

長距離フェリーの動向と今後の展望

男澤智治

要旨

我が国に長距離フェリーが就航して35年が経過した。その間、物流・人流の大動脈として我が国の経済活動を下支えしてきた。しかし、経済活動の低迷とあいまって輸送台数・人員が減少し、経営状況が悪化している。さらに、2000年10月の改正海上運送法で需給や運賃規制が緩和され、内航定期分野が自由競争の時代に突入したことも大きく影響している。この状況下、長距離フェリー各社は航路の再編成、船腹調整、コスト削減などを行い厳しい経営環境を乗り切ろうとしている。

本稿では、長距離フェリー輸送の35年間の歴史を辿りながら、今後の長距離フェリーの生き残り策として「競争力強化」と「環境問題への対応」を取り上げている。

はじめに

1968年8月10日、小倉～神戸間に阪九フェリーによる長距離フェリーが初就航し、35年が経過した。この間、わが国の高度経済成長を支えてきたが、73年10月、78年12月のオイルショックでは燃料油が高騰し景気後退による航路再編や事業の集約が行われた。86年11月に始まった平成景気のなかではトラック輸送量が伸びたものの、91年以降、平成不況では落ち込み、その後やや取り戻したが、96年をピークに低迷している。近年、国内外を問わず全産業・業界で事業者間の提携・集約が始まっているほか船腹過剰問題が出ており、内航業界では対応が迫られている。

さらに、規制緩和政策の一環で、2000年10月の改正海上運送法施行以降、需給調整の廃止により長距離フェリー事業への新規参入の壁は低くなった。その反面、景気低迷による荷動きの減少などで長距離フェリーへの新規参入業者は1社しかないが、一方で内航RORO船事業者の動きが活発化している。2001年7月の常陸那珂～苫小牧間の川

崎近海汽船と近海郵船が運航船舶のスペース交換方式による共同運航を開始して以来、2003 年末までに提携・新規航路は 10 航路に達している。そのうち、2 航路は長距離フェリー事業者による共同運航である。

長距離フェリー事業者は厳しい経営環境の下、航路の再編やコスト削減などを行い、内航 RORO 船との競争や現在の経済環境を乗り切るために必死に生き残り戦略、他社との差別化を行っている。

本稿では、長距離フェリーのこれまでの歴史を振り返るとともに、長距離フェリー事業者の生き残り戦略を整理し、今後の長距離フェリー輸送を展望してみたい。

1. 長距離フェリーの定義

長距離フェリーは、一般的に「片道の航路距離が 300 km 以上で、陸上輸送のバイパス的な旅客フェリーをいい、本土～奄美大島～沖縄を除く。」¹⁾と説明されている。フェリー輸送の根拠となる法律は、「海上運送法」であり、第 2 条第 4 項に示されている「旅客定期航路事業」のなかの「一般旅客定期航路事業」に該当する。したがって、13 人以上の旅客定員を有する船舶により人や車の運送をする定期航路事業である。その他、貨物を主に輸送する事業として、「貨物定期航路事業」（同法第 2 条第 3 項）がある。

長距離フェリーが物流という側面から果たす役割について、整理すると次の 4 点に集約できる。

- ①陸上を走行する場合と同様な運転手を必要とせず、運転手不足の解消に役立つと同時に、人件費の削減を可能にする。
- ②混雑している道路を回避することにより輸送時間の短縮、運行時間の正確化を期することができ、流通の合理化に役立つ。
- ③ロールオン・ロールオフという荷役方式によるため、荷物の損傷を減少し、荷役時間、荷役費の節減を可能にする。
- ④自動車のタイヤの磨耗度の減少などにより自動車の整備、維持費を節約する。

2. 長距離フェリーのスタート

1967 年 12 月に発表された、運輸大臣の私的諮問機関である運輸経済懇談会の物的流通部会がまとめた「経済発展と物的流通革新」および 1968 年 3 月に発表された同部会がまとめた「共同一貫輸送における一貫運送取扱問題の検討」なる報告の中で、協同一貫輸送の重要性が指摘されて以来、同輸送はにわかに関係者の注目を浴びるようになった。

た。²⁾ このなかで登場したのが長距離フェリーである。これは、従来瀬戸内海を中心として発達してきた短距離カーフェリーを足場として阪九フェリーという先覚者が日本中で一番適した航路を先取りして1968年8月に長距離第1船を就航させたところからすべてが出発した。

すなわち、阪九フェリー企画調査室長安原清氏が『長距離フェリーの診断』で述べているように、阪九フェリーが「長距離フェリーという特異の輸送機関の開発を計画したときは、こうした開発についての常道ともいえるべき、環境の指向についてのじゅうぶんな把握がないままに、ただ経営最高責任者の確信を唯一の光明と頼んで推し進められた。」³⁾もののようである。

しかし、この時20億円もの資本投下という大冒険が行われた背景には、この企業は内航海運業者（関光汽船）であると同時に区域免許としての自動車運送業を兼ねていたという経緯がある。開設当時はいざなぎ景気の中で2桁台の経済成長を遂げており、大量輸送・大量消費の貨物を輸送するため、トラック便を増発し、極度な労務者不足と、悪化する道路事情への対策に行き悩んでいるという実情があった。そこで、阪神～北九州間の輸送について、自社ならびに関連事業所が保有する定期貨物を全面的に自動車輸送に切り換え、これをカーフェリー需要の中核にするという計算のもとに長距離フェリー事業計画が立案された。

このようにして出発した阪九フェリーが順調な成績であったため、他の事業者の参入希望があった。旧運輸省では事業認可をするため、将来の需給バランスを把握した上で慎重に対応しなければならないということで、阪九フェリーの神戸～小倉航路の実績をフォローしながら、68年から69年にわたって検討が進められた。特に、東海道など幹線輸送体系における長距離フェリーの採算や将来性、輸送環境の変化などが検討された。この時に、淡路フェリー（後にセントラルフェリーと改称）と日本沿海フェリーとが東京～阪神航路を申請したが、現実にはトラック輸送がコスト・時間ともに優位であり、前者は72年12月に廃止、後者は実現しなかったという経緯がある。

