

(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
 - ・ ドライバー不足の解決策
 - ・ 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
- 日本旅客船協会の主張

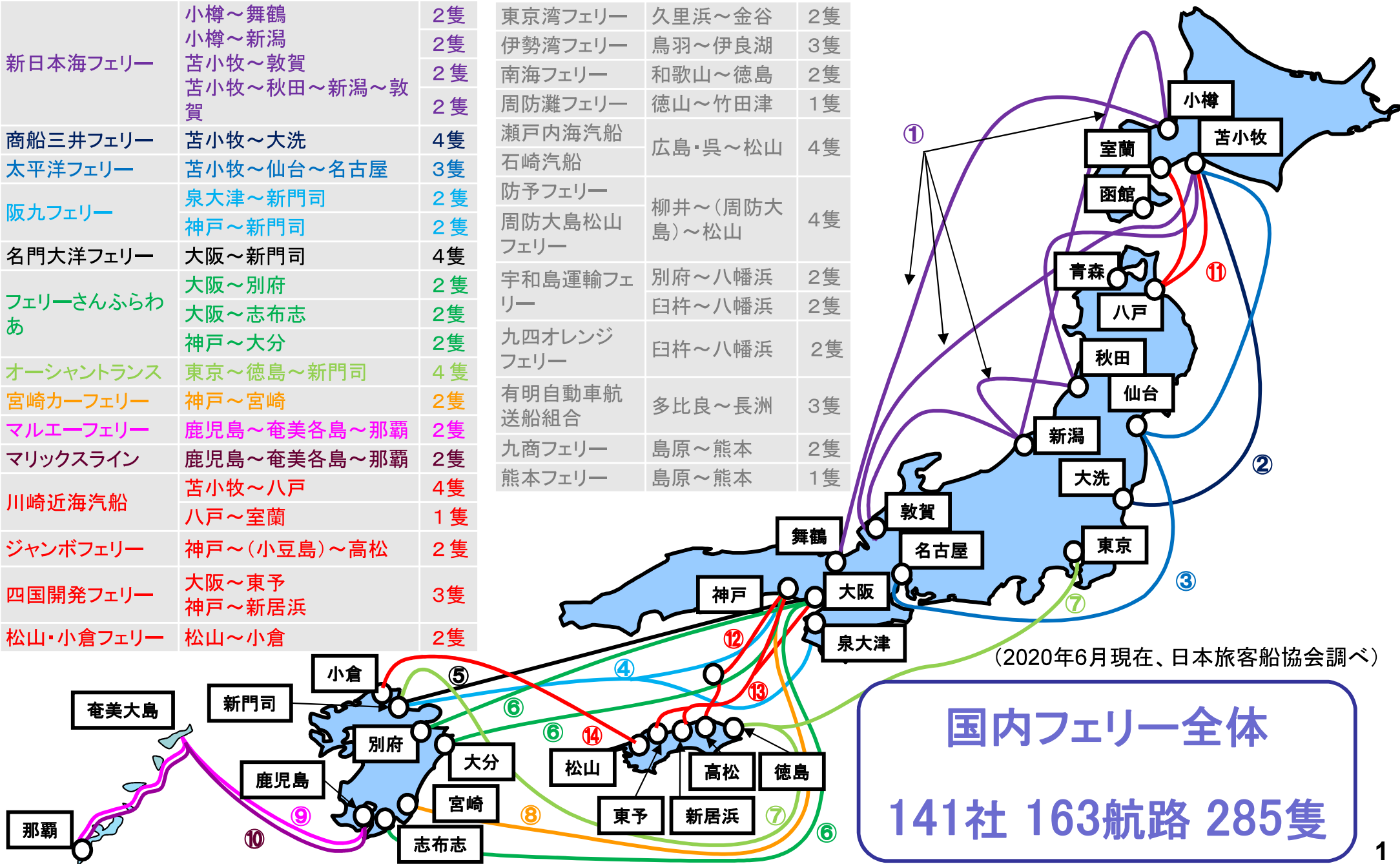
フェリーの現況 ～主なフェリー航路について～

◆ 主な中長距離フェリー(14社 19航路 51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
		大阪～別府	2隻
⑥	フェリーさんふらわあ	大阪～志布志	2隻
		神戸～大分	2隻
		東京～徳島～新門司	4隻
⑦	オーシャントランス	神戸～宮崎	2隻
⑧	宮崎カーフェリー	鹿児島～奄美各島～那覇	2隻
		鹿児島～奄美各島～那覇	2隻
⑨	マルエーフェリー	苫小牧～八戸	4隻
		八戸～室蘭	1隻
⑩	マリックスライン	神戸～(小豆島)～高松	2隻
		大阪～東予 神戸～新居浜	3隻
⑪	川崎近海汽船	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	柳井～(周防大島)～松山	4隻
防予フェリー	別府～八幡浜	2隻
周防大島松山フェリー	臼杵～八幡浜	2隻
宇和島運輸フェリー	多比良～長洲	3隻
九四オレンジフェリー	島原～熊本	2隻
有明自動車航送船組合	島原～熊本	1隻



