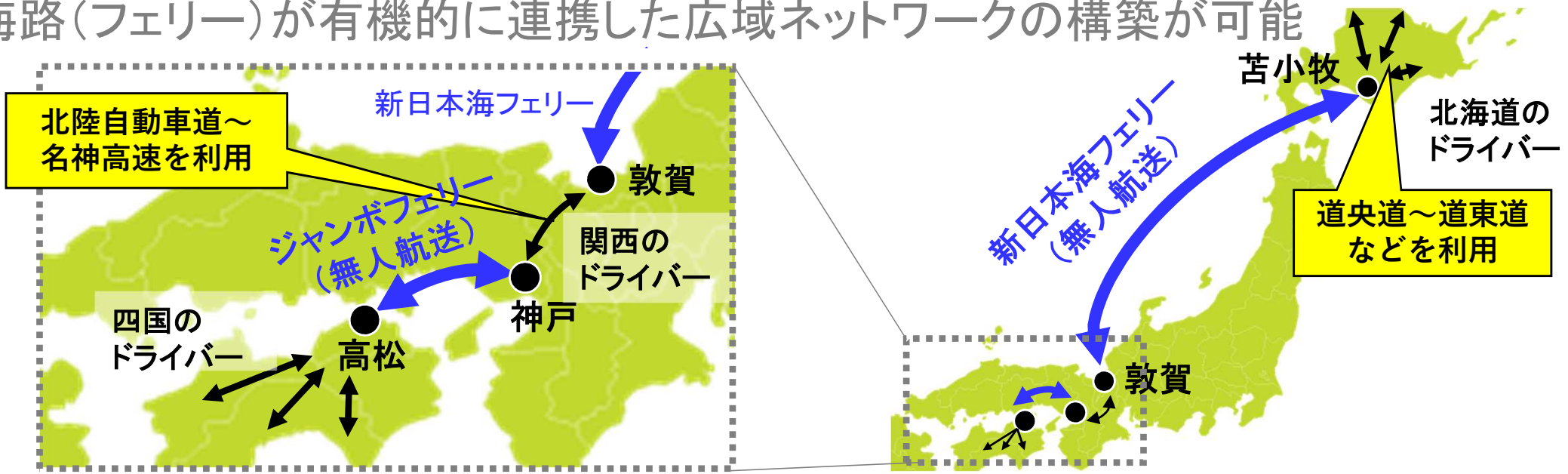
海上区間は無人で運べるとなるので、ドライバー不足の解決策の一つとなる。

しかも、ドライバーの仕事が、「家に帰れない長距離」から「日帰りの短距離」に変わり、拘束時間も短くなるため、労働生産性の向上、働き方改革にも資する。



フェリーの社会的役割 ～2024年問題の解決策の一つ ②～

トレーラの無人航送の場合、各地のドライバーがリレーで繋ぎ、陸路(高速)と海路(フェリー)が有機的に連携した広域ネットワークの構築が可能

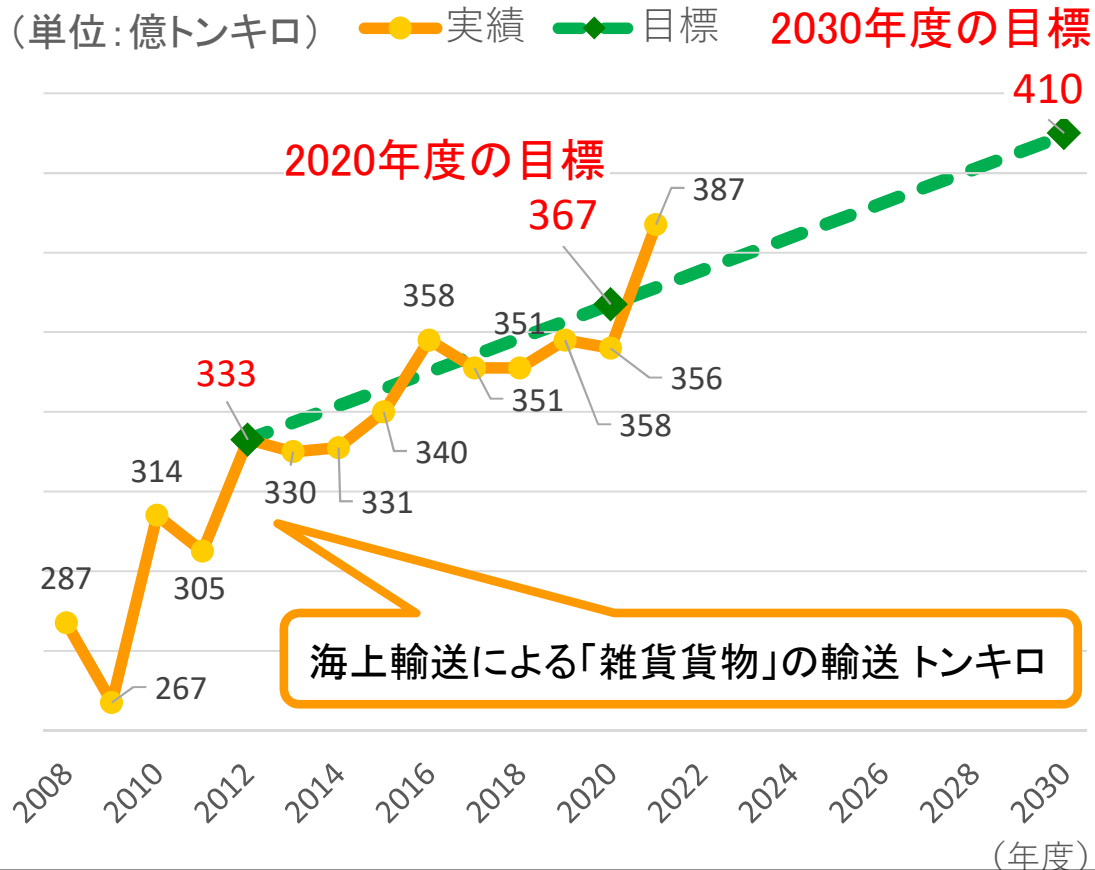


フェリーの社会的役割 ～2024年問題の解決策の一つ ③～

国も、フェリーなどによる海運モーダルシフトの効果を認め、2030年に向けた目標値を閣議決定し、これを推進しているところ

海運モーダルシフトの目標

交通政策基本計画
2015年2月 閣議決定 等



(出典)「内航船舶輸送統計」等より、日本旅客船協会作成

モーダルシフトを担う船舶



【主な中長距離フェリー】

隻数: 52隻
総トン数: 660,688トン
事業者数: 15事業者
航路数: 19航路



【主なRORO定期船】

隻数: 61隻
総トン数: 691,702トン
事業者数: 14事業者
航路数: 36航路



【主なコンテナ定期船】

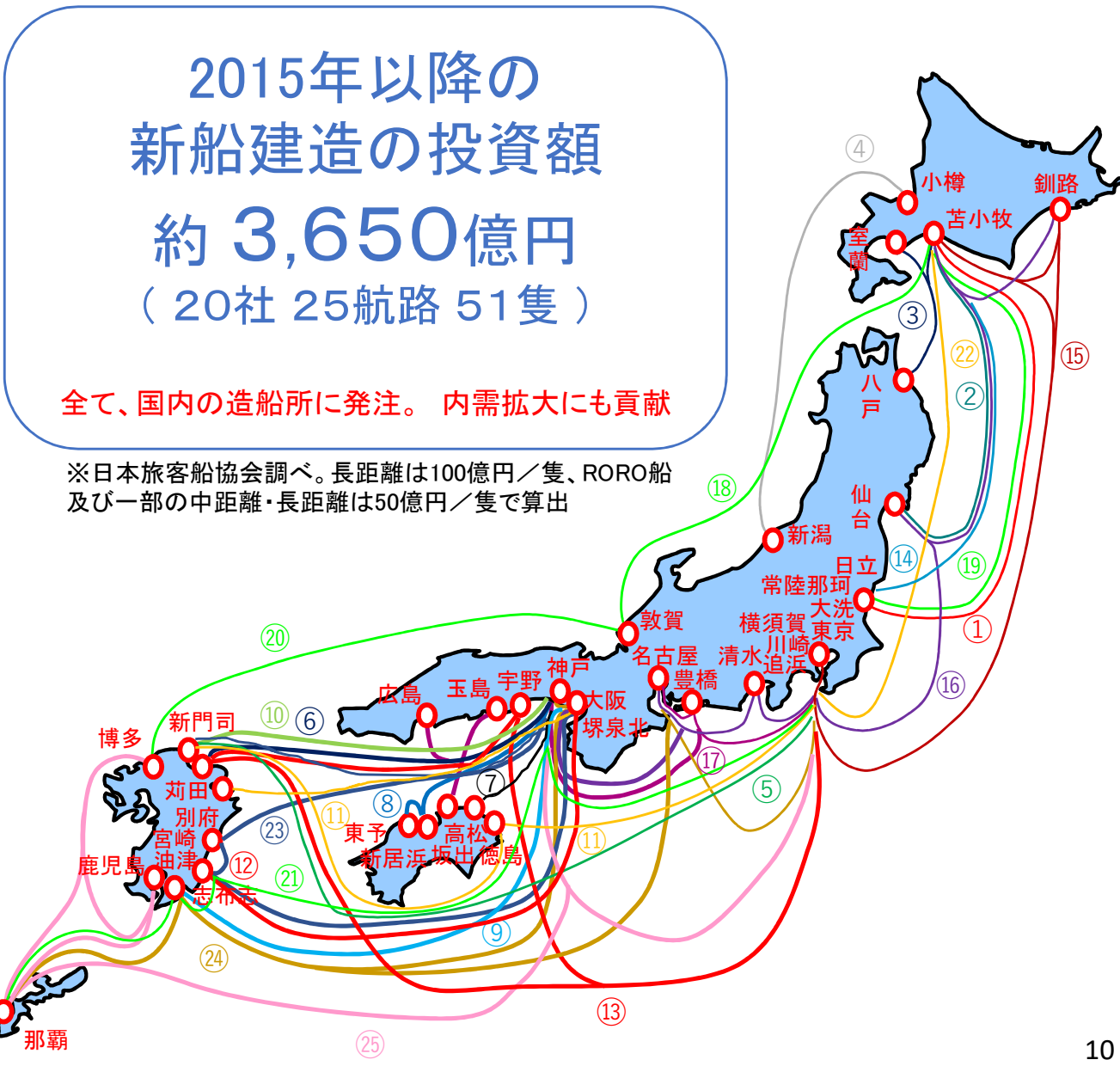
隻数: 42隻
総トン数: 53,116トン
事業者数: 12事業者
航路数: 31航路