3. 長距離フェリーの輸送実績

(1) 輸送量の推移

2003年4月現在、わが国における長距離フェリー航路は、13社、17航路が開設されており、51隻の船舶で太平洋側、日本海側の海上をネットワークしている。⁴⁾

長距離フェリーが就航した68年度から2002年度までの35年間に長距離フェリーで航送された各年度毎の旅客数、トラック台数、乗用車台数の推移についてみたのが図－

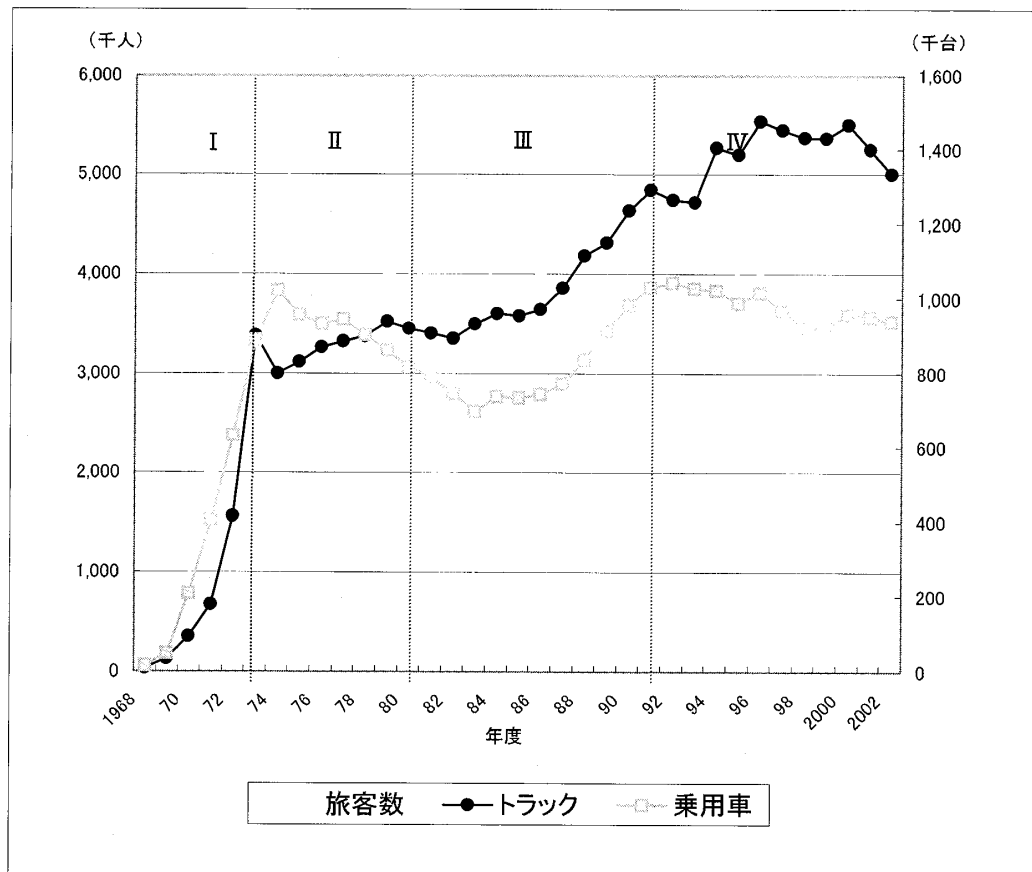
1である。このなかで次に示す4つの区分を試みた。

① 長距離フェリー創設期（68年度～73年度）

長距離フェリーの誕生から第1次オイルショックの前までであり、大都市圏と九州・北海道・四国といった航路が開設され、73年には23航路が就航した。現在の長距離フェリーの基盤が出来た時期である。長距離フェリーはトラック輸送を中心とした輸送機関だけでなく、別府や宮崎など観光地とも結び第1次レジャーブームをおこした。

② 需要低迷期（74年度～80年度）

2回にわたるオイルショックの影響で、原油の価格が2.1～3.9倍になり旅客や乗用車の船離れが生じた。しかし、貨物需要については大幅な減少には至らなかった。この時期は航路廃止、経営基盤強化のための再編等が行われた。最も最初に撤退を余儀なくされたのは、陸上とほぼ並行の航路で陸上トラック輸送との競合による川崎～阪神、大阪



注：左軸は旅客数、右軸はトラック台数、乗用車台数を現している。

出所：図中のデータについては財団法人日本海事広報協会『数字でみる日本の海運・造船』、国土交通省海事局『海事レポート』（平成15年版）等から整理。

図一1 長距離フェリーの輸送実績

～広島、松坂～東京などである。

③ 需要拡大期（81 年度～91 年度）

この期間は長距離フェリーが就航してから 13 年以上が経過し、使用船舶の代替に入った時期である。ここで建造された船舶の特徴は、トラックの積載台数を大幅に増やしたこと、船内の旅客設備の充実である。この時期は、時間指定納品、宅配便などの需要、スーパーやコンビニエンスストアの在庫を抱えない小売システムの普及に伴う多頻度少量輸送などのニーズから、トラック輸送が急増した。いわゆる物流活動における「量的拡大」から「質的充実」の変化によるものである。その結果、道路混雑、トラックの運転手不足などの事態を招き、長距離フェリーによる大量トラック無人航送（トレーラー輸送）が主流になっていった。

④ 長距離フェリー成熟期（92 年度以降）

トラック台数は、91 年 2 月から 93 年 10 月の平成不況では若干減少が見られるがその後は増加、横ばいとなり、2000 年以降は減少傾向である。一方、旅客数や乗用車台数は 92 年以降減少傾向であったが、この数年は横ばいである。旅客数は 95 年の減少が大きい、この年から航空において事前購入割引制度が導入され、遠隔地への旅客は飛行機を選択するようになったためである。このように、長距離フェリーは幾多の経済状況のなかで形をかえながらわが国の経済を支えてきた。

