

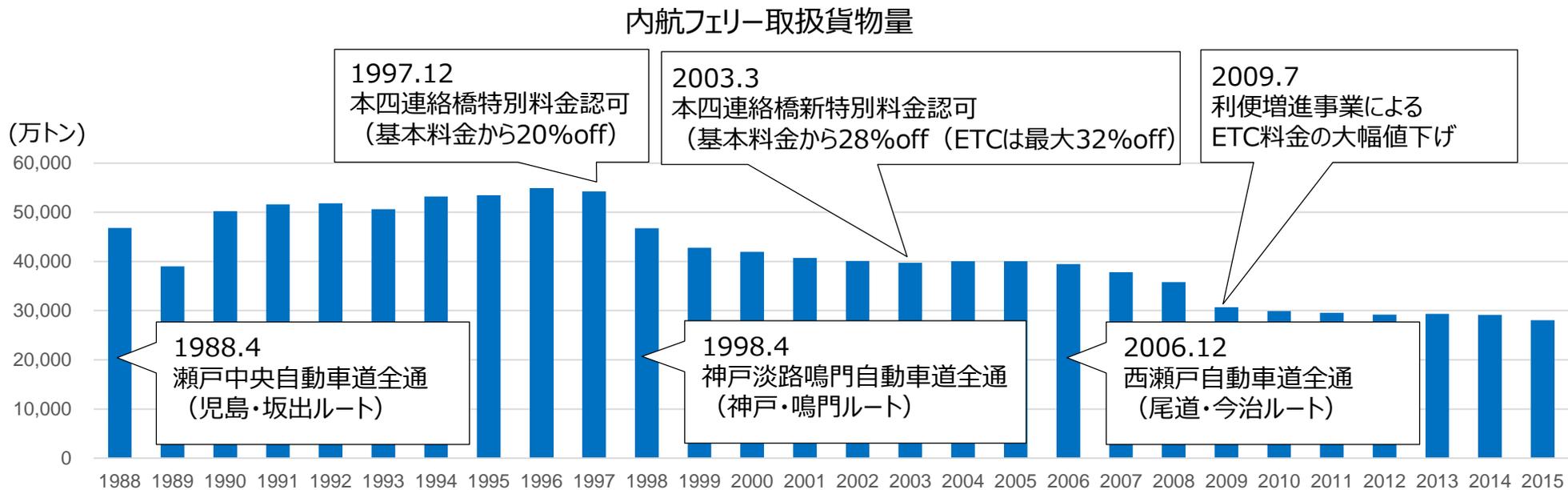
四国のフェリー・RORO船を取り巻く状況について

四国地方整備局 港湾空港部

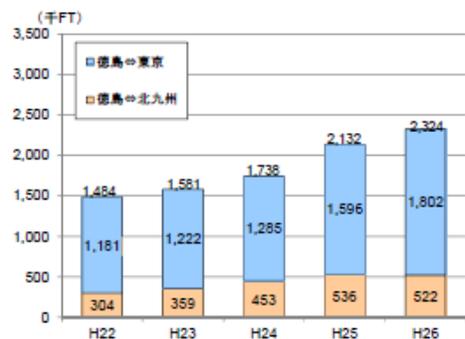
四国運輸局 交通政策部

内航フェリー・RORO船の取扱貨物量の推移

○架橋及び高速道路料金の改定等を契機に、内航フェリー貨物全体としては減少傾向にあるが、長距離フェリー航路について最近は増加傾向の航路もある。また、長距離内航RORO輸送は増加している状況。