(出典)日本旅客船協会調べ、及び「海上定期便ガイド2022」(海上定期便友の会/内航ジャーナル(株)発行)より、日本旅客船協会作成

フェリーの社会的役割 ~2024年問題の解決策の一つ ④~

2014年に、海運業界の懸念材料だった高速道路の新たな料金制度が確定。国の目標も示され、中長期の見通しが立ち、輸送力増強にむけた投資が本格化。

中長距離フェリー	①商船三井フェリー	2017年	新船2隻
	②太平洋フェリー	2019年	新船1隻
	③川崎近海汽船	2018年	新船1隻
	④新日本海フェリー	2017年	新船2隻
	⑤東京九州フェリー	2021年	新船2隻、新航路
	⑥名門大洋フェリー	2015、21、22年	新船4隻
	⑦ジャンボフェリー	2022年	新船1隻
	⑧四国開発フェリー	2018年	新船2隻
	⑨フェリーさんふらわあ	2018、23年	新船4隻
	⑩阪九フェリー	2015年、20年	新船4隻
	⑪オーシャントランス	2016年	新船4隻
	⑫宮崎カーフェリー	2022年	新船2隻
RORO船	⑬商船三井フェリー	2019年	新船2隻
	⑭川崎近海汽船	2016年	新船1隻
	⑮日本通運ほか	2017年	新船2隻
	⑯栗林商船	2017、18、19年	新船2隻、新航路
	⑰日藤海運	2017、19年	新船2隻
	⑱近海郵船	2015年	新船3隻
	⑲近海郵船	2018年	新船2隻
	⑲近海郵船	2019年	新航路
	⑲近海郵船	2022年	新船1隻
	⑳オーシャントランス	2019年	新船2隻
	㉑八興運輸	2020年	新船1隻
	㉒マルエーフェリー	2017、22年 2019年	新船2隻 新航路
	㉓琉球海運	2017、19年	新船2隻、新航路