国内フェリー全体

141社 163航路 285隻

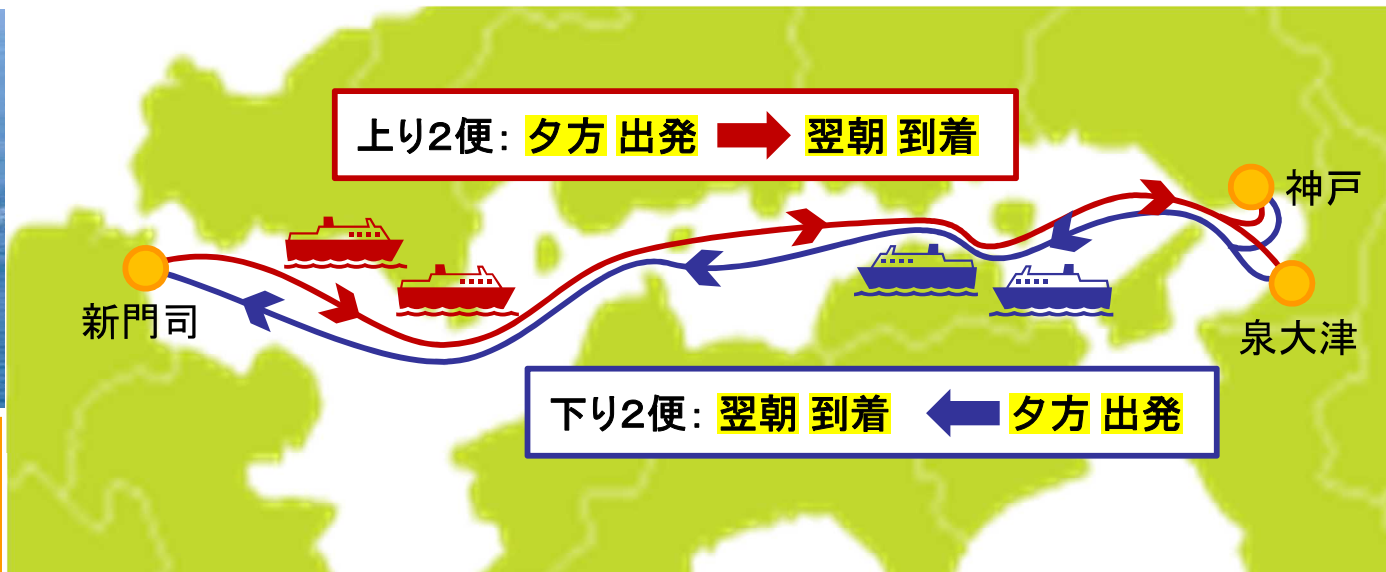
フェリーの現況 ～フェリーの輸送力について～

阪九フェリー（新門司～神戸/泉大津）の例



1万5千トン級×4隻
1日、上り2便、下り2便

航海速力 23.5ノット(時速 43.5km)



所要: 約12 h 30 m 船内で8時間以上の睡眠

※ドライバーの法定休息時間の確保が可能。

トラック・トレーラ

約 1,000台/日



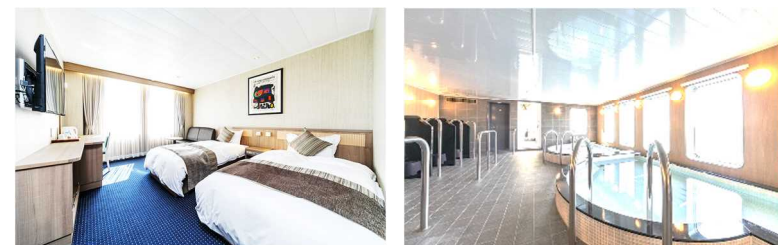
乗用車

約 650台/日



旅客

約 2,600人/日



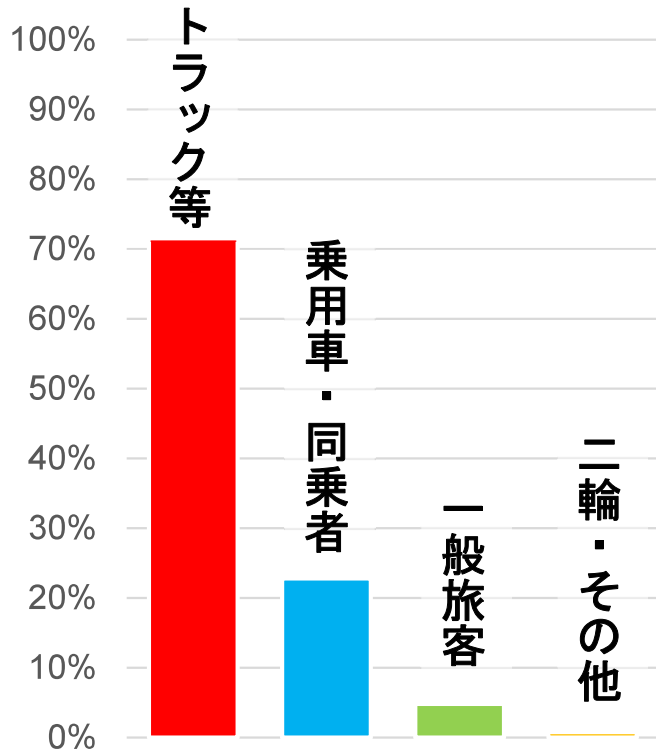
フェリーは大量輸送に適した輸送手段。しかし多額の投資(1隻 80~100億円、15~20年 更新)が必要なため、一定程度の需要の見通しが立たないと、航路の存続が困難

フェリーの現況 ～フェリーの収入構成について～

関西～九州 長距離 A社

(物流 > 人流)

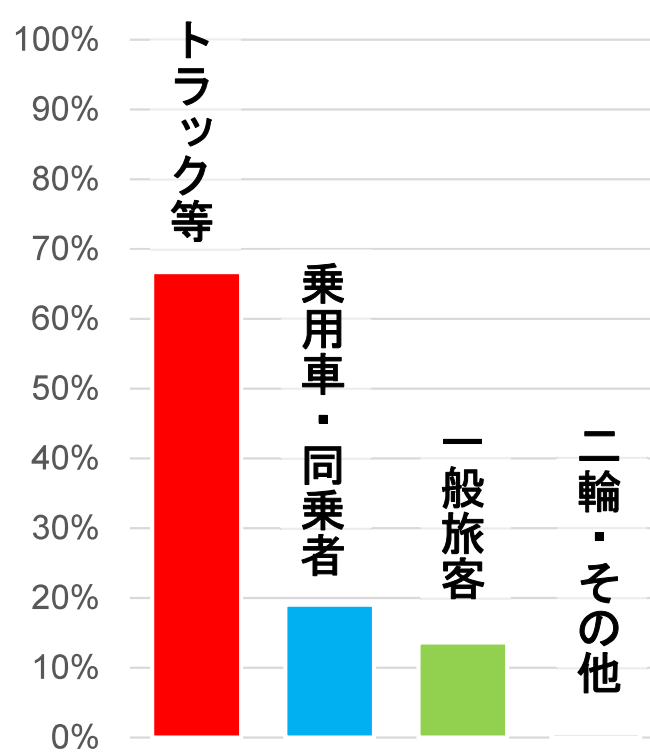
運賃収入の全体 = 100



本四間 中距離 B社

(物流 > 人流)

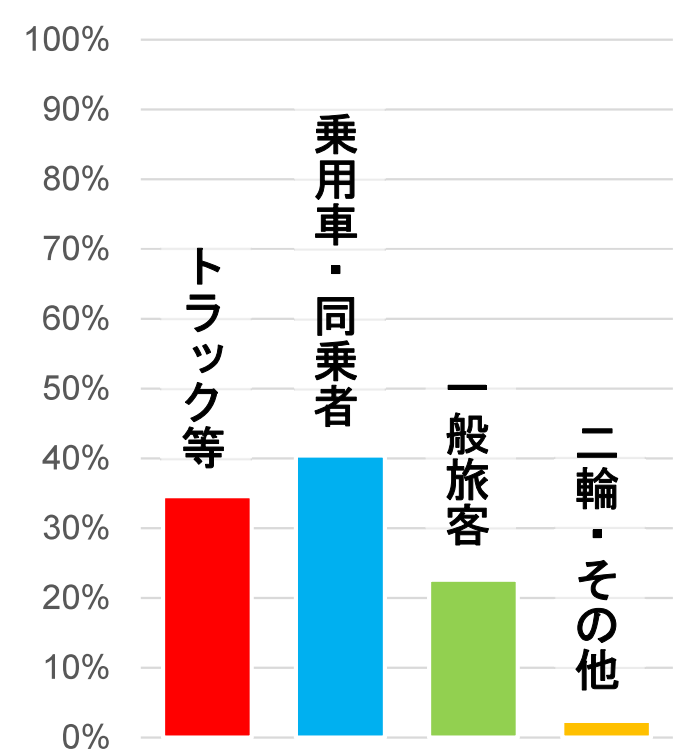
運賃収入の全体 = 100



本四間 短距離 C社

(物流 < 人流)