徳島小松島港フェリー航路の取扱貨物量



出典：徳島県資料及びフェリー会社提供資料をもとに港湾局作成

内航RORO船取扱貨物量

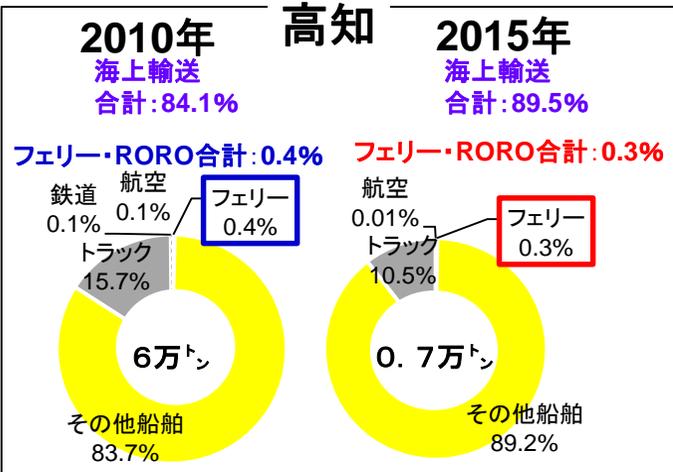
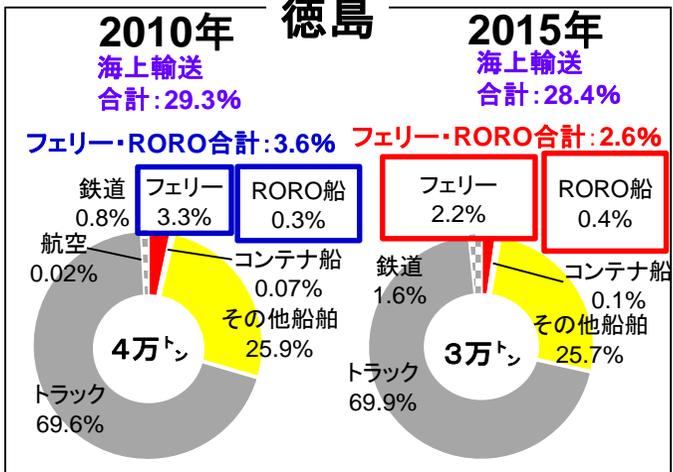
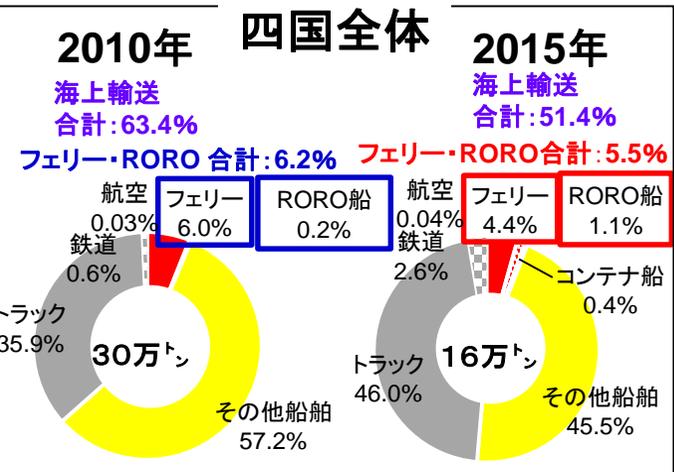
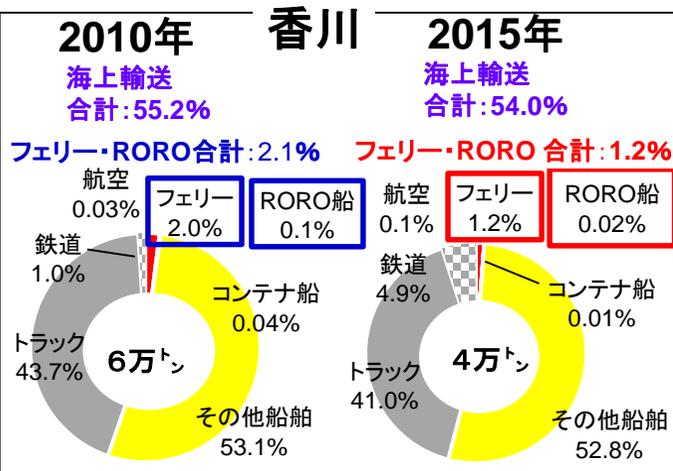
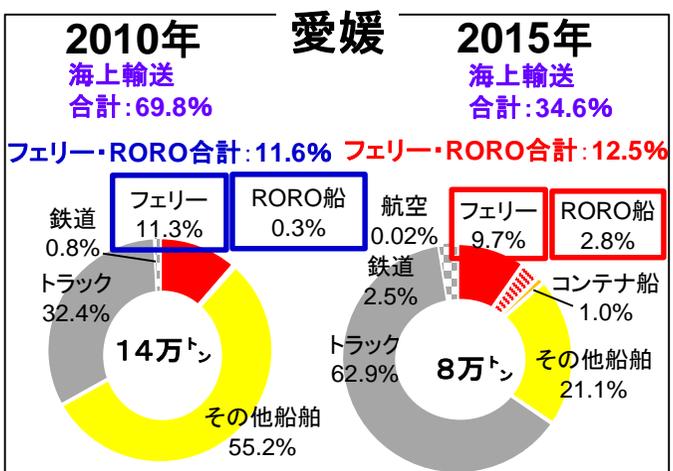
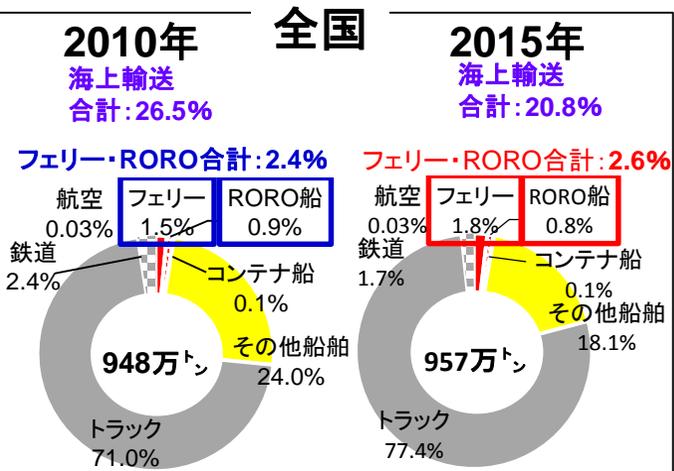