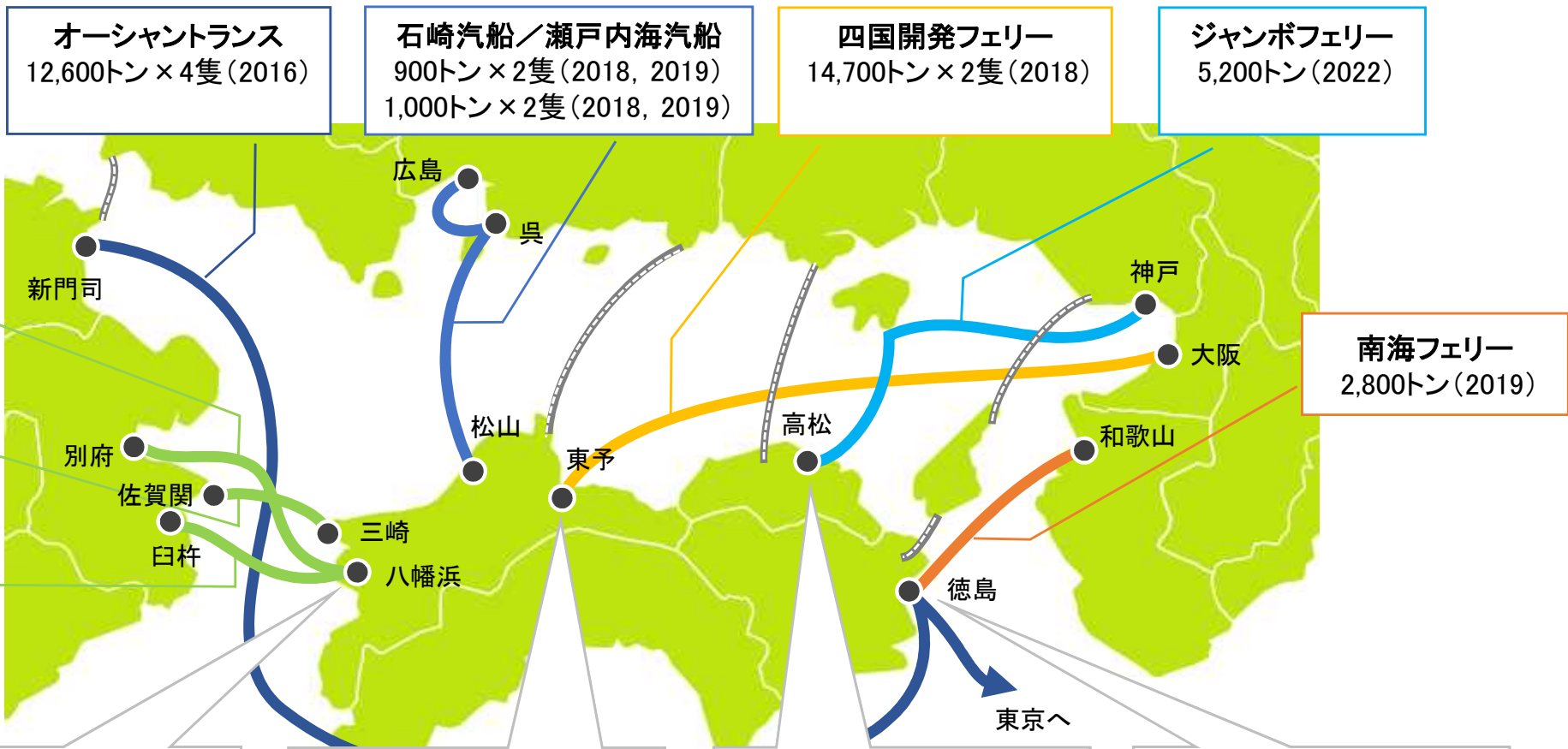


フェリーの社会的役割 ~2024年問題の解決策の一つ ⑤~

四国発着のフェリー各社も、新船建造の投資を本格化。その民間努力に応える形で、国・自治体も、フェリーの大型化を後押しする港湾整備を推進

2015年以降の新船建造 約600億円 対応する港湾整備 約490億円

(8社8航路16隻) ※全て瀬戸内海沿岸の造船所で建造



【八幡浜港】 フェリー大型化、耐震化のためのフェリーふ頭整備 (総事業費:77億円)

【東予港】 フェリー大型化、耐震化のためのターミナル整備 (総事業費:183億円)

【高松港】 フェリー大型化、耐震化のためのターミナル整備 (総事業費:73億円)

【徳島港】 フェリー大型化、耐震化のためのターミナル整備 (総事業費:158億円)

フェリーの社会的役割 ～災害時におけるリダンダンシー ①～

大規模災害において、大量輸送の強みや、宿泊・休憩機能を活かし、陸路が寸断された場合の代替ルート等として、各地のフェリーが活躍している。

西日本豪雨 (2018年7月)

- 土砂崩れ等で、広島～呉の道路や鉄道が寸断され、広島～呉～松山フェリー2社などが代替ルートとして活躍。約7千名を輸送。
- 中国自動車道が通行止めとなったため、関西～九州のフェリー各社が、代替ルートとして利用。

熊本地震 (2016年4月)

- 関西～九州等のフェリー各社が、自衛隊の緊急車両や人員等の緊急輸送に協力
- 人員約1万4千人、車両約7千台

九州豪雨 (2020年7月)

- 自衛隊の緊急車両や人員等の緊急輸送に協力

阪神淡路大震災

(1995年1月17日)

- 関空～神戸フェリーで、ライフラインの復旧車両を緊急輸送
- 道路・鉄道が寸断されたため、臨時航路を開設し、3か月間で約60万人を輸送。
- 船内浴室や宿泊の提供など、海上支援基地としても活躍

西日本豪雨 (2018年7月6日～7日)

- 本四架橋が2日間通行止め。本四フェリー各社が代替ルート。トラック約3千台(対前年 1500台増)、旅客約3万2千人(対前年 2万人増)

北海道胆振東部地震

(2018年9月)

- 北海道全域がブラックアウト。長距離フェリー各社で、大量の電源車をはじめ、自衛隊・医療機関・国交省の車両・人員を緊急輸送

東日本大震災 (2011年3月11日)

- 震災翌日から、長中距離フェリー各社が、自衛隊の緊急車両・人員の緊急輸送に全面協力
- 15社48隻、延べ899航海
- 人員約6万人、車両約1万7千台
- この緊急輸送があったからこそ、自衛隊・警察・消防・医療機関が、数多くの人命を救えた。

関空連絡橋のタンカー衝突

(2018年9月4日 台風21号)