運賃収入の全体 = 100



- 航路によって、収入の内訳は様々。
- 共通することは、「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、フェリー事業が成り立たなくなる。

フェリーの社会的役割 ～ドライバー不足の解決策 ①～

最近のフェリー輸送は、大型トレーラの無人航送という方法が増えている。



「トラック」は、切り離して、船には乗らない

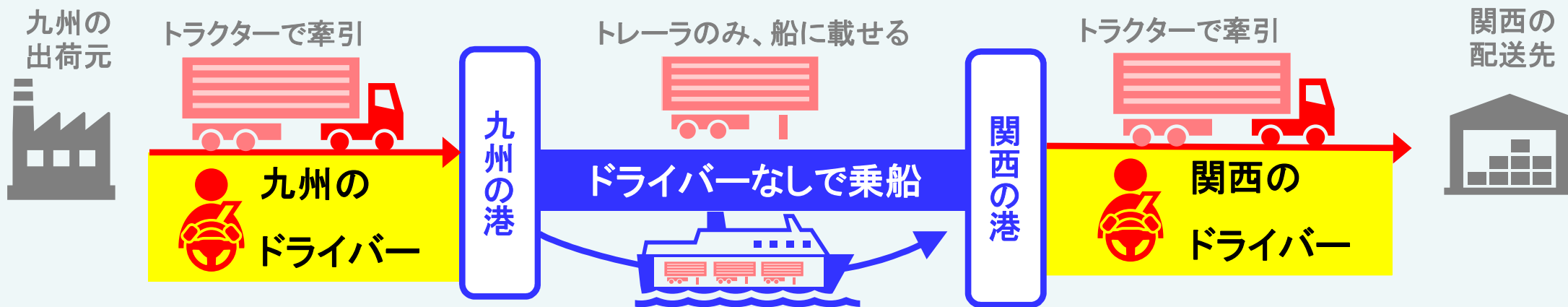


「トレーラ」のみ、無人で船に乗っていく



トレーラの積込みの様子(ジャンボフェリー)

この方法だと、フェリー区間は、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への対応に悩みを持つ運送会社様から、ご支持を頂いている。

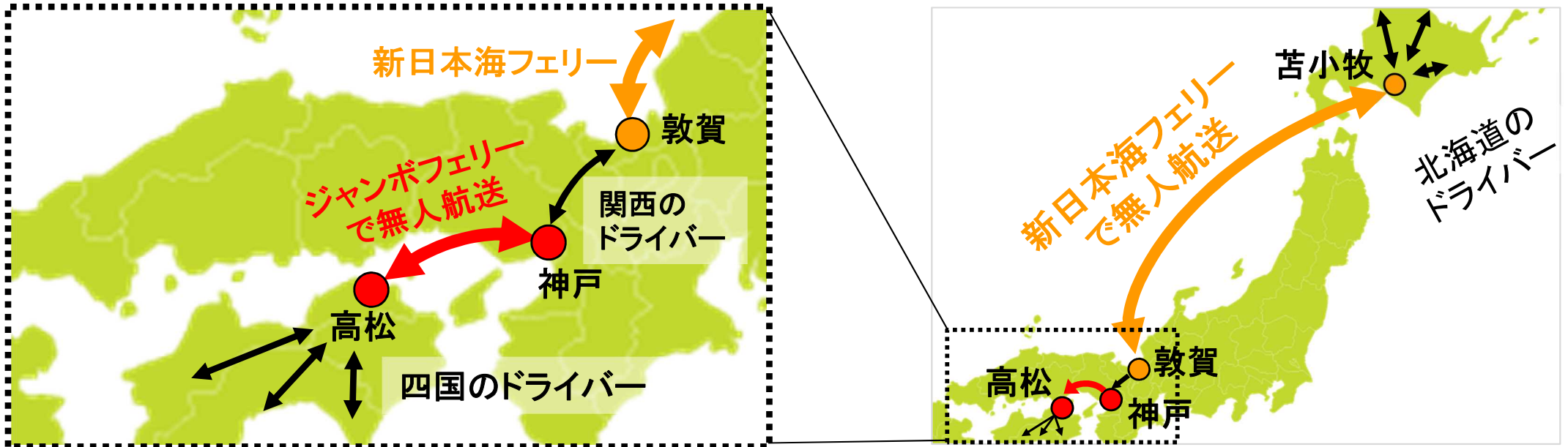


- ※ ドライバーが、数日間家に帰れない「長距離」中心の業務から、日帰りが可能な「短距離」中心の業務へ、転換できる。
- ※ それによって、ドライバー自身の、新型コロナの感染リスクも減少。