出典：港湾統計をもとに港湾局作成

出典：内航船舶輸送統計をもとに港湾局作成

四国各県における海上輸送の割合①

○下記グラフは、全国貨物純流動調査より四国各県における貨物輸送量及び輸送分担率を2010年10月19日(火)～10月21日(木)と2015年10月20日(水)～10月22日(金)と比較したデータであるが、3日間で調査した結果であることから、数値の扱いについては留意を要する。
 ○フェリー・RORO船の輸送分担率は、全国データで見ると2.4%から2.6%に微増。四国全体で見ると6.2%～5.5%をシェア。四国各県においては、愛媛県が約11.6%～12.5%、香川県が2.1%～1.2%、徳島県は3.6%～2.6%、高知県は0.4%～0.3%のシェアとなっている。



※四国内の流動量を除く
 ※分担率については、輸送経路の中で最も距離が長い代表輸送機関を基に算出しているため、経路の一部区間について、フェリー・RORO船を活用した貨物量は下記グラフよりも多い。

近年のフェリー・RORO船に関する航路開設及び船舶大型化に関する事例

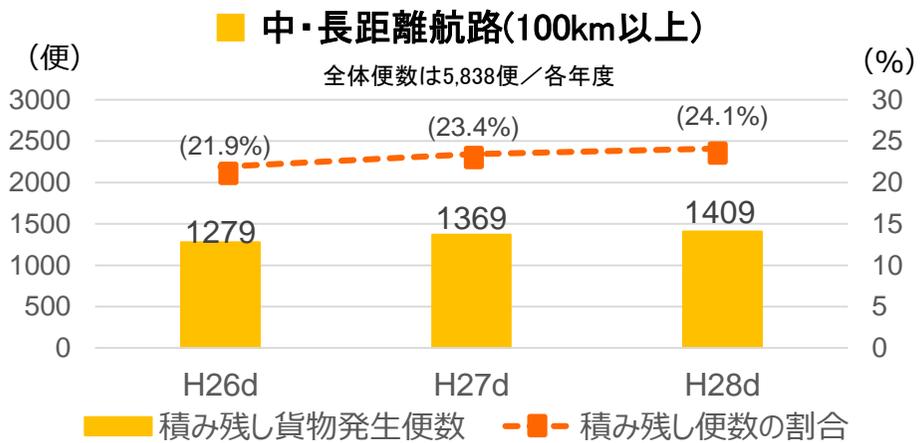
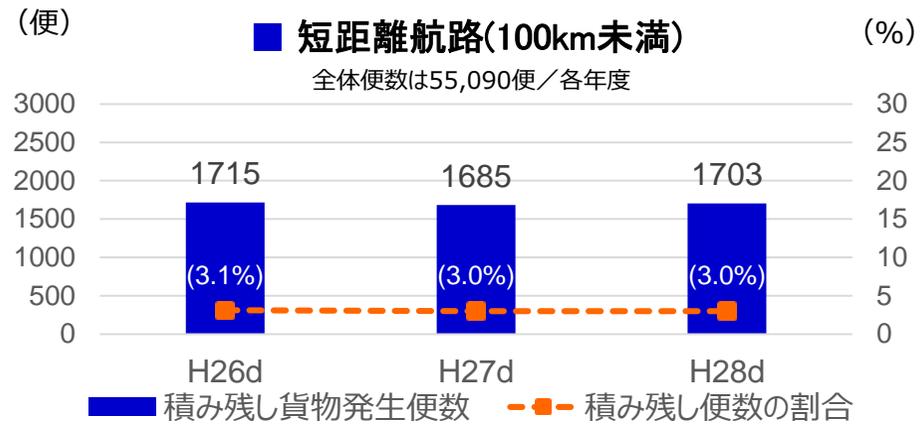
○近年、全国各地において、フェリー・RORO船の新規航路の開設や大型新造船の投入がなされている。

