

高速道路の料金政策について

平成25年3月22日

一般社団法人 日本旅客船協会

一般社団法人 日本長距離フェリー協会

長距離フェリーからの要望

2013年3月22日

社会資本整備審議会道路分科会
国土幹線道路部会殿

一般社団法人日本長距離フェリー協会

【はじめに】

一般社団法人日本長距離フェリー協会加盟の8社は36隻の大型フェリー船を以て、北海道、本州、四国及び九州を結ぶ15航路を運営し、年間220万人の旅客、180万台の車両を輸送しております。フェリーは人と車両を同時に輸送する特性がありますが、乗客の輸送を通じては、地方経済の発展や観光の振興に貢献し、貨物の輸送を通じては安定した利便性の高い輸送サービスを提供して日本国内の物流の『海の大動脈』としての役割を担い、日本の産業・経済にとって欠かすことのできない重要な公共交通機関の一つです。

【環境に優しいフェリー】

船舶による貨物輸送は、二酸化炭素排出量がトラック輸送の約四分の一と環境に優しく、仮に長距離フェリー航路（8社14航路）が無くなり現在輸送している年間180万台の車両・貨物がトラック輸送となった場合は、二酸化炭素排出量が年160万トン増加するという試算もでており、これは、日本政府の運輸部門の削減目標である2,450万トンの7%が増加する数字であります。この環境に優しい交通モードを、道路偏重の高速道路料金政策で抹殺することは、日本の国益にも反していることと思われまます。

【大規模災害発災時等に国民の命と生活を守るフェリー】

一昨年（2011年）の東日本大震災では、被災地に向けて極めて迅速に自衛隊や警察、消防などの緊急救援輸送を実施し、発災から約7ヶ月の間に人員66,000人、車両18,000台を緊急輸送し、被災者の命と生活を守りました。その功績を認められ、昨年総理大臣表彰と国土交通大臣表彰を受けました。平成7年1月の阪神淡路大震災の時にも長距離フェリー船がホテルシップなどで大活躍しました。今後、高い確率で発生すると謂われている東海、東南海・南海地震などに備えて、国土交通省などと協力して防災、減災、国土強靱化に貢献すべく準備を開始しております。また、日本の国家安全保障の観点からも長距離フェリーは極めて重要な輸送機関です。

【大震災後は輸送モード・輸送ルートを分散する方向に】

顧客が求める輸送サービスは近年多様化しておりますが、東日本大震災発生時に部品調達などで『集中による弊害』が顕在化して多くの企業の生産が停止に追い込まれた教訓から、輸送モード・輸送ルートなどについても『分散化』してリスクを分散する動きが加速しております。一部の先進的顧客は、トラック以外にフェリーや鉄道などの輸送モードを

分散使用し、安心確実な輸送を確保しております。幹線部分はフェリーや鉄道を利用して戸口の集荷・配送部分はトラック輸送となり、複数の輸送モードを組み合わせた『複合一貫輸送』形態となり、その意味でトラック事業者との協調は欠かせません。

【高速道路の交通安全に貢献するフェリー】

昨年4月に関越自動車道で過労運転が原因と見られる高速ツアーバスの死亡事故が不幸にも発生しましたが、これを受けて高速バスの過労運転防止の新制度の基準が決定されております。夜間運行については1人で運転できる距離の上限を原則400キロ、昼間のワンマン運行は原則として500キロに規制されることとなりました。トラック輸送については、平成元年2月9日に労働省が告示した『自動車運転者の労働時間等の改善のための基準』がありますが、九州一関西・関東・東北間などの500キロを超えるような長距離トラック輸送ではこの基準が相当部分で守られておらず、長距離トラック運転手の過労による危険が常に存在する事実が指摘されております。高速道路と長距離フェリーを組み合わせる事により、過労運転が防止され、高速道路での安全性が向上すると思われま

【高速道路料金政策に関する意見】

1. 受益者負担による距離比例制料金体系の堅持
2. 平成20年10月より開始された全車種に対する50%の深夜割引の見直し
3. 平成17年4月より開始された大口・多頻度利用者に対する割引の見直し
4. 平成21年3月より開始された全車種に対する30%の平日全時間帯割引の見直し