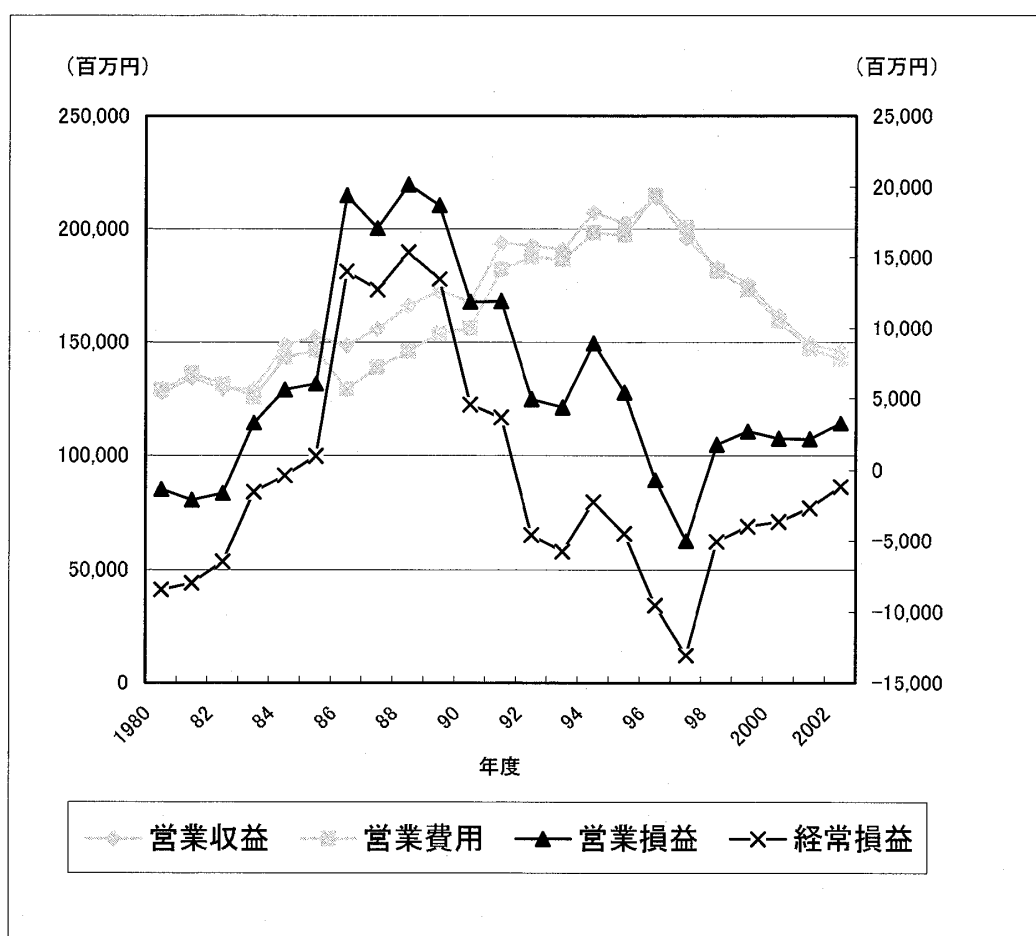
2002 年度は、トラック台数が 133 万台、乗用車台数が 94 万台、旅客数が 344 万人である。それぞれのピーク時と比して、9.6% 減、9.9% 減、34.9% 減となっている。⁵⁾

(2) 長距離フェリーの経営状況

80 年度から 2002 年度までの 23 年間における長距離フェリー事業者の営業収益、営業費用等の経営状況についてみたのが図-2 である。

旅客船事業全体の営業収益のうち半数近くを占める長距離フェリー事業者について見ると、2002 年度の収支状況は、営業収入は、旅客輸送及び自動車航送の両方において前年度を下回ったことにより、前年度より 33 億円減少して 1,457 億円（対前年度比 2.2% 減）となった。しかしながら、営業費用も前年度に比べて 44 億円減少して 1,424 億円（対前年度比 3.0% 減）となった結果、営業損益は、前年度に比べ 12 億円増の 32 億円の黒字となり、経常損益は 12 億円の赤字に止まった。

推移をみると、83 年度から 95 年度にかけて船舶のリプレース効果もあり、旅客数、乗用車台数、トラック台数ともに増加し、長距離フェリー事業者の経営が安定していた。しかし、その後、旅客数の減少や運賃値下げ、燃料費の増加等の影響から収支バランスが悪くなっている。



注: 左軸は営業収益、営業費用、右軸は営業損益、経常損益を現している。

出所: 運輸省海上交通局『日本海運の現況』、国土交通省海事局『海事レポート』(平成15年版)等から整理。

図—2 長距離フェリー事業者の収支状況

4. 長距離フェリー事業者の生き残り戦略

(1) 規制緩和

96年12月には、人流・物流の全事業分野において、原則として、目標期限（おおむね99年度～2001年度）を定めて需給調整規制を廃止する方針を決定し、旅客鉄道、貸切バス、国内旅客船、国内航空運送事業については所要の法律が99年の通常国会において成立した。⁶⁾ そのなかで、2000年10月、海上運送法が一部改正され、同法第4条第1項で規定していた「当該事業の開始によって当該航路に係る全供給輸送力が全輸送需要に対し著しく供給過剰にならないこと」、すなわち、「フェリーにおける需給調整」が廃止され、運賃の設定も許可制から届出制に移行した。また、「フェリーと内航 RORO

船の調整通達」(300 km 以上の航路ではフェリーと内航 RORO 船を含めた需給調整を実施。貨物フェリーの建造は凍結など)も廃止されている。この結果、長距離フェリー、内航 RORO 船を含めた内航定期航路は以下のような新しい体制のなかに取り込まれるようになった。