- 関空内に閉じ込められた外国人旅行者など約3,000人を、緊急輸送。

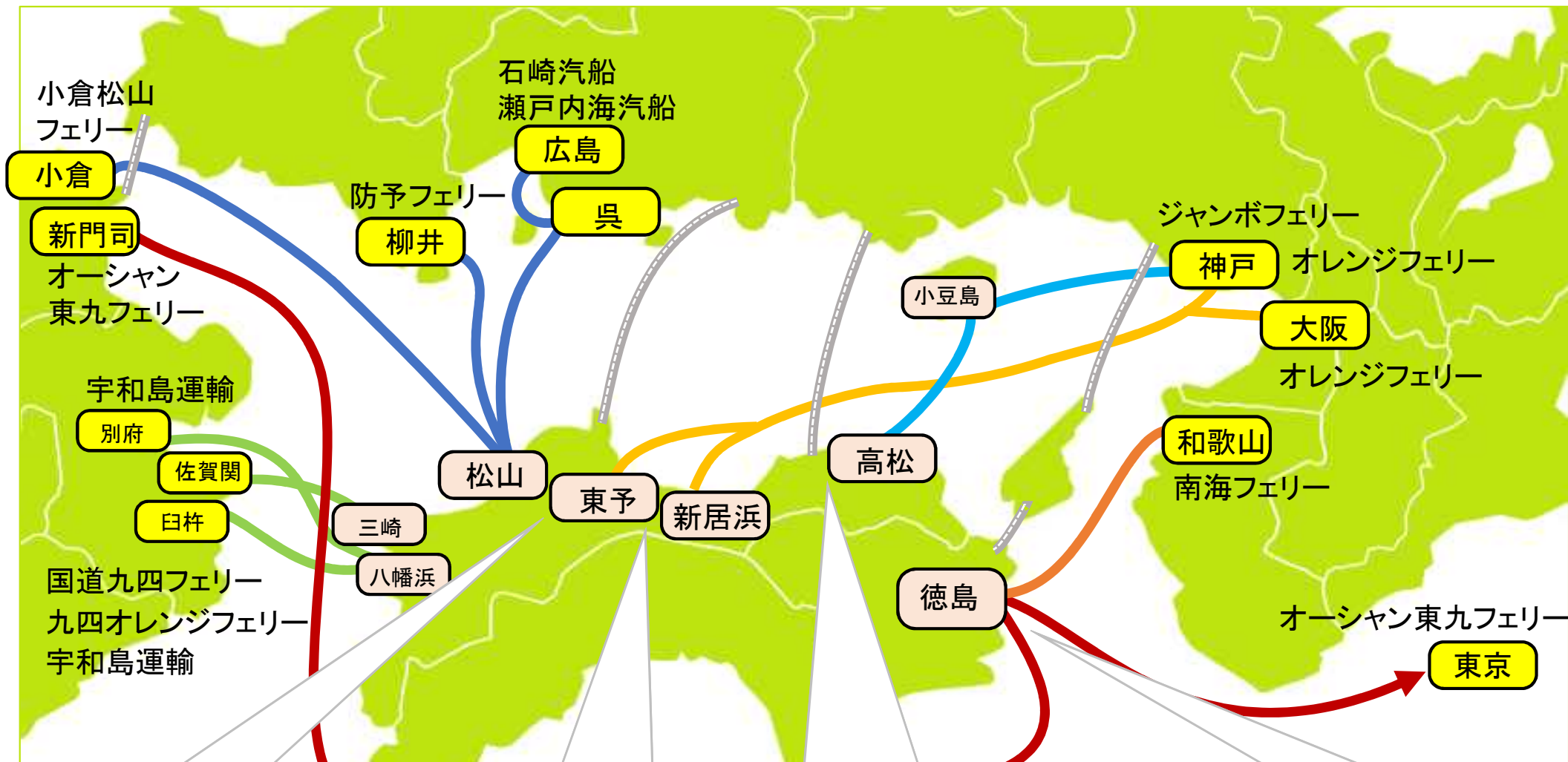
フェリーの社会的役割 ～災害時におけるリダンダンシー ②～

各地の自治体と、旅客船協会等との間で、災害時の輸送支援協定の締結が進んでいる。

北海道	北海道	北海道旅客船協会	H24.3.27	災害発生時における緊急・救援輸送等に関する協定書
東北	岩手県	東北旅客船協会	H18.1.17	災害時における旅客船による輸送等の確保に関する協定
関東	東京都	関東旅客船協会	H8.7.1	災害時における船舶による輸送等に関する協定
	横浜市	関東旅客船協会	H8.4.1	災害時における船舶の協力に関する協定
東海北陸	静岡県	静岡県旅客船協会	H14.12.26	旅客船による災害時の輸送等に関する協定書
	三重県	東海北陸旅客船協会	H16.2.9	旅客船による災害時の輸送等に関する協定書
近畿	大阪府	近畿旅客船協会	H17.12.14	船舶による災害時の輸送等に関する協定書
	関西広域連合	近畿旅客船協会	H25.3.27	船舶による災害時の輸送等に関する協定書
神戸	関西広域連合	神戸旅客船協会	H25.3.27	船舶による災害時の輸送等に関する協定書
	神戸市	神戸旅客船協会	H20.11.1	災害時における船舶による輸送等に関する協定
中国	広島市	広島地区旅客船協会	H10.1.16	災害時における船舶輸送に関する協定
	広島県	広島県旅客船協会	H15.9.1	災害応急対策に必要な緊急輸送船舶の確保等に関する協定書
	山口県	山口県旅客船協会	H24.2.10	災害時における船舶による緊急輸送等に関する協定書
		関門地区旅客船協会		
広島県江田島市	広島地区旅客船協会 呉地区旅客船協会	H28.3.17	船舶による災害時の輸送等に関する協定書	
四国	愛媛県	愛媛県旅客船協会	H17.2.14	災害時の船舶による輸送等に関する協定書
	香川県	香川県旅客船協会	H25.3.8	大規模災害時における船舶輸送に関する協定書
九州	鹿児島県	鹿児島県旅客船協会	H24.9.28	大規模災害時における旅客船による緊急輸送等に関する協定
	佐賀県	佐賀県旅客船協会	H28.3.17	災害時における船舶による輸送等に関する協定書
	佐賀県唐津市	佐賀県旅客船協会	H29.8.25	災害時における船舶による輸送等に関する協定書