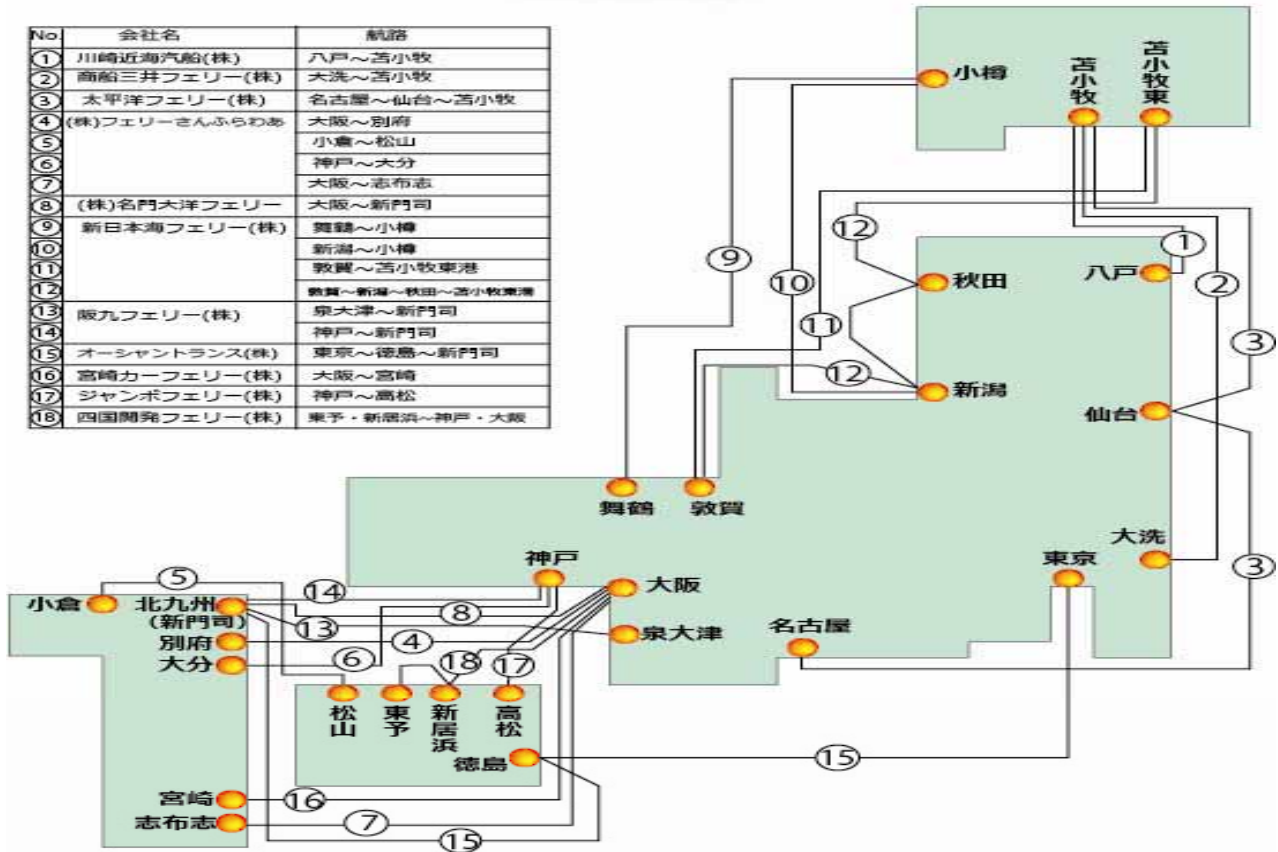
以 上

フェリーは「海の大動脈」

1. 高速道路料金等値下げで影響を受ける長距離フェリー

フェリー航路図

2011年10月 時点



長距離フェリーは日本の物流・人流の大動脈(車両+旅客)

年間約180万台の車両、約220万人の旅客をフェリーで輸送
長距離フェリー8社で、雇用は関連も入れて1万人以上

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	車両 (千台)		旅客人員(千人)	
昭和49年度	18	27	57	1,821	指数(平成16年度を100)	5,354	指数(平成16年度を100)
昭和59年度	16	22	52	1,766		4,088	
平成6年度	14	23	63	2,511		4,499	
平成16年度	13	22	53	2,456	100	3,346	100
平成17年度	14	21	51	2,478	101	3,264	98
平成18年度	13	21	51	2,418	98	3,083	92
平成19年度	13	18	47	2,269	92	3,028	90
平成20年度	11	17	45	1,985	81	2,657	79
平成21年度	10	16	44	1,807	74	2,344	70
平成22年度	10	16	40	1,820	74	2,230	67
平成23年度	8	15	36	1,872	76	2,211	66