- H27
- ①【RORO船】
平成27年1月から9月にかけて、近海郵船(株)が敦賀港～苫小牧港に就航するRORO船全3隻を最新鋭船に入れ替え。船舶を8,000トン級から11,000トン級に大型化。
- H28
- ②【フェリー】
平成28年4月～9月にかけて、オーシャントランス(株)が、北九州港～徳島小松島港～東京港に就航するフェリー全4隻を新造船に入れ替え。船舶を11,000トン級から13,000トン級に大型化。
- ③【RORO船】
平成28年10月に、川崎近海汽船(株)が、清水港（静岡県）～大分港を結ぶ新たなRORO船の新規航路を開設。同社は航路開設により、首都圏・甲信地方～九州間のモーダルシフトが加速し、今後予想されるドライバー不足問題の解決策の一つとなることを見込んでいます。
- H29
- ④【フェリー】
平成29年3～6月にかけて、新日本海フェリー(株)が、新潟港～小樽港に就航する現行船2隻を新造船に入れ替え。
- ⑤【フェリー】
平成29年10月に、商船三井フェリー(株)が大洗港（茨城県）～苫小牧港（北海道）に新造フェリー2隻を投入。高速化で出航時間を後ろ倒しし、これまで以上に集貨範囲を広げ、物流面での利便性を向上させる。
- ⑥【RORO船】
平成29年9月に、日本通運(株)が東京～北海道に就航する現行船3隻のうち1隻を新造船に入れ替え。同年12月にもう1隻も新造船に入れ替え予定。
- H30
- ⑦【RORO船】
平成30年1月～3月にかけて、川崎近海汽船(株)が常陸那珂港（茨城県）～苫小牧港に大型最新鋭のRORO船を2隻投入予定。
- ⑧【フェリー】
平成30年春を目処に、川崎近海汽船(株)が既存の八戸港～苫小牧港に加え、宮古港（岩手県）～室蘭港を結ぶフェリーの新規航路を開設予定。
- ⑨【フェリー】
平成30年3月～6月にかけて、(株)フェリーさんふらわあが大阪南港～志布志港（鹿児島県）に就航するフェリー2隻を新造船に入れ替え。船舶を12,400トン級から13,500トン級に大型化。積載可能なトラック台数を現行船比16%増とするなど、車両積載能力の増強を図る意向。
- ⑩【フェリー】
平成30年夏頃に、四国開発フェリー(株)が東予港～大阪南港に就航するフェリー2隻を新造船に入れ替え予定。船舶を10,000トン級から15,000トン級に大型化。トラック輸送能力が5割向上。
- H31
- ⑪【RORO船】
平成31年度第3四半期以降、栗林商船(株)が北海道と東京、名古屋、大阪を結ぶ航路に就航する現行船3隻を新造船に入れ替え予定。

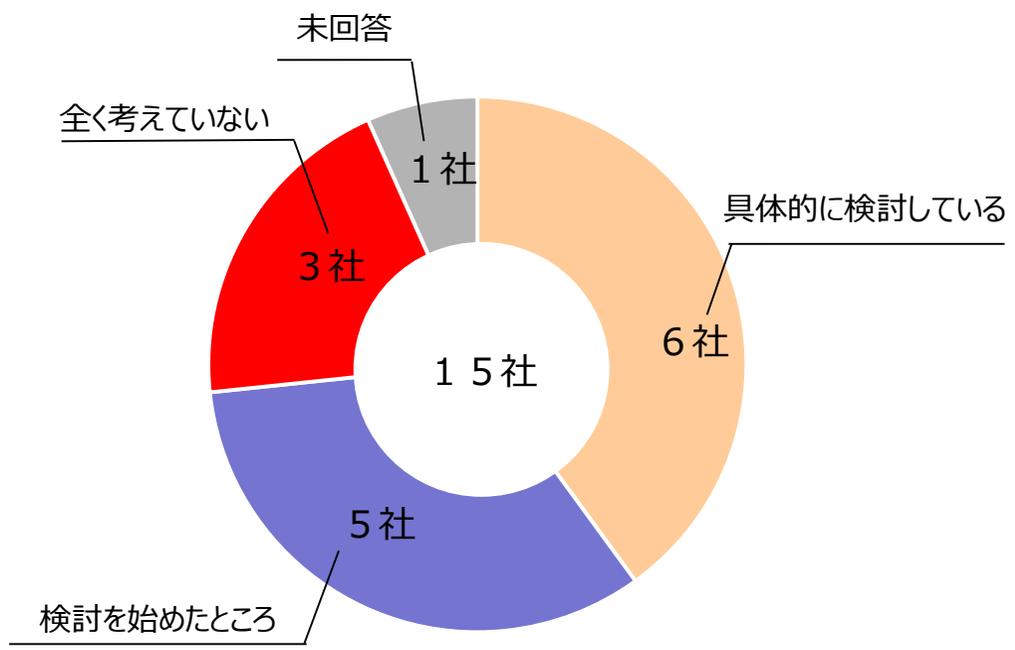
四国におけるフェリーの更新計画

- ・四国地方整備局による管内事業者15社へのヒアリング結果、積み込み予定の船便に積みきれずに残った貨物（以下「積み残し貨物」という）が発生した便数は、平成28年度で短距離航路は1,703便（全体便数の3.0%）、長距離航路は1,409便（全体便数の24.1%）に上る。
- ・平成26年度から28年度における積み残し貨物の割合の推移をみると、短距離航路は3.0%と横ばい、中・長距離航路は20%を超え増加傾向で慢性的な積み残しが発生している。
- ・使用船舶の更新について、管内事業者15社のうち、6社が「具体的に検討」、5社が「検討を始めたところ」と回答し、その内4社については大型化を考慮して更新する予定。