フェリーの社会的役割

～地域の産業立地への貢献～



大王製紙株式会社
unicharm ユニチャーム **kao** 花王

住友化学
住友金属鉱山

肥料・合成繊維・金属製品・素材

TADANO **KAWADA INDUSTRIES, INC.** **NIPPURA**

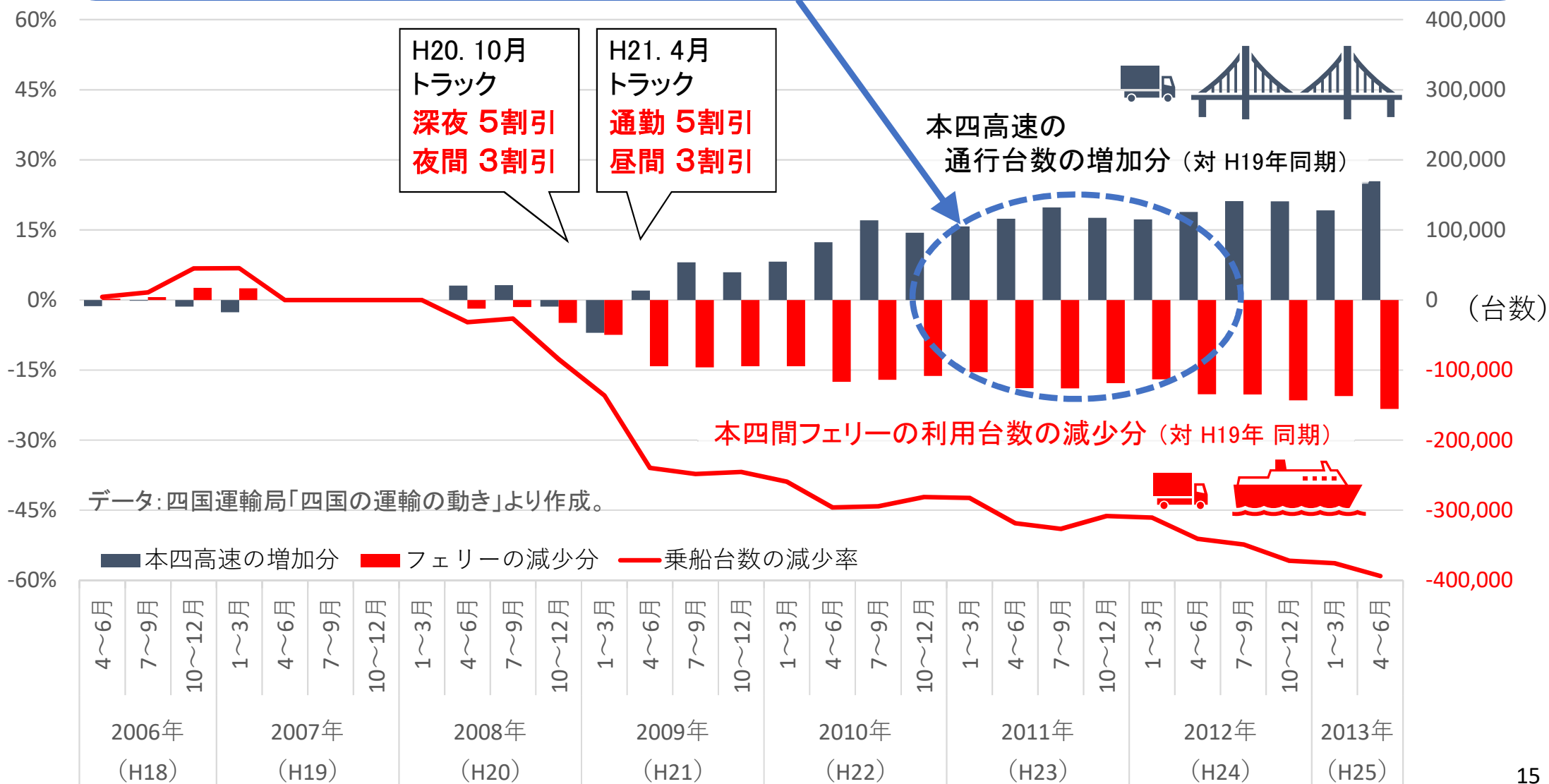
輸出用の大型クレーン 大型橋梁物 輸出用の超大型水槽

Otsuka 大塚製薬 **NICHIA** **OJI PAPER** 塗工紙等

高速値下げの影響 ～物流ルートが、フェリーから陸路へシフト～

本四間トラック輸送における、高速値下げ前後の、本四高速と本四間フェリーの利用台数の増減状況

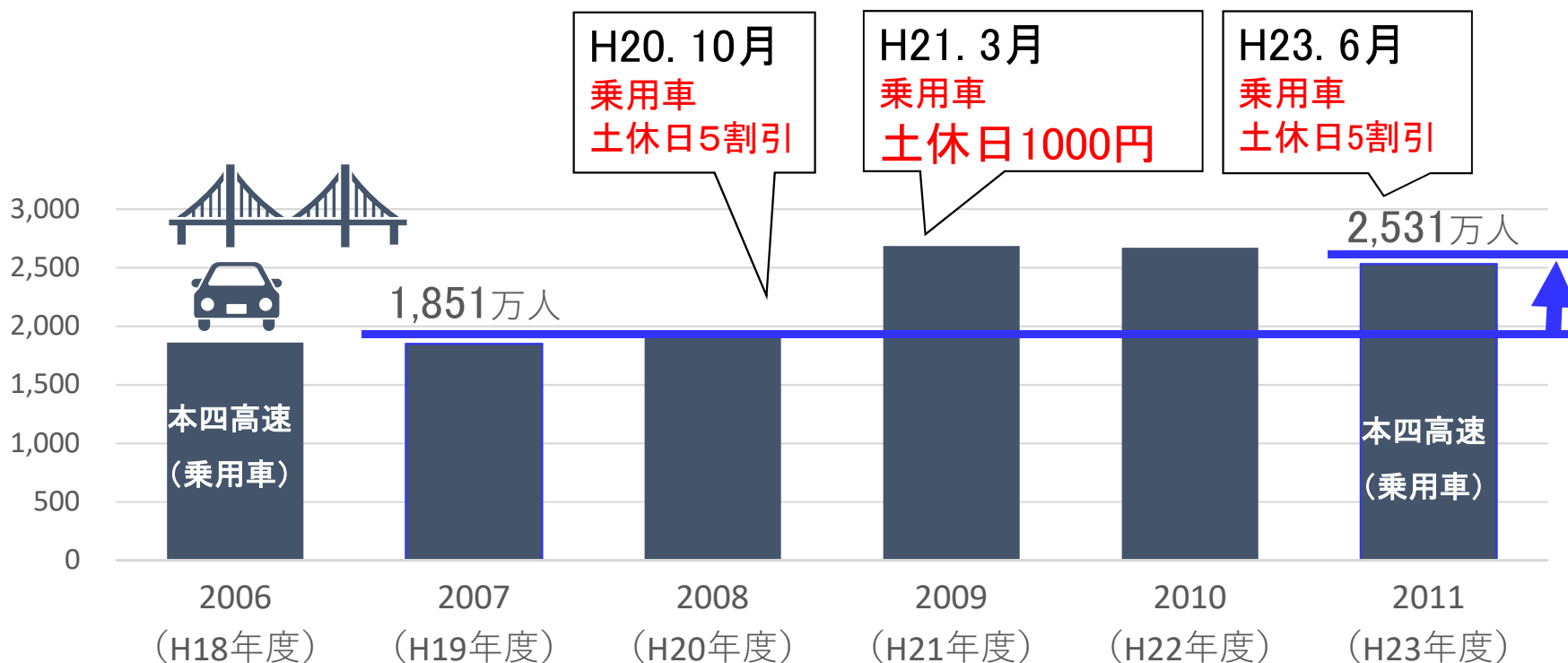
本四高速の増加分（約10万台）と本四フェリーの減少分（約10万台）は、ほぼ同じ。
全体の物流量は変わらず、フェリーから高速利用への逆モーダルシフトが発生



高速値下げの影響 ～人流が、公共交通からマイカー利用へシフト～

本四間の人流における、高速値下げ前後の、乗用車利用と、公共交通利用の増減状況

乗用車の本四高速利用(万人)

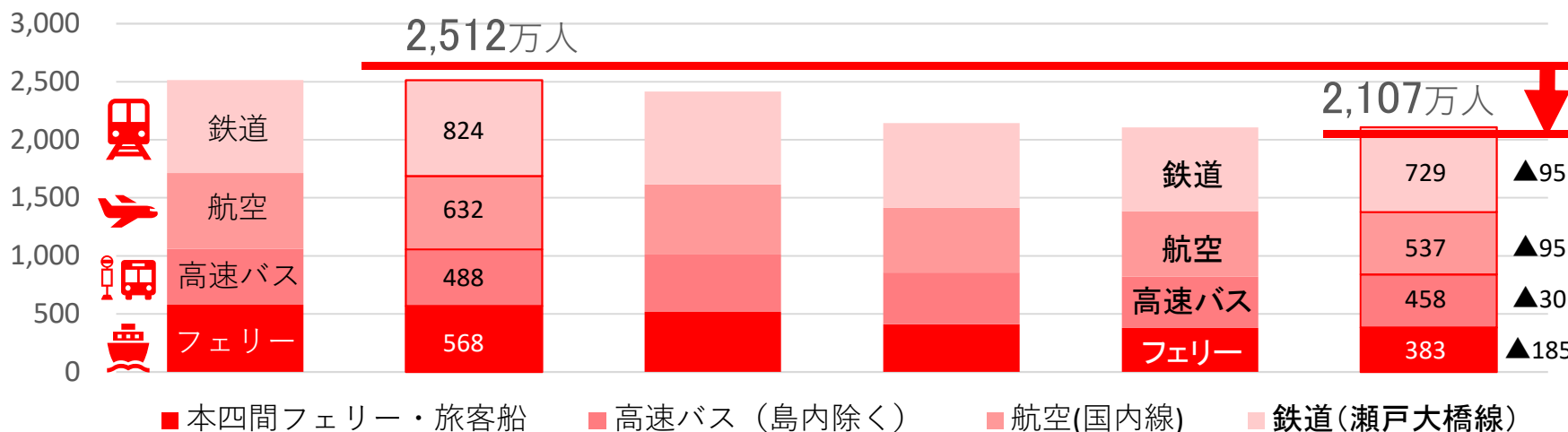


H19 → H23

本四間の
乗用車の
利用人数

680万人
増加

公共交通の利用(万人)