- ①内航 RORO 船の建造が大幅に緩和
- ②長距離フェリーと競合関係となる 1 万重量トン以上の大型 RORO 船の競合航路への就航も可能
- ③長距離航路の貨物定期輸送は完全な自由化

(2) 長距離フェリー事業者の生き残り戦略

自由競争、さらには輸送量低迷を迎え、長距離フェリー事業者の経営はかなり厳しくなっており、各社とも生き残りをかけて様々なビジネスモデルを構築している。それについて整理したのが表-1 及び表-2 である。生き残り戦略の方向性として、a) 航路の廃業・再編成、b) 船腹調整、c) 社内外のコスト削減、d) 危険品輸送やバリアフリー化など他社との差別化があげられる。以下、各社毎にみていくことにする。

① オーシャン東九フェリー

オーシャン東九フェリーは 1976 年、小倉～東京間を運航する東九フェリーと徳島～千葉間を運航するオーシャンフェリーが合併してできた会社である。

多くのフェリー会社が宅配便などの消費者物流を業務の主軸に据えているのに対し、この会社はメーカー物流にターゲットを絞り、91 年当時フェリーで扱うことができなかった引火性気体、爆発物等の危険物輸送をできるようにした。また、96 年に就航した 2 隻は、車両積載能力はほとんど変わらないものの、旅客定員を従来の 462 人から 148 人と大幅に削減している。ハード面での対策に加え、ソフト面の対策として昇給・昇格の認識を「偉く」から「仕事量・仕事処理時間の向上」に向けるようにしている。

最近の動きとして、2003 年度中に ISM (国際安全管理) コードの認証を取得予定であり、代替建造は 2008 年頃を予定している。

② 商船三井フェリー

商船三井では、グループ企業の営業展開を地域に特化させるため、ブルーハイウェイラインを解散、関東～北海道航路を主軸に置く商船三井フェリーを 2001 年に設立している。ブルーハイウェイライン時代には、川崎近海汽船との共同運航便として、世界最速 (30 ノット) の高速貨物フェリー 2 隻を東京～苫小牧間に就航させている。航海時間が 20 時間に短縮されたことで、宅配便や生鮮品輸送も可能となり、集荷エリアも静

表一 長距離フェリー事業者の生き残り戦略 (1)

船会社名	オーシャン東九フェリー	商船三井フェリー	関西汽船	名門大洋フェリー
航路	東京～徳島～北九州	大洗～苫小牧 東京～苫小牧	別府～大分(上り) 松山～神戸～大阪 別府～大阪	大阪～北九州
創立	1976年2月	2001年3月	1942年5月	1984年11月
輸送実績 (2002年度) カッコ内は前年度 比増減率	トラック 73,000 台 (4% 増) 旅客 51,000 人 (1% 増)	トラック 197,000 台 (75% 増) 旅客 149,000 人 (19% 増)	トラック 97,000 台 (6% 減) 旅客 521,000 人 (1% 増)	トラック 126,000 台 (9% 増) 旅客 380,000 人 (1% 増)
生き残り戦略 (利用拡大策)	<ul style="list-style-type: none"> ・危険物輸送への参入 ・旅客定員を削減したフェリーの建造 ・昇給・昇格の認識の変更 ・08年頃代替建造 ・03年度中にISMコードの認証取得 	<ul style="list-style-type: none"> ・商船三井グループによるフェリー事業再編 ・大洗～苫小牧間1日2便を維持 ・貨物フェリー、RO-RO 船、コンテナ船など多様な定期航路を持つ ・他社と共同運航 	<ul style="list-style-type: none"> ・阪神～別府航路の充実 ・不採算航路の休・廃止 ・人件費等のコスト削減 ・バリアフリー化など旅客にも配慮 ・ダイヤモンドフェリーとの共同運航 	<ul style="list-style-type: none"> ・老朽化船舶のリプレース ・新門司基地の購入 ・交通バリアフリー法適用船舶の投入 ・船内営業部門を分社化
長距離フェリーの可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・モーダルシフトの推進 ・静脈物流、危険物輸送の利用拡大 	<ul style="list-style-type: none"> ・モーダルシフトの推進 ・静脈物流の取り組み 	<ul style="list-style-type: none"> ・モーダルシフトの推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・モーダルシフトの推進 ・静脈物流への取り組み

出所：日本海事新聞（2001年10月15日、10月29日、11月13日、11月26日、2003年6月30日）記事より筆者が作成。

岡まで拡大している。

現行の大洗～苫小牧間の1日2便体制は維持しながら、荷主に「フェリーを利用することで、物流のこういう問題が解決できる」というソリューション型営業を行っている。同航路では、2002年6月、東日本フェリーとスペース交換方式による戦略的な共同運航を実施している。

また、貨物フェリー、RO-RO 船、コンテナ船、自動車専用船などの船種を運航しており、外航では商船三井と接続するなど多様な荷主ニーズに応えようとしている。

表-2 長距離フェリー事業者の生き残り戦略 (2)