H16年高速道路割引開始後
7年間で 34%減少

24%減少

3. 高速道路料金割引の歴史と今後の要望

平成16年11月開始	全車種	深夜割引	30%割引開始
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
平成20年2月開始	全車種	深夜割引	40%割引開始
平成20年10月開始	全車種	深夜割引	50%割引開始
平成21年3月開始	軽・普通車 土日祝 50%割引で上限料金1000円 (上限1000円は平成23年6月19日で廃止、50%割引は継続)		
	全車種	平日全時間帯	30%割引開始
平成22年6月開始	37路線50区間	1,652km	無料化社会実験 (平成23年6月19日凍結)
平成23年6月開始	夜間の大型車無料化社会実験 乗用車上限制 大震災で中止に		
平成23年12月開始	東北道、常磐道等全車種無料通行(平成24年3月末まで)		

長距離
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、車輛74台 小樽 秋田フェリー輸送
長距離フェリー大活躍 3月末迄 71便で自衛隊員約1万名、3200台緊急輸送
 発災から7ヶ月間で 1,155便 約66,800人、約17,900台輸送(自衛隊、消防、警察他)

4. 長距離フェリーの存続が必要な理由

災害時に極めて有効な輸送手段であること実証された

- ・フェリーは、貨物が自走する方式でクレーンが不要、人員と車輛の同時輸送が可能で自衛隊輸送などで大活躍
- ・**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F全8社指定されている(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、協定締結の動き広がる
- ・国家安全保障の観点からも重要 防災功労者として内閣総理大臣表彰を受ける(平成24年 9月1日)

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

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

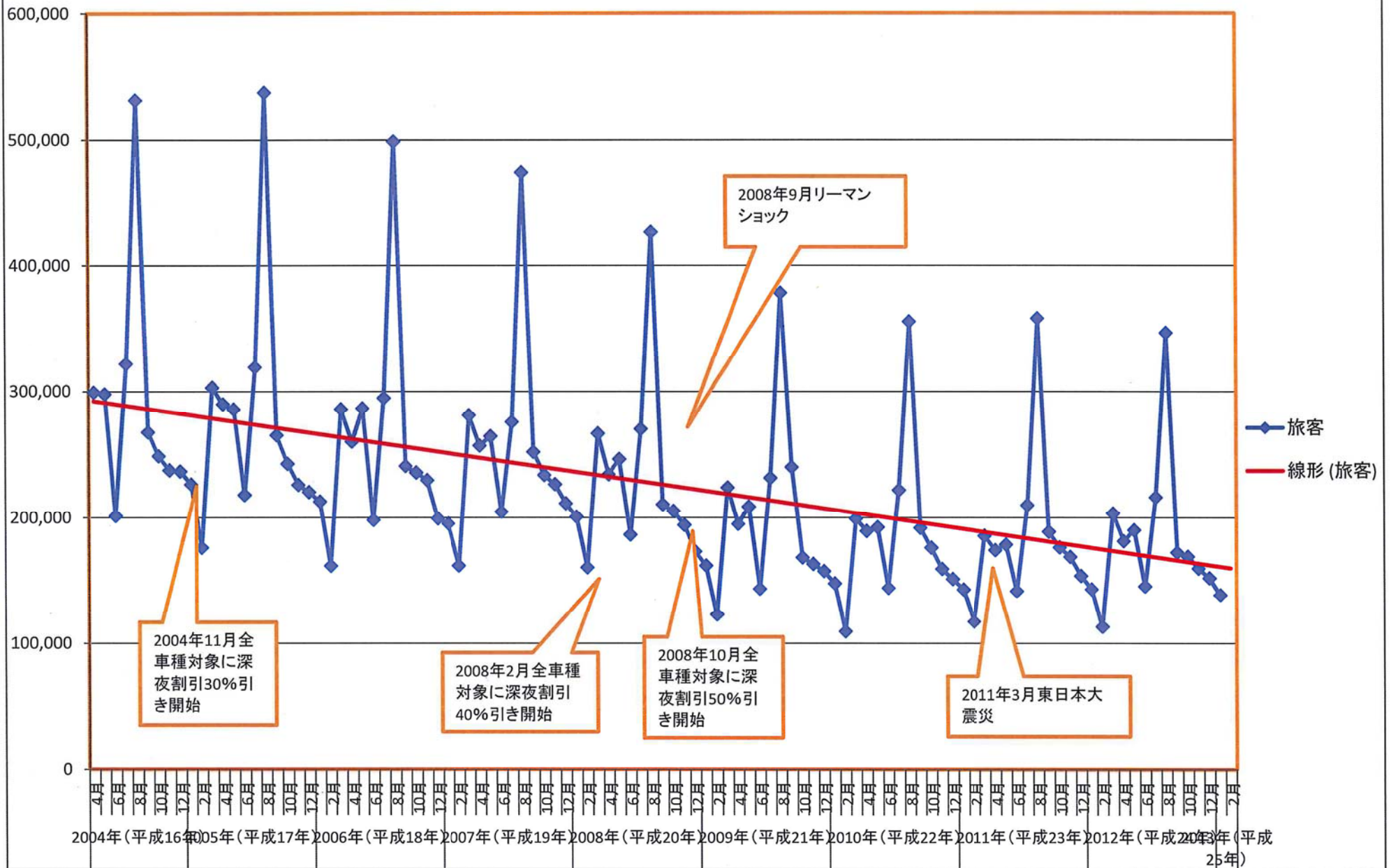
- ・長距離フェリー航路(8社14航路)が無くなったら、**年間二酸化炭素が160万トン増加**する試算
- ・運輸部門削減目標値 2450万トンの7%が増えてしまう。温暖化ガス25%削減に不可欠な輸送モード