H19 → H23

本四間の
公共交通
利用人数

405万人
減少

データ: 四国運輸局「四国の運輸の動き」より作成。本四高速の人数は、乗用車の台数×平均乗車人員1.9人(交通センサス値)で算出

高速値下げの影響 ～瀬戸内海航路の廃止・減便の状況～

廃止
(寄港廃止を含む)

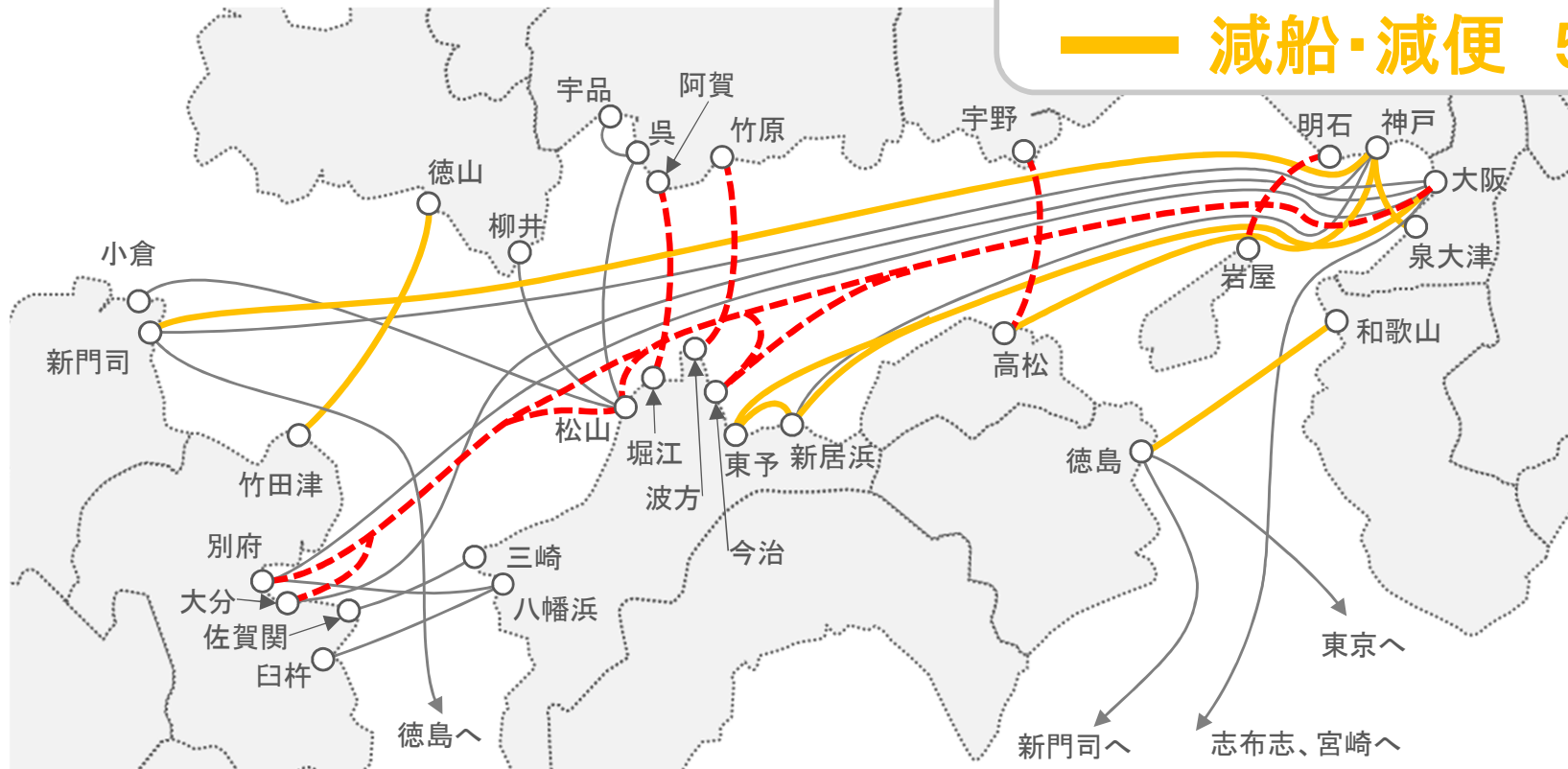
2009 (H21)	松山(堀江)～呉(阿賀)	廃止
2009 (H21)	波方～竹原	廃止
2009 (H21)	大分～今治、今治～大阪	寄港廃止
2010 (H22)	大分～松山、松山～大阪	寄港廃止
2011 (H23)	別府～松山、松山～大阪	寄港廃止
2011 (H23)	淡路(岩屋)～明石	廃止
2012 (H24)	高松～宇野	廃止休止

減船・減便

2009 (H21)	徳島～和歌山	減便
2009 (H21)	新門司～神戸・泉大津	2隻売船
2009 (H21)	高松～神戸	減便
2011 (H23)	大分(竹田津)～徳山	1隻売船
2012 (H24)	愛媛(東予・新居浜)～大阪	減便