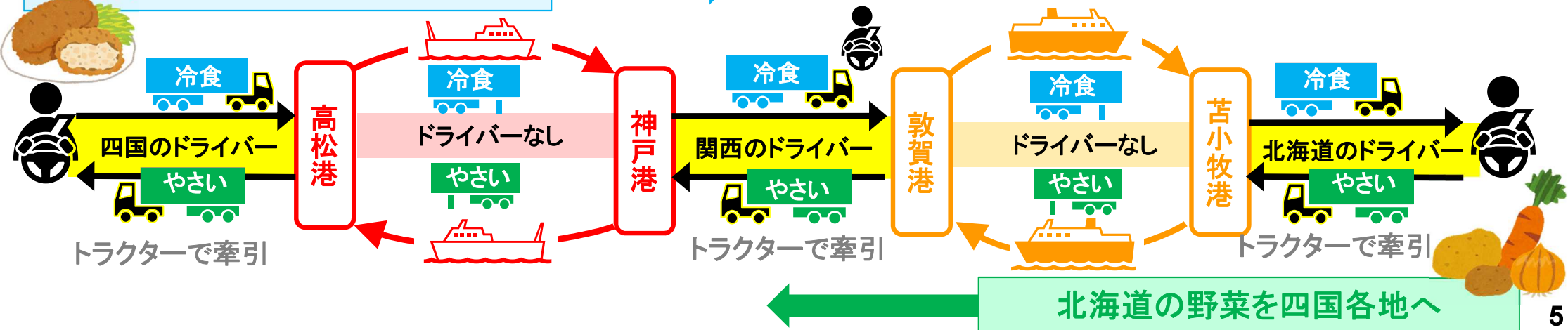
フェリーの社会的役割 ～ドライバー不足の解決策 ②～

大型トレーラの無人航送によって、フェリー航路の乗り継ぎが容易となった結果、複数航路を組み合わせた広域のネットワーク化も進んでいる。

◆ 2つのフェリーを組み合わせた事例 **高松～神戸(ジャンボフェリー) + 敦賀～苫小牧(新日本海フェリー)**



香川の冷凍食品を北海道へ

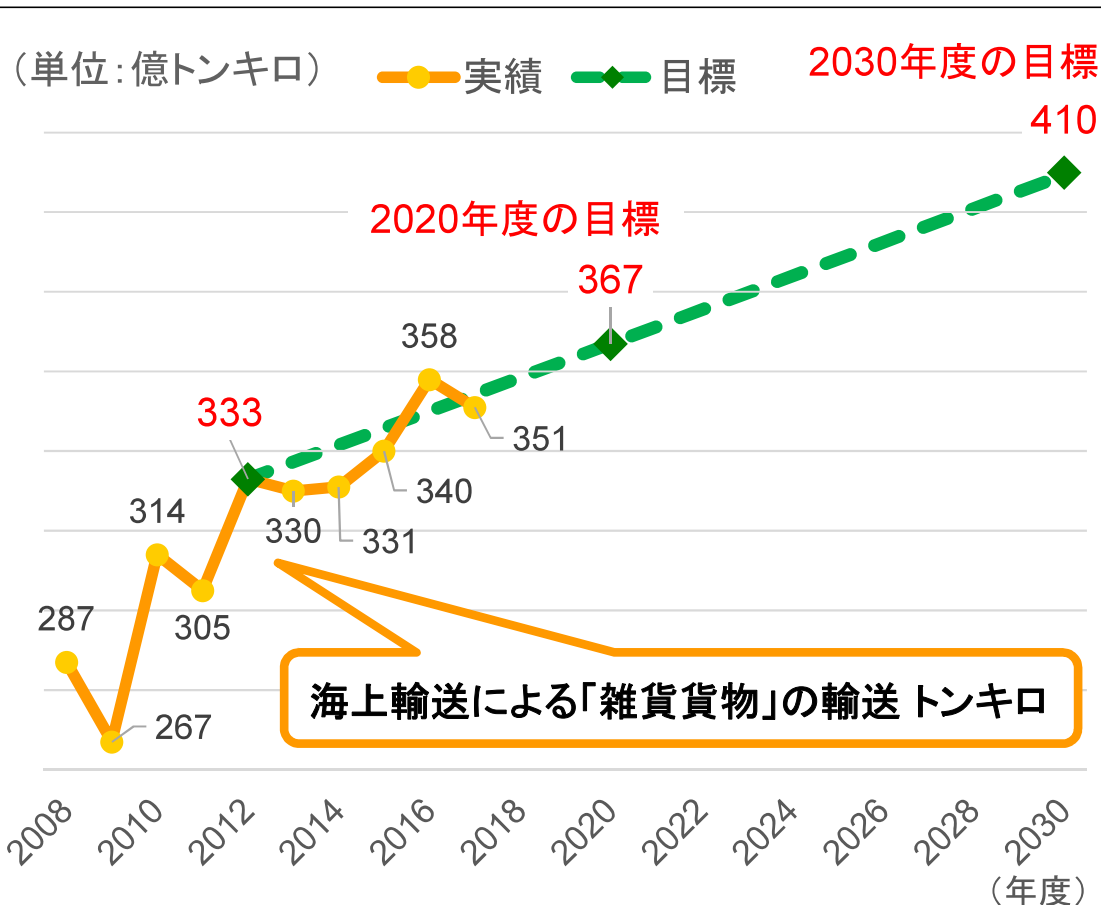


フェリーの社会的役割 ～ドライバー不足の解決策 ③～

国は、トラックのドライバー不足、働き方改革の解決策として、フェリー・RORO船などによる海運モーダルシフトの輸送量を大幅に引き上げる目標を閣議決定し、各種の支援策を展開。

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

海運モーダルシフトを担う船舶



【主な中長距離フェリー】
隻数：51隻
総トン数：652,107トン
事業者数：14事業者
航路数：19航路



【主なRORO定期船】
隻数：65隻
総トン数：453,491トン
事業者数：18事業者
航路数：36航路



【主なコンテナ定期船】
隻数：25隻
総トン数：34,670トン
事業者数：7事業者
航路数：30航路

(出典)日本旅客船協会調べ、及び「海上定期便ガイド2018」(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 ～ドライバー不足の解決策 ④～

国の「目標」が示されたことに加え、フェリー業界の大きな懸念材料だった「高速料金問題」も決着して、需要の長期見通しが立てられるようになったことから、輸送力増強に向けた「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5月、10月	新船2隻
②太平洋フェリー	2019年1月	新船1隻
③川崎近海汽船	2018年4月	新船1隻
④新日本海フェリー	2017年3月、6月	新船2隻
⑤新日本海フェリー	2021年中	新船2隻
⑥名門大洋フェリー	2021年12月、22年3月	新船2隻
⑦ジャンボフェリー	2022年、25年	新船2隻
⑧四国開発フェリー	2018年8月、12月	新船2隻
⑨フェリーさんふらわあ	2018年5月、9月	新船2隻
⑩阪九フェリー	2020年3月、6月	新船2隻
⑪宮崎カーフェリー	2022年5月、11月	新船2隻

RORO船

⑫商船三井フェリー	2019年2月、5月	新船2隻
⑬日本通運ほか	2017年9月、12月	新船2隻
	2017年5月	新船1隻
⑭栗林商船	2018年5月	新航路、増便
	2019年12月	新船1隻
⑮日藤海運	2017年5月	新船2隻
	2019年1月	新船2隻
⑯近海郵船	2018年1月、3月	新船2隻
⑰近海郵船	2019年4月	新航路
⑱オーシャントランス	2019年6月、11月	新船2隻
⑲八興運輸	2020年1月	新船1隻
⑳マルエーフェリー	2017年10月	新船1隻
	2019年3月	新規就航
㉑琉球海運	2017年8月、11月	新船2隻
	2019年9月	新規就航