船会社名	ダイヤモンドフェリー	新日本海フェリー	マリンエクスプレス	太平洋フェリー
航路	神戸六甲～今治～ 松山～大分	舞鶴～小樽 敦賀～苫小牧 敦賀～新潟～秋田 ～苫小牧 新潟～小樽	川崎～那智勝浦～ 宮崎 川崎～高知～日向 大阪～宮崎	名古屋～仙台～苫 小牧
創立	1968年5月	1969年6月	1968年5月	1982年4月
輸送実績 (2002年度) カッコ内は前年度 比増減率	トラック 140,000 台 旅客 587,000 人 (2001 年度実績)	トラック 254,000 台 (増減なし) 旅客 442,000 人 (2% 増)	トラック 107,000 台 (3% 減) 旅客 255,000 人 (3% 増)	トラック 102,000 台 (3% 減) 旅客 236,000 人 (5% 増)
生き残り戦略 (利用拡大策)	・ 関西汽船と業務 提携 (阪神～中 九州間) ・ 阪神～南九州航 路の新規開設の 検討	・ 苫小牧起点の航 路開設 ・ 秋田～関西間の 輸送を強化 ・ 投入船の配置転 換で船腹調整 ・ 04年度、舞鶴～ 小樽間に高速新 造船投入	・ 那智勝浦、高知 への追加寄港 ・ 川崎航路の維持 ・ 03 年から支店で の貨物取扱い運 送の開始	・ 4 隻体制から 3 隻体制へ ・ 廃棄物、危険物 輸送の開拓 ・ 社内外でのコス ト削減 ・ 「きそ」の代替船 が 05 年 1 月就航 ・ 共同運航も検討
長距離フェリーの 可能性	特になし	・ スピードリミッ ター規制による モーダルシフト ・ 静脈物流の取り 組み	・ 当業界の開拓で きる市場はかな り大きな規模	・ 環境保全の担い 手となるよう顧 客ニーズにマッ チしたサービスの 展開 ・ 静脈物流、危険 物輸送への対応

出所：日本海事新聞（2001 年 12 月 10 日、12 月 27 日、2002 年 1 月 21 日、2 月 13 日、2003 年 1 月 29 日、6 月 30 日）記事より筆者が作成。

③ 関西汽船

関西～九州間の競争激化、瀬戸内海三架橋の影響をはじめとして、輸送需要の停滞や運賃競争激化、燃料油価格の高騰、高金利時期の船舶建造などの負担が大きく、会社経営が厳しくなっている。そこで、98 年、a) 阪神～別府航路の充実、b) 不採算航路の休・廃止、c) コスト削減を柱とする収支構造改革をスタートさせた。具体的には、阪神～別府航路では、既存船と比べ旅客定員を 165 人削減、自動車航送能力を拡大した新造船を投入し、スピードアップ、運航ダイヤ変更を行った。また、大阪～徳島、神戸～高松、

阪神～小豆島～高松、大阪～沖縄の4航路を廃止、明石～岩屋航路を営業譲渡するなどして約230人を削減している。2000年7月、競合関係にあったダイヤモンドフェリーと業務提携を結び、関西～中九州航路で安定的なサービスを提供していくこととし、2003年4月から両社間で共同運航を行っている。また、この会社は旅客輸送が多いため、船内のバリアフリー化や関連施設を充実させていく予定である。

④ 名門大洋フェリー

名門大洋フェリーは、大阪～新門司を結んでいる。同航路は1984年、商船三井系の大洋フェリーと京都のメーカー、ケイハン傘下の名門カーフェリーがそれぞれの大阪～苅田、大阪～門司航路を大阪～門司航路に集約したものである。

阪神～九州間は、1万総トンクラスのフェリーが1日片道11便運航（2004年1月現在）しており、船腹過剰である。しかし、会社発展のために、2001年3月、高齢化した2隻をリプレース、発注した。その第1船が2002年9月に就航し、従来船と比してトラックスペースを16%拡大、航海速度を23.2ノットにし、時間短縮を目指している。この船舶は物流機能のみを充実させるだけでなく、交通バリアフリー法適用第1号として移動制約者のために居住区画の段差を極力減らすなどの工夫をこらしている。この航路は旅客収入が約4割であり、リプレースの際に船内のデザインを英国調にするなど客室も充実させている。

また、リプレースと並行して2001年3月、収入改善の一環として新門司基地（岸壁、乗降施設、ターミナルビル、駐車場、給水・給油施設など）を親会社ケイハンから購入した。費用は大きいものの、収支上毎年億円単位で払っていた賃料がなくなるほか、活用方法の拡大、社内の士気高揚などが見込まれる。経営効率化策として、船内の営業部門を分社化している。

⑤ ダイヤモンドフェリー

系列会社の愛媛阪神フェリーの航路廃止に伴い、四国～阪神間の顧客への輸送路を確保することから、関西汽船と業務提携を行った。今後は利用岸壁の統一、寄港地を一緒にすることで港湾諸経費の削減などのスケールメリットを生かそうとしている。また、現航路の貨物のうち約4割が宮崎を含む南九州地域発着貨物であり、2001年、大阪～宮崎～志布志航路への参入計画を発表している。これは、ブルーハイウェイライン西日本が現在運航する大阪～志布志航路の船舶を、ダイヤモンドフェリーが宮崎に寄港させるもので、商船三井グループのフェリー事業再編策の一つである。

⑥ 新日本海フェリー

この会社はこれまで、北海道では小樽を起点としてサービスをしてきたが、新サービスでは苫小牧を寄港地に選んだ。その結果、99年7月、敦賀～新潟～秋田～苫小牧航

路を新規開設している。秋田県から北海道、関西圏向け輸送の強化に力を入れている。また、新潟～小樽間で使用していた船舶の2隻を新造船に代替している。新造船は既存船と比べ地球環境や交通バリアフリー法適用船として基準をクリアしている他、注目されるのは既存船より旅客定員4.1%減、トラック21.5%減、乗用車27.5%減と規模を縮小している。これは、新潟～小樽間の船腹供給量が需要を上回っていることへの対応である。さらに、現在の既存船を航路によって入れ替えるなど需要に対応した船腹調整を行っている。また、2004年度、舞鶴～小樽間に高速新造船を投入する予定である。

⑦ マリンエクスプレス

ここ数年、マリンエクスプレスは、大阪～宮崎航路への大型船投入（96年12月、97年7月）、神戸～細島航路の運航休止（97年6月）、川崎～木更津航路の廃止（98年12月）、役職員の賃金の実質3割カット実施（99年4月）などによって年間20数億円のコスト削減を行ってきた。しかし、99年後半からの燃料油高騰、景気低迷などが響き、業績は厳しい状況である。

