

# 長距離フェリー輸送の現状と課題

---

一般社団法人 日本長距離フェリー協会

## 目次

- 一般社団法人 日本長距離フェリー協会について
- 長距離フェリー航路 ～高速道路ネットワークの代替航路～
- トラックによる利用実態
- フェリーによる輸送形態
- ドライバー不足の解決策の例
- 自動車航送運賃について
- モーダルシフト関連の取組と利点
- モーダルシフト推進に資する施策(案)

# 一般社団法人 日本長距離フェリー協会について

- 一般社団法人 日本長距離フェリー協会

片道の航路距離300km以上で、陸上輸送のバイパス的な役割を果たすフェリー航路を有する9社で構成

(オーシャントランス(株)、商船三井フェリー(株)、新日本海フェリー(株)、太平洋フェリー(株)、東京九州フェリー(株)、阪九フェリー(株)、(株)フェリーさんふらわあ、宮崎カーフェリー(株)、(株)名門大洋フェリー)

- 全国15航路に37隻の大型カーフェリーが就航

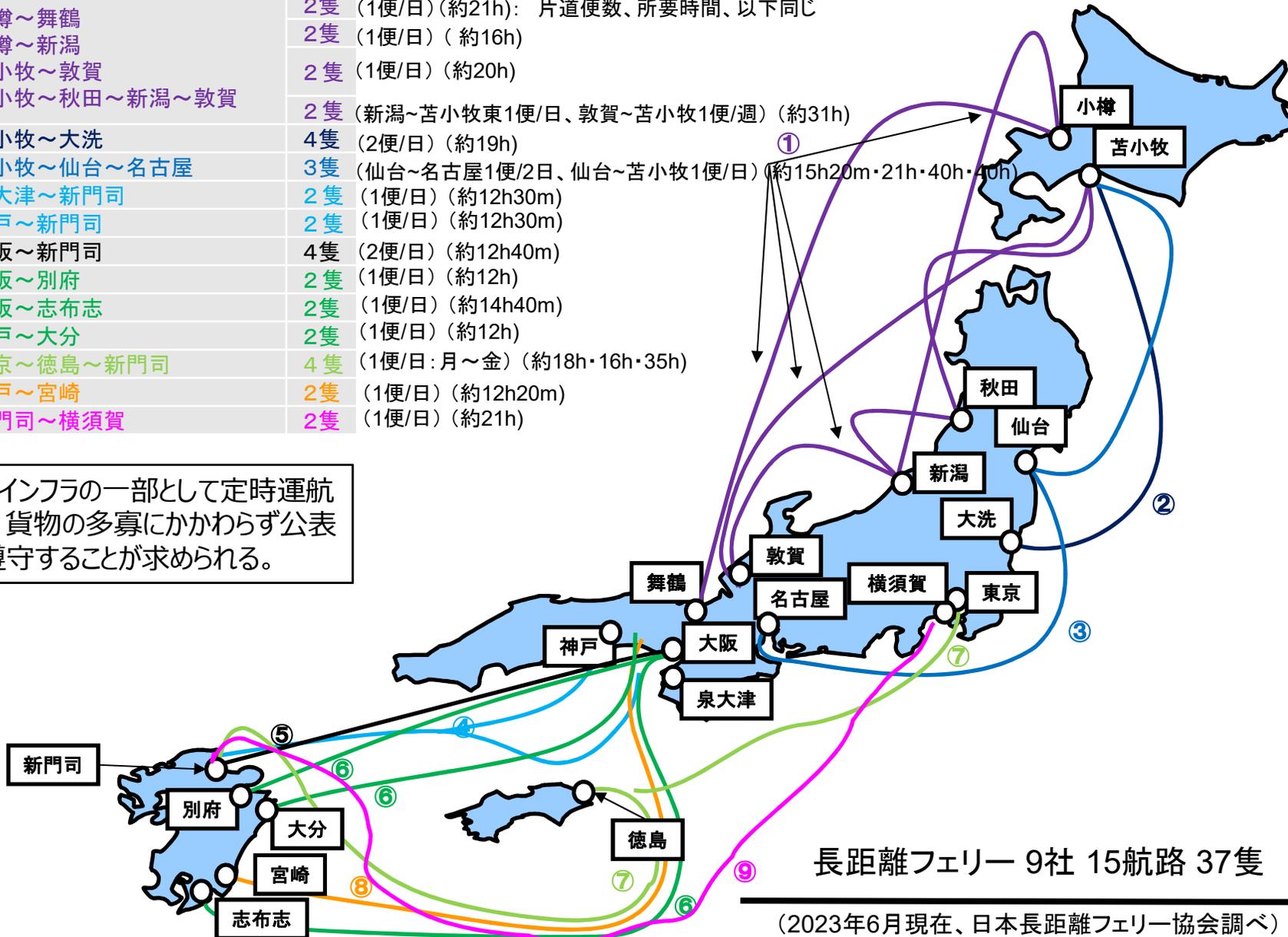
- 会員船社の運航する航路の所要時間は、関西～九州は半日程度、京浜～九州・北海道は約1日程度