地域経済活性化

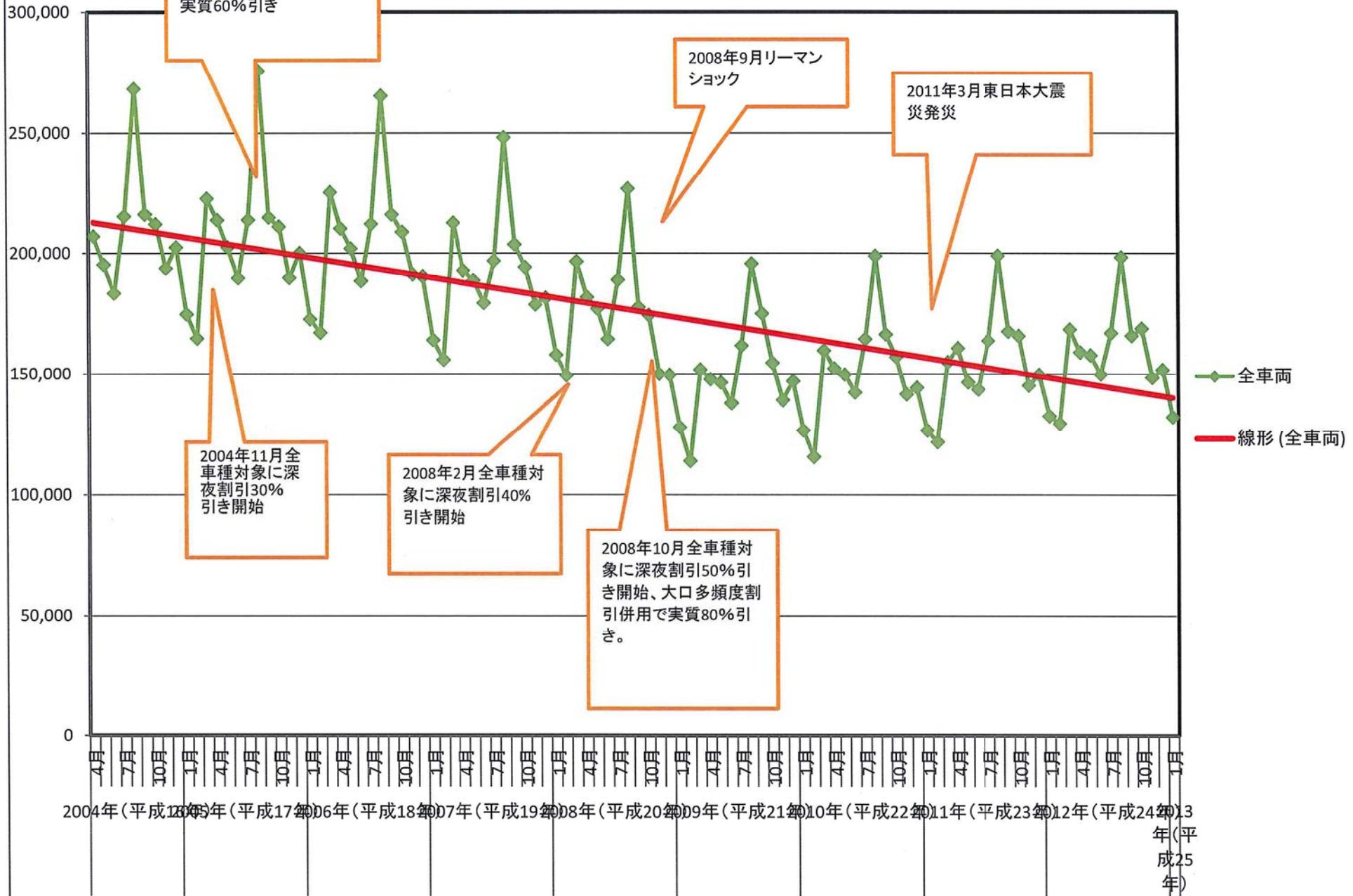
フェリーの存続による雇用確保、地域経済の活性化