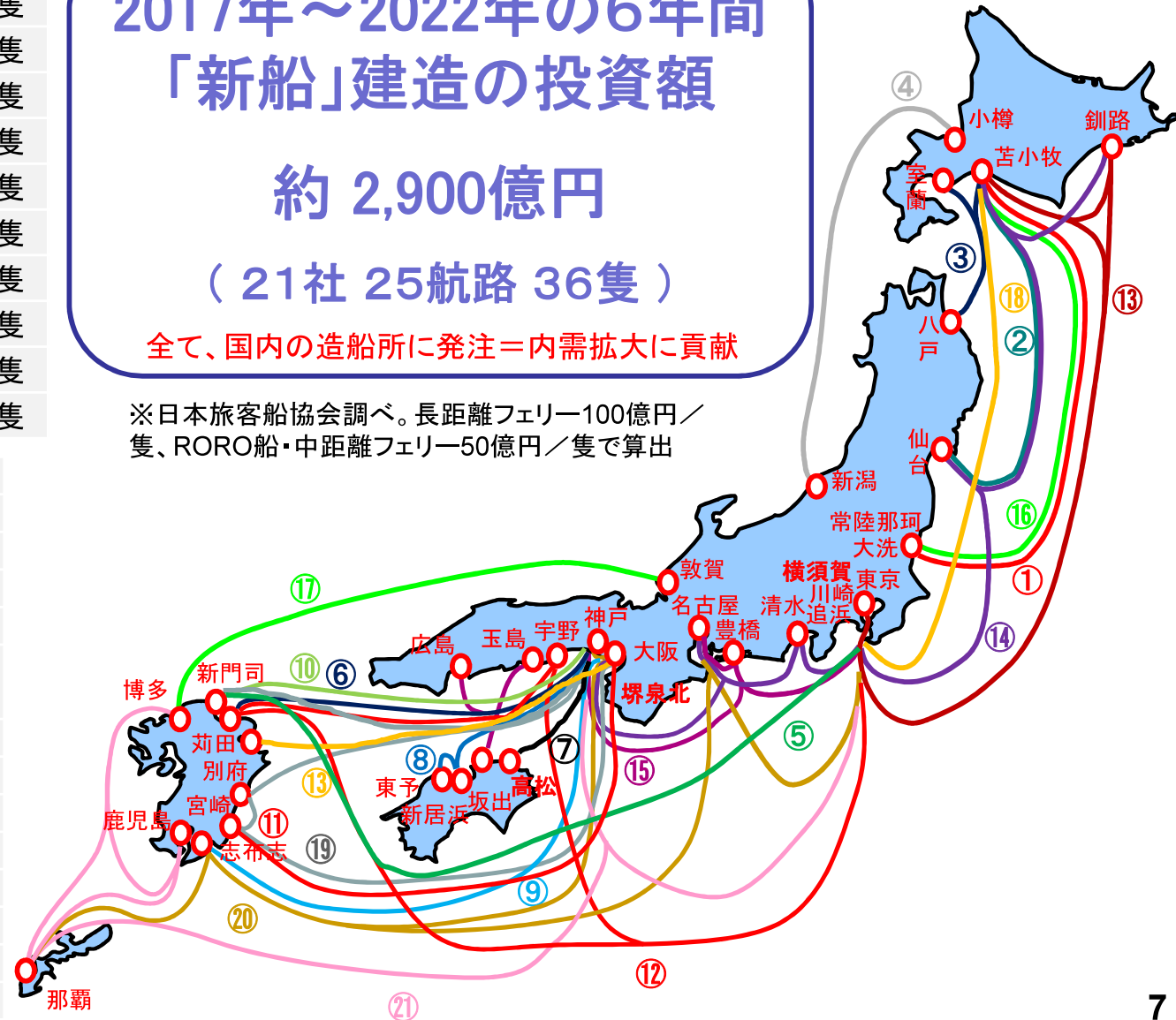
2017年～2022年の6年間 「新船」建造の投資額

約 2,900億円

(21社 25航路 36隻)

全て、国内の造船所に発注＝内需拡大に貢献

※日本旅客船協会調べ。長距離フェリー100億円／隻、RORO船・中距離フェリー50億円／隻で算出



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、大量輸送の強みを活かし、陸路が寸断された場合の代替ルートとして、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。
- 海上支援基地などでも活躍

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)

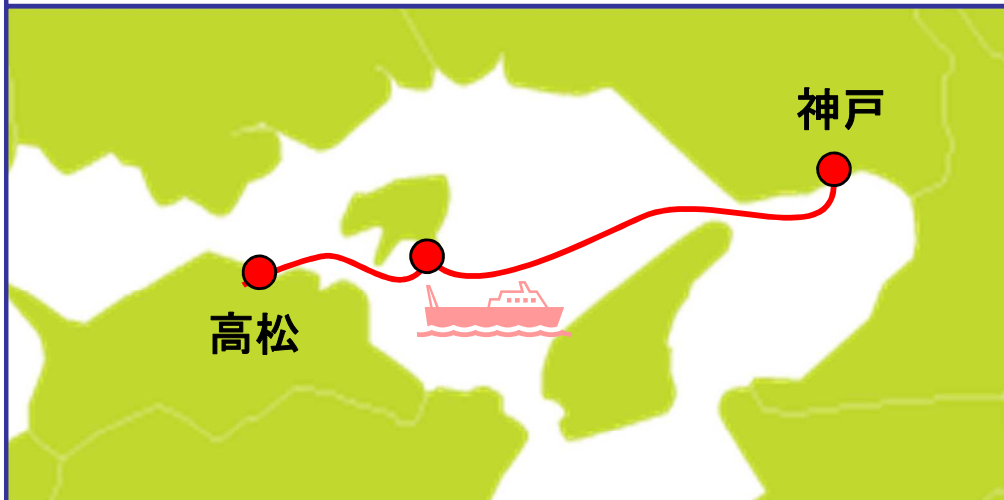
- 関空内に閉じ込められた外国人旅行者など約3,000人を、緊急輸送。

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

ジャンボフェリー(高松～神戸)の例



香川には、世界トップの**大型クレーン車の工場**や国内トップの**大型橋梁の工場**などが立地。こうした、**本四架橋を通行できない「大型重量物」**の製品輸送には、本航路の存在が不可欠。



TADANO
Lifting your dreams

大型クレーン車
(世界トップ)



KAWADA
INDUSTRIES, INC.

大型橋梁物
(国内トップ)



NIPPURA

超・大型水槽
(世界トップ)

宮崎カーフェリー(宮崎～神戸)の例



ドライバー不足の中、**宮崎の野菜・畜産品**を、関西～関東へ安定出荷するには、本航路の存在が不可欠。



きゅうり
(全国1位)



ピーマン
(全国2位)



かぼちゃ
(全国5位)



さといも
(全国3位)



きんかん
(全国1位)



日向夏
(全国1位)



マンゴー
(全国2位)



肉用牛
(全国3位)



豚
(全国2位)