# 長距離フェリー航路 ~高速道路ネットワークの代替航路~

◆ 長距離フェリーとは、片道の航路距離300km以上で、陸上輸送のバイパス的な役割を果たすフェリー航路】

① 新日本海フェリー	小樽～舞鶴	2隻 (1便/日) (約21h): 片道便数、所要時間、以下同じ
	小樽～新潟	2隻 (1便/日) (約16h)
	苫小牧～敦賀	2隻 (1便/日) (約20h)
	苫小牧～秋田～新潟～敦賀	2隻 (新潟～苫小牧東1便/日、敦賀～苫小牧1便/週) (約31h)
② 商船三井フェリー	苫小牧～大洗	4隻 (2便/日) (約19h)
③ 太平洋フェリー	苫小牧～仙台～名古屋	3隻 (仙台～名古屋1便/2日、仙台～苫小牧1便/日) (約15h20m・21h・40h・40h)
④ 阪九フェリー	泉大津～新門司	2隻 (1便/日) (約12h30m)
	神戸～新門司	2隻 (1便/日) (約12h30m)
⑤ 名門大洋フェリー	大阪～新門司	4隻 (2便/日) (約12h40m)
	大阪～別府	2隻 (1便/日) (約12h)
⑥ フェリーさんふらわあ	大阪～志布志	2隻 (1便/日) (約14h40m)
	神戸～大分	2隻 (1便/日) (約12h)
⑦ オーシャントランス	東京～徳島～新門司	4隻 (1便/日:月～金) (約18h・16h・35h)
⑧ 宮崎カーフェリー	神戸～宮崎	2隻 (1便/日) (約12h20m)
⑨ 東京九州フェリー	新門司～横須賀	2隻 (1便/日) (約21h)

長距離フェリーは、社会インフラの一部として定時運航サービスを提供しており、貨物の多寡にかかわらず公表しているスケジュールを遵守することが求められる。



長距離フェリー 9社 15航路 37隻

(2023年6月現在、日本長距離フェリー協会調べ)

# トラックによる利用実態

- 月曜日は、週末の在庫（倉庫から小売りへの出庫）の配送・配達作業により、出荷にリソースが回せない為、フェリーには輸送余力がある。（＊）
- 火曜日、水曜日は、長距離の出荷が多くフェリーの積載率が高い
- 木曜日は、週末到着となるため、週末店頭に間に合わず（倉庫も閉まる）出荷が少ない。金曜以降も木曜に準じる。（＊）
- 長距離フェリー37隻によるトラックの輸送能力は、12m車換算で大まかに計算して年間約184万台（6,123台×300日＝1,836,900）、これに対して2022年度のトラックの輸送実績は約127万台で、積載率は約69%。