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

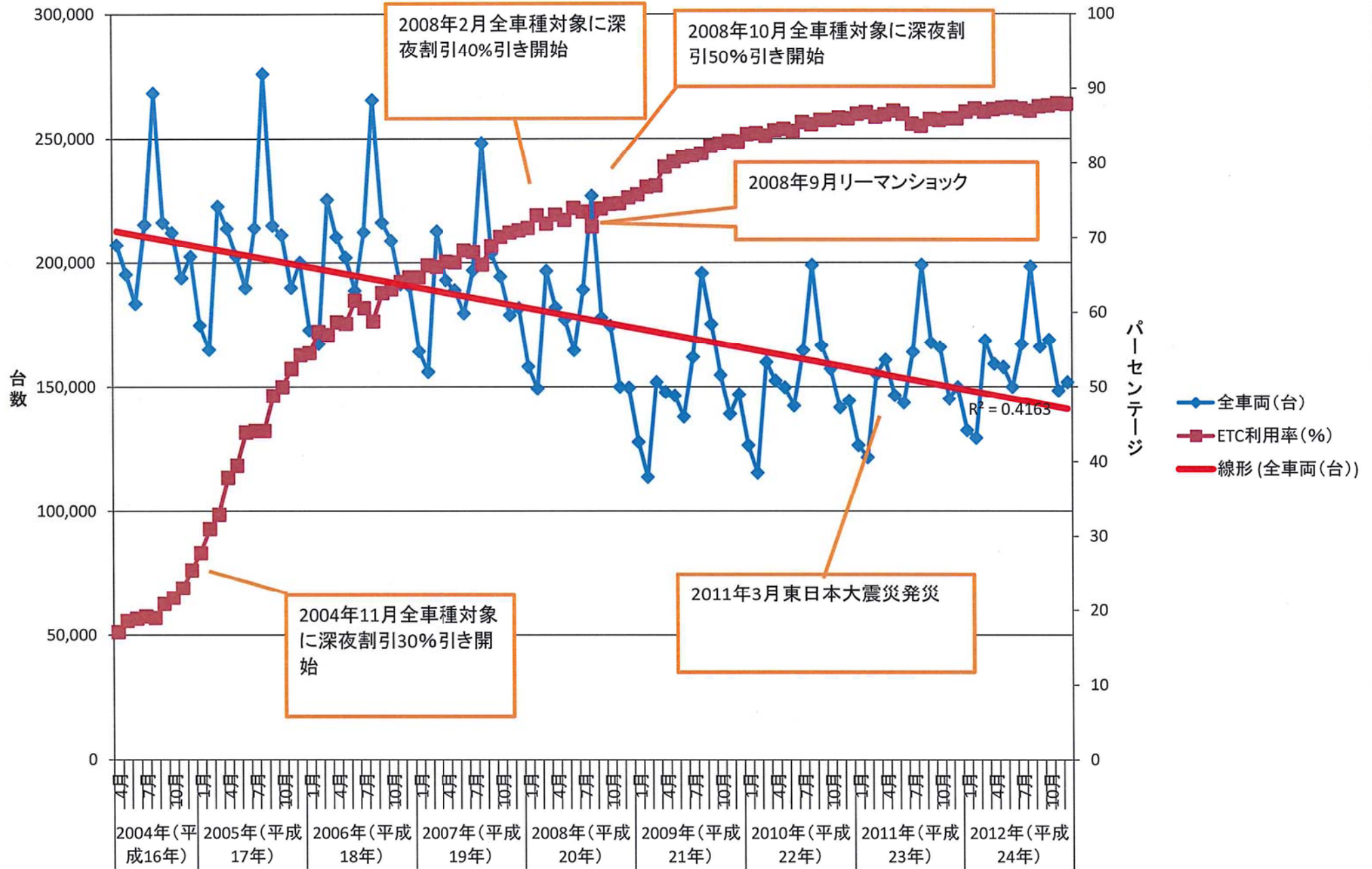
輸送実績(旅客)2004年～2013年(単位:人)