積み残し貨物の発生した便数の推移



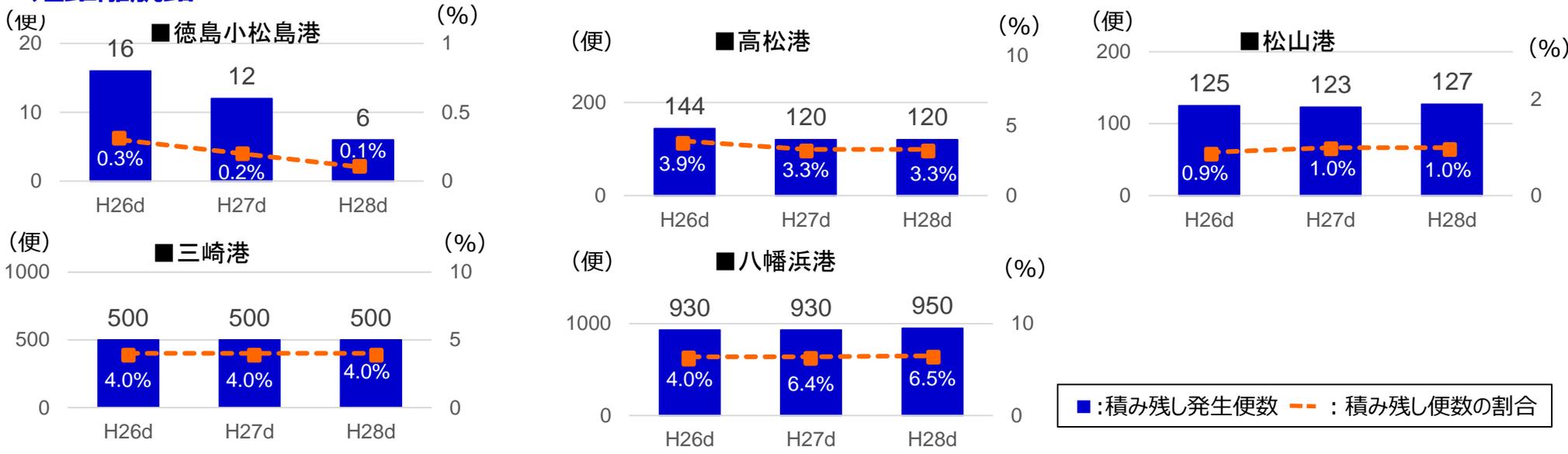
事業者による船舶の更新の見通し



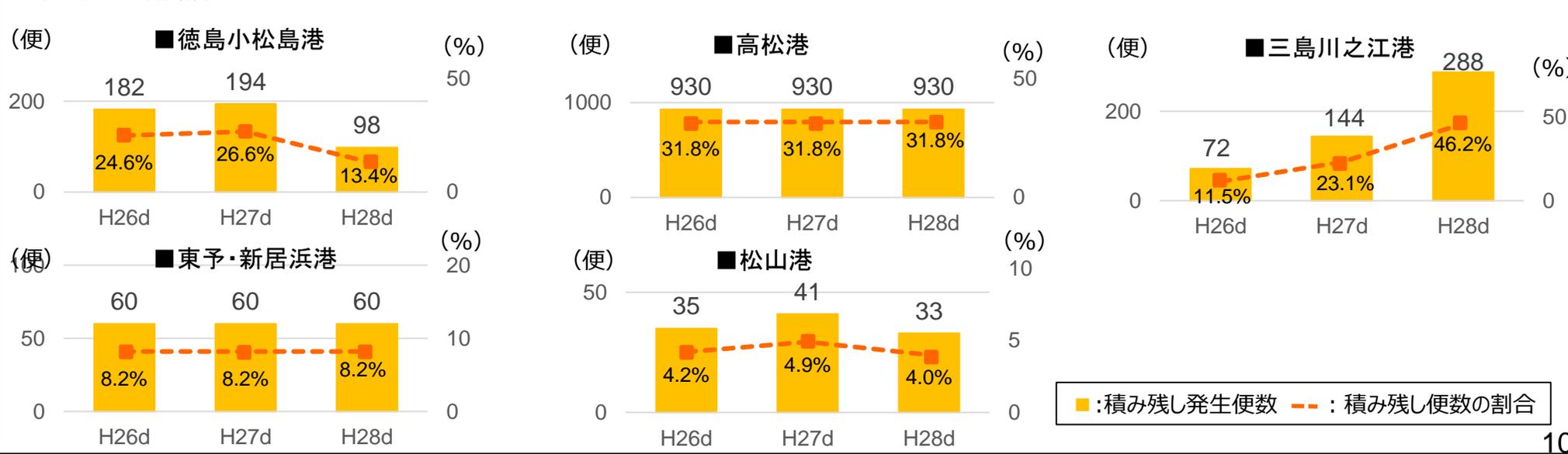
※平成29年10月に実施したヒアリング調査に基づく。
（四国管内のフェリー・RORO船事業者15社）

