

高速道路のあり方検討有識者委員会

平成23年6月28日

社団法人日本旅客船協会

国内旅客船事業の概要

(平成22年4月1日現在)

●フェリー・旅客船は、我が国国民生活に必要な不可欠な公共輸送機関として極めて重要な役割を果たすと共に基幹的な物流体系の担い手。

事業者数964。1,671航路に2,281隻(948千総トン)が就航。

営業収入3,053億円(平成20年度)、従業員21,555人。

●フェリー・旅客船は、自動車などの陸上交通機関に較べエネルギー効率の良い(CO2排出量はトラックの1/4)環境に優しい輸送機関。

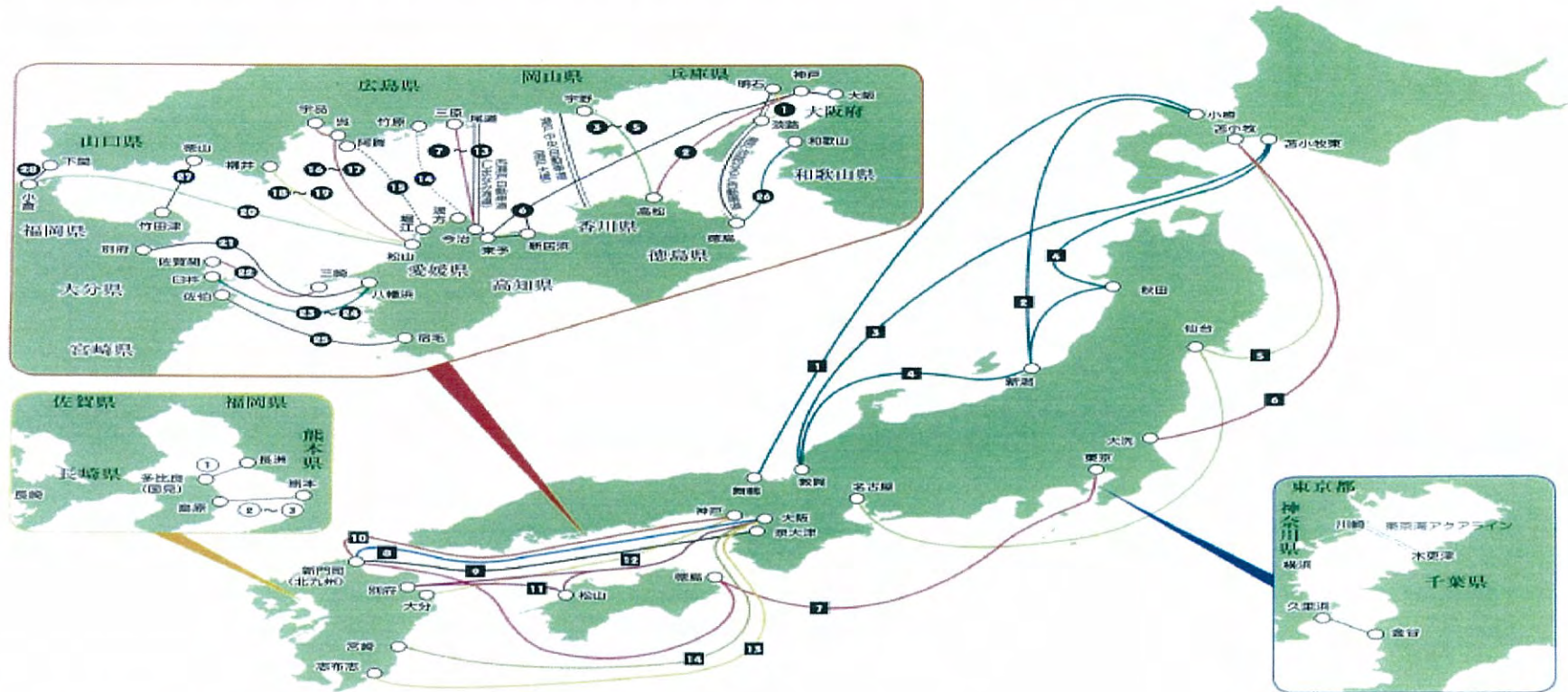
・ 輸送人員 9,903万人(3,510百万人キロ)

・ 自動車航送 1,469万台(1,582百万台キロ)