月別輸送実績(全車両)2004年～2013年(単位:台)



長距離フェリーによる車両輸送実績とETC利用状況の推移

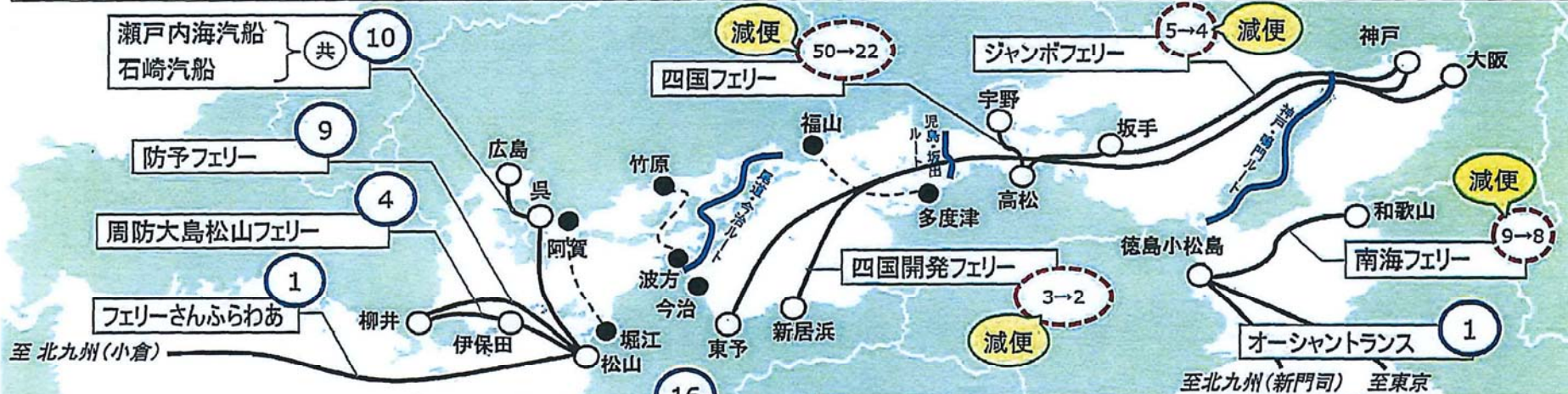


本四高速関連航路からの要望

フェリー航路の現状（廃止・減便）

四国の海上出入貨物トン数の約5割※を占めるフェリー輸送においては、航路がわずか5年（2008年～2012年）の間に3割の航路が廃止となり、今後もさらなる廃止・減便が懸念される状況。