四国における各港の積み残し貨物の発生状況

短距離航路



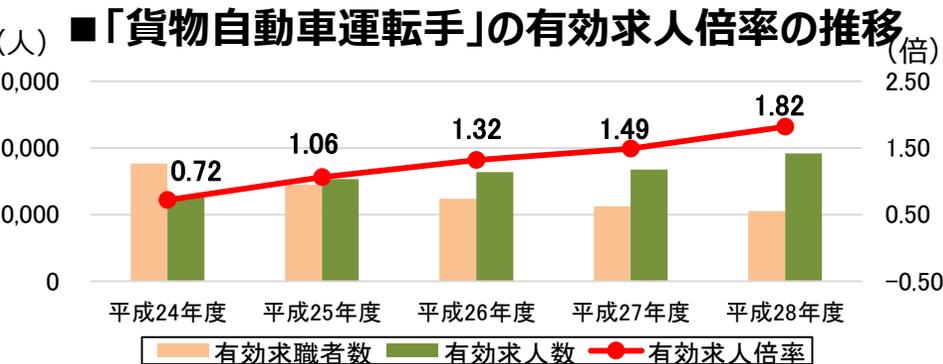
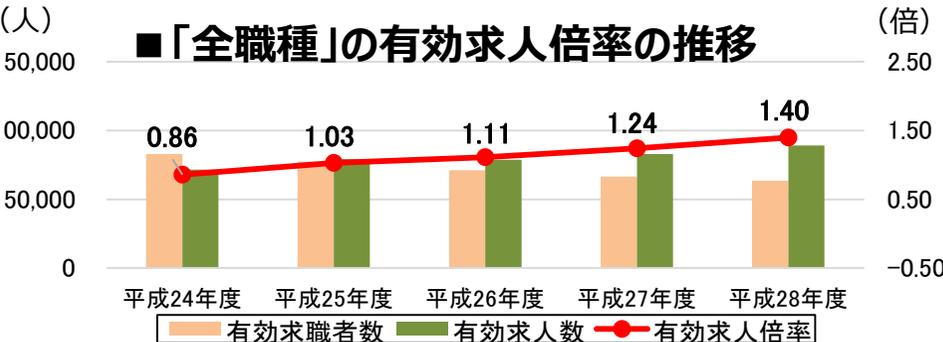
中・長距離航路



四国におけるトラックドライバー不足の現状

○四国における貨物自動車運転手の有効求人倍率は年々上昇しており、平成28年11月には2倍を超えるなど、求人に対して職者が少ない状況が続いており、トラックドライバーを含め、運転手の人手不足感が高まっている。

○また、トラックドライバーに対する労働基準が厳しくなっているところ。



※貨物自動車運転手とは、トラック運転手、トレーラートラック運転手、コンクリートミキサー運転手、タンカー運転手、タンクローリー運転手、ごみ収集車運転手、自動車陸送員、他に分類されない貨物自動車運転手を指す。

※4か月未満の臨時を除く、パートを含む常用の計

出典：職業安定業務統計 (厚生労働省)

行政処分等の基準改正 (抜粋) 平成25年11月1日施行

- 悪質・重大な法令違反の処分を厳格化
 - 乗務時間の基準※1に著しく違反があった場合※2は **30日間の事業停止**

※1 「事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準 (国土交通大臣告示)」

- 拘束時間： **1日13時間まで** (16時間まで延長可。ただし15時間超は週に2回まで)
- 休息時間： **1日継続8時間以上**
- 運転時間： **2日を平均して1日9時間まで**
- 連続運転時間： **4時間毎に30分以上の休憩を確保** (1回につき10分以上で分割可)

※上記の基準は、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準 (厚生労働大臣告示)」によるものである。

※2 基準に著しく違反する場合は、「事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準 (国土交通大臣告示)」の未遵守が1ヶ月間で計31件以上あった運転者が3名以上確認され、かつ、過半数の運転者について、告示に規定する拘束時間の未遵守が確認された場合

資料：国土交通省 交通政策審議会 第65回港湾分科会資料 (平成28年11月)

高速道路の整備状況

- 四国4県を8の字の高速道路で結ぶ「四国8の字ネットワーク」は、総延長の約7割の整備が完了。
- フェリー・RORO船の海上輸送網が、高速道路網を含めネットワークを形成することにより、四国内における更なる物流の効率化が実現可能になる。
- 暫定2車線で供用中の高速道路において、NEXCO西日本が交通の円滑化に向けて、高松自動車道の鳴門IC～高松市境間で4車線化事業を実施中。また、松山自動車道（伊予IC～内子五十崎IC間）及び徳島自動車道（土成IC～脇町IC間）において、付加車線を試行設置し、その効果を検証予定。（松山自動車道はH29d末発注予定、徳島自動車道はH30d早期発注予定）