(トラック) 480 " (945 ")

(乗用車等) 989 " (637 ")

1. 高速道路の引き下げにより影響を受ける主なフェリー航路



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	輸送車両(千台)		旅客人員(千人)	
				輸送台数	指数	輸送人員	指数
平成18年度	13	21	51	2,418	100	3,083	100
平成19年度	13	18	47	2,269	94	3,028	98
平成20年度	11	17	45	1,985	82	2,657	86
平成21年度	10	16	40	1,807	75	2,344	76
平成22年度	10	16	40	1,820	75	2,233	72

長距離フェリーは日本の物流・人流の大動脈年間約180万台の車両と220万人の旅客を輸送雇用人員は関連も入れて1万人以上

フェリー等航路の現状について

短距離航路

○近年、本州～四国間をはじめとする短距離フェリーの輸送実績は急減

(年間輸送量 本四間9社9航路の合計、()内は対H20年度比)

平成22年度 旅客 243万人(▲33%)
 バス・乗用車 41万台(▲44%)
 トラック 55万台(▲41%)

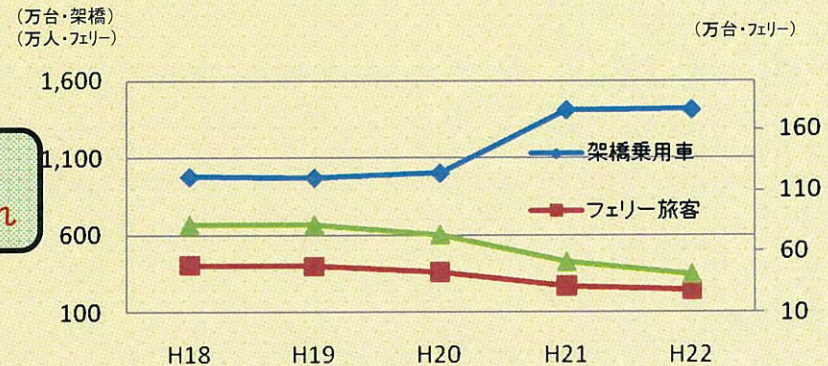
(参考)平成21年度
 それぞれ272万人、51万台、64万台

○平成21年度以降で、四国～本州・九州間で
 2航路が廃止、3航路が寄港廃止

○航路維持対策について地元で検討を実施
 ・四国フェリー・国道フェリー(宇野～高松)
 ・伊勢湾フェリー(鳥羽～伊良湖)
 ・明石淡路フェリー(明石～岩屋・休止中)

地域の足が
 消滅するおそれ

本四間フェリー輸送量と本四架橋通行台数の推移



長距離航路

○近年、長距離フェリーの輸送実績は大きく減少

(年間輸送量 9社11航路の合計、()内は対H20年度比)

平成22年度 旅客 223万人(▲16%)
 バス・乗用車 67万台(▲7%)
 トラック 113万台(▲9%)

※対H19年度比ではトラック輸送は▲21%
 (参考)平成21年度

それぞれ234万人、68万台、111万台

海上交通ネット
 ワークが消滅
 するおそれ

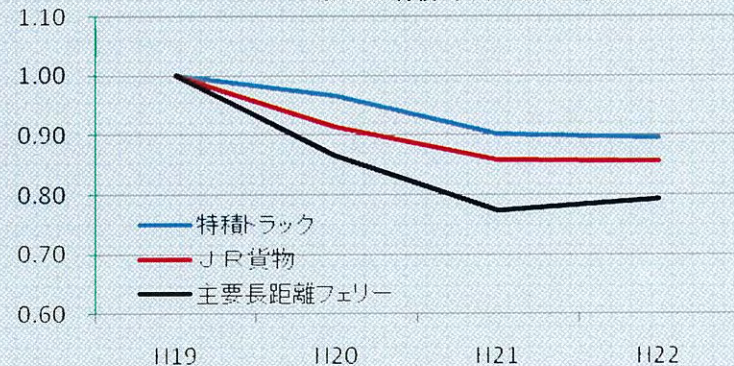
○特に、トラック輸送については、輸送量以上に運賃収入が激減

平成22年度 502億円※(対H20年度比▲31%)

※8社9航路の合計値

幹線輸送モードの貨物輸送量の推移の比較
 (平成19年上期を1とした場合)