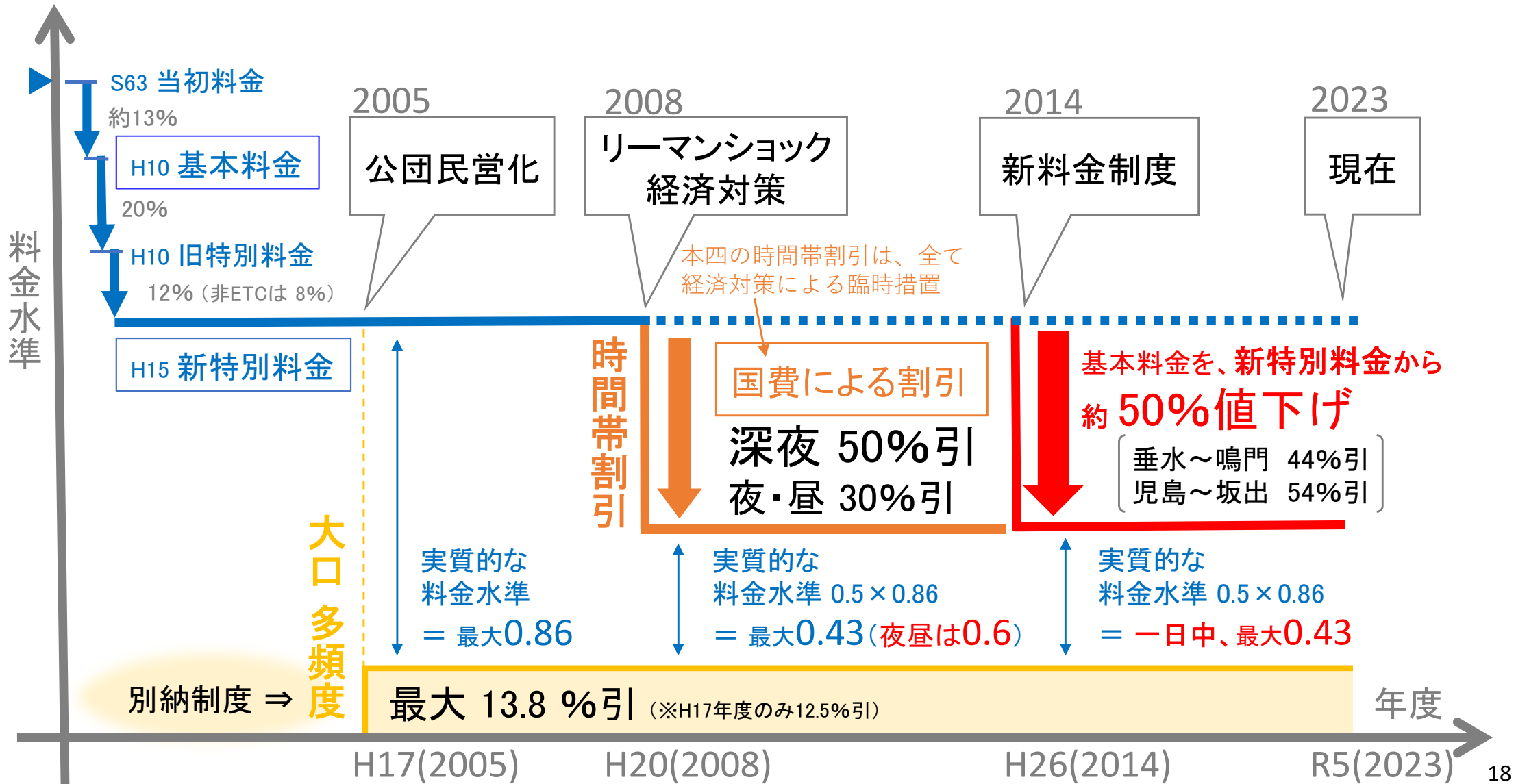
..... 廃止 7航路

—— 減船・減便 5航路



本四高速の料金割引の経緯（大型車）

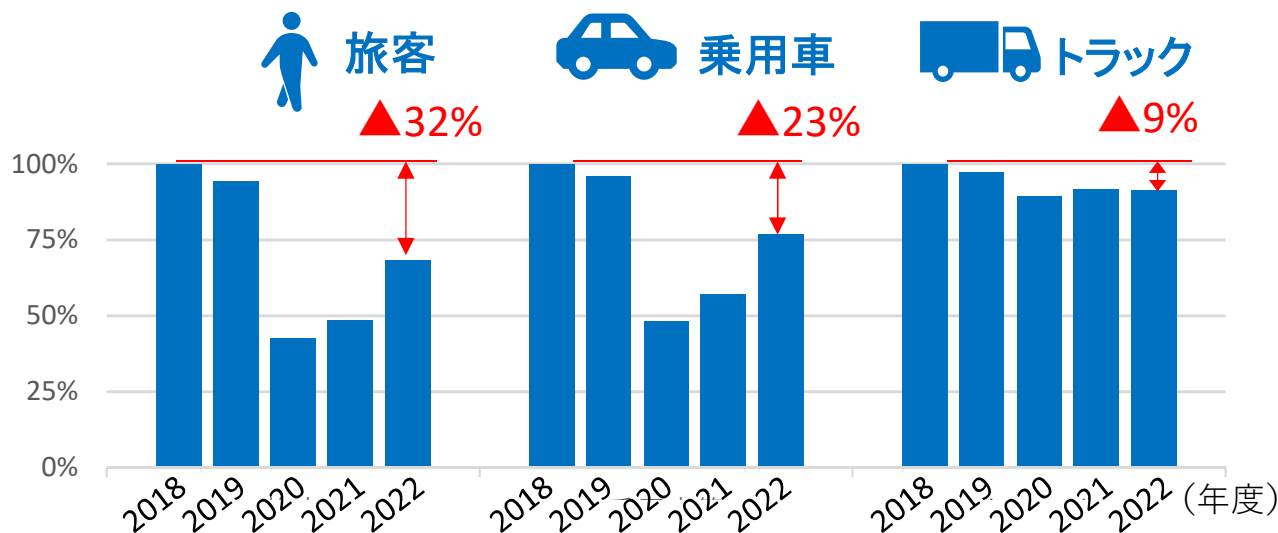
H26(2014)からの新制度で、時間帯割引を終了する代わりに、基本料金自体を大幅値下げした結果、時間帯に関係なく、一日中、値下げ効果が発生。実質的な料金水準は、H10(1998)の基本料金と比較すると1/3以下に低下