フェリー・RORO船ターミナルの整備状況

- 徳島小松島港では、平成27年5月にフェリー岸壁（水深-8.5m、耐震）が供用開始。それに合わせて、大型新造フェリー（4隻）が就航。
- 東予港も平成30年夏のフェリー岸壁（水深-7.5m、耐震）供用開始に合わせ、新造フェリーが投入予定。
- 八幡浜港においても、フェリーが利用する岸壁（水深-6.0m、耐震）を整備中。（平成33年頃供用開始予定）

■松山港内港地区

柳井行き 87便/週
 (防予フェリー、周防大島松山フェリー)
 岸壁:水深-4m、延長68m

■同港外港地区

博多、岩国、東京行き 1便/週
 (日本通運・商船三井フェリー)
 岸壁:水深-10m、延長340m

■松山港高浜地区

広島行き 70便/週
 (瀬戸内汽船・石崎汽船)
 岸壁:水深-6.5m、延長207m

小倉行き 7便/週
 (松山・小倉フェリー)
 岸壁:水深-8m、延長238m

■新居浜港東港地区

神戸行き 5便/週
 (四国開発フェリー)
 岸壁:水深-7.5m、延長165m

■東予港中央地区

大阪行き 7便/週
 (四国開発フェリー)
 岸壁:水深-5m、延長110m
※現在、岸壁(-7.5m)を整備中

■高松港朝日地区

神戸行き 28便/週
 (ジャンボフェリー)
 岸壁:水深-6m、延長130m

■同港玉藻地区

宇野行き 70便/週
 (四国フェリー)
 岸壁:水深-7m、延長68m

■八幡浜港沖新田地区

別府行き 42便/週
 臼杵行き 97便/週
 (宇和島運輸、九四オレンジフェリー)
 岸壁:水深-5.5m、延長280m
※現在、岸壁(-6m)を整備中

■三崎港

佐賀関行き 112便/週
 (国道九四フェリー)
 岸壁:水深-4.0m、延長148m

■宿毛湾港片島地区

佐伯行き 21便/週
 (宿毛フェリー)
 岸壁:水深-5m、延長185m

■三島川之江港村松地区

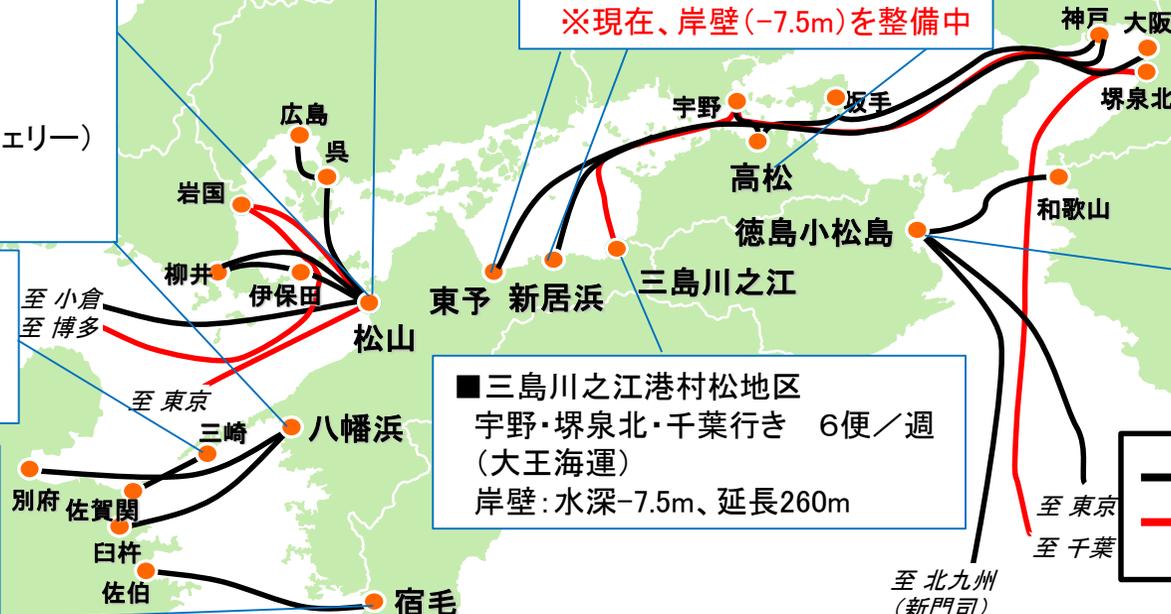
宇野・堺泉北・千葉行き 6便/週
 (大王海運)
 岸壁:水深-7.5m、延長260m

■徳島小松島港沖洲(外)地区

※現在、防波堤を整備中
 東京行き 7便/週
 新門司行き 7便/週
 (オーシャン東九フェリー)
 岸壁:水深-8.5m、延長270m

■同港沖洲地区

和歌山行き 56便/週
 (南海フェリー)
 岸壁:水深-6m、延長112m



— :フェリー
— :RORO船(三島川之江、宇野、堺泉北、千葉)
 (東京、松山、岩国、博多)