※H22の特積トラックは第3四半期までの数字

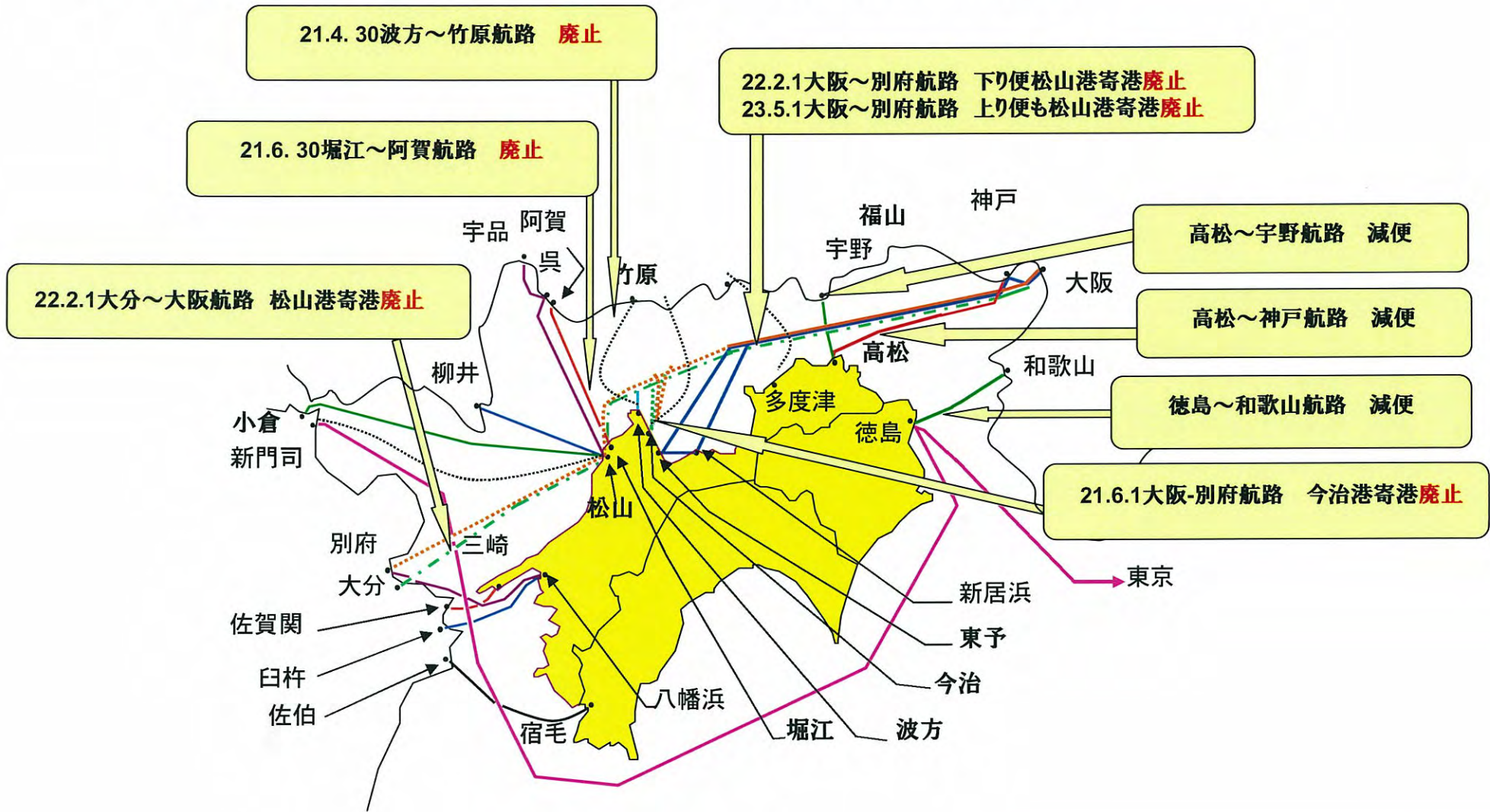


※フェリーは、旅客・乗用車航送(人流)による収入が約3割、トラック航送(物流)による収入が約7割であり、人流、物流それぞれの側面から重要な役割を果たしている

四国一本州・九州間のフェリーの現状

フェリーの減便及び航路廃止の状況

H21年4月以降、航路廃止 2航路 ・ 寄港廃止 3航路

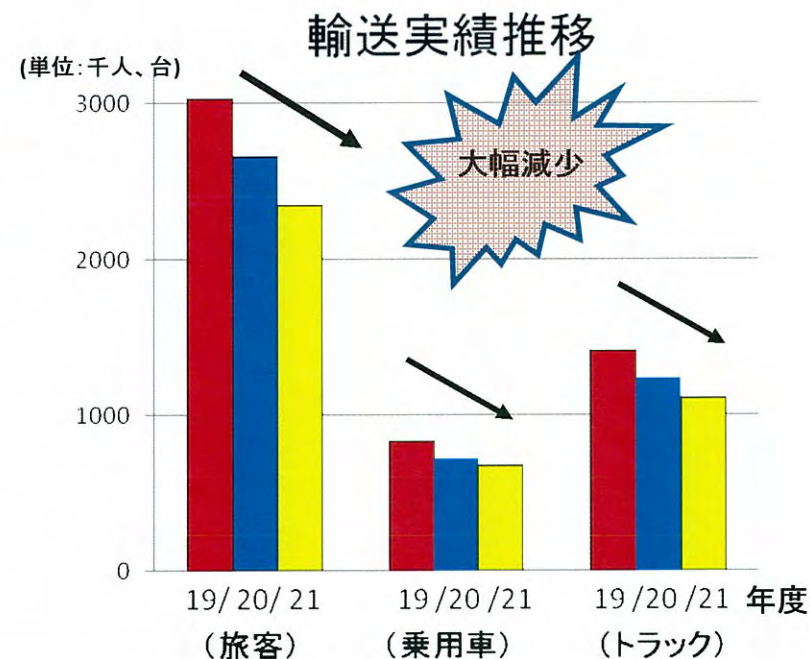


高速道路政策料金の変化による長距離フェリー事業への影響

運賃収入合計(燃料調整金を除く)



※港間距離300km以上の9社合計



平成20年10月以降のトラック深夜5割引きや、平成21年3月以降の乗用車土・日・祝上限1000円化等の影響により、長距離フェリーの売り上げは平成19年度に比べ平成21年度が150億円減(マイナス15%)となった。

輸送実績についても、平成19年に比べ、20年度、21年度と、旅客・乗用車・トラックとも大幅に減少した。

高速道路料金割引の歴史と今後の要望

- | | | | | |
|---|------------|------------|---------------|--------------------|
| ① | 平成16年11月開始 | 全車種 | 深夜割引 | 30%オフ開始 |
| ② | 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 |
| ③ | 平成20年 2月開始 | 全車種 | 深夜割引 | 40%オフ開始 |
| ④ | 平成20年10月開始 | 全車種 | 深夜割引 | 50%オフ開始 |
| ⑤ | 平成21年 3月開始 | 軽・普
全車種 | 土日祝
平日全時間帯 | 上限1000円
30%オフ開始 |
| ⑥ | 平成22年6月開始 | 37路線50区間 | 1,652km | 無料化 |

