



東海道フェリーの利用可能性 アンケート調査報告

2023年9月13日
公益財団法人流通経済研究所

調査の概要

■ 目的

- **トラック輸送の2024年問題への対応や温室効果ガスの排出削減に向けて、内航海運へのモーダルシフトはますます重要である。そこで、2023年8月に内航海運（長距離フェリー・RORO船）に対する荷主・物流事業者の利用意向についてアンケート調査を実施したところ、東京湾（神奈川県）と伊勢湾（三重県）を結ぶ新たなフェリー航路について一定の評価が得られた。このため、新航路に対する評価をより定量的に把握するため、追加アンケート調査を実施した。**

■ 対象

- **消費財（食品・日用品）製造業および委託先物流事業者 45社**
- **回収数17社（回収率38%）**
 - **メーカー11社・物流事業者6社（うちメーカー子会社3社）**

■ 方法

- **Eメールによるアンケート調査**

■ 期間

- **2023年9月1日～9月8日**

■ 実施主体

- **公益財団法人流通経済研究所**

調査項目と集計方法

■ 調査項目

- **東海道におけるトラック輸送の状況**
 - － 関東圏（茨城・栃木・群馬・埼玉・東京・神奈川）と関西圏（三重・滋賀・京都・大阪・兵庫・奈良・和歌山）の過去1年間程度の月平均での大型トラックの輸送台数（台／月）
 - － 選択肢：1～9台、10～19台、20～49台、50～99台、100～199台、200～299台、300～399台、400～499台、500～599台、600～699台、700～799台、800～899台、900～999台、1000～1099台、1100～1199台、1200台以上
- **東海道フェリーにモーダルシフトできるおおよその割合**
 - － 神奈川県と三重県の間で、19時発・翌日5時着のタイムスケジュールで、トラック輸送に比べたコストが、同等、10%増、20%増になることを想定。
 - － 選択肢：0%、1～4%、5～9%、10～19%、20～29%、30～39%、40～49%、50～59%、60～69%、70～79%、80～89%、90～99%、100%

■ 集計方法

- 上記2項目をクロス集計し社数カウントするとともに、選択肢中央値を用いて17社でのモーダルシフトできる台数を推計する

東海道フェリーへのモーダルシフト%別の企業数と台数推計値 **(関東→関西)**

- 企業ごとにモーダルシフト可能台数は大きく異なるが、トラック輸送コストと同等の場合は17社ベースで月間1900台以上の利用可能性が見込まれる。
- コストが割高になると利用割合は大きく低下するが、それでも一定以上の利用ニーズはある。

関東→関西	東海道フェリーにモーダルシフトできる割合									シフト台数 推計値
	合計	0%	1-4%	5-9%	10-19%	20-29%	30-39%	40-49%	50-59%	
<トラック輸送コストと同等の場合>										
全体	17	4	0	2	2	1	3	3	2	1937台/月 (26.3%)
1-99台/月	8	3	0	0	1	0	1	2	1	
100-499台/月	2	1	0	0	0	0	1	0	0	
500-999台/月	3	0	0	0	1	0	1	1	0	
1000台/月以上	4	0	0	2	0	1	0	0	1	
<トラック輸送コストより10%増となる場合>										
全体	17	8	3	0	1	2	2	0	1	623台/月 (8.4%)
1-99台/月	8	5	0	0	1	1	0	0	1	
100-499台/月	2	1	0	0	0	0	1	0	0	
500-999台/月	3	1	0	0	0	1	1	0	0	
1000台/月以上	4	1	3	0	0	0	0	0	0	
<トラック輸送コストより20%増となる場合>										
全体	17	9	2	0	3	2	0	0	1	417台/月 (5.7%)
1-99台/月	8	5	0	0	2	0	0	0	1	
100-499台/月	2	1	0	0	0	1	0	0	0	
500-999台/月	3	1	0	0	1	1	0	0	0	
1000台/月以上	4	2	2	0	0	0	0	0	0	

東海道フェリーへのモーダルシフト%別の企業数と台数推計値 **(関西→関東)**

- 逆方向も同様の傾向であり、トラック輸送コストと同等の場合は17社ベースで月間1400台以上の利用可能性が見込まれる。
- コストが割高になると利用割合は大きく低下するが、それでも一定以上の利用ニーズはある。

関西→関東	東海道フェリーにモーダルシフトできる割合										シフト台数 推計値
	合計	0%	1-4%	5-9%	10-19%	20-29%	30-39%	40-49%	50-59%		
<トラック輸送コストと同等の場合>											
全体	17	3	0	1	3	2	4	3	1		1451台/月 (24.2%)
1-99台/月	7	2	0	0	1	0	2	2	0		
100-499台/月	5	0	0	1	1	1	1	0	1		
500-999台/月	2	0	0	0	1	0	0	1	0		
1000台/月以上	3	1	0	0	0	1	1	0	0		
<トラック輸送コストより10%増となる場合>											
全体	17	7	2	0	2	3	3	0	0		659台/月 (11.0%)
1-99台/月	7	4	0	0	0	2	1	0	0		
100-499台/月	5	1	1	0	2	0	1	0	0		
500-999台/月	2	1	0	0	0	0	1	0	0		
1000台/月以上	3	1	1	0	0	1	0	0	0		
<トラック輸送コストより20%増となる場合>											
全体	17	8	1	1	4	2	1	0	0		445台/月 (7.4%)
1-99台/月	7	4	0	0	2	0	1	0	0		
100-499台/月	5	2	0	1	1	1	0	0	0		
500-999台/月	2	1	0	0	0	1	0	0	0		
1000台/月以上	3	1	1	0	1	0	0	0	0		

報告のまとめ

- 東京湾（神奈川）と伊勢湾（三重）を結ぶ新たなフェリー航路：東海道フェリーについて、以下の仮定を設定して、消費財（食品・日用品）メーカーおよび委託先物流事業者の利用可能性を定量的に把握するための調査を行った。
 - ・ スケジュール＝19時発・翌日5時着
- 東海道フェリーにモーダルシフトできる割合は、企業ごとの事情によって異なり、またコストがどうなるかで変化するものの、上り下りとも一定以上の利用台数ニーズはあることが確認された。（例えば、輸送コストが同等なら25%前後のモーダルシフト可能性があり、輸送コスト10%増でも10%前後のモーダルシフトが見込めると推計された。）
- 前回のアンケートでも「東海道フェリー航路（案）についてはドライバー不足への対応やBCP対策の観点からも非常に有意義な航路。」との意見があげられていた。
- 長距離トラック輸送のコストは上昇することが見込まれるため、荷主・物流事業者の内航海運利用ニーズは高くなると予想される。
- 今後より広範囲な調査の実施も含め、東海道フェリーのフィジビリティについて、より具体的な検討を進めることが望ましいと考えられる。