※港湾統計年報2010年に基づく



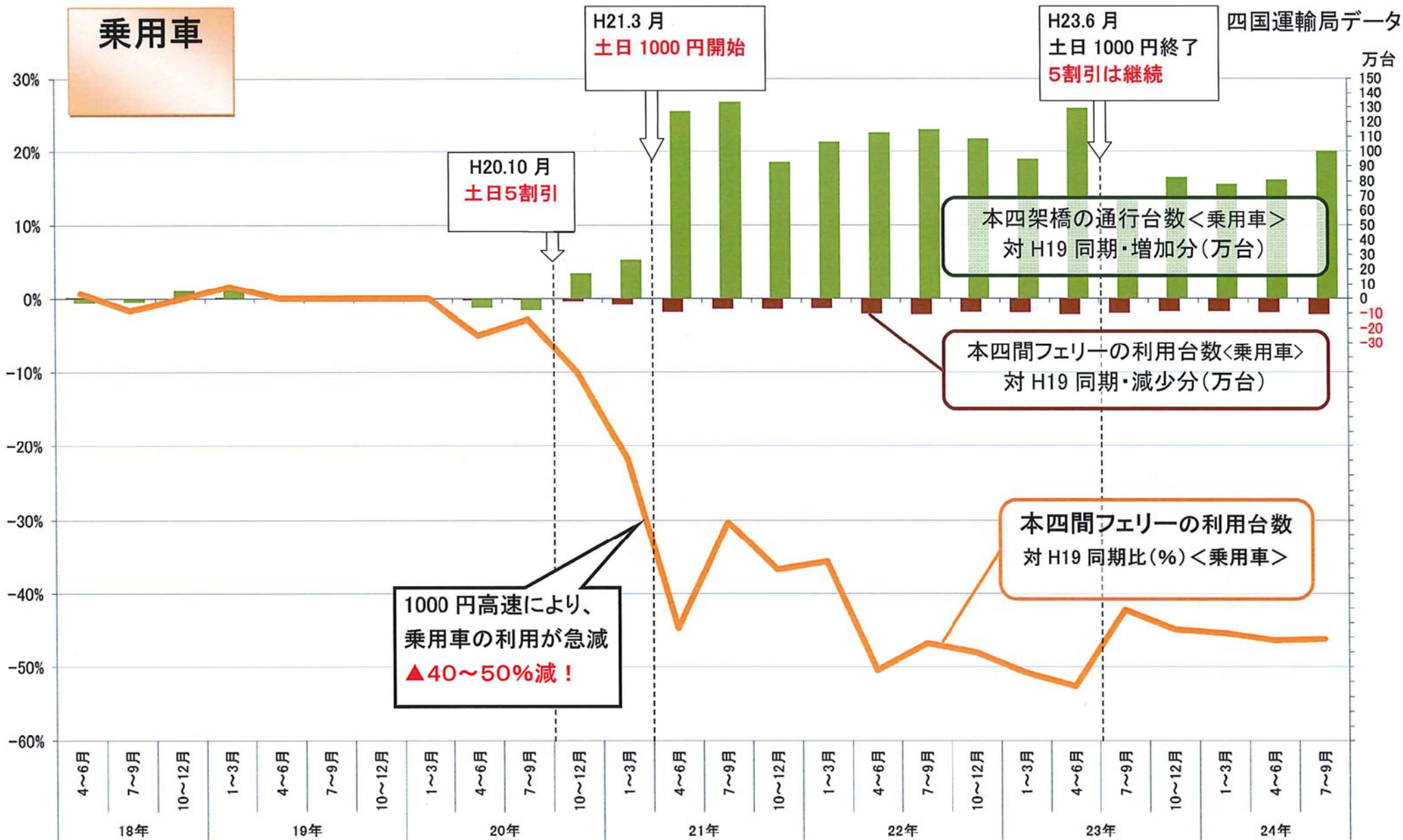
22航路（2008年） → 16航路（2012年）

三崎－別府	2008年 8月	廃止
福山－多度津	2008年 8月	廃止
竹原－波方	2009年 4月	廃止
今治（阪神－大分）	2009年 6月	寄港廃止
阿賀－堀江	2009年 6月	廃止
松山（大阪－別府）	2011年 5月	寄港廃止
高松－宇野 （国道フェリー）	2012年10月	休止