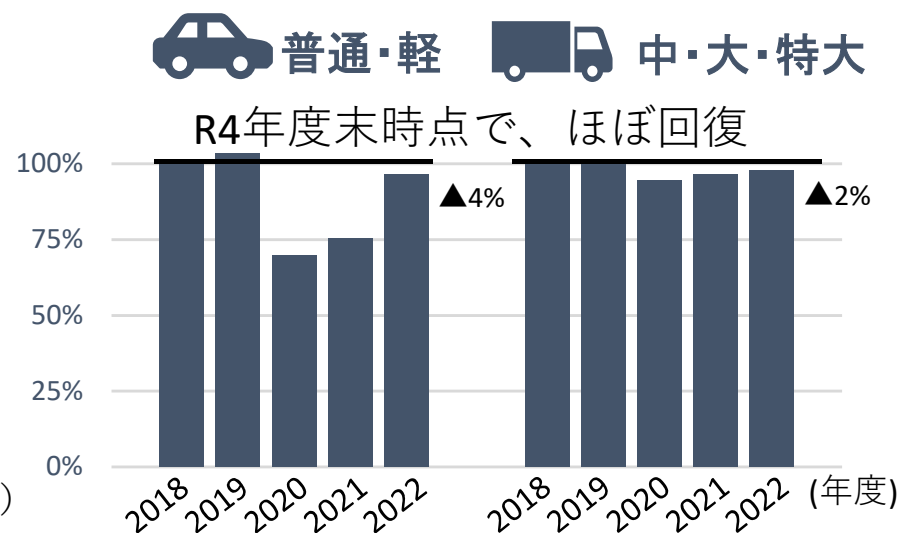
コロナ禍によってフェリーは大きなダメージ。回復は遅れている

本四高速の通行量がほぼ回復する一方、フェリーの回復は遅れており、コロナ前と比べ、**旅客は3割減、乗用車は2割減、トラックも約1割減**。公共交通全体が低迷

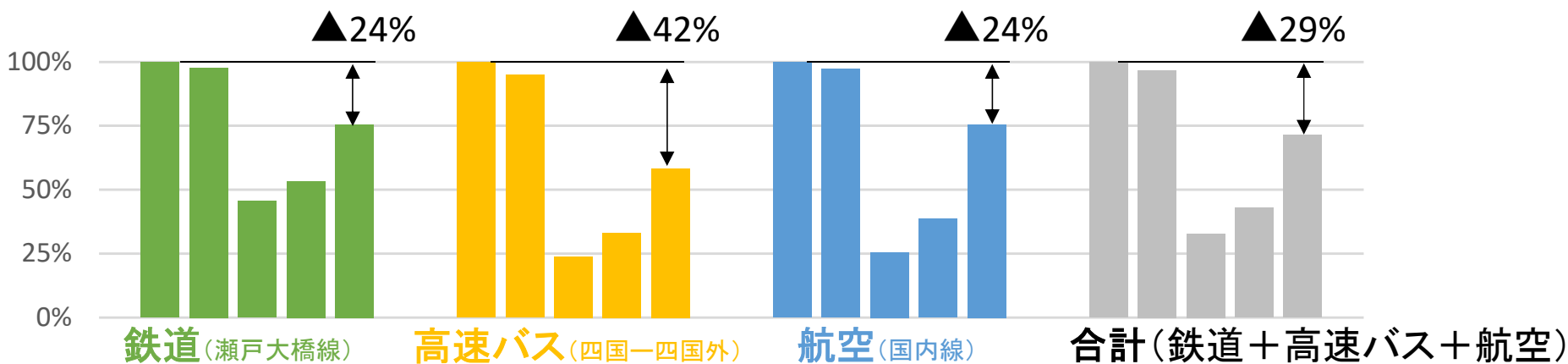
◆ フェリー（四国－四国外を結ぶ12航路） H30年度=100



◆ 本四高速（瀬戸大橋・大鳴門橋・多田羅大橋）

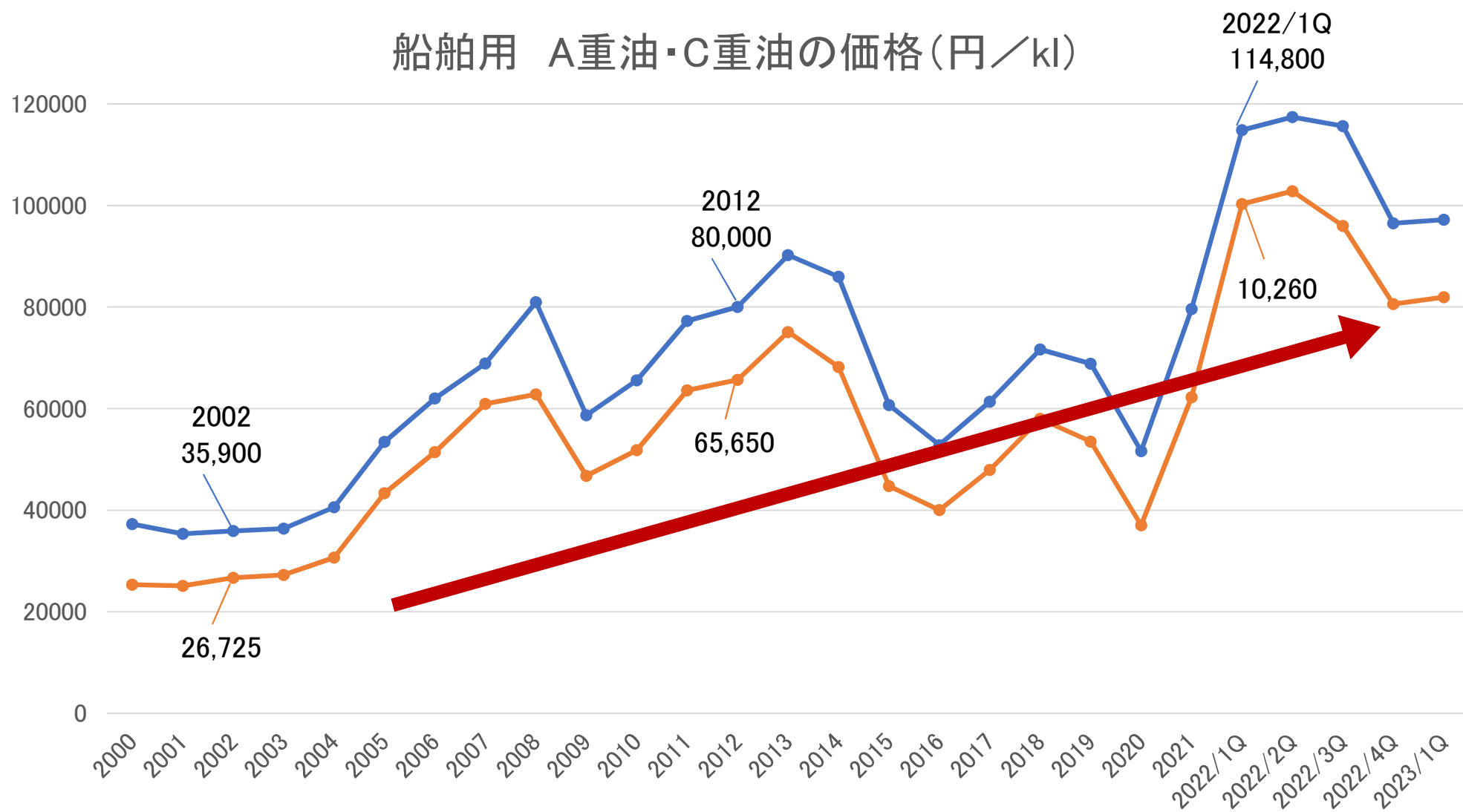


◆ 四国－四国外を結ぶ公共交通 H30年度=100



近年における船舶用燃料油価格の高騰

船舶用の燃料油価格は、20年前と比較して、**2～3倍に上昇**。燃料費は、フェリーの運航コストの3割～4割程度に達しており、**フェリー事業の経営を強く圧迫**



日本旅客船協会の主張

- フェリーは、ドライバー不足や働き方改革の解決策の一つであり、**物流の2024年問題を乗り越えていくためには必要不可欠な輸送手段**。災害時におけるリダンダンシー確保や地域の産業立地にも貢献
- こうした社会の要請に応えるべく、フェリー各社は、2015年以降、新たな高速道路の料金水準を前提に、国のモーダルシフト推進目標に沿って、輸送力増強に向けた投資を積極的に実施してきたところ
- しかし、その後の新型コロナ禍の影響、現下の燃料価格の高騰で、フェリーは大打撃を受けている。こうした中で、さらなる高速料金の引下げや割引が実施されれば、**廃止・減便に追い込まれる航路が続出**する恐れ
- 特に、本四高速は、2014年の改正により、基本料金自体が大幅に値下がりにしているため、大口多頻度割引の拡大や新たな割引の導入は、**本四間フェリーに対して確実に致命傷を与える**。
- 高速道路の料金政策を検討するに当たっては、公正な競争環境をゆがめることなく、フェリーなど海上輸送に悪影響を与えることのないよう、切に、お願い申し上げます。