しかし、この会社は南九州地域（宮崎県）の顧客に影響を与えないために不採算にもかかわらず川崎航路を維持している。また、川崎航路の途中寄港として2001年11月末、那智勝浦、高知の2港に追加寄港することを決め、それぞれ2002年2月、4月から寄港開始している。

マリンエクスプレスがマーケットとする阪神～中・南九州間は、関西汽船、ダイヤモンドフェリー、ブルーハイウェイライン西日本と商船三井グループで占められており、この会社の動向が影響を及ぼすことになる。

また、2003年から、支店での貨物取扱い運送を開始している。

⑧ 太平洋フェリー

運航している航路は、名古屋～苫小牧間を結ぶ我が国で最も距離の長い航路である。もともと4隻体制であったが、室蘭～大洗、大洗～苫小牧航路の開設に伴う調整で投入船舶を3隻に削減している。同社では、主力の仙台～苫小牧が船腹過剰であるほか、新日本海フェリーの敦賀～新潟～秋田～苫小牧航路で、名古屋と集荷エリアが重なるため、全寄港地が影響を受けている。今後は、貨物ではベースカーゴの安定輸送、廃棄物・危険物輸送などの新規顧客開拓、旅客ではバリアフリー化への対応を進めるとしている。

さらに、社内での人件費等のコスト削減をいっそう進め、規制緩和によるコスト削減も図れると期待している。

最近の動きとしては、「きそ」の代替船を2005年1月初旬に就航させる。過剰供給・新規航路などの動きの中で共同運航の形態はさらに進行すると考えられるため、当社も関心を持って対応している。

5. 長距離フェリー輸送の展望

(1) 競争要因の分析

2000年10月の規制緩和を契機に長距離フェリー業界も大きく変わりつつある。ここでは、マイケル・ポーターによる5つの競争要因⁷⁾の観点から、長距離フェリー業界にあてはめると以下の4点が指摘できる。

① 長距離フェリーへの新規参入

改正海上運送法が施行されて3年が経過し、長距離フェリー航路としてはシャトル・ハイウェイラインの新規参入があった。同社は、2000年11月に一般旅客定期航路事業の免許を取得、16,000総トン型の大型高速フェリーを横須賀～大分間に投入し、20時間で結ぶという計画である。2隻ともチャーターで2002年4月から運航予定であったが、用船の目処が立たず、運航開始が延びていた。しかし、商船三井フェリーが利用していた「さんふらわあえりも」(11,272総トン)、「さんふらわあおおあらい」(15,139総トン)の2隻を購入し、2004年3月から、横須賀～大分間をデイリーで運航開始した。今後は、九州～関東間の航路において既存業者との競合が予想される。

② 内航 RORO 船との競合

規制緩和後は、同種類の船種である内航 RORO 船との競合が出てきている。内航 RORO 船と長距離フェリーはトレーラーを輸送するのは同じであるが、根拠法、船体構造、荷役形態が異なることから、長距離フェリーは内航 RORO 船の1.5倍⁸⁾の運航コストがかかっているといわれている。このような点に着目し、近海郵船は99年11月に東京～釧路～十勝の長距離フェリー航路を廃止し、同航路の輸送を8千重量トンの内航 RORO 船2隻によるサービスに切り替えた。さらに、近海郵船は日本海側でも2002年6月、苫小牧～敦賀航路で内航 RORO 船サービスを開始した。近海郵船の参入で日本海側は長距離フェリーの独占でなくなり、寄港地が重なる新日本海フェリーの敦賀～新潟～秋田～苫小牧航路や、敦賀が集荷エリアに中京地域を含むため、名古屋～仙台～苫小牧航路(太平洋航路)では影響が出ることが予想される。

また、王子製紙や日本製紙といったメーカー側のオールシャーシ化の要請により、1万総トン以上の大型 RORO 船の就航が相次いでいる。栗林商船、川崎近海汽船、近海郵船が積極的であり、99年末以降、シャーシスペースを従来船より拡大した新造船を就航させている。大手総合物流企業である日本通運は、2001年4月、これまでの12フィートコンテナによる輸送から12mシャーシが積めるスペースも設け、東京～北海道航路に内航 RORO 船を投入している。

さらに、表-3、表-4は、2001年以降の国内定期航路での提携・新規航路について

表-3 国内定期航路での提携・新規航路(2001年~2002年)

開始時期	提携船社	航路	投入船	積載能力	運航者	航海数	備考
2001年7月 (スペース交換方式)	川崎近海汽船 近海郵船	常陸那珂-苫小牧	勇王丸 (9,500総トン)	12mシャーシ105台 商品乗用車60台	川崎近海汽船	デ일리(日曜を除く)	集荷は独自、運賃も別建てである。
			新北王丸 (5,873総トン)	12mシャーシ80台	近海郵船		
2002年6月 (スペース交換方式)	商船三井フェリー 東日本フェリー	大洗-苫小牧	さんふらわあみと (11,782総トン)	トラック175台 乗用車140台	商船三井フェリー	1日2往復	「ばるな」は商船三井フェリーが東日本フェリーから採用している。
			さんふらわあつば (12,325総トン)	トラック216台 乗用車111台			
			ばるな (13,654総トン)	トラック180台 乗用車100台			
			へすていあ (13,539総トン)	トラック180台 乗用車100台	東日本フェリー		
2002年6月 (新規航路)	近海郵船	苫小牧-敦賀	ほくと (8,581総トン)	12mtレーラー120台	近海郵船	デ일리(日曜を除く) 02年12月から	集荷は独自、運賃も別建てである。
			つるが (8,581総トン)	12mtレーラー120台			
			とかち(9,858総トン)	12mtレーラー128台			
			02年12月に新造船投入	乗用車103台			
2002年7月 (スペース交換方式)	琉球海運 近海郵船	東京-大阪-那覇	みやらび (5,592総トン)	20Fコンテナ258個 トレーラ24台 乗用車136台	琉球海運	週3便 (定曜日サービス)	集荷は独自、運賃も別建てである。
			かりゆし (9,900総トン)	12mシャーシ225台 8トントラック15台			
			02年11月に新造船投入	乗用車240台			
			しゅり (9,800総トン)	トレーラorコンテナ127台 乗用車100台	近海郵船		
2002年10月 (共同運航)	栗林商船 川崎近海汽船	苫小牧-釧路- 仙台-東京- 名古屋-大阪	神明丸 (12,676総トン)	12mシャーシ150台 商品乗用車200台	栗林商船	週4便 (釧路起点)	一般雑貨の集荷は栗林商船グループが窓口となる。
			神瑞丸 (12,684総トン)	12mシャーシ150台 商品乗用車200台			
			神泉丸 (12,664総トン)	12mシャーシ150台 商品乗用車200台			
			神川丸 (12,560総トン)	12mシャーシ150台 商品乗用車200台	川崎近海汽船		