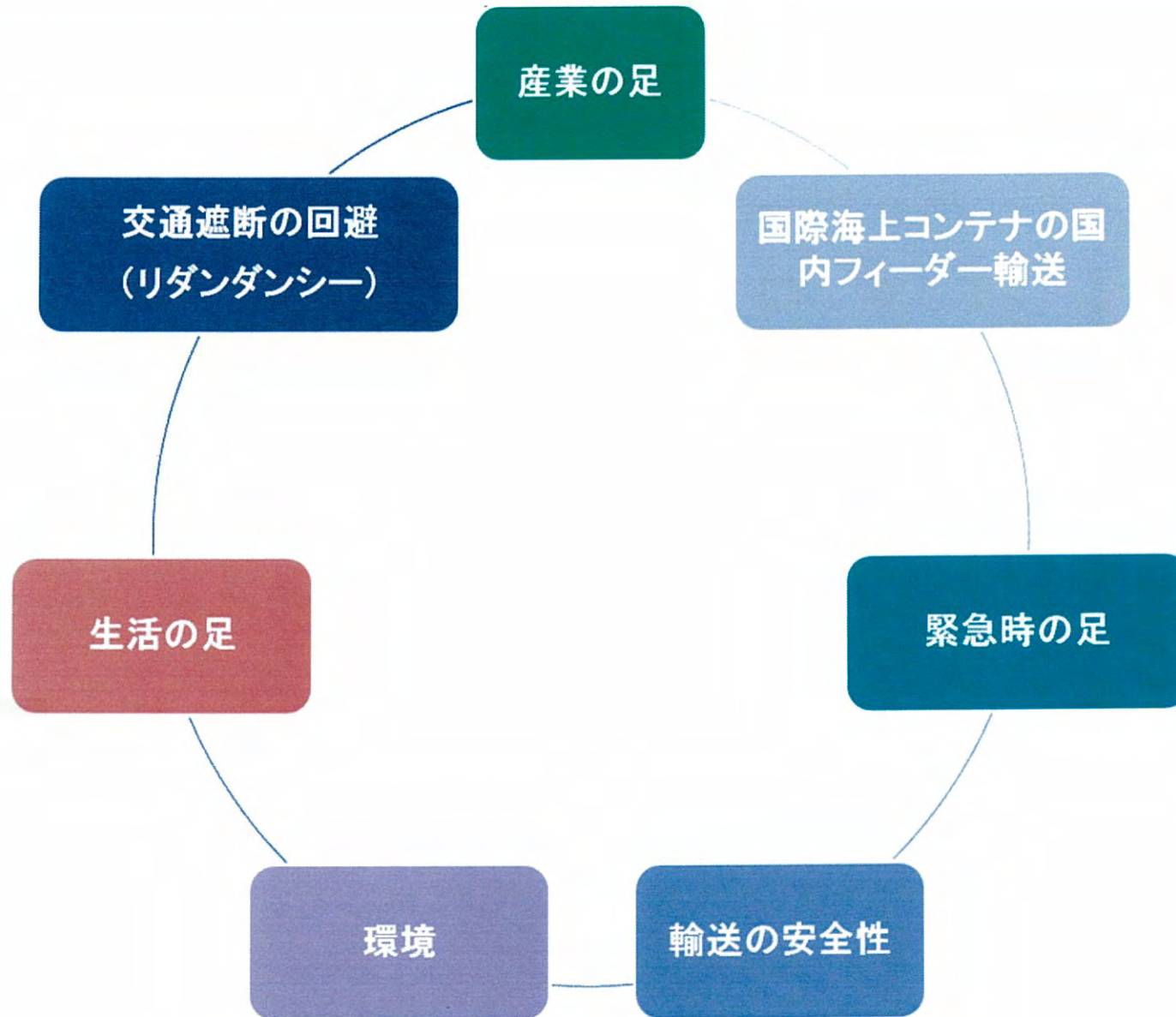
フェリーへの
影響甚大

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24台 小樽→秋田フェリー輸送
 フェリー大活躍 3月末迄 107便で自衛隊員約10,300名、3,300台緊急輸送
 地震から3ヶ月 801便で約55,600人、約15,100台輸送(自衛隊、消防、警察他)

- | | | |
|---|----------------------------------|--|
| ⑦ | 平成23年6月19日で軽・普 | 土日祝 上限1000円制 廃止
無料化実証実験凍結 |
| ⑧ | 平成23年6月20日～ 中型、大型、特大車
罹災証明書提示 | 水戸IC以北常磐道、白河IC以北の東北道 発着無料(当面八月まで)
全車種 無料区域発着 無料 (同乗者の提示でも可) |

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

フェリー航路の社会・経済的役割



フェリーの存続が必要な理由



① 地域住民と地域産業にとって不可欠

- ・フェリーは、公共交通機関として、**地域住民の足**となっている。
- ・フェリーは、地域の産業にとって不可欠な物流手段となっている。
- ・フェリーは、地域の観光産業の振興にも寄与している。

② 災害時に極めて有効な輸送手段であることが実証された

- ・フェリーは、貨物が自走する方式でクレーンが不要。 人員と車輛の同時及び大量輸送が可能で、今回の東日本大震災において自衛隊輸送などで活躍
- ・**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**に長距離のフェリー10社が指定されている(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、協定締結の動き拡がる
- ・更に、消防庁と日本旅客船協会間で、「船舶による災害時の輸送に関する協定書」の締結準備を進めている。