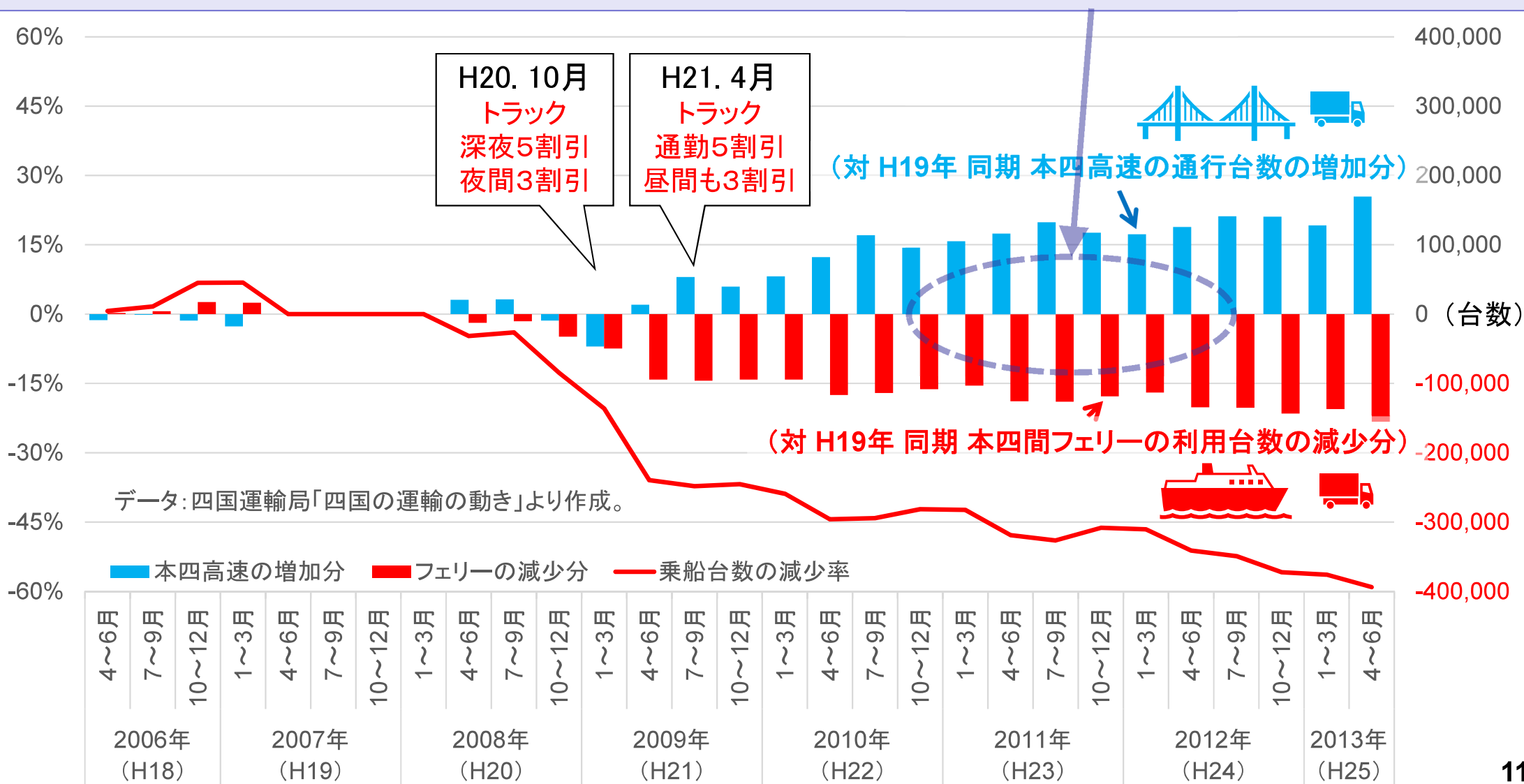
ブロイラー
(全国1位)