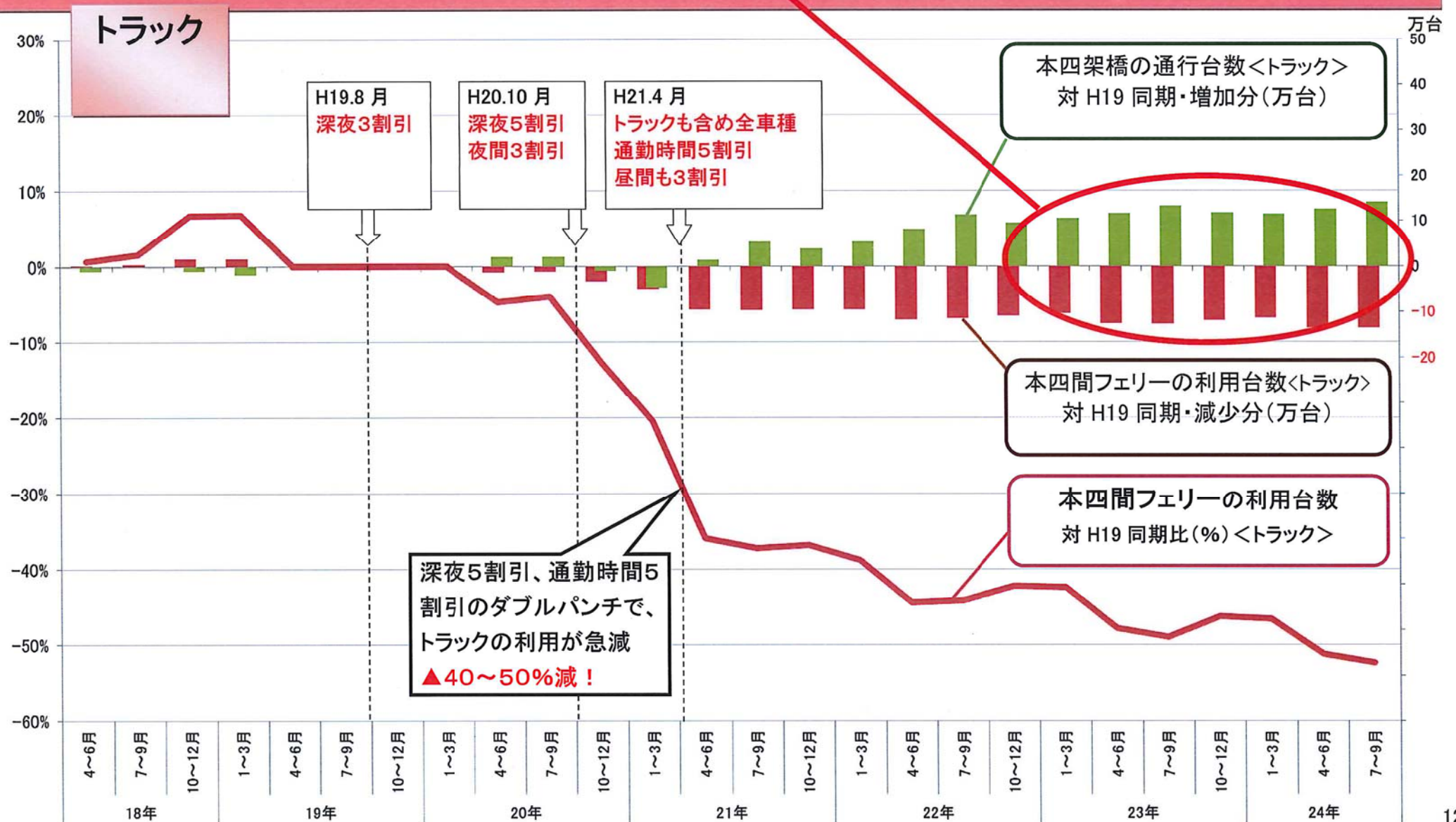
出典：海上定期便ガイド2012年版及び四国地方整備局調べ（2013年1月1日時点）

- 凡例
- 数字：1日あたりの便数（平日）
 - フェリーが就航している港湾
 - 現在就航中の航路
 - 本州四国連絡橋
 - 2008年4月以降減便のあった航路
 - フェリーが廃止又は寄港廃止した港湾
 - - - 廃止された航路

本四高速の大幅値下げの影響で、本四間フェリーの利用台数は大きく減少。
1,000円高速終了後も、土日5割引の継続で、フェリーの利用は低迷



トラックについては、深夜5割引等により、本四高速の利用は増加したが、全く同じ台数分だけ、本四間のフェリーの利用が減少。本四高速の増加分 = フェリーの減少分！
 トラックに対して、本四高速の大幅割引を行っても、本四間の物流量は増えないことが判明。単に、「フェリー利用」から「高速利用」への「逆モーダルシフト」が発生しただけ。



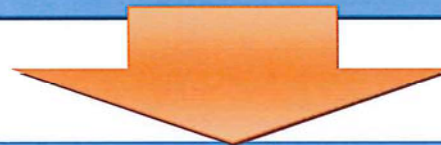
瀬戸内海のフェリー航路の役割

地域住民の足

緊急時の輸送
(阪神淡路の時も
フェリーが活躍)

橋を通れない
大型重量物
(四国に、大型クレーン車
の工場が立地するのは、
フェリーがあるから！)

国際コンテナの
フィーダー輸送
(フェリーでコンテナの無
人航送を実施)



高速道路の料金制度に対する意見

- 本四高速の全国共通料金制が実施されると、本四高速の「基本料金」は、現在の5割引程度の水準となってしまふ。
- それに加えて、「土休日5割引」や「深夜5割引」が適用されると、現在の料金水準の約7.5割引にまで下がり、瀬戸内海のフェリー航路に、壊滅的なダメージを与える。
- 全国共通料金制が避けられないのであれば、せめて、マイカー土休日5割引や、トラック深夜5割引、通勤5割引など、「税金を投入して実施されている」各種の割引制度は、なんとしても見直し(廃止・縮小)していただきたい。