③ 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(10社16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
- ・日本の長年の環境政策であるモーダルシフト実現の切り札！

④ 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

フェリーによる自衛隊緊急輸送

○第1船 新日海フェリー(株)
「しらかば」
地震翌日3月12日
小樽→秋田
自衛隊員221名 車輛24台輸送

○地震発生から3月末まで
107便のフェリー便
自衛隊員 約10,300名
車輛 約 3,300台輸送

○地震発生から3カ月
自衛隊、消防、警察、機動隊ほか
人員 約55,600人
車輛 約15,100台輸送

フェリーは多くの命を救った



フェリーによる自衛隊緊急輸送



商船三井フェリー(株) SFさっぽろ号 苫小牧港
陸上自衛隊 3月17日

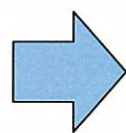
長距離フェリーの消防派遣輸送



オーシャントランス(株) おーしゃんいーすと号 東京港
下関消防の第一次派遣隊輸送 3月20日

フェリー船は自走で積卸（災害時に強い）

停電、津波で
港の設備損傷



自走で荷役可能
危険物輸送も可能
車と人を同時に輸送可能



札幌市消防車両輸送

太平洋フェリー

「きたかみ」仙台港

4月6日

フェリー、支援に存在感

人と物資 被災地へ大量輸送

被災者が無料で乗船できるフェリーと航路

フェリー会社	航路
オーシャントランス	東京-徳島-新門司
川崎汽船	苫小牧-青森
高松三井フェリー	大津-別府-志布志
フェリーさんふらわあ	松山-小豆 神戸-大分 苫小牧-秋田
新日本海フェリー	小樽-新潟 大津-新潟
大津渡フェリー	大津-山形
東カワフェリー	大津-新潟
名門大洋フェリー	大津-新潟

東日本大震災の被災地に援助隊や物資を輸送する手段として、民間フェリーが活躍している。多くの人と車両を載せることが出来る利点を生かし、地盤沈下から約3週間前より7000人超と4000台の車両を運んだ。災害時の有効な交通手段として、フェリーの存在感が高まっている。(山本照明)

新日本海フェリー(大阪)市には震災後、自衛隊の要請を受け、北海道苫小牧と秋田県でチャーター便3便と臨時便10便を運航。今月4日までに約5000人と車両約1500台を運んだ。九州と関西を結ぶフェリー「さんふらわあ(大阪市)」も、大分、鹿児島両県の警察や消防などの計400人、車両計約5台を運んだ。ボランティア活動だが、担当者には「非常時に売り上げを気にしてられない。少しでも役に立ちたかった」と話す。

日本旅客船協会によると、7日までにフェリー15社の43隻が定期便を含む204便で援助隊や物資を輸送した。特に長距離用の大型フェリーは、一度に7000

0〜900人と3000台近くの車両を運ぶことができた。被災地では、フェリーは「自衛隊を通じて申し込めば必要はあるが、協会はフェリーの特性を生かし、最大限の支援をした」としている。

航路廃止が進めば、緊急時の輸送力の低下にもつながりかねない。フェリー各社は「政府は、フェリーも不可欠な交通基盤と位置づけ、何らかの支援策を講じてほしい」と訴えている。