四国管内大規模物流拠点施設（倉庫等）の状況について

○高速道路が整備に伴い、特に I C 周辺における物流倉庫の立地が顕著である。今後、高速道路とフェリー・R O R O 輸送の更なる連携による輸送の効率化が期待される。

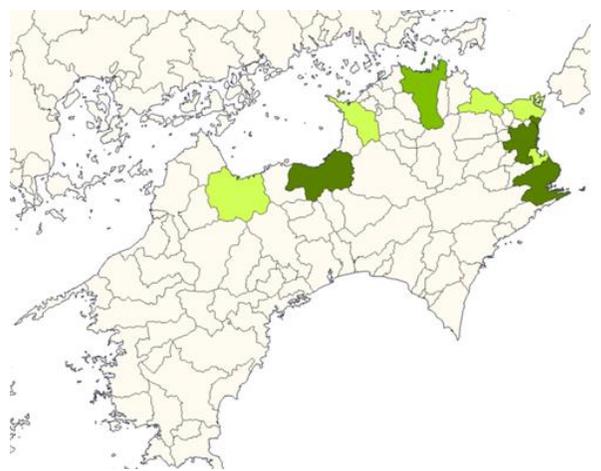


- 倉庫面積が3,000m²以上の倉庫
- 2008～2012年登録
 - 2013～2017年登録
 - フェリー・ROROターミナル
 - インターチェンジ

フェリー・RORO航路を利用する貨物のODの広がり

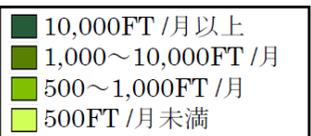
- 四国発着フェリーは背後企業だけでなく、四国全域にわたる企業の貨物を取り扱い、全国各地へ輸送される。
- 例えば、徳島小松島港～東京港フェリー航路では、徳島小松島港の背後地である徳島県だけでなく香川県、愛媛県の貨物についても取り扱い、東京港の背後地である東京都への貨物だけでなく、神奈川県、埼玉県、栃木県、群馬県、茨城県の関東地方の他、北海道への広域に貨物が輸送されている。

〈徳島小松島港から東京港を經由して輸送される貨物流動〉 四国（生産地）

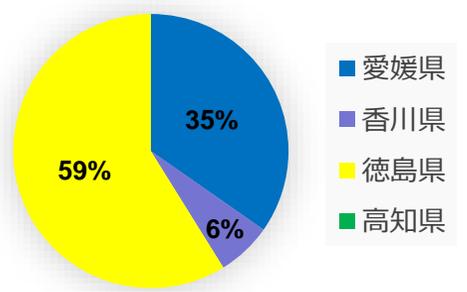


品目	輸送量
軽工業品	10,119
金属機械工業品	3,675
雑工業品	465
化学工業品	3,324
不明	152
合計	17,735

単位：ルートン/月



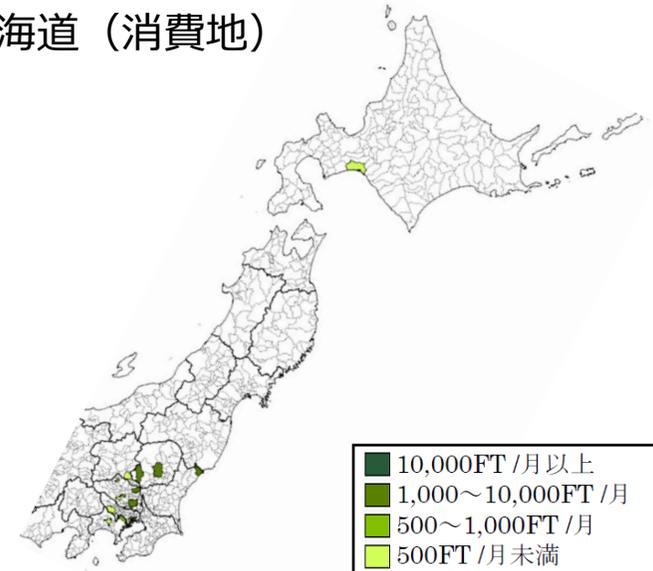
県別シェア



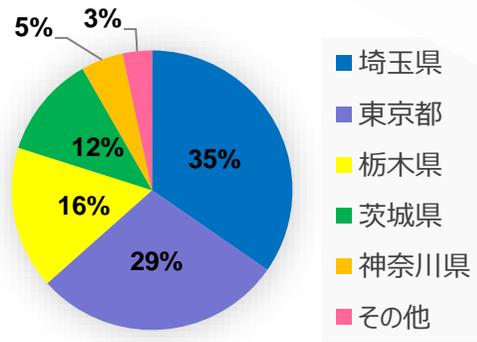
出発地	流動量
愛媛県	6,161
香川県	1,140
徳島県	10,434
高知県	0
合計	17,735

単位：ルートン/月

関東、北海道（消費地）



県別シェア



出典：内外貿ユニットロード貨物流動調査より