高速値下げの影響 ～物流が、フェリー利用から高速道路へシフト～

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

トラックの、本四高速の増加分（約10万台）と本四間フェリーの減少分（約10万台）は、ほぼ同じ。

高速値下げによって、全体の物流量は増えず、フェリー利用から高速道路への物流シフトが発生。



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～

高速値下げ前後での、本四高速の利用者数と、本四間の公共交通の利用者数の増減の状況

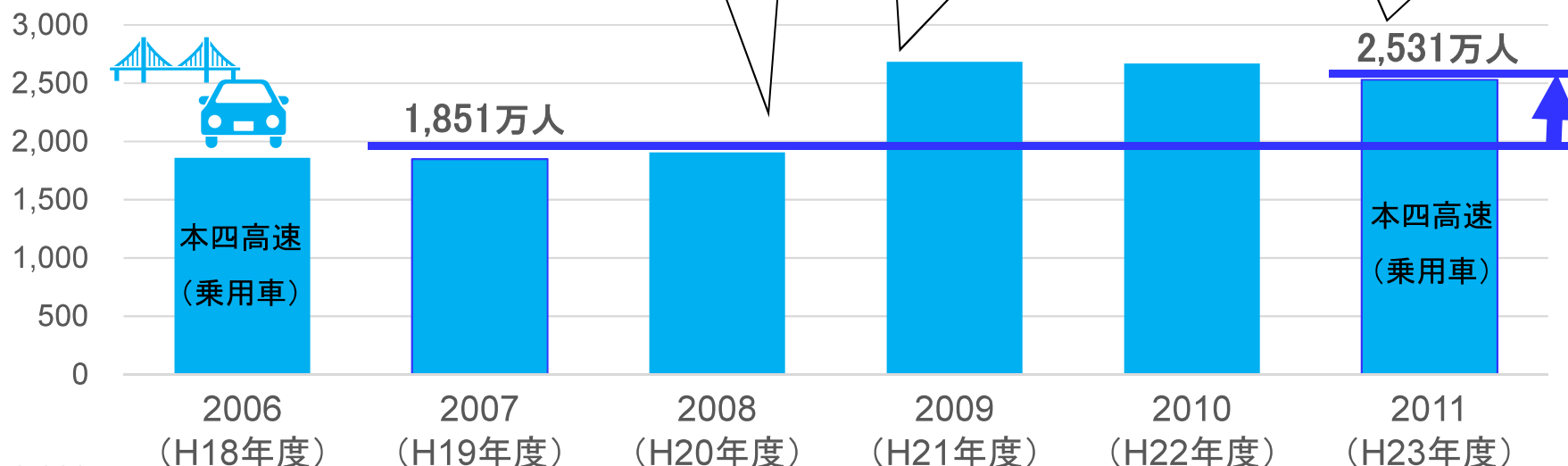
料金割引の経緯 →

H20. 10月
乗用車
土休日5割引

H21. 3月
乗用車
土休日1000円

H23. 6月
乗用車
土休日5割引

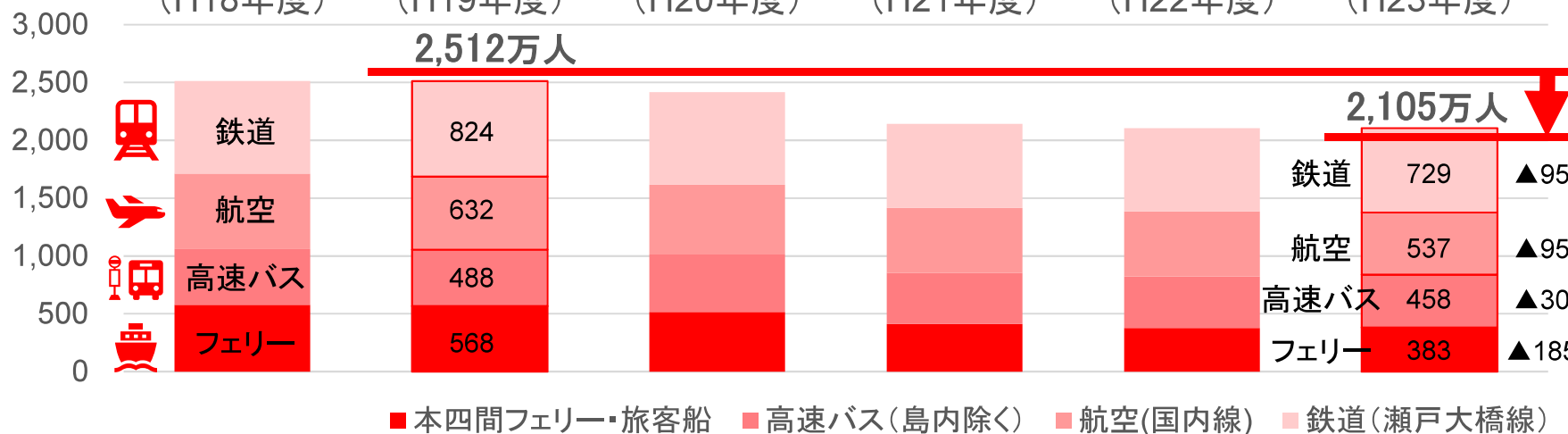
本四高速の利用人数(万人)



H19 → H23

本四間の
マイカー
利用人数
**680万人
増加**

公共交通の利用人数(万人)