新日本海フェリーの「すずらん」で秋田港に到着した自衛隊の災害派遣隊(3月14日)→新日本海フェリー提供

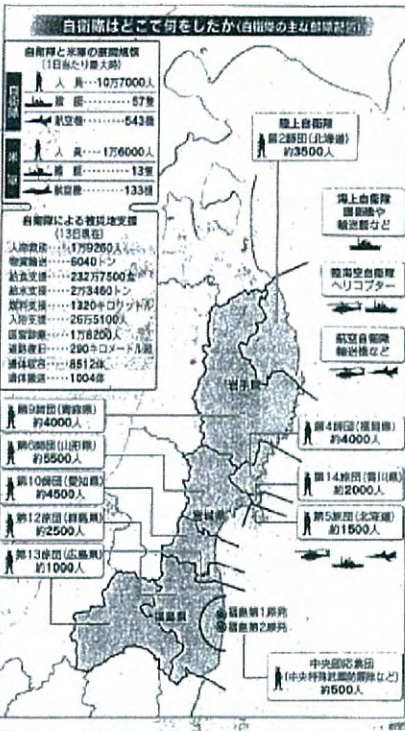


体の予約も前年を下回る。新日本海フェリーも「旅行という雰囲気ではなく、利用減は避けられない」(営業企画部)とみている。高速料金の「休日上限」000円(割引)と一部無料化の影響で、兵庫縣明石市と淡路島を結ぶ明石淡路フェリー(たこフェリー)が昨秋に運航を休止するなど、最近2年間で少なくとも7社が航路から撤退した。2009年10月に2社が経営統合して決定したフェリーさんふらわあも、12隻あったフェリーを6隻にこうした苦境に、自粛ムードが追い打ちをかけた格好だ。

自粛ムード 経営厳しく

ただ、被災地に配慮した自粛ムードが響き、フェリー11社を取り巻く経営環境は厳しい。フェリーさんふらわあは、4〜5月の大型連休

東日本大震災



自衛隊10万人、最前線支援



救助や復旧、原発で想定外の仕事も

東日本大震災の被災地では、自衛隊が最前線の支援にあたり、救助や復旧だけでなく、想定外の仕事もこなしている。福島第一原子力発電所では、自衛隊が汚染水の処理や、避難者の支援にあたっている。また、被災地のインフラの復旧にも自衛隊が力を尽くしている。



福島第一原子力発電所では、自衛隊が汚染水の処理や、避難者の支援にあたっている。また、被災地のインフラの復旧にも自衛隊が力を尽くしている。自衛隊は、被災地の復興のために、さまざまな形で貢献している。



防衛大教授に聞く

平時の準備生きた 情報共有体制を

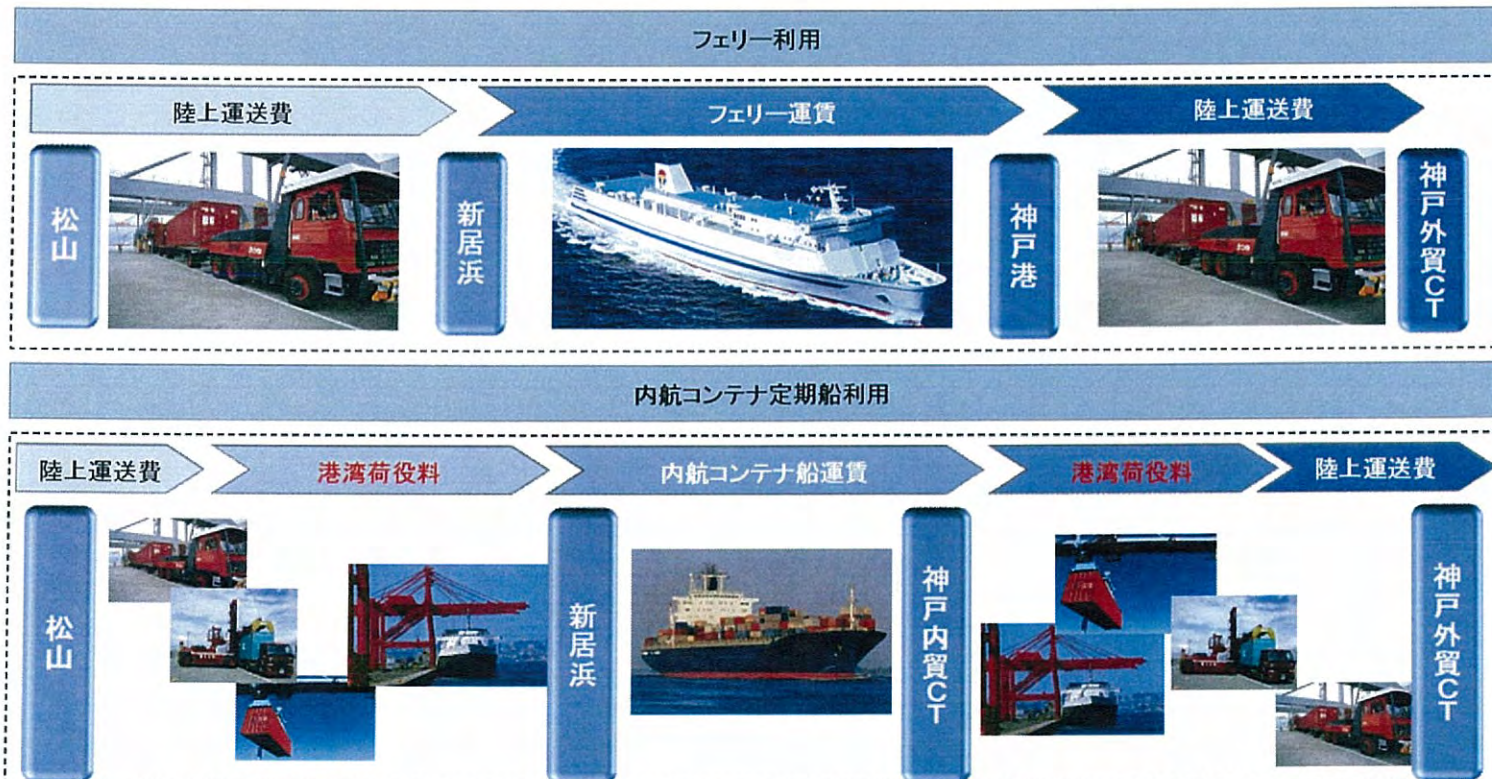
「平時の準備が、災害時の対応に大きく影響する」と防衛大学校の教授は語る。自衛隊は、平時から情報共有の体制を整え、災害時の迅速な対応を実現している。また、被災地の復興支援にも積極的に取り組んでいる。