注: 網がけは、フェリー航路であり、その他は内航RORO船航路である。

出所: 日本海新聞(2002年4月30日、5月14日、7月11日、10月8日、10月22日、11月12日)より筆者が整理。

表-4 国内定期航路での提携・新規航路(2003年)

開始時期	提携船社	航路	投入船	積載能力	運航者	航海数	備考
2003年4月 (スペース交換方式)	関西汽船 ダイヤモンドフェリー	関西汽船運航の 別府-大分-松山- 神戸-大阪航路の 大分-松山-神戸 六甲間を共同運航	さんふらわああいほり (9,245総トン)	トラック120台 乗用車100台 旅客777人	関西汽船	別府-大阪間 1日2往復	関西汽船からダイヤモンドフェリーへスペースチャーター。
			さんふらわあこぼると (9,245総トン)	トラック120台 乗用車100台 旅客777人			
			さんふらわあこがね (9,684総トン)	トラック100台 乗用車60台 旅客942人			
			さんふらわあにしき (9,684総トン)	トラック100台 乗用車60台 旅客942人			
2003年10月 (第1船就航) (スペース交換方式)	日本通運、 商船三井フェリー	東京-徳山-博多- 岩国-東京、 東京-博多-宇野- 東京	ひまわり5(10,470総トン) 03年10月投入	12mシャーシ160台 乗用車251台	日本通運	東京-博多間 デ일리(日曜を除く)	東京港では有明10号地埠頭に一元化。 4隻とも新造の高速大型RORO船。 上海スーパーエクスプレスとも連携。
			ひまわり6(10,470総トン) 04年1月投入	12mシャーシ160台 乗用車251台			
			さんふらわあはかた (10,470総トン)03年11月	12mシャーシ160台 乗用車251台	商船三井フェリー		
			さんふらわあとうきょう (10,470総トン)03年12月	12mシャーシ160台 乗用車251台			
2003年12月 (スペース交換方式)	栗林商船 プリンス海運	栗林商船=北海道-東北- 関東-中部-関西 プリンス海運=関東-東北- 北海道。このうち、関東-東北-北海道間を共同運航	神明丸 (12,676総トン)	12mシャーシ150台 商品乗用車200台	栗林商船	週1ラウンド	栗林商船とプリンス海運の提携対象船は6隻。 栗林商船と川崎汽船の共同運航(02年10月開始)は神明丸、神瑞丸、神泉丸、神川丸の4隻が対象
			神瑞丸 (12,684総トン)	12mシャーシ150台 商品乗用車200台			
			神泉丸 (12,664総トン)	12mシャーシ150台 商品乗用車200台			
			神川丸 (12,560総トン)	12mシャーシ150台 商品乗用車200台	川崎近海汽船		
			ちとせ (5,599総トン)	シャーシ65台 乗用車240台	プリンス海運		
			第2有明丸 (2,938総トン)	シャーシ25台 乗用車300台			
2003年12月 (新規航路)	近海郵船物流	東京-苫小牧	ろーろーえりも (5,930総トン)	12mシャーシ70台 乗用車228台	近海郵船物流	週2往復	

注: 網がけは、フェリー航路であり、その他は内航RORO船航路である。

出所: 日本海新聞(2003年9月8日、12月9日)より筆者が整理。

示している。2001年7月の川崎近海汽船、近海郵船（現近海郵船物流）による常陸那珂～苫小牧航路での共同運航を皮切りに、2003年12月までに10航路で提携・新規航路開設が行われた。これは、内航 RORO 船を中心に進められたが、長距離フェリー2航路にも波及している。

長距離フェリー業界では、商船三井フェリーと東日本フェリー両社が展開している北海道～北関東航路で共同配船を行うなどの業務提携を行っている。背景には、景気低迷で輸送需要が伸びない反面、内航 RORO 船航路が拡大し、事業者間の競争が激化していることに対する対応策である。具体的には、東日本フェリーが室蘭～大洗航路を廃止、商船三井フェリーの大洗～苫小牧航路に集約している。また、2003年4月から、関西汽船とダイヤモンドフェリーも大分～松山～神戸六甲間を共同運航している。

ただし、フェリー航路は寄港地の設備と合った船舶が就航しているため、提携して航路を集約し岸壁の統合を行う場合、岸壁設備の調整・変更など新たな負担が発生するほか、すでに各社が1社単独でデیلیー体制を敷く場合が多いため投入船舶減が必要となっている。内航 RORO 船と比べ困難が伴うのも現実である。

このように長距離フェリーは内航 RORO 船と常に競合しており、この動きは今後とも脅威である。

③ トラック事業者との交渉力

長距離フェリー事業者にとって買い手とはトラック事業者と旅客である。旅客輸送は前述したように、自動車、鉄道や飛行機に奪われており今後とも大きな需要は見込めない。そこで、貨物車を中心としたトラック需要をいかに取り込めるかである。しかし、国内輸送量は60億トンを落ち込み低迷するなかで、輸送台数を確保していくのは難しくなっている。一般的に貨物を持っているトラック事業者は長距離フェリー事業者に対して主従の関係となる。長距離フェリー事業者は、トラック事業者の要求する時間、コストにどこまで耐えられるかが勝負である。コスト競争力では、内航 RORO 船が優位に立っている。