H19 → H23

本四間の
公共交通
利用人数
**407万人
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

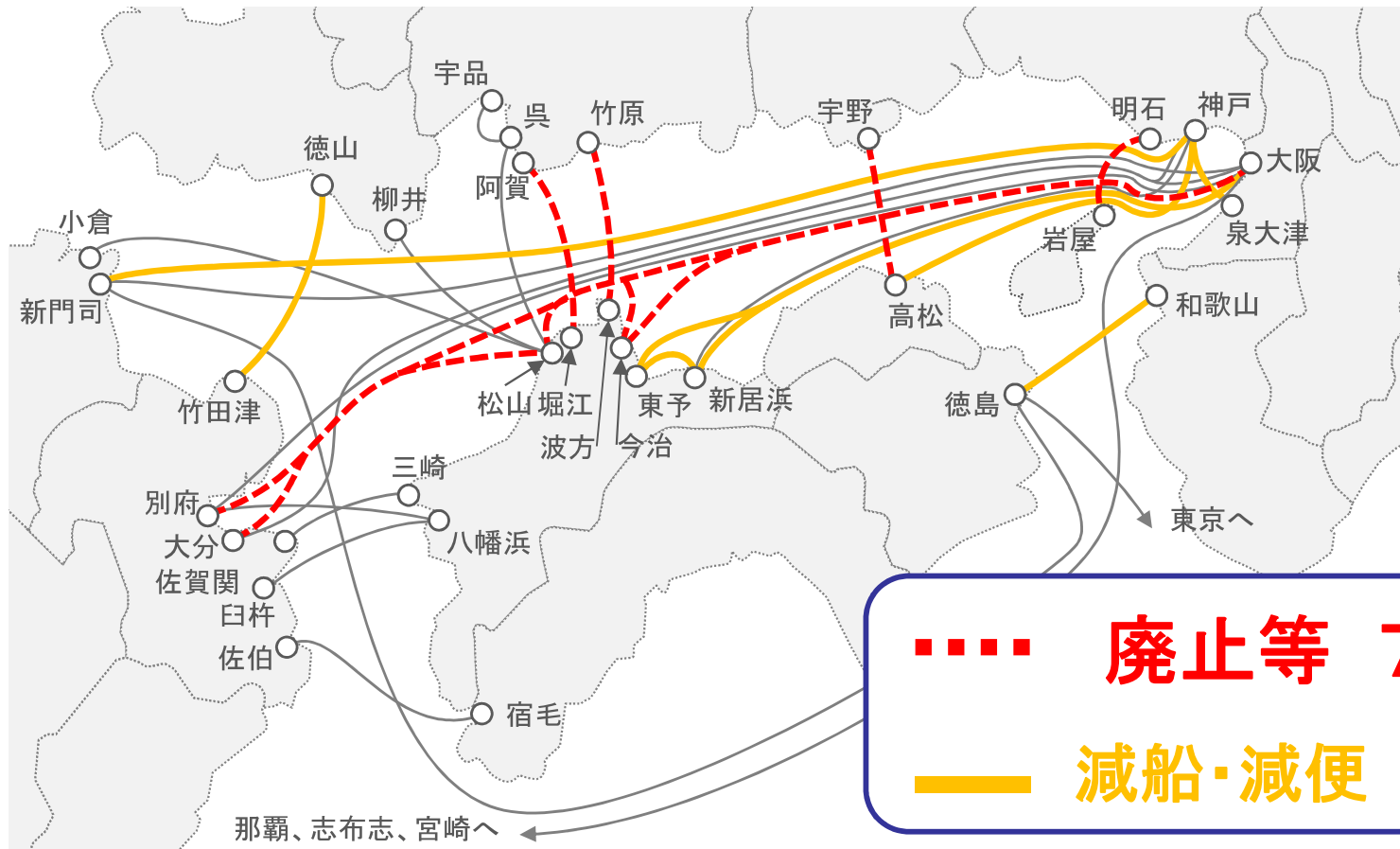
高速値下げの影響 ～フェリー航路の廃止・減便の状況～

廃止等

2009 (H21)	松山(堀江港)～呉(阿賀港)	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

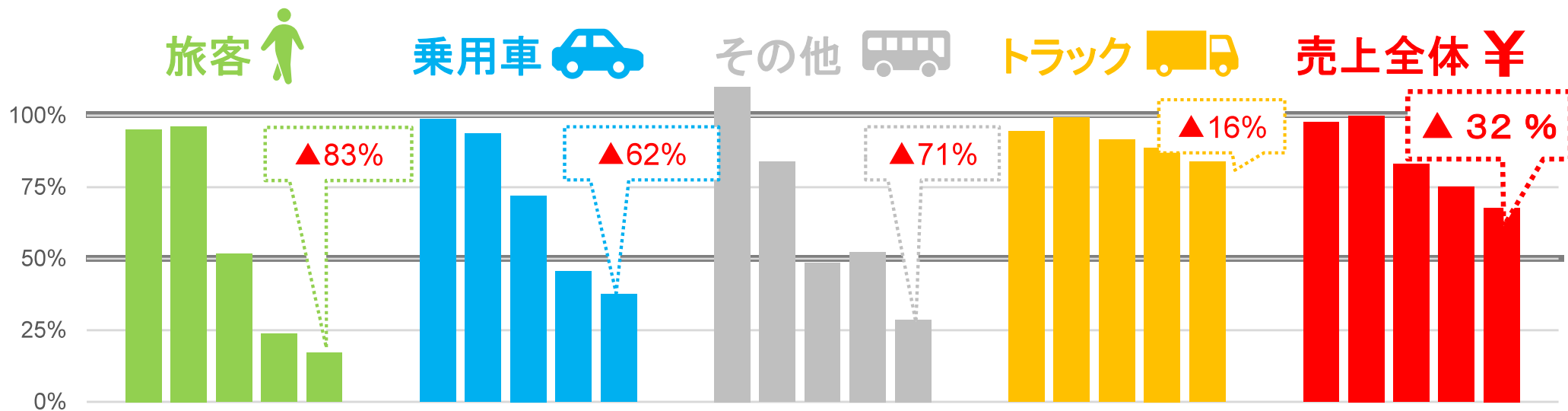


- - - - 廃止等 7航路
———— 減船・減便 5航路

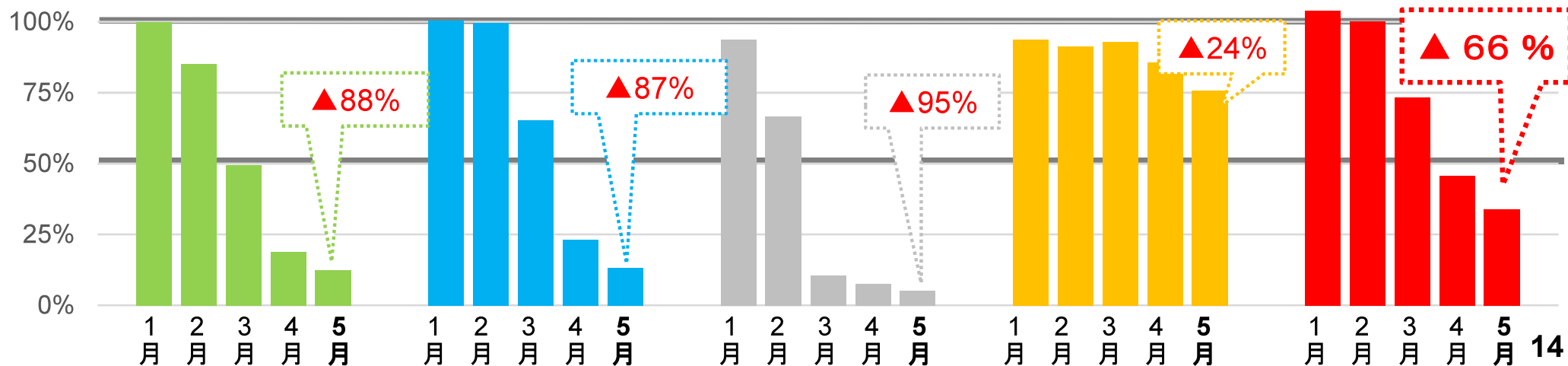
コロナ禍によって、フェリー事業は大きなダメージ

3月あたりから需要が急減し、減便も発生。6月時点の調査で、この状態が続くと、6割以上の会社が、半年～1年以内に資金繰りに窮する、と回答。

◆ 長距離フェリー(主要8社)(前年同月比)



◆ 中・短距離フェリー(主要7社)(前年同月比)



コロナ禍でのフェリーの活躍 ～自衛隊員の海上生活拠点として～

本年2月、横浜港の大型クルーズ船の集団感染において、自衛隊が医療支援や船内消毒などの対応にあたったが、その際、民間フェリー2隻が近くの岸壁に停泊し、自衛隊員の生活の場として提供された。船内での栄養ある食事、十分な休憩と睡眠が、隊員の免疫力、健康維持に役立った。

クルーズ船における 自衛隊の支援活動



ダイヤモンド・プリンセス



防護服の着脱作業



診療・薬剤配布等



船内の消毒等作業

出典：防衛省「新型コロナウイルス感染拡大を受けた防衛省・自衛隊の取組み」2020年5月18日。クルーズ船は国交省HP。

隊員の生活の場となった 民間フェリー2隻

はくおう

総トン数17,345トン

全長199.5m

定員507名



シルバークイーン

総トン数7,005トン

全長134m

定員600名



客室



お風呂



食堂

コロナ禍への対応 ～航行中のフェリーからのコロナ患者の搬送訓練～

- ◆ 日時・場所 令和2年7月20日(月) 阪九フェリー「フェリーひびき」船上
- ◆ 訓練の概要 航行中のフェリー船内にて発生した新型コロナウイルスの急患を、巡視船で、安全かつ迅速に救助。フェリー会社、海保、消防、保険所による官民連携の総合訓練

【参加した船】



フェリーひびき
総トン数 15,897トン
全長 195m
旅客定員 643名



巡視船 みのお
総トン数 125トン
全長 37.0m
(消防システム装備)

- ◆ 訓練の様相 フェリー会社からの急報を受け、保健所の医師が巡視船からフェリーに乗り移って問診、海上保安官が患者を担架に乗せ、巡視艇で搬送したうえで、救急車に引き継ぐという一連の作業を、関係者間で、入念に確認。(参加 約70名)



出典:NHK WEB NEWS

巡視船が、フェリーに横付け



出典:NHK WEB NEWS

海上保安官が、患者を担架に



出典:NHK WEB NEWS

フェリーから巡視船へ、移送

日本旅客船協会の主張

- フェリーは、労働力不足や働き方改革、災害時におけるリダンダンシーの観点から、必要不可欠な輸送手段。また、地域の産業立地にも貢献。
- こうした社会の要請に応えるため、現在の高速料金の水準を前提に、輸送力増強に向けた投資を、積極的に、実施しているところ。
- しかし、現在、新型コロナの影響で、フェリーは大打撃を受けており、こうした中で、高速料金の引下げ、割引の拡大が実施されれば、もはや航路の存続ができなくなる恐れがある。

- NEXCOについては、大口多頻度割引(最大50%)と時間割引(夜間30%)との「重複」によって、割引率が最大 65%にも達しており、夜間物流が多いフェリーへの影響が大きくなっている。
- 本四高速は、2014年の改正により、基本料金(ETC)自体が大幅に低下。本四高速の大口多頻度割引の拡大や新たな割引の導入は、本四間フェリーにとって、致命傷。

- フェリーは、ウイズ・コロナの時代にも対応した輸送手段。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、お願いします。

※ 高速料金のETC専用化の検討に際しては、本四高速の料金収受員の雇用に、慎重なご配慮を。