仙台塩釜港での年間
取り扱い量に匹敵

国際海上コンテナの国内フィーダー輸送機能

フェリーは、少なくとも10万TEU/年のコンテナを四国と阪神港との間でフィーダー輸送

- 四国－阪神間では、航行距離がフェリー輸送に適している。(※)
※距離が長いと内航コンテナ船が優位。逆に、短いとトラックが優位。
- 欧州、北米等基幹航路に就航する本船寄港の無い四国にとって、重要な輸送機能を担う。



フェリー航路が廃止されると阪神港から釜山港にシフトが進む懸念が大

コストは定期便利用時でフェリー比13%UP、チャーター便利用時で33%UP。
コスト以外に所要時間増、毎日運航しない、チャーターが困難、寄港地が限られるなどのリスク。

今後の高速道路料金のあり方及び要望

- ①高速道路料金は受益者負担の原則のもと道路会社がコストに見合った料金を設定すべきである。国の税金でフェリー、JRを始めとする競合する民間輸送機関を排除する料金政策は明らかにおかしい。
- ②日本は四方海に囲まれており、陸海空のバランスの取れた総合交通体系の構築が不可欠である。著しく高速道路偏重を促す歪んだ交通体系を目指す事は絶対にあってはならない。
 - * 鉄道輸送、車輛による陸上輸送、航空輸送や、船舶による輸送の各モードが、それぞれの強み、弱みをもっており、それぞれ補完しあって、国民の生活を支えてきている。
 - * 今後の我が国のエネルギー需給構造の変革が予想される中、環境に優しい輸送モードであるフェリー等海運の重要性は益々増大。
- ③フェリーは大規模災害発生時の緊急輸送手段。そのフェリーがなくなっても良いのですか？
 - * 東日本大震災では、フェリーが各地自衛隊輸送、消防、警察の隊員・車輛及び緊急援助物資の大量輸送に迅速に対応し、人命救助、被災者支援、復興支援に大きく貢献した。
 - * 日本は地政学的にみても大地震・津波の他にも、洪水、台風や火山噴火など国民の生活を脅かすリスクが多い事も視野に入れるべきである。
 - * 将来起こるといわれている、東海沖、東南海地震の備えの為にフェリーという有力な輸送機関を歪んだ高速道路料金政策で潰す事は断じてすべきではないと強く申し上げたい。
- ④一貫してバランスのとれた総合交通政策の構築が今こそ求められている。
 - * 高速道路料金の度重なる変更は国民生活を混乱させるだけでなくフェリー他の競合する交通機関の正確な経営判断を難しくする。(フェリーは装置型産業であるが、船舶投資の中期的な判断を困難にする。)
- ⑤東北地方の高速道路の無料化は震災の復旧、復興のために本来の趣旨、目的にのみ適用と厳密な運用をすべきである。復旧、復興を大義にしたなし崩し的な全国無料化は国民の声を軽視するものであり**NG!**