# フェリーによる輸送形態

- フェリーによるトラックの輸送は、運転者と自動車(積載貨物を含む)を一体として運送する「自動車航送」(海上運送法第2条第10項)
- 自動車航送には、ドライバーの乗船の有無により、いわゆる「有人」と「無人」の2つの形態がある。
- 有人航送  
ドライバーが運転するトラックごと船に乗船して輸送する方式
- 無人航送  
ドライバーは乗船しないで、貨物を積んだトレーラー、シャーシだけを船に載せて輸送する方式

# ドライバー不足の解決策の例

## トレーラーの無人航送

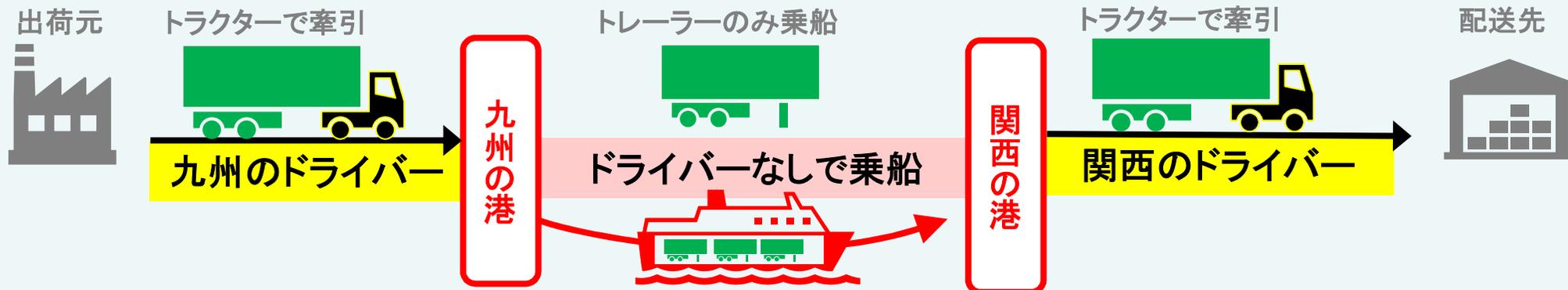


「トラクター」は、切り離して、船には乗らない

「トレーラー」のみ、無人で乗船

トレーラー積込みの様子

無人航送は、ドライバーが不要になることから、ドライバー不足や働き方改革の課題解決に有効。



フェリーを活用することで、数日間家に帰れない長距離中心の業務から、日帰りが可能な短距離中心の業務への転換が可能 6

# 自動車航送運賃について

---

- 基本運賃は、車両の長さ1m単位(トラックであれば12m未満や13m未満など)で航路毎に設定
- 基本運賃に各社ごとに設定されている各種の割引(往復、大口等)、割増(幅広、特殊車両等)等に燃料油調整金(BAF)が加算される

# モーダルシフト関連の取組と利点

## ○ 業界としての取組

- 船舶の大型化による輸送台数受け入れ余力の拡大
- ドライバー居室の個室化など、快適な休息環境提供による心身負担の軽減

## ○ モーダルシフトの利点

- 有人航送の場合、フェリー乗船時間は、ドライバー拘束時間から除外
- 無人航送の場合、トレーラー、シャーシをフェリー輸送することによるドライバーの長距離移動、長時間拘束の解消
- 路上運行・夜間運行を減らすことによる事故リスクの低減、タイヤ摩耗、車両消耗の低減
- 安定輸送・災害に強い輸送モードとしてのリダンダンシー機能

# モーダルシフト推進に資する施策(案)

- フェリー・RORO船を利用する場合に必要となる、トレーラー、シャーシ、ヘッドは高価なため、投資意欲を促進する補助等の支援
- けん引免許の取得促進(取得に伴う不労補償等≒リスクリング支援)
- トレーラー、シャーシの車検制度の軽減(今は1年車検だが、フェリーを利用する場合は、長距離運行はされず、陸上稼働時間は短時間)
- 集荷、配送の平準化による、フェリーサービスのオフピーク日輸送余力有効活用
- ロジスティクスの再構築を診断・提言する、物流コンサルタント起用への補助