④ 長距離フェリー業者間の競争

阪神～中・南九州航路では、関西汽船、ダイヤモンドフェリーが阪神～大分・別府間でサービスを展開するほか、マリンエクスプレスが大阪～宮崎、ブルーハイウェイライン西日本は大阪～志布志間でデیلیー配船している。関西汽船、ダイヤモンドフェリーが運航する阪神～中九州航路は、マリンエクスプレス、ブルーハイウェイライン西日本の寄港地である宮崎、鹿児島地域の貨物（トラック）が一定割合を占めており、4社は同一マーケットで競合している。関西汽船とダイヤモンドフェリーは提携に踏み切ったが、残る2社も対応が迫られている。そのうちの1社であるマリンエクスプレスは宮崎

～日向（細島）～阪南（貝塚）航路を2004年3月に新設し、既存の大阪～宮崎航路とともに阪神～南九州サービスを強化すると発表している。また、関西汽船は商船三井グループの傘下となり、同グループ3社とマリンエクスプレスとの間で激しい競争が行われることが予想される。その他、京浜～九州航路や東京～苫小牧航路は長距離フェリー同士というより、内航 RORO 船との内航定期業界での競合となっている。

（2）長距離フェリー輸送の展望と課題

これまで見てきたように我が国の長距離フェリー業界は、景気の停滞と内航 RORO 船を含めた船腹過剰もあり、極めて厳しい経営環境に置かれている。そこで、今後、長距離フェリーが生き残る方策としては、「競争力強化」と「環境問題への対応」であろう。

「競争力強化」ではサービスの向上とコスト削減が考えられる。サービスの向上では、顧客であるトラック事業者の納期時間や荷主企業の物流システムに対応するための運航時間帯や便数の改善、運転者仮眠室の改良、輸送台数の拡大などを行い、使い勝手の良いフェリー輸送を目指す必要がある。しかし、長距離フェリーは旅客輸送も行っており、旅客施設に対する配慮も必要となっている。コスト削減は各方面から求められているが、前述の経営状況で見たように各社とも経営は相当厳しくなっている。単純に人件費を削減して航送料金を値下げするという訳にはいかない。そこで、海上輸送に使用されているトレーラーは、陸上を走行することが極めて少ないことや船上または港頭にあって車庫に帰ることがほとんどないことから、陸上走行を主とするトレーラーと同一の扱いにする現在の車検・車庫制度や自動車税などについて規制緩和をする必要があると考える。例えば、車検証の有効期間を延長、車庫も1台ごとではなく複数台による許可、自動車税はヘッドだけを対象といった具合である。また、内航 RORO 船は公共埠頭に着岸するのに対し、長距離フェリーは公社等が整備したターミナルを専用で借りている等、コスト競争力が同一条件ではない。近年、東京港がフェリー埠頭を公共化する方針を打ち出しており、他のフェリー埠頭においても公共埠頭という位置付けに変えていく必要があると考える。

次に「環境問題への対応」が重要なポイントとなる。環境問題への対応としては、トラックから鉄道や海運にシフトするモーダルシフトという政策が90年12月の運輸政策審議会答申のなかで提言された。当時は、平成景気の真只中であり物流業における労働力不足への対応策として提案されたが、最近では環境問題の代名詞となっている。一時、モーダルシフトの動きは停滞したが、2003年9月の「スピードリミッター規制」、10月の「首都圏のディーゼル車規制」などによって追い風となっている。すなわち、ここに来てモーダルシフトの動きが実際の数値として現れ、そのなかで長距離フェリー

や内航 RORO 船を利用した内航海運が見直されようとしている。

この他にも、中小トラック事業者との連携、静脈物流、危険物輸送などで活路が見出せると考える。いずれにしても顧客にとって、海を使うことが経済的にプラスになることを業界あげて PR する必要があるだろう。

35 年問わが国の人流・物流の大動脈としての役割を果たしてきた長距離フェリーの社会的重要性を再認識し、長距離フェリー業界が今後とも切磋琢磨されることを期待したい。

注

- 1) 財団法人日本海事広報協会『数字でみる日本の海運・造船 2003』、2003 年 7 月、96 頁。
- 2) 安原清『長距離フェリーの診断』、成山堂書店、1972 年 10 月、序文。
- 3) 2) に同じ。3 頁。
- 4) 国土交通省海事局『海事レポート』（平成 15 年版）92 頁、日本海事新聞（2003 年 7 月 29 日）記事による。
- 5) 財団法人日本海事広報協会『数字でみる日本の海運・造船』、国土交通省海事局『海事レポート』等の各年版のデータによる。
- 6) 総務庁編『2000 年版規制緩和白書』、2000 年 12 月、44 頁。
- 7) 5 つの競争要因とは、①新規参入業者の参入、②代替品の脅威、③買い手の交渉力、④売り手（供給業者）の交渉力、⑤現在の競争業者間の敵対関係である。マイケル・ポーターが業界の構造分析の中で述べている。
出所：M.E. ポーター著、土岐坤・中辻萬治・小野寺武夫訳『競争優位の戦略』、ダイヤモンド社、2000 年 7 月、7 頁。
- 8) 社団法人全日本トラック協会『モーダルシフト推進のための内航海運の利用促進方策に関する調査研究報告書』、2000 年 3 月、8 頁。東京～苫小牧航路を想定した場合である。

参考文献

- 1) 米田博『私の戦後海運造船史』、船舶技術協会、1983 年 6 月、97-100 頁。
- 2) 池田良穂『内航客船とカーフェリー』、成山堂書店、1996 年 6 月
- 3) 内航海運対策研究会編『内航海運ハンドブック』（1999 年版）、成山堂書店、1999 年 1 月